

道有助于健康城市建设,塑造激励更多人保持积极体力活动的空间环境。本篇设计导则是2011年出版的《积极设计导则:通过设计促进体力活动和健康》的续篇,由纽约市城市规划局编撰;基于“行人”体验,通过观察、测绘全美数百条街道,提出与人行道相关的3个平行研究:人行体验、物质空间、相关政策。

导则主体部分共分为5个章节;其中2—4章为核心章节,分别阐释了人行体验、物质空间、相关政策的研究内容。

第一章介绍了相关背景。报告指出,人行道作为街道内独立的行走空间已有数百年历史,随着城市发展,人行道不仅仅保障行人安全,还有助于激发积极体力活动,促进人际交往。为改善城市环境和公共健康,对人行道空间进行积极设计,塑造步行体验意义重大。

第二章研究人行体验,强调以“行人”视角感知、思考人行道设计的重要性;提出了有助于积极人行体验的6个因素;并依据人行体验,划分出5种不同类型的街道。影响步行体验的因素多种多样,其中6种关键因素在规划设计时应予以考虑:①连通性:连接良好的人行道网络具有许多交叉点,提供人们选择多条路径,使步行成为有效的交通模式;②无障碍:考虑到不同年龄、身体状况者的使用情况,确保不同用户都可以无障碍使用;③安全:人行道设计应该有足够的照明、适合的坡度和材料,以确保24小时安全使用;④人体尺度和复合性:充分考虑人的视觉范围,通过对建筑细部、透明度、景观等多种要素的设计,使建筑物底层空间混合多样,打破单一节奏;⑤连续多样性:考虑人们运动的不同速度以及人行道空间内可能发生各种活动;⑥可持续性和弹性:考虑当地的气候,选用适合的植物、材料,改善空气质量,进行雨水管理。依据行人的体验,人行道可划分为5种类型:①忙碌而有序的商业区或枢纽区街道;②繁忙而有活力的居住区主要街道;③宁静而绿色的慢行主导街道;④本身作为活动目的地的街道(集市、艺术区等);⑤毗邻主干路用于步行通勤的道路。

第三章研究物质空间,基于3个尺度,分析人行道物质空间的要素:①邻里环境:土地使用政策可以激发本地步行活动,考虑步行出行的起终点,其中可能包括市中心、学校、沿街商店或餐馆、市场或公园。规划合理的步行网络,使居民出行到这些目的地时,步行始终可以作为理想选择,而无需乘车;②街道类型:街道类型取决于区位、相邻地块的土地使用情况、建筑物高度、街道的宽度、空间整体比例等等。街道可分为3种类型:市中心商业街、居住区主要街道、住区专属道路;③人行道空间:从行人的角度来看,人行道被抽象化为一个有4个界面的空间,包含地面、靠路一侧的界面、天际界面、建筑立面。导则详细总结了每个界面需要重点考虑的设计要素,如地面需要关注宽度、绿化带、行道树(树池)、路缘坡等要素。

第四章通过对纽约市已有文件和规划手册的研究,总结了对人行道设计有促进作用的成功的公共政策,按照允许、鼓励、要求、补偿、消除障碍、引导6种类型进行整理。具体内容涉及第三章所列的13种空间要素,包含:人行道净宽、绿化带、

机动车安宁化、土地使用、建筑物底层设计、建筑高度控制及天际线设计、建筑外立面、入口、透明度、建筑细部、其他设施、店招、室外空间使用。

第五章总结全文,人行道空间可以被视作围绕行人的4个围合界面,每个界面都包含多种受多种利益群体及管理手段影响的物质空间要素。《积极设计:塑造人行道体验》从人行角度理解这些物质空间要素,为政策制定者和设计师提供指导。

来源:MICHAEL R. BLOOMBERG B A. BURNEY D. Active design: shaping the sidewalk experience[R]. 2013.

(供稿:杜怡锐)

02 城市开发与土地经济 (刘冰)

中国滨海城市规划及设计论坛

“中国滨海城市规划及设计论坛”于2018年5月10日在澳门城市大学何贤会议中心举行。论坛的主要议题是在社会经济转型背景下,回顾中国滨海城市发展与规划设计的经验,探讨滨海城市面对的现实和未来挑战以及响应策略。澳门城市大学张曙光校长和中国工程院孟建民院士参加了开幕式并分别致辞,来自国内外多所院校和规划设计机构的学者进行了多角度的学术交流。

1、时间维度——从历史到未来

深圳大学孟建民院士的演讲题目是《建筑的未来性》。他首先阐述了事物的“未来”和“未来性”概念,认为前者是事物的一种客观发展和描述;后者是事物发展过程中,除了遵循客观发展规律之外,同时还受人为主观干预之影响而形成的未来结果。未来性能够激发人类站在当下思考未来。建筑、汽车、城市的发展演变都是受到人的主观影响而形成的未来结果,因此这些事物均具有“未来性”。孟院士对历史上有过重大观念突破与技术突破的“未来性建筑”进行了系统性回顾,并对他个人近年来在“动态建筑”与“未来建筑”的实践进行了分享。其中重点介绍了2014深圳湾超级城市国际竞赛的获奖作品“生命城市——奇点建筑”方案的探索,即建筑的功能不再被固化地定义,而是随时间而变、随需求而变,在时间的作用下显现出来不断演化的生命力。生命性、逻辑性、复杂性是超级城市的3个属性,在超级城市中建筑与城市的界限被打破了:“奇点建筑”超越当下时代的形式语言以及美学特征,不再关注一个具体的、完形的建筑以及建筑群,而是基于未来的技术创新,通过能源、信息、交通的输送以及立体农场支撑“超级城市”的日常运作,使这些交织在一起的城市功能空间始终处在一个随城市需要不断生长激活的过程中。因此,这是用生长的眼光看待建筑、理解时间对建筑的影响的一次即时实践。

澳门科技大学林广志教授的交流题目是《向海而生——澳门城市空间发展的历史轨迹与未来路径》。他先是详细介绍了澳门的发展历史、行政辖区的变化以及建成空间的特色,随后重点针对新一轮填海造地和A、B、C、D、E五大区块的功能选择问题进行了讨论。虽然填海总面积仅为361.65hm²,但对于地少人多的澳门却是极其重要的空间拓展区,填海完成后的新城区将成为近期城市开发建设

的一个活跃地带,并将承载着促进澳门经济适度多元转型的作用。他提出,澳门未来发展要立足于粤港澳大湾区合作,根据各类产业的空间需求进行空间布局和管制,同时要合理规划陆上新通道和水域湾道,进一步构建水上的粤港澳大湾区。其报告的结论有四点,即:澳门社会经济发展需要更大的空间,空间发展首先要做好产业规划,海洋是澳门空间发展的主要方向,空间发展必须以互利合作为基础。

澳门大学李传义教授的题目为《现代城市设计与核心技术的应用》。他认为,现代城市设计应以可持续发展为目标,充分考虑气候变化、自然灾害、人流资源短缺等诸多矛盾。为此,必须跨越传统规划理念,从区域能源布局、非传统水源利用、地下空间的开发、信息资源共享、智慧城市设计、城市文化生态、城市防灾减灾等多个层面去探索城市规划的新技术。该报告结合广州大学城的实际建设案例,分析了以上跨学科新技术在城市设计中的应用,对于丰富和完善现代城市规划技术方法做出了有益的探索。

2、滨海宜居城市评价体系

美国德克萨斯大学阿灵顿分校公共管理学院的沈国强教授分享了《中国滨海城市宜居评价体系建构》的研究框架。他首先梳理了精明城市(smart city)、宜居城市(livable city)的概念及其与可持续发展(sustainability)的关系。按照联合国的简明定义,宜居城市是“一个充满和平、和谐、希望、尊严、健康和幸福的家园”,宜居的滨海城市除了应该具有一般城市的宜居性,还应该基于并发挥其特有的滨海生态系统和地域空间的特点,形成经济贸易、社会服务、环境居住、文化教育、娱乐旅游、创新创业、维稳安全等多方面优势。然而不是所有的海滨城市都是同样宜居的,同一个海滨城市在不同历史阶段的宜居程度也有所不同。因此要在分析世界宜居城市发展、规划、保护的理论和实践基础上,结合最新的可持续城市、智慧城市、特色城市、创意城市等评价体系和具体内容,研究滨海宜居城市评价的关键技术和构建要素。可以结合多源的开放数据,在现有常用定量、定性评估方法的基础上,提出适合当前中国滨海宜居城市的构建体系和方法,进而就这一评价体系中的主要层面和关键因素,形成新的整合的定量模型评价手段。

3、内地滨海案例城市(深圳、天津、上海)

复旦规划建筑设计研究院的陈伟新教授发表了《从创新的载体到创新之城——深圳崛起于湾区的转型实践与规划变革》的演讲。他首先解读了粤港澳大湾区国家战略的背景以及深圳发展战略转型的基本思路,就是要立足于国际一流湾区的发展定位,以建设更有活力的经济区、宜居宜业宜游的优质生活圈和内地与港澳深度合作示范区为目标,以全球化和区域化为主线,携手打造世界一流湾区和世界级城市群。接着从滨海城市发展与规划视角,介绍了深圳城市发展的新动态,其中新一轮总体规划提出要以“创新、生态和文化”为引领,实现区域、生态、创新、空间、治理五方面的转型。基于此,阐述了深圳从激进的发展主义向全球创新城市的整体转型趋向,以及深圳在创新导向的转型进程中秉持的发展理念、因循的发展思路与推进的建设实践。最后,探讨了深圳城市规划技术体系和

行政功能在此转型中的“创新、变革、继承、完善”，并对深圳规划设计工作的近期探索总结为四个方面：战略规划成为深圳城市发展的全方位协调策略、城市更新成为深圳城市规划的核心主题、深圳法定图则走到矛盾的前沿地带、城市设计成为深圳城市规划的专业愿景。今后，城市规划要更好地适应未来的挑战，必须注重“外部解读、问题边界、价值判断和理性构建”几个关键问题。

天津大学建筑学院城市空间与城市设计研究所的陈天教授交流了《基于区域生态协同的滨海城市新区规划策略——以天津滨海新区为例》的课题成果。海洋与城市滨海区域是海陆生态系统的重要组成部分，滨海地区城市的发展会对海洋及沿岸陆域整体生态系统造成重大影响。反之，海洋环境也会对城市带来各方面的有利或不利影响。以往的生态城市规划与建设的研究多以陆地生态为基础，而在城市与海洋的相互作用上成果较少。他首先围绕天津滨海新区规划建设，提出在京津冀地区生态协同视角下，沿海区域发展策略应强调其与生态保护协调及统筹，并以海洋生态保护优先。其次，在滨海城市规划设计层面，针对海洋对城市的影响（气候、地质、海洋灾害、生态承载力等）和城市对海洋的影响（岸线形态改变、人类聚居、污染排放、生态多样性等）这两个相互作用的因素，总结出城市发展及海洋生态之间相互影响的方式与结果。并据此，以海陆生态保护和城市可持续发展为目标，提出了滨海新区宜居生态城市在规划设计、建设与管理等层面的要点和策略。接着，着重分析了在当前滨海新区展开大量围填海工程的情况下，如何尽量减少围填海对海洋生态影响的对策，提出了滨海新区围填海区域开发在功能与开发强度、区域交通、岸线形态、岸线生态修复等方面的规划设计策略。最后，以中新生态城为案例，总结分析了滨海生态城市建设实践中的经验与不足。

同济大学刘冰教授做了题为《上海城市新城区建设、社区发展规划和历史文化名城保护》的报告。上海作为中国东部沿海地区超大规模的国际化大都市、国家中心城市和历史文化名城，具有鲜明的城市发展脉络和空间风貌特色，尤其是在中国改革开放以来取得了跨越式的发展成就。该报告采用时间维度的叙事方法，以上海40年来的城市发展历史为主线，梳理了新城开发、历史保护、旧城更新和社区发展为重点的各阶段城市规划设计编制技术的主要变化。首先基于城市社会经济的发展背景，简要介绍了城市总体空间格局的宏观演进特征；然后按照蓄力起步期、快速成长期、持续扩张期、战略转型期四个阶段的划分，阐述上海市在各个阶段面临的突出问题、战略要求、发展重点和建设特征，并结合各个发展阶段的典型案例，剖析上海城市规划设计体系及相关技术政策的变迁和完善过程。具体案例选取考虑了发展阶段、地理位置和功能类型的差异，其中新城区规划以位于中心区的陆家嘴和郊区的临港新城为代表；历史保护规划以旧城地区的衡山路-复兴路历史风貌区为例，并重点介绍了武康路街道保护的案例；城市更新规划以大尺度的浦江沿岸地区贯通与提升为典型案例，社区发展则以小尺度的“行走上海——社区空间微更新计划”为例，从而对各类地区的规划设计方案和实施情况进行分析和比较，由此可以深入了解上海

城市规划设计工作在空间政策、开发控制、综合治理等方面的不断探索。

4. 港澳台案例

同济大学谢俊民副教授报告了《台南历史文化遗产保护、运河环保与新城区建设》。他从气候环境的独特角度切入，介绍了台湾在相关规划方面的经验。气候变迁对于世界各地的文化资产维护都会形成冲击，尤其是长期暴露在外部环境下的历史文化资产，不但会造成外部建筑材料潜在的破坏，甚至有可能减损其价值。在台南的历史文化遗产保护中，考虑不同气候因子的组合，对长期气候监测站的数据进行统计分析，找出与特定材料破坏程度有相关性的气候特征，进而评估文化资产损坏的风险。通过划分地域性的相对风险等级，将文化资产的维护需求作为其持续性管理策略的优先考量次序。同时，近年来因城市热岛现象导致热舒适性不佳，运用海陆风改善微气候环境逐渐受到重视。台南的运河沿岸开发案例运用了风环境模拟技术，据此探讨了夏季海风对滨海城市微气候的影响以及空间规划设计策略。根据街区规划方案的风环境模拟结果，对地块的容积率指标、建筑物退界等进行调整，以改善公共空间的热舒适性，同时确保建筑物的河岸景观。最后，介绍了台南市水岸城市空间机能再造的都市更新计划，旨在利用独特水岸特色与周围环境关系优势，促进运河水岸机能的复兴。

香港城市大学的倪孟正助理教授发表了《港珠澳大桥对澳门水岸发展及城市旅游的评估》的报告。他在《澳门旅游业发展总体规划》、《澳门新城区综合规划》等相关规划的基础上，重点分析了港珠澳大桥建成后人们选择巴士和轮渡出行方式的偏好，以及陆上客流量增加对澳门特区交通产生的冲击影响，进而对港珠澳大桥的口岸交通组织及其与澳门新城区路网的衔接方案进行了讨论。

最后，来自美国Alta公司的常务董事Fred Young就《滨水慢行系统（Active Mobility on the Waterfront）》发表了演讲，重点介绍了香港滨水自行车道设计的案例研究和美国的相关经验。

总之，“中国滨海城市规划及设计论坛”着眼于滨海城市的未来发展，涉及新区建设、旧区更新、历史保护、社区发展等不同主题。本次论坛从滨海城市的发展战略、空间结构、评价体系、生态技术、社区治理、交通整合等多种维度上进行了交叉探讨，将有利于促进当前社会经济转型背景下中国滨海城市规划理论与实践的创新发展。

（供稿：刘冰）

06 城乡社区发展与住房建设

（杨辰）

政府介入文化街区发展的多种模式——以韩国为例

文化街区，即“文化和娱乐设施集中的混合用途区域”。它的存在会促进零售业发展、创造就业机会及增强社会凝聚力，从而带来经济和社会效益，文化街区的形成和作为参与主体的艺术家密不可分。随着韩国文化经济的兴起，文化策略已成为几乎每个城市复兴项目的关键组成部分，鼓励艺术家群体在社区工作和生活被视为城市复兴的低成本

和易实施的工具。例如，仁川市将废弃仓库改造成高档的艺术工作室，以吸引艺术家和文化活动回到衰落的中心地区；釜山市引入艺术家驻地计划，在城市曾经繁华的商业区活化闲置的办公室。

然而文化街区可持续发展的条件仍然不确定。由于发展过程中具有不同利益参与者，他们合作的路径并不明确，其合作关系的疏密亦会导向不同结果。许多政府主导的文化街区往往未能产生实际利益，最坏的情况下甚至会引起艺术家、当地居民、政府等多方参与者间的冲突。

鉴于在城市中建立文化街区的做法日益蓬勃，本研究试图在韩国的政策背景下，进一步研究关于文化街区的治理方法及政府介入当地问题的不同模式。本文考察了三个政府介入模式不同的项目：昌原市的昌东艺术村项目，光州市的大印艺术市场项目和釜山市的托塔哥拉艺术群项目。

1. 昌原市昌东艺术村：自1990年代以来，由于城市的行政职能改变，企业以及制造业开始向郊区搬迁，昌东地区不断萎缩。昌东艺术村项目旨在利用艺术家及其文化活动作为催化剂，将商业活力带回该地区。政府没有清理该地区的破败建筑，而是为了文化从业者的利益而保留和部分翻修了现有的城市建筑，并开始提供为期三年的公共资金。在昌东项目中，政府在设计、实施和运营中主导了其他参与者。项目中的艺术家、文化参与者和其主要参与者大都是零散的，并没有融入当地社会。

在项目启动后不久，政府与艺术家之间的冲突开始浮现。由于缺乏对艺术家的信任，政府试图成立另一个指导委员会来取代委托管理机构，并获得对该项目的全面控制权。面对一批艺术家的抵制，政府在项目开始一年后就停止了公共资金的投入。至今当地政府和艺术家还没有能够一起工作，包括商人在内的当地社会群体仍然在很大程度上被边缘化。

2. 光州市大印艺术市场：大印市场是一个传统市场，由于郊区城市的发展和1990年代初车站和码头的搬迁，该地区开始失去客流，进一步推动了零售市场的结构性转变。大印艺术市场项目试图以间接的方式帮助艺术家和商人，将衰落的市场转化为公民的文化空间——所谓的“艺术市场”。当地团队为艺术家和公民提供画廊，为商人和公民安排教育项目，并组织每年的节庆活动。

该项目主要由在地规划师和艺术活跃人士组成的委托经营机构（项目小组）负责，政府的作用是有限的和边缘的。由于艺术家已经在市场上自给自足，该项目不需要提供直接的财政来援助艺术家，相反，政府试图充当艺术家和商人的合作伙伴，利用艺术家追求自己的公共目标，创造一个“艺术市场”。

3. 釜山市托塔哥拉艺术群：托塔哥拉项目是一个艺术家驻地项目，政府利用空闲的办公室为艺术家提供工作空间，作为回报，艺术家需要参与当地的活动，如经营教育项目和举办面向当地公民的文化节。

在经营项目中，政府主动选择边缘化，为操作留下大量的自由空间。在地规划师和艺术家发挥了关键作用，委托管理机构与当地艺术家有着强大的联系，并与政府、艺术家和当地居民进行了熟练的沟通，他们不仅是向艺术家分配资金场地的中介，