

■ 经济学·管理学

“紧凑城市”的内涵及其对中国城市发展的适应性

李红娟 曹现强

(山东大学 政治学与公共管理学院, 山东 济南 250100)

[摘要] “紧凑城市”诞生于西方发达国家,源于对城市可持续性发展的诉求。由于我国城市发展与西方发达国家存在着差异,导致对“紧凑城市”的认识和实践存在着误区,其原因在于对“紧凑城市”的科学内涵理解不到位。文章通过对相关文献的梳理和归纳,从核心内容、原则、特征、目标和衡量标准等方面对“紧凑城市”的内涵进行了认识。在此基础上,分析了“紧凑城市”在我国推行的现实依据以及与我国城市发展需求的契合点,并考察了我国建设“紧凑城市”的条件和能力。最后,提出了“紧凑城市”在中国的实现路径。

[关键词] 紧凑城市;内涵;中国城市;适应性

[中图分类号]F061.3 **(文献标识码)**A **(文章编号)**1005-3492(2014)06-0110-07 **[收稿日期]** 2014-03-02

[作者简介]李红娟,新疆昌吉人,山东大学政治学与公共管理学院博士生,昌吉学院经济管理系讲师,主要研究方向为城市管理与地方治理;曹现强,山东临沂人,山东大学政治学与公共管理学院教授、博士生导师,山东大学城市发展与公共政策研究所所长。

引言

当前,可持续性发展已经成为世界发展的主旋律。对未来环境和资源的关注使得各个国家都在积极探索实现可持续性发展的途径及方法。在可持续性发展的大背景下,我国提出了生态文明战略,党的十八大把生态文明纳入了中国特色社会主义事业五位一体的总体布局,指明了今后我国要走一条资源节约型、环境友好型的发展道路。城市成为我国生态文明建设的主要阵地。《中国城市发展报告(2011)》显示,2011年,我国城镇化率已经达到51.27%,城镇人口首次超过农村人口,达到6.9亿人,这表明我国已经进入了城市发展的关键阶段。在我国城市发展过程中面临着资源环境的制约与城市快速发展、城市土地利用粗放与土地资源短缺、生态环境保护与城市污染等多重矛盾。因此,探索一条适合中国城市的发展道路显得尤为紧迫和重要。

一、“紧凑城市”的缘起及发展

“紧凑城市”源自于英语“compact city”,翻译为“紧凑城市”、“紧缩城市”或“紧凑新城镇”等,较为认可的译文是“紧凑城市”。“紧凑城市”最早出现于1973年Dantzig, G和Satty, T的专著《紧凑城市——适于居住的城市环境计划》中。同年,Dantzig, G在(The ORSA New Orleans Address on Compact City)的演说中对“紧凑城市”进行了阐述。1988年荷兰政府开始将“紧凑城市”的理念引入到政策层面,使其成为城市结构规划的重要原则;1990年欧共体委员会(CEC)发布的城市环境绿皮书中将“紧凑城市”作为“一种解决居住和环境问题的途径”提出。之后,英国将“紧凑城市”作为国家规划政策中的核心要素。^[1]“紧凑城市”是作为城市蔓延对立面提出的策略,由于各个国家存在着不同的城市蔓延现象和危害,导致“紧凑城市”在不同国家所对应的城市问题不同,如在荷兰主要对应的是内城衰败(后被“网络城市”取代);在日本对应的是缺乏公共服务的弥漫式扩展;^[2]在美国对应的是郊区化和“逆城市化”;在澳大利亚主要对应的是城市中心活力丧

失;^[3]在欧洲对应的是自然环境被破坏。

“紧凑城市”被认为是一种更有效地实现城市可持续性发展的空间策略,并能有效地解决西方国家出现的城市问题。因此,学术界和政界不断地对“紧凑城市”进行研究。英国的迈克·詹克斯等人(1996)编著了《紧缩城市一种可持续发展的城市形态》,主要阐述有关“紧凑城市”的概念性问题,并对有关“紧凑城市”所达成的共识及争议作出了全面的梳理及总结,道明了“紧凑城市”概念的复杂性;美国学者戈顿(Gordon)和理查德森(Richardson)(1997)从宏观、微观和空间结构层面来理解“紧凑城市”,认为城市分散发展与土地混合利用可以降低人均能耗,并指出不同发展模式上的密度变化;^[4]布雷赫尼(1997)首次对“紧凑城市”作出了定义,并对“紧凑城市”的特征进行了较为全面的概括;^[5]英国学者伯顿(2002)率先对城市紧凑度的衡量指标进行了探索,将“紧凑城市”归纳为三个范畴,并结合不同的范畴设置了不同的衡量指标;^[6]纽曼(2005)结合“紧凑城市”的概念以及其所针对的城市蔓延问题,提出了“紧凑城市”所具有的14个方面的典型特征;^[7]日本的海道清信(2007)在《紧凑型城市的规划与设计》中将“紧凑城市”作为可持续社会下的城市目标形象,就“什么是紧凑型的城市”进行了基本思想梳理,并从英国、欧盟及美国最新的城市政策、城市开发潮流角度对有关“紧凑城市”的事例及经验教训进行了整理与归纳,最后,提出了日本式的“紧凑城市”建设。美国对照“紧凑城市”的理念和本国的实际情况提出了回归传统社区的“新城市主义”和鼓励对棕色土地开发的“精明增长”理论,以及主张城市公共交通主导的TOD理论,这些理论在某种程度上促进了“紧凑城市”的发展,包括提出分散的集中,更符合现实发展的需要。上述的研究成果在一定程度上验证和肯定了“紧凑城市”的可持续性价值,也形成了“紧凑城市”发展的轨迹。

本世纪初,“紧凑城市”的研究成果流入中国,同样引起了广泛的讨论和探索,学者们分别从不同角度对“紧凑城市”的理念(马鹏(2004)^[8];方创琳(2007)^[9];郭胜(2008)^[10];李琳(2008)^[11])和可持续性(程开明等(2007)^[12];岳宜宝(2009)^[13]);以及在中国的应用(耿宏兵(2008)^[14];彭晖(2008)^[15];陈海燕等(2008)^[16];韩笋生等(2009)^[17];马丽等(2011)^[18];闫兵(2012)^[19])等做出了阐述,推动了“紧凑城市”在中国的发展。同时,我国各地也结合“紧凑城市”的理念,提出了建设紧凑型城市的口号和举措,如重庆“多中心、组团式”的城市空间建设;南京总规修编中对“紧凑城市”的应用,以及在四川岳池县和上海安亭新镇的紧凑城市空间规划及建设等表明,我国从大城市到中小城市都在不同程度地进行着“紧凑城市”的实践活动。

综上所述,“紧凑城市”在理论研究和实践过程中随着对城市进一步的认识而不断丰富、调整和扩展。在世界各地的实践过程中,“紧凑城市”被时间所验证,其理念和内涵也在不断提升和凝聚,理论体系更加成熟和完善。

二、“紧凑城市”的认识和实践误区

由于“紧凑城市”是西方发达国家城市问题的对应策略,而我国的城市发展的特点与西方国家城市发展存在着差异,导致人们对“紧凑城市”的认识以及具体的操作还存在着一些误区。

(一)“紧凑城市”等于拥挤城市

与西方发达国家相比,我国具有高密度的人居环境特征,主要表现在我国人口密度和城市人口密度较高。一些人认为目前中国城市的人口数量越来越多,在一些特大城市已经出现了不同程度的拥挤,而“紧凑城市”提倡高密度就意味着在限定的城市范围内,无限制地增加城市人口和建筑物的数量,会导致城市居民在住房、出行、娱乐休闲等方面更强烈的拥挤。显然,在一些人们的理解过程中将高密度等同于拥挤,将“紧凑城市”理解为拥挤城市,并认为在中国这种高密度的人居环境中,实施“紧凑城市”建设会更加恶化城市环境,导致更多的城市问题。

相对于西方城市而言,中国城市的密度很高,但却是一种无序的高密度和拥挤,不可否认,拥挤是城市集中所产生的外部负效应。而认为“紧凑城市”就是单纯地、无限地增加城市的容积度,使越来越多的人聚集在现有的城市土地上,这属于一种极端的“紧凑城市”认识的表现。主要原因在于把“紧凑城市”所表现出的

高密度特征作为“紧凑城市”的主要内容,有意或无意地弱化了城市形态紧凑的特征和内核,只注重城市高人口密度和高建筑密度的表征,而忽视了城市形态紧凑和城市功能有机混合的重点,这与“紧凑城市”的核心内容是不相符的。

(二) “紧凑城市”会带来高的生活成本和社会分离

一些人认为随着城市的紧凑程度不断提高,一系列的城市负面问题也会随之而来,如地价和房价不断攀升、交通压力增大、基础设施服务人均拥有量下降、出行时间及成本增多、空间资源更加稀缺、公共安全隐患加大、环境过于拥挤、城市污染更加严重等,从而导致高昂的城市生活成本,不利于人的健康发展。同时,当城市生活成本不断提高时,城市将会出现更严重的社会分离,城市中的经济富裕者始终可以通过经济支付占据城市的稀缺空间,享受优质的服务和设施,而城市中的经济贫困者将会被深度的边缘化,承受着由于城市密度提高而带来的负面影响,并认为这种社会分离不仅体现在经济差异上,还体现在年龄差异上,对于老年人和幼儿来说,城市密度的提高将意味着更少的开阔空间和更大的活动成本。

上述观点也属于一种极端地对“紧凑城市”认识的表现,其主要原因在于将“紧凑城市”理解为一种单维的城市空间无序叠加的结果,忽视了城市的紧凑度与环境舒适性及经济上的可行性之间的平衡。“紧凑城市”的概念与理论有时是非常错综复杂的,涉及到不同的城市构成要素,但它并不是一个可以简化为某种具体的城市形态概念。

(三) 用城市密度衡量“紧凑城市”建设

在“紧凑城市”的实践过程中,将“紧凑城市”单纯地理解为一种紧凑的城市物理形态,过于强调地理范畴的城市形态建设,关注“紧凑城市”的外延表现,造成了认识和实践的偏差,导致“紧凑城市”的实践活动停留在地理和形态层面,缺乏对城市空间的有机整合,因此,便把城市密度作为判断“紧凑城市”紧凑度的关键指标。城市密度包括城市建筑物的密度、城市建成区人口密度、城市居住密度等,只要这些密度值在“紧凑城市”的阈值范围内就认为其属于“紧凑城市”,把对“紧凑城市”的测度理解为单一指标的计量过程,并依赖于这种单一的密度指标对“紧凑城市”进行定性。

这种认识产生的主要原因是简单地将“紧凑城市”的布局要素——城市形态扩大化,只是从形式上理解和实践“紧凑城市”,并没有深入到“紧凑城市”建设的核心层面。对城市密度过分考量的主要原因在于停留在西方发达国家对“紧凑城市”的理解,单纯地从“量”的角度对“紧凑城市”进行衡量,而忽视了“质”的衡量要素,否定了“紧凑城市”概念的复杂性,违背了“紧凑城市”建设的内容和机制。因此,对于“紧凑城市”的实践和考量要以其科学内涵为依据,将城市空间作为实践的重点和衡量的标的,而非城市密度。

三、“紧凑城市”的科学内涵

对“紧凑城市”存在争议及认识和实践误区,主要原因在于对“紧凑城市”内涵的把握和理解不到位,因此,有必要对“紧凑城市”的内涵做出一个梳理和归纳,这对于正确认识“紧凑城市”理论和探讨“紧凑城市”在中国的适应性及实践有着十分重要的意义。

西方国家是“紧凑城市”研究的先驱,并汇集了大量的研究成果,如 Handy(1992)认为“紧凑城市”的关键在于适度的、功能混合的城市土地利用,只有将居住、就业、娱乐休闲用地混合布局,才能体现出“紧凑城市”的优势;^[20] 迈克·詹克斯(1996)等人认为“紧凑城市”就是通过设置公共设施的可持续性的综合利用,将会有效地减少交通距离、废气排放量并促进城市的发展;^[21] 赫德利·史密斯分析了“紧凑城市”的理论来源,认为其以城市发展为导向、注重多样性、对城市形态进行理性分析、追求建筑形式的后现代方法、向往活力、关注公共安全、主张公共空间的人性化利用、降低城市对环境的副作用。^[22] 克里斯托夫·奈特认为“紧凑城市”是一种资源,要在“质”与“量”之间达到适度的平衡,必须对“紧凑城市”的密度加以限制。^[23] 瑞达(S. Rueda, 2000)认为“紧凑城市”是一个高密度土地混合利用的城市空间增长模式;^[24] 伯顿(Burton, 2000)主张

“紧凑城市”的发展模式要与公共交通的通达性联系在一起,在公交节点调节土地的混合功能,其中包括公共设施及就业岗位。^[25]沙拉杰尔丁认为,多样性是“紧凑城市”发展模式所应具备的特点,多样性能促进城市的重新发展,能使城市中心再次兴旺。

同时,我国学者对“紧凑城市”的内涵也作了大量的探索研究,有人认为“紧凑城市”是一种实现可持续发展的策略[马鹏(2004)^[8];方创琳等(2007)^[9];彭晖(2008)^[15]和姜小蕾(2011)^[26]];也有人认为“紧凑城市”是指导城市建设的理念[温春阳(2008)^[27]];更有学者指出“紧凑城市”是一种手段[武睿娟(2006)^[28];韩笋生等(2009)^[17]]或是一种原则[郭胜(2008)^[10]];还有学者从宏观的整体角度来理解“紧凑城市”,认为是城市多种要素相互作用和混合[李琳(2006)^[29];马丽等(2011)^[18]和赵景伟(2012)^[30]]

结合上述国内外学者对“紧凑城市”的认识、分析和研究,我们认为“紧凑城市”的科学内涵应从以下几个方面来把握:

(一) 功能紧凑 “紧凑城市”的核心内容

“紧凑城市”的内涵关键在于需要明确“是什么紧凑”、“如何体现”。上述研究都肯定了城市形态紧凑是“紧凑城市”的必要条件,但是运用城市高密度反映城市形态紧凑并不能实质性地诠释“紧凑城市”的本质,更不能有效地解决城市蔓延的问题。所谓“紧凑”应该突显的是高效率和高质量,而非高密度,城市空间功能紧凑更能突显这一要义。城市空间功能的紧凑依托于城市土地的混合利用,城市商业、办公、居住和娱乐休闲的汇集,以达到城市功能的混合,能够有效发挥城市经济的集聚效益、创造有活力的城市生活、满足城市多样性的需求,并降低交通需求和能耗,其目标追求的是用较少的土地提供更多和更优质的城市空间,承载更高质量的城市生活,而单纯地追求城市容积的高密度忽视城市功能的有机组合,根本不能有效地解决城市空间问题,并会导致城市的机能下降。因此,功能的紧凑才是“紧凑城市”的核心内容和本质要求。

(二) 节约和人性尺度 “紧凑城市”的基本原则

“紧凑城市”最初是出于环保的目的而提出的一种城市形态,主张通过实现城市形态的紧凑和对城市空间的有效开发减少土地的粗放利用;明确城乡边界保护农耕地;提高基础设施的经济聚集效应减少生活成本;提倡步行交通和公共交通减少交通的能耗等,其体现的是一种节约的城市发展原则,既节约土地、节约投资、节约能源提高资源的利用率,减少城市生活的各种社会成本、经济成本和环境成本。除此之外,“紧凑城市”中渗透着“人本主义”的理念,让城市空间结构突出人性化的尺度,将人的需要与城市的空间结构有机地组合,实现人性化的城市功能和城市结构,强调各种基础设施的可达性、包容性,满足人性的发展需求。

(三) 多样性、有机复合性和整体性 “紧凑城市的特征

首先,“紧凑城市”肯定城市居民的构成、需求和生活的多样性,也承认居民主体选择的多样性。“紧凑城市”提倡城市多功能混合和城市生活的活力都是建立在城市主体构成与需求多样性的基础之上,多样性构成了“紧凑城市”的显著特征;其次,“紧凑城市”主张城市土地的混合利用,要求各种复杂的城市构成要素实现有机组合,能够体现出城市的机理和活力,有机复合性便成为“紧凑城市”的主要特征;最后,“紧凑城市”通过城市中经济、社会、交通、土地和环境等多要素的相互作用表达城市的整体状态,它既包括了城市的有形构成要素,也包括了城市的无形构成要素,既强调城市的宏观领域,也强调城市的微观领域,注重城市的整体协同,因此,整体性便成为“紧凑城市”所表现出来的重要特征。

(四) 城市的宜居性和社会融合: “紧凑城市”的目标

众学者都指出“紧凑城市”是一种城市可持续发展的策略,并思考了“紧凑城市”作为一种居住场所的质量问题。“紧凑城市”能够实现对城市环境、氛围、邻里关系的改善;污染的减少;更多可利用的空间;降低对小汽车的依赖和公交车利用率的提高;更高的健康水平;更小的社会压力以及回归以人为本的城市规划,从而为人们提供一种强烈的城市归属感和有吸引力的城市生活,并成功营造个人与社会之间的融合,促使城市

空间和城市生活“从量变到质变”的转换。可见,“紧凑城市”可以通过可持续的方式满足当前城市居民的切身要求,实现社会互动和公共生活,能够形成一种良好的社会发展态势,保证城市可持续发展的目标。

(五) 城市空间高效运行 “紧凑城市”衡量的标准

“紧凑城市”中的“紧凑”涵盖的是城市空间的整体状况,强调城市中各种要素的协同作用和动态运行,这就表明“紧凑城市”是一个城市形态和城市运行的集合体,对其考量应该从两个方面进行:城市形态和城市运行,要使城市更加紧凑,就应该使城市更加有效率。Zadok(2005)认为紧凑城市是城市管理从增长总量管理向空间效率管理的一个重要转变。^[31]城市空间效率不仅体现在城市的容积率和经济产出等方面,还要体现在城市中各种要素运行的高效率,包括资源、能源和时间的利用高效率,这才是“紧凑城市”衡量的关键。城市空间高效运行与城市功能体系完善、城市规模合理、城市资源整合、城市设施共享和城市增长的溢出负外部效应最低等方面有着密切的关系,它们能够体现出“紧凑城市”的空间组织能力、释放能力和承载能力,保障城市发展的连续性和有机性,使城市的增长和环境负担保持良好的平衡。因此,对于“紧凑城市”的判断不能单独聚焦城市的形态,还要考量城市运行的高效性、集约性和生态性。

四、“紧凑城市”在我国的适应性及其实现路径

(一) “紧凑城市”在我国的适应性分析

“紧凑城市”的对立面是城市蔓延,而城市蔓延不仅是指城市空间的扩张,在城市发展过程中,城市作为有机体需要不断增长,关键是在增长过程中违背了城市发展的特性,导致城市空间运行的低效率,不能满足可持续发展的要求。因此,确切地说,“紧凑城市”针对的是城市空间低质量和增长的低效,这是分析“紧凑城市”在我国适应性的前提。探索“紧凑城市”在我国的适应性关键在于找到我国推行“紧凑城市”建设的依据、需求和条件。首先,要明确我国城市发展所面临的主要问题及其危害,即找到“紧凑城市”在我国推行的现实依据;其次,发现我国城市发展中的内在需要与“紧凑城市”内涵的契合点;最后,要分析我国建设“紧凑城市”的条件和能力。以上述为思路,对“紧凑城市”在我国的适应性进行分析,才能彰显其合理性和可行性。

我国城市建设已经进入了城市化的高速发展阶段,然而在城市建设过程中存在着严重的城市增长管理不足,具体表现在:1)城市无序的扩张。在2000年—2010年期间,全国各处掀起的造大城、建新区运动,使得全国城镇建成区面积扩张了60%多,造成了土地的城镇化远远高于城镇人口的增长速度,建设用地已经超过了国土面积的20%;^[32]2)城市公共设施相对落后和边缘地区的设施缺乏。随着城市人口的增多导致对基础设施的刚性需求增大,而许多城市的基础设施标准差、陈旧老化、管理维护不到位,在城市边缘地区市政投入不足,导致设施缺乏,不能满足城市主体日益增长的需求;3)城市交通拥堵。近年来我国的机动车保有量逐年递增,导致交通拥堵发展迅猛,并呈现蔓延态势,逐渐成为各个城市的普遍现象;4)城市中的社会隔离现象盛行。较多地体现在居住、教育和优质资源的占用等方面;5)城市污染严重,雾霾天气频现,噪声、垃圾和水污染等交织出现,并向区域扩散。由此可见,我国城市的运行是在高昂的环境成本、资源成本和社会成本的基础上进行的,并在运行过程中产生了众多的外部负效应,如土地利用粗放、城市空间单调、社会分化、产能过剩、公共安全隐患大、交通拥堵等,这些造成了我国城市空间的低质量和城市增长的高负荷,也成为制约我国城市发展的主要因素。由此,寻求一个能够从源头解决我国城市问题的策略,便成为“紧凑城市”在我国推行的主要现实依据。

我国城市化的发展目标要求城市必须具备能够承担城市化人口、产业和规模的能力,这是我国城市增长和发展的内在需求——承载更多元化的城市化结果。这种城市发展的内在需要要求城市的扩张由无序到有序;城市资源由分散到整合;城市交通由拥堵到通畅;城市功能由分区到混合;城市社会由分离到融合等。城市作为一个人工生态系统,具备有机体的特性和能动性,这就意味着城市可以根据自身的内在需求,通过城市规划的手段,进行自我调整,摒弃城市增长过程中出现的问题。我国城市中出现的问题无疑加大了城市自

我调节的动力和对城市运行高效率的诉求,而“紧凑城市”提倡可持续的土地利用模式和交通模式,提倡城市的多样性、社会融合及公平,追求城市发展的高质量和高效率,这正是我国城市发展最需要的核心策略、原则和手段。因此,我国城市发展要摒弃城市弊病的内在需求与“紧凑城市”的内涵主旨存在着高度的契合度,这将使得“紧凑城市”在中国城市的运用会产生更大的边际收益。

除此之外,中国提出了生态文明建设,以实现可持续发展,这既是“紧凑城市”建设的驱动力,也从宏观战略层面表明了我国已经具备建设“紧凑城市”的社会发展条件;我国土地的国有化属性,以及城市政府对城市发展要素的控制,如在土地资源、项目审批、政策优惠等方面都保证了政府在“紧凑城市”发展控制、增长引导和管理过程中占据着主导地位,能够从政策、资金和技术上保障“紧凑城市”的实现;而我国城市居民的生态意识不断加强,对城市高质量的生活和良好的生态环境诉求更为强烈,这从社会层面给予了“紧凑城市”在我国建设的可行性。因此,当前我国城市不仅是在宏观层面还是在微观层面已经具备了推行“紧凑城市”的条件和能力,“紧凑城市”建设在我国刻不容缓。

(二) “紧凑城市”在中国的实现路径

“紧凑城市”对于解决我国城市发展中出现的各种城市弊病有着重要的现实意义。在实践中,需要从“紧凑城市”的科学内涵出发,以城市高效运行为引领,从城市的整体角度着手,多措并举,协同推进。

1. 以规划为引领,强化政策和制度保障。“紧凑城市”的实现需要发挥城市规划的先行作用,制定国家层面、区域层面及城市个体层面的“紧凑城市”构想和规划,将“紧凑城市”的理念吸纳到国家的宏观规划、区域规划、城市的总体规划、土地利用规划以及城市专项规划中,并上升到政策的法律层面,确保“紧凑城市”实施的制度要求。“紧凑城市”的实现要考虑到城市的差异性,分别针对特大城市、大城市和小城市的不同特点,通过城市规划在“紧凑城市”的运行机制上给予引导和管理,保障城市的有序增长。

2. 提高城市土地的混合利用,弱化功能分区。首先,要不断地提高城市土地的混合使用和集约开发,实现经济、人居和生态等多功能复合利用,不断完善城市的功能体系,使城市能够发挥聚集的正效应,防止或弱化单一功能的城区开发,鼓励一些复合项目的开发,做好新区的功能完善;其次,加大城市基础设施的投入和监管,使其能够发挥城市化进程中应有的作用;再次,保障城市构成要素和城市活动的多样性,从城市空间布局、环境、人口构成、产业和文化等方面塑造城市的多样性;最后,注重对邻近市区农业空间和自然环境的保护和利用,在城市规划的制定过程中导入城市的区域发展概念,从区域层面实现城市生态空间、生活空间和生产空间的有机共生,加强系统的循环。

3. 回归人本尺度,做好城市的有机更新和时序性开发。首先,提高现有城市空间的质量,打造人性化空间布局,充分考虑到人对城市的生理感受和心理感受,摒弃城市片面的“大尺度”和“大规模”倾向;其次,在城市更新过程中,做好城市土地的功能转换,保全和有效修复能够体现城市个性及城市文化的建筑物和文化遗产,并维持其构成的基础空间,开展各种文化和社区活动培养居民对城市的归属感和自豪感,有计划地对街道景观进行整顿,保持城市街景的可观性及生活乐趣;最后,在城市增长过程中,明确城市空间开发的时序性,保证城市的有机增长,善于挖掘和利用城市现有的各种空间资源。

4. 大力扶植公共交通,抑制对汽车交通的依赖。通过城市用地分配、投资倾斜、财政拨款等多种方式保障公共交通的主导地位,不断提升公共交通的运营能力和运营水平,保障公共交通的快捷、低廉、舒适和高效,并根据各个城市不同的人口数量、经济状况和城市级别,适宜选择不同的公共交通形式。

5. 采用市民参与及共同合作的方式,进行规划的制定与实施。实现“紧凑城市”需要各种各样的利害关系者的协商和共识,以及城市居民的理解与支持,所以要让公众成为“紧凑城市”规划和建设的主要角色,在城市发展过程中保证公众的有效参与地位以及在城市治理结构中的作用。

总之,“紧凑城市”是符合中国城市发展的道路选择,也是破解城镇化发展难题的钥匙,它的实现需要扭

转一些错误的认识和做法,需要从中央到地方的共同努力,需要各个不同政府部门的通力合作,也需要全社会的持续推动,才能实现“紧凑城市”在中国的建设。

参考文献

- [1][21][22][23](英) 迈克·詹克斯,伊丽莎白·伯顿·凯蒂·威廉姆斯著. 紧缩城市——一种可持续发展的城市形态? [M]. 周玉鹏等译. 中国建筑工业出版社 2004: 136-5, 110-122, 125.
- [2] 张晓青, 郑小平. 日本城市蔓延及治理[J]. 城市发展研究, 2009(2): 24-30.
- [3] 马奕鸣. 紧凑城市理论的产生与发展[J]. 现代城市研究, 2007(4): 10-16.
- [4] Gordon P, Richardson HW. Are compact cities a desirable planning goal? [J]. Journal of the American Planning Association, 1997(1): 95-106.
- [5] Breheny M. Urban Compaction: Feasible and Acceptable [J]. Cities, 1997(4): 209-217.
- [6] Burton, E. Measuring Urban Compactness in UK Towns and Cities [J]. Environment and Planning B: Planning and Design 2002, Vol. 29(2): 219-250.
- [7] Michael Neuman. The Compact City Fallacy [J]. Journal of Planning Education and Research 2005(11): 11-26.
- [8] 马鹏. 中小城市紧凑规划布局理念初探 [D]. 西安: 西安建筑科技大学, 2004.
- [9] 方创琳, 祁魏锋. 紧凑城市理念与测度研究进展及思考 [J]. 城市规划学刊, 2007(4): 65-73.
- [10] 郭胜, 张芮. 新城镇紧凑布局理念初探 [J]. 兰州大学学报(社会科学版) 2008(36卷02): 127-133.
- [11] 李琳. 紧凑城市中“紧凑”概念释义 [J]. 城市规划学刊, 2008(03): 41-45.
- [12] 程开明, 李金昌. 紧凑城市与可持续发展的中国实证 [J]. 财经研究, 2007(33卷10): 73-82.
- [13] 岳宜宝. 紧凑城市的可持续性评价方法评述 [J]. 国际城市规划, 2009(24卷06): 95-101.
- [14] 耿宏兵. 紧凑但不拥挤——对紧凑理论在我国应用的思考 [J]. 城市规划, 2008(32卷06): 48-54.
- [15] 彭晖. 紧凑城市的再思考——紧凑城市在我国应用中应当关注的问题 [J]. 国际城市规划, 2008(23卷05): 83-87.
- [16] 陈海燕, 贾倍思. 紧凑还是分散? ——对中国城市在加速城市化进程中发展方向的思考 [J]. 城市规划, 2008(39卷05): 61-69.
- [17] 韩笋生, 秦波. 借鉴“紧凑城市”理念, 实现我国城市的可持续发展 [J]. 国际城市规划, 2009年增刊: 263-268.
- [18] 马丽, 金凤君. 中国城市化发展的紧凑度评价分析 [J]. 地理科学进展, 2011(30卷08): 1014-1020.
- [19] 闫兵. 我国高密度人居环境下紧凑城市建设模式及规划应对 [D]. 重庆: 重庆大学, 2012.
- [20] Handy S. Regional versus Local Accessibility: Neo-Traditional Development and Its Implications for Non-work Travel [J]. Built Environment, 1992(4): 253-267.
- [24] Salvador Rueda. City models: basic indicators [M]. Quaderns 2000.
- [25] Burton E. The Compact City: Just or Just Compact? [J]. A Preliminary Analysis, Urban Studies 2000(11), 1969-2006.
- [26] 姜小蕾. 紧凑城市理论对城市规划的启发——以北京市新城建设为例 [D]. 北京: 北京林业大学, 2011.
- [27] 温春阳, 周永章. 紧凑城市理念及其在中国城市规划中的应用 [J]. 南方建筑, 2008(4): 66-67.
- [28] 武睿娟. 紧凑型城市空间发展模式研究——探索新时期我国城市空间可持续发展的途径 [D]. 武汉: 华中科技大学, 2006.
- [29] 李琳. “紧凑”与“集约”的并置比较——再探中国城市土地可持续利用研究的新思路 [J]. 城市规划, 2006(30卷10): 19-24.
- [30] 赵景伟. 紧凑城市形态下地上地下空间整合原则初探 [J]. 地下空间与工程学报, 2012(8卷03): 449-455.
- [31] Zadok E B. Consistency, concurrency and compact development: Three faces of growth management implementation in Florida, Urban Studies, 2005, 42(12): 2167-2190; 马丽, 金凤君. 中国城市化发展的紧凑度评价分析 [M]. 地理科学进展, 2011(30卷08): 1019.
- [32] 陕西农村网. 我国城市面积10年扩张60%高于城镇人口增长速度 [EB/OL]. http://www.sxncb.com/html/2012/guonei_1203/7854.html.

(责任编辑: 刘旭挺)

The Connotation of “Compact City” and Its Adaptability in the Development of Chinese Cities

Li Hongjuan Cao Xianqiang

Abstract “Compact city” was born in western countries, and stemmed from the demand of sustainable development. There are differences in Chinese urban development and Western urban development, which leads to the errors on the “compact city” when people understand it and practice it, the reason lies in people can't understand “compact city” exactly. The paper analyses some researches, and sums up the core content, principles, goals and metrics of the “compact city”. Based on the connotation of the “compact city”, this paper also analyses the reasons why our urban should implement the “compact city”, and find the meeting points between the “compact city” and the need of our urban development, and analyses the conditions and capabilities of our cities on reality the “compact city”, finally, The realization path of “compact city” in China is also considered in the paper.

Key words: Compact city; Connotation; Chinese City; adaptability