墨尔本人性化城市设计 30 年发展历程解读

A Review of Melbourne's Urban Design for People in the Last 30 Years

王祝根 昆廷 史蒂文森 李晓蕾 Wang Zhugen, Quentin Stevens, Li Xiaolei

摘要:人性化城市设计理念是墨尔本宜居城市建设 的重要支撑, 对促进墨尔本城市空间更新与优化发 展、提升城市宜居度和城市活力起到了重要作用。 本文对人性化城市设计的概念与价值做了解读;通过 发展过程的梳理将墨尔本始于 1985 年的人性化城市 设计实践划分为三个主要阶段,对其不同阶段的时 代背景与研究实践做了分析总结;并以上述研究为基 础提出了实践人性化城市设计理念的四项基础。

Abstract: Design for people is an essential urban design concept for supporting the construction of a livable city in Melbourne and it has played a significant role both in promoting urban space development and facilitating Melbourne's urban vitality. In this paper, the theoretical and practical values of urban design for people are interpreted and three distinct stages are identified in the historical development of Melbourne's research and design practice since 1985. The paper then reviews the background and research achievements of each stage. Based on the above-mentioned study, four principles for practice the concept of urban design for people are proposed in the end part of the paper.

关键词:人性化;城市设计;城市街道;开放空间 Keywords: Humanistic; Urban Design; City Streets; Open Space

2016年江苏高校哲学社会科学研究项目 (2016SJD840003)

作者: 王祝根,博士,南京工业大学建筑学院讲师, 墨尔本皇家理工大学建筑与设计学院访问学者。 5125907712@163.com

> 昆廷·史蒂文森,博士,墨尔本皇家理工大学 建筑与设计学院副教授

> 李晓蕾,硕士,南京工业大学建筑学院讲师, 英国诺丁汉大学访问学者

1 概述

现代城市设计作为独立的学科从规划与建筑学中分出来,通常以1960 年哈佛大学开设研究生城市设计学位课为标志 [1]。自成为一个相对独立的研 究领域后,城市设计在相关理论和实践推动下产生了生态城市设计、人性化 城市设计等新的设计理念,这些理念对城市设计学科和城市建设实践的发展 产生了重要影响。

同传统城市相比,由于规划建设远超人的生理尺度与心理需求,现代城 市出现了空间可达性不高、空间活力不足等一系列问题,这些问题进而影响 到社会、经济等其他领域、并最终对城市发展产生了深远的负面影响。与此 同时, 自 20 世纪 70 年代年以来, 空间理论的研究重心开始从物质领域转向 社会领域,城市社会学、环境心理学以及环境行为学等更多社会学科的相继 进入为城市设计思考人与物质空间的内在关系奠定了重要基础。在对上述城 市建设实践进行反思和理论研究的双重推动下,城市设计逐渐将设计意识从 空间转向了人本身,这一转变孕育并形成了以人为本的人性化城市设计思想。

从概念的角度理解,人性化城市设计是一种以人为核心、以构建人与空 间关系为主旨的城市设计思想, 其设计对象主要针对街道、广场、公园等城 市公共空间, 其主要目的是建立城市空间与人更紧密的功能关系和营造更宜 居、更人性化的城市环境。相对于传统城市设计而言,人性化暗含了关于设 计意识和设计对象的思辨, 在这种思辨的引领下, 城市设计建立了一种以人 而非空间本身为核心的新意识,这一转变意义深远,使城市设计从传统的空 间结构、形态以及美学范畴中得到了极大拓展。

受上述思维转变影响,以扬·盖尔为代表的一部分学者开始从人性化的 新视角展开城市设计研究,受其影响,哥本哈根、墨尔本等城市则较早地将 这种理念付诸于城市建设实践。例如在经历了大规模的城市扩张之后,墨尔 本对城市公共空间展开了一系列的人性化改造,不但有效推进了城市空间的 优化发展, 也极大地提升了城市环境宜居度和社会、文化以及商业活力, 其 实践的成功充分证明了人性化城市设计理念所蕴含的巨大潜在价值。

在经历了30年前所未有的城市空间开发之后,中国城市建设也已经走 到了从量变到质变的转折路口。自2015年中央城市工作会议后,加强城市 设计、不断提高城市设计水平已成为一种共识, 在这种时代 背景下,推讲并落实人性化城市设计研究与实践对于城市设 计自身以及城市空间的优化发展有双重意义,基于上述理解, 对墨尔本人性化城市设计发展历程的分析总结具有一定的参 考与借鉴意义。

2 墨尔本人性化城市设计的发展历程

墨尔本 (Melbourne) 位于澳大利亚东南部, 是维多利 亚州首府和澳大利亚第二大城市。自1847年英国维多利亚 女王宣布墨尔本市 (City of Melbourne) 成立至今, 经过近 两个世纪的建设,墨尔本已成为澳大利亚的文化、艺术中心, 尤其是作为连续多年被联合国人居署评为"全球最适合人类 居住的城市",墨尔本更因其优质的城市环境而成为现代宜 居城市建设的典范模本。

从建设实践来看,以人为本的城市设计理念是墨尔本宜 居城市建设的重要支撑。从横向对比来看,墨尔本也是较早 将该理念应用于设计实践并取得显著成绩的国际城市之一。 自上世纪80年代中期开始,在满足不同需求的时代背景下, 墨尔本在30年间经历了人性化城市设计的不同发展时期并 积累了丰富的实践经验,笔者在梳理分析的基础上将其划分 为以下三个主要阶段。

2.1 20 世纪 80 年代——人性化的城市街道设计

墨尔本的城市建设始于 1837 年由罗伯特霍都 (Robert Hoddle) 规划的霍都网 (Hoddle Grid)。自建成后直到 19 世 纪末 20 世纪初, 作为城市中心的霍都网基本没有大的改变, 尽管个别建筑、花园有重建,但街道、铁路以及城市公园为 保持霍都网空间结构的稳定提供了基础 [2]。20世纪中期以后, 墨尔本在经济快速增长的刺激下迎来了自金矿开发后第一次 大规模的城市扩张, 此次扩张为墨尔本的城市规划设计带来 了以下两个角度的深远影响:

一是随着经济、人口的持续增长和城市建成区前所未有 的拓展,墨尔本作为大都市的空间格局基本形成。在这一背 景下,墨尔本最早于1854年即开始着手准备大都市区的规 划编制工作 [3]。1971年,用以满足未来城市规模发展预测的 《墨尔本大都市区发展规划》正式出台,现在看来,二战后 的经济复苏和城市规模扩张是其大都市发展规划产生的重要 基础。

二是伴随城市规模的不断扩张, 墨尔本的城市中心区却 因交通拥挤、环境恶化而迅速衰落了。墨尔本由最初"步行" 的网状城市中心以及广阔的郊区居住地带共同组成,它们之 间依靠通勤铁路网或有轨交通网联系 [4]。随着机动车数量的 急剧增长,规划于19世纪中期的霍都网无法承受过大的交 通压力, 机动车与行人之间的冲突越来越严重, 墨尔本的城 市吸引力也因此而大为下降。

面对上述问题, 维多利亚州规划部门在1982年制定并 颁布的墨尔本城市设计法令中做出了一项重要决策,墨尔本 需要继续保持并不断发展适宜步行的、安全的、具有商业与 休闲娱乐吸引力的城市环境,该法令进而从城市形象、建筑 与土地开发、交通与步行三个方面分别提出了多项具体的设 计控制原则 [5]。上述决策及相应城市设计原则的制定对墨 尔本建设以人为本的城市环境起到了关键性的影响。随后, 墨尔本市规划委员会于 1985 年进一步研究制定的《人性化 的街道——墨尔本市中心活动区步行策略》即是该法令的 承接规划, 其目的是进一步探索交通与步行冲突的具体解 决途径 [6]。以现在的视角来看,这份 30 年前的规划在以下 三个层次奠定了墨尔本人性化城市设计的重要基础。

(1) 实现了城市设计的思维转变

近一个世纪以来,城市设计关注建成环境的质量提升, 交通规划则在城市宏观尺度下将机动车交通作为重点,二者 之间几乎没有交叉[7]。在这种思想的影响下,街道长期以来 被看作是一项市政工程而非城市设计内容, 其建设的出发点 和主要目的是提高机动车的交通容量和效率。面对越来越严 重的人车矛盾,墨尔本第一次将街道的设计关注点从机动车 转向了行人,希望通过合理控制机动车流量以及提升街道步 行交通容量来缓解人车矛盾并充分激发步行对提升城市文 化、商业活力等其他方面的潜在价值,与之相应地,街道也 因此而成为城市设计的关注对象和重要内容,这种转变对墨 尔本建设以人为本的城市环境产生了深远影响。

(2) 促进了城市建设的重心转移

在对人性化的理解中, 城市设计的宗旨与目标是为人们 创造更舒适、更宜人的城市环境。墨尔本在解决人车矛盾的 思考中较早地意识到, 打造高品质的城市环境从而吸引并不 断提升步行交通能力才是城市交通以及环境可持续发展的正 确方向和有效途径。在这种意识带动下,墨尔本逐渐将城市 建设重心从空间开发转向了提升空间质量和环境吸引力的新 方向。今天看来,以人为本不但是城市设计思维转变的表现, 其对于城市建设重心的转移也发挥了重要的推动作用。

(3) 首次从人性化的角度研究制定了城市街道设计策略 以上述设计意识转变为基础,墨尔本首次以人的步行 需求为核心、以步行优先为指导思想制定了以下两项街道设 计策略:一是基于交通模式、交通容量和交通安全对机动 车与行人间的矛盾冲突展开研究, 在充分论证的基础上决 定对部分重点街道实施人车分流和空间共享改造。二是首 次对墨尔本市区的街道人流量、公共交通人流量、路网格 局、步行交通容量、交通事故分布以及交通管理政策六项

与步行质量紧密相关的研究内容做了广泛调研和数据分析, 在此基础上提出了步行环境和步行系统的优化策略(表1)。 以上述策略为指导,墨尔本持续多年投入大量资金进行街道 改造并取得了显著成效。例如通过合理的人车分流和限时交 通管理,墨尔本不但较好地协调了机动车、公共交通和步行 交通之间的矛盾, 也为行人营造了更安全、舒适的步行环境。 在解决交通冲突和优化步行环境的基础上,墨尔本进一步开 辟部分街道空间用于餐饮、咖啡经营,这些措施使墨尔本的 城市街道活力有了显著提升, 也为墨尔本进一步实践人性化 城市设计理念奠定了重要基础。

2.2 20 世纪 90 年代——人性化的城市公共空间规划

自 20 世纪下半叶以来,现代主义用所谓的"理性"和 超越传统的尺度标准规划建设城市,不但对城市空间格局产 生了深远影响, 也使城市逐渐丧失了对人的吸引力。包括墨 尔本在内的许多城市在这一时期几乎都面临着相同的问题: 过大的空间尺度、单一性的空间功能以及千篇一律的空间形 式无法吸引城市居民,与公共空间紧密相关的社会、文化以 及商业等多种城市功能也无法得到与空间尺度相对等的发 展。上述问题很快引起了部分学者对城市设计现状的思考, 例如丹麦著名城市学家扬・盖尔于上世纪80至90年代即对 哥本哈根、墨尔本等世界范围内的多个城市展开了广泛的城 市空间调查,并通过《公共空间·公共生活》、《人性化的城 市》等一系列著作对"非人性化"的城市设计现状做了批判 和反思。

在上述背景下,墨尔本市规划委员会于1994年首次同 扬·盖尔合作, 共同研究制定了《墨尔本人性化空间规划》, 该规划对墨尔本人性化城市设计的研究与实践主要有以下三 方面的重要意义。

(1) 推动了人性化城市设计的空间拓展

同 1985 年的城市街道设计相比,《墨尔本人性化空间规 划》最大的突破之一就是将研究范围从街道进一步延伸到了 更广泛的城市公共空间。从此后的建设情况来看,继街道之 后,墨尔本进一步对城市公园、城市广场、公共绿地、公共 建筑等展开了一系列的人性化改造,这些空间都属于城市公 共空间的概念和范畴,从街道到公共空间,《墨尔本人性化 空间规划》为人性化城市设计理念在墨尔本的全面实践奠定 了重要基础。

(2) 探索了人性化城市设计的研究方法

在由街道延伸至城市公共空间的同时,《墨尔本人性化 空间规划》通过空间数量、空间质量、空间容量、空间吸引 力等九项内容对墨尔本市区范围内的公共空间展开分析,初 步形成了系统性的研究方法 [8]。此外,该规划也对现代主义 功能分区理论的弊端做了反思, 首次将城市用地功能纳入研 究体系之中, 并提出通过混合功能的土地开发模式增强城市 活力、激发空间潜在价值的新观点,这一观点极大地拓展了 人性化城市设计的研究内容和研究深度。

(3) 为墨尔本建设官居城市奠定了重要基础

以公共空间为依托,扬·盖尔在该规划中对宜居城市概 念做了解读, 首次从人性化的角度提出了宜居城市环境的四

表 1《人性化的街道——墨尔本市区步行策略》核心内容

策略制定基础	设计目标	设计策略	实施途径					
			• 除交通主动脉外,在规划中给予步行交通规划优先设计权					
			• 在市区规划建设完善的步行交通系统					
			• 在人流量高度集中的街道沿线利用即有建筑增添遮阳避雨和防风功能					
• 步行环境安全性			•逐步减少企业、商业以及个人私有性空间,增加步行系统的公共性和可达性					
		步行环境优化策略	• 为市区通向亚拉河沿岸、港口、公园等核心公共空间设计便捷的步行通道					
• 步行系统便捷性	维持并优化市区步行系统与		• 提升市区内各地铁站和火车站之间的步行联系度					
	步行环境		• 为步行空间提供充足的休憩设施					
• 步行空间舒适性			• 为残疾人设计更安全的步行环境和更便利的交通设施					
	增加步行交通系统的舒适度		• 支持并鼓励在街道开展文化艺术活动,为其制定灵活的交通管制措施					
表础设施完善度	与吸引力		• 基于步行系统增设休闲、商业等基础设施以增强步行环境的便捷性和活力度					
6個以他兀普及			• 拓宽街道的步行空间尺度,以容纳更大的行人容量,营造更舒适的步行环境					
• 街道景观吸引力	提升步行交通系统的安全性		• 尽可能减少过街天桥的设计,降低步行系统的交通障碍					
	与便捷性		• 适度设计地下步行系统,重点建立与地下建筑、地下铁路的便捷性联系					
• 气候及环境因素		步行系统优化策略	• 提升、优化市区主干道与街巷之间的步行联系度					
			• 鼓励公共建筑沿街立面后退并增添沿街柱廊,为行人提供更舒适的步行环境					
			• 街角与路口建筑钝化,为步行路径提供更充足的转折空间					
			• 建立商业、交通等大型公共建筑与街道之间更完善的步行交通联系					
			• 沿步行系统增设一定数量的公共空间,为行人提供更舒适的休闲环境					

资料来源:根据参考文献[6]整理绘制

项要素并制定了相应的设计策略,该策略随后成为宜居城市建设的重要支撑,对墨尔本打造高品质、有吸引力的城市环境发挥了重要指导作用(图1,表2)。1994—2000年间,在相关策略被逐步实施以后,墨尔本的城市环境吸引力和空间活力有了显著提升,其实践的成功也引导墨尔本走上了以人性化驱动城市更新的发展轨道(表3)。

2.3 21 世纪——人性化城市设计的全面发展

如果说上世纪末的设计实践是为了提升城市不断下降的吸引力,那么21世纪的墨尔本则面临着相反的问题。经过持续多年的不断建设,在土地面积有限、地价成倍增长的现实条件下,墨尔本市区的公共空间总面积在2015年达到了85 hm²,同1985年的27 hm²相比增长率高达315%^[9](图2)。

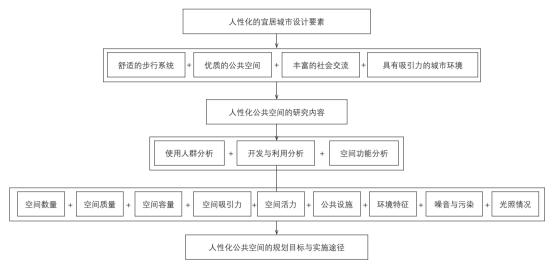


图 1 宜居城市环境四要素及公共空间研究方法 资料来源:作者绘制

表 2 宜居城市环境建设策略与实施途径

规划要素	建设策略	实施途径
	(1) 建设自由、安全、舒适的步行环境	• 调整市区主要商业街交通管理规则,为行人提供优先通行权利
	(2) 根据气候条件提供遮蔽风雨的步行环境	● 移除 10 m 以下宽度的街道交通管制信号灯,确定步行优先的交通原则
舒适的步	(3) 塑造具有视觉吸引力的街道景观	• 核心商业区 10 m 以下宽度的街道在特定时段实施机动车限行,为行人创造更安全、熟悉的步行
行系统	(4) 完善残疾人通行的无障碍设计	环境
113796	(5) 设计更具识别性的步行交通导向系统	• 调研街道的步行流量,对超人流容量的街道实施步行空间拓宽工程
		• 限制并逐步禁止建设新的地下及地上过街通道
		• 优化市内主要人流路径的连接度
	(1) 提供可停留、游憩和交流的公共空间	• 改造提升现有商业广场、城市广场的使用功能,增加空间吸引力
优质的公	(2) 提供使用者可观察城市景观的视觉空间	• 沿主要商业街建设新的公共空间以满足市民及游客的活动需求
共空间	(3) 提供根据气候条件可选择的空间环境	• 在市中心五分钟步行范围内建设一系列的小型广场和口袋公园,以满足不同人群的休闲需求
	(4) 提供基于不同人群需求的多元空间功能	• 在核心商业区实施除货运以外车辆禁行的交通管制规则,提升商业空间的步行可达性和便利性
丰富的社	(1) 为街头表演、文化与商业活动提供空间	• 增加文化、商业和娱乐活动频率,提升城市公共空间的社会交流功能
会交流	(2) 为市民活动、公共集会提供基础设施	• 在周末、节假日通过系列性的公共活动增添公共空间吸引力
云义师	(3) 为公共活动创造更安全、舒适的环境	
	(1) 加强对历史建筑、环境的保护,建立新旧建筑、	• 到 2001 年在市区增加约 4 000 人的居住人口,以减缓人流的潮汐流动,提升市区夜间活力
	环境相协调的控制原则,营造和谐的城市景观	• 保持并逐步提高高校市内校区的学生数量,在市区建设新的学生公寓,以进一步提升市区活力
更具吸引	(2) 鼓励多元化的用地功能开发,支持商业、办公、	• 在公共空间中统一规划设计,适当增加临时或便利性的商业设施
力的城市	教育、居住等功能的混合开发	
	(3) 鼓励沿街文化类的商业店面开发,增强城市	
环境 文	文化吸引力	
	(4) 鼓励在 CBD 开发一定比例的居住功能,减少	
	人流的潮汐流动, 增强城市活力指数	

资料来源:根据参考文献[8]整理绘制

在面积和数量倍增的同时,人性化的环境改造也使公共空间 成为最受市民欢迎的活动场所。根据墨尔本大学相关学者的 抽样数据调查,包含行至以及在空间内行走的时间之和,墨 尔本人的平均公共空间步行时间每周高达 100 分钟 [10]。 公共 空间对墨尔本提升城市活力和环境宜居度发挥了关键性的作 用。但与此同时,墨尔本在新世纪也面临着前所未有的人口 和空间压力。

从人口的角度来看, 自上世纪末至今, 墨尔本呈现出人 口总量长期快速增长和城市中心区人口比重持续增加两个主 要特征。根据澳大利亚统计局公布的最新数据,自2001-2015年,墨尔本的人口数量增加了近百万人,总人口已达 453 万, 是近 15 年来澳大利亚人口增长最快的城市。从人 口的空间分布来看,墨尔本有中心区(CBD)、市区(City) 和都市区 (Metropolitan) 之分,墨尔本绝大多数人口居住 在面积较广大的都市区, 市区、尤其是中心区的居住人口比 例极小,例如1996年城市中心区的居住人口只有约4000人. 但自1996-2006年的10年间,其居住人口比例增长高达 539%. 日均人流量也增长了 53%[9]。

从城市用地开发来看, 因其与人口变化的紧密联系也 呈现出建设用地开发力度大和中心区更新程度高两个主要特 征。随着城市人口的快速增长和传统工业转型,墨尔本市区 的重工业以及污染行业全部迁出,大量工业区随后被开发建 设成新的住宅区,墨尔本的城市中心也因此而很快突破了霍 都网,形成了南岸和滨水新城两个新中心。与此同时,自 1985年起至今, 传统城市中心区内约有 48% 的土地被更新 开发,截至2015年,区内共有约186栋18层以上的高层建 筑, 其中128 栋 (69%) 为1985 年以后建设, 霍都网内的 空间形态和结构已经发生了实质性的变化 [9] (图 3)。



图 2 1980-2010 年间墨尔本城市公共空间发展变化 资料来源:参考文献[9]

表 3 1994 年与 2001 年公共空间数据对比

I TIM NOT - I NOS.	数据内容	测量标准	时间段	1994 年数据	2001 年数据		
	活动数量	总人数	使用最高峰	2 642	3 300		
人群活动数 🗕	活动容量	每 1 000 m² 人口容量	平均值	61	75		
店利 L	文化活动	每 1 000 m ² 人口容量	使用最高峰 2 642 3 30 平均值 61 75 使用最高峰 79 100 使用最高峰 86 110 时间段 1994 年数据 2001 年 使用最高峰 3.5 分钟 4.5 分 非周末 12~17 时 100:60 100: 非周末 10~24 时 100:44 100: 周末 10~24 时 100:83 100:1 全年 624 780 感数量 580 644 总数量 580 646 总座位量 3 493 4 00 总产位量 3 493 4 00 30 日本流量 297 000 235 0 10 日本流量 297 000 235 0 10 日本流量 37 700 44 0	100			
	商业活动	每 1 000 m ² 人口容量	使用最高峰	86	110		
	数据内容	测量标准	时间段	1994 年数据	2001 年数据		
空间利用数	公共空间利用时间	平均利用时间	使用最高峰	3.5 分钟	4.5 分钟		
	下午时段利用率	高峰期与平峰期比例	非周末 12~17 时	100:60	100:75		
据对比	非周末时段利用率	白天与夜间比例	非周末 10~24 时	100:44	100:55		
	対比 文化活动 毎1000 m² 人口容量 使用最高 商业活动 毎1000 m² 人口容量 使用最高 数据内容 测量标准 时间段 公共空间利用时间 平均利用时间 使用最高 下午时段利用率 高峰期与平峰期比例 非周末 12~1 周平均利用率 白天与夜间比例 非周末 10~2 規划公共活动数量 次数 全年 数据内容 测量标准 就餐与娱乐设施 总数量 咖啡茶座 总座位量 公共座椅 总座位量 机动车流量 区域内日车流量	周末 10~24 时	100:83	100:100			
	规划公共活动数量	次数	全年	624	780		
	数据内容	测量标	准	1994 年数据	2001 年数据		
	就餐与娱乐设施	总数量	1	580	640		
空间功能数 ——	咖啡茶座	总座位	量	1 938	2 400		
	公共座椅	总座位	量	3 493	4 000		
1/4/1 1/4	活动容量	297 000	235 000				
	公共活动面积	m ²		37 700	44 000		
	步行街	m (长度	E)	1 800	2 200		

资料来源:根据参考文献[8]整理绘制

基于对上述发展现状的思考和对未来的预测, 墨尔本 在2030 可持续发展规划中提出了持续保持城市官居性、增 强城市中心区空间集约化利用水平的规划目标。此外该规划 首次制定了中心活动区 (Central Activities District)、重要活 动中心 (Principal Activity Centres) 和主要活动中心 (Major Activity Centres)的三级中心体系[11]。从以上规划目标和空 间体系定位来看,中心区仍然是墨尔本未来城市建设的核心 内容, 其建设重点将更加注重空间的集约化利用。

在上述背景下,墨尔本在1994年第一版规划的基础上 与扬·盖尔展开了第二轮合作,对过去十年新增的城市公共 空间做了全数据调查,并于2004年编制了新一轮人性化空 间规划。从内容来看,该规划主要有以下三个突破。

(1) 纳入了城市规划的研究内容

作为一项城市设计,1994年的人性化空间规划主要针 对公共空间改造, 基本没有涉及城市规划的相关内容。随着 城市人口、规模和空间肌理的巨大改变, 2004 年的新规划思 考了城市发展与城市空间优化之间的内在关系并首次增加了 人口增长、住宅开发、公共交通优化等多项城市规划的研究 内容, 如其中就提出了增加青年以及学生居住人口比例、适 度开发商住混合型建筑和优化公共交通与步行系统连接度等 新策略[12]。这一突破不但从空间集约化的角度对接了2030 可持续发展规划所制定的目标, 其更大的意义是在城市巨变 的时代背景下实现了人性化城市设计与城市规划之间的研究 内容对接。

(2) 建立了公共空间与公共生活间的紧密联系

从前文关于1994版规划的研究方法介绍可以看到,该 规划主要立足于通过物质环境优化提升城市公共空间的人性 化水平, 其研究方法中涉及的九项内容主要以"硬性策略" 为主。与之相比,2004版规划由公共空间与公共生活、公共 生活数据以及设计策略三部分组成, 重点对城市空间吸引力 不足这一现状和如何通过公共生活提升城市活力展开研究, 其中提出的建设公共艺术、发展社区组织以及增加商业、文 化和休闲娱乐功能等"软策略"使人性化城市设计研究突破 了空间改造的思维范畴, 为墨尔本进一步完善城市公共服务 功能和提升城市活力发挥了关键性的作用(图 4)。

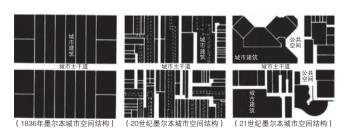


图 3 墨尔本市中心区空间结构的发展演变 图表来源:参考文献[2]

(3) 形成了延续性的人性化城市设计研究机制

自 2004 年开始、墨尔本形成了每 10 年开展一次数据 调查并更新、完善设计策略的延续性研究机制,这种机制的 形成对深化研究内容和促进人性化城市设计的可持续性发展 有重要意义。以该机制为依托,以30年来的研究和实践积 累为基础,墨尔本于2015年编制了第三轮人性化空间规划, 该规划在以下几个方面推进了墨尔本人性化城市设计的全面 发展。

一是拓展了研究范围。1994年编制的第一版规划主要以 墨尔本市中心区 (CBD) 为对象展开调查研究,其研究范围 仅为2.4 km²。随着城市发展和人口增长,自20世纪90年代起, 与传统市中心一河之隔的南岸区 (Southbank) 及滨水新城 (Dockland) 也已成为具有一定活力的新城市中心。在这种 背景下,2015版的《墨尔本人性化空间规划》将南岸区和 滨水新城整体纳入研究之中, 使规划突破了传统城市中心区 霍都网,实现了研究范围的拓展(图5)。

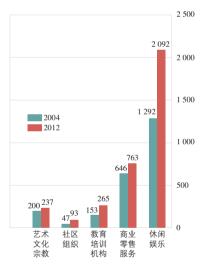


图 4 2004 与 2012 年城市公共服务功能对比 资料来源:同图2



图 5 依托城市开发的研究范围拓展 图片来源:作者绘制

二是调整了研究方向。经过近30年的持续建设,墨尔 本城市中心区的公共空间人性化改造已基本完成,但同传统 中心区相比, 街区尺度和建筑体量过大、城市功能相对单一 目步行可达性不高等因素导致滨水新城和南岸区的环境吸引 力一直较低,需要通过一系列设计策略促进建成环境的进一 步优化发展(图6)。基于上述现状,2015版规划对研究方 向做了重大调整,将重点转向了传统中心区与新市区的比较 研究。这一调整与研究范围拓展紧密结合, 其核心内容是对 城市中心区与两个新区的空间人性化指数进行对比分析,从 而为制定城市空间平衡发展策略提供了参考(图7)。

三是更新了研究内容。2015版《墨尔本人性化空间规 划》根据理论研究进展积极吸收新的研究内容,确定了包含 城市人口、公共行为、空间结构、建成环境、土地开发以及 公共空间等六个一级目录在内的研究体系和相应的二级研究 内容, 完善并推动了设计研究向综合性和空间集约化利用的 方向发展(图8)。

其次,2015版《墨尔本人性化空间规划》建立了公共 空间评价体系。该评价体系由城市人口、土地开发、公共空间、 公共交通和潜在开发指数五项内容构成, 其每项均下设相应 的子项指标, 新规划即依托该评价体系对城市中心区、滨水 新城和南岸三区展开比较分析, 该评价体系也是呼应研究方 向调整, 讲一步促讲新老城区公共空间均衡发展的重要参考 (图 9)。

此外, 为有效承接上位规划 (墨尔本 2030 可持续发展 规划),以上述研究为依托,墨尔本近年来先后编制了《步 行系统规划》《骑行系统规划》《空间安全规划》和《旅游行 为规划》等专项规划,全面拓展了人性化城市设计的研究领 域,由于篇幅所限本文不对其一一展开论述。

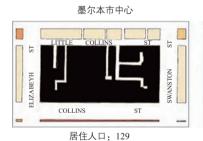
综上所述,墨尔本30年来的人性化城市设计研究与实 践在很大程度上是对城市人居环境问题的应对和积极思考, 这些问题随着经济、社会和城市的发展而不断产生新的变化, 制造新的、甚至是相反的挑战。墨尔本的研究与实践历程反 映了城市对这种变化和挑战的敏感关注和积极回应, 也充分 证明了实践人性化城市设计理念对于一个城市的价值和意义 (图 10)。

3 结语

自相关概念于20世纪80年代年初首次提出至今,城市 设计在中国同样也经历了30年的发展历程,但直到2015年 中央城市工作会议首次在中央层面正式提出"加强城市设

南岸区

ST



滨水新城 OUAY PROMENADE 0 0 (9 1

WHITEMAN HAIG

居住人口: 2 229

居住人口: 1561

图 6 墨尔本传统城市中心区与滨水新城、南岸区空间结构对比 图片来源:同图2

指标水平	城市中心区 (CBD)					流水新城 (Dockland)						南岸区	(Southbank)		
■较好 ■平均值 ■较差	Parlament	A Metalyne Carthe	Pleases Street	Southern Chees	Speed Without Herbet	Property	Name Tour	Herboar Explorade	Dollman Hill	Victoria Northead	100	Service Edge	Step 8	Met Street	Souther
人口密度指数												0.00			
続作人口数量	3972	6708.	3063	407	4496	826	1912	2644	2504		1008	554	6200	4000	6542
(単位) 人口物質	57450	46509	51519	36401	19955	3865	4207	19586	2550	25095	MISSE	166	wes	7299	2950
部性与就业人口数額に ・ 数性 整数金	10.10	10. 45	10. 640	2 10	DA DA	-	375 - 685	10.10	-	n n	D In	200 400	256 756	275 800	The Lie
日本日本版	61306	53277	14112	60908	30863	45029	629	14000	2015	24977	1990	878	24301	1904	27992
紀住人口の程度 (人ノの談)	102	146	27	101	101	140	.00	- 88	48	88	46	26	194	104	180
原性人口事世間(入り公県)	107	220	100	963	257	-209	.00	96	130	103	72	41	299	218	270
就会人口の程度(人ノの袋)	100	100	1094	10%	314	875	130	406	731	1077	340	60	396	864	880
総会人口事物理 (人/公司)	218	20	1981	2227	100	1007	190	827	EDN	9632	167	90	709	294	900
空间结构特征															
和食均固(平方米)	381025	461322	3MHZ	407563	444765	443399	320100	2070	2770H	294336	JOHOTER	9478	457003	TOTAL	363640
利意区域面积(平方米)	245700	307796	299062	253466	200708	ZHENTY.	2249	1170.00	28806	145096	M3288	1938	289457	1955	342069
аномин(%)	- 61	66	46	62	40	67	48	45	17	88	64	- 68	13	10	- 61
BOORB(%)	48	70	44	- 44	82	16	24	U	28	23	18	- 34	41	15	21
机区平均积度(米)	815	831	MI	909	96.7	842	100 A	1850	3349	78.2	1616	743	9010	NUMB	1070
SXBDBM	94	100	33	46	83-	100.	40	- 10	- 10	13	14	28	36.	30	28
MAKE	237	44	200	- 14	231	243	TM.	90	49	- 33	17	- 11	100	100	- 80
土地开发利用						4-56									
作发始杂数 算	264	100	471	146	700	- 18	16	- 25	75	80	300	100	14.	- 86	- 9
新任用地数量		190	2	26	-46	41	105	101	- 81		80	217	194	- 10	128
DORWER	163	128	108	379	90	386	227	408	- 367	385	1006	580	566	160	401
MINSON	200	1279	1265	200	139	402	100	- 11	130	164	100	*	201	10	- 100
F型与用地口間比(%)	314	28	34.	- Tail	CAL CO.	21	- 18	29	ti	.11		- 10			12
公共交通设施															
MODEL COMMITTEE	100	1.0	11	18	. 0	1	.0.	0	153	.8.	. 3	8 2			
4.9468.00	. 9		- 10	14	7	9.	- 2		- 10	- 9	9	- 4			. 4
Q.VISB		*	28	- 6	SUMMED IN		8.	- 4	4	. 6		2.5	.5:	(10)	80
公交を経費額	6.	3.8	3	- 1	1	14.	(2)	1	2		- 4	E (5)		. 6	
COMME	12	1736	40		1.0	- 12	- 1	1.0	1		10.0	1	100		- 1
KICP-SIA	:01	8.2	41	6.4	82	0.4	89	98.	9.3	10	2.5	- 18	47	66	2.0
CHPSM	0.2	9.2	1.0	9.3	234	0.2	6.3	0.4	81	0.2	0.8	- 13	0.2	84	03
潜在开发空间															
市在月发空间种类	- 4		1,0	- 6		8	- 1	1	. 1.	- 8	. 1	18	-1	- 1	1
日在开发空间数理		2.	9.	- 9	the state of	9	. 3			- 11	. 4	400			
CHINACHER	. 10	28	¥	- 4	100	- 11	7		- 14	- 1	10	2	- 14	14	148

图 7 墨尔本传统城市中心区与滨水新城、南岸区空间人性化指数对比 图片来源:同图2

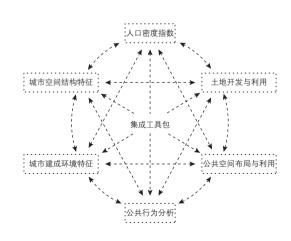


图 8 研究体系更新 图片来源:同图2

计"之后,城市设计才成为城市规划学科最受关注的对象之一^[13]。21世纪以来,"以人为本"已成为现代城市设计的核心思想^[14],但从实际情况来看,人性化在国内往往作为一种口号被广泛提及,真正能够推进并落实该理念的城市并不多。从墨尔本的发展历程总结来看,笔者认为,人性化城市设计理念在中国的实践需要以下四个层次的基础。

(1) 以城市设计意识转变为前提

在很长一段时间内,城市设计在其学科特定尺度下主要以研究城市空间的形态、结构、功能以及美学等相关内容为己任,其设计意识的出发点是空间而非人本身。随着人性化设计理念的发展,现代城市设计跳出了物质空间的束缚并逐渐建立了以人为本的新思想。从墨尔本连续多年投入大量资金进行公共空间改造的举措来看,这些"看不见"的工程之所以能够被实施,从根本上说也是设计意识转变的结果,因此说思维是决定性因素,人性化城市设计在中国的实践同样需要以设计意识的转变为前提,否则人性化将难以得到落实。

(2) 以城市建设重心转移为契机

对于城市建成区而言,人性化理念的价值主要在于提高 建成环境质量。人性化城市设计在墨尔本的实践也主要体现 在以公共空间为代表的建成环境改造,而这一实践有一个重 要契机,即在大规模的空间扩张之后,墨尔本的城市建设逐 渐转向了城市更新和空间优化发展的新阶段。从这一角度来 看,人性化城市设计理念在中国较难落实的现实因素是,多 年来国内城市普遍处于以开发建设为重心的空间量化发展阶 段,建成环境优化则一直处于一种次要地位。在大规模的空 间开发之后,我国的城市建设已经走到了从量变到质变的新 阶段,国内城市应把握这一契机,将人性化理念作为城市设 计的重要指导思想,从而充分发挥其在城市环境优化发展、 城市空间活力提升等多个方面的潜在价值。

(3) 以专项规划机制为保障

在转变设计意识和把握时代契机的基础上,建立相应的 专项规划机制才能确保人性化城市设计理念得到有效落实。

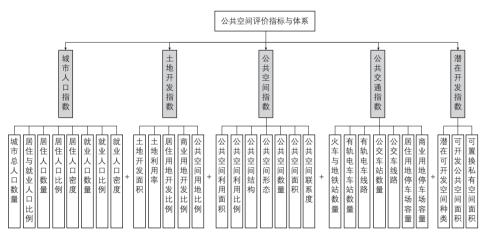


图 9 公共空间评价体系与评价指标图片来源:根据参考文献[9]

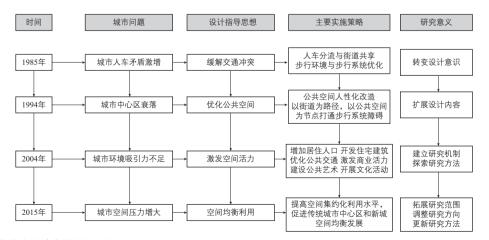


图 10 墨尔本人性化城市设计发展历程总结图片来源:作者绘制

墨尔本早在1985年就已经编制了该方向的专项规划并随后 形成了延续性的专题研究和规划机制,这一机制为人性化城 市设计的研究与实践提供了重要保障。从目前来看, 国内城 市尚没有从人性化的角度编制相关专项规划, 更没有建立相 应的规划机制, 这也是人性化往往沦为口号而无法得以落实 的客观因素,只有尽快建立专项或专题性的城市设计机制才 能使人性化从概念向实际操作层面转变,为城市人居环境建 设发挥真正的引导和控制作用。

(4) 以研究实践相结合为支撑

从墨尔本的发展历程来看,通过研究和实践相结合来解 决城市实际问题是人性化不但没有沦为口号而且能够得以落 实的重要原因。30年间,从城市街道到公共空间,从物理 环境到公共生活,从研究机制到评价体系,墨尔本在应对人 车冲突、中心区衰败等不同城市问题的设计实践中也实现了 研究范围、研究内容和研究方法的不断发展, 充分体现了城 市设计作为一门应用学科, 其研究与实践之间的紧密联系和 相互作用。从这一角度来说, 在以专项规划机制为保障的基 础上,人性化城市设计在国内的落实同样也需要以研究实践 相结合和解决城市实际问题为支撑。UPI

参考文献

- [1] 卢济威, 郑正. 城市设计及其发展[]]. 建筑学报, 1997(4): 4-8.
- [2] City of Melbourne. Grids and greenery the character of inner Melbourne[M], Melbourne, 1987.
- [3] 凯文·奥康纳、陈明、墨尔本大都市区战略规划的历史经验和现行实 践[]]. 国际城市规划, 2008, 23(5): 3-10.
- [4] 戴维·尼科尔斯, 王伟英. 墨尔本 20 世纪初的城市规划和城市遗产 []]. 国际城市规划, 2008, 23(5):62-68.
- [5] Department of Planning, Victoria. Planning our city: city of Melbourne (central city) interim development order[R]. Melbourne, 1982.
- [6] City of Melbourne. Streets for people a pedestrian strategy for the Central Activities District of Melbourne[R]. Melbourne, 1985(4).
- [7] SOUTHWORTH M. Designing the walkable city[J]. Journal of Urban Planning and Development, 2005(4): 246-257.
- [8] City of Melbourne, Jan Gehl. Places for people[R]. Melbourne, 1994.
- [9] City of Melbourne. Places for people—establishing a platform of evidence to shape Melbourne's future[R]. Melbourne, 2015.
- [10] KOOHSARI MJ, KACZYNSKI AT, GILES-CORTI B, et al. Effects of access to public open spaces on walking: is proximity enough?[J]. Landscape and Urban Planning, 2013(9): 92-99.
- [11] State of Victoria. Melbourne 2030 planning for sustainable growth[R]. Melbourne, 2002(10).
- [12] City of Melbourne, Jan Gehl. Places for people[R]. Melbourne, 2004.
- [13] 王建国. 中国城市设计发展和建筑师的专业地位[J]. 建筑学报,
- [14] 邹德慈. 人性化的城市公共空间 [J]. 城市规划学刊, 2006(5): 15-18.

(本文编辑:秦潇雨)