

3

设计与实施 DESIGN AND IMPLEMENTATION



第八章 Chapter 8 街道与街区 Streets and Districts



第九章 Chapter 9 街道设计 Street Design



第十章 Chapter 10 实施策略 Implementation Strategy

第八章 街道与街区

CHAPTER 8 STREETS AND DISTRICTS



街道沿线的交通和活动需求与街区有着密切的联系。街区为街道提供了厚度，可以形成舒适的步行与骑行路径，提供日常生活所需的设施与服务，并以此提升慢行交通比例，使街区的居民和工作者可以享受到便捷的社区生活。开放式街区可以承载更高的活动强度、提供更多的就业岗位和促进更多的生活消费，街道得以成为促进街区发展的重要元素。

The traffic and activity needs along a street is closely linked to the district where the street is located. The district thickens the street, thus forming comfortable walking and cycling paths, and providing facilities and services for daily life. The ratio of non-motorized transport is also increased, allowing residents and working people in the district to enjoy convenient community life. An open district can bear more intense activities, provide more jobs and facilitate people to consume more for life. A street, therefore, has become an important element in promoting the development of a district.

1.

街道网络

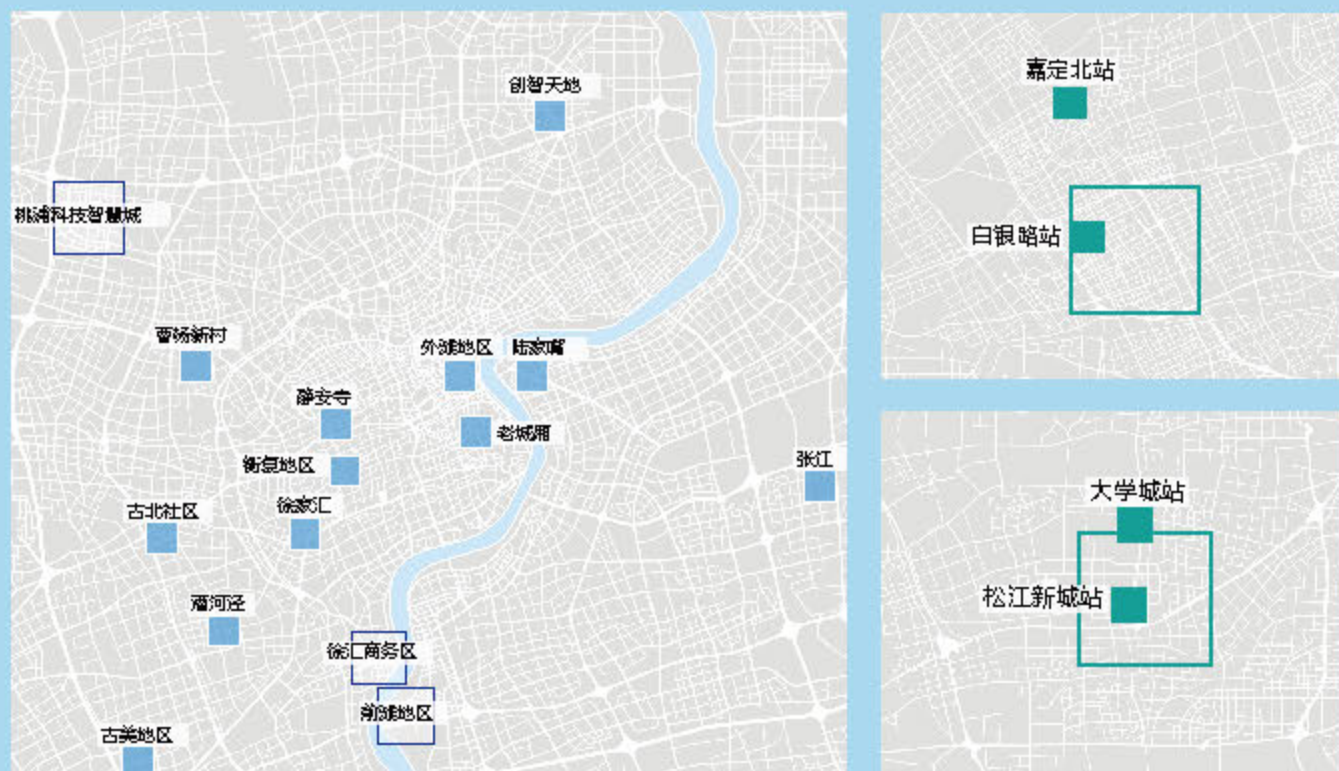
Street network

合理的路网结构与密度，是街道充分发挥作用的前提。高密度路网具有更高的服务能力和适应性。上海当前路网密度整体偏低，在新建地区应确定合理的路网结构，形成高密度路网。以更新改造为主的建成地区，应调整路网结构和道路尺度。新建和更新改造地区都应把优化和改善慢行交通作为主要任务。

机动车网络 Motor vehicle network

机动车网络是指由将机动车交通作为主要服务对象的主、次干路和交通支路共同组成的城市道路网络。窄马路、高密度的路网格局有利于促进交通均衡分布，为交通组织留有弹性空间。

一般而言，在商业活动强度高、土地利用混杂度高及公共交通便利的中心城区，宜将机动车网络提高到8~12公里/平方公里左右，而功能相对单一，开发强度不高的街区也应保证机动车路网密度在7公里/平方公里以上。轨道交通站点较为密集的地区，在保证慢行网络密度的前提下，可适度降低机动车网络密度。



郊区新城路网密度

重点地区规划路网密度



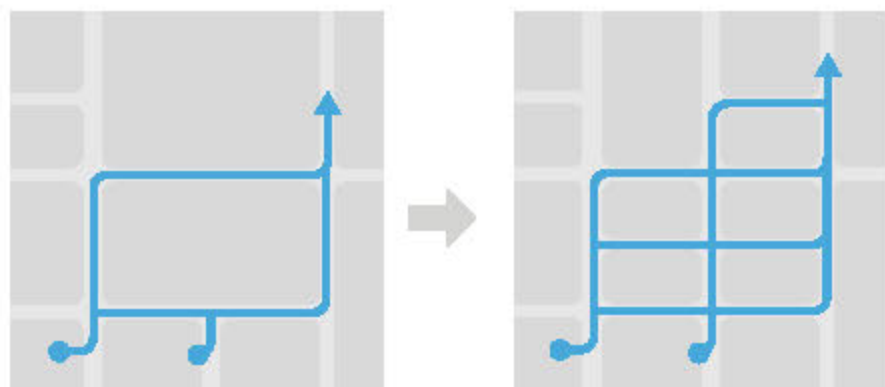
公交系统与步行系统之间的高效联系,是促进人们选择公共交通出行的前提。依托轨交站点形成密集的慢行网络,可以为步行者提供多样、便捷的路径选择,从而提升市民的轨交出行意愿。

人民路步行空间
The pedestrian space on Renmin Road

慢行网络 Non-motorized transport network

根据人的步行活动特征确定慢行网络密度。一般而言,当步行者在100米之内能够到达下一个路口时,能够带来比较舒适的步行体验。根据地区用地性质、开发强度与混合程度等因素,因地制宜确定慢行网络密度,公共活动中心和轨交站点周边应重点提高路网密度,以满足其更高的步行需求。

连续性是衡量慢行网络质量的重要指标。通过路网规划、交通组织与街道设计维持步行与自行车骑行网络的连通性,强化公共交通和主要目的地之间的连接。结合上海的实际情况而言,应当确保路侧人行道的完整性,最大程度避免设置禁非道路,通过设置安全、便捷的联系解决主要交通干道阻断慢行网络的矛盾。



由大尺度街坊变为小尺度街坊后，步行路径的选择大大增加
After the scaling down of the neighborhood, options for pedestrian paths have been greatly increased.

增加网络密度 Increase network density

对于应当形成高密度路网的地区，应因地制宜地进行道路系统规划，满足路网密度要求。对于控规未编和已编未建地区，应结合规划编制和修编提高慢行网络密度。对于城市更新地区，鼓励结合更新进行土地重划，增加城市道路及公共通道。在增加慢行网络的同时，应保证网络的系统性与连通性；可结合加密路网对原有路网格局进行适度调整，优化道路线形，打通断头路。

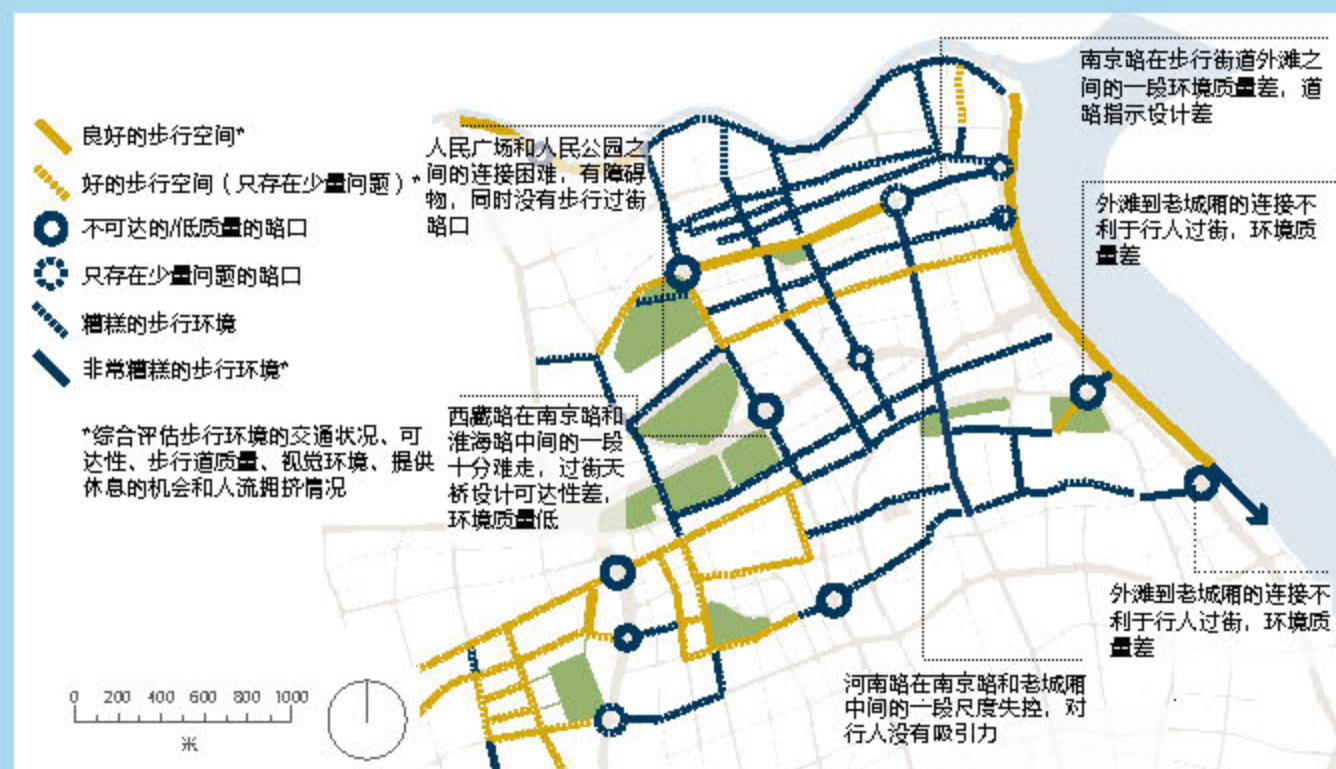
表8-1 慢行网络布局
Tab. 8-1 Non-motorized transport network

地区类型 Type	路口间距推荐值 Recommended intersection spacing	路口间距最大值 Maximum intersection spacing	步行网络密度 Pedestrian network density
公共活动中心以及轨道交通站点周边	80~120米	200米	16公里/平方公里以上
生产性服务业聚集区和开发强度较高、混合程度较高的居住社区	100~150米	250米	14公里/平方公里以上
一般居住社区	120~180米	300米	12公里/平方公里以上

强化路径衔接 Strengthen road connection

连通性是影响慢行网络品质的重要因素。城市中的许多设施与环境，都会成为连续网络中的障碍。通过修复和克服这些障碍，使路径得到衔接，是提升网络品质、增进步行与骑行意愿的重要措施。

障碍可以分为空间障碍和环境障碍两大类，空间障碍主要包括地面铁路、高速公路、河流水系等。克服这一类障碍，需要通过增加服务于步行和骑行的轮渡、桥



案例分析： 缺乏衔接的步行环境

Case analysis: A walking environment that lacks connection

黄浦区北部地区是上海步行环境最为优秀的地区之一，然而即便如此，仍然有许多品质不高的节点和路径，为行人在不同的区域之间穿行造成障碍，例如一些无法穿越的路口以及环境品质不高的街道。延安路高架桥将南北两个活跃的步行街区割裂开来，其中部分路口缺乏地面联通，较暗的环境和噪声也降低了步行穿越的舒适度和意愿。

梁、天桥和地道。在增加这些衔接要素时，应将这些设置之间的间距控制在慢行可接受的范围内，并注重与出行需求相衔接。此外，应注重这些设施的无障碍化处理。

大尺度街坊是另一种空间障碍，包括大型办公园区、大型门禁社区和大专院校等。鼓励大型办公园区和大专院校进行开放化管理；鼓励边长超过500米的门禁社区以及地铁站周边边长超过300米的门禁社区开放总弄等主要内部道路，供慢行交通通行。

环境障碍是指影响慢行舒适度和意愿的环境条件，例如过宽的马路、过长的信号灯等候时间、缺乏人行道的路段、无法过街的路口、高架桥下等令人不愉快的街道空间、品质低劣的沿街环境、缺乏导向标识等。与空间障碍相比，环境障碍相对容易克服，例如增设和加宽人行道，增加地面过街可能，增设安全岛、减少信号灯等候时间以及提升街道空间环境等。应首先着重加强主要慢行路径的衔接，例如提升主干道沿线轨交站点周边的慢行设施与环境等。

里弄住宅采用行列式与周边围合式相结合的建造方式,南北向为行列式石库门住宅,沿部分街道采用周边围合式布局沿街建筑作为商铺。地块内通过主弄及支弄形成鱼骨状街巷系统,沿街设置多处出弄口。

以花园住宅为主的城区建筑密度较低,街坊被分为多个小地块,大部分地块直接临街,或通过巷道与街道相连。每个地块建设一二栋独立式住宅,其余留作花园,院落入口或建筑入口直接开向街道。

以上三种城市肌理,都非常注重建筑与街道的关系,并可以在同一街坊内相互拼接,满足多样的功能需求,并产生丰富的城市形态。

工人新村街区建设的经验

The experience from the construction of Workers' New Village

上海在1950年代至1980年代建设了许多工人新村,这些居住社区在建成初期并没有围墙,同样是一种开放式街区的类型。

曹杨新村是新中国建立之初建造的第一个工人新村,路网形态较为自由,通过城市道路将新村划分成为多个街坊,街坊面积多在3~4公顷,建筑采用行列式布局,结合主要路口布置商场、医院等公共建筑。

曲阳新村是规模较大,配套齐全的大型居住区。住区由城市道路划分为6个居住小区,每个小区规模在15公顷左右,可容纳1万~1.5万居民,内部设置密集的社区道路系统,形成慢行街区。新村建筑在行列式布局的基础上,综合采用多种建筑形态和排布方式,形成良好的空间与景观多样性。新村在弄口设置组团级小商店和服务站,小区级公共建筑主要设在居住小区的中央带或小区周边的出入口处,形成便捷的步行生活社区。

开放式围合街区

Open enclosing districts

开放式围合街区是一种成熟的城市空间形态,鼓励开放、多元、包容与共享的城市生活。街道是开放式围合街区的核心要素,将建筑与城市公共空间紧密衔接起来。近年来,开放式围合街区的价值在许多国家和城市得到越来越高的认可。

开放式围合街区也就是采用建筑密度较高的围合式建造方式,建筑沿街坊四周的街道布局,形成连续街道界面,在街坊中央形成院落,或对街坊形成完整的填充。建筑的主要出入口以及地下车库出入口一般都沿街设置。一般而言,开放式围合街区的道路网络更为密集,土地利用更加集约,街坊尺度更加宜人。

开放式围合街区有利于功能深度复合,密集的道路网络提供了更多的临街面,不仅可以利用首层设置更多的商业、公共服务等公共业态,也使不同街坊、不同建筑甚至同一栋建筑的不同部位可以作为不同的功能和业态进行使用。



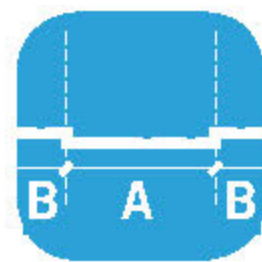
对于开放式围合街区中的许多街道而言,机动车交通不再是它们的主要职能。街道除了要服务沿线地块的机动车到发、落客、临时停靠以及慢行交通外,商业、休闲、交往交流等各类沿街活动同样成为街道重要的职能,结合高度复合的功能业态的交互性,形成更有效率的日常生活与更有活力的邻里氛围。

古北社区是较早尝试开放式围合街区的居住区项目,通过增加社区道路降低街坊尺度,建筑沿街建造以形成街道空间,住宅底层设置商业功能,形成活跃的街道生活。创智坊是近年来建成的开放式围合街区。公共开放的社区道路对街坊进行了进一步划分,路口间距在60米至120米之间。社区道路主要服务沿线地块与提供路内停车。街区建筑沿街贴线建造,底层以商业等公共用途为主,形成连续的积极界面。住宅单元入口开向院落,办公建筑及地库入口直接开向街道。

第九章

街道设计

CHAPTER 9 STREET DESIGN



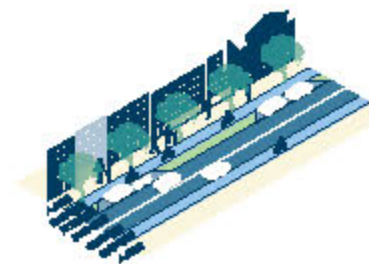
街道设计是一个高度综合性的工作，在明确街道定位的基础上，针对不同类型街道的交通与非交通性活动特征，面向所有街道的使用者，因地制宜进行街道空间分配和街道设施统筹设置。

Street design is a highly comprehensive work. Based on clear street positioning, allocate street space and make overall arrangement for street facilities in a customized way by considering the traffic of different types of streets and non-traffic activity features while targeting all the users of streets.

1.

设计原则

Design principles



一般生活服务街道
Ordinary streets for life services

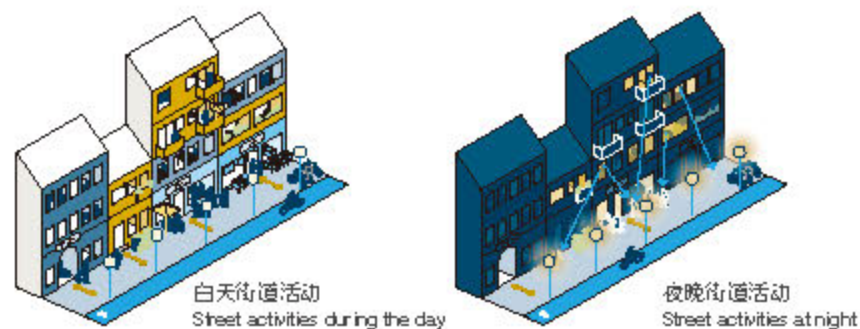


公共换乘、通行量较大的街道
Streets for public transport transferring with heavy traffic

合理确定街道定位

The street positioning should be decided in a rational way

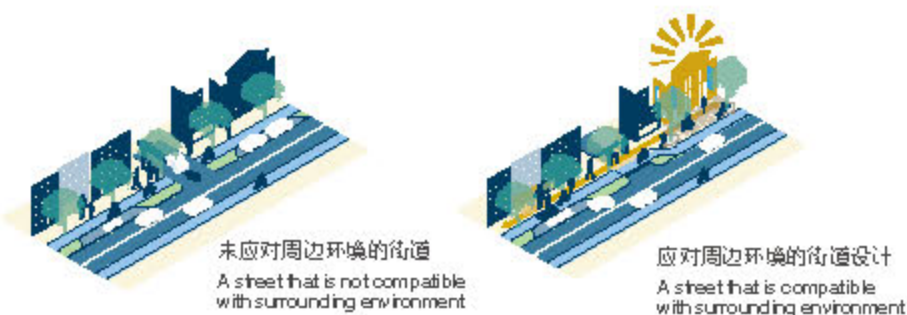
街道定位应对交通需求和沿街活动进行统筹考虑，并重视街道服务于街区的作用。通过确定街道定位，在有限的街道空间内，可以明确交通和沿街活动的空间分配和设施配置的优先级。同一条街道的不同街段可以结合周边环境形成不同的定位，并相应形成不同的断面设计。新建地区可通过对街区内街道进行统筹与职能分工，形成较为明确的街道定位；更新地区应结合更新评估和地区发展规划对街道进行定位，发掘街道潜力，激发街道活力。



从空间和时间维度进行统筹考虑

Make overall consideration from the dimensionality of space and time

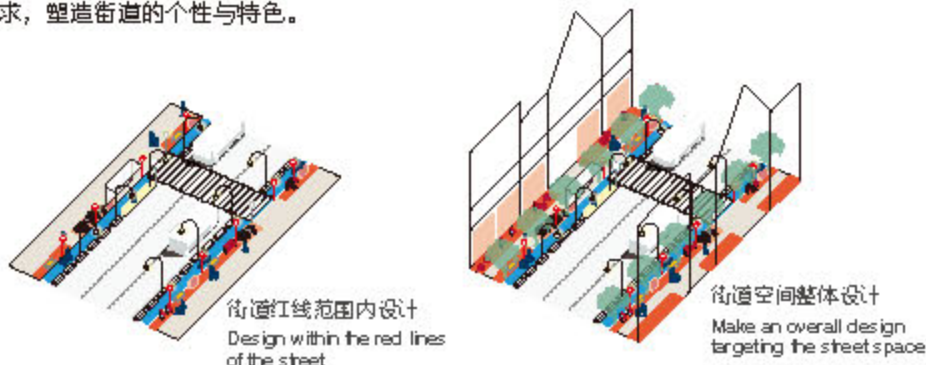
街道的活动具有高度的综合性，应对慢行交通、静态交通、机动车交通和交往交流、商业活动、休闲游憩等沿街活动进行统筹考虑，考虑不同时间活动内容和强度的差异，在设计中适当留有弹性，避免通过规划设计进行过于清晰的界定。



与沿街设施和周边环境相协调

Compatible with facilities along the street and surrounding environment

街道断面设计应保持灵活性，在地铁车站、重要公共建筑出入口、公交站点等特殊节点，应针对不同的活动与使用需求开展特殊设计。根据沿线功能与活动需求，同样宽度的街道可以形成多种断面设计，应对不同的车行、步行交通与停留活动的需求，塑造街道的个性与特色。



面向街道空间进行整体设计

Overall design targeting the street space

街道设计应将红线内部的道路空间、沿线的退界空间及沿街建筑界面和附属设施纳入设计范围，对空间和设施进行集约设置与统筹利用，形成一体化设计方案，确保连续的活动空间与紧密的功能联系。对于更新地区而言，激活退界空间与沿街界面，是增加街道活动空间、提升街道活力最为重要的途径之一。

2. 交通参与者 Traffic participants

行人 Pedestrians

所有交通方式最终都会转化为步行：公共交通的使用者需要借助步行从车站前往他们的最终目的地，小汽车司机和骑行者在下车点和目的地之间也需要步行。在行为安全上，行人是交通参与者中相对弱势的群体，因此无论在什么情况下，都应在街道设计中将行人安全置于优先级的首位。街道设计应当为所有行人服务，包括儿童、老人、推婴儿车的父母、盲人和使用轮椅，以及其他辅助设施的残疾人等。

行人的平均行走速度约为每小时3.6公里。在这种速度下，他们可以体验到很多细节。同样一段路程，由于沿线建筑立面和公共开放空间的变化和丰富度的不同，会使行人感受到的步行时间长短不同。

在步行时，行人不但会注视到前方，也会注意到两侧的街坊活动。此外，行人还会通过气味、声音和触感来体验城市，连同视觉体验一起，形成对于某个场所的完整意向。

基本活动 Basic activities



扩展活动 Additional activities



服务设施 Service facility

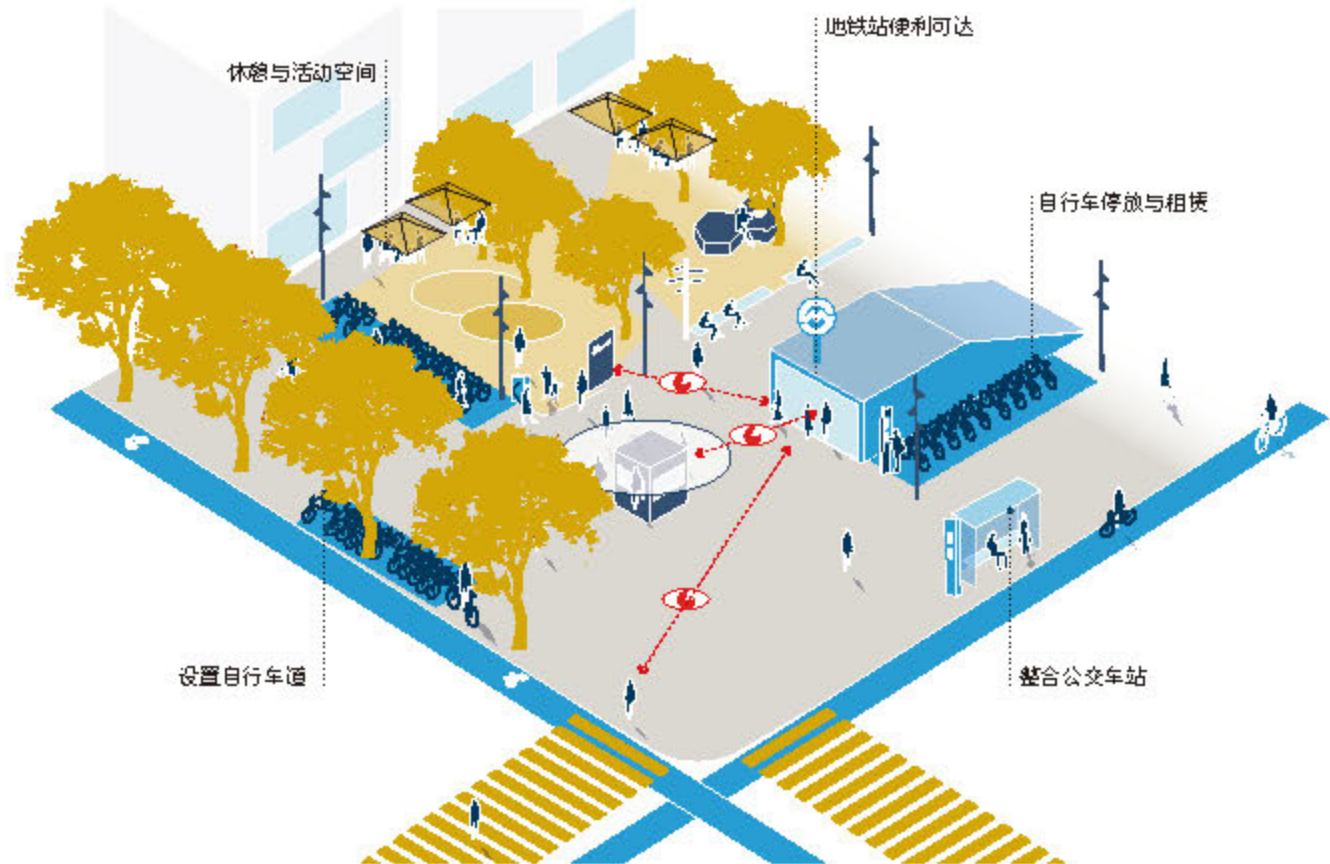
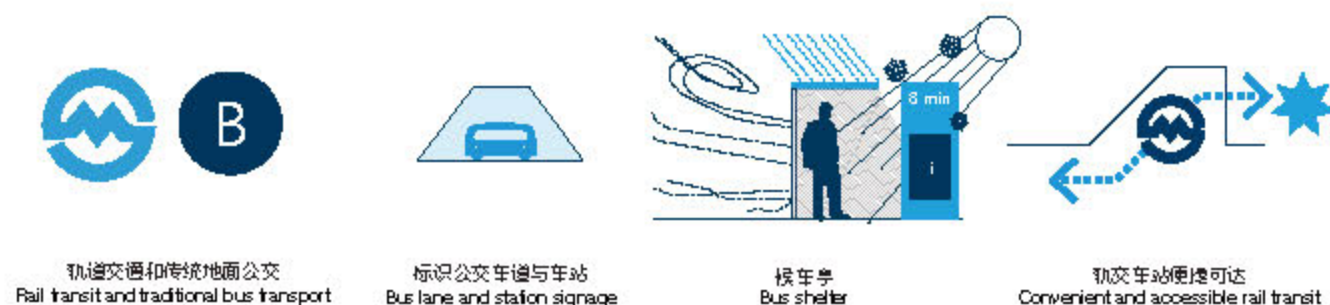


公共交通 Public transport

轨道交通、常规公交以及轮渡等共同组成了上海的公共交通系统。轨道交通是上海公交系统中最重要的组成部分。“最后一公里”的体验对于提升轨道交通吸引力具有重要的作用。应尽量将地铁车站与重要的公共服务设施一体化布局，注重通向轨道交通站点的接驳路径，在轨道交通站点周边建设完善的步行和自行车通道，并优化与公交车的换乘条件，使通勤更加便利、站点周边的环境更加人性化，鼓励更多市民选择轨道交通作为出行方式。

常规公交是上海公共交通系统的重要组成部分。与轨道交通相比，常规公交可以提供更加密集的站点和灵活的线路。应通过优化线网、增加班次、设置公交车道及专用信号来提高运行速度，以提升常规公交的服务能力。

轮渡是步行者和骑行者重要的渡江工具，应重视轮渡与慢行网络和其他公交设施的衔接，将浦江两岸更加紧密的联系在一起。

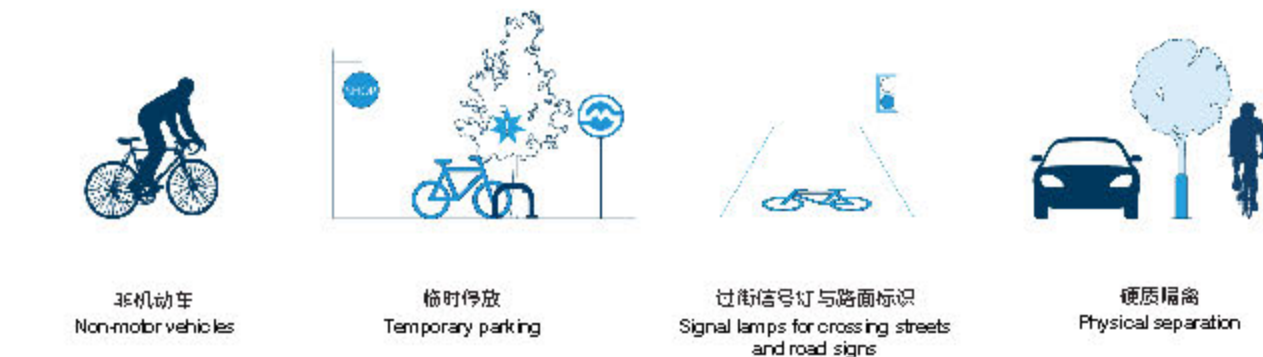
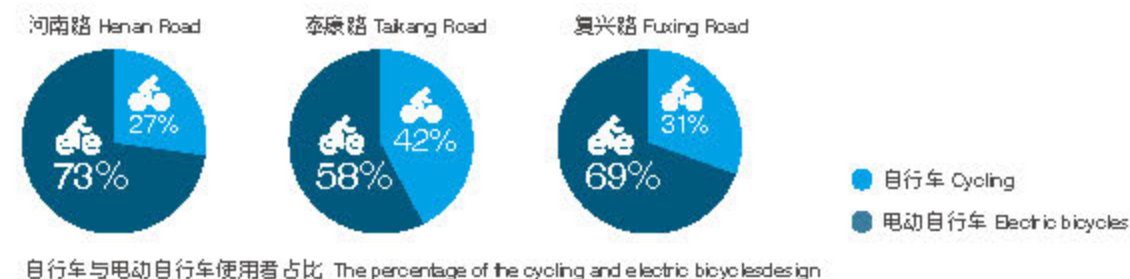


非机动车 Non-motor vehicles transport

非机动车包括自行车和电动自行车，其中电动自行车正日益成为非机动车中的主体。应将非机动车交通作为绿色交通的组成部分，加强对非机动车的管理，整体保障对非机动车的空间和设施供给。

自行车的骑行速度一般在10-15公里/小时左右，应当据此合理确定电动自行车速度等级，避免电动自行车与自行车以及机动车通行产生的矛盾。

应当对自行车过街问题给予更大的关注。建议对自行车过街通道通过划线和分色铺装进行标示，并重点考虑避免与转弯机动车的冲突。在自行车流量大的交叉口，可设置专门为自行车设计的交通信号灯，并通过广角镜等特定的设施扩展骑行者在交叉口的视野。



机动车交通 Motor vehicle transport

上海道路资源有限，通过增加道路设施无法有效解决城市交通拥堵问题，必须通过鼓励公共交通、绿色交通来转变出行方式，控制小汽车增长与使用，以缓解城市交通拥堵问题。加强交通组织研究，系统性提高交通通行能力。街道设计应

采用缩减车道宽度、缩小转弯半径和设置减速带等方式影响驾驶行为，提升和改善步行和骑行环境，为在城市中生活、工作和娱乐的人们带来更高的安全性和舒适性。



3. 街道类型设计 Street type design

商业街道 Commercial street

商业街道是指街道沿线以中小规模零售、餐饮等商业为主，具有一定服务能级或业态特色的街道。其中服务地区及以上规模、业态较为综合的商业街道为综合商业街道，餐饮、专业零售等单一业态的商业街道为特色商业街道。

沿街活动 Activities along streets

商业街道沿线以消费性商业活动为主，如餐饮、购物等，同时也可容纳非消费性活动，包括游逛、会面、休憩、表演、驻足观看等。

必要性活动：步行通行、闲逛。

经常性活动：坐憩、等候、拍照、驻足观看橱窗、室外餐饮、购物、窗口贩卖、沿街贩卖、街头表演、儿童玩耍等。

空间与设施 Spaces and facilities

商业街道应保持空间紧凑，强化街道两侧的活动联系，营造商业氛围。可通过压缩机动车道规模（数量与宽度）的方式，保证充足的步行空间。必要时可结合地区交通组织，对主要商业街进行机非分流。

建议将人行道宽度（设施带、步行通行区和建筑前区总宽度）控制在5~8米，以促进步行者与商业界面的积极互动，避免过于拥挤与空旷。当有室外展示、餐饮时，宜取宽度上限，当没有户外展示、餐饮时，宜取宽度下限。

商业街道应对人行道与退界空间进行一体化设计。除餐饮特色街道外，开放式建筑前区宽度不宜大于2米，使行人可以接近商业展示橱窗。餐饮特色街道可设置宽度在3~5米的建

筑前区作为室外餐饮区域。

商业街道应提供适应较大规模人流的步行通行区，设置公共座椅和沿街休憩空间、公共厕所，采用较高品质的地面铺装，提供充足的照明，鼓励设置能够灵活使用的沿街商业活动与艺术表演空间。

街道空间较为充足时，可采用非对称断面及较为自由的景观设计，可在沿路缘石或在道路中央布置较宽的设施带和活动区。

行道树种植 Street trees planting

商业街道在选择及布局行道树时，应避免与灌木树冠对沿街商业的消极遮挡。鼓励选择高大和通透性较好的行道树。较窄的步行街鼓励将行道树种植于街道中央，结合休憩设施与外摆区域形成中央设施与活动带。

交通协调 Traffic coordination

新建地区应避免沿主干道形成商业街道。对于既有主干道沿线的商业区段，应通过绿化等措施进行空间和噪声隔离，提升活动舒适性。

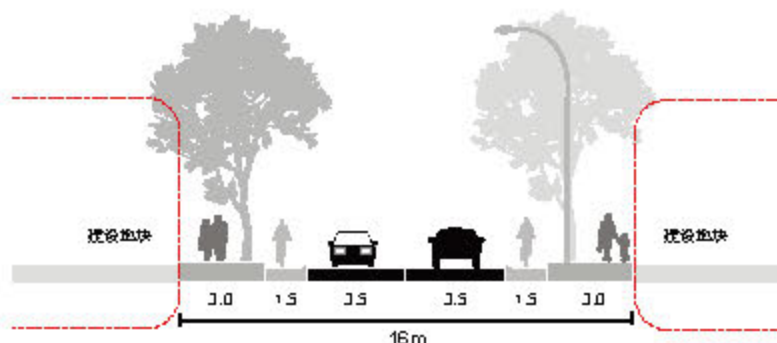
商业街道沿线应提供便利的穿越街道的可能。交通性较强道路，在不影响主线交通情况下，尽可能增加人行横道等过街设施。其他街道鼓励采用稳静化措施控制车速，使行人可以便利地穿越街道。

建筑界面 Architectural frontage

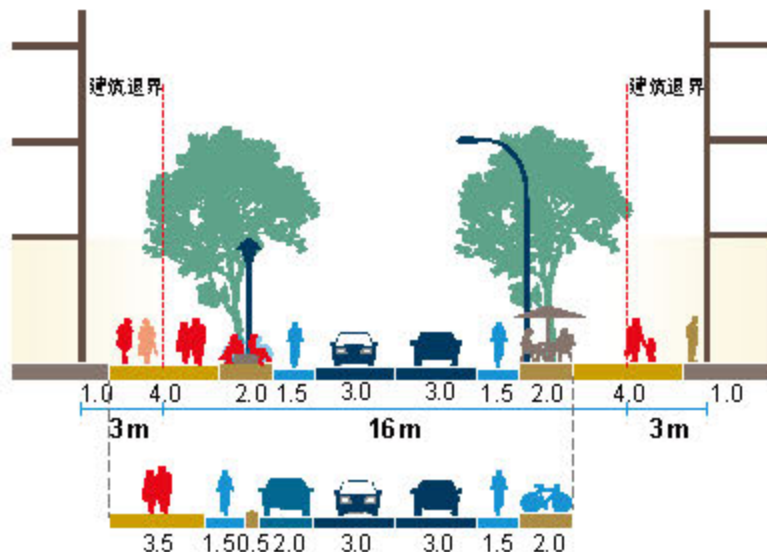
街道沿线应提供整齐、连续的建筑界面，形成连续的底层商业用途。应保证商业店面的密度，以单侧每百米不少于7个为宜。

沿线鼓励提供非商业用途的建筑出入口，保证街道在非商业活动时间的活跃性。

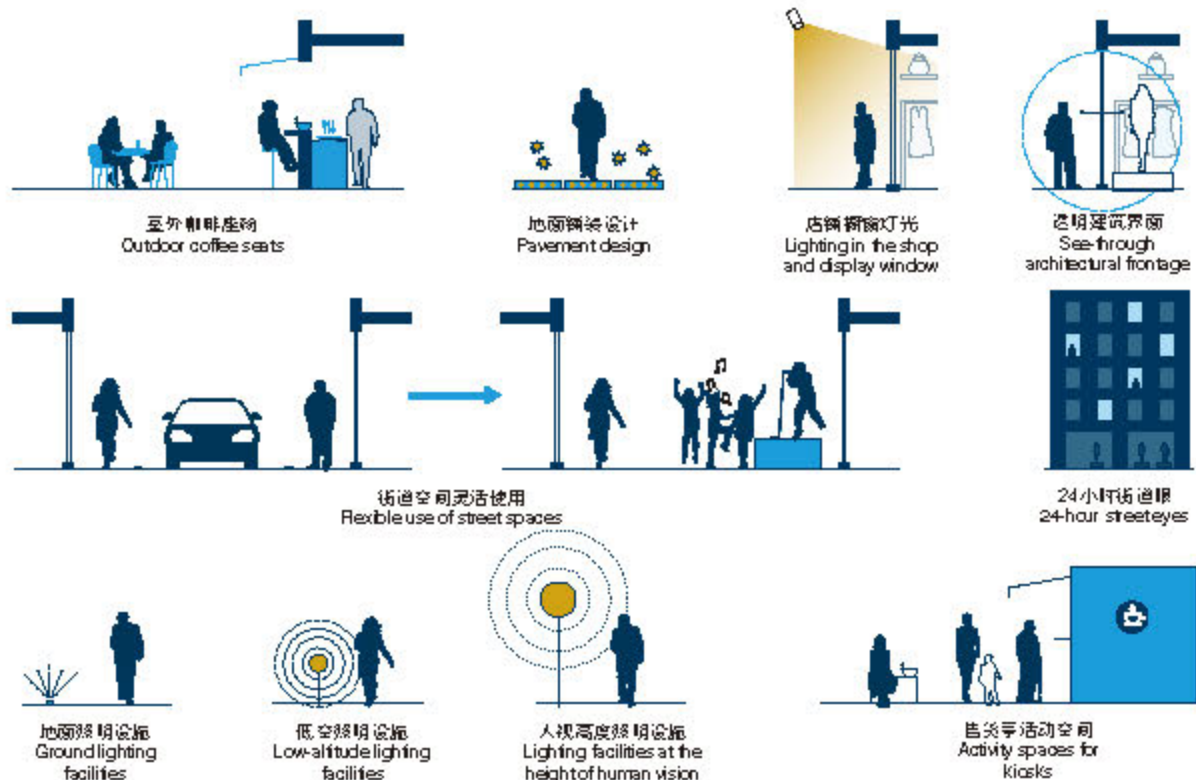
一般断面设计 General cross-section design



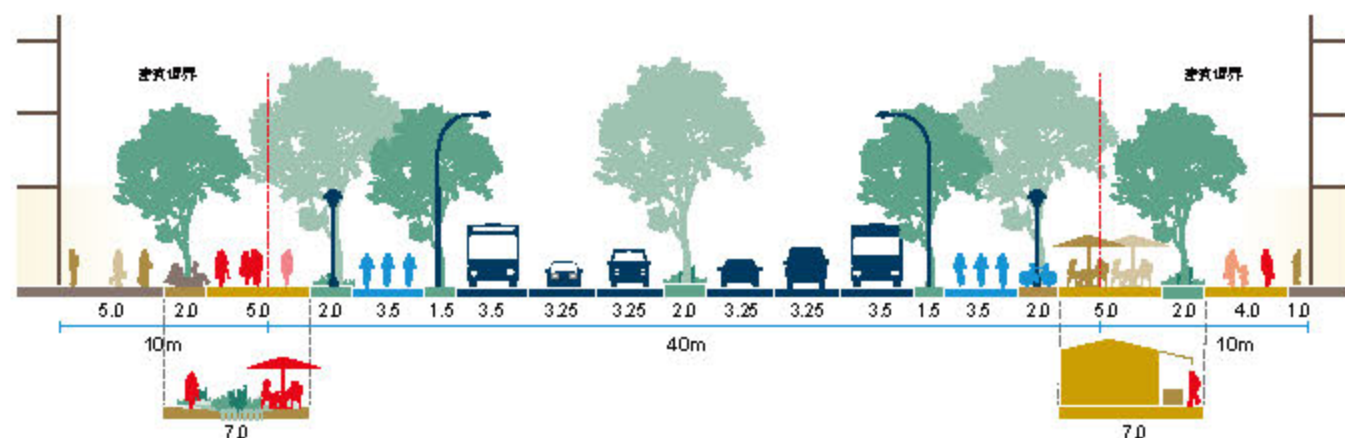
优化断面设计 Optimized cross-section design



沿街活动与设计建议 Activities along streets and design suggestions

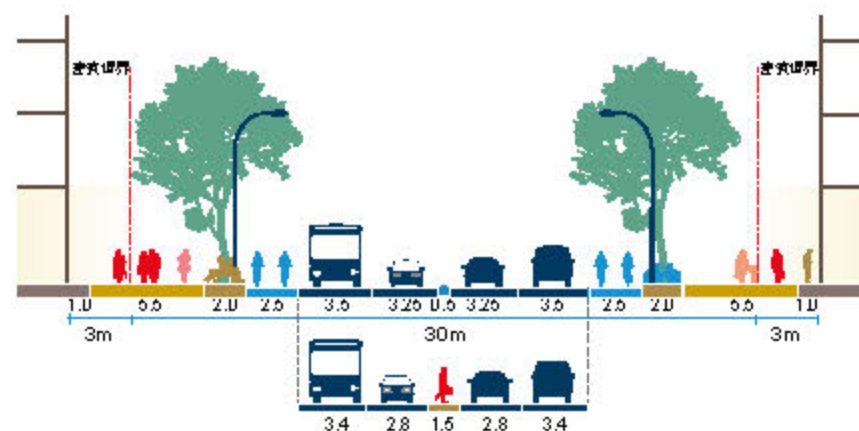


推荐街道断面 Recommended sections



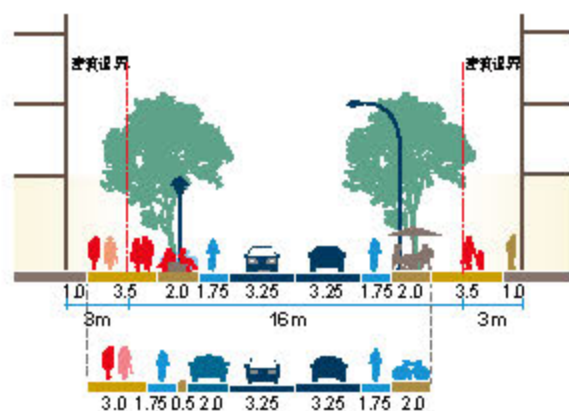
对于较宽的人行道进行分区利用，可设置雨水花园改善街道景观，或利用较宽的退界设置售货亭等临时设施，以提高店铺密度，较宽的人行道应增加行道树对行人活动区域进行遮阳

For relatively wide sidewalks, they can be divided for different uses. Set up rainwater garden to better street landscape or use wide setback spaces to set up temporary facilities such as kiosks improve shop density. For relatively wide sidewalks, more street trees should be planted to provide tree shades over pedestrian areas.

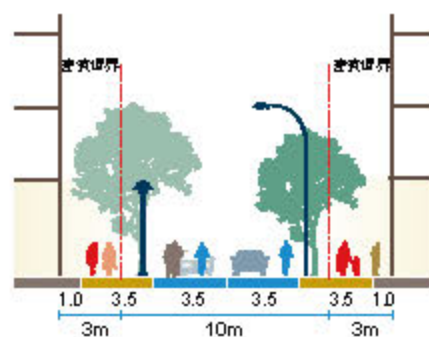


通过取消中分带保持空间紧凑，结合路中人行横道局部缩窄机动车道宽度并设置安全岛，引导机动车减速慢行，提升过街的安全性与便捷性

Make the space impact by cancelling the middle greenbelts. With pedestrian crossings in the middle of the road, decrease the width of the motor vehicle lane at some places and set up the safety island. Guide motor vehicles to slow down to improve the safety and convenience for pedestrians to across the street

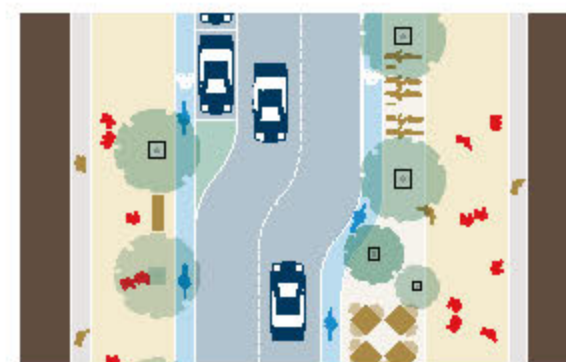
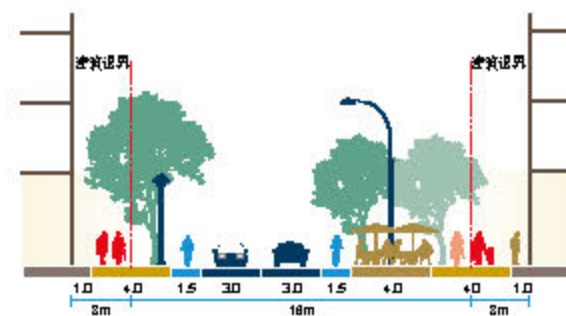


结合断面变化，提供少量机动车临时停车位
Provide space for the temporary parking of motor vehicles

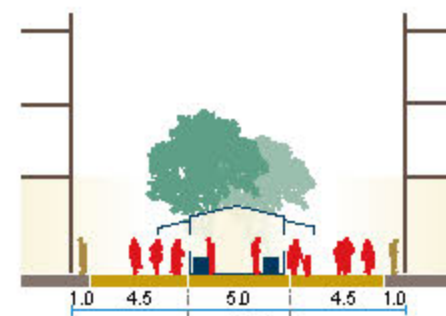


采用共享街道模式，通过允许机动车进入提高沿街商业的可见性与可达性，同时营造安全、舒适的步行与骑行环境

Adopt shared space model which allows for motor vehicles and improve visibility and accessibility for the commerce along the street. Meanwhile, foster a safe and comfortable walking and cycling environment

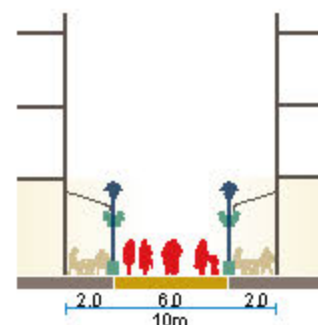


在街道两侧设施带与活动空间较为充足时，结合非对称断面设置水平偏移，形成小型沿街广场绿地作为活动休憩节点
When there is enough space for facility belts and activities along the street, from a resting node for small-scale square greenbelts with horizontally displaced asymmetric cross-section



步行街可在中间设置零售摊位，增加商业界面，丰富步行街活动

For a pedestrian street, stalls for retailing can be set up in the middle to diversify commercial interfaces and enrich the activities on the street



沿街设置室外餐饮及商品展示区域

Provide areas for outdoor food and commodity display along streets

设计要素 Design Elements

商业、办公和居住等功能混合设置，创造7天24小时活力街区，而不仅仅是白天活跃；创造多样化的建筑界面；沿街建筑界面和街道的互动

沿街积极的退界空间

良好的交流空间

沿街设置的公共座椅

同一平面上的过街设施：行人优先

与地铁/公交车站良好衔接：完善的公共交通到发信息

街道空间中的娱乐和游戏元素

便利的人行通道

商店关门后，仍有照明设施：照明设施使用太阳能充电

专用自行车道：在重要出行目的地设置：自行车停车设施

座椅和地面铺装对营造整体氛围和引导方向起着重要作用

生活服务街道 Living and service street

生活服务街道沿线以服务本地居民、企业和工作者的中小规模零售、餐饮、生活服务型商业（理发店、干洗店等）等设施以及公共服务设施（社区诊所、社区活动中心等）为主的街道。

沿街活动 Activities along streets

生活服务街道应当成为社区日常生活的重要场所，为不同年龄、不同背景的居民提供会面与交往空间。

必要性活动：在住所、工作地点、公共交通站点、公共服务设施之间的步行活动。

经常性活动：与邻居会面、漫步、攀谈、儿童玩耍等活动。

空间与设施 Spaces and facilities

应集约利用街道空间，保障充足和带有遮阴的慢行通行空间。

提供满足各类居民活动需求的场所与设施，例如休憩节点、儿童游乐场、健身活动场地等，并为偶然性的会面提供机会。

通过在设施带内提供座椅、自行车停放架、信息设施等与日常生活出行密切联系的街道设施，鼓励提供社区交往交流活动。鼓励提供不同类型的座椅。

街道空间有限时，可采用非对称断面，设置单侧设施带。

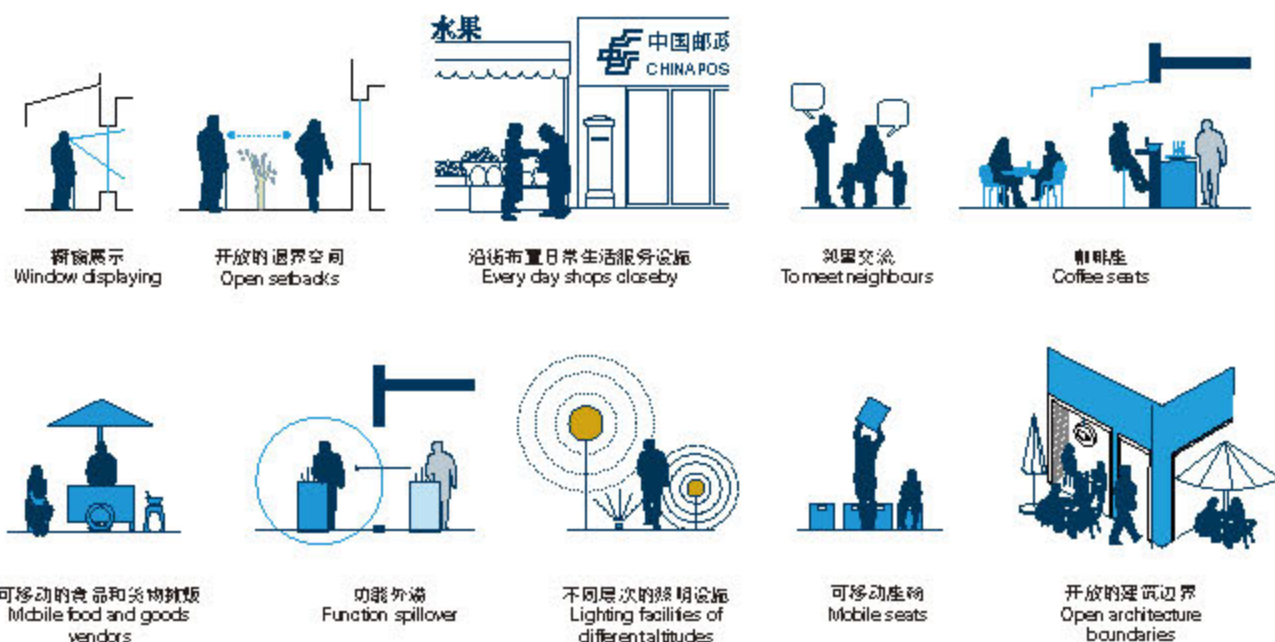
交通协调 Traffic coordination

新建地区鼓励结合支路布局生活服务街道，应用稳静化措施降低车速。对于既有城市干道沿线的生活服务区段，应通过绿化等措施进行空间和噪声隔离，提升活动舒适性。既有城市支路沿线的生活服务区段应减少沿路停车，增加休憩与活动空间。

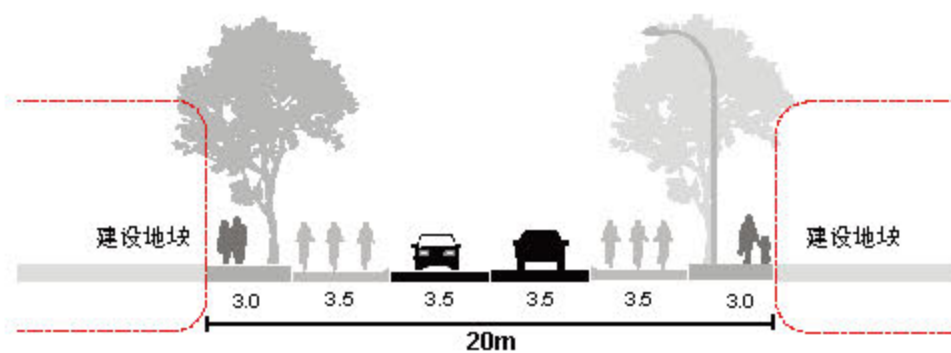
建筑界面 Architectural frontage

沿街建筑鼓励设置生活服务型商业以及社区公共服务设施，混合居住、办公等功能，鼓励增加沿街出入口数量，鼓励提供居住功能，提供夜间的“街道眼”。

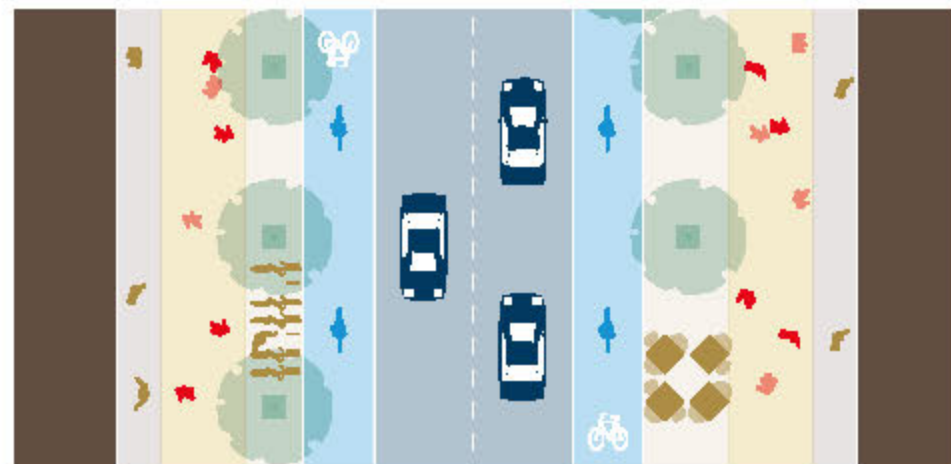
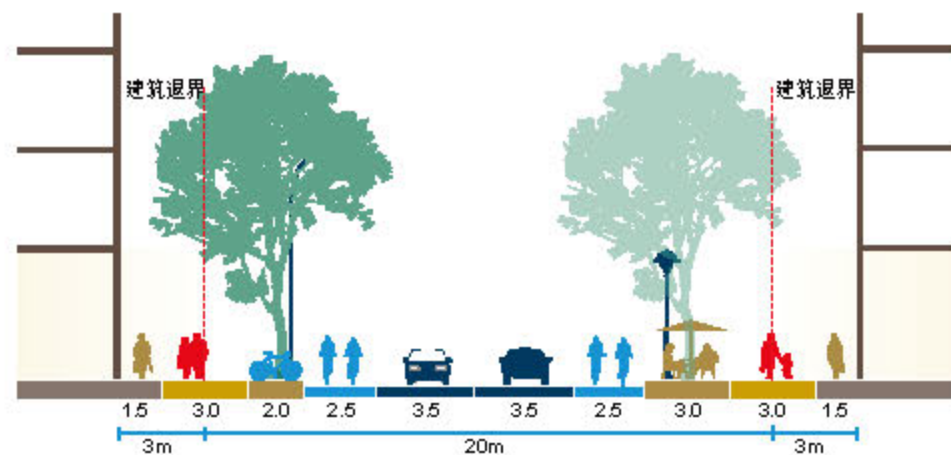
沿街活动与设计建议 Activities along streets and design suggestions



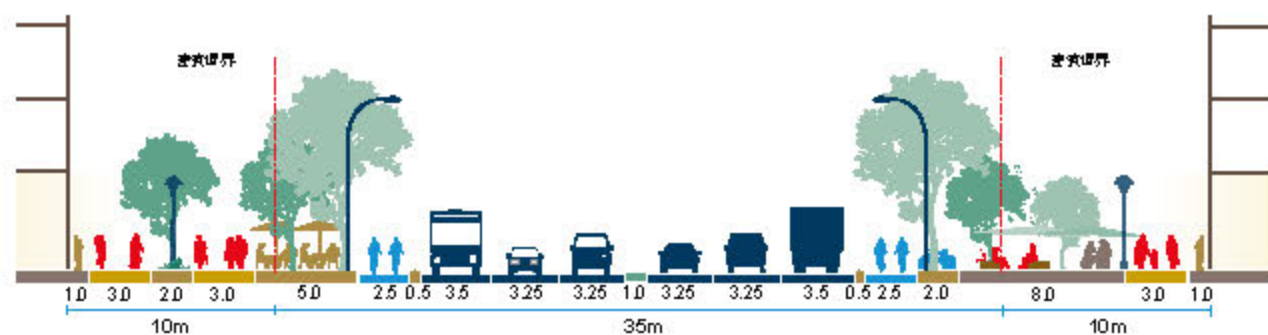
一般断面设计 General cross-section design



优化断面设计 Optimized cross-section design

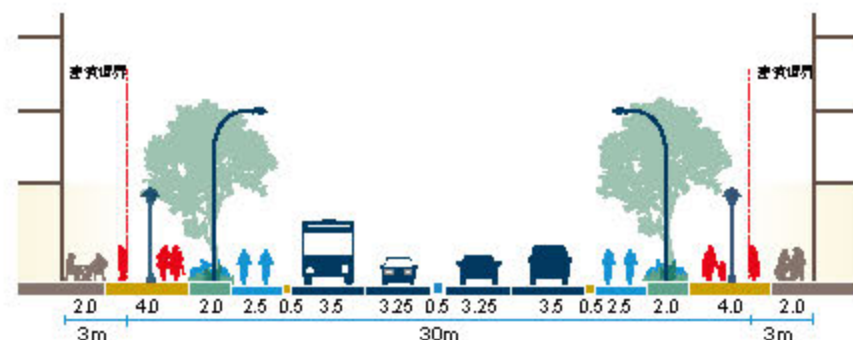


推荐街道断面 Recommended sections

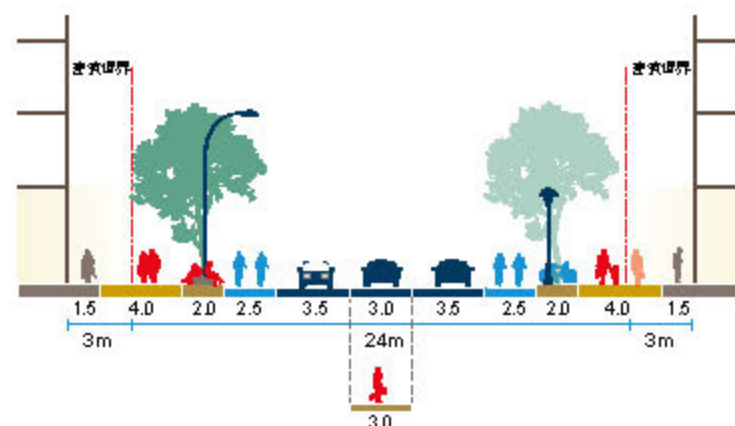


可利用较宽的建筑退界补充步行通行区，设置交往、交流与休憩活动空间，可进行个性化的空间环境设计

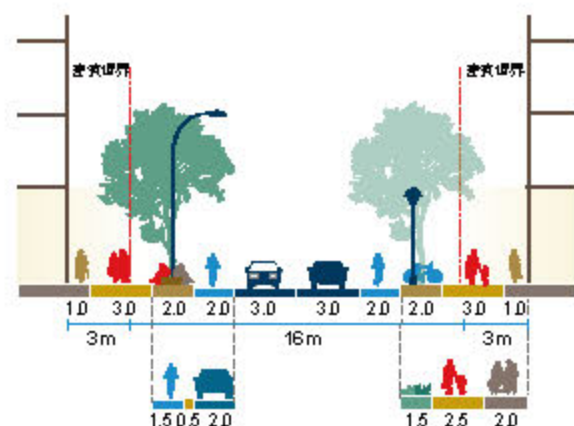
Relatively wide setback spaces of architectures could be used as a supplement for pedestrian areas. Spaces for activities such as exchanges, communication, and resting should be created and personalized space environment design can be carried out



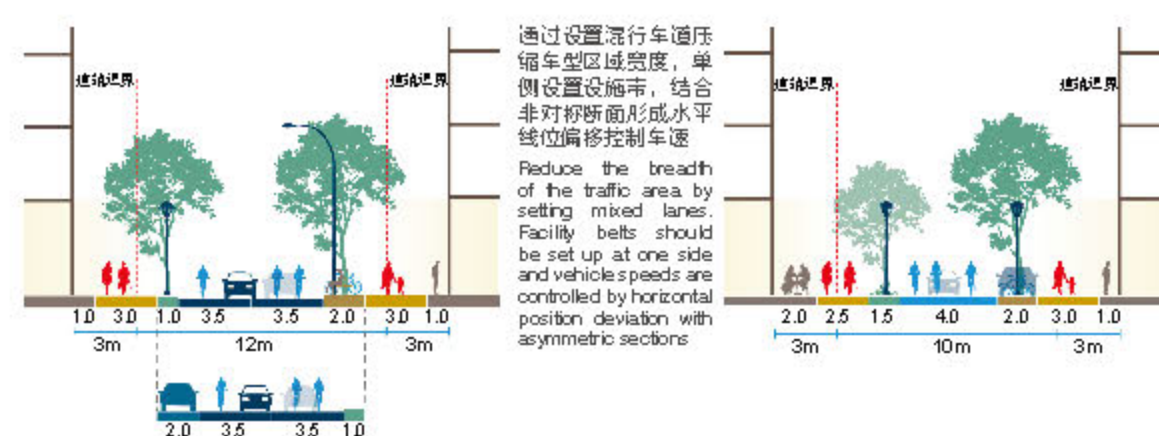
沿街提供餐饮与商品展示区域
Provide areas for food and commodity display along streets



道路中段设置安全岛，接近路口时形成左转渠化车道
Setup safety islands in the middle of roads. Build left-turning channelized driveways near intersections



提供连续的设施带，综合布局行道树、自行车停放、外摆区域、休憩座椅、绿化带和沿路停车，临时沿路停车建议设置在非机动车道外侧，并留出安全距离
Provide continuous facility belts, make overall arrangement for street trees, bicycle parking areas, outdoor displaying areas, resting seats, greenbelts, and parking space along streets. Temporary parking spaces along streets are recommended to be arranged at the outside of non-motor vehicle lanes and a safe distance should be kept

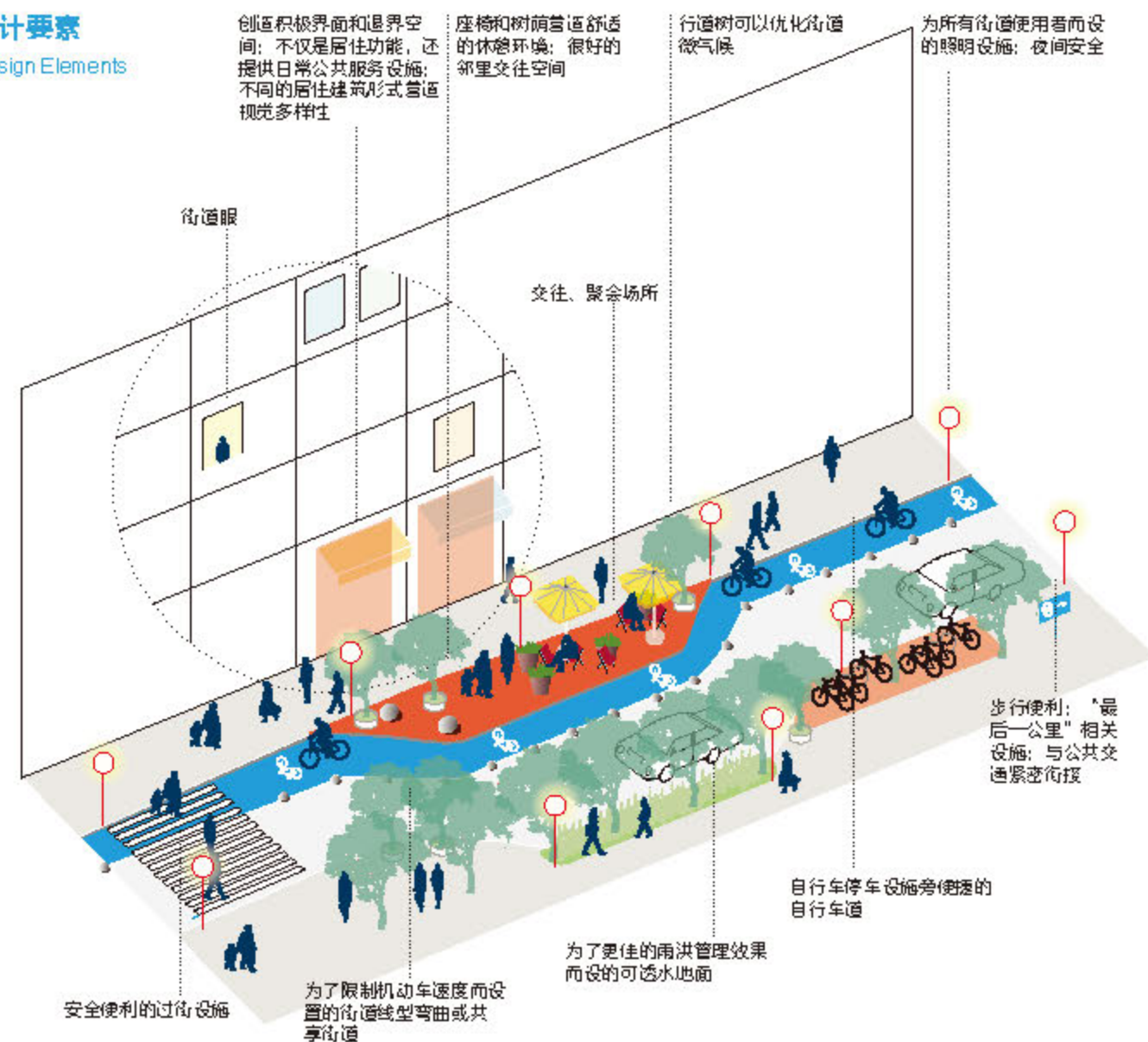


通过设置混行车道压缩车型区域宽度，单侧设置设施带，结合非对称断面形成水平线位偏移控制车速
Reduce the breadth of the traffic area by setting mixed lanes. Facility belts should be set up at one side and vehicle speeds are controlled by horizontal position deviation with asymmetric sections

一块板方式设置人行道与非机动车道，利用设施带与绿化带进行人非隔离，非机动车道允许沿线地块发车借用
Sidewalks and non-motor vehicle lanes should be set up using one-block method. The two types of roads are separated by facility belts and greenbelts. Motor vehicles can be driven on the bordering areas between motor vehicle lanes and non-motor vehicle lanes

设计要素

Design Elements



景观休闲街道 Landscape and leisure street

景观休闲街道是指景观或历史风貌特色突出、沿线设置休闲活动设施的街道。

街道类型 Street type

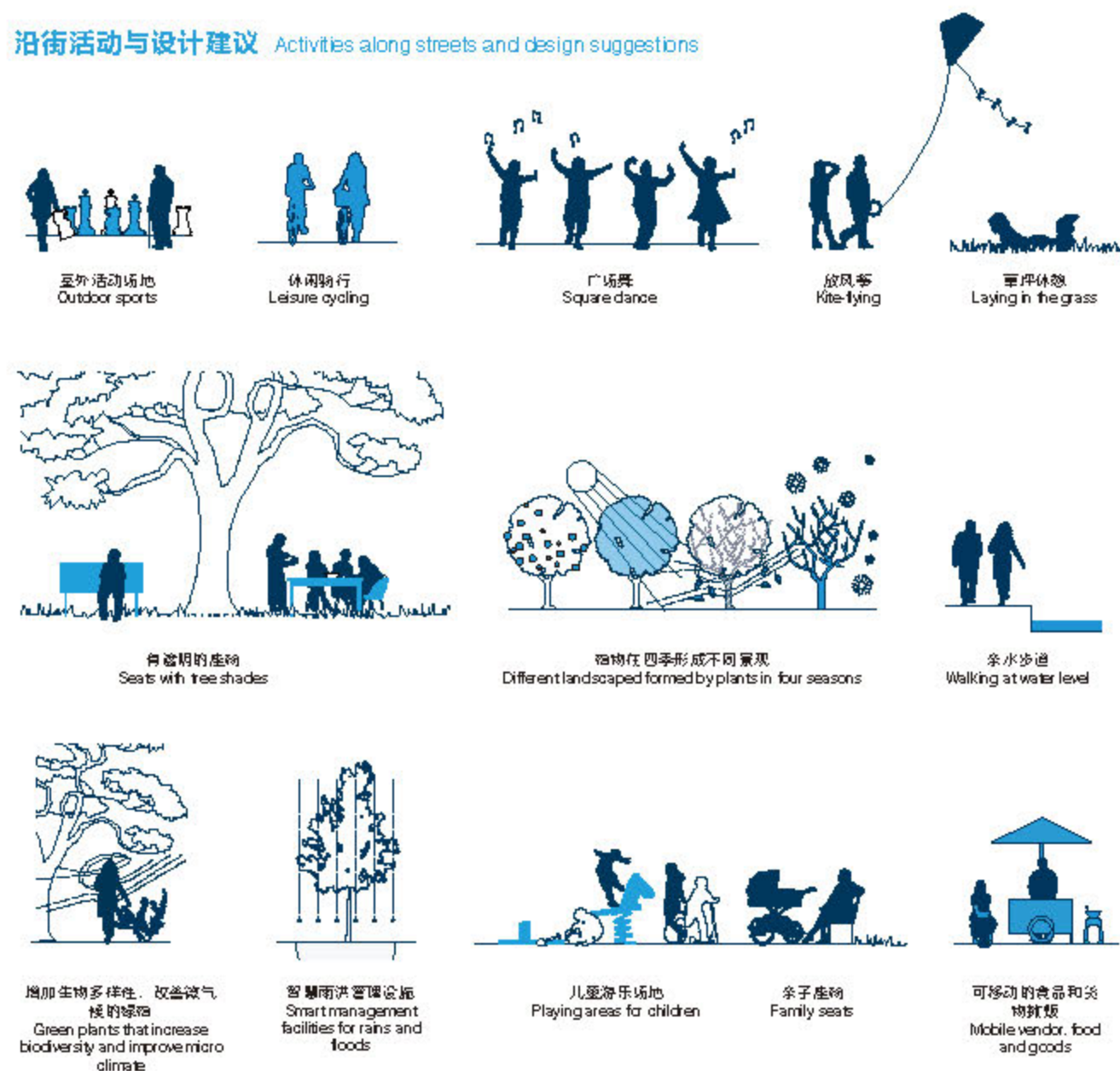
景观休闲街道主要包括林荫大道、景观街道、滨水街道、历史风貌街道等。林荫大道沿街种植四排及以上行道树；景观街道通过沿线建筑体现城市及地区风貌；滨水街道是沿河滨江的街道；历史风貌街道以两侧的历史建筑及行道树为主要景观特色。

沿街活动 Activities along streets

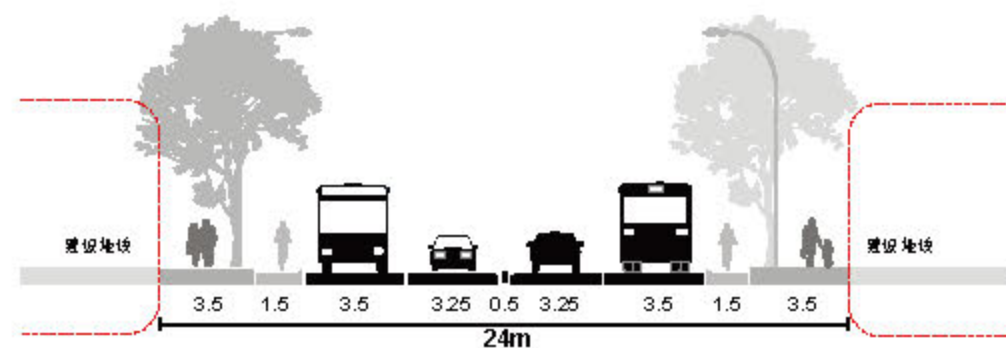
景观休闲街道的沿街活动以漫步、跑步、骑行等休闲活动为主，结合空间节点可以进行健身、休闲等活动。对于景观休闲街道而言，营造独特的景观特色并非目标，通过优美的景观激发街道活动才是根本目的。

居住社区和办公社区中可以形成小尺度的景观休闲街道，加强景观设计，促进社区内部的休闲与交往交流。

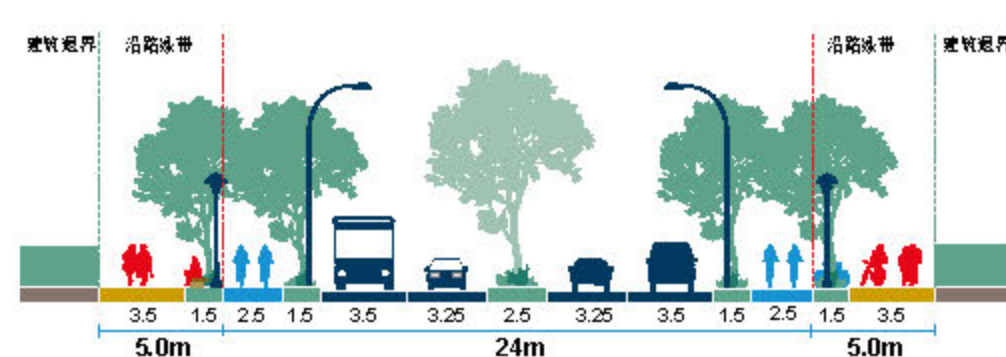
沿街活动与设计建议 Activities along streets and design suggestions



一般断面设计 General cross-section design



优化断面设计 Optimized cross-section design



空间与设施 Spaces and facilities

沿街设置绿带的景观休闲街道，应将人行道与沿线绿带进行一体化设计，扩大可以使用的休闲活动空间。

鼓励沿街设置连续的自行车专用道、跑步道等设施。沿街设施带内除座椅、绿化、市政设施外，鼓励增加饮水、更衣室、公共厕所等设施。沿路休闲设施应考虑各种年龄人群的需求。

设施带宜位于步行通行区与自行车专用道或跑步道之间，方便不同活动人群的使用。

沿线缺乏商业服务设施的街道，应结合轨交与公交站点及重要的景观活动节点提供商业与服务设施，并重点增加座椅等休憩设施。

空间允许的情况下，可以沿路设置临时停车位与停车带，方便驾车者抵达。

沿街绿化与设施应兼顾景观性与实用性，提升绿地的可进入性，避免绿化成为活动的障碍。

行道树种植 Street trees planting

林荫大道应种植四排以上行道树，结合分车带以及沿人行道外侧种植的行道树宜选用高大的落叶乔木，内侧设置沿路绿化时，宜采用色叶树、花木与常绿树种进行搭配，形成丰富的四季色彩变化。

交通协调 Traffic coordination

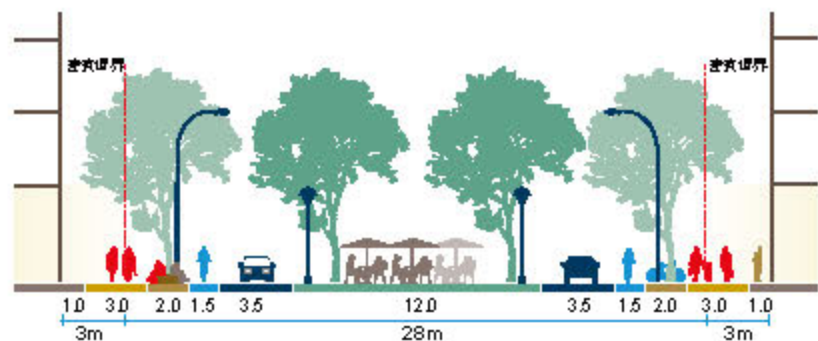
鼓励沿街设置公交线路。通过路径衔接强化滨水街道与社区和轮渡的联系，提升可达性。

推荐街道断面 Recommended cross-sections



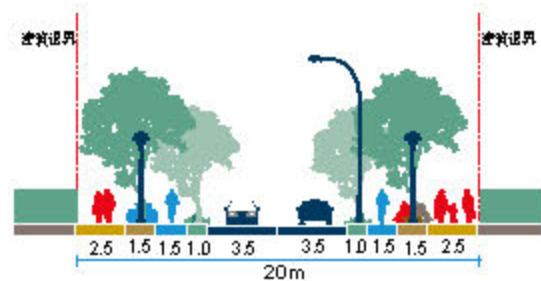
非机动车道两侧种植两排相同的行道树，提升骑行的景观体验

Plant two rows of the same type of street trees along the two sides of non-motor vehicle lanes to have better landscape experience during cycling



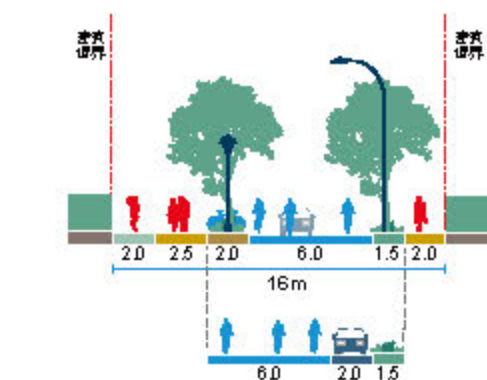
中央设置8米宽的景观与活动带，提供休憩与外摆空间，两侧人行道结合建筑退界进行一体化设计

Set up an 8-meter-wide landscape and activity belt in the center to provide a space for resting and outdoor displaying. The sidewalks on the two sides should be designed while considering the setback areas of architectures



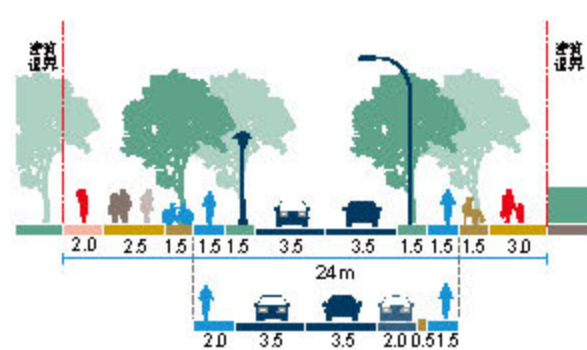
种植四排行道树，沿路设置活动休憩设施

Plant four rows of street trees and set up activity and resting facility along the street



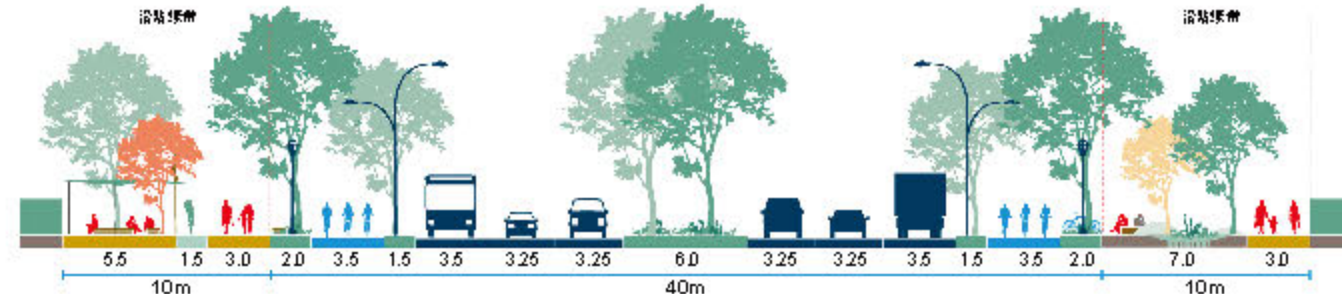
采用非对称断面，单侧形成较宽的活动区域与水平线位偏移

Asymmetric cross-section allows for a relatively wide activity area and horizontal position deviation on one side



临公园、绿地设置跑步道；沿路种植四排行道树与设置抬高式非机动车道，营造舒适的骑行环境，局部可设置错侧停车

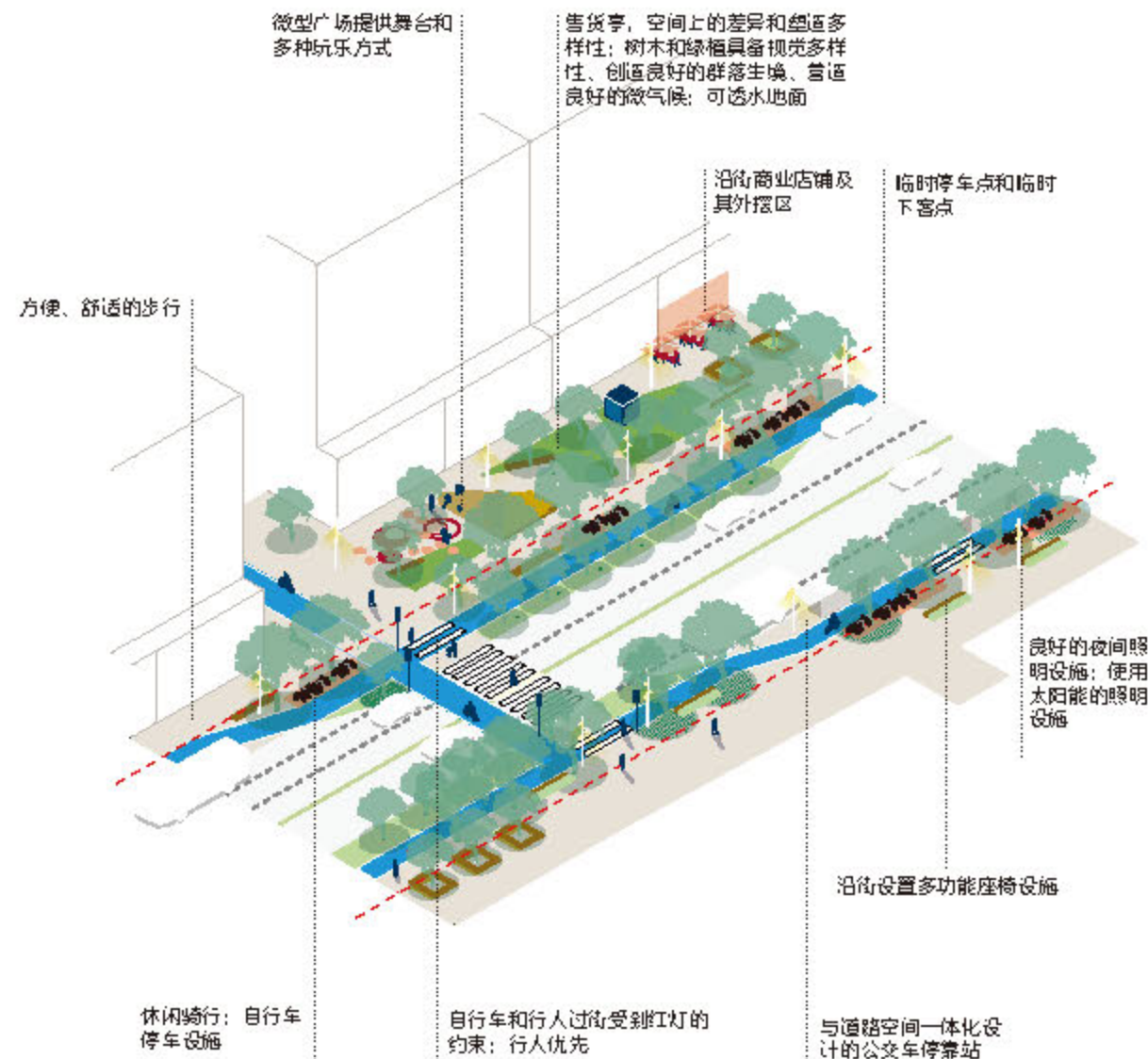
Set up running lanes near parks and greenbelts; plant four rows of street trees and raised non-motor vehicle lanes to create a comfortable and pleasant cycling environment. Parking at the roadside can be arranged at some places



利用中分带、侧分带及沿人行道共种植两排行道树，红线与绿线范围内一体化设计，灵活设置休憩节点与雨水花园等活动与景观设施

Plant 6 rows of street trees using middle greenbelts and greenbelts at one side and along sidewalks. Carry out an integrated design for the area within the red lines and greenbelt lines and flexibly set up activity and landscape facilities such as resting nodes and rainwater gardens

设计要素 Design elements



交通性街道 Traffic-oriented street

交通性街道是指以非开放式界面为主，非交通性活动较少的街道。

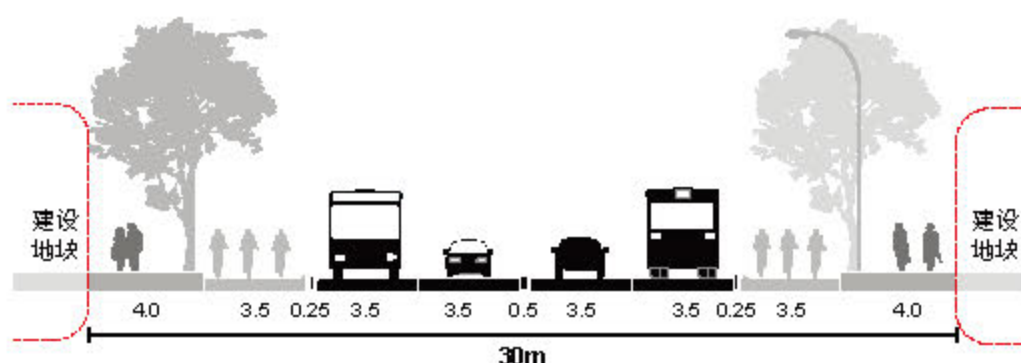
沿街活动 Activities along streets

各类交通是交通性街道的主要活动内容。对于交通干道而言，机动车交通构成了交通的主要部分。对于一些社区内部的街道而言，步行、非机动车交通与机动车到发、临时停靠共同构成了这些街道的主要活动内容。

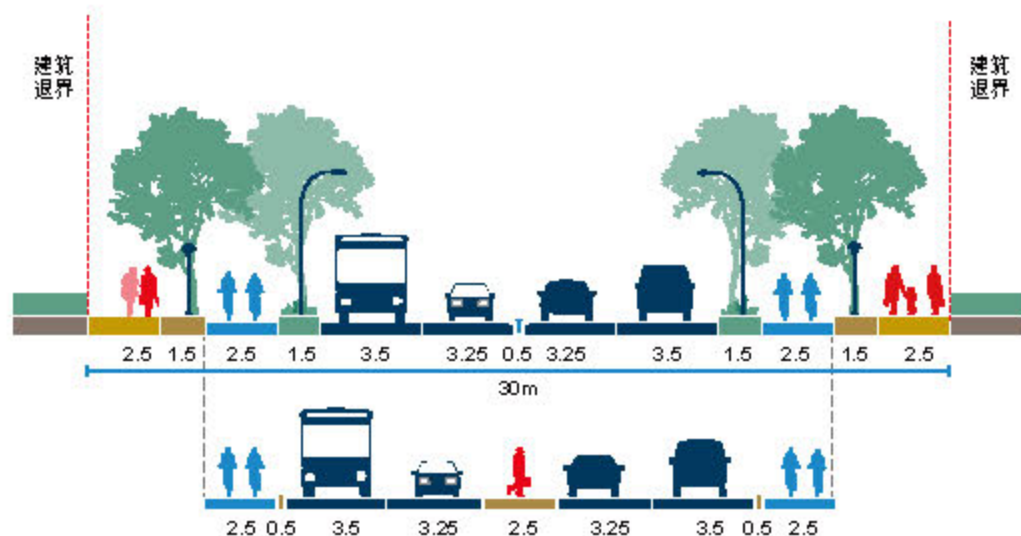
空间与设施 Spaces and facilities

交通性街道应根据步行交通、公共交通、非机动车交通、货运交通、机动车交通和静态交通的需求对空间进行统筹分配，并对优先级较高的交通方式进行优先保障。

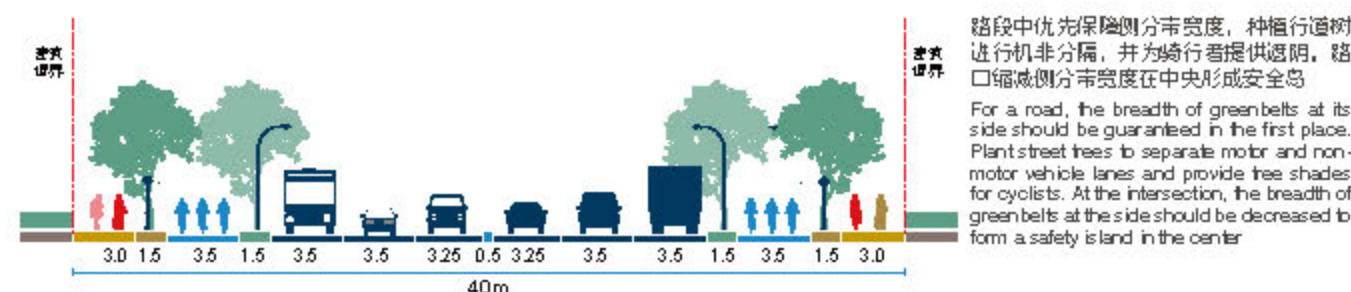
一般断面设计 General cross-section design



优化断面设计 Optimized cross-section design

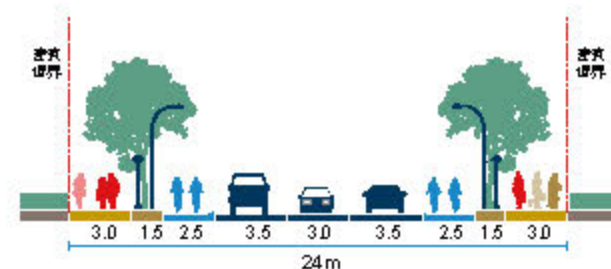


推荐街道断面 Recommended cross-sections

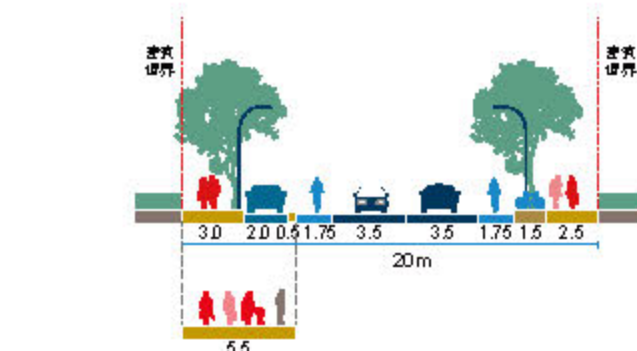


路段中优先保障侧分带宽度，种植行道树进行机非分隔，并为骑行者提供遮阳。路口缩减侧分带宽度在中央形成安全岛

For a road, the breadth of greenbelts at its side should be guaranteed in the first place. Plant street trees to separate motor and non-motor vehicle lanes and provide tree shades for cyclists. At the intersection, the breadth of greenbelts at the side should be decreased to form a safety island in the center

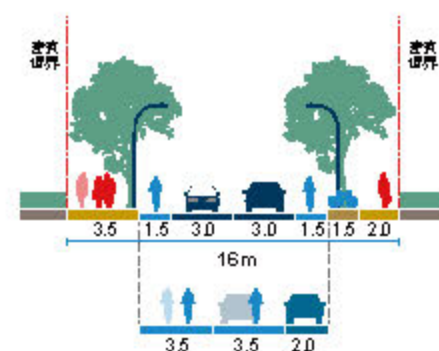


提供三条机动车道，机非采用隔离墩或较矮的栏杆进行隔离
Provide three motor-vehicle lanes and use separation barriers and short railings to separate motor and non-motor vehicle lanes

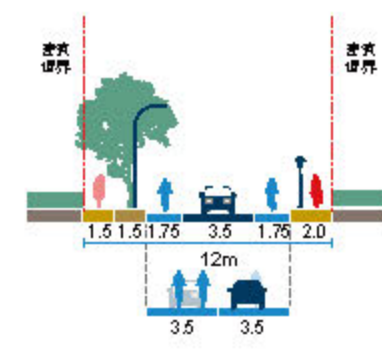


设置路中人行横道时，应利用停车带空间设置路缘石突起，缩短行人过街距离，并提高行人的可见性

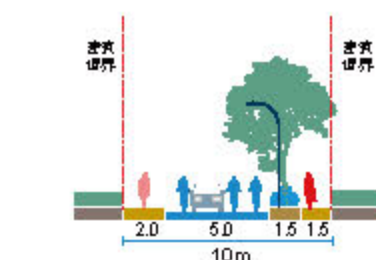
While setting up the pedestrian crossing in the middle of the road, use the space of parking areas to arrange curb extensions to decrease the length of the pedestrian crossing and increase pedestrians' visibility



作为交通支路时，可保证双向行驶与机非分离。作为社区支路时，可设置两条混行车道与单侧停车带
For a traffic branch, bi-directional traffic and separation between motor and non-motor vehicle lanes can be guaranteed. For a community branch, two mixed-vehicle lanes and parking belts at one side can be set up



作为交通支路时，可设置单向机动车道，应对较高的机动车通行需求。作为机动车交通量不大的社区支路时，可设置混行车道，允许机动车双向行驶
For a traffic branch, one-way motor vehicle lanes can be set up to meet higher traffic movement demands. For a community branch without much motor vehicle traffic, mixed-vehicle lanes allowing for bi-directional motor vehicle traffic can be set up



中央设置5米慢行车道，允许机动车单向借用。采用对称断面，单侧种植行道树，控制设施带宽度，保证基本步行通行区
Set up a 5-meter-wide non-motorized traffic lane in the center which allows motor vehicles to use temporarily. Adopt symmetrical cross-section, plant street trees at one side, and control the width of facility belts to guarantee basic walking area

综合性街道 Comprehensive street

街段功能与界面类型混杂程度较高，或兼有两种以上类型特征的街道。对于综合性街道，街道设计应当兼顾多种类型特征的要求，对街道活动进行研究，进行有针对性的街道设计。

4. 街道交叉口 Street intersections

交叉口是行人、非机动车、机动车交汇的节点，也是交通事故易于发生的冲突点。通过改进交叉口设计可以提供安全、舒适的过街体验，可以降低交通事故数量。

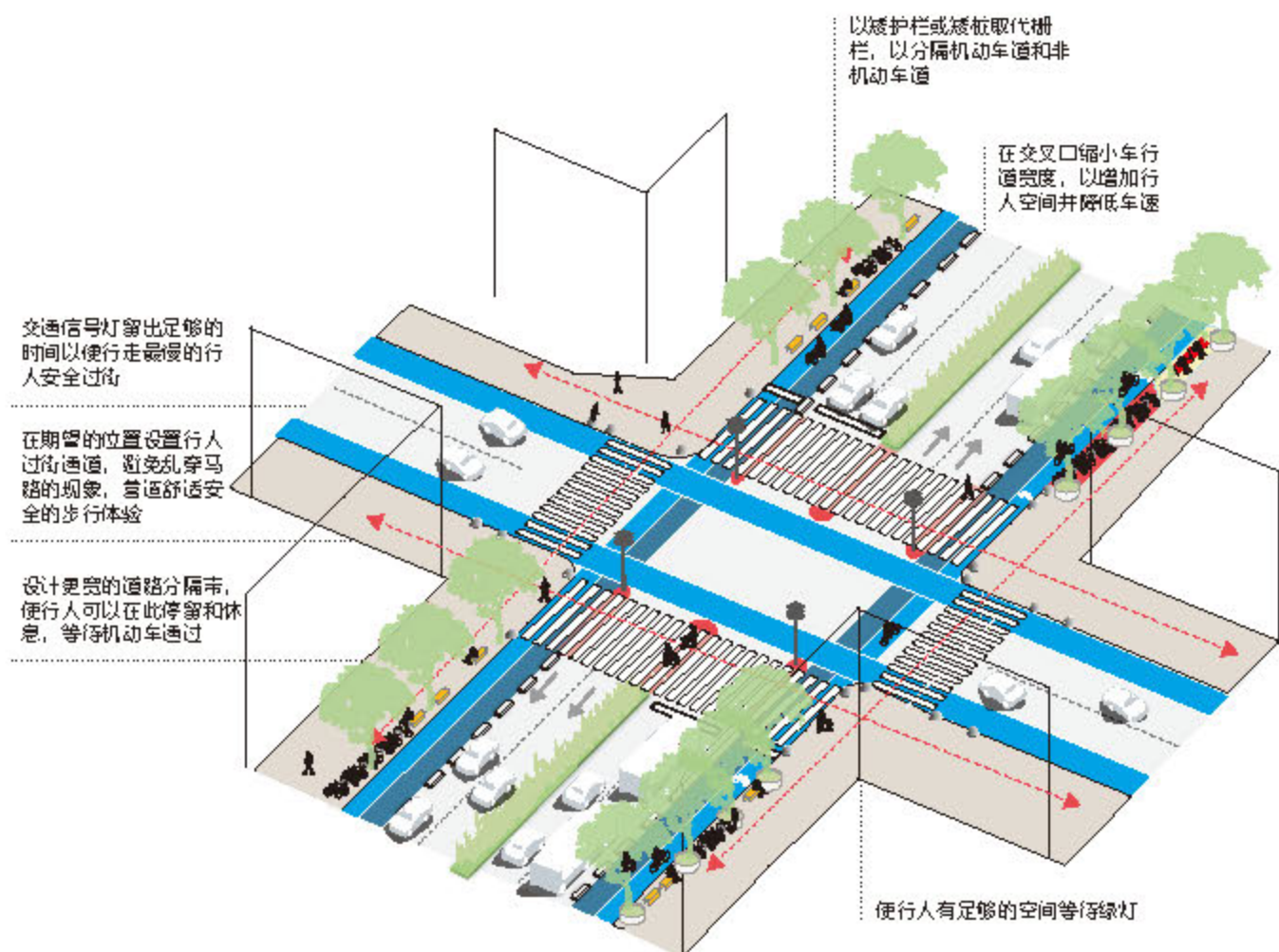
交叉口应为所有的使用者提供良好的视野，并尽量保持空间紧凑。应通过标识明确通行的优先级。应整体研究交叉口设计与交通组织，以简化交通流线，提高交通效率。鼓励结合交

叉口增加公共空间、结合路缘石半径缩窄增加等候空间。

宽路幅与较宽路幅街道交叉口应增加安全的等候空间和步行过街导向性，可通过设置安全岛，避免由于过街距离过长给行人造成心理障碍。交叉口内应提供明确的行车引导线，鼓励通过标线和分色铺装标识出非机动车过街通道。

宽路幅与较宽路幅街道交叉口设计

Street intersection design for road with wide breadth and road with relatively wide breadth

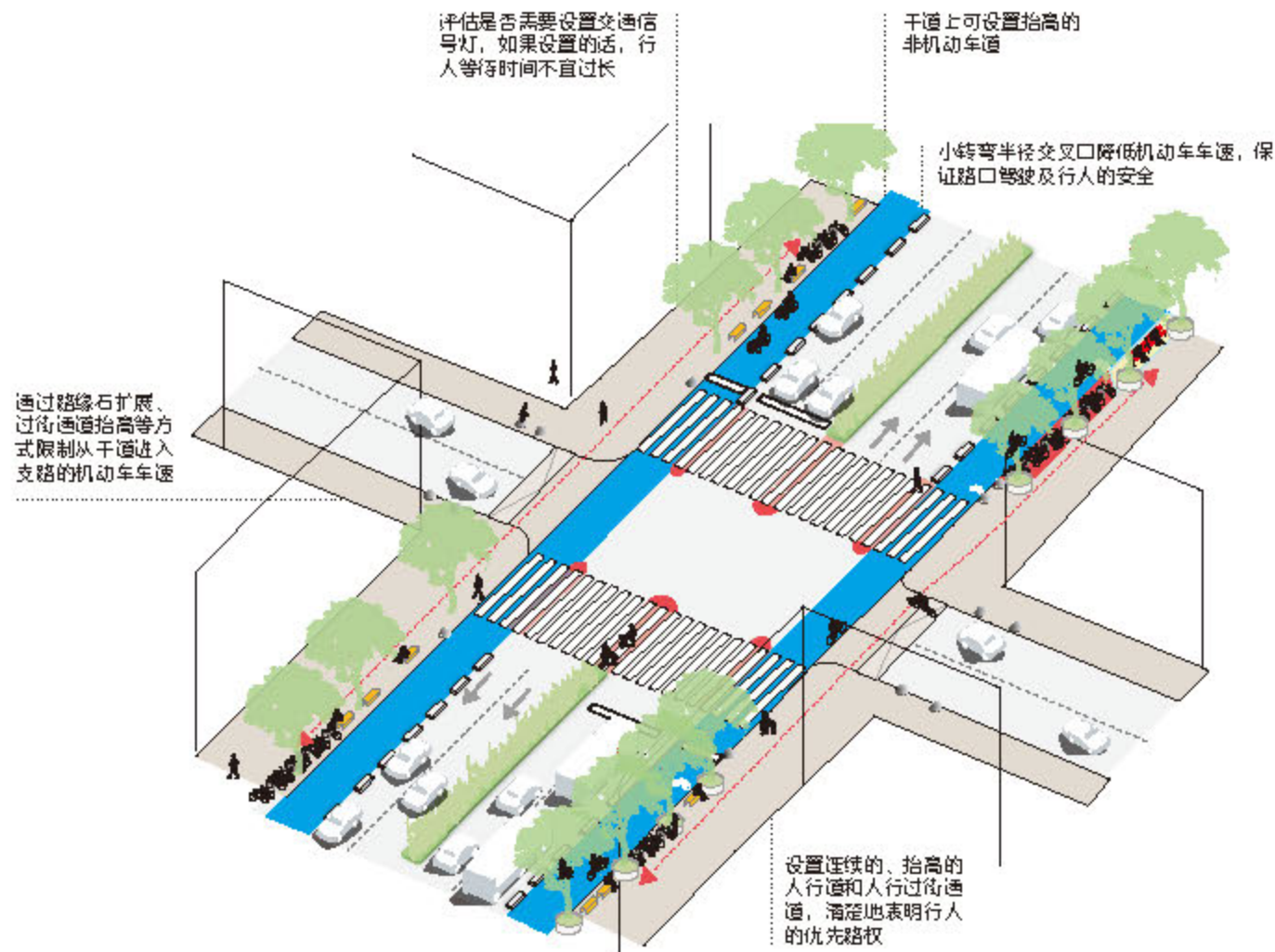


较宽路幅与窄路幅街道交叉口可通过街道设计强调优先权，例如穿越窄路幅街道的人行横道采用连续人行道铺装。

窄路幅与窄路幅街道交叉口鼓励将路口设计为共享空间，通过交叉口抬高、全铺装交叉口等方式控制车速，提供安全、舒适的过街环境。

宽路幅与窄路幅街道交叉口设计

Street intersection design for road with wide breadth and road with narrow breadth



第十章 实施策略

CHAPTER 10 IMPLEMENTATION STRATEGIES



导则的实施和运用需要政府部门、沿线业主、设计师、企业和公众的共同参与和鼎力协作。街道设计的实践过程，也是街道导则不断完善的过程。只有各方牢牢坚持“以人为本”的共同价值理念，不断创新和完善管理机制，形成良好的制度保障和舆论氛围，才能不断推动城市街道的转型发展。

The implementation of the guideline needs the participation and cooperation of government departments, house owners along street, designers, enterprises and the public. The implementation of the guideline is also a constant improvement for the guideline. All parties should adhere to the common value of “putting people first”, constantly innovate and improve management mechanism, and foster good institutional assurance and public opinions atmosphere. Only in this way can the transformation and development of urban streets be constantly advanced.

1.

规划引领

Lead through the guideline

街道转型必须坚持规划引领和统筹设计，面向城市人性尺度进行“空间再创造”。

完善系统专项规划

Improve systematic and specific planning

贯彻落实“公交优先”、“行人优先”的交通发展战略，逐步完善公共交通系统规划、步行系统规划、非机动车系统规划等规划内容，促进交通方式向绿色交通转变，为街道设计提供交通模式选择的基本依据。在道路规划中，倡导根据沿线功能进行街道分类的方法，丰富街道的管控要素。

坚持道路集约用地标准

Adhere to the standard for intensive land using

在规划中坚持道路集约用地标准，根据道路分级分类和沿线建设条件，合理确定红线宽度、交叉口红线半径，并充分考虑对历史建筑的保护和历史人文的传承。

2.

开放包容

Being open-minded and tolerant

加强街道空间一体化管控

Strengthen the integrated management and control over street spaces

在城市规划阶段，应加强对地区混合用地、街道断面、基本街道设施、街墙高度、底层用途等街道相关要素的管控；在建设实施阶段，增加街道空间一体化设计内容，并探索将道路项目规划管理和沿线建筑项目规划管理统筹考虑，提升道路与沿街建筑的设计品质。结合“地区规划师”和“社区规划师”制度，为街道设计提供长期跟踪服务，不断提升街道风貌和品质。

部门协同 Interdepartmental coordination

为保证街道的系统性与整体性，促进街道各功能的协调均衡发展，应加强规划、交通、交警、绿化市容等管理部门在规划、工程设计环节的沟通协调。在各部门沟通协调基础上，划分街道规划、建设与管理维护的权责，明确责任主体和建设维护标准，保障人员配置。

公众参与 Public participation

街道规划建设工作强调开放性，应充分调动沿街业主、街道周边居民及社会公众的积极性。将社区和文化部门纳入到街道的规划设计与建设管理体系中来，充分发挥设计师的主观能动性，引导市民介入街道空间环境设计与维护。

动态更新 Dynamic update

结合城市发展需求和街道设计实践，不断丰富和完善导则内容。定期对导则实施情况进行评估，适时启动导则的修订和更新，保持导则的前瞻性、引领性和可发展性。

3.

弹性实施

Flexible implementation

弹性目标管控 Flexible target management and control

根据街道导则实践情况，建立以人为核心的街道品质评价体系，形成面向活力、景观、文化等诸多要素的评价指标，对街道建设的完成度进行评估，促进环境品质渐进式提升。

4.

保障机制

Guarantee mechanism

建设机制 Constructing mechanism

形成人行道与退界空间一体化设计与建设机制，明确牵头单位职责、沿线业主意见征询程序、设计与建设费用分担规则，设施管理维护责任。

激励机制 Motivation mechanism

建立街道评价体系，设立最佳街道奖项，鼓励符合设计导向的街道设计与建设。奖励对象应当包括相应部门、基层政府、开发公司及设计师。

对提供开放地块内部公共通道、开放退界空间并提供相应设施的沿路业主和商户进行奖励。奖励方式主要包括税收优惠、政府补贴及结合城市更新享受土地和规划政策等。

街道的阶段性改造 Stage-by-stage transformation of streets

鼓励通过划线、盆栽等临时性方式对道路断面布置和路缘石、转弯半径进行调整，快速实现增加慢行空间、设置休憩节点等目的，并对实施情况进行评估，为持久性改造方案提供参考。

街道使用的分时段管理

Divided-time-period management for using streets

对于步行交通量较大的支路，可在步行需求较大的时段禁止机动车驶入，形成步行街区。

可利用周末和节假日，对街道进行无车化管制，进行社区街道活动或组织自行车骑行，宣传慢行出行理念，强化街道作为公共开放空间的公共认知。

划定机动车通行限速区 Speed zone planning for motor vehicles

建议路网较为密集的公共活动中心、居住社区和产业社区，结合慢行单元划定机动车通行限速区，对道路采用30公里/小时限速。综合运用缩窄车道、水平线位偏移、路面抬升等设计措施与管理措施相结合，限制车辆行驶速度。

分期建设 Stage-by-stage construction

街道建设与改造的实施过程中，资金、措施强度、土地权属等因素都可以决定规划措施的分期统筹。地下管线、道路基础设施以及市政绿化部分可以先期、同步实施，资金依赖度强、产权负责、牵扯多房产权人等的改造措施可以视情况、分批弹性实施。

5.

控详规划管控建议

Detailed regulatory planning and suggestions for management and control

整单元控规尺度 Whole-unit regulatory scale

上海中心城区的控规单元尺度（2~4平方公里）应注重塑造结构合理的公共活动网络，对交通、功能、开放空间与形态等要素的统筹协调，确定商业、社区生活与休闲运动等各类活动的主要片区、节点与廊道，为进一步明确街道定位提供基础。

局部控规尺度 Partial regulatory scale

局部控规尺度应当对区域内街道职能进行分工，明确相关街道定位。有条件的情况下，可以通过补充公共通道提高可达性。活力街道两侧可以通过对建筑控制线、沿街第一界面高度、积极界面区段、慢行交通通道要素，对空间界面的连续度与尺度、底层功能业态、入口数量、界面透明率进行管控，明确道路与退界空间需要进行一体化设计的区段，并提供断面设计建议。

协商机制 Consultation mechanism

搭建政府、开发商、沿线业主之间的沟通平台，鼓励各方共同参与街道的设计与改造，协调各方诉求，解决街道建设、使用和管理中出现的具体问题。

资金保障 Fund security

加强市区两级的公共财政投入，鼓励社会资本参与街道及附属设施的建设和运营，保证高品质街道空间环境的建设与维护成本。鼓励和吸引国内外高水平设计单位、设计师参与街道的规划设计。形成相应机制和平台，鼓励沿街业主参与对公共环境品质进行投资。

完善标准 Standard improvement

落实“窄马路、密路网”的城市道路布局理念和街道设计的基本导向要求，在上海城市空间资源紧约束的条件下，需要对现行的道路、消防、住区设计等相关技术标准规范进行修订和完善。

文明创建 Well-conducted implementation

倡导驾驶者和行人文明出行，与沿线业主共创文明街道。营造守法、有序、礼让的交通环境，规范街道公共场所中的行为礼仪，共同维护街道设施。发挥相关公益组织的作用，鼓励社区联合公益组织开展街道活动，宣传文明理念。

6.

更新地区街道规划建议

Suggestion updates for street planning

街区协调 District coordination

如果城市是生命体，街道就是表皮，街坊地块则是肌体和血肉，肌体的功能运转必然反映在表皮的形象上。更新地区的街道改造，不应局限于街道本身，而是注重与街坊地块的联系和协调。城市改造更新项目应当通过合理的街坊地块功能安排和设计排布，对街道沿街功能与活动形成支撑，为城市提供更多优质的街道积极界面。

实施步骤 Implementation steps

上海已经进入更新时代，对于大多数建成区而言，“规划蓝图—投资建设”两段式的实施模式已无法满足精细化规划与建设要求。结合街道改造进行的城市更新，应遵循分析调查—对策制定—措施分级—统筹实施的步骤来进行。

公众参与 Public participation

在分析调查、街道设计与更新方案制定阶段，公众参与必须作为重要环节，居民、业主以及公共利益代表必须承担决定性角色。

多元讨论 Diverse discussion

在充分参与和调查的基础上，专家、行业和决策者可以采用圆桌会议的形式讨论制定综合更新对策，方案应包含力度强弱不等的体系化、一揽子更新措施。

沟通机制 Communication mechanism

市民、业主、投资商等应在整个城市更新过程中有发表意见建议的渠道，规划师和政府主管机构应设立周期性、伴随性的工作站或信息站，辅以当今数字化信息交互平台手段，作为实施的有力保障。

上海市历史风貌道路名录

The directory of Shanghai's roads with historical features

衡山路—复兴路历史文化风貌区

衡山路（天平路—桃江路）、淮海中路（乌鲁木齐中路—重庆南路）、复兴中路—复兴西路（华山路—重庆南路）、余庆路（淮海中路—衡山路）、兴国路（华山路—淮海中路）、华山路（江苏路—淮海中路）、巨鹿路（常熟路—陕西南路）、永嘉路（衡山路—陕西南路）、湖南路（华山路—淮海中路）、武康路（华山路—淮海中路）、泰安路（华山路—武康路）、华亭路（长乐路—淮海中路）、长乐路（华山路—陕西南路）、永福路（五原路—湖南路）、延庆路（常熟路—长乐路）、茂名南路（长乐路—永嘉路）、岳阳路（汾阳路—建国西路）、富民路（长乐路—巨鹿路）、太原路（汾阳路—建国西路）、思南路（淮海中路—建国中路）、康平路（华山路—高安路）、南昌路（陕西南路—雁荡路）、香山路（瑞金二路—复兴公园）、皋兰路（瑞金二路—复兴公园思）、高邮路（复兴西路—湖南路）、高安路（淮海中路—建国西路）、乌鲁木齐南路（淮海中路—建国西路）

愚园路历史文化风貌区

愚园路（定西路—乌鲁木齐北路）、武夷路（定西路—延安西路）、镇宁路（规划新闸路—永源路）、乌鲁木齐北路（新恩堂转折处—永源路）

南京西路历史文化风貌区

北京西路（胶州路—江宁路）、南京西路（铜仁路—石门一路）、铜仁路（北京西路—南京西路）、南阳路（铜仁路—陕西北路）、茂名北路（南京西路—威海路）、威海路（陕西北路—茂名北路）、陕西北路（新闻路—南阳路、南京西路—威海路）、奉贤路（江宁路—石门二路）

山阴路历史文化风貌区

溧阳路（四川北路—宝安路）、山阴路—祥德路（四川北路—欧阳路）、多伦路（四川北路间）、四川北路（东江湾路—海伦西路）、甜爱路（甜爱公寓—四川北路）、甜爱支路（四川北路—甜爱路）、长春路（山阴路—海伦西路）

人民广场历史文化风貌区

南京东路—南京西路（黄陂北路—浙江中路）、西藏中路（凤阳路—延安东路）、黄陂北路（南京西路—武胜路）、武胜路（黄陂北路—西藏中路）

外滩历史文化风貌区

北京东路（河南中路—中山东一路）、南京东路（江西中路—中山东一路）、九江路（河南中路—中山东一路）、汉口路（河南中路—中山东一路）、福州路（河南中路—中山东一路）、广东路（江西中路—中山东一路）、四川中路（天潼路—延安东路）、江西中路（南苏州路—广东路）、北苏州路—黄浦路（河南北路—武昌路）、圆明园路（南苏州路—滇池路）、虎丘路—乍浦路（北苏州路—北京东路）、香港路（江西中路—圆明园路）、大名路—中山东一路（武昌路—延安东路）、滇池路（四川中路—中山东一路）、南苏州路（中山东一路—江西中路）

老城厢历史文化风貌区

人民路—中华路（全部）、乔家路（巡道街/中华路—凝和路）、大境路（人民路—河南南路（以西）、文庙路（中华路—半径园弄）、丹凤路（福佑路—方浜中路）、旧仓街—狮子街—松雪街（人民路—复兴中路）、丽水路—旧校场路（人民路—方浜中路）、方浜中路（河南南路—安仁路）、馆驿街—三牌楼路（方浜中路—复兴中路）、光启路—光启南路（昱锦路—黄家路）、福佑路（河南南路—人民路）、学宫街（梦花街—文庙路）、学前街（文庙路—蓬莱路）、蓬莱路（学前街—半径园路）、迎勋北路（蓬莱路—尚文路）、沉香阁路（侯家路—旧校场路）、安仁街（福佑路—方浜中路）、露香园路（人民路—方浜中路）、尚文路（迎勋北路—河南南路）、梦花街（中华路—庄家街）、老道前街（梦花街—文庙路）、方浜中路（方浜中路（规划）—松雪街（以西）、安仁街（以东）—中华路）、药局弄（乔家路—巡道街）、先棉祠街—先棉祠南弄—也是园弄—金家旗弄（迎勋北路—凝和路）、望云路—凝和路（复兴东路—黄家路）、巡道街（复兴东路—药局弄）、梧桐路（安仁街以东—人民路）、青莲街（大境路—方浜中路）、小桃园街（复兴东路—河南南路）、西仓桥街（庄家街—河南南路）、豫园老路（旧校场路—安仁街）、四牌楼路（方浜中路—复兴东路）、宝带弄（方浜中路—昱锦路）、东街（昱锦路—复兴东路）、凝和路（蓬莱路—乔家路）、巡道街（复兴东路—药局弄）、梧桐路（安仁街以东—人民路）

虹桥路历史文化风貌区

虹桥路（环西大道—古北路）、哈密路（虹桥路—金浜路）

新华路历史文化风貌区

新华路（定西路—番禺路）

提篮桥历史文化风貌区

舟山路（昆明路—霍山路）、长阳路（海门路—保定路）、临潼路（长阳路—杨树浦路）、霍山路（东大名路—临潼路）、惠民路（杨树浦路—临潼路）

江湾历史文化风貌区

长海路—政府路（国光路—中原路）、市光路—国光路（民鲁路—政立路）、政立路（恒仁路—淞沪路）、恒仁路（嫩江路—政立路）、三门路（国和路—闸殷路）、国和路（民庆路—政立路）、四平路（淞沪路—国权路）、邯郸路（淞沪路—国权路）、国福路（邯郸路—政修路）、国顺路（邯郸路—四平路）、国年路（邯郸路—四平路）、政修路（国定路—国权路）、国定路（邯郸路—黄兴路）、政化路（国定路—国权路）、国达路（邯郸路—政修路）、政熙路（国顺路—国权路）、政肃路（国达路—国权路）、国权路（邯郸路—四平路）

龙华历史文化风貌区

龙华老街（龙华路—龙华西路）