



它健康时，你感觉不到它的存在；哪天你感觉到它时，它一定出了问题——

街道设计：守护好城市的“胃”

■本报记者 史博臻

一份179页的专业规划设计导则，在市规土局网站上可以全文下载，但却有出版社愿意出版它，后来不仅书漂漂亮亮地出版了，一年中甚至加印了5次。“怎么做着做着就成了畅销书？”该书出版策划人江岱打趣道。这本书的全名叫《上海市街道设计导则》，去年此时，由市规土局、市交通委联合发布，上海就此成为全国第一个拥有城市级街道设计导则的城市，随即在全国业界引起极大反响……截至目前，全国几乎所有的一二线城市都在开展相关工作。

《导则》的大热，源自它所呈现的思想。

“街道是大家的街道”，这是《导则》的核心。市规土局市政处处长胡晓忠说，它不像一本专业书籍，更像一本画册——插图228幅、照片206张，都是针对具体案例告诉大家怎么做而专门去拍摄的。因为这个导则既要给政府部门看，给设计师、建设者看，也要给市民看。

恰逢《上海市街道设计导则》实施一周年之际，一场主题为《街道，一种城市公共空间活力与更新》的小型研讨会近日在同济大学举行，与会专家总结一年来的应用成果，探讨背后蕴含的新趋势。

延续而来的紧凑型肌理

“街道，对生活在城市中的人而言，如同胃一般的存在。”同济大学建筑与城市规划学院副教授李彦伯如是说。

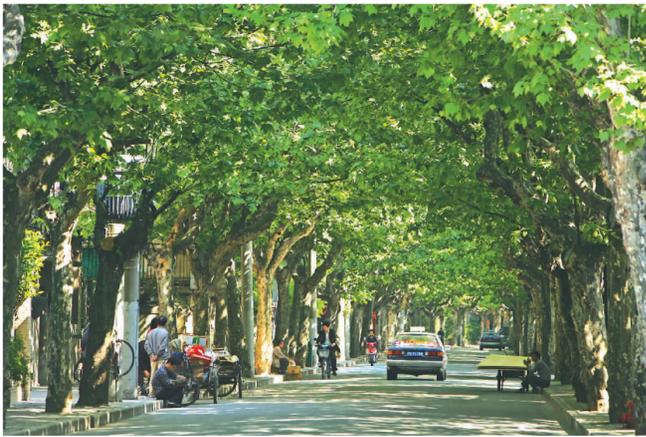
“胃乃后天之主。当它健康时，你完全感觉不到它的存在，如果哪天你能感觉到它时，那说明它一定是出问题了，而且通常都不是小毛病。”某种意义上，街道包括道路，真正的魅力，在于它可容纳人群、有让人能够体验城市生活丰富便捷的沿街业态街面。“街道，是比家庭、公寓厅和小区花园更加开放，但比城市绿地、市民广场和文化中心更具可达性的公共空间——是一种恰到好处存在。”李彦伯用城市中的空间形态来界定街道的风貌。

由此看来，街道和人的胃一样，是后天之主，它的规划、设计、建设和管理又好似人类的机体，是一项综合性极强的复杂工作。因此，编制街道设计导则，对于推动人性化街道建设、街道回归公共空间属性，具有重要意义。

上世纪70年代，美国提出完整街道的概念，强调街道设计要考虑各种交通参与者的需求。2004年发布的《伦敦街道设计导则》，是世界上第一本城市街道设计导则。之后，纽约、阿布扎比、新德里等城市陆续发布了自己的城市街道设计导则或类似导引。

相比国外已有的导则，我国的相关工作还处于起步阶段。在全国层面，2013年，住建部发布了《城市步行和自行车交通系统规划导则》，罗列了步行和自行车交通规划设计原则、系统控制指标、各要素技术指引和规划编制大纲。

《上海市街道设计导则》从上海城市的发展需求出发，结合地域特点，对街道规划进行了积极探索。胡晓忠介绍，进入新世纪以来，世界很多城市都在开展街道设计导则的研究和制定，上海在制定导则期间，对其进行了学习借鉴。“一个城市的街道一定是这个城市所特有的，所以我们研究



街道承载着各种各样的活动，有行人、机动车、自行车、商铺，我们在街道上的存在、感受和记忆，真实地影响着个体的生活，构成城市的活力。

本版图片 视觉中国

了上海的发展，试图厘清城市的肌理和沿革。”《导则》编写小组选取了15个城市单元做研究，包括静安寺地区、衡复地区、曹杨新村、漕河泾、陆家嘴、古北社区等，结果发现上海这座城市的格局非常有意思，至少到目前为止，它依然保持着紧凑型的发展脉络。

探寻一条路的人性化剖面

一条路，有几个剖面？在历史学家眼里，它凝结着文化渊源与市井气息。在交通专家眼里，城市道路分级，主要考虑机动车交通特征的差异，按照道路的红线宽度、车道数量、设计车速划分为快速路、主干路、次干路、支路四个类型，并形成相应的设计标准和规范。而在街道设计规划师的眼中，即便

同处一条马路，但这一路段和下一路段的风格和定位，却可以迥然不同。主干、次干道往往长度可以达到十几公里，而街道类型往往经过几个街段甚至一个街段，就会发生变化。上海作为特大城市，具有丰富的街道多样性，因此每种道路等级和街道类型的组合，都能找到许多相应的实例。

胡晓忠以西藏路为例，来阐述街道的多样化。西藏路连接了市区几个主要区域，因沿线功能和开发模式变化，可以形成四种不同类型的路段——中山南路以南路段两侧多为居住小区围墙，以单一的交通性活动为主，街道类型为交通性街道；中山南路至斜土路一段两侧，以服务周边居民的生活服务性商业为主，街道类型为生活服务街道；斜土路至自忠路沿线开放的街面与封闭的围墙街面相互交替，商业业态也较为混杂，街道类型为综合性街道；桃源路至北京西路一段先后与淮海路和南京路相交，是繁华的商业街道。

在街道设计规划师看来，道路等级与街道类型是分别基于机动车交通和沿街活动的分类方式，二者可以相互交叉。同一种街道类型可以与不同道路等级进行搭配，例如景观休闲街道既可以是依托主、次干路形成的林荫大道，也可以是一条环境优美的滨水支路；对同一条道路而言，不同路段由于沿线功能、开发模式与建筑形态存在差异，相对应的街道类型也会发生变化，例如次干道在经过商业区的相应路段会成为商业街道，经过居住社区的相应路段可以成为生活服务街道，临近公园水系的路段则成为景观休闲道路。

从某种意义上来说，街道设计更加丰富地呈现了人性化这一主题，街道作为城市中最重要公共空间，排在城市意象五要素的第一位。胡晓忠介绍，中央城市工作会议提出要增强城市设计，提高城市设计水平，通过城市设计解决城市中存在的具体问题，实现对城市格局、风貌和各类空间的精细化管理。在上述新的要求下，城市设计关注的内容和对象也在发生变化，从聚焦地块内部的建筑形式组合，转向聚焦城市公共领域的物质空间。其中，街道及两侧界面所构成的U型空间内，涵盖了城市设计中涉及公共利益的大部分关键要素，例如路面空间划分、地块内公共通道、街道广场绿地、沿街建筑功能及高度等。

机动车道做“减法” 步行道做“加法”

对上海来说，当前路网格局已经形成，中心城区道路资源基本稳定，但依然存在广泛的城市更新空间。《导则》实施一年来成效明显，既满足了统一价值观的“刚需”，也提出基本设计要素，促进了所有相关者的通力合作，对规划、设计、建设与管理进行指导，推动了街道的“人性化”转型。胡晓忠介绍，目前上海正逐步推进天潼路、杨浦浦路、海伦西路等一批街道的综合改造试点，为街道设计的转型和完善提供了可资参考的经验。其中，天潼路因其沿线功能的丰富多样，成为这一批改造试点街道中的代表。

天潼路的河南北路-吴淞路段，地处虹口区四川社区的南部核心、外滩历史风貌保护区的北部延伸区域。沿线既有公立医院、邮政总局大楼、新亚大酒店、河滨大楼等重要历史建筑，也有广田108、苏宁宝丽嘉、中美信托等多个待建和在建项目。随着两侧地块的建设开发，该路段成为虹口区加快推进城市转型的重要发展廊道，有关方面希望通过道路改造复兴风貌魅力、激发城市活力。

为了腾出更多慢行空间，天潼路街道设计的主旨是让渡一条车道。方案指出，缩减车道后，人行道宽度宜拓宽到3米。针对河南北路-江西北路段的人行道高峰期半小时人流量调查显示，当前的步行通道狭窄，不少行人会走在非机动车道上，造成安全隐患……为了达到“人行宽度3米”的硬指标，使行人感到安全舒适，改造方案在细节上下足功夫，每个与南北向道路相交路口，人行道拐角的弧度要变大，否则，“步道如果弧度小，车辆拐弯时常常要踩急刹车，会给人路造成不安全感”。此外，斑马线前的人行步道和非机动车道之间的路差，设计中以斜道代替，让拖着行李箱的行人也能感受到步行在天潼路的便利……过程中，设计师投入了大量工作，制定表格，和所有业主、市民来对接讨论，反复沟通，最终使方案达成一致。

风向

主攻企业移动办公市场 飞信卷土重来



■晓洁

沉寂多时的即时通信应用飞信，现在说要重新来过。在上周举行的中国移动全球合作伙伴大会上，中国移动宣布即将正式启动“和飞信”的商用。

“和飞信”的前身就是飞信，它是中国移动推出的一款即时通信应用，并以“在电脑上可以免费给手机发短信”而闻名。在智能手机和微信普及之前的PC时代，它和QQ、MSN一起平分即时通信市场，高峰期的活跃用户数据接近8000万。但随着移动互联网时代的到来，飞信用户大面积流失。2016年6月，中国移动叫停了短信转飞信业务，并将飞信改名为“和飞信”。

根据中国移动副总裁沙跃家的介绍，“和飞信”未来将主要致力于为企业、机构提供通讯、信息和技术服务。具体包括帮助企业建立工作、企业应用商场、组织平台等，可实现考勤、OA、审核、舆情监控等功能。中国移动方面表示，“和飞信”在政企服务方面，将面向企业打造智能移动办公新模式，通过移动化、信息化、消息化等手段，创设一站式开放管理平台及跨组织

管理平台，提升企业管理效率，为企业构建全新管理生态。面向个人提供新通话、新消息、新联系等基础通信功能升级与优化，用户通过App或手机终端的通话、消息、联系人三大入口，无需加好友即可发送富媒体消息，并发起“多方电话”、“多方视频”等。

“和飞信”能否收复失地？现在看来难度不小。目前，面向企业、机构用户的即时通信服务市场已经是一片“红海”：第一梯队的钉钉、企业微信分别出自阿里、腾讯旗下，占据了市场的前两位，留给“和飞信”的市场空间相当有限。第二梯队的钉钉、企业微信分别出自阿里、腾讯旗下，占据了市场的前两位，余下的则由那些大牌OA软件开发商及众多创业公司的个性化服务瓜分，留给“和飞信”的市场空间相当有限。

对此，中国移动表现了一贯强势的乐观作风。来自中国移动的消息称，目前，“和飞信”已为互联网行业、服务业、工业、交通业、通信业、政府企事业单位等垂直领域设计了一揽子办公解决方案，打造了超级会议、语音通知、多方视频、群发信使等200多款精品应用，得到了试点企业的广泛好评。更关键的是，除了App下载形态，中国移动目前正与主流手机厂商合作，未来会有大量的4G+手机提供内置的“和飞信”服务。

专治共享单车乱停放

电子围栏要“共享”



■张斌

共享单车出现的初衷，本是为了改善城市交通，提升市民出行舒适度。但以新车投放代替运营的粗放式管理，却引发了新问题。为整治这一乱象，多地政府纷纷出台共享单车城市管理办法，其中广州正在梳理设置“禁停区”，南京市全市划定非机动车停车位，明确共享单车的“禁停区”……

政府管理部门相继对共享单车企业提出更高的管理要求，意味着行业发展初期“以量取胜”的粗放经营时代已经过去。面对市场乱象，企业需要加快提升运营能力，加强相关技术开发。其中的一个关键点，就是尽快拿出解决共享单车乱停放的有效方案来。

在企业推出的五花八门的解决方案中，电子围栏看上去是最靠谱的一种。上月，一家名为哈罗单车的共享单车企业，宣布在业内率先推出基于低功耗蓝牙的共享单车电子围栏技术方案。公司表示将寻求机会与政府相关部门进行合作，推动建立共享单车行业电子围栏技术统一标准，以缓解共享单车乱停放这一行业痛点。

据介绍，早在今年3月份，电子围栏技术便在厦门集美地区进行试点运行，受到当地用户及政府的欢迎。而此次推出的基于低功耗蓝牙的共享单车电子围栏技术方案较之传统的GPS定位电子围栏技术方案，则实现了定位精度的进一步突破。据透露，电子围栏从概念上来说主

要分虚拟与实体的两种。虚拟电子围栏大多在电子地图划定一块虚拟的区域，通过GPS定位确定车辆是否停放在指定区域内，然后做出相应的奖惩措施。实体电子围栏则类似于近场通信技术，在指定区域内按一定规则埋下蓝牙道钉，用户锁车时，具备低功耗蓝牙功能的智能锁扫描周围的蓝牙

广播信号，根据信号强度，计算车辆位置是否在停车区域内。此次推出的基于低功耗蓝牙的共享单车电子围栏技术方案，正属于后者。

根据业内专家的说法，传统的GPS定位技术由于定位精度问题，通常车辆已经超出规定区域半米至一米占用盲道了，也会出现错误识别现象。而基于低功耗蓝牙的共享单车电子围栏技术，则能有效解决这一问题，实现高精度定位和正确判断，用户必须在电子围栏范围内锁车，否则智能锁会上报后台，对用户进行警示或处罚。

在国内，涉足电子围栏技术的共享单车企业已有数家。但每家公司的电子围栏技术均存在一定的差异，用户只能寻找相对应的电子围栏区域进行停放，这在一定程度上降低了单车使用的便捷性。为此，哈罗单车表示，正在寻求机会与政府相关部门进行合作，推动建立共享单车行业电子围栏技术统一标准——也就是不同共享单车企业“共享”电子围栏服务，让不同品牌的单车均可停入统一的电子围栏当中，在提升用户骑行便捷性的同时，有效解决单车乱停放这一痛点。