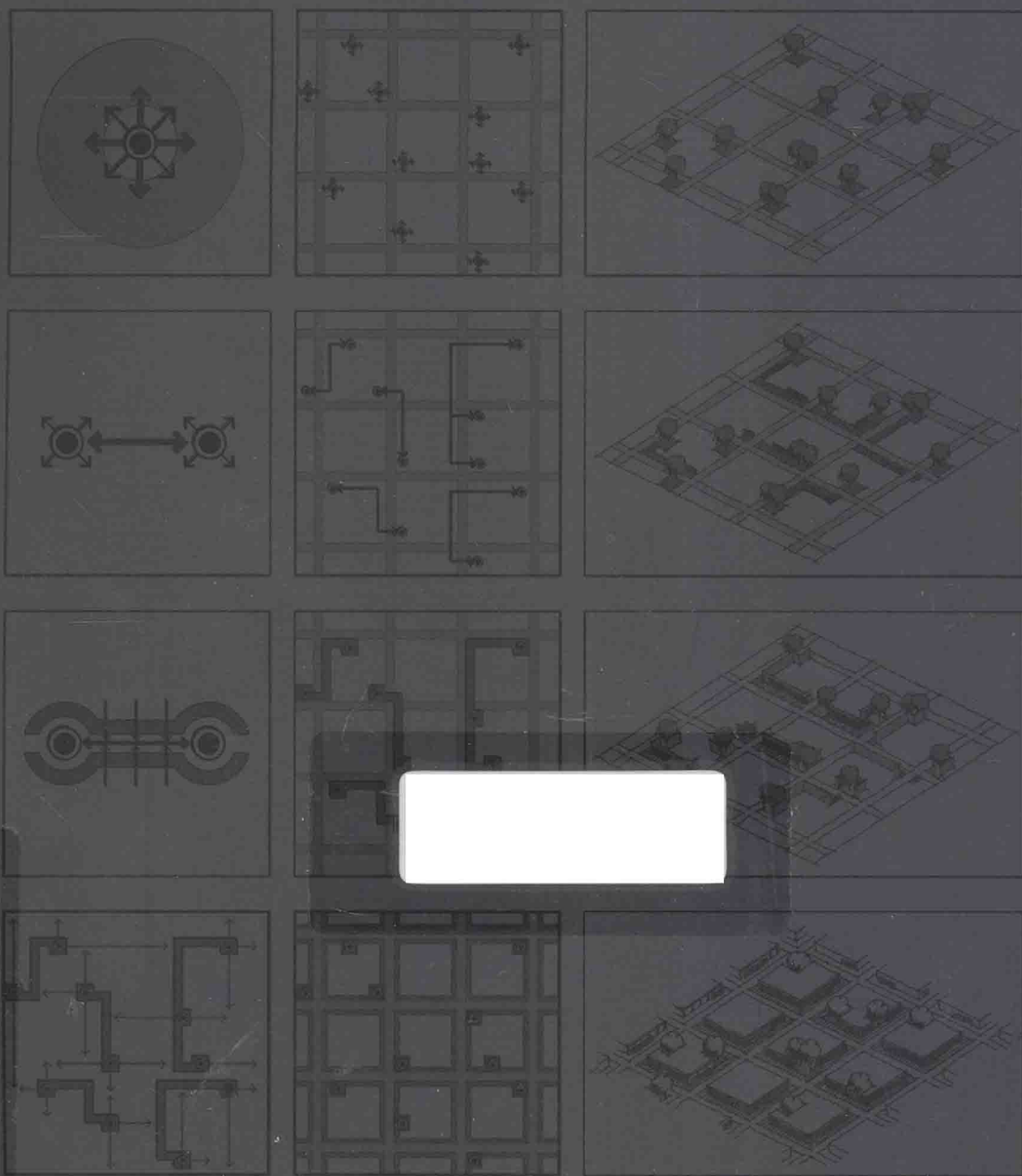


重塑街道

——中心城区街道边缘的碎片化整合

黄晶 贾新锋 著



中国建筑工业出版社

重塑街道

——中心城区街道边缘的碎片化整合

黄晶 贾新锋 著



中国建筑工业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

重塑街道——中心城区街道边缘的碎片化整合 / 黄晶,
贾新锋著. -- 北京: 中国建筑工业出版社, 2014.4
ISBN 978-7-112-16678-7

I. ①重… II. ①黄… ②贾… III. ①城市道路-城
市规划-研究-中国 IV. ①TU984.191

中国版本图书馆CIP数据核字(2014)第068911号

责任编辑: 杜一鸣

装帧设计: 肖晋兴

责任校对: 陈晶晶 关 健

重塑街道——中心城区街道边缘的碎片化整合

黄晶 贾新锋 著

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京市晋兴抒和文化传媒有限公司制版

廊坊市海涛印刷有限公司印刷

*

开本: 880×1230毫米 1/16 印张: 14 字数: 400千字

2014年4月第一版 2014年4月第一次印刷

定价: 39.00元

ISBN 978-7-112-16678-7

(25527)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

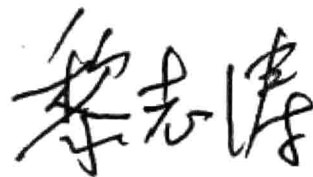
序

改革开放以来，我国城市化进程是如此之飞速，造城规模是如此之宏大，以至于当政者为追求政绩来不及思考，经营者为追求利益而顾不上民生。其结果，在城市发展日新月异的光鲜表面之下，却隐藏着种种隐患：城市无限的蔓延侵占了子孙后代赖以生存的土地；急功近利的城市发展模式带来城市系统的失衡；野蛮的城市建设方式让人类与自然界本应和谐友好的关系伤痕累累；粗放化的城市土地开发浪费了有限的土地资源，遗落下无人问津的城市土地碎片……

在我国城市化进程日趋有序的今天，我们应该冷静下来反省，积极探索依据科学发展观建设城市、集约化利用土地、系统整合城市要素的健康城市发展思路。尽管，为此我们要不得不面对昨天的所为，并为此付出沉重的代价和昂贵的成本，但这也是在城市发展诸多教训之后的应有醒悟。

本书著者在研究我国城市发展的过程中，抓住中国城市“街道边缘碎片化空间”这一不为人关注，却又是城市建设不可忽视的问题，小中见大地论述了城市街道与城市公共生活的关系，为促进街道边缘公共生活所采取的设计路径，对街道边缘碎片化空间的整体性再利用方法，以及相关的政府政策和开发模式等问题提出科学的解决方法，并最终形成相对完整的“街道边缘碎片化整合”的操作体系。这些论述表现出对民生的关注，对市民城市生活的关切，对增添街道生命活力的倾情。著者在理论阐述中，用丰富的街道实例，活生生的市井公共生活体验，使读者阅读本书时，平添了许多自身都亲历过的有滋有味的城市公共生活的感觉，这就更佐证了著者撰写本书的现实意义和对城市建设的启示作用。

让我们为建设美丽中国、美丽街道各尽其责。



2014年2月1日

前 言

中国城市自20世纪90年代以来进入了用地的高速增长时期，表现出城市空间快速向外扩展的特征。根据相关统计数据，中国地级以上城市建成区的面积在1997年时为14708km²，而到了2011年则达到31766 km²。14年间累积增长了一倍多。

作为快速发展的国家，我国城市的资源与环境压力突出。数量众多的人口，人均相对稀少的土地、淡水、能源和矿产资源以及脆弱的生态环境，使城市对外的扩展对资源形成了巨大的消耗与持久的压力；同时，城市的扩展迫使人们花费大量的时间在无法避免的机动化出行上，增加了城市机动车的使用频率与交通拥堵的概率。近几年，我国北部和中东部地区持续遭遇雾霾天气。部分城市空气重度污染，直径在2.5微米以下的空气中悬浮物监测指数接近或达到顶峰数值。其中机动车尾气污染是产生雾霾的原因之一。

国家“十二五”规划纲要指出，要“坚持把建设资源节约型、环境友好型社会作为加快转变经济发展方式的重要着力点”，从而达到节约资源，保护环境，促进社会发展与人口资源环境协调的目的。对于城市的发展与建设而言，它主要具有两个层面上的指导意义：一、保护土地资源，节约、高效地利用城市资源；二、优化城市环境，提高城市生产、生活的质量。

城市空间是众多城市资源中重要的一项。它不仅是城市生产、生活的载体，也是城市各种资源的聚合体。与其他城市资源相似，城市空间资源具有稀缺性，它的利用方式与利用效率直接关系到城市的社会生产、生活的运转。在中国快速城市化发展的背景下，以优化城市环境、提高城市生活质量为目标，充分挖掘城市空间的潜力，有效扩大有限空间资源的容量，提高空间资源的集约利用程度，符合国家以及城市长期良性发展的需求。

“重塑街道：中心城区街道边缘空间的整合再利用”，试图通过对中国城市中心城区高密度城市环境中现有空间资源潜力的挖掘以及再次利用的研究，从“节约土地与城市空间资源，优化城市生活”的角度，为现代中国城市的建设提供参考。其意义主要在于：

一、珍视有限的土地与城市空间资源，充分挖掘现有城市建成区的潜质，促进城市的集约发展。“街道边缘空间的碎片”是在城市中普遍存在且易被人们忽视的空间，对于此类空间关于城市日常公共生活价值的深度挖掘与再次利用，能够提高有限城市资源的利用效率以及城市的空间容量；对此类空间的再利用有利于提高高密度城市环境中人们的生活质量，它增强了现有城市建成区对城市居民的吸引力，有助于缓解城市向外围的扩张和对未开发土地的侵占。

二、通过对街道边缘的部分空间资源的改造，为居民提供适宜的城市日常公共生活场所，优化城市日常公共生活。“城市日常公共生活场所”是指城市中所有居民，无论其收入与身份都可以免费（或以最低成本）并自由使用的空间，也就是城市中普通市民平日的公共生活可以无限制（或低限制）地使用的城市公共空间。这样的公共空间主要是用来满足在城市中占绝大多数人口的中低收入者对城市公共生活的需求。街道边缘使用效率低下的空间，为人们正在生活、工作和娱乐的高密度的城市建成区的公共空间数量的增加与质量的改善提供了难得的机会，它们为城市公共空间再发展提供了切实可行的空间，是城市发展可利用的宝贵资产。

感谢东南大学黎志涛先生在本书写作过程中所给予的指导；感谢李勋、王瑞芳、蔡少坤、连艳佩、张洋洋与汪重阳协助完成了本书的插图工作。

目 录

序.....	3
前言.....	4
第1章 绪论.....	1
1.1 背景：从城市蔓延与城市土地的粗放化利用到“精明增长”.....	1
1.2 问题：城市公共空间的困境与机遇.....	4
第2章 基于日常公共生活视角的街道的意义.....	7
2.1 街道概述.....	7
2.2 基于公共生活视角的街道的意义.....	8
2.3 现代城市街道的迷失.....	22
2.4 街道意义的回归.....	28
第3章 中国城市中心城区街道边缘的碎片化.....	34
3.1 中国城市中心城区的特征与需求.....	34
3.2 街道边缘概述.....	38
3.3 街道边缘空间的隔离.....	48
3.4 中心城区街道边缘的碎片化.....	50
3.5 中心城区街道边缘碎片化现象的实质是街道意义的失落.....	62
第4章 街道边缘碎片化整合的理论研究与概念建构.....	64
4.1 “街道边缘碎片化整合”的提出.....	64
4.2 街道边缘的日常行为研究.....	69
4.3 街道边缘效应.....	75
4.4 街道边缘效应的增殖.....	82
4.5 街道边缘效应增殖的物质支撑.....	91
4.6 街道边缘效应的增殖对街道边缘碎片化现象的整合作用.....	115
4.7 中心城区街道边缘碎片化整合的概念建构.....	115

第5章 中心城区街道边缘碎片化整合的方法探讨.....	127
5.1 嵌入：特定“街道边空”的激活.....	128
5.2 连接：相关街道步行区域的整治.....	147
5.3 黏合：相关沿街建筑与城市空间的介入.....	158
5.4 编织：街道日常公共生活带的集结成网.....	185
第6章 中心城区街道边缘碎片化整合的实施策略.....	188
6.1 中心城区街道边缘碎片化整合中的利益群体及关系.....	188
6.2 中心城区街道边缘碎片化整合的动力机制.....	190
6.3 不同实施步骤的运作.....	196
6.4 中心城区街道边缘碎片化整合需要避免的问题.....	199
结语.....	201
附录.....	202
图片索引.....	204
参考文献.....	212

第1章 绪 论

1.1 背景：从城市蔓延与城市土地的粗放化利用到“精明增长”

近年来，中国城市化水平快速提高，由此也带来一系列问题。2008年11月6日，中国住房和城乡建设部副部长齐骥在第四届世界城市论坛上表示，当前和今后一段时期是中国城镇化和城镇发展的战略机遇期，但同时也将面临严峻的考验^[1]。

城市空间发展方面，中国城市呈现出了两个具有一定矛盾性的发展现状：城市建成区的快速向外蔓延，以及城市建成区土地的粗放化利用。

中国城市自20世纪90年代以来进入了人口和用地的快速扩张时期，表现出城市外延空间快速扩展的特征^[2]，城市蔓延的趋势已经明确地出现。《美国韦伯斯特在线词典》将“蔓延”定义为“在靠近城市的那些没有开发的土地上，城市开发（住宅和购物中心）的扩展”。早在20世纪50年代后期，美国大城市开始出现中心城市人口停止增长，甚至出现负增长，而近郊小城镇人口迅速增加的现象。早期迁往郊区的主要是白人中产阶级，他们自备汽车，有能力到较远的郊区居住。到了70年代，随着经济发展，一般居民也拥有汽车，开始向近郊迁移。中产阶级中上层于是迁到更远的远郊另觅新居，但绝大多数人仍在中心城区上班。进入80年代，不只是居住区，新的工厂区、办公园区也纷纷在远郊建立起来。它们不仅吸引了居民，而且抢走了中心城区的工作岗位及政府税收（图1-1）。新区伸向原来的农田、森林地带，城市化地区的增长速度超过了居住在城市化地区内的居民增长的速度。这种失控的城市化地区蔓延的现象，被称为“城市蔓延”（Urban Sprawl）^[3]。美国学者奥利弗·吉勒姆曾这样描述城市蔓延：“尽管人们称之为‘蔓延’的模式如此纷繁，但是，从万米高空的飞机窗口向下看，它竟是如此明了。蜿蜒的高速路像蛇一样爬满了辽阔的大地，这个网络……与排列着商业建筑的主干道网相连，……它向着遥远的天边延伸下去，似乎永无尽头”^[4]。近20年来，城市蔓延的现象在中国也日益凸显。相关研究表明，中国城市建成区的面积在快速增长，在1997年，地级以上城市建成区的面积总计为14708 km²^[5]，2001年为16221 km²^[6]，而到了2011年则达到31766 km²^[7]。1997—2011年间累积增长了一倍多。

城市蔓延是一个系统性、综合性的问题。业界普遍认为，城市蔓延具有低密度、非连续性、机动化依赖、居住或者商业开发等一系列特征，城市蔓延使城市侵占了大量的农村或自然区域^[8]。布齐尔等学者所著的《蔓延的代价》指出，城市蔓延既存在成本，也有一定的效益，但总体来看城市蔓延的环境成本和资金投入都大于紧凑型的发展模式^[9]。卡尔·波普认为城市蔓延的直接成本就是大量土地资源被钢筋、水泥、混凝土永久地转变为城市建筑环境，并由此导致了自然环境和开放空间数量上的减少和空间

[1] 住房和城乡建设部副部长齐骥在“2008中国南京第四届世界城市论坛”新闻发布会上的讲话[J]. 中国勘察设计, 2008(6): 11-12

[2] 马强. 走向“精明增长”——从“小汽车城市”到“公共交通城市”[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2007: 5

[3] 张庭伟. 控制城市用地蔓延: 一个全球的问题[J]. 城市规划, 1999, 23(8): 44-48

[4] 奥利弗·吉勒姆. 无边的城市: 论战城市蔓延[M]. 叶齐茂, 倪晓晖译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2007: VIII

[5] 国家统计局城市社会经济调查总队. 中国城市统计年鉴.1997[Z]. 北京: 中国统计出版社, 1998: 71

[6] 国家统计局城市社会经济调查总队. 中国城市统计年鉴.2001[Z]. 北京: 中国统计出版社, 2002: 101

[7] 国家统计局城市社会经济调查司. 中国城市统计年鉴.2011[Z]. 北京: 中国统计出版社, 2012

[8] 陈明星, 叶超, 付承伟. 国外城市蔓延研究进展[J]. 城市问题, 2008(4): 81-86

[9] Burchell R W. The Costs of Sprawl-Revisited[M]. Washington, DC: National Academy Press, 1998: 5-18

上的缩小,对野生动物产生了极大的威胁,并且增加了城市空气污染程度^[1]。同时,由于设计的不合理以及交通拥挤的出现,又增加了出行者的出行时间。大卫·高登伯格认为城市蔓延式的发展格局迫使人们花费大量的时间在无法避免的机动化出行上,因为典型的城市蔓延一般是郊区的低密度开发,这必然增加了出行距离。还有的学者认为城市蔓延的机动化出行减少了居民之间的交往频率,而一些中产阶级为了寻求更宽阔的住宅和有绿地的花园,选择在郊区居住,其生活方式更拉大了人们之间的距离,从而进一步造成居民社区集体认同感的缺失^[2]。我国是个发展中国家,相对于许多发达国家来说,城市发展和环境的压力更为突出。数量众多的人口,人均相对稀少的耕地、淡水、能源和矿产资源,以及脆弱的生态环境,使城市蔓延对土地资源环境形成了持久而巨大的压力,城市蔓延所引发的种种问题也更为凸显与紧迫。

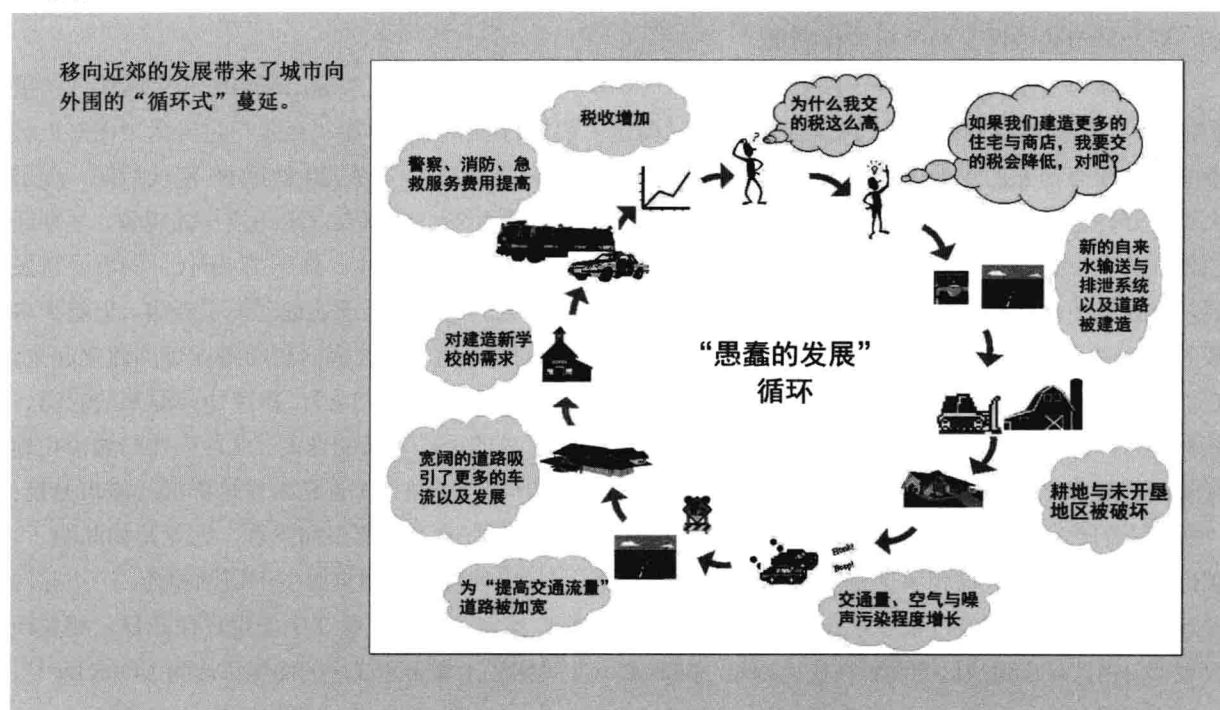


图 1-1 城市蔓延的循环

与城市蔓延相对应的是,在城市建成区粗放式的土地利用方式对有限的土地资源造成了巨大的浪费。2012 年 12 月 25 日,在十一届全国人大常委会第三十次会议第二次全体会议上,受国务院委托,国土资源部部长徐绍史指出,近年来随着城镇化步伐的加快,我国部分城镇规模过度扩张,我国土地资源利用粗放浪费现象突出。其中,人均建设用地高于国家标准,高于资源短缺甚至资源丰富的国家。从总量看,1990—2004 年,全国城镇建设用地面积由近 1.3 km² 扩大到近 3.4 km²,同期全国 41 个特大城市主城区用地规模平均增长超过 50%,城市用地规模增长弹性系数 2.28,均高于城市用地增长合理弹性系数 1.12 的水平。人均城市建设用地已达 130 多 m²,超过经济发达国家城市建设用地人均 82.4 m² 和发展中国家人均 83.3 m² 的水平,说明目前我国建设用地的浪费现象非常严重^[3]。中国城市的扩张实际是一

[1] Pope C. Americans are Saying No to Sprawl[J]. PERC Reports, 1999(1): 5-8

[2] 陈明星,叶超,付承伟. 国外城市蔓延研究进展[J]. 城市问题, 2008(4): 81-86

[3] 国土资源部:中国城市人均建设用地居世界之首[EB/OL]. <http://finance.sina.com.cn/roll/20060313/1112592534.shtml>, 2010-01-16

种“粗放式的土地资源的利用方式，土地利用效率低”^[1]。

城市土地利用粗放化主要表现在以下四个方面：一是城市建成区疏密失调，有些区域布局松散、集聚性差（主要是近十年新建设的城市区域）；二是宽马路、大广场多且分布失衡，空间利用率低下；三是城市建成区中圈大院的现象普遍，各大院自成体系，设施使用封闭，公共服务性差^[2]；四是城市建成区存在大批零星土地闲置，浪费严重^[3]。

伴随着快速的城市化，城市蔓延以及现有城市建成区的粗放式利用所引发的负向效应日益彰显。张京祥、马强、徐循初、劳拉·布鲁斯等学者提出“精明增长”对于中国城市的发展具有重要意义^{[4][5]}。

“精明增长”运动萌芽于20世纪70年代的美国，并在许多国家得到了认可与进一步发展。它源于人们对城市的蔓延、开放空间的消失、农业用地的减少等问题的关注，是人们应对以上城市问题的重要观念与措施之一。美国“精明增长协会”对“精明增长”的阐述是：精明增长能够在城市增长和保持城市质量之间建立联系，在新的发展和增进社区环境之间取得平衡。精明增长策略主张集中时间、精力和资源用于恢复社区、城市中心城区以及已有郊区的活力。新的增长更加有利于趋向集中紧促的中心布局形态，公共交通导向的土地开发模式，以及居住、商业及公共服务设施的混合布置。精明增长将开敞空间和环境设施的保护置于同等重要的地位^[6]。“精明增长”原则主要包括：混合的土地利用；充分利用紧凑建筑设计理念；创造住房的机会和扩大选择的范围；创造可步行的邻里；塑造具有强烈领域感的多样的、吸引人的社区；保留开放空间、农场、自然美景以及重要的环境区域；强化和指导现有社区的发展；提供一个不同的交通选择；使发展的决策是可预言的、公正的和成本有效的，以及鼓励社区和不动产所有者在发展决策中的合作^[7]。

一些学者认为精明增长是一项针对城市蔓延的政策（表1-1）。

“精明增长”的城市发展观对中国城市具有重要的意义。它是应对中国城市蔓延以及城市建成区土地的粗放化利用现状的有效策略。“精明增长”寻求的是通过鼓励对人们已经生活、工作和娱乐的场所的再投资与再建设，阻止城市蔓延的恶性后果。城市事务作家托尼·普罗西奥（Tony Proscio）指出“精明增长”“应该是对已经发展的城市空间的更好、更为充分地利用——尤其是那些曾经被遗弃与忽视，而现在却已经开始引发城市蔓延的城市空间”^[8]。对于中国城市，“精明增长”的城市发展观重要的价值在于，它强调了城市建成区是宝贵的城市资源，提示人们对城市的进一步发展应该将注意力放在对现有建成区的优化上，而不是侵吞城市外围原本就十分有限的耕地。“精明增长”的策略能够有效地促进城市的用地模式向高密度、集约化、功能混合化的方向发展，从而使城市空间的发展从以外向扩展为主，向内向的城市建成区的结构、物质环境的优化的方向演化。“精明增长”策略可以有效地集中城市物力与财力资源，用于改善与提高城市建成区，尤其是集中了大量人口的城市中心城区的城市环境质量以及

[1] 马强. 走向“精明增长”——从“小汽车城市”到“公共交通城市”[M]. 北京：中国建筑工业出版社，2007:11

[2] 束克欣. 土地已不能承受经济粗放发展之重[EB/OL]. <http://www.stockstar.com>, 2009-05-12

[3] 隆宗佐, 郭艳桃, 盛智颖. 对我国城市化进程中土地粗放利用的经济学思考[J]. 湖南社会科学, 2004(4): 60-61

[4] 张京祥, 程大林. 发展中国家城市发展与规划的几个主要问题[J]. 国外城市规划, 2003(2): 1-4

[5] 劳拉·布鲁斯, 钱京京, 罗伯特·瓦特森. 处于十字路口的中国城市需要“理性增长”[N]. 21世纪经济报道: 2005-05-30

[6] 马强. 走向“精明增长”——从“小汽车城市”到“公共交通城市”[M]. 北京：中国建筑工业出版社，2007: 106-107

[7] Bailey J, Little C. Vacant Properties and Smart Growth: Creating Opportunity from Abandonment [EB/OL]. <http://www.fundersnetwork.org/index.php/search/results/f56579bc2739471e2b0ae6914d5df38f/>, 2008-05-26

[8] Proscio T. Smart Communities: Curbing Sprawl at its Core[M]. Baton Rouge: Local Initiatives Support Corporation, 2003: 3

人们的生活水平，促进城市集约型发展与人们生活水平的优化并重的城市发展模式的形成^[1]。

精明增长与城市蔓延的对比

表 1-1

	精明增长	城市蔓延
密度	密度更高，活动中心比较集聚	密度较低，中心分散
增长模式	填充式或内聚式发展模式	城市边缘化，侵占绿色空间
土地使用的混合度	混合使用	单一的土地利用
尺度	建筑、街区和道路的尺度，适合人的尺度；注重细部	大尺度的建筑、街区和宽阔的道路；缺少细部
公共设施	地方性的、分散布置的、适合步行	区域性的、综合性的、需要机动车交通联系
交通	多模式的交通和土地利用模式，鼓励步行、自行车和公共交通	小汽车导向的交通和土地利用模式，缺乏步行、自行车及公共交通的环境和设施
连通性	高度连通的街道、人行道和步行道路，能够提供短捷的路线	分级道路系统，具有许多环线 and 尽端路，步行道路连通性差，对于非机动车交通有很多障碍
道路设计	采用交通安宁措施将道路设计为多种活动服务的场所	道路设计目的是提高机动交通的容量和速度
规划过程	由政府部门和相关利益团体共同协商和规划	政府部门和相关利益团体之间很少就规划进行协商和沟通
公共空间	重点是公共领域，例如街景、步行环境、公园和公共服务设施	重点是私人领域，例如私人庭院、商场内部的步行设施、封闭的社区和私人俱乐部

1.2 问题：城市公共空间的困境与机遇

1.2.1 困境：中国城市公共空间的失落

在中国城市中，公共空间的数量与质量无法满足人们对公共生活的需求，城市公共空间面临着困境。

中国城市公共空间人均面积相对较少。据统计，截止到 2011 年，中国城市公园绿地人均约 9.5 m²^[2]，与一些发达国家具有较大差距。部分学者指出，中国城市公共空间匮乏。主要原因在于：其一，大多数城市都是由未经规划的城镇发展而来，这些市镇中本来就缺乏可以转化成公共空间的土地。加之，中国城市化发展如此之快，以至于这些城市根本没有时间像欧洲城市那样，重新改造其之前的城市物质形态。实际上，中国城市迅速进入现代社会，它们仍在努力建造最基本的基础设施，如高速公路系统或与地面隔离的集运系统等^[3]。其二，中国城市的人口与建筑的密度相对较高，这造成了城市公共空间资源的紧张，也就是说可转化为公共空间的土地面积非常有限。其三，自 20 世纪 80 年代开始的建房热，使得大量的城市公共生活空间消失殆尽，转而用于居住、商业、商务功能等。

[1] 马强，徐循初。“精明增长”策略与我国的城市空间扩展[J]。城市规划汇刊，2004(3)：16-22

[2] 根据国家统计局城市社会经济调查司《中国城市统计年鉴.2011》计算。

[3] 缪朴。导言[C]。见：缪朴编著。亚太城市的公共空间——当前的问题与对策。司玲，司然译。北京：中国建筑工业出版社，2007：1-50

同时,在大多数中国城市中,公共空间存在着分布失衡的状态。许多城市政府,都没有强烈的兴趣或者能力在大多数中、低收入人群聚居的城市区域增加公共空间。城市公共空间总量中的大部分通常是以几个大广场或者公园的形式出现的。这些广场、公园有时成为城市政府展示城市形象、树立政府威信的工具——它们的地点选择位于城市政府以及重要部门所在地,或者土地相对宽裕的城市边缘区等地带,或是远离人口密集区域的;这类空间在设计与经营上往往首先考虑为政府或其他一些特殊的功能服务(例如文体表演),这样也造成普通人不把这些场所当作公共空间,无法真正使用这些地方^[1]。

此外,我国城市公共空间还存在着“与城市居民的生活、起居、工作、休憩模式和习俗脱节”^[2],对人的行为缺乏关怀的问题。主要表现为,公共空间形式单一,缺乏特征;片面强调宏伟,单纯追求形式构图,尺度失调,不适应人的行为需求;绿化少,辅助设施不足,缺少活动支持等问题。在上段中提到的用来提升城市形象的大型广场与公园,往往注重宏大的叙事,而忽视了人们日常生活中对公共空间细微的、人性化的实际需求,使得此类城市公共空间并不能真正成为人们进行日常公共生活的公共空间。

大连星海广场占地面积达到了 110 万 m²,其中椭圆形的长轴竟达到了 1.4 km。广场的环境布局与“百年城雕”等大型公共艺术的设置虽然气势宏大,但过于封闭的草坪和空旷的场地缺乏座椅和绿化遮荫,人的活动缺少支撑,对于城市居民来说它更多的是一个城市旅游景点以及向外展示城市形象的媒介,而不是一个与他们日常生活息息相关的城市公共空间(图 1-2)。

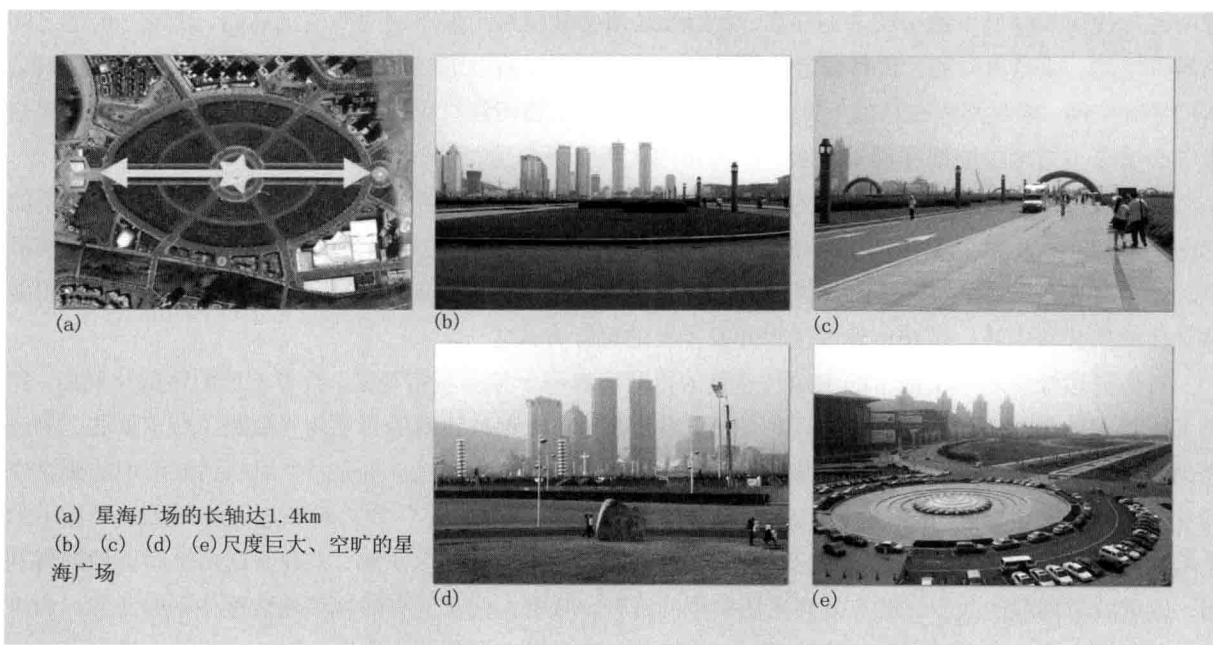


图 1-2 大连星海广场

1.2.2 机遇：城市公共生活对街道边缘的低效利用为城市公共空间的再发展提供了宝贵的机遇

街道是重要的城市公共空间。街道是城市中占地面积最大与最为触手可及的城市公共空间,它具有激发城市公共生活的巨大潜质。追溯城市街道的发展历史,可以发现在 20 世纪之前,街道在满足城市必要流通功能要求之余,还是人们进行商品买卖、聊天、散步等活动的主要场所,街道是重要的城市公

[1] 缪朴. 导言[C]. 见: 缪朴编著. 亚太城市的公共空间——当前的问题与对策. 司玲, 司然译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2007:1-50

[2] 薛滨夏, 刘崇. 全球化时代的中国城市公共空间——问题及对策[J]. 华中建筑, 2006, 24 (9): 57-59

共空间。克利夫·芒福汀(J. C. Moughtin)认为“不管用什么样的方式来分析,街道都有2种和形式直接关联的特征;那就是,街道在任何时候既是街道又是场所。……街道上处于家门口外的公共开放空间曾给许多现代人提供了社交的场所”^[1]。由威廉·怀特建立的“公共空间计划”(PPS, Project for Public Spaces)指出作为城市主要的公共空间之一,街道“是用来生活、买卖商品,接吻以及玩耍的。它无法用经济来衡量;它一定要用灵魂来感受”^[2]。简·雅各布斯在《美国大城市的死与生》中指出街道除了交通的功能之外,还具有公共生活的意义。她用在生活中的切身体验为人们描述了人行道的“安全”“交往”以及“孩子的同化”等用途。

在机动交通发达的现代城市,街道作为城市公共空间的功能被忽视了。罗杰·特兰西克(Roger Trancik)在《寻找失落空间》一书中指出,“街道为我们提供城市生活必需的交通自由,街道创造并展现了城市,但因为忙于应对交通,它的其他功能已经被忽略了。我们难道不应重塑街道以反映混合用途的真实状况?……传统的街道是充满丰富多彩活动的积极的室外空间,……不同的交通方式共存,不同的功能和社会活动共处”^[3]。“现代化城市的居民被迫将自己的社会生活局限于个人可控制的领域内,而不再参与街道上的公共生活,结果是个人对城市空间用途的态度发生了根本的改变”^[4]。

对于城市公共生活而言,中国城市的街道边缘存在着大量使用效率低下的土地与建筑。在中国城市中,人们对街道机动性的重视同样导致街道作为城市公共空间的弱化。对于城市公共生活而言,街道边缘闲置与使用效率低下的空间普遍存在。它们或是那些被围墙等障碍物与街道隔离的、建筑与街道之间的闲置空间,或是内向的、具有固定使用时段(例如工作日的上下班)的建筑前空间,或是临街建筑之间的废弃空间,或是那些在功能上或形态上对街道封闭的临街建筑空间等。根据我们对郑州市以及南京市中心城区不同地段的抽样调查显示,在城市中此类土地与建筑的存在具有一定的普遍性。

街道边缘使用效率低下的空间为城市公共生活的优化提供了宝贵的机遇。街道边缘使用效率低下的空间为人们正在生活、工作和娱乐的城市建成区的公共空间数量的增加与质量的改善提供了难得的机会,它们为城市公共空间现状的改善提供了发展空间,是城市发展可利用的宝贵资产,它们的再利用能够优化城市公共生活,是城市建成区再开发重要的可行方式之一。

对街道边缘使用效率低下的土地与建筑的再利用有利于抑制城市蔓延、改善土地的粗放化利用,符合“精明增长”的城市发展观。对街道边缘使用效率低下土地与建筑的再利用“控制了城市扩张,为已经越过合理界限的不断扩张的城市提供了另一条解决途径”。使人们的注意力“回归到城市中的剩余空间和夹缝空间,既带来了新的发展契机,亦桥接了内部和偏远地区”^[5]。对街道边缘使用效率低下的空间的再利用的实质是对城市建成区的再开发,它通过对城市建成区小的、零散的城市空间资源的再利用,促进城市环境的改善、城市公共生活质量的提升,吸引人们在现有的城市建成区生活与工作,而不是向外迁移,从而促进城市向内集约发展。使城市土地资源的利用更为紧凑,在一定程度上抑制了城市蔓延,符合“精明增长”的城市发展观。

[1] 克利夫·芒福汀. 街道与广场[M]. 张永刚, 陆卫东译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2004: 144

[2] Reinventing Streets as Places[EB / OL]. http://www.pps.org/info/newsletter/great_streets/reinventing_streets_as_places, 2009-08-22

[3] 罗杰·特兰西克. 寻找失落空间——城市设计的理论[M]. 朱子瑜, 张播, 鹿勤等译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2007: 70

[4] 罗杰·特兰西克. 寻找失落空间——城市设计的理论[M]. 朱子瑜, 张播, 鹿勤等译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2007: 9-11

[5] 汤姆·梅恩编. 复合城市行为[M]. 丁峻峰, 王青, 孙萌等译. 南京: 江苏人民出版社, 2012: 186

第2章 基于日常公共生活视角的街道的意义

2.1 街道概述

在《牛津英语字典》中，街道是指“处于两列建筑之间的城镇或乡村中的道路（与小巷不同，具有相当程度的宽度）；这样的街道通常包括步行道与车行道”。在《现代汉语词典》中是这样解释街道的：“街道是指旁边有房屋的比较宽阔的道路。”

以上对街道的定义包含了街道的几个基本特征：街道的交通功能、街道与两侧建筑的不可分性以及街道所指范围。

人们在描述城市中的交通通道时，通常会使用“街道”与“道路”。这是两个容易混淆的词汇。一般来讲，道路更多是指侧重于城市不同区域间、城市内外的连接，主要供机动车通行的城市交通通道；街道则除了可以作为城市交通通道外，还承载着诸如商业、交往、游憩等城市日常公共活动。克利夫·芒福汀在《街道与广场》中指出：道路“一度是一种骑在马背上的行为，它是联系各地的一种通用路线，……是到达某个目的地或旅游的路途和过程。着重点在于两地之间的运动。……街道也可以具有这些特征。……它是相邻房屋之间的线性表面，其上有运动发生——‘街道穿过两列房屋和店铺之间’”。街道与道路的区别还在于，是否有“装置了驱动设备的快速和繁重的交通在其上运动”。同济大学的潘海啸教授认为道路是为了给开着汽车经过的人服务的，而街道的功能则与每一个参与者相联系^[1]。现实中，人们基于不同的文化背景、认识深度与目的，会对道路与街道做出不同的划分。

本书认为不论是“城市道路”还是“城市街道”，都是城市的交通空间以及城市公共空间的组成部分。在“城市道路”与“城市街道”上，都可能发生交通性行为以及与其相关或无关的其他活动。因此，从人的行为角度而言，即使道路与街道发生行为的种类与比重可能会有一定的差异，但是这两者并没有本质上的区别。

本书并无意纠缠于城市“道路”与“街道”概念上的区别。在本书中，“街道”具有更为宽泛的所指，它是“城市道路”与“城市街道”的总称。也就是说，街道既包括狭窄的小巷、小径，又包括宽阔的马路、林荫道；它既可能是居住区道路，又可能是指商业街道；既可能是功能性的，也可能是公共性的。因此，在本书中所提到的术语，诸如街道、道路、马路等具有相近意义的词汇也都可以相互置换。

2.1.1 街道的产生

街道的产生可以追溯到 8000 多年前，它与人类聚居活动以及剩余产品的交换是分不开的。街道是人员流动以及人们进行物资交换的必要空间。

芒福德在《城市发展史》中描述了在城市形成伊始，城市道路的建造。他认为城市的形成是一次社会权力的“内向聚合”，“社区的各种不同构成因素，……在压力之下被动员起来并束集在一起，统统进入城市高大围墙的封闭之中”。许多城市都是发端于能够进行航运的大河河谷地区。“随后伴随着驴子、马匹、骆驼、轮式车辆逐一问世，工人修筑的道路扩大了运输范围，使城市得以应用遥远地区的人力和资源。交通运输得以实现互通有无，平均所余物资，交流不同地区特有的物资”。他将城市交通称为城市的“生命线”，除了战争之外，交通是城市中主要的动态因素，如果缺少交通，便会构成“城市发展

[1] 街道[EB / OL]. <http://baike.baidu.com/view/281735.htm>, 2008-05-26

的一种威胁，甚至根本威胁到城市的存在”^[1]。

对于大多数城市来说，最初的街道大多是自然衍生的结果。街道两侧的建筑的规模、数量以及人们的活动方式决定了街道的尺度与面貌。随着人类活动强度的提高，城市迅速增长，街道系统逐渐成为有组织的空间计划。

2.1.2 街道的功能

2.1.2.1 交通运输

交通运输是街道的基本功能。1933年的《雅典宪章》指出，“交通是城市四大功能之一，城市道路功能部分是城市交通面临的重要问题，道路需要进行功能分类，其中车辆的行驶速度是道路功能分类的依据”^[2]。

2.1.2.2 公共生活

街道是城市公共空间的重要组成部分，它为城市居民提供了公共生活的场所。在历史上，城市街道除了作为城市交通通道外，它还是人们交换商品以及进行社会与政治活动的场所。

2.1.2.3 空间界限

城市街道有时是划分城市各分区、组团、各类城市用地的分界线。街道将城市不同功能用地、不同单位、不同居住区等划分开，它是具有不同所属的土地的自然分界。凯文·林奇认为在一些时候，街道与边界是重合的。当观察者沿着边界移动时，“占主导地位的是其交通意象，这种元素通常被画成是道路，只是同时具有边界的特征”^[3]。

2.1.2.4 组织空间

在一些城市，街道是组织空间的主要依据。古希腊希波拉姆斯模式的代表城市——米利都城利用具有和谐几何关系的棋盘式城市道路系统来组织架构城市空间，以达到城市整体秩序的和美。慎文彦则指出，很多历史城镇的空间是沿着骨架空间元素逐渐增加累积而形成的。街道作为骨架“既不是隐含的，也不是被强加的，而是作为一个有机生长结构中不可缺少的部分自然形成的”^[4]。

2.2 基于公共生活视角的街道的意义

2.2.1 作为城市公共生活发生器的街道

2.2.1.1 20世纪之前的街道与城市公共生活

追溯街道的发展历史，可以发现20世纪之前，街道在解决城市必要的流通之外，还是人们进行商品买卖、聚会、休憩等活动的空间，是城市公共生活的重要场所。

[1] 刘易斯·芒福德. 城市发展史：起源、演变和前景[M]. 宋俊岭，倪文彦译. 北京：中国建筑工业出版社，2004：36-78

[2] 李朝阳. 现代城市道路交通规划[M]. 上海：上海交通大学出版社，2006：177

[3] 凯文·林奇. 城市意象[M]. 方益萍，何晓军译. 北京：华夏出版社，2001：48

[4] 罗杰·特兰西克. 寻找失落空间——城市设计的理论[M]. 朱子瑜，张播，鹿勤等译. 北京：中国建筑工业出版社，2007：106-108

1) 以人行为主的古代城市街道。

在街道产生初期到中世纪,人们的交通方式以步行为主,很少有其他的代步工具。街道是一个步行交通系统,并为商品交换以及其他人类活动提供了空间。乌尔城的考古发掘显示,在这个城市中街道“宽度可容纳成群的人流通,人们可以在晚间到此散步、看跳舞、听音乐、会朋友、谈天”^[1]。

在希腊化时期,街道“为住宅区提供了最低限度的开放性空间,……若没有这些空间,居民住宅建成区就会显得过分拥挤。因而这时期的街道也起到了后世的公园和花园才具有的作用。……大约是人们想要享受阳光、空气和自由活动,于是才对主要街道进行了拓宽。拓宽街道使轮式车辆和轿辇的使用更加频繁,街道人群也更加密集”^[2]。



图 2-1 以人行为主的古代城市街道

在罗马时期的城市中,一些街道在沿街公共建筑入口处设置有柱廊,芒福德认为这是为城市交往活动提供的场所。“城市生活最令人愉快、最有益的一面在于交际和人类交流;……有交际的地方,那才真正是一座城市”^[3]。

在中世纪的城镇中,“街道两边各有连拱廊,商店沿拱廊开设。这比狭小的上面毫无遮掩的街道更

[1] 刘易斯·芒福德. 城市发展史: 起源、演变和前景[M]. 宋俊岭, 倪文彦译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2004: 80

[2] 刘易斯·芒福德. 城市发展史: 起源、演变和前景[M]. 宋俊岭, 倪文彦译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2004: 207

[3] 刘易斯·芒福德. 城市发展史: 起源、演变和前景[M]. 宋俊岭, 倪文彦译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2004: 227

能抵御日晒雨淋”。在法国、意大利以及奥地利都可以看到这样的街道。“生活中大部分买卖活动，甚至烹调餐事，或多或少都是在户外进行的。封闭性的狭小的街道和连拱廊与露天商场。……是互为补充的”^[1]（图 2-1）。

2）人车并存的文艺复兴时期的城市街道。

在文艺复兴初期，马车在欧洲开始大量出现，18 世纪后半叶得到普及。但马车主要为货运以及贵族服务，并多用于远途，城市建成区内步行仍是人们出游、工作、购物和参与社会活动最常见的交通方式。因此，这个时期的人车矛盾并不突出^[2]。



图 2-2 文艺复兴时期的城市街道

17 世纪，巴黎已经配置了许多绿树成荫的街道，为巴黎市民提供了宜人的居住环境。巴黎在那个时代被称为“散步场所”。1698 年，马丁·利斯特指出“从来没有人像巴黎人那样喜欢聚会，欣赏别人或被人欣赏”。他认为穿着时尚、打扮美丽的绅士们和女士们在林荫大道上的闲逛是有史以来最尊贵的景色。在 18 世纪，巴黎的林荫大道更加充满生机活力，它们已经成为“大众娱乐休闲的场所，……这里充满了走钢索的人、翻筋斗的杂技人员及哑剧表演者……一个小男孩十分敏捷地在几排鸡蛋间跳来跳

[1] 刘易斯·芒福德. 城市发展史：起源、演变和前景[M]. 宋俊岭，倪文彦译. 北京：中国建筑工业出版社，2004：328-329

[2] 卢柯，潘海啸. 城市步行交通的发展——英国、德国和美国城市步行环境的改善措施[J]. 国外城市规划，2001(6)：39-43