

附件 2

云南省城市街区规划设计导则

组织编制： 云南省城乡规划委员会办公室

承担单位： 昆明市建筑设计研究院集团有限公司

浙江大学城乡规划设计研究院有限公司

美国规划协会

玉溪市规划局

保山市规划局

二〇一七年五月

本导则编制单位及人员名单

主编单位：昆明市建筑设计研究院集团有限公司

参编单位：浙江大学城乡规划设计研究院有限公司

美国规划协会

玉溪市规划局

保山市规划局

主要起草人：向剑凜、周中平、陈烈、王丽、王瑾、李薇、杨飞、王嘉琪、徐杏华、谭慧宇、苏一楠、周越

主要审查人员：简宇航、向剑凜、童蒹
陆映梅、刘鑫、张扬

目录

第1章 - 前言

1.1 意义：城市街区规划设计	3
1.1.1 相关背景	4
1.1.2 概念解析	5
1.1.3 城市街区规划设计导则	6
1.2 目标：云南省城市街区规划设计	7
1.2.1 核心问题	8
1.2.2 主要任务	9
1.2.3 云南省城市街区规划设计导则	10

第2章 - 城市与街区

2.1 街区的形成与发展	13
2.1.1 街区规划历史与理论	14
2.1.2 国内外城市街区案例	17
2.2 云南省城市街区概况	21
2.2.1 云南省的城市与街区	22
2.2.2 云南省城市街区样本	23

第3章 - 云南省城市街区规划导则

3.1 道路与街区	29
3.1.1 城市街区的界定与类型	30
3.1.2 路网模式与街区尺度优化	32
3.2 街区交通系统与土地利用	35
3.2.1 公交优先 绿色出行	36
3.2.2 功能混合 服务优先	38
3.3 街区空间模式管控	43
3.3.1 街区空间模式转型	44
3.3.2 街区控制指标调整	45

第4章 - 云南省城市街区设计导则

4.1 设计目标与导引	49
4.2 开放街区	55
4.2.1 交通功能设施：内外互联	56
4.2.2 步行与活动空间：空间开放	58
4.2.3 街区建筑与界面：尺度和谐	60
4.2.4 附属功能设施：人本关怀	65

4.3 平安街区.....	67
4.3.1 交通功能设施：交通有序.....	68
4.3.2 步行与活动空间：步行有道.....	72
4.3.3 街区建筑与界面：安全保障.....	76
4.3.4 附属功能设施：设施可靠.....	77
4.4 活力街区.....	79
4.4.1 交通功能设施：便利可达.....	80
4.4.2 步行与活动空间：活动丰富.....	81
4.4.3 街区建筑与界面：功能复合.....	83
4.4.4 附属功能设施：空间舒适.....	87
4.5 文化街区.....	89
4.5.1 交通功能设施：因地制宜.....	90
4.5.2 步行与活动空间：古今传承.....	93
4.5.3 街区建筑与界面：风貌协调.....	95
4.5.4 附属功能设施：民族共融.....	99
4.6 生态街区.....	101
4.6.1 交通功能设施：绿色出行.....	102
4.6.2 步行与活动空间：合理绿化.....	103
4.6.3 街区建筑与界面：资源集约.....	105
4.6.4 附属功能设施：绿色技术.....	107
4.7 智慧街区.....	109
4.7.1 交通功能设施：出行辅助.....	110
4.7.2 步行与活动空间：空间智理.....	111
4.7.3 街区建筑与界面：交互便利.....	112
4.7.4 附属功能设施：设施整合.....	117
第5章 - 云南省城市街区分类设计	
5.1 理想街区设计示例.....	119
5.2 特色街区设计要点.....	121
第6章 - 实施策略	
6.1 规划统筹.....	131
6.2 开放包容.....	133
6.3 弹性实施.....	133
6.4 保障机制.....	134

1

前言

Introduction

1.1 意义：城市街区规划设计

1.1.1 相关背景

1.1.2 概念解析

1.1.3 城市街区规划设计导则

1.2 目标：云南省城市街区规划设计

1.2.1 核心问题

1.2.2 主要任务

1.2.3 云南省城市街区规划设计导则

1.1 意义： 城市街区 规划设计

Vision:

Urban Block Design

相关背景

Block街区的概念来源于美国，是5个英文单词的缩写：B - Business(商业)、L - Liefallow(休闲)、O - Open(开放)、C - Crowd(人群)、K - Kind(亲和)。在城市中，街区通常是指被道路所包围的区域，是城市结构的基本组成单位，是城市活动的基本承载空间，其品质、尺度等基本特征决定着一个城市的活力与人文精神。

21世纪以来，在加快推进城市化发展进程中，人们越来越注重城市的活力和品质，向往舒适宜人、充满活力的生活空间。中央城市工作会议上也突出强调了“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。《中共中央国务院关于推进生态文明建设的意见》、《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理的若干意见》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”，大力推行街区制，鼓励打开封闭社区，打通断头路，增加支路网密度，优化道路设计，适当拓宽人行道宽度，完善街道设施，加快绿道建设、轨道交通建设，建立城市步行和自行车系统，倡导绿色出行。

2015年12月，习近平总书记在中央城市工作会议上的讲话中，提出“要坚持集约发展，树立‘精明增长’、‘紧凑城市’理念，科学划定城市开发边界，推动城市发展由外延扩张式向内涵提升式转变”。

在国家政策的引领下，各地方政府纷纷响应，推行街区制。如成都市推出了《成都市“小街区规制”规划管理技术规定》，规定提出“小街区规制”是指由城市主干道围合、中小街道分割、路网密度较高、土地功能复合、公共交通完善、公共服务设施就近配套的开放街区模式，道路网密度宜不低于10公里/平方公里。本次编制的云南省城市街区规划设计导则，亦是在此背景下形成的，相比成都“小街区规制”，本导则除规划层面的内容要求外，更注重街区的设计，强调街区的特色，避免“千城一面”现象的产生。同时，通过街区规划设计导则的引导，可以更系统地控制街区整体环境质量和空间格局，激发城市活力，塑造城市形象，提升城市魅力。

目前，我国还没有街区规划设计导则的案例，在城市规划设计领域对街区规划设计关注较少，尚未达成共识。在这方面，美国的街区设计领域处于行业领先，因此本次云南省城市街区规划设计导则邀请了美国规划协会及在国内城市设计领域走在行业前列的浙江大学城乡规划设计研究院，立足云南省实际，共同参与编制。

概念解析

目前，国内外对城市街区规划设计导则的理解和编制格式的要求差异很大，尚存在概念上的混淆。因此，有必要对城市设计、街区设计、街道设计这三者的定义及重点内容进行解读，明确街区设计导则的目标与任务重点。

城市设计

现代城市设计起源于西方城市美化运动，用于解决城市规模不断增大产生的城市问题，如城市要素之间不够协调，城市文化与自然特质没有充分表现，城市特色逐渐消失等。随着城市建设开始关注整体形态的完善、环境品质的优化、城市活力的提升和特色的塑造，城市设计逐渐受到重视。

城市设计是指对城市体型环境（空间环境）所进行的三维空间的综合设计，既包括物质空间的设计，也包括人们的社会生活和精神文明的设计，尤其是公共空间的设计。城市设计的目标是改进人们的生存空间的环境质量和生活质量。城市设计贯穿于城市规划的任何一个阶段，不同阶段的城市设计所体现的内容和要求不同，可分为总体城市设计、区段城市设计、地块城市设计等。

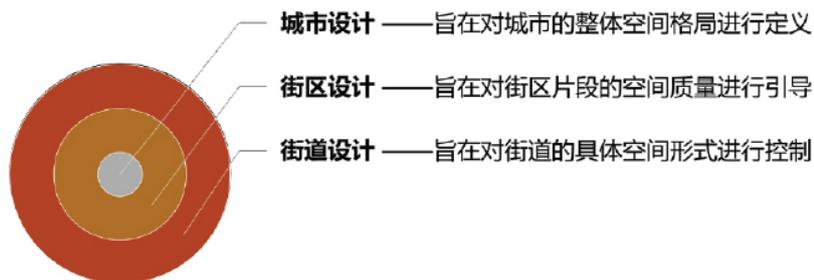
街区设计

街区设计在城市设计体系中属于重点地段及地段城市设计。街区作为城市的开放空间，具备一定的规模，能聚集一定数量的人口，又有亲切和谐的邻里关系。街区设计的主旨以悠闲、诗意、活力和友善为特征，构筑一个多功能的生活单元。街区设计的主要内容包括街区整体环境的设计、街区活动空间的设计等，旨在更系统地控制街区整体环境质量和空间格局。

街道设计

街道设计是城市设计体系中微观层面的一种设计类型。街道是人类社会生活的一种空间组织形式，由其两侧的建筑所界定，具有积极的空间性质，与人的关系密切，包容建筑、空间、环境设施等内含。街道设计的主旨以交往、活力、出行便捷等为特征，构筑一条舒适宜人、高效的街道。街道设计专注于街道界面及街道空间，旨在对街道的具体空间形式进行控制。

三者区别



1.1.3

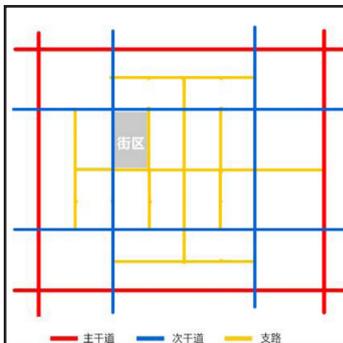
城市街区规划设计导则

导则既是行为的先导，又是遵守的法则。城市设计导则的作用是用来控制和指导其他相关设计者对具体设计项目的设计，以及为城市建设管理者提供管理、引导和评审城市开发建设项目的依据。城市规划导则的作用在于控制引导城市土地的合理利用、城市交通的有序运行，同时为政府和规划管理部门提供一种长效的技术管理支持。

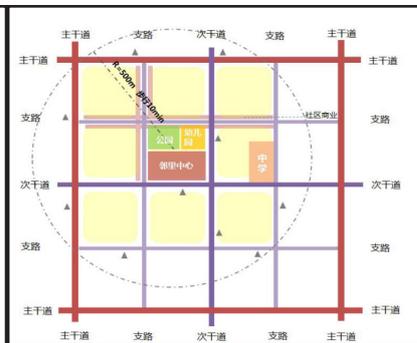
城市街区规划设计导则是对街区的特定规划、设计要素提出整体的综合规划、设计要求，由规划导则、设计导则两部分组成。

规划要素

路网密度

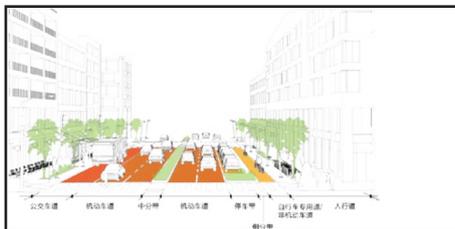


用地布局

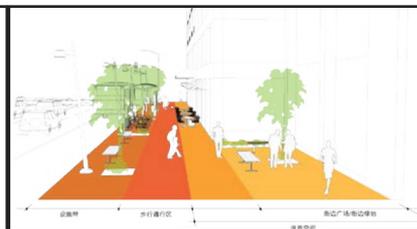


设计要素

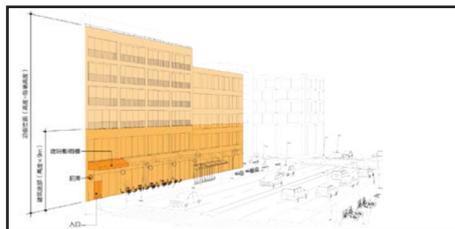
交通功能设施



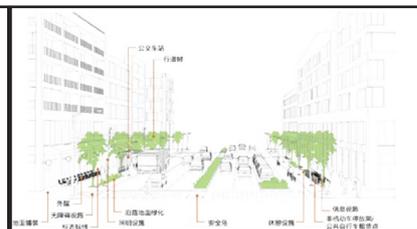
步行与活动空间



街区建筑与界面



附属功能设施



1.2

目标：

云南省城市 街区规划设计

Mission: Urban Block Design

For Yunnan Province



核心问题

经过长期跟踪研究与实地调研发现，云南省城市部分街区存在以下几类核心问题：

- (1) 街区封闭、功能单一、公共开放空间不足
- (2) 路网密度偏低，路幅宽度过大，路网结构不合理
 - a. 用地浪费
 - b. 行人过街不便
 - c. 可达性差
- (3) 街区尺度缺失，街区空间缺乏精细化营造
- (4) 街道界面枯燥，空间环境缺乏特色
- (5) 地块出入口设置不合理
- (6) 道路断面空间分配不符合当地要求
- (7) 道路附属设施及公共服务设施布局无序
- (8) 停车设施配置不符合当地实际情况
- (9) 街区空间建造未充分结合可持续措施
- (10) 街区地块运营未充分结合现代科学技术

主要任务

衔接城市与街道，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“满足城市功能需求”向“促进城市街区发展”转变

城市功能主要是为了满足城市居民日常生活的需求，是最基本的生存条件，而发展才是实现居民自我价值和促进城市优化提升的关键，因此要在观念上实现“物质需求”到“发展需求”的转变。应重视街区历史人文记忆载体，增加街区交往和社会活动空间，增加体验与消费空间，促进街区活力和经济繁荣。

从“偏重街道立面改造”向“全面关注街区设计”转变

街道立面是一个直接的、可视的界面，常常作为街区风貌特色评价的核心要素，但街区不仅仅只有街道立面一张皮，应全面关注街区，需要重视街区的功能及公共空间的环境营造，促进街区活力提升、环境品质提升及综合认知能力的提升。

从“地块指标管控”向“街区空间管控”转变

街区不仅仅是一个不同用地的组合、不同建筑的排列，还包括各用地的边界，即不同建筑围合的空间、建筑立面和退界等。以地块指标管控街区的管理方法对土地的开发建设起到了一定的控制作用，但在新的发展背景下，要实现街区的整体塑造，需要对街区的管控范围和内容进行拓展，将关注对象从单纯的用地和建筑到街区整体空间转变。

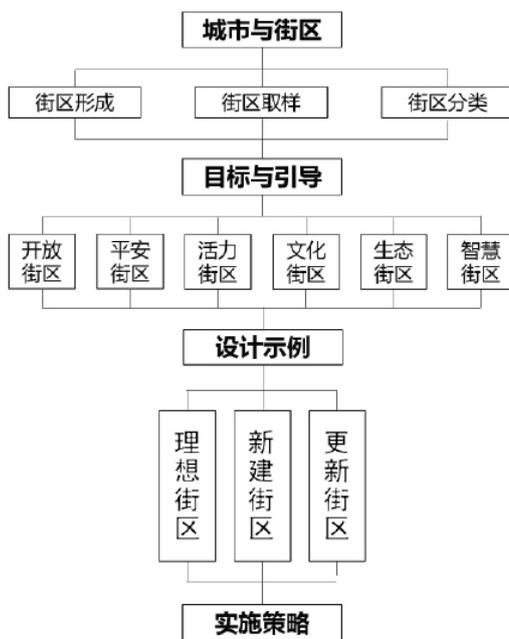
从“工程性设计”向“整体空间环境设计”转变

街区是数量最多、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、经济的角度作出规定，导致过于强调工程属性，而对整体景观和空间环境的考虑较少。应突出街区的人文特征，突破工程设计思维，对建筑、景观、历史、交通、市政设施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区。

云南省城市街区规划设计导则

导则框架

本次编制的街区规划设计导则分为四部分内容：城市与街区、目标与引导、设计示例、实施策略。通过街区样本分类，制定规划设计目标，再根据规划设计要素提出街区规划设计导则的具体内容，并结合街区的类型，设计具体的街区案例作为示范。



读者对象

本次街区规划设计导则的读者对象包括所有与街区相关的管理者、设计师、街区业主和市民。管理者主要包括城市规划、市政、交通、绿化、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。在进行与街区相关的设计时，应当让建筑师和道路工程师也成为城市设计师。

应用阶段

本导则作为总体城市设计导则的下一层次，引导城市专项规划、控制性详细规划、地块城市设计等相关规划编制内容，融入街区划分与定位、路网密度与尺度、邻里单元服务配套与范围、街道空间设计与引导等内容。将规划与设计相结合，更好的落实“以人为本”的规划设计理念。

2

城市与街区

Urban & Block

2.1 街区的形成与发展

2.1.1 街区规划历史与理论

2.1.2 国内外城市街区案例

2.2 云南省城市街区概况

2.2.1 云南省的城市与街区

2.2.2 云南省城市街区样本

2.1

街区的形成 与发展

The Formation and Development of City Block

街区规划历史与理论

现代路网与城市街区

- 街区（block）所描述的城市空间，严格意义上而言是出现于现代城市规划之后的，其最为典型的印象即一个个四边由城市道路网围合出来的尺度相似的方形。

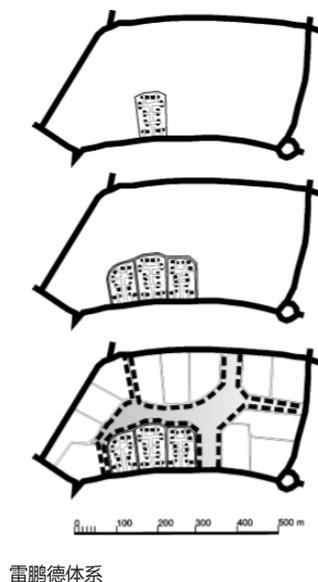
随着现代城市规划理论不断发展，街区的内涵也得到进一步的强化和丰富，摆脱了作为城市空间形态单元的单一描述，成为了城市功能组成的细胞。

- 西方城市语境下的街区——与block相关的两个概念

01 邻里单元（NEIGHBOURHOOD UNIT）

02 雷鹏德体系（RADBURN MODEL）

两者都是为了解决现代交通业和工业发展背景下的城市问题，前者的核心在于建立一个适应现代主义生活的居住区。后者作为前者的演变，其核心特征侧重于建立一个适用于机动车时代的社区，出现了街区的概念，即一个四面以城市机动道路围合的居住单元。



■ 西方语境下的街区——城市道路网等级结构的出现

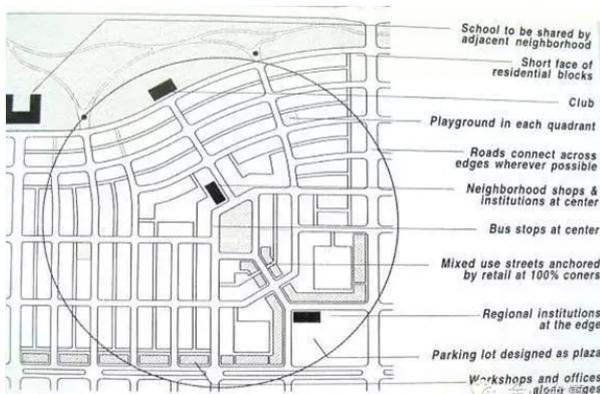
城市道路网与街区共同构成了城市肌理的图底关系，城市道路网等级结构的出现重新定义了道路网格的划分方法，从而影响了城市街区的尺度。

城市道路按功能分级始于20世纪30、40年代欧美城市，1963年《城镇交通》一书明确了道路网等级划分的基本原则，以适应现代社会快速机动交通的发展，即“集散性道路”和“进出性道路”划分基于交通集散需求的道路和环境因素优先的环境区。各国编制的城市道路网规划设计规范进而规定了不同等级道路的路网密度，构成影响街区基本尺度的重要因素。

■ 西方语境下的街区——“新城市主义”传统的回归

新城市主义呼吁重现道路（街道）作为城市公共空间的作用，而不仅仅局限于其交通的作用，从而恢复城市活力，回归以人为本的城市环境设计。

新城市主义开发模式——传统邻里社区发展理论



邻里作为社区的基本组成单元，规模控制在五分钟步行范围内，邻里之间利用公交进行组织，邻里街区内部注重步行交通，构建精密的交通网络，优先考虑公共空间，土地利用上强调功能混合和足够的建筑密度，同时应尊重地方文脉传统。

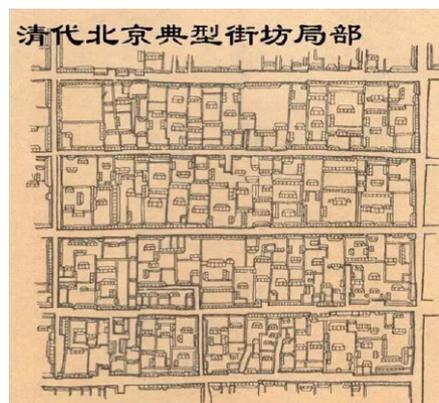
■ 中国传统语境下的街区（坊）

我国传统城市空间组织结构经历了由里坊制向街坊制的转换过程。自宋代起，街道作为城市空间的重要组成部分，充分发挥了其作为公共空间的功能，城市各类店面全部沿街而设。

传统城市空间巷道过窄，居住密度过高，居住环境差，街区路网难以满足现代机动交通要求。但在某些城市老城区内，传统街坊的基本尺度得以延续，未来城市老城区开发也应充分尊重原有城市格局肌理，进行合理更新。



唐长安小的里坊 500米×500米



清代北京居住街坊 80米×400米

■ 当代中国城市规划语境下街区的转译

1) 居住区建设的几个历程

50年代初期——借鉴邻里单位手法规划少数居住区，学习苏联扩大街坊模式，与邻里单位相似，即一个扩大街坊中包括多个居住街坊，扩大街坊的周边是城市交通，在住宅的布局上更强调周边式布置。

70年代后期——为适应住宅建设规模迅速扩大的需求，“统一规划、统一设计、统一建设、统一管理”成为当时主要的建设模式，住区建设规模达到80公顷以上，扩充到居住区一级，在规划理论上形成居住区——居住小区——住宅组团的规划空间结构。居住区级用地一般有数十公顷，有较完善的公建配套，如影剧院、百货商店、综合商场、医院等，相对城市具有独立性。

00年代至今——商品住房发展

住宅选址向城郊发展，楼盘规模趋向大盘化，大量行列式住宅区充斥城市空间，空间样式单一且缺乏特色。

2) 商业办公类街区

中国古代传统商业店铺大都沿街而设，店铺面宽窄而进深大，形成小而密的特点。近代鸦片战争后，受西方影响开始建设大体量的百货公司。进入90年代以来，城市商业街区建设向商业步行街回归，商业综合体也逐步发展起来。

传统的办公建筑多以独栋或大院形式组织，近年来家居办公楼和商业办公楼及新型办公街区逐步增多。



外滩百货



宽窄巷子



北京798艺术办公区



银河SOHO

3) 大型园区

90年代以来，随着城市建设的快速发展，城市中出现了一批大型园区，包括各类工业园区、产业园区、大学城等，这类大型园区大多存在公共服务设施配套不足、用地开发粗放的问题。

国内外城市街区案例

巴塞罗那

——宜人的街区尺度，延续的城市扩张。

延续的街区

- 巴塞罗那整体城市肌理建立在其扩展区规划上，扩展区由550个大小相等的街区方格（113m×113m）组成，建筑底层多为沿街商铺，上层以办公和住宅为主，每个街区都是功能混合的。

每5个街区之间，会设置一条放宽至30m的主街道，每10个街区视为一个基本组（即一个基本组是10×10个街区），以此为单位设置学校、市民中心、市场等市民生活服务的相关设施。



巴塞罗那扩展区



街区作为构成巴塞罗那城市肌理的显著单元被凸显出来。整座城市的肌理在最大程度上保持着延续和一致性。

城市新区滨海区的建设上最大程度的保留和恢复扩展区的城市肌理，八角形街廓的中心重新规划为庭院与绿地的空间。对于围墙内的老城区，将其中世纪城市的样貌完全的保存下来。



巴塞罗那城市街区

国内外城市街区案例

新加坡

——市镇、社区、邻里组团多级中心。

市镇、社区、邻里

- 为典型的多中心结构城市，新加坡的城市空间结构有明显的组织层次关系，即“城市-市镇-社区-邻里”，各个功能组团配备一定规模和等级的中心，形成多级中心体系。

最基层的邻里组织由4-8幢租屋组成，6-7组邻里是一个社区。5-8个社区是一个市镇。每一个市镇为一个相对独立的片区，边长在2.5公里左右，四周由快速路环绕，其间配有约5万户人家所需的公共设施，包括公园、小学、车站、停车场等。市镇的道路网由三个层级组成，最外围的快速路、新镇中心和各住宅区间的主要道路，各级道路层次分明，绝不互相穿越。街区与城市结构一致呈现组团式排布，邻里间多为尽端路，社区之间有道路与市镇干道相连，干道间距在400m左右。

土地利用形式上呈现最大程度的混合性，大型购物广场、中央广场、银行、个人或者政府办公楼位于市镇区域中心，此外小区级的商业中心、学校、医疗和其他公共服务设施均匀分布在整个市镇范围内。



新加坡租屋

街区公共服务设施配套

- 新加坡建屋发展局依照分级集中的原则将城市公共服务配套设施标准分为三个类型：每1000~1200套住户配套建设一个邻里商店；每6000~8000套住户配套建设一个邻里中心；每40000~60000套住户配套建设一个新镇中心。

邻里商店以经营生活必需品为主，商店组合为：普通日用品商店和餐厅。邻里中心以经营中档商品为主，商店组合为：普通日常商品商店、诊所、餐馆和小贩中心。新镇中心以经营高档商品为主，商店组合为：娱乐设施、银行、邮政局、超级市场、百货公司及高档商品、商店、餐馆、快餐店。

国内外城市街区案例

日本—— 精细化的道路等级与街道密度划分。

道路分级

- 日本城市道路按照设计等级细分为自动车专用路、主要干线道路、干线道路、辅助干线道路、区画道路(支路)以及特殊道路6个级别。细致的道路等级分类有利于细化不同类型道路规划设计的要求，以及城市交通组织和城市路网的协同运行。

其中主要干线道路是城市道路主要骨架，承担城市出入和过境交通，以及城市功能区之间的交通；干线道路是在主要干线道路骨架基础上，形成路网框架和居住区外廓，承担中长距离交通；辅助干线道路为日本特有道路分类，其职能是联系居住区等地区内外交通，承担干线道路和区画道路间的集散交通；区画道路指形成街坊外廓的密集道路，承担沿线建筑和用地的进出通道；特殊道路则承担公共交通以及步行和自行车等非机动车交通需求。

路网密度

- 干线道路作为划分居住区的主要道路，形成了划分日本城市单元的基本界线。在相关规范中综合考虑人口密度和服务人口总量的影响，对于线路网的间距划定了相应的建议值。

高密度居住地区(300~400人/公顷)500~700 m；中密度居住地区(200~300人/公顷)700~900m；低密度居住地区(100~200人/公顷)1 000~1 300 m；都市商务地带(昼间服务人口1 000~3 000人/公顷)400~700 m；商业、居住、工业混合地区(300~400人/公顷)500~1 000 m。



大阪城市道路网络布局

国内外城市街区案例

呈贡新城—— “小街区、密路网”的探索与实践。

新城路网规划

- 规划方案的路网结构体现了新城市主义的理念，由主干道、连接路和地方街道路构成路网体系，采取“小街区、密路网”的模式。

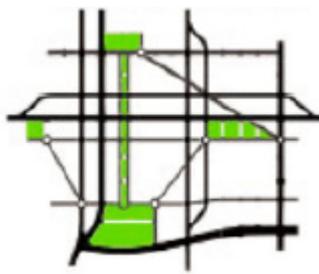
用单向二分路代替过宽的主干道，增加地方街道等级。街区边长在70m—140m，路网密度在12KM/KM²—20KM/KM²。

两种模式路网 结构对比

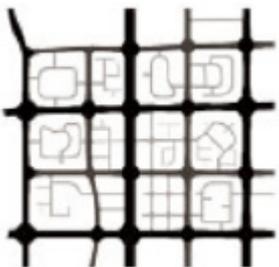
- 传统路网规划模式有相对严格的等级连接限制，主干道连接次干道，次干道连接支路，新路网强调融合连通，以网格状的地方道路代替树状支路，路网连通性更好。



干道网加树枝状支路



干道网加入地方道路网格



传统路网规划模式



“小街区、密路网”规划模式

2.2

云南省城市街区概况

Introduction of Urban Blocks of Yunnan Province

云南省的城市与街区

云南省城镇 发展历史

- 云南城镇发展的历史过程可分为三个阶段，古代、近现代和当代。云南省古代城镇在空间分布上多集中在腹地地区或沿古商道分布，城镇按照职能类型的不同可分为政治中心、军事戍防、商贸城镇、矿业城镇、地方城镇。1910-1949年沿新的交通干线兴起发展了一批新的城镇，部分传统城镇衰落，还有一批城镇受战争影响损毁。1950年以来，随着交通网络的完善和经济发展，云南省城镇建设得到了长足的发展。然而全省城镇发展水平较我国中部、东部地区还比较落后。截止2015年底，云南省总人口为4741.8万人，城镇化率为43.33%。根据最新的城市规模划分标准，2015年云南没有特大城市（500万以上），仅有大城市1座（昆明），中等城市1座（曲靖），其余都为小城市（50万人以下），且大部分县城达不到设市城市规模。



昆明市

云南省城市 街区特征

- 从城市结构形态的历史发展过程出发，云南的城市可以分为两类：一类城市如昆明、大理、保山等，经由规划形成的城市，城内道路较为完整，呈方格网状布局，街区呈规则方形；另一类城市则是由村落自发形成的，城市结构形态较为散乱，内部路网呈不规则形分布，内部街区呈团块化。云南省城市多建于坝子之中，四面群山环绕，老城区街区位于平原坝子，位于城市边缘的街区多为山地街区。在街区尺度上，云南省各城市之间尺度差异不大，老城区内街区尺度维持在200m×200m到300m×300m之间，相较之下，新城街区的开发尺度则普遍偏大，规模在400m×400m到500m×500m之间。

2.2.2

云南省城市街区样本

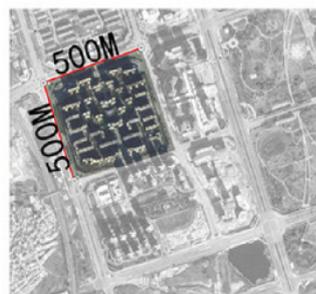
案例：保山市隆阳区老
城区



案例：保山市隆阳区新区



案例：昆明市呈贡新区



案例：昆明市北市区



案例：玉溪市元江新区



案例：昭通市新区



案例：曲靖市沾益区



案例：大理市古城区



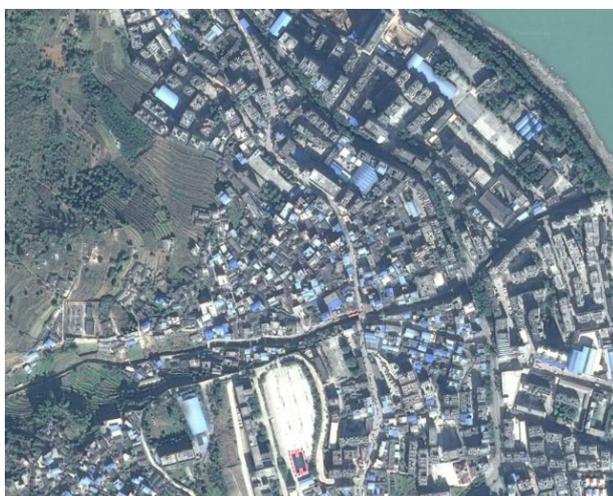
案例：芒市勐焕路



云南省特色街区 ■ 山地街区，沿山势而建，鱼骨状路网，街区无明显边界。



腾冲市凤山南路



泸水市六库镇

■ 历史街区，合院式建筑，街坊内部道路细碎。



昆明市老城区



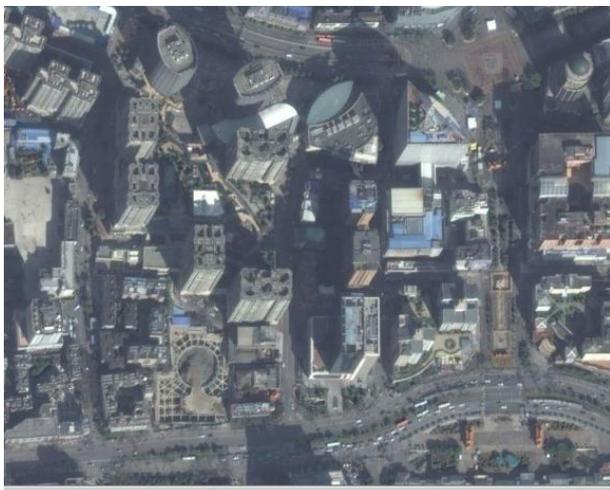
丽江古城区

- 新城街区，组合式建筑布局，超大街区，城市支路路网内部化。



呈贡大学城

- 市中心商业办公街区，小街廓点式高层建筑布局。



昆明市中心

■ 开放空间街区，轴线形空间。



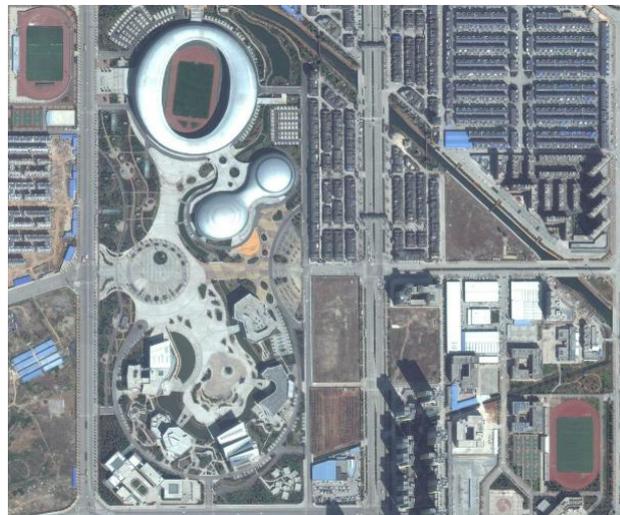
大理古城区

■ 传统住宅街区，院落式住宅，团块化街区。



芒市村寨

■ 文体街区，超大街区，自由式建筑布局。



曲靖市新区

3

云南省城市街区 规划导则

Urban Block Planning Guideline
For Yunan Proviencie

3.1 道路与街区

3.1.1 城市街区的界定与类型

3.1.2 路网模式与街区尺度优化

3.2 街区交通系统与土地利用

3.2.1 公交优先 绿色出行

3.2.2 功能混合 服务优先

3.3 街区空间模式管控

3.3.1 街区空间模式转型

3.3.2 街区控制指标调整

3.1

道路与街区

Street Network&Urban Block



3.1.1

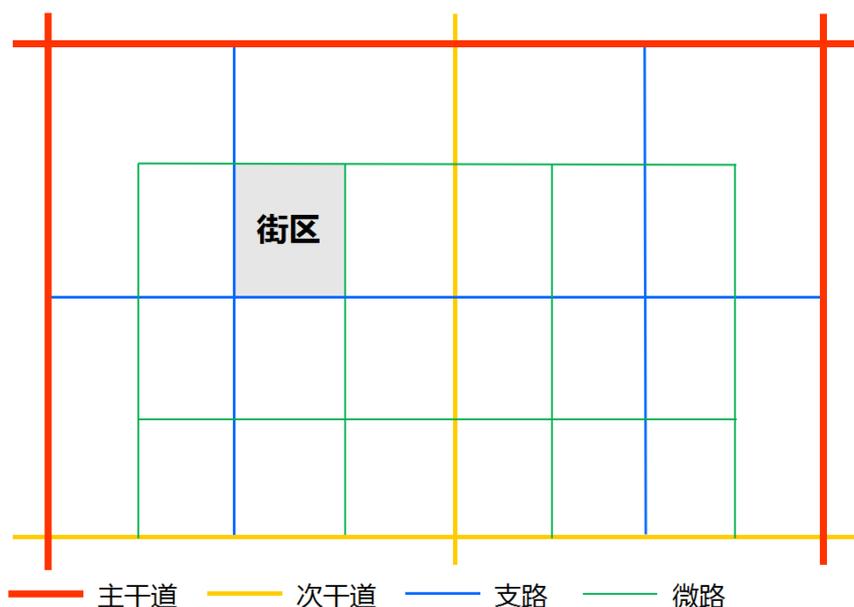
城市街区的界定与类型

- “城市街区”的定义**
- 本导则中的“城市街区”是指由道路、自然要素围合的城市建设用地所组成的城市空间最基本组织单元。

在现有城市道路网规划体系下，界定一个街区的原则如下：

- 1) 有较为清晰的四界和街廓范围，四界尽量由城市道路包围（少数情况下允许人为边界或自然边界），内部无城市道路穿越；
- 2) 作为一个相对独立的功能和空间单元，保证其平面肌理和建筑功能的相对完整，具备一定的规模尺度。

城市街区规划服务人口规模一般为0.1-0.5万人，服务半径一般为300m，用地规模与居住组团相当。



“城市街区”的类型

- 城市街区的属性较为多样，其中功能属性是城市街区最为核心的属性特征，本导则参考《城市用地分类与规划建设用地标准》将城市街区分为六大功能类型。

■ 商业与服务业街区：

用地类型以B类用地为主，包含各类商业、商务、娱乐康体等设施用地，不包括居住用地中的服务设施用地以及公共管理与公共服务用地内的事业单位用地。

■ 公共管理与公共服务街区：

用地类型以A类用地为主，包括行政、文化、教育、体育、卫生等机构和设施的用地，不包括居住用地中的服务设施用地。

■ 生活服务街区：

用地类型以R类用地为主，包括住宅和相应服务设施的用地。

■ 绿地及广场景观街区：

用地类型以G类用地为主，包含公园绿地、防护绿地、广场等公共开放空间用地。

■ 交通设施街区：

用地类型以S类用地为主，主要指各类交通场站设施街区。

■ 工业与物流仓储街区：

用地类型以M类、W类用地为主，包含工矿企业的生产车间、库房及其附属设施和物资储备、中转、配送等用地。

路网模式与街区尺度优化

路网间距与街区尺度

- 现行的《城市道路交通规划设计规范》中并未明确城市路网间距，根据其中对道路网密度的相关规定，推算出的路网间距如下：快速路 1500-2500m、主干路 700-1200m、次干路 350-500m、支路 150-250m。

目前国内城市道路系统建设中普遍存在支路一级道路缺失的情况，造成城市街区尺度偏大。

街区的适宜尺度

- 步行出行的适宜时间与距离是确定城市道路间距与地块单元尺度的最小单位，步行适宜度好的街区其街道间距大多在200m以内，50-150m是更为理想的范围。但街区尺度并非一个恒定的值，考虑经济性的因素，街区的尺度大小受其与城市中心区相对距离的影响。

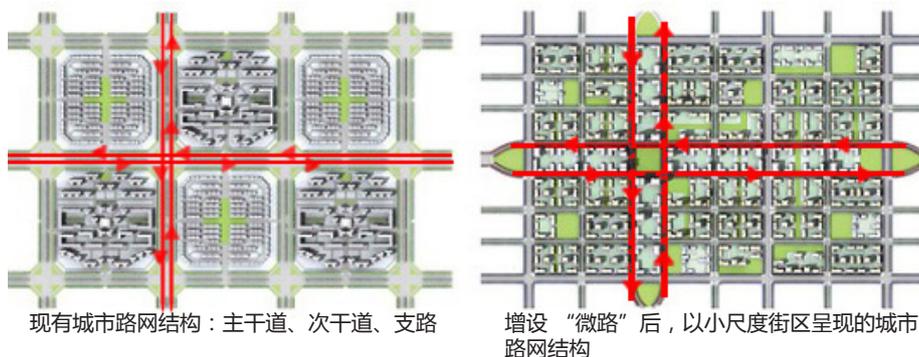
综合国内外规划的相关经验与国内建设现状条件，未来云南省城市街区尺度控制标准为：80-150m。

由城市中心区向城市郊区街区尺度可在范围内逐步放大。

路网模式调整

- 为适应街区尺度的相关要求，未来城市建设中路网模式应从现有的“超大街区”模式转向“窄马路密路网”的形式。

加密支路网，城市中心区内部路幅过宽的主干道可改造成为双向二分路、组织单向循环交通。



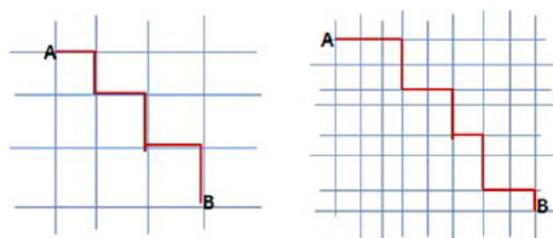
路网模式调整

道路密度与

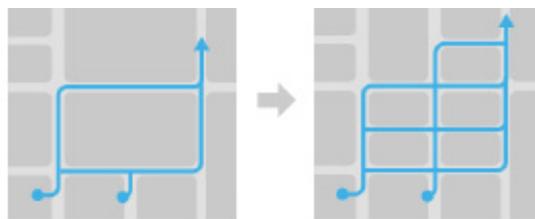
交通承载力的关系：

在稀疏路网条件下，两点之间的备选路径有限，交通流量集中于少量的干道上，由于稀疏路网可供疏散的路径有限，在路段上微小的扰动，都可能导致道路的死锁（deadlock），甚至使整个路网陷入瘫痪。

相反，细密路网有利于使交通流在整个路网范围内更加均匀地分布，可使道路的利用率更高，且较少出现严重的拥堵现象。细密路网给交通流提供更多的机动和疏散机会，整个路网的抗干扰能力更强，有更强的弹性。



路网加密后交通承载力更高



大尺度街坊变成小尺度街区后，出行路径的选择大大增加。

道路等级结构与街区尺度优化

- 现状云南省许多城市的道路等级结构较为混乱，未来云南省城市建设中应明确道路网络等级分布，遵循“通”“达”分离的原则，控制建筑出入口和路网间距，中心城区路网规划设计中还应强调各级路网的融合连接，避免规模过大街区的形成。

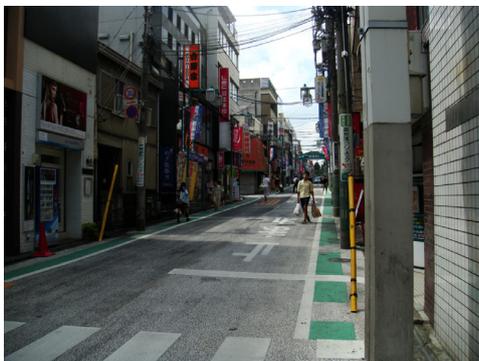
参考国内外经验，主干路间距控制在800m~1000m间，次干路间距控制在300m-500m间，支路间距控制在50-150m以内。

表3.1.2-1：国外城市干路网间距

国家/地区		路网间距（米）
美国		800-1600
日本	干线道路	< 500（商业区）
	辅助干线道路	500-1000（居住区）
哥本哈根		< 200（商业区）
英国		250-500（居住区）
慕尼黑		800-1000

- 微路** ■ “微路”是指增设的邻里一级道路，道路断面采取人车混行的形式。通过地面标线规范道路设施带和通行带，结合道路减速带等交通稳静化措施，打造平安街区。

在“微路”基础上，街区内部设置可供消防、搬家等特殊车辆进入的道路，平时为慢行空间。



日本居住区内部街道

- 用地开发与路网密度** ■ 鼓励“窄马路、密路网”的路网形式，以增强路网交通效率和用地弹性；鼓励在一条道路的不同区段上，根据周边用地性质及开发量进行路网分配。

a. 道路交通量与道路两侧的用地性质及开发量相关。道路所服务区域两侧进出交通量越大，道路所联系区域内部用地之间交通联系越强，预示着该路段的交通量越大，则应配置的路网越密集。

b. 道路网的实际使用中，同一条道路根据其周边地块用地开发的性质和强度，所需配置的进出辅助车道数量不同。因而不宜作为单一功能等级考虑，而应依据不同的服务区段对其进出进行交通组织，一条道路不同区段上的路网密度根据实际情况有所差异，进而形成大小不一的功能街区。

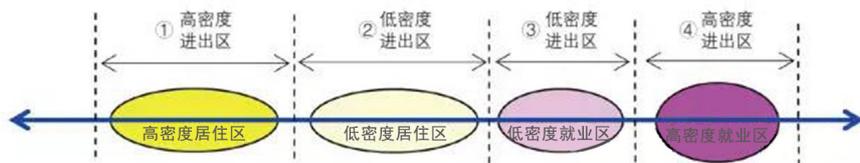


表3.1.2-2：不同用地情况下的路网密度建议值

用地情况	路口间距推荐值	路口间距最大值	路网密度推荐值
公共活动中心以及轨交站点周边	80~120m	200m	16公里/平方公里以上
生产性服务业聚集区和开放强度较高、混合程度较高的居住社区附近	100~150m	250m	14公里/平方公里以上
一般居住社区附近	120~180m	300m	12公里/平方公里以上

3.2

街区交通系统 与土地利用

Traffic System&Land Use



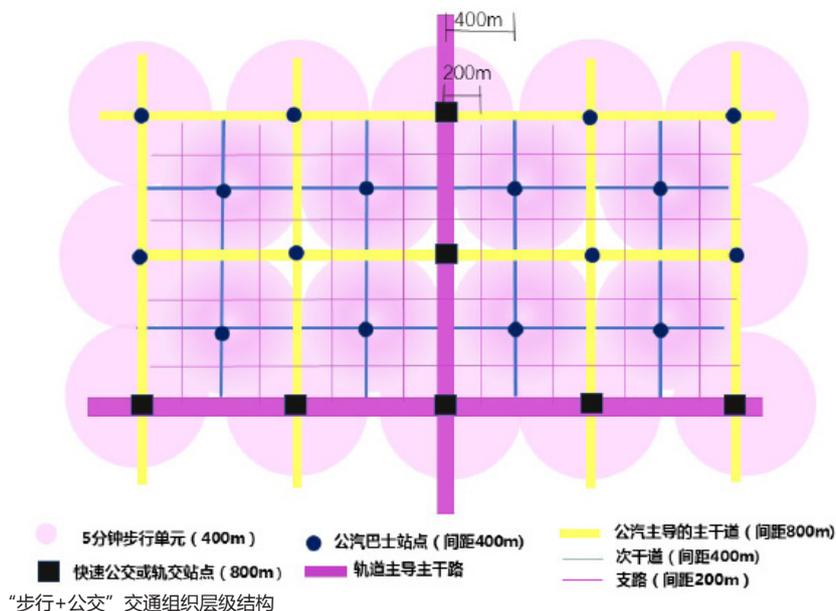
3.2.1

公交优先 绿色出行

街区交通组织模式

- 街区的街道设计应同时支持步行者、自行车、小汽车和公共交通的流动性，在此基础上提倡发展公共快速交通系统，限制小汽车的使用，以“步行+公交”的模式组织交通层级结构。

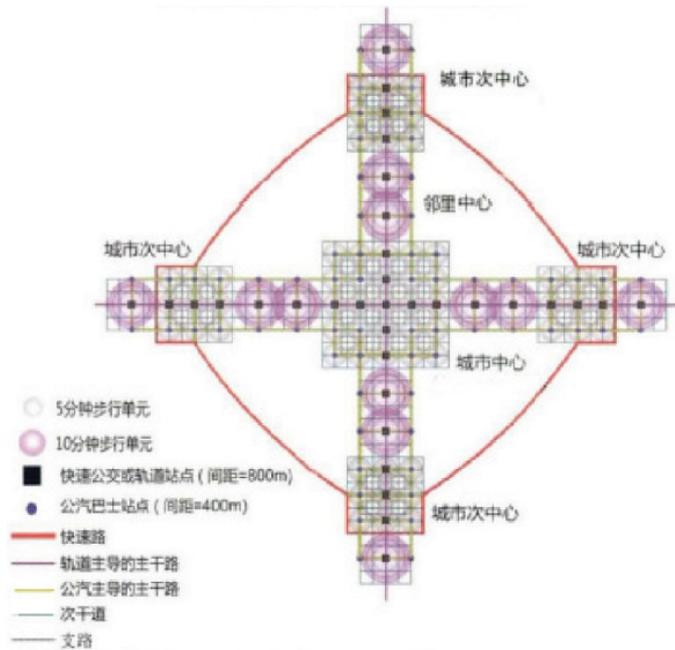
慢行交通优先的支路是整体路网基本单元，直接服务于地块，次干道围合着若干步行地块，次干道相交处设置400m半径公交巴士站点，干道围合的为一个5分钟步行影响圈，每隔800m设置一个快速公交或轨道站点。



- 城市尺度层面上以“公交廊道+步行网络”的方格路网形式组织交通模式。

宏观层面上，与多中心城市空间结构相适应，快速公交或轨道交通为主导的干线连接城市中心与次中心形成核心公交廊道；中观层面上以公共巴士为主导的主干道构成各分区中心的主要道路骨架，城市中心和次中心地区实现5min步行全覆盖，外围邻里地区巴士站点实现10min步行全覆盖。

微观层面，以次干道和支路构成高密度生活性路网，保证自行车和步行网络的完整性、可达性。

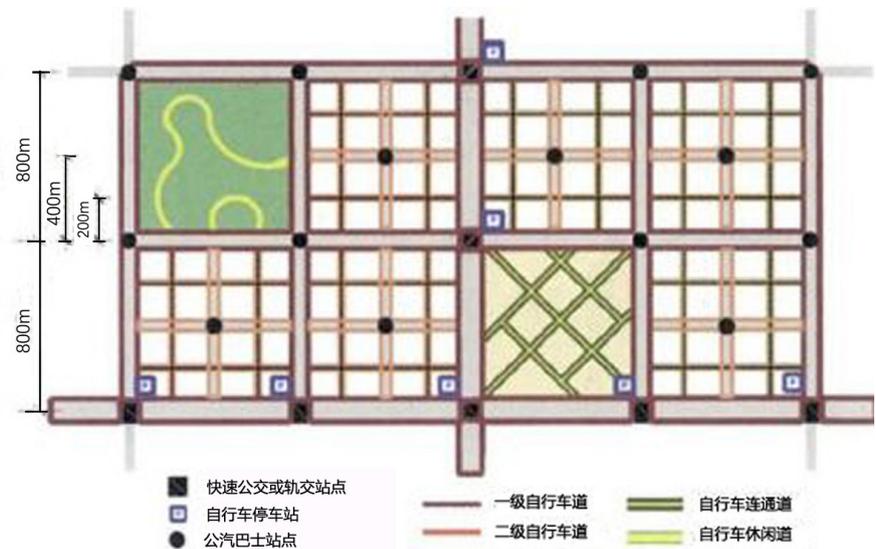


“公交廊道+步行网络”交通组织结构

慢行交通组织模式

- 构建层级化自行车网络空间模式，由自行车道网络和停车设施组成。中心区和步行网络单元外围和公共交通站点旁设置“汽车停车+自行车”设施，构成各类换乘站点。此外居住街区、公共建筑、办公场所街区内部均应设置自行车停车位。

自行车层级网络由一级自行车道（干道两侧自行车道）、二级自行车道（次干道、支路两侧自行车道）、自行车连通道（街区内部自行车道）、自行车休闲道（河滨、绿带自行车道）构成。



功能混合 服务优先

街区功能开发

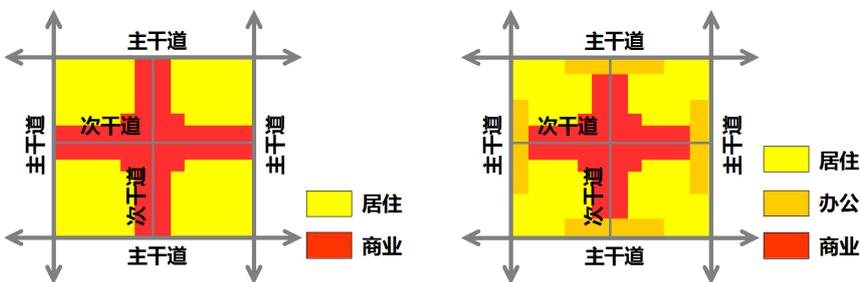
- 鼓励街区进行功能混合性开发，将公共服务和商业活动融入街区中，注重街区人口的多样性，街区设计应满足不同年龄、收入、民族的需求，加强居民与街区的联系。

- **居住与商业混合功能街区用地布局模型**

商业设施布置在街区的中心和沿次干路区域，可最大程度减少居民日常出行的平均距离。

- **居住、商业与办公混合功能街区用地布局模型**

与商务办公有关的机动车交通不应被引入街区内部，而应由城市主干路解决，避免机动车的快速行驶对居民步行或自行车出行的干扰。

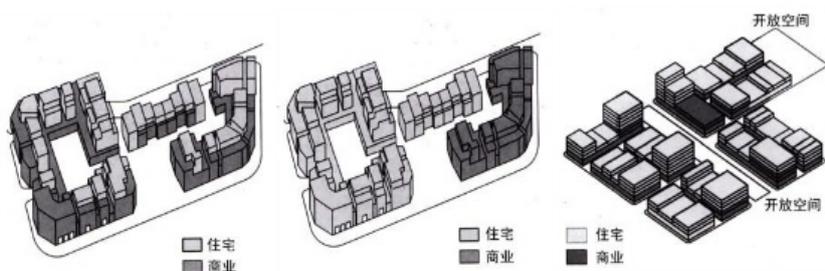


居住商业功能混合街区

居住商业、商务办公功能混合街区

■ 鼓励街区地块内部建筑进行混合功能开发。

建筑混合功能开发的类型：第一类，垂直方向混合功能开发，表现为将不同功能在建筑的不同高度上混合布置，下层用于公共功能，上层用于私人功能，包括地下空间的开发利用；第二类，水平方向混合功能开发，表现为不同使用功能的建筑或外部空间在街区（地块）中的混合布局，建筑单体自身也在水平方向上实现功能混合，如传统街坊前店后坊；第三类是上述两类混合功能开发的综合形式，表现为功能混合的建筑综合体与其他功能的建筑以及外部空间在街区（地块）中混合布局的方式，形成混合功能步行区。



混合功能开发空间类型：垂直（左）、水平（中）、综合（右）

公共服务设施 分级配置要求

- 构成以区域、次区域、片区、邻里、街区公共服务设施五级配置标准，这其中片区、邻里、街区所涉及的为基本的生活公共服务设施配套，代替原有居住区、居住小区、居住组团的分级方式。

- 城市公共服务设施分级配置的功能类型包括教育、医疗卫生、文化体育、社区服务、市政环卫、行政管理等类型，各类公共服务设施配置的具体内容及指标应参照各地具体情况执行，公共服务设施总量及分布情况应与人口分布的总量和密度相适应，并且满足服务半径的要求。

教育设施中包括高中、初中、小学，医疗卫生设施包括市、区级综合及专科医院，文化体育设施中包括独立占地的各类体育场馆、科技馆、文化馆、青少年活动中心等，市政环卫设施包括各级各类垃圾中转站、垃圾收集点及其他独立占地的公用设施，行政管理设施包括派出所、街道办、居委会等。

邻里单元

- 不同功能及尺度的城市街区依照人口在地域上的分布和活动范围，组合在一起形成了不同的城市功能地域。一个邻里单元的规划服务人口规模一般为1-1.5万人，服务半径一般为400-500m，用地规模一般在1-2平方公里，与居住小区规模相当。

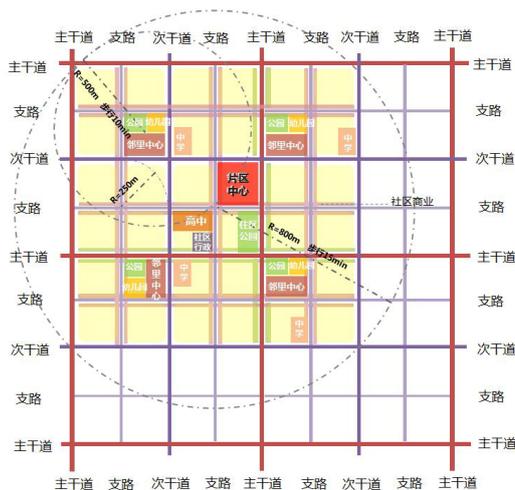
邻里单元还可根据本地风俗习惯而形成。例如，云南省傣族的习俗是围绕寺庙作为社区的核心，因此这类地段的邻里单元即以一座寺庙及周边相关区域为范围。

- 一个较为成熟的邻里单元，通过密集的道路网络、有效的土地复合利用，使市民每日生活所需的日常生活设施、公共服务设施、公共交通设施、公共开放空间联系起来，使人们可以在5-10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较长途的出行。

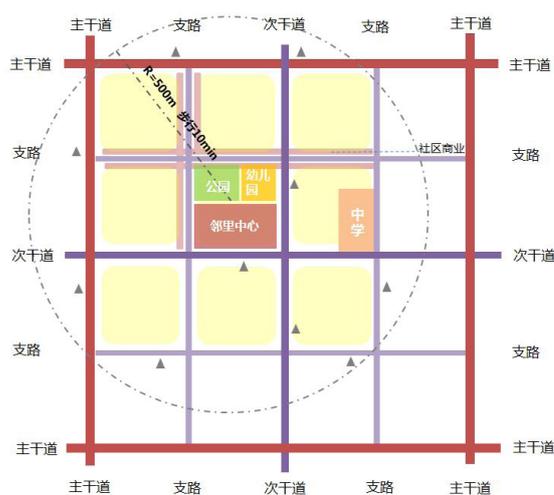
邻里单元 公服设施配套内容

- 满足公共服务设施五级配套标准的相关要求。

公共服务设施的配建不得小于《云南省公共服务设施规划标准》的下限规定，同时规划应充分尊重少数民族的风俗习惯，因地制宜配建宗教、文化设施和活动场地。



a. 片区→邻里→街区



b. 邻里→街区

- 公共服务设施配套的具体内容与开发量，应关注居民实际需求，把握与地方实际相结合的原则，根据人口规模、结构及服务对象的不同，优化相关的功能配置。采用集中与分散相结合的布置方式，有条件的地区可建设功能复合的邻里中心。

鼓励不同设施在水平和垂直层面的综合配置，鼓励邻里中心结合教育、邻里公园、公交站场、社会公共停车场等设施进行布局，为居民提供综合性的日常生活服务。

■ 公服设施分级配建要求

(1) 片区级

设施分类	序号	设施名称	配置内容、要求
教育设施	1	初中	至少18班(班额数:50人/班)
医疗卫生设施	2	片区卫生服务中心	新建独立式卫生服务中心容积率宜为0.5-1.5;至少设日间观察床5张;可设一定数量的以护理康复为主要功能的病床,但不得超过50张
公共文化设施	3	片区文化活动中心	每个片区需设置一处,应包括图书阅览、培训、儿童活动、老年活动、展览、文艺康乐等活动用房以及室外场地
体育设施	4	片区级体育活动中心	包括居民室外健身场地、慢跑道、篮球场、排球场、羽毛球场、健身房等设施
公园绿地广场设施	5	片区综合性公园	占地面积宜5-10公顷。建筑不影响景观视线。绿地率≥75%
	6	片区广场	集中成片绿地不应少于广场总面积的10-25%
社会福利设施	7	片区养老院	最小床位数宜大于100床/所;室外活动场所宜大于1000m ²
	8	片区养老公寓	最小床位数宜大于100床/所;室外活动场所宜大于1000m ²
	9	片区老年活动(服务)站	每个片区(居住小区)应配置一个
其他基本公共服务设施	10	邮政支局	每处建筑面积宜:1200m ²
	11	消防站	消防站最小规模指标未包含站内消防车道、绿化用地的面积,各地在确定消防站建设用地总面积时,可按0.5-0.6的容积率进行测算。
	12	公共停车场(库)	公共(社会)停车场面积宜为0.8-1.0m ² /人;其中机动车停车场的用地宜为80%-90%,自行车停车场的用地宜为10%-20%
	13	片区公交首末站	公交车运营净用地面积不应低于总用地面积70%;可设2处或以上
	14	加油站	最小用地面积2000m ² ,加油站进出口宜设在次干路上,并附车辆等候加油停车道
	15	社区服务中心	需设置于地上建筑中
	16	派出所	—
总计	7大类16小项		—

备注:(1)取标准片区级的规划服务人口规模为4万人,服务半径1000m;(2)城市修补区(棚户改造区)用地面积不小于配置标准的70%;(3)是否独立占地指是否在控规中用独立地块表示。

(2) 邻里级

设施分类	序号	设施名称	配置内容、要求
教育设施	1	小学	最少18班(班额数:45人/班)
医疗卫生设施	2	邻里卫生服务站	应具备全科诊室、治疗室、处置室、预防保健室、健康信息管理室,至少设日间观察床1张。不设病床
公共文化设施	3	邻里文化站	应包括文化康乐、图书阅览、科普宣传、老年活动等功能
体育设施	4	邻里级体育活动中心	包括篮球、排球、羽毛球及小型球类场地,儿童及老年人活动场地和其他简单运动设施等
	5	足球场	至少设置标准足球半场。条件允许应设置标准11人制足球场,难以设置的,除了足球半场,可根据实际情况设置5人制、7人制或8人制场地
	6	篮球场	至少3块,与其他球场相对集中配置。可共建“邻里中心”(用地规模≥6000m ²)
	7	羽毛球场	至少2块,与其他球场相对集中配置。可共建“邻里中心”(用地规模≥6000m ²)
	8	排球场	至少1块,与其他球场相对集中配置。可共建“邻里中心”(用地规模≥6000m ²)
	9	网球场	至少1块,与其他球场相对集中配置。可共建“邻里中心”(用地规模≥6000m ²)
	10	小型体育运动场	提供篮球场、羽毛球等室外运动场所,建议至少各2块场地

案例：新加坡小贩中心

新加坡的小贩中心是邻里中心的重要组成部分,其功能组成包括集市和熟食摊档两类,由政府规划管理、个体经营,消费水平低,作为城市公共空间与广场结合设置,是城市街区活力的集中展现。



设施分类	序号	设施名称	配置内容、要求
公园绿地广场设施	11	邻里公园	每300-500米服务半径应满足有一处邻里公园，占地面积 > 1公顷。建筑不超过2层，高度 ≤ 7.2米，且不影响景观视线。绿地率 ≥ 70%
	12	邻里广场	占地面积 > 1公顷。集中成片绿地不应少于广场总面积10-25%
社会福利设施	13	邻里老年活动（服务）站	设置相应室外活动场地
	14	邻里日间照料中心	室外活动场地应大于250m ²
其他基本公共服务设施	15	垃圾中转站	最小建筑面积250m ² ，服务面积：0.7-1.0km ² ，与居住建筑的间距不少于10米。
	16	邮政所	每处建筑面积宜：200m ²
	17	邻里公交首末站	公交车运营净用地面积不应低于总用地面积的70%。
	18	自助银行网点	最小自助服务区（联行式）：10m ² 建筑面积；自助服务点（网点式）：30m ² 建筑面积
	19	快递服务站	最小建筑面积15m ²
	21	社区居委会	—
	20	社区服务站	最小建筑面积400m ²
	22	警务室	—
	23	菜市场	最小建筑面积2000m ² ，最小用地面积2500m ² ，应配一处公共厕所、一处垃圾收集站（点），及机动车、非机动车停车场和人流集散空间
总计	7大类23小项		—

备注：（1）取标准邻里级的规划服务人口规模为1万人，服务半径500m；（2）城市修补区（棚户改造区）用地面积不小于配置标准的70%；（3）是否独立占地指是否在控制中用独立地块表示。

（3）街区级

设施分类	序号	设施名称	配置内容、要求
教育设施	1	幼儿园	最小6班（班额数：30人/班）
医疗卫生设施	2	药店	设于地上建筑中
公共文化设施	3	街区阅览室	街区阅览室包括图书阅览、科普宣传等功能；街区活动室包括青少年活动、临时活动等功能
	4	街区活动室	—
体育设施	5	街区级体育场地	组团（街区）居民健身场地，包括健身点、儿童活动场、乒乓球场、活动室等；每个街区应设一处
	6	乒乓球场	至少6块乒乓球场
	7	街区体育运动场	至少提供一块羽毛球场或篮球场，条件确实不允许的，可设置篮球半场
公园绿地广场设施	8	儿童活动场地	包括儿童活动设施、器材、场地、绿地等
	9	街区绿地	每150m服务半径设一处，绿地率 ≥ 70%
	10	街区广场	每150m服务半径一处，集中成片绿地不应少于广场总面积的10-25%
社会福利设施	11	街区老年活动室及活动场地	包括老年活动室和室外活动场地
	12	街区日间照料中心	室外活动场地应大于150m ²
其他基本公共服务设施	13	垃圾收集点	单位指标 ≥ 1处/500户，提供一定规模室外场地，场地应为封闭式
	14	公共厕所	最小建筑面积70m ² ，单位指标 ≥ 1座/500户
	15	充电基础设施	居住区停车位、单位停车场、公交及出租车场站、公共建筑物停车场、社会公共停车场等建设应配备充电基础设施
	16	居民停车场（库）	机动车停车库、位：商品住宅小区每100m ² 住宅建筑面积 ≥ 1个；廉租房、棚户改造住宅小区每100m ² 住宅建筑面积 ≥ 0.4个；公租房、经济适用房住宅小区每100m ² 住宅建筑面积 ≥ 0.5个。住宅小区应按1-2辆/户设置非机动车位，面积可按地上0.8-1.2m ² /辆，地下1.5-1.8m ² /辆标准配置
	17	公交中途站	设置应利于居民出行，站点间距直300-500米
	18	快递自助点（柜）	最小占地面积10m ²
	19	物业管理	≥ 计容地上建筑面积的3%
	20	生鲜超市	每10000m ² 地上建筑面积设置不少于50m ²
总计	7大类20小项		—

备注：（1）取标准街区级的规划服务人口规模为0.3万人，服务半径300m；（2）城市修补区（棚户改造区）用地面积不小于配置标准的70%；（3）是否独立占地指是否在控制中用独立地块表示。

3.3

街区空间模式管控

Block Space Guideline



3.3.1

街区空间模式转型

街区空间布局模式

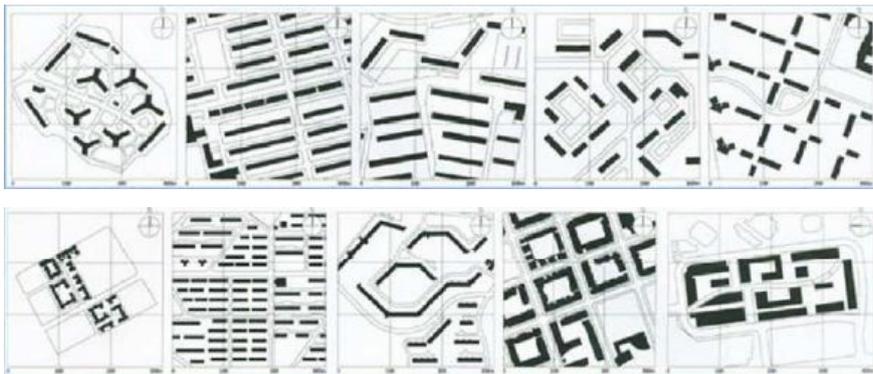
- 相较于现有的行列式街区空间布局模式（b类）及高层点式街区空间布局模式（c类），围坊式的街区空间布局模式（a类）更加适应于“窄马路、密路网”的路网布局模式，同时建筑围合所形成的内部空间有利于建筑通风、采光、散热与保温。

相关研究表明，进深小的建筑比起进深大的建筑具有更高效的能耗。对于我国大部分的温带地区，进深12m的底层围合式街区建筑是较为适宜的。



- 严格的日照管控规范使得我国住区空间模式呈现单一化的样式，事实上日照管控的方式源于苏联，适用于北方地区，云南省许多城市位于热带、亚热带地区，其日照指标可适当进行优化。

围合式住区尽量选择东西短、南北长地块，多层建筑沿街布设，高层建筑放在中央，街区容积率不超过3.0，建筑密度不超过70%。



日本、韩国住区形态的演变 围合式→行列式→围合式

相同纬度下我国住区日照间距是日、韩地区的两倍

街区控制指标调整

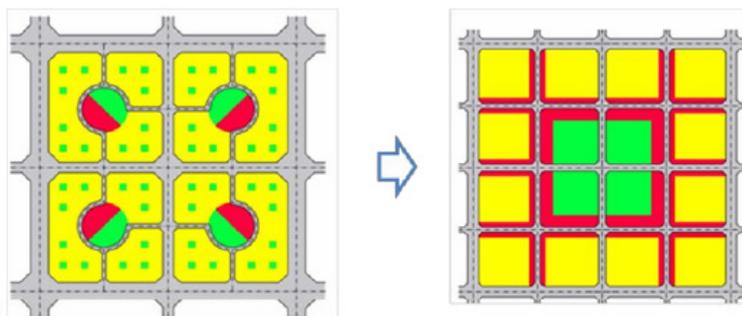
地块控制指标改善

- 原有大地块的控制指标在小街区中并不适应，相对于传统地块指标应在建筑退界、街墙控制、建筑密度、绿地率等方面进行调整。

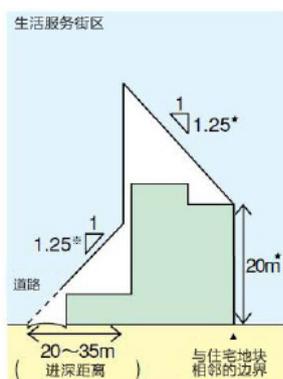
相较于传统街区空间布局，院落式街区将地块内部绿地转移至街区集中布局，相应的特定地块的绿地率需有所降低，但需要提高整个街区的公共绿地面积。同时还应放宽对建筑密度的控制，对建筑退界、建筑贴线度进行控制。

对于大型公共建筑（影剧院、游乐场、体育馆、大型商场等）采取大退界控制（建议20米），其他建筑裙房退界控制在5米。中心区的商业、商务小型街区，绿地率控制在5%。

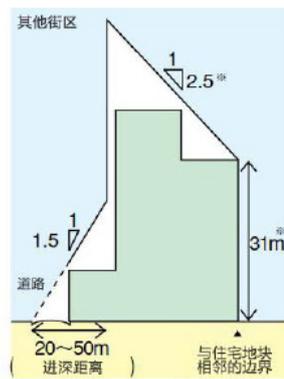
对于街区内建筑高度的控制，除绝对高度外，参照日本城市规划相关经验。补充道路斜线、临地斜线和北侧斜线的限制，控制建筑高度和外部空间D/H值及高层建筑与底层裙房后退关系，从而形成良好的建筑环境空间。



小尺度街区用地空间布局调整



※ 特殊地区可调整至1.5
★ 特殊地区可调整至2.5/31m



※ 特殊地区可调整

日本建筑基准法相关规定

内部院落空间引导

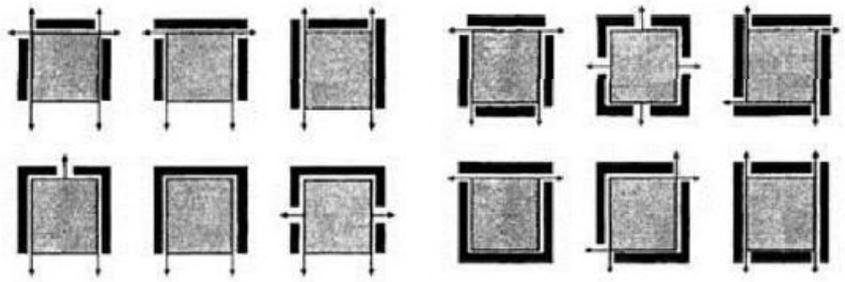
- 对围合式街区内部院落空间的引导应对其适宜尺度和空间占比做出规定。

院落空间适宜尺度包括其长宽比、高宽比、面积、开口方向，院落空间占比即院落空间占总用地面积的比值，其中围合空间高宽比D/H在1-2之间。

建筑围合式布局引导

- 对围合式建筑的组合形式与开口方向进行优化，调节不同朝向建筑的比例和开口方向，从而适应地方气候。

根据地区采光、气候差异，云南地区建筑最佳朝向为南偏东25°-50°，适宜朝向为东至南至西，不宜朝向是北偏东35°、北偏西35°。

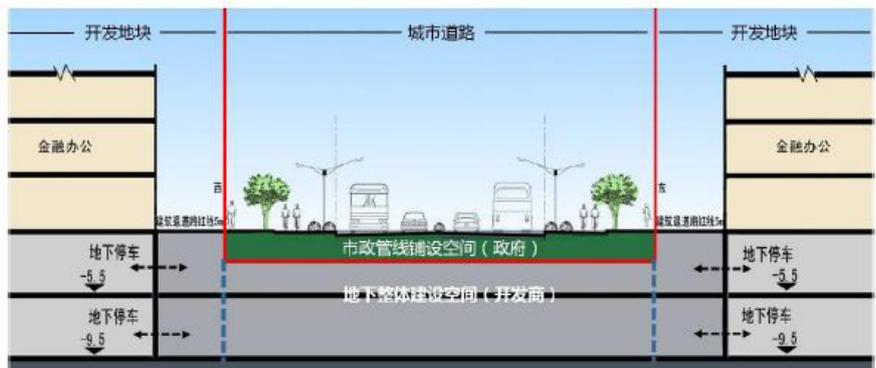


围合式布局的组合形式与开口方向优化

地下空间开发要求

- “小街坊、密路网”模式的市中心区客观要求小街坊地块的地下空间必须通过连通来解决交通运行、消防疏散、街道形象、停车效率等问题。

地下空间分两种连通方式，分别为通道式和整体建设式连通，其中整体式开发能够最大限度的提高地下空间利用效率，实现更加高效的停车共享方式。地下空间产权可依据地下建筑不同分层的开发利用而分层设置。



地下连通空间产权划分

4

云南省城市 街区设计导则

Urban Block Design Guideline
For Yunan Proviencie

4.1 设计目标与引导

4.2 开放街区

4.3 平安街区

4.4 活力街区

4.5 文化街区

4.6 生态街区

4.7 智慧街区

4.1

设计目标与 导引

Design Objective and Guidelines

开放街区

针对云南省的街区空间沿革，协调把握街区尺度及格局，打造开放街区。

- **目标一**
交通功能设施——内外互联
理顺街区内部支路与周边主要道路的关系，以形成连续、通畅的路网。
- **目标二**
步行与活动空间——空间开放
结合街区慢行网络和开放空间，营造友好、开放的街区空间环境。
- **目标三**
街区建筑及界面——尺度和谐
分层级考虑尺度控制，近人区域的尺度进行精细化设计，以营造心理感觉上的开放空间。
- **目标四**
附属功能设施——人本关怀
提供齐全的街区设施，满足不同人群、不同时段的需求，体现人本关怀。

平安街区

按照当地实际生活需求，精准设置相关设施，打造平安街区。

- **目标一**
交通功能设施——交通有序
协调人、车、路的时空关系，促进交通有序进行。
- **目标二**
步行与活动空间——步行有道
为行人提供明确、宽敞、畅通的步行空间，并结合街区建筑及设施形成互动、开放、精细化的活动空间。
- **目标三**
街区建筑与界面——安全保障
通过街区空间设计，形成被动式相互监督和主动式安保管理相结合的机制，为街区提供安全保障。
- **目标四**
附属功能设施——设施可靠
提供可靠的街道设施，提升市民的安全感。

活力街区

根据当地生活习惯，灵活设计城市空间，打造活力街区。

- **目标一**
交通功能设施——便利可达
保证街区的可达性，机动车行驶顺畅、非机动车和行人通行便利、停车空间充足。
- **目标二**
步行与活动空间——活动丰富
设计连续的步行流线，设置积极的活动空间节点，并与街区道路、建筑、设施产生互动。
- **目标三**
街区建筑与界面——功能复合
街区功能深度复合，街区界面节奏丰富，营造活跃的街区空间环境。
- **目标四**
附属功能设施——空间舒适
在不影响人车通行需求的前提下，设置为街区生活和活动提供便利、舒适的附属功能设施，适应各类活动需求和空间需求。

文化街区

传承云南省民族特色和历史底蕴，塑造特色城市环境，打造文化街区。

- **目标一**
交通功能设施——因地制宜
交通功能设施的设置符合当地实际需求，鼓励采取分阶段、渐进式的改善的方式。
- **目标二**
步行与活动空间——古今传承
依托街区传承本地物质空间环境，延续历史特色与人文氛围。
- **目标三**
街区建筑与界面——风貌协调
街区空间环境设计注重形成特色，通过风貌的协调与转义，在塑造本地特征的同时展现时代风貌。
- **目标四**
附属功能设施——民族共融
体现云南省多民族融合的特色，并展现不同维度城市空间的面貌。

生态街区

结合云南省环境情况，倡导整体城市绿色低碳设计，打造生态街区。

- **目标一**
交通功能设施——绿色出行
倡导绿色出行，鼓励步行、自行车与公共交通出行。
- **目标二**
步行与活动空间——合理绿化
提升街区绿化品质，兼顾活动、景观与可持续需求，突出生态效益。
- **目标三**
街区建筑与界面——资源集约
集约、节约、复合利用土地与空间资源，提升街区地块利用效率与效益。
- **目标四**
附属功能设施——绿色技术
通过对雨水径流、光能、风能的利用，降低能耗及维护成本，提升街区的可持续性。

智慧街区

依托新时代科技发展成果，促进街区空间软硬件交互，打造智慧街区。

- **目标一**
交通功能设施——出行辅助
鼓励智慧出行，协调停车供需。
- **目标二**
步行与活动空间——空间智理
推广街区监控、感应设施，提高街区活动空间能耗利用效率和空间灵活性。
- **目标三**
街区建筑与界面——交互便利
设置信息交互系统，促进街道智慧转型。
- **目标四**
附属功能设施——设施整合
智能集约改造街区空间，智慧整合更新街区设施。

设计要素

Design Elements

a. 交通功能设施 - 包括外部交通和内部交通两类

外部交通——机动车道、非机动车道、公共交通车道、人行道、人行横道及安全岛、公共交通设施、机动车停车设施、非机动车停放/租赁、分隔带等

内部交通——机动车道、非机动车道、人行道、内部停车设施等

b. 步行与活动空间 - 包括设施带、步行区、退界空间

设施带——用于放置护栏、照明灯柱、标志牌、信号灯、城市公共服务设施的区域

步行区——供行人步行的区域

退界空间——建筑底层红线内退界区域

c. 街区建筑与界面 - 包括水平界面、垂直界面等构成界面的其他元素

地面界面、建筑界面。

招牌、雨棚、立面广告牌等。

出入口、巷道口。

d. 附属功能设施 - 包括照明设施、街区景观小品及家具、信息指示系统、无障碍设施、基础设施等。

照明设施——路灯、景观灯等

街区景观小品及家具

——行道树及其他绿化设施、公共艺术雕塑及装置、户外活动设施、休憩座椅等

信息指示系统——广告、路牌、标识等

无障碍设施——无障碍通道及出入口、残疾人专用厕所等

基础设施

——市政工程附属设施、垃圾箱、公厕、岗亭、咨询中心、路障、监控设施等

设计步骤

Design Process

步骤1： ■ 街区界定及街区尺度

界定街区的大小和空间体量在区间建议值内，该区间建议值是根据第2章的街区样本分析和历史沿革分析，结合城市设计专业知识，并借助研究数据而得出。

步骤2： ■ 街区分类和街区定位

规划主管部门、开发方、设计方等相关部门需对该街区进行清晰的定位，并确定其主要功能。

步骤3： ■ 街区空间设计与控制

根据本导则的内容，基于“设计原则”进行整体设计，并按照需考虑的“设计元素”逐条进行细节控制。

4.2

开放街区

Accessible Block



4.2.1

交通功能设施：

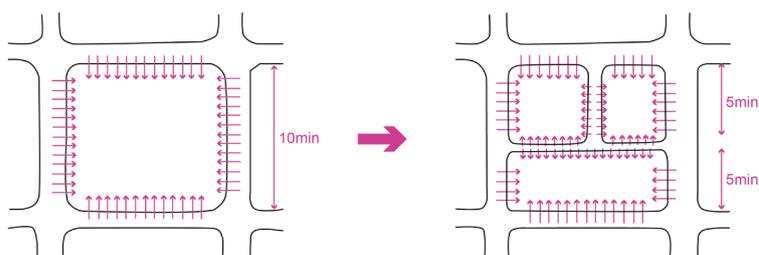
内外互联

打通街区内外空间，提供开放、舒适、易达的街区空间环境，增进市民交往交流，提升街区生活体验。

路网加密

- 形成紧凑的、联系街区内外公共道路网络，以提供开放、易达的街区空间环境体验。

形成路网的公共道路可以是机动车道路，也可以是非机动车道路或步行街。

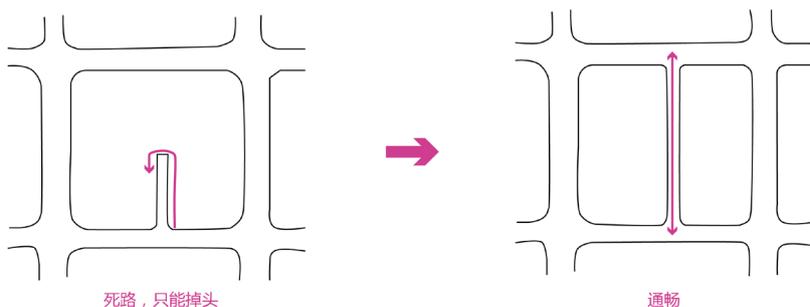


路网越密，临街界面越多，开放度越高。

支路打通

- 理顺街区内部支路与周边主要道路的关系，以形成连续、通畅的路网。

支路在街区中承担重要的角色，可以减轻交通压力，同时在车辆及行人穿越街区内部时提供一系列互动可能性，从而形成内外互联。



鼓励设置路面停车位

■ 合理设置路面停车位，促进街道与街区内建筑的互动性，从而提升街区的开放度。

在不影响人车通行的情况下，尽可能设置路面停车位。路面停车位能够使人便捷地进入附近建筑，并提升周边目的地的吸引力。但注意应分段设置停车位，避免使过长的停车空间变成街道与建筑的屏障；在商业类街区、特色街区、景观休闲类街区等互动性较高的街区，鼓励仅在道路单侧设置停车位。



合理设置路面停车位，有助于街道活力的塑造。



无路面停车位的空旷道路，缺乏人气。



双侧路面停车太拥挤，单侧路面停车更合适。

4.2.2

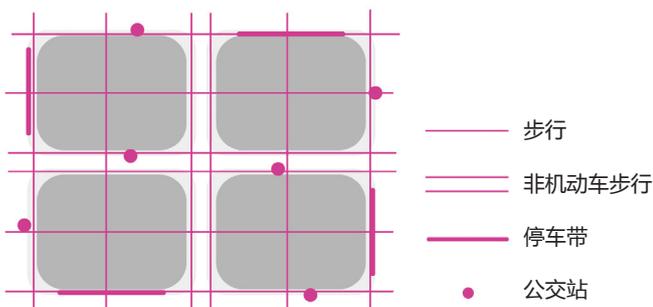
步行与活动空间： 空间开放

结合街区慢行网络和开放空间，营造友好、开放的街区空间环境。

完整的慢行网络

- 建立通畅的、高密度的邻里单元慢行网络，以提供足够的步行与活动空间。

街区慢行网络主要由非机动车网络和步行网络组成，并能与公共交通站点、机动车停车点有效衔接。打通街区单元内的慢行网络，能够有效打开街区内部空间；打造完整的邻里单元慢行网络，能够有效联系多个街区组团。

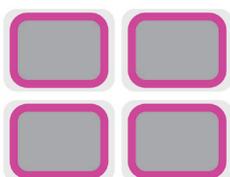


充足的开放空间

- 设置充足的公共开放空间，如街边广场/绿地、街心公园、口袋公园等。通过连通多个层级的公共开放空间，打通街区内外空间，提供开放、互动的街区空间体验，大幅提升城市品质。

设置公共开放空间时，优先选择集中设置公共绿地或广场。每个邻里单元内至少有一个大型公共绿地或广场，其面积不小于1000平方米。

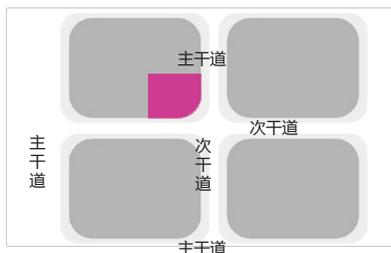
在相应地区提供集中绿地、广场等公共开放空间和停车场配套设施时，可降低地块内的绿地率、配建停车位等指标要求。每个街区单元内单个开放空间的面积不小于400平方米。



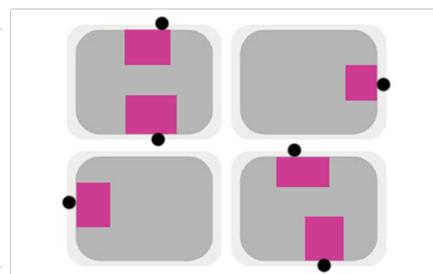
传统地块开发模式：
绿地围绕建筑



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



主次干道交叉口处至少确保一个方向设置公共绿地，其面积不小于400平方米。



为便于市民等候公交车，在公交站台旁设置不小于400平方米的公共开放空间。

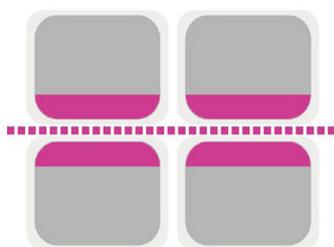


居住区以公共开放空间代替封闭的围墙界面

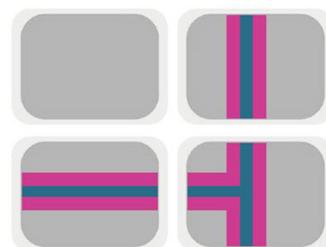


商务办公街区的公共开放空间

- **通透度控制：**街区设计应保证城市主要视廊的通透，城市轴线、滨河通廊等空间禁止视廊遮挡物的出现。



城市道路轴线的公共开放空间预留。



滨河通廊的公共开放空间预留。

4.2.3

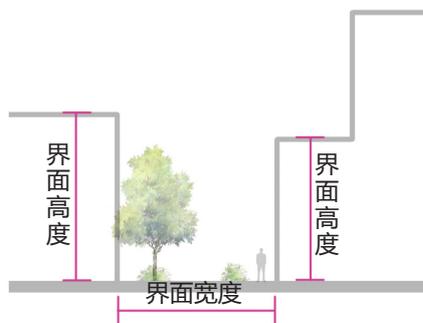
街区建筑与界面： 尺度和谐

分层级考虑尺度控制，近人区域的尺度进行精细化设计，以营造心理感觉上的开放空间。

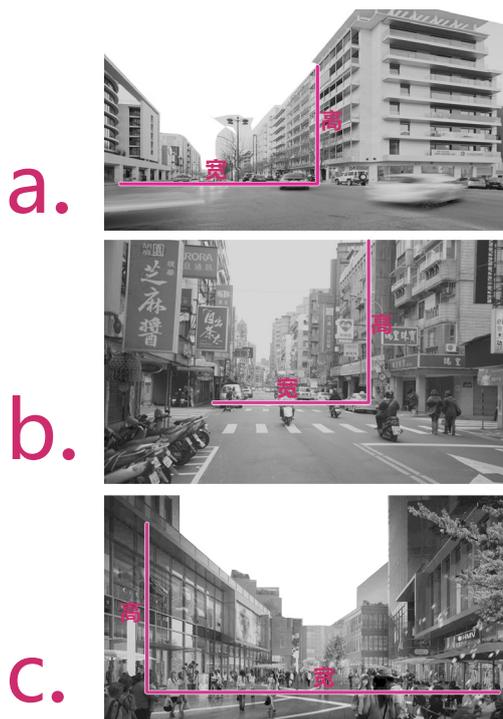
体量和谐

- **高宽比控制**：控制街区中步行与活动空间的高宽比，采用人性化的尺度，营造亲切、舒适的空间体验。

街区空间高宽比，是指某个空间断面的界面高度和界面宽度的比例值。界面高度是指空间断面边界处的底层建筑/裙房、围墙等界面的高度。界面宽度是指建筑、围墙等实体空间边界之间的距离。应注意，空间断面两侧的界面高度不宜差距过大。

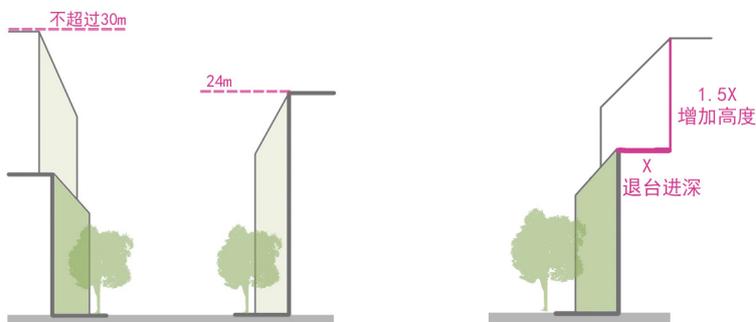


- 对于一般街道或巷道的空间断面，宜采用1.5 : 1~1 : 2之间的高宽比；
- 对于商业类街区的街道空间，可适度紧凑，宜采用3 : 1~1 : 1之间的高宽比；
- 对于街区内部的主要开放空间，应适当开敞，宜采用1 : 1~1 : 3的高宽比。



■ **界面高度控制：街区空间中步行及活动空间的界面（街墙、底层建筑等）应保持人性化的界面高度。**

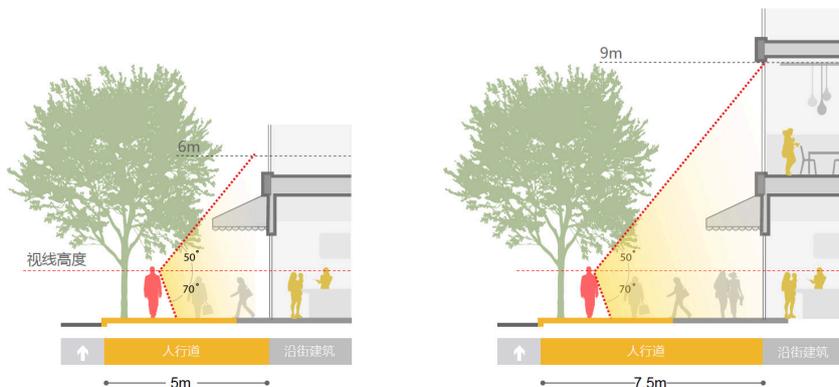
底层建筑/裙房的界面高度应控制在15米~24米之间，最高不宜超过30米，以维持建筑与相邻步行及活动空间的联系。在底层建筑以上的建筑体量，可采取退台的方式，避免对街道形成压迫感。



可按1.5 : 1的高退比进行退台。

■ **细分竖向界面尺度，对建筑底部6米至9米以下的近人区域进行细节设计，以营造亲切友好的空间感受。**

步行与活动空间界面中的近人区域是指建筑底部6米（较窄的断面）至9米（较宽的断面）以下的区域，是人能够近距离观察和接触的区域，对人的心理感知和视觉体验具有重要影响。对其应用人性化的细节设计和尺度控制，容易让人产生友好、开放的感觉。



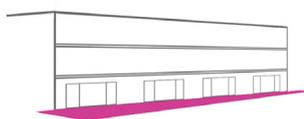
案例意向图



界面积极

- **贴线度**：低层建筑保持较高的临街贴线率，退界空间应被设计成开放的、有互动性的公共空间，形成整齐有序或富有节奏感和韵律感的空间界面。

类型	主、次干道	支路、微路	以休闲为主的广场周边
贴线度引导	60%-70%	70%-90%	80%-90%



连续贴线的界面



退界空间是公共空间



- **首层功能连续度**：街区的主要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。

对于街区的主要街道，沿街建筑首层应合理设置开放性（可以让公众进入、驻足）、互动性强（公众可以与之产生必要或偶发性活动）的功能，宜以中小规模餐饮、零售、生活服务、产品展示及公共服务设施等功能为主。

a. 在道路的两侧均应设置积极的互动界面，以提升整体邻里单元的活跃度。



双侧互动界面



单侧互动界面

b. 当积极功能较少时，应优先考虑将其布置在街角、出入口附近等可达性、便利性高的位置，或集中布置在公共节点附近、特色支路沿线等关键位置。



分布在街角-可达性强



分布在出入口附近-可达性强



分布公共节点附近-集聚人气



分布在特色支路/步行街-集聚人气

■ 街区出入口：鼓励设置较为密集的临街慢行出入口，保障街区活动的连续性和频繁度。

临街慢行出入口指沿街的人行和非机动车行出入口，包括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。

a. 对于商业街区、生活服务街区的主要街道以及特色街区，应将建筑主要出入口临街设置以代替无互动性的围墙；这些街区的临街慢行出入口数量（两侧合计）建议每百米不少于16个，出入口间距不大于50米。

商业街区示意：100米内双侧共50个出入口



商业入口 ▲ 建筑入口 ▲ 巷弄入口 ▲

b. 街区内的商业综合体应沿街设置中小规模商铺，并设置临街出入口，以避免将人流过度导入商业综合体内部，而影响街区活动的互动性、连续性和开放度。



■ 界面透明度：街区内建筑的底层临街界面设计应注重虚实互动，避免大面积实墙或高反光玻璃。

商业街区、景观休闲街区的单侧底层临街界面的透明界面应占界面总面积60%以上，鼓励设置展示橱窗；生活服务街区、行政办公街区的单侧底层临街界面的透明界面应占界面总面积30%以上。特色街区、产业街区的单侧底层临街界面的透明度要求应本着开放、互动的原则视具体情况而定。

透明界面面积计算方法：

透明界面面积=(I类界面长度x1.25)+(II类界面长度x1)+(III类界面长度x0.75)

I类界面：门面完全打开的开放式店面，或透明界面占首层立面90%以上的通透橱窗；

II类界面：透明界面占首层立面60%以上的、视线可以直接看到室内的通透首层立面；

III类界面：视线可以部分穿透看到室内的带窗立面或通透率达到40%以上的镂空围墙；

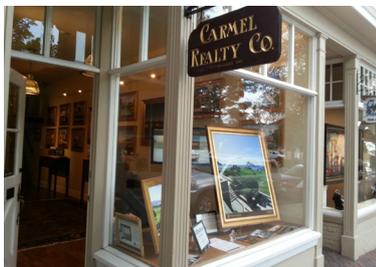
(注：窗户上缘距人行道低于1.5米的地下室窗户、窗台距人行道超过1.5米的高窗不予计算)

IV类界面：视线被阻隔的不透实墙或不透明平面广告立面。

I类界面



II类界面



III类界面

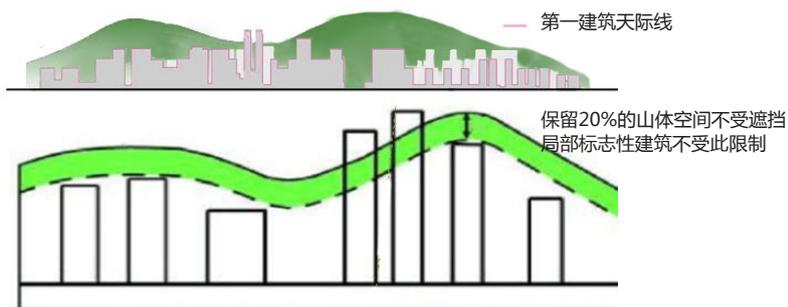


IV类界面



- **高度控制：根据城市总体发展要求和街区性质确定街区高度，严控建筑高度及第一建筑天际线（即临街界面天际线），在重要节点形成景观效应。**

控制建筑高度与城市山体背景的关系，保留至少20%的空间不受建筑物遮挡（特别标志物不受此限制）。



4.2.4

附属功能设施： 人本关怀

提供齐全的街区设施，满足不同人群、不同时段的需求，体现人本关怀。

设施完备

- 为街区提供完备的附属功能设施，满足不同人群包括常驻市民、访客、残疾人、老年人、成人、儿童的需求，同时保证其在白天和夜晚不同时段能够正常运行。

	项目	主要内容
1	照明设施	路灯、景观灯
2	公共小品	雕塑、艺术展
3	休憩设施	景观椅、遮荫树
4	信息指示系统	地图系统、路口指示标、节点指示标（公厕、停车场等）
5	残疾人无障碍设施	无障碍出入口、残疾人专用厕所
6	基础设施	垃圾箱、公厕、岗亭、咨询中心



步行通行区内必须设有安全、连续的盲道，如有高差应设置斜坡等无障碍设施。



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、介绍标识等为行人提供各类指引信息的公共标识。



在商业街及其他非交通性街道沿街结合人流量设置座椅，形式包括木/石座椅、高度合适的花坛、矮墙、台阶等。





照明设施包括建筑照明、街道照明、景观照明。



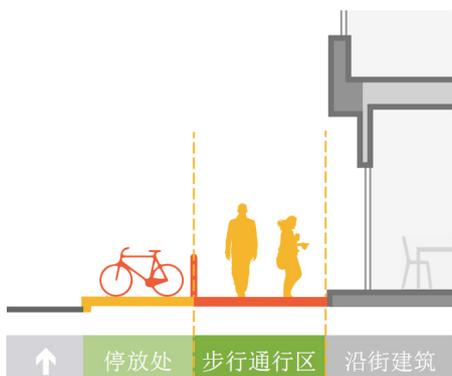
街区基础设施在不影响人流车流交通的情况下，按一定距离和服务范围合理摆放。

设施协调

■ 有序放置各类附属功能设施，并借助设施有效协调街区空间组织。

设置明确的设施放置区域，避免不同设施无序放置，挤占街区空间，影响人车通行。

设置有效的路障设施，避免机动车违章占用人行道停车，从而保证街区空间对行人的开放度。



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。

4.3

平安街区

Safe Block



4.3.1

交通功能设施： 交通有序

协调人、车、路的时空关系，促进交通有序进行。

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。

在城市交通规划中合理确定路网密度、街区尺度，加强交通组织设计和对沿线地块出入口的管控，并根据街区区位、分类和周边道路分级，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，并加强各交通方式之间的衔接。

车速管控

- 按照道路不同路段的周边情况形成不同的限速要求，并相应地采取道路稳静化措施。

街区外部道路在商业区、学校、医院附近的路段应加强限速管理。

街区内部道路在保证可达性的前提下，应尽可能地人车分流，或采取更多的稳静化措施。

道路稳静化措施



公交站协调

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



昆明市岛式公交站

非机动车流量较大的区段，应在非机动车道左侧设置岛式公交车站，非机动车道和人行道之间应通过铺装、人行道标识或路面抬高提示非机动车避让行人。



腾冲市热海路红茶厂站路侧式公交站

非机动车流量不大的区段，公交占用非机动车道停靠，应明确公交车停靠位置，提示非机动车避让。



临非机动车道岛式公交站



临非机动车道侧式公交站

骑行顺畅

- **保障非机动车路权，形成连续、通畅、安全的骑行网络。**
 - a. 严禁占用非机动车道设置停车带。
 - b. 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道，并提供清晰的导引系统。
 - c. 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。

- 在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，对机动车道、路侧的非机动车道、步行道进行有效的快慢分离。

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；交通量较大的支路，宜采用占地较少的隔离桩或栅栏。



- 在车流量较小的路段，采用机非混行的方式，集约利用空间、控制车辆速度。

机非混行车道宜采用较窄的车道宽度，过宽的机非混行道会导致机动车与非机动车自动分离。混行车道应与其他限速措施协同应用。

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）	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）

表4.3-1 混行车道宽度推荐值



混行车道中机动车道与非机动车道混行，非机动车道以非机动车交通为主，特殊情况下允许机动车借用。

- 鼓励在机动车交通量不大的红绿灯路口设置机动车停车等候区，扩大非机动车停车等候区。

考虑到云南省内非机动车使用率较高的情况，鼓励赋予非机动车更高的优先级。



保山市正阳北路与保岷西路交叉口，非机动车停车区被扩大并前置

■ **对步行空间和机动车/非机动车通行空间从标高、铺装等方面进行区分，在有效分离的同时保证联系性。**

避免用栅栏、过长的景观池或过长的路面停车分隔。



通过高差和绿化带区分机动和非机动空间。



过长的栅栏影响空间连续性

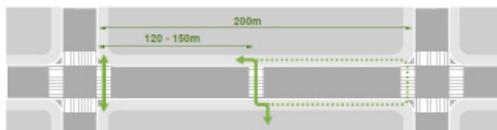
过街安全

■ **提供直接、便利的过街可能，保障行人安全、舒适地通过路口或横过道路。**

a. 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附近、小区出入口附近等。除交通性干路以外，一般街道设施的间距应控制在100米以内，最大不超过150米。

b. 对于超过16米的人行横道，合理设置中央安全岛，缩短单次过街距离。安全岛宽度宜不小于1.5米，并结合路缘石、护柱和绿化，为驻留行人提供安全、舒适的庇护。

c. 人行横道宜与步行通行区对齐，宽度宜大于步行通行区。



间距控制+安全岛控制+对齐

d. 人行横道的设置应与行人流量以及行人过街特征相适应。在过街人流量较大的交叉路口，可设置全相位人行横道；亦可考虑设置全铺装交叉口，并将其与四周街角空间结合，形成特色路口空间节点。



全相位人行横道



全铺装交叉口

e. 在空间较局促或车流量较大的街道，可统筹利用架空或地下空间设置人行天桥、过街地道、轨交换乘交通空间等进行人车分流，集约利用街区空间引导行人过街。地下人行过街通道的设置应重点结合地下轨道交通、地下商业及公共服务设施进行综合考虑。



过街天桥



地下通道

4.3.2

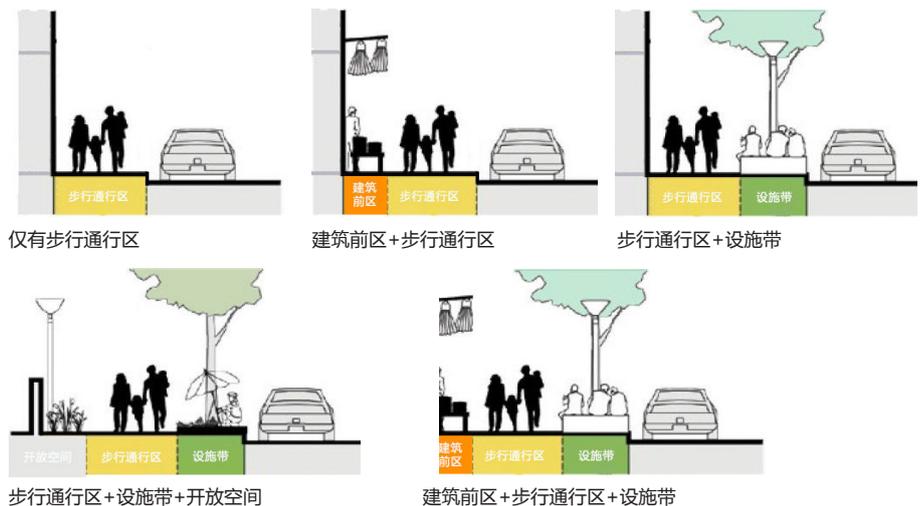
步行与活动空间： 步行有道

为行人提供明确、宽敞、畅通的步行空间，并结合街区建筑及设施形成互动、开放、精细化的活动空间。

明确分区

沿机动车道的人行道宜进行精细分区，细分成步行通行区、设施区与建筑前区，分别满足步行通行、设施设置及与建筑紧密联系的景观或活动空间的需求。

步行通行区是供行人通行的有效通行空间；设施区是集中布置街区附属功能设施包括绿化、市政、休憩等设施的区域；建筑前区是紧邻建筑边界的可被用作景观隔离带或活动空间的区域。

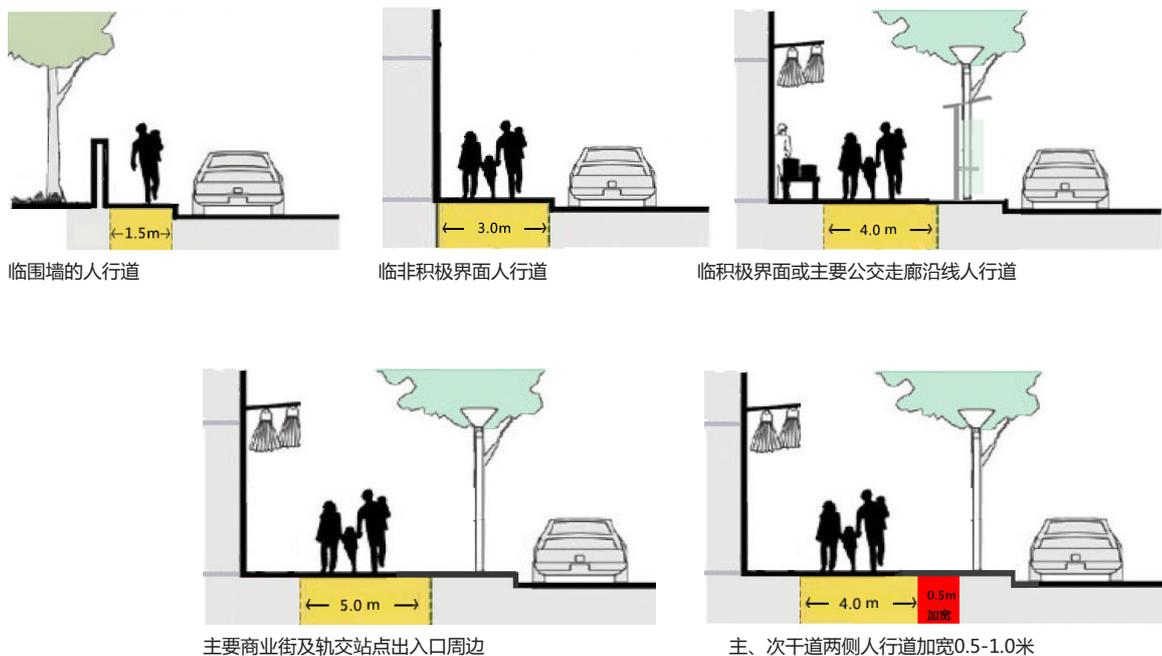


- 沿机动车道的人行道上的步行通行区的宽度应满足步行需求，并综合考虑道路等级、开发强度、功能混合和力度、界面业态互动性、公共交通设施等因素，以确定合理的宽度。

开发强度和功能混合度较高的街区步行流量相应会较大，步行通行区的宽度需求也较大；公交车站、轨交出入口和商业设施、公共服务设施将进一步增加人流，需进一步加宽步行空间以适应常规流量和潮汐流量；主、次干路两侧的步行空间应适度加宽，以减少快速通过的机动车给行人带来的不安全感。此类人行道的具体宽度建议值见下表4.3-2。

沿机动车道的人行道类型	步行通行区宽度最小值建议
临围墙的人行道	1.5米
临非积极界面的人行道	3米
临积极界面、或在主要公交走廊沿线的人行道	4米
主要商业街或轨交站点出入口周边的人行道	5米
主、次干路两侧人行道	在建议宽度基础上，加宽0.5~1米

表4.3-2 人行道的步行通行区宽度最小值建议



■ **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。**

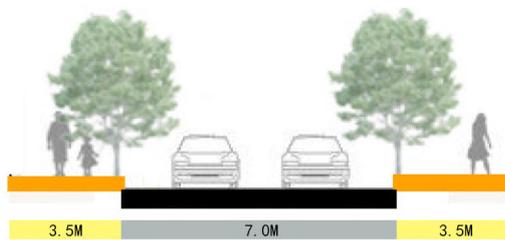
通过划线、标识和停放架明确非机动车停放区域，人流量较大的路段应禁止非机动车在停放区域之外停放。

可通过采用斜向停放的方式集约利用空间，亦可考虑在街区内设置集中停放场库，满足非机动车的停放需求。

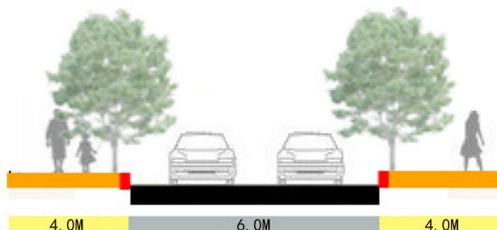
■ **道路空间不足时，优先保障至少单侧可步行的通行需求；可考虑适当缩窄机动车道宽度，优化慢行空间。**

对于已建成的空间不足的道路，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。

上海市（南北高架路）已通过实践证明，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。



缩减车道前的街道断面



缩短车道后 慢行空间得到拓展

红线内外统筹利用

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

针对不同的沿街首层建筑功能，建筑前区的宽度应适应其活动需求，不宜过宽或过窄，具体建议值见表4.3-3。

沿街建筑首层功能	沿街建筑前区宽度值建议
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
餐饮或零售特色街道	3~5米



展示橱窗



室外餐饮



餐饮街道

对于总宽度（建筑界面至路缘石）小于3米的沿街人行道空间，建筑前区与步行通行区宜采用相同标高，限制设置台阶、停车、不可进入的消极绿化等设施，保证空间的联通性与灵活度。



退界空间抬高



消极的退界绿化



建筑前区补充步行空间

- 当街区内与步行空间相邻的建筑底层为私密功能时，鼓励在建筑前区设置多层级的景观设施作为缓冲带，在建筑一侧有效遮挡干扰，在步行通行区一侧有效互动。

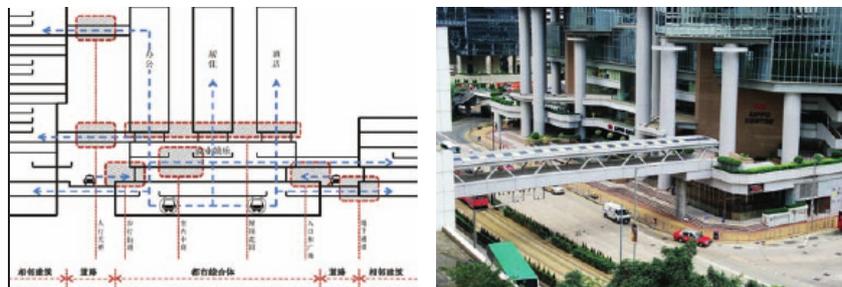
为了能够有效遮挡干扰，景观缓冲带在靠近建筑一侧宜利用高差遮挡行人的视线；为了能够促进步行空间互动性和舒适性，景观缓冲带在靠近步行通行区一侧应将休憩或互动设施结合进景观设计中。



景观缓冲带

人车分流 ■ 街区内应加强微观交通组织，通过利用人行天桥、地下空间、共享街道等相关设施设置，实现人车有序分流。

a. 鼓励进行垂直化的空间利用，借助地下廊道、轨交换乘交通空间、人行天桥等统筹设计地下、地面、架空的人车流线组织。这样的流线组织不仅能实现人车有序分离，也可进一步联通并激活多个层次的建筑功能空间。



b. 鼓励对街区（特别是居住类街区）内部的地下空间进行联通，引导车辆自外围进入地下，优先将地面空间留给行人。



机动车被分流至地下，街区内部人行安全

c. 鼓励设置共享街道或步行街，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混行的慢速街道空间。）

共享街道案例

玛丽亚希法大街是位于维也纳的一条购物街。这条街道长1.8千米、被分成3个区域。街道的中心是一个人行区域，2个外围区域是按着共享空间的方式设计的，移除了所有的交通信号灯，建造了单一的人行道路面水平，并安装了街道装置。



改造之前的玛丽亚希法大街



改造后的玛丽亚希法大街

奥康奈尔大街位于奥克兰，这个共享空间的魅力在于混凝土板的设计方法和用于户外用餐、活动、散步、允许车辆进入的区域。



奥康奈尔街改造前



奥康奈尔街改造后

4.3.3

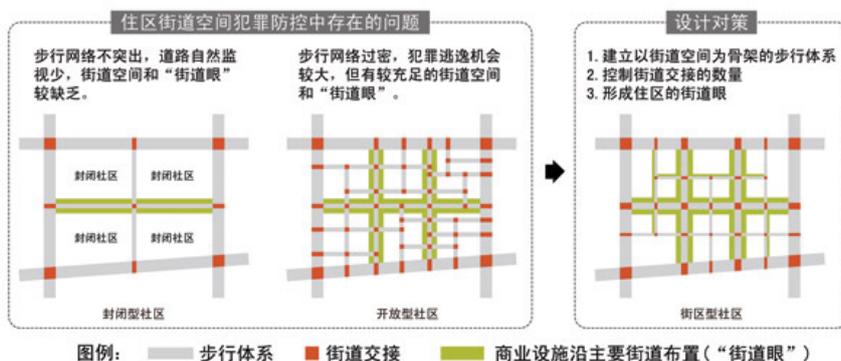
街区建筑与界面： 安全保障

通过街区空间设计，形成被动式相互监督和主动式安保管理相结合的机制，为街区提供安全保障。

街道眼

- 鼓励多设置面向开放空间和道路的窗户，成为市民透过窗户对街区进行互相关照、监督的“街道眼”。

主张保持小尺度的街区和街道上的各种小店铺，用以增加街道生活中人们相互见面的机会，从而增强街道的安全感。街上的“眼”，不是专职的监视人，而是街道的自发主人。功能越混合的街区，不同时段的活动越多，透过“街道眼”互相交流的机会越多，他们和众多的行人一起保障了街道的安全，抑制了犯罪活动。



出入口

- 应协调出入口附近的进出车辆与过路行人的关系。

街区内部支路及通道的设置应充分考虑所接入道路的等级。街区车行出入口优先选择设置在较低等级的道路上，并限制车辆速度；出入口处应保持人行道路面和铺装的水平连续，或采用特殊材质的铺装，并设置相应标识提示行人注意进出车辆；出入口处的人行道宜沿机动车行驶轨迹外侧设置阻车桩。



地块出入口对人行道造成隔断



地块出入口保障安全

4.3.4

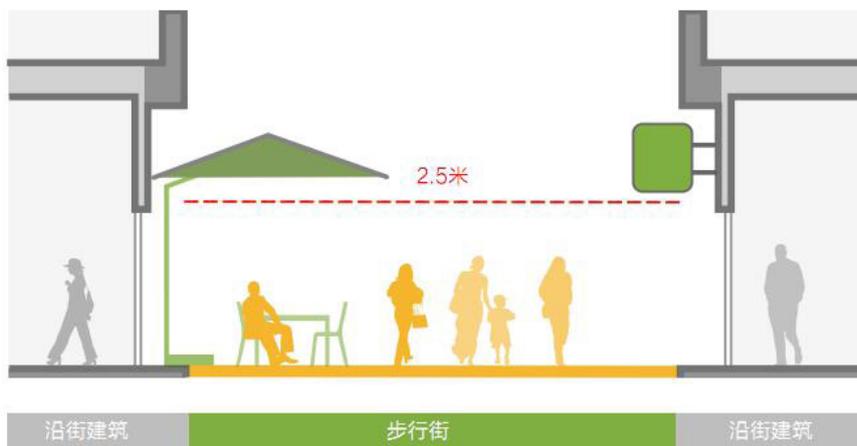
附属功能设施： 设施可靠

提供可靠的街道设施，提升市民的安全感。

坚固耐用

- 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套索进行警示。



- 人行道铺装应满足防滑要求

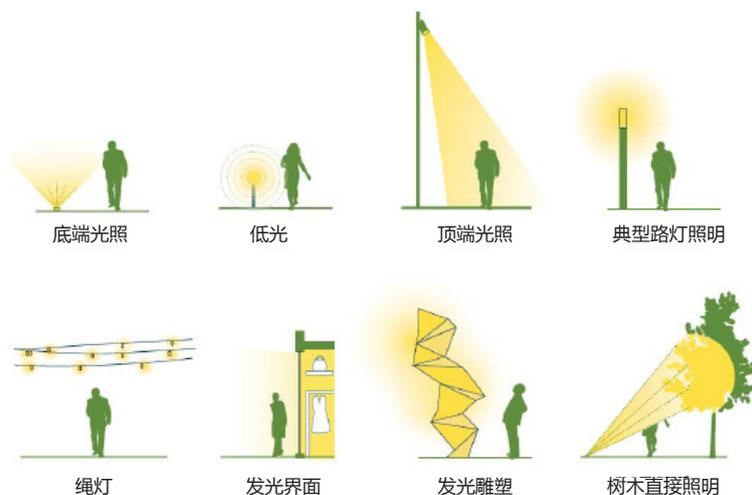
人行道宜采用现浇混凝土、透水沥青、混凝土砌块砖等摩擦系数较大的铺装材料。



服务周全

- 应提供充足的夜间照明、明确的指示引导、规范的设施服务、临时性活动的设施辅助等全时段、全周期的辅助服务。

路灯的数量、形式和照度应满足人行道的照明需求。对于较宽的道路与人行道，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



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，但不得占用人行道进行装卸货。

- 避免沿路绿化、停车遮挡路线。

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。



4.4

活力街区

Vibrant Block

4.4.1

交通功能设施： 便利可达

保证街区的可达性，机动车行驶顺畅、非机动车和行人通行便利、停车空间充足。

人车均可达

- 街区内加强微观交通组织，通过流线设计、建筑/街坊出入口、停车位/停车场、公交站点等相关设施的设置，协调快慢行交通流线，同时保证街区的主要空间人车均便利可达。

建筑或社区的主要出入口、停车场出入口应与街区道路（外部街道或内部支路）紧密连接。在流线设计上，宜保证街区四周市政道路上机动车通行的可达性，以及街区内部非机动车和行人通行的便利性。

- 提供方便、快捷的公共交通方式，减轻道路和停车压力。

完善公共交通体系需要高效的路线覆盖和完备的公共服务设施配套，并需要结合车行网络、慢行网络形成便捷的搭乘、换乘系统；同时，公共交通系统的设置需要与街区内的公共开放空间、重要功能建筑等深度复合。

满足停车需求

- 为街区提供足够的停车位，包括路面机动车停车位、机动车停车场、非机动车停车位。

需根据相应的建筑功能和街区定位设置充足的临时和固定停车位。提供充足的、有明确划分的停车位也可避免违章停车导致的交通拥堵和空间不畅。

尽可能多地设置路面机动车停车位，并对单次停车时长进行限时，以保证其流通性。停车场需有明确的信息标识和出入口引导牌，并鼓励对公众开放。非机动车停车区域需明确划分，并与其他街区街道设施协调布置，避免乱停乱放。



4.4.2

步行与活动空间：

活动丰富

设计连续的步行流线，设置积极的活动空间节点，并与街区道路、建筑、设施产生互动。

互动的街区空间

- 街区内的步行与活动空间应具有较强互动性，可以被公众使用。

鼓励精细化设计步行与活动空间的流线规划和断面分区，设置用于摆放城市家具和户外活动设施等互动性设施的区域，宜将街区内的各类元素进行整合，使其兼具功能性、美观性和互动性，以打造既活跃又集约的步行与活动空间。



绿化景观阻碍行人通行，无互动性



绿化景观结合休憩设施



封闭的灌木丛景观仅可观赏，不可进入



绿化景观可进入互动



建筑前区被停车位占据，无互动性

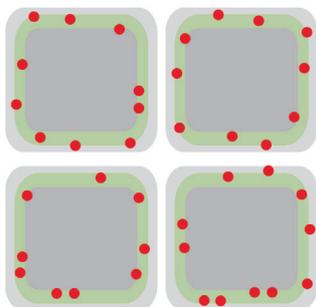


建筑前区结合商品展示

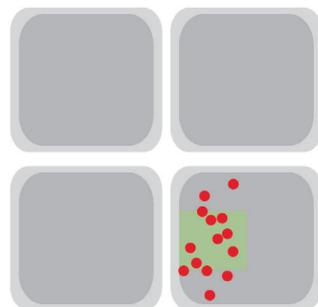
集中的空间节点

■ 鼓励沿街紧凑开发公共开放空间。

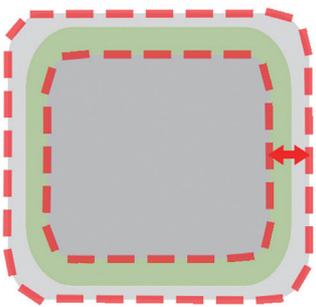
集中的公共开放空间可以集聚人气、拉长街区积极界面、并能将街区边界延伸进街区内部。



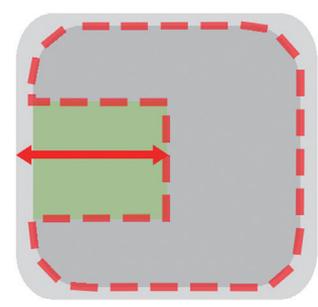
人气分散



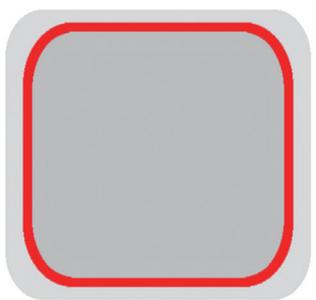
人气集中



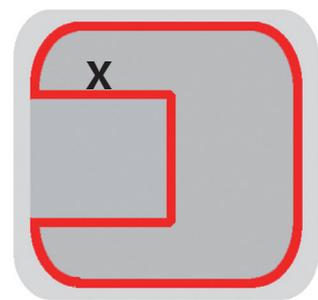
街区边界沿路布置



街区边界延伸进街区内部



街区积极边界 L



街区积极边界 L+2X



街区拐角集中开放空间



街区边集中开放空间



街区内开放空间

4.4.3

街区建筑与界面： 功能复合

街区功能深度复合，街区界面节奏丰富，营造活跃的街区空间环境。

功能混合

- 增强街区内功能的混合度，鼓励在街区、街坊和地块间进行土地复合利用，形成多维度的功能混合。

在街区内部相邻街坊和街坊内部的不同地块设置商业、办公、居住、文化、娱乐、社区服务等不同的使用功能，并将不同功能设置在建筑的不同部位和不同楼层。通过多种功能可以为公众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。



街区功能混合-剖面示意图



芒市中心商业区：多功能混合用地

沿街侧部分为底商+办公，部分为商场，街区内侧分布有少量住宅。

街区内按小地块分别开发的模式有利于促进街区功能的深度复合。对于大尺度的整体开发的街区，为了避免将人流过量引入街区或建筑内部的私密/半私密空间，应注意沿街设置不同的功能设施和不同类型的出入口，从而提升街区外部空间活动的连续性、多样性和活跃度。

案例1：

大型商业综合体沿商业街道处应设置中小规模的临街商铺，并对街道开放。



案例2：

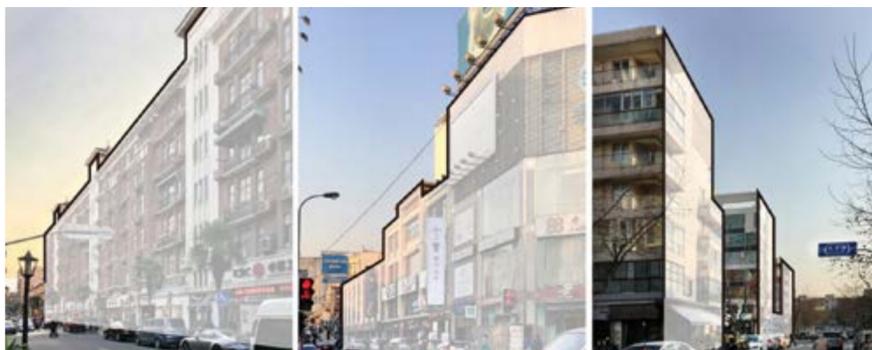
商品房住宅小区沿主要街道处应设置裙房，引入中小规模的临街商铺或生活服务设施，并对街道开放。



视觉丰富

■ 街区建筑界面应有丰富的细节与和谐的秩序。

应通过立面细分、逐层退界、装饰细节等营造丰富的、有韵律的街区界面效果，同时在高度、朝向、界面宽度等方面进行协调，消解相邻建筑的体量差异。



连续统一的界面

渐进式连续的界面

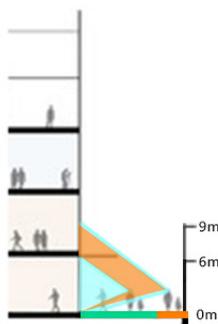
富有节奏感的界面

■ 沿街建筑界面的设计应竖向分区、横向分段设计，同时满足人行速度和车行速度的视觉体验需求。

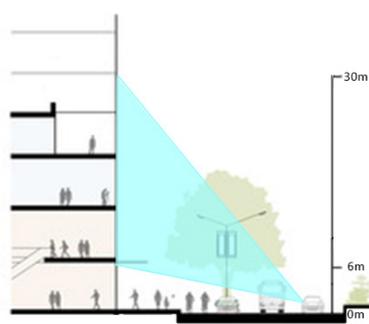
针对步行、车行速度协调好立面的纵向分段和横向分段。纵向分段可以通过色彩、划分方式、窗洞样式、窗框装饰、线脚、橱窗展示、招贴广告等的变化和衔接实现。横向分段可以通过设置腰线、出挑、顶层退台等方式实现。

a. 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，对行人的视觉和空间体验有重要影响。因此，宜对建筑底部6米至9米以下的部位进行重点设计，提升设计品质。

b. 沿街建筑中部6米至30米左右部分是驾驶员能够轻易观察到的区域，对于展示街区形象至关重要。考虑到驾驶员在车内是以较高速度观察街区界面的情况，宜协调好信息标识、店铺招牌、广告招贴的形式和尺度，使其能够同时适应行人和驾驶员观察。



建筑6~9m以下的部分为步行者易观察和接触的区域，影响街区步行和活动的空间质量



建筑6~30m的部分为驾驶员易观察的区域，影响街区整体形象

近人区域应当通过建筑进深变化、富有质感的立面材料、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起与收进，鼓励宽窄入口交替变化，以增加街道的复杂性和多样性。



建筑近人区域打造舒适街区步行环境



建筑中段区域标志街区整体形象

c. 宜处理好街区界面整体格局的节奏感，按25~40米左右的尺度对街区沿街建筑立面进行分段。



横向上采用经典三段式划分，顶部和底层向内凹进，沿口对齐，形成变化而又统一的立面样式。



相似体块的立面采用不同材质、颜色进行演绎，并在空间上形成丰富的进退关系。

彩度控制

- 街区建筑立面色彩应与城市整体风貌相协调，并根据街区分类及建筑功能进行个性化设计。

色彩提取应结合当地历史、民族文化特色提取主辅色调。

以美学视角对街区色彩进行组合搭配，禁止出现色彩突兀、与城市风貌不协调的建筑和街区。



富有当地历史、民族元素的街区色彩组合

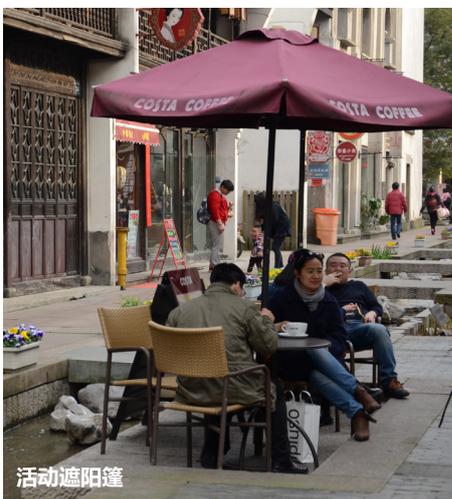
4.4.4

附属功能设施： 空间舒适

在不影响人车通行需求的前提下，设置为街区生活和活动提供便利、舒适的附属功能设施，适应各类活动需求和空间需求。

遮阴挡雨 ■ 利用树荫、建筑挑檐、骑楼、雨棚等设施，为市民遮阴挡雨。

宜选用树冠较高较饱满、树干部分2米以下无小枝的树种，以在树下留出更多可活动空间；活动遮阳篷最低部分至少距离步行地面2.5米；固定雨棚距离步行地面净高不小于3.5米，且不得出挑进机动车道的空间。



停驻休憩

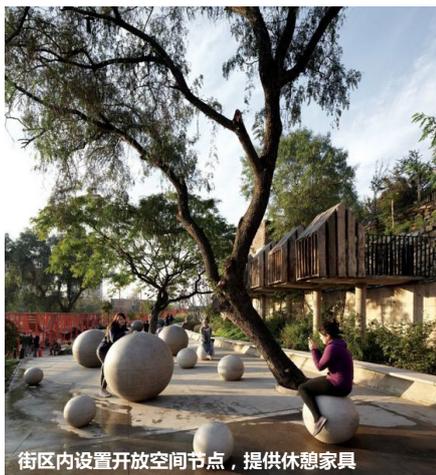
- 在不干扰人车通行的位置，设置可坐街道家具、休憩亭、公共艺术节点等，鼓励公众驻留，吸引人气，形成交流场所。



改造前



改造后 加入街道家具区域



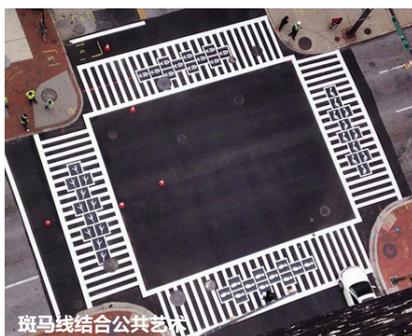
街区内设置开放空间节点，提供休憩家具



沿街设置街道家具，提供休憩家具

临时性设施

- 在不影响人车通行需求的前提下，鼓励结合街区空间设置商业活动空间和开展公共艺术活动，并设置相应的临时性设施。



斑马线结合公共艺术



廊架结合公共艺术



商业流动摊位

夜景照明

- 根据夜间市民活动情况，在满足夜景照明基本要求前提下进行街区夜景照明设计。

- 点状模式：

对主要出入口节点、公园节点、建筑节点、广场节点采取点状照明方式，建筑物以外照光为主、轮廓照明为辅。广场公园照明应选用造型优美、照度适中、色彩宜人的照明设施，营造优美、舒适的夜景环境。



点状模式夜景照明

- 线状模式：

主要包括街道照明和滨水空间照明。街道照明主要分为道路景观性照明和道路一般照明，机动车道宜采用中高度照度和多样光色的照明，人行道可采用庭院灯、地灯照明。滨水空间照明应以突出水景为重点，使水面产生优美的倒影。



线状模式夜景照明

■ 面状模式：

商业街区及公共区域以霓虹灯、轮廓灯、点状光源照明为主，色彩斑斓，色温偏暖，凸显商业区商业氛围。居住区不宜设置照度过高的夜景照明，营造宁静、祥和的夜环境。



面状模式夜景照明

4.5

文化街区

Cultural Block

4.5.1

交通功能设施： 因地制宜

交通功能设施的设置符合当地实际需求，鼓励采取分阶段、渐进式的改善方式。

符合实际需求

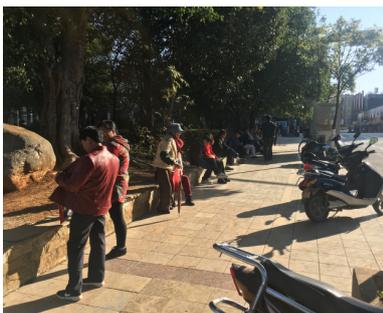
■ 交通功能设施的设置应符合当地实际需求，并具有一定的灵活性。

a. 新建街区的道路：在街区发展前期阶段，车流量远小于道路容量时，可考虑将一条或多条车道划定为临时路面停车位，等街区发展成熟后改回为机动车道。

b. 已建街区的道路：宜优先考虑行人路权，并通过人车精细化分区、限时临时停车、增加公交方式等方式改善街区的交通状况。



经实地调查发现，云南省大部分城市市民的主要出行方式是电动车或电动摩托车，在实际规划时应充分考虑到当地出行习惯，合理设置道路配比和停车空间。



经实地调查发现，云南省温和的气候条件导致当地习惯于户外活动，在实际规划时应充分考虑到当地人更倾向于在户外休憩、在商业街而不是大型商场逛街、在路面停车而不是在地下车库停车等习惯，更多的步行空间和路面停车空间。

渐进式改进

■ 应根据当地实际情况，分阶段进行空间环境质量的提升，不应不切实际地一蹴而就。

街区空间的营造和提升是一个漫长并不断修补的过程。云南省城市街区的营建，从规划设计、到实施建造、再到管理维护，应避免流水线式的工程设计，宜分阶段、分片区进行微调、修补和更新。

4.5.2

步行与活动空间： 古今传承

依托街区传承本地物质空间环境，延续历史特色与人文氛围。

空间在地性

- 街区空间设计应充分考虑本地文化特点和生活习俗，为特定文化活动提供合适的场所，并契合本地习俗习惯，增强街区空间的在地性。

针对传统文化、宗教活动如泼水节、火把节、祭祀礼拜等，提供足够的场地，为了集约使用空间，可以考虑将这类活动场地与街区公共开放绿地、广场或街区标志性建筑的前广场结合。

针对市民生活习俗如街边摆摊、室外就餐等，提供舒适的场所，鼓励将其明确设计进步行道及相关的公共开放空间内，避免市民因此挤占步行道。



寺庙祭祀活动



市民习惯在街边用矮桌吃饭



傣族泼水节



傣族在树上捆竹棒祈福

空间多样性

■ 新建地区应尊重原有河网水系和地形特征，增强街区空间的多 样性。

- 结合地形、水系形成自然、流畅的街区边界或界面，鼓励较低等级的道路及内部支路结合地形进行规划、转折与连接。
- 对于重要的历史建筑、历史地点、古树名木等，应尊重其原始位置，使新建空间的规划与之有机结合。
- 通过形成有机形态的街区道路、对步行路径进行分段等手法增强空间的趣味性。



有机的道路



有高差的地形



水系直接临建筑

杭州小河直街，建筑和水系直接相邻并有开窗互动，成为对岸对景。



水系临步行道与活动空间



水系临软质景观

4.5.3

街区建筑与界面：

风貌协调

街区空间环境设计注重形成特色，通过风貌的协调与转义，在塑造本地特征的同时展现时代风貌。

街区风貌

- 鼓励对同一街区内的建筑、界面及细节进行风貌协调，采用相似的尺度、色彩、布局风格和外观构成。同时，街区内主要地段应注重形成特色，强化街区自我认同感。

鼓励相邻或相近的建筑采用相似的建筑高度和退界、空间的格局和组织方式、立面的色彩和构成形式。

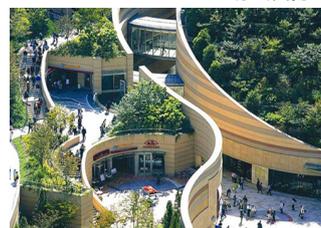
对主要地段如街区主要街道、主要入口界面、景观门户节点等应注重形成特色，对这类地段的建筑的风格、色彩、材料、尺度和地面的铺装材料、形式等，应统筹考虑，在引入个性化元素突出重点的同时也应有整体识别性，强化街区自我认同感的同时展现城市形象。



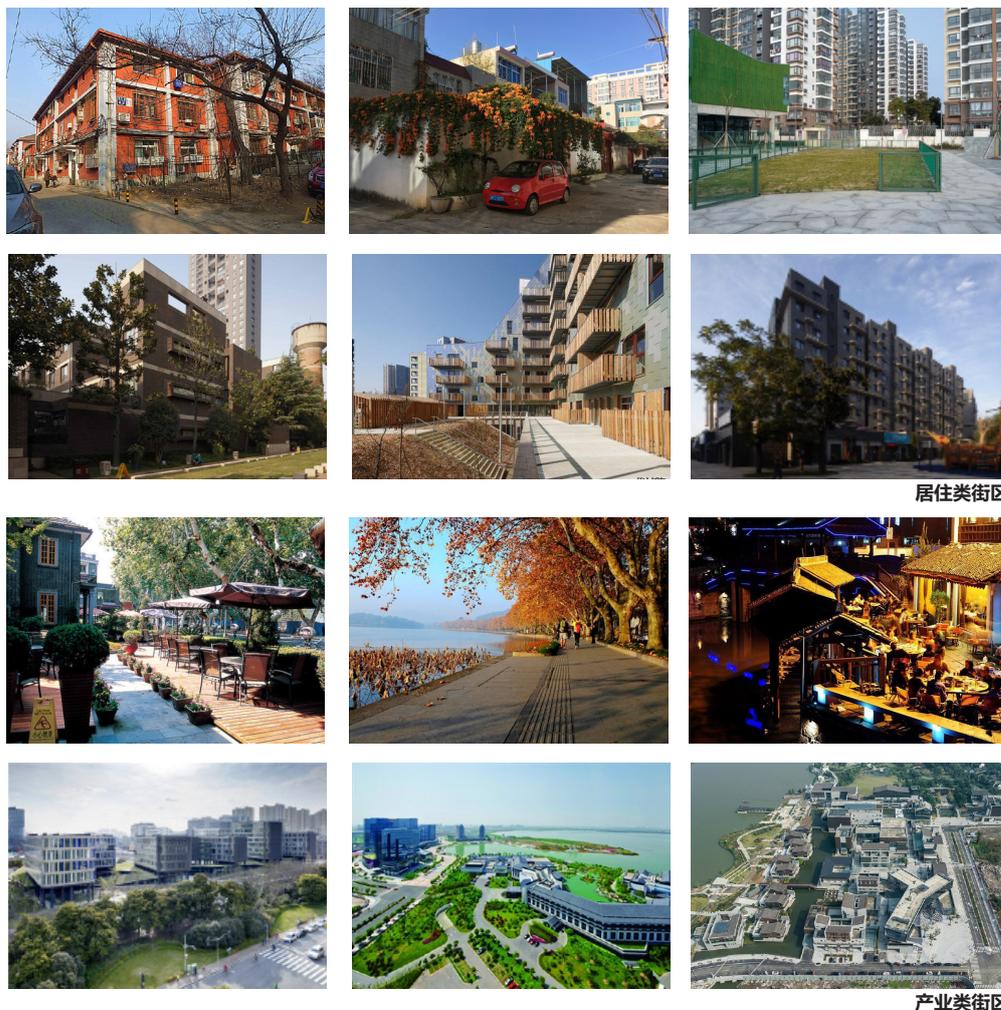
行政类街区



办公类街区



商业类街区

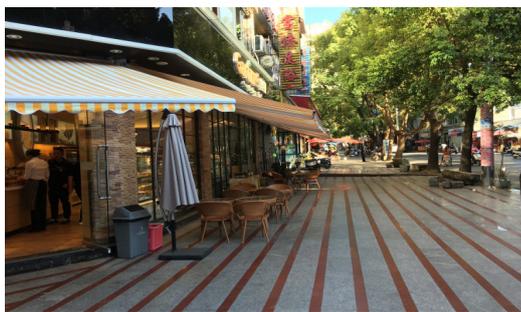


居住类街区

产业类街区

- 位于街角、道路或水系对景位置，以及重要公共绿地或广场附近的建筑或建筑局部应重点设计，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、材质和色彩的变化等方式。



芒市街角咖啡厅



腾冲街角公共广场

■ 应对店铺招牌、遮阳棚和立面广告牌进行管控，通过整体设计，与街区所在城区风貌相协调。

店铺门面构件（如店铺招牌、遮阳棚等）、立面广告牌有助于增加街区界面的多样性与趣味性，将大型建筑化解到人性化尺度。个性化店铺门面和广告牌应具有良好的艺术品质，在尺度、色彩、位置等方面应与街区界面相协调，处理好与建筑立面元素及构成细节的相互关系。一般情况下，店铺招牌、遮阳棚、立面广告牌等应有秩序排列，不宜过大、不宜过多、不宜繁琐、不宜过多遮挡建筑立面。



台湾居民区商业街广告招牌

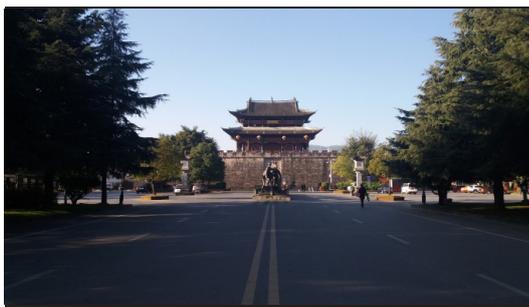


商业街道广告、铺面

历史风貌

- **在历史文化风貌区的建设控制范围内所进行的建设活动应与风貌保护要求相协调。鼓励维持、恢复历史红线宽度与空间尺度，延续空间特征。**

应统筹保护物质性要素和非物质性要素。物质性要素（有形要素）主要包括建筑及街区界面的风格、材料、尺度、格局，还包括整体街区空间尺度、格局、高宽比、天际线等。非物质性要素（无形要素）被有形空间所承载，主要包括富有特色的或体现历史意义的地段、发生过某个历史事件或按规律举办传统习俗活动的地点、承载具有一定历史知名度的场所和某种特色传统行业的聚集地等。



腾冲市城市中轴广场



保山明昌园步行街

- **历史风貌街道新建建筑应采用与历史建筑相协调的建造方式，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，无特殊理由不可退界建造。可通过底层收进和骑楼等方式提供人流集散空间。



上海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，保证界面的连续与完整。

4.5.4

附属功能设施： 民族共融

体现云南省多民族融合的特色，并展现不同维度城市空间的面貌。

多民族特色

- 街区内附属功能设施的功能与形式均应体现云南省多民族共同融合的特色。

街区附属功能设施的设置应符合当地生活习惯。鼓励运用因借、隐喻、象征的手法，将民族特色融合进现代设施。



芒市村寨公共寺庙

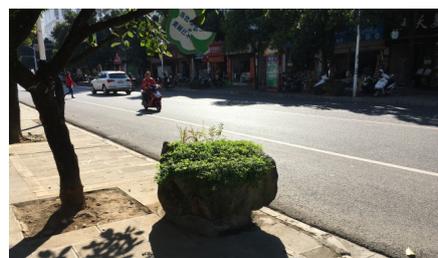


具有芒市特色的路牌

保留、修复具有民族特色的家具、物件、装置等，对其进行功能转义，转化成公共艺术装置、装饰设施、街道家具等。



街头小型佛龛可结合休憩设施设计



傣族寺庙前的石头花坛

跨维度融合

- 鼓励将附属功能设施多样化，满足不同人群的审美与需求；同时鼓励将共性与个性有机结合，展现不同维度城市空间的面貌与特色。

鼓励按区域统一风格和色彩进行艺术化设计，在特殊地段或个别节点进行特殊化设计，同时结合建筑立面、地面铺装进行整体统筹，提升街区附属功能设施的品质，从而增强环境吸引力。



芒市行道树
通过行道树树种的选择和种植方式塑造街道特色。



结合公共绿地设置的小型喷泉水池



街区内的公共艺术雕塑



东京街头系列街道家具



东京街头系列街道家具

4.6

生态街区

Ecological Block



4.6.1

交通功能设施： 绿色出行

倡导绿色出行，鼓励步行、自行车与公共交通出行。

绿色优先

- 规划街区道路网络及分配街区道路空间时，应优先保障绿色交通空间与相关设施的需求。

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，最后是机动车通行。

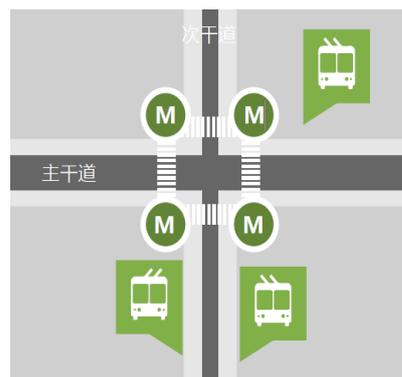


交通衔接

- 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、公共服务设施、主要出行目的地、大型停车场库进行整合，方便不同交通方式相互衔接转换。

a. 强化街道与公交站点、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、次干道设置轨交站点时，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。

b. 应结合公共开放空间、重要公共服务设施及其他主要出行目的地设置公交车站或轨交站点。靠近轨交站点、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或公共自行车租赁点，并配备相应的遮蔽设施。



4.6.2

步行与活动空间：

合理绿化

提升街区绿化品质，兼顾活动、景观与可持续需求，突出生态效益。

综合绿化

- 合理布局绿化模式，通过多种方式增加街道绿量。鼓励选择本地植栽，选择花木及色叶植物相结合的方式，增加景观层次感、色彩多样性和街区识别性。

a. 综合采用行道树、地面绿化、垂直绿化、花钵盆栽、绿化隔离带、集中绿化景观等形式，营造丰富的空间层次。植栽种植应利用不同的形态特征进行对比和衬托，主要纵向的立体轮廓线和空间互动性，做到高低搭配、起伏有序，并对不同色彩、花期的植物进行相间分层配置，使植物景观丰富多彩。



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

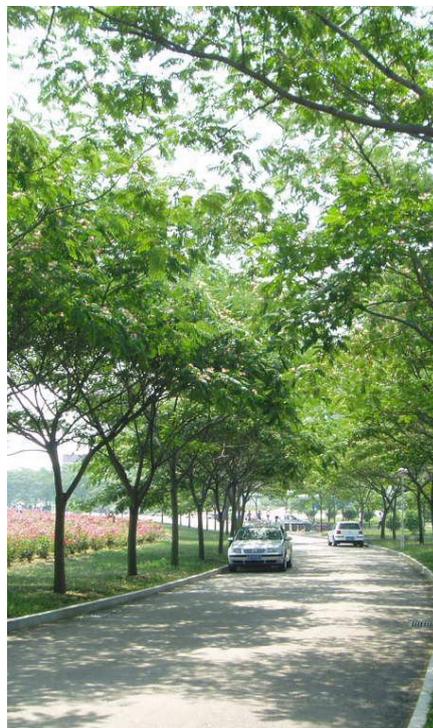
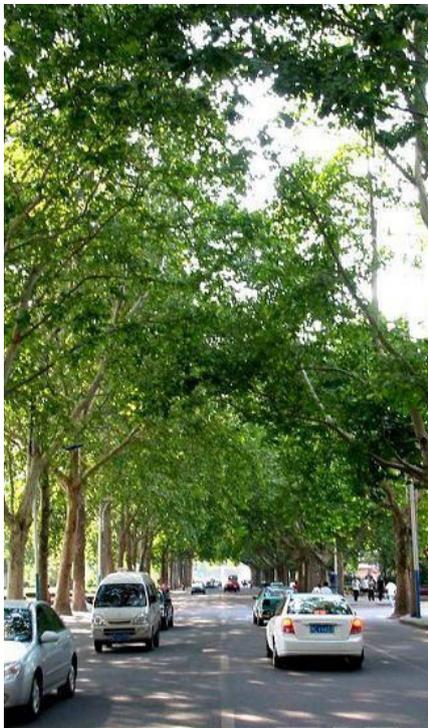
b. 优先考虑本地植栽，本地植栽通常有较强的适应性和抗逆性，也能有效突出本地特色。对于不同的街区，可考虑采用不同的植栽配置，形成“一树一街”的景观格局，强化街区的识别性和认同感。



可持续绿化

- **合理选择植物种类，应综合考虑植物的经济性、抗逆性、安全性、适应性、生态性，充分发挥绿色植物遮阴、滤尘、减噪等作用。**

建议优先考虑对环境适应性较强的、易维护的植栽种类。行道树应优先考虑常绿乔木，保障四季都有较好的降噪、遮阴效果。



合理硬地比

- **相邻建筑首层是商业、办公、公共服务等互动性较强的功能时，应通过提高绿地的硬地比，协调景观与活动的需求。**

在建筑与街区空间互动性高的街区，绿化景观为人服务的作用高于进行景观装饰功能。因此，建议以绿化覆盖率取代绿地率作为该类街区的绿化评价指标，鼓励以树列、树阵、耐踩踏的疏林草地等绿化形式取代景观草坪、灌木丛等，形成具有活力的景观互动区域。



狭窄人行道



地铁站口与开敞空间

4.6.3

街区建筑与界面：

资源集约

集约、节约、复合利用土地与空间资源，提升街区地块利用效率与效益。

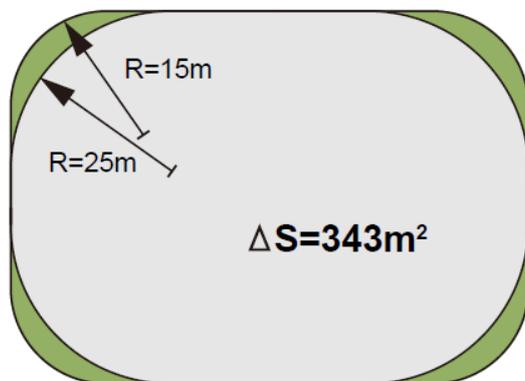
土地紧凑开发

- 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、紧凑设置街道界面宽度（绝对宽度），从而提供更多街区空间，集约节约用地。

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。

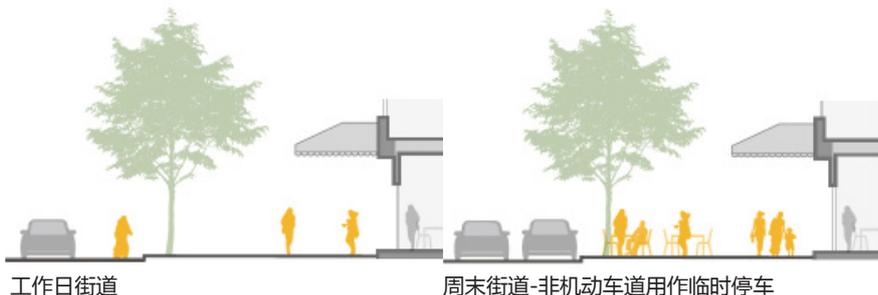
交叉口转角红线圆曲线半径优化前后节约用地表

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	



空间弹性利用

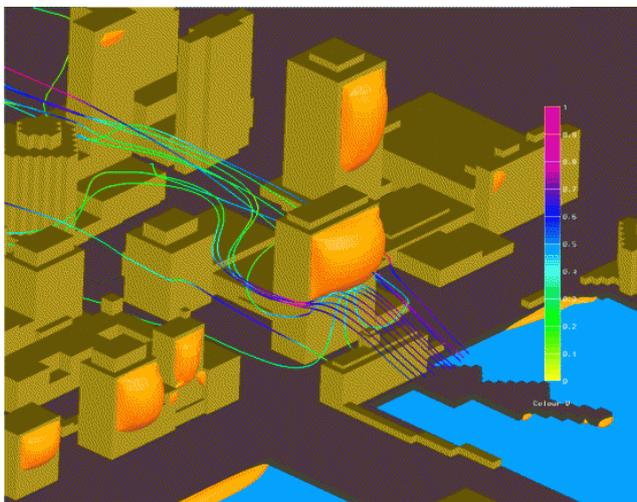
- 街区空间分配应留有弹性空间，鼓励街区空间分区分时利用。通过设置弹性空间，可提高街区空间的适应性与使用的灵活性。对于同一个街区空间而言，可以针对工作日和周末形成不同的空间分配和使用方式。例如，居住区街道可在夜间允许机动车占用非机动车道路停放。



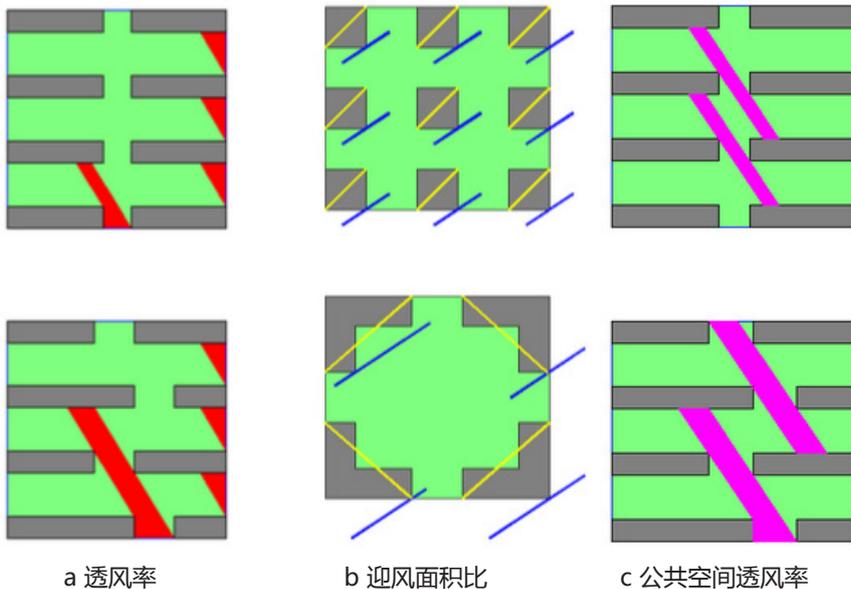
被动式协调

- 街区内建筑的布局应充分考虑其对城市环境的被动式影响。鼓励通过街区布局设计，达到微气候调节，降低人工环境对自然环境的冲击，进而促进城市整体环境能效表现的效果。

运用模拟技术，将街区布局对风环境、光环境、声环境等的表现进行测试。



计算机软件模拟的街区风环境



a 透风率

b 迎风面积比

c 公共空间透风率

影响街区通风的空间形态指标

a 透风率

主导风向上街区建筑无遮挡空间的垂直投影面积与开敞空间面积的比值，反映街区迎风开口的控制指标。

b 迎风面积比

迎风面积是建筑物在某通风方向上的投影面积，反映了特定风向的风在街区内的通行效率，即迎风角度或街区朝向。

c 公共空间透风率

反映的是街区内建筑布局的疏密程度，在街区开发容量一定的条件下，主导风向上的孔隙率越大，平均风速越高，街区的通风环境越良好。

4.6.4

附属功能设施： 绿色技术

通过对雨水径流、光能、风能的利用，降低能耗及维护成本，提升街区的可持续性。

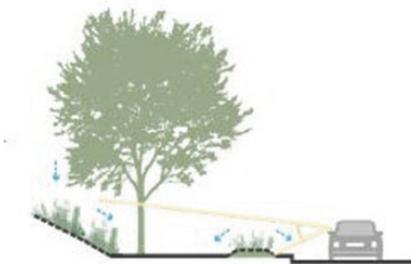
海绵街区

- 在建筑边界、人行道等区域，鼓励采用透水铺装；在非机动车道、机动车道等区域，鼓励采用透水沥青或透水水泥混凝土路面；配合雨水收集设施、被动式灌溉设施、排水管网设施协同进行可持续设计。

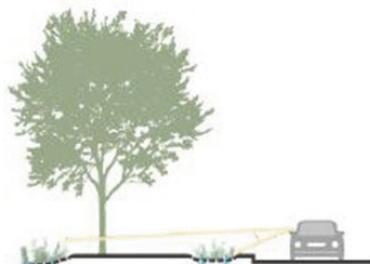


海绵街区示例

- 鼓励结合绿化景观空间设置下沉式绿地、植草沟、雨水湿地等对雨水进行调蓄、净化与利用。



上凸式绿地增加了司机的视觉绿色范围，但雨水易歇溜至路面，无法让雨水滞留



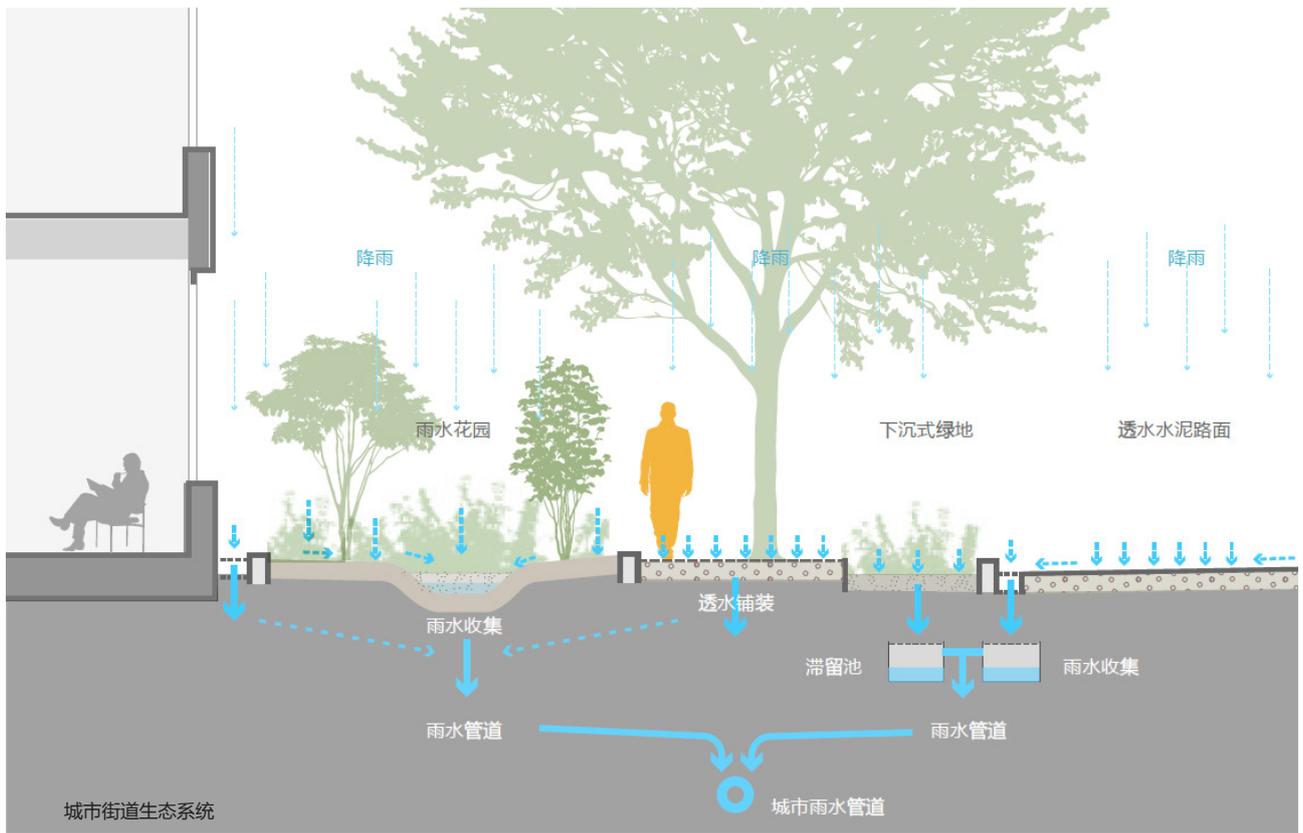
下凹式绿地无法提供司机相同的视觉绿色范围，但雨水可以直接渗透至地下或滞流于雨水花园



路边植草沟



路边植草沟



绿色技术与材料

■ 街区建设应采用绿色的施工工艺与技术。

- 鼓励应用太阳能供电的街道家具，节约能耗；
- 鼓励应用橡胶沥青路面、隔声板等措施降低交通噪声；
- 鼓励采用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、铺装及建筑立面材料，降低城市热岛效应；
- 鼓励采用绿色建筑技术，打造低碳街区；
- 建造施工应通过相应措施，降低对周边环境的影响。

■ 街区设施鼓励采用耐久、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。同时，宜选取当地易于取得的、综合成本（生产、运输、加工、维护）较低的材料。



4.7

智慧街区

Smart Block



4.7.1

交通功能设施： 出行辅助

鼓励智慧出行，协调停车供需。

智能化+交通

■ 加强智能化交通管控。

- a. 推广电子警察设备。设置违章监控、流量监控等设备，提升整体城市道路的行车规范化水平。
- b. 提升交通信号灯的智能化水平。在车流量较大的路口设置智能交通灯，有助于高效疏导交通，亦可减轻交警部门的人力成本。
- c. 推广车牌识别道闸系统。相比于取卡系统，车牌识别系统大幅缩短了车辆出入道闸的等待时间。



交叉口处的电子警察抓拍系统与交通信号灯



车牌识别道闸系统

互联网+交通

■ 鼓励公交信息、停车信息、自行车租赁点分布、出租车预约服务等出行服务电子化、互联网化。

在站点电子牌、网站、手机app等多平台上提供具有时效性的出行信息和出行服务。对于使用者，这样的服务能够使出行更加便利。对于运营者，这样的服务能够提高交通调度和对接的效率。



通过互联网获取停车信息



公交站互联电子信息牌

4.7.2

步行与活动空间：

空间智理

推广街区监控、感应设施，提高街区活动空间能耗利用效率和空间灵活性。

- 智能定时**
- 鼓励通过使用定时升起降落的路障、定时开闭的出入口等措施，营造可适应多时段不同使用目的的空间，提高空间利用效率。

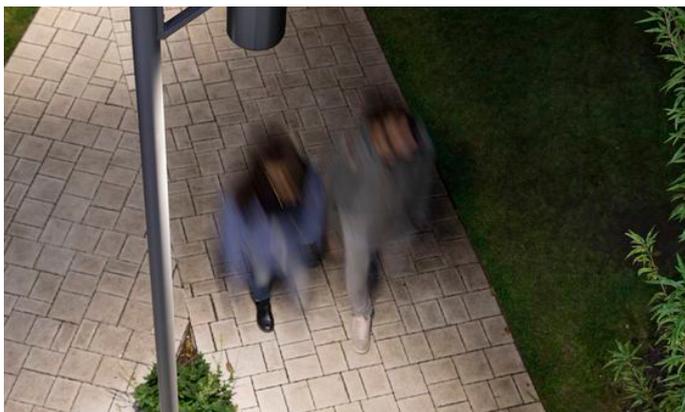
- 智能感应**
- 在街区内部，鼓励使用智能启动及休眠的照明设备、多媒体设备、环卫设备等，节约能源消耗和延长设备寿命。

在保证安全性和基本光照可见度的前提下，在街区内部步行道、小花园、建筑内部走廊、电梯内部等位置，设置可通过声控、光控、地磁感应等灵活开关的照明设备、多媒体设备等，在有人活动时开启，在无人活动时熄灭，保证空间及配套设备利用的有效性。

设置智能化的环卫设备，如自动灌溉设施、环卫物联网监控调度系统等。



街区内景观小品的照明设备



街区内步行小径边的路灯

4.7.3

街区建筑与界面： 交互便利

设置信息交互系统，促进街道智慧转型。

信息交互 ■ 提倡交互信息上网、公开，鼓励建设信息交互平台，从而更好地使信息通讯设备与建筑功能协同。

设置交互式信息系统，提供生活、服务、商业、医疗等信息。

- 可借助现有的商业性信息交互平台，推广城市街区服务、商业等信息。
- 鼓励建立政府公务类交互平台，提供便民服务。



利用手机app即可查找周边的公共厕所，便捷的城市生活服务能有效提高城市友好度



利用手机app即可查找周边的美食，将街区内商铺信息上网可以远程吸引消费者，有效推广街区的商业

智能建筑 ■ 智能建筑是指利用系统集成方法，将智能型计算机技术、通信技术、控制技术、多媒体技术和现代建筑艺术有机结合，通过对设备的自动监控，对信息资源的管理，对使用者的信息服务及其建筑环境的优化组合，所获得的投资合理，适合信息技术需要并且具有安全、高效、舒适、便利和灵活特点的现代化建筑物。

建筑智能化工程主要指通讯自动化（CA），楼宇自动化（BA），办公自动化（OA），消防自动化（FA）和保安自动化（SA）五大类工程，简称5A。

其中包括的系统有：计算机管理系统工程，楼宇设备自控系统工程，通讯系统工程，保安监控及防盗报警系统工程，卫星及共用电视系统工程，车库管理系统工程，综合布线系统工程，计算机网络系统工程，广播系统工程，会议系统工程，视频点播系统工程，智能化小区物业管理系统工程，可视会议系统工程，大屏幕显示系统工程，智能灯光、音响控制系统工程，火灾报警系统工程，计算机机房工程，一卡通系统工程。

4.7.4

附属功能设施： 设施整合

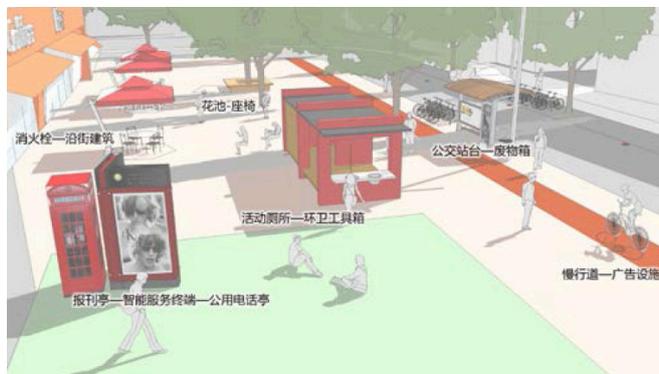
智能集约改造街区空间，智慧整合更新街区设施。

基础设施整合

■ 控制街区附属功能设施占地面积，引导空间智慧管理。

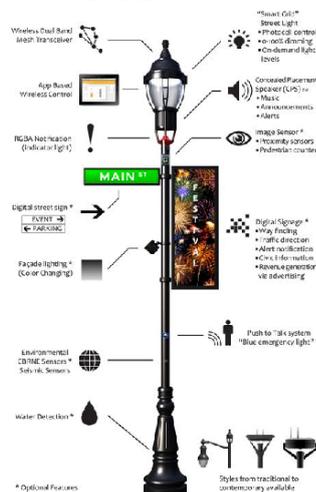
为了优先保证街区空间的通行和使用的基本功能，鼓励集约设置市政设施和街区家具。应按照集约、美观的原则，对公共标识、电信箱、岗亭、路灯、座椅、垃圾桶等设施进行集中布局，在非商业类街区减少商业广告设施，鼓励采用“一杆多用、一箱多用”等方式对附属功能设施进行整合。

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、公共安全食品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
可以归并结合的其他设施	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+公共电话亭+公共电话亭、信箱+信息牌、消防栓+沿街建筑



可以归并结合的附属功能设施

“一杆多用”示意：

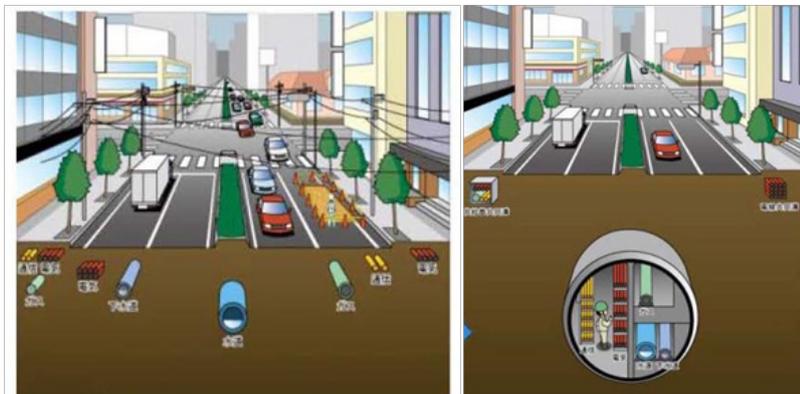


上海的“智能路灯”集成了Wifi、广播、电动车充电、PM2.5监测、24小时探头联网、紧急呼叫、周边交通及商业信息查询等功能。

■ **建设综合管廊，满足民生基本需求，提高城市综合承载力。**

为解决城市街道拉链式开发诟病，解决城市交通拥堵问题，保持路面的完整性和各类市政管线的耐久性，合理有效利用道路地下空间，节约城市用地，鼓励城市综合管廊及市政管线地下化建设。

综合管廊在建设原则上应尽量收容各种管线，充分利用综合管廊空间，以体现其性能。



地下管廊建设前

地下管廊建设后



地下综合管廊廊道

公共艺术整合

■ **结合公共艺术，设置交互式、一体化的多媒体公共服务设施。**

- a. 在街区的重要节点点点设置实体多媒体公共服务设施，鼓励自助零售、休闲娱乐、充电桩位等服务。同时，信息发布面板可结合广告位设置。
- b. 鼓励在街区重要空间节点设置交互式公共艺术装置，扩展声音、图像、气味、触觉等传播媒介，提高空间艺术品质和识别度。



交互式公共艺术设施，结合健身、被动能源、照明等多项功能



多媒体信息结合公共艺术，提升空间环境品质的同时也可推广广告

	交通功能设施	步行与活动空间
开放街区	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 内外互联 路网加密 支路打通 鼓励设置路面停车位 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 空间开放 完整的慢行网络 充足的开放空间
平安街区	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 交通有序 系统协调 车速管控 公交站协调 骑行顺畅 过街安全 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 步行有道 明确分区 红线内外统筹利用 人车分流
活力街区	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 便利可达 人车均可达 满足停车需求 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 活动丰富 互动的街区空间 集中的空间节点
文化街区	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 因地制宜 符合实际需求 渐进式改进 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 古今传承 空间在地性 空间多样性
生态街区	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 绿色出行 绿色优先 交通衔接 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 合理绿化 综合绿化 可持续绿化 合理硬地比
智慧街区	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 出行辅助 智能化+交通 互联网+交通 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 空间智理 智能定时 智能感应

街区建筑与界面

■ 尺度和谐

体量和谐
界面积极

■ 安全保障

街道眼
出入口

■ 功能复合

功能混合
视觉丰富
彩度控制

■ 风貌协调

街区风貌
历史风貌

■ 资源集约

土地紧凑开发
空间弹性利用
被动式协调

■ 交互便利

信息交互
智能建筑

附属功能设施

■ 人本关怀

设施完备
设施协调

■ 设施可靠

坚固耐用
服务周全

■ 空间舒适

遮阴挡雨
停驻休憩
临时性设施
夜景照明

■ 民族共融

多民族特色
跨维度融合

■ 绿色技术

海绵街区
绿色技术与材料

■ 设施整合

基础设施整合
公共艺术整合

5

城市街区 分类设计示意

Urban Block Design Examples

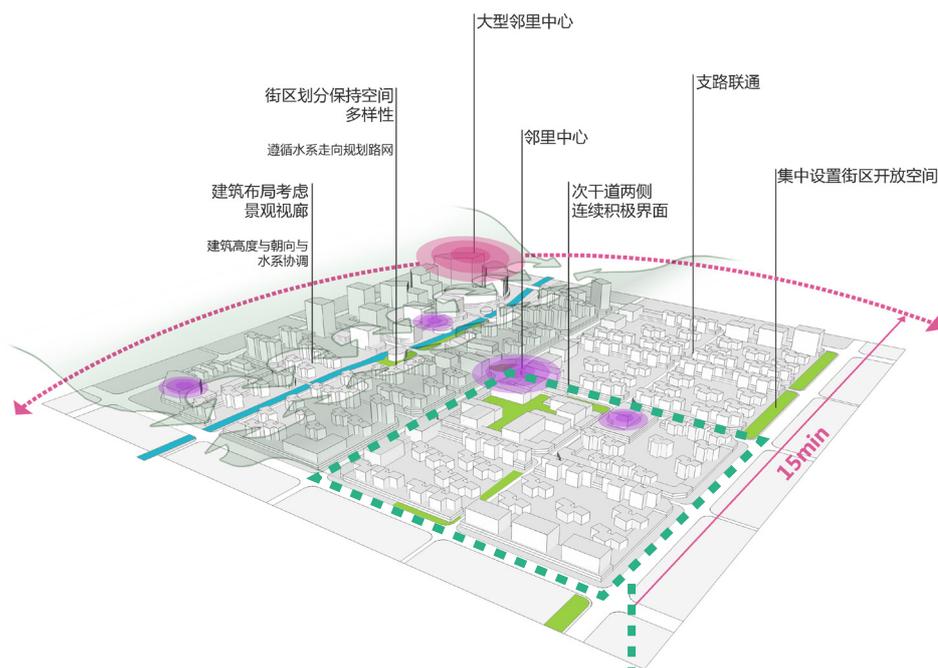
5.1 理想街区设计示例

5.2 特色街区设计要点

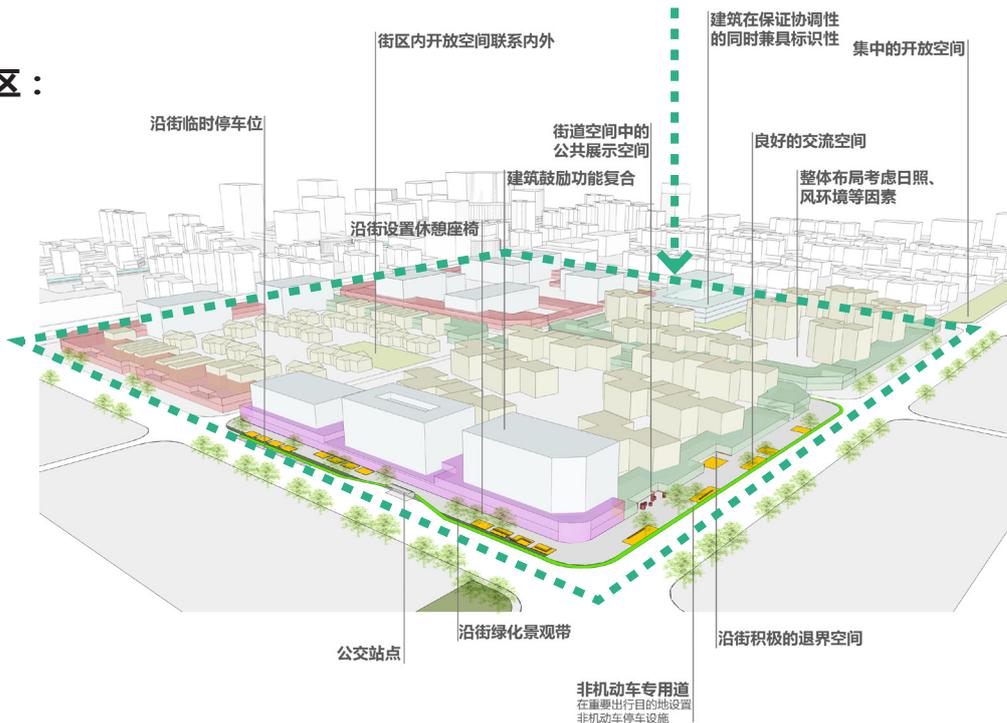
5.1

理想街区设计示例

邻里单元：

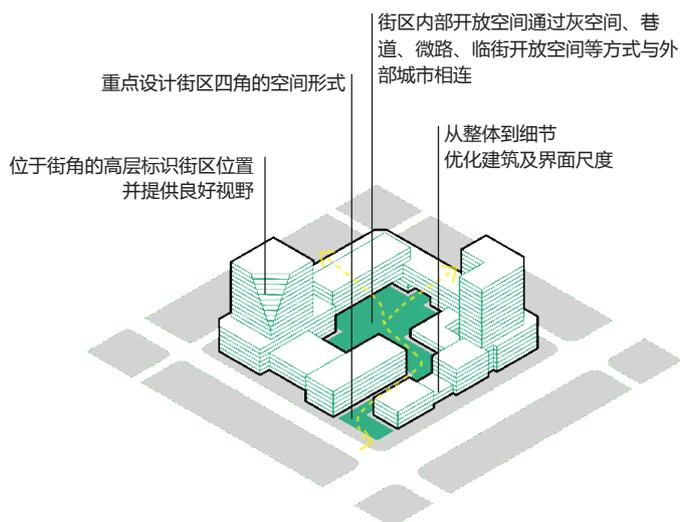


理想街区：



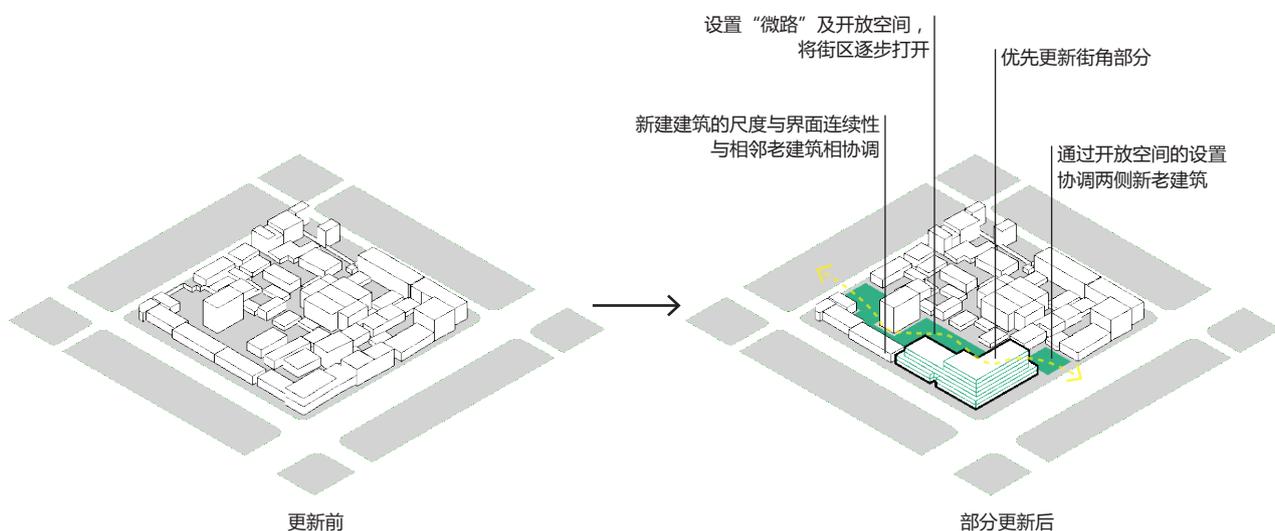
新建街区设计要点：

- 1) 对于新建街区，首先应设置适宜步行的合理街区尺度；
- 2) 以围合式布局为主要布局方式，保证临街贴线度和界面连续性；
- 3) 通过开放空间的合理设置，保证街区内部空间与城市的联系；
- 4) 通过建筑空间的合理布局，营造活力、开放的街区；
- 5) 从内部到外部，整体考虑街区空间界面的连续性和互动性；
- 6) 从整体到细节，对街区空间的尺度进行把控，打造亲切友好的街区；
- 7) 优先将高层设置于街区四角，重点设计街区四角的空间形式，增强街区的标识性。



街区更新设计要点：

- 1) 对于已建街区，应采取循序渐进的更新模式，特别是在较繁忙的老城中心地区，应避免长期的、大规模的大拆大建，影响原有人居环境质量；
- 2) 通过“微路”和开放空间的设置，逐步打开较封闭的已建街区；
- 3) 互相协调新旧建筑的形式、风貌和体量，保持街区空间界面的连续性和互动性；
- 4) 从整体到细节，对街区空间的尺度进行把控，打造亲切友好的街区；
- 5) 优先更新街区四角、临较高等级道路一侧的街区空间，以强化街区更新的效果。



特色街区设计要点

山地街区 ■ 交通功能设施：

设计要点：

1) 快速干道、主干道、次干道应在考虑地形约束的前提下，依据规划设计标准定线，道路形态较为顺直，道路坡度较为平顺，以保证城市主要交通通行效率；

2) 支路应在保证路网密度的前提下，更多遵从现状地形约束，依山就势地进行路网规划，避免过多的高填深切，节约土石方量，同时满足分流、集散城市交通的需求。



平顺的主、次干道，依山就势的支路



旧金山九曲花街

■ 步行与活动空间：

设计要点：由于山地街区受地形约束，高差较大，从低处至高处除了坡地较缓的车行交通外，鼓励设置步行阶梯，并与步行出入口、商铺、开放空间等结合，打造花园式、宜人的步行与活动空间。



步行阶梯直接与街区道路相连



步行阶梯与开放空间、商铺结合



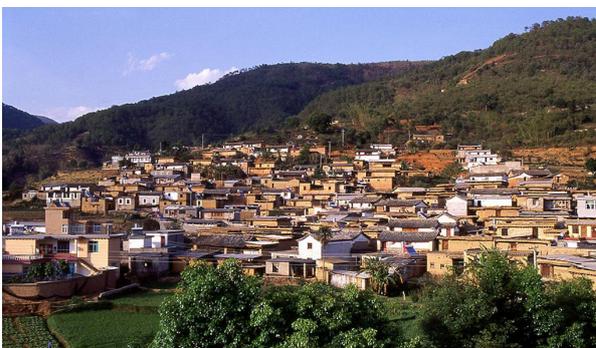
步行阶梯与步行出入口、公共艺术结合

■ 街区建筑及界面：

应谨慎处理街区内建筑的布局、高度、界面设置与地形的关系。

设计要点：

1) 建筑布局应合理利用地势，并充分考虑城市整体山水格局；

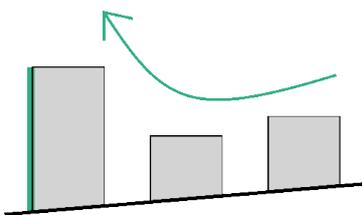


云南省传统山地建筑依山就势布局，新建街区的建筑布局也宜延续此类格局

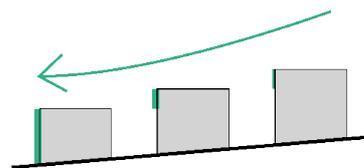
2) 建筑高度依山就势、相互协调，避免出现较大级差；



建筑高度依山就势，层层渐高

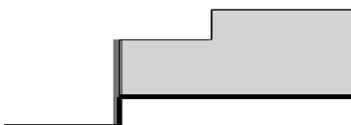


不合理：建筑高度阻碍视线

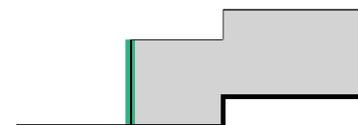


合理：建筑高度依山就势

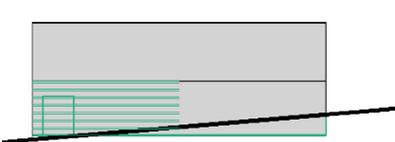
3) 街区界面应以积极建筑界面为主，避免出现大面积挡土墙。



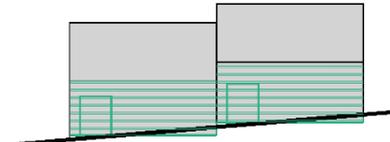
不合理：大面积挡土墙与道路相邻



合理：积极建筑界面与道路相邻



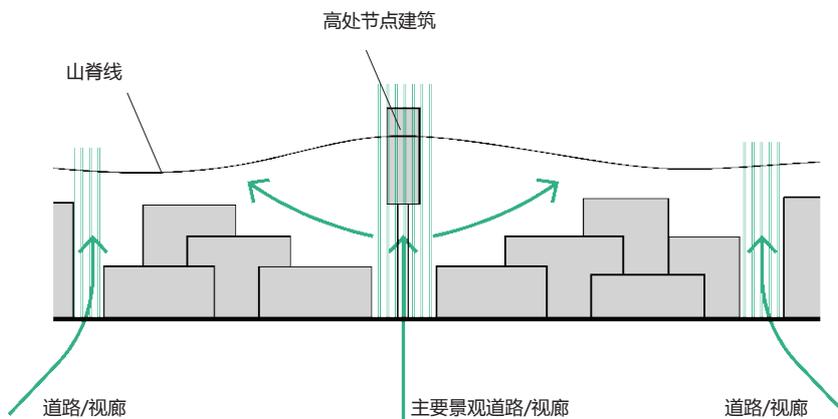
不合理：建筑未利用地形，出现过下沉空间



合理：建筑结合地形，界面积极

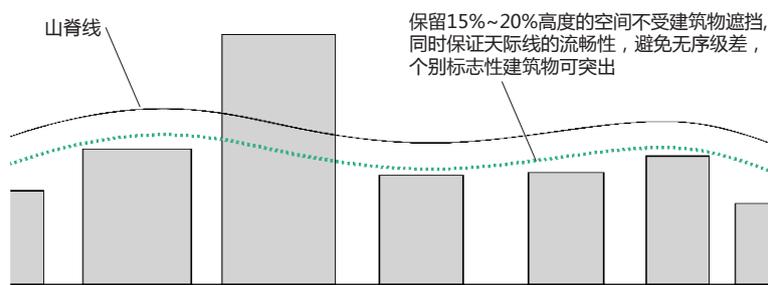
坝区街区 ■ 交通功能设施、步行与活动空间：

设计要点：利用坝区整体格局特点，通过路网布局及景观视廊的设置，设计以周围山脉为视觉终点的景观轴线格局。同时，鼓励在主要视廊终点，在高处设置建筑节点和通向节点的步行空间（阶梯）。

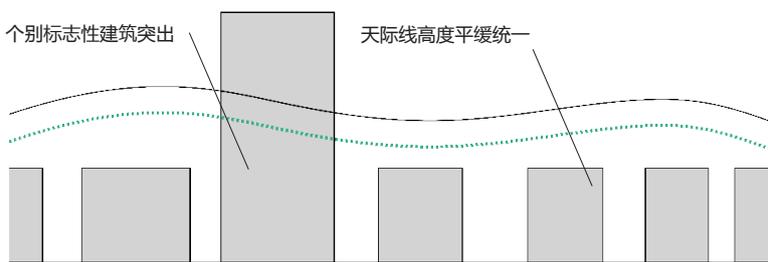


■ 街区建筑及界面：

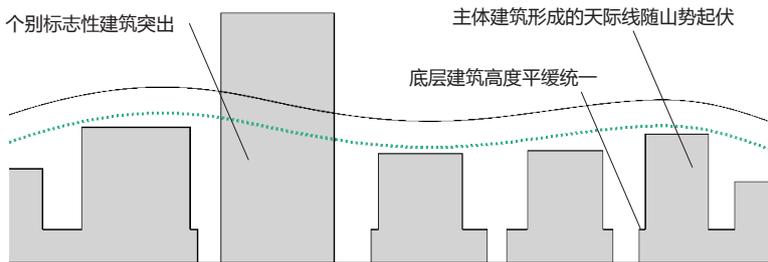
设计要点：利用周围山脉的山脊形态，对建筑高度进行控制，保留山脊以下15%至20%高度的空间不受建筑物遮挡（个别标志性建筑物可突出），使天际线与坝区自然景观格局在空间高度上互相呼应、契合。



形式a：随山势起伏的建筑高度控制



形式b：衬托山势的、较平缓统一的建筑高度控制



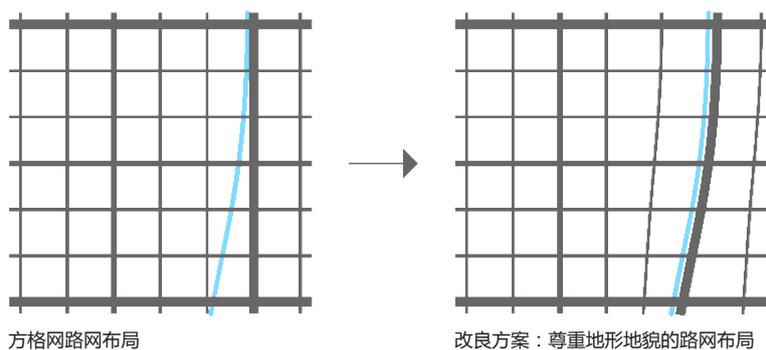
形式c：多层次的建筑高度控制

滨水街区 ■ 交通功能设施：

在保证路网密度的前提下，应尽可能尊重原有水系及地形特征设计路网布局，丰富街区空间的多样性，强化街区设计的在地性。

设计要点：

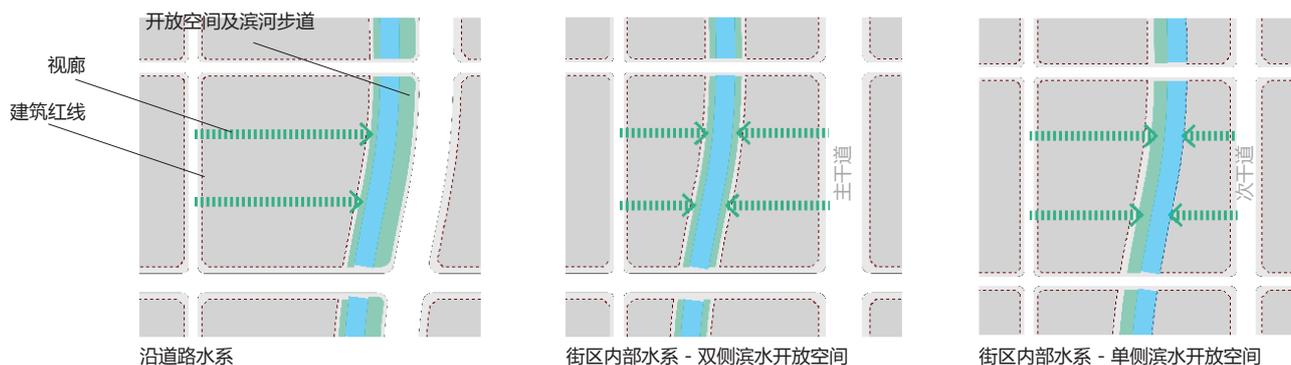
- 1) 尊重原有水系及地形特征，塑造丰富的“水态”和滨水空间；
- 2) 重点在滨水区建立无障碍绿色步行系统，保证开放性；
- 3) 提供多种交通方式，保证可达性；
- 4) 布置足够的停车场和临时停车位，保证可停留性。



■ 步行与活动空间：

设计要点：

- 1) 通过沿水系设置滨水步道、开放空间等方式，开放街区空间、激活滨水空间；
- 2) 在街区内部，鼓励每隔50~100m设置一处垂直于水系的视廊，通过建筑间的步行通廊和开放空间实现；
- 3) 滨水空间的布局与设计应结合周边多个街区统筹考虑，以形成畅通的慢行系统和通达的景观视廊；
- 4) 对于不同的水系与街区形成空间格局，应充分考虑四周道路等级、水系具体位置、街区功能等因素，从而采取不同的设计模式。



■ 街区建筑及界面：

滨水街区的建设应实现“优地优用”，获取社会、经济、环境等方面的综合最大效益。

设计要点：

1) 通过对建筑布局及风貌的控制，将滨水街区建设为城市中**特色鲜明**的地区：依据城市的文脉和滨水空间的多样形态，应当将滨水街区建设为城市中特色鲜明的地区；在部分地段，甚至可成为代表城市形象的标志性地区，成为城市精神、民族文化的缩影。

建筑风貌：建筑风貌应彰显本地文化特征，同时应与滨水景观呼应，使宏观的“山水背景”伸入微观的人居环境。

建筑布局：建筑布局应尽量使更多的界面与滨水区有畅通的视觉联系。

2) 鼓励混合功能、积极界面，将滨水街区建设为**充满活力**的地区：滨水街区应当结合丰富的“水态”和滨水空间，充分容纳市民的多样化活动，使其真正成为市民共享、生机盎然的城市公共开放空间。

混合功能：城市滨水地区是否有足够的活力是评价规划建设是否成功的最主要标准，而保证用地功能的混合性则是保持活力的有效手段。滨水地区一般应布局足够的商业和娱乐设施，同时也应鼓励中高档住宅、公寓、酒店进驻该地区，以避免夜间成为“空城”。

积极界面：重点在滨水一侧设置连续的街区界面，界面形式应根据不同滨水边界的实际情况而定；同时，鼓励在建筑首层合理设置开放性（可以让公众进入、驻足）、互动性强（公众可以与之产生必要或偶发性活动）的功能，宜以中小规模餐饮、零售、生活服务、产品展示及公共服务设施等功能为主。



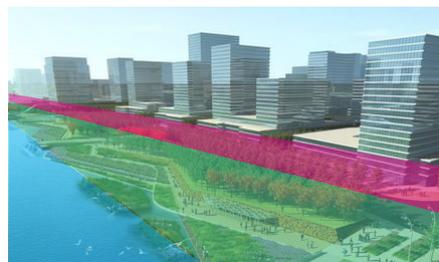
水岸与水面高差较大：
积极建筑界面与水系直接相邻



水岸与水面高差较大：
退台式设置积极建筑界面（高处）与亲水平台（低处）



水岸与水面高差较小：
依次设置硬质亲水平台、家具小品、积极界面



水岸与水面高差较小：
依次设置亲水景观绿地、步行或车行道路、积极界面

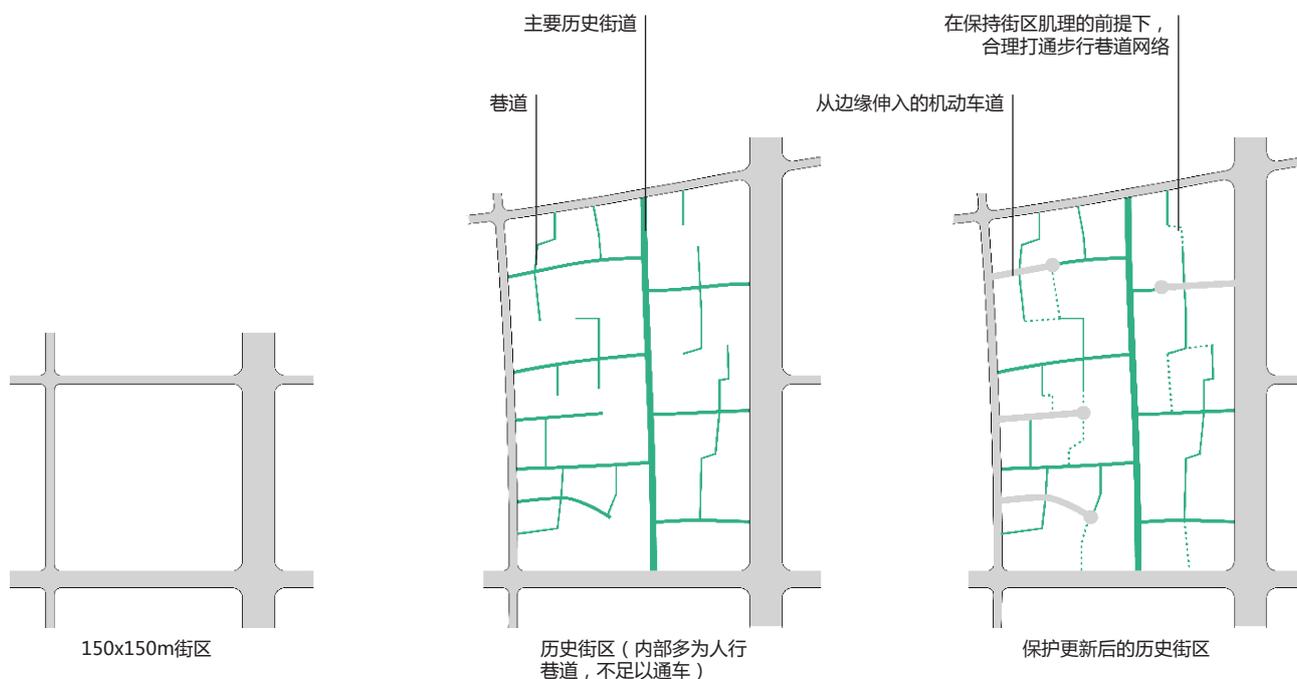
3) 通过对街区开发模式的合理定位与策划，将滨水街区建设为**高价值**的地区：滨水街区应当成为城市最高价值的区域之一，这种价值不能通过短期获得的经济利益来衡量，而应当以综合效益、长远效益为目标。

历史街区 ■ 交通功能设施：

在路网规划时，应尊重原有历史地段的的城市肌理和空间尺度。

设计要点：

- 1) 尊重原有历史地段的的城市肌理，尽可能保持历史道路形态，并在地段外围设置次干道及以上等级的道路；
- 2) 对于尺度过大的历史街区（内部多为人行巷道，不足以通车），应加强周边公共交通的可达性和慢行网络的完整性；
- 3) 对于尺度过大的历史街区（内部多为人行巷道，不足以通车），可考虑从街区边缘伸入一小段车行道路并设置车辆回场空间，以满足交通、消防要求；
- 4) 重点设计历史街区的主要历史街道，并保证其与街区外部车行道、内部巷道的通畅连接；
- 5) 布置足够的停车场和临时停车位，保证可停留性。



■ 步行与活动空间：

设计要点：

- 1) 在保持街区历史肌理的前提下，通过打通、增设步行巷道，加强街区内部空间的可达性和街区的开放性；
- 2) 在街区主入口、次入口、节点性空间处设置标志性开放空间，并与原有街区尺度相协调；
- 3) 应充分考虑非物质文化特色，如传统习俗、节庆活动、当地习惯等，并提供特别划定的、充足的活动空间。

■ 街区建筑及界面：

设计要点：

1) 对历史街区内现有建筑的年代、风貌、质量、结构、功能进行分析与评估，谨慎保存、保护历史建筑，更新风貌较好的建筑，拆除风貌较差的建筑；



对历史地段内建筑进行逐个调研，确定历史街区更新模式

2) 新建或更新历史街区内的建筑时，应保持、延续街区内原有的建筑特点和院落格局；对于部分细节，可以通过合理的设计手段进行尺度上、功能上、以及结构上的转义；

3) 重点设计历史街区的主要历史街道的沿街立面，保持原有尺度的同时，更新或改良原有功能，使街道界面更积极、协调，沿街功能更符合时代需求。

6

实施策略

Implementation Strategy

6.1 规划统筹

6.2 开放包容

6.3 弹性实施

6.4 保障机制

6.1

规划统筹

规划统筹要求

- 根据中央城市工作会议推广城市街区制的精神，街区的规划设计宜贯穿至城市规划工作的全过程，补充完善城市规划的各个阶段，使导则在使用过程中更具有针对性。

城镇体系规划

城乡总体规划

控制性详细规划

城市设计

建设项目

城镇体系规划阶段

- 在城市的定位、规模及发展目标中应体现街区规划的要求，贯彻精明增长理念。

城乡总体规划阶段

- 用地布局：强化邻里和街区概念，对公共服务设施、开放空间等进行合理布局。
路网控制：道路系统、绿地系统等方面应注重控制街区尺度和路网密度。

控制性详细规阶段

- 图则完善：宜以邻里、街区作为图则单元的划定依据，并在现有控制指标的基础上，增加街区环境营造方面的具体控制要求。
- 用地兼容：街区功能混合下的用地兼容性设置。
- 其他要求：提出海绵街区、地上地下一体化相关规划要求。

城市设计阶段

- 针对开放街区、平安街区、活力街区、文化街区、生态街区、智慧街区提出发展策略和实施措施，从城市风貌和空间形态上落实街区设计的具体内容。
- 秉承“以人为本”的理念，重点完善公共交通规划、慢行系统规划、海绵城市规划、地下空间规划等内容，促进交通方式向绿色交通转变。

建设项目

- 根据街区设计的要求设置开放空间，合理设计建筑方案。重点完善道路交通组织，打造绿色、和谐的景观环境。

6.2

开放包容

部门协同

- 为保证街区的系统性与整体性，促进街区内各功能的协调均衡发展，应加强规划、交通、交警、城管等管理部门在规划、工程设计环节的沟通协调。在各部门沟通协调的基础上，划分街区设计、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

- 应充分调动街区内居民及社会公众的积极性，将社区和文化部门纳入到街区的规划设计与管理中来，充分发挥设计师的主观能动性，引导市民介入街区空间环境设计与人居环境维护。

动态更新

- 结合城市发展需求和街区设计实践，不断完善导则内容。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。

6.3

弹性实施

弹性目标管控

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

街区阶段性改造

- 可以根据街区的街道主次顺序，采用以“点—线—面”的活动机制，先改造街道，再带动街区。
街道改造首先鼓励通过划线、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。

保障机制

- 建设机制**
 - 以开放型社区理念为基础，充分结合老城区更新改造项目的实施，在路网加密的基础上形成步行空间和街区内地块一体化设计与建设机制，明确牵头单位职责、街区内业主意见征询程序、设计与建设费用分担规则，设施管理维护责任。
- 激励机制**
 - 建立街区评价体系，设立最佳街区奖项，鼓励符合设计导向的街区设计与建设。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街区内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、街区内业主之间的沟通平台，鼓励各方共同参与街区的设计与改造，协调各方诉求，解决街区建设、使用和管理中出现的具体问题。
- 资金保障**
 - 加强政府公共财政投入，鼓励社会资本参与街区及附属设施的建设和运营，保证高品质街区空间环境的建设与维护成本。鼓励公众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区设计的基本导向要求，在云南坝区特色的山地城市空间资源约束的条件下，制定和完善地方规划技术管理规定。
- 文明创建**
 - 倡导文明出行，创建文明街区。规范街区公共场所中的行为礼仪，共同维护街区设施，营造守法、有序、礼让的交通环境。