

城市公园与开放空间 规划设计

[美] 亚历山大·加文
盖尔·贝伦斯 等著
李明 胡迅 译

中国建筑工业出版社

城市公园与开放空间规划设计

[美] 亚历山大·加文 盖尔·贝伦斯 等著

李明 胡迅 译

邢晓春 校

中国建筑工业出版社

.....
著作权合同登记图字：01-2002-3295 号

图书在版编目(CIP)数据

城市公园与开放空间规划设计 / (美)加文, 贝伦斯等著; 李明, 胡迅译.

—北京: 中国建筑工业出版社, 2006

ISBN 978-7-112-08659-7

I. 城... II. ①加...②贝...③李...④胡... III. ①城市—

公园—园林设计②城市空间—空间规划

IV. TU984.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 115673 号

copyright © 1997

Translated from the book originally produced by the ULI—the Urban Land Institute.

All rights reserved.

Urban Parks and Open Spaces/Principal authors: Alexander Garvin, Gayle Berens

本书由美国城市土地协会(ULI)授权翻译出版

责任编辑: 程素荣

责任设计: 郑秋菊

责任校对: 张树梅 孙爽

城市公园与开放空间规划设计

[美] 亚历山大·加文 盖尔·贝伦斯 等著

李明 胡迅 译

邢晓春 校

*

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

北京广厦京港图文有限公司制作

北京方嘉彩色印刷有限责任公司印刷

*

开本: 850 × 1168 毫米 1/16 印张: 14 字数: 403 千字

2007 年 8 月第一版 2007 年 8 月第一次印刷

定价: 88.00 元

ISBN 978-7-112-08659-7

(15323)

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

盖尔·贝伦斯

盖尔·贝伦斯(Gayle Berens)是城市土地协会策划与执行部主任。除了为ULI指导和开发与大学合作的项目之外,她同时也担任着ULI内城项目开发与执行的职务。贝伦斯是《房地产开发的原理与过程》(Real Estate Development Principles and Process)第一版与第二版的作者之一,也是《Graskamp on Real Estate》、《房地产与开发经典读物》及ULI主编的《房地产开发与相关教育大纲》的项目总监。她为《城市土地》(Urban Land)以及《ULI项目参考文件》系列丛书撰写了不少文章。贝伦斯组织了几次关于城市复兴的学术研讨会与市长论坛,她执掌ULI的房地产学校6年。在格林海湾的威斯康星大学她取得了本科学位,在乔治城大学取得了研究生学位。

史蒂文·法代

史蒂文·法代(Steven Fader),美国建筑师学会(AIA)会员,是Levin联合建筑师事务所在洛杉矶的项目建筑师和高级合伙人,在洛杉矶他专门设计场地和总体规划。他同时还以项目建筑师的身份为Ellerbe Becket建筑师事务所和Rachilin & Rachilin联合事务所工作。法代是《商业公园与工业园开发手册》、《设计的价值:景观,场地规划和娱乐设施》、《城市土地》,以及《ULI项目参考文件》系列丛书的特约作者。他是美国建筑师学会、洛杉矶资源保护协会以及城市土地协会的会员。法代的本科学位是在坦普尔大学取得的,而且他同时拥有两个硕士学位:一个是康奈尔大学(Cornell)的城市与区域规划专业,另一个是加利福尼亚大学洛杉矶分校的建筑学专业。

亚历山大·加文

亚历山大·加文(Alexander Garvin)身兼数职:城市规划与房地产商、教师、建筑师,以及公众服务人士。他目前是纽约市规划委员会的专员,同时也是纽约市房地产项目的业主、开发者和管理者。从1970~1980年,加文在纽约市政府中有着显要的地位,包括住房建筑委员会副专员以及综合规划总监。在进入政府部门之前,他从事的是建筑师的职业。

加文是耶鲁大学城市规划与管理方面的副教授。他是城市土地协会的会员,组织并且讲授了ULI的房地产开发基础、住宅开发过程、房地产中设计的作用等课程。加文同时也是《美国城市:什么起作用,什么不起作用》(The American City:What works,What Doesn't)的作者,这本书由McGraw-Hill出版社出版,获得了1996年美国建筑师学会都市生活图书奖。

彼得·哈尔尼克

彼得·哈尔尼克(Peter Harnik)的写作生涯开始于1970年,当时他是《地球工具箱》(Earth Tool Kit)的作者之一和助理编辑。这本书是由第一个地球日(EarthDay)的组织者出版的生态手册。从那时开始,他担任了两种期刊《环境活动》与《先驱者》的编辑,并且写了两本关于从铁路到小道变化的书:《将铁路转变成小道》以及《再利用的铁路》。哈尔尼克涉及的题材广泛:关于能量、运输工具以及生态问题,目前正在写一本关于改变机动车燃料的小册子,该书将由公共技术有限公司出版。

哈尔尼克与人合伙建立了从铁路到小道的自然资源保护区,在华盛顿哥伦比亚特区、马里兰以及弗吉尼亚开创转换铁路为小道的工作,成为华盛顿特区骑自行车

者联盟的领袖。在1987年,联合国环境项目联盟的赞助者把他列入了环境保护成就者“全球500”之列。哈尔尼克是约翰·霍普金斯大学的毕业生。

特里·J·莱萨尔

特里·J·莱萨尔(Terry Jill Lassar)是俄勒冈州波特兰的顾问与作家,专长于规划、城市设计以及零售和住宅的开发。有两年时间,她领导波特兰交通规划项目,目的是促进新的西部MAX轻轨车站附近的高密度集约式开发。

莱萨尔有五年的时间是城市土地协会的研究人员。在那里,她集中研究公共/私人开发、土地使用与分区、城市设计、城市商业区开发以及城市公共政策问题。她是《胡萝卜加大棒:新划分的城市商业区》的作者,还是《城市政策制定》的编辑,以及《改造购物中心与可变分区》图书的作者之一。

克里斯托弗·莱因贝格尔

克里斯托弗·莱因贝格尔(Christopher B. Leinberger)是Robert Charles Lesser公司的总经理以及合伙人,这个公司是美国具有主导地位的独立房地产咨询公司。他同时也是Arcadia土地公司的合伙人,这是一家综合考虑城镇建设与土地管理的创新型开发公司。莱因贝格尔是全国公认的在大城市开发趋势以及大城市区域和房地产公司战略策划方面的权威。

莱因贝格尔为许多期刊撰稿,其中包括《大西洋》、《华尔街杂志》以及《城市土地》。他是《房地产战略策划》的作者,该书由城市土地协会与全国工业地产与办公地产联盟(NAIOP)联合出版。作为ULI的活跃分子,莱因贝格尔也同时活跃于国家咨询委员会、NAIOP和国家自然资源保护基金委员会。莱因贝格尔是Stewartmore大学的毕业生,并且拥有哈佛商学院的MBA学位。

戴维·马尔文希尔

戴维·马尔文希尔(David Mulvihill)是城市土地协会政策与执行部门的资深会员,为《城市土地》写了60余篇广泛涉及房地产开发与土地利用话题的文章。马尔文希尔也是《ULI每月时事通讯》和《土地利用文摘》的编辑,《ULI项目参考文件》系列丛书的编辑之一,《ULI学术时事通讯》及《教学开发》的撰稿人。作为ULI信息库的管理者,他担任着研究、汇编,以及更新超过85个有关房地产题目的任务。马尔文希尔也帮助几个最新的ULI的出版物的研究与写作,并且密切参与了ULI每年的房地产学校的管理。他是卡内基·梅隆大学的毕业生。

马丁·J·罗森

从1978年开始,马丁·J·罗森(Martin J. Rosen)就是公共土地信托(TPL)的主席,协会总部设在旧金山,其办事处遍布全美,是一家全国性的非盈利性土地保护组织。TPL在各地的工作范围广泛,例如纽约市的Hell's Kitchen,西北部的哥伦比亚河谷,佛罗里达Keys,以及得克萨斯Banan温泉,TPL已经为美国44个州以及加拿大的人们保护了价值超过12亿美元的土地——将近100万英亩的旷野、风景地和城市开放空间。

罗森在土地利用方面所作的贡献为他赢得了诸多荣誉:国家公园基金会颁发的Horace Albright奖章;Lambda Alpha国际协会-金门分会颁发的I. Donald Turner奖,以及景观建筑基金会颁发的最高荣誉奖。

罗森毕业于加利福尼亚大学洛杉矶分校及加州大学伯克利分校的Boalt Hall法律学院,他从事法律,尤其是规章制度方面的事务多达25年。罗森还担任多个环境与教育协会委员会和咨询委员会委员,并且常在专业会议上演讲。

前言

城市土地协会(ULI)与公共土地信托(TPL)乐意赞助这本关于城市公园与开放空间的书。本书代表了两个协会为首次联合出版所做的努力。虽然它们的职责不同却有着共同的目标:为土地的使用负责。

ULI因致力于房地产的开发而名声鹊起,TPL也因为其在捍卫土地并将其用于资源保护区和公用土地方面的努力而引人注目。在这次出版发行中两股势力的联合意谓着我们已明白一个经过深思熟虑的实施的城
市开发规划应该不仅仅包括好的建筑,它必须同时包括好的公园与开放空间,因为两者能够相得益彰。

本书的目的是为了加深对那些城市公园与开放空间为我们城市和邻里所增添的价值的理解——包括经济价值、社会价值、公共价值、环境价值以及审美价值。本书还强调了在城市开发与改造计划中更多地考虑开放空间的重要性。有着良好规划的开放空间能促进社会投资,培养公民的环境意识,有益于树立城市的典型特色,并可以把周围建筑连成一片营造出一种场所感。例如曼哈顿就是个范例,它那诱人的开放空间如同其出色的建筑一样闻名遐尔。它们对这个城市的肌理及生活、工作在那里的人们都有着特殊意义。

虽然单靠公园、小道、花园,以及其他形式的开放空间不能解决城市问题,但是它们对我们的城市生活质量和健康都至关重要。但趋势表明,到2000年,80%的美国人都生活在大城市地区。为了适应新的增

长,在改造我们的城市中,应该借鉴19世纪城市的开发与更近些时候的郊区开发的经验。在这两种开发中,公园与开放空间经常是塑造开发,营造居住环境,保护地产价值的基本组成元素。

我们希望本书中的案例研究可以促使广大的市政投资者能重新审视开放空间。例如,私人开发者,他们想要把城市环境列入未来开发项目,需要考虑一下如何利用开放空间来提升他们的项目。

同样地,公共机构需要认识到投资公园与开放空间的价值,这将对吸引私人投资与确保现有投资的价值产生重大作用。举例来说,在许多城市公有部门将可以改造的滨水区废弃不用,为城市和私人投资者提供了一个新的焦点。已经有许多众所周知滨水区复兴的例子,可以使大部分废弃的港口变成旅游、居住和商业的理想之地。

ULI与TPL都坚决支持公私团体之间的合作,为的是利用双方所带来共享的思想、能量与专业知识。恢复城市活力意味着不仅仅拯救被废弃的土地,而且需要持续投入到场地管理、运作与维护中。如果没有融合私营部门的企业家管理技术与公共部门对公众利益的贡献这一仔细周密的构架,这种投入难以做到。

本书的15个案例研究,包括线性公园、邻里公园、商业区公园、社区花园、水滨公园、公共公园和私人园林,都突出在新建和改造的开放空间的设计、管理、资金筹措和规划方面的创新。这些场所也有着许多其

.....

它们的共同特征：它们都位于城区环境（包括内环区），比袖珍公园的面积大，完整（不仅仅是规划成的），而且都得到社区和城市的认同而获得成功。

我们搜寻的公园与开放空间的样板都是由公共与私营部门联合开发或改造的。我们对那些由公共或私营实体旨在拉动诸如经济开发、旅游业增长、环境修复以及社区开发而修建的公园与开放空间尤感兴趣。

尽管我们尽力做到全面，但我们还是不得不省略一些重要类型的开放空间。比如，本书没有把农民集市收罗进来。那些农民集市大量出现在许多城区，这些集市已经证明可以成为一些已经没落的邻里建设相对廉价的起步工程。我们没有把水上公园和用于运动比赛的体育场包括进去，这些都是今日城市重要的娱乐元素。亚历山大·加文文章中所指出的在城市生活中扮演重要角色的城镇广场与大道我们也没包括进去。

我们原本打算只收集已经竣工的工程，但哈得孙河公园自然资源保护部门所规划的哈得孙河公园的滨水区改造却是一个例外。因为它是那种大规模的视觉环境成果，试图以使公众利益与私人开发目标相一致来激发创新与长期合作的一个重要范例。

本书并不是仅仅炫耀那些大部分读者所熟悉的漂亮而夺目的公园，而是在与众不同和创新的项目、耀眼夺目的项目，以及那些展示着创新，使得邻里或城市具有明显特色的小小的，且可以被简单复制的邻里项目之间取得平衡。此外，那些案例场地均取自新旧城市的混合区、大都会区与小城市、东南西北各处都有。不是出于纯粹的需要，案例研究局限于美国地区，因为这样更容易表明并比较驱使开放空间开发的经济与社会力量。

联邦、州，以及地方预算紧缩时，公园

预算通常首当其冲，因为它们不被认为具有高度优先权。本书讲述了众多市民参与公园创建与重建的许多故事——人们自筹资金，与城市部门一起以前所未有的方式来保护资金，或者他们无私奉献自己的时间、技术和劳动来创造以及支持开放空间。事实上，每个案例研究都引起了对于每一阶段中公众参与价值的强烈反响。

在建筑开发与开放空间保护之间找到准确的平衡点并不容易，但对我们城市的未来而言是重要的。最令人愉悦与最具吸引力的城市邻里——我们想要居住的地方——总是有着管理良好的林荫大道，有着满是休闲人群的邻里公园。有活力、可居住的城市必定将自然元素与吸引人们来此生活与工作的空间融为一体。无论公共部门或私人实体都要仔细评估将开发与开放空间结合的机会，它们以某种方式对目前的某些土地利用模式提出挑战，并改进了城市生活的质量。

创造性思维与规划是达到城市土地利用目标的关键，规划设计中的合作与公众广泛参与同样如此。驱动这些项目的能工巧匠与独创的理念扩展了所能到达的领域。我们希望这些故事可以激励全国各城市努力开阔视野，认识到公园与开放空间在构造 21 世纪城市中所起的作用。

盖尔·贝伦斯

项目总监

ULI—城市土地协会策划与执行部门

主任

华盛顿特区

凯瑟琳·布莱哈

项目顾问

公共土地信托副会长

华盛顿特区

目 录

作者简介	iii
前言	vii
盖尔·贝伦斯, 凯瑟琳·布莱哈	
提升公共领域的价值	1
亚历山大·加文	
实施概要: 创造更好的城市公园与开放空间	23
克里斯托弗·B·莱因贝格尔和盖尔·贝伦斯	
案例研究	41
布赖恩特公园, 纽约市	42
盖尔·贝伦斯	
雪松湖公园与小道, 明尼阿波利斯	56
彼得·哈尔尼克	
市商业区公园, 华盛顿州贝尔维尤	68
特里·J·莱萨尔	
埃利奥特·唐纳利青年中心公园, 芝加哥	80
戴维·马尔文希尔	
内河码头散步区, 旧金山	88
史蒂文·法代	
星旗公司广场与杰罗姆·理查森公园, 南卡罗来纳州, 斯帕坦堡	98
戴维·马尔文希尔	
霍索恩公园, 密苏里州, 堪萨斯市	106
特里·J·莱萨尔	

哈得孙河公园，纽约市	114
盖尔·贝伦斯	
米尔·雷斯公园，哥伦布，印第安纳州	132
史蒂文·法代	
邮政广场公园，波士顿	144
彼得·哈尔尼克	
费城绿地，费城	156
彼得·哈尔尼克	
皮内拉斯小径，佛罗里达州，皮内拉斯县	166
彼得·哈尔尼克	
河畔州立公园，纽约市	178
盖尔·贝伦斯	
什里夫波特斯河滨公园，路易斯安那州，什里夫波特斯市	184
戴维·马尔文希尔	
海龟公园，圣路易斯	194
特里·J·莱萨尔	
合作：美国城市公园未来的关键	203
马丁·J·罗森	
致谢	216

提升公共领域的价值

亚历山大·加文

在1850年，公共领域在美国主要是那些未铺砌的街道，几乎没有风景优美的广场和初级市场，以及广阔的荒野。而其他所有土地都在地产所有者掌控之中，他们的行为完全不受规则的制约。那时还没有将大型公共公园专门用作游憩场所获取土地进行开发和经营。

想像一下在19世纪中期的曼哈顿，如果政府官员没有选择投资获取地皮开发建设美国第一个大型公共公园，今天的纽约就不会有中央公园，不会有每个周末都拥有25万游客的不同寻常的美丽的游憩场所。同样重要的是，这个城市的财政税收将会减少很多。

在公园开发工程开始后的15年内，曼哈顿地产价值整整翻了一番。围绕中央公园的三个行政区内，离大多数城市房地产活动地区2.5英里的北部，房地产价值增长了9倍¹。这些由公园产生的财政税收，使城市得以支付市政费用，而这在以前是没能力支付的。并且激励市政府收购了26369英亩的土地，这块地目前已构成了纽约市非凡的公园系统。



最初被设计者提议作为“草地”的中央公园如今已拥有了十分壮观的不同格调的风景与建筑特色，深受游客的珍爱。

(亚历山大·加文 摄于1994年)

现在,设想一下如果全国各地城市看到的是纽约市政府拒绝给公园投资而决定效仿,那么我们如今的生活将会变成什么样。如果那样,大部分城市就会把他们的财力用于更紧迫的需求,例如警卫与大众教育,那么公共领域就会以街道、道路和公路为主,而不是公园。

幸运的是这种情况并没有发生。在美国,中央公园标志着一个多世纪以来,政府获取土地进行公园开发的开始。城市政府、州政府和联邦机构现在拥有并经营着亿万英亩的街道、公路、桥梁和隧道,还有一大批公共建筑。然而这些公共领域大部分由公用土地组成。这是以前收购并开发成了城市生活的世外桃源,人们休闲娱乐的去处,留给子孙后代的景观财富,或是保持生态平衡的方式。就是这种广阔的公共领域的创造使得人们都来关注许多其他逐步占据公共议事日程的问题。如果国家没有系统地对公园投资,城市和郊区居民将仍吵嚷着要建造公园。

在持续了一个世纪的公园开发后,二战后美国不再拨款给民众开辟新的公共开放空间,取而代之的是,政府官员试图通过调控以更少的花费来达到相同的效果。结果之一是,我们陷入了不必要的政治冲突的困境,因为社会想要保证私有与安全性,而政府却在努力保证公众都能进入开放空间,两者始终不能调和。

这种冲突转移了公众视线,使他们忽视了美国二战后增加的1亿多人口对娱乐场所越来越多的需求。由于多数城市和郊区继续减少对收购、开发与维护公园的拨款,越来越多的人涌向现有的娱乐场所。结果是投放使用的公共开放空间与日益增长人口带来的需求之间越来越失去平衡。

我们已经忘了美国人民在19世纪末20世纪初花费如此多的精力与金钱创建

了众多公园的原因。当时的人们意识到,在公园开发上明智的政府开支将刺激广泛而持续的私人投资,从而改变居住模式,促进社会交往,重塑日常生活的本色。如果我们的确要给不断增长的人口提供开放空间,那么就得停止通过调控廉价地扩大公共领域,而应重新开始地产收购与公园开发计划,这在19世纪末20世纪初曾经发挥良好的作用。

本文研究了一些在19世纪出现的涉及大众公园的选址与设计问题——这些问题对今天完全具有意义。什么类型的场地最适合公园的开发?应当如何选址?它们的设计应遵循怎样的原则?如何为它们筹措资金?谁将拥有和管理它们?

公园并不是公共开放空间的惟一形式。因此,本文也研究了其他形式的公共开放空间的作用,如广场、市场、街道和公路。我们可以从公共领域这一部分的扩展中学到很多经验。举例来说,匹兹堡的梅隆广场已经展示了如何利用停车费来偿还当初因广场建设而发行的债券贷款;丹佛第16大街购物中心展示了众多失败的步行购物街所缺乏的关注问题——即选址合适、明智的设计和没有机动车的街道能够成为商业区复兴的关键;华盛顿的切萨皮克与俄亥俄(C&O)运河转变成公用土地展示了为娱乐目的而改造的商业水路可以刺激私人投资,进而完全改变土地利用模式。

最后,本文回顾了一些对将来开发提供了有前景的模式 of 近期公园的设计、融资以及管理的方法。科罗拉多的邦德颁布了一项明确标记为公园用的销售税法规。纽约的哈得孙公园保护区用出租土地使用权与特许经营的费用来维持公园的运营。布赖恩特公园商业改造区筹措的维修资金来源于周围房产所有者缴纳的房产税



丹佛第16大街购物中心为行人提供了13个无小汽车、卡车及出租车的景观街区。免费公交车服务，每天承载着约100,000人穿梭于街道，还有新的轻轨铁路系统与第16大街相交。（亚历山大·加文 摄于1987年）

与公园内餐馆以及特许经营所得的收入。贯穿本书的这些案例与其他一些例子，提供了有前景的模式，可以与传统的公众领域模式一起在国内推广采用。

19 世纪公园的开发与设计

1870年，景观建筑师弗雷德里克·L·奥姆斯特德(Frederick Law Olmsted)在文章中将布鲁克林展望公园与曼哈顿中央公园描绘成城市中“能将大量的人近距离集结到一起的”“惟一的场所”，“不管是穷人或富人，年轻人或老年人……每一个人的存在都使他人感到快乐”²。奥姆斯特德将这些公园描绘成社会混合阀的时候，它们才开放了不到10年的时间。仅仅是因为获取土地用于开发公园的这一决议，已经激发了其他城市中的

不计其数的公园和开发。

今天，多数市政府为他们不断增加的多元化人口经营并维持着总量巨大的这种“混合阀”场所。纽约市公园与娱乐部门管理着18英里的海滩、46个游泳池、16个高尔夫球场、6个溜冰场以及1,570个公园、操场和公共空间。明尼阿波利斯公园与娱乐管理委员会接待了将近纽约人口5%的游客，拥有由170个公园地产组成的6,000多英亩的娱乐系统，包括42个娱乐中心、61个有监管的运动场、21个海滩，以及22个大型静水湖。

像这样的公园系统并不是偶然现象，它们是数十年来成千个政府官员做出的数不清的决策的产物。这些决策包括：公园应该选址何处、它们为谁而建、它们如何设计、它们将怎样收费、谁来负责管理与维护，以及如何使之对周边社区的衍生利益最大化。

这样的决策从一开始就存在争议。政府官员试图寻找低价收购地产的方法。不容易开发的土地，不是因为坡度陡峭，就是因为排水困难，或是其他问题，常常可最低价买进，自然吸引有预算意识的政府官员。通常这些地块开发成公园并不比私人建房合适，但最终它们还是被收购了。

1873年，当奥姆斯特德和他的合伙人 Calvert Vaux 被要求为俯瞰着哈莱姆的悬崖上设计一个公园做准备时，他们指出规划中的 Morningside 公园会成为“与这座城市的所有需求没有一点点相关性的另一块被选中的公共土地，（此公园）碰巧很罕见地不适合用作公园。³更糟的是，他们说，“没有任何合适的方法可以使具有 Morningside 公园自然特色的地方成为一个在夜晚也是安全的值得信赖的度假胜

地。”⁴他们成功阻止了 Morningside 公园的开发。直到1887年公园开始建造，任何哥伦比亚大学的人站在公园上方的位置，或是哈莱姆的人从下面的平地来看这个位置，都可以证明奥姆斯特德和 Vaux 是正确的，Morningside 公园并不是“一个在夜晚安全、值得信赖的度假胜地”。

1893年，第一批在堪萨斯城由 George Kessler 提议建设的公园也同样位于陡峭的斜坡上，这使它对房地产的开发没有吸引力。即使这样，公园委员会面对来自市民的反意见，他们还是担心房地产税收所带来的损失。因此在1899年，委员会从这些场地中排除了最容易开发的土地。直到那些剩下的相对较差的场地被证明没有开发价值的时候，委员会才开始收购那些适宜公园开发的更大更宜到达的地产。

奥姆斯特德在布鲁克林的展望公园与曼哈顿的中央公园的场地上营造的浪漫景色成为19世纪大部分公园的范本。园艺美化专家 Maximilian G Kern 在1876年将1,372英亩的圣路易斯郊区改造成森林公园时⁵，仿效了它们起伏的草地与弯曲的步行道。然而像众多奥姆斯特德的追随者一样，Keren 和他的合作者 Henry Flad 以及 Julius Pitzman 认为森林环境是惟一的需要，他们忽略了大量使用公园的人们需求。到1915年，圣路易斯开始改造这个不合适的设计，就像其公园部门解释的那样“这个公园系统的基本目的就是聚集男男女女，而不是花花草草。”奥姆斯特德设计的公园都不需要改造，因为他一直把公园设计成众人可以积极利用的地方。

奥姆斯特德了解在维护草地、灌木丛和树木与容纳大量人群人们总是前往设计成功的公园游乐。正像他在1888年所解释的那样，当他在设计一个可以供游客观

表1 美国15座最大的城市公园

公园	城市	规模（英亩）
卡伦公园	休斯敦	10,534
费尔芒特公园	费城	8,700
格里菲斯公园	洛杉矶	4,218
鹰之溪公园	印第安纳波利斯	3,800
佩勒姆海湾公园	布朗克斯（纽约市）	2,764
米申海湾公园	圣迭戈	2,300
绿带公园	斯塔滕岛（纽约市）	1,778
斯沃普公园	堪萨斯城，Mo.	1,769
岩石溪公园	华盛顿特区	1,754
城市公园	新奥尔良	1,500
森林公园	圣路易斯	1,293
Flushing 草地—王冠公园	昆斯公园	1,258
林肯公园	芝加哥	1,212
巴尔博亚公园	圣迭戈	1,203
凡·科特兰特公园	布朗克斯（纽约市）	1,146
中央公园（用于比照）	曼哈顿（纽约市）	843

注：所有列举的公园（除了岩石溪公园）都完全归所在城市所有，并且规模的大小仅仅是基于用于主动或被动休闲活动的土地面积。它并不包括水域的面积或是单纯用作保留的开放空间的土地。因为岩石溪公园的地点在首都，国会将它作为第一个国家公园，但是作为城市公园的功能，它也适合列入其中。

看尼亚加拉瀑布的公园时,问题是维护一个新规划的风景的同时,还要考虑保护它不受“潜意识不良目的的乌合之众的放纵行为的破坏及对明显束缚事实上无害的行为表示愤慨的行径的破坏”⁶。因此,奥姆斯特德总是保证在保护自然环境的同时能满足使用公园的人们的各种需求。而太多的他的追随者误解了这些利益的平衡,只考虑其中的一个目标。

有些规划师在设计公园时,只满足于附近居民的需求,而另一些设计者忽视了其他的一些潜在使用者的需要,把每个公园的设计都局限在场地容量上。奥姆斯特德认为只注重一方面而排除其他是错误的。就像他在为波士顿设计“翡翠项链”公园系统时解释的,“我们不应该孤立地考虑每个场地与这个系统其他部分的关系,好像除了对邻近地区的人们而言,它就没什么价值了”⁷。

这些19世纪的案例说明了收购土地并将它们打上公园用地的标签,是不足以创造“将大量人群聚集在一起”的设施的。这种场地必须位于大部分人可以方便到达的地方,并且那里的地形必须提供适合人们聚集的场所。草地、灌木丛与树木的布局必须能经受住频繁的行人踩踏。奥姆斯特德在设计波士顿公园系统时解释道,“一个单独的、除了住在其附近的人们外、别无他人光顾的公园场所肯定是巨大的不同于那些被设计为更具有普遍用途的公园,更不同于那些成系列的公园”⁸。

了解公共领域

将公园用地理解为可对公众开放的空间的惟一形式是一种误导。大量的人群还聚集到其他的公共拥有场所——街道、广场与市场。但是这些场所不是收购来严格以游憩

为主要目的。他们也聚集到私人所有但被老百姓广泛用于游憩的场所——建筑广场、购物中心及商业性公园。了解这些空间如何发挥作用,并如何使它们成为整个社区开放空间策略的一部分是非常重要的。

人们也在私人所有的开放空间度过时光。这些地方通常被本地居民使用,而外人无法进入,诸如游泳池、日光浴场所、网球场和私人乡村俱乐部。尽管这种形式的开放空间将住在设施附近的人们聚集到一起,大多数使用这些设施的人早已熟识。因此,这并不是“大量人群——不管是穷人或富人,年轻人或老年人,近距离集结到一起”的公共开放空间。然而,许多区划条例对于那些将此类“公共开放空间”列入开发项目的开发商提供了奖金。

在过去的20年,大量的区域——自然栖息地、湿地、环境保护区,被指定公共用地却难为大众所及。这些地区通常是私人地产,开发商们为了满足环境条例而将其保持原状。公共领域土地面积也许会扩大,但是只要它们不便于大众使用,把它们称作公园就是用词不当。

广场、市场与干道

广场、市场与干道,像公园一样可以作为大量人群的混合阀。早在政府开始收购土地专门用于建造公共游憩场所之前,他们就提供了城镇绿地、小块公共草地和广场。因此,城市居民习惯了在那些地方散步和聚会,像波士顿公共草地、纽黑文绿地,以及新奥尔良的Place d'Armes(现在的杰克逊广场)。当19世纪开始盛行竞赛运动和更活跃的娱乐形式时,城市居民急切地将他们的活动转移到新开辟的大众公园,那里有他们所寻找的空间与设施。



“纽黑文绿地”是模仿欧洲前辈的开放空间的早期形式，作为召开公共会议的地方。（亚历山大·加文 摄于1995年）

正如公共广场经常被看低为娱乐场所，市场也是如此。数十年来，西雅图的Pike Place市场和洛杉矶农贸市场扮演的远不止是当地购物场所的角色，更是游客的目的地。在俄勒冈州的波特兰，200多名手工艺小贩聚集在“周六市场”，整个周末都会持续吸引10,000多人，他们来自大都会区的各个地方。

在非公园形式的公共开放空间里，干道是最不受赏识的。在古罗马时期，普通的街道被当成公共娱乐场所。19世纪由豪斯曼(Haussmann)在巴黎开发的宽广而绿树成行的街道，尤其倾向于用作散步道。奥姆斯特德提出城市应该创造景观林荫道时已经认识到了这一点，这些干道通向大型大众公园继而延伸至郊外。这样宽敞的大道被限定它们的住宅楼的居民作为娱乐场所，同时也为来这个国家旅游的人提供了愉悦的场所。奥姆斯特德和他的合作者Calvert Vaux在1867年为布鲁克林东部风景区干道与海洋景区干道提交规划时，率先创造了美国第一个风景林荫道。里士满纪念大道、丹佛的斯皮尔林荫大道，以及费城的弗兰克林林荫道是一些受到奥姆斯特德和Vaux设计影响的案例。

尽管这个目的已经被大部分遗忘了，许多限制进

入的林荫道仍然被设计成适宜公共游憩的环境。芝加哥的湖岸车道，最初由Daniel Burnham在1894年提议规划，继而又在“1909年的芝加哥规划”中再次提出，它不仅作为一条交通干线，而且同时也作为使住在城里的人们得以“经常寻求乡村那种清爽宜人”的一种方式。布朗克斯河边林荫道，始建于1907年，拥有美丽的沿途风景，给驾车者带来犹如穿越公园般的幻觉。在20世纪20年代中期，第一任纽约州立公园委员会主席Robert Moses，开创了一个州立公园系统由类似的景观公路连接。这些风景优美的林荫路使得从家到公园往返的整个旅途成为一种令人愉快的休闲形式。十年后，联邦政府采取第二步行动：将整个蓝桥林荫路改造成风景胜地。此时康涅狄格的梅里特林荫道和弗吉尼亚州的Mount Vernon林荫道以及Slayline车道都已通车；南加利福尼亚州的小溪壁画(Arroyo Seco)林荫道紧随其后。

私人拥有的公共开放空间

二战以后，政府增加可供居民使用的公共开放空间的措施，已经从新公园开发上转移到其他策略

上。也许是因为多数城市(尽管也有少数几个郊区)已经拥有一些具有影响力的公园;或是因为运营昂贵的公园系统的巨额成本;或是因为其他更重要的公共开支的需求。不管是什么原因,越来越多的城市选择让私人地产所有者来为大众提供那些城市不愿意收购的额外的开放空间。区划制成为一种受欢迎的方法。

区划制自从1916年实施以来,就用于调整私有土地上建筑物的布局。区划制最根本的一个原则是大众有权在公共大道享受充足的阳光与空气。因此,区划制限制了建筑物的高度,要求它们从街道退进,并且将它们限定在红线内,要求保证人行道有足够的阳光。在更低密度的区域,这样做的结果导致了郊区的再细分,例如堪萨斯普雷里(Prairie)村庄的房子都有前院、侧院和后院。在商业区,区划制使得那些办公大楼从街边退进,退进的空间成

了私有的公共空间。

尽管城市调整私有土地是适当的,政府在公共大道两侧私有建筑的管理上不起作用是可以理解的。政府机构主要把干道当成车流线来设计与管理。地产所有者负有维护人行道并为行人提供通向建筑入口的责任。因此,机动车辆支配了公共领域,而行人则支配了位于街道与围合街道的建筑之间的半私人性质的开放空间。这是一个必须改变的不稳定的关系。

在郊区也逐渐出现了类似的情况,数百万的新房主以拥有草地、灌木丛和树木而自豪,而这一切都占用了政府托管的前院、侧院和后院。这些庭院提供了开放空间与绿色植物,但是只有房屋所有者(和他们的客人)能享受,而他们并不对庭院所在的公共街道负有责任。街道被视作是主要车流路线,没有太多考虑其作为公共开放空间的作用。



位于俄勒冈州的波特兰,“周六市场”是一个曾经差点被废弃的市中心滨河区,如今转变成了广场和高速公路下面的毗邻的停车场。
(亚历山大·加文 摄于1990年)

因为许多居住区缺少大众公园,郊区的居民就在办公园区的场地上慢跑,骑自行车和野餐,或是在当地的购物中心“闲逛”。孩子们在街上玩耍,当孩子们发生交通事故意外时,通常的反应是安装交通信号灯。应该对这些“危险”的街道负责的房主和政府都没有意识到交通干线常常是这种小区惟一的公共空间。

这种形式的郊区化带来的不仅仅是交

通事故的问题。当居民缺少与其他人接触的的场所时,将造成一个越来越隔绝的社会。

目前的公园开发策略

到20世纪下半叶,多数城市已经对大型公园体系进行了投资。然而居民却正向郊区搬迁,他们认为那里有更好的游憩机会。事实上,那些城里人迁往的郊区是公



纽约的塔康尼克州立林荫公路是深受居民和游人喜爱的风景区干道之一。(亚历山大·加文 摄于1976年)



在堪萨斯州普雷里村的这一地区托管的前庭院与侧院提供了开放空间,提升了社区形象,为邻里房主之间交流创造了环境,但是这样的开放空间没一个是普通大众可用的。(亚历山大·加文 摄于1994年)