

英国新城寻幽探微

文/朱洁 图/龙瀛

19世纪初，伦敦是世界上最大的城市，有近100万人口。城市的密集既带来沉重的负担，又显现出不寻常的活力。新城运动的理论源于霍华德的田园城市，新城的建设目的和卫星城一样，是为了解决大城市的问题，促进中小城市的发展。1899年，霍华德和支持者成立“田园城市协会”（Garden City Association）。1903年及1919年，分别在伦敦郊区试建第一座田园城市莱奇沃斯（Letchworth）和第二座田园城市韦林（Welwyn）。之后，田园城市理论在全球迅速传播，田园城市运动在世界各地轰轰烈烈地开展起来。本文将介绍田园城市莱奇沃斯和英国一代新城哈罗新城及三代新城密尔顿·凯恩斯，为国内新城建设和发展提供参照。

田园城市莱奇沃斯 (Letchworth)

1898年，英国人埃比尼泽·霍华德（Ebenezer Howard, 1850~1928）的专著《明日：一条通往真正改革的和平之路》（*Tomorrow-A Peaceful Path to Real Reform*）出版，书中提出了著名的田园城市理论。田园城市理论是生态城市思想的起源，标志着现代城市规划的诞生。田园城市理论的精髓是城乡一体的大城市区域协调发展。



图1 霍华德的田园城市模型
来源：“Garden Cities of tomorrow”,
Ebenezer Howard, 1902

莱奇沃斯位于伦敦北部约35公里处，规划人口33000人，规划面积15.5平方公里，其中5.3平方公里为城市建设用地，10.2平方公里为环城绿地与农业用地。

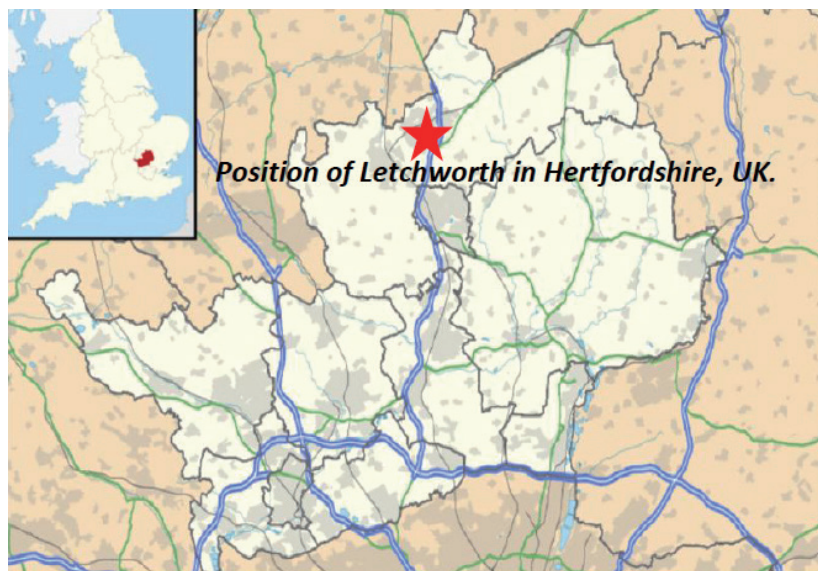


图2 莱奇沃斯区位图 来源：en.wikipedia.org

莱奇沃斯的总体规划充分考虑了大北铁路自西向东伸展将城市几乎南北等分的现状，将城市中心广场布局在铁路沿线的西南侧，这里占据全城制高点。以此为中心，采用放射状和网格状道路相结合并在外围套以环路的方法。这种设计很好地利用了莱奇沃斯原有路网系统，使连接南北的北方大道（North Road）和横贯东西的海琴－贝尔多客路（Hitchin & Baldock Road）发挥了其应有的作用。

居住区位于大北铁路以北上风向，初期主要由两片区域组成，紧挨铁路，交通较为便捷。开放空间平衡分布于市内各处，面积最大的一片区域叫诺顿绿地（Norton Common），这片绿地由大北路、维尔波力道（Willbury Way）、诺顿路（Norton Road）和爱客尼尔德道（Icknield Way）相交围合而成，为居民提供了广阔的娱乐和休闲空间。商业区和学校等服务设施位于居民区内或附近，体现了“邻里单位”思想的早期萌芽。规划还预留了许多建设用地以备城市日后发展之需。



图3 莱奇沃斯总体规划图

来源: <http://www.china-up.com>



图4 莱奇沃斯的联排住宅居住区

绝大多数住宅都有一个后花园，而且多数英国人会把后花园精心打理得像个公园，环境营造令人印象深刻。

莱奇沃斯总体规划很好地贯彻了田园城市的思想精髓：以市中心广场为中心向四周呈放射状的道路及外围环路设计，构建了高效便捷的路网结构；仅1/3土地为城市建设用地，其余2/3均规划为环城绿地与农业用地，体现了城乡结合的特点；城市房屋以低密度朝阳为宜，工业区和住宅区有所区分并保持一定距离，住宅区内配置足够的开放空间等。



图5 莱奇沃斯的绿树成荫的道路



图6 公交站台及交通指示牌



图7 住宅外的垃圾分类桶

政府会给每家配2个大垃圾筒和2个小垃圾箱，用来放不同类别的垃圾，不同类别的垃圾不能混淆。每两个星期会有专人来清理垃圾。



图8 火车站及周围环境

莱奇沃斯的火车站在小镇的中心区，出了火车站就是繁华的商业区。



英国是第一个发明环岛的国家，环岛在英国十分常见。只要不是在高速公路，一个小时的车程，至少会经过20个环岛。在英国，环岛不仅多，而且形状各异。有时刚过一个环岛，马上又来一个，一环套一环。小的环岛英国人称之为MINI ROUNDABOUT，就是在路中间用白线划一个圆，有些直径可能不到2米。大的环岛和国内类似，但通常设有5或6个出口。



图9 不同的环岛

1946年，为开发建设新城，英国颁布了《新城法》。新城由政府委派新城开发公司统一建设，征购土地，综合开发。由此，英国开始了轰轰烈烈的新城建设，现在普遍认为英国的新城建设从时间角度划分，经历了三个建设时期，分为三代新城，不同时期的新城建设具有鲜明的特点。

第一代新城开发建设期为1947~1950年，即英国第二次世界大战后的重建期，共14个新城，分为两类：一类是以缓解伦敦战后住房严重短缺为目的的新城，以斯蒂文里奇（Stevenage）、汉莫尔（Hemel Hempstead）和哈罗（Harlow）等为代表；一类是以促进区域经济发展为目的的新城，以埃克里夫（Newton Aycliffe）、彼得里（Peterlee）、科比（Corby）为代表。

第二代新城一般指1961~1964年始建的新城。这一时期，英国经济进入了一个较稳定的发展时期，大多数人的生活水平得到提高。二代新城主要集中在英格兰西部城市利物浦周边，建设初衷是缓解利物浦战后迅速增长的住房压力。典型的二代新城包括特尔福德（Telford）、朗科恩（Runcorn）和斯凯尔默斯代尔（Skelmersdale）。

第三代新城指1967~1970年间在英格兰和威尔士开发建设11个新城。除了1967年为了解决威尔士中部地区人口稀少的山区问题所建设的新城外，其他新城的开发都是为了解决大都市地区人口过多的问题，尤以米尔顿凯恩斯（Milton Keynes）为代表。

英国第一代新城代表 ——哈罗新城

哈罗新城南距伦敦37公里，占地2560公顷，规划人口初定6万，后改为8万。新城选址有特色的乡间用地，北有河谷，南有丘陵和林地。

哈罗新城分属1946~1950年英国建设的第一批新城，其特点是严格的功能分区，结构清晰。城市建设充分利用地形，尊重当地传统风貌，保留原有风景。专门设置非机动车交通系统。河谷、铁路、公路形成了新城的边界。铁路在北边，火车站居中，东面和西面是两片工业用地。由哈罗新城出发，坐火车半小时可达伦敦的中心。



图10 火车站及购物中心

城市中心位于全城几何中心偏北，以市中心为半径分布着4个居住区。这种规划模式与传统的英国郊区实际情况相似。4个居住区分别由13个4000~7500居民的邻里单位组成。



图11 各式各样的居住区，以联排住宅为主



图12 目前尚有新建开发的项目在销售或在建

居住区有明确的社区中心，每一邻里单位都有小学和较小的辅助性商业中心。各邻里单位之间用宽敞的空地或绿地隔开。在空地上布置休息体育场地。



图13 小学



图14 组团间绿化隔离带及组团内公共绿地

城市中心兼为附近地区村镇居民服务，规划特色强调“城市性”。市中心内部有城市广场、市民广场、教堂广场、影剧院广场和两条步行商业街。



图15 购物中心、商业街和社区活动中心



图16 路边餐饮店

组织一个有内部步行系统，周围被车路和停车场包围的市中心，这在当时是一种新的尝试。



图17 停车场及步行空间



图18 停车位基本饱和

城镇主要的公共建筑集中在南边市民广场周围，有教堂、大会堂、市政厅和法院。主要建筑立面朝南，形成城市中心突出的南立面，面向其南的谷地、绿化空间和一个规则式花园。



图19 市政厅及教堂

英国第三代新城建设的 典型代表—— 密尔顿·凯恩斯

英国第三代新城密尔顿·凯恩斯位于伦敦与伯明翰之间。东南距伦敦80公里，西北距伯明翰100公里。



图20 密尔顿·凯恩斯区位图

来源: bbs.taisha.org

密尔顿·凯恩斯是英国规模最大的新城开发项目，也是最晚开发建设的新城之一。密尔顿·凯恩斯是在3个小镇的基础上发展起来的，原人口4万人，1967年开始规划，1970年开始建设。为适应附近地区人口增加和疏散伦敦的工业和人口，规划人口25万人。新城面积约8870公顷，大体上是一个不规则的四方形。截至2011年，密尔顿·凯恩斯的实际人口规模为22.9万人。依照初期规划，密尔顿·凯恩斯新城能够进一步缓解伦敦地区过于拥挤的人口密度，最终发展成为一个新的区域中心。

密尔顿·凯恩斯在开发初期，汽车是主导交通方式。参照美国的网格道路布局模式，每个网格1平方公里，每个网格构成一个社区。其中大部分是居住区街，由不同建筑师进行详细规划设计，形成现代主义的城市与建筑设计风格。住宅的外形，在保证多种户型的前提下，统一而和谐。

道路系统采用人车分流进行组织，汽车和非机动车及行人各行其道。在公共交通方面，采用了以小汽车为主，公交为辅的交通手段，密尔顿·凯恩斯虽然有完善的人车分流系统，但设计初衷是以车为本，因此步行系统只能在局部地段发挥作用，难以在大范围有效组织。

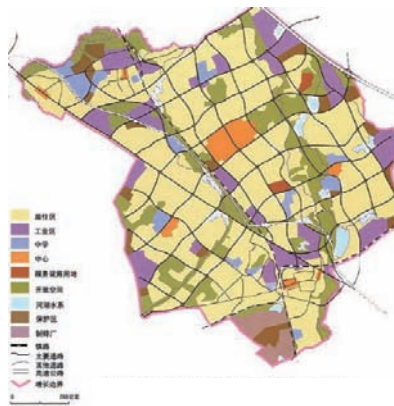


图21 1970年米尔顿·凯恩斯总体规划图



图22 人车分流的交通系统

公共活动中心不再布置于邻里的中心区位，而是位于居住区的边缘，即交通流的节点上，保证一个中心可为两个或多个居住区所共享。商业用房一般不高于6层。新城早期开发的住宅为了吸引低收入者购买和入住，主要采用了简约和经济型住宅。最初的规划要求住宅高度不得高于邻近最高行道树的高度，但后期随着规划主体部门的改变，该建筑限高条例不再适用于新城中心区。



图23 商业、办公楼及住宅建筑

1980年，在密尔顿·凯恩斯兴建了火车站，并建立起欧洲的第一个美国式购物中心，此后又新建戏院、人造滑雪场，举办建筑展览会，使城市更具活力。



图24 火车站旁购物中心



图25 双层自行车停放亭

结语

经过近30年的探索，新城运动引起了全世界的关注，特别是英国的新城建设，取得了举世瞩目的成就，赢得了很高的声誉。1975年，在巴黎举行了国际新城会议并成立了国际新城协会，总部设在伦敦。20世纪80年代以来，英国新城正向第四代迈进，明显可察的趋向是使人口分布与地区经济相结合，城市规划与区域规划相结合，并与其他地方城市串联，同时也更加明确新城的功能和旧城的关系，新城建设对解决大城市问题，优化城市空间结构起到了积极作用。

对比北京、上海等特大城市的新城开发建设，无论是开发战略、运行模式，还是公共政策、建设管理等，都需要进行更多研究、借鉴和创新。 

作者单位：北京市城市规划设计研究院

责任编辑：刘晓玲