

〔文章编号〕 1002-2031(2006)05-0007-04

# 城市中心区的街道设计策略

谭 源

〔摘要〕 城市郊区化和街道荒漠化是当前城市建设所面临的重要问题。为了避免城市中心区的衰退,建设富有活力的街道空间,提高城市公共空间品质,需要调整现行的技术主义的街道交通设计策略,实施城市主义的街道设计策略,使得街道空间真正成为能够结构社区的市民生活空间。

〔关键词〕 街道设计;城市主义;技术主义

〔中图分类号〕 F294 〔文献标识码〕 A

## 一 引言

尽管大规模的城市建设每天都在持续进行,城市道路每天都在延伸,可是人性化的城市街道空间,特别是那些与普通市民的日常生活联系紧密的寻常巷陌却在日渐消失,与其一起消失的还有市民之间凭此建立的无形而紧密的联系,也就是我们通常所说的“街道生活”。而这正是所谓“城市性”特征的重要体现之一。今天,城市在四处蔓延的同时,也正逐步走向它的反面——“郊区化”。

传统的街巷空间不仅承担了城市交通的基本职能,也是传统城市社会生活最重要的物质载体。无论是北京的胡同,上海的里弄,亦或是广州的骑楼街巷,均已成为各自独特的城市生活的载体,体现了各自城市所在区域的地理气候与地域文化特征,是各自城市公共空间的象征。仿佛一提到胡同,我们会自然地想到鸽哨、遛鸟、豆汁所代表的老北京生活,两者的联系是如此紧密,以至于我们很难得出结论,到底是胡同塑造了北京市民的生活,还是市民造

就了北京胡同的独特性。正是这样的城市实体环境与城市社会生活的相互影响,共同交织,才使得特定的城市市场所能够最终得以建构。

在国家建设全面走向现代化的进程中,城市建设特别是城市交通建设也同样趋于现代化。依照一般通用的交通设计原则,以现代工程技术主义交通规划为出发点所做的城市道路设计,为获得城市交通——特别是汽车交通——的安全与效率,往往以机动车交通驱逐步行交通,致使部分城市街道出现“荒漠化”趋势,使得街道生活逐步退出城市中心区,城市中心日益失去其多样性的魅力,同时,也导致不同地区的城市建设逐渐丧失了自身的独特风格。

## 二 技术主义的街道设计策略

作为现代主义城市规划的重要组成部分,现代工程技术主义的城市交通规划是影响城市街道设计的最重要因素。而交通工程师所依据的设计哲学则来自于他们对于实现机动车交通的安全和效率的理解。

〔作者简介〕 谭 源(1972—)男,汉族,湖南涟源人,华南理工大学建筑学院博士研究生,研究方向为城市设计。

〔收稿日期〕 2006-03-26

〔修回日期〕 2006-04-27

由于城市各种交通行为的矛盾性,特别是由于机动车的高速度,使得机动车交通对于行人而言具有高风险性。为了确保行人安全,也为了确保城市交通效率,交通工程师考虑建构一个基于道路通行能力、机动车尺寸以及行人的物理特征的理想模型,以实现速度和安全得以共存的目标。在这一理想模型中,城市居民的社会性行为被忽略,行人更多的是被假设为慢速活动的客体。

上述道路设计体系主要关注高速运动中的机动车的动力学影响,在优先考虑机动车运行速度的前提下,研究的重点在于复杂的车辆流线组织,以尽量减少交通冲突;分析机动车的制动和加速机制,以避免与行人的冲突及实现行车的效率;关注机动车驾驶员对于交通信号的反应及其在驾驶行为上的体现,以及讨论失速车辆的致命性碰撞效果等等。有关研究成果体现在道路设计上的原则,就是需要依据交通目的和交通速度来划分类型并加以有效组织,使得远距离出行交通与近距离出行交通相互分离,穿越交通与到达交通相互分离,快速交通与慢速交通相互分离,运动行为空间与静止行为空间相互分离。

这样的物理学模型的道路设计体系,将不可避免地导致一整套标准化的设计成果。一方面,这一物理模型将丰富多样的环境因素抽象化了,另一方面,由此衍生了一个适应于技术化设计模式的韦伯式交通管理体制,并最终又反向强化了成果的标准。由于只考虑技术因素,使得在任何情况下,只要依据指定的设计时速以及在设计寿命里的预计平均交通流量,标准化的道路设计规范将自动决定道路剖面、转弯半径,使得车辆即使在弧形转弯道路上也得以保持较高速度的道路曲弧度、最大允许坡度、桥梁高度以及最低的司机视距等等。同样,规范也对交通标志做了详细要求。考虑到高速运动中的司机只能注意简单化和标准化的标志,相关交通法规规定了公路的警示系统、导向系统的图标的每一个细节,包括交通标志的大小、色彩、照明以及在危险处和交叉路口处的树立位置及树立条件等等。

由于城市规划师的支持,技术主义的交通规划模式成为了城市街道设计的主流范式,高架路、人行天桥、互通立交也成为了世界各地城市建设的标准设施。甚至在一定程度上,它们还成为了城市现代化的标志和象征。现代化的城市街道设计极大地影响了今天的城市形态,在某种程度上,也可以认为是那些交通工程师在实际上决定着我们今天所处的城

市环境与城市景观。

### 三 对街道的重新认识

不论是对于最小的转弯半径的要求,还是对于司机最低视距的规定,或者是要求尽量减少道路交叉口并保证城区间的穿越交通和当地服务性交通以及步行交通的严格分类安排等,现代街道设计的每一个原则几乎都是为了保证行车的效率。标准化和技术化的城市街道设计固然适应了车辆驾驶的需要,但在有意无意之间却忽视了城市步行者的权益,限制了行人穿越街道的自由,也限制了行人在城市空间中选择的权利以及相互交往的权利,而这正是城市生活的精髓所在。

自1992年开始建设的浦东陆家嘴金融中心区,由于遵循层级制的现代主义城市规划的思路,宽马路、大街区、自由平面建筑以及单一功能安排的规划格局,构成了一个典型的汽车时代的中心城区。然而,由于车道过宽,城市建筑又没有向步行人流提供充分的功能支持,市民即使在经过精心设计的世纪大道时,也无法感受类似香榭丽舍大道那样的悠闲和优雅。美国《时代》周刊曾经有文章评论说:“令上海自豪的浦东天际线,虽然从明信片上看可能确实不错,但是它的功能更像一个标志而非一个真正的城市的组成部分——因为其荒漠化的街道几乎取消了全部的人类活动。”

城市的本质在于它所具有的多变性,而多样性的城市生活需要一个具有多样性选择的步行环境。传统的步行优先的城市大多具有一个可渗透的街道格局,市民出行并没有一个固定的路径。由于每一个市民都可能在不同的时间段经过城市不同的街道,则他每天都可能产生对于城市的不同经验。特别是,他可能经由这些不同的经验而与城市其他的市民和团体发生不同的关联,从而使得市民之间能够建立更为广泛的交往和协作,最终有利于城市这个伟大社区的构成。

### 四 城市主义的街道设计策略

自20世纪60年代以后,不断有学者开始批评技术主义的街道设计模式,认为它对于城市中心区的活力构成了威胁,其标准化的设计思路直接导致了城市多样性的丧失。特别是,由其衍生的、僵化的管理机制还常常阻碍城市设计师试图改良城市空间

的努力。由此,城市设计师开始发展了一种新的街道设计策略。由于这样的策略实际是基于城市主义的设计哲学,主张一种多功能的街道设计,所以,也被称为城市主义的街道设计策略。

所谓城市主义,是指以卡米洛·西特、保罗·祖克、简·雅各布斯、戈登·卡伦、克里斯托夫·亚历山大、莱昂·克里尔等学者为代表的城市设计思想流派。这个流派关注城市开放空间和城市场所的结构和细节,它们的建造骨架以及市民在这些空间中穿行所获得的连续经验,认为街道和广场是城市设计的基本元素。城市主义学者认为,高质量的城市步行环境与多样而丰富的城市公共生活有着密切的关系。从这一点出发,他们主张街道的设计应该有利于建构城市公共社区。

作为对于技术主义的交通规划的一种反思,新的街道设计策略往往是与一些城市设计项目结合在一起实施的。特别是在20世纪70年代以后,欧美各地逐渐出现的城市中心复兴,城市生活街道设计,城市居民住宅改造以及新传统主义住区设计等类型的城市设计项目中,普遍运用了城市主义的街道设计策略。例如,波士顿城市中心设计导则就确立了一个主要的设计目标,要为市民在市中心提供舒适、丰富、多样的步行体验。英国的“home zone”(生活街道)计划更是强调人车共享的生活街道,驾车者必须将道路使用的优先权交给其他的道路使用者。

应该说,新的街道设计范式仍然处在不完善的实验性阶段,其实践形式也往往表现为一些城市设计项目的副产品,本身还没有形成完整统一的理论体系。在这些不同类型的城市设计实践中,其具体的设计原则和技术手段也有着各自不同的表现特点。例如,由荷兰起源的“woonerf”(生活庭院)计划,在实现人车共享的设计原则的时候,往往结合采用的是交通宁静的技术手段。而一些城市中心复兴的设计项目,在取消了原有的汽车高架路的同时,代之以复合林荫道的街道类型,从而保证城市街道的交通功能与生活功能最大限度的共存。

尽管如此,基于相同的设计哲学,这些城市主义的街道设计策略仍然表现出一些明显的共同特征。

——从设计哲学的角度,城市性和多样性是街道设计的总的前提。城市主义的街道设计策略的核心是将街道视为多功能的交通空间,而不仅仅是功能单一的机动车道。街道空间应当同时容纳多种交通方式,特别是要尊重步行交通方式和自行车交通方式。并且,在尽可能的情况下,街道空间还要能容

纳除交通以外的多种城市生活功能,包括购物、休憩、交往、娱乐、玩耍、学习、运动、游行、表演等等。

——从具体的交通设计的角度,机动车的行车效率不再是优先目标。步行优先,多种交通共存,合理的限制机动车速度,以及在某些地段考虑人车共享等都是城市主义街道设计的交通策略的基本目标。为了尽可能地提高机动车速并保证其行车安全,以往的技术主义的街道设计采用了很多实际上是反城市的技术手段。而新的设计策略采用的增加道路交叉路口,减小道路转弯半径,减小司机行车视距等很多措施,增加了机动车行车的障碍,降低了车速,从而有利于街道空间的多种使用方式的存在,也有利于城市活力的保持。

——街道在满足交通功能的需要的同时,还应当成为市民良好的生活空间。如此,街道就需要满足市民多方面的需要,包括生理需要、安全需要、尊严需要、自我实现需要等。而要满足这些要求常常需要一个体系化的城市设计提供对于街道空间设计的相关支持。这些支持可能包括对于街道周边的建筑功能特别是底层功能的设计干预,对于周边建筑形态设计上的干预,对于人行道公共设施的整体考虑,甚至对于街道景观的连续经验的美学控制等等。

——新的交通安全观。对于城市主义街道设计策略的重要质疑来自于对其安全性的怀疑。很多交通工程师往往基于职业的教条而不是实际的经验,怀疑新的街道设计范式会导致更高的交通事故率。在他们看来,只有人车严格分离,各种交通类型严格分离才会营造安全的行车环境。然而,调查显示,在合理设计的前提下,有着多样性使用的城市街道并不意味着更低的安全性。例如,艾伦·雅各布斯就发现,那些有着很多道路开口的并且有着复杂的人行道功用的复合林荫道并不比那些封闭的高速公路更加危险。英国的“home zone”计划中,甚至把“潜在的危险”当作降低车速的重要工具。

## 五 体系化的城市设计手段

从本质上说,技术主义的街道设计是将街道问题做了简单化的处理。实际上,城市中心区街道活力的取得不仅与道路交通规划有关,而且与街道空间的处理、城市社区的建设、商业规划、绿化景观设计等都有着密切的关系。也就是说,只有将街道设计的主导权从专业领域的交通工程师手中转移到关

注市民多方面需要的城市设计师的手中,建立一个完善的、制度化的城市设计机制,才能确保城市街道的活力与空间形态的完整。

荒漠化街道空间的形成,在很大程度上也与现行的城市规划体制缺乏对于城市建筑设计的合理干预有着很大关系。当前的体制对于建筑设计的干预仍然局限在诸如高度、密度、日照间距等基本的卫生和防灾要求方面,而对于市民在城市开放空间的各种行为和感受则缺乏关怀。从国外的经验来看,改善城市中心区的街道活力,提高公共空间质量,需要制定有效的和可执行的城市空间规划和相关设计政策。而这些政策可能会对建筑设计提出更多的要求,包括提供对于街道空间的围合性设计,形成街道空间使用的连续性,规定底层商业以提供对于行人的吸引力,避免在街道层的空白墙面等等。

由于缺乏当代意义上的城市设计传统,在中国城市实施城市主义的街道设计策略,就意味着需要进行一系列有关城市设计的制度创新。例如,在深圳市中心区 22、23-1 街坊城市设计项目中,美国 SOM公司在原有的技术主义的街道规划结构的基础上,进行了城市主义的设计调整。缩小了街区结构的尺度,将原有的大街区和尽端路的规划格局调整为小尺度的、可渗透的规划格局,并同时制定了类似“街墙”、“天空曝光面”、“建筑立面开窗比例”以及规定建筑底层商业功能等等可执行的设计导则,进一步控制了未来的建筑设计。在此后数年间,深圳市城市规划管理部门又多次组织专家对于后续建筑设计进行方案评选、评估以及监督实施,使其能够符合设计政策的意图,从而保证了整个城市设计项目的最终成功。可见,只有进一步改革我国城市设计的实施、管理以及评估机制,特别是在法律层面和管理层面将城市设计制度化,才有可能在工业化时代和信息化时代更好地引导城市建设。

## 六 结论

如何建设城市中心区的街道空间不仅仅是一个简单的工程技术问题,在相当程度上,它也反映了人们对于城市的认识和理解。诚如艾伦·雅各布斯所言:“伟大的街道具有某种魔力,它们是社区的象征和历史,沉淀了某种集体记忆。它们也是公众逃避现实或者寻找浪漫的地方,是其行动和做梦的场所。”实施城市主义的街道设计策略,其意义也正在于此。

**【Abstract】** Major concerns of current urban design are suburbanization of cities and desertification of streets. In order to avoid regress of downtown areas and build dynamic streets, thus improving the quality of public space, the existing technology-oriented street design should be substituted by urbanism strategy. Only in this way can the street space serve as a community-based space of civil life.

**【Key words】** street design, urbanism, technology

## 参考文献

- [1] Jonathan Barnett redesigning cities: Principles, Practice, Implementation. American Planning Association, 2003
- [2] Allan B. Jacobs, Great streets, the MIT Press, Cambridge, 1995
- [3] Allan B. Jacobs, Elizabeth Macdonald, Yodan Rofe, the boulevard book: history, evolution, design of multiway boulevards, the MIT Press, Cambridge, 2002
- [4] James S. Russell, edited, the Mayors' Institute, excellence in city design, national endowment for the arts, Washington DC, 2002, 66
- [5] Jane Jacobs, the death and life of great American cities, vintage books, 1992
- [6] Jon Lang, urban design: the American experience, van nostrand reinhold, New York, 1994
- [7] John Punter, design guidelines in American cities: a review of design policies and guidance in five west coast cities, Livepool University Press, 1999
- [8] DETR, BY design: urban design in the planning system, towards better practice, thomas telford, London, 2000
- [9] Matthew Canona, Tim Heath, Tamer Oç, Steven Tiesdell, public places—urban spaces: the dimensions of urban design, architectural press, 2003
- [10] Michael Hebbert, engineering urbanism and the struggle for street design, journal of urban design, february 2005
- [11] Susan Jakes, soaring ambitions, Time, New York, may 3, 2004, 35
- [12] 乔纳森·巴奈特著,谢庆达,庄建德译.都市设计概论.创兴出版社,1982
- [13] 张鸿雁.城市空间的社会与“城市文化资本”论.城市问题,2005(5)
- [14] 上海陆家嘴(集团)有限公司.上海陆家嘴金融中心区规划与建筑——城市设计卷.中国建筑工业出版社,2001
- [15] 深圳市规划与国土资源局.深圳市中心区 22、23-1 街坊城市设计及建筑设计.中国建筑工业出版社,2002
- [16] 蔡军.论支路的重要作用.城市规划,2005(3): 84-88

(责任编辑:刘媛君)