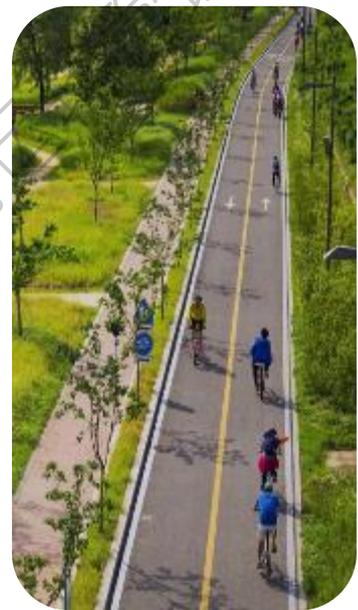


上海市慢行交通规划设计导则



上海市交通委员会
上海市道路运输管理局 主 编
上海市交通发展研究中心

二〇二一年八月

主编单位

上海市交通委员会
上海市道路运输管理局
上海市交通发展研究中心

参编单位

上海市城市建设设计研究总院（集团）有限公司
华东建筑集团股份有限公司
上海市政工程设计研究总院（集团）有限公司

编写人员：

戴敦伟 刘 涛 何 莉 李 彬 聂 磊 朱华勇
王维凤 张 翔 关士托 黄 超 姜静茹 陈 喆
陈婷婷 王爱华 黄 欣 薛 菲 刘 俐 张丽洁
陈小敏 张 涛 顾 民 程润磊 袁 满 夏 宁
陈 运 方雪丽 周 雅 王啸君



目录

总则	01
■ 背景与意义.....	02
■ 适用范围.....	03
■ 导则应用.....	03
■ 参考依据.....	04
■ 理念原则.....	05
■ 基本规定.....	06
第一章 构建连续完整的慢行网络	07
1.1 构建连续的慢行网络.....	08
1.2 提升慢行系统可达性.....	12
1.3 增强绿道与道路衔接.....	18
1.4 优化完善的慢行布置.....	19
第二章 构筑复合立体的慢行系统	21
2.1 综合交通枢纽.....	22
2.2 轨道交通站点.....	23
2.3 密集商办开发地区.....	23
2.4 立体慢行廊道.....	24

目录

第三章 打造便捷高效的接驳系统	25
3.1 提升慢行接驳网络.....	26
3.2 完善慢行接驳设施.....	27
3.3 优化慢行接驳设计.....	30
第四章 慢行设计精细提升	32
4.1 精细化设计指引.....	33
4.2 稳静化设计指引.....	42
4.3 人性化设计指引.....	44
4.4 智慧化设计指引.....	50
第五章 慢行系统品质创新	51
5.1 “全要素、一体化”创建完整街区.....	52
5.2 创建历史人文魅力街区.....	58
5.3 创建邻里和谐安全街区.....	61
5.4 创建功能复合活力街区.....	62
5.5 创新资源集约焕活空间.....	63

目录

第六章 塑造品质特色的慢行新地标 67

6.1 高品质的慢行重点区域..... 68

6.2 彰显特色的慢行交通品牌..... 70

6.3 城市慢行游憩路线规划..... 72

上海市道路运输管理局 上海市道路运输管理局 上海市道路运输管理局 上海市道路运输管理局 上海市道路运输管理局

总则

背景与意义

适用范围

导则应用

参考依据

理念原则

基本规定

总则

■ 背景与意义

随着城市化进程的演变，全球城市衡量标准对可持续发展能力和水平提出了更高要求。新发展时期，我国可持续发展提出了2030年前实现碳达峰，2060年前实现碳中和的目标。《中共中央关于制定十四五规划和二〇三五年远景目标的建议》指出要坚持新发展理念和以人民为中心，实现更可持续的发展和促进社会公平。

《中共上海市委关于制定上海市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》提出2035年上海基本建成令人向往的创新之城、人文之城、生态之城，运用最现代的理念建设五个新城，推进城市更新进一步提升服务能级。

《中共上海市委关于厚植城市精神彰显城市品格 全面提升上海城市软实力的意见》提出“着力打造最佳人居环境，彰显城市软实力的生活体验”。《上海市综合交通发展“十四五”规划》和上海交通发展白皮书，提出打造“立体融合、人本生态、智慧高效”的高质量、现代化综合交通体系，推动高质量发展、创造高品质生活、实现高效能治理。《新城规划建设导则》对新城建设提出了最具活力、最便利、最生态、最具特色的发展要求。

慢行交通具有群众联系紧密、环境友好低碳的活动特性，是实现上述发展目标和工作要求的重要途径。基于上海慢行交通发展实际及城市发展目标，上海已陆续出台《上海市非机动车安全管理条例》、《上海市街道设计导则》等，对上海市慢行交通路网密度、通行路权、管理政策等做出引导。为进一步加强慢行交通系统针对性的指引，亟需出台有要点、有亮点的慢行交通规划设计导则。

《上海市慢行交通规划设计导则》（以下简称“《导则》”）旨在科学指导全市编制慢行交通规划及实施方案，重点引导五个新城提前谋划预留潜力空间，指导城市更新区综合施策促进有机更新，实现慢行交通规划、设计、建设的标准化、规范化、特色化。



“连续成网，空间复合，便捷接驳，特色彰显”

总则

■ 适用范围

《导则》适用上海市市域范围，重点指导嘉定新城、青浦新城、松江新城、奉贤新城、南汇新城五个新城、主城区、浦东新区以及其他重点建设地区、城市更新地区。



《导则》中慢行交通包括步行交通和非机动车交通，其中非机动车包括自行车和合法规范使用的电（助）动自行车。



■ 导则应用

《导则》根据上海实际，结合新城、城市更新地区等的发展要求，提出不同场景下有针对、可实施的指导要点。慢行交通规划设计除应符合《导则》要求外，还应符合现行标准、规范要求。

《导则》重点指导以交通功能为主的慢行系统（包括市政道路、公共通道等），兼顾以游憩、健身为主的绿道系统。

《导则》应用于各层次城市及交通规划中慢行交通系统规划指引、道路交通方案设计阶段的指引，具体包括：

- 各层次城市规划与交通规划中的慢行交通专项规划；
- 道路交通和公共交通方案涉及步行和非机动车交通设计；
- 互联网租赁自行车停放点规划设计。

总则

■ 参考依据

- 《上海市城市总体规划（2017-2035年）》
- 《上海市生态空间专项规划（2021-2035）》
- 《上海市综合交通发展“十四五”规划》
- 《上海市交通发展白皮书》
- 《上海市道路交通管理条例》
- 《上海市非机动车安全管理条例》
- 《上海市城市更新实施办法》
- 《城市综合交通体系规划标准》GB/T 51328-2018
- 《城市步行和自行车交通系统规划标准》GB/T 51439-2021
- 《无障碍设计规范》GB 50763-2012
- 《城市道路工程设计规范》CJJ37-2012（2016版）
- 《街道设计标准》DG/TJ 08-2293-2019
- 《道路公共服务设施指示标志技术标准》DG/TJ08-2228-2017
- 《城市轨道交通导向标识系统设计规范》DB31_T 1104-2018
- 《城市道路人行道设施设置技术要求》DB/T415-2008
- 《上海市城市干道行人过街设施规划设计导则》
- 《上海市街道设计导则》
- 《上海市新城规划建设导则》
- 《上海市城市道路精细化管理导则（试行）》
- 《上海市道路人行天桥加装电梯导则》
- 《市政道路建设及整治工程全要素技术规定》
- 《上海市道路非机动车停放点设置技术导则（试行）》
- 《关于本市“十四五”加快推进新城规划建设工作的实施意见》
- 《关于推进城市道路禁车柱、分隔栏杆等分隔设施精细化管理的指导意见》

理念原则

统筹规划

坚持系统观念，加强规划衔接、空间融合，促进红线内外一体化设计和多种交通方式相衔接，推动全生命周期管理。



聚焦特质

针对五个新城不同区域和城市更新区特质，制定针对性策略，加密慢行网络密度、完善公共交通接驳、提升出行品质。



示范引领

聚焦核心功能区、枢纽片区及医院学校等重点区域，突出精细化、人性化，营造优质慢行环境，打造慢行系统空间示范区。



突出特色

依托人文历史、滨水景观等资源，开展特色慢行系统建设，作为慢行网络重要组成，提升区域慢行出行品质和城市活力。



高效智能

立足数字化转型等发展新形势，将互联网大数据等应用于慢行交通规划设计，推进慢行交通信息化、智能化发展。



■ 基本规定

慢行交通系统是城市综合交通体系的重要组成部分，步行交通是居民出行的基本方式，非机动车交通是居民出行的重要方式之一。步行和非机动车交通适用于中短距离出行及与城市客运交通接驳换乘。

步行交通网络应包括市政道路范围内的人行道、步行街、公共通道、过街天桥和地道、空中步行连廊、公共绿地内的步行空间等。

非机动车交通网络应包括市政道路范围内的非机动车道、自行车专用路、公共通道、公共绿地内的骑行空间等。

慢行交通系统的规划设计应满足：

- (1) 安全、便捷、连续、舒适的基本要求；
- (2) 与土地利用与开发、公共服务设施、市政与交通附属设施、景观绿化设施等的空间和功能相衔接；
- (3) 注重与城市公共空间节点、枢纽等交通吸引点紧密衔接，并与其它各类交通方式充分协调。
- (4) 注重与环境和风貌相协调

慢行交通系统设计除满足基本通行需求外，还应符合无障碍要求，并结合不同区域慢行交通的需求特征和建设条件，以人为本，全龄友好，提高慢行空间环境品质、舒适性和服务水平，增强慢行交通吸引力。

第一章

构建连续完整的慢行网络

- 1.1 构建连续的慢行网络
- 1.2 提升慢行系统可达性
- 1.3 增强绿道与道路衔接
- 1.4 优化完善的慢行布置

构建连续完整的慢行网络

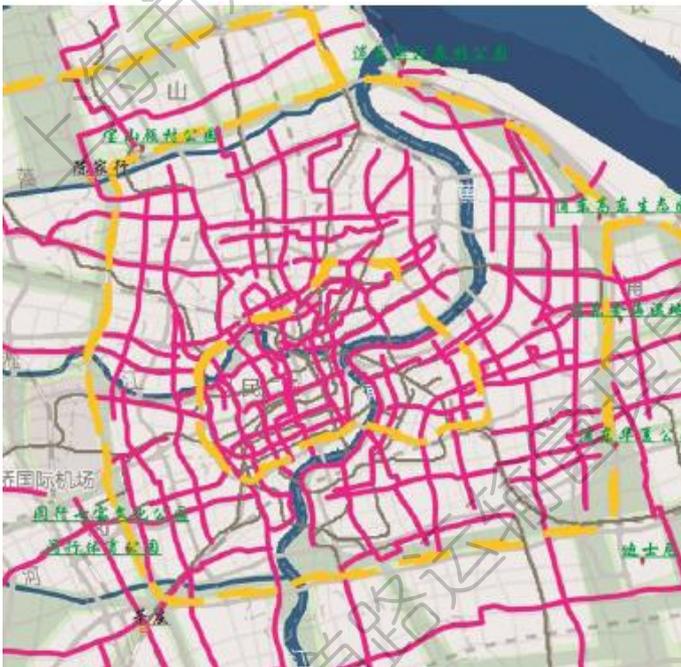
原则导向：

应根据不同片区的步行与非机动车功能定位、交通特征、人口密度与自然环境等因素，提出差异化的步行交通网络和非机动车交通网络要求。增加路网密度，优化街区结构。建成区通过“两融合+两补充”（融合利用城市道路、公共通道，补充利用绿地、滨水地区绿道），完善慢行网络；新开发地区建设高密度街区、小尺度路网。重视跨水系、铁路、高快速路等的慢行连接，增强慢行交通可达性。

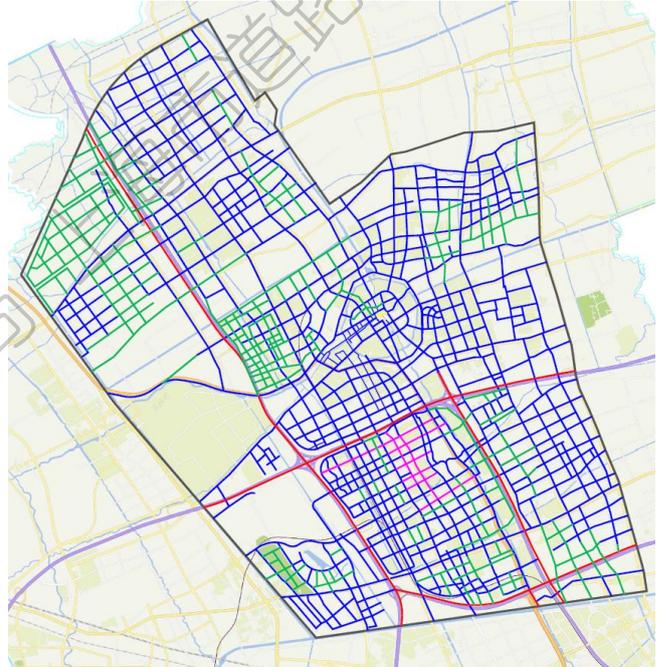
1.1 构建连续的慢行网络

1.1.1 网络规划

除城市快速路、连续流主干道、中心城越江桥隧外，城市各级道路均应根据需求设置连续的慢行交通系统，构建“骨干+支网”式慢行网络。构建连通主要功能片区、公共活动中心的骨干慢行通道，在此基础上向各片区内部延伸，并在片区内成网，形成多层次、互联互通的全域慢行网络。



上海市中心城非机动车骨干网络《慢行交通发展报告》



嘉定新城慢行网络

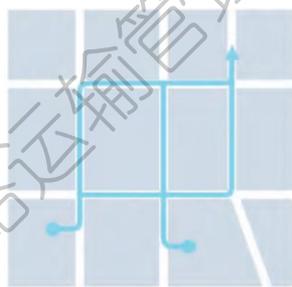
构建连续完整的慢行网络

(1) 新城与其他建设区

鼓励“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，以适宜人的活动为原则，建议形成2公顷左右的街坊尺度。依托新城内部主次干路和支小道路网络的完善，增加慢行网络密度，优化街区慢行网络结构。

新城集中建成区步行交通网络全网密度达到 $8\sim 10\text{km}/\text{km}^2$ ，非机动车交通网络全网密度达到 $6.5\sim 8\text{km}/\text{km}^2$ 。工业区和物流园区的步行和非机动车交通网络密度应根据产业特征确定，可适当降低要求，但网络密度均应大于 $4\text{km}/\text{km}^2$ 。

步行网络组成中，市政道路构成人行道主要网络，占总网络密度比例不小于70%；非机动车交通网络组成中，市政道路构成非机动车主要网络，占总网络密度比例不小于80%。慢行通道主要网络应保障连续、无断点。



大街坊、疏路网

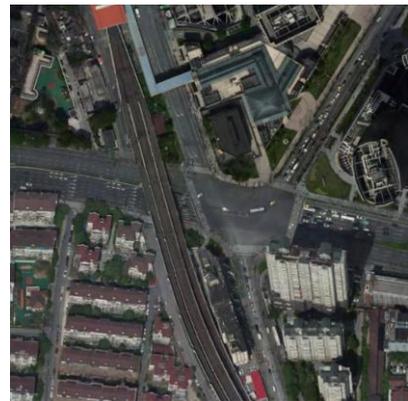
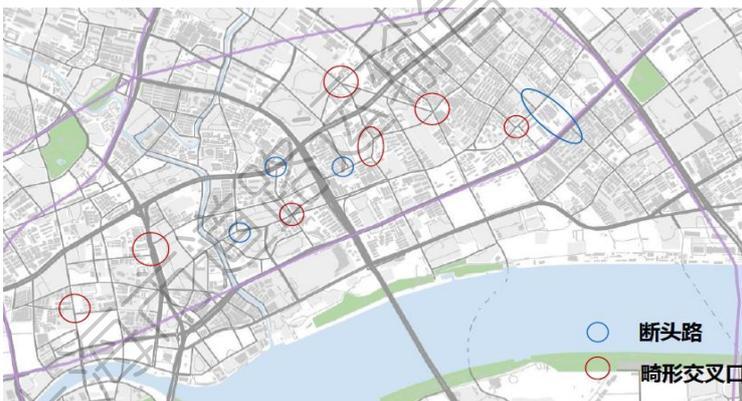


小街坊、密路网

(2) 城市更新地区

结合中心区、主城区的既有路网设施、慢行交通出行特征的差异化，中心区步行网络密度达到 $10\text{km}/\text{km}^2$ ，骑行网络密度达到 $6.5\sim 8\text{km}/\text{km}^2$ 。主城区（不含中心区）步行网络密度达到 $8\sim 10\text{km}/\text{km}^2$ ，骑行网络密度达到 $6.5\sim 8\text{km}/\text{km}^2$ 。

结合片区改造同步开展区域路网梳理，聚焦网络断点瓶颈，通过路网贯通、道路拓宽、畸形交叉口节点改造等方式，提升路网连通性，增加慢行网络密度。



北外滩地区断头路与畸形交叉口节点改善

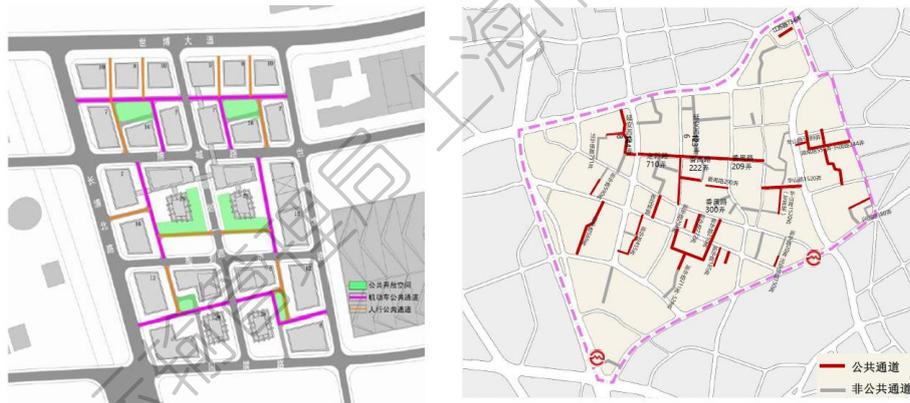
构建连续完整的慢行网络

1.1.2 公共通道开放利用

公共通道原则上对步行和非机动车通行者开放。

新开发地区结合地区控规编制，完善公共通道布局方案，注重与市政道路的合理衔接。已建地区封闭公共通道应逐步打开。

道路网络密度远低于全市平均水平，尺度超过400m的封闭地块，应优先鼓励推行公共通道开放，并增设相关引导标识。



1.1.3 非机动车专用路

非机动车专用路的设置，可综合考虑现状及规划情况，结合非机动车使用需求，合理配置路网及设施，或结合绿道打造。按照功能的不同可分为通勤出行型、休闲游憩行和局部节点型。

通勤出行型是指连接居住与功能区直接的非机动车线路，两地距离宜大于4km，且缺乏便捷的公共交通联系，非机动车出行需求较大。

休闲游憩型是指依托山川、河流、绿地、高快速路辅路设置的适宜长距离自行车骑行的线路。

局部节点型是为了解决局部非机动车通行问题，避免阻隔或者与其他交通方式冲突而设置的非机动车专用路。



厦门自行车高架路



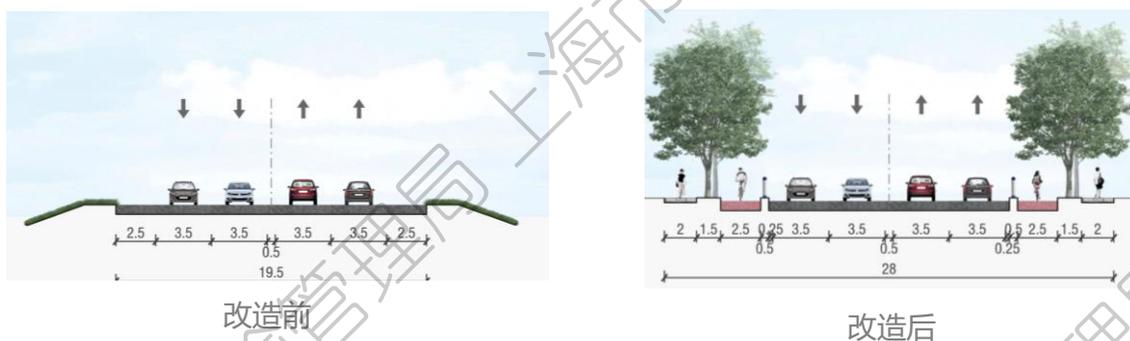
北京自行车专用路

构建连续完整的慢行网络

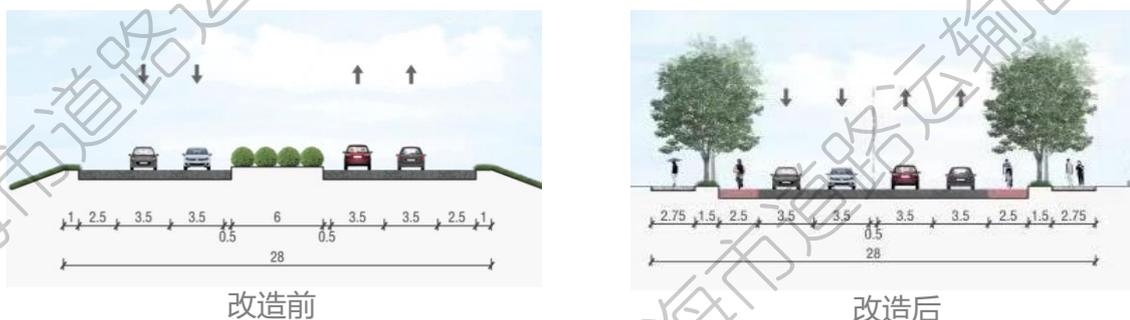
1.1.4 改造优化公路断面，增设慢行系统

位于城镇内的公路应结合慢行需求及道路断面宽度，适时增设人行道和非机动车道，同时注重慢行相关安全设施设置，包括分隔带、隔离栏与行人过街设施等。具体可采用措施包括：

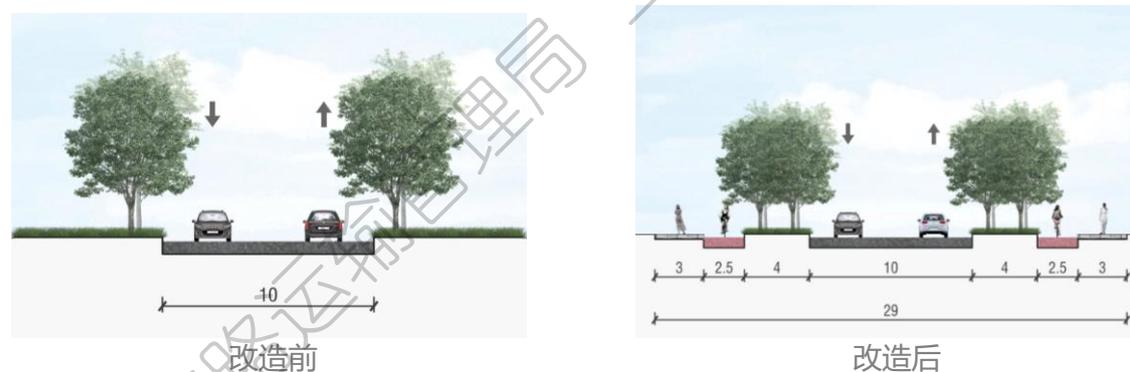
(1) 道路拓宽增设



(2) 现有道路断面重新布置，优化布置慢行系统



(3) 利用两侧绿地林地，设置绿道，兼顾交通功能，一般宽度不超过4m。



构建连续完整的慢行网络

1.2 提升慢行系统可达性

1.2.1 增强跨水系、铁路、高快速路等的慢行连接

新增桥梁、隧道应结合慢行需求研究同步增设慢行通道的可行性。因铁路、高快速路等阻隔导致步行/骑行绕行的，通道间距宜控制在400m~800m之间。

在规范电（助）动自行车合法使用的前提下，可适度放宽道路、桥梁非机动车道宽度、坡度的适应性标准，提供行人和非机动车更多跨江跨河通道。建议非机动车道宽度 $\geq 3\text{m}$ ，坡度3.5%~4%。



松浦大桥慢行通道



嘉松公路慢行骑行过江



一二八纪念路跨铁路



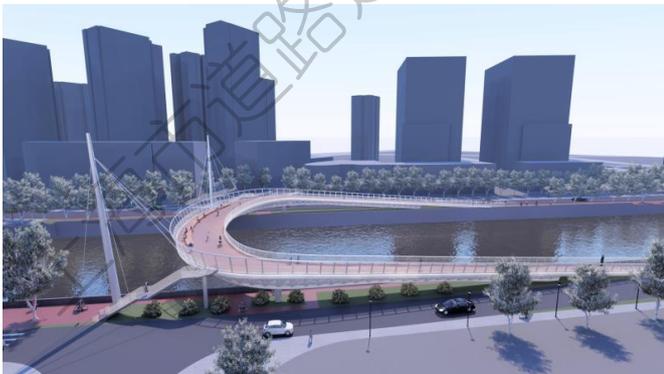
平南路-钦州南路对接（过中环）

构建连续完整的慢行网络

苏州河、浦南运河等类似尺度较为宜人的滨水空间，应注重滨水两岸的慢行联系与沟通，加强滨水空间慢行桥梁的设置，提升两岸沟通联系。



苏州河桥梁建设规划



跨苏州河安远路慢行桥

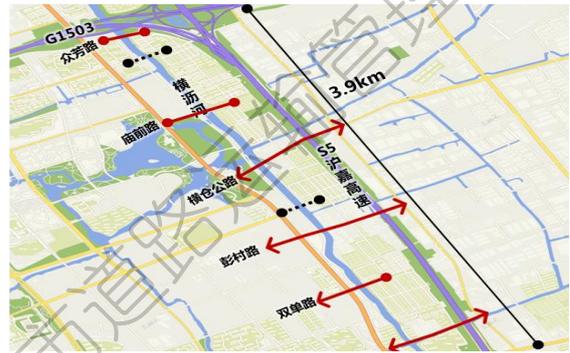


跨苏州河梦清园人行桥（意向图）

构建连续完整的慢行网络

嘉定新城

现状跨横沥河、跨S5通道间距分别约650m、1000m，两侧慢行交通沟通联系受阻，绕行严重。建议跨横沥河新增慢行通道；跨S5结合S5抬升，加密贯通东西向通道。



青浦新城

该节点处现状跨西大盈港道路间距约900m，两侧已建设滨江步道，适当增设跨河慢行天桥，减少慢行的绕行距离，弥补路网跨河通道的不足，加强河两侧慢行系统的联系，提高慢行可达和效率。



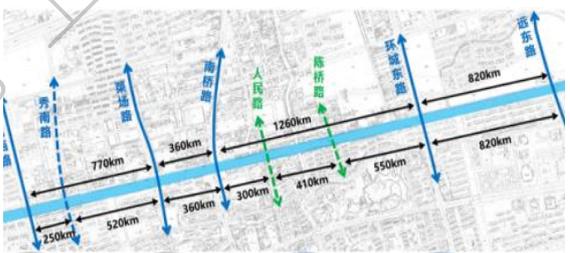
松江新城

G15公路（亭联路-北松公路）西侧工业区，东侧住宅区，存在通勤需求，其间无贯通慢行通道，可于莘莘路新建人行天桥上跨G15公路，连接车亭公路慢行系统。



奉贤新城

增设浦南运河跨河人非通道，强化与南桥源南部文旅、商业娱乐地块衔接，增加跨河联系。



南汇新城

浦东铁路泥城段(云水路~南芦公路)，全长约4.5km，现状仅3条通道可下穿浦东铁路，南北向联系不足，东密西疏。建议结合路网建设，联通浦东铁路南北片建设用地。



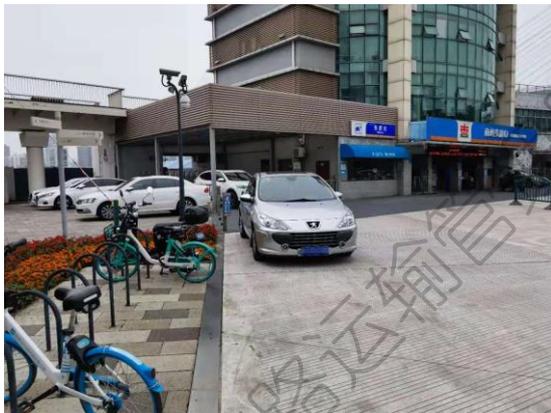
构建连续完整的慢行网络

1.2.2 提升黄浦江越江便捷性

(1) 基于黄浦江中心城区段仅能通过轮渡实现慢行越江的现状，结合慢行越江需求和码头布局，做好轮渡码头与周边公共交通的慢行衔接，保证越江慢行的便捷畅达。

(2) 码头周边应保障慢行网络的连续性，站点周边200米应提供较为完善、显著的指引标识系统，方便使用者识别。轮渡站点周边应提供非机动车停放场地，满足越江乘客停放和使用非机动车需求。

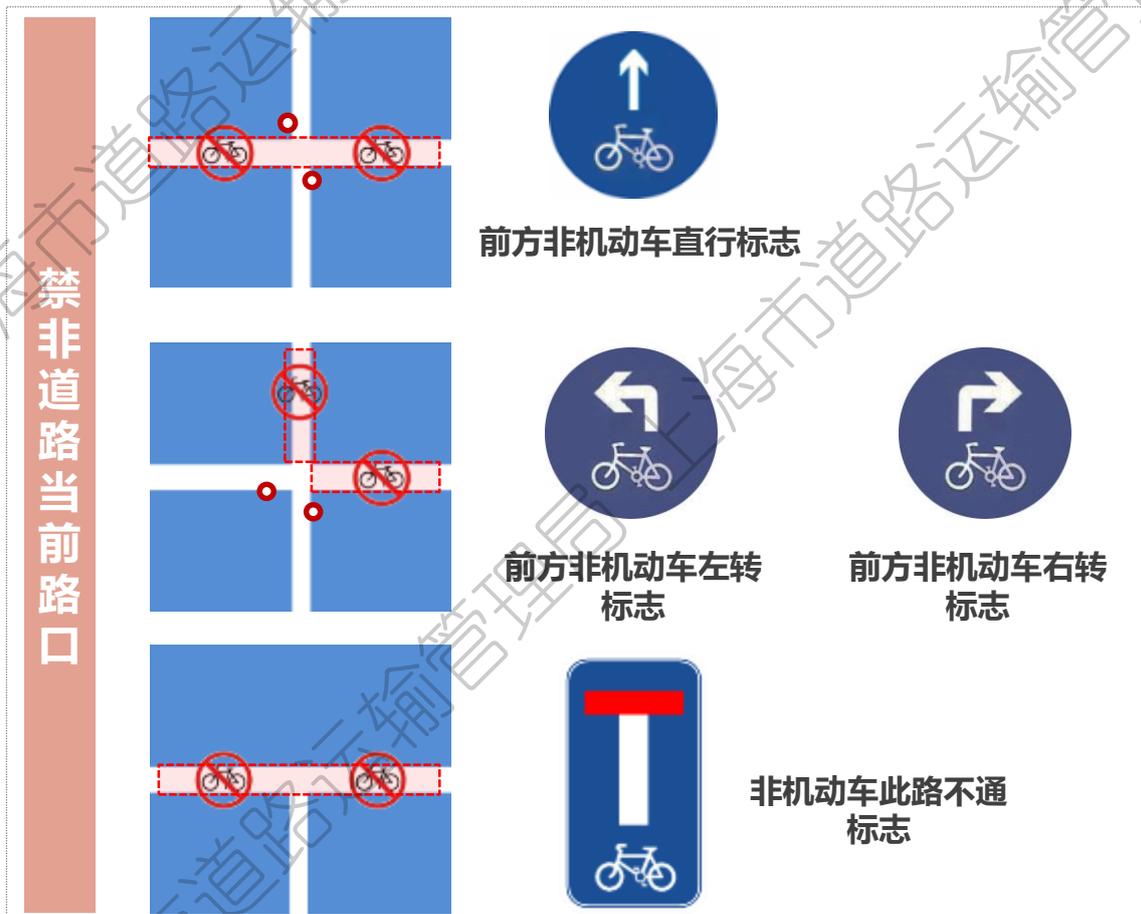
(3) 在慢行交通越江需求较大的中央商务区核心段，适时研究慢行越江规划，保留慢行越江的可能性。



构建连续完整的慢行网络

(4) 既有禁非道路完善标识指引系统

“禁非”道路应设置非机动车绕行标志标识，引导非机动车通行。前方有禁非路段时，应在禁非路段的前一交叉口和禁非路段的当前交叉口分别设置禁非道路指引及绕行标志，引导非机动车及时选择备选路线。



构建连续完整的慢行网络

1.3 增强绿道与道路衔接

沿途串联生活圈、商务圈、自然圈、文化娱乐圈等人流吸引点的区域滨水绿道，公园绿地等休闲空间内部道路，应加强与市政道路的紧密衔接，将蓝道、绿道、风景道三道融合，发挥休闲功能的同时，承担部分通行功能，打造“看得见、进得去”的蓝绿慢行走廊。

(1) 通过加密道路网络与绿道系统衔接，衔接路网间距不宜大于300米。

(2) 通过绿道设置出入口与市政道路紧密衔接，公共活动型蓝绿空间的绿道与市政道路的衔接开口间距不宜大于150米。

蓝绿空间内的慢行系统应同步增设指引标识，并作限速设计和处理，严格管理，禁止电（助）动自行车驶入。

外环绿道结合周边路网与主要交通吸引点进一步加密设置出入口，在出入口附近设置自行车停车设施，方便骑行。



远香湖绿道增设出入口



加密路网与徐汇滨江绿道衔接



长宁外环绿道



外环绿道出入口处租赁自行车

构建连续完整的慢行网络

1.4 优化完善的慢行布置

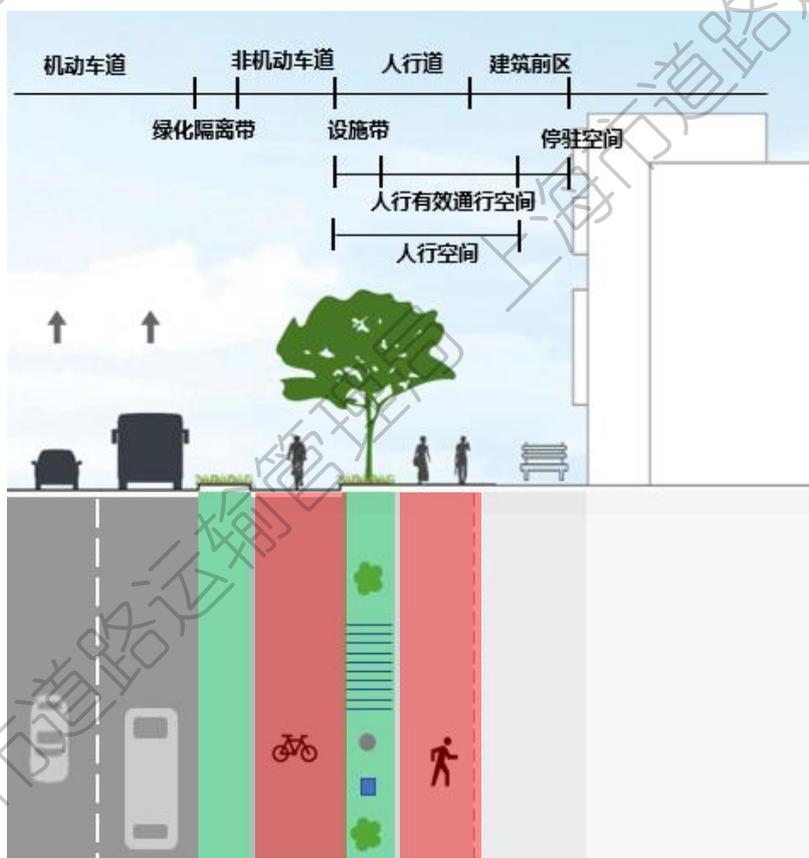
1.4.1 通行宽度

非机动车道和人行道，应因地制宜保证宽度。

(1) 人行道

市政道路人行道宽度应结合路段出行需求特征、空间尺度、沿街活动等进行统筹考虑，保障人行有效通行宽度。新城和其他集中建设地区人行道宜按照下表执行，其他地区在条件特别受限情况下可按照《上海市城市道路精细化管理导则（试行）》执行。

市政道路路段	适宜宽度 (m)	最小宽度 (m)	人行有效通行宽度 (m)
各级道路	3.0	2.5	2.0
商业文化中心区、大型商店或大型公共文化机构集中路段	5.0	4.0	3.0
火车站、码头附近路段	5.0	4.0	3.0
轨道交通站、长途汽车站所在路段	4.0	3.5	3.0



构建连续完整的慢行网络

(2) 非机动车道

依据非机动车交通特征、所在区域组团、道路等级、周边用地和环境等要素，划分为：

I级：非机动车流量较大、贯通性好，非机动车网络的主骨架；

II级：非机动车流量较少、以集散和到发为主，作为非机动车网络支网。

新城和其他集中建设地区非机动车道宜按照下表执行，其他地区在条件特别受限情况下可按照《上海市城市道路精细化管理导则（试行）》执行。

类型		非机动车道最小宽度（m）
I级非机动车道		4*
II级非机动车道		3*
自行车专用路	双向	4.5
	单向	2.5

*考虑新城电（助）动车出行需求较大，非机动车道包含一条助动车道宽度1.5m。

1.4.2 人非共板

新建道路原则上不鼓励人非共板断面形式。两侧用地性质为工业、物流、仓储，因用地严重受限，且行人和非机动车流量较少的道路，可设置为人非共板。

既有人非共板道路，宜通过绿化、设施带进行隔离，条件受限时可利用禁车柱等实现分离。



第二章

构筑复合立体的慢行系统

- 2.1 综合交通枢纽
- 2.2 轨道交通站点
- 2.3 密集商办开发地区
- 2.4 立体慢行廊道

构筑复合立体的慢行系统

原则导向：

鼓励依托新城枢纽、CBD地区“一体化、多功能、复合型”的立体开发模式，构建高效连通和功能复合的全天候立体慢行系统，将交通枢纽与周边区域整合规划设计，实现交通枢纽与道路、公共设施的融合。

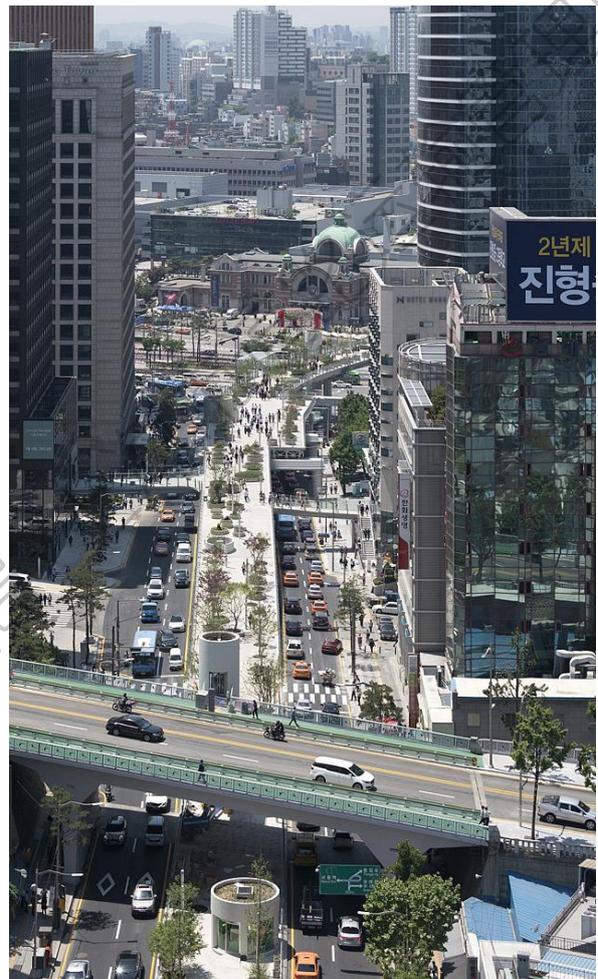
2.1 综合交通枢纽

综合交通枢纽作为新城交通门户，具有对外交通联系、对内交通集散，及多线换乘等功能。

(1) 综合交通枢纽内部应形成立体高效的交通换乘流线，以铁路站房为核心，各类公共交通宜紧邻布置，交通转换步行流线宜不出站，不过街；非机动车停放设施宜与站房布置一体化考虑。

(2) 综合交通枢纽对外慢行系统应设置路径清晰、流线简明的联系通道，包括空中连廊、站前广场、地下通道等，多维度连接周边街区，将被铁轨割裂的城市空间转化为缝合城市的纽带。

(3) 与公交的换乘应优先站内解决，布置在站体以外的公交枢纽，换乘通道应考虑全天候，全气候使用，宜通过地下通道或者风雨连廊的方式衔接。



韩国首尔中央火车站

构筑复合立体的慢行系统

2.2 轨道交通站点

轨道交通站点周边慢行通道应重点关注通道的安全性、连续性和便捷性。

(1) 重要轨道交通站点周边600m内宜打造立体高品质慢行空间，激发地区发展活力。

(2) 轨道交通站点应设置（或预留）出入口，连通周围主要建筑、住宅等，提升站点服务范围，打造高效、便捷、安全的步行交通系统。

(3) 对于超出轨道交通600m服务范围但人流出行集中、利用市政道路需绕行较远距离的地块，可设置空中连廊、地下通道或自行车专用通道。

2.3 密集商办开发地区

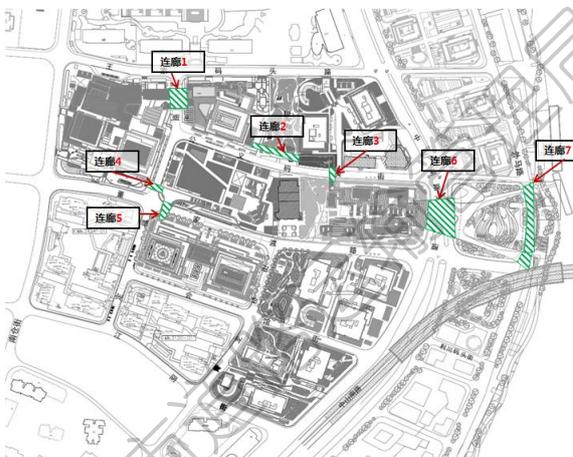
新城CBD、高开发商业办公密集区，宜通过地道、连廊、天桥等形式构建立体畅通的慢行系统，串联临近建筑等慢行活动集中点。

(1) 结合轨道交通站点开发的商业体应优先通过空中连廊或地下通道直连，避免大量人流集中在地面交通系统中集散、转换。

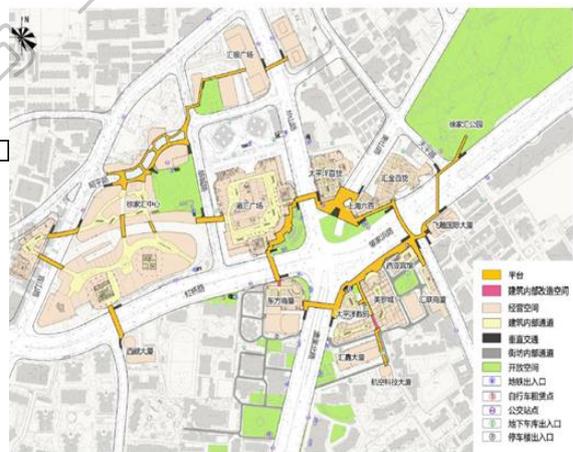
(2) 结合商办建筑建设的连廊系统宜串联商业核心区周边的商业体和文旅节点。

(3) 大型商业出入口面向城市干道时，宜设置天桥或地道，满足人行连续过街需求。

(4) 密集商办地区慢行系统的规划设计应全面统筹协调，宜关注舒适、景观等品质性要求，适应商办地区的高品质集中开发特点。



小东门地区空中连廊



徐家汇地区空中连廊

构筑复合立体的慢行系统

2.4 立体慢行廊道

(1) 设置立体慢行系统时，应兼顾地面步行和非机动车空间的连续性。

(2) 立体慢行系统应与地面慢行系统保持间距合理、数量合适的衔接点，可通过楼梯、扶梯、垂直电梯等设施有效衔接地面步行空间。衔接点处应重点关注无障碍设施设计，满足不同人群通行需求，体现人文关怀。

2.4.1 空中连廊

(1) 空中连廊宜充分考虑周边建筑及环境，进行相应的流线组织和造型设计。根据人流量和建筑结构测算，廊道通道净宽一般不小于3m，净高不应小于2.5m。

(2) 以公共通道或建筑内部通道形式设置的空中连廊，应保证24小时畅通，若有建筑物在夜间必须关闭的，应另设通道保证空中连廊的连续性。



新江湾城三门路空中连廊

2.4.2 地下通道

(1) 地下通道宜选取简单、流畅的布局方式，避免过多曲折和转弯。

(2) 地下通道的净宽和净高应结合沿线两侧活动功能、活动强度和所在地区进行统筹设计。

(3) 地下通道应与其它地下空间，如轨道交通站点、地下停车库、地下人防设施等紧密衔接，共享通道和出入口。地下通道出入口与公交站的距离宜控制在200m以内，有条件的可设计为小型下沉广场，为行人提供缓冲和驻足空间。

(4) 地下通道宜通过多样灵活的方式（如天然光线）设置采光和导光系统，提高视觉舒适性。

(5) 地下通道应设置良好的引导性标识系统，在出入口、交叉点、楼梯等提供引路标识、周边设施指引等信息，以便向行人作清晰的指引。

第三章

打造便捷高效的接驳系统

3.1 提升慢行接驳网络

3.2 完善慢行接驳设施

3.3 优化慢行接驳设计



打造便捷高效的接驳系统

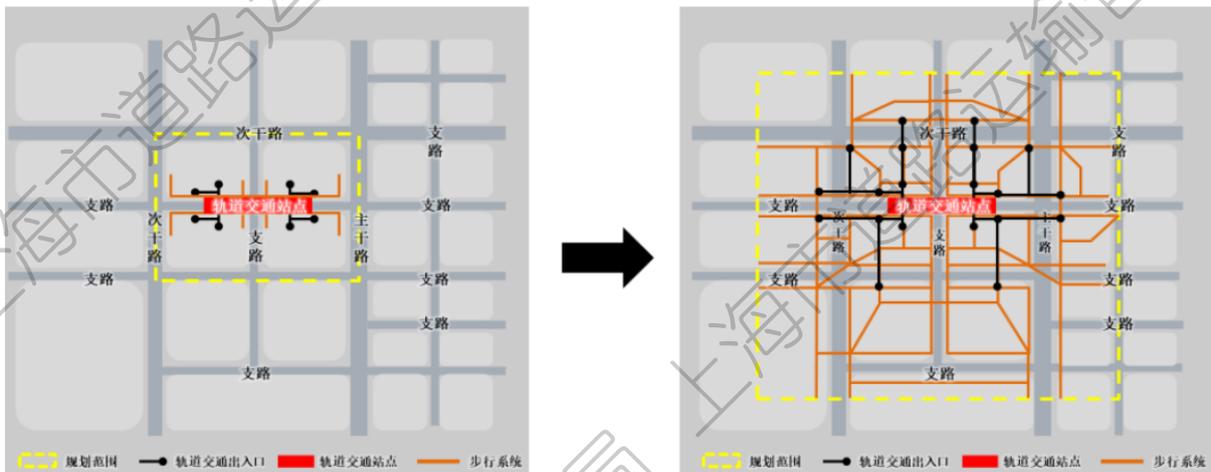
原则导向：

慢行交通应与各类公共交通紧密、合理衔接，充分发挥慢行交通在接驳公共交通实现“门到门”服务方面的优势。围绕轨道、公交站点出入口及主要人流方向构建慢行交通网络，注重慢行交通的通达性、便捷性和人性化设计，并配置便捷的非机动车停放设施。

3.1 提升慢行接驳网络

3.1.1 加密站点周边网络密度

加密站点周边慢行网络。新城核心区轨道交通站点周边可通过增设支路、开放公共通道、站点出口增设立体慢行通道等方式，提高站点的步行可达范围，保障站点周边街区良好的连通性。



3.1.2 改善站点周边慢行可达性

周边小区结合轨道交通站点、公交站点开放或新增的行人与非机动车出入口，宜尽量接近轨道交通站点，增强路网慢行可达性，提升接驳效率。

轨道交通站点已建但尚未启用的出入口，应结合周边用地开发同步投入使用。

打造便捷高效的接驳系统

3.2 完善慢行接驳设施

3.2.1 丰富轨道交通站点接驳元素，打造“微枢纽”

(1) 新建轨道交通站点出入口50m范围内（根据《城市轨道交通运营管理规定》，5米范围内禁止停放车辆）应综合布置常规公交站点、出租车候车点、非机动车停放设施（既有轨交站点出入口条件受限时，可放宽至100m范围），且其直接相连的道路在一个路格之内应有充足的慢行通道宽度。

(2) 新城范围内电（助）动车自行车停放需求较大，轨道交通站点出入口附近在保障行人疏散空间的前提下，设施带宽度宜设置为2m，并可适当降低侧石高度、加密缘石坡道，方便电（助）动车自行车停放和上下人行道。



轨道交通站点出入口处要素示意图

打造便捷高效的接驳系统

3.2.2 完善轨道交通站点周边非机动车停车

(1) 非机动车停车配建

轨道交通站点周边非机动车停车场应按照“流线安全、便捷停放、规模适宜”的原则，根据轨道交通站点的服务等级、周边道路交通条件、规划用地条件、客流需求等进行合理规划设计。



新城及外环外轨道交通站点200m范围内非机动车停车泊位宜设置15~25车位/100高峰小时人次单向旅客。外环内轨道交通站点100m范围内非机动车停车规模建议不低于下表。

站点位置	站点类型	单位	非机动车停车位配建指标
内环内	一般站	车位/100远期高峰小时单向旅客	6~8
	换乘站		5~6
	枢纽站		5~6
内中环间	一般站		8~9
	换乘站		5~6
	枢纽站		5~6
中外环间	一般站		8~9
	换乘站		5~6
	枢纽站		5~6

打造便捷高效的接驳系统

(2) 非机动车停车用地

非机动车停车场用地宜在轨道交通站点规划阶段统筹考虑。

轨道交通站点配建非机动车停车场，可单独用地，或与周边用地统筹考虑（如周边建筑内部）。配建停车场无法满足停放需求时，可结合建筑前区、绿化带、人行道设施带、过街天桥、高架桥桥下空间等区域分散布设，且不侵占步行与自行车的通行空间，同时可与棚架绿化等绿化设施结合。



(3) 非机动车停车形式

配建非机动车停车场可采用地上或地下立体式智能非机动车停车库，规范非机动车停放，集约利用城市空间，改善城市市容环境。

分散设置的非机动车停放点如采用地面立体停车架，设施不宜超过两层，且应结合轨道交通站点周边环境及景观要求设置，并不影响市政道路的视距及净空要求。

有条件时，分散设置的非机动车停放点宜采用感应装置、电子围栏等智能化手段规范非机动车停放。



3.3 优化慢行接驳设计

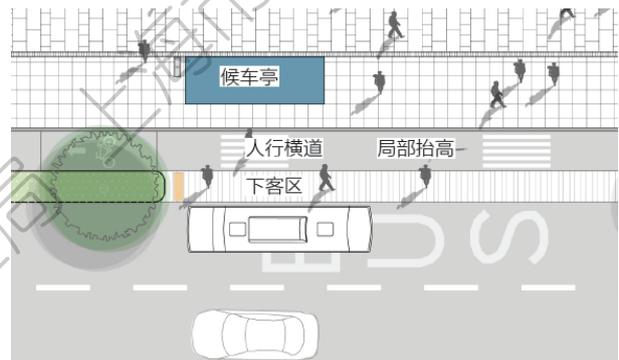
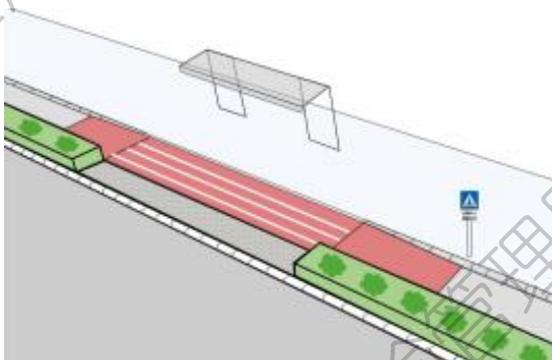
3.3.1 公交站台与慢行系统的协调

(1) 非机动车在公交站台后侧，应减少乘客上下车与非机动车的冲突

道路条件允许时，宜加宽公交站台设置候车区，并将公交站候车亭前移至站台位置。候车乘客在站台处直接上下车，非机动车在候车区右侧通行，避免上下车乘客与非机动车产生冲突。



条件受限，站台不能设置候车区或候车亭不能前移至站台，乘客在人行道候车，上下车需穿越非机动车道的，非机动车道上可通过设置人行横道、改变地面铺装、抬高非机动车道路面至人行道（站台）标高、增设标志标线等方式提示过往非机动车提前减速，保障乘客上下车安全。



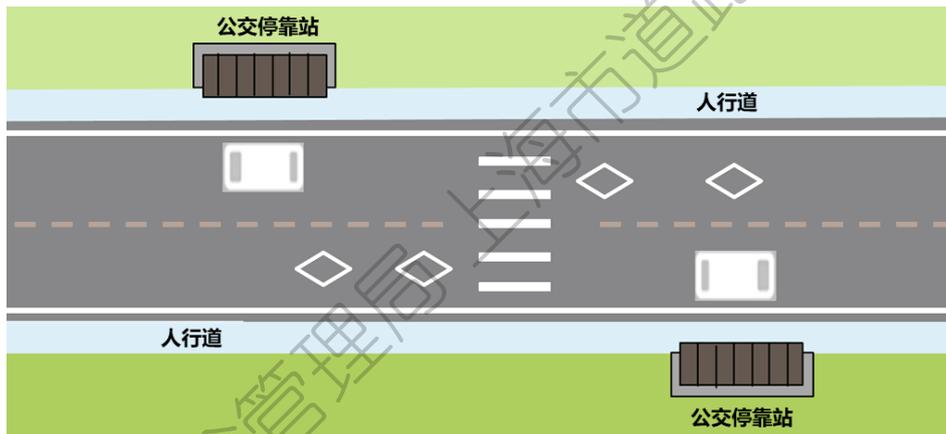
(2) 非机动车在公交站台前侧，应减少非机动车与公交车的冲突

公交站台处道路空间不足，非机动车无法从公交站台后侧通行，应增设标志标线提醒非机动车减速，鼓励非机动车待公交车驶离后再行。

打造便捷高效的接驳系统

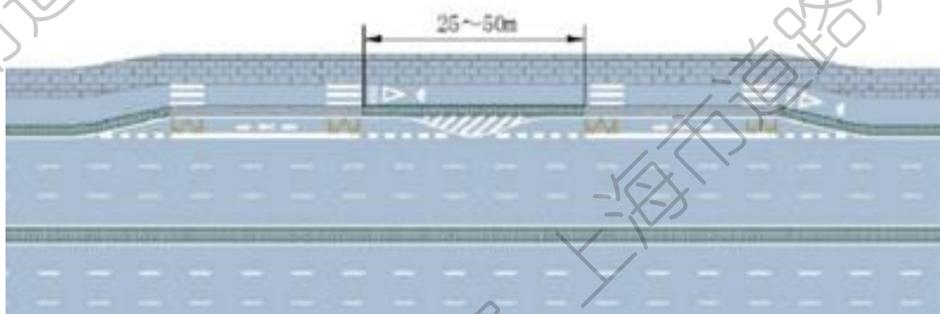
(3) 公交站台慢行安全过街

公交乘客的过街原则上利用交叉口人行横道进行，当公交站台距离路口过远，且过街需求较大需要设置路段行人过街时，人行横道线应设置在公交站点上游，并保证视距要求。

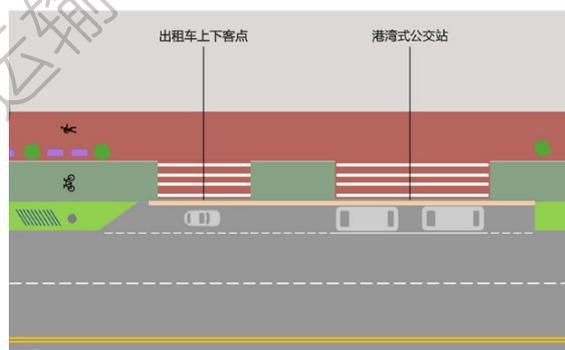


3.3.2 公交站台处公共交通工具间的协调

(1) 停靠线路超过8条的公交站点，为避免乘客在站台附近往返奔跑，建议纵向拉疏站点，分开设为双站，间距25~50m。



(2) 轨道交通出入口周边的公交车站、公交枢纽站或其他客流量较大的公交车站，宜结合公交车站设置出租车上下客点，每个出租车车位规格取2m（宽）*6m（长）。出租车上下客点设置在公交车前端，不应影响公交车驶入驶出。



第四章

慢行设计精细提升

4.1 精细化设计指引

4.2 稳静化设计指引

4.3 人性化设计指引

4.4 智慧化设计指引



原则导向：

按照《街道设计标准》、《上海市城市道路精细化管理导则》、《道路人行天桥加装电梯导则》等的要求，贯彻“以人为本、安全有序、设施友好”理念，从路段节点、环境服务等方面出发，按照“精细化、稳静化、人性化、智慧化”要求，实现慢行系统“从有向优”的品质化提升。

4.1 精细化设计指引

4.1.1 行人过街

(1) 过街方式

过街设施包括交叉口和路段的平面过街及立体过街。宜优先采用平面过街方式，可结合轨道站点、商业连廊等设置一体化的立体过街设施。次干路和支路原则上采用人行横道过街。

立交、地道出入口、桥下空间以及畸形交叉口等交通流线复杂的节点，应重视人非出行流线的组织设计，提高人非过街便捷性。人行过街横道应遵循行人过街的最短路线布置，当斜向人行过街需求较大时，可设置斜穿交叉口的人行过街横道。



人行过街设置不当导致绕行

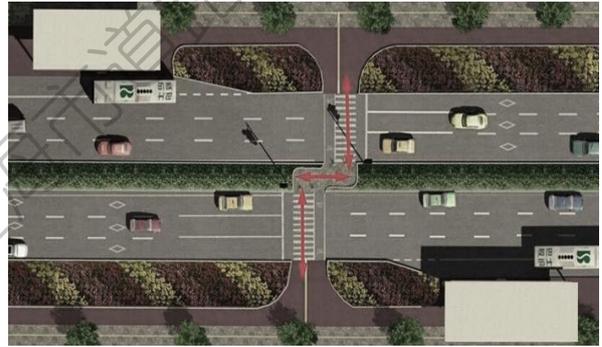
慢行设计精细提升

商业街区或枢纽街区等行人对角过街流量较大的交叉口，可设置对角人行横道，并同步配置行人专用信号相位，方便行人过街，提高行人过街效率。

当机动车道总宽度大于16m、或机动车道数量大于4条时，应在分隔带或道路中心线附近的人行横道处设置行人二次过街安全岛。



南京西路—常德路路口全相位过街



过街安全岛示意图

主干路及以上等级道路人车冲突较严重，且人行横道已无法解决时（道路饱和度 ≥ 0.8 ，行人过街量 ≥ 1600 人次/高峰小时的标准），可采用人行天桥或人行地道过街，布设立体过街设施时宜设置电梯，满足无障碍通行的要求。

(2) 过街间距

平面交叉口应设置人行过街设施，相邻交叉间距过大时（主干路相邻交叉口间距 $\geq 400\text{m}$ ，次干路相邻交叉口间距 $\geq 300\text{m}$ ，支路相邻交叉口间距 $\geq 200\text{m}$ 时），应结合道路两侧行人过街需求设置平面过街设施。

过街设施与周边重点公共设施出入口间距宜满足下列要求：

重点公共设施	公交站及轨道站出入口	学校、幼儿园、医院、养老院等出入口	居住区、大型商业设施公共活动中心出入口
不宜大于	30m	30m	50m
不应大于	50m	80m	100m

慢行设计精细提升

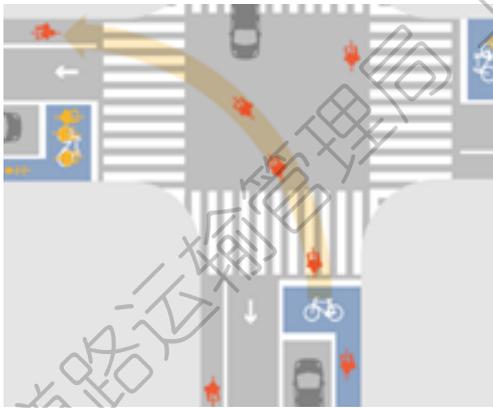
4.1.2 非机动车过街

(1) 过街方式

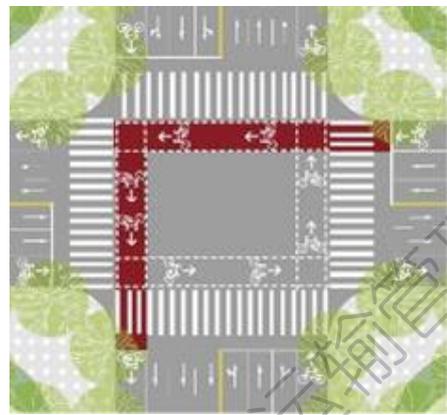
对于机动车流量少、空间尺度小的交叉口，左转非机动车可随左转机动车一次过街。

非机动车过街流量较大的交叉口宜设置非机动车专用信号灯，非机动车根据非机动车信号过街。

对于非机动车左转专用相位且空间尺度较大交叉口，或者禁止机动车左转的交叉口，宜实施非机动车左转二次过街控制。



左转直接过街



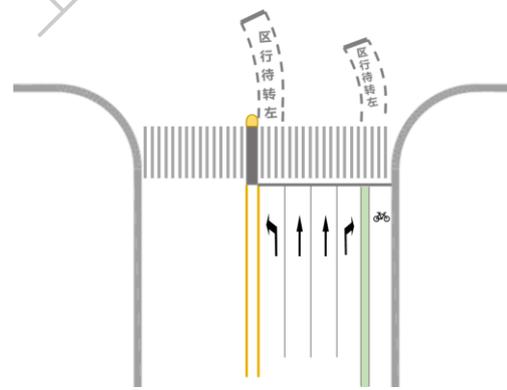
左转二次过街

(2) 待行区

非机动车流量大的支路交叉口，探索将非机动车过街等候区前置到机动车停止线之前，并给予绿灯早启优先；左转非机动车流量较大时，可结合机动车左转待行区一并设置非机动车左转待行区，并对右转机动车采取信号控制。



等候区示意图



左转待行区示意图

慢行设计精细提升

(3) 过街导流线和渠化车道

主次干路交叉口宜在人行横道靠近交叉口侧设置过街导流线，引导非机动车规范过街。

非机动车转向流量大的交叉口，可结合非机动车流量流向特征对非机动车进口道渠化，提高进口道通行效率。



非机动车过街导流线示意图



非机动车渠化车道

(4) 安全保护

大型车辆比例较高的交叉口，宜设置右转保护岛，避免机动车右转弯时侵占非机动车左转停驻空间，保障非机动车安全。右转保护岛设置可采用硬质隔离、彩色铺装、划线等方式。



右转保护岛（彩色铺装）



右转保护岛（硬质隔离）

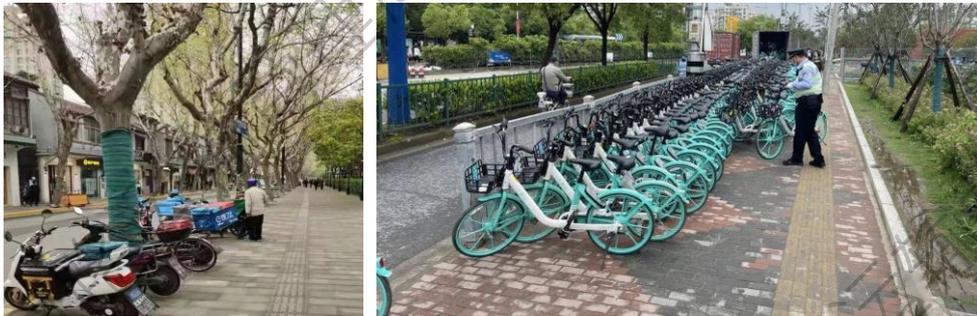
慢行设计精细提升

4.1.3 规范非机动车停放

道路非机动车停放点的设置应结合需求，综合考虑地块及公共交通枢纽站点位置、既有道路设施等因素，具体按照《上海市道路非机动车停放点设置技术导则（试行）》要求执行。轨道交通站点等非机动车停放需求较大路段，可更多地利用出入口周围空间就近布置停车带。

(1) 停放点布局

在不影响行人正常通行的前提下，根据停放需求、地块及交通枢纽出入口布局，宽度 $\geq 3\text{m}$ 的人行道上可在设施带内设置非机动车停车点位。非机动车停车位的设置不得占用或影响盲道的正常使用。非机动车停放点不应侵占无障碍设施、盲道及其两侧各0.25米的人行空间。



非机动车停放

(2) 互联网租赁自行车调蓄点

轨道交通站点、办公密集型场所的互联网租赁自行车停放矛盾突出，宜在周边道路配套设置互联网租赁自行车调蓄点，并派专人运维管理。场地选择原则：一是选择交通量及非机动车停放需求较小的支路或次干路；二是选择的人行道沿线没有或少量积极界面，且宽度 $\geq 3.5\text{m}$ ；三是与停放矛盾突出点位之间交通路径清晰，满足调蓄车辆搬运及临时停靠需求，距离重点点位车行路径距离不大于2km（10min车程）。每处长度约50-200m，满足周边重要非机动车停放点位停放需求。



共享单车调蓄点示意图

慢行设计精细提升

(3) 停放点设计

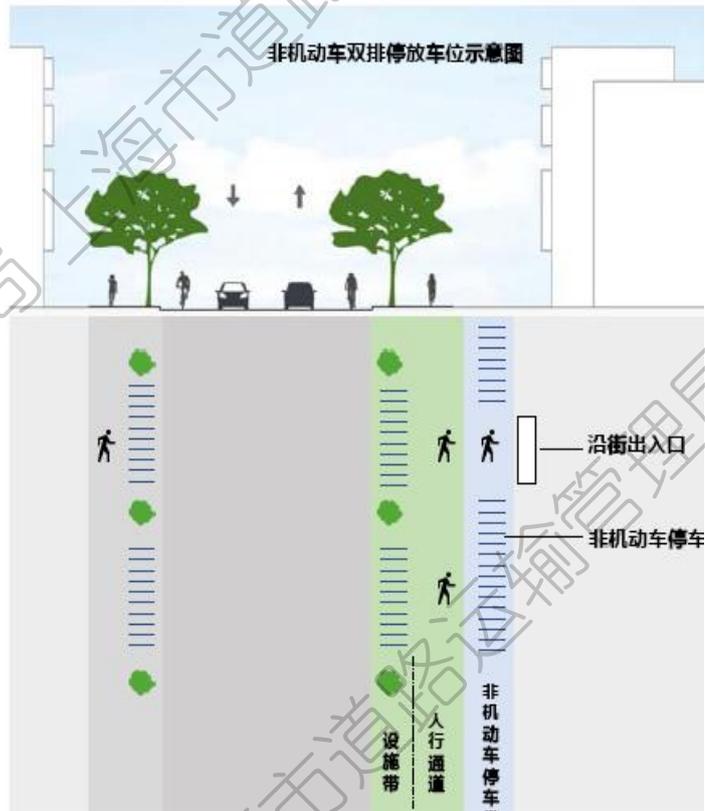
人行道整体空间（含建筑退界）大于6m时，可根据需求考虑设置双排非机动车停车位；靠近人行道一侧，停车位宽度适当放宽，不小于2米，供各类非机动车全时段停放；靠近地块建筑一侧，停车位宽度宜不小于1.8m，主要供自行车停放，可限制时间停放。



双排非机动车停放点（江苏北路）



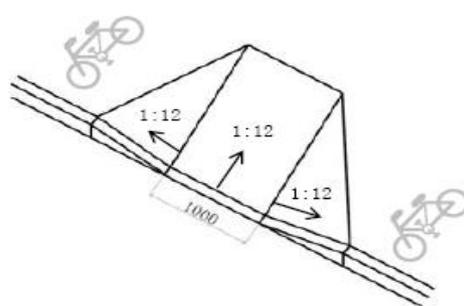
双排非机动车停放点（定西路）



双排非机动车停放设置示意图

景观及风貌控制要求较高的道路应关注停放设施与风貌环境的协调，可采用与路面铺装色彩相近的非机动车标识砖，设置特色停车砖、停车架等。

外卖快递停靠频繁的区段建议设置外卖车辆专用停车区，停放设施适当加宽，宜采取措施方便外卖车辆上下停靠。



慢行设计精细提升

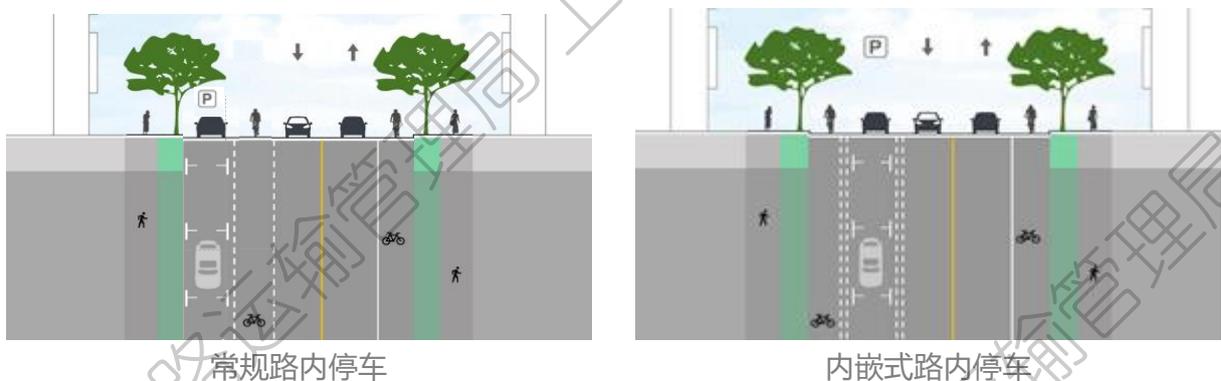
4.1.4 与道路停车的协调

(1) 路内停车(利用车行道)

新城范围机动车配建指标较高，原则上不再新增设置路内停车。

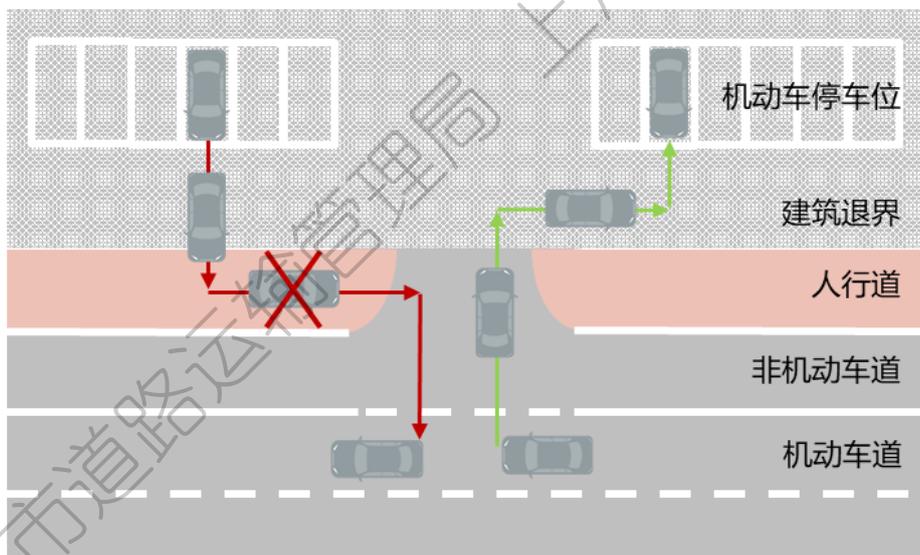
既有道路设置路内机动车停车位时，应对道路全断面优化，划设非机动车道(宽度不得小于1.5m)，确保非机动车通行空间。若道路宽度有限，应仅设置单侧路边停车或采用“夜间停车”的错峰设置的方式避免对非机动车路权的占用。

机动车停车位一般设置于同向非机动车道外侧。也可探索“内嵌式”路内停车设计，并在车位外侧设置不小于0.5m的缓冲区，提升安全性。



(2) 建筑退界空间内停车

设置在建筑退界空间的机动车停车位，机动车应利用沿线出入口进出，其道路结构应专项设计，满足行驶与停放机动车需求。停车位的设置和进出不得占用人行道空间、不应打断人行道的连续性。



慢行设计精细提升

4.1.5 铺装

(1) 人行道铺装

人行道铺装应注重整洁、坚固、平整、与周边景观相协调。可增加砌块尺度，减小拼缝宽度，铺装尺寸可参照《上海市城市道路精细化管理导则（试行）》执行。铺装结构合理，强度、渗水满足要求，必要时可采用沥青混凝土铺装，确保平顺，便于轮椅、婴儿车、行李箱推行。

铺装材质和颜色应注重人性化，且与周边环境协调。铺装设计应与建筑前区进行一体化设计，与相交道路铺装风格宜合理过渡。

(2) 非机动车道铺装

市政道路一般不鼓励非机动车道彩色铺装，滨江绿道等休闲空间或机动车和非机动车交通事故显著高发的地点，非机动车道可采用彩色铺装。



政通路拉杆箱专用道



滨江自行车彩色铺装

4.1.6 附属设施

(1) 隔离设施

机非隔离的设置应综合考虑道路断面形式、设计速度、非机动车流量等因素，尽量减量化，并按照《关于推进城市道路禁车柱、分隔栏杆等分隔设施精细化管理的指导意见》要求执行。

人非之间已采用路缘石进行高差隔离的情况下，原则上不重复设置其他形式隔离设施；人非共板断面除采用铺装区别以外，还可通过绿化、设施带等形式隔离，保障人非之间安全。

杆件、箱体应严格设在设施带宽度内。

慢行设计精细提升

(2) 指示标识

城市的主要吸引点、枢纽站点、轨道交通站点、公交站点、步行街区、风貌保护区或特色风貌街区等，宜结合公共服务设施统一设置慢行指示标志。

步行街区、风貌保护区或特色风貌街区慢行指路标识鼓励采取特色化设计。

交叉口、骑行道出入口等应设置指示标识，为行人和骑行者提供连续、有效、充足的指路服务信息。

非机动车专用路出入口处应设置指示标识指引非机动车进入和离开。

非机动车停放点应设置清晰醒目的指示标识。

立体慢行节点应注意地上、地下指引系统的统一，并做好分层出入引导。



特色指路标识设计



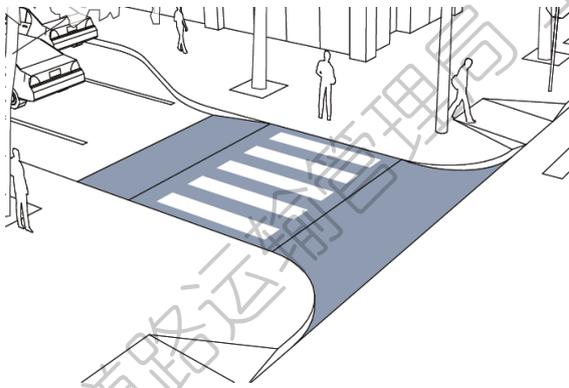
非机动车道指示标识

4.2 稳静化设计指引

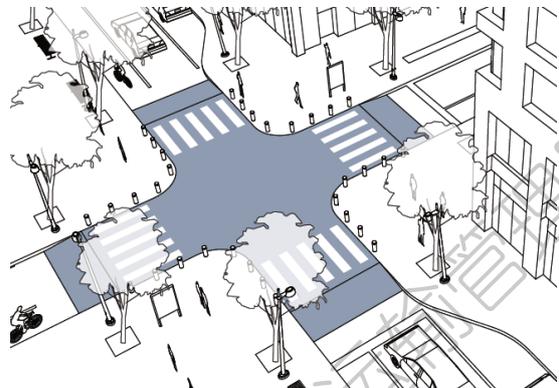
城市核心商业区、居住区和高等院校内部，以及医院、中小学等公共建筑的出入口处，可采用稳静化措施，降低机动车车速、限制车流，改善慢行体验，减少交通事故。

(1) 抬高处理

交叉口范围内，可对人行过街横道线空间进行高度抬升，标高与两侧人行道标高保持一致，提高人行过街安全性和舒适性；也可对交叉口整体标高进行抬升，提醒往来机动车在交叉口处减速让行。



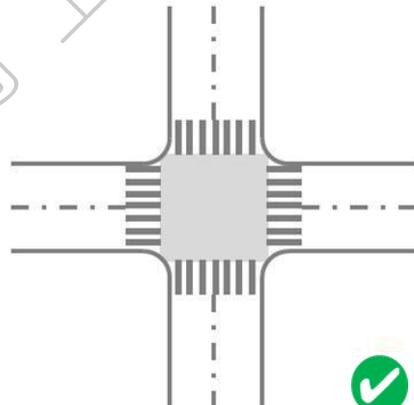
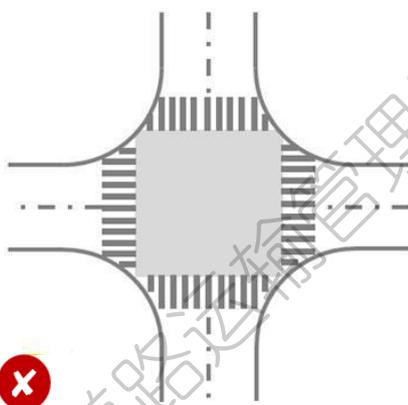
抬高人行横道



抬高交叉口

(2) 缩窄处理

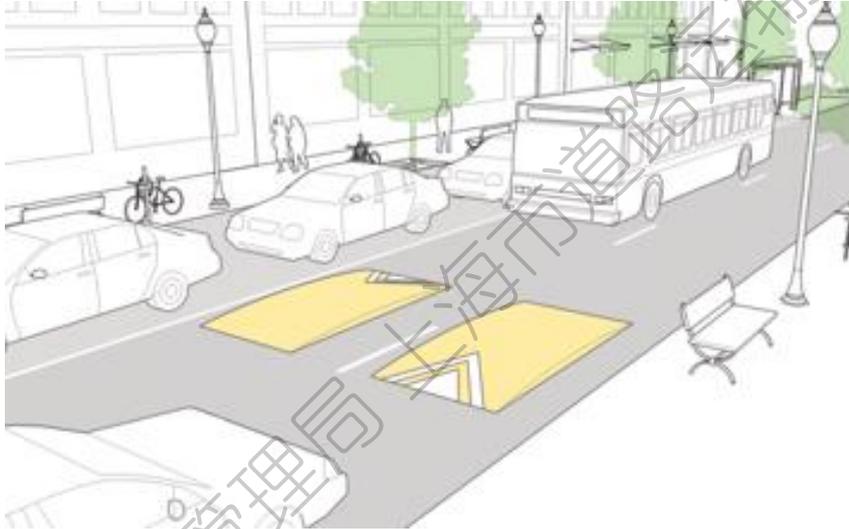
对于支小道路交叉口，靠近交叉口位置，缩小转弯半径，增加行人过街等候空间，减少过街距离，迫使机动车通过交叉口时减速通过。



慢行设计精细提升

(3) 减速缓冲带

宜结合住宅、学校等出入口处的人行横道设置，降低机动车行驶速度。



减速缓冲带

(4) 偏移车道中心线

通过道路两侧结合公交停靠站、出租车候客区等物理设施的设置，使车道中心线发生偏转，达到车辆不走直线的效果，降低车辆行驶速度。



偏移车道中心线

慢行设计精细提升

4.3 人性化设计指引

全面营造全龄友好、充满活力、品质宜人的慢行空间。关注残疾人、老年人、儿童群体出行需求，为其划定独立、连续的、无障碍的步行和骑行空间。对一般人群加强品质提升，提供更舒适便捷的慢行环境。



4.3.1 无障碍设计

(1) 步行系统平顺连续

精细化打造适老化平顺步行系统，交叉口或地块出入口宜采用平坡或缓坡设计，方便步行及轮椅车通行。人行道与建筑前区标高衔接应平缓，横坡宜采用单向坡，坡度不宜大于3%，高差较大时，应避免在人行道正常通行区内设置台阶。

人行道处缘石坡道的坡口与车行道之间应平顺连接，不应设置高差。且不应设置雨水篦、井盖。

交叉口、坡道上下坡边缘处应设置提示盲道，行进盲道应保持连续、顺直，杆件、电箱、井盖等障碍物设置应避让盲道；确有困难时应采用“隐形井盖”保证盲道的连续性。

人行天桥桥下三角区净空小于2m的区域，应设置避免盲人进入的防护设施。

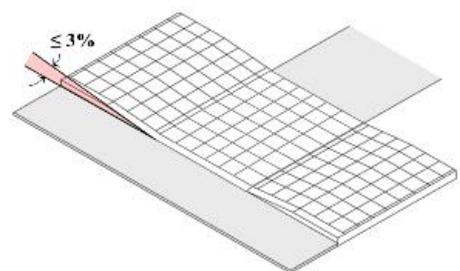
行进盲道遇到无法避免的设施、需要转弯时宜采用连续曲线线形过渡。

盲校、盲文图书馆等视障出行者集中区域城市道路，应在人行横道的中央位置设置连续的盲道，并应与人行道上的盲道衔接。

盲道等无障碍设施，应与轨道交通、各类建筑等的无障碍进出口做好衔接。



交叉口小坡度设计示意图



小坡度设计示意图

慢行设计精细提升

(2) 公交站台无碍衔接

公交站台周边要特别关注坡道设计的人性化，公交站台高度宜与公交车踏板高度保持相对一致，方便轮椅车上下公交车。



公交车与站台

公交站台设置于机非分隔带时，站台范围内可采用抬高非机动车道或设置站台缘石坡道的方式实现无障碍，增加轮椅车辆、婴儿车、手推车进出公交站台的便捷性。

公交站台区域可通过抬高非机动车道路面、增设端头引导标识等方式提示过往非机动车提前减速，保障行人安全。



公交站台周边的无障碍坡道



公交站台处非机动车道局部抬升

慢行设计精细提升

(3) 休憩缓冲

路中过街安全岛的设置应考虑到老年人和残疾人过街的需求，其行动较为迟缓，二次过街安全岛位置应留出足够的等候缓冲空间，并针对轮椅车采取安全岛与人行横道线无高差设计。

在人行道上，结合用地性质及建筑前区开展一体化设计，特别是在住宅区、菜场、公园等老年人出行集中路段增设人行道休息座椅，提供舒适便捷的慢行环境。满足停驻、休憩的需求。



路中安全岛



休憩座椅

(4) 加装电梯

根据《上海市道路人行天桥加装电梯导则》，立体过街设施宜配套设置电梯。具备加装电梯条件的应做到“应装尽装”，推荐全象限设置电梯，至少设置一对电梯。电梯出入口数应设置无障碍坡道，方便轮椅车使用。

城镇化区域，立体过街设施周边500米范围内有交通枢纽、大型医院、主要商业区、大型居住区，且周边相邻地面过街通道距离100米以上的应加装电梯。其他区域，立体过街周边过街设施间距500米以上，且老年人出行需求较多时，应加装电梯。



电梯

慢行设计精细提升

4.3.2 儿童友好

(1) 儿童友好型慢行空间

图书馆、公园、游乐场等儿童主要活动场所周边应通过优化交通环境和公共空间，为儿童提供安全的出行环境、趣味的通行休憩空间。设计要求包括：

安全的道路环境：充足的步行、骑行空间，安全的步行过街条件、机动车限速、限流等交通管理措施；过街人行横道线可采取醒目、儿童直接接受的趣味性设计。

智能化交通设施：鼓励行人过街红外感应提示装置等设置，提升儿童出行安全性。

舒适的出行体验：考虑照明、绿化、休憩、遮阳等设施，提升儿童出行空间友好度。绿化设施应保证安全性和视线可达性，宜选择通视性较高的植物。

趣味的休憩停驻空间：可通过街道空间的再分配、开发路侧活动区或口袋公园，增加儿童休憩空间；基于儿童视角，合理利用道路两侧立面及地面空间，增设寓教于乐设施，提高儿童出行空间趣味性。



趣味性过街人行道



休憩停驻空间

慢行设计精细提升

(2) 安全通学慢行系统

以学校为圆心，辐射临近居住区和学生集中区，规划安全、有序、活力的通学路径。

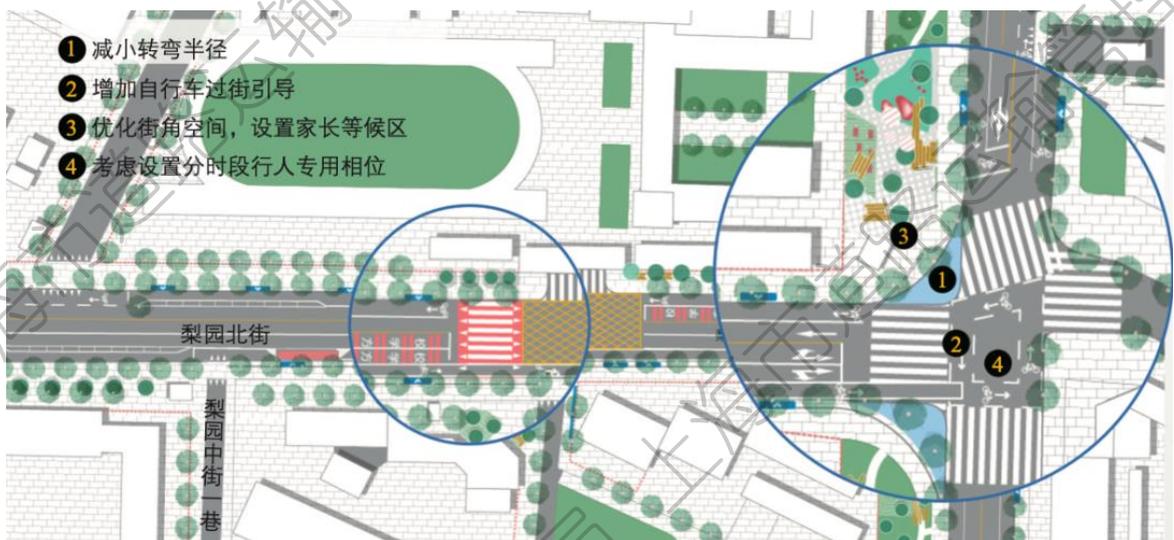
保障慢行空间，合理布设慢行过街系统，确保学生慢行优先权。

学校周边应结合家长等候需求优化人行道空间，并处理好机动车临时停车与非机动车通行关系。

支小道路可采用抬高处理、缩窄处理等交通静稳化设计，同时鼓励设置趣味性的宣传画等进行儿童过街安全教育等。

加强机动车交通管控，机动车限速、限流，分时段行人专用相位，规范机动车停车。

环境改善布置通透式绿化，激活街道环境；设置完备指引标识系统，提供针对机动车驾驶员及往来行人清晰的指引标识系统，强调学生通行的安全优先。



慢行设计精细提升

4.3.3 遮阳避雨

市政道路遮蔽设施以绿荫为主，应连续种植行道树，为人行道和非机动车道提供连续的遮蔽设施。交叉口处，行道树应不影响交叉口视距且连续种植。

鼓励市政慢行空间与建筑前区一体化设计，通过建筑挑檐、骑楼等遮蔽设施，实现对沿线步行道的遮蔽。

枢纽、轨道站点周边可设置有顶棚的风雨连廊等设施，实现主要步行区域与建筑主要出入口联系路径的遮蔽。且遮蔽设施应与街道风貌协调。



行道树遮阴



交叉口非机动车等候区绿荫



建筑前区遮阴



枢纽站点周边一体化遮阳

慢行设计精细提升

4.4 智慧化设计指引

(1) 试点智慧感知

探索利用智慧感知系统，检测慢行交通相关信息，深度挖掘慢行大数据信息，识别慢行交通相关事件，提供辅助支撑。

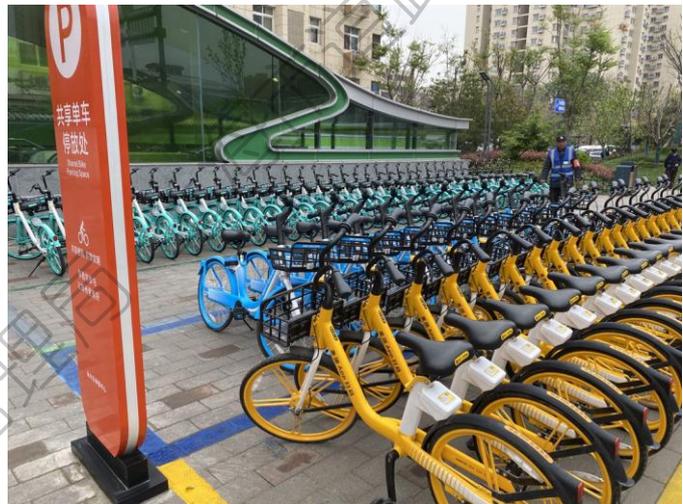
(2) 打造智慧出行

结合智慧道路、智慧公交等建设，鼓励因地制宜设置公交站台“一键叫车”、智能信息标识、交叉口人脸识别信号灯等智慧出行服务设施。积极推进互联网租赁自行车与公共交通融合的MaaS系统，打通公共交通出行最后一公里的慢行接驳，提升绿色出行吸引力，降低绿色出行成本。

根据道路设施条件，将骑行地图细化为自行车骑行道、电（助）动车骑行道、林荫道等多种类型，用户可根据自身情况精准选择出行场景，完成畅通、舒适的骑行出行体验。

(3) 加强智慧管理

精准施画互联网租赁自行车电子围栏，加强互联网租赁自行车停放管理并引导使用者形成规范的停放习惯；基于电子车牌与相关采集设备加强对快递、外卖电动自行车监管。提升精确分析、精细管理和精心服务能力。



第五章

慢行系统品质创新

5.1 “全要素、一体化”创建完整街道

5.2 创建历史人文魅力街区

5.3 创建邻里和谐安全街区

5.4 创建功能复合活力街区

5.5 创建资源集约焕活空间

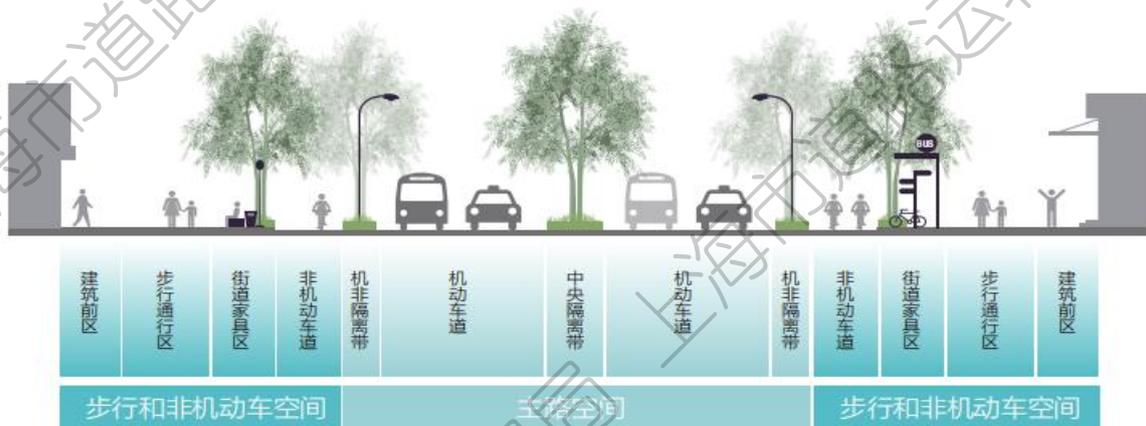
慢行系统品质创新

原则导向：

推进“以人为本”的道路空间功能优化和品质提升，落实“完整街道”，统筹出行需求，探索共享街道，增加社区活力，配合“无车街区”打造慢行交通系统、探索城市空间品质创新。

5.1 “全要素、一体化”创建完整街道

“完整街道”的重点是路权的重新划分，坚持“以人为本”、“慢行友好”，根据行人、非机动车、公共交通以及机动车的优先级排序，为所有交通方式的出行提供公平的道路系统。综合考虑街道两侧的用地功能优化，强调区段特征定位的合理性和地块周边的整体性，统筹城市街道的交通、生活、休闲、游憩等各种功能需求，实施全要素一体化建设工作，实现街道功能的完整性，为所有使用者提供服务。



人行空间与建筑退界一体设计示意图



人行空间与广场绿地一体设计示意图

慢行系统品质创新

5.1.1 街道空间分类

按照《上海市街道设计导则》，街道设计在保障交通通行的同时，应着重考虑沿街建筑的使用功能与活动。同一条道路在不同功能片区，其街道风貌也应有不同的设计安排。

综合考虑沿街活动、空间景观特征和交通功能等因素，可以将街道划分为五大类型。

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	街道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。	

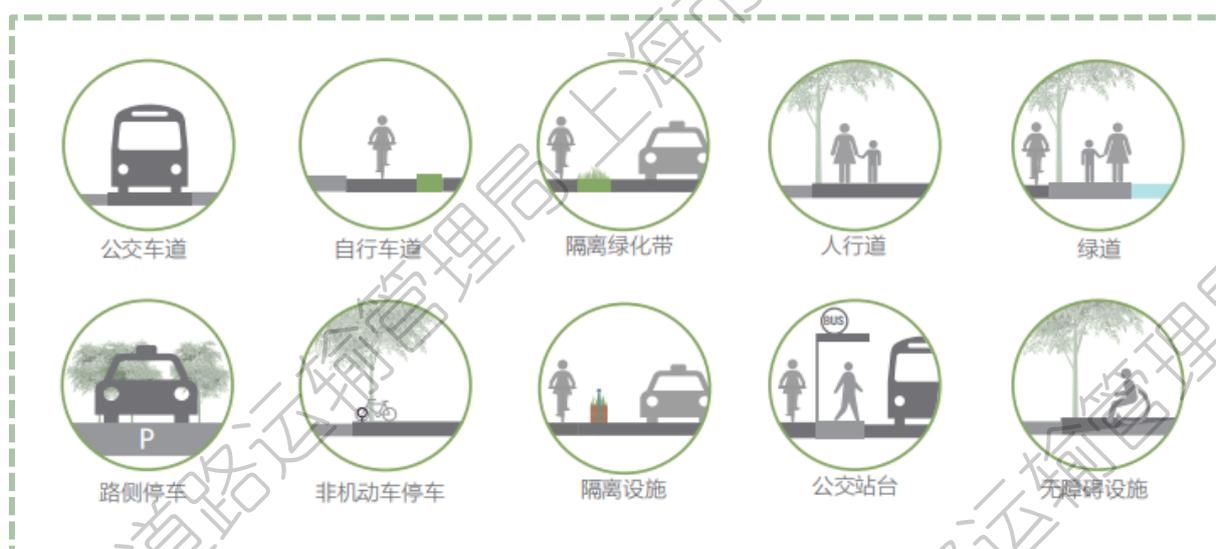
街道分类引用《街道设计导则》

慢行系统品质创新

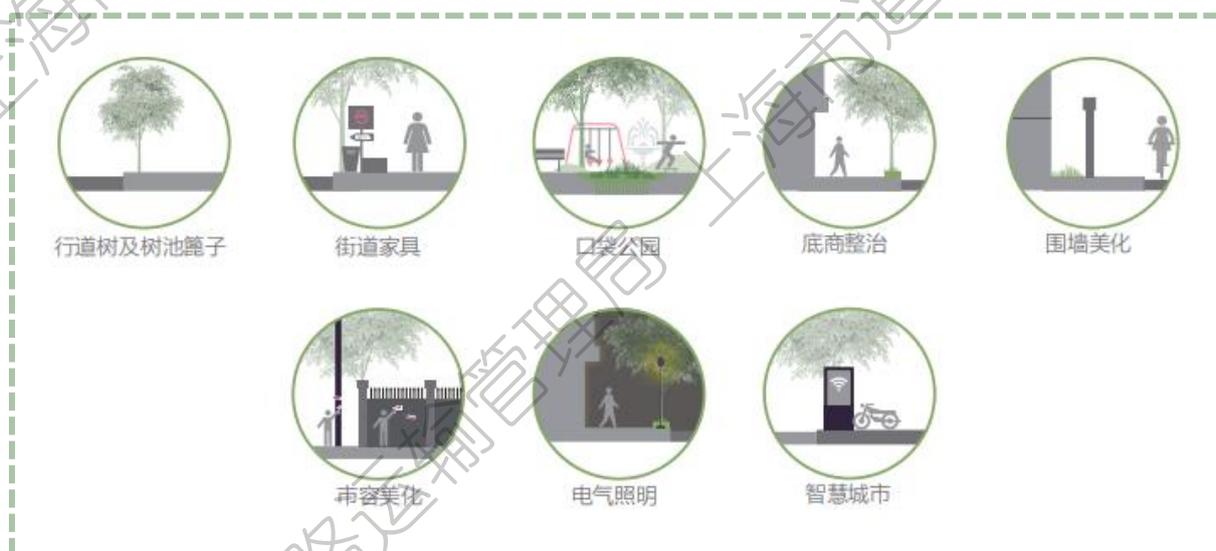
5.1.2 完整街道控制要素

“完整街道”设计要素，包含功能设计要素和环境设计要素，涉及城市道路及市政设施、建筑立面与围墙、景观绿化、景观照明4大类别约18个要素。

功能设计要素，主要按各规范、导则的相应条款控制，环境设计要素，在满足相关规范、导则的基础上需根据周边环境进行针对性设计。



功能设计要素



环境设计要素

慢行系统品质创新

5.1.3 艺术美观的环境设施

街道家具泛指在步行道内为各类使用需求而设置的设施。应舒适、耐久、实用、易于维护。宜统一风格、有识别性，并与周边建筑和环境相协调。

街道家具应布置在设施带、绿化带或建筑前区内，不得占用人行道或阻碍通行。附属设施宜结合绿化带设置，并采取安全防护措施。

(1) 市政环境设施

根据街道功能类型及活动需求，合理布局市政环境设施，协调布局地上、地下设施。明确设施配置位置、形式、风格等，保证街道风貌的统一性和美观性。

(2) 公共艺术品

鼓励街道设计中增加公共艺术品、艺术装置。通过互动活动，鼓励行人驻留。

(3) 导视系统

标识应为行人和骑车人提供连续、有效、充足的指路服务信息。宜通过与其他街道家具的整合设计，构建统一、完整的行人导视系统。



布局协调，规整有序



增加具有趣味性、参与性的公共艺术品



人性化的导视系统

慢行系统品质创新

5.1.4 连续精美的街道界面

形成开放连续、舒适宜人、风貌协调的街道界面。

- (1) 新建街区宜推广街区制，不宜建设封闭性街区。
- (2) 已建街区，建议逐步提高开放性，促进街道界面的景观共享。
- (3) 鼓励沿街建筑立面设计形成清晰的纵横向立面分段，并保持整体协调。
- (4) 沿街建筑宜根据建筑的不同高度、朝向、地理位置等因素协调，提升建筑品质。
- (5) 沿街建筑底部高度6米至9米以下部位宜采用细腻的设计手法，在材料、颜色、质感、肌理等方面重视人的感受，同时对建筑入口进行重点设计，丰富步行体验。
- (6) 街道两侧建筑的广告、招牌、橱窗等建筑附属设施的设计，宜纳入建筑整体设计之中，大小、材质宜与街道氛围、建筑风格协调统一。



开放的沿街界面/交流空间/建筑立面



适宜的尺度，艺术与时尚的汇聚

慢行系统品质创新

5.1.5 生态自然的绿化景观

生态筑基，绿色发展。对资源集约利用，倡导市民绿色出行，提升街道绿化品质，构建可持续发展、低碳健康人性化的绿色街道。

(1) 应优先采用乔木绿化，发挥其遮荫功能，并与座椅、自行车停车设施等街道家具结合设置，方便行人等候、停留和活动。

(2) 行道树绿化宜采用平树池形式，即树池缘石与人行道的地面铺装平齐，可上置盖板，方便行人借用通行。

(3) 当城市生活性道路的绿化带采用灌木绿化或草坪绿化时，不应长距离连续设置，避免对行人灵活穿越造成阻隔。

(4) 通过多种途径增加形式丰富的街道立体绿化，全面提升街道绿化水平。

(5) 根据周边环境，结合设计主题，考虑不同的种植风格，匹配街道风貌。



5.1.6 特征突出的街道夜景

增加慢行系统周边景观照明和建筑照明，完善慢行系统的夜景需求。街道夜间照明结合两侧建筑功能进行一体化设计。

(1) 商业街道营造多彩活力的商业氛围；

(2) 滨水街道加强滨水岸线和标识节点的景观亮化；

(3) 历史街道根据文化特点体现街巷布局与历史文化。

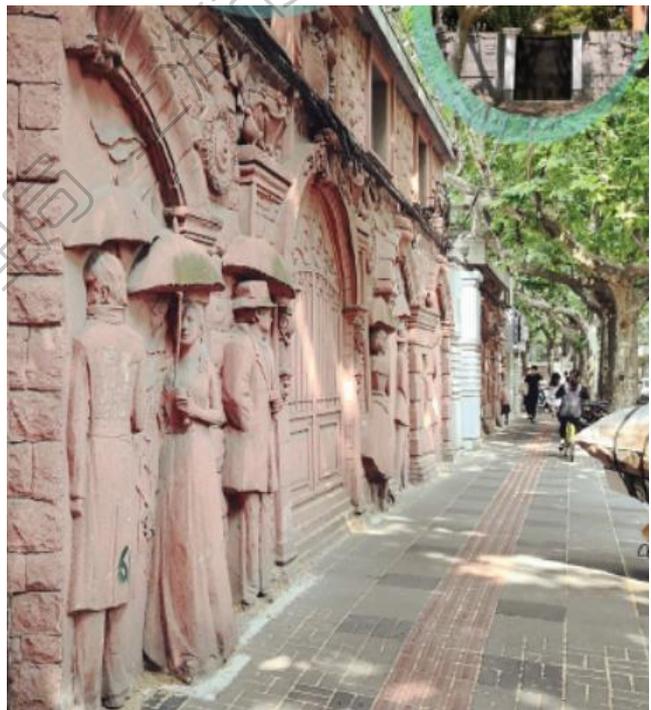
5.2 创建历史人文魅力街区

上海现有约12个历史风貌保护区，64条永不拓宽的马路。

历史风貌街道应弱化机动车通行和停车功能，以两侧的历史建筑及行道树为主要景观特色。通过铺装、功能性设施的提质，形成系统完善的观览网络和高品质的公共活动空间，为步行和自行车交通创造比其他地区更加良好的环境。

5.2.1 传承历史的空间特征

- (1) 保护并传承街道历史空间特征。
- (2) 注重保护历史街巷肌理，有条件可恢复具有重要价值的历史街巷，修旧如故。
- (3) 在街道设计中，充分为历史建筑，古树古木预留空间。特色风貌街道保持宽度不拓宽，尺度不改变。临街建筑风貌、高度、色彩保持原貌。
- (4) 铺装、树穴盖板、座椅、垃圾箱等街道设施应符合风貌区特征。

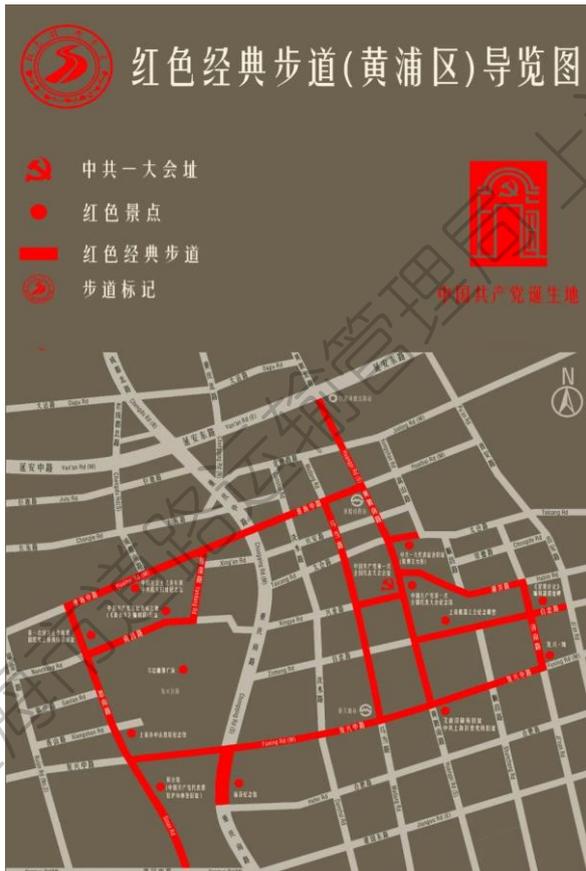


慢行系统品质创新

5.2.2 引导行人的慢行地图

增加慢行系统地图，引导人们在漫步街道的同时了解街区历史故事。慢行地图宜结合轨道交通站，公交站亭等设施布置。

以红色经典步道为例，构建的步行道网络体现出红色文化和人文徒步的特点，并在环境设计方面，结合石库门和红色文化元素，体现红色主题、营造红色氛围。



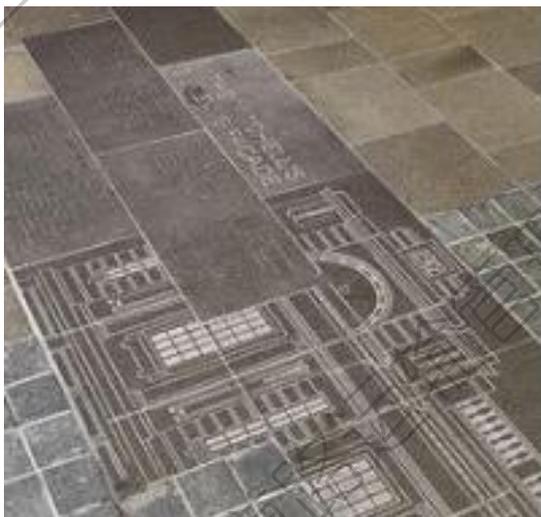
慢行系统品质创新

5.2.3 延续文化的特色设施

以街道为载体，推动海派文化与城市文明碰撞中的传承发展，构建文化标识与景观体系，强化市民对现代新兴文化的感受感知。



融入历史故事的街道立面



文化铺地示意图



在设施设计中体现空间历史特征

慢行系统品质创新

5.3 创建邻里和谐安全街区

打造“创新、协调、绿色、开放、共享”的街道空间，形成宜居宜行的“共享街道”，服务15分钟社区生活圈。“共享街道”包括空间共享和时间共享。

(1) 空间共享是指在居住区或商业密集区，建设行人、自行车、机动车等交通方式共用的街道，优先保障慢行交通，减少道路使用者之间的出行隔离，削弱机动车的主导地位，提高商业及住宅街道的安全性。

适用于不承担过境交通的城市支路与公共通道，
街道入口要有清晰的标识，鼓励减速的缓冲过渡元素。

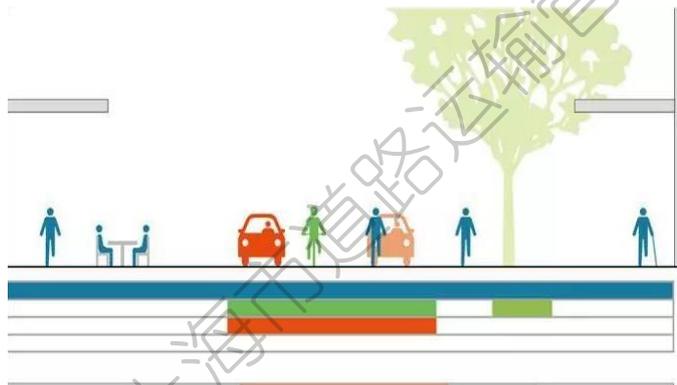
避免使用路缘石，弱化机动交通流线。利用路面铺装强化横穿街道流线，如具有视觉或触觉差异的铺装。

小汽车速度和行驶受限，采用如弯道、折线、窄断面等稳静化措施。
行人拥有优先权。

(2) 时间共享：限时取消机动车通行，实施分时步行街。



番禺路222弄共享街道



共享街道路权分配



安义路时间共享街道（机动车通行时段）



安义路（常德路-嘉里东区车库出入口）
时间共享街道，限时步行街

5.4 创建功能复合活力街区

在商业及生活性质的街道中，建议在人行空间顺畅的情况下，设置相应的公共街区活动，如相应规模的餐饮、文化交流活动，让人们进入参与其中，增加街区活力，改变传统道路单一的通行功能。



(1) 一体化设计的街道空间。整体铺装，营造整体连续、活动自由的公共空间。建议步行宽度（设施带、步行通行区和建筑前区总宽度）控制在6~8米，当有室外展示、餐饮时，宜取宽度上限；当没有此类活动时，宜取宽度下限。

(2) 增加可驻留的建筑前区。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，采用较高品质的地面铺装，提供充足的照明。

(3) 打造积极的公共界面。街道空间较为充足时，鼓励设置能够灵活使用的沿街商业活动与艺术表演空间，促进建筑内部与街道空间的互动。



(4) 植物设计，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树木。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。



慢行系统品质创新

5.5 创建资源集约焕活空间

绿地与街道空间应整体设计，考虑人行或自行车专用路将其串联，突出生态效益，并植入景观地标，引入主题文化活动，最大化发掘空间潜力。

5.5.1 街头绿地、微型公园利用

街边消极绿地、微型公园与慢行系统沟通连接，结合空间节点可以进行健身、休闲等活动，通过优美的景观激发街道活动。



慢行系统品质创新

5.5.2 滨水空间利用

以滨水空间为主脉，强化与腹地的活动联系，依托水、绿形成高品质活动网络。

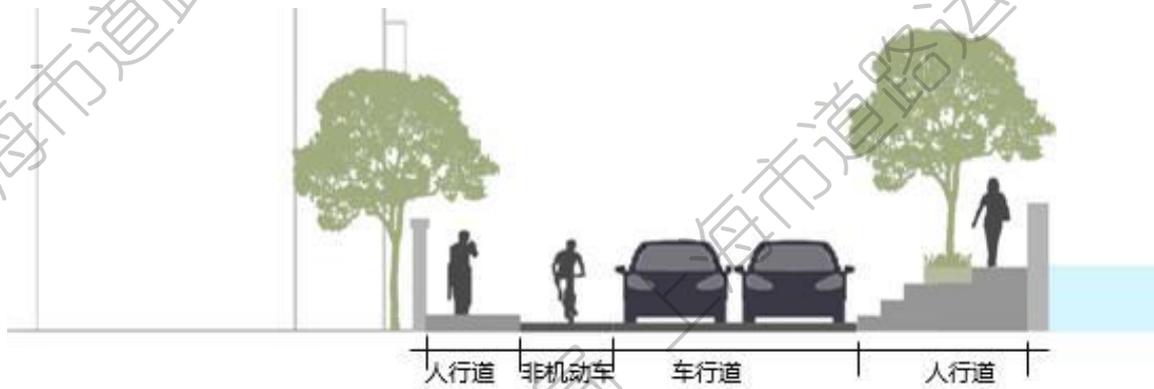
(1) 滨水通道慢行化改造

道路沿线打造公共界面。利用街道和街坊内通道，加强滨水与腹地公共空间联系，使腹地居民能够快速到达水岸。



(2) 提升滨水景观体验

分配街道功能，改善步行环境。滨水步道可局部抬高，提供更好的亲水空间。



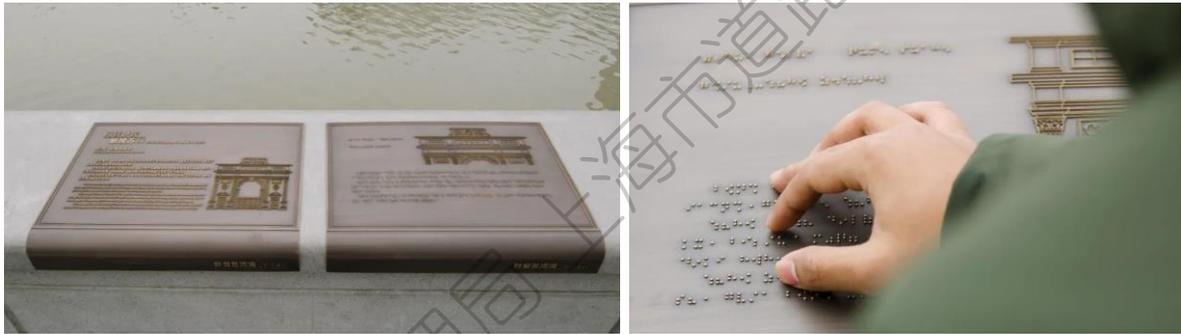
虹口苏河湾示意图

慢行系统品质创新

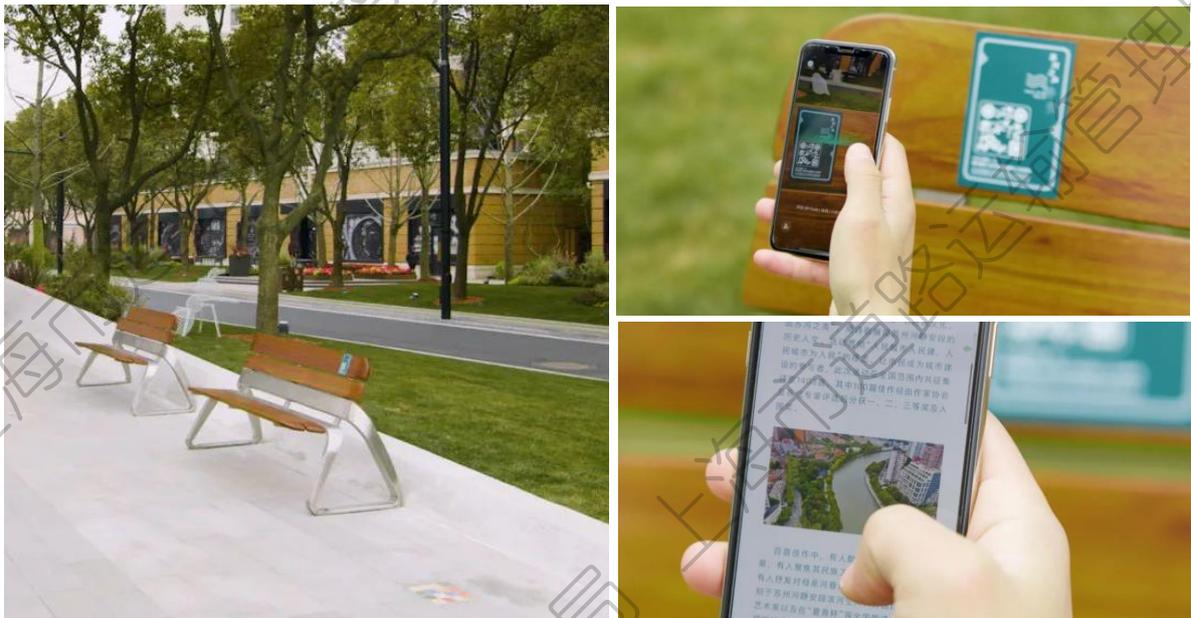
(3) 人性化、智能化街道设施

结合街道开发空间设置坐凳、垃圾桶、指示系统、花箱、阻车桩等城市街具，并因地制宜进行设计，营造可游览、有底蕴、有质感、有温度的慢行系统。

有条件的设置拥有太阳能、无线充电、音响、LED灯等多种智能功能智能街具。



公共艺术文化铭牌，可阅读可触摸



可聆听的座椅



慢行系统品质创新

5.5.3 创建资源集约焕活空间

利用桥下灰空间进行艺术化设计，塑造文化时尚空间。可被用作篮球、足球、轮滑等体育活动场所，景观绿化公园，公共停车场等，实现从“灰色”到“彩色”的华丽转身。



苏州河中环桥下空间示意图



河南路桥下空间示意图

第六章

塑造品质特色的慢行新地标

6.1 高品质的慢行重点区域

6.2 彰显特色的慢行交通品牌

6.3 城市慢行游憩路线规划

塑造品质特色的慢行新地标

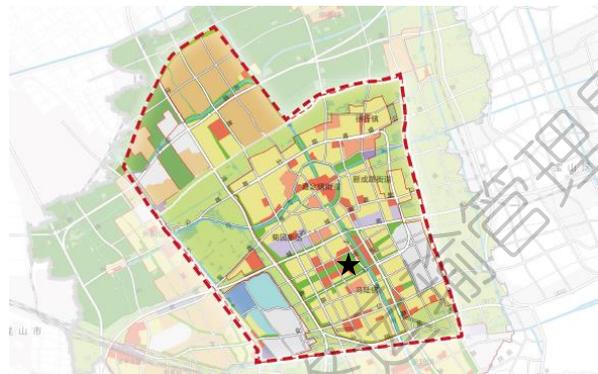
6.1 高品质的慢行重点区域

原则导向：

贯彻“以人为本、慢行优先”理念，聚焦新城慢行活动密集区域，从“缓解矛盾、跨前统筹、精细设计、人性服务”等多维度目标出发，推进慢行交通系统融合、高效便捷、全龄友好、集约创新，打造高品质的慢行示范区域。

一城一示范

依托新城规划，聚焦核心功能区、枢纽片区、风貌区、公共活动区等，从慢行密度、慢行接驳、慢行品质、慢行特色、慢行友好等角度，打造区域慢行示范。



塑造品质特色的慢行新地标

嘉定新城——远香湖中央活动区

依托市政道路持续完善精细化慢行系统，依托远香湖拓展建设特色步道，打造慢行示范街区，塑造高品质、人性化、智慧化的慢行交通出行环境，体现现代、生态和科技人文。



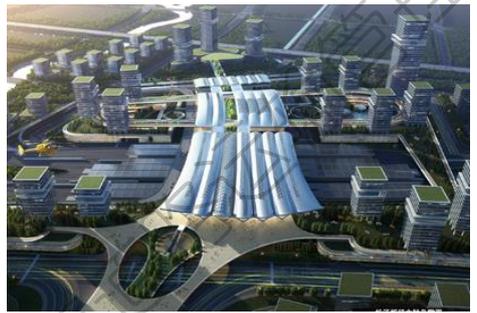
青浦新城——中央商务区

结合综合枢纽建设提升公共交通慢行可达；以精细化、全要素为导向，改善整体环境；依托公园、水系等生态基底发挥慢行优势，与市政慢行网络有效衔接；挖潜驻留空间，满足多元活动需求。



松江新城——松江枢纽区域

站城一体化开发。通过地面广场、二层平台及“空中云环”贯通城市与枢纽，构建分层立体的慢行系统。精细化、宁静化设计，如不同路段采用不同铺装，交叉口采用小半径等引导慢行优先。



奉贤新城——浦南运河北岸

打造滨水慢行步道，增加跨河慢行联系；人流密集的商业街区和滨水区区分时段管制。重视节点设计，打造“慢行友好”街道，保障慢行交通品质，推动滨江资源外扩，提升区域活力。



南汇新城——顶尖科学家社区

以顶级科学家论坛、顶级科学家公园为空间核心，紧密结合市政道路与公园绿地，布置有科创特色的慢行系统。断面布置考虑两侧建筑退界，慢行系统展现社区文化，桥梁布置结合社区绿道。



6.2 彰显特色的慢行交通品牌

原则导向：

凸显新城拥有的厚重文化底蕴和地域特点，依托滨水岸线、商业街区、文化旅游等优质资源，衔接文旅、绿道等相关规划，配合区域功能定位，打造步行街区、滨水步道等极具吸引力的休闲生活慢行空间，形成极具魅力的慢行品牌，提升百姓获得感、幸福感。

一城一品牌

结合新城规划，聚焦新城产业特色、文化特质、街区风貌，自然资源等，梳理提炼新城品牌特色，通过特色路线、品牌标识、小品打造、元素打磨等方式，将城市品牌应用融入慢行交通，打造彰显特色的慢行交通品牌。

(1) 对步行交通量较大，串联多个商业用地、文化用地等的支路，可在步行需求较大的时段禁止机动车驶入，人行道与建筑前区一体化设计，形成品牌步行街区。

(2) 鼓励结合环城林带、街头绿地、林荫道路、郊野公园、滨水空间等，因地制宜地进行绿道建设。



塑造品质特色的慢行新地标

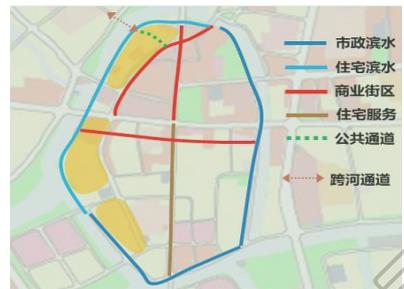
嘉定新城——白银路智慧道路改造

结合白银路智慧道路改造，打造智慧便民、景观融合、漫步可阅的高品质、高显示道路。公交车、自动驾驶小巴、自动驾驶出租车泊位需求“多合一”，可提供出租车呼叫服务的公交站台。



青浦新城——老城厢地区特色慢行空间

充分发挥水乡特色，融合江南古韵与现代生活，推动共享街道建设，改善环城水系绿道阻隔，融合市政空间与滨水空间、沿街商业、住宅通道等，打造开敞、连续、有活力的公共慢行空间。



松江新城——松江国际生态商务区

在以“生态商务”为主导功能，融娱乐、商业、居住等功能于一体的复合型综合城区内，优化街区结构，完善路权分配，体现慢行优先，提供舒适便捷的设施体验和优雅闲适的空间氛围。



奉贤新城——南桥源地区特色慢行空间

以南桥源为核心，融合街巷空间，加密慢行网络，打造具有南桥书院、沈家花园、运河水乡等传统“南桥九景”历史风貌，以及“一廊六街二十四弄”的慢行街巷的江南水乡城市肌理。



南汇新城——两环七以环带特色慢行空间

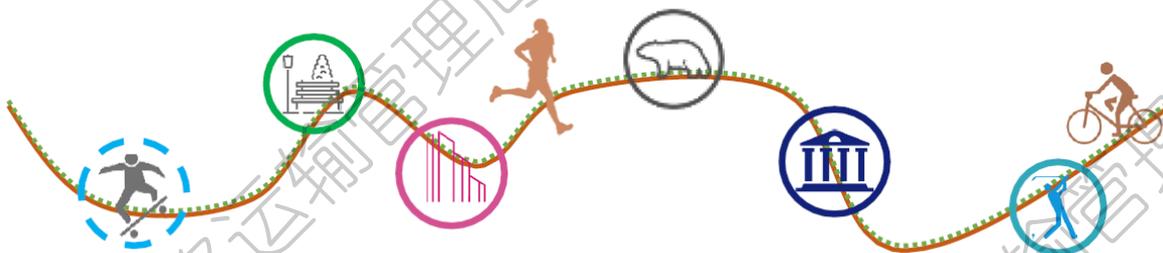
滴水湖活力环、环春涟河生态环为主要滨水步道，充分结合赤风港、程和港、黄日港、绿丽港、青翔港、蓝天港、紫气港等水岸沿线，注重沿线慢行空间生态绿色，结合彩色铺装及植物色彩，合理布设综合服务设施，打造滨水慢行游憩休闲体系。



6.3 城市慢行游憩线路规划

原则导向：

围绕资源禀赋，策划慢行游线和主题活动，利用慢行通道线性功能串联历史文化风貌区、红色景点、历史建筑、公园绿地、景观河流、文化创意园区等本市特色节点资源。发展形成精细化人性化的慢行空间体验，推进慢行出行高质量、特色化，打造“可漫步、有活力”人文环境。



6.3.1 片区划分

挖掘共通的文化特征和主题，确定步道系统规划主题和片区范围。

6.3.2 资源梳理

- (1) 梳理包括红色景点、历史文化旧址遗迹、生态绿地公园、博物馆/展览馆、特色商业街区或地标建筑等旅游资源；
- (2) 梳理轨道交通线路站点、中运量线路站点、常规公交站点、公交枢纽等交通设施；
- (3) 分析包括城市道路、背街小巷、绿地公园内小道等道路的步行设施条件。



塑造品质特色的慢行新地标

6.3.3 路径规划

通过游憩线路的规划，将大量散落在城市各处的历史遗迹和景点编织成网，形成完整的城市历史文化景观步行网络。

路径规划原则为

- (1) 长度步行可达，主要联系节点间（如景点-景点，轨道站-景点）的正常步行时间 ≤ 15 分钟，即长度 ≤ 1 km。
- (2) 复合多元，兼顾游客“食住行游购娱”需求；对范围内城市新景观进行有机串联。
- (3) 活动舒适，串联重要的公共交通枢纽；尽量多地途径公园绿地、公共广场；尽量选择绿化景观覆盖率高或富于变化、能提供遮阳和良好景观视觉的道路。
- (4) 交通有序，为游客和出行者提供安全的步行空间。



6.3.4 环境设计

通过环境设计，扮演“隐形导游”协助导览等设计改造的街道元素如路面铺装、引导标识、街道家具、游览配套设施等。

- (1) 主题logo，要将文化元素抽象简化提炼和放大处理，提高步道系统整体辨识度。
- (2) 游览地图美化设计，将沿线的道路、建筑、景点等标志性事物进行视觉化处理，使其通俗易懂、便于识记。
- (3) 总体色彩采用与既有城市景观和建筑设施风格相融合的色系。
- (4) 街道设施元素设计有所侧重、适当点缀。