

 Routledge
Taylor & Francis Group

GOOD CITIES, BETTER LIVES

HOW EUROPE DISCOVERED THE LOST ART OF URBANISM

更好的城市

——寻找欧洲失落的城市生活艺术

彼得·霍尔 (Peter Hall) / 著

袁媛 / 译

 江苏凤凰教育出版社
Phoenix Education Publishing, Ltd

GOOD CITIES, BETTER LIVES

HOW EUROPE DISCOVERED THE LOST ART OF URBANISM

更好的城市

——寻找欧洲失落的城市生活艺术

彼得·霍尔 (Peter Hall) / 著
袁媛 / 译

图书在版编目 (C I P) 数据

更好的城市/(英)霍尔著;袁媛译. —南京:
江苏凤凰教育出版社, 2015. 10
(世界城市研究精品译丛)
ISBN 978-7-5499-5089-8

I. ①更… II. ①霍… ②袁… III. ①城市规划—研究
IV. ①TU984

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 131801 号

All Rights Reserved

Authorised translation from the English language edition published by Routledge,
a member of the Taylor & Francis Group.

Copies of this book sold without a Taylor & Francis sticker on the cover are
unauthorized and illegal.

本书中文简体翻译版授权由江苏凤凰教育出版社有限公司独家出版并限在中国大陆
地区销售, 未经出版者书面许可, 不得以任何方式复制或发行本书的任何部分。
本书封面贴有 Taylor & Francis 公司防伪标签, 无标签者不得销售。

书 名 更好的城市——寻找欧洲失落的城市生活艺术

著 者 彼得·霍尔 (Peter Hall) 著

译 者 袁 媛

责任编辑 任 晖

装帧设计 周 晨

出版发行 凤凰出版传媒股份有限公司

江苏凤凰教育出版社 (南京市湖南路 1 号 A 楼 邮编 210009)

苏教网址 <http://www.1088.com.cn>

照 排 南京紫藤制版印务中心

印 刷 江苏凤凰通达印刷有限公司 (电话 025-57572528)

厂 址 南京市六合区冶山镇 (邮编 211523)

开 本 787 毫米×1092 毫米 1/16

印 张 23.25

版 次 2015 年 10 月第 1 版 2015 年 10 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5499-5089-8

定 价 65.00 元

网店地址 <http://jsfhjybs.tmall.com>

新浪微博 <http://e.weibo.com/jsfhjy>

邮购电话 025-85406265, 85400774 短信 02585420909

盗版举报 025-83658579

苏教版图书若有印装错误可向承印厂调换

提供盗版线索者给予重奖

插图说明

我们非常感谢所有授权使用照片和图表的人，下文列出了标题页及各章节开篇的插图来源，其他图片来源附在文字说明中，没有说明来源的图片由 Peter Hall 提供。

简介：“新耶路撒冷”来自 14 世纪的启示录挂毯，昂热城堡。（照片：CC Kimon Berlin）

第一部分：布里克巷，星期天，2013 年 2 月 17 日。（照片：Yasser Elsheshtawy）

第 1 章：旧天平秤。（照片：CC NikodemNijaki）

第 2 章：贝丁顿零能耗开发（BedZED）的生态村，伦敦海科布瑞吉（Hackbridge），（照片：CC Tom Chance）

第 3 章：布莱克浦有轨电车（照片：CC Mark S. Jobling）

第 4 章：在石勒苏益格-荷尔斯泰因州（Schleswig-Holstein）的韦塞尔布雷内尔代肖森市（Wesselburener Deichhausen），被奶牛忽略的风力发电机（照片：CC Dirk Ingo Franke）

第 5 章：修理拖拉机，1996 年，承蒙联邦档案提供（Bud 183 - E0208 - 0005 - 001/CC - BY - SA）

第二部分：来自詹姆斯 S. 贝克汉姆（James S. Buckingham）的示范镇计划，国家罪恶及补救方法：一个样板城镇的规划方案（*National Evils and Practical Remedies with a Plan of a Model Town*），1849。

第 6 章：20 世纪 20 年代的电动游览车，来自哈罗德 F. B. 惠勒（Harold F.B. Wheeler）的《知识全书》（*The Book of Knowledge*），1924。

第 7 章：第一百万辆大众甲壳虫。

第 8 章：吉斯特风车（The Spirit Mill，建于 1565 年），阿尔克马尔（Alkmaar），（照片：CC Guido Kieven）

第 9 章：一张旧明信片，印着 1906 年前从图尔奈城门（Porte de Tournai）到里尔（Lille）的 H 线缆车轨道上的电车，（由 Claude Villeteuse 扫描）

第 10 章:哥本哈根城市自行车(图片:CC Ehedaya)

第 11 章:梅斯特 N. J. W. 弗莱堡布赖斯(Meister N. J. W. Freiburg im Breisgau), c. 1580(照片:CC Andreas Praefcke)

第三部分:由海因里希许布什(Heinrich Hübsch)设计,建于 1833~1836 年间的卡尔斯鲁厄工艺大楼(Karlsruhe Polytechnicum,现在是科技大学)主体建筑的旧主入口

第 12 章:中世纪的课堂和老师。

前言

这本书缘于和尼古拉斯·福尔克 (Nicholas Falk) 的一次谈话,他是 URBED (Urbanism, Environment and Design) 的创始人。这些年来,我们引导着英国的规划师们 (他为 URBED, 我为城乡规划协会) 考察欧洲大陆著名的“最佳实践”城市: 它们是欧洲最适合居住和工作的地方。它们创造了良好的就业机会, 在自然景观一流的地方建设了精致的住房, 并形成了丰富的城市生活。不仅如此, 这些城市同时也成了可持续城市生活、最小化能源需求、废物再利用并减少排放量的典范。以不同的方式在不同的程度上, 它们似乎一切都做到了最好。那么, 我们为何不将在那里学到的经验分享给更多的专业人士以及学生读者呢?

基于这个想法, 我们首先在导言中阐述了英国城市及城市生活中所看到的、已经有了弊端的主要问题。然后, 在本书的核心部分, 我们会带领读者进行一次从德国到荷兰, 经法国到斯堪的纳维亚, 最后回到德国的 21 世纪的泛欧旅行 (twenty-first-century Grand Tour^①), 详细描绘我们所欣赏的城市。最后, 我们试图提炼它们的经验, 为了应用而转化成一系列具体的、积极的建议提供给决策者和专家——这不仅适用于英国, 也适用于那些探寻城市成功秘诀的世界各地的城市。

我希望本书能够实现这个目标——即使不是以我们预期的方式。因为一些我俩都不能预见的原因, 我不得已承担了撰写文稿的任务, 成文得益于多次修改的草稿, 从我们已完成的工作中提取的材料, 以及我俩关于每章节最后总结部分的讨论。同时, 我也在与专业人士、学术界朋友的交谈中受益匪浅。因此, 这本“在尼古拉斯的帮助下, 由彼得撰写”的最终成书反映了原本的共同理念。

首先, 许多人和机构给出了建议和材料, 对多次修改的草稿提出了重要的意见, 对此我感激不尽。首先要感谢组织考察斯堪的纳维亚、弗莱堡 (Freiburg) 和荷兰的城乡规划协会 (TCPA) 的工作人员: 克洛伊西·奥博尔德 (Chloe Theobald)、亚历克斯·豪斯 (Alex House)、

① Grand Tour 是指从前英国贵族子女遍游欧洲大陆的教育旅行, 也称泛欧旅行。——译者注

斯蒂芬妮·迪金斯 (Stephanie Dickins)、菲奥娜·曼尼 (Fiona Mannion) 和黛安·史密斯 (Diane Smith)。同时, 向引导荷兰之旅的格雷姆·贝尔 (Graeme Bell) 致谢。还要感谢众多的合作者, 在顺利或 (有时) 艰难时, 他们都展示着自己的最佳状态, 身体力行地引导考察活动。人数太多, 在此不一一列举。但有一个名字必须提及, 那就是沃尔夫·达斯肯 (Wulf Daseking), 这位传奇的城市规划师在弗莱堡工作了 27 年, 直到 2012 年退休, 现在他是弗莱堡大学和伦敦大学学院的客座教授。谨以此书向他及他的成就致敬。

① SINTROPHER: 欧洲边缘地区可持续的整合性有轨电车交通选择 (Sustainable Integrated Tram-Based Transport Options for Peripheral European Regions)。一个五年的跨国项目, 旨在将西欧和北欧的城镇有轨电车交通网整合到欧洲铁路网中, 项目将在分属于五个欧盟成员国的五个示范区进行尝试。详见 <http://www.sintropher.eu/>。

② SYNAPTIC: 通过新的先进公共交通方案的协同, 改善西欧和北欧的公共交通连通性 (Synergy of New Advanced Public Transport Solutions Improving Connectivity in North-West Europe)。由四个交通项目组成, 通过其共同作用, 提高公共交通网的整体性促进网络无缝衔接。详见 <http://www.synaptic-clu-ster.eu/>。

其次, 我要谢谢伦敦大学学院参与欧盟项目 (SINTROPHER^① 和 SYNAPTIC^②) 的同事们: 科恩·奥斯本 (Cohn Osborne)、查尔斯·金 (Charles King)、伊克巴尔·哈密德丁 (Iqbal Hamiduddin)、罗宾·希克曼 (Robin Hickman)、彼得·琼斯 (Peter Jones)、维罗尼卡·希普利 (Veronique Shipley) 和勒诺·斯科特 (Lenore Scott), 以及在布莱克浦 (Blackpool)、瓦朗谢纳 (Valenciennes)、西弗兰德 (West Flanders)、奈梅亨 (Nijmegen) 和卡塞尔 (Kassel) 的许多欧盟项目的合作伙伴。

这本书很大程度上依赖于他人的基础研究, 这点在扩展引用中表现得非常明显。尤其我的 UCL 同事克莱尔·科洛姆关于柏林和里尔/鲁贝的研究和安妮·鲍尔与 jörg plöger 合著的研究莱比锡的书——《凤凰城》(Phoenix Cities)。

向对原稿中部分内容提出优秀的、建设性意见的人致谢, 包括: 弗里德·哈同 (Frieder Hartung) 对德国部分的评论, 卡尔·菲舍尔 (Karl Fischer) 对卡塞尔部分提出的评论, 克劳斯·昆兹曼 (Klaus Kunzmann) 对多特蒙德部分提出的评论, 汉·洛尔青 (Han Lorzing) 提出 URBED 团队考察荷兰的建议, 尼尔·科廷 (Neil Corteen) 和雷纳内·格尔 (Rainer Nagel) 对柏林部分提出的评论, 以及早期和我们一起工作研究的乌里奇·菲佛 (Ulrich Pfeiffer) 对莱比锡的评论。

在第 8 章和第 10 章中有一小部分的前身是《城乡规划》(Town and Country Planning) 里的文章。我认为我在这篇文章中的判断是正确的, 因此, 这部分内容似乎有再次利用的价值。

比例地图和数字平面图是由巴斯克·D. 厄兹库 (Basak Demires Ozkul) 用其非凡的计算机制图技能制作的, 感谢巴尔赞基金会 (Balzan Foundation) 和伦敦大学巴特莱规划学院对这个计划的资金

支持。

理查德·波顿 (Richard Burton) 对原稿进行了专业的排版，并细致地插入了图片。在听不到繁华的 A34 街喧闹声的地方工作，在一个远离商业园的交换枢纽的地方由 Routledge 出版并走向世界，他的工作在当今知识经济时代是一个非同寻常的故事。

和我们已超过三十周年的协会一样，安·拉德金 (Ann Rudkin) 已经成为一位了不起的编辑，她的能力已经远远超出这份工作的常规要求，尤其在探究文献来源、检查常有的模糊引用方面。至此，我觉得对最终成书的贡献，她几乎和我一样多。

最后，我要谢谢玛格达 (Magda)，没有她，一切皆无可能。

Peter Hall

伦敦

2013 年 6 月

目录

插图说明

前言

建设新耶路撒冷：城市的五个挑战

英国城市的分裂 / 002

大城市逃离记 / 003

中心主题：创造更美好的城市 / 004

五个基本挑战 / 005

第一部分：面对挑战

1 第一个挑战：重新平衡我们的城市经济

南北差异：大城市和其他地区的对比 / 011

超越南北差异：英国的新地理格局 / 014

东南巨型城市区 / 015

英格兰南部乡村外围区域 / 017

英格兰中北部的群岛经济 / 018

北部乡村地区 / 024

结论 / 025

2 第二个挑战：建造新的家园

没有足够的新住房 / 027

不适当的住房类型 / 031

在不适当的地方建设住房 / 033

2013 年的世界 / 035

隔热差、设计差的住房 / 037

住房的优先次序 / 040

3 第三个挑战：连接人和地方

伦敦：从典型的公共交通大都市到巨型城市区 / 043

洛杉矶：第一个完全汽车化的城市 / 045

三类城市 / 047

低效和矛盾 / 049

协调交通和土地利用规划 / 050

解决困境：向最佳实践地区学习 / 059

4 第四个挑战：有限资源下的生活

第一个可持续性挑战：能源 / 062

第二个可持续性挑战：住房 / 070

第三个可持续性挑战：垃圾处理 / 072

第四个可持续性挑战：水资源——太少，太多 / 075

第五个可持续性挑战：食品供应 / 077

面对五个可持续性挑战：英国可以应对吗？ / 079

5 第五个挑战：修复破损的机制

嫌疑人 1 号：房屋所有者 / 081

嫌疑人 2 号：银行家 / 082

嫌疑人 3 号：土地所有者 / 083

嫌疑人 4 号：建造商 / 083

嫌疑人 5 号：规划师 / 085

结论：需要一个新的模式 / 089

第二部分：学习示范性城市：21 世纪的泛欧旅行

6 第六个挑战：继续旅行

经济增长：德国 / 093

住房和新社区：荷兰 / 094

可持续交通：法国 / 094

环境保护：斯堪的纳维亚 / 095

臻于完美的城市：弗莱堡 / 095

7 德国高速的经济增长

汉堡的港口新城：将大港口转变成充满活力的知识经济型城市 / 103

柏林：谨慎地和创造性地规划更新 / 112

莱比锡：萎缩城市的经济增长 / 123

杜伊斯堡与多特蒙德：利用景观升级后工业城市 / 134

多特蒙德：大学革新经济 / 141

卡塞尔：一所大学激活了一座城市 / 143

结论 / 149

8 荷兰郊区的可持续发展之路

荷兰第四次国家空间发展战略和国家十年住房规划 / 154

阿姆斯特丹：新的栖息岛和新的可持续的 CBD / 156

阿尔梅勒：阿尔梅勒港口和自建社区 / 163

阿默斯福特：法特霍斯特和品牌社区 / 166

勇堡：交通和开发一体化 / 171

结论 / 175

9 法国利用交通促进城市的发展和更新

里尔和鲁贝：塑造区域身份 / 185

蒙彼利埃：从中世纪城市到科技城的转变 / 198

斯特拉斯堡重返欧洲电车俱乐部 / 210

考察：卡尔斯鲁厄的区域有轨电车-列车系统 / 216

附言：回到斯特拉斯堡 / 220

小结 / 220

10 斯堪的纳维亚的资源保护：斯德哥尔摩和哥本哈根-马尔默地区

斯德哥尔摩规划的卫星城镇 / 225

向轨道交通转型和内城更新的典型：哈姆湖滨城 / 228

斯德哥尔摩的经验：三个关键的问题 / 237

哥本哈根-马尔默：交通型大都市区 / 239

哥本哈根 / 242

马尔默 / 248

哥本哈根-马尔默：八门核心课程 / 254

斯堪的纳维亚的城市以及欧洲计划 / 257

11. 弗莱堡：臻于完美的城市

促进经济增长 / 261

邻里社区友好的宜居住宅 / 262

促进公共交通，减少汽车使用需求 / 275

保护环境和自然资源 / 277

弗莱堡是如何成功的：形成协作与创新的机制 / 280

第三部分：来自欧洲的经验

12 经验借鉴

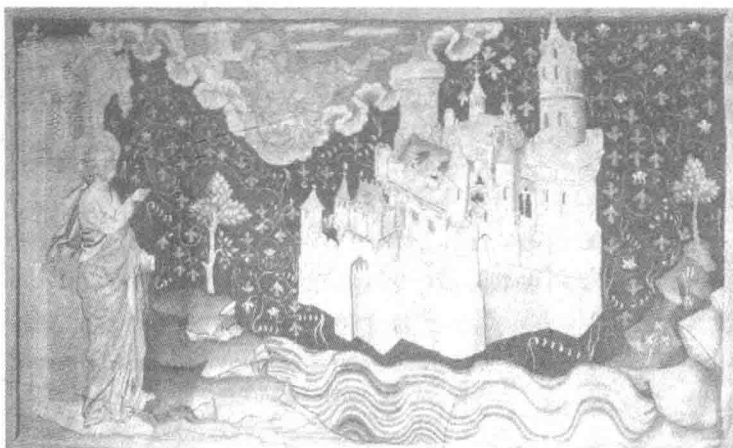
“什么？”的问题 / 288

“如何去做？”的经验 / 294

我们能学习什么？ / 322

参考书目 / 326

索引 / 340



建设新耶路撒冷： 城市的五个挑战

醒悟吧，啊，新时代的青年们！对无知的雇佣兵们，你们要待之如兄弟！雕塑家！建筑师！无法忍受上流社会的傻瓜压制你们的智慧……如果我们只是忠于自己的想象……

我将不停这心灵之战，
我的剑也不会在我手中酣睡，
直到我们把耶路撒冷，
重建在英格兰绿色和美好的土地上。

威廉·布莱克（1804）《弥尔顿》序：一首诗（*Preface to Milton: A Poem*）

布莱克的耶路撒冷（Jerusalem）已经成了第二国歌。对于布莱克而言，它的起源相当奇特：一个关于耶稣曾经到访格拉斯顿伯里的神话（Glastonbury，一个想象的但具有诱惑力的地方，远早于第

一个圣诞节)，和我们应设法创造一个他记忆里的人间天堂。它的音乐表现同样不协调：在1916年，当第一次配以休伯特·帕里（Hubert Parry）爵士创作乐谱唱出，以这种孤注一掷的方法去激发战壕里厌战战士们的韧性，并剥离了其神秘的宗教外壳。这首歌为数以百万计的人提供了创造一个更美好世界的灵感。

值得注意的是，它第一次被传唱是在1945年的工党会议上，只是作为政党上台时，克莱门特·艾德礼（Clement Attlee）^①的承诺：建立一个新的耶路撒冷。在这里，不仅要创建国民健康服务——几乎是一座不朽的丰碑——也是英国新城镇建设的第一波。例如哈罗（Harlow）、斯蒂夫尼奇（Stevenage）、东基尔布赖德（East Kilbride）等地，紧跟其后的一代是华盛顿（Washington）^②、特尔福特（Telford）和米尔顿凯恩斯（Milton Keynes），伦敦东区的战后重建与它们同时进行。

但是，它们将创造好的城市空间这一长期而突出的英国传统推向了高潮。这一传统可以追溯到数世纪前伦敦、巴斯（Bath）、爱丁堡、都柏林的宜人街道和广场以及许多几乎隐匿于每个城镇和城市的更小的亮点。当然，这一传统越来越直接，不仅表现在莱奇沃思（Letchworth）和韦林（Welwyn）早期的花园城市，也表现在早先由慈善企业家创建的乌托邦式村庄，从有当代罗伯特·欧文（Robert Owen）之称的布莱克的新拉纳克（New Lanark）到威廉·赫斯基思·里弗（William Hesketh Lever）的日光港（Port Sunlight），再到约瑟夫·朗特里（Joseph Rowntree）的新埃尔斯维克（New Earswick）。这些地方是虔诚的拜访者、有鉴赏力的书籍和无数的宣传册及电视节目的主题。

英国城市的分裂

然而，近几十年来，我们似乎步履蹒跚，迷失了方向。我们在城市更新中的太多尝试是华而不实并缺乏深度的。为应对全球化世界的挑战，我们试图创造平衡的城市经济体，而我们的城市和城镇见证了我们的失败。我们的城市社会有时似乎比以往更加两极分化，如2011年8月的暴乱。当然，暴乱和反社会行为是更深层次的不满意的信号。虽然大多数的肇事者生活在最贫困的地区，但这些与贫穷并非紧密相关，反而体现了源自更广泛的社会异化现象，

① 英国政治家，1945年大选带领工党取得压倒性胜利，并意外地击倒在第二次世界大战领导英国的邱吉尔，出任英国首相一职。

② 以疏解英格兰东北部地区过分拥挤的人口而建设的新城。

无论当时是什么样的政府政策 (Glazer, 1988)。因此, 我们需要理解为什么所有促进经济增长并将其扩散到城市中更贫苦地区的努力都惨败收场。

大城市逃离记

与此同时, 人们已经用他们的脚——或者车轮——投票了。数以百万计的人持续从城市和城镇逃离, 选择居住在小城镇和村庄, 他们不再认为城市生活是有吸引力的。在那里, 他们屈从于一种任何事情——工作、上学、社交生活、休闲活动等——都完全依赖汽车的生活模式, 这一范围广大的地区, 由于缺乏有效的公共交通, 与城市地区隔离开来了。

事实上, 2011 年的人口普查表明, 在过去十年, 不只是伦敦, 还包括其他大城市都有人口的增长, 伦敦的人口增长不少于 90 万。但这只是一个明显的净结果, 是因为从国外迁移到伦敦的人口数超过了从伦敦外移到国内其他地区的人口数, 再加上伦敦相对年轻一代的人的高出生率。这造成了一个附加的结果: 在伦敦, 英国白人所占的比例急剧下降, 从 2001 年的 59.8% 下降到了 2011 年的 44.9%。“历史上以白人为主的城市现在是白人占少数” (Goodhart, 2013, p. 31)。这不仅是因为白人和非白人均有高移民率, 还因为大批伦敦白人的撤离: 伦敦白人的数量在十年间下降了 60 万, 是 1991~2001 年间撤离数量的三倍。现在, 2/3 的伦敦自治市镇, 即 33 个中有 23 个自治市镇, 英国白人都只占少数。

不管是什么原因, 我们中相当多的人已经背离城市生活, 并且这部分人的数量还在不断增加。英国在一个半世纪前就成为世界上第一个城市国家, 现已成为第一个领导反城市化革命的国家。显然, 我们已经看到我们的城市, 并且我们并不喜欢我们所看到的。当然, 这种趋势不是英国独有的。几乎我们所有的欧洲邻国, 还有如美国、加拿大以及澳大利亚等发达国家都遵循着相同的普遍的趋势: 分散化, 从城市到郊区、从郊区到更小的城镇的分散。在这个过程中, 城市成了更广泛的城市地区的核心, 然后, 随着进一步的发展, 城市吸纳更小的城镇和城市, 甚至形成更广泛的巨型城市区域。我们从中国的珠江三角洲和长江三角洲, 荷兰的兰斯塔德 (Randstad) 地区, 德国的莱茵-美因 (Rhine-Main) 地区都可以看

到这个过程，尤其是更广阔的英格兰东南地区。有些人可能会后悔，希望能像克努特（Canute）一样停止这种浪潮，回归中世纪风格的高密度城市生活。而如埃比尼泽·霍华德（Ebenezer Howard）的追随者们，事实上可能对此是喜闻乐见的，但有一个关键条件一定要处理好，那就是创造的新城市地区要像旧的一样吸引人。我们打算对此展开论战，因为我们认为它没有意义且忽略了真正的中心问题。

我们需要的压倒性证据是既确保现存城市的自我更新——尤其是重建不再适用的部分——和自我延伸，同时又支持代表了 21 世纪新兴城市形态的、不断扩大的巨型城市区域的新增长。关键的问题和区别是我们如何处理好这些不同的任务。在别的地方，城市正以最严格的国际环保标准重建城市中心附近废弃的码头、船厂和钢铁厂。在别的地方，城市正变得越来越美好和可持续发展，优良的公共交通连接起精心布局的城市扩展区、城市中心和就业聚集地。在别的地方，城市向更小城镇迁移的运动可以被区域框架创造性地操控，这一框架通过综合交通网络联系起部分与整体。以未来的认知和规划来看，独立的城市或城镇不再是合适的结构；这些不同的部分必须与整个城市地区，甚至巨型城市地区建立联系。这是源自其他地方的例子，最重要的是，这是我们需要学习的。

中心主题：创造更美好的城市

因此，本书有这样一个中心主题：在英国，我们如何创造更好的城市和城镇来供我们生活、工作和娱乐？我们在这样做的时候，是否能够为处在类似困境中的其他国家提供经验？尤其是，我们如何从现在已经建设得最好的欧洲邻国学习经验？这些国家和其中的一些城市似乎更快速并更有独创性地回应了我们共同面临的挑战。他们的经济在制造业和服务业领域的新产业中创造了新的和有价值的工作。他们的老城工业区按照环境保护的最高标准被重塑成有活力的城市新社区。他们的新城市地区，无论是在城市边缘还是卫星城及其更广泛的影响区域，都在城市设计和环保标准方面呈现出示范性的成果。所有这些不同的地方，无论新旧，都通过由无缝衔接的区域列车、电车、公共汽车组成的公共交通网络连接起来，这使得私家车在许多行程中降为次优选择。

这本书的第一部分，我们将首先解析笼罩着我们的对城市和城镇不满的根源，论及——但在这一阶段并不深入——针对这些不满的可能的解决方案。然后，在第二部分，我们将踏上一段旅程，这场 21 世纪的旅行相当于 18 世纪的贵族们为了解古老的欧洲文化精华而进行的泛欧游学。但本次探访的是整个欧洲能为未来提供经验的地方：它们创造了多样而且优越的城市工作和生活模式，并领先于世界。最后，我们将在总结章中反思这些经验，并建议英国城市和城镇如何做得一样好，甚至更好。

五个基本挑战

那么，先让我们设想一下这个场景：有哪些事情正处于错误中，为了应对这些挑战我们需要做什么？我认为存在着需要用新方法、新力量 and 新的投资机制来面对的五个基本挑战：

1. 通过重新平衡我们的城市经济，为每个人创造潜在的好的就业机会和新的工作来源。
2. 在对的地方、以好的标准，建设满足需求的、数量足够多的新家园。
3. 将人与地方通过综合土地利用和交通规划联系起来。
4. 在有限的资源环境和全球气候变化的影响中生活。
5. 修复断裂的组织机构，促使公共机构和私人机构在开发与再开发的过程中联合起来。

在五个关键领域内，我们的欧洲邻国——但不仅仅限于这些国家——似乎比我们更有创造力并更有效地做出了回应。但是，在求助于他们的答案前，我们需要更详尽地探讨每一个挑战。这就是接下来五章的目标。