

重庆市慢行系统建设“十四五”规划

(2021-2025年)

重庆市住房和城乡建设委员会

目 录

前 言.....	1
第一章 发展环境	2
第一节 发展成就	2
第二节 面临的主要问题	4
第三节 机遇与挑战	5
第二章 总体要求	8
第一节 指导思想	8
第二节 基本原则	8
第三节 发展策略	10
第四节 发展目标	10
第三章 重点任务	14
第一节 重点打造山城特色步道品牌	14
(一) 构建中心城区高品质山水步道网络	14
(二) 打造主城新区魅力都市休闲步道	21
(三) 鼓励“两群”建设绿色生态旅游步道	23
第二节 因地制宜鼓励发展自行车交通	24
(一) 构建中心城区绿色出行自行车道	25
(二) 打造主城新区休闲游憩自行车道	26
(三) 鼓励“两群”建设旅游观光自行车道	27
第三节 优化提升立体步行过街品质	27
(一) 提升中心城区立体过街设施品质	28

(二) 完善主城新区及“两群”立体过街设施建设	31
第四节 倡导“慢行+”高品质融合交通出行体系建设	32
(一) 大力推进慢行友好人行道品质建设	32
(二) 强化“慢行+公共交通”一体化衔接	34
(三) 打造高品质城市步行街区	34
第四章 保障措施	36
第一节 加强组织领导，明确职责分工考核	36
第二节 落实资金保障，创新建设运营模式	37
第三节 强化规划引领，提升设施品质维护	37
第四节 加强舆论宣传，强化防灾减灾保障	38

前 言

慢行交通是步行或自行车等以人力产生空间移动的交通。城市慢行系统就是以步行、自行车等“非机动车”为主体构成的交通系统，既是城市交通系统中的一类独立系统，也是其他机动化出行方式不可或缺的衔接组成。慢行交通是绿色出行、绿色交通的关键组成，立足民生需求，是交通强国、交通强市的重要“拼图”。

本规划旨在贯彻落实国家及重庆市“十四五”规划纲要和《重庆市人民政府工作报告（2021年）》的发展要求，是重庆市城市基础设施建设“十四五”规划的重点专项规划之一。本规划是重庆首次编制慢行系统五年专项建设规划，涉及范围广、任务艰巨，总结了“十三五”时期慢行系统建设发展基础，研判了“十四五”时期慢行系统的发展机遇与需求，提出了发展思路、目标和重点任务，是指导“十四五”时期全市慢行系统设施建设的行动指南。

本次规划范围为重庆市市域范围，规划期限为2021-2025年，展望到2035年。

第一章 发展环境

“十三五”时期，是重庆市慢行系统稳步推进、网络化水平不断提高、品质质量持续提升的五年。五年来，重庆市以满足人民高品质出行为导向，建成投用了一批社会反馈好、示范作用强的慢行项目，有力强化了城市品质提升，促进了全市绿色交通持续发展，为“十四五”慢行交通高标准高要求发展奠定了坚实基础。

第一节 发展成就

“十三五”时期，国家首次提出了“绿色化”发展目标，正式树立了“绿色发展”理念。“十三五”时期是我市缓解城市交通拥堵、完善慢行系统设施、促进交通绿色转型的关键时期。

五年来，全市上下认真贯彻落实党的十九大报告关于绿色发展、绿色出行等总体部署，将“绿色发展”全面贯穿“十三五”规划，积极创建绿色出行，着力打造绿色交通，围绕打造山城步道特色品牌、加快完善慢行系统设施建设、逐步提升慢行出行环境，为进一步提高城市慢行交通出行品质奠定了良好的基础。

一是山城步道品牌持续打造。“十三五”期间，全市山城步道新增 831 公里，累计建成 1273 公里。其中，中心城区累计建成 172 公里，半山崖线步道、重钢步道等 16 条步道正加快推进建设。渝中区环城墙步道、虎头岩山脊观光道及沙坪坝区沙磁步道、铜梁区玄天湖步道等重点项目推进，集

中展示了山城风貌、串联了历史文脉、讲述了山城故事，山城步道建设力争一步一景、步移景换，让市民、游客“共享”重庆山水人文之美，极大提升了我市山城形象与文化对外开放水平。

二是立体过街设施逐步完善。“十三五”期间，全市立体过街设施新增 497 座、累计达 1124 座，其中中心城区新增 372 座、累计 912 座，包括人行天桥 509 座、人行地下通道 403 座。五年来，通过以解决人车矛盾尖锐点为突破，与城市道路、城市更新建设同步，在部分人流较大的主干道、交通枢纽以及重要商圈、学校、医院等区域加大立体过街设施建设力度，九龙坡区彩云湖小学天桥、永川区箕山路人行天桥等重点项目的顺利实施，改善周边市民出行过街需求，保障了群众出行安全，也赢得了市民的一致好评。同时，近 54% 的人行天桥或地下通道充分考虑无障碍过街需求，在道路两侧配建多座自动扶梯或垂直升降梯，充分满足新时代人民对出行环境的高品质要求。

三是自行车交通适应发展。“十三五”期间，全市积极探索，因地制宜发展自行车交通，逐步完善自行车交通系统。至“十三五”期末，全市建成自行车专用道约 269 公里，主要分布在两江新区、高新区、铜梁区等区域。

四是人行道环境持续改善。“十三五期间”，在道路人行道方面，全市积极推进道路人行道建设和品质提升，新增道

路人行道 2600 公里。中心城区建成 300 公里人行道示范道，完成整治 50 万平方米人行道。至“十三五”期末，全市累计建成道路人行道 11400 万公里。在公园人行道方面，中心城区依托山城公园建设、坡坎崖美化、城市边角地块改造等，建成为群众身边的公园，满足了市民出门见绿、步行见景、四季见花的美好愿景。

第二节 面临的主要问题

虽然，我市慢行系统设施建设尽管取得一些基础，但总量偏低、规模偏小，还面临很多短板和制约，主要体现在：

一是缺乏上位规划指引。“十三五”期间，我市未编制上位慢行系统专项规划，慢行系统仍然停留在总体规划阶段，未形成完整的规划体系支撑，深度达不到指引全市慢行系统发展建设要求。同时，慢行交通也缺少与其它规划的有效衔接互动和能够落实的途径。

二是网络化发展程度不足。慢行交通克服空间距离的能力有限，全市步道难以形成“一张网”。各区县结合自身自然山水、历史人文等资源分散规划建设，缺少统筹规划与协同建设。

三是人性化需要进一步关注。步行通道只是作为通过性的交通空间，部分设施狭窄、单调、绿化稀疏，缺乏休憩空间及设施，群众出行体验较差。部分地段立体过街设施布局不合理，且无障碍设施形式单一或缺失或标准一致性不足，

导致无障碍设施“障碍”重重。

第三节 机遇与挑战

“十四五”时期，城市发展的环境、条件和内涵正发生深刻变化，“绿色发展”理念将深入城市交通发展建设各个领域，群众对高品质的出行愿望达到前所未有的程度，慢行系统建设将进入“健康包容、充满活力、智慧共享，并与城市产业¹、创新街区深度融合和互联互通”的新阶段。

系列重大战略行动为慢行系统建设提供指引。党的十九大报告提出，必须坚定不移贯彻“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念。习近平总书记多次强调，要贯彻新发展理念，推动形成绿色发展方式和生活方式，为人民群众创造良好生产生活环境。国家交通运输部、住房城乡建设部等交通运输部等十二部门和单位出台的《绿色出行行动计划（2019—2022年）》明确提出，“努力建设绿色出行友好环境、增加绿色出行方式吸引力、增强公众绿色出行意识”，“让低碳交通成为时尚，让绿色出行成为习惯”，这为重庆推动生活与出行方式转变提供了指引。《成渝地区双城经济圈规划纲要》明确要求重庆，“走出一条生态优先、绿色发展的新路子，推进人与自然和谐共生”。这些发展定位对重庆因地制宜打造具体重庆特色慢行交通体系提供了难得机遇。

随着成渝地区双城经济圈建设、“一区两群”区域协调发

¹ 城市产业主要包括数字、创意、文化、新经济等产业。

展以及主城都市区“一小时通勤圈”加快打造，“举全市之力、集全市之智，高起点高标准规划建设西部（重庆）科学城”和“推动两江新区做大做强实现高质量发展”深入推进，基础设施建设水平将大幅提升，为慢行系统设施建设提供了强劲的外在推力；与城市提升行动、文化街区打造以及交通缓堵行动、交通强市建设、山城步道品牌建设等衔接与配套，重庆慢行系统设施建设“综合施策”，为慢行系统设施建设提供了坚韧的内在动力。

外部环境变化为慢行系统设施建设带来重大挑战。重庆正处于建设国家中心城市的关键时期和迈向世界城市的关键冲刺阶段，时代的风向正在转变，经济社会的发展与市民生活理念的更新，人民对美好生活的向往就是当下我们的奋斗目标，这对慢行品质的需求也将不断提高。

当前，城市交通发展也进入结构调整的关键时期，正面临着资源短缺、人口老龄化、交通拥堵的多重挑战。根据全国第七次人口普查调查统计结果，重庆 60 周岁以上老龄人口已占总人口的 22% 左右，远超 10% 的国际标准，与人口老龄化相适应的慢行系统建设需要更大的“包容度”，以满足老年人渴望上街和与人交流的心理需求。

长期以来，“车本位”理念在城市交通规划与管理的依然占据主导，慢行交通设施被定为道路的附属和补充。随着主城都市区“主战场”拉大、城市活动节奏加快以及机动车保有

量“爆炸式”增长，居民机动化出行需求和出行距离在持续增长，快速化、机动化为导向的轨道、道路交通系统建设仍将在一定时期占据主导地位，步行在与机动车争夺城市道路空间资源过程中仍将处于弱势地位。同时，由于步行通道疏于管理、步行环境较差、安全防护不足等原因，步行出行比例已呈现逐年下降趋势，中心城区步行出行比例由 2002 年 62.7% 下降到 2020 年 42.0% 左右。《重庆市综合交通体系规划（2019-2035 年）》提出“高度重视步行交通，鼓励绿色出行”，并明确“至 2035 年末，中心城区绿色交通（步行、自行车和公共交通）出行比例不低于 80%”。这既目标，也是挑战。

总而言之，“十四五”时期是多重战略机遇的叠加期，城市慢行系统设施建设具有多方面的优势和条件。要抢抓机遇、主动挑战、因地制宜、精细治理、塑造特色、激发活力，努力构建慢行系统高质量发展新篇章。

第二章 总体要求

慢行交通要深入践行绿色发展新理念，打造绿色交通出行体系，加快补齐绿色交通发展的基础设施短板。充分考虑各区实际发展阶段和生态保护要求，充分依托本地特色资源，围绕高品质慢行系统建设，科学制定“十四五”时期我市慢行系统建设发展思路和目标，办好民生实事、补齐民生领域短板，努力践行“碳达峰”、“碳中和”的发展要求。

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，深入贯彻习近平总书记对重庆提出的营造良好政治生态，坚持“两点”定位、“两地”“两高”目标，发挥“三个作用”和推动成渝地区双城经济圈建设等重要指示要求，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，服务和融入新发展格局，切实担当新发展使命，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，坚持“绿色共识”，创建“绿色行动”，打造“绿色交通”体系，落实“交通强国”、“交通强市”战略部署，引导市民合理选择出行方式，加快建立以“慢行+公共交通”为主体的城市绿色出行系统。

第二节 基本原则

生态优先，绿色发展。以绿色交通为抓手，构建蓝绿交

织、清新明亮、城景共融、集约紧凑发展的生态城市布局，实现人与自然是和谐共生，打造城市绿色慢行系统，让百姓共享绿色空间，为市民创造舒心愉悦的慢行出行环境。把“绿色+”融入经济社会发展各方面，大力发展绿色低碳交通，加快形成慢行交通系统与生态文明建设相互促进、与资源环境承载力相匹配的良好局面，增强城市高品质、可持续健康发展。

以人为本，紧贴民生。坚持人民城市为人民，围绕老百姓最关心、最直接、最现实的慢行交通问题，抓重点、补短板、强弱项，以提升市民慢行出行环境及出行服务为出发点，注重人性化设计，构建连续、安全、便捷的慢行系统，增强人民群众的获得感、幸福感和安全感。

精雕细琢，建管并重。融会贯通城市哲学、城市美学和城市科学等前沿理念，以“工匠精神”推进城市慢行系统建设，以“绣花”功夫抓好慢行精细化管理，做好慢行系统建设规划与国土空间规划编制等工作的衔接，统一规划，分步实施。努力实现慢行高起点规划、高标准建设、高效能管理。

城乡统筹，先行先试。统筹中心城区和各区县城市发展水平，中心城区先行先试，在山城步道、自行车交通、过街设施、道路人行道等方面率先发力。推动各区县结合自身特色加快实施建设城市慢行系统，以人民群众需求为导向进行慢行品质提升，在提升中完善，在完善中提升，制定符合各个区县实际情况的差异化慢行系统建设策略。

第三节 发展策略

按照高质量编制“十四五”规划的总体要求，围绕“3+R²（融合）”体系，重点打造山城特色步道品牌，因地制宜鼓励发展自行车交通，优化提升立体步行过街品质，倡导构建“慢行+”高品质融合出行体系。努力推动人的出行由“重视机动车发展”向“关注人的交流与生活方式”转变，做到规划既是行动、也作指引，擘画“一区一图”，强化目标、扎实任务。

强化“两江四岸”主轴功能，利用两江岸线特有的亲水、桥梁、文化、景观等特色，高品质建设两江四岸特色慢行系统。做靓长嘉汇、广阳岛、科学城、智慧园、艺术湾、枢纽港、生物城等城市新名片，根据“生态优先绿色发展”理念，打造山水绿色交通集中展示窗口，助力建设国际化绿色化智能化人文化的现代城市样板。强化重点区域慢行系统衔接，有机串联“山、水、城、桥”城市空间，使之相互辉映，重点发展具有人文风貌、创新活力、绿色生态、文旅艺术的山城慢行交通系统。

第四节 发展目标

依托山水特色本底，构建以人为本、彰显特色、传承文化、舒适便捷的高品质山城特色慢行系统。至 2025 年，努力建设绿色出行友好环境、增加绿色出行方式吸引力、增强

² “R”为英文 Reconcile，融合、协调。

公众绿色出行意识，进一步提高城市绿色出行水平。

——**重点打造山城特色步道品牌。**中心城区主导“先行先试”，依托“两江四山”等自然风光，让城市融入大自然，积极推进中心城区山城步道建设，大力推动山城步道贯通成网，高品质打造滨江步道、山林步道、街巷步道，让居民望得见山、看得见水、记得住乡愁。推广山城步道品牌特色，打造城市体验风景道、山水游憩休闲道、乡愁记忆人文道、绿色生活便民道。积极在周边区县开展步道规划建设，主城新区、渝东北和渝东南等区域根据自身自然本底、功能定位、历史人文等条件建设一批具有自身特色的山城步道。积极推进山城步道标准化建设，打造具有重庆特色的山城步道体系。至2025年末，全市山城步道总里程达到2200公里，其中中心城区山城步道总里程达到900公里。

——**因地制宜鼓励发展自行车交通。**在有条件的平坦地区，积极推进自行车道建设。中心城区要提升绿色交通出行比例，在东西槽谷积极推进自行车道网络建设，在轨道、公交站点周边，结合地形条件发展自行车接驳交通及配套停放设施，解决“最后一公里”出行难题。推动主城新区利用平坦区域，依托人文资源、生态资源、生态公园等打造特色休闲自行车道。鼓励渝东北城镇群利用三峡库区国际旅游资源，积极建设三峡旅游观光自行车道。鼓励渝东南城镇群利用乌江及沿线支流、武陵山区民俗风情特色，积极建设乌江百里

画廊自行车道。至 2025 年末，全市自行车道总里程达到 450 公里，其中中心城区自行车道总里程达到 100 公里。

——**优化提升立体步行过街品质。**重点围绕学校、医院、商圈等人流聚集较大的区域，打造连续、舒适、安全、便捷的立体步行过街通廊。贯彻以人为本的理念，加强与周边建筑物、公交站、轨道站等衔接，倡导安装电动扶梯或垂直电梯，积极设置风雨连廊和提示盲道。外观造型应注重与城市景观相融合，加强与周边景观或城市空间的整体打造。适度引入商业或公共空间，提升人行天桥和地通道的魅力与活力。聚焦老年人、儿童、孕妇、残障人士等弱势群体，坚持“车让人”的交通理念，在有条件的路段尽量采用平面过街形式，让城市更“温暖”。至 2025 年末，全市立体过街设施总量达到 1200 座，其中中心城区立体过街设施总量达到 960 座。

——**倡导“慢行+”高品质融合交通出行体系建设。**大力推进慢行友好人行道品质建设。充分发挥慢行在中短距离出行和公共交通接驳换乘中的主体作用，以提高出行便捷度和生活舒适度为目标，构建“慢行+轨道+公交”的绿色交通体系，打造全天候、无障碍、强接驳、高连通的慢行网络，将慢行系统作为公共交通的有效补充和衔接。推行“慢行+公共交通”为主体的城市交通系统发展模式，注重慢行交通设施与公共交通设施之间的一体化规划、设计与建设，改善接驳换乘条件，优化交通转换衔接，减少换乘用时和步行距离，推动交

通枢纽与城市功能融合。以居住为起点,从出行“源头”考虑,以慢行系统为纽带,构建居住、商业、景点、枢纽为一体的高品质城市步行街区。积极倡导构建“慢行+公交”、“慢行+枢纽”、“慢行+景区”、“慢行+商业”等绿色出行体系,打造连续、安全、舒适的道路人行道慢行空间,着力打造“慢行+轨道+公交+道路”高度融合的全天候高品质交通出行体系,解决市民“最后一公里”出行。至 2025 年末,全市道路人行道总里程达到 14000 公里,其中中心城区道路人行道总里程达到 7000 公里。重点针对现状道路人行道,中心城区人行道完善提升总里程达到 2800 公里。

展望 2035 年,我市将与全国一道基本实现社会主义现代化,人与自然实现和谐共生,山清水秀美丽之地基本建成。高品质生活充分彰显,慢行出行环境明显改善、服务品质显著提高,进一步奠定慢行系统在综合交通体系中的重要地位,人民群众选择慢行交通出行的认同感、获得感和幸福感得到充分满足。

表 1 “十四五”规划慢行系统发展指标表

类别	单位	区域	指标属性	2020 年	2025 年目标
山城步道	公里	全市	预期性	1273	2200
		中心城区	预期性	172	900
自行车专用道	公里	全市	预期性	269	450
		中心城区	预期性	46	100
立体过街设施	座	全市	预期性	1124	1200
		中心城区	预期性	912	960

第三章 重点任务

以“3+R”融合体系建设为目标，构建高品质特色慢行系统。中心城区率先发力，积极推进慢行系统逐步成网，主城区结合自身特色加快实施慢行建设品质提升。以实现群众绿色出行舒适便捷、绿色空间生机盎然、城市环境和谐宜居为指引，高质量推进山城步道、自行车道、立体过街设施、道路人行道等慢行系统建设，并落实绿色交通发展理念，倡导构建“慢行+”衔接体系建设，支撑城市基础设施高质量发展，打造“近者悦、远者来”的美好城市。

第一节 重点打造山城特色步道品牌

顺应自然山水本底，传承优秀文化，立足“一区两群”资源禀赋差异，以解决群众出行需求为导向，依托重庆特有的自然山水人文资源和地形地貌条件，将山城特色步道打造成为绿色出行便民道、山水游憩休闲道、乡愁记忆人文道、城市体验风景道，成为彰显重庆山水特色、人文风俗的重要空间载体。“十四五”期间，全市将新增山城步道 927 公里，累计建成达到 2200 公里。其中，中心城区新增山城步道 728 公里，累计建成达到 900 公里。

（一）构建中心城区高品质山水步道网络

中心城区构建集“街巷步道、滨江步道、山林步道”为一体的高品质、连续舒适的山城步道网络。“十四五”期间，中

心城区新增山城步道 728 公里，累计建成达到 900 公里。立足于解决群众身边的步行出行不便问题，形成以“两江四岸”滨江步道为主干，纵深联系城市腹地支线为分支，部分具备条件的特色桥梁为联络，沿中梁山、铜锣山等山林步道为补充的山城步道系统。

1.做靓“城市新名片”

结合“两江四岸”品牌系统打造，强化“两江四岸”主轴功能，望岸赏江，打造完整、连续贯通、多层级的步道系统。“两江四岸”山城步道共 427 公里，其中滨江步道 249 公里，街巷步道 178 公里；做靓长嘉汇、广阳岛、科学城、智慧园、艺术湾、枢纽港、生物城等“城市新名片”。依托两江三桥步道贯通与提升方案，引导朝天门—解放碑、江北嘴、弹子石—龙门浩等区域滨江路慢行品质提升，串珠成链，打造长嘉汇独具特色风貌的人文风景岸线。结合广阳岛生态风貌，激活水岸空间，打造亲水滨江步道；结合艺术审美要求，打造艺术湾沿江艺术风情线；借鉴科学城本底特色，打造科学城高端化、国际化步行线；融入智能智慧理念，打造智慧园科技魅力步行线。“城市新名片”山城步道共 356 公里，其中街巷步道 173 公里，滨江步道 100 公里，山林步道 83 公里。

2.街巷步道

强化绿色出行。加强步道与轨道站、公交站、客运码头、索道、缆车等公共交通设施之间的联系，优化完善公园绿地、

广场、文化体育设施等城市公共“吸引元”处的步道设施，通过打通断头步道、新增步道等措施构建山城步道网络。通过完善辅助步行交通设施、标识系统、街巷驿站、环卫设施、照明设施、景观绿化以及座椅、栏杆、扶手、路障、铺地、无障碍设施等环境设施，营造安全舒适的步行环境。

活化沿线功能。通过“微改造”，提供适宜于不同人群使用的活力场所，鼓励街巷步道沿线居住区、单位增加出入口，盘活沿线低效、闲置资源，完善社区服务设施，增加民宿、便民商业、文化体验、旅游服务等功能；合理利用沿线人防空间、地下空间及建筑底层、平街层、架空层的公共步行空间，以及步道沿线多植高大乔木等方式，增设可遮阳避雨的“凉道”及休憩设施。通过串联、保护、修缮、利用沿线文化建筑及遗址，挖掘地名、传说、典故，并进行创作、演绎等，让历史记忆活起来，融入现代城市和百姓生活。

构建景观体系。通过营造四季有景、全时可游的景观环境，串联崖、坎、坝、沟、垭、坳、岩、滩、碛、浩等自然景观要素以及古城墙、水塔、拱桥、跨江大桥、烟囱等城市景观要素，布局标志物、眺望点及观景阳台等设施，注重日、夜景观营造及四季植物配植，打造全时、全域景观体系。

挖掘历史风貌。通过串联、保护、修缮、利用沿线文化建筑及遗址，挖掘地名、传说、典故，并进行创作、演绎等，让历史记忆活起来，融入现代城市和百姓生活。结合步道主

题营造整治步道沿线建筑立面及环境风貌，并与区域风貌控制要求相协调。

“十四五”期间，根据《重庆市主城区“山城步道”专项规划》和《重庆市主城区“山城步道”建设实施方案》，中心城区重点建设巴南区花溪步道、渝中区环城墙步道、大渡口区重钢步道等市级街巷步道。同时各区根据自身人文山水特色本底，加快推进沙坪坝区磁器口后街、九龙坡区石桥铺商圈步道、高新区新森大道步道等区级街巷步道建设。

3.滨江步道

完善滨江步道系统。建设完整、连续贯通、多层级的滨江步道系统，串联绿地广场、观景平台等公共空间；在北碚老城、井双、江北城、黄桷坪到钓鱼嘴、李家沱到龙洲湾等有条件的区域规划建设步道，打造户外健身、休闲长廊；滨江步道的建设不能影响防汛、行洪，并应设置洪水预警标识、医疗救助设施、水上救护设施等，保障行人安全。在被滨江路阻隔的区域，通过建设上跨平台、下穿通道的方式，加强滨江步道与滨江路内侧城市腹地的步行联系。

打造陆上游线。结合峡、湾、沱、嘴、滩、江心绿岛等自然特色景观区域以及历史建筑、传统风貌区、历史文化街区等历史人文资源，通过步道串联自然、历史人文等要素资源，加强与旅游巴士线路以及“两江游”水上游线、轮渡、索道等的接驳，打造陆上游线。

展示“桥都”风采。选择朝天门大桥、东水门大桥、千厮门大桥、菜园坝长江大桥、重庆长江大桥、嘉华大桥、嘉悦大桥等有条件的跨江桥梁优化现有步行空间，增加桥上驻足空间，注重桥梁景观艺术空间的改造提升，建设桥头公园，形成流动的风光眺望点，并在确有需求且条件具备的区域，适时增加垂直升降电梯，加强与滨江区域的联系。

打造亲水步道。结合中心城区“两江四岸”及“清水绿岸”治理提升实施方案，建设湿地公园，打造亲水步道，增加亲水空间，丰富亲水活动。结合“两江四岸”消落区综合治理，引导李子坝、千厮门、磁器口等区域高架滨江路下的消极空间向积极空间转变，贯通步行通道，加强植被恢复，遮蔽、美化、有条件利用滨江区域外露截污干管，建设重庆山城独有的“低线公园”。

提升环境品质。结合艺术审美要求，完善江岸驿站、环卫设施以及导向设施、休憩设施、照明设施、雕塑小品等的布局，融入传统元素，体现历史风貌、地域特征与时代特色。在滨江、临峡等重要节点规划布局多标高、多层级的出挑平台和“城市阳台”，打造富有江城、山城特色的景观眺望设施。

“十四五”期间，根据《重庆市主城区“山城步道”专项规划》和《重庆市主城区“山城步道”建设实施方案》，中心城区将重点建设两江三桥步道、北碚区北塘峡江步道等市级滨江步道。同时各区根据自身人文山水特色本底，加快推进大渡

口区双石河二期景观绿化工程配套步道、高新区梁滩河步道、莲花滩河步道等区级滨江步道建设。

4.山林步道

强化生态保育。避让自然保护区的核心区及缓冲区，结合疏林修复、裸露治理、退耕还林、矿坑修复等，通过完善步道设施增加自然体验。

丰富游憩功能。提升沿线体育健身、远足露营、生态展示、科普教育及游憩观光等功能，资源条件好且合乎管控要求的农村集体建设用地和建筑可以按规定发展民宿功能。在远处设置风光眺望平台及亭、塔、楼、阁等观景建（构）筑物，控制视线廊道。

强化区域可达。加强与周边街巷步道、滨水步道的联系，强化与城市公共交通站点的接驳，结合登山入口布局停车场、公交站点，并在有条件的区域增设专线巴士。通过在步道沿线分级布局山林驿站，完善标识系统、环卫设施、安全设施及照明、监控、休憩设施等提高山林步道服务水平。

“十四五”期间，根据《重庆市主城区“山城步道”专项规划》和《重庆市主城区“山城步道”建设实施方案》，中心城区将重点建设南山步道、缙云山步道等市级山林步道。同时各区根据自身人文山水特色本底，加快推进凤凰山步道等区级山林步道建设。

专栏1 重点区域山城步道建设项目

“两江四岸”区域：续建环城牆步道、西南大区步道、半山崖线步道、鸿恩步道、江北城步道、礼嘉步道、南滨步道、黄桷坪步道、重钢步道、花溪步道、两江三桥步道、北塘峡江步道、两江四岸核心段、苦竹溪步道（三期）、广阳岛步道、盘溪河步道等项目；新建悦来步道、竹溪河步道、广阳湾步道、清水溪步道、井双滨江步道、溉澜溪步道、金海湾步道、跳蹬河步道等项目。

“城市新名片”区域：续建黄桷坪步道、重钢步道、礼嘉步道、环城牆步道、南滨步道、江北城步道、两江三桥步道、广阳岛步道、歌乐山步道（高新区段）等项目；新建莲花滩河步道、新森大道步道、科学大道步道、梁滩河步道、科学公园步道、大学城步道、悦来步道、金海湾步道、广阳湾步道、两江四岸核心段（大渡口区）步道、缙云山步道、中梁山步道等项目。

专栏2 中心城区山城步道市级项目

街巷步道：续建半山崖线步道、礼嘉步道、花溪步道、环城牆步道、鸿恩步道、江北城步道、重钢步道、西南大区步道、南滨步道、黄桷坪步道等项目；新建大学城步道、龙兴步道、悦来步道等项目。

滨江步道：续建两江三桥步道、盘溪河步道、北塘峡江步道、苦竹溪步道、广阳岛步道、两江四岸核心段步道（南岸段）、两江四岸核心段步道（九龙坡段）等项目；新建竹溪河步道、跳蹬河步道、两江四岸核心段步道（大渡口段）、广阳湾步道、溉澜溪步道、金海湾步道、井双滨江步道、清水溪步道等项目。

山林步道：续建缙云山步道、南山步道、建文古道等项目；新建中梁山步道等项目。

专栏3 中心城区山城步道区级建设项目

街巷步道：续建石桥铺商圈步道等项目；新建多宝湖环湖步道、鹿山公园步

道、大寨生态公园步道、金竹溪生态公园步道、和平山公园山城步道、磁童路步道、磁器口后街步道、金碧正街步道、五云湖环湖步道、青木关大成湖步道、泛三峡商圈步道、菁云湖步道、谢家湾至建川博物馆步道、野水沟步道、江北区五里店街道新村小学便民步道、体育公园北侧步道、华新村社区便民步道、水土绿廊步道、新森大道步道、科学大道步道等项目。

滨江步道：新建双石河二期景观绿化工程配套步道、梁滩河步道（高新区）、莲花滩河步道等项目。

山林步道：新建凤凰山步道、新发村玫瑰花海步道、缙云山生态环山道路沙坪段步道、歌乐山南麓步道、中梁山步道-斐然湖步道、青木关上山环湖步道、科学公园步道、人才公园步道、广阳大道绿地空间步道、环金鳌山片区北线山城（健身）步道等项目。

（二）打造主城新区魅力都市休闲步道

主城新区各区内部山城步道网络结合各区城市多元功能元素，依托人文生态、山地生态公园等自然资源，打造休闲、游憩等多功能的山城步道，突出“显山、亲水、享绿、塑城、秀文”的意象，构建主城新区步道体系。“十四五”期间，主城新区新增山城步道 94 公里，累计建成达到 800 公里。

促进绿色低碳交通出行。利用山城步道优化提升各区城市交通状况，塑造便捷、安全、舒适的步行空间，引导鼓励使用绿色低碳出行方式，聚焦集中居住区、商业区、商务办公区为主要节点，加强山城步道与公共交通的无缝衔接，凸显生态绿色出行与宜居生活特质。

保障山城步道对公服设施的高效串联。通过山城步道联通各片区内部的公共服务设施，连通城市大中型文娱体育设施、公共卫生设施、商贸服务设施、中小学教育设施等用地，打造主城新区各区山城步道公共服务圈，充分落实主城新区各区山城步道服务水平，实现主城新区山城步道高品质要求。

贯通主城新区各城区内外绿色空间。立足城市发展阶段特色与优势，充分发掘潜力资源，借助河流湖泊、绿地山体等蓝绿生态空间构建山城步道；通过梳理生态断点等方式加强各要素之间的联系，落实郊野绿地资源、历史文化景点、农业旅游节点与蓝绿空间的串接，优化提升特色山城步道的休闲游憩功能，凸显产、城、景互通，实现主城新区各区城乡一体化共融发展。

带动关联产业经济发展。加强主城新区特色山水格局与各类旅游产业资源，突出特色山城步道的辐射效力与关联活动的举行，打造主城新区山城步道节点，促进沿线关联产业发展，凸显活力新区、健康新区特质，强化新区吸引力。

“十四五”期间，主城新区将建设江津区德感街道临峰山森林公园步道、南川区凤嘴江绿道走廊、大足区龙水湖区域绿道等项目。

专栏4 主城新区特色山城步道项目

续建南川凤嘴江步道等项目；新建长寿桃花河沿岸步道、白云山登山步道、龙门桥步道，江津德感街道临峰山森林公园步道、团结湖湿地公园步道、大溪河

公园步道、山地公园步道、珞璜园区云篆山步道、珞璜樱桃湖环湖步道、贾嗣镇旋山坪公园山城步道，璧山黛山大道云巴慢山城步道，南川半溪河绿道，合川人民公园山城步道、纯阳山公园山城步道，綦江老瀛山景区内旅游步道，永川三河汇碧城市山城步道、红旗河生态通廊等山城步道，大足环湖（小河社区及经开区段）步道、龙水湖区域绿道，铜梁安居古城滨江体育健身步道、水口镇大滩水库环湖路步道，潼南岸线修复休闲步道、九龙山生态修复步道、松林坡公园涪江步道，荣昌老城区历史风情步道等项目。

（三）鼓励“两群”建设绿色生态旅游步道

构建“两群”山水林田湖草综合生态系统，建设全方位立体安全生态屏障，严格保护长江干流以及大宁河、乌江及沿线支流等重要生态廊道。根据渝东北、渝东南城镇群生态优先绿色发展示范建设要求，在高标准保护的前提下，建设一批绿色生态旅游步道，“十四五”期间，渝东北、渝东南新增山城步道 105 公里，累计建成达到 500 公里。

渝东北城镇群以长江三峡国际黄金旅游带为核心载体，突出生态优先，在满足生态保护的基础上，科学规划建设山城步道系统，合理串联沿线自然山水、历史人文、旅游景点等资源，塑造生态、绿色、舒适的步行空间，突出“壮美长江、诗画三峡”意象。

渝东南城镇群以乌江画廊沿线景观为纽带，充分利用武隆喀斯特地貌、武陵山区民俗风情特色，突出生态优先，在满足生态保护的基础上，合理建设山城步道，打造山水人文

风景慢行走廊。

协同构建生态旅游示范区，强化生活与游憩服务功能。打造快旅慢游服务体系，完善景区内慢行系统建设，全面打通旅游发展“最后一公里”，让“一江碧水、两岸青山”的美景焕发新风采、展现新魅力。

“十四五”期间，渝东北城镇群规划建设万州区密溪沟至长江四桥步道、城口县滨河公园休闲步道等项目。渝东南城镇群规划建设武隆区凤来新城健身步道等项目。

专栏5 “两群”特色山城步道项目

渝东北城镇群：续建万州十七港埠步道、密溪沟至长江四桥步道，城口滨河公园休闲步道，丰都龙河步道等项目；新建万州望江公园步道、红花地码头步道、白鹭湾至渡改桥步道，垫江三合湖湿地公园景观步道、长龙河公园景观步道，忠县滨江路山城步道，云阳马糟梁公园步道、寨子梁公园步道，奉节三峡国家气象公园步道、天坑地缝国家登山步道、巫山山城步道等项目。

渝东南城镇群：新建黔江听松岭公园人行步道、峡谷城步道、正阳圣境康养小镇步道，武隆城区健身步道、凤来新城健身步道，石柱县城滨河步行廊道，彭水蚩尤九黎城三期滨江步道，酉阳新城滨河步道，秀山儿童公园步道、秀水公园步道等项目。

第二节 因地制宜鼓励发展自行车交通

自行车交通已成为减少小汽车出行、打造低碳绿色城市交通系统的重要手段。为努力推动高质量发展、创造高品质生活，重庆应因地制宜，客观结合自身地形地貌特点和气候

环境，重点集约布局、科学发展自行车交通，不宜大规模推广建设，按照自行车的使用人群和目的，做好功能区分和系统规划。着重提升自行车交通系统品质，注重休闲游憩和旅游观光，倡导绿色低碳出行方式，坚定不移走生态优先、绿色低碳的高质量发展道路，为实现“碳达峰、碳中和”贡献力量。“十四五”期间，全市将新增自行车专用道 181 公里，累计建成达到 450 公里。中心城区新增自行车专用道 54 公里，累计建成达到 100 公里。

（一）构建中心城区绿色出行自行车道

规划倡导健康绿色的自行车交通出行方式，发展以通勤和游憩功能为主的自行车交通。中心城区新增自行车专用道 54 公里，累计建成达到 100 公里。在中心城区地势平坦区域，积极推动自行车道网络建设。加强自行车交通与轨道站、公交站、居住区出入口等人流集中区域的接驳衔接，解决“最后一公里”出行难题。

结合自行车系统建设发展现状，考虑自行车系统建设条件的成熟度及使用人群培育情况，鼓励开展中心城区自行车系统建设，形成区域内完善的自行车系统网络，建成自行车系统示范区，同时，结合自行车道的建设，同步配套建设共享单车停放设施。

高品质建设“两江四岸”核心区，精心打造城市新名片，结合长嘉汇品牌系统打造、“两江三桥”品质提升，引领带动

中部历史母城等区域自行车系统网络建设；结合艺术审美要求，打造南部人文之城自行车道；借鉴科学城本底特色，打造西部科学之城自行车道；融入智能智慧理念，打造北部智慧之城自行车道。

专栏6 中心城区自行车专用道项目

续建嘉陵江滨江自行车道等项目；新建重钢骑行道、“两江四岸”治理提升配套骑行道、大渡口区跳磴河“清水绿岸”骑行道、“两江四岸”（江北段）自行车道、竹溪河沿线自行车道、新森大道自行车道、科学大道自行车道等项目。

（二）打造主城新区休闲游憩自行车道

积极发展主城新区各组团地形地势平坦区域内自行车交通，充分结合各区旅游资源、公园绿地、功能布局等，打造特色休闲自行车道。“十四五”期间，主城新区新增自行车专用道51公里，累计建成达到220公里。

在主城新区各组团地形地势条件平坦区域，积极发展自行车交通，发挥自行车交通的通勤、休闲游憩功能，满足市民中短途出行需求。在永川区神女湖-博物馆、合川区钓鱼城景区等区域发展自行车交通，满足市民中短途出行需求。

专栏7 主城新区自行车专用道项目

续建潼南岸线修复配套自行车道、潼南大道自行车道等项目；新建璧山建成区自行车专用道，江津九江大道提质工程自行车道、南北大道提质工程自行车道、祥福大道提质工程自行车道、吴滩聂荣臻故里保护利用与农旅融合配套自行车道，涪陵滨江环湖绿道自行车道、南岸浦绿道自行车道，合川环钓鱼城半岛自行

车道，永川望城公园环线自行车道、兴龙湖-神女湖山水环线自行车道，大足环湖（小河社区及经开区段）自行车专用道、龙水湖自行车道等项目。

（三）鼓励“两群”建设旅游观光自行车道

依托渝东北三峡库区国际旅游资源和渝东南乌江及沿线支流、武陵山区民俗风情特色，积极探索，鼓励建设特色自行车交通。“十四五”期间，渝东北和渝东南城镇群新增自行车专用道 76 公里，累计建成达到 130 公里。

积极探索，大胆尝试，鼓励渝东北和渝东南城镇群发展自行车交通。依托长江三峡国际旅游资源，融入生态、旅游、人文等元素，鼓励渝东北城镇群发展具有生态旅游特色的自行车交通。充分利用乌江及沿线支流、武隆喀斯特地貌、武陵山区民俗风情特色等，借鉴国内外其他山地城市或景区自行车交通发展经验，鼓励渝东南城镇群发展山水旅游与民俗特色的自行车交通。

专栏 8 “两群”自行车专用道项目

渝东北城镇群：新建云阳马糟梁公园自行车道、寨子梁公园自行车道，万州望江公园自行车道，巫溪凤马大道二期自行车道，奉节三峡之巅山地自行车挑战赛配套自行车道、草堂湖库岸综合整治工程自行车道等项目。

渝东南城镇群：续建石柱黄水民俗生态旅游度假区环湖自行车道等项目；新建黔江园区路中段自行车道等项目。

第三节 优化提升立体步行过街品质

科学规划和建设立体过街设施是完善城市交通系统，解

决行人“过街难”问题重要手段。合理评估，科学布局，完善城市慢行交通系统，缓解人车冲突，建设安全、舒适、便捷的过街设施系统。打造安全、舒适便捷的人行立体过街设施系统，充分利用城市立体空间，节约土地资源，提升城市形象，彰显城市温度，为慢行系统提供重要支撑。“十四五”期间，全市将新增立体过街设施 76 座，累计建成达到 1200 座。中心城区新增立体过街设施 48 座，累计建成达到 960 座。

（一）提升中心城区立体过街设施品质

中心城区建立安全、连续、舒适的立体过街慢行系统。“十四五”期间，中心城区新增立体过街设施 48 座，累计建成达到 960 座。优化立体过街设施布局，综合评估商业发展水平、车流量、人流量等客观指标，科学选址、合理推进立体过街设施建设。重点围绕商圈、学校、医院等人流量大的地方，以及“过街难”问题突出的片区加快过街设施实施建设。

坚持以人为本的理念，因地制宜采用平面过街方式，立体过街要有序推动机械式提升设备等无障碍设施建设，保障行人过街的顺畅、便捷。加强完善跨江大桥桥头、人行天桥、地下通道等配套垂直电梯、自动扶梯等设施建设，注重设施品质提升，保障行人过街舒适性，营造高品质、连续舒适的步行过街空间。

“十四五”期间，加快实施城市更新行动，为强化“两江四岸”主轴功能、做靓城市新名片，提供基础设施配套保障。计

划建设洪崖洞天桥、科学大道人行天桥、石林大道人行天桥等人行天桥项目，以及西永天街人行地通、科学大道人行地通等地下通道项目。

“十四五”期间，加快全市人行天桥和地下通道建设布局，续建北碚区金刚碑人行过街设施、大渡口区石林大道人行天桥、渝中区三层马路人行天桥等项目，融入山城特色，提升步行过街设施品质，打造特色步行空间环境。新建沙坪坝区南渝中学人行天桥、南岸区辅仁中学人行天桥等项目，打造连续、安全的步行过街环境，保障行人过街安全。

强化完善全市跨江大桥、立体过街设施配套自动扶梯或垂直升降梯建设，在朝天门大桥、东水门大桥、千厮门大桥等增设垂直升降梯，解决因地形高差造成的步行绕行距离过长、老幼弱残过街不便等问题，方便行人通行及游客观光，实现“慢行，让城市更温暖”。

专栏9 重点区域立体过街设施项目

“城市新名片”立体过街设施：续建重庆城市管理职业学院人行天桥、凌云路人行天桥、洪崖洞人行天桥、石林大道人行天桥等项目；新建科学大道人行天桥、西永天街人行地通道、白彭路人行天桥、对山立交轨道站连接人行天桥、小什字人行天桥、龙黄路人行天桥、37中人行天桥等项目。

专栏10 中心城区立体过街设施项目

续建洪崖洞人行天桥、虎歇路人行天桥、重庆城市管理职业学院人行天桥、石林大道人行天桥、凯旋国际人行天桥、金果大道金域蓝湾人行天桥、双湖路旭

辉小学人行天桥、松石大道都市俪人医院人行天桥、双凤桥轨道站人行天桥、大农立交下双碑大桥支路口人行天桥、大川滨水城宏桂路人行天桥、凌云路人行天桥、物流园横四路二期 1 号人行地通、物流园横四路二期 2 号人行地通、物流园横七路人行地通、金刚碑人行过街地通、华宇锦绣花城天桥、金开大道西段互联网产业园人行天桥、金山大道万科城人行天桥、辅仁中学人行天桥、南坪西路长江村路口人行天桥、南岸区轨道铜元局站跨海铜路人行天桥等项目。

新建西永天街人行地通道、科学大道人行天桥、白彭路人行天桥、37 中人行天桥、中冶城邦国际旁人行天桥、万达广场人行天桥、九官庙环湖路人行天桥、桃源大道桃源印象人行天桥、两港大道时装小镇人行天桥、新南路华融广场人行过街天桥、玉马路与天文大道人行天桥、天文大道与水云路交叉口人行天桥、重医附二院人行天桥、广福路与水云路交叉口人行天桥、腾龙大道与福民路交叉口人行天桥、二塘路中段人行天桥、龙洞天龙黄路人行天桥、宏帆凤凰湾人行天桥、宏帆花市位置人行天桥、盘溪路金科十年城人行天桥、盘溪路可乐小镇人行天桥、新城馨苑人行天桥、对山立交轨道站连接人行天桥、新溉路人行天桥、江北区海尔路合药家属区人行天桥、李家沱邮政支路人行天桥、公园北路人行天桥、巴南育才中学人行天桥、李家沱东公交站人行天桥、巴南区烟草公司人行天桥、石柱大道交叉口人行天桥、尚文大道大彭路交叉路口人行天桥、公园北路与海洋公园交叉路口人行天桥、南渝中学人行天桥、佛罗洛伦萨小镇-重庆奥特莱斯人行地通、龙湖光年人行天桥、天陈路人行天桥、石坝小学人行天桥、碚峡路环形天桥、水土园区人行天桥、三层马路人行天桥、巴蜀中学与万科翡翠都会人行天桥、人和街人行天桥、小什字人行天桥、茶园大道金科博翠园路段人行地通、碚峡路环形天桥加装电梯、北碚吾悦广场人行天桥等项目。

（二）完善主城新区及“两群”立体过街设施建设

坚持以群众出行需求为导向，重点围绕学校、交通枢纽、医院等人流量较大的区域，完善其他区县立体过街设施布局，保障行人过街安全连续性。注重完善跨江大桥、人行天桥等自动扶梯或垂直升降梯设施，保障行人过街舒适性。“十四五”期间，主城新区及“两群”累计建成达 240 座。

“十四五”期间，续建涪陵区学府新城人行天桥、杨二坪人行天桥等项目，新建永川区迎宾大道永川中学天桥、长寿区外婆桥人行天桥等立体过街设施项目，保障学校、商圈等人流量较大的区域行人过街安全。围绕城市特色，打造特色过街空间环境，新建石柱县天尧风雨廊桥等立体过街设施项目。同步增设自动扶梯或垂直升降梯设施，保障行人过街连续性和舒适性。

专栏 11 主城新区及“两群”立体过街设施项目

续建涪陵学府新城人行天桥、杨二坪人行天桥、新城天街天桥等项目；新建长寿外婆桥立体过街设施、菩提印象立体过街设施、在水一方立体过街设施、菩提山立体过街设施、阳光小镇立体过街设施、重庆银行路口立体过街设施，江津南北大道与享堂北路交叉口人行地通道、享堂东路人行地通道、九江大道西延线人行地通道、浒溪路人行地通道，涪陵四环路小学人行天桥、城八校人行地通道，合川人民银行人行天桥、水产校人行天桥、火车站人行天桥、义乌大道人行天桥、瑞山路人行天桥，永川迎宾大道永川中学人行天桥、内环南路商贸城人行天桥、汇龙小学人民南路人行天桥，大足东关小广场过街人行天桥、迪涛学校过街人行

天桥、龙岗一小南山校区过街人行天桥，铜梁中学龙山校区与凤山校区人行立体过街设施，潼南江北潼南大道1号、2号地通，荣昌后西小学天桥，万州北滨大道过街天桥和地下通道、西山公园人行天桥、十七码头人行天桥、北山人行天桥、天仙桥人行天桥，忠县忠州四小大门口过街设施、汽车总站十字路口过街设施、新人民医院大门口立体过街设施、巴王农贸市场路口过街设施、行政中心路段过街设施，垫江西通廊三合大道人行天桥，黔江宝塔路人行天桥、实验中学人行天桥，石柱芭蕉路口人行天桥、职教中心人行天桥、回龙中学人行天桥、天尧风雨廊桥，秀山梅江河3号吊桥人行天桥等项目。

第四节 倡导“慢行+”高品质融合交通出行体系建设

构建应对“逆城市化”、“共享经济”、“绿色发展”等发展浪潮，适应城市“慢生活”和“老龄化”等城市特征，构建满足通勤、休闲、娱乐、消费等多样化需求的慢行交通系统，引导发展“慢行+”的一体化、高品质交通出行模式，促进城市交通体系转型升级。

（一）大力推进慢行友好人行道品质建设

着力解决全市道路两侧人行道走不通、不安全和不舒适等问题，打造通畅、安全、舒适的步行空间。针对城市道路沿线、市场、医院、学校周边等窗口地带，完善步行配套设施，提升步行品质。“十四五”期间，全市新建道路人行道2700公里，其中中心城区新建道路人行道1300公里。重点针对中心城区现状人行道，完善提升2500公里。

坚持以人为本，倡导平面过街。聚焦老年人、儿童、孕

妇、残障人士等弱势群体，有条件的路段尽量采用平面过街，倡导良好的文明交通社会氛围，让城市更“温暖”。通过平面交叉口设施改造、智慧管控、品质提升等方式，让平面过街更加精细化、人性化、智能化。

结合公园自然人文本底以及山城地形地貌多层次、多空间，立体多变的特色，打造一批特色鲜明的公园步道。以步道串联公园特色，以步道激发公园活力；丰富步道类别，增加骑行道、慢跑道、休闲道、观光道；提升步道体验，注重赏山望水、游憩健身、丛林探险、戏水纳凉。

“十四五”期间，道路人行道方面按照“畅通工程、安全工程、舒适工程、美化工程”等四个方面统筹推进实施。一是通过实施畅通工程，深入推进违法、乱占人行道行为治理，实施人行道断点整治，改造狭窄人行道，新建人行过街设施，优化平面过街，完善无障碍设施设置等工作；二是通过实施安全工程，实施人行道路面病害整治，开展井盖病害治理，规范人行护栏等工作；三是通过实施舒适工程，改造人行道路路面铺装材质，规范设置人行道沿线引导牌，强化人行道清扫保洁，完善人行道绿化系统等工作；四是通过实施美化工程，加强行道树管理，提升人行道绿化品质，打造人行道绿化休憩空间，美化人行过街安全岛等工作。

专栏 12 道路人行道项目

中心城区以畅通、安全、舒适、美化为抓手，建设道路人行道 1300 公里。

针对现状道路人行道，中心城区重点完善提升人行道 2500 公里。对两江四岸、城市新名片、重要商圈等区域人行道进行提升优化。对已建及新建道路平面过街增设智慧化、人性化设施，进行精细化改造。

（二）强化“慢行+公共交通”一体化衔接

强化“慢行+公共交通”一体化衔接。完善慢行与公共交通枢纽及站点接驳体系，同步规划建设运营，实现慢行设施与公共交通枢纽及站点高效融合、便捷换乘，着力打造“慢行+轨道+公交+道路”高效融合的全天候高品质交通出行体系，进一步完善慢行接驳体系，与公交、轨道系统实现零换乘，同步配套建设。在机场、高铁站、轨道站、公交枢纽、游轮港口内外打造全天候高品质的立体慢行接驳网络，建立覆盖全面、品质衔接、丰富便捷、绿色环保的公共出行环境。

“十四五”期间，重点围绕机场、高铁站、轨道站、公交站、游轮港口等交通枢纽，推进一批枢纽站点慢行系统建设，在枢纽站点周边及内部打造舒适宜人、高效便捷的慢行接驳体系，同时协调匹配公交和轨道开收班时间，加强慢行接驳设施运营维护，多措并举提升慢行交通一体化接驳品质。

（三）打造高品质城市步行街区

以居住为起点，慢行系统为纽带，构建居住、商业、景点、枢纽为一体的高品质城市步行街区。从出行“源头”考虑，优化美化大型居住区至商业、景点等步道衔接，打造连通、便捷、舒适的品质城市步行街区。适应性开展步道沿线商业

开发与消费模式，促进消费向绿色健康安全发展。围绕城市商圈、历史街区、公园绿地等优化步行空间，完善步行配套设施，提升步行品质。在全市商圈、学校、医院等人流密集区域打造示范性高品质城市步行街区，全市各步行街区品质得到进一步提升。

“十四五”期间，在商圈、历史文化街区区域，注重街区步行空间、附属设施、品质特色等优化提升，保证客流慢行空间，打造高品质步行街区。一是优化街区步行通道断面形式，增加商业或文化建筑之间步行通廊。二是利用建筑退距增设城市家具小品，打造健康、时尚、舒适的步行街区。三是增设街区休憩座椅、售卖亭、直饮水等附属设施，增强街区慢行配套服务。四是利用人行道空间增设历史文化街区文化景观，将文化元素融入步行系统设施，营造历史文化氛围。

第四章 保障措施

“十四五”时期，为保障慢行系统建设规划的顺利实施，推进绿色交通体系和城市低碳发展，需要加强慢行组织领导、明确责任分工、落实资金保障、加强舆论宣传、落实防灾减灾，不断完善慢行建设体制机制，确保各项任务顺利完成，高质量完成慢行建设目标。

第一节 加强组织领导，明确职责分工考核

加强组织领导。在重庆市城市提升领导小组统一领导下，各区政府（管委会）、市级有关部门和单位按照职责分工，协同推进以“山城步道”为代表的慢行系统建设和特色品牌策划宣传工作。

明确职责分工。规划和自然资源主管部门负责慢行交通设施专项规划编制工作，指导各区开展详细规划，落实规划控制和用地保障工作。城乡建设主管部门负责制定技术规范和标准，指导各区开展方案设计；各区政府（管委会）是慢行交通设施建设的责任主体，负责组织辖区内慢行交通设施的方案设计、工程实施等工作。

加强考核监督。建立科学的监督评价机制，将慢行系统建设工作纳入城市提升考核指标体系。城乡建设主管部门强化对慢行系统建设工作进行监督和指导，定期开展规划建设评估，对具体指标完成情况和主要任务实施情况进行考核评

估，及时解决矛盾问题，确保各项工作按规划加快推进落实。

第二节 落实资金保障，创新建设运营模式

落实资金保障。市级行业主管部门积极制定激励政策，各区政府（管委会）将慢行交通设施项目纳入民生工程，保证对慢行交通设施每年一定的合理投入，加快补齐慢行交通基础设施短板，持续加大对慢行设施建设的资金投入。

创新建设模式。探索政府主导与市场并重的资金来源模式，鼓励社会资本参与慢行交通设施的投资、建设、运维，因地制宜采取不同建设模式和资金投入方式。

第三节 强化规划引领，提升设施品质维护

编制全市全类慢行交通系统规划。结合我市新一轮国土空间总体规划与综合交通体系规划，以适应城市发展和交通服务的新趋势，以科学的、具有前瞻性的规划理念，编制全市全类慢行交通专项规划，以指导全市慢行系统建设。

编制慢行系统规划设计导则。加快完善全市慢行系统统一的行业标准和技术规范，编制全类慢行系统规划设计导则，统一设计理念，统一设计标准，对山城步道、过街设施、自行车专用道、道路人行道、慢行接驳等设施规划和设计提出统一规范的标准要求。

强化慢行设施品质维护。慢行设施铺装宜采用生态、经济、渗透性强的材料，并与周围自然环境相协调；完善步道无障碍设计，具备条件的应尽可能设置无障碍电梯或升降平

台；完善步道标识系统、直饮水点、遮阴避雨等便民服务设施以及文化屋、书屋等“城市家具”，鼓励加大智慧设施建设与投入，强化慢行附属设施的养护和维修，营造安全、便捷、舒适的步行环境。

第四节 加强舆论宣传，强化防灾减灾保障

加大慢行系统宣传力度。加强舆论引导，充分利用电视、报刊、微博、微信、短视频平台等新媒体，着力做大做强宣传效果，不断推出典型报道。联合社会组织开展骑行竞赛、公益慢跑等活动，鼓励广大市民和社会各界积极参与，畅通意见反馈渠道，增加百姓参与度和获得感。

强化慢行系统设施防灾减灾保障。慢行设施应作为疏散与救援的防灾辅助通道，发挥就近到达避难场所的功能，并配置应急疏散通道和引导标识；特殊地势易遇险的慢行设施应制定应急预案和防灾设施，位于山崖、滨江等特殊地势慢行设施应配建防护栏、防护网、逃生通道等安全保障设施，设置危险警告标志和应急救援电话。