

城市更新背景下的街道活力空间设计

王洪波, 孙伟娜

(苏州众通规划设计有限公司, 江苏 苏州 215011)

摘要:近年来,中国城市建设进入精细化、集约化发展新阶段,城市更新将成为城市发展的新增长点,而街道空间的更新改造是城市更新的重要组成部分,富有活力的街道生活是一个城市以人为本理念的重要体现。根据不同街道类型特点,分析街道空间更新改造设计的思路、方法及措施,通过提升街道空间品质,满足城市人民日益增长的物质文化需求。

关键词:城市更新;街道空间;更新改造设计;建筑立面

中图分类号: U412.37

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2022)12-0015-06

0 引言

《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理的若干意见》提出:“坚持以人为本,转变城市发展方式,着力解决城市病等突出问题,不断提升城市环境质量、人民生活质量、城市竞争力,建设和谐宜居、富有活力、各具特色的现代化城市。”近年来,中国城市建设进入精细化、集约化发展的新阶段,城市更新将成为城市发展的新增长点。城市更新改造不仅能够提升城市环境品质,更重要的是还能够激发城市的活力。

城市道路是城市的骨架和动脉,是最能体现城市活力、特色和人文关怀的窗口。过去在“车本位”导向下的城市道路,路权配置以机动交通需求为主导,人的活动空间被轻视,使得城市道路缺少活力。街道空间的更新改造使设计者充分考虑街道与环境、人文因素的关系,着力提升街道活力,打造富有活力的街道空间。

1 当前街道空间存在的主要问题

从交通组织而言道路分为生活性道路和交通性道路。本文所指街道即在城市范围内,道路两侧建有各式建筑物的生活性及商业性道路。从功能上而言,街道除了满足道路一般的交通、防灾、管线敷设等功能要求之外,还承载着社会交往等公共活动场所的功能,是城市最基本的公共服务设施之一。不知曾几

何时,我们失去了充满故事的、市井烂漫的、繁华、嘈杂的街道;取而代之的是宽马路、更宽的马路、快速路,导致无节制机动化的出行环境恶化,机动车主导下的人文关怀缺失,街道尺度失控,街道空间缺乏活力等问题。

1.1 机动车主导下的人文关怀缺失

过去以提升机动交通通行能力和通行速度为主要目标,路权分配向机动车交通倾斜,结果是城市交通陷入拥堵、缓解、拥堵、再缓解的循环反复。现有道路往往压缩其他空间需求的供给,以满足小汽车快速增长对交通的需求,道路的功能几乎沦为机动车通行和停放的交通功能。小汽车保有量的快速增长,导致道路交通整体运行效率下降,慢行空间不足甚至没有,行人的安全性有待提升。道路环境不断恶化,景观性与舒适性较差,街道失去活力。

1.2 重“交通功能”、轻“活力空间”

道路空间的功能单一,完整性不足。红线内部和建筑退让空间功能割裂,路侧停车侵占建筑前区,与人行空间冲突严重,公共活动空间零散。建筑底部过于松散,缺乏积极界面。沿线景观、街道家具、服务设施不足,人行道与两侧建筑用地的地面铺装、景观装修风格不一,城市景观协调性较差,街道品质不高。

1.3 街道尺度失控

街道尺度控制失衡。由于在价值观念和功能主义冲动催化下异化了城市尺度,长轴线、宽马路、大广场、高耸的建筑等众多巨型设施的规划建设已经远离人本。道路建设机动车道过宽,两侧过街距离长,联系不便,两侧建筑被隔离分裂,道路与两侧建筑高宽比

收稿日期: 2022-02-16

作者简介: 王洪波(1968—),女,学士,高级工程师,从事道路设计工作。

不受限,缺少包容性;而建筑过高则与地面距离过大,立面让人感觉与之失去联系,给人以压迫感。过宽的路面让人在心理上缺乏安全感,贴线率不受控,道路风貌杂乱无章,道路景观单一。

1.4 规划与建筑设计聚焦地块内部,周边街道关注不足

相当长的时间内城市道路规划设计对于道路空间设计、道路与沿线建筑的开放界面及互动重视不足,非机动车道和人行道宽压缩至最窄宽度,城市道路两侧多为封闭状态,缺少互动空间,道路无人文气息,日渐寂寞,给城市生活带来消极影响。正如简·雅各布斯在她的专著《美国大城市的生与死》中说道:“当我们想到一个城市时,首先出现在脑海的是街道。街道有生气,城市就有生气;街道沉闷,城市也就沉闷。”街道空间不够紧凑,街道空间边界缺乏限定,步行活动缺乏界面引导;沿街建筑功能复合不足,步行范围内无法完成日常生活所需,造成对机动车的依赖;界面形象单调、消极;无法为步行者提供丰富的视觉体验与活动交互。孤立的高层写字楼、门禁社区、集中的办公园区成为常见建设形式,城市活动转移到地块内部,物理障碍限制了人们进入城市空间,弱化了城市的渗透性,行人无法穿越,街道活力自然无从谈起。

在城市更新中应贯彻人性化城市设计理念,城市更新的道路活力空间朝向多元化探索与人性理念回归方向深耕。对细而密的路网格局与围合式建筑进行研究,进一步以完善生活质量和提升空间品质为目标的街道活力空间设计,营造出一个充满趣味性与丰富性的空间场所,满足城市居民在日常生活和社会生活中精神上与物质上的需求。

2 街道空间更新改造设计

2.1 街道空间分类

街道是指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,是城市居民关系最为密切的公共活动场所,也是城市历史和文化的空间载体。街道起着展示城市形象、促进绿色交通、提供生活场所、推动经济繁荣的重要作用。街道的路面为人们活动提供了基本的场地,两侧的建筑为街道本身提供了生命力。街道上行动的人与周围社区、新鲜空气、定时户外活动、生活的自在愉悦、体验和信息的获取等之间都存在着直接的联系。从道路到街道,是机动车交通空间向生活空间的

回归,是路权从以车为主向以人为主的转变。

街道设计是一个高度综合性的工作,提炼街道的特色要素,应综合考虑沿街活动、街道空间景观特征和交通功能因素,将街道划分为商业街道、生活服务街道、景观休闲街道、交通性街道与综合性街道五大类,具体特征见表1^[1]。

表1 街道类型

街道类型	街道特征
商业街道	街道沿线以中小规模零售、餐饮等商业为主,具有一定服务功能及或业态特色的街道
生活服务街道	街道沿线以服务本地居民生活的五福型商业、中小规模零售、餐饮等商业以及公共服务设施为主的街道
景观休闲街道	滨水、临开放空间、景观及历史风貌特色突出、沿线设置休闲活动设施的街道
交通性街道	以非开放式界面为主、非交通性活动较少的街道
综合街道	街道功能与界面类型混杂程度较高,或兼有两种以上类型特征的街道

在明确街道定位的基础上,考虑所有街道的使用者,因地制宜进行街道空间分配和街道设施统筹设置。通过完整的街道更新改造设计,使道路使用的各类用户之间的关系更为协调,街道活力更为增强。

2.2 街道空间更新改造设计要点

活力街道空间的构成要素包括交叉口、街道转角、广场、街坊出入口、标志物、路段、绿化、构筑物等,以分析街道活力要素,汇集街道活力设计为主要方向。

2.2.1 街道功能复活

历史上道路曾经是城市的主要公共活动场所,人们在街道中开展交往、商业、庆典等活动。正如简·雅各布斯所认为的那样,街道空间的魅力正在于其空间中各种动态的、丰富的、多样性的交织。多样性是街道空间的本质所在,人、建筑、不同的交往活动交织在一起,形成街道空间的独特魅力。街道规划设计中改变空间的单调与冷漠,重视对人的关怀及人在其中活动多样性的空间尺度。

街道更新时沿街建筑复合多样功能,不再是过去沿用苏联的那套地块单一理论,沿街建筑形成不同尺度、不同空间关系的功能混合;沿街底层引入商业、文化艺术等公共业态,融合办公研发、居住生活、商业休闲等不同功能区,强调工作、学习居住和生活等地块功能的融合性,注重多层次的功能复合,鼓励尺度与业态的多样性;保障街道活动的连续性;容纳协同共生的各类功能,增加人行出入口数量,公共建筑和商业建筑应当面向步行道开放出入口,居住街

区需要有多个出入口,沿街业态多样性、街道店铺的多样尺度、形成密集的出入口有利于激发街道活力,保障街道活动的连续性。利用智慧设施、城市家具丰富街道功能。

有条件的地方设置沿街广场、街区公园。芦原义信在《街道的美学》中说到“广场是街道的扩展^[5]”,简·雅各布斯《在美国大城市的死与生》中提到“将公园、广场和公共建筑作为街道特性的一部分来使用,从面强化街道用途的多样性,并将这些用途紧密地联结在一起^[2]”,共同组成有效街区。设计上与周围的街道相连,空间上成整体,开敞方便。在广场使用方面有效地吸引各种各样的使用者,从而增加街道、广场的活力。广场空间交通组织需协调统一,考虑人流的集散、各周边街道到广场的便利性。广场设计要考虑空间的开放性,与市民活动相互渗透、相互交流,是设计关键所在。

如图1所示,以苏州南天成路朗诗蔚蓝广场的设计为例,该广场在交叉口设置城市广场及道路景观带,建筑退界空间的广场中增加了硬质铺地,并设置座椅、种植高大的乔木和点缀花卉,形成市民乐于使用的交流空间与休憩场所,拓展了街道的活动范围,提升了街道的环境品质与活力。广场引入新型邻里中心商业、医疗等产业,举办各式文化活动,自建成起就成周边居民的聚集区,为以往沉闷的南天成路带来无限活力。同时广场地下设置停车场,既充分利用城区的建设场地,又解决城市老大难的停车问题。



图1 苏州南天成路朗诗蔚蓝广场

2.2.2 提倡街道的柔性边界设计

街道为人们提供了基本的场地,两侧的建筑则为街道提供了生命力,街道的形式、空间设计、丰富的细节以及强烈的体验感,街道两侧的设施处理,特

别建筑的底层部分,对街道活力起着重要作用。街道设计时设置足够宽度的非机动车道、人行道,对绿化带、沿街建筑、街道的过渡带和装饰小品等进行柔性共融设计,为人们在街道空间停留提供良好的栖息地,使人们在休憩的同时通过视觉或活动参与到城市生活中来。

街道红线与沿线建筑边界线相融、相邻时宜对边界线进行柔性设计,利用行道树、挑廊檐、骑楼提供基本的遮阴、休憩设施;沿街建筑前区设置休憩设施或商业设施,可利用建筑前区进行临时性室外商品展示、设置公共座椅及餐饮设施;同时商业建筑公共建筑沿街建筑首层、退界空间与人行道保持相同标高,形成开放、连续的室内外活动空间。街道红线与沿线建筑边界线相离时,增强两者之间的视觉信息沟通,增加两者之间的可参与性活动空间。避免使用硬性隔离,设置自然柔和的景观界面遮拦,如绿篱、丰富多彩的橱窗、展位等。相离空间可设置一些供行人停留与活动的小型开放空间,增加信息设施、智慧设施、城市家具、景观小品等活动设施;当街道上布满人群,人们投入到城市公共活动中的各种活动时,街道的活力才得以显现。

非交通性街道沿街设置公共座椅及休憩节点,形成交流场所,座椅设置led灯等智慧设施,如图2所示。



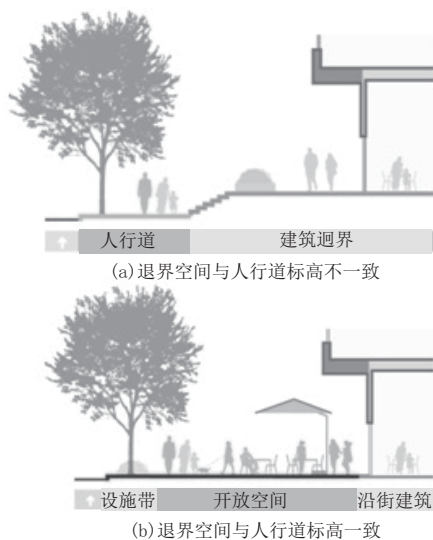
图2 led灯座椅

利用行道树、挑廊檐、骑楼为行人遮风挡雨,同时为沿街商铺积聚人气,如图3所示。



图3 骑楼与街道

如图4所示,退界空间与人行道保持相同标高,形成开放、连续的室内外活动空间。

图4 人行道与退界空间^[1]

2.3 街道空间设计

2.3.1 街道高宽比设计

重视街道高宽比控制。日本芦原义信认为道路宽高比 $D:H$ 宜为 $1:1$, 大于 2 时, 由于距离的增加会生分离感, 互动性减少, 同时过宽的路面不利于行人步行。反之, 小于 1 时, 将引发空间狭窄感、压迫感。《上海街道设计准则》研究认为人性化的街道尺度与宜人的空间高宽比宜采用 $1:2 \sim 1.5:1$; 商业街道可适度紧凑, 较窄的商业街道高宽比可达到 $3:1$; 交通性街道和综合性街道两侧可适度开敞, 高宽比宜控制在 $1:2 \sim 1:1$ 。

街道高宽比通过行道树、沿街建筑和围墙形成有序的空间界面, 保持街道空间紧凑, 塑造宜人的高宽比。街墙檐口高度宜控制在 $15 \sim 24 \text{ m}$, 最高不宜超过 30 m , 以维持建筑与街道空间的联系。过高的建筑设置裙房、广场等与街道界面过渡。

2.3.2 沿街建筑的控制线贴线率控制

在城市设计研究的基础上提炼规划控制要素, 以附加图则的形式纳入控规法定文件, 作为项目设计和建设的依据。通过建设控制线规定建设窗口, 要求沿街道及广场界面贴线率达到规定百分比。如图5所示, 街道两侧通过贴线率管控形成整齐、连续的空间界面, 以塑造连续的街道空间界面。街道空间的营造注重建筑形态对街道空间的塑造作用, 保证界面连续, 风格统一。

2.3.3 街道的立面设计

城市街道空间构成要素有底界面、侧界面、顶界面、对景面。除街道路面宽度与两侧建筑高度比外, 街道与建筑的尺度与步行体验感直接相关。人的视觉感知范围以视平层向上 50° 和向下 70° 。在行人的

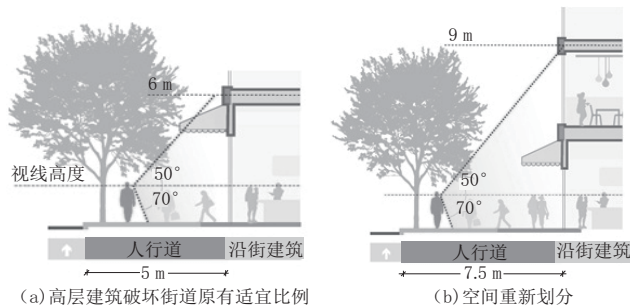


图5 不同的建筑贴线建造方式

视觉范围内, 视觉上的透视由丰富的建筑立面所组成, 沿街建筑设计满足人的视角和步行速度视觉体验需求, 丰富视觉, 美化生活环境与品质。

建筑首层、退界空间与人行道保持相同标高, 形成开放、连续的室内外活动空间, 避免高差变化形成空间和活动阻隔。通过小地块的建设方式, 形成多样化的立面样式。大型建筑通过分段设计化解建筑尺度。

如图6(a)所示, 现代高层建筑破坏街道原有适宜的比例关系, 可通过高层建筑前宽阔场地, 以建筑小品、城市家具等方法对空间重新划分, 降低高层建筑对街道空间的影响, 如图6(b)所示。建筑小品、景观带设置通过风格、造型、色彩、元素、材料等不同表现广漠展开设计, 做到尺度适宜、协调统一。

图6 视觉空间的立面样式^[1]

街道立面设计中重视户外店招的设计。店招是城市的展示窗口, 也从侧面反映了城市的经济文化水平, 是沿街立面的重要组成部分, 如图7所示。户外店招的设计风格、材料属性和设置组装等, 对城市

环境影响较大,直接影响到市容市貌、城市的品质文化。需对其进行统一规划,以符合街道设计风貌和活力规划。

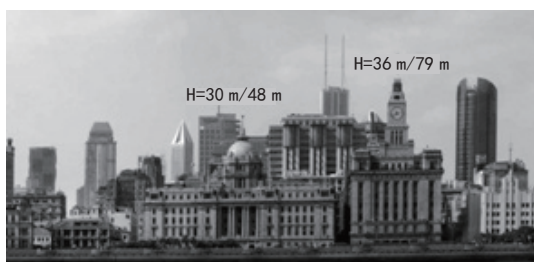


图7 分段设计化解建筑尺度^[1]

2.4 城市文化塑造

街道是城市外部形象的重要载体,街道的建筑风采和人文风情不仅延续着城市空间,也映射着城市的文化视野和城市内涵。街道的风貌是城市发展的见证,也是城市的记忆,容易引起市民的共鸣,产生文化认同感。街道的构成素材传达着文化感悟,记载着独特的城市文化和地域文化,街道风貌展现不同的环境意境,而且有文化、有腔调、具韵味、够时尚。

城市更新背景下保护修缮旧的街道,有利于吸引游客,提高街道可参观度,从而增加人气,提高街道的活力。城市更新依托街道传承城市文化,延续历史特色与人文氛围,记录街区脉络,对道路的物质性和非物质性风貌要素进行保护,尊重具有历史意义、个性特征的建筑形式、空间尺度、色彩等,保护街道的历史文脉。设计时依据道路所在区域的风貌特色,采用地方特色的材料、工艺、色彩,运用历史符号,符合当地人的构造尺度使用习惯和审美情趣,形成特色景观,提升空间品质与公共艺术,体现当地文化内涵,展现城市形象与街道特征,营造出街道的归属感。例如,苏州市在城市道路更新改建时,根据不同的街道环境特色和区域特征,设计出不同的风貌特色。如图8所示的人民路,是苏州古城最重要的穿城道路。通过沿街建筑粉墙黛瓦、人行道铺装图案、街角园林小品的设计使空间尺度遗存古城风貌。



图8 古城遗韵人民路

如图9所示的干将路,河流水系与街道紧密结合,道路以河分南北单行线,两路夹一河体现江南水

乡特色,河边园艺体现苏州园林景致。



图9 水乡特色干将路

如图10所示的星湖街,通过白色网架拱圈花坛布置及道路两旁宽阔的绿化带,展现园区现代特色。



图10 现代风格星湖街

如图11所示的道前街,明清时期是苏州的政治中心,官署林立。现道路南侧沿河完整体现了苏式水巷风格,道路两侧保存了很多高大树木。街道原有的银杏树保持不动,调整道路线形和断面布置避让树木,加宽人行道设置口袋公园供行人驻足观赏。每到银杏叶变黄的季节这里是秋之胜景,是苏州市最美的街道之一。



图11 银杏景观道前街

再以河南安阳市仓巷街历史风貌街道设计为例。安阳市仓巷街全长528 m,现有57个院落,大部分是明清、民国时期的建筑,共有325户居民。如图12所示,整街更新改造以灰色格调为主,建筑格局均为中国传统的台梁式建筑构架,青砖砌墙,青瓦覆顶,古朴典雅、厚重悠远成为安阳时代变迁的一个缩影。如图13所示,设计时对围墙和大门进行重新设计,为

街道融入时代的元素,街道恢复青色路面,通过使用历史材质与色彩,这些元素又与历史环境融为一体,街道的历史风貌得到延续与传承。



图 12 改造前的仓巷街



图 13 改造后的仓巷街

3 结 语

欧洲城市的核心是广场,中国城市的核心是街市。不论是《清明上河图》,还是《康熙南巡图》中的繁华都是由街道承载的。街道作为城市公共空间的“庭院”是城市生活的主要空间载体,是交流交往的空间,是各类市政设施、公共设施的载体,是城市文化的集中体现。街道也是居民生活和城市生活的基本单元,分析其影响因素,综合测度不同要素对街道活力的影响,在城市更新中营造街道活力,创造出真正具有活力的城市空间,满足社会发展的需求,提升城市更新改造的深度和广度。

参考文献:

- [1] 上海市规划和国土资源管理局.上海市街道设计导则[M].上海:同济大学出版社,2016.
- [2] 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,2006.
- [3] 陈韬.城市街道中柔性空间的人性化设计研究[M].沈阳:辽宁大学出版社,2019.
- [4] 秦虹,苏金.城市更新的目标及关键路径[M].北京:中国社会科学出版社,2020.
- [5] (日)芦原义信.街道的美学[M].天津:百花文艺出版社,2006.

《城市道桥与防洪》杂志

是您合作的伙伴,为您提供平台,携手共同发展!

欢迎新老读者订阅期刊 欢迎新老客户刊登广告

投稿网站:<http://www.csdqyfh.com> 电话:021-55008850 联系邮箱:cdq@smedi.com