

上海市街道设计导则

SHANGHAI STREET DESIGN GUIDELINES

公示稿

上海市规划和国土资源管理局

2016年7月

序言

FOREWORD

中央城市工作会议对新时期的城市工作进行了全面部署，明确了着力提高城市发展的可持续性、宜居性的战略方向。上海正在为贯彻落实中央精神、推动城市转型发展付诸努力。《上海城市总体规划（2015-2040）纲要》提出了“繁荣创新、健康生态、幸福人文”的城市发展目标，《上海街道设计导则》即是为推动实现上述宏伟愿景的而制定的政策性文件之一。

街道，是城市最基本的公共产品，是城市居民关系最为密切的公共活动场所，也是城市历史、文化重要的空间载体。城市道路、附属设施和沿线建筑等诸多元素共同构成了完整的街道空间。活动的行人、运动的车辆、流动的空间共同构成了各具特色的街道生活。过去几十年，上海城市道路建设取得了巨大的成就，解决了当时交通能力不足制约城市经济社会发展的突出问题，积极应对了城乡布局的扩展和机动化水平的提高所提出的新要求，但同时也给城市街区活力、历史人文传承、城市安全出行带来了压力和挑战。片面注重机动车通行的道路也已经越来越难以满足市民对于街道生活和社区归属感的向往，迫切需要推动道路向街道进行“人性化”的转变。

在现代城市生活中，街道日益被赋予多重角色。一条理想的街道，不仅仅是允许车辆、行人通过的基础设施，还应该有助于促进人们的交友与互动，能够寄托人们对城市的情感和印象，有助于推动环保、智慧的新材料、新技术的应用，有助于增强城市魅力和激发经济活力。

上海是一座历史与现代交相辉映的国际化大都市，在传统街道的历史留存和特色街道的创新实践方面都有许多宝贵的资源。导则从上海的优秀实践案例中提炼萃取了街道设计的关键要素，形成了设计策略和导引，有助于设计者、建设者、管理者和使用者从更广的视角来认识街道，用更多元的手段来塑造街道，使街道成为具有“场所精神”的魅力空间。

街道属于公众，本次导则的编制非常注重公众的参与，是多个管理部门、多个设计团队、多领域学者专家和广大市民历时一年多共同参与完成的成果。期间，住建部领导、上海各级领导给予了导则高度的关心和支持。对此，我们表示由衷的感谢。

导则的生命力在于实践，需要在实践中不断推动和完善。希望上海街道的设计和實施能够继续得到各界的关注和支持，让街道伴随着上海城市一起呼吸、成长，实现广大市民对上海未来的共同梦想。

目录

CONTENT

引言 010

背景与意义 | 导则的应用 | 设计要素

第一部分 城市与街道 014

第一章 城市肌理与街道 016

开埠前 | 开埠后 | 解放后 | 新世纪以来

第二章 街道分类 026

功能分区与道路职能 | 道路系统与分级 | 街道类型 | 特定道路

第三章 从道路到街道 036

街道的意义 | 从道路到街道的转变 | 理念与导向

第二部分 目标与导引 046

第四章 安全街道 048

交通有序 | 慢行优先 | 步行有道 | 过街安全 | 骑行顺畅 | 设施可靠

第五章 绿色街道 072

资源集约 | 绿色出行 | 生态种植 | 绿色技术

第六章 活力街道	084
功能复合 活动舒适 空间宜人 视觉丰富 风貌塑造 历史传承	
第七章 智慧街道	108
设施整合 出行辅助 智能监控 交互便利 环境智理	
第三部分 设计与实施	118
第八章 街道与街区	120
街道网络 社区生活圈 开放式街区	
第九章 街道设计	128
设计原则 交通参与者 街道类型 街道交叉口	
第十章 实施策略	150
规划引领 开放包容 弹性实施 保障机制	
后记	154



W
FASHION

上海时装周
SHANGHAI FASHION









PREFACE 引言

1 背景与意义

进入21世纪以来，建设充满活力、注重社会和谐、可持续发展的城市，已成为全球主要城市的共同目标，并随之形成街道重塑的浪潮。各地政府普遍认识到，在街道中增加对步行、自行车和城市生活的关注，对于实现上述目标有着巨大的推动作用。

中国城市发展也已迈入历史性新时期。中央城市工作会议突出强调了“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，要求不断提升城市环境质量、人民生活质量、城市竞争力，建设和谐宜居、富有活力、各具特色的现代化城市。《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》进一步提出“推动发展开放便捷、尺度适宜、配套完善、邻里和谐生活街区”，树立“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，加强自行车道和步行系统建设，倡导绿色出行。

与此同时，上海正在编制新一轮城市总体规划，积极谋划未来城市发展。《上海市城市总体规划（2015-2040）纲要》中提出了“繁荣创新、健康生态、幸福人文”城市目标，着力转变城市发展方式，通过城市有机更新实现内涵式增长。

加强城市设计工作，是实现以上发展目标和工作要求的重要途径。街道设计不仅是城市设计的重要内容，更是当前加强城市设计工作的首要切入点。通过加强街道设计，可以进一步改进城市服务供给，激发城市活力，提升城市文化内涵和塑造城市精神。

2 转型与创新

街道，是城市最基本的公共产品，是城市居民关系最为密切的公共活动场所，也是城市历史、文化重要的空间载体。在新形势下，加强街道建设，是满足人民群众对公共产品和公共服务需求的重要途径。城市道路主要关注系统性的交通功能，对以服务街区为主的慢行交通以及沿街功能和活动关注不足。为此，必须对既有的建设模式进行转型与创新，实现从道路到街道的转变。

从道路到街道要实现理念、技术、评价等要素的一系列转变，主要体现在以下四个方面：

- 从“主要重视机动车通行”向“全面关注人的交流和生活方式”转变
- 从“道路红线管控”向“街道空间管控”转变
- 从“工程性设计”向“整体空间环境设计”转变
- 从“强调交通功能”向“促进城市街区发展”转变

3 导则的应用

加强街道设计与建设是一项从观念到实践的系统性工作。《上海市街道设计导则》旨在明确街道的概念和基本设计要求，形成全社会对街道的理解与共识，统筹协调各类相关要素，促进所有相关者的通力合作，对规划、设计、建设与管理进行指导，推动街道的“人性化”转型。

读者对象

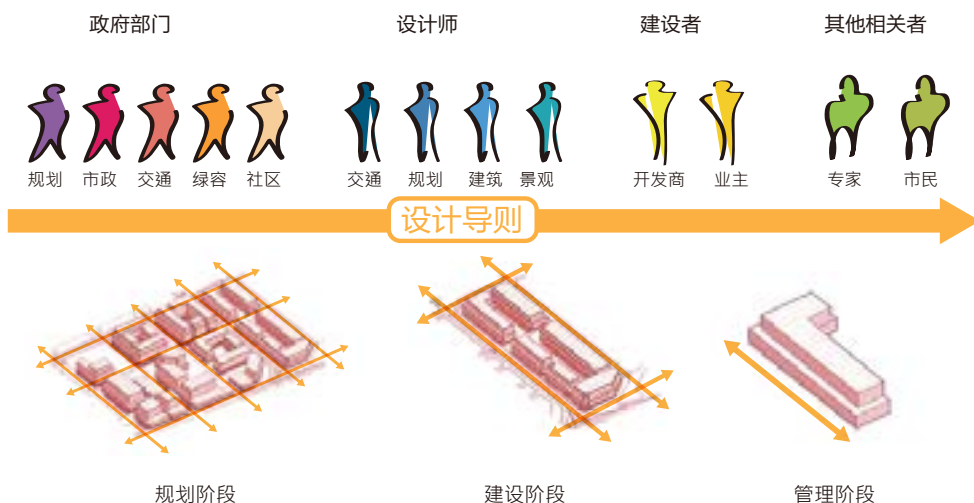
本导则的读者对象包括所有与街道相关的管理者、设计师、沿线业主和市民。管理者主要包括城市规划、市政、交警、绿化市容、基层政府组织等相关政府部门的管理人员；设计师主要包括规划师、城市设计师、建筑师、道路工程师、景观设计师等。在进行与街道相关的设计时，应当让建筑师和道路工程师也成为城市设计师。

应用阶段

优秀街道的塑造需要规划、建设与管理全过程的努力，需要城市规划、交通设计、道路工程设计、沿街建筑设计及相关空间与设施的使用管理等环节的通力合作。其中，建设实施阶段是导则应用的主要阶段。

与相关规范的关系

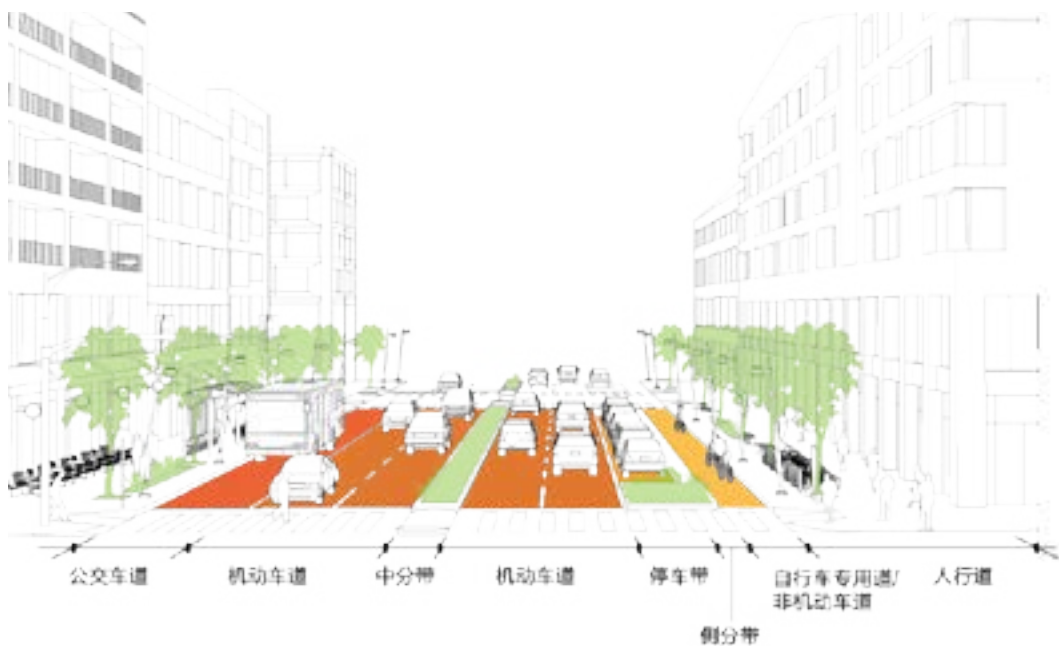
对于城市道路和沿街建筑的设计、建设、运营，已有规划管理、建筑设计、防火要求、道路工程、城市绿化、市容管理等行业与部门规范对其进行约束。本导则可视为对这些相关规范的协调、补充和完善。在安全底线和规范允许的前提下，结合具体情况，应尽量贯彻导则要求。



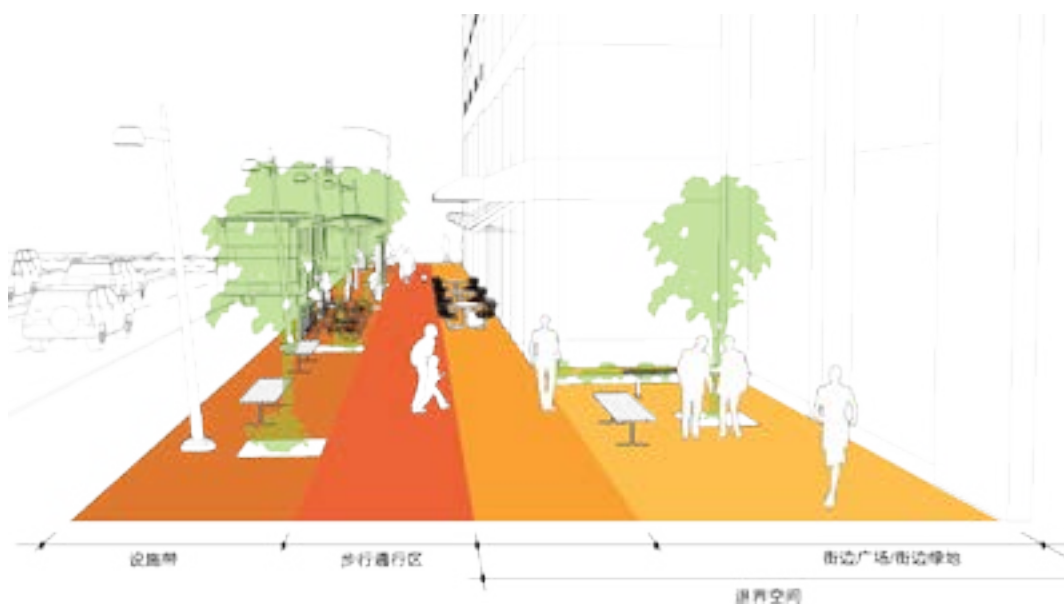
3 设计要素

导则重点对街道空间内与人的活动相关的要素进行设计引导，主要可以划分为交通功能设施、步行与活动空间、附属功能设施与沿街建筑界面四大类型。

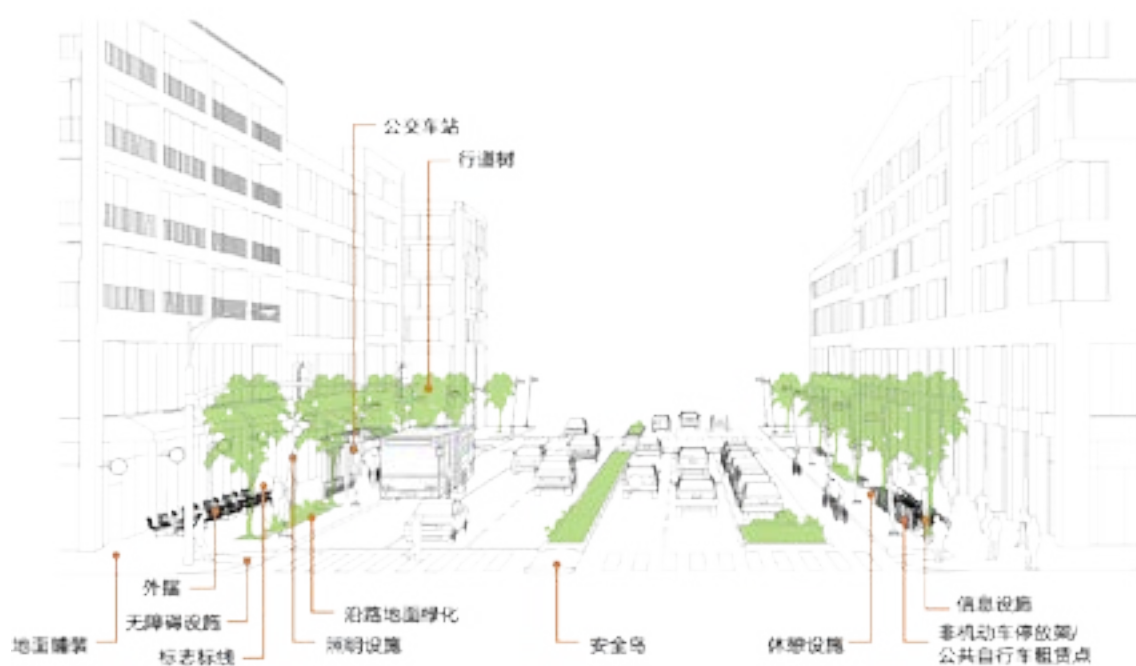
交通功能设施



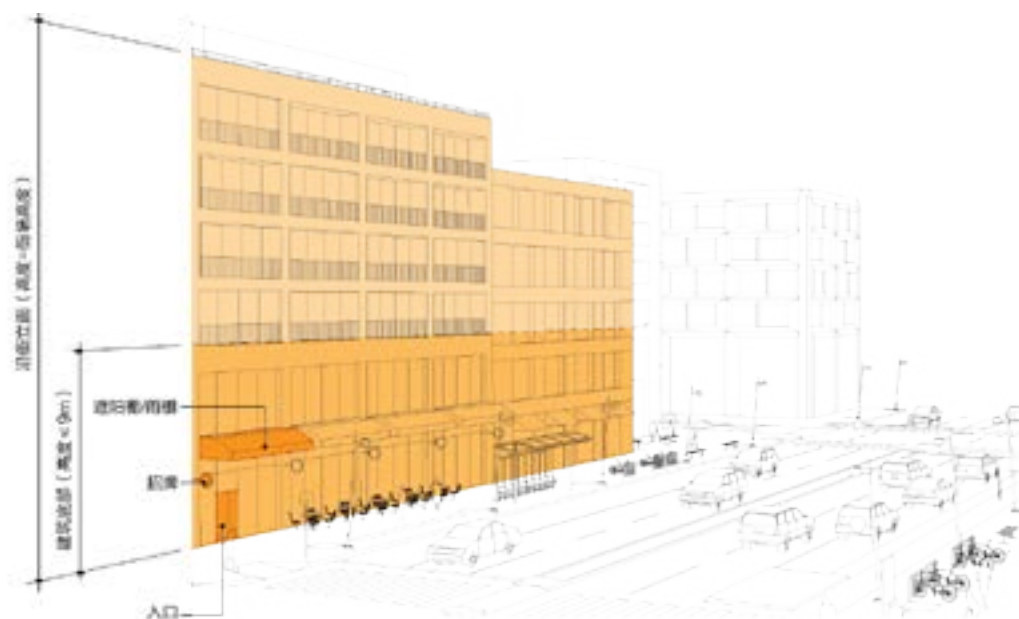
步行与活动空间



附属功能设施



沿街建筑界面





1

街道与城市

STREET AND CITY



第一章

城市肌理与街道

Urban Context and Streets



第二章

街道分类


Street Classification



第三章

从道路到街道

From Roads to Streets

An aerial photograph of a dense urban cityscape, likely Shanghai, showing a mix of modern skyscrapers and older, more compact buildings. A river is visible in the upper right corner. The text is overlaid on the left side of the image.

第一章

城市肌理
与街道

URBAN CONTEXT AND
STREETS



城市肌理是路网形态、街区尺度、道路模式、建筑式样和组合方式等关联要素共同塑造出的城市形态空间格局，也是不同社会经济文化环境下城市印象的特色展示。不同的交通与生活方式造就和改变着城市肌理，城市肌理也影响着交通与生活方式的选择。街道是城市肌理的主要构件，也是展示城市文化的重要载体。在开埠170多年的发展过程中，上海形成了多样的路网格局以及与之相对应的街道空间，城市肌理的演变，反映了上海城市的发展和生活方式的变迁。

1

开埠前 江南水乡的 传统街巷

上海原是一个渔村发展起来的沿海集镇。元朝至元二十八年（1291年）设县，而后筑城。1843年上海开埠前，城厢内及城外黄浦江沿岸已有街巷百余条。

河浜和街巷共同构成了当时的交通系统。河浜水道密集，其大者可行船，小者服务于居民生活；街巷多沿河而筑，曲折狭窄，一般宽度仅有6尺（2米）左右，供人行走和通行轿子、独轮车，仅有作为官员迎送必经之路的东门外大街和县衙官署所在的太平街较宽阔。街巷路名则约定俗成并不讲究，家族聚居普遍，许多街巷以姓氏命名，如沿用至今的梅家街（当时为梅家巷）。

水陆交织造就众多桥梁，许多地方因桥成市而孕育出丰富的市井生活，民宅、商店沿河岸和街巷紧密布局，体现了江南水乡风貌的典型。



清嘉庆年间上海县城图



南京路，19世纪初

2 开埠后引入现代城市营造理念

1843年上海开埠，英租界、美租界与法租界相继建立并不断扩张；英、美租界于1863年合并，于1899年改称上海国际公共租界（简称公共租界）。除了租界内的道路建设外，越界筑路与租界扩张交替进行，到民国八至十四年（1919-1925年）基本定型。两大租界路网格局整体均呈棋盘形，公共租界内许多道路由填浜筑路而来，线型弯曲；法租界道路则大多顺直，并在棋盘路网中引入了放射型道路。

早期租界道路仅5-6米宽，以轿子为主要代步工具。19世纪50年代，马车被引入租界，道路宽度也开始使用标准模数进行建设。公共租界道路宽度以30英尺和40英尺为主；法租界除个别主要道路外，大多数道路宽42英尺。这一时期，人车混行致使交通混乱，威胁行人安全，因此自1861年起开始划分道路空间，铺设人行道。进入20世纪，租界范围大幅扩展，经济日益繁荣，出行距离与出行量相应增加，有轨电车成为主要公共交通工具，小汽车不断增多，原有路幅宽度已难满足需要。公共租界在多次道路规划中逐渐加宽路幅，部分道路截弯取直，至1938年规划干道宽度达到60英尺及以上。法租界西区采用40英尺、50英尺、60英尺、70英尺作

为主要道路宽度，许多道路也经历过路幅加宽，至1914年，霞飞路（今淮海中路）和贝当路（今衡山路）规划宽度分别为80英尺和70英尺。道路展宽与取直主要结合建筑更新进行渐进式实施，并没有完全实现，也造就了今天许多街道参差不齐的界面。

英尺	30	40	50	60	70	80
米	9.14	12.19	15.24	18.29	21.34	24.38

租界内的建筑与道路的关系十分密切。商业、办公与里弄住宅临街大多采用围合式沿街道紧密布局，形成连续街道界面。随着拓宽和环境改善，街道逐渐成为商业活动的主要场所，南京路（今南京东路）、静安寺路（今南京西路）、霞飞路是当时最为繁华的商业街，其他许多街道也是商铺林立，热闹非凡。按照当时的建筑规定，建筑限高为所临街道宽度的1.5倍，在街道空间与城市形态之间建立起紧密联系。在街坊内部，采用行列式排布的里弄住宅之间形成密集的巷弄，这些巷弄既是步行交通空间，也是日常公共空间，供居民交往交流、儿童玩耍等，创造出亲切的邻里氛围。



公共租界中区和北区道路规划图，1925



南京东路，1936年



上海城市鸟瞰，1945年

上海用中国省名和城市名命名道路的习惯，源于英、美租界合并初期为整顿租界内路名制定的原则：凡南北走向的街道以各省的名称命名，东西走向的街道以城市名称命名，四川路、河南路、九江路、汉口路的路名也由此而来。

在租界之外的华界，以1897年的外马路为起始标志，开展了一系列道路建设活动。1930年代，市政当局编制《大上海计划》，并在江湾地区建设中心区，规划了细密的路网与宏伟的公共建筑，试图与租界进行竞争。

1945年至1949年，市政当局编制了《大上海都市计划》，成为上海结束百年租界历史后首次编制的上海市全行政区完整的城市总体规划，规划采用了功能分区、组团布局和有机的疏散理念，并对全市路网进行了系统性的道路规划。



上海法租界道路系统规划图，1914年



大上海计划图，1930年代



大上海都市计划干路系统总图，1947年

3

1949—2000年 的发展与变化

解放后，上海中心城的路网系统进行数次调整，1953年苏联专家穆欣提出了环形放射干道系统，1958年形成的《上海市干道系统规划图》提出“中山环内棋盘、环外放射”的路网格局，中山环路宽度为50米，1959年的规划将中山环路放宽至80米，其他环路和主干道为40—60米，1961年至1964年又将多数干路宽度和中山环路宽度分别缩减至32米和59米。而后，1973年的道路系统规划、1983年配合总体规划的道路系统调整规划、1987年局部路网调整与路幅宽度调整规划、1994年内环线内干道系统及红线宽度调整规划及其后的中心城内外环线间干道系统及红线宽度调整规划等，逐步形成目前的路网。

曹杨新村是1950年代初规划建设的工人新村的典型代表。新村采用了形态较为自由的路网，道路走向因地制宜，街区尺度在150至250米左右，道路宽度多为12米，低层和多层住宅采用行列式布局，商业、文化等生活服务设施中心集中布置于主要道路交叉口，街道的空间形态与功能活动发生了变化。

1958年起建设的卫星城镇中，闵行、天山与张庙采用了

“一条街”的布局形式，住宅建筑沿街设置，形成连续空间界面，将商场、饭店、银行、邮局等主要的生活服务设施设在首层，形成繁华热闹的生活性街道。

改革开放后，城市进入空间快速拓展时期，机动车与非机动车数量不断增加，路网的建设重点放在提高机动化交通的通行能力上，并于1990年开始建设轨道交通。

1980年代至1990年代，中心城新建和扩建了一批新的住宅新村，并开始建设商品房小区。与建国初期的新村相比，这一时期的住宅区街坊规模更大，内部设置街坊路与总弄；多层的行列式住宅与点式住宅相结合，建筑布局方式更为灵活；商业设施、公共设施仍然以集中式布局为主，许多住区内部环境优美。

同时，一批重点新区先后建设，包括虹桥经济技术开发区、古北新区、陆家嘴金融贸易区等。在整体路网方面，三个地区因地制宜，在兼顾实用性的同时，注重结合城市设计，塑造地区特色。在功能布局与空间形态上，虹桥开发区强调功能分区，领馆区、办公旅馆区、居住区及大型花园相互



上海城市道路系统规划示意图，1973年



上海市中心城干道系统规划图，1984年

独立，利用大尺度退界形成的景观绿地分隔了建筑与道路，大型商场代替了沿街商店。小陆家嘴地区道路设计较为关注交通功能，建筑形态布局注重轴线、对景、天际线等形象要素。古北新区注重通过沿街建筑塑造街道空间，以黄金城道为主要公共活动轴，两侧布置沿街商业，形成活力、宜人的街道公共空间。

1990年代末，上海将南京东路与吴江路改造为商业休闲步行街，对沿街建筑的形象与功能业态进行整治，对街道环境设施进行提升，依托街道展现城市形象，促进商业发展与城市活力。



曹杨新村平面图，1980年代



虹桥新区规划图，1984年



陆家嘴中心区规划图，1993年

4

新世纪以来的 多元化探索与 人性理念回归

进入新世纪以后，上海城市发展速度进一步加快，新区开发和旧区改造对中心城的城市肌理和路网格局带来很大影响和改变。在以“一城九镇”为代表的郊区建设中，对城镇风貌进行了一系列探索，并形成许多富有特色的城市肌理与路网格局。伴随着城市形态的快速拓展，孤立的高层写字楼、大型商业综合体、孤立的门禁社区、集中的办公园区成为常见建设形式，城市活动被转移到地块内部，街道逐渐丧失活力。

近年来，徐汇滨江、虹桥、桃浦等许多地区在规划建设贯彻人性化的城市设计理念，对“密、窄、弯”的路网格局与围合式建筑进行尝试。杨浦大学城以一种全新的方式延续了过去规划中的密路网、小街坊理念，经过十几年的建设，已经形成空间紧凑、功能复合的开放式街区，展现出充满活力的街道生活。

上海还开展了既有道路的改造与更新。外滩地区的中山东一路将地面道路原有的10车道缩减到4车道，将另外六条车道转移到地下，大大增加人行空间，提升了慢行体验。在历史风貌保护方面，上海确定144条风貌道路，注重保护和延续街道空间格局以及建筑与绿化等历史要素，延续街道的人文特质，复兴街道生活。

这些悄然发生的变化也带来了生活方式的转变，让街道成为城市生活的空间，让我们的生活变得更加便利、和谐、健康，已经成为全社会的共识。同时，这种转变推动者着城市发展模式向着绿色、集约和可持续进行转型，进而提升城市风貌和城市精神。



临港新城规划，2002年



安亭新镇规划，2002年



江湾副中心规划总平面，2006年



徐汇滨江规划总平面，2011年



世博A片区规划，2012年



桃浦科技智慧城，2016年

上海城市肌理样本

2公里 x 2公里



老城厢, 18世纪



外滩地区 (至西藏中路), 1840年代



衡山路、复兴路地区, 1910年代



静安寺地区, 1920年代



江湾, 1930年代



曹杨新村, 1950年代



曲阳新村，1980年代



漕河泾，1980年代



陆家嘴，1990年代



张江，1990年代



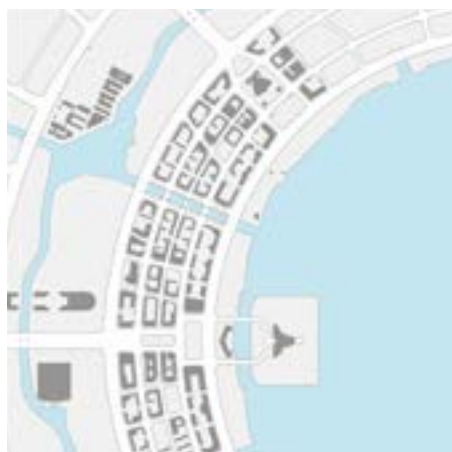
古北社区，1990年代



古美，2000年代



安亭新镇，2000年代



临港新城，2000年代



前滩，2010年代

第二章

街道分类

STREET CLASSIFICATION





道路是能够提供各种车辆和行人等通行的基础设施。城市道路是指在城市范围内，供交通运输及行人使用的道路。街道指的是在城市范围内，全路或大部分地段两侧建有各式建筑物，设有人行道和各种市政公用设施的道路。就概念而言，道路较为强调交通功能，可以根据交通功能划分为若干等级，而街道强调空间界面围合、功能活动多样、迎合慢行需求，根据沿线建筑使用功能与街道活动分为不同类型。

1

功能分区与道路职能

城市交通包括客运交通和货运交通，其根本目的是实现人和物的转移。客运交通就目的性而言，主要分为通勤、商务、生活与休闲四大目的，就方式而言，可分为步行、非机动车、个体机动车交通和公共交通四种。道路是承载城市交通的主要载体，其内涵与特征因尺度、时间及所在区位的差异而不同。

商业商务办公区（公共活动中心）

商业商务办公区开发强度较高，各种功能与设施集中，交通需求也较高，因此应重点加强与轨道交通和地面交通的衔接，提供密集的慢行网络和高品质的慢行环境。应避免过境交通穿越城市公共活动中心，可通过在外围设置车库出入口及地下联通道等方式，对大量的车行到发交通需求与高度集中的商业、商务人流活动进行立体分流。在公共活动中心增加居住功能，能够优化地区日夜活动平衡，提升服务设施的利用效益。

2

道路系统与分级

居住区

居住区是城市中面积最大的区域，是通勤、生活以及休闲交通的发生地点。应形成清晰的居住组团，在组团内部提供完善的日常公共服务设施配套，引导过境交通从组团外围穿越。居住区的道路不仅承载着交通职能，也应当成为居民社区生活的一部分，提供本地居民休闲、交流、活动的场所。居住区内部可结合主要的交通集散街道布局日常生活所需设施，形成热闹的社区主街，部分街道可适度控制活跃程度，营造静谧的居住环境。

居住区形成密集的慢行网络以及便利可达的日常生活服务设施，并与公共交通紧密衔接，可以提高生活交通的慢行出行比例以及通勤交通的公交出行比例，从而降低公共活动中心的交通压力。在居住区内部和周边适当增加就业岗位，可降低远距离通勤所带来的交通压力。

产业区

对于上海而言，产业区除了指制造业片区之外，也包括了生产性服务业较为集中的区域。对于以制造业为主的产业区，道路主要考虑大型车辆通行及卸货要求，行人较少。道路两侧一般设置较宽的建筑退界，通过绿化种植来创造健康舒适的道路空间。对于以生产性服务业为主的产业区，内部道路主要服务于早晚高峰的通勤交通以及工作时间内的商务交通。鼓励相应产业区与居住、文化等城市功能相融合，变产业园区为产业社区，平衡不同时间的道路使用强度与功能。与居住区一样，产业社区也可以形成“动静结合”的道路职能分工，部分通达性较好的道路在满足集散交通基础上布局社区服务设施；部分道路注重提供优美的景观，营造安静的工作与生活环境。

道路是能够提供各种车辆和行人等通行的基础设施。城市道路是指在城市范围内，供车辆及行人通行的具有一定技术条件和设施的道路。道路和交叉口共同构成了城市道路系统，保障城市各区域的连通性与可达性。

当前城市道路分级主要考虑机动车交通特征的差异，按照道路的红线宽度、车道数量、设计车速划分为快速路、主干路、次干路与支路四种类型，并形成相应的设计标准和规范。

长期以来，我国采用大街坊模式，强调各等级道路的机动车交通效率，对道路提高慢行交通服务水平考虑不足。同时，现行规范主要以设计车速确定道路等级，这与城市交通特点、集约建设要求以及慢行交通协调等不相适应。

针对城市交通的特点，改进以设计车速确定道路等级的做法，根据车道数量和空间容量确定道路等级，以具有弹性的管理车速取代统一的设计车速，适度降低路段和节点设计时速，并调整相应设计标准，以达到集约节约建设用地、缓解交叉口机动车与行人和非机动车冲突的目的。

道路等级	交通职能	一般管理车速	推荐红线宽度
快速路	城市快速路具有强烈的通过性交通特点，交通容量大，行车速度快，服务于市域范围长距离的快速交通及快速对外交通。	60-80 公里/小时	50米-70米
主干路	主干路是城市道路网络的骨架，是联系城市各功能分区的交通性干道。	50-60 公里/小时	40米-55米
次干路	城市次干路是城市内部区域间联络性干道，兼有集散交通和服务性功能。	40-50 公里/小时	24米-36米
支路	城市支路是次干路与街坊内部道路的连接线，以服务功能为主。	≤30公里/小时	≤24米

表2- 1 城市道路分级



快速路 中山北路



主干路 虹桥路



次干路 南京西路



支路 番禺路



案例分析： 西藏南路多样性街道类型

西藏南路和西藏中路因沿线功能和开发模式变化，形成了四种不同类型的路段。中山南路以南路段两侧多为居住小区围墙，以单一的交通性活动为主，街道类型为交通性街道；中山南路至斜土路一段两侧以服务周边居民的生活服务性商业为主，街道类型为生活服务街道；斜土路至自忠路沿线积极界面与封闭的围墙界面相互交替，商业业态也较为混杂，街道类型为综合性街道；桃源路至北京西路一段先后与淮海路和南京路相交，是繁华的商业街道。



生活服务性路段



综合性路段



商业性路段



交通性路段

3 街道类型

道路设计应综合考虑行人和车辆的通行功能，在保障系统性交通通行的同时，重点考虑沿街建筑的使用功能与活动。同一条道路在经过不同功能的城市片区时，其断面也应有不同的设计安排。街道的活动与沿街建筑及底层的使用功能有较高的相关性，也与街区的空间与功能结构有关。

综合考虑沿街活动、街道空间景观特征和交通功能等因素，可以将街道划分为商业街道、生活服务街道、景观休闲街道、交通性街道与综合性街道五大类型。

商业街道

街道沿线以中小规模零售、餐饮等商业为主，具有一定服务能及或业态特色的街道。其中服务范围是地区及以上规模、业态较为综合的商业街到为综合商业街道，餐饮、专业零售等单一业态的商业街为特色商业街道。

生活服务街道

街道沿线以服务本地居民的生活服务型商业（便利店、理发店、干洗店等）、中小规模零售、餐饮等商业以及公共服务设施（社区诊所、社区活动中心等）为主的街道。

景观休闲街道

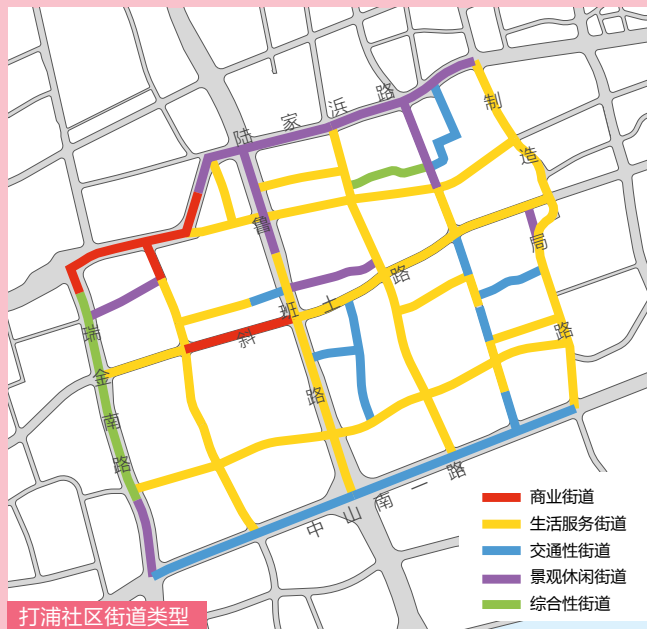
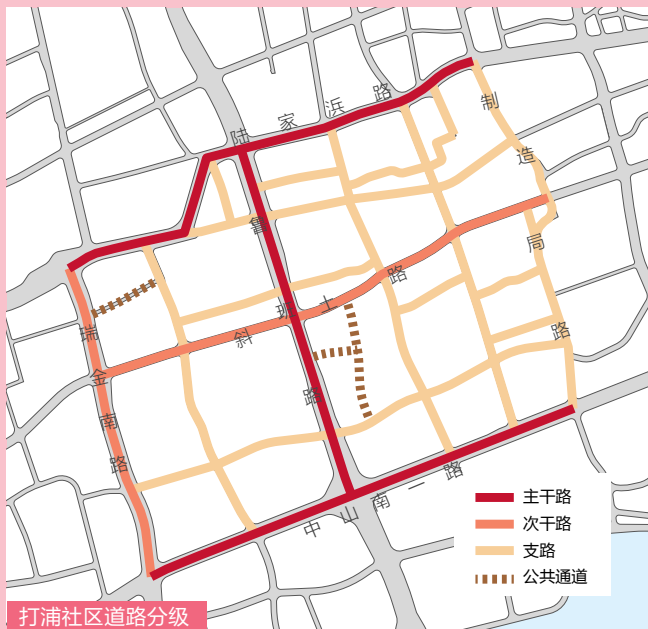
滨水、景观及历史风貌特色突出、沿线设置集中成规模休闲活动设施的街道。

交通性街道

以非开放式界面为主，交通性功能较强的街道。

综合性街道

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。



案例分析： 打浦社区道路等级与 街道类型

由于机动车与步行两种不同交通方式在速度和可承受距离之间的巨大差异，以及街道活动对沿街功能设施的高度依赖，主次干道往往长度可以达到十几公里，而街道类型往往经过几个街段甚至一个街段就会发生变化。

道路等级与街道类型是分别基于机动车交通和沿街活动的分类方式，二者可以相互交叉。同一种街道类型可以与不同道路等级进行搭配，例如景观休闲街道既可以是依托主、次干路形成的林荫大道，也可以是一条环境优美的滨水支路。对同一条道路而言，不同路段由于沿线功能、开发模式与建筑形态存在差异，相对应的街道类型也会发生变化，例如次干道在经过商业区的相应路段会成为商业街道，经过居住社区的相应路段可以成为生活服务街道，临近公园水系的路段则

成为景观休闲街道。由于机动车与步行两种不同交通方式在速度和可承受距离之间的巨大差异，以及街道活动对沿街功能设施的高度依赖，主次干道往往长度可以达到十几公里，而街道类型往往经过几个街段甚至一个街段就会发生变化。

上海作为特大城市，具有丰富的街道多样性，因此每种道路等级和街道类型的组合，都能找到许多相应的实例。



商业街道 淮海中路



生活服务街道 雁荡路



景观休闲街道 苏家屯路



交通性街道 民生路



综合性街道 保屯路

4

特定功能的道路

除一般的城市道路外，上海还有许多特定功能的道路，这些道路以公共交通和慢行交通为主要服务对象，是城市慢行系统的重要组成部分。这些道路主要包括快速路、非机动车道路、街坊路、步行街、公交专用路、公园绿地内部的慢行道等。这些道路的管控方式各异，但均需保障特殊情况下特种车辆通行。除了公园绿地内部的慢行道之外，其他几种道路也是本导则的适用范围。

快速路

城区间的快速联系道路，主要承担长距离的机动车交通职能，以保障机动车通行效率为主，一般不设人行道、非机动车道。但对于内环、中环等高架快速路，高架下方对应的地面路段为城市干路，仍需为非机动车道和行人提供基本的通行空间，并适度考虑沿线功能与活动需求。满足顺畅、安全、设施配置等基本慢行及沿街活动需求。

非机动车道路

非机动车道路是指主要服务非机动车交通的城市支路。一般而言，相应道路会完全限制机动车使用，或仅允许沿线车辆进出通行。

凤阳路、奉贤路、南阳路和愚园东路是上海重要的四条非机动车道路。这四条道路相互衔接，形成一条贯通东西的非机动车走廊，为南京西路与北京西路禁止非机动车通行提供配套条件。

步行街

步行街是专供步行的街道，多结合步行交通量较大的商业街道设置，限制或禁止机动车与非机动车通行。

早在1999年，上海便建成了南京东路步行街，成为上海最为重要的城市客厅之一。之后，吴江路、山兰路和黄金城道步行街陆续建成。其中吴江路通过人车分流，在街道北侧开辟出一条货运通道，使得南侧可以完全步行化。山兰路是临港新城在规



快速路下的步行空间 - 中山南二路

加宽人行道降低了大量快速通行的机动车给行人带来的不适感



非机动车道路 - 南阳路

为南京西路与北京西路配套的非机动车道路，道路红线宽度12米，车行区域宽8.5米。允许沿线地块与功能设施的到发机动车辆借用。

划阶段确定的一条商业步行街，黄金城道则开辟了在居住社区建设步行街的先河，为社区公共生活提供了优美、舒适的空间环境。

除了通过红线管控的步行街之外，还有许多利用街坊内部的公共通道设置的步行街，例如静安寺与东侧百货公司之间的步行通道。如今，越来越多的开发项目在地块内部设置步行街，如结合临平路地铁站在临平路与飞虹路之间形成的一条商业步行街。这些步行街改善了城市步行环境，活跃了商业氛围，也使城市活力得到提升。

公交专用道

公交专用道是专门为公交车行驶的车道，作为城市交通网络建设配套基础设施，主要功能为方便公交网络应对各种高峰时段、突发状况带来的交通问题。对于道路资源较为紧张的

地区，可研究开辟公交专用路，将公交巴士、有轨电车和步行交通作为主要服务对象，限制或禁止机动车通行。

社区道路

社区道路是指公共开放的、以服务社区为主、过境机动车较少的道路，供沿线单位上落客、临时停靠、卸货与入库等活动。在公共活动中心，许多社区道路作为市政道路进行管控，例如绍兴路和青海路。在一般地区，社区道路大多作为街坊内部的公共通道进行管控，如崇明路与伟康路。

绿地内的慢行道

滨水绿地等公园绿地内的慢行道，以景观休闲和健身功能为主。建议主路对外开放，出入口位置与城市道路相接，方便慢行穿越。鼓励设置跑步道、自行车专用道等特殊类型的慢行道。



步行街 - 静安寺西侧

静安寺与西侧百货公司之间的公共通道，禁止包括非机动车在内的各种车辆进入。通道位于百货公司地块内，由开发商进行管理。



步行街 - 吴江路

位于南京西路以南，在20米的红线宽度范围内形成了两条平行道路，北侧为机动车通行与卸货的服务通道，南侧为宽度约9米的步行街，禁止车辆通行。



步行街 - 黄金城道

服务古北社区的景观休闲步行街与生活服务街道



社区道路 - 青海路

位于南京西路与威海路之间，车辆仅能从南京西路驶入，避免了过境车辆使用



社区道路 - 伟康路

位于大学路北侧，道路两侧为居住功能



绿地内的慢行道 - 徐汇滨江步行道

位于徐汇滨江绿地内，沿黄浦江西岸的慢行道，兼具景观和休闲健身功能，设有塑胶跑步道。

上海市道路—街道矩阵图

	主干道	次干道
商业街道	 <p>长寿路</p>	 <p>南京西路</p>
生活服务街道	 <p>成山路</p>	 <p>斜土路</p>
景观休闲街道	 <p>金科路</p>	 <p>云锦路</p>
交通性街道	 <p>沪太路</p>	 <p>莲花路</p>
综合性街道	 <p>古北路</p>	 <p>衡山路</p>

支路



金陵东路

支路



泰康路

支路



吴江路



打浦路



嘉善路



斜徐路



天平路



苏家屯路



黄金城道



万源路



文定路



建德路



浦电路



汉口路



南阳路

第三章

从道路到街道

FROM ROADS TO
STREETS





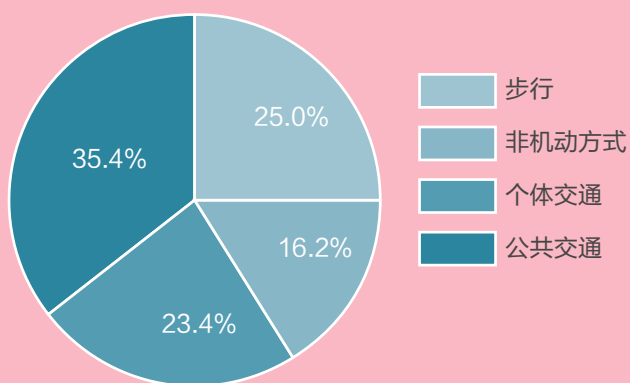
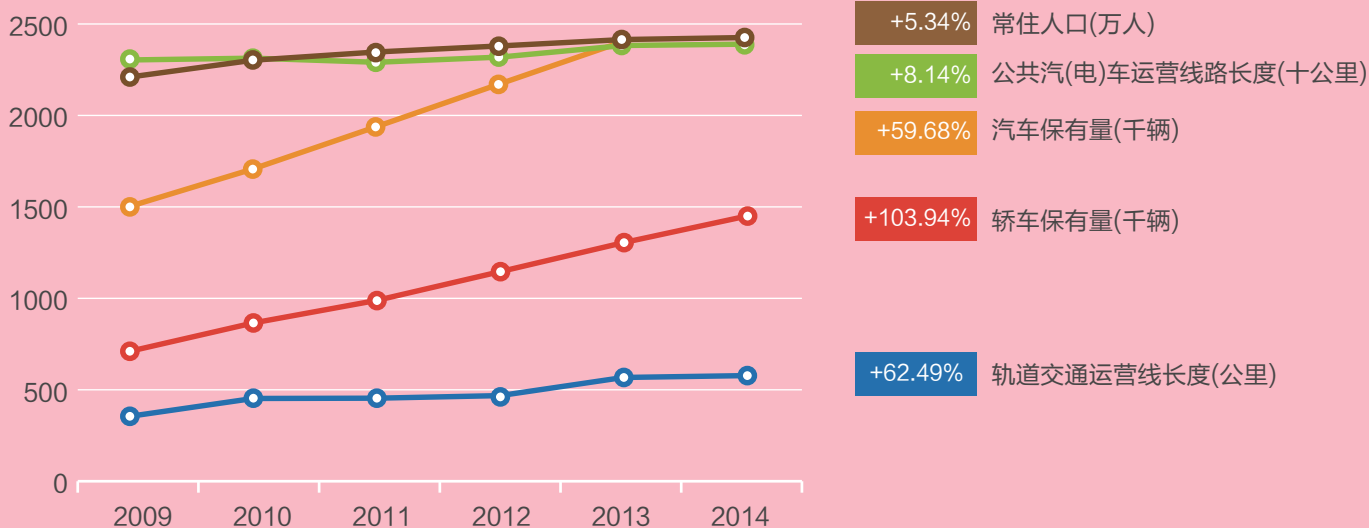
对于上海而言，街道是这座城市数量最多、活动最为密集的公共开放空间。对公共开放空间属性的强调，是街道的主要特征。从道路到街道，是机动车交通空间向步行化生活空间的回归，是路权从“机动车”为主向“兼顾车步优化步行环境”的转变。这种转变对道路的规划、设计、管理提出了更加精细化、人性化、智慧化的新要求。

1

街道的意义

街道展现城市形象

街道是城市外部形象的重要载体，人们通过街道的空间与形象来认识城市。街道上传达的建筑风采和人文风情不仅延展着城市的空间，也映射着城市的文化视野，诉说着城市的内涵。正如香榭丽舍之于巴黎、第五大道之于纽约，人们想到上海，会想到摩肩接踵的城隍庙、万国风采的南京东路、繁华现代的淮海中路、优雅静谧的衡山路，而宽敞大气的世纪大道则是人们认知浦东新区的重要来源。不同的街道映射着上海不同的性格与风采，而它们共同体现着上海这座国际化大都市的多元、包容和充满生机。街道所体现的风貌、特色、文化与魅力是整个城市无形而无价的资产，推动着数百年来申城生生不息的向前发展。在未来的全球城市竞争中，城市风貌与街道形象将成为提升上海城市竞争力与吸引力的重要因素之一。



轨道交通

现状(2014): 线路16条, 运营线路总长度634公里
 规划(2040): 线路19条, 运营线路总长度951公里



常规公交

现状(2014): 全市公交线路长度约2.4万公里, 线网密度约1.1公里/平方公里, 站点密度4个/平方公里



道路设施

现状(2014): 全市路网密度2.5公里/平方公里, 中心城路网密度约5.7公里/平方公里

街道促进绿色交通

街道网络和街道设施对于人们选择出行方式有着很大的影响作用。更加便利、舒适、安全、活动丰富、适宜步行的街区与街道会大大鼓励市民选择步行、骑行或公共交通出行。

从2009年至2014年, 上海小汽车保有量增长迅速, 在五年的时间里增长了一倍以上; 与此同时, 个体交通的出行比例从19.5%增长到23.4%。中心城区的路网已经基本稳定, 机动车交通空间很难再有大的增加。

上海的轨道交通网络正面临着又一次快速发展。2014年, 上海市共有轨道交通线路16条(含铁路金山支线、磁悬浮), 运营线路总长度634公里。规划至2040年, 市(区)域线网络总规模约951公里(含预控线路), 共19条线路。市区线网总规模约998公里, 共24条线路。

大力提高轨道交通运力, 是应对不断增长的机动化出行需求的重要举措。在此基础上, 必须大力塑造适于步行、骑行和保障地面公交空间与设施的街道, 提升各种绿色交通网络的便利性和可达性, 并强化网络间的衔接和转换, 重点提升轨交站点周边的“宜步性”, 使轨道交通的效用得到最大程度的发挥, 并使更多的人信任街道, 选择绿色出行。



古北黄金城道街角广场



甜爱路街头麻将

街道提供生活场所

街道是连接工作、居住、学习、休闲等各类城市生活目的地的空间线索。这种联系的方式可以是步行、自行车、公共交通和小汽车中的一种或几种。不同的街道空间，赋予这些连接不同的体验。除此之外，街道本身也是进行城市活动的空间。偶遇的邻居们会在街边聊天，小孩们会在街边玩耍，情侣们坐在街边喝下午茶，跑者沿着林荫道跑步，逛街的人浏览街边的橱窗，街头艺人在街边尽情忘我地进行着才艺展演。这些连接和活动在街道里交织、共处，创造了纷繁的街道活力，决定着城市生活的日常体验。



大学路临时商铺



鞍山新村苏家屯路街头健身场所



四平社区街头演出



便利



交流



健康

街道塑造宜居生活

街道能够使我们的日常生活更加便利。一小段街道便可以容纳便利店、菜场、餐厅、理发店等基本生活服务设施，同时也可以将街边绿地、广场和社区公园联系起来，使我们从街边的住所或办公室出发，在步行五分钟之内满足日常的生活需求。如果这条街道恰好位于住所或办公室通往地铁站的路径上，那么这些设施的使用将会更加便利。在前往这些“必要”的目的地的途中，我们还常常在街上获得意想不到的发现，例如一家特色书店或一间富有情调的餐厅，使生活的内容得到不断拓展。

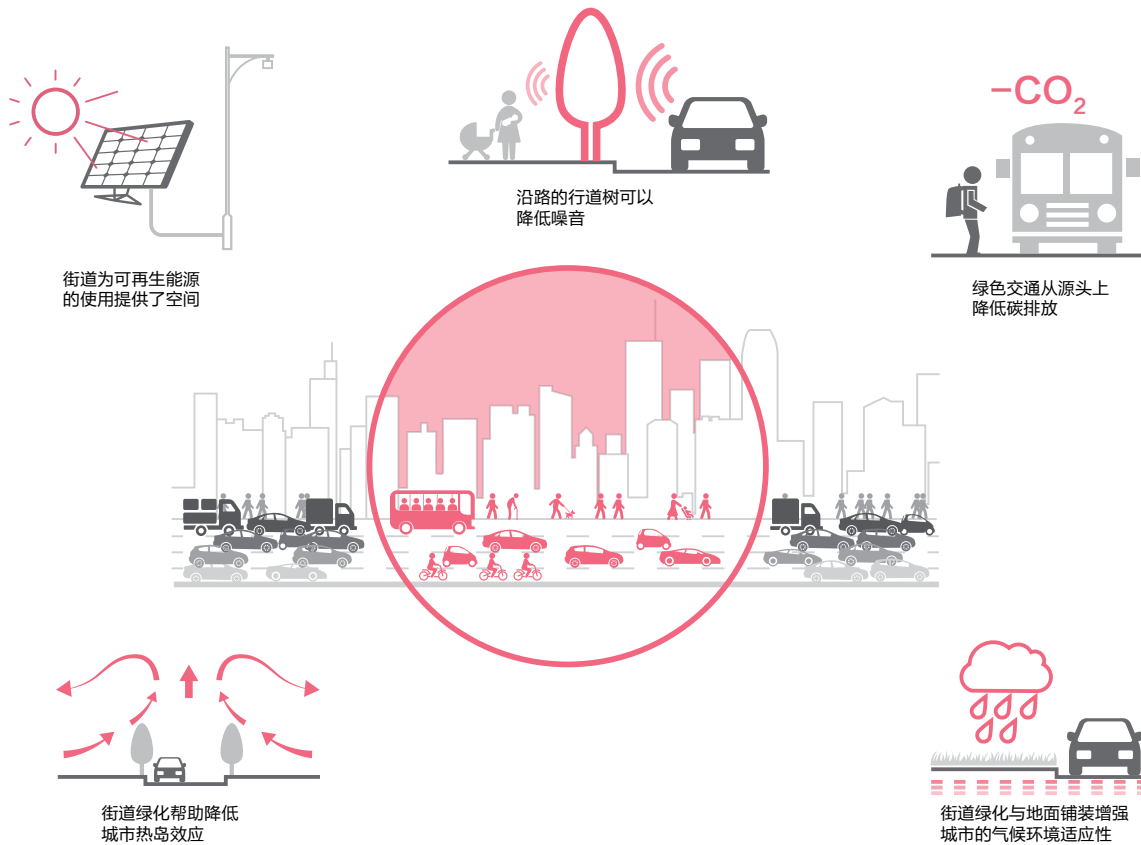
街道能够促进交往交流与邻里生活。街道贯穿在每一个社区之中，串联其广场、绿地、水岸及其它公共活动空间，为市民提供了生活与休闲场所。安全、宜人、可达、连续和富有吸引力的空间能够增加人们见面的机会，降低见面的成本，促进文化、艺术、商业等不同活动，鼓励居民积极参与社区生活，构建和谐邻里关系，激发整座城市的活力。

街道作为城市生活空间，能够通过影响人们的生活习惯和方式，促进市民健康。街道能够鼓励市民更多采用步行出行，

激发漫步、跑步和骑行等休闲与运动健身活动，增加运动量，降低肥胖病症及与之相关的慢性疾病。大众参与的健身活动也为市民提供了新的交流交往形式，有利于形成街区生活的共同价值认同。

街道改善城市环境

未来的城市应当成为可持续及具有复原力的生命体，拥有应对气候变化和极端天气的能力，提升自我循环能力，减少对不可再生能源的需求。街道对于实现城市的可持续发展具有重要的影响力。对绿色交通的促进，是街道对于城市可持续发展最为重要的贡献之一，可以从源头上降低碳排放和废气污染。依托街道的绿化系统，也是城市生态系统的重要组成部分。沿路的行道树、草坪和其他绿植能够提供动植物生活空间和迁徙廊道，对于降低噪声和净化空气也有着重要的作用。街道绿化可以与街道铺装相结合，共同降低城市热岛效应，使城市免于暴雨洪涝的威胁，增强城市的气候环境适应性。此外，街道还为利用太阳能、风能等可再生能源提供了空间，反哺城市能源。



街道推动经济繁荣

对于城市而言，街道除了空间属性与交通功能外，还是其经济发展的重要资源。通过改善街道的空间环境品质，完善基础设施与公共交通网络，提升街道的步行适宜性，可以激发富有活力的街道生活，增强社区吸引力，进而带动周边土地商业价值的提升，增加就业岗位，吸引更多元的高品质的商业设施与便利服务，满足街区的工作与生活者的日常活动所需。

富有特色城市风貌、街道形象以及充满活力的街道生活能够对优秀的企业和个人形成巨大的吸引力。上海正在聚焦“迈向全球城市的产业升级与竞争力提升”，在未来与纽约、伦敦等全球城市的竞争中，优秀的街道是与经济增长、科技创新相并列的扩大上海国际影响力、提升城市竞争力的重要要素之一。



2

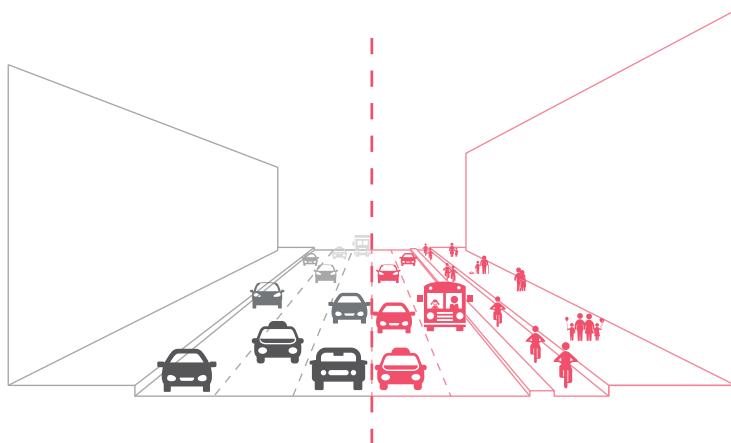
从道路到街道

从道路到街道要实现理念、方法、技术、评价等要素的一系列转变，主要体现在以下四个方面：

从“主要重视机动车通行”向“全面关注人的交流和生活方式”转变

目前在道路的规划、建设管理中，“以车为本”的思想还没有根本转变。道路工程设计规范和设计实践仍然以机动车通行效率为主要考量；在交通管理中，往往把机动车的“排堵保畅”作为道路建设和管理的唯一目标，在成全了车的同时，常常是委屈了人。

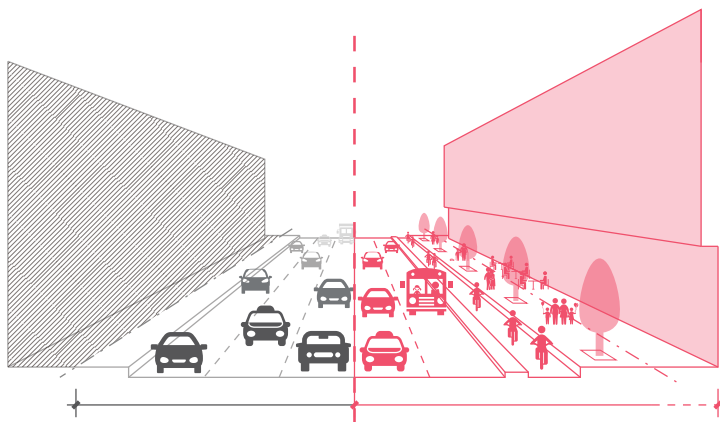
城市交通的根本目的是实现人和物的积极、顺畅流动，因此要在观念和实践真正实现从“以车为本”到“以人为本”的转变，必须应用系统方法对慢行交通、静态交通、机动车交通和沿街活动进行统筹考虑。



从“道路红线管控”向“街道空间管控”转变

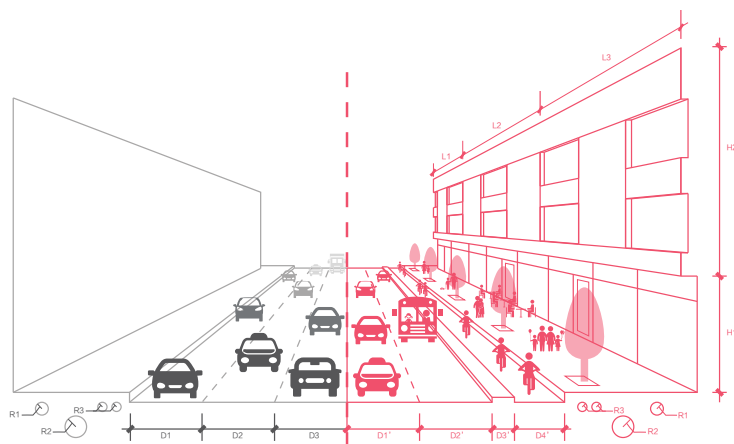
街道不仅仅是路的概念，还包括了沿线的建筑立面和退界，共同构成了完整的街道空间。但红线内外由不同的单位进行设计、建设与管理，不利于街道空间的整体性，不利于提高空间利用效率。

以道路红线管理为主要手段的管理方法对加快和保障道路建设发挥了主要作用，但在新的发展背景下，不应该成为提升街道品质的一道隐形的障碍。要实现街道的整体塑造，需要对道路红线内外进行统筹，对管控的范畴和内容进行拓展，将设计范围从红线内部拓展到红线以外的沿街空间，将关注对象从单纯路面拓展到包括两侧界面的街道空间整体。



从“工程性设计”向“整体空间环境设计”转变

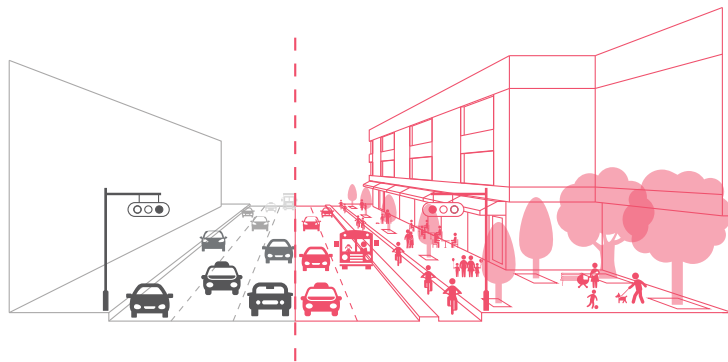
街道是数量最多、使用频率最高的公共空间。目前的工程设计规范、标准大都是从交通、市政的角度作出规定，导致了设计中过于强调了道路的工程属性，而对整体景观和空间环境考虑甚少。工程设计绝不仅仅是道路红线内作文章，还必须充分尊重沿线的建筑、风貌条件以及活动需求。应突破既有的工程设计思维，突出街道的人文特征，对市政设施、景观环境、沿街建筑、历史风貌等要素进行有机整合，通过整体空间景观环境设计塑造特色街道。



从“强调交通功能”向“促进城市街区发展”转变

交通效率是一个可以预测和评价的标准，交通流量、饱和度、服务水平常常作为道路评价的核心指标，但是街道不仅仅具有交通功能，需要重视其公共场所功能、促进街区活力的功能、提升环境品质等综合认知功能。

体验城市、促进消费、增加城市交往和社会活动均与街道紧密联系，应当重视街道作为城市人文记忆载体、促进社区生活、地区活力和经济繁荣的作用。



3

理念与导向

推动从道路到街道的转变，首先要形成共同的价值认同，将安全、绿色、活力、智慧作为价值导向，指导具体的规划、设计、建设、管理与维护等相关工作。



安全街道

行人车辆各行其道、有序交汇、安宁共享，保障各种交通参与者人身安全，保障交通活动有序进行。



绿色街道

促进土地资源集约、节约，倡导绿色低碳，鼓励绿色出行，增进居民健康，促进人工环境与自然环境和谐共存。



交通有序

协调人、车、路的时空关系，促进交通有序运行。



慢行优先

维持街道的人性化尺度与速度，社区内部街道宁静共享。



步行有道

为行人提供宽敞、畅通的步行通行空间。



过街安全

提供直接、便利的过街可能，保障行人安全、舒适通过路口或横过街道。



骑行顺畅

保障非机动车，特别是自行车行驶路权，形成连续、通畅的骑行网络。



设施可靠

提供可靠的街道环境，增加行人安全感。



资源集约

集约、节约、复合利用土地与空间资源，提升利用效率与效益。



绿色出行

倡导绿色出行，鼓励步行、自行车与公共交通出行。



生态种植

提升街道绿化品质，兼顾活动与景观需求，突出生态效益。



绿色技术

对雨水径流进行控制，降低环境冲击，提升自然包容度。

基本理念：

坚持“以人为本”，将城市街道塑造成为安全、绿色、活力、智慧的高品质公共空间，复兴街道生活。



活力街道

提供开放、舒适、易达的空间环境体验，增进市民交往交流，提升社区生活体验，鼓励创意与创新。



智慧街道

整合街道设施进行智能改造，提供智行协助、安全维护、生活便捷、环境智理服务。



功能复合

增强沿街功能复合，形成活跃的空间界面。



活动舒适

街道环境设施便利、舒适，适应各类活动需求。



空间宜人

街道空间有序、舒适、宜人。



视觉丰富

沿街建筑设计应满足人的视角和步行速度视觉体验需求。



风貌塑造

街道空间环境设计注重形成特色，塑造地区特征，展现时代风貌。



历史传承

依托街道传承城市物质空间环境，延续历史特色与人文氛围。



设施整合

智能集约改造街道空间，智慧整合更新街道设施。



出行辅助

普及智能公交、智能慢行，促进智慧出行，协调停车供需。



智能监控

实现监控设施全覆盖、呼救设施定点化，提高安全信息传播的有效性。



交互便利

设置信息交互系统，促进社区智慧转型。



环境智理

加强环境检测保护，促进智能感应并降低能耗。



2

目标与导引 OBJECTIVE AND GUIDELINES



第四章
安全街道
Safe Street



第五章
绿色街道
Green Street



第六章
活力街道
Vibrant Street



第七章
智慧街道
Smart Street

第四章

安全街道

SAFE STREET





目标一： 交通有序



协调人、车、路的时空关系，促进交通有序运行。

系统协调

- 加强城市交通规划与道路工程设计、交通管理间的衔接，促进道路交通功能与沿线土地使用功能的协调以及各交通模式之间的协调。

在城市交通规划合理确定路网密度、街区尺度，加强交通组织设计和对沿线地块出入口的管控，并根据街道区位和分级、分类合理确定各交通模式的选择和安排，突出步行、非机动车和公共交通等绿色交通方式，并加强各交通方式间的衔接。

适度分离

- 满足人行过街设施配置要求及沿路上下客需求的前提下，在车速较快和车流量较大的路段设置隔离带，对机动车与路侧的非机动车及行人进行快慢分离。

次干路及以上等级道路的机非隔离设施可采用隔离桩、栅栏或绿化带；交通量较大支路，并且单侧设置两条及以上的非机动车道，宜采用占地较少的隔离桩或栅栏。

- 对行人和非机动车通行空间从标高、铺装等方面进行区分。

新建道路应避免人、非共板的横断面设置，改建道路应设置隔离设施予以分离。

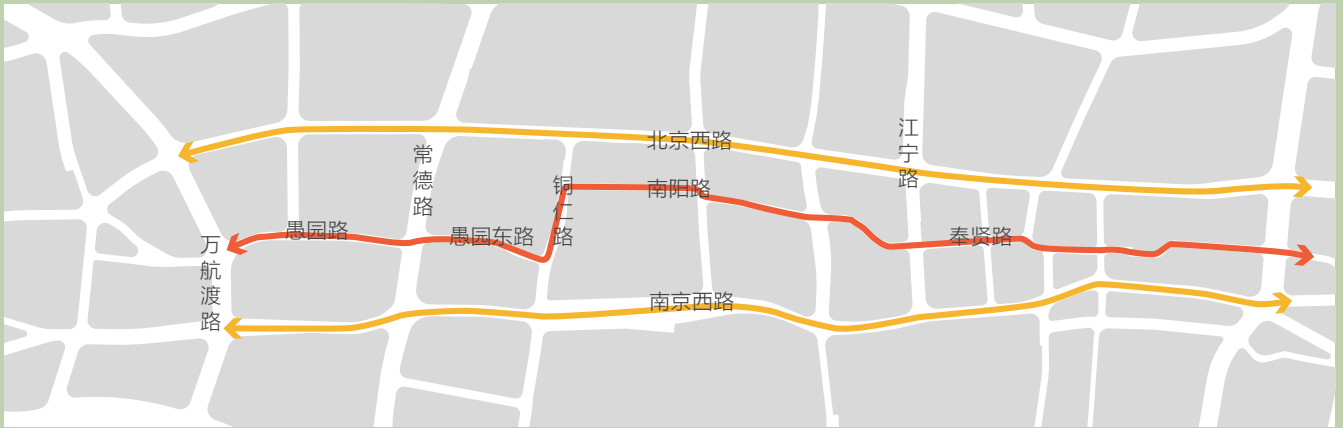
有效分流

- 鼓励就近设置平行于城市干路的非机动车道路，形成机非分流的交通走廊，减少快慢交通冲突。

机非分流不应影响非机动车出行的可达性和便捷性。非机动车道路与城市干道之间距离宜150米以内，之间的联通道路路口间距宜在250米以内。

- 街区尺度应加强微观交通组织，通过地下空间利用、流线设计与出入口等相关设施设置，实现人车有序分流。

城市公共活动中心鼓励对地下车库进行联通，引导车辆自外围进入地下，优先将地面空间留给行人。在街道功能定位时应对主要人流街道与车行服务街道进行职能分工，结合主要人流街道设置行人出入口、连续商业界面、公交设施等吸引行人的设施，结合车行服务街道设置临时路内停车、地库出入口、卸货区等吸引车辆的设施。



案例分析： 愚园路-凤阳路非机动车道路

南京西路与北京西路作为城市次干路，道路宽度较窄而交通需求较大。为解决机非混行的矛盾，改善交通秩序与提高运行效率，在两条道路之间利用愚园路-愚园东路-铜仁路-南阳路-奉贤路形成一条东西贯通的非机动车通道，机动车与非机动车通道间距在50米至200米之间，保障骑行者到南京西路和北京西路有合适的步行距离。



禁止非机动车通行的南京路



作为非机动车配对通道的南阳路

- 在**高密度路网保障下，规划配对的机动车单向交通，简化交通组织，改善交通秩序，提高效率。

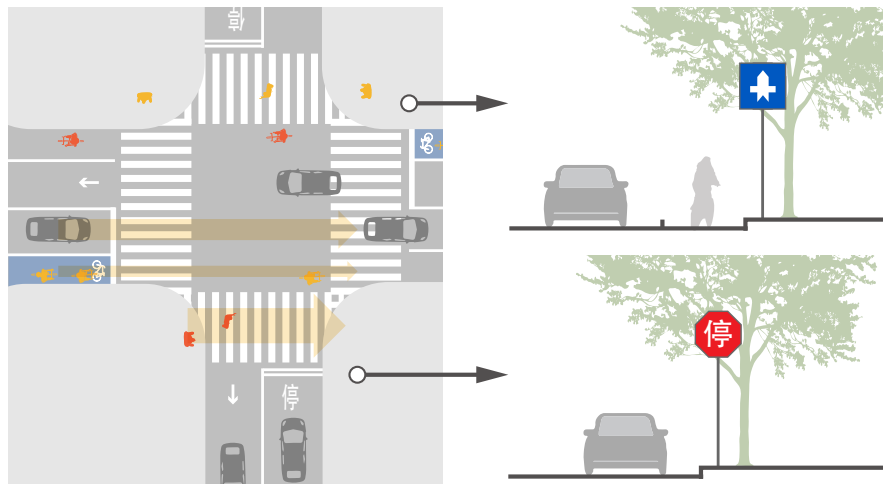
相应道路原则上应允许非机动车双向行驶。

优先通行

- 在**无信号控制交叉口，通过规划警告、禁令等标识，明确并强化相交道路及各种交通主体优先通行次序。

鼓励通过地面标识、连续人行道铺装、抬高式人行道等标识与街道设计提示次要道路车辆减速，确保主要道路的优先通行权。

无交通信号、不分主次的道路交叉口应通过地面标识、路口铺装等方式提示进入路口的机动车减速。





案例分析： 衡复地区的单行交通组织

衡复地区的道路宽度较窄，许多道路的宽度仅有15米到18米，但路网密度相对较高。结合区域路网和交通需求特征，将复兴中路、建国中路-建国西路-建国东路、瑞金一路-瑞金二路以及陕西南路进行配对单向交通组织，达到次干路的服务水平，协调历史风貌保护与道路交通发展之间的矛盾。



陕西南路



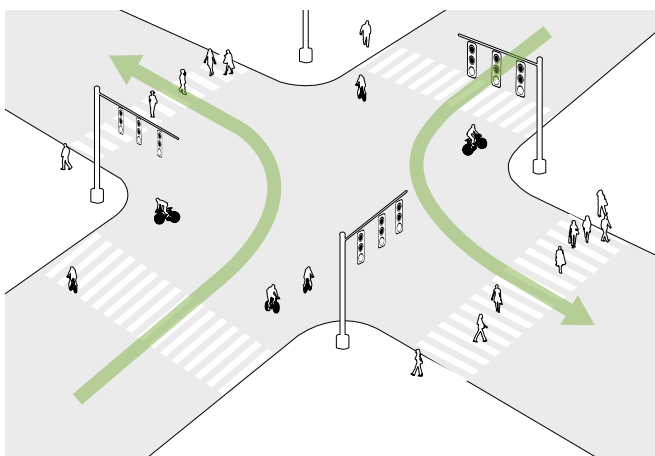
复兴中路

■ 信号灯控制交叉口优化与完善信号相位和配时设置，减少交叉口的冲突，改善交通秩序。

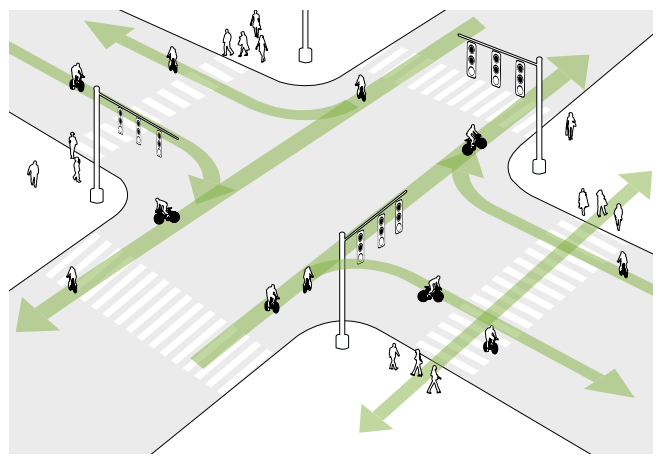
非机动车通行量较大的路口鼓励增设非机动车专用相位，独立分配非机动车通行时间。

右转车辆较多的路口鼓励增设右转车辆信号控制专用相位，结合行人通行相位，在时间上规避人、车冲突。

不设置左转专用相位的交叉口，应通过信号及标识提示左转车辆避让直行行人。



🚲 ↑ 👤



🚲 ↑ → 👤

信号灯控制交叉口优化与完善信号相位和配时设置，减少交叉口的冲突，改善交通秩序。

目标二： 慢行优先



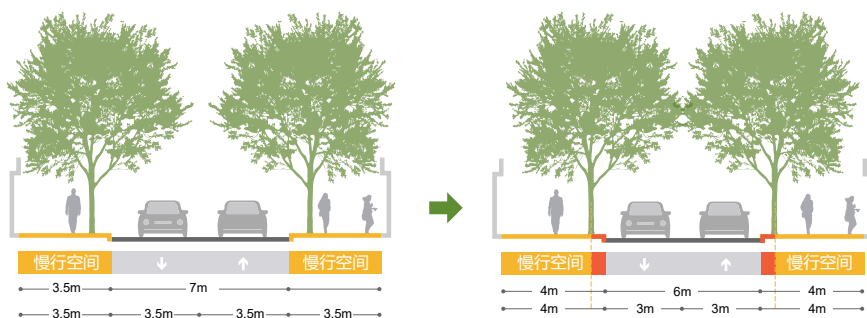
维持街道的人性化尺度与速度，社区内部街道宁静共享。

车道数量、宽度与类型

■ 应合理控制机动车道规模，增加慢行空间。

建成地区城市道路现状慢行空间不足时，可通过优化交通组织、缩减车道数量和宽度等方式增加慢行空间；新建地区可结合路网规划，合理组织交通，通过缩减车道宽度、设置单向交通等提升街道人性化水平。

商业街道和生活服务街道鼓励应用3米宽的机动车道，路口进口道可进一步缩减至2.75米。上海南北高架路等路段的实践表明，车速较快的道路也可以采用3米宽的窄车道，并达到促使驾驶员谨慎驾驶的目的。



缩减车道前街道尺度

缩减车道后，慢行空间得以拓宽

■ 鼓励机动车流量较小的社区道路采用机非混行车道，集约利用空间和控制车辆速度。

机非混行车道应采用较窄的车道宽度，留出更多步行空间。混行车道应与其他限速措施协同应用。

表4-1 混行车道宽度推荐值

设置条件	车道宽度
划示中心线的混行车道	3.5-4米（单向）
不划示中心线的混行车道（机动车双向通行）	2.75-3米（单向）
不划示中心线的混行车道（机动车单向通行）	4-5米（双向合计）



不划示中心线的机非混行车道



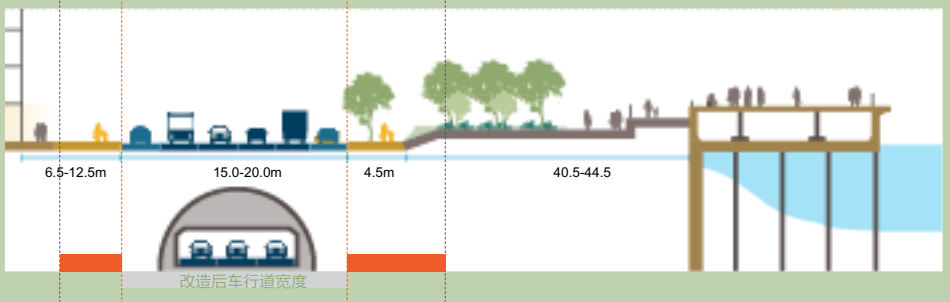
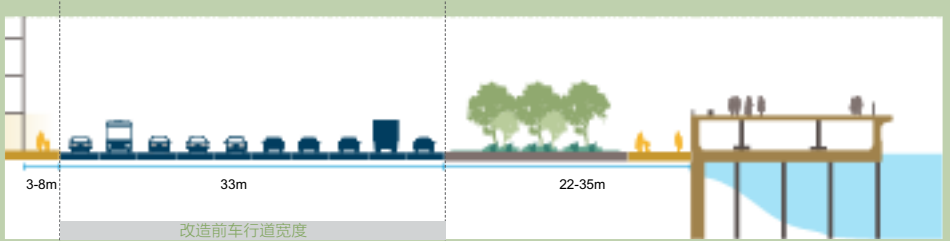
改造前中山东一路照片

案例分析： 中山东一路改造

中山东一路（外滩段）是展现上海城市形象的标志性区域，也是观赏外滩历史建筑群、游览滨江的重要场所。改造前的中山东一路为双向10车道，人行空间较窄，难以满足漫步、观景等公共活动的需求。为迎接上海世博会的举办，上海市政府于2007年至2010年对外滩地区进行了综合改造。工程的核心是在外滩地下建设一条双向6车道的快速通道，将外滩地面原先11车道缩为4条车道与2条临时停车道，把外滩从繁忙的交通功能中解脱出来，人行道则由改造前的2.5米至9米拓宽到10米至15米，大大增加了沿历史建筑的公共活动与观景空间，强化了外滩作为展示上海历史与文化窗口的作用。



改造后中山东一路照片



案例分析： 南苏州路稳静化设计

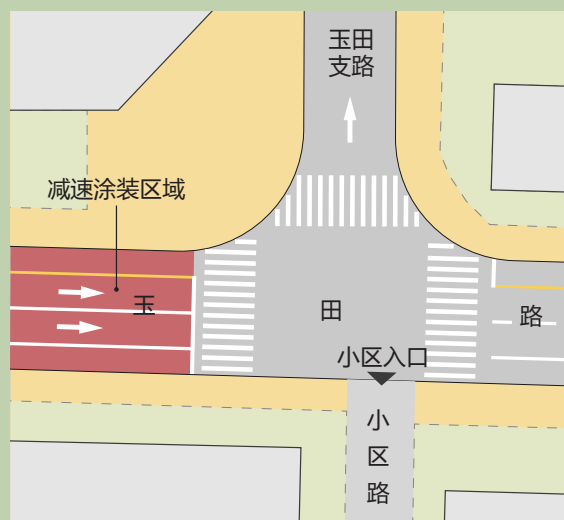
南苏州路（乌镇路桥—西藏中路）为苏州河南岸的滨河景观道，路面宽9米，除慢行交通功能外，主要承担道路南侧地块的机动车到发交通功能，机动车交通量很小。该路段为全铺装的共享街道。东侧与西侧入口处，通过路侧绿化带的局部拓宽改变道路线形，形成水平线位偏移，使机动车驶入该路段时，能够降低行驶速度，营造出适宜慢行的街道环境。





玉田路与玉田支路两条支路相交形成丁字路口，其中玉田路为西向东单行道，设置两机两非四条车道，玉田支路为南向北单行道，不划分机动车与非机动车道。交叉口正对玉田支路为玉田小区出入口，进出车辆较多，因此路口停车线以西约15米的路段采用红色涂装，并配合慢速标识，提醒玉田路车辆减速通过路口，避让过街行人及小区出入车辆。

案例分析： 玉田路玉田支路路口减速让行措施

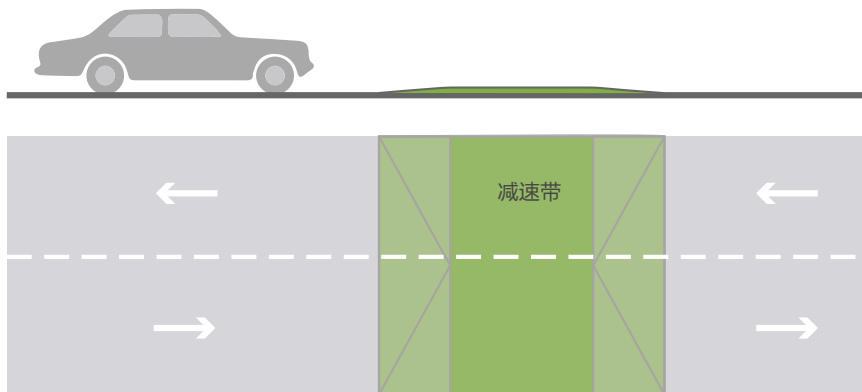


稳静化措施 ■ 鼓励设置共享街道和全铺装交叉口，改善慢行体验。

共享街道是指不采用隔离等传统的人车分流措施，取消路缘石高差、对路面进行全铺装，由行人、非机动车和机动车共享街道空间。机动车流量不大的商业街道以及以慢行交通为主的支路可建设为共享街道。社区服务道路之间的交叉口可设置为全铺装交叉口。全铺装交叉口路面可采用人行道或小方石铺装，可取消路缘石高差，但应通过铺装和缘石区分步行区域和混行区域，并通过设置隔离桩避免机动车进入步行区域。

居住区内的社区服务道路鼓励采用水平或垂直线位偏移等方式，对车辆路段和节点速度进行管理。

可通过设置微型环岛、结合单侧设施带或停车带位置变换形成水平线位偏移。垂直线位偏移的主要方式包括抬高式人行横道、抬高式交叉口、抬高局部路段等。



垂直线位偏移

案例分析： 圆明园路共享街道

圆明园路位于黄浦江与苏州河交汇处的“外滩源”，路宽15米、长度不足500米，沿街坐落着数栋典雅的近代历史建筑。圆明园路采用共享街道模式，两侧为人行区域，中央是人、非、机混行的共享区域，两个区域之间不设高差，通过条石和隔离桩进行区分，避免机动车进入人行道。路面采用粗糙的小方石进行铺装，可以起到降低车速的作用。共享街道的核心理念是：通过将机动车区域改造为混行区域，可以是驾车人对自己的行为更加负责，行驶更加小心，行为也更接近一名行人。



车速管理

■ 道路沿线不同路段根据周边状况形成不同的限速要求。

交通干道经过商业区、道路经过学校和医院时，应提高相应路段的限速要求。

■ 鼓励通过设计手段强化街道的公共空间属性，提供安全、舒适的慢行环境。

对于路网较为密集的公共活动中心、居住社区和产业社区，可对支路以30公里每小时作为设计限速，并对慢行交通及其他街道活动较为密集的路段和交叉口综合运用缩窄车道、水平线位偏移、全铺装道路等道路设计措施，与管理措施相结合，对路段车速进行进一步限制。



政通路上的立体
减速彩色标线

目标三： 步行有道



为行人提供宽敞、畅通的步行通行空间。

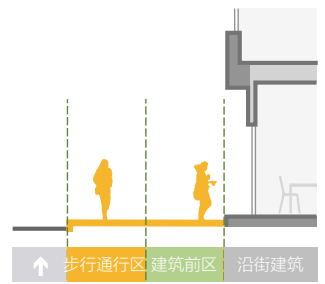
人行道分区

- 应对人行道进行分区，形成步行通行区、设施带与建筑前区，分别满足步行通行、设施设置及与建筑紧密联系的活动空间需求。

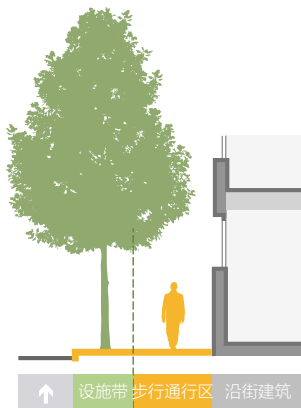
步行通行区是供行人通行的有效通行空间；设施带是指人行道上集中布设沿路绿化、市政与休憩等设施的带形空间；建筑前区是紧邻临街建筑的驻留与活动空间。



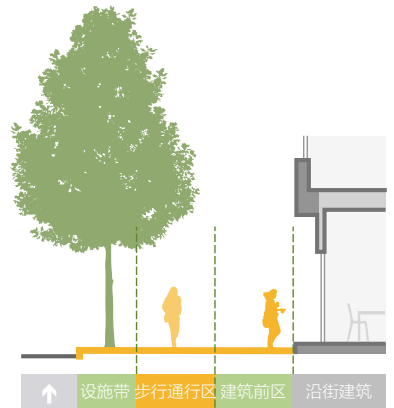
仅有步行通行区



步行通行区+建筑前区



步行通行区+设施带



设施带+步行通行区+建筑前区

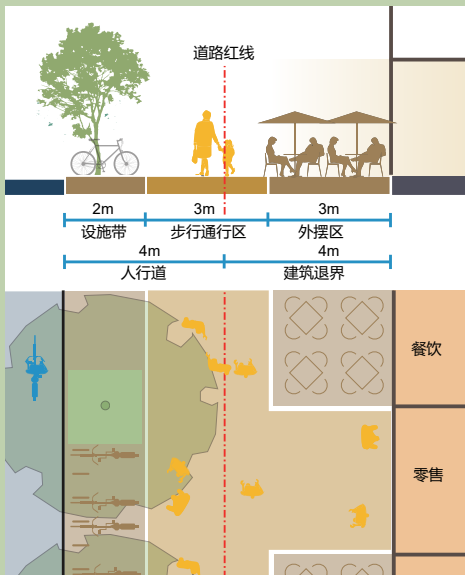
红线内外空间统筹利用

- 沿街建筑底层为商业、办公、公共服务等公共功能时，鼓励开放退界空间，与红线内人行道进行一体化设计，统筹步行通行区、设施带与建筑前区空间。

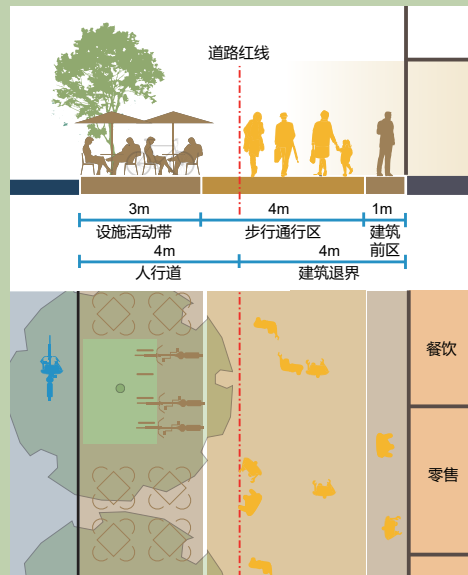
开放式退界应与红线内人行道采用相同标高，采用相同或相似铺装，限制设置台阶、停车、不可进入的消极绿化等设施，保证空间的联通与灵活使用。



大学路步行通行区、外摆区与设施带



现状街道统筹利用状况

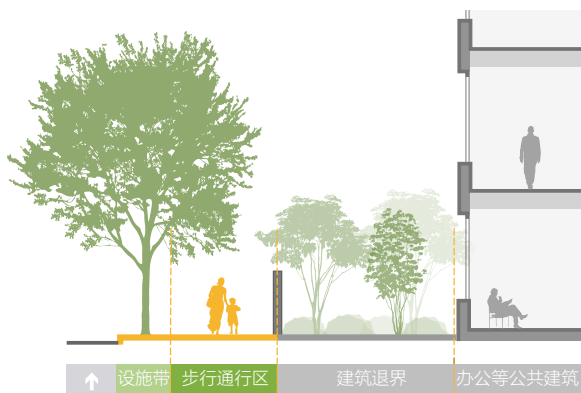


街道进一步统筹利用设计

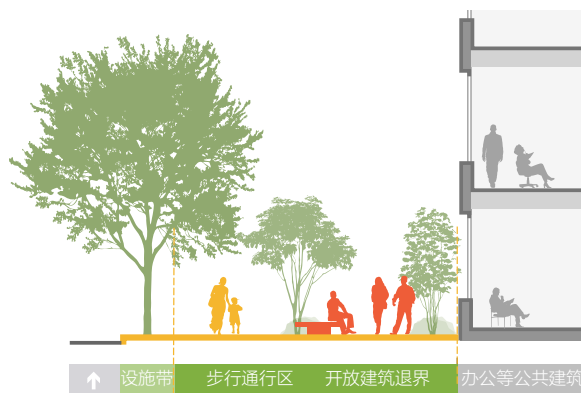
案例分析： 大学路人行道退界空间统筹利用

大学路两侧人行道与退界空间均为4米，两处空间得到了一体化设计与统筹利用，空间被划分为2米的设施带、3米的步行通行区以及3米的建筑前区，建筑前区主要为沿街餐饮的外摆区域，设施带用于种植行道树、设置自行车停车架等。

如步行需求继续增加，人行道分区仍有进一步优化的空间，如将外摆区域调整至人行道外侧，与设施带合并，建筑前区宽度缩减至1米，供商品展示与行人驻足。通过空间统筹利用，可以使步行通行区拓宽至4米，并使行人更靠近底层商业界面，强化行人与界面的互动。



无开放建筑退界



开放建筑退界



九江路华旭大厦：退界空间抬高



西康路恒隆广场：消极的退界绿化



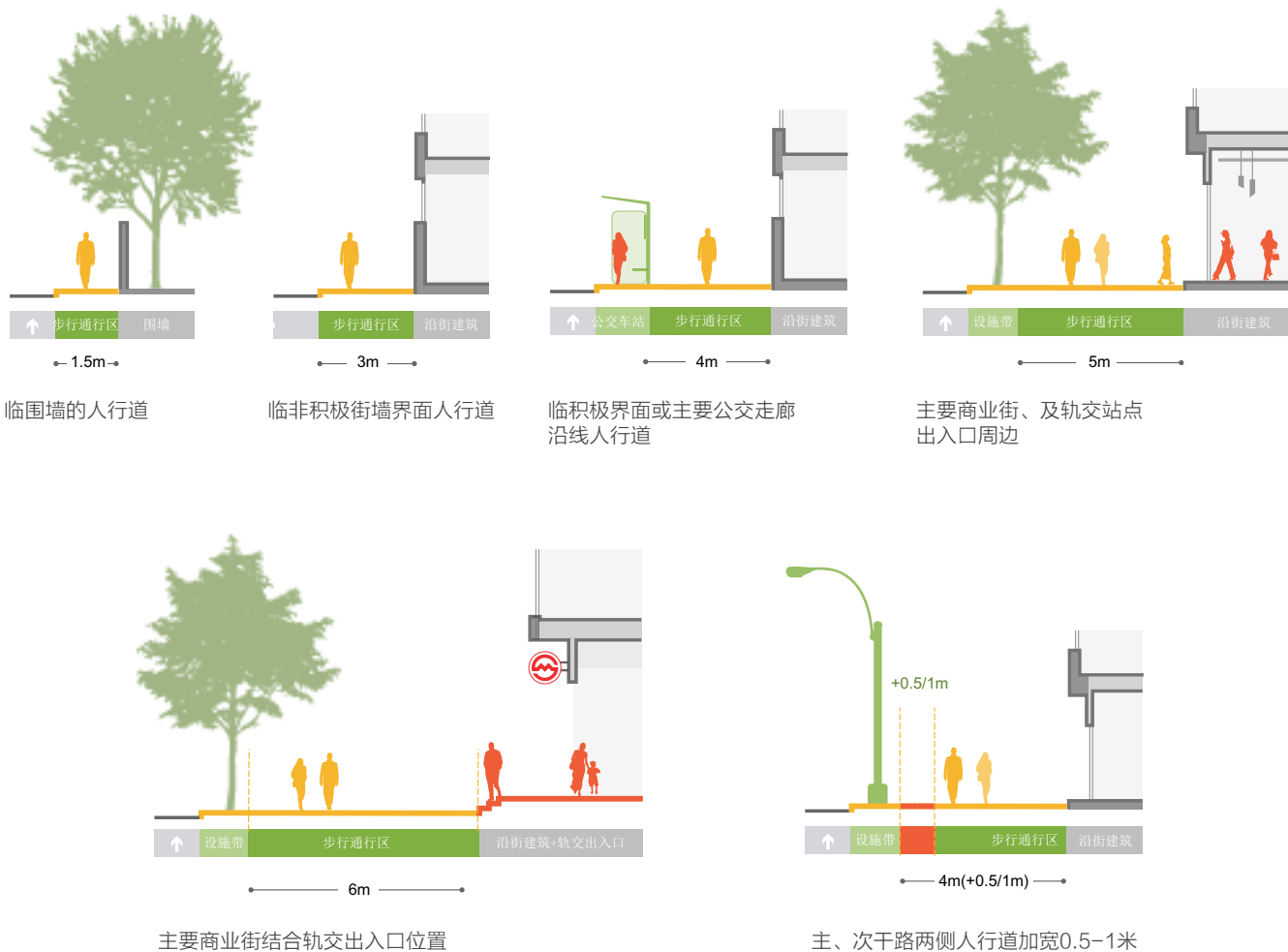
南京西路芮欧百货：建筑前区补充步行空间

步行通行区 ■ **步行通行区宽度应满足步行需求相协调。综合考虑道路等级、开发强度、功能混合程度、界面业态、公交设施等因素，合理确定步行通行区宽度。**

开发强度和功能混合程度较高的地区行人流量较大；公交车站、轨交出入口和商业设施将进一步增加人流，步行通行区需相应加宽；主、次干路两侧人行道应适度加宽，减少快速通过的机动车给行人带来的不安全感。

表3- 2步行通行区宽度推荐值

人行道类型	步行通行区宽度建议
临围墙的人行道	1.5 -2米
临非积极街墙界面人行道	3米
临积极界面或主要公交走廊沿线人行道	4米
主要商业街，以及轨交站点出入口周边	5米
主要商业街结合轨交出入口位置	6米
主、次干路两侧人行道	加宽0.5-1米

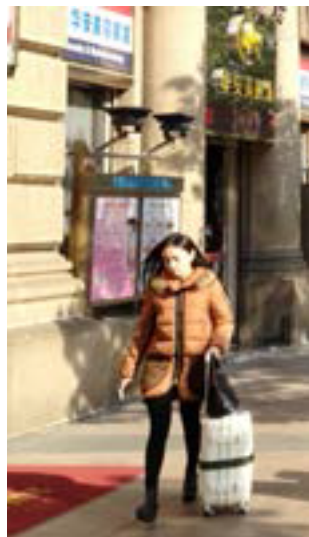




推婴儿车的父母



坐轮椅的人



提行李箱的游客



行动不便的老人



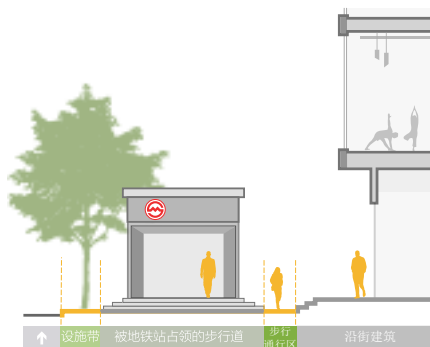
盲人

■ 步行通行区应进行无障碍设计。

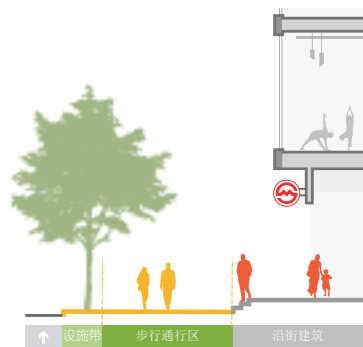
步行通行区应保持连贯、平整，避免不必要的高差；如有高差时，应设置斜坡等无障碍设施。步行通行区内必须设有安全、连续的盲道，保障盲人无障碍出行。

■ 设置人行天桥、过街地道、轨交站点出入口等设施时应保障步行通行区畅通。

鼓励人行天桥的楼梯、过街地道和轨道交通站点的出入口结合沿街建筑或退界空间集约设置。



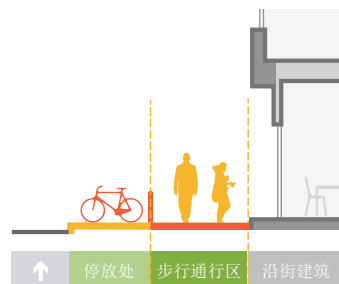
未合理整合的步行通行区



将地铁入口整合入建筑，提供充足的步行通行区

■ 避免机动车违章占用人行道停放。

使用花坛、栏杆、路桩等设施在空间上对步行通行区进行隔离，栏杆、路桩等应按人性化尺度设置，色彩醒目。



非机动车停放不占用步行通行区空间



绍兴路 非机动车停放有序，与步行通行互不干扰

■ **步行通行与非机动车停放需求产生冲突时，优先保障步行通行需求。**

应通过划线、标识和停放架明确允许非机动车停放区域，人流量较大的路段应禁止非机动车在停放区域之外停放。

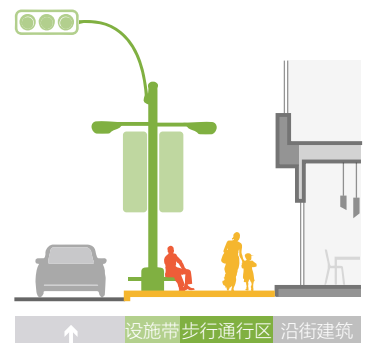
可通过采用斜向停放、立体停放等集约停放方式，以及设置集中停放场库、协调周边地块提供停车场地等方法，满足非机动车停放需求。

设施带 ■ **将各类设施集约布局在设施带内，避免市政设施妨碍步行通行。**

当沿街仅布置少量小尺度设施时，应将设施沿路缘石布置，其余空间作为步行通行区的补充。



设施带集中布局



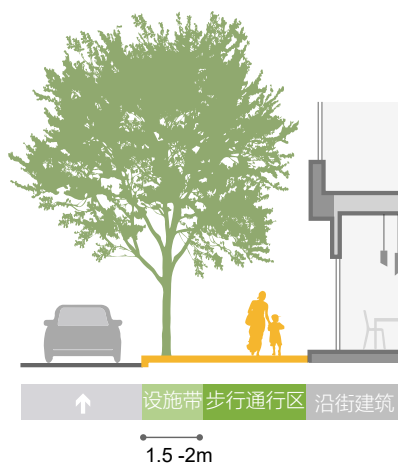
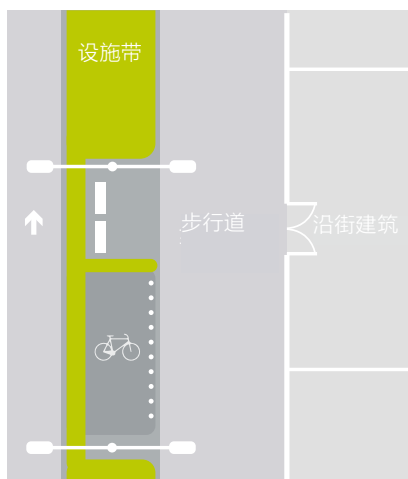
“一杆多用途”对附属功能设施进行整合

■ **设施带一般设置在步行通行区与车行区域之间。**

可利用设施带在行人和车辆之间形成缓冲区域。较宽的人行道可在步行通行区中设置独立的设施区带，但应控制长度与两侧最小宽度，避免妨碍两侧步行和活动区域的联通。

■ **设施带形式和设施配置应与街道宽度以及两侧功能类型相匹配。**

设施带宽度一般为1.5米至2米。



建筑前区

■ **临街建筑底层提供积极功能时应合理设置建筑前区，避免步行通行与沿街活动相互干扰。**

建筑前区宽度应统筹考虑人行道空间条件与沿线功能需求。对于无退界的临街建筑，应建立协商平台，在保护行人通行的前提下，规范沿街商户借用人行道。

表3- 3建筑前区推荐值

沿街建筑首层功能	建筑前区宽度建议
以展示橱窗、贩卖窗口为主	0.5-1米
进行室外商品展示、设置室外餐饮	1.5-2米
餐饮特色街道	3-5米



展示橱窗



室外餐饮



餐饮街道

目标四： 过街安全

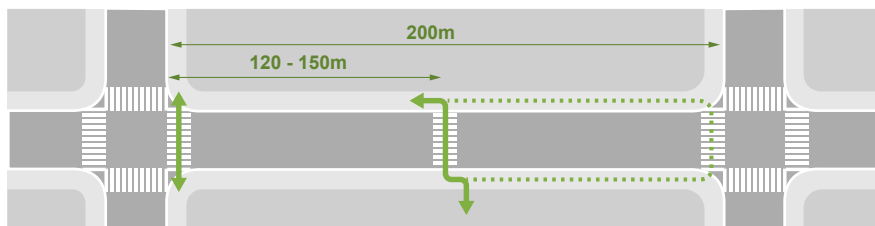


提供直接、便利的过街可能，保障行人安全、舒适通过路口或横过街道。

过街设施

- 根据行人过街需求设置过街设施，合理控制过街设施间距，使行人能够就近过街。

人流集中路段应设置路中过街设施，例如大型公共服务设施和居住小区出入口等。除交通性干路以外，一般街道过街设施的间距应控制在100米以内，最大不超过150米。



- 道路交叉口应优先保障平面过街设施，鼓励城市道路两侧的建筑进行互联互通，通过空间连廊或地下通道的型式构建立体步行系统。

连廊和地下通道是平面过街设施的重要补充，立体过街设施的设置应当合理选址，规模适当，加强与公交、轨道交通等相关规划的协调，做到步行与其他交通方式的良好衔接。连廊的设计应与城市风貌和周边景观相协调，坚持大方得体、安全实用的设计原则。

- 行人过街信号灯周期不宜过长，绿灯时间应考虑行动不便的人的过街需求。

一般情况下，红灯等候时间不宜超过60秒。

路缘石半径

- 合理控制路缘石半径，缩短行人过街距离，引导机动车减速右转。

交叉口降低机动车的设计转弯速度能够使路缘石半径大幅缩减。

大型车辆转弯情况分析

大型车辆转弯半径一般最大为12米，通过借外道右转，可以通过较小路缘石半径的交叉口。

公交车应选择主、次干道等路缘石转弯半径较大的道路设置公交线路；选择中小型车辆运行支路线路。

旅游大巴进入社区支路为偶发情况，应禁止大巴驶入狭窄的支路。

大型货车应利用夜间和清晨等交通较少的时间段送货，禁入狭窄支路。

消防车进入狭窄支路为偶发情况，可通过临时借道满足相应转弯要求。

案例分析： 转弯半径与过街距离比较

淮海中路与嵩山路交叉口采用了较小的路缘石转弯半径。为保护东南街角的历史建筑，该角路缘石转弯半径仅5米，人行横道过街距离约为16米。此处有三条公交车线路北向南从嵩山路右转进入淮海中路，车辆转弯时，进入淮海中路的内侧车道。与之相比，郭守敬路和牛顿路交叉口采用了较大的路缘石转弯半径，半径为22至25米，使行人过街距离增加到37米。

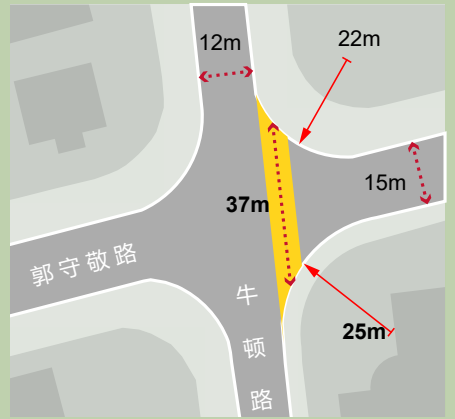
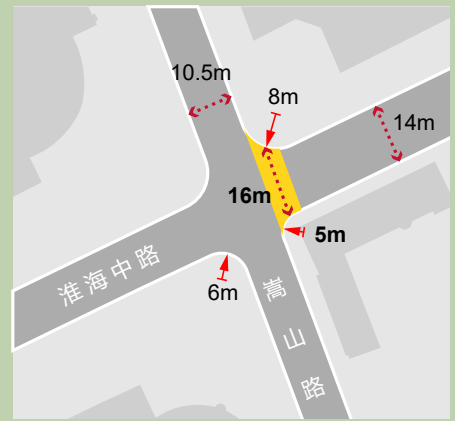


表3-4 路缘石转弯半径建议值

路口情况	转弯半径推荐值
主、次干路路口	10米
交通量较大的支路与主次干路间的路口	5-8米
交通量较小的支路与主次干路间的路口	5米
支路之间的路口	5米
大型车辆需要频繁转弯的路口	8-10米

人行横道 ■ 人行横道应与步行通行区对齐，宽度宜大于步行通行区。

人行横道与步行通行区保持在一条直线上，可以保障步行空间的连贯畅通，避免绕行。人行道宽度大于与其相连的步行通行区，能够为道路两侧过街人群交汇提供空间。



路口人行横道偏离
期望过街路径

■ **人行横道的设置应与路口行人流量以及行人过街特征相适应。**

人流量较大的路口，宜加宽人行横道宽度。斜穿交通较多的路口，可设置全相位人行横道。



■ **人行横道与人行道衔接处应保持通畅。**

避免在相应位置种植行道树及设置灯杆等设施，保持过街步行空间通畅。

■ **路口标识与信号设置应为直行行人和非机动车提供保障。**

信号控制交叉口宜设置左转相位，避免转向机动车与直行行人和非机动车发生冲突；当直行与转向车辆共用信号时，应增加标志牌或信号灯，提醒转向机动车避让直行过街行人。行人较多的路口应禁止机动车红灯右转。

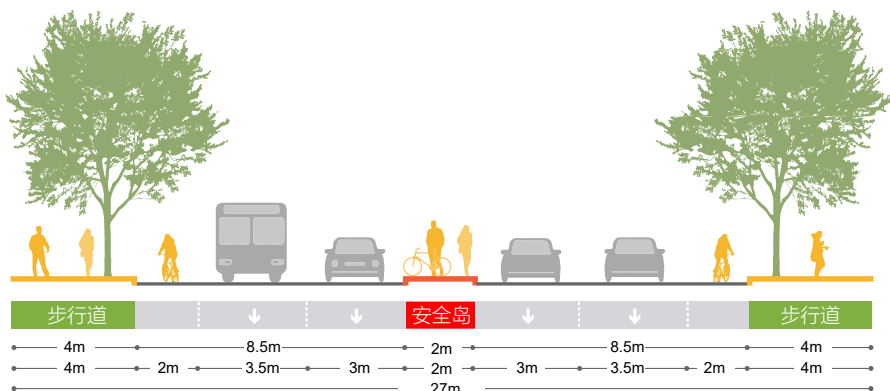
安全岛 ■ **合理设置安全岛，缩短单次过街距离。**

城市道路人行横道长度超过16米，双向机动车四车道及以上且未设置信号灯的应在人行横道中央设置安全岛。计算人行横道长度时，应将机动车道与非机动车道合并计算。有中央分隔带的道路，可结合分隔带设置安全岛；无中央分隔带的道路，可通过压缩机动车道宽度增加安全岛，同时引导车辆减速通过。

■ **安全岛应为驻留行人提供安全、舒适的庇护。**

安全岛宽度宜不小于1.5米，以容纳更多的行人，最窄不得低于0.8米，满足自行车、婴儿车及轮椅的停放需求。安全岛驻留区长度宜不小于相连的人行横道宽度。路口的人行安全岛应设置岛头并延伸至人行横道外，配置路缘石、护柱和绿化，保护等候在安全岛上的行人并促使转弯车辆减速。

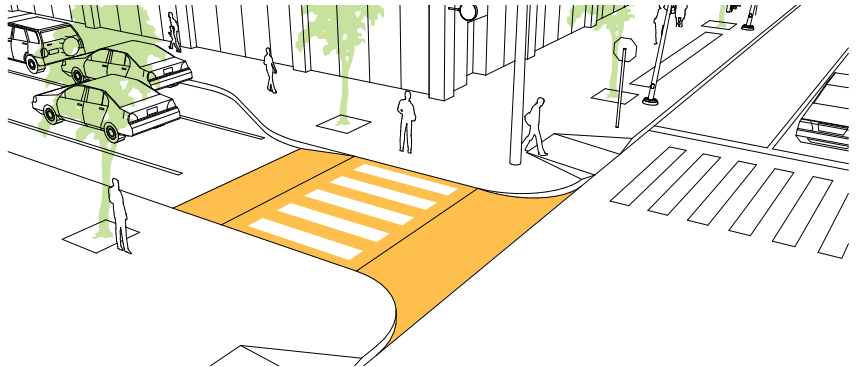
安全岛宽度宜不小于1.5米，最窄不得低于0.8米



交叉口异化设计

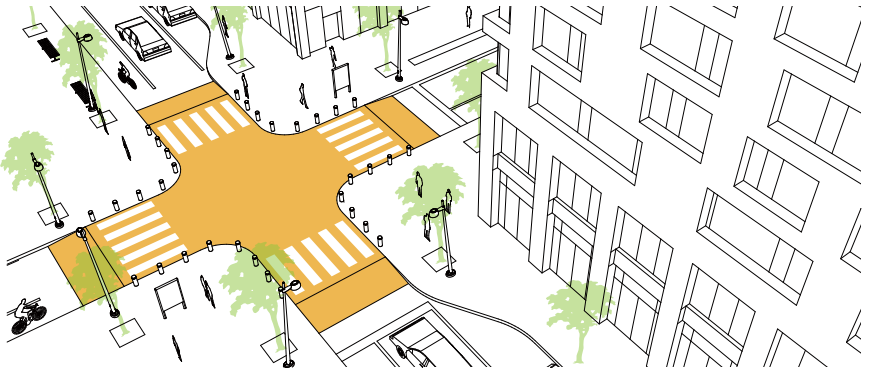
- 车流量较小、以慢行交通为主的支路汇入主、次干路时，交叉口宜采用连续人行道铺装代替人行横道。

在路口保持人行道铺装与标高连续，通过抬高或斜坡形式保证人行顺畅。



- 车流较少及人流量较高的支路交叉口宜采用特殊材质或人行道铺装；可将车行路面抬高至人行道标高,进一步提高行人过街舒适性。

采用粗糙的路面材料或人行道铺装，可以引导机动车降低车速，增加步行的连续和舒适性。交叉口抬高是指在交叉口范围内使车行路面与路侧人行道的标高一致或接近，以此降低机动车通过交叉口的车速，保障行人安全，方便行人过街。



地块出入口

- 沿街地块内通道与街道的衔接时，应协调进出车辆与过路行人关系。

沿街地块内通道设置应充分考虑所接入道路的等级，车行通道优先选择设置在较低等级的道路上。地块车行出入口处应保持人行道路面和铺装水平连续，或采用特殊材质铺装，并设置相应标识提示行人注意进出车辆，限制车辆速度。鼓励保持人行道标高。机动车出入口处的人行道应沿机动车行驶轨迹外侧设置阻车桩。

左：
地块出入口对人行道造成隔断

右：
地块出入口保障行人安全



目标五： 骑行顺畅



保障非机动车，特别是自行车行驶路权，形成连续、通畅的骑行网络。

骑行网络

■ 确保骑行网络完整、连续、便捷。

应尽量避免设置禁非道路。禁非道路周边200米范围内应有满足服务要求的非机动车通道，并提供清晰的导引系统。严禁占用非机动车道设置停车带。

■ 应根据非机动车使用需求及道路空间条件，合理确定非机动车道形式与宽度。

非机动车道的形式包括独立非机动车道、划线非机动车道、混行车道及非机动车道路四类。独立非机动车道与机动车道之间采用分车带等硬质隔离，一般宽度在2.5米至4米；划线非机动车道通过路面标线划示与机动车道进行隔离，一般宽度在1.5米至2.5米；混行车道中机动车与非机动车混行；非机动车道路以非机动车交通为主，特殊情况下允许机动车借用。



分车带独立非机动车道



硬质隔离非机动车道



划线非机动车道



混行车道

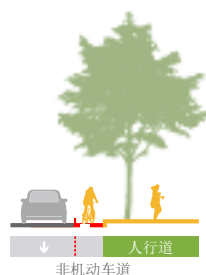
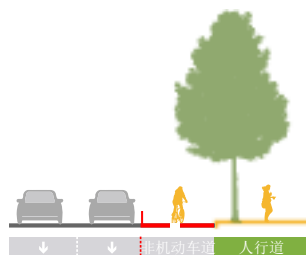
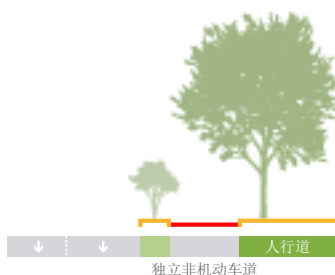
■ 道路交叉口设计应适应骑行特征，满足安全要求。

交叉口应强调非机动车道的可识别性，鼓励设置非机动车专用信号灯和引导自行车过街的标识标线。

路权保障

■ 车流量较大的道路应对机动车与非机动车进行硬质隔离。

硬质隔离包括绿化带、简易分车带、栏杆等。具备用地条件的可采用绿化带进行隔离，其它宜选用较矮的栏杆或路桩，避免对视觉通透和步行穿越街道造成障碍。





案例分析： 非机动车道网络

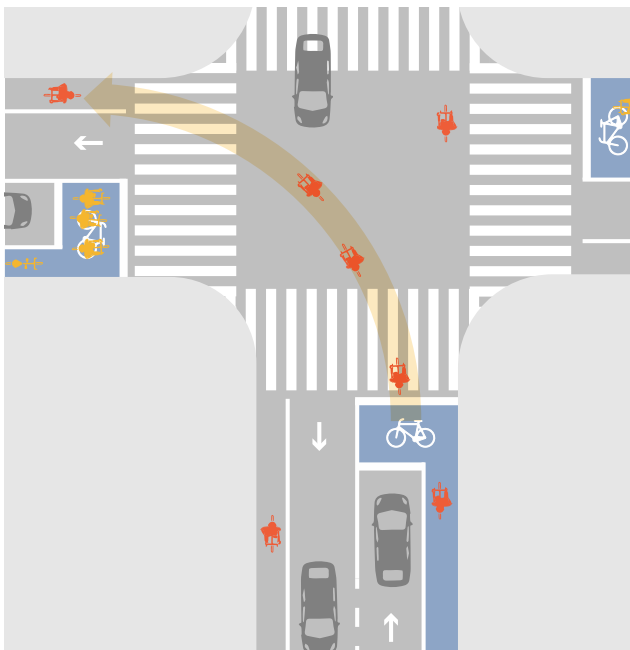
应保持自行车骑行网络的完整性与连续性，尽量避免设置禁止非机动车通行的道路。禁非道路会增加骑行绕行或使骑行者违反交通规则骑到人行道上，与行人造成冲突。部分道路仅设置单向非机动车道，部分路段会使骑行者绕行近一公里，或促使一些人选择危险的逆向行驶。



福州路禁非道路

- 非机动车禁行车道
- 有硬质隔离的独立非机动车道
- - -> 单行禁行的非机动车道

- **鼓励单车道支路在路口后置机动车停车区，扩大非机动车停车区。**
前置与扩大非机动车停车区，既可以为非机动车提供更多的停车空间，又可以使非机动车先于对面左转的机动车通过路口。
- **鼓励设置非机动车道路。**
鼓励机动车交通量较小的低等级道路作为非机动车道路进行管理，赋予非机动车高于机动车的路权。



非机动车停车区：
单车道支路在路口扩大非机动车停车区



非机动车道路：
在地面增加标识，提示机动车礼让非机动车

- **非机动车道应采用地面标识、标线、彩色涂装等方式，提醒机动车避让非机动车，避免机动车占用非机动车停车。**

鼓励非机动车道采用彩色铺装或石材等其他具有识别型的铺装材质。采用彩色铺装时，应符合相应的颜色要求。

表3-5 分色涂装颜色推荐

车道类型	涂装颜色
公交车道	红色
非机动车道	蓝色
自行车专用道	绿色



古北路 非机动车道 蓝色涂装

- **应避免人非共板。非机动车道、自行车专用道与人行道直接相邻时，应设置路缘石及不小于5厘米的高差作为分隔。**

设置高差可以避免非机动车与行人相互干扰。

公交车站协调

- **临非机动车道设置公交车站时，应通过合理设计、铺装和标识等协调进站车辆、非机动车、候车及上下车乘客之间的冲突。**

非机动车流量较大的道路设置路侧式公交车站时，宜在非机动车道坐车设置较宽的岛式站台。岛式站台应满足设置候车亭及乘客候车和上下车的空间需求，宽度一般不小于1.5米。人行道与岛式站台之间的非机动车道可通过划示斑马线、特殊铺装、抬高等方式，提示非机动车避让行人。

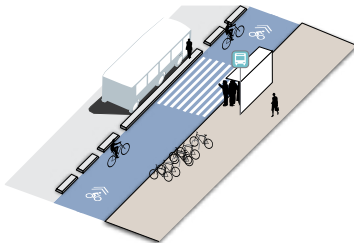
非机动车流量较小的道路设置公交车站时，可采用直接路边停靠方式或非机动车借用人行道绕行。应通过地面铺装和划示，明确公交车停靠位置，提示非机动车避让，避免非机动车与行人相互干扰。

公交车占用非机动车道停靠时，应通过地面铺装和划示，明确公交车停靠位置，提示非机动车避让。



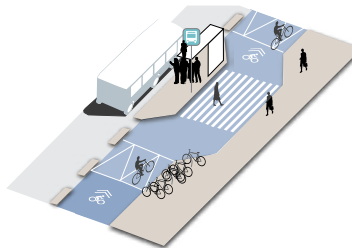
曲阳路公交车进站措施:

公交车进站处采用非机动车道绕行, 并设置加宽岛式站台确保上下车乘客安全, 将公交车、非机动车与乘客之间的冲突降至最低,



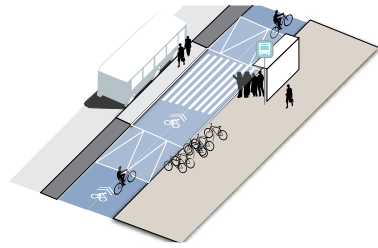
- 设置较窄的站台供乘客上下公交车
- 在自行车道上设置斑马线
- 在步行道上设置候车设施

- 设置较窄的站台供乘客上下公交车
- 在自行车道上设置斑马线
- 在步行道上设置候车设施
- 车站处的乘客需要和自行车协调通行顺序, 骑车人需避让公交乘客



- 站台较宽并整合了候车设施
- 在穿越自行车道处设置斑马线
- 公交乘客和自行车的冲突有所降低。乘客需

- 站台较宽并整合了候车设施
- 在穿越自行车道处设置斑马线
- 公交乘客和自行车的冲突有所降低。乘客需等待并让自行车先行
- 自行车道向外蜿蜒使站台有足够面积, 并且还能降低自行车速度



- 在公交车站处将自行车道抬起以降低车速, 并提高站台的步行可达性
- 提醒骑车人注意行人

- 在公交车站处将自行车道抬起以降低车速, 并提高站台的步行可达性
- 提醒骑车人注意行人

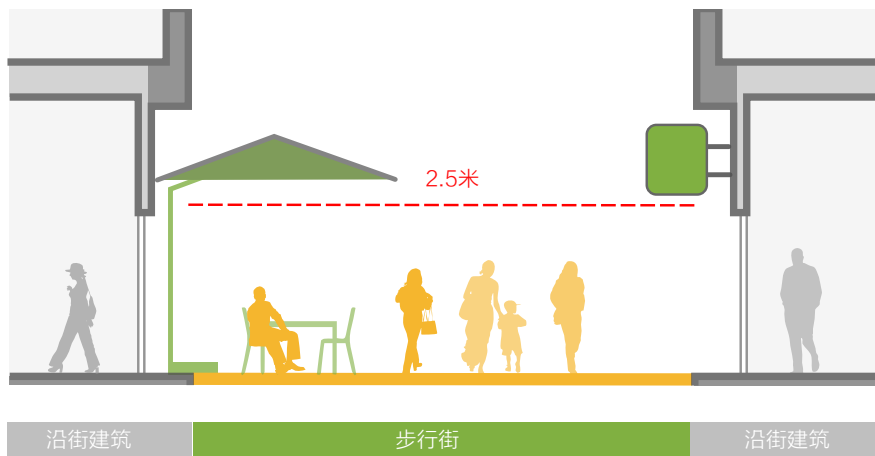
目标六： 设施可靠



提供可靠的街道环境，增加行人安全感。

- 附属功能设施及建筑附属设施应坚固可靠，不得妨碍行人活动及车辆通行安全。

进入步行空间的交通标志牌、店招等各类设施净空应大于2.5米，避免妨碍行人的正常通行。斜拉索应通过色彩鲜艳的索套进行警示。



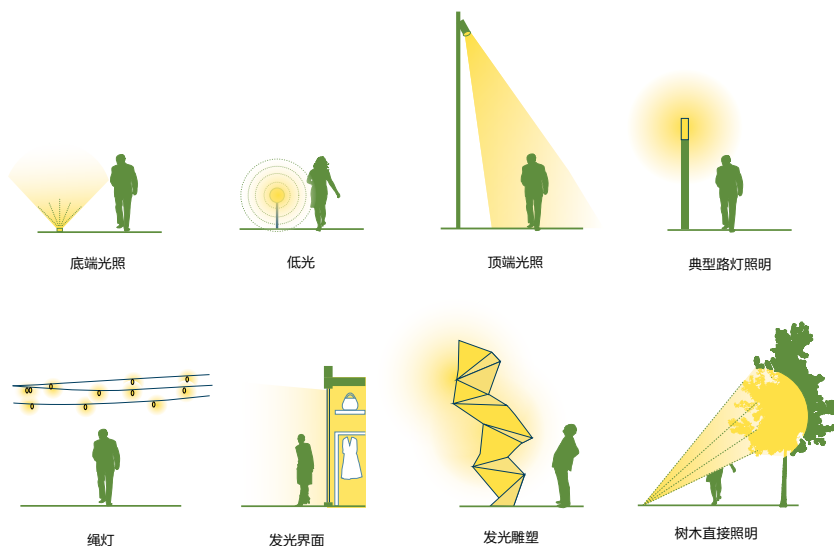
- 人行道铺装应满足防滑要求。

人行道宜采用现浇混凝土、透水沥青、混凝土砌块砖等摩擦系数较大的铺装材料。



- 街道特别是人行道应提供充足的夜间照明。

路灯的数量、形式和照度应满足人行道的照明需求。对于较宽的道路和人行道，应设置人行道专用柱灯，或结合沿街建筑物或围墙设置壁灯。



步行空间照明方式



大学路：人行道专用柱灯

■ **应对卸货活动提供空间、时间引导，规范卸货设施，避免干扰其他街道活动。**

卸货活动原则上应在地块内部进行，或在道路设置专用卸货车位；应避免在步行活动密集的街段设置地下车库出入口与卸货区域。建筑沿街卸货区及卸货入口非使用时应保持关闭。可在夜间等车流交通较少的时间或车流较少的路段，利用道路进行装卸货，但不得占用人行道装卸货。

■ **避免沿路绿化、停车遮挡视线。**

避免设置过高、过于密集的沿路绿化，确保机动车与慢行交通之间的安全视距。路口视距三角形内不得种植树木。

第五章

绿色街道

GREEN STREET





目标一： 资源集约



集约、节约、复合利用土地与空间资源，提升利用效率与效益。

土地 集约利用

- 在满足交通、景观与活动功能需求的前提下，适当缩窄道路红线宽度、适当缩小交叉口红线半径，集约节约用地。

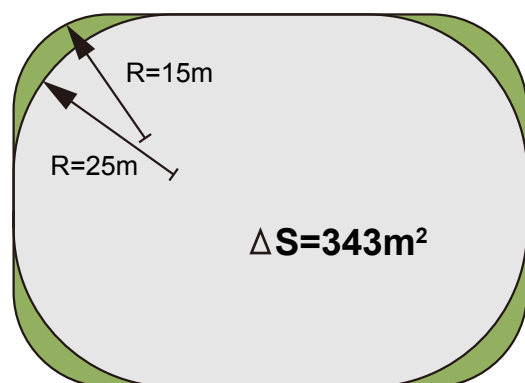
根据功能分区特点，鼓励选用较小的推荐道路红线模数。生态景观区道路可根据需要与道路红线两侧绿化相结合，优化组合布设道路横断面。

道路等级	推荐道路红线宽度模式
主干路	40米、45米、50米、55米
次干路	24米、30米、32米、35米、40米
支路	10米、12米、16米、20米、24米

平面交叉口应充分考虑安全停车视距、交叉口建筑退界、交叉口道路等级、特种车辆转弯需求等因素，合理设置转角红线圆曲线半径取值。

交叉口转角红线圆曲线半径优化前后节约用地表

转弯半径 (米)	交叉口转角红线圆曲线半径 (米)									
	R ₂	R ₁	R ₂	R ₁	R ₂	R ₁	R ₂	R ₁	R ₂	R ₁
	25	20	25	15	20	15	20	10	15	10
面积差 (平方米)	193		343		150		258		107	



将道路转弯半径由25米减小为15米，可增加343平方米可建设用地



黄浦北区多层高密度建设模式

小陆家嘴高层低密度建设模式

案例分析： 黄浦区北部地区与 小陆家嘴建设模式比较

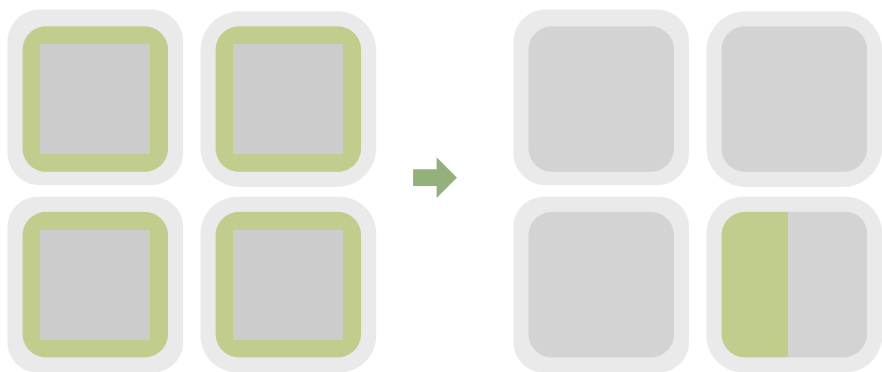
外滩地区与小陆家嘴地区采用了两种截然不同的建设模式。外滩地区采用多层高密度开发方式，以多层和小高层建筑为主，建筑覆盖率高，通过建筑限定出街道空间，提供完整、连续的临街界面。小陆家嘴地区采用高层低密度开发方式，以高层和超高层建筑为主，建筑覆盖率低，留出较多地面绿化空间，街道空间尺度大，无连续界面。

■ 鼓励提高轨交站点周边土地开发强度，进行TOD开发。

除了轨道交通条件外，TOD开发地区必须提供密集的慢行网络、充足的公共开放空间和公共服务设施配套，并对开发功能进行深度复合。

■ 公共活动中心与混合功能区鼓励沿街紧凑开发。

相应地区集中设置广场、绿地等公共开放空间和停车等配套设施时，可降低地块绿地率、配建停车位等指标要求。



传统地块开发模式：
绿地围绕建筑

集约地块开发模式：
合并绿地空间，设置集中开放的社区公园

集约设计 与使用

■ 街道空间有限时，在不同区段满足各种设施与活动的空间需求。

街道断面中可形成利用路侧设施带形成多功能带，满足种植行道树种植、非机动车停放、商业与休憩活动、停车带设置等需求。

■ 街道空间分配应留有弹性空间。

通过设置弹性空间，可提高街道空间的适应性与使用的灵活性。对于同一条街道而言，可以针对工作日和周末形成不同的空间分配和使用方式；居住区街道可在夜间允许机动车占用非机动车道沿路停放。



工作日街道



周末街道 - 非机动车道用作临时停车

■ 鼓励街道空间分时利用，协调步行、小汽车与货运交通冲突。

历史风貌街区、商业街区中空间紧凑、人流量较大的街道，可在白天或人流量较大的时间段禁止机动车通行。利用深夜和凌晨等车流量较小的时间组织货运交通，其他时间禁止大型货车进入城区，避免对城市交通和沿街活动的干扰。

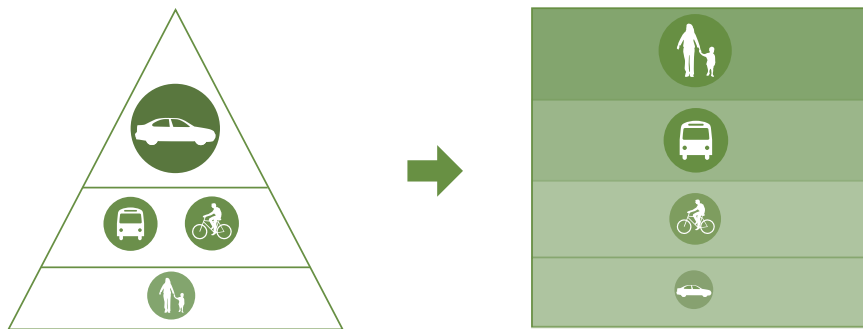
目标二： 绿色出行



倡导绿色出行，鼓励步行、自行车与公共交通出行。

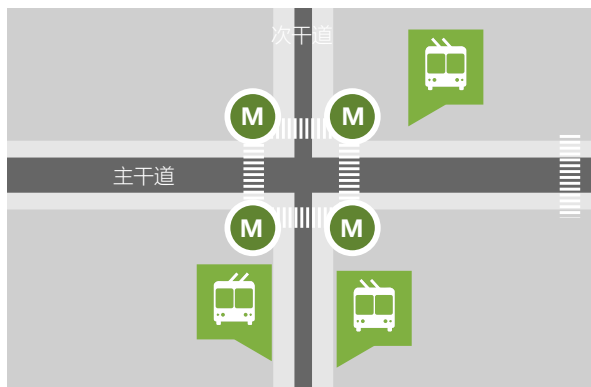
优先排序 ■ 分配道路空间时，应优先保障绿色交通空间与相关设施需求。

在空间保障优先级排序中，应将步行通行排在首位，其次是公共交通，再次是非机动车通行。



公共交通 ■ 轨交站点周边应形成连续、便捷的换乘路径。

强化街道与轨交站点的连接，强化无障碍与可达性，便于各种绿色交通方式换乘。临主、次干道设置轨交车站时，应在道路两侧分别设置出入口；单侧设置出入口时，应提供舒适、安全的过街设施。





西藏南路：公交车专用道



无候车亭的公交车站



有候车亭的公交车站

■ **鼓励设置公交专用道、公交专用路，优先保障公交路权。**

公交专用道应结合公交线路密集、断面客流较大的主、次干路设置。

■ **公交车道及公交专用道路应通过铺装及相应标志标识强调公交车路权，保障公交通行效率。**

公交专用道及公交专用路可采用红色涂装铺装。

■ **公交车站宜设置候车亭；无法设置独立候车亭时，应提供相应照明、遮蔽与信息设施。**

公交车站应保障充足的候车区域。建议在现行标准公交候车亭的基础上，增加带有座椅、遮蔽设施和公交信息的简易候车亭。



大学路非机动车停放

非机动车设施 ■ **路侧非机动车停放区和公共自行车租赁点应按照小规模、高密度的原则进行设置。**

非机动车停放区服务半径不宜大于50米；公共自行车租赁点服务半径以250米左右为宜，并结合轨道车站、广场、重要公共建筑等人流集散地设置。

■ **空间有限时，优先保障自行车停放和公共租赁设施的空间需求。**

沿街建筑应在地块内或结合退界空间提供非机动车停放区域，满足长时间停放需求。路内可设置少量非机动车临时停放设施。

在目的地、公交车站、商业区域增加非机动车停车，其中商业区域停放区域应靠近非机动车道。

在道路空间较为紧张的情况下，可通过设置自行车专用车架等方式，优先保障自行车停放。

交通衔接

- 应将公交车站、轨交车站、非机动车停放设施与重要公共开放空间和公共服务设施进行整合，方便不同交通方式相互衔接转换。

应结合公共开放空间、重要公共服务设施设置公交车站。结合轨交站点、公交车站、公共开放空间、公共服务设施及其他主要出行目的地设置非机动车停放设施和公共自行车租赁点，并配备相应遮蔽设施。



- 换乘节点应提供清晰的标识与指引系统，方便不同交通工具的换乘。

应加强交通标识的可见性，设置地图提供站位、线路及周边换乘信息。



新江湾城地铁站：
公共自行车租赁点与轨交站出入口相结合

目标三： 生态种植



提升街道绿化品质，兼顾活动与景观需求，突出生态效益。

绿化形式

- 合理布局街道绿化，通过多种方式增加街道绿量，发挥街道遮阴、滤尘、减噪等作用。

街道绿化包括行道树、沿街地面绿化、围墙垂直绿化、街头绿地、退界区域地面绿化、盆栽、立面绿化、结合隔离设施及隔离带形成的绿化等。



街边绿地

结合隔离设施进行绿化

退界区域设置盆栽

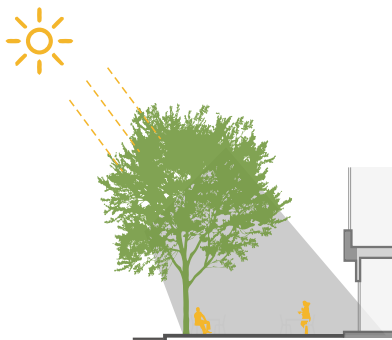
立面绿化

行道树

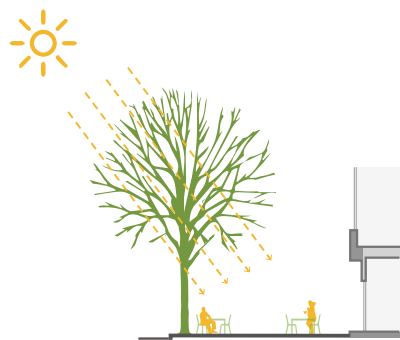
- 鼓励有条件的街道连续种植高大乔木，形成林荫道，提升休憩空间品质。

景观休闲街道、宽度超过20米和界面连续度较低的各类街道宜形成林荫道。设置分车带的道路应结合分车带种植乔木，增加行道树列数。行道树种植间距以6米至8米左右为宜。

上海气候冬冷夏热，以悬铃木为代表的落叶乔木树冠较大，夏季能够提供有效遮阴，落叶后冬季阳光可以照入街道空间，形成斑驳树影，提升环境体验。建议采用合欢、枫香、榉树等上海地区常用的落叶乔木，突出街区特征，提高可识别性。



高大乔木夏天遮阴



冬季落叶可以渗透阳光

- 空间较为紧凑的街道应因地制宜，根据道路空间情况，合理选择行道树种植方式。

宽度小于20米且沿街建筑界面连续的街道，可采用较高密度种植中小型树木；或采用大的种植间距种植高大乔木，减少对沿街建筑的遮挡，并释放人行道通行空间。

综合绿化

- **选择树种，应考虑植物的抗逆性、安全性、适应性和降噪除尘能力。**

建议优先考虑对环境适应性较强的行道树树种，例如白玉兰对二氧化硫、氯气等抗性较强。

柏树、女贞、石楠等枝叶繁茂的乔木具有较强的降噪能力。植物的混合搭配，降噪效果更佳。悬铃木是上海市主要的行道树，夏季枝繁叶茂，秋冬落叶，可与白玉兰、台湾相思等常绿乔木搭配，保证四季都有较好的降噪效果。

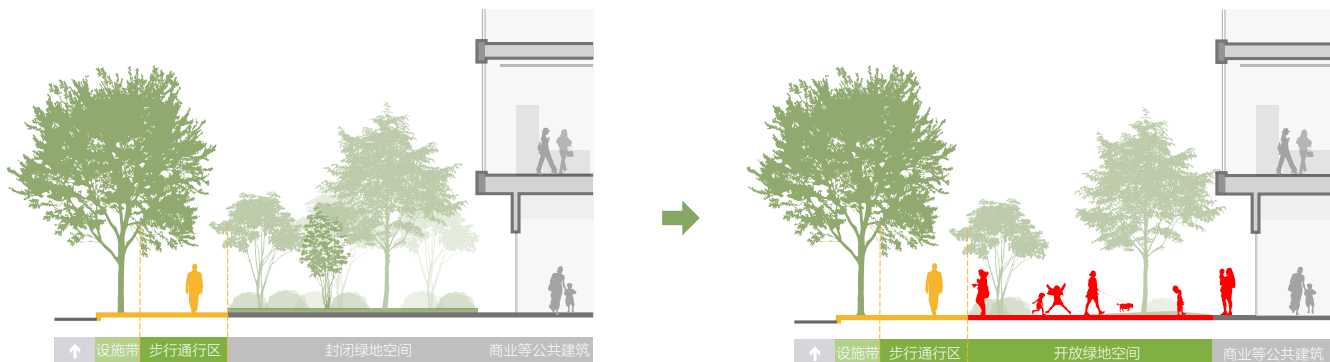
- **沿路绿化宜选择本地植栽，选择花木及色叶植物，增加景观层次性、色彩多样性和街道识别性。**

绿化种植应利用不同的形态特征进行对比和衬托，注意纵向的立体轮廓线和空间变换，做到高低搭配，有起有伏，并对不同花色花期的植物相间分层配置，使植物景观丰富多彩。适宜上海的主要花木包括：玉兰、樱花、碧桃、紫薇等；适宜上海的主要色叶植物包括：枫树、银杏等。

景观与活动

- **商业与生活服务街道应通过提高绿地的硬地比，协调景观与活动需求。**

商业与生活服务街道中，绿化为人服务的作用高于进行景观装饰功能。建议以绿化覆盖率取代绿地率作为街道绿化评价指标，鼓励以树列、树阵、耐践踏的疏林草地等绿化形式取代景观草坪、灌木种植，形成活力区域。



上海展览中心友谊会堂门前狭窄人行道及封闭绿地



曲阳路地铁站前开放绿地

目标四： 绿色技术



对雨水径流进行控制，降低环境冲击，提升自然包容度。

海绵街道

- 人行道鼓励采用透水铺装，非机动车道和机动车道可采用透水沥青路面或透水水泥混凝土路面。

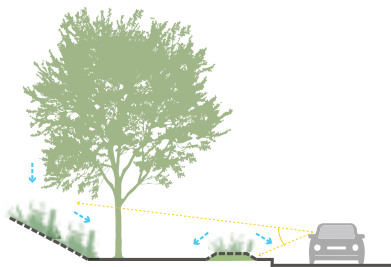
透水铺装按照面层材料不同可分为透水砖铺装、透水水泥混凝土铺装和透水沥青混凝土铺装，嵌草砖、园林铺装中的鹅卵石、碎石铺装等也属于渗透铺装。鼓励步行通行区采用透水水泥混凝土铺装，兼顾轮椅、婴儿车与拉杆箱通行需求。

橡胶沥青是一种运用废旧轮胎材料制造的改性沥青。相比传统沥青，橡胶沥青更加环保耐用，具有更强的抗滑能力，能够降低路面噪音，且有助于路面排水。

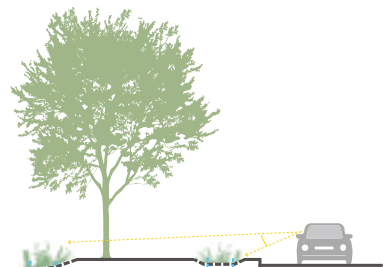


- 鼓励沿街设置下沉式绿地、植草沟、雨水湿地对雨水进行调蓄、净化与利用。

下沉式绿地的作用以调蓄为主，一般用于暴雨时径流溢流排放；植草沟是有植被的地表沟渠，可用于收集、输送和排放径流雨水；雨水湿地通过物理措施及种植水生植物、微生物等方式进行雨水净化。相关设施可利用绿化带形成带状设施，或结合设施带进行块状布局。



上凸式绿地增加了司机的视觉绿色范围，但雨水易斜流至路面，无法让雨水滞留



下凹式绿地无法提供司机相同的视觉绿色范围，但雨水可以直接渗透至地下或滞留于雨水花园

- 空间较为充裕的街道，可进行雨水收集与景观一体化设计。

可设置较宽的雨水湿地，暴雨时形成“城市河流”，或设置地沟作为开敞式径流输送设施，在满足海绵城市要求的同时，形成较好的景观效果。



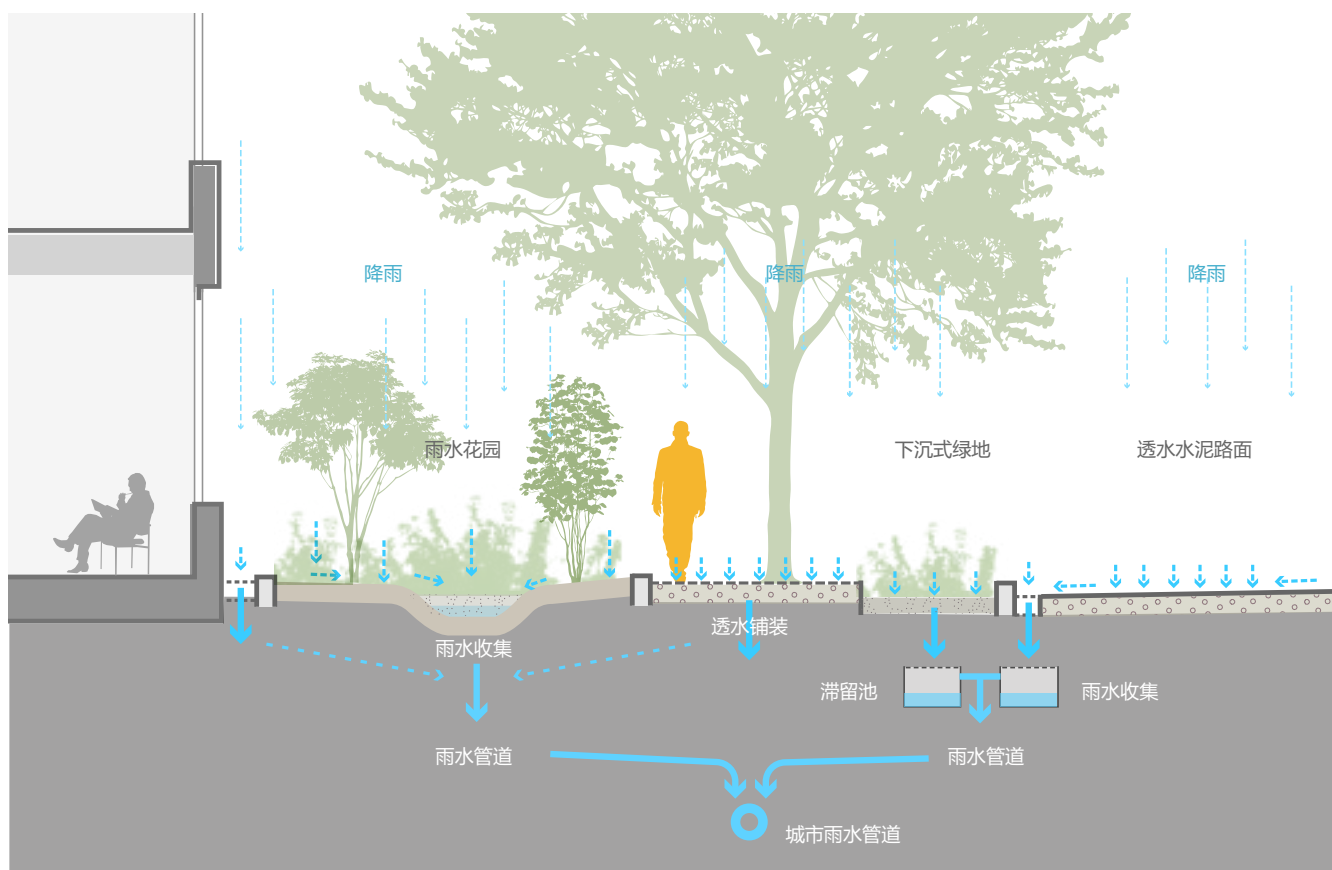
下沉式绿地



雨水湿地



植草沟



城市街道的生态系统

绿色技术与材料

■ 街道建设应采用绿色的施工工艺和技术。

鼓励应用橡胶沥青路面、隔声板等措施降低交通噪声；鼓励能够吸收分解汽车尾气的路面材料；鼓励采用非吸热式地面及铺装技术降低城市热岛效应。道路施工应通过相应措施，降低对周边环境的影响。

■ 街道设施鼓励采用耐久、可回收的材料。

选择街道设施材料时，应综合考虑材料的环境耐候性以及材料后期的回收和再利用。鼓励采用木材、钢材和玻璃，通过一定防腐处理或喷涂加工，增强其使用性能。不建议广泛采用环境耐候性较差、难以降解和回收利用的塑料。



南京西路：
耐久的铺装与座椅

第六章

活力街道

VIBRANT STREET





目标一： 功能复合



增强沿街功能复合，形成活跃的空间界面。

- 功能混合** ■ 鼓励在街区、街坊和地块进行土地复合利用，形成水平与垂直功能混合。

街区、街坊尺度和地块的功能混合是指相邻街坊和街坊内部的不同地块设置商业、办公、居住、文化、社区服务等不同的使用功能，以及将不同功能设置在建筑的不同部位和不同楼层。

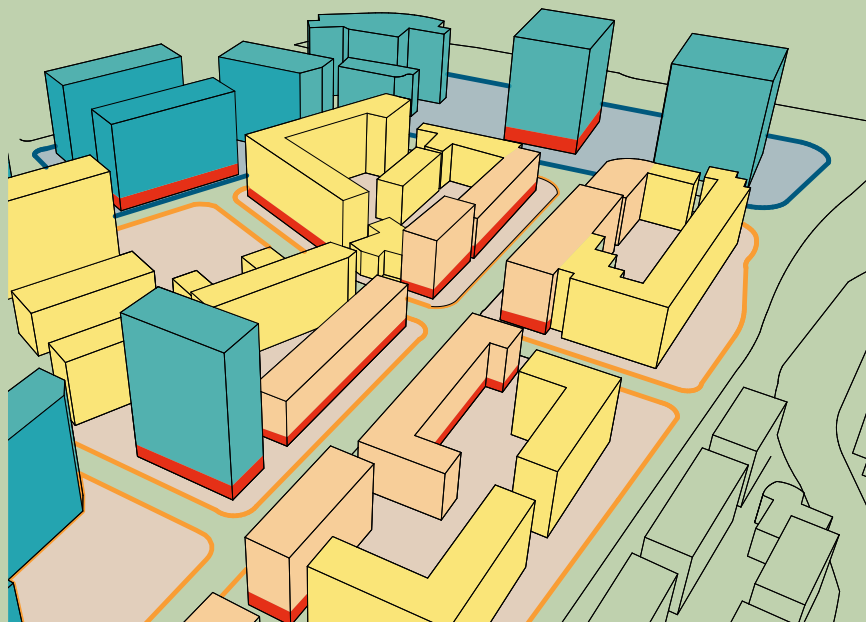
通过多种功能可以在步行便利可达的范围内提供出行目的地，从而提高步行出行比例与街道活动强度。

小地块开发模式有利于促进功能深度复合。对于大尺度街坊和较长的街道，应注重沿街设置不同的功能设施。



- 积极界面** ■ 商业与生活服务街道首层应设置积极功能，形成相对连续的积极界面，单侧店铺密度宜达到每百米7个以上。

积极界面是指建筑连续沿街建造，首层以中小规模餐饮、零售、生活服务、产品展示及公共服务设施为主的空间界面。可以让公众进入，产生必要或偶发性活动，增加人在广场的驻留。与积极界面相邻的退界空间应公共开放。当积极功能较少时，优先布置在街角。



- 商务办公街坊
- 混合功能街坊
- 办公
- 居住
- 商业
- SOHO



案例分析： 创智坊功能混合利用

创智坊是五角场创智天地的组成部分，街区强调工作、学习、居住和生活相融合，注重多层次的功能复合。街区层面，创智坊融合了办公研发、居住生活、商业休闲等不同功能区；街坊层面，采用小地块开发模式，容纳相互促进、协同共生的各类功能；建筑层面，沿街底层引入商业等公共用途，上部空间作为居住或办公使用。创智坊通过深度功能复合提供了适宜步行的社区生活，使街区生活充满活力。

■ 积极界面鼓励尺度与业态多样性。

鼓励中小规模商业零售、餐饮、文化、社区服务等业态混合搭配。大型商场出入口宜设置于街段两端，中部沿街面宜设置小单元店面。



淮海中路：不同的店面尺度与功能业态

临时性设施

- **非交通性街道在不影响通行需求的前提下，鼓励沿街设置商业、文化等设施。**

商业、文化设施是指售货亭等食品、饮料、杂志售卖及信息咨询等设施。相关设施和活动区域可结合设施带、街边广场绿地设置，设置后留出的步行通行区应满足通行需求。



沿街出入口

- **商业与生活服务街道鼓励设置密集、连续的人行出入口数量，保障街道活动的连续性。**

人行出入口包括沿街商业与公共服务设施出入口、建筑主要出入口和地块出入口。商业与生活服务街道每百米出入口数量（两侧合计）建议不少于16个，出入口间距不大于50米。

▲ 商业入口 ▲ 院落入口 ▲ 建筑入口

淮海中路
(华亭路-东湖路):
50米距离内共26个出入口



- **增加不同功能类型的沿街出入口以提升街道活动的多样性和活跃度。**

临商业街道和生活服务街道的沿街建筑应将主要建筑出入口直接临街设置。

- **大型商业综合体沿商业街道应设置中小规模商铺，并设置临街出入口。**

避免将人流过度导入商业综合体内街而影响沿街活动连续性。

左：
淮海中路IAPM沿街商铺
右：
铜仁路沿街商铺



目标二： 活动舒适



街道环境设施便利、舒适，适应各类活动需求。

街道设施

- 沿路种植行道树，设置建筑挑檐、骑楼、雨棚，为行人和非机动车遮阴挡雨。

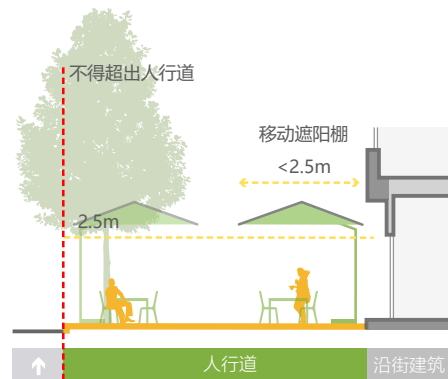
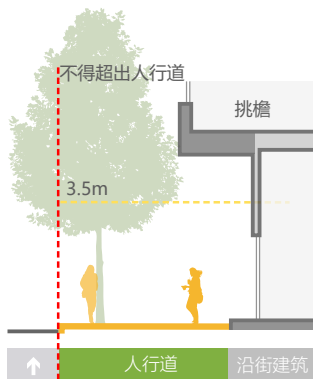
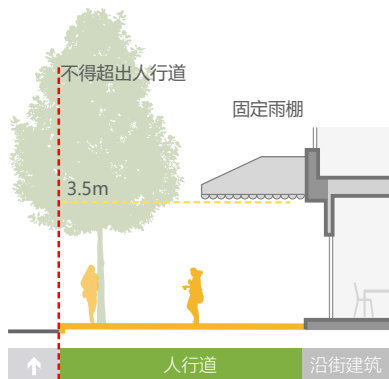
人行道和主要的非机动车线路上应沿路种植行道树。主要自行车道宜种植双排行道树。街道空间紧凑、能够利用连续街墙进行遮阴的东西向街道，可不种植连续的行道树。

商业街道、生活服务街道和综合街道鼓励设置建筑挑檐、骑楼、遮阳棚、雨棚等设施，对主要步行区域及其与建筑主要出入口联系路径进行遮蔽。

活动遮阳篷/雨篷最低部分至少距离人行道2.5米，不得超出人行道，净宽不得超出2.5米，下方不得设置立柱。固定雨篷建议采用透光材料。雨篷下侧距离人行道净高不小于3.5米，出挑宽度不得超出人行道。



利用行道树与建筑挑檐遮阴挡雨



遮蔽设施可采用固定雨棚、建筑挑檐或活动遮阳篷的方式，需保证一定净空高度，并限定在人行道范围之内



南京西路青海路路口：
绿化、座椅及公共艺术相结合的休憩节点

■ **非交通性街道沿街应设置公共座椅及休憩节点，形成交流场所，鼓励行人驻留。**

商业街道及其他非交通性街道沿路应结合人流量设置座椅。座椅可以是正式座位，也包括可供坐靠的高度合适的花坛、台阶、矮墙等。公共座椅宜采用木质材料。

商业街道与生活服务街道鼓励设置休憩节点，设置固定或移动座椅，进行绿化装饰。休憩节点可结合设施带、绿化带、停车带设置，宽度宜在2米以上，长度宜在5米以上。

■ **根据地区功能类型及街道活动需求，提供信息设施等活动设施。**

在道路交叉口、轨道交通出入口等步行交通密集区域鼓励设置公共地图、介绍标识、导向标识、公共钟表等为行人提供各类指引信息的公共标识。景观休闲街道宜设置跑步道与自行车专用骑行道，并提供相应路径指引设施与饮水设施。

沿街应设置垃圾箱、公共厕所，公共厕所的服务半径不宜大于800米。鼓励结合沿街建筑设置公共厕所。鼓励沿街商业设施及办公机构厕所对外开放。



沿街信息设施与跑步道

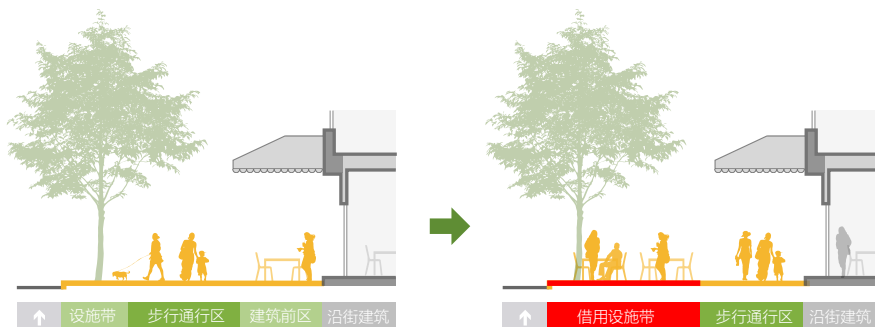
利用开放式建筑前区设置
休憩设施及商品展示



■ 鼓励利用建筑前区设置休憩设施或商业设施。

在保障步行通行需求的前提下，允许商业街道、生活服务街道和综合性街道沿街商户利用建筑前区进行临时性室外商品展示、进行绿化装饰、设置公共座椅及餐饮设施，形成交往交流空间，丰富活动体验。

室外餐饮与商业零售混杂时，鼓励对室外餐饮空间需求较大的沿街商户将餐饮区域结合设施带设置，使步行流线能够接近零售商户的展示橱窗。



■ 地下空间的地面设施设置应与地面空间与设施布局相协调。

应首先保证地面空间与设施设置需求，统筹设置地下空间的地面设施，避免对地面活动造成影响。

活动空间

■ 鼓励商业街道与社区服务街道建筑首层、退界空间与人行道保持相同标高，形成开放、连续的室内外活动空间。

避免建筑和街道空间之间的多大的高差变化，带来的空间上的分隔和阻隔。





街头文艺演出

■ **允许沿街设置商业活动空间。**

在街道空间允许的情况下，商业街道与生活服务街道沿线可结合设施带、街面微空间设置商业活动区域，增加街道活跃度。规范沿街商业活动区域，避免小贩占路影响交通。

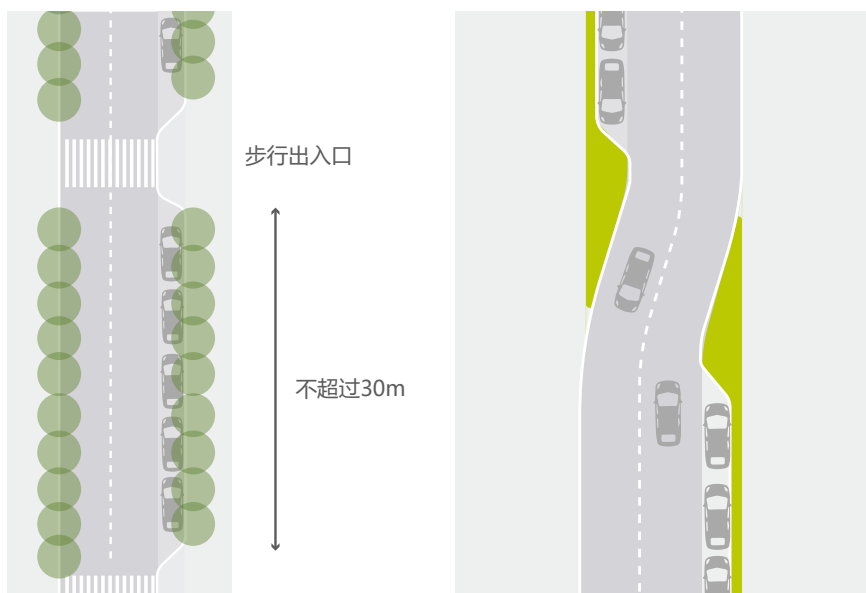
■ **鼓励结合街道空间开展公共艺术活动。**

可利用街道空间进行临时性艺术展览、街头文艺演出、公共行为艺术活动等，丰富城市文化。

交通协调

■ **慎重设置停车带或少量停车位，满足临时停靠需求。设置停车带及停车位应避免影响步行连续性。**

商业街道、生活服务街道和综合性街道，在空间允许的前提下，可提供少量停车位，满足临时停靠需求。停车带不宜双侧设置，可结合停车带形成水平线位偏移。停车带长度超过30米时，宜采用人行道凸起对其进行分隔。通过收费鼓励短时停靠，提高车位周转率。在协调非机动车与机动车停放需求时，优先保障非机动车停放。



左：
人行道凸起隔断停车带
右：
结合水平线位偏移设置
临时停车带

目标三： 空间宜人



街道空间有序、舒适、宜人。

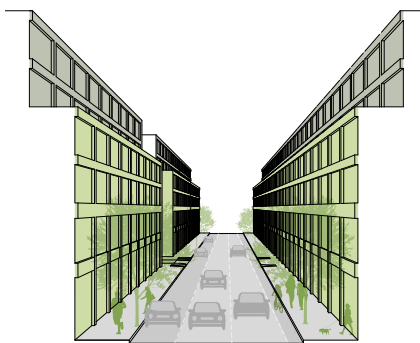
界面有序

■ 街道应通过行道树、沿街建筑和围墙形成有序的空间界面。

鼓励通过在道路两侧整齐的种植行道树，并采用相同的方式进行修剪，形成空间界面的第一层次。街道沿线建筑应注重相互关系，在高度、朝向、界面宽度等方面进行协调，形成空间界面的第二层次。沿街不连续种植行道树时，应当特别注重建筑界面的有序性。

■ 通过建筑控制线与贴线率管控，形成与街区功能、街道活动需求相适应的街道空间界面形态，形成整齐有序或富有节奏和韵律感的空间界面。

商业街道和生活服务街道沿街建筑应贴线建造或平行于街道建造，形成整齐、连续的空间界面。鼓励沿线建筑应通过拼接建造，形成连续的空间界面，并在整体上保持退界尺度的一致性。可通过设置门洞等方式兼顾界面连续程度与地块出入口、消防通道设置要求。



贴线率与建筑空间线管控的有序街道



思南路街道界面



案例分析：

世博会展及商务区B片区规划管控

街区形成“低高度、高密度”的建筑形态和“小街坊、密路网”的空间格局，创造连续的适宜步行的环境，营造人性化的街道空间。在城市设计研究的基础上提炼规划控制要素，对城市公共开放空间系统进行管控，以附加图则的形式纳入控规法定文件，作为项目设计和建设的依据。规划中通过建设控制线规定建设窗口，其中沿街道及广场界面贴线率要求达到90%，以塑造连续的街道空间界面。



博成路街道界面



世博大道街道界面



整齐连续，局部变化



连续而高度富有变化



富有韵律，底部连续

两侧为居住区的南北向生活服务街道，应通过高度在9米以上的裙房形成连续界面；鼓励在相应界面设置办公等对朝向不敏感的功能，将街墙高度提高至12米至15米左右。

景观休闲街道沿线应将主立面朝向街道，形成和谐、有序的空间界面。可参照商业与生活服务街道对沿线建筑进行管控。

■ 历史风貌街道新建建筑应采用与历史建筑的建造方式相协调，延续空间界面特征。

历史建筑以贴线建造为主的路段，新建建筑应与历史建筑保持平齐，无特殊理由不得退界建造。可通过底层收进和骑楼等方式提供人流集散空间。

历史建筑采用独立建造方式的路段，新建建筑应遵守相应退界要求。

历史建筑贴线建造和独立建造混合程度较高的路段，新建建筑应根据相邻建筑情况选择是否贴线建造。



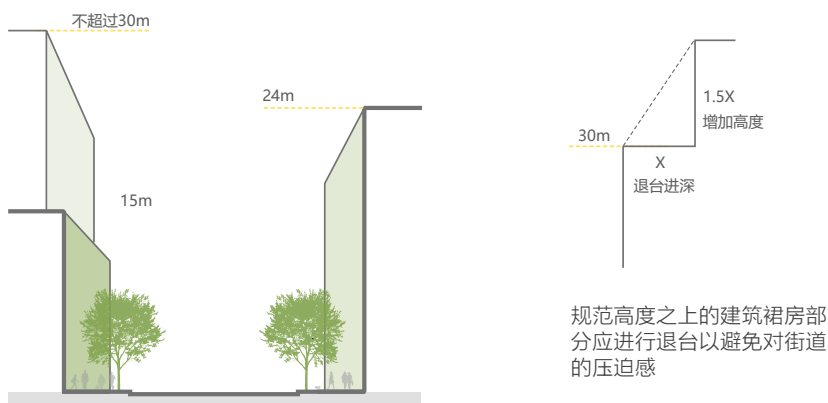
外滩旅游服务中心紧贴道路红线建造，尺度、立面设计与历史建筑相协调，保持界面的连续与完整

- 人性化尺度** ■ **街道应保持空间紧凑。支路的街道界面宽度（绝对宽度）以15米至25米左右为宜，不宜大于30米；次干路的街道界面宽度宜控制在40米以内。**

界面宽度是指沿街建筑或围墙等实体空间边界之间的距离。对于沿街建筑采用开放式退界空间的街道而言，界面宽度为红线宽度与两侧退界宽度之和。对于作为商业街道和生活服务街道的次干路与支路，应控制退界距离。

- **连续街道界面（街墙）应保持人性化的界面高度。**

连续街道界面（街墙）高度宜控制在15米至24米之间，最高不宜超过30米，以维持建筑与街道空间的联系。相应高度以上应按照1.5:1的高退比进行退台，避免对街道形成压迫感。



- **塑造人性化的街墙尺度与宜人的空间高宽比。**

1.5:1至1:2之间的高宽比较为宜人；商业街道可适度紧凑，较窄的商业街高宽比可达到3:1；交通性街道和综合性街道两侧可适度开敞，高宽比宜控制在1:1至1:2之间。



15米街墙高度



24米街墙高度



50米街墙高度

案例分析：
上海市不同街道高宽比分析



贵州北路



南京东路



雁荡路



南京西路 (静安寺)

H=27米, W=9米, H/W= 3:1

H=35米, W=25米, H/W=1.3:1

H=20米, W=18米, H/W= 1:1

H=24米, W=25米, H/W=1:1



大学路



南京西路



淞沪路

H=24米, W=28米, H/W= 1:1.2

H=24米, W=40米, H/W= 1:1.6

H=24米, W=70米, H/W=1:3

空间多样性

■ 新建地区应尊重原有河网水系，形成丰富多样的街道线性。

结合地形、水系形成自然、流畅的街道线形，鼓励低等级道路结合路口进行线形轻度转折。

通过形成弧形街道和设置街道转折，局部闭合街道空间，对步行路径进行分段，增强空间趣味性。

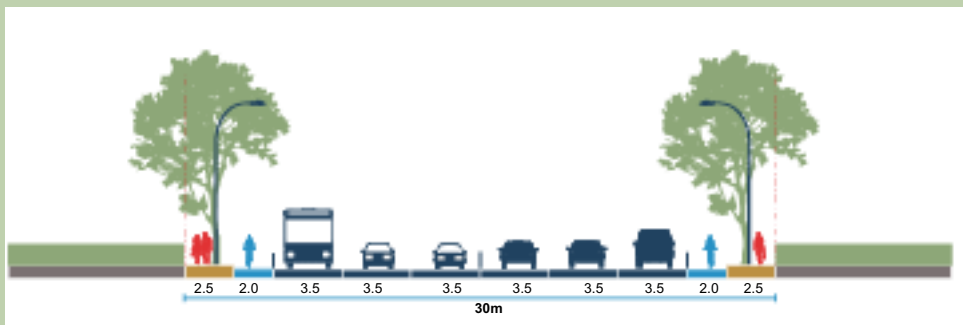


传统的上海街道肌理：
通过转折闭合街道空间

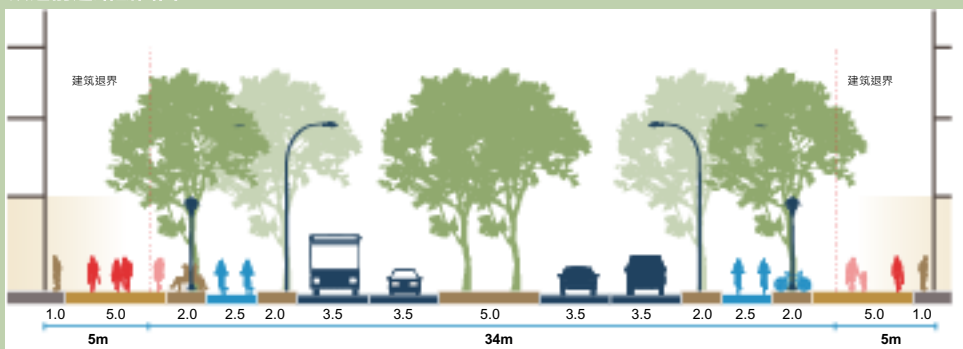
案例分析： 云锦路景观休闲街道改造

云锦路是途经徐汇滨江商务区的一条重要的交通干道，道路中段原为龙华机场的跑道。为提升地区景观环境品质与形象，结合道路建设将丰谷路以南道路红线宽度从30米拓宽至34米，增加行道树种植空间，将街道打造成为一条优美的林荫

街道。路内共种植6排行道树，其中两侧机非隔离带与沿人行道种植四排香樟树，郁郁葱葱，枝繁叶茂；中央结合分车带种植两排高大挺拔的银杏树，及至秋季，银杏树叶变为金黄色，景色十分怡人。



改造前道路断面图



改造后道路断面图

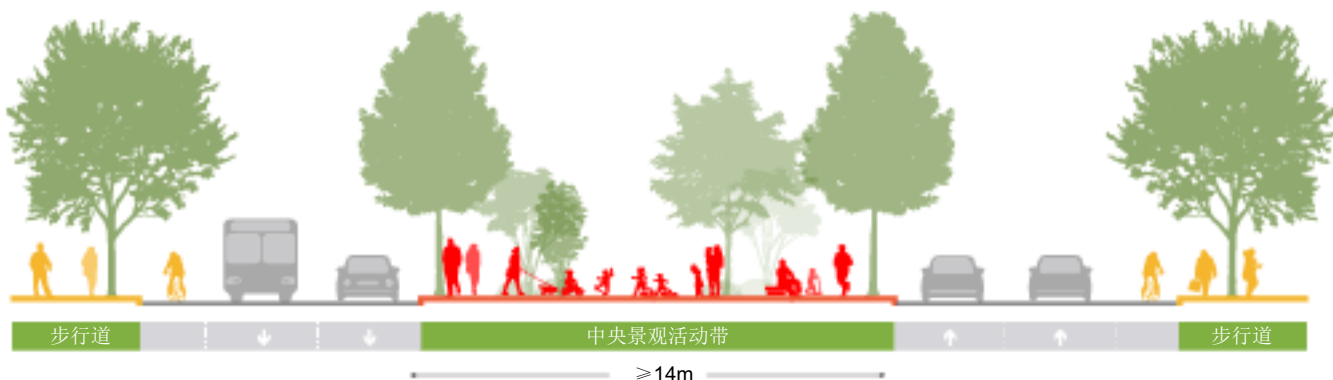


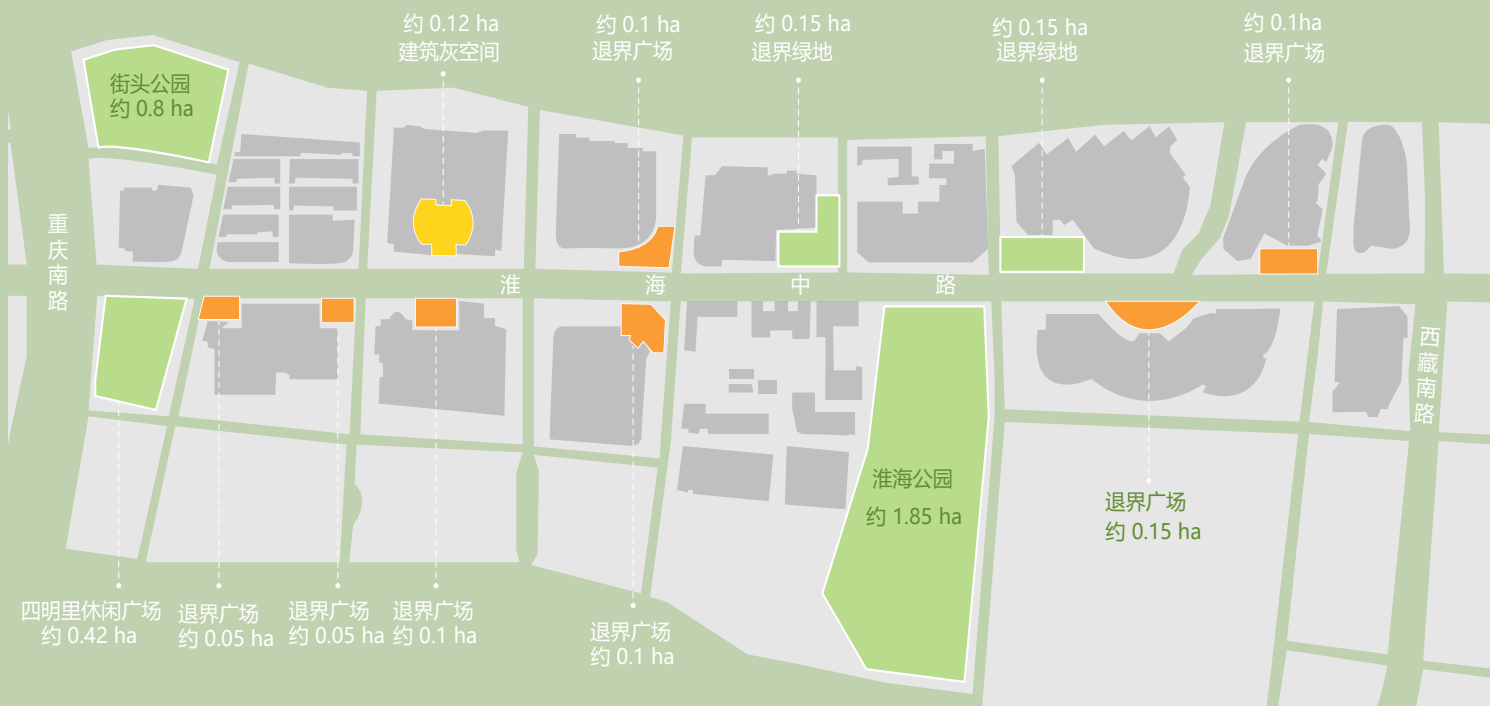
■ 鼓励形成富有特色的景观休闲街道，提升景观品质，激发休闲活动。

景观休闲街道可适度放宽红线，设置较宽的中央活动带，或结合水系形成中央分车带，沿线种植整齐、连续的高大乔木，形成林荫大道。

景观休闲空间内应设置休憩、餐饮、运动等相应活动设施，两侧鼓励形成连续的建筑界面和首层积极功能。

设置中央活动带的景观休闲街道，中央活动带宽度不宜低于14米，单侧机动车道数不宜超过两条并单向通行。





案例分析： 淮海路街道沿线绿地

淮海中路（西藏南路—重庆南路）串联了若干绿地及利用建筑退界形成的街边广场，形成丰富的空间体验。这些公园广场拓展了街道空间，提供了多样活动的可能。其中街边广场以硬质铺装为主，主要作为大型商场的人流集散空间，并定期举办不同主题的展览或商业活动；公园绿地采用开放式设计，配置休憩座椅、遮阴乔木及照明设施，提供休憩空间。



淮海公园



退界广场

■ 街道沿线应设置街边广场绿地，形成休憩节点，丰富空间体验。

非交通性街道沿线街边绿地广场间距宜在300米以内，用地面积宜在不小于1000平方米，可利用不规则退界形成的街面微空间塑造景观与休憩节点，最小不应小于400平方米，面向街道的面宽不小于8米。

愚园路街道空间改造：

2015年至2016年，长宁区对愚园路沿线三个公共空间节点进行了更新改造，使这条街道成为融合艺术、设计、人文与娱乐的快捷生活美学街区。其中长宁区少年宫临街一栋四层建筑在改造后将一层由办公空间置换为一家书店，并对店招和立面细节进行了精细设计。建筑退界空间的绿地中增加了硬质铺装，并设置座椅、种植高大的乔木和点缀花卉，形成市民乐于使用的交流空间与休憩场所，拓展了街道的活动范围，提升了街道的环境品质与活力。



目标四： 视觉丰富

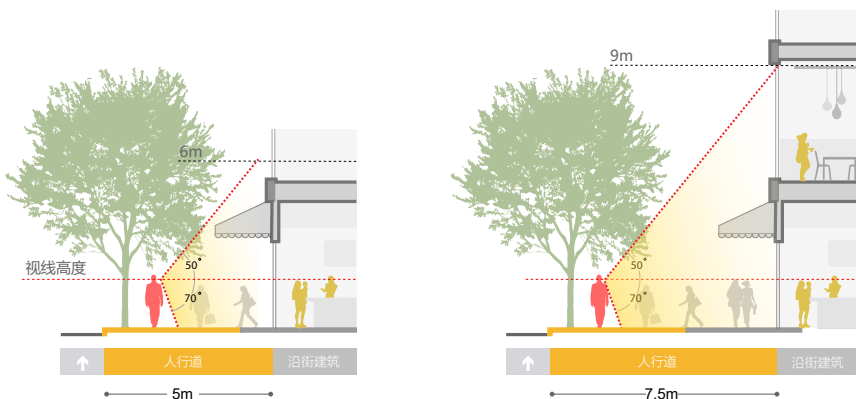


沿街建筑设计应满足人的视角和步行速度视觉体验需求。

近人区域

- 沿街建筑底部6米至9米以下部位应进行重点设计，提升设计品质。

沿街建筑底部6米（较窄的人行道）至9米（较宽的人行道）是行人能够近距离观察和接触的区域，对行人的视觉体验具有重要的影响。



- 建筑沿街立面底层设计应注重虚实结合，避免大面积实墙与高反光玻璃。

商业街道首层街墙界面最低透明界面应达到界面总面积60%以上，鼓励设置展示橱窗；生活服务街道首层街墙界面最低透明界面应达到界面总面积30%以上。窗台上缘距人行道低于1.5米的地下室窗户，以及窗台距人行道超过1.5米的高窗不予计算。

应避免出现大面积连续单调的高反光玻璃界面和零通透实墙界面，相应界面长度不宜超过50米。纯玻璃界面应采用低反射玻璃；实墙应进行艺术化装饰，或设置显示屏，增强街墙的多变性、复杂性，以及与行人的互动。鼓励玻璃开窗与木材、石材、清水砖、混凝土等纹理和色彩感强的材质进行搭配，塑造界面的纵向和横向韵律感。

透明度计算方法：

透明度 = (I 类界面长度 × 1.25 + II 类界面长度 + III 类界面长度 × 0.75 + IV 不透实墙 × 0)

I 类界面：门面完全打开的开放式店面；

II 类界面：视线可以直接看到室内的通透式玻璃橱窗；

III 类界面：设置商品布景的广告式玻璃橱窗；

IV 类界面：室内外的视觉被阻隔的不透实墙（包含不透明平面广告）。



沿街围墙宜保持通透、美观。

- 围墙0.9米以上通透率须达到80%，结合绿化增加视觉深度；院落入口应采用通透式大门；应对实墙进行装饰或立体绿化。



左：
设置精美的镂空围墙图

右：
对实墙进行美化

■ 鼓励沿街建筑提供精美、丰富的细节，对建筑入口进行重点设计。

近人区域应通过建筑进深变化、富有质感的立面材质、窗户样式以及细部装饰，创造细腻的光影关系，强化雕塑感，建立建筑与行人之间丰富的视觉交流，使建筑显得充满人性。

各类人行入口应当易于识别，鼓励入口及其他相关建筑元素，如门前台阶、雨篷、门前绿化等，结合周边情况形成凸出与收进，鼓励宽窄入口交替变化，以增加街墙的复杂性和多样性。



左：
入口收进与重点设计

右：
建筑底部的细节与韵律感

■ 商业街道和生活服务街道鼓励对店招及广告进行整体设计，与街道或所在城区风貌相协调。

店招、遮阳棚与雨棚有助于增加街墙以及人行道上空的多样性和趣味性，将大型建筑化解到人性尺度，通过颜色、样式形成个性化门面。

相关设施应具有良好的艺术品质，在尺度、色彩、位置等方面应相互协调，处理好与建筑立面元素及细节的相互关系。一般情况下，店招、雨棚、遮阳棚不宜过多与过于繁琐。



铜仁路：建筑立面精美细节

街角与对景 ■ 位于街角和道路对景位置的建筑或建筑局部应进行重点设计，强化街道空间的识别性、引导性与美学品质。

重点设计的方式包括增加相应部位的设计细节和装饰、进行局部檐口高度、材质和色彩变化等方式。

立面设计 ■ 沿街建筑界面应注重形成丰富的形象，迎合步行速度形成丰富的视觉体验。

沿街立面面宽超过60米的大型建筑应通过分段、增加细节等方式化解尺度。

■ 鼓励沿街建筑立面设计形成清晰的纵向和横向立面分段，并保持整体协调。可通过小地块出让的方式，形成多样化的立面样式。

立面纵向分段的方式包括对立面材质、色彩、划分方式、窗洞样式、窗框装饰、线脚、大型橱窗展示内容等进行变化；横向分段可通过设置腰线、出挑、顶层退后等方式。

商业街道与生活服务街道沿街建筑立面设计纵向分段以25米至40米左右为宜，鼓励首层店面进一步细分，针对步行速度增加视觉的丰富性和街道空间的韵律感。

保持整体协调的方式包括对齐腰线和檐口，以及采用相似的材质、色彩、立面样式等。



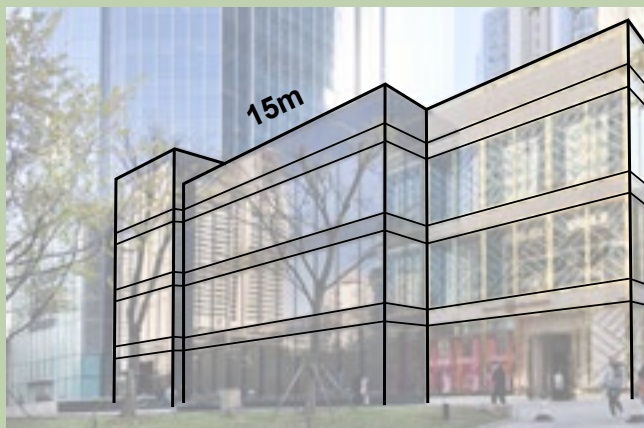
淮海中路立面（华亭路-东湖路）：根据步行速度进行立面分段

案例分析： 立面分段设计



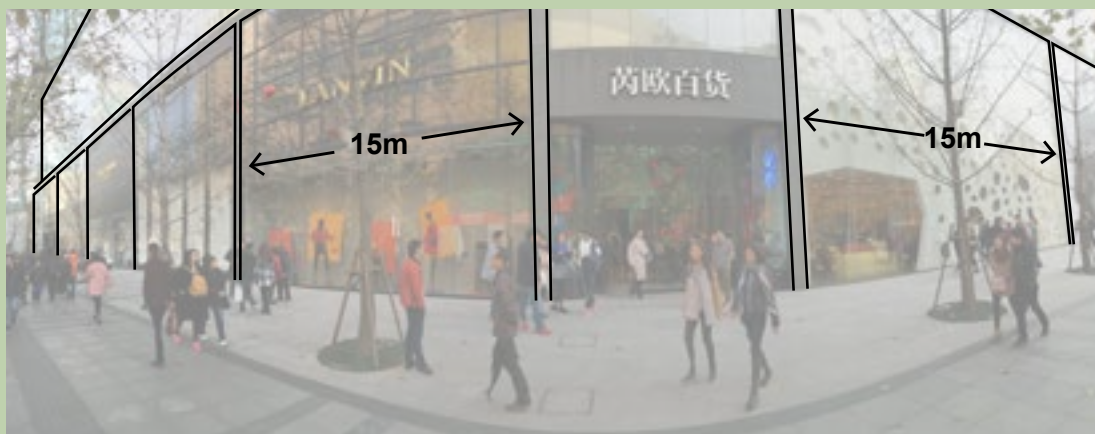
恒隆广场

横向上采用经典的三段式划分，顶部和底层向内凹进，檐口保持对齐，中段立面纵向上通过砖纹、百叶、镂空等不同材质与元素进行分段，形成变化统一的立面样式。



嘉里中心

同样的立面设计采用不同材质、颜色进行演绎，并在空间上形成丰富的进退关系。



芮欧百货

立面平整连续，通过灰色壁框切分为若干大小相似的立面单元，各单元内部运用多样和富有特色的橱窗进行填充，形成丰富的视觉体验。

■ 不进行纵向分段的大型建筑应通过增加精美的建筑细节化解建筑尺度，在保持整体性的同时增加局部趣味性。

增加立面细节的方式，包括形成0.3-0.5米的小尺度凹凸变化、强化建筑细部刻画、设置凸窗和阳台等立面元素等。鼓励设置立柱、壁灯等元素强化立面纵向韵律感等。

目标五： 风貌塑造



街道空间环境设计注重形成特色，塑造地区特征，展现时代风貌。

城市形象与地区特征

■ 利用街道展现上海城市形象。

重视街道作为城市形象窗口的作用，强化对于入城要道、主要商业街和景观休闲街道的整体风貌管控，重点加强景观门户节点的塑造。

■ 社区主要街道注重形成特色，强化社区认同。

社区内主要的街道应注重引入个性化设计元素，形成社区特色。鼓励居民参与相应空间环境设计，强化社区认同。

空间景观特色

■ 鼓励沿街建筑采用相似的建筑尺度与相同的布局方式。

沿街建筑采用相似的建筑高度和建筑退界，以及相同的布局方式，如形成连续的街道界面，或强化沿街建筑的整体识别性。

■ 鼓励对沿线建筑设计进行协调。

沿线建筑采用相似的建筑风格与色彩，通过弱化单体建筑个性来强化街道的整体特征。

■ 鼓励重要的街道采用个性化的断面形式。

商业街道与滨水的休闲景观街道可采用非对称断面，形成宽阔的活动空间。可通过在街道中央设置活动带或将水系引入街道中央作为中分带的方式形成街道特色。

■ 注重通过行道树树种与种植方式塑造街道特色。

主要道路通过种植多排高大乔木形成林荫，社区道路鼓励使用色叶树与花木，按照“一街一树”进行种植，强化内部街道的识别性。



世纪大道
集中展现浦东新区形象



虹口港
河流水系与街道紧密结合



泰晤士小镇
通过建筑风格与空间尺度塑造特色风貌



碧云社区
国际社区的林荫街道



苏家屯路上的鲁班锁



抚顺路上的儿童活动设施

案例分析： 四平社区街道空间设计

四平街道以“崇尚自然的线形社区公共开放空间”为设计理念，对抚顺路、苏家屯路等街道空间进行重新布局整治，使之成为集休闲、健身、娱乐、景观于一体的社区休闲景观街道，成为鞍山新村一道靓丽的风景。

街道定向邀请设计师、建筑师以及大学师生，为街道设计众筹创意，对社区公共空间进行微改造，使整个社区成为创意展厅，通过创意性的街道家具和环境设计体现社区特色，提供温馨的社区生活体验，提升了周边居民的归属感和认同感。

环境品质与 公共艺术

■ 鼓励地面铺装、街道家具与其他环境设施设计艺术化。

街道环境设施应注重艺术品质和细节设计，提升街道家具设计品质。重要商业街道与特色街道人行道铺装可作为公共艺术的展示面进行多样化设计。

■ 鼓励在街道空间中设置公共艺术作品。

街道空间鼓励采用雕塑等艺术品进行装点，设置喷泉、灯光装置等设施，从而增强空间环境吸引力。



街道公共艺术作品



■ 街道设计允许共性和个性有机结合，特定环境设施可采用较为鲜亮的颜色和个性化设计。

同一道路应有统一的设计风格，在特殊路段和个别节点，可进行特殊设计，为街道增加色彩和趣味性，丰富视觉体验。

目标六： 历史传承



依托街道传承城市物质空间环境，延续历史特色与人文氛围。

历史文化街区与历史文化风貌区

- **保护城市中风貌完整、传统建筑集中、历史文化遗存丰富的历史文化街区与历史文化风貌区。**

历史文化街区重在保护外观的整体风貌，整体性保护街巷网络和街坊格局，塑造符合地区历史特征的街道氛围。积极改善历史文化街区和历史文化风貌区基础设施和人居环境，激发街区活力，延续街区风貌。

- **保护历史文化街区与历史文化风貌区的历史建筑、城市肌理、空间格局、绿化等历史文化风貌特征的组成要素，延续城市历史文化环境的完整性和原真性。**

不得擅自改变街区空间格局和建筑原有的立面、色彩；除确需建造的建筑附属设施外，不得进行新建、扩建活动，对现有建筑进行改建时，应当保持或者恢复其历史文化风貌；不得擅自新建、扩建道路，对现有道路进行改建时，应当保持或者恢复其原有的道路格局和景观特征。

在历史文化风貌区内设置户外广告、招牌等设施，应当符合历史文化风貌区保护规划的要求，不得破坏建筑空间环境和景观。

- **历史文化风貌区建设控制范围内进行建设活动应与风貌保护要求相协调。**

新建、扩建、改建建筑时，应当在高度、体量、色彩等方面与历史文化风貌相协调；新建、扩建、改建道路时，不得破坏历史文化风貌。



外滩历史文化街区

风貌保护道路

- **协调历史文化风貌区保护与城市道路交通建设，为历史文化风貌区的功能完善、品质提升、环境改善提供基础。**

上海中心城12个风貌保护区内被保护的的道路和街巷共计144条。风貌区内的道路应与风貌区建筑及空间的风格特色相协调，保护历史形成的道路格局和尺度。保持各级道路合理的级配、形成疏密有序的网络，发挥整个路网最佳的疏散交通能力。



沿街围墙修缮与改造



延续街道尺度与氛围

案例分析： 武康路历史风貌街道设计

武康路原名福开森路，是衡复地区一条安静的小路，两侧为花园洋房和许多文化机构，人文历史底蕴深厚。在2007年开始的保护性综合整治中，沿街的历史建筑得到了维护和修缮，重现历史面貌。许多建筑师也参与到街道的重塑中来，他们对部分围墙和大门进行了重新设计，为街道融入了时代的元素，而通过使用历史材质与色彩，这些元素又与历史环境融为一体，使街道的历史风貌得到了延续与传承。

■ 统筹对风貌保护道路的物质性要素和非物质性要素进行保护。

物质性要素（有形要素）主要包括道路沿线的保护建筑和保留历史建筑、庭院、绿化、围墙等，以及道路内的行道树、路面铺砌、街道家俱等，还有整体路网格局、道路宽度和尺度（街道高宽比）、街道界面形式、道路线形变化、天际线等空间要素。

非物质性要素（无形要素）主要包括富有特色或体现历史意义、特定功能的路名，以及曾发生过重要历史事件的路段、场所，还有道路承载的历史上具有一定知名度的某种功能和特色行业的集聚等。

■ 风貌保护道路应维持、恢复历史红线宽度与空间尺度。

64条道路进行原汁原味的整体保护，道路红线不再拓宽，街道两侧的建筑风格、尺度保持历史原貌。

其他风貌道路鼓励结合交通组织研究，保持现状空间尺度，恢复历史上的道路红线宽度。规划道路红线可以根据沿街优秀历史建筑、保留历史建筑位置、交通、行道树、绿化等因素予以适当调整。

上海市历史风貌道路名录

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）、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（规划新闻路—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（昼锦路—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—昼锦路）、东街（昼锦路—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（民彝路—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）



多伦路鸟瞰



沿街富有特色的建筑风貌与文化景观



富有韵律感的街道界面

案例分析： 多伦路文化名人街

多伦路街区位于虹口区北部地区，拥有大批近代优秀建筑、名人寓所、革命遗址和历史遗迹，是上海一个多世纪以来的历史印迹和文化缩影。1998年，政府以文化、旅游为主线，对550米的临街空间进行了街景界面的装饰设计，在路面及环境整治、修缮历史建筑的基础上，重视恢复“公啡咖啡馆”、“内山书店”等人文景观，塑造多层次的城市开放空间，引入旅游、文化博览、商业、休闲等多元功能，赋予街道新的城市活力。



衡山路-复兴路历史文化风貌区风貌保护道路规划

历史道路 ■ 城市建成区历史道路改建时，应发掘、尊重与彰显道路与地区历史空间特征与人文特质。

历史风貌区的一般道路、沿线历史建筑较多的道路、以及能够代表上海特定发展时期或特定地区特征的道路，改扩建时应在保护历史建筑的前提下，慎重对街道空间尺度进行调整，保护、修缮和恢复富有特色的沿街建筑与景观环境设施，新建建筑的尺度、样式、色彩应与历史风貌特征相协调，增加能够彰显街道人文历史风貌特征的精元环境设施。

第七章

智慧街道

SMART STREET





目标一： 设施整合



智能集约改造街道空间，智慧整合更新街道设施。

智能设施

- 控制智能设施占地面积，引导街道智慧管理。

优先保证道路基本功能，将智能设施占人行道面积比重在20%以下。



智慧街道空间模式

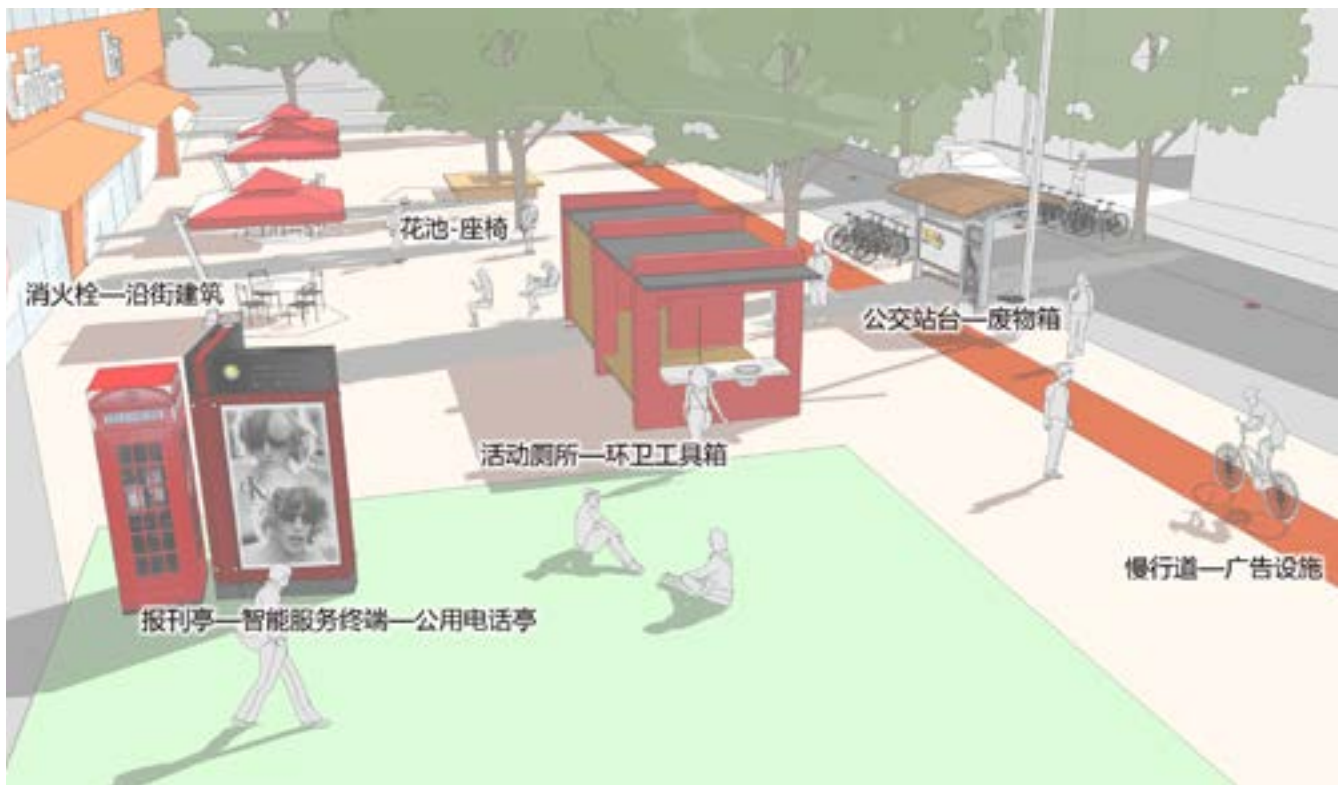
- 鼓励现有设施进行智能改造，提升城市服务水平。

对于公共电话亭、书报亭、公交车站、垃圾箱、井盖等现有的街道设施进行设施改造，改造率应达到60%。

居住社区鼓励应用感应式人行道路灯，对移动的行人提供有针对性的照明，没有行人通过时保持熄灭状态，节约能源与避免光污染。

- 鼓励沿街界面智能化，促进城市立面与智能设施整合。

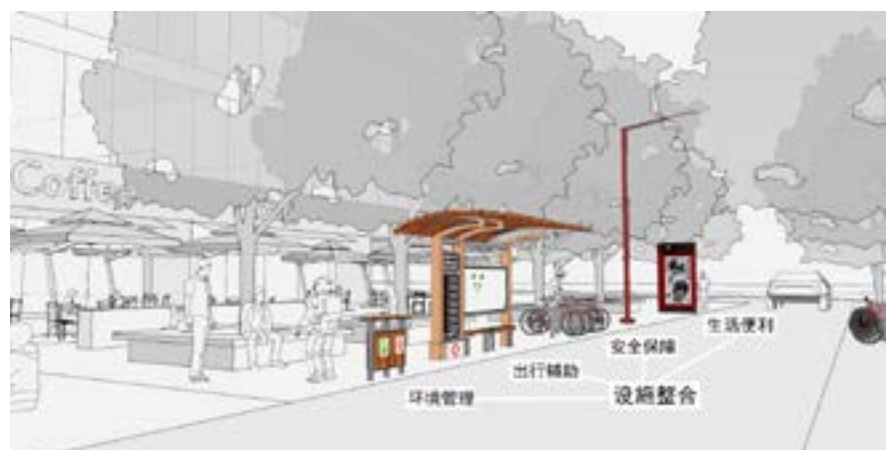
提升街道立面整体智能水平，智能设施界面附着率应达到60%。



设施集约设置 ■ 集约设置沿街市政设施和街道家具。

设施带按照集约、美观的原则，对公共标识、电信箱、路灯、座椅、垃圾桶等市政设施和街道家具进行集中布局，减少商业广告设施，鼓励采用“一杆多用、一箱多用”等方式对附属功能设施进行整合。

可通过一杆多用进行归并的设施	街牌、路灯、交通信号灯、交通闭路电视监控系统、交通违法自动抓拍系统、公共安全视频监控系统前端与监控区域标志、交通标牌、人行导向设施、信息牌、紧急呼救系统
可通过一箱多用进行归并的设施	变电箱、电信箱、配电与变电设施
可以归并结合的设施	花池—座椅、公交站牌—废物箱、活动厕所—环卫工具箱、报刊亭—智能服务终端—公用电话亭、信筒—信息牌、消防栓—沿街建筑



案例分析： 上海的智慧街道实践

闵行区欧风花都	上海首个智慧社区，以IPTV为主要途径来建设智慧社区，其中包括闵行频道、智慧医疗、智慧教育、智慧助老、智慧交通等多个项目。
浦东新区碧云社区	通过“智慧碧云”社区综合服务平台和“碧云大管家”，让居民可以了解到最新的社区新闻、社区活动预告、政府办事指南、周边商户动态、每日蔬菜价格等日常生活实用信息。
嘉定区安亭新镇	打造一个生活服务更便捷、生活环境更优美、生活状态更和谐的人文、经济、智能、宜居的新型生态社区。其中智慧健康监护系统、智慧家居系统、定位监护服务、三麦防盗远程抄送系统、智慧文体场馆预定系统是目前的主要特色项目。
浦东新区智慧外滩	整合外滩周边各类资源，运用先进的信息处理技术及网络通信技术，服务外滩的金融机构、商户及旅游者，使外滩金融聚集带成为新理念、新技术、新产品的集中展示区。
徐汇区华泾镇	在“智慧华泾—华泾社区公共服务平台”建设过程中侧重社区文化教育特色应用，从社区居民的角度出发，提供网上课堂、信息发布、预约服务、互动交流等互动性强、实用性高、体验感强的社会文化教育服务内容，丰富了社区居民文化生活，提高居民的感知度和体验度。
杨浦区新江湾城	完成三大智慧项目建设：一是“智慧居家”项目，其中包括安装宝盒速递、集付通、IPTV综合服务平台；二是智慧公交项目，启用了1201路公交电子站牌；三是智慧城管，为城管车辆安装车载视屏传输控制系统、智慧执法系统等。
金山区枫泾镇	以智慧旅游为重点领域：一是整个城区做到光纤到户、百兆能力全覆盖、移动通信网络全覆盖、景区WiFi全覆盖；二是深化智慧旅游信息化应用，枫泾旅游网完善网上订票、预约功能，拓展景区门票、特产的电子商务销售渠道；三是打造I-Travel金山手机智能导航系统APP
黄浦区五里桥街道	着力推进“联系服务一本通”为民服务系统、“党员e家”信息系统和居民诉求收集处理反馈三大信息系统的建设和深入。

■ 鼓励架空线入地，减少“黑色污染”，促进街道容貌整洁有序。

结合城市道路扩建、改建、大修工程，实施沿途架空线入地改造，并及时清除废弃的架空线或架空线杆架。



目标二： 出行辅助



普及智能公交、智能慢行，促进智慧出行，协调停车供需。

■ 提升交通信号灯智能化水平。

在车流量较大的路口设置智能交通灯，形成绿波交通带。

结合重要的公交走廊建立公交专用信号系统，保障公交车辆优先通行。



HiATMP智能化城市交通综合管控平台

■ 提供具有时效性的公交信息发布。

公交站牌电子化率应达到100%，提供下班车到达时间等相关信息。可结合智能车站提供多媒体发布、乘客投诉等。



智慧公交车站

■ 公共自行车租赁点提供周边租赁点信息及预约服务。

自行车租赁者可通过终端了解周边租赁点的位置、可借出车辆及可供还车的空位数量等信息，并可对借、还车进行预约。



智能出租车站设计方案

案例分析： 上海摩拜单车

摩拜（mobike）是全球第一个无桩自行车共享平台，让用户方便的租借/归还自行车，用人人可负担得起的价格（每公里两三角钱），完成健康环保的短途出行。具体操作方式非常简单，人们可以在App里看到自己附近的单车分布，并且找到离自己最近的单车。通过扫描车身二维码打开车锁，到达目的地以后停在政府规定的白线停车区域，手动关锁就会自动结算计费。摩拜（mobike）希望用科技的手段，用人人支付得起的成本，让更多城市里的人类用自行车出行。并且提高一辆自行车的使用率，提高人们使用自行车出行的便捷性。人们不需要去指定的地点办卡，付费，也不再需要去指定站点停车还车。同时，摩拜（mobike）也在城市服务领域进行纵深探索，与研究机构合作，通过挖掘单车数据分析城市街道对于慢行交通的契合度，从而推演空间改造设计方案。



扫码取车



查询附近车辆

■ 沿街提供综合交通信息发布与查询终端。

通过终端可对各类出行相关信息进行查询，降低对手机APP的依赖，使没有手机的街道使用者也可以获取相应服务。



上海五角场“微枢纽”



■ 智能停车协调供需矛盾。

普及全市范围内的路边停车位管理查询系统，智慧城市停车诱导系统覆盖率(指安装停车诱导系统的停车场在城市所有停车场中的比例)应达到80%，在停车位供需矛盾较大的地区，可设置停车位感应系统。



“无忧停车”手机
App平台

目标三： 智能监控



实现街道监控设施全覆盖、呼救设施定点化，提高安全信息传播的有效性。

■ 监控分析智能化维护城市安全。

普及视频监控设备及音频监控设备，实现街道监控范围全覆盖，监控摄像头覆盖率应达到100%；普及自然灾害预警系统，自然灾害预警系统覆盖率应达到80%；建议相关部门建设智能分析平台，分析终端提供的数据并自动识别特殊情况，提升安防服务水平。

同济大学开展“平安校园”的安防建设中，结合第三方服务公司的校园视频监控系统，积极构建“数字化、高清化、智能化、网络化”的技防管理体系。校园视频监控系统主要涉及校区的校园周界、校园出入口、校区主要路口，在集体宿舍、教学楼、图书馆等人员密集场所做到视频监控布点的全覆盖。系统实现高清图像视频监控，对每个进入校园的人员至少有一次正面的特写，画面质量达到高清画质。



■ 安全设施智能化关注弱势需求。

普及针对行动不便人群（如老人、残疾人、儿童）的通行安全设施，例如在十字路口提供信号灯声音提示，便于盲人和弱视群体过街，相应设施覆盖率应达到80%。在交叉口行人过街处设置红外感应提示装置，设施覆盖率应达到60%。建议在事件易发地点设置街道呼救设施，宜与路灯、信号灯等街道设施相结合。



警方电子信息屏



案例分析：
大沽路上的“智慧路灯”杆

路灯不但采用了节能照明技术，还综合了一系列智慧功能，包括：WIFI免费上网、电动车充电、公共广播、PM2.5检测、24小时探头联网等。与普通路灯相比，智慧路灯的灯杆更粗，在底部和上部结构增加了新设备。电动汽车充电桩位于路灯底座，车主用手机扫描充电桩二维码，并安装相关APP后，将汽车与路灯连接即可充电。路灯杆朝人行道一侧还安装了一个显示屏，配有呼叫按钮，人们可以一键呼叫寻求帮助，也可通过轻点屏幕查询周边道路交通、商业、餐饮等信息。

■ **电子预警实时化辅助治安防范。**

建议在人群聚集场所设置电子信息屏，促进安防预警信息和治安防范常识的实时发布。

目标四： 交互便利



设置信息交互系统，促进街道智慧转型。

■ 发布交互信息提升公共服务。

设置交互式信息系统，提供生活、服务、商业、医疗等信息，政府公务和全程电子监察率应达到80%，信息发布面板可结合广告位设置。

2013年，推出了“上海公厕指南APP”，该软件利用智能手机的特点以及GPS地图定位技术，将上海市近7000座免费开放的公厕位置及公厕内的详细情况推送给手机用户，用户能够通过屏幕显示出来的附近所有的公厕标识，清楚知道路程距离和公厕内的环境状况。用户通过文字列表及地图两种模式，由近及远地获取到身边公厕位置，并可根据APP提供的GPS指引路线，前往最近的公厕。



■ 提供交互服务形成开放平台。

设置交互式服务系统，在街道重要节点定点设置，鼓励自助零售、休憩娱乐、充电桩位等服务，社区多媒体公共服务设施覆盖率应达到80%。

上海市东方书报亭提供Wi-Fi、自助缴费、代收快递等服务



■ 营造交互艺术出发空间活动

在街道重要开放空间节点设置智慧公共艺术装置，扩展声音、图像、气味、触觉等传播媒介。

目标五： 环境智理



加强街道环境检测保护，促进智能感应并降低能耗。

■ 通过智能环境监控提升街道环境水平。

普及设置环境检测传感器，对沿街噪声、空气质量、温度进行实时检测。环境监测器覆盖率、重点污染源监控比例、水质监测率均应达到80%。



芝加哥Array of Things灯罩
内置传感器

■ 智能环保设施融入环卫系统。

在沿街人流密集处设置智能感应环卫设施，相应地区覆盖率应达到40%；监测数据应通过分析平台与交通、安防数据整合，提升数据挖掘效益。

英国莫顿市使用BigBelly Solar公司开发的一款太阳能智慧垃圾桶。这款垃圾桶可以进行垃圾压缩，其能源完全取自太阳能，并且设有垃圾装满自动提醒功能，在垃圾达到85%时发送短信通知相关人员进行排空。此款垃圾桶的设计有效降低经常性的人力巡视并避免垃圾过量的情况，使垃圾车出勤频率减少，既降低了垃圾车的燃料消耗量，也减少了运输途中碳化物的排放量。



■ 智能照明绿化引导节能减排。

街道照明系统建议采用定时、光电控制、人流自动感应等控制功能，路灯智能化比例应达到60%；建议对街道绿化进行监测，根据湿度对灌溉时间和水量进行智能调节，实现动态管理。



巴塞罗那感知地面湿度以实现
自动灌溉



3

设计与实施

DESIGN AND

IMPLEMENTATION



第八章
街道与街区
Streets and Districts



第九章
街道设计
Street Design



第十章
实施策略
Implementation Strategy

第八章

街道与街区

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。

1

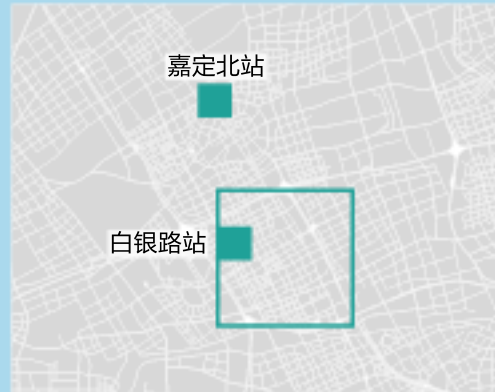
街道网络

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。

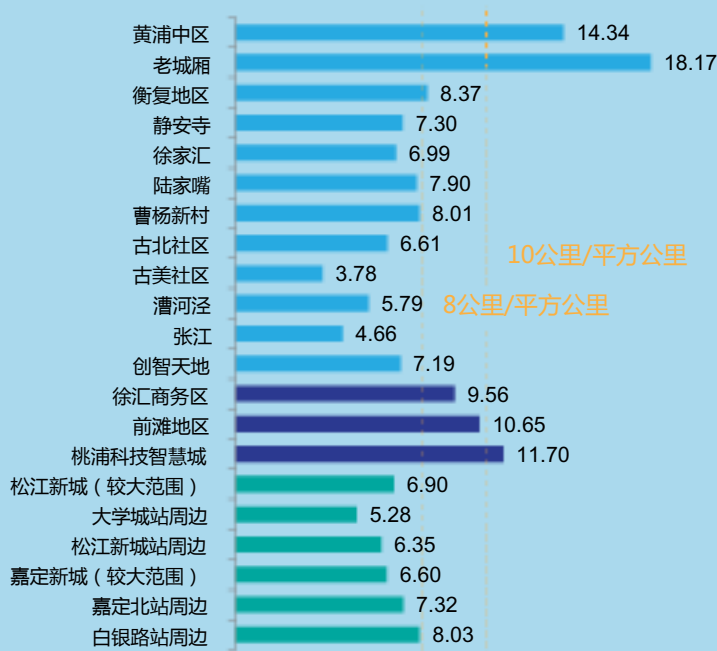
机动车网络

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。



案例分析： 上海市政道路路网密度统计



典型建成地区路网密度

中心城建成地区的12处典型地区包括历史风貌区、公共活动中心、居住区与产业园区等各种地区类型。其中黄浦区东北部与老城厢路网密度较高，路网中含有大量社区道路及以慢行为主的道路。其他地区路网密度普遍低于9公里/平方公里，其中漕河泾与张江地区的路网密度甚至不足6公里/平方公里。

郊区新城路网密度

以路网建成度较高的松江新城和嘉定新城为例，新城道路网络密度在5-8公里/平方公里之间，整体偏低。松江新城轨交站点周边地区未体现出高密度路网特征，甚至低于新城总体路网密度。嘉定新城轨交站点周边路网密度略高于新城整体水平，但距离“密路网”的标准仍有一定差距。

重点地区规划路网密度

在徐汇商务区、前滩地区、桃浦科技智慧城三个重点地区中，道路网络密度均接近或超过10公里/平方公里（不计入大型开放空间）。整单元控规及控规局部深化调整中，三个重点地区还设置了一定数量的公共通道，使慢行网络密度进一步得到提高。



案例分析： 轨交站点周边步行网络

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。



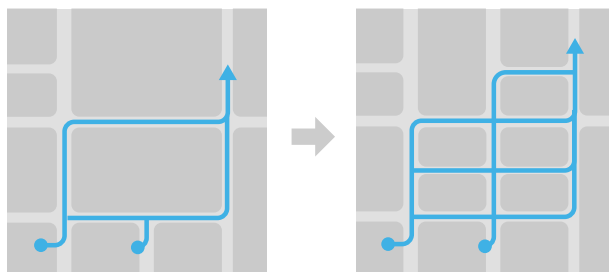
人民路步行空间

慢行网络

慢行网络是指服务于步行和骑行的交通网络，包括主、次干路和支路的路侧人行道与非机动车道，以及共享路面。慢行网络密度应大于机动车交通网络密度。

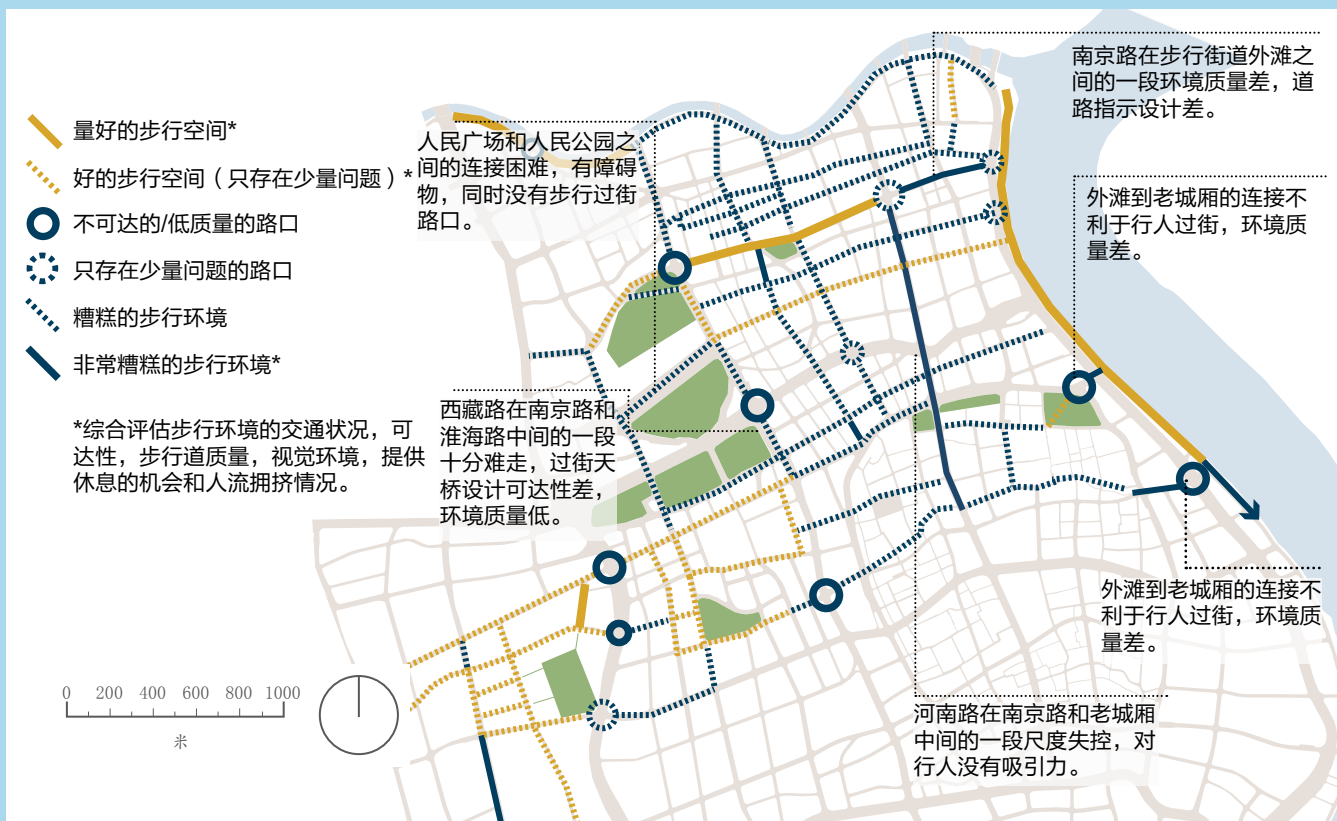
根据人的步行活动特征确定慢行网络密度。一般而言，当步行者在100米之内能够到达下一个路口时，能够带来比较舒适的步行体验。根据地区用地性质、开发强度与混合程度等因素，因地制宜确定慢行网络密度，公共活动中心和轨交站点周边应重点提高路网密度，以满足其更高的步行需求。

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

地区类型	路口间距推荐值	路口间距最大值	步行网络密度
公共活动中心以及轨交站点周边	80米至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米至150米	250米	14公里/平方公里以上
一般居住社区	120米至180米	300米	12公里/平方公里以上



案例分析： 缺乏衔接的步行环境

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。延安东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。

增加网络密度

对于应当形成高密度路网的地区，应因地制宜的采用相应方式，达到路网密度要求。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，优化道路线型，打通断头路。

强化路径衔接

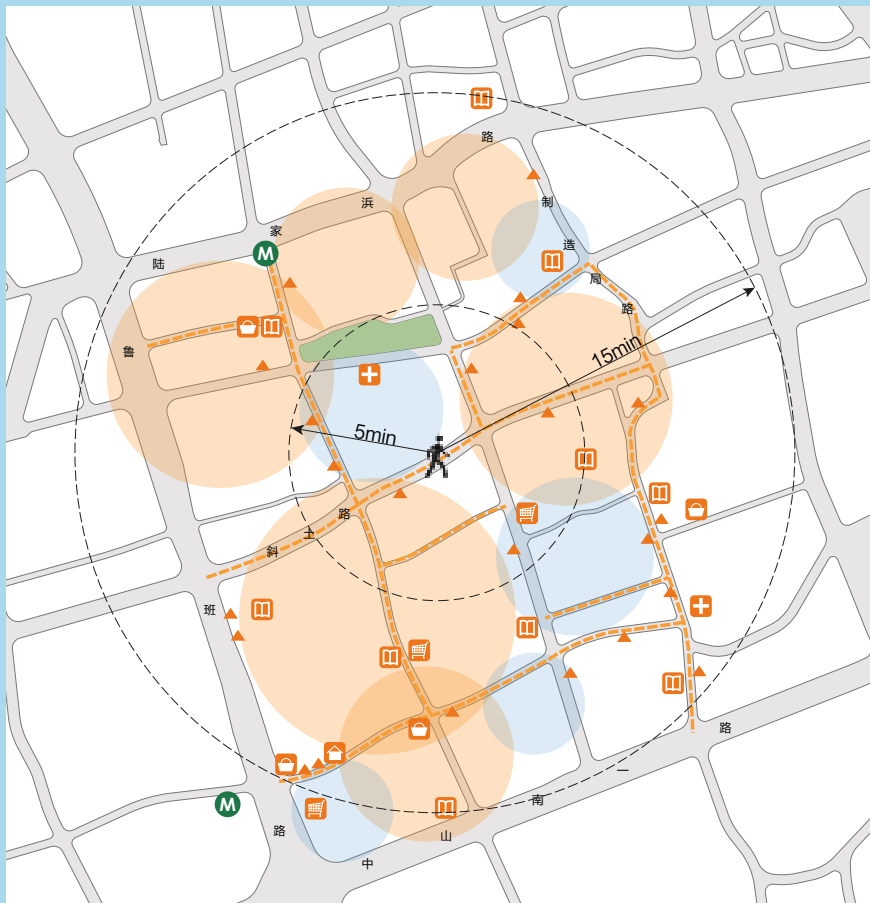
连通性是影响慢行网络品质的重要因素。城市中的许多设施与环境，都会成为连续网络中的障碍。通过修复和克服这些障碍，使路径得到衔接，是提升网络品质，增进步行与骑行意愿的重要措施。

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。应首先和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。



案例分析： 打浦社区15分钟生活圈

打浦社区是黄浦区一个充满生活气息的混合社区，以鲁班路为界分为东西两片。东片区邻近鲁班路、马当路和西藏南路地铁站，4条地铁线路以及密集的地面公交为带来良好的公交可达性。该片区路网密度不高但街道尺度宜人，沿主要慢行线路两侧有着较连续的商业界面，为本地居民和就业人群提供日常生活服务，并串联主要公共服务设施。居民和工作者的只需要步行几分钟就可以到达菜场、超市、学校、医院等，生活十分便捷。

- 地铁站
- 学校
- 菜市场
- 中型超市
- 医院
- 社区服务中心
- 24h便利店
- 公园绿地
- 连续商业界面
- 工作岗位集中地
- 居住社区

2

社区生活圈

在街道发育较为成熟的街区，通过密集的道路网络、有效土地复合利用，使街道将市民每日生活所需求的日常生活设施、公共服务设施、公共交通设施和公共开放空间联系起来，使人们可以在15分钟步行或骑行范围获取绝大多数日常生活所需的服务，并进行交往与休闲活动，而不需要依靠小汽车进行

出行。无论是城市中心区还是外围郊区，生活社区都依托街道形成适宜步行并拥有丰富生活设施的街区。

对于同一个街区而言，工作者、购物者和游客有着不同的需求与活动特征，规划师与设计应当对他们的需求与活动特征进行充分考虑，通过合理设置目的地来组织路径，沿线布局相应设施与空间，形成连续的活动网络，在避免路径之间的相互干扰的同时，引导不同的路径有序交叉与重叠，使特定的设施和空间得到共享。

设施类型	设施内容
日常生活设施	菜场、便利店、饭馆、理发店等
公共服务设施	学校、医院、邮局、社区中心等
公共服务设施	公交车站、地铁站、渡船站或公共自行车租赁点等
公共开放空间	广场、街边绿地、社区公园等

3 开放式街区

上海近代典型城市街区形态

开放式街区曾经是近代上海最为普遍的城市形态。上海开埠以后，形成了公共建筑街坊、石库门里弄、花园住宅三种较为典型的城市肌理，以适应不同功能片区和开发强度的城区建设需求。三种城市肌理中，公共建筑街坊与花园洋房源自对西方近代城市肌理的引进，石库门里弄则是中西合璧的具有上海地方特征的城市肌理形态。

公共建筑街坊主要位于外滩至人民公园一带的公共活动区，该区街坊尺度较小，银行、商场、办公大楼、酒店、剧院等公共建筑和公寓大楼紧贴道路红线建造，相邻建筑或直接拼接建造或只留有狭窄的通道，对街坊形成紧凑的填充。建筑主、次入口一般直接沿街设置。

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。每个地块建设一栋或两栋独立式住宅，其余留作花园，院落入口或建筑入口直接开向街道。

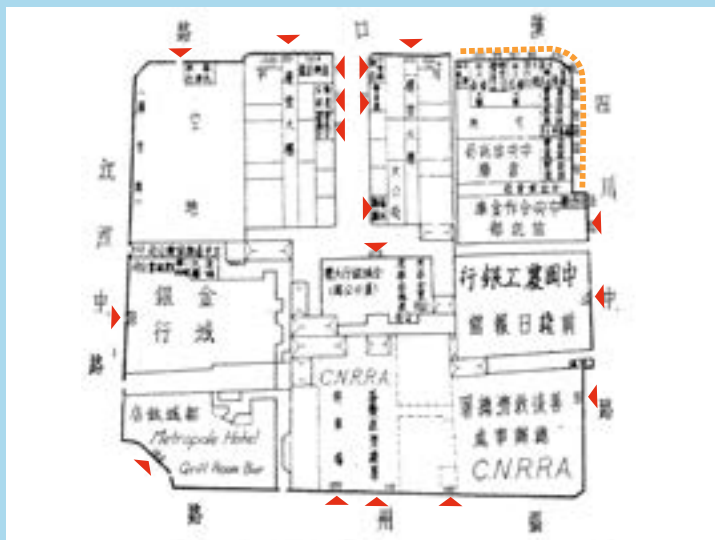
以上三种城市肌理，都非常注重建筑与街道的关系，并可以在同一街坊内相互拼接，满足多样的功能需求，并产生丰富的城市形态。

工人新村街区建设的经验

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，成为另一种开放式街区的类型。

曹杨新村是解放初建设的第一个工人新村，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六个居住小区，每个小区规模在15公顷左右，可容纳1至1.5万居民，内部设置密集在社区道路系



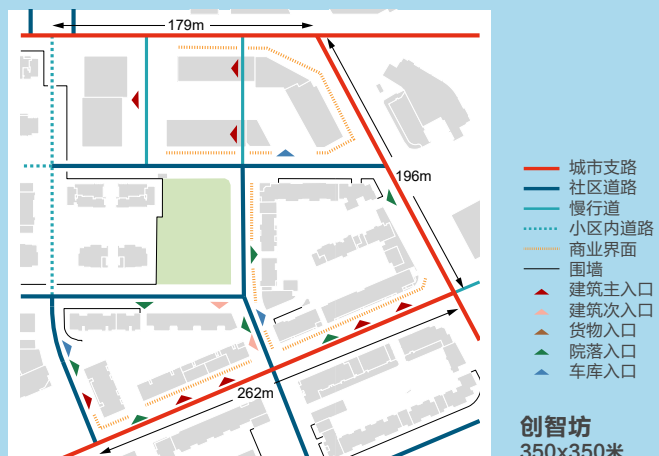
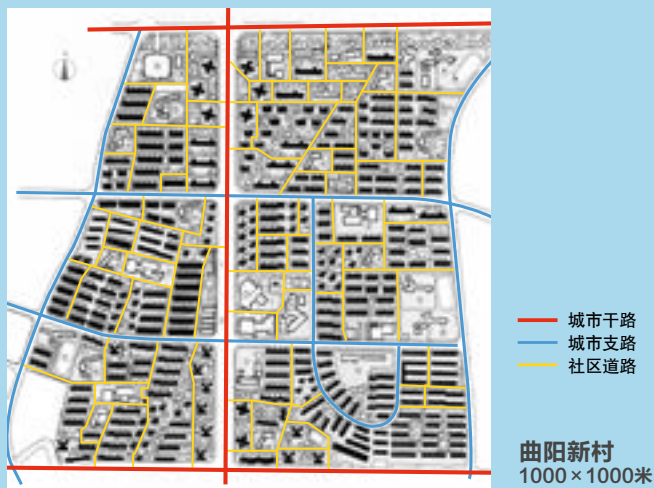
公共建筑街坊：150米×150米



里弄住宅：230米×140米



花园住宅：300米×150米



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

开放式围合街区是一种典型的城市空间形态，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。开放式街区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。

开放式围合街区的土地利用可以更加复合，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成为街道更加重要的职能，结合高度功能复合所形成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，形成活跃的道路生活。

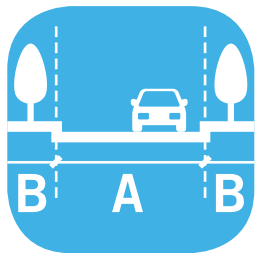
创智坊是近年来建成的开放式围合街区。公共开放的社区道路对街坊进行了进一步划分，路口间距在60米至120米之间。社区道路主要服务沿线地块与提供路内停车。街区建筑沿街贴线建造，底层以商业等公共用途为主，形成连续的积极界面。住宅单元入口开向院落，办公建筑及地库入口直接开向街道。

第九章

街道设计

STREET DESIGN



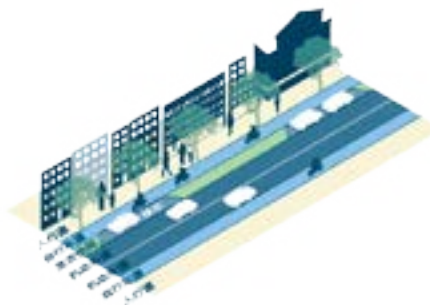


街道设计是一个高度综合性的工作，在明确街道定位的基础上，针对不同类型街道的交通与非交通性活动特征，面向所有街道的使用者，因地制宜进行街道空间分配和街道设施统筹设置。

1 设计原则

合理确定街道定位

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。



一般生活服务街道



公共交通换乘、通行量较高的街道

从空间和时间维度进行统筹考虑

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。



白天街道活动



夜晚街道活动

与沿街设施和周边环境相协调

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。



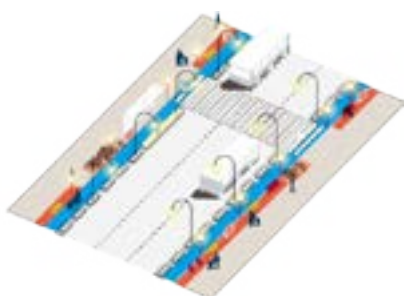
未应对周边环境的街道



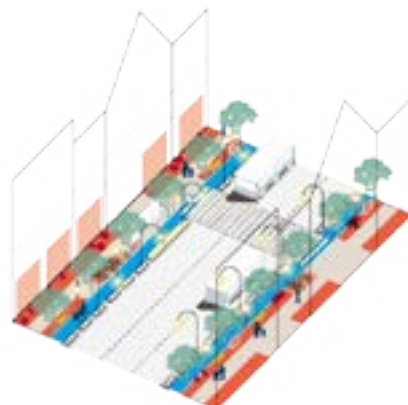
应对周边环境的街道设计

面向街道空间进行整体设计

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。



街道红线范围内设计



街道空间整体设计

2 交通参与者

行人

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，小汽车司机和骑自行车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



行走



驻足休息



获取信息



交流



跑步



拍照

扩展活动



观察



购物



吃饭



室外咖啡



买卖



家人与朋友间的会面



举办室外活动



舞蹈



孩子玩耍



室外健身运动

服务设施



过街设施



休闲与游乐设施



标识系统及信息终端



树荫



夜间照明

公共交通

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。

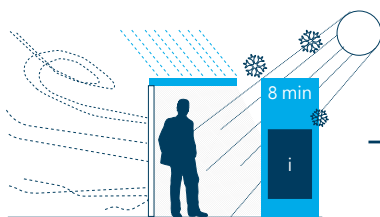
轮渡是步行者和骑行者重要的渡江工具，应重视轮渡与慢行网络和其他公交设施的衔接，将浦江两岸更加紧密的联系在一起。



轨道交通和传统地面公交



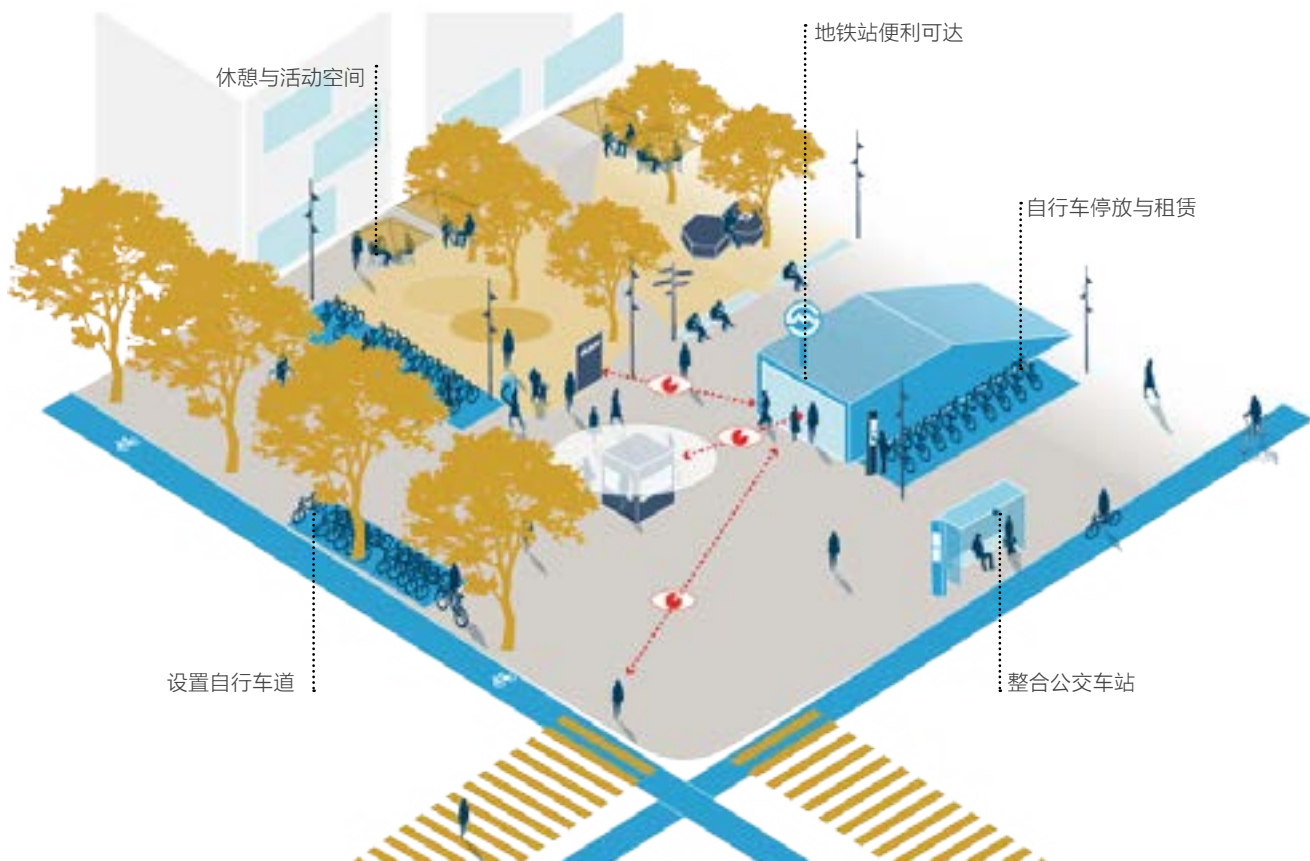
标识公交车道与车站



候车亭



轨交车站便捷可达



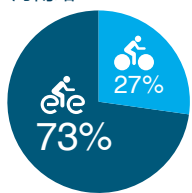
非机动车

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。

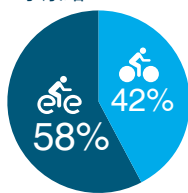
自行车的骑行速度一般在10-15公里/小时左右，应当据此合理确定电动自行车速度等级，避免电动自行车与自行车以及与机动车通行产生的矛盾。

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。

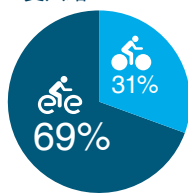
河南路



泰康路



复兴路



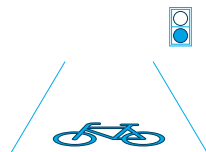
● 自行车
● 电动自行车



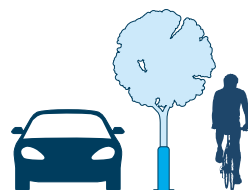
非机动车



临时停放



过街信号灯与路面标识



硬质隔离

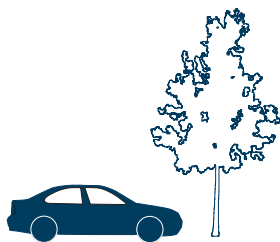
机动车交通

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

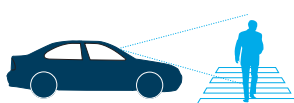
采用缩减车道宽度、缩小转弯半径和设置减速带等方式影响驾驶行为，提升和改善步行和骑行环境，为在城市中生活、工作和娱乐的人们带来更高的安全性和舒适性。



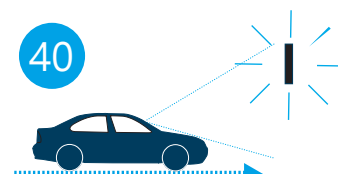
机动车



落客与停车



保证机动车视野



清晰的导向与标识

3 街道类型设计

商业街道

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

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。

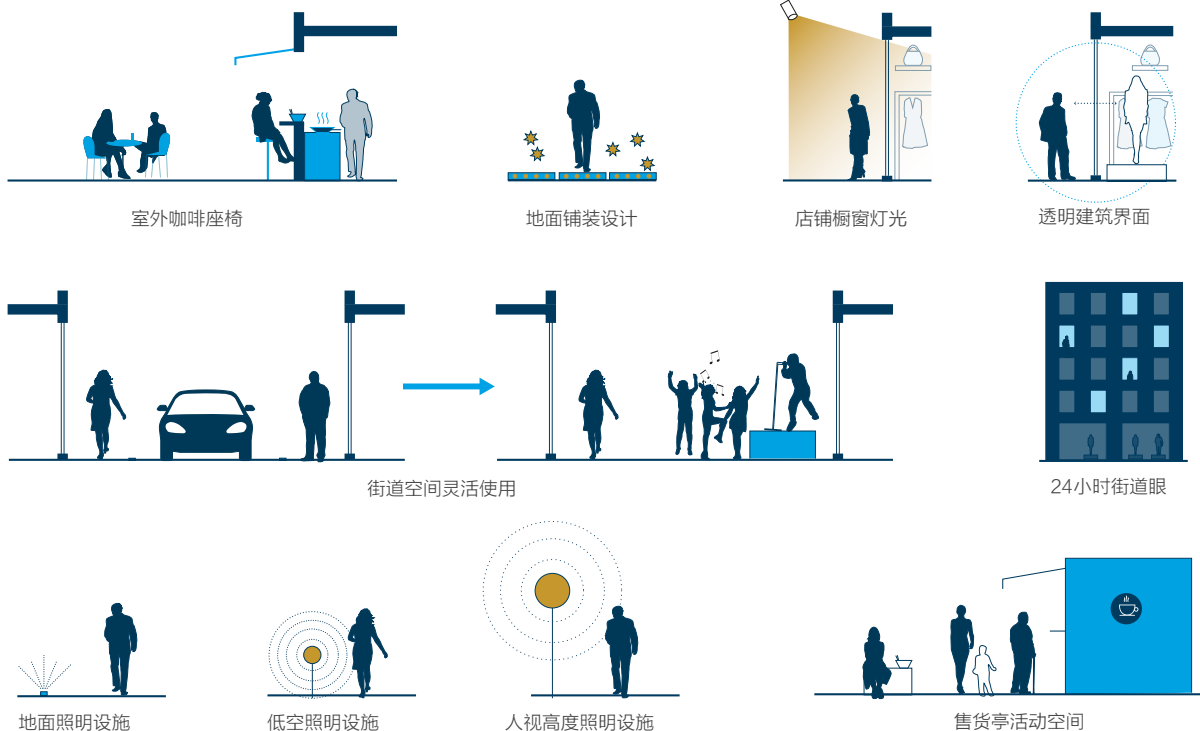
空间与设施

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。

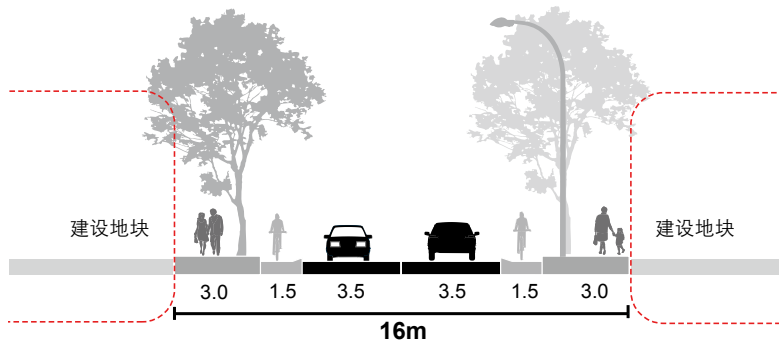
建议将人行道宽度（设施带、步行通行区和建筑前区总宽度）控制在5至8米左右，以促进步行者与商业界面的积极互动，避免过于拥挤与空旷。当有室外展示、餐饮时，宜取宽度上限，当没有户外展示、餐饮时，宜取宽度下限。

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

沿街活动与设计建议



一般断面设计



前区作为室外餐饮区域。

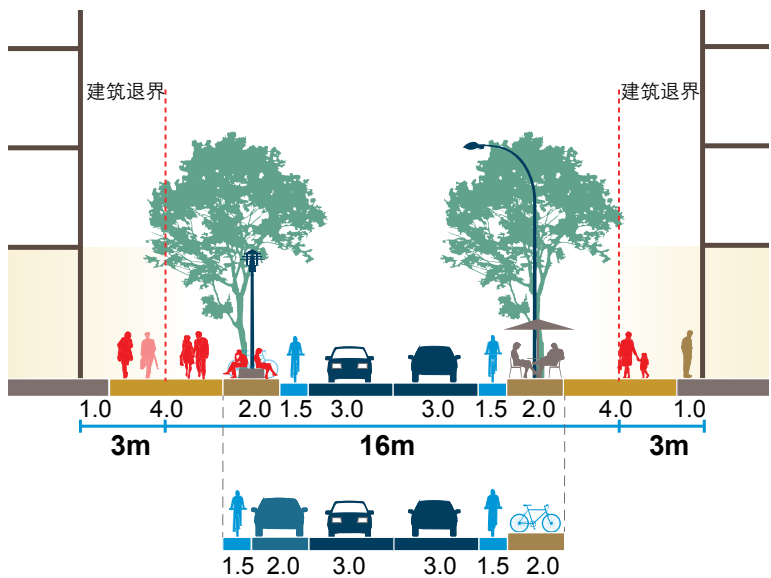
商业街道应提供适应较大规模人流的步行通行区，设置公共座椅和沿街休憩空间、公共厕所，采用较高品质的地面铺装，提供充足的照明，鼓励设置能够灵活使用的沿街商业活动与艺术表演空间。

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

商业街道在选择及布局行道树时，应避免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。

优化断面设计



交通协调

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。

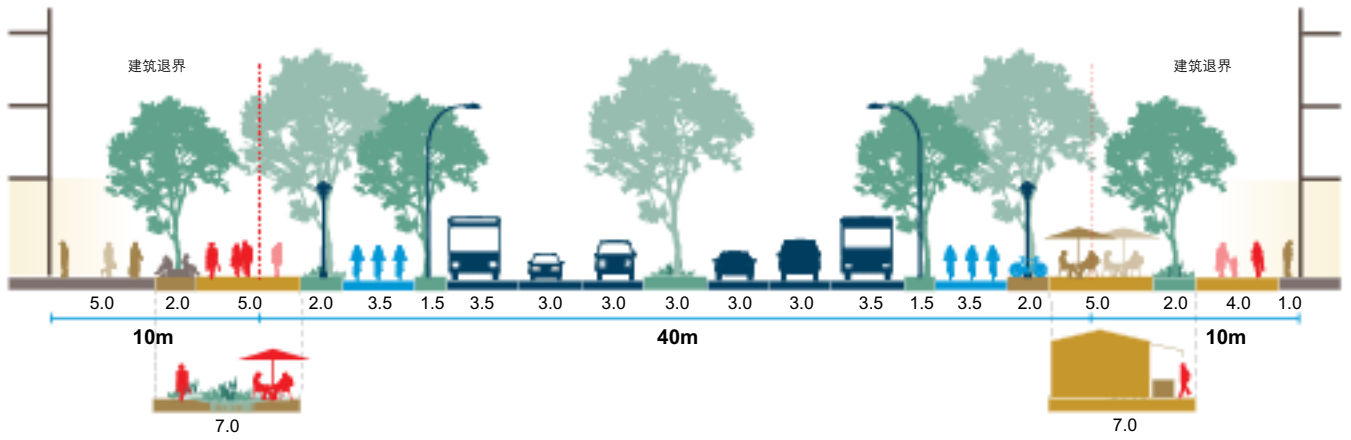
商业街道沿线应提供便利的穿越街道的可能。交通性较强道路，在不影响主线交通情况下，尽可能增加人行横道等过街设施。其他街道鼓励采用稳静化措施控制车速，使行人可以便利地穿越街道。

建筑界面

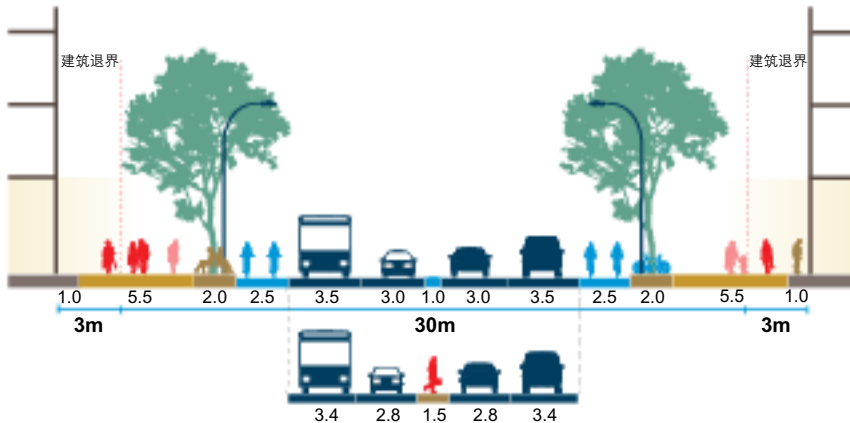
街道沿线应提供整齐、连续的建筑界面，形成连续的底层商业用途。应保证商业店面的密度，以单侧每百米超过7个商户为宜。

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。

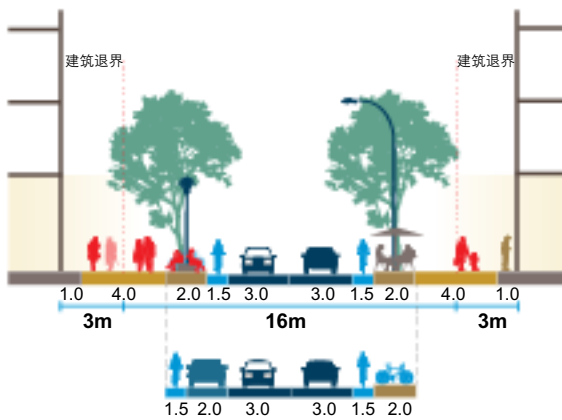
推荐街道断面



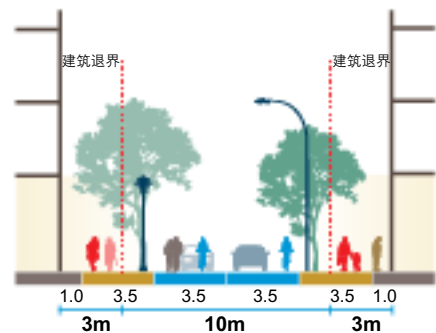
对于较宽的人行道进行分区利用，可设置雨水花园改善街道景观，或利用较宽的退界设置售货亭等临时设施，以提高店铺密度。较宽的人行道应增加行道树对行人活动区域进行遮阳。



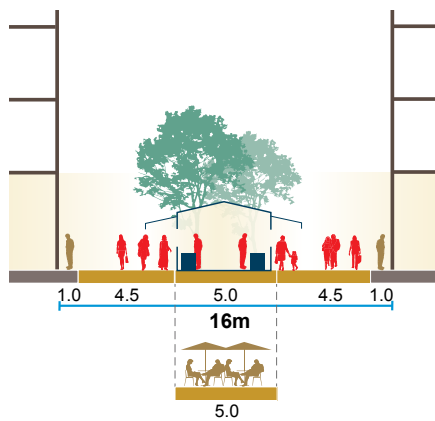
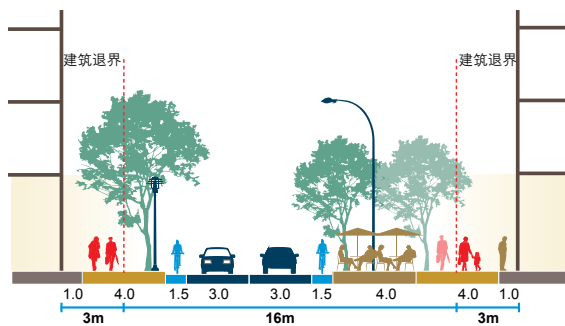
通过取消中分带保持空间紧凑，结合路中人行横道局部缩窄机动车道宽度并设置安全岛，引导机动车减速慢行，提升过街的安全性与便捷性。



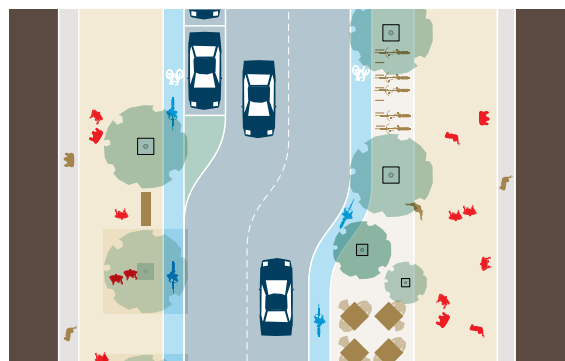
街道采用非对称断面，提供机动车临时停车位与较大的商业活动区域。



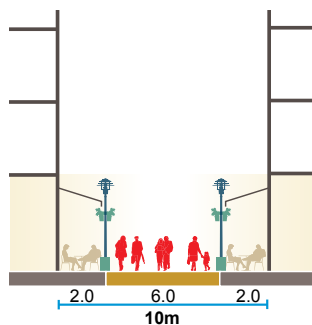
采用共享街道模式，通过允许机动车进入提高沿线商业的可见性与可达性，同时营造安全、舒适的步行与骑行环境。



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。



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。



沿街设置室外餐饮及商品展示区域。

设计要素

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

街道空间中的娱乐和游戏元素

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

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

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

生活服务街道

生活服务街道沿线以服务本地居民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

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

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，每百米座椅数量应在20个以上。

街道空间有限时，可采用非对称断面，设置单侧设施带。

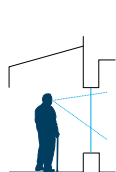
交通协调

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。

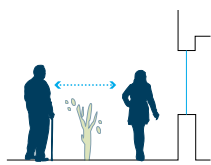
建筑界面

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。

沿街活动与设计建议



橱窗展示



开放的沿街界面



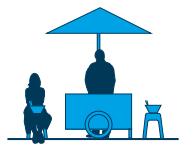
打麻将



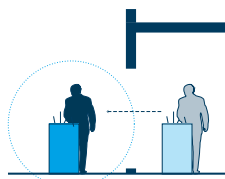
邻里交流



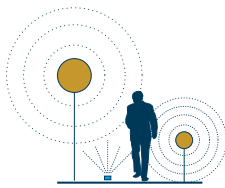
咖啡座



可移动的食品和货物摊贩



功能外溢



不同层次的照明设施

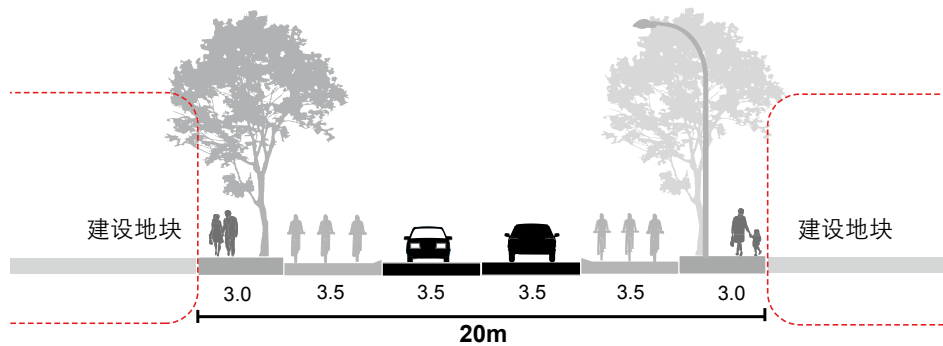


可移动座椅

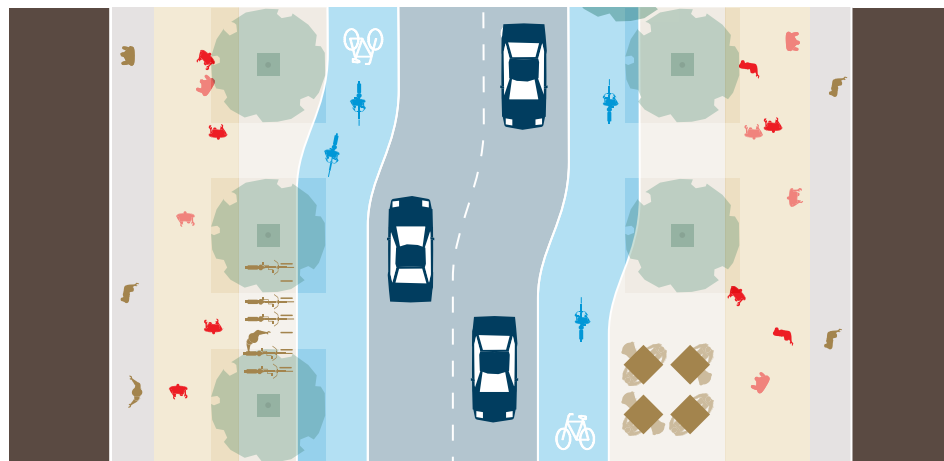
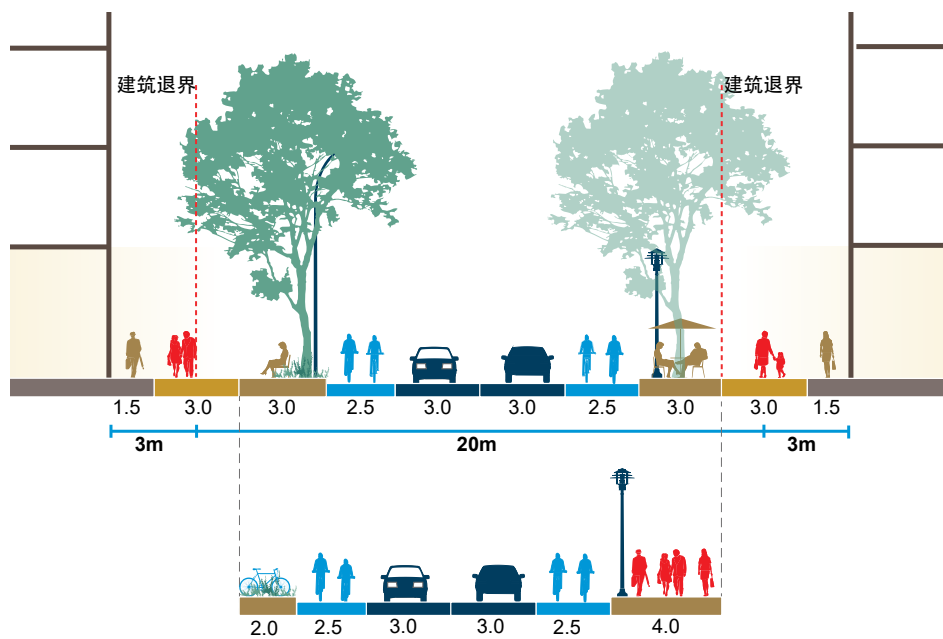


开放的建筑边界

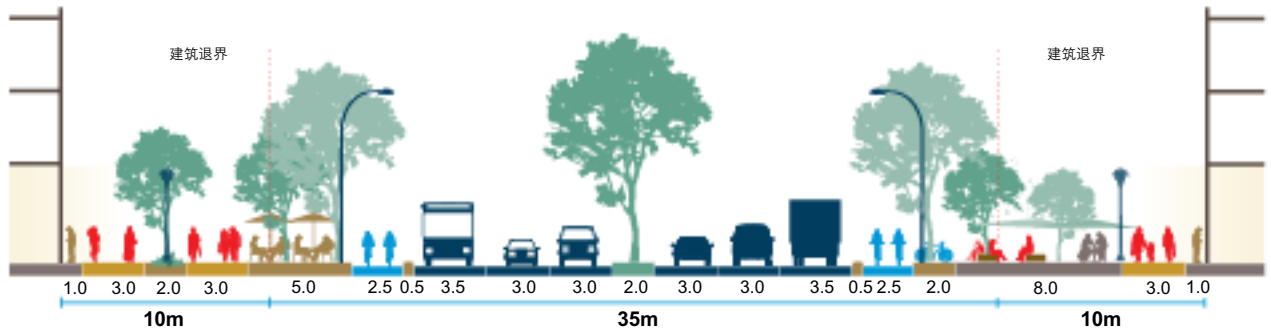
一般断面设计



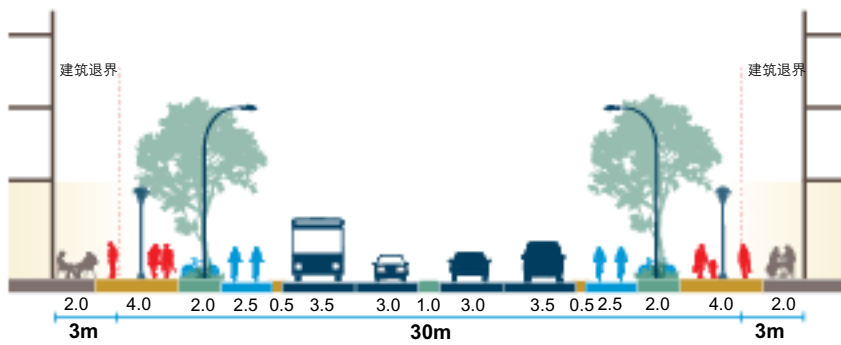
优化断面设计



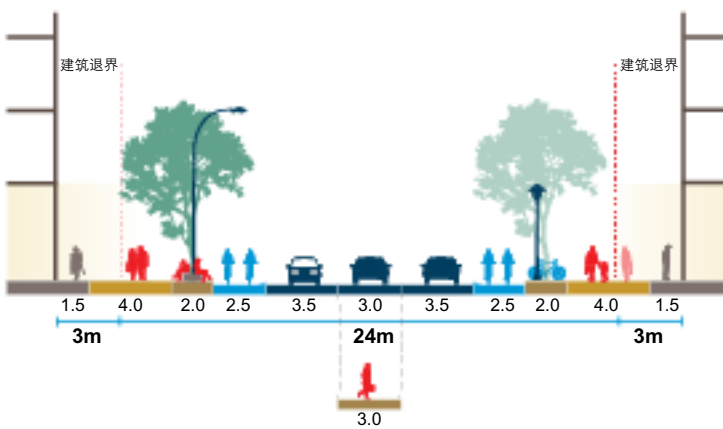
推荐街道断面



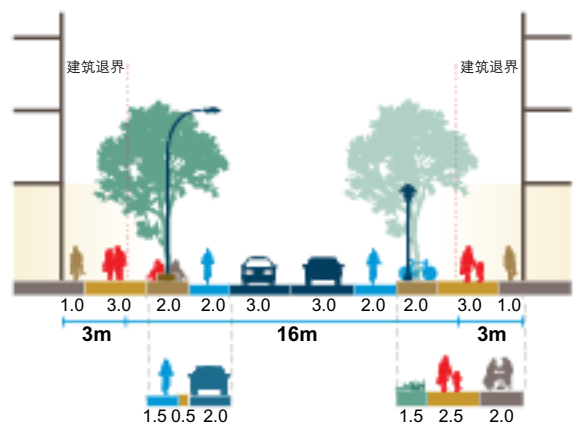
可利用较宽的建筑退界补充步行通行区，设置交往、交流与休憩活动空间，可进行个性化的空间环境设计。



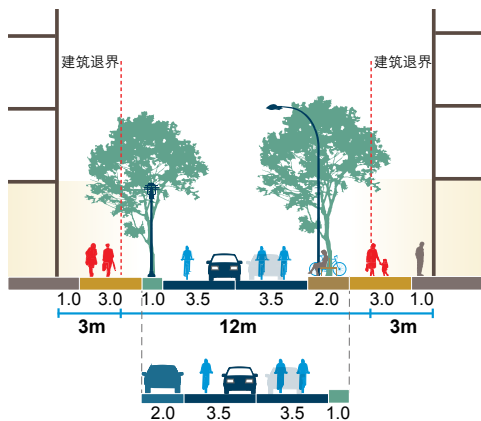
沿街提供餐饮与商品展示区域。



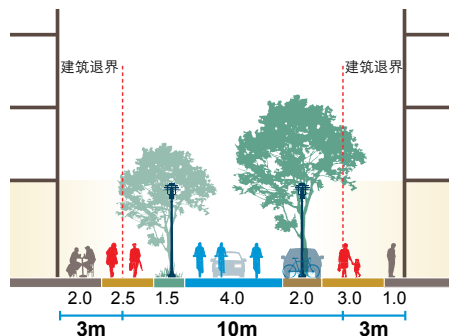
道路中段设置安全岛，接近路口时形成左转渠化车道。



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。



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。



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到发机动车借用。

设计要素

创造积极界面和退界空间

不仅是居住功能，还提供日常公共服务设施

不同的居住建筑形式营造视觉多样性

座椅和树荫营造舒适的休憩环境

很好的邻里交往空间

行道树可以优化街道微气候

为所有街道使用者而设的照明设施

夜间安全

街道眼

交往、聚会场所

步行便利

“最后一公里”相关设施

与公共交通紧密衔接

自行车停车设施旁便捷的自行车道

安全便利的过街设施

为了限制机动车速度而设置的街道线型弯曲或共享街道

为了最佳的雨洪管理效果而设的可透水地面

景观休闲街道

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

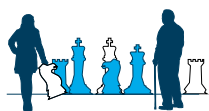
景观休闲街道主要包括林荫大道、景观街道、滨水街道、历史风貌街道等。林荫大道沿街种植四排及以上行道树；景观街道通过沿线建筑体现城市及地区风貌；滨水街道是沿河滨江的街道；历史风貌街道以两侧的历史建筑及行道树为主要景观特色。

沿街活动

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



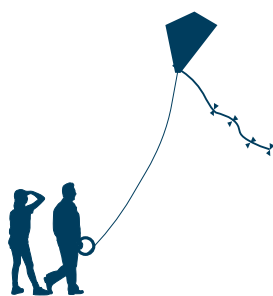
室外体育运动



休闲骑行



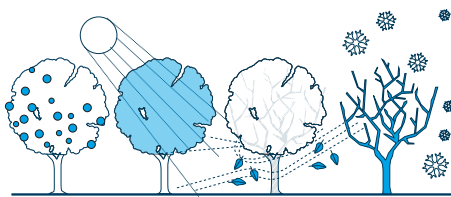
广场舞



放风筝



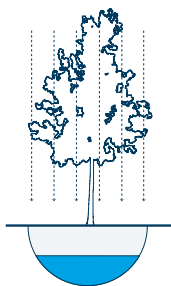
有遮阳的座椅



植物在四季形成不同景观



增加生物多样性、改善微气候的绿植



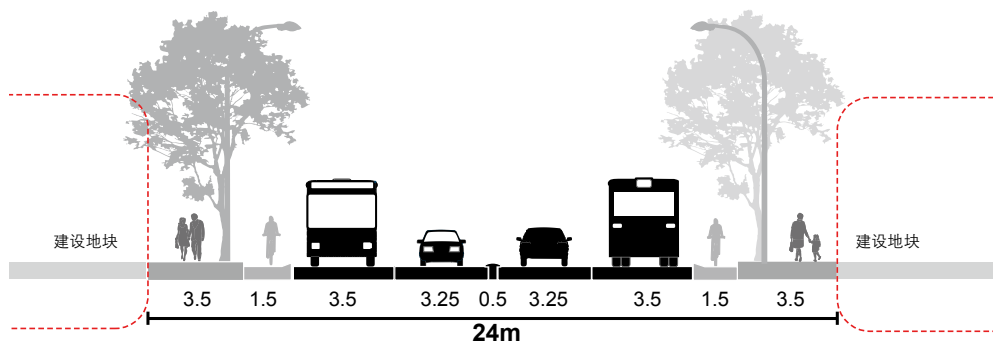
智慧雨洪管理设施



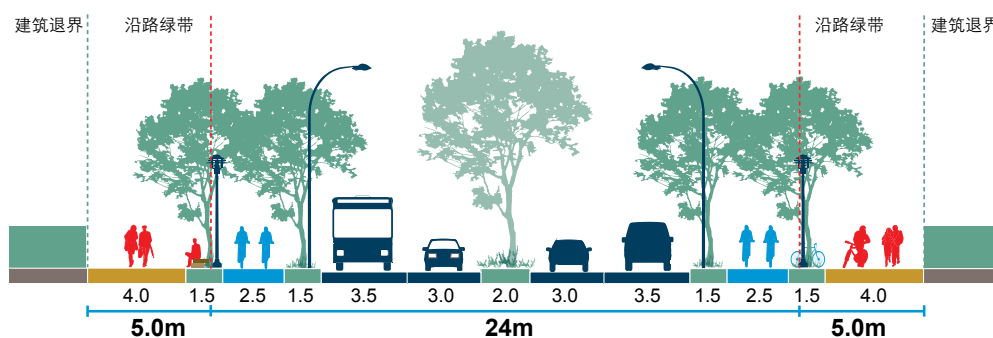
儿童游乐场地

亲子座椅

一般断面设计



优化断面设计



空间与设施

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

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。

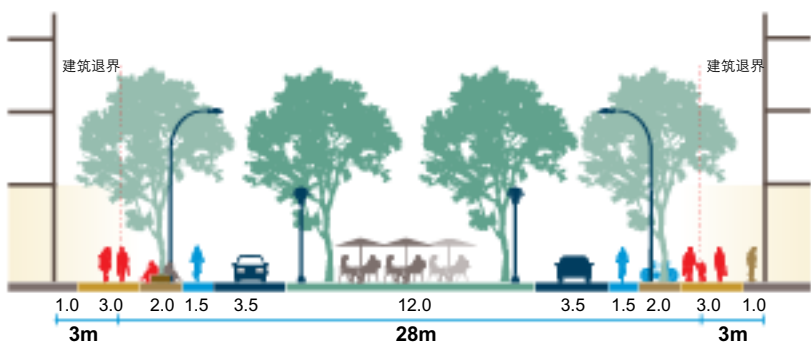
交通协调

鼓励沿街道设置公交线路。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。

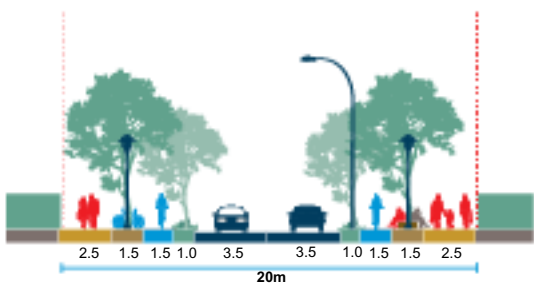
推荐街道断面



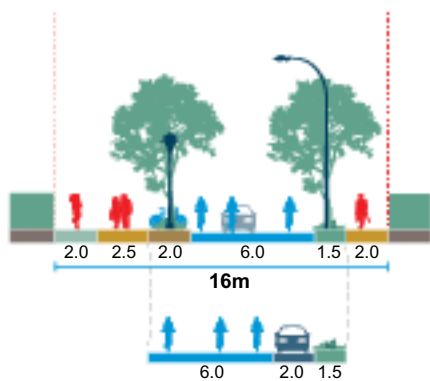
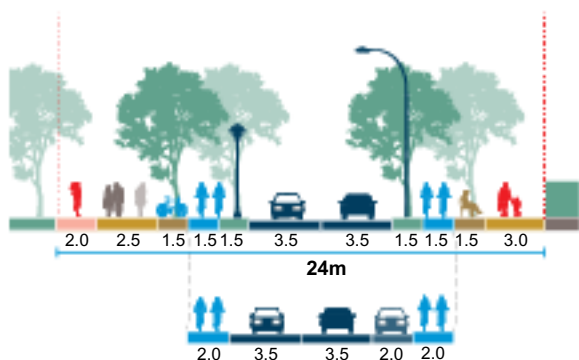
非机动车道两侧种植两排相同的行道树，提升骑行的景观体验。



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。



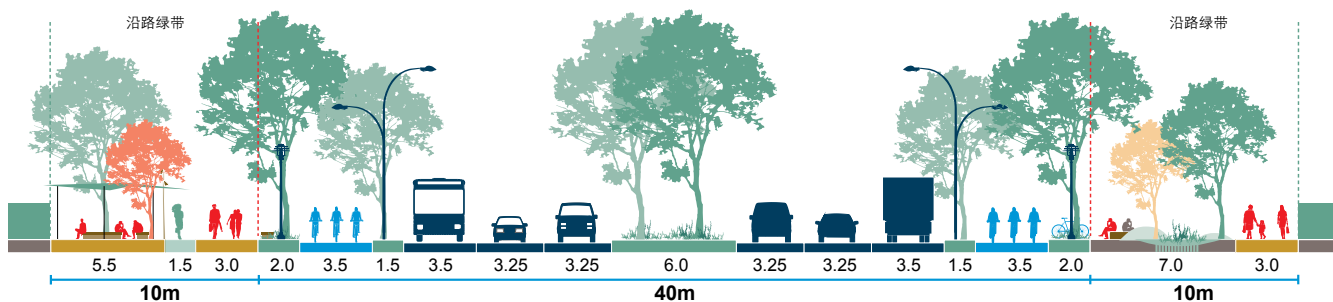
种植四排行道树，沿路设置活动休憩设施。



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。

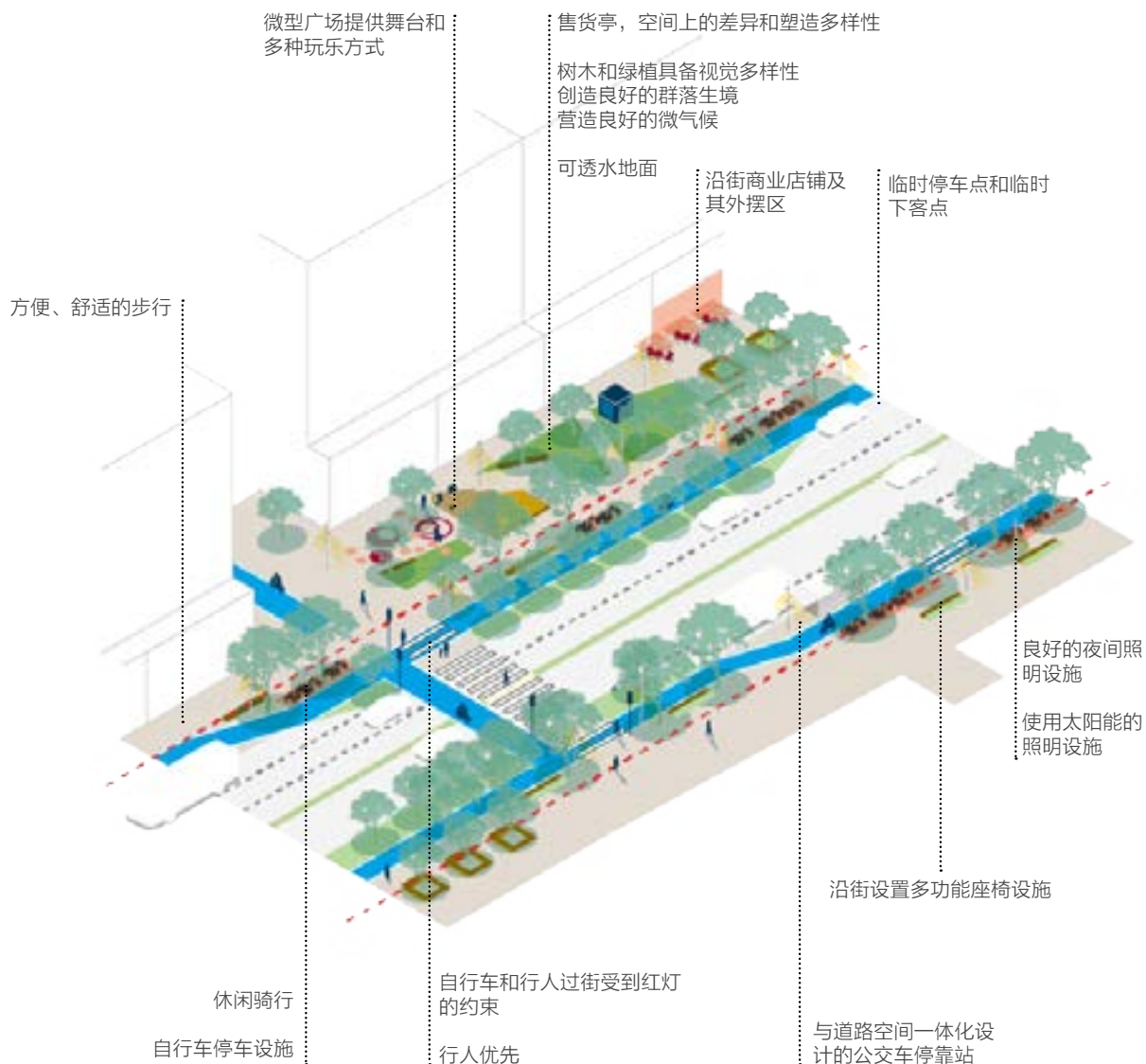


临公园、绿地设置跑步道；沿路种植四排行道树与设置抬高式非机动车道，营造舒适的骑行环境。局部可设置路侧停车。



利用中分带、侧分带及沿人行道共种植6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。

设计要素



交通性街道

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。

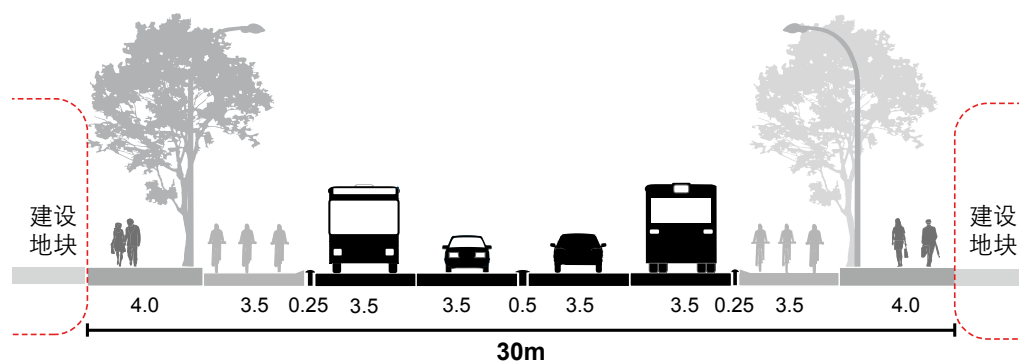
沿街活动

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。

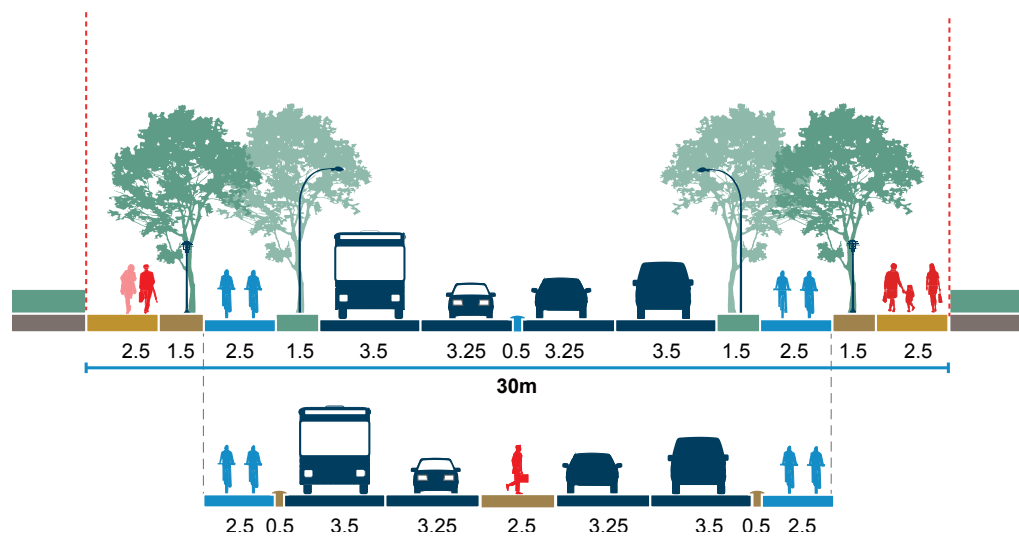
空间与设施

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。

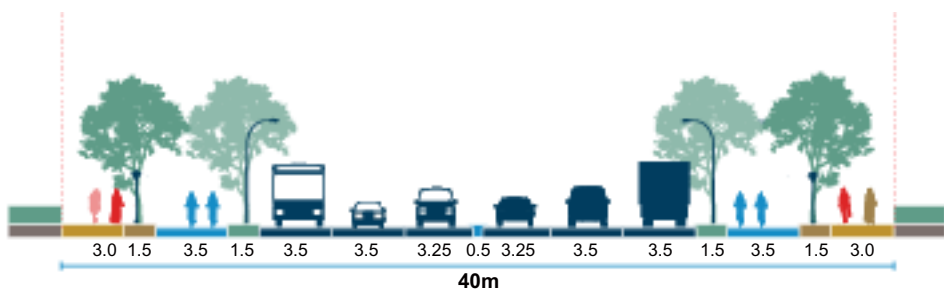
一般断面设计



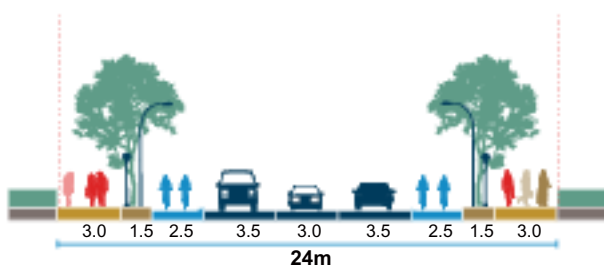
优化断面设计



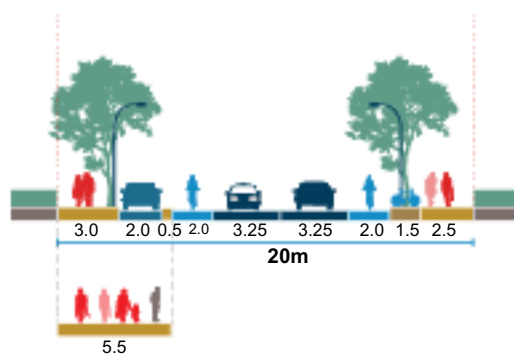
推荐街道断面



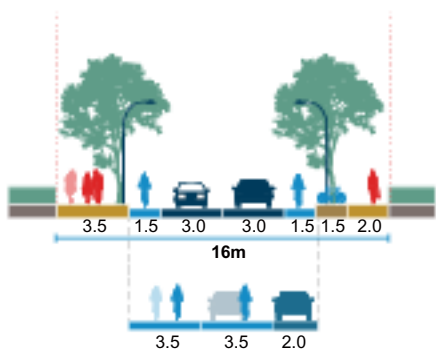
路段中优先保障侧分带宽度，种植行道树进行机非分隔，并为骑行者提供遮阴。路口缩减侧分带宽度在中央形成安全岛。



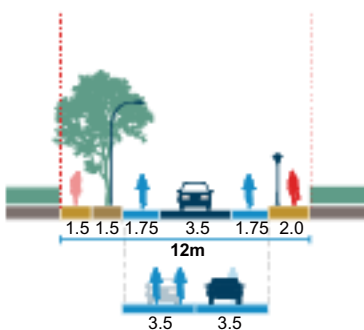
提供三条机动车道，机非采用隔离墩或较矮的栏杆进行隔离。



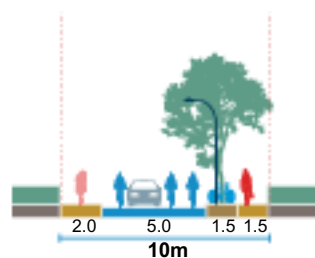
设置路中人行横道时，应利用停车带空间设置路缘石突起，缩短行人过街距离，并提高行人的可见性。



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。



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。



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。

综合性街道

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

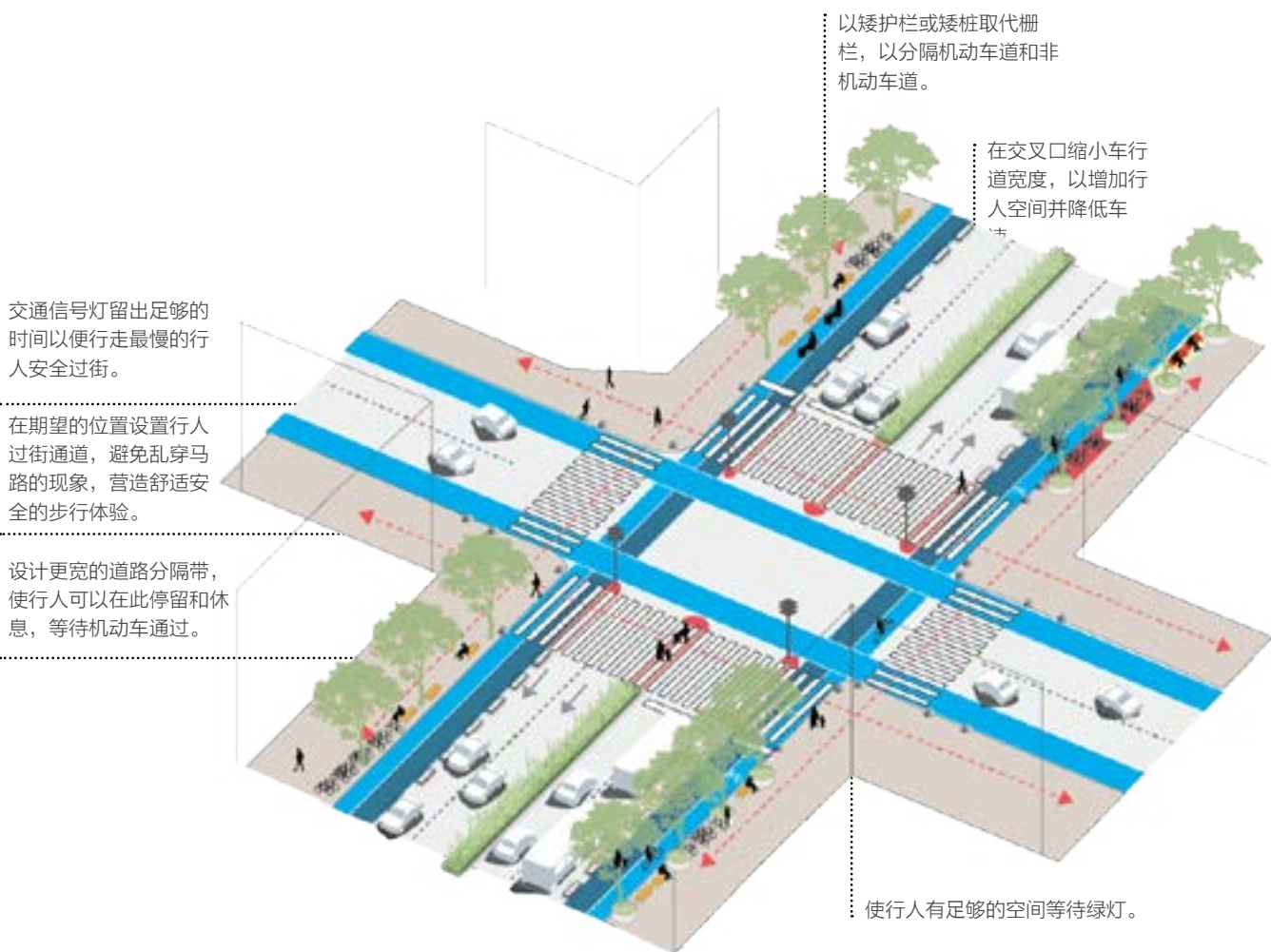
交叉口是行人、非机动车、机动车交汇的节点，也是交通事故易于发生的冲突点。通过改进交叉口设计可以提供安全、舒适的过街体验，降低交通事故。

交叉口应为所有的使用者提供良好的视野，并使交叉口空间尽量保持紧凑。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。

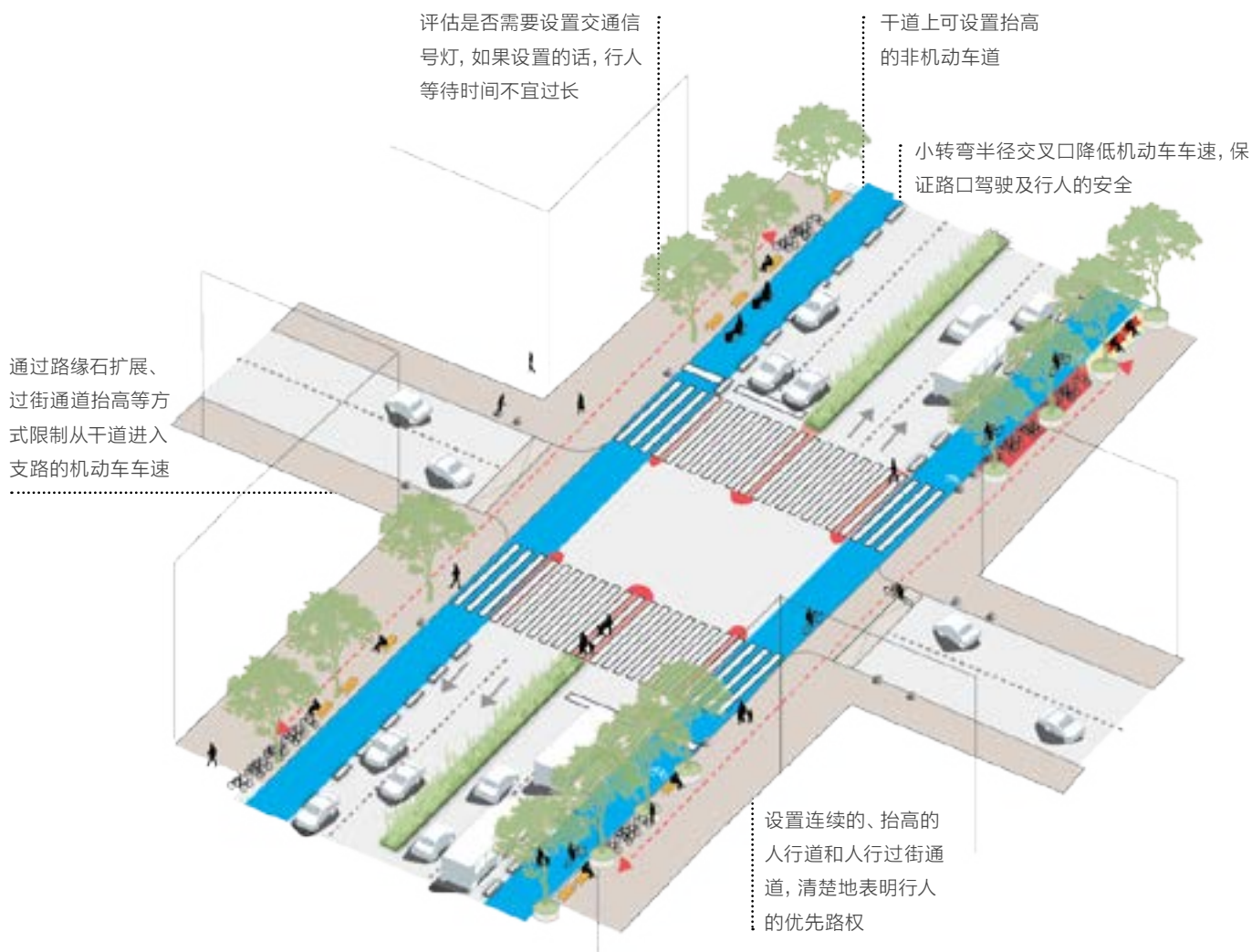
宽路幅与较宽路幅街道交叉口设计



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



第十章

实施策略

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。

1

规划引领



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

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

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。

加强街道空间一体化管控

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。

2

开放包容



部门协同

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

街道规划建设工作中强调开放性，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

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



弹性目标管控

根据街道到则实践情况，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。

街道的阶段性改造

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

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

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公里每小时限速。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。

4

保障机制



建设机制

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

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、开发公司以及设计师。

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。

协商机制

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

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

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

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。