

“由量到质”：“街道设计导则”与城市道路系统优化

马强 韦笑 任冠南

【摘要】街道作为城市中承担交通、活动、生态等多重职能的重要公共空间，其品质提升与精细化设计近年来已经受到越来越多的重视，而“街道设计导则”作为设计成果与引导最直接的表现形式，近年来在国内外城市方兴未艾。本文通过对国内外城市街道设计导则编制和学术研究情况进行全面系统的回顾与梳理，总结国内外导则的编制经验，并通过对目前国内街道导则在理念目标、编制体例和主要内容方面的特征分析和对比，进一步反思城市道路系统规划的理念与目标，提出“街道设计导则”对城市道路系统规划的独特借鉴价值，并探索两者之间的良性互动策略。

【关键词】街道；设计导则；城市道路系统；城市公共空间

1 “街道设计导则”体现出的“帕累托改进”价值：城市道路“交通量和速度”主导的目标需要“由量到质”的转变

城市道路系统的规划与建设一直是城市建设重点，但以提升机动车通行能力和通行速度为主要目标的城市道路系统发展理念也一直饱受争议，虽然花费巨资不断增加道路设施，但城市道路交通的改善效果微乎其微，城市交通陷入“拥堵—缓解—拥堵—再缓解”的循环反复（全国政协委员、北京交通发展研究院院长郭继孚接受采访时曾提出他感受最深的是“根治交通拥堵，不能靠修路”^①）。随着城市交通需求的井喷，城市道路系统建设的成本和收益也越来越不对等，边际成本显著增加。我国城市的交通设施建设体系中，道路桥梁投资占比一直居于主导地位，2008 年之前始终占城市内部交通基础设施投资的 80%以上，2008 年以后随着轨道交通的占比增加，道路桥梁的投资占比才有所下降，但也稳定在 50%以上，每年 7000 亿元左右（参见住建部历年《城市建设统计年鉴》）。

但与此对应的是，根据 2019 年中国主要城市交通分析报告等数据，我国机动车全天交通运行的平均车速为 39.88 千米/小时，保有量超 400 万的特大城市高峰平均车速仅为 24.88 千米/小时，公交平均车速为 15~20 千米/小时。由此可见，以“增量提速”为主要目标的城市道路系统建设实际上已经陷入“边际效益递减”的怪圈，投入巨资所获得的“缓堵增速”收效甚微。而且城市道路在“车本位”导向下的空间品质并不高，以“交通需求”为主导的路权配置使得城市道路也体现出“千城一面”。

所以，城市道路系统已经出现“边际成本极高”的临界状态，迫切需要改弦更张，转变

“交通量”为主导的目标，而突出“道路整体空间品质”，实现“由量到质”的转变。这如同意大利经济学家帕累托（Vilfredo Pareto）提出的“帕累托改进”（Pareto Improvement）定律，“在没有使任何人境况变坏的前提下，使得至少一个人变得更好”，也就是说，适度放弃“增量提速”的路径，而寻求“道路空间品质提升”的目标，至少使得城市道路交通状况不会“更坏”的前提下，获得适度的改善。“街道设计导则”的广泛开展恰恰体现了这种新的“帕累托改进”路径特征，城市道路空间在“交通功能”之外的“复合空间价值”正越来越引起各个城市的关注。

2 城市高质量发展背景下“街道设计导则”的兴起

近年来，城市街道作为一种重要的城市公共空间（urban open space）越来越引起人们的关注，城市道路不再是以机动车通行为主的交通载体和空间，更是城市重要的功能组织和活动空间，原有的“人—车—路”经典互动关系在道路空间内具有更加丰富的表现和内涵，道路空间在以人为本、交通安宁、美观性、舒适性等各方面都体现出“复合型”的新特征，国内外主要城市都开始展开突出城市设计视角的街道空间设计，街道设计导则也作为一个专项规划类型逐渐应运而生。

2.1 以“功能复合、彰显空间”为特征的“街道设计导则”的发展

20 世纪起城市化、工业化进程加快，机动车一直是交通、基础设施和土地使用政策等方面的主要关注和服务对象，“以人为本”理念在以“扩大（机动车）交通量”为主要目标的城市道路规划、设计、建设、管理过程中难以得到事实上的反映。机动车不但占据了道路路权的主要空间、行人与骑行者的空间受到严重挤压与威胁，而且也导致了城市空间扩展模式出现了明显的“车本位”特点，城市的可持续发展面临严重问题。

在此背景下，进入 21 世纪以来除了继续坚持“公交优先”发展理念之外，对道路空间的重新思考与改善也成为城市规划界日益关心的核心问题，世界各国纷纷提出“以人为本”的“街道安全”与空间共享的“街道重塑计划”。“街道设计导则”的编制开始蓬勃发展（图 1），更加体现“人本特征”的“街道 street”越来越多地替代了“道路 road”，这不仅是名词上的变化，更多地是内涵上的完善和转变。在经历了萌芽（1960-2000 年）、发展（2001-2015 年）两个阶段后，国外“街道设计导则”逐步趋向成熟，成为了国外主要城市道路规划设计与城市设计双向引导的标准规程，其中 2004 年伦敦发布的《街景设计指南》（Streetscape Guidance），被普遍认为是全球首部完善且富影响力的导则。截至 2020 年，据笔者不完全统计，全球已发布的街道设计导则达 110 本以上，其中美国编制数量最多，累计达 47 本；一

些导则甚至已经超出城市层面，成为国家政府主导制订和发布的指导性文件，如德国、日本、印度、墨西哥等（表1）。

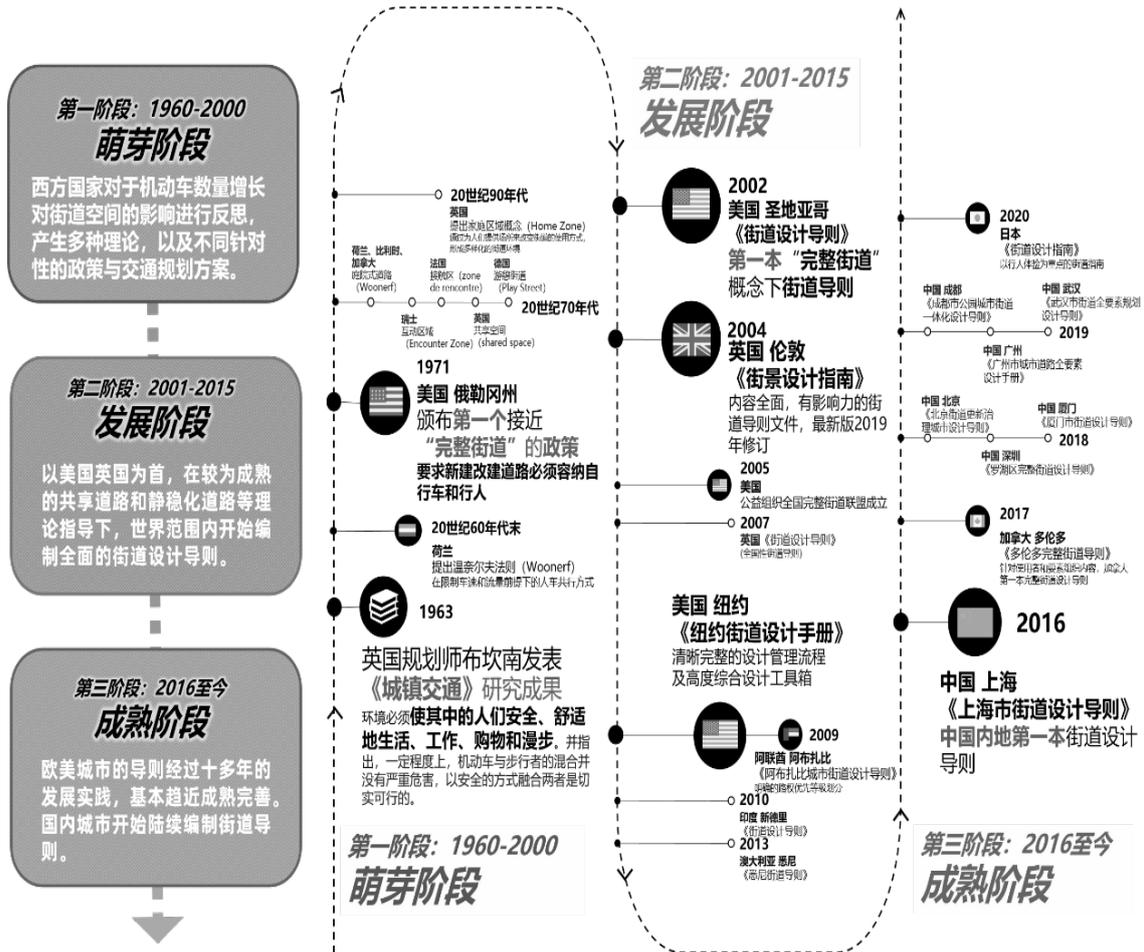


图 1 全球街道设计发展的三阶段

来源：笔者自绘

表 1 目前国外城市街道设计导则梳理

地区	国家	城市	文件名称	原名	编制时间	编制主体 属性	编制主体	
北美洲	美国	全美	城市街道设计指南	Urban Street Design Guide	2013年	非官方	全国城市运输委员会 (NACTO)	
			全球街道设计指南	Global Street Design Guide	2016年	非官方	全国城市运输委员会 (NACTO)	
			美国东南完整街道工具包	Complete Streets in the Southeast: a Tool Kit	2014年	非官方	美国精明增长协会下属的国家完整街道联盟	
		波士顿	波士顿完整街道设计导则	Boston Complete Streets Design Guidelines	2013年	官方	波士顿交通部	
		纽黑文	完整街道设计手册	City of New Haven Complete Street Design Manual	2010年	官方	纽黑文工程部	
		纽约	纽约街道设计手册	Street Design Manual	2009年 2013年修订 2020年修订	官方	纽约交通管理局	
		费城	费城完整街道设计手册	PHILADELPHIA COMPLETE STREETS DESIGN HANDBOOK	2012年	官方	市长运输和公用事业办公室	
		新泽西州	2017新泽西州完整街道指南	2017 State of New Jersey Complete Streets Design Guide	2017年	官方	新泽西州交通部	
		华盛顿	国家首都城市设计与安全规划	The National Capital Urban Design and Security Plan	2002年	官方	国家首都规划委员会	
		马萨诸塞	独立自行车道规划设计指南	Separates bike lane planning & design guide	2015年	官方	交通部	
		达拉斯	达拉斯完整街道设计手册	City of Dallas Complete Streets Design Manual	2016年	官方	达拉斯市政府	
		波特兰	波特兰步行总体规划	portland Pedestrian Master Plan	1998年	官方	波特兰市运输、工程与发展办公室	
		波特兰	步行设施设计导则	portland Pedestrian Design Guide	1998年	官方	波特兰市运输、工程与发展办公室	
		芝加哥	芝加哥完整街道设计导则	Complete Streets Chicago Design Guidelines	2013年	官方	芝加哥交通部	
		芝加哥	芝加哥街景导则	Streetscape Guidelines	2003年	官方	芝加哥交通局 桥梁和运输局	
		芝加哥	可持续城市基础设施政策导则	Sustainable Urban Infrastructure Policies and Guidelines	2014年	官方	芝加哥交通局	
		洛杉矶	街道安全工具指南	Tools for Safer Streets - Tour Guide	2013年	官方	芝加哥交通局	
			市中心街道设计导则	Downtown street standards	2009年	官方	洛杉矶市政府	
			市中心设计导则	Downtown design guide	2009年	官方	洛杉矶市政府	
			完整街道设计手册	Complete street Manual	2014年	官方	洛杉矶规划局	
			宜居街道模式设计手册	Model Design Manual for Living streets	2011年	官方	洛杉矶公共卫生局	
			洛杉矶补充性街道设计指南	City of Los Angeles Supplemental Street Design Guide	2020年	官方	洛杉矶工程局, 交通运输部	
		西雅图	西雅图街道景观设计导则	Streetscape Design Guidelines	2005年	官方	西雅图规划发展部	
		西雅图	西雅图路权改进手册	Streets Illustrated: The Right-of-Way Improvements Manual	2017年	官方	西雅图市政府	
		旧金山	美好街道方案——步行空间政策与导则	SAN FRANCISCO BETTER STREETS PLAN	2010年	官方	旧金山规划部	
		凤凰城	街道规划及设计导则	Street Planning And Design Guidelines	2009年	官方	街道运输部	
		萨克拉门托	萨克拉门托市步行过街导则	City of Sacramento Pedestrian Crossing Guidelines	2014年	官方	萨克拉门托市政府	
		多伦多	多伦多完整街道导则	TORONTO COMPLETE STREETS GUIDELINES	2017年	官方	多伦多市政府	
加拿大	伦敦(加拿大)	伦敦完整街道导则	London Complete Streets Design Manual	2018年	官方	伦敦(加拿大)市政府		
墨西哥	全国	街道导则：墨西哥城市道路设计	Manual de Calles: Diseño vial para ciudades mexicanas	2018年	官方	农业、领土和城市发展秘书处, 美洲开发银行		
亚洲	阿联酋	阿布扎比	阿布扎比城市街道设计手册	Abu Dhabi Urban Street Design Manual	2009年	官方	市政府、交通、市政及警察局等部分构成的城市规划委员会	
	印度	全国	印度街道设计手册	Better streets, better cities: A guide to street design in India	2011年	非官方	运输与发展政策研究所 (ITDP); 环境规划协作组织 (EPC)	
	新德里	新德里街道设计导则	Street Design Guidelines	2010年	官方	新德里发展局		
	日本	全国	街道设计指南	ストリートデザインガイドライン 一居心地が良い歩きたくなる街路づくりの参考書	2020年	官方	日本国土交通省都市局、道路局	
大洋洲	新西兰	奥克兰	奥克兰城市街道道路设计指南	Auckland Urban Street and Road Design Guide	2019年	官方	奥克兰交通部	
	澳大利亚	堪培拉	堪培拉中心设计导则	Canberra Central Design Manual	2007年	官方	土地规划局	
	悉尼	悉尼街道导则	Sydney Streets Code	2013年	官方	悉尼市政府		
欧洲	英国	英格兰	街道设计导则	Manual for Streets	2007年	官方	英国交通部	
		伦敦	街景设计指南	Streetscape Guidance	2004年编制 2009年修订 2019年修订	官方	伦敦交通运输局	
		伦敦	车站公共领域设计指南	Station Public Realm Design Guidance	2015年	官方	伦敦交通运输局	
		伦敦	伦敦自行车设计标准	London Cycling Design Standards	2014年	官方	伦敦交通运输局	
		伦敦	无障碍巴士站设计指南	Accessible Bus Stop Design Guidance	2017年	官方	伦敦交通运输局	
		伦敦	街道货物装载指南	Kerbside Loading Guidance	2017年	官方	伦敦交通运输局	
		伦敦	可持续排水系统 (SuDS) 设计指南	SuDS in London- a guide	2016年	官方	伦敦交通运输局	
		伦敦	城市摩托车设计手册	Urban motorcycle design handbook	不明	官方	伦敦交通运输局	
		爱丁堡	爱丁堡设计指南	Edinburgh Design Guidance	2020年	官方	爱丁堡市政府	
		丹麦	哥本哈根	哥本哈根道路设计导则：关注自行车	Focus on Cycling: Copenhagen guidelines for the design of road projects	2013年	官方	哥本哈根技术和环境管理局
		法国	巴黎	巴黎恩塞勒-自行车设施指南	Paris en Selle - Guide des Aménagements Cyclables	2019年	非官方	Massy-CPS自行车联盟
德国	全国	重新思考街道和广场专业手册	Fachroschüre Straßen und Plätze neu denken	2017年	官方	德国环境局		
西班牙	巴塞罗那	巴塞罗那自行车道设计手册	Manual de disseny de carrils bici de Barcelona	2016年	官方	巴塞罗那市议会		
南美洲	玻利维亚	拉巴斯	拉巴斯道路设计手册	MANUAL DE DISEÑO VIAL LA PAZ	2018年	官方	瑞士玻利维亚合作组织 (政府发行)	
阿根廷	布宜诺斯艾利斯	布宜诺斯艾利斯的街道和十字路口设计指南	Guía de diseño de calles e intersecciones para Buenos Aires	2016年	非官方	运输与发展政策研究所		
非洲	肯尼亚	全国	肯尼亚城市街道设计导则	STREET DESIGN MANUAL FOR URBAN AREAS IN KENYA	2019年	官方	运输、基础设施、住房、城市发展、公共事业部	
南非	约翰内斯堡	约翰内斯堡完整街道设计导则	CITY OF JOHANNESBURG COMPLETE STREETS DESIGN GUIDELINE	2017年	官方	约翰内斯堡市政府		

来源：根据网络资料不完全统计整理

2.2 国外城市街道设计导则的技术特点

国外重点城市的“街道设计导则”具有四个突出特点：

(1) 突显街道的“公共空间”设计内涵，突破传统以交通为出发点的工程技术规划范畴。如伦敦、纽约、波士顿、悉尼的导则^②，均着重强调街道作为公共空间的作用与价值，呼吁通过路权优化体现“人本位”的街道空间。

(2) 强调基于地方性和本土化的街道空间精细设计，而非形成普适性的规范标准，如阿布扎比、日本、洛杉矶等，都将本地的自然和文化特征充分融入到街道空间的设计之中。同时，对街道设计的实施及维护细节详加指导，如伦敦导则详细阐述了街道设计项目的设计团队人员组成与参与环节、设计流程、各环节的阶段节点内容（Michael R. Gallagher, 王紫瑜, 2015; 戴冬晖, 等, 2019），纽约导则中对流程的解读亦十分详尽。

(3) 基于内涵和目标的扩展，倡导多部门、多学科的参与，不再仅限于交通部门主导，而在编制中加入了区域委员会、规划、环境部门等各部门的联合参与（方家, 等, 2018），所涉学科也扩展到建筑、景观、社会学等多个方向（姜洋, 等, 2012）。如纽约导则就汇聚了9个部门、150余名专家参与其中。

(4) 动态维护导则成果，与时俱进更新理念和技术并根据实践反馈结果回应新的问题挑战。例如伦敦自2004年发布导则以来已修订3次，纽约自2007年发布以来也已修订2次。

从以上分析可以看出，国际视野下的城市道路规划与设计的导向体现出“人本化、精细化、目标复合化、动态维护化”的四个突出特点，充分吸取了“交通安宁、场所营造、景观设施”等交通工程、城市设计、建筑设计、环境艺术、景观设计等多学科理念和技术，不再片面追求“机动车交通量的扩容和速度的增加”这样的惯常目标，道路不再是一种简单的“交通”概念，而是一个重要的“空间”概念体，现出街道空间对于城市公共开放空间组织和共享的重要作用。

3 我国的城市街道设计导则编制热潮

3.1 “高质量发展”导向下的街道设计导则实践进展

我国现已转向高质量发展阶段，城市设计作为高品质塑造城市公共空间全要素、有效推动和体现城市高质量发展的重要工具，越来越受到重视，城市道路空间作为城市公共空间的一种重要类型，其设计也随之引发城市设计领域更多的关注和思考。《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》（2016年2月发布）在提出“提高城市设计水平”时，就明确提出了“原则上不再建设封闭住宅小区；树立‘窄马路、密路网’的城市道路布局理念”；2017年住建部发布的《城市设计管理办法》^③，直接要求重要街道、街

区开展城市设计，提升街道特色和活力；2021 年自然资源部下发的《国土空间规划城市设计指南（报批稿）》^④进一步提出城市设计是国土空间高质量发展的重要支撑，要实现“公共空间的系统建设，达成美好人居环境和宜人空间场所的积极塑造”，并要求对重要街道的沿街立面、建筑退线、底层功能与形态等等提出较为详细的导控要求。

街道空间设计受到前所未有的重视，激发了国内街道设计导则的编制热潮。国内（含港澳台地区）现计有 21 个省市启动了“街道设计导则”编制（表 2），特大、超大城市半数以上编制了导则。2012 年香港的《步行街道，乐活城市》是国内第一本非官方机构编制的导则；2016 年的《上海市街道设计导则》是国内第一部完整意义上的导则。

表 2 国内城市街道设计导则清单

城市等级	城市名称	导则名称	编制时间	编制主体	编制进程		
省	云南	云南省城市街区规划设计导则	2017.5	云南省城乡规划委员会办公室	完成		
	上海	上海市街道设计导则	2016.7	上海市规划和国土资源管理局	完成		
	全域	北京街道更新治理城市设计导则	2018.9	北京市城市规划设计研究院、北京市规划和国土资源管理委员会	完成		
直辖市	北京	副中心	北京城市副中心城市设计——街道空间设计导则	2018.12	北京市弘都城市规划建筑设计院；北京建筑大学；北京城市规划设计研究院；中国美术学院宋建明教授参与指导	完成	
		首都核心区	北京首都核心区街道设计导则	2017	北京建筑大学建筑学院丁奇工作室	完成	
		核心区背街小巷环境整治提升设计管理导则	2017.1	北京市城市管委、北京市规划国土委	完成		
		核心区四横五纵等重点街道城市设计导则编制技术指引	2017.1	北京市规划和自然资源委员会、北京市城管委	尚未公布		
		朝阳区	北京朝阳区街道设计导则	2018	北京市规划和国土资源管理委员会朝阳分局	尚未公布	
		东城区	百街千巷一街道环境提升十要素设计导则	2017	北京市东城规划分局	尚未公布	
		西城区	北京西城区街区整理城市设计导则	2018	北京市规划和国土资源管理委员会规划西城分局、北京建筑大学建筑与城市规划学院	完成	
		其他(试点)	南北池子大街街道空间提升规划	2017	北京市城市设计与城市更新工程技术研究中心、北京市建筑设计研究院有限公司	尚未公布	
		南京	全域	南京市街道设计导则	2017	江苏省南京市规划局	完成
			秦淮区	南京市秦淮区街道设计导则	2018	上海市城市规划设计研究院	完成
省会城市	武汉	全域	武汉市街道全要素规划设计导则	2019.6	武汉市自然资源和规划局	完成	
		其他	武汉光谷中心城街道设计指引	—	美国SOM建筑设计事务所	尚未公布	
	长沙	长沙市城市道路形象提升设计导则	2016.11	长沙市住房与城乡建设委员会	完成		
	成都	全域	成都市公园城市街道一体化设计导则	2019.1	成都市规划和自然资源局、成都市规划设计研究院、成都市天府公园城市研究院、成都市市政工程涉及研究院	完成	
中心城区		成都市中心城区特色风貌街道规划建设技术导则	2018.1	成都市城乡建设委员会、成都市规划管理局	完成		
昆明		昆明市街道设计导则	2017.9	昆明市规划局	完成		
广州		广州市城市道路全要素设计手册	2019.12	广州市城市规划设计研究院	完成		
西安		西安街道设计通则	2020	西安市规划局	完成		
计划单列市	深圳	厦门	厦门市街道设计导则	2018	上海市城市规划设计研究院、厦门市交通研究中心、厦门市城市规划设计研究院	尚未公布	
		罗湖区	罗湖区完整街道设计导则	2018.9	深圳市罗湖区城市管理局，深圳市城市交通规划设计研究中心	完成	
		福田区	深圳福田区街道设计导则	2020.7	深圳市福田区人民政府、深圳市城市交通规划设计研究中心有限公司	完成	
		青岛	青岛市街道设计导则	2020.1	青岛市自然资源和规划局、青岛市城市规划设计研究院	完成	
地级市	苏州	苏州市街道设计导则	2020	深圳市城市交通规划设计研究中心股份有限公司	正在编制		
	佛山	佛山市街道设计导则	2019.1	佛山市国土资源和城乡规划局	完成		
	玉溪	玉溪市中心城区精致街道设计导则	2018.12	玉溪市规划局、浙江大学城乡规划设计院有限公司	完成		
	温州	温州街道设计导则	2018	温州市自然资源规划局	尚未公布		
	绍兴	上虞区街道设计专项规划及导则	2018	上海市城市规划设计研究院	尚未公布		
	株洲	株洲市街道设计导则	2017	世界资源研究所(美国)北京代表处	完成		
	保定	雄安新区完整街道设计导则	2020	—	正在编制		

来源：根据网络资料不完全统计整理

3.2 国内关于街道设计导则的研究综述

从公开发表的文献来看，国内街道设计导则研究起自 2004 年，2016 年起形成热潮（图 2）。论文主题主要包括现状反思、案例研究、发展趋势、方法提议、项目实践等五个方向，随着国内街道设计导则的探索深化，案例实践和方法提议的比重显著增加（图 3）。



图2 “街道设计导则”相关论文数量趋势

来源：根据知网搜索统计整理

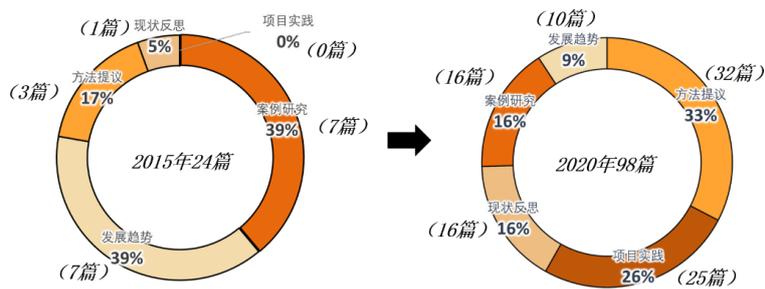


图3 相关论文主题的变化 (2015年与2020年)

来源：同上

总体而言，学术界认为“以人为本”是国外导则的关注重点（唐燕，等，2018），国内也已认识到“人本主义”的内涵（卓琦琪，2019），且在现阶段均贯彻了“小街区、密路网”的道路布局理念（唐燕，等，2018）；目前中外城市街道导则在编制主体、理念、原则方面呈现较多共性（怀露，等，2019），国外导则在统筹管理机制、完整街道的设计理念、精细化设计、重视街道公共空间属性等方面值得借鉴（徐淳，2018）。目前国内导则编制的主要问题包括上位规则失当导致的导则与规范脱节（刘卫东，等，2017），未被纳入法定规划系统、编制混乱、部门权责不清（于睿智，2018），在建筑退界等诸多细节方面与现行国家标准之间的矛盾（葛岩，等，2019），并对导则的未来发展做出了“精细化、品质化、标准化、全方位指引”等趋势判断（江剑英，2019）。

4 “街道设计导则”对城市道路系统的有益影响

4.1 “街道设计导则”拓展了城市道路系统的目标维度

国内外街道设计导则多强调对“街道”的重新界定和认知，突出“功能复合”和“街道的空间属性”。其中，国内导则设计目标侧重对物质环境空间的“可见提升”，“安全”、“绿

色”、“活力”、“智慧”是目标体系中出现最多的词汇；而国外导则的关注点更倾向于包容性、经济性以及可持续性更为综合的目标。（表 3、4）

“道路”向“街道”的转变不仅是名称的变化，更重要的是赋予了“道路”交通功能之外更多地属性，城市道路规划与设计的未来应当体现更多的规划设计目标与设计元素，不但要重视平面设计元素的“人本化”，更应凸显“街道空间”的立体空间特征，从城市公共空间、共享空间的角度提升道路规划设计的复合追求，街道设计导则一般都包含对交通功能要素、景观环境要素、附属功能设施、沿街建筑界面等四个方面的复合引导，这都要求未来的城市道路空间要素涵盖维度的扩展。

表 3 国内外街道设计导则目标整理

城市	导则目标
上海	安全；绿色；活力；智慧
深圳罗湖	安全；活力；美好；智慧；生态
深圳福田	安全；活力；精彩；品质；智能
武汉	活力；共享；绿色；品质
伦敦	移动性；生活性；经济拓展性；功能性；保护性；可持续性
纽约	安全；平衡与包容；活力；地域性；可持续/弹性；具成本效益和可维护性
波士顿	多模式交通；绿色；智能
凤凰城	效率、公共安全与便利；维护公众使用；标准化标准；优化使用；保护私有财产
纽黑文	安全与低车速；连通性；人类健康；宜居性；地域性；平等性；美学性；经济发展；环境
奥克兰	为人设计；为安全设计；地域性设计；街道作为公共空间；更好的商业；生活质量；健康；街道生态系统；毛利人原则；多模式组合；可变性；客货承载性
多伦多	为人设计；为场所营造设计；为繁荣设计
悉尼	公共空间，公共生活；促进可持续发展；促进包容性设计；促进活力交通；尊重特殊性与场所性
阿布扎比	地域性；安全性；效率性；可持续性；公共健康；公共享受；经济发展与旅游；文化与形象
新德里	移动性和无障碍性；安全性与舒适性；生态性
日本	可步行性；视平线活力；多样性；开放性

来源：笔者整理

表 4 国内外街道设计导则目标词频对比

序号	国内导则目标	频数	国外导则目标	频数	全球导则目标	频数
1	安全	7	安全	9	安全	16
2	活力	7	地域性	7	活力	11
3	绿色生态	7	可持续	6	绿色生态	12
4	智慧	5	作为公共空间设计	5	地域性	10
5	地方文脉	3	活力	4	智慧	6
6	品质	2	健康	4	可持续	6
7	美好	2	经济	4	公共空间	5
8	共享	2	平等包容	4	健康	4
9	功能完善	1	生态	3	经济	4
10	集约高效	1	以人为本	3	平等包容	4

来源：笔者整理

4.2 “街道设计导则”丰富了道路系统的分级分类

无论原《城市道路交通规划设计规范》提出的“快速路、主干路、次干路、支路”的四级标准，还是现《城市综合交通体系规划标准》提出的三大类、四中类、八小类标准（干线道路、支线道路、集散道路三大类，城市快速路、主干路、次干路和支路四中类），其核心都是以机动车通行效率为目标划定城市道路分级分类。

而国内外的“街道设计导则”显然不是完全按照机动车的通行效率作为唯一出发点来进行分类研究，分类的依据更为复合。国内导则中通常依据街道两侧的用地功能、风貌特征以及交通情况等将街道分为4~6类（表5），常见的包括生活类、商业类、景观类、综合类以及交通类，一些导则增加了特殊的类型，如办公型、工业型、城中村型等。国外导则会根据不同的用地情况再细化分类，如居住区林荫道、高密度住宅街道等，并更强调“共享街道”，提倡在居住和商业区交通流量小的街道上进行保障人车混行的安全设计（表6）。

表5 国内导则街道分类的内容

	北京		上海	深圳		成都			南京	青岛	玉溪
导则名	北京城市副中心城市设计—街道空间设计导则（统筹稿）	北京街道更新治理城市设计导则	上海市街道设计导则	深圳福田区街道设计导则（完稿）	深圳罗湖区街道设计导则	成都市公园城市街道一体化设计导则	成都市小街区技术导则	成都市中心城区特色风貌街道规划建设技术导则	江苏南京街道设计导则—试行	山东青岛街道设计导则	玉溪市中心城区精致街道设计导则（完整版）—成果稿修改
类别数	5	4	5	5	5	6	4	3	4	4	6
生活类	生活服务型	生活服务类	生活服务街道	生活类街道	居住	生活型街道	居住型街道		生活性街道	生活服务性街道	生活服务型街道
商业类	商业商务型		商业街道	商业类街道	商业	商业型街道	商业商务型街道			商业性街道	商业商务型街道
景观类	景观休闲型		景观休闲街道	景观休闲类街道	景观休闲	景观型街道		景观型特色风貌街道		景观性街道	景观文化型街道
交通类	交通静稳型	交通主导类	交通性街道			交通型街道			交通性街道	交通性街道	交通主导型街道
综合类	功能综合型	综合服务类	综合性街道		综合		综合型街道		综合性街道		混杂型街道
办公类				办公类街道	办公	产业型街道					
历史类							历史文化型街道	历史型特色风貌街道			
服务类									服务性街道		
文化类								文化型特色风貌街道			
工业类											工业型街道
其他		静稳通过类		城中村类街道		特定型街道					

来源：笔者整理

表 6 国外导则街道分类的内容

城市	美国波士顿		美国旧金山		美国西雅图		英国伦敦		英国爱丁堡			
导则	Boston Complete Streets Design Guidelines		San Francisco Better Streets Plan		Streetscape Design Guidelines		Urban Street Design Guide		Streetscape Guidance			
街道类型	Downtown Commercial	市中心商业区	Downtown commercial street	市中心商业街	Downtown	市中心	Downtown 1-Way Street	市中心单行街道	Urban civic, retail and commercial	市区商业街道	Retail/High Street	零售/商业街
	Downtown Mixed-Use	市区混用街道	Commercial throughway	商业道路	Urban Village Main	城中村主干道	Downtown 2-Way Street	市中心双向街道	Urban residential	市区住宅街道	Service sector employment Street	服务街道
	Neighborhood Main Street	邻里大街	Neighborhood commercial street	邻里商业街	Urban Center Connector	城市中心连接道路	Downtown Thoroughfare	市中心大道	Suburban commercial and industrial	郊区商业及工业街道	Industrial employment street	工业就业街
	Neighborhood Connector	邻里集散道路	Downtown Residential street	市中心住宅街	Industrial Access	工业道路	Neighborhood Main Street	邻里大街	Suburban residential	郊区住宅街道	High density residential street	高密度住宅街
	Neighborhood Residential	邻里住宅道路	Residential throughway	住宅高速公路	Neighborhood Corridor	邻里走廊	Neighborhood Street	邻里街道	Suburban rural fringe	边缘乡村街道	Medium density residential street	高密度住宅街
	Industrial	工业道路	Neighborhood residential street	邻里住宅街	Downtown Neighborhood	市区邻里	Yield Street	慢行街道			Low density residential street	低密度住宅街
	Shared Streets	共享街道	Industrial street	工业道路	Urban Village Neighborhood	城中村社区	Boulevard	林荫大道			Rural roads and streets	乡村道路和街道
	Parkways	公园道路	Parkway	公园路	Downtown Neighborhood Access	市区邻里通道	Residential Boulevard	居住区林荫大道				
	Boulevards	林荫大道	Park Edge Street	公园边缘街	Urban Village Neighborhood Access	城中村邻里通道	Transit Corridor	过境走廊				
			Boulevards	林荫大道	Minor Industrial Access	小型工业道路	Green Alley	绿色巷道				
		Ceremonial (Civic) Streets	礼仪(市民)街道	Neighborhood Yield	邻里道路	Commercial Alley	商业巷道					
		Alleys	巷道	Commercial Alley	商业小巷	Residential Shared Street	居住共享街道					
		Shared Public Ways	共用公共道路			Commercial Shared Street	商业共享街道					
		Paseos	步行道路									

来源：笔者整理

看似街道设计导则研究语境中的分类较为随意、多样,但其中的分类依据导向值得重视,多多少少反映出因地制宜对不同特征的街道进行类型划分,从而更好地突出不同环境中街道的“特征”和“多义性”。所以“街道设计导则”更突出街道的“分类特征”,而较为淡化“街道”的“分级”。相较之下,城市道路规范更突出道路的“分级”,而对不同场景下的道路特征的“分类”往往考虑不多。

同时,国内有的导则分类中出现了对于“街道”概念的理解误差,设计导控覆盖到了“快速路”、“主干路”等,甚至出现了“交通型街道”、“工业类街道”等分类。实际上,从“人本位”的编制理念出发,不是所有城市道路都适合纳入“街道”的范畴,只有功能复合度较高、人流较频繁的、功能性强的、公共空间氛围突出的道路,才宜纳入“街道设计导则”。

此外，关于道路分级分类的规范化与否见仁见智，多数意见建议将其规范统一化，也有意见认为保留一定因地制宜的弹性为宜。但问题的关键是是否需要基于更加多样、均衡的出发点建立城市道路的分级分类标准，而不是以“车本位”的容量需求来划分？街道设计导则无疑具有一定的探索意义和价值，应当将这方面的研究继续加以深化。

4.3 “街道设计导则”丰富完善了城市道路空间管控要素

“街道设计导则”从诞生之日起，就体现出“不以工程标准”为核心研究方法，而凸显了更多的城市设计研究手法，更加突出“多元用户需求导向下的空间功能分析”导向。国内现有街道设计导则的导控要素大致分为交通功能、景观环境、附属功能设施、沿街建筑界面四个类别。词频分析结果显示，导则中对照明设施、广告招牌、步行道宽度、非机动车道、公交车站、自行车停车设施、机动车道、交叉口等呈现较高关注度，国外导则的空间要素控制更加丰富。（图4、表7）

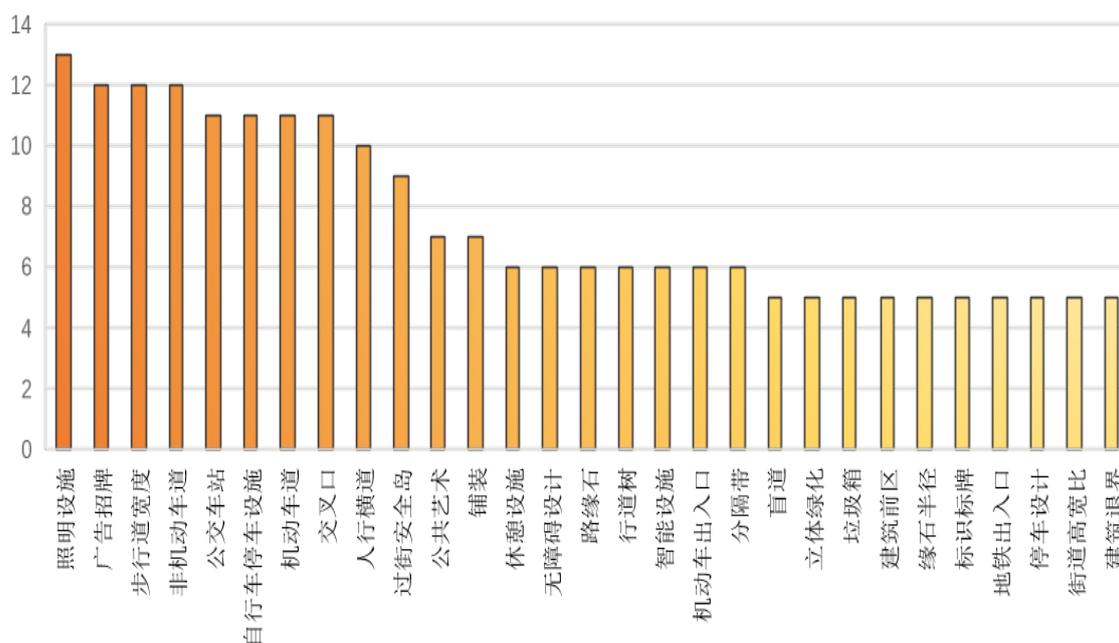


图4 街道控制要素词频分布图

来源：笔者整理，选取频率大于“4”的数据

表 7 国外城市街道设计导则中空间要素

		纽约	波士顿	芝加哥	洛杉矶	旧金山	西雅图	纽黑文	伦敦	英国	奥克兰	悉尼	多伦多	阿布扎比	日本	北京	上海	
人行区	建筑首层		■		■		■							■	■		■	
	通行区	■	■		■	■	■		■		■	■	■	■	■	■	■	
	街道材质	■	■		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	
	绿化	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	■	■	■	
	设施	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■	
	照明	■	■		■	■	■		■	■		■	■	■			■	■
	标识设备	■	■						■	■	■	■	■	■			■	■
间隔区	出入口设计		■	■	■	■	■			■				■			■	
	机动车停车		■	■	■	■		■	■	■	■	■			■	■	■	
	非机动车停车	■	■	■		■	■		■	■	■	■	■		■	■	■	
	自行车道	■	■	■	■		■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	
车行区	机动车道	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	公交车道	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■	■	■	■	■	
中心区	路中隔离带	■			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	
交叉路口	转弯半径		■		■	■		■	■		■	■				■	■	
	视距			■	■					■			■					
	行人安全岛	■	■	■	■	■	■		■		■	■	■	■		■	■	
	过街设施	■	■		■	■		■	■		■	■	■	■		■	■	
	交叉路口	■	■	■	■	■		■	■		■	■	■	■		■	■	
	路缘石处理	■	■		■	■	■	■	■			■	■	■		■	■	
节点广场	■	■			■									■	■	■		

来源：笔者整理

4.4 “街道设计导则”与规范标准的差异与协调

笔者共整理了与街道设计相关的国家规范标准 12 本和行业标准 10 本（表 9、10）^⑤，通过对“街道设计导则”具体内容的研究可发现，各地在导则中都不约而同出现了相当多的与既有规范标准不一致的地方（如缘石转弯半径、道路红线切角、车道宽度等），这些不一致的地方不能一概而论以“对错”论之，相反很多研究是基于细节尺度推敲下的产物，对现行规范标准有一定的参考借鉴价值，也应当促使我们思考现行规范标准中过度的“车本位”和“一刀切”倾向。

表 9 国家标准中与街道设计相关的主要内容摘录

序号	标准名称	相关内容
强制性	1 《城市道路交叉口规划规范》 GB50647-2011	交叉口设计、行人欲非机动车过街设施规划、公交设施规划、交叉口辅助设施
	2 《无障碍设计规范》 GB50763-2012	无障碍设施的设计要求（缘石坡道、盲道、公厕）、人行道、人行横道、人行天桥及地道、公交车站、无障碍标识系统
	3 《道路交通信号灯设置与安装规范》GB14886-2006	交通信号灯设置
	4 《城市工程管线综合规划规范》GB50289-2016	地下管廊、架空管线
	5 《民用建筑设计统一标准》GB50352-2019	建筑突出物、
	6 《城市绿地设计规范》GB50420-2016	道路绿化、海绵城市
	7 《城市道路交通标志和标线设置规范》GB51038-2015	各类交通标志
	8 《道路交通标志和标线》GB5768.1-2009	各类交通标线
	9 《城市道路交通设施设计规范》（征求意见稿） GB50688-2011	交通标志、交通标线、防护设施、交通信号灯、交通监控、人行过街设施、非机动车停车设施、公交停靠站、道路照明等
推荐性	10 《城市综合交通体系规划标准》GB/T51328-2018	城市公交、步行与非机动车交通、城市道路的功能等级、道路网层、红线宽度与断面空间分配、道路衔接与交叉、城市道路绿化、非机动车停车场等
	11 《城市道路交通组织设计规范》GB/T36670-2018	交叉口交通组织（行人过街、非机动车、机动车）、路段交通组织
	12 《道路交通标志板及支撑件》GB/T23827-2009	交通标志板的制作

来源：笔者整理

表 10 行业标准中与街道设计相关的主要内容摘录

序号	标准名称	相关内容
1	《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152-2010	平面交叉口（交通组织、公交站、行人与非机动车过街）
2	《城市道路工程设计规范》CJJ 37-2012	道路分级、设计速度、各等级道路、自行车道、人行设施
3	《城市道路照明设计标准》CJJ 45-2006	照明方式与设计要求
4	《城市道路照明工程施工及验收规程》CJJ 89-2012	变压器、箱式变电站、配电装置与控制、架空线路、电缆线路、安全保护、路灯安装
5	《城市道路绿化规划与设计规范》CJJ 75-97	道路绿地率、绿地布局、树种和地被植物、道路绿带设计
6	《园林绿化工程施工及验收规范》CJJ 95-2012	绿化工程
7	《城市人行天桥与地道技术规范》CJJ 69-95	天桥设计、地道设计与施工
8	《城镇道路工程施工与质量验收规范》CJJ1-2008	路基、基层、材料、广场与停车场面层、人行道铺装等
9	《透水混凝土路面技术规程》CJJ 134-2009	路面设计、材料、施工等
10	《城市道路路内停车泊位设置规范》GAT 850-2009	不应设置停车泊位的路段、路边停车泊位的设计

来源：笔者整理

(1) 路缘石转弯半径大小

规范中转弯半径的确定一般基于右转标准车的轴距尺度和设计车速来确定，通常采用20~30米取值（表11），很多地方还采用“交叉口展宽”的办法进一步拓宽缘石半径而方便机动车通行。而很多城市在实践中采用“安宁交通”的理念，其街道设计导则普遍降低了路缘石转弯半径最小值，如北京、上海最小值为5米，伦敦最小值为3米，深圳福田区的“无右转交通流的交叉口转角”最小值仅为0.5米，近乎直角（表12、13、14）。有的城市为了进一步落实“安宁交通”，甚至采用缩短路口行人过街距离的方式对路口进行“缩窄”（Curb Extension、Pinchpoints or “Chokers”）。

这种突破规范值的情形虽然不合规，但恰恰反映出对城市道路设计的理念认知的差异，虽然现行规范不支持，但代表了“以人为本”城市可持续发展的方向，值得探索成熟经验供规范优化借鉴。

表 11 《城市道路交叉口规划规范（GB50647-2011）》交叉口路缘石转弯最小半径

右转弯设计车速 (公里/小时)	路缘石转弯半径 (米)	
	无非机动车道	有非机动车道
30	25	20
25	20	15
20	15	10
15	10	5

表 12 《深圳福田区街道设计导则》路缘石半径推荐值

交叉口	路缘石半径推荐 (m)	
	一般值	最小值
无右转交通流的交叉口转角	1	0.5
支路与支路、主次干路交叉口	9	6
公交车或货车转弯交叉口	10	8
交通岛内侧的右转专用车道	30	25

13 《江苏南京街道设计导则》路缘石转角半径推荐值

道路等级	主干路	次干路	支路
主干路	15米	10米	5米
次干路	10米	10米	5米
支路	5米	5米	5米

表 14 国内外城市街道设计导则路缘石半径最小值对比

导则城市	路缘石半径最小值 (m)	取值原则
北京	5-8	缩短行人过街距离
上海	5	缩短过街距离，引导机动车减速右转
南京	5	缩短行人过街距离
武汉	≤5	缩短行人过街距离，提升过街安全性，增加街角公共空间
深圳	5	缩短人行横道距离，迫使机动车降低转弯速度，保障行人安全
青岛	5	引导机动车减速右转，缩短行人过街距离
佛山	≤5	缩短行人过街距离，引导机动车减速，增加街角公共空间
玉溪	5	缩小转弯半径，降低车速，增加步行面积，缩短步行距离
株洲	5	形成安全紧凑的交叉口，降低车行速度
新德里	6	降低公交车、卡车等转弯速度
阿布扎比	2-5	无转弯要求时可缩减到0.5m。 居住区或有路侧停车的城市支路，可缩窄路口。 右转弯车速不得超过15km/h。
洛杉矶	4.6	需满足大型车辆慢行的转弯要求。
旧金山	4.6	提供最大化人行空间、缩短过街距离，降低机动车速度
奥克兰	4	降低机动车速度，保障拐角安全
伦敦	3	若涉及到大型车辆，在保持半径尽可能小的原则下加大半径。
达拉斯	1.5	在行人及自行车较多、大型车辆少的地区保障行人安全过街
波士顿	1.5	在行人及自行车较多、大型车辆少的地区保障行人安全过街
爱丁堡	1	保障自行车安全及行人过街便利
波特兰市	0.72	推荐值4.6m；有停车或自行车道，可缩小至1.5m
纽黑文	尽可能小	尽可能多地采用小半径和行人过街等稳静化措施
芝加哥	尽可能小	降低车辆转弯速度
纽约	尽可能小	满足设计车辆和紧急车辆转弯的条件下，尽可能小。

来源：笔者整理

(2) 道路红线切角大小

道路红线切角是从保证机动车视距三角形视线安全角度出发，进行交叉口红线切角的控制（表 15）。部分导则中对交叉口进行稳静化处理，并根据降低的交叉口车速而相应降低安全视距，所以红线切角取值比国家标准小（表 16）。这种处理方式在国外导则中较为普遍应用，通过机动车无交通管制交叉口时限速至 50%左右（周嗣恩，2019），可以显著减小道路红线切角的尺度，减少交叉口占地，将更多的公共空间交还给行人，对于紧凑城市空间、增加土地利用效率也有一定作用。

表 15 《城市道路交叉口规划规范（GB50647-2011）》红线切角长度

道路等级	常规红线切角长度（米）
主干路	20~25
次干路	20~25
支路	15~20

表 16 《南京市街道设计导则》、《青岛街道设计导则》中的红线切角建议

道路等级	主干路	次干路	支路
主干路	15米	10米	5米
次干路	10米	10米	5米
支路	5米	5米	5米

(3) 机动车道宽度取值

目前对国内车道宽度划定过宽的声音不绝于耳。多数街道设计导则建议缩减机动车道宽度，以达到降低机动车速度、提升交通安全的目的。如《武汉城市街道全要素规划设计导则》在保障设计车速安全性的前提下，对各级道路提出了基于国标的压缩宽度，比如车速小于40千米/小时的次干路和支路，大车道和小车道分别可以从3.5米、3.25米压缩至3.0米。（表17、18）

表 17 《城市道路工程设计规范（CJJ 37-2012）》中机动车道最小宽度要求

车型及车道类型	设计速度（千米/小时）	
	>60	≤60
大型车或混行车道（米）	3.75	3.50
小客车专用车道（米）	3.50	3.25

表 18 《武汉城市街道全要素规划设计导则》对车道宽度的说明

设计车速 (千米/小时)	道路等级	大车道宽度		小车道宽度	
		国标	压缩后	国标	压缩后
80≤V≤100	快速路	3.75		3.5	
60≤V<80	快速路、主干路	3.75	3.5 3.75（外侧）	3.5	3.25 3.5（外侧）
40≤V<60	主干路、次干路	3.5		3.25	
V<40	次干路、支路	3.5	3.0	3.25	3.0

(4) 建筑后退红线距离与街道高宽比

在国内建筑后退红线距离是一项强制性指标，后退值的确定主要出于市政管线接驳、防灾救灾通道、城市道路拓宽预留、街道日照、城市景观营造等角度的考虑（朱郑炜，2012），整体数值偏大，极易造成城市街道空间尺度失当。而“街道设计导则”从街道功能需求和整体界面宽度对步行体验影响的角度考虑建筑退界，整体数值相对较小。如《南京街道设计导则》提出支路界面宽度不宜大于30米，次干路界面控制在40米以内，其建筑后退红线距离，尤其是道路两侧建筑高度在24米以上时，取值比《江苏省城市规划管理技术规定》中的规定有明显缩小。（表19、20）。

表 19 《江苏省城市规划管理技术规定》对建筑物后退道路红线最小距离

道路宽度	建筑高度 小于24m	建筑高度 24~50m	建筑高度 大于50m
40m以上	8m	12m	15m
30~40m	6m	10m	15 m
20~30m	5m	中小城市10m; 大城市8m	15 m
20m及以下	3m	中小城市10m; 大城市8m	15 m

表 20 《南京街道设计导则》对建筑物后退道路红线最小距离

道路宽度	建筑高度小于24m		建筑高度 大于24m
	生活性街道	交通性街道	
40m以上	5m	4m	8m
24~40m	5m	3m	5 m
24m及以下	3m	2m	5 m

值得一提的是，虽然目前各地导则中尚未广泛应用，但街道宽高比控制是优化街道空间塑造的重要城市设计手段。日本学者芦原义信（1989）曾指出 1~2 的宽高比区间较为适宜（图 5），但这一宽高比仅适用近人尺度（高度≤30 米）的街道，在高层、超高层建筑的街道中，直接套用该比例退线会导致街道过宽（方智果，等，2014）。

以上四项指标是街道设计导则与现行规范标准不一致的较为典型的方面。虽然街道导则对提出的相应指标对规范有一定程度的突破，但背后反映出“车本位”向“人本位”转变的呼声和期望。街道设计导则倡导的小转弯半径、窄退界、小尺度交叉口、缩窄车行道、人行过街优先等设计导向的合理性已经得到普遍认可，未来应该影响规范与标准做出响应和优化，并进一步形成“街道设计导则”与规范标准之间的良性反馈机制。

5 探索“街道设计导则”与城市道路系统优化的良性互动

5.1 进一步凸显街道设计导则的空间研究价值，而不是另编一套技术标准

（1）应加强街道设计导则对“街道空间”的统筹与整合职能

以“街道”为对象，而非将所有“道路”都纳入街道空间设计的范畴。街道空间是与国土空间、交通工程、城市设计和城建管理四个维度均有关联的复合城市公共空间（图 5），街道设计导则是对街道中涉及的各类空间、各种功能、各管理部门起到统筹和整合作用的重要工具。

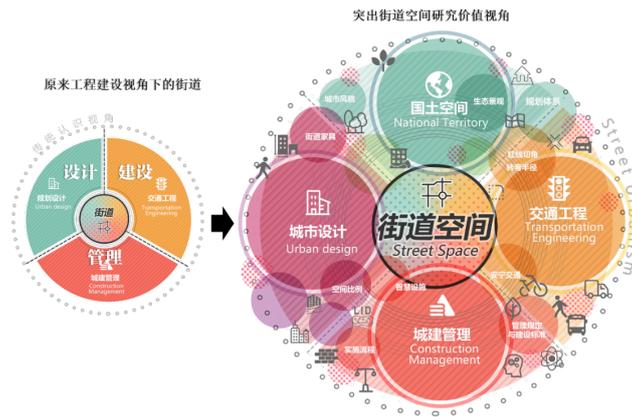


图 5 街道是四维度下的复合型空间

来源：笔者自绘

(2) 应突出街道设计导则的“研究导向”而非另起炉灶推动“规范化”、“标准化”

街道设计导则提出的技术指标首先要基于规范标准，其次是基于场景需求下的“精准调校”，不一定具有普适性，但应突出探索价值。其内容应侧重街道空间设计内涵与逻辑的解读与解释，注重街道中人的体验和环境特征的体现，细致推敲公共空间和开放空间以确定各种空间关系，而不是简单的设定指标进行标准的套用。其呈现可采用“街道设计指南(Design Guide/Standard)”等“白皮书”形式，侧重空间要素研究，内容更具有弹性，利于不断优化完善，而不宜变成另一种技术规范；对街道设计导则中需要进一步研究的若干重点指标，可以以修订等方式反馈至相应规范标准中的相关内容。

(3) 应作为城市设计中的重要组成部分和研究领域

街道设计导则应不断突出城市设计导向、场所营造特色，并成为城市设计的重要组成部分。城市设计在国土空间规划体系下分为总体规划、详细规划、专项规划三类，每一类中均有对街道设计的要求（参见《国土空间规划城市设计指南（报批稿）》，图 6）。因此，下一阶段街道设计导则的编制应该着重增加对接三类规划的具体指引，形成与国土空间规划全过程衔接的完整体系。例如，街道设计的理念、目标、控制要求等可以纳入总体规划层面的城市设计内容；对于街道的管控型空间指标与要素的内容，可以纳入详细规划层面的城市设计。还可将导则按空间尺度纵向分类衔接，区域-城市-片区等不同层级关注不同层级的内容，做到纵向有序衔接与传导完善。

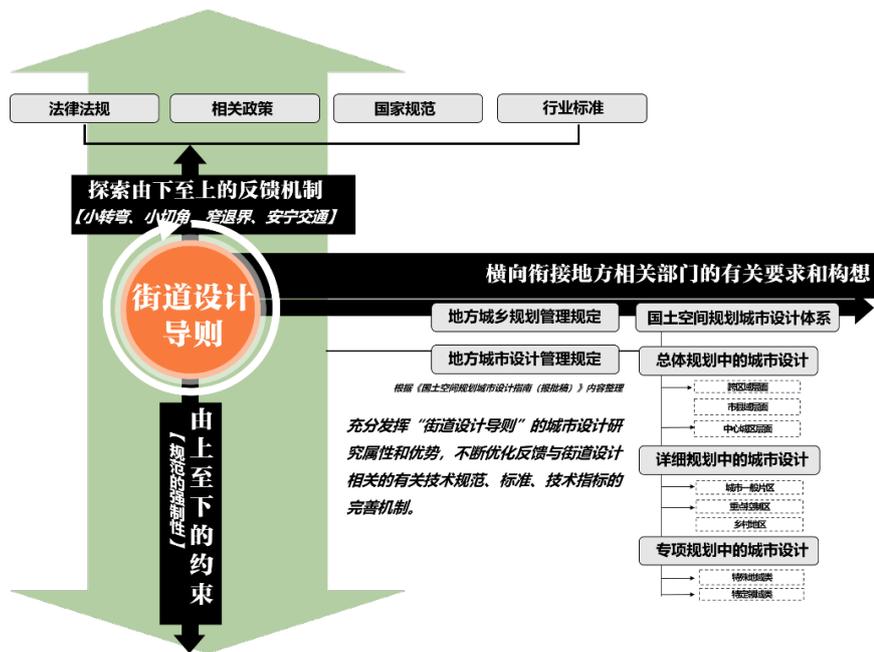


图 6 街道设计导则横纵向关系梳理

来源：笔者自绘

(4) 宜采用“普适+特色”的街道设计指南指引体系

在目前导则编制已经形成基本成熟的体例与框架的情况下，建议逐步建立“普适+特色”双属性的街道设计指南指引体系。明确规范化和普适性的内容组成，同时充分考虑“在地性”，鼓励对“地域特色”的设计目标进行拓展，并增加地方特色性的引导内容，以提升街道设计导则的地方适应性。如，从气候适应性角度，南方炎热城市可更加关注街道的夏季通风、遮阴，北方寒冷城市可更加关注街道的防寒空间；从地区功能角度，科教区和居住区可重点强化街道的稳静化设计，而文创区或文旅街区则可以重点关注街道的文化特色展现等。导则的内容还可在整体理念的指引下，进行专业化的深化、细化和补充、扩展，并形成独立的设计专项，形成类似美国国家城市交通官员协会(NACTO)基于《城市街道设计指南》(Urban Street Design Guide)陆续出版的《为儿童设计街道》(Designing Streets for Kids)、《街道公交设计导则》(Transit Street Design Guide)、《城市自行车道设计导则》(Urban Bikeway Design Guide)、《不要忽视交叉口》(Don't Give Up at the Intersection)[®]等的成果(图7)。



图 7 美国国家城市交通官员协会(NACTO)网站公布的设计导则与指南系列丛书

来源：NACTO 官网

5.2 城市道路系统规划充分吸纳“街道设计导则”的研究价值，形成动态反馈与优化机制

如前所述，“街道设计导则”在理念导向、用户需求、空间要素、尺度优化、特色营造等方面都具备突出的特色和研究弹性，既基于交通功能、又超越交通功能，对城市道路系统具有重要的参考价值，也可视作城市道路规划与设计某些参数设定的前置中试研究环节。城市道路规划设计也应相应包容采纳街道设计导则中形成的有益基础，适度加强除交通内容之外的规划导控要素，加强规范和标准对空间要素的涵盖范围、借鉴相关经验提高控制刚性之余的导控弹性，更加关注“以人为本”理念的反映与落实。同时，可以将“街道设计导则”作为规范标准纵向传导的中介环节，使得规范标准适度留有与各地因地制宜的弹性与接口，并充分衔接地方标准。

6 结语

近年来，国内街道设计导则编制工作蓬勃发展，目前正不断凝练目标共识，形成较为稳定的体例结构。通过各地的积极探索，导则这一空间设计技术工具的研究性、灵活性、扩展性得到了充分展现。未来应加快理顺导则的传导反馈机制，既体现从上至下相关规范标准的纵向传导，又横向衔接地方相关技术管理标准；应充分发挥“街道设计导则”在优化城市道路空间上的特殊价值和作用，逐步提升城市街道空间成为以人为本的场所空间、功能复合的

交流空间、场所营造的集成空间，使街道空间成为城市公共空间的重要组成部分。

注释

① 郭继孚：大城市交通拥堵的症结与对策，2020年09月03日 10:07 新浪财经综合，
<https://finance.sina.com.cn/esg/sr/2020-09-03/doc-iivhvpwy4622593.shtml>

② 伦敦的街道设计导则中路权原则强调步行优先，在具体设计中即体现为通过一系列减小转弯半径、减少道路机动车停车位等措施保障步行骑行的空间 and 安全性；纽约街道设计导则中公共活动作为独立章节，更强调街道作为公共场所的社会功能属性；波士顿完整街道导则便强调增添活力的街道设计要素；以悉尼为代表，对于人行道区域空间组织以及街道家具设置引导加入了更多提升公共空间体验的设计与经济效益的考虑。

③ 2017年6月，住建部发布《城市设计管理办法》，第十一条明确指出重要街道、街区开展城市设计，应当根据居民生活和城市公共活动需要，统筹交通组织，合理布置交通设施、街道家具，拓展步行活动和绿化空间，提升街道特色和活力。

④ 2020年10月19日，自然资源行业标准《国土空间规划城市设计指南》（征求意见稿）发布，公开征求意见；2021年5月28日，该指南报批稿通过全国自然资源与国土空间规划标准化技术委员会审查，并予以公示。

⑤ 根据2017年11月修订的《中华人民共和国标准化法》中第二条提出，国家标准分为强制性标准、推荐性标准，行业标准、地方标准是推荐性标准。在《中华人民共和国标准化法》中对推荐性标准并没有提出遵循原则或条件，但推荐性标准是经各方面调查论证而制定的，不得低于强制性国家标准的相关技术要求。其中，强制性标准中含有强制性条文，部分推荐性标准中也含有强制性条文。

⑥ 美国国家城市交通官员协会(National Association of City Transportation Officials, 简称 NACTO)出版的《为儿童设计街道》(Designing Streets for Kids), 强调对重点目的地譬如学校附近的街道设计应更加关注儿童在街道中需求;《街道公交设计导则》(Transit Street Design Guide)专门针对有城市公共交通经过的街道进行设计;《城市自行车道设计导则》(Urban Bikeway Design Guide)专门为街道中非机动车道设计的导则以及《不要忽视交叉口》(Don't Give Up at the Intersection)为解决交叉口空间中机动车流与非机动车、机动车与人流的组织问题,提升交叉口空间慢行安全性的专项补充导则。

参考文献

- [1] Mayor of London. Streetscape Guidance 2017 Revision [S]. London: TFL, 2019.
- [2] 兰潇, 李雯. 以多元需求平衡为导向的街道设计——以《阿布扎比街道设计手册》为例[J]. 城市交

通, 2014, 12 (02): 36-49.

[3] 国土交通省都市局, 道路局. ストリートデザイン ガイドライン [S]. 日本: 国土交通省, 2020 [2021-04-02]. <https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi-gairo-fr-000055.html>

[4] 城市设计工作室. 洛杉矶市市中心设计指南 [S/OL]. 洛杉矶: 城市规划委员会, 2017. [2021-6-15]. <https://planning.lacity.org/development-services/urban-design/guidelines-resources>

[5] Michael R. Gallagher, 王紫瑜. 追求精细化的街道设计——《伦敦街道设计导则》解读 [J]. 城市交通, 2015, 13 (04): 56-64.

[6] 戴冬晖, 许霖峰, 王耀武. 基于“全过程”管控的街道景观建设实践——伦敦街道景观指南的经验与启示 [J]. 中国园林, 2019, 35 (04): 86-91.

[7] 方家, 刘珺, 王德, 于长明. 对 6 个国外城市街道规划设计导则的解析——“如何规划步行友好的城市街道开放空间?” [J]. 风景园林, 2018, 25 (11): 33-39.

[8] 姜洋, 王悦, 解建华, 刘洋, 赵杰. 回归以人为本的街道: 世界城市街道设计导则最新发展动态及对中国城市的启示 [J]. 国际城市规划, 2012, 27 (05): 65-72.

[9] 唐燕, 李婧. 面向实施的街道设计导则编制研究——以北京《朝阳区街道设计导则》为例 [A]. 中国城市规划学会、杭州市人民政府. 共享与品质——2018 中国城市规划年会论文集 (07 城市设计) [C]. 中国城市规划学会、杭州市人民政府: 中国城市规划学会, 2018: 14.

[10] 卓琦琪. 街道设计指南与导则编制制度研究 [D]. 华南理工大学, 2019.

[11] 葛岩, 祁艳, 唐雯, 刘焱. 街道复兴: 需求导向的街道设计导则编制实践与思考 [J]. 城市规划学刊, 2019 (02): 90-98.

[12] 江剑英. 从街道规划设计到城市规划设计——基于《横琴新区街道设计导则》编制的探讨 [A]. 中国城市规划学会、重庆市人民政府. 活力城乡 美好人居——2019 中国城市规划年会论文集 (14 规划实施与管理) [C]. 中国城市规划学会、重庆市人民政府: 中国城市规划学会, 2019: 14.

[13] 怀露, 李敏稚. 中外典型街道设计导则编制动态和比较研究——以广州市天河区五山路街道改造设计为例 [A]. 中国城市规划学会、重庆市人民政府. 活力城乡 美好人居——2019 中国城市规划年会论文集 (07 城市设计) [C]. 中国城市规划学会、重庆市人民政府: 中国城市规划学会, 2019: 13.

[14] 徐淳. 国际典型街道设计导则解读及其经验启示 [J]. 江苏城市规划, 2018, 000 (005): P. 44-47.

[15] 刘卫东, 贺文霞. 以“行人优先”为导向的街道设计——《武汉光谷中心城街道设计指引》的思考 [A]. 中国城市规划学会、东莞市人民政府. 持续发展 理性规划——2017 中国城市规划年会论文集 (14

规划实施与管理) [C]. 中国城市规划学会、东莞市人民政府: 中国城市规划学会, 2017: 9.

[16] 于睿智. 街道设计导则编制方法探索——以伦敦、纽约、阿布扎比、上海为例[A]. 中国城市规划学会、杭州市人民政府. 共享与品质——2018 中国城市规划年会论文集(14 规划实施与管理) [C]. 中国城市规划学会、杭州市人民政府: 中国城市规划学会, 2018: 9.

[17] 周嗣恩. 城市道路平面交叉口红线规划的若干思考[J]; 城市交通; 2019 年 05 期

[18] 朱郑炜. 进退之惑——对城市规划管理技术规定的建筑退线控制的思考[J]. 规划师, 2012, 28(12): 109-111

[19] 芦原义信, 尹培桐译. 街道的美学[M]. 武汉: 华中理工大学出版社, 1989.

[20] 方智果, 宋昆, 叶青. 芦原义信街道宽高比理论之再思考——基于“近人尺度”视角的街道空间研究[J]. 新建筑, 2014, (5): 136-140

作者简介

马强, 男, 博士研究生, 上海同济城市规划设计研究院有限公司, 复兴规划设计所所长, 高级工程师。电子信箱: mac1416@vip.163.com

韦笑, 女, 硕士研究生, 上海同济城市规划设计研究院有限公司, 复兴规划设计所所长助理, 工程师。电子信箱: 420986551@qq.com

任冠南, 女, 硕士研究生, 上海同济城市规划设计研究院有限公司, 助理规划师。电子信箱: 827201241@qq.com