紧凑下的活力城市： 凯文·林奇的城市形态理论在香港的解读

Urban Vitality in Compact Cities: Seeing Hong Kong Through Kelvin Lynch's Lens

郎崑 克里斯托弗·约翰·韦伯斯特
Lang Wei, Christopher John Webster

摘要: 随着中国城市化进程的加快,我国城市长期存在的人口与用地之间的矛盾日益凸显,许多城市用地发展已经处于超饱和状态。高密度城市的发展与规划已成为城市规划与地理学亟需研究的重要课题。作为典型的高密度城市,匮乏的资源、多山的地形、众多的人口,一直是困扰香港城市发展的难题。但香港以其高效率的城市用地形态为许多有着相似情况的城市提供了借鉴。自20世纪70年代起,香港开始以惊人的发展速度崛起,不仅成为世界级的金融中心,而且在城市规划、交通管理、环境保护、公屋建设等方面取得了巨大的成功。本文以香港为例,利用凯文·林奇的城市形态理论,详细考察了城市形态与城市密度之间的互动关系,判断城市形态与城市活力形成具有正向关系,并指出高密度城市建设与城市自身条件相适应的、高效率的城市形态密切相关。本文力求从香港的城市发展中寻找高密度城市的发展规律,为内地新常态下高密度、可持续城市发展提供一定的参考和依据。

Abstract: With the acceleration of China's urbanization process, the long-standing contradiction between population and land use embodied in cities is obviously emerging, while urban land use has been in a super saturated state. The development and planning of high-density cities have become an important research topic in urban planning and geography. As a typical high-density city, limited resources, mountainous terrain, and a large population, has always been a problem in city development of Hong Kong. However, with its high efficiency of urban form in land use, Hong Kong has provided a reference for many cities in the world with the similar situation. Since the 1970s, Hong Kong rose with an astonishing development speed, and succeeded as a world-class financial center, with remarkable achievement in urban planning, traffic management, environmental protection, and public housing construction. This paper takes Hong Kong as an example, using Kevin Lynch's theory of urban form, investigated in detail the interactive relationship between urban form and urban density, examined the positive relationship between urban form and formation of urban vitality, and argued that high-density urban development meet the cities' own needs, and is closely related to the high efficiency urban form. This paper aims to find the rule of high-density urban form from Hong Kong's urban development for mainland Chinese cities in the New Normal time, and provide references and basis of sustainable urban development in high-density urban form.

关键词: 活力; 紧凑城市; 高密度城市形态; 凯文·林奇; 香港

Keywords: Vitality; Compact City; High-Density Urban Form; Kelvin Lynch; Hong Kong

香港大学城市实验室 (HKUurbanlab) (SN00100104)、中央高校基本科研业务费 (17lg39)

作者: 郎崑, 博士, 中山大学地理科学与规划学院城市与区域规划系副研究员, 香港大学建筑学院城市规划与设计系高级研究助理, 国家注册规划师。langw3@mail.sysu.edu.cn
克里斯托弗·约翰·韦伯斯特, 博士, 香港大学建筑学院, 教授, 院长

1 香港高密度城市形态的形成

香港是全球人口最稠密的城市之一,总面积为1 105.7 km²,2016年年中人口为733.54万人,平均人口密度为6 780/km²,建成区平均人口密度为27 330/km^{2[1]}。根据2016年统计处资料,香港人口密度最高的三个地区分别是观塘区为57 530人/km²,油尖旺区为49 050人/km²,黄大仙区为45 710人/km^{2[2]}。但是香港境内多为山地,其中只有25%土地作为城市用地,这使得建成区内的人口密度超乎寻常的高。以香港为代表的高密度城市发展模式是众多亚洲城市的重要形态特征之一。高密度的城市环境会导致许多社会问题,例如犯罪率高、居民心理健康状况欠佳,以及城市环境恶化等。但对于亚洲的城市来说,由于人口与土地资源之间的矛盾及自然环境发展条件的限制,高密度的城市形态成为城市发展的必由之路。

香港高密度城市形态的形成有着众多原因。首先,人口稠密与土地资源紧缺是最主要原因。其次,香港地形的复杂性制约了城市发展和基础设施建设,并直接影响了城市规划的实施和土地开发的经济效益。为此,长期以来政府对建成区范围的扩展十分谨慎。第三,为了保证一定数量的农业用地和生态平衡,也必须控制城市建成区的范围。诸多原因使得1970年代以前香港的城市发展主要集中在维多利亚湾的两岸,而人口的快速膨胀使这里成为世界上人口密度最高的地

区之一。

1970年代之后，香港的城市用地紧缺与人口增长之间的矛盾十分尖锐，疏散中心城区人口，改善居住环境刻不容缓。政府必须重新考虑城市的人口分布，在新界地区建设新市镇的计划提上议事日程。从1973年开始，发展了12座新市镇。与欧洲的一些新城不同，香港的新市镇建设一开始就依照高密度的原则进行规划，新市镇的平均人口密度高达1800人/hm²。长期以来，政府对土地开发的严格控制，避免了城市的无序蔓延，城市建成区与乡村之间始终存在着明确的界线。新城区和都会区均保持了合理的城市规模，而各个城区之间都具有良好的交通联系。可以说，从这一阶段开始，香港已自觉地将城市密度分区原则运用于城市规划。经过30多年的城市建设，香港已形成了紧凑的建成区与疏朗的开放空间共存并置的城市形态。局部地段的高强度开发为今后的城市发展预留了空间，而高质量的开放空间则为生活在高密度压力下的居民提供了闲眠的场所。

在这种背景下，何种城市形态能够在保证城市高效运转的同时，兼顾生活品质与城市活力，成为城市研究的重要议题。如果说纽约在很早以前就已显示出紧凑型城市独特的魅力和优势^[3]，那么香港充满活力的中心城区则为我国高密度活力社区提供范本。本文通过对香港城市发展模式的梳理，利用凯文·林奇的城市形态理论，探讨香港紧凑而具有活力的高密度城市空间形态特征，挖掘其形成机理，为我国城市的规划、设计和政策提供经验和启示，亦为中国城市未来发展方向提供指引。

2 西方城市形态与城市活力的研究综述

19世纪末—20世纪初，针对欧洲老城中心区恶劣的居住环境，人们试图探索新的城市形态模式，赋予其充足的阳光、新鲜的空气和开敞的空间。一方面，以花园城市为典型的理念倡导将中心绿化区（而不是街道）作为居民的日常交流场所。另一方面，伴随着战后大批量建设的需要以及小汽车的出现，以柯布西耶为代表的现代主义建筑师认为，街道是过时的概念，应该创造新的道路模式来代替。1933年CIAM通过的《雅典宪章》更是倡导道路分级、人车分流和功能分区^[4]。街道作为社区公共生活承载场所的作用被抛弃^[5]。随着道路设计的标准化，高效快速的车辆通行为目标，人们的生活方式逐渐发生了改变，街道活力开始消失，曾经发生在街道上的购物、娱乐、散步和不期而遇的社交行为被开车去超市购物、电视娱乐、电话交谈乃至电脑休闲所取代。许多城市问题和社会问题接踵而来，例如环境污染、土地资源浪费、人行不便、身体健康、犯罪等等。

1960年代起掀起了活力与形态的反思和重塑^[6]。简·雅

各布斯唤起人们对街道混合使用以及街道活力等问题重新审视^[7]。从空间形态角度出发，是对当前城市空间活力营造的思考。从使用者的活动角度来说，作为空间形态的活动强度表征的事实依据。新城市主义倡导老城街道网络的魅力和重视人的感知，呼吁适宜步行的城市形态等^[8]。道宾斯将塑造城市形态的理论归入三类传统：有机形态传统、形式主义传统和现代主义传统^[9]。“有机形态”植根于人与自然的相互影响，包括中世纪欧洲的有机街道网络，近代美国郊区的弯曲树状街道布局等。“形式主义”传统则用几何秩序来组织物质环境，通常伴随着人为的轴线、对称、几何图形等，如美国城市的方格网等。“现代主义”注重功能主义、高效，道路成为“机动车通行的管道”，产生了巨型街区、高架公路，人行路径则变得不连续，步行受到限制^[9]。

凯文·林奇（Kevin Lynch）将城市形态与城市意象相结合，成为城市形态理论的新视角。城市意象是指一种实物的特质，而该特质能令任何观察者都有较大可能产生该意象的联想^[10]。凯文·林奇考察了市民对城市形态的感知，利用美国波士顿、洛杉矶和泽西城这三座城市作了分析，并通过路径（path）、边界（edge）、区域（district）、节点（node）、标志（landmark）五大要素定义了物质环境在人脑中的意象^[10]。他认为人们是通过这些要素去辨认城市的形态特征，因此，城市形态不应再是城市规划与设计的主观创作，而应是每座城市自己的自然和历史特色。在分析这些城市意象要素的同时，凯文·林奇在《城市形态》（*The Good City Form*）一书中将空间（space）、结构（structure）、连续性（continuity）、可见性（visibility）、渗透性（penetration）、主导性（dominance）等形态特性与之相结合，从而引导人们对城市外部形态与内涵进行使用与控制^[11]。城市规划的不仅是城市意象内容与物质形态^[10,11]，还包括人的体验和活动^[12]。

在相关理论日益增多的同时，城市空间活力营造被广泛认为是重要的话题。城市空间活力是一种基于城市空间形态的城市活动^[13-15]，也是一种空间特征及其背后社会活动的同构体。大多数研究从城市空间形态特征（Urban Morphology）与使用活动强度两方面来探究影响城市活力的城市空间形态，并基于此为营造富有活力的城市空间提供启发性的建议和营造城市活力的原则^[7,8,16,17]。波塞尔曼·彼得（Bosselmann Peter）回顾了近年来美国街道形态的相关研究，对城市形态的评价归纳为宜居性、场所感和活力三个方面，活力则由活动的多样性、活动发生的密度等因素来衡量^[18]。阿普尔亚德·唐纳德（Appleyard Donald）等考察了街道物质形态与人的行为的关系，关注小尺度的街区，连接性好的街道布局等^[19]。阿普里亚德和雅各布斯从城市物质形态角度出发，提出了良好城市生活的判断标准，强

调一定的居住密度和使用强度促进人的行为活动和空间的多样性和复杂性^[20]。总言之,西方学者在城市形态和活力研究方面主要关注对城市设计的经济活力、社会活力、文化活力营造的分析与归纳,且已构建出具有开放性的理论框架,并从大量的实证研究中归纳出城市活力营造的城市设计手法和准则。

3 香港紧凑城市形态与城市活力发展的要素

3.1 香港紧凑、高密度的城市发展模式

香港是一座文化多元的城市,紧凑且充满活力,同时蕴含宝贵的历史及文化特色,成为香港城市印象的重要特征。自回归20年来,香港城市规划在高密度规划,紧凑式发展的政策主导下,在有限的空间中实现最大容量、最多功能,城市的建设向“分散式—集中”方向发展,对香港城市景观和生活产生了巨大的影响。可以说,香港城市高密度的发展模式,对于今天香港的人口分布、土地开发,以及城市空间形态的形成都有极为重要的影响(图1)。

香港高密度的城市形态特征与其城市交通发展密不可分,虽然交通用地非常有限,但紧凑高密度的人口有利于保证固定运行线路的公共交通的使用频率。香港城市交通系统严格遵循了以公共交通为导向的发展模式(TOD模式),即依靠地铁、轻轨、巴士、机场快线、电车、轮渡等形成一系列以公交站点为中心、以5~10分钟步行路程为半径的城市细胞。这一模式将公共交通体系和用地开发高度耦合起来,从而大大提高了公交体系的使用率。与私人交通相比,公共交通具有运量大、占用路面资源少,以及外部成本低等优点。对于香港这样的高密度城市来说,人口密集容易导致城市交通的过度集中,从而造成巨大的交通负荷。因此,大力发展公共交通,充分发挥交通基础设施的最大运行效率,最大可能地维持城市的正常运转,是香港特区政府坚持贯彻的公共交通策略。

图1 香港城市景观

资料来源:作者拍摄

优先发展公共交通与限制私人小汽车的双重策略,在香港取得了极大的成功。2016年,铁路的运载量将占个人行程的40%,占公共交通乘客总数的40%~50%。此外,电车、轮渡、山顶缆车等交通工具有效补充了成为铁路运输。现在每天有超过1260万人次的交通出行是靠公共交通完成的^[21],公共交通的乘客量也呈逐年上升的趋势。香港在发展公共交通的同时,对私人拥有和使用小汽车实行了严格控制。政府通过提高私家车的征税、控制小汽车的使用时间和地段等方法,降低私人交通工具的使用率。据统计,香港居民拥有52.5万辆私家车,拥有率为7.2%^[21],这与其发达的经济水平相比是非常低的。

3.2 城市意向的形态元素

3.2.1 区域——特色地区及街区

香港的城市印象大部分由规划师、决策者和公众对都市结构内各种通道、界线、枢纽、区域和地标的认知及经历所组成,并形成了都市特色^[10]。特色地区及街道发挥协同效应,促进和吸引额外的经济效益与街道活力^[22]。目前,香港市区拥有众多有机成长的特色地区及街道^[23],这些有着不同行业 and 功能的地点吸引和集聚了大量人们的活动:

上环摩罗上街及荷李活道一带(以专营古董闻名);上环德辅道西一带(海味及保健品);中环苏豪/兰桂坊(酒吧及美食);深水埗布料街市场;深水埗福华街一带(电脑产品);深水埗鸭寮街一带(电子产品);太子花墟道一带(花卉/雀鸟);旺角弼街/砵兰街一带(装修物料);旺角奶路臣街/花园街一带(体育服装);油麻地通菜街(女人街);旺角上海街一带(厨具用品);油麻地玉器市场/广东道一带(玉器);油麻地庙街一带(算命看相及夜市);以及油麻地石龙街(水果批发市场)。

独特的都市特征令它们在城市中更显特别,包括大量并列链接的临街小店,绿树成荫的街道、独特的建筑物料、设计、色调等元素。它们不仅营造出一个独有的地方形象,并且形成了一个地方的城市肌理,例如:大屿山大澳、九龙塘、九龙城、加多利山及尖沙咀的林荫大道(如弥敦道、海防道及漆咸道南)、香港的中环旧区(即维多利亚城原址)、大坑、山顶一带,赤柱、香港仔,以及渣甸山/蓝塘道一带等。

为了彰显特色地区及街区的社会与经济价值,以进一步提升香港独有的都市特色,决策者和规划师日益创新地制定城市规划及政策指引,以期营造香港的特色地区及街区。城市设计及其他规划措施等指引的改善策略重点是发展、重建、活化,既尊重重要地区的特征和自身的个性,又同时宣传地方经济、文化和社会的标识,例如荷里活道、中山径、永利街和磅巷等。

3.2.2 地标——城市层面上的高质量地标建筑物、公园及文物保护核心区

香港拥有众多高质量设计与建设的具地标潜力的建筑，使其城市形态得以进一步塑造，有助于打造相关地点成为地标枢纽。例如，香港赤鱓角国际机场、港珠澳大桥、珠澳口岸人工岛、西九文化区、广深港高铁总站、启德发展区、中环新海滨长廊，以及湾仔北及北角海滨长廊。

维多利亚港（以下简称“维港”）是香港作为全球城市的明确地标之一。它曾经是世界上最繁忙的港口，如今维港成为香港重要的地标式景观，亦是香港人熟悉的形象印记。1991年的《都会计划》首次提出了保护山脊线景观及从维港两岸设立“20% 不受建筑物遮挡地带”的景观，并且此要求已被转化成《香港规划标准与准则》的城市设计指引、分区计划大纲图，以及其他规划指引的相关规定。此策略已被誉为是极有远见的规划方针^[24]。另外，维港的双层渡海小轮、港岛的窄小双层电车、九龙街道的迷人广告招牌群、一幅幅的石墙树，以及生气勃勃的街市市场及小贩摊档等，这些都是香港构造地方形象的元素之一。通过适当保护措施将这些元素转化为各项城市标志，以促进香港城市标志的延续。

香港的标志之一是高密度城市与郊野公园及自然环境毗邻相连。把自然环境景观和乡郊特色全面纳入至丰富多元及充满活力的城区，让更多市民可在市区内欣赏自然景观。例如，沙田和大埔的规划建设充分结合原有河谷的景观格局。这一独特的融合与共生也成为香港城市印象的重要组成部分之一。我们需要理解到，建筑的质量评价并非完全是主观的，

而是可建立在客观标准之上（例如条理清晰的空间布局、与周边环境的兼容性／对比、建筑的精致度，以及环保和可持续性），关键在于在规管和灵活性之间取得妥善的平衡。

3.2.3 界线——维港海滨滨水长廊

界线是指一些不被视作通道的线性城市组成部分，大多数是两类不同地区之间的界线^[10]。全长 73 km 的维港海滨沿岸是香港最具有代表性的城市界线。从 2000—2010 年先后制订的《维港理想宣言》、《海港规划原则》与《海港规划指引》（统称《海港规划原则及指引》）、《香港规划标准与准则》中《城市设计指引》都为其发展成为充满活力、极富吸引力及供市民享用的公共空间作出了指引和贡献。为进一步加强维港海滨沿岸，使其具备富有吸引力和活力的城市文化，在 2003—2015 年间，维港两岸的新海滨发展推广康乐、旅游、水上活动及其他用途，例如中环新海滨、湾仔北及北角海滨、启德发展区及西九文化区（图 2）。

3.2.4 路径——可步行性及空中步行路径

便捷、舒适的步行路径和环境是香港城市特征的关键要素之一。步行能促进健康和社交发展^[24]，高密度城市则需要一个安全、具有吸引力及畅达的步行环境^[25]。全面发展的综合行人道系统和步行街道减少公众对道路运输的依赖和需求，并减少环境和人车之间的冲突，增加流动性，提高道路安全，加快了人们的活动和行为频率，积极促进了活力城市的发展。在寸土寸金的香港，为了保证步行活动不被机动车

图 2 香港维多利亚港海岸线
资料来源：海港规划原则及指引

所打断，同时又尽量少占用地面空间，逐步发展起了空中步道系统。中环的空中步行系统注重其内部的连续性，以及和周围商业、娱乐设施的良好联系（图 3）。通过精心的细部设计，空中步行系统减少了行人的不便，营造了舒适的闹市步行环境。另外，香港政府仍在针对有关步行及更佳行人环境进行更深入的研究，包括清除狭窄行人道上的障碍物，改善存在高差的行走路线，制订地下行人网络的整体规划，研究高架公路与步行空间并存等。

3.2.5 节点——城市公共艺术空间

公共艺术空间既可提升环境的形象性，更可化为吸引活力的节点。自 1990 年代后期《公众艺术计划》颁布及“艺术推广办事处”成立以来，公共艺术规划和发展项目数量已稳步上升，藉此提升节点地区的意象，营造该区的核心价值 and 个性。例如，启德发展计划的《公共创意》^①把地方品牌注入街景的各个部分，通过街道的设施、街道命名、艺术及活动，向大众展示地方特色。功能混合及用途多样性不仅缩短和减少通勤，还可让公共空间以灵活的方式为市民提供充满活跃用途，为城市带来多元化和活力。一个可为市民提供 24 小时活动，以及可容纳不同功能的空间必定是一个有效率及充满活力的地方。例如举办临时活动及即兴活动（如地区及城市活动、周末市集、农墟、文化盛事、节日庆典、跳蚤市场及夜市等）。在管理规定的情况下，考虑研究适切的措施，在同一处所容纳多种用途，以及在不同时段作不同用途。以促进及鼓励在用途、功能层面上的弹性空间。总之，在香港紧凑高密度的城市形态下，推广不同时段混合用途尤为重要^[22]。

图 3 中环的空中步行路径

资料来源：作者拍摄

3.3 紧凑规划下的活力城市

香港的城市发展经验告诉我们：对于高密度城市来说，除了限制城市规模、人口数量来保证活力和生活质量外，还存在另一种可能，即以科学方法巧妙地进行城市规划和设计，让城市在在功能、规模和结构上实现紧凑高效^[26]，也就是“紧凑的城市形态”。紧凑与集约型城市已被普遍认定为是可持续和有效率的发展模式^[27]。它为市民提供生活上的便捷，减少了不必要的出行并抑制了无序的都市扩展。人口、货品和服务高度集中可减少土地占用率和温室气体排放，创造规模经济，促进资讯及意见交流，鼓励创新并为城市带来活力。紧凑城市建造的重点在形态，利用不同的空间形态并配合地区功能特性达致紧凑、高效的目的，紧凑高密度不一定等同于密集分布的高楼大厦。显然粗放式的高密度发展模式也会带来挤迫的环境和交通、基础设施不足、都市热岛效应、空气不流通、视觉影响等各类问题。因此，通过合理的城市规划与管理营造最佳的城市形态就显得更为重要（表 1）。城市规划重要的是保持城市的功能及维持其本质秩序^[7]，其很大程度上决定了城市的创新与活力。

表 1 香港规划紧凑、活力城市的主要策略及措施

策略	措施
保持适度的高密度发展密度	改造更新密集发展的老城区，同时在新区开发时保持与整体相协调的发展密度
促进协调的混合发展模式	透过切合实际的土地用途规划，促进互相协调的混合用途
有效地运用城市剩余空间	通过新发展，改造，重塑及活化释放土地的发展潜力，包括，以及推动活化空置的土地、天桥底的空间、地下空间及岩洞，以及荒废的工业用地／棕地／前堆填区／前石矿场
从行为和人活动角度出发的精细化城市设计	采取相应的梯级式建筑物高度、不同密度、休憩用地，以及蓝绿自然资源系统网络等，以缔造宜居的高密度都市环境
集约的交通发展模式	采用集约的公共运输导向发展模式，并以铁路作为公共交通运输的骨干
非机动出行模式及可步行性	建立行人连接及交通接驳服务，以促进无缝连接的集体交通系统，并促进行人网络与其连接，包括地面行人连接，以及分层和全天候的行人天桥及行人隧道
塑造城市特色	透过城市规划和设计，保护和推广独有的城市特色，包括城市标记、特色街道和区域，以及城市生活与自然融合的格局；建设一个活力海滨，改善水陆连接，并推动亲水文化和连续的文化空间
营造活力	提高可塑性，以鼓励互相协调的用途，以及在不同时段所进行的活动能得以共存，藉此达致最佳的协同效应；提升街道活力、营造更具吸引力的街道景观，并让街道更适宜步行

资料来源：作者根据香港规划署资料整理^②

① 详细资料可见 http://www.ktd.gov.hk/publiccreatives/sc/the_vision.html。

② 详见香港规划署：宜居高密度城市的规划及城市设计 [R]. 2016；香港规划署：香港 2030 规划远景与策略 [R]. 2007。

4 结论

在内地持续快速城市化过程中，城市向周边郊区和乡村地带扩散的同时，城市中心不堪重负，城市开放空间减少。事实上，香港城市发展的历史进程中也曾出现这些问题。在过去的20年间，正因香港不断打造紧凑而高密度的城市形态，才促成了今日香港的城市繁荣和活力。香港的城市形态与城市活力之间存在着一种相互促进的关系。紧凑的城市形态使得许多服务的人均成本降低，人与信息、思想在城市里碰撞，从而激发活力和创新。

香港局部的人口密度可以达到10万人/km²，与之形成对比的是内地城市规划标准为1万人/km²。虽然城市密度极高，但同样让人印象深刻的是独特的城市形态所营造的富有活力的城市空间。深入对城市形态的理解，致力于对物质空间形态的客观描述和在此基础上寻找其与活力的关系、规律和逻辑，必然有助于内地创建可持续发展的、紧凑而充满活力的高密度城市^[28]。虽然香港的城市发展并不是完美无缺的，但对于今天内地的大多数城市来说，对香港城市形态的研究和梳理，可为内地城市规划设计与发展实践提供有价值的理论参考和实证依据，例如集约化的土地利用方式、对城市空间的充分使用、高效的公共交通网络，以及城市形态与城市活力之间的正向关系等。结合内地持续快速城市化及人口众多等现实情况，为在新型城镇化下发展紧凑高密度城市提供一条重要的参考路径。UPI

参考文献

- [1] 香港政府一站通. 香港概况 [OL]. 2017. <http://www.gov.hk/tc/about/abouthk/facts.htm>.
- [2] 香港政府统计处. 按区议会分区划分的陆地面积、年中人口及人口密度 [OL]. (2016), <http://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/sp150-tc.jsp>.
- [3] Kooolhaas R. Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan[M]. New York: Monacelli Press, 1994.
- [4] Leccese M, McCormick K. Congress for the New Urbanism: Charter of the New Urbanism[M]. New York: McGraw Hill, 2000.
- [5] 韩冬青, 方榕. 西方城市街道微观形态研究评述 [J]. 国际城市规划, 2013, (1): 44-49.
- [6] Jacobs A B. Great Streets[M]. Cambridge, Mass: MIT Press, 1993.
- [7] Jacobs J. The Death and Life of Great American Cities [M]. New York: Random House, 1961.
- [8] Katz P. The New Urbanism: Toward an Architecture of Community[M]. McGraw-Hill Education, 1994.
- [9] Dobbins M. Urban Design and People[M]. Hoboken, N J: Wiley, 2009.
- [10] Lynch K. Joint Center for Urban Studies. The Image of the City[M]. Cambridge, Mass: MIT Press, 1960.
- [11] Lynch K. Good City Form[M]. Cambridge, MA: MIT Press, 1987.
- [12] Whyte W H. The Social Life of Small Urban Spaces[M]. Washington D C: Conservation Foundation, 1980.
- [13] 叶宇, 庄宇, 张灵珠, 等. 城市设计中活力营造的形态学探究——基于城市空间形态特征量化分析与居民活动检验 [J]. 国际城市规划, 2016(1): 26-33.
- [14] Westin S. The Life and Form of the City: An Interview with Bill Hillier[J]. Space and Culture, 2011, 14(2): 227-237.
- [15] Oliveira V. Urban Morphology. An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities[M]. 2016.
- [16] Trancik R. Finding Lost Space: Theories of Urban Design[M]. Van Nostrand Reinhold, 1986.
- [17] Montgomery J. Making a City: Urbanity, Vitality and Urban Design[J]. Journal of Urban Design, 1998, 3(1): 93-116.
- [18] Bosselmann P, Elizabeth M, Kronmeyer T. Livable Streets Revisited[J]. Journal of the American Planning Association, 1999, 65(2): 168-180.
- [19] Appleyard D, Gerson M S, Lintell M. Livable Streets [M]. Berkeley: University of California Press, 1981.
- [20] Appleyard D, Jacobs A B. Toward An Urban Design Manifesto[J]. Journal of the American Planning Association, 1987, 53(1): 112-20.
- [21] 香港路政署. 香港道路网络 [OL]. 2016. http://www.hyd.gov.hk/tc/road_and_railway/existing/road_network/road.html.
- [22] Bentley I. Responsive Environments: A Manual for Designers[M]. Routledge, 1985.
- [23] 香港旅游发展局. Best of All It's in Hong Kong [OL]. 2016. <https://www.discoverhongkong.com/china/sec-do/highlight-attractions/themed-attractions/index.jsp>.
- [24] 李郁. 香港城市规划建设的行政管理 [J]. 城市问题, 1996, (3): 54-57.
- [25] 陈婷婷, 李郁, 郎崧, 等. 新型城镇化背景下城边村空间再生和活力营造 [J]. 北京规划建设, 2016, (6): 57-61.
- [26] Webster C. 辩驳和城市规划实践的科学理论基础 [J]. 城市规划学刊, 2013, (3): 36-42.
- [27] 联合国环境署. 联合国可持续发展大会 (UNCSD)[OL]. 2012. <https://sustainabledevelopment.un.org/rio20.html>.
- [28] 龙瀛, 郎崧. 新数据环境下的中国人居环境研究 [J]. 城市与区域规划研究, 2016, 8(1): 10-32.

(本文编辑：许玫)