



“十二五”国家重点图书出版规划项目
湖北省学术著作出版专项资金资助项目
世界城镇化建设理论与技术译丛
丛书主编 彭一刚 郑时龄

The New Civic Art: Elements of Town Planning

Andrés Duany, Elizabeth Plater-zyberk, Robert Alminana

新城市规划艺术

(美) 安德列斯·杜亚尼 (美) 伊丽莎白·普拉特-兹贝克 (美) 罗伯特·阿尔米纳 编著
杨至德 译



华中科技大学出版社

<http://www.hustp.com>



“十二五”国家重点图书出版规划项目
湖北省学术著作出版专项资金资助项目
世界城镇化建设理论与技术译丛
丛书主编 彭一刚 郑时龄

The New Civic Art: Elements of Town Planning

Andrés Duany, Elizabeth Plater-zyberk, Robert Alminana

新城市规划艺术

(美) 安德列斯·杜亚尼 (美) 伊丽莎白·普拉特-兹贝克 (美) 罗伯特·阿尔米纳 编著

杨至德 译



华中科技大学出版社

<http://www.hustp.com>

中国·武汉

图书在版编目 (CIP) 数据

新城市规划艺术 / (美) 杜亚尼, (美) 普拉特-兹贝克, (美) 阿尔米纳 编著; 杨至德 译.

—武汉: 华中科技大学出版社, 2015.11

(世界城镇化建设理论与技术译丛)

ISBN 978-7-5680-0775-7

I. ①新… II. ①杜… ②普… ③阿… ④杨… III. ①城市规划—建筑设计—世界—图集 IV. ①TU984.11-64

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第064413号

Copyright ©2003,2011 Published by agreement with Rizzoli International Publications, New York through the Chinese Connection Agency, a division of The Yao Enterprises, LLC.

本书简体中文版由美国Rizzoli公司通过姚氏顾问社授权华中科技大学出版社有限责任公司出版、发行。

湖北省版权局著作权合同登记 图字: 17-2015-259 号

新城市规划艺术

(美) 安德列斯·杜亚尼 (美) 伊丽莎白·普拉特-兹贝克 (美) 罗伯特·阿尔米纳 编著
杨至德 译

出版发行: 华中科技大学出版社 (中国·武汉)

地 址: 武汉市珞喻路1037号 (邮编: 430074)

出 版 人: 阮海洪

责任编辑: 张淑梅

封面制作: 王 娜

责任校对: 王丽丽

责任监印: 秦 英

印 刷: 北京佳信达欣艺术印刷有限公司

开 本: 787mm×996mm 1/16

印 张: 30.5

字 数: 687千字

版 次: 2015年11月第1版 第1次印刷

定 价: 145.00 元



编辑邮箱: zhangsm@hustp.com

本书若有印装质量问题, 请向出版社营销中心调换
全国免费服务热线: 400-6679-118 竭诚为您服务
版权所有 侵权必究

《世界城镇化建设理论与技术译丛》编委会

主 编：彭一刚 郑时龄

编 委：段 进 华 晨 黄亚平 李保峰

李振宇 刘克成 毛其智 宋 昆

孙一民 张京祥 张 明 赵万民

(以姓氏拼音为序)

前言 | Preface

这本书看起来好像并不那么新颖别致，从一开始就承认这点，应该是很明智的。这本书名称和版式与它的创作灵感——维尔纳·黑格曼（Werner Hegemann）与阿尔伯特·皮茨（Elbert Peets）著的《美国的维特鲁威：城市规划艺术》（*The American Vitruvius: An Architect's Handbook of Civic Art*, 1922）有很多相似之处。尽管这两本书有着共同的使命，也就是把当今世界上最优秀的城市设计展现出来，但是二者之间还是存在巨大的差异。

黑格曼和皮茨，分别是挑剔的德国学者和年轻的美国景观设计师。80年前，当他们开始创作百科全书式的《城市规划艺术》第一版时，在合作过程中，他们可以就书中所选择的图片进行面对面的讨论，书中内容都是他们两人共同选择的结果。如今这种试图达成一致的思想已经消失了。意见的统一不仅难以实现，而且与我们所从事的这项繁重工作的性质是背道而驰的。我们的方法就是：在确定必要的范围之后，通过计算机和网络进行联络，再由各位作者分头工作。

受地域和交通的限制，最初版本的《城市规划艺术》对一些伟大的设计作品，诸如哈姆斯特德（Hampstead）、南锡（Nancy）和安纳波利斯（Annapolis）等，都只是一带而过。有些城市模式，尽管地理位置不同，却是一致的。有些争论在两位作者的讨论中得到解决。一个世纪之后的今天，我们不得不面对这么多的“城市主义”。我们这个时代和我们这一代人，都不愿意为某种事物强行赋予其价值。多数人认为，“现代化”这把双刃剑，既可以创造出卓越的场地，又不可避免地要进行妥协，产生某些空虚的理念，满足人们的临时需求。这些场地必将继续与我们同在，至于用它们来做些什么，则需要进行深入的探讨。因此，本书对那些高科技贫民窟地带进行了有限但集中的讨论。

维尔纳·黑格曼和阿尔伯特·皮茨完成了一项艰巨的任务：记录了美国城市在恣意发展60年后走向文明的历史。从美国内战到第一次世界大战，从圣路易斯到西雅图，这块广袤的土地已经实现了城市化。这是一种令人满意的成功，但事实上的结果却令人沮丧。美国城市拙劣不堪：原始粗糙，不加区别的网格忽视了地形特征，开放空间和城市建筑用地不足，滨水地带为一些工业化生产所占据，有毒有害的建筑可能与我们为邻等。这种情况导致了第一次郊区大迁移，以及“这次让它回归正道”的愿望。

第一版《城市规划艺术》汇集了来自世界各地的城市规划方案，并且建议把其中那些最精美的方案应用到美国城市规划之中。它们被作为成功的范例，鼓励在美国推广，与刚刚开始“花园城市”和“城市美化”运动不谋而合。在这两种思潮的影响下，下一代人吸取了前人的经验教训，在这块大陆上建造或重新建造了最具活力的、受人喜爱的、高价值的社区。

黑格曼和皮茨的《新城市规划艺术》，是建立在“任务驱动”基础之上的。书中包含了一些新技术，可用于解决城市规划中的某些问题。第二次世界大战之后，城市繁荣发达，而且无目的地向外扩张。

所涉及的区域不仅包括那些已经衰败的内城，同时也包括那些遭受破坏的郊区。现在，我们正处于改革运动之中，而这种改革运动正是由新城市主义和智慧增长所发起的。尽管这些改革原则上已经被广泛接受，但是，以每年新建上百万住房进行扩张的城市，仍然是巨大的社会和生态灾难。

因而，这本《新城市规划艺术》是一个应急项目。经过一段时间的变化和对抗，现在我们需要一个一般性的指导。新城市主义协会是众多游说团体中的一个，它对这个迅猛发展的行业在政策、管理和能源使用方面产生了重要的影响。新城市主义设计师已经有了成功的项目，等待时间的验证。但是，通常情况下，它们缺乏进一步的优化改进，忽视了一些可能发生的情况，可以称之为“设计危机”。

城市主义中，专家设计是一个必需要素。一些老区或者新开发的密集紧凑的、多样化的、更为行人着想的新开发地段，仅靠政策和管理不能再吸引投资。设计，正是《新城市规划艺术》所要破解的困局。

被忽视数十年后，现在的设计已经成为规划行业的一种新工具。从前的伟大希望，概念化地被称为“前景”，现在看起来已经变得缺乏远见了。“政策”与理性的“过程”相结合产生良好结果的早期思想，现在也变得令人失望。从“过程”中产生出来的、得到庞大官僚机构和法律支持的、得以完全付诸实施的项目，最终不适合居住。

现在，规划这个职业正在走向另一个方向。这一次它一定能够发挥作用。正像温斯顿·丘吉尔（Winston Churchill）所说的那样：“对各种选择方案进行试验之后，美国人能够作出正确的决定。”理想的规划不再是“前景”，或者对规划过程的进一步雕琢，而是对“未来希望结果”的确认及有计划的逐步实施。对一些成功的规划模式进行巧妙的模仿，正是设计成功的核心所在。这本《新城市规划艺术》提供了许多顶尖的规划模式。

邀请参与本书编写的项目提供者，具有丰富的实际工作经验、广博的知识，对城市改造也做出过巨大贡献。他们把在美国城市构建过程中具有启发意义的图纸和思想贡献了出来。受篇幅大小及其他各种因素的限制，只有那些已经证明与现在城市规划密切相关的项目才被收录了进来，许多令人非常感兴趣的历史性实例不得不排除在外。还有一些项目，尽管影响巨大，但似乎仅在25年前比较适合，而现在经证明存在很多缺陷，故也被排除在外。书中所汇集的项目都是经过历史验证的。

书的布局遵从由大至小的顺序，从地区开始到社区，再到街道和建筑。章节顺序与1992年出版的《新城市主义宪章》（*Charter of New Urbanism*）相同。但是，每章所遵循的原则与那本书并不相同。书中所给出的许多实例，其设计原则在各章中都有出现，并不仅仅局限于一种。这种综合性的汇集和描述方法，很难进行分类，有时会有交叉。因为场地分类给读者带来的不便，作者深表歉意。对于书中所存在的各种疏忽及带有明显个人色彩的写作方式，也恳请读者谅解。这不是一本技术手册。

如此注重实效的一本书，可能会使读者感到困惑。不管是在民主体制之下还是在专制主义体制之下获得的经验教训，都是受欢迎的。人们更关心的是它所带来的持久利益，而不是城市主义的原始冲动。

尽管本书的篇幅已经很大，但还远远不够。作者还拥有数百份图纸资料，可供第二卷使用。或许书中所收录的内容，远超出一位设计师所能使用的范畴。然而，当今的世界对于城市的复活再生，渴望从设计这个职业中寻求答案。

目 录 | Contents

第一章

区域秩序 / 1

第二章

城市演变 / 25

第三章

城市格局 / 91

第四章

公共领域 / 177

第五章

私有领域 / 329

第六章

全方位设计 / 459

结论 / 470

图片说明 / 471

译后记 / 478

第一章 区域秩序

城市规划艺术中范围和尺度最大的就是区域。对大都市进行组织设计，是人类所面临的最具挑战性的事情之一。在这个尺度上，与其相关的有关概念早在路易十四（Louis XIV）时代就已经存在了。在当时，法国被看作是一个庞大的城堡式花园。然而，在现代的北美，规划被看作是地方性的事情，再加上城市的快速增长和相互分割，很难在大都市尺度上进行。

本章根据一些概念性的标准如社会、环境和交通等给出了一个土地分类体系。

社会规划源于人们对良好居住地点的关心。在这方面，介绍了埃比尼泽·霍华德（Ebenezer Howard）的基本规划图和雷蒙德·安温（Raymond Unwin）的学究式规划方案。根据《新城市主义词典》（*Lexicon of the New Urbanism*）中所阐述的思想，区域性规划，不管图纸如何变化，都包括三个基本组成部分：城市边界、乡村边界及以交通为导向的开发建设。可以证明，最有效的城市规划方案，需要考虑这三种模式中的各个要素。

接下来，就是一组与环境有关的结构规划，包括美国的经典规划，比如弗雷德里克·劳·奥姆斯特德（Frederick Law Olmsted）和查尔斯·艾略特（Charles Elliot）的波士顿区域规划、本顿·麦凯（Benton Mackaye）阿巴拉契亚小道（Appalachian Trail）规划、威彻斯特县（Westchester County）公园大道系统，以及鲁塞尔·布莱克（Russell Black）的新泽西州默瑟县（Mercer Country）规划等。1948年的华盛顿特区区域公园规划，与莫斯科（1935年）和柏林（1937年）的规划放在一起，它们之间有着惊人的相似之处。很明显，靠近人类定居点的自然特性超越了意识形态。健康需要、娱乐休闲活动的需要，以及对水域和林地的保护，胜过各种不同的社会经济理念。

区域规划中的第三部分主要集中在以交通运输为主导的规划上。在美国，保护环境占主导地位，而在这之前，交通运输一直是区域形态最强有力的决定性因素。1803年，托马斯·杰弗逊（Thomas Jefferson）任期中大地测量局（Continental Survey）制作的1平方英里（约2.59平方千米）网格，描绘了土地测绘格局，并且暗示道路布局。这对美国大都市的开发建设具有深远的影响，特别是对西部来说更是如此。洛杉矶规划委员会（City Planning Commission of Los Angeles）1946年绘制的一张图纸表明，现在典型的三级道路系统就源自于杰弗逊的土地测量。芝加哥规划也是建立在这个土地测量基础之上的，丹尼尔·伯纳姆（Daniel Burnham）1909年对它进行了修改。

20世纪30年代马丁·瓦格纳（Martin Wagner）和20世纪80年代莱昂·克里尔（Leon Krier）所绘制的规划图，展示了交通运输与土地利用相互关联的重要性。最后是两个线性城市模型，一个来自于1894年的西班牙，另一个来自于1933年的苏联，它们充分地说明合理的条带状开发建设可以应用于现

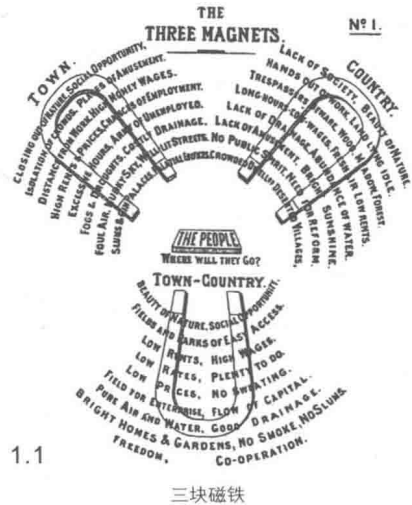
代都市中。

没有一个区域规划能够得以完全实施。向心式规划似乎不再增加了，但是某些现代要素的确推崇这种大尺度的规划模式。在有些地区，城市规划已经合并到区域规划之中，用于创造连续的绿色道路系统和小路系统。此外，联邦交通基金在对城市规划机构资助要求方面所发生的变化，也是向地区性合作迈出的重要一步。

对于现在仍然可行的、零零碎碎的规划方式来说，区域性机构宏伟的规划方案是很有用的参照材料。充分理解区域性规划的内容和实质，对于在随后章节中所谈到的地方性城市规划方案的提出是一个必需的前提。

以社会需求为基础的规划

1.1 埃比尼泽·霍华德的著名规划构想，1900年绘制。图中用三块磁铁对乡村生活和城市生活的优点和缺点进行描述，并据此得出结论：花园城市具有无可比拟的优势。“去哪里？”在当时是一句非常富有智慧的、非常有效的广告词。而现在，花园城市作为一种城市模式，已经陷入长久的争论。



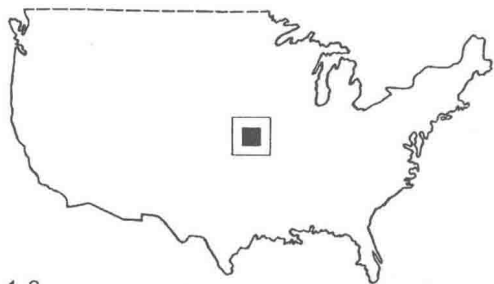
1.1

三块磁铁

1.2 与图 1.1 类似，由彼得·霍尔（Peter Hall）爵士 1998 年绘制。彼得·霍尔爵士是这样说的：“霍华德关于城市与乡村优点和缺点的著名论述，在 20 世纪 90 年代同样适用。城市已经变得整洁，城市管理技术在乡村也已经得到应用。尽管二者仍然面临着许多问题，位于乡村中的城镇还是能够提供最佳生活方式的。”



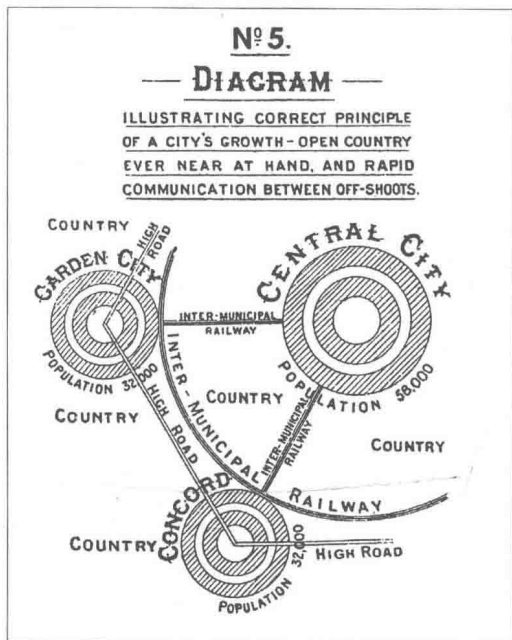
1.2



1.3

积大约为 3/4 英亩 (约 3035 平方米)。另一半足以满足其他城市用地需求, 比如工业用地、商业用地、公园以及其他开放空间等。”

70 年之后, 黑色方块逐渐加大, 但仍然是微不足道的。农田面积的减少是城市化的决定因素, 这一观点很难令人相信。城市扩张受限的普遍原因之一就是土地消耗。但是, 批评家会用统计数字说明, 美国仍然是一块空旷的陆地。有一点值得注意, 那就是紧凑型城市的形成不仅仅依赖于土地消耗, 还有其他方面的原因, 比如社会公平和生活质量等, 而社会公平和生活质量会因城市的扩张而遭到严重破坏。

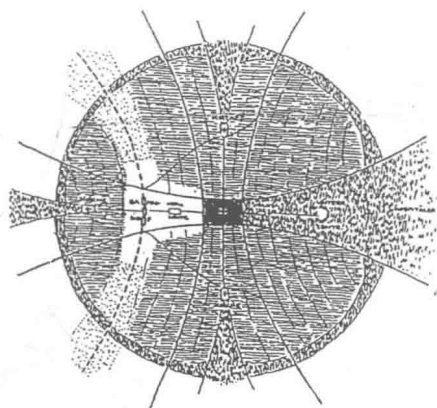


1.4

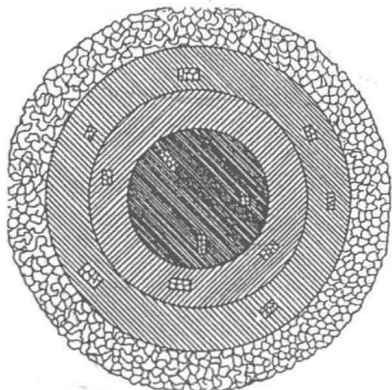
1.3 雷蒙德·安温在 20 世纪 30 年代绘制。所附的文字说明如下: “据雷蒙德·安温爵士研究, 这张美国地图上的黑方块, 代表美国城镇容纳全部人口所需要的居住面积, 平均密度不超过每英亩 10 户。此处面积为 100 平方英里 (约 2.59 亿平方米)。外面方框围起来的面积是 200 平方英里 (约 5.18 亿平方米)。假如把这个大方框面积的一半平均分配给美国城市家庭, 那么, 每个家庭所占的面积

1.4 埃比尼泽·霍华德所绘制的 5 号图 (1898 年), 对后世区域规划理念产生了重要影响。图中数个卫星社区围绕着一个中心城市, 它们之间通过交通连接起来。这种花园城市最理想的情况就是自给自足。在远途交通主要靠铁路的时代, 每一个花园城市都需要一块农田腹地。因为没有冰箱, 新鲜食品需要在附近种植。建设绿色地带的决定性因素消失了, 由此而引发的讨论令人充满怀旧色调。然而, 为了娱乐、休闲, 人们仍然需要接近自然。霍华德的规划包括两个部分: 一是创建能够自我维护的低密度花园城市; 二是通过降低密度, 扩大现有城市核心区的绿地面积。从各个方面来看, 现在的底特律是霍华德带有争议的规划设想最成功的实例。

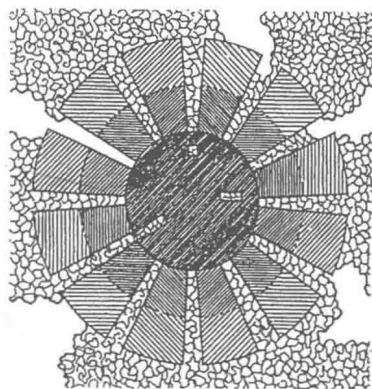
1.5 1919年，布鲁诺·陶特（Bruno Taut）提出了“走廊-楔子”图，并给予艺术性解释。“走廊-楔子”已经插入城区，但是城区走廊并没有向“走廊-楔子”区域延伸。这种模型与有限城市边界的融合很不同（见图1.9）。注意：沿着交通运输线并没有特别的密集化现象，因而，很明显，城市沿着交通运输线向外扩张的压力并不存在。陶特的规划强调城市中心，在黑色长方形区域创建高密度的、风景如画的、象征性的城市皇冠。从城市中心可以通往城市的其他区域和乡村绿色楔形区域，具有同等机会。



1.5

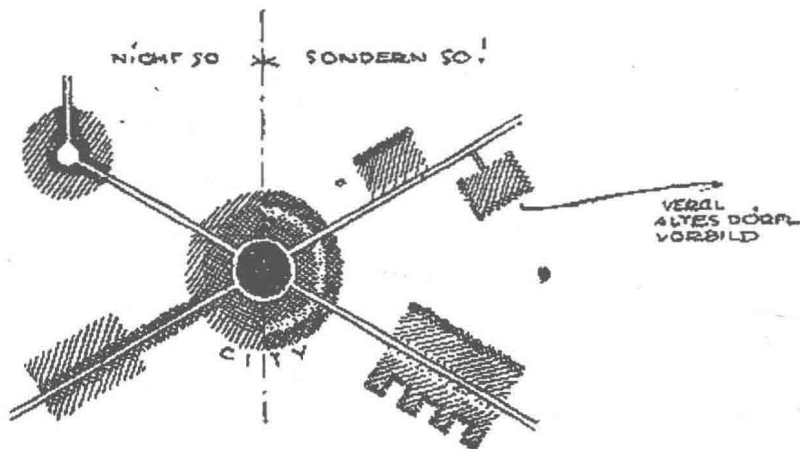


1.6a



1.6b

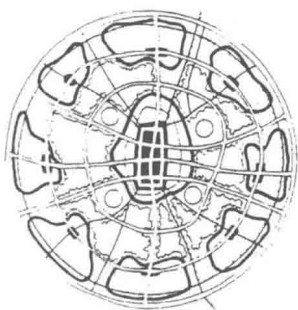
1.6 这两张图的目的是向霍华德的城市-乡村模型发起挑战。1922年，恩施特·梅（Ernst May）绘制。图a简洁明快，上面有一个由同心圆构成的城市核心区，向外围密度逐渐降低，边界上有一条绿化带。图b就是“走廊-楔子”实例。绿色楔形区域经过精心安排进入城区之中。注意：有一点容易产生误解，那就是假如把城区看作楔形区域，随着向外延伸不断加宽，那么绿色楔形区域就变成了通风道。这种规划避免了廊道的逻辑现象。廊道逻辑现象主要由距离交通主干线的最大步行距离来决定。自然区域也容易被误解，因为随着自然区域的增加，会逐渐变成开放的乡村。



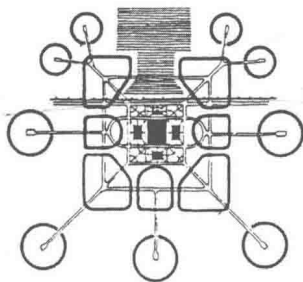
1.7

1.7 20世纪20年代由维尔纳·黑格曼绘制。这张图寓意深刻，要破译它需要花费大量的时间进行认真的研究。表面上，这是一个常见的城市核心区，扩张有限。但是有辐射状的道路与外面的村庄相连接。注解上说左半图不推荐采用，而推荐采用右半图。在左半图上我们看到，高密度的城市核心区以常规方式呈羽毛状向外面的景观延伸。在右半图上，同样也能看到一个城市核心区，但是，在这个核心区中，边缘密度与中心区的密度是相等的。这样做的目的，就是让更多的人住在边缘区，以便他们接近自然，欣赏自然。在交通方面，边缘居住区远比紧凑型的中心居住区分散。因而，边缘部位并不会因高密度而造成严重的交通拥堵。换句话说，黑格曼所规划的城市就是城市中心和城市边缘的城市化程度相同，而在这两者之间有一处围封的郊区地带。关于远离城市的村庄，左上图是一个独立的村庄，并且是一个有中心地带的常规村庄。与城市核心区一样，这种村庄也带来了许多负面争议。左下面的村庄仅仅是高速公路沿线连续带状开发地带经过加宽形成的。这种村庄并不值得提倡。图的右上角，也就是这张图值得推荐的部分，可以看到两座村庄，它们并不横跨高速路，从而避免了车辆从村庄中心穿过。右下角的这个村庄由缓冲带与高速公路（注意黑色条带）隔开，逐渐向外围高密度地带延伸，与邻近的景观相接。黑格曼的规划有正确的一面，也有错误的一面，但是都有其存在的原因和理由，应该对其加以保留，而不是彻底将其抛弃。

1.8 20世纪初，两张核心区加卫星社区的城市规划图，左边一张由冯·惠滕（Von Whitten）绘制，右边一张由雷蒙德·安温绘制。两张图都是一个城市核心区加数个卫星社区，有许多共同之处，只是在图形表达上有所不同。实际上，区域性模型只有少数几个，由于图形表达变化很大，所以看起来好像有很多个。



1.8a



1.8b

1.9 这些区域结构图，来自《新城市主义词典》。区域规划作为一个专业，出现的时间虽然不长，但是已经创立了多种规划模式，其目的是把各个规划要素有机地组织起来。各种规划模式通常以图形的形式表达。假如把这些图形用标准图形的形式（参照埃比尼泽·霍华德的5号图）重新绘制，那么经过压缩筛选之后，在图形上所能够表示出来的就是三个基本要素。大多数区域规划都采用这三个基本要素。

由于城市的迅速扩张，以及自然与人为因素的干扰，在使用中这些图形常常会发生变化。因而，对于每一种区域规划模型的图形都会附上一个实例，指明其实际应用的场所。

在区域规划中，为了便于对城市增长进行控制和引导，一般使用两种工具：城市边界和乡村边界。每一种工具都有其各自的实体结构、政治和交通内涵。

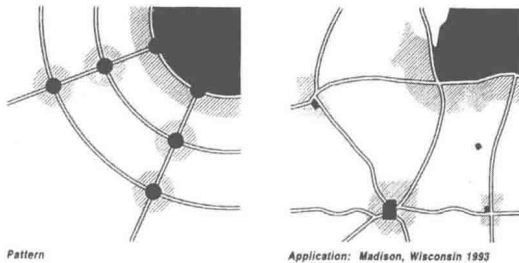
关于这两种工具，本顿·麦凯（Benton MacKaye）在其湖泊大坝模型、河流与大堤模型中，通过比喻进行了比较详细的描述。城市边界由一条单一连续的线条组成，对城市增长加以限制，就像一道大坝阻挡着里面不断上涨的湖水。乡村边界由多道线条组成，围绕着开放空间，就像一道大堤保护着那些非常宝贵的地段，同时又能够允许城市穿过。

城市边界的概念，大约在1900年由城市学家埃比尼泽·霍华德创立，他是从城市研究的角度首先使用这一概念的。而乡村边界的概念，是从自然保护的角度，大约在1920年，由本顿·麦凯首先提出的。

城镇乡村模型

永恒模型，有一个明显的城市核心区，由邻里社区组成，外围是城镇和村庄，它们之间通过铁路连接，用绿化带分离。理想情况下，城市中的每个要素相对来说都是可以自给自足的。

这是一种自然发展的模型，铁路的出现对它起到了强化作用。铁路沿着固定的铁路线延伸，不能随意中断，因此创建出居住节点。汽车的出现，使这种居住格局可以不受任何限制地延伸，从而对这种模型起到了削弱作用。



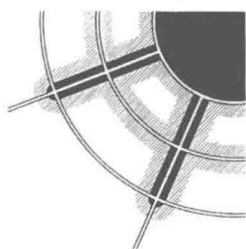
1.9a

这种模型可以说是城市边界模型的一种表达形式。在城市边界模型中，城区面积受到一定的限制，以便保护乡村，创建独立的新城镇。

这种模型由埃比尼泽·霍华德提出。后来埃利尔·沙里宁（Eliel Saarinen）、克拉伦斯·佩里（Clarence Perry）、莱昂·克里尔建议对核心区中的社区进行重新构建，突出各自的特征和特点。

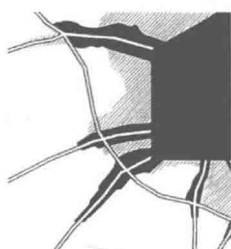
这种模型受社区社会结构的影响最大。

同类模型：花园城市、花园郊区、城镇与村庄、铁路-郊区、城区、传统社区开发（TND）、湖泊-堤坝模型。



Pattern

1.9b



Application: Baltimore, Maryland 1950

走廊-楔子模型

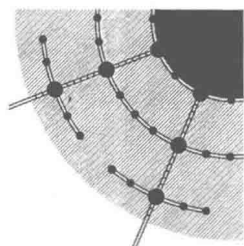
这种模型是伴随着有轨电车的出现而出现的，当时的有轨电车可以随时停车。铁路沿着固定的轴线伸展，城市核心区边界随之得以扩展，在轨道两侧创建出一条走廊，走廊的宽度一般都限定在步行距离之内。汽车的出现，使廊道的边界得以削弱。

经过有目的规划，城区沿着交通廊道扩展，开阔的乡村楔形居住区位于两者之间。楔子的形状是不规则的，但却是连续的，由众多宝贵的、自然特征明显的团块组成。

这种模型来源于乡村边界理论。设置乡村边界的目的，是为了对宝贵的开放空间进行保护，同时又要允许城区从中穿过。保罗·沃尔夫（Paul Wolf）和本顿·麦凯对这种模型进行了详细阐述。

对这种模型影响最大的就是生态理论。

同类模型：线性城市、有轨电车-郊区、河流与堤岸模型。



Pattern

1.9c



Application: Portland, Oregon 2020

交通中转开发模型

这是一种修正模型。在这种模型中，有一个比较松散的城区及许多的节点。节点之间的距离适合于铺设轻轨。节点的开发属于混合土地利用类型，受距离交通中转站的步行距离所限定。

作为城市中转交通站，这些节点通常由居住区所围成的腹地（结构就是邻里中转开发为节点）所围绕，通

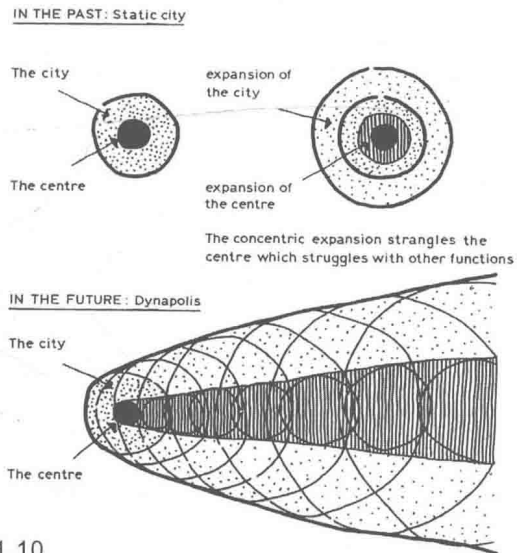
过干线公共汽车系统来连接。各个城市中转节点可以有其特异性，但是，只有把它们构建成一个系统，其功能才能够得到全面发挥。

这种模型由彼得·凯瑟普（Peter Calthorpe）、道格拉斯·凯尔包夫（Douglas Kelbaugh）创立和阐释。

交通需求对这种模型影响最大。

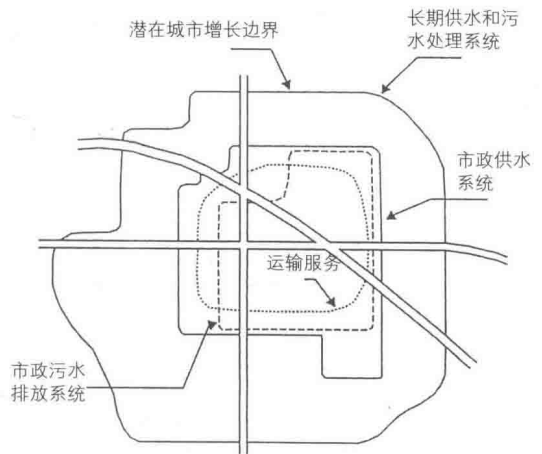
同类模型：行人-口袋模型。

1.10 康士坦丁·道萨迪斯 (Constantin Doxiadis) 的大城市规划图, 1963 绘制。在这张图上可以看到, “过去”的同心圆城市是如何随着外围地区的开发建设产生窒息现象的。然而, 因为城市边缘地带的开发建设, 有强烈的市场需求, 所以这种情况几乎是不会发生的。最下面这张图所展示的是“未来”城市规划图——向心式城市与线性城市结合在了一起。这种城市随着时间的推移不断增长, 同时, 核心区与腹地又能保持一个比较合适的比例。整体上看, 这种城市形态就是沿着一条单一轴线所形成的走廊, 在现实中是切实可行的。实际上, 许多城市自然而然地都会形成一条增长走廊, 很容易采用这种规划理念。



1.10

1.11 这张图由美国规划协会于 1992 年发表。图中描绘了控制城市增长边界的一些决定性因素。这是一条法律上的边界, 它主要取决于预期人口增量、城市污水排放系统、城市交通和城市供水系统的服务容量 (城区面积)。这种由城市基础设施所控制的城市增长模型, 主要是基于这样一种假设: 根据统计数字所绘制的一条简单的边界线, 下一代政治家能够很容易地重新绘制。为了使这条边界线能够长期有效, 就必须将基础设施作为附加控制因子。否则, 就必须有明显的自然标记, 以便在遇到法律纠纷时进行有效的辩护。



1.11

1.12 波特兰城市边界创建于 1982 年。从那时起到现在已经过去 20 多年了, 这在现在看来并不显得冒险激进。规划的实施遇到了一点阻力, 因为可以销售的土地没有销售出去。实际上, 在这 20 年的时间内, 可供开发的土地渐渐有了明显的增长。问题随之而来。第一个问题是, 在开发建设压力迫近的情况下, 这个城市边界是否还有必要保留。第二个问题是, 通常反对开发建设的环境保护群体, 保持了沉默, 因为他们主观上认为城市边界对自然起到了保护作用。在这种情况下, 边界内所进行的开发建设质量低下, 成为以机动车为导向的、面向郊区的蔓延和扩张。实施城市边界规划模型很重要的一个方面就是边界内的土地必须自发地按照邻里社区格局进行构建。