

三亚市街道精品化设计导则暨近期改造实施指引

(批后公示稿)

三亚市自然资源和规划局
2024年2月



前言

FOREWORD

伟大的街道确立伟大的城市：伟大的城市与自然和谐共处，并以真正可持续的方式，不断推进社会改良，刺激经济增长。

——《街道设计：打造伟大城镇的秘诀》查尔斯王子 序

2021年三亚实施《城市规划建设管理提升三年（2021-2023年）行动实施方案》，制定目标切实解决三亚市在生态环境、城市空间品质、公共服务、交通出行和城市治理等方面存在的问题，致力于将三亚打造为“充满活力魅力的世界级滨海旅游城市、开放创新的海南自由贸易港标杆城市、宜居宜业的民生幸福城市”。建立“多规合一”的国土空间规划体系，要求编制完成《三亚市街道精品化设计导则暨近期改造实施指引》。

本设计导则将三亚市四区中富有特色的重点街区作为研究对象，参考借鉴国内外优秀街道设计导则及街道改造实践案例，希望能形成适宜三亚市精品街道设计、建设的技术方法和思路，体现出城市的形象特色和市民出行文化，引导三亚市街道空间、景观环境设计和建设的更加宜居、宜业、宜游。



目录

01 总则

- 1.1 理念转变.....04
- 1.2 适用范围.....05

02 目标导向——街道精品化设计导则

- 2.1 愿景.....07
- 2.2 设计目标.....08
- 2.3 街道导向.....13
- 2.4 整体控制.....14
- 2.5 设计要素指引.....15

03 问题导向——近期改造实施指引

- 3.1 改造策略.....24
- 3.2 风貌管控.....25
- 3.3 街道分类.....27
- 3.4 街道要素改造指引.....30

04 实施策略

- 4.1 规划引导.....32
- 4.2 多元开放.....33
- 4.3 改造模式.....34
- 4.4 保障机制.....35

01 总则

1.1 理念转变

1.2 适用范围

1.1 理念转变

从“重视机动车通行”转向“关注人的出行活动体验”

从“以车优先”转向“以人为本”，应用系统方法对慢行交通、静态交通、机动车交通及沿街活动统筹考虑，明确非机动和步行通行的优先地位。

从“道路红线管控”转向“街道功能管控”

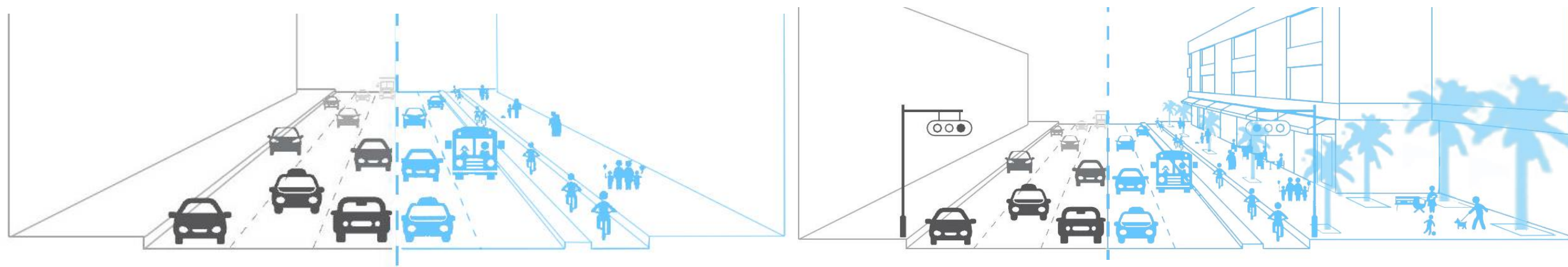
转变街道只是市政工程设施的观念，要对道路红线内外统筹协调，将路面和两侧建筑界面共同围合形成的区域作为完整的街道空间，进行整体设计。

从“工程性设计”转向“全要素设计”

突破既有的工程思维，突出街道的人文特征，对市政设施、景观环境、沿街建筑、历史风貌等要素进行有机整合，通过整体街道空间环境设计塑造街道特色。

从“强调交通效能”转向“促进街区融合发展”

以往将交通效能作为评价道路的核心指标，然而街道不仅具有交通功能，体验城市、促进消费、增加交往空间、提升环境品质、激发街区活力等功能都与街道有着紧密联系。因此，应关注街道的公共场所功能，推动街道与街区的融合发展。



1.2 适用范围

本导则旨在明确街道的设计愿景和设计要点，形成全社会对街道空间的建设共识，统筹协调各类相关街道设计要素，促进所有相关者的通力合作，对规划、设计、建设与管理进行指导，推动街道的“人性化”建设。



02 目标导向—— 街道精品化设计导则

2.1 愿景

2.2 设计目标

2.3 街道导向

2.4 整体控制

2.5 设计要素指引

愿景...

街道让城市生活更美好!

2.2 设计目标

平稳有序的安全街道

提供安全的街道环境，行人车辆各行其道，交通有序、慢行有道。



2.2 设计目标

低碳和谐的绿色街道

倡导绿色低碳，鼓励绿色出行，增进居民健康，促进人与自然环境和谐共存，街道是生活的场所。



2.2 设计目标

舒适宜人的景观街道

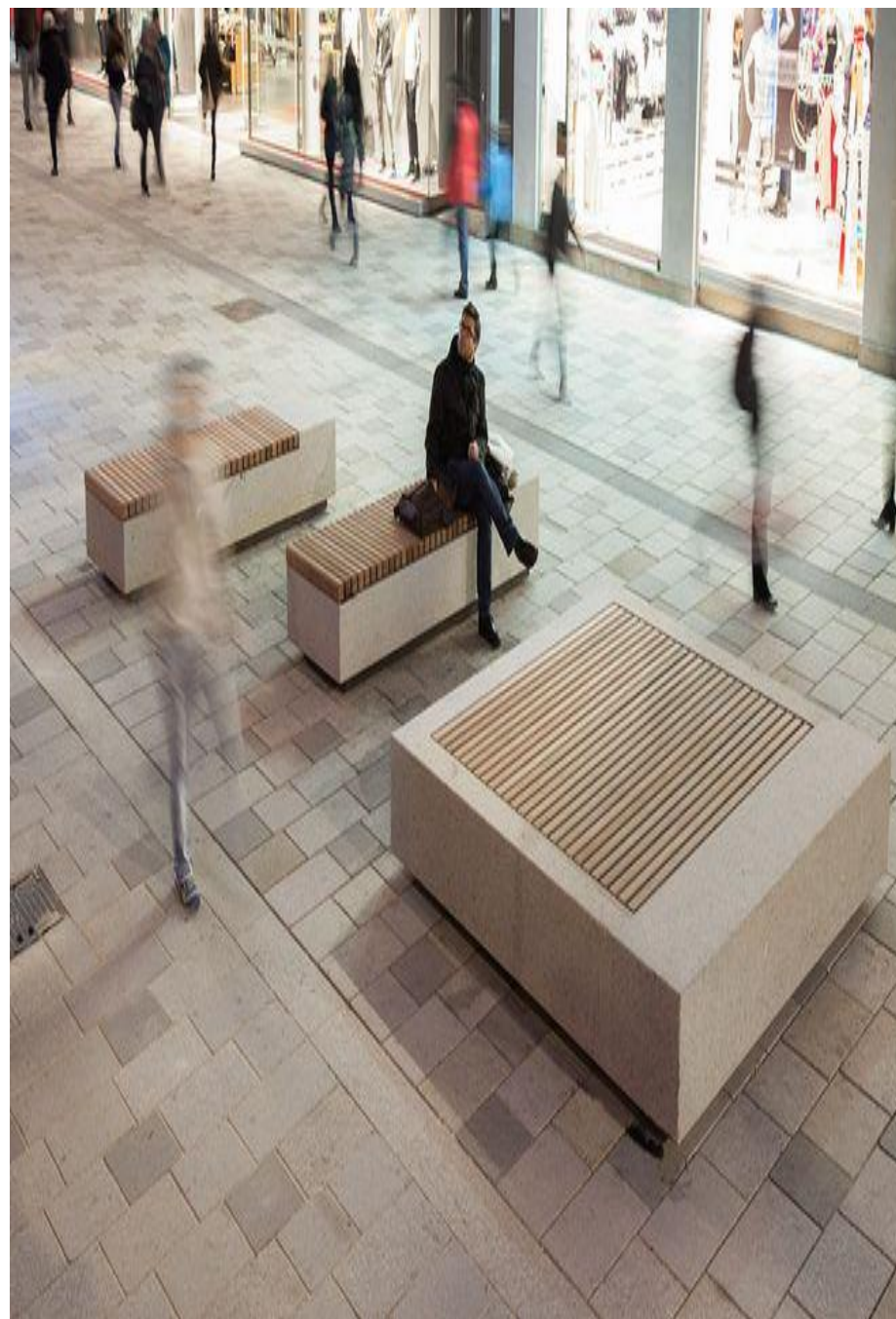
体现城市人文与自然景观紧密联系，以营造“一路一景”，“一路一特色”的街道景观，突出国际化海滨旅游特色。



2.2 设计目标

与时俱进的活力街道

提供开放、舒适、易达的公共街道空间，增进市民交往交流，提升城市生活体验，鼓励创意与创新。



2.2 设计目标

和谐共处的智慧街道

引入智能化技术，对街道设施进行智能改造，提供智能管控、安全维护、生活便捷、环境智理服务。



2.3 街道导向

以**安全，绿色，景观，活力，智慧**作为导向，
指导具体的街道规划、设计、建设以及管理维护工作。

安全街道



提供可靠的街道环境，行人车辆各行其道，交通有序、慢行有道。

交通有序
慢行优先
步行保障
安全出行

绿色街道



鼓励绿色出行，增进居民健康生活方式，促进人与自然环境和谐共存。

绿色出行
资源集约
生态绿化
绿色技术

景观街道



体现人文与自然景观密切联系。

风貌塑造
界面有序
视觉丰富
环境友好
历史风貌

活力街道



提供开放、舒适、易达的公共活动空间，增进市民交往交流。

空间宜人
活动舒适
功能复合
开放空间

智慧街道



整合街道设施，进行智能改造，提供创意创新、生活便捷、环境智理服务。

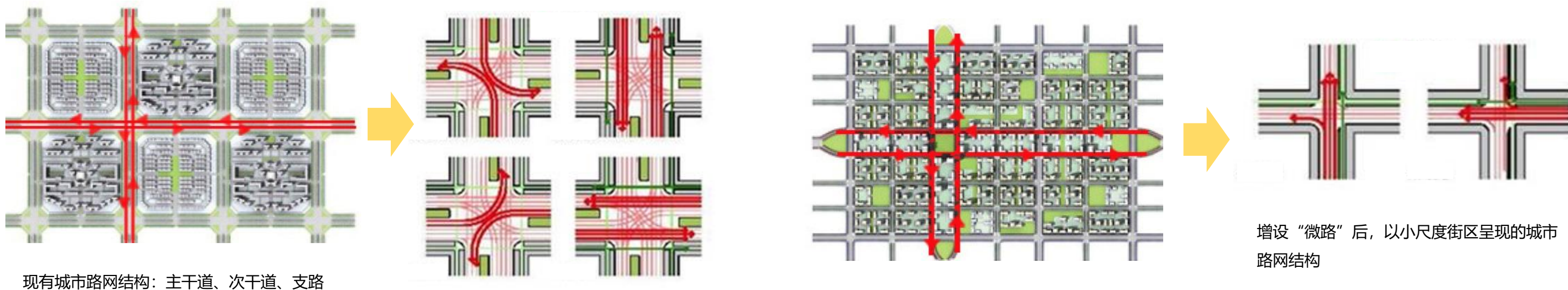
设施整合
出行辅助
空间智理
交互便利
静态交通

2.4 整体控制——街道网格

■ 机动车网络

● 机动车路网模式调整

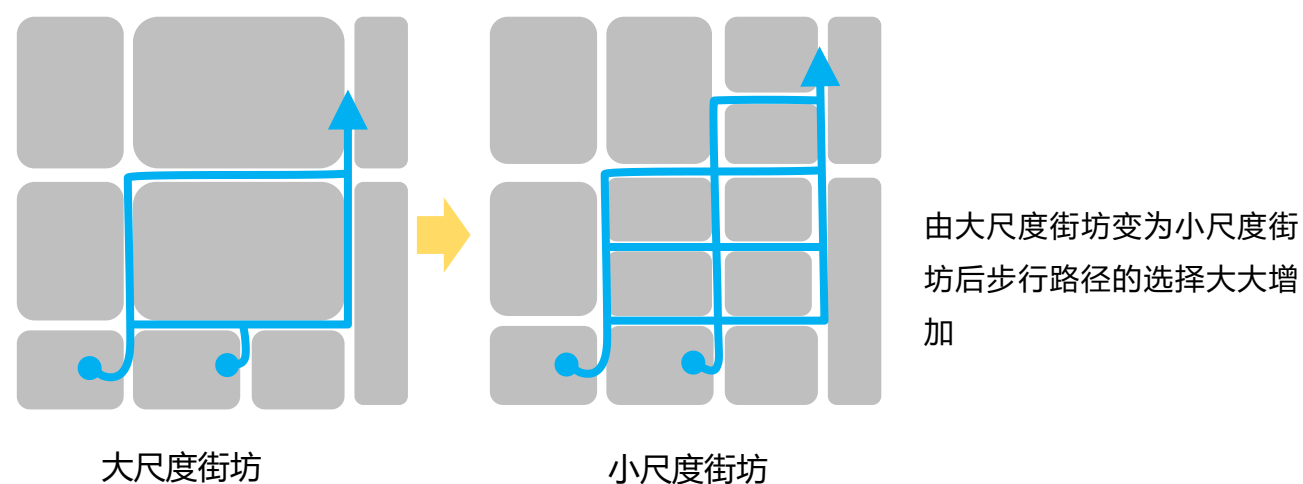
为适应街区尺度的相关要求，未来城市建设中建议推广“**窄马路、密路网**”的街区形式。



■ 慢行网络

● 非机动车路网模式调整

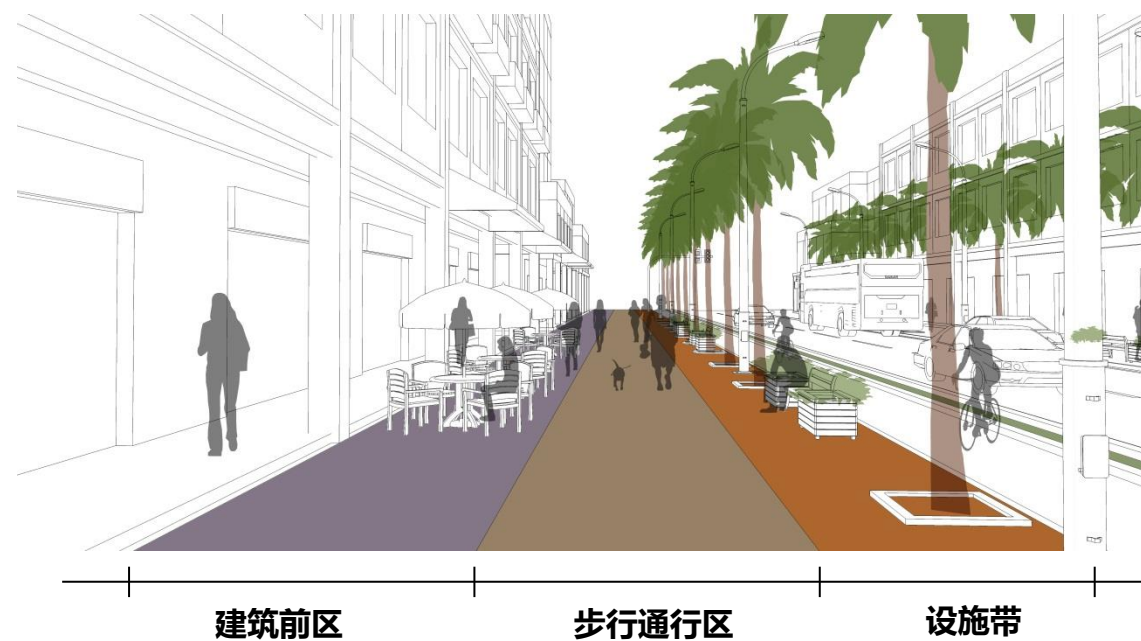
根据地区用地性质、开发强度与混合程度等因素，**因地制宜确定慢行网络密度，公共活动中心周边应提高路网密度，以满足其更高的步行需求。**



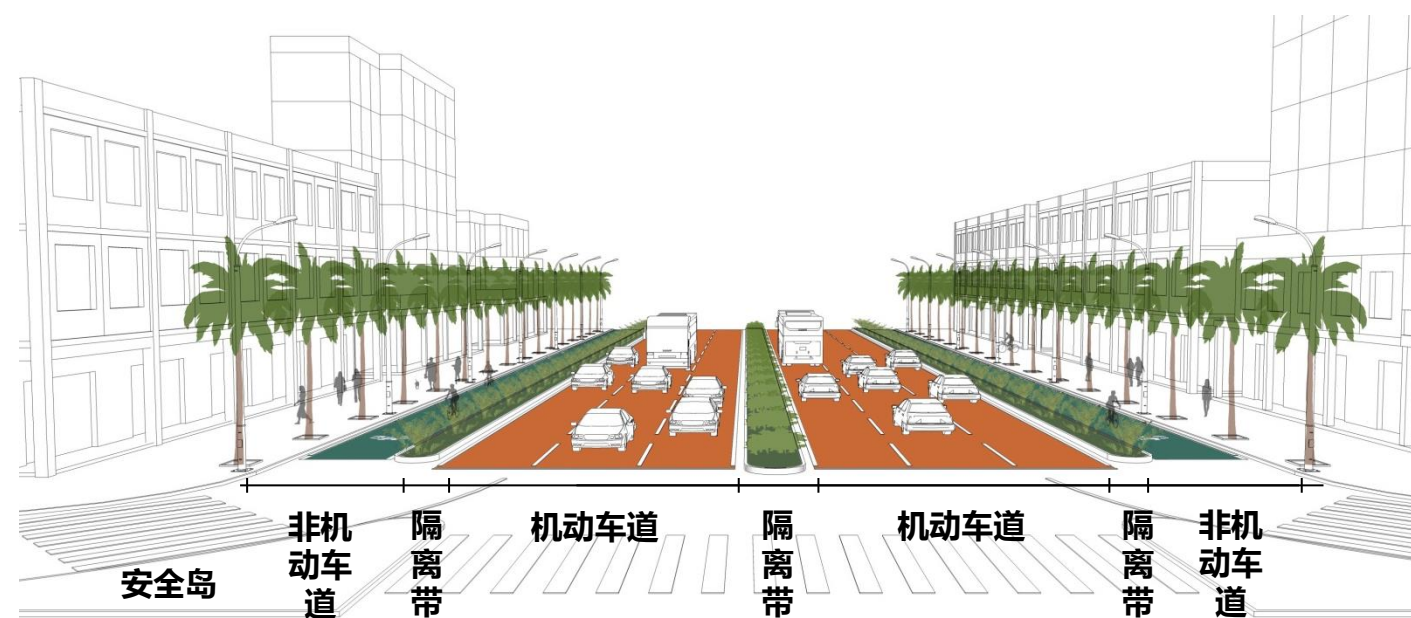
合理的路网结构和密度，是街道充分发挥作用的前提，高密度路网具有更高的服务能力和适应性。

2.5 设计要素指引——要素分类

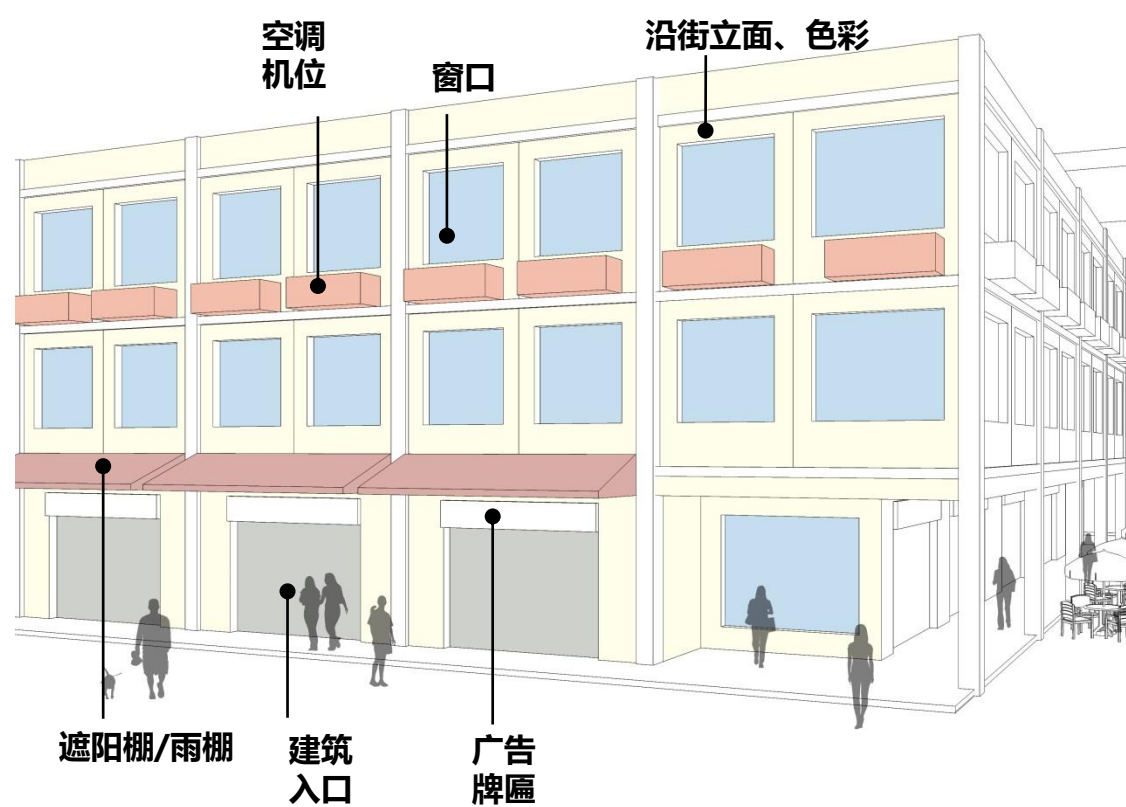
■ 步行活动空间



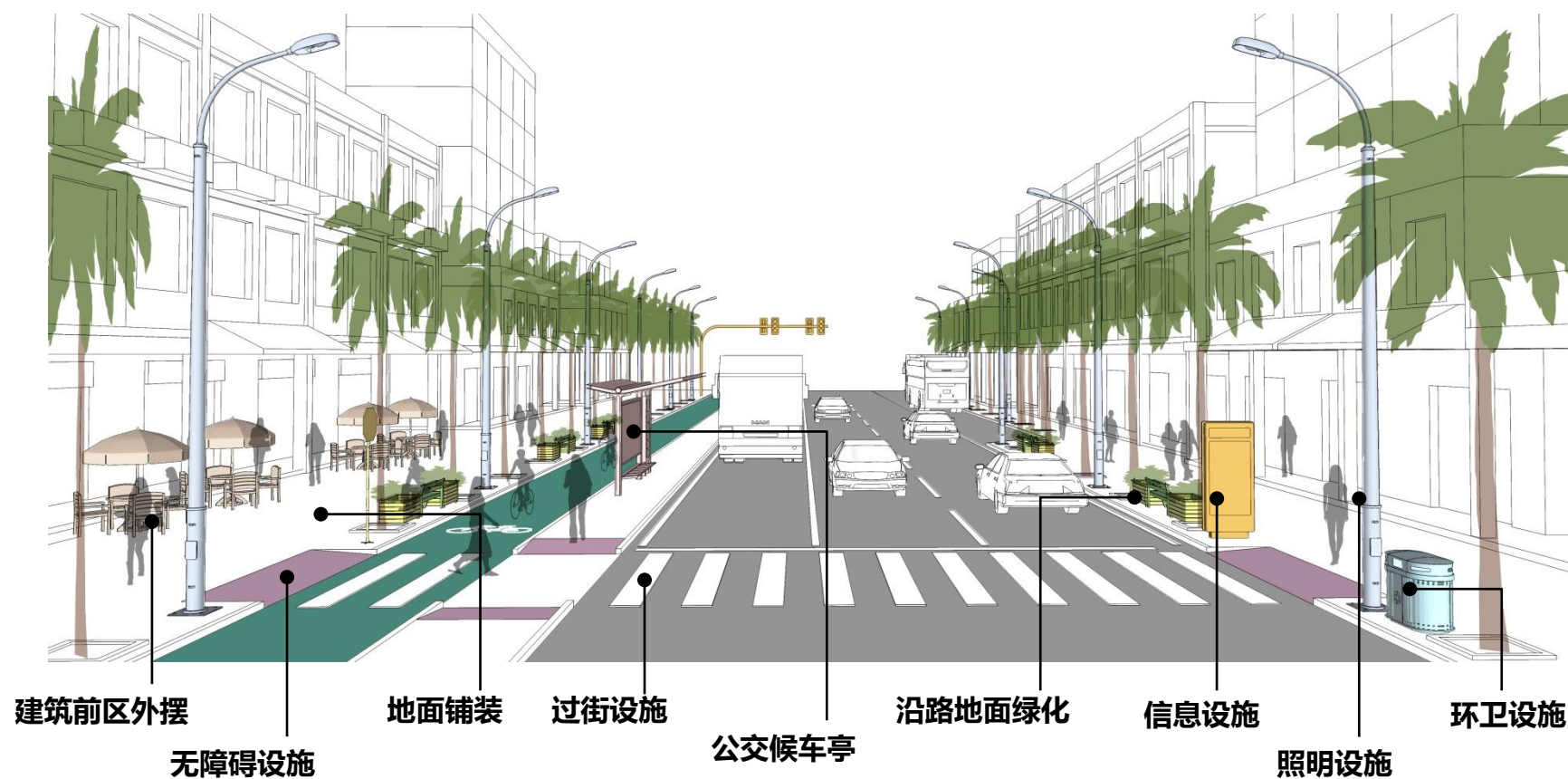
■ 交通功能设施



■ 沿街建筑立面



■ 附属功能设施



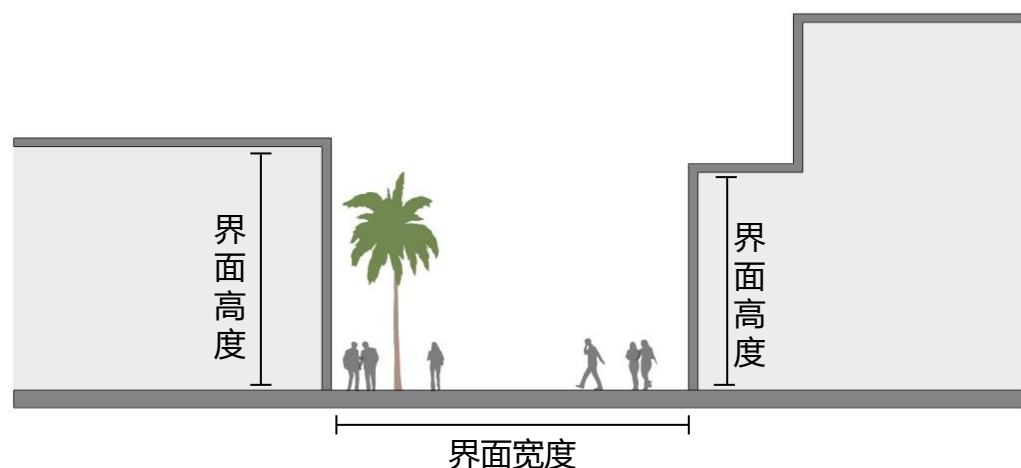
2.5 设计要素指引——街道空间形态

设计要点

空间宜人——街道空间有序、舒适、宜人

塑造人性化的街墙尺度与宜人的空间高宽比。

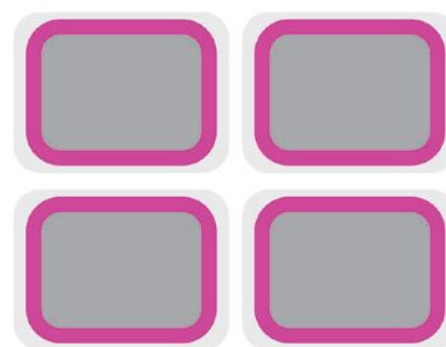
- 对于一般街道或巷道的空间断面，宜采用1.5: 1~1: 2之间的高宽比；
- 对于商业类街区的街道空间，可适度紧凑，宜采用3: 1~1: 1之间的高宽比；
- 对于街区内部的主要开放空间，应适当开敞，宜采用1: 1~1: 3的高宽比。



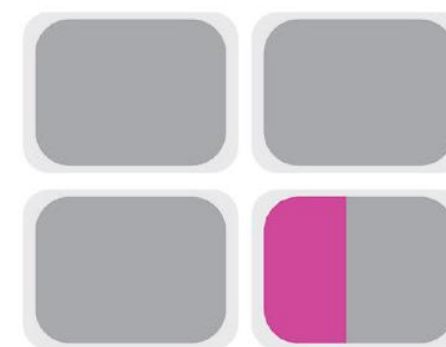
开放空间——为街道提供开放式公共活动空间，提升街道活力

集约地块开发，合并绿地空间，设置充足的公共开放空间。

设置公共开放空间时，优先选择集中设置公共绿地或广场。提高公园服务半径覆盖率，保证居民出行300m见绿，500m见园。



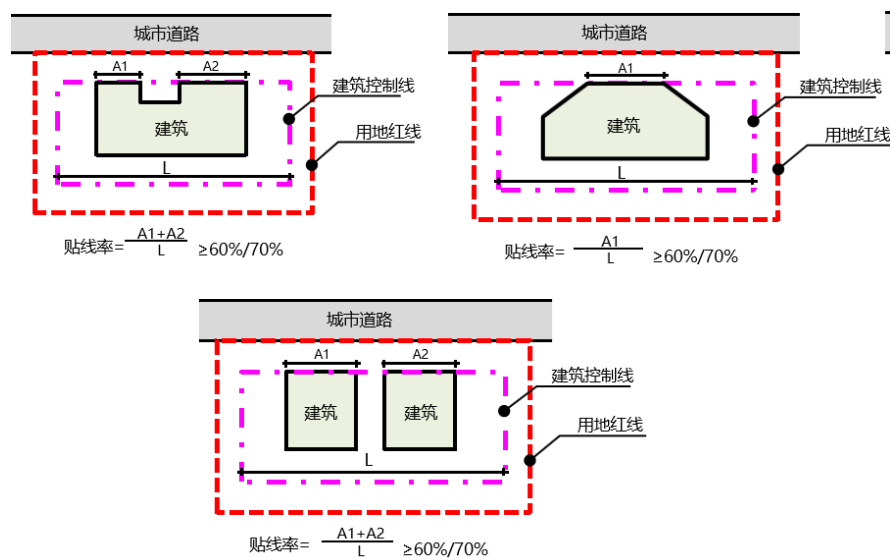
传统地块开发模式：
绿地围绕建筑



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

界面有序——沿街界面统一，形成有序的街道空间界面

中心城区、主次干道、重要景观路两侧的沿街商业、办公等公共建筑贴线率不宜小于60%，步行街、商业街沿线建筑贴线率不宜小于70%。



风貌塑造——街道空间环境设计注重形成特色，塑造地区特征，展现时代风貌

通过光色表现照明重点及层次，地标公共建筑冷色光，月光白或海天蓝；高层建筑暖白光为主，低层建筑暖黄光。



图片来源：《三亚市吉阳区总体城市设计》

2.5 设计要素指引——交通功能设施

设计要点

交通有序——协调人、车、路的时空关系，促进交通有序运行

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



绿化带隔离

栅栏隔离

路桩隔离

图片来源：《三亚市城市元素设计建设指引导则》

慢行优先——维持街道的人性化尺度和速度，社区内部街道宁静共享

活力商业型和生活服务型街道鼓励应用3m宽的机动车道，路口进口道可进一步缩减至2.75m。缺少非机动车道的道路，应结合实际情况，增加非机动车道。

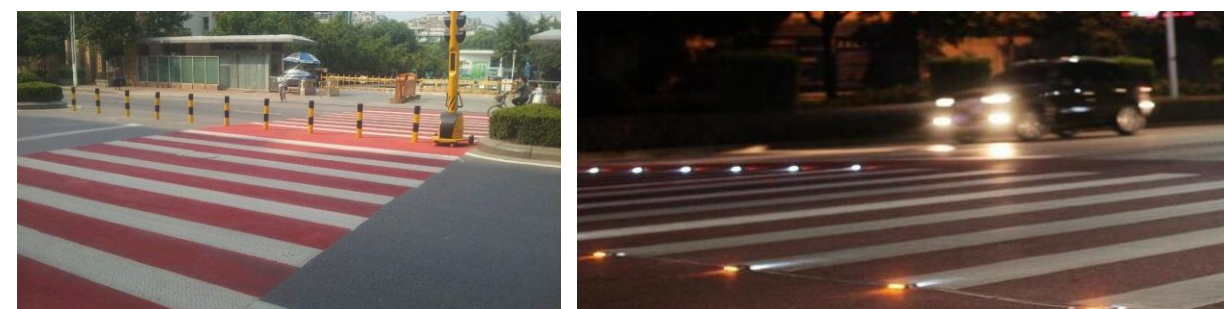


机非混行，交通杂乱

适当缩减机动车道，设置非机动车道

安全出行——提供直接、便利的过街可能，保障行人安全、舒适通过路口或横过街道

人行横道采用行人左右分流方式，且可采用醒目材质以及智能人行横道形式，保证行人过街安全。通过对不同时段行人穿越道路时长的预估，在相应时段合理设置人行红绿灯时间间隔，优先保障行人的过街安全。

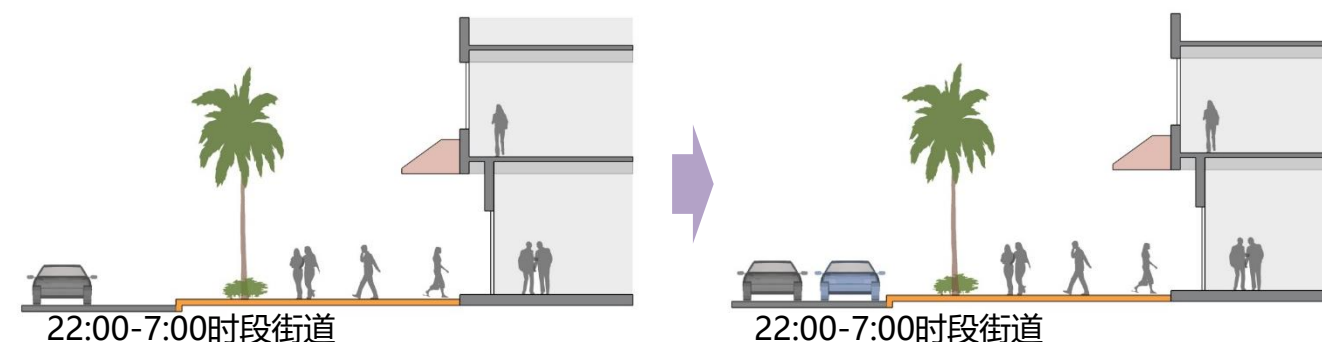


特殊材质人行横道

智能人行横道

资源集约——集约、节约、复合利用土地与空间资源，提升利用效率

设置弹性空间，提高街道空间的适应性与使用的灵活性。居住区街道在做好安全管理和引导设置的前提下，可在特定时段允许机动车占用非机动车道沿路停放。



22:00-7:00时段街道

22:00-7:00时段街道

2.5 设计要素指引——交通功能设施

设计要点

绿色出行——倡导绿色出行，鼓励步行、自行车与公共交通出行

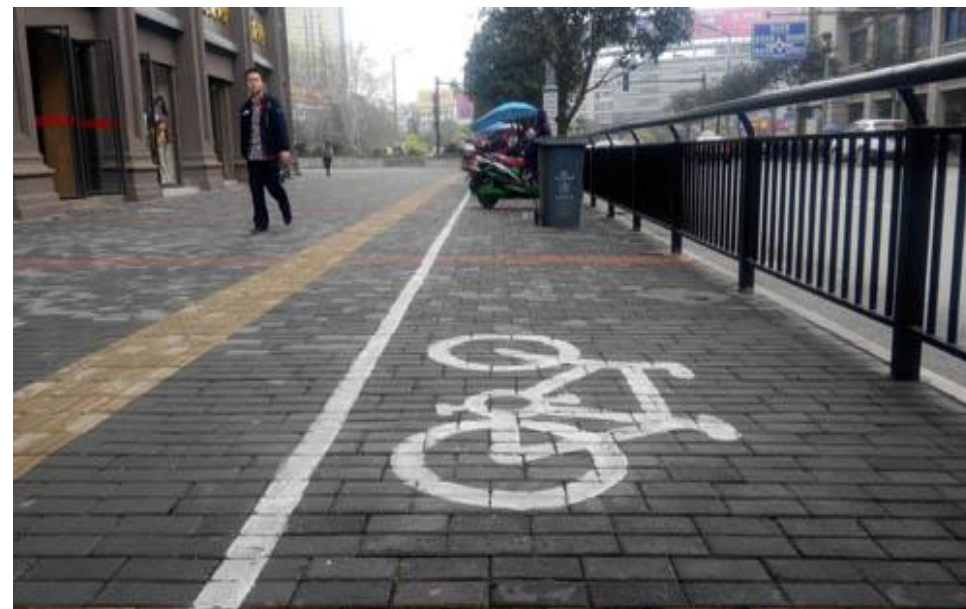
路侧公共自行车租赁点应按照小规模、分布广、方便使用的原则进行设置，并设置相应的停放标志。

共享单车停放点应在居住小区、公共建筑、轨道交通等服务对象的出入口就近布置，距离不宜超过30m；有多个出入口时，宜在各出入口分别布置。



静态交通——提供环保生态式停车位，缓解街道交通拥堵

道路沿线两侧结合绿化带、设施带、建筑退线空间等设置非机动车停车场，路侧非机动车停车场应按照小规模、高密度的原则进行设置，服务半径不宜大于50m。

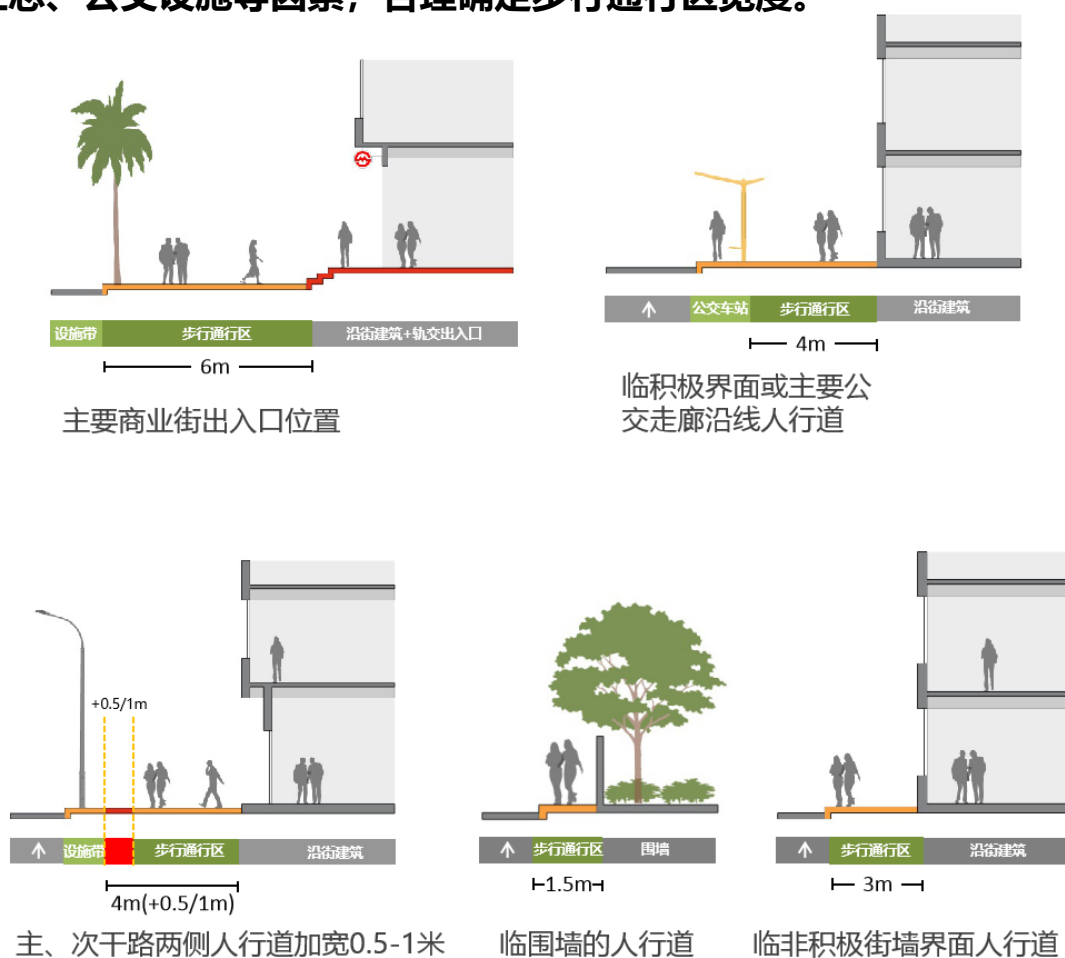


2.5 设计要素指引——步行活动空间

设计要点

步行保障——为行人提供宽敞、畅通的步行通行空间

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



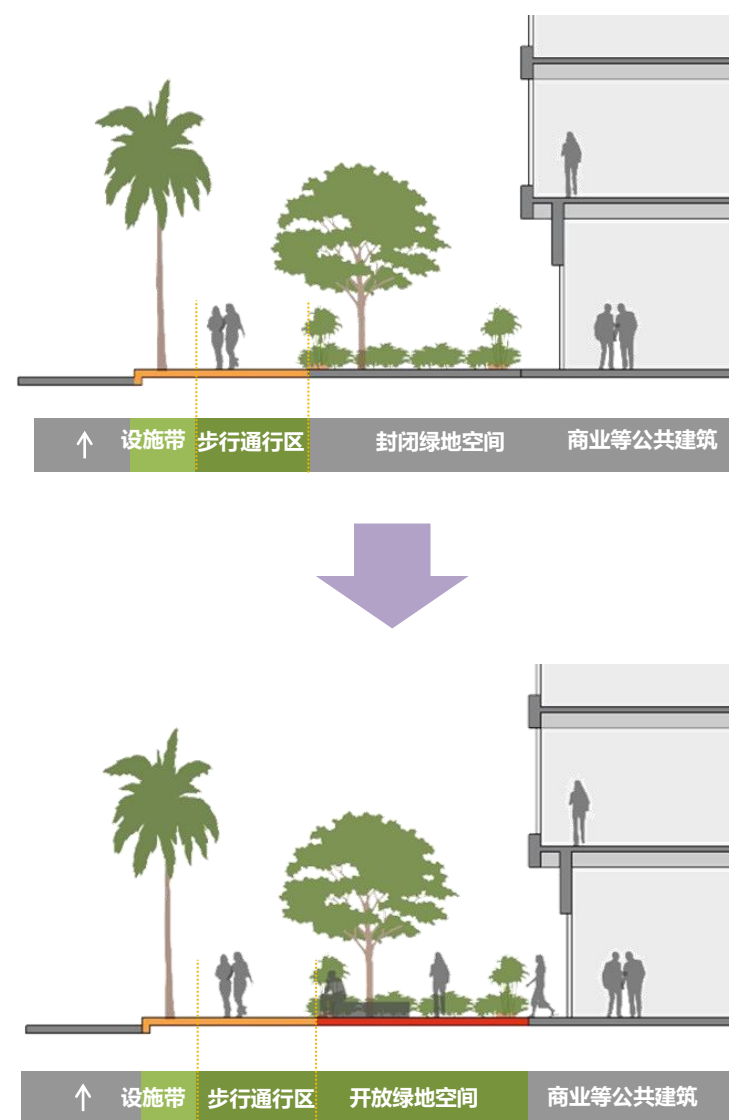
人行道类型	步行通行区宽度最小值建议
临围墙的人行道	1.5-2m
临非积极街墙界面人行道	3m
临积极界面或主要公交走廊沿线人行道	4m
主要商业街出入口位置	5m
主、次干路两侧人行道	加宽0.5-1m

注：积极界面是指建筑连续沿街建造，首层以中小规模餐饮、零售、生活服务、产品展示及公共服务设施为主的空间界面。非积极界面是指临街建筑不对外开放，且活力较弱的空间界面。

生态绿化——提升街道绿化品质，兼顾活动与景观需求，突出生态效益

活力商业型与生活服务型街道应通过提高街头绿地率，协调景观与活动需求。

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

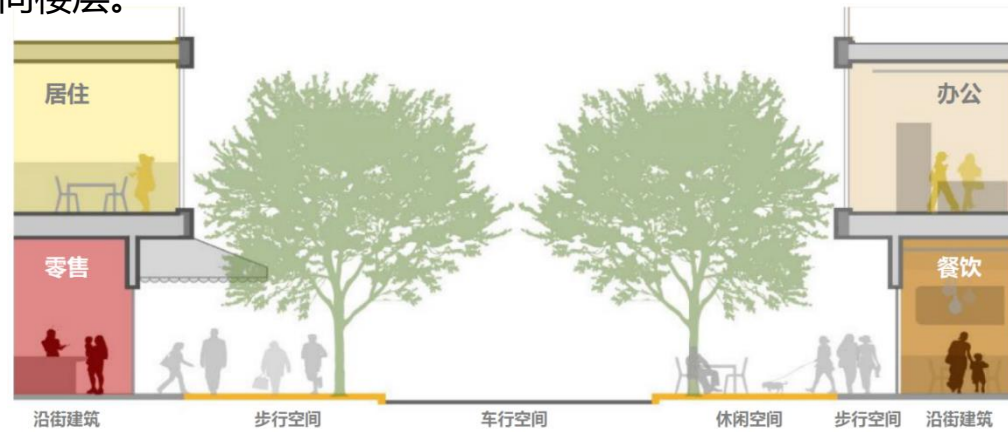


2.5 设计要素指引——沿街建筑界面 设计要点

功能复合——增强沿街功能复合，形成活跃的空间界面

增强鼓励沿街地块进行土地功能的复合利用，形成水平与垂直功能混合。

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

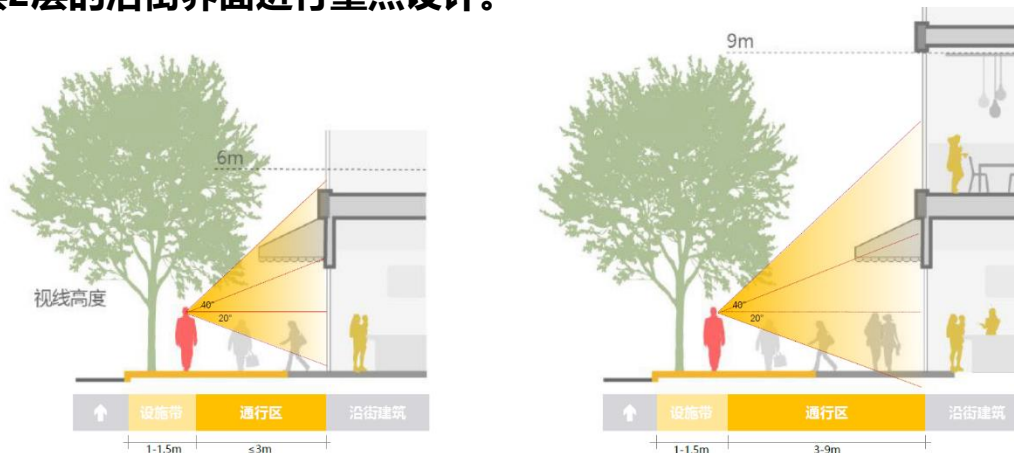


图片来源：《三亚市吉阳区总体城市设计》

视觉丰富——沿街建筑设计应满足人的视角和步行速度 视觉体验需求

当距离建筑3m左右的时候，人可近距离观察并感受到建筑首层的区域；当距离建筑9m左右的时候，人可观察感到到低层两层的区域。

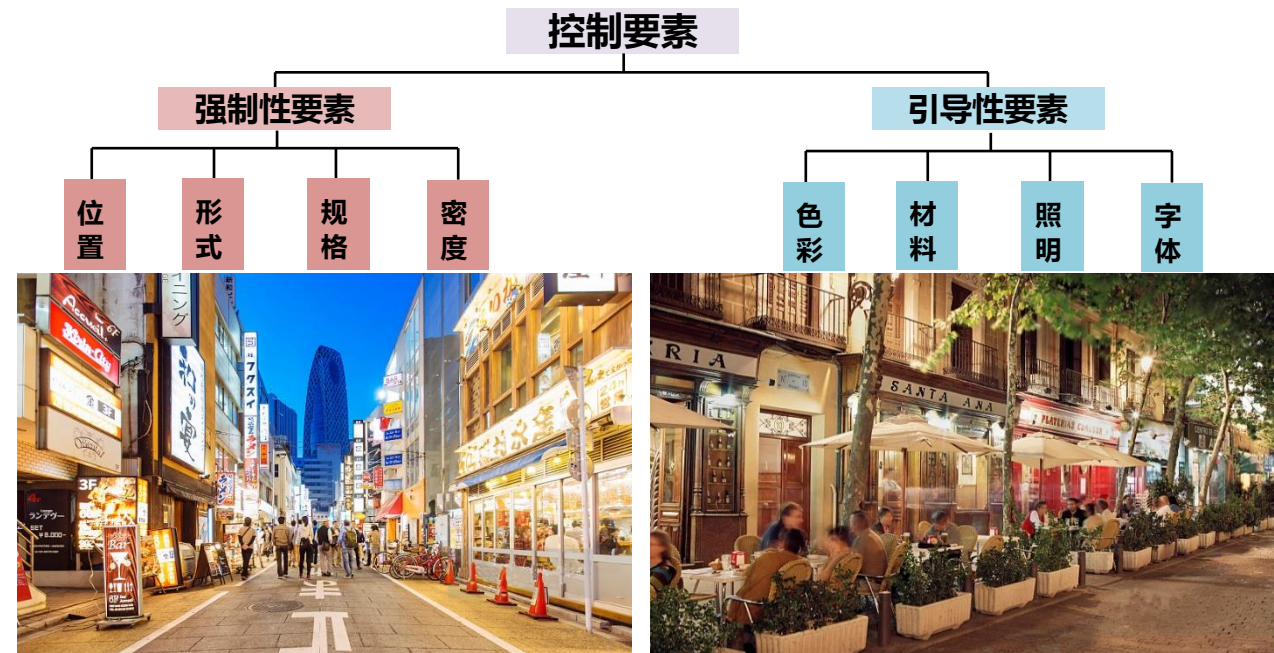
当人行空间 $\leq 3\text{m}$ 时，可对首层沿街界面进行重点设计；当人行空间为 $3\text{m}\sim 9\text{m}$ 时，应对低层2层的沿街界面进行重点设计。



图片来源：《三亚市吉阳区总体城市设计》

界面有序——沿街界面元素相协调，形成有序的 街道空间界面

户外广告和招牌的要素控制分为强制性和引导性两大类。



历史风貌——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

尊重历史街区原有建筑，不得擅自改变街区建筑整体风格。



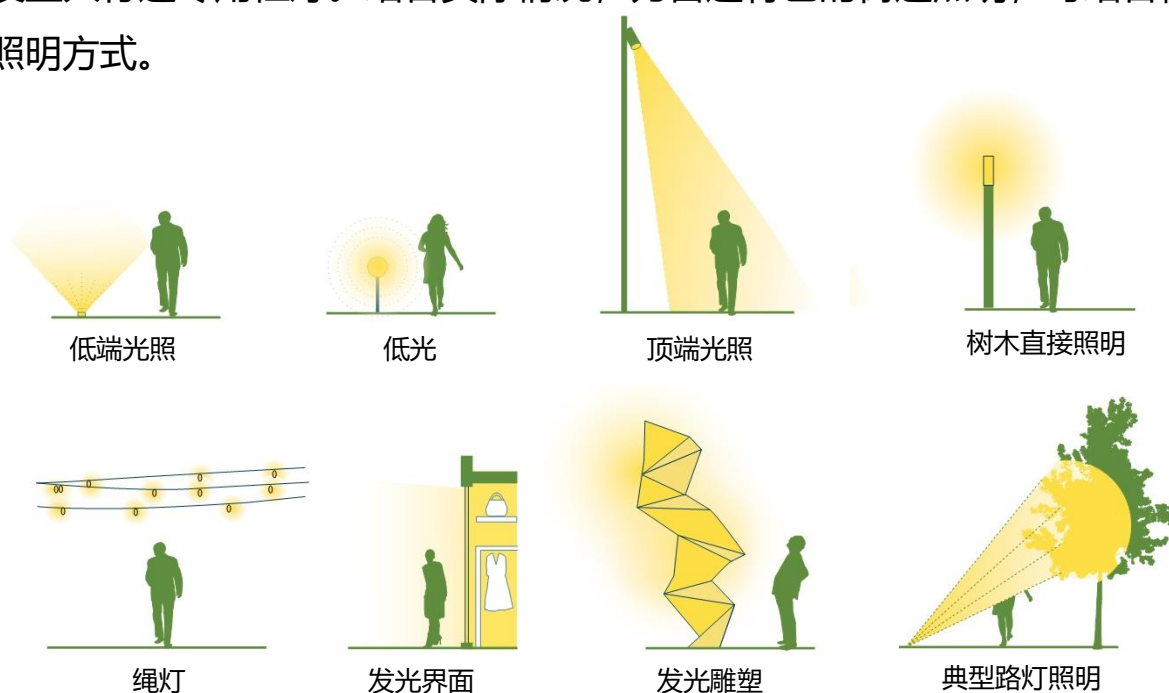
2.5 设计要素指引——附属功能设施

设计要点

安全出行——提供直接、便利的过街可能，保障行人安全、舒适通过路口或横过街道

人行街道空间应提供充足的夜间照明，保障行人通行安全。

路灯的数量、形式和照明度应满足人行道的照明需求。对于较宽的道路和人行道，应设置人行道专用柱灯。结合实际情况，为营造特色的街道照明，可结合使用多种照明方式。



绿色技术——符合可持续发展，降低环境冲击，塑造绿色街道

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



透水砖铺砖

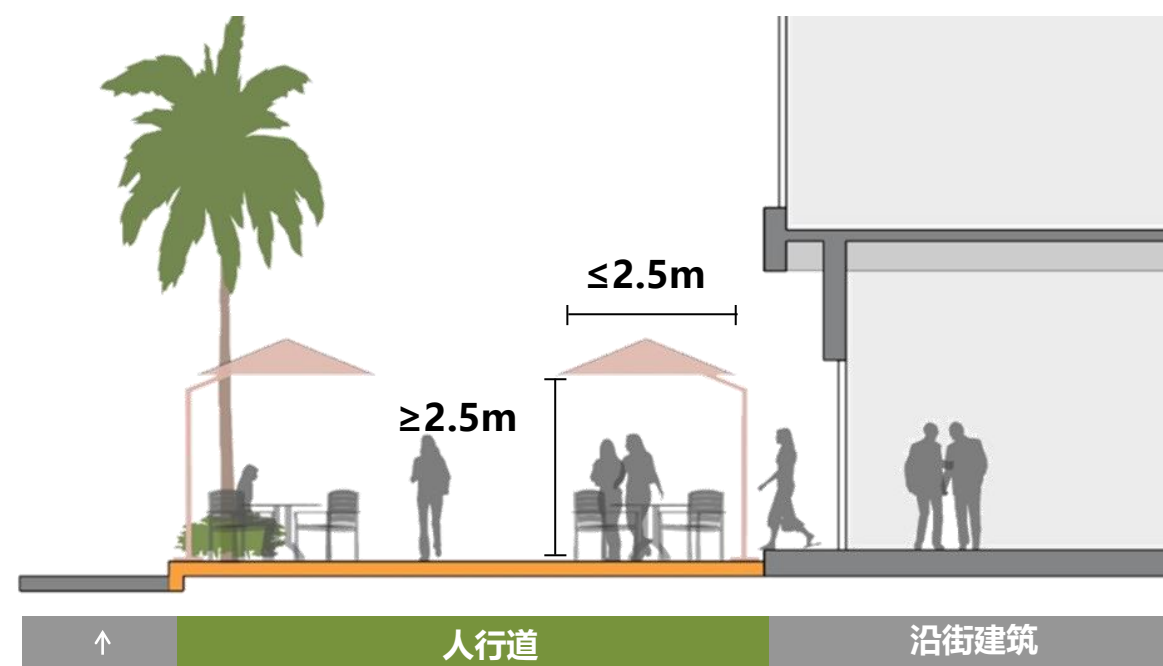
透水砖铺砖

透水水泥混凝土铺砖

活动舒适——街道环境设施便利、舒适、适应各类活动需求

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。

活动遮阳伞最低部分至少距离地面2.5m，净宽不得超出2.5m，且不得超出人行道。



环境友好——提升街道特色，塑造城市风貌

街道空间鼓励采用雕塑等艺术品进行装点，从而增强空间环境吸引力。

图片来源：《三亚市城市元素设计建设指引导则》



公共艺术小品

2.5 设计要素指引——附属功能设施

设计要点

设施整合——智能集约改造街道空间，智慧整合更新街道设施

集约设置沿街市政设施和街道家具。

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



出行辅助——普及智能公交、智能慢行，促进智慧出行，协调停车供需

普及智能公交、智能慢行，智能停车协调供需矛盾，通过与其他街道家具的整合设计构建统一、完整系统。



智能停车诱导系统



智慧路灯

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

提高街区活动空间能耗利用效率和空间灵活性，智能升降路障、环卫设施等融入街道设计。



智能升降路障

智能环卫设施

交互便利——设置信息交互系统，促进街道智慧转型

设置信息交互系统，促进街道智慧转型，发布交互信息提升公共服务，规范共享单车管理。



智能公交APP



共享单车APP

03 问题导向

——近期改造实施指引

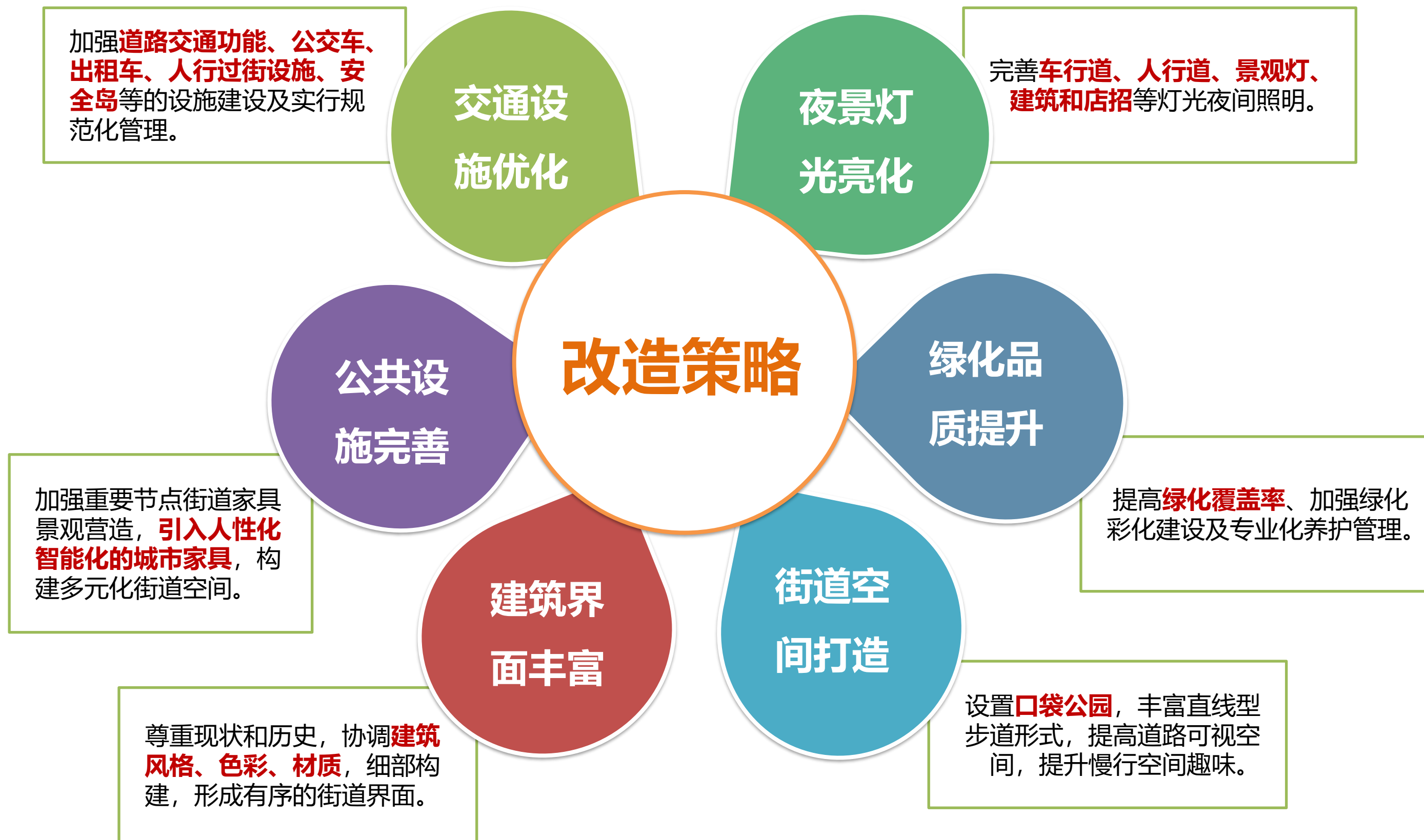
3.1 改造策略

3.2 风貌管控

3.3 街道分类

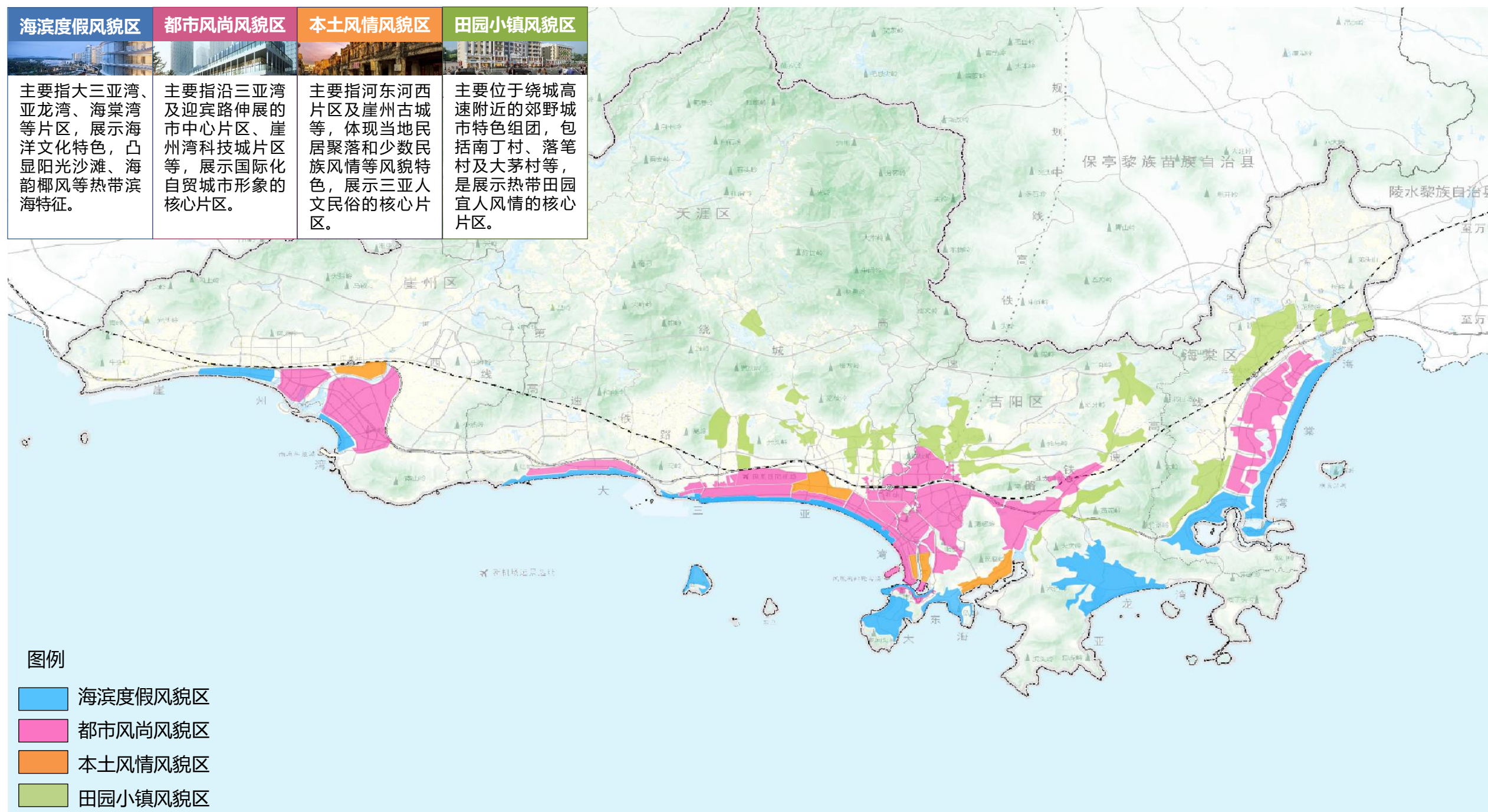
3.4 街道要素改造指引

3.1 改造策略

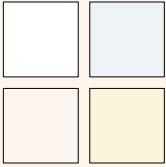
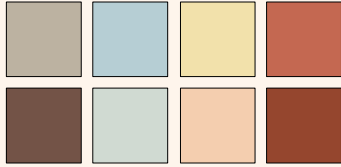
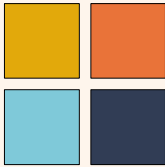
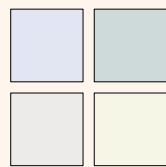
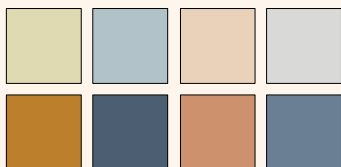
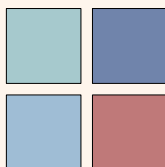



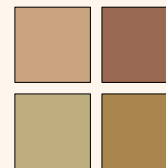
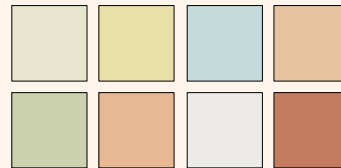
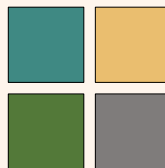


3.2 风貌管控

在改造范围内，根据三亚自然环境、文化特色、地域空间等要素，以突出区域内风貌特色为原则，考虑风貌的可塑性和实施管理，承接《三亚市总体城市设计》和《三亚市城市元素设计建设指引导则》，将街道规划范围内分为海滨度假、都市风尚、本土风情、田园小镇四个风貌区域。在街道改造项目设计时应考虑街道与所在街区风貌相协调。

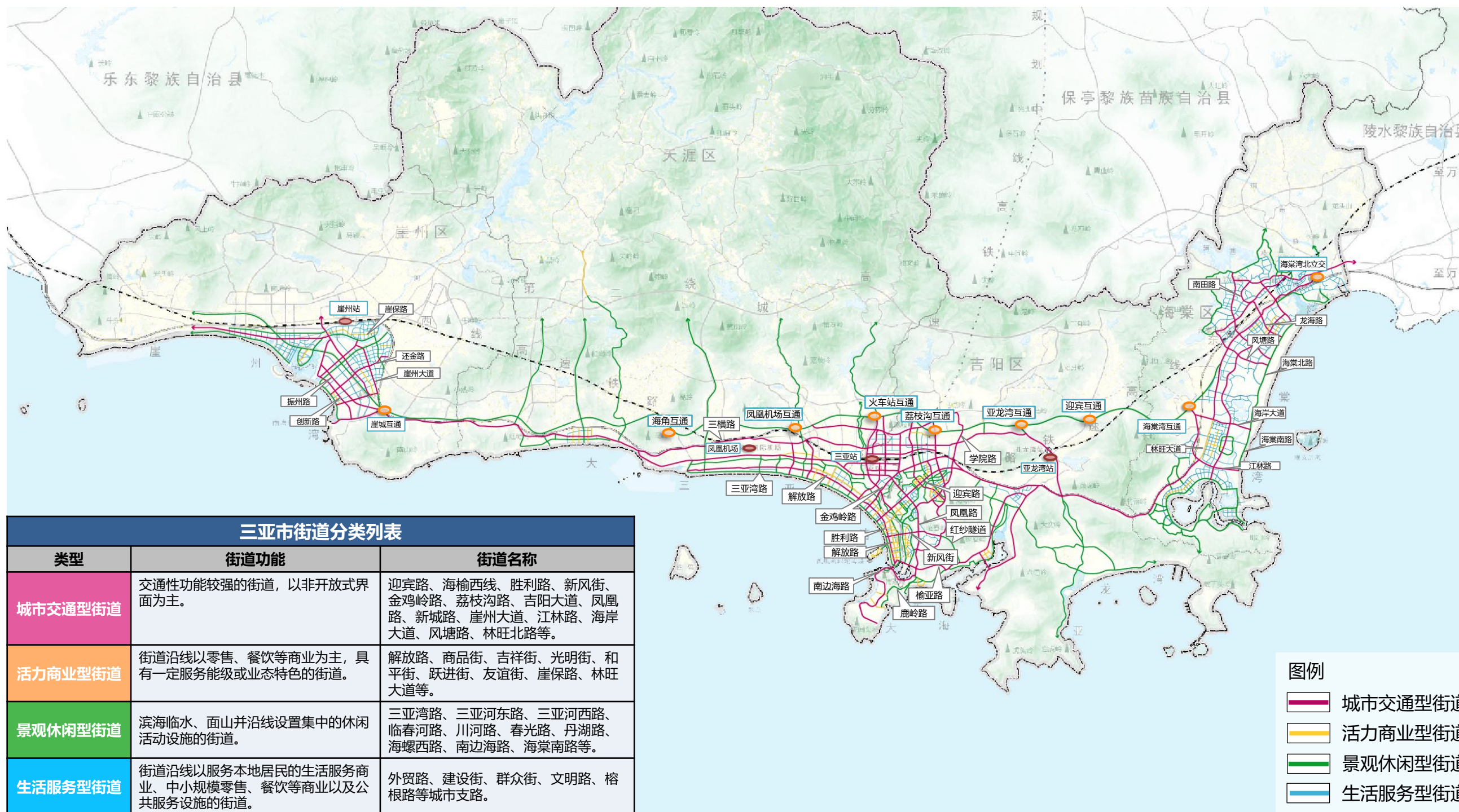


3.2 风貌管控

类型	色彩基调	管控要求	建筑色彩推荐
海滨度假风貌区	宜明净淡雅，塑造滨海度假区休闲轻松的色彩形象。	<ul style="list-style-type: none"> 多层建筑宜以白、浅蓝、米色、浅棕等自然色系为基调色，局部可出现亮色作为辅助色或点缀色，亮面面积不得超过总面积的25%。鼓励使用金属、石材、玻璃、（仿）木材等材料； 低层建筑墙身宜以白色、浅灰色、浅蓝色、浅米色、木色等浅色系为基调色，坡屋顶可采用浅蓝、砖红等常用色，鼓励使用（仿）木材等本土材料。 	<p>基调色</p>  <p>辅助色</p>  <p>点缀色</p> 
都市风尚风貌区	宜时尚大气，塑造滨海度假区休闲轻松的色彩形象。	<ul style="list-style-type: none"> 多层高层建筑宜以灰色、白色、蓝、浅蓝等色系为基调色，局部点缀灰色、深灰色系增强现代感。行政办公建筑宜采用米色、棕色等色系增强庄严感，低层的商业建筑可采用比较缤纷的色彩，烘托底层街区的繁华氛围； 低层建筑墙身以白色、浅灰色、浅米色、木色等浅色系为基调色，屋顶可采用灰色、黄色、砖红等比较鲜艳的颜色。 	<p>基调色</p>  <p>辅助色</p>  <p>点缀色</p> 
本土风情风貌区	宜朴素淡雅，传统木色为主展示三亚本土历史文化风情。	<ul style="list-style-type: none"> 多层、高层建筑宜以白色、浅蓝色、浅米色、棕色等为基调色，与区域背景色的协调统一，宜采用面砖、防腐木、金属、涂料等材料 低层建筑墙身宜以白色、浅灰色、浅米色、木色等浅色系为基调色坡屋顶宜采用灰色、砖红等色彩，宜采用石材、砖、（仿）木材、油毡瓦、粘土瓦等。 	<p>基调色</p>  <p>辅助色</p>  <p>点缀色</p> 
田园小镇风貌区	宜明亮活泼，与郊野自然风光相融合，相得益彰。	<ul style="list-style-type: none"> 该区域建筑以低密度的生态建筑为主，宜以棕色、木色、浅黄、灰色等自然色系为基调色，强调与自然背景色的融合与点缀； 景观建筑宜以米色、木色等自然系为基调色，坡屋顶可采用浅蓝、浅绿等常用色，鼓励生态覆土建筑，配以屋顶绿化。 	<p>基调色</p>  <p>辅助色</p>  <p>点缀色</p> 

3.3 街道分类

把街道当做城市中活动最为密集的公共空间进行考量，注重街道空间与市民活动的关系，以“**平稳有序、低碳和谐、舒适宜人、与时俱进、和谐共处**”为目标导向，秉承“**以人为本**”的理念。从沿街活动、街道空间景观特征和交通功能，将街道划分为城市交通型街道、活力商业型街道、景观休闲型街道和生活服务型街道四种类型。



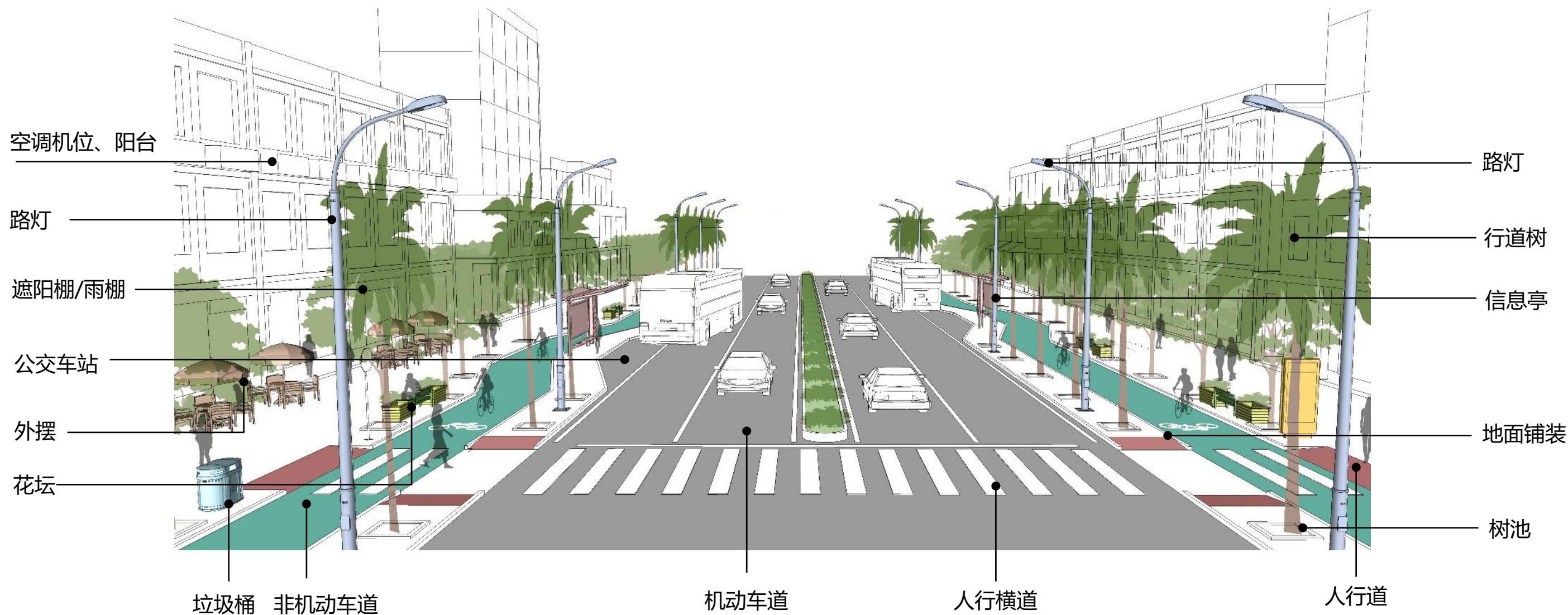
3.3 街道分类

类型	等级	管控要求	管控要点	空间需求	设施需求
城市交通型街道	市级	道路设计	<ul style="list-style-type: none"> 强化区域干线道路的骨架与支撑作用，完善和加密市域道路网络。 	<ul style="list-style-type: none"> 满足人的视觉需求，环境设计应根据车速变化进行不同的处理。 应根据机动车交通、货运交通、公共交通、非机动车交通和步行交通的不同需求进行空间统筹分配，对优先级较高的交通方式进行优先保障。 注重绿化隔离带的建设，确保人行道与车行道的安全隔离。 交叉口有序引导，尽量设置较少的交叉口以便于机动车通行，在设置信号灯的交叉口之间循序机动车以更高的速度和更长的距离行驶，以减少行人和自行车穿越。 	<ul style="list-style-type: none"> 以车型交通服务为主，路灯隔离带、候车亭、地下过街等设施设计简洁明快，突出使用功能。 鼓励采用绿化带、隔声板等设施降低交通噪音；路面材料具有良好的吸音降噪，抗滑、耐老化的功能；鼓励设置公交车道及公交专用道保障公交路权。
		界面设计	<ul style="list-style-type: none"> 建筑围合形成完整界面形象，街道沿线两侧建筑贴线率不宜低于60%，鼓励形成连续的街道界面。 街道高宽比可保持在1:1-1:2的范围，保障街道空间视野开阔。 沿公园绿地等景观注重塑造三亚特色节点形象，结合本土特色树种植被，形成四季可观可览的特色形象空间。 		
	区级	道路设计	<ul style="list-style-type: none"> 重点道路利用智能行车引导，停车信息实施整合发布等措施，保障机动车交通高效组织，精细化设计标识标牌系统有效引导各类交通方式。 		
		界面设计	<ul style="list-style-type: none"> 道路两侧建筑以现代简约风格为主，体现大气形象。形成富有变化和节奏的建筑沿街界面。 宜形成连续界面贴线。主要道路交口、大尺度街头广场、门户节点提升景观可识别性，可采用较为开放的界面。 		
活力商业型街道	市级	道路设计	<ul style="list-style-type: none"> 街道空间适当紧凑，街道高宽比可保持在1.5:1-3:1的范围，营造具有活力的商业街道氛围。 街道应提供适应较大规模人流的步行通行区。可通过压缩机动车道路规模，保证充足的步行空间。人行活动区包括人行道与活动区，总体宽度控制在5-8m，以促进步行者与商业界面的互动。 	<ul style="list-style-type: none"> 街道空间兼具购物、交通、休闲、旅游、文化等功能。 保持空间紧凑、界面连续，强化街道两侧的活动联系，营造商业气氛。 丰富沿线路段和退缩空间的活动内容，利用退缩空间满足充分的步行需求，促进消费者产生积极的消费意愿。 注重环境、艺术品质和细节设计，强化街道空间的识别性，引导性和美学品质。 	<ul style="list-style-type: none"> 提供便利的过街可能。 统一各类街道设施的配置和风格形式。 鼓励地面铺装多样化设计，与街道所在城区风貌协调，形成特色界面。 有条件的商业街可提供临时商业设施，如室外展示、露天茶室等有利于休息和交往空间。
		界面设计	<ul style="list-style-type: none"> 街道沿线两侧建筑贴线率不宜低于70%，整齐连续的建筑界面形成连续的底层商业用途。建筑底部商业店面高度不超过9m。街墙檐口高度宜控制在15-24m，最高不宜超过30m，以维持建筑与街道的联系。 平面布局注重界面的连续性，鼓励街道空间与重要开放空间的界面连续与空间围合。同一路段内的建筑临街退让应基本一致，保持行走过程中的连续视线覆盖。建筑首层尺度近人，鼓励沿街建筑部分采用骑楼、敞廊等形式形成丰富的半室外空间。大型商业综合体沿街商铺应面向街道设置出入口，出入口应进行重点精细化设计。 		

3.3 街道分类

类型	等级	管控要求	管控要点	空间需求	设施需求
景观休闲型街道	市级	道路设计	<ul style="list-style-type: none"> 充分利用道路交叉口和街边公园绿地等空间，设计道路景观节点，增加道路景观性。道路绿化不应遮挡主要景观，可形成林荫道并分段营造差异化的植被景观界面设计，充分利用道路交叉口和街边公园绿地等空间，设计道路景观节点，增加道路景观性，与主要道路交叉口处注重营造建筑界面和公共空间。 	<ul style="list-style-type: none"> 鼓励展示城市景观风貌和容纳市民休闲活动并重，兼顾景观性与实用性。 增加沿线绿地的可进入性，避免植物绿化成为活动空间的阻碍。 因地制宜，灵活设置休憩节点等活动与服务设施，注意标识指引系统的设计。 强调街道个性、可识别性和美学品质，注重自然生态和人工艺术的结合。 	<ul style="list-style-type: none"> 注意加强自然景观与人文景观要素的整合、运用。 鼓励设置连续自行车道健身慢跑道、康体设施 强调公共交通和慢行交通的接驳结合商业站提供和商业、休闲服务设施。 鼓励“海绵城市”技术的运用。
	区级	道路设计	<ul style="list-style-type: none"> 街道空间开敞通透，高宽比可保持在1:1-2:1的范围。 街道可将人行道与沿线绿带进行一体化设计，人行活动区包括人行道与活动区，总体宽度控制在8m以上，人行道宽度控制在3m以上。 选择与景观协调的特色化植被树种，鼓励建设林荫道，对重要景观无遮挡。 		
		界面设计	<ul style="list-style-type: none"> 街道沿线两侧建筑贴线率不宜低于60%，鼓励形成连续的街道界面，提供积极的首层功能，沿街设置休憩餐饮、运动等相应活动空间。 鼓励滨海临水面建筑预留退台空间，街道街面通透率宜保证在50%以上，保留通畅的视觉空间。 		
生活服务型街道	市级	道路设计	<ul style="list-style-type: none"> 可适当缩减机动车道宽度至3m，街道街墙高宽比可保持在1.5:1-2:1的范围，形成亲人尺度的街道空间。人行道宽度控制在3m以上，保障充足和带有遮阳的慢行通行空间。 留有弹性空间，居住区街道夜间允许机动车占用非机动车道沿路停放。 	<ul style="list-style-type: none"> 满足步行的可达性，尊重“弱势群体”进出性交通与通过性交通便于联系。 满足交往需求，营造人际交往需求的适宜尺度空间及界面。 适宜开展社会性活动的开敞与半开敞空间应保持适当尺度距离，降低对居民区的影响，避免声、光等污染对居民区造成的影响。 	<ul style="list-style-type: none"> 提供安全便利的过街设施。 提供方便居民日常生活出行密切相关的城市家具。 材料选择尽量选用令人亲切的纹理和材质，绝热防水、安全性能要求较高。 植物绿化注重人性化环境的营造。
		界面设计	<ul style="list-style-type: none"> 街道沿线两侧建筑贴线率不宜低于40%，通过高度不低于9m的裙房形成连续的界面。建筑裙房沿街立面建筑设计纵向分段25-40m为宜。增加沿街出入口数量，街道两侧步行出入口每百米出入口数量建议不少于12个，间距不大于40m。 沿街建筑首层街墙界面最低透明界面应达到界面总面积30%，封闭式街区围墙应保证通透率达80%，结合绿化增加视觉深度。 		

3.4 街道要素改造指引——街道要素改造示意



道路设施	机动车道、非机动车道、人行道、交通标识、公交停靠站、出租车停靠站、隔离带、行人过街设施、停车设施、路缘石、安全岛、交叉口、减速带、车档石等。
建筑界面	建筑风格、建筑屋顶、门面（底商）、门窗、阳台、防盗网、空调机位、遮阳棚/雨棚等。
绿化彩化	隔离带、行道树绿化带、街头绿地、垂直绿化等。
夜景照明	道路照明、景观照明、建筑照明等。
广告标识	店招牌匾、指示系统等。
附属设施	铺装、休憩座椅、艺术小品、井盖、室外箱体、报刊亭/移动图书馆、垃圾桶等。

04 实施策略

4.1 规划引导

4.2 多元开放

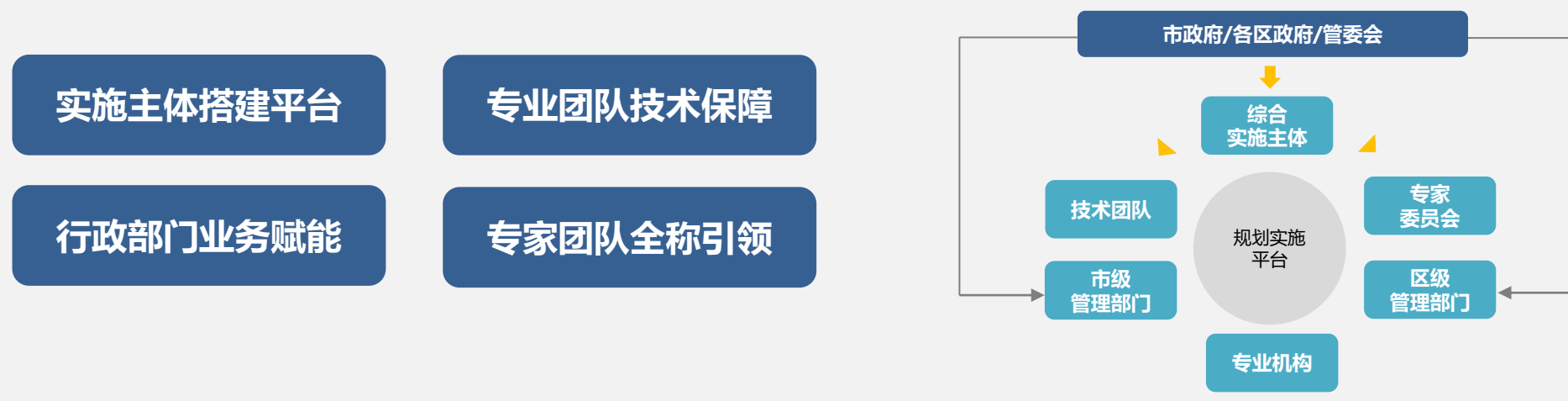
4.3 改造模式

4.4 保障机制

4.1 规划引导

明确目标、定位、工作原则和适用范围

建立规划实施平台管理以推动实施为导向，通过规划实施平台协同服务，充分发挥实施主体能动性；通过规划实施平台项目策划、功能研究，充分提升建设项目使用价值和设计、建设品质；通过地区总图专项研究、统筹协调，分区、分级、分类落实规划、建设、管理各项要求。

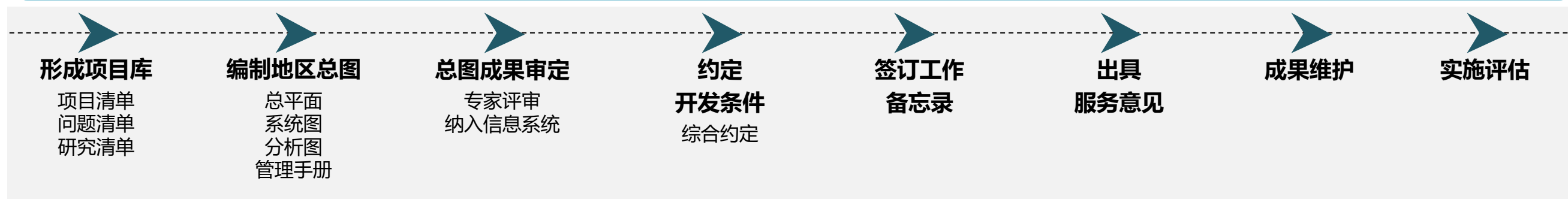


搭建工作框架

明确综合实施主体、各区政府和管委会、专业服务团队、专家委员会等规划实施平台主体和参与单位的定位和作用。

框定工作流程

明确项目清单、问题清单、专项研究清单等项目库管理内容，地区总图、管理手册等规划实施平台管理技术文件编制要求，综合约定、工作备忘录、方案技术服务等工作要求。



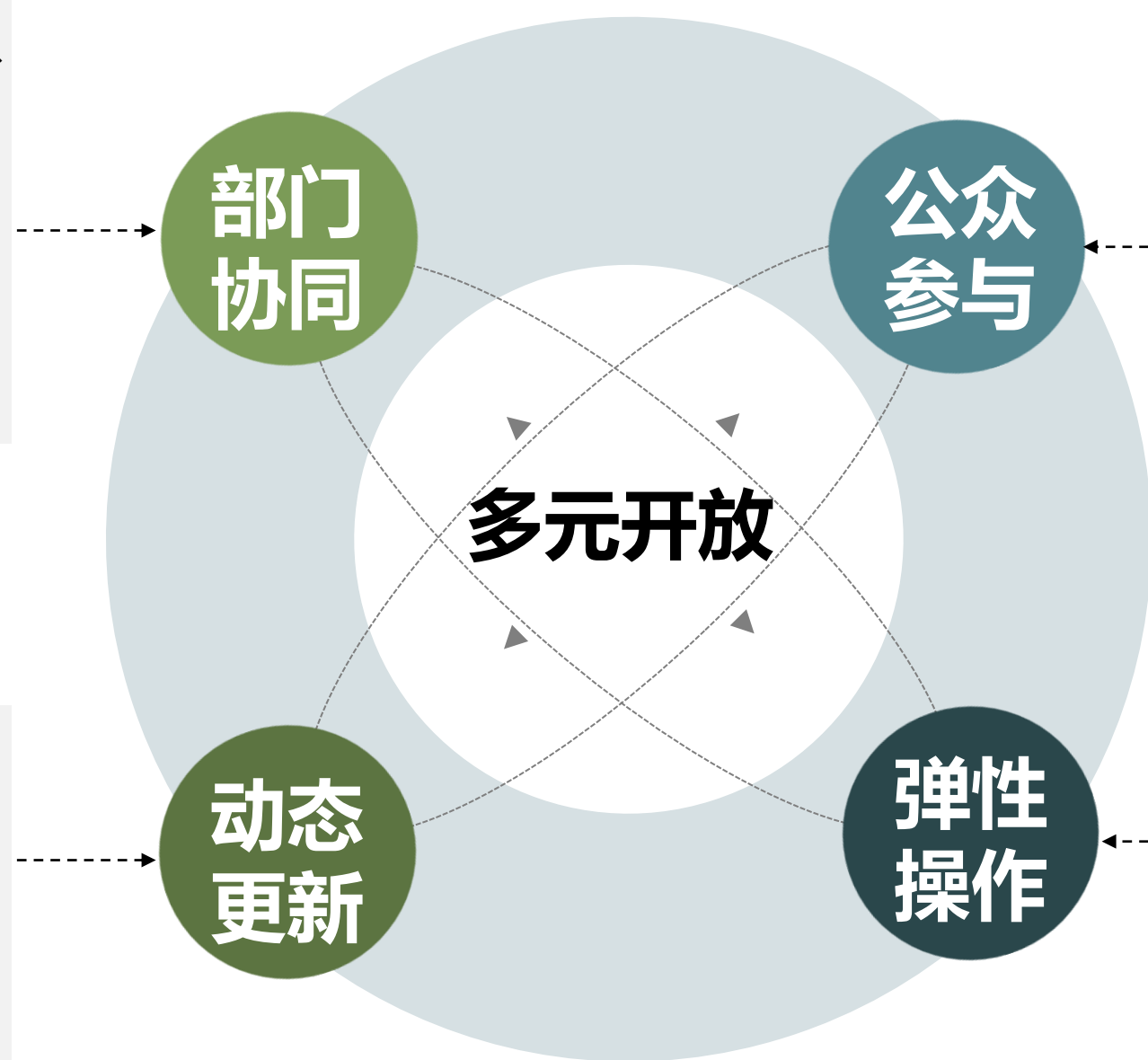
强化实施保障

通过信息化建设，提升数字治理、科学决策水平；通过实施标准管控，确保区域开发整体性和开发品质；结合规划实施平台管理试行评估，优化完善规划实施平台管理工作。

4.2 多元开放

保障街道的系统性和整体性，促进街道各功能的协调均衡发展，应加强资规、住建、交通、交警、执法等管理部门在规划、工程设计环节的沟通协调。在各部门沟通协调基础上，划分街道规划、建设与管理的权责，明确主体责任和建设维护标准，保障人员配置。

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



街道规划建设是一项具有开放性的工作，充分调动沿街业主、街道周边居民与社会公众的积极性。将社区和文化部门纳入到街道的规划设计与建设管理体系中，来充分发挥设计师的主观能动性，引导市民介入街道空间环境设计和维护。

导则实施过程中实施刚性管控和弹性引导，通过弹性的管理手段引导街道建设逐步完善。

4.3 改造模式

■ 传统改造模式

传统改造模式是由政府组织引导的改造方式。以政府为主体，协调设计引导和居民参与。资金来源为政府财政资金。

传统改造模式是围绕政府相关部门形成，是自上而下的改造过程。



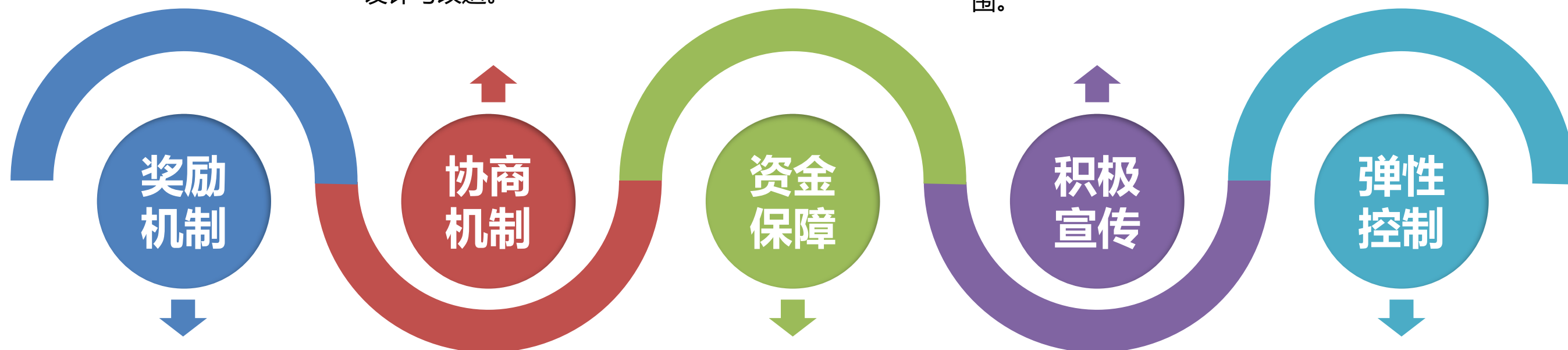
■ 微更新改造模式

微更新，一种有温度的街道改造新模式。微更新理念继承了有机更新理论，**强调通过自下而上的动员和居民参与，尊重城市内在的秩序和规律。**

4.4 保障机制

- 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。

- 通过媒体宣传，创建文明出行，守法有序的社会氛围。



- 建立街道评价体系，设立最佳精品街道奖项，鼓励符合设计导向的街区设计与建设。

- 加强市、区两级政府公共财政投入，鼓励社会资本参与街区及附属设施的建设和运营。

- 鼓励有问题导向的街道改造。
- 鼓励老城区街道改造分时段使用动态管理。