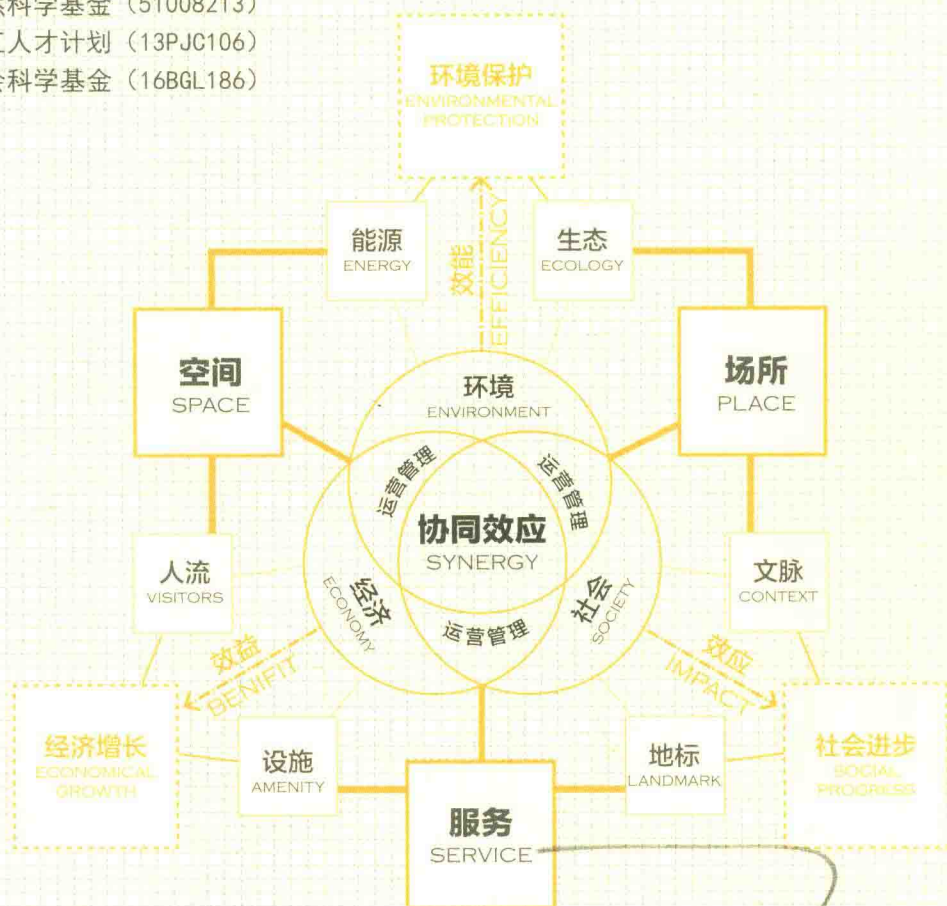


国家自然科学基金 (51008213)

上海浦江人才计划 (13PJC106)

国家社会科学基金 (16BGL186)



城市综合体的协同效应研究

RESEARCH ON THE SYNERGY OF
MIXED-USE COMPLEX

——理论 · 案例 · 策略 · 趋势
THEORY · CASE · STRATEGY · TREND

王桢栋 著

中国建筑工业出版社

国家自然科学基金 (51008213)
上海浦江人才计划 (13PJC106)
国家社会科学基金 (16BGL186)

城市综合体的协同效应研究

——理论 · 案例 · 策略 · 趋势

王桢栋 著



中国建筑工业出版社

图书在版编目(CIP)数据

城市综合体的协同效应研究——理论·案例·策略·趋势 / 王桢栋著. —北京: 中国建筑工业出版社, 2018.6

ISBN 978-7-112-22204-9

I. ①城… II. ①王… III. ①城市规划—建筑设计—研究 IV. ①TU984

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 100807 号

本书从经济、环境、社会 and 治理四个维度, 全面而又系统地构建了当代城市综合体的“协同效应”理论体系, 也从理论到案例, 从策略到趋势, 讨论了我国城市综合体存在的问题和未来发展趋势, 并结合全国范围抽样问卷调研, 从使用者的角度对我国城市综合体和城市生活的关系进行分析。

全书可供广大建筑师、城市规划师、城市建设管理人员、高等建筑院校师生等学习参考。

责任编辑: 吴宇江 李珈莹

责任校对: 芦欣甜

城市综合体的协同效应研究——理论·案例·策略·趋势

王桢栋 著

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京海淀三里河路9号)

各地新华书店、建筑书店经销

北京点击世代文化传媒有限公司制版

北京中科印刷有限公司印刷

*

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张: 12 $\frac{3}{4}$ 字数: 255 千字

2018 年 9 月第一版 2018 年 9 月第一次印刷

定价: 50.00 元

ISBN 978-7-112-22204-9

(32095)

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)



作者简介

王桢栋，博士，同济大学副教授，博导，国家一级注册建筑师，上海市浦江人才，美国麻省理工学院（MIT）访问学者，并担任世界高层建筑与都市人居学会（CTBUH）亚洲总部办公室副主任，及世界高层建筑学报（IJHRB）的联合主编职务。

1997年进入同济大学建筑与城市规划学院建筑系，2008年获博士学位，并留校任教至今。长期专注以城市综合体为代表的大型公共建筑及高密度人居环境领域研究，主持国家级课题2项、省部级课题1项，参与国家级课题3项，并在《建筑学报》《时代建筑》《建筑师》《新建筑》《城市建筑》《SPACE》等中外核心期刊上发表学术论文近30篇。2010年出版了《当代城市建筑综合体研究》一书，该书已成为国内相关领域的代表性学术专著。

谨以此书献给我敬爱的导师戴复东先生！

序

距离我们上次给桢栋的《当代城市建筑综合体研究》作序，转眼已过8年，桢栋已从刚刚留校屡获各类青年奖励的学者成长为学校与学院教学科研的骨干，业已成长为传道授业的年轻导师。研究成果也从青涩愈发成熟。阅历的成长与思维的完善，让我们倍感欣慰。

在这个8年中，我国的城市建设继续大步前进，为解决城市问题而生的城市综合体也进入了空前的大发展时期，开始从大城市的“奢侈品”，成为步入中、小城市的“必需品”。而学界围绕城市综合体这一年轻建筑类型的研究也呈现出高速增长之势。桢栋博士这些年的科研成果无疑已经成为这些探索的丰硕土壤和坚实基础，广为学界认知与认可，同时也为政府的决策提供了必要的理论参考。

不过纵观全国，在涌现出不少优秀城市综合体的同时，也产生了大量东施效颦的跟风项目，这些项目往往城市关系淡薄、空间尺度失调、建设过程仓促、商业开发过度。这种只注重眼前经济利益，而漠视城市长效发展的做法，其结果必然是昙花一现和不可持续的，还将会对我国的城市建设造成难以逆转的影响，这必须引起我们的高度重视和警惕。

在上述背景下，桢栋这本新书无疑牢牢把握住了上述问题的根源，对城市综合体这一年轻的建筑类型究竟能够创造哪些价值？究竟能够解决哪些城市问题？究竟应该如何推进我国城市发展？等这些在以往城市高速建设中容易被忽视问题的讨论，并在书中给出了针对性的解答。

作者在过往研究的基础上，从经济、环境、社会和治理四个维度，全面而又系统地构建了当代城市综合体的“协同效应”理论体系，也从理论到案例，从策略到趋势，讨论了我国城市综合体存在的问题和未来发展趋势，并结合全国范围抽样问卷调研，从使用者的角度对我国城市综合体和城市生活的关系进行分析。

全书还包含了大量重要城市综合体案例，既有沪港两地姊妹案例的比较，也有我国近年新建优秀案例的讨论，又有欧美、日本和新加坡等发达国家新建和经典案例的分析。

可以说，这本新书是桢栋针对我国当前城市发展所面临的选择和困惑，做到准确定位和有的放矢的一本专著，也进一步推进了他关于城市综合体的研究。

当前，我国已进入了中国特色社会主义新时代，并取得了改革开放和社会主义现代化建设的历史性成就。在新常态下，我国的城市已从增量开发转向存量开发，这也为城市建设提出了许多新课题。相信各位读者一定能够从该书中获得启发，找到探究这些新课题的新思路。

戴复东 吴庐生

2018年1月于沪上新华医院

2011年以来,在国家宏观政策的支持下^①,作为综合密集型城市发展的重要内容,城市综合体的建设在一线城市持续升温,并向二、三线城市加速蔓延。根据世联行《2013年中国50城市综合体战略地图》的统计数据:“2013年我国50个热门开发城市中,11个城市综合体规模(除住宅外)超过1000万m²;从现有土地储备和规划来看,城市综合体规模在50座城市还将持续大幅攀升,据预测,2015年非住宅总体量将达5.64亿m²,较2013年增长达77%。”^②而根据国家统计局2018年1月18日发布的《2017年全国房地产开发投资和销售情况》来看,虽然全国房地产开发投资增速较上一年度回落了0.5个百分点,商业营业用房开发投资额较上年下降了1.2%,但非住宅投资额依旧达到了22401亿元,占房地产开发总投资的20.40%;施工面积达141247万m²,占房屋施工总面积的18.07%;新开工面积达26624万m²,占房屋新开工总面积的14.90%;竣工面积达16677万m²,占房屋竣工总面积的16.43%;非住宅投资开发建设总体量依旧巨大^③。

城市综合体作为全球范围高密度人居环境下,最重要的城市开发模式和公共建筑类型之一,其核心价值体现即是“1+1>2”的“协同效应”。然而,在近年的研究中,笔者发现在我国推进城市化的进程中,产生的重物轻人、重商轻文、功能割裂、缺乏活力等问题已经开始在城市综合体开发建设中集中凸显。即对经济价值过于关注,忽略城市综合体应有的“城市属性”,使得其规划建设较为盲目和草率,建成后使用率低下,很难发挥其应有的“协同效应”。^④

事实上,作为“混合使用开发”(Mixed-use Development)^⑤土地开发思想的产物,城市综合体具有独特的“城市属性”:第一,内部包含城市公共空间。城市综合体通过公共空间有机衔接各功能,并与城市公共空间相联系形成完整的城市系统;第二,内部各功能之间有类似城市各功能之间的互补、共生关系。为了达成这种关系,城市综合体需要集三种或三种以上的城市主要活动(居住、工作、游憩与交通)^⑥。可见,城市综合体的开发建设理应综合考虑,它并不应该仅仅成为利益获取的工具,或单纯追求综合运行效率的建筑,而应该是功能高度混合的城市空间,是建筑和开放公共空间的综合,是城市基础设施的有机延续,并承载丰富的城市公共生活。

因此,强化城市综合体的“城市属性”,发挥其应有的“协同效应”,是提升其自身活力的重要渠道,也是进而优化城市公共空间,促进城市立体化发展,提升城市整体活力的有效途径。只有这样,城市综合体才能成为我国城市发展从“量变”到“质变”的重要契机,进而实现经济、环境和社会层面的共同可持续发展。无论从城市发展、城市管理、还是城市生活的角度,当下对“城市综合体的协同效应”进行系统梳理和深入研究,都是适时和有必要的。

① 2011年1月26日,国务院常务会议推出“新国八条”,要求强化差别化住房信贷政策,二套房首付比例提高,取消差额营业税,从严制定和执行住房限购措施。这使住宅市场的投资门槛加高,而商业地产投资门槛却未有改变,原本商业地产首付高、税费高等“缺点”都不复存在,房地产的调控加码,更从侧面实现了商业地产的政策“优势”。此后,以城市综合体为代表的商业地产开发与经营成为我国房地产发展的主流,在拿地环节上,许多开发商并非主动介入商业地产,大多数都是“被进入”商业地产的状态,因为如果不开发城市综合体,不做商业部分,就无法从政府那里拿地。

② 数据来源为中国行业研究网:<http://www.chinairn.com/news/20140218/091708867.html>。

③ 数据来源为国家统计局官网:www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201801/t20180118_1574923.html。

④ 王桢栋,文凡,胡强.城市建筑综合体的城市性探析[J].建筑技艺,2014(11):24-29。

⑤ 混合使用开发(Mixed-use Development),是由美国城市土地学会(Urban Land Institute,简称ULI)1976年在“Mixed-use developments: New Ways of Land Use”(《混合使用开发:新的土地使用方式》)书中提出的概念,详细介绍请参见本书1.3节中的内容。

⑥ 1933年8月,国际现代建筑协会(CIAM)第4次会议通过了关于城市规划理论和方法的纲领性文件《城市规划大纲》,后来被称作《雅典宪章》。大纲指出,城市规划的目的是解决居住、工作、游憩与交通四大功能活动的正常进行。居住、工作、游憩与交通四大功能也被后人认为是现代城市的主要功能。

本书旨在从理论层面揭示城市综合体的内在规律,通过案例比较研究验证理论框架并分析我国城市综合体现阶段存在问题,提出指导城市综合体规划设计的策略,并展望我国城市综合体的未来发展重点和趋势。

本书内容分为六大部分:

第一部分为绪论:城市中的建筑,建筑中的城市。从问题“城市如何让我们变得更加富有、智慧、绿色、健康和幸福?”出发,讨论了城市如何改变人类生活,城市正在如何改变,建筑如何推动城市发展,以及建筑如何改善城市生活四个问题。进而提出以“城市综合体为代表的大型公共建筑是推动城市让我们变得更为富有、智慧、绿色、健康和幸福的重要动力”的观点。

第二部分为理论研究,含3个章节。第一章“城市综合体的溯源及概念辨析”在高密度人居环境的背景下,对当代城市综合体诞生的历史线索进行溯源,对其相关概念进行梳理和辨析,并提出城市综合体的定义。第二章“城市综合体与城市可持续发展”通过对洛克菲勒中心这一当代城市综合体典范的剖析,探讨城市综合体与城市发展的重要关联,并对当代城市综合体在城市可持续发展的四个方面主要贡献:鼓励绿色出行、创造生活便利、资源功能共享、场所精神营造展开介绍。第三章“城市综合体协同效应价值剖析”从经济、环境和社会3个维度来分析城市综合体的价值创造,从治理维度探讨解决高密度城市发展所需应对突出问题的解决之道,并建立城市综合体协同效应的理论框架。

第三部分为案例研究,含3个章节。第四章“沪港两地城市综合体比较研究”从经济、环境以及社会维度3个层次,对沪港两地“城市级”城市综合体展开比较,逐层深入探究其在相似商业开发定位下却产生不同效果的原因,并讨论了沪港两地的城市发展理念差异。第五章“城市综合体空间结构体系研究”选取“片区级”城市综合体为研究对象,从城市视角的“城市组合空间”和建筑视角的“垂直空间结构”两个角度展开对城市综合体空间结构体系的研究,并总结以城市综合体为载体的城市垂直公共空间体系的发展趋势、价值体现和设计要点。第六章“城市综合体非盈利性功能研究”选取“社区级”城市综合体为研究对象,对非盈利性功能的组合类型展开研究,以探究各类非盈利性功能和不同组合类型对消费者选择行为的影响以及对整体经济、环境和社会价值提升的作用,并讨论更利于城市综合体整体价值创造的功能组合方式。

第四部分为策略研究,含1个章节。第七章“城市综合体公共空间增效策略”通过对香港和上海两地典型案例的统计分析,总结归纳出城市综合体公共空间增效策略:即作为城市立体节点、采用开放网络型结构和在公共空间容纳各类城市公共活动。选取沪港两地的国金中心、又一城和K11三组姊妹案例进行实地调研并采集使用者时空间分布及行为数据,通过统计分析和数字建模等方法进行空间绩效比较研究,对三项增效策略逐一验证。

第五部分为趋势研究,含1个章节。第八章“我国城市综合体发展趋势刍议”基于笔者研究团队全国范围的问卷调查结果及近年的研究成果,从环境、社会 and 治理3个维度切入,来探讨我国城市综合体发展趋势:在创造巨大经济价值的同时,城市综合体还将会成为我国城市空间结构整合的重要途径,城市公共文化服务供给的有效补充,并具有激发城市基层社会治理模式创新的潜力。

第六部分为附录和后记。附录将本书中涉及的54个精选综合体案例(33个国内和21个国外案例)的资料进行汇总:整理了各案例的主要角度照片,统一绘制的轴测模型、剖面图、区位图等图纸资料,列出了各案例中英文名称、建成时间、所在地域、城市职能、功能占比、开发商、设计单位、建筑面积、占地面积、容积率、建筑规模等数据资料,并注明了各案例在本书各章节中被引用情况。在后记中总结了笔者研究团队近年在城市综合体领域的研究情况,包括研究课题情况、培养研究生情况等,并向为本书研究提供帮助和便利的专家学者致谢。

绪论：城市中的建筑，建筑中的城市	001
0.1 城市改变人类生活	002
0.2 城市正在如何改变	002
0.3 建筑推动城市发展	003
0.4 建筑改善城市生活	003

第一部分：理论研究

第一章 城市综合体的溯源及概念辨析	006
1.1 乌托邦视野下的巨构建筑	006
1.2 上海小陆家嘴与垂直城市	010
1.3 从复合体建筑到混合使用	015
1.4 商业地产开发与豪布斯卡	023
1.5 城市综合体相关概念辨析	025

第二章 城市综合体与城市可持续发展	029
2.1 伟大财富：洛克菲勒中心	029
2.1.1 实现过程：集体商议决策	029
2.1.2 主要贡献：生活模式创造	032
2.1.3 改造重生：着眼长效回报	034
2.1.4 历史典范：融入城市血脉	035
2.2 结合交通：鼓励绿色出行	036
2.2.1 流线梳理：创造步行捷径	036
2.2.2 区域整合：组织城市空间	036
2.2.3 交通换乘：构建站城一体	038
2.3 适宜居住：提供生活便利	038
2.3.1 服务内部：满足多元需求	038
2.3.2 服务周边：支撑社区活动	039
2.3.3 服务城市：打造城中之城	040
2.4 促进工作：增进资源共享	041
2.4.1 共享空间：开发存量土地	041
2.4.2 共享设施：驱动协同创新	042
2.4.3 共享服务：融合办公商业	043

2.5 丰富游憩：营造场所氛围044

2.5.1 购物体验：黏合城市空间044

2.5.2 娱乐体验：催化城市活动045

2.5.3 文化体验：塑造城市精神046

第三章 城市综合体协同效应价值剖析048

3.1 经济维度：激发经济增长048

3.1.1 直接支持：带来稳定客源048

3.1.2 间接支持：提供设施服务050

3.1.3 潜在矛盾：规避互相干扰050

3.1.4 功能配比：应对供需要求051

3.2 环境维度：促进环境保护051

3.2.1 能效整合：合理利用能源051

3.2.2 生态改善：形成微型气候053

3.2.3 整体效率：融入城市环境053

3.3 社会维度：推动社会进步054

3.3.1 辐射作用：改变社会结构054

3.3.2 文脉延续：促进社会活动055

3.3.3 市场协作：丰富社会体验057

3.4 治理维度：持续运营管理058

3.4.1 复合使用：公共商业共享058

3.4.2 服务供给：政府企业共建060

3.4.3 场所营造：自然社会共赢063

3.5 城市综合体协同效应理论框架065

第二部分：案例研究

第四章 沪港两地城市综合体比较研究070

4.1 沪港两地城市综合体历史发展概述070

4.1.1 经济价值：收益存在差距070

4.1.2 环境价值：贡献无法匹配071

4.1.3 社会价值：地位大相径庭072

4.2 沪港两地国金中心的经济价值比较073

4.3 沪港两地国金中心的环境价值比较075

4.3.1 城市步行系统联系075

4.3.2 城市公共交通联系076

4.3.3 建筑内部空间结构077

4.4 沪港两地国金中心的社会价值比较077

4.4.1 城市整体背景情况077

4.4.2 内部商业面向人群079

4.4.3 辐射周边实现程度079

4.5 沪港两地城市综合体比较研究总结	081
第五章 城市综合体空间结构体系研究	083
5.1 城市综合体城市组合空间概念分类	083
5.1.1 城市组合空间的定义	083
5.1.2 城市组合空间的类型	084
5.1.3 城市组合空间的价值	085
5.2 城市综合体城市组合空间案例研究	086
5.2.1 城市组合空间对内部活力的影响	088
5.2.2 城市组合空间对出行方式的影响	089
5.2.3 城市组合空间对外部出行的影响	090
5.3 城市综合体垂直空间结构概念分类	092
5.3.1 垂直空间结构的理论背景和分类	092
5.3.2 垂直空间结构研究案例情况介绍	093
5.4 城市综合体垂直空间结构案例研究	094
5.4.1 垂直空间结构可达性比较研究	094
5.4.2 垂直空间结构吸引力比较研究	096
5.5 城市综合体空间结构体系研究总结	099
5.5.1 城市综合体城市组合空间的发展趋势	099
5.5.2 城市综合体垂直空间结构的设计要点	100
第六章 城市综合体非盈利性功能研究	102
6.1 城市综合体的功能分类及组合概述	102
6.1.1 城市综合体的功能分类	102
6.1.2 城市综合体的功能组合	103
6.2 城市综合体非盈利性功能组合模式	103
6.2.1 并置型	104
6.2.2 联系型	105
6.2.3 整合型	107
6.3 城市综合体非盈利性功能价值创造	110
6.3.1 经济价值	110
6.3.2 环境价值	111
6.3.3 社会价值	111
6.4 城市综合体非盈利性功能比较研究	113
6.4.1 案例选择	113
6.4.2 研究方法	114
6.4.3 研究过程	115
6.4.4 研究小结	117
6.5 城市综合体非盈利性功能工程应用	118
6.5.1 项目背景	118
6.5.2 研究内容	119
6.5.3 设计建议	120

6.6 城市综合体非盈利性功能研究总结.....	122
--------------------------	-----

第三部分：策略研究

第七章 城市综合体公共空间增效策略.....	124
7.1 城市综合体与城市公共生活.....	124
7.2 城市综合体的城市属性分析.....	125
7.3 城市综合体公共空间增效策略归纳.....	126
7.4 城市综合体公共空间增效策略研究.....	128
7.4.1 作为城市立体节点.....	128
7.4.2 采用开放网络结构.....	130
7.4.3 容纳城市公共活动.....	133
7.4.4 城市综合体公共空间增效策略体系.....	134
7.5 面向公交导向开发的城市综合体.....	135

第四部分：趋势研究

第八章 我国城市综合体发展趋势刍议.....	140
8.1 我国当前城市综合体发展情况概述.....	140
8.2 环境维度：城市空间结构整合的重要途径.....	143
8.2.1 机遇：城市空间发展模式转型的新挑战.....	143
8.2.2 挑战：城市综合体与城市空间结合松散.....	143
8.2.3 应对：城市综合体公共空间的增效策略.....	144
8.3 社会维度：城市公共服务供给的有效补充.....	145
8.3.1 机遇：城市公共文化服务体系建设拓展.....	145
8.3.2 挑战：城市综合体过于强调商业化功能.....	145
8.3.3 应对：城市综合体文化艺术功能的价值.....	146
8.4 治理维度：城市基层社会治理的创新模式.....	147
8.4.1 机遇：城市营建公私合作模式有待推广.....	147
8.4.2 挑战：城市综合体与日常生活结合不足.....	147
8.4.3 应对：从私有开发迈向合作开发和治理.....	148
8.5 持续开发：迈向可持续的综合密集型城市.....	149

附录A 本书收录的城市综合体案例.....	152
附录B 作者主持及参与和本书研究内容相关的国家级和省部级课题情况.....	186
附录C 作者作为导师或副导师培养与本书研究内容相关的研究生情况.....	187
参考文献.....	188
后记.....	192

绪论：城市中的建筑，建筑中的城市

2011年，哈佛大学经济学教授爱德华·格莱泽（Edward Glaeser）在其专著《城市的胜利》（Triumph of the City）中指出：“城市是人类最伟大的发明与最美好的希望”，并进而抛出问题：“城市如何让我们变得更加富有、智慧、绿色、健康和幸福？”^①

① Glaeser E. Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier [M]. New York: Penguin Books, 2012: 1-16.

0.1 城市改变人类生活

人是群居动物，而城市是人类群居生活的高级形式。城市的出现，是人类走向成熟和文明的标志：人类在城市中相聚相识、互通有无、协作共赢、迈向未来。人类创造了城市，城市则改变了人类的生活方式；人类推动着城市发展，而城市则在发展中不断向人类提出新的生活问题。

纵观城市发展史不难发现，城市功能之聚合与扩散的矛盾调和是其永恒主题。城市伴随着社会第三次大分工应运而生，分散的社会功能为经济作用而聚合在了一起。在城市发展的历史长河中，当难以提供更多的发展空间而不再适于人类生存时，城市就一次次地扩散；而随着经济、技术和文化的进步，城市又一次次地聚合，往更为复杂多样的方向生长。

进入21世纪，在人文主义城市建设思想的指引下，人们开始认识到，城市是复杂而有序的生命体，是工作、生活、游憩和交通四大基本功能的有机融合。当代大都市已经成为人类活动、经济 and 精神的交集，也已经不能被视为独立存在的组织，城市与其建造者们息息相关，并由包容一切的经济系统与整个文明世界相联系。^②在有限的城市土地上实现经济、环境和社会三方面互为平衡的可持续发展，促进人们在城市生活中的聚集、交流、合作、创造，成为当代城市的发展目标。

② Hilberseimer L. Metropolis-architecture [M]. New York: GSAPP BOOKS, 2012: 84.

0.2 城市正在如何改变

随着世界人口持续增长以及城市化进程加速，在2014年，仅占地球2%表面积的城市土地已承载了53.4%的人口。^③根据联合国人口基金会（UNFPA）的预测，到2050年，全球将有75%的人口生活在城市中。^④与此同时，限制城市蔓延，控制城市发展对自然环境影响的可持续发展理念已深入人心。在这一理念的影响下，城市即被视为造成不可持续问题的现实根源，也被看作实现可持续发展的未来希望。^⑤可以说，高密度已成为城市发展的必然趋势，城市必将在未来更为紧凑，呈现出更密集更立体的面貌。

③ 数据来源：世界银行（World Bank）官方网站2016年数据。
<http://beta.data.worldbank.org/>

④ 数据来源：联合国人口基金会（UNFPA）官方网站。<https://www.unfpa.org/>

⑤ 杨东峰，毛其智，龙瀛. 迈向可持续的城市：国际经验解读——从概念到范式 [J]. 城市规划学刊，2010（01）：49-57。

我国城市化水平到2012年已经越过50%。相较西方发达国家城市化速度，城镇化率从20%到50%，德国为98年，美国为44年，日本为43年，

我国仅用了 30 年。^① 年均 1% 的城镇化增长速度，意味着每年新增约 1000 万城镇人口。然而，这一速度并未放缓，预计在 2030 年，我国城镇化率将达到 70%，又将会新增 3 亿城镇人口，这在人类城市发展史上是没有先例的。^②

我国在城市快速增长时期所经历的时间远远少于发达国家，这既是工业化发展积累到一定程度的必然反映，也是我国改革开放政策之后解放农村生产力的必然结果，同时又是我国自上而下推进城镇化发展政策的优势体现。与此同时，我国“时空压缩”式的高速增长，也使得城市问题日益显现：新旧矛盾激化，尺度失调严重，历史文脉割裂，城市孤岛增多。在这背后，深层次的城市社会问题也在不断积聚。

0.3 建筑推动城市发展

“十三五”期间我国将全面进入城市型社会，同时城镇化从以速度为主转向速度、质量并重的发展阶段。在这一新的时期，城市经济将占据主导地位，城镇化将取代工业化成为中国发展的主要动力。^③ 在城市空间管理上，提高土地利用效率诉求明显，加快盘活存量土地压力加大。积极平衡发展与管理的关系，高效利用城市空间，成为我国城市从传统型走向综合密集型的必然选择。

在这一进程中，大型公共建筑无疑将会起到关键作用：更高、更大、更全、更密的大型公共建筑，推动着城市在形象、形态、结构和模式等层面的巨大变化。然而，我国城市的各类城市问题也在大型公共建筑的开发建设中集中突显：建筑往往是实现土地价值最大化的媒介，抑或建造者财力和野心的象征；建筑与场地的关系要么是实现单一商业功能，要么是单一视觉功能。这些建筑大多与其所在的环境特征毫无关联——不论是物质形态方面、文化方面、环境方面还是社会方面。^④

即便建筑技术、效率和性能已今非昔比，也无法回避大型公共建筑（尤其是超高层建筑、大跨建筑等）相较普通民用建筑造价昂贵、耗能巨大、系统封闭的事实。^⑤ 那么，如何实现高投入高回报，为城市创造更多可能性，建立与城市、气候和人的联系，并实现经济、环境和社会维度相平衡的可持续发展目标，是大型公共建筑未来发展趋于理性的思考方向。

0.4 建筑改善城市生活

我国高速发展的城镇化时期所造成的人本尺度缺失、交通堵塞、环境污染以及越来越长时间的通勤正在困扰着城市。从日本和我国香港地区的

① 数据来源：杨贵庆，新型城镇化面临的城乡社会危机及其规划策略[J]，湖南城市学院学报，2014，35（01）：1-7。

② 数据来源：潘家华，魏后凯，城市蓝皮书：中国城市发展报告 No.8 [M]，北京：社会科学文献出版社，2015：25。

③ 潘家华，魏后凯，城市蓝皮书：中国城市发展报告 No.8 [M]，北京：社会科学文献出版社，2015：25。

④ Wood A. Rethinking the skyscraper in the ecological age: Design Principles for a New High-Rise Vernacular[C]// Proceedings of the CTBUH 2014 Shanghai Conference, Shanghai, China, 2014: 26-38.

⑤ 丁洁民，吴宏磊，赵昕，我国高度 250m 以上超高层建筑结构现状与分析进展[J]，建筑结构学报，2014，35（03）：1-7；范重，马万航，赵红，等，超高层框架-核心筒结构体系技术经济性研究[J]，施工技术，2015，44（20）：1-10，31；李道增，王朝晖，迈向可持续建筑[J]，建筑学报，2000（12）：4-8。

① “以公共交通为导向的开发”，简称公交导向开发（Transit Oriented Development，简称 TOD）的概念最早由新城市主义（New Urbanism）的代表人物美国学者彼得·卡尔索普（Peter Calthorpe）在 1992 年提出。其中的公共交通主要是指火车站、机场、地铁、轻轨等轨道交通及巴士干线，然后以公交站点为中心、以 400～800m（5～10 分钟步行路程）为半径建立中心广场或城市中心，其特点在于集工作、商业、文化、教育、居住等为一身的“混合用途”，使居民和雇员在不排斥小汽车的同时能方便地选用公交、自行车、步行等多种出行方式。城市重建地块、填充地块和新开发土地均可以 TOD 的理念来建造，TOD 的主要方式是通过土地使用和交通政策来协调城市发展过程中产生的交通拥堵和用地不足的矛盾。

② 彼得·卡尔索普，杨保军，张泉，等。TOD 在中国：面向低碳城市的土地使用与交通规划设计指南 [M]。北京：中国建筑工业出版社，2014：序 1。

成功经验来看，公交导向开发模式（Transit Oriented Development，简称 TOD）^①，是解决上述问题的良药：基于 TOD 理念的开发可以创建出更好的适于人们交流的环境，让人们不仅生活在快节奏的城市，还可以更好地生活、交流。^②基于公交导向开发，以城市综合体为代表的大型公共建筑可作为城市基础设施的有机延续和功能高度混合的城市空间，为市民提供更为丰富的公共空间和更为自由的出行选择。

与此同时，被称为“城中之城”的城市综合体，基于“混合使用开发”土地开发模式，其盈利性功能在获得更高收益的同时，可使原本在基地内不能或难以生存的功能获得生机，从而实现其他城市开发模式难以实现的创造性目标。城市综合体在创造巨大经济价值的同时，还将会成为我国城市空间结构整合的重要途径，城市公共文化服务供给的有效补充，并具有激发城市基层社会治理模式创新的潜力。

可以说，如何在立体维度创造来自于人群聚集所带来的人与人之间的积极互动，促成对有限空间更为灵活、多样且高效的使用，更为紧密地将人与城市、自然和社会连接，是未来以城市综合体为代表的大型公共建筑推动城市让人类变得更为富有、智慧、绿色、健康和幸福的重要动力。

第一部分：理论研究