



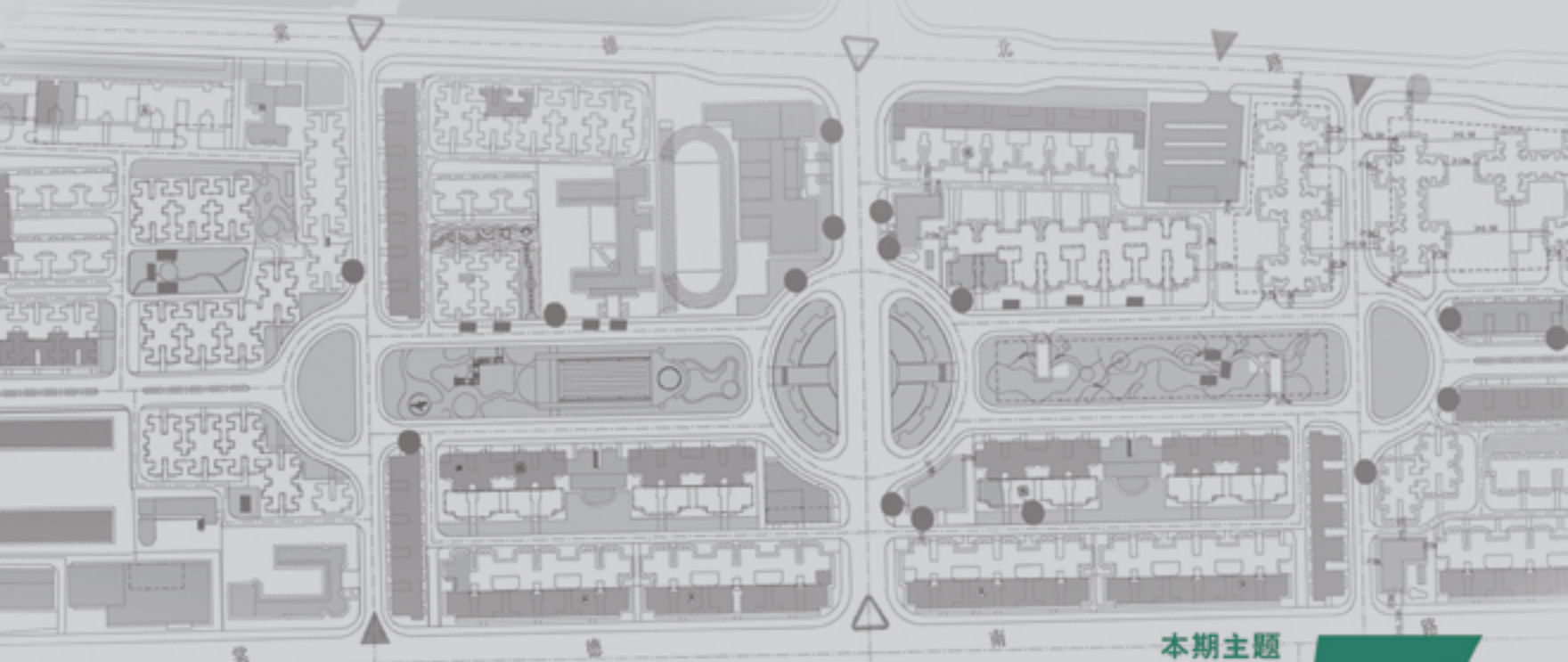
规划师

PLANNERS

ISSN 1006-0022
CN 45-1210/TU

中文核心期刊
中国科技核心期刊
RCCSE中国核心学术期刊

中国学术期刊综合评价数据库统计源期刊 · 中国学术期刊网络出版总库全文收录期刊 · 《中国学术期刊(光盘版)检索与评价数据规范》执行优秀奖



本期主题
街区开放与空间共享

2017

总259期 第33卷

7



期刊基本参数: CN45-1210/
TU*1985*M*A4*156*zh*P*
¥ 25.00*15000*24*2017-7

顾问单位: 中国城市规划协会

主管单位: 广西师范大学

主办单位: 广西期刊传媒集团有限公司

承办单位: 华蓝设计(集团)有限公司

雅克设计有限公司

协办单位: 武汉市土地利用和城市空间规划研究中心

武汉市规划研究院

中国航空规划设计研究总院有限公司

华建集团华东建筑设计研究院有限公司规划建筑设计院

赣州市城乡规划设计研究院

成都市规划设计研究院

重庆市规划设计研究院

西安建大城市规划设计研究院

广东省城乡规划设计研究院

沈阳市规划设计研究院

华侨大学建筑学院

深圳市城市规划设计研究院有限公司

西安市城市规划设计研究院

长春市城乡规划设计研究院

长安大学建筑学院

广州市城市规画勘测设计研究院

目次

规划师论坛

- | | | |
|----|------------------------|---------------|
| 5 | 欧洲城市街区制在中国的适应性研究:理论与实践 | 张天尧, 夏 晟, 张街春 |
| 14 | 新时期下“街区开放”的理论认识及技术探索 | 李凌岚, 李德芬, 安诣彬 |
| 19 | 路权共享导向的开放街区规划设计策略 | 卓 健, 吴卓桦, 徐逸菁 |
| 26 | “小街区规制”——“街区制”的成都实践 | 沈莉芳, 陈 诚 |
| 31 | 居民主观感受视角下的广州保障房住区空间共享 | 魏宗财, 刘玉亭, 林允琦 |
| 38 | 山地城市中心区街区更新过程中的空间开放与共享 | 黄 瓴, 彭 翔 |

规划管理

- | | | |
|----|---------------------|---------------|
| 44 | 天津滨海新区公共空间规划管理机制研究 | 王 哲, 杨 旸 |
| 49 | 综合管廊建设的“三级架构”运营模式研究 | 唐圣钧, 邱端阳, 刘应明 |

会议报道

- | | | |
|----|-----------------------|----------|
| 53 | 《规划师》·空间规划实践论坛在北京成功举办 | 姚江春, 张 擎 |
|----|-----------------------|----------|

专题研究

- | | | |
|----|---|---------------|
| 55 | 空间规划实践的重心转移:从用地协调到共治规则的建立 | 邓兴栋, 何冬华, 朱 江 |
| 61 | 面向专项规划整合的空间规划方法探索
——以广州市“多规合一”工作为例 | 黄慧明, 陈嘉平, 陈晓明 |
| 67 | 多方博弈下的佛山市南海区“多规合一”空间管制实施路径 | 邱杰华, 何冬华 |
| 72 | 基于激励发展实施机制的“多规合一”路径探索
——以四川省宜宾市南溪区为例 | 姚江春, 袁 媛, 许宏福 |

本刊声明

1. 本刊所发表作品均为作者观点, 并不一定反映编委会和编辑部的立场;
2. 本刊对来稿保留修改权, 有特殊要求者请事先声明;
3. 本刊对所发表作品享有中文专有版权, 请勿一稿多投;
4. 本刊对所发论文享有电子版权, 如有异议, 请事先声明;
5. 本刊现被《中国学术期刊网络出版总库》及CNKI系列数据库收录, 其作者文章著作权使用费与本刊稿酬一次性给付。如作者不同意文章被收录, 请在来稿时向本刊声明。
6. 本刊所登文章, 均经作者授权, 任何转载、翻译或结集出版均须事先得到本刊编辑部和作者的书面许可;
7. 限于人力和财力, 来稿一律不退, 如三个月内未见采用通知, 作者有权将稿件另行处理。

编辑出版:《规划师》杂志社

地 址: 广西南宁市青秀区月湾路1号
南国弈园6楼

邮政编码: 530029

电子信箱: planner@21cn.net

网 址: www.planners.com.cn

电 话: 社长室: 0771-2438005

编辑部: 0771-2437582 2436290

发行部: 0771-2438012 2436285

广告部: 0771-2438011 2418728

传 真: 0771-2436269

刊 号: ISSN 1006-0022
CN 45-1210/TU

广告经营许可证: 450106084

账户名: 规划师杂志社

账 号: 45001604843052500696

开户行: 中国建设银行股份有限公司南宁云景路支行

国内总发行: 南宁市邮政局

国内邮发代号: 48-79

国际总发行: 中国图书贸易总公司(北京399信箱)

国际邮发代号: 4750M

定 价: 25元(人民币)

订 购: 全国各地邮局

邮 购: 《规划师》杂志社

主 编：雷 翔	社 长：沈伟东	顾问编委（以姓氏笔画为序）：						
副 主 编：毛蒋兴	副 社 长：徐 兵 熊元鑫	马武定	王建国	王静霞	文国玮	吕 斌	任致远	闫小培
助理主编：陈 玉 欧阳东		李长杰	李兵弟	吴庆洲	吴志强	余柏椿	邹时萌	邹德慈
理事会理事长：侯百镇	编 辑 部 主 任：刘 芳	张兴国	张庭伟	陈秉钊	陈晓丽	赵友华	赵宝江	柯焕章
理事会副理事长：徐 兵	经 营 部 主 任：杨一虹	耿毓修	唐 凯	崔功豪	戴 逢	戴舜松		
本期责任编辑：卢 姗	发 行 部 主 任：郭敬锋							
栏 目 编 辑：潘付英	设 计 部 主 任：唐春意							
美 术 编 辑：唐春意								
		编委（以姓氏笔画为序）：						
		丁成日	于一丁	王世福	王涌彬	王 燕	毛 兵	毛蒋兴
		方 飞	邓兴栋	刘 臻	李守旭	李 异	李 琪	何林林
		余 颖	张 兵	陈 韦	武 联	罗 镔	周建军	赵万民
		段 进	侯百镇	顾朝林	徐 兵	黄卫东	韩高峰	曾九利
		温春阳	疏良仁	雷 翔				

规划设计

77	历史的指引：空间文脉生成设计逻辑 ——以石家庄市车辆厂及周边地段城市设计为例	杨 超
84	基于学生行为特征的大学校园规划更新方法	王纬伟，甄 峰，曹 阳，席晓东，朱寿佳
91	“多规合一”下的沈阳市中心城区生态保护红线划定	杨 楠，刘治国，由宗兴

规划广角

98	区域城市化的“山—海”差异及其启示	张瑾青，杨凤梅，葛海燕，罗 涛
105	我国城市开发边界划定模式比较研究	赵之枫，巩冉冉，张 健
112	国家级经济技术开发区的转型路径与机制解析	程 慧，刘玉亭
119	电商集群导向下的乡村空间分异特征及机制	吴丽萍，王 勇，李广斌

系列专版

126	“多规融合”的宁波市域国土空间规划编制探索	廖 威，苗华楠，毛 斐，刘 鹏
132	新时期宁波市分区规划编制的创新与实践	王武科，施燕娜，范菽英
137	宁波市区工业用地存量开发空间整合与管控	张 磊，苗华楠
142	E-TOD 理念下的都市边缘区轨道交通站点周边开发策略	刘 鹏，马丽丽，朱黎明，胡颖异
149	综合管廊规划布局量化评价体系构建及宁波实践	叶晓东，张亚朋，谢 晖，卢学兵

《规划师》驻北京办事处
地址：北京市海淀区增光路甲 34 号
云建大厦 806 室
北京华蓝时代建筑设计咨询
有限公司
邮编：100037
主任：尤 智
电话：010-88082608

《规划师》驻西安办事处
地址：西安市高新区电子西街
西京国际电气 A 座 711 室
华蓝设计（集团）有限公司
西安分公司
邮编：710065
主任：谢更放
电话：029-84501665

《规划师》驻海口办事处
地址：海口市玉沙路 19 号
雅克设计有限公司
邮编：570125
主任：蔡正英
电话：0898-68546170

《规划师》驻上海办事处
地址：上海市虹口区曲阳路 800 号
上海商务中心 39 楼
华蓝设计（集团）有限公司
上海分公司
邮编：200437
主任：陈爱民
电话：021-55890585-8008

《规划师》驻南京办事处
地址：南京市雨花台区软件大道 119 号
丰盛商汇新 5 号楼 4 楼
南京城理人城市规划设计有限公司
邮编：210012
主任：潘春燕
电话：025-52275065

《规划师》驻太原办事处
地址：山西省太原市杏花岭上肖墙
12 号
圣德工程有限公司
邮编：030002
主任：张晋平
电话：0351-3523542

印 刷：广西地质印刷厂
出版日期：2017 年 7 月 5 日
读者所订杂志如有装订、印刷质量问题，
请与《规划师》杂志社发行部联系。



CN45-1210/TU*1985*M*A4*156*zh*P*25.00*15000*24*2017-7

Advisory

Ma Wuding
Wen Guowei
Yan Xiaopei
Wu Qingzhou
Zou Shimeng
Zhang Tingwei
Zhao Youhua
Gen Yuxiu
Dai Feng

Editors:

Wang Jianguo
Lv Bin
Li Changjie
Wu Zhiqiang
Zou Deci
Chen Bingzhao
Zhao Baojiang
Tang Kai
Dai Shunsong

Editorial Board:

Ding Chengri	Yu Yiding	Wang Shifu
Wang Yongbin	Wang Yan	Mao Bing
Mao Jiangxing	Fang Fei	Deng Xingdong
Liu Gong	Li Shouxu	Li Yi
Li Qi	He Linlin	Yu Ying
Zhang Bing	Chen Wei	Wu Lian
Luo Bin	Zhou Jianjun	Zhao Wanmin
Duan Jin	Hou Baizhen	Gu Chaolin
Xu Bing	Huang Weidong	Han Gaofeng
Zeng Jiuli	Wen Chunyan	Shu Liangren
Lei Xiang		

Planners Forum

- | | | |
|----|--|--|
| 5 | Adaptability Of European Open Block System In China | Zhang Tianyao, Xia Cheng, Zhang Xianchun |
| 14 | Open Block Theory And Technique In The New Era | Li Linglan, Li Defen, An Yibin |
| 19 | Road Sharing Oriented Open Block Planning And Design | Zhuo Jian, Wu Zhuoye, Xu Yijing |
| 26 | "Small Block System": Open Block Practice In Chengdu | Shen Lifang, Chen Cheng |
| 31 | Space Sharing In Public Housing With The Viewpoint Of Residents' Will, Guangzhou | Wei Zongcai, Liu Yuting, Lin Yunqi |
| 38 | Creating Open And Shared Space In Urban Renewal Of Mountainous City | Huang Ling, Peng Xiang |

Planning Management

- | | | |
|----|---|---|
| 44 | Research On Public Space Management Mechanism, Binhai New District, Tianjin | Wang Zhe, Yang Yang |
| 49 | Operation Model Research On "Three Tiered Structure" Of Pipe Gallery | Tang Shengjun, Qiu Duanyang, Liu Yingming |

Meeting and Activity

- | | | |
|----|---|---------------------------|
| 53 | PLANNER Forum On Spatial Planning Practice Held In Beijing Successfully | Yao Jiangchun, Zhang Qing |
|----|---|---------------------------|

Topic Study

- | | | |
|----|---|--|
| 55 | From Land-coordination To Co-governance Regulation | Deng Xingdong, He Donghua, Zhu Jiang |
| 61 | Spatial Planning That Reorganizes Specialty Plans | Huang Huiming, Chen Jiaping, Chen Xiaoming |
| 67 | Spatial Governance In Multi-plan Integration With Multi-party Game, Nanhai District, Foshan | Qiu Jiehua, He Donghua |
| 72 | Multi-plan Integration With Implementation Incentives System | Yao Jiangchun, Yuan Yuan, Xu Hongfu |

Planning and Design

- | | | |
|----|---|--|
| 77 | Spatial Context Creation By Historical Guidance: Shijiazhuang Vehicle Factory Area Urban Design | Yang Chao |
| 84 | University Campus Planning Renewal Based On Students' Behavior | Wang Weiwei, Zhen Feng, Cao Yang, Xi Xiaodong, Zhu Shoujia |
| 91 | Ecological Redline Specification Based On Multi-plan Integration, Shenyang Central District | Yang Nan, Liu Zhiguo, You Zongxing |

Planning Roundup

- | | | |
|-----|---|---|
| 98 | Mountain-sea Difference And Its Illumination In Regional Urbanization | Zhang Jinqing, Yang Fengmei, Ge Haiyan, Luo Tao |
| 105 | A Comparative Study Of China's Urban Development Boundary Delimitation | Zhao Zhifeng, Gong Ranran, Zhang Jian |
| 112 | Transition Path And Mechanism Of National Economic And Technique Development Zone | Cheng Hui, Liu Yuting |
| 119 | Countryside Space Differentiation And Mechanism With Clustered E-commerce | Wu Liping, Wang Yong, Li Guangbin |

Ningbo Column

- | | | |
|-----|--|--|
| 126 | National Land Space Planning Compilation With Multi-plan Integration, Ningbo | Liao Wei, Miao Huanan, Mao Fei, Liu Peng |
| 132 | District Plan Compilation Innovation And Practice, Ningbo | Wang Wuke, Shi Yanna, Fan Shuying |
| 137 | Industrial Stock Land Development Integration And Management , Ningbo | Zhang Lei, Miao Huanan |
| 142 | Rail Station Vicinity Development With E-TOD Concept | Liu Peng, Ma Lili, Zhu Liming, Hu Yingyi |
| 149 | Quantitative Evaluation Of Pipe Gallery Planning Layout, Ningbo | Ye Xiaodong, Zhang Yapeng, Xie Hui, Lu Xuebing |

Chief Editor: Lei Xiang
Associate Chief Editor: Mao Jiangxing
Deputy Chief Editor: Chen Yu, Ouyang Dong
Director: Shen Weidong
Associate Director: Xu Bing, Xiong Yuanxin
Presidents of Council: Hou Baizhen
Vice Presidents of Council: Xu Bing
Director of Editorial Dept: Liu Fang
Director of Business Dept: Yang Yihong
Director of Circulation Dept: Guo Jingfeng
Director of Art Dept: Tang Chunyi
Editor in Charge: Lu Shan
Column Editor: Pan Fuying
Art Editor: Tang Chunyi

Advisory Committee: China Association of City Planning
Competent Organization: Guangxi Normal University
Sponsor: Guangxi Media Group Co.,Ltd
Organizer: APCE Design Group, Hualan Design & Consulting Group
Edited and Published by: Magazine Office of Planners
Ad. Licence: NO.07,GICAT
Domestic Distributor NO. : 48-79
International Distributor:
China International Book Trading Corporation(P.O.B399,Beijing,China)
International Distributor No.: 4750M
Subscribe to: All Post Offices in China
Mail Order: Magazine Office of Planners

Address:
6/F,Office Building of Nanguoyiyuan,No.1 Yuewan Road,Qingxiu District,Nanning, Guangxi.China
530029
Tel: (86-771)2438005 2436290 2436285
Fax: (86-771)2436269
E-mail: planner@21cn.net
Homepage: www.planners.com.cn
No: ISSN 1006-0022
CN 45-1210/TU
Price: RMB ¥ 25

本期主题：街区开放与空间共享

【编者按】针对现代住区发展中普遍存在的地块尺度大、交通拥堵、社会隔离等问题，《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》中明确提出，新建住宅要推广“街区制”，原则上不再建设封闭社区；已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开，实现内部道路公共化。在此要求下，发展何种街区空间、如何建设与管理该种空间形态以解决交通拥堵、繁荣街道生活、促进社会融合，是我国当前城市发展面临的主要问题。本期“规划师论坛”栏目以“街区开放与空间共享”为主题，梳理欧洲城市街区制的发展历史及其经验，评估我国推广街区制的适应性，探讨推广“街区制”的理论认识和技术策略，并对各地在推广“街区制”中所做的研究进行介绍，以飨读者。

欧洲城市街区制在中国的适应性研究：理论与实践

□ 张天尧，夏 晟，张衍春

【摘 要】在推广街区制的政策指向下，发展何种街区空间、如何建设与管理该种空间形态以解决交通拥堵、繁荣街道生活、促进社会融合，是中国当前城市发展面临的主要挑战。从历史发展的视角对欧洲城市街区制在特定地方语境下的适应性进行研究，可为中国创新发展城市街区制提供一定的理论依据与参考。文章通过梳理欧洲城市街区制的发展历史及影响因素，从成因与表征两个层面构建街区制适应性研究框架，并选取伦敦 3 个典型案例进行解读，从理论与实践两个方面对欧洲城市街区制在中国城市发展中的适应性进行评估，在此基础上提出对中国推广街区制的政策建议。

【关键字】街区制；适应性；开放街区；伦敦

【文章编号】1006-0022(2017)07-0005-09 【中图分类号】TU984 【文献标识码】A

【引文格式】张天尧，夏晟，张衍春．欧洲城市街区制在中国的适应性研究：理论与实践[J]．规划师，2017(7)：5-13.

Adaptability Of European Open Block System In China: Theory And Practice/Zhang Tianyao, Xia Cheng, Zhang Xianchun

[Abstract] Guided by the block system policy, open block and street space construction for social integration and a better social life is a major challenge of urban development. A historical review of European open block development and its adaptation for local context can be of theoretical reference for China. The paper concludes open block evolution with three cases in London, analyzes their characters and causes, evaluates their adaptability in China, and puts forwards policy suggestions for Chinese open block development.

[Keywords] Block system, Adaptability, Open block, London

0 引言

随着现代主义城市规划中功能化、等级化所产生的空间与社会问题的凸显，强调尊重生活本身、城市结构多重性及功能复合性的街区制重新回归城市规划的视野^[1]。针对中国现代住区发展存在的传统城市肌理消失、地块尺度过大、交通拥堵和社会隔离等问题，《中

共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》(2016)提出“在新建和已建成住区中推广街区制”，建设“开放便捷、尺度适宜、配套完善、邻里和谐”的生活街区，这一要求引起学术界在城市肌理、土地利用、道路系统与街道空间、社会融合与公平等方面的热议^[2]。推广街区制旨在改善城市交通运行效率、繁荣街道生活与城市商业、培育邻里情感

【作者简介】张天尧，香港大学建筑学院博士研究生。

夏 晟，通讯作者，工程师，华南理工大学建筑学院博士研究生，现任职于亚热带建筑科学国家重点实验室、华南理工大学建筑设计研究院。

张衍春，香港大学建筑学院博士研究生。

及社区认同感,然而其也不可避免地引发社会利益与城市利益间的诸多冲突,如产权问题,以及安全、公共空间及居住品质等问题^[3]。相对于封闭小区,源于欧洲的城市街区制在空间开放性、公共性、资源融合性及共享性等方面优势明显^[4],然而对于何种街区空间形态更适合中国城市可持续发展,仍存在诸多争议。

基于该背景,针对欧洲城市街区制在中国的适应性研究至关重要,应在解读街区制理论与实践的基础上,结合地方语境,尤其是社会文化特征及其背后的动力机制,创新发展适合中国的城市街区空间形态。本文聚焦于欧洲城市街区制理论与实践的发展演变,通过归纳影响街区制理论形成与发展的关键因素,构建其不同语境下的适应性评估框架,并通过伦敦城市街区典型案例的解读与分析,得出欧洲城市街区制在中国的适应性评价,为中国街区制的推广提出政策建议。

1 欧洲城市街区制理论:历史演变、影响因素

1.1 城市街区制的历史演变

街区在英文语境中为“Block”,具有地理空间及社会文化的双重内涵,是城市形态结构、功能结构(居住、工作、休闲娱乐)的基本构成单元^[5-7]。在空间上,街区具有明确的边界要素,即由城市道路及沿其布局的建筑围合而成,是构成城市肌理的最小单位;在功能上,街区将开敞空间与居住、商业服务及文化娱乐等多种城市活动有机组合,构成邻里生活的基本单位^[8];在管理尺度上,在单独建筑的个体性与复杂建筑环境的群体性之间,街区发挥了其中间尺度协调作用^[9]。因此,城市街区又被认为是一个社会与空间相互关联的系统^[10],街道、用地、建筑与开敞空间、功能混合、

私密性及公共性是构成街区内涵的关键要素。

作为与功能紧密结合的空间类型,街区制与人类城市化进程、资本主义的发展息息相关,可大致分为4个发展时期:①从古典时期欧洲城市起源至18世纪工业革命之前,是由街道广场构成的城市结构的有机生长时期;②工业革命之后至19世纪上半叶,是城市街区制理论的发展与改革时期;③19世纪末到20世纪中叶,是现代主义建筑与城市规划思潮冲击传统城市街区肌理的时期;④20世纪中叶至今,是凸显人文及社会关怀、对现代建筑与城市空间关系的反思时期^[4, 11-13]。从传统街区制的形成到现代主义冲击下的突变,再到人文主义的反思,街区制展现的是一种社会实践的空间维度,正如列斐伏尔所形容的“姿势,路径,身体与记忆,象征与意义”^[11]。从奥斯曼的巴黎改造(1853~1882年)、伦敦花园城市实践(1905~1925年)、阿姆斯特丹的扩张(1913~1934年)、法兰克福的住宅规划(1925~1930年)到以柯布西耶的光辉城市(1930年)为代表的现代主义城市规划实践,街区形式的重塑及空间编码化是依据中产阶级逻辑进行空间构型的,凝聚了资产阶级的生活方式^[11]。在雇佣劳动的发展改变了工作场所与住宅间关系的背景下,上述空间实践得以推广——平民阶层居住空间构型发生改变,以19世纪末至20世纪初欧洲各国有关社会住宅的实践为典型代表^[11]。Sonne以该时期欧洲大都市中取得成功经验的社会住宅项目为例,认为“革新的城市街区”的空间实践探索了一种可持续、紧凑城市的典型模式。为在享有城市的优势与便利的同时改善城市居住条件,对城市街区革新的尝试在20世纪上半叶见于诸多欧洲国家,如柏林 Alfred Messel 参与的住宅项目、由伦敦郡议会(LCC)主持的城市住宅、巴黎

于 Rue de Prague 举办的社会住宅竞赛等^[13]。20世纪20~30年代,城市住区改革取得了较为显著的成就,并在实践中得到广泛应用。此后,随着现代主义建筑与城市规划思潮的演进,传统街区制逐渐瓦解,以“光辉城市”为代表的垂直街区得到推崇,这种街区的每排建筑具有相同朝向,模糊了公共性,导致街区的迷失^[11]。自20世纪60年代开始,简·雅各布斯对现代主义的空间构型进行了尖锐的批判,重新强调街道空间及街区生活的积极作用,促进了街区理论的回归。自20世纪70年代开始,街区制逐渐演变为规划设计手法而被应用于实际住区建设开发中,此阶段以克里斯蒂安·德·鲍赞巴克于1979年在巴黎住宅设计中开放式街坊设计手法的尝试为代表^[4]。现代功能主义下的城市规划带来的诸多空间与社会问题,如城市蔓延、交通堵塞、社会隔离等,促使20世纪80年代后涌现出诸多有关街区制的理论,如芒福德的《绿色尺度》对街道与街区价值的强调、新都市主义理论与精明增长中对TND与TOD模式的探讨等,均对道路交通系统、空间与功能混合、公共性与个体性等方面进行了探讨^[7, 14]。因此,自现代城市规划的产生开始,从花园城市运动到现代主义与功能主义范式的形成,再到人文主义、可持续发展理论的兴起,全球范围内的城市在文化、社会、政治及经济等方面的地方特征均发生持续且显著的变化,街区制作为紧凑城市的一种典型模式,其在当前城市可持续发展中的作用与影响值得进一步反思^[13]。

1.2 城市街区制的影响因素

从欧洲城市街区发展的演变可知,街区制的形成是一项不断变化的空间实践,街区的特征与形态在不同的历史背景下呈现出不同结果,但影响街区特征的要素及其背后的逻辑则具有共性,主

要有两个因素：①内生限制性因素，体现为经济与政治体制的社会规则体系，以及技术变迁、自然与空间环境要素等；②社会能动者结构因素（其所起的作用需针对特定时空范畴内的城市进行个案剖析）^[15]。此外，街区制的表征还集中显现于空间形态层面。以下笔者将从成因和表征两个层面梳理影响街区制形成与特点的因素。

1.2.1 成因：内生限制性因素

历史文化视角将城市街区看作是一个社会经济与空间要素相互交织的系统^[10]，文化、政治、经济、制度及环境等地方语境因素是影响街区制空间特征的内生限制性因素。在文化层面，欧洲城市街区共性的形成基于其内部的文化认同^[10]，其范式的形成与传播先后受到古典主义传统（奥斯曼式）、乡土建筑思潮及工艺美术运动（田园城市）、现代主义建筑范式与理性主义的影响^[11]。在政治经济层面，以19世纪末奥斯曼街区改造为例，资产阶级的话语权在奥斯曼街区空间中得到彰显，按照现代资产阶级社会的制度化空间来组织城市是奥斯曼街区改造的根本逻辑^[11]。随着资产阶级与被统治阶级之间矛盾的激化，以解决工人阶级住房问题为导向的房地产开发推动了郊区的城市化，激发了新的规划讨论。以20世纪初英国田园城市和卫星城为代表，依托于霍华德的田园城市理论及昂温的城市规划理念，伦敦郡议会与私人投资或慈善机构在伦敦郊区住区规划中对整体布局、空间围合、地块分隔、建筑密度、街道与公共空间设置等设计标准均作出规定^[11]。在制度层面，制度因素主要反映了能动者在社会行动和互动中形成并遵守的非正式或正式的约定，在街区制形成过程中不同社会能动者拥有的资源和机会不均等^[15]。在环境层面，自然环境如地形地貌、水文气候等因素可显著影响街区空间形态的形成，而宏观区位关系如经济区位、

交通区位等也对城市空间形态的形成具有限定作用^[15]。

1.2.2 成因：社会能动者结构因素

城市发展过程中社会能动者的结构关系体现了社会结构特征，社会空间及资源的分配对街区制空间特征的形成起到决定性作用。对于社会能动者结构关系的分析，以西方国家的政体理论为代表，该理论指出基于不同的社会生产模式，社会能动者主要包含地方政府、私有经济组织和城市居民三者，三者自身发展与权利关系的变迁是分析城市空间形态形成的主要切入点^[15-16]。西方社会与中国社会在社会制度及生产方式上具有明显差异，中国转型发展带来的社会结构特征的变化深刻影响了城市空间形态的形成与变迁。在此背景下，对西方街区制原则与规律在中国街区空间实践中的移植及借鉴，需要从社会能动者结构关系的角度考量，基于政府、市场和社会三者之间的权利及互动关系，对隐藏于空间形态之下的经济与治理逻辑进行分析及讨论^[16]。

1.2.3 表征：空间形态因素

随着社会经济的发展，街区空间组织形式不断发展变化，衍生出多种类型的街区形态，如街道街区（Street-block）、周边式街区（Perimeter Block）、超级街区（Superblock）、摩天大楼（Tower Block）及线性街区（Linear Blocks）等^[17]。基于建筑与空间的关系，上述诸多街区空间类型可分为传统的与现代主义的两大大类型^[18]。“在传统的城市空间中建筑是街区的一个组成部分，而街区定义并组成了外部空间；在现代主义的城市空间中建筑是处在无定形空间中的一个独立展示”^[18]。从街区尺寸、建筑与空间的关系两个维度出发，街区空间可分为4个类型：小街区—建筑围合空间、超级街区—建筑围合空间、小街区—建筑矗立于空间和超级街区—建筑矗立于空间。其中，小街区—建筑围合空间和超

级街区—建筑矗立于空间被认为是较为少见的理想型空间类型，而超级街区—建筑围合空间和小街区—建筑矗立于空间是目前较为常见的空间类型^[18]。从传统的到现代主义的空间形态结构的变化，蕴含两个方面的转变：一方面，建筑与空间的关系从建筑围合空间向建筑矗立于空间转变；另一方面，道路结构从细网状网格向围绕超级街区的公路网系统转变^[18]。这些转变所带来的城市与社会问题，促使当前城市设计师借鉴传统的空间形态对建筑与空间关系进行重新思考，尤其是对公共空间组织模式的思考。由此可见，对建筑与空间关系的探讨是把握街区空间形态特征的关键。

2 欧洲街区制实践：伦敦城市街区典型案例解读

伦敦城市街区制因其历史悠久、发展成熟，在实现紧凑城市形态、激发城市活力及促进可持续性等方面具有较高的参考价值，故笔者选取伦敦的实践作为欧洲高密度城市环境下街区制典型案例进行解读。

2.1 案例一：贝思纳尔格林的“边界街地产”（Boundary Estate）

20世纪初，伦敦巨大的城市化浪潮导致公共住房和私人住房数量激增，伦敦郡议会在缓解工人阶级住房紧缺、改善工人阶级居住条件方面所起的作用显著，其通过对内城衰败贫民窟的再设计与改造，重塑了大都市的城市肌理与空间结构^[18]。伦敦郡议会首个大型贫民窟改造项目“边界街地产”（Boundary Estate）应运而生（1893～1900年），成为英国第一个归地方政府所属的房地产项目。该项目位于伦敦东区，原是维多利亚时代最臭名昭著的贫民窟（Old Nichol Street Rookery），该地区的人口死亡率是贝思纳尔格林其他地区的两



图1 改造前 Old Nichol Street Rookery 贫民窟平面^[13]

倍。一方面，随着伦敦社会的快速发展及大量非熟练劳动工人的涌入，廉价企业开始在 Old Nichol Street Rookery 集聚，使得居住需求激增^[19]；另一方面，建筑商受商业利益驱使，违反建筑规范，使用不合格的建筑材料建造房屋，促进了贫民窟的形成^[20]（图1）。该街区恶劣的居住环境，如过高的居住密度、简陋的供水与卫生系统等^[20]，成为推动伦敦郡议会对其进行改造的主要原因。

在此背景下，伦敦郡议会决定重建该街区并发展社会住宅，为了安置更多人口，以放射形地块排列的规划方案取代了最初的矩形地块排列的规划方案^[21]。重建后，该街区共有 1 069 间公寓，规划容纳 5 524 人，与之前的居住人数持平^[19]。在土地利用方面，该街区实现了功能混合，设置了住宅、商店、学校、教堂、工厂、工作坊、俱乐部、诊所及公众广场等功能设施，可在步行范围内基本满足居民的居住、工作、娱乐等多种需求。在地块构成方面，该街区将旧有的非正式网格结构转变为以圆形花园广场为中心的向心性布局结构；道路组织以圆形广场为中心、7 条街道呈放射型布局，街道两侧各设置 15 m 宽的行道树；建筑沿道路布局，以 3~5 层街区式住宅为主，每户拥有 2~3 个房间。在公共空间方面，该街区提供了更加宽阔的街道、庭院、绿化空间^[13, 22]。“边界街地产”使用了高质量的建筑材料以及蕴含工艺美术运动思想的装饰元素，被誉为建构了新审美标准的工人阶级住房^[13]。总体上，该街区改造计划在保持内城人口密度、建筑密度适度减少的同时保障更好的公共空间品质，并在随后上百年的城市发展中得到了较好的保持（图2）。

然而，从社会实践意义上讲，该街区的改造是失败的^[24]。新街区虽容纳了相同人数的居民，但其并非原居民，租户多为办事员、警察及护士等，只有



图2 Boundary Estate 今昔对比照片^[23]

11 位原居民搬入了新居，其他原居民被迫迁入位于伦敦东部更远的区域，形成了新的贫民窟^[19]。因此，从某种程度上看，该街区经改造后居住面积增加、租金上涨、建造质量提升，但却加剧了绅士化程度。

2.2 案例二：海豚广场商业住宅 (Dolphin Square)

街区制不仅被应用于社会住宅，还被应用于商业住宅。20 世纪上半叶，商业住宅开发通过使用电梯等新技术设备，在遵循城市原有肌理的同时，进一步提高土地使用效率和建筑密度，彰显大都市区特征，推动了街区制的创新与发展^[13]。坐落于泰晤士河畔的海豚广场商业住宅 (Dolphin Square, 1935 ~ 1937 年) 是当时欧洲最大的街区式公寓，它的建成代表了商业居住街区建设进入高潮^[13]。

海豚广场商业住宅项目所在地的前身是政府的军队服装厂。第一次世界大战之后该区域面临严重的住房紧缺，一家来自美国的私人房地产公司 (Frederick French Corporation) 购买了该不动产^[25]。在项目初期，Frederick French Corporation 将其定位为高端的现代居住建筑群，并邀请建筑师 Gordon Jeeves 进行规划设计，将规划方案于 1934 年递交伦敦郡议会建筑及规划部门审批。根据 1930 年伦敦建筑条例及新的城市规划管理条例的要求，伦敦郡议会从周边地块产权界限、出入口方式、建筑高度、建筑通风及采光等方面对该项目方案进行批复，要求将原规划方案设计的 10 层高密度周边街区式建筑和一座 23 层的超高层建筑更改为第二版的由中心庭院、不同高度围合的周边街区式建筑组成的 10 层围合建筑^[25]。在项目的公众咨询阶段，虽然周边一些居民对建筑高度有所顾虑，但是总体上公众及媒体对该项目的反馈均较

为良好^[25]。

该项目的占地面积为 7.5 英亩 (约 3.03 hm²)，由 1 310 间公寓、4 370 个房间组成，可容纳约 3 000 人居住^[25-26]。该项目的土地利用以居住功能为主，兼具商业、娱乐、绿化及广场等多种功能，且由于地块构成采用周边式街区布局模式，形成了一个宽敞的内庭院及两片纪念碑式的外墙^[13]。该项目的道路结构由 1 条沿泰晤士河的主要道路 (Grosvenor Road) 和 3 条生活性次要道路围合而成，其布局具有一定的历史价值^[25] (图 3)；建筑设计风格及装饰反映了当地的文化特色，如面向泰晤士河的建筑外墙的窗户富有韵律的重复设置、源于古典凯旋门式的拱门设计等^[13]。在公共空间设计方面，宽敞的内庭院通过步行拱门可达，与周边繁忙的道路交通隔离，具有较强的私密性^[26]。此外，新的技术手段为该

项目的创新提供了可能，如钢框架结构、电梯、防火地板和墙体、中央供暖系统及连续的热水系统等的使用优化了室内居住条件^[25]。总体上，虽然建筑评论家认为该项目是“欧洲最大的自给自足的公寓街区”，甚至是“迷你城市”，但是事实上，该街区的区位、尺度、居住人数和设施服务范围等方面均显示出其是城市中的一片平静的绿洲^[27] (图 4)。

然而，从社会空间实践上讲，该项目却收获了“著名的、声名狼藉的”评价。由于该项目靠近国会及情报局军情五处及六处的总部，吸引了诸多政治家、公务员、情报机构工作人员及名人的入住，提供了一种私密性很强的生活方式^[28]。因此，在社会交往上，居民之间的互动极少，从而引发了社会隔离，甚至发生了著名议员死亡几日之后都不为人所知的事件。



图 3 Dolphin Square 平面^[26]



图 4 Dolphin Square 内庭院与鸟瞰

2.3 案例三：多尼布鲁克住宅 (Donnybrook Quarter)

20 世纪下半叶，传统城市肌理受到现代主义建筑设计思想及功能主义的挑战：传统住宅与街道形成的空间关系逐渐消失，代之以宽阔的机动车道、独立于地块的高层建筑及封闭住区^[29]。位于伦敦东部的多尼布鲁克住宅地区也面临着类似问题，因此在 2000 年伦敦内城复兴计划的推动下，伦敦市政府以多尼布鲁克住宅项目为契机举行国际招标，试图为该区域带来新的发展机遇。该项目被定位为创新性、实验性的社会住宅，旨在通过提供具有活力的、丰富多彩的公共空间来实现社会的多样性^[29-30]。中标方案来自于彼得·巴伯尔事务所，方案突出了 4 个关键的原则与目标：①在衰败的伦敦内城区，通过增加街道活动和改善社会经济条件，实现一种紧凑、高密度的城市生活模式；②坚持可持续建筑的本质应关乎城市的本质，而非仅技术术语；③以住宅与街道直接而紧密的关系为出发点，重塑城市；④在住宅的重建设计过程中，依托计算机辅助设计技术、手工制图及实物模型，进行关键决策^[30]。

多尼布鲁克住宅项目坐落于老福特路 (Old Ford Road) 与帕奈尔路 (Parnell Road) 交汇处，共提供 40 套住宅单元，其中 25% 是可支付性租赁住房。其土

地利用以居住功能为主，兼具商业、娱乐和休闲等非居住功能^[30]。其建筑与地块构成采取低层、高密度、周边式布局方式，沿外侧道路的建筑以 4 层为主，沿内街的建筑以 2.5 层为主。道路系统由两条呈“丁”字形相交的内部街道构成，其中一条步行街贯穿南北，为两侧的建筑及周边街道提供了可步行的连接通道；内街道路宽度约为 7 m，空间高宽比约为 1 : 1，且在内街相交处放大空间，以形成不规则的公共活动中心^[29-30] (图 5)。由此，街道成为该街区中的主要活动空间，住宅的阳台、露台、凸窗及前门等均面向中央的内街，为居民提供了休憩、聊天和养花等活动空间，相互关联的街道步行空间营造了一种活跃的城市场景^[30-31] (图 6)。

从社会实践上讲，受益于设计师个人的价值判断，该项目在促进高密度城市生活的社会可持续性方面具有一定的贡献——为促进形成真正活跃的城市街区，彼得·巴伯尔致力于推动富人、穷人、老年人、年轻人、单身者和有家庭者的混合居住^[30]。因此，以促进社会交往为目标进行街道空间设计，有助于增强地区认同感和识别性。对该街区居民的问卷调查显示，居民对住宅和周边区域具有较高的满意度，对街区具有较高的认同感，意味着该街区创新性的改造实践正确地解读了居民的需求，富有特色的街区形

象也增加了该住宅项目的附加值^[31]。

2.4 小结

上述 3 个案例在社会经济特征、政府及市场的作用、物质空间形态特征及社会实践等方面存在不同的特点，反映了伦敦城市街区制实践的历史发展特征。从传统街区制的发展更新到现代城市街区的复兴发展，伦敦社会及公众对城市街区重要性的认知受益其特定的制度环境，尤其是英国《街区保护法》在城乡规划管理中的实施，维护并促进了对历史环境及居住环境的保护，增强了公众反对封闭社区、提倡开放社区与共享公共服务、创造良好的街道空间质量的意识与积极性。

3 适应性讨论：中国需要何种街区？

目前，中国对于推广街区制的争议集中于围墙设置、街区尺度、街道活力、产权划分和社会公平五个方面^[32]，且对“开放街区”的讨论不断，但仅通过打开围墙而形成的开放街区能否真正缓解交通拥堵、促进城市空间整合、刺激实体商业、减少社会隔离，仍然存在悖论^[3]。

下文笔者将对欧洲城市街区制在中国以住区发展为代表的城市发展中的适应性进行讨论，并对中国街区制的推广提出政策建议。



图 5 Donnybrook Quarter 平面^[30]



图 6 Donnybrook Quarter 鸟瞰与街景^[30-31]

3.1 适应性评估框架

上文对街区制成因及形态特征影响因素的讨论是构成街区制适应性评估的理论基础，因此针对不同地方语境，欧洲城市街区制在中国城市发展中的适应性评估可从两个维度进行（图 7）：①街区空间形态的成因机制，包含由地方语境要素构成的内生限制性因素、地方治理特征所反映的社会能动者结构因素，其作用需针对具体个案进行分析。②街区空间形态的表征，即决定空间形态类型的基本要素的物质与空间特征。这些基本要素包括土地利用、地块构成模式、道路构成模式、建筑、公共空间^[10, 17-18]，而其物质空间特征由上述基本要素的空间组织模式塑造而成，如密度、尺寸、空间布局等，其社会空间特征由社会空间活动、产权、使用者类型、活动种类等决定（表 1）。此外，街区形态的成因机制对其形态表征具有决定及影响作用，因此对于不同地方性因素影响下街区制适应性评价的解释应着眼于成因机制因素。

3.2 适应性评估

3.2.1 基于内生限制性因素的评估

在内生限制性因素上，地方语境要素的特征，尤其是文化、社会、经济、制度等因素，对于判断欧洲街区制理论在中国的适应性至关重要。中西方的居住文化、社会经济发展阶段及制度环境明显不同，导致了中西方城市街区各异的发展过程及空间特征。中国居住文化历史悠久，从奴隶社会到现代社会，历经间里制、里坊制、庭院、街巷、胡同、里弄、单位小区及商品房小区等不同居住形制^[7]，而决定居住形式的根本原因在于特定社会经济基础、城市治理模式和宗教礼制观念等^[32]。与欧洲城市街区历史演变及空间特征相比，首先中国历史上的街坊、街巷、院落等居住形态与欧洲传统城市街区空间在空间构成上具有一致性；其次，新中国成立以后，

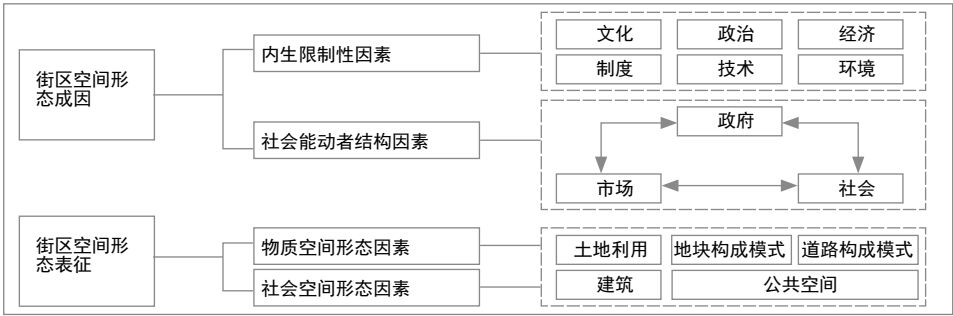


图 7 街区制适应性评估框架

表 1 街区空间形态基本要素及特征指标

构成要素	物质空间特征指标	社会空间特征指标
土地利用	功能	社会经济活动类型
地块构成模式	地籍单元；地块尺寸；空间布局（边界、地块、道路的关系）	产权
道路构成模式	布局方式；道路网组织；道路等级；尺寸；道路绿化	使用者类型；可达性、使用方式
建筑	建筑类型；建筑朝向；建筑密度	使用者类型；产权
公共空间	尺寸；密度；绿化	活动类型；社会意义

资料来源：根据《The Transformation of the Urban Block in the European City》《Public Places, Urban Spaces: the Dimensions of Urban Design》文献中的相关图表整理。

中国城市建设不断学习和借鉴西方城市规划与设计思想，受到现代主义建筑与城市规划思潮尤其是功能主义的较大影响，同时在全球化及城市化的推动之下，中国城市发展出现了诸多与西方城市类似的空间和社会问题，如城市蔓延、交通堵塞、社会隔离等，导致了街区发展方向迷失；最后，欧洲城市街区的发展受益于街区保护制度、土地私有制、社会对街区迷失的反思与批判、公众对传统城市街区保护意识的崛起，使得在城市复兴过程中实现了对传统城市肌理的创新性发展。然而，一方面，中国缺少对传统城市街区的保护机制，对传统街坊、街巷等空间的保护与更新意识滞后，造成了城市街区空间发展的历史断层；另一方面，在计划经济体制下形成的大院文化以及对西方邻里单位理论的借鉴，塑造了居民对封闭居住小区的感受性认识，且在市场经济体制下，住宅的商品属性突出，受土地出让制度、开发商代征代建道路与绿化等基础设施及公

共服务设施的影响，封闭小区成为住房市场的首选。

由此可见，对开放街区适应性的评估主要针对新中国成立后的单位大院、商品房居住小区与城市整体空间、传统城市肌理之间的关系，以及由此产生的物质与社会空间问题。

3.2.2 基于社会能动者结构因素的评估

在社会能动者结构因素上，基于政体理论，欧洲城市街区发展取决于政府、私有经济组织（个人和企业）、社会三者的相互作用，存在经济活动的私有性与政府管治的公共性的矛盾。政府权力与资源资本集团常通过结盟创造经济利益，而其应受制于社会力量的约束，因此社会监督作用、社区参与决策能力的大小是保障公众利益的关键^[14]。在伦敦前两个案例中，政府和开发商对街区空间的更新与发展具有决定性作用，而社会监督不足导致二者在社会空间实践方面较为失败，分别导致了绅士化及社会隔离；第三个案例中设计师充分考量

了公众需求,政府也对该社会住宅项目进行了较为有力的干预,因此该街区的社会认同感及满意度较高,实现了较好的社会效益。相比之下,中国治理模式经历了从计划经济体制下的“政府—城市居民”典型二元结构到社会主义市场经济下“中央政府—地方政府—市场资本—城市居民”的发展变迁^[15]。从政府的角度看,在人口及社会流动性增加的背景下,封闭住区可在降低城市管理成本的同时有效保障社区安全,因此基于财政成本、社会治安绩效上的考量,地方政府在居住形态上倾向于封闭型住区^[33]。从地方政府与增长联盟空间生产的角度,地方政府通过土地出让制度、开发商“代拆代建”发展模式的建立,让渡部分空间权利与义务,致使开发商意志决定了封闭住区的空间形态特征。从权力阶层与社会精英的角度,封闭住区享有的私密性、资源优势及社会空间意义等得到该群体的喜爱与支持;而由于公众受到单位大院居住形态的影响、房地产宣传的诱导,封闭住区也成为其习惯性的选择^[33]。因此,政府、市场与社会三者各自利益诉求均对封闭住区的形成及发展具有推动作用。此外,从政府、市场与社会三者的相互关系上看,中国政府在城市发展过程中仍具有绝对权威,市场资本受制于或获利于政府决策,而社会监督力量及社会决策能力较弱。因此,在该治理模式下,目前推广街区制的实践以中央政府政策为导向,市场及公众的反应与抉择是其能否成功推行的关键因素。

3.2.3 小结

上述街区空间形态的成因要素决定了中国当前典型城市街区的表征:功能分区下的单一用地类型的布局模式,大尺度街区布局、街道生活缺失,人车分流、道路分级带来的宽马路、支路网密度过低等不均衡的道路网系统,建筑与公共空间产权共同所有带来的管理及协

商机制的不明晰,社会空间的相对隔离等^[32]。为解决交通拥堵、扩大资源共享、建立街道生活、减少社会空间分异与社会隔离,源于西方的开放街区常作为解决问题手段被提倡,然而其在中国的适应性评估需要回归建筑、街道与城市空间关系的本质加以论证。在物质空间形态上,首先在建筑围合空间与建筑矗立于空间的选择上,中国普遍实行的居住区规划设计以组团方式组织住宅建筑与公共空间、内部可形成建筑围合空间的模式,但对外部城市空间而言,多以围墙为界限形成独立的空间布局。这是由于中国居民普遍对房间的南北朝向具有强大的文化认同,欧洲城市常见的周边式街区形态难以得到中国居民的认同,如上海安亭新镇中东西向布局的住房难以出售的情况,意味着周边式街区布局在中国的应用需要优化其规划设计。其次,在街区尺度的选择上,虽然在规划设计上细网格道路结构、小街区及土地混合利用能提升地块可渗透性和可步行性等方面得到认同,但是在实施上小街区模式的实现与土地出让制度、城市规划管理制度、传统街区保护更新等方面的决策密切相关,在一定程度上增加了中国实行街区制的难度;在社会空间形态上,虽然共享公共资源、促进社会融合是开放街区的初衷,但是仅通过抛弃围墙、减小街区尺度是否能实现该目的仍然存在悖论^[3]。政府应更多地介入基础设施及公共服务设施建设,通过公共服务设施均等化减少空间资源分布不均,以及在一定程度上强化对市场资本的干预,降低社会空间分异的程度,从居住空间布局与选择上减少社会隔离的可能性。

3.3 中国推广街区制的政策建议

基于对欧洲城市街区制的适应性评估,笔者认为将欧洲城市街区制简单植入中国城市发展并不可取。中国街区制

的推广应回溯传统街区形态及城市肌理特征,基于中国居住文化、社会经济发展特征及公众的价值观,对城市发展相关制度(土地制度、住房制度等)和城市治理框架进行改良与更新,发展并执行适合中国当前发展阶段的街区制,实现高效、宜居的城市街区空间形态。

首先,应基于地方社会经济特征、文化制度等语境因素,针对不同城市发展项目,因地制宜、各有侧重地进行街区空间形态的建设与发展,推广街区开放与空间共享。例如,在城市更新过程中,应基于历史文脉、强化传统城市街区的空间特征及文化特征,对原有街区空间形态及肌理进行保护,创造性地更新与发展;对于城市空间拓展中的增量建设,加强必要的城市设计控制,推广小街区、土地混合利用的规划设计原则,从土地出让、规划管理和建筑审批等多个层次实现对城市街区空间形态的管控。

其次,应有目的地调整城市发展中社会能动者之间的互动及权利关系,完善城市治理框架,为推广开放街区、实现空间共享提供积极的制度和结构环境。例如,在提高公众参与的广度与深度方面,一方面应提升公众对传统街区空间的保护意识、改变其对封闭小区的感性认识、培育其形成对空间共享的文化认同;另一方面应充分发挥公众的社会监督作用、社区参与及决策能力,尤其是在推广存量住区的街区制时,应充分咨询公众意见,保障公共利益的实现。此外,政府与市场的相互关系在街区制推广中具有关键作用,应加强政府的调控作用,减少市场在推广开放街区空间形态过程中的负外部效应。同时,应区分二者的权利与义务,减少权利资本与资源资本的联盟对推广街区制的阻碍作用,保障社会空间实践意义,从开发建设方式、土地出让制度、规划管理制度等方面进行创新与改革,在增量与存量城市空间发展两个维度上真正

实现街区制的形成、空间的共享、社会的融合。■

【参考文献】

- [1] 于泳, 黎志涛. 开放街区规划理念及其对中国城市住宅建设的启示 [J]. 规划师, 2006(2): 101-104.
- [2] 杨保军. 关于“推广街区制”的解读 [J]. 地球, 2016(3): 19-20.
- [3] 徐琴. 街区制与小区“拆围墙”——新时期小区规划管理 [J]. 城市观察, 2016(4): 17-23.
- [4] 蔡少燕, 徐国良. 街区制: 未来国内住区规划实践初探 [J]. 城市观察, 2016(4): 24-31.
- [5] 罗伯·克里尔. 城镇空间——传统城市主义的当代诠释 [M]. 金秋野, 王又佳, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2007.
- [6] 肖亮. 城市街区尺度研究 [D]. 上海: 同济大学, 2006.
- [7] 汪碧刚. 中西居住文化背景下的街区制比较研究 [J]. 经济社会体制比较, 2016(5): 136-144.
- [8] 卡尔索·富尔顿. 区域城市: 终结蔓延的规划 [M]. 叶齐茂, 倪晓晖, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2007.
- [9] 托尔斯滕·别克林. 城市街区 [M]. 张路峰, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2011.
- [10] Oikonomou M. The Transformation of the Urban Block in the European City [J]. 0. Plenary Sessions, 2014(25): 484-497.
- [11] 菲利普·巴内翰. 城市街区的解体——从奥斯曼到勒·柯布西耶 [M]. 魏羽力, 许昊, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2012.
- [12] 吉勒斯·德·比尔. 克里斯蒂安德德鲍赞巴克 [M]. 王建武, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2010.
- [13] Sonne W. Dwelling in the Metropolis: Reformed Urban Blocks 1890-1940 as a Model for the Sustainable Compact City [J]. Progress in Planning, 2009(2): 53-149.
- [14] 商宇航. 城市街区型住区开放性设计研究 [D]. 大连: 大连理工大学, 2015.
- [15] 栾峰, 王忆云. 城市空间形态成因机制解释的概念框架建构 [J]. 城市规划, 2008(5): 31-37.
- [16] 张庭伟. 1990年代中国城市空间结构的变化及其动力机制 [J]. 城市规划, 2001(7): 7-14.
- [17] Songülen N. Space Organization in Urban Block: Interfaces Among Public, Common and Private Spaces Based on Conzen Method in Bahcelievler [D]. Ankara: Middle East Technical University, 2012.
- [18] Carmona M. Public Places, Urban Spaces: the Dimensions of Urban Design [M]. Abingdon: Routledge, 2003.
- [19] A Brief History of the Boundary Estate: From Slum to Scheme The Birth of the Boundary Estate [EB/OL]. <https://boundarylaundrette.wordpress.com/boundary-estate-a-history/>. 2017-4-13.
- [20] Old Nichol [EB/OL]. https://en.wikipedia.org/wiki/Old_Nichol. 2017-4-13.
- [21] Boundary Estate [EB/OL]. https://en.wikipedia.org/wiki/Boundary_Estate. 2017-4-13.
- [22] Boundary Gardens Arnold Circus Boundary Estate Evaluation Report [EB/OL]. <http://www.sarahwise.co.uk/Reports%20and%20Articles/MolasReport.pdf>. 2017-4-13.
- [23] The World's Oldest Council Estate: Then and Now [EB/OL]. <http://londonist.com/2015/02/worlds-oldest-council-estate-at-125-then-and-now>. 2015.
- [24] Property: The Battle of Boundary Street [EB/OL]. <http://www.independent.co.uk/arts-entertainment/property-the-battle-of-boundary-street-1294534.html>. 2017-4-13.
- [25] Gourvish T. Dolphin Square: The History of a Unique Building [M]. London: A&C Black, 2014.
- [26] Conservation Area Audit Dolphin Square [EB/OL]. http://www3.westminster.gov.uk/docstores/publications_store/draft.pdf. 2017-4-14.
- [27] Dolphin Square [EB/OL]. <http://www.dolphinsquare.co.uk/village-living/architecture/>. 2017-4-14.
- [28] Life and death in Dolphin Square [EB/OL]. <http://www.independent.co.uk/news/life-and-death-in-dolphin-square-1280968.html>. 2017-4-14.
- [29] 胡润芝. 新内城住宅——浅析伦敦多尼布鲁克住宅 [J]. 华中建筑, 2008(2): 14-16.
- [30] Peter B. Donnybrook [EB/OL]. http://westminsterresearch.wmin.ac.uk/4823/1/Barber_3.pdf. 2017-4-15.
- [31] Romina Marvaldi and Elisabetta Pani, Project Strategies and Evaluation Methods for Contemporary Social Housing [EB/OL]. <http://www.theplanjournal.com/article/project-strategies-and-evaluation-methods-contemporary-social-housing>. 2017-4-15.
- [32] 杨保军, 顾宗培. “推广街区制”的规划思辨 [J]. 城市观察, 2017(2): 63-71.
- [33] 杨红平. 城市门禁社区兴起的深层机理 [J]. 城市问题, 2011(12): 98-102.

【收稿日期】2017-06-10

新时期下“街区开放”的理论认识及技术探索

□ 李凌岚, 李德芬, 安诣彬

【摘要】中央城市工作会议关于“街区开放”的政策条文一度引起社会热议,也不乏业内外人士的冷嘲热讽。文章通过对中外城市规划理论变革的梳理,从更开阔的视野来认识“街区开放”政策的思想实质,认识如何通过规划专业技术来支持国家政策。同时,通过对中国“街区制”发展历程的研究,剖析了其形成的根源及产生的问题,并总结了新建地区与建成区实现开放街区的关键技术。

【关键词】“街区开放”;中央城市工作会议;城市规划理论;封闭小区;交通规划

【文章编号】1006-0022(2017)07-0014-05 **【中图分类号】**TU984 **【文献标识码】**A

【引文格式】李凌岚,李德芬,安诣彬.新时期下“街区开放”的理论认识及技术探索[J].规划师,2017(7):14-18.

Open Block Theory And Technique In The New Era/Li Linglan, Li Defen, An Yibin

[Abstract] Open block policy has become a hot issue that brings about wide academic discussion as well as sarcasm. The paper concludes the evolution of urban planning theories, analyzes the origin and intention of the policy from a broad viewpoint, and technical support of the policy. It further studies the evolution and causes of present Chinese blocks, and major techniques of opening these blocks.

[Keywords] Open block, Central urban conference, Urban planning theory, Closed community, Transportation planning

0 引言

2016年,时隔37年重启的中央城市工作会议配套文件《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》(以下简称《意见》)的印发让城市规划工作进入了大众视野,其中一条关于“街区开放”的“砸墙”政策更是引来了无数热议。其原因有二:一是中央政府“盛世大治”的美好愿景与颇有“拆墙运动”之嫌的粗放行文格格不入,招致公众对公权与私权平衡问题的各种臆测;二是纵然社会上各利益方都要为一己之利据理力争,也应该把眼光放得更广一些、长一些,对该文件的内涵进行剖析。

规划的思想体现了政府政策在效率和公平上的倾向问题,表明态度是其根本。打开封闭街区的实质是通过密路网缓解交通压力,提升街道活力。如何透过文件不确定性的细枝末节去理解其出台的实质,并积极利用自身的规划专业知识去推动“街区开放”的实现,是需要规划师认真思考的问题。

1 从规划理论的变革来认知“街区开放”的思想实质

1.1 国外城市规划理论变革

西方城市规划理论经历了从现代主义到后现代

【作者简介】 李凌岚,高级规划师,国家发展和改革委员会城市和小城镇改革发展中心综合交通院院长。

李德芬,注册城市规划师,国家发展和改革委员会城市和小城镇改革发展中心综合交通院合作发展部主任。

安诣彬,注册城市规划师,国家发展和改革委员会城市和小城镇改革发展中心综合交通院主任规划师。

主义规划方法的转变。以柯布西耶、国家现代建筑协会为代表的现代主义者认为,关注历史的城市设计没什么价值,其推崇简约的功能主义规划,崇尚巨大的、高速运转的高效城市。这种“简单秩序”的规划思想被克里斯托弗·亚历山大批评为用简单的“树形”结构来概括城市地区。自20世纪60年代开始,以简·雅各布斯和克里斯托弗·亚历山大为代表的后现代主义规划理论开始发展,他们关注人的尺度,并重视功能混合式的项目和复杂性,强调社会脉络与活力,强调街道的活力与“被注视”,反映出现代城市居住者对多元文化和利益诉求的承认与关注^[1]。

从现代主义到后现代主义的转变,可以看作是城市规划理论的发展,“填补”和丰富了原有的规划观念。从这个意义上讲,后现代主义的城市规划理论,只不过是随着人们对城市环境的复杂性及不同社区多元价值取向认识的日益丰富而逐步走向成熟的。以此来看,中国“街区开放”政策的出台,是规划理论思想的多元化和成熟化,需要人们以更加开放和前瞻的眼光来看待,而非仅停留在“砸墙”层面。

1.2 中国城市规划理论变革

反观中国城市规划理论与实践的演变。20世纪50年代中国社会主义建设以前苏联为样本,以城市发展为重心,通过计划经济整合国家资源,发展工业城市,推进工业项目建设,在这一时期城市规划是落实中央政策和调配资源的重要手段。而到20世纪60年代初,社会主义建设重点转向农业,城市规划在促进城市经济增长中的作用不断降低;进入20世纪60年代后期至70年代前期,城市规划的社会功能被完全否定,中国对城市采用了近乎“无为”放任的管理模式^[2]。

伴随着改革开放,20世纪80年代

后期中国经济出现发展势头,拉开了城市化的序幕,规划被重新赋予了促进经济增长和城市扩展的使命,1980年中共中央召开了第一届全国性城市规划工作会议。自20世纪90年代起,“发展是硬道理”成为社会主义建设理论的中心,推动了城市化的高速发展和大规模的城市建设,城市规划成为拉动经济增长的工具。在这一时期,地方政府对城市建设和规划的重视与控制空前提高,但却忽视了规划出于公平考量的再分配功能。

2003年以后的10多年来,中国城市规划进入了黄金时代,然而在这个过程中,政府取代了市场和公众,成为城市发展的主要力量,规划工作自然成为落实政治目标 and 建设口号的工具。土地财政的兴起以及政府对经济效率的片面追求,使城市的隐患越来越显现出来,规划开始失控、失去话语权,无法满足生态环境保护及居民便捷出行的需求;城市开始失去色彩,失去本来的模样。

“拆墙”政策里所提的封闭居住的出现,无不与土地财政盛行、政府对地产商的依赖,以及大地块出让等密切相关。至此,城市规划工作已经出现了诸多不适应性。

在中国经济发展、城市发展的新时期,中央城市工作会议的召开及《意见》的出台,如同西方后现代主义的出现一样,《意见》中对市民需求多样性的关注,对城市设计价值观的提升,对历史文化保护的强调,对城市多样性的重塑,对街区活力的复活,对城市整治的重视,对适应信息时代智慧城市构建的提及……俨然昭示着中国已从中拆大建、无度扩张的城市规划管理时代进入了精明增长时代。

1.3 启示

正如西方后现代主义的出现并非规划范式的断裂一样,《意见》的出台不

是对之前规划工作的颠覆,也不是无视国情“拿来主义”式的创新,更不是对私权、物权的无视,而是随着中国发展环境的变化,市民生活、工作、游憩的诉求也发生了变化,种种城市矛盾层出不穷,使人们必须重新审视城市规划工作,总结出新的城市规划理论。因此,关于“街区开放”的政策,不要极端化和狭隘化地理解,应从规划技术角度出发研究街区开放的技术体系,是当下规划师所能做的也应该做的。

2 中国“街区制”的发展历程

2.1 中国式封闭小区的形成及根源

中国式封闭小区经历了两个建设高峰期。第一个高峰期是在20世纪50年代新中国成立后,中国参考前苏联模式实行计划经济,“单位”全权负责就业组织安排、居住福利分房、生活计划供应。城市里各个独立的“单位”通过圈一块地,建一个集办公、生产、居住、后勤及各项生活服务于一体的大院子,作为福利提供给职工。如此便形成了大机关、大院校、大企业和大部队的大院制模式。而在居住区和路网的规划设计上,中国也借鉴了前苏联的规范标准,采用大尺度、大街区、低密度的规划布局模式,与大院制社会组织完全契合^[3]。到现在,因为历史延续性,单位大院仍然是国内许多城市空间的基本构成单元。据统计,光北京现存单位大院就有3700多座^[4]。

第二个高峰期是在1998年之后,随着住房制度的改革,国家取消福利分房制度,促使居民住宅货币化与私有化。一时间,房地产大热,封闭小区成了中国小区开发的主流形式,且越是高端的住宅区,其封闭性就越强^[4]。而从地方政府管理角度看,自1994年分税制改革以来,地方的财政收入占全国财政总收入的比重逐年走低,地方财力和事权

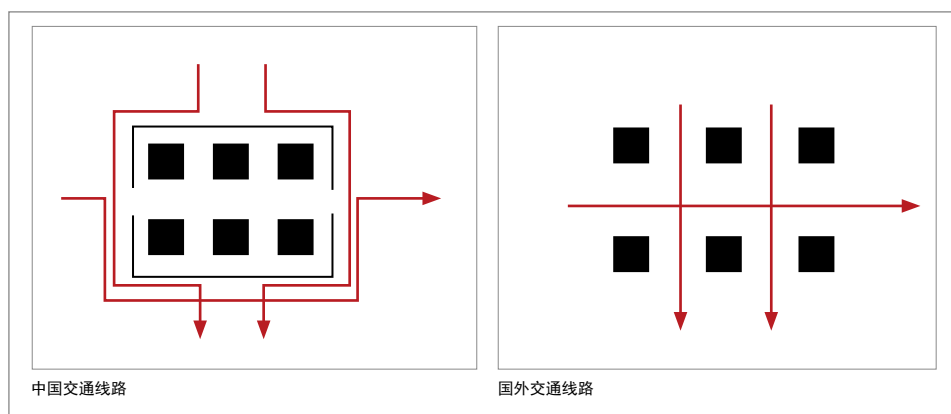


图1 中国大院制下交通组织模式与国外开放街区制下交通组织模式对比示意

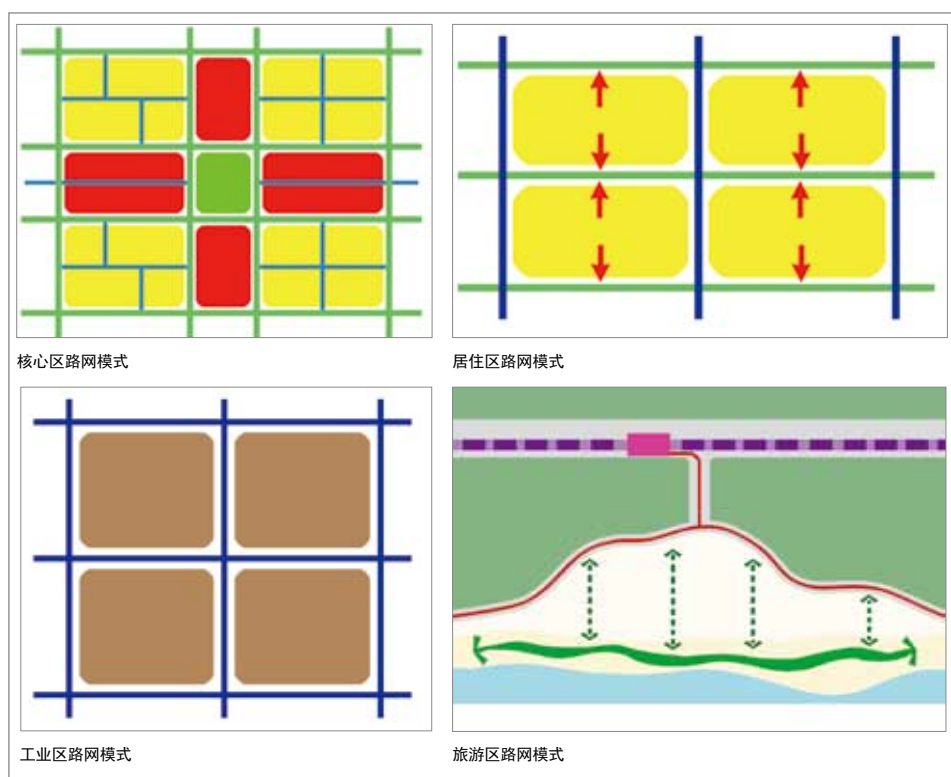


图2 不同用地功能下路网布局模式

资料来源：《海口市西海岸新区南片交通工程设计》《三亚综合交通规划》。

严重不相匹配的状况日益严重。由于土地出让金作为政府性基金属地方政府财政预算外收入，很多地方产生了“土地财政依赖”，打着“经营城市”的口号大量征用集体土地，进行旧城拆迁改造，不断扩张城市规模，竭力发展城市建筑业和房地产业。

在此过程中，地方政府为快速获得土地出让金，也愿意出让大幅土地，这在一定程度上为封闭小区的建设提供了条件。

2.2 中国式封闭小区的问题

中国式封闭小区存在的问题有以下三个方面。

(1) 城市微循环不畅，交通受阻。

由于大院制的存在，城市空间被割裂（图1）。道路网络主干路的路宽不得达不到800~1000m，甚至更宽；次干路、支路层级的缺失更是普遍，造成很多断头路、丁字路，导致大量的机动车交通流集中在主干路，造成长、短距离交通流混杂，调头、绕行交通流普遍

存在，从而加剧了交通拥堵。

(2) 城市街道活力丧失，服务业发展受限。

中国式封闭小区内楼宇的出入口大多面向社区内部开口，与街道之间的联系不强，只能满足内部居民居住、休闲，不利于服务业的发展。社区内部虽然存在部分服务设施，但是也与多元化的临街服务业差距较大。尤其在近期，北京为疏解非首都核心功能，开展了整治“拆墙打洞”的专项行动，关闭了市场自发形成的沿街居住底商，重新设置了围栏，对于街道活力的影响可谓“雪上加霜”。

(3) 城市公共服务空间分异，公共服务效率低下。

中国式封闭小区满足了居民对于封闭性、社区资源独享等方面的需求，但公共服务设施多仅供其内部居民使用，小区与小区之间便形成了各自独立的公共服务，从而不利于规模效益的形成，也导致了因相关主体缺乏竞争和活力而使得公共服务效率低下的问题^[5]。

3 从交通规划视角实现“街区开放”的关键技术

3.1 “街区开放”的原则

3.1.1 新旧有别

对新建住宅推广“街区制”，在项目用地出让过程中，需要规划管理部门在住宅项目的出让条件中明确支路网建设的标准，以及“街区开放”要求等；在项目规划过程中，需遵循“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，进行分区规划及片区控制性详细规划。同时，为保证规划实施，需要通过规划管理体制的完善予以逐步落实。

对于打开已建成的住宅小区和单位大院，需要结合旧城改造或城市更新项目推进。在整个项目的推动过程中，需综合考虑公共活动空间、停车及物业管

理等前置问题,逐步实现内部道路公共化,解决交通路网布局问题,促进土地节约利用。

3.1.2 区位有别

中心城区或片区的中心区往往开发强度大、网络密度高,适合“窄马路、密路网”的布局模式,推广“街区制”相对容易。而城市外围地区及非核心片区的开发强度、网络密度均低于中心城区,因此可在满足道路网络密度要求与划小地块的前提下,根据实际情况打开有条件的封闭住宅小区,逐步推广“街区制”。

3.2 新城区实践街区开放的关键技术

3.2.1 建立便捷的对外交通联系

国内外的经验表明,在新城区开发建设的初期,乃至开发建设后的相当一段时期内,新城区都是难以实现自身职住平衡的。因此,建立便捷的对外交通联系,尤其是与中心城区之间的联系,是促进新城快速发展、内部交通与用地相协调的关键。

新城区与对外交通体系的联系主要包括与航空枢纽、高铁枢纽等重要对外节点的联系,与城市重要功能组团的联系,以及外部过境交通的组织等。与中心城区联系通道的建立,是新城区对外交通联系体系构建中的重点,需要考虑快速机动车联系通道、组团间主要客运联系通道等,对于旅游城市,还需要结合旅游节点的组织考虑设置旅游通道。

3.2.2 选取与用地功能充分协调的内部道路组织模式

不同的用地功能对于道路网络的需求是不同的,在推广“街区制”的过程中,需要做到道路网络与用地功能的有机协调,包括道路间距、断面宽度及路网密度等。

在商业及金融办公设施集中的中央商务区,需要满足高密度客流集聚的要求,路网形态适宜高密度、小格网的紧

凑结构,便于人与人之间面对面的交流;在居住区,道路以满足居民集散功能为主,宜采用较密的道路网络强化集散服务;在工业区,则应采用大格网形态,满足货运车辆行驶及产业区对外联系的需求;在旅游区,内外道路功能有别,宜外快内慢,外部网络满足游客快速到达的需求,内部网络则需以慢行交通为主(图2)^[6]。

在此原则指导下,根据《意见》提出的要求,到2020年,城市建成区的平均路网密度提升到8 km/km²,道路面积率达到15%,结合总体规划或控制性详细规划对城市功能结构的判断,考虑地形等因素,确定新城区内部道路网络形态及道路功能,整体提高道路网络密度。

3.2.3 创造具有多元公共空间的道路断面

“窄马路、密路网”开放街区的推广,除了要考虑满足道路交通联系畅通的需求,还要打开更多的街道界面,从而创造有利于街道空间营造、服务业发展的环境。配合“窄马路、密路网”的路网模式,需要改变传统的道路断面设计方法,推广拥有多元公共空间的道路断面设计思路。

传统道路断面设计方法倾向于服务机动车交通,只考虑单一交通运输空间,对隔离绿化、慢行交通等设施空间重视不够,且多由总体规划或控制性详细规划确定道路红线,未充分考虑道路交通设施,易造成道路资源浪费或设施空间

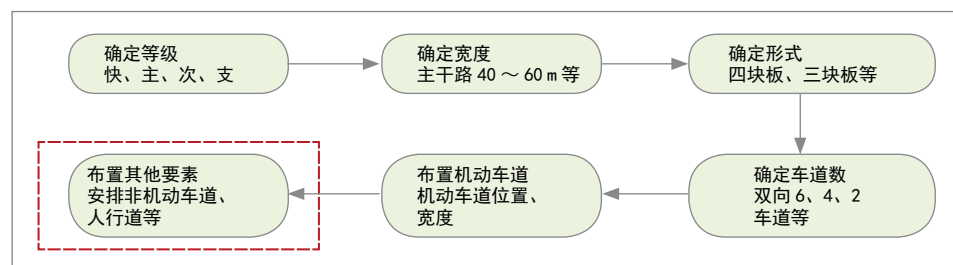


图3 传统的道路断面设计方法^①
资料来源:《大连保税区一方生态城交通工程设计》。

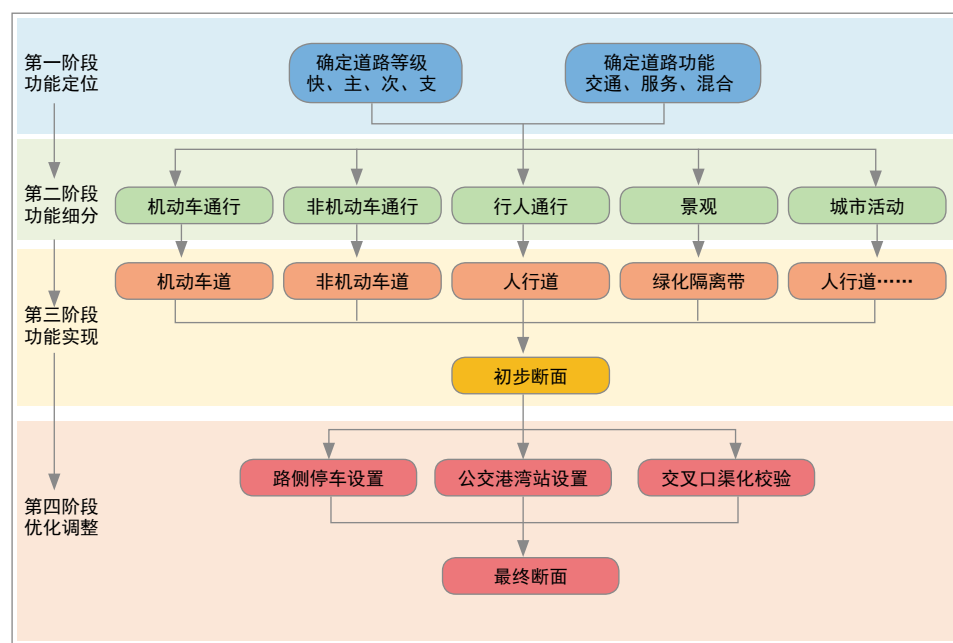


图4 基于功能细分的道路断面设计方法^①
资料来源:《大连保税区一方生态城交通工程设计》。

不足(图3)。“窄马路、密路网”开放街区格局下的道路断面的设计需要考虑“三个转变”和“两个整合”，即从强调交通功能向促进城市街区发展转变，从道路红线管控向街道空间管控转变，从工程性设计向整体空间环境设计转变，实现建筑退界与道路公共空间整合、服务设施与交通基础设施整合，从而营造多元的公共活动空间^[7]。

要使道路拥有多元公共空间，其道路断面设计需要运用基于功能细分的设计方法，即将各类道路交通置于同一层面进行协调，依据道路两侧用地及道路功能，考虑机动车通行、非机动车通行、行人通行、景观及城市活动等的需求，把握各类需求空间的尺度，从而确定道路断面的初步形式。在此基础上，考虑道路停车设置、公交港湾设置及路口展宽等的交通设置要求，对道路断面初步形式进行校验，确定最终的道路断面形式(图4)^[8]。

3.3 建成区实现街区开放的关键技术

3.3.1 提升优化干路系统，织补完善支路网络

对于建成区，从政府层面到居民层面，大多已经适应或依赖于封闭小区的独享设施与安宁环境，打开封闭小区，推广“街区制”，需要结合街区改造工程或老城区更新项目来实现。其重要前提是梳理骨架路网、优化提升干路系统，使快速交通通过社区外围道路实现快速分流；其关键环节是织补完善支路网络，构建完善的微循环体系。

梳理骨架路网、优化提升干路系统，首先需要考虑骨干道路的功能定位，以判断改造实施的可能性，然后通过打通骨干道路的断头路、改造道路断面和渠化重要交叉节点等措施，优化提升骨干道路，从而使快速交通通过社区外围道路得以快速分流，为片区或社区内部的“街区开放”创造条件。在此基础上，

织补完善支路网络，可结合违建拆改来新增支路或拓宽支路，并组织配对单行交通，完善微循环体系，同时对街区立面进行改造，丰富街道公共活动空间，营造开放街区的宜人环境。

3.3.2 补充完善配套体系，构建街区开放环境

构建完善的配套体系是解除居民顾虑、实现建成区“街区开放”的重要保障，包括补充完善停车配套系统，构建公共活动空间，并逐步出台安保管理措施。对于建成区，针对停车配建不足、停车难的问题，通过优化挖潜既有停车设施、新建立体停车库等措施，完善停车配套系统，保障“街区开放”的公共空间。

“街区开放”后，社区既有公共活动空间的封闭性被打破，可通过建立街心公园，保障社区居民公共活动空间的品质。

4 结语

城市规划是一个“管理规划决策的过程”和一项“就行动协议进行谈判的实践”^[1]。在此过程中，规划师首先是沟通者和协调者，在中国城市规划理论进入转型期的当下，规划师更多的应该是以专业人员的身份协助城市协调好公权与私权的平衡问题，处理好政府与市场的关系。

《意见》提出“街区开放”的政策，在以封闭为主导的中国传统集权思想的惯性下，体现了规划理论的一次进步。精致的利己主义和曾经大地块出让的造城运动已经深入人心，规划思潮的变革谈何容易。尽管如此，中国仍要敢于面对，规划技术工作者更应该从技术实践层面探索“街区开放”的路径。■

[注 释]

- ① 《大连保税区一方生态城交通工程设计》的项目参与人有杜恒、李德芬、钮志强、

苏腾、黎明、李晗、叶芊、杨嘉。

[参考文献]

- [1] 奈杰尔·泰勒. 1945年以来的英美城市规划理论：非范式转变的三大进展[C]//城市读本. 北京：中国建筑工业出版社，2013.
- [2] 张庭伟. 转型时期中国的规划理论和规划改革[C]//城市读本. 北京：中国建筑工业出版社，2013.
- [3] 杨涛. 正解“街区制、密路网”[EB/OL]. http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1436787, 2016.
- [4] 街区制≠拆墙！大家不要再继续误解它了[EB/OL]. http://guihuayun.com/app/guihuabang_pc.php?d=2016-02-24, 2016.
- [5] 李铁. 封闭小区之路走错了，存量封闭小区不是改革重点[N]. 财经网，2016-02-24.
- [6] 中国城市规划设计研究院. 海口市西海岸新区南片交通工程设计[Z]. 2012.
- [7] 上海市规划和国土资源管理局，上海市交通委. 上海街道设计导则[S]. 2016.
- [8] 中国城市规划设计研究院. 大连保税区一方生态城交通工程设计[Z]. 2013.

[收稿日期] 2017-05-20;

[修回日期] 2017-06-07

路权共享导向的开放街区规划设计策略

□ 卓 健, 吴卓烨, 徐逸菁

【摘 要】2016 年颁布的《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》明确提出原则上不再建设封闭住宅小区, 已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开。“小街区、密路网”空间布局一度成为开放社区的代名词。文章从以人为本的基本规划理念出发, 对“小街区、密路网”空间布局的优缺点做出辨析; 结合国际城市当前的交通规划发展趋势, 说明规划干预对路权平等的重要作用, 社区开放不应当只是对车的开放, 而应当采取安宁化措施, 确保对多种交通使用人群的平等开放。最后, 文章在拓展“慢行交通”概念的基础上, 分别探讨了既有封闭社区对步行和非机动交通开放的规划策略, 以及新建开放社区中机动交通安宁化的规划策略。

【关键词】开放社区; 以人为本; 步行和非机动交通; 交通安宁化; 慢行交通

【文章编号】1006-0022(2017)07-0019-07 **【中图分类号】**TU984 **【文献标识码】**A

【引文格式】卓健, 吴卓烨, 徐逸菁. 路权共享导向的开放街区规划设计策略 [J]. 规划师, 2017(7): 19-25.

Road Sharing Oriented Open Block Planning And Design/Zhuo Jian, Wu Zhuoye, Xu Yijing

[Abstract] Central government document on urban planning and construction in 2016 to gradually open built neighborhoods and Danwei compounds has made small block and dense network representative of open blocks. From human orientation concept, the paper analyzes the pros and cons of open blocks, indicates the importance of planning intervention for equal road rights with reference to global trend. Communities open not only to cars but also other multiple transports. The paper expands the concept of slow transport, discusses planning strategies of opening communities to pedestrians, and strategies of maintaining peace in open communities.

[Key words] Open community, Human orientation, Pedestrian and non-vehicular transport, Peaceful transport, Slow transport

0 引言

美国社会学家 Blakely 和 Snyder 在 1997 年首次提出“封闭式社区”(Gated Communities)的概念, 并将其定义为:“被围墙或栅栏包围, 将空间私有化并限制他人进入的居住区”, 其运营模式依循“俱乐部原理”, 内部的社区服务、交往场所、景观资源由社区本身提供、占有和维护。Webster 认为社区封闭主要有三种动机: 寻求安全(Security Zone)、塑造一种独特的生活方式(Lifestyle)、体现一种与众不同的尊贵(Prestige)。

我国城市中的封闭社区通常指在城市空间中割据一方的超大型单位大院和商业居住楼盘。与美国城市

“孤立的单元”有所不同, 我国封闭社区已成为城市连绵的“基本开发单元”。20 世纪 50 年代, 我国模仿前苏联“微型街区”(Micro-district)模式, 以实现居民在社区内部的“自给自足”为原则建设内向式的工人新村, 代表案例如上海的曹杨新村。20 世纪 90 年代后, 随着住房分配制度的改革和商品房的出现, 新型封闭社区出现——作为“基本开发单元”的房地产楼盘以土地批租范围为依据“画地为牢”, 小则几公顷, 大至近百公顷, 其封闭的形态体现了一种集体化的用地空间权属关系。

大量产生于不同历史阶段的封闭社区对城市的消极影响引起了众多学者的关注。封闭社区的主要弊端体现在三个方面: 公共空间私有化, 加剧了市民对城

【基金项目】 国家自然科学基金面上项目(51278345)、国家社会科学基金重大项目(12&ZD203)

【作者简介】 卓 健, 同济大学建筑与城市规划学院教授、博士生导师, 城市规划系系主任。

吴卓烨, 同济大学建筑与城市规划学院城市规划系硕士研究生。

徐逸菁, 同济大学建筑与城市规划学院城市规划系硕士研究生。

市地域资源使用的不平等现象；社会分化，贫富阶层的空间分化日益明显；空间隔离，住区之间的城市公共空间（如广场、道路等）难以衔接。近年来，随着小汽车交通的迅速发展，城市道路拥堵情况加剧，封闭社区引发的交通阻碍成为又一个突出的问题。为解决上述问题，2016年《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》明确提出：“新建住宅要推广街区制，原则上不再建设封闭住宅小区。已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开，实现内部道路公共化，解决交通路网布局问题，促进土地节约利用”。

推进街区开放、空间共享已成为规划师的基本共识，但是规划师对于“开放社区”的理解仍存在着一定的认识误区，简单地把它等同于“小街区、密路网”。本文从以人为本的基本规划理念出发，尝试通过对“小街区、密路网”的优缺点进行辨析，从两个不同层面探讨推广社区开放的规划策略，以期对规划师有所借鉴。

1 “小街区、密路网”的优缺点辨析

1.1 “小街区、密路网”的优点

从历史上看，“小街区、密路网”的确可以带来更加开放的城市空间结构。以1859年完成的巴塞罗那扩建规划为例，细密的网格状道路划分出规则的矩形街区，每个街区的边长都短于150m（图1）。这一“网络城市”的空间形态体现了平等、开放、自由扩张的规划理念。如今，这个建于马车时代的街区也非常适合小汽车交通，四通八达的巴塞罗那几乎从不堵车。

从我国的情况看，我国城市普遍存在路网级配结构失衡的现象，推广“小街区、密路网”可以缓解这一问题。《城市道路交通规划设计规范》提出，大中城市的快速路、主干路、次干路和支路密度应形成逐级递增的金字塔道路级配结构。但是，近年来地方政府偏向高等

级道路建设，对城市支路缺乏维护和管理，导致许多城市支路萎缩，加上大规模封闭社区的存在，路网级配十分不合理，甚至出现支路网密度低于主干路的结构倒挂现象。“小街区、密路网”中路幅较窄的支路占比较高，对纠正路网级配结构具有显著的效果；同时，“小街区、密路网”的空间布局减小了城市街坊的空间尺度和城市道路的断面宽度，有利于形成连续的沿街建筑界面，空间连续性和宜人尺度对商业服务功能的发展是有利的，对提高城市街道活力和地块开发复合度也具有积极作用。

1.2 “小街区、密路网”的缺点

尽管如此，“小街区、密路网”并非有百利而无一弊。以居住社区开发为例，一方面，大地块的住宅开发在空间布局上更为灵活，可以形成一定规模的集中绿地空间；而小街区的建筑布局受用地局限将比较单一，且周边围合的住宅布局形式并不适合我国大部分城市。另一方面，在大地块的居住区建设中，地块内道路和设施（如地上的照明、街道家具和地下管线）的建设养护均不需要政府承担；而小街区实际上是把一些原本划入社区内部的支路转变为城市的公共道路，这将直接提高城市建设和管理成本，加大地方公共财政的负担。

单从城市交通角度看，通常认为“小街区、密路网”会对城市交通产生积极影响，发达的根状微循环系统可以疏解机动车拥堵，缩小的空间尺度、连续性的空间和高密度的支路网可为发展步行与非机动车创造有利条件。然而，有利不等于有实际效果。如果“小街区、密路网”的道路两侧没有足够宽的人行道，如果路权依然是机动车优先，非机动车通行安全难以保证，那么这样的开放社区不但不利于慢行交通发展，反而会成为小汽车交通增长的助推器。

在既有的大型封闭社区中，通常都会考虑对步行和非机动车采取一定的保护措施，对机动车通行有所限制（如

限速或限行），从而形成一个相对安全和安静的小环境，保护封闭社区内的空间环境品质，这也是很多居民反对社区开放的主要原因之一。尽管这些小环境基本只服务于内部人群，但是一个个封闭社区积少成多，对城市整体的空间环境品质的提升、保持一定的非机动车出行比例，还是发挥了“蓄水池”的作用。近年来，随着城市机动车保有量的不断攀高，大型封闭社区给机动交通带来的副作用越来越明显，这是提倡社区开放的缘起。但是，如果只是从疏解机动交通考虑建设“小街区、密路网”，很可能事与愿违。一方面，短时间内的道路交通改善会激发更多的潜在购车人群购买、使用小汽车，机动车交通的需求增长和有限的城市道路供给之间的突出矛盾，仅通过提高后者的供给并不能从根本上缓解。从需求端发力，积极调整城市交通结构，以扶持替代小汽车交通的出行方式来满足不断增加的交通出行需求才是长效的解决方法。另一方面，既有封闭社区开放后，原本的内部道路便服务于城市机动交通，如此原封闭社区内相对安全和安静、适合慢行交通使用的小环境则被破坏了，社区的环境品质也将受到影响。

1.3 辩证地看“小街区、密路网”的优缺点

近期巴塞罗那的街区改造实践可以给规划师一个很好的提醒。“小街区、密路网”的开放布局虽然对巴塞罗那的机动交通有利，但是随着小汽车交通持续增长，大量沿街住宅的居民，尤其是位于街道转角区域的居民，常年饱受机动车噪音和尾气的危害，开放街区在城市健康方面的缺陷引起了公众和规划师的关注。针对这一问题，巴塞罗那准备将“开放街区”改造成半封闭的“超级单元”（图2）：每个“超级单元”由9个原来的“小街区”组成，划入“超级单元”内部的道路将禁止非本地居民的过境交通通行，对本地居民的机动交



图1 塞尔达巴塞罗那扩建规划

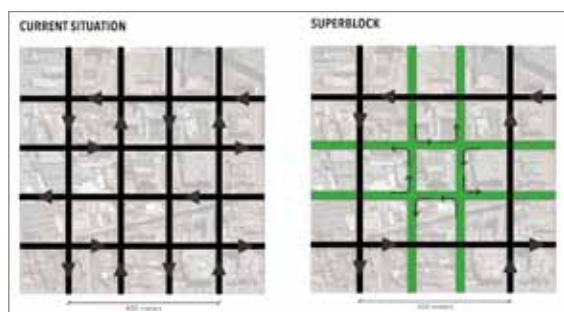


图2 巴塞罗那“超级单元”概念设想

资料来源：顾天奇，许威，周雨濛：从“开放”到“筑墙”，国外城市街区开放的反思与实践——以巴塞罗那 Superilles 计划为例 [J]. 上海城市管理，2016 (5): 66-69.



图3 纽约第五大道“完整街道”改造

资料来源：顾天奇，许威，周雨濛：从“开放”到“筑墙”，国外城市街区开放的反思与实践——以巴塞罗那 Superilles 计划为例 [J]. 上海城市管理，2016 (5): 66-69.

通也采取限速等管制措施，以缓解机动交通对居住等城市功能的不利影响。

从我国现状建设情况看，我国一些大城市近年来兴建的城市综合体都不是封闭型街区，而采用了人车分流的空间设计，主要空间对步行和非机动交通是开放的，但对机动交通则采取较为严格的管制措施。这些街区已经成为城市公共活动非常活跃的地区，人性化的交通流线保证了这些街区的吸引力。

综上所述，“小街区、密路网”是把双刃剑，它既可以促进慢行交通发展和城市微循环，改善城市空间活力，也可能导致机动化程度进一步提高，而使城市环境品质下降。“开放”社区究竟是为车开放还是为人开放，将决定实际效果如何。

2 社区开放和路权共享

法国著名建筑规划师鲍赞巴克 (C. Portzamparc) 在他负责的巴黎左岸规

划中提出了“开放街坊” (Ilot Ouvert) 的规划理念。针对以巴黎为代表的欧洲城市的围合式街坊布局，他尝试将街坊内部原先封闭的庭院开放出来，转化为促进人群交往和社会活动的积极空间。以人为本的思想贯穿了这一规划的始终。同样，我国的社区开放也应当优先考虑人的出行需求和活动需求，而不仅仅是考虑机动交通的疏解需求。在开放社区的交通规划中，树立以人为本的规划意识，摒弃车本位的交通规划方法，是关系我国城市开放社区成败的关键。

2.1 从分离到共享

城市交通是由多种交通方式组成的复杂系统，其中以小汽车交通为代表的个体机动化交通所占的交通出行方式分担率一般为 20%~30%，这一比例明显低于步行和非机动交通两者所占的比例之和。但是在规划编制中，机动交通往往是关注点甚至是出发点；在日常城市管理和政府决策中，道路的机动交通

拥堵作为一个显性的问题备受关注，而步行和非机动交通出行环境的退化及恶化却很少受到重视。尽管在规划中有针对不同交通方式的路权分配，但是实际的路权分配明显偏向机动交通，不少城市为了疏解机动交通拥堵问题，都压缩非机动车道。

在鼓励绿色低碳出行、维护社会公平正义的目标引导下，一些欧美国家的城市开始提出“完整街道” (Complete Street) 的设计理论，通过编制街道设计手册，尝试对城市的道路交通空间进行人性化改造 (图 3)，其核心思想有两点：①城市应当提供多种交通方式满足多样化的出行需求，并保障不同交通使用者的平等权利。城市的道路空间不仅要服务于机动车驾驶者，还要维护行人、非机动车使用者和公交乘客的通行权利。②规划应当关注不同交通方式之间的相互关系，一方面要培育不同交通方式之间的相互促进关系，如步行和公共交通是相互促进的；另一方面，在路权

分配中要考虑扶持、保护处于弱势的交通方式，如步行和非机动交通。

在“完整街道”里，城市机动交通的效率（以路段通行速度为指标）不再是评价城市交通是否好转的标准，取而代之的是城市交通环境品质提升的一套综合性指标。其规划设计策略改变了以往按交通速度不同，将不同交通方式在空间上分离开来的做法，转而突出交通空间中不同交通方式的和平共处，即在不增加城市道路断面宽度的前提下，鼓励多种交通方式共享街道空间。虽然机动交通的通行权被保留了下来，但是在一定程度上受到了限制（如限速、限制通行方向等），机动交通的通行空间被压缩，更多的交通空间分配给了步行和非机动交通，路权分配趋于公平合理；和缓的机动车通行速度也可以大幅度降低道路事故的严重程度，提高非机动车环境的安全；缓行的小汽车在城市环境中也显得比较友好，有利于驾驶员避让行人并提醒他们采取更加文明的驾驶行为。此外，噪声和尾气排放等环境问题也得到缓解。

在我国，出于改善城市交通的开放社区建设的要求，应当借鉴学习欧美国家的城市在路权共享、街道重建中的成功经验，促进社区开放的交通通道应具有良好的包容性与共享性，不应排除某种交通方式，并强调路权保障与生态改善。社区开放若能切实提高非机动车的便捷度和安全性，就可以有效地发展替代小汽车交通的出行方式，从需求端减少对小汽车出行的依赖，从根本上缓解城市拥堵问题。

2.2 路权共享与慢行交通

机动交通的合理管制是路权共享的关键。在低等级城市道路上，机动交通的通达性要求高于通过性要求，机动交通的通行速度可以进一步降低。经历过机动化“洗涤”的欧美国家的城市已普遍地在特定的城市街区中，对机动交通采取限速的管制措施。实践证明，区

域化的速度管制要比个别路段上的限速实施效果要好，30 km/h 是比较合理的限速阈值。中心城区中的商业区、居住社区基本都被划定为“Zone 30”，其中所有道路上机动车的通行速度必须低于 30 km/h，使各种非机动车和步行具有与机动交通完全平等的路权。这一系统化的空间规划和交通管制措施被称为“交通安宁化”（Traffic Calming），目前已成为欧美国家城市规划中调节城市交通结构、促进绿色低碳交通出行方式发展的重要规划工具。当然，并非在所有的城市道路上都要采取“交通安宁化”措施，相反，在城市的高等级道路上则要进一步强化机动车的通过性，提高机动交通的效率，以保持机动交通的总体效率基本不变。

我国城市规划普遍使用的“慢行交通”概念，通常指代步行和非机动交通，笔者建议不妨将这一概念扩大到安宁化下的低速机动交通。一方面，可以将我国特有的两轮电（助）动车也纳入慢行系统，说明经过必要的管制可以“驯化”小汽车交通，降低其对城市环境的不利影响；另一方面，也突出各类交通方式“慢行”的共同特征和规划取向。任何交通方式都有快慢不同的使用方式，“慢行”体现的是不以交通速度为先、关注交通与城市环境良性互动的更加综合的规划理念。拓展后的“慢行交通”概念更加接近欧美城市“Zone 30”的规划理念，针对城市特定地区，通过对机动交通和非机动交通的合理控制，促进它们相互间的和平共处，在保持街区开放性和通达性的基础上，提升街区的空间环境品质。

因此，我国城市在新建“小街区、密路网”的开放社区时，应当采取“交通安宁化”措施对机动交通进行适当管制，扶持街区内非机动车的发展。而对既有大型封闭社区的改造也应当分两步走，先通过非机动车通道打开封闭社区，待时机成熟后再考虑进一步向安宁化的机动交通开放。

3 既有封闭社区逐步开放的规划策略

在城市存量更新发展的大背景下，开放社区建设首先可以从既有封闭社区的逐步打开入手。从前阶段公众舆论看，这一工作推进的难度不小。除了关心空间权属变化，开放可能导致的安全和空间环境品质降低也是公众关注的重点问题。非机动车具有低速、灵活和空间占用少等特点，无需大规模的空间改造就可以逐步地实现社区的开放和对外沟通，对既有空间环境品质的影响较小，既有封闭社区的开放可以先通过非机动车通道的建设来破题。

3.1 非机动车对社区开放的积极作用

首先，非机动车可以带来更好的街区渗透性。封闭社区对城市交通造成的梗阻并非只表现在机动交通上，对非机动车和公共交通的消极影响也很明显。路径便捷对步行和非机动交通来说要比机动交通更重要，公交优先也需要“最后一公里”非机动车的支持。因此，大型社区对非机动车路径开放，提高街区渗透性，对替代小汽车的城市交通发展可产生积极作用。

其次，步行与非机动车通达可以提升周边空间的品质和活力。步行和非机动车与人的社会活动结合紧密，步行和非机动车往往可以改善一些被弃置的边角空间的安全性及卫生状况，并引入活动提高空间的使用率。封闭社区的开放可以和消极空间改造利用结合起来，借助对外开放的交通通道将后者转化为可利用的积极空间。社区之外的一些城市功能和活动，也可以借助通道渗透到社区内部，增强社区内部活力，使生活服务更加方便。

最后，社区的步行和非机动车网络建设有助于提升城市健康。这一交通网络除了满足交通出行、承载社会活动，还可以满足居民健身锻炼需要，倡导健

康的生活方式。尽管封闭社区具有一定规模,但对居民慢跑、快走等健身活动,空间仍显局促。通过非机动车打开封闭社区,与城市慢行网络对接和资源共享,可以形成区域化的健身网络。

3.2 封闭社区对步行和非机动车开放的规划策略

封闭社区对步行和非机动车开放的规划策略包括以下4个方面。

(1) 识别社区内可开放的非机动车路径。与机动车不同的是,步行和非机动车对通行空间的要求较低,2.5 m的路面宽度就可以基本满足自行车双向的通行,且可以有多样化的路面铺装形式。在封闭社区走向开放的过程中,非机动车路径不应局限于小区道路,应充分利用楼栋之间的小路和绿化道路,尽可能增加开放路径的数量,形成网络。在识别非机动车路径时,既要考虑外部穿越交通的便捷,也要避免对居民的居住生活及活动产生干扰;既要考虑通道本身的铺装建设,也要结合路径周边空间的功能和景观调整,特别是利用通道建设对消极空间的激活作用。

(2) 与社区外慢行网络和公交站点的衔接。交通网络的空间连续性非常重要,社区开放的步行和非机动车通道要对接社区外的慢行网络,尤其是斑马线、人行天桥等过街设施的位置,形成流畅连续的慢行交通动线。在社区周边有巴士站点和轨交站点的情况下,特别要分析公交乘客的主要流线,使得社区开放更好地服务于公交接驳的“最后一公里”,提高公交+慢行的组合交通的便捷度,形成相对于小汽车交通具有竞争力的替代方式。

(3) 分时管理。为了避免夜间交通对社区居民的干扰,应提高社区夜间的安全性,大部分开放的步行和非机动车通道在夜间是可以关闭的。甚至有一部分的开放通道,只是在通行需求高的时段(如早晚高峰时段)才对外开放。与公交站点衔接的通道,则应结合公交运

营时间和需求强弱合理调节开关时段。

(4) 满足多种活动的需求。利用开辟步行和非机动车通道的契机,可以将社区内部的商业服务、健身设施、活动场地和小游园等公共活动较集中的设施适当临近通道布局,一方面可以扩大服务人群,另一方面也使得慢行通道成为社区中最便捷的生活廊道,不仅具有交通功能,还成为整合各类公共活动、提升社区活力的空间。

3.3 封闭社区对步行和非机动车开放需要注意的问题

在封闭社区对慢行交通开放后,规划要注意由此带来的新问题,首先是对慢行通道空间的管理问题。慢行通道对外开放虽然没有改变这部分空间的权属关系,但是却增加了社区产权人的管理成本和设施维护成本,如果没有相应的补偿机制,这样的改造就很难获得社区居民的支持。对此可以有两种解决办法:一是通过政府设立的专项资金,承担慢行交通通道及附属设施的建设成本,社区居民在获得直接的物质空间改善后,分担后期的管理和维护费用;另一种方法可借鉴日本东京的做法,对在成片开发中提供公共慢行通道的项目给予政策奖励,如提高容积率、调整用地功能等,可在了解社区居民的改造诉求的基础上,允许社区进行小规模、与原土地使用性质兼容的商业再开发,利用商业收益来承担通道的建设和维护成本。

其次,随着近年来有桩的公共自行车和无桩的共享单车的兴起,其乱停放给城市管理带来了新的困扰。社区对非机动车开放后,公共自行车和共享单车进入大型社区就顺理成章,但规划要未雨绸缪,对这类车辆的停车空间做好安排,避免出现车辆随意停放和侵占其他空间的问题。

最后,封闭社区对步行和非机动车开放是一个不断修正调整的过程。慢行交通的灵活性和低成本、低影响特征有利于实施过程的不断修正与改善。

这一规划实施也是引导社区居民转变观念、从自我封闭走向开放共享的过程,尤其需要重视社区的公共参与。在时机成熟、社区居民的支持下,封闭社区可以考虑进一步向机动车开放。机动车的引入可以进一步提升街区的活力,但也可能对社区环境造成冲击。因此,机动车公共通道的数量不宜多,路径选择需要特别谨慎,且必须采取必要的管制措施,对机动车通行进行安宁化处理。

4 新建开放社区的机动车交通安宁化

在我国大部分城市路网级配结构失衡的背景下,新建“小街区、密路网”的开放社区、提高城市支路网密度不失为一种应对措施,但需注意两个方面的问题:首先,“小街区、密路网”的开放社区并不适合城市的所有地区和所有功能分区。高密度的支路网系统客观上增加了公共财政的负担,不宜全面铺开,适宜于在活动强度较高的城市中心或次级中心地区进行建设。“小街区、密路网”的空间布局形态主要适合于商住、商办等城市型的混合功能社区。受住宅朝向和间距规范的约束,这一布局形态并不适合大中型城市的居住区。其次,要注意支路系统的路权分配问题。“小街区、密路网”的空间布局本身并不一定就对步行和非机动车有利,有必要采取机动车安宁化措施,对支路的路权分配进行规划干预,防止机动车独大,确保城市支路上多种交通方式的和平共处和空间共享。

4.1 机动车交通安宁化的规划策略

机动车交通安宁化是缓解机动车和城市环境之间矛盾的一整套精细化的机动车交通管制措施,它的出发点并非要把小汽车交通排除在城市之外,而是在城市特定区段对小汽车的通行行为加强管制(如限制通行速度和通行方向等),并加强对步行和非机动车环境的保护与提升,鼓励多种交通方式的路权平等

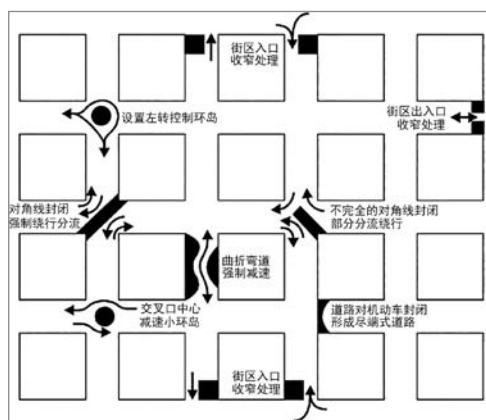


图4 安宁化社区内的机动交通组织
资料来源: Federal Highway Administration.

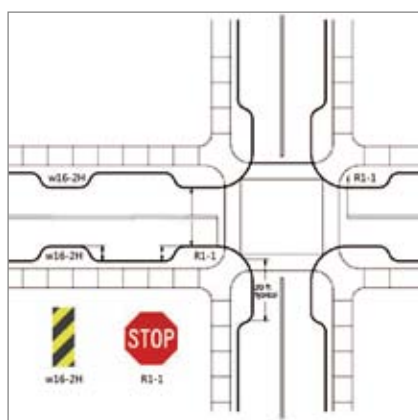


图5 在平面上缩小交叉口的面积

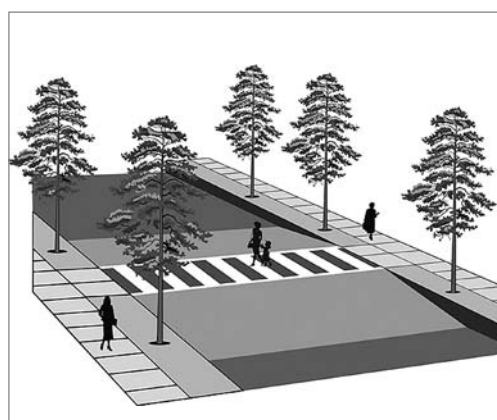


图6 抬高的人行横道

和道路空间共享，在高效利用城市道路交通空间的同时，维持良好的城市交通结构，减少城市交通对城市环境造成的不利影响。“小街区、密路网”开放社区的交通安宁化规划可以从以下3个空间层次上进行。

4.1.1 街区层面的交通安宁化规划

在街区层面上，首先要确定安宁化社区的空间范围。安宁化社区的规模不宜过大，以400~500m为半径进行控制，大约50hm²为宜；同时，要避免将城市主干路或有公交线路通行的次干路划入安宁化社区。

其次，为了避免过境交通穿越，对安宁化社区内的机动交通流线进行规划组织，在支路系统较发达的情况下可以采取单向通行的方式。网格式路网尤其要防止穿越交通，可以在内部交叉口设置环岛或局部封闭，结合单行交通组织，形成曲折的行车路线（图4）。

此外，对安宁化社区的出入口进行必要的空间设置。结合单行交通流线，将出入口适当分离，一部分交叉口只允许进，另一部分只允许出，只保留少量可进可出的出入口。安宁化社区边界上的出入口需要设置明显的限速标志，不仅可以进一步提醒机动车驾驶员，还可以增加出入口收窄等空间处理方式。

4.1.2 路段层面的交通安宁化

在道路断面设计上，应考虑多种交通出行方式的通行需求，尽可能压缩机动车的通行空间，节约下来的道路空间

可用于拓宽人行道、开辟自行车道或增设停车带。借鉴欧洲国家城市的经验，限速条件下4.2~4.5m宽的机动车通道，就可以满足小汽车的安全会车要求，在需要通行大型货车的路段，双向车道总宽度也只需要放宽到5m。

自行车道的布局可采取单侧双向通行的布局方式，双向车道宽度不宜小于3m。在以传统脚踏自行车为主的路段，可以将自行车道和人行道合并设置，但如果在电（助）动车数量较多的路段，则应当将自行车道和人行道分开设置。

安宁化社区内的道路建议单侧设置2.5m宽的停车带。停车带本身可作为规划设计的一种空间元素，或用于压缩机动车通道宽度，或用于组织曲折的机动交通动线。增加公共自行车租赁点和自行车停车位等设施，并且和学校、公园、商业等公共服务布局进行衔接，使非机动车真正成为安宁化社区内最便捷的系统。

道路交叉路口是安宁化社区的重要节点，可采取以下三种处理方式实现安宁化——在平面上缩小交叉口的面积（图5），改变交叉口地面铺装或作抬高处理（图6），在交叉口中心设置小型减速岛或减速桩。经过安宁化处理后，可以强制小汽车减速通行，方便行人穿越，并丰富了空间景观。

4.1.3 小品设施和精细化设计

为了进一步强化限速的效果，安宁化社区可以在一些车行道上增设减速

带、减速丘等装置，或通过地面标线形式做出减速提示。为了创造一个更加安全舒适的慢行环境，人行道可以采用适于步行的块石或地砖铺装，非机动车道也可以采用彩色路面进行区分。在行人过街较为集中的地方设置抬高的人行横道，不仅强化步行优先和无障碍通行，还兼具减速带的效果。

交通安宁化的作用不仅体现在道路交通上，它还为街区公共空间的环境品质提升创造了条件。在交通改善的基础上，安宁化社区还可以通过街道家具、绿化种植和场地设施等精细化空间设计，将城市道路提升为适合多种活动的人性化的公共空间。在道路照明、卫生设施、街道座椅、道路绿化和地面铺装等细节处理上，避免工程式的标准化设计，突出怡人尺度和地方个性，体现城市街道的场所感和风貌特色。

4.2 安宁化社区规划需要注意的问题

小汽车交通的急剧增长是现阶段我国城市交通发展的突出特征。然而，在如此高的机动化水平下，我国城市还没有建成一个严格意义上的安宁化社区，这从侧面说明了这一规划工具还存在与我国国情不相适应的地方。首先，安宁化社区需要精细化的设计和精细化的管理，其中的一些技术设计与我国当前的设计规范之间不相符合；我国城市大多仍采用机动车平均车速作为考量城市交通管理水平的重要指标，安宁化社区限

制机动车通行速度的做法难以得到支持。其次,道路空间的共享需要不同交通方式的使用者遵守规则,和平共处,但我国的道路交通法规缺乏明确的规则,各类道路使用人群的交通法规意识还有待进一步提高。

5 结语

以人为本的城镇化是未来城市规划的努力方向。在解决封闭街区问题、建设开放社区的过程中,规划师应当首先认识到开放的目的不只是为机动车提供更多的道路,而在于更好地满足各类人群的多种需求,创造和谐共享的城市生活环境。

如何逐步开放我国城市历史积累下来为数众多的封闭社区,是未来开放社区建设的主要任务。一些建设于改革开放前的单位大院和封闭式居住区,目前出现了功能衰退、建筑质量和公共空间质量下降的问题,封闭的状况加快了衰败的进程。改革开放后建设的商品房小区虽然空间品质尚可,但是“画地为牢”的做法违背了城市空间资源和设施共享的基本发展理念,走向开放将是大势所趋。开放既有封闭社区不是要为机动交通拓展空间,而是要通过满足多种交通需求的交通联系,使得封闭社区与城市大环境重新融合贯通,这一过程是一个循序渐进的过程,用步行与非机动车通道打开封闭社区,不失为一种低影响、易实施的规划策略。

“小街区、密路网”可以作为新建开放社区的一种空间布局形式,但应当认识到这一空间布局形式也可能推动机动交通增长,进而加剧噪声、尾气污染等环境后果。这一空间布局本身不足以扶持步行、非机动车等绿色交通出行的发展。规划师应借鉴国际城市“交通安宁化”的经验,采取必要的安宁化措施,确保支路网系统上的慢行交通的路权,积极创造安全怡人的人性化交通空间。

此外,通过对开放社区建设的讨论,

应认识到评价城市交通建设和管理水平,不应当只关心机动交通的效率和通行速度,更应当着眼于各类不同的城市交通出行方式的综合的交通出行品质。

最后,社区从封闭走向开放不仅是一个空间规划的问题,还涉及到政策、法规、管理以及公众意愿与意识。国外的先进理念虽好,但在我国城市的运用还需一个循序渐进的过程,因地制宜和公众参与将是社区开放和社区建设必须遵循的基本规划原则。■

【参考文献】

- [1] 杜娟. 借用“完整街道”理念探讨开放街区街道设计策略[C]//规划60年:成就与挑战——2016中国城市规划年会论文集,2016.
- [2] 顾天奇,许威,周雨. 从“开放”到“筑墙”,国外城市街区开放的反思与实践——以巴塞罗那Superilles计划为例[J]. 上海城市管理,2016(5): 66-69.
- [3] 凯文,丹尼尔,余丹丹,等. 非机动车交通研究和当代规划动机[J]. 城市与区域规划研究,2010(2): 146-173.
- [4] 陆锡明,顾啸涛. 上海市第五次居民出行调查与交通特征研究[J]. 城市交通,2011(5): 1-7.
- [5] 潘海啸. 面向低碳的城市空间结构——城市交通与土地使用的新模式[J]. 城市发展研究,2010(1): 40-45.
- [6] 彭雷. 基于慢行交通出行的住区路网形态实证研究[J]. 规划师,2014(7): 40.
- [7] 彭蓬,陈刚. 荷兰非机动化交通模式研究[J]. 青岛大学学报:自然科学版,2011(1): 89-93.
- [8] 宋伟轩. 中国封闭式居住模式的源流,现状与趋势[C]//转型与重构——2011中国城市规划年会论文集,2011.
- [9] 魏薇,秦洛峰. 对中国城市封闭住区的解读[J]. 建筑学报,2011(2): 5-8.
- [10] 奚雪松,谷博轩,殷明,等. 基于居民偏好的城市中心地区非机动车网络规划[J]. 规划师,2016(6): 112-117.
- [11] 徐苗,杨震. 论争,误区,空白——从城市设计角度评述封闭住区的研究现状[J]. 国际城市规划,2008(4): 24-28.
- [12] 张宇. 可持续发展的城市交通政策研究[C]//城市时代,协同规划——2013

中国城市规划年会论文集,2013.

- [13] 卓健. 城市机动性视角下的城市交通人性化策略[J]. 规划师,2014(7): 5-12.
- [14] 卓健. 历史文化街区保护中的交通安宁化[J]. 城市规划学刊,2014(4): 71-79.
- [15] 卓健. 普通轨道交通站点周边地区的城市更新开发策略[J]. 规划师,2016(10): 11-16.
- [16] Blakely E J, Snyder M G. Fortress America: gated communities in the United States[M]. Washington, DC: Brookings Institution Press, 1997.
- [17] 克里斯蒂安·德·包赞巴克. 开放街区——以欧路风格住宅和马塞纳新区为例[J]. 城市环境设计,2015(增刊2): 38-41.
- [18] New York City Department of Transportation. Street Design Manual[M]. New York: DOT, 2009.
- [19] Superblocks to the Rescue: Barcelona's Plan to Give Streets Back to Residents[EB/OL]. <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents#img-1>. 2016.
- [20] Webster C. The Nature of the Neighbourhood[J]. Urban Studies, 2003(13): 2591-2612.

【收稿日期】2017-06-10

“小街区规制”——“街区制”的成都实践

□ 沈莉芳, 陈 诚

【摘要】成都的“小街区规制”和国家推行的“街区制”一脉同源,自2015年初成都市委、市政府提出“小街区规制”这一城市规划理念以来,成都从系统研究到标准制定,从规划编制到规划实施管理,展开了全面的探索与实践。文章通过梳理近两年来成都在“街区制”方面先行先试的实践经验,总结了“系统研究、制定标准,全面评估、统筹推进,示范推动、全面落实,制度保障、政策支撑、有效监督”的工作思路,期望能为国内其他城市推广“街区制”提供可借鉴的经验。

【关键词】“街区制”;“小街区规制”;规划理念;工作思路;成都

【文章编号】1006-0022(2017)07-0026-05 **【中图分类号】**TU984 **【文献标识码】**B

【引文格式】沈莉芳,陈诚.“小街区规制”——“街区制”的成都实践[J].规划师,2017(7):26-30.

“Small Block System”: Open Block Practice In Chengdu/Shen Lifang, Chen Cheng

[Abstract] In early 2015, Chengdu municipal government puts forwards small block planning concept, and has studied its standard, compilation, and management since then. Small block system in Chengdu is consistent with central government's “open block” requirement. The paper reviews the practice and experience of Chengdu small block practice, concludes its “systematic study, standard making, comprehensive evaluation, integral promotion, implementation, institutional endurance, policy support, effective supervision” experience, and provides a reference for other cities.

[Keywords] Block system, Small block system, Planning concept, Working concept, Chengdu

1 成都“小街区规制”的提出背景

成都,作为特大中心城市,近年来城市发展迅速,城市空间结构进一步优化,基础设施不断完善,城市实力进一步增强,国际化程度越来越高,人民生活越来越好。但随着城市规模的不断扩张,各种“大城市病”日益显现,给市民工作、生活带来了诸多不便,极大地降低了市民的幸福感和获得感。为了破解这一难题,2015年初成都市委、市政府从“坚持人民城市为人民”的角度出发,提出了“小街区规制”这一城市规划理念,对破解“大城市病”提供了系统性的解决方案,将建设更便捷、更宜居、更有人情味、更有特色的开放街区作为城市的发展目标。

2016年,国家召开了中央城市工作会议,并出台了《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》,将“街区制”作为中央着力解决“城市病”的一大重要举措,将推动发展“开放便捷、尺度适宜、配套完善、邻里和谐”的生活街区作为城市发展的方向和目标。

可以说,成都的“小街区规制”和国家提出的“街区制”的核心目标是完全一致的。

2 “小街区规制”的基本内涵与工作思路

2.1 基本内涵

在“小街区规制”被提出后,成都通过开展相关课题研究,明确了“小街区”和“小街区规制”概念与内涵,在思想层面统一了对这一全新理念的认知。

“小街区”是指由城市主干道围合、中小街道分割、路网密度较高、开发强度适中、土地功能复合、公共交通完善及公共服务设施就近配套的开放街区模式。

“小街区规制”是指通过制定技术标准将城市小街区模式规范化、制度化,用规制的手段进行固化,用制度的形式保障小街区规划理念落到实处。“小街区规制”从微观层面贯彻落实了中央提出的“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念,将构成城市最小单元的街区作为解决“大城市病”的突破口,通过建设一个个便捷、宜居、有人情味及有特色的街

【作者简介】 沈莉芳,教授级高级工程师,成都市规划设计研究院副院长。

陈 诚,高级工程师,成都市规划设计研究院规划一所副所长。

区,实现城市的和谐、宜居与繁荣。

2.2 工作思路

为全面落实“小街区规制”理念,有序推进小街区建设,成都从系统研究到标准制定,从规划编制到规划实施管理,探索了一套涵盖规划编制、审批、实施及管理等工作思路,具体如下:①对“小街区规制”进行系统研究,制定一套统一的标准,确保规划理念得以全面贯彻与落实;②对中心城区现有规划进行全面评估,找准问题,制定出“小街区规制”规划建设的实施路径;③划定示范区,重点突破,以示范区的规划建设带动“小街区”建设工作的全面展开;④从政府层面出台相关制度、政策、监督机制,作为规划支撑,确保规划理念落地,实施不走样。

3 成都“小街区规制”的实践内容

3.1 系统研究,制定标准

“小街区规制”的建设目标不仅仅是单纯要求街区规模要“小”,其还是一项系统性强、涵盖面广的复杂目标体系。因此,成都建立了一套系统性的研究框架,对涵盖用地、交通、服务设施,以及生态、业态、文态、形态方面的7大项18小项内容进行了研究。

通过对“小街区规制”的系统研究,成都制定出更符合其实际情况的规划建设标准,作为规划编制、规划审批和规划实施管理的直接依据。具体内容涵盖以下7个方面。

(1) 确定不同类型“小街区”的尺度规模。

“小街区”主要分为由商业商务功能主导的“小街区”和由居住功能主导的“小街区”两类。以商业商务为主导功能的“小街区”的尺度宜控制在 $0.8 \sim 1.5 \text{ hm}^2$,不宜超过 2.0 hm^2 ;以居住为主导功能的“小街区”的尺度宜控制在 $2.0 \sim 3.0 \text{ hm}^2$,不宜超过 4.0 hm^2 。

(2) 优化道路体系,提高路网密度。

成都在优化道路体系、提高路网密度方面制定的规划标准如下:

①在国家规范“快速路—主干路—次干路—支路”四级体系的基础上结合成都传统空间特色,增加“街巷”一级,形成五级路网体系,并制定出适宜成都交通出行特点的各级道路设计及管控标准,涵盖断面及交叉口设计、街道设计、交通组织管控、慢行空间及地下空间系统设计等方面的多项标准(图1)。

②规定成都市整体路网密度不低于 10 km/km^2 (高于国家不低于 8 km/km^2 的要求)。商业商务功能主导的“小街区”,路网密度不低于 14 km/km^2 ;居住功能主导的“小街区”,路网密度不低于 10 km/km^2 。

③提升公交服务水平。结合地铁站点,优化公交线路布局,对各种公共交通换乘方式进行合理规划,实现无缝换

乘;对于未设置公交专用道的公交干线路段,均设置港湾式公交停靠站。

④构建自行车及步行交通系统,串联公共服务设施、景点、公园及历史遗址等节点,形成体现城市活力的慢行走廊;将街区内的地下公共空间、下沉式广场、建筑、街道、开敞空间、二层连廊与天桥进行串联,形成立体步行路径。

(3) 完善公共服务,方便市民生活。

成都在完善公共服务、方便市民生活方面制定的规划标准如下:

①提升公共服务设施供给,以 $10 \sim 15$ 分钟步行距离为半径,就近配套文化、体育、医疗、养老、社区服务及社区商业等公共服务设施,构建公共服务圈;结合公园绿地、广场集中设置公共服务中心。

②统筹划定沿街商业界面,居住地块应至少保证沿一条城市道路设置连续



图1 “快速路—主干路—次干路—支路—街巷”道路断面示意图

的沿街商业,并结合公共服务中心,在宽为12~25 m的道路沿线设置商业街。

(4) 构建生态网络,增加开敞空间。

成都在构建生态网络、增加开敞空间方面制定的规划标准如下:

①坚持“开敞空间只增不减”的原则,采用大中型广场、绿地和分散性的小广场、绿地相结合的布局方式,构建功能完善、级配合理、空间关联的开敞空间体系。

②按“300 m 见绿、500 m 见园”的原则,“见缝插针”地就近增加小游园、微绿地,增加特色开敞空间;根据小游园、微绿地所在区域的不同文化、风貌特征,利用标识、雕塑小品和休闲设施等的设计体现巴蜀文化,记录成都符号,留住成都记忆。

(5) 强化功能复合,提升街道活力。

成都在强化功能复合、提升街道活力方面制定的规划标准如下:

①在片区层面,实现生产及生产配套和居住及居住配套功能高度复合的用地布局;在街区层面,鼓励“居住+商业、商务”“轨道交通+商业、办公、居住”等土地混合利用;在建筑层面,鼓励商业、娱乐、办公、酒店和居住等多种功能在同一建筑内垂直融合。

②充分结合现状资源,强化各片区的产业特色,打造一条以上的特色街道

或特色街区。

(6) 传承历史文化,打造特色街区。

成都对体现本地特色的11个风貌片区、60条特色街道、125个“成都记忆”在街区中进行传承和展示,提高对文化资源的保护力度。

(7) 强化形态控制,提升城市品质。

成都在强化形态控制、提升城市品质方面制定的规划标准如下:

①采用“分层退让+贴线控制”的方式。裙楼与高层塔楼的退距需分别退让,当道路红线宽度小于30 m时,裙楼退距由原规定的5 m减小为3 m,高层塔楼退距由原规定的8 m减小为6 m;当道路红线宽度大于30 m时,裙楼退距由原规定的10 m减小为8 m,高层塔楼退距由原规定的8 m减小为6 m。

②要求沿街建筑形成连续界面,对临主要商业街道、广场及绿地的建筑进行建筑贴线控制,建筑裙楼贴线率不宜低于0.75,高层塔楼贴线率不宜高于0.4。

③设置商业功能的建筑底层宜采用通透的立面形式,商业建筑底层的窗墙比不宜低于60%,其他建筑底层的窗墙比不宜低于50%,不宜采用无法引发任何活动的空白墙面。

④地块的建筑密度在现行技术管理规定的要求上适当提高。尤其是针对商业商务地块的开发,实行差异化的管控

要求,当商业商务地块面积小于1.5 hm²时,对建筑密度不作强制性控制,以方案合理性为准;当商业商务地块面积为1.5~2.5 hm²时,建筑密度在现行技术管理规定要求上提升20%;当商业商务地块面积大于2.5 hm²时,建筑密度执行现行技术管理规定要求。

3.2 全面评估,统筹推进

3.2.1 基于街区尺度的评估

以现有控制性详细规划为基础,按照商业商务功能主导型“小街区”不宜超过2.0 hm²、居住功能主导型“小街区”不宜超过4.0 hm²的规模标准,对成都中心城区进行街区尺度的评估。通过评估发现,中心城区以内商业商务功能为主导的片区大多数无法满足“小街区”的尺度要求;二环路以内以居住功能为主导的片区基本符合“小街区”尺度要求,二环路至绕城高速路段以居住功能为主导的、符合“小街区”尺度要求的片区,由内向外呈圈层递减趋势(图2)。同时,评估结合中心城区的现状建设情况,将不符合“小街区”特征的片区,按建成区、旧改区、未建区三种类型进行划分,为后续制定“小街区”的规划建设标准提供参考依据。

3.2.2 基于路网密度的评估

道路建设是实现“小街区规制”的



图2 成都中心城区街区平均规模分析图

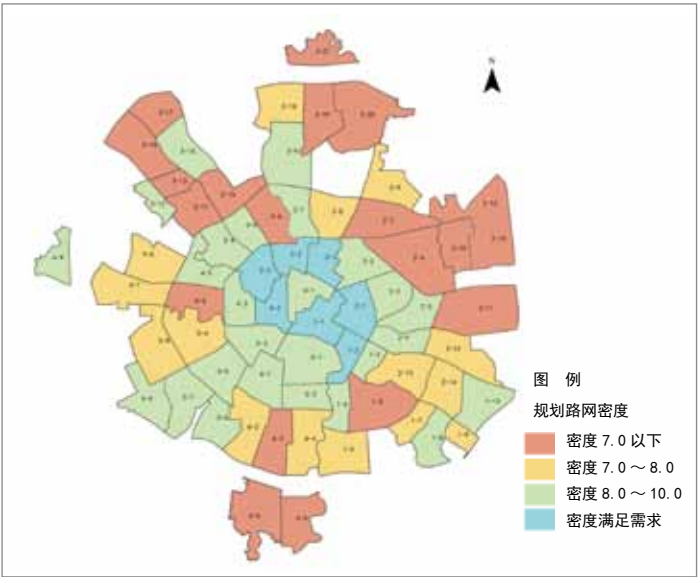


图3 成都中心城区规划路网密度分析图

基础。因此，成都以道路为载体采用整体评估、分片评估、节点评估相结合的方式，结合交通调查大数据平台等先进技术手段，对中心城区路网系统进行了全面评估（图3），发现了两方面问题：①路网密度不足。目前成都中心城区规划市政道路网总长度达3900km，路网密度达到8.0km/km²，虽满足国家的要求，但与“小街区规制”确定的10.0km/km²的标准尚有一定差距。②不同区域路网密度不均匀，路网密度差距较大。一环路内路网密度为10.3km/km²，一环路至三环路之间的路网密度为7.9km/km²，三环路以外的路网密度为7.1km/km²，与标准差距较大。

针对上述问题，成都通过3种途径增加“街巷”：①在建成区，结合城市修补的方式进行控制性详细规划调整，增加贯通居住区之间的小街小巷，将既有公共通道开放，并允许机非人混行及路边停车；开放公共设施类街区，利用内部公共通道及边界作为“巷”。②在未建区，全面落实“小街区规制”，结合控制性详细规划新增市政道路，且在出让地块规划条件及新建项目方案审批时，明确地块内增加公共通道的要求。③依托河道水网新增沿河通道，形成高品质慢行通道系统。

通过以上途径，共增加“街巷”长度1200km，规划路网长度达到5100km，整体路网密度达到10.4km/km²。

3.3 示范推动，全面落实

“小街区”规划建设采用渐进式推动模式，一方面，先行实施一批按“小街区规制”要求建设的重点区域，做出实效，形成集中示范效应，以示范区带动全面建设工作的开展；另一方面，通过示范区建设，发现规划中存在的不足，不断完善规划标准、规划措施和建设模式，最终在全域推广“小街区规制”。

3.3.1 示范区甄选原则

(1) 注重特色性。选取最能体现成都特色和文化的街区，以突出示范效应。



图4 成都“小街区规制”示范片区（少城片区）规划图

表1 成都“小街区规制”示范片区（少城片区）规划实施项目一览

分类	建设项目	建设内容	投资估算 / 万元	
交通	打通通道	按规划疏通市政道路 3 条（东二道街、上半截街、长富新城东侧道路），长 300 m	500	
		在西郊河岸东侧新增 2 条横向车行通道，长 400 m	600	
	增强公交服务能力	沿长顺街、同仁路新增 6 个港湾式停靠站	450	
	道路断面改造	对小通巷等 11 条街道进行道路断面改造，共计约 4 192 m	2 100	
公服	地下公共空间	延伸地铁 4 号线宽窄巷子东北角出口至同仁路东侧	800	
	新增社区养老服务设施、文化活动中心各 1 处	建筑面积共计约 2 000 m ²	1 200	
生态	井巷子改造	建筑面积共计 800 m ²	1 000	
	增加公园绿地及广场	井巷子增设垂直绿化和创意树池	300	
		按原规划落实 9 处公园绿地	1 200	
		新增位于同仁路的 2 个小型街角公园、广场	400	
	打造特色树种街道	桂花巷种植桂花，街道长度约 330 m	15	
		长顺街种植银杏树，街道长度约 1 450 m	60	
	西郊河沿岸改造	东城根街、金河路种植樟树，街道长度约 3 000 m	80	
	产业	新增 6 条特色产业街道	吉祥街、奎星楼街	6 000
产业	明堂 2 期建设	用地面积约 1 390 m ²	1 000	
	鼎鑫地块建设	用地面积约 10 500 m ²	10 000	
	水表厂地块建设	用地面积约 6 200 m ²	6 000	
	文态	井巷子增设互动式文化墙	文化墙长度约 178 m	15
文态	民生里街道景观提升	街道长度约 292 m	300	
	城门景观	共打造城门景观 4 处（西门、东门、北门、南门）	240	
	形态	商业街片区立面综合整治	对商业街两侧建筑进行立面整治和底商整治	2 800
		部分居住片区立面综合整治	对奎星楼街、小通巷两侧建筑进行立面整治和底商整治	4 500

(2) 注重可操作性。选取在路网结构、规模尺度等各方面有较好基础的街区,便于实施打造。

(3) 注重均衡性。各区(县)至少选取一个重点片区进行小街区示范区建设,以期增强各区(县)对该项工作的认知,凝聚共识,培育建设氛围。

经过识别,首批选择出条件较为成熟的少城、大慈寺、川音等9个片区作为先行试点区。

3.3.2 制定“一图一表一评估”的规划工作方法

“一评估”,即按照“小街区规制”的建设标准,对示范区原有规划进行全面评估,包括路网密度、公服配套、空间形态、生态环境、文化资源及产业业态等内容,明确是否满足标准要求,在此基础上,对示范区原有规划进行深化,形成“一图一表”的规划成果。“一图”,即“一张规划图”,标出需具体落实和管控内容及具体建设项目位置(图4)。

“一表”,即“一张规划实施项目表”,列出具体的建设项目、具体建设内容和投资估算(表1)。

3.4 制度保障,政策支撑,有效监督

3.4.1 以制度为保障,强化审批落实

为加大实施力度,成都市政府出台了《关于加快推进“小街区规制”规划建设管理工作的意见》的文件,明确要求:①制定“小街区规制”规划管理技术规定,作为“小街区”规划审批依据。②按“小街区规制”优化未出让用地的城市控制性详细规划。③鼓励已出让大宗用地落实“小街区规制”,具体而言,针对以招拍挂方式取得的100亩(约0.067 km²)以上、尚未建设的大宗用地,鼓励按“小街区规制”标准增设对外开放的共享通道,其他规划建设条件不变;针对以协议出让方式取得的大宗用地,应按“小街区规制”标准调整规划,增设城市道路。

成都市规划管理局按市政府要求制定出台了《成都市“小街区规制”规划

管理技术规定》,将“小街区规制”中规模尺度、路网密度、建筑密度和建筑退线等标准,以及历史建筑不计入容积率、提高兼容比例、密度奖励等鼓励政策,作为方案审批的重要内容和依据,并将其纳入地块出让条件中,确保“小街区规制”的要求全面落实。

3.4.2 出台鼓励政策,实现被动向主动的转变

在推行“小街区规制”的过程中,往往会要求开发商在社区建设中增加道路、街巷或通道,增设绿地或开敞空间等,倘若完全依靠政策的压制的确可以实现,但会打击开发商建设的积极性,对城市建设反而不利。因此,在推行

“小街区规制”的过程中,成都出台了一系列鼓励政策,如在《成都市规划管理技术规定(2014)》的基础上,适当放宽用地兼容比例,住宅用地自动兼容商业服务业设施的,其比例由10%提高至20%;商业服务业设施用地的总建筑密度可按地块面积大小相应增加;减小建筑退距;新建项目若保留了文保单位、文物建筑、历史建筑的,此部分面积可不纳入容积率及密度指标计算。通过鼓励政策,引导开发商主动增加“街区制”建设中所需的道路、街巷和通道等公共空间,实现开发商由被动向主动的转变,创造双赢局面。

3.4.3 健全监督机制,保障顺利实施

有效、完善的监督机制是保障“小街区规制”顺利实施的关键。按照成都市政府确立的“统一规划、分区实施,市级统筹、区为主体”推进原则,“小街区”建设实施工作由各区县政府负责,各区县政府根据示范区规划中列出的具体建设项目和建设内容,按照市政府下达的“三年时间旧区基本建成、新区形成框架”目标制定各年度实施计划,并将其作为各区县政府的重要考核内容,纳入目标督查项目清单。

目前,成都中心城区首批9个“小街区规制”示范区已完成规划编制工作和建设实施方案,将于2018年12月

底前完成建设;各区(市)县的“小街区规制”示范区正在有序开展规划编制工作。

4 结语

在推广国家出台的“街区制”的实践上,成都先行先试,创新工作方法,在街区层面全面落实五大发展理念,把施行“小街区规制”作为破解“大城市病”,完善城市治理体系和提高治理能力现代化水平的重要抓手,研究制定出一系列技术标准,出台了相关的管理规定及规范性文件,在推进“街区制”规划建设过程中积累了一定的经验。

本文对成都的“街区制”实践工作进行了粗浅总结,以期为我国其他城市开展“街区制”工作提供可复制、可借鉴的经验和做法。此外,“街区制”的规划工作任重道远,需要规划同仁的进一步探讨。

【参考文献】

- [1] 中央城市工作会议在北京举行 [EB/OL]. http://news.xinhuanet.com/politics/2015-12/22/c_1117545528.htm. 2015.
- [2] 中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见 [EB/OL]. http://news.xinhuanet.com/politics/2016-02/21/c_1118109546.htm. 2016.
- [3] 成都市规划管理局. 成都市“小街区规制”规划管理技术规定 [S]. 2015.
- [4] 成都市规划设计研究院. “小街区规制”研究 [R]. 2015.
- [5] 成都市规划设计研究院. 成都市“小街区规制”规划建设导则 [S]. 2016.
- [6] 成都市规划设计研究院. 基于“小街区规制”的成都市中心城区“3900+”路网体系规划 [Z]. 2016.
- [7] 成都市规划设计研究院. 9个小街区示范区规划 [Z]. 2016.

[收稿日期] 2017-05-21;

[修回日期] 2017-06-12

居民主观感受视角下的广州保障房住区空间共享

□ 魏宗财, 刘玉亭, 林允琦

【摘要】 随着中国快速城镇化, 经济、社会和政策制度等多维度急剧转型, 城市居住空间出现了新的变化, 封闭住区大规模出现, 并成为城市新建居住区的主导模式。多数研究认为封闭住区是空间私有化的表征, 削弱了城市机动性, 加剧了社会隔离, 不利于城市社会的和谐与融合。中央政府适时推出的街区制政策提出“已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开”, 这对城市的可持续发展具有引领作用, 但如何实施尚需进一步探讨。以广州保障房住区为例, 以调查问卷和访谈为研究方法, 研究居住在不同开放程度的保障房住区的居民对街区开放和空间共享的主观感受, 分析其主要原因, 进而提出针对性的建议。这既有助于深入了解居民对住区建成环境和空间共享的需求, 回答封闭住区是否是政府向低收入群体提供宜居生活环境的一种高效和公平的方式, 又能为国家实施和推广街区制政策提供参考。

【关键词】 开放街区; 空间共享; 封闭住区; 保障房住区; 广州

【文章编号】 1006-0022(2017)07-0031-07 **【中图分类号】** TU984 **【文献标识码】** B

【引文格式】 魏宗财, 刘玉亭, 林允琦. 居民主观感受视角下的广州保障房住区空间共享 [J]. 规划师, 2017(7): 31-37.

Space Sharing In Public Housing With The Viewpoint Of Residents' Will, Guangzhou/Wei Zongcai, Liu Yuting, Lin Yunqi

[Abstract] Residential space changes in the fast social and economic transition. Closed communities have been a dominant model of residential space. Most scholars deem closed communities symbolize privatization of space, weaken urban mobility, exacerbate social segregation, and hamper social harmony and integration. Central government requires opening neighborhoods and Danwei compounds for sustainable urban development. With Guangzhou public housing case, the paper studies residents' will towards open community and space sharing by questionnaire and interviews. The study helps understand residents' needs of built environment, and answers if closed community is a fair and efficient approach for low income people.

[Key words] Open block, Space sharing, Closed communities, Public housing communities, Guangzhou

0 引言

空间不仅是物质载体, 更是社会关系和社会结构的表达^[1]。列斐伏尔、哈维、卡斯特等新马克思主义者均认为空间具有政治、经济和社会的属性, 并将社会关系视为空间问题的切入口。基于此, 社区也不能被简单认为是客观建成环境, 而是新型城镇化背景下居民与社区建成环境及居民之间密切互动的社会空间。这促使有关社区的制度和政策在制定与实施时需要充分考虑居民的主观感受。

改革开放后的三十余年间, 随着中国快速城镇化, 以及经济、社会和政策制度等多维度的急剧转型, 城

市社区空间出现了新的变化, 封闭住区在城市大规模出现, 并成为城市新建居住区的主导模式^[2], 这拉大了不同群体间的社会距离, 增加了邻里交往的难度, 为围墙内外的居民增设了心理障碍^[3]。社会关系的破碎导致城市社会网络的碎化^[1], 甚至会发展成为社会阶层分化的先导, 导致社会可持续性下降^[4]。

2016年2月, 《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》(以下简称《意见》)明确提出了“街区制”为我国住区未来新建住宅发展的方向, 并要求“已建成的住宅小区和单位大院要逐步打开”。在《意见》出台后, 街区开放和空间共享成为城市规划领域和公众关注的焦点。据搜狐

【基金项目】 中国博士后科学基金会项目 (2017M610524)、北京大学—林肯研究院城市发展及土地政策研究中心论文奖学金课题项目 (DS02-20140901-WZC)、国家自然科学基金项目 (41271183)、广东省体育局科研课题 (GDSS2016008)、亚热带建筑科学国家重点实验室自主研究课题项目 (2017KA02)

【作者简介】 魏宗财, 博士, 工程师, 注册城市规划师, 华南理工大学建筑学院博士后。

刘玉亭, 通讯作者, 博士, 华南理工大学建筑学院教授。

林允琦, 东南大学建筑学院城乡规划学硕士研究生。

网的调查，网民重点关注封闭住区被打开后，居民的财产安全、住区管理和生活品质等方面是否受到严重影响^[5]。可见，虽然《意见》对城市可持续发展具有引领作用，但所涉及的街区制政策如何实施尚需进一步探讨。在学术研究领域，相关成果集中在封闭住区的形成原因、缺点及其影响因素，开放街区案例分析、街区开放政策实施的有益之处及

实施策略等方面。保障房住区是政府主导规划、建设及管理的住区，也可能是政府优先考虑落实街区开放政策的示范住区。在此背景下，笔者以广州保障房住区为例，通过研究居住在不同封闭程度住区的居民对街区开放政策的认识，对政策实施将带来的益处和不便之处的主观感受的差异（特别是其对空间共享的评价）及其主要原因的比较分析，

提出针对性的建议，一方面试图回答在快速城镇化背景下，封闭住区是否是政府向低收入群体提供的宜居生活环境的一种高效和公平的方式，另一方面也为地方政府实施和推广街区制政策提供参考。

1 国内外有关封闭住区及街区开放研究的述评

作为可防卫的居住模式，封闭住区于20世纪70年代率先出现在发达国家^[6]，并于20世纪80年代后在全世界迅速扩散；在经济快速增长的发展中国家，封闭住区亦呈现快速增长的态势^[7]。社会阶层分化、郊区化、种族、安全需求及政府职能的缺失等是全球范围内封闭住区大量出现的主要原因^[8-9]。从20世纪90年代开始，封闭住区在中国城市大量涌现，而在上海、广州和深圳等城市的新建住宅中，封闭住区所占比例高达70%以上^[2, 10]。这主要是由于涵盖住房市场化、土地制度及福利制度等在内的社会经济制度的变革^[11-14]，以及满足居民日益增长的多元化需求^[2]。在空间共享方面，封闭住区的出现是社会空间私有化的具体表征，被描述为“私人利益排挤公共空间”^[15]的产物，负面影响包括压缩城市公共空间^[16]，降低其使用效率；弱化人际交往，进一步加剧社会空间隔离^[14]，这与西方学界有关封闭住区造成城市空间碎化和社会隔离的主流观点相一致^[17-19]。但总体来说，国内关于封闭住区的研究尚处于起步阶段^[13, 20]，研究进展集中在对封闭住区的空间、制度和社会文化视角的分析^[13, 21, 22]，以及介绍国外对封闭住区的形成机制、影响因素及应对举措等方面的综述类文献^[11, 23]。

公共空间作为城市居民社会交往的主要场所，是推进社会融合的空间载体。但有关街区开放和空间共享的研究相对有限，集中在分析封闭住区的缺点、街区开放政策实施的有益之处及可能的途

表 1 街区制住区与封闭住区的主要差异

街区制住区		封闭住区
基本特征	由城市主干道围合、中小道路分割，路网密度较高，公共交通完善，公共服务设施就近配套	实体住宅围合、封闭，限制或禁止非成员进入；住区成员通过法律契约实现公共空间的共享
社区尺度	居民生活品质	居住舒适度和生活品质可能受影响
	噪音	噪音干扰增大
	公共 设施 及 公 共 空 间 维 护	如缺乏有效的管理，公共服务设施和公共空间等容易被破坏
	安全	交通等隐患增加，安全可能得不到保障
	管理	管理的难度增加
城市尺度	公共空间共享	可以实现空间共享
	交通	公共道路和路网密度增加，行人和车辆不必绕行，城市交通循环更通畅
	社会融合	街道的空间关系会重新塑造，会重建社区街道生活，进一步促进城市社会融合
	城市活力	将封闭小区内许多资源（绿地、停车场、小商铺等）公共化，带来更多的商业活动，城市生活更便捷，更有活力

表 2 案例住区基本信息

棠德花园		芳和花园
入住时间	1996 年	2011 年
容积率	3.0	3.4
绿化率	36%	40%
建筑平均层数	9(无电梯)	29(有电梯)
住房套数	5 649	5 935
区位	中心城区、天河区	中心城区、荔湾区
社区内部环境概况	较大规模的绿地空间、广场，底层商铺、公交车总站、幼儿园、小学、中学、社会停车场、家庭综合服务中心、社区居委会和邮政所等	较大规模的绿地空间（附近地区唯一）、篮球场、文体广场、文化中心、多处健身设施 and 居委会等
社区外部环境概况	综合医院、肉菜市场、中学、广场、综合购物中心、棠下城中村、公园、商品房社区等	公交车站场、底层商铺、地铁站、家庭综合服务中心、肉菜市场、中学、小学和幼儿园、广场、综合购物中心、城中村和商品房社区等



图1 棠德花园内部公共服务设施和公共空间供给情况示意



图2 芳和花园内部公共服务设施和公共空间供给情况示意

径,这与当前的社会关注热点脱节。杨保军从开放街区的特点与意义、国家街区的发展脉络以及应对开放街区的举措三个方面进行了梳理^[24];刘宇晴等人从物质空间、居民社会生活和开发管理三个层次研究了适宜的街区单位尺度,并对街区开放政策的实施策略进行了探讨^[25];孟志广引用国内外优秀开放式街区案例,探索开放式街区对于城市空间和居民生活的价值作用^[26];李澜鑫等人从发展权、生存权、参与权和公权化等方面对社区环境权在封闭住区和开放街区等产生的差异进行分析,提出规划调适手段^[27];袁春岭通过定量方法来探索居民对街区开放制度的意愿及影响因素^[28]。也有学者提出了街区开放政策实施可能引致的问题,包括小区管理服务的无序^[29]等。基于现有的研究成果,笔者将街区制住区和封闭住区的主要差异进行了梳理(表1)。但需要强调的是,关于封闭住区居民主观感受的相关研究仍存在缺失。

保障房住区是国家近年来大规模建设的住区类型。在中央政府“自上而下”的行政命令下,保障性住房虽实现了住房数量的急剧增长,解决了部分中低收入居民的住房困难,但也引发了众多问题,包括普遍存在选址偏远、公共设施配套不足和交通可达性较差等困境^[30-32],进而引发居住—就业不匹配、社会阶层

隔离、情感冷漠、贫困集聚和社区犯罪等问题^[33-37],加剧了居住空间分异^[38-39]。这严重偏离了保障性住房政策的预期目标,而保障房住区的封闭性可能是重要原因。

关于保障房住区的中外文献集中于区位选址和空间布局^[30]、保障房的混合建设与居住的社会融合^[39-41]、居民对住区建成环境的满意度及其影响因素^[42-43],以及制度层面的分析^[44-45]等方面,而关于住区封闭程度对居民生活品质的影响方面的文献尚是空白。基于对居住在不同开放程度的保障房住区的低收入居民对街区开放和空间共享的主观感受的研究,能深入了解居民对住区建成环境和空间共享的需求,能为国家实施街区制政策和保障房住区的规划建设和管理提供参考。

2 保障房住区居民对空间共享的主观感受评价

2.1 案例住区简介

棠德花园与芳和花园均位于广州城市中心区,虽然都是政府提供、建设和管理的保障房住区,住户规模也相仿(5 600~6 000户),但两者在封闭程度上存在较显著的差异,前者是半封闭住区,部分实现了国家街区开放政策的要求,而后者是完全封闭住区。虽然

两个保障房住区的建成时间存在差异,但内部建成环境相似,如都拥有宽敞的绿地和广场等公共空间,绿化率均在40%左右,其中棠德花园周边地区建筑密度较高,住区拥有附近唯一的大规模开敞空间,而芳和花园周边则有2个较大规模的广场。与芳和花园相比,棠德花园内部有较多类型的公共服务设施,可以实现日常生活的自给自足(表2,图1,图2)。值得关注的是,棠德花园不是完全封闭的住区,外来人员可以轻松进入小区,而且小区内布局有公交车站,部分实现了国家街区开放政策的要求,但小区内每栋楼的入口都有门禁,外来私家车辆也不能穿过小区;芳和花园是完全的封闭住区,外来人员难以进入小区,遍布小区的闭路电视监控更让侥幸进入的外来人“无所遁形”,而且每栋楼都有门禁,在大堂设有闭路电视系统监视进入的人员。

2.2 研究设计

为进一步了解居民对住区空间共享的主观感受,笔者在2015年5~7月选择上述两个案例小区住户总数量1%的住户(60户)作为样本进行问卷调查,在棠德花园与芳和花园分别收集到有效问卷56份和58份,有效率分别为93.3%和96.7%。调查问卷的主要内容

政策的了解情况、对街区开放政策和空间共享的益处与不便之处的主观态度及相关政策建议等,笔者使用五分制李克特量表来表征居民的主观感受。在调查过程中,笔者发现棠德花园约有半数的活动者为外来人员,而此指标在芳和花园不足10%。按照研究目标,这部分外来群体不在本次调查样本范围内。笔者进而在两个住区的问卷回答者中分别选取15个态度较认真的住户进行了半结构化访谈,以期深入了解居民主观感受背后的原因。

2.3 居民主观感受评价及影响因素

2.3.1 居民对街区开放政策的了解程度

两个案例住区的居民均对国家街区开放政策不甚了解。①超过80%的棠德花园居民(45位)对街区开放政策不了解或了解程度一般,他们并未觉察到政策对自己住区生活造成的潜在影响。在了解该项政策后,多数居民(95%)不赞成或非常不赞成自己的住区完全对外开放,特别是不赞成小区道路用做外来车辆通行的交通性道路。进一步访谈发现,居民认为住区已经对外来群体开放了,住区东北部也有公交线路通过,但现有的道路设计(包括道路宽度、走向)只适合生活,外来车辆的通行将对小区的安全造成极大的威胁,这将在下文进一步分析。②虽然仅有不足15%的芳和花园居民(8位)对该项政策十分了解,但所有调查居民在了解该政策后,均不赞成或非常不赞成该政策的实施,对居民访谈揭示虽然公交车辆的穿过会进一步方便出行,但居民非常担忧住区的对外开放将会打扰现在的平静生活,增加的过路交通和外来人群会增加交通与治安方面的隐患,影响小区的安全。

2.3.2 居民对街区开放政策带来益处的认识

两个样本住区的绝大多数居民认为街区开放政策对缓解周边交通压力的效果有限,这主要与住区内部的道路系统

设计有关,但有助于促进小区与周边地区的融合及住区居民心态的更开放。虽然棠德花园内部有公交车穿过,但75%的居民认为街区开放政策对缓解周边交通压力的效果不显著,约16%的居民不认为这一政策的实施会改善周边交通;与棠德花园相似,芳和花园约78%的居民不认同街区开放政策将会缓解周边交通压力。通过这两个住区居民的访谈得知,他们均认为现有小区的道路设计不适合外来私家车辆的穿行。棠德花园居民认为由于小区建成较早,道路宽度有限,且未能规划停车库,导致停车成了道路的主要功能之一,难以再为外来车辆通行提供服务;而芳和花园的居民认为住区停车库位于地下,路面道路宽度有限,且主要用于慢行交通,外来车辆的驶入不仅妨碍小区现有的慢行交通,而且可能会塞车,让小区道路成为巨大的停车场。

在街区开放政策促进住区与周边地区融合方面,约57%的棠德花园居民持赞成或非常赞成的态度,余下43%的居民则认为效果不显著,而未有居民反对。访谈发现该住区的半封闭状态使得居民与周边居住的人群联系较为密切,60%以上的居民拥有超过10位朋友居住在周边地区;与棠德花园类似,约61%的芳和花园居民持赞成或非常赞成的态度,另有34%的居民认为效果不显著,反对的居民占5%。虽然芳和花园是全市保障房住区的标杆项目,建成环境较好,但该住区的居民感觉自身被贴上了低收入的标签,与周边居民交流极少,他们想通过街区开放与周边住区的居民强化联系,增加了解。

多数保障房住区居民认同街区开放政策将促进更多的底层商业服务及生活更便捷,但认为对促进周边小区的资源共享方面的影响有限,这与住区内部公共空间资源的丰富程度有关。棠德花园已经拥有非常便捷的底层商业服务,是街区开放政策的受益者,故约54%的居民赞成该政策带来的生活便捷,而剩下

46%的居民已经习以为常,对此评价为一般;而芳和花园虽然于2011年已经入住,但住区内部不允许存在底商,而周边底层商铺一直未能完成招商,在一定程度上造成居民生活的不便。故72%的居民对街区开放政策带来更多底商和更便捷的生活持赞成或非常赞成态度,仅有16%的居民认为政策的效果一般。

在街区开放政策带来的周边资源共享方面,约54%的棠德花园居民认为效果一般,不赞成的居民比例稍高于赞成的比例,这与棠德花园住区特殊的周边环境有关。棠德花园拥有该地区唯一的大规模公共空间,而周边大型的城中村和小规模的商品房住区的居民都在闲暇时候来棠德花园散步、遛狗或其他休闲活动。棠德花园的居民认为,过多外来人群的涌入占据了他们的休闲空间。有居民提出,晚饭后如果推迟10分钟下楼,都难以找到休息的地方;约64%的芳和花园居民认为政策的实施效果一般,但持赞成态度的居民要高于不赞成的居民。由于住区拥有周边地区最丰富的公共空间资源,大部分居民认为不需要去周边;另外,也有居民对周边封闭的商品房住区充满好奇,认为政策实施后,可以多去这些住区逛逛,体验一下不同的环境,也促进与住区居民的交往(图3,图4)。

由于小区的形状和公交车站布局的差异,棠德花园居民赞同街区开放将促进公共交通进小区,促进出行便捷,而芳和花园的居民则认为这方面的效果不明显。如图1所示,棠德花园东西长约1000m,仅靠西门附近的公交车站难以便捷服务小区的全部居民,而公交车站入驻住区的东部极大地方便了该部分居民的出行,故作为受益者,约63%的居民对政策的实施将促进居民便利出行持赞成态度;芳和花园形状较规整,面积较小,东门和北门附近都布局有公交站,可达性较高,居民可以便捷地乘坐公交,而不需公交进入小区,故52%左右的居民认为政策效果一般,仅有1/3

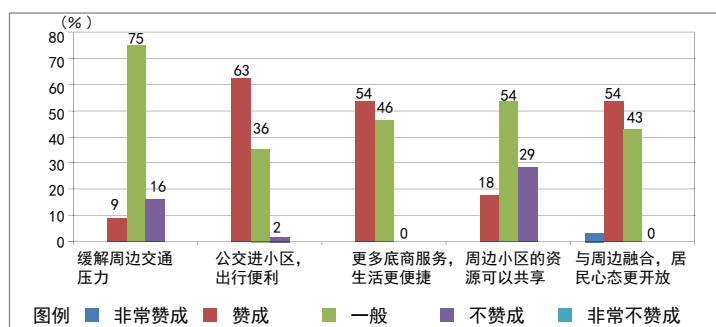


图3 棠德花园居民对住区“拆围墙”带来益处的评价

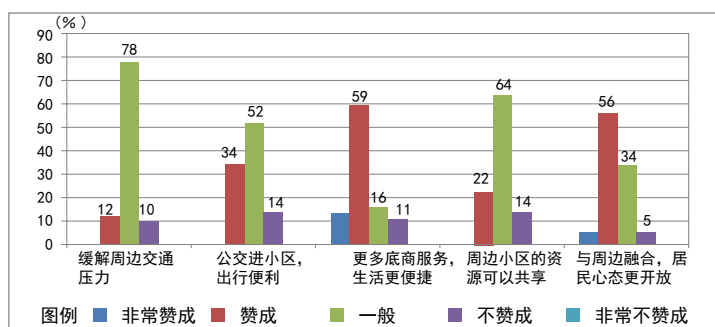


图4 芳和花园居民对住区“拆围墙”带来益处的评价

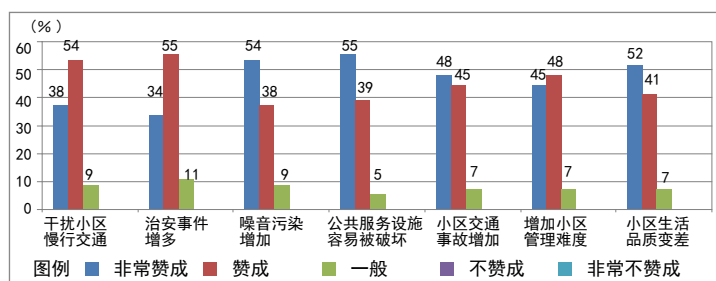


图5 棠德花园居民对住区“拆围墙”带来不便之处的评价

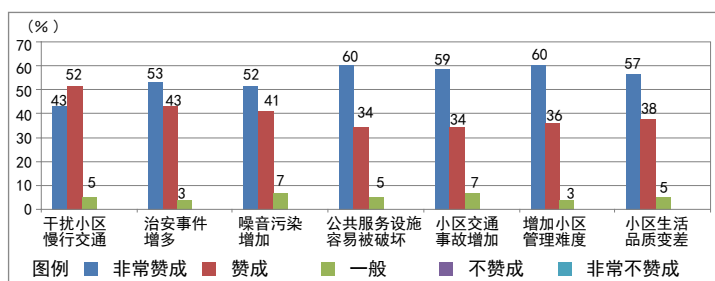


图6 芳和花园居民对住区“拆围墙”带来不便之处的评价

的居民持赞成态度。

2.3.3 居民对街区开放政策带来不便之处的认识

两个保障房住区的居民均认为街区开放政策对住区的慢行交通、公共空间和公共服务设施、治安环境的维护产生负面影响,加重噪音污染,增加交通事故发生的风险和住区管理的难度,最终导致住区生活品质的降低。

由于上述的保障房住区道路的宽度和现状功能的制约,绝大多数居民认为街区开放政策势必干扰住区的慢行交通。分别有92%的棠德花园居民和95%的芳和花园居民非常赞成或赞成“拆围墙”将对住区的慢行交通产生干扰。在回答“拆围墙”是否会增加住区治安事件时,约89%的棠德花园居民和96%的芳和花园居民持非常赞成或赞成态度(图5,图6)。据访谈,当前棠德花园居民虽然对外来人群进入住区的现象习以为常,但认为这可能是住区盗窃事件频发的重要原因;而芳和花园的盗窃事件时有发生,居民认为这与现有封闭管理不严格导致外来人群进入小区密切相关,故几乎全部调查样本对“拆围墙”将带来的较大规模外来人口的涌入及其对治安环境的影响抱有极大的戒

心。两个保障房住区绝大多数的居民(均在90%以上)认为街区开放政策将造成住区生活品质的全方位下降,包括加重住区的噪音污染,对公共服务设施造成破坏,增加小区的交通事故,进而增加小区的管理难度,最终导致住区生活品质的降低。通过棠德花园居民的访谈发现,外来人群时常来楼宇一楼架空层的公共空间打牌或打麻将,遗留下大量的瓜子皮、果壳等垃圾,由于缺乏物业管理人员的及时清理,导致公共空间的品质下降,居民对其很无奈。这揭示了低收入群体对街区开放政策在主观感受方面的不适应,也显示了该政策在实施过程中将面临的挑战。

3 实施街区开放政策的对策与建议

全球化进程的深化、社会经济持续转型及满足城市居民的多元化需求是中国封闭住区出现和大规模蔓延的主要原因^[2],但其带来的负面社会效应不容小觑;需要采取积极的措施来有效引导及合理控制封闭住区的扩散^[46]。国家出台街区开放政策无疑是适时之举。街区制政策的实施涉及到政府、房地产开发商、住区业主和物业管理等相关利益主体的

协调,特别需要充分尊重居民的意愿及主观感受。结合上文发现的保障房住区居民对街区开放政策的负面感受,笔者提出以下改善建议,为实施该政策提供参考。

首先,需要明确住区需要开放的范围和边界。街区开放政策的核心在于路权和公共空间的开放,这也是保障房住区居民密切关注的重要内容。根据问卷调查结果,面对街区开放政策的实施,棠德花园居民最为认同的三项应对措施为制定合理的住区开放策略(如限定时段和地点)、完善小区交通引导措施、加强对公共服务设施和公共空间的维护管理,而芳和花园的居民则选择制定合理的开放策略(如限定时段和地点)、完善小区交通引导措施、加强小区安全管控及对居民财产的保护三项措施。可见,街区开放政策在实施时需要明确哪些属于城市空间、设施和资源,还需要慎重确定街区开放的规模,合理地把握“度”,在开放街区的同时还要保护其领域感和私密性。

其次,住区的开放需要依据《物权法》,稳步推进,让居民充分参与到住区的开放方式、交通组织、安全及私密性保障等政策落实的过程中,听取他们

的诉求；此外，住区开放后，部分原属居民的空间转变为城市的公共空间，政府需要积极投资以完善相关配套设施，加大管理力度，维护公共空间及服务设施，使用监控等智能设备以提升物业管理和安保水准，保障小区的安全^[47]，确保居民的利益不受侵害。

再次，街区开放政策的实施需要政府提升城市整体公共设施的品质和公平性方能持续。街区开放需要城市政府正视本应承担的公共服务责任（提供公共服务设施和公共空间等），并对以往未支付的建设成本和管理成本进行合理的补偿^[48]。需要注意的是，开放式街区是基于高品质和均衡的城市公共服务而存在的，其比封闭住区对城市公共服务的依赖性更强^[29]，故政府需要继续推进城市公共服务均等化和高水平化，促进公共空间和公共资源的共享。

最后，政策的推行需要因地制宜，循序渐进。政府在实施街区开放政策时需在不同地域分步骤、差异化推进^[47]，先增量后存量，切忌“运动式”的大规模推进。在建设开放街区前，需要先对基地的土地出让面积、路网、公共服务设施供给等因素做深入调查与评估，选择条件成熟的地块作为“街区制”住区的试点，然后再逐步推广；对于未来新建的住区，政府需要在土地出让环节向市场提供小面积的地块，而非以往的大地块，以丰富城市交通的“毛细血管”；在控规层面需进一步明确哪些道路是专门用于过路交通，哪些是居民的生活性道路，这有助于住区在后续设计时建设舒适宜人的慢行系统，营造有活力的街区^[48]。此外，在车流量较大的地段（如市中心），在与居民充分协商的基础上，可以适当开放一些大型的封闭住区，而在车流量较小的地段，住区开放的必要性不强^[47]。

4 结论与讨论

通过研究居住在不同开放程度的保

障房住区居民对街区开放和空间共享的主观感受发现，在了解国家街区开放政策后，多数居民不赞成或非常不赞成自己的住区完全对外开放，特别是小区道路被用做外来车辆通行的交通性道路。绝大多数居民认为政策对缓解周边交通压力的效果有限，这主要与住区内部的道路系统设计有关，但会有助于促进小区与周边地区融合。多数居民认同街区开放政策将促进更多的底层商业服务及生活更便捷，但认为对促进周边住区资源共享的影响有限，这与住区内部公共资源的丰富程度有关。居民认为政策将对住区的慢行交通、公共空间和公共服务设施、治安环境的维护产生负面影响，加重噪音污染，增加交通事故发生的风险和住区管理的难度，最终导致住区生活品质的降低，但居民仍有意愿与周边地区进行交往和社会融合。

西方开放街区的生存基础是高品质和均等化的公共空间与公共服务设施体系及较完善的产权制度保障，而封闭住区是城市整体不发达背景下，资源较发达部分的自我保护的空间表达。故中国街区开放政策的实施需在明确住区开放范围的基础上，充分尊重居民的权益、差异化推广、因时因地制宜，合理选取规划策略，既要保障居民的合法权益、营造宜居的生活环境，又要促进街区开放与空间共享^[49]，提升城市整体的公共设施品质和公平性，最终提升城市整体的活力。

当然，行政管理制度方面的因素不容忽视。中国当前仍处于社会经济转型期，中央集权制度主导国家和城市的发展，自下而上的力量依然比较弱。在分权化改革进程中，地方政府采取企业型政府的思维，将经济增长作为首要任务，而将管理型政府本该承担的公共空间和公共服务设施建设及维护等责任转嫁给了开发商，导致基本公共服务在城市层面难以实现均等化，这是笔者探讨的封闭住区产生的根本原因。新型城镇化更强调城镇化的质量，强调人的生活

品质的提升，这需要地方政府在管理型政府和企业型政府间取得平衡，在公平和效益间取得平衡。具体到街区开放政策的落实，政府需要借鉴其他地区（如香港等地）的经验，通过创新管理服务制度，既能保障住区居民的生活品质，又能实现城市交通畅通、空间共享和社会融合^[41]，实现多方面共赢的“最大公约数”。■

（本文关于集权制度与门禁社区之间关系的讨论受益于香港大学建筑学院院长 Professor Chris Webster 的指点，在此谨表谢意。）

【参考文献】

- [1] 李郁, 刘敏, 黄耀福. 共同缔造工作坊——社区参与式规划与美好环境建设的实践[M]. 北京: 科学出版社, 2017.
- [2] 宋伟轩, 朱喜钢. 中国封闭社区——社会分异的消极空间响应[J]. 规划师, 2009(11): 82-86.
- [3] Davis M. City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles (New Edition)[M]. London: Verso Books, 2006.
- [4] Wei Z, Wang B, Chen T, et al. Community Development in Urban Guangzhou Since 1980: a Social Sustainability Perspective[J]. International Review for Spatial Planning and Sustainable Development, 2016(4): 58-68.
- [5] 搜狐网. 小区围墙要拆了? [EB/OL]. <http://mt.sohu.com/20160224/n438352524.shtml>.
- [6] 张旺锋, 陈晓耀, 耿莎莎. 单位大院与封闭社区的主要空间特征对比与思考[J]. 山西建筑, 2013(22): 4-6.
- [7] Webster C, Glasze G, Frantz K. The global Spread of Gated Communities[J]. Environment and Planning B: Planning and Design, 2002(3): 315-320.
- [8] Gooblar A. Outside the Walls: Urban Gated Communities and Their Regulation Within the British Planning System[J]. European Planning Studies, 2002(3): 321-334.
- [9] Leisch H. Gated Communities in

- Indonesia[J]. Cities, 2002(5): 341-350.
- [10] 吕彬. 城市居住区“开放性”模式研究[D]. 大连: 大连理工大学, 2006.
- [11] 秦瑞英, 闫小培, 曹小曙. 国外城市封闭社区及其治理[J]. 经济地理, 2008(3): 401-405.
- [12] 徐的, 宋伟轩, 朱喜钢, 等. 封闭社区的形成机理与社会空间效应[J]. 城市问题, 2009(7): 2-6.
- [13] 刘晔, 李志刚. 20世纪90年代以来封闭社区国内外研究述评[J]. 人文地理, 2010(3): 10-15.
- [14] 徐苗, 杨震. 起源与本质: 空间政治经济学视角下的封闭住区[J]. 城市规划学刊, 2010(4): 36-41.
- [15] Atkinson R, Blandy S. Gated Communities: International Perspectives[M]. New York: Routledge, 2013.
- [16] 刘银, 李振宇. 从门禁社区到中国节约型社区[J]. 时代建筑, 2009(2): 20-24.
- [17] Coy M, Pöhler M. Gated Communities in Latin American Megacities: Case Studies in Brazil and Argentina[J]. Environment and Planning B: Planning and design, 2002(3): 355-370.
- [18] Low S M. Behind the Gates: the New American Dream—searching for Security in America[M]. New York: Routledge, 2003.
- [19] Atkinson R, Flint J. Fortress UK? Gated communities, the Spatial Revolt of the Elites and Time Space Trajectories of Segregation[J]. Housing Studies, 2004(6): 875-892.
- [20] 汪坤, 刘臻, 何深静. 广州封闭社区居民社区依恋及其影响因素[J]. 热带地理, 2015(3): 354-363.
- [21] 封丹, 朱竑. 门禁社区边界和家的构建关系研究[J]. 世界地理研究, 2014(3): 64-73.
- [22] 封丹, 朱竑. 住宅郊区化背景下门禁社区与周边邻里关系——以广州丽江花园为例[J]. 地理研究, 2011(1): 61-70.
- [23] 李培. 国外封闭社区发展的特征描述[J]. 国际城市规划, 2008(4): 110-114.
- [24] 杨保军. 关于开放街区的讨论[J]. 城市规划, 2016(12): 113-117.
- [25] 刘宇晴, 徐苏宁, 刘妍. 北方城市街区制住区建设实证研究——以哈尔滨为例[C]//规划60年: 成就与挑战——2016中国城市规划年会论文集, 2016.
- [26] 孟志广. 浅析开放街区式住区规划策略[J]. 上海城市管理, 2017(1): 59-63.
- [27] 李澜鑫, 任绍斌. 开放街区政策下社区环境权的内涵发展及规划调适——以武汉市青山区钢花社区改造规划为例[C]//规划60年: 成就与挑战——2016中国城市规划年会论文集, 2016.
- [28] 袁春岭. 街区开放制度意愿调查及影响因素分析[J]. 工程与建设, 2016(4): 447-450.
- [29] 林金涛. 费斯汀格法则视角下开放式街区物业管理实践困境[J]. 住宅与房地产, 2016(19): 79-80.
- [30] 郑思齐, 张英杰. 保障性住房的空间选址: 理论基础, 国际经验与中国现实[J]. 现代城市研究, 2010(9): 18-22.
- [31] 刘玉亭. 城市保障房住区建设及其居住环境研究评述[J]. 现代城市研究, 2014(11): 2-6.
- [32] 魏宗财, 陈婷婷, 李郇, 等. 新加坡公共住房政策可以移植到中国吗?——以广州为例[J]. 城市规划, 2015(10): 91-97.
- [33] 袁媛, 吴缚龙. 基于剥夺理论的城市社会空间评价与应用[J]. 城市规划学刊, 2010(1): 71-77.
- [34] 周素红, 程璐萍, 吴志东. 广州市保障性住房社区居民的居住——就业选择与空间匹配性[J]. 地理研究, 2010(10): 1735-1745.
- [35] 袁奇峰, 马晓亚. 保障性住区的公共服务设施供给——以广州市为例[J]. 城市规划, 2012(2): 24-30.
- [36] 魏宗财, 陈婷婷, 孟兆敏, 等. 广州保障性住房的困境与出路——与香港的比较研究[J]. 国际城市规划, 2015(4): 109-115.
- [37] Wei Z C. Planning and Livability of Subsidized Housing Estates in China: A Case Study of Guangzhou[D]. PhD Thesis. Hong Kong: The University of Hong Kong, 2017.
- [38] 吴启焰. 大城市居住空间分异研究的理论与实践[M]. 北京: 科学出版社, 2001.
- [39] 李志刚, 吴缚龙. 转型期上海社会空间分异研究[J]. 地理学报, 2006(2): 199-211.
- [40] 周春山, 刘洋, 朱红. 转型时期广州市社会区分析[J]. 地理学报, 2006(10): 1046-1056.
- [41] 魏宗财, 何深静, 刘玉亭, 等. 回归后香港公共住房政策审视及实施成效: 基于社会可持续性的视角[J]. 国际城市规划, 2017(3): 34-41.
- [42] 周婕, 陈小芳, 谢波. 城市低收入阶层住区空间环境居民满意度影响因素研究——以武汉市为例[J]. 华中建筑, 2009(9): 131-133.
- [43] 何芳, 李晓丽. 保障性社区公共服务设施供需特征及满意度因子的实证研究——以上海市宝山区顾村镇“四高小区”为例[J]. 城市规划学刊, 2010(4): 83-90.
- [44] Dang Y, Liu Z, Zhang W. Land-Based Interests and the Spatial Distribution of Affordable Housing Development: The case of Beijing, China[J]. Habitat International, 2014(44): 137-145.
- [45] Zou Y. Contradictions in China's Affordable Housing Policy: Goals vs. Structure[J]. Habitat International, 2014(41): 8-16.
- [46] 余侃华, 张沛, 张中华. 城市社区空间私有化的产生机制及发展趋势——以国外封闭社区为研究对象[J]. 城市发展研究, 2009(6): 94-101.
- [47] 曾烨璐, 廖晓明. 从封闭式小区到开放式“街区”: 困境与出路[J]. 领导科学, 2017(8): 34-36.
- [48] 杨保军, 朱子瑜, 黄文亮, 等. “城市·街区·开放”主题沙龙[J]. 城市建筑, 2016(8): 6-14.
- [49] 曾卫, 王华, 尤娟娟, 等. 城市街区型住区的规划策略研究[J]. 西部人居环境学刊, 2016(3): 82-89.

[收稿日期] 2017-05-30;

[修回日期] 2017-06-06

山地城市中心区街区更新过程中的空间开放与共享

□ 黄 瓴, 彭 翔

【摘 要】 开放与共享是城市的本质。文章在分析存量更新背景下山地城市中心区街区特征的基础上, 以重庆时代天街项目为研究实例, 论证了从街区开放到空间共享, 进而实现社会共享和城市包容发展是一个循序渐进的过程, 其中包含了规划理念和各相关主体角色的转变, 说明了在山地城市中心区街区更新过程中需要树立城市共享理念, 营造可参与的公共空间体系, 使营建的新街区与周边老旧社区互为协调和补充, 联动发展, 以满足城市人群的多元需求, 从而实现城市资源共享和社会包容的终极目标。

【关键词】 街区开放; 空间共享; 山地城市中心区; 更新; 社会包容

【文章编号】 1006-0022(2017)07-0038-06 **【中图分类号】** TU984 **【文献标识码】** B

【引文格式】 黄瓴, 彭翔. 山地城市中心区街区更新过程中的空间开放与共享 [J]. 规划师, 2017(7): 38-43.

Creating Open And Shared Space In Urban Renewal Of Mountainous City/Huang Ling, Peng Xiang

[Abstract] Open and shared space is essential to cities. The paper analyzes block characters of central district of mountainous cities, takes Shidaitianjie project as an example, and indicates the progress from open block to shared space, and further, inclusive social development, which involves transition of planning concepts and stakeholders. Central district renewal requires sharing concept, public space creation, new and old blocks integration, consideration of different groups' needs. Thus final goal of shared resources and social inclusion can be realized.

[Keywords] Open block, Space sharing, Central district of mountainous city, Renewal, Social inclusion

0 引言

街区是构成城市肌体的细胞, 承载着居民日常的衣食住行。近年来, 关于街区开放的讨论方兴未艾。街区开放从理想到现实面临诸多挑战, 从政策制定到落地实施涉及设计规范修订、规划完善、补偿机制、安全保障和利益协商等。将原有的封闭街区打开, 实现空间共享, 最终达成社会共享与包容发展, 需经历比较漫长的过程。城市中心区既是城市经济、文化活动的集聚地, 也是居民日常生活的集中地, 更是城市综合品质的体现地。对于山地城市中心区而言, 因地形复杂、用地紧张, 加之城市更新的“热炒”和

资本利益的驱动, 往往形成“密、高、混、堵”的非人性化空间格局, 造成街区尺度破坏、城市肌理突变、公共空间侵占和邻里关系式微。本文以重庆时代天街为例, 探讨其更新过程中公共空间导向下的街区开放与共享, 进一步讨论如何实现城市包容发展的规划理念和规划师角色转型等内容。

1 政策背景与主题理解

1.1 政策解读

2016年2月, 《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》提出了关于街

【基金项目】 重庆市基础科学与前沿技术研究一般项目资助 (cstc2015cyjA00051)

【作者简介】 黄 瓴, 博士, 重庆大学建筑城规学院规划系、山地城镇建设与新技术教育部重点实验室教授。

彭 翔, 重庆大学建筑城规学院规划系、山地城镇建设与新技术教育部重点实验室硕士研究生。

区制建设的指向：一是以生活性街区建设为目标进行城市规划与建设，推广街区制；二是以优化街区路网结构为依托，打开封闭社区^[1]。我国的城镇化已进入“下半场”，但长期以来城市规划遵循“大尺度”和功能至上的“理性主义”，酿就了城市活力和多样性丧失的苦果^[2]。随着新型城镇化的深入推进，建设开放街区成为城市迈向精细化、日常化和人性化发展的途径之一。

联合国第三次住房和城市可持续发展大会通过的《新城市议程》提出以“人人共享的城市”（Cities for All）为核心愿景。街区开放体现了城市资源共享和城市包容发展，二者内涵相一致。包容性发展的基石包括了对人的关注、对社会建设的重视和对公平的追求，意味着机会均等、参与共享和分配公正^[3]。要实现空间共享，不仅仅是“打开围墙，缩小尺度”，还应主动营造可供居民停留、活动及交流的公共空间。街区开放是改变城市物质空间的手段和形式，空间共享是目的和成果，而真正的社会目标是实现城市包容发展，让居民享有公平的权利。

1.2 街区开放和共享

街区一般包含以下特质：①是物质空间载体，由城市道路围合，承载一定功能的地块。②承载商业活动和休闲功能。③主体是城市居民。④街区的精神是开放、亲和，体现平等共享和友好的城市氛围。街区是城市的细胞，也是居民生活的基本单元，街区的有序生长直接关系到城市系统的健康运转。然而，在快速城镇化的浪潮中，城市的激进发展导致街区畸形生长，当前城市街区面临一系列空间和社会问题。在空间层面，最显著的是交通拥堵、特色消亡、土地浪费和人性尺度缺失；在社会层面，社区封闭在一定程度上会加剧居住空间隔离，进而走向社会隔离，邻里关系变冷漠，社区活力和社区精神渐失，而山地

城市中心区所面临的形势更加严峻。

开放街区一般尺度适宜、功能复合、形式开放及可达性强。这样有利于提升街区舒适度和活力度，提升生活品质，提供宜人的街道空间体验。同时，开放街区融合居住、商业、文化和服务多种功能，有助于促进住区与城市交融。此外，开放街区为城市居民的生活带来了多样性，提高了区域的安全感，体现了平等性^[4]，利于社区文化和社区精神的培育。对于历史悠久的城市中心区而言，传统老旧街区的开放营造将有利于改善环境，激发片区活力，促进历史街区的保护、发展与传承，从而提升周边居民生活环境的空间品质^[5]。

实现空间共享是城市的应有之义。人们直接或间接地创造了城市空间，理应共享这一成果。而街区开放是空间共享的前提，开放为共享提供了可能。原有的封闭社区或大尺度街区占用了城市大量的土地资源，这些区域开放度低，公共性大大减弱，居民难以充分享用稀缺的公共空间资源，尤其是在山地高密度城市中心区，此类问题更为凸显。因此，提倡街区开放，实现空间共享是城市健康发展的必然要求，也是城市走向包容发展的必经之路。

1.3 开放与共享是城市的本质

城市社会作为人类群体的一种结构系统，其功能之一就是通过与人与人之间的联系加强群体团结的整合^[6]。由此可见，现代意义的城市必须是开放的，利于人与人之间的交流和联系；同时，也应是共享的，利于加强群体团结的整合。随着时代的发展，经济、文化和政治交流早已突破地域的局限，开放与共享成为时代主题。党的“十八大”提出“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，其中“开放”是全方位、多层次的，其具体的落脚点是城市的开放；“共享”则意味着机会公平，人人更多地享有发展权利和成果。街区制的核心要义正体

现了五大发展理念，也与城市开放、共享的内涵相吻合，是促进城市可持续发展的有效途径。

2 山地城市中心区街区特征与问题

2.1 复杂地形切割功能空间

山地城市地形复杂，相对高差大，中心区易形成错落有致、层次丰富的城市景观，但也因用地紧张，人口、功能高度聚集，导致中心区街区建筑密度大、功能混杂、公共空间缺乏、交通拥堵和联系性差等，易造成中心区街区环境恶化、生活品质降低及活力下降等问题。同时，复杂地形易产生阻隔作用，山地城市中心区一般道路曲折，交通联系不畅，步行路线难以形成网络，在空间层面上不利于形成开放度高的街区。此外，受区位、地形和文化等因素的影响，山地城市不如沿海发达城市的开放度高，居民思想观念相对保守，不能充分地理解街区开放。

2.2 资本力量主导的城市更新对街区原真性造成冲击

城市更新是城市发展的必要手段，但现阶段中心区的更新往往受资本力量的控制，会以牺牲传统街区为代价。在区域更新后，原有的城市肌理、街区尺度、生活方式和邻里关系被严重破坏与重构，街区的原真性遭受巨大冲击。随之而来的是绅士化行动，城市中心区被银行、高端写字楼、高档酒店和奢侈品店等占领，普通人群被排斥在外，中心区成为了所谓的“高端人群”的俱乐部。资本的力量一方面带动了城市经济和产业的发展，拉动了GDP增长；但另一方面，高地价造成了中心区风貌单一，城市俨然成为了获取更多资本的机器。长此以往，街区居民身份重构、居住空间分异、社区邻里关系逐渐冷漠、原有生活方式发生巨变，城市更新后街区新旧空间形成强烈对比（图1）。



图1 重庆渝中区城市更新风貌照片

3 山地城市中心区街区开放与共享的规划思路

3.1 树立空间共享的规划理念

实行街区开放应有明确的价值导向，共享、包容是应有之义。对于山地城市中心区而言，公共空间资源极其有限，在更新改造中应融入共享理念，营造属于城市居民的开放空间，提升城市整体生活品质。此外，中心区及其周边的老旧社区散布着大量衰落的微小公共空间，受地形制约，可达性较差，难以得到有效利用，常常被闲置或被临近居民当做私人空间资源所占据。基于此种境况，首先要明确公私界限，妥善处理公私关系。其次，应结合山地城市中心区的实际情况，挖潜老旧社区存量微小公共空间，构建完善的步行网络，连通周边城市公共空间，形成通达共享、联动互补的公共空间网络。

3.2 以街巷公共空间营造为导向

“平等使用和享受城市 and 人类住区，提高包容性”是《新城市议程》的核心愿景。开放空间具有公开、自由的优越性，为人与人的交流提供了空间，是文化交流与传承的场所，也是非物质的城市形态延续的极好媒介^[7]。公共空间是城市走向社会共享、包容发展的核心途径之一。公共空间最重要的意义是

社会包容程度，只有公共空间才能让所有民众均等享有。作为山地城市中心区街区最大量和最丰富的公共空间类型——街巷，成为营造城市公共生活的重要场所。在山地城市中心区，应结合街区外部条件，营造高效的步行网络和紧凑的空间形态，提升街区步行环境质量，向步行者展示城市公共生活的特色与魅力，形成街区内的兴趣点和活力增长点，让步行模式更具吸引力，真正实现“宜居城市”的可持续发展目标^[8]。山地城市中心区实行街区开放，不仅仅是“窄马路，密路网”，更应结合街巷营造可停留的公共空间，从而实现城市资源的共享，提高城市运行效率，实现以街巷公共空间营造为导向的街区开放模式，其实质在于营造多层次、可选择的体验空间，满足人们的多元需求。

3.3 与周边社区发展相关联

在我国，城市更新是快速城镇化进程下的一种大规模改变城市面貌的改造活动，尤其是在城市中心区，改造的频率快，规模大，常常忽略了“人性”和居民日常生活。而在西方发达国家，城市更新与社区发展已基本融为一体，进入了强调功能的小规模、渐进式更新，社区规划、多元参与成为主要特征^[9]。社区发展强调自治和互助、以居民为主体及共同参与过程，目标是为了让居民

生活更美好。其理念与城市中心区更新关系紧密，脱离了社区发展的城市中心区更新，犹如空中楼阁，既缺乏更新的动因和基础，也无法将更新成果真正落实到社区，使公众受惠。山地城市中心区经济社会矛盾复杂，既有与物质空间环境相关的城市病，也有贫富差距加大、公平正义缺失及居民意识淡薄等社会问题。在城市更新过程中，应将更新片区与周边社区发展密切关联，形成社区共同体。首先，构建延伸至周边社区及其他区域的交通网络；其次，通过资本、功能外溢辐射周边社区，改善社区居民生活条件。此外，街区业态应保留部分充满地域特色的老店，传承优质文化基因。

3.4 转变规划参与主体角色

营造开放街区是必然趋势。过去常常出现规模巨大的封闭社区，很大原因在于规划被资本左右，违反了城市规划的社会初衷，无视公众的利益和权利，构成了败笔和遗憾^[10]。开放街区的营造需政府部门、开发商、规划师和城市居民的共同努力。政府代表着城市的公共利益，其合理引导是实现街区开放的首要前提。政府应转变过去追求大马路、大广场、新面貌的政绩观，谋求居民公共权益，对于优质土地资源稀缺的山地城市中心区而言，其政府更应合理

营造、分配城市公共资源,引导城市健康有序发展。开发商应承担一定的社会责任,放弃追求短期利益,寻求长远利益,拿出一定的空间资源为民所享。从长远来看,对于人口密度大、有效土地资源相对缺乏的山地城市中心区,开发商所提供的免费空间资源会吸引大量的城市居民,拉动消费,形成健康、长久的盈利模式。规划师既是街区公共空间的设计者,又在更新过程中担当各利益相关者的连接人和协调者,在开放街区营造中起着至关重要的作用,其以人为本的价值导向以及渐进式、小尺度、微更新的思路等直接影响了更新方式的根本转变。

4 山地城市中心区街区更新过程中的开放与共享:重庆时代天街实例

在经济利益的驱使下,我国城市中心区的开发通常采用商业大裙房及“插蜡烛”式的高层布置模式^[8],使得居民休闲空间不足,商务商业空间过剩。重庆时代天街虽然也未逃过大裙房和高层布置模式,但是其高度开放的街区营建模式不但创造了活力触媒,汇集了大量人气,而且使不同人群在此共享了商业服务设施和休闲游憩空间,创造了一种城市新旧空间的融合模式,这得益于街区的开放与共享理念。

4.1 规划背景与项目概况

时代天街(以下简称“天街”)位于重庆渝中区西部的大坪中心地带,是渝中区连接沙坪坝区、九龙坡区的交通要地(图2)。在更新前,片区以居住功能为主,城市服务功能和商业经济发展相对滞后,良好的区位优势显现不足。渝中区“十二五”规划提出以天街为引领,打造西部都市核心战略,完善区域文化体验、商务服务和生活配套等功能。

建成后的天街占地面积约为25hm²,地块呈不规则长条状,地势西北高、东南低;建筑总面积近百万平方米,融合了休闲购物、行政办公、星级酒店、城市住宅、交通换乘、餐饮娱乐、创意产业、城市广场和文化艺术九大城市功能^[11]。天街共分为A、B、C、D馆,目前已全部对外开放。天街周边连接着大片老旧居住社区,人口稠密,地形高低起伏,公共空间较为匮乏,步行联系不便。随着城市开发建设的推进,近年来街区周边涌现出不少新建封闭小区,使整个大坪区域的居住和外来人口大量集聚,人口密度明显增大,城市公共空间资源变得愈加珍贵(图3)。

4.2 以公共空间营造为导向,实现城市资源共享

随着城市建设的不断推进,人们对城市品质提升的愿望日益强烈,公共空

间营造已成为改善城市居民生活的重要抓手,也是城市走向公平包容的根本手段。而街区本身就是城市中可供居民最大程度共享的公共空间,街区的开放与否、品质的高低直接关系到城市居民的日常生活。天街通过开放街区的打造,形成了完整的公共空间体系,打造了多元的消费空间,成为周边社区乃至城市的吸引点,有效促进了城市资源共享。

4.2.1 营造:形成内外渗透的公共空间系统

(1) 外部开放空间营造。中央公园处于天街A、B馆与城市住宅之间,是天街室外公共空间的核心,居民休闲娱乐、交通集散的主要场所,以及商业活动的引入点。规划在街区主要出入口和A、B、C、D馆连接处打造多个开放空间节点,并根据地形变化,结合绿化、水景、雕塑及小品等元素,营造供居民停留的开放空间。同时,沿建筑外轮廓,结合店面打造线性公共空间。线性公共空间连通中央公园和各开放空间节点,共同形成天街的室外开放空间体系(图4)。

(2) 内部公共空间营造。规划结合连廊、店面及建筑中庭空间形成以内街为纽带的带状公共空间体系。街区内部公共空间总体呈曲线状,形式灵活,富于变化;中庭空间则改变以往仅作为步行交通集散点的单一功能,结合儿童游乐、亲子体验等形式形成主题式公共空



图2 时代天街区位示意



图3 时代天街及其周边概况



图4 时代天街外部公共空间体系



图5 时代天街功能分区



图6 时代天街交通体系

间，增强公众的可参与性。

中央公园、沿街空间、入口空间及建筑中庭等共同构成了天街内外渗透的公共空间体系。规划改变以往过分追求建筑密度和商业空间的传统手法，结合街区内外条件，营造充足而紧促的空间形态，活化复合功能，提升街区整体环境质量，以实现公共空间共享和商业活力提升。

(3) 形成全方位开放界面。天街虽设有主入口，但在实际运营中形成了全方位的开放格局，主次入口的概念被淡化，城市居民可从天街的任何界面出入。内外商业街联合打造的模式活化了相对独立的空间节点，城市居民可以最大程度地体验街区的综合功能，实现城市公共空间和资源的共享。

4.2.2 共享：营造体验式消费空间

体验式、参与式商业模式是近年来城市商业发展的趋势。为寻求错位发展，天街突出文化创意，打造重庆首个家庭式商圈。该商圈以亲子消费、家庭消费等为目标，形成了AB馆家庭时尚体验中心、C馆家庭文娱体验中心和D馆青年潮流体验中心（图5）。每个建筑场馆又融合百货、影院、餐饮、文化及艺术等复合业态，形成了多梯度消费空间，满足了大众消费需求。多层次的公共空间系统、多梯度的消费空间成为了天街

的活力触媒，促进了区域可持续发展。

4.3 联动周边社区，促进城市包容发展

城市中心区的更新改造往往会造成空间隔离和分异，而山地城市中心区还受到地形的切割，加剧了空间分异程度。如何让营建的新街区与周边老旧社区和谐共生、包容发展是规划师必须思考的课题。对天街而言，周边社区最大的资源是众多的人口，而天街的优质资源将吸引广泛的消费人群。城市的包容发展要经过平等的共享和交流来实现，新的城市综合体和老旧社区相辅相成，新的城市综合体为老旧社区提供了商业服务功能和休闲娱乐空间；反之，老旧社区则为新的城市综合体积攒了人气，带动了消费。

4.3.1 延伸：街区路网融入城市与周边社区

交通体系的网络化和立体化能最大限度地实现街区开放，尤其是步行网络的建立和公共交通体系的完善。不少城市中心区在更新改造后建设了高大华丽的楼宇，但忽视了与周边社区的联系，形成了相对隔离的“独立王国”，不利于城市资源的合理利用和共享。而天街则充分融合公共交通和步行网络，构建发达的交通系统（图6）。

(1) 与轨道站点对接。重庆轨道交通1号线、2号线在大坪交汇，规划中的轨道交通5号线、9号线也即将贯通，大坪将成为轨道交通最为密集的地区。在微观层面，规划在天街设置了专门的地下通道直通轨道交通站点，以实现无缝对接；通道两侧布置了特色小吃店及多功能便利店，以满足不同群体的需求。地下通道的设置连接了两大人流集散地，既减轻了地面交通压力，又方便了居民日常生活，促进了周边区域协同发展。

(2) 街区道路融入城市路网。天街车行道的设置一方面贯彻了“窄马路，密路网”的理念，另一方面与城市道路系统对接，融入城市交通网络，既避免了周边道路的交通拥堵，也加强了天街与城市的联系。天街南北下沉式主干道贯通四大功能场馆，南北分别接入长江二路和大石路两大城市干道，并串联室内外停车场。规划以南北干道为骨架，结合建筑布局形成围合式路网，融入城市交通体系。

(3) 街区步行系统连接周边社区。规划除在天街内部构建完整的步行网络外，还考虑将步行系统向周边老旧社区延伸；设置公共电梯连接周边小区，让居民能便捷进入天街，共享城市优质资源。

4.3.2 传承：引入地域特色餐饮

天街吸引了一批具有地域特色的老

店,在一定程度上保留了非物质空间层面的原真性。一方面,原真性是指初始的、历史首创的,或者恪守了某种传统;另一方面,原真性又是指独特的、有创新精神或有创意的。时间维度的原真性既要继承优秀的传统,也要紧扣时代主题。天街打造了具有时代感的建筑综合体,虽然其实体在空间意义上的原真性已极其微弱,但是引入了许多充满重庆地域特色的传统老店,如小面馆、火锅店和小吃坊等,使原有的饮食记忆得到了传承,增强了社区居民的参与性。

4.3.3 外溢:资本、功能外溢辐射周边社区

天街目前形成了休闲购物、城市住宅、交通换乘、文化体验、商务服务和生活配套等功能。在区域更新前,天街以老旧住宅为主,空间环境衰落,“边缘化”趋势突显。在区域更新后,集商业、居住、办公和休闲等于一体的多功能城市综合体逐渐形成,大量资本、城市功能集聚并外溢,弥补了周边社区的单一功能。尤其是中央公园完全对城市居民开放,承担了周边居民和消费群体游憩、休闲、交往和交流的功能,弥补了周边社区公共绿地不足、开敞空间匮乏的问题。

4.4 规划价值理念的转变

山地城市中心区实现街区开放最根本的途径在于街巷公共空间的营造,与周边社区发展相关联。在当今社会条件下,单一地加密路网并不是实现街区制的良方^[12]。街区开放的本质在于城市生活空间的品质营造。交通拥堵严重、邻里关系的缺失不是单单依靠道路的疏通和街区的打开就能解决的,开放街区必须结合原有规划体系的变革才能真正实现以人为本^[13]。在天街的打造过程中,开发商、规划师和政府部门的价值理念都发生了转变,突破了原有的思维模式。开发商与政府通过相互协商,为城市中心区留出了“空地”,为规划师营造充

裕的公共空间创造了条件。这种“以退为进”的规划方式既为前来天街消费的人群提供了休闲空间,也为周边高密度的城市住宅区提供了集中式绿地,弥补了该区域内游憩空间的不足。同时,高品质的城市生活空间吸引了大量消费人群,促进了街区商业的可持续发展。

5 结语

街区制更容易与城市形成良性互动^[14],但街区开放不是单单指形成“窄马路,密路网”的外在形式。在山地城市高密度中心区,由于地形地貌特殊,散布于老旧社区的微小公共空间可达性差,存在公私利益矛盾,城市资源共享变得困难。实现山地城市中心区的开放与共享,应从转变观念开始,真正树立城市共享理念,营造居民可参与的公共空间体系,特别是将山地城市独有的街巷空间营造成体验文化的生活空间。同时,不应继续忽视山地城市中心区散布的微小闲置空间,而应加强其与城市公共生活的联系,编织共享空间网络,提升城市的空间品质和城镇化质量,促进发展模式转型和存量空间潜力挖掘^[15]。街区开放实质上蕴含了公共利益,而公共利益又蕴含了社会公正、关注弱势群体利益、公众参与规划决策权力及规划师的社会责任等进步意义的社会思想^[16]。从街区开放到空间共享,从而实现社会共享、城市包容发展是一个循序渐进的过程,其中包含着对地方特有的公共空间与公共生活的深刻理解,以及政府部门、开发商、规划师和城市居民等各利益相关者角色的根本性转变。■

【参考文献】

- [1] 侯利文. 走向开放的街区空间: 社区空间私有化及其突破 [J]. 学习与实践, 2016(5): 103-112.
- [2] 王刚, 郭汝. 城市规划的“日常生活”视角回归 [J]. 华中建筑, 2007(8): 81-82.

- [3] 石楠. “人居三”、《新城市议程》及其对我国的启示 [J]. 城市规划, 2017(1): 9-21.
- [4] 孟志广. 浅析开放街区式住区规划策略 [J]. 上海城市管理, 2017(1): 59-63.
- [5] 姜川, 肖炳科, 季翔. 城市人文主义视角下的开放街区营造 [J]. 建筑与文化, 2017(1): 209-210.
- [6] 马武定. 城市规划本质的回归 [J]. 城市规划学刊, 2005(1): 16-20.
- [7] 姜妍, 徐永战, 陆磊. 历史街区开放空间形态的再生研究——以南通寺街—西南营街区为例 [J]. 城市发展研究, 2016(2): 1-7.
- [8] 金俊, 张静宇, 范旭艳. 城市开放街区步行环境质量评价初探——以南京河西CBD和日本品川国际城为例 [J]. 上海城市规划, 2017(1): 50-55.
- [9] 李建波, 张京祥. 中西方城市更新演化比较研究 [J]. 城市问题, 2003(5): 68-71.
- [10] 陈为邦. 对城市规划本质的一点认识 [J]. 城市规划, 2002(1): 11-12.
- [11] 李中峰. 城市商业综合体夜景照明设计分析与研究——以龙湖时代天街为例 [J]. 重庆建筑, 2015(12): 26-29.
- [12] 杨保军, 朱子瑜, 黄文亮, 等. “城市·街区·开放”主题沙龙 [J]. 城市建筑, 2016(22): 6-14.
- [13] 田芳, 余存光. 从张永和的《小城市》看中国“开放街区”的推行 [J]. 建筑与文化, 2016(9): 72-73.
- [14] 黄明华, 关晓慧, 曾勤, 等. 我国住区模式转型的是与非 [J]. 规划师, 2017(3): 108-113.
- [15] 于涛方. “十三五”时期中国城市发展和规划变革思考——基于经济危机与新自由主义视角的审视 [J]. 规划师, 2016(3): 5-12.
- [16] 刘佳燕. 社会关怀的回归: 关于城市规划本质的反思 [J]. 北京规划建设, 2008(2): 109-112.

【收稿日期】2017-05-24;

【修回日期】2017-06-09