
摘要

城市街道空间作为城市公共空间的重要组成部分，是人们生活、交往、活动的重要场所，其是否有活力直接影响着整个城市的活力。当前的城市建设带来的种种问题已使得许多街道空间变得毫无活力而言，如何重塑街道空间的活力从而激发整个城市的活力已显得越来越重要。

本文主要研究了如何塑造有活力的街道空间的问题。首先以汽车的出现为标志分前汽车时代、汽车时代和后汽车时代三个阶段研究了城市街道空间的演变历程，并结合当前我国城市的建设现状从物质要素、空间要素、人文要素三方面总结了街道空间活力缺失的主要成因。其后根据相关理论从街道空间的尺度与界面、多样性、人性化设施、安全性和活动的丰富性五个方面分析了街道空间的活力要素构成，并以哈尔滨中央大街为例分析其活力来源，以期如何塑造有活力的街道空间提供理论指导和借鉴。通过以上的分析，文章最后归纳出了城市街道空间活力塑造的六大原则，同时提出了塑造有活力的街道空间的四个对策：从物质要素进行塑造、从空间要素进行塑造、从人文要素进行塑造和组织丰富的活动，这四个对策涵盖了街道空间的众多具体要素，包括土地、建筑物、设施、绿化、尺度、外部空间等等，为以后地段城市设计层面和详细规划层面的街道空间设计提供了一定的指导。

关键词 街道空间；活力；塑造

Abstract

Urban street space, as a part of the public space, is an important place for the people's lives, contacts and activities, and its vitality directly affects the vitality of the whole city. At present, the problems caused by urban construction have lead to street space losing vitality. However, how to reconstruct the vitality of street space to stimulate the vitality of the whole city appears more and more important.

This thesis mainly studied the problems about how to create the vital street space. Firstly, it summed the causes of vitality disappeared from the material, spatial and human factors according to the current Chinese urban construction by studying the evolution of urban street space from three stages: pre-automobile age, automobile age, post automobile age basing on appearance of the automobile. Then, analyzed the structure of the vital elements of street space from the aspects of its scale and interface, diversity, human facilities, safety and abundance activities according to the theories, and took the Harbin Central Street as an example to analyze its vitality sources in order to provide theoretical guidance and reference about how to create the vital street space. Through the above analysis, finally, this paper proposed s principles to create vital street space, and proposed four countermeasures: created from the material elements, spatial elements, cultural elements and abundant activity, which contained many elements of the street space: land, buildings, facilities, green, scale, external space and so on, and provided some guidance for the design of street space of the district urban designing and detailed planning in the future.

Keywords Street space; vitality; creation

1 绪论

1.1 研究的缘起

城市街道是城市构成的基本骨架，它为人们购物、交往、娱乐、休闲等提供了的室外活动场所，这里包含了城市居民大多数的日常活动，同时也体现了一个城市的风土人情、反映了城市的风貌和特征、深刻诠释了城市的文化和历史文脉。

在过去，街道完全是为行人所服务的，拥有宜人的尺度，丰富多彩的街道生活，行人不用担心汽车带来的不安全感（因为没有汽车），可以轻松自如的和朋友交谈、行走、购物等等，整个街道完全体现出一种生活性。随着城市的不断发展，特别是汽车的出现，使得城市的街道空间发生了根本变化。首先是街道尺度的扩大，为了满足汽车行驶的需要，街道宽度一扩再扩，有的道路红线甚至达到了 100 米宽，这样的宽度很难使人有空间的感觉，并且给行人穿越街道也带来了一定的困难；其次是街道两侧建筑的不断拔高，使得行人已无亲切感而言；再次是当今的街道设计多数优先考虑的是汽车的通行，而行人却放在了其次，街道空间的主体因此发生了改变，行人在街道中的活动也受到了一定的限制，街道更多的体现出一种交通性。这些种种因素使得当今的街道空间已不再具有过去那样的吸引力，街道空间越发的冷清，同时也使得其安全性降低，行人也就更少，生气也逐渐消失，更无活力而言。

1.2 研究的目的是与意义

1.2.1 研究的目的

随着我国城市化速度的不断加快，各个城市也随之开始了大量的城市建设项目，这些建设项目在投入使用后为人们的现代生活带来了方便，但同时也带来了一系列城市问题：交通拥堵、街道空间尺度巨大、缺乏舒适的公共空间等，城市生活的质量大大降低。人们熟悉的生活与交流的空间消失了，街道变得乏味无趣毫无生气，不值得留恋，以往那种亲切宜人、界面连续、空间尺度适当的街道空间被现代城市的发展完全摧毁。城市街道变成了公路，汽车成了街道的主宰，行人退而其次，越来越宽的街道反而成为城市中不可逾越的鸿沟，这种“崭新”的街道没有了以往的人情味，反而给人一种冷漠的感觉，城市街道空间的活力也随之渐渐消失……

本文期望通过研究城市街道空间的演变历程，结合现代城市街道现状，分析现代城市街道空间活力缺失的成因，同时研究城市街道空间的活力要素构成和相关案例，最后总结出塑造有活力的城市街道空间的对策，使其具有可操作性和现实意义，为今后的街道空间设计提供一定的理论指导。

1.2.2 研究的意义

街道空间是城市公共空间的重要组成部分，它既承担了交通运输的任务，又同时为

城市居民提供了公共生活和活动的场所。在当前的城市建设中，一些建设者盲目的追求建设速度，往往忽视了对城市街道空间活力的考虑，然而街道空间的活力正是城市活力的重要组成部分。正如简·雅各布斯在《美国大城市的死与生》中所说：“街道及其人行道，城市中的主要公共区域，是一个城市的最重要的器官。试想当你想到一个城市时，你脑中出现的是什么？是街道。如果一个城市的街道看上去很有意思，那么这个城市也会很有意思；如果一个城市的街道看上去很单调乏味，那么这个城市也会非常乏味单调”^[1]。

塑造有活力的街道空间对于提高整个城市公共空间的质量将起到很大的作用，如何设计有活力的、人性化的街道空间已成为城市设计研究领域的重要议题。因此，本文的研究对于重塑城市街道空间的活力具有一定的指导意义。

1.3 相关概念的界定

1.3.1 街道的定义与分类

1.3.1.1 街道的定义

街道指的是在城市范围内，全路或大部分地段两侧建有各式建筑物，设有人行道和各种市政公用设施的道路（百度百科）。在《辞海》中对街道的解释为“旁边有房屋的比较宽阔的道路”^[2]。街道对应的英文为“Street”。

而克利夫·芒福汀在《街道与广场》一书中对街道的定义为“是由其两侧的建筑所界定，由其内部秩序形成的外部空间，具有积极的空间性质，与人关系密切；它作为构成城市空间的主要要素，不只表现于它的物理形态，表示两点或两区之间是否有关系，表示人的动线和物的活动量等，而且还被普遍看成是人们公共交往及娱乐的场所”^[3]。

从交通功能来说，街道从属于道路，然而却和道路有很大的差别。道路主要是指为交通需要所提供的道路用地及空间，重点在于两地之间的运动和连接，其意义是交通性的，一般与周围建筑的关系较疏远，属纯外部的消极空间(N-Space)。而街道，应包括两侧的建筑及其所围合的三维空间内的各种设施和城市生活，除了一定的交通职能外还包含其它城市功能，是各种城市活动频繁的場所，其意义是生活性的，具有积极的空间意义(P-Space)^[4]。从街道和道路的活动主体来说，街道的活动主体是人，而道路的活动主体则是车。

总的来说，街道是一种基本的城市线形开放空间，它给人们带来了丰富的购物、交往、散步、娱乐等社会活动。然而现代城市的建设却使街道承担了过多的交通功能，并使其逐渐丧失了原本应有的生活功能。

1.3.1.2 街道的分类

街道是城市居民的重要活动空间之一，不同的街道在人们的生活中起着不同的作用。按照不同的划分标准，街道的分类也不相同，本文从街道的主要功能角度出发进行分类，可分为：交通性街道、生活性街道、步行商业街道。

(1) 交通性街道

交通性街道多为城市中的交通干道，主要是解决城市的交通疏散，承担着城市的主要交通流，它们通常连接着城市中的不同功能区，实现各个功能区之间人流和物流的转移传输。这类街道的主要特点是设计车速快、街道红线宽度大、交叉口间距大、人们过街通行较为困难。如深圳的深南大道、哈尔滨的中山路等。

（2）生活性街道

生活性街道多为城市中的次要街道和支路，是城市中数量最多的街道类型，也通常最具地方特色，其通常包含了两方面功能：一方面是交通功能；另一方面则是城市居民的生活、活动功能，这方面的功能更强于交通功能。生活性街道的主要特点是街道红线宽度相对较小、车速慢、交通工具类型较多、行人多、街道两侧的建筑功能相对丰富、街道中的各种活动丰富多彩。

（3）商业步行街

商业步行街是城市中比较特殊的一类街道，其完全是以步行为主，街道的设计以人为主体的，街道两侧一般为商业建筑。商业步行街给人们提供了一个休闲、娱乐、购物的场所，为城市带来了源源不断的活力。商业步行街的主要特点是以步行为主、街道的尺度极具人性化、街道活动丰富多彩、街道设施齐全。如哈尔滨中央大街、上海新天地等。

1.3.2 街道空间的定义与构成要素

1.3.2.1 街道空间的定义

街道空间是指在城市中由街道两侧的建筑所围合的一种线型开放空间体，是城市居民进行公共交往、举行各种活动的开放性场所，同时具有一定的交通功能，是城市公共空间的一种。

1.3.2.2 街道空间的构成要素

城市街道空间是由建筑物、道路、绿地以及相关的环境设施等围合而成，这些实体的外界面通常又成为街道空间内界面的组成部分。根据不同的分类，城市街道空间主要由以下三种要素所构成：物质要素、空间要素和人文要素。

（1）物质要素

物质要素是构成街道空间的基本要素，它主要包括人、建筑、道路与铺地、环境设施、绿化等。

a、人

人是街道空间的主体，正是人创造了城市，创造了街道空间。美国学者威廉·怀特曾说“街道存在的基本理由，就是它向人们提供了一个可以面对面接触的中心场所”。人们在街道中行走，出入两侧的建筑或驻足小憩，欣赏周围的美景或与他人攀谈、嬉戏，从而使街道空间充满“生”的气息；人们处于街道中，享受空间变化给我们带来的乐趣，享受生活的多姿多彩。如果没有人的存在，街道也就没有任何意义。

b、建筑

建筑是构成街道空间的决定因素，是街道空间的主要边界，其决定了街道空间的形态，如果没有两侧建筑的围合，街道就不在是街道而是道路。正如 B·鲁道夫斯基在《人的街道》中指出：“街道是母体，是城市的房间，是肥沃的土壤，也是培育的温床。其生存能力就像人依靠人性一样，依靠周围的建筑。完整的街道是协调的空间。无论是非洲的卡斯巴（Kasbah）那样密室似的住房，还是威尼斯的纤细大理石宫殿，他们所构成的街道主要考周围建筑的连续性和韵律。街道正是由于沿着它有建筑才称为街道，摩天楼加空地不可能是城市”^[5]。在街道中进行的日常活动都和沿街建筑有一定联系，因此街道空间的活力在很大程度上依赖于沿街建筑。

c、道路与铺地

街道中的道路与铺地构成了街道空间的底界面，主要承担着街道的交通功能，包括街道中的步行与车行。街道中铺地的色彩、形式的变化可令人产生空间的变化感，并且也可延续两侧建筑的色彩、材质等，使街道空间更加完整统一。

d、街道设施

街道空间中的设施主要包括座椅、标识牌、路灯、公共电话亭、垃圾桶、信号灯、景观小品等，这些设施为街道空间中的活动提供了物质支持，并且对活动的产生也起到了一定的引导作用。

e、绿化

街道绿化是街道空间的重要组成部分，同时也是城市中主要的线形景观带，不但对城市环境有很大的促进作用，同时也具有调节人的心理与精神的功能。街道绿化的分布、色彩、形状对在街道中活动的人都有一定的影响作用，并且可增强或减弱街道空间的导向性。

（2） 空间要素

街道空间的空间要素由围合街道形成“空间”的各个界面和街道尺度组成，街道界面包括：底界面、侧界面、顶界面和对景面。

a、街道尺度

街道尺度主要是指街道的宽度与沿街建筑高度的比例。街道尺度对街道行人的视觉和心理感受有着重要影响。

b、底界面

底界面即街道平面，包括车行道路面、人行道路面、路面绿化等。底界面是街道空间中人们接触最密切的一种界面，是街道空间中的活动的载体，是人们融入街道生活的主要的落脚点，有组织人的活动、划分街道空间领域和强化景观视觉效果等作用^[6]。

c、侧界面

侧界面由沿街的建筑物、构筑物的立面形成的竖向界面。侧界面反映了一个城市的历史和文化，对街道的空间形态起着决定作用，并影响着街道的尺度与比例。

d、顶界面

顶界面是由两侧沿街建筑的顶部轮廓线所限定的范围，包括由建筑物屋顶面，即第

五立面构成的天际线；顶界面也指由街道和建构筑物顶面共同构成的城市街道空间的肌理。

e、对界面

街道一般不是笔直地从头到尾，有可能是折线型或者曲线型，当人们的视线沿着街道向前看的时候，街道尽头或转折处的建筑立面、标志性构筑物等景观面即为街道的对景面。

(3) 人文要素

城市街道空间是一个具有综合性功能的空间，同时具有人文环境构成要素，如历史文化积淀与人的休闲活动、节庆活动、商业活动、观光活动等。没有人文要素的街道，其魅力也无从言。人文原来是指人的各种传统属性，广义的讲人文就是人类自己创造出来的文化。街道空间中的人文要素主要包括了历史文脉和街头文化。

a、历史文脉

所谓历史文脉是指一个城市，一个国家，历史遗留下来的文化精髓及历史久远。可以说是代表着一个城市的风格，文化风茂，历史记录，特别是一些古代有名气诗人，更是对此地有着影响力，有一定的文化价值与影响，从一个城市上来说，就像一个人的性格，必定有一个城市的文化底蕴，一个社会的精神文化都和历史文脉有着相关的联系，我们常说我们的国家有五千年的历史，这是一个历史文脉。（百度百科）

b、街头文化

在过去，街头文化也就是 Hip-Hop 文化，中文译名嘻哈，文化源于上世纪 70 年代美国黑人的一种街头说唱文化。随着时代的发展，街头文化的含义也发生了一定的变化，是释放自我的一种全新的文化形式，几乎在街头任何的艺术都可以成为街头文化，包括街头舞蹈街舞、滑板族、滑旱冰等等。

1.3.3 活力的定义

在《当代汉语新词词典》中，对活力的解释为：指旺盛的生命力；借指事物得以生存、发展的能力。目前约定俗成的活力涵盖了以上两种解释，包括：个体感到他们拥有的体力、情绪能量和认知灵活性三方面内容。活力是一种生存、发展、抓住机遇和更新创造的能力；在生物研究范畴中，活力即旺盛的生命力；而在经济研究范畴中，活力即自强不息、努力创新。在英文中，活力被译为“Vigor”、“Vitality”、“Energy”。

凯文·林奇在《城市形态》一书中提出了城市空间形态的几个性能指标，即：活力、感受、适宜、可及性、管理五个指标。其将“活力”定义为“一个聚落形态对于生命的机能、生态的要求和人类能力的支持程度，而最重要的是，如何保护物种的延续。这是一个人类学的标准，或许有一天我们也会考虑使我们的环境标准也支持其他生命物种的延续，虽然这些生命体可能对我们人类的生存并没有帮助”^[7]。他认为在城市形态中体现生存活力的主要内容是：①延续性：对于空气、水、食物、能源、废弃物的适当生产和处理；②安全性：对环境中的有毒物质、疾病、灾害的防止；③和谐性：环境和

人类需求的温度、生理节奏、感受、人体功能等相互协调的程度；④稳定性：保证与人类息息相关的其他生物物种的健康并维持其多样化，以及现在与未来整个生态系统的稳定^[8]。

简·雅各布斯在《美国大城市的死与生》一书中将活力阐述为：人与人活动及生活场所相互交织的过程，这种城市生活的多样性，使城市获得了活力。

关于活力的定义较多，不同领域对其的具体解释也有所不同，本文所说的活力主要涉及城市，即指城市活力。城市活力是指一个城市对经济社会发展综合目标及对生态环境、人的能力提升的支持程度^[9]。对于城市来说，城市活力主要包括经济活力、社会活力、文化活力三方面，它们共同构成城市活力体系，彼此密切联系，共同对城市活力形成重要的支撑。由于街道空间的活力与其中人的活动有关，活动越是丰富街道空间也就越有活力，因此街道空间的活力主要体现在社会活力和文化活力上。

1.4 研究内容与方法

1.4.1 研究内容

本论文主要研究以下内容：

(1) 研究城市街道空间的演变历程，分析城市街道空间活力缺失的成因，主要从街道空间的物质要素、空间要素、人文要素三方面进行分析。

(2) 结合相关的理论分析城市街道空间的活力要素构成，并以哈尔滨中央大街为例分析其活力来源，以期下文对策的提出提供借鉴。

(3) 研究塑造有活力的城市街道空间的原则，同时提出相应的塑造对策，主要从街道空间的物质要素、空间要素、人文要素、活动的组织四个方面进行塑造。

1.4.2 研究方法

1.4.2.1 文献研究法

对国内外相关的文献资料进行阅读和整理，了解有关城市街道空间的研究现状，获取相关的研究成果，通过分析这些研究成果，拟定自己的研究思路；并对有关城市街道空间的内容进行网络资源搜索，以此为课题的深入研究奠定基础。

1.4.2.2 实地调研法

分别对缺乏活力的城市街道与有活力的城市街道进行实地调研，收集相关的一手资料，分析城市街道空间活力缺失的成因和有活力的街道空间的特征。并通过访谈和观察，了解人们在街道空间中的交往和感受，探寻激发人们在街道空间进行交往、活动的活力要素。

1.4.2.3 问卷调查法

通过发放问卷来调查人们所认为的街道空间中的吸引力要素，以此来分析街道空间的活力来源。

1.4.2.4 归纳分析法

通过对城市街道空间的实地调研分析，并结合相关的理论进行归纳和分析，最终总结出有关塑造有活力的城市街道空间的对策。

2 城市街道空间相关理论及实践探索

2.1 国外相关理论及实践探索

2.1.1 国外相关理论研究概况

国外相关的理论研究起步时间较早，研究的内容也比较全面，这些研究将人放在了首位，强调了人在街道中活动的重要性以及以人的尺度进行城市设计的重要性，这些研究成果对于我国的城市设计研究有很大的帮助，主要包括以下理论。

2.1.1.1 凯文·林奇的城市意象论

在《城市意向》一书中，凯文·林奇以波士顿、泽西城、洛杉矶三个城市为例，通过研究城市市民心目中的城市意象，分析美国城市的视觉品质，主要着眼于城市景观表面的清晰或是“可读性”，亦即容易认知城市各部分并形成一个凝聚形态的特性，提出了通过视觉感知城市物质形态的理论，即城市意象论，并归纳出建立城市意象的五个基本元素：道路、边界、区域、节点、标志物^[10]。城市意向论为现代城市设计奠定了理论基础，对以后的城市设计产生了重大影响。

2.1.1.2 简·雅各布斯的城市活力论

简·雅各布斯通过研究美国大城市，深入考察了城市结构的基本元素以及他们在城市生活中发挥功能的方式，分析了城市活力的来源和城市衰败的成因，并肯定了城市活力对于城市发展的重要性。她从社会学的角度去研究城市设计，认为城市是属于人的城市，并从城市生活的多样性考虑城市活力。她认为：城市中有生气的、人多的地区总是有着相对多的内容和形式并存，即多样性，而要想在城市的街道和地区生发丰富的多样性，有四个必不可少的条件^[1]：

(1) 主要用途混合的必要。地区以及其尽可能多的内部区域的主要功能必须要多于一个，最好是多于两个。这些功能必须要确保人流的存在，不管是按照不同的日程出门的人，还是因为不同的目的来到此地的人，他们都应该使用很多共同的设施。

(2) 小街段的必要。大多数的街段必须要短，也就是说，在街道上能够很容易拐弯。

(3) 老建筑的必要。一个地区的建筑应该各色各样，年代和状况各不相同，应包括有适当比例的老建筑。

(4) 密度的必要。人流的密度必须要达到足够高的程度，不管这些人是以什么目的来到这里，其中包括本地居民。

2.1.1.3 共享街道理念

共享街道系统的根本理念是：构造一个统一体，强调共同体和居住使用者。行人、玩耍的儿童、骑自行车的人、停靠的车辆和行驶的汽车共同分析着一个街道空间。它的哲学思想根源可以追溯到英国 1963 年出版的科林·巴奇纳写的一份报告《城镇交通》。

在荷兰,尼耶克·德·波尔将巴奇纳的构想理念创新改进,并将改进后的街道模式命名为“乌勒夫”。此后,这种街道模式不断的发展演变,最终形成了“联合街道系统”,它涵括了乌勒夫最初所呈现出的基本理念。

共享街道理念主要运用在居住性街道中,其设计特征主要包括:它是一个居住性的公共空间;不鼓励交通畅行无阻;行人与汽车共享路面,行人在整条街上享有优先权,在每一处都可以步行、娱乐;它可以是一条街道、一个广场(或其他形式),或者一个空间的连接处;它的入口处被明确标出;没有老一套的带升高的路沿石铺装的直道,车行道和人行道没有严格的分界;车速和行车受到自然状态的屏障、偏向、弯曲度和波浪形约束;区域内设有广泛的景观美化带和街道设施^[11]。

共享街道创立了一种社区氛围,使街道成为一个混合用途的公共领域,凌驾于广大汽车车主之上。这种街道模式增加了邻里间碰面与交流的机会,使得人们将越来越多的时间花在街道上,鼓励了社交互动和邻里交往,同时增加了街道空间的活力。

2.1.1.4 杨·盖尔的公共交往理论

在《交往与空间》一书中,杨·盖尔着重从人及其活动对物质环境的要求这一角度来研究和评价城市和居住区中公共空间的质量,在从住宅到城市的所有空间层次上详尽地分析了吸引人们到公共空间中散步、小憩、驻足、游戏,从而促成人们的社会交往的方法。他呼吁“对户外空间中活动的人们应给予关注,并深切理解那些与人们在公共空间中的交往密切相关的各种微妙的质量”^[12]。

在研究哥本哈根市的公共空间时,杨·盖尔等通过街头访问和问卷调查等方法分析了人在城市公共空间中的公共生活,通过全面呈现有代表性的城市广场和街道等公共空间的成功建设典范,强调将城市视为聚会的场所和将公共空间作为促进交往的设施的观念,特别强调公共空间中的对步行者和休闲生活的关注,及加强步行交通的积极策略。该研究所涉及的调查方法以及有关哥本哈根市的研究案例分析已在世界上许多城市得到应用,为形成更为人性化的城市起到了积极的作用。

2.1.1.5 芦原义信的《街道的美学》

在《街道的美学》中芦原义信运用格式塔心理学中“图形”与“背景”的概念以及其他现代建筑设计理论,并引用中国的“阴阳”之说,对日本和意大利、法国等西欧国家的建筑环境、街道与广场等外部空间进行了深入细致的分析比较,同时结合人的活动和心理、生理特点,阐述了街道、广场的构成和高宽比例等美学原则,强调了街道在城市中的美学价值和社会价值。

2.1.2 实践探索

国外有关城市街道空间方面的实践当数丹麦的哥本哈根。哥本哈根经过长达 40 年的时间对城市中街道和广场进行改造,使其从一座以汽车为主导的城市转变成一座以人为本的城市。哥本哈根是一座由公共街道和广场组成的单层城市,这里没有地下购物设施、隧道和管道,也没有第二、三层的步行网络,路上也没有跨越街道的天桥。任何重

重要的事情都发生在地面这一层次上,这对于聚集城市活动是有利的^[13]。

在哥本哈根市中心仍保持着中世纪的街道格局,有着宜人尺度的古老建筑仍占据主导地位。另外,该市多年以来一贯奉行以减少城市中心的交通,改善使用者的环境为目的的政策。这些使得哥本哈根变得更漂亮、更少污染和更少噪声,成为一座更有吸引力的城市。整个城市中心处处体现出欢迎人们步行和小憩的气息,吸引人们逗留,进而吸引人们参与到各种公共活动之中(见图 2-1、图 2-2)。



图 2-1 格拉布鲁德广场

资料来源:《公共空间·公共生活》



图 2-2 新广场

资料来源:《公共空间·公共生活》

哥本哈根改造的第一条街道是具有悠久历史的斯特勒格街,于 1962 年成为步行街。改造前的斯特勒格街是一条繁忙的机动车单行线,行人拥挤地行走于两侧狭窄的人行道上。关于是否改造曾引起了激烈的争论,很多人认为步行街对于丹麦并不需要,但是改造后的事实却证明了禁止机动车的新环境是很受哥本哈根市民欢迎的(见图 2-3)。改造后的街道人流明显得到了增加,街道中充满了散步、购物、和欣赏橱窗等主要活动,而相互观赏的社交活动得以延续,成为街道生活中的一个有机部分,整个街道生气十足,充满活力。斯特勒格街的改造是城市中心巨变的开始,即从一个拥挤的交通环境变成一个安静但很有生气的、以人为本的城市中心。

哥本哈根对公共空间改造的成功,使得很多人来此旅游观光,同时也为世界上其他国家改造城市公共空间、打造活力城市提供了借鉴,特别是对于我国当前的城市建设。

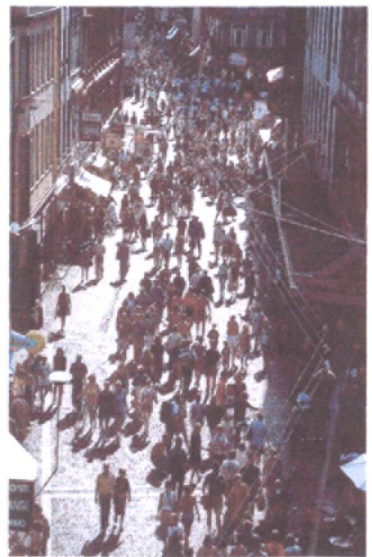


图 2-2 斯特勒格街

资料来源:《公共空间·公共生活》

2.2 国内相关理论研究概况及实践探索

2.2.1 国内相关理论研究概况

随着国内城市的快速发展,城市街道空间的问题也日益凸显,使得人们对城市街道空间越来越关注,虽然我国对城市街道空间的研究相对于国外起步较晚,但也取得了一定成就,相关学者从不同的角度去研究城市街道空间,主要包括以下几个方面:人性化、多样性、

可渗透性、设计方法、公共空间活力等。

2.2.1.1 从街道空间的人性化角度研究

这类研究主要通过研究城市街道空间寻求其人性化的设计方法,主要研究成果有:凤元利、刘仁义《以人为本塑造现代城市街道空间》(2003);天津大学薛忠燕的硕士论文《人性化、情感化的街道空间》(2004);合肥工业大学黄伟军的硕士论文《城市街道空间环境的人性化设计研究》(2005);王成武、赵丽丽《从人文关怀的角度审视城市街道空间》(2005);湖南大学钟文的硕士论文《街道步行空间的人性化设计》(2005);同济大学孙俊的硕士论文《城市步行空间人性化设计研究》(2007)等。

2.2.1.2 从街道空间的多样性角度研究

这类研究主要是就城市街道空间多样性保持与创造的策略和方法进行研究,主要研究成果有:武汉大学徐东辉的硕士论文《全球化浪潮下街道空间多样性的保持与创造》(2005)等。

2.2.1.3 从街道空间的可渗透性角度研究

这类研究主要是通过研究街道的可渗透性对城市活力的影响,并提出了相应的设计方法,主要研究成果有:覃源《城市本质的回归——兼论可渗透的城市街道布局》(2005);华中科技大学尚晓茜的硕士论文《可渗透性街道形态对城市社区活力的影响研究》(2006)等。

2.2.1.4 从街道空间的设计方法角度研究

这类研究主要是在相关城市设计理论的基础上就城市街道空间的设计方法进行研究,主要研究成果有:合肥工业大学刘仁义的硕士论文《城市街道的空间形态及其设计方法研究》(2002);刘仁义《城市街道更新设计方法探析》(2004);合肥工业大学左光之的硕士论文《城市街道的设计方法与评价体系研究》(2007);赵从霞、周鹏光《街道城市设计概念方法研究》(2007)等。

2.2.1.5 从公共空间活力角度研究

这类研究主要是将街道空间作为城市公共空间的一部分,通过研究公共空间的活力来研究街道空间,主要研究成果有:徐煌辉、卓伟德《城市公共空间活力要素之营建》(2006);西安建筑科技大学杨蕊的硕士论文《激发社区活力,创造邻里交往的良好街道空间》(2006);邱书杰《作为城市公共空间的街道空间规划策略》(2007)等。

以上研究成果对我国现阶段的街道设计实践起到了一定指导作用,特别是我国当前商业步行街建设;同时为今后街道空间的研究奠定了一定的理论基础。这些研究成果中关于城市街道空间活力塑造的研究相对较少,而城市街道空间的活力是城市活力的重要组成部分,因此本文对如何塑造有活力的城市街道空间的研究具有一定的必要性。

2.2.2 实践探索

由于汽车的出现,带来了前所未有的速度、效率和舒适感,人的行为方式也有了很大改变,原有的城市和街道尺度也被打破,并带来了一系列城市问题。人们开始反思汽

车迅速发展给城市带来的种种弊病，“把街道还给行人”，“把人性尊严的空间还给市民”已成为世界范围的呼声。我国在街道空间的活力重塑方面的实践主要体现在商业步行街建设上。商业步行街作为一种特殊的街道，其优势主要体现在对车行的限制，以人行为主导，使得人们可以自由的活动。

城市商业步行街一般是指城市的商业集中区，它集中一定数量的各种商店和市场，使人们能在这里步行，集中选购一些商品和得到某种服务。商业步行街的出现是城市建设的现代化的显著标志，它不仅保持了传统商业街道的艺术魅力，又融合了购物中所具有的安全、方便、舒适、多功能的特点^[14]。随着我国市场经济的迅速发展，从 20 世纪 90 年代开始，以张家港步行街、上海南京路、西安东大街、重庆解放碑、宁波天一广场为代表的城市商业步行街建设迅速兴起，目前许多中小城市也开始了建设的热潮。商业步行街的建设形式也多种多样，包括传统步行街的改造(如上海城隍庙、南京的夫子庙、哈尔滨中央大街等)；现代化商业步行街建设(如杭州信义坊、宁波天一广场等)；还包括购物中心(如新上海商业城、深圳华润购物中心等)和室内步行街(如大连荣德国际商城等)。

现在的商业步行街已不仅仅是过去那种单纯的商业加步行的街道，商业步行街的建设在保留传统商业街那种热闹、诱人的魅力的同时更突出时代风貌，更注重对步行者的关怀。商业步行街不再是单纯方便购物的场所，而且是集娱乐文化、街道表演、景观展示于一体，可以满足各阶层人士游赏、休憩、交往并分享快乐，是获取信息的“城市步行者天堂”^[15]。商业活动更为繁忙，公共生活有了显著增长，日常街头生活在范围和数量上有了明显的发展。一种综合性、消遣性的城市生活也伴随着商业步行街的建立而形成。

一条充满活力的商业步行街，不仅为商家带来了无穷商机，为城市居民提供良好的休闲娱乐场所，同时也促进了当地经济及旅游业的发展，最重要的是使得城市的活力也得到了提升，增加了城市魅力。因此，商业步行街的建设无疑对我国建设活力城市起到了一定的促进作用。

2.3 本章小结

本章主要阐述了城市街道空间的相关理论研究概括和实践探索。国外相关理论主要有：城市意象论、城市活力论、共享街道理念、公共交往理论以及芦原义信的《街道的美学》；国内的相关研究则主要从街道空间的人性化、多样性、可渗透性、设计方法、公共空间活力等方面进行。实践探索部分分别列举了哥本哈根公共空间改造和我国的商业步行街建设概况。以上相关的理论和实践探索为本文研究塑造有活力的城市街道空间提供了理论依据和实践参考，并为下一步的研究提供了可行性。

3 城市街道空间的演变历程与问题分析

3.1 城市街道空间的演变历程

城市街道空间的形成经历了漫长的演变过程，其受城市社会、政治、经济、文化、技术等多方面因素的影响。中西方街道空间演变的规律基本相同，都经历了出于功能效益与心理效益的矛盾演变导致的简陋、宏大、优越的过程，也都经历了由生产力发展导致的不容阻挡、不可逆转的传统城市物质环境空间向现代城市物质环境空间的演变^[16]。随着城市和科技的不断发展，特别是汽车出现后，城市街道空间开始发生了巨大的变化。为便于研究城市街道空间的演变历程，本文以汽车的出现为标志，将街道空间的演变分为“前汽车时代”、“汽车时代”和“后汽车时代”。

3.1.1 “前汽车时代”的街道空间

“前汽车时代”主要是指古代和中世纪时期，这时期的城市街道空间主要参照人的尺度修建，人们的出行和交往以步行、人力车或马车为主，街道既是交通运输的动脉，同时也是组织市井生活的空间场所。由于当时的城市多是自然生长而成，街道的形成也基本是遵循自然地形，依势而成，因而形成了许多富有韵味的城市街道空间。

在古希腊时期，希波丹姆采用了棋盘式路网的规划结构形式进行城市规划，在规划上探求几何和数的和谐，以取得秩序和美，此种规划模式成了当时的一种主要典范，最典型的例子则是米利都城。这种街道形式和希腊当时的社会形态有关，主要是强调给予公民平等的居住条件，同时满足了城市快速建设的需要。

到了中世纪，城市建设水平有了很大提高，其中欧洲城市比较典型。这些城市具有人的尺度和亲切感，建筑群具有美好的连续感、丰富感与活泼感，给人以良好的美的享受。城市街道多是弯曲变化，这种街道在冬季可抵挡寒风，夏季防暴晒，同时又具有丰富多变的视觉效果。当人在街道中行走时，这种街道形式排除了狭长单调的街景，将人的注意力引向了接近人的细部。中世纪的城市街道空间多表现为从原本的整体块材中切割出来，被沿街立面所限定，在感觉上呈正态形体，或者说是一个以周边建筑为整体背景的体。

我国古代城市街道的发展早在周代的《周礼·考工记》中就有所记载：“匠人营国，方九里，旁三门，国中九经九纬，经涂九轨，左祖右社，前朝后市，市朝一夫”，其中九经九纬就是指城中的九条直街和九条横街，经涂九轨则规定了街道的宽度。随着城市规模不断的扩大，统治者为了便于管理，于是开始采用棋盘式路网作为城市骨架，将城市划分成大小相同的坊里，并设集中的市。到了宋代，城市有了更进一步的发展，过去那种集中坊里和市肆被彻底废除，坊墙被取消，街坊全面向街道，街道两旁分布着各种店铺，形成熙熙攘攘的商业街。此时的街道除了交通功能外已具有明显的生活性，正如宋代张择端在《清明上河图》所描绘的街景：张灯结彩的店面、街头叫卖、京

城看灯、融于大自然的街头茶社、以一块帆布限定的卖艺空间等等，无不展现出热闹非凡、充满活力的城市街道（见图 3-1）。



图 3-1 宋张择端在《清明上河图》（局部）中所描绘的街景 资料来源：中华书画网

3.1.2 “汽车时代”的街道空间

“汽车时代”主要是指近现代时期。自从卡尔·本茨于 1885 年发明了世界上第一辆实用的内燃机汽车后，就意味着“汽车时代”开始了，从此城市的发展也开始发生巨变，过去那种以步行为主导的城市已转变为车行为主导的城市，汽车成为了街道的主宰。为了满足汽车行驶的需要，城市街道开始不断拓宽，尺度越来越大，特别是车行道部分，已逐渐占据了街道的主体。

受现代城市规划理论的影响，“汽车时代”的城市对城市街道的关注较少，该理论的领军人物勒·柯布西耶就曾说到：“我们的街道不再起作用，街道是一个过时的观念，不应该存在街道这种东西，我们应该创造一些新的东西来代替街道”。他提倡将城市道路架空，城市向高层发展，增加建筑间距，以获得更多的绿地供居民使用。这些恰好成为了当今城市的真实写照，然而勒·柯布西耶却忽视了人的心理需要，以及街道在人们生活中的重要作用。

随着城市的不断发展，汽车所带来的城市病逐渐暴露出来，人们也开始认识到其严重性。于是许多城市开始对汽车加以限制，发展步行区域和城市商业步行街，复兴历史街区等等，以重新振兴城市中心，使得人再次成为街道的主人。

3.1.3 “后汽车时代”的街道空间

“后汽车时代”的城市是哈佛大学城市规划学家和建筑师莫什·萨迪夫提出的一个构想。他认为后汽车时代的城市是由分散的、低层的居住邻里混杂着受保护的开放空间构成的广泛网络，并且与之相对比的是突兀在天际线上的一系列充满了文化、街道生活、多样的商业、公务及居住机会的以及多样的服务和娱乐的密集地区，在不同区域的边界和节点则是交通的枢纽，而尺度宜人的街道空间就散布在那些边界和节点之中。他

在《后汽车时代的城市》一书中描绘了理想的后汽车时代的城市美景：以“新卡多”（New Cardo）为脊骨的复归人类早期与自然和谐共存的新城市，以人性主义作为重要的理念，在那里生活的人们拥有方便快捷的通用车、运送机以及宽敞的步行道路而自觉放弃了给城市造成环境压力的私人小汽车，城市的发展道路因此发生了根本的转变。

莫什·萨迪夫所说的“新卡多”（卡多指古罗马的大道）其实就是一条生活丰富多彩、富有活力的中心大街：“作为区域中加强交流的场所，新卡多特地设计成创造一种都市生活而使所有经过的人都变得富有活力，以培养作为都市生活核心的偶然而自发的遭遇”^[17]。新卡多具有人性化的尺度，并拥有可开启的玻璃屋顶、公共广场、运送机和交通节点等设施，这些保证了人在其中活动的安全性、舒适性和便利性，使得在街道中活动的人数和活动的的时间得到增加，从而提升城市活力。

莫什·萨迪夫构想的“后汽车时代”的城市的基础是高度发达的城市化水平和良好的基础设施，作为对未来城市的展望虽然和现实中的城市有一定的差距，但其提出的构想为建设人性化城市提供了参考，同时为今后城市的发展指明了方向。

3.2 城市街道空间活力缺失的成因分析

当前的城市街道空间建设虽然比过去好了很多，然而多数街道空间却显得十分冷清，没有人气，缺乏活力。这里主要在构成街道空间的三大要素方面来分析街道空间活力缺失的原因，以此为提出相应的对策提供依据。

3.2.1 物质要素方面

3.2.1.1 城市街道“重车轻人”

在前汽车时代，人是街道的主人，而到了汽车时代，街道的主人却变成了汽车，街道已不再是过去那种生活性空间，表现的更多的则是交通性空间。为了应付车流的不断增加，街道的车行道路面不断的加宽，从而导致人行道的不断缩减。同时汽车的增加也导致了需要更多的停车场地，有的街区由于停车位不足，甚至出现了汽车霸占人行道的现象，使得行人的活动更加受限制。不可否认，在现代交通中，我们需要便捷、高效的快速交通，以及由此带来的街道空间的变革，但这并不意味着我们可以完全牺牲行人的利益，使街道成为汽车自由驰骋的天堂，而沦为步行者的梦魇。

造成城市街道“重车轻人”现象的一个重要原因是现行的城市街道设计方法。当前的城市街道设计多是将汽车放在了首位，首先考虑的是汽车的通行，人在街道中的地位却被忽略了，而城市街道空间的活力主要来自于人的活动，人是活动的主体，这种设计方法导致了人在街道中活动的意愿下降，使得街道中发生活动的几率减少，街道空间的活力也随之下降。

3.2.1.2 街道设施的缺乏

街道空间中的设施主要包括座椅、路灯、雕塑、公共电话亭、标识牌、垃圾桶等等，这些设施不仅在功能上满足人的需要，而且常常处于人的视野中，给人以深刻印象，使人对街道产生一种认知感和场所感。街道设施对于街道空间中的各种活动起着支

撑作用,街道设施的完善与否影响着活动时间的长短以及活动发生的频率,特别是对街道中的社会性活动和自发性活动,而活动发生时间的长短和频率直接影响到街道空间的活力。杨·盖尔在《交往与空间》一书说到:“在评价特定区域中公共环境的质量时,必须把能否为人的小坐提供更多、更好的条件作为最重要的因素来考虑。”这足以说明了座椅等街道设施在街道空间中的重要作用。

然而,目前我国多数城市街道的街道设施却不尽人意,普遍存在着设施不完善的问题。许多街道缺乏必要的服务设施,如公共厕所、垃圾桶、电话亭等,并且很少考虑无障碍设施,这使一些残疾人士失去了与社会交往的机会。在一些步行街中,座椅等供人们休息的设施严重不足,经常会出现供不应求的现象,使得人们不得已寻找一切可供休息的地方或者继续前行(见图3-4)。在南方城市的一些街道中,由于缺少对夏季遮阳设施的考虑,导致行人在街道中停留的时间相应缩短,活动时间受到限制。



图3-4 何处寻坐 资料来源:自摄于哈尔滨

3.2.1.3 场所感的消失

一个地方的场所感是指能使人区别地方与地方的差异,唤起对一个地方的记忆,使这个场所是生动、独特、唯一的。路易斯·康认为街道的场所感具有相当的重要性,他说:“城市始于作为交流场所的公共开放空间和街道,人际交流是城市的本原”,但是现在的街道变成了没有情趣的交通道路,不再从属于与它共存的街区。所以,“你只有路,而没有街道。”在现代工业社会,城市中的街道为了适应汽车及其它新型交通工具的行驶而不断的被改造,街道放宽,断面变得复杂,沿街高楼林立,街道中供人们进行交往和活动的场所少之又少,街道的场所感也随着改造而消失。这些建设忽略了人在街道中的生理与心理需求,使得人们在街道上毫无环境认同感和场所感,既无心情又无场所进行休憩与交往,街道给人越来越陌生的感觉。

3.2.1.4 多样性的消失

多样性主要包括生物多样性、经济多样性、社会多样性以及文化多样性,多样性是提升城市自身活力的重要因素。城市多样性的本质是满足各种人群各种需求的能力,以及其所形成的有机组织、平衡和谐的城市空间秩序,它包括3个层次:不同层次人的需求、人的不同种类需求及两者叠加的混合需求^[18]。由于城市拥有众多类型的人,他们的

兴趣、需求、能力等千差万别,因此,无论从经济角度,还是从社会角度,城市都需要具有错综复杂并且相互补充的多样性功用,来满足人们的生活需求。简·雅各布斯曾指出:“多样性是大城市的天性”,她认为那些充满活力的街道和居住区,都拥有丰富的多样性,而失败的城市地区往往都明显缺乏多样性。

受现代城市主义的影响,当前的城市街道两侧土地利用过分强调功能分区,导致街道功能单一,缺乏人气,如国外一些超大街区的写字楼,到晚上下班后“人去楼空”,成为犯罪的高发地。在我国许多旧城改造中采用推倒重建的模式造成传统建筑难以保存,使得街道的历史风貌尽失,由于拆迁也使得原有的居民搬走,街道原有的多样化生活、文化也随之消失,这些种种原因最终导致了街道多样性的消亡。

3.2.2 空间要素方面

3.2.2.1 街道空间尺度巨大,缺乏人性

随着现代城市交通的迅猛发展,为了满足日益增加的车辆的通行需求,城市街道的宽度不断加大,形成了一大批大尺度的城市街道(与其说是街道不如说是大马路),比如上海的世纪大道(宽度为100米,含31米双向六快二慢的主机动车道和两侧各6米宽的机动车辅道)和深圳的深南大道(宽度为140米,路面净宽80米)等等,特别是一些新建的城区,为了满足车辆的通行,道路设计通常为六车道或八车道,这远远超出了人的尺度(见图3-2)。不可否认,这些大尺度的街道给城市带来了新的景观,有的成为了一个城市的标志性道路,对城市发展也起到了一定的促进作用,然而这些街道并没有解决城市的交通拥堵问题,却给两侧行人的通行带来了不便,宽阔的路面、半封闭的隔离栏和极为短暂的绿灯通行时间,使得老人、残疾人士等一些弱势群体过街极为困难甚至是冒着生命危险,同时街道也缺乏围合感,给人一种空旷的感觉。

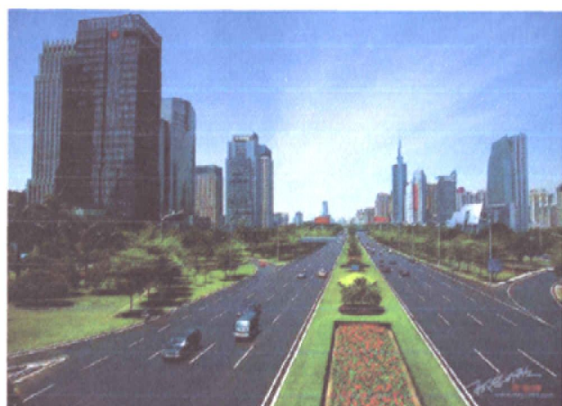


图 3-2 深圳深南大道

资料来源:新浪网



图 3-3 行人勇闯车流

资料来源:自摄于哈尔滨

刘东洋曾在《街道的挽歌》中写到“要想把100米宽的街道真正做出街道而不是空地的感觉来,路两侧的建筑最好要在200米左右,约合70层楼。这100米宽的街,如果请中国新近的短跑冠军周伟去跑,大概不会超过10秒30。某位年轻力壮的男子去走,会不会超过1分钟?如果是耄耋之年的老太去走呢,会不会超过5分钟?^[19]”虽然在一些大尺

度的街道上设有过街天桥和地下人行通道等过街设施，但是一些人为了节省时间仍然不惜勇闯车流（尽管有生命危险），毕竟十几公里长的大街不可能按照行人的步行尺度隔一二百米就设一座天桥或地下通道（见图 3-3）。

3.2.3 人文要素方面

3.2.3.1 现代城市街道空间对传统城市肌理的破坏

城市肌理是城市深层结构的一个重要方面，是城市构成要素在空间上的结合形式，反映了构成城市空间要素之间的联系及变化，是表达城市空间特征的一种方式。城市肌理是城市文明的标志，是在长期的历史岁月中积淀形成的，与城市的产生和发展相依共存，城市是否具有魅力特色，很大程度取决于城市肌理的细腻与丰富度^[20]。传统城市肌理对于延续城市的历史文脉和多样性起着重要作用，同时也对城市活力的保持起着重要作用。

近年来，我国的城市建设飞速发展，由于土地资源的稀缺以及区位因素，城市空间的拓展难以实现，于是旧城更新与改造渐渐引起人们的重视。由于在旧城改造中，承担改造任务的多是开发商而非政府，因而对于经济利益的考虑远胜于对传统城市肌理尊重的考虑，其改造结果往往使得原有街道尺度加大，沿街建筑加高，一些有保留价值的传统建筑也被拆除，这使得街道原有的亲切宜人的尺度感消失，传统城市肌理遭到破坏。

3.2.3.2 城市街道空间中传统文化与生活的消失

街道空间中的传统文化与生活有助于形成丰富多彩的街道活动，并增强人们的归属感。当前许多城市在旧城改造时采用完全推倒重建的模式，对于原来街道空间中的传统文化和生活并未考虑，以至于新的街道形成时人们无法寻找到往日的生活气息，也无亲切感而言，街道中曾经一起生活多年的老邻居也可能已搬至他处，街道给人一种陌生的感觉，人们在其中活动的愿望也因此而减少。

3.3 本章小结

本章主要分析了街道空间的演变历程和活力缺失的成因。以汽车的出现为标志将街道空间的演变分为了“前汽车时代”、“汽车时代”和“后汽车时代”，分别阐述了各个阶段街道空间的特征，以及对人的生活的影响。对于街道空间活力缺失的成因主要从物质要素、空间要素、人文要素三个方面进行了分析，总结出了以下原因：街道“重车轻人”；街道设施的缺乏；场所感的消失；多样性的消失；街道空间的尺度巨大，缺乏人性；现代城市街道空间对传统城市肌理的破坏；城市街道空间中传统文化与生活的消失。通过分析这些成因，为如何塑造有活力的街道空间提供了相应的依据。

4 城市街道空间的活力要素构成与实例分析

4.1 城市街道空间的活力要素构成分析

城市街道空间是否有活力主要受其中各种活动的影响,而活动的产生又受到街道空间的物质环境等条件的影响。活力要素是街道空间产生活力的基本条件,其主要涉及街道空间的物质环境等,包括人性化的尺度、连续的街道界面、多样化的功能和建筑形态风格、多样化的文化生活、人性化的街道设施、安全的街道空间和丰富的街道活动等。

4.1.1 活力与街道空间的尺度和界面

尺度和界面是构成街道空间的主要空间要素,两者主要给人以心理和视觉上的感受,具有人性化尺度和连续界面的街道空间可以激发人们潜在的活动欲望,并促使人们在其中停留更长的时间。

4.1.1.1 人性化的尺度

有活力的街道空间,其通常都拥有人性化的尺度,良好的尺度感是城市街道空间环境的基础,适当的空间尺度是形成空间亲切感和生气感的基本条件。在尺度适中的城市和建筑群中,窄窄的街道、小巧的空间、建筑物和建筑细部、空间中的活动人群都可以在咫尺之间深切体会到其亲切感和温馨感,而那些有着巨大空间、宽广的街道和高楼大厦的城市则使人觉得冷漠无情。环境心理学提出社会向心空间和社会离心空间,在城市环境中也是一样,小镇上人们随处可见聚谈,聊天的场所;而大城市不一样,人们行色匆匆,甚至邻居相见也行同路人,往往表现为一种社会离心的状态。人性化尺度的街道空间可以吸引人们在其中停留或活动的时间更长,从而增加人们相互接触的几率,以此激发街道中更多的活动,为街道带来活力。因此在进行街道空间的设计时应根据街道的性质考虑人的尺度、人与建筑之间的比例、人的空间依赖性、运动空间与停滞空间、空间领域、空间感受以及街道的宽高比等多种因素。

人性化的尺度主要体现在街道宽度与沿街建筑高度比例的宜人性上,关于街道的宽高比(D/H)与人的感受之间的关系,芦原义信在《街道的美学》一书中进行了充分的说明:当 $D/H>1$ 时,随着比值的增大逐渐产生接近之感,超过2时则产生宽阔之感;当 $D/H<1$ 时,随着比值的减小会产生接近之感;当

$D/H=1$ 时,高度与宽度之间存在一种匀称之感,显然 $D/H=1$ 是空间性质的转折点(见图4-1)^[21]。由此可见,对于步行者来说,要使街道空间具有亲切感,符合行人的心理

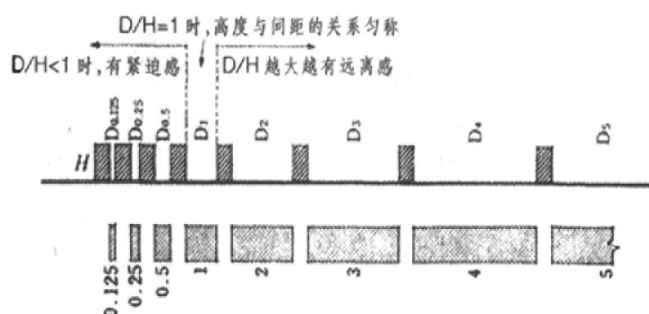


图 4-1 街道中 D/H 的关系

资料来源:《街道的美学》

感受，其 D/H 宜控制在 1 左右。

4.1.1.2 连续的沿街界面

连续的沿街界面使街道空间具有强烈的内聚力，易形成明确、稳定的空间环境，得到人们的认同，给人以视觉上的稳定感，使人在其中行走拥有愉快、安全的感觉。而不连续的沿街界面给人的感觉恰恰相反，芦原义信曾在《街道的美学》说道：“穿过人工的不连续环境，无论如何也是令人讨厌的”^[21]。在商业步行街中连续的界面显得尤为重要，它可以引导人们不断前行，从而在这个行走的过程中有选择的进行购物，保持整个街道的活力。当然，如果沿街界面过长，也会给人一种乏味的感觉，因此对沿街界面进行适当的划分也是很有必要的。一般认为把街道划分成一系列短的道路，将每个短的道路再进行整体设计，形成各自的特色和趣味，这样也能取得很好的街道效果。

4.1.2 活力与街道空间的多样性

由于城市是由各种不同生活方式、不同价值期望的人聚集形成，因此就会出现不同层次人的需求、人的不同种类需求及两者叠加的混合需求等等，这就要求街道空间保持一定的多样性以满足人们的各种需求。多样性的存在是街道空间拥有活力的前提。简·雅各布斯认为，“多样性是城市的天性”，她在考察了美国的许多城市特别是大城市之后，得出的结论是：充满活力的街道和居住区都拥有丰富的多样性，而失败的城市地区多样性都明显匮乏。由于多样性所包括的含义比较丰富涉及众多方面，在这里主要分析与街道空间有密切关系的功能多样性、建筑形态风格的多样性以及文化生活的多样性。

4.1.2.1 功能的多样性

街道的功能主要由沿街的土地使用决定，土地的使用状况决定了街道空间的品质，以及沿街建筑形态、交通与人流组织等等。街道功能的多样性主要体现在沿街土地的混合利用上。土地的混合利用有助于形成互补的功能关系，既各相关功能之间具有补充性质的关系，同时还有助于形成不同时间区段的混合使用，以免造成时间或空间上街道使用的低谷。凯文·林奇第一个在研究中将空间使用与时间消耗联系起来：“一条设计有望的街道，由于涉及到现存城市，所以它应是一种对于不同的空间使用、时间及对于所需活动重新适应的探求，我们可以将这条街道设计成游憩场地，开发利用屋顶，出空的商店，废弃的建筑，不规则的用地等……也可以找到新的转换方式”^[22]。特定地段中各种土地用途的合理交织，使得土地使用过程中任何时刻都保持了较高的使用率，这是土地综合使用要求的一个方面；另一方面是不同层次空间的使用，即对地上、地面、地下的各层次空间综合开发，以充分提高土地、空间的利用率，特别是地下空间的开发已成为城市空间的发展趋势之一。

街道功能的多样性为人们提供了各种各样的需求，使得人们的街道生活有了更多的选择性，并能满足人们不同时段的活动，这就使得街道中人流不息，只要有人存在那么街道空间就有了活力存在的可能。正如简·雅各布斯所认为，在一条成功的受人喜爱的

街道上，在一天内的大多数时间里都必须有人活动。

4.1.2.2 建筑形态风格的多样性

建筑形态风格的多样性最重要的一点就是其视觉效果，诸如秩序、比例、尺度、对比和韵律，有释放情感、刺激反应和激发想象的作用。如果当代建筑与历史的建筑能够恰当共处时，便可以形成最富有魅力的城市空间，同时塑造出具有文化色彩和活力的城市新形象。柯林·罗等希望当代城市应具有多元视角，建筑形态风格应具有多样性，应该同时寻求“秩序和非秩序、简单与复杂、永恒与偶发的共存，私人与公共的共存，革命与传统的共存，回顾与展望的结合”^[23]。正是多样化的建筑形态风格所形成的丰富性，可以捕捉到人们从复杂视觉现象中产生的那种即兴和敏锐的感觉，并创造出视觉上的愉悦，激发人们在街道中活动从而产生城市活力。

4.1.2.3 文化生活的多样性

文化生活是衡量城市文明程度和生活质量的重要标志，是现代社会人们生活中不可缺少的重要内容，当代城市文化的多元化使得人们的文化生活越来越丰富。随着社会的发展，人们不再局限于传统的文化生活，诸如一些传统佳节、民俗民风等等，而是将一些西方的文化生活作为一种对现代生活的补充，如国外的元旦、圣诞节、情人节等。多元的文化生活有利于更多的人参与活动，在一定程度上调剂市民生活，增添城市的活力。街道空间的设计在发扬现代文化的同时不应忘记对历史文脉的传承，应将过去与现在对话，把传统文化与现代文化复合并置，为多样化的文化生活创造条件，使街道空间可以拥有更加丰富多彩的活动。

4.1.3 活力与街道设施的人性化

街道设施作为城市环境中的重要元素，是人们在街道中进行活动的主要载体，是促发人们行为活动的促媒器和发生器，它可以满足人们在街道中的安全、舒适、交往、观赏等需求，丰富和提高城市景观的品质，改善人们的生活质量，使潜在的环境变成有效的环境景观，丰富空间层次。人是街道空间的使用主体，而街道设施是为人服务的，街道设施在街道空间中规划的是否合理对人们在街道空间中的活动频率与活动时间带来很大影响。比如街道中的座椅偏少或布局与设计欠妥，人们就只能侧目而过，这就意味着人们在公共场合逗留的时间十分短暂，一些有魅力和有价值的户外活动也就被扼杀掉了，街道空间的活力也随之下降。

人性化的街道设施是公共空间中富有吸引力的许多活动的前提，其体现了对人的关怀，更多的关注了人在其中的心理与生理需求，并且十分完善，其布置与设计符合人的行为习惯，能满足不同人群的使用要求，使得人们在街道空间中活动起来更加的方便、舒适，从而吸引更多的人在街道中进行活动促进活力的产生。

4.1.4 活力与街道空间的安全性

安全是保证人们自由活动的前提。街道空间作为城市中的主要活动空间之一，其安全性对于城市居民的日常生活具有不可忽视作用，如果无法保证街道空间的安全人们就

不可能在其中活动。由于街道的设计影响着整个城市的布局，提高街道空间的安全性可以吸引更多的人到城市中活动，对于打造活力城市具有较为重要的作用。简·雅各布斯曾说到：如果一个城市的街道很安全，不受野蛮行为和恐惧行为的侵扰，那么这个城市在安全上就不用为上述行为担忧；一个成功的城市地区的基本原则是人们在街上身处陌生人之间时必须能感到人身安全，必须不会潜意识感觉受到陌生人的威胁^[1]。

街道空间的安全性与其活力之间具有相互促进的作用，如果一条街道的安全性相对较高，那么该街道上活动的人数就相对多，其中观望者也会增多并抑制了犯罪活动的发生，从而又进一步增加了街道的安全性吸引更多的人来此活动，反之街道空间的安全性则会逐渐恶化，更无活力而言。简·雅各布斯曾提出“街道眼”的概念，她指出：“街上必须有一双双眼睛，一双双属于我们可称之为街道的自然而然的拥有这的眼睛，并且，人行道必须有持续不断的使用者，这样即增加了有效的眼睛的数量，又促使在沿街房屋当中观看路人的人达到足够的数量”^[1]。“街道眼”的存在在一定程度上保障了街道空间的安全，抑制了犯罪活动的发生。另外，纽曼在其著作《可防卫的空间：通过城市设计阻止犯罪》（CPTED）提出了通过活动场所的环境设计来预防犯罪，这是一种通过城市空间的设计和管理来减少事故和恐惧犯罪的方法。他强调对地点非正式监视的重要性，尤其是通过视觉可达性，认为预防犯罪应考虑犯罪发生环境与犯罪人的互动关系，应妥善规划与设计城市环境，其重要内容包括：①改善城市的物质环境，如脏乱、拥挤、破旧、颓废的建筑物等；②通过环境设计强化人际沟通与互动，减少疏离感^[24]。

汽车的存在也对街道空间的安全性带来了很大的影响，通常没有汽车通过的街道空间比有汽车通过的街道空间更具有吸引力，因为人们不用担心汽车对自己的安全带来威胁，可以自由自在的活动，因此在进行街道空间的设计时应处理好汽车带来的安全问题，尽量减少对人们的影响。

4.1.5 活力与街道空间活动的丰富性

城市街道空间的活力主要来源于人在其中的各种活动，街道空间中的活动越是丰富就越能吸引更多的人，人的社会属性决定了人们希望融入到整个社会中，希望进入各类公共场所参与活动，和熟悉的人或即将熟悉的人打招呼、闲聊、集会等。扬·盖尔在《交往与空间》一书中将户外活动分为三种类型：必要性活动、自发性活动和社会性活动，其中自发性活动与社会性活动是街道空间中活力来源的主要构成。三种活动对环境的要求各自有所不同：必要性活动由于具有规律性和目的性，因此很少受到环境条件的影响；而自发性活动只要在人们有参与的意愿，并且在时间、地点以及活动场所的条件符合的情况下才有可能发生，其特别依赖于场所的环境条件；社会性活动有赖于他人的参与，其通常由前两种活动发展而来，因此对环境条件也有一定要求。

公共空间与人的活动之间存在着一种互构关系，C·亚历山大提出“事件模式”的概念：每个地方的特征是由不断发生在那里的事件模式所赋予的，空间中的每一模式都有与之联系的事件模式，空间和事件一起的整体模式是人类文化的一种要素，它由文化

创造，由文化转换，并仅仅固定于空间之中，“……空间的模式恰恰是允许事件模式出现的先决条件。”特定的空间形式、场所会吸引特定的活动和用途，而行为和活动也倾向于发生在适宜的环境中。因此在街道空间中应创造适宜的空间和场所为活动与事件的发生提供支持，促进自发性活动与社会性活动的发生，使得人们去身临其境、亲自体验发生在其中的公共活动，从而组织各种活动与事件，成为活动与事件发生的触媒，正是人们在街道空间中通过社会生活相互交往形成的各种丰富活动焕发了街道空间的活力。

4.2 有活力的城市街道空间分析——以哈尔滨中央大街为例

在上一节中主要分析了城市街道空间的活力要素构成，本节将以有活力的城市街道空间为例，通过实地调查分析其活力来源，以便为塑造有活力城市街道空间提供借鉴，从而制定有效的对策。中央大街作为哈尔滨最富有活力和吸引力的街道每天吸引着众多人前来观光，其以成为哈尔滨的形象标志，因此本文特以该街道为例进行分析。

4.2.1 背景介绍

哈尔滨中央大街位于哈尔滨道里区，是哈尔滨的旅游胜地和商业中心。1986年，哈尔滨市人民政府将中央大街步行街确定为保护街路，1997年6月1日将其改造成全国第一条商业步行街，现已发展成为哈尔滨市最繁华的商业街，被誉称“哈尔滨第一街”，其最具特色的就是整条街由方石铺成。中央大街北起松花江防洪纪念塔，南至经纬街，全长1450米，宽21.34米，其中车行方石路10.8米宽，总占地面积94.05公顷，约1平方公里（见图4-2）。

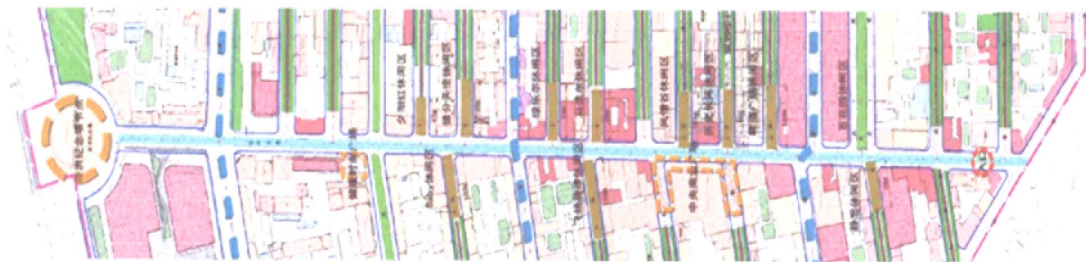


图4-2 中央大街平面

资料来源：《中央大街步行街区规划》——哈尔滨市城市规划设计研究院

中央大街步行街区是全国第一个开放式、公益型建筑艺术博物馆，被称作“汇百年建筑风格聚世界艺术精华”的中央大街建筑艺术博物馆，汇集了欧洲15至16世纪的文艺复兴风格，17世纪的巴洛克风格，18世纪的折衷主义风格和19世纪的新艺术运动风格等在西方建筑史上最具影响力的建筑流派。

独特的欧式建筑，鳞次栉比的精品商厦，花团锦簇的休闲小区以及异彩纷呈的文化生活，使其成为了哈尔滨市最具吸引力和活力的街道，特别是一到节假日街上更是游人如潮。

4.2.2 中央大街改造分析

2003年时面对中央大街的众多问题（如新老建筑风格不协调、休闲空间偏少、交通

问题突出、环境较差、设施布局不合理等), 哈尔滨市规划局组织了中央大街步行街区规划, 并提出了相应的改造措施, 经改造后使得中央大街更具有了吸引力。在此通过分析这些改造措施(改造措施来源于《中央大街步行街区规划》)研究中央大街的活力来源, 同时也为下文对策的提出提供借鉴。

4.2.2.1 扩大步行空间

主要对部分街道进行封闭, 开辟为步行街区, 同时增加原步行街长度, 在中央大街与友谊路交叉口处, 将中央大街转入地下, 使步行连续, 这样将增加人们的步行意愿, 促使人们活动。

4.2.2.2 增加休闲空间

对原有休闲空间进行整治, 增加绿地, 扩大休闲区; 新增六处休闲区, 分别为: 夕阳红休闲区、天空休闲区、Baby 休闲区、风情谷休闲区、历史长河休闲区、啤酒文化休闲区, 并规划了相应的主题, 可为不同类型的人服务, 从而提高活动的多样性。

4.2.2.3 整饰整修临街建筑

一是将部分建筑拆除, 优化土地使用功能, 使其成为新的活力源点; 二是对部分建筑的沿街立面进行整饰, 使其与周边建筑风格协调; 三是规范广告牌匾, 形成统一风格; 四是劈建特色街区, 突出街道的欧陆风情。

4.2.2.4 保护与继承历史文脉

将中央大街路面已形成的面包石进行修复, 并取消白色交通标石换成面包石, 同时新建友谊路至防洪纪念塔段面包石, 从而延续中央大街的路面特色; 将马迭尔、华梅西餐厅等较著名的老建筑恢复其内部原貌, 体现原汁原味的俄罗斯风情。

4.2.2.5 完善公共服务设施

一是更换现有的垃圾桶, 以欧式风格替换, 使其与建筑风格相协调; 二是新增公厕, 使其服务半径小于 300 米; 三是新增部分路灯, 并对其风格进行了变化; 四是更换了所有道路指示牌, 明确相关的指示内容, 并用中、英、俄三国文字标识; 五是在相应的休闲区内新增座椅供人们休息; 六是设置新的电话亭, 安放投币式电话, 能满足国内外各种游客的需求。公共设施的完善, 可为人们提供更全面的服务, 增加人们的活动意愿和时间。

4.2.2.6 进行亮化改造, 打造特色夜景

一是对每栋建筑提出具体的夜景观亮化要求, 对于重点突出保护性建筑, 强调欧式风情, 强调整条街建筑的协调和整体感, 注重建筑语言表达, 强调细部的表现; 二是灯饰化在体现特色风貌的同时, 还要烘托商业氛围, 突出小型牌匾的亮化, 强调橱窗、店面的个性, 强调文化特色, 体现繁华气氛, 在人流密度高地段体现热闹繁华, 人流密度低的地段体现优雅安静; 三是对于主街灯饰化还应考虑节假日与平时两种灯光设置, 平时以优雅为主, 节假日以增加亮度、烘托气氛为主; 四是对突出中央大街两个端点的灯饰亮化, 形成较好的中央大街夜晚对景。

4.2.3 街道分析

4.2.3.1 街道空间的尺度与界面

总的来说，中央大街的空间尺度给人一种亲切宜人的心理感受，人在其中行走没有压迫感。中央大街沿街建筑多为 2-4 层，大部分建筑高度约在 12-24 米之间，而街道的宽度为 21.34 米，整个空间的高宽比约在 1: 2 到 1: 1.1 之间（见图 4-3），这种高宽比有利于外部积极空间形态的形成，能引起人积极轻松的心理反应，而且为人们欣赏沿街建筑提供了最佳视角。由这种尺度所形成的街道空间形态增加了与人的亲和力，保持人和自然接触是一种人性极强的街道空间形态^[25]。

中央大街的沿街界面主要为各种风格的欧式建筑立面，这些立面十分注重细节设计，而且由于建筑高度的控制使得人们可以很清晰的欣赏这些建筑的各个细部，当人们置身于其中时仿佛进入了一个建筑艺术博物馆，给人一种愉悦感和极其深刻的印象。中央大街沿街界面的长度一般在 60-70 米左右，这主要是由于横向辅街与中央大街的相交所形成的，不过这种交错打破了纵向建筑立面连续过长所产生的封闭、单调和沉闷感，建筑临街面长度的减小使建筑物水平尺度得以控制，与人们的亲和关系更进一步加强，沿街界面的吸引力也得到了提高（见图 4-4、4-5）。中央大街的底界面可谓是其独具特色的一个亮点，其底界面主要由花岗岩方块石路和人行道构成，这些方块石形状活像俄式的小面包，一块块铺得精巧巧、密密实实，路铺得这样艺术，在中外建筑史上都是少见的，正是这些方块石给游客们留下了深刻的印象（见图 4-6）。

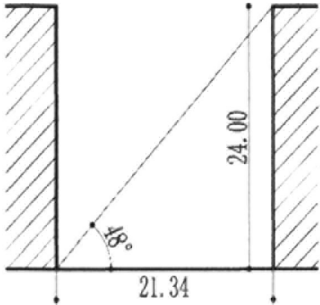


图 4-3 中央大街空间断面示意
资料来源：自绘

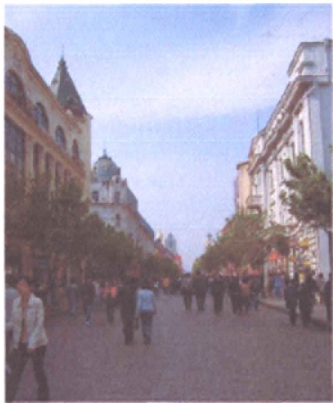


图 4-4 中央大街沿街界面
资料来源：自摄于哈尔滨



图 4-5 中央大街沿街界面
资料来源：哈尔滨道里区公众信息网



图 4-6 中央大街方块石路
资料来源：自摄于哈尔滨

4.2.3.2 街道功能

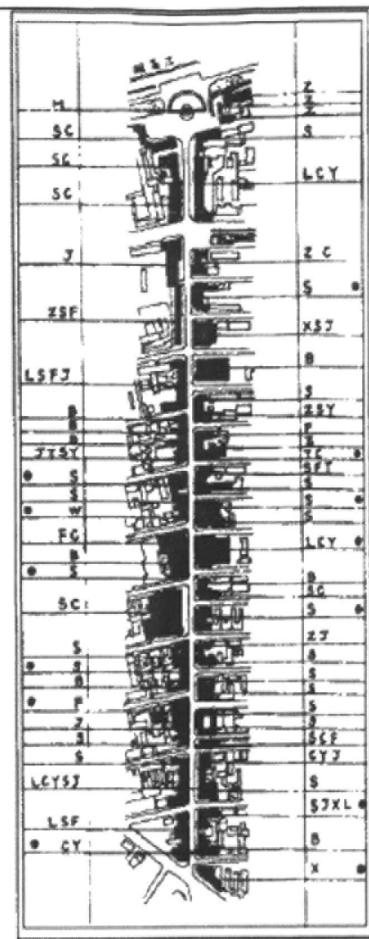
街道功能主要由沿街土地利用所决定,而土地利用则体现在沿街建筑功能上。由于中央大街定位为商业步行街,因此沿街建筑以商业为主,另外还包括办公、金融、娱乐、商住等,总的来说两侧建筑的功能是高度混合的(见图 4-7)。功能的混合使得中央大街人流不息,不仅满足了不同人群的需求,而且还满足了人们在不同时段的需求,避免了单一功能所造成街道在某一时段无人活动的情况,这也是中央大街吸引人的一个主要因素。

4.2.3.3 建筑形态风格

作为一个建筑艺术博物馆,中央大街建有欧式及仿欧式建筑 71 栋,并汇集了文艺复兴、巴洛克、折衷主义、新艺术运动风格及现代多种风格保护建筑 13 栋,这些建筑体现了西方建筑艺术的精华。一条小小的街道,含括了西方建筑史上最有影响的四大建筑流派,含括了欧洲最具魅力的近 300 年文化发展史,其含括历史的精深久远和展示建筑艺术的博大多姿,为世上少见。中央大街上典型的建筑的有马迭尔宾馆(新艺术运动风格)、教育书店(巴洛克风格)、妇儿商店(文艺复兴风格)、市教育局(古典主义风格)、哈尔滨摄影社(新艺术运动风格)等(见图 4-8、4-9)。各种形态风格的建筑成为了中央大街的一道亮丽的风景线,漫步于中央大街的欧式建筑,五步一典,十步一观,丰富得让人目不暇接,也正因如此吸引了众多游客前来观光,同时也给中央大街带来了无穷无尽的活力。

4.2.3.4 节点空间

中央大街另一个显著特征是交叉节点空间多,中央大街全长约 1450m,在这一长度范围内共与 10 数条横向辅街相交,相交而成的大小共计 23 个十字或丁字交叉节点空间。平均在 6~70 m 的长度范围内就会遇到一个节点空间,在短距离之内存在大量的节点空间,在一般街道中非常罕见,这也是中央大街的魅力所在^[25]。节点空间的出现为整个街道空间带来了节奏感,空间变化的节奏感能减轻人们的视觉疲劳感,并引起公众行为节奏的改变,使得人们的空间感知和行为改变相互应合保持一致。同时节点空间能诱导公众产生逗留和向辅街探求的欲望,公众的行为节奏变慢,精神会松弛下来,这与现代步行街激发公众休闲放松心情的人文精神目标也是一致的。大量节点空间的出现,有利于组织公众行为,结合公众在此逗留欲望强的特点,有利于建立组织公众行为的功能性



S-商业 C-餐饮 F-生活服务 L-旅馆
X-行政办公 Y-娱乐 Z-居住 W-文化教育
J-金融证券 T-邮电通讯 M-纪念建筑
B-在建项目 ●-保护建筑

图 4-7 中央大街沿街建筑功能示意

资料来源:《历史空间的保护与更新-哈尔滨中央大街步行街》

设施或布置一些景点,从而促使街道活动的发生。



图 4-8 马迭尔宾馆

资料来源:自摄于哈尔滨



图 4-9 妇儿商店

资料来源:自摄于哈尔滨

4.2.3.5 街道设施与活动场所

作为一条商业步行街,必要的公共服务设施和活动场所是不可缺少的。由于中央大街的宽度所限,其街道设施和活动场所主要分布在与辅街相交所形成的节点空间处,在这里布置了一些座椅、小品以及供活动的硬质铺地等(见图 4-10、4-11)。节点空间处的设施与场所促进了街头表演、休闲茶座、商业促销等活动的开展,同时也增加了人与人交往的几率,使得街道空间的活力得以提升。



图 4-10 节点空间处的小品

资料来源:自摄于哈尔滨



图 4-11 节点空间处的活动场所

资料来源:自摄于哈尔滨

4.2.4 调查分析

为了进一步分析中央大街的活力来源,笔者进行了问卷调查(调查表见附录 A 和附录 B),调查采用现场发放问卷调查的方式,主要通过调查中央大街吸引人们的因素来分析其活力来源。调查的内容主要包括三部分:第一部分是调查者对中央大街的街道印象(包括总体印象和第一印象物);第二部分是中央大街吸引调查者的主要因素;第三部分则是中央大街所存在的问题。

4.2.4.1 调查对象

本次问卷调查的对象主要是到过中央大街的人群,共发放问卷 68 份,收回有效问

卷 68 份。从收回的问卷来看，被调查者以年轻人为主，年龄多在 20-35 之间，占了 91.2%，本市居民占 86.8%，外地游客占 13.2%。

4.2.4.2 调查结果分析

(1) 街道印象

街道印象主要反映了人们对街道的认知程度，在一定程度上也反映了该街道是否具有吸引力。调查显示，77.9%的人对中央大街的印象深刻，22.1%的人印象一般，在被调查的人中没有人对中央大街无印象。由此可见，中央大街的可印象性强，能给人留下深刻的记忆。当被问及关于中央大街的第一印象物时，约有 63.2%的人选择了各种风格的建筑，2.9%选择了各种大型商场，31.0%选择了具有特色的方形石路，2.9%的人认为是其他(如街道的繁华和人气)。第一印象物通常给人的印象最为深刻，最能体现街道的特色，也是街道吸引人们的一个主要因素。从调查结果来看，中央大街各种风格的建筑在人们心里的印象最为深刻，其次则是独具特色的方形石路。

(2) 吸引因素

作为哈尔滨最具吸引力和活力的街道，中央大街究竟是在哪些方面吸引了人们？以下则是调查的结果，如下表：

表 4-1 中央大街吸引人的主要因素

类别	具体内容	比例
空间要素	街道两侧的建筑尺度比较宜人，无心理压迫感；	33.8%
物质要素	是步行街，汽车干扰少，可自由自在的步行；	58.8%
	拥有很多大型的商场和娱乐场所，购物、休闲方便；	58.8%
	街上游人众多，非常热闹；	25.0%
	街道历史悠久，拥有各种风格的建筑，非常具有特色；	89.7%
	公共服务设施很完善，使用方便；	5.9%
	街道夜景流光溢彩，非常漂亮；	51.5%
人文要素	时常举行各种商业促销活动，很吸引人；	10.3%
	具有独特的人文感受和交往氛围；	16.2%
其他	如：靠近江边滨水环境、冬季特色冰灯等。	16.2%

从表中可以看出，中央大街之所以吸引人，主要体现在物质要素方面，其中最主要的一个因素则是街道拥有各种风格的欧式建筑，选择是步行街和拥有各种大型商场及娱乐场所两个因素的比例也较高均为 58.8%，对于中央大街的夜景人们也持肯定态度 52.9%的人认为其具有吸引力。在人文要素方面，由于中央大街历史悠久形成了一种特有的人文环境，因此人们在其中交往能有一种特有的感受，这也是人们选择来中央大街的主要因素之一，然而对于其中举行的各种活动人们似乎不是很感兴趣，仅有 10.3%的认为其具有吸引力。街道两侧建筑的尺度主要给人以心理上的感受，中央大街的建筑尺度总的来说是比较宜人的，认为其吸引人的占 33.8%，这可能与人们在街道中活动时对沿街建筑的尺度情况关注的较少有关。其他一些人们认为吸引人的因素主要有哈尔滨特有的冬季冰灯、中央大街靠近松花江滨水环境等。这些吸引人的因素给中央大街带来了

各种各样的活动，例如购物、街头表演、冬季的冰灯欣赏、游览、散步等等，这些多样的活动也给中央大街带来了活力。

(3) 存在的问题

虽然中央大街很具有吸引力，但是仍然存在一些问题，被调查者反映的最多的是以下几方面：

a、公共设施不足。多数人反映中央大街的休息场所偏少，经常是走累了却找不到地方可坐；另外就是公厕和标识偏少，没有公共洗手池，以及夏季缺乏遮阳设施等。由此可见在今后的改造中，应加强公共设施的布置，特别是在休息场所方面。

b、机动车对步行有一定的影响。由于周边地区交通的需要，中央大街在与部分街道相交时允许机动车通过，没有实行完全的封闭，因而使得人们在步行时常常会遇见红绿灯而停下，这使得步行活动不连续而且也存在一定的安全隐患。要解决此问题只有在交叉口处加强管理，尽量减小机动车的影响，毕竟如果要完全封闭不允许机动车通过，对于周边地区的交通疏散来说也是一个很大的难题。

c、街道景观有待改善。街道中部分建筑的改造与周边的保护建筑不太协调，一些高层建筑对街道空间也有一定影响；沿街的一些大幅广告对建筑本身造成了遮挡；街道中的一些景观建设与附近的建筑不适应。

d、街道安全性有待提高。由于中央大街游人众多，因而也使得一些小偷经常来光顾此地，本人在一次逛街中也亲眼所见。因此应加强中央大街的管理，避免偷窃事件的发生，否则在安全无法保证的情况下人们也会渐渐丧失对中央大街的兴趣，从而远离此地。

4.2.5 分析的结论

通过对中央大街的街道分析、问卷调查分析以及改造措施分析可以看出，由于中央大街拥有悠久的历史，并形成了一定的特定环境，这些环境包括物质的、人文的等等，它们是使得中央大街保持活力的主要原因，也就是中央大街的活力来源，其主要有以下几方面：

4.2.5.1 多样的建筑形态风格

由于历史的缘故，中央大街形成了各种各样的欧式风格建筑，这是吸引人的一个重要原因，许多人正因如此而慕名前来观赏。这些多样的建筑形态风格可给人们以视觉上的享受，同时也激发了人们在街道空间中进行其他活动的欲望，如购物、小坐、观看表演等等。

4.2.5.2 街道功能的多样复合

中央大街的功能以商业为主，同时兼有办公、金融、娱乐、商住等。多样的功能吸引了人们前来此地，比如一些人在下班后可到此购物、而一些人则在闲逛之后可选择娱乐、附近的居民在夜晚还可来此散步或观看表演等，特别是到了周末或节假日游人更是如潮。

4.2.5.3 以步行为主导，机动车对行人干扰较少

由于中央大街是商业步行街，因此交通方式以步行为主，在与一些道路相交处则允许汽车通行。步行为主导的交通方式减少了人们对汽车干扰的担心，使得人们在街道空间中可以自由自在的活动，整个街道呈现出一种生活性空间。

4.2.5.4 流光溢彩的街道夜景

中央大街的夜景极具吸引力，五颜六色的灯光结合独特的欧式建筑风格形成了一种特有的夜景（见图 4-12），给人以视觉冲击，使得人们流连忘返于此，许多游人选择夜晚来此游玩闲逛也是正因此原故。迷人的夜景吸引人们前来的同时也促发了其他各种各样的活动，从而为街道空间带来了活力。



图 4-12 迷人的中央大街夜景 资料来源：人民网

4.2.5.5 拥有悠久的历史，形成了独特的人文环境

中央大街拥有超过百年的历史，在这一百多年的时间里形成了其独特的人文环境，其包含了各种风格的建筑、欧洲多元文化、哈尔滨冰城文化等，正是这种独特的人文环境吸引了大量的游客前来观赏，为中央大街带来了活力。

中央大街之所以这样具有活力，其主要拥有两个比较特殊的条件，即商业步行街和悠久的历史，这是普通的街道所不能具备的条件，要完全复制一条这样的街道也是不可能的，因此作为一个特例我们只能借鉴其某些方面，如街道空间的宜人尺度、多样的街道功能等。同时对于中央大街所存在的问题我们在以后的街道空间设计中应结合实际情况尽量避免。

4.3 本章小结

本章主要分析了城市街道空间的活力要素构成，包括人性化的尺度、连续的街道界面、多样化的功能、多样化的建筑形态风格和文化生活、人性化的街道设施、安全的街道空间等，并以哈尔滨中央大街为实例，分析了其活力来源，以期塑造有活力的城市街道空间提供借鉴。

5 城市街道空间的活力塑造

5.1 城市街道空间活力塑造的原则

5.1.1 整体性原则

整体性原则是城市设计的基本原则，它要求我们在进行城市设计时不仅要单个项目本身作为一个整体考虑，而且还应立足于项目所在的区域或城市整体考虑。对于城市街道空间，其整体性包含了两个方面的意义：

第一是街道空间自身的整体性。街道空间作为一个相对独立的整体，在进行设计时应结合街道自身的特点，统筹考虑沿街建筑的功能和形态风格、街道景观、活动场所等，使其成为有整体感的城市空间序列。

第二是街道空间所在城市的整体性。街道空间作为城市的重要组成部分，在其中发生的各种活动、事件都与城市息息相关，因此应从城市整体角度出发，不应割裂街道空间和城市的关系，在设计时综合考虑街道空间所在城市区域相关因素，如街道空间所在区域的功能定位、交通联系、建筑风格、历史文脉等，使其成为城市的有机组成部分。

5.1.2 多样性原则

多样性是城市产生活力的前提，它涵盖了经济、社会、文化、物质等众多方面。多样性可以提升城市的竞争力，为城市带来活力，能使其稳定持续发展。具有多样化特征的城市，是一种着眼于城市自身活力的内向型持续发展的城市成长模式^[26]。大自然中的生态系统也给了我们同样的启示，越是具有生物多样性的生态系统，其稳定发展的特征和抗外界干扰能力就越强。现代城市主义所强调的功能分区降低了城市多样性的产生，而且现代城市美学简单地否定传统城市的“功能混乱无序”，追求整齐统一的视觉空间秩序，也扼杀了城市多样性的产生，从而使城市丧失了活力。这里所说的多样性并不是对整体性的否定，而是在整体性的基础上创造多样性。

街道空间作为城市的重要组成部分，其是否有活力直接影响着城市的活力，因此应从各个方面创造街道空间的多样性。在进行街道空间设计时，应保持沿街建筑功能的高度混合以满足不同人群的使用；对于一些历史街区的街道应延续其历史文脉，保持建筑风格和生活方式的多样性；在街道空间中创造多样化的活动场所以满足不同类型活动的需要等。

5.1.3 人性化原则

人性化指以人作为出发点，根据人的行为习惯、人体的生理结构、人的心理情况、人的思维方式等进行设计，充分体现对人的心理、生理需求和精神追求的尊重和满足，是设计中的人文关怀，也是对人性的尊重。

在塑造有活力的街道空间时，应体现人们的主人翁地位，街道中各种服务设

施、场所的配置和布置应符合人的心理与生理需求，便于人们使用；街道空间应具有人的尺度，不会产生心理压抑感。只有当人们的基本需求得到满足、环境条件允许的情况下，人们活动的愿望才会加强，这样街道中的活动也就能得以持续，也就能使街道保持活力。

5.1.4 舒适性原则

作为人们活动的公共空间，街道空间的舒适程度将影响人们其中的活动意愿，活动发生的频率，以及活动时间的长短，这些将直接影响街道空间的活力。绝大多数人都不愿意在拥挤、肮脏、嘈杂或者枯燥乏味的空间中活动。街道空间的舒适性主要和其中的环境因素以及相关设施有关，具体包括空间微气候、日照与遮蔽、座椅、有遮荫的树木、电话亭、垃圾桶、公厕、空间尺度等。因此在街道空间设计时，应以舒适性为前提，处理好以上要素，尽量为使用者创造一个舒适的活动空间。

5.1.5 公众参与原则

所谓公众参与，是在社会分层、公众和利益集团需求多样化的情况下所采取的一种协调对策，它强调公众参与城市社会发展的决策和管理过程，使公众自下而上的参与和政府部门自上而下的管理形成合力，以促进社会的和谐发展^[27]。

公众参与是塑造有活力的街道空间的一条重要原则，它有助于我们了解公众对街道空间的要求，使街道设计有实现的基础，而且我们也可以从公众那里获取街道空间的许多问题，从而改善街道空间，使其成为有魅力、有吸引力的街道，对于老城区的街道空间改造公众参与更是尤为重要。在进行街道空间设计时应将公众参与贯穿于整个过程：在设计的前期可通过问卷调查、现场访问等方法了解公众的意图；在设计完成之后，可将成果进行公示以获取大众的意见和建议，从而完善设计；对于设计实施之后，也可进行现场回访，调查设计是否达到了预期效果以及设计中存在的一些弊端，如有可能还可进一步完善街道空间。

5.1.6 可持续性原则

可持续性观念源于人类对地球资源有限性的认识，世界环境与发展组织(World Com-miss on Environment and Development)，在1978年定义“可持续发展”为“在满足本时代人发展要求的同时，不要伤害未来时代人为需要而寻求发展的可能性”^[28]。可持续发展观用于城市规划领域在早期主要体现在处理城市资源（土地资源、环境资源等）与城市发展扩张的矛盾上。随着时代的发展，可持续发展观在城市规划领域中的内涵也得到了提升，其意义已超越了普通的资源范畴，包含了历史文脉、传统文化、生活习俗等，这使可持续发展的意义在城市设计中得到更为广泛、准确的体现。面对当今城市中一些历史街区的衰败、城市新区的冷清，可持续发展观已显得越来越重要。

将可持续性原则应用于街道空间的设计中，不但要有效利用街道中的有限资源，而且要延续街道空间中好的物质形态和生活环境，这包括：建筑风格、环境意象、城市空间和格局、传统文化、生活环境内涵以及居民的社会组织结构、社会网络、传统活动方

式等，这些将有助于塑造街道空间的场所精神，加强人们对街道的印象，从而焕发街道空间的活力。

5.2 城市街道空间活力塑造的对策

5.2.1 通过物质要素进行塑造

5.2.1.1 复合沿街土地利用

土地利用是街道城市设计的重要内容之一，复合沿街土地利用使得街道功能更具多样性，从而满足不同人群的需要和不同时段的需要，为街道带来活力。复合沿街土地利用可从土地利用的混合和建筑功能的混合两方面进行。

(1) 土地利用的混合

土地利用的混合主要通过对沿街土地进行混合布置，做到多功能混合。一些具有互补性功能或辅助性功能的土地可结合布置，如居住用地与商业服务设施用地、办公用地与商业服务设施用地等。由于城市空间的使用具有时间区段性，将不同时段的功能混合有助于延长空间的使用时间，从而保持街道空间的活力。如在一些办公集中的街区可适当布置商业服务设施用地、居住用地和文娱用地，从而使得该街区在非工作时间段仍然有活动发生，以免沦为“死城”。

(2) 建筑功能的混合

沿街建筑功能的混合即提高单个地块的土地兼容性，再通过建筑内纵向混合功能来塑造一个多功能的综合体。对于一些普通沿街建筑可在底层布置商业服务设施，往上布置办公，在往上则是住宅或公寓。这种方法在曹妃甸生态城的街坊规划中得以体现，街坊中的建筑物是以包括公寓、工作场所、文化设施、商业和社会服务的混合使用模式开发的，从而实现一个多元化和综合性的城市（见图 5-1）。处在城市重要地段的一些建筑可考虑设计成大型城市综合体，结合该地区的功能布局建筑功能，如日本东京六本木山

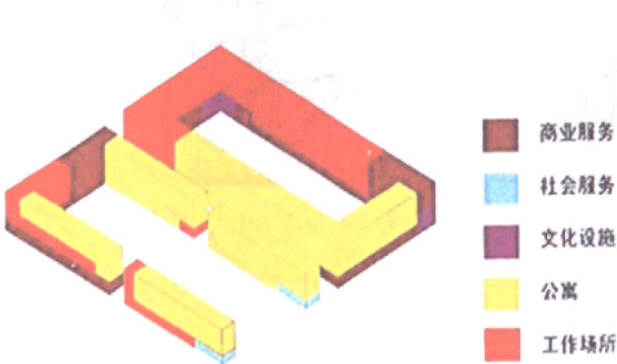


图 5-1 功能混合的街坊

资料来源：《曹妃甸生态城城市形态与城市意象分析》



图 5-2 六本木山城市综合体鸟瞰

资料来源：深圳房地产信息网

城市综合体（见图 5-2）。六本木山综合体是集居住、办公、商业、酒店等功能于一体，并与四条城市轨道相连接；对城市空间进行立体化开发、多层面使用空间；混合的各功能使用时序互为补充。

5.2.1.2 有机结合新旧建筑

简·雅各布斯在《美国大城市的死与生》中指出,产生城市多样性的四个条件之一便是新旧建筑的混合。旧建筑的保存和再利用不仅可以使城市历史和文化得以继承和延续,还可以促进城市多样性和经济效益的产生,旧建筑再利用产生的经济效益包括:带动旧城区衰败地段的复苏、增加人群活动、激发商业增长、增加政府税收和观光资源的开发等方面,是可以增强城市活力的开发活动^[7]。对于一些历史街区的更新新旧建筑的有机结合显得更为重要。新旧建筑的有机结合可通过两方面实现,一方面是功能上的有机结合,另一方面是建筑形态风格上的有机结合。

(1) 功能的有机结合

在城市旧区更新过程中,面临着许多旧建筑的利用问题,部分建筑由于质量较好不宜拆除,然而其原有功能又无法满足当前城市发展的需要,因此这部分建筑可考虑结合其所在区域的功能定位对其进行功能转换,如万科集团在天津万科水晶城住区项目中将原天津玻璃厂吊装车间厂房加以改造成为了小区的中心会所(见图 5-3)。一些处在旧城区的新建建筑可考虑与周边的旧建筑功能进行整合,形成功能互补。

(2) 建筑形态风格的有机结合

建筑形态风格的有机结合主要通过新建建筑与原有建筑在形态风格方面保持一定联系,使其融入所处的环境中,如在新建筑上体现旧建筑的一些建筑元素、创造特殊的外部空间与旧建筑有机结合。诺曼·福斯特设计的伦敦 BBC 广播中心方案就是一个注重新旧结合的例子,方案通过一条精心布置的贯穿场地的对角线形成一个巨大的玻璃中庭廊道,其轴线正对天主教堂,从而使该建筑具有开发性、社会性,表现出建筑与周围环境、历史条件的有机结合(见图 5-4)。



图 5-3 天津万科水晶城中心会所

资料来源: <http://www.cityup.org/>

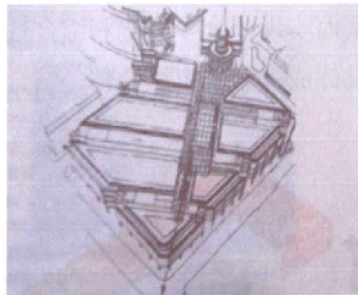


图 5-4 伦敦 BBC 广播中心

资料来源:《城市形态活力论》

5.2.1.3 布局人性化的街道设施

街道空间中的设施较多,对于不同类型的设施应根据其功能进行布置,以满足人们的心理和生理需求,做到人性化布局。

(1) 交通功能性设施

交通功能性设施是指街道中主要用于交通组织的街道设施,例如:路灯、交通护栏、交通标志、候车廊等。交通功能性设施的布局应以满足交通组织为主,强调其功能性。路灯可根据不同性质的街道按一定的距离布置,对于处在市中心人多、车多的繁华

路段距离可适当减少(10-20米),对于一些人流、车流较少或偏僻的路段距离可适当加大(30-50米);交通护栏的布置不应驾驶员的视线造成遮挡,同时应利于车行;交通标志、标线的选位应有一定的提前量,以便驾驶员在快速行驶中能够提前了解前面的路况条件及管理要求;应增强引导性标志,比如在“禁止停车”牌旁设立附近停车位的引导牌等;候车廊应结合公交线路布置,宜布置在人流较大的地段附近,如:办公区、大型超市、高校等。

(2) 生活服务性设施

生活服务性设施是指街道上那些为公众提供生活、休闲娱乐等服务的街道设施,它们是街道空间中活动的重要载体,例如:电话亭、公共厕所、垃圾桶、座椅、标识牌等。生活服务性设施的布局应方便人们使用,对于使用频率较高的设施应分布在人群较为集中的地段(广场、商业街等),如公共厕所、电话亭;座椅的布置应符合人的心理需求,且必须考虑场地的空间与功能质量,宜布置在空间内的小空间中,如凹处、转角处等能提供亲切、安全和良好微气候的地点,另外不同的人群数量对座椅布置方式的要求不同,所以在街道空间中宜采用多样的座椅布置方式(见图5-5),在夏季时还可以结合一些餐饮小店布置活动的桌椅以增加街道活力;垃圾桶宜布置在休息场所、活动场地或公交车站旁,沿街也应按一定的距离(通常为100米)布置;标识牌宜布置在视线

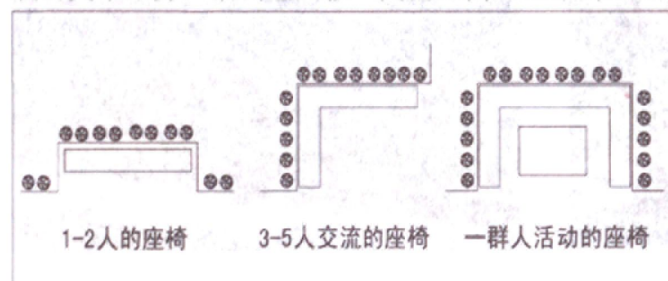


图 5-5 不同人群使用的座椅布置方式示意

资料来源:自绘



图 5-6 花池与座椅的结合

资料来源:《城市街道景观设计》

开阔处和人流较多的位置,如道路交叉口、大型商场出入口附近。生活服务性设施的布局还应考虑老年人和残疾人等一些弱势群体的使用,在必要时进行无障碍设计。

(3) 景观性设施

景观性设施是为人们提供多方位进行视觉观赏的空间造型艺术,所以要特别强调它的环境性与空间性,通常包括:雕塑、小品、花池、装饰照明等。景观性设施由于功能性较弱,其主要结合街道景观进行布局,宜布置在视线开阔地段,同时兼顾生活服务功能,如将一些雕塑、小品、花池结合座椅进行设计(见图5-6)。一些装饰照明的布置应考虑其安全性,不应活动人群的安全构成威胁,特别是儿童。

5.2.1.4 营造有地域特色的景观

具有地域特色景观的街道易形成良好的视觉感受,给人以深刻的城市印象。要营造具有地域特色的景观,应结合街道的地形、地貌、所在城市的气候条件、人文环境、城市文脉等众多要素。

(1) 自然景观

街道空间中的自然景观主要包括：山体、水体、树木、花草等。街道中花草树木的种植应与当地的气候条件结合，尽量选取本地原生植物，一是便于成活，二是易于形成地方特色，如在一些亚热带气候的城市街道中行道树可选择棕榈树（见图 5-7），而在寒冷地区的城市街道中可选择当地的阔叶乔木。树木的种植方式还应考虑小气候的形成，如在南方地区行道树的种植应利于夏季遮阳防晒。对于不同气候条件的城市街道也应考虑其独有的景观，如在降雪丰富的北方地区应创造雪天所特有的道路景观。对于一些山地城市应充分利用其独有的地形地貌，特别是城市中的山体，山体无论在视觉效果上还是在内涵上都是极具个性的物体，是突出街道景观主题的极好元素。将山体融入街道景观中应考虑街道的走向、宽度、沿街建筑限高等，在街道走向不受限制的情况可采用对景手法，将街道正对山体，沿街建筑和树木形成相应的轴线；如情况不允许可在沿街设置小公园、广场等开敞空间以供远眺山景（见图 5-8）。



图 5-7 具有地域特色的街道种植

资料来源：<http://www.lyzn.com/Yunnan/Class439/8377.html>



图 5-8 山地城市景观

资料来源：自摄于重庆



图 5-9 江南水乡建筑

资料来源：津典旅游网



图 5-10 中央大街夜景

资料来源：玩家旅游网

(2) 人工景观

街道空间中的人工景观主要包括：建筑物、构筑物、雕塑小品、指示牌、路灯、广告牌等。要营造地域特色的人工景观，可结合所在城市的历史文脉和地域文化，在建筑

物、构筑物、小品等的设计中融合文化元素,如北京王府井大街上的雕塑、牌匾、垃圾箱、江南水乡建筑等(见图 5-9)。另外街道夜景的创造也很重要,它不仅使得街道在夜晚显得活力四射体现一座城市的魅力,同时也能给夜晚活动的人以安全友善的感觉(见图 5-10)。

5.2.1.5 创造多样的活动场所

在街道空间中活动的人类型众多,有不同性别的、有不同年龄段的、也有不同职业的等,因此应创造多样的活动场所来满足不同需要,从而也激发了多样活动的发生。

众多事件和文化活动(如街头表演、促销活动等)成了城市最诱人的一道风景线,吸引了人们的目光,给人们带来欢乐,对于这类活动应提供较大的活动空间,可在街道中布置小型广场,广场的位置宜在人流较大的地段以提高利用率,同时广场周围应具有开阔的视野。

随着人口老龄化趋势的不断加快,我国的老年人越来越多,因此在街道空间中应充分考虑老年人活动场所。老年人的活动场所基本可以分为以下几个方面:首先是行动方便、表现活跃的老年人,其能够进行拳术、舞蹈、聚会等活动,因此需为其提供集中的活动场地;其次是行动较为迟缓、喜欢安适恬静生活的老年人,他们的活动以散步、下棋、打牌、聊天为主,需要平缓的步行道、座椅,同时这类老年人常常带有“托儿”的责任,因此可在他们活动范围设置少量的儿童活动器械;再次是行动迟缓的老年人,需要有人陪伴,其行为更倾向于静坐、观赏、晒太阳、享受自然,因此需要向阳的场地和充满生机活力的绿色植物^[29]。老年人活动场所应充分注意无障碍设计,符合老年人生理条件。

儿童活动场所在街道空间中具有相当重要的作用,它不仅能吸引儿童参与活动而且拥有可激发其监护人活动的潜在因素。儿童活动场所除了布置一些游乐设施外,还应整合多种对儿童具有吸引力的活动要素(如沙、水、土)并提供多种可能的活动模式从而激发儿童的创造性和探索性。由于儿童智力和身体的原因,儿童场所的设计要充分考虑其安全性,保证儿童活动时的安全。

对于处在城市中心区人流较多的街道,应多创造一些可供休息的场所,特别是靠近商务办公区附近的街道,以满足午间时人们的观望、小坐、闲聊等活动。

创造多样的活动场所还应注意使其在各方面宜人(如安全、小气候等),因为街道空间中的自发性活动和社会性活动都具有一个共同的特点,即只有在外部环境相当好,从物质、心理和社会诸方面最大限度的创造了优越条件的情况下才会发生。

5.2.1.6 创建人车共享的街道

当前城市交通的快速发展使得街道中人车矛盾越来越突出,如何用设计手段使街道既能满足车行要求又能满足人的活动要求,已成为城市规划领域的一个重要课题,创建人车共享的街道则是其中的一个解决方法。

交通性街道由于其车速快、车流量大,想通过采取措施限制车速和车流量来实现人车共享基本是不可行的。要创建人车共享的街道只能在非车行区域(车行道与沿街建筑

之间的区域)着手,主要是加大人行道建设力度完善步行系统,结合过街天桥、地下通道、城市综合体等形成连续的步行系统;同时应完善街道中的休闲活动空间、街道设施等,给人的活动创造良好的环境条件(见图 5-11)。

对于生活性街道应强调人的可活动性,将人作为街道的主体,同时兼顾车行要求,从而实现人车共享。普通生活性街道应尽量通过限制车速来使行人直接穿越街道甚至活动,减少过街天桥和地下通道的建设(调查表明在能直接穿越街道的情况下很少有人会使用过街天桥或地下通道),这样既方便人们通行也利于街道空间中活动的发生。一些生活性街道还可以通过时间管制实现人车共享,在白天时段或正常工作日汽车可正常通行,到了晚上或有重要节日时则实行交通管制禁止汽车通行,使行人可自由的在街道中活动。



图 5-11 人车共享的街道

资料来源: <http://www.uutuu.com/fotolog/photo/70847>

5.2.2 通过空间要素进行塑造

空间要素主要给人以心理和视觉上的感受,通过对相关要素采取一定的措施使街道空间变得更有吸引力,从而成为有活力的街道空间。

5.2.2.1 构建人性尺度的街道空间

许多人怀念“步行的城市”,追求“生态”“田园”城市,追求单尺度的宁静、优雅的文化品质,然而马车时代毕竟已经过去。人们离不开“汽车”所带来的速度和效率,汽车使人们在有限的人生中实现更多的梦想。人们既需要汽车带来的速度和效率,又不能丢失人性中必须有的宁静和文化品质。人们需要“大”的效率与刺激车的尺度、动态的尺度、公共尺度、城市尺度,也需要“小”的关怀,



图 5-12 香榭丽舍大街

资料来源: <http://www.tuke.com/photo/iv/v/1/83168/0/0>

人的尺度,静态的尺度^[30]。因此对于不同的街道应采用不同的尺度,交通性很强的街道以车的尺度为标准,生活性街道以人的尺度为衡量标准,尤其要重视人性尺度空间。

(1) 交通性街道

作为城市中的“动脉”，交通性街道通常红线较宽一般在 40 米以上、设计行车速度较快，因此其尺度应以行驶车辆中的人的感受为主。当汽车在街道中快速行驶时，车中人通常注意的是沿街两侧的建筑物，建筑物的形象和尺度一般会给人留一定的印象。对于一般交通性街道（如：城市快速路、主干道等）的沿街建筑建议以高层建筑为主，这样可以使车中人更容易观察到建筑同时形成良好的建筑景观，两侧的建筑物高度可考虑与道路红线的宽度相结合，街道的高宽比不宜小于 $1/2$ 。由于一些交通性街道也是城市中的标志性街道，兼具生活功能和景观功能，如法国巴黎的香榭丽舍大街（见图 5-12）。香榭丽舍大街全长约 1800 米，宽 100 米，中间为双向 10 车道的车行道，两侧为 20 多米宽的人行道，沿街主要为多层欧式建筑，香榭丽舍大街沿街建筑与人行道的尺度比例非常协调接近 1:1，给人以亲切的心理感受。对于此类交通性街道的尺度我们可以采用类似的方法，即尽量加大非车道区域的宽度，给人以更多的活动空间，但同时也得考虑车行要求，沿街多层建筑的高度建议与非车道区域的宽度结合比例以 1:1 为宜，高层建筑则可以采用后退手法（见图 5-13）。这种方法应和道路断面设计相结合以免造成冲突。

(2) 生活性街道

生活性街道多为城市中的支路和次干道，设计车速较慢，行人较多，因此街道空间的尺度应以人们在其中行走时的感受为主，使人们能感受到空间的存在，沿街建筑不应给人一种压抑感。结合芦原义信在《街道的美学》一书中所提及的街道高宽比，建议生

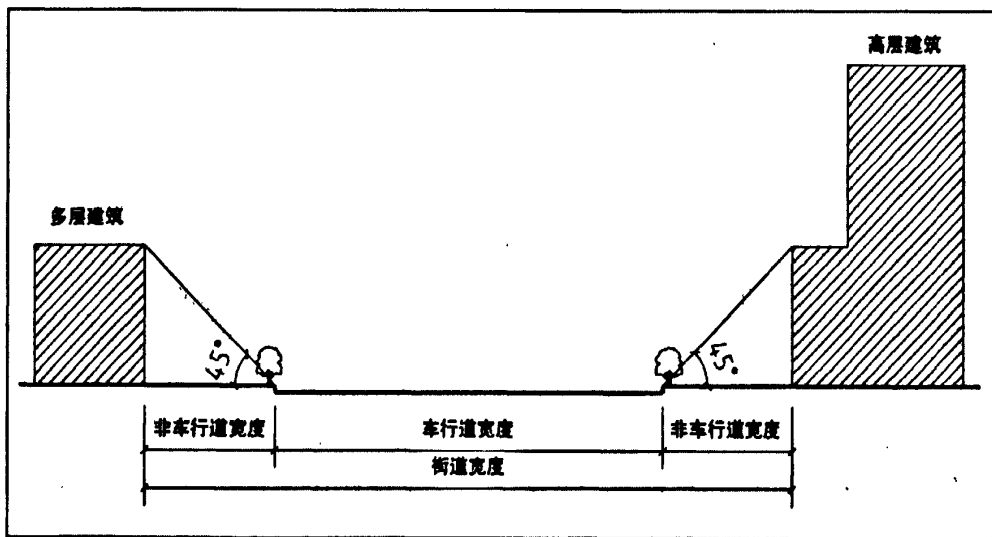


图 5-13 兼具生活与景观功能的交通性街道横断面示意 资料来源：自绘

活性街道的高宽比宜在 1:2 到 2:1 之间。这种尺度的街道在欧洲的许多城市中可见，如西班牙巴塞罗那的兰布拉斯大街。兰布拉斯大街位于巴塞罗那旧城中心，是内城与海洋之间的景观廊道，作为巴塞罗那最重要的街道，它不仅是连接城市滨海区与扩展区的重要通道，其充满活力的开放空间形态与格局更是全世界城市街道改造的蓝本，成为机动车与步行道和谐共存的典范（见图 5-14）。其街道两侧建筑大多为 5-6 层高，建筑底

层为沿街传统店铺，局部底层为架空沿廊，道路平均宽度约为 30m，高宽比近乎 1: 2，街道包括 12m 中央步行道，两侧分别为 6m 宽单向行驶的机动车道，其余为临街步行区^[31]。

(3) 商业步行街

商业步行街作为一种特殊的街道，其功能以休闲、购物、娱乐等为主，通常情况下行人要比普通街道多很多，因此人们对街道空间尺度感受也



图 5-14 兰布拉斯大街

资料来源: http://www.5i31.com/2009/0821/14886_4.html

比普通街道更强烈，其空间尺度宜给人以亲和力，形成人性极强的空间形态，使人们能产生一种轻松愉快的心理。商业步行街两侧一般为多层的公共建筑，要使街道空间尺度达到以上效果，街道的宽度也应和两侧建筑的高度接近，即高宽比在 1: 1 左右，根据芦原义信的外部空间理论分析，建筑高度与街道宽度之比接近于 1: 1 时也构成了良好的围合感。国内许多著名的商业步行街的空间尺度也在 1: 1 左右，如哈尔滨中央大街在 1: 2 到 1: 1.1 之间、上海南京路在 1: 1 左右。

另外街道空间的尺度应和所在地区的气候条件相结合，对于寒冷地区的街道其宽度可以考虑稍宽以获得阳光，而对于热带地区的街道其宽度可以考虑稍窄以形成阴影。

5.2.2.2 创造富有变化的外部空间

外部空间是由人创造的有目的的外部环境，是比自然更有意义的空间^[32]。外部空间分为积极空间和消极空间，积极空间具有收敛性而消极空间具有扩散性，积极空间更能引起人们的活动欲望，在街道中应多创造积极的外部空间。街道中的外部空间通常由建筑外墙面和地面所限定，外部空间一个重要的作用在于为街道中的各种活动提供场所，

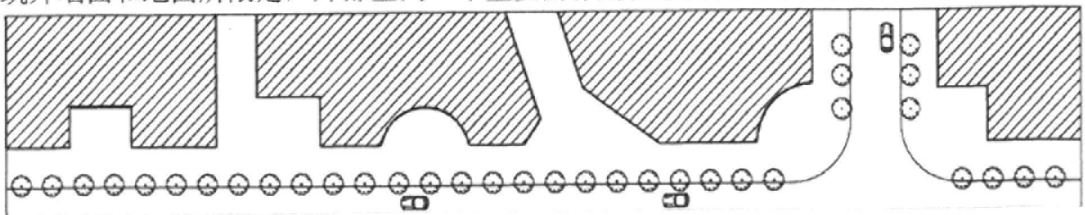


图 5-15 街道中的外部空间示意 资料来源: 自绘

激发活动产生。街道中的外部空间包括街道交叉口、街道的小型凹空间、小广场以及一些建筑的后退空间等（见图 5-15）。

由于中世纪时期交通多以步行和马车为主，因此该时期的欧洲城市街道形成了众多丰富多变的外部空间，一些城市至今仍保留着这样的外部空间（如丹麦的哥本哈根），并通过对其改造满足了现代城市的要求，带来了丰富多彩的活动，同时也给城市带来了

活力。要创造富有变化的外部空间可以从沿街建筑和街道入手。通过控制街道的线型和走向,尽量减少直线型街道空间,以形成丰富的视觉景观,做到步移景异(见图 5-16)。当然街道的线型和走向应结合城市总体规划和所在街道功能确定,不能单纯为了追求视觉景观而改变街道线型和走向,以免造成交通功能上的影响。通过沿街建筑形成外部空间图主要有以下措施:对于交叉口处的建筑可采用后退法形成凹空间,如弧形的凹空间或直角凹空间等;沿街建筑可以采用局部后退或沿街设骑楼的方式形成凹空间;将建筑与场地环境(如古树等)结合形成凹空间;建筑与建筑相结合形成凹空间。

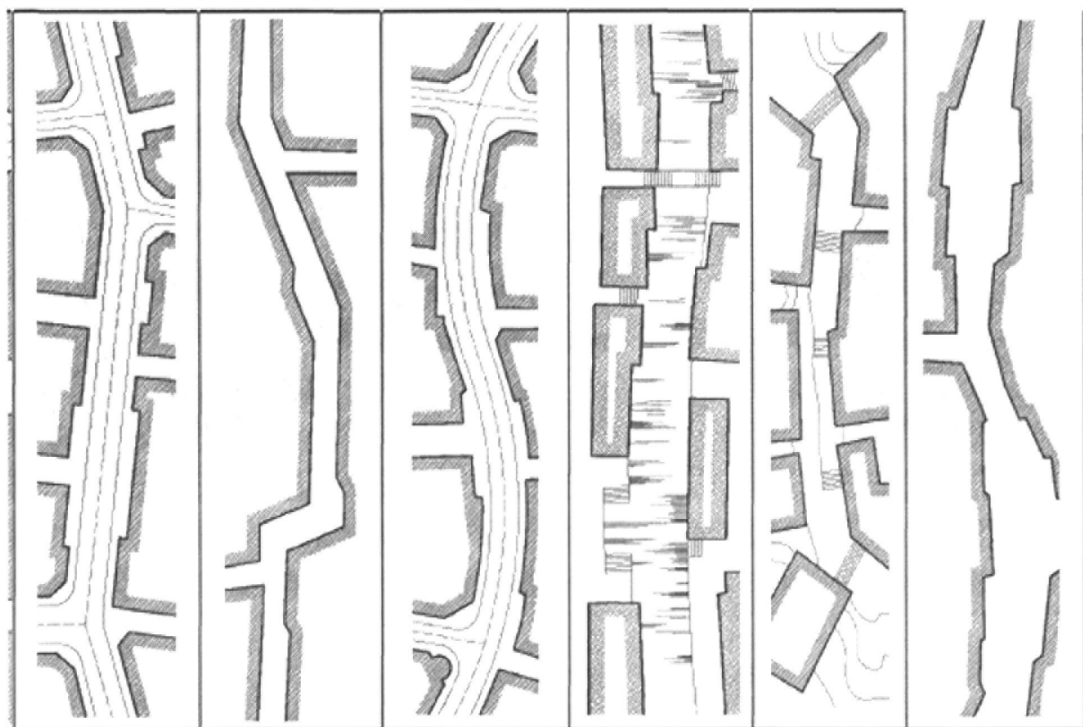


图 5-16 丰富多变的街道空间形态示意 资料来源:《度尺构形对街道空间尺度的研究》

5.2.2.3 创造多样的街道界面

街道界面包括底界面、侧界面、对界面、顶界面,这里所说的街道界面主要是指侧界面。侧界面是由沿街的建筑、构筑物的立面形成的竖向界面,街道界面是否多样主要在于沿街建筑界面。

要创造多样的街道界面,可通过建筑形态风格的多样化、建筑色彩的多样化、建筑的高低错落、以及建筑的“第二轮廓线”设计来实现。在街道中应鼓励多种风格的建筑共存,但同时应注意各种风格建筑之间的协调性,可通过新旧建筑风格的结合、将旧建筑的元素融入新建筑中等措施来达到协调。建筑色彩的多样化应以城市整体色彩基调为基础,在此之上寻求建筑色彩的变化,形成丰富的视觉景观。建筑的高低错落可结合沿街土地利用来控制建筑高度,在街道交叉口或一些视觉焦点处应使建筑拔高。建筑的“第二轮廓线”是指建筑外墙的突出物和临时附加物(如广告牌)所构成的形态^[21]。要使“第二轮廓线”融入街道界面,可在建筑立面上预留空间,并对突出物和附加物的设置和风格给予统一的规定以做到不凌乱,另外可根据城市面貌的要求时常进行更换。

5.2.2.4 发挥边界效应

边界效应理论：心理学家德克·德·琼冶（Derk de Jonge）指出森林、海滩、树丛、林中空地等的边缘都是人们喜爱逗留的区域，而开敞的旷野或滩涂则无人光顾^[12]。边界效应理论同样可以适用于城市街道空间中，如建筑与街道地面的相交处、街道中活动场所的边缘处等，通过将边界区域进行有效设计从而吸引行人促使活动发生。

柔性边界是发挥边界效应的重要途径。柔性边界是一种既非完全私密，又非完全公共的过渡区。它们常常能起到承转连接的作用，使居民和活动在私密与公共空间回旋时在生理上和心理上都更加轻松自如^[12]。柔性边界能够为人们提供更多有趣的开放空间和活动场所，满足人们的行为和心理的需要，从而增加街道空间的活力（见图 5-17）。要创造柔性边界可通过对底层临街立面、街道绿化等进行处理而实现。



图 5-17 柔性边界

资料来源：《公共空间·公共生活》

底层临街立面主要通过对立面细部进行处理给行人创造可停留的空间，如将沿街墙面进行局部后退形成小的凹槽、在墙脚处结合建筑布置台阶、设计灰空间、添加柔性构件等；对于一些靠近建筑的花台或绿地，可在其边缘处布置长椅或设计成可坐的花台；不同功能区域的分界处可设计成可坐的矮墙，如有高差还可设计成台阶。创造柔性边界一条重要原则就是应多创造阴角空间，以符合人们的心理需求。

5.2.3 通过人文要素进行塑造

5.2.3.1 延续历史文脉

随着现代城市的不断发展，我国的城市出现了日新月异的变化，但与此同时也失去了许多永远无法复得的东西，历史文脉则是其中之一。许多城市也因此失去了自己的特色，历史形成的街道、胡同、牌坊、宗教圣地等城市形态作为完整表达建筑和城市意象的文脉，被成片、成街、成坊地拆除，威胁到城市形态的相容性和延续性。难道城市的发展非得以这些为代价吗？其实，“立新”不



图 5-18 上海新天地石库门

资料来源：<http://q.chinasspp.com/n17899.html>

必“破旧”，尊重历史传统并不等于食古不化，相反，有意识地保留这些传统文脉，将使得这个城市更富有地方风味^[33]。

延续历史文脉可以通过将传统建筑形态语言运用与变异，使其在现代物质技术条件下拥有新的活力。上海新天地广场通过大片地保留里弄的格局，并精心保留和修复了石库门建筑外观立面、细部和里弄空间的尺度，对建筑内部则作了较大的改造以适应办公、商业、居住、餐饮和娱乐等现代生活形态，把传统形态所包含的文化信息带入现代生活之中，在改变功能内涵的同时保持了场所的文脉延续（见图 5-18）。

对于一些工业厂区旧址的改造还可以通过保留部分有价值的工业符号（如铁轨、烟囱、厂房等）并将其进行装饰和改造从而唤起人们的记忆，延续该地区的文脉。

在中山岐江公园旧船厂遗址改造和再利用项目中，设计师首先保留了：多个不同时代的船坞、厂房、水塔、龙门吊、铁轨、烟囱等历史的与时间的积淀，然后进行修饰和改造，包括增或减的设计，最后以创造新的语言和形式，更艺术地显现作为城市记忆的旧船厂近半个世纪的经历，更充分的满足了作为公园的新的功能要求^[33]（见图 5-19）。



图 5-19 中山岐江公园

资料来源：中山市环保局公众网

另外还可以通过将一些街道设施（如标识牌、垃圾桶、雕塑等）融合历史文化或一些文脉元素进行设计，从而达到延续历史文脉的效果。

5.2.3.2 延续原有街头文化和传统生活

街道空间中的街头文化和传统生活（如北京的“胡同文化”、上海的“里弄文化”）能使人们产生一种归属感和亲切感，形成一种邻里关系。当人们步入街道之中时便能产生一种共鸣，自己在这个环境里不但是一个观众同时也可能成为一个演员，街道空间中的活动开始发生，活力也随之产生。然而当前的许多旧城改造不但推掉了旧建筑也推掉了街道中原有的街头文化和传统生活，一些原



图 5-20 北京菊儿胡同

资料来源：<http://news.tsinghua.edu.cn/xqh/xqhnews/read.php?id=8593>

本富有活力的街道从而变的冷清，原来的老居民更多的只能是回忆以前与街坊邻居一起生活、聊天、活动的场景。

对于旧城改造，要延续原有的街头文化和传统生活可通过原有生活空间的再塑造来实现，如通过建筑布局形成和原来类似的生活空间复原邻里关系、在街道空间中布局新

的活动空间为原有的街头文化的再实现提供场所。在北京菊儿胡同的改造中,吴良镛教授通过将传统四合院和现代公寓住宅相结合产生了一种新四合院住宅,新四合院住宅吸取了北京传统四合院和南方大宅第多进院落的构成模式,以一定数量的居住单元围合成若干基本院落和跨院,用通道把各进院落组织起来,形成灵活多变的院落群(见图 5-20)。这些院落既保证了各户的私密性又创造了符合日照、通风卫生条件的适宜环境这种半私密性的院落,成为有限居住户的室外起居空间,为邻里交往、传递信息、沟通感情提供了场所^[34]。新四合院住宅实现了对传统四合院生活空间的再塑造,延续了原有的传统生活。

5.2.3.3 发挥公共艺术的作用

公共艺术,是指艺术家借助一定的艺术手段和材料媒介创造的,以人为核心,以某一特定城市公共性开放空间为依托,具有一定形式、结构、功能的面向公众的艺术作品^[35]。公共艺术在街道空间中具有许多重要作用,如增强场所的可识别性、增加人们参与活动的积极性、提升文化氛围从而增加吸引力、缓解人们的精神压力、促进人际接触和交流等。要发挥公共艺术的这些作用,可在街道空间中布局一些有吸引力的雕塑、小品,将公共艺术与一些街道设施的设计相结合(如座椅),将艺术品与日常活动相结合而设计等(见图 5-21)。



图 5-21 广场喷泉嬉戏

资料来源: http://dcbbs.zol.com.cn/25/167_240959.html

5.2.4 组织丰富的活动

城市街道空间中的活力与在其中发生的各种活动有着直接关系,活动越是丰富人就会越多(活动量在街道空间所能承受的范围内),街道空间也就更具活力。街道空间中的各种活动之间会产生“活动正负效应”,即“有活动发生时是因为有活动发生”,“没有活动发生是因为没有活动发生”,所以扬·盖尔一再强调了斯堪的亚维那一句谚语“人往人处走”^[36]。因此,在街道空间环境以及其他相关条件允许的情况下,政府相关部门、民间团体等应尽量多组织活动,这不但给街道空间带来活力同时也有利于拉动地方经济展现城市特色。

5.2.4.1 利用特殊节日组织活动

在特殊节日的时候,街道空间中的人总是要比平常多很多,在此时组织一些相关的活动便可吸引人们参与,如许多商家在国庆节或劳动节时举行商品促销活动、表演活动等。随着中西方经济、文化的交流与合作,西方许多节日也不断被国人所接受,如圣

诞节、情人节等，充分利用这些节日在街道空间中组织相应的各种丰富的活动，便可为街道空间带来活力，同时也带来了商机。

5.2.4.2 利用民俗文化组织活动

民俗文化，即民间风俗文化，是一个地域民族或族群在自己的历史发展过程中逐渐形成、反复出现、并代代相习的文化现象^[37]。

在我国许多城市都有自己相应独具特色的民俗文化，如哈尔滨的冰雪文化、岳阳的龙舟文化、苏州的丝绸文化、长岛的妈祖文化等（见图 5-22）。利用这些民俗文化可举办一些观赏性或直接参与性的活动，同时推出富有地方性和民族性的旅游产品供人们选购、体验等，这样既拉动了当地的旅游经济也为街道带来了人气。



图 5-22 长岛民俗文化踩街活动

资料来源：http://www.shm.com.cn/special/2007-09/19/content_2164391.htm

5.3 本章小结

本章主要论述了塑造有活力的城市街道空间的原则和对策。提出要塑造有活力的城市街道空间应坚持整体性、多样性、人性化、舒适性、公众参与和可持续性六大原则；结合城市街道空间的构成提出从空间要素、物质要素、人文要素、活动的组织四方面来塑造有活力的街道空间，这四方面涵盖了街道空间的各个内容，为塑造有活力的街道空间提供了较为全面的对策。

结论

当前城市的快速发展取得了很大的成果，但同时也带来许多问题，城市活力的缺失则是其中之一。城市街道空间是城市公共空间的重要组成部分，城市中的众多活动都发生在此，城市街道空间是否有活力直接影响着一个城市是否有活力，通过制定相应的对策促使街道空间活力再现从而提升城市活力已显得越来越重要。本文通过研究主要得出以下结论：

1. 归纳总结出了当前城市街道空间活力缺失的主要成因，即：城市街道空间“重车轻人”；街道设施的缺乏；场所感的消失；多样性的消失；城市街道空间尺度巨大缺乏人性；现代城市街道空间对传统城市肌理的破坏；城市街道空间中传统文化与生活的消失。

2. 提出了构成城市街道空间的活力要素，即人性化尺度的街道空间；连续的街道界面；多样化的街道功能、多样化的建筑形态风格和多样化的文化生活；人性化的街道设施；安全的街道空间；丰富的街道活动；并以哈尔滨中央大街为例分析了其活力来源，为塑造有活力的街道空间提供借鉴。

3. 归纳总结出了塑造有活力的城市街道空间的原则：整体性原则、多样性原则、人性化原则、舒适性原则、公众参与原则和可持续性原则；同时提出了塑造有活力的城市街道空间的对策，主要从空间要素、物质要素、人文要素、活动的组织四个方面进行塑造，这四个方面涵盖了土地、建筑物、设施、景观绿化、尺度、外部空间、文化、活动等众多要素，形成了十五条相应的措施，使街道空间成为一个优质的活动空间激发其活力。

本文所提出的城市街道空间活力塑造的对策涉及街道空间中的各个具体要素，对于城市新区规划和旧城改造均有一定的指导作用，特别是在地段城市设计层面和详细规划层面，可结合对策制定相应的设计导则，使得具体项目在设计时有章可循，为街道空间活力的形成创造一个好的环境。

虽然本文对于如何塑造有活力的城市街道空间做了较为全面系统的研究，取得了一定的成果，但由于本人时间、学识和资料所限，文中观点尚存在不全面和不完善之处，在今后仍有待进一步研究，同时恳请各位同行和专家不吝赐教。

参考文献

- [1] 简·雅各布斯. 美国大城市的死与生[M]. 金衡山译. 北京: 译林出版社, 2005: 25-26
- [2] 辞海编辑委员编. 辞海[M]. 上海: 上海辞书出版社, 1983. 12
- [3] 克利夫·芒福汀. 街道与广场[M]. 张永刚等译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2004
- [4] 徐东辉. 全球化浪潮下街道空间多样性的保持与创造. 武汉大学硕士论文. 2005:8-9
- [5] B·鲁道夫斯基. 人的街道[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2001
- [6] 薛忠燕. 人性化、情感化的街道空间——控制性详细规划阶段对生活性街道空间的控制和引导. 天津大学硕士论文. 2004:6-7
- [7] 凯文·林奇. 城市形态[M]. 林庆怡等译. 北京: 华夏出版社, 2001: 84
- [8] 蒋涤非. 城市形态活力论[M]. 南京: 东南大学出版社, 2007:16-17
- [9] 冯驰. 有活力的城市街区模式研究. 湖南大学硕士论文. 2007: 27
- [10] 凯文·林奇. 城市意象[M]. 方益萍等译. 北京: 华夏出版社, 2001:35
- [11] 迈克尔·索斯沃斯, 伊万·本一约瑟夫. 街道与城镇的形成[M]. 李凌洪译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2006
- [12] 杨·盖尔. 交往与空间[M]. 何人可译. 北京: 中国建筑工业出版社, 1992
- [13] 扬·盖尔, 拉尔斯·吉姆松. 公共空间·公共生活[M]. 汤羽扬等译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2003
- [14] 熊宝珍, 高德政. 城市步行商业街规划的探讨[J]. 建筑与预算, 2001(06):40-41
- [15] 肖松. 商业步行街情结意义的研究. 湖南大学硕士论文. 2005:10
- [16] 孙志刚. 城市街道空间的逆向解析. 大连理工大学硕士论文. 2006:10
- [17] 莫什·萨夫迪. 后汽车时代的城市[M]. 吴越译. 北京: 人民文学出版社, 2005
- [18] 潘春燕, 金剑波, 刘洋, 王红扬. 城市多样性的本质及在城市规划中的应用[J]. 河南科学, 2007, (10):859
- [19] 刘东洋. 街道的挽歌[J]. 城市规划, 1999, (03):61
- [20] 张东辉, 陈敏. 城市肌理织补策略于一元片街区保护的应用[J]. 山西建筑, 2008, (05):35
- [21] 芦原义信. 街道的美学[M]. 尹培桐译. 天津: 百花文艺出版社, 2006:46
- [22] 凯文·林奇, 加里·海克. 总体设计[M]. 黄富厢等译. 北京: 中国建筑工业出版社, 1999
- [23] 柯林·罗, 弗瑞德·科特. 拼贴城市[M]. 童明译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2003
- [24] 张翰卿, 戴慎志. 城市规划安全研究综述[J]. 城市规划学刊, 2005, (02):39
- [25] 李大为. 哈尔滨中央大街空间特色剖析[J]. 哈尔滨工业大学学报, 2003, (04):470
- [26] 仇保兴. 紧凑度和多样性——我国城市可持续发展的核心理念[J]. 城市规划, 2006, (11):21
- [27] 胡云. 论我国城市规划的公众参与[J]. 城市问题, 2005, (04):74

- [28] 杨建觉. 城市规划的可持续性[J]. 城市规划, 1998, (01):44-48
- [29] 徐露路, 吕晓钦. 公共绿地老年人活动空间设计[J]. 民营科技, 2009, (03):90
- [30] 蒋涤非. 双尺度城市营造——现代城市空间形态思考[J]. 城市规划学刊, 2005, (01):92
- [31] 盖世杰、戴林琳. “巴塞罗那经验”之城市街道解读——以兰布拉斯林荫道为例[J]. 中外建筑, 2009, (01):58
- [32] 芦原义信. 外部空间设计[M]. 尹培桐译. 北京: 中国建筑工业出版社, 1985
- [33] 李中扬, 夏晋. 文脉——城市记忆的延续[J]. 包装工程. 2003. (04):121
- [34] 袁媛, 邹瑚莹. 理性与创造——评北京菊儿胡同新四合院住宅[J]. 世界建筑, 1992, (03):67
- [35] 陆慧. 公共艺术:标注城市文化[J]. 上海城市管理职业技术学院学报, 2004, (04):62-63
- [36] 陈喆, 马水静. 关于城市街道活力的思考[J]. 建筑学报, 2009, (s2):123
- [37] 朱丽霞, 周艳. 论中国民俗文化对广告创作的影响[J]. 经济师, 2007, (08):46
- [38] 俞孔坚, 庞伟. 理解设计:中山岐江公园工业旧址再利用[J]. 建筑学报, 2002, (08):47-52
- [39] 毛华松, 詹燕. 关注城市公共场所中的儿童活动空间[J]. 中国园林, 2005, (09):17
- [40] 尤纳斯·颜伯格, 丁利. 曹妃甸生态城城市形态与城市意象分析[J]. 世界建筑, 2009, (06):36
- [41] 文增著, 林春水. 城市街道景观设计[M]. 北京: 高等教育出版社, 2008
- [42] Jane Jacobs. The Death and Life of Great American Cities[M]. New York: Random House, 1961
- [43] J. F. CORONEL、S. A'LVAREZ. EXPERIMENTAL WORK AND ANALYSIS OF CONFINED URBAN SPACES[J]. Solar Energy, 2001, (70)
- [44] AllanB. Jacobs. Great streets[M]. MITPerss, London Kingdom, 1993
- [45] 金广君. 图解城市设计[M]. 哈尔滨: 黑龙江科学技术出版社, 1999
- [46] 杨蕊. 激发社区活力, 创造邻里交往的良好街道空——城市郊区开放住区的街道空间研究. 西安建筑科技大学硕士论文. 2006
- [47] 杨贵庆. 城市社会心理学[M]. 上海: 同济大学出版社, 2000
- [48] 王成武, 赵丽丽. 从人文关怀的角度审视城市街道空间[J]. 中国科技信息, 2005, (02):187
- [49] 哈尔滨市城市规划设计研究院. 中央大街步行街区规划[Z]. 2003

附录 A 哈尔滨市中央大街活力来源问卷调查表

哈尔滨市中央大街活力来源调查
本问卷是不记名的，请放心填写。（在□ 打√）
您的性别：□ 男 □ 女 您是：□ 本市居民 □ 外地游客 您的年龄：□20 以下 □20-35 □35-50 □50 以上
一、您对中央大街的总体印象程度： □1、印象深刻 □ 2、印象一般 □ 3、没有印象
二、当提到中央大街时您首先想到的是它的：（单选） □1、各种风格的建筑 □2、各种大型商场 □3、具有特色的方形石路 □4、其他
三、您认为中央大街吸引您的主要原因：（可多选） □ 1、是步行街，汽车的干扰较小，可自由自在的步行； □ 2、拥有很多大型的商场和娱乐场所，购物、休闲方便； □ 3、时常举行各种商业促销活动，很吸引人； □ 4、街上游人众多，非常热闹； □ 5、街道历史悠久，拥有各种风格的欧式建筑，非常具有特色； □ 6、公共服务设施很完善（如：垃圾桶、座椅等），使用方便； □ 7、街道的夜景流光溢彩，非常漂亮； □ 8、街道两侧的建筑尺度比较宜人，无心理压迫感； □ 9、具有一种独特的人文感受和交往氛围； 10、其他您认为吸引您的因素：
四、如果您认为中央大街不具有吸引力或在某方面存在问题，请您指出： （如：休憩场所缺乏、服务设施不完善等）
非常感谢您的真诚合作，祝您生活安康、万事如意！

附录 B 哈尔滨市中央大街活力来源问卷调查结果汇总

哈尔滨市中央大街活力来源调查
本问卷是不记名的，请放心填写。（在□ 打√）
您的性别：□ 男（33） □ 女（35）
您是：□ 本市居民（59） □ 外地游客（9）
您的年龄：□20 以下（2） □20-35（62） □35-50（2） □50 以上（2）
一、您对中央大街的总体印象程度：
□1、印象深刻（53） □ 2、印象一般（15） □ 3、没有印象（0）
二、当提到中央大街时您首先想到的是它的：（单选）
□1、各种风格的建筑（43） □2、各种大型商场（2）
□3、具有特色的方形石路（21） □4、其他（2）
三、您认为中央大街吸引您的主要原因：（可多选）
□ 1、是步行街，汽车的干扰较小，可自由自在的步行；（40）
□ 2、拥有很多大型的商场和娱乐场所，购物、休闲方便；（40）
□ 3、时常举行各种商业促销活动，很吸引人；（7）
□ 4、街上游人众多，非常热闹；（17）
□ 5、街道历史悠久，拥有各种风格的欧式建筑，非常具有特色；（61）
□ 6、公共服务设施很完善（如：垃圾桶、座椅等），使用方便；（4）
□ 7、街道的夜景流光溢彩，非常漂亮；（35）
□ 8、街道两侧的建筑尺度比较宜人，无心理压迫感；（23）
□ 9、具有一种独特的人文感受和交往氛围；（36）
10、其他您认为吸引您的因素：（11）
四、如果您认为中央大街不具有吸引力或在某方面存在问题，请您指出： （如：休憩场所缺乏、服务设施不完善等）
主要有以下几方面：
1、公共设施不足；
2、机动车对步行有一定的影响；
3、街道景观有待改善；
4、街道安全性有待提高。

攻读学位期间发表的学术论文

- [1] 李建彬, 张远景, 雷茂民. 城市新区中小学专项规划探讨, 山西建筑. 2008, 10.
- [2] 宋扬扬, 刘维彬, 李建彬. 营造城市活力街道, 低温建筑技术. 2009, 03.
- [3] 李建彬, 万婷, 宋扬扬. 城市街道空间的活力要素构成探析, 低温建筑技术. 2009, 10.

致谢

本论文是在我的导师万婷副教授的悉心指导下完成的，研究生期间得到了导师多方面的培养和教诲，她的言传身教将使我受益终生！在此，谨向导师万婷副教授表达我至深的敬意和由衷的感谢！并祝老师身体健康！

在论文的调研期间得到了同学以及朋友们的大力支持，使得我顺利完成了问卷调查，在此对他们表示衷心的感谢，同时也非常感谢所在单位的领导和同事，没有他们的支持和帮助我也无法顺利完成我的研究生学业！此外，还要感谢研究生期间所有帮助过我的老师和朋友们！

最后我要感谢我的父母，感谢他们对我默默的支持，无私的奉献，没有他们的关爱和教导也就没有我的今天。