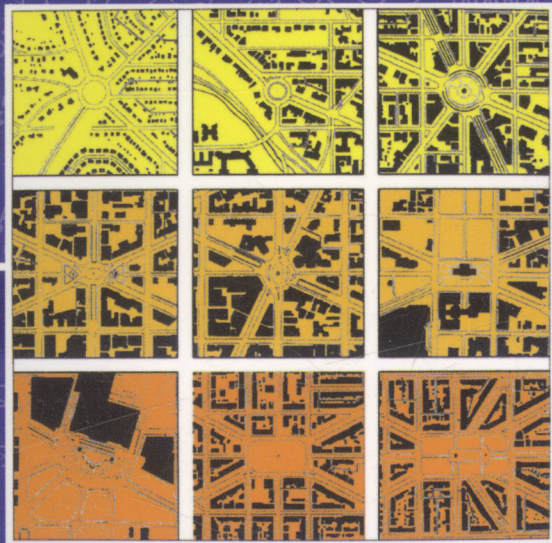




新城市艺术与 城市规划元素



The New Civic Art Elements of Town Planning

Andrés Duany (美) 安德鲁斯·杜安伊
Elizabeth Plater-Zyberk (美) 伊丽莎白·普拉特·兹伊贝克
Robert Alminana (美) 罗伯特·阿尔米尼亚纳
编著

大连理工大学出版社

· STUDY OF A TOWNSITE ·

Just what we need to feel

新城市艺术与城市规划元素

(美)安德鲁斯·杜安伊, (美)伊丽莎白·普拉特·兹伊贝克

(美)罗伯特·阿尔米尼亚纳 编 著

隋 荷 孙志刚 译

The New Civic Art: Elements of Town Planning

By Andrés Duany, Elizabeth Plater-Zyberk, Robert Alminana

© This work was originally published by Rizzoli, A Division of Rizzoli International Publications, New York in 2003.

© 大连理工大学出版社 2008

著作权合同登记06-2005年第79号

版权所有·侵权必究

图书在版编目(CIP)数据

新城市艺术与城市规划元素 / (美) 杜安伊 (Duany, A.),
(美) 兹伊贝克 (Zyberk, E. P.), (美) 阿尔米尼亚纳
(Alminana, R.) 编著; 隋荷, 孙志刚译. —大连: 大连
理工大学出版社, 2008.3

书名原文: The New Civic Art: Elements of Town
Planning

ISBN 978-7-5611-3509-9

I. 新… II. ①杜…②兹…③阿…④隋…⑤孙… III. 城
市规划—研究 IV. TU984

中国版本图书馆CIP数据核字 (2007) 第029578号

出版发行: 大连理工大学出版社

(地址: 大连市软件园路80号 邮编: 116023)

印 刷: 深圳市精彩印联合印务有限公司

幅面尺寸: 229mm × 305mm

印 张: 24

插 页: 4

出版时间: 2008年3月第1版

印刷时间: 2008年3月第1次印刷

责任编辑: 初 蕾

责任校对: 姜 珉

封面设计: 温广强

ISBN 978-7-5611-3509-9

定 价: 320.00元

电 话: 0411-84708842

传 真: 0411-84701466

邮 购: 0411-84703636

E-mail: dutp@dutp.cn

URL: <http://www.dutp.cn>

THE NEW CIVIC ART

ELEMENTS OF TOWN PLANNING

ANDRÉS DUANY, ELIZABETH PLATER-ZYBERK
AND ROBERT ALMINANA

CONTRIBUTIONS BY
JEAN-FRANÇOIS LEJEUNE, STEFANOS POLYZOIDES,
ROCCO CEO, JAIME CORREA, JORGE LOYNAZ GARCIA,
TOM LOW AND GALINA TAHCHIEVA

目 录

前言 / 7

第一章
区域的秩序 / 11

第二章
都市的演变 / 27

第三章
都市的模式 / 81

第四章
公共领域 / 147

第五章
私人领域 / 259

第六章
用各种尺度设计 / 359

结论 / 369

图片信息 / 370

索引 / 377

前言

如果在一开始就承认这本书不像看上去的那样会是一个明智之举。无论从题目和版式上来看，本书都同其灵感来源，即《美国的维特鲁威：1922年的城市艺术》有所相似，那本书的作者是沃尔内·黑格曼和埃尔伯特·皮茨。这两本书有一个共同的使命，就是向读者展示杰出的城市设计，当然书的内容不可避免地要存在大量的差异。

八十多年前，黑格曼和皮茨致力于带给我们一本城市艺术的百科全书，精益求精的德国学者和年轻的美国景观建筑师们通力合作，为了筛选《城市艺术》一书中的图片而进行面对面的讨论。他们尝试着带给我们一部巨著，以此来表现他们的共同判断。如今，达成一致的风气几乎消失殆尽。意见一致不仅是难以实现的目标，而且就我们所处的尴尬境地的本质而言，甚至会起到相反的作用。要想进行这种必要的尝试，只能通过分散的作者网络，借由计算机和互联网才能得以实现。

对于很少旅行的从业人员而言，最初的《城市艺术》让他们粗略地了解了“壮观”这个概念。那些范例，虽然在地理位置上各不相同，但都是一个整体。两位作家之间的讨论解决了相互矛盾和冲突的问题。一个世纪之后，我们不得不承认确实存在“多种城市化”。我们处在这样的时代，没有人愿意接受别人强加的价值观念。我们的双重现代性既能创造卓越的地区，又不可避免地创造了大量折衷和概念空虚的区域，几乎没有谁会否认这一点。这样的地方还将继续与我们同在，这样就要求我们对这些问题做出适时的讨论。

沃尔内·黑格曼和埃尔伯特·皮茨从事了一项伟大的任务，美国城市经过60年放荡不羁的发展之后，现在应该是文明化的时候了。从美国内战到第一次世界大战，从圣路易斯到西雅图，这片广大的区域都被城市化了。在数据上看这是一个成功，但却让自然界付出了惨痛的代价。美国城市是一幅滑稽的漫画：粗糙、

没有特点的网格结构，置地形特点于不顾，为开放空间和城市建筑服务的设施很少；海滨地区受到了工业化的重创；有害的建筑可以在任何地方出现。这种状况使许多人选择到郊区居住，他们希望这种状况能有所改善。第一本《城市艺术》就是这一进步时期的展示，同时纠正了过去所犯的错误。

第一本《城市艺术》提供了来自于世界各地的范例，并提出最佳的城市规划也能够适用于美国。作为成功范例的集大成者，这本书旨在鼓励以花园城市和城市美化运动作为开端的延续性和普及性。它所针对的那一代人能够吸取教训，继续建造或者重新建造在这个大陆上最适合于人们居住的、最可爱的、最有价值的社区。

沃尔内·黑格曼和埃尔伯特·皮茨的《城市艺术》一书所承担的是“传播文明的使命”，本书也是如此，它旨在进一步深化这一使命，因此向我们展示了前辈们没有面对过的问题的解决方法。我们的任务同样也是在60年的城市扩张运动之后开始的，只是这次要面对的是第二次世界大战之后那种无所顾忌的扩展。这一次导致的后果不仅是内城的衰败，而且还破坏了乡村的风光。我们同样也处在革新运动的大潮中，即新城市主义和智慧增长，虽然在原则上得到了广泛的认同，但是我们还在继续以每年一百万幢住宅的扩展速度回应社会和生态方面的灾难。

本书是一本应急之作。经过一段时期对变革的抵制之后，现在应该是提倡指导作用的年代了。新城市主义议会倡导团体中的一个成员，已经对政策和管理产生了影响，而且正在利用巨大的产业发展的能量。有几十个新城市主义项目正在建设和检验中。但是通常的情况是，它们缺少足够的完善，对可能性缺乏了解，这只能被称为设计的危机。

专家级的设计是城市主义的必要因素。政策和管理不足以推进城市旧城区的重新改造或者紧凑、多样、适于步行的新地区的开发。设计是本书力争要获得的东西。

在几十年的疏忽之后，设计已经成为规划行业的一个新工具。先前的伟大希望，一种“展望”，已经让人们感到失望了。更早期的想法，即把“政策”同理性的“过程”结合起来产生的效果也已经让人伤心透顶。随着大型官僚机构的建立，产生于这个“过程”并完全得以实施的通常是那些不值得居住的地方。

现在，规划这个行业正在追求另一种尝试，这次一定会有所成效。正如温斯顿·丘吉尔所言：“你可以指望美国大做正确的事情，在他们尝试了各种可能性之后。”这个理想不再是一种“展望”，也不需要“过程”进一步锤炼，而是对“渴望得到的结果”的认同以及朝着这个目标努力。仿效成功的模式是成功设计的核心，本书给我们提供了很多类似的最佳范例。

本书的编著者基于他们的实践经验、广博的知识和对城市改革的全身心投入，应邀参与图书的编写过程，他们要把形成美国城市主义的那些激发人灵感的图片和理念贡献出来。受篇幅所限，本书只涵盖了那些与现实情况密切相关的内容，许多有趣的历史范例并不适合于本书。虽然有许多项目都产生过重大影响，但同样不包括在本书的内容中，在 25 年前看似大有前途的项目，现在却证明难成正果。本书是收集了已经得到证实的设计项目的手册。

本书的材料是按照从大到小的顺序安排的，即从地区到邻里单元，再到街道和建筑。这个逻辑参照的是 1992 年发表的《新城市主义辞典》。但是，本书并没有试图把辞典中的每条原则平均分配、一视同仁，本书中给出的许多图解都体现了多条原则，因此，不能说它只适合于一个原则。通过合作的方式将图解聚集在一起并描述出来的这样一本图书是很难进行统一分类的。某些项目的编排出乎读者的意料，对于因此造成的不便，编辑们深表歉意。我们希望读者能够理解任何的疏忽行为，以及写作风格明显的多样化，这不是一部专业的技术手册。

一本如此讲究实用的书可能会让一些读者感到失望，但是无论是基于民主主义者还是独裁者的任何经验教训都是我们想要的，这与对城市主义的推动和持久的益处无关。

虽然这本书很厚，但还没有涵盖全部的内容，编辑们在文件夹中还保留有成百上千的图片，等待着第二本书的问世。也许，本书所包含的内容已经超出了设计师们的所用。

第一章 区域的秩序

在区域中，城市艺术得以最大规模的体现。对于大都市的规划是人类最具有野心的举措。路易十四将法国视为一座被强化的巨大花园，便已涵盖了地区规模上的理念。而在同期的北美，城市规划则被认为是当地政府的一种职责，城市的高速发展以及市政的独立自治导致地区规模上的城市规划难以进行。

在这一章里，区域秩序系统将以普遍使用的标准按照如下的分类方式进行介绍：基于社会秩序、基于环境秩序和基于交通秩序。

规划始终关注的就是为人类提供良好的生存环境。这些包括埃比尼泽·霍华德 (Ebenezer Howard) 的三引力图表和雷蒙德·恩温 (Raymond Unwin) 的理想图解。《新城市主义辞典》里面这样认为，尽管理想图形不同，但是所有的区域规划都具有三个基本元素：城市边界、自然边界以及交通系统。可以说，最有效率的区域规划是将这三者最优化地考虑为一体。

以下列举一些依照环境考虑的规划方案，其中包括美国的经典案例：奥姆斯特德 (Olmsted) 和埃里奥特 (Elliot) 的波士顿区域规划，本顿·麦凯 (Benton MacKaye) 的阿巴拉契亚【美国东部地区】(Appalachian) 蔓延区规划，西切斯特 (Westchester) 的国家公园系统规划以及拉塞尔·布莱克 (Russell Black) 的美国新泽西州墨瑟市 (Mercer) 规划。1948 年的华盛顿区域公园规划与 1935 年的墨西哥规划及 1937 年的柏林规划有惊人的相似之处。显而易见，人类对自然的向往是超越意识形态的。人类对健康、休闲的渴求，以及对水滨、绿地的需要，完全超出了社会和经济标准的评价范围。

第三组区域规划的实例主要关注于交通系统。近期的规划对环境十分关注，而在此之前，交通系统是决定美国区域形态的最主要因素。1803 年托马斯·杰斐逊的美国大陆测量法 (Continental Survey) 建立了一英里网格测绘系统，这种测量模式描绘出了道路的格局。这种模式对美国城市发展具有深远的影响，尤其对西部地区更是如此。

1946 年的洛杉矶城市规划协会地图显示出杰斐逊的大陆测量法如何形成了大量的三角形街区。这个网格测绘系统同样是芝加哥城市规划的基础，该规划于 1909 年由丹尼尔·伯翰姆 (Daniel Burnham) 完成。

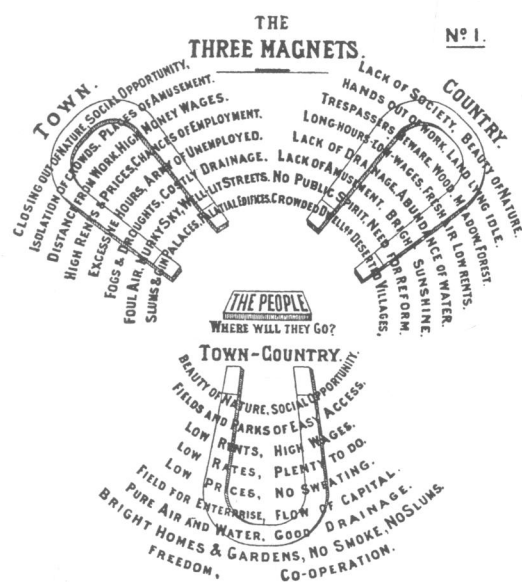
马丁·瓦格纳 (Martin Wagner) 1930 年绘制的图表和里昂·克里尔 (Leon

Krier) 1980 年绘制的图表都强调了交通与土地使用的紧密联系。最后是两个线形城市的规划, 1894 年的西班牙城市规划和 1933 年的苏联城市规划, 它们表明适宜的条状发展模式可以被现代的大都市规划所采用。

区域规划从来没有被彻底实现过, 当前社会的一些倡导者确实着眼于大尺度的城市规划, 但即使由中央集权所推行的规划也不能完全实现。一些区域的地方性政府开始联合起来, 规划出连续的绿道与绿化景观系统。而且, 联邦运输基金为大城市规划组织在区域上建立合作起到了重要的作用。

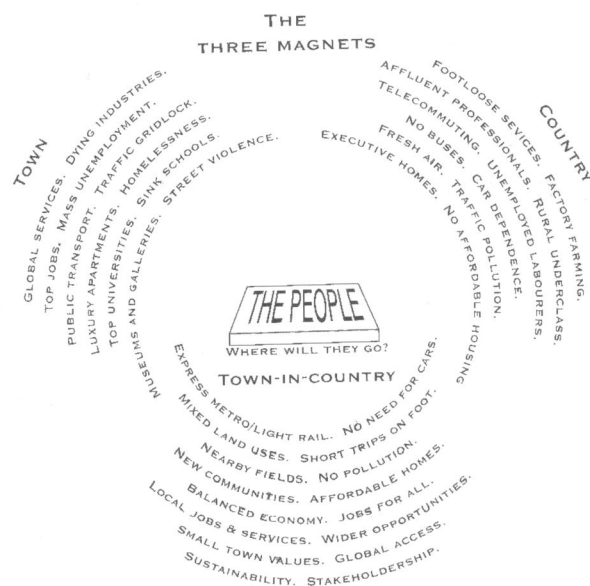
这些宏伟的区域规划目标成为寻找逐渐可行路径的有力参考。而且, 了解区域内部关系的相关知识也是研究下一章将要介绍的都市内部规划的必要基础。

基于社会秩序的规划



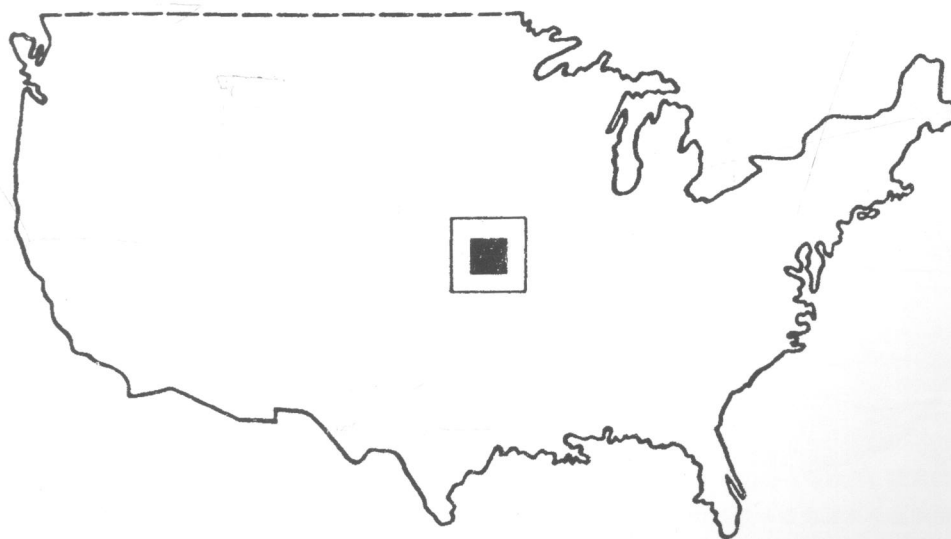
1.1 THE THREE MAGNETS

1.1 1900 年埃比尼泽·霍华德 (Ebenezer Howard) 的经典图表, 它用三种吸引力描述出城市和乡村生活的优点与不足, 并且提出生活在田园城市中的优越性。“人们应该去哪里” 这个问题成为一条十分有效的广告语, 如今它已经成为田园城市的永恒特征。



1.2

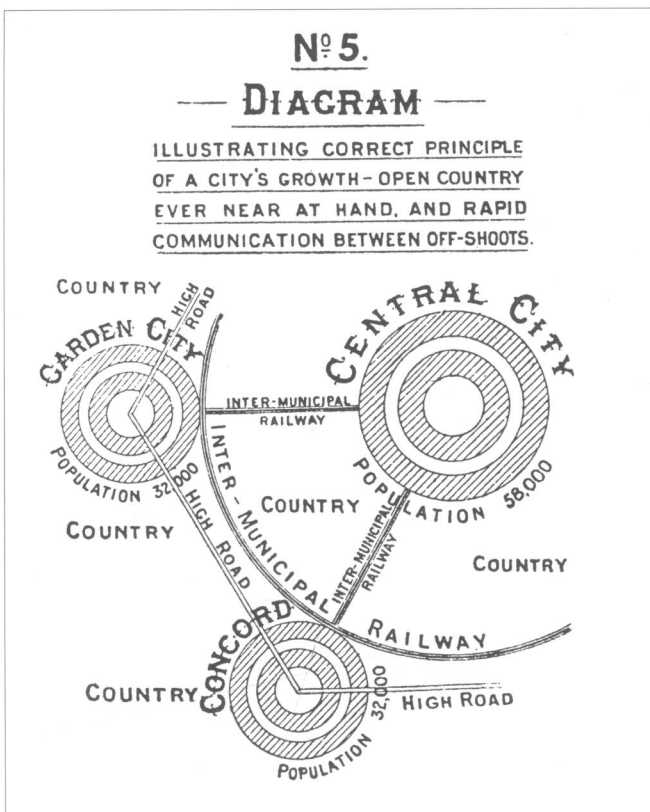
1.2 这个类似的图解是 1998 年由彼得·霍尔爵士提出的。用霍尔自己的描述来说就是：将霍华德提出的有利与不利因素的著名评述重置于 20 世纪 90 年代的社会状况之中，虽然今天的城市变得清洁了，乡村也具有了相应的市政设施，但是田园城市仍然最适宜人们居住。



1.3

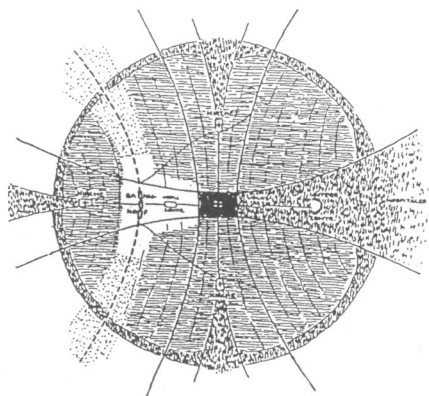
1.3 这是 1930 年由雷蒙德·恩温 (Raymond Unwin) 所绘制的图示, 有人对其做如下阐释: 通过恩温的研究可知, 如果将美国的全部人口以平均每英亩 10 户的标准重新划分, 用地面积只要 100 平方英里, 就是在这幅美国地图上用黑色表示的区域。图上黑块外

圈方形空白处包含的面积是 200 平方英里，如果将这 200 平方英里的土地的一半平均分给每户城市居民，那么每户就大约可以得到 3/4 英亩的土地，而剩余的部分可以充足地容纳其他的用地需求，比如工业、商业、公园以及其他的开放空间用地。



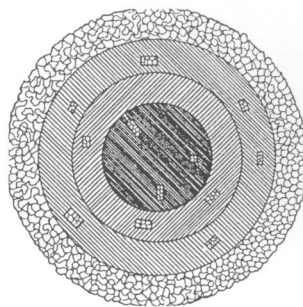
1.4

1.4 1898 年霍华德的图解五，对区域规划的发展起到了重要的影响作用。它描绘出一个以交通相连接的带有卫星城镇的中心城，这个理想中的田园城市是自给自足的。铁路是当时长距离交通的主要形式，每个田园城市都需要一块农业土地作为腹地。由于没有冷藏设施，新鲜的食物只能靠城市附近的农业腹地提供。如今，这种对于城市周围绿带的需求以及对它的争论已经成为历史了。然而，人们仍然需要亲近自然来修养身心。霍华德的计划由两部分组成：建立自给自足低密度的田园城市，并使得建成的中心城市通过降低密度来增加绿化。从任何角度来看，今天的底特律规划就是当年霍华德争议颇多的第二种提议的成功例证。

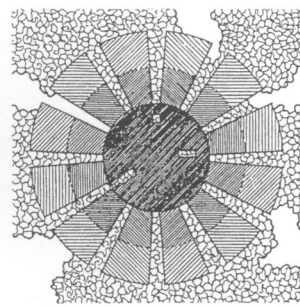


1.5

1.5 1919 年布鲁诺·陶特关于通道与楔块的图解提出使用绿楔插入城市地区，但是却没有规划出景观走廊。这种规划与严格限制城市边界的模式不同，由于沿着交通线的城市密度没有增加，所以城市的发展压力没有侵入自然景观。陶特的规划平面强调中心性，计划在中心的黑块处建造城市高密度空间。这个中心到城市其他建筑物与城郊绿楔都有相同的可达性。

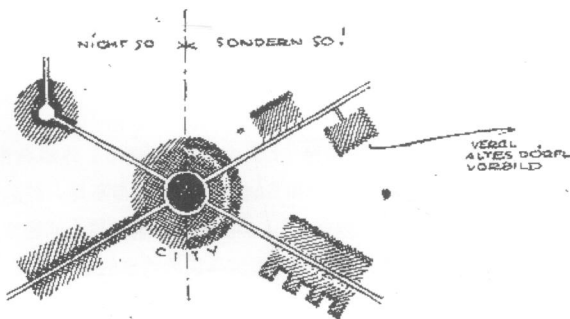


1.6a



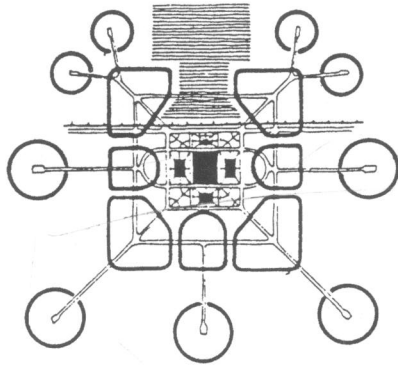
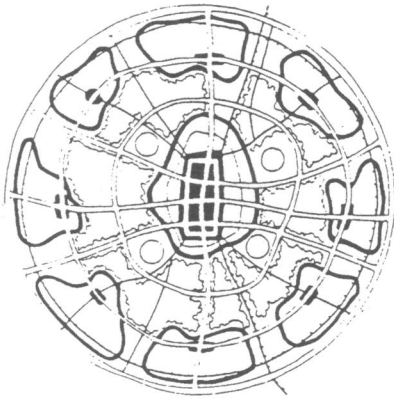
1.6b

1.6 以上图解试图向霍华德的田园城市挑战。这些由恩斯特·梅 1922 年提出的简明图解表达出一个简单、集中的城市，城市的密度向外围不断递减，并在外围有绿带环绕。b 图显示的是通道与绿楔的城市发展模式，适宜地将绿楔插入到城市当中。但也有人提出这样的理解，绿楔是主体，城市像楔块一样深入绿地，不断扩展着向外延伸。然而这并不符合交通逻辑，因其远远超越了在交通干线之间的最大步行距离。后种理解对于自然区域来说亦是如此，因为自然区域应该在范围上逐渐扩展，直至广阔的郊外。



1.7

1.7 这个 20 世纪 20 年代由瓦纳·海格曼绘制的图解充满了对城市的构想，我们要认真地进行解读。从表面来看，它是一个普通的中心城，城市范围受到限制，同时通过道路交通线向外与村庄相连接。中心城市左侧的做法是不受欢迎的，然而中心城市右侧的做法却有很多优点。中心城市左侧的密度是由中心向边缘不断降低，而右侧的规划图中城市边缘区具有与城市中心相同的密度，也就是说让更多的人生活在城市的边缘以便可以更多地享受大自然，而在外围由城市高密度所造成的交通压力由于没有城市中心大量集中的交通也更容易得到解决。可以看出，海格曼所提出的是一个中心与边缘建造相同的高密度城市，而在中间的部分保留为城郊的规划模式。我们再来看中心城市外围的城镇。左上部是一个独立的具有集中特征的城镇，它的密度同样是由中心向外围降低。左下部是一个沿着高速公路发展的带形城镇。图的右上部是两个与高速公路脱离的城镇，它避免了城镇中心与交通的冲突。图的右下侧的城镇与高速公路之间设置了缓冲带（图中的空白带），并且城镇的密度在外围更高，更加临近自然景观。抛开海格曼所定义的标准，上述城市的发展形式都有其道理。这些形式在我们的城市规划实践中都存在而非主观臆断。



1.8 这两个图都表示出 20 世纪带有卫星城的中心城市，左面的由范·蒂恩绘制，右面的由雷蒙德·恩温绘制。两者都表达了相同的含义，只是表示的方法不同。归结起来，尽管我们可以通过很多种不同的图表表达方式来对其进行描述，但是区域规划的模式不过这样几种。（参见 1.9）

1.8

城乡模式

永恒的模式。明确界定的中心城市。由很多的相邻城镇构成，以铁路交通相连接并且以绿带相互隔离。每个城镇都给自足。这种模式是慢慢出现的，而铁路的出现促进了这一模式的发展。火车沿着固定的铁路轨道行驶而不能随意停靠，所以铁路的站点就限定了卫星城的发展区域。但是私人小汽车的出现却给这些卫星城的扩张提供了可能，因而破坏了这一发展模式。

这一模式是城市边界发展模式的结

果，它以建设新城的方式限制了城市化地区的蔓延以保护自然的乡村。这一模式由霍华德提出，而对中心城市以清晰的邻里单元重新组织的概念则由伊利尔·沙里宁、克拉伦斯·佩里和里昂·克里尔提出。

这一模式关注于社会结构形式。

相关词汇：

田园城市，田园郊区，城镇与村庄，郊区铁路，传统的邻里发展模式（TND），湖水与堤坝模式

通道与绿楔模式

这种模式是随着可以经常停靠的有轨电车的出现而发展起来的。中心城市沿着固定的发展方向延伸出去，形成一条发展走廊，其宽度取决于人们步行到交通轴的距离。小汽车的出现最终使得发展走廊之间的空隙被填满。

通过规划，城市结构可以由交通轴来进行引导，剩余的绿楔空间在交通轴之间得到保留。这些绿楔是不规则形状的连接绿化系统，具有相当价值的自然特征。

这种模式是实行乡村边界控制的结果，它保证了珍贵的开敞空间免受城市扩展的侵蚀。保罗·沃尔夫和本顿·麦凯使得这一模式趋于合理。

这一模式基于对生态的考虑。

相关词汇：

线形城市，郊区有轨电车，河流与堤岸模式

以公共交通为主导的发展模式（TOD）

这是一种补救的模式。在一块松散的城市发展区内，TOD 模式为轻轨在有效的空间范围内建立交通节点，这些节点在允许步行的范围内对土地采用混合的使用模式。这些节点周围经常布置与居住相关的商业设施，如同邻里单元模式一样，邻里单元之间有公共汽车交通系统相互连接。每个节点城市都可以相对独立，而通过整个交通系统

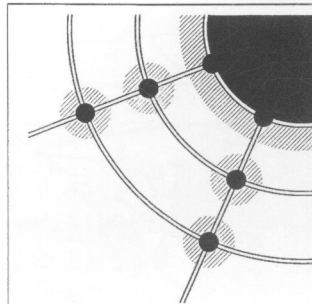
将它们连接成为整体。

这种模式由彼得·卡尔索普和道格拉斯·科尔巴夫提出并使之付诸实践。

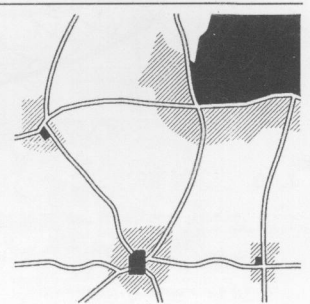
这是一个基于交通系统的发展模式。

相关词汇：

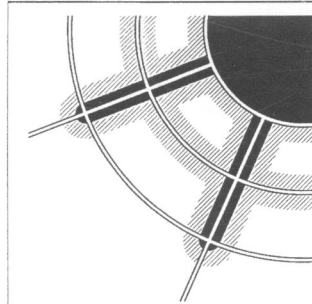
步行口袋



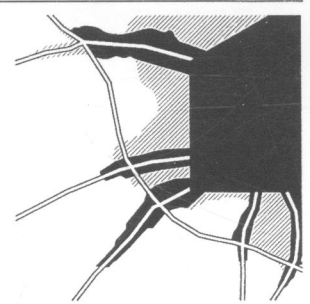
模式



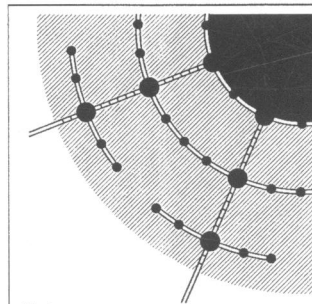
实例：麦迪逊，威斯康星州



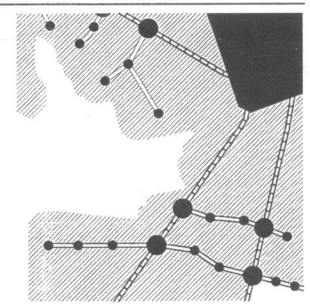
模式



实例：麦迪逊，威斯康星州



模式



实例：波特兰，俄勒冈州

1.9

1.9 这些关于区域结构的图示来自于《新城市主义辞典》。

在区域规划作为一个独立的学科刚刚成立不久的时期，人们为了把区域规划的元素加以整理出现了很多的图解模式。当把这些图解以一个统一的标准加以整理的时候（来源于霍华德的图解五），所有这些观点可以被总结为三个基本模式。区域规划就是基于这样的三个基本模式。

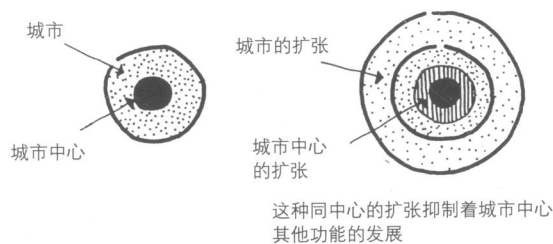
随着城市的不断扩张，这些图解由于自然环境或人为环境的不同而有所改变。每一个图解的模式都可以与现实中的某个地点相符。有两个可变的区域规划工具用以控制和指导城市的发展：城市边

界和乡村边界。它们各自都有地理的、政治的和交通上的意义。

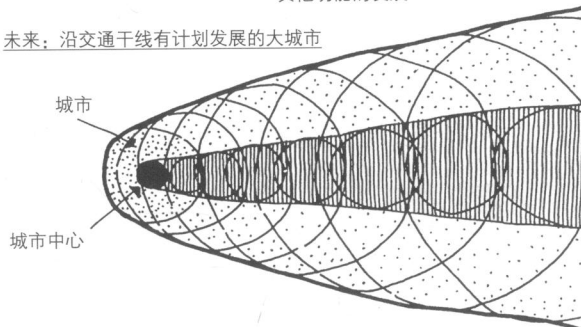
这被本顿·麦凯象征性地喻为湖水与堤坝模式，或河流与堤岸模式。城市边界正如一条在城市边缘的连续线控制着城市的增长压力，就如同堤坝控制着湖水的上涨。乡村边界以多条线包围着开敞空间，就如同堤岸控制着河流对有价值地区的侵蚀一样，让城市在限定的通道内得到扩展。

城市边界概念的提出大概在 1900 年，源自于城市规划专家埃比尼泽·霍华德。而乡村边界概念在 1920 年由环境学家本顿·麦克艾特提出。

在过去：静态的城市

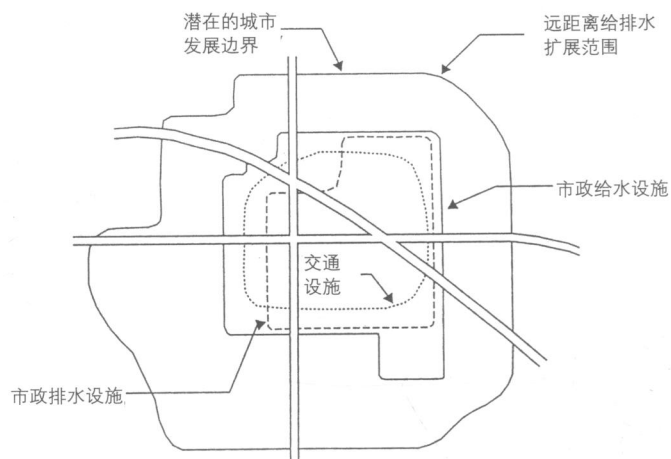


未来：沿交通干线有计划发展的大城市



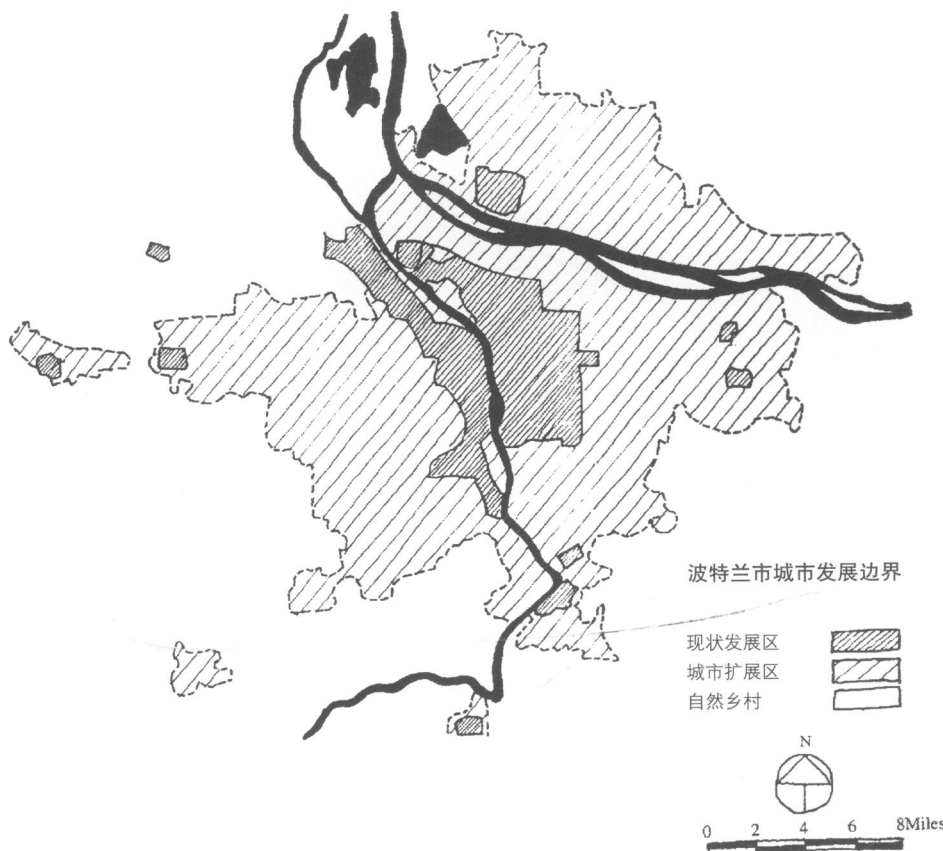
1.10

1.10 这个由康斯坦丁·道西亚迪斯 1963 年提出的沿交通干线有计划发展大城市的图解，有力地说明了“旧有的”单中心城市如何限制了城市中心区的扩张。然而，当人们认为让商业在城市外围发展更加适合的时候，这种发展模式并不成为一个问题。下面的图解显示出“未来城市”的发展模式，它既是线形城市也是带有中心性的城市。这种城市可以不断地发展，始终保持城市中心区与城市腹地的良好关系，这个可行的图解提出了一种沿着单一轴线发展的走廊。事实上，大多数的城市都有其自发的走廊，而这种模式很容易得以应用。



1.11

1.11 这个图解由美国城市规划协会在 1992 年出版，在图解上表示出了限定城市发展边界的各种决定因素。包括法定的城市边界，它取决于对人口发展数量的预测，以及由排水设施、交通设施和给水设施（由城市供给的部分）所限定的边界。通过城市基础设施的供给来控制城市增长要基于一个前提，那就是所有的限定界线都要基于统计得来的数字，而且在政府换届时可以很容易地对其界线重新划定。在没有明确的自然限定条件下，城市的边界要通过基础设施来控制并且需要加以明确，以便于法律的管理。



1.12

1.12 波特兰市城市发展边界在 1982 年确立。它并不是一个很有创意的例子，因为它 20 年前就已经被提出了。由于在初期充分考虑到由私人所占有的土地，边界的确定并没有遇到多少阻力。事实上，城市所需的土地在规划初期是逐渐增加，而从 20 年的长远规划来看却增长很快。有人提出这样的问题，是否城市边界的设定一定要顺应城市的发展压力；环境组织也有这样的疑问，像波特兰市所提出的这种静态的城市发展边界在城市的漫长发展过程中自然环境能否得到有力的保护。作为这种单一的城市边界设定的发展结果，边界内部的大多数城市发展都是低效率的、依靠私人交通的郊区扩张模式。所以当依照城市发展边界来制定城市开发策略的时候，要遵循邻里单元的开发模式。