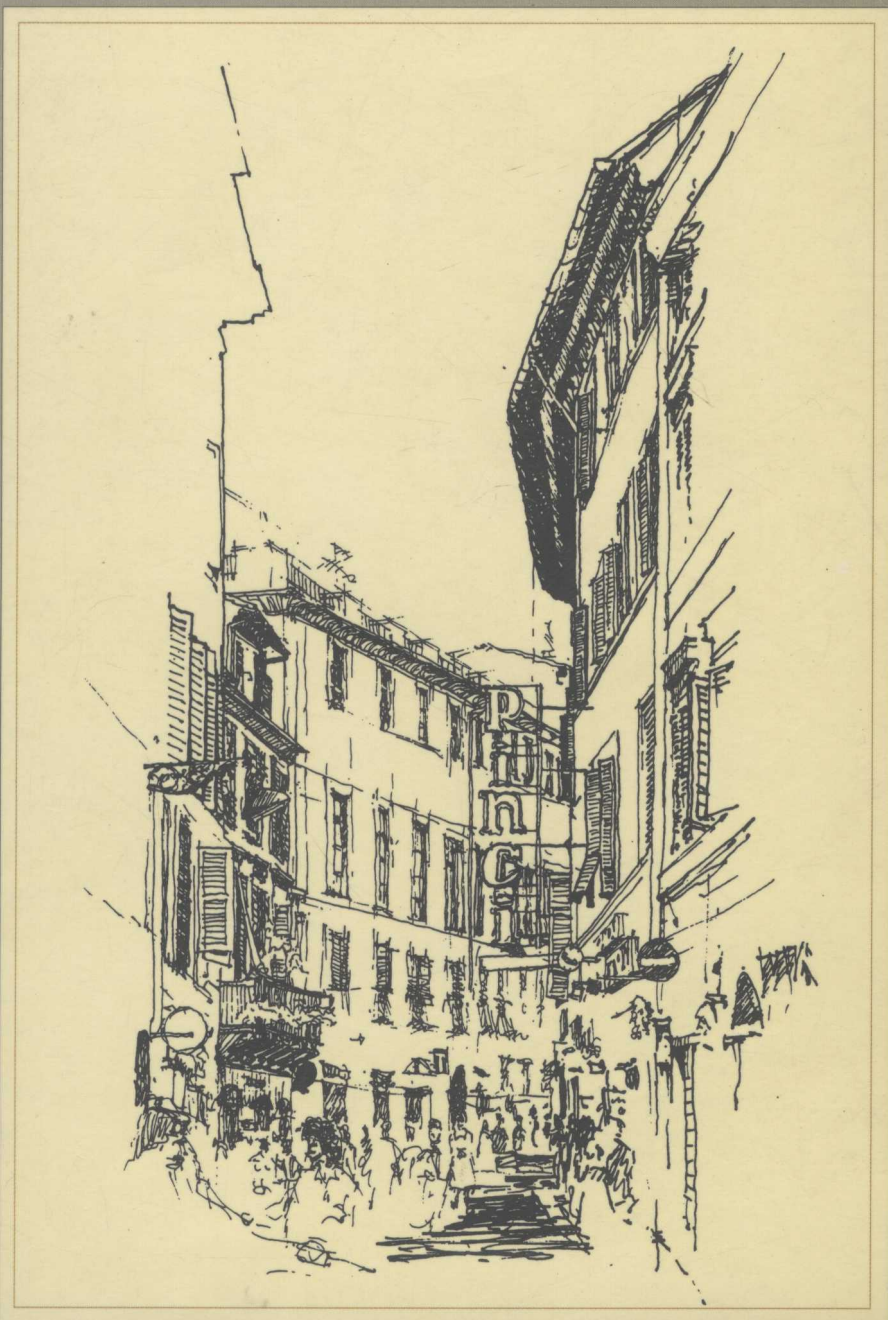


城市大街

——景觀街道設計模式與原則

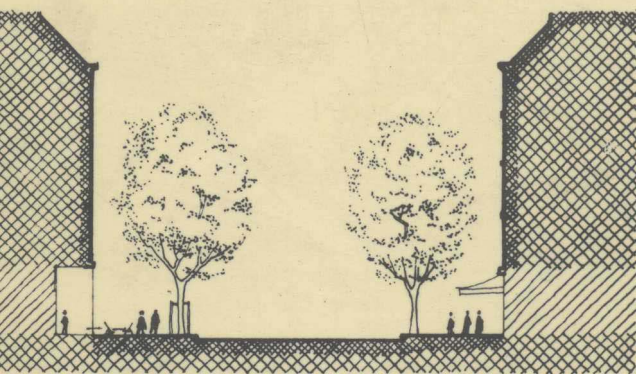


作者 ALLAN B. JACOBS

譯者 黃文珊 王綸鵬 廖慧怡



地景企業股份有限公司



ISBN 978-957-0431-31-5
ISBN 957-0431-31-8



9 789570 431315 00420



01261949

Jacobs 的學識淵博，涉略的領域廣泛。他的文筆清新，並運用相關的統計與文獻，加上清晰生動的插圖與速寫，讓本書風格特異。本書所提出的數據與資訊不論是質或量都是絕對創新與具有特殊意義的。基本上，這是一本對於城市設計研究極具價值的鉅作。

Laurie D. Olin, Hanna/Olin, Ltd.

近來坊間出現許多與街道設計相關的書籍，有的是街道的歷史，有的則是街道的角色功能，或是街道設計的要訣等等。但是沒有一本書能讓我清楚的瞭解到街道所提供與連結的物質環境與體驗之重要性。Jacobs 先生先根據其經驗而後對於街道的每個物理變化進行分析與闡釋，對於這樣的街道品質的體驗是有所貢獻的，而 Jacobs 先生再將其研究撰寫成本書，經由循序的介紹與說明，給予讀者對於好的景觀街道與不那麼好的景觀街道之差異能有所感觸與深入瞭解。

**John de Monchaux, Professor of
Architecture and Planning, Massachusetts
Institute of Technology**

Jacobs 先生的作品就像是喜愛（或者說是喜愛訴說）城市所提供的各類建築的體驗。他提供了一本讓人歡欣且頗有助益的書籍，就像 Rasmussen 所著的《城鎮與建築 (Towns and Buildings)》，但除了讀者可能有的收穫外，本書也提供了許多看法與觀察心得，並且含括了許多吸引人目光的可愛圖片。這本書還提供了許多有關學習、設計、重建街道的資訊給予有興趣的讀者；從世界各地的街道案例中整理出尺寸、形式與觀察心得的概要，這類的資訊是不容易從其他的地方獲得的。

**Donlyn Lyndon, FAIA, Lyndon/
Buchanan Associates**

10784.151
2007/1

城市大街

——景觀街道設計模式與原則

作者 ALLAN B. JACOBS

譯者 黃文珊 王絢鵬 廖慧怡

本書簡介	/ I
致謝	/ III
序言	/ 1
第一章 城市大街	/ 11
第二章 我們曾住過的景觀街道 / 13	
第三章 依舊活躍的中古世紀景觀街道 / 18	
第四章 氣勢非凡的景觀街道 / 32	
第五章 作為景觀街道的大運河 / 56	
第六章 昔日的景觀街道 / 69	
第七章 巴塞隆納川流不息的大街：The Ramblas Street / 86	
第八章 優良的住宅景觀街道 / 93	
第九章 有樹的景觀街道 / 99	
第十章 景觀街道集錦 / 107	
第二部分 景觀街道	/ 123
第三部分 以街道與人們為設計對象	/ 191
第四部份 景觀街道	/ 259
第一章 景觀街道的必要條件 / 260	
第二章 品質的重要性 / 281	
第三章 結論：優良的街道與城市計畫 / 299	
附錄：景觀街道案例的行人流量統計	/ 304
參考資料來源及補充說明	/ 306



城市大街：景觀街道設計模式與原則 / Allan B.

Jacobs 作；黃文珊，王絢鵬，廖慧怡譯。

-- 初版 -- 臺北市：地景，2006〔民95〕

面；公分

譯自：Great Streets

ISBN 957-0431-31-8

ISBN 978-957-0431-31-5

1. 景觀工程 - 設計 2. 道路 - 設計 3. 都市美化

929

95011337

Great Streets by Allan B. Jacobs

©1993 Massachusetts Institute of Technology Published by arrangement with The MIT Press through Bardon-Chinese Media Agency Complex Chinese translation copyright

© 2006 by Lamper Enterprises Co., Ltd.

ALL RIGHTS RESERVED

城市大街——景觀街道設計模式與原則

作者/ Allan B. Jacobs

譯者/ 黃文珊 王絢鵬 廖慧怡

發行人/ 鄭國瑞

發行所/ 地景企業股份有限公司

LAMPER ENTERPRISES CO., LTD.

地址/ 台北市(106)大安區臨江街166號4樓

4F 166 LINJIANG ST., TAIPEI 106 TAIWAN

電話/ (02) 2732-2732

傳真/ (02) 2738-4867

郵撥/ 12562624 地景企業股份有限公司

登記證/ 局版台業字第4290號

編輯/ 曲憶芳

印刷/ 聯和印製廠有限公司

地址/ 台北市寶興街21號

西元二〇〇六年七月初版

(2006. 07)

新台幣 420 元

ISBN 978-957-0431-31-5

ISBN 957-0431-31-8



地景書號：A217

E-Mail/ lamper@seed.net.tw

網址/ lamper.com.tw

版權所有・翻印必究

本書如有缺頁、破損、裝訂錯誤，請寄回更換。

本書簡介

什麼是世界上最好的街道環境設計？哪些環境要素造就出這些出色的街道？爲了回答這個問題，Jacobs 先生針對街道的「使用者」與專業的環境規劃者進行調查，蒐集各類範圍廣泛的街道形式與都市空間相關資料。透過作者的準備，本書提供超過 200 張的圖片與相關分析、統計與相當多的街道設計資訊、案例探討。藉由作者的觀察，提供人們與社會了解街道與社區生活的互動細節。

經由大量案例探討的方式，我們可以瞭解在街道中創造環境對話的重要性，並提供最好的景觀街道設計標準。本書提出的優良景觀街道重要案例共有 15 件，含括類型有具中世紀風采的羅馬、哥本哈根、威尼斯的大運河(Grand Canal)；也有像是 Parisian boulevards 與美式城市中充滿綠意盎然的人行道空間。Jacobs 先生也提出一些曾經風光一時的景觀街道案例，例如舊金山市的市場街 (Market Street)，用以探討並瞭解爲何其風光不再的原因。

爲了加強本書的深度與廣度，Jacobs 先生另外增加了超過三十條不同形式的景觀街道案例以探討其優缺點，案例分佈範圍廣大，包括：澳洲、日本、歐洲與北美的都市街道。作者針對每個街道案例繪製地圖、準備相關的發展計畫作爲深入探討的內涵，並用同樣的比例繪製地圖以資比較，透過其觀點與圖面來瞭解相關的細部設計。

此外，值得一提的是本書所蒐集的圖片中有 50 張一平方英哩的街道平面圖，每張都以相同比例製作，這些街道與都市的平面圖涵蓋世界上許多重要的都市。這樣的探討可以更深入瞭解都市的街道紋理與城市生活。Jacobs 先生的圖面分析更包括了原始的資料，讓人能瞭解都市的歷史發展過程。

Jacobs 先生的結論更摘要說明出，設計一條優良的景觀街道所需運用的策略，與需特別注意的設計品質事項，這都是值得參考的文獻與借鏡。

作者 Allan B. Jacobs 是加州柏克萊大學城鄉規劃系的教授與系主任。他對本書投入許多的精力，是參與最多也最久的一位。除了他專業及實務上的貢獻，更花費心力來整理追蹤所有圖面。Peter Calogero 在我們進行結論的

致謝

自 1970 年代中期開始了研究及著作的生涯，學生們便一直扮演著重要的角色，對於本書也不例外。

本書創作的起源是 1984 年春季，在加州柏克萊大學教授設計課程時所進行的研究。當時研究的課題是舊金山市，從市場街（Market Street）到海灣的 Van Ness 大道。在這裡有著行道樹林立的漫步街，並且有各色商店、公寓、辦公室、電影院及餐廳兩伺環繞。市政中心可以成為主要的探討焦點之一，加州街的交叉路口以及端點的海關碼頭亦然。市場街的交叉路口會是一個很好的起點，街上那些裝飾古老的汽車展示廳配合得恰到好處。舊金山並沒有太多適合漫遊閒逛的街道，而 Van Ness 大道是其中少數有潛力的一條街道。我們所感興趣的不過是花一段時間尋找在其他城市的成功實例及範本。因此，我們很輕易地就列舉出一串對我們有用處的街道名單，然而去發現關於它們的實際資訊——例如街有多寬、街上有些什麼、沿街建築物的高度及位置、行道樹的間距、鋪面的花樣等——是較難且幾乎不可能達成的目標。以我們有限的記憶及印象，甚至素描都僅能提供一點幫助，跟照片相比並不高明到哪去。我們不能丈量我們的記憶，而同時，我們發現這些資訊也無法提供足夠的幫助，讓我們知道不同大小尺度的街道上可能發生的事物，更何況是那些我們未曾見過的街道。因此，學生們建議我應該去蒐集這類比較性的資料，那就是本書概念的初步成形開端。

Jill Benninghoven、Terry Bottomley、Judith Chess、Pat Eubanks 及 Michael Freedman 是當時開始協助這項工作的成員們，我衷心的感謝他們。從那之後，就有許多關於「街道」的設計課題及專題討論。有些學生變成研究助理而且在各方面盡其所能地提供援助，在初步研究及調查中 Cara Seiderman 為所謂最佳街道的意見及看法提供幫助。Rajeev Bhatia、Michael Boland、Peter Calogero、Tom Ford、Jodi Ketelsen、Puja Kumar、Carl Maxey、Cheryl Parker、Yodan Rofé、Laura Shabe 及 Rick Williams 等在繪製地圖及街道平面上，下了許多功夫。特別感謝 Bimal Patel 的想法及手法，他對本書投下許多的精力，是參與最多也最久的一位，除了他專業及實務上的貢獻，更花費心力來整理追蹤所有圖面。Peter Calogero 在我們進行結論的

工作時也是如此。Chris McDonald 在繪圖上提供大量援助，這使我想起 1991 年夏天在準備街道平面時，我們想像自己是「國王」。

除了這幾名學生之外，還有許多在我與 Peter Bosselmann 合授課程的學生們，他們所合作完成的研究報告也提供不少幫助。

我的同事，Peter Bosselmann 從一開始就充當我的顧問，檢視本書的研究成果，我衷心感謝他。在過去這些年裡，我們一起並肩參與許多計劃案，這本書如果少了他的參與將會遜色不少。特別當我們一同去採訪及實地勘查研究街道，是最令人感到愉快的時刻。

Jack Kent 校閱我過去的著作手稿，這次也不例外。Tom Aidala、Donlyn Lyndon、Jay Claiborne 及 Peter Hall 也慷慨地在這方面提供幫助。此外，我要謝謝 Donlyn 和 Jay 跟 Richard Bender 一樣，一直是本書忠實的顧問，我花了許多時間與 Jaime Lerner 一起討論在他所住的都市 Curitiba 內一些好的景觀街道，他的建言總是令人受益。

Pier Luigi Carci、Jan Gehl、Maurizio Marcelloni、Francesco Rossi、Carl Otto Schmidt、Giuseppi Campos Venuti 及 Riccardo Wallach 在一些重要資訊上給我許多幫助並提供他們寶貴的意見，Lorenzo Bruno 也一直不遺餘力地在圖面上給我建議及幫助。

Kaye Bock 與我共同整理所有手稿，這幾年來提供許多建言。Anne MacNeil 和 Amy Jacobs-Colas 則在最後完稿時幫了我不少忙。

此書籌備期間，我得到加州柏克萊大學研究委員會、國家藝術、Fleishhacker 基金會及羅馬美國學校所提供的獎助金，在此謝謝他們。柏克萊大學景觀建築系的同仁們，經由 Beatrix Farrend 基金協助此書的印刷品質，感謝他們！

目錄

本書簡介	/ I
致謝	/ III
序言	/ 1
第一部分 城市大街	/ 11
第一章 我們曾住過的景觀街道	/ 13
第二章 依舊活躍的中古世紀景觀街道	/ 18
第三章 氣勢非凡的景觀街道	/ 32
第四章 作為景觀街道的大運河	/ 56
第五章 昔日的景觀街道	/ 69
第六章 巴塞隆納川流不息的大街：The Ramblas Street	/ 86
第七章 優良的住宅景觀街道	/ 93
第八章 有樹的景觀街道	/ 99
第九章 景觀街道集錦	/ 107
第二部分 可資學習的景觀街道	/ 123
第三部分 街道與模式：以街道與人們為設計對象	/ 191
第四部份 創造優良的景觀街道	/ 259
第一章 景觀街道的必要條件	/ 260
第二章 品質的重要性	/ 281
第三章 結論：優良的街道與城市計畫	/ 299
附錄：景觀街道案例的行人流量統計	/ 304
參考資料來源及補充說明	/ 306

本書的主要目的之一，是提供

序言

我的同事，Peter Bosselmann 從一開始就充當我的顧問。檢視本書的研究成果，我衷心感謝他。在過去這些年裡，我們一起並肩參與許多計劃案。這本書如果少了他的參與將會遜色不少。特別當我們一同去採訪及實地勘立

就你即將要外出辦事而言，有些街道就是比其它的來得好。身處於巴黎的聖馬可林蔭大道（Boulevard Saint-Michel），走在兩側滿是大小相仿的商店、書報攤、餐飲店、燈光流瀉的街道上，就遠比在舊金山的市場街（Market Street）上駕車或漫步來得愉快與舒適。愛丁堡的王子街（Princes Street），雖然只有一邊的建築物和商店，向遠方看去是公園、山丘上的古城鎮及城堡，然而與倫敦的 Regent 街相比，即使 Regent 街有整齊劃一的建築表現及戲劇化的半圓形皮卡迪利廣場（Piccadilly Circus），但都還是比不上聖馬可林蔭大道。都是要成為名街，匹茲堡的 Roslyn 廣場只是一條短短的囊底路，兩旁有著出色的大喬木及紅磚房，雖然沒有刻意要突顯什麼特色，但是比起世界上其他無數個郊區的住宅街區，都來得叫人流連忘返或想要去那居住。在康乃迪克州的 Merritt 大道（Merritt Parkway）開車的感受比起俄亥俄州 Turnpike 快速道路也是好得太多了，就連那兩邊種植了行道樹的老式俄亥俄紅磚路，當車胎壓過凹凸凸帶有震動響聲的的路面時，也都比它好得多。

當你重訪某些街道的頻率高過其它的街道時，不會只是因為你必須要去那條街道辦事的比重較高。或許你將生活中某部份的重心放在某條街道上，但其中原因並不一定是這麼作會比較合乎經濟效益，或只是單純的機能性考慮，而很有可能是因為某一條特別的街道勾起了你的回憶，或者是當你重遊這些街道時，遇到熟識的、不認識的、有趣的事物的可能性會比較大；有時還帶著可以探險的可能性；因為即使路途較長，我也寧願從市中心開普通道路回家，而不想走高速公路。走平面道路會有許多東西吸引我的注意。就像紐約第五大道（Fifth Avenue），從洛克菲勒中心（Rockefeller）到中央公園（Central Park）這段路比起同等距離的美國大道（Sixth Avenue），有更多值得一提的事物。第五大道已今非昔比；Trump 大廈（Trump Tower）的規模也無法與那些高聳、使用細緻灰色石材的建築物相比，但還是比新美國大道上那些單調的退縮空間及排外性的前庭，來得有圍蔽感和趣味性。當想起某些街道給人的感受和它的外觀，或想到可以在那兒作的事情，就會開始期待在街道上逛街消磨時間的愉快心情。

這本書談的是「優良景觀街道」(Great Street)，我們挑選世界上最好的街道。本書特別講述這些「優良景觀街道」實際上可供設計的特點及元素。此外本書也將街道模式作為都市生活的具體內容，這與街道的配置好壞息息相關。

本書的主要目的之一，是要提供關於「優良景觀街道」具體品質的比較性資料，諸如：平面、剖立面、尺寸、細部、模式、都市結構等，以提供設計師與都市計畫決策者參考。讀者可以自行決定哪些街道對他們而言是最好的，而不必過分倚賴旁人的經驗值。不論如何，要了解塑造一條「優良景觀街道」的必要條件，是需要多方收集這些街道的基礎資料，將資料用比較性的方式來展現不同街道間具體品質上的差異，效用會更為明顯；所以本書的目標就是提供決策者相關的參考資料，除了街道示意圖及「優良景觀街道」的分析圖外，同時也提供不同街道的平面與剖立面圖。所有街道製圖的比例均統一，以便進行比較，增進理解。當然，本書的目的，不僅只是提供知識道理上的瞭解，更是幫助人們在未來塑造出更多的「優良景觀街道」以供給大家享受。

都市生活中街道扮演的角色

在哥本哈根 Strøget 的午後（或巴塞隆納的 Ramblas 街道、或里奇蒙(Richmond)的紀念碑大道(Monument Avenue)，或任何一條靠近家的街上），人們可能會驚呼「這真是個很棒的下午，Strøget 是條很棒的街道」。在字典中的字義解釋為「在尺寸上極為龐大」、「多數」、「壯觀」，用在這裡不如解釋為「突出」、「傑出」，對於形容街道的程度或效果上顯然有所差別，尤其是當使用在「優良景觀街道」時，那些在特性或品質上的顯著優勢就會立即顯現出來。

街道不僅和給、排水道、電纜一樣同屬公共設施的一部份，而且無獨有偶地這些管線通常都是跟隨著街道走。它也不只是一種線性的空間，單純的提供給人們運輸之用而已（或許這對某些公路、高速公路、收費道路而言是主要的功用，但是我們在此並不考慮這類型的街道）；運輸一直是街道的主要目的之一，除了提供物流的轉運進出之外，特別在 20 世紀後半，這些功能更是被極度重視，其他的功能則漸漸式微。

街道改變都市社區的型態、結構與舒適度，它們的大小及配置提供或去除了光線與遮蔽，相信任何一個體驗過鳳凰城、費城、波隆納、巴塞隆納、Udaipur 和 Chandigarh 的人都有同感。而且它們可以在某一個或多個中心點有效地集中人們的注意力和活動，這些空間分布在廣場與軸線的邊緣、或不是很特別的在某些地點上。比如那三條從羅馬 Popolo 廣場引到 Via del Corso 中心的街道，就單單只是為了突顯該城市的中心，也如同舊金山的市場街，聖彼得堡的 Nevsky Prospekt 及全美各地小城市的主要大街。

歸根究底，街道對人們而言是個開放的空間。許多都市人沒有私家庭園、或者他們無法快速抵達鄉間或公園，街道便是許多都會地區的戶外空間，人們不在室內時就可以待在街道上；此外，街道也是社交或商業交易的場所，是你和別人碰面的地方，這也是都市之所以形成的基本原因。那些不喜歡陌生人的應該有權利遠離塵囂，住在離市街遙遠之處。街道是動態的空間、是讓人們觀看、行動和經過的空間。在街道上看著擦肩而過的路人臉孔和身影、他們變換的姿態與裝扮；看看前後的人，或是什麼都不看；或只是隨意讓眼光停駐在引起你注意的標的物上；在他人有意無意的陪同下，很可能你會站著或坐下觀賞不是太敬業的街頭藝人；看著迎面而來攜手同行的情侶。有些肢體障礙的人和乞丐、甚至畸形的人或變態、情侶都會使我們停駐下來，思考和回想這條街道上的每件人事物。每個人都可以在街上走動，不管認不認識，都有機會對看、碰面。去了解一條街道的韻律，就是知道誰會在某個特定時間出現在那裡；你可以看見哪些人或避開哪些人；或者可以巧遇一些人而感到非常滿足。在羅馬的 Via Arenula 上行走，即是這不是一條特別精緻的道路，也會從經過的巴士上傳來「哈囉！亞倫」的叫喊聲，我認出 Maurizio 並向他招手；即使是如此隔著車窗、對方無法伸手的招呼聲卻也令我備感溫暖，讓我體驗到比自我世界更大的歸屬感。同樣的，街道不僅是看人、也是被人看的地方。都市社會存在的大部分原因建立在社交關係上，而街道即使不是唯一發展社交的公共場所，也是很重要的一个地點；同時，街道可以是享受私密感、享受獨處的空間；街道讓人玩味它昔日的丰采或未來的樣貌。街道是讓人心神遊蕩的好地方，透過街道的一些人事物，可以揭開自我的內心世界。

某些街道的存在純粹是爲了交換服務或商品，這是做生意的地方。這種公共櫥窗意味著街道展示出社會所必需提供及引誘人的事物。零售商依法令的限制而將商品展示擴張到大街上，逛街的人觀察、比較、盤算、和同伴商量這些商品，最後才會決定要不要進入賣場，要不要離開這公眾範圍的保護和匿名的優勢，進入私人交易的領域。

街道也是政治空間。在榆樹街 (Elm Street) 上鄰里們討論的是國家創制權；而在主街上 (Main Street)，國慶遊行與反核示威同步進行。Marshall Berman 在他那本《All That Is Solid Melts into Air》一書中談到 Nevsky Prospekt：「政府可以監視街道，但它無法讓地方性活動及人群互動自我發生。因此，當 Nevsky 變成某種自由地帶時，社會及政治就此展開」。在逃難的時刻，Petersburgers 在市街上嚐到了政治衝突的滋味，這些街道變成了政治空間，之後他就視街道爲個人與政治生活同流並進的地方。不管是作爲開發或交換意見的會議場所，是個人或集體的意見發表，公共街道是一種最難以掌握的特殊政治空間；就如同開放廣場或論壇一樣，它們表達出人們最珍貴的理想，也難

怪偵探小說會相信間諜都是在街上或公園裡交換情報。在購物中心散播非主流的觀念，並不是太容易，更別提在那裡示範。除非我們將公共街道作為政治場所的重要性降到最低，且用更先進的電子資訊方式取代，否則就會像過去東歐於 1980 年代後期所發生的遊行、抗議、示威活動一樣，都是發生在公共場所，特別是街道上。

都市的人們了解街道的象徵性、儀式性、社會性及政治性角色，而不只是在街上行動和進出。通常若他們知道將來的規劃情況，就會抵制拓寬及開挖新路，特別是那些會造成需要遷居或者造成社區交通流量增加的改革措施。他們反對在他們的街上出現高流量的快速車道，換言之，那些改善現況的提案，使他們成為特殊「很棒」的地方，通常都會被投票者通過在這方面課稅。超過 2 / 3 的舊金山人投票決議在 1967 年花費 2,450 萬美金，使用這一筆為數可觀的金額使市場街變成一條「優良景觀街道」，政府不是透過收購所有土地或舊屋翻新來改善街道，而是透過街道元素的設計使街道變得更美。設計者的原始構想是讓人可以在街上遊行。隨著時間的推演，整個城市認定市場街應該是一條好街；其他的都市也不例外，比如芝加哥、丹佛、明尼拿波里（Minneapolis）、聖克魯茲（Santa Cruz）、沙加緬度（Sacramento）、托力多（Toledo）、愛荷華市等，都是最近比較關切街道設計的大小都市之一。

有一段時間，街道是市政建設的主要焦點，而不再只注重單棟建物。波隆那（Bologna）沿街所添加的廊道有許多成因，但時間一久，卻成為該城市的註冊商標，深受大眾的喜愛及瞭解，大大增進它的可居住性。在這樣的街道上，很難完整看到大部份的建築物立面，所以這不是建築物而是街道本身在發揮功效。19 世紀末法國殖民遺風習慣把街道視作都市設計的焦點，且訂定嚴格的建築要求，以確保都市整體協調度的影響仍隨處可見，雖然為了塑造些街道，造成大多數貧戶被迫遷移（不盡然所有的例子都是如此），但許多最好的街道都是那時遺留下來的；這些設計師完成了他們被指派的任務。相對的，20 世紀後半的設計者則多講究於彰顯個人的財產，在單棟建築物上就可以看到他們的獨特設計風格。

當然在街道賦予都市生活多樣的角色後，它便需要使用大量的土地。在美國，25%到 35%的都市已開發土地都屬於公共設施，其中絕大多數是街道。在歐洲城市中，這樣的百分比可能會有差異，但是比重也是相當龐大。街道幾乎都是公有的、屬於大眾的；當我們談到公共空間時，我們絕大部分說的會是街道。更特別的是街道會變，它們常常被修補；比如說人行道路緣石的改變，結果使得人行道變窄（極少數例子）或變寬，或重新鋪設路面時，或變更街燈，或更新水管、下水道、電纜再重鋪路面。還有，當沿街建物改變時，也相對地改變了街道；每一種變化都帶來改善的機會，倘若我們能夠開發並設計街道，

讓它們變的極優美，發揮場所精神，建立富社區感，富吸引力的公共場所，集合都市及鄰里所有的人們共享，那麼我們就已經成功地設計了 1 / 3 的都市，而且勢必對其他方面也有極大的衝擊和影響。

具體的環境設計品質重點

很快地，當我們在尋找都市配置中最好或最重要的街道安排時，都必須要能滿足經常性假設的條件，不管是單獨或主要的具體的設計，都要能使得街道成為很棒、或很精緻的場所。事實上，通常這樣的假定很難成立。誠然，有些人不同意街道的具體設計，或者是認為都市環境中的種種事物與它的好壞無關，他們認為社會及經濟的特質才是影響街道的重要變數；話雖如此，令人質疑的是，街道仍然必須是經過設計及社經發展交互演變的結果；使用者與設計者都一樣會關切，街道上人類與場所之間的交互作用，這兩者絕大部分發生的比率與街道的宏偉度有關，而且很難將二者分開，也少有人嘗試去做。

少數人會針對人類在真實街道環境裡的活動來描述街道，因為人類展現了街道的平凡與壯觀。正如 Berman 在「Nevsky Prospekt」中表示，Gogol 大量地描述街道的韻律、活動、幻覺、神秘、珍貴及危險，卻很少談到街道本身。Berman 幫助我們在都市中將街道定位及了解街道的重要細節，比如說長度，街道上的建築物，橋上可以鳥瞰的景色以及顯著的焦點，如：Admiralty Tower，他為我們勾畫出街道本身與都市生活和現代主義之間的相互關係。他的分析極為細密，然而我們對街道本身還是所知甚少；比如說街道的寬度、建築物的高度、有沒有樹、沿街最密集開發的區段在哪，街道與人類活動有何關係，或者是它之所以成為特別的記憶等等。Carl Schorske 在他關於維也納 Ringstrasse 的作品裡，大量利用到 19 世紀末社會政治動態的歷史背景，從歷史核心開始闡述，延展至都市發展，再到建築物的特性，特別是那些地標性的建築物。可是最終，少有人嘗試去尋找一般的人類活動和街道細部設計之間的關係。

根據一項針對專業設計者的調查顯示，在他們過往的經驗中，產生「優良景觀街道」的決定因素有哪些？建築師 Dolf Schnebli 利用問題本質上的困難度來迴避這個問題，他說：

優良景觀街道存在於我們的心裡。它可能是那條我與你、Socrates 相約討論的街道，或是等著 Pallas Athena 告訴我在哪家餐飲店可以找到 Sartre 來討論 Corbusier 的街道，或是 Melville 和 Faulkner 喝啤酒的街道等。

他接著說：

好的都市街道，它的空間結構總是好的。它的好能改變很多事物，比如說：假使希特勒（Hitler）統治該市，則所有街道都是壞的……在一個優美的空間中用餐雖好，但是假若食物很糟的話，那麼我寧願到一個醜陋的地方去吃好東西。當然我喜歡在裝修精美的地方享用美食，然而糟糕的服務仍然可能毀掉這一切。因此，最好是有美食、美景、優質的服務及好的同伴，我們才能再繼續用餐。

對 Schnebli 而言，似乎空間品質與那些政治系統、食物、服務等因素的相關性不高，但那仍舊是個問題。不論食物的好吃與否，到底是什麼元素構成美麗的空間呢？有些人或許會避開 1930 及 1940 年代，Berlin（柏林）的 Kurfürstendamm 或其他可能會令人討厭的街道，然而在他們回憶中，街道總是會引人傷痛或讓人愉悅。爲了要確認這件很複雜的事，即使是 Schnebli 也像其他人一樣，在開始的時候總是不願意說出是什麼元素構建出「優良景觀街道」，而總是說：「因情況而異」，到最後才說出最好是……「美食、好服務、好同伴」等等。「優良景觀街道」是一連串好空間的組合。然而政治、經濟、社會關係、個人回憶、印象、慾望、氣候、個人價值觀及瞬間的感觸都可能影響一個人對街道好壞的認定。不論如何，好的空間組成元素才是提問這項問題的主要興趣所在。

即使我們假設街道的具體特徵不是決定街道優勝劣敗的關鍵因素，設計師們還是要竭盡所能的設計，並安排每個細節，因為當與其它的街道配置相比時，自己的設計才更能取悅、振奮、吸引路人，或是完成一套完整的設計價值觀。對一個面臨要決定街道寬度、人行道尺寸，要不要有樹木，或椅凳的擺放位置，及一大堆其它瑣碎細節要考慮的人而言，說不用顧慮這些考慮是沒有用的。即使這些具體特徵並不那麼重要，但是否真的就與街道品質完全無關？這變得只是好壞程度人智互見的問題了。最後，人們可能會猶豫樹木的種植位置或根本不要種樹？當然，這與街道空間絕對是相關的。人們到街道上的頻率、或最喜歡哪些街道是有跡可循的，最具體的原因還是街道上的活動空間，以及街道空間可以讓人尋求心靈上的平靜。因此，我們又將話題拉回街道設計。

「優良景觀街道」的標準

在難以界定是哪些原因影響街道好壞的情況下（事實上不同的心理認知也許會以不同的方式來回答這個問題），合理化的釐清街道的評斷標準似乎更爲重要。首先，一條好街必須有助於鄰里關係的形成；它應該要可以促進人際的交誼及互動。再者，街道必須開放讓所有人使用，且易達性高。

最好的街道是那些可以看到其他人，並與他們碰面交談的。你可以在街道上看見各色各樣的人，從各個社會階層到各種年齡，而且是不限於各地理尺度都能奏效。從大都市到小鄰里社區，各種好街都應該發揮它的基本功能。在小規模的地理區域中，好的鄰里街道是人們活動的中心。一條「優良景觀街道」應該是人們最想去的地方，在那兒享受、生活、玩樂、工作；同時，「優良景觀街道」也是使都市更為豐富的功臣之一，街道的活動空間將人群聚集在一起。

最好的街道是舒適、安全的。比起其他在炎炎夏日沒有遮蔭的街道，「優良景觀街道」提供了更多消暑的涼意，所以人們喜歡待在那裡；街道上不會有突發的穿堂風橫掃而過。假使人群眾多，也不應該會多到難以行走；街道也不應給人拘束感。安全是另一項重點；人們在街道上不該會被汽車或卡車撞到，或者是被人行道上或其他溝蓋絆倒。至於潛伏的人身攻擊威脅？強盜或竊賊？不，那不是這裡所談的主題。本書不提倡用砍樹或只種小樹的方法來嚇阻變態，不建議入口退縮以防宵小藏匿。我們希望街道上有足夠的光線可以看清道路及他人，採用坡道而非階梯的設施物，以方便肢體障礙者及年長者行的舒適與安全。

最好的街道鼓勵民眾共同參與。人們會主動的停下來相互交談，或者是坐下來四處觀看，成為對街上活動一切照單全收的被動式參與者。也有可能出現示範型街道；在巴西 Curitiba 的主街上，超過 15 年來每週六上午都會在主街上鋪設一條很長的紙，這條紙上每隔 1 公尺左右就有一根木桿，框架出上百個白紙版面。凡是來這裡的孩子們都備有刷子與顏料，他們在白紙版面上作畫，家長和朋友們就在旁邊觀看。這個活動不限定參加者的社會或經濟地位，只要想畫就可以來。這種街道上的參與式活動促使沿街住家開始在街道上加添東西，不論是個人或公眾的，最後都變成為街道的一部分。居民所添加的物品不拘任何形式，從招牌、花草、色彩到雨棚，甚至是改裝建築物本身。隨著參與式活動而來對街道最有幫助的是，人們更有責任感的去維護管理這條街道。

最好的街道是那些能被記住的。它們在你的心中留下深刻而持久的正面印象。試想著任何一個都市（包括自己所住的），其中必定會有某條街道是你很想去的，這種就是令人值得回憶的好街。

最後，最好的街道是要有代表性的。它是某一種型態的縮影，甚至能代表其它的街道；要達到這種程度，它必須是被很技巧性地組織在一起。

決定「優良景觀街道」的標準是一回事，知道它們何時存在又是另一回事。舒適這項元素可能比其它的評比因素更為客觀，雖然評比這種工作通常都相當困難；然而提出這樣的質疑是值得的。答案在標準上和品質上都需要經由不斷的探求，來確認它的客觀性。也就是說，共同參考專家及使用者的判斷及意

見，就比較可能得到客觀的結果。在大量的前人經驗及判斷之下，完全的理解街道還是需要一點奇蹟。

體驗與評判

我們所做的任何努力都還是會被他人評判與檢驗。不管是在難以界定的重要事項上，或是個人以他自身的經驗值在衡量這些事項的標準上，人們的意見往往相左。為什麼街道會是形塑社區最重要的焦點，卻不是廣場或街區呢？或者，當我皺著眉站在 Ramblas 街上時，會發出「這為什麼會是條優良景觀街道？」的疑問。哪裡好呢？何處好呢？哪個時期好呢？這些疑問都會導致我們的結論變的不夠明確。「它的優點與長處是什麼？」這個問題是我最常發問的。「對於你，哪條街道是世界上的優良的景觀街道？」人們以他自我的喜好去理解這個問題，但重要的是要記住，這裡所關注的重點是都市和都市內的優良街道。在都市中有許多種類的街道：提供生活的、提供購物的、提供工作的、供人漫步與車行的、供人休憩的、提供發生或結合許多活動的街道。它依然可以被看作是塑成優良住宅街道或購物街道的重要物理條件。至於「何時？」在羅馬又冷、又暗、春天下著雨的星期六夜晚，從 Cancelleria 的音樂廳出口處，往 Via dei Giubbonari 信步走著，旁邊經過的是違規停車的車輛、泥坑，這兒不常需要閃避行駛中的車輛；越過暗沉、格狀窗戶的商店時，街道給人不太舒服與難以模仿的感覺。請問，當可以克服陰暗與多雨的因素時、當街道成形與方向改變時、在街道的起點與終點處、當多重用途的建物有機會依你所想的改變時，你不曾在任何其他時間，將街道改變成你想要的樣子嗎？

「但你曾經見過如此的情況與如此的街道嘛？」這是個最困難的問題；因為從沒有人盡過他最大的努力去見識街道的全貌。當唸過 Marshall Berman 的《Nevsky Prospekt》這本書，追溯他書裡的資料來源後，往往令人想要親身去看看這些街道。怎麼可能會有人將一條街道寫的如此美麗，除非它真的是這麼美好。深諳此道的朋友告訴我這真的是條優良景觀街道。但是讓我親自到那些街道的可能性實在極低。世上還有很多優良景觀街道是我尚未探知，也無法在本書中介紹的。

最後，我們還是要接受相關批評。長期的專業調查、街上一般民眾的觀感、可以檢驗假設的田野研究、學術性檢驗、學院性建議、地圖上的所有資訊與田野觀察意見的匯集，這些都有助於減少批評；但對本書的評判仍然存在著。