

城市公共空间解析系列

解读街道

东交民巷 二十大院街 东华门大街 金城坊街 798 艺术区·东街 烟袋斜街 大安门内大街 大柵栏商业街 南锣鼓巷 大安门内大街

虞大鹏 何巍 编著

中国建筑工业出版社

城市公共空间解析系列

解读街道

虞大鹏 何 巍 编著

中国建筑工业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

解读街道/虞大鹏,何崴编著. —北京:中国建筑工业出版社, 2013.3

(城市公共空间解析系列)

ISBN 978-7-112-15070-0

I. ①解… II. ①虞…②何… III. ①城市道路—城市规划—研究 IV. ①TU984.191

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 018111 号

责任编辑:唐旭 吴绫

责任设计:赵明霞

责任校对:陈晶晶 王雪竹

城市公共空间解析系列

解读街道

虞大鹏 何崴 编著

*

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

北京嘉泰利德公司制版

北京方嘉彩色印刷有限责任公司印刷

*

开本: 889×1194 毫米 1/20 印张: 12¹/₅ 字数: 400 千字

2013 年 4 月第一版 2013 年 4 月第一次印刷

定价: 78.00 元

ISBN 978-7-112-15070-0

(23176)

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

中央美术学院自 1993 年开设环境艺术专业以来,一直致力于艺术院校的建筑学科建设与发展:2003 年正式成立建筑学院;2006 年前参与北京奥运会景观与空间设施设计;2007 年参与北京新农村建设规划;2008 年在全国范围内首家完成地铁总网概念性规划(北京地铁总网概念性规划)……2012 年申报建筑学、城乡规划学、风景园林学一级学科成功……美院建筑人一步一个脚印,开创了与众不同、特色独具的艺术学院式建筑教育,逐渐开拓着别样的领域与天地。

2010 年,“城市公共空间解析系列”书籍第一部——《解读广场》出版,由于内容详实、丰富,全面反映了中央美术学院在城市规划原理与城市设计原理教学中的思路、方法以及思考、总结,获得了业界的广泛认可,并取得了很好的社会影响。作为本系列书籍的第二部——《解析街道》,就是在对《解读广场》的全面总结与思辨基础上产生的。本书是中央美术学院建筑学院城市理论教学的部分成果,以中央美术学院建筑学院“城市设计原理”、“城市规划原理”两门课程的实验性联合研究课题为基础,结合了两位辅导老师对于城市公共空间中街道空间的研究,以理论和实例分析结合的手法呈现出来。作者独辟蹊径,从最基础的空间研究、行为分析入手,将理论教学与空间认知紧密结合,将枯燥的理论讲述变得生动活泼、具体入微,从而引起学生的兴趣、寓教于乐,让学生在实践中掌握研究和分析的方法,体现了中央美术学院建筑学院教学改革的力度和成效。

希望二位作者在立足于严谨教学基础上,能够完成更多、更好的此类研究性、探索性课题。

中央美术学院院长



2013 年春节

前言

改革开放 30 年来，中国的城市建设一直在持续高速地进行，城市化率不断提高。2011 年 12 月，中国社会蓝皮书发布，我国城镇人口占总人口的比重首次超过 50%，标志着我国城市化率首次突破 50%，中国历史上第一次城市人口超过乡村人口。这意味着中国数千年来以农村人口为主的城乡人口结构发生了逆转。由此，中国人的生活方式、生产方式、职业结构、消费行为以及价值观念都会随之发生极其深刻的变化。

城市化水平提高具体表现在农业人口向非农业人口转化、城市人口在总人口中的比重上升以及城市用地规模的扩大等方面。对于中国而言，城市化水平提高最直接的表现就是城市规模的急剧扩大以及城市建设的非常规发展。所以近 30 年来，几乎所有的中国城市都经历了城市规模的迅速扩张和城市环境的巨量拆迁改造，城市面貌发生了天翻地覆的变化。对于 20 世纪 70 年代以前出生之人（甚至可包括 20 世纪 80 年代出生之人）而言，现今所生活的城市与其幼时所生活的城市（假设为同一城市）已经几乎完全不同。

城市环境变化表现最显著之处在于城市规模与格局的变化，城市空间的变化有时候是颠覆性的：城市建筑变高变密了；城市街道变宽变长了；城市广场变多变大了……城市道路系统是城市的骨骼和血脉，城市面貌的变化往往从道路系统的变化开始。现今的城市越来越强调速度与效率，汽车成为城市的主宰，城市道路都是按照行驶汽车的需要进行设计和修改的。在这个过程中，我们的“街道”哪里去了？当然，“街道”毫无疑问是城市道路系统的组成部分。但是，“街道”不是为汽车的存在而存在的，“街道”的核心是人，是生活。“街道”与“道路”有完全不同的含义和性质。

“总有一些街道，要比其他街道更不一般：置身其间，你胸中了无挂碍，可以随心所欲地做自己想做的事情。拿巴黎的圣米歇尔大街来说，街道两边依次排布的店铺、书摊与咖啡馆，建筑的尺寸大小相若，抬头张望，叶影参差其间，光斑点点跃动。

……

有时候，你总是选择去往某几条街道，你在那里出现的几率比在其他街道要高。你这么做，也许并不仅仅是因为想做的事情总是集中在这几条街道上，或者即便是如此，你的生活图景确实总是在某些街道上展开，其起因却不见得一定是出于经济或效率方面的考虑。也许一条特别的街道会开启记忆的闸门，或者在给人以赏心悦目之感的同时让人产生不期而遇的渴望，再或者，你在这里漫步，更容易碰见一些熟识的或陌生的人，街道带来了那么多偶然的际遇。”（阿兰·B·雅各布斯）

在严格、统一的城市营造思想指导下，中国的城市历来具备完整的街道格局系统，以北京为例：公元 1276 年，元朝在毁于战火的金中都原址东北部，按《周礼》建立了“状如棋盘”的大都城。并于 1285 年 2 月“诏旧城居民之迁京城者，以高及居职者为先，

乃定制以地八亩为一份；其或地过八亩及力不能作室者，皆不得冒据，听民作室”。在大都城內盖起住房及院落，留出进出的通道，便形成胡同、小街和大街。据元末《析津志》载：“大都街制：自南以至于北，谓之经；自东至西，谓之纬。大街二十四步阔，小街十二步阔。三百八十四火巷，二十九衡通。”这是北京胡同的由来，元大都当初仅仅记载了29条胡同，并且对道路宽度作了具体规定，划分了胡同、小街和大街，分别对应约9m、18m和36m的道路宽度（元大都南北为经，东西为纬，大街宽24步，约合36.96m；小街宽12步，约合18.48m；胡同宽6步，约合9.24m）。至明朝，北京城的“凸”字形平面布局基本定型，面积约为62km²。这时北京城的胡同，据《京师五城坊巷胡同集》载：有街巷711条，胡同459条，共为1170条。至清朝，“街巷”与“胡同”的界定已不再那么明确，总体数目已增到2077条之多。辛亥革命后，至20世纪40年代，北京的街巷胡同已达3200多条。中华人民共和国成立之后，尤其经过近年来北京城的巨量建设改造之后，北京的胡同街巷系统遭到毁灭性破坏，大量胡同彻底消失。据统计，1949年北京老城区的胡同总数为3250条，1965年为2380条，1980年为2290条，1990年为2257条，2003年为1571条，现在已不足600条。^①（数据源于网络）

街道是城市公共空间的重要组成部分之一，在某种意义上讲是最重要的城市公共空间也不为过。街道承载着我们的生活，在街道上我们可以聊天，可以溜达，可以休憩，可以购物，可以喜形于色，可以默默哭泣……有感于传统意义的“街道”空间一再被侵害、被破坏、被改变、被消失，我们试图对部分现在依然存在并且具备较多特定“街道”空间意义的街道进行空间解读与重构，对街道空间进行相对系统的梳理和解析，希望将直观的空间感受与具体的量化分析建立直接的关联对比，从而更深入地去理解、感受、分析街道空间的要素与特点，并且建立相应的解析方法与重构模式，为“街道”空间的研究、分析、改造提供一种比较科学的方法和途径。

作为中央美术学院建筑学院城市规划原理与城市设计原理两门课程的研究课题，本书是城市公共空间研究的一部分。在前两年的课程实验中，中央美术学院建筑学院的四年级学生已经对城市公共空间的另外一个重要组成部分——城市广场进行了系统的解读和研究，在学生作业的基础上，经过整理，编辑出版了《阅读广场》一书，本书是《阅读广场》一书的延续与拓展。通过这样两本书，读者基本上可以对城市最主要的公共空间——广场与街道有比较全面的认知和了解，并且建构起一套相对完整的城市公共空间研究方法。

与之前的广场研究类似，在研究对象的选取上，本书从本地入手，选取了北京市内的十余条不同历史时期、不同属性、不同空间类型的街道进行分析。可以大致分为生活性街道、文化性街道、商业性街道等类型，都是具有代表性的案例。编者希望通过对这些触手可及的街道的分析，使读者，特别是广大的建筑专业的学生更真切地了解关于街道空间的知识，进而掌握设计街道空间的语言和方法。

关于街道的解读方法，本书不仅关注了经典的关于尺度、形态、高宽比、界面、材料、照明、城市家具等方面的观察模式；也试图探讨一些新的解读空间的方式，如模拟不同的观察者，根据不同的观察路径来判断空间的积极—消极性；又如探讨阳光、绿化在不同季节、不同时间对街道空间的影响以及人在街道上的行为之间的对应关系等。

在对街道空间客观解读的同时，本书还引入“空间重构”的方法，来加深观察者

^①北京的街道系统自然不只有胡同，但胡同是北京街道系统中比较有代表性而且也更引人关注的部分，故此处以胡同为例。

对空间质量与构成空间的元素之间对应关系的认识。具体方法是要求观察者（学生）对已有街道空间中某一种空间元素，如立面材料、绿化、地面等方面进行改变，并比较分析元素改变前后的空间特性，包括物理特性和心理特性。通过这种“理想状态”下的重构和比对，观察者可以清晰地了解不同空间元素的作用，从而进一步掌握这种空间元素的特性和创造手法。这也是本书希望达到的目的。

由于书中很多观察、分析出自学生之眼、之手，且成书时间紧迫，书中难免有不完整、不完善，甚至是主观和不精确的地方，我们诚恳地希望得到广大同行、前辈的批评和指正。

在本书成书的过程中我们也得到了很多同行、老师和同学的帮助。中央美术学院院长潘公凯教授在百忙中为此书写了序言，建筑学院 2012 级研究生付小萌同学为此书的版式设计和制作付出了大量的时间和精力，在这里我们衷心地对所有曾对本书给予过帮助的老师、朋友表示感谢。

最后，我们希望此书能给所有喜欢城市空间研究的朋友带来快乐和启发。谢谢！

虞大鹏 何 崴
2012 年夏于北京

目录

关于街道	1
街道概略	2
街道中的行为及其研究方法	12
实例分析	23
烟袋斜街	25
地安门外大街	41
大栅栏商业街	59
南锣鼓巷	81
前门大街	97
金城坊街	113
二十二院街	135
地安门内大街	149
东华门大街	167
东交民巷	191
798 艺术区·东街	215
后记	236

关于街道

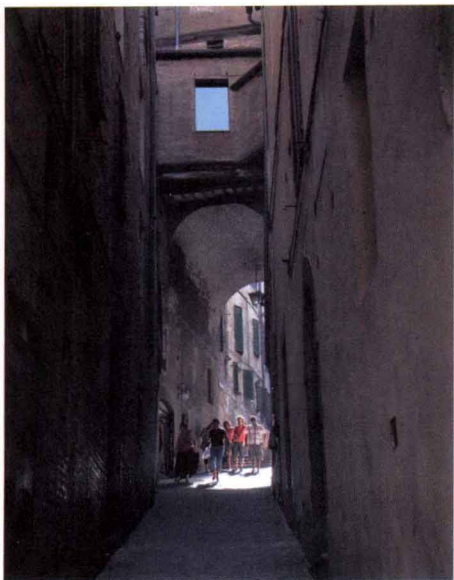


图1 意大利锡耶纳幽静狭窄的城市街道 摄影：虞大鹏



图2 充满生活气息的上海长乐路 摄影：陈伟杰

^①在公元前20世纪的新石器晚期，中国就有记载使役牛、马为人类运输而形成的驮运道。相传是黄帝发明了车轮，以“横木为轩，直木为轅”制造了车辆，故尊称黄帝为“轩辕氏”，继而产生了行道。公元前16—前11世纪，中国人已懂得夯土筑路、用石灰稳定土壤。从殷商的废墟地发掘，发现也有碎陶片和砾石铺筑的路面。公元前11—前5世纪，道路的规模水平已有了相当的发展，出现了较为系统的路政管理，人们已将道路分为市区和郊区：城市道路分“经、纬、环、野”四种，南北之道为经，东西之道为纬；城中有九经九纬呈棋盘状，围城为环，出城为野；郊外道路分为路、道、涂、畛、径五个等级。（引自百度百科）

^②沈磊，孙洪刚，效率与活力——现代城市街道结构，北京：中国建筑工业出版社，2007：6。

自从最早的人类聚居点开始出现，道路也就随之出现了，人类建造道路的历史可以追溯到原始社会。没有人能够真正说出世界上第一条道路是在何时或在何处建成的，在《故乡》一文中，鲁迅先生写道：“我在朦胧中，眼前展开一片海边碧绿的沙地来，上面深蓝的天空中挂着一轮金黄的圆月。我想：希望本是无所谓有，无所谓无的。这正如地上的路；其实地上本没有路，走的人多了，也便成了路。”^①远古时代，人们经常沿着动物的足迹或是最省力的路径即别人走过的路来行走，结果被经常践踏的地方就成为小径，时间长了，小径便成为一般的道路。一般来说，道路是指地面上供人或车马通行的部分。《周礼·夏官·司险》：“司险掌九州之图，以周知其山林川泽之阻，而达其道路。”

《故乡》中鲁迅先生关于道路的这句话饶有深义，但是同时也非常直白地点明了道路的最基本功能——交通。

人类是群居性社会动物，满足纯粹功能性需要道路如高速公路等都是在进入现代社会之后产生的。在人类进入汽车时代之前，城市的规模都还没有迅速膨胀扩张，城市中的道路，也就是“街道”，承载着比交通更多、更复杂、与人们生活联系更密切的功能（图1、图2）。

1. 溯源

街道，原义指两边有房屋的比较宽阔的道路，全路或大部分地段两侧建有各式建筑物，设有人行道和各种市政公用设施的道路。街道属于公共通道，尤指在城市、小镇或村庄内的通道。

在工业革命以前的传统中国城市，“街道”是一个单元词汇，它集商业、休闲、交流和交通功能于一体。自19世纪末汽车出现以来，街道成为城市生活的重要组成部分，不但改变了人们的生活方式，也对原有的道路结构产生了巨大冲击。街道开始不再是一体而渐趋分离、独立。随着人口的增加，堵塞问题在城市中司空见惯；为了解决交通问题，一味地以拓宽道路、增加道路密度来提高车辆的流通量，而在有意或无意间忽略甚至放弃了“街”原本的承载作用。

汉字是象形表意文字，按照汉字的传统，每个字都有其完整、独立的意义。“街道”，其实是“街”和“道”两个字的组合，分别诠释了街道的社会属性和功能属性。从汉字的构成来看，“街”和“道”都是会意字。“街”为双人旁构字，人气要旺；“行”被拆分在“圭”的两边。“道”是走字底构字，以通行为首。从构字的角度的角度，街是以人行为主，且要熙熙攘攘，才能称为“街”。“道”强调了它的通行能力，承载交通量才是它的本质。^②

由于文化传统的不同，中国的王权集中统治模式与西方民主分散的统治模式造成中国传统城市公共空间与西方传统城市公共空间有比较大的不同：在中国传统的城市

空间中,基本并不具备西方意义上的重要传统公共空间类型——广场。西方城市广场的类型有很多,其中有一类所谓“市场广场”(图3),几乎存在于每一个西方传统城市之中,其主要功能是在特定的时间作为市场使用,人们可以在此交易。其他时间就是作为普通的广场使用,人们可以在这里散步、喝咖啡、晒太阳、聊天……人们在这里可以不受约束地向任何一个方向行走,也可以在任何一点停留,广场让人体验到存在的无限可能,体验到心灵的自由,这种弥漫的自由和无限的包容与默许构成了真正的广场精神。“街道的主要目的是社交性,这赋予其特色:人们来到这里观察别人,也被别人观察,并且相互交流见解,没有任何不可告人的目的,没有贪欲和竞争,而目标最终在于活动本身……”^①马歇尔·伯曼关于街道的这段话,非常清晰地点明了街道的“街”属性,也就是其社会属性。从某种意义上讲,中国传统城市中的街道是西方传统城市中街道与广场的结合体(图4)。

“街道及其两边的人行道,作为一个城市的主要公共空间,是非常重要的器官,当你想象一个城市的时候,是什么会首先印入脑海?街道。如果一个城市的街道看起来充满趣味性,那么城市也会显得很有趣;如果街道看上去很沉闷,那么城市也是沉闷的。”^②

“街”在中国古代城市中发挥着重要的作用,从清明上河图中可以看到,那时候的汴梁城已经具备了非常丰富、完整、动人的市街文化。虽然当时广场空间不如欧洲发达,但街道的概念很强,无论是都城还是小镇,都有几条十分热闹的道路作为公共活动交往空间,而街道空间的连续性与近人的尺度也与欧洲传统城市近似。^③

欧洲城市的先天优势在于其成形期:多数名城出现在手工业繁荣的中世纪,机器时代来临之前。居住与商业活动糅合在一起,优哉游哉的步行节奏千年不变。无论是王公大臣,还是一介草民,穿越城市的时候,疾徐顶多介于策马与徒步之间——都有余裕感受路边的景象。在触手可及的、丰沛的可感受性当中,传统的市民生活和文化事件充盈在城市的街道和广场上。从而,一方面,随着城市生活的开展,街道历时上百年逐渐生长,呈现出自然、自由、看似随意的脉络;另一方面,街道界面无微不至的累累细节也是顺理成章的副产品。^④

2. 生活

人们对于生活品质的要求日渐提高,平日的的生活环境质量自然包括其中。街道,作为与人们日常生活联系紧密的城市公共空间,对于提升生活环境品质,进而提升生活品质,有着重要的作用和意义。

现代城市规划给城市街道带来以下一些问题:在以交通为主导思想的影响下,人的活动让位于机动车辆的穿行;为了满足城市交通的需要,街道空间合理尺度遭到破坏;街道作为城市的肌理遭到破坏。由此带来的后果是街道作为城市主要公共空间的魅力也在逐渐地丧失,街道的活力逐渐趋于湮灭。

不同城市的街道生活氛围是不一样的,或许慵懒,或许雅致,或许嘈杂,或许静谧……这与其所在城市的文化、气候、人群等密切相关(图5)。

上海:1989年12月底的傍晚,有一家人,八个,互相跟着走向红房子西餐厅(图6)。白天下了些雨,是上海冬天惯常下的那种不大不小的冻雨,这种雨一下起来,连



图3 德国凯泽斯劳滕市场广场

摄影: 度大鹏



图4 成都宽窄巷子

摄影: 度大鹏



图5 改造后的上海思南路

摄影: 陈伟杰



图6 上海红房子西餐厅

摄影: 陈伟杰

^① Berman, Marshall. All That Is Solid Into Air. New York: Viking Penguin, 1982.

^② (加) 简·雅各布斯. 美国大城市的死与生. 金衡山译. 南京: 译林出版社, 2005: 29.

^③ 李道增. 环境行为学概论. 北京: 清华大学出版社, 1999.

^④ 林鹤. 怀念步行城市. 读书, 2000(10).

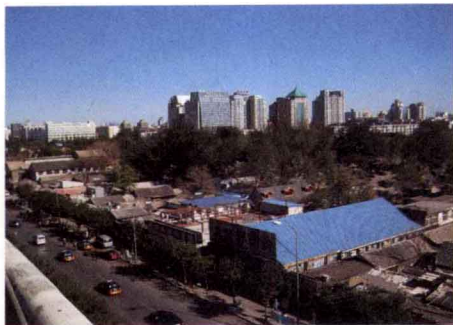


图7 北京钟鼓楼周边留存的四合院和胡同 摄影：佚名

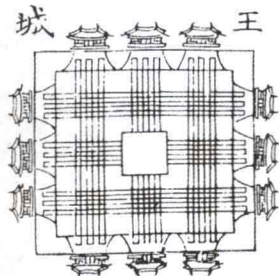


图8 周王城意向图 (德) 申茨著, 幻方——中国古代的城市, 梅青译, 北京: 中国建筑工业出版社, 2009: 77.

绵不绝,可以十几天都不停。……在长乐路、陕西路交界的街角,红房子西餐厅的门前,尽是在路灯下匆匆往家赶的人和车,行人们大多脸上带着点厌倦和抵触的样子,手里握着皱巴巴的湿伞,往家里走。

陕西路上的人行道也很窄,除了法国梧桐占了的位置,只有两三个人可以擦肩而过。行人们为了自己走得快,毫不在意自己撞到了别人的身体、挎包和别人牵在手里的孩子。小孩子告诉妈妈自己被那个人撞了脸,妈妈挑衅似地冲着那人的背影尖声教育自己的孩子:“下次遇到这种人,就一脚踢过去!对这种人不要客气。”而那个撞了孩子的人,仍然连头都不回地走掉了。所以,当这家人停在红房子西餐馆门口的时候,人行道被他们挡住,于是,不停地有人粗鲁地撞着他们,或者擦着他们的身体穿过去,冲乱他们的队伍,有人嘴里不耐烦地埋怨他们挡住了路。而他们沉默着,既不生气,也不着急和退让,还是按照自己原来的速度,各自鱼贯而入。^①陈丹燕简短的几句话,描述了一个在上海、天空中飘着冬雨的晦暗傍晚的街道生活场景:狭窄、拥挤、潮湿、烦躁……

转换到北京:“天棚鱼缸石榴树,先生肥狗胖丫头”、“凉席板凳大槐树,奶奶孙子小姑姑”,这些都是描述老北京胡同生活的句子。这样的场景,至今还可以在钟鼓楼下找得到。虽然这个片区并没有太多的名宅大院,但安详的老人、活泼的孩子、可爱的猫狗、浓密的树荫,却总是能在视野里闪现。钟鼓楼下的胡同,整个区域保存较好,老街有老街的样子,宽大气派,老树向街中伸展着枝丫;老宅有老宅的味道,门楼精致、院落规整,可以称得上是老北京胡同的典范地区。傍晚,娘娘庙前就会格外热闹,那些喜欢遛狗的主人也会前来赶赶场。于是,卖菜的、摆摊的、卖报的、闲聊的、遛狗的、修车的、下棋的,还有那些追逐打闹捉迷藏的孩子,形成一幅丰富的市井画面(图7)。

街道是一个开放的、任何人都可以随意活动的场所,老人、儿童、青少年、妇女、外来游客、务工人员等都有其不同的活动需求、行为模式以及使用空间。街道有时候甚至成为社会运动和政治活动的场所,成为一个活动的、展现生活百态的舞台。

西方城市更新兴起于第二次世界大战后的重建运动中,其发展大致可以划分为战后至20世纪50年代以及20世纪50—60年代。^②20世纪70年代以后欧美的城市更新运动转向小规模“渐进式”的开发模式,表现为:尊重和完善旧城区的社会结构体系和形态肌理,重新确立人在城市中的主导地位,恢复街区的规模尺度和完善街道广场等公共活动空间;强调公众参与的社区环境综合治理和“自主更新”;建立有效保护城市文化风貌的政策法规和管理体系,从而对历史街区产生积极的影响。后来可持续发展概念的导入更是将传统街区的保护和更新纳入有着良好导向的轨道中。其核心内容在于恢复、改善人们的生活环境。

城市之所以存在,在很大程度上是因为社交,而街道即便不能说是唯一的,也会是非常主要的社交场所。同时,街道也是一个可以享受独处,获得私密性的空间。置身其中,人们可以探究它昔日的风采,想象它未来的风貌。街道是一个可以让人心游神驰的地方,或许为街道上的某些事物所触动,或许这种触动是来自心灵内部的某种东西,非常的个人化。在街道中行走,人们能够一次又一次揭开自己内心的世界,街道就是这样的一个场所。^③概括雅各布斯上述这段话,其实就是“街道承载着生活”。

^①陈丹燕,永不拓宽的街道,上海:东方出版中心,2009:69—70.

^②至20世纪60年代止,这一时期的更新模式可称为“激进式”。该时期可细分为两阶段:第一阶段(第二次世界大战后至20世纪50年代),西方城市更新活动主要集中于战后城市的大规模重建。成片的传统街区被推倒,建成整齐划一的现代住区和以汽车为主导的交通设施。原有亲切的邻里和社区逐渐被吞噬。而同期另外一些城市(如波兰华沙、德国慕尼黑)却采用了完全相反的重建模式——按历史面貌恢复古城并取得巨大的成效。第二阶段(20世纪50—60年代)新的城市更新导致历史街区再次被破坏。这一阶段旧城区中心的振兴完全依赖于商业经济利益驱动下的经济振兴,将原有的住宅和中小商业用地置换成大型的商业和其他公共设施,表面似乎没有直接对历史街区产生损害,但造成旧城区社会结构的混乱、地价上扬,加剧了城市郊区化和旧城区的“空心化”;另外,大规模商业中心和巨大的停车场瓦解旧城的空间结构系统和街区的尺度肌理;“钟摆式”交通也加重旧区基础设施的负担,从而使旧城陷入更深层次的恶性循环。

^③(美)阿兰·B·雅各布斯著,伟大的街道,王又佳,金秋野译,北京:中国建筑工业出版社,2009:3.

3. 空间

《周礼·考工记》云：“匠人营国，方九里，旁三门，九经九纬，经涂九轨，左祖右社，面朝后市，市朝一夫”（图8），同时对街道的宽度等作了详细的描述：“经涂九轨，环涂七轨，野涂五轨”及“环涂以为诸侯经涂，野涂以为都经涂。”……可见当时人们已认识到街道空间对于城市空间秩序、等级秩序的重要意义，反映了当时社会对“礼制”的重视。

古代街道既是交通运输的动脉，也是组织市井生活的空间场所，街道和道路是属于行人的空间，人们可以在这里游玩、购物、闲聊交往、欢娱寻乐，完成“逛街”所需要的全部活动。到了汽车时代，由于人车混行，人们不得不忍受嘈杂的噪声和汽车尾气的污染，躲避着汽车在街上穿行，这严重破坏了人们逛街的乐趣。

现代城市中，高层建筑把人在垂直方向分隔开，剥夺了家庭的基本户外生活要求，难以维持邻里关系和家庭间的日常接触和交往，街道空间形态与人的生活矛盾日益突出暴露出来。^①街道空间离不开城市空间这个大的背景而存在，城市空间和场所是街道的大环境，研究分析街道空间，有必要从街道自身所处的形体环境出发，结合街道的特点进行整体设计。街道作为城市生活组织的媒介，是城市的一种过渡空间和场所，因此街道空间和其他类型的城市空间存在相互衔接和关联的空间关系，也必须将街道空间和这样的空间结合起来设计，共同形成一个空间形态完好的城市。

街道是城市开敞空间的重要组成部分。城市开敞空间，是指城市的公共外部空间（不包括那些隶属于建筑物的院落）。城市开敞空间包括街道、广场、公园、公共绿地、城市内部的自然景观，如穿越城市的河流、城市中心的湖泊等。城市开敞空间的主体是人，其实质是促进社会生活事件发生的社会活动场所。随着时代的发展，城市开敞空间已逐步演变为一个多层次、多含义、多功能的共生系统，它往往集节庆、集会、人际交往、游憩休闲、交通集散、散步、健身、购物、观演、绿化、餐饮、文化教育等于一身，成为人们社会生活的发生器和舞台，其形象和实质直接影响市民大众的心理和行为。与此同时，城市开敞空间是城市社会、经济、历史、文化等多种信息的物质载体，这里积淀着物质财富和精神财富，是人们了解、体验、感受城市的首选场所。城市开敞空间是城市中最易识别、最易记忆、最具有活力的部分。城市开敞空间分布范围广、容量大，对城市环境质量和景观特色有着巨大的影响。街道空间，是城市开敞空间的重要组成部分。凯文·林奇将街道列为城市设计的五个要素之一^②。很多城市都因其某些或雄伟、或优美、或传奇、或温馨街道而闻名于世，如巴黎的香榭丽舍大街（图9）、柏林的菩提树大街（图10）、哈尔滨的中央大街（图11）等，这些著名的街道甚至成为其所在城市的名片或标志。

街道的主要空间特征是呈线形存在，不论其宽窄长短，沿街建筑物均大量面向街道开设出入口，正是由于这种内向的开敞，才导致街道生机勃勃，倘若街道沿街界面基本封闭，此街道必无任何活力可言，或者死气沉沉，或者仅仅作为紧急通道之用。街道的活力是在各种街道场所中的人进行的多样性活动而产生的，街道功能的多样性带来了各种各样的街道活动，进而产生了街道活力的多样性。

奥斯曼大刀阔斧地进行巴黎改造之时，为改善巴黎交通，扩建了许多街头广场，如



图9 香榭丽舍大街街景

摄影：廖大鵬



图10 菩提树大街街景

摄影：廖大鵬



图11 中央大街街景

摄影：佚名

^①雅典宪章（1933年）提出城市最基本的四大功能分别是居住、工作、交通以及游憩，从18世纪末开始的工业革命到20世纪末兴起的信息革命，带来了全球生产力的空前繁荣与发展。伴随着大工业对劳动力资源集中的要求，以及高科技技术对智力资源集中的要求，世界范围内城市化进程高速进行，人口大量涌入城市，一方面促进了城市的发展，而另一方面无节制的发展也导致城市用地紧张，地价飞涨，城市的居住压力、就业压力、交通压力等越来越大。

^②在《城市意象》一书中，凯文·林奇曾总结了城市形象的五点要素，即：道路、边沿、区域、节点和标志。



图12 香榭丽舍大街改造前 (丹麦) 扬·盖尔等著. 新城市空间. 何人可等译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2003: 143.



图13 香榭丽舍大街改造后 (丹麦) 扬·盖尔等著. 新城市空间. 何人可等译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2003: 143.

^①内容主要有: 第一, 取消路边停车侧道, 兴建一个拥有 850 个车位的地下五层停车场, 把腾出的 4 公顷路面拓为人行道; 第二, 重铺人行道路面, 用浅灰色间有小蓝点的花岗石铺设, 给人以宁静沉稳的感觉; 第三, 拓宽人行道后, 再种两排梧桐树木。大道两侧就有了 4 排树木, 出现绿树掩映的散步大道景观; 第四, 给大道重置“家当”, 包括重新安装路灯、长椅、公共汽车候车亭、海报柱、报亭等。

^②当然, 不管何种类型的街道, 其主要功能之一是组织城市交通, 不论是车行交通还是人行交通。同时, 同一条街道也许会同时具备几种不同的性格特征, 这里仅就其中一点进行论述和分类。

星形广场、巴士底广场等。连接各大广场路口的是笔直宽敞的梧桐树大道, 两旁是豪华的 5—6 层建筑; 远景中, 每条大道都通往一处纪念性建筑物。这种格局使城市气势恢宏、车流通畅, 正是这次扩建工程, 使香榭丽舍大街真正成为“法兰西第一大道”。岁月流逝, 香榭丽舍大街面貌受城市发展的影响屡有损伤。1992 年 2 月, 巴黎市政府启动香榭丽舍大街整修工程, 工程主旨在于恢复散步大道原貌, 为行人腾出活动空间。^①整修工程是成功的, 从街道空间的角度, 香榭丽舍大街最成功的改造是增加了两排梧桐树, 使街道空间化大为小, 尺度由宏大而至宜人, 感受由宏伟而至于亲切(图 12、图 13)。

在印度的圣城瓦拉纳西, 街巷繁密狭窄, 如同蜘蛛网一般, 外来的人们会瞬间迷失方向, 当然, 其实几乎所有的街巷都通往恒河, 当地人是断然不会迷路的。瓦拉纳西的老城街道, 宽度极其狭窄, 一般只有 1—2m 左右, 两侧的房屋可高至 6—9m, 加上无数来朝圣、旅行的人流, 街巷空间极其逼仄, 弥漫着神秘与各种气息, 需及时辗转腾挪才能避免与人、车、牛等发生碰撞。街道两侧, 几乎全部面向街道敞开: 各种店铺、神庙使狭窄的街道空间充斥着神圣与凡俗, 贩夫走卒箪食壶浆, 熙熙攘攘、热闹非凡(图 14)。

亚里士多德说: “一个好的城市, 是一个能够让人面对完整人生的场所”。其实, 一条好的街道, 就足以让人面对完整的人生。

4. 类型

不可否认, 不同的街道有着不同的性格, 呈现出不同的形象、面貌和空间特色, 或庄严、或优雅、或热闹、或静谧……这与街道本身的性质, 街道所处城市的文化、气候等密切相关。

结合空间特征和功能特征, 可以将街道大致划分为以下几类: 仪式性街道、商业性街道、景观性街道、文化性街道、历史性街道、休憩性街道以及生活性街道等。^②

(1) 仪式性街道

主要作用是展示城市形象、构建城市空间轴线等, 一般而言都是尺度宏大、壮观, 有很强的仪式性和展示性特征。比较典型的案例有巴黎的香榭丽舍大街、北京的长安街等。

香榭丽舍大街东起协和广场, 西至星形广场(即戴高乐广场), 地势西高东低, 全长 1800m, 最宽处约 120m。它以圆点广场为界分成两部分: 东段 700m 以自然风光为主, 两侧是平坦的英式草坪, 恬静安宁; 西段 1100m 为高级商业区, 雍容华贵。法国人称香榭丽舍大街为“世界上最美丽的散步大道”, 成为法国最具景观效应和人文内涵的大道。某种程度上, 香榭丽舍大街也成为巴黎乃至法国的代名词(图 15)。

(2) 商业性街道

主要由一系列商店、餐饮店以及其他服务性店铺组成, 其主要行为特征就是商业活动, 人们在此购物、休闲。著名的商业性街道非常多, 如北京的王府井、上海的南京路、淮海路等。

王府井大街北起美术馆东街, 南至东长安街。全长 1800m, 1999 年 9 月 11 日王

府井步行街开街, 2000年9月11日第二次开街。从金鱼胡同到与长安街相接的南口, 810m长、略呈波浪形的大街两侧分布着12个大型商场, 大型商场一条街的格局在北京是独一无二的(图16)。

上海南京路是世界上最著名、最繁华的商业街之一, 也是上海开埠后最早建立的一条商业街, 被誉为“中华商业第一街”, 是与纽约的第五大街、巴黎的香榭丽舍大街、伦敦的牛津街、东京的银座齐名的世界超一流商业街。南京路东起外滩, 西迄静安寺, 横跨静安、黄浦两区, 全长5.5km, 以西藏中路为界分为东西两段。广义上的南京路包含了上海十大商业中心里的两条路——南京东路与南京西路。狭义的南京路即1945年以前的南京路则专指今天的南京东路(南京路步行街位于其中)(图17)。

(3) 景观性街道

往往与自然景观、人文景观联系密切, 以景观营造和展示为主, 往往成为一个城市或一个地段中最具有风貌代表性的地标性街道, 如杭州的湖滨路、苏堤等。

苏堤^①俗称苏公堤, 在西湖的西南面, 南起花港观鱼, 北接曲院风荷, 是“西湖十景”之首。当年苏东坡在杭州做官时开浚西湖, 取湖泥葑草筑成, 横贯湖南北, 全长2.8km。堤上有映波、锁澜、望山、压堤、东浦、跨虹六桥, 古朴美观。苏堤的美丽不仅在于它在秀丽的西湖中穿越而过, 还因为堤上种满了形态优美的香樟树及其他各种植物, 是一条全年都常绿的长堤, 特别是到了春天, 堤上桃花盛开, 树发新叶, 一派生机盎然的景象, 加之春风和煦, 令人心旷神怡(图18)。

(4) 文化性街道

顾名思义, 是与“文化”相关的街道, 此类街道其实往往是某种类型的商业性街道, 比较著名的案例有北京的琉璃厂大街等。

琉璃厂文化街位于现在北京的和平门外, 西至宣武区的南北柳巷, 东至宣武区的延寿寺街, 全长约800m。在琉璃厂的诸多老店中, 最著名的当属荣宝斋, 另外还有其它许多著名老店, 如槐荫山房、古艺斋、瑞成斋、萃文阁、一得阁、李福寿笔庄等, 此外还有中国最大的古旧书店中国书店, 以及西琉璃厂原有的三大书局——商务印书馆、中华书局、世界书局(图19)。

(5) 历史性街道

一般为历史遗留下来, 保存了较多历史建筑遗迹、发生过重大历史事件的街道。如北京的南北长街、南池子大街, 以及南京的乌衣巷等。

南池子大街位于故宫东南侧, 呈南北走向。北起东华门大街, 与北池子大街相接; 南至东长安街; 东与缎库胡同、菖蒲河沿、普渡寺西巷等胡同相交; 西与飞龙桥胡同、大苏州胡同、小苏州胡同、银丝胡同相交。长792m, 宽15m。明、清时皆为皇城内东南隅的街道, 曾与“土木之变”^②、“夺门之变”^③两大历史事件牵连。清代称南长街, 又称东华门外南街, 俗称南池子, 有内务府属库房、衙署。民国初年于其南端皇城城墙开辟三孔券门后, 此街始与东长安街连通。1965年将表章库、石头缝、箭厂冯家、南井、羊圈、民声等胡同并入, 改称南池子大街。2000年开始对南池子大街进行了改造, 胡

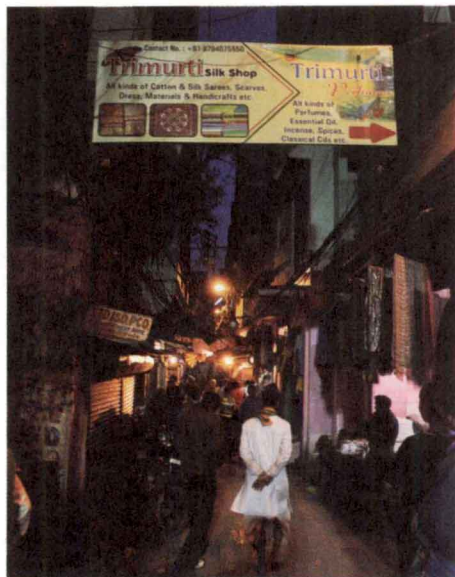


图14 瓦拉纳西街巷场景

摄影: 虞大鹏

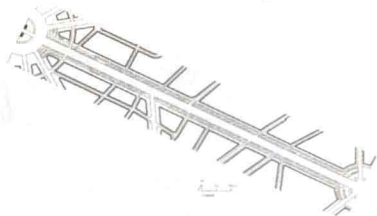


图15 香榭丽舍大街平面图 (丹麦) 扬·盖尔等著, 新城市空间, 何人可等译, 北京: 中国建筑工业出版社, 2003: 141.



图16 王府井大街

摄影: 佚名

^①严格来说, 苏堤只能算是“景观性道路”而非“景观性街道”, 但主要特征“景观性”类似, 因此此处以苏堤为例作为案例表述。

^②土木堡之变指明军在土木堡被瓦剌军打败, 明英宗被俘事件。

^③中国明代将领石亨、太监曹吉祥等于景泰八年(1457年)拥明英宗朱祁镇复位的政变, 又名南宫复辟。



图 17 南京路步行街

摄影：佚名



图 18 苏堤一隅

摄影：佚名



图 19 琉璃厂文化街

摄影：佚名



图 20 南池子大街雪景

摄影：佚名

①以长安街为例：长安街曾被认为是世界上最长、最宽的街道，也是中国最重要的街道之一，其最宽处宽度达 120m，最窄处宽度达 60m。

②（日）芦原义信：外部空间设计，尹培桐译，北京：中国建筑工业出版社，1985：48。

同全部得到保留，传统胡同肌理不变。保留院落 22 处，建筑风貌的保护比例为 95%，保留了南池子风貌保护区的精华（图 20）。

（6）休憩性街道

满足人们休憩需求的街道，有时候与居住区联系密切，可以为人们提供短暂休息的空间场所，具备相应的绿化、座椅等设施，有一定的景观性特征，是人们散步、休息、交流的场所。一般的居住区街道都可以认为是休憩性街道，当然，也有更具公共性特征和社交氛围的休憩性街道，如上海的衡山路、北京的三里屯等。

三里屯位于朝阳区东部，因居于东直门外三里而得名。1962 年在三里屯地域内建北使馆区，20 世纪 60—70 年代建成外交公寓群，三里屯一带逐渐发展成为驻华外交人员聚居、购物和外事活动的重要社区。三里屯地域内有 10 条纵向、12 条横向街巷，据粗略统计，三里屯方圆一公里的范围内，云集了北京 60% 以上的酒吧。三里屯路是三里屯地区最有名的酒吧街，是北京夜生活最繁华的娱乐街之一。

（7）生活性街道

满足人们日常生活需求，如买菜、散步等的街道，往往与休憩性街道密不可分，只是更加侧重日常生活。一般的居住区街道都属于生活性街道，其最典型的特征是具有日常生活性商业活动。

5. 尺度

尺度一般表示物体的尺寸与尺码，有时也用来表示处事或看待事物的标准。在城市规划以及建筑设计领域，尺度所研究的是建筑物整体或局部构件与人或人熟悉的物体之间的比例关系，以及这种关系给人的感受，是表达空间意义的一个普遍且重要的因素。尺度内涵丰富，不仅表达了空间和实体形态本身的度量，还反映了实体与空间、实体与人、实体与实体之间的空间关系。

街道空间，或直或弯、或长或短，均呈线性存在，从空间尺度来看，街道的尺度与城市规模、街道性质密切相关。北京的很多街道^①以宽阔平直而著称，街坊尺度较大，给人以气度宏大之感，但由于尺度与人差距太大，所以往往不能给人以亲切之感，完全成为汽车的容器。不同距离的物体给人产生的视觉感受和心理反应各异。对于街道空间来说，20m 是一个比较适当的横向尺度，10m 或小于 10m 则能产生亲切感。过大的街道距离则会产生疏远和排斥感，导致空间冷漠，这是许多现代城市街道的通病。从这个意义上说，尺度决定了街道的外在形态，影响了街道的空间质量，同时还影响了作为使用者的人的各种行为活动，如行走、交谈、休憩等，涵盖了人的生理感受与心理感受。

最宜人的空间尺度是由人自身的尺度以及适于人们步行的距离决定的。芦原义信认为“人一般心情愉快的步行距离不大于 300 米”。^②根据芦原义信的研究，街道空间的垂直高度比街道的水平距离更能界定街道空间的围合性。街道空间这一维度主要通过街道建筑、绿化等实体来实现。实体的高度（ H ）与水平距离（ D ）之间的关系很大

程度决定了街道空间的形式和构成。不同的高度与水平距离更能界定街道空间的围合性。街道空间这一维度主要通过街道建筑、绿化等实体来实现。实体的高度 (H) 与水平距离 (D) 之间的关系在很大程度上决定了街道空间的形式和构成。不同的高度与水平距离关系能导致不同的视觉效应: 当 $D:H=1$ 时, 即垂直视角为 45° 时, 观察者能看清实体的细部; 当 $D:H=2$ 时, 即垂直视角为 27° 时, 观察者能看清实体的整体; 当 $D:H=3$ 时, 即垂直视角为 18° 时, 观察者能看清实体的整体及其背景; 适宜街道空间的尺度是依靠街道水平距离和垂直高度之间关系的营造, 并借助人的视觉、心理等诸多要素共同来实现的。

街道空间水平距离与垂直高度之间的关系可简单化为一种比例关系^①。芦原义信认为: 当 $D/H>1$ 时, 随着比值的增加, 街道空间会产生扩大远离之感; 当 $D/H>2$ 时, 街道空间产生宽敞之感; 当 $D/H=1$ 时, 街道空间的宽度与高度存在协调匀称之感, 小于该比值街道会显得狭窄起来, 显然 $D/H=1$ 是空间性质的转折点^② (图 21)。阿兰·B·雅各布斯经过研究, 也提出了四分之一原则, 即位处街道一侧人的视线转向街道对侧呈 30° 水平视角, 当对街的建筑高度与水平视距的比例关系为 $1:4$ 时之内时, 街道空间呈良好的围合感; 当比例达 $1:2$ 时, 街道空间产生强烈的界定感; 当比例大于 $1:5$ 时, 空间界定感将消失。过宽的街道, 应在街道中间设置适当的物体将空间加以重新分化, 如绿化、雕塑、构筑物等, 使街道空间有适宜的比例关系^③。现代高层建筑的介入, 对街道的尺度和比例产生很大的影响^④, 为此, 需要有良好的城市设计, 对建筑高度进行有效的控制, 使街道空间得到“有效界定”, 以尽量降低高层建筑对街道空间的影响。

扬·盖尔认为是否有生机勃勃的人的活动是空间好坏的唯一标准。能够吸引人停留、活动的空间自然是好的空间, 对于街道空间而言, 这个标准同样适用。从空间尺度的角度来说, 一个能够吸引人的街道空间, 肯定是贴近人的尺度, 能够让人感觉亲切、安全、舒适的空间。

6. 细节

由于人的活动, 使街道无形中具有了生命。生命之所以精彩, 在于其丰富的细节。充满生机的街道就是由各种各样不同类型的细节所组成的。

概况来说, 可以将街道的细节分为硬质细节和软质细节两大类。其中, 硬质细节包括沿街建筑物、构筑物、地面铺装等; 软质细节包括绿化、喷泉等。深入分析这些细节, 又涵盖诸如材料、色彩、轮廓等方面更加深入的细节内容。

(1) 建筑

没有建筑的围合, 就不存在真正意义上的街道空间。街道的建筑形态与立面建筑的围合造就了街道空间, 同时建筑的形态、体量、立面的形式及质感等对街道的性格表达均具有重要的意义。B·鲁道夫斯基 (Bernad Rudofsky) 在《人的街道》一书中指出: “无论是非洲的卡斯巴 (Kasba) 那样密室似的住房, 还是威尼斯的纤细的大理石宫殿, 它们所构成的街道都主要靠周围建筑的连续性和韵律。街道正是由于沿着

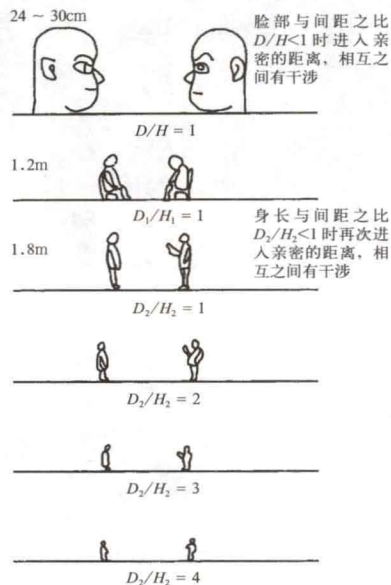


图 21 芦原义信的外部空间研究 (日) 芦原义信, 外部空间设计, 北京: 中国建筑工业出版社, 1985: 29.



图 22 威尼斯的街道

摄影: 虞大鹏

①其实空间比例问题是空间尺度之外的另外一个议题, 只是一般而言, 尺度和比例往往会同时被论及, 故此处对空间比例进行阐述。

②(日) 芦原义信著, 外部空间设计, 尹培桐译, 北京: 中国建筑工业出版社, 1985: 27-30.

③(美) 阿兰·B·雅各布斯著, 伟大的街道, 王又佳, 金秋野译, 北京: 中国建筑工业出版社, 2009: 275-276.

④阿兰·B·雅各布斯在《伟大的街道》一书中论述了关于用来分析建筑尺度的三个要素, 即: 人类尺度、亲密尺度和可以清晰辨认物体的可视角度 (P274), 分析空间不能仅仅从比例研究出发, 要结合以上三个尺度关系, 方能建立空间尺度、比例与人体直接感受之间的关系。