

# 新城市主义引导下区域性综合交通枢纽规划实践审视 ——以济南新东站TOD规划设计为例

马交国<sup>1, 2</sup>, 孙海军<sup>3</sup>, 刘清春<sup>4</sup>, 刘靖<sup>3</sup>

(1.济南市城乡规划编制研究中心, 山东 济南 250099; 2.天津大学建筑学院, 天津 300072;  
3.济南大学水利与环境学院, 山东 济南 250022; 4.山东财经大学区域经济研究院, 山东 济南 250014)

**摘要:** 新城市主义思想及理论对城市空间开发与再生产具有重要的警示与借鉴意义, 已成为许多政府实施空间优化与治理的重要准则。论文基于相关理论梳理, 结合济南市新东站TOD规划设计实践解析, 分析新城市主义理论对区域性交通枢纽规划乃至城市空间单元规划的影响机制, 并系统总结城市规划实践过程中实施新城市主义理论应秉承的发展经验与启示。

**关键词:** 新城市主义; 区域性综合交通枢纽; TOD; 济南新东站

**中图分类号:** F320

**文献标识码:** A

**DOI:**10.3969/j.issn.1003-8256.2018.04.009

## 0 引言

近年来, 随着我国城市化进程持续加快, 大量人口不断涌入城市, 寻求更多的就业机会、更高的经济收入和更好的生活质量, 这一过程同时带来私家车数量的急剧上升, 继而出现了交通拥堵、市民出行不便、通勤距离加大与公共服务设施缺乏等种种“城市病”。实践证明, 以私家车为导向的交通发展战略出现了危机。经历30多年的快速发展, 我国人口与资源环境的矛盾空前严峻, 实现可持续的发展和经济社会发展全方位的转型, 成为人们面对的主要挑战<sup>[1]</sup>。

在此背景下, 作为现代城市规划和城市设计领域中最重要理论之一, 新城市主义(New Urbanism, 亦译新都市主义)已成为许多地方采纳用以重构社会空间的重要准则。2015年中央城市工作会议对提高城市设计水平、保护历史文化风貌、优化街区路网结构等城市规划建设管理工作提出了新的要求, 强调了绿色低碳、产城融合、职住平衡、精明增长等为代表的新理念, 同时再一次掀起了新城市主义在城市规划实践中的应用热潮。区域性综合交通是城市中最重要空间单元, 随着交通网络化、信息化的快速发展, 对城市整体功能的发挥和城市空间结构的优化具有重要的基础性作用。2013年, 济南新东站TOD规划方案是应用

**基金项目:** 国家自然科学基金项目(41401163); 山东省高校人文社科研究项目(J15WB20); 济南市哲学社会科学规划重点项目(JNSK17B42)

**作者简介:** 马交国(1978-), 男, 山东诸城人, 天津大学建筑学院博士研究生, 济南市城乡规划编制研究中心工程师, 研究方向: 区域分析与规划、城市空间结构演变; 孙海军(1979-), 男, 山东邹城人, 博士, 济南大学水利与环境学院副教授, 研究方向: 城市与区域规划、城乡空间转型等。

“新城市主义”理论完成的，强调通过复合功能开发和集约紧凑建设等手段构建设施完善、功能多样和具有活力的城市空间，并在实践中取得了成功；也使得济南成为国内继昆明、珠海后在城市空间单元层面实践新城市主义理论的城市。

## 1 新城市主义与TOD模式

### 1.1 新城市主义

新城市主义理论是20世纪80年代由美国城市设计人员和建筑师倡导，针对城市郊区无序蔓延带来的城市空心化、城市结构紊乱、城市文脉断裂、人际关系冷漠、都市概念及都市感淡化以及过分依赖小汽车等，以及引发的能源浪费、破坏环境等城市问题而发起的一场城市设计改革思潮和规划设计理念更新<sup>[2,3]</sup>。在1993年成立的新都市主义协会（CNU: Congress for the New Urbanism）的推动下，新城市主义迅速在美国各州流行，并逐步渗透到政府一系列城市发展中。在1996年在阿瓦尼原理的基础上形成的《新城市主义宪章》（Charter of the New Urbanism）使得新城市主义思想在世界范围内迅速传播，为城市规划和城市设计提供更具体的指导。21世纪以来，新城市主义逐步渗透到我国城市规划领域，并在一些规划实践中得到尝试性运用，直至目前仍是中国城乡规划领域风靡一时的词汇<sup>[4]</sup>。

新城市主义理论的实践原则如下：第一，增加功能的多样化和空间的紧凑性。通过完善功能配套、保障足够的人口密度和土地开发强度来建设具有生机和活力的城市地区，并倡导居住、商业、娱乐、办公、生产等功能的复合与平衡。第二，建设富有人性化的新社区。通过采用人性化的空间设计手法提高邻里设施的建设质量，加强邻里关系的多样化，以及促进社区共享表现对社会和个人的充分关心。第三，建构完整的地域生态体系。通过生态修复建构完善的城市生态系统平衡，着力提升建成区环境品质<sup>[5]</sup>。第四，高质量地进行建筑和空间设计。突出具有地域特色的建筑风格，强化都市文明与自然环境的和谐共存，注重与自然景观相协调的建筑设计以及与地形地貌有机结合的场所空间营造。在1996年美国住房与城市发

展部（HUD）出版的《新美国邻里》（New American Neighborhoods）的论述中，认为城市中心是社区各类活动的集中地，整个城市地区的邻里社区借助公共交通相连，街道和街区主要由步行道和自行车道连接；邻里是彼此交融的单元，各类人群完全可以步行到学校、公园、商店、图书馆，甚至是工作场地……；这其中，传统邻里、连通性、功能混合、多样化都是新城市主义重要的设计原则。

新城市主义在具体实践中虽有不同的流派，但其视角和逻辑基本相同，均是基于社会发展现实问题的分析，寻找与城市规划、公共政策之间的紧密联系，并探索解决问题的方法与途径。他们认为美国城市问题的根本原因在于：人口扩张、土地消费不考虑自然和自然极限、政府政策对建筑低密度蔓延的鼓励、建筑法规实际导致了社区呈现相同的丑陋面孔等，主张用更好的组织方式和设计方法集中整治过去蔓延的郊区，使其真正成为具有邻里意义的社区和多样性的街区，并通过重新制定公共政策和开发规则，保护现存的城市中心和小城镇。

基于以上认识，新城市主义的真正意义在于：第一，重视区域生态，重视区域农田等开放空间的生态作用，以生态系统的适宜容量来确定城市边界，阻止城市蔓延；第二，重塑紧凑的城市形态，鼓励通过填充式开发来实现城市可持续发展；第三，关注居住环境，重视对传统社区意义回归的思考；第四，强调城市的多元与活力，追求城市功能混合、突出建筑与公共空间的多样化；第五，关注步行和公共交通，以公共交通引导土地利用和发展。这些内容伴随着现代城市经济、社会变革等一系列因素而不断进行演变，成为解决大城市“病”的有效方法，并一定程度上激发现代城市规划理论的演变与城市发展模式的变革。

### 1.2 TOD模式

新城市主义内涵丰富，新城市主义运动传播广泛、影响巨大，其中彼得·考尔索普（Peter Calthorpe）在20世纪90年代提出的“公共交通导向开发模式”（TOD: Transit Oriented Development）更是具有深远的影响力和代表性。该模式是与新城市主义、新传统社区和精明增长等思想和理论同时出现的，并与美国目前的宜居性和持续性规划理论联系密切<sup>[5]</sup>，并成为当前

发展中国家建立以公共交通为导向的城市发展和土地配置模式的基础理论。

TOD理论在城市规划的综合范畴中表现为一种新的城市发展模式,只有再这样的层次和高度上可以最大程度彰显该理论强大的指导性和潜在的影响力,其应用和发展绝不能被限定在交通工程、交通规划和站点规划的狭隘范畴内。正如彼得·考尔索普认为的那样,TOD是区域规划、城市复兴、郊区更新和步行社区多个方面的组合,是解决开发空间保护、交通拥挤、空气质量、经济住房、经济生活方式、基础设施成本等一系列问题而提出的可持续发展策略;其根本是一种生活方式的选择,绝不是仅提供一种交通模式。

## 2 济南新东站规划实践机制

### 2.1 系统格局构建机制

新城市主义反映在城市空间中的应用首先在于倡导空间的系统格局构建。济南新东站片区首先强调自身是服务省会城市群的现代化区域性综合交通枢纽,这一定位决定了新东站规划应全面分析区域环境、人口经济与等问题,以济南市整体区域为主体,将公交先导与低碳发展理念贯穿始终,围绕拓展城市发展空间、培育发展竞争力突出区域统筹发展的战略格局。在此理念下,规划立足区域系统,综合考虑并叠加自然、经济、社会、历史与文化等各种要素,围绕“打造黄河河岸公园、连接济南老城与黄河、保留生态走廊作为发展隔离带、支持卫星城发展、工业区转型为综合发展社区、延伸公交服务新区、围绕TOD中心开发”7个设计主题,对城市自然格局、生态基底、现状建设、规划和建成的城市中心及吸引点、道路交通系统、公共交通网络等情况进行梳理分析,划定城市发展边界,融合各种设计手法,形成系统、有机的规划方案。

### 2.2 地方特色挖掘机制

规划从济南的古城、商埠传统格局和形态得到启示,并基于新东站地区独特的地理位置和周边环境,提出交通枢纽的设计应与济南城市特色、独特自然资源紧密结合,最大限度地体现城市特色;自然资源

应得到最大尊重和利用,打造绿色廊道,并与华山、白泉等周边景观协调;这些想法使得新东站地区规划收获了中国城市传统意向与新城市主义理念的高度契合。体现在:第一,规划系统地研究区域自然格局,将黄河、小清河、华山、白泉、万亩荷塘等自然要素融入片区规划。打造白泉——华山生态绿朗,连接山脉、河流和泉水,形成120米宽的复合型生态公园。第二,传承泉城特色风貌,研究济南城市泉水空间。高度重视新区与老城,特别是与济南山水格局、齐烟九点等文脉要素的空间关系。融合鹊山、华山、白泉、黄河等特色景观,结合泉城特色风貌带向北延伸,形成城市东北部的特色风貌标志区。

### 2.3 公共交通先导机制

规划以济南市总体规划和综合交通规划为指导,在深入分析新东站地区的路网现状及问题的基础上,着力建立以公共交通为先导、不同层级的交通网络体系。通过快速公交和轨道交通网络,以及在居住、工作、游憩以及其他服务场所步行可达的距离内设置公交站点,建设形成公交导向型区域的中心,并根据公交类型安排不同的城市功能。

### 2.4 社区空间限定机制

规划方案中倡导的“小街区”理念强调以人性化、宜居性作为空间组织的特色,在土地混合利用的基础采用划单元和定尺度的方式确定精细的小尺度街区,保证居民可以在很短的时间内随意步行到达。第一,划单元。邻里单元是规划考虑的核心问题,依据片区控制性详细规划和项目实施方案,将整个区域划分成若干以公交为导向的地块单元,并且划分一级中心和二级中心,以此改变传统的“超大街区”模式,创建紧密的路网系统,形成城市网格。第二,定尺度。规划坚持以人为本,在规划设计中以人的需求出发确定不同类型的街区尺度,营造高效舒适的步行环境,建立适宜步行、慢行的社区,着力营造宜居宜业的活力街区;街区风貌上既有普通住宅,也有商业和小公园,功能上可以满足日常生活、娱乐和购物需求(图1)。

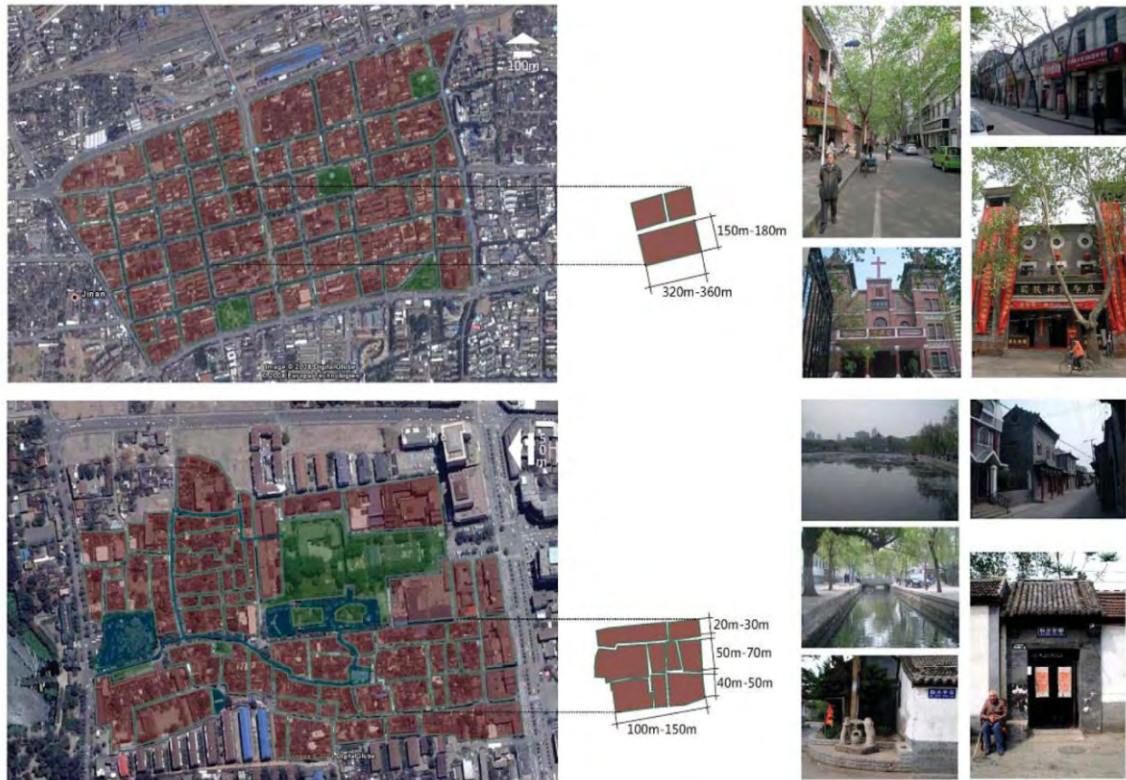


图1 地块单元与步行社区示意图

### 3 规划经验与启示

蕴含着新城市主义理论内涵的济南新东站规划开拓了区域性交通枢纽规划建设的新实践，规划所倡导的土地利用模式、交通网络设计手法、以生态绿廊为骨架的景观格局和慢行系统、传统风貌特色延续与站前核心区紧凑布局等先进的做法，集中反映了当代新城市主义理论的应用导向，对未来济南与国内其他城市的空间单元规划建设具有较好的借鉴意义。

#### 3.1 倡导紧凑发展，大力发展公共交通

规划在公交站点、轨道站点周边10~15分钟步行距离内设置商贸、金融、邮电等公共服务设施，组成一个核心商业区，站点附近可实行高强度开发，从而保证了新区的紧凑发展。规划提出重点发展公共交通，建立高效快捷、方便的公共交通体系，减少由于私人汽车带来的交通压力，对解决当前济南城区交通拥堵问题具有显著的效果。倡导TOD发展模式、力促紧凑发展是秉承新城市主义“以人为本”的可持续设计理念的具体行动体现，也是阻止城市无序蔓延并为城区提供绿色空间的实践基础。

#### 3.2 注重产城融合，力促实现职住平衡

济南新东站TOD地区规划方案强调土地的混合使用，倡导综合性街区建设，即在街区范围内集聚居住、商业与公共服务设施，营造丰富多样的就业岗位，实现职住平衡，就近就业。这种复合性增强了街区的活力，吸引居民在步行的范围内进行日常活动，参与丰富的社会生活<sup>[7]</sup>。

#### 3.3 注重人性化设计，营造适居城市空间

规划从单向二分路到小格网街区设计，从步行环境设计到生态湿地规划，均体现了“以人为本”的设计思想，契合了当前形势下街区制和营造宜人的城市空间的指导思想。规划以“人性化尺度”审视与确定街区规模大小、街道与人行道宽度、建筑体量，注重营造步行尺度的外部空间，全方位、多视角地创造适宜于居民交流的步行环境，从而提升街区空间的品质和居民的归属感与安全感。

#### 3.4 注重与历史文脉相结合，延续城市传统风貌

济南新东站TOD规划设计注重城市文化“内核”的挖掘，延续济南历史文脉与城市传统风貌特色，营造连续的城市肌理。这种原则有利于城市空间的使用者产生地域归属感与认同感，同时改变了传统城市化

时期整齐划一、风格趋同的城市面貌。我国地域广阔,城市众多,城市文化具有独特的风格,城市空间单元规划实践应重视城市文脉的传承与发扬,延续与创造城市的地域特色与传统风貌。

#### 4 结语

新城市主义是基于二战以来美国郊区蔓延产生的职住分离、小汽车依赖、空气污染与人际关系冷淡等弊病的积极反思,反映了公众崇尚自然生态、强调人际和谐、激发社区活力的呼声和向往。放眼世界各地的城市规划与建设实践,新城市主义理论在改善城市空间福利和提升生活空间质量方面正发挥着积极的作用,引导更多的城市空间单元规划迈向多元、人本、平等与公正。但需要说明的是,当前中国城市空间转型压力较大,加上中国的城乡规划实践背景与国外不同,作为注重可持续设计理念的新城市主义在引导区域性综合交通枢纽乃至其他城市空间单元规划从思想理念、经济模式和激励机制等方面实现真正有效的变

革仍有漫长的道路要走。如何继续发展中国语境下的新城市主义理论内涵,为转型期中国城市建设和人居环境建设建构新的现代城乡规划理论体系仍是每位规划者的重要使命。

#### 参考文献:

- [1] 陈秉钊. 思考与转型[J]. 城市规划学刊,2014(1):9-13.
- [2] W.L.托马斯, F.兹纳涅茨基. 身处欧美的波兰农民[M]. 南京:译林出版社,2000.
- [3] 马永俊,何平. 新城市主义与现代住区规划[J]. 城市问题,2006(8):31-33.
- [4] 宋彦,张纯. 美国新城市主义规划运动再审视[J]. 国际城市规划,2013,28(1):98-103.
- [5] (美)彼得·卡尔索普. 彭卓见译. 气候变化之际的城市主义[M]. 北京:中国建筑工业出版社,2012.
- [6] 任春洋. 美国公共交通导向发展模式(TOD)的理论发展脉络分析[J]. 国际城市规划,2010,25(4):92-99.
- [7] 沈锐,李同升,赵伟. 后现代的新城市主义与中国城市规划[J]. 城市问题,2005(4):20-24.

## Survey on Planning Practice of Regional Integrated Transportation Hub under the Guidance of New Urbanism: Take the Planning and Design of New East Station TOD in Jinan as an Example

MA Jiaoguo<sup>1, 2</sup>, SUN Haijun<sup>3</sup>, LIU Qingchun<sup>4</sup>, LIU Jing<sup>3</sup>,

(1. Jinan City Planning & Research Center, Jinan 250099, China;

2. School of Architecture, Tianjin University, Tianjin 300072, China;

3. School of Water Conservancy and Environment, University of Jinan, Jinan 250022, China;

4. Institute of Regional Economy, Shandong University of Finance and Economics, Jinan 250014, China)

**Abstract:** The New Urbanism theory has important reference and warning significance to city space development and reproduction, and gradually become an important criterion for the implementation of the space optimization and governance. Based on The related theories and analysis of Ji'nan new east station TOD planning and design practice. This article analyzes the influence mechanism of the New Urbanism theory for urban space planning unit, and then summarizes the development experience and enlightenment of the New Urbanism theory for the urban planning practice in China.

**Keywords:** New Urbanism; regional integrated transportation hub; TOD; Ji'nan dong railway station