

## 编委会

编委会主任	张文				
编委会副主任	王 玮	刘 军			
编委会委员	丁启荣	陈 锐	黄文鑫		
主 编	张晓春	林 涛			
执行主编	陈建凯	田 锋			
编写人员	刘皓翔	吴 凯	范恒瑞	郭思远	曾尚达
	黄 浩	毛杨劲松	何佳利	许小健	兰 杰
	夏迎莹	肖 亮	姚江波	林润华	程志刚
	梁艳红	庄世广	魏荣亮	何晓延	

## 主编单位

深圳市罗湖区城市管理局

## 编写单位

深圳市城市交通规划设计研究中心

# 序言

美国著名城市规划师简·雅各布斯曾经写道：“当我们想到一个城市时，首先出现在脑海里的就是街道。街道有生气，城市也就有生气；街道沉闷，城市也就沉闷。”街道是城市空间的重要载体，是连通城市的通道和市民公共生活的舞台，最能体现城市活力和特色。罗湖作为深圳最早的建成区，早期规划缺失造成街道无序建设，留下不少遗憾，城市街区活力、历史人文传承、城市安全出行等面临很大的挑战，城区品质亟待“旧貌换新颜”。

党的“十九大”报告指出，我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾，罗湖慢行系统的建设就是要为罗湖居民提供美好生活的慢行公共空间，满足高品质慢行需求。为此，我们组织编制了《深圳市罗湖区完整街道设计导则》，遵循安全、活力、美好、智慧、绿色五大设计理念，以步道、河道、绿道、廊道“四道连通”为导向，在“金三角”地区、口岸经济带以及大梧桐新兴产业带等重点片区，打造慢行消费环线、慢行通廊等重点项目，努力让罗湖居民享受艺术化、趣味化、品质化的慢行生活，引领罗湖步入“慢时代”。

同时，我们也希望通过编制这本导则，为兄弟城区特别是老城区系统化、规范化开展街道建设，提供一些参考和借鉴！



2018年1月

# 导则 简介

《深圳市罗湖区完整街道设计导则》(以下简称《导则》)以解决传统道路设计中红线约束、车行优先、场所缺失等问题为目标,结合罗湖区的发展需求与街道特征,形成了完整街道“S-V-B-I-G”五大设计理念,即安全街道(Safety Street)、活力街道(Vitality Street)、美好街道(Beautiful Street)、智慧街道(Intelligent Street)和绿色街道(Green Street)。通过这五大设计理念的贯彻,对完整街道设计中的规划要点、设计策略、实施流程以及典型案例等方面进行了详细阐述,内容对接国内现行规范标准,紧贴世界先进街道理念,实现好用、实用、易用的效果。

《导则》的阅读人群包括管理者、建设者、设计师、沿线业主和市民,是一部面向操作的指引文件、一部规范秩序的管理手册、一部深入群众的宣传材料。目的是使其不仅能够指导完整街道设计、建设及管理的全过程,同时也希望通过市民的传播,提高社会对于完整街道理念的认识。

《导则》内容紧密贴合罗湖,对上落实罗湖区“十三五”规划及慢行建设规划,对下关注每一条街道的现实需求,旨在规范罗湖区多元城市街道空间,使老城混杂的街道变得有秩序,复兴城区活力,建设品质罗湖、美好罗湖。

《导则》将以滚动开放为原则,鼓励公众参与,积极听取多方意见,吸纳先进理念及优秀工程做法,定期进行修订及更新,以保证《导则》的先进性和实用性。



# 目录

## 序言 导则简介

### 第一章 背景与意义

1.1 导则背景	3
1.2 导则意义	7
1.3 发展转变	12
1.4 编制原则	16
1.5 适用范围	21

### 第二章 罗湖与街道

2.1 罗湖印象	28
2.2 罗湖肌理	30
2.3 罗湖特色	34
2.4 罗湖街道	40

### 第三章 完整街道

3.1 设计理念 S·V·B·I·G	46
3.2 安全街道	48
3.3 活力街道	54
3.4 美好街道	58
3.5 智慧街道	62
3.6 绿色街道	66

### 第四章 使用指南

4.1 指南介绍	72
4.2 要素指南	74
4.3 场景指南	78
4.4 流程指南	84
4.5 管理指南	88

### 第五章 街道要素

5.1 要素构成	92
5.2 人行空间	94
5.3 非机动车空间	110
5.4 车行空间	136
5.5 临街建筑	162
5.6 过街设施	186
5.7 地铁出入口	194
5.8 市政设施	198
5.9 街道家具	226
5.10 景观绿化	244

### 第六章 街道设计

6.1 街道分类	264
6.2 街道模板设计	266
6.3 交叉口模板设计	299

### 第七章 街道案例

7.1 典型街道选择	320
7.2 街道设计过程	322
7.3 典型街道设计	324

### 第八章 管理与维护

8.1 管理与维护概述	356
8.2 街道管理	358
8.3 街道维护	360

### 第九章 评估与更新

9.1 评估与更新概述	364
9.2 评估与更新流程	365

### 附录

附录 1 术语解释	368
附录 2 法律法规与参考资料	374



# 第一章 背景与意义

- 1.1 导则背景
- 1.2 导则意义
- 1.3 发展转变
- 1.4 编制原则
- 1.5 适用范围





## 1.1 导则背景

## 1.1.1 城市双修

### 规范罗湖街道公共环境秩序，从“深圳速度”走向“深圳质量”，引领美好生活

2015年3—4月，住房和城乡建设部提出了“生态修复、城市修补”的理念思路，自此“城市双修”已经成为城市建设关注的重点。

“城市双修”是指生态修复、城市修补，是治理“城市病”、改善人居环境、转变城市发展方式的有效手段。生态修复，旨在有计划、有步骤地修复被破坏的山体、河流、植被，重点是通过一系列手段恢复城市生态系统的自我调节功能；城市修补，重点是不断改善城市公共服务质量，改进市政基础设施条件，发掘和保护城市历史文化和社会网络，使城市功能体系及其承载的空间场所得得到全面系统的修复、弥补和完善。

罗湖当前“城市双修”存在的主要问题集中在街道和城市空间品质方面，如街道建设缺乏规范、统一的建设标准，无序且杂乱，规范化的城市公共空间建设尚未成型，城市街道空间建设品质较差，街道活力不足，缺乏场所感与文化认同感等。

罗湖区从1980年国家批准设立经济特区以来，创造了世界工业化、城市化、现代化发展的奇迹，“深圳速度”惊艳世人。面对新时期，罗湖将成为从“深圳速度”到“深圳质量”的重要载体，亟待规范街道空间的规划建设，从关注道路、关注车，到关注人、关注公共空间。编制街道设计导则是对过去“深圳速度”时期快速建设而忽略的空间品质进行城市修补的重要手段。



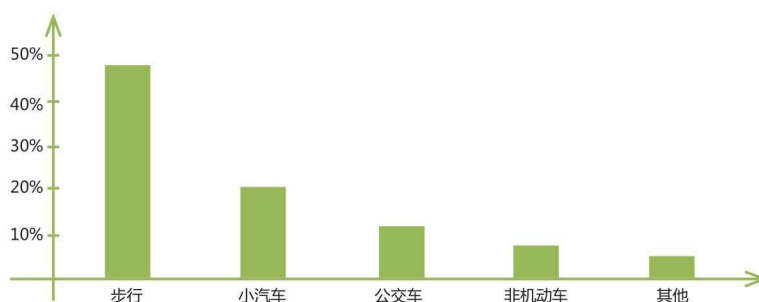
## 1.1.2 需求转变

### 应对罗湖区不断增长的慢行出行需求，以及未来不断提升的商业消费需求

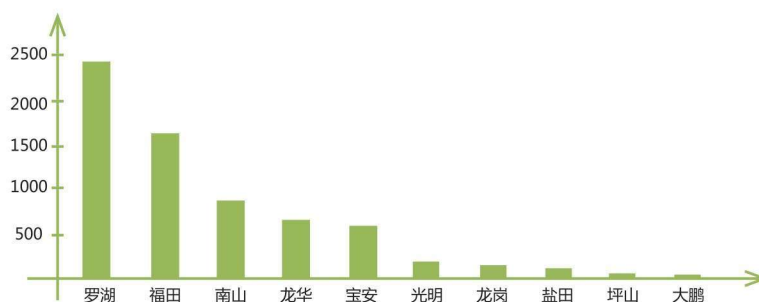
据 2016 年深圳出行方式统计，步行出行比例达到了 49%；同时，在与深圳各区的比较当中，罗湖区共享单车密度全市最高。

同年，深圳提出全面推进建设国际消费中心，推动罗湖实现全面振兴发展，带动消费需求的提升。国际消费中心需要良好的城市环境和消费环境支撑，慢行环境的改善能够营造良好的城市环境，带动消费人群增长，促进商业环境及商业场所的优化，拉动实体经济的发展。同时，罗湖区进入富裕阶段，人们对慢行品质的需求不断提升，渴望有安全便捷的慢行设施、高品质的慢行空间和有活力的街道场所。

国际消费中心也带来交通出行需求及出行方式的改变，当前罗湖区道路建设已基本稳定，应对不断增长的交通出行需求以及不断变化的交通出行方式，需要规范化的街道设计导则进行指引。以建设国际消费中心为契机，改善慢行空间，大力提升城市空间品质建设，增强街道活力、营造品质空间，引导罗湖街道空间建设水平的提升。



2016年深圳出行方式构成情况  
(注：2016年数据为调研中期数据，以最终公布为准。)



2017年3月深圳市各区共享单车密度 (单位：辆/km²)

## 1.1.3 美好生活

### 解决罗湖区多样活动需求与道路空间分配不均衡、不匹配的矛盾

正如马歇尔·伯曼所言，“街道的主要目的是社交性，这赋予其特色，人们来到这里观察别人，也被别人观察，并且相互交流见解，没有任何不可告人的目的，没有贪欲和竞争，而目标最终在于活动本身……”街道是城市道路与沿线空间的合集，是城市活动的重要载体，除了传统的交通功能，还集合了多元化的城市功能和活动。

简·雅各布斯在《美国大城市的死与生》中写道：“城市中道路担负着重要任务，然而路在宏观上是线，在微观上却是很宽的面。街道尤其是人行道，是城市最重要的公共活动场所，是城市中富有生命力的器官。”

作为深圳市最早建设的区域，罗湖区城市空间形态多样，城市肌理多元丰富，道路布局自由蔓生，城市街道空间拥有丰富的活动内容与需求，人、车及其他各种活动混杂，多元人群在街道聚集，多样活动在街道上演，多种交通方式在街道空间混杂。而罗湖区在传统的城市道路设计和建设中，注重机动车交通的高效性和便捷性，道路空间分配以车行空间为主，忽略了人的权利和需求。车行空间占据了道路 70% 以上的空间，道路空间因此不能承担城市公共活动场所的功能，空间分配不均衡；不到 30% 的步行空间承担着丰富多元的人群活动，造成狭窄的道路活动场所与丰富多元的活动内容不相匹配。

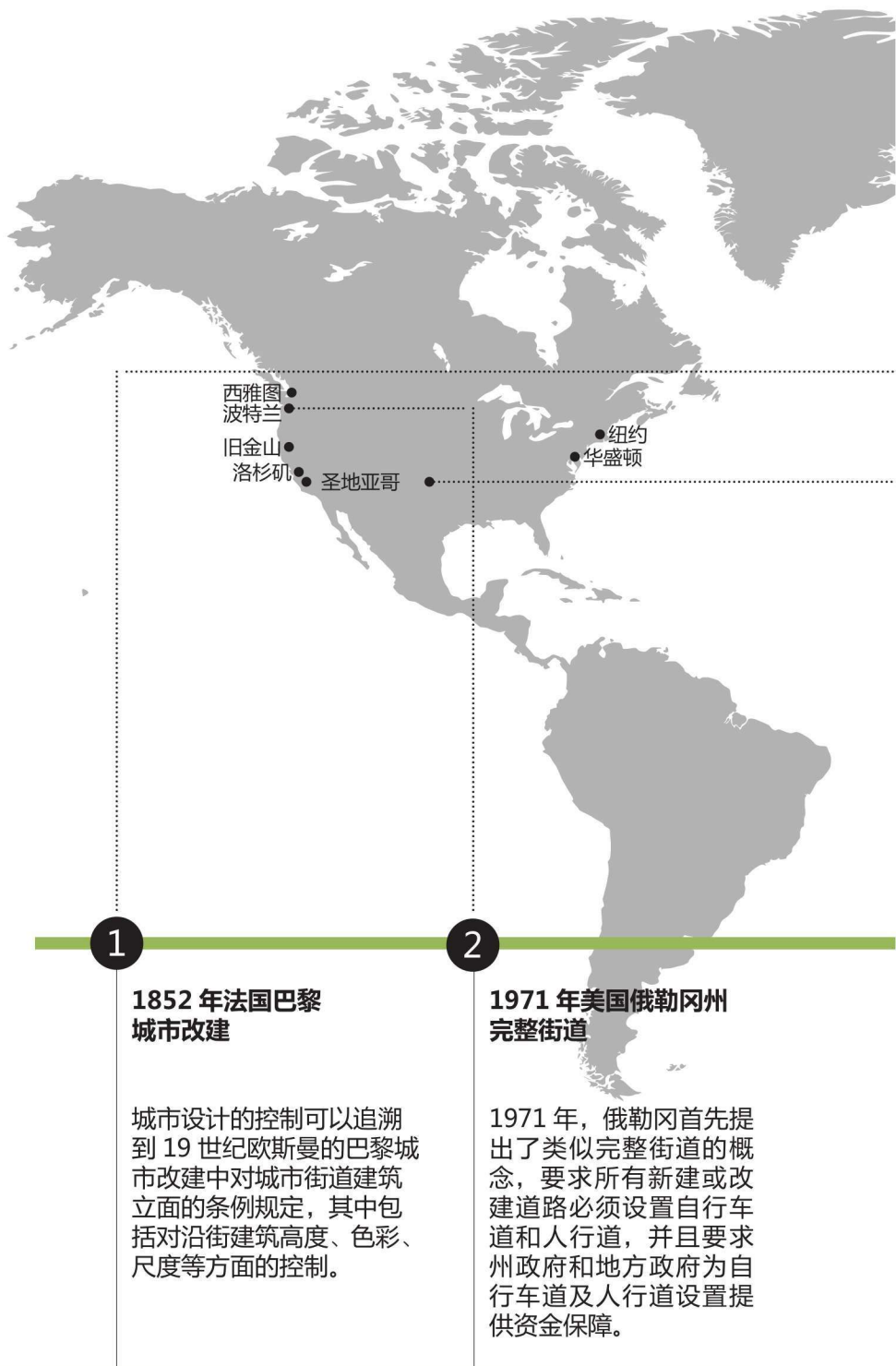




## 1.2 导则意义

## 世界导则 历程

进入 21 世纪以来，纵观世界各地最新制定的城市街道设计导则，总体上朝着以人为本、步行 / 自行车友好的方向发展。作为汽车至上的老牌国家，美国对街道设计标准的“人性”关注起源于 2006 年出版的《美国城市规划和设计标准》。当时虽未明确提出“街道设计标准”的概念，但用大量篇幅阐述应如何进行以人为本的街道设计，并充分肯定了街道在城市中的地位和作用。在此前后，美国各城市如西雅图 (2005)、波特兰 (2005)、旧金山 (2005)、洛杉矶 (2008, 2011)、圣地亚哥 (2009) 和旧金山 (2010) 纷纷出台了各自的街道设计导则。



同美国类似，欧洲和亚洲国家近年来也在城市街道设计中不断强化以人为本和步行 / 自行车友好的元素。在国家层面，荷兰、丹麦、德国和爱尔兰分别于 1999、2000、2002 和 2009 年发布全国自行车交通发展规划，荷兰更于 2006 年颁布《自行车交通设计导则》。英国 2007 年颁布《街道导则》，强调“街道不仅是交通廊道，还必须是人们愿意生活和停留的场所”，明确设计中要优先考虑行人、自行车和公交使用人群的需求；日本 2009 年发布《土地、基础设施、交通和旅游白皮书》，提出促进步行和自行车优先街道的建设，包括重点在学校周边构建步行优先空间，以及在全国设立 98 个自行车环境示范区。此外，印度、马来西亚、菲律宾、新加坡、孟加拉、蒙古、印度尼西亚及斯里兰卡等国近年来也先后在国家层面发布了倡导步行 / 自行车交通优先的道路政策。在城市层面，英国的伦敦 (2007, 2009) 和南泰恩赛德 (2008)、阿联酋首都阿布扎比 (2010)、印度首都新德里 (2009) 等一批世界城市先后颁布了各自的街道或步行 / 自行车交通设计导则。



3

### 2006 年美国 《美国城市规划和设计标准》

该书由美国规划协会主持编写，当时虽未明确提出“街道设计标准”的概念，但用大量篇幅阐述应如何进行以人为本的街道设计，并充分肯定了街道在城市中的地位 and 作用。

4

### 2007 年英国 《街道导则》

强调“街道不仅是交通廊道，还必须是人们愿意生活和停留的场所”，明确设计中要优先考虑行人、自行车和公交使用人群的需求。

5

### 2009 年日本 《土地、基础设施、交通和旅游白皮书》

提出促进步行和自行车优先街道的建设，包括重点在学校周边构建步行优先空间，以及在全国设立 98 个自行车环境示范区。

## 启示一：对机动化的反思——鼓励发展慢行交通

在罗湖区城市化的进程中，城市道路交通为满足机动化需求而不断拓宽路面，压缩步行及非机动车空间，慢行空间受到侵蚀，慢行体验降低，安全性、连续性、舒适性等得不到满足。

编制街道设计导则的目的是通过对街道相关理论的研究触发市民对城市交通机动化的反思。如完整街道理论，提倡为所有方式的交通出行者提供公平的道路交通系统；多交通模式理论在街道设计时考虑沿线用地的性质、混合程度、开发强度等因素，考虑沿线功能设施需求；街道城市主义理论提倡建立以街道为个体的城市空间分析、统计和模拟的框架体系，以发挥街道联系作用，激发城区活力。



## 启示二：全球城市的强需求管理——亟需街道导则支持管理

综合对比全球知名城市道路和街区的共同特征及发展趋势，其城市开发强度都较高，建筑密度及容积率数值较大；分析其道路交通及轨道交通，都具备道路路网密度较大，轨道网络运输量大、轨道站点密度高等特点；对于街区尺度，都满足小街区高密度路网的条件，公共交通完善，用地功能复合；而对于街道设计管理，大多都具有强有力的道路政策支持和较为全面的街道设计管理导则作为支撑。

罗湖当前的城市建设趋于稳定，具有较高的开发强度，摩天大楼林立；拥有大运量高密度的轨道交通，到2018年，罗湖轨道密度达到 $1.45\text{km}/\text{km}^2$ ；城市肌理多为小街区尺度，充满生活气息。但与世界城市相比较，罗湖还缺乏街道设计及管理指导手册，从规划、设计、建设和管理阶段实现对街道空间的统一认知并落实细节，包容多元化的交通出行方式，保障行人、自行车、公交车和机动车的路权，鼓励绿色低碳慢行交通发展，营造良好街道公共活动空间。

