

DiTan FaZhan, YouZhiLiang De ChengZhenHua FaZhan ZhiLu

—ShenZhen GuoJi DiTanCheng De ShiJian Yu TanSuo

低碳发展，有质量的 城镇化发展之路

——深圳国际低碳城的实践与探索

杨洪 冯现学 编著



新华出版社

DiTan FaZhan, YouZhiLiang De ChengZhenHua FaZhan ZhiLu

—ShenZhen GuoJi DiTanCheng De ShiJian Yu TanSuo

X321.2651

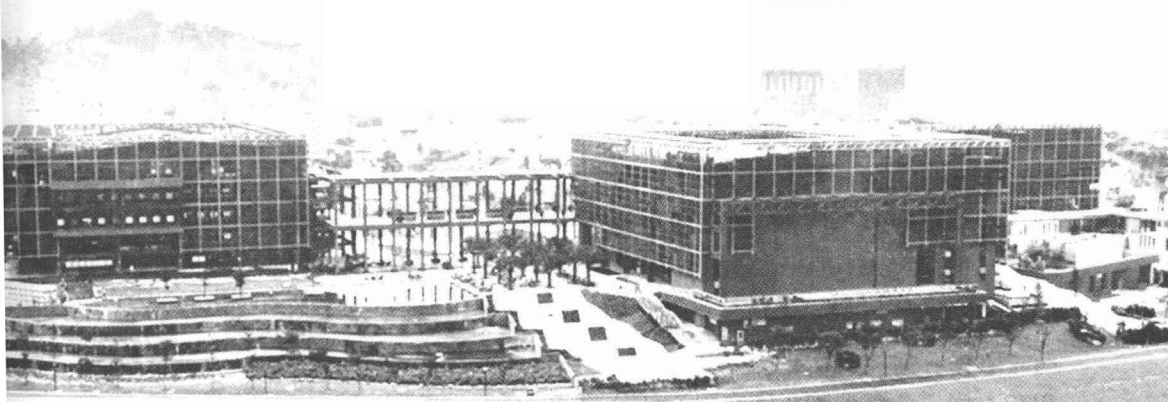
3

低碳发展，有质量的 城镇化发展之路

——深圳国际低碳城的实践与探索



杨洪 冯现学 编著



新华出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

低碳发展, 有质量的城镇化发展之路: 深圳国际低碳城的实践与探索 / 杨洪, 冯现学编著. —北京: 新华出版社, 2014. 9

ISBN 978 - 7 - 5166 - 1230 - 9

I. ①低… II. ①杨… ②冯… III. ①节能—生态城市—城市建设—研究—深圳市 IV. ①X321. 265. 3

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 223304 号

低碳发展, 有质量的城镇化发展之路——深圳国际低碳城的实践与探索

作 者: 杨 洪 冯现学

出 版 人: 张百新

责任编辑: 张 程 王晓娜

封面设计: 博克思文化

出版发行: 新华出版社

地 址: 北京石景山区京原路 8 号 邮 编: 100040

网 址: <http://www.xinhupub.com> <http://press.xinhuanet.com>

经 销: 新华书店

购书热线: 010 - 63077122

中国新闻书店购书电话: 010 - 63072012

照 排: 博克思文化

印 刷: 北京洲际印刷有限责任公司

成品尺寸: 170mm × 240mm 1/16

印 张: 39

字 数: 620 千字

版 次: 2014 年 9 月第一版

印 次: 2014 年 9 月北京第一次印刷

书 号: ISBN 978 - 7 - 5166 - 1230 - 9

定 价: 60.00 元

图书如有印装问题, 请与印刷厂联系调换 电话: 010 - 52860926

序言

绿色新城的美丽蝶变

党的十八大提出,把生态文明建设放在突出地位,融入经济建设、政治建设、文化建设、社会建设各方面和全过程,努力建设美丽中国。作为国家首批低碳发展试点城市,深圳经济特区牢固树立深圳质量的理念,积极践行绿色发展、循环发展、低碳发展,深入推进生态文明建设,加快打造宜居宜业的美丽深圳。“十二五”以来,深圳在保持两位数经济增速的同时,资源能源消耗和环境成本代价不断下降,2013年深圳经济总量突破2300亿美元,人均GDP超过2.2万美元;万元GDP能耗、水耗仅相当于全国平均水平的3/5和1/9,比2010年分别下降13.4%和33.4%;化学需氧量、氨氮、二氧化硫提前两年完成“十二五”减排任务,比2010年分别下降40.1%、31.6%、43.2%,完成“十二五”减排任务的182.9%、140.5%、103.1%;PM2.5平均浓度处于副省级以上城市最低水平,以更少的资源能源消耗、更低的环境代价支撑了更有质量的稳定增长,走出了一条集约节约、环境友好、绿色低碳的可持续发展道路。

规划建设深圳国际低碳城,是深圳经济特区落实中央决策部署、践行绿色低碳发展的生动实践,也是加强绿色低碳国际合作,在更广范围集聚绿色低碳资源,推进有质量新型城镇化的有益探索。自项目启动伊始,深圳国际低碳城就受到国内外各界的广泛关注。在2012年5月中欧城镇化伙伴关系高层会议上,深圳国际低碳城成为中欧可持续城镇化合作旗舰项目;在2013年11月中欧城镇化伙伴关系论坛上,李克强总理和欧洲理事会范龙佩主席等中欧领导人共同见证了深圳国际低碳城有关合作项目的签约。两年多来,在国家发展改革委、住房城乡建设部等国家部委的大力支持下,深圳国际低碳城建设取得突破性进展;先后引进中美低碳建筑与社区创新实验中心、国际低影响开发研究中心、国际太空科技学院等一批重大国际合作项

目;发起设立国际低碳城市联盟,顺利举办两届深圳国际低碳城论坛,来自50多个国家和地区的近3000名海内外嘉宾参加;成功入选首批APEC低碳示范城镇试点项目和全国十大新型城镇化范例……如今,生机勃勃的深圳国际低碳城,正加速成为气候友好城市先行区、新兴低碳产业集聚区、低碳生活方式引领区、低碳国际合作示范区,实现从传统工业区到绿色新城的美丽蝶变。

由杨洪、冯现学同志组织编著的《低碳发展,有质量的城镇化发展之路——深圳国际低碳城的实践与探索》一书,精选了来自政府部门、大专院校、研究机构和社会组织的最新研究成果,既立足于深圳国际低碳城实际,又具有广阔的国际视野;既提供了鲜活的实践和样板,又具有较高的理论水平和研究价值。可以说,本书既是深圳国际低碳城规划建设工作的回顾、总结和展望,也是深圳作为国家低碳试点城市提供的新视角、新实践和新示范,相信本书的出版将为推进更有质量、更可持续的城镇化提供实施路径和策略借鉴,为促进绿色低碳国际合作、应对气候变化发挥积极的作用。

绿色低碳是人类共同的追求和责任。未来,深圳将坚持质量引领、创新驱动、绿色低碳,以深圳国际低碳城为重要载体,进一步把尊重自然、顺应自然、保护自然的生态文明理念体现在城市规划、建设、管理的全领域,贯穿于生产、流通、分配、消费的各环节,不断提升城镇化质量和绿色低碳发展水平,力争到2020年建成国家生态文明示范市和美丽中国典范城市,为推进中国特色新型城镇化、建设美丽中国,作出新的更大贡献!

深圳市市长 

二〇一四年九月

目 录

第一章 城市化的起源与发展	1
1.1 城市的定义与起源	1
1.2 城市的发展与扩张	1
1.3 世界各国城市化改造规划模式	16
第二章 中国的城市化过程	26
2.1 中国城市化的发展历程	26
2.2 中国城市化机理	38
2.3 目前中国城市化过程中存在的主要问题	51
2.4 中国新型城市化发展目标	61
第三章 国内外新型城市化案例分析借鉴	65
3.1 国外相关案例分析	65
3.2 国内相关案例分析	83
3.3 案例的分析借鉴总结	100
第四章 深圳城市化的历史与现状	104
4.1 深圳城市现状分析	104
4.2 深圳城市化进程	107
4.3 深圳空间规划与城市化发展思路	116
4.4 深圳城市化发展的问题与瓶颈	122

第五章 基于国家新型城镇化规划的深圳国际低碳城战略	127
5.1 优化城区规划与城市空间结构	128
5.2 强化综合交通运输网络	138
5.3 提升城区公共服务水平	143
5.4 提高城市建设水平	151
5.5 注重人文城市建设	159
5.6 加强和创新城市治理	165
5.7 加快绿色城市建设	174
5.8 推进智慧城市建设	180
5.9 健全检测评估	185
5.10 深圳国际低碳城的试点示范作用	189
第六章 深圳国际低碳城的建设背景	194
6.1 深圳国际低碳城的项目背景	196
6.2 深圳建设低碳城的条件	200
6.3 建设深圳国际低碳城的重要意义	203
6.4 坪地概况	206
6.5 深圳国际低碳城的功能与意义	210
第七章 深圳国际低碳城总体规划	212
7.1 深圳国际低碳城总体规划	212
7.2 深圳国际低碳城产业发展战略	217
7.3 深圳国际低碳城相关政策措施	229
第八章 深圳国际低碳城核心启动区建设	232
8.1 深圳国际低碳城核心启动区建设概况	232
8.2 深圳国际低碳城会展中心建设过程中的创新管理方法	239
8.3 深圳国际低碳城核心启动区河道治理的建设经验	260

第九章 深圳低碳城核心启动区建设中所应用的先进低碳技术	289
9.1 公共建筑是低碳技术推广的重要载体	289
9.2 深圳国际低碳城中具有代表性的低碳技术	295
9.3 深圳国际低碳城启动区建设中所使用的低碳节水及水处理技术	322
第十章 深圳国际低碳城建设中的城市传统文化传承	348
10.1 城市化对于传统文化的影响	348
10.2 城市化过程中的文化遗产保护	350
10.3 深圳国际低碳城在城市传统与文化遗产方面的探索	358
10.4 深圳国际低碳城核心启动区建设中的文化保护	363
第十一章 低碳与智慧城市	368
11.1 智慧城市的基本概念	368
11.2 智慧城市的意义	376
11.3 智慧城市的发展现状	380
11.4 智慧城市的发展建议	389
第十二章 深圳国际低碳城启动区	395
12.1 深圳国际低碳城启动区概况	395
12.2 深圳国际低碳城启动区的作用	404
12.3 深圳国际低碳城中的会展中心建设工程	406
12.4 城市化中的文化传承	422
12.5 创新研发和中试街区建设	433
12.6 工业厂区绿色建筑改造	433

第十三章 深圳国际低碳城的示范与推广作用 446

13.1 深圳国际低碳城建设的社会与经济效益	446
13.2 创新城镇化开发模式的示范与推广	449
13.3 先进规划方案的示范与推广	454
13.4 新型低碳技术的示范与推广	456
13.5 低碳城市与智慧城市相结合的城市建设的示范与推广	459
13.6 城市文化建设的示范与推广	464
13.7 研发创新基地投融资模式的示范与推广	468
13.8 低碳生活理念的示范与推广	468

附 录

首届深圳国际低碳城论坛开幕式	472
深圳碳排放权交易启动仪式	486
首届深圳国际低碳城论坛	497
第四届世界低碳城市联盟大会	524
第二届深圳国际低碳城论坛开幕式领导嘉宾发言稿	568
第二届深圳国际低碳城论坛闭幕式领导嘉宾发言稿	602

参考文献 612

后 记 614

第一章 城市化的起源与发展

1.1 城市的定义与起源

城市是指一定区域范围内政治、经济、文化、宗教、人口等的集中地和中心所在，是伴随着人类文明的形成而发展的一种有别于乡村的高级集聚地，是以非农业产业和非农业人口集聚为主的居民点，一般包括住宅区、工业区、商业区，有居民区、街道、医院、学校、写字楼、商业卖场、广场、公园等公共设施，并具备行政管辖功能。

1.2 城市的发展与扩张

1.2.1 美国城市化体系的发展过程

美国是城市化较早且城市化水平很高的国家，85%以上的人口居住在城市，其城市化的发展过程先后经历了向心型城市化阶段和分散化阶段。迄今为止，大都市区已经成为美国城市化体系空间结构最主要的组成部分。

(1) 向心型城市化阶段

该阶段约为美国建国至20世纪20年代。

南北战争后，美国开始了工业化和城市化进程。在此之前，由于交通技术落后，单个城镇以“步行城市”为主，各城镇间的经济联系网络尚未

形成，呈孤立发展状态。19 世纪 40 年代后，蒸汽机在美国的广泛应用，使交通运输发生了新的飞跃，既促进了城市工业的发展，也促进了城市化进程。城市化与工业化同步发展，使以传统农业为基础的乡村社会转变为以现代工业和服务业为主导的城市社会，美国初步实现了城市化。

在 20 世纪最初的 20 年里，有轨电车和高架铁路出现，使美国城市半径扩展到 10 英里以上，中央商务区、工薪阶层区、贫民区以及繁荣的郊区纷纷出现，城市化进程突飞猛进。城市数量剧增、规模扩大、功能发展，形成了全国性的现代城市化体系。处于城市化体系金字塔顶端的是纽约、芝加哥等综合性城市，这些城市在全国城市化体系中起主导作用，是全国的政治、经济与文化中心。位于塔基的是几千个以某种产业为主的专业化地方中心城市，如巴尔的摩、费城、辛辛那提等，它们是地方的经济与政治中心，起到了联系综合城市及其周围小乡镇和乡村腹地的中介作用。

城市大规模兴起，创造了大量就业机会，吸引大批移民和农村人口向城市流动。在 1851—1919 年，平均每年有 39 万外国移民涌入美国。至 1910 年，美国 4200 万城市人口中约有 1100 万是由农村流入的。1920 年美国总人口达到 1.067 亿，城市人口 5416 万，超过全国总人口的一半，基本实现了城市化。

（2）分散城市化阶段

该阶段约为 20 世纪 20 年代至今。

1920 年后，美国城市发展出现由集中转为向外扩展、分散的特征，其主要标志是城市郊区化和“大都市区”的形成与发展。这是美国城市化在量上扩张和在质上提升的阶段。

19 世纪末到 20 世纪初，美国开始城市郊区化过程，其实质是城市的“辐射力”超过“向心力”，推动城市人口、就业岗位和服务业从大城市中心向郊区。导致这种迁移的主要原因是因为大城市的发展使得土地短缺，矛盾日益尖锐，地价上涨，交通拥挤，城市环境质量日益恶化。随着生活水平的提高，小汽车的广泛使用以及铁路、高速公路的快速发展，城郊之间的通勤十分便捷，一些中产阶级和收入较高的蓝领阶层纷纷外迁到新兴的郊区。

20 世纪 50 年代，美国提出在郊区建设小城市，1968 年，美国国会通

过“新城市开发法”，随后又实行“示范城市”实验计划，推动了城市郊区化的发展。70年代开始，郊区城市与原有大中城市商业中心之间的土地差价扩大，许多大公司迁往郊区。郊区人口的增多，使零售业、服务业和教育娱乐设施不断增加，郊区的功能由原来单纯的居住功能向工业园区和商业节点发展。进入80年代后，郊区的城市设施更加完善，郊区化景观更加明显，郊区的独立程度也越来越高。郊区已不是城市边缘扩展的松散形态，而是由单一的居住功能变成具有各种城市功能的就业中心。但是郊区仍依赖于中心城市的信息和服务，与中心城市保持一定的联系，形成了功能有所侧重又相互依存的、由中心城市和郊区构成的大都市区。

在分散城市化阶段，美国的城市化进程主要表现为大型都市区的优先发展。1940—2000年，美国大都市区的数量由140个增加到331个，人口近2.2亿，占全国总人口的80%以上。同时美国出现了大都市带，即由数千英里高速公路连接绵延不断的数个大都市区的复合体。主要有：东北部大西洋沿岸大都市带（以纽约为中心，北起波士顿，南至华盛顿哥伦比亚特区，沿大西洋沿岸跨越10个州，长960公里，面积达到13.8万平方公里，居住着全美近20%的人口）；中西部五大湖区沿岸大都市带（以芝加哥为中心，东起匹兹堡、布法罗、克利夫兰、底特律，西达圣路易斯，中有密尔沃基、哥伦布，南绕五大湖呈半月形）；太平洋沿岸大都市带（以旧金山和洛杉矶两大都市区为主体，从北部加州首府圣克拉门托向南至圣荷西、奥克兰一直延伸到圣地亚哥）。

大都市区作为大型的人口中心，具有高度的经济、社会整合功能，是城市化发展高级阶段的产物。大都市带在当今美国的经济、社会和文化中发挥重要作用。20世纪后半期，美国城市化的发展已不是农村人口向城市集中，而是全国城市人口向大都市区尤其是大都市带的集中。

大都市区是美国城市化体系发展的主要空间增长形式。高新技术产业的兴盛，把更多的资本和技术带往郊区，加快了郊区城镇的发展步伐，郊区涌现出若干功能较为完备的边缘城市，使得美国城市由单中心向多中心格局演变。城市中心区的改造和更新效果显著，城市景观和人居景观大为改善，为知识密集型服务业的发展提供了保障，城市日益成为信息交换和经济决策的中心，促进了人口、资本、技术的不断聚集。从微观上看，城市空间的分散化趋势十分明显。但从宏观上看，这种分散化又导致更大地

域范围内的城市集中，使城市化在更广阔的空间展开。这种集聚与扩散的双向运动，推动了大城市地域的迅速膨胀，促进了大都市区的形成，也构成了战后美国城市化体系发展的主要空间增长模式。中心城市和城市化地区一般相当于大都市区的核心，还包括连续的建成区外缘以外的不连续的城镇和城郊发展区以及一部分乡村地域。与传统的城市化体系相比，大都市区的经济活动在地理上更集中，一体化程度更强，人口集中程度更高，有利于促成新兴工业的产生。这些竞争优势，使大都市区成为推动美国经济增长的主导力量。

美国城市化体系的空间分布和规模基本符合中心地法则。都市区的增长是从中心城市逐步向外扩展的，由此形成了中心城市与若干郊区城镇的不同等级的中心地关系。都市区的扩展受诸多因素的影响，如地形地貌、交通通勤网络布局、土地利用政策等，因而城市化体系的空间格局与克里斯塔勒的中心地理论中所概括的严格的数量和等级关系出现偏离，但中心城市与郊区城镇的规模和职能上的关系，与克里斯塔勒的理论是基本吻合的。以原有大城市为中心，逐步沿对外公路扩散而形成多层环形放射的空间形态和相应的各种循环系统，在沿海或沿湖城市则呈半环手掌形的形状。最核心地区是中央商务区，由此向外沿交通干线，则以工业企业、大学、科研机构、商业中心为中小型核心，组成次一级的城市地区。而各个阶层不同标准、多种形式的居住社区，又围绕着这些大大小小的中心形成组团，迅速填满郊区空地。在大都市区内，郊区各中心点功能虽日益完备，但仍依赖于中心城市的信息和服务，只是将中心城市中的一些居住功能分离出来而已。各等级城市的相互关系依然按照等级具有一定的向心性，规模较大的城镇仍然是较大的区域经济发展中心，以交通网络为基础的城市化体系也呈一定的向心性，形成了大都市区圈层式的复中心结构。

美国城市化与人口流动是一个互动的过程，城市经济的发展吸引越来越多的外国移民和农村人口，而人口向城市集中，又有力地促进了城市向现代化的迈进。农村人口和外来移民是美国城市人口的两个主要来源。在美国城市化早期，外国移民占城市人口总数的70%以上。自19世纪中期以来，随着美国工业化的推进和由农业社会向工业社会的转变，美国人口流动愈加频繁，规模越来越大。特别是在西进运动的推动下，中西部若干分散孤立的中小城镇迅速发展成为一个联系完整的城市化体系。二战后，

美国人口增长最为显著的地区是北纬 37° 以南，即弗吉尼亚至加利福尼亚的“阳光地带”，1940—1943 年这两个地区净迁入人口达 213 万人。1940—1993 年，人口的区域重心发生了前所未有的变化，西部人口的比重由 10.8% 跃升到 21.7%，南部由 31% 增至 35%，东北部和中西部呈下降态势。到 2000 年，西部和南部的人口已占全国总人口的 64%。20 世纪 80 年代以后，城市人口进一步向郊区分散，在城市郊区居住的人口约占美国总人口的 44%，形成了一种新的城市多中心结构——城市郊区化。

美国城市化体系在长期的发展过程中形成了比较明确、合理的职能分工体系。从总体上看，中小城市以工商业为专门化的居多，如制造业职能主要集中于人口在 5 万—25 万之间的城市，商业职能主要集中于人口在 10 万—50 万之间的城市；大城市较明显地具有专门职业和政府行政事务的专业职能。中心城市与郊区中小城市之间的职能关系有两种基本类型：一是中心城市职能扩散型，二是中心城市与郊区城市职能互补型。前者中心城市与郊区城市职能基本相同，由中心城市职能向四周扩散形成，体现了同行业在地域间的协作。后者是由历史上贸易和工业城市，以及新兴工业城市发展而来，体现了城市功能在地域上的分异和补充。主要有以下类型：金融核心——工交城市型，中心城市以金融、商业、专门职业为主，带动郊区的工交城市，如纽约、洛杉矶——长滩、波士顿、旧金山等；商业核心——工商业城市型，中心城市以商业、专门职业和交通业为主，带动郊区工商业城市发展，如匹兹堡、哥伦布、伯明翰等；专门职业核心——工商业城市型，中心城市以专门职业、交通、金融为主，带动郊区工商城市，如西雅图——埃费利特、辛辛那提、亚特兰大等。

工业化决定城市化，先有了相关产业和制造商在空间上的集聚，才有了城市和产业带的发展；城市化反过来推动了相关产业的发展。美国工业化均集中在城市地区进行，大城市成为美国城市化进程的主导力量，随后派生出以大城市为中心的大都市区、都市带等城市空间体系。在这个发展轨迹里，经济中心从东部向西部、南部依次推进。东北部经济中心地位早在 19 世纪时就已确立，并以其强大的经济实力促进西部开发。直至 20 世纪以后，西部地区才完成了小城镇到一般城市，再到地区性中心城市的城市化进程，美国经济重心开始西移。以芝加哥、底特律、辛辛那提等全国性城市和地方性城市构成的中西部城市化体系，成为美国著名的重工业基

地，与东北部一起成为美国著名的制造业带。而南部地区城市化进程缓慢，1960 年南部城市人口才超过了农村人口，基本实现城市化，这一过程用了 100 多年时间。当今美国经济正处于由福特式工业生产向后现代信息经济（后福特式生产）的转变阶段，工业对城市化的促进作用渐趋减弱，而服务业代之而起，拉动非农就业增长，从而带动美国城市化的发展。至今为止，美国已基本形成东北部为全国的政治中心与服务业中心、西部为全国的制造业中心和高科技产业中心的基本格局。

1.2.2 欧洲城市的扩张与稳固

公元前 3500 到 3000 年间，先是在尼罗河流域，然后是两河流域，出现了人类历史上最早的一批城市。公元前 3000 年左右，埃及形成统一的王国，定都在提尼斯，以后又建新都孟斐斯。公元前 3000 - 前 2500 年，两河流域的苏美尔地区开始了最初国家的形成过程，出现了很多城市国家，重要的有埃利都、乌尔、乌鲁克、拉伽什等。这些早期城市国家是由几个地区围绕一个中心城市联合而成的。在尼罗河和两河流域文明共同影响之下，公元前 2000 年左右，在小亚细亚的赫梯和地中海东部沿岸的腓尼基也开始出现城市。公元前 19 与 18 世纪之交，赫梯人已建有设防城市，以库萨尔、涅萨和察尔帕为最重要。腓尼基则与两河流域相似，出现很多城市国家，最重要的有乌加里特、阿瓦尔德、毕布勒、西顿、推罗等。腓尼基诸城有发达的手工业和商业，与埃及、克里特等地发生商业往来。约在同时，东地中海上的克里特岛上也开始出现城市文明。

从公元前 1000 年以后至公元 5 世纪罗马帝国衰亡为止，欧洲产生了光辉灿烂的希腊、罗马文化，这一文化的出现是与城市的发展息息相关的。公元前 8 - 6 世纪，希腊各地社会生产力有了很大发展。生产力发展的一个主导因素是铁矿的开采。而后，随着与地中海沿岸各国的贸易往来，商业也大大发展起来。这些因素促进了希腊奴隶制关系和阶级分化的发展，城邦国家也一个接一个出现。在最初兴起的希腊城邦中，尤以米利都、以弗所、卡尔息斯、科林斯等最为繁盛。雅典和斯巴达则是后来两个最大的城邦。希腊城邦发展中还通过移民在希腊以外地方建立移民城邦，将城市文明扩散到地中海西部和黑海地区。在新建立的移民城邦中，包括意大利的

那不勒斯、叙拉古，高卢南部的马赛利亚，黑海南岸的西诺普等等，它们都是重要的工商业中心。

雅典位于希腊东南沿海的阿提卡平原上，这里有肥沃的农田，大片的粘土（用以制造陶器），丰富的银矿和曲折的海岸线。这种良好的地理条件使雅典的人口、权力和威望大大发展起来。雅典的人口超过了40万人，其贸易往来远达埃及、南俄罗斯、利比亚、意大利和法国南部沿海地区。

古希腊城市是早期城市的典型，其特点是：①大多数坐落在有利于农业、防御和贸易的地方；②大都有城墙环绕；③宗教在城市布局和社会结构方面占主导地位；④大都有中心广场，广场四周是宗教和政府的建筑物；⑤从中心广场放射出宽阔的林荫道，在市中心的林荫道两侧居住着富人；⑥从富人住宅的周围一直延伸到城墙的地带是其他人居住的地方；⑦商人和工匠住在他们工作的地方，这里称为市；⑧城市统治其周围的农业土地，从农民那里取得粮食，作为回报，城市保护农民不受侵犯。

当希腊文明逐渐衰弱之时，亚平宁半岛上的罗马开始强大起来。公元100年时，罗马控制了地中海和西欧的大部分地区。罗马的统治者不断进行军事征服，为这一目的建立了公路系统。正是这个公路系统，使罗马人在欧洲内陆建立了各种各样的市场、行政中心和军事基地，现今欧洲一些著名城市，如伦敦、巴黎、科隆、维也纳等均始兴于这一时期。罗马在顶峰时，人口达80到100万。罗马的城市建设也取得很高的成就，修建了环绕整个城市的长达数百英里的排水道，还有一些高达35米的建筑物，相当于10层或11层楼。至今，罗马还保存着规模巨大的浴池、斗兽场、宫殿寺庙的遗迹。但是，在罗马城市建设成就中极其富丽堂皇的另一面是极其奢侈糜烂。罗马是一个寄生城市，后来又发展为一个病态城市。芒福德称古希腊文化是讲求体魄强壮而又精神健康，而古罗马文化基本上是四肢发达头脑简单，讲求满足物欲，靠自己的权势过着寄生生活。公元5世纪，罗马的城市文明与罗马帝国一起消亡。

欧洲城市自公元1000年左右由衰而兴，到1300年左右达到了一个高峰，城市的数量和城市人口规模都超过以前，勃艮底地区和尼德兰地区成为城市最为密集的地区，人口达到10万的有法国的巴黎，西班牙的格拉纳达，意大利的威尼斯、米兰、热那亚和佛罗伦萨。

欧洲城市的发展并不是一帆风顺。在14世纪，欧洲城市由于遭受了瘟

疫的袭击，人口和经济均受到沉重的打击，尤其是 1348 年爆发的黑死病使欧洲城市发展一度陷入低谷。15 世纪初，城市的经济开始恢复，人口也在不断地增加。到 1500 年欧洲有 154 个万人以上的城市，这些城市的总人口达到 344 万。1550 年万人以上城市发展到 173 个，总人口 441 万人。1600 年万人以上城市达到了 220 个，总人口达 59 万人。

从城市分布上看，欧洲 1500 年的 154 个城市中，意大利有 44 个，法国有 32 个，荷兰和比利时有 23 个。总体以莱茵河与多瑙河为界，这 154 个城市中约占 70% 的城市分布在莱茵河与多瑙河以南。这个区域恰好是以地中海沿岸为中心的古罗马时期的核心区，在这个区域中城市的迅速发展一方面是由于中世纪晚期该区域经济的繁荣，同时也在很大程度上继承了古罗马城市社会的遗产。在 1600 年的欧洲 220 个城市中，意大利有 59 个，法国有 43 个，荷兰和比利时则有 31 个。分布在莱茵河与多瑙河以南古罗马故地的城市比例仍然占 71%。

从 1500 年—1600 年的 100 年间，欧洲城市增长率约为 42%，但人口增长率却达 72%。由于城市化进程的扩张，促进了欧洲的经济发展和工商业繁荣，且城市网络和城市体系开始形成，城市的政治经济影响日益扩大，辐射地区越来越大，城市发挥的作用也越来越重要。

17 世纪后，欧洲开始了现代国家的产生过程，君主制的建立对首都的发展具有深远的影响，它们很快就达到中世纪从未达到的规模。17 世纪初，伦敦、那不勒斯、米兰、巴黎的人口达到 20 万，巴勒莫、罗马、里斯本的人口达到 10 万，塞维利亚、安特卫普、阿姆斯特丹等城市发展也很快。19 世纪初，人口 20 万以上的城市有莫斯科、维也纳、圣彼得堡、里斯本，人口达 10 万大关的有华沙、柏林和哥本哈根。巴黎的人口达 54.7 万，那不勒斯有 43 万，而伦敦达到 86.1 万，成为欧洲有史以来继古罗马之后的最大城市。但是，当时一些工商业城市规模仍较小，象利兹、曼彻斯特这样的工业城市人口不足 5 万。

18 世纪中叶开始的工业革命，迎来了城市发展史上一个崭新的时期。在工业革命的浪潮中，城市发展之快、变化之巨，超过了以往任何时期。工业革命，结束了城市中工场手工业的生产形式，代之以机器大工业的生产形式，使城市中经济活动的社会化、生产的专业化向着更广的范围发展。工厂企业为寻求协作利益和增强竞争能力，在地域上出现了相对集中