

城市规划综合辅导之英国城市规划考察的几点思考  
城市规划师考试 PDF 转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/525/2021\\_2022\\_\\_E5\\_9F\\_8E\\_E5\\_B8\\_82\\_E8\\_A7\\_84\\_E5\\_c61\\_525404.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/525/2021_2022__E5_9F_8E_E5_B8_82_E8_A7_84_E5_c61_525404.htm) 1. 城市型制特色 1.1 城市分级 英国总人口为5800万人，国土面积为 24.41KM<sup>2</sup>，由大不列颠岛（包括英格兰、苏格兰、威尔士）、爱尔兰岛东北部和一些小岛组成，海岸线总长11450公里，除伦敦外被分为14个地区，语言和传统文化受欧洲北部影响较多。真正成为世界强国始于18世纪60年代至19世纪30年代（维多利亚时期），是世界上第一个完成工业革命的国家，占有的殖民地比本土大111倍。英国城市分级明确，城市等级是由皇室宣布，以首都（capital）-城市（city）-城镇（town）-乡村（village）为序，并不是完全按照人口规模而定。过去以宗教的分区确定，设立大教堂的城镇即可称为城市，而因为某一特定事件而册封的小城市也大有人在。城市中人口分布较散，超过100万以上的大城市并不多，主要集中在东南部地区。伦敦作为英国的首位城市，以M25高速公路环线为界定，面积为1580平方公里，拥有750万人口。相比二级城市如伯明翰、曼切斯特、爱丁堡等，城市规模及人口规模都高出数倍。而三级或更低级的小镇规模更小，城市氛围则愈趋宁静平和。不同城市依据每个区域的自然或人文资源，因势利导确定不同城市的规模和发展脉络，选择不同的交通模式，塑造城镇特色。即便在优势不明确的废弃工业小镇里，地方政府也是充分利用原有工业设施，进行维护修葺，改造成为城市公共场所，如博物馆或商业摩尔（mall），不仅挽留了现有人口，还可以吸引其它区域的游客。 1.2 城市型制的衍生和共存 城市规划

者在丰富的历史文化遗迹前|百考试题|小心翼翼，城市肌理伴随着不同时期的扩张延续着，因此大部分城市都可以清晰地看出不同时期的城市基本型制:中世纪的城市以城堡和教堂为核心，多伫立在城市的至高点，道路采用蛛网结构，空间内敛且指向明确，封闭狭窄的街道顺坡而下指向周边，地块划分不规则，城市功能需求极小；文艺复兴后的城市追捧古罗马和古希腊时期的民主城邦制，以城市手工业和商业为主的空间需求迫使城市向外围不规则发散，但局部地段仍清晰的保留着帕拉迪奥式规则的开放空间；工业革命时期的城市急剧扩张，将分散的片断连接成较大的城市范围，中产阶级追求着贵族的气度，城市里出现了较大手笔的理性线条形制，方格路网再次回到城市结构当中，同时加以较大尺度的节点空间来减少其刻板之处，如弧形或圆形、轴线转移等手法；而近代田园城市理论等现代城市规划理论指导下，不仅吸取了古典主义的恢宏和优雅，还为城市人民提供了宜居的城市环境如中央公园、环形路网加轴向干路、环形的林荫大道（Grand Avenue）等具有明显的古典主义的痕迹.二战后英国蓬勃兴起的“新城运动”对战后城市规划理论与实践产生了巨大影响，规划的重点第一次从大城市转向周边的新兴城镇。新城最重要的目标是空间和功能的“自给自足”。新城规划开创了完全不同于以往的规划风格，抛弃了对形式美学及刻板秩序感的简单模仿，第一次充分考虑小汽车交通对现代城市的影响，利用环路分离内外部交通，而且重视不同交通方式的空间分离。以上城市型制特点多共存于单个城市之中，城市表现出两个层面的结构：微观层面以狭窄而密集的道路和围合而成且尺度不一的街坊为基本构成单元；

宏观层面的特征是城市的广场公园及联系它们的城市主路网。城市交通路网和公共交通策略对不同肌理间的拼接起到了良好的润滑作用。

### 1.3 路网骨架及交通策略对城市用地的影响

“以公共交通为主导，窄路幅，高密度和小街坊”是城市中心区建设中的基本理念。即便是在小汽车增长最为迅速的时期，也从来没有将汽车交通作为城市交通系统规划的惟一目标。保持步行环境和交通安全、安宁的生活质量成为城市规划的重要目标。小尺度、利于行人穿越并能够有效限制车速的道路网形制得以保存并发展。随着汽车的普及，这种密集的、连通性高的道路网非但没有造成交通混乱，反而提供了通达性极高的多路径条件，同时也极大地提高了两侧土地的经济价值。我国目前城市规划为提高城市车辆的通行能力而强调的扩宽城市主路网尺度很大程度的改变了旧城原有肌理，而且也大大增加了主干道和主要交叉口的交通压力。有效保留和延伸旧城形制，加密城市支路网，加强城市“毛细血管”的通行能力正是亟待深入研究的课题。

## 2. 公共领域建设

公共领域的范畴极广，“家门以外的所有场所”。至上世纪90年代起兴起的城市复兴运动主要是以公共领域的改造为核心的城市建设。每个项目根据现状、经济压力和社区介入力量等因素而有别：有的项目以历史遗产保护为主，以旅游资源开发为先导，改善交通可达性和生态环境，如威斯明斯特区改造；有的以重建旧城危房区为主，从社会学角度抚平宗教、种族矛盾，在建设城市新貌的同时保证原住民生活方式的延续，如伦敦斯皮塔菲尔德区；有的以利用旧工业区创造“厂房生活”（loft living）为主，增加基础设施，创建及科技工业、商业休闲、居住为一体的创意综合体，如城市运河

船坞区等。任何公共领域的项目都是一种调节行为，它必须面对城市各方面需求，在各种矛盾的权衡中寻找一种综合的解决方案，即是社会所接受的方案。许多项目最初都是以政府为主导开展的，但在基础设施基本落定后，如主要外围道路或河道清淤等，或是先导项目（pilot project）建成后，如中心广场或博物馆等项目，再将规划中可改造的用地进行拆分，吸引私人投资的介入。战后政府对城市复兴的探索从清理可利用住宅和贫民窟开始，由国家直线管理到城市和地区的分级共同管理，而社会公众的参与力度也逐渐加大，资金来源渠道多样化，普遍采取合伙人制度（partnership），使得不同级别的财政拨款、私人投资、社会公益基金有效平衡。城市公共领域从规划建设到后期管理建立了一套较良性的循环模式。以每个社区为主体的管理公司负责对地段内的空间进行安全、卫生、设施维护、项目选取、公共活动组织等方面的系统管理。以伦敦特拉法加广场为例，每年定期或不定期的各类活动多达100多个，极大丰富了公共空间的社会参与性，同时为其商业繁荣带来了不少契机。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](http://www.100test.com)