

天津市城市道路人行过街设施专项规划 (2021-2035 年)(征求意见稿)

第一章 总则

第 1 条 规划背景

城市道路人行过街设施作为城市综合交通系统的重要组成部分，其规划的编制和实施对于提升城市道路交通出行环境、保障城市综合交通系统安全高效运行、体现社会公平与关怀、提升城市发展活力均具有重要意义，也受到愈来愈多关注。

为深入贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想，落实习近平总书记对天津工作提出的“三个着力”重要要求和一系列重要指示批示精神，落实天津市国土空间总体规划要求，支撑现代宜居城市和国际消费中心城市建设，以更加崭新的容貌迎接党的二十大胜利召开，在天津市委、市政府的统一领导下，天津市城市管理委紧密结合当前新发展形势、新发展理念，组织编制《天津市城市道路人行过街设施专项规划（2021-2035 年）》。

本规划旨在保障民生需求、增强城市活力、提升治理效能，着力营造平安、文明、舒适、关怀、活力、具有明显天津品牌特色的城市道路人行过街环境。

第 2 条 规划地位与作用

本规划属于天津市国土空间规划体系中的专项规划，是天津市城市道路人行过街设施规划、建设、管理的指导性文件，公路、居住区

内道路等可参照执行。

第3条 规划依据

（1）法律法规及规章制度

- 《中华人民共和国城乡规划法》
- 《中华人民共和国道路交通安全法》
- 《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》
- 《城市道路管理条例》（2019年修正版）
- 《城乡规划编制办法》
- 《城市规划编制办法实施细则》
- 《天津市道路交通安全若干规定》
- 《天津市城乡规划条例》

（2）政策性文件

- 《中国共产党第十九届中央委员会第六次全体会议公报》
- 中共中央、国务院《关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰、碳中和工作的意见》（2021年10月24日）
- 中共中央、国务院《关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》（2016年2月6日）
- 中共中央办公厅、国务院办公厅《关于推动城乡建设绿色发展的意见》（2021年10月25日）
- 国务院《关于加强城市基础设施建设的意见》（国发〔2013〕36号）
- 国务院关于印发《2030年前碳达峰行动方案》的通知（2021

年 10 月 24 日)

- 国务院关于印发《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》的通知 (2021 年 12 月 9 日)
- 住房和城乡建设部、国家发展改革委、财政部《关于加强城市步行和自行车交通系统建设的指导意见》(建城〔2012〕133 号)
- 国家发展改革委《关于推进儿童友好城市建设的指导意见》(发改社会〔2021〕1380 号)
- 交通运输部关于印发《加快推进绿色循环低碳交通运输发展指导意见》的通知 (交政法发〔2013〕323 号)
- 交通运输部、国家发展改革委关于印发《绿色出行创建行动方案》的通知 (2020 年 7 月 23 日)
- 交通运输部等十二部门和单位关于印发绿色出行行动计划 (2019—2022 年)的通知 (交运发〔2019〕70 号)
- 住房和城乡建设部《关于开展人行道净化和自行车专用道建设工作的意见》(建城〔2020〕3 号)
- 《交通强国建设纲要》
- 天津市交通运输委员会《天津市绿色出行创建行动方案》(津交发〔2020〕224 号)
- 国务院 2021、2022 年《政府工作报告》
- 天津市人民政府 2021、2022 年《政府工作报告》

(3) 相关规划

- 《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》
- 《天津市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》
- 《天津市国土空间发展战略》
- 《天津市双城中间绿色生态屏障区规划（2018-2035 年）》
- 《天津市城市管理精细化“十四五”规划》
- 《天津市新型城镇化发展“十四五”规划》
- 《天津市综合交通运输“十四五”规划》
- 《“十四五”残疾人保障和发展规划》

（4）规范及标准

- 《城市综合交通体系规划标准》（GB/T51328 - 2018）
- 《城市步行和自行车交通系统规划标准》（GB/T51439-2021）
- 《城市道路交叉口规划规范》（GB 50647-2011）
- 《无障碍设计规范》（GB50763-2012）
- 《城市道路交通工程项目规范》（GB55011-2021）
- 《城市道路交通设施设计规范》（GB50688-2011）
- 《城市人行天桥和地道技术标准》（CJJ69-95）
- 《城市快速路设计规程》（CJJ129-2009）
- 《城市道路交叉口设计规程》（CJJ152-2010）
- 《城市步行和自行车交通系统规划设计导则》
- 《天津市无障碍设计标准》（DB/T29-196-2017）

➤ 《天津市人行天桥设计规程》(DB/T 29-289-2021)

国家、天津市其他相关法律、法规、标准、规范。

第4条 指导思想

高举习近平新时代中国特色社会主义思想伟大旗帜，以习近平总书记对天津工作提出的“三个着力”重要要求和一系列重要指示批示精神为指引，深入贯彻落实党的十九大和十九届会议精神，深入贯彻落实天津市委、市政府对规划工作的重要要求，落实天津市国土空间总体规划要求，坚持以人为本思想，践行新发展理念，全面提升天津现代宜居城市品质，进一步改善群众出行环境，努力提高市民高品质美好生活，建设有特色、有温度、有活力的天津品牌城市道路人行过街设施系统。

第5条 规划原则

本次规划主要遵循人民城市人民建、人民城市为人民的指引，秉持以人为本、绿色发展、提升活力的三项原则，具体如下：

(1) 以人为本，着力保障改善民生，关怀交通弱势群体

重点包括加强无障碍环境建设，推进适老化改造；深入推进以人为核心的新型城镇化，不断提高人民生活质量；倾听市民心声，关注步行出行弱势群体和过街需求旺盛区域。

(2) 绿色发展，优化城市空间结构，改善绿色出行环境

重点包括推动城市空间结构优化和品质提升；改善群众居住出行环境，建设自行车道、步行道等网络；提升城市紧凑度，防止城市蔓延连绵发展；重点满足短距离通勤及与重要公共服务设施和公交站点

的接驳交通需求；过街尽量采用平面过街方式，在流量大或特殊困难地区采用立体过街方式。

（3）提升活力，强化城市规划引领，建成国际消费城市

重点包括着力强化城市规划引领，补齐基础设施和公共服务短板；建成国际消费中心城市、区域商贸中心城市；建设现代活力津城和创新宜居滨城。

第 6 条 规划范围

本次规划范围与在编的《天津市国土空间总体规划（2021-2035 年）》一致，为天津市域范围，包括天津市滨海新区、和平区、南开区、河西区、河东区、河北区、红桥区、东丽区、西青区、津南区、北辰区、武清区、宝坻区、静海区、宁河区、蓟州区共计 16 个区。

结合天津城市空间结构及发展要求，本次规划秉持刚性约束与弹性控制相结合的原则，重点规划内容如下：

立体类过街设施：天津市津滨双城核心区进行点位布局规划，其余区域进行原则控制。

平面类过街设施：天津市津滨双城核心区内的主干路进行点位布局规划，其余道路进行原则控制。

第 7 条 规划期限

本次规划基础年份为 2021 年（考虑新冠疫情因素影响，部分基础数据采用 2019 年数据），近期规划至 2025 年，远期规划至 2035 年。

第二章 剖析现状特征，探究发展趋势

第 8 条 城市及交通发展特征

近年来，天津市城市空间不断优化，“双城”格局基本成型、外围组团发展初具规模；经济发展水平不断提高，2021 年天津市地区生产总值（GDP）为 15695.05 亿元，按可比价格计算同比增长 6.6%；三产结构不断优化，全市居民人均可支配收入同比增长 7.58%，人民对生活美好需要逐步增强，对美好交通出行品质与环境要求愈发强烈；步行和自行车等绿色出行方式占据主导地位，占比超 60%，居民对过街设施的重视程度愈加高涨。

第 9 条 过街设施总体发展

天津市近十年来人行过街设施规划建设取得了较大进步与成就，对于综合交通系统良好协调发展、绿色交通出行比例与城市活力提升、解决居民“最后一公里”问题都有明显促进作用。

从区域分布特征来看，全市域范围现有 1.7 万余处人行过街设施，总体分布呈现“城镇高、乡村低”、“双城核心区高、外围组团低”的特征。其中津城核心区过街便捷性不断提高，津城核心区内现有平面过街设施约 4000 处，立体过街设施 104 处，快速路沿线平均过街设施间距约 640m，主干路沿线平均过街设施间距约 310m；滨城核心区过街设施建设改造稳步提升，滨城核心区内现有平面过街设施约 1400 处，立体过街设施 12 处，快速路沿线平均过街设施间距约 1215m，主干路沿线平均过街设施间距约 400m，道路沿线用地未完全开发导致部分道路平均过街设施间距较津城核心区更大。

从不同类型的过街设施运行情况来看，通过开展专项问卷调查工作，共获取问卷 4990 份，覆盖 16 个行政区，市民对天津市过街设施满意度接近 80%，其中有信号灯控制的人行横道因为便捷性高、秩序性好获得较多好评。

（1）立体过街设施按需而建，差异发展

市域范围内现状共有 135 处立体过街设施，其中人行天桥 131 处，人行地道 4 处，86%分布在双城核心区城市建设开发较为集中的区域，14%分布于外围组团及节点城市。立体过街设施整体运行良好，但仍存在布局有待优化、周边衔接有待完善、交通接驳有待加强、附属设施有待提升等方面特征。

（2）平面过街设施均衡布局，稳步推进

平面过街设施作为人行过街的主要供给方式，与城市建设协调推进。2010 年以来天津市中心城区共完善人行过街安全岛 131 处，新建及改造人行过街信号灯 92 处，完善人行横道线 252 处，安装中心护栏 205 公里，试点开展路段过街稳静化处理，在部分路段设置行人过街按钮式信号灯，在部分交叉口增设路口遮阳棚等。平面过街设施发展目前仍存在无障碍环境有待提升、人车冲突有待减缓、交通秩序有待完善、重点地区关怀有待加强等方面特征。

第 10 条 天津城市发展趋势

（1）城市发展格局

依据在编的《天津市国土空间总体规划（2021-2035 年）》，到 2035 年天津市将形成“一市双城多节点”的市域城镇发展格局。“一市”

指中心城市，“双城”指津城和滨城，“多节点”指西青、空港、津南、大港、生态城等综合性节点以及武清城区、静海城区、宝坻城区、宁河城区和蓟州城区等区域性节点。

（2）发展目标愿景

到 2035 年，天津市将落实构建“津城”“滨城”双城发展格局重大决策，坚持以人民为中心的发展思想，完整、准确、全面贯彻新发展理念，推动京津冀协同发展，立足“一基地三区”功能定位，优化城市空间布局，构建“一市双城多节点”的城镇发展格局，促进生产空间集约高效、生活空间宜居适度、生态空间山清水秀。坚持制造业立市，打造国际消费中心城市和区域商贸中心城市，以人性化、便捷化为导向，完善基本公共服务提供机制，促进公共资源科学配置和均衡布局，推动公共服务共建共享，推进城市更新和乡村建设，增强城市发展的持续性、宜居性。

充分发挥“津城”城市综合服务中心作用，打造中央活力区，推动形成高端服务业聚集区，建设具有竞争力的核心承载区；优化“滨城”资源布局，增强要素承载能力，建设生态、智慧、港产城融合的宜居宜业美丽滨海新城，打造社会主义现代化建设先行区。

同时，强化武清、静海、宝坻、宁河、蓟州等区域资源集聚能力，推动建设区域转型升级示范区、产业发展协同区，打造独具特色的区域节点，与“津城”、“滨城”协调推进，实现融合发展和共同繁荣。

第 11 条 过街设施需求分析

通过分析 2016 年以来天津市北方网和 8890 热线中关于人行过街

的近 1000 条建议，市民重点关注过街设施修建和优化提升两方面，重点需求点位包括一中心医院、翠阜新村地铁站、华明镇等区域，尤其对快速路和主干道沿线、医院和学校周边、地铁及公交站周边过街设施关注较多。

到 2035 年，天津市总人口规模达到 2000 万左右，人口密度达到 4.8 千人/平方千米，是现状的 1.4 倍。居民出行率为 2.35-2.45 次/日，日出行量为 4700-4900 万人次，其中步行出行规模约为 1350 万人次/日。人口聚集的津城核心区过街需求最高，其次为滨城核心区中央商务区；特色功能组团区就业人口集聚，亦为过街需求热点地区。

第三章 坚定发展目标，明确管控要求

第 12 条 营造品牌特色过街系统

（1）规划目标

本规划以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，坚持以人民为中心，深入贯彻落实新发展理念，重点保障民生需求、提升治理效能、增强城市活力，着力打造平安、文明、舒适、关怀、活力的天津特色城市道路人行过街系统。具体目标如下：

平安：维护生命安全，减少人车冲突。

文明：引导秩序过街，规范过街行为。

舒适：保障顺畅过街，建设友好环境。

关怀：关爱弱势群体，关注重点区域。

活力：提升城市活力，增进和谐宜居。

（2）规划指标

至 2025 年，主要达到目标如下：

干路系统过街设施平均间距降低 10%，无障碍设施配备率提升 10%，商业型干路沿线步行可达范围提升 5%。

至 2035 年，主要达到目标如下：

干路系统过街设施平均间距降低 30%，无障碍设施配备率提升 20%，商业型干路沿线步行可达范围提升 15%。

第 13 条 确立差异分区管控标准

（1）过街设施布局标准

依据市国土空间总体规划确定的“一市双城多节点”的城镇发展

格局及双城内“双核双轴多组团”的中心城市结构，市域人行过街设施规划采取分区差异化布局标准。

➤ **I类分区：津城 CAZ、滨城 CIZ 区域**

规划原则：以平面过街设施为主，在必要地点及学校、医院等过街关怀区域和商业活力区域可设置立体过街设施。

过街设施最大间距规划控制标准：快速路沿线 300~500m，主干路沿线 200~250m，次干路沿线 200m，支路沿线 150m。

➤ **II类分区：双城核心区（CAZ、CIZ 以外）**

规划原则：在人车冲突严重的交通干道、割裂两侧联系的快速路段及过街关怀区域和商业活力区域可设置立体过街设施，其余应以平面过街设施为主。

过街设施最大间距规划控制标准：快速路沿线 500m（仅单侧为建成区时间距 $\leq 800m$ ），主干路沿线 200~300m，次、支路沿线 200m。

➤ **III类分区：双城非核心区及双城管控区发展组团、区域节点城市**

规划原则：在人车冲突严重的交通干道、割裂两侧联系的快速路段及过街关怀区域和商业活力区域可设置立体过街设施，其余应以平面过街设施为主。

过街设施最大间距规划控制标准：快速路沿线 500~800m，主干路沿线 300~400m，次、支路沿线 300m。

➤ **IV类分区：市域范围的其他城镇建成区**

规划原则：以平面过街设施为主。

过街设施最大间距规划控制标准：快速路沿线 $\leq 800\text{m}$ ，主干路沿线 300~500m，次、支路沿线 300~400m。

上述布局标准为一般性控制原则，在选址困难、与大型公建结合等特殊情况下，各类区域过街设施最大间距规划控制标准可根据实际需求与周边情况适当放宽。

（2）过街设施选型

城市道路过街设施选型应充分结合功能定位、道路网规划、交通流特性、交通组织方式。一般情况下，城市道路人行过街设施应优先选择平面过街设施。

满足以下条件应设置立体过街设施：跨越地面敷设的快速路主路及铁路；曾经发生或评估后可能发生重、特大道路交通事故的地点，在分析事故成因基础上，经论证后确有必要的；在学校、医院、商业区等其他有特殊需求的地点；其他不宜设置平面过街设施的地点。

（3）与周边规划衔接

城市道路人行过街设施应与周边用地、步行和自行车系统、公共开放空间等做好衔接，共筑多层次、互联互通、相互协调的步行和自行车系统。同时，过街设施与学校、幼儿园、医院、养老院出入口的距离不宜大于 30m，且不应大于 80m；与居住区、大型商业设施、公共活动中心等建筑出入口的距离不宜大于 50m，且不应大于 120m；过街设施与公交站及轨道车站出入口的距离不宜大于 30m，且不应大于 100m。

第 14 条 立体过街设施规划建设指引

（1）立体过街设施选型

立体过街设施选型应综合考虑社会效益、城市景观、气候因素、使用者心理、实施费用、施工影响等因素。天津市宜优先选择人行天桥方式，在条件受限或地下空间开发等区域可选择人行地道方式。

（2）与周边用地互动

大型商业群落、轨道交通车站、交通枢纽场站、大型文体场馆等高密度人流集散点附近，宜设置立体过街设施与两侧建筑物相连形成连续完整的步行系统。

立体过街设施应在尺度、造型、色彩等方面与城市景观相协调。

（3）与其他交通方式衔接

立体过街设施应与路侧人行道连接形成连续的步行系统，天桥桥下空间可设置非机动车停车区。在建及规划轨道线路，可结合轨道站点设置独立过街通道或在附近单独增设过街设施，满足乘客和行人全天候过街需求。同时，立体过街设施宜布置于快速路或主干路主线出口下游方向，便于乘客下车后利用过街设施实现过街，机动车亦可通过下个入口驶入主线。

（4）附属设施配置

过街关怀区域立体过街设施需满足交通弱势群体的通行需求，宜配置无障碍坡道或电梯。立体过街设施的无障碍化新（改）建应与周边平面过街、地铁过街等统筹考虑，并应满足用地空间、运营、维护等建设管理要求。

天桥一般可考虑加装遮阳、挡雨设施，城市核心区范围内天桥宜加装遮阳、挡雨设施，大型商业、公共活动中心、交通枢纽等人流密集地点的天桥以及设有无障碍设施的天桥应加装遮阳、挡雨设施。

立体过街设施宜设置自行车坡道，且坡度不应大于 1:4，推行坡道每段坡长不宜超过 6m。

天桥照明灯具应与所处道路的路灯照明统筹安排，路口处的天桥照明应专门设置，天桥照明不应对桥下车辆驾驶员的视觉造成影响，同时地道均应设置照明设施。

（5）相关技术标准

立体过街设施在满足基本功能的基础上，其跨径、净高等应按道路远期规划横断面确定。

天桥与地道的通道净宽应根据设计年限内高峰小时人流量及设计通行能力计算，并应符合下列规定：天桥桥面净宽不宜小于 3m，且不应小于 2m；地道通道净宽不宜小于 3.75m。考虑兼顾自行车推车通过时，一条推车带宽按 1m 计，天桥或地道净宽按自行车流量计算增加通道净宽，梯(坡)道的最小净宽为 2m。考虑推自行车的梯道，应采用梯道带坡道的布置方式，一条坡道宽度不宜小于 0.4m，坡道位置视方便推车流向设置。

无障碍坡道净宽度不应小于 2m，坡度不应大于 1:12，坡道高度每升高 1.5m 时，应设深度不小于 2m 的中间平台。

人行过街天桥最小净高不小于 2.5m，桥下净高应满足城市道路、公路、铁路、河道等相关专业规范要求，并征得相关主管部门同意；

与各类架空电缆等市政设施也要满足相关间距要求。

第 15 条 平面过街设施规划建设指引

（1）优先选择平面过街设施场景

企事业单位、商场、旅游景点、文体娱乐场所、居住区等区域应优先考虑平面过街设施；城市中心区宜优先选择平面过街设施。

（2）平面过街设施组成

平面过街设施分为有信号控制和无信号控制两种类型。有信号控制的平面过街设施包括人行横道、人行信号灯、安全设施和无障碍设施；无信号控制的平面过街设施包括人行横道、警告标志标线、安全设施和无障碍设施。

（3）平面过街设施形式

平面过街设施形式包括交叉口和路段两种类型。交叉口过街包括常规式、对角式和抬升式，常规式适合各类人车流量交叉口，对角式适合大人流量和中高车流量交叉口，抬升式适合中高人车流量交叉口；路段过街包括稳静式、交错式和缩窄式，稳静式适合中低人流量和中等车流量路段，交错式适合中低人流量和中等车流量的路段，缩窄式适合较低人车流量路段。

（4）路段平面过街设施选择

应根据道路等级、道路车道数、设计速度选择过街人行横道和信号控制。

（5）平面过街设施设置标准

人行横道：宽度根据高峰小时设计行人流量确定，顺延主干路的

人行横道宽度不宜小于 5m，顺延其他等级道路的人行横道宽度不宜小于 3m，路径应遵循最短路线布置，人行横道应设置在车辆驾驶员容易看清的位置，应与车行道垂直。

安全岛：当路段或路口进出口机动车道大于或等于 6 条或人行横道长度大于 30m 时应设安全岛，安全岛的宽度不宜小于 2m，困难情况不应小于 1.5m，安全岛的宽度应结合道路横断面设计。

信号灯：路段人行横道宜设置行人按钮式过街信号灯，信号相位应与车辆信号相位协调，人行横道中间设有安全岛时应设置独立行人过街信号灯，行人过街绿灯时长不得小于行人安全过街所需的时间。

标志标识：交叉口过街设施应设置必要的引导标识和安全设施，无信号控制的平面过街设施应设置注意行人的警告标志，并应在人行横道上游机动车道上施划预告标识线。

第四章 强化规划引领，统筹要素资源

第 16 条 筑造绿色宜居家园，着力提升城市活力

（1）津城核心区

重点提升核心区功能与活力，结合城市道路网、公共交通站点、公共空间、商务商业用地等，统筹本次规划方案，基于空间缝合增加跨铁路、河流、高等级道路人行设施，构建开放活力、便捷畅达的人行过街系统。津城核心区快速路、主干路沿线规划平面过街设施 2076 处、立体过街设施 224 处、利用相交道路立体交叉过街的通道 207 处。

（2）滨城核心区

缝合部分干道对滨城核心区用地的割裂，缩小现状滨城核心区的城市快速路与主干路的平均过街设施间距，提升道路两侧用地活力，加密中央活力区过街设施，形成创新活力片区，推动于家堡、响螺湾核心功能集聚，重点规划增加文化、体育、医疗、养老、教育等公共服务设施周边过街设施，打造宜居滨城。滨城核心区快速路、主干路沿线规划平面过街设施 954 处、立体过街设施 37 处、利用相交道路立体交叉过街的通道 64 处。

第 17 条 建设和谐稳定社会，持续保障民生需求

全面分析需求留言重点关注点位，顺应群众期盼，结合用地规划，津城核心区规划立体过街设施 22 处、平面过街设施 5 处，滨城核心区规划立体过街设施 3 处。

深入探索行人过街违法事故多发点位，着力降低行人过街事故率，大力提升群众过街安全水平。分析事故多发点位和路段热区，津城核

核心区规划立体过街设施 13 处、平面过街设施 21 处，滨城核心区规划平面过街设施 4 处。

充分考虑河流、铁路对城市的分割，为满足群众出行需求，津城核心区规划跨河流人行过街通道 346 处，跨铁路过街通道 69 处；滨城核心区规划跨河流人行过街通道 38 处，跨铁路过街通道 41 处。

第 18 条 践行集约更新理念，强化发挥治理效能

（1）丰富过街设施功能，构建便民亲民的过街设施系统，考虑交通流量、无障碍出行、人文关怀等因素，宜增加商业、办公、医院用地周边天桥扶梯和直梯；从人性化、全天候、无缝连接角度出发，宜增设枢纽地区、商业区、医院等区域天桥设施顶棚；考虑便利性和相关规范要求，宜增设过街设施自行车坡道，满足非机动车过街需求。

（2）强化周边用地衔接，提高过街设施系统衔接转换功能，分析过街设施系统与公交站点的关系，以活力、舒适、关怀为改善目标，微调部分公交站点位置，减少接驳距离。

（3）丰富智能要素，提高过街设施科技水平，对部分夜间交通量大的平面过街设施试点安装智能夜间人行横道安全警示装置。

（4）重视无障碍设施设计，提升过街设施人文关怀，对部分老城区平面过街设施试点进行人行横道盲道改造，对人行道进行坡道改造，提升无障碍过街品质。

（5）改善过街形式，提升过街设施使用效率，对部分对角过街人流量大的交叉口试点增加对角人行横道线，提升 L 型过街的便捷性。

（6）加强过街冲突控制，提高过街设施使用安全，对交通事故

较多的部分交叉口试点通过前移停车线，缩小路口空间，减小右转机动车转弯半径降低机动车速度。

第 19 条 整体规划布局

（1）津城核心区

总体情况：城市道路沿线共计规划 2507 处人行过街设施，其中保留现状 1426 处、新增规划 1081 处，规划新增比例 76%。包括平面过街设施 2076 处、立体过街设施 224 处（包含现状立体过街设施 104 处）、利用相交道路立体交叉过街的通道 207 处。

快速路沿线过街设施平均间距由现状 640m 降低为 530m，较现状降低 14%；主干路沿线过街设施平均间距由现状 310m 降低为 244m，较现状降低 21%。

另规划有跨河流人行过街通道 346 处，跨铁路过街通道 69 处。

（2）滨城核心区

总体情况：城市道路沿线共计规划 1055 处人行过街设施，其中保留现状 507 处、新增规划 548 处，规划新增比例 108%。包括平面过街设施 954 处、立体过街设施 37 处（包含现状立体过街设施 12 处）、利用相交道路立体交叉过街的通道 64 处。

快速路沿线过街设施平均间距由现状 1215 米降低为 665 米，较现状降低 45%；主干路沿线过街设施平均间距由现状 400 米降低为 299 米，较现状降低 25%。

另规划有跨河流人行过街通道 38 处，跨铁路过街通道 41 处。

（3）其他区域

除津滨双城核心区范围以外的其他区域，需依照本规划确定的总体布局标准及过街设施规划建设指引进行布局、选址、建设，并可根据用地规划及建设情况进行适当结合与调整。

第五章 谋划近期建设，加强实施保障

第 20 条 近期建设任务

规划近期至 2025 年，是天津在全面建成高质量小康社会基础上，开启全面建设社会主义现代化大都市新征程的第一个五年，是推动高质量发展、构建新发展格局的关键时期。本规划结合城市发展特征和项目着力点，谋划近期建设项目清单，着重解决群众反映热烈的问题，支撑重点区域发展，提升重点商业项目周边过街环境。近期共计建设 198 处过街设施，其中津城核心区 104 处，滨城核心区 94 处。

（1）津城核心区近期建设

津城核心区近期计划实施 104 处过街设施，其中平面过街设施 80 处、立体过街设施 23 处，利用相交道路立体交叉过街的通道 1 处。其中，CAZ 地区主要考虑提升城市活力，满足医院、学校、商业等重点地区人行过街需求，提升过街舒适性，近期拟建设 47 处过街设施。

（2）滨城核心区近期建设

滨城核心区近期计划实施 94 处过街设施。充分考虑现状滨城建成区范围的迫切需求，结合近期用地开发建设项目布局，关注人民群众关心的热点区域，对学校、医院、重要商业设施等区域重点研究，近期计划实施立体过街设施 6 处，平面过街设施 88 处。

第 21 条 实施保障措施

（1）规划保障

强化本规划成果与天津市正在开展的国土空间总体规划、综合交

通体系规划、城市道路桥梁专项规划等各级规划的衔接和配合。根据上位规划和其他专项规划对人行过街设施规划的具体要求进行落实，将关键传导指标等核心内容进行纳入，同时加强本规划对下一层级规划编制的指导。

（2）实施保障

1）与衔接的基础设施配合实施

过街设施作为道路、轨道、地下空间等重大交通设施的配套设施，要充分考虑与其衔接的重大交通设施的建设规划，要将规划的过街设施纳入方案和设施计划，同步规划、同步设计、同步实施。同时，对于已建成道路等交通设施，人行过街设施在规划、设计、施工时要充分考虑实施的可行性，做好衔接，尽可能减轻对既有基础设施运营影响。

2）过街设施工程落实要求

针对规划的过街设施，要充分考虑环境景观影响及全天候精细化设计。通过造型和景观环境的优化设计，降低过街设施对城市环境的影响，强化与周边建筑、设施的融合。对需要占用绿化带等用地或调整道路断面的过街设施，在充分论证满足要求后可与用地进行结合。工程落位涉及生态保护红线、永久性保护生态区域的，需要落实《天津市人民代表大会常务委员会关于批准划定永久性保护生态区域的决定》、《天津市人民政府关于印发天津市永久性保护生态区域管理规定的通知》（津政发[2019]23 号）提出的相关管控要求。过街设施规划选址和设计实施阶段可根据周边情况对规划点位位置进行适当微

调。

（3）资金保障

改革投资运作方式，充分调动社会各方面对交通基础设施建设投资的积极性。通过银行贷款、发行债券、特许经营等渠道筹措资金，拓宽融资渠道，通过配套地下商业开发等措施，吸引社会资金投入过街设施的建设。

（4）管理保障

在过街设施规划建设完成后，要加强法制管理和优化完善配套的管理设施，包括景观环境的提升、交通组织的优化、违章过街的处罚等。建设天津市城市道路人行过街设施基础信息数字平台，为设施新增、更新、优化提供监督保障与技术支撑。