

MAKING PEOPLE-FRIENDLY TOWNS

Improving the public environment in towns and cities

营造亲和城市

——城镇公共环境的改善

[英] 弗朗西斯·蒂巴尔兹 著 鲍莉 贺颖 译

北京城市节奏科技发展有限公司 中文版策划



知识产权出版社·中国水利水电出版社

营造亲和城市——城镇公共环境的改善

[英] 弗朗西斯·蒂巴尔兹 著 鲍莉 贺颖 译
北京城市节奏科技发展有限公司 中文版策划



Francis Tibbatts Le Mans Oct 1988

知识产权出版社
www.cnipr.com



中国水利水电出版社
www.waterpub.com.cn



SAR/64/01

我们都很担忧——为我们的信心、未来和世界。这是人类想像力的本性使然。然而，每个人，每种文明都在与自己已发生的事物的碰撞中前进。将每一个个体在技能、智慧和情感上的责任合而为一，就能够促使人类的进步。

——雅各布·布鲁诺夫斯基 (Jacob Bronowski), 《人类的进步》(The Ascent of Man)

内容提要

本书立足关注城市环境质量的出发点，通过大量的城市规划设计的成功案例，针对我们城市现有的问题，清晰地阐述了如何整合公共环境各组成要素以营建理想的“亲和城市”。

本书涵盖了关于行人的自由，怎样使场所清晰、易于使用和通达的重要论述，以及关于建筑的人性尺度的讨论，揭示了作为整体的场所是如何比组成建成环境的个体要素更为重要的。

本书可供建筑师、规划师、建筑院校师生、相关专业人员及爱好者参考。

选题策划：张宝林 阳 森 E-mail: z_baolin@263.net; yangsanshui@vip.sina.com

责任编辑：张宝林 阳 森

编辑加工：丁 丁

版权登记号 01-2003-0180

图书在版编目 (CIP) 数据

营造亲和城市：城镇公共环境的改善 / (英) 蒂巴尔
兹著；鲍莉、贺颖译. —北京：知识产权出版社：中国
水利水电出版社，2005. 1

书名原文：Making People-Friendly Towns Improving
the Public Environment in Towns and Cities
ISBN 7-80198-026-3

I. 营... II. ①蒂...②鲍...③贺... III. 城市环
境—环境设计 IV. TU-856

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 123637 号

Authorised translation from English language edition published by Spon, a member of the Taylor & Francis Group.

本书由英国 Taylor & Francis Books Ltd 出版社正式授权知识产权出版社和中国水利水电出版社在中国以简体中文翻译、出版、发行。未经出版者书面许可，不得以任何方式和方法复制、抄袭本书的任何部分，违者皆须承担全部民事责任及刑事责任。本书封面贴有防伪标志，无此标志，不得以任何方式进行销售或从事与之相关的任何活动。

营造亲和城市——城镇公共环境的改善

[英] 弗朗西斯·蒂巴尔兹 著 鲍莉 贺颖 译

北京城市节奏科技发展有限公司 中文版策划

知识产权出版社 出版、发行 (北京市海淀区马甸南村 1 号；传真、电话：010-82000893)
中国水利水电出版社 北京市西城区三里河路 6 号；电话：010-68331835 68357319

全国各地新华书店和相关出版物销售网点经销

北京市兴怀印刷厂印刷

787mm×1092mm 12 开 10.5 印张 272 千字

2005 年 1 月第 1 版 2005 年 1 月第 1 次印刷

定价：39.00 元

ISBN 7-80198-026-3

TU·115

版权所有 侵权必究

如有印装质量问题，可寄知识产权出版社发行部调换

(邮政编码：100088；电子邮件：oj@cnipr.com; yangsanshui@vip.sina.com, z_baolin@263.net)

关于《营造亲和城市》

针对我们城市现有的问题，弗朗西斯·蒂巴尔兹 (Francis Tibbalds) 的理念清晰地揭示了作为整体的场所是如何比组成建成环境的个体要素更为重要的。本书图文并茂，通过介绍大量鲜活的城市规划的成功案例，为专业人士、决策者和所有关心我们城市环境未来的人们提供参考。

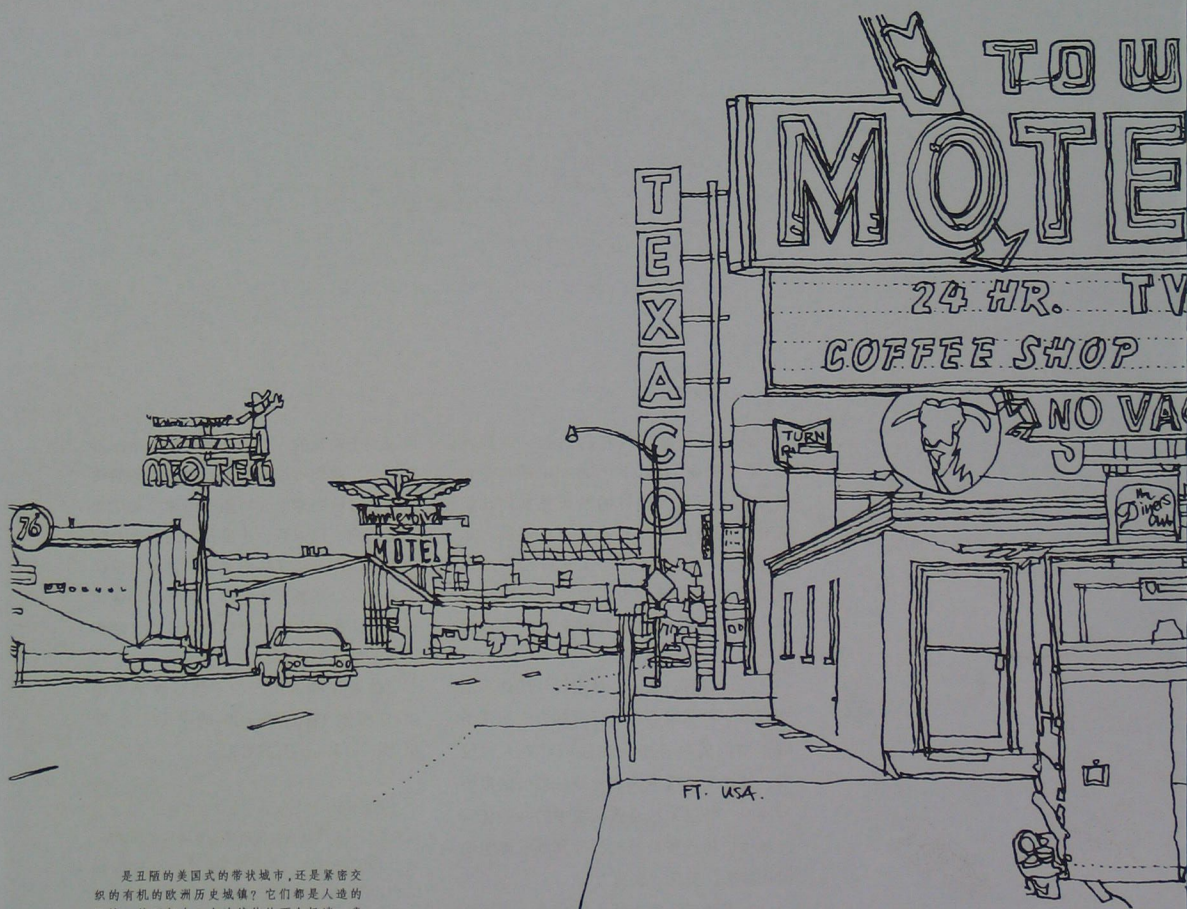
经过时间的验证，城市设计的许多原则可以一种明智而经济可行的方式运用于城市空间的改善中。在强调对令人愉悦的、成功的传统城镇和建筑的理解的重要性同时，蒂巴尔兹主张传统中的一些优秀品质也应植入新的开发，使其既有鲜明的时代特征，又具“亲和力”。

本书涵盖了关于行人的自由，怎样使场所清晰、易于使用和通达的重要论述，

以及关于建筑的人性尺度的讨论，蒂巴尔兹认为，我们所追求的“亲和力”的品质只能通过恰当地混合功能使用和公共活动才能达到。他强调，建设开发的需求会随着人们逐渐控制变化的速度和规模而持续下去并加以调整，并宣称，清晰地理解如何整合这些要素，对于达到理想的“亲和城市”是至关重要的。

该著作的这个新的平装版收录了特里·法雷尔 (Terry Farrell) 的序及凯文·默里 (Kevin Murray) 的后记。

弗朗西斯·蒂巴尔兹，一位有着超过30年在私营及公共部门执业经验的建筑师和城市规划师，逝于1992年1月。他是城市设计小组 (Urban Design Group) 的创始人和首任主席 (1979年)，也曾任皇家城市规划协会 (Royal Town Planning Institute) 的会长 (1988年)。



是丑陋的美国式的带状城市，还是紧密交
织的有机的欧洲历史城镇？它们都是人造的
环境，然而却在一个连续体的两个极端。我
们需要决定哪一类环境是我们应该营造的，
并且决定如何营造。

致 谢

本书作者在此要诚挚地感谢以下出版物，允许我在本书中摘录引用原文，他们是：

Jonathan Cape Limited, *The Human Zoo*, by Desmond Morris, 1969.

Design, *A City is not a Tree*, by Christopher Alexander, 1966.

BBC Worldwide, *The Ascent of Man*, by Dr Jacob Bronowski, 1973.

George Melly, article on London, *The Guardian*, 1989.

Rogers, Coleridge and White Limited, *Offbeat England*, by Miles Kington, *The Independent*, 1988.

The Controller, HMSO Publications, *How do you Want to Live*, 1972, *Traffic in Towns*, 1963; *The Report of the Commission on the Third London Airport and Planning for Beauty* (by Judy Hillman for the Royal Fine Art Commission), 1990. © Crown copyright.

Random House Inc. and Jonathan Cape Limited (British Commonwealth rights), *The Death and Life of*

Great American Cities, by Jane Jacobs, 1961.

除了第 10 页和第 11 页的两张平面图由作者的小儿子本尼迪科特·蒂巴尔兹 (Benedict Tibbalds) 绘制以外，本书中所有插图均由作者完成，全书照片亦为作者自摄。

序

我最早是在 20 世纪 80 年代与“城市设计小组”的接触中结识弗朗西斯·蒂巴尔兹的，他的非凡成就之一就是让建筑师、规划师、景观建筑师甚至政治家们都开始关注城市设计。1979 年城市设计小组的成立是一个里程碑，它在英国引发了人们的城市设计意识。这个小组的领导人是和弗朗西斯同样具有远见、充满热情的一群人：DEGW 的约翰·沃星顿（John Worthington）、简·普瑞斯特曼（Jane Priestman）、阿兰·巴科斯特尔（Alan Baxter）等等。他们不仅把城市设计视为解决城市问题的方法，而且还洞察了这些问题的本质。

弗朗西斯对城市设计的见解与我心有同感。他把对城市主义的浓厚兴趣延伸到去理解城市代代相承的历史层叠是如何生成的，城市就像经过许多手的作

品。解决城市问题最好的办法产生于不同专业人士的通力合作中，在弗朗西斯的领导下，多方面的复合人才聚集到了一起。城市设计小组的实践示范了这种“多元参与”的方法，即规划师、建筑师和其他环境学家一起工作以创造出适应人们需求的环境。1988 年，他出版了日后获奖的《优秀城市设计的十条戒律》（Ten Commandments of Good Urban Design），其中“应该优先考虑场所而不是建筑”、“应谦虚地向传统学习，尊重文脉”等如今看来显而易见的论述在当时还是颇有争议的。作为皇家城市规划协会（Royal Town Planning Institute）会长，弗朗西斯除设计之外还为行政安置无家可归者和改善公共交通设施向政府游说。

看到当年的争议如今产生了如此广

泛的影响，弗朗西斯一定非常欣慰，尤其是城市设计联盟（Urban Design Alliance, 简称 UDAL）的成立，它延展了城市设计小组的思想和理念，并转化为一个有着更为广泛基础的拥有建筑师、工程师、规划师、勘测师和景观建筑师的专业组织。城市设计联盟的工作方式与城市设计小组一脉相承，如今它已被公认为在城市设计方面最具发言权的组织。我相信当弗朗西斯看到政府背景的城市特别工作组（Urban Task Force）的工作以及他们的报告《走向城市复兴》（Towards an Urban Renaissance）时一定会感到惊奇，更何况政治家和部长们都将“城市设计”纳入他们的语言中并时常引用之。设计领域中也同样显著地引发了城市主义的革命，每一位建筑师和设计者都认识到我们城市的未来是中心主题，这一观点与弗朗西斯和他的同事们发起城市

设计小组的时代形成鲜明的对比。

与城市设计小组共同合作时弗朗西斯和我在专业上是相互交叠的，他的事务所，蒂巴尔兹·莫诺（Tibbalds Monro），在很多项目中与 TFP 合作得非常成功。弗朗西斯画得一手好图，同时他在理解问题和表达结论时思维非常清晰。他和他周围值得信赖而又有天赋的人们一起开展了出色的业务。举个例子，20 世纪 80 年代在国王十字大街（King's Cross）的开发项目中我们曾经非常愉快地合作过，我们为此所提出的低层、以公共交通为主、并不宏大的解决方案是几个竞标方案之一，但我们与这个项目失之交臂。我们还曾在温布尔登市中心（Wimbledon Town Center）的购物综合体的项目中合作过。这个项目是个从城市设计角度出发思考

的很好的例子，我们提出的都是反城市的解决方案，因此，我们俩经常一起反对当时的城市规划理念的无知和浮夸的现代性。后来，我们在查林十字大街（Charing Cross）的车站和总体规划的再开发项目中再度合作，这是给我印象最深的一次，因为我们不仅合作进行了车站周围地区的城市设计，还一同设计了建筑细部甚至饰面层。

在我的印象中，弗朗西斯是一个极其专业、非常认真勤奋的人，对自己的工作及研究领域既有激情又有责任心，他的设计业务的声誉和他的学术地位也证明了这一点——弗朗西斯曾担任皇家城市规划协会会长及欧洲城市规划师协会（European Council of Town Planners）副会长。但是对我来说，弗朗西斯作为绘图师和艺术家的贡献才

是最令人难忘的，这不仅是因为他的草图美仑美奂，还因为他具有一种能力能够将自己宽泛的思想以极其简单的方式抽象成简明的图示表达出来。尤其是对伦敦来说，弗朗西斯是一笔巨大的财富，他总是不知疲倦地维护和改善伦敦的遗产。总的说来，他将城市设计从一个不起眼的角色提升为城市思想的中心目标。

“营造亲和城市”是适合于弗朗西斯的墓志铭，这正体现了他的思想、立场、成就以及工作。这本书就像在他去世前刚刚完成时一样与当今时代密切相关。

特里·法雷尔

2000 年 3 月

前言

前些年，在人们的意识中环境还不是一个突出的主题。如今则不同，我们有了更高的标准。我们想得到更多的财产和更迷人的环境；我们也需要休息，我们想逃离日常的繁杂事务去寻找乐趣，但不是坐上几个小时的闷罐车去海滨；我们希望我们的孩子得到更好的教育，毕业后能得到更好的工作；我们生活在现在，既有对过去的美好记忆，又要为未来做好准备；我们要有根，有安全感，有归属感；我们希望我们的生活环境是方便的、人性化的，其中也包含一些美的要素能激起我们的雄心和勇气。英国之所以伟大正是在于她的人民的进取心和独创性，现在该是由我们贡献我们的时间、天赋和个人专长来实现每个人所共享、喜爱并为之骄傲的环境的时候了。

开篇引文引自于1972年英国政府资助出版的《你想如何生活？》（How Do you Want to Live?），它就像是昨天写就的。在20世纪的最后10年中，如果说有什么不同的话，书中所阐述的渴望和对行动起来的需求变得比当时更为强烈。我们是否满足于让这种热望在20年间更为迫切，抑或，最终努力为实质性地提高我们的城市生活质量来做什么？

这是一本关于设计、维护和管理我们的城市——尤指城市的中心区的书，其写作的背景中既有当前人们对建筑和开发重新燃起的兴趣和对现状的失望，又有公共领域空间质量严重衰败的事实。

指出以往的过失总是容易的。然而，提出更好的方法来使我们的城市对使用者来说更友好总是比较困难的。本书旨在既提供一种新的哲学思维方式又提出

具体实践的建议。其原则性的假设是：首先，在城市环境中场所比环境的个体组成要素——建筑、道路、公园等——更重要；其次，对以往成功经验的理解可以给我们设计和管理新的创新环境以有益的启示。

从实践的层面上讲，除了观察、领会和学习外并无他法。去寻找观察尽量多的城市形成的优秀案例是非常重要的，我们还可以从那些已被时间验证过的，并可以经济可行的方式适用当前需求的城市设计及规划的原则中学到许多。

本书集我30余年来的实践经验、观察体会、案例研究和速写，也包含了作者1988年在皇家城市规划协会会长任内展开研究的一些计划。

我并不希望本书是深奥晦涩的，它面向英国本土及海外的专业人士、学生及对此感兴趣的人们，希望它所传达的

信息是有益的、简明清晰的。

我愿将此书献给那些真正影响过自己对这些问题加以思考的人们，他们是：瓦尔特·波（Walter Bor）、已故的雅各布·布鲁诺·维斯基博士、柯林·布哈南爵士（Sir Colin Buchanan）、乔纳森·波里特（Jonathon Porritt）、杰奎林·罗伯特森（Jaquelin Robertson）和威尔士王子（Prince of Wales）殿下。除此之外，最诚挚的感谢献给我的妻子珍妮特（Janet）和我的两个儿子，亚当和本尼迪科特（Adam and Benedict），他们默默地支持着我并忍受我连续数小时呆在计算机和速写本前。同时，我还要感谢马瑞兹·瓦登伯格（Maritz Vandenberg），是他最先鼓励我完成这本书并像父亲般地关注整个成书过程。最后，我还应向从事不同职业的万千大众表达我诚挚的谢意，他们曾是我观察或倾听的对象，以了解他们对当地物质环境的喜爱或是厌恶。



目 录

致谢

序

前言

- 1 公共空间领域的衰败 1
- 2 “场所”最重要 9
- 3 历史的教训 19
- 4 混合功能与活动 27
- 5 人性尺度 39
- 6 行之自由 49
- 7 人皆可达 57
- 8 使之清晰 63
- 9 可持续的环境 71
- 10 控制变化 77
- 11 综合考虑 87
- 12 公共空间领域的复兴 95

跋 105

后记 109

参考书目 113

1

公共空间领域的衰败

我们的技术已经发展到一定的阶段，使我们有能力去创造所需的环境或破坏环境到无法弥补的程度，而这取决于我们对这种能力的不同运用。这就迫使我们要去控制这种能力。据此，我们首先要决定什么是我们想要达到的。而这远不是那么容易……

—— 奥弗·阿如普爵士 (Sir Ove Arup),
(你想如何生活?)

对城市环境的担忧从未如此迫切过。数百年来，城镇无疑是技术、艺术、文化和社会发展的最高成就。我认为，公共空间领域是城镇最重要的部分，人们之间大量的接触与交往都发生于此，它是民众的身体和视线所能触及的城市肌理的全部，因而它从城市的街道、公园和广场一直延伸到围合或限定它们的建筑中去。

但是，我想提醒的是，许多国家的公共空间领域都笼罩着不祥的兆头，这种情况在过去 10 年间尤甚。例如英国，习惯于宣称自己在交通、居住、健康和文化等方面是引导文明城市生活的世界潮流的，她曾拥有非常丰富的公共空间领域。

然而，我们却正亲眼见证着这个丰富的公共空间领域的严重衰败。世界上许多城镇，尤其是它们的市中心，已经成为危险地带。那里，堆积着弃置的腐烂垃圾，到处乱涂乱画，交通拥挤阻塞，空气污染，充斥着平庸丑陋、维护不善的建筑，无家

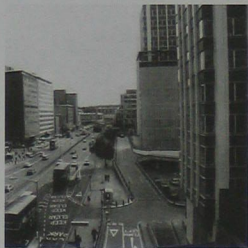
可归者白天在大街上乞讨，夜晚便在纸箱中、门廊下或地铁中度过。发展商和业主们的门户很紧，他们将大众排斥在夜晚和周末的购物中心和沿街的公司前庭之外，大多数新建筑上写的不是“请进，欢迎”而是“滚开，走开！”。许多建筑和城市差不多已经成为赚钱的工具。需要认识到的是，简单的追求利润和经济增长通常都与城市生活质量的改善不相协调。

公共空间领域衰败的同时对应的是私人空间领域的昌盛，强调隐私、静修、个人舒适、私人消费和安全感。令人生厌的所谓“企业文化”总是只关心“我第一”，公共空间领域只是 SEP (someone else's problem) [道格拉斯·亚当斯 (Douglas Adams) 所言，意指“别人的事”]。

如今唐宁街 (Downing Street) 粗暴地封上了入口大门正是对这种自私的态度最贴切的注解，当着我们的面，英国前

图示实际上在哪里并不重要。它例证了一个 20 世纪 50-60 年代快速变迁的城市中心，该城市中心经历了空前的建筑开发和高速公路修建，其形成的物质环境远不足以激起当前公众的热情。

同样，本章所选用的照片摄于何处也不重要。它们共同显示了世界各地许多城镇正在发生的公共环境的衰败和疏忽，很大程度上这是想象贫乏、关注不够和财力投入不足的结果。



首相竟然因全世界最著名大街之一的私有化而被阻挡在外。在很多地方，私营的房产开发商也跟风这种骇人听闻的做法，把他们的房产项目用门封上以形成封闭、排外的孤岛。

针对这种可怕的大环境，公众失去了对建成环境的兴趣和关注，在英国出现这种情况也部分源自威尔士王子殿下坦率的观点。伦敦和英国的这个问题在世界各地——北美、欧洲及澳大利亚的城镇都将会出现。

总的说来，市区的确是压抑沉闷的。很多城市中心的特点，尤其是欧洲城市，就是引人入胜、迷宫般错综复杂的，其间还适合或不适合地夹杂着一些大型的宗教、政府、工业或商业建筑，其外围通常是呆板无趣、没有灵魂的郊区居住区，城区内充斥着荒凉、衰败的公寓楼和贫民窟。整个城区都被肮脏嘈杂的交通拥塞困扰着，而且极有可能被高速公路粗暴地拦腰截开，这对公路沿途的当地环境有破坏性的影响。

得到较多捐赠资助的欧洲城镇已经得益于对遗产的相当可观的投资，使得这些遗产更加吸引旅游者并单一经营与旅游相关的产业，如旅馆、饭店、咖啡屋、时尚店及多种主题体验——成为一种随处可见的迪斯尼式乐园。

4/5 的欧洲人居住在城镇，汽车的拥有量在上升，场所的个性正在丧失。对一个城市来说，如果想成为全世界随处可见的以小汽车定位的、以高楼大厦为主的场所，去破坏遗产使其失去独特魅力是件很容易的事。城区范围在蔓延扩大而土地的用途却是分离不相干的，这使得提供交通工具既困难又昂贵。一些城市甚至没有真正的政府。

城市的新开发多是乏味而平庸的。迈尔斯·金顿 (Miles Kington) 在他 1988 年 7 月出版的书《中立者》(The Independent) 中对城市的这种状况用简洁的漫画手法加以冷嘲热讽，当向旅游者介绍不寻常的英格兰时，他写道：

许多私营的开发项目现在都封上了门。城镇正在丧失自己的个性，成为单调的定位于机动车交通且以塔楼划分街区为主的地方，世界各地千城一面。



“是不是有个教堂的地方就叫城市?”

“不，城市是从教堂望出去有高层停车楼出现在破坏视觉景观的地方，城市还包括其他一些特征：劳拉·艾诗丽 (Laura Ashley) 的分店，有一个以上的国外姊妹城市，有一个远离市中心的出行不便的火车站，一份下午三点还未售罄的地方晚报，一支想重新杀进甲级联赛的足球队，一个和其他地方一样总是播放美国唱片的广播电台，所有主要的清算银行都有分支机构，再加上两座以上的混凝土天桥，起码有五辆候客车的出租车队列和一条环形大道，环形大道上有指向市中心的路标，但这些路标最终却指向一个电影院后面的死胡同。没人知道这是为什么。”

我相信读者们都会认可这一事实!

发人深思的事实是大多数城区都变得一团混乱，不再与人“亲和”，过去数十年间，我们虽然有着良好的意愿但却把情况

弄得糟透了。我们需要重新审视什么是人们享用城市空间时最要紧的东西。我们应把城市看做一个整体而不是一系列不相干却又相互竞争的不同部门的利益。大多数人应承担起作为城市的一个居住者和使用者的责任，不应仅仅把兴趣放在创造诸如商业生存能力、游客吸引力、居住适宜性、可持续发展性、绿色化等关于城市的流行名词上，还应大声疾呼“我们想要整个城市的更好的生活质量”，并且有责任去实现这个目标。

但是，我们该怎样改善如此匮乏想象和资源的公共空间领域的设计和和维护?

本书的回答是简明而不容质疑的：实现“好的设计”应该是规划系统和地产业的基本目标，但我不计较如何去实现。

城市设计师经营的是梦想和想象，他们使尽各种手段只为实现自己的想象或是说服别人他们的想法值得去实现。法规和条例可以当做与城市设计师交涉时的部分



商店和购物行为对许多城镇产生了特别的破坏性的影响——从与所在建筑几乎无关的平庸的招牌和巨大乏味的玻璃展示区，到随处可见的一次性付现金且购物方便的位于市中心区外围的大型室内购物中心——无不显示了庸俗的设计标准。

筹码，但也仅此而已。我们必须注意的是不要把每一样东西都规定得太多——太过整洁优雅。城区本是凌乱复杂、丰富混沌的，城市设计的过程需要考虑这一点！保罗·赖利爵士（Sir Paul Reilly）曾断言：

所有的城市居民心中都需要城市有杂乱无章、喧嚣嘈杂的一面，任何人在晚上九点以后漫步普利茅斯（Plymouth）新的市中心时都能感觉到喧嚣嘈杂之后的阴郁。

我的出发点是设计决不是在一切都已确定之后附加上去的相当表面化的东西。恐怕那个讨厌的术语“审美支配”恰恰招致完全错误的印象。我想读者们会知道美国的一个飓风过后的故事。一个大型零售公司的董事长焦急地给一家恰好被飓风刮过的购物中心的经理打电话询问被破坏的

情况，经理回答说“房子完好，但建筑被风吹跑了。”这就是问题所在！太多的人认为设计就是在所有真正重要的东西确定之后最后撒上的一种神奇的浮尘。这边来点石纹样，那边来个斜屋顶和几个老虎窗……种点树，立点柱子……以及随处可见的满眼的红砖铺地。这种东西到处都有，好的设计远不止这些——它是关于整个公共空间领域的物质组成以及对其后续的照料和管理。城市设计不是为了每样东西都看起来不错而撒播于上的神奇浮尘，而是一个地区的规划和管理体系中不可或缺的部分。

20世纪80年代在伦敦所发生的就是这个问题的一个缩影。我承认同时也发生了一些好的或可能是好的事情，如国王十字大街、布罗德门（Broadgate）、康温特花园（Covent Garden）、查林十字大街、南岸（the South Bank）及其他地方等，一些明智的发展商和富有想像力的建筑师、城



市设计师、艺术家和工匠们一起努力创作出更好的、更受欢迎的工程项目。我所关注的是，当把大伦敦区当做一个整体的公共环境来考虑时，这些设计，无论它们的规模有多大都不足以挽救伦敦。

只要看看伦敦港口区（Dockland）的道格斯岛（the Isle of Dogs），你就知道如果听任私营业主自行其是他们会做些什么。英国政府的企业文化开发旗舰和城市设计的世纪挑战加在一起和市场机会主义导致的混乱差不多，加上加那利码头（Canary Wharf）的令人惊惧的庞大的狂放建筑群以及通向那儿的赶集火车——活像一个带上点后现代的鬼把戏的建筑马戏团。这令居民和上班族都感到失望。资产收支表和建筑物之间需要有一个中间步骤，却恰恰在匆忙行事中错过了，那就是**城市设计**。

行政约定和公共投资都是需要的，但鲜有部长能被说服对设计或好的环境进

行投票。

无法否认的结论是，就我们的长远需求而言，政治家们还未获得他们应有的优先发言权，同时还急需相当可观的公共投资来完成那些私营投资准备开发的项目。

那么，哪儿才是城乡规划的用武之地呢？柯林·布哈南教授在《伦敦第三机场委员会报告》（Report of the Commission on the Third London Airport）中写道：

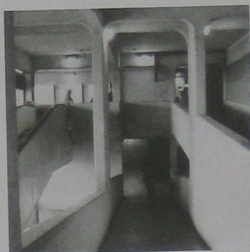
规划源于背靠背的住宅，过度的拥挤，后院的厕所，无处游戏的孩子，城市带状扩张和蔓延，被侵占的乡村用地，被破坏的山体。它源自一百多年以来工业化带给我们的所有痛苦经历，工业化历程已经清晰地表明，如果听任市场力量左右土地使用，要想营造一个人性的环境是绝对不会成功的。

理智点地说，我们也许不得不承认的

如果听任私营业主自行其是，他们通常不会造就一个亲和的环境。伦敦港口区的道格斯岛的再开发导致的机会主义混乱就是最好的例证。



为什么我们的城镇中会有这么多平庸的、不友善的、通常也是丑陋的项目被允许建造？为什么有这么多的新建项目是封闭的和敌意的？为什么我们那么热衷于把行人赶到地下通道或高架平台上？为什么 20 世纪的城市环境——立体停车楼——总是造就如此压抑的室内外环境？



是，在高度尊重法律和繁琐而好臆测的民主的语境下营造人性的环境，大部分的规划仍是失败。为什么会这样？该做些什么来改善这种状况？

症结不在有问题的规划体系“本身”。我们需要一个强有力的规划体系，很可能其操作方式需要反思。规划法令的应用要能更敏感细致——更好地控制高层建筑的落址，更尊重历史街区，更好地了解城市的有机生长，建筑物设计中力争更高的质量。大多数城镇的普通游客都会惊讶于怎么会允许建造这么多乏味、平庸、丑陋的房子，它们破坏了原有的街道模式和特色，对所在地段的危害还将持续若干年。人们不禁要问那些决策者——专业人士和政治家们——是否真的明白他们在做什么。

在纽约和其他一些城市，开放建筑物底层以供公众使用被看做是使公众受益之举，开发商因而常常可以得到额外的面积和楼层许可。规划体系不应该依赖这种私

下交易。项目开发对公共空间领域的贡献不是某种事后可讨价还价的想法——这可能是开发最重要的因素。然而，认可这一个论断将需要全世界对地产开发和规划态度进行重新定位。要得到规划许可，非常简单，除非计划的开发项目明显地加强了公共空间领域，并且在合适的地方提供了街道行人所需的设施。

在土地出售和相继的开发中，规划不能是短期的权宜之计。繁荣与萧条交替的发展周期——3 年狂热的增长随后 5~10 年的不景气——正极大地破坏着城市景观。城市需要有信心的中长期投资，一旦有好的机遇就不要错过，不允许去危害那些值得去做的目光长远的委托项目。

规划过程不能与建筑质量的问题和建成环境的维护相脱离。1972 年成文的报告《你想如何生活？》中这样写道：

“平庸的、骇人听闻的、野蛮的、陈腐的、令人厌烦的”，这只是我们的作