

新都市主义 社区建筑

[美] 彼得·盖兹 (Peter Katz) 编著
张振虹 译

The New Urbanism ♦ Toward an Architecture of Community

Peter Katz
Afterword by
Vincent Scully

The New Urbanism
Peter Katz



天津科学技术出版社

TU984

40

新都市主义 社区建筑

The New Urbanism ◆ Toward an Architecture of Community

[美]彼得·盖兹 (Peter Katz) 编著
张振虹 译

北方工业大学图书馆



00524953



天津科学技术出版社

图书在版编目(CIP)数据

社区建筑:新都市主义/(美)彼德·盖兹编著;张振虹译.
天津:天津科学技术出版社, 2003.1

书名原文:The New Urbanism-Toward an Architecture of
Community

ISBN 7-5308-3293-X

I.社... II.①盖...②张 III.社区—城市规划
—建筑设计 IV.TU984.12

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 042553 号

Peter Katz

The New Urbanism-Toward an Architecture of Community

ISBN:0-07-033889-2

Copyright © 1994 by the McGraw-Hill Companies, Inc.

Original language published by The McGraw-Hill Companies, Inc. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced or distributed in any means, or stored in a database or retrieval system, without the prior written permission of the publisher.

Simplified Chinese translation edition jointly published by McGraw-Hill Education(Asia) Co. and Tianjin Science & Technology Press.

本书中文简体字翻译版由天津科学技术出版社和美国麦格劳-希尔教育(亚洲)出版公司合作出版。未经出版者预先书面许可,不得以任何方式复制或抄袭本书的任何部分。

本书封面贴有 McGraw-Hill 公司防伪标签,无标签者不得销售。

天津市版权局著作权合同登记号:02-2002-48

责任编辑:杨北帆

张 萍

责任印制:白彦生

天津科学技术出版社出版

出版人:王树泽

天津市张自忠路 189 号 邮编 300020 电话 (022)27306314

山东滨州新华印刷厂印刷

新华书店天津发行所发行

*

开本 889×1194 1/16 印张 15.25

2003 年 1 月第 1 版

2003 年 1 月第 1 次印刷

定价:128.00 元

前言

彼得·盖兹
(Peter Katz)

1991年夏天我着手写书时，新都市设计运动似乎正在酝酿中。许多出版物，如《大西洋》《旅行与休闲》《人物》以及《制造者杂志》都描绘了“新传统”规划的特点。几家电视网也进行了报道。建筑出版社行动得较晚，这并不符合它们的一贯作风。

对我来说，《时代》杂志上关于安杜勒斯·杜安尼、伊丽莎白·普拉特赞伯克以及彼得·卡尔索普所从事工作的报道是不容争辩的事实。一种新的建筑和新都市设计运动已进入主流，然而我认识的建筑师中，很少有人认识到这一点。因此我才决定写这本书。

我预感，新都市主义运动将对国家未来的规划有着深远的影响。它阐述了我们今天蔓延式开发模式的许多弊端，并要求回到优秀的美国模式中去：紧凑的、联系紧密的社区。

在人类历史中，人们聚集在一起或是为了共同的安全，或是为了接近重要的资源——例如水源、食物，现在是港口、火车站以及就业中心。汽车与其他因素的出现，提供了分散的机会——让人们能到步行范围和市内轻轨电车所及范围之外去。困扰市中心的拥挤、犯罪、疾病等问题，都给人们充分的理由离开此地。战后，对大多数美国人来说，郊区的生活成了他们所选的生活方式。

尽管新的生活方式有许多优点，但也使我们的

社会分裂开来——使我们与亲朋分离，并切断了社区间的联系，而在以前它确实给美国带来了许多益处。

尽管基础网络与电讯网络（公路、电话、电视等）越来越复杂，我们今天仍处在一个分裂的社会中。网络并不能取代真正的社会。

在我看来，新都市主义到来的时机恰到好处。人们越来越清楚地意识到，在20世纪四五十年代居统治地位的郊区模式，不会再延续到下一代。

郊区蔓延的代价就在我们周围——曾经引以为荣的邻里慢慢地恶化，社会几大分区间越来越疏远，犯罪率持续上升，大范围的环境恶化，都是举目可见的。虽然变化是逐渐发生的，因而也不易被人觉察，但它们却以我们刚刚开始理解的方式改变着世界。

《无处之地》是詹姆斯·H·昆司勒的一本优秀著作，他从全局的角度考察了美国郊区的危机。昆司勒发现了引发危机的原由——汽车和石油的利益、开发商的贪婪以及政府官员的短视。自20世纪40年代以来，我们不顾一切地追求享乐，破坏了我们的建筑环境。现在风潮已经过去，但我们必须对它的后果负责。

新都市主义正是为应对挑战而出现的。它或许不是我们父辈的美国梦，但它最终会为我们出生高峰的一代提供一种更好的选择。我们曾经受到过承



在加利福尼亚西萨克拉曼多南部港口一个邻里的心的二层楼上，有一个可以进行远距离通讯的工作站，街道上有育儿中心、便利店、咖啡馆和报摊。

规划师安杜勒斯·杜安尼和伊丽莎白·普拉特赞伯克提议在该镇建几个这样的中心。由查尔斯·白内特和马祖尔·佛南佐诺夫绘图。

诺的戏弄，因此不愿将新都市主义的好处也称为“梦想”。

举例来说，新都市主义的主张中包括几种住宅形式，从我的祖父一辈就不曾再建造过。从那时起，它们有组织地消失了。我所指的是那些真正高质量的公寓和住宅，这些房屋十分舒适，还有那些独立住宅，以及各种双联住宅、四联住宅。所有这些经过历史验证了的选择，仍适用于多样性的社会。

然而，新都市主义不仅仅是一种复兴。它确实从传统的城市规划理念中借鉴了很多东西，尤其是1900—1920年间的规划理念（现在已被认作城市规划史上的分水岭时期），但新都市主义者承认，还必须面对现代社会中的很多实际情况：汽车，“大盒子”般的商店，这些还只是实际情况中的一小部分。

他们提倡要回归社区，这不是让我们拒绝现代生活的种种便利，而是让我们更好地利用新技术。在计算机与调制解调器的帮助下，在家庭办公室或邻里工作中心进行远距离通讯，就是这样的例子。很明显，它带来的好处是，因为不必开很长时间车去工作而节省了大量的时间和金钱，从而增加了和家庭及朋友共处的时间。虽然试验区已经开始（例如华盛顿州），雇员们都在尽力争取离家更近的工作机会。

经济学家杰克·莱辛格在他的著作《第五都

市》中预言，这种工作方式的转变将使郊区被废弃，而人们度假或退休居住的农村地区会兴旺起来。近期《纽约时报》一篇文章援引了一份关于60年来农村地区人口首次增长的报告，结论是转变可能正在发生。

向农村分散的结果虽然可能比近期离开郊区更具灾难性，但人们还是希望，有效利用土地的新都市主义规划方法能有助于改变这一命运。对此有一点值得注意，即在新都市主义的实践者中，存在一个重要的哲学分歧，本书的两部分结构正反映了这个分歧：一些人认为，只有区域内部都被开发后，才能开发边缘地区；另一些人认为，既然现在的经济和政治现实都青睐于开发边缘地带，还是将这一发展融入可持续发展的发展模式中更好，因为这样不会把附近已建成的都市中心的活力耗尽。

这里提到的两种方法，不是要造成分歧，而是要说明，新都市主义的原则是如何在下面三篇文章的阐述中把它们结合起来，并应用到美国各地不同密度和规模的情况下，既包括新的开发，也包括在原有地区中的填充。

展望新世纪，因为地球资源的减少，人们更多地关心未来的生活质量，根据这一点，本书中的所有战略都应在现行的开发模式下，进行检验、实践、再实践。如果新都市主义确被证明能给人们带来可

持续的、更高质量的生活，那么我们希望它能被推广，成为美国社区规划的下一个范例。

区域

彼得·卡尔索普
(Peter Calthorpe)

新都市主义既考察单个地块，也考察整个区域，它将都市设计的原则以两种方式应用到区域。首先，以多样性、步行尺度、公共空间以及有边界的邻里结构为特点的都市主义，应该应用到整个大都市区域，而不必考虑其具体位置：不论是郊区、新开发区还是内城。其次，整个区域应该按照相似的都市原则来“设计”，像邻里一样，它应由公共空间来组织结构，运行体系对行人有利，应兼具多样性与等级性，边界清晰可辨。

前者的应用对新都市主义运动的贡献简单而独特。都市主义多年应用在城市中，却很少用于郊区。尽管战后的一段时期，它曾多次超越这个范围，但直到简·雅各布、文森特·斯卡利、阿尔多·罗西、里昂·克莱尔以及其他许多人阐述这一传统之后才得到真正的重视。最新进展是将这些原则用于郊区和更远的地区。我们经常是在高密度的内城范围考虑这些审美的、空间的和计划性的原则。新都市主义解释了将这些设想应用在现在的郊区环境中的途径，以及如何在任何密度下予以实施。它认为，建筑与公共空间的关系可以是“都市的”，而不论建筑物的高度或体积，可以实现空间的秩序与联系，而不论土地使用的强度如何；人们既可以生活在单一家庭的邻里中，也可以生活在公寓街上。新都市主义的重要贡献是将这些原则应用到现代郊区，同时又遵循了那

里的经济和社会规则。

在后者的应用中我们认识到，城市、郊区和自然环境应被当作一个整体——不论在社会、经济还是生态方面。分裂它们，正是我们现在面临的许多问题的症结，而缺乏管理正是分裂的直接表现。如果把美国的大都市看成一个整体，对它的设计则应采取与邻里相似的设计态度，有确定的边界（即都市生长边界），交通系统应方便步行者（即区域公共交通系统），公共空间应该是预留出的，而不是剩余的（即保留主要的开放空间网络），市政和私人房地产应形成互补秩序（即文化中心、商业区和居住邻里的关系），人口和功能应呈多样性（即通过提供足够的平价住房实现就业机会与住房的平衡）。开发这样的区域建筑会给邻里、街区和城市中心创造一个健康的都市环境。这两种都市主义是共同发挥作用的。

发展的危机

为了了解新都市主义是如何在区域环境下起作用，必须先了解美国现代大都市是如何发展进化的（即使只了解概况）。在过去40年中，对发展起决定作用的是向郊区的迁徙、公路的容量和联邦政府的抵押贷款政策。典型的开发循环，通常是以卧城社区作为先锋，带动大都市最偏远地区的发展。

由于联邦政府和州政府对公路的投资，那些看

上去很偏远的郊区和小镇已经与现有的主要就业中心相通。它们给这些区域的劳动力提供了低廉的土地和平价住房。商业、服务业、娱乐和民用设施,也随着住房带来的需求而成比例地发展起来。

发展到一定程度时新郊区便开始吸引就业。作家乔尔·盖瑞称为“边界城市”的地区就这样迅速形成了。随着分散型就业中心的发展,这个过程又重新开始,即从分散型就业中心延伸出另一些无序蔓延地区。现在,郊区间的通勤量占通勤总量的40%,而郊区与城市间的通勤量只占20%。

在现代大都市的发展中,形成了一种深切的挫折感与缺乏稳定感。连锁店、失去尺度感的停车场、乏味的单体建筑,这些雷同的东西掩盖了每个地方的特点。即使有也很容易变得模糊不清,因为我们运动的速度太快,因为我们被隔离在汽车里或家里。情况发展到极端,新的形式似乎空洞无物,只能增强我们运动的感觉和家庭的不稳定感。在运动的状态下,看不清任何一般性标志,因此也就难怪人造的环境看上去是如此陈腐和夸张。

最初,美国人移居到郊区是为了寻求私人空间、流动性、安全感和房屋的产权。然而,我们现在拥有的却是孤独、交通堵塞、犯罪增加、污染和大笔的费用——这些费用最终要由纳税人、商业和环境来承担。在边缘的蔓延式开发模式已经形成阻碍,而

不是对日常生活质量的提高。同时,市中心也变得越来越糟,因为市中心的经济活力已经转移到了郊区。

具有讽刺意味的是,美国梦正变得越来越与当今的文化不吻合。我们的家庭构成已经发生了显著变化,工作场所和劳动力也已经改变,家庭状况越来越糟,环境问题浮出水面。但是,我们仍在建造二战后的郊区,似乎我们仍然拥有大家庭,只有一个养家糊口的人,人们还都在商业区工作,而土地和能源是无限的,只要在高速路上增加一条车道便能结束交通拥挤的状况。

居住方式是社会的物质基础,如同我们的社会一样,居住方式也在变得越来越破裂。发展模式和对地的分区原则则使不同年龄、收入水平、种族和家庭类型的人们分隔开来。拥挤和污染的环境使人们的活动被孤立起来,而不是共同形成多样的、人性化的社区。我们对政府的信念和公民意识在郊区中消失了,因为郊区更像是为汽车设计的,而不是为人而设计;更像是为市场营销而设计,而不是为真正的社区。在今天的政治背景下,特殊利益团体取代了社区,就像有大门的地块取代了邻里一样。

在过去,我们的社区是嵌在自然中的,每个地方都有独特的特征,也确定了社区的自然界限。本地气候、植物、景色、港口和坡地,决定着每个令人难忘的地方的独特之处。但现在,烟雾、公路、有毒的土

壤、缩减的自然栖息地、污染的水,都破坏了我们的邻里和家园。

我们破坏自然,现在自然反过来危害我们:阳光引发癌症、空气损害我们的肺、雨水毁坏树木,小溪被污染了、土壤是有毒的。为了使人类生活的地区能持续发展,至关重要的是了解每个地区的自然特点,反映在社区设计中,整合在城市中,充分尊重自然的平衡。

发展的分类

开发问题不能靠限制发展的范围、方案和地点来解决。在不同情形下,解决这个问题必须重新考虑开发自身的特点和特性。人们激烈地争论开发问题:在哪儿开发,开发多少,什么类型,密度多少,到底是不是真的有必要开发,无序蔓延式的开发是不好的,填充式开发是好的(如果不是在邻里),新镇破坏了开放空间,规划的社区乏味,都市的再开发只对“某些人”有利。

任何需要大力发展的区域都有几个选择:

- (1) 试图限制过度开发;
- (2) 大都会中心周围的城镇和郊区的发展不受限制,直到成为连续的一大片;
- (3) 试图在再开发地区和填充发展地区引入新开发;
- (4) 在距市中心合理的交通范围内,规划新城镇。每个区域都需要寻找这些不同选择的恰当结合方式。

每一种战略都有其内在的优势和问题,这是必须要了解的。

限制局部的发展,而不对该地区进行适当的整体控制,经常会把开发引进偏僻的地区,那里更容易接受无序蔓延式的开发。因而增大了通勤的距离,形成有名的蛙跳式土地使用模式。

这样的战略有时被称为“受控制的”或“慢速的”开发,区域管理机构经常会采用这种方法来避免对平价住房建设和扩大交通体系进行平均分配。除非能在区域的高度制定一个战略来限制无序发展,否则每个地方只能扩并并转移问题。

另一个极端,允许现有的郊区 and 城镇不受控制地发展,这是我们通常的发展战略,结果是我们十分熟悉的:散漫的开发,交通问题,有独特历史特色的邻里、村庄和城镇把自身的特点丧失殆尽。而且很明显,这将不可避免地引发公民不再支持开发的情绪和限制开发的行动,而这又刺激了新一轮的地区蔓延。

填充和再开发

通过填充和再开发,我们可以最好地利用现有的基础设施,也可以获得更好的机会来保护我们的开放空间。因此,它应该总是区域发展政策的中心。然而,期望填充地点能吸收所有或大多数的新开发

是不现实的,因为有时候没有足够的地方,还有部分原因是“不发展”邻里团体经常抵制填充。当出现这种情况时,没有政治力量来平衡区域内经济与环境需要,以对抗各个社区的反填充趋势时,发展难以发挥有限的潜力。

在过去30年中,都市的填充和再开发已成为很多城市的主要目标。有过成功,但更多的是失败,也出现了许多问题。种族关系紧张、贵族化、经济停滞、官僚主义、学校状况恶化、红线评价,这还只是问题中的一部分。有许多方法来解决这些问题,应在未来的都市填充发展中加以考虑。但是现在缺乏这样的战略,而且城市的填充发展也需要另外的财力支持。例如,俄勒冈的波特兰市就超越传统的都市填充发展,而以两种先进的方式成功地支持了填充式发展:都市边界生长(UGB)和以城市中心为焦点的公共交通体系。UGB是该州1972年制定的对大都市周围地区发展的限制性规范。这两个战略对新都市主义的观点是十分重要的——在由开放空间和公共交通组成的地区体系中,附加上适合行人的开发模式,这样做能使都市中心得以复兴,同时又能促进郊区的发展。由于波特兰商业区有轻轨铁路系统、详细的都市规划和地区限制条例,因而这里现在的发展与其郊区形成了健康的关系。UGB和波特兰的轻轨铁路系统一起使新的开发活动和经济活动回到繁荣兴旺的商

业区中。

郊区的填充开发存在不同的问题和限制。一般情况下,“不发展”邻里团体与“慢速发展”团体总是在控制密度和功能,而同时也使郊区开发的成本趋向上升。现有的街道体系和分区准则,对创造可供步行的社区存在障碍。最后,郊区蔓延带来的典型密度与构架,使公共交通成为受到人笔资助的安全网,而不是汽车真正的替代品。如果要以郊区填充的方式进行大规模的开发,很多东西都需要改变。最重要的是,当地居民必须理解在不发展与无序蔓延之外还有其他选择。居民的担忧必须与地区的需要相调和——公平地分布平价住房和工作机会,保护开放空间、农业用地及运行良好的公交系统。做到这一点需要政策和管理,以便在经济情况、生态、技术、司法和社会公平之间复杂的关系中,起到教育和指导的作用。

新发展和卫星城

当城市与郊区的插入式开发难以容纳一个区域发展的数量与速度时,可以考虑新开发区和卫星城。

新开发区最容易以公共交通和方便行人的模式进行发展。然而,需要说明的是,它们也会扩大城市的规模。卫星城通常比新开发区大,而且有一套完整的购物、就业和市政设施体系。如果规划得当,并且

以公交为引导,则两者都能对填充式发展起补充作用,并对大都市地区的组织和复兴起到帮助作用。

一套有效的公共交通运输体系能起到重要作用,能使商业区活跃起来,因为公共交通都是以中心商业区为焦点的。如果只给大都市地区增加一些无序蔓延的郊区,则会加大商业区停车和道路的压力,而且争夺着城市的就业机会与零售业。

与此形成对照,公共交通把人们带到城市的心脏地区,减少了对停车场地的需求,也避免了对都市有破坏作用的高速路建设工程。增加交通引导的新开发区和卫星城,能加强城市作为地区文化中心和经济中心的作用。交通系统在城市边缘是靠新开发区支持的,而它也能成为该地区中心区再开发和插入式发展的催化剂。

近年来,人们在“新镇”和新开发地区(有时也称作主要规划社区)的经验给开发带来了坏名声。在欧洲,除一些有名的典型情况外,新镇的主要特点就是乏味、市郊区。在美国,它也是乏味的、市郊化的——甚至更糟——经济败笔。问题是:这是不是功能失调的设计哲学内在的特点或产物?如果新镇的设计能更为明智,是不是就能证明它们存在的理由或必要性?

为了回答这些问题,了解一下新城镇规划的历史是有用的。上一个世纪之交以及大萧条时期,新的

城市设计理论在朝几个方向发展。霍华德和花园城市运动确定了小镇的卢德景观,即周围有绿化带的为工人们建造的小镇,它们结合了城市与乡村的优点。这些城镇都建在火车站周围,而且在架构上结合了浪漫主义和艺术化的都市传统:由村庄尺度的邻里环绕大型城市公共空间。在同一时期,托尼·冈纳尔首次发展了现代主义的方法,并应用到城镇规划、分隔工业区及其他功能区、使单体建筑从街道中脱离出来等。他的方法使人们第一次看到了20世纪的城市景象。在大萧条时期,柯布西耶和赖特在保留现代主义原则的同时,扩大了城市和郊区的新景象。现代主义原则包括:功能的分离,对汽车的热爱,私人空间比公共空间优先。在这些理想的乌托邦境界中(二战后开始的开发模式),街道作为社区中的公共场所的概念分解了,即使是在二战后最为进步的新镇社区中,这些基本的现代主义概念已经妨碍了——如果不是完全毁掉的话——他们创造有生命力的社区。新都市主义的任务便是从失败中吸取教训,同时探索改良的开发模式。

分块的都市主义

大都市区域的特点将决定哪些发展战略是必须的和有用的。有些地区的发展速度很慢,它们只需要渐进性的填充式开发。有些地区发展很快,而

且有许多未开发的郊区土地,得益于填充式开发和新开发区项目。还有些地区可能需要所有这三种战略,包括卫星城战略,以便在进行大规模发展的同时,不破坏现有地区的特色。有一点是十分肯定的:不管形式如何组合,发展的主要问题和机会是发展本身的质量,而不是地点和规模。

在任何一种发展战略中,无序蔓延都是有害的。近年兴建的郊区失败了,就是因为它们像许多所谓的“现代”新镇和边缘城市一样,缺少真正的城镇最基本的特征:适合行人的尺度,确定的中心和边界,功能的多样化,以及确定的公共空间。它们在功能和使用上可能具有多样性,但多样的元素被汽车隔开,这里没有一处地点能进行偶然的、自发的相互交往,因而也就无法形成有活力的邻里、街区和城镇。除非都市填充区、郊区新开发区和卫星城能体现新都市主义的特征,否则它们也将失败。因此,任何情况下,一个地区内新开发地区都应该遵循城市开发的一般性原则——为多样化的人口提供住房,多种功能混合,可供步行的街道,活跃的公共场所,与之相结合的市政和商业中心,便捷的公共交通以及方便的开放空间。

城市填充式开发通常都能获得成功,因为那些城市特点是预先存在的,只需要保留而不需要创

造。但是，我们也看到许多都市填充项目破坏了这些预先存在的、令人喜爱的特点。对现有都市街区中较小的地块来说，我们的任务是完成社区的整体发展，同时又尊重该地区的特点。对郊区来说，即使是在有政治约束的条件下，还是能插入混合用途的街区。这些郊区填充区远非缺乏内容的白板，有时它们具有十分丰富的历史内容，而同时又阻止了无序蔓延的侵入。

大都市地区外边缘的卫星城能够很容易地形成一些特点，这是高价地区无法做到的——绿化带、公共交通系统、平价住房，这些还只是其中的一部分。在利用绿化带缓冲卫星城边缘的同时，也为该地区建立了永久的边界。如果没有有绿化带的卫星城或稳定的都市发展边界，开发的地区就会迅速扩张，并威胁封闭的自然边界和开放空间。此外，通过吸收多余的开发项目，卫星城还能够改良以前的郊区和城镇开发。

整体的都市主义

将地块结合在一起形成整体的方式，也是新都市主义的一部分。除解决新开发和填充式开发之间的平衡并控制两者的都市特点外，创造真正的大都市形式也是一个难题——这个形式面向的是公共空间而不是私人空间，应具有多样性、秩序性和行

人的尺度。

明确的是，都市发展边界是确定街区边界的等价物。边界给整个地区创造了特色，并以限制人类的居住地来保护自然的需要。与此相似，地区内的主要开放空间可以被看做是大尺度的“草坪”。与边界一样，内部的公共用地确定了生态和资源保护的价值，从而形成了区域特色的基础。

区域尺度的都市主义有其他的相似物，适合行人的尺度对应于公共交通体系。公交系统赋予区域形式和秩序，街道网络也将同样的方式赋予邻里，构成整个区域行人的生活方式。

不论是邻里尺度还是区域尺度，多样性都是都市主义的一个基本成分。从区域尺度上，它经常被当做想当然的——但没有联系的多样性（分隔的多样性），不论什么尺度它都不是都市化的。一个地区内多样的人口和功能应该形成相互联系的结构，从而使区域更有活力、更具包容性。但我们现在的高速路和交通干线网络似乎使一个区域的各个部分私人化、孤立化，而不是将它们联系在一起。

最后，都市主义把公共与私人的秩序接合起来，把市政与商业接合起来。在区域尺度上，这意味着整个区域的多样性和不同点应当形成互补的总体秩序。我的意思是，邻里与街区不应彼此重复，而应找到表达相关焦点与重要性的恰当位置，就像邻里

内的私人建筑与市政建筑物那样。

邻里内的都市主义和作为区域形式给予者的都市主义在现有的城市、郊区与城镇框架内影响并疏导着各种干扰。填充式开发、新开发项目和建设能够而且必然将塑造新都市主义的原则。

我们的目标是将最佳的城市设计应用到区域和邻里中——以新的尺度应用到新环境中。新都市主义不只是关于城市或郊区的，它是关于我们对社区的构思和对区域形式的设计——它是关于在每种情况下的多样性、尺度和公共空间的思考。

邻里、街区和廊道

安杜勒斯·杜安尼和伊丽莎白·普拉特赞伯克

(Andres Duany and Elizabeth Plater-Zyberk)

新都市主义的基本组成元素是邻里、街区和廊道。邻里是形成平衡的人类活动的都市化地带：街区是单一活动占优势的地带；廊道是邻里和街区之间的连接物与分隔物。

独立位于风景之中的单一邻里就是村庄。城镇由多个邻里和街区组成，靠交通廊道或开放空间相连。邻里、街区和廊道都是城市中的元素，城市郊区是由分隔功能的分区法律带来的，这些郊区由建筑群、公路和填充缝隙的空间组成。

邻里

称呼可能不同，但人们对邻里的实体组成却有一致的意见。1929年纽约地区规划提出的“邻里单元”，由里昂·克莱尔确定的“地带”，“传统邻里开发”(TND)，以及“交通引导开发”(TOD)，都具有相似的特征。他们都提出了都市主义的模型，即在有限的空间内，以一个确定的中心安排结构。每个模型中的人口密度可能不同，这取决于那里的情况，但每个模型中的住宅、工作场所、商店、市政建筑及公园构成平衡的整体。

像任何物种的栖息地一样，邻里也有一套自然逻辑，可以用自然的语言来描绘。理想的邻里设计原则包括：(1) 邻里既要有中心，又要有边界；(2) 邻里最理想的大小是从中心到边缘距离400米；(3)

邻里内的活动相平衡——居住、购物、工作、上学、做礼拜、娱乐休闲；(4) 邻里靠彼此相连的街道网络安排建筑地点和交通结构；(5) 邻里中优先考虑公共空间，优先考虑市政建筑的适当地点。

邻里具有中心和边界。将焦点与界限相结合有助于社区形成自己的特点。中心是必须的，边界不总是必须的。中心通常是公共场所，可能是广场、绿地或重要的街道交叉口。中心一般都在都市的中心部分，除非有某种地理情况迫使它位于其他地方。如果有海岸线、交通走廊或风景区，那么选择一些比较奇怪的地方也不无道理。

中心是邻里中公共建筑的所在地，比如邮局、会议厅、托儿所，有时也可能是宗教或文化机构。商店与工作场所通常都与中心相连，在一个村庄中情况更是如此。在城市中多个邻里的聚集地，商业建筑和工作场所可能会在邻里边缘，与其他建筑物共同增强商业和社区活动。邻里边界可能有不同的特点：可能是自然的，比如森林，也可能是人工的，如某个基础设施。在农村中，边界通常是由土地确定的，比如耕地、农场、果园、苗圃，或自然保留地，森林、沙漠、湿地或悬崖。边界也可能是低密度住宅区，至少要有4公顷的地块。当社区不能维持大型开放空间时，大型私人领地就成为保持绿色边界的一种方法了。

在城市中，边界可以靠扩大邻里间露天娱乐场地形成，如公园、校园和高尔夫球场。高尔夫球场被限制在邻里的边界内是很重要的，因为球道会阻挡直接通到邻里中心的道路。连续的绿色边界可以是一套较大的廊道网络的一部分，将都市开放空间与周围的农村连接起来，正如20世纪20年代本特·迈卡亚描述的那样。在密度很大的都市地区，邻里边界通常由基础设施确定，如铁路线和高高的交通大道，它们最好还是留在邻里之外。如果后者的两侧有茂密的树木，那么它将成为停车道，而且边界更为清晰，并形成连接相距很远的都市邻里的走廊。

邻里的最佳大小是从中心到边缘400米，相当于悠闲地走5分钟的距离。有限的距离把邻里中的人口聚集在一起，人们每天的各种需要都可以在步行范围内解决，如便利店、邮局、社区警察局、自动取款机、学校、托儿所和公共汽车站。

车站位于邻里的其他服务设施之间，人们的住房和工作场所都在步行范围内，使公共交通系统十分便利。如果邻里能把必须使用汽车的人们聚集在车站的步行范围内，会使公共交通支持更大的人口密度，这是郊区模式难以做到的。

适于步行者使用的交通引导的邻里，使人们不依赖私人汽车也能到达城镇或村庄。系统能使人们到达主要文化、社会机构、购物中心、工作场所，而

工作场所只有靠邻里的大量人口才能支持。

邻里内各种活动相平衡——居住、购物、工作、上学、礼拜、娱乐休闲。对不会开车只能依靠其他交通方式的人们来说，平衡尤为重要。比如，年轻人可以步行或骑自行车到学校和其他活动场所去，使他们的父母从开车接送的责任与乏味中解放出来。学校的规模应当由从邻近的邻里走路或骑车上学的小孩们的数量来决定。有的老年人在失去行走能力前便放弃了开车，在这里，他们可以很舒适地享受老年生活，而不必住进特殊的退休者社区去。即使对开车不是负担的人们来说，他们也能享受到好处。离每天的目的地较近的距离和便利的公共交通，减少了路上的车辆，缩短了距离，从而减弱了因时间紧张带来的压力，并且使由公众担负的公路建设费用和大气污染费用减到最小。

仔细划分的邻里活动区包括适合不同收入人群的住房类型——从富有的商人到学校的教师和园丁。郊区一般是由收入状况分区的，并不能涵盖整个社会。然而，真正的邻里却能提供多种多样的平价住房。与单一家庭住房连在一起的车库公寓、商店上面的公寓、邻近购物区和工作场所的公寓建筑。

平价住房最大的好处可能就是能够减少汽车拥有者的数量，同时减少相关的费用。通过使每个家庭少拥有一辆车，每年平均5,000美元的运行成

本便可以增加50,000美元的抵押，融资利息是10%。除此之外，规划师再也没有其他方法来改善中产阶级的住房状况了，这个办法能够与优秀的邻里规划结构相提并论。

邻里靠街道网络组织建筑地块和交通结构。在组织邻里街道时应使各个街坊都有适于建设的地块，缩短行人走路距离。设计要使区域内的交通远离区域道路，使跨越式交通远离区域内的街道。街道网络应提供多条道路来缓解交通阻塞。这与郊区模式中很容易阻塞的单一道路形成对比：尽管交通流量汇集到街道，街道又只有唯一的一点与下线相连，然后再汇聚到高速路上。郊区交通模式着重于加快速度而不是提高区域交通质量；行人被假定为在其他独立的“走道”上行走，或根本不存在。邻里街道有多种不同类型，都经过详细规划以便为行人和汽车的出行提供平等的舒适感。使车辆慢下来，增加行人的活动，可以创造人们偶然会面的机会，从而加强社区的联系。

邻里中优先考虑公共空间，优先考虑市政建筑的适当地点。公共空间和建筑体现了社区的特点，并给人们以自豪感。在组织街道和邻里的过程中，规划确定了公共空间的等级及公共建筑的位置。为了创造特定的场所，人们确定了广场和街道的大小和几何构果。公共建筑占据着重要的位置，俯视

广场或位于一条街景的终点。在市郊中,按照土地价格来确定政府建筑、礼拜堂、学校甚至公共艺术品的位置并不经济,因为将市政和社区建筑安排在适当的地点,能在不增加额外基础设施费用的情况下,突出它们的重要性。

街区

街区是有专门功能的城市地区。尽管街区不能提供一个完整的邻里所需的全部活动,但也不是只有单一功能的郊区,比如办公区、住宅区或购物中心。街区的专门化允许许多种活动来支持,最典型的是剧院区、餐厅和酒吧一起来维持并丰富着这里的夜生活;还有集中了旅店、商业、娱乐业的旅游区;此外,外国会区和大学区是以大型机构为主体。其他街区拥有大规模的运输、制造业,如机场、集装箱终点站和精炼厂。尽管某片都市地区一定程度的专门化有助于增强自身特点和效率,但实际上很少有纯粹的专门化街区。由于工业发展和环境管理,按功能划分的种种理由已随着时间减弱了,现代的北美工厂已不再是住宅区和购物区的坏邻居。

街区的组织结构与邻里的组织结构类似,并且适宜应用到更大范围内,但也要依赖公共交通。明确的焦点可以形成特定的社区:工人的午餐场所,剧院观众聚会的广场,市民会面的林荫路。明确的

边界和面积有利于税收和管理。街道网络方便了行人,确保公共交通的运行,并保证了安全。像邻里一样,对公共空间的关注为使用者创造了一种归属的场所感,即使他们的家在别的地方。

廊道

廊道既是邻里和街区的连接物,也是分隔物,包括天然的和人造的,范围从郊外小路到铁路线。廊道不是城市郊区中地块与购物中心外偶然形成的,相反,它是连续可见的城市元素,由相邻的街区与邻里确定,并提供进入街区与邻里的入口。

廊道的位置与类型是由技术与附近的密度决定的。繁忙的铁路廊道与城镇相切,并穿越城市中的工业区。轻轨与有轨电车可能出现在邻里边缘的大道上,供行人使用,并为建筑物的空地服务。公共汽车线可以在传统街道中穿过邻里中心。所有这些都应该加以美化,以加强连续性。在低密度地区,廊道可能是邻里间连续的绿带,是长距离步行、自行车、其他娱乐设施的通道,或是连续的自然生物栖息地。

因为其内在的城市属性,廊道是新都市主义很重要的元素。在大都市时代,随着村庄、城镇、邻里和街区以前所未有的数量聚集在一起,廊道成为最广泛使用的公共场所,它提供了连接点与流动线。在三个元素中——邻里、街区和廊道——以最佳形

式出现的廊道是最难实现的,因为它需要整个区域的相互协调。

结论

按功能划分郊区的做法是从“撒旦的磨房”流传下来的东西,曾是公众福利真正的公害。在过去的一个世纪中,分隔开的住宅区与工作区是刚刚形成的规划行业的一大成就,而且成为制度。今天,郊区与城市仍然分隔着人类的活动,包括居住、工作、上学等,它们应是很自然地结合在一起。分隔造成了困难,但由于人们拥有并使用汽车使困难得以缓解,但反过来又增加了车辆的需求。在过去40年中,公路的建设拥有优先权,甚至牺牲市政项目,这给国家带来很多危机,如环境恶化、经济破产和社会分裂。

新都市主义为区域建设与重建提供了另外的可能性。邻里紧凑、多功能、方便行人使用;街区拥有适当的位置和特色,廊道便捷而优美,将自然环境与人造社区结合为一个可持续发展的整体。

街道、街块和建筑

伊丽莎白·莫尔和斯蒂芬诺斯·波利佐迪斯
(Elizabeth Moule and Stefanos Polyzoides)

新都市主义的形式是通过仔细地排列各个街道、街块和建筑物来实现的。在美国的城市传统中，划分网格是组织城市结构规划的第一步。在这个过程中，空间既划分给公共建筑物，也划分给私人建筑物——有建筑物的空间，也有开放空间。塑造城市空间，是公众责任之一。规划由管理机构制定出来，这个机构协调着各部分建设中的私人与公众意见。公众团体、市民和企业慢慢地规划着街道、广场和公园。单体建筑被引入街块中，最终确定了开放空间的特色。正是以这种最基本的尺度，也正是在每天大量转瞬即逝又最恰当的时刻，建筑与都市主义相互影响着。

实际上近年来，这种十分简单的美国城市形成模式已经被废弃了。过去半个世纪中，处理公共区域的建筑物时，很少考虑它们服务的人群，也很少考虑它们提供的生活质量。建筑越来越成为过分的自我表现的工具。单体建筑物经常被看做完全独立的、与其他东西无关的物体，不能形成任何公共区域。相反，控制城市发展的公共分区管理系统，却变得过于书面化、过于复杂，而且不能准确地指导形式(特别是因为任何东西都是可以协商的)的形成。分区结合了功能、密度和形式等问题，结合的程度如此之大，以至于产生了不确定性与视觉混乱，这种情况在美国城市中是十分典型的。而且，在交通运输占优势的

基础设施建设中，更多考虑的是车辆而不是人，从而把打算使用公共场所的人赶了出去。许多人认为既缺乏管理又不友好的都市环境，实际上是错误的标准与不严格的设计造成的结果。

今天的社会是如此善于创造并崇拜那些私人的东西，但我们真的应当以创造公有物的问题为焦点。在城市规划术语中，这些东西被称为公共领域。正是社会中这些共享的空间，使人们能聚到一起，彼此交流。

新都市主义寻求通过单体建筑物创造一个范例，来保证并指导公共区域的建设。建筑物、街块与街道是彼此依存的。其中的每一个都在不同程度上含有其他的成分。不论决定以哪种特定的方式设计街道，都决定了街块和建筑物的最终形式。有特殊特征征的街块也决定了相应的街道和建筑物，有特殊特点的建筑物占据着它们所在的街块，以及它们周围的街道。

称新都市主义街道、街块和建筑物的原则是“设计”——而不是政策规划——意味着将之归入美学范畴。但并不是关于风格的定义，尤其不是关于什么复兴主义风格的定义；也不是要减小设计的自由度。相反，它是植根于第一推动力的设计方法，是植根于历史范例的设计方法。它是一种重视文化多样性的态度，这种多样性是因气候、社会、经济和技术

的差异所固有的。它也是一种专业规则，既强调建筑、项目和设计原则的结合，强调从业者的积极合作，也强调设计过程中公众的参与。

首先，要确保有公共区域。城市就是一个人工的区域与事物的集合物。我们出生时它就如此，离去后也仍旧如此。我们共同拥有的城市，不仅要与生者共享，还要与先人和后代共享。因此，城市的基础便是其永恒性。

在最基础的尺度上，只有通过以下的都市主义原则，才能真正保证人们可以做到共享（社会与自然的）。这些原则更倾向于为人类服务，而不是为汽车服务，使私人利益与公共利益得以平衡；运用的方法既简单又实际，而不是复杂、纯法律性的东西。

街道

街道不是城市中的分界线，它们是共有的空间与通道。

模式——一条既定的单一街道是街道网络中的一部分。在这个网络中，彼此连接、连续不断地运动使城市的多种功能得以实现。总有许多不同的道路连接着不同的目的地，它们使一条街道上的交通负荷减到最小。

等级——因行人流量与车辆流量的不同而有多条不同的街道。一条街道决不可以单纯供车辆使用。

相反，如果街道单纯供行人使用也会使它的活力耗尽。交叉口之间的距离应有利于人们在街道上行走，也有助于形成街块中建筑形式的韵律。

外形——应当以平面和剖面图中的构架为基础来确定街道的建筑特点。建筑物的高度应当与公用道路的宽度成比例。交通线路的数量要平衡车辆的流量，并平衡穿过马路的行人数量。街道区域的尺度变化要通过景观设计、建筑物的边界及其他垂直的街景元素来实现。

细节——街道的设计应有利于行人的使用。主要原则有：使街块的范围最小化，以便减慢交叉路口的车辆速度，并使行人的穿行更加容易；将道路中线进行美化，以便减小街道的视觉宽度；双向通行的街道，使行人穿行马路更加安全；对交叉路口的边道石和便道进行适当设计，以便于残疾人使用。此外，街道上还应有停车的地方，使行人远离行驶中的汽车构成的潜在危险。

街块

城市中的建筑基底与公共领域正是在街块中得以展开的。传统的街块是多功能的古老工具，它使城市中的人与车辆建立了互惠互利的关系。

大小——街块可以是正方形的、长方形的或不规则形状的。历史上，街块的范围最小可以是75

米，最大180米，这样的尺寸使各个单体的建筑物在不同的密度要求下都能方便地做到临街，也迫使停车场地远离人行便道，或在地下，或在街块或街道的中部。

构架——街块的各边都能确定公共空间。各个地块都有不同的宽度和深度，这些决定了建筑类型和密度的范围，并将最终确定未来城市的结构。初步划分地块时就应为此做出规划。辅助车道应当具有停车和其他的服务功能，从而使街块的外部更集中地为行人所使用。

街道两侧——每个街块的周边都应该划出停车区、便道区和退进区。在每个街块，各种类型和大小的门厅、重要的建筑首层室内空间和公共花园都应当被理解解为城市公共场所的延伸。

街墙——一切建筑的主要视觉特点都取决于其建筑外表的特征：高度、退红线和突出处确定了街道的外墙。最大宽度和高度确定了建筑物的体量。每个街块边界的退红线和允许压线建造的比例，确定了公共空间与建筑形式之间的基本韵律。红线上的临界元素，如连拱廊、门廊、台阶、楼梯、阳台、屋檐和檐口、凉廊、烟囱、门和窗户，这些都是建筑物与街道互相接触并决定街道生活的元素。

停车——公共领域无处不在的汽车威胁着城市的活力。能够容纳步行者，在停车场所的设计中

占最优先的地位。汽车最好停在街块中部或地下。只要车库的一层在人行道上可以为行人服务,那么这样的车库是可行的。车库应当是规则的建筑物,而且,它应当有美观的外观,内部还要有多余的空间,以便将来用做停车之外的用途。必须设置停车场时,它还应兼具漂亮的公共花园的功能。

景园——在街块两侧有规则地植树,以确定街道和便道的整体空间和尺度。这些都是人们在历史上与自然进行接触时的人造品,它们现在仍是都市主义在精神上最关键的元素。特定的树种以及配置模式,会影响光线、阴影、颜色和景色——这些都是场所体验中的明确要素。开放空间(市政公园、街区公园等)应设计成能供人使用的,而不仅仅是供人观看的模式:半公共场所(四方院、庭院和天井)将给都市的街块增添活力与内向的特色。

建筑

建筑物是城市中最小的生长单元,其恰当构架、彼此间的位置关系,决定了每个住宅区的特点。

功能——现代主义运动提出了两个截然相反的建筑功能观点——功能主义与普遍弹性原则——但它们都不能完全适应城市或城镇的构造,造成排外的分区和破裂,并使得城市的各部分不连接。

在设计建筑物时,应考虑它们的类型,而不

应仅考虑功能。随着时间的流逝,建筑物的功能可以发生变化,也可以进行多种调整,但不会破坏它的形式,或使之被废弃掉。从环境主义的观点看,这一点也是十分关键的。

确定建筑物的类型时,要考虑它的功能,是供居住、工作,还是机构办公用。这些功能的定义是由它们的主要建筑成分决定的。

密度——容积率分区规则十分抽象,而且更适合于设计作为单一物体存在的建筑物。它们将被建筑外观原则取代,与公共场所外观限定及建筑限定相关。

应制定密度规则,独立于建筑功能与停车场地之外的:还应制定基于邻里和街区标准的停车要求,而不是一幢幢建筑地设置。停车场将由未来的建筑与城市的综合成果来体现,而不仅仅是数量概念。

形式——有两种类型的建筑物:基底建筑和纪念建筑。基底建筑物要遵循一切与街道和街区相关的规则,并与其他同类建筑在形式上保持一致:纪念建筑可以不受任何形式限制。它们可以是独特的、有自己的风格,可以是城市社会意义的象征。

建筑形式与景观形式是互相依存的。建筑物与公共场所的关系是相互的。沿街立面可以有三种尺度的表达:一种强调街道的公共特征;另一种反映了街区内部开放空间的半公共特点;第三种则是铺路

和后院的服务特性。

每一个建筑物和花园都有特定的形式类型,都是在参考一套决定性的形式特点后确定的。邻近的建筑物与花园分享着一些共同的特点,从而在城市中形成了协调一致的框架。正是各位建筑师的双手使每种类型都成为不同建筑模式的源泉。

建筑受到国家中地区文化的深刻影响。建筑类型,而非建筑风格,是城镇与城市中历史性建筑的根源。进一步的设计应当以研究为基础,确定区域历史类型的可存在性;同时提出一些新创造的或新引入的模式,它们很可能可以运用到当地来。这些经过时间考验的建筑模式与新产生的建筑模式结合在一起,真正的区域建筑差异正是由此产生的。

建筑物的社会内涵决定了它们的特征与尺度。建筑物远非单纯的消费品,而是可以应用到社会的各个方面:形成公共区域,表达公共机构的重要性,并改善公民们每天的工作与家庭生活。

在使用材料与能源方面,各个建筑物都应该具有对生态的敏感性。相对于国际上的通用技术,最好采用经该地区证明的建筑方法,以及当地容易得到、可以再利用的材料。只要经济条件许可,应优先考虑建筑过程中的劳动强度。应追求低能源消耗和无污染操作。

建筑物是组成时空的工具,而不是被消耗、并

废弃的东西。为了各种实际的、象征的目的，它们是城市与风景中永恒的固着物。在设计时，应当重视材料与技术，以便在出现问题时还能进行修缮，并重新使用。

制定准则

无论在公共或是私人开发项目中，特定的街道、街块与建筑的设计规则都应该以准则的形式写下来。这些准则要书写简单，并附有插图，表达的规则应该简洁具体。在某个项目的所有者、设计者及使用者之间，准则的内容应形成惯例。最终，各自的利益与行为会逐渐地、必然地去创造公共场所。

明智地运用这些准则，将形成建筑物、开放空间和风景的多样、美丽的景观和可以预见的架构，这个架构形成村庄、城镇、城市和大都市地区。建筑与都市主义不应当分隔开；也不应单独考虑形式问题、社会问题、经济问题和技术 / 功用问题。

在制定准则的过程中，充分体现了美国都市主义的传统，即既保护公共领域，又允许设计师有设计建筑单体的自由。正是在平衡公共与私人利益及问题的过程中，确定了美国城市未来的生活质量。