

# 中西方城市街道空间发展演变对现代化街道设计的启示

张连青

(信阳学院 河南 信阳 464000)

**【摘要】**在现代城市中人们把街道空间认定为：首先作为城市中的道路服务于城市交通出行；其次，包含有城市街道空间发展演变从属于城市道路的附属设施；以及街道中相互关联包含但不限于建筑物等元素内容。对于街道与城市之间的关系，从研究有关于古代城市街道空间来说，中西方国家所建立的街道空间由于国家发展的特殊性地理位置、人民的行为习惯等其他原因在内的各种因素在内的不同差异性，以及国家随着时间发展对于解决当时的环境问题具有一定的发展意义，对比于中西方城市街道设计发展历程来说，其中的解决城市问题措施虽说对于日益发展的当下来说具有一定的时代落后性，但其对于解决城市中街道与住宅、行人之间的矛盾问题来说具有一定的积极启示。

**【关键词】**街道空间；街道与城市关系；中西城市街道设计

**[Abstract]**In modern cities, people identify street space as: first, as a road in the city to serve the urban traffic travel; Secondly, it includes the accessory facilities of urban street space development and evolution. And the interrelation of streets including but not limited to buildings and other elements. For the relationship between the street and the city, from the research about ancient city street space, the street space between Chinese and western countries had built up due to the particularity of the national development and geographical location, people's behavior habits and other reasons, a variety of factors, including different difference, as well as the national with the time development to solve the environmental problems have certain meaning, the development of Compared with the development process of street design in Chinese and Western cities, although the measures to solve urban problems are behind The Times, they have certain positive enlightenment for solving the contradiction between streets, residential buildings and pedestrians in cities.

**[Key words]**Street space; Relationship between street and city; Chinese and Western urban street design

## 引言

对现代街道设计大多数设计师都会紧跟着时代的发展为积极配合机动交通为主的道路通行为主，保证机动车可以在街道中通畅的通过。对此面对不同的街道环境以及道路等级来进行三车道、四车道亦或是双向车道等的街道分级的措施，相当程度上满足了机动车的通行，但是对于城市空间来说，街道虽说是承载了一部分为交通服务的功能作用，但街道在原本出现的时候是以为行人服务的以满足行人的出行要求为主的城市环境<sup>[1]</sup>。在此时的城市中，机动车占有大量的街道空间，导致行人使用街道的占比相对下降以及城市街道的活跃度也不如以前的步行时期。机动车盛行这一因素成为了街道空间的活跃度大不如前的城市环境。

为了改变这一现状，本文将从中西方的街道发展演变史来对街道环境进行分析，从其演变发展中找到街道原有的面貌，希望通过对西方国家的街道设计改变与中国对街道环境设计的初心来引起我们以后对于街道的设计思考，能从街道设计之初来对街道环境进行设计思考，改变街道中不活跃的环境因素。

### 1 西方城市街道发展演变

从古希腊的街道来看，将步行可达作为城市规模发展的重要量度，认为“人是万物的尺度”，将街道设计成为宽度约5-10m的尺度空间较小的街坊形式，沿街排列有规模连续的二层或三层小楼，方便行人对街道的整体使用；在古罗马时则根据街道的具体使用情况，把道路设计为宽约10.6m的街道，其中道路中央宽约4.7m的双向车道，两侧设有约0.6m的步行道路，外侧则为约2.3m的单车道，在保证车辆通行的情况下满足行人的出行；到了中世纪之后形成了网络密度大，间距小的网状或放射状街道形式，做到了尺度宜人的城市环境；工业革命时期则更多的讲究建筑与街道宽度之间的比例关系问题，不仅仅考虑街道本身形态问题开始将周围

环境状况融入到街道中，形成一个整体的考虑；再到20世纪初则为了满足“车本”为主的城市发展，将道路从为人服务转向侧重交通功能的城市空间，重视街道宽度以及交叉路口的设置，满足交通出行保证驾驶安全为主（表1-1）。

表1-1 西方城市街道发展演变  
Table 1-1 Street development in western cities

时间发展	街道特性	启示启发
古希腊	街宽约5-10m,沿街设有房屋建筑	严格控制街道使用,与居住环境相连接
古罗马	道路宽约10.6m,道路功能分类使用;中央道路宽约4.7m,不行道约0.6m,单车道约2.3m	道路空间划分依据功能使用,保证基本的人流、车流使用
中世纪	网络街道-网状/放射状	尺度宜人的街道形式
工业革命	考虑建筑与街道关系,以及周围环境设施内容	将街道从孤立的都市形态中解放出来,与周围环境相结合
20世纪初	侧重交通功能,重视街道宽度及交叉口的设置	削减了“以人为本”重视机动车,城市化发展必然结果

通过以上的论述以及总结可以看出西方城市街道随着时代的发展逐渐从人为本到车为本的城市环境，减少了行人在街道中的主体地位，削弱了人与城市街道之间的关系。

### 2 我国城市街道发展演变

我国城市街道的发展也同西方国家一样经历了一段漫长的演变发展。在西周时期将城市道路有着内部道路以及城郊道路之分，内部道路宽约为12.8m略宽于城郊；春秋战国时期顺应自然环境发展，将道路设置为符合人正常生活需求的宽度，在遵循自然环境的前提下保证人们在街道中的基本活动；街道发展到汉代时期，则演变为分东市、西市的城市环境，以900x900m形成街廓，并将街廓内的街道设定为不超过20m的宽度，形成区域化分式的街道形式；繁荣鼎盛的唐

代则由于经济快速发展,城市逐渐扩张的原因,以布局严整、规模宏大街道形式为主,虽形成了络绎不绝的街道景象但过宽的街道导致街道空间浪费严重;到金元时期的城市街道,则逐渐融入了少数民族的风格特征,以小尺度、人车混合多样为主要特征(江南的街巷以及上海的里弄可以说是其风格的延续);鸦片战争时期则以“大街区、宽马路”的街道为主,沿用汉代的街廓形式,形成主次干道街道环境(表2-1)。

表2-1 我国城市街道发展演变  
Table 2-1 Street development in China

时间发展	街道特性	启示启发
西周	城市道路分内部和城郊,内部道路约12.8m宽	分级处理道路空间,内部道路保证人行与车行之间的关系
春秋战国	以符合人的正常生活需求为主,顺应自然环境发展	以人的需求为主,与自然环境和諧发展
汉代	分东西市皆街廓为900x900m,内部道路宽度不超过20m	将城市划分空间分别处理空间中的道路环境,限定道路宽度
唐代	城市布局严整,规模宏大,城市内部道路过宽,未控制人流活动	保证行人在道路中的活动,没有将道路功能进行区分活动
金元时期	增加了少数民族的街道特性,街道宽约37.2m,小街宽约18.6m,胡同约9.3m	融入时代特色,增加街道环境特性,形成独特风格,不同道路宽度不同
鸦片战争时期	主次干道围合成超大街廓宽在80-250m之间,次干道宽30-45m,支路宽约20m	道路分级处理但形成了过宽的道路形式

我国的城市道路演变从西周到鸦片战争时期的街道设计人们就有意识的将街道进行分区域处理的意识,明确的将城市进行内外区分之后进一步对街道的具体情况进等级的区分,但也逐渐从刚开始的以人为主演变为街道服务于车行交通的普遍状况,也存在有街道空间运用不合理的情况。

### 3 现代化街道发展方向探讨

在中国现代城市中,街道的设计发展正在经历着从量变到质变的转型期,在城市转型过程中,如何通过街道设计发展以点形成线,以线带动面的发展是未来设计发展的关键内容。在以上的研究发展中了解到街道从古至今作为活跃城市环境的主要因素,尽管为了适应城市交通发展建设,逐渐将道路设计成为具有宽阔马路形式,为车辆的通行提供方便。但相应的也削减了人们在街道中的地位作用以及对于街道空间的使用,一定程度上也降低了城市的活跃程度。

通过以上对中西方城市街道发展的总结论述可以看出人们对于街道的看法以及设计布局的思考形成了从不成熟到逐渐根据现实状况进行处理的方式手段,都能将以满足人行为主的街道形式,但随着时代的发展以及城市规模的不断扩大形成了街道越来越重视街道形式和车行为主,削弱了行人在街道中为主的本意。这对我们以后面对街道如何处理行人在街道中的地位形成一定的启示思考。

对于街道空间我们应该将其归还于行人,发挥行人在街道中的主要地位作用,对于此我们可以通过分析取舍其中合理、不合理的部分结合现代社会的发展需求来重新对街道空间进行归纳处理。本文主要将其总结为一下几种措施:

#### 3.1 顺应自然环境的街道

顺应自然的街道顾名思义即是保留街道中自然环境的部分,是对于街道空间中偏向于自然的部分利用,对现有的自然资源进行街道设计,一方面顺应了东方国家对于景观或说是园林建设的初衷——“源于自然,高于自然”。对于此项措施,主要是为了保留设计街道、地块中的自然形态,将自然原有

的形态在空间中尽可能对原形态的保留,增加人们对于自然的亲近,也将减少人们对于城市生态环境内的破坏,增加土地的使用年限。当然这并不是指人们完全不对街道自然进行干预,而是以保留原地貌为主的前提下,通过对于此地块的进一步考虑以及人的思想在其中,形成自然形态占用较大比例的街道空间。例如在中国的私家园林中文人对于园林建造的想法一样,以最大程度的保留自然为主,通过自然的地势高低等问题来加入人工干预增加小品景观,形成人文痕迹较少的园林形式。

因此,在设计现代化的街道应顺应自然环境的高低地势形态,根据城市的自然环境,结合地理环境学内容中的生物气象学来对街道空间进行限定,通过人类生物气象学的判定手法来确定街道的东西、南北走向,实地调研后通过街道中的太阳反射率来综合考虑街道的宽度以及建筑的高度,将地理气象的原理应用到街道设计中去,形成气候环境更好的街道,综合街道与周围要素的合理布置<sup>[2]</sup>。在这里的初步思考形成了街道设计的关键部分,他代表了设计师对于街道空间的理解以及对城市街道景观设计理念、自然结合的主要呈现。决定了对于以后的街道建设步骤的领导作用,是关键性的一步。

#### 3.2 控制用地规划的街道

尽管现在我们生活中很多城市空间的街道都是以配合城市交通为主,将人行道步行空间进行缩减导致城市中行人数量减少,以前的街市热闹景象不再。因此,对于这种状况是否可以根据城市中道路空间中的车辆通行以及行人数量来对城市的街道形成分工,例如可以分为:以交通出行为主的街道增加其机动车通行空间,而步行环境中行人较多的街道则单纯以行人出行为主,保证其在街道环境中有一个好的步行环境以及安全空间,控制街道中的机动以及人行空间比例,更好的合理利用街道空间<sup>[3]</sup>。

#### 3.3 归还于人的街道

清明上河图对于北宋时期的东京(也就是现开封)的河岸两边的市井描绘的栩栩如生,表明了北宋时期的城市面貌以及社会中各阶层人群的生活状况繁荣、来往的场景,各式各样的人物、车辆、马、骡等在街道中游走,好不热闹。人们总是喜欢作以群居作为生活方式,而现在的城市街道环境明显缺少人们之间来往的情景,减少了城市邻居之间的友好互动,如果我们能将街道归还于人,重新恢复街道生气,那或许城市生活又将是另一种景象。

其次在以前的思考中对于街道环境我们都是通过将其作为一个整体来考虑,但是如果我们将转换一下思路将其进行拆分组合可以通过降级处理街道环境设计来更好的把街道设计成为更具有人文关怀的街道氛围为主,更好的服务于社会环境。

#### 参考文献:

- [1] [日] 芦原义信.《街道美学》(尹培桐译)[M]. 百花文艺出版社,2006-6
- [2] Jutta Holst .Helmut Mayer. Impact of street design parameters on human-biometeorological variables [J]. Researchgate, 2011
- [3] 汪坚强. 管力. 基于绿色住区评价标砖的居住用地控规生态指标构件 [J]. 建筑科学与工程. 2021. 28 (03)

#### 作者简介:

张连青(1994.6-),女,汉族,籍贯:河北省南宫市人,信阳学院,助教,硕士学位,专业:景观设计,研究方向:街道景观设计。