

交通链路 与 城市空间

——街道规划设计指南

[英] 彼得·琼斯 [澳] 纳塔莉娅·布热科 [英] 斯蒂芬·马歇尔 著
孙壮志 刘剑锋 刘新华 译



中国建筑工业出版社

交通链路 城市空间

——街道规划设计指南

[英] 彼得·琼斯 [澳] 纳塔莉娅·布热科 [英] 斯蒂芬·马歇尔 著
孙壮志 刘剑锋 刘新华 译

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字: 01-2012-1140 号

图书在版编目(CIP)数据

交通链路与城市空间——街道规划设计指南 / (英) 琼斯, (澳) 布热科, (英) 马歇尔著; 孙壮志, 刘剑锋, 刘新华译. —北京: 中国建筑工业出版社, 2012. 2
ISBN 978-7-112-13806-7

I. ①交… II. ①琼… ②布… ③马… ④孙… ⑤刘… ⑥刘… III. ①城市道路—城市规划—研究 IV. ①TU984.191

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 238852 号

原书出版社: Landor Publishing

2007 年第一版

原书作者: Peter Jones、Natalya Boujenko 及 Stephen Marshall

保留所有权利。未经书面许可, 本出版物任何部分均不得再版或复制, 也不得全部或部分存放于任何信息存储或检索系统中。作者已依照《1988 年著作权、设计暨专利法案》之规定, 声明自身享有本著作的著作权人权利。

原书书号: ISBN 1 899650 41 5

免责声明

本指南旨在提出一种全新的街道规划与设计方法, 该方法应能与诸多现有的规划与设计目标、惯例和标准做到普遍相容。但本指南既非面面俱到, 亦非精准无疑, 使用者需要自行作出专业判断, 以决定在多大程度上以及在何种场合下采纳本指南提出的内容。对于本指南中的任何材料, 均无法保证其适用于某一具体情况。建议读者参考相关规定、标准和手册。

责任编辑: 焦 扬 陆新之
责任设计: 叶延春
责任校对: 姜小莲 赵 颖

交通链路与城市空间 ——街道规划设计指南

[英] 彼得·琼斯 [澳] 纳塔莉娅·布热科 [英] 斯蒂芬·马歇尔 著
孙壮志 刘剑锋 刘新华 译

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)
各地新华书店、建筑书店经销
北京京点设计公司制版
北京云浩印刷有限责任公司印刷

*

开本: 880×1230 毫米 1/16 印张: 16 字数: 495 千字
2012 年 4 月第一版 2012 年 4 月第一次印刷
定价: 49.00 元

ISBN 978-7-112-13806-7
(21585)

版权所有 翻印必究
如有印装质量问题, 可寄本社退换
(邮政编码 100037)

译者序

刘新华同志随北京市交通委员会都市交通管理培训团赴英国学习交流，带回来《Link and Place (交通链路与城市空间)》一书，让大家感到耳目一新。

该书的英文版于 2007 年底出版，是根据过去五年里在英国及欧洲其他几个国家开展的工作，特别是在伦敦开展的一系列案例研究应用，汲取相关经验教训编著而成。该书在世界各地引起了广泛关注，目前已在 20 多个国家发售，并有澳大利亚、新西兰和美国的多座城市计划加以运用。我和刘剑锋、刘新华一起商议，感觉有必要将此书翻译成中文，让其能为大规模、快速城市化的中国城市建设发挥积极的作用，有以下两个主要原因。

城市街道规划设计的本质是城市交通时空资源的多用户分配，是在多种交通出行者和不同类居民之间将有限的城市交通时空资源，分配给交通类和生活类两类需求的过程。这样一个多用户的资源分配问题，就不仅仅是单纯的科学性问题，也同时是一个公平性问题；本书为我们很好地提供了一套能够兼顾交通设计的科学性和公平性问题的设计理念和方法，提出了各种实用的创新型手段和技术，让街道规划、设计和使用的各相关方能够直接为街道设计流程提供依据，提倡“街道为用户就应当让最终使用者一起参与设计”的理念；设置了用户参与的评定流程，确保街道使用者在选择不同的街道设计方案时有话语权。这种即注重街道科学设计又兼顾街道使用者参与设计的理念，是值得国内学习的，也是我们翻译此书的主要原因之一。

另一个重要原因，那就是本书对城市道路传统的单维分类方法提出了挑战。传统分类方法将城市道路分为城市快速路、主干路、次干路和支路等，是按照道路的交通功能性质单维度进行分类。这种单维度的分类方法主要存在两点不足：一是片面强调了城市道路的交通功能而忽略了其城市生活类功能；二是这种分类方法采用汽车流量和速度为主要参数，客观上以满足小汽车出行为导向，而弱化了对步行、自行车等其他交通出行需求的充分考虑。本书提出的考虑交通链路与城市空间双维的链路 / 空间式街道分类矩阵，很好地弥补了传统的单维分类的不足，为完善城市道路规划设计提供了全新的模式。

在街道设计过程中，“链路”通行功能不再占据绝对优先地位；“空间”功能需求也受到了同等的关注，各功能所被赋予的相对重要性取决于该街道区间相对的“链路 / 空间”地位级别。

本书还透露一条重要信息就是需要认清街道规划与街道设计之间的相互依赖关系。例如，在进行当地街道设计时，应该理解那些需要重新设计街道的战略重要性；在无法找到一种适当的设计来满足最小需求时，规划人员应做好充分准备，必要时针对受影响的街道及周边网络，重新规划其功能。

本书分为 A ~ D 四个篇章。

A 篇阐述了本书的编制背景以及预期的使用场合，并概要介绍了新模式的主要原则。尽管中国的城市背景有其不同之处，但仍然存在一些问题，如在城市街道设计中如何处理道路的性质与机

动车需求的关系？如何鼓励采用更具可持续性的交通出行方式？如何体现多数城市街道作为“空间场所”所具有的重要经济、社会与文化意义？本书有助于工程技术与规划人员找出适当的方法，以实现最新的城市政策发展目标。

B 篇阐述了整合化的街道规划方法。B1 首先提出“交通链路与城市空间”式城市街道网络双维分类方法；这种分类方法既考虑街道网络中不同部分的现有功能，也考虑各部分今后的预期功能，还阐明在某些情况下这些功能可能会随着一天中的不同时段、一周中的不同天或者不同的季节而发生变化；B2 阐述了如何在考虑到整个街道网络特征的前提下，制定链路 / 空间式街道规划方案，定义每条街道的预期角色，对每一单个街道的设计起到指导作用；B3 给出了对街道规划方案如何从路网层面评估其运行状况。

C 篇探讨了对街道空间分配的设计纲要、区域评估技术、设计方案、链路 / 空间设计原则和设计方案评定等流程方面进行定量化处理的内容。C1 通过设计纲要环节将战略层面需求和当地具体要求结合到一起，作为设计开发的依据；C2 采用区域评估技术，基于链路 / 空间原则和运行状况指标，来评估设计区域中的问题和需求；C3 阐述一种更为平衡的设计方法，运用链路 / 空间原则，在具有竞争性的活动之间分配可用街道空间，制定设计方案；C4 提出一组新的原则和技术，用于将链路 / 空间需求引入设计开发流程；C5 使用一种新的设计评定方法，该方法将战略和区域需求整合在一起。

D 篇简要总结了本指南的部分主要内容，并强调如何运用本指南中提出的原则，在制定不同城市街道的共同功能构想的过程中让不同专业的技术人员更好地协作。

本书最后的“最新进展”一章，是专为中文版增补的，总结了“交通链路与城市空间”原则的一些最新应用。这些应用有着不同的城市背景、各种各样的目的，其中也包括公路养护实施标准的设定。

全书由孙壮志、刘剑锋和刘新华合译。孙壮志负责中文稿的统稿，并翻译绪论和 B 篇，刘剑锋负责翻译 A 篇和 C 篇中的 C1、C2 章节，刘新华负责翻译 C 篇中的 C3、C4、C5 章节和 D 篇。

在翻译过程中，本书的原作者 Peter Jones、北京交通发展研究中心的郭继孚主任和中国建筑工业出版社的陆新之主任、焦扬编辑给予了大力支持，为本书增色不少，在此一并表示感谢。

孙壮志
2011 年 5 月

目 录

示例目录	8
致谢	11
概述	12
A 导论	19
A1 挑战与应对	21
A1.1 城市街道网络中具有竞争性的活动	21
A1.2 挑战	24
A1.3 应对：交通链路与城市空间	26
A1.4 其他核心原则	29
A2 政策环境	31
A2.1 背景	31
A2.2 宜居性	32
A2.3 城市设计品质	33
A2.4 可持续性	34
A2.5 社会包容性	36
A2.6 生机与活力	37
A3 关于本指南	38
A3.1 本指南内容	38
A3.2 本指南概览	40
B 街道规划	43
街道规划简介	44
B1 链路 / 空间式街道分类	46
B1.1 背景	46
B1.2 一种新的街道分类方法	48

B1.3	链路 / 空间式街道分类的流程	51
B1.4	街道分类的应用	62
B1.5	要点	66
B2	街道规划	67
B2.1	背景	67
B2.2	街道规划方案的组成部分	69
B2.3	城市街道网络分类与分段流程	71
B2.4	确定链路 / 空间地位权重	86
B2.5	要点	89
B3	网络战略评估	90
B3.1	背景	90
B3.2	三个整合化评估级别	91
B3.3	确立街道运行状况简表	93
B3.4	划分街段的设计优先级	106
B3.5	建立持续的运行状况监测制度	114
B3.6	要点	115
C	街道设计	117
	街道设计简介	118
C1	设计纲要	121
C1.1	背景	121
C1.2	定义研究区域	122
C1.3	数据采集和分析	129
C1.4	编制设计纲要	143
C2	区域评估技术	145
C2.1	背景	145
C2.2	设计区域评估框架	148
C2.3	附加数据采集	161
C2.4	要点	172
C3	方案设计	173
C3.1	背景	173
C3.2	确定空间 / 容量的分配	176

C3.3	生成可供选择的街道布局	181
C3.4	街道设计的一些实际含义	185
C3.5	相关方参与	188
C3.6	将设计方案完善为总体方案	193
C3.7	要点	196
C4	链路 / 空间设计技术	198
C4.1	背景	198
C4.2	确立街道使用者的设计需求	199
C4.3	识别街道使用者冲突	204
C4.4	确定综合的链路类使用者和空间类使用者的街道空间资源配置需求	206
C4.5	进行街道空间 / 容量检查	208
C4.6	在具有竞争性的交通链路和城市空间需求之间划分优先级	212
C4.7	开发可视化辅助手段, 协助进行设计开发	216
C4.8	要点	220
C5	设计评定	221
C5.1	背景	221
C5.2	无法找到可行的设计解决方案的情况	223
C5.3	设计评定考虑因素	228
C5.4	要点	237
D	结束语	239
	最新进展	244
	参考书目	255
	作者简介	256

示例目录

例 1 城市区域中一小部分街道的交通链路地位分布（I 到 V）	54
例 2 交通方式优先级以及可能的交通链路地位级别	55
例 3 城市区域中一小部分街道的城市空间地位分布（A 到 E）	56
例 4 用地类型以及可能的城市空间地位级别	57
例 5 将伦敦交通局“街道景观特征”映射到一个 6 × 6 链路 / 空间矩阵	58
例 6 链路和空间地位的不同级别和标签	60
例 7 6 × 6 链路 / 空间矩阵可能的链路和空间特征	61
例 8 不同视角下的 5 × 5 链路 / 空间矩阵	63
例 9 一些具有不同的链路 / 空间地位的街段	64
例 10 5 × 5 链路 / 空间矩阵中部分单元格所代表的英国及其他国家的街段	65
例 11 链路 / 空间式街道规划与传统方法的规划范围比较	68
例 12 将城市空间地位分配到“某镇”的街道区域	75
例 13 将交通链路地位分配到“某镇”街道	79
例 14 “某镇”的交通链路与城市空间区域叠加	81
例 15 街道的分类与分段	82
例 16 案例研究——将 A2 走廊分成战略街段	84
例 17 确立权重范围	87
例 18 不同权重范围在 5 × 5 链路 / 空间矩阵中的应用	88
例 19 构想 / 战略与 SPI 之间的联系	94
例 20 线性映射指标值到共用标尺	96
例 21 评估框架案例研究——第 1 部分：将指标归并为专题 SPI	98
例 22 统一型及情况敏感型可接受性阈值	100
例 23 空气质量可接受性标准（使用绝对值）	101
例 24 伦敦交通局的道路安全基准比较（使用相对值）	102
例 25 “交通灯”法的应用	104
例 26 评估框架案例研究——第 2 部分：制定走廊的街道运行状况简表	105

例 27 确定问题程度	107
例 28 在例 27 所用的“问题程度”得分上应用交通链路地位权重	109
例 29 评估框架案例研究——第 3 部分：划分各区域的关注优先级	112
例 30 A2 研究区域的设计和影响区域定义	124
例 31 基于用地混合搭配变化，将一个街段细分成两个设计区间	127
例 32 识别街道设计区间	128
例 33 三个街道设计区间的链路 / 空间活动映射	134
例 34 公交优先级在日间和夜间的差异	135
例 35 链路 / 空间地位权重与链路 / 空间活动权重的综合	139
例 36 欧洲两座城市中相关方的构想和期望	142
例 37 设计区域评估框架的潜在专题	149
例 38 构想 / 战略、战略运行状况指标、设计区域专题及运行状况指标之间的联系	151
例 39 影响到设计区间指标选择的交通方式优先网络	152
例 40 建立设计区域评估框架	156
例 41 评估框架案例研究——第 4 部分：设计区域的优先级	158
例 42 围绕街道可持续性考虑因素而制定的设计区域级别上的特定运行状况指标	162
例 43 测量行人运动与活动	163
例 44 针对 A1 走廊的专业人员观点进行收集的座谈会	165
例 45 城市设计质量的衡量	168
例 46 评估街道问题——各种相关方观点	170
例 47 街头使用者的街道空间资源配置满意度评分	171
例 48 传统的交通主导型街道设计方法	174
例 49 街道横截面中潜在设计分区的全部范围	182
例 50 可供选择的设计配置（给定两条车道的“最低”要求）	184
例 51 链路和空间用途优先级平衡存在差异的两条放射状街道之间的比较	185
例 52 实现弗赖堡链路 / 空间需求的平衡	186
例 53 相关方对伦敦 A503 街道使用者之间的首选空间分配的观点	189
例 54 通过设计座谈会，吸收相关方参与街道设计开发	191
例 55 伦敦 A503 研究项目设计座谈会生成的两种方案的完善版	194
例 56 将座谈会设计转化成供布劳克威驰的公众咨询使用的总体方案	195
例 57 部分交通链路类街道使用群体的典型街道设计元素需求	200
例 58 部分空间类街道使用群体的典型街道设计元素需求	201

例 59 分配给交通链路和城市空间类街道设计元素的总空间 / 容量的两种组合	208
例 60 街道空间 / 容量检查的四种可能结果	210
例 61 具有“闲置”和“争夺”街道空间的街道类型举例	212
例 62 向链路和空间类街道设计元素分配总空间 / 容量的可调整范围	213
例 63 如何从“期望”空间资源配置级别进行按比例缩减	213
例 64 如何处理空间 / 容量需求的不连续性	214
例 65 基于设计区间的地位, 确定将空间 / 容量分配到交通链路和城市空间类街道设计元素的相对优先级	214
例 66 基于设计区间的地位, 确定将空间 / 容量分配到链路和空间类街道设计元素的相对优先级	215
例 67 ARTISTS 设计座谈会中使用的海报	217
例 68 街道设计元素色块和覆板	219
例 69 调整伦敦特拉法尔加广场的空间 / 容量平衡	225
例 70 伦敦交通局使用的评定框架	229
例 71 图示具体街道使用群体所需要的部分街道设计元素	232
例 72 两个设计方案的比较	234
例 73 设计方案展览	236

致 谢

诸多人士以各种方式为本书的所述内容和出版准备工作提供了协助，对此我们深表谢意。

本指南依据的部分基本概念和示例系源自欧盟 ARTISTS 项目（“以主干街道实现可持续性”），该项目由瑞典隆德大学负责总体协调，英国国内部分由威斯敏斯特大学牵头领导。作者诚挚感谢 ARTISTS 项目全体合作成员做出的贡献，是他们为本书阐述的部分理念奠定了坚实的基础，也是他们鼓励作者充分利用本项目的研究成果。

本书还介绍了在伦敦交通局（特别是道路网络发展部的道路网络规划团队）支持下的一系列试验工作，该部分介绍极大地充实了本书的内容。这些试验工作也体现了在繁忙城市街道网络中应用某些交通链路与城市空间原则的实际可行性。

Bryan Willey 和 Paul Vivian 为我们提供了宝贵的支持并提出了建设性的意见和反馈，同时带来了从业人员的知识与观点，对此我们深表感谢。本指南中复制的照片是由多人提供的，其中包括作者、ARTISTS 项目的几名合作成员以及 Nazan Kocak 和 Roselle Thoreau。

最后，我们还要感谢 Landor Publishing（尤其是 Natalie Clarke、Kerry Henderson 和 Abbie Rees）和 Joe McRandal 在本书出版准备工作中所给予的大力协助。

概述

城市街道主要具备两种功能：交通链路与城市空间。这两种功能的重要性难分伯仲。

街道规划设计是一种综合、平衡并且全面整合的过程。

本指南依据街道具备交通链路与城市空间功能这一双重性原则，介绍了一种城市街道规划与设计的全新模式。这一模式对于如何定义街道网络功能、评估街道运行状况（译者注：原书中的英文为 *street performance*，指街道在交通、商业、社会等方面的表现）质量，以及制定与评定不同类型的设计方案，都具有极其重要的意义。

作为交通链路（译者注：在原书中的英文为 *link*，主要指街道的交通出行功能。在译文中有时简称“链路”），街道的设计目的就是让使用者尽快、尽量方便地通过街道，以最大限度缩短出行时间。而作为城市空间（译者注：原书中的英文为 *place*，主要指街道的经济、社会与文化功能，在译文中有时简称“空间”），街道本身就是目的地，鼓励人们来这里消磨时光。空间功能的着眼点在于提高街道的社会、经济和社区功能。大多数街道都在不同程度上发挥着这两种功能。

本指南各个章节分别针对街道规划设计的各个阶段，详细探讨了这种模式转换的内在涵义，并阐述了多种有助于实施这种新方法的流程和技术。其中部分流程和技术已在英国和欧洲其他国家进行了试验。这种方法对于各类街道使用者的需求均给予同等考虑，纠正了历史上由于优先考虑机动车辆而导致的街道空间资源配置不平衡的现象。

本指南将街道规划设计看作是一种综合、平衡并且全面整合的过程，该过程的重点在于满足人们作为街道使用者而提出的各种需求，并鼓励相关方积极参与。

本指南通篇采用示例方式，详细阐述了本文描述的诸多流程和技术，其中部分示例为实际应用的案例研究。

导论（A 篇）

A 篇阐述了本指南的编制背景以及预期的使用场合，并概要介绍了新模式的主要原则。

大约五十年前，机动化在英国和欧洲其他国家开始蓬勃兴

起。自那时开始，城市街道规划与设计就一直采用一种以道路为基础的街道分类方式，主要专注于满足机动车辆的需求。其结果就是所有的设计均以车辆为主导，在总体上忽略了街道的其他一些功能，也就是作为经济和社会活动的空间以及城市公共领域的重要组成部分而具备的功能。

交通链路与城市空间方法充分认识到街道在不同程度上发挥着这两种功能，并对链路与空间给予同等考虑——而不是想当然地对交通给予优先考虑。本指南涵盖了城市区域中的所有街道，其中也包括那些链路和空间活动均是高等级对应的繁忙的传统城市区域的高等级街道。

采用这种全新的模式，对于街道规划与设计方式的许多方面都具有重要的意义。具体地说，本指南阐述了以下工作的新方法：

- 城市街道分类；
- 设定城市街道网络不同部分的功能；
- 街道运行状况调查；
- 确定当前运行状况的可接受性；
- 划分各区域的改进优先级；
- 对设计区域要求进行综合评估；
- 在设计纲要中明确设计目标和约束条件；
- 制定设计方案；
- 评定设计方案。

这种链路/空间方法还鼓励通过街道设计以更加全面地推动一系列的城市政策性目标，既包括那些以街道为核心的保证宜居性和高品质市区设计的政策，也包括那些与可持续性、社会包容性以及保持城市生机活力有关的更为宽泛的政策。

半个世纪以来，城市街道设计一直专注于满足机动车辆的需求，而忽略了街道的其他功能。

采用这种交通链路与城市空间模式，对于街道规划与设计的许多方面都具有重要的意义。

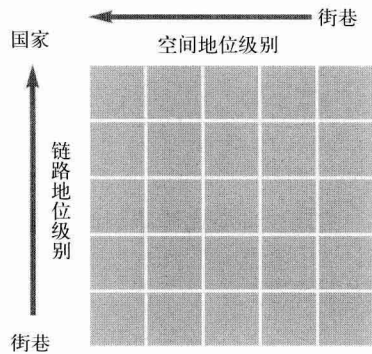
更高品质的街道设计，可对广泛的城市政策起到推动作用。

街道规划（B 篇）

B 篇阐述了整合化的街道规划方法。包括在考虑到整个街道网络特征的前提下，制定街道规划方案和定义每条街道的预期角色。街道规划方案对单个街道的设计起到指导作用。

街道规划的首要工作就是基于交通链路与城市空间的这种双重性原则，以满足具体城镇或城市的要求为目标，采用量身定做的方式为整个城市街道网络编制一套街道分类系统。该分类系统规定了各个链路与空间地位级别的编号和定义。而此类地位级别的定义依据则是链路在城市街道网络中的相对重要性，以及空间的吸引范围和历史意义。

街道规划的首要工作就是编制一套链路/空间式街道分类系统，并在一个矩阵的单元格中包含城市区域中所有可能的街道类型：



街道规划方案明确了城市街道网络中各个街段的交通链路/空间的地位。
采用战略指标来评估街道运行状况，并划分各区域的改进优先级。

这两个维度共同定义了一个“链路/空间式街道分类矩阵”，矩阵各单元格内放置城市区域中各种街道类型的所有可能组合。这个链路/空间矩阵提供了一种新颖并且更加完善的方法，可识别出街道的功能，并进而找到如何设计街道以满足所有使用者的需求。

这种街道矩阵为链路/空间式街道规划提供了主要的输入条件，而街道规划则为整个城市街道网络制定了一个综合性的规划框架。街道规划总括了所有影响街道规划与战略设计的主要政策、战略和指导原则。在街道规划中，将街道网络被划分为一系列同质性街段，各街段之间根据其预期的链路/空间地位级别、土地利用类型和各种模式的优先级（如公交优先线路）加以区分。某些街道的链路/空间地位级别可能会随着一天中的某个时段、一周中的某天或者不同的季节而发生变化。

为衡量某一具体街段对应其预期功能角色的运行状况，主管部门需要调查并评估街道运行状况。本指南推荐了若干标准，可用于挑选那些有助于确定街道运行状况配置文件（城市街道“体检”）的战略运行状况指标。

本指南还讨论了许多技术问题（例如，如何对指标进行量化和无量纲化以实现比较分析，以及如何衡量各指标当前运行状况的可接受性等），然后阐述了一种对街道网络的各个部分进行优先级划分的流程，以便进行更细致的检查和改进。整个流程与之后在设计区域级别上进行的更为详细的评估以及设计方案评定之间具有一致性。

以街道运行状况的战略评估为依据，划分各区域的设计优先级。采用这种以运行状况为导向的改进区域选择方法，可确保将资源有效地分配到城市中最需要这些资源的区域。

街道规划方案对城市街道网络中街道的预期用途具有战略指导作用。任何设计活动的首要工作都是对设计区域的街道规划方案进行审查。而街道的设计实施与运行状况的监测，其依据也是街道规划方案中制定的要求。这就确保了任何设计区域中的设计活动，都能与城市街道规划方案中为该区域定义的总体规划方案建立起紧密的联系。

街道设计（C 篇）

C 篇提出了一套以街道规划方案中明确的街道角色为准绳来开展街道设计的技术。

在完成了街道规划后，本指南需要考虑街道网络中那些需优先得到更加周密的设计的区域。此处的第一个要求就是定义研究区域，其包括设计区域、范围更大的影响区域以及一组街道设计区间。

此处将更加详细地考虑当地的链路与空间两类街道活动，同时对设计区域中的条件和需求进行评估，并以此为基础编制一份包含设计要求和优先级的设计纲要。设计纲要明确了物理和经济方面的约束条件，并设定了相关方的参与流程。本阶段将对相关政策文档和现有数据集进行审查。同时为了诊断问题以及确定当地街道使用者的需求，还要采集其他数据以填补数据提供方面的空白，其中不仅需要采集更详细的目标运行状况数据，而且要充分考察专业人员和相关方的观点，了解他们对于研究区域的期望。

本指南描述了如何制定一个设计区域评估框架，以审查当前的设计区域运行状况，并对使用者的需求划分优先级以便设计开发。此处为怎样选择适当的运行状况指标提供了指导原则，并介绍了如何使用这些运行状况指标来确立设计优先级，同时阐释了如何对专业人员和相关方的关注事项与优先级进行整合。

设计区域评估框架可根据街道使用者的需要与要求，对街道问题进行优先级划分，这就为以协调一致的方式识别街道优先级提供了一种辅助手段。再结合相关方和专业人员的判断，就构成了设计纲要的主要依据。如此即可形成一份反映多数意见并且设定了目标与需求的文件，可确保设计工作集中在普遍认可的目标以及所需的结果上。

这里描述了一种用于制定一组广泛的设计方案的方法，可在链路与空间类街道使用者的需求之间达到适当的平衡。首先需要确定链路与空间类街道使用者在理想和最小空间资源配置级别上的空间 / 容量总需求，并与可用空间 / 容量进行比较。在供小于求时，可通过考虑链路与空间地位级别及其他因素，对空间 / 容量总需求进行按比例缩减处理。

研究区域包括设计区域以及范围更大的影响区域以及一组街道设计区间。

整理设计纲要并采集目标、专业人员和相关方数据，以确定街道使用者的需求和当地约束条件。

通过区域评估框架找出问题，并划分各区域的设计优先级。

- 街道设计涉及确定：
- 待分配给交通链路和空间使用的空间/容量的量值；
 - 该空间/容量在街道布局中的位置；
- 以上两个流程可在一定范围内形成若干个方案。

本指南提出了多项技术，以帮助确定设计方案所需的参数。

相关方参与是制定街道设计方案的一个重要组成部分。

方案评定应与战略和当地街道运行状况评估相一致，并要考虑分布性影响。

如果无法找到可行的设计解决方案，则应考虑降低街道设计区间的交通链路或空间地位级别。

接下来，需要在街道纵横两个方向上考虑确定各种街道设计元素后的方案。此时可能会有一定的余地来共享空间，并在一天中的不同时段内满足不同的需求（例如高峰时段用作公交车道，非高峰时段用作装卸区）。

本指南中阐述的设计方法同时考虑了链路与空间类使用者的需求，从而让街道空间资源配置的结果更为均衡，避免了在事后才考虑到空间需求。

本指南详细阐述了确定街道设计方案所需的参数时涉及的一些技术，具体包括：

- 确立街道使用者的资源供给需求
- 识别街道使用者的冲突
- 确定综合性链路与综合性空间的街道资源配置需求
- 进行街道空间 / 容量检查
- 对具有竞争性的链路和空间需求划分优先级

相关方参与是方案设计的一个重要组成部分。本指南描述了各种实用的创新型手段和技术，让相关方能够直接为街道设计流程提供依据。提倡“街道为人民”的就应当与最终使用街道的人民一起设计街道。

方案设计和方案评定是一个反复迭代的过程。首次检查的目的在于确保设计方案达到容量与能力的最低要求。对每个达到这些要求的方案，再评定每一街道在街道规划方案中的预期功能的符合性。这涉及用于包括战略级和设计区域级的街道运行状况评估中使用的标准之外，还要考虑其他因素，如成本效益性以及不同街道使用群体的分布对设计的影响等。

设计评定流程应在目标评定与相关方和专业人员判断之间达到平衡，确保街道使用者在选择心仪的设计中有话语权，从而保证达到与目标一致的结果。

如果在街道设计区间的可用总空间 / 容量的限制下无法找到可行的解决方案，那么本指南建议对所指定的交通链路与空间地位级别进行审查，并降低其中某一个级别，以期找到一个可行的设计解决方案，然后再将其回馈到街道规划方案中。