

城市街道重塑 ——激发步行化公共生活

黄 晶, 贾新锋
(郑州大学建筑学院, 河南 郑州 450001)

摘要: 伴随着城市机动车的快速增长, 步行活动在街道上受到排挤。基于对城市街道公共生活视角的研究, 阐述了街道对城市步行化公共生活具有重要意义, 而城市中机动交通对街道的主宰、建筑与街道的疏离等问题导致了街道步行化公共生活的凋敝。面对现状, 街道对公共生活的意义在理论与实践层面被重新认识与探索。最后提出了以激发步行化公共生活为导向的城市街道重塑方法。

关键词: 街道; 步行活动; 步行化公共生活; 重塑

Urban Street Redevelopment: Promoting Walking for High Quality of Urban Life

Huang Jing, Jia Xinfeng

(School of Architecture, Zhengzhou University, Zhengzhou Henan 450001, China)

Abstract: With the rapid growth in motorization in Chinese cities, walking spaces along streets are being squeezed and pushed out. Based on an urban life study, this paper discusses the importance of sidewalk to high quality of urban life. Streets dominated by motorized traffic and the separation between buildings (activity center) and streets lead to poor quality of urban life because of the difficulties in walking. Facing the current situation, the paper stresses the street redevelopment to quality of urban life and discusses the theoretical and practical significance of providing walking spaces along streets. Finally, the paper proposes a methodology for street improvement aiming to promote walking for public health.

Keywords: streets; walking; quality of urban life with walking; improvement

收稿日期: 2015-01-20

作者简介: 黄晶(1975—), 女, 河南焦作人, 博士, 副教授, 主要研究方向: 城市更新。E-mail: jingdraa@163.com

0 引言

近十几年, 中国城市机动车增长迅速, 逐渐占据街道通行空间的主导地位。步行活动被视为非理性的、不能被合理预测的, 因而日渐被排挤于街道空间之外。这破坏了城市生活的多样性与活力, 导致城市街道荒漠化。

“步行化公共生活”是指在街道及其相关空间上依托于人们步行活动所产生的城市公共生活, 例如购物、上学、游戏、聊天等。步行化公共生活具有普遍性、重复性、琐碎性及必要性等特征。

1 基于公共生活视角的城市街道

追溯街道发展的历史, 在 20 世纪之前街道在解决城市必要流通的基础上, 还是人们进行买卖商品、聚会、休憩等活动的空

间, 是城市公共生活的重要场所。

街道是城市中占地面积最大、分布最为广泛且最手可及的公共空间, 具有容纳不同城市公共生活的能力。街道空间能够使独立或成群的人、陌生或熟悉的人、同龄或处于不同年龄层的人、当地或外来的人, 通过步行找到自己愿意进行和参与的活动。街道空间可以成为一个人获得“自由”的空间, 而不仅仅是机动车独占的空间。文献[1]认为, 街道不只是为了交通, 还是作为社区而存在的。文献[2]指出, 在城市中大多数街道都不应该只是为了交通这一简单的功能而存在; 在城市公共生活中, “街道被赋予了多重角色”; 作为一个线形的物理空间, 街道以一种最为基本的方式为人们提供了多样化的公共生活空间: 街道既是户外活动与交往的场所, 又是商业与服务的场所, 同时街道还可以是政治空间。

对于中国城市而言,在街道上产生的步行化公共生活具有重要的意义。一方面,中国城市空间相对拥挤,尤其是在高密度的城市中心区,人们的居住、游憩空间有限,难以满足高密度人口对公共生活的需求。如果街道这个最为易达的城市空间能够成为适宜的城市公共生活场所,容纳不同的行为活动,承载数量众多城市居民的一部分公共生活,那么城市公共空间紧张的状况就可以得到有效缓解。另一方面,与被视为城市重要的公共生活场所——广场相比,中国城市居民更习惯于在街道上进行公共活动。有学者指出,为了封建统治的需要,传统中国城市往往避免举办大规模公共集会,因此在传统中国城市中诸如广场这样的大型公共空间很少出现。这样的文化特征可以帮助解释为什么城市居民普遍对公园和广场等大型的城市公共空间缺乏关注^[3]。对于中国城市居民的日常生活,街道比广场更重要,“尽管东方城市缺乏广场之类正式留出的空间,但是城市中的街道成了聚集的场所”^[4]。依附于城市街道的相对分散的公共生活更符合中国人的行为习惯与心理惯式。

可以说,街道具有两项重要意义:一是作为城市公共生活发生器的街道;二是作为一种建筑现象的街道。这两项意义紧密关联:作为公共生活发生器的街道关注行为层面上街道的意义,而作为一种建筑现象的街道关注物质层面上街道的意义。前者是后者的目的,后者对前者起决定性作用。

2 城市街道的迷失

与20世纪上半叶的西方城市相类似,现今中国进入了高速城镇化的阶段,大量人口集聚在城市中,“导致居住、工作、交通等都需要以全新的形式、快速的建设来满足急剧膨胀的空间需求”^[5]。伴随着汽车工业的推进,中国城市开始呈现一种新的城市秩序,来解决基数大、增速快的人口对城市所造成的巨大压力。

2.1 机动交通对街道的主宰

保证机动交通的安全与效率,对街道的规划、设计起到决定性的作用。以道路通行能力、车辆尺寸、行人物理特征来决定街道空间应该如何被处理的街道设计方法,成为城市道路设计的主流范式。机动车在街道上

的主导功能,不仅改变了街道在城市土地中所占比例、城市道路系统格局、街道宽度等,还使高架路、人行天桥、立交桥、大尺度的机动车快速路等交通设施成为不同城市的“标准景观”。这种过于追求街道等级化和功能化的布置方式,使街道空间退化为纯粹的交通空间^[6]。

机动交通的发展为人们的生活带来了巨大便利。在城市中,汽车几乎可以将人们带到任何他们想要到达的地方,极大地提升了城市居民出行的机动性。受到机动车便利条件的吸引,居民步行出行比例大幅下降。

2.2 建筑与街道的疏离

在被机动交通占据的城市街区,建筑与街道逐渐疏离。文献[7]指出,现代城市街道由早期建筑作为街道的构成元素限定街道,转向建筑在空荡的空间自由散布;由早期小规模连续性街道网络,转向围绕分离的建筑簇群的道路网络。

这构成了一种城市中的恶性对抗与循环:建筑独立性的增强导致街道步行化公共生活发生频率降低,从而增加街道的不安定因素;街道不安全感促使建筑通过建筑形式的改造或者加强对其领地边界的私有化监管,隔绝来自城市街道的威胁。具有明确隔离性质的边界,会使街道活动更加凋零,更为不安全。这样的街道环境促使人们更加依赖机动车——将它视为能够抵御恶劣外界环境的避难所,从而导致建筑进一步与街道疏离。正如文献[8]中所言,“不可进入”制度实际上已经敲响了“城市的丧钟”。

3 街道意义的回归

近些年,面对城市机动化导致的街道被机动车占据、城市中心城区环境质量下降、城市生活中心外移等一系列城市问题,许多学者提出应该重新认识街道在城市生活中扮演的角色,一些西方国家也相继进行了城市中心城区的街道更新与改造。

3.1 美国“公共空间计划”与“作为场所的街道”

由已故美国著名学者威廉·怀特(William H. Whyte)主持的“公共空间计划”(Project for Public Spaces, PPS)是一个大力倡导城市公共空间应该为人们日常公共生活服

务的组织。PPS提出了“作为场所的街道”的概念：应整体地设计与改造街道，将许多要素融合进街道环境中，以创造安全、舒适并能使人们体验到归属感与认同感的场所。PPS强调应该为人改造街道，而不仅仅是为了机动交通。城市中心的街道应该成为值得造访的目的地，而不是仅仅作为工作场所的进出快速路。邻里街道可以成为受到父母认可、孩子玩耍的安全之地。商业带可以设计在林荫大道两侧，对步行和自行车是安全的，并允许过境和本地交通通行。“作为场所的街道”能够使街道生活充满生机，这是街道景观项目所无法达到的；能够使街道成为具有高质量的目的地，可以成为舒适的步行、自行车和机动车进入的场所，而几乎不会对交通系统施加压力。

为了扩大“街道作为城市公共生活场所”的观念对城市的影响，PPS近几年以此为主题开展一系列重要的公开活动。这些活动的目的在于鼓励社区将其街道作为聚会场所进行更新，并帮助那些热衷于推动将机动交通凌驾于社区和人之上的交通行业政策与惯例的人转变思想。通过持续推进的研究与训练，PPS不断地激励与组织市民、政策制定者以及运输行业从业者，将街道重新塑造成为能够提供活跃的经济活动、创造更多的市民接触机会、提高人们的健康水平以及使环境的可持续发展具有优先权的场所^[9](见图1)。

3.2 戴维·恩格威特与“用活动促进街道重生”概念

澳大利亚学者戴维·恩格威特(David Engwicht)在《街道的重生》(Street Reclaiming)一书中提出“用活动促进街道重生”的概念。书中指出，街道更新应该是一项“为人们的日常活动，例如玩耍、社会交往、商业、文化活动以及享受街道情趣”而

进行的街道改造活动^[10]。

戴维·恩格威特指出，对于街道而言人们的日常公共生活是有趣与不确定的，因此将这些活动转移到街道上是最为有效的街道更新观。这样的活动并不是那些需要事先规划与组织的行为，而是人们平日经常发生的。这样的活动并没花费人们更多的钱和时间，但是能够使街道上的车速明显降低。更为重要的是，这些活动有助于建立一个更有活力的邻里生活空间。

戴维·恩格威特将“街道重生”的目标总结为：鼓励在街道上发生公共活动；通过公共活动促进街道上的趣事以及不确定因素的产生，从而有利于车速的降低；让机动车驾驶人意识到，街道是一个交通与公共活动共享的空间^[10]。

3.3 城市中心步行化

1960年，西方国家开始实施内城复兴计划，城市中大规模步行化的推进被看作是创造更为人性化的城市、激活城市公共生活的重要一步。许多城市重新将商业中心从郊区迁回市区，布局形态上从商业干路发展到全封闭或半封闭的步行街。步行化在改善交通状况、城市更新方面十分见效。

城市中心步行化是一种相对理想的强化临街建筑、空间与街道关联的街道更新方法，它有效解决机动交通与人的步行活动之间的冲突，促进临街建筑，尤其是商业空间与街道的联系，诱发城市街道日常公共生活的发生，刺激城市商业活动的繁荣。

在德国，步行区建设初期仅限于城市主要商业街的步行化。将一条街道改为步行街禁止车辆通行，是出于对中世纪形成的城市中心区道路狭窄、交通混乱等问题而采取的相应政策。步行街的设置限制了道路交通量，提高了步行区的商业吸引力。20世纪



图1 PPS的波士顿市场区计划

Fig.1 Boston public market plan in the Project for Public Spaces (PPS)

资料来源：文献[9]。

70年代初期,日益提高的环境意识、城市中心区历史价值的重新发现以及市民价值观的变化加速了步行区的建设。这时的步行区规模较大,对环境效益考虑得更多,不仅提高了沿街商业吸引力,也增加了环境和社会吸引力^[11]。

3.4 街道墙

“街道墙”最初由美国建筑师威廉·阿特金森(William Atkinson)提出,指街道两侧建筑集合形成的界面。“街道墙”将二维的平面控制线(建筑红线)转换成三维的控制面,从而增强了建设控制的可操作性^[12]。乔纳森·巴奈特(Jonathan Barnett)在《作为公共政策的城市设计》(Urban Design as a Public Policy)一书中探讨了供开发商和建筑师在设计时遵循的标准,包括道路宽度和建筑高度、体积体量,建筑立面上玻璃的面积百分比和排列方式,人行道上的入口和店面,以及对街道和人行道的景观规定等^[13]。

在美国,“街道墙”被认为是城市空间构成中的一项基本环境模式,可以作为城市建设管理和城市建设方案评价的依据。在美国许多城市,街道墙的概念被引入历史城市保护条例,以保证街道在空间和时间上的连续性,保护城市环境特征。同时,在一些高层建筑集中的城市中心区的控制管理中,街道墙的概念被引申,形成了“有效界定”的概念,即在建筑某一高度上必须设线角,使临街建筑立面形成上下两个部分。这满足了行人对街道界面尺度的要求以及形成相邻建筑间的良好关系^[12]。

3.5 小结

这些理论与实践在不同层面上实现了对街道意义的回归——既是交通的空间又是公共活动共享的空间。“作为场所的街道”和“用活动促进街道重生”是在行为的层面对街道意义“作为公共生活发生器的街道”的回归;而“城市中心步行化”与“街道墙”则是在物质层面对街道意义“作为一种建筑现象的街道”的回归。

4 以激发步行化公共生活为导向的城市街道重塑

对于多数中国城市,激发步行化公共生活、重塑街道需要解决好两个方面的问题:

一是“连接”,即相关人行道的整治;二是“黏合”,即相关沿街建筑与城市空间的介入。

4.1 “连接”——相关人行道的整治

“连接”是指通过街道步行空间连接城市的不同出发点,尤其是“聚集了一定量的人的活动的城市场所”。本文称之为“日常生活节点”,包括各种规模的住宅区、工作场所以及购物娱乐设施。德国学者格哈德·库德斯(Gerhard Curdes)曾指出:“居住与工作这两项功能决定城市生活的质量。这两项功能的变化控制着每个城市都要经受的稳定与转变之间的交替。所有的社会活动都可以用用途的概念来解释。居住与工作的重大意义在于,它们以持续不断的影响方式决定城市的日常节奏”^[14]。对于商业活动繁荣的中国城市中心城区,居住、工作与购物娱乐三项功能影响城市生活的内容与节奏。容纳这些行为的城市场所周期性地集中了不同规模的人在其中长时间的活动。因此,这些城市场所可以被视为日常生活中人们活动的主要出发地。街道是城市中人们步行的主要“行为线”,它占据着相对稳定的城市空间,人们在街道上进行“周期性的节律运动”^[15],在不同目的地之间建立连接,主要通过街道相关步行区域来实现。

结合城市步行区域环境品质的评价,街道步行区域的整治主要关注“连接”的疏导和“连接”的强化两个方面。

“连接”的疏导重点在于,通过对特定街道的改造,使其成为与其自身的使用人流量、地区气候特征、地形特征相对应,并体现出对行人,尤其是残疾人、老年人及儿童的关怀,从而形成人们容易使用且欢迎的城市步行空间;解决好“连接”的便捷性、步行的安全性和无障碍、抑制机动车的危害等问题。

“连接”的强化在于增加“日常生活节点”连接的人行道的可意向性,以暗示与引导人们建立节点在行为上的连接。可以通过连续的地面铺装、整齐的沿街绿化、成系列的街道设施等多种局部改造方法强化特定人行道的连接意象特征(见图2)。

4.2 “黏合”——相关沿街建筑与城市空间的介入

“黏合”的概念体现了一个通过对现有城市建筑与空间的改造,将不同城市空间有

机地组织在一起，进而形成连续的城市空间体系的过程。这一过程体现了不同空间的关联与贯通。具体而言，“黏合”是通过对街道边缘私有空间局部功能的调整，实现街道边缘的多功用复合与异质相容性；通过相关沿街建筑与城市空间的改造，保持其与街道之间的适度间距，提升街道界面的可渗透性和弯曲程度。

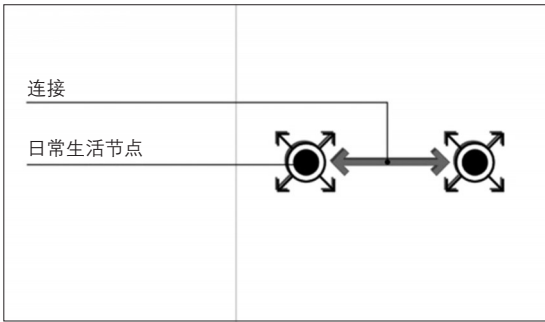
“黏合”的实质是，在街道边缘相关建筑及城市空间与作为“连接”的人行道之间建立联系，使这两种存在于街道边缘的空间产生关联与互动，促进城市街道上步行化公共生活的繁荣。

“黏合”的对象是相关沿街建筑与城市空间。它既包括与“连接”相邻的街道边缘使用效率较低的城市空间，也包括与被改造

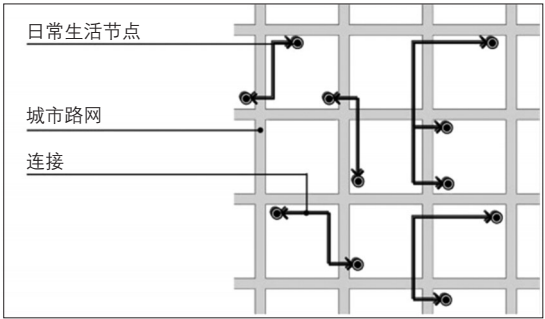
的街道步行区域相邻的建筑一层空间。通过“黏合”可以在街道边缘形成行为多样化的步行化日常公共生活带(见图3)。

5 结语

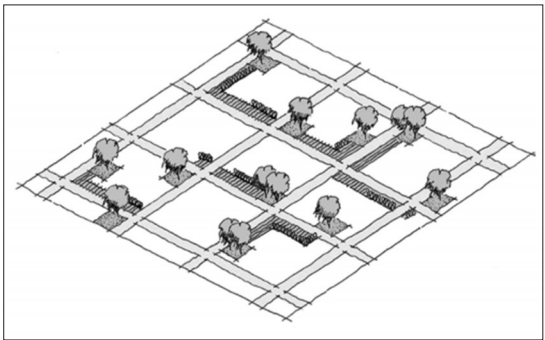
以激发步行化公共生活为导向的城市街道重塑是对街道空间及临街建筑的适度改造。在中国，由于城市的大部分区域，尤其是中心城区，长期维持高密度发展，大多数街道与建筑都有着较高的使用率。“重塑”强调对建筑与城市空间局部、适度的改造，不会对其基础使用造成重大影响。同时，该举措也是一项相对低成本的城市改造方案，强调局部的小规模更新，对资金的要求较低。这使得政府与相关的开发者能够在资金



b 波士顿贝肯街



c 澳门议事厅广场



a “连接”图示



d 上海市南京路

图2 “连接”图示及实例

Fig.2 Illustrations and examples for “Connection”

资料来源：b，d来自 Google Earth；c来自文献[15]。

并不宽裕的前提下进行改造更新。

以激发步行化公共生活为导向的城市街道重塑旨在强化对城市街道步行空间及其相关场所进行基于公共生活视角的改造,为普通市民提供适合步行化公共生活的场所。这一目标以关注普通市民的日常生活为出发点,客观地分析与挖掘城市街道空间步行化的潜在条件,在土地资源相对有限的条件下为中国城市拓展公共空间。

参考文献:

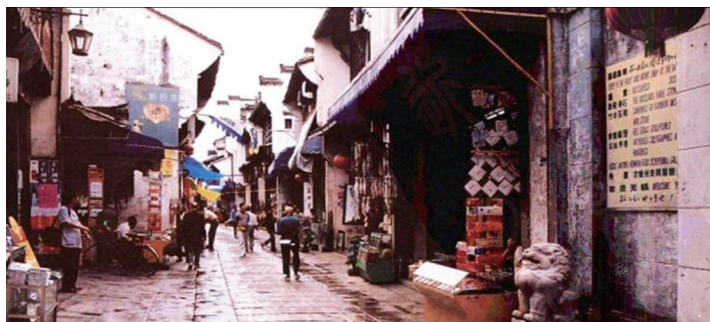
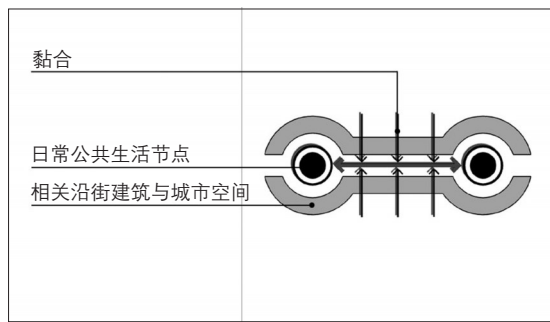
References:

- [1] 芦原义信. 街道的美学[M]. 尹培桐, 译. 天津: 百花文艺出版社, 2006.
[2] 阿兰·B·雅各布斯. 伟大的街道[M]. 王又

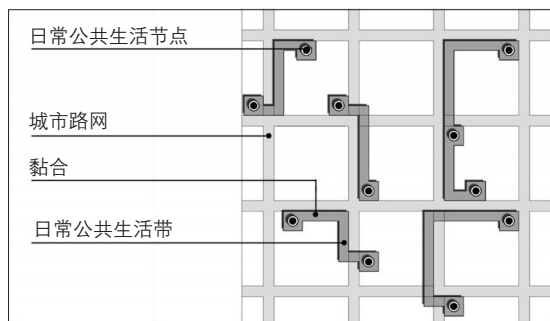
佳, 金秋野, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2009.

- [3] 薛求理, Kevin Manuel. 追求更好的公共空间形式: 对香港的批判性回顾[M]//缪朴. 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.
[4] 黑川纪章. 黑川纪章城市设计的思想与手法[M]. 覃力, 黄衍顺, 徐慧, 等, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2004.
[5] 张京祥. 西方城市规划思想史纲[M]. 南京: 东南大学出版社, 2005.

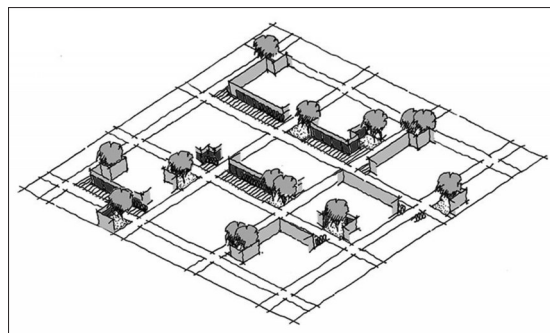
Zhang Jingxiang. A Brief History of Western Urban Planning Thought[M]. Nanjing: Southeast University Press, 2005.



b 黄山市屯溪老街沿街店面



c 郑州市某餐厅店面



a “黏合”图示



d 阿拉伯某临街住宅

图3 “黏合”图示及实例

Fig.3 Illustrations and examples for “Adhesion”

资料来源: b来自文献[16]; d来自文献[17]。