

城市规划别走西方老路 PDF转换可能丢失图片或格式，建议
阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/290/2021_2022__E5_9F_8E_E5_B8_82_E8_A7_84_E5_c61_290268.htm 欧洲科学院院士、法籍艺术史与建筑史学家格利博达，从20世纪70年代至今，已经到访中国十几次。亲身感受了中国城市化进程的惊人速度。笔者不久前就中国城市规划中的一些问题采访了这位现在还担任美国建筑研究院名誉院士的专家。欧洲科学院院士、法籍艺术史与建筑史学家格利博达，从20世纪70年代至今，已经到访中国十几次。亲身感受了中国城市化进程的惊人速度。笔者不久前就中国城市规划中的一些问题采访了这位现在还担任美国建筑研究院名誉院士的专家。“要使公共交通‘人性化’”格利博达介绍，西方大城市解决城市交通拥堵问题的惟一绝招就是发展公共交通。公共交通的一个重要理念就是为所有人服务，而绝不仅仅是为普通百姓或者低收入者。我们需要让公共交通设施变得非常舒服、方便、快捷。这样无论是有钱人还是穷人出行都会首选公共交通，因为它最方便，也很舒服。格利博达还认为，要注重大型公共建筑的选址。在已经出现交通拥堵的市中心，应该尽量避免修建聚集数千人的体育馆、摩天楼等设施。这样才能更好地保证建筑物建成后的交通问题，合理分配城市的道路资源。“这里我不能不谈到正在北京市中心的国家大剧院。就它的选址规划问题上讲，我真的为它建成后的交通问题担心。它的前后就那么两条路，可它却要在市中心一下子聚集数千人。北京交通本来已经很堵了，建成后会对周围的交通造成何种影响么？如果因为交通问题对剧院的正常演出造成不利影响，

在那里建设剧院就不是好的选择。好的建筑规划一定要有50年以上的远见。”格利博达建议，就解决交通问题而言，应该对城市规划进行“清扫”，将大型建筑选址从原先的市中心清除到周边合理的位置，这样才能充分发挥路网的运力。避免人为的堵塞。“‘鸟巢’设计得确实不错，但北京很侥幸”格利博达解释说：“我个人的观点是，‘鸟巢’造型还是很不错的。但是它的设计师设计别的东西可能会更好，他们的专长不是设计体育馆。西方国家过去在建筑评选方面的教训是，由于不了解设计师背景，有时好钢没用在刀刃上。比如，专业设计体育场的却参加博物馆设计等。”“一个著名的失败的例子就是加拿大1976年举办奥运会时，奥运村居然没有设计厕所，原因就是设计师原本不是设计大型配套住宅区出身，没有过多考虑一些人们的细节行为习惯。这样的失败例子实在太多。这次赫尔佐格他们能够把北京的那个体育场设计得很棒，我个人认为北京获得这一好的设计实属侥幸。”格利博达说：“现在我还不敢说这个建筑到底好不好，要看它建完后到底怎样。但我可以告诉你的是，如今法国的一些重点建筑并非一定要找法国四大建筑设计师设计，因为每个设计师的专长是不同的。”格利博达认为，关键要看这一建筑的性质和建筑师的专长，而不是建筑师的名气。此外，如果有国外设计师参加设计竞标，可考虑让国外评委参加，因为当事国专家有时并不了解竞标设计师。他特别提醒，中国城市在聘请外国人进行设计规划时，要注意避免“洋垃圾”作品转嫁中国，以及可能存在“拷贝”国外已有作品充当原创的现象。“老城区应少建突兀的建筑”中国城市发展挥之不去的便是保护老城与建设新城市的矛盾。北京等大

城市更是这样。格利博达对此认为，保护老城区是绝对必要的，不能在老城区里建设突兀的建筑。巴黎环路（相当于北京二环再大点）以内是以老建筑为主要风格的，那些建筑最高10层。20世纪80年代看到美国等高楼建筑很时髦，巴黎也在环路内建设了个一个高四五十层的蒙巴纳斯大厦，从此成了建筑界举世公认的败笔。如果再按照美国那套方法继续建设新摩天大楼，巴黎将不复存在。因此政府后来下令再也不许在环路内建超高楼了。格利博达还认为，策略一点的办法就是在老城区建设尽量与城区整体风格相近的建筑，或者少建建筑，越往外可以建越多新建筑，这样逐渐过渡到周边。采用如此方式，保护老城区和建设新区域就不会太矛盾。关于新区域建设，格利博达还认为，目前不少中国城市居民开始往郊区迁移，西方国家也曾走过这样一条路。但是在城郊居民区建设中，西方国家的“水泥森林”型社区留下了许多社会问题。“因此应留出公共的‘绿色空间’，也就是公众可以相互沟通的人性化地区。这种“绿色空间”是一个城郊居民区的灵魂。法国的经验也表明，对于一个社区来说，建设“绿色空间”并不需要额外花费，关键是设计人员是否将这一点考虑进去，并懂得一点心理学。同样道理，中央商业区（CBD）的规划也不应该忽视“绿色空间”，这样员工才不会过度紧张和疲劳，导致工作效率低下。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com