

街道空间的失落与复兴^①

The Decline and Revival of Streets

邓昭华 王世福

“当我们想到城市的时候，首先出现在脑海的是街道和广场。街道有生气，城市也有生气；街道沉闷，城市也沉闷。”

——Jane Jacobs^[1]

【摘要】在我国快速城市化的进程中，街道作为城市交通载体的功能不断地被强化，而作为市民公共生活舞台的功能则慢慢地被削弱，甚至导致空间质量的失落。通过回顾国内外街道建设的演变历程，本文总结出我国街道空间质量失落的历史原因，并提出我国街道的设计和建设的需要更加重视其公共生活舞台功能的观点。本文再从理念、技术、管理等三个方面入手，分析了我国街道空间失落主观的原因。其重点在于重新定义了街道设计的目标，提出要编制街道设计手册等精细化指引，同时提倡制定街道管理手册，供街道日常管理之用。

【关键词】街道 生活舞台 失落 复兴

Abstract: In the era of rapid urbanization, street's function as a movement network has been strengthened, but street as a platform for lives has been declined. By reviewing the historical evolution in street design, this paper concludes the historical causes for the decline of Chinese streets. It further ar-

gues that Chinese cities should pay more attention to treating streets as platforms for lives. From the angles of ideology, design technique, and management, this paper analyzes the main reasons for the decline of streets. From the same angles, this paper further suggests the means for street's revival. These include setting a new target for street design, suggesting a Street Design Manual to guide the project designs at all levels, and proposing a Street Management Manual for the street's daily management.

Keywords: street, platform for lives, decline, revival

1 街道交通与生活功能的碰撞

我国近年如火如荼的城市建设运动中，伴随着新区建设和老城改造，不断新建、拓宽城市道路，为我国城市化的进程铺垫了坚实的基础设施。但人们渐渐感觉到，他们日常行走的街道变得异常空荡，身边总伴随着大量呼啸而过的汽车，步行过街变得越来越艰难，街道的景观与铺装虽然昂贵但并不能带来乐趣。更有甚者，临时停放的机动车占用了步行带，地下或空中人行通道缺乏安全感，花费大量资金拆建出来的城市高架桥现在却成为阻碍街道商业发展的鸿沟。原来作为市民主要休闲活动之一的“逛街”，现在被“逛商场”、“逛公园”所代替，但通向这些商场或公园的路径却变得冷漠。除了特意打造的商业街外，其他街道的空间质量并不高，传统街道的感觉在不知不觉中消失。当然，并不是每个城市的每条街道都是如此糟糕，但市民们对以上的现象都并不陌生，并且会发现，从20世纪80年代到现在，随着时间的推移，以上的现象变得越来越明显。

^① 基金项目：国家社会科学基金重大项目，批准号 11&ZD154；华南理工大学中央高校基本科研业务费，项目编号 2009ZM0019。

作者：邓昭华，华南理工大学建筑学院讲师

王世福，华南理工大学建筑学院城市规划系主任，教授

那么,什么是街道?学界对街道并没有明显的定义。《牛津字典》中对街道的定义,是指城市建成区内,公共道路一边或两旁有建筑界面的线性空间(a public road in a city, town, or village, typically with houses and buildings on one or both sides)。本文所指的街道借鉴该定义。

自有街道开始,街道的功能主要有两个——支撑城市交通(交通功能)与支持城市生活(生活舞台)。交通功能是为机动车、自行车、行人等各种模式的交通提供通道。生活舞台功能则是为市民提供行走乐趣、内容多样的服务、非正式的休闲游憩空间。同时,街道的综合物理环境更是城市精神文化的体现,为市民留下历史记忆,并为市民提供丰富多样的城市体验。随着城市经济的发展,街道又被赋予了新的使命——作为城市营销的工具来展现城市的空间形象。该功能在日益激化的城市竞争中更加被凸显。在这种使命的驱使下,城市的街道被设计得越来越宽,尺度越来越大,旨在为城市潜在的“投资者”留下深刻的“第一印象”。而这种只关注“快速行驶中的体验”的街道设计,与街道交通功能的强化一起,恰恰把城市的“生活舞台”的功能变成了可怜的牺牲品。

对于街道的两种基本功能,国内学者已有所关注,并承认现有的街道规划设计与管理并不能很好地支撑市民的日常生活体验^[2-11]。但他们的研究重点要不只是探讨城市支路级别的细部设计,如道路景观、街道家具的设计;要不缺乏对街道空间失落的原因的深刻剖析,难以提出行之有效的街道空间改善办法。所以,研究街道的空间质量,应该从更大的范围入手。本文首先从历史的源头,探讨街道的意义和我国街道失落的原因;然后从理念(价值观取向)、设计方法等技术问题、街道建成后的管理等三方面入手,来剖析我国当前街道空间质量低下的原因;最后,基于这三方面的问题,本文提出提高我国街道空间质量的初步建议。

2 街道空间失落的历史原因

2.1 西方发达国家——从现代主义到后现代主义的思想洗礼

国际经验告诉我们,街道的发展经历了“以步行为主—以汽车为主—步行与汽车相平衡”的发展历程。步行时代、马(畜力)车时代的城市空间是紧凑的,混合使用的,居住、就业与购物等空间是步行可达的。街道合乎人性化的尺度,是进行各种聚会、社交、市集、宗教活动的场所,其内容与形式充满着丰富性与多样性。到了中世纪,西方统治者们喜好宽敞、直线型的街道,

以利于马车通行,并可彰显他们至高无上的权力。人车分道的道路设计形态随之出现。但该时期的城市形态仍非常注重公共空间的质量,围绕城市广场组织公共建筑与道路系统。建筑的街道界面以公共用途居多,尺度与比例比较人性化。

工业革命后的近代西方国家,汽车的发明与运用引起了前卫建筑师对未来城市的无穷想象,他们觉得汽车将彻底改变人类的生活习惯,并开始创造以私人机动车交通为主导的城市形态。这些现代主义设计师们倾向于使用人车分离的手法来提高机动车的通行效率,并期望能减低交通事故的发生率。现代主义建筑学家勒·柯布西耶的“光辉城市”的规划设想,更是以大量高层集中排列在空旷的田野中,并用高效的城市交通系统联系城市各分区的典范。欧美的现代主义城市建设在20世纪的50年代左右到达了鼎盛时期。现代主义的实践高潮恰恰导致了城市大规模扩张、郊区化进程加快、城市用地密度低、城市用地分区明显、人性化尺度的街道消失等城市问题。同时,现代主义推倒重建式的旧城更新,以大街坊的形式高呼小汽车时代的到来,导致了原来有机的城市肌理、历史记忆及社会生态的消亡。车辆慢慢成为街道的主要服务对象。街道也因缺乏对步行者的关怀而失去了生活的魅力,造成市民生活极其不便、甚至犯罪率上升。

在现代主义建筑实践达到高潮的同时,后现代主义、新传统主义的城市设计思想开始萌芽。他们抛弃对“汽车城市”的疯狂幻想,从历史、现实生活的角度来提炼理想的的城市形态。他们批评以小汽车为导向的城市形态,呼吁以渐进式的城市更新来代替全面的大拆大建,提倡以传统街坊混合使用的城市形态来代替现代主义式的规划设计^[1]。凯文·林奇更利用环境心理学的原理,着实地调研城市使用者对城市的认知方法,并把这种认知方法贯彻到对城市的规划设计中^[12]。还有学者运用场所精神理论^[13]、环境行为学的相关分析^[14,15],研究城市空间与市民活动之间的关系,以改进城市公共空间。到了20世纪80年代,美国新城市主义^[16]、英国新传统主义思想^[17]开始在实践中步入主流。他们提倡城市传统形态的价值,注重街道的渗透性、路径选择的多样性、界面的舒适与有趣,关注街道的管理与安全设施。他们提倡人车混行,并在城市中心区域提倡以人行为主导的交通组织与城市形态。城市中心和居住区的设计,已经改变以往以机动车优先的人车分流模式,而提倡以慢行交通优先的人车混行模式。如美国的新城市主义的实践、美国的波士顿大开挖、英国的“Home Zone”、英国伯明翰的步行系统改造等,都很明显体现了这种思想转变的趋势。

2.2 中国——缺乏明确的“理想城市”价值观

“欧洲的交往空间是广场，而日本和中国的生活重心则在街道之中”^[18]。自北宋实行“坊巷制”以来，街道成为我国古代城市最具公共性的城市开放空间，它承担着复合的功能，凝聚了城市的生活气息^[2]。《清明上河图》描述了我国古代街道气氛鼎盛时期的景象：街头买卖、街边食肆、孩童玩耍、朋友会面、运输货物、街边观景等，热闹非凡（图1）。我国古代繁华的街道，都是以人的活动为中心的。无论是有意而为的还是自发形成的，这些街道为普通市民的日常生活提供了空间的载体：行人过街容易，行走路径多样化；街道的界面普遍是连续的店铺，为发生各种买卖、闲逛、消费等活动提供了支持；多功能混合的街坊，使街道足够的繁华，人与人之间的交流相对频繁。这些街道质量恰恰与欧美的传统城市形态有着相似之处，但在现阶段的中国城市里，已经为数不多了。

1910~1940年代，西方现代主义建筑与规划的思潮传到中国^[20]。大部分租界城市直接传承其租界使用国的传统建筑与规划风格（如德治时期的青岛、俄治时期的哈尔滨、日本主导的伪满洲国国都长春等），同时也受着其租界使用国的现代主义风格影响。但由于当时社会动荡，该时期的规划建设量并不多，多数中国城市还是沿着原来的轨迹进行自发性发展^[21]。

新中国成立后，前苏联专家帮助我国进行社会主义建设，并带来了欧洲早期的现代主义规划思想。在物资缺乏的背景下^[22]，我国进行自上而下的单向资源分配。以生产为主要目的，单位大院成为各城市的社会细胞，并形成了早期“小区”、“卫星城”的概念^[22]。中国的城市形态自

此被各种大院、纪念性的开放空间和宽大的马路所支配。由于新中国成立后的经济与政治的原因，我国城市建设缓慢。现代主义式的建设并没有像欧美城市一样导致严重的郊区化、市中心凋零。城市规划与建筑界也并没有发生欧美国家同行对现代主义建设“触底反弹”般的思考。自此，从苏联传递到我国的规划建设思想通过各种技术规定，一直传承至今，而其背后的规划思想，则是欧美等国家早期的现代主义规划思潮。

改革开放以后，资源分配由单一的“自上而下”的分配转向“多渠道投资”。地方政府为了维持城市发展中不断增加的开支，开始了“土地经济”的进程，城市开发、地方经济发展、城市形象的塑造开始成为地方政府的“政绩”，并与地方官员的仕途直接挂钩^[23]。各地争相聘请国外“设计大师”，为城市谋划“若干年不落后”的基础设施与能在区域城市竞争中容易吸引投资的各种“城市亮点”。这个时期的中国与国外的经济政治背景相差甚远。这个时候，欧美等国家城市化进程已经稳定，并开始了后现代主义式的渐进式城市开发，欧美的传统社区的价值进一步被挖掘，并随着可持续发展概念的引入，进行了新一轮的注重社会效益的城市更新^[24]。但我国这个时期正经历着快速城市化的进程，至今还没有形成一套可以取代当前城市建设模式的“理想城市模式”。前苏联专家遗留下来的现代主义规范与设计手法，刚好符合当时的快速城市化需求。结果正如本文开篇所描述的城市景象一样，相对于如火如荼的城市开发，市民的日常生活并没成为城市建设的中心^[25]，社会的两极分化严重^[26]，旧城更新使得“绅士化”进程愈演愈烈^[27]。这种现代主义式“规范化”的规划方法，至今才慢慢地被意识到其“不人性化”的弊端（表1）。



图1 清明上河图一景

（资料来源：齐康．城市建筑．南京：东南大学出版社，2001．）

欧美国家与我国城市建设思潮对照

表 1

	1920 年代	1950 年代	1980 年代	21 世纪初
欧美国家	解决工业化对城市带来的负面影响；同时在规划建设层面彰显现代科技；城市实行功能分区、道路等级划分、人车分流——现代主义运动的开始	现代主义运动达到高潮，郊区化、非人尺度的城市空间、大街坊的失败——现代主义城市规划受到严厉批判，学界提倡城市人性化的回归	新城市主义、精明增长、新传统主义等城市理想的重新实践——规划建设从西方历史的街坊形态取得经验，新传统主义盛行	城市中心改造的重点由以物质形态为中心，转以物质形态、经济、社会、环境等方面的——全面的可持续城市复兴
中国	以中国传统街坊形态为主，并开始直接引进西方现代主义规划理论，城市建设缓慢	由前苏联引进欧美早期现代主义规划理想，城市建设缓慢	改革开放后，在前苏联式的城市理想下继续深化各种技术管理规定，现代主义思想，城市化进程加速	以现代主义形式的技术管理规定为基础，同时在技术上引进各种城市理想，城市建设思想百花齐放，但还是以现代主义建设规范为主流

所以，现代主义建设盛行的时候没有发生“触底反弹”式的思考、快速城市化过程中重速度轻质量、缺乏一套可以取代当前城市建设模式的“理想城市模式”，是我国当前街道空间质量低下的历史原因。

3 街道空间失落的主观原因

上文分析了我国街道空间失落的历史原因。而在现实中，有三大主观原因导致了我国街道空间的失落，它们分别是街道理念的缺失、设计与技术存在缺陷、空间产品管理的缺位。

3.1 街道理念的缺失

3.1.1 追求效率但损失了质量

我国街道空间的质量低下，其根本原因是决策者们太注重机动车的通行效率，而忽视了市民的步行舒适性。早在改革开放的初期，“要致富，先修路”的城市建设理念已经成为城市建设成功典范。它指的是城市道路网络的完善和城市对外交通联系的便捷，以增强城市各区之间还有城市之间的交流。但该理念被狭义地理解成单纯追求道路的机动车通行效率，并被无情地灌输到城市的各个分区。现代主义式的“大街坊、疏路网”的形式刚好符合这种价值观。为了达到“若干年不落后”的目标，各城市新建的高等级道路对老城开膛破肚^[26]，并阻碍着新城各街坊之间的联系。加上城市道路设计规范的建立，缺乏对道路两边的步行空间质量的关注，街道的生活功能却没有提上议事日程，导致我国城市只有道路，没有街道，最终损毁了我国城市街道的活力。

实际上，以我国小汽车发展的速度，单纯拓宽、新增道路已经解决不了城市的交通问题。北京的交通拥堵就是最好的一个反面例子。在当代城市建设中，道路的拓宽、机动车流量的增大的同时，街道界面之间距离会变得距离更大，行人过街问题更加突出。随着城市“治堵”工作的

进行，城市道路人性化建设同时也应该提上议事日程。

3.1.2 城市营销中缺乏“平民化”理念

当今城市之间的竞争愈演愈烈，我国地方政府也慢慢加入“城市营销”的热潮中。这种营销，以增强城市经济实力、提升城市竞争力、吸引投资等可量化指标为标准^[26,29]。这种现象最具代表性的是在 1990 年代，有将近 50 个中国城市以“国际大都市”为他们今后 20 年内的建设目标^[30]。为此，曼哈顿式的建设模式风行中国，摩天大楼、大型构筑物、宽马路、大型房地产开发盛行，以彰显城市经济发展的面貌，并渐渐形成了我国独特的“官方审美”标准。中国大城市成为国际前卫建筑师的实验场地。而被需要的，是他们的建立地标的的能力。这些形象工程甚至替代了原来渗透性强、多姿多彩、活力充足的成熟社区，如北京的四合院、上海的里弄、广州的骑楼街等。

但这些“官方审美”与市民的日常生活体验并没有完美地结合。深圳的深南大道曾几何时是大部分中国城市顶礼膜拜的景观大道。但市民穿越深南大道，则是一份苦不堪言的经历；北京的天安门广场也曾是各城市学习的榜样，但这种只为政治服务的空洞大广场，并没有给普通市民提供足够的活动支持和宜人的界面。实际上，市民需要的是生活服务型、休闲型的城市空间。但每天使用街道空间的普通市民在城市决策中缺席，而真正的城市决策者们则较少使用城市街道。所以，街道空间质量低下的另一个原因，是城市在决策的时候缺乏了“平民化”的理念；更深层次的，则是公共政策决策框架中缺乏了市民参与的机制，最终导致了市民公共空间质量的弱化。

3.2 设计与技术的缺陷

街道理念、平民化城市的理念缺失，直接导致了街道的设计与技术的缺陷。

3.2.1 现代主义的技术缺陷

导致街道空间质量低下的技术原因，首先是现代主义规

划思想——“大街坊、疏路网”的缺陷。这种理念基于机动车的需要，把街道网络划分在 300~400m 之间，限制过多的临街道路开口。在我国，大街坊的土地出让，更能使得地方政府节省对城市支路系统的投资与管理，也可简化土地出让的程序。而且，大街坊的划分为市民喜好的大型封闭住区奠定了物质基础^[31,32]。但这种形态的城市街坊拥有较为严重的外部负效应。其一，大街坊意味着城市道路的密度减小，使城市路网的服务能力下降，导致交通拥堵。其二，该类封闭街区与城市的界面形式多样。除了部分裙楼底商的形式外，其他以栏杆或围墙为界面的地方，并不能为城市公共空间（特别是街道）提供积极的活动支持，最终使得这些街道失去活力，街道失去步行体验的乐趣。

其次，现代主义的“树状结构”交通设计也扼杀了街道的活力。这种交通设计的原理是要尽量避免支路网与通过式交通之间的冲突，避免慢行交通与机动车之间的冲突，进而根据交通目的和通行速度对道路分级，来实现最大的机动车通行效率。交通工程师认为，只有这样的路网设计，才能保障行人的安全与机动车通行效率的最大化^[33]。但这种“树状结构”，把大量的车流集中在几条城市主干道或快速路上，加上城市街坊划分普遍较大，下一等级的道路网并不完善。由于大量的城市交通集中在为数不多的城市主要道路中，造成严重的拥堵，当初预设要达到的“效率”随之失去。再者，随着道路等级的提高，道路宽度也随之增加，人行过街难度增大。年轻人一次穿越 20~30m 宽的街道需 20 秒左右；但老年人通过同样宽度的街道，耗费的时间会成倍增加^[34]。这样也导致了街道户外的活动发生频率大大降低^[15]。

经验表明，城市道路交叉口的数量与城市街道活力基本成正比。道路交叉口的数目又与街坊的规模成反比。街坊规模越大，城市道路交叉口则越少。根据这个理论，以现代主义理想为蓝本而建设的城市，并不会有很好的

街道活力。这是因为街坊划分越大，临街界面就越少，对街道带来的活动支持也就越少。其中，最适宜步行的地区，如伦敦、罗马、首尔、东京等，每平方英里大概有 400~1000 个道路交叉口，而比较极端的威尼斯则有 1725 个。以汽车为主的、不适宜步行的城市，如 Walnut Creek、San Fernando Valley、巴西利亚等城市，大概只有 15~120 个道路交叉口^[35]。总的来说，国外中心区的街坊都较小，路网比较密集，而单条道路的车道数相对较少；国内中心区的街坊较大，路网比较稀疏，单条道路的车道数相对较多（表 2）。我国城市的街坊远比伦敦、东京等城市的街坊要大，这也解释了我国城市街道活力较弱的原因。

3.2.2 街道设计的缺陷

机械化的道路设计习惯是英国城市空间质量提高的最大绊脚石^[24]。这个结论在中国依然适用。在传统的规划设计中，街道被归类到道路类别，并且被默认认为是交通工程师（或道路设计标准）的设计责任，但交通工程师并没有真正地设计街道。他们所关心的，是分离穿越性交通与到达性交通、分离快速交通与慢速交通、提高车辆通行效率等^[37]。我国的交通工程师把立交桥、交通环岛、高架桥等加强机动车通行能力的设施放置在人口密集的城市中心附近，这种做法在国外极为少见。除了加强机动车通行能力外，这些设施破坏了城市的肌理，但并没有提出相关的措施来弥补。最终行人只能通过黑暗的、高架桥涵洞或缺乏助力系统的地下、二层步行廊道来满足其最基本的过街需求。而这些缺乏活动支持的幽暗的空间，常常会变成犯罪的窝点，更进一步降低了街道应有的“生活舞台”的功能（图 2）。许多城市把交通的解决方案作为其他一切规划建设行为的不可挑战的基础，这导致了交通工程师决定我们城市的空间质量，同时给城市的生活空间造成了几乎不可挽回的破坏。

部分国内外城市中心区街坊与道路数据综合对照

表 2

	街坊尺度 (m)	道路面积率 (%)	道路网密度 (km/km ²)	平均机动车道 数量(条)	单位道路服务能力
美国纽约下曼哈顿	66 × 120	34	18.4	4.18	21.99
日本新宿	80 (100) × 100 (150)	31	18.6	4.58	6.77
芝加哥 CBD	80 × 100	36	15.2	4.58	9.30
上海陆家嘴 CBD	150 × 150 (200)	29	8.4	5.56	9.61
深圳福田 CBD (除 SOM 设计街区外)	80 × 120	37	13	5.07	7.62
广州珠江新城	80 (~150) × 100 (150)	34	9.37	5.52	11.56

注：单位道路服务能力 = 总建筑面积 / 总道路面积

(资料来源：司马阳. 国内外 CBD 街廓与道路模式比较研究 [D]. 广州：华南理工大学，2009.)



图2 深圳福田中心区市民中心东侧两街坊，被城市的景观大道——深南大道所隔断步行联系

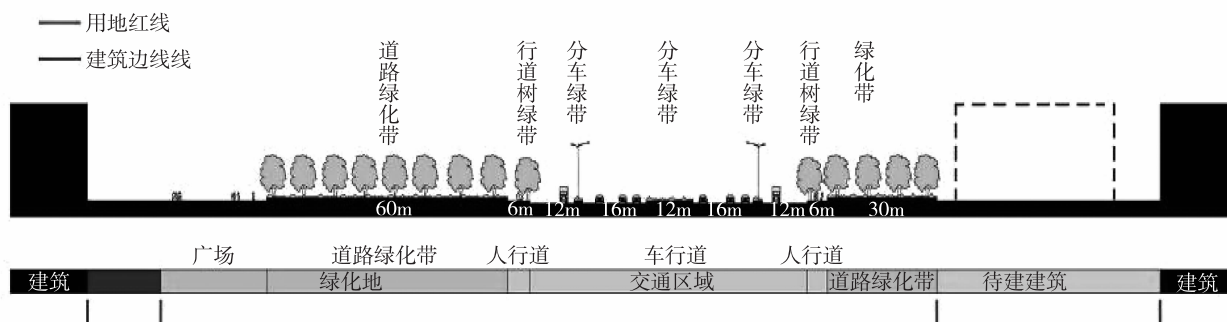


图3 深圳福田中心区市民中心东侧两街坊之间的建筑界面距离达200m以上，而机动车道所占宽度只占56m

除了道路设计的习惯外，道路设计的规范也阻碍了我国城市的街道发展。我国的道路规范对机动车道的宽度规定普遍偏大。我国的《城市道路设计规范》中，机动车道的宽度标准远远超出国外的标准（表3、表4）。这是因为我国规范考虑的是多辆大车并行行驶时的车速要求^[34]。设计人员在具体的道路设计过程中，也有意识地把宽度继续拓宽，再加上道路绿化带、机动车分隔带、建筑后退道路红线等距离，行人真正要横过马路的距离一般会达到100m左右，而极端的则达到200m以上（图3）。这种设计有如市政设施中的排水系统设计。若城市的排水系统以全城所有排水设施同时排水、全城所有厕所同时冲水的流

量来设计的话，全世界各城市的排水系统都需要更换。但事实并非如此。

1999年修订后的《城市道路设计规范》(CJJ37-90)
对机动车车道宽度的规定 表3

车型及行驶状态	计算车行速度 (km/h)	车道宽度 (m)
大型汽车或大、小型汽车混行	≥40	3.75
	<40	3.50
小型汽车专用线		3.50
公共汽车停靠站		3.00

国内外道路横断面设计指标对比 表 4

区域指标	机动车道宽度 (m)	路测带宽度 (m)	红线宽度 (m)
上海陆家嘴 深圳福田 CBD 广州珠江新城	3.75 ~ 4	7 ~ 15	双向 8 车道: 60 双向 6 车道: 40 ~ 60 双向 4 车道: 30
国外 CBD	2.75 ~ 3.3	≤ 7	双向 6 车道: 30 单向 5 车道: 27

(资料来源: 司马阳. 国内外 CBD 街廓与道路模式比较研究 [D]. 广州: 华南理工大学, 2009.)

3.2.3 建设项目管理的缺陷

街道的空间质量不高, 建设项目的规划管理也负有责任。传统的建设项目规划控制是按照控制性详细规划里的要求, 对报批的项目进行审查的。一般来说, 传统的规划控制要素包括建筑密度、高度、容积率、土地利用性质、绿地率、建筑后退道路红线、日照间距、公建配套内容、基地与市政管线之间的接驳等。控制性详细规划中没有提及的控制要求, 基本上很少会在规划控制中实现。而与街道空间质量相关的内容, 如街道界面的高宽比、界面的连续度、沿街立面的用途、地面停车空间的设计等, 都跟街道的活力紧密相关, 却恰恰是传统的规划控制所缺失的。只有在少数情况下, 规划管理部门会根据城市设计成果, 对部分特殊元素进行控制, 以提高城市公共空间的质量。

建筑后退道路红线的处理手法也是削减街道活力的另外一个重要原因。要求建设项目后退道路红线的最重要的理由, 是为了方便铺设市政管线。但事实上, 国外许多城市的市政管线铺设, 并不需要建筑后退道路红线的空间, 而在道路红线内就可以解决。建设项目自身的管线与市政管线的对接, 则可以在项目的基地内完成。我国也有零退线的例子, 如深圳福田中心区的 SOM 所设计的金融区。所以, 若出于处理市政管线的理由, 建筑后退道路红线的规定是可以取消的, 这同时也促进了界面与街道空间的交流。但更糟糕的是, 根据传统控制性详细规划的内容, 规划管理部门不但要求建设项目的最小退线距离, 并没有控制项目的贴线率。这导致某些项目后退道路红线过多, 难以形成连续的、尺度适宜的街道界面。同时, 由于街道观念的缺乏, 建筑后退道路红线的空间, 多被用作临时停车场, 缺乏完善的环境设计, 导致步行空间被侵占, 街道缺乏活力。

3.3 空间产品管理的缺位

公共空间的管理对其使用的感受起着至关重要的作

用。由于处于快速城市化时期, 我国的公共管理难以做到精细化, 这也导致我国大部分城市的街道维护欠佳。其具体表现有以下几点:

第一, 忽视地下、桥底、过街天桥等步行连接通道的空间质量。这些步行通道的位置一般比较隐蔽。并且由于这些设施对城市形象的贡献度较低, 慢慢变成了“城市美化运动”中被遗忘的角落。由于这些空间缺乏公共投资, 有些地方连基本的夜间照明也缺失, 更不用说高质量的环境设计了。这导致这些过街设施极易成为犯罪分子作案的黑点, 从而减弱了行人过街的安全感与舒适感。

第二, 街道家具欠维护。除了一些重点打造的步行街、商业街外, 一般的城市街道都会面临着年久失修的尴尬局面。我国城市中, 人行道铺地凹凸不平、街头座椅破烂、护栏生锈、路灯损坏等有损街道生活载体功能现象并不少见。

第三, 街道保洁力度不足。街道的保洁程度与其舒适度密切相关。由于我国城市的工业化程度较高, 特别是沿海发达城市, 工业烟尘、汽车尾气、植物落叶等造成的空间污染较多。加上生活垃圾不按规定投放, 路边食肆、流动摊贩的污水、油渍时有污染, 城市街道的舒适程度大打折扣。这有污染源头、市民行为习惯的原因, 更有政府部门后期执法、清洁不力的原因。

第四, 路边停车管理不善。这主要体现在利用建筑后退道路红线的空间设置临时停车场。由于这种停车空间并非是预先设计好的, 而是在建设项目投入运营后临时安排的, 所以根本没有考虑到行人的行进路径与步行体验。虽然这对小汽车使用者提供了方便, 但这种安排对行人产生了负面影响。

街道的管理在我国地方政府涉及若干个政府职能部门, 如市政园林部门、环保部门、规划管理部门、城市执法部门、工商行政部门等。但街道的空间质量都不属于这些部门所关心的核心业务范围, 所以造成街道质量低下的后果。

4 街道空间复兴的途径

4.1 建立街道的理念

我国城市若要在追求效率的同时保障街道空间质量, 就必须先建立街道的理念。这首先需要树立“平民化城市”的观念。从这点出发, 借鉴国内外高质量街道的共性, “街道”可被重新定义为: 具有强烈的公共属性、有足够的活动支持、有良好的步行舒适性的城市线性空间。这是“街道”的新定义, 同时也应该是城市道路设计与管

理精细化的目标。在进行城市公共决策的时候，应从普通市民的利益出发，并考虑不同人群的实际需要。在街道设计的决策中，除了满足机动车交通的目的外，行人的街道空间体验也是一个重要的考虑因素。

街道空间质量是公共利益的一部分。根据国外的城市发展经验，当城市化发展到一定程度，城市将会从汽车时代转变到步行时代。这个时期，市民对街道与广场等公共空间的需求就变得更高，街道空间质量维护比其交通性能更重要。为了适应这种趋势，我国大城市需要改变以往道路设计的惯性^[24]。具体来说，街道设计应该为人的活动提供一个容器，并同时提供各种活动发生的支撑性设施。这需要改变以往景观大道的做法，而多着眼于城市的生活空间，以人为本，完善过街设施的设计。同时，城市道路的设计，在保证机动车能顺利通过的前提下，车速不应该再是优先的设计目标，而应该考虑步行优先，合理地机动车进行限速，并有必要把现行的车道缩窄。从公共决策的过程上来看，在决策过程中加入公众参与，让市民审美有机会在城市建设中体现出来，才能实现更有“包容性”的城市。

4.2 改善街道设计的技术

当街道的理念建立以后，需要改进的就是与街道设计相关的具体技术了。政府部门应出台“街道设计导则”，

以指引各层次、各专业与道路、街道相关的设计。从城市设计的角度看，与街道空间质量相关的要素有：街区、路径的网状可渗透性，街道界面的连续度，沿街建筑底层对街道活动的支持，街道小景观与微气候的改善，步行过街的人性化关怀等。该“街道设计导则”可以从下面几个方面进行技术指引。

首先，应对老城区与新城区区别对待。老城应尽量维持传统的城市街道肌理，反对过宽的道路红线，可另外建立老城的街道技术规范；新城需要改变“大街坊、疏路网”的城市结构。特别是城市的中心区域，应提倡“小街坊，密路网”（200m以下宽度的街区）的城市形态。道路结构方面，应改变树状路网的思维定式，而提倡主次分明的网状道路结构。同时，避免大型封闭小区在城市（特别是中心区域）出现，以活跃城市空间的界面，为各种交通方式提供选择性多、渗透性强的路网形式。

其次，在道路设计时，要慎用高架桥、立交桥、交通环岛等道路交通设施，同时也要为行人设计舒适的通道，以解决大型交通设施对城市空间，特别是步行空间带来的不便。通过缩减车道宽度、合理调整道路断面设计，尽量缩减人行过街距离（表5）。在必要的路段（如非城市交通性主干道）减低车速，以利于城市街道空间向公众生活舞台的回归。

城市道路机动车道宽度与行车速度关系（改进版）

表5

计算行车速度 (km/h)		20	30	40	50	60	70	80
外侧车道及有中央分隔带的最内侧车道宽度 (m) (车道宽度包括路缘带, 双向机动车车道条数不小于4)	小型汽车	2.63	2.73	2.83	2.91	3.00	3.08	3.15
	普通汽车	3.23	3.33	3.43	3.51	3.60	3.68	3.75
中间车道宽度 (m) (双向机动车车道条数不小于6)	小型汽车	2.69	2.76	2.82	2.88	2.93	2.98	3.03
	普通汽车	3.39	3.46	3.52	3.58	3.63	3.68	3.73
机动车双向2车道宽度 (m)	小型汽车	2.70	2.82	2.94				
	普通汽车	3.30	3.42	3.54				
未设中央分隔带的最内侧车道宽度 (m) (双向机动车车道条数不小于4)	小型汽车	2.75	2.84	2.93	3.00	3.08		
	普通汽车	3.45	3.54	3.63	3.70	3.78		

(资料来源: 李朝阳, 徐循初. 城市道路横断面规划设计研究 [J]. 城市规划汇刊, 2001. 2 (132).)^[34]

再次，街道活力的提高呼唤规划、设计、管理的精细化。在考虑街道环境设计时，应在区域范围内综合考虑城市公共空间的分布。以点、线、面相结合的形式通盘考虑城市公共空间的质量。通过建筑立面的贴线率与围合率，营造尺度宜人的街道空间。并通过对建筑底层空间的用途、场地入口布置、建筑服务区域设计、交通组织及道路断面形式、地面铺装、街道设施等精细设计，

来为街道提供足够的活动支持。在控制性详细规划的设计与规划管理中，也应对以上内容进行相应的控制。同时，规划管理部门应加强对停车场设计的审查。在建筑主立面退道路红线的空间设置停车场所，会严重削弱步行空间的连续性和削弱建筑界面对该空间的活动支持，应加以禁止。鼓励设置地下停车场，或在建筑的背立面设置停车场（图4）。

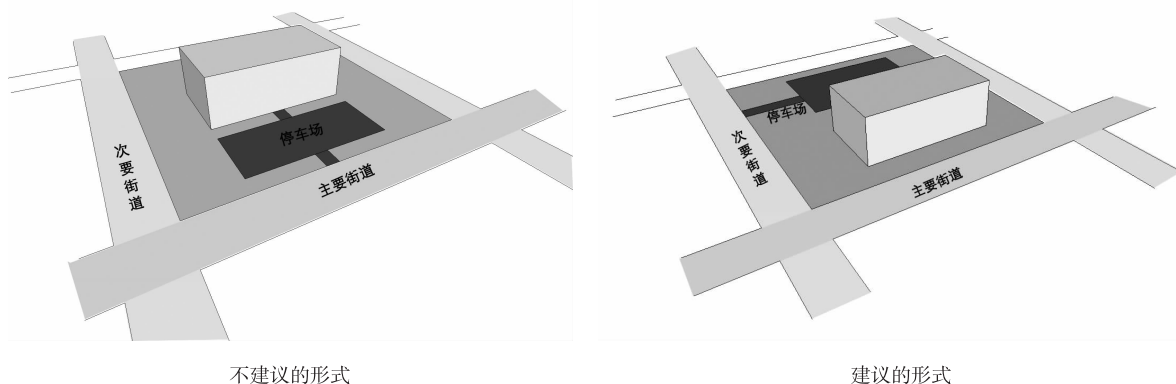


图4 广州市“场地车辆停泊指引”的建议
(资料来源:《广州宜居城乡规划编制标准与准则》(修订中))

广州市“建筑控制线距规划道路边线退让间距规定”的建议

表6

类别	退让距离 D (m)											
	旧城区						其他地区					
	旧城区 基准 退线	居住建筑			商业、 公共 建筑	其他 地区 基准 退线	居住建筑			商业、 公共 建筑	工业 建筑	
		建筑 高度 ≤24m	24m < 建筑 高度 <60m	建筑 高度 ≥60m			建筑 高度 ≤24m	24m < 建筑 高度 <60m	建筑 高度 ≥60m			
城市 一般 道路	道路红线宽 ≥60m	D ≥ 10	D ≥ 10	D ≥ 15	D ≥ 20	D ≥ 10	D ≥ 15	D ≥ 15	D ≥ 20	D ≥ 25	D ≥ 15	D ≥ 5
	40m ≤ 道路红线宽 < 60m	D ≥ 8	D ≥ 8	D ≥ 10	D ≥ 15	D ≥ 8	D ≥ 10	D ≥ 10	D ≥ 15	D ≥ 20	D ≥ 10	D ≥ 4
	15m < 道路红线宽 < 40m	D ≥ 5	D ≥ 5	D ≥ 8	D ≥ 13	D ≥ 5	D ≥ 8	D ≥ 8	D ≥ 10	D ≥ 15	D ≥ 8	D ≥ 3
	道路红线宽 ≤ 15m	D ≥ 3	D ≥ 3	D ≥ 5	D ≥ 10	D ≥ 3	D ≥ 5	D ≥ 5	D ≥ 8	D ≥ 13	D ≥ 5	D ≥ 2
城市 特殊 道路	城市高架路	D ≥ 15					D ≥ 20					D ≥ 7
	城市快速路及对外出口公路	D ≥ 20					D ≥ 30					D ≥ 10
	环城高速公路	D ≥ 50					D ≥ 50					D ≥ 25
	对外出口高速公路	D ≥ 100					D ≥ 100					D ≥ 50
	立交规划红线	D ≥ 20					D ≥ 30					D ≥ 10

(资料来源:《广州宜居城乡规划编制标准与准则》(修订中))

最后, 不提倡建筑太多地后退道路红线, 只要满足市政管网的要求, 尽量少退红线。而且应该根据不同的地块用途来制定后退的标准。如广州正在修订的《广州宜居城乡规划编制标准与准则》, 在道路等级的基础上, 依据不同地区的价值导向和沿道路用地的性质, 制定个性化的红线后退标准, 以体现居住用地求宜居、工业用地求效率的价值取向(表6)。

4.3 完善公共空间管理

制定街道管理手册, 集合社会各方面力量共同维护街

道。街道等公共空间建成后, 保障街道空间质量的, 将取决于政府各职能部门的相互协作与市民的自觉保洁行为。城市执法部门、环卫部门、园林部门、交通部门等, 可根据各自的职能范围, 履行街道家具维护、街道清洁、路边停车管理、公共空间景观建设与维护等责任。为了让街道在沿街商铺收市后仍然保持一定的活力, 我国城市也可借鉴英国地方政府的相关做法, 要求沿街商铺在收市后依然对橱窗、门厅进行照明。一方面可以增加商铺的自我保护意识, 同时也可为晚上的街道增添乐趣。同时, 城市的志愿者组织也可在提高街道空间质量中作出宝贵的贡献, 如

进行志愿性的街道清洁、对市民进行公共意识的宣传等。

参考文献

- [1] Jacobs, J. The Death and Life of Great American Cities [M]. New York: Vintage, 1961.
- [2] 冯四清, 葛英, 陈习元. 城市街道宜居性探讨 [J]. 山西建筑, 2008, 34 (25).
- [3] 李利, 秦柯. 城市街道空间的塑造 [J]. 建筑科学, 2008, 30.
- [4] 虞大鹏, 吕晶晶. 旧城街道的生与死: 北京旧城特色街道空间形态研究 [J]. 建筑创作, 2008 (3).
- [5] 孙海玲. 浅析城市街道建设现状及建议 [J]. 皖西学院学报, 2007, 23 (5).
- [6] 谭源. 城市本质的回归——兼论可渗透的城市街道布局 [J]. 城市问题, 2005, 127 (5).
- [7] 刘亚文. 对城市街道空间设计的思考 [J]. 山西建筑, 2002, 28 (12).
- [8] 葛静. 浅谈城市街道空间 [J]. 市政工程设计, 2006, 增刊.
- [9] 邱枫, 陈芳. 生活与效率的平衡——城市支路网的完善与空间重塑 [J]. 华中建筑, 2006, 24 (12).
- [10] 张杰, 吕杰. 从大尺度城市设计到“日常生活空间” [J]. 城市规划, 2003, 27 (9).
- [11] 任春洋. 高密度方格路网与街道的演变、价值、形式和适用性分析——兼论“大马路大街坊”现象 [J]. 城市规划学刊, 174 (2).
- [12] Lynch, K. The Image of the City [M]. Cambridge, MA: The MIT Press, 1960.
- [13] Norberg-Schulz, C. Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture [M]. New York: Rizzoli, 1980.
- [14] Whyte, W. H. The Social Life of Small Urban Spaces [M]. Washington, DC: Conservation Foundation, 1980.
- [15] Gehl, J. Life Between Buildings: Using Public Space [M]. New York: Van Nostrand Reinhold, 1987.
- [16] New Urban News, ed. New Urbanism: Comprehensive Report & Best Practices Guide [M]. New Urban Pub.: Ithaca, N. Y., 2001.
- [17] Carmona, M., et al. Public Places-Urban Spaces: The Dimension of Urban Design [M]. Oxford: Architectural Press, 2003.
- [18] 马国馨. 走自己的路——记黑川纪章 [J]. 世界建筑, 1984 (6).
- [19] 齐康. 城市建筑 [M]. 南京: 东南大学出版社, 2001.
- [20] Esherick, J. W. ed. Remaking the Chinese City: Modernity and National Identity, 1900—1950 [M]. University of Hawaii Press Honolulu, 2000.
- [21] Whitehand, J. W. R., K. Gu. Research on Chinese Urban Form: Retrospect and Prospect [J]. Progress in Human Geography, 2006, 30 (3): 337—355.
- [22] Lu, D. Remaking Chinese Urban Form: Modernity, Scarcity and Space, 1949—2005 [M]. London: Routledge, 2006.
- [23] Zhu, J. Local Growth Coalition: The Context and Implications of China's Gradualist Urban Land Reforms [J]. International Journal of Urban and Regional Research, 1999, 23 (3): 543—48.
- [24] Punter, J. ed. Urban design and the British urban renaissance [M]. Routledge: London, 2010.
- [25] Friedmann, J. China's Urban Transition [M]. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2005.
- [26] Wu, F., J. Xu, A. G. —o. Yeh. Urban Development in Post—Reform China: State, Market and Space [M]. London: Routledge, 2007.
- [27] Zhang, Y., K. Fang. Is History Repeating Itself? —From Urban Renewal in the United States to Inner-City Redevelopment in China [J]. Journal of Planning Education and Research, 2004, 23: 286—298.
- [28] Abramson, D. B. Haussmann and Le Corbusier in China: Land Control and the Design of Streets in Urban Redevelopment [J]. Journal of Urban Design, 2008, 13 (2): 231—256.
- [29] Gaubatz, P. China's Urban Transformation: Patterns and Processes of Morphological Change in Beijing, Shanghai and Guangzhou [J]. Urban Studies, 1999, 36 (9): 1495—1521.
- [30] 徐巨洲. 我国国际性城市的发展空间有多大 [J]. 城市规划, 1995 (3).
- [31] Ma, J. A Brief Discussion of Ancient Chinese City Form. Academic Research, 2002 (3): 54—58.
- [32] Xu, M. Gated Communities in China: Urban Design Concerns [D]. Cardiff: Cardiff University Ph. D. Thesis, 2009.
- [33] 谭源. 试论城市街道设计的范式转型 [J]. 规划师, 2007, 5 (23).
- [34] 李朝阳, 徐循初. 城市道路横断面规划设计研究 [J]. 城市规划汇刊, 2001, 2 (132).
- [35] Jacobs, A. B. Great Streets [M]. Massachusetts: The MIT Press, 1995.
- [36] 司马阳. 国内外 CBD 街廓与道路模式比较研究 [D]. Massachusetts, 广州: 华南理工大学, 2009.
- [37] 谭源. 城市中心区的街道设计策略 [J]. 城市问题, 2006, 133 (5).