

追求精细化的街道设计 ——《伦敦街道设计导则》解读

Michael R. Gallagher 著, 王紫瑜 编译
(深圳市城市规划设计研究院, 广东 深圳 518031)

摘要: 自20世纪90年代, 英国的交通政策就在向整合交通和土地利用规划的方向努力。伦敦交通局于2004年发布了《伦敦街道设计导则》(以下简称《导则》), 并于2009年修订。该导则作为“更好的街道”计划的一部分, 对伦敦市区的街道项目具有重要的引导作用。首先通过叙述伦敦市街道形态与规划政策的演变, 介绍《导则》的政策背景、概要内容及设计原则。从设计流程、材料面板、街道设计指引几个方面解析《导则》的特点。通过研究伦敦市的道路形态和街道设计现状, 评述《导则》的落实与应用情况。最后, 从全过程精细化指导、规范标准补充、街道设计理念转变三个方面总结《导则》对中国城市街道设计的借鉴意义。

关键词: 街道设计; 导则; 共享路面; 交通稳静化; 步行; 自行车; 伦敦

To Pursue Delicate Street Design—Discussion on Streetscape Guidance: A Guide to Better London Streets

Written by Michael R. Gallagher, Translated and Compiled by Wang Ziyu
(The Shenzhen Urban Planning & Design Institute, Shenzhen Guangdong 518031, China)

Abstract: Since the 1990s, the U.K. transportation policies have been oriented towards integrating transportation and land use planning. *Streetscape Guidance: A guide to better London streets* was released by Transport for London (TfL) in 2004 and revised in 2009. The Guidance, as a part of the Better Street program, plays an important guidance role in street projects of London urban area. By stating the evolution of street development and planning policies in London, this paper introduces the policy background, main contents and design principles of the Guidance. Characteristics of the Guidance are discussed from the perspectives of design procedures, materials selection, and street design principles. By analyzing existing street development and design, the paper reviews the implementation and application of the Guidance. Finally, the paper summarizes lessons learned from the Guidance for urban street design in China in three aspects: whole-process delicate guidance, specifications and standards supplementation, and the change of street design concept.

Keywords: streets design; guidance; shared street space; traffic calming; pedestrian; bicycle; London

收稿日期: 2014-01-26

作者简介: Michael R. Gallagher(1969—), 男, 美国人, 硕士, 规划师, 主要研究方向: 规划研究。E-mail: mrg91@hotmail.com

译者简介: 王紫瑜(1989—), 女, 辽宁大连人, 硕士, 规划师, 主要研究方向: 可持续城市规划与设计。E-mail: clairry@hotmail.com

1 《导则》的政策背景

1.1 伦敦的城市和交通发展概述

伦敦的城市建设可追溯至公元43年, 是罗马人占领英国时为平民所建。当时道路以规则的网格结构为肌底。直至中世纪, 伦敦在无规划的基础上发展成非规则的有机街道和蜿蜒小巷。然而, 历史上著名的1666

年伦敦大火几乎把当时城镇中心的房屋全部烧毁, 迫使居住在当时市中心的富人迁移到市郊重建生活。简单的网格式街道布局被沿用至今, 形成了现在伦敦市中心城区的道路格局。

工业革命时期, 伦敦作为世界第一大城市, 也首当其冲面临污染、拥堵等一系列发展过程中不可避免的问题。由此催生了世界

第一个城市轨道交通系统，城市的发展格局亦随之改变。城市中心的高密度人口得到疏解，围绕伦敦中心城区的铁路环线搭建面向英国全域乃至欧洲发展的交通大动脉。

如今的大伦敦行政区(Great London Authority)面积约为1 600 km²，伦敦交通系统的方方面面都由伦敦交通局(Transport for London, TfL)进行监管，包含路面交通、道路、轨道与地铁、城际快轨(Crossrail)以及交通管理等，为800多万人提供日常交通服务。

1.2 政策背景

自20世纪90年代，英国的交通政策就在向整合交通和土地利用规划的方向努力。1994年，由环境部和交通部联合出版的《规划政策指引13：交通》(PPG13: Transport)^[1]以确保地方当局执行其土地利用政策和交通运输方案为主旨，帮助控制机动车出行距离和次数的增长，鼓励对环境影响小的替代出行方式，由此减少对私人小汽车的依赖^[2]，并强调政府致力于搭建一个政策框架，即人们的出行方式选择能够与环保目标保持一致。在此框架下，强调在各个层面对交通与土地利用规划关系的审查：区域规划层面，必须促进两者的整合与协调；发展战略规划被要求降低交通需求，最大限度使用公共交通，同时针对停车场制定战略性措施；其他政策还包括步行安全措施、自行车交通及公共交通方案等。

2003年，备受争议的拥挤收费开始在伦敦市中心实施(对每辆进入市中心的车辆收取约100元人民币)，这促使人们从经济角度考虑选择私人小汽车的替代出行方式，从而在缓解交通拥堵、提高出行效率及改善步行和自行车交通环境方面取得了显著成效。到2005年初，该政策使交通量减少15%，交通拥堵减轻30%^[2]。

2004年，受伦敦交通局委托，作为伦敦市城市设计顾问的扬·盖尔(Jan Gehl)提出将伦敦塑造成一座适宜步行的世界级城市的概念。在盖尔的结论报告中提到，虽然伦敦拥有诸多历史建筑和多样化的公园等优势，很多地区的街道空间却被机动车交通所主导，给行人增加了不少障碍，步行变成一种功能性活动而不是以从前的休闲、消遣方式随意进行。他呼吁规划设计从业人员转变对城市交通的认识，提倡鼓励步行的设计^[3]，并使

使包括《伦敦街道设计导则》(London Streetscape Guidance)、《步行环境改善计划》(Improving Walkability)、公共空间改善等一系列策略的出台。

同年的伦敦步行计划(The London Walking Plan)和2005年发布的《步行环境改善计划》^[4]提出了一个雄心勃勃的目标：在2015年前将伦敦建成世界最适宜步行的城市。政策倾向步行系统，考虑行人的需求成为强制性原则，步行的可达性被放置在首要位置，在所有的公有或私有开发中，必须方便行人的出行和到达，并防治犯罪的可能性。适宜步行的特征可以被概括为五项，即连通、愉悦、明确、舒适、便捷(“5Cs”：Connected, Convivial, Conspicuous, Comfortable, and Convenient)。

2007年，英国建筑及环境委员会(Commission for Architecture and the Built Environment, CABE)协同交通部门发布了《街道设计手册》(Manual for Streets)^[5]。通过城市设计的方法指导设计和规划更精细、便捷的社区街道和城市交通。手册强调了街道作为空间的功能性，并将步行需求排在街道使用分级和设计流程中的第一位。《街道设计手册》尽量避免在设计中走入过度考虑安全因素的误区(毕竟安全性只是街道设计众多因素中的一项)；取而代之的建议包括更紧凑的街角设计以缩短驾驶人在交叉口的视线，从而有效降低车速(改造后住宅区内车速通常不高于30 km·h⁻¹)。2010年《街道设计手册——第二版》(Manual for Streets 2)发布，在第一版的基础上进一步梳理空间和连接的基本概念，并增加了对城市道路和高速公路的设计标准。

2009年，伦敦交通局发布的“易辨认的伦敦”(Legible London)^[6]是一套先进的、更完整、更清晰、更经济的指路系统，它不仅覆盖整个市区，还提供不同交通方式间的换乘指示，是目前世界上最大的步行指路系统。在此之前，伦敦市中心有32套不同的指路系统。催生这个指路系统的一个重要因素是伦敦错综复杂的中世纪路网系统，游客从景点到景点通常需要乘坐地铁而非步行。该系统运用循序渐进的视觉提示帮助人们在步行过程中定位方向。安装此系统后，行人的步行路程减少16%，而选择步行方式的人增加23%。

由此可见，不论从国家层面还是地区层

面，政府都在为创造更多的优质公共空间和路权平等的交通网络做努力。伦敦交通局更注重从长远的角度审视街道设计——将街道设计成为有益于步行和自行车行驶的空间，同时也为汽车服务。

基于上述规划管理理念，伦敦交通局2004年发布了《伦敦街道设计导则》(Streetscape Guidance: A Guide to Better London Streets, 以下简称《导则》)^[7]，并于2009年修订。该导则作为“更好的街道”(Better Street)^[8]计划的一部分，目的是为伦敦市创造一个更舒适、清晰、易识别的街道空间，构建更平等的出行方式，并对伦敦市区的街道项目具有重要的引导作用。

2 《导则》的概要与原则

2.1 内容概要

《导则》是为伦敦的街道设计从业者准备的工具手册，以指导伦敦市各行政区街道设计开发的基本原则和材料选取，协调伦敦580 km道路网络的升级改造与管理。首要使命是为伦敦市民提供更好的街道，使居民对

街道的认知由其交通功能转变为街道空间本身，设计性强的街道不仅可以为居民提供舒适的步行和自行车空间，也可以增强行人对城市的体验，享受城市的环境与氛围。

《导则》共12章，主要内容可概括为3个部分：1)第1章简介和第2章政策与愿景，明确道路层级和多样性，阐明基本理念和部门责任分工；2)技术性指引：包括第3章设计流程、第4章核心设计原则、第5章材料选型、第6章街道环境特征，第7~9章分别对路面设施、市政设施、街道家具提供设计参数、选址要求、参考材料使用和最佳案例，以及第11章对街道设计细节做出指引；3)第10章维护与管理，对相关技术要点和管理实施机构做出明确要求。

2.2 原则

《导则》确定了街道设计的基本原则(见表1)。为了维护伦敦市作为世界级一流城市的地位，街道设计必须沿用优质的工匠技艺。在满足可达性、安全性、易辨认性这些步行基本需求的同时，必须具备大方、稳重、美观等品质，为提高人们在伦敦出行的

表1 《伦敦街道设计导则》设计原则

Tab.1 Design principles of Streetscape Guidance: A Guide to Better London Streets

序号	原则	说明
1	可持续的设计	考虑设计的可持续性能够有效地缓解气候变化，保护并改善当地环境
2	项目的全局性	从整体层面考量设计，在项目进行时，不仅仅考虑项目对所在街道的影响，同时考虑其作为伦敦市公共空间一部分的延伸影响(包括空间和运营管理层级的延伸影响)
3	一致性和清晰性	通过搭建一支专业的设计团队、采用统一设计原则方法和材料面板等，将一致性始终贯穿于整个伦敦道路网络的设计中
4	整合与协调性	确保街道空间的整合及其与周围环境的协调性，设计细节处的自身协调性，以及项目过程中的合作方、各参与方的意见协调
5	需求导向性	街道项目的首要任务是提供通行环境，为了解并协调所有使用者的需求，需要针对伦敦市道路网络的不同区块明确目标愿景，在项目启动阶段与实施阶段咨询各参与方意见，并通过反馈进一步了解需求
6	以人为本	将人性化的理念贯穿于街道设计项目，开发适宜步行尺度的活动空间，通过提供安全、便捷、趣味性强的设施鼓励步行和自行车交通
7	减少犯罪、维护秩序	设计团队有责任和义务确保所有的街道项目都能够结合其他设计原则，营造舒适、安逸的街道环境，通过设计减少犯罪概率
8	功能性和安全性	街道的设计与管理必须同时满足人们的有效使用和安全，其中包括：确保适宜当地环境的行驶车速，信号灯、路侧护柱等设施的简洁性和易识别性，以及各交通方式使用人群的道路安全
9	反映地方特色的易识别性	街道项目必须尊重和识别地方环境特色，包括自然环境、当地的街道肌理、历史背景、文化活动等，从各个方面将地方特色融入街道设计
10	包容性与平等性	街道作为公共空间的一部分，应保障所有人有权利通过和使用，因此，街道设计需考虑所有人群(包括弱势群体)、所有交通方式的通行和使用
11	材料维护与耐久性	运用简单的材料达到更好的效果，减少视觉干扰、使设计更具弹性、更持久耐用，并将其纳入大伦敦行政区的管理政策中

资料来源：根据文献[7]整理。

愉悦性还需要考虑可持续性，使其成为精致、包容性强的设计。

3 《导则》的特点

3.1 规范设计流程：明确职责、循序渐进

3.1.1 搭建多样化的团队

《导则》对街道项目的整个设计团队中不同角色的工作和任务做了陈述，其中包括城市设计师、道路工程师、路灯工程师、维护工程师，还有施工设计协调管理人员、环境管理者和访问顾问等。值得一提的是伦敦交通局优胜交通模式(TfL Modal Champion)，它的作用在于确保街道设计项目的道路安全性、公交优先性以及步行和自行车可达性等一系列指标的实现，由于其掌握预算，因此有更大的权利指导项目。除此之外，《导则》没有再介绍更多有关优胜交通模式选取的信息，对于保护相关利益群体的政策也极少提及。

3.1.2 构建设计流程框架

《导则》将街道设计的流程(见图1)分为4个环节：项目启动、设计阶段、实施阶段以及维护与监管。在每个环节安排对应的管理主体和相应的管理内容。在伦敦交通局中设置街道设计审查小组，由多种专业人士组成，主要负责确保设计遵守《导则》中规定的审批要求，例如铺装用料的规定。

3.2 材料面板：以统一形式、简洁耐用为原则

《导则》为伦敦的道路系统提供了一套相对有弹性的材料面板，以指导伦敦市道路网络中的街道设计项目使用。除特色街区的材料设计方案须由街道设计审查小组审查同意后方可采纳，其余的街道项目均需遵循《导则》提供的面板。

3.2.1 统一协调道路设施色彩

关于街道设施的色彩选择，伦敦交通局采用不同底色区分和协调伦敦市各城区、城郊及乡村地区；伦敦市中心城区以黑色为主，灰色作为辅助视觉提醒；在其他城区、城郊及乡村地区，则使用相反配色，以灰色为主，黑色作为辅助视觉提醒。该色彩引导适用于路灯、道路标志、自行车停车栏、道路护栏等各种设施，既为驾驶人对区位的识别提供帮助，同时也便于伦敦交通部门的管

理，使之符合“易辨的伦敦”这一计划。

3.2.2 简化街道设施，鼓励功能整合

《导则》坚持简洁的设计与耐用的材料可以为街道设计达到视觉上的清爽，因此鼓励街道设计通过整合功能清理街道设施。如图2中的路灯整合设计，将路灯、交通信号灯、步行等待按键整合为一体，使路面设施更整洁有序。

3.3 街道设计：特色中寻求一致

3.3.1 分类指引

《导则》根据伦敦市道路网络所覆盖街道的区位和用地属性，总结划分出5大类街道：市区商业街道、市区住宅街道、郊区商业及工业街道、郊区住宅街道，以及边缘乡村街道。针对不同类型，为不同的环境提出设计原则，读取包括道路边界、车道、交叉口、路缘、步行带、车道设施、步行道设施、绿化植物、公共交通设施以及过街设施等街道要素，将街道按照其构成分解为内在相关联的组成部分，确保设计与环境的一致

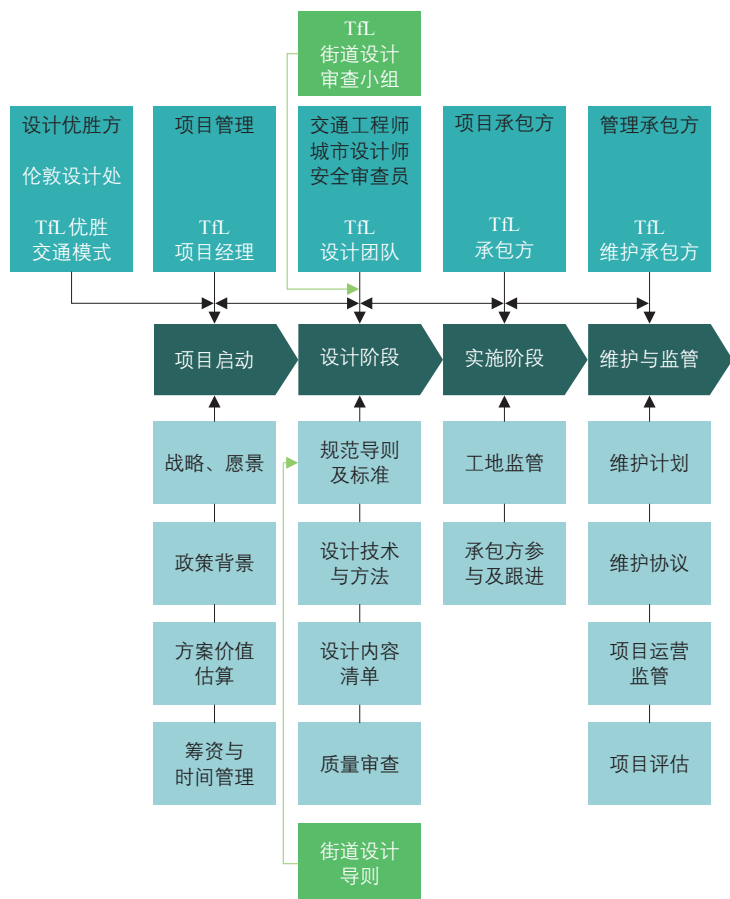


图1 街道项目设计流程

Fig.1 Procedures of street project design

资料来源：文献[7]。

行车过街，同时也提示行人和骑车者有机动车进入支路。

3) 自行车专用道。《导则》引导街道设计项目为伦敦营造一个良好的骑行环境，并在伦敦交通局官网发布《伦敦骑行交通设计规范》(London Cycle Design Standards, TfL 2005)，要求所有骑行设施满足规范标准。将自行车道分为强制自行车专用道(仅限自行车交通)和建议自行车道(按时段、地点等分配)，确定采纳强制自行车专用道或建议自行车道的首要因素是当前道路是否有装卸货物及停车需求。另外，为优化道路交叉口的自行车通行条件，《导则》鼓励使用优先等待区。

4) 停车与装卸货物停车港。《导则》建议在不适合停车的路段设置停泊港湾以方便机动车的停放。鉴于这种设计的适用范围小，且易与步行空间产生冲突，《导则》要求这些停车港的设计不能影响行人的正常活动，同时规范停车港的尺寸：小汽车、出租汽车及摩托车停车位宽度不应低于1.8 m，装载货物的停车位宽度不应低于2.4 m，不小于2.7 m宽的停车港为蓝色牌照(即残障人士持有的牌照)登记车辆预留。

3.4.2 交通稳静化

道路标志系统应该结合交通规范，为人们提供简洁易识别的安全环境，因此，《导则》提倡整个伦敦市的街道系统都遵循这种

极简主义与干净大方的美学，突出街道邻里的建筑特色——历史元素、建筑、空间以及公共活动，并为街道的稳静化确定一致性的主题，即街道清理、提高视觉舒适度、交通期望线(Desire Lines)。

1) 街道清理。《导则》大力推动伦敦街道的设施清理工作。按照功能重新整理所有的路标，从融合街道家具设施的元素入手，例如将指示路牌挂在路灯灯柱上。《导则》还建议在建筑上安装路灯和交通指示灯等引路设施。出于安全性考虑，建议在必要路段提供安全护栏，以减少视觉上的混乱并达到人车分流的作用。为避免隔离墩在视觉上的杂乱效果，设计者应考虑设置其他替代隔离墩功能的街道家具，例如采用高而不滑的路缘石。

2) 提高视觉舒适度。《导则》提到街道植物不仅能为街道带来健康安宁的环境，还可以缩减道路尺寸，用作车速的参照物，使机动车驾驶人通过感观更好地控制车速。《导则》还提出在路缘带设置0.45 m宽的缓冲带以减少车速对街道家具及植被的损害。另外，《导则》还建议设计师利用设计元素将街道家具设施与交通稳静化设计进行融合以缩减道路宽度。

3) 交通期望线。交通期望线是一段路程从起点到终点的最短距离，通常是直线，或者在地表留下一些痕迹(尤其是草地上的

表2 技术指导分类细则

Tab.2 Classification of technical guidelines

第7章 人行道与自行车道技术指导	第8章 街道家具设施技术指导	第9章 第三方提供的街道家具设施技术指导
人行道路面 共享路面 盲道铺装 井盖 路缘和排水系统 过街系统 支路入口处理 路面标志 公交专用车道 自行车专用道 地下系统 停车位和装卸货物停车港 行人过街系统的分级	街道家具 路灯 交通标志 信号灯 多种形式信息牌 行人指路标志 道路监控设施 植被 街道树木 自行车停放设施 摩托车停放设施 公共汽车站 公交智能系统 有轨电车 出租汽车扬招点 座椅 隔离墩 安全岛 安全栅栏 盐箱(雪天使用) 环境监控设施 公共艺术品	街道名称标志 信息标志 普通垃圾桶 循环回收垃圾桶 再利用垃圾桶 变电箱(Utility cabinets) 电话亭 停车监控系统 邮箱 烟蒂专用垃圾桶 露天咖啡座

资料来源：根据文献[7]整理。

踩踏痕迹)。伦敦交通局研究发现,人行地道、人行天桥和护栏被视为防止人们穿越交通期望线的刚性设计,不符合交通期望线的原则;调查还发现过度限制行人的步行行为会促使人们闯红灯或横穿道路,引发交通事故。因此伦敦交通局要在现有的人行地道上方寻找同水平线过街的解决方法,过街设施必须被设置在符合交通期望线原则且方便到达的位置。这意味着过街设施不一定被设置在道路交叉口,设计师必须依据观测到的行人习惯路线进行设计,而不是安排行人的行走路线。《导则》中提到虽然过街点设置可以改变人们的交通期望线,但却不能改变行人的整体活动路线。因此伦敦交通局要求尽量避免在设计中出现改变行人路线的护栏。

3.5 维护与管理

良好的维护可以确保街道安全、可持续地为人们提供日常服务。《导则》明确了包括伦敦交通局、伦敦各区政府以及公共设施公司需承担的街道维护责任。伦敦交通局主要负责保障道路安全,对道路进行定期维护和修复;伦敦各地方政府负责提供街道卫生清洁服务;公共设施公司的责任是确保道路各功能设施的正常运作。另外,《导则》还对新旧建筑的连接、口香糖乱吐、小广告粘贴、涂鸦、鸽子等各方面影响街道维护的因素提供了应对及管理方案。

4 《导则》的实践成果

自《导则》颁布以来,伦敦交通局通过分析交叉口与街道的混乱原因,利用街道类型分析和探究功能优先性,改造过宽的机动

车道、过大的转弯半径以及不合理的行人过街设施,先后完成 80 余条街道的改造与建设,其中一些项目获得了极高的公众认可与评价。街道设计的改善使得机动车交通量减少,步行人数增长。2000—2011 年,伦敦市的行车总里程减少 10%,使用公共交通系统的人数从 2009 年 34% 增长至 2011 年 36%^[8]。

4.1 成功案例

伦敦的展览路(Exhibition Road)是 2010 年改造完成的典范性共享空间街道项目(见图 5)。街道全长 820 m,改造耗时 3 年,政府出资近 3 000 万英镑。改造内容包括全路段改用无障碍步行道铺装,移除行人、自行车、机动车之间的路障,在街道中央安装路灯。作为一条两侧由展览馆和学院围合营造的充满文化氛围的特色街道,该改造项目获得了广泛好评,改造后的行人交通事故总量降低 60%,使整条街道更具活力。

另一项标志性改造项目是 2012 年完工的牛津广场(Oxford Circus)过街设施改造(见图 6)。该项目耗时 6 个月,花费约 500 万英镑。改造内容包括移除路障、拓宽人行道、更新路灯、扩增地铁出入口空间、增设对角过街铺装、更新路面铺装材料。改造后的牛津广场行人通行效率提高了 1 倍以上,公共空间增加了近 70%,为最具活力的伦敦商业中心创造了新潜力。

4.2 《导则》的引导作用

1) 将街道作为公共空间的设计宗旨。随着《导则》的颁布实施,空间感在街道设计项目中被重视。在绝大多数基于空间和街道交错的项目中,伦敦交通局着重强调建设



a 改造前



b 改造后

图 5 伦敦市展览路改造前后对比

Fig.5 Comparison of London Exhibition Road before and after rehabilitation

资料来源: 维基百科。

足够宽的人行道和十字形交叉口来减少交通干扰。另外，减少并合理化道路交通量；降低机动车通行速度至 $30\text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ；消除街道的杂乱障碍；使用更好的材料美化街道环境和提高耐用性；针对短时间(15 min)和长时间(2 h 以上)停车需求进行不同规划；在十字形交叉口增设斜插式和行人优先的过街设施；在需要突显地方特色的街区，将广场、花园和街道整合成为一体化的公共空间。伦敦交通局通过《导则》为很多街道设计项目创造了更有活力的街道环境，也使周边零售业和地产更具价值。伦敦交通局还创建了“城市空间价值提升方法工具箱”(Valuing Urban Realm Toolkit)，为城市公共空间的规划设计确立金融投资效益的目标。

2) 营造共享路面，改善过街设施。《导则》中提到的共享路面理念已经被广泛应用于众多街道改造项目。此前，伦敦交通局已经参与了一些有关共享空间的街道设计项目：以自然的一体化路面整体铺装代替设置在道路与人行道之间的路缘石，使街道的边界模糊化，同时也清除街道障碍，在拥有共享路面设计的街道中，咖啡馆和餐厅将室外空间租用作为室外就餐区，为街道带来活力的同时也节省了维护与清洁成本。另外，其中一些道路的设计通过分析交通期望线发现许多规划之外的过街点，据此进行设施改善，增设过街设施，有些道路甚至移除了交通信号灯。

5 启示

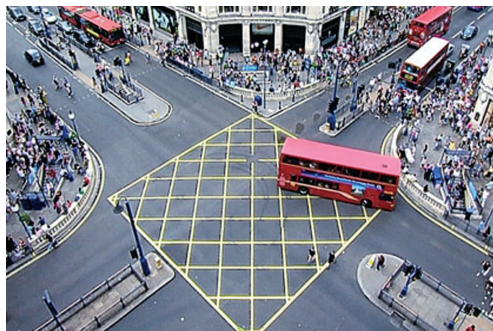
中国正处于城市快速发展的重要时期，伴随着机动车数量剧增，高架桥、环线、快速路的建设，道路的拓宽，以及停车位的大

量提供，无一不在鼓励机动车优先的发展导向，然而，交通的混乱与拥堵问题始终未能从根本得到解决。在倡导绿色出行和发展可持续交通的背景下，许多大城市已经认识到街道作为城市公共空间的重要组成部分，对城市的绿色、可持续发展和空间活力的营造影响深远。由此，《导则》中的诸多创新与经验也对中国的城市街道设计具有借鉴意义。

1) 全过程精细化指导，明确职责。《导则》在街道设计各项要素、各个阶段的精细化技术指导值得中国城市借鉴。《导则》提出从项目启动阶段—设计阶段—实施阶段—维护监管的纵向、全过程指导的工作框架，并在每阶段明确各部门的职责，协调各参与方与利益相关群体的关系，规范街道设计项目的进程。

2) 打包相关设计规范标准。《导则》基于现有的一系列街道设计及交通相关政策文件和标准规范，通过对上层政策文件和指引性文件的补充，将各层级对街道设计的要求有效衔接，在各小节的最后附上相关标准，以方便读者更全面的使用，例如《导则》强调自行车交通的重要性，除了提出其路线的分类与规范之外，还提供相关文件《伦敦自行车相关设计标准》(London Cycling Design Standards)的延伸阅读。

3) 将街道视作城市公共空间的观念转变。《导则》的宗旨在于将街道空间作为城市交通与城市公共空间的共同载体，为伦敦的所有交通方式创造更平等、和谐的公共环境。从鼓励共享空间、优化街道空间的公共性，到关注设施老化的维护问题，改善并提升街道功能；从提倡观测公共空间的使用状况，利用观测交通期望线确定过街点的位置来增强空间的联通性，到协调街道家具的材



a 改造前



b 改造后

图6 伦敦市牛津广场改造前后对比

Fig.6 Comparison of London Oxford Circus before and after rehabilitation

资料来源：新浪，2009-11-22；Topit。

料铺设, 统一格调。由此可见, 《导则》预示着人们对街道的观念已经从交通导向逐渐向生活导向转变, 伴随着可持续发展、绿色交通、以人为本等基本原则, 城市街道将会被激发出更多的可能性。

参考文献:

References:

[1] UK Environment Department. Planning Policy Guidance 13: Transport[R]. UK: Environment Department, 2001.

[2] Cullingworth B, Vincent N. 英国城乡规划[M]. 陈闽齐, 周剑云, 戚冬瑾, 周国艳, 顾大治, 徐震, 等, 译. 张京祥, 译校. 南京: 东南大学出版社, 2008.

[3] UK Highways and Transportation. Manual for Streets 2: Wider Application of the Principles [R]. UK: Chartered Institution of Highways and Transportation, 2010.

[4] Transport for London. Improving Walkability:

Good Practice Guidance on Improving Pedestrian Conditions as Part of Development Opportunities[R/OL]. 2005[2015-01-25]. http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/london_tfl_improving_walkability.pdf.

[5] Chartered Institution of Highways and Transportation. Manual for Streets[R]. UK: Chartered Institution of Highways and Transportation, 2007.

[6] Transport for London. Legible London[R]. UK: Transport for London, 2009.

[7] Transport for London. Streetscape Guidance 2009: A Guide to Better London Streets[R/OL]. 2009[2015-01-25]. <http://www.tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/streets>.

[8] Transport for London. Better Streets Delivered: Learning from Completed Schemes[R]. UK: Transport for London, 2013.

《城市交通》投稿须知

《城市交通》杂志为“中国科技论文统计源期刊”(中国科技核心期刊), 现诚挚地欢迎从事城市交通相关研究的专家、学者以及关心城市交通发展的各界人士不吝赐稿。投稿要求如下:

1) 主题明确、结构严谨、数据可靠、文字简练, 具有科学性、首创性和逻辑性。

① 文稿包括图、表在内, 一般为5 000~7 000字, 图、表需标注中、英文名称;

② 正文前应列有摘要(中、英文)和3~8个关键词(中、英文), 中文摘要约300字, 英文摘要为中文摘要的转译, 以150~180个词为宜;

③ 如论文属于基金项目, 需注明基金项目类别、项目名称以及项目编号。

2) 计量单位一律采用中国国家法定计量单位, 文、图、表中有国际符号的计量单位均用符号表示。

3) 参考文献需在文后按顺序编码制列出, 并在文中引文处用“[]”标明。参考文献数量以不少于5篇为宜, 尽量引用出版年份较新的期刊论文、书籍、论文集, 而不引用教科书、手册、科普类期刊文章。中文和非英文(法、日、俄等)参考文献需译成英文。参考文献书写格式为:

期刊	作者. 题名[J]. 刊名, 年, 卷(期): 引文页码.
专著(或译著)	著者. 书名[M]. 译者. 出版地: 出版者, 出版年.
论文集	作者. 题名[C] // 编者. 文集名. 出版地: 出版者, 出版年: 引文页码.
学位论文	作者. 题名[D]. 所在城市: 保存单位, 年份.
技术标准	标准代号 标准顺序号—发布年 标准名称[S].
技术报告	作者. 题名[R]. 报告代码及编号, 地名: 责任单位, 年份.
报纸文章	作者. 题名[N]. 报纸名, 年-月-日(版次).
在线文献(电子公告)	作者. 题名[EB/OL]. 出版年(更新或修改日期)[引用日期]. http://...
光盘文献(数据库)	作者. 题名[DB/CD]. 出版地: 出版者, 出版日期.

4) 稿件请注明所有作者的姓名、工作单位名称(中、英文)和邮政编码, 并注明第一作者的性别、出生年、籍贯、最高学历、职称、职务、详细通讯地址、联系电话、传真和电子邮件。

5) 建议通过城市交通网站(<http://www.chinautc.com>)在线投稿, 也可通过电子信箱 zyutc@263.net 或 csjt@vip.163.com 投稿。