

# 变化之中看未来 ——当代中国城市建设中的问题和解决思路

Chinese City in Transition: Problems  
in the Rapid City-making and Possible Amendments

沙永杰

**【摘要】** 本文阐述了快速城市化进程中存在的，与城市规划和建筑设计直接相关的两个主要问题，分析其对城市未来的影响，进而提出基于现有城市规划和建设运行模式的调整思路，以实现适合中国国情的城市模式。

**【关键词】** 城市变化 问题 城市模式 解决思路

**Abstract:** The essay raises two major issues closely related with urban planning and design in current process of Chinese urbanization by observing changes of cities both tangible and intangible. Analyses on the two issues lead to a further questioning on city's future in terms of survival and quality of urban life. To achieve a proper urban pattern matching Chinese situation in near future, some points on urban study and amending the way urban planning working have been suggested from a practical point of view.

**Keywords:** transition, problems, urban pattern, amendments

## 1 城市变化：表象与实质，快的和慢的

### 1.1 众所周知的挑战：数量、速度、“不可逆”进程

中国正在进行的城市化形成了人类历史上规模最大、

速度惊人的城市建设进程。在过去和今后的较长时期，每年将有超过 1300 万农业人口被城市化，以人均城市用地 100m<sup>2</sup> 计，每年将增加的城市建成区面积超过 1300km<sup>2</sup>。作为中国城市化进程的一个重要组成部分，城市建设承担了极其重要的历史角色——既要建设承载新经济活动的平台，本身又是拉动经济发展的主要动力，更重要的是，这是一个塑造中国城市未来的过程，而且是一个不可逆的过程，几乎所有中国城市的未来，以及我们未来的生活方式和生活品质都将在今后 10~20 年间的高速建设中确定下来。

中国大规模高速城市化建设所取得的成就举世瞩目，对拉动城市经济发展和改善人民生活发挥了不可否认的积极作用。而且，上海浦东开发等城市化的“大手笔”不仅在中国广泛应用，也深刻影响了许多发展中国家的城市发展战略。但同时，中国城市化处于世界经济格局一体化和中国社会重大转型的历史背景之下，大规模、高速度以及国际和国内的复杂影响因素，使得中国城市化必然在较短时间内集中面临发达国家过去两百年所经历问题的总和，以及当前环境下不断出现的国内外新问题。

### 1.2 城市角色和运行机制的转型：从“计划”到“经营”

计划经济条件下，中国城市的主要角色是国家“计划”任务的执行者，城市建设的两大类内容——工业和住宅都是围绕实现“计划”目标实施的，而且具有“先生产，后生活”的明显特点。进入 20 世纪 90 年代，以 1994 年财政分税为标志，中央政府的角色由分派生产计划和划拨建设资金转为宏观政策调控，赋予地方政府更多的财权和自主决策权，城市角色由此发生转型，很大程度上转变为自主发展的利益主体，需要进行“城市经营”。相比于完成计

划，“经营”面临的压力更大，城市必须像企业一样关注自身的经济运行状况，发展地方经济、尽可能地提高指标成为城市政府的中心任务。城市之间的关系由“兄弟”转变为竞争对手，尽管存在着基于利益共享的合作。

在这种转型之下，以工业化和城市化为两个基本动力，中国城市被推入超常规发展进程。同时，20世纪90年代的土地制度改革和住房制度改革为城市化和城市经营提供了强大支撑，加快城市化步伐，扩大城市发展空间，通过做大经济总量争取更靠前的城市排名，已成为各个城市的必由之路。

城市角色转型是根本性的变化，城市发展目标、城市建设理念和城市结构等重大方向性问题都随之发生重大调整。毫无疑问，这将对城市规划、城市设计和建筑设计产生根本性影响。

### 1.3 城市形态变化：新城区扩张和中心城区更新

新城区扩张对于城市GDP总量、GDP增长速度、吸引投资量和城市化增长率等指标的拉动作用十分显著，而且

比中心城区改造限制条件少，操作相对便利，因而被各个城市高度重视。从20世纪90年代以来，各个城市以新区、开发区、园区，甚至新城等形式扩张城区面积，扩张的规模往往是既有城区面积的几倍，形成新城区，甚至独立的新城。新城区建设通常以道路等基础设施形成基本平面格局，进而以政府主导的大型项目——最常见的是城市新行政中心和大学校园两类项目作为“启动”，然后由市场运作的工业项目和房地产项目“跟进”，填充大量的建设用地。新城区往往寄托了城市对未来发展的高期望值，而且许多城市都计划将城市重心由现在的中心城区转移到新城区，几乎所有的新城区都采用了大马路、大立交、大地块、低密度、用地十分宽松的“高标准”，形成与既有城市中心区截然不同，但所有城市新城区又惊人相似的状况——集中体现在新的城市中心、大马路及大尺度绿化景观、大型封闭式居住区、大型产业园区和大型商业综合体等几类构成新城区的基本“模块”。基于这几类“模块”，在全国范围内，从大城市到中小城市，从发达地区到欠发达地区，新城区开发建设形成了一个程式化的套路（图1~图4）。



图1 东莞和常州的新城区中心

注：典型的新城市中心，通常由大规模的行政中心、标志性建筑、大广场、大马路和大绿化组成。



图2 典型的大马路及大尺度绿化景观



图3 典型的产业园区



上海浦东新区怡东花园住宅小区



无锡太湖花园住宅小区

图4 典型的新城区内的大型封闭式小区

相比之下，中心城区更新充满了复杂性和矛盾性（图5、图6）。由于绝大多数城市的中心城区在新中国成立后半半个多世纪中建设投入不足，而人口大幅增加，市政设施普遍老化和超负荷，各方面问题严重，进行改造更新的压力很大。同时，中心城区承载了城市长期积淀的历史文化资源，是城市功能和城市生活最丰富的区域，割断历史延续性的改造显然是城市的损失。从目前的普遍情况看，中心城区更新同时面临两种状态：一方面，中心城区历史遗留问题和利益关系错综交织，限制条件很多，改造实施的成本和难度大，而且城市向外围扩张占用了很大比重的城市财力和各类资源，使得中心城区改造难以获得足够的关照；另一方面，中心城区内的建设活动十分频繁，包括政府部门为解决民生问题而进行的整修工作和众多利益单位及个人所进行的各类建设活动，这为今后进一步合理改造增加了复杂程度。对于大多数城市而言，对中心城区价值的判断、对未来发展定

位和更新思路尚不明确，如何在现有条件下进行既有远见又具操作性的改造更新，仍是一个悬而未决的问题，为数不少的中心城区处于衰败状态。



图5 上海城市中心区的城市景观

注：不同历史时期的城市肌理之间存在明显冲突，两条高架道路的交汇处是城市“正中心”。



图6 上海老城厢内新旧城市肌理的冲突

注：这座位于上海市中心部位，代表城市700年历史，面积不足2km<sup>2</sup>的“城中之城”已经大大改变了空间结构和整体风貌，图为原有城市肌理与现状城市肌理的比较。

#### 1.4 两个潜在的“慢”变化

伴随着城市角色转型和高速发展，还有两个重要变化也将深刻影响城市的未来。这两个变化不太明显，但将实质性决定城市的未来。

第一是城市中的“人”发生了巨大变化。大量移民涌入城市，尤其在沿海经济发达地区，造成城市人口激增，移民中既有来自海外和其他城市的高收入人群，也有进城务工的低收入人群；同时，原有城市人群也因职业和收入等方面的变化而“重组”。“人”的变化实质上是社会结构的改变，新的社会结构伴随着城市化进程正在重新形成，而且不同城市的人群构成情况将有很大差异——城市的正

在聚集的“人”决定城市的未来。此外，相对于有形城市建设的高速，填充新建城区城市功能所需要的“人”，尤其是与生活密切相关的医生、教师和社会各项服务行业的合格人员的供给显然达不到同样速度。

第二是城市运行系统方面的变化。城市角色和发展目标可以快速转变，但整个城市管理的运行系统不可能以同样速度随之改变，许多根植于原有系统中的规制不可能在短时期内彻底改变——这是高速城市化时期的一个慢变化。无论是处理计划经济时代延续下来的老问题，还是实施国际水准的新城市开发，都只能依靠既有的城市运行系统，目前许多城市问题源自这个快慢之间的矛盾。

## 2 与规划和设计紧密相关的两个问题

伴随着高速城市化进程产生了许许多多不同层面、各种类型的问题，涉及政治、经济、社会、文化，以及城市建设相关专业等方面。从有形的城市化建设角度而言，两个突出问题值得关注。

### 2.1 依赖私人汽车的城市模式影响可持续发展

汽车是创造和维持美国独有的城市模式和生活方式的最重要的“工具”——私人汽车的普及使得城市能够肆无忌惮地蔓延，形成郊区化的城市（suburban），每个家庭都可以在疏松的住宅地域内拥有独立式住宅，能够让相当大比例的美国人每天驱车上百公里上下班。这种汽车带来的“自由”也正在成为我们的追求。2009年中国成为汽车销量世界第一大国，汽车正在越来越强势地塑造中国城市的未来，这在新城区建设中已经十分明显——新城区建设和汽车普及两种力量铰合在一起，正在形成和强化一种依赖私人汽车的新生活方式，这是普通人可以感受到的。汽车进入城市普通家庭绝不仅仅因为消费时尚，更主要是因为需要，汽车成为越来越多人生活中不可或缺的“成分”，是一件必需品。这种情况不仅是在大中城市，在大量的小城市中也普遍存在，而且中小城市私人汽车的增长率呈现超过大城市的发展趋势——依赖于汽车的新生活方式正在形成和扩散。

从美国等西方发达国家经验和中国国情分析，依赖汽车的生活方式将直接关系到全球关注的三大问题——能源、环境污染和全球气候变化问题，而且由于中国地少人多，在土地资源方面也有严重问题，这些问题将使中国经济和中国城市的可持续发展面临重大挑战。尽管中国和美国在私人汽车人均拥有量上相差很大，但中国人口基数巨大，按照目前在全球年销量排名第一，而且增长速度惊人

的发展趋势，私人汽车普及对中国人生活方式和城市模式的影响，以及由此引发的后果将很快呈现。2010年2月我国发布的《第一次全国污染源普查公报》正式提出了“机动车排放污染物对城市大气污染影响大”的调查结果，这是一个普查发现的新的突出问题，而此前对城市大气污染的关注集中在工业排放上。还有，美国人高发的肥胖症，及由此而高发的心脏病和高血压等健康“杀手”也与依赖汽车的生活方式有很大关系，目前在中国体现得还不明显。

当然，问题的根源不在于汽车本身，根源在于以汽车交通和功能分区为主导的城市规划思想和由此形成的城市模式。私人汽车能够发挥提高生活品质的作用，也是拉动中国经济的重要产业，可以作为高档消费品或者奢侈品进入部分家庭，但不能使它发展为大众化的日常交通工具，只有在城市规划上“剥夺”私人汽车的优先权才能控制这一点。一些欧洲城市和亚洲的东京、新加坡等城市的经验证明这是可以做到的。

### 2.2 “流行”正在抹杀城市特色

大规模高速城市建设起步以来，随着新区扩张和旧区改造，批评中国城市同一化趋势的声音越来越高。从全国范围看，千城一面的特点已经很明显。许多城市新城区内的大型居住区、新的城市行政中心、大型城市公共空间和商业中心高度雷同；多数城市的旧区改造，无论原有城市特征如何，改造后具有惊人的相似特征，都是封闭小区、以日照间距和消防等强制性规划指标要求计算出的总平面布局和缺失了街道界面的小区边界。在同一城市中，不同历史时期和背景下形成的各具特征的区域，经过改造后形成了均质化的“混杂”特征。

如果仅看一个城市，对这个问题的认识并不强烈。普通市民看自己的城市，会感受到城市日新月异，新城区是全新的，与老城市有显著差异——这是大部分城市评价自己城市发展的逻辑。但如果从中国城市整体看，任何人都不会对千城一面的状况产生忧虑。同一化发展的城市空间和形态将失去文化表达的功能，无论建设指标如何进步，无论建筑形态上如何翻花样，在千篇一律的城市模式下，很难塑造城市文化和城市特征。从这种千城一面的状态中可以看到一个“流行”的城市模式，这个“流行”的控制力量超越了城市的背景，超越了地段特点，也超越了城市的历史和自然特征，无论发达地区或欠发达地区，无论位于城市中心或是边缘，无论是位于历史区或自然环境敏感区，“流行”模式覆盖既有的一切。这个趋势让人联想到第一次世界大战后现代主义建筑形成的“国际式”在全球



的蔓延和受到的批评。今天在中国的这种“流行”是以城市为单位的，影响力更强。

“流行”泛滥的原因是多方面的。简单地说，各个城市采用了相同的开发建设思路，基于同样的规划模式和指标，甚至是由同一批规划师、同一批建筑师（包括境外大牌建筑师）、同一批开发商这几股力量共同作用下实现了高度一致。就规划设计而言，著名建筑师库哈斯（中国 CCTV 新大楼的建筑师）曾说过，国际建筑师往来全球各地做设计，不可能仔仔细细搞清楚当地的历史文化和传统，唯一能采用的手段就是“国际式设计”——普通手段加上建筑师个人标签，而放弃对城市文脉的深究<sup>①</sup>。中国当代城市建设的量和速度是惊人的，而设计力量和开发单位都密集在沿海大城市，规划设计人员的工作量惊人，复制程度惊人。这种背景下的规划和设计必然是工业化产品特点。应该说，普通商业项目的计划和设计只对项目本身负责，专业设计只对技术规范负责，没有责任去解决城市面临的“同一性”问题。如果城市自身——由城市决策和管理者所代表的城市“主人”，无视自己城市的历史特征和自然特征，认为自己有能力通过国际设计和大手笔重新塑造城市特色，这个“雄心”也就成为促成“流行”泛滥的力量。这在一定程度上解释了为什么许多城市花了巨大心思和财力建设的行政中心和大型广场等所谓标志性场所往往是缺乏城市特色，最平庸、最流行的大手笔。

### 2.3 问题的核心是危及城市可持续发展

以上两个问题是相互关联的，二者共同的核心是城市的可持续发展，前者是生存层面的，后者则是品质层面的。

进入 21 世纪，中国高速发展面临的问题逐渐明显，尤其是资源短缺和环境压力两大问题突出，影响国家经济安全，也影响到中国的国际声誉。为此，中国在 2002 年正式提出科学发展观和建构社会主义和谐社会的战略思想，推进建设资源节约型、环境友好型社会的发展理念。简单地说，能源、资源和环境方面的问题主要来自工业和城市（城市化建设和建成后的运行）两方面——针对工业，中国已经实施“节能减排”，开始建立比较明确和可操作的考核方式；在城市化建设方面如何实现“节能减排”，目前仍是一个亟待解决的问题。随着工业改造和产业优化，对城市建设和城市运行“节能减排”将日益迫切，尤其对那些并非以工业为支柱产业的城市。

从能源、资源和环境角度看，实现城市可持续发展主要在于两个层面的工作：其一是绿色建筑，在建筑层面上采取节能措施；其二是将城市作为一个整体系统，最大限度地降低城市日常运行的消耗和排放，其中占最大比重的是交通。中国当代城市化建设实际上是在建造几千个城镇，不仅需要在建造过程中节约土地和材料，更需要考虑长期运行中的低消耗，不仅需要在建筑层面，还要在城市层面减少资源和能源的消耗，减少碳排放，中国在这个问题上的迫切性大大强于西方发达国家。城市规划和城市设计如何对这个城市可持续发展具体问题有所贡献，目前还缺乏明确的、有操作性的思路。

关于城市生活的质量，有两类考量——客观的数据指标和难以数据化的“品质”评价。前者体现为人均居住面积、人均绿地、开放空间、医疗、教育和文化设施等建设指标；后者与人的感受和精神需求有关。在解决“温饱问题”的城市发展阶段，数量化发展无疑是首要问题，而城市发展进入“小康”之后，“品质”将成为关注点，这是城市发展的必然规律。尽管很难定义什么是“品质”，但毫无疑问与城市的文化、历史及城市空间和环境的特色有关。有一点可以明确，量化指标高并不能保障城市生活的高品质。由于城市建设过程不可逆，如果按照高指标完成了低品质的城市建设，是很难修改的，许多美国城市就是这方面的例子。

## 3 规划和设计促成合理的城市模式——“紧凑发展”和“多样化”从何下手？

### 3.1 中国城市模式正在定型：与其他国家相应历史时期的经历对比分析

无论中国城市化建设的情况如何特殊，但人类的建设活动不可能脱离城市发展的最基本规律，我们可以去研究其他国家相应历史时期的城市发展经历，从“过来人”的经验和教训中找到对中国城市化建设有益的思路。

英国工业革命以来的两个多世纪，人类经历了几次影响深远的大规模城市建设活动，包括以英国曼彻斯特为代表的工业城市建设，第一次世界大战和第二次世界大战之后欧洲城市重建，20 世纪中期开始的美国城市化，以及 20 世纪 60 年代以来东京、中国香港、新加坡和首尔等亚洲大城市的兴起。今天看来，这些大规模的城市建设活动深受当时的社会、经济和生产方式等因素的影响，采用了

不同的城市模式，经过建设活动定型了的的城市模式对城市运行方式、生活方式和城市文化等方面产生了深远影响，是不可逆转的，而且在当时也都是“史无前例”的。中国可以从这些国家或城市相应历史时期的发展经历中找到借鉴和启示，尤其应当关注美国城市化的教训和亚洲其他重要城市的城市化经验。

或多或少，中国的城市化建设趋势和当年美国城市化有一些相似之处，如：城市建设的重心放在新城区扩张上，对城市中心区的关注度不够，新城区结构是按照机动车交通特点规划的，对机动车交通的依赖性很强，而且紧凑度不足……尽管中国不可能实现美国城市模式，但这些问题应当引起重视。美国是我们既熟悉又陌生的一个国家，中国技术官员和专业人员中有相当数量的人访问过美国，但短期的考察只可能集中在纽约、芝加哥和波士顿等著名大城市的城区范围，而由此得到的美国印象恰恰不是美国城市的主导模式，美国城市郊区化蔓延的真实状态，以及对这种蔓延模式对城市，尤其是对城市中心区产生的致命影响是我们所不熟悉的。美国城市在20世纪20~30年代曾大力发展过有轨电车系统和铁路系统，在轨道交通沿线建设居住区，形成工业城市向郊区扩张的第一步，由于“第二次世界大战”以后汽车和高速公路两大发展因素，加上美国住宅信贷系统的刺激，从20世纪40~60年代，远远超过原有城区范围的郊区纳入城市发展框架，原有轨道交通系统被拆除，大部分人的工作、居住和购物全部进入郊区，形成三种分离的功能区，而中心城区则普遍衰退，郊区化“蔓延”成为美国占绝对主导地位的城市模式，进而也形成了独特的，高度依赖私人汽车的美国生活方式。

从20世纪40年代美国城市化呈现蔓延趋势之初至今，美国的一些重要机构和专业人员一直在为由于城市模式而引发的各种问题寻找解决办法，例如：20世纪40~50年代以哈佛大学设计学院为中心的关于城市问题的大讨论，甚至试图将欧洲传统城市模式引入美国，并创立了城市设计专业领域；20世纪60年代初简·雅各布斯（Jane Jacobs）出版的《美国大城市的死与生》深刻批判了当时美国大规模城市更新运动期间所犯的普遍错误——铲除城市旧区，把高速公路开进城里等；20世纪80~90年代盛行的新城市主义，其实是向传统城镇学习，试图实现混合功能和步行优先的生活环境；近年来许多城市尝试的“精明增长”实践等。这一系列具有历史意义的努力实质上都是为了改变城市发展的基本思路和模式。不幸的是，美国快速城市化发展的将近30年时间——从20世纪40~60年代，整个世界还没有意识到能源和污染问题，更没有“全球变暖”，是一个无所顾忌的时代，而美国又不缺乏土

地和经济能力，完全可以满足每个人的美国梦——最基本的条件是在郊区有独立住宅，有私人汽车。1962年，美国海洋生物学家蕾切尔·卡逊（Rachel Carson）出版的《寂静的春天》第一次让世界深刻地意识到“环境污染”。1973年的第一次石油危机让世人知道了石油资源并不是取之不竭的，而此时美国的城市化进程基本完成，城市已经蔓延，汽车也已经成为美国人生活中不可缺少的成分，改变模式已经不可能。因此，以上的各种努力只可能对小的局部问题有改变。

美国学者奥利弗·吉勒姆（Oliver Gillham）2002年出版的《无边的城市——论战城市蔓延》对美国城市模式的根本性特点——“蔓延”进行了综合研究，对以功能分区、郊区化和依赖汽车为特征的城市发展模式进行了反思，从环境、资源、经济、社会以及人的健康等多方面指出这不是一个可持续发展的模式。尽管这种模式帮助更多的美国人实现了拥有个人土地的美国梦，也获得了很大的生活自由度，但整个国家维持这种模式所需要持续付出的代价是极其高昂的。这本书在中国应该获得更多关注——如果说《美国大城市的死与生》能够为当代中国城市中心区改造更新提供一些警示，这本书则为预测中国新城区未来提供了重要参考。

中国城市化面临了能源、污染和全球变暖的多方面限制条件，而且也不可能有其他国家为中国的碳排放“买单”，还有严峻的土地问题，必须防止美国城市化过程的一些特点，避免犯同样的错误。幸运的是，中国目前还处在这个过程的前半程，还在定型之中，对将出现的问题有美国先例为“参考”，有机会向合理的方向转变，但时间很紧迫。

亚洲重要城市，如东京、中国香港、新加坡和首尔等，在城市化过程中都探索了适合本国的城市模式，也有意识避免美国模式，这些城市各有值得中国借鉴的经验，而且由于历史和文化背景相似，对中国城市化具体问题的参考作用更大。中国应该充分研究亚洲经验。

### 3.2 影响中国城市模式的三点思考

#### （1）对现代主义规划思想进行发展和调整

我们目前普遍采用的，以功能分区和汽车交通为主导的城市规划逻辑仍然是现代主义城市规划思想。在中国当前要建造几百个城市、上万个小镇的历史背景下，这是必然的。现代主义城市规划是伴随工业时代工业城市发展而产生的，对于工业城市，对于从无到有新建大面积城市的情况而言，是一种十分快捷而且操作性强的规划手段。工业城市强调功能分区的目的是避免居住环境受工业污染

影响, 尽管城市要负担大量的日常交通量, 明确的分区仍然有益, 而且当时的新交通手段 (有轨电车和机动车) 也使运送工人上下班成为可能。但在今天的城市建设中, 尤其是在非工业城市, 功能分区的主要作用是什么呢? 在某些方面, 功能分区依然必要, 但尽可能减少不必要的功能分区 (尤其是巨大尺度规模的功能分区) 也就减少了日常性交通需求, 是解决城市交通问题的有效途径之一。

可以采用一种折中办法——在一个社区规模下实现既分区, 又有综合功能, 实现二者的结合。这种做法在控制性规划上行得通, 也将利于创造综合功能的城市氛围。当然, 需要通过保持部分历史肌理, 按照传统街坊尺度划分地块, 注重沿街建筑界面连续性等做法 (规划控制导则等管理手段) 使得这种办法成立。

#### (2) 确保城市大而紧凑

中国新城区目前的问题不仅出于大尺度的功能分区, 还在于密度过于松散。新城区普遍是这样一种状态——普通人日常生活中居住、工作和购物休闲三个主要组成部分

被分别安置在大规模单一功能的居住小区、自成一体的工业或办公园区和附带很大停车场的大型超市或购物中心, 每个部分的密度都远远低于城市中心区, 而且这被看做新城区的优点。

2009年6月~2010年3月, 在美国纽约摩天楼美术馆有一个题为《中国预言: 上海 (CHINA PROPHECY: SHANGHAI)》的展览和系列研讨活动, 将21世纪的上海和20世纪的纽约做类比。展览中纽约曼哈顿和上海陆家嘴并置的图片让人有很多感受, 前者是作于1900年的“曼哈顿1999年预言”版画, 后者则似乎印证了这种预言在中国的实现——这大概就是策展人的意图 (图7、图8)。但是, 把曼哈顿和陆家嘴的城市肌理图并置的时候, 我们会发现另外的问题——尽管高楼很多是二者的共性, 但密度、效率和城市氛围则截然不同 (图9、图10)。

作为城市的经济金融聚集区域, 曼哈顿和陆家嘴在本质上, 首先应该是高效率、高度城市化的经济机器。很难说陆家嘴CBD的城市空间质量、便利程度和城市氛围比曼



图7 刊于New York World (美国报纸, 发行于1860~1931年), 1900年12月30日副刊上的插图  
(资料来源:《1999的纽约预想 (New York City as it will be in 1997)》, 作者为插图画家 Louis Biedermann)



图8 上海浦东陆家嘴 CBD 的滨水天际线 (2008 年)



图9 纽约曼哈顿金融区城市空间肌理示意图。

注：范围为 1500m × 1500m，图中黑色部分为建筑物，深灰色为公共绿化或花园。

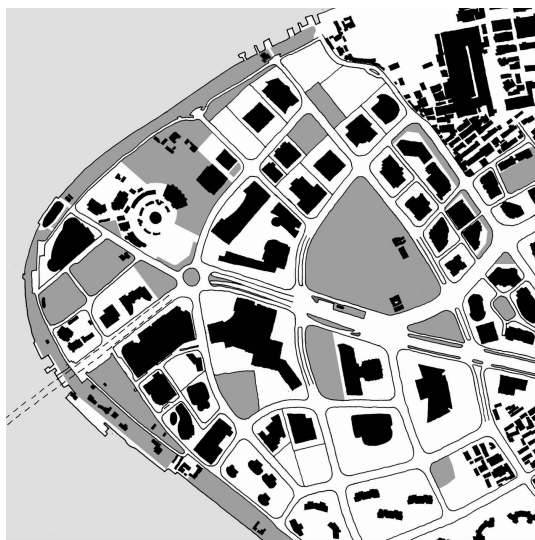


图10 上海浦东陆家嘴 CBD 城市空间肌理示意图。

注：范围为 1500m × 1500m，图中黑色部分为建筑物，深灰色为公共绿化或花园。

哈顿更好，相反，年轻的陆家嘴 CBD 正苦于因为大房子之间相距太远，房子不沿马路造等原因而导致的“没有人气”，从浦西看到的高楼林立的明信片般的城市景象和走进其中感受到的缺乏城市氛围形成强烈对比，而且无论每

个房子做得多么“好看”，都无法解决这个问题（图 11、图 12）。

如果如西方人所言，上海是“中国预言”，中国其他大城市继续沿着陆家嘴的城市空间模式发展，我们将很难





图 11 纽约曼哈顿城市鸟瞰景观



图 12 上海浦东陆家嘴城市鸟瞰景观

找到能够达到 20 世纪曼哈顿城市建设水准的中国城市 CBD。

中国人口众多，各级城市的总数量极大，城市规模极大，而且城市管理系统与西方国家各个城市自治的模式完全不同，“大”是中国城市化的必然和需要。“大”应该是城市行政辖区范围内城镇体系规划层面上有合理结构和整体控制，在合理的区域发展结构下实现大规模的建设量，这在重要大城市的总体规划中已经实现了。在此基础上如何实现“紧凑”是目前十分紧迫的问题。以上海为例，《上海城市总体规划（1999-2020）》提出的“1966 城镇体系”实际上是“大而集约”的战略思路<sup>①</sup>，对整个上海市域的城市化，对郊区城市化意义重大（图 13）。但在具体的新城和新镇规划设计上，往往会出现违背城市总体规划初衷，偏向低密度和低覆盖率的倾向，追求自然和人工交融，并以此为新城镇的“卖点”。这种倾向和陆家嘴的问题本质上是相同的，未来也会遇到类似的尴尬。

上海陆家嘴和上海的新城镇已经是中国其他城市学习的样板，但“密度越低越好”、“绿化覆盖率越高越好”等规划逻辑需要质疑。纽约、中国香港和新加坡等城市在高密度、高效率和城市品质之间相对均衡发展的思路（而不

是具体做法）值得中国城市学习，只有实现了城市的紧凑，才会确保在城市外围有“喘息”的空间，才会提高土地和城市设施的效率，利于实现可持续发展。

### （3）强化城市社区

目前大多数城市的结构，尤其在新城区，可以简单归纳为“框架—装饰—填充”模式：由交通路网形成最重要的城市框架；以大型城市开放空间和一些标志性公共建筑去装饰这个框架；以单一功能的开发项目去填充剩下的大量城市用地。而在传统城市中，社区在城市结构中占有重要角色，当然这个“社区”并非当下行政管理意义上的社区。中国城市居民过去所熟悉的，以一个大型企业或事业单位为依托形成的，包容生活、工作和社交的大型“社区”，尽管这是特殊历史条件下的产物，很多人对此没有好感，但这种“社区”确实是城市结构的一个重要组成要素，从国外好的城市中也明显能看到城市中的社区。但今天，伴随着城市改造，这个结构要素正在消亡。社会变革带来了城市人群的重新组合，但“物以类聚，人以群分”的基本规律决定了城市结构（无论是空间结构还是社会意义上的结构）仍然需要社区这个基本的结构要素。如果以社区理念去思考大型城市开发——在本质上，这与美国

<sup>①</sup> 上海“1966 城镇体系”规划提出了上海郊区城市化的三级体系——“新城—新市镇—中心村”，意图是通过郊区“集约”城市化发展，实现提高土地利用和保护环境等综合目标。



图 13 上海郊区的典型状态

村庄和小型乡镇企业等建成区域松散地分布在农田上，图示范围为 4000m × 6000m，位于上海市奉贤区和南汇区交界处，距离上海市中心约 35km，该范围内村庄数量超过 150 个，图中黑色部分表示村庄等建成区域。此图根据上海市测绘院编制的《上海道路交通指南 2006》（上海科学技术出版社，2006 年 1 月出版）重绘并统计村庄数量。

“新城市主义”和“精明增长”是一致的，大多数困扰我们的问题，包括功能适度混合、历史街区保护、文化传承、人性关怀、城市特色、城市交通等问题也就容易整体解决，因为这些都是塑造一个社区必须统一考虑的问题，城市建设也就能够实实在在地与城市可持续发展有关系。

社区模式是塑造高品质的城市生活的一种有效方式，这也是城市发展的历史经验。对于在国外好的城市生活过一段时间的人而言，真正触动心灵的不仅仅是纪念性场所，更是城市的日常生活场所。后者是今天中国城市普遍缺乏，甚至还没有意识到的。我们城市政府的决策层和绝大多数技术管理官员都有参观若干个国际城市的经历（比普通专业人员的考察机会多），尤其是欧美城市，但是由于行程紧张，在每个城市停留时间很短，参观对象必然是“基础课”的景点，就如同上海“一日游”必然参观外滩、南京路和东方明珠一样，他们对国际著名城市的印象几乎完全是纪念性的城市旅游景点形象——这种学习西方城市的方式是造成各个城市热衷于建设纪念性、标志性的建筑或宏大城市场景的原因之一。能否在我们的城市中形成一些各有特色的社区，而不是只有一个个围墙环绕起来的所谓高级住宅区，这将是影响未来城市品质的一个重要因素，当然，通过保护和更新原有城市中心区来实现这一点相对容易。

## 4 总结

从学术角度看，本文的观察和分析都算不上前沿，也

不具有科学价值，而是一些基本“常识”，尽管其中关于汽车、能源和大气变暖等是人类最近才发现的。我们希望社会能够认同这些“常识”，尤其是那些对中国当代城市化最具有决定作用的城市决策者和相关的技术官员，与这些“常识”关联的问题将决定中国城市的未来，也是中国和中国人的未来。

学者和专业人员阐述道理相对简单，尽管让这些道理成为“常识”也并不容易；但即使实现共识，在高速城市化进程中实施这些“常识”的复杂程度远远超出道理本身，需要所有参与其中的各个方面的共同努力才能实现。从“实施”角度考虑，有三点粗略建议：

第一，所有参与中国城市化进程的人，包括城市决策者、专家、城市管理人员、专业人员和普通城市居民等都对这个前所未有的建设进程缺乏经验，发达国家历史上曾有过的经验也很难适合中国实际情况，不能照搬。但“参考”和“依赖”又是不可回避的——西方城市化过程中曾热衷于理论，直至今日仍有余热，但实践证明这些大理论大都失败了，如 20 世纪 50 ~ 60 年代美国的城市交通改善和城市更新理念，高速公路修进城和大力度的城市改造后来被公认是严重损害了城市，因此大的规划“思想”在西方已很难被信任。中国的城市化没有受类似理论影响，但我们比较相信“设计”，尤其是国际设计——以中国的城镇数量规模，投入到国际设计竞赛的费用数量惊人，这是国际设计公司在国际市场盈利的一个重要渠道，而且周期往往只有三四个月，比设计一座小房子的周期还短，且不需对任何日后的实施情况负责。但随着郑东新区和临港新城等这些在国际学术和专业领域内备受批评的“著名”规划初步建成，同时也是人类城市历史上少有的大错误被“实现”后，中国城市对这类“设计”的信任度将会大打折扣。相比于大理论和大设计，城市空间和功能形态等方面的基本历史规律以及其他国家类似城市的经验更加可信，如何提取经验和转化成设计文件是其难度。

第二，城市规划和城市设计领域对城市可持续发展的专业贡献绝不仅仅是引用节能建筑、绿色汽车、绿色能源和和谐社会等其他领域的“概念”，使规划文件看起来“可持续发展”。城市本身是人类最大的人工产品，在其长期的建造和运行中如何节约运行成本与规划专业的交通和土地利用两方面关系重大，规划必须保障自己的本分之内能够“可持续”，这是其他领域不能替代的。

第三，“实施”问题远远超出专业范畴，绝大多数的专业人员和学者对现有城市建设的运行模式，甚至规划设计环节的操作模式都弄不清楚。由此，在这个问题上，决策者和技术官员必须发挥实质性作用，使存在缺陷的规划

文件以及“人”的主观能动性共同发挥作用，使规划文件  
和操作机制同步更新。前面两点建议有“科学性”可循，  
相对容易做到，这一点可能会是中国城市化建设再上新台阶  
的真正瓶颈。

参考文献

[1] 沙永杰. 中国城市的新天地: 瑞安天地项目城市设计理念研

究 [M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2010.

[2] 中国市长协会, 《中国城市发展报告》编辑委员会. 中国城  
市发展报告 2005 [M]. 北京: 中国城市出版社, 2006.

[3] Alex Krieger and William S. Saunders. Urban Design [M]. Minneapolis:  
University of Minnesota Press, 2009.

[4] 王军. 采访本上的城市 [M]. 北京: 生活·读书·新知三  
联书店, 2008.