

文化视域下的城市道路景观品质提升研究

谢怀建 (重庆交通大学,重庆 400074)

【摘要】文化视域下的城市道路景观有三大意义:美学意义、艺术意义、文化意义。提高城市道路景观品质,必须充分考虑“三特”要素,即:道路景观的动视特征、城市文化的特点和民族审美心理特性。提高城市道路景观品质的路径主要从三个方面来实现:一要通过人文路径注重从道路使用者的文化视角做好景观设计;二要从技术路径做好符合动视觉生理与心理的道路空间序列设计;三要从学术路径,建立起道路景观批评学。

【关键词】道路景观;文化视域;品质提升;研究

【中图分类号】U418.9

【文献标识码】A

1 城市道路景观的意义

凯文·林奇在《城市意象》一书中,将城市空间概括为道路、边界、区域、节点、标志物五大要素^[1]。站在历史文化的视角来“阅读”城市道路,人们不难发现城市道路景观是城市文化基因的空间形态反映:罗马大道与秦驰道景观形态的不同,源于中西文化的不同。当我们说城市道路具有美学、艺术与文化意义时,就其根本性来说,是指城市道路空间景观是城市文化的象征:它不仅有交通功能,同时更具备城市个性和城市独有的历史文脉,不仅是基础设施,也是城市文化的载体。

1.1 城市道路景观的美学意义

城市道路是城市景观的主导因素。它不但要承载城市的人流与物流,而且是城市景观特征的载体。人们首先是从城市道路进入城市的。无论是步行或车行,人总是在城市道路上移动从而游览、观察城市,并从中获得城市印象。城市的繁华、美丽、庄严、神圣总是与城市道路相联系的。所以,城市道路在实现交通功能时,它还是“反映城市特色,陈列城市历史、凸显城市文脉、展示城市精神风貌

的载体”^[2]。城市道路的美学意义,不仅仅在于道路美本身,更重要的在于它决定了城市美的特点、形制与风格,人们论及一座城市的形象时,总是离不开这座城市的道路景观——线形、色彩、绿化、建筑立面以及道路附属物(路灯、车站、广告栏、垃圾箱等)给他留下的印象。

1.2 城市道路景观的艺术意义

美不一定是艺术的,但艺术的一定是美的。城市道路景观的艺术性反映的是一座城市的人文艺术氛围。因此,城市道路的艺术特点反映的是这座城市的某种文化特点。分析城市道路的艺术品质,人们不难发现这座城市的审美趣味、民族性格、地域特点。

城市道路的艺术性不表现在道路的工程性形态上——世界所有的道路,其工程形态都是大同小异的:都有龟背形的路面、路边水算口、高出车行道的路沿石、人行道等,这是为了满足工程技术的要求,防止水力侵蚀道路,实现人车分流,保证道路畅通的交通功能所必需的。但是附着在道路的绿化和附属物上及街道两边的建筑立面的种种景观艺术形态,往往就体现出了一座城市地域文化、民族性格或审美趋向。

从绿化艺术的角度来看,法国、意大利在树种的选择与造型上是完全不同的。巴黎香榭丽舍大道两旁的树木是经过修整的、呈几何方形体的梧桐树,艺术地反映出西方人在城市绿化中的理性精

基金项目:国家社科基金一般项目“人文视野下的中国道路景观文化研究”(编号:10BZX80),重庆哲学社会科学规划重点项目:“宜居城市建设中的道路景观与生态品质提升研究”(编号:2010ZDZH12)系列论文成果之一。

神;而从古罗马时代起,罗马道路两边的绿化树种就是培植出形如王冠的罗马松,以艺术的形象体现了古罗马帝国的王者之气。从道路两边的广告栏来看,巴黎街头(图1)与阿姆斯特丹的宣传栏(图

2)是不一样的,前者的尖顶象路易十五的王冠,后者如日耳曼头盔,而且均与道路两边的建筑立面和尖顶形成呼应关系。

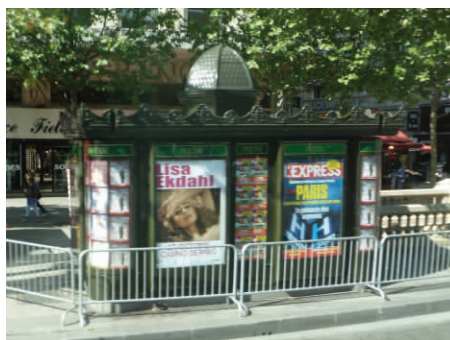


图1 巴黎街头的广告栏



图2 阿姆斯特丹街头的广告

(资料来源:作者自拍)

即使街道旁边的垃圾箱,也能表现出地域文化艺术特色,罗马城的垃圾桶顶造型如罗马式建筑的

拱顶(图4);比萨城的垃圾桶造型如比萨斜塔(图3)。



图3 比萨城里的垃圾桶



图4 罗马城的垃圾桶

(资料来源:作者自拍)

随着后现代主义艺术的兴起,人们对艺术的追求有了新的表现,已不满足于通过道路的附属物来体现道路艺术,而是直截了当的在城市街道两侧的立面来展示其街道的艺术魅力,如重庆黄桷坪四川美术学院街道两侧的建筑立面,就被人们绘制了许多美不胜收的艺术作品,被人们称之为涂鸦艺术一条街(见图5)。

更有甚者,人们直接在城市道路上进行艺术创作,形成“城市道路美学”,让南来北往的旅客领略城市的艺术风情使其成为城市新景观。如在人行道上、水算口上进行艺术创作,使城市道路成为艺术之路(见图6、7)。

1.3 城市道路景观的文化意义

城市道路具有文化意义。这种道路的文化可



图5 重庆黄桷坪,涂鸦艺术一条街(来源:作者自拍)

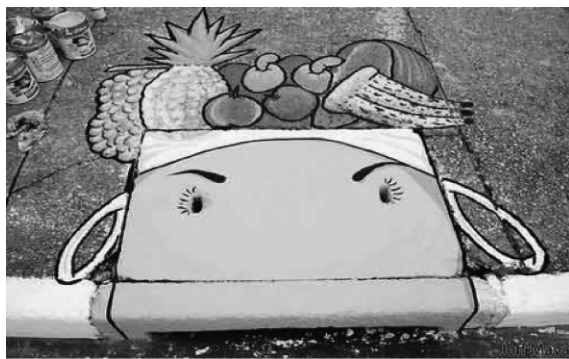


图6 巴西圣保罗的城市道路水算口艺术品

(来源: <http://www.toxel.com/inspiration/2009/05/14/storm-drain-art-from-brazil/>)

以通过城市街道的人文特色和氛围反映出来的一种人文的美感,使城市市民具有一种亲切感、认同感、熟悉感,使南来北往的旅客产生一种新奇感和异域美感。城市道路的文化特点总是通过与道路两侧的建筑立面和道路附属物体现出来。“文化的表层是物,即人类一切劳动包括艺术劳动的物化形态;中层是心物结合……;深层即心,即属于这一文化整体的社会群体心态,包括群体的伦理思想、思维方式、价值观念、民族性格、宗教感情、审美趣味,它离物较远,却是在精神的物化过程中决定物的根本。^[3]”因此,作为广意建筑构成内容的城市道路,它的文化意义总是不可避免地应与其周围的其他建筑构成整体人文景观来体现。“建筑艺术最重要

的价值在于它与文化整体的同构对应关系,是某一文化环境中群体心态的映射,更多地具有整体性、必然性和永恒性的品质,决定了建筑体现文化的深刻性。^[3]”

正是由于这种城市街道所反映出来的人文氛围,所以无论是伦敦地铁(图8),还是莫斯科的阿尔巴特大街,抑或好莱坞的星光大道、维也纳的恩顿大街,以及南京的夫子庙街、曲阜的孔府街、孔庙街等,都能使人感受到这些街道所反映出来所在国家与地域特有的城市道路人文美感与文化意义。

城市道路的文化特点,反映出城市的灵魂,人无灵魂如同行尸走肉,城市无灵魂,即使高楼林立,道路点、线、面形成的景观美不胜收,但仍然是一堆



图7 斯德哥尔摩具有生态气息的艺术的地铁出入口

来源《斯德哥尔摩地铁:世界最长地下艺术长廊(组图)》http://tupian.hudong.com/26048/1.html?prd=zhengwenye_sucui_zutu



图8 充满艺术气息的伦敦地铁景观

来源《伦敦图影日志——伦敦地铁(五)》http://blog.sina.com.cn/s/blog_5f223ae6010136kl.html

建筑堆积而非价值的有序展示,无论是普通市民还是南来北往的旅客均难产生情感上的亲近,精神上

的皈依,文化上的认同。

2 城市道路景观品质提升必须考虑的“三特”要素

提高道路的景观品质必须在现有道路工程科学发展的前提下,充分考虑城市道路的“三特”要素,即:道路景观的动视特征、城市文化特点和民族审美心理特性。

2.1 道路景观的动视要素

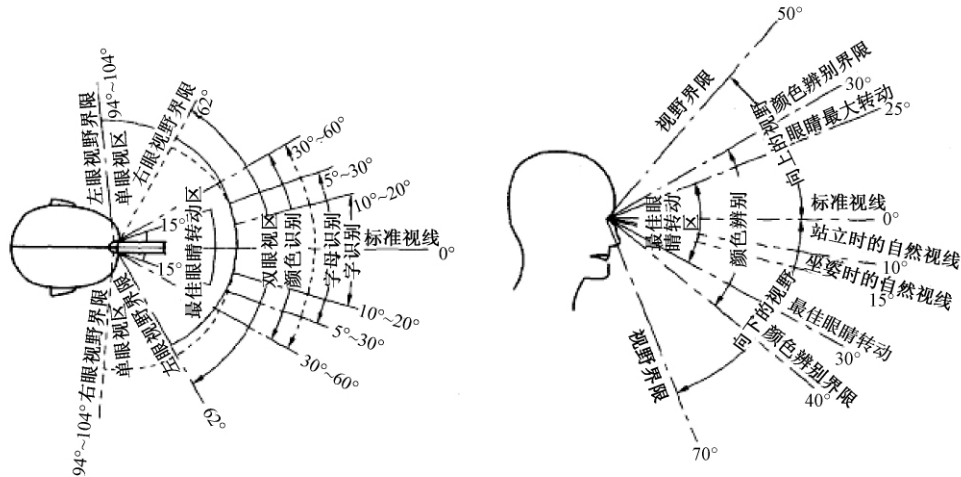


图9 人的视野

左图:人的水平视野;右图:人的垂直视野。

资料来源:谢庆森等编著《人机工程学》中国建筑工业出版社 2009年11月,第58页。

道路景观设计必须遵循人的视觉特点,要注重纵、横、平三方面的良好配合,使其三维空间得以良好结合,从而形成三维空间形象甚至四维空间的印象。

动视野是指驾乘人员在车行状态下的视阈视觉生理特点。驾乘人员在公路上进行有方向的活动,其视觉特点是,只有在不紧张的情况下,“才有可能观察与公路交通无关的事物或注意两边的景物”。“行车过程中两侧景观在中等车速下,驾驶员或乘客看清目标需有1/16秒的注视时间,视点从一点跳到另一点时,中间过程所看见的景物是模糊的。行车时两侧景物向后移动过快时,一旦辨认不清,就失去了辨认的机会。同时外界景物在视网膜上移动过快时,视网膜分辨不清,景物就会模糊。当注视物体相对于眼睛以大于每秒72°回转角运动时,景物在视网膜上就会模糊不清。^[6]”

如果车辆在40km/h速度在6车道公路上行

城市道路的动视性,是指道路景观不同于通常意义下的“步随景移”的景观,而是一种“车动景去”的动态景观。由于速度和距离存在着质和量的变异区别,因此景观的要求也大相径庭。静态视野是指当头部和眼球固定不动时所能看到的正前方空间范围。常以角度表示。眼球自由转动时能看到的空间范围称为视野。视野通常用视野计测量,正常人的视野如图9:

驶,路面占视野的比例为20%;以90km/h速度对行驶时,视野缩小,路面所占比例为50%,公路两侧景物所占比例减少到20%以下,特别是平坦地形时,还要降到5%^[4]。而车行速度低于40km/h时,驾乘人员的视觉问题就没有受到明显的影响。

上述视觉生理和动视觉原理,对道路景观设计师提出的原则性要求是:车速快,则景观尺度应大,车速低,则对尺度的要求降低。总体而言,道路景观的空间尺度因涉及到动视觉特点,要求必须改变传统的园林造景方式。

2.2 城市文化特征

城市道路是城市文化基因的带形空间反映。重视城市道路景观的文化特征,就要通过对城市道路景观的营建融入城市文化要素,将城市的个性和城市精神以及行为文化融入道路空间形态中。

“文化是建筑的根^[3]”。我们提出城市道路景观文化,就是要以城市文化与历史文脉为导向,通

通过对城市道路景观建设,形成城市空间的独特性和典型性,从而使中国的城市空间、城市形象更加丰富多彩,更加具有民族特色和文化特色。由于每个城市的地形地貌、气候特征、植物群落、历史文脉、人文风俗都是各不相同的,如果我们尊重这种不同的地形地貌、遵循不同气候特征、正确选择有利于改善生态环境的植物群落、了解发掘我们各自不同的历史文脉、人文风俗,像吴良庸先生说的那样,做到“在全球化的进程中,学习吸取先进的科学技术,创造全球的优秀文化的同时,更要有一种文化自觉意识、文化自尊态度、文化自强的精神。”^[7]并以此作为城市道路景观文化建设的出发点和归宿点,无疑,我们的城市就会个个特色鲜明、城城具有其本身就应该具有的城市典型性,由此带来的社会效益、景观效益是不言而喻的。

至于各个城市在进行道路美化建设时借助的一些历史与现代手法,都是应当大力提倡的。如为了告诉人们进入城市空间的变化,中国古人采用的人过街楼方式,现代中国人当然也可采用。为了来表现城市的独特人文美,西方人采用的门洞式建筑(如法国巴黎的凯旋门、华盛顿林荫大道的大理石拱门等),现代中国人同样也可以采用。国际上人们普遍采用的通过城市道路附属设施,如灯饰、座椅、护栏、垃圾箱等造型与色彩的变化与建筑立面、绿化、道路线型的有机配合协调,来体现城市特色和城市文化风俗,也是应该大力提倡的。因为如果我们用这种方式表现的是我们自己的历史和人文内涵,其所借助的表现形式已是一种手段,它体现出来的同样是我们自己特有的历史文化与民族精神,同样具有“这一个”城市的典型性。

2.3 民族审美心理特性

道路景观品质的提升必须符合民族审美心理特性。道路景观建设超越于景观形式本身,它将道路景观视为一种民族审美心理特性的外在形式,“景”只是它的“形”,形内蕴含的审美心理才是它的“质”。在“质”与“形”的关系中,是“质”决定“形”,而非“形”决定“质”。所以,不同“质”的审美心理文化决定着道路景观的形式。这种不同的民族审美心理特性,是反映时代精神的审美心理特性,是有地域文化的心理特性,是和而不同的心理特性,由此反映出来的道路景观形态也肯定是千姿百态的,不可能出现“千街一貌”“千路一面”道路景观。

它与科学技术是相反的,科技在质和量上,其标准强调的是与国际接轨,而具有民族审美心理特性道路景观则反其道而行之,它追求的是道路景观形态的“异”,避免的是“同”。

前面所述的巴黎城市街道上的广告栏与阿姆斯特丹街道边的广告栏就充分表达了两个不同民族的审美心理特性,由此形成的街道景观,也就反映出了两座城市的不同风格与景观文化特性。而同样作为建筑在道路中央的门洞式纪念建筑,古代西方国家的凯旋门其门洞是穹窿圆顶形,而中国的牌坊的门洞则多是方形。道路旁边的柱式建筑景观也如此,中国的华表代表的是中国的景观审美符号,源自埃及西方的方尖碑代表的则是西方的景观审美符号。

3 道路景观品质提升的路径

道路景观品质的提升,主要不是一个技术问题,而是一个景观文化与视觉艺术的问题。道路的公共性决定了它的优劣好坏,不应仅只由工程人员说了算,而应由道路的使用者、人文学者、艺术家说了算。因此道路景观的打造就应遵循道路使用者、人文学者、艺术家的意见,符合人的视觉生理与心理特点。

3.1 以人为本的景观建设路径

以人为本的道路景观建设路径是站在道路使用者的角度来进行道路景观规划、设计与建设的。这一道路景观建设路径可以从三个方面来实现。

3.1.1 城市的重要景观大道方案由市民来定夺

城市的景观大道是城市的窗口,反映着城市的城市个性和精神面貌,既是城市市政建设,又是城市精神文明建设。如何在建设中体现以人为本的城市道路建设路径呢?我们认为,至少可以从两个方面来体现。

一是在道路建设前做广泛的民意调查,了解市民的想法。这种调研可以委托专门的课题组来做,也可以由城市建设方自己来做。相比之下,前者更专业,更有避嫌的好处。因此委托专门的研究单位来做更为客观恰当。调研究方式既可是调查问卷表,又可以是市民代表的座谈会。并以此为设计依据进行设计。

二是道路设计方案由市民选择定夺。在根据市民意见基础上设计若干个城市景观道路方案,并

将方案以多种方式公布:网上公布,以效果图或视频显示;沙盘展示,以城市的规划馆为展示地点;或者通过城市所在地的有线电视展示。在确定的时期内由市民投票决定最终方案。

3.1.2 园林草坪道路由“先定”转变为“后定”

对一些经过草坪的园林道路事先不确定道路走势。待完工后,由市民走得最多的路径来铺路。这是在道路建设中最好的“尊重民意”。“世界上本没有路,走的人多了便成了路”。长期以来,城市化进程中的建设仿佛把这个道理给忘了。如今恢复这一传统,不仅有利于落实道路建设的以人为本思想,同时由于市民选择道路路径总有其自身的理由:或者是为了更近便,或者是为了看一看某类园林景观,所以,根据市民选择的路径来修建道路,还可以达到使道路选线更便捷、景观更优美。

3.1.3 道路的景观的评选听取道路使用人的意见

通过道路的选美,由道路的使用者来决定道路景观的好坏。道路景观具有两方面的特点:一是具有较强的专业性,它涉及交通工程学、道路美学、历史文化、交通心理等诸多方面的知识系统;二是它的使用者又牵涉到社会大众。因此,道路景观的好坏,不能仅仅由专家说了算,需要公众参与。而且公众的意见应占有相当的权重。世界上最先在道路景观上听取公众意见的是美国,美国的风光公路系统中,无论国家风景道还是州风景道,都有公众参与的指标,公众都对风景道的确立具有发言权^[8]。我国在城市道路景观的评选中也有城市有公众参与的。如西安和重庆的最美街道海选就是这样。其中,重庆的公众评选权重指数达到了50%^[9]。

3.2 推行符合动视特点的道路景观设计

城市道路中在40km/h以上的城市公路景观设计,就需正确处理速度(Velocity)、时间(Time)与视觉效果(Visual impact of the)三方面关系。三方面的问题归结到道路景观设计上,需要从三个路径来提升道路景观质量。即:动态中的景观敏感度、动态中人的景观尺度感和动态中人的视觉特性。

3.2.1 景观设计充分考虑动态中的景观敏感度

“景观敏感度是指景观引起人们注意力难易程度的量度。相对于静态景观而言,车辆行驶过程中,公路景观的动态敏感度在很大程度上将会被弱化,因此,欲使道路景观对行驶中的司乘人员起到与静

态相同的视觉效果,就必须通过专门设计,弥补车速对动态景观敏感度的弱化影响。^[10]”

最佳动态景观敏感度与不同车速、司乘人员前方视野中能清晰辨认景物的最大距离、清晰辨认景物的最小尺度、路侧能清晰辨认景物的最小距离四大因素关系密切。这可用如下公式表示:

$$S = f(v, D_{\max}, H_{\min}, D_{\min})$$

表1 车速(v)与D_{max},H_{min},D_{min}关系表

车速(v)	20km/h	60km/h	100km/h	140km/h
景观敏感度				
D _{max} (M)	150	370	660	840
H _{min} (M)	0.35	1.10	2.00	3.00
D _{min} (M)	1.71	5.09	8.50	11.9

资料来源:根据《中国勘察研究》2007年第12期

以限速60km/h为例,司机前方的景观或景观单元的最远距离不应大于370m,不应小于5.09m;它们的高度应大于1.10m。当景观的三维尺度超出这些阈值时,乘车人的景观敏感度会很差,对其景观会“视而不见”。

3.2.2 景观设计必须注重动态中人的景观尺度感

在车辆行驶的情况下“人们对道路沿线景观的尺度感发生了变化,进而带来道路与周围环境产生新的比例关系,路边景物一晃而过,只有尺度较大的物体才能看清,这种大体量的景观尺度是人们视觉的需要,符合动态中人的心理感知和生理特点。^[10]”所以高速行驶下的汽车只有穿行于大尺度的景观空间,司乘人员才能产生融入景观环境的感觉。因此,公路景观设计中景观尺度的确定,必须研究动态中人的视觉生理变化,根据路段的性质、车速等因素来综合确定。

3.2.3 根据动态中人的视觉特性实施景观设计

根据人机工程学理论,行人在街上行走或在车辆低速行驶时,眼睛视力最强的部分看到物体细节时的视场角为3°,如集中精力观察某物体时人眼的舒适角度为18°,有些情况下人们观察物体时头部不动而需转动眼球,一般眼睛容易转动的角度为30°,其最大界限为60°,如看不清,在身体不动情况下转动头部,视场角范围可扩大40°~120°。公路上的司机和乘客,随着速度逐渐提高,头部转动的可能性也渐渐变小,注意力被吸引在车道上,视域会越来越窄,注视点也会逐渐变远。

3.3 建立道路景观批评学

仅仅从人文路径、技术路径来提升道路景观质量还是不够的。道路景观的历史文化内涵、艺术特点、美学要求等牵涉着历史学、文化学、艺术美学及生态景观学等诸多学科领域,作为一种交叉学科,它需要建立起与之相适应的道路景观批评学,才能从学理上支撑道路景观品质的提升。十多年前,郑时龄教授针对我国建筑大发展出现的问题,提出了建立建筑批评学的主张,并出版了专著《建筑批评学》,推动了我国建筑学的发展与繁荣。虽然道路也属建筑,但道路景观的线形空间性、动视性、序列性、因动态而形成的景观文化、景观艺术、景观生态展示性特征等,是与郑院士提出的静态的建筑形态有很大差异的,因此,建筑批评学不能够涵盖道路景观批评学。

至2011年底,我国高速公路已达8.5万km,今年底会超过美国成为世界第一大高速公路国,高等级公路、城市道路更是达到了数百万公里,从2001年到2010年,平均每年因交通事故导致的死亡人数达8万人以上^[11]。道路景观形态展现着道路所在地的文化特征,并从视觉上影响着人们对一个国家、地域、城市的文化认识。更重要的是,交通心理学认为,视觉疲劳是交通安全的重要隐患,而道路景观是则是影响驾驶员心理状况的重要因素之一。因此,建立道路景观批评学,提升道路景观品质,不仅仅是一个道路景观的问题,也是一个路文化建设的问题,同时也是一个涉及交通安全的问题,这是一个后交通时代不应忽视的重大问题。

所以,要从根本上提高道路景观的品质,必须从学术理论上建立起道路景观批评学。△

【注释】

①城市道路种类繁多,按建设部1996年制定并实行的《城市道路管理条例》规定,城市道路“是指城市供车辆、行人通行的,具备一定技术条件的道路、桥梁及其附属设施”。

【参考文献】

- [1] [美]凯文·林奇. 城市意象[M]. 华夏出版社,北京,2001年4月.
- [2] 谢怀建,黄宛丁. 城市道路美与城市特色建设[J]. 重庆建筑, 2005.08.
- [3] 萧默. 夜谭录(之六)——建筑文化[M]. 北京: 建筑工业出版社 2004年6月:111.
- [4] 熊广忠. 论道路美学[M]. 人民交通出版社,2009.08.
- [5] Richard T T,Forman etc. Road Ecology: Science and Solution [M]. Island press 2003.
- [6] 谢庆森等编著. 人机工程学[M]. 中国建筑工业出版社,2009年11月:58.
- [7] 吴良镛. 我们的建筑师需要补课[OL]凤凰网“世纪大讲堂”栏目,2005年01月10日10:58 <http://www.phoenixtv.com/phoenixtv/76570024118059008/20050110/483281.shtml>.
- [8] Federal Highway Administration. National Scenic Byways Program• Grant Guidance and Information Grant Applications: U. S. [s]. 2006.
- [9] 万丽萍. 市园林局副局长“选美”让我们听到市民声音[N]. 重庆商报,2010.07.12.
- [10] 朱相林. 公路景观设计中的动态特性理论研究[J]. 中国勘察研究,2007年第12期.
- [11] 中新网. 中国历年交通事故死亡人数官方统计[OL],2010-07-09 10:05:48.

作者简介:谢怀建(1955-),男。重庆交通大学教授,交通文化与美学研究所所长,硕士生导师,研究方向:道路景观文化等。

收稿日期:2012-04-01

Research on Improving the Quality of City Road Landscape from Cultural Perspective

XIE Huaijian

【Abstract】From the cultural perspective the city road landscape has three meanings: aesthetics, art and culture. "Three special" elements, namely, dynamic visual feature of the road landscape, cultural characteristics of a city and aesthetic psychological characteristics of a nation, must be fully considered to improve the quality of city road landscape. The achievement of improving the quality can mainly conduct through three paths: first, through the humane path to design landscape from the cultural perspective of road users, second, through the technical route to design road space sequence to meet the dynamic visual physiology, third, through the academic path to build road landscape criticism.

【Keywords】Road Landscape; Culture; Quality Improvement; Research