

1. 历史回顾

1.1 新鲁汶大学城的来历

这座大学城的建立要从比利时历史最悠久的大学——鲁汶大学说起。

鲁汶大学是欧洲历史最悠久的学府之一，位于比利时北部弗拉芒语（荷兰语）区的鲁汶市。中世纪时，鲁汶市就已经是一座十分重要的城市：13 世纪时，它曾是纺织业重镇；公元 1425 年，教皇马丘斯五世（le Pape Martin V）决定在此地兴建一所大学，这就是后来的鲁汶大学，全称为“天主教鲁汶大学”。

大学成立之初的一百多年里，老师均使用拉丁语授课。到了 17、18 世纪，授课的语言逐渐被法语取代；在当时的欧洲，法语不仅成为了上流社会知识分子的通用语言，也被公认为欧洲的外交语言。由于大学地处弗拉芒语（荷兰语）区，在此后的一个多世纪里，教学一直使用法语和弗拉芒语（荷兰语）两种语言。

然而到了 19 世纪，弗拉芒语（荷兰语）社群在比利时整个国家的重要性逐步提高，弗拉芒人开始捍卫他们自己的语言文化，并在政治上获得了更多的自主权。1950 年起，弗拉芒人公开提出，鲁汶大学所属法语部分应撤离弗拉芒语地区：这项要求随即成为了弗拉芒语区捍卫运动的标志。

不同语言双方对峙持续白热化，直至 1968 年大学负责人最终

意识到，在南部法语居民聚集的瓦隆地区^①兴建一个新的法语校区才是唯一的出路。1969年，根据比利时议会决议，从原鲁汶大学正式分化出法语鲁汶天主教大学，而原来的大学被称为弗拉芒语鲁汶大学，后来人们习惯称这两所大学为“老鲁汶”和“新鲁汶”，而“新老鲁汶”一起被称作鲁汶大学。

对于新鲁汶大学的领导人而言，摆在他们面前的首要问题是，新校区应采用哪种形式？

方案一：（当时有2万多名学生）独立建立一个校园，远离城市。这种方式最初由美国大学创立，其后一些欧洲的大学，其中包括比利时的大学也纷纷效仿。但这种方式存在不少弊端，比如出行不便以及生活质量无法保证。此外，学生们在校园生活，局限于他们自己的圈子，也就意味着无法参与社会活动，无法实践作为一名普通公民的义务和责任。这样可能会引发激烈的社会矛盾，比如1968年5月的法国巴黎学潮。

方案二：将校区建立在法语地区一个主要城市的市内或者郊区。但这个方案容易引起地方上的政治矛盾，连带引发房地产市场的波动。法语区的主要城市均属于社会党和自由党的管辖范围，而两党均不乐见在其管辖区内出现“天主教大学”的选民。

方案三：以校园为中心建立一座中小规模的新城市。尽管这种共同发展的方式会产生许多困难，但双方也会因此而获得优势。鲁汶大学在过去的550年里伴随着鲁汶市的成长取得了长足的发展；实践证明，这种城市与大学相互融合并存的方式，将会为本地区的智力资源、文化生活以及城镇化经济注入持久的活力。在参访了许多欧洲古老的大学城后，新鲁汶大学

^① La Wallonie 瓦隆大区，比利时法语区。

的管理者们终于决定，依照此种方案建立一座新的大学城。

在距离首都布鲁塞尔以南 25 千米处有一个小城市——奥迪尼（位于法语瓦隆区）。当时的奥迪尼市长邀请新鲁汶大学将校区建立在这片土地上。新鲁汶大学接受了市长的邀请，但坚持由大学自己来主导整座新城市的规划和建设。

就这样，新鲁汶大学城诞生了：在这座新兴的城市里，学生数量只占总人口的三分之一，常住居民占到三分之二。生活在其中的人们都能感受到其优良的生活品质，这很大程度要归功于它的城市规模（城市区域的半径为 1 千米），居民步行就能到达各类生活设施；这座名副其实的步行城市不仅为市民的日常生活带来了便利，还增进了人与人之间的交流，促进了社会文化生活的不断丰富。直至今日，大学城所营造的生活品质已成为这座城市经济和社会发展的稳固动力。

新鲁汶大学城不是某种宏观政策的果实，而是人们在这片属于大学的土地上不断培育新的价值和增长点的结果。

提到大学城的创建，就不得不提 1970 年制定的《新鲁汶大学城总体规划纲要》（1992 年修订）。该纲要的主要内容包括城市规划的基本原则、城市的布局结构以及开发计划。

新鲁汶大学城的创始人希望城市的布局能尽可能多地促进社会交往。因此他们避开了建设一个纯粹“功能型城市”，即城市的商业中心、文化中心、行政中心、学校、办公区以及居住区因功能的不同而被规划在不同的区域，这些区域与区域之间只能用公路联系起来。在这样的城市结构里，人们只能依靠汽车出行。这样一来，就失去了步行相遇的亲切感，也就违背了初衷。再者，他们相信新鲁汶大学城不能成为一座“卧城”或一个封闭的城市；前者只能依赖其他大城市的运转而成为其卫星城，而后者则与外界缺乏沟通。

《新鲁汶大学城总体规划纲要》明确指出，正在规划中的新鲁

汶大学城将是一个紧凑型中小规模的城市，它将秉承欧洲城市规划的传统价值观并不断更新，以适应时代的发展。这些传统价值观包括：人本主义精神，人口和功能的多元化，丰富的智力资源、社会活动和文化生活，建筑风格的协调统一以及对地产的管控。另外，这座新城市将以步行交通为主，中心城区不会见到汽车的身影；周边住宅区尽管拥有步行与机动车两种道路，但二者相互分离、并行不悖。

在经历了无数政策、融资的困难与挑战后，新鲁汶大学城在该纲要的指导下实现了关乎打造高品质生活环境的种种预期目标：

- 健康发展的房地产市场，地产价值稳固提升。建设初期，相关规划、设计原则和建筑风格的选择令人感到限制。但不久，本地居民、开发商、各行业从业者以及科技园的入驻企业都明白了这些规定和选择的益处。新鲁汶大学，作为城市发展的推动者，为实现建设初期对市民的承诺，始终致力于房地产市场的稳步发展。

- 注重提高文化生活和智力资源的品质，社会多元化水平以及文化开放水平得到了保证。这些附加值不仅使市民受益，而且为科技园的发展注入了活力：入驻企业看中这里的生活品质，而它又成为了企业吸引高端人才和合作伙伴的重要砝码。

- 坚持选择高质量的研发企业入驻大学城科技园并大力促进智力密集型产业就业。目前，新鲁汶科技园已有超过 215 家入驻企业，创造了 5 600 多个工作岗位，高科技企业争先进驻，发展势头十分迅猛。能够入驻新鲁汶科技园已成为该企业在比利时乃至欧洲地位的重要标志！

- 注重培育优质教育资源。从幼儿园、小学一直到大学及高等学院，新鲁汶大学城十分重视对教育需求的满足并积极培育全方位的教育资源。

- 始终致力于打造高质量智力资源和文化生活：包括各

类国际会议、展览、研讨会、老年大学、博物馆、文化表演、公共艺术作品展示以及城市景观的布置。

该纲要所制定的规划原则和目标极大地促进了城市的发展，也实现了当地房地产的保值增值。未来，随着这座城市的通达性越来越高，大学城的魅力和影响力还将持续扩大。

今天，大学城的常住居民已超过20 000人，白天容纳45 000个工作岗位，新创造就业岗位超过12 000个，而它对区域发展的影响更远超这些数据。

这样的成绩无疑是令人瞩目的，这也使新鲁汶成为了比利时高科技企业争相进驻的热土。然而土地是宝贵而有限的资源，尤其在一座步行城市。显而易见，如何有效地管理已取得的成功，如何实现城市的可持续发展，是当前最重要的议题。这也是我写作本书的主要目的。

1.2 大学城的创始理念

新鲁汶大学城在最初规划时（1968—1970年）确立的目标，是为了给大学、学生和教职员建立一个安全、舒适、亲切并能激发创造力的生活环境。我们即使在档案文件里逐一查找，包括1970年制定的《新鲁汶大学城总体规划纲要》，也找不到有关其他创建意图的记载。当时的大学领导人相信，一座中小规模的城市最符合这一目标的实现。在过去的五个多世纪里，鲁汶大学在比利时北部弗拉芒区的古城鲁汶市成长壮大，成为享誉世界的高等学府。历史经验告诉新鲁汶大学的创建者，大学与城市不仅能够共生，也能够共荣共赢。尽管如此，在制定规划纲要之前，时任新鲁汶大学校董会主席的米歇尔·乌尔汗（Michel Woitrin）先生还是走访了多所大学城，亲自证实了这种联合体存在的必然性和现实性。

1970年，《新鲁汶大学城总体规划纲要》制定完成。在这里，为避免引用纲要冗长的文字，我将引述米歇尔·乌尔汗在1997年

参加好友及同事雷蒙·勒梅尔 (Raymond Lemaire)^① 的葬礼时的讲话。时隔 27 年, 乌尔汗对当时和勒梅尔先生一同创建大学城的历史记忆犹新, 他的讲话娓娓道出了新鲁汶的创建理念、规划工作所遵循的原则以及他们作为创始人对“平衡”这一目标的不懈追求。乌尔汗先生的讲话不是以具体数字和技术指标作为成功的依据, 而是对城市的可持续发展的探索与思考, 但在当时“可持续发展”这个词还尚未出现。

我把这段话概括为 11 个要点, 在此与大家分享:

- (1) 尊重历史: 不忽略历史而冒进, 也不仿造历史。
- (2) 以开放的心态面对未来, 面对变化: 应保持城市规划的弹性, 坚持总体规划的原则性与灵活性并存。
- (3) 不迎合短暂的潮流, 拒绝单一政策和教条式的规定, 例如:《雅典宪章》。
- (4) 致力于以人本主义为基础的城市规划: 市民的生活质量是衡量一切的标准。勒梅尔曾担心现代城市的过度扩张问题。对于新鲁汶这座步行城市, 规划的重要内容体现在如何处理好步行者与街道及建筑物的关系, 如何营造良好的城市氛围。
- (5) 建筑物为其使用者服务, 这条原则应凌驾于设计师的个人意愿之上。我们的设计师偶尔会因此而感到失望, 但是在城市建筑布局工作中更需要运用设计师的创造力。从社会学层面看: 一个能让居民感到舒适的生活环境对社会的发展至关重要。
- (6) 重视自然环境: 一个地区的自然地理特征决定了城市的基本形态。谨慎对待城市扩张, 避免对自然环境造成破坏。
- (7) 视觉设计工作是重点: 包括城市景观、建筑布局及街道

^① 毕业于鲁汶大学, 1965 年他开始在联合国教科文组织 (UNESCO) 任职, 曾担任核心顾问团成员 (专业领域是世界文化遗产保护)。1970 年, 他成为新鲁汶大学城规划团队的带头人。在其设计理念的指引下, 新鲁汶的规划突出了紧凑精致、协调统一的特点, 避免了机械化的功能分区和大规模扩张。因此, 他被公认为规划创建新鲁汶大学城的重要领导者。

和公共场所的布置，将体量过大的设计方案进行分解并控制建筑物的规模。

(8) 建筑外观材料的运用：外观材料直接影响到环境的质量。我们应该运用耐看经用的材料并努力塑造丰富而多样的城市环境。

(9) 大学的角色：在城市初建的年代，大学融入了整座城市；但随后，大学逐步展现出对城市发展无可替代的作用。

(10) 尊重不同意见：善于倾听建筑设计师和使用者的意见，对待不同意见者和创意人士的意见也给予重视。

(11) 勒梅尔在工作中，始终坚持理性智识与主观感受之间的平衡，谨守资金限度和校方规定，并重视与各方的沟通。

在这段话的结尾，乌尔汗还引用了阿伯克隆爵士奖（Sir Patrick Abercrombie）的评语^①。该奖项是国际上城镇规划领域的最高荣誉，1978年国际建筑师协会将该奖项颁发给新鲁汶大学城。

由此可见，乌尔汗和勒梅尔决心把新鲁汶这座城市载入欧洲大学城的史册，结束“二战”以来由《雅典宪章》^②所主导的新城市建设。对他们而言，未来并不是一次与历史的决裂，而是人类文明在时间长河中的延续。城市在他们眼中是人与人实现交流、建立各种联系的地点，是内涵不断丰富理想国，是创造社会的有机体。它代表了人们一种共同的生活方式，是人类社会文化的一面镜子。这样的社会内涵构成了新鲁汶城市化建设的核心内容。它不仅推动了城市发展，也保证了当地社会的需求得到尊重和满足。总之，一座城市的形象并不是其物质结构，而是它所展现的社会生活

① 评语原文：“由于雷蒙·勒梅尔所领导的团队的出色工作，新鲁汶大学城成为了新城市建设领域最精彩也最具参考价值的案例之一；城市从无到有的设计理念，市民参与规划治理的管理思想以及所运用的各种工艺和手段，使这座城市成为了城镇规划领域值得深入研究和推广的经典案例。”

② 1933年国际现代建筑协会（CIAM）第四次会议通过了关于城市规划理论和方法的纲领性文件——《雅典宪章》。它指出，城市规划的目的是按居住、工作、游息及交通四大功能进行分区。该文件极大影响了“二战”以后欧洲的城市建设。

画面。

从一开始，我便敏锐地捕捉到创始人的理念。他们对这份事业有着相同的理解与热情。他们的创始理念加深了我们对城市的理解，并从侧面告诉我们规划本身并不是最重要，最重要的是如何将城市的社会层面的内涵体现在规划中。城市化是一项社会运动，它能聚集多方面的社会资源和力量；只有依赖一位强大的业主，才能将公共利益与个体利益进行平衡并达成协作关系。

此外，我还感受到他们对建设开放型城市的重视。城市应该是内部有机连通的整体而不是所有（单体）建筑物的堆积，应该是多元的融合而不是分离。这意味着在规划工作中，公共空间的布局、道路交通网的设计是基础。规划工作应围绕建立城市的连通性及提升整体氛围而进行，其次才是形象工程。

从建筑角度看，勒梅尔先生一直认为建筑应服务于城市、应符合城市整体规划的要求，单个建筑物不应凌驾于城市整体形象之上。然而，建筑师们亦不能仅仅甘于配角的角色，他们应注重与规划人员的沟通，使形态各异的建筑设计能够融入城市整体规划方案中。因为最终，一座城市视觉形象的代表是建筑，这就好比一部戏剧是由演员来塑造。演员的水平直接决定戏剧的成败，因此建筑的质量对一座城市至关重要。

据安德烈·马尔昂（André Mertens）^①回忆，勒梅尔及其团队的目标是在协调统一的整体环境中实现建筑的多样化。在欧洲的古城，建筑多样化与整体环境的统一是经过漫长的自然选择而实现的；但新城市却缺乏这样的时间底蕴。新城市的建筑风格，要么是整齐单调，要么是凌乱并置。勒梅尔希望收到新颖而富有变化的建筑设计，但同时规划师须懂得如何将设计方案恰当地融入城市的整体环境中。

如果再次审视《新鲁汶大学城总体规划纲要》，我们会对该规

^① 勒梅尔的工作伙伴，并在 20 世纪 80 年代被任命为新鲁汶城市规划委员会主席。

划纲要产生新的解读：这种规划的核心其实是对大学城实现可持续性发展的展望，尤其体现在设计城市规模、人口密度、交通方式、文化社会生活方面。

其他具体措施在大学城的建设过程中逐渐明晰，比如：热电产能取代柴油供暖，排水系统管理（雨水、地表水、地下水及废水的收集与排放），绿地养护与植物栽培，地名的丰富性与统一，公共艺术作品的布置，市民参与城市化建设，等等。建筑节能，或许是纲要中唯一缺少的内容，我将在后文中进行说明。

正如创始人所设想的，新鲁汶被建成为一座紧凑型的中小规模城市。它不是“花园城市”的代表，而是依托自身的结构、功能和人文环境成为了一座真正意义上的有机城市。直至今日，它的范围没有延伸至广阔的原野。但是围绕城市的400万平方米绿地使其步行道路无限延伸，达成了创始人“将城市建在大自然当中”的梦想。

1.3 对区域发展的影响

新鲁汶的城市化建设对布拉邦瓦隆省^①的发展有着直接而迅速的影响。尽管我不敢贸然断言，如果没有新鲁汶大学城，布拉邦瓦隆省不会取得今天的成就，但是新鲁汶对整个地区发展的作用好比催化剂，是一个极其重要的环节。

20世纪70年代新鲁汶大学城刚刚落成，而布拉邦瓦隆省正处在经济文化荒漠化的过程中：除了小镇瓦夫尔（Wavre）还维持着它的商业活力，其他所有工业城市都处在衰退中，传统行业（制革业、造纸业、钢铁业……）陷入前所未有的困境，人们的生活也极度贫乏（整个地区只有一座电影院且没有一座像样的剧场。）这里也不再是居住在首都布鲁塞尔的人们休闲度假的去处。

^① Province du Brabant-Wallon，布拉邦瓦隆省，比利时瓦隆区（法语区）最重要的省份，距离首都布鲁塞尔仅半小时车程。

随着新鲁汶大学城的建立，这座年轻城市的魅力和影响也迅速辐射开来。集中表现在以下三个方面：

- 为房地产行业注入新的活力：1970年，各大媒体的房产信息几乎被这片土地及周边的信息所垄断，无论是租赁还是买卖，就连尚未动工的房产也被争相抢购。新鲁汶大学城成为大家追捧的黄金地带。

- 带动就业市场取得新突破：大学的落户以及新鲁汶科技园的诞生虽然并未帮助没落产业的工人保住工作，但却为整个就业市场带来了多样而全新的工作机会：除了大学及科技园的专业人员，还出现了管理人员、商务人员、餐饮服务人员、技术工人、建筑工人、维修工人等职务空缺。直至今日，大学城所提供的工作岗位仍然超过当地劳动力人口总数。

- 文化教育资源的不断丰富和质量提升：这是一个容易被忽视的领域。尤其对于政府，新增就业数量、地产税收入以及社会保障房才是他们关注的重点。文化教育资源不过是附加在这块蛋糕上的一粒樱桃。直到壳牌公司^①决定把研发中心从哈斯罗德（Haasrode）一个能获得政府补贴的地方，搬到新鲁汶市这个没有补贴的地方，人们才意识到，优质的文化教育资源其实隐藏着巨大的商业价值。当新鲁汶负责人询问壳牌公司做出这个选择的原因时，他们回答说：“因为在这里，你们为我们提供了最好的文化教育环境：一方面，新鲁汶吸引着世界最顶尖的头脑；另一方面，我们的孩子在这里受到了优质的教育。”

文化与教育资源极大地刺激了房地产与工业技术的发展，提升了大学城的整体环境。大学也从中受益，成为了整个欧洲屈指可数的高等学府。高品质的环境使得拥有高水平工作人员与高质量公共

^① Shell，壳牌公司，目前世界第一大石油公司，总部位于荷兰海牙。

设施成为必然。

四十年以后的今天，当我们回顾那个年代时会发现，随着交通尤其是高速公路网络的发展，人口逐渐从布鲁塞尔向城市腹地扩散，布拉邦瓦隆省因此而受益，逐步实现了经济转型。在布拉邦瓦隆省西部，滑铁卢-尼万尔（Waterloon-Nivelles）高速路建成，新住宅群及配套设施的建设刺激了房地产行业，随后带动新型工业区的规划，实现了第三产业的高速发展；在东部，布鲁塞尔-鲁汶-列日（Bruxelles-Leuven-Liège）高速路段的贯通，也促成了地产行业和工业的发展；而在中部，E411 高速公路尚未动工，以瓦夫尔（Wavre）城镇为中心的地区就出现了就业市场的突破，这应该归功于大学城的建立。新鲁汶的创建带动地区房地产行业、就业市场与文化教育资源的发展并引发了一系列新的经济增长机制的出现，尤其是对于第三产业的发展，这三种因素的关联作用不可忽略。

新鲁汶大学城为实现布拉邦瓦隆省中部的经济转型起到了关键作用，整个布拉邦瓦隆省的经济由于成功转型而取得了大幅提升，经济的发展水平足以支撑该地区高质量的公共设施与文化教育资源。这样，新鲁汶大学城为进入现代化大都市圈的行列已做好准备。

1.4 进入现代化大都市圈

在走过了创始阶段并逐步实现对区域经济发展的重要影响之后，新鲁汶经历了第三个发展阶段，即进入布鲁塞尔大都市圈。

新鲁汶进入布鲁塞尔大都市圈的过程十分复杂。它起源于房地产行业 20 世纪 80 年代的大萧条，随后各种因素的相互作用使得新鲁汶成为了今天布鲁塞尔大都市圈的一个中心城市。

概括而言，布鲁塞尔大都市圈的形成得益于城市空间发展的两个重要趋势。这两种趋势相继出现并且延续至今。

第一个重要趋势是人口不断从布鲁塞尔向城市腹地扩散^①。这主要归功于新型交通方式的发展：空间的距离不再由千米数计算而是由所用的时间计算。人们相继搬出布鲁塞尔并定居在郊外开阔的住宅地块^②上。与此同时，各种生活设施陆续在人口聚集地周围建立，例如商业中心、电影院、店铺沿着高速公路而建。这些生活设施的出现是为了满足这些迁出大都市的人群的需要。

这类人口的扩散无疑扰乱了既有的城市结构，也扰乱了之前的社会生活。

郊区生活令人向往，却并不便利。在这里，人们既得不到城市生活的好处，也无法享受乡村生活的乐趣。一切家庭日常所需及孩童的就学娱乐都依赖汽车来实现。除此之外，还有集体活动和文化生活的贫乏、教育资源的缺失、信息沟通不畅等问题。

当人们逐渐意识到居住在郊区并不能提高自己的生活质量反而增加了生活成本时，他们将目光转向周边的中小城市。

第二个重要趋势正是投向这批被重新注入活力的中小城市。1980年房地产市场大萧条，迁出大都市的人们开始关注中小城市不断下降的房地产价格。渐渐地，越来越多的人搬进这些一直受冷落的城市。居民的涌入给这批城市带来了新的发展契机。一方面城市利用已有的设施和资源为新迁入居民提供了生活保障，另一方面城市的经济、文化、就业以及房地产行业重新迎来了发展机遇。这些因素的叠加效应刺激了社会各个层面的发展，使得社会生活得到极大丰富，就业机会不断增长。在这一轮发展机遇中，这批城市（包括新鲁汶）实现了复兴，成为了大都市圈板块中的新中心。

正如前文中所提及，这两种空间发展的趋势一直存在而持续演

① 自第一次世界大战以后，受到良好教育的青年陆陆续续集中到布鲁塞尔寻求发展，这使首都布鲁塞尔成为了比利时人口最集中的地方。然而随着交通的发展，越来越多的人选择搬出布鲁塞尔到郊外居住。

② 指布鲁塞尔郊区修建的专门为城市人口提供住宿的卫星城，这些人白天在布鲁塞尔工作，晚上返回居住地。

进，加之这个地区经济、文化、自然环境等因素的相互作用，逐渐形成了今天的布鲁塞尔大都市圈。

当然，除了以上两种趋势外，城市圈的发展还经历了其他的演变：由于新型交通方式的发展以及地方政策的鼓励，重新崛起的中小城市逐渐发展成各具特色的中心^①，并在相互之间形成合作互补关系。由此，人们不再仅仅因为工作的需要从一个城市到另一个城市，而是因为各种不同的目的在其间穿梭。从规划角度来说，多原因的出行状态比上班族的定点出行更难以管理。

这些新中心并不把提供所有的生活便利作为发展目的，而是在为当地居民提供日常生活所需的基础上努力实现自身定位并尽可能地展现自身特点和优势。这样的发展模式有时会带来城市间的竞争，但更主要的是在彼此间形成了密切互动，形成了相对独立又彼此关联的有机整体。这样，城市圈实现了网络式发展的格局。帮助实现这种发展模式的具体手段包括市镇间会议、市长联席会、政策交流等。

今天的国际大都市布鲁塞尔，已经不再仅仅包括布鲁塞尔市及其郊区的范围，而是扩展到周边所有的新中心，在地理范围以及功能布局上真正形成了布鲁塞尔大都市圈。尽管城市圈内各个城市的发展速度和程度不一致，但就总体而言，城市圈内部的交流和互动正在变得更加紧密和频繁。

在新鲁汶，大学城依托自身科研力量大力发展以高新技术为支柱的知识经济。科学研究和知识经济成为了这里的特色，新鲁汶市在制定相关政策上也明确了此方向：

- 新鲁汶科技园的指导方针：入驻企业只能从事与研发和技术创新相关的活动，不得从事生产制造或第三产业的活

^① “中心”是指布鲁塞尔周边的中小型城市，在这次新的发展时期，它们逐渐开发出自己的特点：比如新鲁汶的知识经济，瓦夫尔（Wavre）的商业中心等。

动；入驻企业可以享受与鲁汶大学进行科研合作的优先权和资助。

- 加强文化教育资源的开发：除了小学、中学和大学以外，还希望建立适合各个年龄层次、符合各类人群需求的学校（目前已经建成的有老年大学、教师职业培训学校、社工培训中心等）；另外，文化生活方面的投资进一步扩大，新建或扩建剧院、电影院、展览馆、博物馆、健身馆等设施。

然而在商业方面，供求平衡被限制在大学城及周边的居民范围内。换句话说，新鲁汶的商业发展被限制在其7万平方米的方圆内，对其3万多的人口而言，供需达到平衡；但是其科研、文化、教育以及交通方面的资源却大大超过了它（作为城市的）自身的需求。

这里，就不再对布鲁塞尔都市圈的其他中心的特点一一作介绍了，包括城镇瓦夫尔（Wavre），梭蒙吉杜（Chaumont-Gistoux），孟圣吉拜（Mont-Saint-Guibert）等。

尽管如此，新鲁汶大学城取得成功的关键因素还得归功于它对交通出行的管理。这里所说“出行管理”并不是基于它的地理位置，与其他许多城市一样，新鲁汶也位于交通要道的交会处。它对出行管理的真正独特之处在于整座城市从规划之初就确立了以步行出行为主的交通方式。在此，我想就新鲁汶的城市结构作一个简要介绍：大学城由步行道路网和机动车道路网构成；其中，步行道路交通网十分完善，不仅四通八达可以通行到城市的每一个角落，同时将整个城市连接成为一个整体；在中心城区，步行道路和机动车道完全分离，步行街区在路面以上，机动车道在路面以下；而在外围，包括布吕耶尔区（Bruyères），比尔霍区（Biéreau），欧卡尔区（Hocaille），巴洛克区（Baraque）等地，步行道路和机动车道时而分离时而合并，这是根据中心城区和外围区交通的不同密集程度而设计的；总体而言，步行道路以中心城区为中心向周围地带发散，

而机动车道呈环状，必须绕城市环线^①而到达中心城区以外的地区。由此可见，步行出行是这座城市最简便的方式，可以直接到达城市任何地方。

1970 年制定的城市总体规划纲要对这种步行交通作了明确规定，并进一步将符合步行人群生活的紧凑型城市规划方案写进纲要。然而，创始人对大学城的规划还是显得有些理想化：虽然按预计情况大部分居民都能够在本地区找到工作，但是他们没有预计到交通的飞速发展和学生们对于出行日益高涨的需求。1972—1976 年规划的学生宿舍，没有为学生设计哪怕一个停车位，因为当时所有居住在新鲁汶的学生都没有汽车。但是到了 20 世纪 90 年代，三分之一的学生拥有了自己的汽车。机动车出行需求的持续高涨成为了这座城市管理者的一大心病。试想明天，三分之二的学生拥有了汽车，该怎么办？这些汽车停放在哪里？

另外，随着新鲁汶就业机会的增长以及城市环境的提升，越来越多城市周边的居民聚集到这里。经估算，中午大学城的人流量超过夜晚居民人数的两倍。因此，只有在交通情况得到有效管理的情况下，大学城才能保持其活力与魅力。

当意识到这个紧迫问题的时候，我们随即在 2003 年新鲁汶-奥迪尼市镇交通管理方案中提出了相关解决议案。解决议案以下面两方面的内容为重点：打造城市的可达性以及内部的连通性。

城市的可达性必须不断提升，以便使包括汽车在内的一切交通工具都能便捷地到达新鲁汶。汽车的管理需要按人群分类：早上到达晚间离开的工作者，城市居民，市中心停车场轮换使用的流动人群，沿 TEC 公交线路行驶的公共汽车使用者。此外，在铁路交通方面：位于新鲁汶市中心的火车站应坚持其载客量大、频率高以及出行范围广的特点；建设中的布鲁塞尔大区域际铁路将延伸到新

^① 大学城的环线指由 N4 国道、罗塞尔大道（Boulevard de Lauzelle）、N238 国道以及东南边的巴杜安大道（Boulevard de Baudouin）所构成的环大学城公路。

鲁汶，为了方便人们乘坐城际铁路并增加载客量，城市计划在紧邻火车站的地方修建一座大型地下停车场，停车场将可容纳2 500个停车位。

关于内部的连通性，即城市内部交通，1970年的规划纲要就对机动车初级道路网进行了设计。该公路网连接了新鲁汶市中心与周边各个区域（包括外围生活区、科技园区等）。如果希望开车从一个区域到另一个区域，那么汽车必须开出新鲁汶中心城区，然后跟随机动车道路网绕行到达目的地。如果采用步行，人们可以直接从城市内部穿行，这样极大地缩短了出行距离，也节省了停车时间。由于初级道路网的建立，无论是在中心城区还是周边区域都看不见中转车辆的影子。初级道路网上没有设立任何信号灯，但交通事故几乎为零。

除此以外，市内交通就是步行。新鲁汶有着十分完善的人行道路路网，它始于市中心火车站，四通八达可以通行到城市的每一个角落。因此，人们需要在市区便捷地找到停车位，这样停车之后他便可以步行到市内各个目的地。为了这一方案的实施，规划师十分注意：步行的距离不过长，伴随步行者的景观布置令人感到舒适和谐。

步行者对周围环境的敏感程度比以其他方式出行的人更为强烈。这对城市规划者的景观设计提出了更高的要求：连续的景观布置，怎样从视觉、听觉、嗅觉等多角度进行设计，如何安置防雨防风装置……步行者应该始终成为这座城市的坐标，成为公共区域及设计架构的度量衡。

以上是对新鲁汶大学城自1970年创立以来主要发展脉络的回顾与总结。当我们展望未来的时候这些总结显得尤为必要，因为从中我们可以理解城市的发展其实要依靠多种因素的相互作用。尤其是一座中小规模的城市，它的地域面积有限，因此城市化发展的效率就更加需要依靠这些因素的相互作用来实现。

让·贺敏（Jean Remy）^①曾经说过：“作为规划师，我们应未

^① 参见“前言”。

雨绸缪、具备控制不可预见情况的能力。”这句话十分中肯。如果我们希望尽量减少决策失误，那么仔细分析历史发展脉络，尽早采取预防行动应当是首要任务。如果难以挽回的情况已经出现，我们就要付出更大的代价和努力来改变。而另一方面，在城市规划工作中，经常需要政府相关负责人做出评判。他们通常会广泛听取意见，然后尽可能减少决策失误。但是最大的失误，其实来自不作为。采取这种放任的态度其实就是任由某些利益相关者谋取私利，公共利益的损失在所难免。

新鲁汶大学城的成功因素是多方面的，其中最重要的因素是大学作用的充分发挥。在新鲁汶城市发展过程中，大学一直是经济增长的驱动力，并且它始终维护其发展的宗旨：经济发展为公共利益服务，为建立平衡而高质量的生活环境服务。