

国外商业步行街

国建筑技术发展中心建筑情报所

前 言

随着我国城市建筑的发展，人口增多，交通运输车辆也不断增加，使现有城市交通十分拥挤。我国一些旧城如北京、上海、郑州、苏州等，虽然早期也有自然形成的商业步行街（简称步行街），但早已不能满足交通增长和人们日益提高物质文化生活的需要，因此，步行街的建设引起了重视，有的城市已开始注意到了步行街的建设。

近二十年来，国外许多国家步行街的建设发展很快，对改善城市交通、丰富空间构图、方便人民生活及活跃社会经济方面都起到了积极作用。许多国家取得了不少建设实践经验，有很多成功的实例，他们习惯于将商业中心、广场、长廊等通称为步行街。本文综合叙述了步行街的发展情况和规划设计中的一些问题，并介绍了三十个实例以供参考。本专题由张钦仪、韩毓芬编写，由于时间仓促，水平有限，不当之处请指正。

目 录

一、商业步行街的发展及展望

- 1、步行街发展的几个阶段..... (1)
- 2、八十年代步行街建设展望..... (6)

二、商业步行街的交通

- 1、步行街的分类..... (7)
- 2、与城市交通的关系..... (9)
- 3、服务及紧急交通..... (9)
- 4、步行交通..... (10)
- 5、停车场设计..... (11)

三、商业步行街的规划、设计

- 1、合理选择位置..... (13)
- 2、注意保护古文物和原有建筑特色..... (14)
- 3、适当掌握尺度和比例..... (15)
- 4、妥善组合平面与空间的连续性..... (15)
- 5、重视街道家具..... (16)

四、商业步行街实例

- 1、格伦代尔长廊(美国 加利福尼亚)
GLENDALE GALLERIA..... (27)
- 2、休斯敦长廊(美国 休斯敦)
THE GALLERIA HOUSTON..... (29)
- 3、橡树岭商业步行街(美国 加利福尼亚)
BULLOCK'S NORTHERN CALIFORNIA OAKRIDGE MALL... (32)
- 4、洛杉矶塞里托斯中心(美国 加利福尼亚)
LOS CERRITOS CENTER (35)
- 5、坦迪中心(美国 得克萨斯)
TANDY CENTER..... (38)
- 6、帕萨迪那广场(美国 加利福尼亚)
PLAZA PASADENA (41)
- 7、圣莫尼卡广场(美国 加利福尼亚)
SANTA MONICA..... (45)
- 8、百老汇广场(美国 加利福尼亚)
BROADWAY PLAZA (48)
- 9、“水塔广场”商业中心(美国 芝加哥)
WATER TOWER PLACE (51)
- 10、北布鲁克庭院(美国 芝加哥)
NORTHBROOK COURT (53)

国外商业步行街

商业步行街是以步行为主、只允许少量车辆或禁止车辆驶入的市区或市郊地段。目前，它的内容大大超出了单纯的贸易范围，而是包含着设有医院、图书馆、旅馆、食品店、影剧院及儿童活动场所等各种社会服务设施和交往场所的市民活动中心。它的规划设计在城市规划中十分重要、与交通规划有紧密联系。它对城市的影响不只是为零售贸易创造新机会，而且对改善城市交通、丰富与方便人民生活、活跃与发展社会经济有极其重要的作用。因此，美国、欧洲各国和日本对步行街的建设都非常重视。美国是步行街建设得最早、也是最多和最完善的国家，据1980年商业中心国际会议统计，美国步行街已达20,000条。日本在1965年前后城市人口向郊区流动，1969年在世田谷建成了第一条郊区型步行街，与此同时，城市步行街也有所发展，目前已建成了1040条步行街。

一、商业步行街的发展及展望

为了适应人口郊区化需要，在城市的郊区首先出现了步行街，它的发展在1980年前大体可归结为四个阶段，进入八十年代后又出现了一些新的特点。

1、步行街发展的几个阶段

美国旧金山地区的步行街是发展得最早、最先进和最有典型性的，可以它为主来看商业步行街的发展。

第一阶段 二十年代—四十年代末

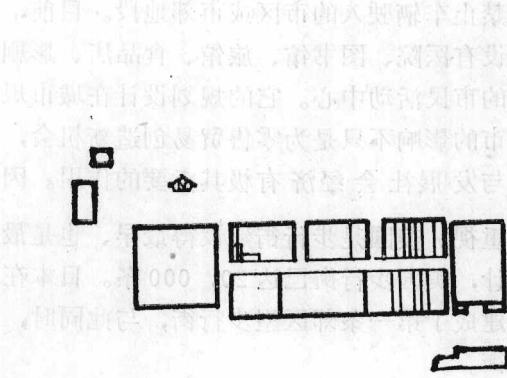
二十年代，为了适应人口向郊区发展的需要，美国一些城市郊区在兴建住宅区的同时，建了一些与日常生活密切相关的小商店，前面是街，后面是停车场而形成了步行街的雏形。四十年代，在旧金山一住宅区的附近建成了第一条步行街，该步行街只有45个供出租的商店，总出租面积约60,000平方米，由3条干道围绕，内设停车场。尽管它并不很成熟，只是比自然形成的步行街稍有进步，但由于将各种商店集中在一起给市民和经商者带来了过去所没有过的方便与舒适而受到了极大欢迎。

第二阶段 五十年代—六十年代初

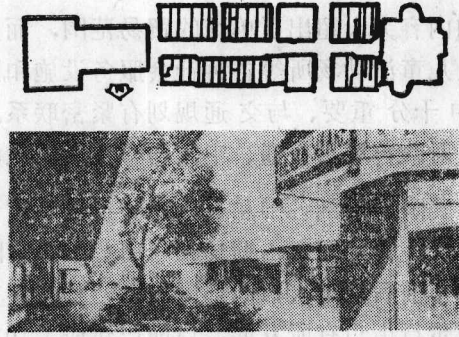
五十年代以后，旧金山开始有规划地建造步行街。如1954年建设的‘印德安’街，有专用步行道。步行道有两个主要的中心商店，它们分别布置在街道的两端，形如哑铃，叫做哑铃形布置。到六十年代初，旧金山的城市范围不断扩大，步行街的建设也随之活跃起来，数目增加，考究程度也大大提高。1962年开业的时装广场，是第二阶段发展到高潮和预示着新

时期到来的第一个地区步行街。该步行街在形式上仍沿用哑铃形,但在构成上却发生了变化。五十年代建造的7条郊区步行城,都采用了集中布局的方式,将各类商品和服务设施集中设置在一起,以便人们能一次方便地购买到所需物品。而时装广场则不包括日用商品、理发、洗衣、修理等服务商店。它是以时装为中心的商店所构成的时装中心。说明在发展综合步行街的同时,已开始出现专门化的步行街。

这时期步行街的特点是:采用开敞的步行道结构,建筑一般是单层。商店的外立面未进行专门处理,后期较注意街面整洁,也较注意街道绿化。



1954年建设的‘印德安’步行街呈哑铃形布置



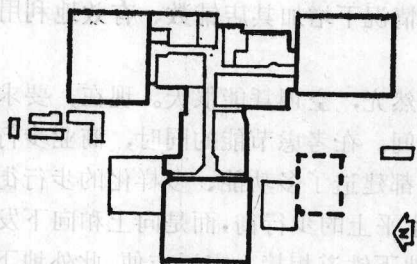
时装广场由若干时装店组成仍呈哑铃形布置

第三阶段 六十年代初—1974年石油危机

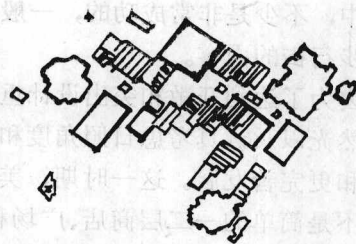
六十年代初期,工业化国家城乡之间生活条件的差异已开始消失,中产阶级远离城市到郊区居住,强烈要求从各方面提高生活舒适度,同时为了紧紧地吸引顾客,步行街的规模逐渐扩大、功能更加多样、设计日趋精巧。1967年旧金山市内开业的两个商店—‘南海岸广场’和‘时装岛屿’,其规模和考究程度都大大超过了六十年代初期。在这一阶段中,欧洲一些国家和日本的商业步行街相继产生,并同时得到较快的发展,其规模和讲究程度尽量追随美国。如法国巴黎1968年开始建造步行街,日本1969年建了第一条郊区步行街,日本1972年在大阪府枚方市建造的苦兹哈(くずは)步行街,很注意平面和空间的处理。六角形的街心花园低于步行道,巧加绿化而显得很有层次(P₃图)。

这一时期的特点,在平面型式上为适应规模加大的需要采用了双哑铃形、三叶形、甚至更自由的形式,以便多布置1~2个或更多的大型百货店,并可缩短步行距离。为缓和人们对步行道过长的厌烦情绪,在步行道中段设广场或花园以代替打破长直线的凹凸处理,既可供休息、又有利于穿行。

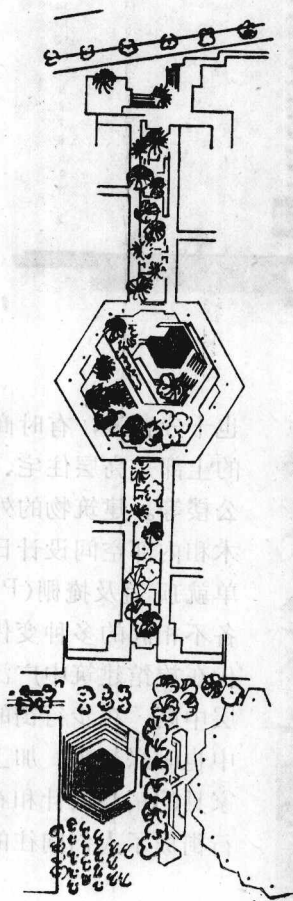
在空间组合上,开始出现并较普遍地采用带顶盖的步行街,这种步行街具有过去的步行街所没有的许多优点和景象。由于有顶盖而取消了铺面的门,顾客可在步行道上方便地观赏和选择商品,把步行道视为售货面积的一部分,密切了人、步行道和商店之间的关系,在有效地利用空间方面比开敞的步行街大大提高。顶盖还加强了商店本身的连续性和整体感,可诱导人们一一进入更多的商店购买物品。透过顶盖的间接照明与天窗射进的自然光巧妙结合,加上步行街内的绿化、路灯、休息长椅等,形成一种柔和亲切的气氛,颇有在林阴路上闲散之感,深受顾客和顾主欢迎。



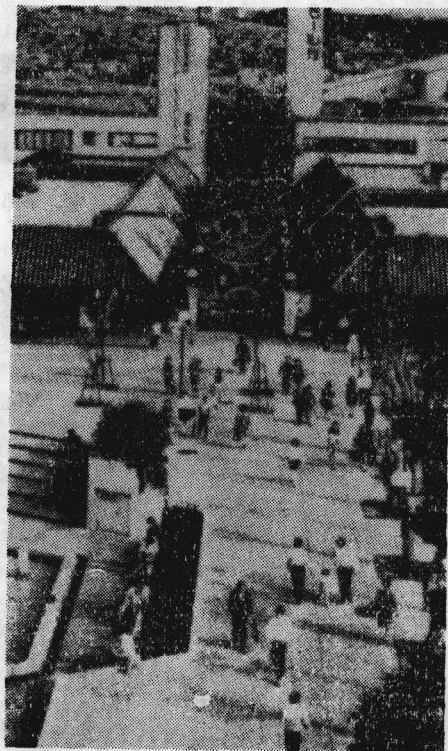
旧金山南海广场，平面呈三叶形，可布置三个主要商店



旧金山‘时装岛屿’步行街，平面布置自由，有5~6个主要商店



日本的苦兹哈（くずは）步行街

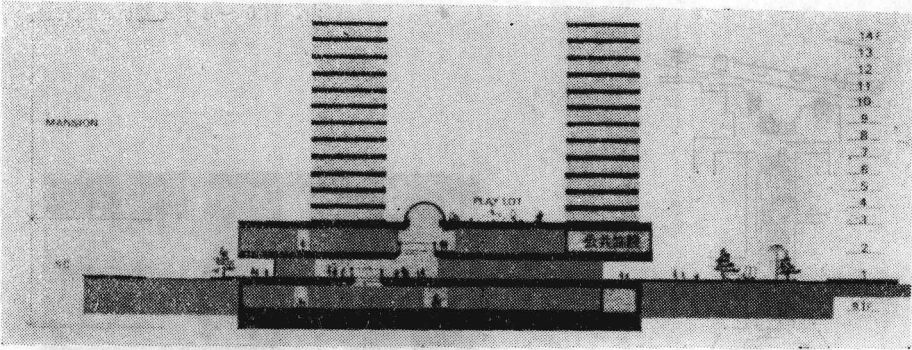


第四阶段 1974年石油危机以后

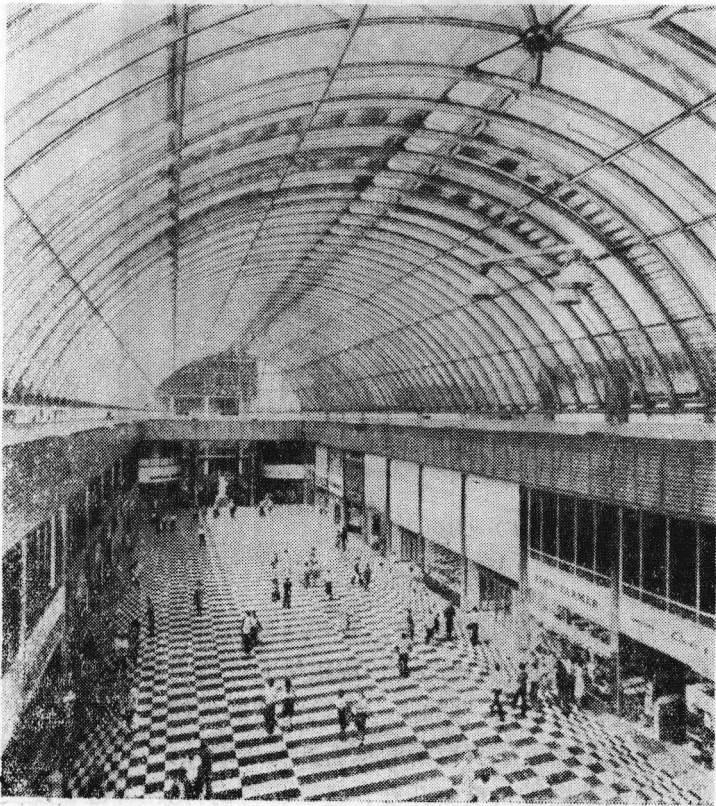
1974年石油危机后，步行街的建设可说是边收缩、边调整，并转向更高质量的发展。或者说一度由大规模向小规模高质量的方向转变。如美国1975—1977年建的一些步行街，不单是中心商店，就一般商店的面积也比以前缩小20~30%。有的步行道宽度从20米缩至10米左右，中心广场的规模也相应缩小。同时，能源危机诱发了步行街的重新开发热潮，因为从节约能源和节省资源的观点来看，在原有商业集中的地区进行重新开发、建设步行街，比在郊区新建更为有利并符合人们的心愿，还有助于限制城市无规划地扩大。在这一时期重新开发、改建的

步行街中，不少是非常成功的，一般在不增加面积的情况下增加其店铺数、有效地利用空间来丰富步行街的内容。

过去为了达到开敞和突出设计重点而大量采用自然光，空调耗能很大。现在，要求控制利用自然光以及认真考虑日照角度和精确计算日照时间。在考虑节能的同时，商业步行街向更成熟和更完善发展。这一时期、美国、欧洲和日本都建造了多功能、多样化的步行街。它们早已不是简单的一二层商店、广场和步行道在同一水平上的步行街，而是向上和向下发展，构成富于变化的多层空间，商业建筑物的下部直接与地下铁道相接，交通方便。此外地下商店

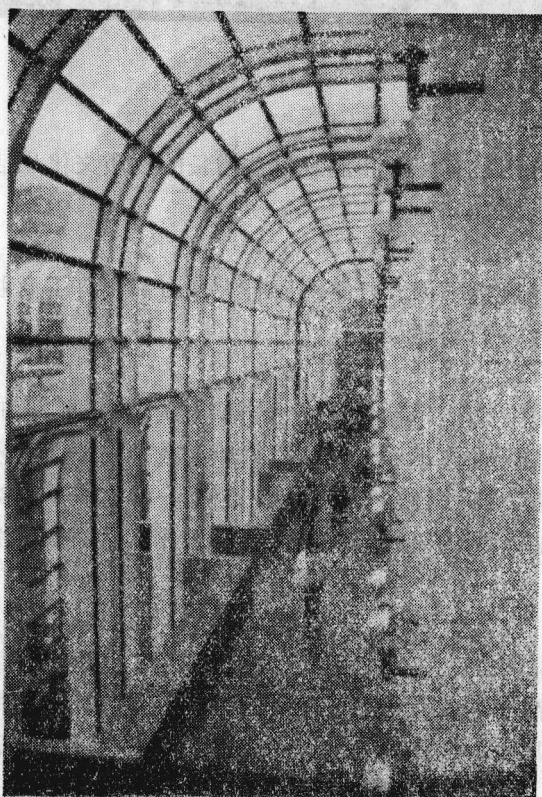


上部为高层住宅、下部为商店



也十分普遍，有时商业建筑物的上部是高层住宅、旅馆和办公楼等。建筑物的外部造型艺术和内部空间设计日趋讲究，单就顶盖及掩棚(P4—6)就有各不相同的多种变化，七十年代在旅馆建筑中广泛流行的多层中庭，在步行街的主要建筑中也时兴起来。加上各种街道家具的精心设计和布置，使步行街成了人们向往的圣地。

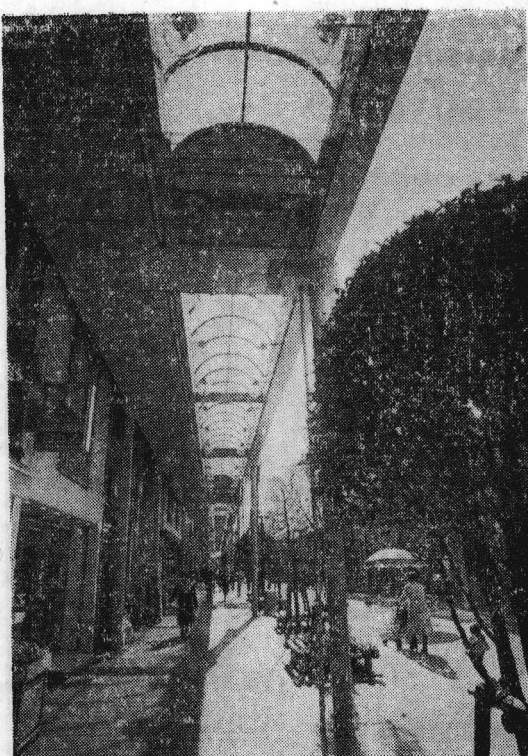
英国 Brunel 中心的顶盖



左上：英国 Brunel 中心的挑棚

左下：法国 阿勒、佛卢姆商场的拱顶

右上：意大利米兰 Galleria 长廊的顶盖



↑ 日本仙台番町四丁目步行街的挑棚

中庭 →



2、八十年代步行街建设的展望

为了节约能源、控制城市无限扩大、充分利用已有资源和满足日益增长的物质文化生活的需要。步行街建设潮流将沿着以下几个方面发展。

1) 在已有的商业区建设步行街

美国把商业区的重新建设作为一项主要政策规定下来。几乎在所有大城市都制订了商业区的步行街建设计划。八十年代在各大州进行了步行街建设。

2) 在中小城市和郊区建步行街

在10—20万人的中、小城市中，步行街的建设将由不被重视而转为越来越多地吸引开发者，因为大城市的步行街越来越多，竞争力强，而在小城市叫做微型地区或辅助地区的步行街，尽管规模较小，但在内容组成上与地区步行街一样富有多样性，因而一样充满了购买机会。这类步行街较重视食品服务业，顾客在此停留的时间较长，需要增加休息室和盥洗室。可采用价格低廉和维修方便的建筑材料。

3) 建设专门化步行街

专门化步行街是在七十年代后期迅速发展起来的。它不包括百货商店，基本上是由出售手工艺品、消遣嗜好品、进口商品等的各种个体商店和无数食品店组成的。为了与陈列这些特殊商品相适应，商店常用砖结构等小巧的建筑形式，以满足人们进一步追求舒适生活的需要。

4) 改建陈旧萧条的步行街

有的步行街开业一段时间后，竞争能力下降，美国统计，每年约有 500 条步行街进入衰退期，加上原来遗留下来需改建的街道，预计八十年代每年将改建 1000 条。这一可观数字已引起了政府及商业界对改建的重视。

二、商业步行街的交通

步行街的交通系统构成步行街的骨架，是步行街的重要组成部分，并与城市交通有密切关系，需要从多方面来考虑解决。

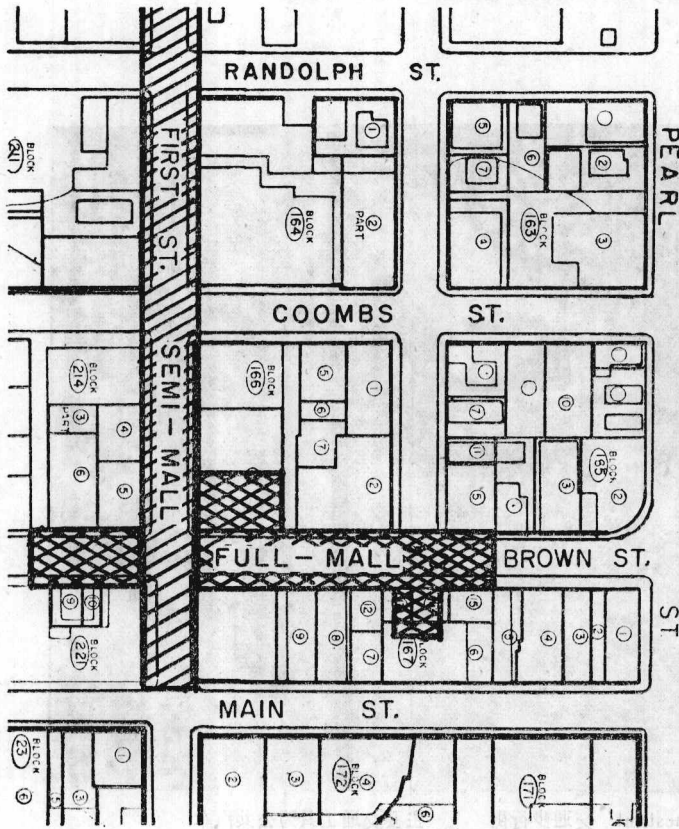
1、步行街的分类

根据步行街的交通组织情况可以分为全步行街、公共交通步行街和半步行街几种。全步行街除商店进货的车辆外没有任何车辆通行，只能步行进入，一般用于市中心和人流多而狭窄的地段；公共交通步行街除进货车辆外，只允许公共汽车和出租车穿行，但不允许停靠，步行道部分较宽；半步行街的范围较前两者大，只有少量的交通车辆和停靠站。这几种步行街内都有多种功能的建筑和文化服务设施。目前已在不同国家、不同人口和经济基础的地区分别建造起来。在美国，大约只有 1 万人的城镇也建起了全步行街。



美国费城 'Chestnut' 交通步行街

主要交通工具为公共汽车



Location plan of mall.

美国汉密尔顿 (Hamilton) 半步行街, 为四个街区服务, 由于较长而设有停靠站。

美国Parkway步行街, 全步行与半步行相结合, 全步行街包括三个街区, 长300米, 中间有一个广场, 半步行街包括六个街区, 长600米。

SEMI-MALL 半步行街
FULL-MALL 全步行街

2、与城市交通的关系

由于步行街一般位于某一城市或某一地区的中心地带,它的交通与周围情况尤为密切,一定要进行交通分析。如在新建、插建或改建一条步行街时,首先要考虑附近街道是否能承受附加的交通量。在某些商业区内,街道早已超过了交通负荷。为了确定在一特定街区或几个街区内设置步行街的可能性,必须进行实际交通量调查,内容包括:车辆的起点和终点以及普通路段的平均日交通量、高峰时的车流量、在所有交叉口转向行驶的车流量。其方法一般是围绕拟建的步行街划定封锁线,只让有限的车辆进入,而将转移出的车流量加在邻近街区,并对这些邻近街区的交通量进行同样的估价。如果邻近街道的交通体系不能承担附加的交通,则可采取下列几种解决办法:

①将双向交通系统适当地修改成单向交通系统,以减少交叉口的转向车流、简化交通信号指示,从而增加高峰时间的通过能力。

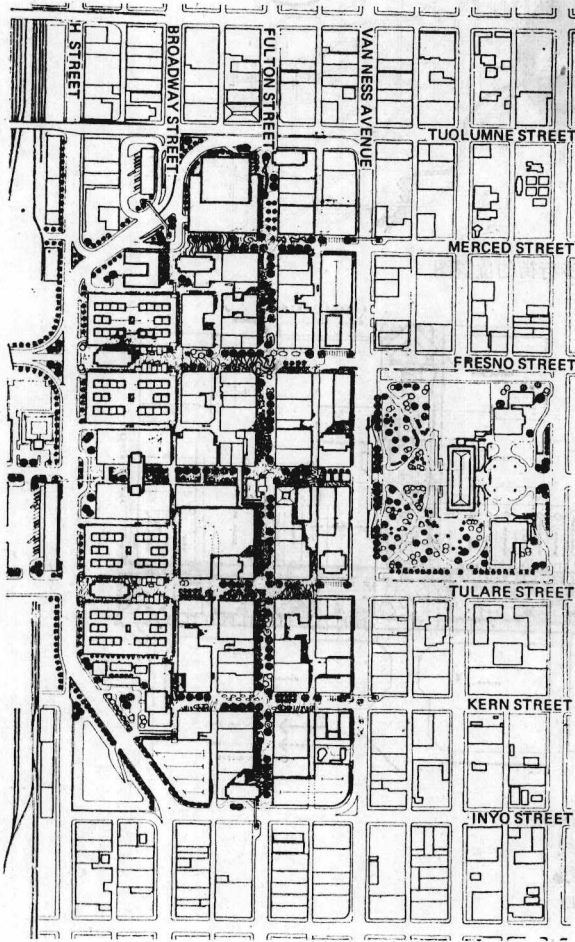
②酌情设置旁道,注意选择路线,有时可能曲折一些,但可解决交通拥挤问题。

③围绕整个商业中心建造环行道来有效地分担过量的交通。

④加强交通管理,采用定时交通信号管理以提高交通效能。

3、服务及紧急交通

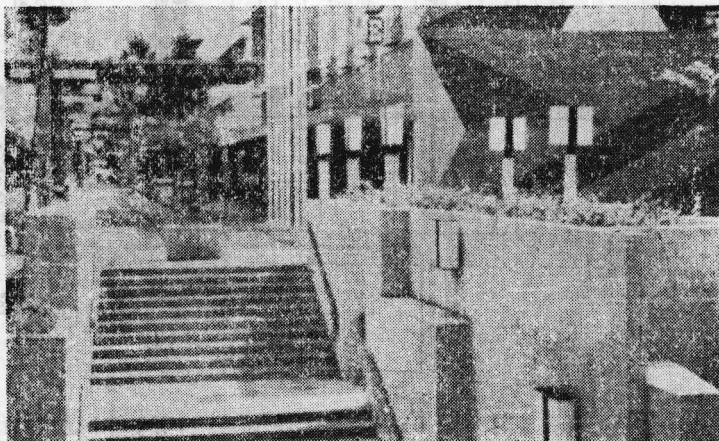
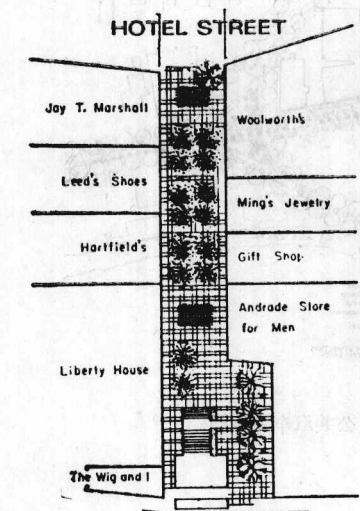
当建造步行街、特别是全步行街时,首先要考虑服务车辆和紧急车辆进入的可能性,即要考虑运送货车、垃圾运送车、救护车、警车以及救火车等能方便进入。当步行区的主要街道不允许卡车通行时,则要考虑从巷道和后街进入的可能性。如果不可能则可采取其它办法,如规定专门的服务时间,有的规定上午10点前和下午7点后进货。对于紧急交通,则必须考虑停放警车、救火车一类紧急用车辆的地方。纽约的Ithaca市,是一个不到3万人的小城市,1975年建了一个仅由三个街区组成的步行街,宽20米,长335米,由于规模较小,规划设计部门对服务及紧急入口都作了仔细研究,还做了步行街的模型来研究适合于救火车及其设备的入口。一般认为4.5米宽即可供紧急车辆通过。



加利福尼亚的Fulton步行街

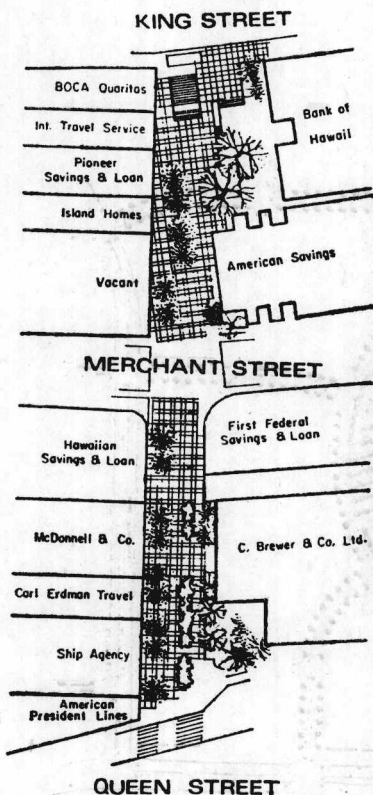
该步行街长向包括六个街区,长0.8公里,没有汽车穿行,而是利用周围环行道

上有两种：时间分隔和空间分隔。定时交通信号是时间分隔中的一种。在某些城市繁忙的交叉口还采用只让行人穿越的方式，有的城市则规定在假日下午只FORTH让人行不让车过。空间分隔是禁止车辆驶入某区而达到的，也可用地道和天桥，如檀香山的步行街就设有地道。在较长的步行街，采用天桥和地道分隔，不但可解决交通问题，而且也使街道富于变化，增强艺术效果。



从王子街的地道看步行街

←KING STREET 王子街, QUEEN STREET 皇后街

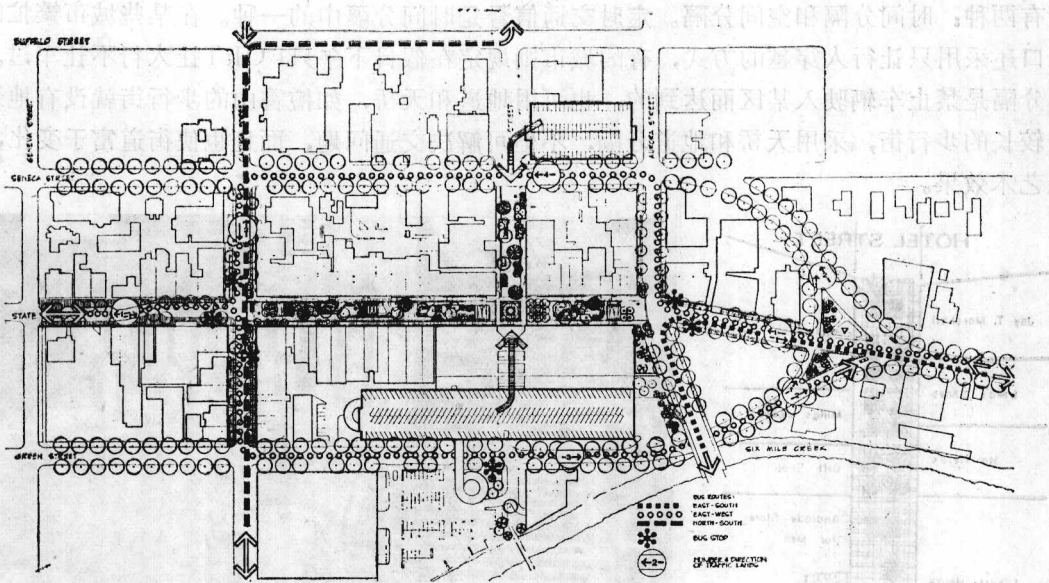


美国檀香山Fort步行街 从皇后街到旅馆街共三个街区设有地下通道

在步行区中，大多数行人的步行距离是很短的。这种短程徒步往返主要有三种情况，一种是定期往返，指从住宅或某一地点到交通站之间的往返。另一种是有目的的往返、指办理专门事务或商务工作、或者个人采购的往返。再一种是娱乐性往返，即以度过闲暇时间为目的的往返，包括到剧院、音乐厅和观看运动比赛等。了解往返目的及特徵，调查行人的行径、起迄点、每天的时间和交通量都是很必要的。对于大的商业网点，除站岗计数外，还应用空照进行高峰时间和一般时间的行人密度调查，以便进行合理设计。

5、停车场设计

为了保证步行街安全和保持良好的购买环境，一般将停车场放在步行街的外部，并尽量靠近步行区。在美国，停车场离步行区一般在180米的范围内。当平行于步行区布置时需要设人行通道，认为较好且采用得较多的是围绕步行区、与步行区垂直或成放射形布置。在用地紧张、车辆繁多的市内步行区，目前越来越多地采用多层车库，有的直接与商业中心的建筑结合在一起。停车场的设置要求能方便地低价停放。为提高停车场的周转率，有的规定在短期内可免费停放。如纽约的Ithaca公共步行街附近可免费停放45分钟。俄勒岗市可供采购者免费停放。郊区的步



Ithaca市公交步行区 停车场平行于步行街，公共汽车路线图

图例顺序如下：

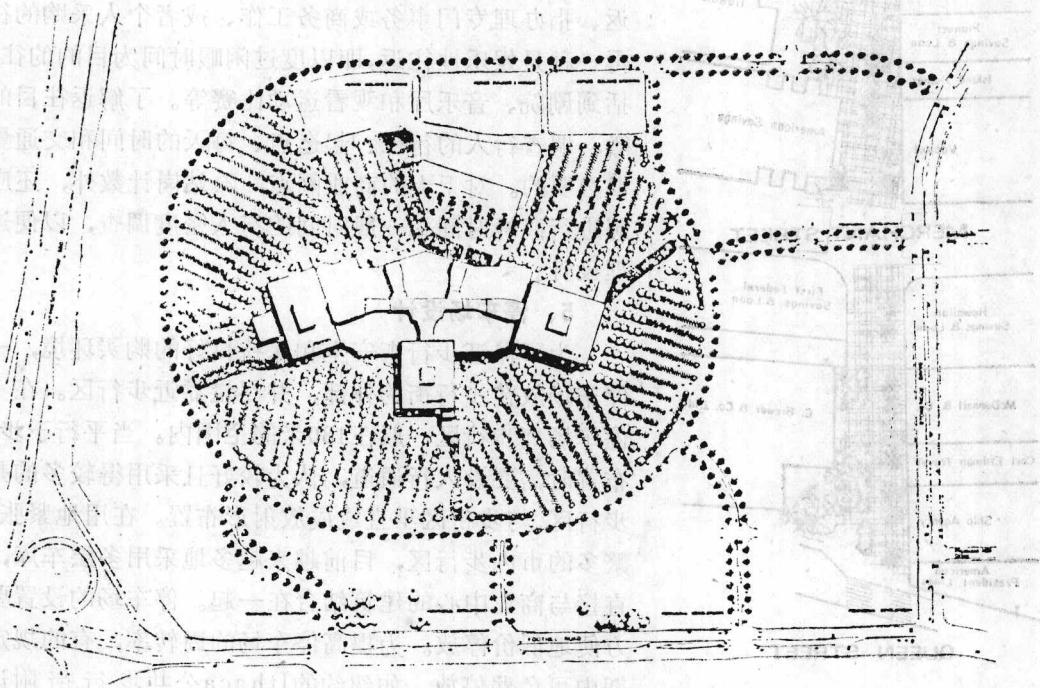
东南向路线

东西向路线

南北向路线

公共汽车站

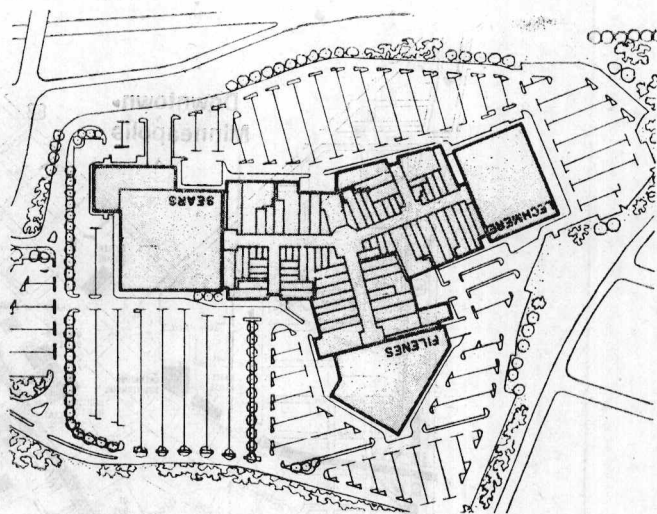
交通线路的序号和方向



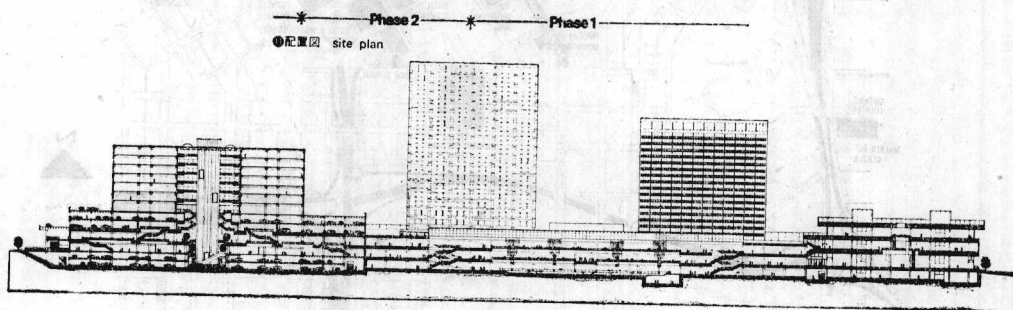
新Stoneridge步行街 停车场围绕步行街呈放射形布置

行街周围一般都可免费停放。

停车场的面积各国不等，美国的停车场面积较大，很少有停满车的时候，通常将工作人员与顾客停放区划分开。日本以10%的顾客乘小汽车计算。在市区拥挤的地方，100平方米的步行街至少设一个车位，郊区车站前面100平方米设3~5个车位。



英格兰 Hampshire 步行街 停车场围绕并垂直于步行街布置



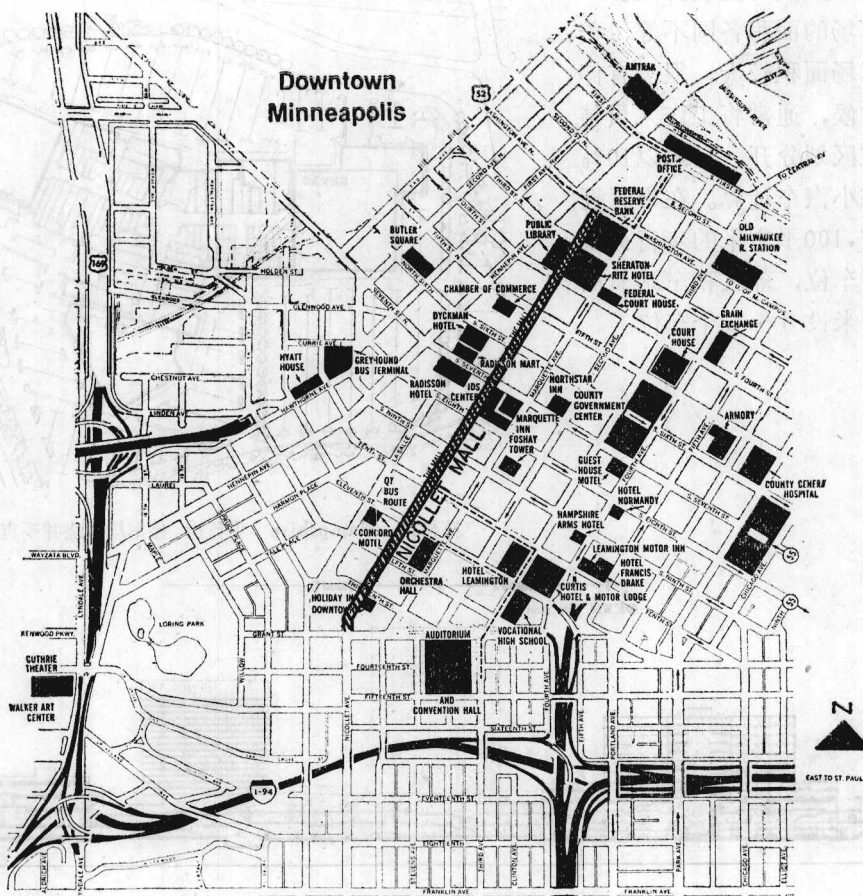
美国休斯敦长廊的多层车库

三、商业步行街的规划、设计

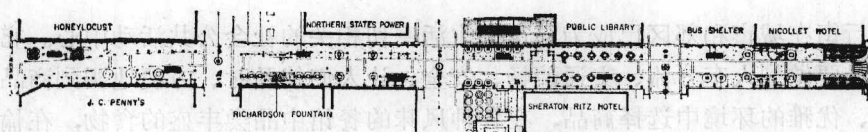
商业步行街在城市和郊区已成为与市民生活密切相关的社会公共活动中心。它的规划与设计，不单是要做到人车分流、交通顺畅、安全、让人们能及时、方便地买到商品，而且要在一个舒适、优雅的环境中选择商品，在各种风味的餐馆中品尝丰盛的食物，在愉快的气氛中度过闲暇时光。即要最大限度地满足人们物质生活与精神生活的需要。因此，要严格遵循一般的城市规划和建筑设计原则，并着重注意以下几点：

1、合理选择位置

市郊的商业步行街是随居民点的形成而产生，它与城市有方便的交通联系。市区步行街一般结合旧城的改建来建造。因此往往选在一个城市或一个区域的中心。它的位置和走向紧紧地与地形、地貌、以及周围环境相协调，并考虑人口分布和交通联系。如美国明尼阿波利斯的Nicollet步行街，沿着该市道路走向斜穿12个街坊，总长120米。由于较长而允许公共汽车、出租汽车和面包车进入，以方便地为全市43万多人服务。



国美Nicollet 步行街的位置



Nicollet 步行街的一段弧形道路，宽7.3米，而临近的路段有的宽11米，在形式和尺度上给行人一种 变幻 的感觉，以免过长使人疲劳。

2、注意保护古文物和原有建筑特色

国外在城市建设和步行街的建设中，对有历史、艺术和科学价值的文物都很注意保护，不使遭受破坏和损失。如日本的濑田公园步行街，它的周围有很多寺庙和佛阁，在规划步行街时，用空照图将这些古迹、树木长势和地势高差清楚地表示出来。使古迹成为街道的借景，并依地势高差，用绿茵将低的一部分围绕，形成一条极其幽深的街道。西德的步行街大