

## 文化视野中的街道景观解析

张薇,马俊

(安阳师范学院 建筑工程学院,河南 安阳 455000)

**摘要:**城市街道景观对于城市形象起着主导作用,它不但在视觉上大体决定了城市的整体面貌,而且在功能上极大地影响着市民的日常生活。城市街景目前主要特征为街道空间围合弱且尺度不当、沿街建筑缺乏协调呼应及地域特色、街道环境可识别性较差、步行系统很不完善等。本文提出了向小尺度发展、整合街墙形态、规范建筑立面、建设可识别系统、完善步行系统应该是城市街道景观未来发展方向。

**关键词:**街道景观;人文特征;形态特征

**中图分类号:**TU984

**文献标识码:**A

### Analysis on urban streetscape in the vision of culture

ZHANG Wei, MA Jun

(School of Civil Engineer and Architecture, Anyang Normal University, He'nan Anyang 455000, China)

**Abstract:** Streetscape plays a leading role for a city's image; it not only decides the overall vision of a city, but also greatly affects people's daily life. The main characteristics of streetscape today were too large scales, lack of spaces limited, uncoordinated building facades lack of characteristic, less identifiable, and not well-designed walking systems. The dissertations put forward some advices for the future development of streetscape, such as developing mall-scales, integrating of street spaces, regulating building facades, constructing identifiable systems, and improving the conditions of walk system.

**Key words:** streetscape; humanistic characteristics; morphological characteristics

街道是城市环境极其重要的内容,既承担重要的交通功能,又是市民们生活中的重要场所,也是旅游者认识一个城市的首要途径。街道景观则是城市整体景观的最重要组成部分,它记载了城市的历史,展示着城市的面貌,也影响着市民的日常生活。在我国近年的城市化快速进程中,城市管理者、设计者们对城市公共空间如城市广场、公园和商业休闲场所等的景观重视程度逐渐提高,但对城市道路景观的理解和重视程度还远远不够,因而诸多视觉和功能上的问题不断涌现。本文以对街道景观的分析,找出现存问题的症结并寻找解决方案,以理清未来城市街道景观的发展思路,城市建设的发展方向,从而为城市建设者们在日后的相关工作中提供参考。

### 1 城市的街道景观解读

#### 1.1 街道的概念

街道就仿佛是城市的骨架,它们是伴随着城市的形成而产生的,最早的街道就是建筑与建筑之间为了相互间的往来穿越而留出的线性空间,但随着时间的发展,它被赋予了更复杂的功能和更细致的形式。今日的城市街道是一个包容了建筑、环境设施、人类活动和绿化等元素的复杂线性结构空间,它既是城市中人们活动的基本线路,同时也是城市社会生活的一种空间组织形式。

#### 1.2 街道景观的概念

城市街道景观首先是物质形态的集合,是建筑、树木、交通、人流等各种元素在空间中的有机组织,这些元素综合形成了环境中的各种视觉事

物和视觉事件;其次,城市街道景观也是一种人文艺术,是人类文明积累所形成的物质和精神载体,它运用具体的形象为人们提供一种生存的空间环境,并在精神上影响着生活于其中的人们。

### 1.3 从使用者视野解读街道

街道是城市的线性开放空间,通常具有线性空间所特有的方向性和序列性。凯文林奇曾阐述道“道路是观察者习惯、偶然或者潜在的移动通道,它可能是机动车辆、步行道、长途干线、隧道或是铁路线,对许多人来说,它是意象中的主导因素。人们正是在道路上的移动同时观察着城市,其他的环境元素也是沿着道路展开布局,因此与之密切相关的”。城市街道在体现城市环境个性、组织城市空间和城市生活等方面都发挥着重要的作用,它们是人们进行交往、购物、餐饮、休闲、娱乐等各种日常公共活动的物质空间所在,而且也承担着继承传统文化及满足人们审美需求等非物质性重任。

如果一个城市的街道景观清洁优美、风格独特,市民生活在其中愉悦而舒适,那么这个城市给人的印象将是繁荣安定、高度文明的。相反,没有特点、环境脏乱、人情冷漠的城市街道将使人产生想尽快逃离它的感觉。

### 1.4 从人文视野解读街道

街道景观的人文因素既包含人类在街道上的各种活动所产生的动态内容,也包含城市历史文化作为内在动因对城市街道景观的影响。人类在城市中的生活丰富而又复杂,其中有许多内容是在街道上发生的,所以有人将街道比喻成城市生活的“发生器”。街道中最主要的人类活动是交通活动,包括各种交通流,永不间断的人流和车流是街道特殊的景观,另外,街道也常常是人们各种休闲娱乐活动、商业活动、节庆活动和观赏活动发生的场所,这些动态的活动是城市生活的重要组成部分,也是城市街道景观不可或缺的内容,因为有了人的活动,街道也就失去了存在的意义<sup>[1-2]</sup>。

## 2 城市街道景观特征

街道景观的物质形态特征只是复杂的内在因素的表面化和形式化,在其现状之后有深刻的政治和文化背景。因为正如梁思成先生所说:“建筑之规模、形体,工程、艺术之嬗递演变,乃其民族特

殊文化兴衰潮汐之映影;…盖建筑活动与民族文化之动向实相牵连,互为因果者也”,以各色建筑为主体所形成的城市街道景观必然是一个时代的政治、经济、价值观和审美观念的综合体现。

### 2.1 街道景观构成

从人体观感和空间尺度的角度出发,可以将城市街道景观系统分为以下三个主要层次:

宏观层次:指整个城市范围内街道景观的总体布局、景观形态的分布与组织以及景观要素的构成模式等等。它是城市街道景观的总体印象,体现了一个城市的总体街道景观特点,就仿佛是一幅对于城市街道景观的鸟瞰图。

中观层次:指街道局部区段的景观布局、景观形态的分布与组织以及景观要素的构成模式等等。它是人的视力所及范围内能够清晰识别的街道景观,是比较容易被人们感知和把握的范畴,就仿佛是一幅对于城市街道景观的透视图或一段关于街道的动感摄影,与人对街道景观的日常动感体验和认知,以及景观场所感的营建关系最近。

微观层次:指以人的尺度来衡量的城市街道景观,在这个系统中,每一个景观要素都具有各自能够为人们所识别的特征。同时也是体现城市景观人性化与亲切感最彻底的层次,是城市宜人性景观得以充分展现的舞台。

### 2.2 街道景观特征

街道景观形态特征:首先,街道景观形态的要求体现在由沿街建筑物所限定出的街道空间上。一般说来,正如建筑室内空间具有空间限定和尺度的要求一样,街道空间也有空间限定及尺度方面的要求,沿街建筑物有良好限定的、尺度适宜的街道空间将使人们可以舒适地使用街道和欣赏街道景观,是美好街道景观形成的基本条件。美国评论家B鲁道夫斯基曾以意大利街道为例作出这样的评价:“街道正是由于沿着它有建筑物才称其为街道。摩天楼加空地不可能是城市”。

其次,街道景观形态的要求还体现在街道空间序列上。对世界各国城市的考察表明,很多名城的迷人魅力不仅是因为它们拥有许多优美的建筑,还更因为它们拥有许多吸引人、充满丰富活动的外部空间,而且这些空间在街道的串联之下在整个城市之中形成了具有各种场所意义的城市空间序列。例如意大利的历史名城威尼斯、佛罗伦

萨,法国的巴黎,比利时的布鲁塞尔,中国的小城镇丽江、周庄等都是如此。在这些城镇中,多样的公共空间形成了整体序列景观,为城市健康生活提供了舒适宜人的重要场所,造成了和谐统一的城市整体环境。

其三,沿街建筑立面形式是街道景观形态的重要内容,一般要求同一条街道上的建筑物、尤其是紧密相邻的建筑物应该尽量具有相互协调的立面形式,以保证视觉的舒适度和审美的基本要求。有研究者指出:“城市规划与城市设计在塑造空间形态上的主要思路,就是通过分析、控制城市空间界面,使人们在认知城市空间时获得设计安排的视觉界面”。

最后,街道景观中的各种微观形态扮演着有限而又重要的角色,虽然它们是景观中可见的最小部分,但景观的近人尺度部分却完全依赖于合乎逻辑的细部形式的实现及其耐久性。

### 3 街道景观的现状和问题

#### 3.1 传统街道空间丧失

随着我国整体综合国力的增强,房地产事业发展可谓蓬勃高涨,城市建成区面积以惊人的速度扩张,城市肌理和格局都遭到了巨大损失。面对现代城市的巨大建设量,传统的街道被宽大气派的柏油马路取而代之,固有的传统街巷空间被冷漠的交通空间所替代,街道形态已经偏离了原本传统的格局。

#### 3.2 机动交通统治街道

现代的城市交通压力是无法承受的,随着汽车行业的蓬勃发展,机动车道路彻底打乱了城市原有的交通架构。城市道路不断被修缮拓宽,但是修建的速度远远比不上汽车以及城市功能的增速。在如此大的交通压力和停车压力下,原本稀少的街道开放空间不断受到侵蚀,阻断了连续的步行道路系统,传统街道空间氛围彻底失去了保障。

#### 3.3 街道景观体系缺失

以北京为例,北京旧城原本每一条街道都拥有独特的文化景观,例如,原有的城楼、牌坊、钟鼓楼、坛庙等,充分遵循中国传统对景、框景、底景的设计理念。这些景观节点是我国传统城市街道空

间的重要遗存,既是街道本身景观的一部分,其组合起来也反映着城市整体的历史景观格局,在城市局部和整体上,都具有很高价值。然而随着城市化发展,原有的大部分街道景观节点都已被损毁或拆除,例如:西四、东四牌楼,地安门这三处具有结构意义的北京景观节点,如今都已消失,目前保留的原有街道节点景观与曾经相比有天壤之别,传统文化街道景观的格局已丧失殆尽。

#### 3.4 街道设施缺乏美感

当今,城市街道设施设计水平缺少整体性考虑再加上对地方文化传统的理解,不能够体现出地区文化特色。大部分街道服务设施比较陈旧,无论是数量还是规模都不能够满足大流量旅游人口的使用需求。街道设施是城市街道空间组成不可或缺的重要要素,好的街道设计能为这个街区的氛围营造起到积极地效果。通过不同的街道设施组合,可以实现不同的文化及视觉感受,更能体现出亲人尺度街道空间的魅力。

#### 3.5 整体空间控制缺乏

国外城市规划体系中,街道整体控制都是重要的组成部分,在城市总体规划和特殊区域规划设计中,都会对街道空间提出相关政策或者设计的控制原则。但由于我国城市规划工作与国外相比尚属摸索时期,很多方面都不完善,城市总体规划、分区规划等大多关注与用地布局、交通组织、空间结构等宏观问题,而与城市生活相关的街道空间往往被忽略,甚至在一些城市的历史文化保护区规划都未对城市街道空间做出明确的整体性控制说明。城市街道空间的引导控制应当是整个城市空间架构的有机组成部分,忽视街道空间的作用,会使得对于整体空间架构和景观体系不完整,从而影响对整体城市的认知<sup>[3]</sup>。

### 4 城市街道景观未来构想

#### 4.1 向小尺度发展的可能

受现代建筑理论中柯布西耶“光辉城市”理论的影响,以“大”为特征的思想观念已经渗透到世界各地的许多办公楼和住宅开发项目中,城市土地越来越多地被操控在大开发商或相关公共机构手中,构成城市的物质元素在尺度上持续增长。在近三十年中国各城市快速扩张的建设过程中,

这种“大尺度”的发展特征也显得非常显著,大马路和高楼总是与“雄伟”、“壮丽”等词汇放在一起,并成为人们理想的现代化城市标志,以大尺度来表达政治象征意义的诉求更为强烈。

城市建设致力于追求道路的宽度,那些宽马路与两边的建筑不发生关系,只是快速通过,导致城市倾向于一种典型的郊区模式,而且城市路网巨大的尺度也是一种郊区模式,整体城市感觉较弱。城市的大街区和高楼的发展模式,导致宽阔的马路隔绝了城市之间的联系,这一模式对于城市生活非常不便利,不宜人也是不合理的。因此,笔者认为未来城市的街道也应该向加密路网和缩小宽度的方向发展,小尺度街道空间和细密的路网不但能便利城市生活,而且有利于城市肌理的文脉延续感。

解决街道尺度过大问题的另一个方法是缩窄机动车道,拓宽人行道。比如巴黎城市改造项目的“塞纳河计划”旨在进一步保护法国首都的生态环境,提高巴黎人的生活质量,该计划首先将位于塞纳河右岸、香榭丽舍大街东端的协和广场的汽车道由原来的宽40 m 缩为26 m,同时扩大步行区,人行道由原来的12 m 拓宽为24 m,给行人以宽敞舒适的环境。改造后的街道内容更加丰富,景观形态美好。又如,美国圣塔莫尼卡市于1989-1990年整理旧环境建成的第三步行大街的成功案例,使一条原来尺度过大、荒凉乏人的24 m 宽的街道成为城市吸引人的活力空间。该设计也是首先从所有空间纬度上考虑了尺度的问题,先通过划分三条分带使街道的宽度达到最小,从每侧建筑立面线向外约3.6 m 为户外餐饮区域,以一排高大的棕榈树为界,然后是约4.2 m 的步行空间,沿路排列着花池/灯光照明设施以及落叶角豆树,最后位于中心位置的是被缩窄到6 m 的路基。在空间的垂直方向上,由树冠较低的树木、花台、街道的灯具设施、悬挂的旗帜和建筑在两三层高之上的进深退让共同限定空间尺度;在空间的水平方向上,尺度由街道当中的安全岛(包括商店、报摊及位于维多利亚电车上的咖啡馆等)到别致的岗楼、古怪的高大恐龙造型、植物和水景来限定。而人行道上点缀的饮水机、公共电话设施、自行车停车架、成组盆花以及长椅等,也都有利于空间的划分并得到了很好的利用。这些设计改变了这个原来尺度过大而又单调的空间,使它变得空间丰富、尺度宜人,为市民们普遍喜爱<sup>[4]</sup>。

城市的街道在未来也应该向小尺度发展。这一设想不但是由于过于宽阔的街道会产生上面分析过的城市问题,而且也因为城市公共交通不断的改善会使其成为民众出行的经常性方式。在面对世界能源危机和城市众多不断实施的新型交通服务的情况下,民众自然会对于个人的出行方式做出改变。

#### 4.2 整合街墙形态

城市景观建设必须强调空间的围合感,为此街道两边建筑应该具有连续性,在街道空间的功能之外,街道空间的限定良好及连续性要求还与街道景观的轮廓线有关。城市轮廓线的形式主要是由城市建筑整体的立面轮廓勾勒而成,而连续、协调的建筑立面所形成的街墙形式与断裂的、混乱的建筑立面相比,必然有极大的优势。

从现代城市街道景观建设、街道空间便利使用、节约土地以及商业发展等角度出发,城市中的街道应该力求街墙的完整性,也即尽量沿街建房。当然,在设立街墙的问题上,对于高速交通线和一般性街道,应该有所区别对待,反映到具体的数据上,就是建筑贴线率的差别,前者的数据一般为50% - 60%,后者则一般应该达到60% - 80%甚至更大。

#### 4.3 规范立面形式

建筑物是城市街道景观中最主要的视觉内容,而建筑的立面就好像是建筑具有表情的脸,它们不但在相当程度上反映建筑的内部功能,而且同时也引导和影响人们日常使用城市空间的方式,所以它们应该是生动和富有表现力的。在整合街墙整体形态的基础上,为了追求街墙的视觉和谐感,就还需要对于组成街墙的各幢建筑物的“表情”予以一定的规范化制约,以便使组成街道立面的这“一张张脸”相互协调,以形成一副和谐的画卷,这就好像排列在一行整齐的队伍中的人们不能表情各异一样。

总的说来,建筑立面的设计应该做到与城市空间相协调,既需要综合运用形式美学的原则,也需要研究地区人群的传统欣赏习惯。对此设计者可以从三个方面加以考察,即纵向上对城市及特定场所历史的尊重、横向上对城市现实的尊重以及与自然风景协调对自然的尊重。

#### 4.4 建设城市可识别系统

国内城市街道景观可意向性总体较弱,与之对应的是街道的可识别性较差,这就会直接导致人们在城市中寻找确切目的地的能力减弱。导致这一方面的原因是多方面的,包括街道空间尺度过大、完形感较差、场所缺乏,建筑物地标作用不显著、建筑物与街道关系不合宜等等。对于街道景观的可识别性,可以从以下几个方面做到:

1)城市街道的可识别性的系统建设必须形成一个整体的遍布城市的均衡网络。比如城市中的建筑物常常都以靠近某地铁站为其地址的关键内容,地铁入口和公交站台需要良好的设计,应该是容易到达、清晰易识的,最好同时具有一定的场所感,以方便人们使用。在某些入口处,如果能因地制宜地增加些必要的座椅等公共设施,供人们短暂停留、交往,将可以使其功能性发挥得更好,同时也为城市街道提供更多适宜的小型场所。

2)在一些城市中,很多街道上还有一种特色构筑物—行人过街天桥,这些天桥在城市中数量众多,而且体量一般也较大,因此对于街道景观的影响也较大。但一般说来,目前这类天桥在艺术形式上基本缺乏考虑,造型用材均单调而毫无特色。笔者考察中看到这些天桥的时候,常常觉得可惜,因为如果设计美观的话,它们本来是可以为街景增色不少的,但现实的情况却是不但没有增色反而有些添堵。未来的天桥应该被列入城市设计的行列,增加其美感,使其成为街道环境可识别的重要元素以及街道景观特色的重要内容。

#### 4.5 完善城市步行系统

目前我国城市的道路规划一般都是建立在“车本位”基础上的,道路规划的基本服务对象被确定为“机动车”,所以道路规划普遍被默认为“机动车道”设计,其一般步骤是先确定计算行车速度,再根据计算行车速度确定车流量及道路容量,然后划分车道及确定道路横断面类型,最后才确定人行道、分隔带等“附属设施”。这样的道路规划方式致使城市道路的其他许多重要功能被漠

视,例如公交车专用道、自行车道、人行道、公交站点以及服务于步行者的服务设施(电话亭、零售点等),这种漠视主要表现为两个方面,一是在功能设计上没有涉及,另一方面是虽然得到考虑,但是规模和功能定位难以满足实际需要。同时,对于道路的服务情况的评价也主要依据机动交通的情况作出,例如当一条道路上的机动交通速度降低,出现交通拥挤或堵塞时一般就被认定为该道路不能满足交通要求,而实际上可能这条道路上的其他交通处于良好的状态。总之,在道路规划和建设中存在“一切以机动车的交通需求为主,一切为机动车让路”的倾向。其实,城市道路空间是一个为多种需求服务的多功能、多目标的空间组成,在对其进行规划时必须纠正传统的“车本位”思想,摒弃那种认为城市道路主要满足机动交通的片面观点,追求“公平”的道路空间,如按服务对象可将城市道路分为针对快速交通需求、针对慢速交通需求和针对步行交通需求三类功能构成等。

#### 5 结束语

人终究不是单靠面包生活的,城市美观对人的健康和幸福也是个重要因素,如果我们不能满足这些要求,我们将会失败。所以,对于城市街道景观未来的良好发展,仍需人们更多的努力,让城市走上向美好良性发展的健康道路,让街道成为城市中的舒适美好的宜人场所,是一个需要有更多人不断付出心血的长远追求目标。

#### 参考文献:

- [1] 卓健. 城市街道研究与规划设计:全球50个街道案例[M]. 北京:中国建筑工业出版社,2010.
- [2] 阿兰·B·雅各布斯. 伟大的街道[M]. 北京:中国建筑工业出版社,2009.
- [3] 卡门·哈斯克劳. 文明的街道:交通稳静化指南[M]. 北京:中国建筑工业出版社,2008.
- [4] 迈克尔·索思沃思 伊万·本-约瑟夫. 街道与城镇的形成[M]. 北京:中国建筑工业出版社,2006.

(责任编辑 刘存英)