

城市中心业务区的特征城市规划师考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/646/2021_2022__E5_9F_8E_E5_B8_82_E4_B8_AD_E5_c61_646673.htm 城市中心业务区

(Central Business District , 简称CBD) 是城市最富有魅力和最引人入胜的地区，是城市的繁华的标志，也是居民引以为荣的地方。“十里商业长街”、“华丽大道”

(Magnificent Avenue)、“非凡的大街”(Miracle Mile) 等等称呼便是对CBD的美称。上海的南京路、北京的王府井大街、天津的和平路、武汉的中山大道、香港的中环、东京的银座、纽约的第五大道、巴黎的香榭丽舍大街以及伦敦的西蒂区 (City) 等都是国内外城市中心区商业大道的典型代表。

来源：考试大 CBD是城市政治、金融、经济和文化活动的舞台，众多办公中心大楼和各种事务所云集于此。它给城市提供了大量工作岗位和就业场所。在CBD可以产生1/4甚至更多的城市财政收入，是城市经济的主要支柱及税收的主要来源。CBD还是城市社交和信息交流的主要地方，午餐和午餐会是中心业务区社交的主要活动形式之一。采集者退散 尽管西方城市的中心区普遍衰退，但CBD依然在城市的经济、社会、心理中起着重要的吸引作用。拥有一个有节奏地活动的、有生机的中心业务区的城市，一般都是经济发达的城市。

1. 位置和发展特点 城市中心业务区一般位于城市中最古老的地段，并经历过若干个历史发展阶段才相对稳定下来。北京最早的闹市是围绕着皇城四周，包括鼓楼、前门、东单和西单；上海最早的闹市在城隍庙，后来才移到南京路和外滩一带；伦敦CBD的核心是西蒂和西敏寺，1560年建立了皇家交易

所，形成了西蒂金融区的核心，也许这就是世界上第一个现代CBD的实例。世界上大多数大城市中心区都有过一个演化过程，大体经历了100年左右时间才逐渐形成（如上海、武汉都是从1860年南京条约以后才逐步发展起来的），从一个零售商业区，发展成为今日的业务办公与商业的综合体（Office - commercial Complex）。但是，较小的城市中心区，大部分仍然停留在零售商业中心的发展阶段上。各国大城市的中心区都是就业的主要场所，并且以第三产业为主体，它们的发展趋势都是进一步同文化、娱乐、会议和旅游相结合。今后城市中心区的社会经济、生活方式以及城市结构还将进一步产生新的变化。近年来，世界各国都在积极地重建市中心区。一些国家城市中心的古老建筑物被爆破夷平，修建了许多摩天大楼，早期城市的天际线愈益变得参差不齐了。由于大片古老建筑被推倒，并在这些地基上修建了高层建筑物，于是腾出了许多空地，这些空地多数辟为停车场。19世纪至20世纪初，城市CBD核心区普遍都是高密度的，可是到了20世纪60年代以来，许多城市中心区趋向于低密度，这是一个很大的变化。

2.中心性 中心业务区具有独特的优越性，这就是它的中心性。它的中心功能使城市的每一组成部分均与中心业务区紧密联系并受其支配。城市大部分的交通干线都在CBD辐合，由此创造了一个良好的条件，使名目繁多的政治、经济和文化活动，都以市中心为舞台。因此，CBD在传统上很自然地成了市民活动的焦点，并享有声誉。如：市民要购买一件较贵重的物品，非要进城中心一趟不可。这就是一种传统的购物行为。不在城中著名商店购买物品似乎就不够放心，如果不是在那里购买的物品，人们甚至不便在亲朋

面前夸耀所购物品。有一句古老的谚语即，“条条大路通向闹市中心”（All Roads Lead Downtown）。3.高层化 第二次世界大战后，西方不少国家（尤以美国为甚）城市发展的特征是，城市空间向立体发展即高层化和城市平面向四周扩展即郊区化。来源：www.examda.com 高层化本来就是芝加哥和纽约的城市特征，现在全美国约有34座城市的中心区出现了高层化，总共有200座150米（500英尺）以上的高层建筑物，其中纽约90座，芝加哥25座。1993年，未来的芝加哥世界博览会，计划兴建一座更高的建筑物。它就是高约600米、180层的世界贸易中心。它将比目前世界最高的西尔斯大厦还要高出60多层，近200米。拉丁美洲各国的大城市（如圣保罗）的市中心也以高层化为特征。甚至伦敦和巴黎这两座有名的欧洲巴洛克城市，也开始了高层化的倾向。地震频繁的日本东京等大城市也加入了高层化的行列，50层以上的建筑物已为数不少。我国的香港、上海和广州已开始出现第二代高层建筑，其他城市如北京、天津、南京和武汉等城市中心区，也都纷纷出现高层建筑。现在的问题是高层化使市中心区交通系统发生了一系列的变化，使对内、对外交通格局发生变化，也影响到整个城市结构的变化。高层化意味着地价等值线在市中心愈来愈密集，中心业务区用地指数最大。由于增加建筑楼层的面积比增加为交通使用的外部空间更能带来明显的经济利益，所以在许多城市中心区，中心业务建筑物不断增加，而道路面积却没有相应增加。建筑物的增加意味着人口的增加，同时意味着交通流量的增长，结果造成了对外部空间更大的压力，道路交通更加拥挤，街道上充满了人群和车辆。芝加哥、纽约的市中心区往往出现人车在道路上穿

梭的情况，有的地方根本不理睬交通信号灯的指挥，这在一般城市是比较少见的。超高层建筑西尔斯大厦，总面积达450万平方英尺（41.8万平方米），白天常驻人口16500人，加上流动人口（业务人员、旅客和观光者）每天在这里活动的人口达10多万人，真好比一座城市。它的物资供应全靠拖车（为40英尺长、8英尺高的货柜车，象一节火车皮），直接开到大门口。如果一个大城市的中心区拥有数十座30~100层的高层建筑物，可以想象，它将给整个城市交通系统带来多么大的影响。我国城市道路网结构一般没有专门为进货的后街（背街）。一般大厦的进货全在晚上进行。象汉口中山大道的闹市区，两旁都是商店，人行道边又有高大铁栏杆阻挡，使用大型货柜拖车运货也十分困难，只好用卡车运输，就是这样停车也很困难。总之，市中心区高层化使城市社会、经济、生态环境发生很大变化，将给我国的城市规划带来新的课题。

4.人口数目昼夜差别极大来源：考试大 西方城市（尤其是美国的城市）的中心业务区同我国城市中心区的结构很不相同。它们是单纯的业务区，其间很少住宅。CBD的人口数目昼夜之间差距很大。这是西方城市中心区的特征之一。东亚的城市，特别是我国的城市中心区，商业、各种事业和居住功能混杂，中心区夜间人口密度也很高。还有不少居民甚至白天往城区或近郊区出勤，晚上住在市中心。国外城市中心区大部分的活动皆在平日的白天进行。周一至周五是业务办公时间，周六是购物日，星期天整个CBD则人寥寥无几。CBD的夜生活是多种多样的，文娱、舞会、宴会直至深夜。一般晚上在中心区留宿的只是部分旅客和少量居民；大部分雇员，尤其是中、上层工作人员，一到傍晚都驾车离开市

区，到郊区居住。由于CBD昼夜人口变化很大，造成早晚两次繁忙紧张的交通高峰。图5 国外城市中心业务区昼夜人口变化规律

百考试题论坛 城市中心业务区的规划设计历来是城市规划的主要组成部分。当前，国内外的一些大城市，在CBD的规划设计上一般都遇到了如下矛盾：（1）高层建筑愈来愈密集，人流和交通流量过分集中带来了一系列矛盾。（2）西方城市的市中心区白天和非节假日人口数往往是晚间和周末人口数的10倍，甚至数十倍。而亚洲一些城市中心区夜间人口依然密集，是“不夜城”，周末购物，人口更多。这同西方城市显著不同，但它们都给城市带来交通、环境等一系列问题。（3）每天早晚出现交通拥塞现象，极需缓和。这是东西方城市面临的共同问题。（4）停车场与停车空间占地很多。市中心日间的停车空间布局是当前城市规划中的一大研究课题。如美国城市中心业务区，停车面积一般占中心业务区总面积的8.3~15.3%。芝加哥卢普（Loop）中心区，总面积为2.6平方公里，其中停车面积约占0.39平方公里，占总用地的15%。在城市中心区，停车空间往往大于街道绿化空间；硬质景观空间面积大于软质景观空间的面积。这是一个普遍存在的问题。（5）步行者的安全问题。国内外一些城市都采取了许多措施来保护步行者的安全，如步行街、单行线、交通安全岛、栏杆、天桥和地下通道等。但是，即使如此，行人的安全仍然存在着很多问题。有些措施则影响了城市的景观，或给行人带来不愉快感。（6）对外交通枢纽的布局问题。过去城市中心区的对外交通（如火车站、汽车站）一般分布在CBD的边缘。而现在世界上有些大城市为了方便旅客，将对外交通设施布置在综合性大厦的地

下或附近。（7）采取地下商业街、下沉式广场、大建筑物之间的连系天桥、地道及拱廊商业街（Arcade Shopping Malls）等措施，以疏散市中心密集的步行人流。采集者退散（8）城市第三产业的规划布局问题。第三产业的发展是一个城市功能多样化及向信息化发展的标志，也是城市建设现代化的动力。第三产业的规划布局对我国大、中、小城市都有现实意义。（9）流动人口与城市环境规划管理问题。流动人口给城市带来活力也带来不少矛盾。大量的流动人口不仅影响交通运输、城市用地管理、城市社会结构，还影响到城市的空间结构。（10）城市人口和产业集中与分散发展的矛盾。西方各国城市化目前正面临这一问题。分散的郊区使城市中心区趋于萧条。我国城市化发展在规划上要有应变能力，既要适当疏散市中心区过份集中的人口和产业，又要考虑维持繁荣的中心城。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