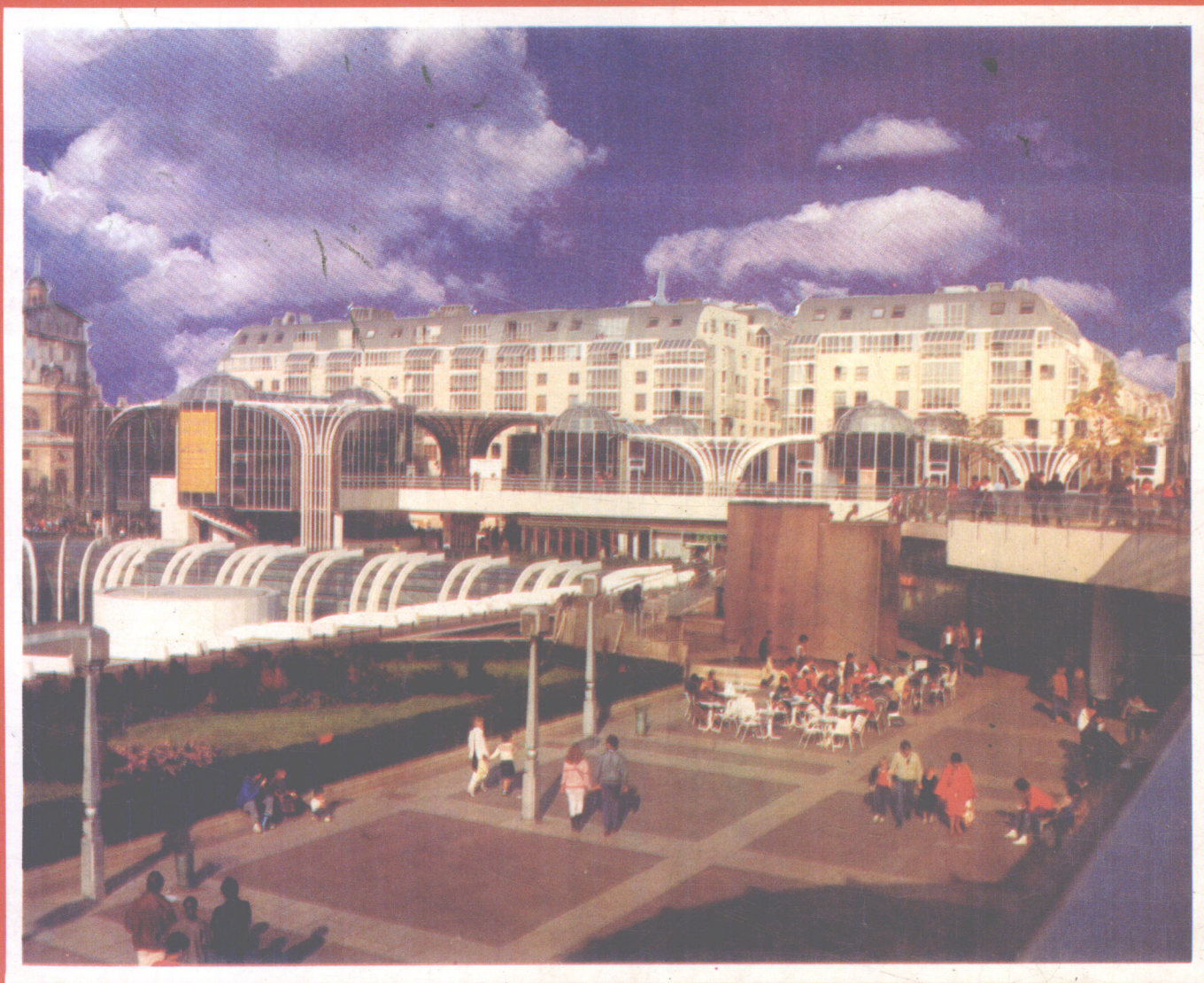


国外城市中心商业区与步行街

李雄飞 赵亚翹 王 悦 解琪美 编著

NEW DOWNTOWNS AND PEDESTRIAN STREET



天津大学出版社

《人·建筑·艺术》丛书



李雄飞 赵亚翹 王悦 解琪美 编著

国外城市中心商业区与步行街

天津大学出版社

内容简介

本书是根据美国纽约1976年出版《THE NEW DOWNTOWNS Rebuilding Business Districts》和1979年出版的《PEDESTRIAN AREAS》两部书，以及近年来国外刊物上介绍的中心商业区和步行街的规划建设实例编著的。

书中通过一百多个实例较全面地反映了第二次世界大战以来国外中心商业区和步行街的建设情况，资料丰富，对我国当前城市商业中心的建设有很重要的参考和借鉴价值。

全书图文并茂，文字精炼，以大量实例照片介绍和分析国外发展情况。可供大专院校建筑系师生、城市规划与建筑设计部门的工程技术人员参考；也是商业计划部门和管理部门进行商业街建设时必备的参考书。

国外城市中心商业区 与步行街

李雄飞 赵亚翹 王悦 解琪美 编著

天津大学出版社出版

(天津大学内)

天津美术印刷厂印刷

新华书店天津发行所发行

*

开本:787×1092毫米 1/12 印张:19.5

1990年2月第一版 1992年2月第二次印刷

印数:4001—9000

ISBN 7-5618-0073-8

TU·7

定价:精 20 元
平 16 元

目 录

一· 国外城市中心商业区与步行街的规划与建设 (论文)	1
● 中心商业区的“市区→郊区→市区”的变化过程和郊区购物中心的建设	1
● 步行商业街 (区) 的发展	2
1 林巴恩、考文垂模式	2
2 哈罗、魏林比模式	3
3 埃森、诺里奇模式	6
4 慕尼黑模式	6
5 加里宁大街、华沙元帅大街模式	7
6 波士顿F·H·M商场模式	8
● 中心商业区与城市的步行系统	9
● 地下商业街的兴起	9
● 中庭式商业建筑空间和室内步行街	10
● 巨型商业建筑综合体	10
● 启示与思考	11
二· 美国城市中心商业区复兴规划(CBD)及其方法 (编译)	13
1. 美国更新城市中心商业区的途径	13
2. 美国城市中心商业区的发展因素	15
● 复兴中心商业区的概念和目标	15

● 步行街·····	15
● 商业区中心·····	17
● 复合结构·····	17
● 地下商业空间·····	19
● 散步路系统与高架桥·····	22
● 中心商业区的环境艺术塑造·····	23
● 车行交通与人行体系·····	31
● 几个设计实例 (图2-1~图2-10)·····	33

三· 国外城市中心商业区与步行街规划建设实

例·····	37
● 美国、加拿大城市建设实例····· (图3-1-1~图3-1-65) ·····	37
● 欧洲、亚洲国家城市建设实例 (图3-2-1~图3-2-15) ·····	178
● 美国和加拿大中心商业区内历史性建筑物的保护和振兴 (图3-3-1~图3-3-10) ·····	217

城市中心商业区 与步行街的规划与建设

论 文

第二次世界大战以后,无论是战胜国还是战败国,都遭受了极大的损失。恢复生产、重建城市、摆脱生活空间所面临的一切困难,成为当时各国亟待解决的问题。许多人担心战争带给城市经济生活、住宅、城市建设等的损失,在很长时间内难以恢复起来。出人意料的是,战后的三、四十年中,各国不仅迅速地恢复了工业生产和城市,而且还从预料中的“吃的时代”、“穿的时代”快速地进入了“住的时代”、“环境的时代”、“旅游的时代”以及更多闲暇的“文化的时代”。美国在战争前已是个资本高度垄断与集中的国家,各大城市都出现过诸如“人口爆炸”、“公害污染”、“交通拥塞”等一系列严重问题。战争结束以后,由于美国的损失较小,固得以在城市发展中,能克服已经出现的各种问题而有了长足的进步与发展;西欧、东欧和苏联等国在医治战争创伤、重建城市方面也积累了丰富的经验,取得了一系列重要的成果;日本在战后的经济恢复和发展中,依靠科学技术的发展和全体人民的勤奋努力,迅速地变成经济实力雄厚的发达国家。在经济技术的发展中,城市建设显得尤其突出。英国、法国、美国、日本、荷兰、瑞典等国建筑设计和城市规划

理论活跃、实践活动丰富,推动了世界城市科学的发展,为城市规划与建设实践提供了丰富而宝贵的经验。

众所周知,“城市”是由居住、生产、行政文化功能为主的“城”和商业活动的中心“市”两部分组成的。城市与乡村的最大区别,除了人口规模以外,就在于城市拥有服务设施和商品交换的完整体系。城市的核心区,最主要的部分是商业区。除了行政文化职能很高的首都、地区中心城市以外,商业中心是城市发展的最大影响源之一。它的格局形态、空间特征、环境质量以及所反映出来的文化素质,都是人们评价一座城市的最重要的参照物。城市生活方式的改变、科学技术的发展、文化艺术的水平都对塑造商业区的空间和总体形象起了重要的作用,而商业中心的环境特色和它所反映出的文化素质也时时影响着城市市民的精神面貌和生活情趣。

近40年来,在欧美一些发达国家中,城市的中心商业区和步行街有了很大的发展。许多城市经历了商业中心从市区到郊区、然后再返回市区的变化过程。在布局形态上,从商业干道发展到全封闭或半封闭的步行街,从自发形成的商业街坊发展到多功能的岛式步行商业街,从单一平面的商业购物环境发展到地上、地下空间综合利用的立体化巨型商业综合体,从地面型步行区发展到第二层平面系统的步行天桥商业和地下商业街……。在商业服务内容与环境容量上,出现了多种商业建筑类型和经营范围日趋灵活的购物中心、超级市场、专项售品街道、娱乐交通居住混合的综合体建筑等多种形式,丰富了城市的

空间。各国、各民族文化的发展,要求城市设计反映一定的文化,也给城市中心商业区环境塑造带来了新鲜血液。保护历史性建筑,突出“场所感”和“可识别性”、强调某种文化风貌特色等,使城市中心商业区的发展面临着一个令人振奋的前景。

● 中心商业区的市区→郊区→市区的变化过程和郊区购物中心的建设

18世纪工业革命以后,汽车的出现和普及,把城市一下子推到了环境危机的边缘。中世纪马车时代的城市结构、高密度的城镇人口和居住环境、工业污染等问题随着交通拥塞而变得异常突出。车道不断加宽、人行道越来越窄,穿梭的汽车让人提心吊胆,城市中心区完全陷入瘫痪状态。这种情形在美国、英国等老牌资本主义国家尤其突出。加上早期形成的商业大街、无论是格局(最好的位置是百货商店,其它街道两旁是并排的专业商店和服务设施)、经营品种和方式还是房屋质量都与现代生活不相协调。地价昂贵、街道狭窄、空气和噪声污染严重、生活不便、缺乏停车场……,这些问题使原来居住在城市中心区的中产阶级感到无法忍受,于是纷纷迁往郊区,零售商也随着他们的迁移而迁移,从而使一向繁华的中心区逐渐走向衰落。如60年代美国的费城、巴尔第摩等城市,都发生了这种情况。与此同时,城市郊区的购物中心得到了相应的发展。

购物中心,英文中常用 Shopping Center 一词, Mall 也指购物中心。Mall 在美国使用较多,一般指综合性强、内容多、规模大的以步行为特征的购物中心。它通

常由一个管理机构所组成、协调和规划,把一系列零售商店、超级市场组织在一组建筑群内。美国城市郊区的购物中心,通常选择在高速公路附近,以一组综合体建筑或建筑群为主,四周是大面积的停车场(一般中型购物中心可停车3000~9000辆)超级市场(Supermarket),是以供应副食品为主、兼售一些日常生活小商品的大型商场,通常由顾客自选,只有少量的营业人员,它的基本特点是自我服务与低价格,因此,在零售领域中它具有很强的竞争能力。如美国的二万多超级市场,尽管销售食品品种仅占传统食品的1/10,但销售量却达到70%。

购物中心在欧美各国的发展是非常迅速的,美国和加拿大总的统计数字为1957年仅有2700处,到1973年就已达到17000处。日本也是如此,1966年日本大阪市郊外建设了第一个购物中心,此后20年中不断发展,现已达到了1100多个。最大的千叶县船桥购物中心,占地17万平方米,商店总面积达到10万多平方米。美国的购物中心规模也很大,建筑面积一般都在3万至6万平方米之间,个别的达到14万平方米。欧洲各国的购物中心一般在5万平方米左右。

70年代初期,正当郊区购物中心发展到高潮时,西方世界爆发了能源危机,石油价格暴涨。原来依靠小汽车到达的郊区购物中心,由于汽油紧缺而带来了不便。人们开始从节约能源的角度重新认识和评价郊外购物中心的开发和建设;另一方面,因商业中心外迁,城市中心区出现了衰败景象,随着中产阶级外迁,零售商转向了郊区购物中心。中心商业区的营业额不断下降,使中心区出现了社会、文化、景观、商业活动各方面的危机。也给城市原来的空间结构带来了致命的损害。历史形成的内聚力消失了,城市的活力受到了一定的影响。

70年代中期,重新振兴旧城中心区,使商业区重返市中心的潮流,在欧美城市建设史上打开了新的篇章。“商业区重返城市”,不可能是简单地重返,也不可能仍旧保持传统商业街的旧形态。它必然是

结合旧城的改建计划,重新对城市空间进行再评价、再认识。重新评价城市空间和环境艺术对人的影响,重新认识人在城市空间塑造中的地位、价值和所能起到的支配作用,重新认识中心商业区的回归对城市景观特色创造的意义和丰富城市环境文化的作用。在这种情况下,步行商业街得到了较快的发展,步行的“购物者天堂”为城市中心商业区带来了蓬勃发展的新活力。

●步行商业街(区)的发展

步行商业街或者步行商业区,并不是一个新的名词。但是,它的出现,却给城市建设的现代化带来了许多新的概念,因此,美国一位建筑师称之为“步行者革命”。步行街保持了传统商业街道的艺术魅力,又融合了购物中心所具有的安全、方便、舒适、多功能的特点。欧美各国通常称之为步行街或步行区,也有的称之为交通自由区。

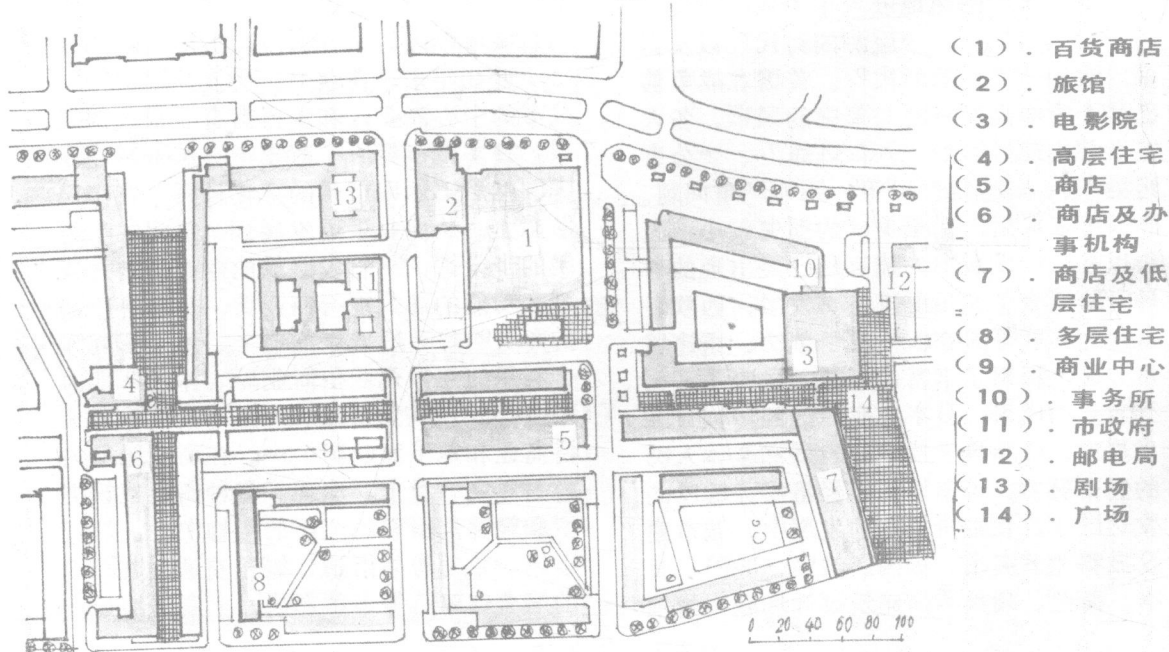
在商业中心区内,顾客购物活动中的步行方式无疑是最富有生命力的。在工业发达国家中,汽车交通是人们赖以工作和生活的必要工具,但在另一方面,它又成了把人们排挤出城市某些优美空间的“元凶”。在人车混杂的商业街上,人们无法

安心地进行购物活动,来回穿越车流到两侧的商店之中购物,给顾客带来了很多的危险和不便。为顾客创造一种安全、舒适的购物环境,提高商品销售额,首先要把商业活动区域从汽车交通的威胁下解放出来。步行街满足了这种构想。从二次大战后开始发展起来的步行街,也许最初人们仅仅是从上述观念来思考问题的。但是,随着城市现代化问题的深入与突出,人们发现,它给“现代化”带来了一系列新的意念,正象在城市现代化的过程中产生出的“古城保护”概念一样,为城市注入了新的活力。城市的优秀建筑文化积累的保护、城市历史文化层次的保护、城市环境艺术的创造,所有这些通过步行街概念的活化,一系列从前看起来难以解决的矛盾一下子解决了。步行街是一种城市设计的方式、城市生活的方式、古城保护的工、提高环境艺术质量的重要方式。因此它几乎同时在发达国家迅速发展起来的原因就不难理解了。

1. 林巴恩、考文垂模式

英国的考文垂城(Coventry)是第二次世界大战中被摧毁了的城市,战后开始了重建和修复。它有25万人口,市中心的商业步行区于1951年开始建造。这个步行

图1-1. 荷兰鹿特丹林巴恩步行街平面图



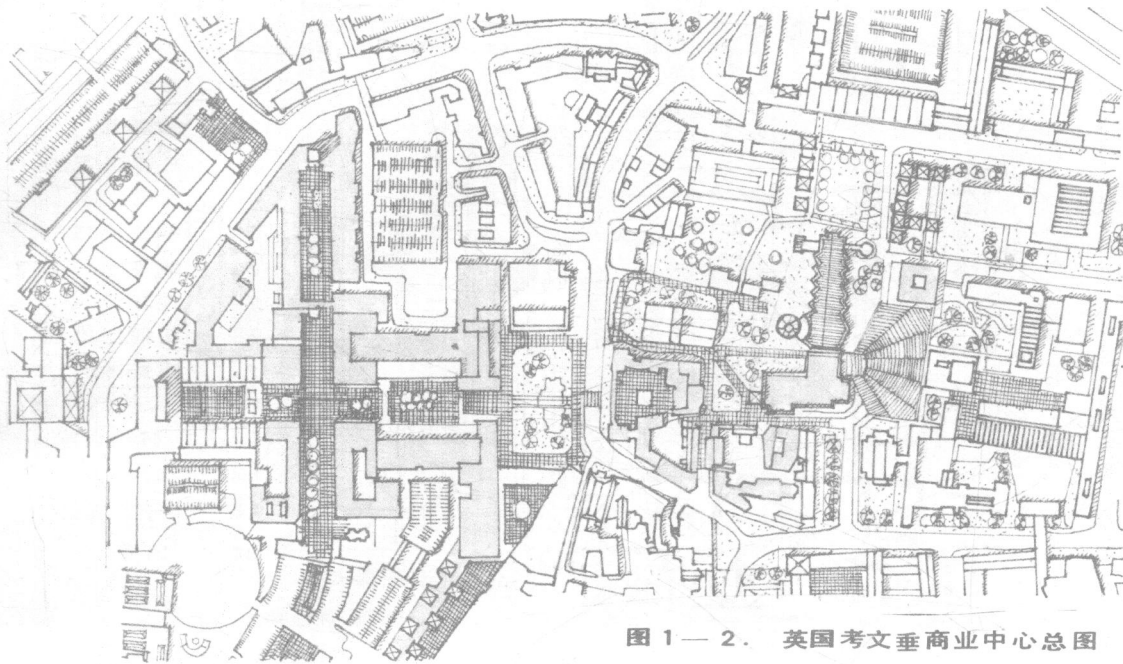


图 1—2. 英国考文垂商业中心总图

区的周围设有可容纳1700辆汽车的停车场,中心广场是在商业步行区的一端。广场把商业步行区与文化中心联结起来,环境优美。广场的突出特点是,沿广场周边的商店除底层可以进入以外,二层平台同样可以进入商店。

林巴恩(Lijnbaan)步行街位于荷兰鹿特丹的中心商业区内,战后开始重建,街宽12米和18米,由两排平行、长100米的二、三层商店组成。商店的橱窗正面形成有顶盖的步行通道。

所以把这种形式称之为考文垂、林巴恩模式,因为它作为一种40年代的步行区在形式上有一定的代表性,而且在世界上影响很大。就是到60年代,苏联建筑界对这种形式仍然怀有极大的兴趣。

这种模式的重大特点还在于它在街的中部提供了一个休息环境,由小卖亭、树木草坪、喷泉雕像和休息椅等小品组成。人们除了购物活动外,还可以进行社会交往和休息,这区别于单一商业购物街道。

笔者和王嵘生工程师为天津万德庄商业中心规划时,曾探索过这种模式的可行性(图1—1~图1—5)。

2. 哈罗、魏林比模式

哈罗(Harlow)新城是英国战后实行

新城运动的产物,距伦敦37公里。1947年规划,1952年开始建设,规划人口八万。

哈罗城市中心区是一个综合性的中心,它的主要商业街位于东侧,顶端是一个拥有博物馆、饭店、图书馆建筑群的开敞广场,与公共花园的联系非常方便。商业街由五、六十个商店组成,北端有一个很有特色的商业广场。



图 1—4. 英国考文垂商业中心透视图(引自王嵘生论文)

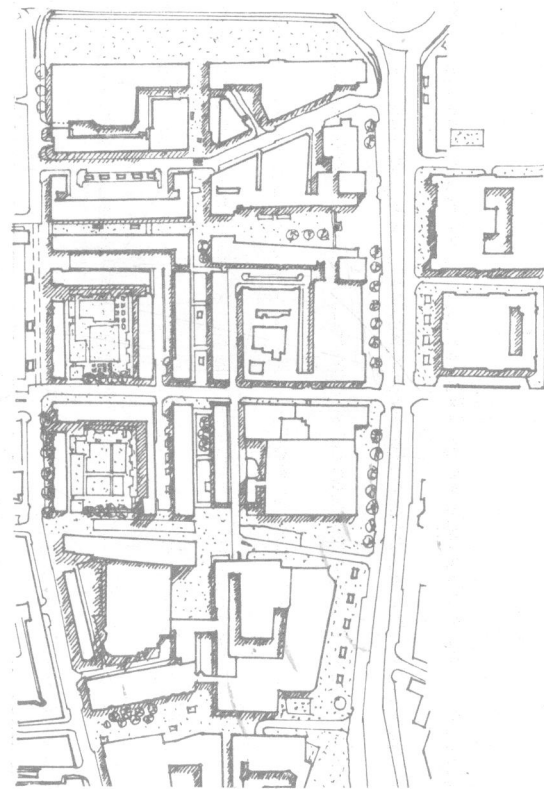


图 1—3. 英国考文垂商业中心平面图

魏林比(Villingby)是瑞典首都斯德哥尔摩的卫星城,距首都10公里,有电气化铁路和高速干道与母城联系,用地170公顷,人口2.3万。中心商业区占地700×800米为岛式布局,由两个大型百货商店、70个小型专业商店、咖啡馆、饭店等组成。公共中心的周围是居住建筑群,起着阻挡冬季的寒风、形成商业中心优美背景的作用。百货大楼和地铁车站有方便的交通联系。

这种模式采用的都是岛式布局,外围有极方便的城市交通和停车场,由若干个小广场、步行街、各种特色的建筑群所形成。几乎同期建造的英国特文内奇(Stevenage)、瑞典的克斯塔(Kista)、法斯塔(Farsta)斯德哥尔摩市的一个中心区、以后日本的大阪千里新城商业中心等都属于同一模式。这种模式,由于它统一规划和一次性修建,是一种比较完整的建筑群体,空间艺术性强,对突出城市特色,丰富和改善城市形象有积极的贡献(图1—6~图1—15)。

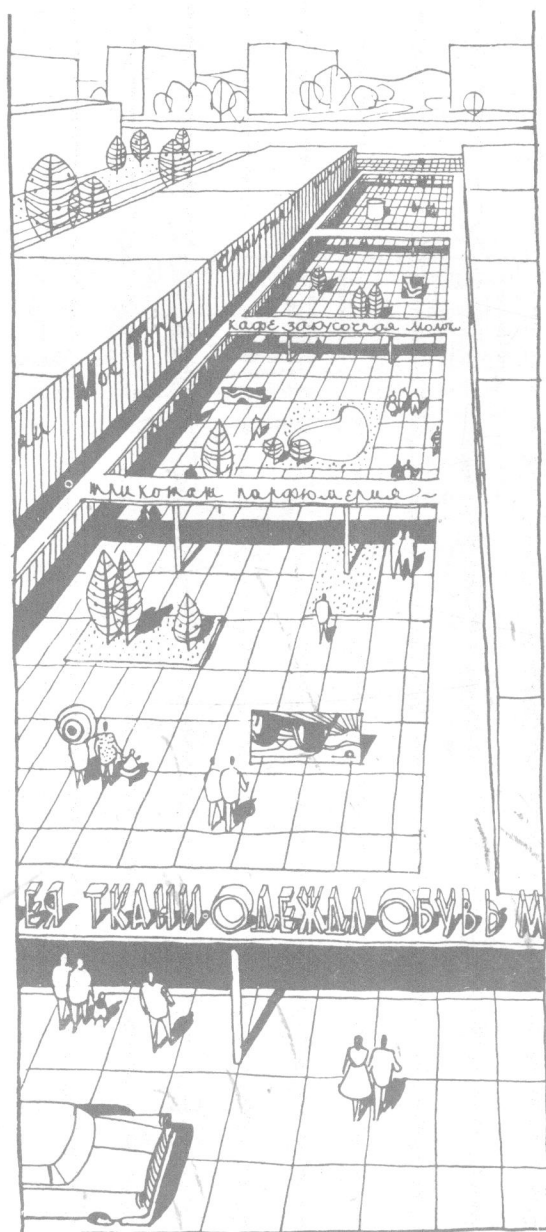
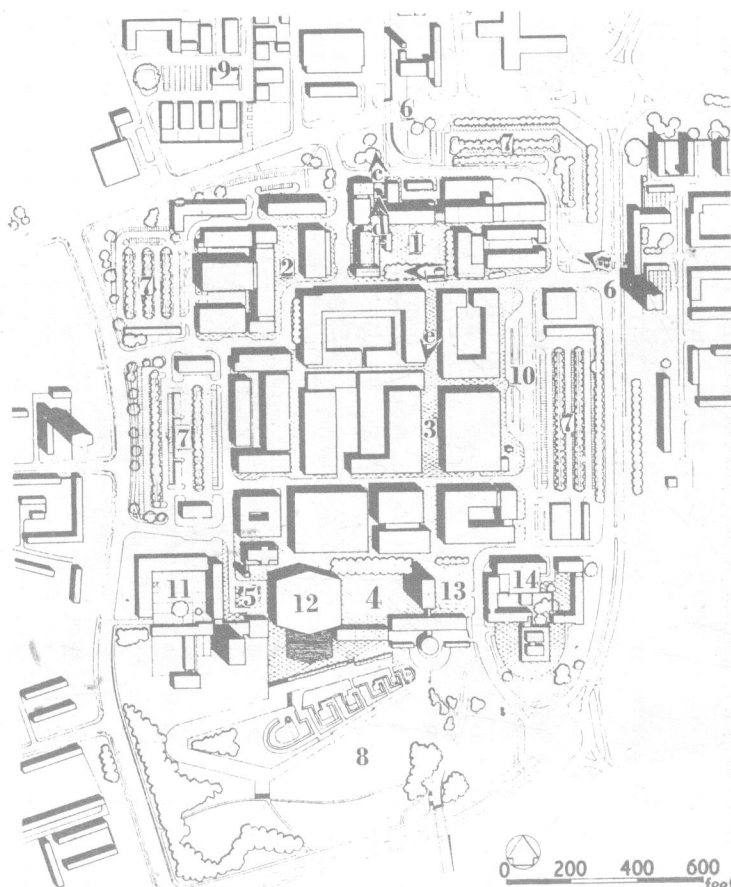


图 1—5. 1960年
“苏联建筑艺术”杂志所
推荐的“林巴恩模式”
的商业街鸟瞰

- (1) . 事务所、商店
- (2) . 商店、百货公司、餐厅
- (3) . 地下铁车站、商店
- (4) . 保健中心、商店
- (5) . 福利事务所
- (6) . 剧场
- (7) . 电影院
- (8) . 社区中心
- (9) . 教堂

图 1—7. 瑞典斯德哥尔摩魏林比
(Vallingby) 商业中心平面图

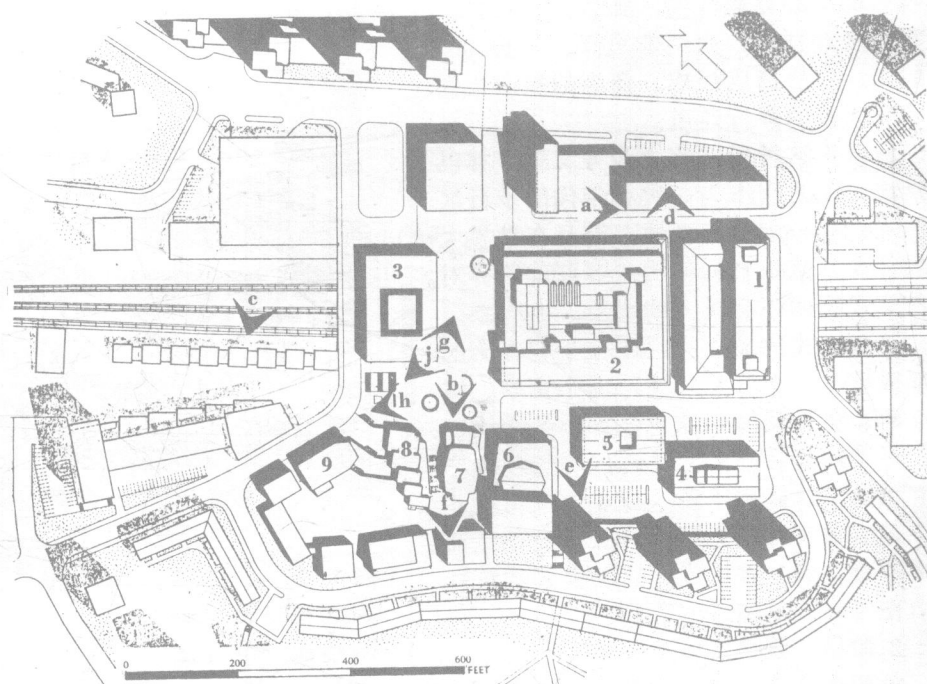


- (1) . 市场
- (2) . 电影院
- (3) . 主要商店街
- (4) . 市民广场
- (5) . 教堂广场
- (6) . 地下自行车道
- (7) . 停车场
- (8) . 几何形庭园
- (9) . 服务区
- (10) . 公共汽车站
- (11) . 科技大学
- (12) . 公会堂
- (13) . 行政建筑
- (14) . 法院

KEY:
1. Market Square
2. Cinema Square
3. Main shopping street
4. Civic Square
5. Church Square
6. Cycle Underpass
7. Car Park
8. Formal Garden
9. Service Area
10. Bus Station
11. Technical College
12. Hall
13. Municipal Building
14. Law Courts and professional offices

图 1—6. 英国哈罗

(Harlow) 新城商业中心平面图



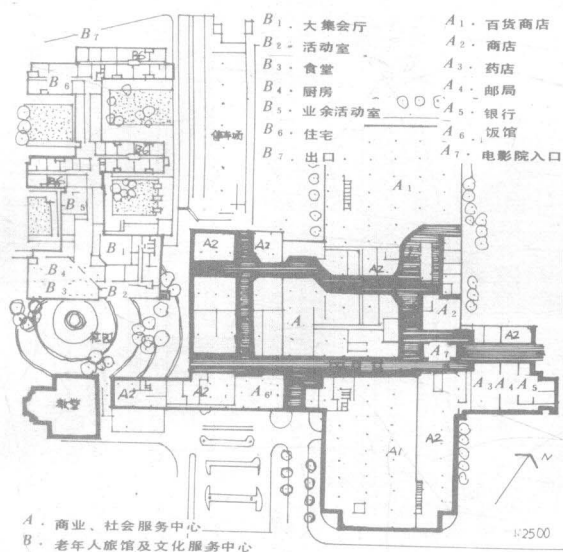


图 1—8A. 瑞典克斯塔商业
中心平面图



图 1—8B. 克斯塔中心透视图

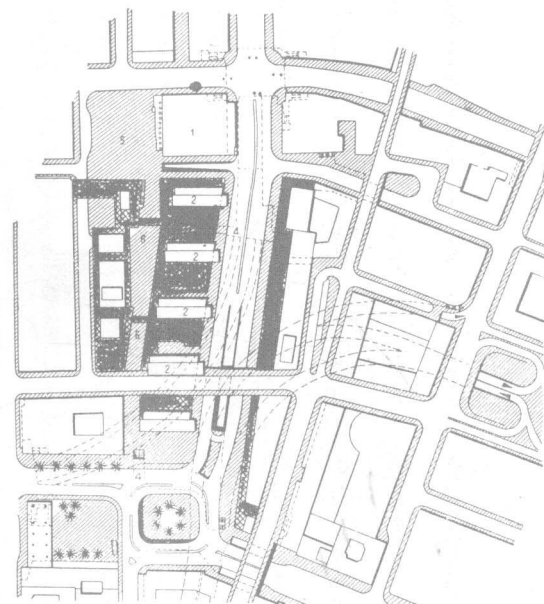


图 1—11. 瑞典斯德哥尔摩市
中心的地下交通平面示意图

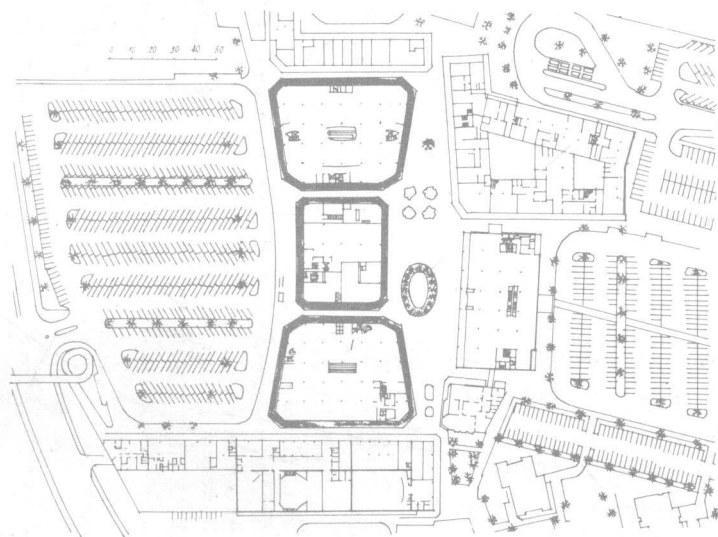


图 1—9. 瑞典
斯德哥尔摩市法斯塔
(Fasta) 中心商业
区平面图

图 1—10. 法斯
塔商业中心鸟瞰图

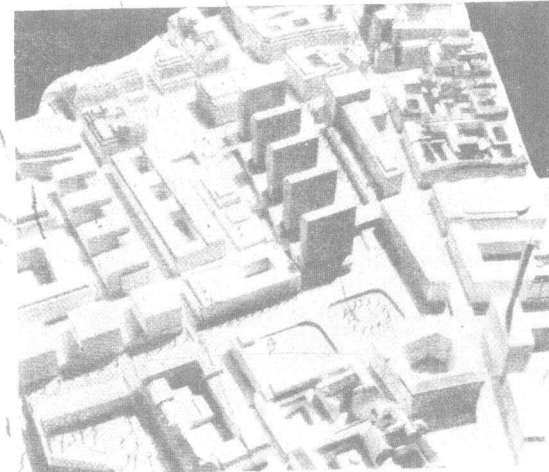


图 1—12. 斯德哥尔摩市中心
建筑群鸟瞰图 (模型)

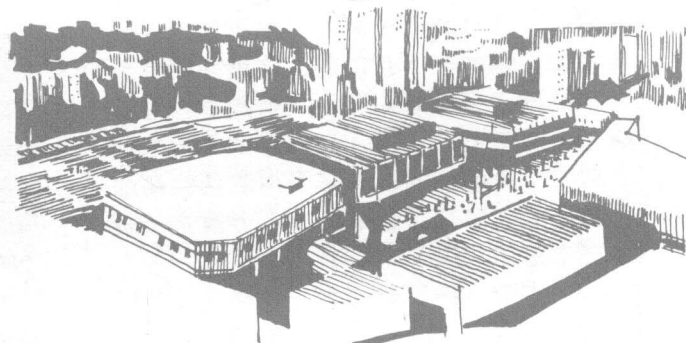
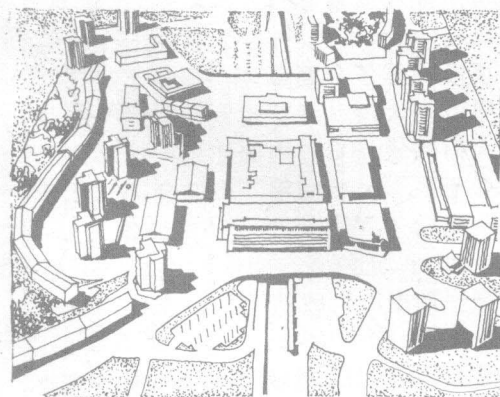
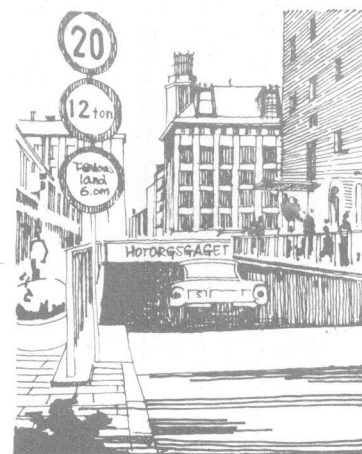


图 1—13.
斯德哥尔摩
市中心地下
交通入口



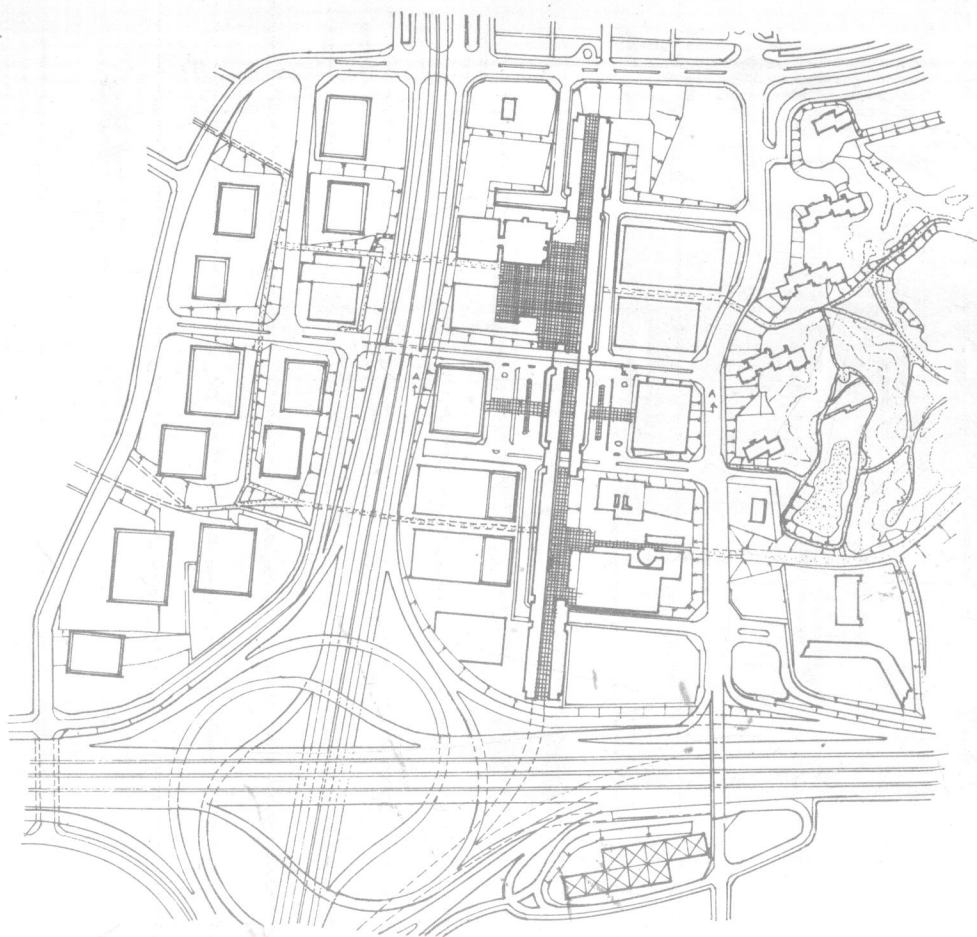


图 1—14. 日本千里新城商业中心规划平面图

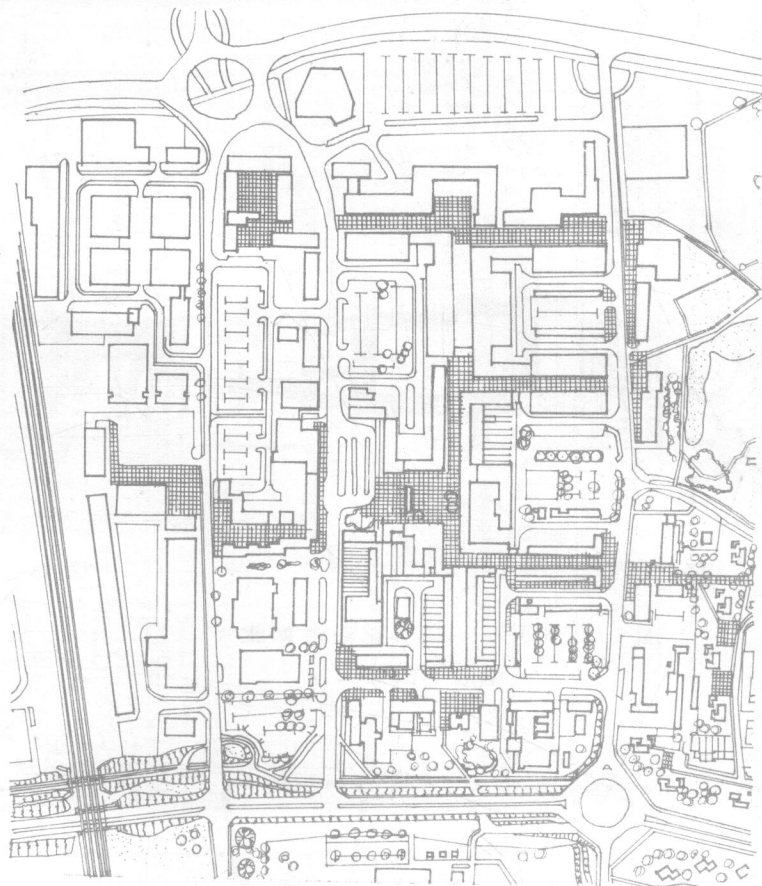


图 1—15. 英国斯特文内奇(Stevenage)中心商业区平面图

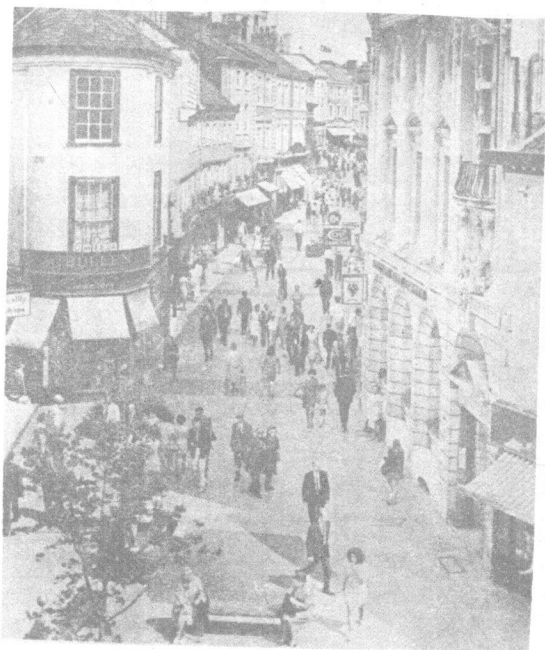


图 1—16. 英国诺里奇城商业步行街

3. 埃森、诺里奇模式

埃森市是西德的一个小城市，它的林贝克大街是一条繁华的商业街。早在1927年，政府就采取了封闭交通的方式，从而形成欧洲国家最早的步行商业街。

诺里奇 (Norwich) 是英国的一个小城市，繁华的伦敦街是一条著名的传统商业街。1967年7月以前，这里交通混乱人车混行，每小时约有600辆汽车通过，购买商品非常不方便。1967年7月采取了全封闭交通的方式，拆除了街道两侧高起的人行道，铺装了新的路面，并改造了货运进车道路 (图1-16)。

把埃森、诺里奇划为一种模式，是因为它们代表了早期步行街的一种概念，与后面讲的慕尼黑模式有很大区别。它仅仅是封闭了交通，对原商业街的步行环境是不做太大改动的。为了保证步行街有合理的

货运路线，一般要在步行街外两侧另外辟出平行的货运道路。作为一种模式，它是初级阶段，还需要过渡到下面的慕尼黑模式。

4. 慕尼黑模式

慕尼黑市是联邦德国著名的历史文化名城，它拥有大量的优秀文化古迹、壮观的城市形象和大量建筑艺术珍品。1965年，以津森 (Jensen) 教授为首的工作小组对慕尼黑城作了全面调查，提出了把东西向的纽豪森大街、考芬格大街，南北向的凡恩大街改建为步行街的建议，被称之为“津森十字”。1968年，市议会通过了建筑师温克勒 (Winkler) 和梅歇德罗 (Mescheaeru) 的步行街设计方案，开始进行第一期步行街改造工程 (参见本书第三部分实例)。

这个改建工程充分利用了原有的商业

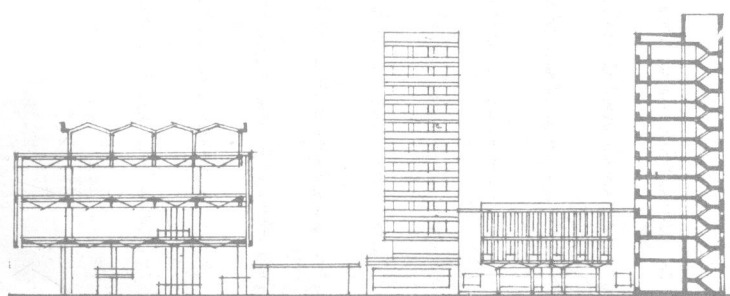
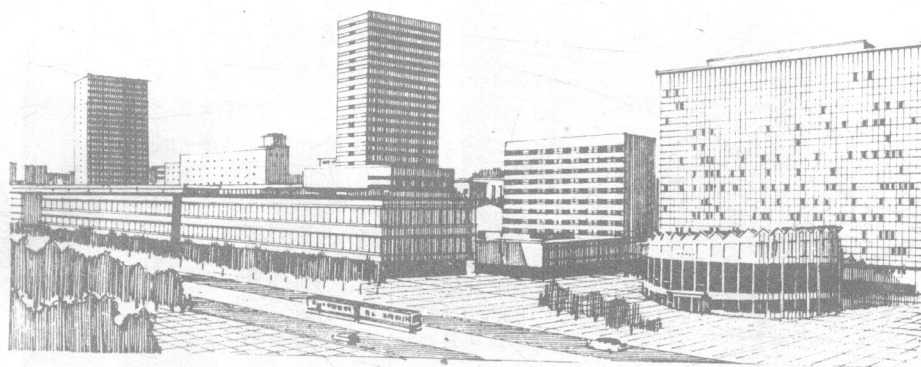


图 1—18 元帅大街透视图和剖面示意图

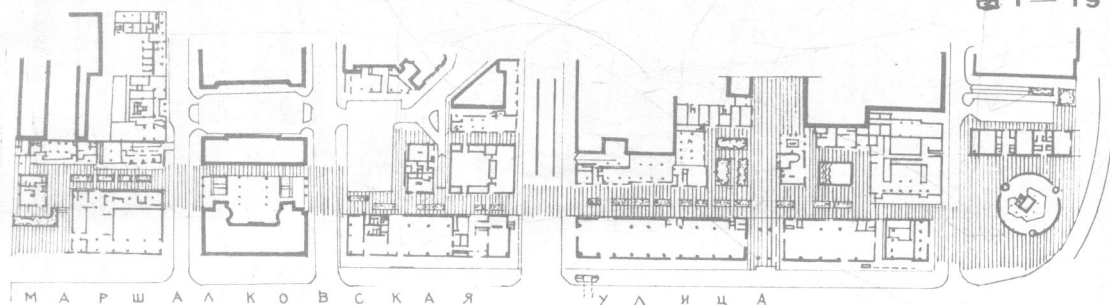


图 1—19. 波兰华沙
元帅大街
步行街平
面详图



图 1-20
波兰华沙
元帅大街
商业中心
总图

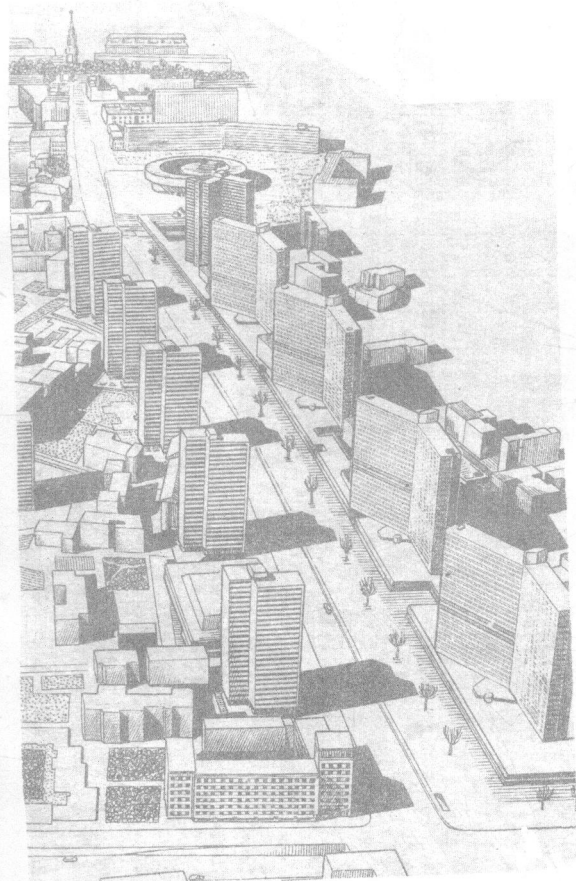


图 1—17 莫斯科加里宁大街鸟瞰图

街市和城市古建筑遗产，保护了传统商业街道的艺术魅力。它是与古城整体保护的构思统一考虑的：“通过步行街的规划设计将古老的慕尼黑城变得更加亲切宜人，使千百年来所形成的城市街道和广场的空间形象更加升华、更加活跃，并由此将具有文化传统的慕尼黑的城市生活方式为人们所体验、所享受（步行街规划设计竞赛目标文件）；另一方面，它又与城市主要交通枢纽相联系，步行交通与机动车行路线是统一规划完成的；步行街的空间环境经过精心的设计，广场、小品、雕塑、绿化、灯具、地面铺装等也都作了精心的设计安排。

说“慕尼黑模式”可能不那么准确，只是它在保护历史文化名城的风貌特色和城市文化景观质量上，更有代表性。毫无疑问，在城市现代化的过程中，在如何保护古建筑遗产、保护传统城市空间景观特征上，“步行街”概念的引入给这个课题提供了一条重要途径。

5. 莫斯科加里宁大街和华沙中心商业街模式

加里宁大街是莫斯科新开辟的（花园环路范围内）一条东西向干道，是一条重要的商业、交通性干道。

加里宁大街规划是指它的中段的规划。柴柯夫斯基路至阿尔巴特广场，长约一公里，路宽80米，路南沿街面全部改建，布置高层办公楼和商店，路北沿街保留了若干低层建筑，布置了塔式住宅和饮食服务性设施。路南是主要的商业步行区，有18米宽的步行道，形成了主干道一侧的步行街。加里宁大街和传统的阿尔巴特商业街是在统一规划下实现的（参见《城市规划与古建筑保护》1988年修订版168页，天津科学技术出版社）。新建的商业街和古老的阿尔巴特商业街作为三角形的两个边在阿尔巴特广场交汇，生动地表现了城市在历史建筑文化基础上的现代化发展过程。

与加里宁大街相类似的是华沙市中心的元帅大街商业中心，步行街长约600米，宽60米，建筑总面积约五万平方米。它除了具有加里宁大街相似的加宽人行道形成的步行街外，在商店的后侧还有一条带有水池、草坪、建筑小品的步行街（图1-17~1-20）。

6. 波士顿F·H·M商场模式

美国的步行商业中心“摩尔”(即步行街MALL),是从1959年改建密执安州凯拉孟佐城步行街开始的。凯拉孟佐市人口8.5万,步行街设5500辆车位的停车场。开业时有两条街坊,长36.5米,70年后扩展到四条街坊。此后,美国陆续兴建了数百条这样的“摩尔”。

比较能够说明这种步行街模式的是波士顿市F·H·M市场(FANEUIL HALL MARKET PLACE)。它建于1742年,是一个传统的商业中心。整治重建的商业中心保留了三栋在1826年扩建的花岗岩的文艺复兴式建筑群,使用了新材料和一些现代化设备,基本上保留了原有建筑空间的艺术特征。既有古老街道的风味,又有现代生活气息,吸引了大量顾客(图1-21)。

“摩尔”的形成体现了美国城市旧城复兴的基本原则:充分利用旧城现有设施,新建筑慎重考虑旧城原建筑风格 and 传统,认真保护文物建筑以及一些虽无历史价值但群众对其有特殊感情的建筑,或者具有“场所感”、“城标”等的历史建筑。这种类型的步行街为美国有一定特色的古老城镇中心区的复兴,作出了有益的贡献,同时也在如何改造旧城商业区域方面开辟了一条新途径。

美国巴尔第摩内港的商业中心(HARBOR-PLACE OF BALTIMORE)等都是上述模式的步行街。

上述六种基本模式还都是在同一地面标高上的步行街。严格地区别它们是非常困难的。只能是从形式和规划意念上加以简单地分类,目的是有利于我们在研究中借鉴。林巴思、考文垂模式作出了改变商业街模式的最初探索,它为以后各种商业中心模式的创立奠定了基础;哈罗、魏林比模式是从建筑群与城市总体艺术空间塑造新城面貌的构思出发的成果,也许它在建筑群对城市形象影响探索方面的意义比商业建筑本身更大一些;埃森、诺里奇模式提出了解决旧城商业中心交通问题的初级方案,由于它简便易行,适于推广,为

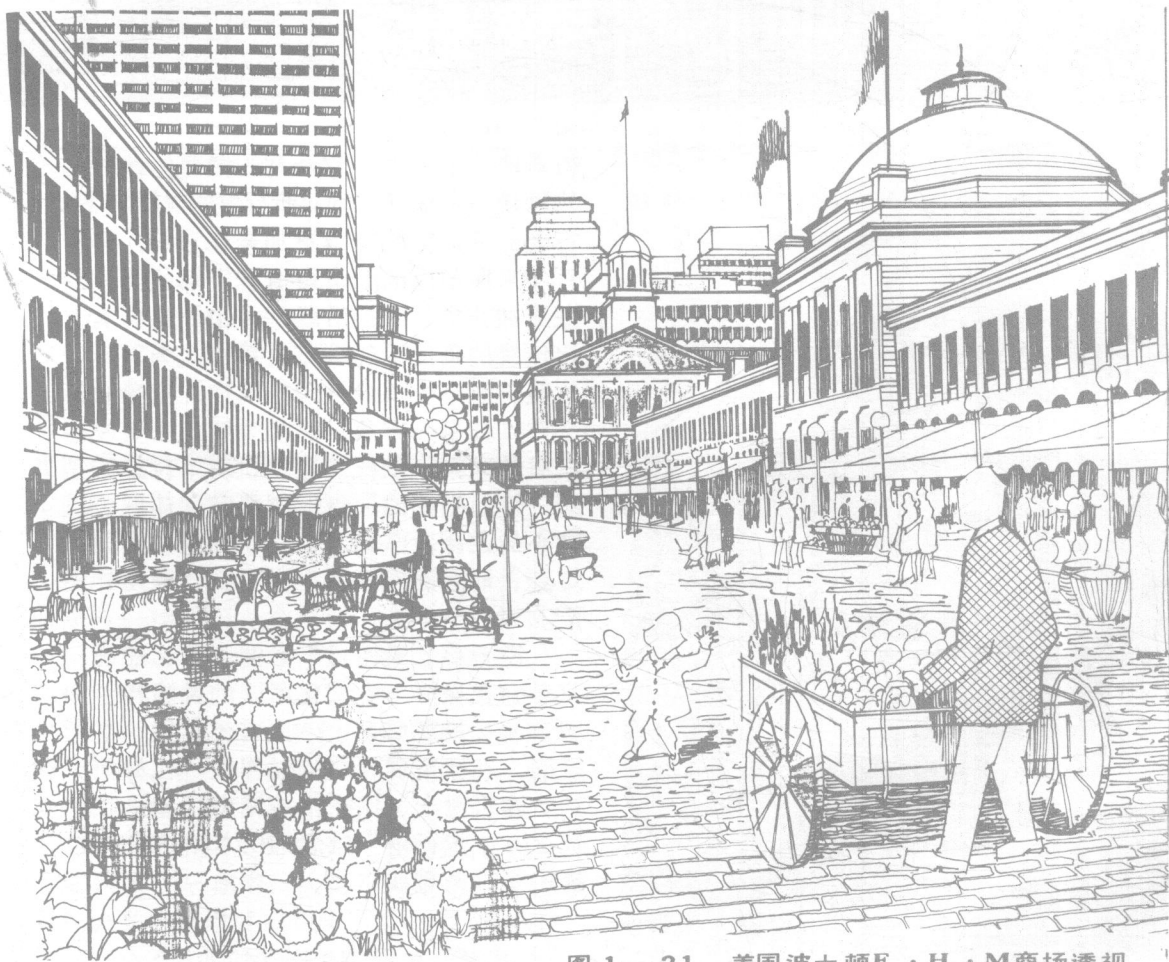


图1-21. 美国波士顿F·H·M商场透视

进一步解决步行街的购物环境作好了工程前期的准备工作；慕尼黑模式是在保护历史文化名城风貌特色的总体构想下的产物。它不再是“消极的”商业中心本身，而是一种作为保护历史文化结构层次的重要策略，它所提出的问题是“城市现代化”注入了新的观念；加里宁大街模式是城市新建干道的尝试，也是一种“立体阶座式”的综合体建筑群；波士顿F·H·M步行商业街模式代表了美国流行的“摩尔”(MALL)，它充分利用了建筑为城市现代化服务，讲求环境质量，从环境艺术角度来解决城市空间体系问题。

●中心商业区与城市的步行系统

在象美国这样的“城市化”程度非常高的国家中，中心区一般面积很大，建筑密度也非常高，以上述几种类型的方式建设中心商业区，特别是在一些特大城市中，常常是无能为力的。因此，在美国的一些大城市中采用了一种空中步行体系。所谓“空中步行体系”，是在若干个街坊内布置商店，通过单独的步行体系将其串联起来，街坊之间采用高于地面的过街楼或步行天桥相连，形成一套独立于外部街道的步行街。

美国明尼阿波里斯市是首先采用这种方式的。这里冬季气候寒冷，商业街坊之间封闭式过街楼(Skyway)联结一系列内部带有空调的大型室内庭院(商业建筑中厅或室内步行街)。这种步行区形成了实际上的全天候步行区，对美国这样以小汽车为主的交通方式来说，这种方式是非常适用的。因此，有些大城市设想把商业区的步行体系扩展为城市的步行体系，逐年增加步行天桥，最后完成全部步行系统。很显然，即使是在有限的商业区内，完成这样的系统，投资也是很大的。在步行系统内部，“街”与店形成既分割又有机的联系，出入口的分布与防灾措施、安全、照明等问题都需要周密地作出安排(图1-22)。

空中步行系统是城市商业中心立体化的一条重要途径。

●地下商业街的兴起

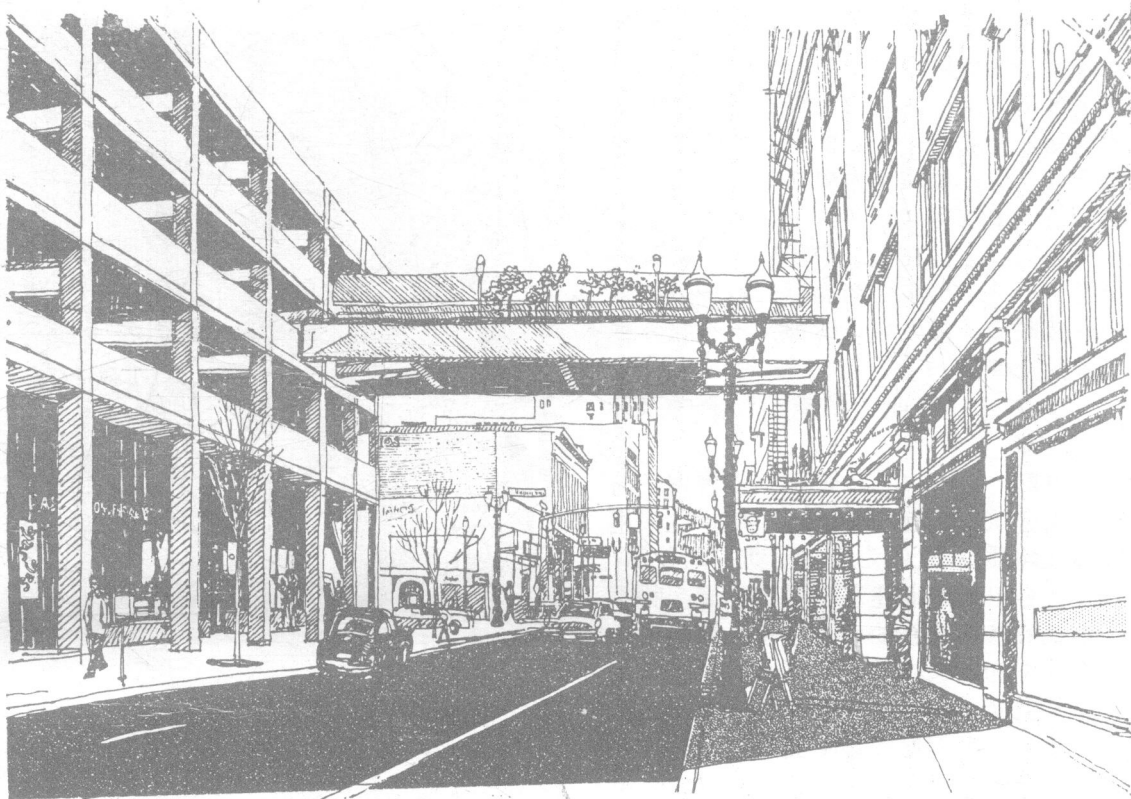


图1-22 美国加利福尼亚州波特兰市步行天桥系统

随着地下铁道在世界各大城市的发展，开始在地铁通道两侧有意识地设置一些商店而逐渐发展起来的地下商业街，经过近半个世纪的发展，已经成为商业街区的一种重要形式了。

这些地下商业街扩展了城市的立体空间，同时也形成了安全舒适的地下步行环境。在地下商业街的规划建设中，日本是最突出的国家。1930年，东京修建了第一条地下铁道，在某些地下通道旁布置了一些小商店。1955年东京建成了第一条长100米的地下商业街，此后30年中，日本的地下商业大街不断发展。至70年代初已增至70多万平方米。1969年建成的新宿商业中心地下街，是最著名的街道。它全长6790米，地上的许多新建大厦都可通地下商场。地下街交通体系完备，它不仅与东京的另外四个地下街相联通，而且与市内其它地区都有方便的联系。地下商业街对于日本大城市人口稠密的中心区来说，确实起到了缓解城市环境恶化的作用。大城市中心区地价昂贵，征地费用高，改建十分困难。

地下商业街回避了地面建设的困难，结合地铁站、通道的商业街工程投资不多，综合开发经济效益显著；地下商业街是一个完全人工的空间环境，通过设计组织，可以形成一个非常生动的富有艺术魅力的空间。例如大阪的“虹”地下街，长达1000米，宽50米，有各类商店300多家，营业面积1500多平方米，十分繁华。又如横滨的地下街在街角处设计了一个带有瀑布、雕塑的广场，市民十分喜爱。

当然地下商业街还有许多潜在的弊端，在一定程度上也抑制了它的发展。首先是安全问题，当火灾及其它灾害发生时，能否快速疏散是一个疑问。其次是环境污染，它的粉尘程度高、空气含菌量也很高。这些都是难于克服的缺点。

从防灾、换气、疏散等要求考虑，国外的一些地下商业街出现了一些改进型方式。东京的新宿站广场供车辆驶入地下的交通枢纽处，设计了巨大的椭圆形开口，另外还安排了几处大排气孔。联邦德国汉诺威的地下商业街采用了“下沉”方式。

它有许多大型采光井、下沉式庭园与自动扶梯很巧妙地结合在一起。700多米长的“下沉式”步行商业街光线充足、空间富于变化、交通也十分方便。这种改进型的地下商业街,说明上述弊端是可以通过一定的技术手段和规划方法加以解决的。

总而言之,在大城市用地十分紧张的情况下,地下的步行商业街可以开拓更多的生活空间,激发城市活力,不失为一种很好的形式。

●中庭式商业建筑空间和室内商业街

中庭 (Atrium), 最早见于古罗马时代。由建筑物围起一个院子, 有时也采用柱廊或墙体围合, 作为公共活动空间使用。到十九世纪, 随着建筑技术的发展, 特别是钢铁和玻璃材料的使用, 使人们能够为露天的中庭加上有玻璃的顶盖, 成为室内型公共空间。中庭屋盖, 除了采用钢架以外, 也可采用钢筋混凝土或木结构。形式上可有球形、拱形、金字塔形、双坡、单坡形等, 不同的设计手法和灯光装饰物的配合, 可以生产出丰富多彩的光影效果。中庭为现代商业建筑的共享空间注入了新的活力。加拿大多伦多市的伊顿商业中心, 是一个大型的零售市场。它于1967年开始设计, 1981年建成, 总面积达56万平方米, 有三个地铁出入口和2000个单位的停车场。伊顿中心商场的内部空间变化十分丰富, 喷水池、阶梯平台、天桥、各种装饰物的设计使大厅空间丰富多彩。以中庭方式设计的巨大玻璃拱廊, 把商业中心变成了一个富有浪漫情调的购物世界 (图1-23),

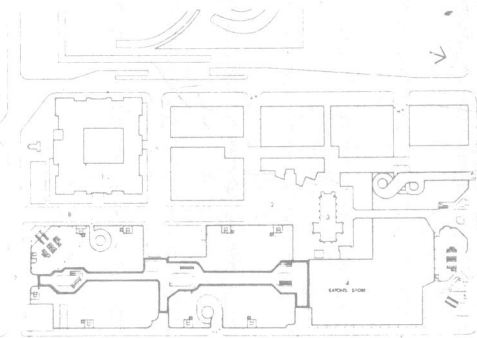


图1-23 伊顿中心平面图

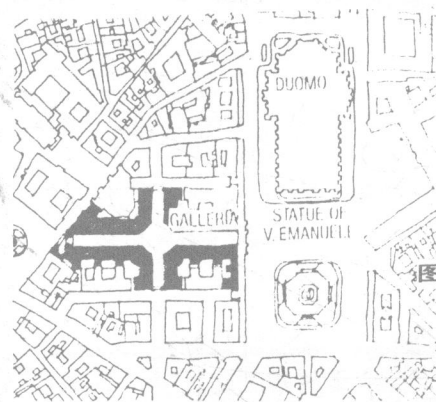


图1-24
意大利
米兰长廊

用顶盖遮蔽商业街, 伊顿中心不是最早的, 最早的是1848年修建的汉堡西勒姆集市。以玻璃拱廊作为顶盖的商业街, 意大利米兰的教会广场商业街 (图1-24) 也非常早。伊顿中心巧妙的把中庭和拱廊的特点融为一体, 设计出了令人耳目一新的商业空间。伊顿中心的设计师是德籍加拿大建筑师埃伯哈德·蔡德勒。他设计的加拿大西安大略游艺场和伊顿中心被称为“博览艺术的杰作”。

在形成室内商业步行街的过程中, 起初人们只是想将现有的商业街在街道上空

加上顶蓬, 以遮蔽风雨。玻璃拱廊的运用, 却使人们意外地发现古老的市街变得明亮、轻快了, 并富于动态和生气。它使设计师的视野开阔了很多。他们发现, 创造一种新形式的玻璃拱廊和中庭完美结合的屋顶, 将使室内型商业步行街的环境质量得到了极大的改善。而这种加玻璃拱顶的方式也给保护旧城有艺术魅力的古老街道带来了福音。通常, 中庭的位置选在商业街的交叉口上。这里容易形成艺术价值很高的大空间。也有一些商业街, 为了增加室内空间的艺术魅力, 把商业街西侧的店面设计成双层或多层的拱廊或环廊。

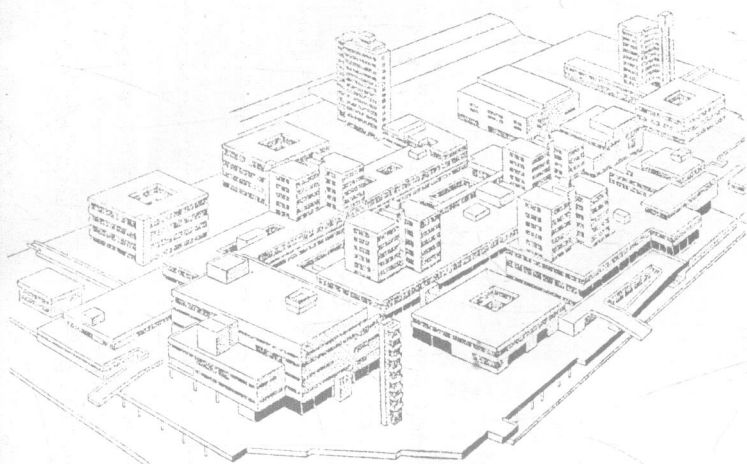
室内商业街, 如果仅仅把它看成是一个全天候商业购物环境, 那是不够的。它对于旧城中心区的改造、复兴, 以及作为历史文化名城风貌特色保护的一种工具作为城市设计的一种方式, 意义更大。

●巨型商业建筑综合体

在不断强调城市的功能分区、强调专业化布局方式的建筑潮流中, 过细的分工和区段功能分工也带来了使用上的一些弊病。人体工程学科研究成果的深入, 运用到城市建设上则表现为建筑综合体的建设。综合体弥补了区段过细的分工所形成的不足之处, 给需要综合地解决多种功能的使用者带来了方便。城市空间的立体化发展, 要求建筑物具有可以满足多功能要求的特征。如车站等交通枢纽和旅馆、商业服务业、娱乐和休息设施结合在一起而形成的综合体。

商业建筑综合体, 把旅馆、购物、文娱、游息等各部分闲散的空间组合在一幢建筑或一个完整的街区中, 尽可能地满足顾客多和不同质的要求。许多国家认为, 单一的商业中心或者办公区到了晚上会由于停止上班而空荡荡的, 成了城市的“无生气区”。要改变这种状况, 必须改变其功能单一的特征。

联邦德国法兰克福市北部新兴的赫尔德维斯特什达德区的商业中心, 除了设有商业机构 (食品百货), 公共饮食业外, 还有俱乐部、游泳池、影剧院和行政管理单位。它以竖向功能分区为结构特色。地下层设有栈台和仓库, 还有专门的引桥,



西德赫尔德斯特什达德市公用商业中心

图 1-25. 西德赫尔德斯特什达德市商业综合体建筑

上层为停车场,地面层设城市交通站和停车场,以及各种机构的入口。主要立面上有一个高出地面的平台。平台上布置独立的但由通道相连的各服务业建筑物(图 1-25, 1-26)。

苏联莫斯科的“五一”商业中心、鄂木斯克市、苏木卡依特、塔什干、雅罗斯拉夫尔等城市也都是综合体形式的商业中心。香港新建的置富商业中心(Chi Fu Commercial Centre Pokfulam, Hong Kong)实际上也是一个商业综合体建筑(图 1-27),总建筑面积为9290平方米,是居住区的大型中心。

商业综合体的作法和其它综合体建筑一样,对于调整城市的空间结构、减少交通负荷、提高效率、节省城市用地、活跃城市景观等都具有一定的积极作用。据专家们的预测分析,综合体建筑正在不断地向大型化发展。1986年建成的加拿大埃德

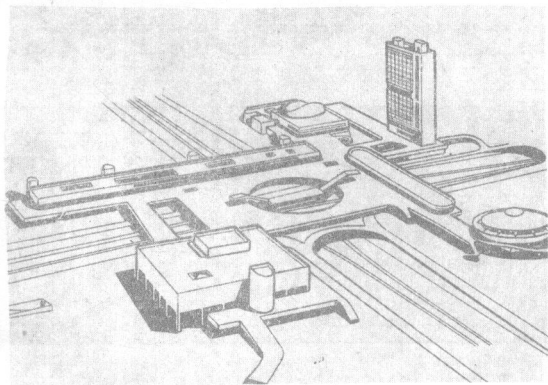


图 1-27 香港置富商业中心

蒙市的西埃商业综合体,内部包容800多家零售商店、100多家饭店、饮食店等,建筑面积达45万平方米。预测今后可能还会有更多的综合体商业建筑出现。

● 启示与思考

在为商业创造文明环境、增加城市艺术魅力方面,欧美国家有很多经验值得我们学习和借鉴。在我国城市现代化刚刚开始起步之际,认真研究国外的经验,特别是国外已经走过的弯路,对我们的意义更大。在城市如何才是“现代化”的概念中,与高速公路、高层建筑、高技术看起来不那么协调的“步行环境”却在欧美大陆认真地实践着,确实给我们以深刻地启发。高情感、人情味、亲切的城市空间尺度与人际交往,“场所感”、“可识别性”、“历史主义”,受到了空前的青睐。城市景观环境的创造不再是单一的物质设计,文化性、民族性、城市个性重新被赋予了新的内涵。

城市中心的商业街区,无论是功能,还是群体空间和外部形象,都是一座城市最重要的标志性街区,是城市的橱窗,城市个性风貌精华最集中体现的“荟萃点”。

研究国外各种格局形态的商业建筑群,其主要特点可以归纳如下:

1. 高度重视商业购物环境的文化特征
商业中心,是一种体现城市文化形态的物质实体。它表现了城市整套的“生存式样”,也通过商业购物的活动方式和空间特征来满足这种“生存式样”。欧洲各国特别重视保护古城,特别是传统形式的历史悠久的商业中心,都是出于文化上的考虑。本书实例中第三部分,选取了美国的一些实例,许多商店是用古老的仓库、消防队驻地用房等改建的,都保留了当年的物品,目的在于创造一种历史文化情趣。

2. 重视环境系统的整体效益

商业中心是城市环境中最生动的“浓缩”的小社会,需要适应各类使用者的需求。这些商业街区都非常重视以经济效益、环境效益、社会效益为主的整体效益。

经济效益是最直接的效益。环境效益则是多方面的,它包括环境各要素的控制(如控制污染)街区所形成的景观艺术形象,生活消费的舒适度、娱乐休息等综合活动的便利情况等。社会效益的内涵则更丰富,它包括文化、社会心理、民族和人际关系等方面。步行街和中心商业区通

图 1-26 苏联一商业综合体建筑

过格局、经营品种、名牌及老字号等情感性主题、饰物和环境艺术的表现,激发人们的生活热情和对所在城市的喜爱;通过某些象征主义、历史主义、隐喻的设计手法引起人们的联想和高尚的情感。

3、尽可能提供不同型式的步行交往活动空间。

从国外中心商业区和步行街的大量实例来看,提供多种多样的步行交往空间,是设计者普遍注意的目标。无论是借鉴于古代广场的优秀范例,还是取材于欧洲中世纪的充满人情味的小街小巷的特征,为使用者创造一个令人留恋的空间形象,是这些实例的共同特点。内聚型的广场、波特曼式的中庭空间、线性空间形态的街道、下沉式或上升式的变化等设计手法,为使用者提供了富于个性的丰富多彩的城市空间。

4、注重城市环境形态和历史传统符号的保存、改造和创新。

实例中的步行商业街,除了一部分新建者外,绝大多数是在传统的历史悠久的商业街上改建的。改建者非常注意历史文化遗产的保护和能够表现出古老商业街特征的各种元素的保护。一盏壁灯、一幅壁画、一个装饰物、招牌等都不是漫不经心地拆除、改掉,而是精心地组织到新的环境之中。这一点特别值得我们借鉴。在城市建设的概念中“拆除等于现代化”的公式始终象阴影一样笼罩着我们,许多标示着城市历史文化层次的构件不是被冠以“殖民主义”、“封建主义”被砸掉,就是干脆简单地推倒了事。看看欧洲那些城市建设工作者,如何精心地、不怕麻烦地保护一段有趣的墙体、装饰物吧,他们肯定不会不知道“现代化”是有怎样的含义的。

改建之中的创新,包括传统构件所表现的符号特征,在商业街区中都得到了较好的运用,而这些成功之作都取决于设计者对传统商业街空间特征和文化内涵的深刻理解。

5、把中心商业区与步行街的建设看成是创造城市个性风貌的重要途径。

对一座城市来说,市中心是城市建筑

文化精华的“荟萃点”。中心商业区是它的核心。由于商业区拥有最丰富的公共建筑类型,所以最容易组合成生动的建筑群体,从而构成城市特色结构的最重要的构件。

在许多优秀范例中,如慕尼黑步行街、苏联加里宁大街与阿尔巴特古街、法国勒芒市步行街等,它们的规划和建设都被看成是展现和创造城市风貌个性的重要途径。在历史文化名城中如此,在新建城市中也如此,如英国的哈罗新城、法国的塞奇·蓬图瓦茨、美国纽约曼哈顿岛的Battery公园城步行街等。

6、突出中心商业街区的环境艺术特征。

环境艺术(Art in the CBD Environment)是一个内涵十分丰富的概念。在城市设计中,环境艺术包括建筑单体以外的一切艺术处理和设计。把环境艺术作为一个“新”概念引入到城市设计领域,即城市空间环境的艺术化设计,为城市景观学开辟了一个新的实用性途径。

中心区商业街,不仅仅是商业购物活动的场所,同时又是一个综合性的游憩空间。从国外商业中心的发展演变中,我们看到了一个观念的变化,即从被动解决交通矛盾与城市商业萧条问题,转向主动地创造以“人”为主导的,一切为“人”服务的城市空间的过程。环境艺术塑造,正是解决上述观念的最佳选择。在步行街上,提供舒适的休憩设施(如坐凳);精心地布置绿地和水面;铺设色彩材质讲究的地面;建立各种合宜尺度的“人性化”设施(如广告牌、钟塔、雕塑小品等)、方便市民生活的各种街头小店商亭(如书亭、花店、茶点小卖等);引进街头艺术活动(如绘画、雕塑作品的街头展、摄影展、街头文艺演出等),所有这一切,都强调了“人”,强调了生活气息,突出反映人类精神创造总和的文化特征。

环境艺术的综合整治是我们当前商业街建设(包括城市的景观总体创造)最为薄弱的环节。北京王府井百货大楼前人们的席地而坐,上海南京路和天津和平路的长

街购物的疲劳战,早已是人所共知的商业街弊端。缺乏休息设施,缺少绿地,缺少一切赏心悦目的小品和饰物,没有一处可以使用的公共饮水和洗手处……,如此等等。从人类文明的角度看,城市绿化可以说是一种“绿带文化”,而城市水面则是一种“兰带文化”。目前的现实是,这两种重要的文化都没有,当然要直接影响到城市艺术特色的凝炼和创造了。在我国目前的商业街建设中,休息设施绿化、水(包括公用水管、装饰性水面)、各种服务设施(电话亭、展亭)是最亟需解决的问题。

当然把国外中心商业区和步行街简单地归纳成几个特点,显然是决不能概括国外丰富多彩的建设活动实践的。它们给我们的启发也决不是通过诉诸文字可以解决的。也许,当我国大量丰富的建设实践活动全面开展以后,用钢筋混凝土所塑造的环境实体,它所反映出来的多姿多态的城市空间,将使理论真正丰富起来。这正是本书编著者的真诚期望。