“胡同”空间形态对住区开放的借鉴意义

The Reference Significance of the Space Form of Hutong to the Opening of the Residential Area

刘悄然 赵鸣 徐放
Liu Qiaoran, Zhao Ming, Xu Fang

摘要:“胡同”可以被看作一种经历了两千多年的政府规划与自发改造共同形成的街区制住区,尽管存在诸多问题,但仍有其独特的生命力。胡同具有分级的网状、灵活多样的交通组织形式,并且具有与之相应的空间分级。这种空间形态具有系统的规划体系以及经验性的开放程度,对于实践国家倡导推广的住区开放政策有很大启发。本文着眼于解读住区开放与封闭,指出住区的“开放”不仅仅是拆除围墙,而是一种空间重组。文章分析了胡同如何通过建立道路系统和活动空间,来满足居民交通、交往等活动需求。最后提出借鉴胡同的空间形态并融合现代住区优势的住区开放策略。

Abstract: Hutong can be seen as a block area formed by government planning and spontaneous transformation during more than two thousand years. Although there are many problems, it still has unique vitality. Hutong has a hierarchical network of flexible and diversified forms of traffic organization, and has the corresponding hierarchical space. This space form has a systematic planning system and an empirical openness and has great inspiration for practicing the open policy of residential area advocated. This paper focuses on the interpretation of the opening and closing of the residential area, points out that the opening of the residential area is not only a dismantling of the wall, but a spatial reorganization. It analyzes how the Hutong can meet the needs of the residents' traffic and communication through the establishment of the road system and the space of activity. At last, it puts forward the strategy of integrating the Hutong spatial form and the modern residential area advantages.

关键词: 胡同; 住区开放; 封闭型住区; 空间形态; 街区制

Keywords: Hutong; Open Residential Areas;
Enclosed Residential Areas; Space Form;
Block System

作者: 刘悄然, 北京林业大学园林学院, 博士研究生
赵鸣, 北京林业大学园林学院, 教授, 博士生导师
徐放, 北京林业大学园林学院, 博士研究生

2015 年底, 中央城市工作会议时隔 37 年在北京召开, 会议提出新建住宅要推广街区制, 原则上不再建设封闭住宅小区。已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开, 实现内部道路公共化, 解决交通路网布局问题, 促进土地节约利用, 倡导树立“窄马路、密路网”的城市道路布局理念^[1]。本文结合实际, 试图通过对传统“胡同”空间形态的探究, 提出解决当前住区建设中存在问题的有效途径。

1 住区的封闭与开放

封闭型住区的概念最早出现在美国, 1990 年代被引入中国, 其后受到居民青睐, 发展速度非常惊人^[2]。新浪网关于是否赞成封闭型社区开放的调研问卷显示, 超过半数的被调查者不希望住区开放, 90% 以上的被调查者认为住区开放后的安全问题是令其担心的问题^[3]。根据赵超对 1 600 多份问卷调查样本进行的分析, 安全感、物业管理的方便性、居民活动的组织, 使得居民对于封闭型住区更有归属感, 其中安全感与归属感的相关性最高^[4]。此外, 感到隐私被保护, 也是封闭型住区受欢迎的原因之一。可见, 封闭型住区的发展一定程度上符合居民的需求, 其中安全感是其受欢迎的最主要原因。

然而, 住区的封闭也带来了许多问题。

(1) 部分城市道路的结构由网状变为树状。尽端式道路的增多, 使得居民的出行距离被拉长。而且我国部分封闭型住区的面积较大, 占地面积约 12~20 hm² 甚至更大^[5]。这种大面积封闭区域, 降低了城市支路网密度, 影响城市微循环交通。

(2) 城市内外部空间分离, 城市的部分空间成为住区居民的“私有物”。住区内部空间的基础设施需求膨胀, 而街道等住区外部的城市公共空间却因为住区封闭、出行路线拉长导致的可达性较差而缺乏活力。封闭的住区导致了空间的“纯化”(purification), 空间的隔离、公共服务和设施的私有化所代表的是一种贫富分化现象, 对社会关系造成了潜移默化的影响, 甚至有可能激化社会矛盾^[6-7]。城市空间的“私有化”, 也是人们从公共领域和公共责任中撤出的一种途径^[8]。

(3) 此外,有些研究质疑了封闭型住区的安全性。姜超等人总结大量国际案例的实证结果,并且对环境犯罪理论进行了剖析研究,指出围栏等空间封闭措施并不能显著降低住区内的犯罪率^[9]。所以与其说封闭通过减少犯罪率带来了安全,不如说封闭减少了外来人员的干扰,为居民带来了心理上的安全感。

可以看出,封闭的空间形态是一把双刃剑,既使居民享受空间的“私有化”带来的安全感等体验,又在城市与住区间形成了空间隔离,进而对城市 and 居民都产生不利影响。“开放”的精神内涵是将城市公共界面和公共空间解放出来,促进住区与城市的有机融合^[10],这就要求“开放”不仅仅是拆除围墙,而是居住形态的变革。所以“打开”封闭型住区,是通过住区空间形态的重组,达到打破住区与城市隔离,合理释放住区空间,恢复城市多样的文化、生活交流,促进城市发展活力的目的(图1)。

但是通过使用后评价研究也发现,目前的一些新建开放式住区存在安全性受到质疑、私密性被破坏、环境受到干扰、管理难度加大等问题^[11]。开放住区带来的好处是毋庸置疑的,但是开放方式规划不够系统(例如直接拆除围墙,直接增加住区网状机动车道路等)以及对开放的程度把握经验不足(例如道路布局分级不合理,步行空间安排不合理等),就会破坏封闭住区的优势,带来上述问题。

2 以开放型住区的视角来看“胡同”

“胡同”一词最早源于两千多年前的汉代。最初“巷”通“街”,在北方地区念作“虹”,有相连通畅的意思。“虹”的切音为“胡洞”,此后便是北方地区民间对小巷的习惯称呼。而在南北朝时,吴音“街”,读作“弄”,所以南方这类小巷多被称作“弄”“弄堂”“里弄”。元朝的北方小巷,民

间多称“胡同”,但正式命名多采用“弄堂”。后来明代统一时写作“衢衢”,在清末简化为“胡同”^[12]。这时的“胡同”除了作为街道名称以外,也成了一种街区形式。建国后的城区改造中,“胡同”渐渐成为历史街区的一种。

“胡同”“弄”等名词本就是“巷”在南北方的不同叫法,指的是相连通畅的一种道路形式。在历史发展中,人们逐渐以“胡同”等代指这种传统的相连通畅的街区形式。本文中的“胡同”即泛指这种街区形式,并不拘泥于南北方称呼的区别。这种街区形式往往商住混合,但以居住为主。我们可以把“胡同”住区看作一种街区制的开放型住区。

现代城市飞速发展,中国的南北方仍然保留着许多这种胡同住区。以开放型住区的视角来看这一类经历了两千多年的经政府规划与自发改造而形成的住区,时至今日它仍然展现着一种生命力。北京市公安局的通报显示,北京市以胡同住区为主的区域犯罪率较之其他区域并没有升高^[13]。对南锣鼓巷和南池子街区的调研显示,胡同居住的最大问题是密度大,而非其他环境和基础设施问题。在环境问题中,认为停车设施需要改善的分别占4.42%与14.29%,认为绿化需要改善的分别占11.86%和16.84%^[14]。对北京胡同地区老年人居住外环境的调查研究显示,居住在胡同的老人中有89%表示经常在胡同内活动,仅有46%经常去附近公园。在居住环境问题中,认为交通不便的只有11%,居住环境问题主要集中在夜间照明不足、洗澡如厕不便等基础设施不足等方面^[15]。

我们应当看到,传统胡同存在容积率低、建筑占地面积大、人口密度大等问题,环境中也存在拥挤、基础设施缺乏等问题,而且大多数胡同由政府管理,处于缺乏专业物业管理的状态^[16],也有贫富混居等让人产生安全担忧的问题。但面临住区开放政策,胡同住区恰好协调了居民普遍担忧的安全、管理等问题与住区开放之间的关系,并且创造了一个交往丰富、相对安静又可以为城市微循环提供支持的支持的住区空间。这是值得我们在这种传统的空间形态中汲取经验的部分。

3 胡同住区带来的启发

胡同住区从道路系统以及住区开放程度方面,给现代开放型住区的建设带来了三点启发,包括网状的分级道路系统、灵活多样的道路形态,以及多层次的分级空间组织。

3.1 网状的分级道路系统

在古代,北方“胡同”的命名系统比较乱,南方则按街、巷、弄、衢的等级排列。“弄”即是“胡同”,宽度一般不超过7m;“巷”比“弄”稍宽;“衢”在北方一般称为“小胡同”,宽度一般不超过4m,有的仅有2~3m^[17]。“街”在里

图1 对住区开放与封闭的解读

仿制中位于坊外,主要承担商业用途,所以不属于住区内范围。在古代的胡同住区中,巷、胡同、小胡同是城市普通居民的居住地中的三种道路等级。

为了分析封闭居住区和传统胡同道路分级体系的不同,选取了北京市瀚庭(2 hm²)、静淑苑(4 hm²)两个不同尺度的现代居住区,与白塔寺周边面积相同的胡同区域(2 hm²与4 hm²)进行对比分析。其中,瀚庭居住区(图2a)与面积为2 hm²的胡同(图2c)的道路面积分别约为0.33 hm²与0.32 hm²;静淑苑居住区(图2b)与面积为4 hm²的胡同(图2d)的道路面积分别约为0.65 hm²与0.60 hm²。将四者以40 m×40 m方格网均匀覆盖,以数字由左至右标出横轴,以字母由下至上标出纵轴,取格网内交点位置作为起点,格网外缘交点位置作为终点。这样就得到了两组不同面积的现代居住区与胡同的样本地块,相同面积组地块道路面积相近,外轮廓也相似。将住区道路宽度划分为4 m以下(小胡同)、4~7 m(胡同)、7 m以上(巷)三种级别,分别统计四个区域的各条出行路线中道路宽度的组成(图3)。

简·雅各布斯(Jan Jacobs)在《美国大城市的死与生》中提到:人行道具有交往特性。好的街区可以在隐私与接触中保持平衡,具有一种特殊的“共享气氛”^[18]。在四个区域

出行距离统计中可以看出,网状与道路分级是胡同住区形成“共享氛围”的基本空间框架。

(1) 两个胡同区域中宽度小于4 m的道路总长度约占出行距离总长度的三分之一。上下四分位数^①分别为20 m和18 m,说明在大部分出行的路线中,都会经过这个尺度的道路。而在汉庭和静淑苑小区,宽度小于4 m的道路的长度在出行距离中占比较少,且没有体现在多数路线中,没有形成道路系统中的一部分。

不同宽度的道路拥有不同的出行体验。根据人类学家爱德华·霍尔(Edward T. Hall)的研究,人与人之间的交往尺度分别为亲密距离(0~0.45 m)、个人距离(0.45~1.30 m)、社会距离(1.30~3.75 m)、公共距离(3.75 m以上)。在住区中,社会距离是易于产生交往的舒适距离^[19,20],而这个社会距离与小胡同等级(宽度小于4 m)的道路尺度相近。著名的水城威尼斯,其街道的平均宽度正好为3 m左右。这个尺度的道路对活跃住区的交往氛围起到了一定作用;同时使道路成为公共交往空间的一部分,可以满足居民对居住区内交往空间的需求。

(2) 在瀚庭与静淑苑居住区,宽度大于7 m的道路长度在出行距离中占了大部分比例,中位数分别为160 m和204 m,

图2 选取地块网格平面图

图3 区域内各点出行需要经过的三类道路长度统计箱型图

① 在统计学中,上四分位数与下四分位数分别表示数据中排序后处于75%与25%位置上的值。

说明在这两个道路系统中,居民在大部分步行出行情况下,需要经历 150 m 以上 7 m 以上宽度的道路。在两组胡同出行距离统计(图 3)中,宽度大于 7 m 的道路总共占了三分之一左右的长度,中位数分别为 42 m 和 49 m。

根据交通方式所需道路宽度研究,宽度为 1.5~2 m 的道路可以保证居民便捷安静的步行空间;宽度为 3 m 左右的道路仅能满足机动车单向通行,限制了日常机动车交通,但特殊情况下可以通行;而宽度为 4~5 m 的道路可以适当地通车,但也可以起到限制车速、限制路面停车的作用。以上三个层级,从空间形态上限制了机动车的通行,是开放的胡同保持较为安静氛围的重要原因。宽度大于 7 m 的道路,可以使机动车较为顺畅地通行,可成为城市所需要的机动车交通微循环道路。两个胡同的数据说明即使住区开放,大部分出行路线中,仅有不到百米的距离容易受到机动车干扰。而如果瀚庭和静淑苑小区的道路系统不经过重新规划就直接开放,会使机动车长驱直入,严重影响步行出行质量,物业管理的压力也会增大。通过道路分级形成适宜的开放程度,再结合物业管理进行调控,是比较好的选择。

(3) 瀚庭和静淑苑居住区内各点出行时需要经过的三类宽度的道路中,在部分路线,仅仅为到达小区周边的点,就要经过超过 400 m 长的宽阔道路,超过了人的舒适步行距离。而且上下四分位数差距达到 160 m 和 134 m,显示出住区中各个位置步行出行距离有较大的差距,道路系统中步行出行距离不公平。相比之下,在两组胡同的出行路线分析中,每一种宽度的道路总长度中位数差距不超过 50 m,上下四分位数差距不超过 80 m,极值也未超过 300 m。可以看出在“胡同”中,每一种宽度等级的道路在居民出行时均占有一定的比例,且在大多数的路线中,出行距离均较短,形成了分级的出行道路系统。

胡同住区与现代城市多见的封闭住区分别以两种空间形态解决住区内出行便捷、公平、安全的问题。住区封闭意味

着步行绕行与机动车需求增大,为了保障方便、平等的停车、通车待遇,会考虑全住区优先布局宽阔的机动车道与停车位,即以机动车主导住区交通。住区开放则意味着步行便捷与机动车使用需求降低,分级意味着步行的安全、舒适与机动车流的限制。同时,机动车的就近停放,减少了住区内居民交往的机会(图 4a,图 4b)。而通过便捷、公平、安全的步行道路连接停车场,也是机动车行驶、停放与居住建筑拉开距离的前提条件,为住区内居民的交往创造了机会(图 4c)。所以特别是在建成的封闭住区中,不改变以机动车交通为主的道路体系,就无法达到住区开放的目的。

总之,胡同中网状分级的道路系统,就是在步行出行与机动车出行之间找到一种较为和谐的处理方式,在隐私与接触中保持平衡,然后通过适宜的尺度创造“共享气氛”。需要注意的是,胡同住区道路系统的形成是网状形态与分级思想共同作用的结果,二者与住区的开放相辅相成。

3.2 灵活多样的道路形态

胡同在我国已经历了两千多年的发展,期间除了政府的规划以外,民众的自发改造也对胡同的空间形态产生了重大影响。可以说胡同也是一种以时间的历练反映居民需求的住区形式。

最初,经典的胡同类型以“鱼骨形”“长格栅形”“篦梳形”为代表,在后来形成的胡同形式中,因为居民生活状况的不同,有些地块被兼并、分割产生了一些灵活的、斜线的道路。胡同逐渐呈现出不规则网格形态,例如由居民自发改造形成的“树杈形”“斜线和折线形”等胡同类型^[21](图 5)。直到现在,北京市老城区内还保留着大面积这种胡同道路系统,与现代住区中简洁的道路系统形成了鲜明的对比。

在图 2 的四个区域中,以区域内各点出行时每段路线的总长除以经过的路段数量,得到每条路线中路段的平均长度(图 6)。在路段平均长度的箱型图分析中,从两个胡同区域内各点出行时,经过的路段平均长度的中位数均为 23 m;

图 4 机动车交通与住区活动的关系
资料来源：根据参考文献 [25] 改绘

图 5 “胡同”的主要形式

上下四分位数分别为 19 m、25 m 与 21 m、30 m，数据普遍分布在 20~30 m 左右的范围内。而在瀚庭居住区和静淑苑居住区中，中位数分别为 44 m 和 86 m，上下四分位数分别为 33 m、63 m 与 77 m、105 m。

比较灵活多变的道路系统形成了适宜步行的空间节奏，有助于提升步行的体验。平直、单调的道路会让人觉得枯燥，而每 20~25 m 有所变化转折，或者有节奏感的重复，将一条路线打破为不同的路段，就可以打破枯燥，使空间感受更加紧凑，实际感觉距离缩短^[22]。在所选的胡同区域出行时，经过的路段基本符合 20~25 m 的空间转折节奏；而两个现代居住区的道路组织则较为平直枯燥，而且简单道路系统使得步行路线中的分段数并没有根据住区面积的增大而增大，上下四分位数的差距也说明了在住区内各点出行时，步行节奏的体验并不公平。胡同区域灵活多变的道路系统，不仅使实际出行距离更短，感觉距离也更短，体验也更加丰富。

同时，这种道路系统正是形成机动车微循环交通的需要。“巷”即“胡同”承担的责任与城市支路是不同的。在城市中，这些街区级微循环路网主要负责过饱和时段机动车交通的分流；在住区中，则主要负责将机动车交通与非机动车交通连接到城市中^[23]。许多研究都分析了北京市中心城区胡同

的道路开放对城市微循环作出的贡献，但忽略了其灵活多样的道路系统通过限制车流对胡同内居民的生活实现的保护。一些学者在分析了荷兰代尔夫特（Delft）的交通模式后，提出在城市微循环道路系统中，以蛇形或锯齿形道路来降低车速，可以形成慢行机动车道路^[2425]。鱼骨状、斜线和折线形的胡同，是同时结合了网状、分级与蛇形、锯齿形道路形态的慢行机动车道路系统。而且比起城市尺度下的直线道路，这种灵活多样的道路体系更加贴合建筑的布局和形态，设计精度更加符合住区的尺度。这种慢行的机动车道路系统，可以减少外来车辆对住区的影响，有利于和谐、平衡地达到城市微循环交通的需求。

总之，胡同通过居民的自发改造形成了适宜步行的节奏，同时形成了限制机动车行驶的路网结构，在开放式住区的建设过程中，具有借鉴意义。

3.3 多层次的分级空间组织

住区的外部空间作为居民日常交流活动的主要载体，需要提供不同私密度的空间。目前很多封闭住区的绿化和景观设施设计得非常精美，却存在鲜少有人使用的状况。而胡同空间虽然没有各种设施，甚至有的空间十分简陋，却可以聚集许多的居民活动。当我们把住区看作一个完整的空间，而非建筑空间、交通空间与活动空间等空间的叠加时，道路也就成了组织和划分各种活动空间的很重要的部分。住区内的空间，如果向着宽阔的道路有出入口，即使它的设计元素、尺度都是私密的，也会因为车流、噪音等问题，无法构成私密空间的体验。而在一条狭窄的胡同中，即使没有设计特定的私密空间，也会有居民愿意搬两把椅子坐下，聊一些较为私密的话题，更何况胡同拥有以建筑围合而成的各种院落空间。

在胡同空间中，道路的分级划分了交通方式、流量和交往的尺度，实际也是为住区的空间私密性等级进行了划分。再配合相应的设计元素与尺度，就可以形成开放、半私密、私密的空间等级层次（图 7）。而由宽阔的机动车道构成路网的住区，道路分级无法实现，私密性就很难得到保障，从而缺少半私密和私密的公共空间。

缺乏空间的有效分级也会导致空间感受的跳跃以及使用方式的单一，从而降低空间整体的吸引力。而且建筑与机动车道路之间缺乏过渡和围挡，也影响了居民的生活质量。面对这样的住区，仅仅拆除外边界，不但不能活跃住区气氛，反而使得住区的整体环境更加复杂，本就缺乏私密性的交往环境会更加恶劣，居住建筑也将暴露在城市交通中。而在胡同，居民从建筑空间，到住区的私密空间、半私密空间、开放空间，再到城市的开放空间，空间感受是连续的，空间的

图 6 区域内各点出行经过路段平均长度箱型图

使用方式是多样化的,私密与半私密空间为建筑提供了过渡和围挡。适宜步行的交通系统,也在对机动车进行一定隔离的同时,将“人气”带入各个空间。

而且,空间的连续性和多样化,保留了公共空间中的私密空间——院落的体验感受,为传统邻里关系的形成提供了空间。在我国,传统的邻里关系是一种家庭与家庭间的非法律性关系,是整个中国古代社会制度的基础。而其维系的关键,是十几人到几十人的小团体拥有一个共同的私密空间。这部分最私密的院落是一种小尺度、小范围的“集体私有化”空间,在建筑入口前形成了一种空间阻隔,可以减少外来人员的干扰。且外来人员进入建筑前,首先要进入一个邻里圈中,这形成了一种对犯罪的“社会性”防控力,使得社区的安全性自发地提升。胡同中的住户并不是向城市敞开大门,也被封闭的外部空间所围合,只不过由于胡同的空间分级,这种封闭的私密外部空间尺度很小。这也是胡同虽然开放性高,且物业管理缺乏,但犯罪率并不高的一个原因。

4 借鉴胡同空间形态的住区开放策略

胡同开发时期的人口密度、建造条件等都与现在住区不同,但居民对步行空间和活动空间的本能需求是相同的。所以不能盲目照搬套用原有模式,而要从传统的智慧和经验积累中汲取精华。其目的是在促进住区与城市有机融合的同时,最大限度地保留封闭住区的优势(表1)。

根据对胡同空间的研究,本文认为网状、分级、灵活多样的道路系统和与此道路系统相结合的空间等级划分,是胡

同值得被现代住区借鉴的一套完整空间组成方式。而现代住区的容积率、楼间距、绿地率、道路面积占比、消防通道等规划标准,以及隐形消防通道、绿色停车场等设计手段的应用,对于开放和封闭的住区来说都是科学的。在开放型住区的新建和改建过程中,结合二者的优势,就可以创造更加合理的空间(图8)。

在具体的实践中,应当更加注重住区道路物理维度^[26](包括街道长度、路网密度、社区出入口布置、边界界定等)、住区道路形态维度(包括围合程度、路网特征、可达性等),以及住区道路的文化维度(包括公序良俗的融入等)。

(1)在网状道路街区制的推广过程中,要注意道路分级体系的建立,以道路宽度来区分车行与人行。保障住区内有

表1 封闭住区与胡同空间形态各自达成目标的方法

目标	封闭住区空间形态 封闭住区优势保留	胡同空间形态
交通安全	封闭/道路分级、人行道等车车分行策略	网状、分级、灵活多样的道路系统
财产安全	封闭	空间等级划分
便于管理	封闭	网状、分级、灵活多样的道路系统
隐私保护	封闭	空间等级划分
	封闭住区问题解决	
活跃住区内公共活动	活动空间设计	道路、空间等级划分
促进城市公共空间使用	—	网状、分级道路系统
提升城市发展活力	—	网状、分级道路系统
缩短步行出行距离	—	网状道路系统
增加城市支路网密度	—	网状道路系统
形成生活偏好与文化认同,恢复邻里关系	活动空间设计	道路、空间等级划分
减弱社会分异	—	开放

图7 封闭住区与胡同空间对比

图8 传统胡同与常见封闭住区形态融合

完整的步行道路系统,增加小尺度道路的路网密度,以小尺度道路连接建筑与活动空间。步行道路系统可以参考胡同的尺度,分为小于4 m、4~7 m两个等级,或按照住区实际情况进行设计。由于小尺度路网不再由胡同拥挤的居住建筑围合,而多由绿地围合,所以可通过隐形消防通道的建设来兼顾住区的消防要求。住区中机动车道路应当同时结合所在片区与住区的规划,并与建筑和一些较为私密的活动空间之间保持一定距离。

(2)在道路的形态方面,以减慢车速为目的,可以根据建筑或者场地的其他条件,更加自由地设计机动车道路形态,增加曲折程度。在非机动车道路的设计上,有了独立的小尺度路网,就可以不局限于在机动车道路两侧设立便道的方式,可以综合场地状况,设计有宽度和节奏变化的道路系统,使路网除了交通功能,同时承担住区聚落活动。一方面满足居民的“自然运动”,即由空间结构本身决定的人们运动分布与行为模式;另一方面促生适当的“迷宫系统”,即充满控制力、安全感、归属感的空间状态。

(3)在具体的外部空间设计中,可以结合不同住区的需求,在小尺度路网骨架中增加各种形式的私密与半私密空间。要注重空间的私密度与分级的结合,保障私密、半私密空间的私密性。同时以私密、半私密空间的过渡和围挡,为建筑创造安宁的环境。例如,可以在每栋居民楼下增加一定围合的私密院落,不但是邻里关系形成的场所,也是住区开放后保护安全和隐私的方式;小尺度路网作为住区最具活力的空间,两侧应当增加一些半私密活动空间,为路网吸引到的人流提供活动空间,保护传统邻里关系的同时为新的交往活动提供空间。

总的来说,借鉴胡同的空间形态,主要是借鉴其规划体系以及开放程度经验。完成住区开放目的和要求的时,尽可能地调节人车关系,维持居民需要的安全感和私密性,保护住区的环境,减小管理难度。

5 结语

“胡同”产生于中国古代并发展至今,诠释了中国文化的源远流长和博大精深,不但是中国建筑文化的重要符号,也是传统居民活动的外部空间体现。与其他的住区开放、人车分行策略相比,从胡同住区中汲取的策略是低开发、低风险,而且是经过实践检验的。特别是对于不适宜大兴土木的已建成封闭住区,以及需要节约开发经费的新建住区等,有更加重要的借鉴意义。而且这种从胡同住区中汲取的设计智慧,本身就具有灵活、自发改造的特点,应当以发展的眼光去看待它。其与现代的住区开放、人车分行策略并不矛盾,如果可以与现代的开放、人车分行策略相结合,也是对中华

文明的一种发展。探索胡同作为住区的优势,并应用于实践,既是弘扬传统文化,又是当今的住区与城市所需。因此,立足于住区开放政策的本质和精神内涵,剖析住区封闭的优势与劣势,研究胡同的外在形式和深刻内涵,采取扬长避短的方式推广胡同的住区外部空间形态蕴含的理念,对于稳步实现住区开放有很大的帮助。UPI

注:未标注资料来源的图表均为作者绘制。

参考文献

- [1] 中国共产党中央委员会. 中共中央国务院关于进一步加强对城市规划建设管理工作的若干意见 [EB/OL]. (2016-02-21). http://www.gov.cn/jzhengce/2016-02/21/content_5044367.htm.
- [2] 王彦辉. 中国城市封闭住区的现状问题及其对策研究 [J]. 现代城市研究, 2010(3): 85-90.
- [3] 孙应魁, 塞尔江·哈力克. 开放型住区安全性设计策略探究 [J]. 城市住宅, 2016, 23(12): 55-58.
- [4] 赵超. 封闭社区与社区归属感 [D]. 复旦大学, 2009.
- [5] 缪朴. 城市生活的癌症——封闭式小区的问题及对策 [J]. 时代建筑, 2004(5): 46-49.
- [6] WILLIAMS R. City of quartz: excavating the future in Los Angeles [J]. Hispanic Journal of Behavioral Sciences, 1990, 79(4): 1698.
- [7] 宋伟轩. 封闭社区研究进展 [J]. 城市规划学刊, 2010(4): 42-51.
- [8] DAVIS M. Ecology of fear [M]. London: Picador, 1998.
- [9] 姜超, 柳林, 周素红, 等. 住区开放与犯罪: 国外情境下的实证评估与理论剖析 [J]. 规划师, 2017, 33(8): 105-111.
- [10] 开彦, 朱彩清. “开放住区”是绿色住区的核心——《绿色住区标准》主旨解读 [J]. 城市住宅, 2016, 23(6): 5-12.
- [11] 马小凤. 开放型住区实证研究 [D]. 华中科技大学, 2013.
- [12] 王越. “胡同”一名源于汉代的“巷” [J]. 北京联合大学学报 (人文社会科学版), 2009(2): 38-44.
- [13] 冯健, 黄琳珊, 董颖, 等. 城市犯罪时空特征与机制——以北京城八区财产类犯罪为例 [J]. 地理学报, 2012, 67(12): 60-71.
- [14] 程晓曦. 混合居住视角下的北京旧城居住密度问题研究 [D]. 清华大学, 2012.
- [15] 张万峰. 北京胡同地区老年人居住外部环境调查研究 [D]. 天津大学, 2011.
- [16] 吴松楠, 孙诗萌. 胡同管理是否小题大做? [C]. 2012 中国城市规划年会, 2012.
- [17] 赵波平, 徐素敏, 殷广涛. 历史文化街区的“胡同”宽度研究 [J]. 城市交通, 2005(3): 45-48.
- [18] 简·雅各布斯. 美国大城市的死与生 [M]. 金衡山, 译. 南京: 译林出版社, 2006.
- [19] HALL E T. The hidden dimension [M]. America: Anchor Books, 1990.
- [20] 程璐, 李易. 步行尺度在城市街道中的重要性分析及规划建议 [C] // 中国风景园林学会 2013 年论文集 (上册), 2013.
- [21] 邓奕. 北京“胡同”空间形态演变浅析 [J]. 北京规划建设, 2005(4): 17-19.
- [22] 芦原义信. 外部空间设计 [M]. 尹培桐, 译. 中国建筑工业出版社, 1985.
- [23] 邓一凌, 过秀成, 严亚丹, 等. 历史城区微循环路网分层规划方法研究 [J]. 城市规划学刊, 2012(3): 70-75.
- [24] 朱丽芳. 人车共存道路——迈向人性化的道路规划设计 [J]. 规划师, 2002, 18(11): 20-22.
- [25] 扬·盖尔. 交往与空间 [M]. 何人可, 译. 中国建筑工业出版社, 2002.
- [26] 王静文, 毛其智, 党安荣. 居住区公共空间社会维度的句法释义: 以北京传统“胡同”空间中社会交往模式的探讨为例 [J]. 华中建筑, 2007(25): 166-168.

(本文编辑: 王枫)