

IDEAL SPACE

No. **38**

理想空间

主编 刘 喆 王耀武

无覆盖空间系列之
街景规划设计



同济大学出版社
TONGJI UNIVERSITY PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

无覆盖空间系列之街景规划设计 / 刘喆, 王耀武主编.
上海: 同济大学出版社, 2010. 4

(理想空间; 38)

ISBN 978-7-5608-4288-2

I. ①无... II. ①刘... ②王... III. ①城市道路-景观-环境设计 IV. ①TU984.11

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 043473 号

理想空间

2010. 4 (第三十八辑)

编委会主任
编委会成员

夏南凯

李德华

董鉴泓

陶松龄

吴志强

赵民

唐子来

周俭

彭震伟

戴慎志

郑正

夏南凯

名誉主编

李德华

执行主编

王耀武

主 编

刘 喆

王耀武

责任编辑

宋 磊

编 辑

周海波

陈 超

鲁 赛

荆海英

郭 雁

陈鑫春

管 娟

李 峰

刘 喆

平面设计

陈 杰

网站编辑

郭 雁

主办单位

上海同济城市规划设计研究院

征订电话

021-65988891-815

网 址

www.ideal-space.com.cn

出版

同济大学出版社

发行

策划

《理想空间》编辑部

制作

印刷

上海锦佳装潢印刷发展公司

开本

635mm x 1000mm 1/8

印张

16

字数

256000

印数

1-8200

版次

2010 年 4 月第 1 版 2010 年 4 月第 1 次印刷

书号

ISBN 978-7-5608-4288-2

定价

45.00 元

编者按

随着国家经济的快速发展,人们对精神生活的需求日益强烈,也逐渐从注意城市实体物质形态的建设发展到了对城市面貌、环境建设的重视。街道作为城市公共空间体系中的一个重要组成部分,更多的得到了人们的关注。

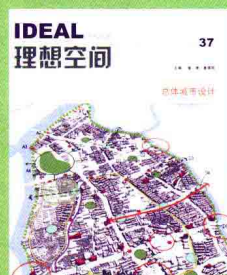
城市街道在城市中具有重要的地位和作用,街道空间是城市中最易识别、最易记忆的,它不仅仅是为交通服务的,更是城市文化内涵最直接的物质载体,最具活力的部分,是城市魅力的所在。一个城市社会生活的正常运转要依靠城市的街道,城市街道又记载着一个城市发展的历程,展示着城市的形象,反映着城市的政治经济文化总体水平。

然而,当代城市街道生活湮没于快速交通和超常尺度之中,街道沦为纯交通性的功能空间,城市肌理和街道人文难以寻觅,“人性化”的街道景观也渐渐地在人们的视野中消失。

本书包括主题论文、案例研究、它山之石等几部分内容。主题论文针对当前国内街道景观规划现状,提出面临的问题,诠释全新的设计理念,给予未来美好的憧憬。案例研究以项目为主线,分别选取四个最具代表性的类别——街道空间绿化景观规划设计、街道两侧地块规划设计、街道空间整治及保护和城市步行轴线设计,对国内当前的城市街景规划设计实践进行介绍分析,解析规划设计目的、研究方式、解决途径、实施策略等内容。它山之石将围绕国外街道空间发展情况展开讨论和思辨,以期对街景规划设计的研究提供一个新的视角。

本书从街景实践出发,通过代表性的案例,阐述当前街景规划设计理念。所提出的观点和介绍的案例将有助于拓展城市街景设计领域的研究视野,为规划设计过程中的参与者提供借鉴,引起大家对城市街景设计的共同关注。

上期封面:



本书若有印装质量问题,请向本社发行部调换

CONTENTS

目录

主题论文

- 004 营造有魅力的城市生活——长沙太平街街区历史街巷的复兴 \ 王 峰 段巧玲
007 从现象到本质——对街道空间及其管治的批判 \ 李 潇
012 城市快速路绿化设计探讨 \ 史大联 李 宁

专题案例

街道空间绿化景观规划设计

- 014 古北步行街——人文基础设施 \ 洪盈玉
021 “适车宜人·动态格网”——以西安国际港务区港务大道景观设计为例 \ 徐愉凯
026 凤舞九曲——山西河曲滨河路道路景观规划 \ 宋 强
030 嘉兴市王江泾镇 07 省道街景规划设计 \ 陈 序
038 高速公路覆盖的完美转身——以长永高速星沙段城市改造规划设计为例 \ 疏良仁 杨媛宇 温 泉

街道两侧地块规划设计

- 044 从功能开发概念到设计策略的转译——山东省潍坊市健康东街城市设计 \ 杨贵庆 庞 磊 宋代军
050 小议城市道路两侧地段城市设计和地域文化的结合——安阳市文峰大道东段城市设计研究 \ 倪 军 杨 兵 李 琪 席 岩
056 生态和谐之弦、交通融合之链、时代展示之窗——长沙市木莲冲路道路两厢城市设计 \ 唐 程 兰 斌 杨正飞
062 水路交融——天津武清区 103 国道及大运河周边地区概念性规划 \ 冯一民 钟学军
068 基于空间要素关联性的城市道路空间特色设计——以瑞安市瑞安大道两侧地块控制性详细规划为例 \ 黄宏智 张 力 于 莉
074 城市道路空间景观设计新模式探索——苏州工业园区星湖街斜塘段城市设计 \ 周 立 汤 雷 唐历敏
078 无锡市吴越路道路两侧地区城市设计 \ 张 歆 叶 华

街道空间整治及保护

- 082 特色小城镇街道空间的营造——牙克石市林城路环境景观规划 \ 王堇如
088 浅谈道路景观设计中个性化的塑造措施——以江陵西路道路景观整治为例 \ 黄国洋 李金鑫 刘万里
094 石家庄市北出口胜利大街规划设计 \ 王 诚
098 和谐陕州 源蕴神泉——三门峡市陕县神泉路街景规划 \ 刘 杰
104 城市道路综合整治规划剖析——以吴江市中山北路综合整治规划为例 \ 黄国洋 刘万里 李金鑫
108 风貌保护道路规划初探——以上海市皋兰路为例 \ 王 欣
110 “大上海计划”重现——上海市长海路街道空间整治保护规划 \ 徐晓峰

城市步行轴线设计

- 114 “城之脉”的涅槃重生——汶川县威州镇（县城）禹王轴线城市设计 \ 李洪斌 杨箭丛 贾梦蛟 谢南雄
120 “复合”线性空间——吉首市中部梯道景观轴两厢规划设计 \ 刘 钺 吴鲤霞

他山之石

- 124 从草根中来，到草根中去——窥视纽约街道复兴运动 \ 胡颖蓓

菁菁校园

- 128 2002—2004 年某高校城市规划专业研究生入学考试试题选登 3

Articles

- 004 Create an Attractive Urban Living—The Revival of Taiping Street, Changsha \Wang Feng Duan Qiaoling
007 From Phenomenon to Essence: The Study of Streets Governance—Taking Shanghai as an Example \Li Xiao
012 Exploring the Greening Design of City Expressway \Shi Dalian Li Ning

Subject Case

Landscaping of Street Space

- 014 Gubei Pedestrian Promenade—A Cultural Infrastructure \Hong Yingyu
021 Appropriate Vehicle and Human·Dynamic Square Grid —The Landscape Design of Gangwu Avenue in Xi'an International Logistics and Trade Park \Xu Yukai
026 The Landscape Planning of Riverside Road in Hequ, Shanxi \Song Qiang
030 The Landscape Planning and Design for " 07 Province Highroad " of Wangjiangjing Town in Jiaxing City \Chen Xu
038 Landscape Design of the Plaza Covered Highway—Reconstruction Plan and Design for the Xingsha Paragraph of Changyong Highway \Shu Liangren Yang Yuanyu Wen Quan

The Block Along Urban Street

- 044 From the Concept of Functional Development to Design Strategies—Urban Design of East Jiankang Street in Weifang Shandong Province \Yang Guiqing Pang Lei Song Daijun
050 Viewpoint on Combination of the Urban Design beside City Roads and the Regional Culture—Study on the Urban Design of East Section of Anyang Wenfeng Avenue \Ni Jun Yang Bing Li Qi Xi Yan
056 Harmony Design with Ecological, Traffic and Urban Image—A Case Study of the Urban Design of Mulianchong Road \Tang Cheng Lan Bin Yang Zhengfei
062 River-road Integration—Conceptual Planning of 103 State Road and the Grand Canal and Surrounding Areas in Tianjin Wuqing \Feng Yimin Zhong Xuejun
068 Strengthening the Road's Feature Based on the Relationship of Space Factor—The Case of Regulatory Detailed Planning for the Block Along Rui'an Avenue \Huang Hongzhi Zhang Li Yu Li
074 Exploring a New Mode of the Space and Landscape Design for Roads in Cities—Urban Design for Xinghu Road, Xietang Section In Suzhou Industrial Park \Zhou Li Tang Lei Tang Limin
078 Urban Design for the Block Along WuYue Road in WuXi \Zhang Xin Ye Hua

Protection and Updating of Street Space

- 082 The Street Space Construction of Characteristic Townlet—The Landscape Planning of Lincheng Road in Yakeshi \Wang Jinru
088 Discussion about the Measures of Shaping Personalized Road landscape—Case of West Jiangling Road \Huang Guoyang Li Jinxin Liu Wanli
094 Urban Design in the North Exit of Shengli Street, Shijiazhuang \Wang Cheng
098 The Streetscape Planning for Shenquan Rd in Shanxian, Sanmenxia \Liu Jie
104 Analysis of Comprehensive Improvement for Urban Road —Case of North Zhongshan Road \Huang Guoyang Liu Wanli Li Jinxin
108 A Probe on Protection of Roads—Gaolan Road in Shanghai \Wang Xin
110 Street Space Protection and Updating Plan of Changhai Road, Shanghai \Xu Xiaofeng

Urban Axis

- 114 Renascence of the Civic Centre after Earthquake—The Urban Design of Yuwang Axis in Weizhou, Wenchuan \Li Hongbin Yang Qingcong Jia Mengjiao Xie Nanxiong
120 " Composite " Linear Space—Planning of Both Sides of Ladder Road Landscape Axis in Central Jishou City \Liu Yue Wu Lixia

Voice from Abroad

- 124 From Grass Roots, For Grass Roots—Looking into the New York City Streets Renaissance \Hu Yingbei

Ideas of Yong Scholars

- 128 Entrance Tests of Postgraduate school of Urban Planning III

营造有魅力的城市生活

——长沙太平街街区历史街巷的复兴

Create an Attractive Urban Living — The Revival of Taiping Street , Changsha

王 峰 段巧玲
Wang Feng Duan Qiaoling

- 1. 桂林大圩
- 2. 天心阁
- 3. 香港弥敦道
- 4. 长沙古地图
- 5. 保护框架规划

[摘 要] 城市中历史街巷的复兴意义重大，历史街巷是时代的痕迹，历史的讲述，必须保护；历史街巷的传统形态可以承载及丰富更多的城市公共生活内容。

[关键词] 历史街巷 太平街 空间形态 复兴

一、楔子

一直以来，街道都是城市空间中极为重要的承载公共活动的空间场所，它是展现城市活力与个性的一面镜子，通过它，可以折射出生活在城市中形形色色的人们的各种活动。传统街巷的空间形态更多的是作为一种“线一面”复合的形式存在，人们在其中的活动以交往为主，兼具交通作用，并因此产生丰富的城市生活；而当代的城市街道更多的是以一种“线”的空间形式存在，它更强调的是街道的交通功能，伴随交往等行为。

功能上的差别使得传统的街巷空间与当代城市街道在很多特征因子上有了截然相反的表现：当代城市街道显得更有效率，而传统的街巷却能带来更具活力的城市生活和更有内涵的城市气质。

传统的街巷空间通过场所的复合功能，灵活多变的空间和繁杂的生活内容展现出了独有的魅力：通行、聊天、购物、休憩等日常行为都自然地发生在街巷空间之中，在其中，人们的交往显得顺其自然。街巷的公共生活丰富且精彩，适宜的尺度与形态提供了不同程度的交往空间，同时也使老街环境体现出一种“场所精神”。

当代社会的全球化趋势带来的现代建筑运动一度使得世界各国的城市建设偏重于政治、经济、技术等方面的考虑，忽略了自古以来人类与环境之间在精神和情绪上的关联，传统的城市空间消失殆尽，千篇一律的街道随处可见，城市的辨识度逐步降低，人类的城市归属感与自豪感也在衰减。近年来，越来越多的研究更加开始侧重于人的心理诉求，在我们的生活环境之中，不仅仅需要阳光、空气、草皮，也需要归

属感、历史感等精神上的要求。越来越多的设计师开始关注区域性特征，开始强调城市的个性与传统，开始探索特定城市气质的发掘与塑造。

我国在经历了改革开放30年城市发展大拆大建的粗放时期之后，社会渐渐有了共识：一个有魅力的城市应该具有强烈的可识别性，丰富的内涵和厚重的文化底蕴。对于城市而言，历年延续的建筑形态与街道空间界面无疑是承载其故事的主要载体，因此，历史街巷的复兴成为城市发展的一项重要议题。

二、方法

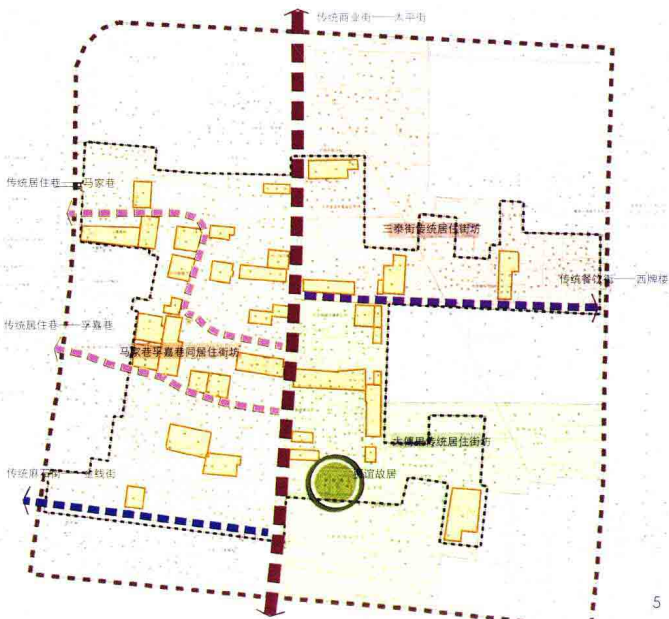
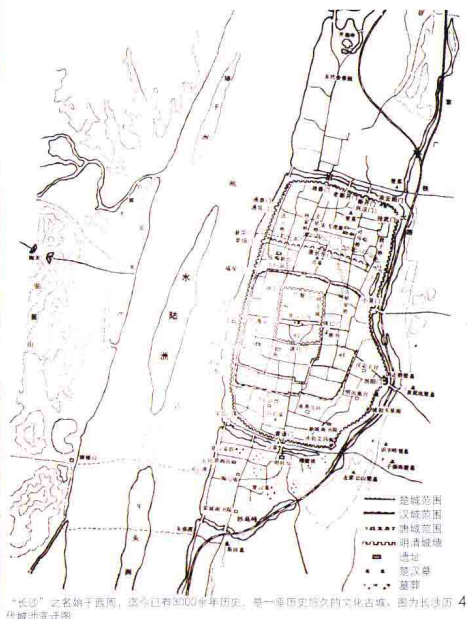
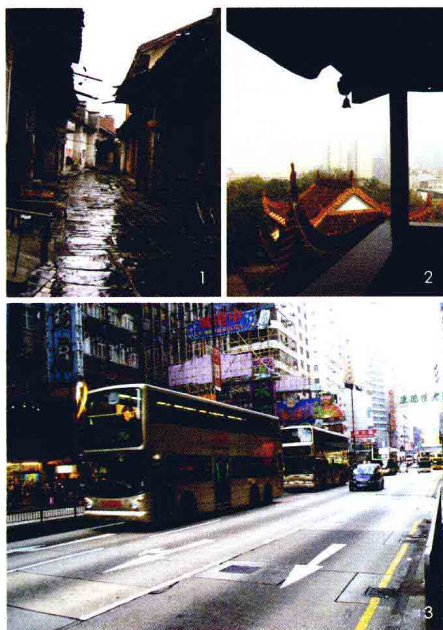
一般来说，从方法论的角度，城市街道更新设计方法可划分为“过程取向”和“目标取向”。

1. 过程取向设计

传统的街巷形成过程是漫长并带有一定自发性的。在历史的长河中，随着社会的发展和意识形态的变化，街道的建设行为也在随时发生着变化，街巷的空间在生活于此的人们的建设行为中不断变化着，长年累月的沉淀形成了街巷今天的形态，这是过程取向的结果。这种随时间推移及人的意识转变过程所引导的街道设计方法，我们称之为“过程取向设计”，这种方法下产生的街道形态往往呈现出自由且不规则的形式，其中的空间丰富生活，内容繁杂，极具生机与活力，是城市公共生活的重要载体。过程取向设计在实际的城市建设中，更多地表现为“渐进式发展”

表1 传统街巷空间与当代城市街道特征因子比较

	传统街巷空间	当代城市街道
功能	复合功能：聚会、购物、休憩、阅读、饮茶、通行	单一功能：交通性为主
主要交通方式	步行	汽车
公共空间	交流为先，公共空间丰富	交通为先，公共空间失落
外部环境	步行交通为主，人们的步行活动是一种积极主观的行为，街巷空间的活动以人为主，富有活力	步行交通受限，街道仅剩下交通功能和不得已而为之的步行活动。街道空间充斥着停车、废气、噪声、视觉污染之类恼人因素
地域特色	街巷的外貌、建筑和历史遗迹等物质形态独具特色	社会网络和生活网络出现断层、文化缺失，街巷的特色逐渐在消退
历史文脉	街巷的文化传统、历史渊源等精神内容组成街巷独具一格的文化景观	城市之间相互抄袭，街道的个性、变化、传统、特定氛围正在消失。差异性越来越小，趋同性越来越大
街区凝聚力	居民相互接触以及守望，沟通交流频繁，街道作为聚会和信息交流场所的功能增强了整个截街区的凝聚力，增加了人际关系的稳定性	居民相聚和信息交流的重要场所这一传统作用在街道空间中完全衰落，场所精神逐渐衰退，居民的互动交流衰减，人际关系淡漠



的模式。

2. 目标取向设计

在统一的设计理念，严谨的规划思想，明确的统一架构的空间形态下规划设计城市街道的方法称之为目标取向设计。

目标取向设计方法具有理性规范特征，其设计过程是短期的，建设是有规模的，按照一种相对确定的模式发展而不受制于时间的累计。在城市化进程飞速发展的今天，目标取向设计方法更能适应当下的管理并具备较强的可行性。目标取向设计方法下的街道，其实质形态无论布局还是空间都显得相当统一、规整、有序，表达了设计初始的强烈意愿。

相比较而言，过程取向更注重对于街道空间形成过程的探索，体现出逻辑的肌理、过程的延续、文化的情趣，是一种动态的设计方法。而目标取向则是既定规划目标的产物，是一种静态的设计方法，本着高度的统一性、连续性，以快捷、高效的特征而被广泛运用于旧城改造与新区开发的设计实践中。

对于历史街巷的复兴，既要考虑其空间形态市井生活的延续，又要正视其统一规划，规模改造的现实。在空间形态上的处理倾向于选择过程取向设计，但在建设改造的行为上，其又具备目标取向设计规模性与突发性的特征。因此，在历史街巷的复兴过程中我们建议在目标取向设计的大框架下对其传统空间形态处理部分引入过程取向设计的处理办法。

下面，以长沙太平街的改造为例来探讨城市中历史街巷的复兴。

三、案例

1. 背景

在中国的古城当中，城址、城名历经数千年而没有变迁的只有长沙一座。长沙早在1982年就被国务院公布为全国首批历史文化名城。但长沙目前在国内外影响有限，城市空间形象不够立体，与其蕴藏的深厚历史文化渊源不相称。

长沙千百年来有着令人骄傲的历史，但是1938年一场“文夕大火”几乎烧毁整个长沙，解放后，又由于人为缘故，一批古建筑被野蛮拆除。尤其在“文化大革命”，期间坐拥文化资源的长沙城如同惨遭一场洗劫。太平街上在“文夕大火”后又在废墟上建起的贾太傅殿，就在“文革”中遭到毁灭性破坏。

过去的几十年，长沙城市飞速发展的同时并没有保护好历史风貌，在一座现代城市矗立于湖湘大地的同时，许多有价值的历史街巷变得面目全非，传统的城市风貌也几近消失殆尽。长久以来，对于历史文化名城的保护都局限在一处处文物保护单位上，简单粗暴地划一个保护范围就算保护了，而对于能真正反应城市生活，体现城市精神的传统历史街区的保护却没有涉及。

目前长沙城的历史古迹，只有世代相传的岳麓书院和天心阁残留的一段城墙，想要了解长沙的过去变得那么困难。

太平街区位于长沙市旧城区南部的天心区，北临五一大道，南至解放西路，东接三兴街、三泰街，西靠卫国街。占地约12hm²。

太平街区在战国秦汉时属于长沙城的濯锦坊，

屈原、贾谊曾旅居于此地。自明长沙府治设立以来，一直位于城南的善化县西城小西门（德润门）和大西门（明时名为临湘门，清改为驿步门）城内一侧，以其临近湘江码头而很早就是长沙城内最繁华的所在之一。

早在明崇祯《长沙府志》中就记载了太平街区内金线巷的名字并且从清嘉庆二十三年（1818）的《善化县志》就可看出，太平街历史街区的空间格局已经定型，太平街、马家巷、胡家巷（雅化为“孚嘉巷”）、西牌楼等街巷的名字已经出现。历二百年而基本保持了原来的街巷格局。

改造前的太平街、金线街是长沙著名的“干货、茶叶一条街”，仍旧保持着繁华的商业气氛。其中民居错杂、街衢纵横的街巷格局保存完好，比较完整、真实地反映了清末、民国时期的长沙城市传统风貌和地方特色。小青瓦、坡屋顶、白灰脊、封火墙、木门窗是这一带民居和店铺的共同特色。老式公馆则保留了较为原始的石库门、青砖墙、天井四合院、回楼护栏等传统格局。由于靠近大、小西门，出城即为岸码头，过去商贾云集，如今保存有一些文物历史古迹和近现代历史遗迹，如众多的行栈旅店及戏院茶楼、贾谊故居、长怀井、金线街麻石路、明吉藩王府西牌楼旧址、清代鲁班庙遗址、辛亥革命共进会旧址、四正社旧址、李富春故居、乾益升粮栈、利生盐号、洞庭春茶馆旧址等。

但由于建筑材料本身所限，以及长时期以来的破坏、使用，改造前的太平街历史街区的状况并不乐观：除少数旧建筑及现代建筑之外，一般建筑质量普遍较差，很多建筑都有不同程度的老化、破损，需大



6.太平街东立面北段整治前
7.太平街东立面北段整治后
8.今日太平街

量维修。由于历史原因，多数居民住房条件较差，区内基础设施严重缺乏，建设的无序也破坏了地区的整体环境。

2. 目标

《长沙太平街历史文化保护规划》确定太平街历史街区是以生活居住、旅游观光、商业服务、文化经营为主要职能，集中体现长沙民国传统人文风貌的历史文化街区。规划主要保护太平街历史街区的清代街巷格局，民国的民居风貌，长沙街巷的生活气息，充分体现太平街历史街区的三大文化特征：屈贾文化纪念地、商业民俗传承地、辛亥革命策源地。

3. 内容

规划的内容包括保护与整治两大部分。

保护规划主要包括：分级保护的划定与保护要求，历史街区的风貌景观保护，历史街区建筑高度控制、各级文物古迹及传统民居宅院的保护、土地利用与道路交通调整规划等。

整治规划主要包括：保护与更新模式、沿街重要界面立面整治、重点地段详细设计等。

根据太平街历史街区的价值及其环境要素构成，将太平街的空间框架划分为“五街三片一点”，即以五条特色街道串起来的三片传统居住街坊。

4. 资金

历史街巷的复兴，资金的来源是一大难题，本次规划中相关经济政策的制定为太平街复兴的资金来源进行了统筹安排。

经济政策主要涉及到对历史保护资金的募集和应用，以及对历史街区内涉及到房屋产权的经济行为的政策引导。其政策有以下几条：

(1) 利用国家财政性拨款、地方财政性拨款、

集体单位以及社会赞助、区市级政府与行政调拨、居民筹款等资金，设立保护专项资金，用于历史街区内文物建筑和重要历史建筑的修缮整治，改善历史街区内生活设施，提高居民生活质量。对保护工作有突出贡献的单位和个人进行奖励。

(2) 对于历史街区的开发建设中符合历史街区保护规划规定的开发强度和开发项目及建设风貌要求的开发主体可以给予贷款利率和开发补偿的优惠政策。

(3) 针对居住人口密集的历史街区以及重要历史地段、历史街道的保护与整治，设立专门的低利率贷款，给整治房屋的户主，用于房屋的整治与维修。尽量考虑保留老住户，对私房居民，鼓励自己维修，政府进行补贴。对无力自修的居民，则考虑收购或置换房产，使人口外迁。

改造后的太平街经过一段时间的运营，目前已经重新焕发了活力。传统的街巷格局得以保留，整治后的街面统一有序，充满了清末至民国时期的建筑风格，在现代城市千篇一律的高楼大厦中显得与众不同。重新调整的商业结构使得这个地段再度繁华，旅游商品、特色工艺、创意手工、酒吧食肆，多元的时尚的商业形态使得改造后的太平街在传统的“旧”瓶里装上了时尚的“新”酒。太平街区的历史街巷，在今天再现了历史上曾经的繁华，也带给了城市不同的生活内容。

四、小结

当代城市的建设日新月异，出于效率的要求，城市空间大多变得整齐有序，工业化的建造模式使得城市街道千篇一律，对人的关注越来越少。在这种状况下，城市中历史街巷的复兴显得意义重大，从空间本身，历史街巷是时代的痕迹，历史的讲述，必须保

护；从城市生活，历史街巷的传统形态可以承载及丰富更多的城市公共生活内容。无论从物质的还是精神的角度，历史街巷的复兴都势在必行。

参考文献

- [1] 陈从周, 王德岳, 王林. 历史文化名城保护理论与规划[M]. 上海: 同济大学出版社, 1999.
- [2] 李国辉. 长沙太平街街区与靖港古镇复兴规划及设计比较研究[D]. 长沙: 湖南大学硕士学位论文, 2007.
- [3] 刘仁义. 城市街道更新设计方法探析[J]. 合肥: 合肥工业大学学报(自然科学版), 2004, (7).
- [4] 刘国春. 长沙自保街与华乐池的保护及更新研究[D]. 长沙: 湖南大学硕士学位论文, 2006.
- [5] 周涛. 传统民居街区街道活力空间[J]. 山西建筑, 2006, (3).
- [6] 邵文, 林森. 城市复兴[M]. 方建章, 何晓军译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2001, 37.
- [7] 林秉刚, 卢海虹, 杨·盖尔. 城市空间[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2000.

作者简介



王 峰, 中南林业科技大学环境艺术设计学院城市规划教研室副主任, 讲师。



段巧玲, 湖南省长沙市规划管理局规划信息服务中心业务科副科长, 工程师。

从现象到本质 ——对街道空间及其管治的批判

From Phenomenon to Essence: The Study of Streets Governance
—Taking Shanghai as an Example

李 潇
Li Xiao

1. “狭窄”的公共人行道与“空旷”的私有步行区（南京西路恒隆广场）
2. “见缝插针”的沿街绿化种植（江宁路梅龙镇广场：上图为转载前 下图为改造后）
3. 单调乏味的建筑外墙界面（左上：复兴中路，右上：丁香路，左下：天宝路，右下：浦东陆家嘴）

[摘 要] 街道空间是城市中最重要公共活动场所。虽然近几年国内各大城市在城市建设方面发展迅猛，各级政府也越来越重视城市公共空间的建设，但由于社会、经济、政治和文化等多方面的原因，当前的城市街道空间仍存在着诸多不良现象。如何对街道空间进行合理有效地管治也已经成为城市建设管理者所关心的关键问题之一。本文以实证研究为主，选取上海城市中不同功能性质及类型的街道空间进行实地调研、考察，总结当前上海城市街道空间的现状并剖析现象背后的内在原因，以期寻求有效的街道空间管治策略。论文运用城市设计领域、城市公共管理及城市社会文化等相关领域中有关街道空间研究的理论建构起街道空间现象和现象背后本质两个层面的研究框架。在空间现象解读方面，通过实地考察，归纳总结出上海城市街道空间存在的问题。在剖析内在本质方面，分别从法律机制、行政机制、行为机制和文化机制四个层面揭示造成目前街道空间诸多问题的深层原因，以期提出今后上海城市街道空间管治的有效策略。此项基础性工作不仅是对上海城市街道空间现存问题的总结，也是对造成这些空间现象背后的原因作深层次的思考。本文期望通过这些基础研究为今后上海城市街道空间管治寻求有效的策略，也为国内其他城市提供借鉴。

[关键词] 现象 本质 街道空间 街道管治 上海

如果把城市比作一个巨人，那么街道就是它的骨骼，它与我们的日常生活息息相关，它是城市社会生活的大容器，是城市经济活动的催化剂，承载着城市独有的历史与文化。在消费文化的大背景下，殊不知街道也作为一种特殊的消费品，被人们所消费着，或是，作为一张城市的名片——成为城市营销的一种手段——向来来往往这座城市的人展示着他的形象。

人类文明发展到今天，曾经富有活力的街道空间无论是面貌还是功能都发生了巨大变迁。

现代科技的发展迅速改变了我们的生活方式。与日俱增的小汽车逐渐压缩和侵占了人行步道，以车代步交通方式的转变逐渐阻碍了步行所引发的其他社会活动，信息与技术的普及逐渐取代了传统的见面聊天方式，所有的一切似乎都在驱使着我们远离街道的公共生活。

很长时间里，街道都不是人们刻意经营的对象，而是满足了私人利益开发后留下的简单空间。一

方面，沿街私人机构只关心自身领域的开发建设，不愿承担公共空间建设的义务。另一方面，私人机构之间各自为政，随心所欲，又将导致街道整体空间环境的无序。

在政绩考核的压力下，形象工程备受政府关注。不过当前的形象工程总是热衷于城市“大空间”，诸如行政广场、城市干道或城市公园等，而往往忽视一般街道空间的建设，尽管它们占据着城市的很大分量。

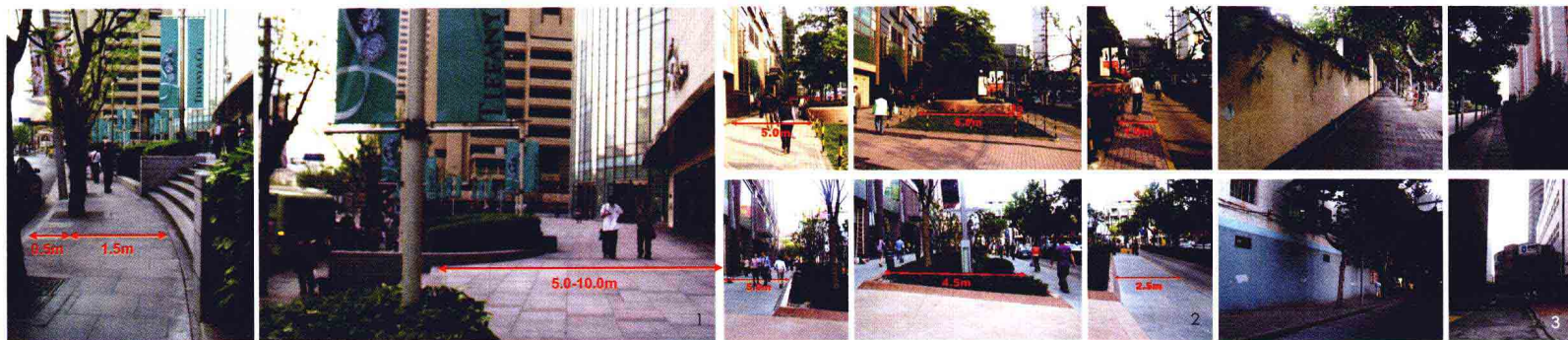
回顾街道的昨天，面对街道的今天，真可谓有隔世之感。如此看来，街道管治是该加以认真审视。这里有必要为“管治”概念做个解释。“管治（Governance）”，而非“管制（Regulation）”，试图通过政府与社会各阶层的互动来维持社会秩序或公共利益，强调社会各阶层的平等关系，而非自上而下的关系。那么在街道管治过程中，就是要求街道各利益相关者之间相互协调与制

衡。

街道管治被现代中国人明确意识到也是最近几年的事，但在发达国家和地区，关于街道管治的探讨并不新鲜。他们对街道的研究早已不限于城市设计等专业领域，而转向政治、经济、社会和文化等更多领域。由于街道是人类各项活动的承载体，各种活动要素及其相互作用都会影响街道空间的塑造，因此，街道空间现象从来就不是某个影响因素作用的产物，而是众多影响因素的综合结果。也因此，关于街道的研究不能只停留在表层，还需“揭其皮，探其质”。从现象到本质视角的提出，也旨在更加深入透彻地剖析街道空间蕴含着的复杂内容。

一、现象：街道空间的现实解读

现代影像学的发展为我们提供了一个很好的观察现象的方法。意大利的著名摄影家奥利沃·巴尔





4.保定路现状
5.唐山路现状
6.愚园路现状

比埃利 (Olivo Barbieri) 就惯用影像去捕捉城市现象, 在反映和描述城市问题过程中显得直接又客观。藉由影像手法, 作者记录了不少上海街道空间的真实存在。

上海, 是一个有着悠久历史和汇聚多元文化的国际大都市, 其街道包罗万象, 既有闻名国内外的商业步行街, 又有异国风情的休闲娱乐街; 既有高楼林立的宽阔大道, 又有古色古香的里弄老街。近几年, 上海的街道空间建设也已取得不少成绩, 不过在影像技术的真实勾勒下, 其不尽如人意之处跃然纸上。

1. 街道空间设计的败笔

在一座城市诞生之初, 街道往往是最先得以规划和设计的。城市的设计者也往往是围绕着街道来设计城市的。也就是说, 街道设计的好坏将决定着城市系统的整体运转。简·雅各布斯在其著作《美国大城市的死与生》中谈到, 街道不仅关系到城市安全系统正常有效的运行, 更为重要的是, 街道是城市中人们进行交往的重要场所。因此, 街道空间的设计需要深刻认识人的活动特征以及人们在街道中的空间体验。

因此, 任何非人性空间对于设计来说均是失败的。台阶高差过大减少了步行空间对视线的吸引力, 进而影响到视线停留的可能性, 无意中减少了人们驻足停留的潜在可能性; 公共步行道与私有步行区的空间分配极不均衡, 带来了街道空间品质的下降, 导致了人们空间使用效率的低下; 沿街见缝插针的绿化种植无论从实用性还是美观性来衡量都存在着问题。所幸的是, 半年前的梅陇镇广场改造改善了这个问题。

人们对于户外空间环境的要求, 鼓励创新。对街道空间而言, 建筑外墙界面作为一种空间语言, 当其特征符合人的行为习惯时, 人们就会支持街道活动, 反之, 街道界面形式的单调乏味将迫使人们不愿在街道上多作停留, 进而阻碍多样性活动的发生。任何单调、封闭和消极的界面都难以让人驻足停留。

同样, 千篇一律的街道景观会给人们带来普适

的空间体验, 缺乏文脉与特色的街道空间满足不了人们的情感需求, 建立不了认知形象, 也形成不了场所认同。但在追求规模和速度的建设背景下, 我们的街道却逐渐走向一个个翻版。街道特色无处可寻: 通过底层开铺的方式将街道变成商业街, 几乎一样的店招形式, 一样色彩斑斓的广告色彩, 给人们留下普适但却陌生的空间印象。

当我们被问到“人与街道的关系”这样的问题时, 也许头脑中第一反应就是通行。无论是何种交通方式, 街道对于我们大多数人来说似乎只是一段距离, 一个将我们引向目的地的过程, 而非购物、休闲、交往之地。这时, 我们已经忽略了街道的社会功能。以街角空间为例, 人流交汇之地本该是活动生发处, 但城市中大多数街角空间并不适合人们活动。空间封闭感的缺失形成了一个空间外溢的非人性化场所, 加之没有座椅、绿化等物质限定, 离散的空间失去了让人驻足、交往的魅力。此外, 多数街角空间只作交通等候之用, 虽然等候时或许会拓展出若干社会活动, 但明显人们通过的目的远高于停留。

2. 街道空间管理的失职

这在街道空间现象中是屡见不鲜的。

从空间构成来看, 街道包含了众多空间要素, 这些要素需要经常维修与更换, 否则, 空间系统的正常运转也会随之受挫。例如, 街道步行交通对物质环境是有一定要求的, 其中路面铺装材料及其养护的好坏都是相当重要的。破旧不堪的地面铺装会给行人制造通行麻烦。由于市政管线的技术原因, 某些人行道或车行道总被不停开挖, 于是管理者便选择便宜的预制贴砖, 但这种未经座浆固定的材料容易松动和受损, 若得不到及时维修, 便会影响行走安全。沿街建筑已过寿命期限, 外墙涂料已严重剥落, 墙面色彩也已严重褪色, 由于未能及时维护而严重破坏了街道环境的美观。

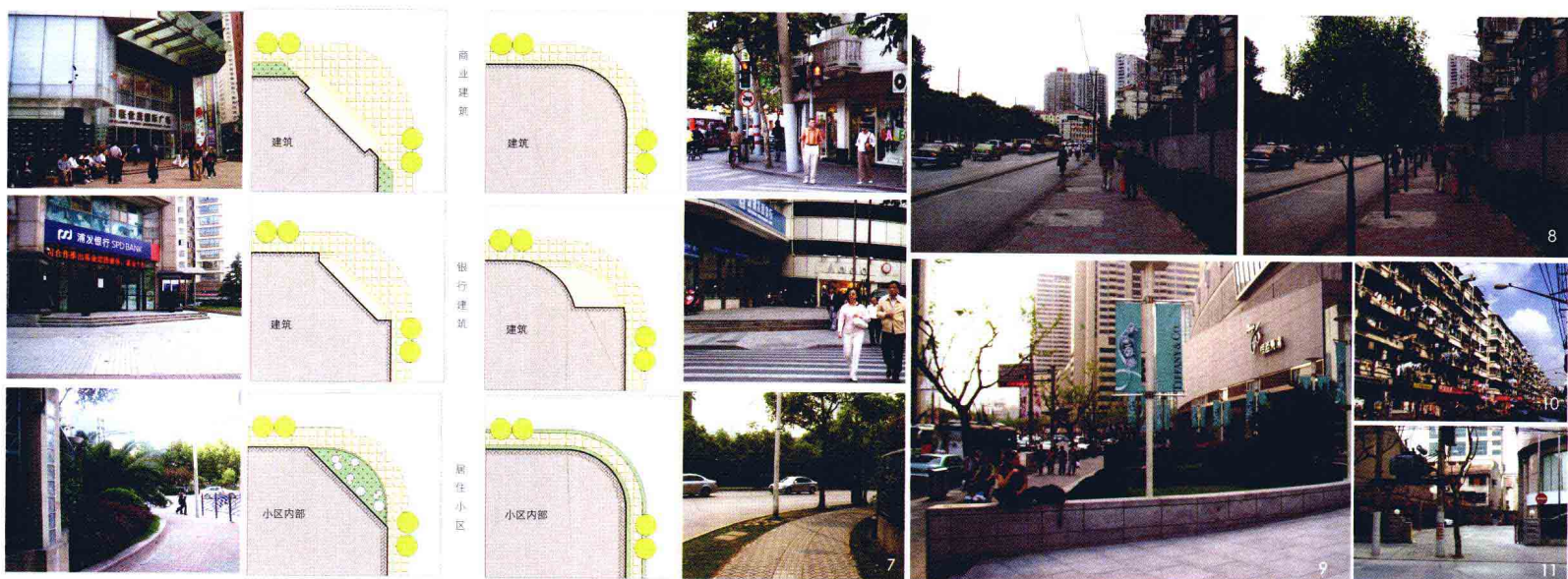
当前街道上的大多数功能设施处于供应不足的

状态。从行道树、座椅到盲道、公厕等设施都存在不同程度的短缺, 使得街道空间品质大打折扣。缺少行道树的街道空间显得空旷、荒凉。行道树的增加丰富了空间层次, 也提高了行走安全。街道上鲜有座椅之类的休憩设施, 但由于人们休憩小坐的意愿很强烈, 像花坛边缘、台阶等任何可以坐靠的地方都成了暂时的休憩设施。

街道空间要素众多, 无论从景观还是使用的要求来看都需要相互之间协调统一, 而非各自为政。色彩斑斓、杂乱无章的广告、招牌及其他附着物给街道空间带来视觉灾难。这种现象在人行道上更为多见, 由于设施构件多而杂, 且分属不同部门管理, 造成设施之间缺乏协调。城市建设规范中规定的各类控制线原意是为便于控制而设的辅助线, 但在实际建设中这些控制线总是被显化而导致出现杂乱的街道景观。尤其在建筑私有领域和街道公共领域的分界处, 最常见的是通过铺地的不同铺砌方式加以显现, 往往可见公共人行道上铺着便宜的水泥砖, 而私有步行区却可随开发商意愿铺着五花八门的地砖, 划分产权界限的同时也制造了不良的空间景观。

除了在工作单位、学校或者休闲场所, 人行道就是我们最为经常与人交往的场所。但实际上当前的街道人行空间总是毫无理由地受到侵占。一方面是由于街道空间要素之间缺乏协调造成的。最典型的是我们极少考虑公交候车亭、自行车停车架、修车铺、小货摊、书报亭等公共服务性设施在街道上的位置, 于是它们就在城市管理的盲区——人行道——自发生长。另一方面是某些私人机构为谋私利非法侵占街道公共空间, 将人行空间辟为停车场或作业区域。

人行空间受侵占扼杀街道公共生活, 但很多时候, 户外生活的消失是由于活动空间的转移。例如城市高档住宅区筑起的围墙迫使街道空间成为毫无生机的通道, 封闭式管理的高档小区总是采用绿化和围墙与街道进行隔离, 且不说街道上没有休憩设施, 即便有也会遭到小区居民的排斥。偶尔过往的行人除了快



7.同质的街角空间
8.缺少行道树的街道空间（大连西路：左图是作者自摄，右图则根据左图修改而成）
9.休憩小坐的人们（恒隆广场前）
10.色彩斑斓、杂乱无章的广告、招牌及其它附着物（双辽支路）
11.“挡道”的街道设施（太仓路）

速通过外，任何在此逗留、张望的行为都会招来警惕的目光。再比如大型室内购物中心或百货大楼的出现本身就已经将大量原本发生在街道上的活动转移到室内，夺走了街道的生机与活力。

二、本质：现象背后的根源剖析

关于街道的问题探讨是一门大学问，不同学科可从各自不同的专业角度对街道空间这个巨系统进行探讨分析。那么，到底是何原因导致了上述如此多的街道空间现象？借由先前学者的研究，我们也许可以从法律、行政、行为和文化等层面找到其中的答案。

1. 法律层面：现行街道空间管治相关制度的缺陷与不足

法律法规是有效管理城市的根本保障。从上海市相关法律法规条例的整理来看（表1），当前街道空间的诸多不良现象是由于现行法律机制的缺陷与不足所致。

且不谈整理现行法律法规文件的繁琐，光是整理的结果就让人失望透顶。综观相关的规定，竟无针对街道管治而制定的系统文件。为方便实施，相关规定大多是普适性的，适合于任何一个非特殊地块。这对于强调空间营造的控制地块来讲是缺少实质意义的。同时，现行法规重点在于对街道设施管理的规定，而对塑造人性空间场所方面涉及较少，那么造成当前街道空间缺乏良好活动空间的局面也就不足为怪了。再者，街道空间中的产权问题并未涉及。但实际

表1 相关法律法规条例一览表

街道空间要素 相关法律法规条例	沿街建筑退让	沿街建筑高度	街道开放空间	街道景观环境	街道设施
《上海市城市规划条例》	✓			✓	✓（无障碍设施）
《上海市城市规划管理技术规定（土地使用建筑管理）》	✓	✓	✓	✓	
《上海市市容环境卫生管理条例（2002）》				✓	✓（广告设施）
《上海市城市道路人行道公共设施设置准则（2005）》					✓（人行道上的各类街道设施）
《上海市城市道路管理条例（2006）》					✓（人行道上的各类街道设施）
上海市地方标准《户外广告设施设置技术规范（2002）》					✓（户外广告设施）
《上海市户外广告设施管理办法（2004）》					✓（户外广告设施）
《上海市城市雕塑建设管理办法（1999）》					✓（雕塑等街具设施）
控制性详细规划	✓	✓		✓	

造成当前公共空间使用和管理问题的根源，很大程度上是由于产权界限模糊，私人机构违规侵占公共资源，致使空间品质低下。

而从实施结果看，现行相关法规对街道空间管治在具体执行上没有完全发挥作用。例如，《上海市城市道路人行道公共设施设置准则（2005）》是专门针对人行道公共设施设置不合理导致通行安全隐患而制定的，准则中对各类设施在人行道上的设置条件及位置均作了详细规定。令人纳闷的是，该准则从制定至今却始终成效不大，人行道占道现象迟迟未见改

观。

此外，法律法规除了规范行为，还应在公共管理方面设定相应的保障制度。当前出现的街道空间品质不佳、街道要素维护不善、街道设施供应不足等诸多问题都存在资金不足的内在原因，亟需在法律层面上对管治资金实行保障。再比如，缺乏公众参与管治的法规保障。当前的街道空间管治仍然是自上而下的政府行为，尽管公众参与意识已经形成，但对于如何开展仍缺少相应法定程序，有待实现从“意识”到“行动”的跨越。



12. 公共与私有领域的界线存在形式

13-15. 侵占人行道的修车铺、水果摊和小货摊（分别摄于东体育会路、玉田路和飞虹路）

16-17. 缺乏活力的居住区街道（徐汇东方曼哈顿，浦东联洋花园）

2. 行政层面：行政体制的条块分割和管理理念的价值偏颇

行政分工有利于提高管理效率，但实际操作中又掣肘于条块分割。例如，上海市有关街道管理的部门涉及8个之多。从表2可看出条块分割存在的弊端：首先是缺乏统一机制协调众管理部门，部门之间各自为政，极易造成街道空间要素混乱。其次是管理权分散，一项空间要素涉及多个部门，部门职能界定不清，表面上有很多部门管理，实际上却无人管理。

其次，政府管理在其主观价值取向上存在着偏颇：当前的街道主要为城市形象服务，政府倾向于大量投资形象工程，以显示政绩和树立形象，而对一般

街道设施的建设、维护和管理投入不足，导致街道空间品质不佳。要素维护不善及设施供应不足；当前的街道主要为机动车服务，政府更关注拓宽道路和建设停车场以容纳不断增长的机动车，导致街道步行空间逐渐受压缩；当前的街道主要为私人利益服务，在街道空间资源的争夺战中，政府往往扮演趋利的一方，私人机构因此可随意安排建筑与空间，致使街道空间无序发展；当前的街道主要为政绩服务，在经济利益至上的建设模式下，政府往往追求“多快好省”，而忽视了从长远利益考虑街道的地方特色与文脉留存。

3. 行为层面：行为主体多元化对街道空间的综合效应

作为一种空间资源，街道空间涉及诸多利益主体。他们在彼此竞争中塑造了当前的街道空间现象。为方便起见，我们可以将置身街道利益中的人大致分为如下几类：

街道空间的提供者——政府。他们在街道空间管治中扮演着复杂多变的角色。首先，他们代表公共利益，理应担当起街道空间的提供、生产与管理。但实际上由于资金有限，仅靠政府力量往往使得公共物品陷入低效运行。其次，政府总试图通过经济增速等可衡量指标来体现政绩，于是，资本总是倾向于见效

表2 上海街道空间要素的相关管理部门

街道空间要素		相关管理部门	
水平界面要素	行道树	绿化管理局	
	花坛等绿化种植	绿化管理局、市容环境卫生管理局	
	地面铺装	市容环境卫生管理局	
	用地界线	城市规划管理局	
垂直界面要素	建筑功能性质	城市规划管理局	
	建筑物	市容环境卫生管理局、城市规划管理局	
	围墙		
	空调机位		
	雨篷		
街道设施	便利性服务设施	坐椅等休憩设施	市容环境卫生管理局
		阅报栏	
		垃圾收集箱	
		公厕	
		邮筒	市政工程项目局
		电话亭	
		盲道等无障碍设施	建设和管理委员会
	商业设施	广告与标示	市容环境卫生管理局、城市规划管理局、工商管理局
		书报亭	市容环境卫生管理局、工商管理局
		小摊贩等小商业服务设施	
	交通与安全设施	路灯	市政工程项目局、市容环境卫生管理局
		护栏	城市交通管理局
		公交候车亭或公交站牌	
		出租车扬招站	
		自行车停车架	市容环境卫生管理局
		泊车码表	公安局
		技术设施	消防栓
	电线杆		
	供电箱		

快的项目，而造成当前重建轻管的局面。

街道空间的设计者——城市规划师。作为政府职能的重要组成部分，城市规划备受关注。但事实上城市规划师的专业权威性往往受到质疑，他们经常会遇到：当对于公共空间要素的关注与开发商利益冲突时，他们通常被迫妥协。因而，更多的情况下，街道空间品质维系在开发商的利益之上。

街道空间的生产者——企业机构。他们的根本出发点是以最小投入换取最大效用。资本逐利的本性驱使他们只考虑个人利益而忽视社会效益。在无利可图的情况下，他们往往无视公共空间建设，加之松散的管理现状，使他们倾向为谋私利而损害公共利益。

街道空间的使用者——其他利益相关者。居民、沿街业主、街道从业人员（清洁工、小摊贩等）及过往行人，他们都与街道密切相关。众多使用者参与对于街道管治来讲意义非凡，从使用者利益出发，可以让政府了解他们的需求；从政府角度出发，可以提高决策合理性；从街道空间塑造出发，可以集思广益。这正是当前街道管治之所缺。

4. 文化机制：消费文化的影响、市井文化的没落及公共生活的衰落

在消费逻辑占据主流的今天，街道空间日趋商业化，街道中的停留活动等同于消费活动，不同档次商业空间的划分致使消费人群产生空间分离；室内商业的出现使得人们逐渐摒弃沿街漫游的传统购物方式而倾向在明亮宽敞的商店内部闲庭信步；符号消费的追求带来了空间景观的无序与混乱，城市街道被逐渐符号化为城市“名片”以供消费，概念化的街道空间不再是人们亲身体验的场所，而是作为其他城市争相仿效的对象，城市空间景观的多样性正在被瓦解。

在商业社会步步紧逼的形势下，丰富的传统街道文化逐渐被快餐式的商业流行文化取而代之，街道市井文化逐渐陷入被漠视的困境。出于经济、社会和环境的考虑，街道管理者从未停止对小摊贩的整顿和对街道活力的抹杀。他们往往忽视了小摊贩的非正规经济行为对城市经济和社会生活的重要意义。虽然有碍观瞻，但非正规经济确实为社会的低收入群体，在最方便的地点、最方便的时间，以最能被接受的价格

提供着必需的商品和服务，并给日常生活带来便利。因此，这种整顿在某种意义上是与街道管理的初衷相违背的。

当我们还在思考如何创造一个促进交往的街道空间时，实际上我们已经忽略了一个问题：现代都市人已经逐渐逃离街道公共生活。交通、通讯、网络等技术的发展使人们逐渐习惯以车代步，习惯以视频代替面谈，习惯全天候地在室内完成生产生活所需……信息与技术已在无形中取代、规训和征服了人们的行为活动，阻碍了人们对公共生活的参与。与此同时，在现代“文明”的影响下，人们在潜意识里只关注私人领域，倾向以沉默对待外界事物，在事不关己的处事原则下，人们逐渐从公共生活逃向更为私密的个人生活。

至此，我们需要反思：街道，作为城市建立和运转存在的生命线，是如何被我们塑造成为今天的面貌？街道空间环境的差强人意，街道空间活力与多样性的抹杀，街道空间场所感与认同感的缺失，曾经人头攒动的街道是否已经不再是城市生活中必不可少的一部分了？谁该为这些问题负责？谁能在这些问题的解决上有所作为？又该如何去解决这些问题？

对街道空间及其管治批判的本意是为了提出有效的管治策略。通过从现象到本质的过程探讨，通过对上海街道空间现象的研究和内在本质的探讨，也许我们可以提炼出一些共识性的街道空间管治策略，以实现有效实施：

首先是理念方面，需要所有市民关注公共空间，热爱公共生活；需要真正实现街道空间的市民自治；需要社会各方的共同参与。

其次是手段方面，需要完善现行法律法规以规范各利益主体的行为，保障街道空间品质的良好营造；需要行政部门间建立协调机制，改变条块分割的管理局面，端正管理人员的价值取向；需要发挥城市规划在街道空间管治中的作用，不仅需要技术手段去引导和控制城市开发以建设高品质的街道空间，更要通过与各方的协商对话来有效推进街道空间管治。



作者简介
李 群，女，同济大学建筑与城市规划学院，硕士研究生。

城市快速路绿化设计探讨

Exploring the Greening Design of City Expressway

史大联 李 宁

Shi Dalian Li Ning

[摘 要] 通过分析城市快速路绿化的功能、特征与存在问题,对城市快速路绿化设计方法进行探讨,从而更好地展现城市快速路独特的绿化风貌特征和景观特色。

[关键词] 城市快速路 绿化设计 整体性 连续性 动态性

随着我国国民经济高速增长,汽车在现代城市中的大量使用,导致城市交通呈恶化趋势,为了满足市内和市际交通的要求,大中城市开始大力修建城市快速路,从郊外开始,然后延伸进入城市中心地带,迅速成为城市道路网的主干骨架。城市快速路发挥重要交通作用的同时也给城市绿化体系带来新的挑战与考验。

一、城市快速路的定义

《城市道路交通规划设计规范》中对城市快速路有明确的规划要求,综合其规划要求大致可以将其定义为城市道路中设有中央分隔带,具有四条以上机动车道,全部或部分采用立体交叉控制出入以供汽车以较高速度行驶的道路。它既是城市的内部的快速交通流,也是城市对外公路便捷联系的纽带,在城市交通中主要起“通”的作用,达到快而多的目的。^[1]

二、城市快速路绿化的功能与作用

首先是确保行车安全,即利用植物进行导向、标志、目标、防眩光、防视觉疲劳、隔离、缓冲和明暗过渡等设计;其次是改善道路生态环境维持其生态平衡,即利用植物净化空气、除尘杀菌、降温除湿、减噪防振、防风固土等;最后是美化环境,即充分利用植物营造地域景观,以大绿量创造城市的“第二自然”,形成城市生态及景观廊道,对改善城市环境和城市绿化结构起着重要的作用。^[2]

三、城市快速路绿化目前存在的问题

纵观近年来国内众多大城市快速路绿化景观设计,水平得到较快提高,取得可喜成绩,但也存在不少问题。

(1) 缺乏整体性与连续性,不能形成整体景观特色;(2) 设计形式单一,容易形成视觉疲劳,产生安全隐患;(3) 缺乏人本意识,忽视速度与尺度的关系;(4) 不适宜的树种选择,不能满足道路的安全功能要求,也不适应当地生态环境。^[3]

四、城市快速路绿化设计景观特征

1. 整体性

城市快速路常常贯穿整个城市的大部分区域,具有路线长、流量大的特点,将整个城市的绿化统一联系起来,形成独特的城市绿化尺度,代表着整个城市的形象和特征。

2. 连续性

城市快速路两侧的绿化、建筑布局、建筑风格、色彩及道路环境设施等随着使用者的空间位置移动而产生延续性。

3. 动态性

城市快速路机动车设计时速高,在城市快速路主要用路者处于连续运动的状态中,随着观赏视点的不断移动,绿化也具有一定的动态视觉效果。

4. 特异性

城市快速路一般为四块板,六块板式道路,有快车道、辅道、人行道等,不同的道路具有不同的设计时速,不同的车道具有不同的视觉感受,从而不同的绿化带具有不同的景观效果。

五、城市快速路绿化设计要点

1. 功能与美观相融合

城市快速路绿化设计前提是保证交通安全,以

人为本,满足道路各个方面使用者的要求。另一方面由于城市快速路的建设往往对原有城市绿化有一定破坏,对建成的城市快速路进行绿化美化建设显得尤为重要。

2. 统一与变化相结合

城市快速路设计时速比较快,其绿化是统一的线性景观,过多的绿化细部与支节容易分散驾驶员的注意力,但过于单一的绿化又容易使驾驶员和乘客产生视线疲劳感。在统一的前提下表现路段各自的特色和韵味,塑造一个具有韵律感与节奏感的绿化,能给道路使用者和观赏者以优美、舒适的感觉。

3. 视觉与比例相协调

由于城市快速路具有动态性,道路使用者在道路上高速行驶时,他们所看到绿化是不断变换的,很容易产生感知模糊的幻觉,沿途的绿化应该是一个“大尺度”的概念,能够更明确和加强路线的视觉逻辑性,而不是给道路使用者带来进一步的困扰。

4. 保护与发展共生

城市快速路绿化设计必须考虑保持长期的自然经济效益,结合自然环境,使景观设计对环境破坏性的影响降低到最小,并且对环境和生态起到强化作用;同时作为现代化的快速道路,必然要符合时代发展的需要,体现时代主旋律。

六、城市快速路绿化设计方法探讨

1. 总体规划设计

城市快速路绿化设计时,须对区域、城市、道路进行整体全盘考虑,分析城市快速路在整个城市中所处的地理位置及道路两侧用地性质,确定整条快速路的绿化风貌特征,通过两侧用地性质来推断不同路

段的主要使用人群,根据不同的使用人群来决定绿化设计主题,在整体的原则上创造出丰富多样的绿化景观。

2. 道路横断面类型及林缘天际线控制

城市快速路断面形式有很多种,以六块板样式最为常见,从中间往两侧可将绿化带分为:中央分车绿带、两侧分车绿带(2条)、行道树绿带(2条)、路侧绿带(2条),共七条绿化带。

在林缘天际线的控制时,考虑到两条快速的双向道如果被过高的乔木遮挡,容易产生视觉单一疲劳而存在安全隐患,设计时可以将中间高度适当降低,两侧逐渐升高,这样既不阻碍两条机动车道的视线连通,也丰富了观察者的视线范围。

3. 塑造不同运行速度下的绿化空间

城市快速路是汽车、自行车和步行者等各种运行速度的共存空间。城市快速路设计机动车车速达到60km/h以上,自行车的平均速度为10~15km/h,而人的步行平均速度为5~7km/h。不同的交通方式产生不同的视觉感受,对于高速行驶的观察者他们只能留意到大尺寸的景物要素,例如地形、大片的植被与道路本身;而以人的步行或骑自行车的速度来观察景物时,人们可以看到精致的路面纹理、五彩缤纷的花灌木,甚至参与到街头小游园的活动。因此,不同的分隔绿带需根据不同用路者的视觉特性来设计。

(1) 中央分车绿带设计——点线结合有次序,变化之中求统一

中央分车绿带处于两条快速车道中间,车速达到60km/h以上,一秒钟的时间将行进17m以上,人类每隔3~5秒钟眨一次眼,如果需要在人一次眨眼的过程能看清一定距离内的内容,至少需要50m,因此设计中央分车绿带变化尺度至少需50m以上,且不应设计复杂多变的各种图案,以保证车辆的快速通过。另外中央分车绿带如种植枝浓叶密的乔木和高大灌木,将会遮挡视线,容易引起车速过快,有碍交通安全。设计时可以采用规则的几何形体或大尺度流畅的曲线形修剪灌木丛,构成整体线性景观,结合各种灌木球进行简单变化,既有“线”的变化,也有“点”的点缀,形成有层次、有序列、有韵律、有节奏的大尺度、大块面的绿化景观。

(2) 两侧分车绿带设计——乔木灌木巧搭配,层次分明色彩丰

两侧分车绿带处于快速车道与辅道之间,设计时变化尺度可适度减少。设计时可采用少量简单图案修剪灌木丛,结合种植分支比较高、枝叶疏散的乔

木或开花小乔木等。变化丰富的灌木,统一的乔木,视线上既有一定的阻隔,又有通透感,改变原有单一的绿带设计,共同组成层次分明、丰富多彩的绿化效果。

(3) 行道树绿带——求绿求荫求树形,枝繁叶茂好通行

沿人行道种植成排的行道树时,种植距离要适当,要根据壮年树木的树冠大小定出间距。种植过密不仅表现不出树种的完整形象,而且地下营养面积较小,树木容易老化,同时通风也差,汽车排出的有害气体不易扩散,其株距一般不应小于树冠直径的2倍。这样既可照顾到各种速度观赏者观赏车道两侧的建筑物,也能欣赏到各样树丛的风姿。可适当考虑慢生树种与快生树种结合种植,在一定年份以后将快生树种移出。林下可考虑乔木中间植亚乔木或灌木,这样形成多样式,多层次的绿化。但要注意不同气候条件下,行道树功能上的不同要求。

(4) 路侧绿带设计——混植林冠有起落,自然规则两相宜

路侧绿带的种植行式可多种多样,根据不同的使用人群采用不同的配置手法。市区生活区周边的城市快速路路侧绿带可设计成自然式的混交林绿化种植,结合少量铺装场地、景观小品等,使道路更具自然活泼的气氛。靠近郊区或工业及仓储用地可设计成规则式种植混交林,通过植树可以将不协调、不美观的工业废弃建筑、供电高塔等从道路使用者的视线中屏蔽,同时还能减少污染,吸收噪音,补充城市绿量。

(5) 立交匝道绿地——多样景观绿地广,城市风景尽展现

城市快速路的立交桥和匝道会产生大量的“失落空间”。这些空间为城市快速路的绿化设计带来了很大的契机,大面积的绿地是快速路绿化体系中重要的“面”域景观。修剪的几何构图灌木配以相应的乔木与城市快速路自身的线型交织在一起,会形成在大尺度上的和谐景观,但也要注意这种绿化不应仅仅是一种视觉需要,还应注意其可达性,使其成为人们游憩的场所。可布置生动柔美的游园小路、朴实的木亭廊架、低矮的灌木群、三五成丛的乔木林,构筑一幅野趣天成的城市风景。

总之,不同的绿化带须根据其车道行驶速度、使用人群、观赏角度等不同条件来进行设计,以形成丰富多彩的景观。

4. 适宜的绿化树种选择

植物与道路景观效果息息相关。植物可以通过

吸收有害气体、释放氧气和过滤尘埃以净化空气;植物根部可稳定侧坡使其不受风雨侵蚀;植物还可以遮蔽的方式来阻挡车灯的眩光;以及用作车流与周围房屋的屏蔽物;还可以控制噪声、车流导向等等。树种选择得好是绿化效果长期稳定的保证。城市快速路选择绿化树种可以根据以下基本原则:

(1) 因地制宜,体现特色的原则。应选择适应道路环境条件、生长健壮、绿化效果稳定、观赏价值高和环境效益好的植物种类。以乡土树种与已引种成功的外来树种相结合,既能体现地方特色,又能美化城市,满足道路绿化多功能要求。

(2) 低成本易维护的原则。城市快速路绿化投资大,养护时间长,绿化方式应有利于节水、节能、降低养护管理成本。尽量保留两侧原有树木原生态自然生境,注重绿化建设的可持续性发展。

七、结语

城市快速路绿化景观是城市景观中不可分割的一部分,合理的城市快速路绿化系统对形成良好的城市绿化格局、完善的景观生态、宜人的城市外部空间有着重要作用,是进一步改善城市生态环境,建设可持续发展城市的重要内容。

参考文献

- [1]《城市道路工程设计规范》(GB50220-93),1995年出版。
- [2]潘振宇.城市快速路——绿化设计浅析.《湖南林业科学杂志》.2006年出版。
- [3]《中国城市园林绿化设计指南》(中国园林出版社,1997),4.

作者简介

史大联,广西建筑设计(集团)有限公司景观规划师,注册规划师,长期从事城市规划和园林景观设计工作;毕业于湖南长沙,1975年生,湖南长沙人,1996年毕业于湖南长沙理工大学园林专业,现为长沙园林工程公司,从事园林景观设计、施工等工作。

专题案例

Subject Case

街道空间绿化景观规划设计

Landscape Planning of Street Space

古北步行街

——人文基础设施

Gubei Pedestrian Promenade —A Cultural Infrastructure

洪盈玉

Hong Yingyu

1. 高楼林立的上海
2. 法国巴黎帕维隆皮耶林荫大道
3. 美国波士顿联邦大道
4. 上海南京路
5. 上海石库门
6. 西班牙巴塞罗那拉斯布拉斯大道
7. 上海石库门
8. 北京王府井大街
9. 美国圣何塞
10. 上海石库门
11. 场地与外部的联系
12. 杂交玉米解说图
13. 概念分析图

[摘要] 本文从多个视角对街道的多重功能，街道作为人文化现象和城市开放空间系统的一部分进行了研究。本文首先纵观世界的各种历史性街道，解构组成生机勃勃的街道生活的各种元素。然后，本文试图探求上海城市背景的丰富性及复杂性，以及这些因素是怎样影响设计师在上海“塑造”步行街景观的。最后，本文细致地分析了古北步行街的设计和方案，将其作为人文基础设施及其对上海大古北地区发展的促进作用进行了个案分析。

[关键词] 城市街道 个性 文化 景观

一、背景

有史以来，街道是各种人群生活的汇聚地。通过人们每天从街道上各取所需，由此可以看出街道具有人文意义。此外，城市街道还是体现市民情绪、世界观、整体状态、公民自豪感以及对公共事务总体态度的晴雨表。最后，对一个城市经济和社会的最初印象可以从这个城市街道步行交通的流量、零售店的密度以及遍布街头巷尾的街头小贩的叫卖声中进行衡量。

作为一个城市初访者，对一个城市及其居民的第一印象通常来源于街道。毕竟，街道是一个公共的、免费的，而且易达的场所。那是一个人最初融入异国他乡的所在，也是离开后长久留在记忆里的地方。

2004年，SWA集团洛杉矶分公司应邀为上海古北区780m长的步行街进行总体规划设计。这对SWA团队而言是一个重要的机遇，有以下几个方面的原因：首先，该项目是面向公众的，从而具有巨大的潜力造福大众。其次，项目面积达6.4hm²，从而可对该地区的整体城市生态产生显著的影响。第三，开放空间的线性特征及其不局限于既定位置的连接和延展空间的能力可沿着其邻近的街道起到积极的改造作用。该项目改善现有生存环境的潜力是显而易见的，然而，（如景观建筑师、设计师等等）如何开展这样一个项目？就上海的历史和文化而言，其步行开放空间的性质又是什么？上海迅速转变成世界最大的经济

发动机之一，这在为其未来城市开放空间的规划中又该扮演怎样的角色？

关于上海多姿多彩的历史和作为中国“面向世界的窗口”的著述有很多。在世界大都市中，现代上海以其在艺术及文化领域的先锋思想、不断变化的居民（永久居住的或暂时居住的）特征以及价值观的快速更新而独树一帜。作为一个在任何时代都力求方方面面引领潮流的城市，上海复杂的历史不断重现它自身，通过怀旧的艺术形式，建筑以及时尚使社会精神焕发出迷人的魅力。对于一个朝夕骤变的城市而言，通过彰显历史来保留城市个性的重要性是可以理解的。幸运的是，对于面临这一问题的景观建筑师而言，挑战本身也是一种机遇，丰富的历史资源为灵感提供了无限的空间。

二、宏观回顾：先例

对于中国及世界范围内的先例进行案例研究，对于理解步行街如何促进这些城市树立其个性非常关键。当在不熟悉的环境中设计一处街道景观，考虑到与手中项目相关的问题和制约因素时，我们可以在以前的案例中汲取经验和教训。

1. 街心公园

在世界的许多地方，其城市规模首先与其周围的地形地貌，如河流、湖泊，以及山川相关联，街道通常作为私人区域的一种延伸从而补偿密集城市环境

中缺乏的开放空间。

（1）法国巴黎帕维隆皮耶林荫大道。受霍斯曼（Haussmann）的城市重组理论影响，巴黎的许多街道既是车辆通道，又是两边有人行道咖啡馆和餐馆的林荫道。林荫道创立了一种城市布局，令许多城市都建立起一种步行街的生活模式。帕维隆皮耶林荫大道附近的居民区将这条双行道一分为二，其沿线分布的适合于所有年龄居民的花园、游乐场和运动场将其扩展为一个多功能的线型公园。

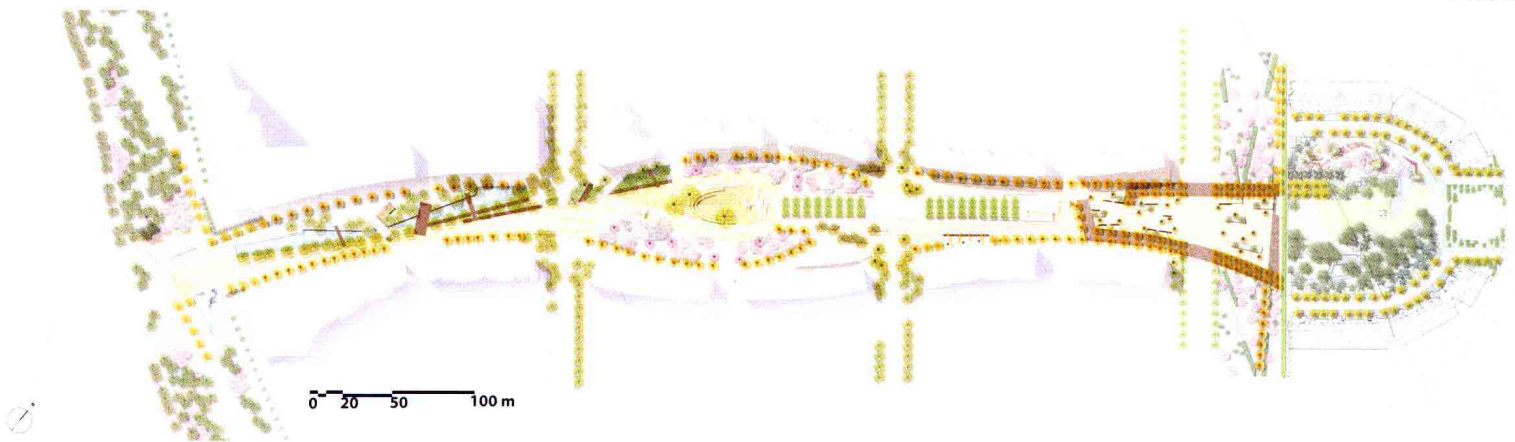
（2）美国波士顿联邦大道。同样作为林荫道，波士顿的联邦大道在中间位置种有巨大的遮荫树木，设置就座区，并树立雕像及纪念碑。林荫道及蓄水池构成了波士顿城市废水处理的“翡翠项链”（连续的线形公园），联邦大道作为其中的一部分，为当地居民带来了生态学及社会学的效益。

2. 街心市场

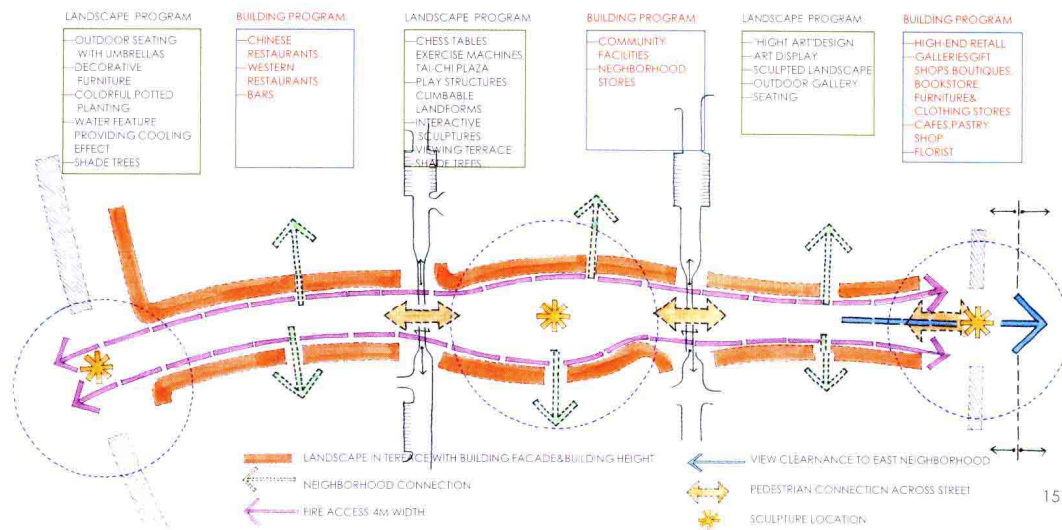
历史上街道的主要功能均围绕着商业活动，通过交换货物或服务增强沟通并树立不同于其周围社区的鲜明特色。为了最大限度的增加销售，店家们往往将人行道占为己有，设立摊位以扩大货品展示，从而将行人挤向街道。街道变得拥堵不堪，车辆行缓慢或干脆绕开这个地区。这一拥堵现象进一步刺激了人们的好奇心，并吸引了更多的观光者。人们获得整体印象是一处杂乱但和谐的地方，人们可以尽情地相互沟通合作。

（1）中国北京前门大街。始建于明朝，这条

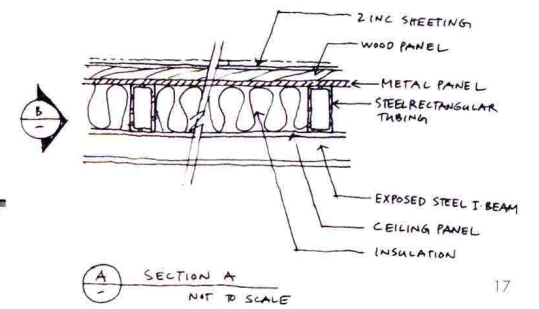
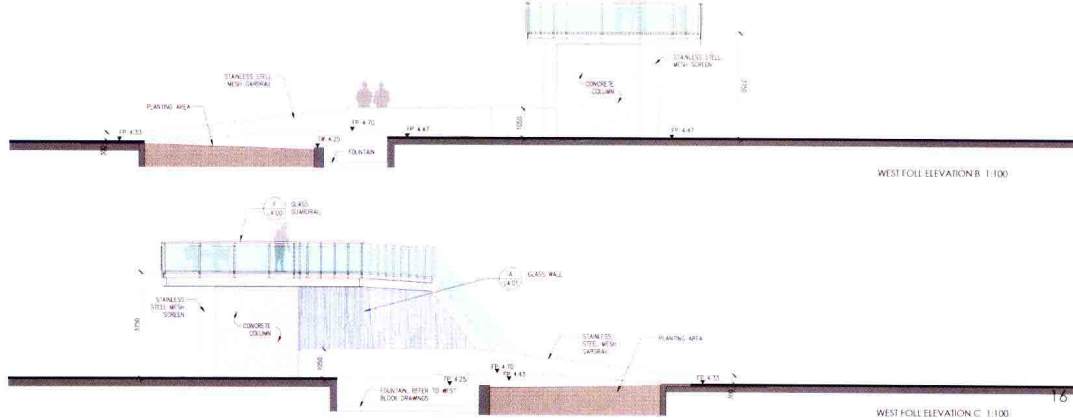
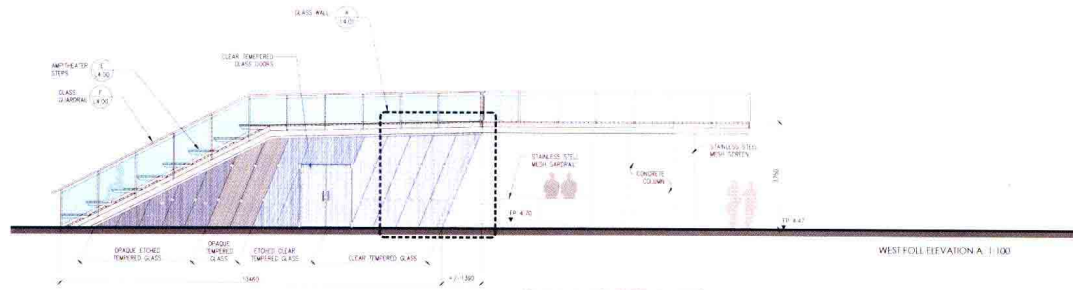
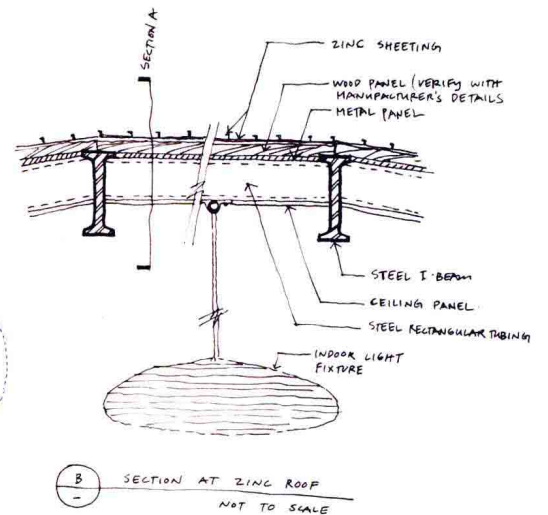
14. 古北步行街平面图
15. 平面空间设计分析图
16. 西区建筑设计示意图
17-18. 东区建筑设计示意图



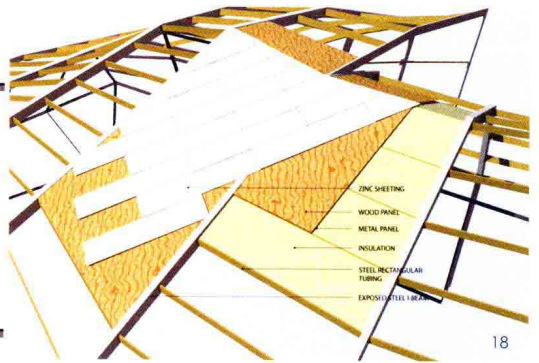
14



15



17



18