

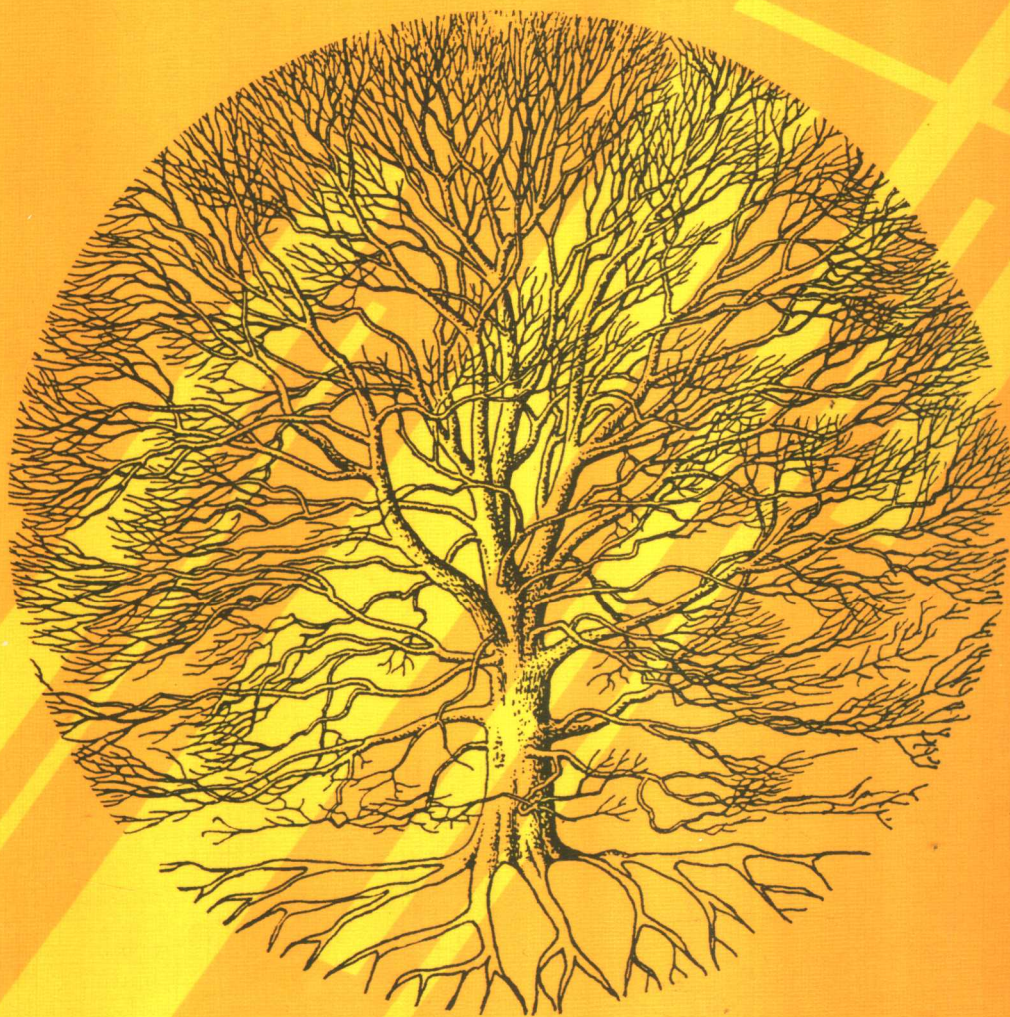
● 国外城市设计丛书

绿色尺度

GREEN DIMENSIONS

[英] 克利夫·芒福汀 著

陈 贞 高文艳 译



CLIFF MOUGHTIN

中国建筑工业出版社

国外城市设计丛书

绿色尺度

[英] 克利夫·芒福汀 著
陈 贞 高文艳 译

中国建筑工业出版社

著作权登记图字: 01-2003-8410 号

图书在版编目(CIP)数据

绿色尺度 / (英) 芒福汀著; 陈贞, 高文艳译.

—北京: 中国建筑工业出版社, 2004

(国外城市设计丛书)

ISBN 7-112-06547-X

I. 绿... II. ①芒...②陈...③高... III. 城市规划—建筑设计 IV. TU984

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 038207 号

策 划: 张惠珍

责任编辑: 戚琳琳 马鸿杰

责任设计: 彭路路

责任校对: 王 莉

Urban Design: Green Dimensions by Professor J.C. Moughtin Butterworth-Heinemann, a division of Reed Educational & Professional Publishing Ltd.

Copyright © Reed Educational & Professional Publishing Ltd-1996

Chinese translation copyright © 2004 by China Architecture & Building Press

All rights reserved

本书由英国 Butterworth-Heinemann 出版公司正式授权我社翻译、出版、发行本书中文版

国外城市设计丛书

绿色尺度

[英] 克利夫·芒福汀 著

陈 贞 高文艳 译

*

中国建筑工业出版社出版、发行(北京西郊百万庄)

新华书店经销

制版: 北京嘉泰利德公司

印刷: 北京中科印刷有限公司

*

开本: 787 × 1092 毫米 1/16 印张: 12¹/₂ 字数: 300 千字

2004 年 8 月第一版 2004 年 8 月第一次印刷

定价: 26.00 元

ISBN 7-112-06547-X

TU · 5717(12501)

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)

本社网址: <http://www.china-abp.com.cn>

网上书店: <http://www.china-building.com.cn>

目 录

序言	5
致谢	7
第一章 可持续发展	9
第二章 能源与建成环境	24
第三章 能源与交通	47
第四章 城市意象	65
第五章 城市形态	90
第六章 城市片区	129
第七章 城市街区	157
第八章 结论	181
参考书目	192
插图来源	198
译后记	200

序 言

本书的主题为城市的可持续发展。在这个自然资源日趋枯竭、臭氧层持续受损、污染不断增加、人们对温室效应的恐惧日益加剧的时代里,任何脱离环境问题而展开的城市设计研究都是毫无意义的。这个供养人类的星球,在经历了漫长的历史时期后,目前所剩的除了一个恶化的生活方式,能否还有其他的東西,令人怀疑。在这样的情形下,脱离环境问题而以一种纯粹或抽象的形式探讨美学的问题是很肤浅的。本书将建筑及其姊妹——艺术、城市设计作为“实用、坚固、美观”(沃顿,1969;芒福汀,1992)的构成元素。其中,可持续发展是城市发展“实用”性的一个方面,它是一种在保持城市社会和经济发展的同时,而不对环境造成破坏的发展模式。

可持续发展的需求,已经密切反映在城市设计领域目前的纲领中。而对现代建筑 and 现代城市规划的反思,引发了对欧洲传统城市及其城市形态的重新评价。对城市设计师而言,他们把城市空间形态、市区活力和特性、都市氛围等方面所急需实现的目标,可以和尊重传统以及注重人文尺度的开发等,统统归结到可持续发展的计划中来。可持续发展和后现代城市设计这两项运动是相辅相成的。后现代城市设计给可持续发展提供了理论体系的组合模式,反过来,可持续发展理论为后现代城市设计理论提供了功能上的合理性。如果没有合理的功能,并将其功能要素贯彻到城市设计的整个过程中,那么后现代城市设计则将演化成为另一门深奥的美学流派。城市设计学科的基础植根于社会的需求,而当代社会目前正面临全球范围环境危机的处境,并正在向环境危机对全球城市造成的影响妥协。

寻求可持续的城市结构,首先必须要提高建成环境的质量。而对城市环境质量的追求则必须注重美学以及其他美观的评判标准。本书揭示了在城市设计水平的评定过程中。

存在的一些与目前这种对全球环境问题普遍关注的大背景相冲突的问题。本书是该系列丛书中的第三册,其成果是建立在

前两册的理论基础上。其中，第一册主要阐述了城市设计中一些关键要素的作用和意义，尤其着重讨论了街道和广场的形态和功能。第二册则对公共空间的装饰要素进行了深入研究。在对街道广场三维装饰要素的设计和布局进行探讨的基础上，概括了地面、街道广场的围墙、转角、屋顶线、屋顶和天际线等要素装饰的基本原理。本书则力求将城市设计的主要内容和城市建设的基本理论结合起来，着重讨论了城市及其形态、城市居住区、街区、群屋等方面的内容。和前两册一样，本书揭示了城市设计领域过去的一些教训。然而，如同《街道与广场》和《美化与装饰》两本书一样，它并非简单地沿袭传统，因为它不是在为公共空间大量贩卖和使用这些手法的申辩书或支持信。本书力求与可持续发展的基本规律相协调，并进而推导出建立在环境要素基础上的城市设计原理。在本书的最后一章中谈到，可持续发展的理念所面临的真实状况是大量非可持续发展的现代城市，这些城市拥有充足的市政设施，与此同时，这些设施的更新又是非常缓慢的。因此，最后一章将可持续发展理念所涵盖的因素进行了分析，并认为这些对策和措施将有可能在可见的未来和适宜的条件下得到实施。

1996年3月

致 谢

我要感谢我以前的两个学生,一个是鲍勃·奥弗里,当我在贝尔法斯特皇后大学任教时,他向我介绍了公众参与在规划中的作用;另一个是史蒂夫·沙尔泰,他鼓励我在诺丁汉大学规划学院开设了可持续发展方面的课程。在我看来,可持续发展和公众参与这两个理念对于城市设计学科的发展是至关重要的。此外,与布伦达和罗伯特·韦尔近几年的共事也非常愉快,他们在生态建筑学方面的研究给了我很多启示。与系列丛书的另外两册一样,我的妻子凯特·麦克马洪·芒福汀通读了本书的手稿,以确保书面的表达易于理解。由彼得·怀特豪斯绘制的精致插图以及由格林·哈尔翻转我的负片而制作的照片,对文章的阐述极有帮助。同时,我还要感谢帕特里夏·休姆,他将最后的手稿打印成文。

我还要对利弗休姆·特拉斯特给予本书的慷慨资助致以深切的谢意。

第一章 可持续发展

引言

本书的主题是城市设计或谓之城市建造的艺术，它主要关注城市公共空间营造的方法和过程，还尤其关注城市建设中的绿化系统，并探求可持续发展的城市形态。在这个自然资源日趋枯竭、臭氧层持续受损、污染不断严重、人们对温室效应的恐惧日益加剧的时代里，任何脱离环境问题而展开的城市设计研究都是毫无意义的。这个供养人类的星球，在经历了漫长的历史时期后，目前所剩的除了一个日益恶化的生活方式，能否还有其他的東西，令人怀疑。在这样的情形下，脱离环境问题而以一种纯粹或抽象的形式探讨美学的问题，就如同要重新布置泰坦尼克号甲板上的躺椅一样，是毫无意义的。人们通常认为建筑及其姊妹——艺术、城市设计为“实用、坚固、美观”（沃顿，1969；芒福汀，1992）的构成元素。其中，可持续发展是城市发展“实用”性的一个方面，它是一种在保持城市社会和经济发展的同时，而不对环境造成破坏的发展模式。寻求可持续的城市结构，首先必须提高建成环境的水平。而城市环境的质量，部分是由美学以及其他美观的评判标准所决定的。本书揭示了在城市设计水平的评定过程中，存在的一些与目前这种对全球环境问题普遍关注的大背景相冲突的问题。

可持续发展的需求与城市设计领域的后现代运动相一致，并已经密切反映在其纲领中。对城市设计师而言，目前的当务之急是将城市空间形态、市区活力和特性、都市氛围，以及尊重传统适度的开发等结合起来。这些内容以及其他后现代城市设计运动中的精髓都可以从可持续发展的计划中吸取。可持续发展和后现代城市设计这两项运动是相辅相成的。实际上，他们都体现了当前的一种思潮，即要抵制20世纪五六十年代和七十年代以现代建筑为表现形式的大规模开发策略。后现代城市设计给可持续发展提供了理论体系的组合模式，反过来，可持续发展理论为后现代城市设计理论提供了功能上的合理性。如果没有合理的功能，并将功能要素贯彻到城市设计的整个过程中，

后现代城市设计将像其他一些后现代建筑流派一样，演化成为另一门深奥的美学流派。城市设计学科的基础是社会的需求。而当代社会目前正面临全球范围环境危机的处境，并正在向环境危机对全球城市造成的影响妥协。

环境问题

有人认为拉赫尔·卡森（1962）所著的《沉寂的春天》，是现代环境运动的起点（多布森，1991）。本书阐述了不加选择地大规模使用化学杀虫剂、杀真菌剂以及除草剂等造成的不可避免的危害。卡森著作及思想的影响非常广泛，影响了像“地球之友”这样的民间团体，并促进了环保政策和环保思潮的推行。舒马克（1974）所著的《少就是美》是环保问题成因分析和环保策略制定领域的又一个里程碑。他纠正了人们的一个观念，即在这个资源有限的地球上，大家仍可以以不断增加的速度进行生产和消费活动的想法是不切实际的。舒马克警告大家，作为我们资源来源的地球，正在受到过度消耗的威胁：实际上，人类正在以危险的速度消耗着他们的资源，危及着自然界的临界线，进而对人类生命的支撑系统造成威胁。在生态研究领域一个更为深远意义的里程碑是“我们共同的悲剧”学说（黑丁，1977）。黑丁认为如果每一个人都尽可能最大化地从大家的共有资源中攫取自己的一份，无论是土地、海洋或是空气，都必将导致对这些共有资源的破坏。在人口相对比较稀疏的地区，这些人类共有的资源包括我们呼吸的空气、保护我们的臭氧层，以及对人类制造的垃圾进行分解的生态系统，都处在危险的状态中。“人类的困境”组织开展的《罗马项目》所制定的《增长的极限》（梅多斯等，1972），就环境运动进展的目的提出了质疑。该文阐述了目前地球资源削减的状况，并就当前这种递增的发展趋势可能引发的后果提出了警告，宣称全球的环境将会因满足人类不断增长的需求而最终导致自我灭亡。这本书被认为是非科学和机械的。并一直受到大家的批判，认为该书夸大了实际的状况以及对环境造成的破坏。这些批评在《超越极限》（梅多斯等，1992）一文中有所表现。但是，《增长的极限》一文确实力图就全球的环境问题进行整体的研究，并采用系统的方法进行环境分析，来重点研究生态策略一般要素之间的联系。

人口增长是造成环境恶化的一个至关重要的因素。17世纪中叶，全球的人口数量只有5亿左右。但其后年均0.3%的人口增长率，使得地球人口在每250年内就增加一倍。到20世纪初，全球人口达到了16亿，同时年人均增长率提高到了0.5%，使得人口翻番的时间缩短到了140年。到1970年，全世界的人口数量达到了36亿人，年均增长率达到了2.1%。不但是人口总

量随人口增长指数增加,连人口增长指数自身也在不断提高。不过,在1971~1991年这20年间里,尽管人口总量从36亿增加到了54亿,但年均增长率却从2.1%下降到了1.7%。在这段短时期内,人口死亡率虽然有所下降,但出生率平均下降更多。人口增长率这一意义的重大变化,意味着世界人口的增长出现了下降的趋势。

但其中,各地区人口增长速度的水平不一致(表1.1)。据估计,全球人口在2025年将达到82亿,其中83%的人口分布在发展中国家。到2000年末,全球为供养这些新增的人口将需要多消耗50%的物资“农业学家们能否应对这一挑战还很难说”(联合国环境与发展会议,1992)。

目前,最少有10亿人还没有获得安全和健康的居所。据估计,到2000年,将有20亿人流离失所。此外,每年还将有520万人,包括400万的儿童死于因过度资源浪费而造成的疾病。据地球峰会称:“贫困与环境的恶化是紧密相关的。虽然贫困对环境造成了一定压力,但环境恶化的主要成因是消费和生产的非可持续发展模式,尤其在工业国家,贫穷和贫富悬殊的现象更为严重”(联合国,1992)。目前所存在的问题是,“日益加剧的国际化、全球化以及潜在的比以往更为严重的生存危机”(皮尔斯,1989)。虽然通过教育和家庭计划降低人口增长率是为人类建设一个可持续发展未来的关键,但仅此而已是不够的:在发达国家建立可持续的消费和生产模式对全球环境的发展水平才是至关重要的。

关于全球环境问题的本质和范畴,在其他许多著作里已经有充分的论述,因此,本书就此只进行简单的归纳。对人类生存质

表 1.1

人口及人口增长率预测 (1984 年估算数据)

地区	人口 (亿)		年增长率 (%)		
	2000 年	2025 年	1950~1985 年	1985~2000 年	2000~2025 年
全世界	61	82	1.9	1.6	1.2
非洲	8.7	16.2	2.6	3.1	2.5
亚洲	5.5	7.8	2.6	2.0	1.4
拉丁美洲	35.5	45.4	2.1	1.6	1.0
北美洲	3.0	3.5	1.3	0.8	0.6
欧洲	5.1	5.2	0.7	0.3	0.1
前苏联	3.1	3.7	1.3	0.8	0.6
大洋洲	0.3	0.4	1.9	1.4	0.9

* 本预测为中速发展预测。

资料来源:世界环境与发展委员会,《我们共同的未来》,哈佛大学出版社,哈佛,1987

量的最大威胁是全球性的污染问题,以及由此引发的臭氧层破坏问题。地球最外表臭氧保护层的受损使得来自太阳的紫外线可以穿透地球的表面。而射线的增加有可能会对植物、动物包括人类造成不利的影响。目前的经济政策和部分的土地利用开发增加了大气的辐射,尤其增加了温室气体的排放。同时,全球气温的变暖将导致海平面的上升,这对许多国家而言将是一个致命的打击。人类的这些行为还会导致生物多样性的丧失,将会“降低生态系统抵御气候变化和大气污染危害的弹性能力。同时,大气变化的影响将波及森林、生命多样性、淡水、海洋生态系统以及农业等经济活动领域”(联合国,1992)。

正如皮尔斯(1989)指出的那样,以上这些变化对环境的具体影响至今是无法确定的。例如:废气排放到大气层的精确轨迹和未来的燃料组合无法确定。污染对生态改变影响的程度和范围也不确定,尤其是全球或区域范围的气候随之改变的情况更是无法确定。同样,环境灾难发生或某些特定进程无法逆转的临界点,即环境的阈限也无法确定。以上所有的这些都是关于人类在应对可能发生的环境变化时,拟采取的对策中无法明朗的主要内容。人类对这些现实或预期的环境危害的回应和调整,是人类适应自然过程中的一部分,而这种回应和调整应当包括个人的、机构的和政府的几个层面。这种适应小到在家中安装更多的隔热设备,大到从干旱或洪涝地区大规模的移民。

由于以上不确定因素的存在,因此,解决环境问题明智的做法就是要谨慎和有计划地处理可能出现的最坏后果。如果同意这一观点,那么皮尔斯(1989)所提出的建议就是勿需争辩的,他认为“通过国际的合作将温室效应控制在‘可接受的程度’是非常重要的和急迫的。这种紧迫性在于其可能后果的严重性;在于越拖延,气温越高,危害越大;在于将来的弥补措施将非常昂贵;还在于国际合作这一惟一的遏制手段的实施将是非常复杂和难以确保的。目前,全球污染的问题更体现了政策先行的必要性”。

可持续发展: 定义

解决全球环境问题就是要制定可持续发展的策略和计划,这似乎已成为了一个广泛的共识。然而,关于可持续发展,却有着许多不同的定义(皮尔斯等,1992)。但目前存在着一种危险的认识和做法,即将可持续发展简单地认为是解决地球环境问题万能的灵丹妙药。为人类的生存环境寻求可持续发展的未来需要拟定出一些强硬和有效的政策和计划,直接涉及与环境恶化和非持续发展相关的问题。如果这些政策和计划都是以“可持续发展”概念为线索进行组织的话,那么,对“可持续发展”必须要达成一个广泛接受的概念,否则“可持续发展”就会沦为治疗政治

昏迷的一注止痛药。

关于可持续发展的广泛接受的定义,以及“考量”这一概念的适宜切入点,在布伦特兰(Brundtland)的报告中有所表述:“可持续发展是在不危及子孙后代需要的情况下,满足当代发展需求的发展模式。”(世界环境与发展委员会,1987)。这一定义包含三个关键的理念:发展、需求和子孙后代。根据布洛尔(Blower,1993)的观点,不应将发展和增长的概念混淆起来。增长是指经济体系在物质或数量上的扩张,而发展是一个质量的概念:它涉及包括文化、社会和经济领域的提高和进步。而“需求”一词则反映了资源分配的观念,即“满足所有人的基本需要,并尽可能满足他们创造优质生活的愿望”(世界环境与发展委员会,1987)。这是一个美好的期望,但在现实生活中,一方面,穷人们无法获得他们的基本需要;另一方面,富人们则在更积极地去实现他们的渴望,许多奢侈品被这些富人们当成了必需品。如果富人们的这种消费标准依然保持,而同时还要满足穷人们的需要的话,自然会造成环境资源的大量消耗。因此,有一个选择是不可避免的:需求的满足自此成为了政治、道德和伦理领域的问题。它涉及在国家内和国家之间进行资源再分配的问题。可持续发展意味着在伦理和现实的动机下所寻求的更彻底的社会公平。我们不能沿着贫困的南半球划出一个环保禁区;我们只有一个地球,而环保的问题是没有国界的。第三个概念“子孙后代”反映的是不同代系之间的公平性:我们有责任照顾好我们的地球,并将其好好地传给未来的子孙(英国环境部,1990)。1972年的联合国人居会议提出并倡导“乘务员”的概念。“乘务员”体现了人类对于地球的角色是地球的呵护者,并需要把握好地球的发展方向,尽可能地造福人类和自然系统。人是为子孙后代服务的地球管理员。北美印第安人的一句格言很好地概括了上述思想,即“地球并非是我们从祖先手上继承,而是从我们的子孙手中借来”。遵循这句格言的目的不是让生活在地球的每一代人都保持现状,而是要他们为下一代留下良好的生活环境,尤其是在那些环境已经恶化的地区。这需要每一代人的明智:避免不可挽回的破坏;控制环境资源的开发;保护重要的种群、高品质的景观、森林以及不可再生的资源。总而言之,布伦特兰所明确的可持续发展的定义包括了在不破坏地球环境支撑体系的发展前提下,人类代间和代内二者的公平性。

埃尔金等在他们的《复兴城市》(1991a)一文中,对上一段中所述的理论大加赞同。不过,文中还列出了可持续发展的四个原则,即未来、环境、平等和可参与性。未来的原则是指将主要生态支撑系统的环境消耗维持在最少的程度,并尽可能多地保护

包括森林在内的传统的不可再生资源。这符合了布伦特兰所提出的要求,即人类的活动应根据其对子孙后代的需求造成的影响进行限定。第二个原则关乎环境的消耗问题。所有活动的实际消耗,无论是否通过市场发生,都应当通过一些规则以及基于市场的激励机制进行结算。虽然实现这一原则所需要的最小环境容量很难确定,但可以明确的是“目前环境恶化和资源削减的速度似乎正在使我们偏离那个水平”(埃尔金,1991a)。精确地限定可持续发展的约束条件可能比较困难。不过,引导消费模式转变的方向、避免环境阈值的突破却是可以实现的。通过采取和落实这些尽管仍存在着疑义和不确定性的预防原则,也许可以大致判断出城市开发和城市设计模式中哪些比较有可持续性,哪些比较无可持续性。

埃尔金(1991a)将其余的“平等”和“可参与性”两个原则确定为可持续发展的次要原则,次要原则与主要原则相关并为其提供支撑:埃尔金强调了代间和代内的公平性,并就此专题进行了大量的论述。他还将可参与性归结为长期原则。他认为:“一次次地证明没有民主参与的‘经济开发’是一句空话,除非个人可以参与到决策和实际的开发过程中,否则这些行动必将走向失败”。

可持续发展:政府的回应

在1987年布伦特兰会议的报告《我们共同的未来》中,可持续发展被列入了政府的议程中。卡森(1962)、舒马克(1974)、黑丁(1977)和梅多斯等(1972)之前所做的工作最终得到了全世界的认同。在英国,政府下达了由梅多斯等(1989)编制的研究报告《绿色经济蓝图》。在报告中,皮尔斯就将可持续发展引入英国经济体系的做法提出了建议。随后,英国政府出版了名为《共同的遗产》的白皮书(英国环境部,1990)。但是,白皮书中很少涉及到皮尔斯报告的论点。其次,也缺乏相关政策领域的指引,仅仅是对经济和城市发展中现有政策的重复。欧洲委员会公布的《城市环境绿皮书》使环境运动扩展到了全欧洲的范围(经济共同体委员会,1990)。该文章提出了一些解决环境问题潜在成因的政策,并呼吁开展适应可持续发展需求的城市管理途径的探索。

在20世纪90年代初期,英国颁布了不少关于环境问题的政府公告。《发展规划:一本优秀的实践指南》一书中就有一段关于环境问题的章节,试图说明如何将环境问题相关地反映到发展规划中。它讨论了“要在经济增长、科技进步以及环境保护之间获取平衡”。但该文既没有就平衡的点位进行界定,也没有引入关于发展和增长的辩论。在为保护乡村英格兰委员会准备的

《自觉的能源规划》(欧文斯, 1991) 中, 有一些关于节能的城市形态的深远和综合的论述。而 1992 年颁布的《污染与废物管理规划》(美国环境部, 1992b) 则成为了制定规划指引的基础。《通过规划降低交通排放》于 1993 年公布: 这是由美国环境部和交通部共同制定的文件。文件指出:

意识到全球环境变暖的问题, 英国政府签署了《改变气候协定》, 以呼吁采取措施, 争取到 2000 年将二氧化碳的排放量减少到 1990 年的水平。要达到这一目标, 在交通领域要采取以下三方面措施:

- (1) 减少整体出行需求;
- (2) 鼓励使用排放量省的出行方式;
- (3) 改变交通工具的排放效能。

第 (1) 条强化了欧文斯 (1991) 年提出的许多观念, 强调了基于出行需求的土地利用、开发强度和城市结构之间的关系, 并提倡更为节能的城市形态。第 (3) 条是关于改进交通技术的一个直白的主张, 是一个没有什么政策干扰因素的建议。第 (2) 条或许对减少二氧化碳的排放量最有效。但对于一个由保守党执政的政府来说, 实施的过程中会引发大量难题, 因为政府偏向于公路的说客团, 在解决交通问题上往往倾向于支持多修路的解决方案。不过, 政府在交通问题上一些论调的变化似乎预示着政府的交通政策正在向公共交通倾斜。

1993 年还颁布了《地方可持续发展框架》。这是英国地方政府对英国政府的第一个可持续发展战略所作出的回应。该报告是由地方政府管理局编制的, 为英国地方的 21 世纪议程建立了框架。该报告力图贯彻“从全球出发, 从本地做起”的原则。它是建立在由包括英国在内的 178 个国家 1992 年在里约热内卢的联合国环境会议上签署的《21 世纪议程》的基础上。这份由地方政府管理局编制的报告比以往英国政府组织编发的文件更接近布伦特兰和《21 世纪议程》的精神。例如, 关于公平性问题是这样描述的:

穷人受环境问题波及的影响最大, 而解决这一问题的能力却最差。贫困经常迫使人们作出一些不可持续的行为, 而富人们却可以通过金钱来摆脱他们的行为对环境造成的影响。因此, 财富分配的不均既引发了不可持续的行为, 也使得这种行为难以逆转。同时, 对现代人公平性问题的关注必须与下一代人公平性的问题联系起来。

该报告所谈到的关于生态经济的观点与皮尔斯报告的观点比较相近（皮尔斯等，1989），报告认为：“经济的增长既不是可持续发展的必需条件，二者也不匹配：在它们之间没有必然的联系，在经济增长和生活水平之间也没有必然的联系”（地方政府管理局，1993）。此外，该报告还强调了通过规划来实现可持续发展：“规划体系是对可持续资源的使用进行决策的重要机制。它的运作是开放和民主的，并在采纳了环境管理的基本原则之后再加以实施”。报告还鼓励政府推进一个更有力、更广泛的规划体系。

1994年发表的四个官方公告为：《气候变化：英国计划》、《生物多样性：英国行动计划》、《森林：英国计划》与《可持续发展：英国战略》（英国环境部，1994a～d）。《气候变化》制定了英国贯彻实施《改变气候框架协定》的措施，这个协定是英国首相在1992年6月在里约热内卢的地球峰会上签署的。实施计划包括有关气体排放的情况和未来发展的趋势：并制定了到2000年将主要温室气体排放量降低到1990年水平的措施。该报告还承诺要提高土壤和植被的碳含量。其中，交通部分反映了政府政策的一些基本原则：“鉴于我们采取的是基于市场的方法，因此计划实施的关键在于提供一个合理的价格机制”（英国环境部，1994a）。例如，燃油税至少每年要增加5%，高于通货膨胀的平均水平，此外过路费的征收也要认真考虑。能否只靠市场机制自身而将消费模式扭转到不危害下一代的模式，仍需要拭目以待。这种市场机制所引发的副作用有可能会破坏寻求公平的努力，而公平是可持续发展的一个重要支撑原则。

1992年地球峰会所提出的一个重要建议是每一个国家都应当制定自身的行动计划和策略，体现其在实施《21世纪议程》和里约热内卢协定方面的所做努力。英国政府根据里约热内卢协定的四个方面内容分别制定了四个单独的文件其包括：气候变化、生物多样性、可持续的森林和21世纪议程。《可持续发展：英国战略》（英国环境部，1994d）是英国对《21世纪议程》的回应。报告的第一部分重申了可持续发展的基本原则。第二部分说明了未来20年的主要发展方向和可能出现问题的方面。第三部分特别关注了急需新政策来保障可持续发展的地区，以及在那些因稳定的环境改善给市场带来商机、有可能刺激经济增长的地区中，经济政策实施的情况。第四部分制定了实施的对策：“可持续发展并不意味着减缓经济发展，相反，一个良好的经济体系将能更好地创造出满足人类需求的物资，追加投资和环境改善是密切相关的。”对那些可持续发展领域的论著来说，这份报告是基础性的成果。文中还有专门的章节研究城镇和乡