

【文章编号】1672-5328(2005)03-0045-04

## 历史文化街区的胡同宽度研究

赵波平 徐素敏 殷广涛

(中国城市规划设计研究院, 北京 100044)

【摘要】文化和历史的保护无疑是规划永恒的主题。但是,当汽车和现代文明走进历史文化街区时,文化与历史便成为了最直接的牺牲品。一个实际的问题是道路改造究竟需要多宽才能适应现代交通的需求?结合北京旧城典型地区胡同系统利用规划研究,对胡同与建筑空间尺度、交通方式、市政管线的关系和特征进行分析,提出胡同宽度的一些基本设计理念,为历史文化街区的街道和胡同规划设计提供一定的参考。

【关键词】历史文化街区;胡同宽度;交通组织;市政道路;交通管理

【中图分类号】U491 【文献标识码】A

Study on the Width of the Alleys and Lanes in the Historical and Cultural Blocks

ZHAO Boping, XU Sumin, YIN Guangtao

(China Academy of Urban Planning and Design, Beijing 100044, China)

**Abstract:** There is no doubt that the protection of culture and history is the ageless theme of urban plan. However, when cars and modern civilizations entered the historical blocks, our culture and history became the immediate victims. A practical problem is the width that the grade of road requires to suit with the needs of modern traffic. Combining the planning study of alleys and lanes systems of typical zones in the old city of Beijing, this article analyzes the characteristics and relationship between alleys and lanes and architectural space, transport mode, municipal pipelines. It formulates a series of basic ideas how to choose width of alleys and lanes, and provides references for planning and design of alleys and lanes and street in the historical and cultural blocks.

**Keywords:** historical and cultural block; width of alleys and lanes; traffic organization; municipal road; traffic management

从历史文化街区形成的过程来看,胡同、街道与周围建筑共同组合,形成了其特有的风貌与景观,它们之间有一种和谐的机理<sup>[1]</sup>。以北京旧城区为例:道路平面整齐对称,路网方正,功能明确,分布合理;空间立体主次分明,高低有序,绿地掩映,色调和谐。表现出其视野开阔,胸怀博大,尊卑清晰,含蓄致远的内涵<sup>[2]</sup>。

但是,随着旧城的改造,街区内插建了许多高层建筑,许多原来风貌较好的地区均被成片的高楼大

厦所代替,传统的小尺度胡同也被宽敞的街道所取代,仅保留个别历史建筑。胡同、街道与建筑格局的协调性被打破,历史与文化的韵味荡然无存。历史文化街区保护不仅是对传统建筑的保护,而且应该是在现代文明的汽车交通进入这些街区时,对胡同、街道与建筑共同形成的整体传统风貌的保护,这才是保护的真正内涵。因此,历史文化街区道路系统的规划设计,就很难简单地利用规范和城市土地规划的概念来设计,必须有新的思路。

收稿日期:2005-03-01

作者简介:赵波平(1955—),女,中国城市规划设计研究院交通研究所,教授级高级工程师。

## 1 建筑与胡同的空间尺度关系

一组旧城街道与两侧建筑的空间尺度关系比较如图1~4所示：护国寺东巷一侧建筑高度为12 m，贴紧胡同，与传统建筑视觉反差很大；护国寺街保留原胡同的机理，建筑建在原四合院以内，高度为18 m，退后一定距离，视觉感受要好得多，但从地区看，对风貌影响却较严重；隆福大厦前的小胡同，胡同与两侧建筑基本协调，但隆福大厦与胡同之间的尺度关系较差；现今的金融街地区已被宽阔街道及高楼大厦所代替，失去了原有街区风貌，变成了现代城区。

从北京旧城胡同的发展历史看，胡同宽度大多在7 m以下，超过7 m以上的道路一般为小街或大街，数量比较少<sup>[2]</sup>。以北京旧城典型地区胡同系统为例，德内地区，胡同宽度在5 m以下的占到66.7%，西四片区，胡同宽度在5 m以下的占到70%。胡同与两侧建筑之间保持着一种尺度关系，如德内地区的正觉胡同，宽度为6~7 m，两侧建筑高为5~6 m；该地区的兴华胡同，宽度为5~7 m，两侧建筑高为4~6 m；现

今保留完整的恭王府西侧的柳荫街，宽度为9 m，两侧建筑高为6 m，恭王府高为9 m。

胡同一般宽度为4~7 m时，四合院建筑檐口高为3~4 m，坡顶高为1.5 m，胡同旁建筑的高度大多为5 m左右；街的宽度为8~10 m时，四合院建筑檐口高为6 m，坡顶高为3 m，真正超过10 m以上的居住建筑几乎很少。胡同宽度与两侧四合院建筑高度的比例大致为1:0.8~1:1.1，这种比例搭配使得历史街区具有视野开阔、居住舒适和以步行进出为主的特点。换言之，如果胡同的宽度在7 m以下，建筑的高度最高不宜超过8 m，超过这个比例，胡同与建筑空间的尺度感就较差，历史文化街区的传统风貌便会受到影响。同样，如果胡同大于7 m以上，街的感觉就更明显突出。因此，保护历史文化街区的胡同，传统的胡同宽度不宜改变。

## 2 交通方式与胡同宽度的关系

街道的宽度本质上取决于周围土地利用开发的



图1 德内地区的护国寺东巷  
Fig.1 Eastern lane of Huguo Temple in Deshengmennei blocks



图2 德内地区的护国寺街  
Fig.2 Huguo Temple street in Deshengmennei blocks



图3 隆福大厦前胡同  
Fig.3 Alleys and lanes in front of Longfu Mansion



图4 金融街地区改建后的街道、两侧建筑  
Fig.4 The upgraded roads and buildings in the finance blocks

强度、交通功能要求、道路使用者选择的出行方式以及道路交通组织。不同的交通方式占用的胡同宽度是不同的,当胡同宽度不足,两侧确有余地适当改善时,胡同就要适当拓宽,以满足地区进出交通的需求;否则,街区进出交通方式要受到一定的限制。行人和交通工具需要的道路最小几何尺寸如表1所示。

各种交通方式在直线段的单位基本车道宽度为1~3.5 m<sup>[3]</sup>,因此,如果组织单行交通和规范胡同街道功能,汽车交通是可以进入这些地区的。由于胡同的转弯处一般不是流线型的,不适应汽车的调头转弯。考虑汽车对线形的要求,胡同和街道在改造中,通过建筑平面设计处理,对转弯处的半径给予适度的调整,如调头时,胡同宽度在5~7 m时,回车是可行的<sup>[4]</sup>,历史文化街区不建议长度大于12 m大车的回车。

### 3 市政管线、消防通道等与胡同宽度的关系

市政道路管线一般包括电力、电信、煤气、雨水、污水和给水6种,所需道路的宽度在12 m左右。但是,在胡同街区可以考虑雨污合流,采用电供热,取消煤气,减少管线以及敷设所要求的胡同宽度。相关研究表明:胡同宽度在7~9 m时,可以布设上述6种管线;胡同宽度在4~5 m时,可以布设电力、电信、给水及

雨污合流4种管线,基本上能满足历史文化街区居民的现代生活要求;小于3 m的胡同,市政公用基础设施可采取特别技术手段进行解决。道路市政管线布设如图5、图6所示。

道路的宽度大于4 m时,就可以进出消防车、救护车及居民区小型货物运输车,不能双行时可以组织单向进出循环通道或调头空间。

## 4 影响胡同宽度的因素

无论从交通方式的基本尺寸、市政管线敷设,还是从消防安全方面的要求来说,胡同均可以按照历史文化街区的空间尺度给予修缮保留。但在实际的地区改造中必须要处理好以下几个关系,才能真正维持胡同的尺度。

### 4.1 历史文化街区的土地使用功能

历史文化街区的保护必须在城市总体规划的交通保护政策的引导下,以保持或降低其土地使用密度,减少交通需求为目的,进行原有土地功能的保护和调整。两个重要的要求是:土地使用的容积率以控制在0.5~0.8为宜,在重点保护地区要避免规划办公和大型超市等对小汽车交通瞬间聚集效应的土地使用功能;结合修缮危房、建设旅游景点、进行地区交通组织改善或在城市详细规划设计中,要规划旅游大巴、小汽车、自行车的胡同外的停车用地(院落式停车、地块式停车、地下停车等)和公共汽车的到发站、中途站或小型换乘枢纽。要避免在保护地区内规划快速高等级的道路和高容积率、高密度住宅;要充分考虑地铁和公共汽车对这些街区的的服务,并同步考虑与土地使用功能的调整。

### 4.2 胡同的交通组织和使用功能

历史上胡同使用的交通方式主要是步行、人力车或轿子<sup>[5]</sup>,而目前胡同的交

表1 行人和交通工具需要的道路最小几何尺寸  
Tab.1 Minimum geometric measurements of a pedestrian and means of road traffic

交通方式	基本依据	单位宽度	2人(辆)以上并行
步行	人体宽度0.5 m + 步行安全距离	1.0 m / 人	增加 0.75 m / 人
自行车	车把宽度0.5 m + 行驶安全距离	1.5 m / 辆	增加 1.0 m / 辆
普通三轮车	车身宽度1.25 m + 行驶安全距离	2.25 m / 辆	增加 1.75 m / 辆
小汽车	车身宽度1.8 m + 行驶安全距离	直线段2.8 m / 车道 转弯处回车宽度5.0 m / 车道	增加 2.3 m / 车道
小公共汽车	车身宽度2.2 m + 行驶安全距离	直线段3.2 m / 车道 转弯处回车宽度6.0 m / 车道	增加 2.7 m / 车道
公共汽车和旅游车	车身宽度2.5 m + 行驶安全距离	直线段3.5 m / 车道 转弯处回车宽度7.0 m / 车道	增加 3.0 m / 车道

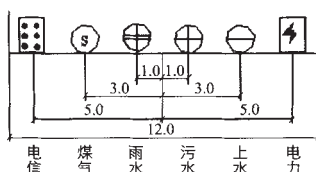


图5 12 m道路市政管线布设图

Fig.5 Municipal pipelines arrangements about the width of 12 meter roads

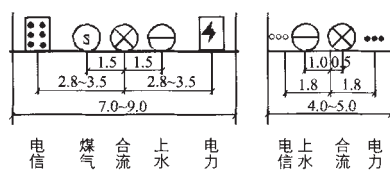


图6 4~9 m道路市政管线布设图

Fig.6 Municipal pipelines arrangements about the width from 4 to 9 meter roads

通功能比较混杂，占路停车和商业经营也比较明显。因此，在保留胡同宽度的同时，必须依据城市总体发展的不同区域交通需求政策，对街区胡同的交通功能给予重新定位，进行交通系统组织规划，才能对不同使用功能的胡同的宽度进行不同交通方式组合的横断面设计。历史文化街区的胡同宽度是在与街区功能和风貌相协调的系统交通组织规划后的结果，并不仅仅是原有规划设计中的道路红线宽度的概念。路外的停车设施也应慎重规划。

#### 1) 胡同的功能与宽度

交通集散性胡同：一般与城市街道连通性较好，具有为胡同片区服务集散的交通功能，其胡同断面宽度一般在6~7 m。

交通到达性胡同：这种类型胡同主要是为本胡同居民进出交通服务，一般交通量较小，根据交通组织确定道路使用功能，其胡同断面宽度在1~7 m不等，可以按照人行、非机动车和机动车等具体方式进行组合。

生活性胡同：胡同两侧具有一定的为本地区服务的便民小型商业设施，一般限制小汽车进入，以行人为主，有少量非机动车行驶，其胡同断面宽度一般在4~5 m。

休闲旅游性胡同：具有明显的旅游特征，是以步行休闲为主的公益性胡同，一般将小汽车或旅游车停放在外围，需要建设旅游车停车场，胡同宽度一般在4~5 m。

大于7 m以上的传统小街和大街可以组织公共交通或一定量的过境交通，形成历史文化街区与外围地区的交通联系。

#### 2) 路外停车

由于胡同宽度较窄，利用胡同停车会占用较多道路资源。德内地区调查表明：路外停车占用胡同面积近15%。利用胡同停车，应在有交通和社区部门管理的情况下，对具有交通到达性功能，有一定停车条件的才考虑夜间停车，原则上应减少停车对胡同通行和环境的影响。

历史街区必须重视胡同路外停车的规划建设管理，以提高胡同系统的交通通行能力和利用率。规模的大小视胡同的交通容量及居住环境的需要而定。一般路外停车有院落式停车、地块式停车、立体停车库和地下停车几种形式，这些街区用地和保护的矛盾突出，可因地制宜解决停车问题。如利用旧房下部停车和地块式停车，可以作为公共停车位，也可以作为私

家车和单位车的专用停车位。无论哪种停车方式，在规划及改建中的指导思想应首先考虑胡同路外停车，而不是利用胡同停车。

### 4.3 胡同的使用和交通管理

要使胡同在资源短缺条件下有效地发挥其宽度的效率，改善保护地区的生活环境和保留特色，历史文化街区中胡同的使用须引进社区管理模式，同城市街道一样进行交通管理。对车辆的行驶、停放和行人的活动空间，按照交通组织的要求，设置规范的标志、标线，提供交通导引设施等。对交通集散性胡同必须给予严格禁止停车的管理，对胡同摆摊设点也应按相关要求规范管理。对穿越区内的城市道路和连通性胡同必须严格禁止摆摊设点，以保证交通的畅通。否则，胡同是难以适应现代生活和交通需求的要求的，其街区良好环境也难以形成。

## 5 结语

胡同的宽度设计要考虑多方面的因素，核心是以保护历史和文化为目的，并以解决历史文化街区进出交通为主。目前，在国内外的规划建设中有许多很好的实例。例如：北京改造新建菖蒲河公园北侧胡同(宽度7.5 m，一侧建筑高6 m)、南池子地区胡同(宽度6 m，两侧建筑高6 m左右)以及菊儿地区胡同(宽度4~5 m，两侧建筑高4~5 m)等，胡同与建筑的空间尺度感很好。南河沿大街的非机动车系统也是比较成功的例子。另外，日本京都、奈良以及在东京大都市区内的道路建设有很多较好的案例，值得研究总结。

#### 参考文献

- 1 北京市规划委员会. 北京旧城25片历史文化保护区保护规划[M]. 北京:北京燕山出版社, 2002
- 2 北京城市总体规划—历史文化名城保护与改造[R]. 北京:北京市规划设计研究院, 1998
- 3 周荣沾. 城市道路设计[M]. 北京:人民交通出版社, 1999
- 4 何景华. 公路勘测设计[M]. 北京:人民交通出版社, 1985
- 5 翁立. 北京的胡同[M]. 北京:北京图书馆出版社, 2003