

国外关于建立步行街、步行区 及其建筑艺术布局问题

王进益

编译



中国城市规划设计研究院学术信息中心

**国外关于建立步行
街、步行区及其建筑
艺术布局问题**

王进益 编译

本书首次综合分析了多种功能步行街和步行广场的建筑艺术问题，这个问题是许多国家在城市原有建成区和新建区内建立公共中心的依据。与此同时还揭示了城市步行街和步行区建筑艺术结构方案的主要发展趋向；论述了有关城市建设、功能规划、空间体形、技术经济、旧区改建和建筑布局等问题。

本书可供建筑师和城市建设者参考。

目 录

前 言

第一章 建立城市步行空间建筑艺术环境的概况

第二章 组织城市步行空间的基本要素

第三章 步行区的功能结构和工程项目内容

第四章 步行区原有建筑的改建与修复

第五章 城市步行空间的建筑艺术处理方案

第六章 实现步行空间建筑艺术构思的途径

前 言

建立城市步行空间的建筑艺术问题，如同复杂的城市建设过程最终结果一样，应当从综合角度详加研究，而且还要考虑以下五个方面的主要趋向：城市中心区的社会-文化和公共-商业职能的发展状况；人行和车行交通要分开；提高建筑物的利用强度，并增加其中心职能作用；保护和改建原有的城市建筑，以提高其历史-文化和建筑艺术价值；考虑所采取的城市建设措施在社会-经济和技术方面是否合理可行。

建立城市中心区和建立步行交通空间的设想一样，近20年来在许多城市建设实践中获得广泛发展。

城市建设的这一设想如此流行，和对现代城市中心面貌影响如此之大，是有其原因的。

二次世界大战后，在恢复西欧城市过程中由于汽车业的迅猛发展，使得城市及中心区的发展出现尖锐的危机现象。在汽车交通影响下，许多古老城市广场和街道变成停车场和交通枢纽。噪声和废气对人们的体力和精神状态以及城市生态环境均产生不良影响。

许多老城市街道网都是在现代交通工具出现前很早就已形成。过时的街道网与频繁的人行和车行交通不相适应，致使人们出行要花费很多的时间，降低交通车辆的行驶速度和运营效益。“人行和车行交通之间”发生尖锐冲突，交通死亡事故数量不断上升。旨在改善城市步行交通的许多调节措施未能取得应有效果。

在原有城市出现这些困难的主要原因是人行和车行的交通流相互混杂在一起。因此，近年来在世界各国城市建设实践中坚决而又明确地采取了许多根本性措施，其主要目的是用建筑-规划手段把人行和车行的交通流分隔开来。

非交通区的出现，不仅是一种城市建设现象。其社会意义在于提高城市核心区的积极作用；大大改善居民的服务条件；提高空间环境的舒适性并改善其面貌与活力。但是，建立步行空间决不能看作是改善城市环境的唯一途径。在这方面，城市规划实践已掌握不少各种手段。步行区有可能在某种程度上减少汽车在市中心造成的许多消极影响，根据现代要求要提高为居民服务的舒适条件和完善城市古老中心区的设施。

从对世界许多城市的调查来看，建立步行区的设想不仅得到肯定，而且还获得推广。

城市中心区的建筑艺术-空间结构与人行和车行交通有着相互影响作用。正像波兰研究人员M·诺沃科夫斯基所指的那样：“布置在中心区的每个建设项目都可成为交通源。从空间布置这些交通源，就能确定交通的流向及其通行强度，反之，便不能做到。”

如果把城市核心区看作是为城市和城镇分布体系居民服务的主要中心，上述相互影响作用将会不断加大。

在城市核心区一般集中了各类服务企业和管理机构（文化、商业、公共饮食、生活服务、行政、体育和休息等）。中心区是社会活动最积极和文化与经济事务最频繁的地方。在其空间有限的用地内布置了主要交通枢纽和最能吸引居民的地带。

城市中心区几个世纪都在发展自己的社会职能，它往往成为供步行者活动的空间。在这里为步行活动的人们建立了完整的城市建筑艺术环境。在一些现代城市步行区保留着两千年城市文化的建筑艺术传统。

但在许多情况下也出现一些采用形式主义的方法在市中心建立新的步行街，和仅仅采取行政手段禁止或限制车行交通。这主要是对建立步行商业街和步行区的基本理论缺乏充分研究。总之，建立步行空间可综合解决一系列问题，诸如完善城市人行和车行交通的布局，改善城市环境的社会、功能和美学特点，等等。

第一章 建立城市步行空间建筑

艺术环境的概况

建立步行空间本身并不是一种设想，它已经历了几个世纪。在古代和中世纪城市街道上，和在雅典、罗马和威尼斯广场内，都可找到类似的空间。在古代城市条件下，已经出现人行和车行交通问题。骑士、大车和四轮轿式马车往往逼近行人，给他们造成不少障碍。步行者尽管埋怨，但还是忍受下来了，因为马车的行驶速度比步行快。当时虽然没有提出交通工具对自然环境的影响问题，但人们已竭力与其隔开。

1480年辽奥纳多·达芬奇首先提出马车和人行交通路线要在不同高程上分开来的设想。几百年来辽奥纳多·达芬奇的这个设想图案一直被保留下来。

20世纪初曾提出有关这个问题的现实建议。50年代在交通流量迅速增长的情况下，便出现了把人行交通迁至街坊内部空间和牺牲人行道以扩大车行部分的构想。

M·巴尔欣在《建筑与城市》一书中描述19世纪没有汽车的街道状况和建筑艺术-空间结构时指出，这个时期的街道适用于步行和少数行驶速度不快的交通工具。沿其两旁修建了许多住宅和服务性建筑。在这种街道上很自然地布置了商店、剧院、俱乐部、饭馆和咖啡店等。这样点缀街道使其既鲜明又热闹，与此同时还为居民创造了方便的生活条件。因

此，街道便成为居住、人行和车行交通的地方。这种街道的建筑既明快又符合人的尺度。涅瓦河大街和彼得堡其他街道都是最好的例子，他们拥有高度相同和建筑艺术朴实无华的房屋，其底层作为公共项目之用。

随着汽车的出现，情况便发生了急剧变化。汽车逐渐成为有充分权力的城市主人，并且提出自己的要求，希望得到大量活动用地和汽车停车场。

到了20世纪中叶就破坏了几个世纪形成的人行交通联系。汽车暂时为其主人创造了令人怀疑的舒适条件，把城市用地永远分割成许多孤立地段，带来噪声和振荡，削减城市绿化面积，恶化大气、土壤和用水状况，对城市及其郊区植物的成长也产生不良影响。

城市交通空间有个饱和限度，超过这个限度就会破坏人行和车行交通的相互关系。

M·诺瓦科夫斯基指出，汽车加强了居民的流动，保证他们抵达市中心，与此同时，由于交通速度经常降至每小时10公里，甚至更少，汽车又成为使市中心坏死的原因。

在交通干道的主要商业街上，为了提高路线的通行能力，往往禁止停车、转弯和停靠，致使人行交通强度下降。这些街道对步行者来说既不方便又有危险。

城市汽车交通的迅速发展，要求采取各种能使街道现代化的措施：拓宽行车道；缩减人行道宽度；消除街道树木；在主干线修建上下人行通道；建立单行交通线；拆除建筑以便安排停车场和发展街道网。

但是，这些措施和发展公共交通只在短时期内改善了交通现状。小汽车数量的不断增长，更增加了交通困难，使得

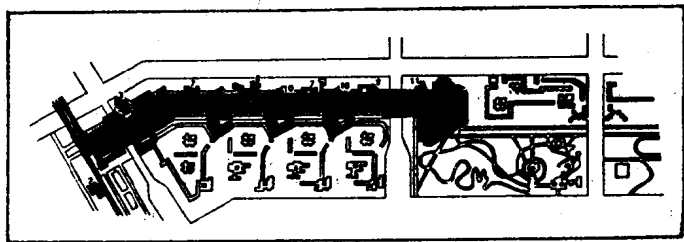
市中心逐渐衰败下来。

汽车交通的迅速发展是与市中心功能过于饱和、土地不足和地价偏高有关，并且成为分散城市功能和先在美国尔后在西欧国家出现商业-公共中心的一个原因。著名的美国建筑师B·格林曾是这种城市建设趋向的奠基人，这种趋向在50年代获得广泛推广。

然而到了60年代，把城市中心功能迁出市界对市中心所造成的不良影响愈来愈明显，这是由于束缚了市中心的积极活力而产生的不良后果。在这个时期，城市中心区受到“坏死”的威胁，正像B·格林所描述的，需要采取紧急城市治疗。

二次世界大战后，在城市建设理论和实践中更替了一些主导设想。重新强化城市生活并使其多样化，以替代郊区化、分割城市和分散城市功能。

50—60年代城市建设发展的所有这些过程，是出现步行街、步行广场和步行区的主要原因，他们在世界许多城市获得广泛推广。建立城市步行空间的设想在观念上是有基础；



(卡马河畔)切尔内市公共商业中心的步行区

- 1.行政办公大楼；2.邮电局；3.综合馆；4.新婚沙龙；5.美食店；
6.百货公司；7.餐馆；8.时装店；9.儿童世界；10.住宅；11.影剧院；12.剧院；13.文化宫

的，它成为复兴各个国家100多个城市中心区最重要的城市建设措施依据。

建立城市步行区就其广泛性和实施的可行性可与改造城市中心区的其他趋向进行比较，即建立多层的公共中心，垂直布置各项功能。正像城市建设“步行化”的实践所证明的那样，建立步行空间要比建立多层公共中心广泛得多，并且易于推广。

带顶蓬的步行空间，诸如，有拱顶的商场、劝业场和游廊式商场在建筑艺术和城市建设史中占据着重要地位。在H·格拉斯基的著作中指出，有拱顶的劝业场和商场是宏伟的民用建筑艺术的两种形式，它产生于远古年代，并与17世纪的商业活动方式和市政事业发展有着不可分割的联系。在17世纪和18世纪中叶进行城市改建时，这种建筑形式在更广的领域获得推广。

很显然，在这类商场中还可找到从空间把人行和车行交通流加以分开的历史根源。这种带顶蓬的步行空间形式首先在巴黎出现，而且相当迅速地在欧洲国家获得推广。尽管上个世纪建造的大多数商场未能保留下来，但一些遗留下来的目前仍在继续发挥着自己的功能作用。这类游廊式商场最初获得成功，主要是由于能够利用街坊内部空间以建立补充的商业广场。此外，除了主要商业功能外，商场还能起到居民交往中心的作用。后来商场的功能领域不断扩大。在现代城市街道上经常出现商场-旅馆、商场-图书馆、商场-行政办公大楼和许多其他建筑。

在20世纪，尤其二次世界大战后，商场（主要是商业商场）的功能负荷开始增加。例如莫斯科的老商场（现在的百



米兰“维克多·埃马努伊尔”游廊式商场，1867年

货公司)由过去开阔的宫殿建筑转变为目前的购物和销售十分拥挤的百货公司。大量顾客十分艰难地乘坐狭窄的升降机上下楼梯。但是,尽管有许多缺点和不便之处,老商场仍具有很强的生命力。这首先是由于这类构筑物在建筑艺术方面很难找到与商场品位相同的东西。商场不断扩大和补充城市步行街网络,并且具有很强的商业吸引力。目前商场的“繁荣昌盛”不是什么怪事,因为它符合社会、经济和文化需要。

目前的步行区,在现代城市结构中是禁止车辆通行、设施完善的城市中心和多功能的街道,它们使传统的城市空间得以复苏。

按照当前的理解,第一条步行街于30年代出现在德国的埃森市。但积极规划和建设步行商业区是从二次世界大战后开始的,并与恢复和改建被毁坏城市的总体方案结合在一起。美国研究人员P·布拉姆比拉和J·隆格指出,欧洲国家20年的实验证明,摆脱交通的自由区是管理和控制市中心交通的有效手段,促使市中心得到繁荣,改善城市环境,建立各种需要的空间。

70年代成为在各大洲大量建立步行空间的时期。例如,为了迎接1972年奥林匹克运动会,在慕尼黑开辟中央步行区以后,前联邦德国曾宣布每个城市都要开展建立自己步行区的运动,为此应当建立450个这样的步行区。

1972年在法国的鲁昂市开辟了第一条步行街。1976年在34个城市建立了步行街,而1982年则在266个城市完成了步行街的建设。目前在法国所有10万人以上的城市实际上都有了步行街。步行街的长度不等:从加夫尔市的120米到鲁昂市的5376米。位于城市中心区长度为500~700米的一条或几

条商业与旅游街道，获得最广泛推广。

美国首先在弗雷斯诺市根据B·格林建筑师设计方案把一条老商业街转变成为步行区，在文献中常把B·格林称为“步行商业街之父”。在许多国家都积累了大量有关修建步行区的经验，这些国家包括：英国、意大利、奥地利、德国（前联邦德国）、保加利亚、德国（前民主德国）、匈牙利、罗马尼亚、美国、法国、巴西、阿根廷、澳大利亚、新西兰等。有关建立城市步行空间的发展速度，可从1985年的统计数据得到证明：拥有步行街的城市在德国（前联邦德国）为450个；美国—110个；英国—70个；法国—50个；前苏联—35个；德国（前民主德国）—30个；保加利亚—18个；波兰—11个。

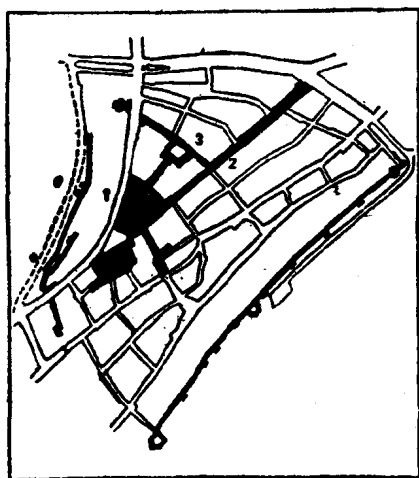
一些比较好的步行商业街获得成功主要在于他们具有以下三个优点：为乘坐私人小汽车和公共交通工具的人前往购物和提供其他服务组织了方便的通路；在直接靠近商业街的地方建立了停车场所；通过改建和进一步利用企业与机构的老房屋把商业街转变成为步行区。

仅在某些国家，一些有远见的专家在许多规模不大的城市改建古老中心区时，除了修建新的街道外还保留了原有的人行交通方案。例如，斯堪的纳维亚的城市建设者认为自己最重要的成就是，在城市中组织了步行系统和与其伴随的线路（夏天骑自行车，冬天则滑雪）。居民沿着这些线路可以直接从家门抵达工作地点、服务机构、休息和运动场所、天然森林和游泳池。

60年代后前民主德国曾建立了许多大规模的步行空间，他们破坏了不少面积相对小一些的城市中心区的紧凑传统。

所有这些完全改变了城市的面貌和空间布局结构。

为此便提出一项动议，城市中心区的空间要从功能上加以区分，划出一些旨在主要供居民步行的地段，这些地段后来称为步行区。与此同时，还划出或建立一些车行的街道，这些街道的人行交通强度小一些，辟有与车流强度相适应的车行道。这些街道环绕着步行区，在某些地方与其毗连，从而保证城市中心区具有较好的功能。



布加勒斯特（罗马尼亚）中心区的步行街

1. 8月23日广场；2. 国府大街；3. 阿尔马特·罗森大街

1965年该国政府颁布了一项专门决议，十分重视建立城市公共-商业中心，在改建老城市中心区时要创建步行区。短期内在波茨坦建立了第一批步行街，在爱尔福特、奎德林堡、罗斯托克、莱比锡和其他城市则建立了步行街系统，这些系统包括商店、咖啡馆、各种社会机构、博物馆和图书馆，

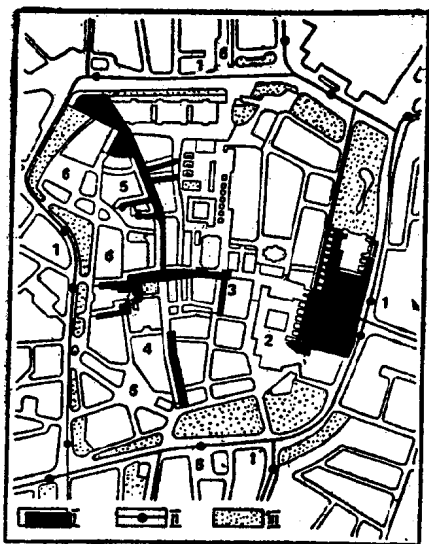
这些建筑物都有与人的尺度相称的建筑艺术小品、照明灯具、道路装饰和其他公用设施。所有这些加上街道和广场的原有花卉，使得这些步行街和步行街系统具有特殊的吸引力，创造了一种舒适的城市环境感觉。

前民主德国在市中心建立步行区，是建筑师和城市建设者、艺术家和雕塑家、景观专家和其他专家共同成功合作的成果。从广泛采用综合方法解决有关改善居民生活条件所取得的成绩来看，证明这种合作是行之有效的。与此同时，居民也积极参与建立步行区的工作，在建筑施工中给予很大支持。

目前对“步行空间”这个词不能只有一种理解，它包含了许多类型城市空间，其中人行交通是首要的。

法国中小城市步行区大致可划分三个等级：第一等级（TA）—仅用于人行交通，完全禁止机动车辆行驶；第二等级（TB）—主要用于人行交通，只允许服务性交通车辆和小型公共客车行驶；第三等级（TC）—既用于人行交通，又用于车行交通，这类步行区还包括一些供服务性交通车辆和公共交通工具行驶的线路。

前民主德国建筑师K·安得列对“步行区”的理解还包括一些位于人们经常前往的繁华市区内部的服务设施，由繁华区边界开始就部分或全部禁止机动车辆通行。在前联邦德国，这个词包含成组步行街（区）和某些供人们散步的单独步行街。在美国、英国、澳大利亚和其他以英语为通用语的国家，位于城市工商实业区的现代街道和广场（仅用于人行交通），可以“林荫路”这个词来表示。在保加利亚，商业—居住街道获得广泛推广，这个概念反映了功能特点。



莱比锡（前民主德国）市中心步行区

1.格奥格罗特大街；2.卡尔·马克思练兵场；3.格里马伊舍大街；

4.彼切尔大街；5.海依姆大街；6.停车场；

I——步行区；II——有轨电车线路；III——绿化地带

为了进一步明确步行街的概念，我们还可例举美国对步行街的分类法：完全的林荫路；过境的林荫路；不完全的林荫路。完全的林荫路是在车行交通的老街道基础上建立的步行街。过境的林荫路，用于公共交通工具（公共汽车和出租车）行驶，但不得停车。不完全的林荫路，是限制车行交通和停车的步行街。

许多前苏联研究人员认为，在城市中心区不考虑地面公共交通是无法组织任何步行区的。因此，可划出以下一些主要人行区：步行区，是一种完全禁止交通车辆通行的空间，