

精细化城市设计与公共空间更新： 伦敦案例及其镜鉴

□ 杨 震，于丹阳，蒋 笛

[摘 要] 精细化城市设计是将现代企业的精细化管理理念融入现代城市建设中，以成熟的管理体系、广泛的社会常识和有效的技术手段为基础，重点关注城市公共空间的更新改进，从而提升城市空间的品质。在城市复兴的大背景下，伦敦更新与建设了许多标志性公共空间，为转型期的中国城市建设提供了镜鉴：精细化城市设计应作为城市整体更新战略中的一个有机环节；精细化城市设计与公共空间更新必须以解决实际城市问题为导向，应适度摒弃“理想主义”，追求“实用主义”等。

[关键词] 精细化城市设计；公共空间更新；伦敦

[文章编号] J1006-0022(2017)10-0037-07 **[中图分类号]** J1U984 **[文献标识码]** A

[引文格式] 杨震，于丹阳，蒋笛. 精细化城市设计与公共空间更新：伦敦案例及其镜鉴 [J]. 规划师，2017(10)：37-43.

London Detailed Urban Design And Public Space Renewal/Yang Zhen, Yu Danyang, Jiang Di

[Abstract] Detailed urban design integrates modern entrepreneurial detailed management with urban development; and it is based on mature management system, social common sense, and effective technique. it focuses on urban public spatial renewal for spatial quality improvement. Under the background of urban regeneration, London has renewed and built many symbol spaces. Detailed urban design should become the organic link in urban renewal strategy; detailed urban design and public spatial renewal should solve practical problems, and turn from idealism to pragmatism.

[Key words] Detailed urban design, Public spatial renewal, London

0 引言

美国管理学家、经济学家泰勒最早提出“科学管理思想”，后经美国、欧洲传至日本，在 20 世纪 50 年代与日本现代企业的“精益生产思想”结合而最终形成“精细化”的管理理念、技术和方法。它强调通过对管理对象实施精细、准确、快捷的规范与控制来提高管理效率、降低管理成本^[1]。最近 30 年以来，“精细化”理念被广泛引入发达国家的城市建设领域，以促进城市规划、设计与管理等各个环节的科学发展，推动城市建设从量的扩充转向质的提升。

英国首都伦敦作为全球城市，是精细化城市设计

领域的积极践行者——自 20 世纪 90 年代以来，中央与地方政府发布的一系列政策均强调：城市设计需要从程式化的设计过程转变为对公共领域“人性化、个性化、地域性”等维度的精细化塑造；其中，城市公共空间由于“承载着城市居民的日常生活和社会交往、协调着人类社会与自然环境的关系、具有强烈的可识别性和标志性”，“是构成城市总体框架、体现城市的历史文化内涵和城市特色的重要组成部分”，其设计与管理的精细化程度直接关乎城市的“综合竞争力”和“公众满意度”，因此是精细化城市设计的核心^[2]。在此政策理念引导下，伦敦在城市战略制定、规划政策引导、项目设计开发和管理体系

[基金项目] 国家自然科学基金资助项目 (51778076)、中央高校基本科研业务费资助项目 (106112015CDJXY190004)

[作者简介] 杨 震，重庆大学建筑城规学院、山地城镇建设与新技术教育部重点实验室副教授。

于丹阳，重庆大学建筑城规学院硕士研究生。

蒋 笛，重庆市规划设计研究院规划师。

设置等多个方面均将公共空间作为重要内容, 积累了大量的公共空间更新与建设实例, 具有很强的研究价值及参考意义。基于此, 本文将以精细化城市设计为主要视角, 对伦敦的相关实践展开阐述与分析, 希望由此形成对当前中国城市建设的镜鉴。

1 城市设计在公共领域的策略性介入

1.1 明确公共空间的核心地位

伦敦的当代城市转型始于 20 世纪 80 年代保守党政府执政时期。中央政府大力消减地方政府职能, 让市场发挥主导作用, 推动金融服务业取代制造业及港口贸易成为伦敦新的支柱产业。与此同时, 政府在城市建设领域体现出相当程度的“放任主义”倾向 (Laissez-faire), 削弱规划控制和公共设施方面的财政投入, 让私人资本广泛“接管” (Takeover) “公共领域”的责任与义务, 造成了公共空间品质衰败、数量下降及普遍的私有化等问题^[3]。1997 年新工党执政以后, 一方面继续推动伦敦城市转型, 在金融服务业之外更是大力推动文化创意产业的发展; 另一方面主张“第三条道路”, 即寻求政府与市场之间的平衡与合作, 倡导通过公私合作的方式提升“公共领域”的品质^[4]。

在此背景下, 重新强化城市规划的引导作用、通过精细化城市设计及管理来促进公共空间的建设与更新, 成为政府城市政策的核心议题之一。建筑师理查德·罗杰斯受政府邀请领衔组建“城市工作组” (Urban Task Force), 完成了影响深远的研究报告《迈向城市复兴》, 明确提出应将“以公共空间为核心的城市设计”作为一种“动态的发展策略”, 贯彻到城市的复兴过程中^[5]。这一战略思想被广泛结合到一系列的行动纲领及规划政策中, 包括大伦敦市政府制定的《大伦敦规划》 (The London Plan, 2004)、《市长交通发展战略》 (Mayor’s Transport Strategy)、《机会地区发展框架》 (Opportunity Area Planning Framework) 等。

1.2 建立城市设计控制体系

在精细化城市设计的贯彻层面, 伦敦形成了涵盖宏观、中观与微观 3 个层面的控制框架: 宏观层面包括确立城市定位、城市发展战略、城市整体风貌和城市级景观保护视廊等; 中观层面包括功能片区轴线、片区制高点等; 微观层面包括功能分区、公共空间、建筑布局、高层及标志性塔楼等。这些内容在《大伦敦规划》中得到了详细的说明, 形成城市设计控制的“纲领性文件”^[6]。在总体纲领指引下, 又制定了

发展规划 (Development Plan)、设计策略 (Design Strategy)、地方设计标准 (Local Design Standards)、发展框架 (Development Framework)、开发要点 (Development Brief) 等一系列互相联系和作用的“操作性制度”^[7]。此外, 还时常采用设计导则 (Design Guidance) 作为城市设计控制政策的非法定补充性手段, 通常以某个专题 (如街道空间、广场空间等) 为研究对象, 如街道手册 (Manual of Streets)。设计导则虽不具备法律效力, 但具有很强的针对性和可操作性, 尤其适用于从设计流程、设计指引与设计细节等各个方面为具体方案设计提供精细化的指导和参考, 部分成果也可转化为具有法律效力的政策、法规^[8] (图 1)。

1.3 行政首长主推公共空间建设

伦敦先后两任市长利文斯通 (2000 ~ 2008 年任职) 和约翰逊 (2008 ~ 2016 年任职) 均十分重视公共空间的发展。利文斯通在伦敦中心区征收“交通拥堵费” (Congestion Charge), 使机动车交通量减少了 15%, 交通拥堵减轻了 30%, 提高了中心区公共空间的步行适宜度; 利文斯通还推行“100 个世界广场计划” (100 World Public Spaces, 2002) 和“伦敦步行计划” (The London Walking Plan, 2005) 等充满雄心的城市战略来提高伦敦的公共空间供给^[9]。在此基础上, 约翰逊进一步强调伦敦的公共空间建设要涵盖从中心区到城郊的范围, 提出建设“开敞与清晰的”公共空间网络, 为此启动了“50 条更美街道计划” (50 Better Streets, 2009)^[9]。2010 年以来保守党重新执掌中央政府, 2016 年伦敦新市长上任, 但迄今为止伦敦的城市发展战略并未发生重大调整, 公共空间的建设仍在继续 (2008 年的金融危机造成了一定影响, 但 2010 年以后房地产业回升则进一步助推了城市公共空间的更新)。

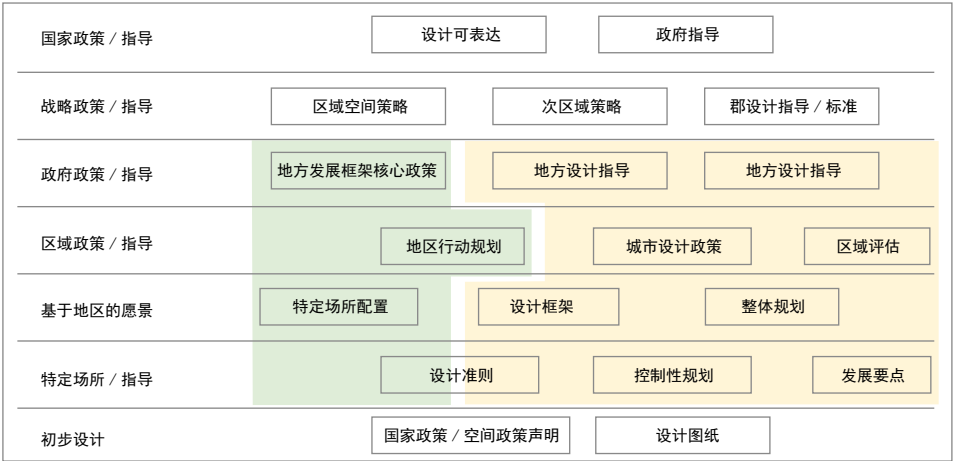


图 1 英国城市设计控制体系
资料来源: CABE. Preparing Design Codes: A Practice Manual[M]. London: RIBA Publishing, 2006.



图2 根据形态划分的公共空间类型^[10]

2 精细化城市设计背景下的公共空间特征解读

2.1 形态多样化

在政府的持续引导下,经过近20年的建设与更新,伦敦的公共空间类型已经十分多样化,包括广场、街道、滨河空间、步行桥、公园绿地、建筑骑廊和半开放的建筑庭院等。即使在建筑密集的中心区域,也形成了清晰可辨的公共空间网络,如在伦敦中心区的伦敦金融城,其公共空间体系包含了6种空间类型:广场(36%)、庭院(18%)、附属空间(16%)、花园广场(13%)、前区空间(9%)及其他(8%)^[10](图2)。通过城市设计的精细引导,上述6种类型的公共空间互相关联又体现出不同的形态特征:广场及花园广场通常规模较大,与街道联系紧密,公共性强;庭院通常规模较小,较为封闭,可控性强;公共艺术是广场的必要要素,前区空间也通常有鲜明的主题性等。

2.2 功能复合化

在功能方面,新的公共空间大多以一两种功能为主导,复合其他多种功能。有研究者根据主导功能将伦敦公共空间

分为8种类型:社区空间(45%)、企业空间(23%)、未定义空间(17%)、室内空间(13%)、市民空间(13%)、消费空间(8%)、服务空间(5%)和交通空间(4%)^{①[10]}(图3)。在伦敦中心区内,金融城和哈姆雷特塔区拥有最多的企业空间,威敏斯特区拥有最多的市民空间;与此相比,内城区和外城区拥有更多的社区空间和室内空间;消费空间则遍布伦敦各处。

一系列的实证研究表明,伦敦公共空间的类型与社会表征之间存在较强的关联性,体现出精细化的功能区分。例如,消费空间、市民空间和交通空间的临街区域往往最具活力;社区空间和企业空间通常承载与社区、企业背景相关的活动,具有高活力、且呈现瞬时爆发特点;室内空间和未定义空间则通常十分安静,甚至空无一人^[10]。精细化的城市设计为各类型功能空间提供了适应性的物质优化策略:以上空间的共同特征是都有较多绿化(除了市民空间);社区空间提供了最多数量的座位,供使用者休息;企业空间、市民空间和消费空间内通常有极具吸引力的公共艺术;社区空间通常使用砂岩铺设人行道,企业空间通常混合使用花岗岩和砂岩铺设地

面,消费空间和交通空间则多使用花岗岩铺设地面^[10]。

2.3 社会权属混合化

由于政府倡导通过公私合作方式增加公共空间的供给,使得伦敦公共空间的权属(广义权属,包括所有权、使用权、经营和管理权等多重内涵)呈现出混合多元的特征。许多空间在本质上是所谓的“私属化公共空间”,即土地所有权、设计、建造、运营与管理的权力都属于私人企业,但向公众开放并提供公共用途;许多社区空间、企业空间与消费空间均属于这个范畴^[11],如泰晤士河滨水空间的建筑骑廊就属于向公众开放的“私属化公共空间”。也有一些公共空间的土地产权属于政府,但由私人企业投资营建后供公众使用,经营和管理权则属于私人企业;一些市民空间、交通空间属于这个范畴^[11]。一般而言,私人资本的优势在于设计、经营管理更为精细,如空间品质、安全度与清洁度更高,但同时也为伦敦的公共空间赋予了较多的“社会控制”、“商品化”和“符号化”等色彩^[11]。例如,许多“私属化公共空间”限时开放,配备有专属的使用规章和管理人员,潜在地限制了公众

的可达性和社会活动的多样化；而一些市民空间和交通空间则被“圈占”用于商业活动（如举办商业演出、布置室外咖啡座等），如 Central Saint Giles 广场。

3 伦敦标志性公共空间更新实践案例分析

在上述各类型空间中，一些典型案例由于位于伦敦的核心地带，具有极高的可达性，同时在精细化的设计与管理之下呈现出鲜明的物质与社会特征，从而变得广为人知，成为伦敦的标志性公共空间，如泰晤士河滨水空间、金丝雀

码头区、特拉法加广场和展览路等。这些标志性公共空间被视为伦敦“城市性”的抽象、浓缩和升华，在激烈的全球城市竞争背景下，成为传递伦敦城市形象的“城市名片”；它们被等同于伦敦的“毕尔巴鄂效应”（Bilbao Effect），是精细化城市设计提升城市竞争力的佐证^[3]。

3.1 案例一：泰晤士河滨水空间更新
英国的“母亲河”——泰晤士河从伦敦市区穿流而过，是伦敦整个城市景观、环境、交通、经济与社会发展的重要组成部分；它见证了伦敦的城市建设历程，被称为“一部流动的历史”。泰

晤士河及其沿岸地带被看成是最能体现“伦敦场所精神”的地带^[12]。从 20 世纪 50 年代开始，伦敦政府进行了若干次河水整治，将泰晤士河从一条工业经济时期的“死河”改造为“世界上最洁净的城市水道之一”，并主要通过以下设计策略实现沿岸地区的活力复兴：

(1) 系统化的总体设计。在宏观的城市设计控制层面，泰晤士河被纳入整个伦敦的空间发展与功能定位框架中：以泰晤士河为中轴，伦敦城区两岸区域被划分为风格有别、主题各异的 5 个文化景观保护开发区（段）——历史古城保护区、宗教与历史建筑保护区、南岸近代建筑文化区、科技文化功能区和码头现代滨水景观开发区；各个文化景观区（段）都有特色鲜明的标志性公共空间或景观节点，通过泰晤士河滨水空间这一“纽带”连接起来，形成完整的公共空间与景观系统^[13]。

(2) 片区风貌与空间尺度控制。在中观层面，城市设计的重点是通过沿岸新建建筑的选址和建设高度进行精细控制，以形成协调的片区风貌、良好的沿岸城市天际线及适宜的空间尺度。伦敦政府颁布了《伦敦景观视线管理框架》（London View Management Framework, 2012），作为《大伦敦规划》的一项“补充规划指导”；明确规定泰晤士河沿岸景观作为伦敦战略性眺望景观之一，并提出建筑高度管控分区及 27 个保护视廊（其中，13 个具有最高法定效应）^[14]（图 4）。这些政策引导控制了伦敦中心区高层建筑的分区分布点，维护了重要历史建筑区域的“领空意向”，如圣保罗大教堂、伦敦塔和议会大厦等；同时，在局部区域也出现了超高层标志性建筑的集聚，在总体水平舒展的城市天际线中形成“戏剧性的”竖向对比效果，如泰晤士河北岸的金融城区域及南岸的“碎片大厦”区域（the Shard）（图 5）。

(3) 人性化的内部设计。①系统性。



图 3 根据功能划分的公共空间类型（部分）^[3]

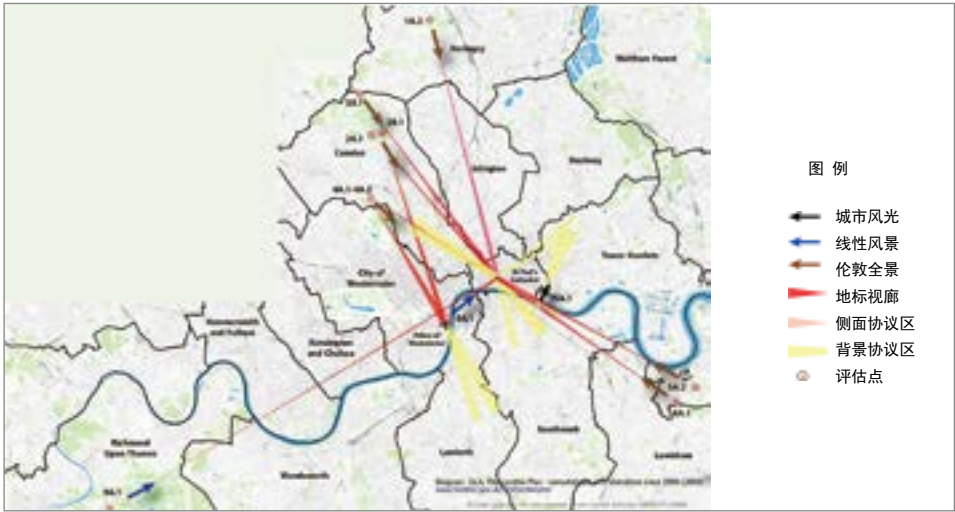


图 4 大伦敦地区指定的视觉走廊^[14]

在微观层面，城市设计侧重控制滨水空间的系统性和景观配置的完整性。目前，已在伦敦中心区的泰晤士河两岸形成总长约4.8km的公共岸线，将滨水步行道、滨水广场、公园、建筑骑廊、步行桥和游轮码头等多种形态连接为一体，串联起沿岸若干重要的历史、文化、市政建筑，如圣保罗大教堂、伦敦塔、议会大厦、伦敦市政厅广场、泰特艺术馆与莎士比亚环球剧场等，形成一个系统完整的滨水步行与游憩系统。②开放性。在整个滨水岸线中，广泛存在上文所述的“私属化公共空间”：大量的建筑骑廊、边庭与住宅前岸线等实际上是私人土地产权，但在城市设计的精细化控制下，保证了其与整个滨水空间体系的有机衔接及较高的公共开放度。③可达性。在可达性方面，滨水空间实现了人车分流，将宝贵的岸线资源留给步行者，同时沿线接入若干地铁站点及自行车道，确保与公交系统和慢行网络的联接。④舒适性。滨水空间内提供了较多的公共座椅、景观眺望点、小型集聚空间和口袋绿地等，提升了公共空间的尺度适宜性和使用舒适度。

3.2 案例二：展览路“共享空间”改造

伦敦中心区的街道肌理总体上保留了中世纪时期形成的“紧凑和蜿蜒复杂的形态”，即使在1666年伦敦大火之后仍然逐渐重建恢复到这种格局，体现出与一些欧洲大陆城市（如巴黎、柏林等）的差异。在城市转型过程中，伦敦政府提出将街道作为一种宝贵的“资产”，成为伦敦向世界“集中展示历史文明与现代繁荣的公共窗口”，因此也是城市设计精细化控制的重点。位于伦敦中心区南肯辛顿区域的展览路即是街道空间精细化改造的典范项目。

(1) 政策引导及设计指引。2004年，受伦敦交通局委托，伦敦城市设计顾问扬·盖尔提出将伦敦塑造成一座“适宜



图5 泰晤士河南岸碎片大厦（左）与北岸金融城（右）天际线

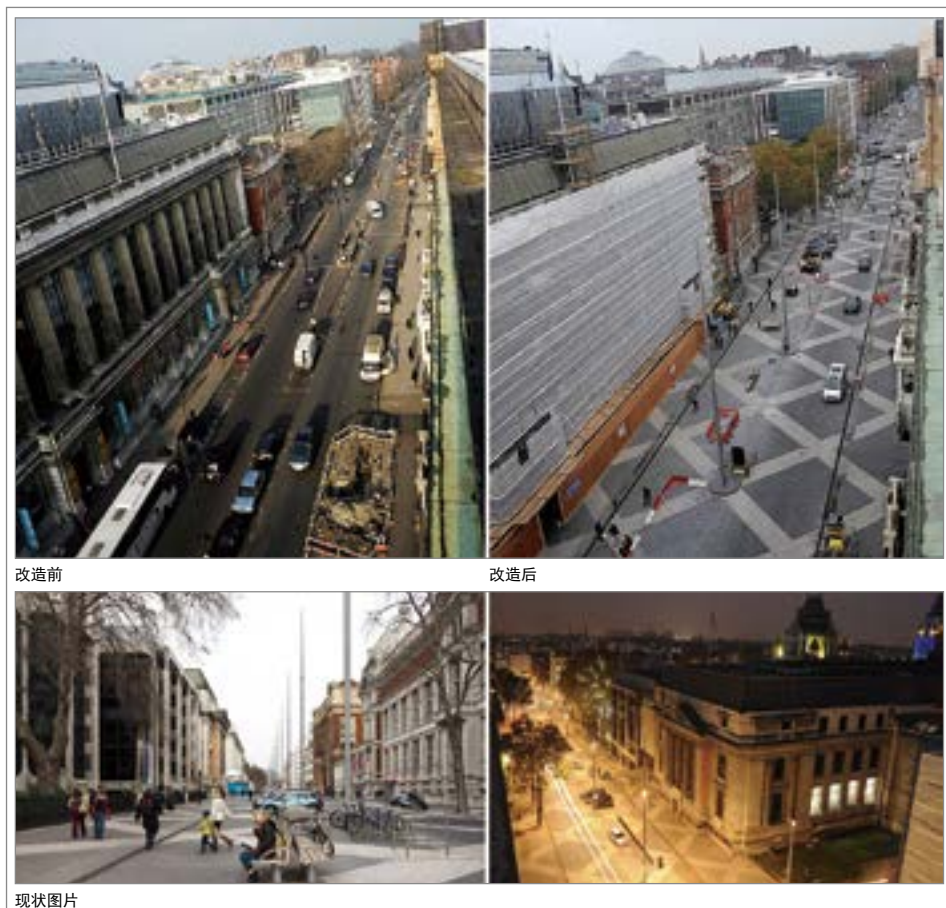


图6 展览路改造前后实景图

资料来源：<http://www.dailymail.co.uk/news/article-2094939/Britains-longest-clutter-free-street-unveiled-make-things-SAFER.html>。

步行的世界级城市”，并推动《伦敦街道设计导则》等策略的出台^[15]。随后，在中央政府层面，交通部门会同英国建筑及建成环境委员会发布了《街道设计手册》，成为伦敦街道空间设计与更新的标准指引^[16]。2009年，时任伦敦市长的约翰逊启动“50条更美街道计划”，投资2.2亿英镑全面提升伦敦的街道空间品质，有力推动了街道空间更新的实施。

(2) 城市设计措施创新。改造的目标是让展览路“从传统的交通载体回归到人性化的步行街道”，但不对城市的

交通系统造成颠覆式的影响。为此提出一项创新式的城市设计措施：“共享路面”（也称为“共享空间”）。具体内容是首先将人行通道平均拓宽一倍，超过3.5m，马路宽度相应“减肥”；随后移除一切传统街道具有的标志警示牌、红绿灯以及行人、自行车、机动车之间的路障，将马路与人行道融为一体，形成一个宽敞、平坦、延续的“共享空间”；采用大理石铺就路面，并设计成纵横交错的棋盘图案，强化整个公共空间的领域感，使机动车驾驶员进入后形成“心理预警”；在交通管理上，限制机动车

辆的行驶速度(每小时20英里,比其
他街道慢1/3左右)(图6)。

(3) 精细化的维护管理及效能评估。

展览路的“共享空间”改造耗时3年完成。在建成后,政府强化了精细化的后期维护与管理,主要工作划分为两个层面:①伦敦市交通局及市属公共设施公司负责保障道路系统性运行,对道路进行定期维护和修复,确保道路各功能设施的正常运作;②区政府则提供街道日常的安全、卫生清洁服务。实证调研显示:机动车在这条没有警示牌和红绿灯的路上必须谨慎驾驶,时时刻刻礼让行人;与改造前相比,展览路的交通事故发生率降低了60%;而由于机动车的通行路径仍然畅通,同时消除了红绿灯的等候时间,整体交通效率并没有降低(这当然也得益于整个区域密集的次级道路网络)^[15]。如今展览路每年吸引游客1150万人次,成为10年来伦敦新兴的标志性公共空间之一。

4 促进伦敦精细化城市设计的其他因素

4.1 完善的管理架构

对城市公共空间实施精细化城市设计需要完善而高效的管理体系的支撑。从城市管理架构看,涉及伦敦大都市区的行政层级大致可分为3个^[17]:

(1) 第一层级是1个伦敦金融城和32个自治市镇(London Boroughs),构成最基层的行政管理单元,可制定辖区内的城市设计控制政策及设计导则,但需在《大伦敦规划》的整体框架之内进行。

(2) 第二层级是大伦敦市政府及其组成部门,辖区为整个伦敦大都市区,由市长领导,负责制定《大伦敦规划》等战略性政策。这一层级也包括一些中央政府垂直任命的委员会(类似于中央政府派驻伦敦机构),参与伦敦大都市区具体事务的管理工作——某些区域可

成立特别机构行使地方当局职责,如负责金丝雀码头区整体更新改造的伦敦码头区开发有限公司。

(3) 第三层级是中央政府及其各部委,主要进行宏观性的政策指引。可以看出,这种管理架构体现出精细化的职能区分,行政重心集中在第一和第二个层级——尤其是大伦敦市政府及市长,对整个城市的城市设计与更新的战略导向起到举足轻重的作用(伦敦两任市长利文斯通和约翰逊在此方面的作为就是典型的例子)。但是,在英国现实的政治生态中,这种管理架构仍然较为复杂——大伦敦市政府的运作资金主要来源于中央政府财政拨款,少量来自地方税收,而市长却是由选民直选,而非由中央政府任命;市长要接受大伦敦议会的监督,而市长和多数议员有可能来自不同的政治党派(如约翰逊是保守党,而时任议员多数是工党)。这种局面导致利益错综复杂,使得许多城市设计和更新政策(尤其是大都市区层面)不能很好实施。

4.2 发挥地方自主效能

尽管如此,英国的规划与城市设计法规体系仍然较为简明清晰。除了核心法及核心法系由国会制定,新时期英国政府有意减少国家层面制定的规划政策的总量,鼓励充分发挥地方效能及公众参与。例如,在现有规划体系中(2012年后),废止传统“区域空间战略”(Regional Spatial Strategies);取消基础设施规划委员会,将重要基础设施项目议案的最终决定权交给社区与地方政府,使地方和社区在规划方面拥有更大的自主权,而非贯彻传统的“集权式中央发展规划”^[18]。在这种体系下,地方政府能够根据城市的特点实施因地制宜、具备弹性的城市设计管理(如上文所述的伦敦三级城市设计控制框架),并且赋予规划师和城市设计师一定的自由裁量权。这种管理体现了英国人基于

尊重经验和惯例的“实用主义”风格,在很大程度契合于精细化城市设计作为一种场所营造的“过程性”特征。

4.3 公众参与及技术支持

“公众参与”也是精细化城市设计与管理体系的重要组成部分。1968年英国的《城乡规划法案》就确立了公众参与的法定地位,提出公众参与是规划法规体系的“骨架”^[19]。1997年新工党进一步倡导规划与城市设计要促进广泛的“多层面合作伙伴关系”,以实现促进社会融合、达到多方利益共赢的目的;为此相继制定了“地方战略伙伴”(Local Strategic Partnership, 2001)、“携手共建”(Together We Can, 2004)、“活跃公民”(Active Citizens, 2005)等鼓励公众参与的政策。近年来,政府还推动电子化公众参与(E-Participation),利用互联网和数字媒介来展示城市设计愿景及收集公众意见,这些新技术代替了传统的调查问卷、公示板演示与社区会议等方式,使得公众参与方式更加广泛与多样化^[20]。除了事前行为以外,英国城市设计的公众参与还包括项目使用后评价,包括调查城市设计本身的实施品质(如功能效用、文化性及艺术性)及项目对周边的影响(如社会效益、环境影响)等,如展览路“共享空间”改造项目就开展了充分的使用后评估。

值得一提的是,城市设计中的公众参与并不意味着以“社区”或者“公众”利益为唯一导向,而是一种寻求多方利益的“协调机制”(Reconcile),包括政治、资本与社会的协调、公共利益与私人利益的协调、美学需求与功能需求的协调、使用者与管理者的协调等。上文所述的伦敦公共空间的权属错综复杂,但总体上能够形成完善、连续的空间体系,与精细化城市设计管理中存在“公众参与”这一“润滑剂”、促进各利益方的“协调合作”密不可分。

5 总结：伦敦经验对中国的镜鉴

总体而言，在精细化城市设计与管理引导下，伦敦过去 20 年的公共空间建设卓有成效，在很大程度上成为全球城市中公共空间更新的“标杆”^[3]。目前中国许多地区正进入“后城市化时期”，城市建设从增量扩张转向存量更新。在此背景下，利用精细化的城市设计策略与手段来提升公共空间品质、促进城市发展转型，成为新时期城市治理中的一个重大需求及挑战。伦敦经验对中国城市的镜鉴意义包括：

(1) 城市设计应当服从城市整体发展战略。精细化城市设计不能作为一种“孤立和隔离”的技术性操作而存在，而应该成为城市整体更新战略中的一个有机环节，服从城市社会、经济、文化层面全面提升的整体愿景。例如，伦敦始终将城市设计与公共空间更新与塑造城市形象、提高经济竞争力、传递全球城市雄心的战略紧密结合，由此在意识形态和政策贯彻层面都能输出持续不断的实施动力。

(2) 在“动态的设计过程”中兼容多维需求。精细化城市设计与公共空间更新不能视为单纯的物质环境的“美化”或者一种浅显的空间场所的“外观主义”，而必须以解决实际城市问题为导向，通过空间策略满足社会需求（也即“要做有用的城市设计”）。进一步而言，精细化城市设计不应该是一种“一步到位的解决方案”，而应该视为一种“动态的过程”。例如，伦敦的城市设计就较好地兼容了公共空间更新与生态环境修复、步行系统优化与历史建筑保护等多方面需求，同时在较长时间跨度以内（两任市长，16 年任期）做出持续的、渐进式的努力。

(3) 注重“实用主义”而非“理想主义”。精细化城市设计和微观层面的公共空间更新有别于传统的“宏大叙事或者终极蓝图式的规划”，由于面临存

量环境中错综复杂的利益关系，必须适度摒弃“理想主义”以及破除不必要的“专业成见”，而更多专注于达成各方利益的有效协调，伦敦的案例就展现了显著的“实用主义”特征。例如，泰晤士河沿岸的天际线控制及广泛存在的“私属化公共空间”，尽管带有值得争论的“符号化”和“社会控制”等色彩，但总体上形成了政治、资本、社区的相互平衡，促进了城市“公共领域”的正向提升。

(4) 建立“完备”与“弹性”的管理体系。精细化城市设计与公共空间更新需要在有效的管理体系内进行，英国的体系体现出一种兼具“整体框架的完备”和“操作策略的弹性”的特点，中央政府层面主要进行“战略指引”，地方政府拥有充分的自主空间，能够高效应对市场与社区的即时需求，同时城市设计管理更多体现为一种“因地制宜、因事而异的主动策略”，其间赋予规划师和城市设计师自由裁量权，而非墨守僵化的被动式法定程序——这对我国转型期规划与城市设计体系的变革尤其具有借鉴意义。■

[注 释]

①部分空间具有一种以上属性。

[参考文献]

- [1] 汪中求，吴宏彪，刘兴旺. 精细化管理（一）[M]. 北京：新华出版社，2005.
- [2] 李伦亮. 城市公共空间的特色塑造与规划引导[J]. 规划师，2007(4)：5-9.
- [3] 杨震. 城市设计与城市更新：英国经验及对中国的镜鉴[J]. 城市规划学刊，2016(1)：88-98.
- [4] 曲凌雁. 更新、再生与复兴——英国 1960 年代以来城市政策方向变迁[J]. 国际城市规划，2011(1)：59-65.
- [5] Urban Task Force. Towards an Urban Renaissance[M]. London: Office of the Deputy Prime Minister, 1999.
- [6] Mayor of London. The London Plan, Spatial Development Strategy for Greater London[R]. 2011.

- [7] 陈楠，陈可石，姜雨奇. 英国城市设计准则解读及借鉴[J]. 规划师，2013(8)：16-20.
- [8] 申利. 城市公共空间设计导则研究[D]. 华中科技大学，2005.
- [9] Carmona M. The Place-shaping Continuum: A Theory of Urban Design Process[J]. Journal of Urban Design, 2014(1)：2-36.
- [10] Carmona M, Wunderlich F M. Capital Spaces: the Multiple Complex Public Spaces of a Global City[M]. London: Routledge, 2012.
- [11] 杨震，徐苗. 消费时代城市公共空间的特点及其理论批判[J]. 城市规划学刊，2011(3)：87-95.
- [12] Terry Farrell. Shaping London——The Patterns and Forms that Make the Metropolis[M]. Hoboken: Wiley Publisher, 2009.
- [13] 郑伯红，汤建中. 伦敦巴黎河岸景观带建设的实践与经验[J]. 城市问题，2002(1)：71-74.
- [14] Mayor of London. London View Management Framework[Z]. London: Greater London Authority, 2012.
- [15] Gallagher M R. 追求精细化的街道设计——《伦敦街道设计导则》解读[J]. 王紫瑜，译. 城市交通，2015(4)：56-64.
- [16] Chartered Institution of Highways and Transportation. Manual for Streets[R]. UK: Chartered Institution of Highways and Transportation, 2007.
- [17] 马祖琦. 伦敦大都市管理体制研究评述[J]. 城市问题，2006(8)：93-100.
- [18] Stationery Office. Localism Act 2011[EB/OL]. www.legislation.gov.uk/ukpga/2011/20/contents/enacted.
- [19] Domack, Dennis. The Art of Community Development[D]. Madison, Wisconsin: University of Wisconsin-Extension, 1981.
- [20] 汪军，陈曦. 公众参与在规划决策中的有效实现方式：E-Participation 在英国的实践与应用[C]// 城市规划和科学发展——2009 中国城市规划年会论文集，2009.

[收稿日期] 2017-07-15