

文章编号 :1009-600X(2007)02-0083-06
中图分类号 :TU984 文献标识码 :A

作者简介 姚秀利(1981-),南京大学城市与资源学
域规划系硕士研究生;
王红扬(1971-),南京大学城市与区域规划系副教授,
英国利物浦大学博士。



新城市主义的逻辑结构与实践性

The Logical Structure and Practice of New Urbanism

姚秀利 王红扬

YAO Xiu-li WANG Hong-yang

“新城市主义”是1990年代以后在西方国家兴起并日趋主流化的规划理论和思想运动^[1]。1999年通过《Duany and Platerzyberk与“新城市主义”^[2]引入中国,由此带来国内学术界对新城市主义的研究热潮,此后“新城市主义”理念被地产开发商极力推崇,并且在深圳的万科四季花城——小镇主题的街区型社区的建设项目中率先实践^[3]。

虽然,新城市主义在1990年代成为主流化的规划理念,然而它所滋生的土壤却是在1960~1980年代以美国为代表的大规模的郊区化运动。与郊区化相伴而生的是大城市(特大城市)中心空洞化现象,以及随后郊区化过程中所出现的诸多城市病的加剧及变种。而郊区化运动正是现代主义思潮的外在体现,由此引发了理论界对其反思与解构,其中以实践先行随后带动理论深入的新传统主义的规划实践首先在城市设计领域对现代主义发起了挑战。主要的代表为DPZ夫妇的TND(传统邻里发展模式)和Calthorpe的TOD(公交主导发展模式)的城市设计实践,随着理论的不断成熟,新传统主义更名为新城市主义(new urbanism)。

虽然新城市主义产生与实践的时间较短,但其萌发和壮大有其自身独特的背景,因而在理论上对新城市主义自身的逻辑关系加以解构,在实践上对新城市主义的实践性加以分析,对于更好地认识新城市主义和促进新城市主义更理性地实践是大有裨益的。

1 新城市主义的逻辑结构

一种理论或者思潮的产生必然有其自身的存在意义,新城市主义正是综合了时代背景、制度安排、人文素养、发展阶段等诸多要素,在特定的时期,以其特有的形式提出。而提出并得到迅速发展的根本则是新城市主义面向问题的和给予大众(或者社会)以无限预期的理论逻辑结构。

1.1 新城市主义理论判断的前提

“新城市主义”逻辑判断的前提是对“现代主义”思潮及其实践深刻反思的结果。二战之后北美城市出现人口剧增、住房短缺、旧城拥挤、城市环境质量下降等问题^[4],作为这些问题的自发解决方式(在市场失灵或者政府失灵,而规划又很难能起到约束引导作用的情况下),郊区化运动开始自发地蔓延开来。

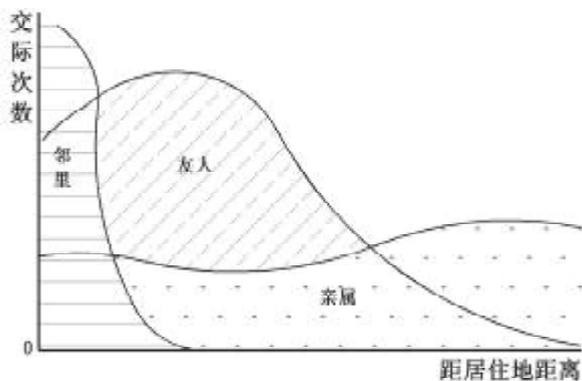


图1 交际活动与空间尺度的关系^[6]

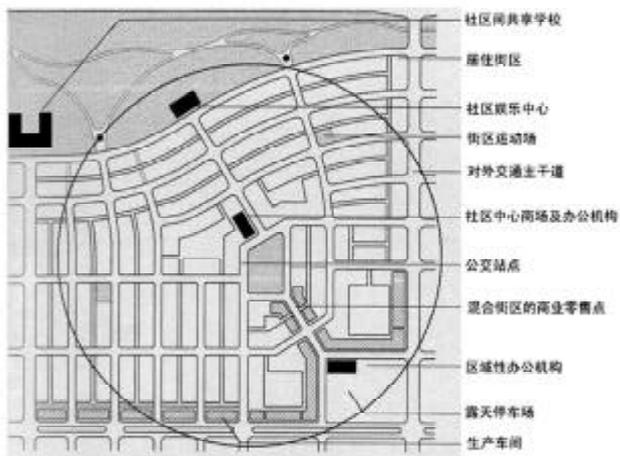


图2 传统邻里发展模式(TND)^[11]

这种自发解决的模式大体持续了几十年(自1980年代以后至今),在经历了近似于疯狂的郊区蔓延之后,诸多城市病以及城市病的变种开始凸现出来。现代主义思潮面临全面的甚至是颠覆性的反思。

发展模式的不经济性(高成本而低效率)、生态与环境的不可持续性、对内城的伤害、对城市结构的瓦解作用,对社会生活的侵蚀效应已日益凸现,出现了增长的危机^[1]。于此,新城市主义者旗帜鲜明地对这种思潮以及所凸现的现象宣战。因而新城市主义理论(思潮)逻辑判断的前提自然地将由以下部分构成。

1.1.1 内城的衰败与郊区化有关

郊区化是指由于中心区地租昂贵、人口稠密、交通拥挤、环境恶劣,形成巨大的推动力,促使市中心人口、产业外迁,形成城市离心化现象^[5]。因而郊区化加速了内城的空洞化,可见内城的衰败与郊区化有直接的联系。

1.1.2 郊区化加剧了人际交往的冷淡

与传统的城市化过程相比,郊区是

在更大尺度上的城市化。郊区化追求单独的居住空间、良好的外部自然环境、邻近高速公路等大型交通枢纽。尺度拉大的结果导致长期以来人们约定俗成的日常生活行为空间被隔离。根据美国施图茨(P. Stutz)研究(见图1)美国不同文化、社会环境的人们进行交际的空间差异表明:随着距离的增加,邻里、同事、友人之间的交际活动次数减少。由此可见,郊区化将会带来人际交往的冷淡。

1.1.3 郊区化导致环境、土地、交通等问题

由于大量的中产阶级成为郊区化的例行者,大大增加了钟摆人口的数量,使得大量的汽车行驶上路,造成了交通堵塞和环境污染^[7],更为重要的是,郊区化占据大量的土地用于基础设施、住宅、娱乐等建设,土地浪费严重。

1.1.4 区划(zoning)和土地功能分区(subdivision)造成社会分异

从表现手法上来看,这是新城市主

义对以《雅典宪章》为代表的传统城市规划理念最大的颠覆。从农业区位论直至区划(zoning)制,西方城市规划思想的一个重要的组成部分就是讲求在功能上清晰的分离和组织。由此造就了大量的功能单一的住宅区,与此同时,在客观上划分了居民阶层(同等收入的人群住在一起)^[4]。因而,正是基于这种判断,作为对这一问题的主动应对,新城市主义追求功能的多样化。

1.1.5 私人汽车是诸多城市问题的外在媒介

私人汽车大量涌现,拓展了人们的行为空间,提高了行为能力,因而这个阶段郊区化迅速蔓延有其必然性,同时,大量的私人汽车又带来了交通、环境、土地等方面的问题。对此,新城市主义者的基本判断便是私人汽车大量涌现是诸多城市问题集中涌现的外在媒介。

基于此判断,新城市主义将很大精力放在如何消除小汽车对人们的影响,并试图通过对城市单体结构形态的改变来实现。

1.2 新城市主义的价值取向

从1980年代到1990年代,美国城市发展经历了由“边缘城市主义”向新城市主义的转变,从哲学理念上实现了由工具理性向价值理性的新一轮回归^[5]。显然,与现代主义(概念要宽泛于边缘城市主义)相比,新城市主义理论象征着价值理性的回归。因而对于新城市主义而言,理论自身的价值取向则构成了整个理论体系的核心,在整个理论的逻辑结构中处于主体地位。概括而言,新城市主义的价值取向由以下部分构成。

1.2.1 以人为本

新城市主义追求以人为本,通过从传统的城市规划和设计思想中发掘灵感,与现代生活特征相结合,构建具地方特色、重视历史文化传统、居民具有强烈归属感和凝聚力的社区。以此价值出发,在实践过程中,新城市主义始终追求人的尺度(human scale)。

1.2.2 可持续发展

从新城市主义规划(设计)实践的基本原则就可见一斑:尊重自然,构建完整的城市生态系统;尊重社会与个人,建设人性化的生态社区;保持多样性,维持城市生态系统的平衡;节约资源,实现城市系统的可持续发展^[9]。

1.2.3 重视公共领域

以此为中心,新城市主义始终将:城市发展必须将公共领域的重要性置于私人利益之上作为贯穿其中的设计理念^[6]。

1.2.4 追求多样性

这是新城市主义与现代主义(城市主义)在价值取向上交战的焦点。新城市主义从形式到内涵完全颠覆了延续了上百年的功能分区思想。

多样性原则在新城市主义设计理念中主要体现在三个方面:主体人的多样性,解决社会阶层分异;功能的多样性,促进城市、社区的有机一体;物质环境的多样性,对城市特色与历史的尊重。

1.3 新城市主义的具体模式

针对现代主义的弊端,在新城市主义理论的逻辑主体指导下,新城市主义形成了理论的具体模式,其中TND和TOD模式成为新城市主义具体模式的代表。Andres Duany和Elizabeth Plater-Zyberk夫妇提出了“传统邻里发展模式”(Traditional Neighborhood Development,

TND),而Peter Calthorpe则提出了“公交主导发展模式”(Transit-Oriented Development, TOD)^[10]。

1.3.1 传统邻里发展模式(TND)

TND模式从大量的设计传统中吸取灵感。其社区的基本单元是邻里,邻里间以绿化带分割。每个邻里规模约16~81hm²,半径不超过400m,也保证大部分家庭到邻里公园距离都在3分钟步行范围之内,到中心广场或公共空间仅5分钟的行走路程。会堂、幼儿园、公交站点和商店都布置在中心,每个邻里都将包括不同的住宅类型,适合不同类型的住户和收入群体。

与TOD不同,TND更多地运用网格状的道路系统来组织邻里,以便为人们出行提供多种路径的选择,也使得出行距离比等级性的街道系统更短,让行人和自行车运动更容易,以此来降低小汽车的速度,缓解交通拥挤状况(见图2)。

1.3.2 公交主导发展模式(TOD)

TOD模式,将区域发展引导到沿轨道交通和公共汽车网络布置的不连续的节点上,从而充分利用交通与土地使用之间的基本关系;把更多活动的起始点和终点放在一个能够通过步行轻松达到的公交站点范围之内,使更多人能使用公交系统。TOD模式强调居民距离社区中心或公交车站不超过600m,或10分钟步行路程;公交车站之间的距离在0.8~1.6km;车程不超过10分钟;区内汽车时速不能超过25km/h,路宽不超过8.5m(其中车行道是2.5~3.0m,路旁停车2.5m,人行道2.0m),此外,发展密度是25~60户/hm²,接近车站的商业用地不少于10%,市中心1.6km²范围内限制商业竞争,尽量

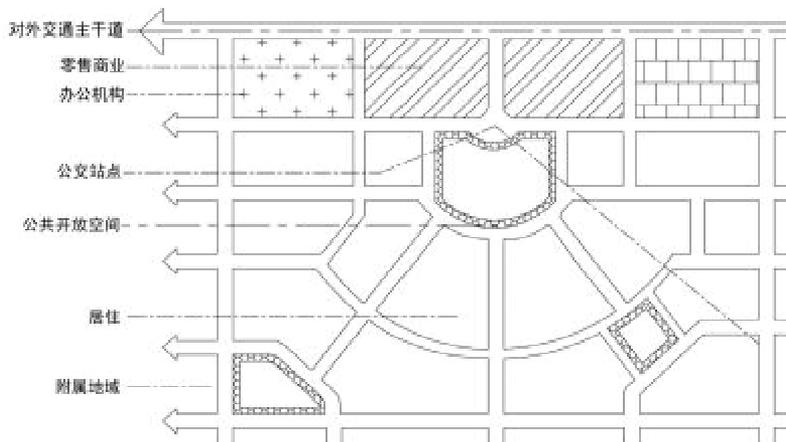


图3 公共交通主导发展模式^[12]

少设地下排水系统，并尽量保持天然沼气。

与TND模式不同，TOD模式提倡采用由核心出发的放射状街道系统，认为放射状的街道对于行人是高效的，因为它使得出行到社区中心的距离更短。与传统的街道相比，它强化了公共空间的中心地位（见图3）。

2 新城市主义的实践性

新城市主义是完全面向问题的，也正是这个特点决定新城市主义的实践性是有条件的（不完全条件），因而也决定了新城市主义的实践过程是再思辨的过程。

2.1 新城市主义在西方的实践性

2.1.1 新城市主义在西方实践的条件

（1）城市化已经完成，城市建设归于平静。

从某种意义上讲，新城市主义理论的指导对象更像是城市设计而非城市规划。这是西方城市规划发展的基本轨

迹，城市规划已经跨过了大尺度规划的主流阶段，目前处于规划管理为主，辅之以规划设计的时期。

（2）城市格局功能分区的痕迹很明显，并已经从物质空间转向到社会空间。

城市功能分区的规划思维模式，对整个世界城市发展的影响都是潜移默化的，但是大规模地出现社会分异和特定的社会发展阶段以及制度安排有着紧密的联系。

（3）街区、城镇（邻里）和区域层次之间存在可协调的理性空间。

新城市主义的设计要求严密地考虑街区、城镇（邻里）和区域的方方面面。之所以需要这种理性空间，本原就是新城市主义思想的主旨是为了解决非理性下的郊区化现象所带来的问题。西方发达国家在这三个层面上已经建立起了有效的制度保障，因而在实施“新城市主义”理论时总是可以找到一个自下向上以及自上向下的平台。

（4）在街区、城镇（邻里）和区域

层面之间存在客观、明确的界限。

新城市主义在三个层面都要求有明确的界限来限制，这是新城市主义实践的基础。向上，它需要通过明确的界限来使得相互之间是一个有机、生态的整体；向下，则集合了社区空间和私人空间，因为明确的具有识别特征的空间界限也会使人们获得安定感和归属感^[8]，尤其是在邻里和城镇这种小尺度上最为明显。

2.1.2 新城市主义在西方的实践

（1）区域层次的实践。

新城市主义在区域层面上，整合公共交通与土地使用模式的关系，以形成紧凑区域空间形态^[13]，这是对传统规划思维和模式的一次突破。具体实践过程中，很多问题只有上升到区域层面，制定出整体性策略才能得到有效解决。新城市主义在区域规划中将整个区域分解成为金字塔级的单体，主要包括：区域—城市—永久性乡村、临时性乡村储备—区域性廊道、区域性交通节点—郊

区(城市边缘区、外围镇、村)—邻里社区(承接下一个层面)。而对每一级,新城市主义都有针对性的指导思想和实施策略。

(2) 城镇、邻里社区层面的实践。

在这个层面上,新城市主义追求功能的多样化以及尺度的人性化(human scale),尤其倡导邻里社区能够功能多样化,使其这个层面能够成为一个具有生长能力的有机的城市细胞。

为此,新城市主义提出了空间设计的几项基本原则: 紧凑性:提高土地和基础设施的利用效率,推动形成有活力的社区; 适步行性:将各种公共活动空间和公共设施布局于公交站点的步行距离之内; 功能多样性:在邻里以及以公交站点为中心的步行距离为半径的范围内,尽可能多地布置商店、服务中心、中小学、活动中心、就业岗位; 可负担性:提高土地及基础设施的使用效率与效益,降低开发成本,提高税源征收密度,使得市政当局可以负担,在社区中提供多种类型不同价格的住宅,让不同阶层的家庭负担得起。

(3) 街区层面的实践。

这个层面正是新城市主义称之为设计而非规划的根本,它是新城市主义理论的最具体的实践环节,主要包括如何实现一个多样化的、紧凑而不拥挤的、人性化的、多元化的、步行化的环境。

为此,新城市主义提出了一些设计建议: 街区的尺度控制在长约183m、周长约549m的范围内; 街道不宜过宽,便于步行者穿越; 中心商业街尽量为步行专用街; 减少地上大面积停车,改为地下及沿街边停车方式; 建

筑物风格应与周边地区相协调; 强化突出公共建筑的景观价值与视觉地位。

2.2 新城市主义在中国的实践性

新城市主义引入国内后成为开发商出售住宅或写字楼时的“卖点”^[14],如深圳万科四季花城居住小区,利用的即是新城市主义的概念。

需要注意的是,新城市主义的出现有其特定的背景和所要直接解决的问题,而中国的发展阶段以及发展过程所面临的问题与西方社会存在较大的差距。因而新城市主义在中国的实践过程必将是修正和改良的过程。

2.2.1 新城市主义本土化改良的基准条件

对比中西方在新城市主义产生条件的差异,新城市主义在中国的本土化过程需要将以下几点差异作为改良的基准条件:

(1)“郊区化现象”的模糊性。即当前很难判断中国大多数城市正在经历的是城市的郊区化还是郊区的城市化。而这是新城市主义理念发端的前提,因而新城市主义在中国实践时有必要针对这个前提进行适当的调整和修改。

(2)新城市主义如何适用中国城市的高密度性。新城市主义在西方的实践过程强调人口密度要达到一定的程度,以此来增强邻里社区的活力,而中国的城市人口的高密度已经超过了西方城市,由此带来了“人的尺度(human scale)”的缺失。

(3)处于快速城市化阶段,如何保持新城市主义三个层次间的协调,如何构建适合于中国城市特色与发展阶段的空间设计原则与标准。

(4)在今后相当长时间内,汽车将不会成为城市交通的主流工具,但由汽车所引发的城市问题已经十分普遍和严重。

2.2.2 新城市主义对中国城市发展的借鉴

如前所述,“新城市主义”是对“现代主义”的全面反思,而正处于城市化快速发展阶段的中国,“现代主义”的城市发展理念无疑在目前处于主导地位。因而经过本土化改良后的新城市主义将对中国的城市发展产生深远意义。

(1) 紧凑的城市发展思路。

统筹考虑内城更新和新城建设。避免出现内城的更新引发郊区蔓延、土地浪费、内城交通拥堵等问题,以及新城建设伤害内城的发展活力。而新城市主义提倡紧凑的城市发展理念,内城、新城按照一定的人口密度、建筑容积率、交通密度来组织邻里社区,有效地避免上述问题。

(2) 有边界的城市发展方式。

通过强调城市、社区、街区有边界的发展,可以很好地缓解人们出行对交通工具的依赖程度,缓解城市交通的压力。同时,在社区、街区层面上则可以增强邻里的和睦关系,缓解社会矛盾,扼制社会治安问题。

(3) 混合化、多功能的城市空间组织。

通过强调城市中邻里社区的多样性、多功能性来合力构筑城市空间的混合化、多功能化。以此缓解当前中国城市愈发突出的社会空间分异问题。

(4) 回归传统邻里交往的市井文化。蜂窝式的居住格局、高密度的住宅

空间、复杂多样的交通方式逐渐削弱了中国传统的人们交往的方式与习惯,因而也造成了城市底层文化的逐渐丧失。通过构建单元化的社区、突出社区中心地位、提倡步行交通,可以有效地增加城市人们相互交流的机会,这对于在更高的层次上回归传统邻里交往的市井文化有重大的推动力。

(5)推动中国城市规划体制、方式、理念的改革。

显然,功能分区理念是当前中国城市规划主流指导思想,而新城市主义的出现正是对这一理念的反思与革新。因而新城市主义不但可以在技术层面上推动城市规划的改革,同时由于突出了邻里社区的地位,也将极大地推动公众参与的积极性。自上而下与自下而上推动力的结合无疑将加快中国城市规划改革的步伐。

注释:

边缘城市主义(Edged Urbanism)是二战之后美国城市的郊区化阶段(Suburbanization)以及1960年代至1970年代郊区购物中心大规模化阶段(malling of American)之后,于1980年代伴随着小汽车的快速普及而出现的一种郊外城市开发阶段。“边缘城市”这个概念最早由美国华盛顿报的记者乔埃尔·嘎罗(Joel Garreau)于1991年提出。见Garreau, Joel. Edge City: Life on the New Frontier. New York: Doubleday, A Division of Bantam Doubleday Dell Publishing Group Inc. 1991.

1826年《孤立国》表征杜能的农业区位论

正式对外发表。

在新城市主义概念中的区域是有一定界限的,比较适宜可行的区域规划范围是一个大城市区或是几个毗邻大城市区连接而成的区域,而这些区域内散布着大小不等的市、镇、社区、村落。

参考文献:

- [1] 王慧.新城市主义的理念与实践、理想与现实[J].国外城市规划,2002,(3):35-38.
- [2] 胡四晓. Duany and Platerzyberk与“新城市主义”[J].建筑学报,1999,(1):59-64.
- [3] 陈方.边缘社区中的新城市主义——万科四季城设计随笔[J].建筑学报,2001,(1):56-58.
- [4] 李东.新城市主义(上)[J].北京规划建设,2003,(6):90-91.
- [5] 顾朝林,张勤,孙樱,等.经济全球化与中国城市发展[M].北京:商务印书馆,2003.191.
- [6] 王恩涌,赵荣,张小林,等编.人文地理[M].北京:高等教育出版社,2000.279.
- [7] 李晓慧.新城市主义溯源[J].四川建筑,2003,(8):1-2.
- [8] 吴林海,刘荣增.从“边缘城市主义”到“新城市主义”:价值理性的回归与启示[J].科学技术与辩证法,2002,(6):16-17.
- [9] 刘昌寿,沈清基.“新城市主义”的思想内涵及其启示[J].现代城市研究,2002,(1):56-57.
- [10] 梁鹤年.城市理想与理想城市[J].城市规划,1999,23(7):18-21.
- [11] Andres Duany and Elizabeth Planter-Zyberk, The Second Coming of the small Town[M]. The Utne Reader,1992.
- [12] Peter Karz. The New Urbanism: Toward An Architecture of Community[M]. McGraw-Hill Inc., New York,1994.

[13] 黄虹.“新城市主义”在中国的应用意义初探[J].安徽建筑,2003,(5):13-14.

[14] 叶齐茂采访.新城市主义对解决中国城市发展问题的启迪——对新城市主义创始人Peter Calthorpe的电话采访[J].国外城市规划,2004,(2):37-38.

摘要:

通过对新城市主义理论的剖析,解构了其在西方城市产生的理论判断前提、理论的价值取向以及实践的具体模式,从而构建起“新城市主义”理论的逻辑结构。在此基础上,根据新城市主义理论的逻辑结构,分别提出了新城市主义在中西方不同城市发展背景下的实践性。针对中西方的差别,提出了在中国新城市主义本土化实践过程中,进行改良所要注意的4个基准条件以及新城市主义在中国实践所能给予中国城市发展的借鉴意义。

关键词:

新城市主义;逻辑结构;实践性

Abstract: As one of the most popular planning theories in west, the 'new urbanism' has its own logical structure. By analyzing its theory premises, values and specific pattern in practice, the paper gets the logical structure of 'new urbanism'. The paper analyzes the conditions for the 'new urbanism' to be practiced in west cities hotly. Then, the paper puts forward several keys for 'New Urbanism' to ameliorate, so as it can be better practiced in China locally. Finally, the enlightments which the new urbanism could propose to China urban development are summarized.

Key words: new urbanism; logical structure; practice