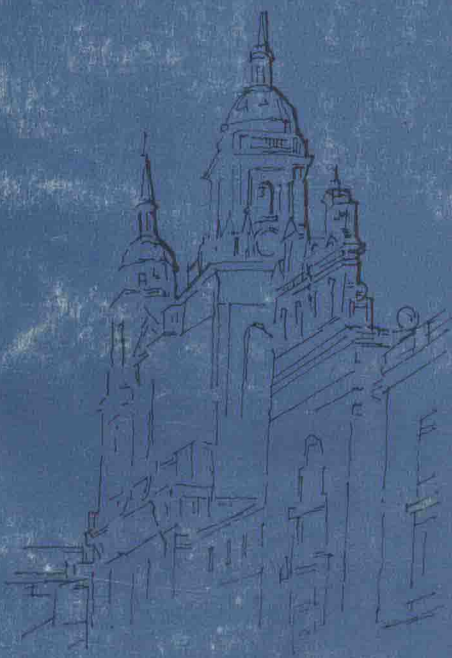


国外城镇建设

—— 考察报告汇编



中国

城市规划

设计研究院·情报所·总体所

國外城鎮建設

——考察報告匯編

編者

陳其南等

臺灣商務印書館 叢書部 建築部

国外城镇建设考察报告汇编

中国城市规划设计研究院情报所

前 言

城市规划在世界上成为所有城市普遍的、必要的发展条件，并导致对城市建设有效的、越来越具体的影响，这是本世纪以来几十年之间的事情。尽管由于各国社会经济条件不同，世界上的城市各有千秋，这些城市的规划往往各具特色，但各国城市建设的差异和历史情况比较，显然是趋向于缩小了，特别是有关城市发展的一些矛盾和趋势、规划城市的方法和规律，有许多共同的特点。因此，互相借鉴，少走别人走过的弯路，显然是对任何一个国家、比任何一个时代都更为重要。

由于历史条件，解放以后我国现代城市吸取外国经验是由苏联开始的。国内外不少城市规划的同行都认为我国的城市规划长期受苏联模式影响，认为我国在吸取世界城市发展的经验中偏于一隅。事实上，从一五计划末期，我国的城市规划工作者就开始注意一些资本主义国家的城市规划经验，提出要走自己特有的中国的城市发展道路问题。问题是在当时的政治、经济、社会条件下，即使了解了其他国家的经验，也未能吸收消化并运用到实践中去，不是食而不化，就是食而不咽，这里有着复杂的制约因素，所以，不能把我国长期的吸收国外经验和自己的实践活动简单地把问题归结为只是搬用苏联模式。

实行开放政策以来，我国吸取一切外国先进科学技术的指导思想更加明确，空前规模的派出了留学生、考察团到许多国家去，在吸收外来文化问题上，更谈不上“吃偏食”了。从1976年第一次派出到朝鲜人民民主共和国考察城市规划以来，有关城市建设和城市规划的考察活动可以说是连年不断，相当可观的了。把众多的考察成果集中起来进行比较研究，无疑地对规划我国现代化城市是有所裨益的，这也就是编纂这本集子的初始想法。

从我国吸取外国城市经验的历程中，还有二个基本观点看来可以明确：一是无论是学习苏联和其他社会主义国家也好，参照发达资本主义国家和第三世界的经验也好，都必需着眼于本国的需要，联系国情，做好消化、提炼、吸收的工作，任何简单地搬用都是不行的；二是切忌从表面看问题，一切城市的表象都有其复杂的内在因素，而要了解一个城市及内在因素，由浅及深，由表及里，是要一个过程的。而前一段，我们考察国外城市比较多的还停留在表象，要真正借鉴人家的经验，还须要更加深入、更加广泛地进行研究考察，我们应当结束那种一般性的考察，进入有针对性的、专题性的、事先经过研究的有深度的考察研究。

毫无疑问，我们的国家还要进一步开放，我们还要更多的吸取国外城市一切对我有用的经验，深入地进行对比研究，更好地探索自己的城市发展的路子。从这样的长远意义上讲，现在的考察研究工作都还仅仅是开始。所以，我想这一集子的出版，应当在吸收和应用外来的城市文化的发展过程中起到应该起的一点作用。

周干峙

城乡建设环境保护部副部长

1987年5月9日

目 录

前 言

第一部分 城镇建设和规划

1. 城市规划访美考察 报告	(1)
2. 朝鲜农村建设考察 报告	(9)
3. 西德城市规划考察 报告	(13)
4. 朝鲜城市建设的计划体制、程序和资金来源	(19)
5. 西德的村、镇 建设	(24)
6. 浅谈罗马尼亚城市建设的 经验	(31)
7. 加拿大城市规划和管理情况 简介	(36)
8. 1984年西柏林“空间规划和区域开发—促进次级城市发展”	

国际会议情况综述	(41)
----------	--------

9. 荷兰城市规划考察 报告	(46)
10. 关于访问西、北欧四国有关城市建设、环境保护几个问题的 报告	(52)
11. 赴新加坡考察 报告	(56)
12. 关于英国城市规划情况的考察 报告	(66)
13. 比利时城市规划考察 报告	(86)
14. 香港访问考察 报告	(93)
15. 意大利城市规划考察 报告	(99)
16. 参加联邦德国城市建设和管理讨论会情况的 报告	(103)
17. 关于赴匈牙利考察城市土地管理情况的 报告	(109)
18. 建筑与城市建设高教访美考察 报告	(118)
19. 匈牙利城市规划改革情况考察 报告	(127)
20. 马来西亚城乡建设考察报告	(133)

第二部分 人口与城市发展

1. 联合国区域发展中心中小城市专家会议学术讨论 情况	(137)
2. 关于出席联合国“人口与城市未来”国际会议情况的 报告	(143)

第三部分 交通

1. 访西德交通运输考察 报告	(147)
2. 比利时城市公共交通参观学习 报告	(152)
3. 比利时轻轨交通考察 报告	(158)
4. 关于参加《在亚太地区发展中国家发展城市轻轨交通的可行性》 讨论会的报告	(162)

第四部分 市政公用事业

1. 朝鲜的市政公用 事业	(165)
---------------	---------

2. 赴日考察下水道技术情况 报告.....	(169)
3. 赴安蒂利斯(荷)参加“国际发展中国家非常规水资源利用讨论会” 报告.....	(173)

第五部分 住宅

1. 朝鲜城市住宅的建设和管理.....	(177)
2. 西德住房概况.....	(179)
3. 关于参加世界规划住房大会的情况报告.....	(182)

第六部分 园林绿化

1. 中国风景园林代表团访美报告.....	(185)
2. 朝鲜城市市容、园林的建设和管理.....	(190)
3. 赴波兰园林考察组总结报告.....	(194)
4. 朝鲜园林绿化及风景区技术考察报告.....	(198)
5. 赴澳大利亚园林考察组考察报告.....	(206)

第七部分 古城保护和旧城改建

1. 关于日本古城保护工作的考察报告.....	(219)
2. 应邀出席日本奈良国际学术会议简纪.....	(233)
3. 美国、加拿大旧城改建考察报告.....	(237)

第八部分 环境保护

1. 城市环境卫生考察团赴日考察报告.....	(243)
2. 西德的环境保护与环境卫生.....	(249)
3. 法国水污染治理概况和技术.....	(254)

城市规划访美考察报告

中国城市规划设计考察团

应美国美中关系全国委员会邀请，由北京市人民政府和国家城建总局共同筹组派出的中国城市规划设计考察团，于一九八一年十月三十一日至十一月二十一日赴美考察城市规划三周。

根据美方安排，我们访问了芝加哥、明尼阿波利斯（以下简称明城）、丹佛和旧金山四个城市。到各城市的活动，由美中关系委员会安排，访问了城市规划管理部门、有关设计单位、开发公司，参观了住宅区、市中心、旅游区，访问了有关高等院校。

这次考察的四个城市，在美国城市规划和建设上具有一定的代表性。芝加哥是美国第二大城市，在现代建筑史上有重要地位；旧金山的城市规划和城市再开发较为先进；丹佛是著名的旅游胜地，又是新兴的能源中心；明城在旧城改造城市复兴方面取得重要成就。四个城市兴建较晚，现代化水平都比较高。出国前我们对四个城市的资料进行了研究，做了认真的准备，考察中针对性比较强，经过大家的努力，基本上达到了预期的目的。

一、美国城市规划的一些动向

美国的城市规划，起初以建筑和工程为主，二十世纪四十年代以后，城市规划更多地考虑社会问题和经济问题，城市规划的学科范围日益广泛，土地使用规划和建设规划仅仅是城市规划的重要组成部分。六十年代后，产生了城市设计的概念（URBAN DESIGN），主要指城市和城市局部地区的建筑群体规划，侧重于解决物质方面和景观方面的设计。而城市规划（CITY PLANNING）则成为广泛的，包含社会、经济、工程、环境等多方面内容的综合性工作。目前，美国无论在城市规划和城市设计方面，都在向更大的广度和深度发展。

通过对四个城市的考察，我们看到美国过去的城市总体规划已经发展成为今天的综合规划（COMPREHENSIVE PLAN）。四个城市都有过城市总体规划。比如芝加哥，早在1906年就由伯纳姆等人拟定了城市规划，提出了城市发展的一些重大原则，诸如：建设城市与郊区公路干道系统；放宽主要街道的断面；安排铁路车站和湖滨码头；沿湖地段保留为游览和绿化地带等，这些原则，对芝加哥的发展发挥了重要作用。目前，许多城市都有城市综合规划。这种规划主要是规定城市发展的各项目标，以及达到目标的方针政策和主要途径，包含了经济、社会和建设等多方面的内容。因此，这种综合规划已经不只是用地和建设规划，而是城市在社会、经济、文化、建设等各项发展的综合规划。比如正在拟定的芝加哥综合规划，提出了城市在居住、社会治安（人身和财产安全）、物质环境、工业、商业、交通、就业、教育、闲暇时间、文化艺术等方面发展的目标及方针政策。各城市的综合规划内容也不

相同。在芝加哥、旧金山等大城市，由于城市结构和规划布局已经定型，综合规划更侧重于目标和方针政策，更具战略指导意义；而在建设较多的新兴城市，则还包含一些局部地段建设规划内容，比如丹佛市的综合规划，除了拟定城市发展的目标、方针政策外，还包含有邻里规划和局部地段的规划。

对城市的建设和发展，四个城市的综合规划都在以下几个方面下了很大的功夫：一、中心区的老房改造和更新；二、海边、湖边、河边绿带的开发和保护；三、文物和古建筑的保护；四、对建筑物体量和高度的严格控制，注重视线和景观；五、市区污水处理与街道系统的规划；六、市区居住区分区（ZONING）的详细规划；七、高速车道和州际、市际公路的布局和交接；八、城市公共交通。

通过学术交流和考察，我们感到美国城市规划界学术思想活跃，求实精神突出。比如明城市中心发展公司主任卢伟明指出：城市是生成的而不是造成的。城市的形成和发展，都有其客观的规律，人们只能顺其规律去建设和发展城市，而不能脱离客观规律，单凭主观意志去制造城市。他还强调了城市发展的经济性，要通过合理的规划来吸引投资进而实现规划。美国的一些城市规划专家学者认为，在某种意义上讲，实施一个规划，比制定一个规划更为重要，更为困难；要花大力量制定规划，还要花更大的力量去实现这个规划。卢伟明还指出：一定要紧紧抓住城市当前建设规划，较快取得成效，以取得公众和投资者的支持。城市既要有十年、十五年的战略性的长期规划，还得有五年的比较具体的中期规划，更重要的是要有二、三年的近期详细规划设计，使各项建设能按规划实行。要在公众和社会上展示规划方案，征求意见，取得社会各方面的支持，以利于规划的实施。我们看到的几个城市，对实施规划都抓得非常认真。

美国城市规划在发展中，也有不少教训。由于资本主义私有制，经济命脉和城市的重要建设如铁路、飞机场、港口等等，均为私人所有，而工商资本往往为眼前的利弊所左右，因而在城市发展中，往往忽略了长远而服从于近期经济的需要，顾此失彼。比如，五、六十年代在城市兴起了兴建高速公路的浪潮，当时主要考虑交通的需要而较少考虑其他，但城市中修建高速公路破坏了城市景观，受到公众反对。比如旧金山在海湾建设高架高速公路后，损害了海湾风光的视线，城市公众强烈反对，成为社会事件，不得不停建。一些城市的总体布局混乱、有污染的工厂和居住区混杂的布置，形成之后，也难以改正等等。

二、美国城市规划的管理

美国管理城市规划的部门，在联邦政府有住房和城市发展部，在各个州，有规划局和土地利用局，在各城市普遍设有城市规划管理机构。芝加哥、明城有城市规划委员会，丹佛在市政府下设城市规划办公室，旧金山有城市规划局，均属综合性机构，全面负责城市的规划和发展工作。

在美国，对城市规划工作，全国没有统一的要求，联邦政府不具体管理城市规划，主要负责立法和政策制定。主要权力在州和城市，而且这种权力日益分散，因而各州的城市在城市规划方面都有不同的做法。

各市的城市规划管理机构健全，职能分明，但工作人员并不很多。比如50万人口的丹佛市，在市长下设城市规划办公室，共40名工作人员，在主任下分设四个处即：规划服务处、

小范围规划处、城市规划处、规划实施处。规划方案由规划委员会组织力量编制或委托开发设计单位承担，比如芝加哥的21号规划以及市中心的第尔旁公园（DEARBORN PARK）小区的规划均由大型设计公司SOM承担。有的规划则由民间和政府合作制定，比如明城和圣保罗的市中心区发展规划就是由开发公司和市政府结合进行的，市长也是该开发公司的董事之一。

在美国，由于城市化高度发展，形成了二十几个大都会地区。有的州开展了大都会地区规划，比如明尼苏达州的明城和圣保罗（双子城，即二城在密西西比河的两岸）设有大都会理事会，对城市和附近地区总共7800平方公里范围的大都会地区进行统一规划，该规划对地区的各项事业发展做了全面考虑。大都会理事会具有相当大的权力，可以否决政府业务部门的一些决定，负责确定地区发展的方针，进行规划，并实施方针和规划。美方认为，这在美国也是较好的实例。

城市规划拟定以后，要采取多种方式，听取公众的意见，修改后经市议会通过，并由市长批准颁布执行。

实施城市规划，主要靠法制。联邦、州和各城市都有许多有关城市规划的法律和法规，以保证规划执行。城市规划一经批准，也具有法律效力。在芝加哥、明城、丹佛和旧金山都有分区法案，具体维护规划的权威。对城市规划如有重要修改，必须修改分区法案，而这就必须经过市议会讨论通过。但是，有的城市法律工作者也认为，联邦、州、各市的法规过于繁琐，影响规划实施，主张简化法律。实施规划的另一主要途径是依靠规划的经济性、合理性以吸引私人企业前往投资建设，政府按规划建设基础设施，引导各种建设按照城市规划发展。

三、住宅与居住小区建设

美国在城市住宅和居住小区建设方面，具有较高水平。这次，我们在芝加哥参观了第尔旁公园（DEARBORN PARK）小区和新世纪城（NEW CENTURY TOWN），在明城参观了西达河畔（CEDORRIRERSIDE）小区；在旧金山参观了金门道（GOLDEN GATEWAY）改建区。顺道还看到明城的劳林公园（LORING PARK）小区、丹佛的作家广场（WRITER SQUARE）小区和旧金山的圣弗朗西斯（ST·FRANCIS）小区，其中四个小区，其主要指标如下：

小 区 名 称	占地面积 （公顷）	住宅数量 （套）	住宅密度 （套/公顷）	层 数 （层）
第 尔 旁	20.40	3,000	147	2,6,22,27
新 世 纪	3.24	104	32	2
西 达 河 畔	3.24	1,299	400	3,4,5,8,10,13 16,20,25,31
金 门 道	20.66	1,409	217	2,3,22,25

我们感到几个城市的居住小区规划建设，有一些共同点：
一 在市区内建设。上述各小区除“新世纪”以外，都建在市区以内，而且离市中心不

远。其原因主要是：经济不景气，美金贷款利息高，房地产商不愿大量投资兴建住宅；政府要吸引有钱的纳税人回到市区来住，提出城市复兴计划，并提供部分基础设施投资；同时，能源短缺，开车到远处去住已不太方便。

二、建设规模不大。小区小的3~4公顷，大的也只有20公顷左右。“新世纪”小区从1970年规划，要求发展到239公顷，现在只建成一个3.24公顷的104套房的住宅组。“西达河畔”小区按规划将于1990年建成，建成时占地136公顷，住宅12500套，容纳3万人；但迄今只建了西广场（CEDAR SQUARE WEST）一块，占地3.24公顷，建了1299套住宅。

三、密度有所提高。据了解，美国小住宅的平均密度是每公顷10套。“新世纪”小区采用拼联式每公顷可建32套。在市区建房用地紧张不得不提高密度。旧金山圣弗朗西斯小区三层住宅的密度为91套/公顷；提高密度的办法是采取高低层结合，高层与低层住宅混合布置，可以使户型多样化，也能丰富空间变化。例如第尔旁公园小区将私有共管住宅（CONDOMINIUM）和老年人之家设置在高层里，让有子女的家庭占用低层住宅，便于儿童在室外游玩，而且家长可以看到孩子，招呼孩子回家。

由于房价不断上涨，年青人买不起房，所以新建的住宅尽量利用空间，压缩建筑面积，强调经济适用而不追求宽敞豪华。如第尔旁新建的私有共管住宅，三室户140M²，二室户110M²，一室户只有50多M²。一室户有一间卧室，一间起居室，并附有厨房、厕所、炉灶、冰箱设备齐全。

四、发展综合体。在市内新建住宅区改变了过去分区明确，功能单一的缺点，往往是采取工作、居住和生活合一的布置手法。过去功能单一带来不少弊病。中心区都是办公楼，入夜冷冷清清，上下班交通拥挤。现在芝加哥规定，在市区建办公楼必须建一定比例的住宅。旧金山金门道改建成综合体也有住宅、办公楼、旅馆和各种商业服务设施。

五、建老年人住宅。美国社会家庭日益分离，老年人单独生活的越来越多，政府比较重视给老年人创造良好的居住条件。比如明城的老年之家，那里设有文娱室、保健站等适应老年人生活需要的设施，老年人也可互相照顾。老年人住宅多为多层和高层楼房，靠近交通要道和购物点。

一 美国居住建设存在着严重的两级分化。在四个城市都可以明显地看到富人居住区，中产阶级居住区、贫民居住区。富人居住区一般地理位置都相当好，比如明城湖畔，建有许多高级住宅。种族歧视也反映到住宅建设中，黑人居住区条件比富人和中产阶级就差得多。

目前，由于美国通货膨胀，住房建设规模缩小，旧金山市1980年一年总共才新建住宅1000套。

四、城市中心的复兴

近二、三十年来，美国城市中心区出现了衰落现象。由于市中心高层建筑集中，交通拥挤，污染严重，犯罪活动增加，中产阶级以上的有钱人以及不少居民日益厌恶市中心区，由于小汽车的飞速发展，道路交通条件的提高，导致人们离开市中心迁往郊区，工厂和住宅都向郊区延伸，城市郊区出现大片住宅区，学校，购物中心，而闹市区人口减少，迅速衰退。

由于人口外迁，使市政府的税收大为减少，同时市中心区居住的贫民、黑人越来越多，社会问题尖锐，各城市政府对此十分关注。因此，复兴城市中心地区，吸引居民和资本回到

市中心区来，成了美国城市发展和城市规划的一项突出的任务。这次考察的四个城市在这方面都正在进行巨大努力。近年来，由于能源危机，油价上涨，住在郊区的人也愿意回城，这也促进了城市中心的复兴。

美国城市中心复兴的途径很多，就我们所见，主要有以下几种：

1. 在市中心兴建居住小区，吸引郊区人们回城。比如在芝加哥，由于铁路运输衰退，在市中心有2.5平方哩的地段严重衰落，有的地段地价一度猛跌至6美元/平方呎，而繁荣的市中心地价为1000美元/平方呎。在市中心的30家大公司联合投资，在市中心规划建设第尔旁公园住宅小区。为吸引住户，降低了利率，（一般利率16%，此地仅为10%）该小区全部建成为3000套住宅，目前已建成1000套。在旧金山的金门道改建区也兴建了类似的住宅小区。

2. 在市中心区有计划地重点开发若干地段。在旧金山，由城市再开发局统一规划组织，在市区内，开发12片地段，总面积为市区面积的1/13。这些地段，有的是住宅区，也有社会活动中心。比如正在兴建的面积有三个街坊的大型会议和展览中心（YERBA BUENA CENTER简称YBC）完全由市政府投资兴建，总造价达75000万美元，这里不建高层建筑，而且部分工程将建在半地下，地面将建设庭院及娱乐等设施，既复兴市中心，又可改进市中心区的环境和景观。

3. 改进市中心区的城市设施。比较典型和成功的是明城建设的天桥系统（CKYWAY）。该市纬度高，冬季漫长，气候寒冷。他们规划建设了天桥，即在建筑物的第二层楼上，采用密封式玻璃结构的步行桥，在街坊中段，把建筑物连接起来，自1962年以来，已建成了14座天桥，连接了30幢以上的建筑，不仅为市民创造了良好的购物交通条件，商业销售额也增加了15%，增加了市中心区的活力和吸引力。此外，兴建公共交通系统，对复兴市中心也有重要作用。

4. 控制市中心区高层建筑的建设，注重城市景观和视线效果。美国许多城市中心区高层建筑林立，公众对此意见不少。为了改善市中心地区的环境，许多城市都对高层建筑进行控制。在芝加哥、旧金山、明城、丹佛都实行了采用容积率控制的方法（FLOOR AREA RATIO简称FAR）即指建造房屋所在地的全部用地面积与房屋展开面积之比。在芝加哥，世界上最高的建筑西尔斯大楼，110层，高442米，是以36的容积率建造的。目前，芝加哥将容积率定为16，而旧金山定为14，但在执行中，也遇到一些矛盾，高层建筑仍然兴建不少。在旧金山，过去不少高层建筑阻挡了人们眺望海湾的视线，现在对建筑物的高度、体型、色彩、视域都进行严格的管理。

5. 对古建筑进行严格保护。美国建国仅200年，但他们对历史上的建筑十分重视。在四个城市都见到妥善保护并加以修整的古建筑。有些过去的厂房，仓库，经过改造后，内部装备以现代化设施，安排新的用途，而外观仍保持古老的面貌。

6. 注意改善市中心的环境。我们所见四个城市，总的讲，市容清洁，环境卫生，绿化水平较高，室外广植草坪和树木花草。市中心地区则在这方面更下功夫，对步行街和广场，都精心设计，建造各类建筑小品、喷泉、雕塑等，形成良好的环境。

五、城市交通建设和管理

美国是世界上私人小汽车拥有量最多的国家，全国平均不到二人就有一辆汽车。丹佛市

平均1.2人一辆车。汽车交通影响着美国的社会和城市发展。但是,在拥有大量小汽车的美国城市,我们很少见到交通阻塞。他们在交通建设和管理方面有不少好的经验。

1.修建高速公路和快速干道。美国高速公路里程在世界居首位。各州和大城市之间均以高速公路相联,这种高速公路和大量快速干道也是联系市区和郊区的主要道路。各种道路具有完备的行车标志、信号和安全救急设施,并有完善的管理措施,道路本身设计要求很严,故车速高、通过量大、效率高,但造价昂贵,六个车道的高速公路,每英里约600~1000万美元。用地很大,特别是在立交处用地更大。

2.实行严格的交通管理。美国城市道路一般都比较狭窄,四个城市利用原来道路网成方格状而间距小(100米左右)的有利条件,普遍组织单向交通,有的街道还实行“绿波”交通;在双向车流早晚不平衡的多车道道路上,根据车流方向的变化,用信号灯调整上、下行车道数。交叉口一般设有左、右转专用车道和左、右转弯信号灯。行人过马路亦有信号灯控制。在丹佛实行十字路口可以人行斜穿道路,也取得较好效果。在城市交通上大量采用现代技术进行管理。规章制度严格,违者罚款,车辆行人都能自动遵守交通信号指示,秩序较好。

3.发展公共交通。旧金山公共交通相当发达,据称该市有45%的人上下班乘坐公共交通工具。该市现有公共汽车、有轨电车、无轨电车、电缆车和“海湾地区快速交通”(简称BART)等。此外为了减少小汽车进城,采用了“存车换乘”即小汽车开到城市边缘的公共交通车站的停车场,存放后,换乘公共交通进城;“合伙搭车”即几个有小汽车的人,通过服务站电话登记组织轮流合乘一辆车上下班;“电话定小型公共汽车”等办法。规划上亦采取相应措施,如在市中心区建造大楼时,限制其建停车库以减少小汽车入内等。

旧金山的海湾地区快速交通系统,规划全长400多公里,1966年开始建设,1973年建成通车。第一期工程全长约120公里,部分在地面、部分在地下,部分架空,还有5.8公里的水底隧道,车速可达128公里/小时,平均速度为80公里/小时,运行、售票、管理自动化,由电脑控制,车内有空气调节,座椅舒适。耗资十多亿美元,但据说只负担了上下班5%的人次。

4.开辟步行街。市中心、商业区小汽车密度高,行人密度亦高,为了保证行人安全,购物方便,改善环境,各大城市十分重视人车分流,即开辟步行街,不准车辆入内,有的只准许公共汽车通行,如明城的尼可莱脱步行街和丹佛市正在建造的步行街即是。丹佛市正在建造的步行街,中间车道行驶特种公共汽车,这种公共汽车车身小,立位多,可容纳40人,车身低,有活动踏板以利残废和老人上下,车速较慢,仅作步行街内行人代步之用,不收车费。

5.尽力解决停车问题。由于小汽车太多,市中心区虽建有很多高层停车库,但仍是一个难解决的问题,因此路边停车仍极普遍,而市中心区道路都不宽,因此影响了行车。

六、城市的旅游建设

美国在城市发展中,把旅游建设摆在一定的地位,注意利用开发旅游资源,改造建设旅游设施,并把它们和城市的再开发密切结合起来,在保存与保护、改造与再开发、开发与新建三方面都有一些成功的经验。

(一)保存与保护。芝加哥是“现代建筑的园地”、“高层建筑的故乡”,该市根据自己的特点,将不同历史年代,不同型式的建筑物、构筑物,在现代建筑史上有地位、与名人有关的建筑个体和群体36处划为历史保存建筑物,其中26处为个体建筑,10处为建筑群体划

为成片保护区，保护区面积不大，但立法保护，严肃认真。距离丹佛五十英里座落在洛矶山脉东麓的金矿小镇乔治村，是一座完全保护的村落，那里有一百六十年前的教堂、住宅、商店，全部是维多利亚式的木构建筑，连道路也是砂土地面，保持了这个早期新大陆开发时代一座金矿小镇的历史风貌。在旧金山，保存了历史上的缆车，利用它作为重要的公共交通工具，同时更保存了城市的特色。由此可见，美国历史虽短，但已十分珍惜自己的传统。

(二)改造与再开发。旧金山市区的港口正在向海湾奥克兰地区迁移，城市购买了大片原有港口用地，加以平整绿化改造成为海湾风景线，以适应当地旅游事业的发展。这项巨大的改造工程在一九六九年旧金山北部沿岸规划中已有安排，规划要求“保护和扩建风景走廊，以联系海湾和城市”，“利用绿带，从实体上和视觉上 将沿岸地区与城市联系起来”。在规划批准之后，改造工程已列入旧金山改造计划，目前已有三片绿地正在实施，效果显著。改造和再开发项目类型很多，如由废弃的工厂改建成全国著名的旅游商场——捷里特里商场 (GHIRARDELLI SQUARE) 等，就是改造与再开发的成功实例。

(三)开发与新建。美国旅游胜地丹佛市正在发展，由此经过联系美国东西部的70号高速公路，在1980年通过洛矶山脉，沿山一带的旅游小镇应运而生。维尔城 (VAIL) 是原有的滑雪城，在扩大规模时十分注意环境容量，维尔开发公司已经着手开发附近另一个滑雪城——比尔城。它的规划指导思想是“尊重过去，关心环境、富有幻想”，每一座主要建筑都通过设计竞赛选定。规划不仅安排了冬季滑雪活动，也安排了夏季骑马等活动。现在比尔镇已经初具规模，因此就势兴建了富有特色的乡土式房屋，是一次建成旅游城的实例。

七、人 材 培 养

目前美国城市规划人员是由多种学科的专业人员有机构成的。主要专业有经济、金融、法律、建筑、工程、社会、环境、心理等等。美国培养城市规划的专门人材主要采取四年大学毕业后进学院攻读二年城市规划的教育体制，据科罗拉多州大学环境设计学院系主任介绍，因要求相当学历、资历，进该院的学生年龄一般在三十年以上，毕业后授予硕士学位。进学院的学生有的已知将来的工作，通过学习专业理论，以适应工作需要；有的攻读后提高理论水平，以充当师资和科研力量。

科罗拉多州大学和加利福尼亚州大学都设有环境设计学院。据了解，加州大学柏克莱分校 (BERKELEY) 的环境设计学院下设有四个系，即环境设计教导系、建筑系、城市和地区规划系和风景建筑系。该学院师资力量雄厚，除了参与大都会、城市和局部地区的规划实践或担任顾问之外，着重于专业理论的提高和研究方法的革新。该学院教师和学生数为 58:100，比例接近 1:2，可见学生人数不多，偏重质量上的提高。师资知识结构面也广，全职教师中包括经济、建筑、法律、心理、社会、工程等多达 11 个不同专业的人材，充分反映了城市规划学科愈来愈趋向综合性、社会性、经济性的特点。该校计划于 1981 至 83 年，将设下列新课程：

1. 第三个世界城市地区和大都会发展的策略；
2. 发展中国家的城市经济学；
3. 拉丁美洲城市规划讨论班；
4. 未来城市的实验。

美国城市规划学生还直接参加城市规划工作。在芝加哥和旧金山，我们都见到了参加社区规划的大学生和研究生。

大学是科研的重要力量。我们所见两所州立大学的教师一般也是该学科研究的重要成员。加州大学柏克莱分校的城市和地区发展研究院参加许多科研项目，主要研究部门分六方面：1.城市发展和住房研究室，下设13个课题；2.地区研究室，下设7个课题；3.交通运输研究室，下设5个课题；4.动力和能源研究室，下设6个课题；5.管理和计划研究室，下设13个课题；6.历史研究室，下设5个课题。其科研课题多达49个，参加科研人员基本为该学院的教师。该校使用电子计算机控制的城市环境设计模拟试验，具有较高水平。

考察归来，我们深感中美两国社会制度不同，国情各异，美国的城市规划理论和实践在我国不能生搬硬套。结合我国情况，我们感到有以下四点可供参考借鉴。

（一）我国处在工业化发展前期，为保证城市布局合理，打好发展的基础，这几年抓紧编制和修订城市总体规划十分重要。美国城市规划具有多样性，综合规划是战略性的，在不同城市也有不同深度，各有侧重，而且在拟定了综合规划之后，主要注意力集中于促进规划实施，着力抓好局部地区的详细规划和建设。目前我国一些城市，特别是大城市，布局基本定型，总体规划也进行了一个时期，应当尽快把力量转到当前的近期建设详细规划上来。总体规划是战略性的，不能很细，不要占用过多的时间。

（二）美国在制定城市规划方案时，十分重视经济调查分析，进行可行性研究。在城市改造方面，注重经济效果，以创造就业机会，提供居住单位和增加地方税收为主要指标来取舍修改规划方案。这种对经济效果的重视和分析研究的科学方法，正是我们目前制定规划方案的薄弱环节，研究学习这方面的经验对我们有现实意义。

（三）美国城市规划学科正在城市规划（CITY PLANNING）和城市设计（URBAND DESIGN）两个方面迅速发展。在城市规划方面吸收经济学、社会学等学科的人员参加，从组织社会的角度探讨规划方案；在城市设计方面吸收环境学、工程学、建筑学专业的人员参加，进行综合设计。这种动态说明了城市规划理论在深度和广度上的发展。目前，我国城市规划在上述两个方面都急待加大广度和深度，美国的经验值得我们重视和研究。

（四）美国城市规划和建筑设计结合，较大的土建设计部门都承担城市规划、详细规划和城市改造的业务。由城市规划部门提出纲领，设计部门作为生产任务承担，工作成果由规划部门审批执行，重大的规划方案由地方审批立法执行。当前我国规划力量不足，土建设计潜力很大，如果在组织上加以安排，使一部分土建设计力量也承担城市规划，不但能解决规划任务的急需，还能促进城市规划学术的发展。

朝鲜农村建设考察报告

赴朝农村考察组

根据中朝科技合作协定，由部乡村建设局、黑龙江省和吉林省建设厅组成的朝鲜农村建设考察组于1983年10月20日至11月7日去朝鲜农村考察。朝鲜方面由农村建筑物管理局接待。半个多月来，我们共考察了4个合作农场，举行了9次业务座谈。现将这次考察的主要情况和收获报告如后。

一、朝鲜农村的基本情况

朝鲜全国人口有2000万人，其中农村人口700万，占总人口的1/3左右。农村总户数约120万户，每户平均人口5.5人。

朝鲜总耕地面积约200万町步（每町步合15亩），全国人均占有耕地0.1町步，农民人均占有耕地0.35町步，每个农业劳动力占有耕地0.8町步。

朝鲜粮食总产量1982年为1000万吨，平均每町步产量约5吨，平均每个农户产粮约8吨。

朝鲜全国有10个道（相当于我们的省）、4个直辖市（平壤、南浦、开城、清津）、200个郡（相当于我国的县）、3300个里（合作农场）。里与合作农场同级设置，一套班子两块牌子，但并不是一级政权机构，不同于我国的乡，也没有镇的设置，最基层的政权单位是郡。

合作农场以生产粮食为主，粮食产值约占农场总产值的60—80%，其余为水果（主要是苹果、柿子）、水产和畜产收入。农场附设有为农民生活服务的粮、油加工厂，没有商品性的工业生产，这类工业都设置在郡，称地方工业。农场也没有运输、劳务输出等副业收入。朝鲜的城乡都没有见到农贸市场和沿街摆摊的个体户，但朝方介绍从今年开始，根据金日成主席指示，已允许农民出售一些手工制品（如扫帚等）。

合作农场实行工分制。农场扣除集体生产需用的种籽、饲料和占总收入20%的公益金之后，将全部粮食按工分分配农民。农民扣除口粮之后，将其余粮食全部交售给国家。国家收购农民的粮食没有征购、议购、超购之分，收一公斤付0.4元（朝币，有的说为0.6元）。国家卖给职工的粮价每公斤只有6分到8分钱，实际上农民是靠国家的粮食差价补贴生活的。

朝鲜全国农民1982年户均收入3500元（有的说3000元），但根据其农村经济结构和我们访问过的农场情况分析，一般都达不到这个标准。农民的口粮国家统一规定每人每年300公斤（成品粮，大小人一样）。农民没有自留地，只有菜地，户均约100平方米，有的由农场统一经营供应农民，有的由农民自己耕种。千山农场（是千里马先进单位）每个农民每天能分到1.6—2斤菜，每月供应食油9两。朝鲜农民的食物比较简单，一般多是米饭、泡菜和黄酱萝卜汤，肉食很少。

朝鲜的农村结构为两级，合作农场（里）所在地和作业班所在地（前者相当于我国的公社集镇，后者相当于我国的自然村），全国共有1.6万个，1982年底，全国农村住宅总面积共有6500万平方米，户均50平方米左右（近几年新建的住宅户均70平方米左右，战后建的多为户均30—40平方米）。全部住宅当中，楼房约占40%，平房60%。平房都有一个和住宅面积差不多大的院子，每户要求在院子里种5棵果树。总的宅基地略小于我国。

二、朝鲜农村建设的主要特点和基本经验

朝鲜的农村在战争中遭到严重破坏，战后是在一片废墟上重建的。当时的农民衣食无着，更没有经济力量建设住房。朝鲜劳动党和金日成主席对农村建设十分重视，发布过一系列恢复农业生产，加快农村建设的重要文件。有的合作农场，金日成主席曾亲去指导过几十次，从解决农民生活中一些最急需的问题入手，用全部由国家投资建设的办法，采取一系列坚决有力的措施，生产、生活一起抓，比较快地解决了农民住房和其他基本生活设施的需要，目前，仍然保持了很高的建设速度。另一方面，朝鲜的国情是城大于乡，消灭城乡差别是农村建设的重要指导思想。既建设住宅，同时进行各项配套设施的建设，并逐步在全国开展了共产主义理想村的建设试点。

朝鲜农村建设的基本经验我们认为有以下五个方面：

首先，农村的一切生产、生活和其它基础设施的建设全部纳入国家计划，由国家投资，供应材料，组织施工，竣工后移交给农场和农民长期无偿使用。一般的划分是生产设施的建设（包括农业、水利、电机、运输、厂房、仓库等）由专业部门负责；住宅及其它基础设施（包括道路、上下水、文化、教育、卫生、商业、服务业等）的建设由农村建设部门负责，由郡的农村建筑队施工。由建设部门下设的材料公司供料，竣工验收后由农场接管。这种作法使国家用于农村建设的资金能够作到集中使用，统一管理保证了建设规划的实现，避免了资金分散，各自为政、重复浪费等许多弊端。在条件许可的情况下，这是一种好的作法。

其次，统一规划，配套建设。由于采取了国家投资统一建设的作法，保证了农村建设能够有计划、有规划的进行。多年的实践经验，使农村建设积累了大量的技术数据，在此基础上逐步制定和完善了农村各项建设的技术经济定额指标，由郡人民委员会下设的农村建筑科据此制定农场和作业班所在地的建设规划。有了建设规划，才能上报国家批准建设投资。国家根据建设规划和国家的财力，每年批准农村住宅建设的投资，并另外批准相当于住宅投资20%的配套建设投资。这样一环套一环的计划体制，保证了农村建设能够按照建设规划做到综合开发，配套建设。目前朝鲜全国的农村普遍做到每户农民都有一套住宅，而且90%的农村吃上了自来水或自流水，农村的商业服务业、文化教育、卫生、福利等配套建设都达到相当的水平，这是很了不起的成就。

第三，农村建设严格控制占用耕地。朝鲜全国人均耕地0.1町步（合1.5亩），和我国相近，但朝鲜山地多，平地少。从中央到郡人民委员会，各级政府严格控制占用耕地建房，凡是有山的地方，农村住宅和其它配套设施都建在山坡上或山脚下；没有山的地方，也要建在次耕地上。许多重要公路的走向也是沿着山坡，并且不惜修筑大量桥涵设施，以尽可能少占耕地。由于国家投资保证每户农民都有一套住宅，各级政府又严格控制，因此没有占用耕地乱建滥占的问题。如果特殊情况确需占用耕地，要逐级上报，经中央农业委员会批准，并要造地还耕，保证原有耕地面积不减少。近年来为增加耕地，国家还大规模围海造田，开发滩涂；有些较小的山包和缓坡如土质较好，也不再种树而种植粮食，以增加耕地面积。

第四，机构健全，职责分明。朝鲜的农村建设机构，中央设农村建筑物管理局，道设农村建筑管理处，郡设农村建筑科，合作农场设建设指导员（领导一个修理作业班）。规划设计、施工组织、维护保养、行政管理、建材供应、监督检查以及科学研究等，分工明确。施工单位（郡的农村建设队）负责建设，建设单位（郡的农村建筑科或合作农场）负责管理。甲乙双方工作发生矛盾，由国家设立的仲裁部负责调解。仲裁部类似我国的经济法庭，有调解纠纷和罚款的权力，不是审判机关。严重的责任事故和失职行为，可向法务生活委员会起诉，这个委员会会不会不是常设机构，但权力很大。由公安、法院等部门的领导人员组成，对失职人员按干部批准权限，由各级法务委员会给以行政处分直至判处劳改和服刑。

第五，法制健全，措施有力。朝鲜的农村建设有比较完善的条法规定。这次考察接触到的法规有四：①建设管理法；②城市（含农村）经营管理法；③建筑物管理规定；④住宅管理规定。这些法规是朝鲜农村建设和管理工作多年实践的总结。根据这些条法的规定，朝鲜农村建设的管理工作很严密，并且不少管理措施已与农民的日常生活溶合在一起。如对住宅的保护，“住宅管理规定”有一条规定，每年4月和10月随着气候的变化，农场的修理作业班要对全部住宅进行检查修理，墙壁涂白，门窗刷漆。农民则与住宅的维修相配合，进行室内外的清扫，形成群众性的保护住宅的制度。又如：“建筑物管理规定”明确规定不得随意改变结构，不得影响建筑物的美观，不许随意拆迁等。

由于上述一系列的工作，保证了朝鲜农村建设的高速度。以1982年为例，国家批准新建农民住宅9万套，以每户一套计算，约占全国总农户的6%；住宅总投资1.8亿朝元，配套建设总投资3600万元。当年竣工8.2万套，完成住宅投资额1.6亿元和大量的配套建设项目。朝鲜每年完成的农村住宅投资额和农村住宅建筑面积虽只有我国的1%左右，但与总农户相比建设速度要比我国高30%左右。我国农村配套建设所占的比例就更低了。

三、几点设想和建议

朝鲜农村建设的经验我们不能照搬，他们的作法也有一些需要改进的地方，但总的来说，这次考察对照我们自己的工作，觉得启发很大，今提出以下设想和建议：

第一，建议国家改革现行的农村投资体制，把各系统条条下达给农村的各项资金集中管理，统一建设。我国现行的农村投资体制，都由各系统条条下达，如教育部门投资建设学校，商业部门投资建设收购站，供销社投资建设商业网点等，这些投资加起来一年也有不少钱，但缺乏统一管理。建议由县、乡的农村建设部门把这些投资集中起来，按各系统批准的工程项目，根据村镇建设规划统一组织建设。