

城市化的近域推进城市规划师考试 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_E5_8C_96_E7_c61_646678.htm 探讨城市化的近域推进过程，是对城市化原理的具体分析，是从地域系列上直观理解城市化的原理。城市化的推进过程是按照以下两种方式反映在地表上：城市范围的扩大；城市数目的增多。前者是以现有城市为原点的近域扩散，后者则是广泛区域里城市发生过程。本节讨论其中的第一个方面，即城市化的近域推进，在第五章中再讨论其中的第二个方面。一、内部市区的城市化 内部市区包括城心地区和中间市区，与城市规划学上的建成区基本同义。1.城心地区的城市化www.

Examda.CoM考试就到百考试题 每一个城市都有城心，或者是单中心结构，或者是多中心结构，世界上多数城市是单中心结构。城市就是从其中心向外发展。来源：考试大 这里所说的城心，不是指城市平面的几何中心，而是指城市中商业服务业和办公事业集中、交通线路汇集、位置大体适中的实际上的城市中心区。这里街区繁华，人流稠密，昼间人口十分集中。这里表达了城市的主要形象，既是城市自身的生长极，也是对腹地产生吸引作用的磁力源。农村人口很大程度上是受到这里繁华气氛的吸引，而滋生进城定居的欲望和要求的。城心地区进行的城市化主要是向心型城市化。在西方许多发达国家的大城市里，向心型城市化的不断进行，使城心地区地价飞涨，土地利用因此而十分经济节约。拥挤的街区内不仅高层建筑迭起，而且向地下开拓空间，形成城市中一个密度高、能量大的中核，改变了城市传统的平面景观，

表达了城市向三维空间发展的趋势。80年代以来，我国一些城市中心的发展也出现了上述趋势，伴随着两个值得重视的问题：第一个是我国城市市中心区大多为旧市区，人口高度密集，基础设施老化，大量高层商业楼、住宅楼的兴建使城市各项基础设施的负担更为加重。第二个是我国很多城市具有悠久历史，市中心区保留有传统的建筑风格，如盲目兴建现代化高层建筑，势必破坏原有的风貌。因此，对我国城市市中心区的发展，必须要有合理的规划、控制。

2. 中间市区的城市化

中间市区指的是夹在城心地区与外围市区之间的环状区域。与城心地区和外围市区相比，中间市区在城市化过程中较为稳定，地域变动幅度小，速度和缓，是传递城市人流和能量的过渡地区。城市化在这个地区主要的表现形式是“填充”，即见缝插针地建起公寓、住宅、小型工厂等，常常挤掉城市应有的绿地。近年来，由于城心地区地价上涨速度太快，迫使一部分城心的业务部门流进中间市区。有些大都市，如东京、巴黎等因势利导，在中间市区兴建副都心，起到了减轻市中心区压力的作用。

二、外围市区的城市化

外围市区，指的是内部市区外缘、与郊区接壤的环状地带，通称为城乡结合部。这里，市区与郊区接壤，街区与田园交错，是城市化近域推进表现最激烈的地区。在这里可以清楚地看到：城市在前进，农村在后退。如果说内部市区在向心型城市化作用下，城市产生了立体的、质的充实，那么，外围市区在离心外延型城市化的作用下，城市发生了平面的、量的扩大。这种平面的量的扩大，是城市化的基本表现之一。下面介绍几种主要城市职能部门的外移过程。

1. 对外交通设施的伸展与城市化

现代交通工具的产生与变革是近现代城市发

展的基本动力之一。19世纪中叶之前，城市中的主要交通工具是马车，人们出行方式则主要依赖于步行。由于人们的出行能力有限，其活动半径很小，形成高度密集而面积狭小紧凑的城市。如19世纪初期的伦敦，其核心区的半径约为2英里（1英里=1.6千米）。从1800年到1850年，伦敦人口从100万增加到200万，城市半径还未增加到3英里。当时的绝大多数居民根本没有任何公共或私人的交通工具，步行上班时间约需1小时。铁路的出现给城市的发展与扩张带来了生机。首先，通过铁路可将工业生产所需的原材料从遥远的产地运到城市中，使工厂不必紧邻原材料产地布局，从而给工业革命时期的城市带来经济增长的动力。其次，铁路可以用作城市公共客运工具，使人们的出行距离大大增加，这就为城市向外扩张提供了必要的条件。特别是当地铁出现后，铁路对大城市扩张所起的作用更为明显。1863年，伦敦兴建了世界上第一条地下铁道。此后，随着地铁和郊区铁路向四面八方伸展，伦敦的通勤半径速度增长至15英里。但由于当时缺乏有效的支线客运系统，铁路线之间的地区尚未发展起来，城市呈触须式的发展形式。20世纪初出现了电气火车，它是比蒸汽火车更为有效的交通工具，由于它增速与减速都很迅速，因而可以设更多的站。更重要的是，新兴的公共汽车替代了公共马车和有轨马车的陈旧支线交通方式。作为一种快速而经济的高效率支线交通，它可以使人们沿现有的道路通达任何方向。于是，铁路线之间的空地得到开发，原先触须状的城市转变为大致圆形的城市，城市的占地面积大为增加。近几十年来，随着高速公路的出现和小汽车的普及，城市向郊外扩散的速度更快，距离也越远。为了防止城市无限制地向四周

蔓延，人们采取了不少措施，如兴建绿带、卫星城镇等。但若干发达国家中，大城市向郊外扩展的势头依然很猛，从而出现所谓郊区城市化、逆城市化的现象。

2. 工业的扩展与城市化

工业的扩展带动城市的扩展，这是城市化的传统推进方式。前工业社会时期城市土地的经济职能主要是商业和手工业。由于生产方式落后，效率低，占用的城市土地面积也不大。工业革命后，工业成为城市中的一项主导产业。为了追求更高的经济效益，工厂之间有集聚成团的倾向，形成规模不等的工业区。同时，为了获得更大利润，企业要扩大再生产，这就需要占用更多的土地来兴建厂房和各种附属设施。于是，城市在工厂的带动下，急剧向外推进。这一现象在我国城市的空间扩展中，表现得更为明显。这是因为在解放后一段时期内，由于片面强调变消费城市为生产城市，各城市无一例外将工业作为城市的主要经济部门来发展，结果在旧城外缘断断续续地形成一条工业带，出现工厂包围城市的局面。到了现代，城市工业在扩展方式上又出现了一些新的特点：首先，大型工厂和重型企业外迁的倾向更为强烈。其主要原因是城市的土地利用更紧张，竞争更激烈。第三产业中的许多部门在单位土地面积上创造的价值要大大超过那些大型工厂企业，而电子仪表、服装等工业的工厂建筑由于可以向多层结构发展，占用的城市用地及所付代价也较小。在此情况之下，只能作平面布局，需要占用大量土地的工厂只好向郊外搬迁，以减少土地成本开支。第二，工厂的外迁常以某些特殊工厂为先导。如煤气厂、自来水厂、化工厂、钢铁厂、重型机械厂等。这些工厂或因占地面积过大，或因防火防爆，或因有环境保护要求，或因原料产品运输等原因，常

常先于其它工厂在外围市区出现，成为城市化的先锋。第三，现代工业的专业化生产协作，形成许多规模宏大的联合企业。这些企业厂房高大，面积宽广，集中的人口甚多，多采取飞地型城市化在远郊区选址兴建。本文来源:百考试题网 最后，工厂外迁不管采用何种形式，迁移的距离有多远，最终都不会脱离城市的影响范围。因为工厂企业需要在社会服务、科学研究、技术协作、产品推销、市场信息等方面使用城市中的各项设施和服务。

3.住宅的扩散与城市化

居住是城市的主要功能之一，通常，住宅用地占城市用地的比重也最大。在城市向外围的扩展中，住宅扩散起着十分重要的作用。城市人口的增加和改善居住条件的欲望导致城市住宅大量地、经久不断地兴建，这是住宅不断向城市外围扩散的原因所在。在发达国家，由于生活水平较高，人们追求带庭院的独户住宅，使住宅在外围市区的扩散较为稀疏。在我国，城市用地比较紧张，新建住宅一般采用居住区集中布局的方式，使住宅向外扩散的距离比较有限。但是，由于80年代城市住宅大规模地兴建，在城市边缘地带仍然可以看到住宅向郊外推进的现象。住宅扩散还会带动城市其它职能部门的扩散，如商业服务、中小学校、医疗保健、文体娱乐设施等等。在它们的参与下，街区才会慢慢繁华起来，城市的气氛才会慢慢浓起来。否则，住宅区将是单调的“卧城”。但是，早期人们并没有认识到住宅扩散中的这一特点。本世纪20年代西方一些大城市为解决住宅问题，曾在近郊区兴建过不少卧城。它们的商业服务设施水准很低，人们的很多活动仍须去母城解决，故吸引力不大。50年代以后，住宅向外扩散中的商业服务设施建设才受到人们的高度重视，并导致城市商业区

位的重大变化。在城市边缘地带，出现了规模巨大的购物中心、汽车商场等。我国居住区建设中也曾出现过不重视建设商业服务设施的现象，给人们的生活带来诸多不便。80年代以来，这一局面有所改观，但仍存在一些问题。如国家规定的商业建筑面积得不到保证，过去制定的商业服务设施千人指标有一部分已经过时，商业布局不能适应商品经济发展的需要，不考虑农贸市场、个体商业街的设置，等等。凡此种种，需要在今后的居住区建设中妥善解决。www.

Examda.CoM考试就到百考试题除了以上一些主要职能部门的扩散外，还有一些较为次要的职能部门也有向郊外扩散的强烈倾向。如文教科研单位（这里专指高等院校、科研机构）、特殊病院、苗圃、墓地等。在我国一些大城市的近郊区，往往是高校、科研机构集中的智力密集区，北京西北郊的中关村、武汉的东湖等就是典型例子。近年来，在这些智力密集区，进一步兴起了高科技开发区。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