

图书在版编目(CIP)数据

城市住宅设计 / 格拉罕·陶尔著; 吴锦绣, 鲍莉译.
南京: 江苏科学技术出版社, 2007.1

ISBN 978-7-5345-5270-0

I. 城... II. ①塔... ②吴... ③鲍... III. 住宅—建筑设计 IV. TU241

中国版本图书馆CIP数据核字(2007)第001301号

城市住宅设计

著 者 格拉罕·陶尔
译 者 吴锦绣 鲍莉
责任编辑 王剑钊 王明辉
责任校对 李峻
责任监制 张瑞云

出版发行 江苏科学技术出版社(南京市湖南路47号, 邮编: 210009)
网 址 <http://www.pepress.cn>
集团地址 凤凰出版传媒集团(南京市中央路165号, 邮编: 210009)
集团网址 凤凰出版传媒网<http://www.ppm.cn>
经 销 江苏省新华发行集团有限公司
照 排 南京展望文化发展有限公司
印 刷 江苏新华印刷厂

开 本 787mm × 1 092mm 1/16
印 张 16.5
字 数 320 000
版 次 2007年1月第1版
印 次 2007年1月第1次印刷

标准书号 ISBN 978-7-5345-5270-0
定 价 45.00元

图书如有印装质量问题, 可随时向我社出版科调换.

第 1 部分

城市住宅探讨

此为试读, 需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

环境要求

概 要

21 世纪初期,两种重要趋势相结合已引起英国住宅开发政策发生了根本性的变化。一种趋势是由于燃烧矿物燃料获取能量而导致气候变化增长的迹象。二氧化碳的“温室效应”积聚引起全球范围气温升高和气候模式变化。对于气候变化的广泛关注进而得出减少二氧化碳排放物这一共同目标。另一个趋势是据预测,家庭数量也会增长,这主要是单身人群数量大大增长的结果。因此,在 21 世纪头 20 年里将会需要额外的 3 800 000 个家庭。

这些趋势威胁到那些稀缺资源,无论是土地、材料或是传统燃料,都造成了它们承受着不可持续的重担。新制定的解决这类威胁的政策意味着在城市早期开发的“棕色地带(brown field)”新建社会住宅;同时还意味着新建住宅应当是更密集的,因此可以减少土地占用量和交通需求量,尤其是小汽车的使用。为实现这些目标,在现有城区确定合适那些新建住宅的地块就是根本问题。表面上看目前的城区已经被充分开发,但研究继而发现有很大数量的未使用和未充分使用的土地和建筑可以更新。

气候变化

新世纪开初几年已带有“戏剧化气候模式”的标志。在英国和北欧十分普遍的洪涝灾害已经影响了许多城市和城镇。2002 年,仅仅 36 小时的大雨就使两所欧洲遗产城市——布拉格和德累斯顿,被水淹没并遭到严重破坏,其雨量相当于典型的 8 月份整月的雨量;与此同时,非洲的某些地方受到洪水和干旱影响;而在澳洲,无雨期的延长带来了严重的灌木丛林火灾。2003 年在欧洲、亚洲和美国的东北部都有创纪录的海浪来袭。世界性的气候变化看起来是无可争议的了。

许多因素能影响气候,包括太阳黑子活动和火山爆发。长期以来气候呈周期性变化,人类历史上已经出现过多次“冰川期”,也有很多证据能够证明世界上的很多地方

数百年前都比当今气候更温热。然而现在有一个普遍一致的观点是最近的气候变化,至少部分归因于“温室效应”。地质学证据表明数百万年间,大气层中二氧化碳的比例从未超过 250 个单位/百万体积。但到了 20 世纪末,它已升至 360 个单位/百万体积——使用矿物燃料产出能量造成二氧化碳的大气含量增长了 44%。

当诸如汽油、石油和天然气等碳氢化合物被燃烧时,将会产生二氧化碳和水蒸气。二氧化碳将连同甲烷等其他气体一起在大气层的上层慢慢累聚。这一层“温室气体”像一床绝缘毛毯阻隔地球表面热量的散失从而引起“全球性的升温”。尽管目前气温升高看起来很不明显——在 1975 年至 2000 年间全球气温平均只上升了约 0.4℃;但这一小小的上升就带来了严重的后果。最后一个冰川期就是因气温下降了 5℃而引起;2℃的气温上升足以使地中海地区国家无法居住;1℃的气温上升能使两极冰山融化导致海平面升高 12 厘米。近年来气温的微小升高带来的主要影响是降雨量的增多。因为越来越温暖的气候促进了蒸发作用,并且热空气能携带较多的湿气。预计较高的降雨量将持续下去,并伴有越来越多的暴风雨。

京都协议

全球变暖最早于 1992 年在里约热内卢举行的国际会议上被提出,并得到国际性关注。在那次会议上设定了一个共同目标——即到 2000 年二氧化碳排放量要降至 1990 年的水平。这个目标主要是愿望性的,实际效果甚微。随后 1997 年在京都会议上再次提出这个问题。这次,通过艰苦的谈判达成约束性的目标:总体目标是减少二氧化碳排放量,以 1990 年的水平为准,在 2012 年前降低 5.2%。在这个范围内,每个国家又达成了不同的目标。所有的与会国家会后都承诺了各自的减排标准,只有美国除外,而它不仅是世界最大的经济体也是二氧化碳排放量最多的国家。

整体而言欧洲的目标是降低 8%,但英国承诺将达到更高的目标——即 2012 年前二氧化碳排放量降低 12.5%。英国的二氧化碳排放量主要来自以下三个方面:

1. 包括发电厂在内的生产性行业。
2. 居住和工业中低效的能耗。
3. 交通,尤其是道路交通工具。

为实现这一目标,各方面都应控制。较早取得的进步源于以天然气代替煤炭发电进而降低二氧化碳排放量。进一步再降低需要采取更高效的生产方式,例如热电联供(CHP)或者利用可再生能源提高发电量。这些可再生能源包括风力、潮汐能、海浪能、太阳能以及其他许多新技术。2002 年在英国只有 2%~3% 的电力来自这些可持续能源,但目标是到 2010 年至 2020 年将这一指标提升至 10%~20%。

在英国,住宅产生的二氧化碳排放量占总量的 27%。因此需要在住宅建造和使用过程中减少能源消耗。最主要的目标是必须从改善空间加热效率方面入手,因其占据了住宅产生的“温室气体”的 50%。交通产生的二氧化碳排放量占总量的 26%。包括公

共交通,通常其能源利用效率较高而空中运输则相反。值得注意的是,政府未对航空燃料征税这也是航空旅游疯狂增长的原因之一。然而,在英国最主要的问题还是 25 000 000 辆小汽车,这些汽车比欧洲其他任何地方使用的更为广泛,是交通产生的“温室气体”最主要的来源。

平衡的需求

从长远目标看,最终一定要达成能源消费与环境容量之间和谐的平衡。“可持续能力”的一种定义是经济活动或发展能够满足当前需求,同时不会危及后世子孙满足他们的需求。就“温室效应”这一术语而言,这个词意味着不会触发损害后代健康幸福的不可逆转的环境变化或环境污染。这是一种崇高愿望,也很难达成。通常认为要想达到这种平衡,对“温室气体”排放的控制要降低 60%而不是当前的目标 5%。还有一些人认为环境已经遭受永久性破坏,我们能做到的最多只是不要令情况更糟。

虽然温室效应是当前环境问题中最紧迫的,但它并不是需要寻找可持续能力的唯一方面。借助思考“生态印迹”的观念可以得出一张更为宽广的图景。城市的“生态印迹”的一种定义是城市应当在其用地区域内供应食物和木材产品,通过在土地上种植植物吸收其本身排放的二氧化碳。从这个角度定义伦敦的“生态印迹”需要比其实际区域大 125 倍,即 20 000 000 公顷,几乎等于整个英国富饶的土地面积。但这还不是全部。它还未考虑用来制造建筑材料、生产食品或处理各种废弃物的土地,把这些算上还会大大增加“生态印迹”的面积。

“生态印迹”只在某一地域基础上才能算出,但一旦算出这一数据就可以得出人均指标。比如印度的“生态印迹”是 0.4 公顷/人,而在美国则是 5.1 公顷/人。公平起见,印度公民有机会要求改善其生活标准。但如果世界上每个人都要求与当前美国的人均指标一样的话,至少还需要再有两个地球。全球范围的平衡需要大大减少发达国家的“生态印迹”和其他地区的可持续发展。这不仅意味着减少温室气体排放,同时还需要普遍降低能源消耗和废料产生。广义的说,就是应当减少稀缺资源的使用。矿物燃料除却对大气层的影响,其本身也是一种有限的自然资源。制造业和建筑业中使用的大量矿产资源和自然资源也是如此。可以通过提高利用率来降低对稀缺资源的需求量,同时,对废弃物的循环处理及使用也非常重要。^[1]

人口变化

另一种稀缺资源,尤其是在高度发达的北欧,就是土地。在英国东南部,由住宅开发造成的土地减少已被关注了一段时间。1945 年至 1990 年间,在伦敦周围各郡,新

的开发项目占据了 170 000 公顷的土地——这是一个比伦敦本身面积还要大的一个区域。^[2] 20 世纪 90 年代后期,据政府估计,至少还需要 3 800 000 套新房才能满足日益增长的需求,这一预测加剧了原先对土地减少的关注。

这些新的需求量源于英国家庭结构的改变——家庭数量减少,越来越多的人选择独居。据估计 80% 的新型家庭是单身人群。数量增加最大的是 20 多岁和 30 多岁的人群,他们多半独立生活。也有一部分增长源于离婚或同居关系不固定的以及增长的老年人。^[3] 这一预测在 2001 年人口普查中得到确证,那次普查还显示,有史以来第一次的老年人比小孩子在英国人口中占据更大比例:超过 60 岁的老人有 21%,而低于 16 岁的孩子是 20%。^[4]

都市特别工作组

出于对这些预测的关注,英国政府任命了一个由建筑师理查德·罗杰斯领导的“都市特别工作组”;研究应如何满足大量新住宅的需求。特别工作组的初期评估结果是令人沮丧的。针对近期低密度的住宅开发,工作组预计如果所有的新住宅都以相同的密度建造,那么将会占据一个比大伦敦区更大的区域。即使只有 45% 新住宅以这个密度建造在绿地上,也会占据乡间一个比埃克斯穆尔高地 (Exmoor) 大的区域。

面对空旷土地巨大的缺失和满足新住宅开发的极大困难,特别工作组指出了如下四个关键问题:

1. 必须提升建筑密度 在确定了广大乡村土地可以保持现有政策后,特别工作组得出结论,在新的开发项目中必须采用更高密度,且其中大部分必须集中于都市再循环利用的土地上。他们引用的研究说明在减少土地使用方面最重要的就是适度增加密度。研究报告指出适度的提高密度可以相当有效地实现土地节约,同时相对较高的密度还有其他许多优点,如可带来更好的地方性服务和设施,以及更易进入。因此,报告建议采用“强度金字塔”模式 (pyramids of intensity)——一种高密度的围绕都市服务、就业和交通核心的开发模式。

2. 必须减少小汽车使用 考虑到道路交通的高能耗和疯狂增长,显然必须减少小汽车的使用。较高的建筑密度会减少对于小汽车出行的依赖,使更好的公共交通成为可能。当建筑密度增加后,高效率公共交通系统就是可行的了。由于服务和设施离家更近,更多的出行可以由步行或骑自行车实现。同时,将新的开发项目集中在都市里也可缩短工作和居住之间的距离,减少交通需求。报告还建议加大对于公共交通的投资以及对汽车使用的控制,包括减少停车空间和提高收费等。

3. 必须创造高品质的环境 产业革命之前,英国建造高质量的城市包括巴斯、爱丁堡和牛津,都提供了高质量的建筑物和都市空间的优秀模式(图 1.1),然而布萊顿这类城镇作为令人向往的居住场所,其建筑密度已经超过现行标准(图 1.2) 这



图 1.1 牛津——英国前工业城市——提供了很好的模式

些前工业城市被设计为步行可达,街道和广场的尺度都以人为本。在近期的开发中,对于机动车的需求造成这些城市形态和领域的分裂,使原本的城市空间品质丧失殆尽。研究报告建议政府应该开发一个全国性的城市设计框架,资助样板型工程并改革规划和投资指导方针,这样才能改善新住宅的品质。

4. 必须进行都市更新 许多人仍然拒绝居住在城市,因为许多城市中心居住质量很差。包括恶意破坏行为主义、随意涂鸦和反社会行为造成的环境倒退、建筑衰败、失业集中以及其他社会问题。改善这些地区的生活质量对于那里的居民是必要的,同时也能吸引人们回归。这些改善措施取决于都市更新和更好的城市管理。物质上的更新和经济上的改善都是必需



图 1.2 布莱顿——一个广受欢迎的居住地,其建筑密度已超过现行标准

的,而且需要采取一个更为整合的方式。维持较高的生活质量本质上要有好的都市服务和环境管理。这两种目标都可以由都市邻里的社区协定得到实现。

都市特别工作组的工作证明为适应人口变化而带来的需求增长不单单是建造更多的房屋,即使是以更高的密度。它需要经过一个复杂的政策互动的过程,这些政策针对的是现存都市的更新和创造更为整合紧密的社区。^[5]

需求多样化

大多数的注意力集中在对新住宅的总体需求上。虽然有可能在这个预测的增长数据范围内,地区之间或地区内也会有不同。1991年至2001年间苏格兰的人口略微下降,同时英格兰和威尔士的人口则以一定比率适度增长。其中还有一些重要的变化:英格兰东北部和西北部人口下降,西南部、东部和东南部人口增长了10%或更多,据载伦敦某些平民区人口甚至增长了17%。^[6]需求不同从房价上也能反映出来,北部地区保持稳定或略微下降而东南部地区则快速增长。这些差异带来了一些严重的问题,并且将来可能会一直持续下去。

北部地区人口变化不均。人口减少大多集中在大城市的城内,因此造成需求量低的问题。一些地方政府的地产长期以来被归为“难以出租”。但这种新现象具有如下特征:所有公屋的需求量低;一些新建的住宅协会的空房从未有人居住。最糟的是,低需求量导致整个内城部分的住宅无论是公屋还是私宅都逐渐废弃了。在某些最极端的社区,大部分住宅都是空置的,很多倒塌或是损坏严重,各种类型的土地占用需求量都很低。在许多北部城市,这样的社区给城市更新提出了一个严峻的挑战。^[7]

成功所要解决的问题也不相同。在伦敦,公屋数量严重不足,以至于180 000个家庭被列入市政府的等候名录,26 000个家庭被登记为无家可归。^[8]但是公屋数量不足影响到的不仅仅是低收入家庭,即通常的公屋申请者。极高的房产价格影响了许多诸如教师和护士在内的主要工薪阶层。在英国的大部分地区,这类雇员完全能够买得起他们自己的房子,但在房屋需求量高的地区,他们买不起质量好的房子。高需求量的压力给收入在相当大的一个范围内的家庭带来了严峻的问题:他们能买得起的房子越来越少了。

住宅的一项新政策

预计到家庭数量将迅速增长,政府起初的应对决策是更高比例的新建住宅应建在先前开发过的都市土地之上。最初,这个数据被定为50%,但在1998年被提升到60%。究竟如何操作的具体决议尚有待于都市特别工作组和英国政府考虑。

在 2000 年 3 月《规划政策指导性说明三：住宅》中对住宅的这一全面新政策加以了介绍。^[8]

PPG3

PPG3, 除去这个不鼓舞人的名称, 代表了一种与过去的彻底背离。早先关于住宅开发的政策已被战后寻求解决都市工业化遗留问题的规划体系所限。保存稀缺资源和适应人口变化的新需求需要一种新的方式。PPG3 标明了现状与某些长期存在的假设相悖, 同时也标明了重要的政策范围的转向:

- **土地和建筑的再使用** 源自于 20 世纪上半叶的分散政策, 过去新的住宅开发集中在城市外围“绿地”。为了减轻大城市内城的过度拥挤现象, 这些政策让人们搬到建在都市外围或新扩建城镇的新住宅。到了 20 世纪 90 年代, 很明显这个“分散”过程逐渐发展为内城人口减少, 乡间土地减少, 这都引起了越来越大的关注。PPG3 确定了与此相反的政策, 并致力于将大部分新的住宅开发都集中于城区。这意味着不仅要利用以往已开发过的土地, 即“棕色地带”, 而且应通过对现有建筑的改造或再利用来创造新住宅。地方政府应当评估当地所需新住宅的总量, 并筹划好相应的政策规定。这包括计算新住宅开发的容量。

- **更高的密度** 低密度是“分散政策”的一个必不可少的内容。“花园城市运动”的观点要求新住宅是开放性和通风良好的, 是特意用来抗衡工业化城市过于拥挤的贫民窟和污染空气的。20 世纪 40 年代的城市规划始终将城市外围用地上的新住宅开发设定为低密度。PPG3 特别指出, 20 世纪晚期, 英国新住宅的平均建筑密度是 25 户/公顷。其中大部分建筑密度还不到 20 户/公顷, 并且是建在开阔的乡村。这种对土地的占用程度是创历史新高的, 也是不可持续的。新政策致力于扭转这类趋势。新建住宅密度的最低标准被定为 30 户/公顷, 但鼓励地方政府去追求更高的介于 30~50 户/公顷之间的密度。尤其是, 具有高度可达性的地块, 比如城市、城镇、地区中心或主要的公共交通节点应有强度更大的开发。

- **整合的交通** 低密度的住宅开发区不能有效地利用公共交通, 几乎不能靠步行解决出行。那里的居民因而不可避免地高度依赖私家车。这意味着新建住宅区应当提供足够宽的道路和停车的高标准, 满足 3 个车位/户。对于私家车的高度依赖外加工作与居住的分离是公路交通增长和道路拥挤问题严重的主要原因。PPG3 认识到了减少汽车出行的必要性。这意味着需确保所有新建住宅能通过公共交通连接到提供工作、服务、休闲的地方中心; 还意味着住宅区的规划应便于步行和骑自行车完成出行。应鼓励地方政府去寻求多功能的开发项目, 比如将就业、服务与居住结合, 这样可以减少交通需求。停车标准应当被修改成最多 1.5 个车位/户。在那些位置很容易到达, 或者主要面对学生或老人(他们的私家车拥有率较低)的住宅区, 可以采取更低一些的停车标准。

利明顿温泉

利明顿(Leamington)的中心地带是一个环境质量极高的前工业城镇。它主要于19世纪早期被开发成一个矿泉疗养城镇,并且规划得十分美丽。老城南部基于矿泉疗养镇之前的一个主要街道发展而来;北部的新城拥有摄政时期优雅的灰泥粉刷的露台和广场;二者之间沿河布置了一系列公园,向右延伸穿过小镇,提供了休闲娱乐空间。利明顿的中心仍然是一个吸引人的居住场所。许多最好的摄政时期的建筑物——例如Lansdown Crescent(图1.3)——仍然被作为家庭住宅使用着,除此之外,还有许多街道上更简单,但仍被舒适地使用着。但由于最近利明顿的开发项目越来越多,

其都市遗产现已陷入困境。

20世纪早期,工业开始在镇南发展起来,到了20世纪30年代一系列的带形开发区延伸到了历史核心区。从20世纪50年代起,大片规划糟糕的低密度郊区被允许向南北方向上蔓延,破坏了许多农场同时彻底湮灭了三座小村庄。其中最新的就是完工于2000年的沃里克盖茨(图1.4)。这一大片建造在优质的农田上的开发,一直与利明顿城的南边接壤。这片新住宅区密度较低,并且缺乏几乎所有服务设施。其外形、偏远位置和公共交通的缺乏使得那里的居住者完全只能依靠私家车来解决所有需求。也许是这类开发项目不可持续能力的征兆,利明顿中部于1998年夏季遭受了严重的洪涝灾害(图1.5)。



图 1.3 (英国1810~1830年的)摄政时期住宅, Lansdown Crescent



图 1.4 沃里克盖茨新开发区



图 1.5 利明顿中部的洪水

● **混合的社区**：创建混合社区是战后规划的一个主要目标。理想的是，具有广泛的收入范围和职业的人群可以挨家挨户居住在一起。这种情况没有发生，很大一部分原因是住宅区发展的过程。出租性的住宅几乎都由当地政府建造，具备所有权的住宅则由私人开发商建造。在郊区这意味着大的公屋地产紧挨着占地同样大但数量更多的私宅地产。而城市里整体性的再开发产生的后果则是大量房产全部分给了低收入家庭。结果是造成社会种族隔离，特别是城市高密度居住区内矛盾激烈化。PPG3 探索出振兴混合社区的办法，即确保住区内包含不同种类的居住面积和居住形式。它们必须满足特殊群体的需求——老人、残疾人、学生和单身的年轻人——他们可能占据了人口中越来越大的一部分。地方政府被授予新的权力以确保新住区内必须包含一定比例的可支付住宅（经济适用房）。

● **居住的质量**：数十年来，对于居住的质量都集中于单个家庭。通常房子和花园质量都很好，也令人满意，但居住的环境通常都很差。郊区的住宅开发一般是单调的，仅以道路和停车限定空间，质量很差，也没什么户外空间和娱乐设施。在城内，一般的政府公房室内标准很高，但是地方政府的地产都具有出入系统不安全，公共空间由于滥用而变糟等特征。PPG3 打算改善居住空间的质量，提高其吸引力。过去的大量住宅开发破坏了城市邻里关系，新政策建议新的住宅开发必须更为广泛地尊重环境文脉。新住宅必须以“当地的道路和空间模式，建造传统，材料和生态”为标准建造；必须更注重绿化，将景观和开放空间整合一体。地方政府必须创造更多公共绿色空间，保护现存开放空间，特别是那些有益于生物多样性的空间。

毫无疑问，PPG3 标志着规划体系中统治了 20 世纪大部分时间的许多重点发生了根本的逆转。考虑到由于肆意挥霍稀缺资源带来的严重问题，新政策力度是否够大依然还有待商榷。居住密度需要进一步提高，还需要做很多来减少工作与居住之间的分离以及相应对交通的需求。新建住宅能源效率问题尚未提到，这可能是考虑到有益于城市规划者们集中注意力。然而，它标志着一个对于人们心底根深蒂固的假想的有力冲击——伴随着在实践中回顾其影响，将会取得日后的进步。⁹¹

贯彻新政策

绝大多数的新建住宅将由房地产开发商或注册的社会性房东——住宅协会之类的团体建造。中央和地方政府最重要的作用是推动和监控此类开发。PPG3 授权规划部门评估其所在地的住宅需求量和住宅容量。

然后地方规划部门要为新建住宅找到合适的场地并确保其供给。这时，他们有权使用强制性收买订单（CPO）来集中合适的场地。有史以来第一次这种做法持续了 20 多年。在考虑对于规划许可的申请时，他们可以通过举出失败的例子来否决新政策。地方政府必须把大型的，超过 5 公顷或超过 150 户的方案提交中央政府。密度要求后来得到了强化，凡是密度低于 30 户/公顷的任何设计开发项目都必须

发表通告。

新政策最困难的一点是混合社区的创造。有房一族经常担心要紧邻公房的房客居住。在旧的规划体系下社会的种族隔离已经变得根深蒂固，尽管随着中产阶级开始重新居住在城内的一些地方，过去的种族隔离现象开始减弱。近期就土地混合使用地区的研究表明，当具有较低层次的社会联系的时候，大多数居民感觉不到混住会引起问题。有房一族的担忧得到了缓和，同时对于许多低收入家庭来说混合社区还有很多积极的益处。^[10] 新政策打算在新的住宅开发项目里面创造混合的土地使用方式。有一个实现这一目标的方式是在社会开发商和商业开发商之间合伙经营。规划者被授予特殊权利以确保商业开发商必须在新的方案中包含一定比例可支付住宅。通过强制性合约就可实现这一点。^(106节,协议)^[11] 在那些缺乏低价住宅的地区，这种方法将被证明是一个很有价值的规划工具。在需求量极大地区比如伦敦，对于低价住宅的整体需求很高。虽然一些伦敦自治郡设定的目标较低，但伦敦规划的目标是50%的新建住宅将是低价住宅。^[12] 这些低价住宅有一部分来自社会房东，但是其中较大比例将通过协议106节由私人开发商实现。

在城市更新过程中，国家能够扮演一个更为活跃的角色。解决最严重的贫困集中化问题一直是关注的焦点。多年来，已经逐步发展了一些倡议案和项目基金。1998年政府的“社会闭关部门”的研究确认了44个受害于贫困集中化的地区。“新的社区交易”政策选择其中17个作为试验地区，这样资金能够集中于住宅更新方面。^[13] 这一项目在2001年通过“住宅市场更新倡议”得以继续。英格兰北部内城区建立了9个这样的合伙试验关系。这些合伙试验地区主要用来实施次重要的措施，比如降低犯罪率和有选择性的致力于低需求地区的更新。^[14]

建在何处

以那些最需要更新的地区为研究对象仅仅只是更广大目标的一小部分，即是通过在“棕色地带(已开发土地)”上集中开发来更好地利用城市资源。数十年来，由于大多数新住宅选址在乡间，因而分散了许多开发内城的机会。这些开发机会有一些本来是很显而易见的。过去住宅开发的竞争者们总是一再地关注那些大型公共设施，比如英国铁路，得以保留的被遗弃的土地。这种土地已经停止使用，但被“储藏”起来以备将来不时之需。英国许多地方都有大型的工业建筑，现在失去了经济用途，因而闲置在那里慢慢破败下去。

然而，这些高度废弃不用的土地只是冰山一角。事实上，都市住宅开发的机会有一定的范围，可分为六类：

1. 大型场地 这些通常起因于工业构成或市场需求的转变。有一些很大的场地

可能曾经是铁路专用线；货运方式改变后多余的造船厂；或者是天然气代替煤气后闲置的处理厂。尺度再放松一些的话，还包括由于需求转变造成闲置的加油站和电影院。

2. 小型场地 几乎任何地方都可以建造住宅。在城市大部分地区都有一些剩余的小型场地，可能适于建造一座或两座住宅，或者少量公寓。比如说马房或平台间的空隙；一个多余的车库或者一个有道路连接的大花园中的部分地方。

3. 多余的建筑物 19世纪80年代城市制造业的收缩留下了许多空置不用的建筑物。有些地区市场转变留下了成片过多办公用房。这些多余的建筑物中有相当一部分可以成功转变为住宅。

4. 不用的建造空间 许多城镇和城市中心，在商店和其他的商业建筑物上有相当多没有使用的空间。将这类空间加以利用不但可创造新住宅也可加强市中心占用率，减少交通需求。

5. 空置的住屋 有相当大数量的空置住屋可以加以利用。还有很多房子是住得不多或者多户共有的，这些都可以改造为独立的住宅。

6. 不受欢迎的住宅 许多社会住宅是“没法住”或遭遇到严重的社会或管理问题。这包括城市北部某些废弃的地区。但是不受欢迎的住宅其实大多数城市都有。这为重新开发或改造提供了机会。

我们可能可以为城市住宅开发确定一定范围的机会，但不知道这类机会的范围究竟有多大。它们是否足以满足大部分新开发的需求呢？都市特别工作组估计现有20 000公顷废弃的城市土地，其中96%需要回收改造。还有16 000公顷的闲置土地不需处理就能加以利用。除此之外，还有闲置的建筑——4 500公顷的土地被闲置的建筑物占着。同时，住宅空置的比例也很大。^[6]这一切都足以表明潜力所在，但我们还需要更多信息。PPG3使地方政府肩负责任评估其所在地对新建住宅的需求和所能提供的建设容量。

居住容量的研究

至今还没有建立关于居住容量的标准方法学，但已经有一些指导性的方针。包括要求政府部门在评估“棕色地带”开发时应该考虑到具有“意外收获”的场地。这些场地不能被立即识别，但根据以往新场地流程的经验也能预测到。其开发可行性，所有的地方政府都已展开居住容量的研究，但到目前为止其中最大的是对大伦敦地区的研究。

大伦敦区研究的结果可见表1.1。与伦敦自治区一起，研究小组找出了可作为居住开发或可改造为住宅的场所。这些场地的分类与上面所提到的相似，除了就大型场地而言，在废弃的土地与多余建筑之间没有明确界限。研究特别强调了找出多余的办公场地。小型场地和可改造为住宅的场地被定义为能容纳10户以下

国王十字火车站地区



图 1.6 国王十字火车站地区——国王十字火车站背后的部分闲置土地

在伦敦的国王十字火车站后面有一片巨大的土地早先用作铁路专线和铁路货运编组场地(图 1.6)。这一功能在 30 多年前就停止了,这块 50 公顷的土地的将来会怎样,长期以来就像一部传奇一样一直犹疑不决。在此期间,这片广大的土地就几乎一直被弃之不用。20 世纪 80 年代,当时的土地所有者英国铁路局与一个房地产开发商联盟联手提出了一些发展计划,打算把这块土地开发成为高密度的繁华的商业带。70%的土地将被作为办公写字楼,仅有象征性的一点点比率作为公房和社区设施。一个当地的社团联盟准备在广泛征集公众意见后制订替代方案。公众参与所提出的规划造价便宜得多,开发规模减小了一半多,同时大量的土地用于住宅、轻工业和安全的开放空间。

激烈的争论持续了一些时间,而公众参与的规划更易为社会接受。同时,经济

的衰退也使得商业开发规划湮灭了,有几家房地产开发商也随之不复存在了。20 世纪 90 年代,政府决定拿出部分土地作为隧道铁路连线上的一个新站点。当这一工程完工后,大部分的土地仍可用于开发。这块地的地理位置,与工作和娱乐中心具有极好的交通联系,使其成为大量开发高密度城市住宅的理想场所。2004 年开发商完成了一个 27 公顷土地的新规划,包括大量商务办公空间、零售空间,同时也提供了公共休闲娱乐和服务空间。值得注意的是,规划中的 1 800 个新住宅中,有 50%是“可支付住宅”。规划定于 2006 年开工,预计将花费 15 年完成。^[15]如果此规划能实施,最终将使英国最大的一片“棕色地带”得以利用。规划潜在性的浪费引起了公众的争议,但这在众多公用事业所有的废弃土地的现象中并不鲜见。

住宅的场所。居住/工作单元的潜在性的评估被归为一个单独的种类，并对大型“意外收获”场地的范围作了一个评估。然后算出利用一个密度矩阵可以得出的家庭数量。

根据不同场地与公共交通的可达性和它们的位置是在“中央”、“市区”或“郊区”，运用了一定范围内不同的密度。最后预测出“意外收获”场地的容量。这些计算的结果可见表 1.1。将其与过去估测的大伦敦未来 25 年住宅需求比较，表明 97% 所需的新建住宅可以建造在“棕色地带”上。^[17]

表 1.1 伦敦住宅容量研究,大伦敦“棕色地带”和建筑中的潜在可建住宅的细目分类

	百分比(%)	居住单元(个)
已找出的大型场地——包括可开发的土地和可改造的建筑	29	115 000
大型的“意外收获”场地——如前所述	30	115 000
已找出的大型办公用地——可用于住宅开发的场地或建筑	4	15 000
大型的“意外收获”办公用地——如前所述	7	26 000
小型场地——适于容纳10个以下的居住单元	12	44 000
小型的可改造用地——将大住宅分为小单元或将小办公室以及零售用房改为住宅	17	63 000
居住/工作单元——潜在场地的评估	1	3 800
总 计	100	381 800

其他地方政府对于居住容量的研究,无疑远不及如此复杂,而且并没有公开。不过,“国土使用数据库”对整个英国进行了一次调查。调查表明有 65 500 公顷废弃的土地和建筑物,其中 43%都是适于居住的。就可利用土地的居住容量也作了一个评估。即使以 30 户/公顷的最小密度,这些土地也可以容纳几乎 900 000 个新的家庭,而且显然很多地方密度还可更高。各个区之间土地分布非常均匀,超过 40%的可用土地位于最高需求区——东部、东南部和伦敦市区。^[18]因此,所有迹象表明,有足够多的“棕色地带”的场地和建筑可用来满足政府的目标。

持续的供给

从以往城市里开发土地的供给可以清楚地看出,令人惊奇的是过去居然有那么多新建住宅是建造在农业用地上的。这是因为:

- 部分原因是回收都市土地的费用:可能包括大量的破坏或排除污染的过