

■ 当代城市规划著作大系

基于步行导向的城市公共 活动中心区城市设计研究

Pedestrian-oriented Urban Design Research of Urban Activity Center

赵勇伟 著

中国建筑工业出版社

非外借

当代城市规划著作大系

基于步行导向的城市公共 活动中心区城市设计研究

Pedestrian-oriented Urban Design Research of
Urban Activity Center

赵勇伟 著



中国建筑工业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

基于步行导向的城市公共活动中心区城市设计研究/赵勇伟著. —北京:
中国建筑工业出版社, 2017.7
(当代城市规划著作大系)
ISBN 978-7-112-20799-2

I. ①基… II. ①赵… III. ①社会活动-公共建筑-建筑设计-研究
IV. ①TU242

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 114356 号

本书首先从公共活动中心区与步行城市生活发展密切相关的三个基本城市设计维度——功能、空间和交通维度的整合切入, 提出基于步行导向的功能融合、空间编织以及交通协同发展目标, 并基于相关问题和机制的分析, 提出相应的分维度整合模式和策略。随后从多维度整合、多层次整合以及多方利益整合三个不同视角, 对基于步行导向的城市设计整合进行综合分析, 试图建立基于步行导向的公共活动中心区整体城市设计框架, 归纳总结基于步行导向的相关城市设计成果的综合落实策略。最后对我国城市公共活动中心区基于步行导向的城市设计发展趋势进行了展望。

本书可供城市规划设计人员及有关专业师生参考。

责任编辑: 许顺法

责任校对: 王宇枢 李美娜

当代城市规划著作大系

基于步行导向的城市公共活动中心区城市设计研究

赵勇伟 著

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京海淀三里河路9号)

各地新华书店、建筑书店经销

北京科地亚盟排版公司制版

北京市密东印刷有限公司印刷

*

开本: 850×1168 毫米 1/16 印张: 14½ 字数: 341 千字

2017 年 10 月第一版 2017 年 10 月第一次印刷

定价: 45.00 元

ISBN 978-7-112-20799-2

(30440)

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)

序

改革开放以来我国城市发展成就有目共睹，对城市生活环境及其品质的要求也越来越高。城市化、机动化的快速发展，导致机动车交通迅猛发展，人车冲突矛盾日益凸显。而机动车导向的解决思路过度关注车行效率，忽视步行者的需求和舒适度，造成城市环境可步行性的普遍缺失。

城市生活的主要魅力就在于能为市民提供高品质的步行城市生活环境和多元化的步行城市生活体验。纵观历史，大多数传统城市都很适宜步行，当前我国城市不管规模大小与经济发达程度，步行和自行车出行仍然是非常主要的交通出行方式之一。因此，在顺应机动车交通发展的大背景下，如何改善和提升城市步行环境，引导步行城市建构，乃是当务之急。

赵勇伟的这部著作基于以步行为导向的城市设计理念，通过步行与多维度城市设计要素之间的互动机制研究，对城市公共活动中心的整体步行城市生活建构进行了深入剖析，其综合性的研究视角和系统化的研究思路，对高密度发展背景下的步行城市生活单元建构研究，具有积极的启发意义。

赵勇伟是我的博士研究生，在深圳大学从事教学科研、规划设计实践多年，积累了较为深厚的城市设计理论研究基础和丰富的城市设计实践经验。他以在职攻读博士学位为契机，对我国城市公共活动中心区的城市设计进行了系统梳理，借鉴国内外相关理论研究成果和实践经验，提出了基于步行导向的城市设计理论框架，对相关研究和实践具有较高的参考价值。本书正是在其博士论文《基于步行导向的城市公共活动中心区城市设计研究》的基础上，经过进一步优化、完善后面世的。这一著述拓展了我国城市设计理论研究的人本主义导向，也具有较强的针对性和实际可操作性。

当然，基于步行导向的城市设计研究并非一个全新的课题，在中国城市发展转型的大背景下，如何在这个相对传统的城市设计研究命题中注入更多的人文关怀、时代特色和地方特质，并拓展到更广泛的城市发展区域，还需要做更多的研究工作。希望本书能够引起学界对这一课题更多的关注和更深入的研究，从而进一步推动我国城市设计研究和实践的步行和人本主义导向转型。

是为序。

中国工程院院士



目 录

序 何镜堂

第1章 问题的提出 1

1.1 研究缘起：步行城市生活的解构和异化 3

1.2 研究对象——城市公共活动中心区的界定 8

1.3 研究的切入点——城市公共活动中心区基于步行城市生活的城市设计整合 13

1.4 研究方法和框架 18

1.5 本章小结 22

第2章 公共活动中心区基于步行导向的城市设计理念 23

2.1 基于步行城市生活发展的公共活动中心区城市设计溯源 25

2.2 基于步行导向的城市设计理念的提出 32

2.3 相关研究综述 37

2.4 基于步行导向的公共活动中心区城市设计研究重点 42

2.5 本章小结 43

第3章 公共活动中心区基于步行导向的功能融合 45

3.1 公共活动中心区功能组合中存在的问题 47

3.2 公共活动中心区基于步行导向的功能融合机制 49

3.3 公共活动中心区基于步行导向的功能融合模式 52

3.4 公共活动中心区基于步行导向的功能融合策略 54

3.5 本章小结 62

第4章 公共活动中心区基于步行导向的空间编织 65

4.1 公共活动中心区空间发展中存在的问题 67

4.2 公共活动中心区基于步行导向的空间编织机制 69

4.3 公共活动中心区基于步行导向的空间编织模式 76

4.4 公共活动中心区基于步行导向的立体编织策略 85

4.5 本章小结 103

第5章 公共活动中心区基于步行导向的交通协同 107

5.1 公共活动中心区交通组织中存在的问题 109

5.2 公共活动中心区交通协同发展机制	113
5.3 公共活动中心区交通协同发展模式	118
5.4 公共活动中心区交通协同发展策略	123
5.5 本章小结	141
第6章 公共活动中心区基于步行导向的城市设计整合	145
6.1 公共活动中心区基于步行导向的城市设计整合目标和原则	147
6.2 公共活动中心区基于步行导向的多维度城市设计整合策略	151
6.3 公共活动中心区基于步行导向的多层次城市设计整合策略	169
6.4 公共活动中心区基于步行导向的多方利益整合策略	186
6.5 本章小结	198
第7章 公共活动中心区基于步行导向的城市设计展望	201
7.1 强化基于步行可达尺度的集核化发展	203
7.2 推动公共活动中心区基于步行导向的生态化发展	206
7.3 引导公共活动中心区基于步行导向的网络化发展布局	208
7.4 推动公共活动中心区基于步行导向的特色化发展	213
7.5 本章小结	215
结语	217
参考文献	220
后记	225

第 1 章

问题的提出

1.1 研究缘起：步行城市生活的解构和异化

1.1.1 我国城市步行城市生活发展中的异化图景

传统城市以步行城市生活为主导，步行者和马车是城市空间的主角，因而逐渐形成基于步行尺度的城市：各种城市功能在步行可达的范围内集聚，城市空间也以步行的尺度展开，紧凑、连续，细密的城市肌理充分适应慢速的步行城市生活需要；各种城市生活需求在步行尺度范围内得以实现，居民也在步行可达的范围内建立基本的社交和人际网络，往往在步行活动过程中，就能遇到各种各样的熟人和朋友，偶尔也会驻足交谈。这种基于步行尺度的城市，很好地满足了市民多样化、人性化的城市生活需求。

工业革命以来，随着汽车的出现和逐步普及，传统的步行城市发展格局逐渐被解构。大量机动车交通的发展，以及对速度和效率的过分强调，与传统的适应步行的城市系统发生了冲突。如狭窄、弯曲的中世纪道路，为了适应机动车的通行需要，被取直、拓宽；为了凸显机动车的速度和效率优势，各种城市功能也没有必要再进行基于步行尺度的集中（况且，工业化初期城市快速膨胀带来的功能混杂，的确给城市生活带来了负面影响），而是划分为基于快速机动车交通联系的不同功能分区；顺应机动车交通发展的需要，城市道路结构也由细密均质的格网状向强调快速城市干道联系的等级式道路结构转变。

这些适应机动车发展需求的城市功能、空间和交通结构的转变，也带来了传统城市生活的异化。传统的社区、邻里联系被宽阔的城市道路和快速的机动车流所割裂，步行城市生活被局限在一个个缺乏联系的由城市主次干道限定的城市孤岛中，而在这些孤岛内，由于功能的纯化，已经难以支持传统丰富、多样的步行城市生活；同时，为适应机动车发展的需要，传统适应步行城市生活的人性化空间被解构，象征工业化成果的高楼大厦和作为副产品的环绕建筑的大量停车空间，破坏了传统城市中心紧密连续的传统街道生活界面；机动车的自由和可达性，给步行者留下的却是支离破碎的城市空间碎片。传统的为各种不同阶层和人群所共享的步行可达公共空间，逐渐被方便机动车驾驶者到达的特权空间所取代。

汽车并不是当代城市空间异化的唯一导火索，但毫无疑问，它是工业化革命以来城市发展异化的重要主线之一。以机动车为主导的发展，是以步行者的权利和自由为代价取得的，传统的步行城市生活逐渐被消解，重构，从而构成了当代城市普遍存在的步行城市生活异化图景。

这种异化图景在我国城市发展中也同样日渐凸显。近年来，随着城市居民收入和生活水平的提高，小汽车开始大规模地进入普通城市居民家庭，城市汽车的保有量迅速增加。机动车的迅猛发展，人多地少的城市发展背景，使我国城市发展中的各种矛盾更趋尖锐。基于以机动车为主导的发展理念和模式，众多的城市规划努力都致力于实现机动车在城市中的快速和便捷移动，对步行者及其人性化需求考虑缺失或不足，导致当前我国一些城市发展呈现明显的功能隔离、空间分异以及人文分层化图景。

功能隔离主要表现为满足日常城市生活需求的各种职能被人为分离,如一些公共和日常城市生活配套难以在步行舒适可达范围内满足,城市居民每天被迫在居住和就业地点之间奔波,或者为满足一些基本的城市生活需求,不得不借助机动车交通出行,城市居民的日常生活品质受到影响。

空间分异现象包括各种豪华社区与其他普通社区在城市空间布局上的隔离和对立,大量大尺度门禁社区对传统城市形态和肌理的割裂,以及众多小尺度城市失落空间对城市生活和公共空间多样性和复杂性的破坏等。

人文分层的主要体现包括:城市人群基于空间分异的阶层分化;单一功能片区内部相对单一的人群构成,无法激发社区生活的多样性和丰富性;人文分层还表现在城市公共交往空间缺乏,人际关系淡漠,不同阶层对立趋向激化等。城市发展中各种社会矛盾和利益冲突趋于激化,也对城市社会、人文的可持续发展带来挑战。

上述的步行城市生活异化图景,激化了城市发展中的潜在矛盾,降低了城市发展和融合所潜藏的经济、社会和人文发展效益,并对我国城市的可持续发展带来了挑战。

1.1.2 我国近年来城市发展观的逐步转型

改革开放以来,我国城市发展经历了持续的快速发展历程,尤其是一些沿海经济发达城市,城市建设速度可以用日新月异来形容。长期的快速稳定增长,使我国多数城市经济实力有了长足提高,一些城市的发展,逐步进入成熟期和稳定期,城市建设逐步呈现向精细化和可持续发展转型的需求和趋势。在这种背景下,我国城市发展理念和发展目标的转型已是大势所趋。近年来,我国政府相继提出在可持续发展观理念指导下的科学发展观、和谐发展观等新的发展理念和模式,反映到城市建设目标上,即是从传统的粗放建设型城市向高效集约型城市发展观念的转变,以及从以单纯经济发展为导向的 GDP 城市向以人为本的和谐城市发展观的转变。

1.1.3 步行城市——我国城市可持续发展转型的一种方向

所谓步行城市,有学者认为是“强调城市社区内部、社区之间、生活与工作场所,以及与休闲娱乐场所之间的步行或非机动车联系的城市”^[1]。柯林·布南在《城镇交通》(Traffic in Towns, 1963 年)一书中也指出:“一个人可以四处走走看看的自由是判断一个城区文明质量的极有用的指针。”^[2]笔者以为,步行城市不仅仅是对城市内部基于步行或非机动车联系的发展特征的描述,它更凸显了城市发展的一种综合理念,即对步行者的人本关怀理念、可持续的城市生活方式理念和基于多方利益协调的和谐发展理念等。步行城市不仅仅关注城市步行环境的改善,更应关注基于步行城市生活的城市经济活力和人文和谐发展。

在城市发展观转向的大背景下,我国城市发展有必要从以机动车为主导的传统发展思路,转向对步行者友好及关注其步行城市生活需求的人本化发展理念,重构城市中的步行城市生活及其活力。因此,建构步行城市将是未来我国城市可持续发展转型的必然选择。

步行城市的建构涉及不同层面的城市综合发展努力。首先,在宏观层面,需要建立城

市整体的步行系统规划。欧美许多城市,在城市层面规划建设了整体的步行和自行车网络。连续的步行和自行车线路将城市的各种活动节点和出行目的地联系起来,形成与机动车线路相对独立的完整的城市步行网络。如多伦多的城市“发现之旅”是涵盖了从繁华的市中心,到遍布全市各地的完整的步行生态网络,为各城市分区及社区的居民提供了良好的步行城市生活便利和优质的步行城市生活环境。美国历史名城波士顿,也在市中心设立了自由漫步之旅的步行线路(图 1-1),以连接市中心内美国独立运动时期的一些重要历史建筑和景点,通过对沿线环境和景观的持续改善,该线路成为游客和市民喜爱的城市步行走廊,并为城市带来不菲的旅游收益。



图 1-1 美国波士顿自由漫步之旅线路图

来源:《Urban Design-a typology of procedures and products》, p85

同时,各种支持步行城市生活的城市发展政策也需要逐步建立或完善,如鼓励公交和步行优先发展的综合交通政策、推动基于轨道交通站点的 TOD 发展模式、通过提高私家车购置费用和使用费用等一揽子政策来限制私家车的使用等;此外,在公共空间和日常城市生活设施的规划布局方面,也需要充分考虑其步行覆盖率,使多数市民能够方便地通过步行就近到达。

其次,在中观层面,需要落实和完善城市步行单元规划,并强化城市各步行单元之间的步行系统联系。所谓步行单元,是指内部具有相对完整的生活空间和步行联系的城市生活基本发展单位,步行城市生活空间网络往往由作为基本城市生活单位的步行单元以及联系各步行单元的多层次步行系统共同组成。

步行单元内部,需要运用多层面的策略,推动适于步行城市生活的步行社区建构。如公共交通的改善、人车平衡措施的落实、交通管理的改进以及促进多样化功能的混合等,这些步行社区层面的努力直接改善了社区居民的日常步行出行环境,有利于多层次的步行城市生活单元的建构。

最后,微观层面步行城市环境的改善和提升,如步行街道环境的改善,步行过街设施设计以及人性化的步行指引系统设计等,都是提升步行者体验和步行城市品质的重要组成部分。

欧美城市发展多经历了大规模机动化发展的时代,为了适应机动化发展的需要,也走过一些弯路,如机动化发展背景下形成的城市发展的无序蔓延以及对传统城区大拆大建的破坏性建设等。也正是因为有这些发展教训,当前的欧美城市发展主流,是鼓励和推动城市以步行和公共交通为主导的绿色交通体系,采取人车配合的交通安宁策略,鼓励步行城市生活发展。如步行和自行车出行等非机动车方式大约占到德国城市出行的40%以上。德国鼓励非机动车交通方式的、利于步行城市的政策有:将居民区的车速限制到30公里/小时以下,并通过变窄街道,拓宽人行道、非机动车道等削减交通量,吸引交通分流到步行和自行车等出行方式上;所有的德国城市,甚至是一些小城镇和乡村,在主要购物区和传统的城镇中心都设有小汽车禁行的步行区。在大多数步行区,步行和骑自行车可以到达核心地带,但小汽车必须停在步行区以外的停车场或停车库。城市修建了大量的步行道、自行车专用路和专用道,行人和自行车享有交通信号优先权。征收小汽车拥有和使用税,使国内部分低收入的小汽车使用者开始转向非机动车交通方式。

又如法国小城斯特拉斯堡着重于提倡公共交通与步行优先的规划整治活动。通过公共交通条件的改善与城市管理,最终完全封闭了市中心的机动车交通;带状城市公共空间沿着主要的轻轨线路发展,使得市中心成为一个步行者的天堂:那里有狭长弯曲的街道,历史遗迹,传统建筑,散发着迷人的中世纪风情。而我们的近邻,韩国首尔近年来也提出将汽车为中心的交通政策逐步转变为以人为中心的交通政策的目标,提倡要重新认识步行的重要性,建立一个尊重残疾人和老弱者的交通体系、一种尊重生命的交通文化^[3]。

当前在城市发展观念转型的背景下,我国一些城市发展也已经开始逐步重视步行和公交在城市生活和交通体系中的地位 and 作用。2002年6月21日,中国第一部以政府名义公开发表的《上海市城市交通白皮书》正式“面世”,白皮书明确将步行系统作为一体化交通体系的一个重要部分加以完善。同时,北京、上海、深圳、广州等地区中心城市,都已经或者正在制定相关的城市步行发展规划。以深圳为例,深圳于2005年相继开展了城市公共空间以及城市步行系统的规划设计研究,并提出落实城市步行系统规划的若干重点步行单元建设的建议。

1.1.4 城市公共活动中心区是步行城市生活发展和落实的重要地区

在城市多样化的步行城市生活地区中,各级城市公共活动中心区,汇聚了城市重要的商业、商务及文体娱乐活动,步行活动类型多样,步行频率和强度相对较高,在城市公共生活和公共活动中扮演重要的角色,是步行城市生活发展的核心地区之一,其步行城市环

境的改善和可步行性的提升,对城市整体发展具有多层面的意义。笔者将其总结为以下几个层面:

(1) 经济意义

城市公共活动中心区往往是城市重要的经济运作中心,城市公共活动中心区的高品质步行城市生活,能够吸引更多的人群和消费需求,带动城市商务、商业、旅游以及知识型、创意型经济产业等的发展和繁荣,拉动和吸引城市投资;同时紧密的步行城市生活联系,也相应带动区内的集聚和联动发展,提高公共活动中心区经济发展的整体效益。

(2) 城市形象意义

城市公共活动中心区也是城市发展实力象征,是城市发展形象的集中展示地,也是公共城市生活相对集中的城市客厅;城市公共活动中心区步行城市生活的发展,以及城市公共活动中心区生活环境品质的提升,作为城市竞争力的软环境评价指标之一,往往是一个城市综合竞争力和活力的形象展示。

(3) 社会人文和谐发展意义

城市公共活动中心区的步行城市生活,促进了城市不同阶层和人群之间的交流和交往,带动了城市社会、人文生态发展的繁荣和特色化;多阶层共享的城市公共空间和步行城市生活,有利于激发市民的开放性心态,推动民主、多样化、有创造力的城市人文精神的孕育和繁荣;步行城市生活及其活力,也能够激发市民对城市的自豪感、认同感和归属感,提升市民的行为和道德素质,推动宽容、互助的社会交往和合作氛围等。

自20世纪六七十年代开始,面对日益衰败的城市中心区,欧美城市试图通过对城市中心区的步行化整合,带动内城的经济、社会和人文复兴,吸引居住人口重返城市公共活动中心区,以对抗城市郊区化无序蔓延的发展趋势,并带动了城市整体的可持续发展。如丹麦哥本哈根市,通过长期不懈的对城市中心公共环境和步行城市生活的改善,使哥本哈根成为一个以人为本的城市发展模式转变的典范。哥本哈根市中心在机动车迅猛发展的20世纪五六十年代,其面临的城市发展问题与当前我国许多城市中心面临的处境非常类似:“直到1962年,市中心所有的街道都挤满了机动交通,所有的广场也被用作停车场。战后机动交通的猛增使得市中心步行条件迅速恶化”^[4]。通过数十年的持续不断的努力,哥本哈根市中心的面貌发生了巨大改变,市中心为步行者提供的公共空间从1962年的15800m²增加到1996年的95750m²,传统的城市中心街道肌理和历史建筑得到有效保护,市中心的步行流量持续增加,各种活动和事件增加了市中心的活力,市中心逐步发展成为历史特色和现代人文魅力相结合的活力场所(图1-2)。类似的案例在欧美城市中心复兴努力中不胜枚举,城市中心通过对步行环境的改善以及综合的对步行城市生活的支持努力,取得了显著的综合发展效益。

当前我国一些城市公共活动中心区发展中普遍面临活力不足,整体发展效益不高等问题,这与区内步行城市生活及其活力不足密切相关。因此,我国城市有必要借鉴欧美城市公共活动中心区发展的经验和教训,在城市公共活动中心区发展中通过综合的城市设计策略,重塑步行城市生活活力,这也构成了本书研究的切入点和主要内容。

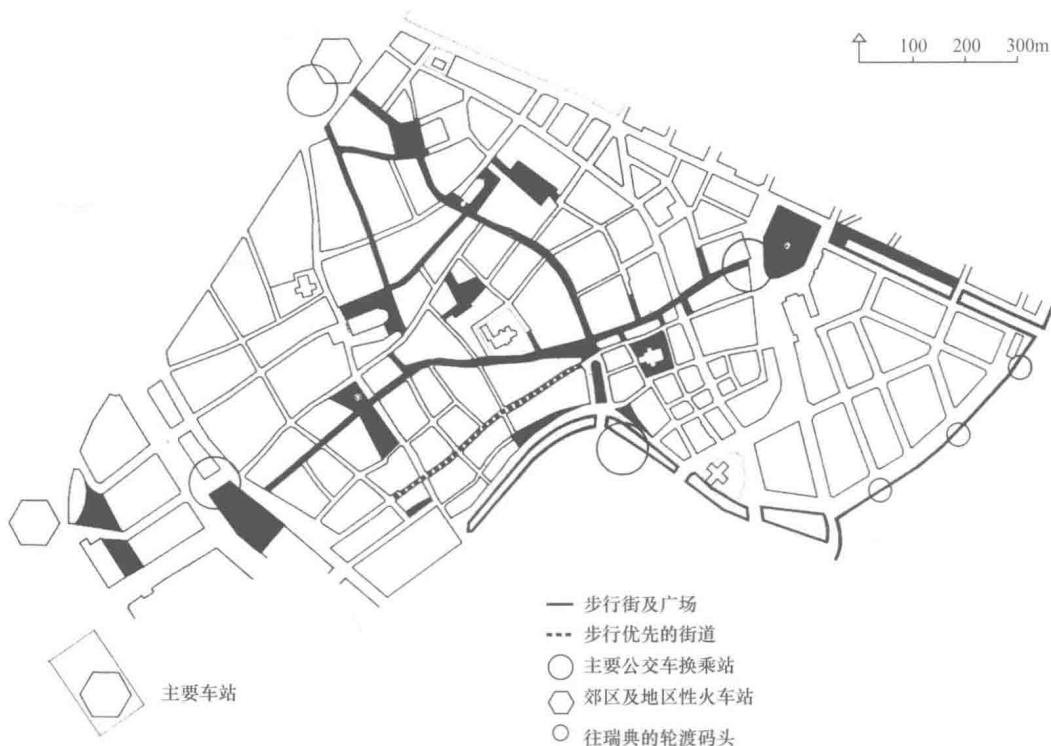


图 1-2 哥本哈根市中心步行网络系统

来源:《公共空间·公共生活》p. 11

1.2 研究对象——城市公共活动中心区的界定

1.2.1 城市公共活动中心区的概念

国内学者对城市公共活动中心区的相关学术定义,主要包括:

(1)《城市规划资料集》对城市公共活动中心的界定为^[5]:

- 城市公共活动中心是城市开展政治、经济、文化等公共活动的中心,是城市居民公共活动最频繁、社会生活最集中的场所;

- 城市公共活动中心是城市结构的核心地区和城市功能的重要组成部分,是城市公共建筑和第三产业的集中地,集中体现城市的经济社会发展水平,承担经济运作和管理职能;

- 城市公共活动中心是城市形象精华所在和地区性标志。一般通过各类公共建筑与广场、街道、绿地等因素有机结合,充分反映历史和时代的要求,形成富有独特风格的城市空间环境,以满足居民的使用和观赏的要求。

(2) 潘海啸等认为^[6],城市公共活动中心表现为城市公共服务(包括零售用途、商务办公)功能的集中点(区),从市级公共活动中心到社区中心的各级城市公共活动中心则形成城市公共活动中心网络系统。

从国内学者的相关定义中可知,对公共活动中心的界定,主要着重强调其公共活动内

涵,以及为市民提供公共服务的功能和空间核心特征。城市中的各级、各类公共活动中心区,尽管其规模、主要功能构成以及发展背景和发展特征都呈现多样化的特征,但它们都具有一个共同的特征,即都是各种公共活动发展和集聚的中心,是市民进行公共交往、交流的集中地。公共活动和交往是各类公共活动中心区形成和发展的基本动力。

欧美城市公共中心研究中,与城市公共活动中心区对应的是 Urban Activity Center,其界定往往以单位面积的就业密度和总就业人口作为公共活动中心边界界定的标准。相关的界定主要有以下方法:

(1) 在交通分析区(Transportation Analysis Zone)的基础上,单位面积就业密度和总就业人口超过一定阈值的地区,如 Guiliano and Small (1991) 在对南加利福尼亚州的郊区公共活动中心的界定中设定的标准是:每英亩就业人口不少于 10 人,总就业人数超过 10000 人。

(2) 也有学者不同意用一个统一的阈值设定来衡量不同类型的公共活动中心,而是倾向于采取相对比较的方法,即公共活动中心是就业人口和就业密度与周边地区差异明显的集中就业核心。

(3) 在(1)的基础上,综合考虑不同就业职能对区内交通出行需求的影响动力,如假设产生相同数量的就业人口,商业职能吸引的交通出行需求就远大于高科技产业职能,区内不同的职能内容及其构成比例因而也影响对公共活动中心区边界的界定^[7]。

近年来,基于对城市公共活动中心区公共活动及其活力的关注,欧美城市公共活动中心区研究中出现了一个新理念——中央活动区(CAZ, Central Activity Zone 的缩写),中央活动区的概念更强调公共活动中心区的公共活动职能本质,代表了欧美城市公共活动中心区研究的理论发展新趋势。

综合国内外的城市公共活动中心区定义,可知城市公共活动中心区与城市中心的概念有差异。传统的城市中心概念,是一个相对宽泛的城市中心地区的指称。霍伍德和博伊斯 1959 年提出城市中心的核—框(Core—Frame)结构。从功能上而言,城市中心框结构是核的补充与支持,为其提供多方面的辅助和服务空间。核、框在土地利用类型、强度、发展属性、发展趋势、城市景观和空间形态等方面,都有较为明显的差别,但实际上它们又是相互联系的整体。在城市中心的核—框结构中,与框相比,城市中心的核部分,公共空间和公共活动的集聚最充分;同时,由于各种中心职能在核部分的高度集聚,核部分的步行出行需求的量和强度,也要明显高于周边的辅助服务地区。因此,笔者认为,相对于城市中心概念的宽泛性,城市公共活动中心区的指向更为集中和紧凑,即它是城市公共活动集聚最充分,城市生活活力最集中的城市核心地区,更接近于城市中心核—框结构中的核部分(图 1-3)。

在相关概念基础上,对本书所研究的城市公共活动中心区概念作如下界定:

(1) 公共性界定

公共活动中心区是城市及其特定地区公共城市生活的核心。因此,公共活动中心区应能为不同阶层的使用者提供服务,满足城市居民多样化的城市生活需求,而不仅仅是针对某些特殊阶层的“贵族区”。它应该是完全对所有市民、旅游者和其他人群开放的公共地区,而不是进入或使用受到限制的特殊“公共空间”。

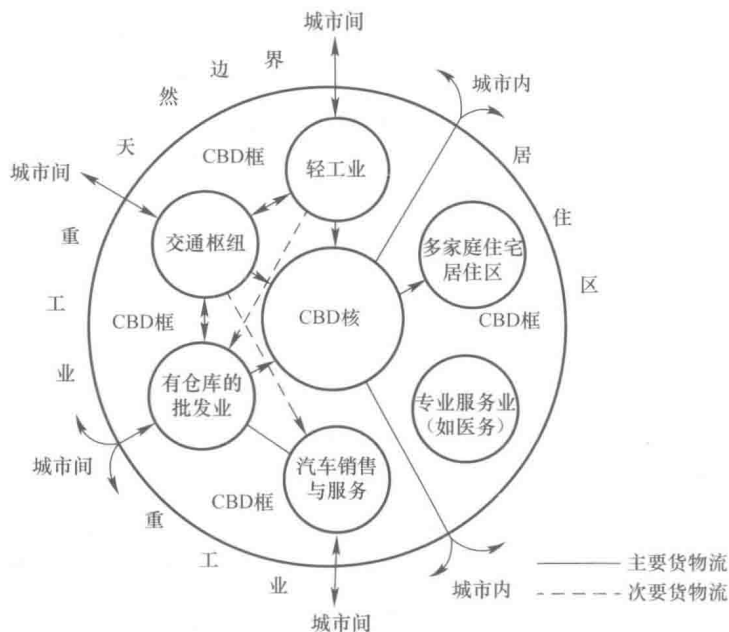


图 1-3 城市中心的核-框结构

来源：城市中心区规划 [专著] 吴明伟著，南京：东南大学出版社，1999：191

（2）功能界定

从欧美的相关界定研究中可知，平均就业密度和总就业人口是界定城市公共活动中心区及其边界的重要依据，但由于不同等级城市公共活动中心区的平面尺度、功能构成差异较大，设定一个普适化的就业人口或就业密度阈值，并不适用于所有等级和规模的城市公共活动中心区。因此，本书中倾向于采取第二种定性化的界定方式，即公共活动中心区应具有远高于周边地区的就业密度和就业人口，以商务办公、商业零售、休闲娱乐、文化体育及其他公共服务设施为主，居住功能相对较弱，是各种城市公共活动中心区职能高强度混合和集聚的功能核心发展地区。我国近年来一些城市中心开发中，存在一些以居住社区为主导的功能混合地区，尽管这些地区在城市中心区规划范围内，但并不在本书讨论的公共活动中心区范围。

（3）空间形态特征界定

公共活动中心区往往位于特定城市地区中的地价峰值区段，因此，开发强度较高，各种城市功能空间、交通空间和生活空间在区内高强度交叠和融汇，在空间形态上也表现出与周边城市地区差异明显的高密度、立体化发展趋向和特征，因此，普通市民往往可以通过直观的观察就能够大致确定公共活动中心区的范围，如更为细密的城市街坊/地块肌理、相对集聚的高密度发展和向高空发展的明显区别于周边城市地区的城市轮廓线等。

（4）公共交通支持特征界定

公共活动中心区由于集聚了大量的人流、物流、交通流以及高密度的公共活动，其交通组织效率是公共活动中心区运作效率的主要依托。基于公共活动中心区职能的辐射性，公共活动中心区主要通过吸引其辐射范围内的人流和各种经济、政治、文化和交流活动

等,来维持其活力。大量人流在短时间内的快速聚散,已经远非普通的机动车交通所能承担,而是需要大容量的公共交通的支持。因此,公共活动中心区应具有城市或特定地区最高的交通可达性,如与快速城市干道的联系、地铁或轻轨、BRT 等大容量公共交通枢纽对公共活动中心区可达性的支持等。

同时,公共活动中心区也应有多元化的交通支持设施,为到达或离开公共活动中心区的城市居民提供多样化的交通工具和交通出行选择;除了借助大容量公共交通到达公共活动中心区以外,周边城市地区的市民也可以通过步行或其他交通工具,方便地到达公共活动中心区内部,如私家车、普通公交、的士、自行车、步行以及其他辅助交通工具等。总的来说,公共活动中心区应具有城市或特定地区最高的综合可达性。

(5) 较长的发展时间界定

一个成熟的公共活动中心区的形成,往往要经历较长的时间积累。即使公共活动中心区的物质环境能够在很短的时间内建成,但其历史和人文特质的培育,却往往不是一朝一夕能够完成。因此,公共活动中心区是一个较长时间范围内发展和积累的结果。借鉴梁江等对城市公共活动中心区的界定^[8],笔者以为,一个公共活动中心区与周边地区相比,应经历了一段时期的“熟化过程”,或者说,至少经历了5~10年的规划建设活动。

综上所述,本书研究的城市公共活动中心区是城市及其特定地区政治、经济以及城市公共活动相对集中的城市综合活力区段,是城市中步行城市生活需求最为集中和紧凑发展的步行活动核心,也是市民面对面交往、交流和聚会的公共交往核心;以及提供多元化城市生活服务设施的公共职能核心;同时也是各种城市新功能、新活动集聚以及相互激发的适宜场所。总之,公共活动中心区,可以视为城市或其特定发展地区中的公共活动“核”,并与步行城市生活有着内在的相互支持、相互促进的紧密联系。

1.2.2 公共活动中心研究类型的界定

每个城市里都有不同等级,不同类型的公共活动中心区。本书研究公共活动中心区的主要目的,在于通过基于步行城市生活的整合,重塑其公共性和活力,推动公共活动中心区内部多种城市功能的混合,加强其作为城市居民公共城市生活核心的地位。因此,从研究的典型性意义视角,本书对所研究的公共活动中心区类型也做了明确界定。

(1) 功能类型界定:以提供一站式服务的综合性公共活动中心区为主

按照主导功能来分类,城市公共活动中心区可以分为行政/文化中心、商务中心、商业中心、交通枢纽中心、体育中心、博览/会展中心以及综合性中心等。

本书主要研究探讨以商务会展、商业娱乐、文化休闲职能为主导的日常性、生活性、综合性公共活动中心区;对于职能类型相对单一的公共活动中心区,如行政中心、交通枢纽中心、体育中心、博览会展中心等,并不是本书讨论的主要内容,或者将其纳入更大尺度的综合性公共活动中心进行研究。

(2) 等级类型界定:以市级、分区级等高等级公共活动中心区为主

城市公共活动中心区按照服务的范围和对象不同,可以分为市级、分区级、社区级。

市级公共活动中心区为整个城市服务,提供面向整个城市乃至周边城市群的中心服务