

● 国外城市规划与设计理论译丛

CITY PLANNING & DESIGN THEORY

适宜步行的城市

——营造充满活力的市中心拯救美国

WALKABLE CITY

How Downtown Can Save America, One Step at a Time

[美] 杰夫·斯佩克 著
欧阳南江 陈明辉 范源萌 译

JEFF SPECK

中国建筑工业出版社



国外城市规划与设计理论译丛

适宜步行的城市

——营造充满活力的市中心拯救美国

Walkable City——How Downtown Can Save America, One Step at a Time

[美] 杰夫·斯佩克 著
欧阳南江 陈明辉 范源萌 译

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01-2015-4650号

图书在版编目(CIP)数据

适宜步行的城市——营造充满活力的市中心拯救美国 /
[美]斯佩克著；欧阳南江，陈明辉，范源萌译．—北京：
中国建筑工业出版社，2016.4

(国外城市规划与设计理论译丛)

ISBN 978-7-112-19350-9

I. ①适… II. ①斯…②欧…③陈…④范… III. ①市中
心—城市规划—研究—美国 IV. ①TU984.16

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第081923号

Walkable City: How Downtown can Save America, One Step at a Time / Jeff Speck

Copyright © 2012 by Jeff Speck

Simplified Chinese Translation Copyright © 2016 China Architecture & Building Press

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced or transmitted in any form or
by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information
storage or retrieval system, without prior permission in writing from the publishers.

Published by arrangement with Farrar, Straus and Giroux, LLC, New York.

本书由Farrar, Straus and Giroux通过博达著作权代理有限公司授权我社翻译出版

责任编辑：段宁 董苏华 徐晓飞

书籍设计：京点制版

责任校对：陈晶晶 党蕾

国外城市规划与设计理论译丛

适宜步行的城市

——营造充满活力的市中心拯救美国

[美]杰夫·斯佩克 著

欧阳南江 陈明辉 范源萌 译

*

中国建筑工业出版社出版、发行（北京西郊百万庄）

各地新华书店、建筑书店经销

北京京点图文设计有限公司制版

北京中科印刷有限公司印刷

*

开本：787×1092毫米 1/16 印张：12¼ 字数：253千字

2016年6月第一版 2016年6月第一次印刷

定价：48.00元

ISBN 978-7-112-19350-9

(27666)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题，可寄本社退换

（邮政编码 100037）

卷首推荐语

(1) 精彩且轻松……《适宜步行的城市》读起来既让人愉快又让人热血沸腾，书中布满了令人吃惊的统计数据。

——卡琳·罗森加滕，《信使邮报》(查尔斯顿)

(2) “城市是人类的未来，杰夫·斯佩克知道如何让城市满足人类未来的需求。

——大卫·欧文，《纽约客》特约撰稿人，《绿色都市》的作者。

(3) “是时候在城市生活倡导者的名单中加入新的名字了，那就是杰夫·斯佩克……他对城市修复进行了专门的、逐渐深入的研讨，而这种研究正当其时，像一个和蔼可亲的主持人一样的斯佩克来做这件事尤为值得期待。”

——塔拉斯·格瑞斯科，《环球世界》(多伦多)

(4) “《适宜步行的城市》是宜居城市及其背后鲜为人知的价值的意味深长的颂歌。”

——保罗·戈德伯格，建筑评论家，普利策奖获得者，《建筑为什么重要》的作者。

(5) “杰夫·斯佩克是这一领域罕见的能用 300 页左右的篇幅描述一个基本的规划概念而仍然感觉其回味无穷的实践者和作者。要从规划的角度了解美国城市的理念和日常生活，毫无疑问，就是这本书了。”

——《规划》杂志

(6) “假如你是一个专业的规划师或规划的倡导者，《适宜步行的城市》便是一个新的且必要的参考材料，假如你新接触这个领域，除了这本书没有更好的推荐了。”

——安琪·施密特，《街道博客》

(7) “杰夫·斯佩克的精彩绝妙的和趣味十足的著作唤醒了我们，在美国，特例也能够

很容易变成一个规则。如何寻求一个强有力和具有实操性的愿景，使我们的城市再现辉煌，对市长、规划师和市民而言，现在这一切都有了答案。”

——约瑟夫·P·赖利，南卡罗来纳州查尔斯顿市市长

(8) “对于市长、规划师、建筑师和其他所有关心城市未来的人来说《适宜步行的城市》是一本公民行动指南，充满了洞察力、幽默感和常识。”

——马丁·C·佩德森，《大都会》杂志

(9) “友善且坦诚，杰夫·斯佩克引导我们以新的视角审视社区，他逐渐证明都市生活及场所营造理论与实践的精髓就是可步行性。其实例切合直觉又蕴含智慧，并发出这样的疑问：为什么在这么长的时间里，我们都没有正确理解这些修复城市的基本原则。”

——哈利特·特里戈宁，全国精明增长网的创始人

目 录

译者序	1
序 言	5
步行性研究的一般理论	7

第一篇 为什么强调建设适宜步行城市的重要性

导 言	12
第一章 步行，城市的优势	13
1.1 步行的一代人	14
1.2 人口结构的变化趋势	16
1.3 适宜步行性的红利	20
第二章 美国人为什么没有活力了	26
2.1 肥胖风潮困境	27
2.2 清新空气	30
2.3 美国的汽车杀戮	31
2.4 紧张和孤单	33
第三章 绿色，并不是那么回事	36
3.1 没有 CAR（汽车）你拼写不成 CARBON（碳元素）	37
3.2 只见树木不见森林	39
3.3 曼哈顿是人们心中的麦加	41
3.4 幸福的城市生活	42

第二篇 建设步行城市的十个步骤

导 言	46
建设步行城市的十个步骤	49
第四章 实现步行的效用	52
4.1 让汽车待在它们应在的地方	53

4.2	功能混合	72
4.3	正确的停车政策	77
4.4	让公共交通发挥作用	92
第五章	实现步行的安全	106
5.1	保护行人	107
5.2	倡导使用自行车	123
第六章	实现步行的舒适	137
6.1	打造适宜的空间形态	138
6.2	植树	144
第七章	实现步行的乐趣	151
7.1	营造友好而独特的街容	152
7.2	选择能够成功的街道	161
	致谢	167
	注释	169
	引用文献	180
	索引	195

译者序

翻译这本书源于2013年《同舟共济》杂志一篇由旅美学者薛涌所写的文章，标题是“美国的‘回城潮’说明了什么”。其核心是“美国近年兴起的‘回城潮’折射出了21世纪最酷的城市不再是以‘招商引资’为核心，而是想方设法集聚人才、留住人才。由人才跟着企业走，变成企业追着人才走”。其原因在于后工业时代的白领产业集聚和工业时代的制造业集群相当不同。制造业是流水线上的巨型工业组织，员工围绕着机器进行重复性劳动，几乎被化约为机械手，其个人技能的复杂性比起中世纪手工匠人都差了许多，自然更谈不上创意了。公司组织异常复杂，但公司中的劳工所从事的工作却简单得如同操作“傻瓜相机”。这样的产业集群是公司间的集群。白领经济则是高知识、高科技型的，严重依赖个人的创意。各种人才面对面互动、碰撞出多学科的火花，成为竞争力之关键。所以，白领产业集群，是各种人才的集群。因此，工业时代和后工业时代的城市发展策略有本质的不同。工业时代，城市的竞争力在于如何吸引企业，即招商引资。人是不重要的——大量流水线上的简单工作，一个高中没有毕业的人都可以承担。劳动力如同机械部件一样可以随时被替换，所以只要大企业肯来安营扎寨，创造就业机会，劳动力就会接踵而至，人追着企业走。而后工业社会，企业则依赖人才，追着人才走。因此，最近几十年来西方发达国家在谋划城市发展战略时，强调的是城市的宜居性，保证素质最好的人愿意选择在这里生活，哪怕为此牺牲招商引资。从长远看，高素质的人在哪里汇聚，企业就追到哪里。高素质的人看一个城市，往往先看城市的环境状况、孩子学校的教育质量、文化品位等等。¹布鲁金斯研究所城市经济学家克里斯托弗·莱茵贝格尔则一针见血地指出“所有经济发展的策略，比如发展生物医药产业集群、航空航天产业集群及其他时髦的发展策略，都无法与建设一个适宜步行的城市的作用相比拟”。

作为世界工厂的珠三角，尤其东莞也在积极推进转型升级的策略，希望由当前主要依靠大量农民工、贴牌加工的产业集群转向以自主创新、高端制造为主的产业形态。作为城市规划人员，自然思考一个问题，在这种转变中，城市应该做怎样的转变呢？薛涌提到

1 上述观点引自薛涌“美国‘回城潮’说明了什么”，《同舟共济》2013.11，总第305期，P28-30。

一个解决方案，即建设宜居城市。宜居城市是2000年以来美国城市发展的热门话题之一。当然，这种讨论并不局限于宜居城市的建设对城市经济发展的作用，而是基于美国进入后工业社会时期后，在产业转型、人口结构变化（婴儿潮出生人口步入老年，“千禧一代”逐步成为社会中坚）和追求可持续发展理念的背景下对美国战后大规模郊区化、以汽车为导向的城市发展方式的集体反思。其中，涌现了一批有远见的学者、思想家，发表了一批影响深远的学术成果。如《郊区国家——蔓延的兴起与美国梦的衰落》（安德烈斯·杜安伊，伊丽莎白·普拉特-兹伊贝克，杰夫·斯佩克）；《新城市主义宪章》（迈克尔·穆罗莱切塞，凯萨琳·麦考密克，罗伯特·戴维斯，谢莉R.帕奇编）；《美国大都市政治学，郊区新现实》（美伦·奥菲尔德，布鲁斯·凯兹）；《场所营造，开发建设城市中心，主要街道和传统邻里》（查尔斯C.博尔）；《城市化的选择：投资于新的美国梦》（克里斯托弗·莱因贝格尔）；《你属哪座城》（理查德·弗罗里达）；《精明增长指南》（安德烈斯·杜安伊，杰夫·斯佩克）；《大逆转和美国城市的未来》（艾伦·浩特）。这与50年前简·雅各布斯出版《美国大城市的死与生》时的曲高和寡形成鲜明对比。在当今的中国城市，宜居也是热门话题，新型城镇化突出以人为本，提升城市的宜居性更是今后城市发展建设的基本要求。在宜居城市的建设中，借鉴西方国家，尤其美国的经验教训适合中国的国情吗？

我们认为很有必要，至少有两方面的原因：其一在于城市发展社会经济环境的变化。新常态下我国经济超高速增长时代结束了，服务经济超过工业经济，科技创新成为引领发展的第一动力，移动互联网正在改变和颠覆传统领域，后工业社会已悄然向我们走来，沿海发达地区和中西部的中心城市已开始谋划，迎接后工业时代的到来；人口红利开始消失，老龄化提前到来；资源环境约束不断加大，绿色低碳发展成为必然趋势。其二在于改革开放以来虽然我国践行了有中国特色的城市发展道路，城市化水平大幅提高，城市建设取得巨大成就；但同时也自觉不自觉地受到以汽车为导向，大规模向郊区、原有农村扩张开发模式的深刻影响。城市规划建设强调机动化、宽马路、大广场，大尺度的功能分区，超大尺度的街区、体量巨大的建筑。主流的规划教科书和国家、地方的规划和建筑规范，也主要遵循上述理念。可以说我国城市发展目前所遇到的社会、经济和环境方面的挑战，都与机动化和郊区蔓延的城市开发模式有深刻的关联。

而杰夫·斯佩克的《适宜步行的城市》正是在美国转向后工业社会、人口结构变化、可持续发展的背景下，应对美国机动化、郊区化发展所产生的困境而提出的解决方案。杰夫·斯佩克数十年来致力于研究如何通过城市规划和设计使城市变得更加宜居，发展得更加成功。有四年的时间，他专门负责美国国家艺术基金会设计部门的工作，曾经与几百名

市长并肩共事，协助解决市长们在城市规划中最迫切需要解决的问题。经过多年的研究和实践，他发现这些问题的解决都离不开城市的可步行性。城市的可步行性，是市民健康生活、城市财富增加以及可持续发展的支点。步行性的影响广泛而深远，只要把适宜步行这件事做好，城市中的其他问题都将迎刃而解。

本书分为两大部分，第一部分阐述了建设适宜步行城市的重要性。作者揭示了 21 世纪美国城市经济发展、人口健康、绿色低碳发展和城市步行性之间的关系，指出追求财富、健康和可持续是将城市建设得适宜步行的根本原因。第二部分讨论如何建设步行城市，从实现步行的效用、安全、舒适、乐趣四大方面回答了如何建设适宜步行城市，并将这四大方面拓展为十个步骤。

此外本书还有以下的特点，一是语句生动风趣、流畅，可读性强。虽然是讨论城市设计的话题，但全书从头到尾没有一张图，可见其文字叙述的功夫；二是资料丰富、翔实。为了说明问题引用了大量资料，包括书籍、文章和报道、广播，电影电视和幻灯片及图像。书中列出的参考资料共计 248 份，其中书籍 39 本，文章和报到 181 篇，广播、电视、电影和幻灯片 6 份，讲座和会议材料 8 份，网站 13 个，图片 1 张；注释 125 处。三是观点新颖，书中有许多切合实际但又违反直觉的观点。如关于交通诱导需求，“从平均水平看，每增加 10% 的车道里程，会诱增 4% 的驾驶里程，不出几年这个增长比例就会攀升 10%——达到新的道路容量”；市中心路边停车合理收费可以提高沿街商铺的营业收入；道路瘦身——将标准的四车道改为三车道，每个方向各留一个车道，中间车道用来左转——会显著提高道路通行能力，还释放出道路空间建设步行道；再如他对设计洛杉矶迪士尼音乐厅的盖里等明星建筑师的批判等……

正是由于上述原因，《适宜步行的城市》英文版于 2012 年出版后便成为亚马逊网站城市规划和城市发展方面最畅销的图书。相信这本书对于城市的决策者、规划师、建筑师和其他关心新常态下我国城市如何发展的人产生醍醐灌顶的启迪和切实的帮助。

翻译出版这本书是集体努力和智慧的结果。翻译工作分为三个阶段。第一阶段全文翻译初稿，由欧阳南江、陈明辉、范源萌、陈冬梅、冯嘉旋、徐舒苑、梁笑琼、何慧、李勇辉共同完成；第二阶段的工作由欧阳南江、陈明辉、范源萌、冯嘉旋、梁笑琼、李淦波、吴非、李勇辉、黎海波、何慧完成，在第二阶段中欧阳南江组织翻译小组成员进行了多次讨论，对文中的疑难句进行了反复琢磨深入探讨，力求使译稿尽量贴切表达原文含义，由此形成译文的第二稿；最后由欧阳南江对整个译稿进行进一步的校对润色。在整个翻译工作中团队成员付出了大量的心血和劳动，但由于译者水平有限，文中难免有不妥之处，恳请广大

读者指正。本书可以顺利出版还要感谢中国建筑工业出版社给予的指导和帮助，最后，谨对提供帮助、支持本书出版工作的单位和个人表示衷心的感谢。

另外说明，为了保持原著风貌，书中单位均保留英制而不换算成公制，并按国内读者阅读习惯编排章节。

欧阳南江 陈明辉 范源萌

2015年12月

于松山湖

序 言

这不是关于美国城市研究的又一本巨著,没有必要对城市研究的思路再进行研究。目前,关于城市讨论的重点不应该纠结于对未来发展趋势判断的对错或是应采取哪种指导思想,而应该把焦点放在社区建设存在思想认识与实践完全脱离这一议题上。

早在30年前,我们就已经知道如何做才能让我们的城市变得更加宜居(在那之前,我们对这个问题忽视了近40年),然而到今天我们还是不清楚如何做才能真正使城市更加宜居。简·雅各布斯在1960年完成的《美国大城市的死与生》到20世纪80年代征服了大量的城市规划师。然而,城市规划师还没有用她的理念来征服城市。

的确,有些大城市是宜居的。如果你居住在纽约、波士顿、芝加哥、旧金山、波特兰或者其他一些较为特殊的地方,你会有信心,因为这些城市已经向着宜居的方向发展。但这些地方是特例,在大多数美国人生活的中小城市里,地方官员的日常决定往往使生活更糟。这不是因为规划得不好,而是因为缺乏规划,或者更准确地说是因为决策与规划脱节。规划师曾经误入歧途很多年,现在其中许多人虽已洗心革面,却又被忽视了。

尽管如此,本书并不是讨论规划这个专业,也不是讨论规划本身,而是试图简单描述美国大多数城市存在的问题以及解决办法。这本书的用意不是讨论城市为何成为城市,或者如何成为城市,而是重点讨论什么对城市最为重要。即决定一个城市是否宜居的最关键因素就是其是否适宜步行性。

城市的适宜步行性是一个城市发展的目标和手段,更是一种测度标准。步行会产生许多的经济和社会效益,但更重要的是步行性给城市增添了活力,同时也是体现城市活力的指标。我用了几十年时间重新设计了一些城市,试图让这些城市变得更加宜居,发展得更加成功。而现在,我的视角逐渐聚焦到城市的适宜步行性这个议题,因为步行性的影响大,而且体现了城市中其他许多因素。只要把适宜步行性这件事做好,城市中的其他的问题也将迎刃而解。

这个讨论很有必要,因为从中世纪开始,不知是有意还是无意,大多数美国城市实际上都变成了不适宜步行的区域。由于缺乏长远的眼光和管制,城市工程师们盲目追求顺畅的交通和宽阔的停车场,已经使市中心易于到达却不值得光顾。与过时的——通常由郊区开发生

搬硬套过来的分区和建筑法规相对应的是毫无魅力的街景和不利于社会和谐私人建筑，形成了一个不安全、不舒适、单调乏味的公共区域。越来越多的美国民众倾向于选择传统的城市生活方式时，城市中心却不再欢迎他们的归来。结果，个别有远见的城市吸引了绝大部分居住在郊区的年轻居民以及有经济实力可随处安家的空巢家庭。然而，美国大多数中等规模城市却走向衰落。

普罗维登斯、大急流城和塔科马港市怎么能比得上波士顿、芝加哥和波特兰这样的城市？或者说得现实点，普通的美国城市怎样提供有品质的生活以吸引人们在此居住？对于这个问题，人们给出了许多答案，但所有答案都忽视了设计。事实上只要综合运用简单的设计修复，就可以扭转实施了数十年的看起来合理，但结果却适得其反的政策和实践，从而将美国引入“街道生活”的新时代。

修复工作的确为步行者创造了争取利益的机会，而且鼓励自行车出行，强化使用公共交通，使市中心的生活对更广泛的居民产生吸引力。这样的改进通常花费不多，有时候仅仅需要点黄色油漆便可。每项修复工作都会带来变化，积少成多就可改变一个城市和当地居民的生活。

除非其他普通的城市能从纽约和旧金山这些大城市中汲取成功经验同时避免错误，否则即使这些大城市在某一方面误入歧途，却仍然能够继续吸引全国最好的资源。规划师看重的是普通城市，因为美国最终不是由少数几个特殊的城市带入“城市的世纪”，而是所有的城市共同推行使城市变得宜居的最有效的实践——通过步行将人们联系在一起。

步行性研究的一般理论

作为一名城市规划师，我从事新区建设规划和旧区改造提升。20世纪80年代末以来，我接手了近75个项目，涵盖城市、乡镇、村落、新区和旧区的规划改造。到现在为止，那些项目中只有三分之一左右业已建成或正在实施，这虽然听起来很糟糕，但就规划落地的平均水平而言，已经算是不错的成绩。这让我既能收获惊喜，又能从失误中学习。

其间，有四年时间我专门负责美国国家艺术基金会设计部门的工作，协助主持一个叫作“市长城市设计研究所”的项目，目的在于把城市的领导者和设计师召集在一起，就城市规划问题进行密集的研讨。每两个月，我们将8名市长和8名设计师集中在美国某地会面，闭关两天，试图解决每位市长在城市规划方面所面临的最迫切问题。¹可以想象，每次面对1名市长，四年来和几百名市长并肩共事，这样的工作历练意义非凡，在我的职业生涯中绝无仅有。

我专攻城市中心规划。每接手一个市中心规划项目，我喜欢和家人一起搬去那个城市至少住一个月，这样做有很多理由。首先，能提高出行和安排会议的效率，这两件事往往耗时耗力，成本不菲。其次，这能让你真正了解一个地方，记住每一幢建筑，每一条街道和每一个街区。此外，你还可以通过喝咖啡、参加家庭晚餐、在社区酒吧小酌，以及街头偶遇这类机会，熟悉当地人的生活。这些非会议式的接触，恰恰能够搜集到最有价值的信息。

这些都是非常实在的理由，但在一个城市居住一段时间的主要原因还是要体验当地市民的日常生活。穿梭于酒店和会场之间完全无法获得这样的体验。真正的日常生活是送小孩上学，顺路把衣服拿去干洗，然后上班工作、走出办公室吃午餐、下班去健身或者去买点生活用品、晚上回家后散散步或者饭后喝杯啤酒，周末邀请外地的朋友来家里做客，或带他们到中心广场欢聚一夜。这些只是作为非规划师的市民众多日常生活中的一部分。而我也想体验一下。

几年前，我在为马萨诸塞州洛威尔做规划时，和几个高中时期的老友在梅里马克街一起吃饭。这是个招人喜爱的建于19世纪老城中心。我们有四个大人，一个在婴儿车里刚蹒跚

¹ 这一项目始于1986年，服务了近1000名市长，取得了引人注目的成果。详细信息可查阅网站：micd.org。

学步的小孩，还有我妻子腹中即将出世的胎儿。从餐馆出来我们要穿过一条街，等信号灯的时候大家都沉浸在了谈话之中。过了大概一分钟之后我们才看到按钮指示牌，于是我们按下了按钮，谈话又在等待中进行了一分钟左右，指示灯仍然没有亮。最后我们放弃了等待，自行穿越马路。就在这时，一辆轿车从路的转角处飞驰而来，当时的车速差不多有每小时 45 英里——飞奔在这条为了使交通顺畅而被扩宽的马路上。

结果虽然是幸运躲过一劫，但还是心有余悸。推婴儿车乱穿马路必定会有当坏父母的感觉，特别是还遇到了这样危险的突发情况。唯一的安慰是我的职责就是做一些和这件事有关的工作。

在我写这本书时，我和我的家人又上路了，不过这次是去罗马。新生的宝宝用婴儿背带背在身后，之前学步的小孩，现在可以按照自己的喜好和地势情况一会儿坐婴儿车，一会儿步行。把这次在罗马的经历与之前的洛威尔对比，或者更切合地说是和美国大多数城市的步行体验作对比着实有趣。

第一眼看罗马，会感觉这个城市的步行环境很不友好，缺少很多东西。一半的街道没有人行道，大多数的交叉口没有人行横道，路面不平坦且有车辙，几乎没有无障碍坡道，丘陵多（我听说有 7 座），更不用说车行道了。

虽然如此，我们还是加入了熙熙攘攘的步行人群中，分不清哪些是外地游客，哪些是当地居民。我们沿着台伯河岸区行走，差不多是踮着脚在走。但是我们很享受在此漫步的分分秒秒，这条杂乱无章，充满障碍物的道路对步行者来说有着强大的吸引力。罗马最近被旅游杂志《孤独行星》的读者们评选为全球前十大步行城市之一。罗马人很少开车，我们的一个来当地美国大使馆工作的朋友，出于习惯，刚到罗马的时候买了一辆轿车，现在车停放在他的后院成为鸽子们的玩伴。

这种喧嚣的城市景观并不符合美国传统测度步行友好性的任何指标，但它确实是一个步行者的天堂。那这又该作如何解释？诚然，就营造步行环境而言，阿纳托尔·布洛雅（Anatole Broyard）¹关于“（罗马）是一个充满诗意的城市”的观点作出一些解释。《孤独星球》的排名与真正考虑步行者舒适度相比更像是一个噱头，但是同样的历史建筑如果以更加现代的美国方式布局，却几乎不可能吸引步行者（想象一下拉斯维加斯，它的步行指数只有 54 分²）。罗马、威尼斯、波士顿、旧金山、巴塞罗那、阿姆斯特丹、布拉格、巴黎以及纽约之

1 美国作家、评论家，《纽约时报》编辑，（1920.6-1990.11）。

2 满分为 100 分，详细信息见下文的步行指数——Walk Score 的介绍。

所以如此适宜步行是我们规划师所说的空间组织决定的，即街道、街区和建筑物之间的联系。尽管有很多技术上的败笔，但总体来看，罗马的城市空间组织无疑是一流的。

然而许多城市进行步行性研究时，都忽视了空间组织这个城市设计的关键因素。原因在于步行性的讨论局限于建设充足且具有魅力的步行设施，而不是建设一个适宜步行的城市。关于步行设施的建设从来不缺少相关文献，即使是在步行性研究的前沿领域也只关注改善步行的通达性和安全性，如多伦多新区¹。这些尝试是有益的，但是不够充分。类似的还有城市美化运动，例如20世纪80年代备受关注的“5B”原则——用砖块（bricks），横幅（banners），露天舞台（bandstands），路界护栏（bollards）和路堤（berms），使许多曾经衰败的城市中心重现魅力。^[1]

我们投入了大量资金和人力去修缮人行道，安置十字路口信号灯、街灯以及垃圾桶，这些设施到底对居民的步行有多重要？假如步行涉及的仅仅是建设安全的步行区域，那么为什么在20世纪60年代和70年代，利用150多条主街改建的步行街很快就衰落了呢？^[2]很明显，对步行而言，仅仅安全和漂亮是不够的。

步行群体是一种非常脆弱的物种，如同在煤矿里生存的金丝雀。如果条件得当，步行的人数将大幅度增长。但是，营造这样的环境需要遵循一系列的标准规范，实现的难易程度各不相同。充分列举并理解这些准则需要耗费毕生精力，这已成为我的工作，需要不断完善。宣称已经完成这一工程是自大的，但由于自己已投入很多时间做这个工作，我认为把我目前研究的成果跟大家进行交流是有价值的。这个研究试图解释太多的问题，我把它们统称为“步行性研究的一般理论”。

“步行性研究的一般理论”要解释什么——简单来说，步行要满足四个主要的条件：有用性，安全性，舒适性和有趣性。每一个条件所包含的内容都至关重要，且缺一不可。“有用”意味着大部分日常生活设施都集中在附近，而且可以借助步行方便地到达。“安全”意味着通过街道的设计防止步行者被机动车冲撞；不仅要保证行人的安全，还要让行人有安全感，这一点更加难以实现。“舒适”意味着通过对建筑物和景观的塑造，使街道成为“户外起居室”，而不是使街道成为一个通常对行人没有吸引力的空荡荡的开敞空间。“有趣”意味着沿街建筑风格各异，立面怡人，充满人情味。

上述四个条件，总体上反映了对步行环境的一系列具体要求，可以进一步细化为我提出的“实现步行性的十个方法”。后面的章节中将作进一步解释。我相信上述方法汇合在一

1 见 www.janeswalk.net。

起为如何使城市变得更加适宜步行提供了一套完整的解决方案。

但是，首先我们必须明白适宜步行的城市不只是一个美好和理想化的理念，而且是简单又切合实际、针对社会许多复杂问题的解决方案。这些问题不断地破坏国家的经济竞争力、公共福利和环境的可持续发展。出于这个原因，这本书的重点与其说是从设计角度提出对策，倒不如说是从本质上呼吁大家对这个问题给予重视。下一章我们将讨论为何城市的适宜步行性如此重要。