

空间链接

——复合型的城市公共空间与城市交通

The Link of Space: Compound Urban Public Space and Urban Transportation

钱才云 周扬 著



空 间 链 接

——复合型的城市公共空间与城市交通

The Link of Space: Compound Urban Public Space
and Urban Transportation

钱才云 周扬 著

中国建筑工业出版社

图书在版编目(CIP)数据

空间链接——复合型的城市公共空间与城市交通/钱才云,
周扬著. —北京: 中国建筑工业出版社, 2010
ISBN 978-7-112-11867-0

I. 空… II. ①钱…②周… III. ①城市空间—空间
规划—研究—中国②城市规划: 交通规划—研究—中国
IV. TU984.2 TU984.191

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 035395 号

空 间 链 接

——复合型的城市公共空间与城市交通

The Link of Space: Compound Urban Public Space
and Urban Transportation

钱才云 周扬 著

*

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

北京天成排版公司制版

北京世界知识印刷厂印刷

*

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张: 15 字数: 375 千字

2010 年 8 月第一版 2010 年 8 月第一次印刷

定价: 42.00 元

ISBN 978-7-112-11867-0
(19117)

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)

随着城市化的不断加速，城市土地资源日益紧缺，同时城市空间与城市交通发展的矛盾和问题更是层出不穷，因而城市土地集约利用的理念在全球得以倡导，人们也更日益关注城市空间的紧凑、集约与高效发展和城市交通的高可达性与舒适性，二者互为关联。

本书结合国内外案例对复合型的城市公共空间内涵进行解析，并在此基础上，对其系统层次及主要内容范围展开阐述，总结归纳其主要特征，同时分析了我国发展复合型的城市公共空间的必要性和必然性。

为了探求复合型的城市公共空间与城市交通相互发展的内在关联与规律性，本书对城市交通的发展进行了一定程度的理论探究并且深入剖析两者在一体化过程中相互作用的关键性要素。在上述研究的基础上，依据我国城市发展情况，本书从总体策划、动态规划以及建构大公共交通系统三个方面总结归纳了复合型的城市公共空间与城市交通一体化的规划策略，并对设计方法进行了分类研究。

为保障复合型的城市公共空间与城市交通一体化的顺利建设与发展，本书从法规制度、联合开发、设计交流以及管理技术四个方面对其内在运行机制展开深入研究。

* * *

责任编辑：姚荣华 张文胜

责任设计：赵明霞

责任校对：赵 颖

前言

纵观当前世界城市发展状况，城市空间发展与城市交通的相互关联与渗透日益紧密。加强城市设计理论中城市公共空间与城市交通的研究对于当前城市空间与主要交通问题的解决甚为必要。目前城市设计理论中还需关注对城市空间的主要组织脉络——城市公共空间与城市交通的关联研究，而且当前城市交通的发展也处于一个艰难的境地，如何突破现状走出困境已是城市公共交通发展亟待解决的大问题。值得注意的是，城市交通的发展对城市公共空间系统的建立和完善也有着很大影响。

对于当今的城市发展，我们应当注重城市空间发展的土地集约利用观念，以城市发展战略的“区域视野”来对城市发展模式进行“理性预期”，并通过行之有效的城市规划与城市设计策略来加强城市可持续发展和解决城市交通问题的综合能力。对于中国，土地资源和许多能源比一些西方国家更为紧缺已是不争的事实，加强土地的集约利用必将是我国城市空间发展的一个基本原则。

在知识经济时代，我们大力提倡土地集约利用的同时，城市功能的变迁使传统的城市功能正发生着深刻的转型，城市功能的变迁必然将通过城市土地使用方式发生作用，引起城市空间结构的变化。笔者通过对诸多国内外城市的多次考察与比较分析，发现我国许多城市与国外一些城市都已在不同程度上关注未来城市空间结构与城市交通的发展方向，并针对现存和将来可能出现的城市问题展开对策研究。

在高速城市化背景下，面对层出不穷的各类城市问题，需要在认清我国城市集约化发展要求的前提下，分析未来综合密集型城市中城市公共空间的“转型问题”，深入探究城市公共空间组织结构与城市交通发展的密切联系。面对我国城市空间发展中城市公共空间环境的现状和存在的诸多问题，我国城市正处于逐步从传统型朝向综合密集型城市发展的过程中，人们生活与交往的纽带——城市公共空间也必将发生革命性的变化。在综合密集型城市中，为了实现人性化理念和城市空间综合开发与土地集约利用等方面的有机结合，同时强调体现建筑功能群组与城市空间组织的三维性和四维性，需要采取以城市公共空间、建筑公共空间以及城市主要交通要素等相结合的有机组合体来联系开放的建筑功能单元，在城市交通规划的共同作用下加强建筑群组与城市功能的一体化。在城市空间的组织构成中更多地关注和尊重生态环境、历史文化，满足人们工作、社会生活、游憩等多方面的要求。城市功能的变迁也要求城市公共空间在城市职能的发挥上有新的突破。

城市交通技术的快速发展、城市交通枢纽站点功能的复合化和城市交通系统的建立与完

善，为城市公共空间突破传统职能模式的局限提供了技术支持与发展条件，从而促进了传统型城市公共空间向功能复合化的复合型城市公共空间的转型。本书主要以对未来综合密集型城市中复合型的城市公共空间与城市交通的关联研究为契机，发展城市设计的理论和方法，希望能为指引城市建设起到抛砖引玉的作用。

本书主要从城市设计整体层面出发，以综合密集型城市中公共空间与城市交通相关联的要素层面为研究切入点，来对复合型的城市公共空间与城市交通一体化发展进行研究。主要研究内容包含三个部分：第一部分主要解析复合型的城市公共空间内涵并指出其发展的必要性与必然性；第二部分对城市交通的发展进行研究，并从复合型的城市公共空间与城市交通两者的联系要素方面探究其内在关联性与规律性；第三部分主要在上述研究基础上，对复合型的城市公共空间与城市交通一体化的规划策略与设计方法进行归纳总结，并对其内在运行机制作了研究。

钱才云 周扬

2010年3月于南京工业大学

目 录

导论	1
0.1 问题的提出	1
0.1.1 当代我国城市在集约化发展要求下朝综合密集型城市演进的趋势	2
0.1.2 综合密集型城市中公共空间的转型以及与城市交通的关联	5
0.1.3 复合型的城市公共空间与城市交通关联研究的提出	6
0.2 本书研究的目的和意义	6
0.3 国内外相关研究进展状况	7
0.3.1 与城市公共空间相关的国内外研究概况	7
0.3.2 与城市交通相关的国内外研究概况	13
0.3.3 国内外相关研究状况比照的结论	16
0.4 研究框架和内容	17
0.4.1 研究框架	17
0.4.2 研究内容	18
第1章 复合型的城市公共空间内涵及其发展必要性与必然性	19
1.1 复合型的城市公共空间概念	19
1.1.1 复合型的城市公共空间概念界定	19
1.1.2 复合型的城市公共空间与其他主要相关空间的联系与差异	24
1.2 复合型的城市公共空间系统层次及其主要内容范围	27
1.2.1 “城市级”复合型的城市公共空间系统	27
1.2.2 “分区级”复合型的城市公共空间系统	29
1.2.3 “地段级”复合型的城市公共空间系统	31
1.3 复合型的城市公共空间的主要特征	35
1.3.1 功能的复合化特征	35
1.3.2 空间形态与信息的立体化特征	41
1.3.3 边界的模糊化特征	44
1.3.4 空间可达性的网络化特征	46
1.4 我国发展复合型的城市公共空间的必要性与必然性	47

1.4.1 我国发展复合型的城市公共空间的必要性	48
1.4.2 我国发展复合型的城市公共空间的必然性	54
1.5 本章小结	60
第2章 与复合型的城市公共空间相关的城市交通发展理论研究	61
2.1 城市交通发展的基本概念简述	61
2.1.1 对城市与交通发展互动关系的认识	61
2.1.2 城市交通系统的主要特征和当代城市交通方式的多样性概述	64
2.2 城市交通系统与城市土地利用的互动关系	69
2.2.1 国外现代城市交通系统与土地利用关系的理论研究概述	70
2.2.2 国外相关研究对我国城市交通系统与土地利用互动关系研究的启示	73
2.3 城市交通结构与复合型的城市公共空间结构在土地利用上的相互关系	75
2.3.1 影响复合型的城市公共空间结构发展的因素	76
2.3.2 复合型的城市公共空间结构与城市交通结构的协调制约	77
2.4 当代与复合型的城市公共空间相关的主要城市交通发展理论	79
2.4.1 建设真正紧凑型不堵车城市交通理论与方法	81
2.4.2 多层次一体化的城市客运交通模式理论研究	90
2.4.3 城市交通发展理论研究结论：城市交通发展与复合型 的城市公共空间发展日趋一体化倾向	95
2.5 本章小结	98
第3章 复合型的城市公共空间与城市交通在一体化进程中相互作用的 关键性要素	99
3.1 作用于城市交通的复合型的城市公共空间的特征性要素	99
3.1.1 城市用地功能的复合开发对城市交通发展的主要影响	99
3.1.2 复合型的城市公共空间立体化推进了城市交通立体化网络的形成	107
3.2 激发复合型的城市公共空间活力的城市交通要素	108
3.2.1 城市机动性的加强对复合型的城市公共空间设计提出新要求	109
3.2.2 提高城市交通可达性的需求与建设复合型的城市公共空间的内在关联	114
3.3 复合型的城市公共空间与城市交通一体化的重要目标	118
3.3.1 扩大城市空间容量，改善城市交通	119
3.3.2 完善广场和绿地的城市功能	121
3.3.3 促进城市地上、地下空间的协调发展	122
3.4 本章小结	123
第4章 复合型的城市公共空间与城市交通一体化的规划策略与设计方法	124
4.1 总体策划——复合型的城市公共空间与城市交通一体化的进程与管理保障	124
4.2 动态规划——复合型的城市公共空间与城市交通一体化的技术保障	128

4.2.1 运用“非确定性”城市设计思想——以新加坡“白色地段”概念应用为例	129
4.2.2 对城市交通速度的规划整合策略	135
4.3 构建大公共交通系统——复合型的城市公共空间与城市交通一体化的重要途径	139
4.3.1 大公共交通系统的内涵及其与复合型的城市公共空间的关系	140
4.3.2 在城市开发中以网络化公共交通为导向建构复合型的城市公共空间体系 ...	143
4.3.3 实施大公共交通系统的进程分析	150
4.4 复合型的城市公共空间与城市交通一体化的设计方法	151
4.4.1 功能组织与布局	152
4.4.2 交通流线组织	160
4.4.3 空间组合方法	164
4.5 本章小结	172
第5章 复合型的城市公共空间与城市交通一体化的运行机制	174
5.1 相关法规制度的确立与完善	174
5.1.1 确立公共利益首位度原则	174
5.1.2 建立并完善城市土地使用相容性管理规范体系	182
5.1.3 建立有效的规划控制与引导制度	186
5.2 在复合型的城市公共空间与城市交通一体化过程中有效实行联合开发	192
5.2.1 正确审视我国联合开发的现状与问题	193
5.2.2 对联合开发概念的重新认识	194
5.2.3 联合开发规划方案的多样性分析	195
5.2.4 联合开发在复合型的城市公共空间与城市交通一体化过程中的计划及协议	198
5.3 加强联合设计与交流	200
5.3.1 确定城市设计师的主要行为准则	200
5.3.2 加强城市设计师团体联合设计与交流的主要行为方式	202
5.4 完善复合型的城市公共空间与城市交通一体化的管理技术	203
5.4.1 落实复合型的城市公共空间与城市交通一体化的“城市设计管理”	204
5.4.2 实行市场经济下规划引导市场开发的都市经营管理	205
5.4.3 真正有效实行复合型的城市公共空间与城市交通一体化城市设计中的公众参与管理	210
5.5 本章小结	217
图表索引	218
参考文献	223

导 论

在当今的城市发展状况下，若想立足当今、面向未来，则对城市交通的关联研究必将成为城市空间发展研究的一个重要组成部分，城市空间与城市交通“并案研究”的时代已经到来。

0.1 问题的提出

目前的城市设计理论中对未来城市发展方面的前瞻性理论研究偏少，对城市空间的主要组织脉络——城市公共空间与城市交通的研究也需加强。与此同时，当前城市交通的发展也处在一个艰难的境地，如何突破现状走出困境已是目前城市公共交通发展亟待解决的大问题(见图 0-1)。值得注意的是，城市交通的发展对城市公共空间系统的建立和完善有着很大的影响。

奥地利的斯普林格出版社 2007 年出版了一本新书，书名是《期望的概念——城市对自己的未来应当知道些什么》，书中认为：一个城市的规划不可能也不应当做出十分硬性和统一的规定，即在动态化和个性化日益彰显的时代中，它只能提供一个基本的框架(包括多个层次的“平台”)，让个人在各自选择的平台中体现自己的个性和整体的多样性^①。这对于我们在这个动态发展的时代确立如何解决城市公共空间与城市交通相关问题的思路又有何启发呢？

处在高速城市化的今天，面对各类城市问题层出不穷的现状，首先需要在认清我国当代城市在集约化发展要求的前提下，分析未来综合密集型城市中城市公共空间的“转型”问题，然后深入探究城市公共空间的组织结构与城市交通发展的密切联系。以对未来综合密集型城市中复合型的城市公共空间与城市交通展开关联研究为契机，来充实和发展城市设计理论和方法，更重要的是，

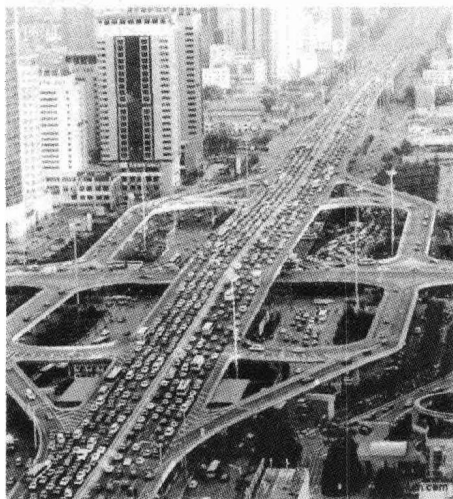


图 0-1 拿什么拯救你，城市的交通

① 张钦楠. 城市应当如何发展 [J]. 读者, 2007(12): 3~10

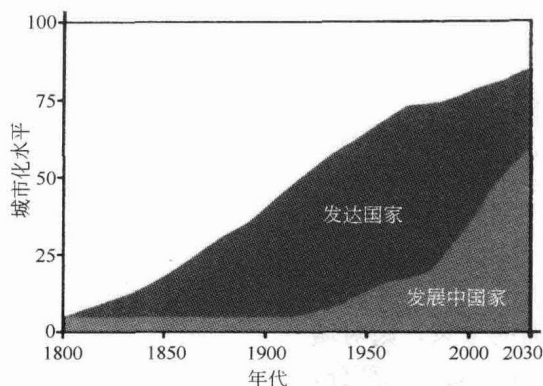


图 0-2 发达国家与发展中国家城市化发展水平比较

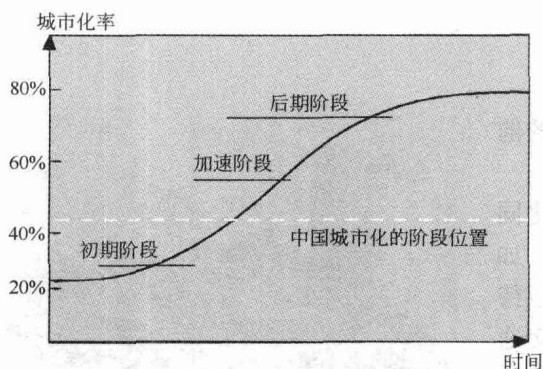


图 0-3 城市化率和社会经济发展水平之间所具有的关系



图 0-4 无目的的城市蔓延

以期逐步解决目前与将来城市发展中所可能出现的各种问题，并希望能为指引未来的城市规划和建设起到抛砖引玉的作用。

0.1.1 当代我国城市在集约化发展要求下朝综合密集型城市演进的趋势

正如诺贝尔奖得主、经济学家斯蒂格利茨(Joseph. Stiglits)所提出的那样，中国的城市化和美国的高科技是 21 世纪世界的两件大事。目前我国共设 660 个城市，2 万多个建制镇，城镇化率(同城市化率)为 45%，大体上每年增长一个百分点，预计 2020 年将达到 50%~55%，至 2050 年可能达到 60%~70% (见图 0-2)^①。城市化是人们的生产方式、生活方式、交换方式转化升级过程中经济、政治、文化等社会活动向特定空间集聚的过程，它主要表现为人口空间布局结构的改变，即城市人口密度的增大，以及国民经济发展载体的空间转移。美国城市地理学家雷·诺桑姆(Ray M. Northam)用 S 形变动轨迹曲线来表明城市化率和社会经济发展水平之间所具有的关系以及我国目前的城市化水平如图 0-3 所示，城市化经历了发生、发展、成熟三个阶段，而我国已经开始进入城市化的加速发展阶段。

在世界性的快速城市化进程中，许多国家城市周围的农田都将不断转化为城市区域以满足城市扩张的需要(见图 0-4)。“而与此同时，中国不仅是一个农业土地紧缺的国家(见表 0-1)，还是一个能源短缺性的国家，面对严峻的土地资源和能源挑战，作为土地使用和能源消耗的中心——城市，其发展的模式也将面临很大的改变。……提高城市资源的开发效益，引导城市合理地向集约化的用地模式发展，将是城市政府面临的一项艰

① 周于峙. 春日保健争丰收——在 2005 城市规划年会上的讲话 [J]. 城市规划, 2005(11): 14

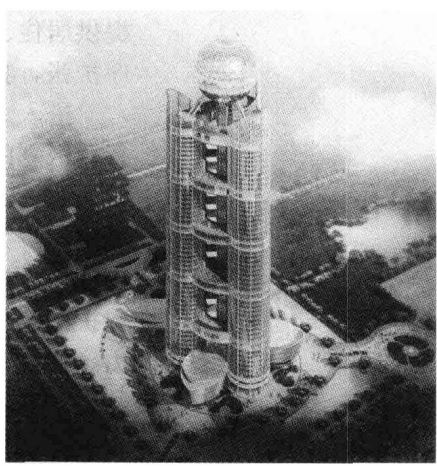
中国在世界大国中的地位 表 0-1

项 目	俄罗斯	加拿大	中国	美国	巴西	澳大利亚	注 释
人口密度(人/km ²)	8.6	3.2	131	27.5	19.1	2.4	中国居第一,是大国中密度最小者的 54.6 倍
“成熟土地”面积占国土面积的比例(%)	12	8	27	45	28	60	中国居中
人均“成熟土地面积”(hm ²)	1.39	2.5	0.21	1.64	1.47	25	中国居最末

注:国土面积大于 700 万 km² 者为本表所列大国;“成熟土地”指具备生产能力的土地。

巨的任务”^①。西方国家提出的新城市主义、精明增长和紧凑城市都是在可持续发展背景下,探讨高密度的开发、混合使用的土地利用模式,旨在减少对能源和资源的消耗和浪费,达到保护生态,创造适宜人居环境的目的。

对于中国,土地资源和许多能源较一些西方国家更为紧缺已是不争的事实,加强土地的集约利用必将是城市空间发展的一个基本原则。对于城乡界限不甚明显的苏南城镇,正以实际行动贯彻着集约用地的思路。“家家有轿车,户户住别墅”曾经是江苏华西村农民的骄傲。然而,如今的华西村决定不再新建别墅式住宅,取而代之的则是兴建高层农民公寓。正在兴建的 328m “集约式高层农民公寓”就是“华西村向天空要土地”的重要举措之一(见图 0-5)^②。该建筑投资 10 亿元,总建筑面积 20 万 m²,74 层(包括地下两层)。该建筑公共功能完善健全:一至四层为裙房,功能为人口大堂、商场和可容纳 1500 人的大宴会厅及辅助用房;五层以上为可供 770 余户村民居住的公寓,共 3 幢塔楼,可节约土地近 30 万 m²;其中共设有 5 层公共活动空中花园,顶部球体功能为旋转餐厅、展示厅及观光厅。其可谓真正贯彻了“集约用地”的新思路。



知识经济时代,在大力提倡土地集约利用的同时,

图 0-5 江苏华西村兴建 328m 高层农民公寓

① 李翔. 土地集约利用的城市空间发展模式 [J]. 城市规划学刊, 2006(1): 49~55

② <http://pop.pcpop.com/zpt/default.html? MainUrl 2008-01-25>

相关背景简述:无锡人均耕地仅 0.55 亩,在江苏 13 个地级市中最少。高水平的节约、集约是拓展发展空间的唯一选择。建设高容积率、低密度的农民公寓,是无锡节约、集约用地的创新举措。无锡市国土部门提供的最新数据显示,到目前为止,全市累计建设多层、中高层和高层农民拆迁安置房超过 3500 万 m²,节约土地超过 10 万亩,在全国领先。随着节约、集约用地的不断深入,无锡出台了“城乡企业建设用地坚持高容积率、高密度,城乡住宅用地坚持高容积率、低密度,城乡所有建设用地坚持高投入、高产出、少用地、多产出”的用地原则,并采用倒逼、激励、问责三大机制强化用地管理。

城市功能的变迁使传统的城市功能正发生着深刻的转型,城市功能的变迁必然通过城市土地使用方式发生作用,引起城市空间结构的变化。“……建筑与城市相互交织联合,城市环境正朝向系统化、立体化和宜人化方向迅速演进,形成了未来城市空间结构的发展趋势”^①。譬如,早在1990年的浦东开放和开发就已标志着上海城市空间进入后现代化和再城市化阶段的开始,上海正在建设一种理想化的密集型城市。郑时龄院士认为,这是一种理想化的综合功能城市,一种有完善的公共交通及市政基础设施的城市,一种高效率的城市,生态适宜的城市,美观的城市,一种富于创造精神的城市,一种在它的市民中相互之间有着密切的邻里关系、易于交往的城市,一种居民和建筑相对密集又适宜居住的城市,一种多中心的网络城市,一种多重活动、多重功能叠合与包容的城市^②。笔者通过对香港、深圳、北京、上海、南京等国内城市与东京、大阪、京都、横滨、柏林等诸多国外城市的多次考察与比较分析,发现我国许多城市与国外一些城市都已在不同程度上关注未来城市空间结构与城市交通的发展方向,并针对现存和将来可能出现的城市问题展开对策研究。

之前,许多城市扩张的目的在很大程度上是为了满足广大农民从农村向城市的流动,以及城市之间的人口梯级转移,同时为他们提供居住、工作和生活的基础设施与环境。为防止城市的无限和无序扩张,我国许多专家已展开了广泛研究。

进入21世纪以来,我国处于高速城市化的增长期,伴随着城市行政区划的调整,给城市空间的拓展和城市功能的完善提供了许多机遇,同时也面临着经济全球化、城乡一体化和交通机动化的挑战。城市在扩大规模的过程中,已经注意到摊大饼模式的诸多弊端,城市发展方向正在寻求有利于经济增长、产业布局、居住环境和生态保护的区位集聚与扩散,以进一步提高城市综合竞争力和区域影响力,而构建一个强大的交通运输网络是实现这种目标的重要保障,同时,在城市发展中城市空间和城市交通的相互联系日趋紧密。

由此可见,对于当今城市的发展,应该加强城市空间发展的土地集约利用观念,以城市发展战略的“区域视野”来对城市发展模式作出“理性预期”,通过行之有效的城市规划与城市设计策略来增强城市的可持续发展和解决城市交通问题的能力。因此,以提倡功能综合化和交通便捷高效化为主要特征的综合密集型城市的产生和发展必将成为我国城市发展进程中一个不可逾越的阶段。

① 韩冬青,冯金龙编著.城市·建筑一体化设计[M].南京:东南大学出版社,1999

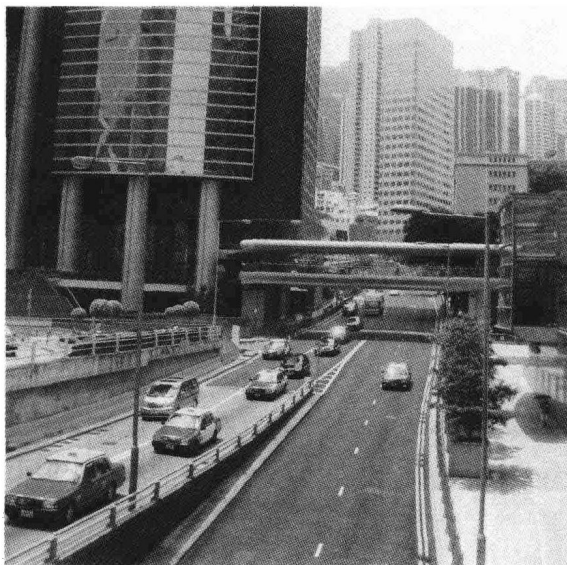
② 王伟强著.和谐城市的塑造——关于城市空间形态演变的政治经济学实证分析[M].北京:中国建筑工业出版社,2005

0.1.2 综合密集型城市中公共空间的转型以及与城市交通的关联

当今,随着全球经济一体化浪潮的到来,由于产业结构的调整,城市经济环境发生了极大的变化,很大程度上促进了城市公共空间的建设和改造,并且成为城市空间环境发展的先决条件。改革开放以后,中国经济步入转型期,到20世纪90年代,中国经济成功实现了软着陆。而我国经济转型以来的城市建设和发展,对城市生态环境、经济环境、社会和物质空间环境都产生了很多影响,正如多数人所认为的“目前的中国成为一个大工地”。而且由于城市的过快和超量发展,使得公共空间环境在发展过程中出现了许多问题,譬如自然生态系统的平衡遭到破坏,水域、空气环境污染日趋严重,城市资源被过度开发,尤其是土地资源被滥用,城市绿地面积锐减,许多城市的历史文脉在城市的一些不当开发中被无情割断,社区结构和邻里关系重组,同时城市交通拥堵问题突出,社会问题增加……,这些问题都亟需我们进行研究和解决。

在快速城市化的今天,面对上述我国城市空间发展中城市公共空间环境的现状和存在的诸多问题,当代我国城市处于逐步从传统型朝向综合密集型发展的过程中,人们生活与交往的纽带——城市公共空间也必将发生革命性的变化。一般而言,在城市的典型传统模式中,城市中建筑功能群组的组织是以单元建筑的功能为基本单元,在二维平面上用街道和广场等交通性要素作为纽带把这些多数处于封闭自足状态下的建筑功能单元联结起来。但是在综合密集型城市中,为了实现人性化理念和城市空间综合开发与土地集约利用等方面的有机结合,同时强调体现建筑功能群组与城市空间组织的三维性和四维性,所以采取以城市公共空间、建筑公共空间以及城市主要交通要素等相结合的有机组合体来联系开放的建筑功能单元,在城市交通规划的共同作用下加强建筑群组与城市功能的一体化(见图0-6)。在城市空间的组织构成中,更多地关注和尊重生态环境、历史文化,满足人们工作、社会生活、游憩等多方面的要求。城市功能的变迁也要求城市公共空间在城市功能的发挥上有新的突破,同时更为关键的是,城市交通技术的迅速发展、城市交通枢纽站点功能的复合化和城市交通系统的建立与完善,为城市公共空间突破传统职能模式的局限提供了技术支持和发展条件,从而实现从传统型的

图0-6 香港花旗银行大厦底部公共空间与城市步行系统的一体化衔接



城市公共空间向功能综合化的复合型的城市公共空间的转型。

0.1.3 复合型的城市公共空间与城市交通关联研究的提出

由以上相关论述可知,复合型的城市公共空间在当代城市中已初显端倪,它的产生与发展既是满足城市集约化发展要求又是顺应城市发展规律的必然结果。复合型的城市公共空间将是未来综合密集型城市中联系城市、建筑、交通和生活主体——“人”的纽带,也是整个城市活力得以充分发挥的大动脉。同时,无论是作为“点状形态”的公共空间节点或城市交通枢纽站点,还是作为“线状形态”的立体化城市商业、休闲、步行(人车分离)街道等都往往既是复合型的城市公共空间的关键性组成要素,又对综合密集型城市的空间结构发展起着重要引导和制约作用。因此,为了对未来城市空间的发展有进一步了解和有利于展开更深入的研究,本书选择了复合型的城市公共空间与城市交通作为关联研究对象,以此作为对未来城市设计理论进行研究的一个契机。

此外,有一点需要指出的是,在复合型的城市公共空间与城市交通一体化过程中,虽然在城市层面上,城市交通结构与复合型的城市公共空间结构在城市土地利用上相互影响与作用,但由于城市交通系统通常以城市交通枢纽换乘中心、城市交通站点以及城市建筑综合体交通组织空间等为主要衔接手段或媒介来与复合型的城市公共空间系统相互发生具体、活生生的作用。因此,笔者在复合型的城市公共空间与城市交通一体化的研究过程中,多会选用此类具体案例作为分析的切入点进行相关剖析,从而进一步展开更深层次的研究。

0.2 本书研究的目的和意义

复合型的城市公共空间与城市交通关联研究的目的:

一是通过历时性比较研究和跨学科综合性研究,来解析城市土地集约利用、城市功能、城市交通与复合型的城市公共空间形成与发展的关联性和相互依存关系,指出复合型的城市公共空间与城市交通一体化发展的必要性和必然性;

二是探求复合型的城市公共空间与城市交通一体化的规划设计策略;

三是对复合型的城市公共空间与城市交通一体化运行机制展开研究,其对扩展我国未来城市空间的理论研究和指引城市设计实践具有很大意义。

21 世纪,中国正处于快速发展时期,在城市化逐渐进入快速发展阶段的同时,原有的城市空间结构正在经历着广泛而深刻的变革。对于当今城市的发展,应树立城市空间发展的土地集约使用和复合开发的



理念,必须重视和加强对未来城市空间和城市交通发展做大量前瞻性的研究工作,笔者相信,“复合型的城市公共空间与城市交通的关联研究”这一课题的确立和展开研究对促进未来城市设计理论的发展必将具有抛砖引玉的作用,对城市建设实践的顺利进行也将具有一定的指导意义。

0.3 国内外相关研究进展状况

许多学者都认为城市设计中所强调的空间大多指的是城市公共空间,英国皇家城市规划学会(RTPI)前主席梯勃兹就主张城市设计是公共领域的物质设计这一观点。英国牛津大学莫伦教授也认为“城市设计的对象是城市的各种场所,各种建筑物之间的空间,是有关公共领域的物质形体设计”。在这一类观点中,芒蒂恩(C. Moughtin)曾更为深刻地认为,城市设计就是设计并组织与私人领域相对而言的城市领域(Urban Realm),城市设计研究的是城市领域的设计而非私人领域,因为私人领域的设计无论是学术研究还是在实践活动中都属于建筑师份内的事。当然,以上诸观点对城市设计的论述存在一定的片面性,但有一点值得肯定的是,城市设计必须立足于城市公共空间才能更为有效地发挥作用。

复合型的城市公共空间与城市交通的关联研究这一课题主要是针对当前快速城市化背景下,在倡导城市土地综合开发和集约使用思想指导下对未来综合密集型城市及其公共空间与城市交通的发展趋势展开的前瞻性研究。由于城市公共空间与城市交通分属两个不同的专业领域,因此长期以来,国内外有关城市公共空间和城市交通分别在各自领域内的研究较多,而将两者进行关联的研究者甚少,本书为了下文对两者展开深入的关联研究,有必要对之前国内外有关城市公共空间和城市交通发展方面的相关研究进行系统的理论梳理,进而为将两者进行更好地关联研究提供一些启示。

0.3.1 与城市公共空间相关的国内外研究概况

1. 国外有关城市公共空间的历时性研究^①

城市公共空间是一个大家甚为熟悉的话题,它是人们城市生活的重要载体,其发展和建设自始至终贯穿于城市建设发展的全过程。从古希腊、古罗马、中世纪发展到文艺复兴时期,城市公共空间也完成了从最初的萌芽状态发展到第一个高潮时期的阶段性进程。

自古希腊起,哲学家已逐渐开始将空间作为探究对象。与早期

① 部分内容参见王鹏著. 城市公共空间的系统化建设 [M]. 南京: 东南大学出版社, 2001

的希腊、罗马的城市以及后期的资本主义城市相比较而言,西欧中世纪城市空间具有一种平和、宜人、宁静的特质。这种自然、整体的城市设计艺术并非自发形成,而是在设计方法上,设计师们更倾向于“描述性”而非“独断性”的设计。该设计思想更侧重于根据人们生活的实际需求来反映当时基督教生活的有序化与自组织性,并且依照市民文化平等与公众利益的原则布置他们的生活环境。因而,中世纪城市空间和谐、统一的“美”实质上是当时城市社会生活高度有序化的客观体现,而非形式上的空间秩序设计的结果。

到文艺复兴时期,城市设计则往往针对城市公共空间的某个局部而进行,设计师也多致力于复兴古罗马时期的轴线秩序,以塑造出效果强烈的城市空间。再到巴洛克时期,设计师们更是将空间设计手法推向极致,更加关注强烈的图案设计,以营造具有戏剧性的空间效果。

自19世纪工业革命以来,由于社会、经济的发展变化和城市化浪潮对城市环境的冲击,给城市空间环境带来了诸多问题。对此,一些西方国家纷纷展开了对相关问题的探索。第二次世界大战后,随着西方发达国家经济高速增长,大规模的城市改造活动应运而生,并且出现了“逆城市化”的趋势,主要表现为新城建设、郊区化的兴起和城市中心区的衰败等现象。为了能恢复城市中心区空间环境的生机与活力,许多国家的城市通过提倡保护历史环境、创造以步行街区为典型代表的人性化的公共空间以及调整城市空间结构等措施,使得城市公共空间的发展和建设得到进一步加强。

19~20世纪,城市空间的研究和设计理论呈现出多样化的趋势,许多学者从不同的角度来不断探索解决城市公共空间问题的策略和途径,主要包括关于城市空间形态与秩序的理论、城市空间分析的理论、环境知觉与行为的理论、生态与环境的理论研究以及多学科知识形成的综合性理论研究。本书主要选取关于城市空间形态与秩序的理论、城市空间分析的理论以及多学科知识形成的综合性理论研究概况进行阐述。

(1) 关于城市空间形态与秩序的理论研究

城市空间形态与秩序的理论是研究城市空间发展的形态变化和秩序以及两者之间联系规律的理论。这里的城市空间形态主要是指城市形成过程中所出现的总体形式,秩序则是指综合反映城市一定的社会、经济、政治、文化等方面因素的组织结构。影响和制约城市形态的主要因素有:城市发展的历史过程;地理环境;城市职能、规模、结构特征;城市交通的相对可达性;规模及政策控制^①。

^① 该处及下文相关内容参见黄亚平编著. 城市空间理论与空间分析 [M]. 南京: 东南大学出版社, 2002