

# 国内外街道设计导则比较研究

□ 吴文治, 陆佳顺, 赵 斌

**【摘要】**街道设计导则作为街道设计和城市发展的导向, 有助于提升人居环境品质与城市形象。文章对国内外 10 座大城市街道设计导则的背景、发展历程做了概要回顾, 通过对 10 座大城市街道设计导则的构成要素、基本内容的比较分析发现, 安全性、可达性、环境协调性、多功能性和城市文脉是大多数城市街道设计导则最为关注的问题; 而经济性、公共健康、绿色、公众参与等并没有得到足够重视。世界各大城市通常根据地域特色、生活习俗、城市定位来编制街道设计导则, 即遵循慢行交通优先原则、弹性与完整性原则、精细化管理与公众参与原则、文化体系与美学观念原则, 这对我国编制街道设计导则、提升城市街道品质具有参考意义。

**【关键词】**街道设计导则; 城市发展; 人本街道; 慢行交通; 安全性

**【文章编号】**1006-0022(2022)07-0058-08 **【中图分类号】**TU984 **【文献标识码】**A

**【引文格式】**吴文治, 陆佳顺, 赵斌. 国内外街道设计导则比较研究 [J]. 规划师, 2022(7): 58-65.

## A Comparative Study of Street Design Guidelines at Home and Abroad/Wu Wenzhi, Lu Jiashun, Zhao Bin

**【Abstract】** Street design guideline helps improve the quality of living environment and urban image. This paper reviews the background and development of street design guidelines of 10 major cities. Through the comparative analysis of the constituents and basic contents of street design guidelines of 10 major cities, it is found that safety, accessibility, environmental coordination, versatility and urban context are the most concerned issues, while economy, public health, green and public participation were not paid enough attention. Based on regional characteristics, living customs and urban orientation, the street design guidelines provide four illuminations for China: slow traffic priority, flexibility and integrity, refined management and public participation, cultural system and aesthetic values.

**【Key words】** Street design guidelines, Urban development, Humanistic street, Slow traffic, Safety

街道设计导则 (Street Design Guidelines)(以下简称“导则”)是街道设计与城市建设的重要组成部分, 对打造高品质人居环境和安全出行环境具有导向作用, 在较大程度上能体现城市风貌特色与城市发展战略。随着城市发展提质的内在需求与城市居民对街道空间品质需求的不断提升, 街道设计成为各大城市十分重视的建设内容。目前, 世界上拥有完整导则的城市还处于少数,

但总体呈现上升趋势。自美国波特兰于 1993 年正式颁布全球首部指导街道设计的指南——《公共街道改善设计指南》后, 世界各大城市开始陆续制定颁布导则, 为街道进行系统完整的规划设计提供依据。国内对于导则的编制起步相对较晚, 有必要深入借鉴国外优秀案例和经验做法, 进一步提升和探索编制导则的科学、合理和有效路径。

**【基金项目】** 上海市哲学社会科学规划专项课题 (2021XSL009)、教育部人文社会科学研究青年基金项目 (19YJC760123)、上海市设计学 IV 高峰学科项目 (DB19405)

**【作者简介】** 吴文治, 博士, 上海工程技术大学环境设计系主任、副教授、硕士生导师, 同济大学上海国际设计创新研究院研究员。

陆佳顺, 上海工程技术大学硕士研究生。

赵 斌, 上海工程技术大学硕士研究生。

本文基于国际比较视野,以上海、北京、广州、纽约、洛杉矶、伦敦、巴黎、新德里、阿布扎比和东京这十座不同城市的导则为研究对象,比较分析其编制框架、颁布历程、构成要素、编制内容等,总结出相应的共性经验并提出编制策略。上述城市均为国际化大都市,在街道设计与导则编制方面具有跨地域、跨文化的特征及代表性和前瞻性,使得研究能够在不同的地域、文化、习俗背景下,更好地提炼和总结出城市市民对于街道生活的共性需求及保存地域特色的方式。同时,国外不同的城市人口密度及通行方式能够对应我国多元化的城市布局和人口结构<sup>[1]</sup>。综上,希望通过此研究,提炼出可供借鉴的编制方法与街道设计的价值导向,为改善与提升我国街道设计及导则编制提供基本原则和有效参考依据,进一步提升导则的总体编制水平,促进街道健康发展;也为提升我国城市街道设计的规范性、可操作性和街道品质、街道形象提供参考,进而提升城市软实力与城市核心竞争力。

## 1 导则概述

### 1.1 背景

街道是指道路两侧和道路两侧建筑物所围合的空间,它是连接城市各个区域的公共空间,为行人和所有使用者提供通行及高质量的社交空间和一些必要的公共设施。自古以来,对于街道的定义和尺度规范都大不相同。一般来说,街道由马路、人行道、绿化、公共设施、道路周边建筑(如商店、理发店等)组成,在业态上丰富多样、贴近日常生活。城市街道是人们重要的生活和社交空间,为人们提供必要的出行条件。同时,城市街道在漫长的发展历程中,逐渐形成了统一有序的设计体系,并在城市发展中成为提升人们生活品质与城市形象的重要载体。近年来,国内外学者对街道进行了一系列的研究,逐渐开始重视使

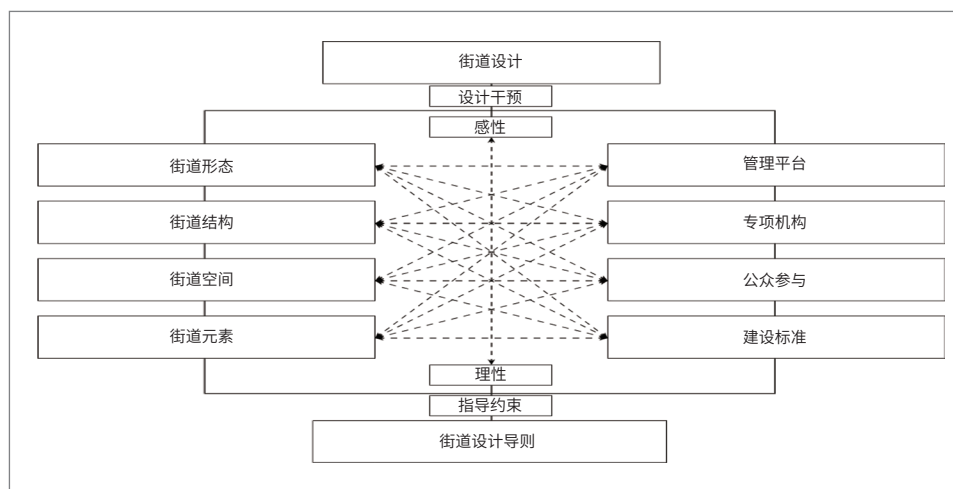


图1 街道设计与导则的关系示意图

用体验和安全等各方面内容,并由此提出了“街道设计”一词。在此基础上,为了更好地指导街道设计,各大城市纷纷开始编制导则。

导则编制的完整性与街道设计实施的完整度直接决定了街道品质。街道设计与导则之间的关系主要体现在3个方面:一是在街道设计实施过程中,导则为其提供规范流程、设计标准,约束设计行为,使其分阶段、高标准有序推进。二是街道作为城市中“交通+社交”双核心区域,反映的是市民的生活水平和城市综合发展力。在某种意义上,导则汇聚了城市市民的生活需求及城市发展的目标,城市公共人居环境的提升必须依托街道设计来实现既定目标,并不断赋予和完善其新功能。三是街道设计作为导则的反映面,反映出在街道管理与实施过程中的痛点与难点,并为其提供更加有效的评价机制。

街道设计和导则都秉承了以“人”为中心的理念,街道设计的街道形态、街道结构和街道空间都具有极强的内在逻辑性(图1)。导则可以明确街道设计的整体过程,其在细化过程中具有分类管理的特点,可对街道设计起约束作用,以保证街道设计和建设的有力实施。同时,街道设计与导则之间具有内在的反馈机制,即不断通过外界环境的即时变

化来调节设计方式,有效促进导则的编制与更新。简而言之,导则是灵魂思想,街道设计是方法途径,街道则是承载体及输送体,三者之间是紧密联结、相互依存的关系,并在不断发展嬗变的过程中形成合力,推动城市建设。

### 1.2 发展历程

国内的导则编制起步较晚。上海于2016年10月颁布了国内第一部街道设计导则——《上海市街道设计导则》,随后北京和广州于2018年也相继发布了导则。国外对于导则的编制开展,相比国内要早十余年。早在20世纪90年代,英国就致力于整合交通和土地规划,于2004年颁布了城市街道设计导则——《街道设计指南》,并于2009年修订<sup>[2]</sup>;纽约在2009年颁布了《纽约活力街道设计导则》,提出要建设更有活力、更绿色、更有吸引力的街道,提升百姓生活质量<sup>[3]</sup>;阿布扎比强调可持续的城市发展理念,在2009年制定了《阿布扎比城市街道设计手册》<sup>[4]</sup>;印度在2010年编制了新德里《街道设计导则》(由2009年颁布的新德里《行人设计指南》改编),为了进一步探索合理的街道布局、解决街道问题,于2011年12月再次编制《印度街道设计手册》,对手册进行了全方位的提升和完善<sup>[5]</sup>;洛杉矶则于2009年颁布了《洛杉矶市中心街道

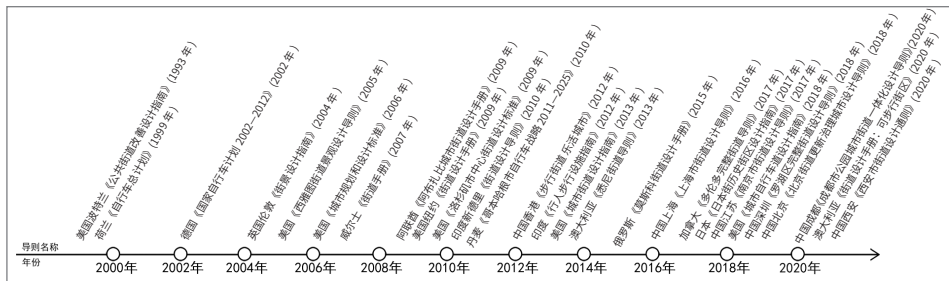


图2 国内外导则颁布时间轴线图<sup>[3]</sup>

| 上海                                                                                                                                               | 北京                                                                                                                       | 广州                                                                                | 纽约                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 引言：背景与意义、转型与创新、导则的应用                                                                                                                             | 引言：背景意义、目的原则                                                                                                             | 引言：背景、城建发展、社会发展、问题梳理                                                              | 引言：目的与背景、街道设计政策                                                                                                                                  |
| 第一章城市肌理与街道<br>第二章街道分类<br>第三章从道路到街道<br>第四章安全街道<br>第五章绿色街道<br>第六章活力街道<br>第七章智慧街道<br>第八章街道与社区<br>第九章街道设计<br>第十章实施策略                                 | 第一章价值与转变<br>第二章总体规划要求<br>第三章核心设计要点<br>第四章机制保障与专项治理                                                                       | 第一章愿景<br>第二章手册应用方法<br>第三章城市道路分类<br>第四章道路设计模块<br>第五章道路设计要素<br>第六章评估与更新<br>第七章定义与附录 | 第一章使用手册<br>第二章几何造型<br>第三章材料<br>第四章照明<br>第五章家具                                                                                                    |
| 伦敦                                                                                                                                               | 阿布扎比                                                                                                                     | 日本                                                                                | 洛杉矶                                                                                                                                              |
| 第一章介绍<br>第二章政策和愿景<br>第三章设计过程<br>第四章核心设计原则<br>第五章材料<br>第六章街道景观特征<br>第七章技术指导：人行道和车道表面<br>第八章技术指导：街道家具<br>第九章技术指导：第三类街道家具<br>第十章维护和管理<br>第十一章街景指导细节 | 第一章基础<br>第二章人造方法<br>第三章设计优先级和参数<br>第四章设计过程<br>第五章街道设计元素<br>第六章街景设计<br>第七章案例项目<br>第八章维护和管理<br>第九章评估和更新<br>第十章定义<br>第十一章参考 | 第一章介绍<br>第二章历史：特征与背景<br>第三章设计指南                                                   | 第一章引言和概述<br>第二章可持续设计<br>第三章人行道和边界<br>第四章地面处理<br>第五章停车场和通道<br>第六章体量和建筑外墙<br>第七章公共开放空间<br>第八章建筑细节<br>第九章街道景观改善<br>第十章标志<br>第十一章公共艺术<br>第十二章市民和文化生活 |

图3 国内外部分城市导则的内容框架示意图

设计标准》(图2)。这些国内外城市颁布的导则名称不一，反映出街道设计中侧重点的差异。

导则的出现是为了完善街道建设的规范性，其编制的重要意义主要有3个方面：一是对街道中车行道、人行道等的设计制定严格的标准，进行系统管理，从而提高街道安全率，减少交通事故的发生；二是导则通过对部门、建筑、景观、设施进行合理的规划设计，结合地域文化及生活习俗等，重新赋予街道重要的意义和文化内涵，在提高通行质量的同时，进一步展现城市风貌；三是近年来导则的集中颁布从侧面反映出城市管理者对城市品质提升的认识有所加深，以及城市市民对于街

道多元化需求的增加。

随着城市从增量发展向存量更新的转变，街道更新成为新的热点领域，加之街道设计涉及内容多而杂，因此在编制导则的过程中要考虑多方面的因素，同时关切城市的发展背景、生态环境、居住状况、交通方式等，在动态过程中逐步更新、及时修订，使其能够更加适合城市发展的现实需求。

## 2 国内外导则比较

### 2.1 框架与内容的差异

通过对国内外各城市导则的框架分析，可以看出各城市主要根据市民的生

活习惯和通行方式来制定导则的编制框架与主要内容(图3)。

《上海市街道设计导则》按照国际化大都市发展的大背景和上海总体规划，注重“人性化”转型与创新，强调对街道空间内与人有关的元素进行引导<sup>[6]</sup>；

《广州市城市道路全要素设计手册》将内容分为七大板块，以未来街道为设计导向，从“面向车”到“面向人”、从“控红线”到“控空间”、从“断层式”到“一体式”转变<sup>[7]</sup>；纽约《街道设计导则》将主要内容分为使用手册、几何学、材料、灯光、家具五大部分<sup>[8]</sup>；《阿布扎比城市街道设计手册》将主要内容分为10个章节，涉及街道、街景、维护管理等多个方面<sup>[9]</sup>；新德里《街道设计导则》共有6个章节，将街道元素分为设计必要点和设计附加点<sup>[10]</sup>；《洛杉矶市中心设计导则》将主要内容分为引言和概述、可持续设计、人行道和边界、地面处理、停车场和通道、体量和建筑外墙、公共开放空间、建筑细节、街道景观改善、标志、公共艺术、市民和文化生活12个章节<sup>[11]</sup>。

综上，国内外的导则对内容的分类不尽相同，国内先是对不同的区域对象进行大体分类，再对每个对象的子项进行细分；国外的导则则是将每一个不同类型的设计对象或表现形式单独罗列出来并加以具体说明。纵观国内外的导则编制内容，其中高频词依次是可持续设计、绿色街道、人行道、街区、街道景观。这也说明，导则的核心是以人为本的可持续设计与绿色街道，这是国内外街道转型发展共同的方向。

### 2.2 街道分类方法的差异

街道分类使得街道设计更加精细全面。通过对不同街道的类型特点、道路等级和功能进行分类，能够更有针对性地对街道进行设计改进(表1)。

纵观国内外10座城市导则中街道的分类方法，可以看出上海、阿布扎比、伦敦都是依据交通特点来对街道进行分

类,明确了不同街道的功能;北京、广州、纽约、洛杉矶、巴黎和新德里根据当地的街道特点、使用方法、用地性质来对街道进行划分,并根据各个区域不同的特点来命名;东京总体道路面积较小,因此以街道通行量作为标准进行分类。由此可见,国内外对街道分类暂时没有统一的规定,往往是城市根据自身情况和限制条件等自行设定等级归类划分,基于不同的街道等级,让设计师根据实际情况进行规划设计,使街道更加符合城市特点,更加适合所在城市市民的使用。

2.3 设计原则和理念的差异及侧重

设计原则和理念是街道设计的基础,也是未来设计的导向。通过比较国内外10座大城市的导则发现,各城市均根据自身情况提出了街道的设计原则和理念(表2)。

从国内外10大座城市导则所体现的理念和发展趋势来看,“人本街道”(Humanistic Street)是未来街道设计的主要趋势,主要表现为街道设计越来越注重从市民的行为习惯、通行便捷性、空间交互性入手,结合植物、人行道、周边建筑、车行道、公共设施的重新配比和规划,对街道设计的各要素进行重组,使空间、人、交通工具成为一个三维整体。在城市发展早期,车辆的出现和经济发展的需要使街道设计理念强调车辆通行的重要性。随着城市文明的不断发展与城市设计的日益成熟,街道设计重心逐渐转向从不同区域的生态环境、人流量、生活模式等出发,关注使用者的类型、设施的排布等要素,综合考虑安全性、适老性、空间功能的复合性等多方面因素对街道空间进行再设计<sup>[19]</sup>。本文通过对国内外10座大城市的导则中所提及的设计原则及理念进行整理(表3),可以看出安全性、可达性、环境协调性、宜居性、可持续性、多功能性和城市文脉是大多数城市在街道设计中主要考虑的问题;而对经济性、开放性、创新性、机动性、

视觉性、公共健康、绿色、公众参与和智慧这几点考虑得较少(图4)。

全球各大城市在编制导则的过程中均会根据自身情况来选择不同的侧重点,其中安全性、以人为本、城市文脉是最受关注的3个方面,以“人”作为设计核心。首先,在街道设计中,对于人行道、公共设施、绿化等的规划设计,都应确

保在行人、机动车、非机动车等通行安全的基础上进行设计布局;其次,从景观可持续、道路可达性、通行舒适性等方面对街道进行整体改造,如公共设施的分布、人行道的宽度设置等,应注重市民的使用体验及便捷程度<sup>[20]</sup>;再次,注重室外材料的耐久性、可持续性、道路之间的高度差及排水问题;最后,延

表1 国内外街道的分类方法比较

| 城市 | 分类方法 | 主要内容                                                     |
|----|------|----------------------------------------------------------|
| 国内 | 上海   | 道路红线宽度、沿街活动、车道数量、设计车速、空间容量                               |
|    | 北京   | 街道特点、风貌、发展定位                                             |
|    | 广州   | 地位、交通功能                                                  |
| 国外 | 阿布扎比 | 将道路以等级的方式分为快速路、主干路、次干路、支路;以功能的方式分为商业、生活服务、景观休闲、交通性、综合性街道 |
|    | 伦敦   | 经典风貌区、典型居住区、城乡结合部                                        |
|    | 纽约   | 根据道路等级分为快速路、主干路、次干路和支路;根据功能类型分为生活型、商业型、交通型、景观型、工业型、综合型街道 |
|    | 洛杉矶  | 主干路、次干路、支路、辅路、步行区、临街车道、机动车道                              |
|    | 东京   | 市区商业、市区住宅、郊区商业及工业、郊区住宅、边缘乡村街道                            |
|    | 巴黎   | 林荫大道、慢速/公交和徒步专用道                                         |
|    | 新德里  | 商业区、居住区、混合区和工业区等                                         |
|    |      | 步行区、自行车区、公交区、机动车区、分隔带等                                   |

表2 国内外10座大城市街道设计原则和理念归纳<sup>[1, 4-5, 7, 12-18]</sup>

| 城市   | 设计原则和理念                                                              |
|------|----------------------------------------------------------------------|
| 上海   | 将“完整街道”作为核心概念,将“以人为本”作为首要目标,其次是便捷;关注第三人群、弱势群体;注重当地的文化特色与生态环境;注重可持续发展 |
| 北京   | 强调要有适宜的空间,突出本土特色,保证生态,提升环境美感,完善功能;对街道进行分区分类管控,推进部门协作,强调公众参与等多项新机制    |
| 广州   | 公平路权、活力街区、塑造风貌、功能符合、协同设计、人性设施、生态友好,强调工匠精神                            |
| 纽约   | 按照优先级分别提出六大设计原则                                                      |
| 洛杉矶  | 注重对现有街道和郊区进行改造、整合公共交通、排水和生态化设计及社区的公众参与度这四个方面                         |
| 伦敦   | 六大设计原则:安全性、可达性、宜居性、开放性、持久性、可持续性                                      |
| 新德里  | 将“完整街道”作为核心概念,致力于兼顾所有使用者的要求,并提出了六大空间设计原则                             |
| 巴黎   | 强调公共空间的多功能化及高效利用,如广场与地下停车场的结合等;注重人性化设计,设施材料                          |
| 东京   | 强调优先建设街道中的步行区和自行车区域,同时要发展公共交通                                        |
| 阿布扎比 | 致力于改善步行环境,提出按照行人—公共交通—自行车—机动车优先等级进行划分,同时均衡发展,提升人们的生活品质               |

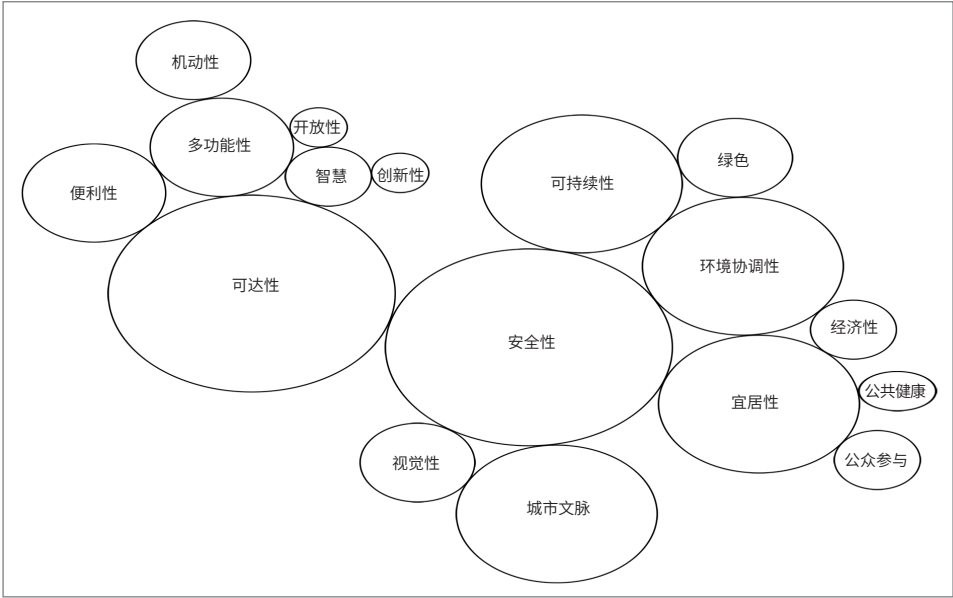


图 4 国内外 10 座大城市导则的理念总结示意图

表 3 国内外 10 座大城市导则中所体现的设计原则和理念比较

| 指标    | 上海 | 北京 | 广州 | 纽约 | 洛杉矶 | 伦敦 | 新德里 | 巴黎 | 东京 | 阿布扎比 |
|-------|----|----|----|----|-----|----|-----|----|----|------|
| 安全性   | √  | √  | √  | √  | √   | √  | √   | √  | √  | √    |
| 可达性   | √  | √  | √  | √  | √   | √  | √   | √  | √  | √    |
| 环境协调性 | √  | √  | √  | √  | √   |    |     |    | √  | √    |
| 宜居性   | √  | √  | √  | √  | √   | √  | √   |    |    |      |
| 可持续性  | √  | √  | √  | √  |     | √  |     |    | √  | √    |
| 经济性   |    |    |    | √  | √   | √  |     |    |    |      |
| 开放性   | √  |    |    |    |     | √  |     |    |    |      |
| 创新性   |    |    |    |    |     |    | √   |    |    |      |
| 机动性   |    |    |    | √  | √   | √  | √   |    |    |      |
| 多功能性  | √  |    | √  | √  | √   |    |     | √  | √  |      |
| 视觉性   |    |    | √  | √  | √   | √  | √   |    |    |      |
| 城市文脉  | √  | √  | √  | √  |     | √  |     |    | √  | √    |
| 公共健康  |    |    |    |    |     | √  |     |    |    | √    |
| 绿色    | √  | √  | √  |    |     |    |     |    | √  |      |
| 公众参与  |    |    | √  | √  | √   | √  |     |    |    |      |
| 便利性   |    | √  | √  | √  | √   | √  |     |    |    | √    |
| 智慧    | √  | √  |    |    |     |    |     |    |    |      |

注：“√”表示这座城市的导则体现了该设计原则和理念。

表 4 国内外部分城市导则的编制机构

| 城市   | 编制机构                                |
|------|-------------------------------------|
| 上海   | 上海市规划和国土资源管理局、上海市交通委员会、上海市城市规划设计研究院 |
| 北京   | 北京市规划和自然资源委员会、北京市城市规划设计研究院          |
| 广州   | 广州市住房和城乡建设委员会、广州市城市规划勘测设计研究院        |
| 纽约   | 纽约市交通部                              |
| 伦敦   | 伦敦交通局                               |
| 阿布扎比 | 阿布扎比城市规划委员会                         |
| 洛杉矶  | 洛杉矶市街道标准委员会                         |
| 新德里  | 印度道路大会                              |

续城市文脉，关注文化遗产是近年来各导则强调的重点，这说明每个城市都越来越重视保护其独有的历史、传统、文化、习俗、语言，并以此来营造独特的街道风貌。

总之，街道应该在保证功能的基础上突出本土特色，保持城市历史和文化底蕴的多元化并呈现给当地居民及游客，以期更好地传承地域特色文化。同时，通过提升街道空间的多样性与丰富性，能够促进人与街道的良性互动，为人们提供一个亲切、安全、充满独特韵味的复合空间。

## 2.4 编制机构及机制的差异

国内外导则的编制都涉及规划、景观、建筑、园林等众多学科领域，参与者背景多元（表 4）。从编制角度来看，参与编制的机构和人员可以直接影响导则及街道的未来走向。从国内外 10 座大城市导则的编制机构来看，国内多为交通局和研究院共同编制，国外导则由专有部门统一编制。以上海的导则为例，其编制机构包含上海市规划和国土资源管理局下设建筑规划、土地利用、历史风貌、监督管理等 21 个管理处，上海市交通委员会下设交通建设、交通设施、科技信息、安全监管等 17 个机构，上海市城市规划设计研究院下设发展研究中心、信息服务中心、综合交通规划分院、国土规划设计分院等 21 个机构。可见，通过不同学科之间的互补及影响有利于协调和综合各部门之间的利益共识，形成整体化设计，避免各部门可能存在的偏废情况与相关人员学科背景的局限。同时，为了保证导则编制的科学性合理性，需在编制过程中设定各环节对各类情况进行系统管控，从政治和经济两个维度进行编制与设计<sup>[21]</sup>。

从编制机制来看，形成街道空间专项管理平台是一项重要的措施，即由政府主管部门落实到各类专项机构，形成自上而下的管理模式（图 5）。首先由政府提出发展策略，其次由规划部门系统

完善专项规划,最后由设计部门展开细化设计,过程循序渐进。同时,从基层出发,实行公众参与,落实自下而上的反馈模式,是当下全新的思维及管理方式,即动态、多元、互补,从而形成最高效的编制方式<sup>[22]</sup>。

### 3 启示

街道有其自身的发展历史和生成逻辑,街道设计则是通过设计介入来引导街道朝着人的需求方向发展,这时候导则作为一种街道设计阶段性经验的集成,发挥着不可替代的作用。总的来说,街道、街道设计、导则是3个密切相关但又具有不同侧重点的概念。这三个概念的核心交集是“人”以及人的需求(图6)。回到本文讨论的导则本身来看,它主要从分类方式、原则理念、重点特色、更新策略等出发,对街道的功能、审美、体验进行指导性设计。目前,国内的街道设计及导则编制还有较大的提升空间,因此本文通过对国内外10座大城市的导则进行比较,总结出以下可供借鉴的经验,即遵循慢行交通优先原则、弹性与完整性原则、精细化管理与公众参与原则、文化体系与美学观念原则。

#### 3.1 遵循慢行交通优先原则

确立交通方式优先级是街道设计首要关注的重点。随着健康型街道理念的普及和市民对于健康重视程度的提升,慢行空间进入大众视野。街道空间的功能逐渐从交通功能向生活功能转变。街道发展经历了“慢—快—慢”的过程,当下的慢行空间与传统受限于交通技术的慢行空间不同,其将健康、可持续、安全作为首要目标。目前,国内对慢行空间的重视程度较低,亟需加强以人为本的慢行空间建设。

对于慢行交通的建设有三方面的意义:一是从健康安全角度出发,当代人过于依赖机动交通,缺乏运动,会出

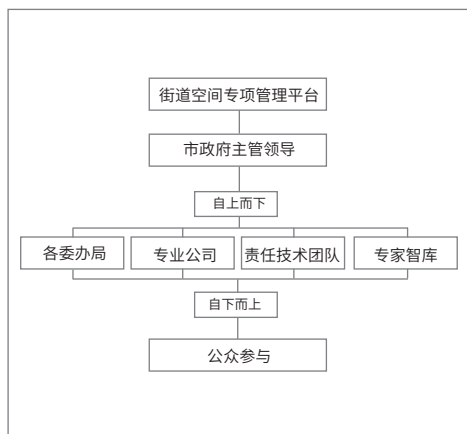


图5 导则的编制机制示意图

资料来源:基于《北京街道更新治理城市设计导则》绘制。

现各类心理、生理问题,而增加慢行空间的建设可有效增加室外活动空间,促使人们进行户外社交活动<sup>[1]</sup>,同时降低机动交通的使用率,从而减少交通事故的发生。二是从生态角度出发,工业经济的快速发展,使得城市交通愈加拥挤,造成严重的交通污染。以国内城市为例,截至2019年,上海人均碳排放量达7.7吨、北京人均碳排放量达4.1吨、天津人均碳排放量达11吨。生态污染已经影响到了市民的日常生活,需要通过建设慢行空间,引导市民养成慢行习惯,从而降低碳排放量,改善城市环境品质,进一步打造慢行之城、绿色之城。例如,伦敦的导则中明确提出将街道可持续设计作为街道的核心设计原则<sup>[23]</sup>;美国全球城市设计倡议协会和美国国家城市交通官员协会所著的《全球街道设计导则》将行人作为核心,专门设立章节提出增加专用自行车道和人行道,并强调建立自行车共享系统<sup>[24]</sup>;美国伯克利将自行车道分为5个等级,有效利用土地并打造友好城市<sup>[25]</sup>。三是从城市角度出发,以上海、北京、广州这三座一线城市为例,当下慢行空间存在盲道缺失、公共设施损坏、路面不平整等现实问题,导致市民出行受到影响,而完善的慢行空间是城市包容友好程度的体现,也是一个城市内在文明和外在形象的体现。

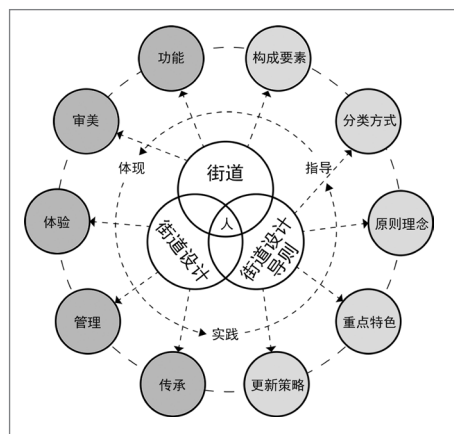


图6 街道、街道设计与导则的关系示意图

慢行交通作为成本最低的出行交通方式,对人、城市、生态都有着举足轻重的作用,并在一定程度上决定了城市的生活环境是否安全、先进、舒适。而完善慢行空间有利于提升市民的整体生活品质,从而进一步提升城市软实力,为营造更好的城市人居环境打好基础<sup>[26]</sup>。

#### 3.2 遵循弹性与完整性原则

我国目前拥有历史街道、商业街道、生活街道、景观街道等众多不同类型的街道,如何平衡街道风貌与通行功能之间的关系是当下亟需解决的问题。目前,大多数导则对街道、交通、设施进行统一定义,缺乏针对性与灵活性,导致街道特色逐渐迷失在功能之中。

我国拥有数千年的文明及数量庞大的历史街道,然而传统街道往往具有沿街面积小、车辆多、设施老旧等特点。因此,在导则编制中应该强调“一街一策”,根据不同街道的特性进行弹性设计,具体问题具体分析,实行动态管理,从而避免“一刀切”所造成的街道特性与街道功能之间的冲突,对街道造成不可挽回的破坏。例如,上海里弄的人行道路面积小、临建筑近、临街立面老旧,如何将街道特色有机融入街道设计,对导则的编制具有一定挑战性。同时,在导则编制的过程中形成弹性反馈机制,

有利于推动导则更新。

从导则框架内容的完整性来看,国外导则编制起步较早,内容更为丰富和深入,即要求导则涉及有关街道、人、车的通行、安全、活动各个方面的标准,并对此进行深入设计,还需以未来视角预测人的可能性需求。例如,新德里《街道设计导则》将街道元素分为必要和附加两个部分,充分考虑人性化需求,加强雨水管理、快速交通系统等便民友好设施的建设,从环境处理、出行安全、交通方式等角度进行细化设计,可供我国城市借鉴参考<sup>[10]</sup>。

导则编制的弹性和完整性可以有效提升市民对于街道的体验感,加强对历史文化街道的保护,构筑安全、便捷、绿色、高效、经济的综合交通体系。近年来陆续出现的友好型街道、包容性街道、智慧街道、绿色街道等也从侧面反映出导则弹性设计的重要性,有利于进一步提升城市软实力<sup>[27]</sup>。

### 3.3 遵循精细化管理与公众参与原则

设计标准作为街道设计的基础,为街道提供安全等制度保障。目前,国内街道面临的问题主要在审批、管理、维护等方面,各环节之间的疏离导致街道的管理分散、凌乱、无序,可以通过各个过程中的分类精细化管理,从而达到精细化管理的目的。首先,在规划设计阶段,细化街道宽度、两旁建筑高度等要求,对相关要素进行系统的管控协调;其次,在建设实施阶段,对红线道路、沿街绿地等周边建筑景观进行一体化设计,考虑整体统一性;最后,在管理运营阶段,利用现代科技手段对街道实行实时管控,减少各类破坏行为,落实责任制<sup>[28]</sup>。例如,《阿布扎比城市街道设计手册》中要求街道建设者与街道家具提供者必须保障建设的质量,同时政府机构具有监管的责任<sup>[9]</sup>。

对于众多历史街道,如何在导则的指导下进行保护设计,传承城市风貌,还需深入研究。例如,巴黎的《历史保

护区保护与利用规划》中对任何建设行为都进行了条例规定,以此来保证城市风貌的完整<sup>[29]</sup>。同时,良好的日常管理与经营也是持续保持城市街道形象的必要举措,如伦敦《街景设计指南》(2009年修订版)中针对口香糖、广告、涂鸦、鸽子等统一制定了管理方案<sup>[23]</sup>。我国拥有众多历史街道,其保护设计不仅是依靠政府力量的行为,还需要发动市民积极参与到街道的维护管理中,形成自下而上的管理模式,将以人为本理念落到实处。例如,北京于2019年正式推行的“责任规划师”制度,提出促进“多元共治,多元共享”的建设目标<sup>[30]</sup>,强调的就是充分发挥市民在街道治理中的积极作用。也正是这种“多元共治、多元共享”的价值引领,为导则提供了源源不断的生命力。具体来说,多元主体在共治过程中,将实践中发现的新问题总结成新的经验纳入下一轮导则的编制过程中,就能形成一股与时俱进的有效力量,更好地对街道设计进行指导。

### 3.4 遵循文化体系与美学观念原则

文化体系与美学观念作为一座城市的内在支撑,是导则编制的根基。一条街道的文化体系是否正确将会决定该街道在建设后能否被认可。街道称谓在语义上的差别可以反映街道文化体系的差异,国外各街道的称谓都不相同,如Corso、Avenue、Esplanade、Rue等,在街道名称的选择上都会参照其所在城市的文化体系,从而得到市民的文化认同感<sup>[31]</sup>。文化体系和美学观念是一种内在互相支撑的关系。从广义上来看,街道美学作为城市美学的重要组成部分,其将“美”作为核心,包含视觉感受、使用体验、历史文化、生态环境等要素,其所具备的个性、结构、意蕴形成一定的环境意向,为城市市民提供可读性、可识别性、可见性的街道元素,并使城市市民对街道产生记忆、依赖。

遵循文化体系与美学观念原则对导

则进行编制,意义主要有3个:一是通过各类街道家具,以其特有的色彩、形态使城市市民产生地域记忆与归属感,并形成独特的行为记忆与思想记忆;二是通过文化与美学的交叉渗透,对历史建筑及文化遗产形成有序的保护,对传承城市文脉、保护城市基因有着积极推动作用;三是提升街道的整体形象有利于提高城市市民的审美与综合素质水平,营造浓郁的美学氛围,从市民和街道两方面提升城市综合实力<sup>[32]</sup>。例如,新德里《街道设计导则》强调街道元素必须具有功能和美学的双重属性,其所具有的艺术性可能会对人们的行为产生影响,边界墙、垃圾桶、公交站、休憩空间、标识牌等元素可以通过色彩、形态、识别度等来展现其艺术性<sup>[10]</sup>。

## 4 结语

通过对国内外10座大城市的导则进行比较分析后,本文发现这十座城市的导则编制较为完整,但在实际应用上仍面临较多困难。如何更好地调节实施过程中政府、市民、街道之间的关系,还需在实践中不断校正优化。从导则编制方面来看,可借鉴地域文化、人口密度、生活习惯相似的城市的成功经验,侧重人本性与慢行空间建设,充分落实弹性与完整性设计原则,从而解决当下交通安全、出行难、历史风貌保护等问题。从导则实施方面来看,可立足本土,呼吁各方共同努力,多角度建设合理科学的街道,合力打造共享特色街道<sup>[33]</sup>。导则的编制提升与街道再设计是城市发展、人类进步的必然要求,也从侧面展现了一座城市乃至一个国家的综合实力和竞争力。

我国作为人口大国和经济高速增长的世界第二大经济体,以工业化与城市化为标志的现代化进程不断提速,快速的城市扩张与城市建设给城市街道美学带来较大的冲击,甚至造成了破坏性建

设的严重后果。街道各部分之间的零散、混乱、疏离导致街道与人之间的关系逐渐弱化,因此当前亟需通过街道设计对街道的功能、审美、体验、管理、传承等多个方面进行深入探究,在道路、人、交通工具、生态之间寻找一个坚实的平衡点。吴良镛认为城市美应该包含舒适、清晰、可达性、多样性、选择性、灵活性等方面的内容,街道作为城市中的“交通+社交”双核心,应该将上述要素作为首要考虑的对象。导则不仅是功能技术的呈现,还是一座城市对人、生态的综合考量,是城市特色风貌、综合实力的体现。街道设计将会结合上述诸多方面形成独特的软性力量,从而提升城市整体软实力,因此需要积极探索并不断更新适合我国自身的城市特色街道设计导则。■

#### [参考文献]

- [1] 姜洋,王悦,解建华,等.回归以人为本的街道:世界城市街道设计导则最新发展动态及对中国城市的启示[J].国际城市规划,2012(5):65-72.
- [2] 葛岩,唐雯.城市街道设计导则的编制探索——以《上海市街道设计导则》为例[J].上海城市规划,2017(1):9-16.
- [3] 戴金.国际城市街道设计导则综述[J].城乡建设,2020(2):76-79.
- [4] 兰潇,李雯.以多元需求平衡为导向的街道设计——以《阿布扎比街道设计手册》为例[J].城市交通,2014(2):36-49.
- [5] 尹晓婷,张久帅.《印度街道设计手册》解读及其对中国的启示[J].城市交通,2014(2):18-25.
- [6] 上海市规划和国土资源管理局,上海市交通委员会,上海市城市规划设计研究院.上海市街道设计导则[Z].2016.
- [7] 广州市住房和城乡建设委员会,广州市城市规划勘测设计研究院.广州市城市道路全要素设计手册[M].北京:中国建筑工业出版社,2018.
- [8] New York City Department of Transportation. Street Design Manual[S].2009.
- [9] Abu Dhabi Urban Planning Council. Abu Dhabi Urban Street Design Manual[S].2009.
- [10] Delhi Development Authority, Unified Traffic and Transportation Infrastructure Center. Street Design Guidelines"for Equitable Distribution of Road Space"[S].2010.
- [11] City Council Districts, City Planning Commission. Downtown Design Guide——City of Los Angeles[S].2008.
- [12] 沈雷洪,蒋应红.本土化的完整街道设计体系初探——上海市完整街道设计导则编制有感[C]//2018城市发展与规划论文集,2018.
- [13] 和培.北京远郊新城街道空间设计导则研究[D].北京:北京建筑大学,2020.
- [14] 唐燕,李婧.面向实施的街道设计导则编制研究——以北京《朝阳区街道设计导则》为例[C]//共享与品质——2018中国城市规划年会论文集,2018.
- [15] 张久帅,尹晓婷.基于设计工具箱的《纽约街道设计手册》[J].城市交通,2014(2):26-35.
- [16] 米佳锐.人本尺度下的城市街道可持续设计——以伦敦街道更新设计为例[J].建设科技,2020(20):70-73.
- [17] 张磊,陈宇.基于紧凑城市理念的街道建设探析——以法国里昂城市街道为例[J].国际城市规划,2015(增刊1):111-115.
- [18] 李思其,李军.基于路权平衡的城市街道设计的国际经验与启示——以阿布扎比和东京为例[J].包装世界,2016(5):74-76.
- [19] 胡燕,倪一舒,高源,等.街道城市设计导则中“以人为本”的理念体现——以我国北京、上海、南京、广州四城市为例[J].城市建筑,2020(8):7-10.
- [20] 李威,刘岱宗.安全的城市街道设计:国际理念及在中国实践下的思考[J].交通与港航,2019(3):22-26.
- [21] 王建国.现代城市设计理论与方法[M].南京:东南大学出版社,2001.
- [22] 彭钢.城市街道活力的营造[D].长沙:湖南大学,2006.
- [23] Transport for London, Streetscape Guidance 2009: A Guide to Better London Streets[S].2009.
- [24] Global Designing Cities Initiative, National Association of City Transportation Officials. Global Street Design Guide[M]. Washington: Island Press,2016.
- [25] 甘霖.从伯克利到戴维斯:通过慢行交通促进生态城市的发展[J].国际城市规划,2012(5):90-95.
- [26] 周江评,王江燕,姜洋.慢行交通的意义、国际研究进展和实践小结——写给慢行交通“保卫战”中的中国城乡规划师[J].国际城市规划,2012(5):1-5.
- [27] 上海市规划和国土资源管理局.上海市城市总体规划[Z].2018.
- [28] 张帆,骆惊,葛岩.街道设计导则创新与规划转型思考[J].城市规划学刊,2018(2):75-80.
- [29] 刘健.巴黎精细化城市规划管理下的城市风貌传承[J].国际城市规划,2017(2):79-85.
- [30] 唐燕,张璐.从精英规划走向多元共治:北京责任规划师的制度建设与实践进展[J/OL].国际城市规划,https://kns.cnki.net/kcms/detail/11.5583.TU.20210415.1723.002.html,2022-02-22.
- [31] 卢原义信.街道的美学[M].尹培桐,译.南京:江苏凤凰文艺出版社,2017.
- [32] 王辉.城市美学[M].北京:中国建筑工业出版社,2020.
- [33] Michael R.Gallagher,王紫瑜.追求精细化的街道设计——《伦敦街道设计导则》解读[J].城市交通,2015(4):56-64.

[收稿日期]2022-05-15