

西城区“十四五”时期城市道路建设规划

北京市西城区住房和城乡建设委员会

2022 年 3 月

目 录

序 言.....	- 1 -
第一章 规划背景.....	- 2 -
一、“十三五”时期城市道路建设主要成就.....	- 2 -
（一）城市道路总里程持续增加，路网系统逐步完善.....	- 2 -
（二）路网结构更加合理，路网体系日趋畅达.....	- 2 -
（三）服务重点功能区发展，提升区域居民出行体验.....	- 3 -
（四）路网体系更加畅达，道路建设效果显著.....	- 3 -
二、面临形势.....	- 4 -
第二章 总体要求.....	- 6 -
一、指导思想.....	- 6 -
二、发展思路.....	- 6 -
（一）道路建设突出慢行优先、公交优先、绿色优先.....	- 6 -
（二）针对不同区域特点，制定差异化的道路建设思路.....	- 7 -
（三）以畅通的道路系统支撑首都功能核心区的建设.....	- 7 -
（四）以道路系统建设提升城市形象.....	- 7 -
（五）以道路系统建设支撑海绵城市发展.....	- 8 -
三、规划原则.....	- 8 -
四、规划目标.....	- 9 -
第三章 重点任务.....	- 10 -
一、道路建设提升绿色出行品质.....	- 10 -
二、道路建设支撑西城历史文化建设.....	- 10 -
三、道路建设支撑科技创新发展.....	- 11 -
四、道路建设支撑特色产业升级.....	- 12 -
五、道路建设服务棚户区改造.....	- 12 -
第四章 保障措施.....	- 16 -
一、加强统筹协调力度.....	- 16 -

二、加强道路前期设计..... - 17 -

三、坚持拆违促征收工作机制..... - 17 -

四、做好群众工作，确保安全稳定..... - 17 -

五、建管并行，提升道路承载能力..... - 18 -

序 言

“十三五”时期，在区委、区政府的领导下，西城区按照“十三五”时期规划的工作部署，全力推进城市道路建设工作，取得了显著的成绩。

“十四五”时期是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期。习近平总书记多次视察北京，对北京城市发展和交通建设提出了以人为本、健康可持续，绿色出行、构建和谐宜居之都等要求。《北京城市总体规划（2016-2035年）》也提出了疏解非首都功能，建设国际一流的和谐宜居之都的发展目标。西城区地处首都功能核心区，“十四五”时期承担着做好“四个服务”，保障中央党政军领导机关高效开展工作；保护古都风貌，传承历史文脉；加强环境整治，优化提升首都功能；改善人居环境，加强精细化管理，创建国际一流的和谐宜居之都的首善之区等多项重点任务。在上述发展背景下，西城区城市道路建设也面临着新的要求、机遇和挑战。为更好地支撑西城区城市道路发展建设工作，按照区委区政府的统一部署，完成了《北京市西城区“十四五”时期城市道路建设规划》的编制工作。

本规划总结了“十三五”时期西城区城市道路建设的成功经验和存在问题，分析了“十四五”时期城市道路发展面临的形势，按照西城区功能定位和区域发展的要求提出了“十四五”时期西城区城市道路发展战略和目标，确定了发展重点和主要任务，并制定了相关的保障措施。

第一章 规划背景

一、“十三五”时期城市道路建设主要成就

“十三五”时期，西城区城市道路总里程持续增加，路网系统逐步完善，路网结构趋于合理，路网体系更加畅达，道路建设效果显著。

（一）城市道路总里程持续增加，路网系统逐步完善

“十三五”期间，西城区共建设城市道路 51 条 24.9 公里，其中：建设完成 34 条 16.5 公里，在施 14 条 7.2 公里，办理和推进征收 3 条 1.2 公里。城市道路实现规划里程由“十二五”末的 248.7 公里增加至 265.2 公里，增加 16.5 公里，规划实现率由“十二五”末的 64.3%提高至 79%（含文保区内道路）。

（二）路网结构更加合理，路网体系日趋畅达

截至“十三五”期末，完成快速路建设 26.6 公里、主干路建设 63.0 公里、次干路建设 69.1 公里、支路建设 107.5 公里。其中共建设新街口北大街、手帕口北街、莲花河东侧路、马连道北路等主干路 7 条，6 公里，主干路规划实现率 87.7%；建设北新华街南段、南横西街、丰盛胡同西段等次干路 9 条，5.0 公里；建设西绦胡同、安德路西段、燕京中街、广安门外南街南段等支路 35 条，13.9 公里。快速路、主干路、次干路、支路的比例为 1:2.4:2.6:4，与“十二五”期末 1:2.2:2.5:3.6 的路网级配结构相比，加大了次干路和支路的建设力度，次、支路建设比例分别提升 4%和 11%。

（三）服务重点功能区发展，提升区域居民出行体验

“十三五”期间，西城区强化统筹推进，夯实工作基础，把控重点环节，分年度有序推进多条重点道路建设。2016 年建设完成北新华街南段、新文化街西段、莲花河东侧路等 11 条，5.1 公里城市道路；2017 年建设完成广安门车站西街、西绦胡同、新文化街东段等 10 条，5.2 公里城市道路；2018 年建设完成手帕口北街、安德路西段、马连道东三号路等 7 条，3.6 公里城市道路；2019 年建设完成燕京中街、米市东胡同等 3 条，1.4 公里城市道路；2020 年建设完成龙爪槐胡同、大吉巷西段等 3 条，1.2 公里城市道路。有效服务了西长安街政务和外事活动出行需求，金融街科技创新区域、中关村西城园德胜地区出行需求，提升了广外地区、陶然亭地区居民出行体验。

（四）路网体系更加畅达，道路建设效果显著

“十三五”期间完成了手帕口北街、新街口北大街、莲花河东侧路、北新华街等主干路项目的建设。一方面增强了西城区南北向道路连接，弥补了南北向道路缺失的问题，为出行者提供了更多选择，缓解了西二环等快速路的压力。另一方面，打通了手帕口北街等常发拥堵路段，通车道路运行速度明显提高，有效缓解了常发拥堵路段拥堵情况。完成了北新华街南段、南横西街、丰盛胡同西段、燕京中街、广安门外南街南段等道路的建设，有效提升了道路微循环系统建设力度，为市民提供了良好的步行自行车交通环境，有利于提升区域绿色出行比例，提升区域城市活力。打通南横西街、龙爪槐胡同、嘉祥胡同等断头路、瓶颈路，

完善了路网结构，提升了居民出行体验。

“十三五”期间，道路系统的建设对区域路网结构完善，提升居民出行体验也起到了良好的效果。广外街道共建设城市道路15条，7.3公里，其中建设完成9条，5.5公里；续建5条，1.2公里，前期1条，0.6公里。道路建设有效缓解了区域交通拥堵，2018年5月广外区域高峰平均拥堵指数6.1（含工作日和周末），2019年5月该区域高峰平均拥堵指数5.3（含工作日和周末），下降13%。区域内主要道路运行速度明显提升，莲花河东侧路、马连道南街等道路建设完成后运行速度分别提升20%、10.5%。

“十三五”期间，西城区城市道路建设虽然取得了显著的成绩，但因受道路征收、居住小区退线困难等因素制约，道路建设仍然存在一些问题。一是部分支撑慢行、公交和绿色交通发展的城市道路尚未实现规划，二是部分常发拥堵路段道路尚未实现规划，三是部分支撑重点功能区建设的道路尚未实现规划，需要“十四五”时期重点关注。

二、面临形势

“十四五”时期是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期。“十四五”时期规划是开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年规划，是适应我国社会主要矛盾历史性变化新要求的五年规划，是有序推进北京城市发展总体目标实现、开启首都现代化建设新征程的五年规划。

《北京城市总体规划（2016-2035年）》进一步明确了北京城市功能定位及建设国际一流和谐宜居之都的城市发展目标，因

此，需要着力提升交通基础设施的质量和交通服务的品质。

西城区地处首都功能核心区，是全国政治中心、文化中心和国际交往中心的核心承载区，是历史文化名城保护的重点地区，是展示国家首都形象的重要窗口地区。紧扣新时期首都功能核心区的战略定位，创建政务环境优良的首都功能核心区，需要将工作重心聚焦在履行好“四个服务”的职责上，构建畅通的道路系统，以更高水平、更大力度做好政治中心的服务保障工作，为党政军领导机关营造安全优良的政务出行环境。深入贯彻落实历史文化名城保护要求，建立国际一流和谐宜居之都，需要以人为本，开展人性化、精细化道路空间和交通设计，从注重道路通行向注重交通复合功能转变，从单一道路空间设计向空间融合设计转变，合理分配路权，构建高品质的慢行、公交、绿色交通出行环境。加强精细化管理，加强道路林荫和景观设计，构建安全、绿色、舒适、活力的健康道路和街道，满足人民群众对美好生活的向往和追求，提升人民群众的获得感、幸福感、安全感。此外，西城区汇聚了众多重点功能区，尤其是国家级金融科技示范区落户西城区，为西城区的发展带来了更多的机遇和挑战，也对交通基础设施建设提出了更高质量、更高品质的要求。

面临新形势和新要求，西城区城市道路建设应进一步明确发展定位，不断提升交通条件，构建健康绿色的城市道路系统；兼顾道路建设与旧城保护的平衡；解决道路建设周期与建设时限之间的矛盾。

第二章 总体要求

一、指导思想

全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话特别是视察北京重要讲话精神，落实区委区政府历次会议工作部署，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚定不移贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以改革开放为动力，坚持以人民为中心的发展思想，牢固树立认识、尊重、顺应城市发展规律，完善和调整城市路网规划，为首都“四个中心”功能建设、“四个服务”水平提升和京津冀协同发展提供支撑，突出“慢行优先、公交优先、绿色优先”，优化交通基础设施建设，缓解交通拥堵，提升绿色出行比例，提升城市形象。

二、发展思路

面对挑战，西城区应以《北京城市总体规划(2016-2035年)》、《首都功能核心区控制性详细规划(2018年—2035年)》等文件为纲领，以建管并举，优化提升，以人为本，绿色出行为发展策略，促进城市交通体系的完善，而这一切应以道路建设为支撑，坚持健康、可持续、绿色的发展理念，支撑“慢行优先、公交优先、绿色优先”，按照“建设完成一批、续建一批、推进一批”的城市道路建设思路，开展“十四五”期间城市道路建设工作。

(一) 道路建设突出慢行优先、公交优先、绿色优先

道路建设要坚持以人为本，以绿色健康为理念，加强服务轨

道线路空白和轨道站点接驳的道路建设，加强支撑微循环公交的道路建设，以通达的道路系统提高公共交通覆盖范围，提升公交可达性。随道路建设同步构建广泛覆盖、连续安全、环境友好、彰显文化的步行和自行车网络体系，改善步行、自行车的出行环境，为绿色出行创造良好条件。

（二）针对不同区域特点，制定差异化的道路建设思路

针对中关村西城园、天桥、白纸坊、陶然亭等不同区域承担的不同功能，随城市更新、片区改造同步推进微循环道路建设，以道路系统建设支撑“四个中心”建设，突出历史文化保护，服务棚改项目及周边居民出行需求，依据不同需求制定差异化的城市道路发展思路。

（三）以畅通的道路系统支撑首都功能核心区的建设

为提升出行品质，围绕缓解西城区交通拥堵工作，打通断头路、改善瓶颈路，优化结构，结合城市更新大力建设次支路，加强常发拥堵区域内道路建设，以畅通的道路系统支撑首都功能核心区的建设，加强代征道路移交管理，提高路网密度，推动道路系统更高水平成网。

（四）以道路系统建设提升城市形象

“建设一条路，靓丽一条街”，通过城市道路建设提升城市形象，展现城市独特景观，体现地域特色及历史风韵，综合考虑地上与地下空间设施统筹协调，通过林荫道路建设，提升道路绿带景观，满足交通通行功能，创建国际一流的和谐宜人道路运行

环境，支撑和谐西城发展。

（五）以道路系统建设支撑海绵城市发展

按照《国务院办公厅关于推进海绵城市建设的指导意见》（国办发〔2015〕75号）、《北京市人民政府办公厅关于推进海绵城市建设的实施意见》（京政办发〔2017〕49号）文件要求，通过海绵城市建设，综合采取“渗、滞、蓄、净、用、排”等措施，最大限度地减少城市开发建设对生态环境的影响，改变雨水快排、直排的传统做法，在非机动车道、人行道、步行街、停车场、广场等扩大使用透水铺装。

增强城市绿地海绵体功能，基本消纳自身雨水，并为周边区域提供雨水蓄滞空间。公园绿地、街旁绿地要结合周边水系、道路、排水设施等合理确定竖向高程，因地制宜采用雨水花园、下凹式绿地、小微湿地、旱溪等形式，优化雨水径流路径，增强蓄洪排洪能力，削减面源污染。道路两侧绿化带采用生物滞留池、植草沟、生态树池等形式，充分接纳路面径流雨水。充分利用再生水厂周边绿化空间，建设具有净化初期雨水、调蓄周边雨洪水、提高再生水水质功能的湿地。

三、规划原则

西城区“十四五”时期城市道路规划主要遵循以下原则：

一是与北京中心城道路建设发展目标保持一致，结合西城区发展定位及区域特色，老城道路不再拓宽；

二是贯彻“窄马路、密路网”理念，保证路网整体功能匹配

和系统协同，注重路网功能与级配结构；

三是以人为本，新建道路设计和建设时，道路空间资源首先应优先满足步行、自行车、公共交通出行需求，将绿色、健康、安全、舒适的理念融入到道路建设中，构建路权无侵犯、设施无占用的城市道路；

四是与历史文化名城保护有机结合，与城市生态环境、城市景观相协调。在道路横断面设计、交叉口设计、景观环境设计、街道设施设计、交通组织管理等方面体现老城特色，为步行和自行车出行创造更加良好条件。

四、规划目标

结合西城区发展要求，对区内道路进行适当的调整优化，建成系统完善、级配合理、层次清晰、功能明确的道路网络系统，改善西城区绿色交通出行环境，提升居民出行品质，有效支撑和谐宜居示范区和功能建设。具体目标如下：

西城区城市道路规划实现率由 79%提高到 82%；

实现规划的道路网总里程由 265.2km 提高到 274.2km。

第三章 重点任务

贯彻“慢行优先、公交优先、绿色优先”的发展理念，优先考虑完善城市交通系统，支撑中关村西城园以及历史文化、科技创新和特色产业等重点功能区建设，满足棚户区居民出行需求等，同时结合道路实际实施条件、资金条件等因素，综合打分排序，提出“十四五”时期西城区城市道路建设任务。

一、道路建设提升绿色出行品质

按照“慢行优先、公交优先、绿色优先”的理念，在道路设计断面安排上向行人、自行车、公交倾斜，提升绿色出行的品质。推进前青厂路、自新路、里仁路等 8 条，3.9 公里道路建设，提升步行环境，构建和谐宜居新城区。

表 1 “十四五”时期城市道路规划（提升绿色出行品质）

序号	道路名称	道路等级	道路里程（米）
1	白纸坊东街	主干路	897
2	半步桥街（东西向）	支路	318
3	前青厂路	支路	270
4	半步桥街（南北向）	支路	655
5	自新路	支路	303
6	里仁街	支路	888
7	前秀才胡同	支路	260
8	永光东街	支路	330
合计			3921

二、道路建设支撑西城历史文化建设

构建集交通功能、道路景观于一体的城市道路，展示历史文化。推进陶然亭等主干路，永安路、北纬路、珠朝街、先农坛西路等次支路共 6 条，3.7 公里道路建设，构建良好步行环境，服务天桥文化中心建设。

表 2 “十四五”时期城市道路规划（支撑历史文化发展）

序号	道路名称	道路等级	道路里程（米）
1	陶然亭路	主干路	1112
2	北纬路	次干路	1172
3	永安路	次干路	458
4	珠朝街	支路	195
5	先农坛西路	支路	459
6	燕京北街	支路	257
合计			3653

三、道路建设支撑科技创新发展

提升中关村西城园等重点区域出行环境，加强中关村西城园德胜地区道路建设。完善百万庄西一路、鲍家街等 4 条，2 公里道路建设，以通达的道路系统提高公共交通覆盖范围，改善步行、自行车系统的出行环境，支撑交通一体化示范区、慢行系统示范区和智慧公交示范区建设。推进五路通小街、什坊街、德胜西街及校场口胡同、什坊西街等 7 条，2.3 公里道路建设，完善中关村西城园德胜地区次支路系统建设，支撑科技创新发展。

表 3 “十四五”时期城市道路规划（支撑科技创新发展）

序号	道路名称	道路等级	道路里程（米）
1	受壁街	次干路	960
2	百万庄西一路	支路	450
3	四十四中东侧路	支路	220
4	鲍家街	支路	340
5	五路通路	主干路	350
6	德胜西街及校场口胡同	支路	440
7	五路通小街	支路	170
8	什坊街	支路	458
9	五路通北街	支路	496
10	什坊西街	支路	140
11	林家胡同	支路	235
合计			4259

四、道路建设支撑特色产业升级

完善特色地区道路系统，支撑特色产业升级。推进广安门车站西一号路、马连道东二号路等 10 条，3 公里道路建设，继续完善广外地区主、次干路建设，加快特色地区产业升级。

表 4 “十四五”时期城市道路规划（支撑特色产业升级）

序号	道路名称	道路等级	道路里程（米）
1	红居北街东段	次干路	122
2	老墙根中段	次干路	432
3	马连道东二号路	支路	430
4	茶马北街西口	支路	112
5	报国寺东夹道	支路	400
6	椿树馆街	支路	257
7	广安门车站西一号路	支路	550
8	广安门车站西二号路	支路	180
9	马连道东街	支路	406
10	白菜湾四巷	支路	150
合计			3039

五、道路建设服务棚户区改造

完善棚户区改造项目周边道路系统建设，服务居民出行。推进菜园东巷、枣林东路、崇效胡同等 10 条 2.2 公里道路建设，支撑白纸坊地区棚户区改造，提升步行环境，构建和谐宜居新城区。

表 5 “十四五”时期城市道路规划（服务棚户区改造）

序号	道路名称	道路等级	道路里程（米）
1	菜园东巷(枣林二巷)	支路	265
2	枣林东路(枣林一巷)	支路	264
3	崇效胡同	支路	318
4	白纸坊胡同	支路	337
5	南菜园街(白纸坊西巷)	支路	318
6	南菜园路(造纸胡同)	支路	144
7	光源里西路	支路	183

8	光源里南街	支路	138
9	信建中路	支路	134
10	消防站北侧道路	支路	134
合计			2236

完善道路网络系统，改善出行环境，有序推进前青厂路、马连道东 2 号路等新建道路高标准实施，同步完成新建道路的交通设施配套建设，优化新建道路断面和街道空间。为更好地支撑慢行、公交、绿色交通系统建设，提升居民出行体验。在道路建设和设计阶段，道路横断面根据道路功能、等级、红线宽度确定，尽可能选择多幅路，由机动车道、非机动车道、分隔带、路侧带组成。道路两侧的人行道和非机动车道与机动交通系统同步规划、设计、建设和交付使用，且连续不间断。非机动车道安排在机动车道与人行道之间，非机动车道和人行道需连续；车道内不得设置妨碍非机动车和行人通行的设施。非机动车道不得与人行道共板设置。道路两侧的人行道和非机动车道内不得设置机动车停车泊位。强化交通空间无障碍设计，实现无障碍设施全覆盖。

“十四五”期间西城区共规划建设 45 条，共计 17.1 公里，其中建设完成 20 条，9 公里。

表 6 “十四五”时期城市道路规划

序号	分序号	道路名称	道路等级	道路长度 (米)	红线宽度 (米)	起止点	所属街道
十三五结转				8387			
1	1	德胜西街 及校场口 胡同	支路	440	20	德胜里西路 西口-德外大 街	德胜
2	2	陶然亭路	主干路	1112	40	菜市口大街- 太平街	陶然亭

3	3	珠朝街	支路	195	15	南横东街-红土店胡同	陶然亭
4	4	马连道东二号路	支路	430	25	红莲南路-马连道南街	广外
5	5	红居北街东段	次干路	122	30	南新里三巷-手帕口南街	广外
6	6	茶马北街西口	支路	112	25	西站南路-茶源路	广外
7	7	受壁街	次干路	960	20	西二环-赵登禹路	新街口
8	8	北纬路	次干路	1172	50	虎坊路-天桥南大街	天桥
9	9	百万庄西一路	支路	450	15	车公庄大街-百万庄大街	展览路
10	10	永安路	次干路	458	35	东经路-前门大街	天桥
11	11	老墙根中段	次干路	432	35	下斜街-广安胡同	广内
12	12	白纸坊东街	主干路	897	40	右内大街-菜市口大街	白纸坊
13	13	四十四中东侧路	支路	220	18	月坛南街-三里河南横街	月坛
14	14	报国寺东夹道	支路	400	20	善果胡同-广内大街	广内
15	15	椿树馆街	支路	257	25	广安门车站东街-广安门南滨河路	广外
16	16	广安门车站西一号路	支路	550	20	莲花河路-车站西街	广外
17	17	广安门车站西二号路	支路	180	15	西一号路-西三号路	广外
“十四五”新增				8721			
18	1	半步桥街（东西向）	支路	318	25	右安门内大街-半步桥街（南北	白纸坊

						向)	
19	2	五路通小街	支路	170	15	五路通街--德胜门外大街	德胜
20	3	前青厂路	支路	270	25	永光东街-东椿树胡同	椿树
21	4	半步桥街(南北向)	支路	655	25	白纸坊东街-半步桥街(东西向)	白纸坊
22	5	自新路	支路	303	15	白纸坊东街-里仁街	白纸坊
23	6	里仁街	支路	888	25	右内大街-菜市口大街	白纸坊
24	7	前秀才胡同	支路	260	20	阜成门北大街-西直门内南小街	新街口
25	8	什坊街	支路	458	15	黄寺大街-什坊西街	德胜
26	9	五路通路	主干路	350	50	德外大街-人定湖公园	德胜
27	10	五路通北街	支路	496	20	黄寺大街-五路通路	德胜
28	11	什坊西街	支路	140	15	五路通北街-什坊街	德胜
29	12	鲍家街	支路	340	20	太平湖东里-新文化街西段	金融街
30	13	林家胡同	支路	235	15	教场口街-安德路	德胜
31	14	先农坛西路	支路	459	20	燕京北街-陶然亭游泳场北路	天桥
32	15	燕京北街	支路	257	20	太平街-先农坛西路	天桥
33	16	马连道东街	支路	406	15	莲花河西侧路-马连道东二号楼	广外

34	17	白菜湾四巷	支路	150	15	广安门南滨河路-广安门外南街	广外
35	18	永光东街	支路	330	20	香炉营头条-前青厂街	椿树
36	19	菜园东巷(枣林二巷)	城市支路	265.43	15	崇效胡同-枣林前街	白纸坊街道
37	20	枣林东路(枣林一巷)	城市支路	264.15	12	崇效胡同-枣林前街	白纸坊街道
38	21	崇效胡同	城市支路	318.33	20	菜园街-白纸坊胡同	白纸坊街道
39	22	白纸坊胡同	城市支路	336.94	20	白纸坊西街-崇效胡同	白纸坊街道
40	23	南菜园街(白纸坊西巷)	城市支路	318.25	15	菜园街-白纸坊胡同	白纸坊街道
41	24	南菜园路(造纸胡同)	城市支路	144.47	12	白纸坊细节-南菜园街(白纸坊西巷)	白纸坊街道
42	25	光源里西路	支路	182.655	15	里仁街-光源里南街	白纸坊街道
43	26	光源里南街	支路	138.33	15	光源里西路-半步桥街	白纸坊街道
44	27	信建中路	支路	133.78	15	白纸坊南街-里仁街	白纸坊街道
45	28	消防站北侧道路	支路	133.581	9	半步桥街-半步桥南街	白纸坊街道
合计				17108			

第四章 保障措施

一、加强统筹协调力度

依托西城区交通基础设施建设工作领导小组平台，形成各职

能部门、街道办事处密切沟通、相互配合、协同作战的工作机制，统筹协调道路建设中规划方案、拆违、征收、工程建设等具体问题，高效推进全区道路建设。

二、加强道路前期设计

按照“以人为本”的理念，在道路设计阶段加强道路断面设计、交叉口设计与绿化景观、生态环境、城市公共设施等的统筹协调，加强地上林荫道路建设与地下空间市政管线铺设位置的统筹协调，为道路建设阶段更好的支撑慢行系统建设、公交优先通行以及提升城市形象奠定基础。在保证道路基本功能的前提下，道路横断面设计尽量保留较宽的绿化带，横纵坡设计、路缘石、雨水口、路肩边沟等设计选择突出渗透效果，支撑海绵城市建设。

三、坚持拆违促征收工作机制

“十四五”时期西城区在严控规划道路红线内及道路沿线新增违法建筑的同时，继续加大市政道路建设前的拆违力度，努力实现拆违促征收的良好效果。同时，对已启动的征收遗留项目，继续加大裁决和司法执行力度，使道路建设项目能够尽早开工建设。

四、做好群众工作，确保安全稳定

城市道路建设与群众生活息息相关，无论是道路征收还是建设阶段都会对群众生活带来影响，为了将好事做好，各建设单位既要完成道路建设任务，又要充分考虑群众利益、诉求，与各职能各部门、属地街道办事处密切配合，积极沟通，做好群众工作，

确保安全稳定。

五、建管并行，提升道路承载能力

为保障城市道路建成后充分发挥效果，相关部门要加强建成通车道路的交通秩序管理及停车管理等工作。坚持次支路建设，将有条件的胡同逐渐纳入到交通管理体系，加密路网结构，完善路网体系，逐步实现“窄马路、密路网”工作目标，不断提升道路系统承载能力。