

# 小街区，大战略

SMALL BLOCK, GRAND STRATEGY

曾九利 王引 胡滨 孔令斌 王英 郑国 李锴 沈莉芳

ZENG Jiuli; WANG Yin; HU Bin; KONG Lingbin; WANG Ying; ZHENG Guo; LI Kai; SHEN Lifang

## 曾九利

(中国城市规划学会常务理事，成都市规划设计研究院院长、教授级高工，本论坛主持人)：



2016年2月初，《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》提出“新建住宅要推广街区制，原则上不再建设封闭住宅小区。已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开”。文件的发布使得“街区制”成为社会各界关注与讨论的热点话题，公众甚至一度将其简单的理解为“拆围墙”。

经过住房城乡建设部领导、各界专家对“推广街区制”进行的正本清源与广泛讨论，也结合各地开展的实践探索，大家逐渐认识到“推广街区制”绝不是简单的“拆围墙”，而是为了推动开放便捷、尺度适宜、配套完善、邻里和谐的生活街区建设。一方面，“街区制”不仅是对中外城市规划经验与智慧的吸收借鉴，符合城市空间发展的客观规律，更是在城市交通拥堵、人情味缺失等城市病日益凸显的现实背景下，对解决城市问题具有积极意义。另一方面，我们也要对“推广街区制”可能会带来的社区安全、环境品质、物权保障等问题保持高度重视，并需要积极寻求解决之道。

作为中央文件的要求，同时也是开展城市工作的基本遵循，我们一定要正确理解和准确解读中央文件的精神实质，这也是今天论坛最主要的目的。所以，今天希望通过各位嘉宾的发言，能进一步梳理新形势下“街区制”的内涵和实质，共同讨论“街区制”对城市发展究竟有着怎样的影响和作用，如何提升街区的活力、品质和特色，如何推动城市交通的转型发展，又如何改进现有的规划建设管理和社会治理模式等等问题。

## 王引

(中国城市规划学会常务理事，北京市城市规划设计研究院总规划师、教授级高工)：



中共中央国务院《关于进一步加强城市规划建设管理工作的意见》(20160206)的第六部分第16条“优化街区路网结构”中，提出城乡规划与建设要逐步实现“小街区”，这是我国城乡规划专业技术人员多年呼吁的结果，同时也反映出我国城市综合症日益严重。现结合“小街区、大战略”这个话题，谈谈自己的观点。

首先谈一下“小街区”的意义，大致体现在3个层面：

(1)强调营城的人本原则：城市的空间尺度应该以人为根本，充分考虑人的自然而非机械行为的活动范围，提升城市公共空间的亲和力。

(2)强调城市整体利益的重要性：城乡规划与建设要关注公权、尊重公权、保护公权，不能因小公权及私权的利益而损害大公权的利益。

(3)提升小街区的实施力度：将加密路网放在“公共服务”板块之中，增加各级政府的关注度，并且通过道路的实施来提升城市公共空间的品质，可谓一箭数雕。

其次谈谈“小街区”的工作对象及适宜的街区尺度：

路网加密在城市规划界早已形成共识，但是在城市中的不同地段存在不同的情况。城市公建区的路网加密阻力较小；仓库及工业区因其功能的特殊需求，实施稀或密的路网争议也不太大；居住区及单位大院因其独特的技术需求而成为争论焦点，实施的阻力最大。因此，不论是新区建设还是旧区更新，居住区及单位大院将成为“小街区”工作的重要对象。

综合考虑邻里单元、社区管理、学校等公

【文章编号】1002-1329  
(2017)02-0075-06

【中图分类号】TU984

【文献标识码】C

【doi】10.11819/cqr20170212s

【作者简介】

详见正文。排名以论坛发言先后为序。

【修改日期】2016-12-05

共服务设施的适度规模、单位大院内部功能的复合性要求等内容，“小街区”的路网密度把握在 $200\text{m} \times 200\text{m}$ 左右为宜，也满足 $8\text{km}/\text{km}^2$ 的要求。总之，应该结合城市功能的需求及自然条件等内容确定路网的疏与密。

第三谈谈在城乡规划尤其在城市更新中如何落实“小街区”，简单讲是4个方面的内容：

#### (1) 政策为先，解决物权问题

实施小街区规划，必须要有政策及法律保障，以法律为支撑，妥善解决物权问题。针对不同的权属情况，拟定实施细则（法律、条例等），将法律与技术结合起来，既保大物权又照顾小物权，不能一刀切式的简单化处理；要针对具体的对象进行综合性技术研究，广泛进行公众参与。

#### (2) 充分考虑社会治理的保障

适应各地区经济社会发展的不同状况，不超前不冒进。

社会治安状况：结合地区社会治安状况，确定封闭或半封闭或开放的管理模式。

社会服务模式：结合地区居委会或社区建设的特征，将社会服务的内容及组织方式与小街区的空间划分融为一体。

交通秩序：统筹各类交通设施及行驶状态（是否有充足的停车设施、是否随意停车、允许行驶的车辆种类等），须有针对性的处理。

#### (3) 协调道路空间与居住空间、以及与单位大院功能的关系

这是一个复杂的技术问题，较难一概而论，须依规进行详细设计，在此不表。

#### (4) 对城市公共服务设施进行查漏补缺

结合路网加密，重新核定公共服务设施，在政策支持与公众参与的保障下，进行补充完善。

## 胡滨

（中国城市规划学会理事，成都市规划管理局党组成员、副局长、高级工程师）：



我从以下从3个方面，就成都对“街区制”的理解、“小街区规划”的实践及思考与大家进行交流。

#### (1) 对“街区制”的认识

“街区制”是在充分认识、尊重、顺应城市发展规律的基础上，建设更宜居、更绿色、更方便、更邻里、更安全的社区形态和开放街区模式，是破解大城市病、提高城市治理水平、加强城市精细化管理的重要抓手，是国家加快推进治理能力现代化战略的重要组成部分。

#### (2) 成都的探索

2015年年初，成都市委、市政府提出了“小街区规划”这一新理念，与“街区制”实际上是一脉同源。成都将“小街区规划”定义为：由城市主干道围合、中小街道分割、路网密度较高、开发强度适中、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。具体开展了以下工作：

一是系统研究，统筹谋划。路网与交通是“街区制”的基础，所以成都首先全面评估了中心城区骨架路网和街巷系统。评估发现成都规划路网密度达 $8\text{km}/\text{km}^2$ ，但和“小街区规划”的标准（ $10\text{km}/\text{km}^2$ ）相比仍有差距。针对这一问题，在国家规范的“快速路—主干路—次干路—支路”四级体系基础上，增加“街巷”提升城市路网密度，形成五级体系；增加“廊”，丰富步行空间；最终使中心城区规划路网密度达到 $10.4\text{km}/\text{km}^2$ 。

二是标准先行，政策助力。为落实“小街区规划”，成都市首先制定了一系列标准，包括“小街区规划”的技术管理规定、规划技术导则和相关规范性文件。其次是实施政策鼓励，为鼓励提高路网密度、增加道路及街巷，适当放宽用地兼容比例、建筑密度、建筑退距等要求。最后是对新区和旧区采取差异化的推进策略。

三是示范推动，全域覆盖。成都选取9个示范片区，按照“一图一表一评估”的工作组织思路，从路网密度、公服配套、空间形态、文化资源、产业业态等方面，对示范区原有规划进行评估，形成“一张规划图”标出管控内容及项目位置、“一张项目清单”列出具体的工程项目。在此基础上总结经验，逐步推广，力争到2020年完成各个区域的代表性“小街区”建设。

四是多规融合，部门联动。首先，“小街区”规划需要和产业、交通、风貌整治等规划，以及城市修补、城市设计进行全方位融合。其次，“小街区”规划需加强规划编制、审批、验收工作的全过程联动。最后，“小街区”还需要由规划、建设、国土、房管、园林等多个部门共同规划、共同建设、共同管理。

#### (3) 成都的思考

一是“小街区”的规模如何界定，应根据不同的街区类型、开发强度、建设实际等具体研究。

二是“小街区”不能简单等同于不建围墙或拆除现有围墙，应在合理的街区尺度基础上，因地制宜，综合考虑是否建围墙、建什么样的围墙。

三是“街区制”更重要的是靠实施、靠管理、靠制度。如何将“小街区”规划融合到城市管理的链条中去，是每一位城市工作者在提升城市治理能力方面所面临的新课题。

## 孔令斌

(中国城市规划设计研究院副总工程师、中国城市规划设计研究院城市交通研究分院总工程师、教授级高级工程师)：



很高兴能有这次机会在这里和大家进行交流，小街区大战略是一个很好的题目，从昨天的讨论就可以看出来，中央文件里面提到的小街区对于城市规划和空间、交通组织影响很大，今天我就和大家一起探讨一下小街区战略。

关于街和路近年来专家已经谈了很多，我们在很多城市里面都有这样的案例，城市中商业繁荣的街道拥堵了以后要进行交通改善，交通改善无非两个选择，一是通过拓宽道路对交通进行改善，但拓宽之后会发现，在街道两侧的许多商业和城市活动随着街道的拓宽消失了，或者是衰落了。我们做交通改善的目的是保持城市的活力，但如果把问题仅仅聚焦在交通改善上，就不可能清晰的考虑是要保持街的功能，即提升城市活力，还是加强路的功能，疏通交通。

另一是与交通拓宽相反，我们做了好多步行街，将无关的交通移走，步行街做好了人流就旺了，人气也就旺了，街道的活力也提升了，实际上这是街的改造。这要求我们在规划时要区分路和街。在上世纪70、80年代，我们对这个问题没有太多的纠结，因为城市中的机动车很少，不用区分街和路，所有的路都有街的功能，路越宽，两边的商业体量也会越大，这样的思路也延续到机动化快速发展的今天。

上世纪90年代后，机动化快速发展，侵占了街道空间，目前许多城市交通改善的焦点就是怎么去处理街和路的问题。为改善城市交通拥堵而推行小街区是不对的。如果我们把机动车再引到了街道里，然后再去改善，就失去了街道的意义，街道活力也就没有了保障。

如果街道也作为机动交通效率强调的重点，则无论是效率，还是安全，都无法保障。造成现在城市交通既没有效率，也没有安全，也没有城市的活力。很多西方国家在机动化下采取两级三类的道路系统，用更专业化的干线道路服务于机动车，提高效率，其他的支线道路服务于行人，包括公交，是到达性交通，用集散道路连接两者。如果我们街和路不区分，可能满大街都是车了，机动车侵占到城市的每个角落，城市的活力和交流空间就丧失了。

所以要把城市道路分成街和路，对于路，所有城市都一样，需要效率和通行能力，城市之间差异很小。而我国东北地区冬天寒冷，南方夏天

很热，不同的地区有不同的文化，到了沈阳能体会到，和南方城市的夜生活很不一样，对街的规划，每个城市、地区都应有其特色，这样就不至于是千城一面，不能所有的城市都按照500m、300m一条路在图纸上排下来，要根据这个地区的文化和用地特征来布局和设计街道。对于街，要通过街道的尺度体现，不同用地构成、文化、人的活动不同，对街区大小和街道设计的要求也不同，就形成了不同的道路密度。

那么为什么要去做小街区，因为街道上有许多城市活动，主要是给行人的。而行人的绕行距离不能远，如果远活动就会被压抑，交往会受到很大影响，所以街区要小，行人的绕行距离短，小街区就是要对步行和自行车友好。中小城市和大城市的老城区调查显示，人们的出行的次数很高，人与人之间交往的机会很多，距离短，说明这些地区的街区布局利于交流，利于出行。所以小街区是步行和自行车友好的城市布局。

但不是所有的地方都要做小街区，只有城市活动密集的地区才需要小街区，所以城市中心区、交通枢纽周边，高密度的居住区等，适宜做小街区。怎么做呢，就是道路的红线要窄，建筑的退线要少，社区要开放，社区开放不是让机动车进去，而是让步行和自行车可以穿行，这需要从规划和管理上都做出改变。

## 王英

(博士，清华大学建筑学院副教授)：



感谢主持人，感谢成都市规划设计院给我这个机会跟大家分享一下我在开放街区方面的一些思考。

首先简单回顾一下大街区形成的几个影响因素：

一是中国传统的院落居住文化。在中国，无论是营城还是居家，在人们心理上是需要一个从私密到公共的空间序列。这种空间序列满足了人们对安全防卫、邻里交往等心理需求，也因此会出现汉唐长安城的“里”和“坊”以及明清北京城“大街—胡同—合院—居室”的城市格局和空间特色。

二是同质居住需求。几乎所有人都希望可以跟与自己社会地位、受教育程度、收入水平、居住消费、生活习惯等方面大致相当的人比邻而居。而这些通过交通、周边环境、物业管理、基础配套设施等，作用于住房的价值和价格。

三是“邻里单位”理论和苏联城市规划实践对中国城市建设和住区发展的影响。近一百年前的

“邻里单位”理论和建国之后“单位办社会”的建设历程对城市基本空间单元的界定产生了很大的影响，也影响了后来中国很多城市的空间肌理。

四是居住公共服务的供给和服务模式对住区的封闭也起到了一定的推动作用。无论是单位大院还是现在的居住小区，其所能提供的居住服务非常有限，在只能满足一部分人的需求情况下，依靠开发商或单位大院的服务供给只能提供给有限人群，提供给通过这样或那样方式支付了设施及服务成本的人群，是相对封闭的空间范围内的一群人。

由此，我们需要反思一下：正是由于政府在居住公共服务的供给和管理上存在一定缺位，由开发建设企业实施代征、代建、以及后期的代管，使得居住公共服务是小众的、有限范围内的，而很难惠及到全体市民。无论是城市公共设施资源还是空间资源，在其从模糊的权属走向清晰的过程中，通过企业的代征、代建和代管，实现往往是私有化、小众化或小团体化的过程。也许这个结论有些偏颇，但确实是城市在建设过程中逐步形成封闭住区、形成大街区的一个成因所在。

关于封闭街区存在的问题，诸如城市多样性和街道生活缺失，城市活力不足、缺少人性化城市空间，城市社会空间分异等，很多专家学者都谈及过，这里不再赘述。要解决这些问题，如何实现街区开放是关键，很多规划设计师和城市管理者都在积极探索。

住区边界是住区内外的过渡空间，是城市与住区之间的联系。它具有双重属性，既属于住区、属于局部人群，也是城市公共空间的一部分，属于城市。住区边界空间容纳的功能除了防卫、安保之外，还与交通、公共活动和服务配套相关，是城市公共价值区域的重要组成部分。住区边界空间具有开发建设弹性和使用的多样性，是城市开发管控的核心内容，是解决封闭住区所面临的各种问题的重要突破口。

首先，通过界定城市空间、住区私密空间和住区边界空间，使住区利益相关者对不同空间及所涉及设施资源的权属有更明晰的认知，对不同权属资源的使用、支配和管理有一定共识。比如紧邻某住区的城市公共绿地，即便是开发商代征代建，也不仅仅供这一住区内居民使用，城市市民特别是周边市民应该有权知晓哪些公共空间和设施是可以使用的，这样城市公共资源的有效利用才能保证。

其次，通过对不同规模、不同区位条件、不同居住密度的住区边界空间的优化，合理组织安全防卫、交通出行、社会交往、生活服务等方面的功能，实现既能满足居民居住安全、生活便捷舒适的需求，又能满足城市资源高效公平利用、

社会融合、城市活力、管理有效等目标。

需要说明的是，住区边界空间是开发建设者实现盈利的重要空间载体，应该允许开发商在这个空间范围内，在不影响城市公共利益的前提下，通过提供增值服务，实现持续盈利。这也要求规划设计和规划管理应该对住区边界空间有更多作为。

当然，应该认识到，无论是实现开放住区还是住区边界空间优化，都是一个谨慎漫长的过程。在这一过程中，培育社区文化和社区精神，无论是对于存量住区还是增量住区都是十分重要的事情，也是实现开放住区的重要支撑。

## 郑国

(中国人民大学公共管理学院副教授)：



国家与社会的相互关系既是社会科学关注的关键议题，也是一个重要的研究范式。作为中国古代城市的基本居住和管理单元，里坊既是国家权力在城市的末梢，也是城市居民的基本生活场域，因而必然是国家与社会关系的重要体现之地。

从中唐至北宋的唐宋之交是中国古代国家与社会关系的一个大变革时期。随着商品经济的发展和相应的制度变化，国家对社会的支配与控制逐步弱化，人口与经济要素的流动性增强，各类社会组织广泛兴起。这个过程并非一帆风顺，宋代初期的皇帝担心其成为继短命“五代”之后的“第六代”，试图效法汉代和唐中叶之前的典章制度，极力强化对社会的控制，多次下诏禁止民间结社。但未能成功，到宋仁宗以后放弃了这一努力。

与此相对应的是，中唐以前的里坊是国家征兵、徭役、税收和社会控制的基础，国家权力通过里坊渗透到城市的每一个角落和每一个家庭。而中唐以后，随着商品经济发展和国家与社会关系的变革，封闭的里坊制受到冲击并逐渐瓦解。宋初三代皇帝也试图恢复隋唐的里坊制，重建坊墙，严禁侵街行为的发生，但最终也未能成功。街巷最终取代了里坊，宋政府在汴京和临安等城市也新设“街道司”来掌管相关事务。

从里坊制到街区制反映了国家与社会关系的变化，同时也促进了这一关系的变化。坊墙的倒塌解除了城市中人口和经济要素流动的障碍，拓展了商业和手工业的发展空间和经营时间，进一步促进了城市经济的发展；里坊制度的松弛使得城市中各行业和各阶层人口混居，强化了城市居民互动和交流，因而进一步促进了城市文化的繁

荣和市民等级身份的流动；里坊制度的松弛也使得各类社会组织从最初的“里社(会)合一”走向“里社(会)分离”，并进一步促进各类社会组织的蓬勃发展……。国家与社会的互动因里坊制度的变化而进一步强化，也由此使得宋代成为中国历史上经济最繁荣、科技最发达、文化最昌盛的朝代。

计划经济时期，国家对社会生活再次进行严格而全面的控制，严格限制人口的空间流动和身份流动，几乎不存在独立于国家的社会组织。在城市中，单位集政治、经济和社会控制等种种功能于一体，国家通过单位对城市社会实现整合和控制。

改革开放以后，我国的国家与社会关系再次重构。随着市场经济的发展，国家对社会控制范围缩小，干预的手段也发生变化。作为联结国家和社会关系的重要纽带，单位制也逐步消解，封闭、分割、僵化的单位大院正在解体或转型，这一过程与唐宋之交里坊制的变化具有非常强的相似性。

唐宋之交的变化也给我们当前正在推行的街区制带来一些重要启示：首先，我们应当认识到从封闭社区到开放街区对我国国家和社会关系调整的积极作用，这对于当前生产要素的流动、社会交流与互动、共享道路和公共空间、形成开放包容的城市文化等都具有积极的进步意义。但同时我们也应看到，封闭社区的消解是一个长期过程，与国家与社会关系变化紧密相关，不可能一蹴而就，在某些特定状况下还有阶段性反复的可能性。

## 李锴

(上海市城市规划设计研究院规划四所副所长、城市设计研究中心副主任、高级工程师，国家注册城市规划师)：



中央提倡建设开放式街区，因为开放式街区能够提供更加便捷的网络，更加便利出行，有助于疏通道路的毛细血管，有利于促进居民的交往和增加社区服务资源的配给。就上海而言，无论是老城厢还是近代形成的租界，都采用了开放式街区模式，1930年代的大上海计划也采用了窄街道与密路网的格局。建国后建设的工人新村仍然延续了开放的步行系统，直到近十几年来才出现了许多封闭式门禁社区和办公园区，在一定程度上影响了城市的活力。正在编制的《上海2040总体规划》明确提出要提升城市活力，活力街道作为住区和城市空间的边界空间，是营造开放式街区的重要载体。通过编制《上海市街道设计导则》，希望推动从道路到街

道的回归。

从道路到街道需要进行4个方面的转变：一是从重视机动车交通转变为全面关注人的交流与生活方式；二是从道路红线管控转变为街道空间管控，就是对道路、退界空间和建筑立面形成的U型断面进行整体管控；三是从以材料学和力学主导的工程性设计向整体空间环境设计转变；四是从关注道路交通向关注城市街区发展转变。

塑造活力街道，应当注重几方面的要求。首先是安全是作为最基本的设计要求，具体要求包括有效地协调人车路与时空的关系，促进交通有序运行；通过对人行道进行分区，可以避免步行通行和沿路设施设置以及沿街活动的矛盾；缩小路缘石转弯半径，可以减少过街绕行距离和行人暴露在行驶区域的时间。第二个方面是促进慢行交通和公共交通，具体做法包括增加步行网络的密度、维持街道的人性化尺度与速度、在空间有限的情况下优先保证行人、公交和非机动车的空间和设施需求。此外，街道的活力与周边的功能有很大的关系，包括街区尺度对居住、办公和商业功能进行混合，沿街底层设置有利于促进街道活力的商业和公共服务设施，鼓励增加街道出入口。通过营造舒适的环境可以增加街道的吸引力，例如根据行人的行为特征和活动需求配置街道设施，提供遮阴挡雨设施，让人可以坐下来休息。营造宜人、整齐、美观的街道界面，对大型建筑的立面进行分段，重点在建筑底部增加细节，沿街设置街边广场绿地，也可以明显地促进街道活力。传承历史风貌和营造街道特色对于提升街道活力也有很大的帮助。

街道设计与管控需要各方的共识。在进行街道设计时，首先要确定街道定位，对交通职能和沿街活动需求进行统筹考虑和平衡协调。在上海，针对新建地块可以把积极界面位置、出入口数量、透明界面比例等内容纳入控详规划附加图则，对建设实施形成约束。通过在规划与工程设计之间增加街道设计环节，可以有效对街道空间环境进行整体统筹，明确道路、沿街建筑与环境设施的设计与配置要求。

国内外实践经验表明，通过提升街道空间环境品质，不但能够降低交通事故发生率，也可以有效促进街道商业活力，增加政府税收。上海结合街道导则的编制，已经同步开展了天潼路更新等试点工程。

## 沈莉芳

(成都市规划设计研究院副院长、教授级高级工程师)：

2015年初，成都在城市规划战略中提出“小街区规制”这一新理念，为全面提升城市治理

能力和水平，破解“大城市病”指明了新方向。为科学高效地推进这一理念的实施，成都市规划设计研究院开展了一系列研究，包括小街区规制研究、小街区路网体系研究、小街区特色街道研究。



小街区规制研究主要回答“小街区是什么”、“小街区做多小”和“小街区怎么做”等问题。在研究中将小街区分为商业商务型“小街区”和居住型“小街区”两种类型进行分别研究。通过借鉴国内外先进经验，结合宜人空间尺度标准、建筑尺度及充分调研城市居民、开发企业的需求等方式，提出以商业商务为主导功能的街区尺度不宜超过 $2\text{hm}^2$ ，以居住为主导功能的街区尺度不宜超过 $4\text{hm}^2$ 。研究从六大维度对小街区建设提出规划控制要求。一是交通维度，提出缩减街区尺度，中心城区道路网整体密度不低于 $10\text{km}/\text{km}^2$ ，高密片区道路网密度不低于 $12\text{km}/\text{km}^2$ ；缩小交叉口切角，拓宽人行道，构建宜人慢行系统；围绕轨道交通站点构建多方式交通接驳换乘系统、构建地下公共空间网络。二是服务设施维度，提出构建15min公共服务圈，集中设置公共服务设施、公园绿地和广场，形成公共服务中心。同时，为提高居民生活的便捷性和街道活力，明确居住地块应至少保证沿一条城市道路设置连续的沿街商业。三是生态维度，提出应采用集中的大中型广场、绿地和分散的小广场、绿地结合布局的模式，形成丰富的公共空间。四是业态维度，强化土地复合利用，实现产城融合，打造特色街道及特色街区。五是文态维度，应体现文化传承与展示，通过系统梳理，精炼城市文化特色并针对性进行保护与传承。六是形态维度，对建筑裙楼、塔楼的退线距离、贴线率和建筑界面控制作出要求，同时提出了加密路网、建设开放街区的鼓励政策。

小街区路网体系研究在国家规范的“快速路—主干路—次干路—支路”四级道路体系基础上，增加“街巷”提升城市路网密度，形成五级道路体系，并结合相关规范及国内外城市街道设计经验，形成适宜成都市交通出行特点的各级道路设计及管控标准，包括道路断面及交叉口设计、街道空间设计、交通组织管控、慢行及地下空间系统设计等多个要素。按照成都市“小街区规制”在路网密度方面的标准要求，结合土地利用强度，对成都市中心城区路网体系进行了系统评估，通过评估找出不满足小街区规制要求的区域，提出路网优化措施。研究认为增加街巷是实现小街区规制的重要举措，新增“街巷”的途

径：(1)保留居住社区之间既有贯通性非市政通道；(2)开放公共设施类街区，利用内部通道形成面域展开的公共通道；(3)未建片区结合控规在出地块规划条件及新建项目方案审批时，明确地块内增加公共通道；(4)依托河道水网资源，新增滨水慢行通道，形成高品质慢行系统。通过以上规划措施，在成都中心城区新增街巷约 $1200\text{km}$ ，整体路网密度由原规划的 $8\text{km}/\text{km}^2$ 提升到 $10.4\text{km}/\text{km}^2$ 。

## 曾九利：

今天大家对“街区制”的发言与讨论，已经形成了非常好的思考框架。首先，“街区制”的内涵是以人为本，是在充分认识、尊重、顺应城市发展规律的基础上，打造的更宜居、更绿色、更方便、更邻里、更安全的社区形态和开放街区模式，是破解大城市病、提高城市治理水平、加强城市精细化管理的重要抓手，是国家加快推进治理能力现代化战略的重要组成部分。第二，实现开放住区或住区边界空间优化是一个谨慎漫长的过程。培育社区文化和社区精神，是实现开放住区的重要支撑。第三，街区制需要与城市道路布局理念、路网级配关系和系统结构相适应，并体现绿色出行、公共优先等理念。可以说，“街区制”与未来城市交通的转型发展是相互促进和互为支撑的。第四，“街区制”在社区安全、环境影响等方面的问题还是要回归到城市治理的层面，从社会关系的领域来综合考量。第五，类似《上海市街道设计导则》等技术导则、规范标准的编制，为实施“街区制”探索了一条多元复合的实施途径。第六，在“街区制”研究与实践方面，成都等城市先行先试，把实施“小街区规制”作为提高城市治理体系和治理能力现代化水平的重要抓手，开展了积极的探索和试点，研究制定与“街区制”相关的一系列技术标准和行业规范，也编制了多个小街区示范片的实施规划，不仅从城市道路网络等系统方面开展了研究，也针对特色街道等进行了详细的规划控制。从实施层面对单位大院和住宅小区、新建社区与已建成区分别按照“分区分类、新旧有别”的原则加以考量，积累了一定经验。

最后再次感谢各位嘉宾、现场各位专家、代表的参与，也欢迎大家就“街区制”的话题继续与我们进行沟通交流。今天的论坛对以后大家的深入研究和广泛实践开了好头！