

面向街区人文主义复兴的道路品质提升思考

梁立雨

【摘要】从工业革命引发的现代城市化进程至今，人类已经逐渐认识到街道作为城市公共开放空间中的重要组成部分在维系城市生命运转和市民生活方面有着重要的作用。为了让人类拥有更美好的城市生活，从埃本尼兹·霍华德和柯布西耶以来，规划学者们陆续针对公共空间的规划建设质量提出了自己的独特见解，众多先进的规划理念引领城市街道从诞生之初的泥泞小径发展到今天的生态海绵可持续绿色范式，街道的规划建设和建设思路可谓集思广益汇聚了管理者和建设者的众多智慧。在当前中国城镇化水平逐步跨越 60% 大关，大规模的城市空间扩张和建设用地增长与局部小范围的城市更新工作正在此消彼长，道路交通建设工作也从改革开放后首先为了满足机动车增量发展，逐步转化为重视慢行、生态效益和社区价值。道路空间作为城市公共开放空间中最为重要的组成部分，承担着城市生活大动脉的作用，也是市民生活公共生活的物质基础，本文从交通发展沿革出发结合城市功能的变化，探讨基于街区生活振兴视野下的道路品质化建设关键，指出要实现真正的道路品质其关键在于围绕“人”而不是“车”的角度来审视并优化街道物质环境。

【关键词】道路品质；街区生活；人文主义；智慧街道

0 引言

在欧美发达国家近百年来以汽车主导城市交通的思潮下，经济发展和城市建设方式对机动车的高度依赖，极大地影响了中国的城市规划发展走向技术主义模式（谭源，2007），强调了功能效率和渐次更替的层级顺序，瓦解了封建小农经济时代守护相望的街区邻里关系。随着近年来中国城镇化进入鼎盛时期，城市扩张蔓延到之前未曾想象到的规模，微观尺度下的人居环境恶化、无视慢行需求、污染噪音和拥堵这类城市病已经从国外发达国家传染至中国的社区街道，在现代数字化网络时代背景下加速了街区生活的衰落。一个个原子化的社区居民个体在这样环境品质恶劣的街道下的步行，留下了作为信息生活碎片化时代的沉重注脚。在中国的一线发达城市用了仅仅数十年的历史建成了其他发达国家城市用时超过百年的现代城市成就下，而人地相争下 18 亿亩耕地红线和每个城市在加紧制定的生态控制线也直接使城市在地理平面上的继续扩张蔓延逐渐成为过去式，高昂的地价和日益严峻的机动车通勤和污染控制压力，城市转向可持续发展的模式需要更加紧凑复合的城区和更有生活品质的街区生活。这些因素，都促使政府主管部门研究新的规划思路：如何在有限的城市区域和街区空间内，以微更新手段优化重塑街道物质环境——为现代技术主义范式瓦解的街区赋予新时代的街区人文生活。

1 街道生活随着城市发展而改变

通常上来讲当道路的两侧被建筑立面所围合，除去电影《大都会》和小说《1984》中所描述的冰冷未来城市，建筑立面总会提供各种服务市民的功能，而这两侧边缘与建筑之间会发生联系、关联和互动的城市道路被称之为街道。街道在现代城市当中扮演着最重要的城市开放空间的作用，街道的形成取决于生产力发展水平、人文地理因素、社会组织形态，与市民生活方式息息相关。在长期的封建农业经济时代，人们依赖驿马和城防兵卒传递市民信息，牛马骡车在街道上搭建的生活物资运输线使城市生存，没有活着的道路运输传送功能城市就不能生存。封建农业时代的城市街区和街道，是奔马走卒和市井贩夫奔走相告、市民接头接耳打听消息的场所，是状元鲜衣怒马向乡亲父老展示的路径，也是物资流动的必经通道。当早上升起的太阳将光芒从东门洒到西门，穿着绫罗绸缎或锦衣叠绣的中高权贵和衣衫褴褛的粗麻包衣熙熙攘攘行走在斗拱瓦楞之下夯实的土路上，人们时而伸长脖子探出脑袋观望和打听街头巷尾的流言蜚语，时而三三两两聚着议论帝国的兴衰和民生，再买上斗米尺布回家便日落而息，然后第二天早上再周而复始，这就是传统而无定式的街区生活，这就是街区人文主义诞生的基础和土壤，市民通过口耳相传的交流，再结合生活物资的流动构成了生生不息活着的城市。封建时代的街道人们还没有什么交通工具可以远远地甩开街道并脱离市井生活，但在机动车时代人们可以跳进自己心爱的私家车中，关上门窗屏蔽外部发生的一切事情，然后踩上油门就能轻松地甩开街区的羁绊，街道中发生的一切事情与大部分市民毫无关系，街道也不再适合市民三三两两停留社交，人们开始只关心车辆空调和车载音箱是否适合享受，道路是否畅通而不拥堵，至于街道是不是便于行走是否值得逛一逛，关心的人已经越来越少。当市民生活逐渐被压缩到“点到点移动”的模式后，从住宅到办公地点，再到购物中心和娱乐场所，周而复始要求过程简化加速，街道只被当做“点到点移动”过程中不得不走的通道（让我们设想一下未来，假如空中有很多透明的输送管道的时候，街道一定是不需要的东西），街道上的一切喜怒哀乐只不过是车窗外的背景而已，街道与人的关系越来越少，人与人之间的社会联系也逐渐减少，街区人文主义诞生的土壤越发贫瘠。

2 封建时代的街区人文思想

中国的道路在封建时代是朝廷征发民力物力但又回馈百姓的少数公共工程，相比远在边陲每日依靠之对抗游牧民族的万里长墙，道路与老百姓生活息息相关，春耕秋收风物宜人竟在路侧，莘莘学子负籍进京，伴随着柴火饭香的人间烟火随着渺渺炊烟飘入云端。春秋以前

的夏、商城市路网布局大多自由蜿蜒随地形和水系曲折，宽度和走向基本沿用氏族部落时代走出的土路并加宽而成，谈不上严谨的规划。《管子·乘马》记载：“凡立国都，非于大山之下，必于广川之上”，即点明了早期城市布局与自然条件息息相关的重要性，也强调了高度的实用主义。秦咸阳的神秘主义规划布局，则象征着更为浓厚的天人合一和对上天的崇拜。自由形式的路网至今可见，比如嘉陵江与长江交汇处的重庆市、汉水长江交汇的汉口市，商业繁荣人口稠密，其城市生活靠近河道码头依赖航运，道路多自由曲折且历经朝代更替空间格局保留至今，组成了城市的肌理。《周礼·考工记》记载：“匠人营国，方九里，旁三门。国中九经九纬，经涂九轨”，中国在春期时期对城市道路等级、朝向和宽度等技术规范都有了较为明确的要求，这一方面是考虑了王权、礼仪的因素，一方面也考虑了战争防御时候的马车交通需要，对人行需求考虑极少。但这类严格按照规范建设的城市道路因生产力低下，往往只能在内城（子城或宫城）实现，也并非为广大市民所设，比如曲阜鲁国古城遗址、燕下都遗址等。汉代长安城因长乐宫和未央宫建设在先，城墙修建在后，单一街区尺寸较大，导致城市道路难以形成便捷互联互通的网络关系，商业活动仅局限在集中的街市进行，规划模式凸显严格的等级和管理。曹魏邺城时期，结合文献和考古发掘可见城市的道路路网形成严格的格网关系和中轴对称，对中国后期城市建设影响深远，街区有严格的坊里制度，对道路等级、宽度、走向的严格要求最终仍多出于王权、礼仪和战争防御的目的。公元 582 年宇文恺规划隋唐长安城是中国古代城市规划的瑰丽成就，城市路网采取严格的方格网加中轴对称形式，坊里街区大小整齐划一，道路按照东西南北朝向功能不同宽度也有明确区分，中央朱雀大街据文献和考古发觉其宽度有 150 米并且两侧种植柳树以形成绿茵，路边还有简单的排水沟（御沟），最窄坊里支路宽 25 米，这一方面有生产力大发展的因素，一方面开始对街道的交通流量计算（万国来朝车水马龙，人口过百万）、视觉轴线廊道作用、生态功能（防尘）、维护管理的便利性已经有了充分认识。值得一提的是在王城以外比如手工业城镇，其街道更早突破坊里制度成为具备发达商业功能的街道，比如陶瓷业为主的景德镇、四川自贡盐市等。宋代商业文明发达引发坊里制度逐渐解禁，街道面临空前繁华的大发展，《清明上河图》所呈现的东京汴梁城作为漕运重镇，商业繁华沿街设店早晚营业，街道空间在保持方格网的前提下与河流走向有机结合，首度出现了繁华的沿河景观性商业大道，而其他小街道空间则在空间细节上自由地随瓦舍建筑屋檐有丰富的变化。汴梁作为首都和商业中心的功能使其城内建筑密度非常大，因此除了官方有组织的消防巡逻以外，还有专门的街角瞭望台进行治安监控，已经具备现代街道管理雏形。宫城前御街长且宽，两旁有御廊（建筑灰空间围

合，考虑遮荫），街面有木栅栏分隔三个等级的车道（考虑交通系统管理），御沟被继承下来（排水清洁），街道不单要考虑面子（仪式感），还要考虑里子（使用功能）。刘秉忠规划元大都依托平坦的华北平原形成较完美的方形和方格网布局路网，全程道路除了维系城市管理和皇权连接外部需要的 25 米左右宽度干道以外，出现了以“胡同”为代表的 6~7 米宽住宅区支路，而且多以适宜建筑南北朝向为主设置为东西朝向，显然对街道的交通通行容量计算、经济适用性、气候条件适应性都有考虑。青瓦粉黛下王侯将相也离不开这样的胡同，胡同是浪漫故事和阴谋诡计的酝酿地。

3 从工业时代进化到信息时代的街区生活

当近代内燃机私家车诞生并普及后，抛开城市规划布局的范式变化不谈，单就街区道路而言其功能和市民的生活方式则开始加速嬗变，高速飞驰的汽车使街道不得不拉直加宽并区分出快慢，好确保机动车的快速奔跑不至于威胁行人生命，而愈发增大的建筑密度又不得不要求街道空间进一步向道路红线两侧退开，于是现代技术主义街道携裹着功能优先的外衣将原来混乱但统一的街区形态和生活方式重新改写，高架桥和八车道以上的快速路将城市从平面和空间上切割成难以产生联系的几个“规整的”街区，机械功能主义主导着城市规划将街区生活转化为用地到用地之间的“移动”，而那些不使用机动车通勤的步行行人，和这些行人在街道上必要的“移动”过程，则几乎被规划师和交通专业人士忽略。而面临着日益严峻的人居环境恶化的城市，市政当局和规划师琢磨出增加公园和广场并景观美化道路的做法，但却完全忽视了这些本就为民生所设置的公园和广场与周边街区的联系，市民花费十几分钟如同蝼蚁一般从桥洞下穿越宽阔的快速路就为了在这些公园广场上晒半小时太阳，而景观美化的道路则完全考虑的是机动车驾驶员的角度，步行的市民仍然只配拥有逼仄狭窄的人行道，还要与不断隆起的大树树根争夺行走空间，这成为我们改革开放至今城市街道的缩影，街区生活氛围支离破碎缺乏必要的人与人、人与物之间的联系，甚至连安心地行走在街道上都是一种奢侈的行为，可以说街区生活荡然无存，这不是人文主义的街道，而是机械主义的街道。

但是，工业时代内燃机汽车主导的城市规划和道路情况，仍然不是最终形态。随着工业时代从 1.0 发展到 4.0 至今，技术的革命随着 5G 网络的逐渐铺开从未来走进现实。从第一次世界大战至今小汽车从诞生到普及到改变街道和城市的形态，从梅赛德斯奔驰第一辆内燃机车下线到柯布西耶忧心忡忡地提出将街道生活架空进而与机动车分离，用时数十年。而手机从诞生到全面影响生活进而影响到街道的生活需求，用了还不到十年，街道上很多商业店铺就面临着“不需要”的境地——以往人们总要在上班之余换上休闲装下楼去店家购物

的过程，现在只需要在舒适的空调房中点几下手机屏幕就可以替代，既不需要顶着风吹日晒也不需要被路上的电瓶车和汽车威胁到人身安全，长者妇女也不需要再在街头巷尾聚集，坐下用手机翻越几下就能得到各种绯闻轶事，街道既不需要口耳相传的交流也不需要行人携带生活物资的流动功能，而在近年来这一情况愈演愈烈，在快节奏而繁忙的城市生活中快递外卖电瓶车、各色共享单车已经成为道路交通中不可忽视中的一员，市民对街道的各种需求，已经发生了翻天覆地的变化。网络时代信息经济的搭建则有力地压制了工业化扩张的步伐，依赖计算机和网络进行生产的无烟工业成为城市经济的新宠，市民不单因为购物和会友不需要依赖道路交通（就其个人而言），而甚至连工作都可以家庭 SOHO 化，街道的功能在散步休闲的方面愈发受到重视，因为当街头巷尾以往的商品面对面式的营销业态逐渐成为过去，生活物资交换功能应逐步让位于更具随意性的休闲生活功能，比如说市民能在轻松的散步过程中轻松地买回一杯珍珠奶茶、可以沿街坐下玩手机刷微博的街道才是好的街道，时代发展的洪流携裹着市民对便利生活的诉求更高，而市民的生活方式和态度重新塑造了街道的功能及其物质形态，这就是新时代的人文主义，其积极意义丝毫不亚于佛罗伦萨街头当年为市民行走便利而修建的连续性柱廊。

4 结尾——城市 TOD 化的街区生活振兴机遇

未来的城市是什么样子的无从得知，比如电影《第五元素》中，主角的生活物资纯靠“垂直管道”送达，而买个热狗则只需电话预约即可开窗直取，市民的慵懒和极度简化的生活可见一斑，他们甚至不需要步行出家里就可以活着。或者说能源的消耗已经难以为继，赖特的广亩城市和霍华德的田园城市成为未来的样子，市民不得不回到自给自足日出而作日落而息的农耕生活，这些城市的形态毕竟超出了规划工作者的工作范畴。而就近几十年内而言，城市的大规模扩张在任何国家都不是永远存在的事物，哪怕是在国土辽阔而且在工业时代尚且年轻的中国，很多一线发达大城市也已经面临用地枯竭和城市内向更新的挑战，如何更好地更新那些陈旧的、不合时宜的街道？随着在上世纪 1996 年形成的《新城市主义宪章》，新城市主义者从城市区域的高度再到街区邻里的层面，强调了重塑街区邻里功能作为可持续发展的重要手段，规划部门开始重视功能良好且完善的街区与城市如何共存的问题——什么是可持续发展？是否能源的可持续利用就称之为可持续发展？答案并非唯一，而人文主义的复兴和可持续发展也是重要的一环，街道和街区必须更便于行人步行并且方便地利用公共交通进行通勤和外出，否则街道和街区终将成为生活的终点——如果街道不方便出门，人们也可以不出门，如果街道上没有人，那就不被称之为城市公共空间，而城市公共空间和社区组织

形态则决定了城市的组织形态，要振兴城市就要先振兴街道，这是当年的简·雅各布斯大声呼吁的，而这种理性的声音在美国工业化大扩张和郊区化运动下反响寥寥。而 TOD 化的城市在当前中国的网络经济发展模式下，重新迎合了低碳绿色出行的可持续发展方向，还帮助着饱受高油价和停车难之苦的市民有勇气继续在城市中生活，TOD 化的城市街道可以让机动车的通行优先顺序可以被降低到行人之后，即便街道成为了被智能手机间接改变的公共场所，尤其是当高密度发展下城市用地的紧张使属于市民生活的公园和广场日益缺失，市民仍然有机会可以从街道的三维空间中得到愉悦身心的散步和休憩，那么街区的生活依然存在振兴的希望。以往的街道功能在信息时代可以说是皮之不存毛将焉附？这不尽然。当 TOD 化的城市不再依赖机动车进行大量的通勤交通后，城市街道可以借助微更新重新赋予其有特色的人文主义内涵，城市街道不再是“视觉艺术”来强调三维空间的视觉质量，而是作为稀缺而必不可少的公共空间起到其“社会作用”，让市民在街道空间中进行各种社会行为的重塑，而街道的微观形态也会被这种重塑的社会行为影响，从而成为面向未来的可持续发展城市空间（吴放，2014）。人文主义不必守旧于红砖白墙或雕梁画栋的建筑元素，能满足人生活的街道就最好的街道，那样的街道中人文主义自会从中诞生并升华。

参考文献

- [1] 谭源. 试论城市街道设计的范式转型[J]. 规划师. 2007, 23(05).
- [2] 吴放. 基于可持续宜居城市发展的 TOD 城市空间设计策略研究[D]. 杭州, 浙江大学. 2014.

作者简介

梁立雨，男，硕士，深圳城市交通规划设计研究中心有限公司，工程师。电子信箱：
krains@163.com