



速度·城市性·城市规划

卓 健

【摘要】当代城市交通速度整体上的提高和个体间的分化加强了交通在城市发展中的作用。文章从城市是“社会互动的空间系统”这一基本概念出发,介绍城市交通速度发展的现状特点,提出交通速度与密度一样是城市性的体现,速度可以改变密度的分布和动态变化,反之密度也可以影响对速度的需求,城市的密度和速度之间存在着相互作用。认为城市规划应当突破传统的静态的空间规划方法,整合交通速度这一发展要素,以提高其调控城市发展的能力。

【关键词】速度;密度;城市性;社会互动;城市规划

SPEED, URBANITY AND URBAN PLANNING
ZHUO Jian

ABSTRACT: The speed of different urban transports becomes diversified, while the general speed of urban transportation rises. Inspired by the new notion of city as a “spatial system of social interaction”, this study finds that the transport speed, together with the density, is one of the revelators of urbanity. Since traditional and static planning methods can't deal with today's complicated city problems, it proposes to develop a new planning approach through the interaction between urban density and transports speed. Integration of transports speed into urban planning will greatly contribute to the improvement of its controlling power.

KEYWORDS: speed; density; urbanity; social interactions; urban planning

勒·柯布西耶在1925年出版的《城市规划》一书中曾断言:“拥有速度的城市将赢得成功。”^①历史事实也证明,城市交通的技术进步在近一个

多世纪的城市发展过程中起到了至关重要的推动作用。当前,我国许多城市和地区也充分认识到改善城市交通基础设施条件的重要性,认为交通迟缓是阻碍城市进一步发展的瓶颈,因此不遗余力地采取交通提速措施。然而,值得注意的是,欧洲的一些国家(如法国、荷兰等)却已经开始重新认识低速度交通可能对城市发展带来的积极影响,在城市地区限制交通速度,并采取鼓励政策发展多方式的的城市交通。交通速度这个通常被城市规划忽视的要素,对城市发展究竟有怎样的影响?从这个问题出发,我们的研究从再认识城市发展的普遍性规律开始,然后观察交通速度在不同的社会历史条件下对城市发展所起的不同作用,其目的并不在于反对或提倡城市交通的高速度,而在于明确城市交通与城市其他功能之间应当具备的平衡关系,从而充分利用城市交通速度改善的优势,更好地促进城市的全面发展。

1 当前城市交通速度的发展特征及其引发的问题

人类社会正在走向一个更加城市化的社会。一方面,城市化继续发展并呈现大都市化(metropolization)的特点;另一方面,城市中人流、物流和信息流系统的机动性(mobility)迅速提高。这两个现象相辅相成,成为当代人类社会发展的两个基本特征(Ascher, 1995)。作为社会机动性的一项重要指标,城市交通速度近年来在整体水平上有显著的提高。如法国全国交通统计数据表明^②,1982—1994年,全国平均居民出行速度(所有交通方式计算在内)加快了近1/3,即从19km/h提高到25km/h,交通的加速程度明显高于同期城市化水平的增长。促成这一变化的原因是多方面的,不仅有技术进步带来了高速度的

【文章编号】1002-1329
(2004)01-0086-07

【中图分类号】TU984

【文献标识码】A

【作者简介】

卓健,同济大学城市规划系讲师,2001年入选中法建筑交流总统项目并参加法国国家建筑规划师培训,2002年起,法国国立路桥高等学院LATTIS研究所博士研究生。

【收稿日期】2003-02-25

86

2004年第28卷第1期
VOL.28 NO.1 JAN.2004

交通方式，或因为快速交通方式（特别是小汽车交通）在交通出行中所占的比重明显增加，而且交通管理水平的提高，减少了交通出行过程中浪费的时间（候车、停车等时间），也间接地促进了城市交通速度的整体改善（Offeul，1994）。

在城市交通速度迅速提升的过程中，有几个现象值得引起我们的注意。首先，交通速度的提高并没有减少人们的出行时间。1980年泽哈维（Y. Zahavi）在向世界银行提交的研究报告中提出“Zahavi推断”：人们通常会把由于交通速度提高而节省下来的时间，重新投入到交通出行活动，因此，一个地区居民的日人均出行时间会长期保持相对稳定的水平。许多交通调查结果都验证了这一推断。如法国从1982—1994年的12年里，全国周工作日的日人均出行时间保持45min不变。如果仅仅考察机动交通出行部分，12年间日人均出行时间也只有微小的变化，从1982年的41min增加到1994年的45min。相对于基本不变的出行时间，居民的出行距离却随着速度增长而迅速扩大。1982—1994年法国城市居民在周工作日的人均出行距离增加了32%。实际上，由于时间有明确的度量和节奏，而且依靠手表等计时器很容易把握，因此，在交通出行中人们更习惯借助时间来度量出行距离的远近。而在匀速状态下，人们对交通速度往往缺乏准确的判断，因此，交通速度提高容易在心理上产生空间距离缩小的感觉。空间距离的心理认知随着速度的变化而变化的这一现象，对城市居民的生活方式有着重要的影响。

同时，交通速度提高也改变了居民的出行强度。这一现象也符合泽哈维（Y. Zahavi）的推断，在公共交通中表现得尤其明显。例如在近几年新建地铁或轻轨的若干法国城市中，人均使用公共交通的日出行次数都有明显提高，而没有建设轨道交通的城市则没有变化（表1）。因此，交通速度的改善反过来会激发新的出行需求，对交通提

速带来新的压力。

城市交通速度整体上的提高同时伴随着个体间速度分化的现象。这种分化首先表现在不同的交通方式之间。虽然步行和非机动车交通在居民出行中所占的比例有所下降，但并没有改变它们作为主要交通方式的重要地位。新型的高速交通工具与这些低速交通方式之间将存在越来越大的速度差异，如巴黎地区快线（RER）时速可达60—80km/h，上海的磁悬浮列车最高运行时速可超过500km/h。速度的分化还表现在同一交通方式的不同时段之间。城市白天高峰时间的小汽车交通速度只有夜间的1/3甚至1/5，而高速公共交通则相反，夜间由于班次减少，居民出行需要更多的等待时间，平均出行速度有明显下降。我们认为，当代城市低速和高速交通同时并存是不可避免的，而且这种速度分化现象随着城市交通的进一步发展将越来越显著，它对城市发展和社会生活可能造成的影响应当引起我们的注意。在地区尺度上，快速交通被证实是调整区域间发展平衡的一个重要手段。法国为调整大巴黎地区和其他地区不均衡的发展状况，1960年代末开始兴建全国的高速公路网，随后的高速铁路线（TGV）更获得了显著的社会经济效益。在区域和国土规划中，高速交通已经成为重要的规划调控工具，交通速度越高，调控力度也越强。但是，在城市尺度上，交通速度是否也可以作为规划的调控手段呢？是否也是速度越快越好呢？我国当前的建设中通常认为交通速度是城市现代化水平的标志，将提高城市交通速度列为重要的规划目标，却没有意识到地区和城市之间不单只存在着尺度上的差别，也很少研究高速度交通对城市可能造成的负面影响。

2 速度和密度是规划调控城市发展的两个重要手段

表1 法国城市建设轨道交通前后居民使用公共交通出行的强度变化

城 市	里尔 Lille	里昂 Lyon	马赛 Marseille	南特 Nantes	格勒诺博 Grenoble	没有轨道 交通的城市
统计时段	1976—1987	1976—1985	1977—1987	1980—1989	1985—1992	—
轨道交通运营前日 人均公交出行次数	0.21	0.39	0.33	0.33	0.42	0.30
轨道交通运营后日 人均公交出行次数	0.27	0.52	0.39	0.44	0.49	0.30
变化率（%）	+29	+33	+18	+33	+17	0

资料来源：BEAUCIRE Francis（1997），Les transports publics et la ville，Les essentials Milan，pp. 41.

2.1 城市性和网络城市

在当今城乡界限日趋模糊的情况下,西方学者开始重新思考“什么是城市? ”。一个基本的共识是:“城市是社会互动 (social interaction) 的空间系统”(Weil, 2000), 一个城市的活力取决于这个城市在促进社会的相互联系相互影响上的潜力。他们通常用“城市性”(urbanity) 来说明这一潜力,城市性强的地区也就是城市特征明显的地区(Ascher, 1998)。这一认识既重新肯定了城市的物质空间属性,推翻了某些学者关于“新信息技术的‘虚拟城市’将最终取代实体城市”的预言,又明确了城市机动性在城市发展中应有的作用和地位。从这个基本共识出发,法国LATTIS研究所的RIT[®]小组进一步提出一个分析城市的新方法——“网络[®]”的城市。

由于受现代城市规划“区划”(zoning)理论的影响,传统的规划研究总是以一定的地域(territory)作为对象。根据同质性原则界定地域的“范围”(或“边界”)成为制定各项规划的起点。这一方法隐含着对一个对城市的认识前提,即城市的各项职能都是在一定范围的“区”上运作的,或者说,“区”是城市功能运作的基本形式。这一假定与公共权力对应空间上的“域”不谋而合,“区域”因此成为现代城市管理的基本模式。然而这种认识城市的方法无形中将各城市交通网络(包括人、物、信息等传输系统)退化为城市功能的辅助性要素(如我们通常讲的“配套”设施),将它们抽象为划分或连接各“区域”的“线”,而使它们对城市功能的反作用处在不可见的状态。

RIT小组在长期研究城市“区域”和公共设施“网络”之间相互作用的基础上,重新确立了人、物、信息等流通网络在城市社会联系中原有的地位。他们认为,城市的发展运作除了按照“区域”方式进行自身内部的功能代谢以外,更需要依赖“网流”的方式进行相互交流和相互整合,两者在促进社会互动上的作用是等同的。随着当代城市中社会机动性的加强,后一种运作方式的作用将越来越明显。当代城市中,由于土地批租或私有化,公共权力对城市“区域”运作方式的直接调控面临越来越多的困难,而大部分公共设施网络却都分布在城市的公共空间中,并接受公共权力的直接监控,因此,他们认为加强城市规划对公共网络的管治,公共权力能够恢复一部分控制引导城市发展的能力(Offner, 1994, 1996)。网络城市的分析方法为研究城市交通对城市发展的影响提供了新的思路,也为将交通速度整合进城市空间规划提供了理论基础。

2.2 密度和城市性

人、物和社会活动在空间上的集聚是城市的一个基本特征,密度作为衡量空间聚集程度的指标,在城市规划中已经是一个非常普遍的概念。它也是城市性强弱的重要反映,通常情况下,城市密度越大,城市性也越强。因为城市集聚程度越高,社会联系因此获得更多的空间邻近关系,一个城市的社会互动潜力也因此增大。这一机制在城市发展的初期表现明显,城市密度增大是工业化时期城市性加强的主要方式。

密度和城市性的这一关系在现代城市规划理论中成为一项基本原理。以勒·柯布西耶的城市集中主义为代表,坚持认为高密度的城市发展模式具有充分的合理性。在空间上可以抑制城市扩张,节约用地,在经济上可以充分利用规模效益,以较经济的集体方式的公共服务代替个体的服务;并可以在社会关系上促进紧密的相互联系。这一规划思想在欧洲延续下来,并为维护欧洲城市高密度的历史传统服务。随后,高密度又成为减少居民出行距离以控制城市中小汽车增长的重要手段。在伦敦市长2002年制定的空间发展战略[®]中,就明确支持在伦敦内城继续建设高层建筑,进一步提高城市密度,以加强伦敦作为“世界城市”的竞争力。

然而,以高密度方式加强城市性也受到另一些学者的质疑。沙里宁在他倡导的有机疏散理论中指出,城市的过度集中割裂了人与自然的联系,导致城市空间品质的衰败(Saarinen, 1934)。而在经济方面,关于“集体方式的公共服务比个体方式要经济”的论点也受到一些学者的反驳。他们认为集体的方式往往会刺激更多的需求并引起消极的“外溢”,相反,个体的方式却具有自发的再生产、自维护的能力。而且,随着社会发展日趋个人化,集体的解决方案将不能满足社会进步的需要(Ascher, 1998)。此外,不少法国社会学家在研究60年代建设的郊区大型高密度社会住宅区中存在的社会问题后,明确指出:“空间的邻近关系并不能自发地产生社会的近邻关系”(Chamboredon, Lemaire, 1970)。

2.3 速度和城市性

城市工业化初期,密度的急剧膨胀曾导致城市功能的运转不良,城市公共交通开始迅速发展起来并改变了城市密度的聚集方式,新的交通速度是当时功能分区的规划思想得以付诸实践的基本条件之一。奥里弗罗(J. Ollivro)在分析了城市发展的不同历史时期中交通速度的作用后指出:交通速度是现代城市空间演变的一个根本原因,“城市发展经历了从低速度的‘空间均一化’到高速速度引起的‘空间异质化’的过程”。他认为,工

业化以前的传统城市中,各种交通方式之间速度很接近,城市速度在空间上的分布可以看作是均匀的,城市空间因此得以保持基本的同质性。但工业城市以后城市交通的发展,尤其是公共交通速度的不断提高,城市空间受不均衡的交通布局及其速度差别的影响开始分化(Ollivro, 2000)。

(1)速度的提高改变了传统城市密度的“三位一体”的空间聚集方式。市中心不再同时是人、物(建筑等)和社会活动(就业岗位等)最集中的地区。现代交通方式促进了城市功能的分区,导致城市中各密度相对分离,并随时间变化呈动态分布。如市中心在白天是人口密度最高、社会活动最频繁的地区,但夜间却几乎成了无人区,同样的情况发生在就业岗位集中的城郊工业区。密度的动态变化暴露出以往静态的密度概念在反映城市性上的局限性。

(2)速度的提高改变了人们对近邻关系的认识。“空间距离”在社会联系中的地位逐渐被“交通可达性”所取代,时间上近邻关系比空间上的近邻关系更加重要。这一变化在后工业社会表现得更加明显,高速的信息交通在一定程度上取代了人和物的实际交通,为实施远程的社会交换创造了条件,进一步促进城市社会生活在空间上的扩散。

(3)新的快速交通方式割裂了人与空间的直接接触,而为了获得更高的速度,封闭的快速交通方式都限制与城市空间联系的程度,如公交减少停靠的站点,高速公路设置有限的出入口等。快速交通的“隧道效应”^⑥破坏了城市空间的连续性,引起社会活动在若干城市与交通的交互点(公交车站、高速公路出口等)周围积聚(polarization);城市空间受交通影响开始极化,城市从向心型结构发展成为多极化结构。

随着速度的不断提高,交通对城市空间的异化作用将越来越明显。为此,我们认为必须从两方面重新认识交通速度在城市发展中的意义。一方面,速度是城市性的重要组成部分。城市作为社会互动的空间系统,人、物和信息等在空间上的流动与交互是必不可少的,因此零速度的城市是不存在的。单纯依靠空间近邻关系进行社会交往的城市,其发展潜力是很有限的;而纯粹的“交通空间”,脱离了与城市其他职能空间的联系,也失去了它存在的实际意义。因此,速度不仅仅是与“交通空间”相关的属性,它不能独立于其他城市功能而存在,它是由城市中“社会互动”的需求而决定。速度与密度一样,是体现城市性的一个要素。另一方面,交通速度直接影响着城市所能提供的社会互动的潜力。速度使得我们对城

市性的认识,突破了传统静态的三维空间的认知方式,增加了时间这一重要的维度。通过速度这一概念,我们不仅可以建立起空间和时间可度量的相互关系,而且可以通过对城市交通速度的调控,进一步控制引导城市的发展。速度与密度一样,是城市规划干预城市发展的重要工具。

2.4 密度—速度的相互作用

密度从空间上调整城市社会互动的潜力,速度则从时间上体现它的影响,但两者对城市性的作用并不是各自为政的。正如信息技术不能最终取代现实的面对面的社会交往,速度本身不足以创造城市性。认识城市交通速度的调控能力,必须建立在密度和速度相互作用的基础上。一方面,如前所述,速度可以改变城市密度的分布方式,进一步调整城市的空间近邻性、连续性和中心性;另一方面,密度也可以反过来影响城市速度。弗希尔(V. Fouchier)(1998)对大巴黎地区的研究证实,城市地区小汽车的户均拥有率与城市“人口—就业”密度成反比,这说明一定程度的高密度会抑制人们对交通高速度的需求。他的研究成果为欧洲采取“密集型城市”(compact cities)或“短距离城市”的规划政策应对小汽车增长提供了理论基础。

认识密度和速度的相互作用,有助于我们理解当前城市化进程中的某些现象。当前的全球城市化证实了城市性在总量上的增加,但与此相对照,许多中心城市却面临着城市密度(人口、就业等)降低的趋势。如大巴黎地区在1982—1990年间,新城市化人口中有1/3都集中在密度最低的城市地区,而中心高密度地区却出现了人口的负增长^⑦。这种“内城渗漏”的现象曾经被认为是“逆城市化”的先兆,是城市性衰退的表现。但根据我们前面的分析,这一现象正好反映了随着社会机动性的提高,城市交通对城市性的影响加强,它抵消了一部分由于密度降低造成的城市性减退,并促成在总量上城市性的增加。

密度和速度的相互作用也使我们注意到城市中正出现一些新的高城市性的街区。一些被传统城市规划疏忽的“辅助性”的服务空间,如公共交通的换乘中心、高速公路的出入口、地铁站、空港、火车站、甚至一些加油站,正逐步发展成为城市居民聚会、购物、休闲的生活场所,这些充满活力的地区对传统的市中心提出了富有竞争力的挑战(Joseph, 1999),它们也是今后我们在规划设计中应当特别重视的地区。

速度和密度的相互作用使我们也认识到城市速度的提升应当与城市发展水平相平衡相协调,一定的城市密度和城市发展水平对应着一定的交

通速度需求。如果单纯提高交通基础设施条件,而不注意其所支持的新的交通高速度与城市空间的相互联系和相互作用,积极促进新速度转化为新的城市性,新建的基础设施将长期处在“速度冗余”的状态,而不能充分发挥积极的社会经济效益。

围绕着城市密度和速度的关系问题,西方存在着两种城市发展战略的争论。一种观点认同泽哈维的推断,认为个人化程度的加强和社会交往需求的提高是未来社会发展的必然趋势,城市交通应当适应这一趋势而发展更加快捷的交通速度。他们认为,交通速度提高引发的城市空间扩张也是不可避免的,城市规划应当突破传统的“城市-郊区”的空间二分法,而着眼于发展建立在快速交通基础上的区域型的集合城市(metropolis)(Dupuy, 1999)。另一种观点则对泽哈维推断持怀疑态度,认为社会发展的总趋势是城市社会交往总体上的优化,减少交通时间并提高社会交往的质量才是城市发展的目标。他们认为,新的高速交通改变了社会互动的空间尺度,未来的社会互动将主要在城市与城市之间进行,而城市内部的社会互动的比重将进一步降低。为此,在鼓励发展城市间快速交通的同时,城市规划应当对城市内部的交通速度作适当的限制,以控制城市扩张,保持原中心城市一定的密度和传统的城市性,并保证社会交往的质量(Weil, 2000)。

3 城市规划整合交通速度的意义

3.1 速度:一个被城市规划忽视的要素

早在1960年代,赛达(I. Cerdà)^①就将城市交通速度作为一个重要的城市内在要素结合在巴塞罗纳的扩建规划中,而玛塔(S. Mata)在1886年提出的“带型城市”(Ciudad Lineal)以及怀特(F.L. Wright)在1932年提出的“广亩城市”(broadacre city)也都体现了基于交通速度的规划思想。然而,令人遗憾的是,在现代主义“区划”思想的影响下,交通速度逐渐从规划师的视野里消失了。

作为城市四大功能之一,交通与其它城市功能一样,获得了空间分配上的一席之地。但同时,“交通空间”也失去了其特殊地位,它与其他城市空间除功能上的差异外不再有本质区别。城市规划的主要任务就是合理地分配空间,保证每个功能分区之间“点到点”的交通联系,完善“交通空间”自身内部的等级结构。现代城市规划通过这个“空间化”的过程,割裂了交通空间与

其他城市空间原本存在的相互作用关系,将城市交通速度限制在“交通空间”内部,而无视它对其它城市空间产生的作用和影响。空间的划分同时也意味着工作的分工,交通速度被认为是交通管理部门或者警察应该关心的内容,而非规划师应该考虑的问题。

城市规划对交通速度的漠不关心,造成了城市发展的失衡。北美城市就是一个典型的例子。由于城市规划对小汽车交通速度增长的长期放任,北美城市空间发展形成了大面积的城郊低密度居住区和小面积的高密度市中心并存的极不平衡的状态。

3.2 规划调控交通速度的意义

法国著名的社会政治学家帕迪奥里(J. G. Padioleau)(2000)曾指出,当代社会的公共政策与措施面临着三方面的困难:对现状认识的不准确、公共干预手段的低效率和发展战略的模糊性。制定规划政策作为主要的公共措施,同样面临着这三方面的挑战。我们认为,重新认识城市交通速度在规划中的地位,并进一步将其整合到城市的各项规划中,将有助于提高城市规划的控制引导能力。

(1)它有助于我们彻底摆脱“区划”思想的束缚,正确认识当前城市实际发展运行的规律,明确城市交通在城市发展中的地位。例如,一个拥有不同交通速度的城市地区,随着交通速度的变化,可以在不同尺度的空间地域上发挥不同的职能。上海火车站地区既是京沪线的重要入口,又是长江三角洲城市带的交通枢纽,既是上海市城乡联系的关键环节,又是市区公共交通汇聚的商业中心。在相同的时间内,根据不同的交通方式及其速度,它为不同空间尺度的地区提供不同职能的服务。规划在考虑协调整合这些不同的职能的时候,不能脱离交通速度。

(2)城市速度是一个公共资源,即使在个人方式的交通中也一样。虽然个人购买了私人小汽车,并不意味着个人就拥有了小汽车本身的速度,他只是拥有了个人方式的公共交通服务的接入工具,他获得的速度要符合城市道路的许可规定,也受道路交通情况的制约。交通速度的公共属性为它成为公共干预的工具提供了前提条件。而伦敦City区^②的经验则以事实证明,调控城市交通速度是一个既可操作又行之有效的规划干预手段。作为世界最重要的金融中心,City区政府对每天大量涌入的小汽车造成的交通堵塞感到束手无策。不久前他们尝试延长各主要交叉口路口的红灯时长,人为地减低某些路段的交通速度,同时给行人更多的方便和安全,在不到一个月的

时间里, City 区内的小汽车数量就有了显著的减少。

(3) 城市规划对交通速度进行直接调控, 有助于促进空间规划和交通规划的相互融合, 有助于制定明确的长远的城市综合发展战略。加强城市空间规划和交通规划相互联系的必要性虽然已经成为当前的共识, 但在操作中却遇到不少实际困难, 其中一个主要原因是双方缺乏共同语言和共同的研究对象。一方强调“空间”, 另一方讲究“科学模型”。这一状况在交通速度结合进城市空间规划后会得到根本的转变, “速度”概念将成为双方相互交流的桥梁。

3.3 制定城市交通速度规划应当考虑的几个问题

(1) 虽然城市交通速度整体上呈上升趋势, 但我们必须认识到高速度的城市交通方式并不是普遍性的, 并不能完全取代低速度的城市交通。虽然节约时间是居民选择高速交通的一个重要原因, 但也不能忽略其中交通成本的影响, 居民为换取一些速度而支付更高代价的意愿是有限的。步行、非机动车交通将长期作为城市交通的一个重要组成部分。

(2) 高速度交通有其内在的缺陷, 如不连续性, 安全性等。由于高速度交通的建设、维护和运营成本很高, 所以通常用作公共方式的交通, 而且交通线在空间上很难形成均衡的网络。集体的高速交通与个人化的社会发展是矛盾的, 不均衡的空间布局不仅会造成城市空间的进一步分化, 而且交通可达性的不平等也会加剧社会的分化。

(3) 在建设高速交通网络的同时, 应当完善次级交通网络。一方面, 鼓励多方式的交通可以避免城市速度进一步分化, 缓解高速交通对城市空间的异化作用; 另一方面完善的次级网络可以防止“烟道效应”, 保证高等级网络的正常运行。研究表明, 局部的速度提高往往会刺激更多的交通需求, 并将周围地区的交通量吸引过来, 引起交通速度的下降。当前在我国的一些城市中, 一边在大力建设快速交通干道, 一边却不注意在城市改造中保护原有的次级交通路网, 甚至将一些街坊道路封闭来变成半私密的街坊内部道路, 破坏了城市次级交通网络的通行能力, 最终造成快速道路上交通的进一步拥堵。

(4) 在考虑交通速度规划时, 还应当分析研究居民对出行时间的认识。高速交通为居民提供了更加舒适的交通方式, 为交通出行活动与其他活动的相互结合提供了条件。对一部分乘客来说, 乘地铁的时间也是阅读报纸或处理日常事务

甚至工作后休息的时间, 因此他们宁愿放弃小汽车交通的快捷而选择公共交通。城市规划对速度的研究应当从空间与时间的相互关系出发, 避免技术性地就速度论速度。

综上所述, 当代城市中交通速度整体上的提高和个体间的分化使得交通对城市发展的影响日益明显, 然而城市规划却长期以来没有考虑对城市交通速度的控制和引导。随着社会机动性的迅速发展, 现代城市规划“区划”理论的局限性暴露得越来越明显。从“城市作为社会互动的场所”这一概念出发, 我们认识到交通速度是一个城市内在的属性, 是城市性强弱的体现, 通过对交通速度的调控可以引导城市的发展。

法国RIT小组的“网络”城市理论为我们分析城市运行规律提供了新的角度和方法。密度和速度是调节城市发展运行的两个重要规划手段。速度可以影响密度的空间分布和变化, 反之密度也可以制约对交通速度的需求。城市规划应当突破传统的静态的空间规划方法, 从密度和速度的相互作用中寻找新的思路。

我们的研究才刚刚开始, 本文也仅局限于理论上的分析和推导, 详细的实例分析和具体的措施方法有待于在以后的工作中进一步深化和完善。本文的基础资料主要来源于法国的相关研究, 具有很大的片面性, 也有待于在今后的研究中进一步克服。从现有的理论推导出发, 我们希望下一步能在不同社会背景条件下(如大巴黎地区和上海地区)验证这个理论推导的准确性, 并进一步研究不同的城市化模式中, 城市交通速度的作用和影响以及城市规划整合交通速度的具体措施和方法。

(本课题研究得到LATTs研究所所长Jean-Marc Offenr和法兰西规划学院教授Francois Ascher的悉心指导, 诚表谢意。)

注释(Notes)

① “La ville qui dispose de la vitesse dispose du succès.” 见Le Corbusier (1925), Urbanisme, 1995年由法国Arthand出版社再版。

② LATTs: Laboratoire Techniques, Territoires et Societes 即“技术、地域与社会”研究所, 为法国国家科研中心(CNRS)成员机构, 由法国国立路桥高等学院(Ecole Nationale des Ponts et Chaussees)、巴黎第十二大学和Marne la Vallee大学联合建立。

③ 1981—82年和1993—94年法国国家经济统计与研究院(INSEE)与国家交通与安全研究所(INRETS)联合进行了两次全国交通调查, 本文有关法国的交通统计数据除特殊注明外,

均依据该调查的统计结果。

- ④ RIT 是“Réseaux, Institution, Territoires”的缩写,即“网络、公共机构、地域”。法国于80年代在国家科研中心以“网络”为课题联合了各学科不同领域的研究人员组成课题组,由LATTIS的J.-M. OFFNER领导。RIT小组是该课题组的核心成员,侧重公共服务网络管理与政策的研究。
- ⑤ 法语中“网络”(réseau)一词的内涵大于英语的network或Large Technical System (LTS)。RIT小组认为“网络”是城市公共服务设施的基本组织形态,它至少包括三个层面的意义:空间形态结构、公共服务的组织以及公共的管理。参阅J.-M. Offner (1994,1996)。
- ⑥ 2000年英国的新法案决定成立大伦敦地区地方政府(GLA),负责制定各项地方发展战略。伦敦市长K. Livingstone于2002年6月提出的城市“空间发展战略”草案,称London Plan,取代现行的由国家政府制定的伦敦地区战略规划导则(RPG3)。
- ⑦ 指封闭型的交通方式造成的在交通入口之间“一个空间,两种速度”的现象。
- ⑧ 根据法国国家经济统计与研究院(INSEE)1991年人口调查资料。
- ⑨ 西班牙建筑师。1855、1859、1863年3次主持巴塞罗那规划,1867年出版《城市规划总纲》(Teoria general de la urbanizacion)。被欧洲城市历史学家认为是城市规划学的奠基人。
- ⑩ 即City of London,为伦敦4个中心城区之一,由Corporation of London行使地方政府职能,为便于理解,简化译作“区”和“区政府”。

参考文献(References)

- 1 Ascher François (1998), *La république contre la ville, essai sur l'avenir de la France urbaine*, Aube, La Tour d'Aigues, p200.
- 2 Castells Manuel (1996), *The Rise of the Network Society*, Blackwell Publishers, p624.
- 3 Chamboredon J.-C., Lemaire M. (1970), *Proximité spatiale et distance sociale*.
- 4 Dupuy Gabriel (1991), *L'urbanisme des réseaux, th é ories et méthodes*, Armand Colin, coll. "U Géographie", Paris, p198.
- 5 Dupuy Gabriel (1999), *La dépendance automobile, sumômes, analyses, diagnostic, traitements*, Econocia, coll. "Anthropos villes", Paris, p166.
- 6 Fouchier Vincent (1998), *Les densités urbaines et le développement durable, le cas de l'Île-de-*

France et des villes nouvelles, Documentation française, Paris, p211.

- 7 Joseph Isaac, dir. (1999), *villes en gares*, Aube, la Tour d'Aigues, p308.
- 8 Offeuil Jean-Pierre (1994), *Je suis automobile, la maîtrise sociale des technologies*, Datar Aube, La Tour d'Aigues.
- 9 Offner Jean-Marc (1994), 'Réseaux' et 'Large Technical System': concepts complémentaires ou concurrents? in *Flux*, n° 26, pp.17-30.
- 10 Offenr Jean Marc, Pumain Denise, dir. (1996), *Réseaux et Territoires, significations croisées*, Aube, coll. "L'aube territoire", La Tour d'Aigues, p 281.
- 11 "Ollivro Jean (2000), *L'homme à toutes vitesses, De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Presse Universitaires de Rennes 2, Rennes, p 179.
- 12 Padioleau Jean-Gustave (2000), *Refondations limitaires de l'action publique*. in S. Watchter dir. *Dictionnaire critique de l'aménagement du territoire*, Aube, la Tour d'Aigues, pp. 113-138.
- 13 Wiel Marc (2000), *La transition urbaine ou le passage de la ville pedestre à la ville motorisée*, Pierre Mardaga, coll. *Architecture + recherche*, Bruxelles, p150.
- 14 Zahavi Y. (1980), *The Umot model*, Department of transport, Washington DC.
- 15 仇保兴. 追求繁荣与舒适——转型期间城市规划、建设与管理之若干策略 [M]. 中国建筑工业出版社, 2002.
- 16 顾朝林, 甄峰, 张京祥. 集聚和扩散——城市空间结构新论 [M]. 东南大学出版社, 2000.
- 17 胡序威, 周一星, 顾朝林, 等. 中国沿海城镇密集地区空间集聚与扩散研究 [M]. 科学出版社, 2000.
- 18 卓健. 第三现代性和新城市规划原理 [J]. 城市规划汇刊, 2002(5):20-24.