

城市规划新概念新方法

主 编 鲍 世 行

副主编 张在元 徐华东



商 务 印 书 馆

1993 年 · 北京

城市规划新概念新方法

主 编 鲍 世 行

副主编 张在元 徐华东

商 务 印 书 馆

1993 年 · 北京

目 录

前言	1
----------	---

上篇 理论与概念

第一章 城市规划的观念演变	4
一、从里坊制到街巷制	4
二、从欧洲中世纪城市到理想城市和田园城市	6
三、20 世纪初功能主义的兴起	8
四、第二次世界大战后出现的新观念	11
五、中国城市规划观念的演变	16
第二章 城市功能与城市功能的调整	22
一、城市的功能	22
二、城市核心的功能	26
三、城市功能的调整	27
第三章 城市规划布局结构的基本概念	30
一、城市形成因素	31
二、城市用地分区	32
三、城市规划结构的有机整体	34
四、城市生态系统平衡	36
五、城市布局结构的交通功能	37
六、现代规划的系统观念	38
第四章 城市体系	40
一、目的和意义	40
二、对象和内容	50
三、不同类型区域的城市体系建设	51
四、区域观念	56

五、城市体系的演变	59
六、中国城市体系的形成与发展	61
七、设置城镇的条件	68
第五章 城市信息系统	73
一、城市信息系统与城市规划	73
二、城市信息系统的建立	74
三、城市信息系统的应用	79
四、城市信息系统的发展	82
第六章 整体规划方法论	85
一、主要内容	86
二、工作体系	93
三、生态环境战略和空间发展体系	95
第七章 环境科学理论	99
一、概念的历史转变	99
二、社会使用方法	100
三、场所	102
第八章 城市设计	106
一、城市设计的含义	106
二、内容和任务	107
三、理论思潮	109
四、城市设计实例	116
五、城市设计的实施	120
第九章 城市保护与发展的文化因素	125
一、文化因素对城市发展的影响	125
二、城市环境元素分析	133
第十章 城市中心业务区规划	140
一、城市中心业务区的特征	140
二、城市中心业务区范围的确定	146
三、土地分区管理和建筑景观的形成	151
四、第三产业的布局	155

第十一章 生态城市设计	158
一、背景	158
二、前提和层次	160
三、设计方法	163
第十二章 城市地下空间的利用	166
一、背景和前提	167
二、地下空间资源利用的内容与范围	170
三、地下空间利用与城市再开发	178
四、地下空间利用的前景	182
第十三章 土地分区管理	190
一、发展历史	190
二、主要内容及执行程序	194
三、概念的变化	200
第十四章 城市土地有偿使用	202
一、概述	202
二、基本理论	206
三、我国城市土地必须实现有偿使用	221
四、正确处理土地有偿使用中的一些关系	226
五、土地有偿使用与城市规划学科的发展	232

下篇 中国的城市规划实践

第十五章 城市规划现状及展望	236
一、城市布局	236
二、城市交通运输	241
三、旧城改建	245
四、发展趋势	248
第十六章 城市化	250
一、对城市化的认识	250
二、中国城市化的发展战略	252

三、城市化与城市现代化	261
四、中国城市化的特色	262
第十七章 城市历史文化遗产的保护	265
一、国外保护历史文化遗产思想的发展演变	265
二、中国保护历史文化遗产的历程	271
三、中国保护历史文化遗产的理论框架	275
四、保护历史文化名城的方针与措施	277
第十八章 居住区规划与环境设计	282
一、历史的回顾	282
二、居住环境	285
三、空间环境	286
四、生活环境	288
五、交通环境	289
六、建筑环境	290
第十九章 城市生态环境保护	292
一、城市环境保护的基本状况	292
二、生态环境保护与城市规划	295
第二十章 城市交通规划	299
一、我国城市交通规划的历史演变	301
二、城市交通规划的指导思想和规划模式	303
三、城市私人交通和轻轨交通的发展	307
第二十一章 城市规划编制方法	313
一、城市规划编制方法沿革	313
二、新形势的要求	317
三、新的城市规划编制方法的形成	319
附录一 中华人民共和国城市规划法	325
附录二 城市规划编制办法	333
参考文献	341
后记	344

前 言

回顾中国城市规划 40 年曲折、坎坷的历程，不能不引起人们作深层的思索。从建国后对苏联城市规划理论照抄照搬的“一边倒”到 1957 年的“反四过”，1958 年的“高指标”，继而是“十年浩劫”，城市规划工作似乎总是在具体问题上打转转，极少进行系统的理论思维和触及重大的理论问题。由于缺乏理论上的升华、理论上的概括，使我们的工作左右摇摆，从而也削弱了我们解决实际问题的能力。曲折的道路、坎坷的历程，成因虽然是多方面的，但是理论的贫乏不能不是其中的主要原因之一。

粉碎“四人帮”以后，城市规划工作者从噩梦中甦醒，我们曾经欢呼过“城市规划的第二个春天”，自诩计划经济、土地国有是我们较之资本主义社会所具有的两个无比优越的条件。但是，随着社会主义初级阶段理论的提出，又出现了如有计划的商品经济和土地有偿使用等许多新的情况和新的问题。在新的形势下，城市规划必须面对现实作出新的反应。

文革风暴过后，神州大地广泛地开展了城市规划，其规模之大是空前的。但是，到 1986 年底各地城市总体规划普遍完成之后，改革、开放的形势又向我们提出了更高的要求。我国正在经历着前所未有的大变革，纷繁的建设实践，复杂的矛盾，迫切要求修改完成不久的总体规划。城市规划要适应经济的飞速发展，要配合科学技术的突飞猛进，要满足现代社会生活、生产提出的各种要求，还要运用新的技术和新的工作方法，难道我们还能按照传统的观念思考问题，还能再按照传统的模式来进行规划吗？在新的形

势下,开拓新的前进道路的责任已历史地落在我们的肩上。

在这发展的关键时刻,城市规划正在强烈地呼唤着理论。理论研究的深度,决定着城市规划改革的深度。改革的关键在于观念的变革。

开放给我们打开了思想的大门,空间、时间的距离在缩短,国外城市规划的各种理论,像潮水般的涌入,它开拓了我们的思路。不断深化的改革实践在不断形成新的认识,涌现新的观念,从而繁衍为崭新的理论和概念。

但是,实用主义思潮还在无形地阻碍着我们的理论研究。轻视理论研究的思想还有着广泛的市场。理论的贫乏导致政策行为的短期化。

多年来中国城市规划曲折坎坷的实践过程说明,进行系统的理论思维的必要性。丰富的实践更须要理论的升华和概括。在中国城市由历史走向未来的过程中,需要理论来开拓前进道路,作为发展的先导,需要探索适合中国国情的城市规划新概念、新方法。

理论建设是一项十分艰难的工作,但是这一步是必须要跨的,这项工作是要做的,而且必须坚持下去,持之以恒。理论研究工作即使稍有进展,也会对当前的城市规划工作带来事半功倍的推动作用,对今后城市规划学科的发展起根本性的作用。

思想理论建设是比城市建设更迫切的建设;思想理论基础是比城市基础设施更应被重视的基础。

城市规划本身的概念也在不断更新。它的外延在不断拓展,内涵在不断丰富。就本书来说,它主要包括城市研究、城市规划、城市设计和城市管理几个方面。为此,从1986年以来我们共举办了几次理论研讨班来研究探讨这些问题。本书就是以这些理论研讨班的教材为基础加工编辑而成。

城市规划理论研究方式是多样的。就本书的内容来看大致有

如下3种。第一种是整理性的。即对历史或某一问题进行再认识,对有关材料进行搜集整理,去伪存真,对历史现象进行正确的阐释,并指出问题的症结所在。第二种是介绍性的。即对国内的实践进行系统的总结,对国外的理论作系统的介绍。特别是介绍这些理论产生的历史背景、社会背景等等。总结自己的经验固然需要,引进、移植国外的理论,同样也是十分必要的。第三种是探索性的。即对前人未涉及的领域进行创造性的研讨,或者对已有的结论进行突破性的再认识、再评价。理论的探索是多途径的。当然,除了上述3种方式外还可以有其他的途径,我们认为,在当前,城市规划特别须要探索性的理论研究。

在世纪交替的历史时期,中国的城市正在进行着跨越世纪的历史任务,在这方面作理论与实践相结合的系统探索是我们的尝试。本书的内容试图从中国到整个世界,并与城市规划相关的边缘学科作理论上的汇合,为读者提供在新的历史时期中关于城市规划的新概念与新方法。

当今信息时代,信息产生的频率加快,信息的有效周期在缩短,因而在理论研究中“新”概念与方法更显示其历史的局限性。其他学科如此,城市规划同样也是如此,只是由于城市发展往往需要经历相当长的历史时期,所以本书研究的关于城市规划的新概念与新方法,或许能够在一定的历史区间内有助于拓展城市规划的新局面。与此同时,愿此书能激起更多的同行,以理论与实践相结合的成果,更进一步丰富和完善城市规划的新概念、新方法。

今天,在21世纪的门槛前,中国的城市规划正面临着新的挑战,严峻的课题摆在我们的面前,中国的城市规划向何处去?让我们用理论的利剑去劈开城市规划的康庄大道。

第一章 城市规划的观念演变

在城市发展的历史长河中，社会经济体制的变革和科学技术的进步，总是不断影响着城市的结构(经济结构、社会结构、空间形体结构)和推动着人们对城市认识的发展。这种认识，既包含着现实的各种需求，也反映了对未来城市的想象和期望，即希望建设一个什么样的城市。这就是构成城市规划观念和指导思想的主要内容。不同历史时期的城市规划观念和指导思想，以及与之相适应的理论和方法，都自觉或不自觉地指导着城市建设的实践。

既然人们总是按照一定的观念来规划和建设城市，那么研究这种观念和产生这种观念的背景和基础，就是十分重要的。

一、从里坊制到街巷制

我国古代都城的规划形制，据周礼《考工记·匠人》的记载，是有一定模式的。它的特点是：以宫城为中心，“面朝后市”，体现了奴隶制的等级制度和宗法礼教思想。当时，城市的主要职能是政治统治中心。由于生产力水平低下，因此商品交易不发达，“市”（即市场）的职能作用显得并不重要。早在公元前 7~8 世纪，东周建洛邑（今洛阳附近）时，为了管制殷商遗民，出现了最早的闾里，即带有围墙的封闭性小街坊，街坊内为居住房屋。这种闾里，经过奴隶制社会，一直沿袭到封建社会的盛唐时期，历经 1000 多年，仍保存着它的基本形制。唐长安城著名的城市规划，就是一个明证。

唐长安城改变“面朝后市”为“面市后朝”。宫城和皇城（政府

机构所在地)居中偏北;东西两市(面积各 90 多公顷左右,比周王城的“市”大得多)分列两厢,说明当时的商业活动比周朝时发达得多;街坊以道路划分,仍采取类似闾里的形式,称“里坊制”。当时,全城划分为 108 个里坊(每个面积 25~70 公顷,大体相当于今天一个大型的居住小区)。这些里坊内部有井字形道路系统,四周围以高墙,坊墙不得随意开门开店,夜晚实行宵禁。坊内居民实行“连保制度”,以便于统治和管理。唐长安城是中国古代实行“里坊制”城市的典范。

唐末到北宋,我国封建制度下的生产力有很大发展,手工业分工日益细密,生产技术和工具有很大进步,而且多集中于城镇,商品经济有所发展。商业、手工业和城镇中各种行业的发展与自古沿袭下来的“里坊制”规划形制的矛盾愈来愈突出,其焦点是:商业市场的活动空间须要扩大和开放,而旧形制下市场过份集中且用地紧绌。这是开放与封闭的矛盾。据文献记载,唐末已开始出现在里坊内设店及破坊墙沿街设店的现象。不过当时被认为是破坏祖宗法制的行为。但是商品经济发展的客观趋势是不以人们意志为转移的。大致到宋朝,这种旧的规划观念终于被彻底冲垮了。北宋东京(今开封)完全采取一种新的规划形制。北宋东京的规划重新把宫城(大内)布置在城市中心,构成“大内—里城—罗城”三套城墙的格局,这主要是防御上的考虑。形制上的最大突破,莫过于彻底废弃了“里坊制”,取消了坊墙,使街坊完全面向街道,沿街设置商店,并沿着通向街道的巷道布置住宅。商业和各种行业的布置是开放型的。它们分布在城市各条主要街道上,并按一定专业相对集中布置,“瓦子”则是“娱乐区”。

这种新型的“街巷制”适应了当时生产力水平和商品经济发展的需要。因而汴京(即东京)成了宋代全国以至世界上一个经济发达的大城市。所谓“州桥夜市”、“相国寺内万姓交易”等见诸文字

与绘画的描述,真实地记录了当时的繁华胜景。

从“里坊制”到“街巷制”的演变,自唐末至南宋,大致经历了300多年才彻底完成。“街巷制”则经过元、明、清一直沿袭到近代。我国现在很多旧城市和旧城区,仍然保存着“街巷制”的形制。可见我国古代城市规划史上这次形制的演变,是一次极其重要的规划观念的“革命”,它的起因是商品经济的发展。我国城市规划历史上的这次观念演变,对于今天处在从产品经济转变到社会主义商品经济历史阶段的城市规划工作者,无疑有很大的启示。

二、从欧洲中世纪城市到理想城市和田园城市

欧洲与中国有着显然不同的历史传统。欧洲的中世纪,是一段漫长而接近停滞的历史时期。城市规模很小。密集的房屋、狭窄曲折的街道,围绕着贵族的庄园或城堡。教堂、市政厅构成城市的中心,体现了神权至上的思想。

15~16世纪的文艺复兴冲破了人们的精神桎梏,带来人类史上一次伟大的思想解放运动。人文主义反映在城市规划和建筑思想上,突出了以“人”为主体来代替“神”的权威。例如,当时最终建成的意大利威尼斯著名的圣马可广场,就已经反映了市民生活的要求。精神的解放,工场手工业和商品经济的发展,与中世纪的城市结构明显地存在着矛盾,促使人们探索规划和建设城市的新观念。这就是“理想城市”思潮萌发的背景。

17世纪初斯卡莫齐(Scamozzi)的理想城市方案是个典型的代表。他所设想的理想城市,中心不是教堂而是市民集会的广场,东、西两侧是商业广场;南北是交易所和燃料广场,都处于显要的位置。平面呈多边形的城墙,则是防御的需要。图案式的规整布局,在面貌上不同于中古城市那种杂乱与拥挤。

如果说这种理想城市的观念,只不过反映了产业革命前,在那种生产力低下情况下人们的一些朦胧理想的话,那么 19 世纪后半期产业革命后,人们对“理想城市”的观念就发生了新的质变。18 世纪中期起源于欧洲的产业革命促进了生产力的大解放。资本主义经济的发展带来了人类史上空前的工业发展和城市人口增长。这些发展与原有城市结构的矛盾日益尖锐,出现了大量的城市丑陋化现象,使人们一时陷于束手无策的境地。在这种背景下,一些具有社会改革思想的先驱者提出了新的“理想城市”概念。他们的共同特点,几乎都是在揭露“城市问题”和批判旧城市结构的同时,提出建立新型城市的主张。这些主张的实质则是:“借助”农村的优点,整治城市的弊病。初期的“理想城市”方案确实具有很大的“空想”成份。例如欧文(Robert Owen)1825 年在新拉纳克(New Lanark)实验的“新协合村”,就是“乌托邦”式的,所以很快就失败了。失败的主要原因之一在于以“平均、平等、自给自足”为主要内容的社会改革,在资本主义条件下是不切实际的。直到 19 世纪末,英国人霍华德(Ebenezer Howard)吸取了空想社会主义“理想城市”概念中某些积极因素,结合他自己的观察和体验,提出了“田园城市”的新概念。应该认为这是当时城市规划观念演变的高峰。

霍华德建议的“田园城市”(后来他又称之为“社会城市”),集合了城市和农村的优点,摒弃了它们各自的缺点,第一次打破了城市与农村在空间和形态上截然对立和分隔的旧观念,创造了一种城乡结合的新型城市。这种新城市,没有大工业和繁华喧闹的市区,人口规模不大,以低层低密度为特征,使人们接近大自然。20 世纪初期,英国建设了两个样板田园城市。第二次世界大战后英国的“新城建设运动”和其他西方国家的普遍“城郊化”,除了有当时各国的具体需要外,应该说,一定程度上都是这种“理想化”城市规划观念的影响或引伸。这种观念实质上反映了一种摒弃旧城

市、大城市，崇尚自然，追求新的、理想城市结构模式的思潮。这种思潮一时甚为流行，且影响深远。包括我国 1958 年后一度出现的“不搞集中城市”和企图过早“消灭”城乡差别，以及片面抑制大城市经济发展等主张，也许一定程度上也是受到这种观念的影响。我们丝毫不能低估 19 世纪末到 20 世纪初城市规划史上这次伟大的思想启蒙运动。它把城市和农村结合起来研究，为人类提供了一种新型的、城乡结合的结构模式。虽然它具有理想主义的色彩，但是它对人们的启示以及半个多世纪以来对城市发展实践的导引作用，却有着不可磨灭的意义。

三、20 世纪初功能主义的兴起

19 世纪后半叶是人类史上充满伟大科技发明的时代。虽然 1827 年开始使用火车是在前半叶，但是从 19 世纪 70 年代起，一系列对城市发展有重大影响的发明或发现相继出现了，如钢结构应用于房屋建筑（1870 年），为高层建筑的出现提供了可能；电话的问世（1877 年）；电灯的发明（1879 年）；电车的出现（1880 年）；伦敦建成世界第一条地下铁道（1886 年）；纽约安装第一部电梯（1889 年）；汽车正式使用（1907 年）等等。这些科技成就既为城市建设、交通、通讯等提供很大的方便，使城市的空间结构开始发生历史性的变化（这些变化在 100 年后的今天可以明显看到），同时也改变着人们对发展和建设城市的观念。

如果说 18 世纪后半叶至 19 世纪，人们对初期产业革命城市那种环境恶化的现象束手无策是由于科学技术的落后，以致只能寄托于“理想”或“空想”的话，那么从 19 世纪后半叶起，随着科学技术上的大量突破和发明，为人们从功能上整治和规划城市带来了新的可能和希望。这就是 20 世纪前半叶城市功能主义新思想

层出不穷的背景。

本世纪初,随着工业的发展,出现了对城市空间结构按现代城市的功能进行分区概念。1910年法国建筑师夏纳尔(Tony Garnier)的“工业城”规划,第一次把城市中的工业区、港口、铁路与居住区在用地布局上严格地区分开。直到1933年《雅典宪章》明确提出城市的四大功能:即居住、工作、游憩、交通,并提出有“计划”与有“秩序”发展城市的原则。这种观念,一直延续到今天,成为现代城市规划的一项基本原则,为世界各地的城市规划师所信守。

在城市中设置大片公园绿地,改善市区的生态环境,起源于19世纪60年代。1859年美国人欧姆斯特(F. L. Olmsted)在纽约曼哈顿区的中心设计了中央公园,打破市区总是充满密集房屋的旧的空间观念。在此以前,园林总是属于皇室贵族,而中央公园则向公众开放。从设置公园进而发展到用绿化系统分隔、“肢解”块状的市区,逐渐成为一种新的、现代城市的空间概念。

“城市一区域”观念的建立,也是从20世纪开始的。这是人口城市化和经济发展进程加快后,客观现实反映到人们头脑的结果。20世纪的头10年,英国人格迪斯(Patrick Geddes)就提出了从区域研究城市的观点。20年代末,纽约搞地区规划开了个头,继而逐步发展了区域规划的理论。30~40年代起,西方大城市开始大规模地向周围地区扩展蔓延,以一个或几个中心城市为核心构成的城镇集聚区相继出现。这就大大改变了几千年来以市区或城墙为范围的,旧的城市形态观念;逐渐形成了在城市影响区域范围内分散人口和职能,组织合理的城镇体系,以改善城市环境的新观念。

火车、汽车等高速交通工具的广泛使用,既对城市结构注入了新的因素,也改变着传统的城市规划概念。从1882年西班牙人索里亚·马塔(Arturo Soria Y Mata)提出沿着铁路干线发展带形

城市的主张,到本世纪 60 年代希腊著名建筑师奈克西亚迪斯(C. A. Dóxiadis)关于沿着汽车干道进行线型发展的所谓动态结构概念,几乎都是出自充分利用高效率交通的考虑,这是一种新型的城市“时空”观念。

特别是随着城市中汽车交通的高度发展,为了效率与安全,出现了一系列对城市内部功能和空间结构形式的新变革。例如,本世纪 20 年代美国人佩里(Clarence Perry)关于“邻里单位”的概念,提出了扩大街坊,以防止汽车穿越居住地区的主张。30 年代美国人施泰因(Clarence Stein)在雷德朋(Radburn)新城设计中,采用“人车分流”原则及尽端路系统,以避免汽车交通干扰居住环境的安静。这些原则一直为今天的居住区规划和设计所遵循。在避免汽车交通干扰商业区方面,20 年代的德国首先出现了无汽车通过的步行商业街;40 年代发展到步行商业区,至今已广泛运用于西方的大城市。这些都是比较突出的例子。

在城市道路系统方面,虽然从 1853 年欧斯曼(G. E. Haussmann)改建巴黎中心区道路结构,开始“打破”中世纪传统路网至今已 130 多年,但是真正从现代交通功能出发规划城市道路系统还是在在本世纪。如果说本世纪初法国人艾纳尔(Eugene Hénard)提出的道路环形交叉和立体交叉是个了不起的创造,那也只不过是解决节点(即交叉口)问题。直到 40 年代才对整个城市道路系统进行功能研究。例如,英国人屈普(Alker Tripp)关于城市道路应该按分级分类原则形成系统的建议,具有深远的影响。第二次世界大战后,发达国家竞相在大城市建设快速道路和各种交通枢纽,交通系统向高架和地下发展,大大改变了城市空间结构的旧形式和传统概念。

技术的进步,高层建筑的大量建造,改变了传统城市“水平式”发展的模式,出现了向高空所谓“立体式”发展的新形式。因而,一

些思想家提出以现代交通系统与高层建筑相结合的新型城市空间结构模式来代替、改造旧模式的主张。代表人物之一是法国著名建筑师勒·可比西耶(Le Corbusier)。他认为高层建筑、低密度、大片绿化和高效的交通系统可以大大改善城市的生活环境。他所倡导的概念集中体现在 20~30 年代提出的所谓“现代城市”的建议方案中。这种观念的影响一直延续到第二次世界大战后,以至今天。近 20 年又开始向地下空间发展。

在规划方法上,新观念改变了学院式的、“扩大建筑设计”式的作法;摒弃了形式主义、图案式的手法,注重资料的调查和分析,注重功能布局的合理。这个时期出现了大批著名的规划,如 1929 年纽约地区规划,1944 年大伦敦规划,1935 年莫斯科总图,1948 年哥本哈根规划等。这些规划为城市制订了长远的、功能合理的方案。方案制订者都相信:只要按照规划的控制和秩序去实施,就能解决城市所有的问题。当然,事实并非完全如此。

纵观本世纪前半叶,是现代城市规划理论与实践得到很大发展的时期,也是一段规划观念大转化的、不平凡的时期:几千年来的传统观念,经过“理想主义”和“空想”的阶段,进入到适应现代科学技术发展的新时期。这个时期的主要特征是:提出了一系列从功能上适应城市现代生产和生活需要的新观念,把功能和秩序作为解决城市发展建设中各种矛盾和问题的主要手段。可以认为,这是以城市功能主义为主的时期。它对城市规划的现代化和科学化作出了划时代的贡献。

四、第二次世界大战后出现的新观念

第二次世界大战后,从 50 年代末到 60 年代,世界上很多国家经过战后的恢复重建,经济和科学技术发展进入了新的高涨时