

城市慢行景观网络论坛

Forum on Urban Slow Landscape

我们一直在思考城市应该是什么样的速度，如果城市即代表高效率、高生产力，那么越快越好。但是在越来越快的生活中，人们也不全然享受速度的快感，反而十分想念基因中就自带的闲适与缓慢。当城市高速的流水线中出现了某个部件的差错时，相连接的各个环节就如同多米诺骨牌一样，相继出现紊乱甚至崩溃，留下早已适应高速流动的人们在或瞬间或一段时间的空白中茫然、压抑、焦急，甚至咒骂。在现在的城市中，每个人都只能被动的等待，虽然这份被动看似主动。

作为城市流转变带及相关的设计者们，如何能让快者愈快，慢者愈适？从而让每个人都能主动的选择快与慢的生活频率而不是被动的接受？设计师设计的已不是三维的空间，而是在设计人应该如何调整和分割第四维——时间。时间之中人人平等，所以每个人都有权利争取能够支配自己时间的自由。

We always think about which kind of speed and pace a city should have. It would be the faster the better if urban as a representation of high efficiency and productivity. However, in a life increasingly accelerating, people fail to enjoy the delight of speed, but yearn for the coziness and ease what they have genetically owned. Modern cities are fast-running assembly lines. When any of the components goes wrong, the rings linked to it will fall into chaos, just like dominoes, or even collapse, leaving behind the urban dwellers, who have already been used to the fast rhythm of life, in confusion, depression, anxiety or even anger, in that moment or that period of blankness. Living in a city like this, everyone inevitably has to choose waiting, though it is a positive-looking passive choice.

As the urban conveyor belt, how can the designers to figure out a way people could fit into their own paces, and they could make their choices on a fast or slow life they would like to live, instead of being forced to accept what the city offers? What we design is no longer three-dimensional space; we need to consider how people can adjust and divide the fourth dimension — time. Equality before the time, everybody has the right and freedom to make decision on their own time.



交通规划需要执行力

Execution is Imperative in Transport Planning

李伟：北京市城市规划设计研究院规划研究室主任工程师，《北京市城市总体规划修编（2004~2020）》中《步行与自行车交通规划》部分主笔。
Wei Li: Principal Engineer of Planning Research Studio, Beijing Municipal Institute of City Planning and Design; Editorial Writer of the section of *Walking and Bicycle Transport Planning*, in *Master Planning Revision of Beijing City (2004~2020)*.

您作为一位参与“步行与自行车交通”法定规划编订的规划师，希望您能从城市交通规划专业的角度解读一下“慢行交通”。

李伟（以下简称李）：我并不认可“慢行交通”这个名词。机动车交通和非机动车交通是相对应的两个专业术语。如何区分快慢呢？在城市里堵车的时候，汽车比步行还慢呢。所以提快慢是没有意义的，“慢行”甚至含有一点贬义，我们可以说提倡步行和自行车交通，但我们能说提倡慢行交通吗？交通出行，谁不希望快呢？实际上所谓的“慢行交通”所关注的问题还是非机动车通。

您作为一位步行及自行车交通方式的倡导者，您平时上下班步行或者骑车吗？

李：我开车。理由是从我家到单位开车最快、最节省时间。我在写《步行和自行车交通规划与实践》的时候，很多照片都是我在车里拍的，我站在一个开车人的角度去观察这些问题。我年轻的时候只有公交和骑车两种选择，我一直骑车上班，因为骑车最快。回国以后，坐了1年公交，后来改开车。哪个快，我就选择哪个。现在从住的地方到工作单位，骑车要骑40分钟，而开车只要25分钟，坐公共汽车要1个小时，我走来可能得2个小时，所以就开车了。而且现在城市的环境没法骑车，经常骑着骑着就没路了，被汽车一挡，进不去也出不来，汽车都是擦着过，非常危险。但如果城市自行车交通环境能有所改善，会增加一大批骑自行车的人。

《北京城市交通发展战略规划》与《北京市城市总体规划修编（2004~2020）》实施已有五、六年的时间，是否达到了预期的规划目标？

李：没有。总体规划所提出的都是一些原则、策略、方针政策。具体到可操作实施的规划，还有很漫长的工作要做。2008年，由北京交通委主持，我负责，编制了《北京步行和自行车交通规划准则》。2009年至2010年，大概一年半的时间，北京市市政工程设计研究总院在这个准则的基础上，编制了设计导则，将规划进一步深入了。2008年的时候，市发改委颁布了《绿色北京行动计划》，这是一个2010年至2012年3年的行动计划，希望在北京做出3个典型案例来，一个是中关村西区，一个是CBD核心区，还有一个是宣武区的“两广路”（广安门内大街），这一案例是由我负责的。非常遗憾，“两广路”的规划现在还没有实施，推动起来非常困难。但中关村西区一些地段已有所改善，已经为自行车划了线，并安装了护栏，自行车的路权就有了，一些地面停车也被迫转到地下。我是西城区的政协委员，我每年都有提案，推动这个事情。

您认为在推行的过程中困难重重的原因是什么？是公众意识、政府政策支持，还是经济条件？

李：首先政府是应该负责的。规划都提得很好，但是需要具体的措施将规划执行下去。这需要所有相关部门的支持，但每个部门都会有各自关注的重点，考虑的角度也不一样。我们不能只说司机不遵守交通规则，抢占自行车道。政府需要采取措施治理这些现象。教育是必须的，但这是一项长远的工程，不能没有针

对当下问题的对策。

您曾经在以前的一次访谈中提到：“东京的中心区公共交通的出行率是88%，北京市的总体规划提出的比例是到2020年达到50%”，那么您能否具体谈下在城市公共交通、步行和自行车、小汽车三大出行方式中，怎样的一个比例才是合适的？

李：这个问题是我们城市交通规划的一个核心。这个比例做好了，城市交通自然会好。交通出行不是目的，目的是要去那儿。从O点（起点，Origin）到D（终点，Destination）点，便捷是首要的，所以首推的应该是公共交通。从每小时通过道路横断面的人数来看，公共交通运输效率是最高的，其次是自行车，最后才是小汽车。北京提出的是公共交通要占一半，自行车要不低于25%，小汽车不能高于20%，剩下的为包括出租车和其他方式。这是我们提出的目标。这个比例也参考了世界上其他城市。统计了以后发现公共交通要得占50%以上才行。不然的话，出行效率会很低，但如果把自行车、步行路权都给取消了，那短距离都得开车、坐公共汽车，这方便吗？

我们制定的依据一方面是根据道路容量，另一方面考虑出行距离。在不同的距离中，出行方式的优势也不一样。远距离的非非地铁更快；到郊区，开小汽车最快，公共汽车也很快。骑自行车有距离限制，一般来讲超过5km就没有优势了。走路，超过1km以后，也没有优势了。骑自行车在城市中最大的优势是最准时。在做北京市交通规划的时候，我们做了调研，问大家为什么骑自行车，选择最多的原因是准时，这特出乎我的意料。

但是在规划里我们还注意到一个数据，“到2020年小汽车的数量达到500万辆”，但是现在已经超过了400万。这是不是会影响到规划中公共交通出行达到50%这一既定目标？

李：小汽车的数量，与小汽车的使用是两个概念。我在东京住了7年，东京行政区1 300万人，机动车数量始终在450万~460万之间。北京差不多快2 000万人了，470万辆车。所以我们机动车人均拥有量是比东京低的。但是人家上班不开车，而是坐公共交通、坐电车、坐轨道交通。为什么呢？因为坐轨道交通快，而开车的时间肯定要比轨道慢，可能时间至少都得花多1.5倍。还得停车，停车费很贵。日本的停车是由需求决定价格的，是由市场形成的一种



1. 北京市城市交通结构发展目标示意图。图片来源：《北京市总体规划（2004~2020）》
2，3. 北京市部分良好的自行车交通环境 © 李伟

平衡。不开车不是因为政府号召，而是人们自然而然的选择。他们能达到现在的水平也非一朝一夕之功，他们的轨道交通发展了很多年。公众养成了一种习惯，出行首选地铁。一个大公司可能只有几个董事会有自己的固定停车位，其他人都是坐地铁。在地铁里你看不出人们的身份。

但在中国现在买车似乎成了一种身份的象征。

李：这需要一个过程，新的道德规范、新的时尚的建立需要时间。

到那样的时候，城市环境也能提供相应的条件。您刚才也提到了，在编制规划的时候，也有过一些公众参与的过程。您能介绍一下吗？

李：当时做这个规划的时候，我们内部的专业人员，如我的同行，都有不同的认识。有的持积极态度，有的持消极态度，还有的不确定，我们争议非常大。所以我就想：那我们问骑自行车的人，问走路的人，听听他们的意见。步行和自行车各调查了5 000人，在市区各个路口发放调查问卷。举个例子，人行过街，以前说解决过街问题，就是修天桥、修地道。但市民说：我们最烦这个，希望平面过街，希望行人

绿灯时间更长一些。

现在流行的观点认为，汽车产业能够带动城市经济的发展，但我们也读到过一些国外的文章，是关于衡量自行车步行系统的经济价值的，您能否在这方面给我们一些专业的解读？

李：我对经济性没有太深入的研究。但我认为汽车对GDP（人均生产总值）的贡献只是一时的，也带来了一些负面影响。一旦负面影响超过了收益，你就得控制了。我就特别崇尚像日本、纽约那样的生活方式，买了车在家放着，上班坐公共交通，周末去玩的时候、大量购物的时候，才使用。其次，景观环境提升之后自然能汇聚人气，这与景观有莫大的关系。如何提高道路的绿视率，怎样营造树荫，如何组织人流，如何设置停留空间……这些都应该在道

路景观的层面上予以解决。城市道路的空间是非常有限的，除了车道、自行车道、步行道、隔离带，还有很多公共服务设施，因为空间不够所以比较提倡以立体的方式来营造景观。

我们了解到日本有很多在这方面不错的范例，根据您在日本的长期经验，您认为我们应该向他们如何借鉴？

李：在城市空间不够的时候创造空间，这一点日本是最值得我们学习的。无论是新区还是老区，都比较推荐采用人车分离。不是像国内，用天桥、地道进行分离，那只是局部解决。日本城市许多交通枢纽的整个街区都采用二层的连廊，或是地下街的形式。例如，大阪市有一个世界上最大的地下街，可以到达地面上任何一栋楼，而且具有很清晰的标识系统。绿化也

立体化，不是只在平面上做文章。他们对树种的选择、树冠的形态、季节的考虑等等也都非常讲究。如果北京要建设世界城市，这些都是需要细致考虑的。

北京新近出台了“治堵方针”，您是怎样看待这一政策的？

李：这一行动是很必须、也是很及时的。解决城市交通问题需要两条腿同时走。一是大力发展公共交通、自行车交通；二是要对小汽车的出行进行适度限制和引导。我们现在的举措还是先期的，先大力发展公共交通，随着公共交通、地铁新建路段的开通，公共交通水平的提高，再进一步限制小汽车出行。不能一下子就限制得特别死，这会对市民出行造成大的影响。（涂先明、周明艳 采访，涂先明 整理）



交通是政治问题 Transportation is a Political Issue

王军：新华通讯社高级记者，《望》新闻周刊编委。
Jun WANG: Senior Reporter of Xinhua News Agency, Member of the Editorial Board of Lookout Weekly.

您在北京生活这么多年，您觉得北京交通有怎样的变化？

王军（以下简称王）：到任何城市的第一步就是走路，在走路的时候，我才真觉得我到过这个城市，你在车里面待着，是无法真正感觉到的。所以我个人一个很重要的经验就是走路，从1991年~2003年，我在菊儿胡同——新华社的宿舍——生活了12年。2003年我搬到通州，在一个很标准的住宅小区里面生活，这样的生活反差太大了。从住的地方到八里桥地铁站，大概是3km多一点，这是可以步行的距离，但是我走了好几次之后，都很沮丧地放弃了，跟呼啸而过的车辆相伴，你产生不了任何的愉快。那么我就想为什么我在胡同里面愿意走路？因为胡同里的步行能够带来愉悦，这种愉悦是基于几个条件的：马路一定不能太宽，车速也一定不能太快，一定要有非常好的人行道，路网一定要密，最好100m左右要有个十字路口，能有期待、有悬念，有更多的可能性，

能够吸引你的脚步，勾起你的好奇心。十字路口是大家最愿意扎堆聊天的地方，见面的场所往往是吸引我们脚步的地方。以前的城市里会有很多的寺庙，我相信这些寺庙都不是规划师规划出来的。寺庙是很重要的公共空间，就跟西方的教堂一样。那些寺庙是能发生《西厢记》这种故事的地方，是人们对社区认同的地方，而这些空间又能够提升社区的不动产价值。我们现在的新城建设，弄得大家都不愿意走路，就是因为场所缺失了这些要素。

您是如何关注到城市的这些方面的？

王：从1990年开始，北京剧烈的城市改造对我的职业生涯产生了很大的影响。因为城市改造，老百姓与官方产生了很多矛盾。老百姓不断地找我，我不断地去工作，不断地遇到这些矛盾，我就不不断地想到底怎么回事。我记得在1999年、2000年的时候，我对那些外迁的老百姓做过一个调查，大概是在五环路附近有一

大批外迁小区。那个调查对我触动非常深刻。我一停下车，就有几百人围上来，把我拉到小区的小凉亭，要集体接受我的采访。他们被迁到那里之后，没有干净的水喝，就抽地下水，但南城的水都受到了严重污染，喝了之后就会视力下降、掉头发等。同时我感觉到，这其中最大的问题就是交通。有一天，一位老百姓跟我哭诉，说“我付不起地铁的钱，我的生活破产了”。他如果在西单卖水，还可以养活一家人，但被迁到石景山那儿去，靠什么活？

后来读完梁思成和陈占祥的方案，我一下就觉醒了。如果城市是一种不平衡的发展，就会永远制造交通问题。引发交通的源头如果不得到控制，如果职住过度分离，大家都不得不跨区域就业，你再修立交桥都无法解决交通问题。所以我觉得梁思成、陈占祥的方案最精华的地方就在于此，这是一个面对未来的方案，不仅仅是为了保护一个老城，它提出多中心的城市布局，实际上就是为了平衡地发展城市，减少跨区域的交通。

后来，我有机会去国外的城市考察，看到他们是怎么犯错误，再看他们是怎么想办法来弥补，也让我更深刻地理解了中国城市规划理论和实践上的种种问题，之后完成了《采访本上的城市》一书。在那本书里，有一则故事的导读就引了这样一句话：“交通是政治问题”。怎么分配路权，这是政治！路权是向少数人倾斜还是向多数人倾斜，这是政治。我觉得这讲得太对了，我们必须清楚买一辆自行车的人和买一辆宝马车的人，他们在生命的地位上是一样的。

是不是可以这么理解，需要在政治层面对这样的观点有更多的响应和支持？

王：是的，我们还要算算这个账，做一个发展汽车与发展步行的经济价值对比。把被大马路干掉的商业，与汽车产业和修公路增加的就业做一个对比，哪一个更可持续？美国在第二次世界大战之后，也是到处修大马路，后来，他们终止了这样的计划，并认真反思。美国规划协会的秘书长跟我说，当时，修马路是一个巨大产业，提供了全美1/3的就业岗位，问题迅速上升到政治层面。最终，越来越多的街头抗议和道路越修越堵的现实，迫使当局另谋出路。

一定要逼得我们都开着车上下班，才能有汽车产业吗？！不，你可以买一辆车，但是你乘坐公交上下班，可以用这辆车去郊游或者做一些特殊的用途。

李迪华（以下简称李）：我有一个德国的同事，是柏林理工大学的教授，他一年下来基本只开5次车。第一次是接夫人做体检，因为他夫人身体不好，每年的体验得开车接送；第二次是每年暑假陪夫人到奥地利度假；第三次是圣诞节购买礼物。这3次是固定的，其余2次随机。所以在这事情上我特别有感触，就是说你可以买车，欢迎你买车，但是你可以不开车，这是完全两个不同的概念，而非直接地限制开车。

王：不限制你买（汽车），但应该限制使用。

李：对，但是应该通过一定的政策来限制，比如在巴黎，在自家院子停车都是需要缴费的。

王：还有一点，如果开车，我们生活当中会少了一个最重要的东西，就是偶然性。偶然性没了，就没有故事了，这是最可怕的一个事情。一切都是要事先约好，一切事都要计划好。这

跟互联网的使用很像，我们以前的学习方式，会有很多偶然性，但互联网带来的关键词检索，使知识获得太过于简单，我觉得这是值得反思的。所以，我到城市里的时候，就喜欢在街上看看人，我觉得很享受，这才是生活。

最近，我又打算搬回菊儿胡同了，因为我儿子跟我说：“爸，你以后要骑自行车带我上学。”他为什么这样想，缘于我带他去看上海世博会，一个5岁的孩子自己要求把城市地球馆看了3遍。他记住了石油再过45年就没了，将来会到处是垃圾……他非常紧张这些事，看完后第二天吃饭的时候，他说：“你们能不能不用一次性的筷子？”然后过几天，他说：“我们能不能骑自行车？”所以，我决定带着他回菊儿胡同。这不是要说他的觉悟有多高，而是说新一代在关心这个事。

所以说未来还是有希望的。

李：但这里面有一种规划的迷失。规划是僵化的，一旦形成，改变和打破起来很困难。

王：中国的快速城市化是以邓小平南方讲话为标志点，这也不过20年时间，这短短的20年我们几乎走了西方世界走了上百年的路。外滩改造就是很典型的例子，从新建立天桥到拆除立交桥，就10多年。而美国波士顿的“大开挖”工程，1959年盖好的立交桥，前几年才拆完。我觉得中国就是各种类型的建设形态混杂在一起的地方，总是在不断调整方向。这很值得研究。

但我有一个疑惑，您很强调城市的多样性，然而同时您很反对在城市中心区建设Shopping Mall（大型购物中心），但Shopping Mall也可以成为城市多样性的一种。

王：它不代表多样性，因为它是和高速路联系在一起的，它一旦进入城市的内部，就会与小商业形成竞争，将原本紧凑的城市肌理肢解成碎片。它会把你家周边的小商业全给挤垮，成为“寡头”，你必须去买一辆车，开到它那儿买下一周的生活用品，这还有多样性吗？其实Shopping Mall在美国不是建在城市内部的，而在郊区。

您提到了规划师应该多到国外去学习，可是人口最密集的城市中，欧洲一个都不占，所以我想知道人口规模的问题是限制城市慢行交通发展的重要原因吗？



4. 《城记》，王军著，生活·读书·新知三联书店2003年出版
5. 《采访本上的城市》，王军著，生活·读书·新知三联书店2008年出版

王：我觉得人口规模是一个结果，但我们现在的规划却把它做成了一个实施规划的目标。我觉得，在某种意义上，城市应该像个公司，大家来购买城市的不动产——股份，通过征收不动产税来雇佣政府提供公共服务，这应该也是一笔交易吧。因为这个地方有机会，所以就可以吸引人口。而我们现在是反过来了，因为我们想要那么多人，才要制造那么多机会。我们为什么想要那么多人呢？是因为我们想要那么多的地，我们的城市总体规划确定的人口指标，是跟建设用地指标绑在一起的，市长们为了拿地，就得先去“拿人”。

那您认为中国内地的城市应该借鉴哪些好的国外经验呢？

王：这是太大的问题。还是回到交通问题，我们可以看看什么样的城市结构最有利于减

少交通的发生。比如，巴黎就将新旧城市分开发展，在很大程度上缓解了单中心城市的拥挤问题。在交通政策方面，香港城市交通组织得非常好，最主要的是发展了公共交通和步行系统，采用了混合立体的交通方式。我们还看到，深圳的城市规划也是很好的，沿着海岸带状发展，就像串糖葫芦，把一系列中心串了起来，有利于城市的平衡发展。但深圳最大的问题就出在中观层面上，中观层面，就是街道系统，太多“门禁社区”和宽大马路用的还是汽车城市的那套东西。

李：没错。我2010年11月份去深圳开会，给深圳市规划局的建议就是，在深圳的宽马路上进行二次城市化。

王：这个提议很好。镇江就做得很有意思。它的旧城改造属于不动平面，只动立面。其实，一个城市伟大的地方在于平面而不是立面。占

城市面积20%的道路如何构成城市骨架？在北京，我能想到像一个城市的地方，就是798。它其实只是一个工厂的大院，可今天，你走进这个工厂的时候，它却像一个城市，里面有许多小商业、画廊，多样性在那里发育。可出了这个大院，走到城市的大马路上，你却像掉到了沙漠之中。我后来还到过成都的锦里，那就是一个造出来的“古镇”，只有一个城市的空壳。它的尺度是城市，但它到底是不是城市呢？其实，它只是开发商的一个楼盘，造得像古镇的样子。

北京新近出台了新的“治堵”方案，您是如何看待这一方案的？

王：我觉得这个方案本身还在延续老一套的思维，比如政府还在扩马路，还在增加停车楼，实际上还在鼓励小汽车的发展，虽然它现在是通过摇号的方式，试图将汽车增长的

速度有所降低。但只是减速而已，这实际上不是治本之策。其中对公共交通优先方面的表述也很模糊，我们看不到公交在中心城市获得了绝对路权。而且方案提出的公交出行比例——50%——这是一个比较低的标准。所以我觉得这是个非常妥协的方案，这种环境里面，公共交通的效率不会得到迅速的改变，因为治堵最重要的是治公交之堵，这方面不花大力气、不采用严厉的措施去解决就无法从根本上改变北京的拥堵。这个方案很遗憾的就是没有确定公共交通的绝对主导地位。中国的城市有很多就是从老城市发展过来的，注定是高密度的，在这样一种高密度城市里面，指望让小汽车来主宰，是不可能成功的。在这样一种环境里面，只能让公共交通来主宰，应该在非常短的时间之内改变对路权的分配，真正向公交倾斜，同时，切实调整单中心城市布局，才能够达到治堵的最终目的。（余依爽、田乐 采访，涂先明 整理；特别鸣谢李迪华老师的大力帮助）

究出来的一套体系，但是真正宜不宜居，不是专家或是政府说了算的；宜居这个概念应该是透过城市里的公众得出来的感受，如果大家觉得不宜居，专家、政府认为很宜居，有用吗？所以说我们要让城市规划中的交通规划、出行规划回到个人的尺度上来。我们的城市发展如果不回到这样的一些最基本的尺度上，让老百姓感到舒适、安全、方便的话，所有的事情都是空谈。

我们现在出行系统存在很大的问题：公交的接驳是不是有效？公交的使用是不是人性化、是不是有效？数量上是不是足够？……这些问题现在都被提了出来。这和城市的规划也很有关系，四环、五环以外很多地方都是睡城，例如地铁5号线，从北边的起点天通苑北站到慧新西街北口站，这一片范围基本上早上没有下车的，都是上车的。想想看，在某些地段、某些时段大家的行为是一样的，地铁能正常运行吗？

当初自然之友发起《宜居北京骑步走》这个活动时，您是基于怎样的考虑，为什么会选择这样的关注点？

李：应该说有两个原因。一个原因和我们这个组织的发起人梁从诫先生有关，梁先生当初离开我们这个执行团队，是出于健康的原因。梁先生曾发生过一个很遗憾的交通事故，他60多岁高龄时在胡同里面骑自行车的时候遇到了机动车，身体受到了很大的伤害。他作为一个中国民间环保的先行者，一直身体力行，在胡同这么一个宜居的空间里骑自行车，我觉得这本来是一件很惬意的事情，但是他却受到了伤害。第二个原因也和他的家庭有关，梁先生的父母亲都是中国的建筑大家，当时在北京城的改造建设上面梁思成先生和林徽因女士提出了一些可以将传统性和现代性和谐并存的方案，但最后都非常遗憾地没有被采纳。而我们认为步行、自行车这样的方式，恰恰是很容易与北京的胡同文化对话的方式。北京市的自行车出行率在上世纪80年代的时候曾达到过将近80%，现在却已经跌至不足20%了。

在自然之友《宜居北京骑步走》的报告中，对自行车出行的劣势分析主要分析了两点，分别是长距离通勤之苦和对自行车的社会偏见，您认为主观价值影响和客观环境限制这两个方面哪个对解决自行车推广问题更为关键？

李：首先，观念不是一成不变的。现在自行车

面临着另外一个尴尬，就是自行车文化的衰败。自行车出行应该是一个低碳的、阳光的、健康的、时尚的方式。如果大家都意识到这是一种时尚、健康的事情，可能更多人会愿意参与进来。另外，我觉得可能最重要的是，最近这些年机动车产业发展的政策，即我们经济增长的方式。我们过度依赖私家车带来的产业增长，我们过度迷信或者相信私家车产业对中国经济增长的拉动作用，而经济的增长不仅仅是一个数字的积累，经济增长应该有它的内涵，应该包括公平地、有效率地改善不同人群的生活质量。我们盲目地追求GDP的增长，我们总是往前冲，冲到某个时候以后，我们才会发现我们错了。我们发展的历程中为什么不可以有很多超前的反思、及时的纠正？为什么在我们当今的社会里面会对机动车如此地顶礼膜拜，认为出行和机动车有如此强烈的关系？

我到法国做过考察，巴黎的地下水道系统是100多年前的设计师在设计这座城市的时候就已经想到了的，今天这个系统仍然能够满足城市发展的要求。我在巴黎和里昂考察了他们的自行车交换系统，真的是让我非常钦佩。从16世纪起，里昂这座城市的文明就像涟漪一样，一层一层地发展，它将最古老的城区保留了下来，将之作为一种遗产，以后的城市扩建随着年代的更替，依次在其外围展开。当你站在山顶的天主教堂上眺望整座城市时，你都能够感觉到你和城市的身份是怎么联结在一起的。在很多欧洲国家中，除了复杂的地铁系统，还会有地上的轻轨、火车，以及各种各样的公交巴士系统，并在城市里严格限制机动车的出行。在他们的社会里面，为了公共的健康、为了出行的安全、为了一个城市的宜居环境，社会公民可以达到这样的共识：机动车的确是一个快行的工具，但是快行不是一切；大家愿意为了多种宜居指标的和谐共存，而放弃私家车横冲直闯的权力，当然大家还与市政一同构建了高效、舒适和便捷的公共捷运系统。

您认为中国人民的社会意识还没有那么得强？

李：可以这样说，但是我觉得这个时间也快到了。大家不觉醒也不行了，已经堵得没路可去了。借用白岩松在《新闻周刊》里面的一句很诙谐的话，他说可能再过几年中国城市的机动车出行的时候，估计成人尿布会非常好卖。

另外我觉得公众里面现在还存在着一些分歧。很多人说北京交通的现状就是一个烂摊子，北京已经成了世界上最大的停车场。北京的现状已经那么困难了，那自行车出行真

的是条出路吗？对这个问题我的回答是：我们这个城市的问题需要多种解决方案；自行车不会把所有的出行问题都解决了，但自行车是一个很好的抓手。我们想象一下，如果这个城市所有的车道都是为车而建的快行道，那市民文化、商业文化可以在哪里出现，难道在高速路上吗，在停车场充足的大型连锁超市里吗？诸如纽约、巴黎这样的国外城市，它们商业文化特别发达的地方，城中心繁华的地带通常都是以慢行为主的。而在北京，就像学者王军曾说的，拿长安街来说，它有什么商业文化和市民文化？你愿意在长安街上逛街吗？不愿意。第一因为那条街一直通到尾，没有任何的惊奇、悬念；第二因为走在那条街上会让你感到特别劳累和渺小，没有任何适宜人的尺度的文化创造活动。有的也就是大众旅游的过客而已。如果我们的城市道路都变成那样的，该有多恐怖。

所以我说自行车解决不了所有的出行问题，但是自行车的作用是在于有了它才有了人活动的尺度，有了人活动的尺度，才会有文化生活、商业生活。我们不能把我们的商业生活、文化生活全都推到那些大的Shopping Mall里面，我们可以到那里去看电影、去购物，但是那不是市民文化。美国有很多关注宜居城市和Smart Growth（精明增长）的市民团体批判大型连锁的Shopping Mall，就是因为一旦太多的大型Mall出现以后，就会把很多小的商业街挤垮。原本充满历史文化气息的、各有特色的、朝气活力的街区变得非常萧条，城市的商业文明也就渐渐被取代了。步行和自行车不能解决城市所有的问题，但是它确实是一个衡量城市尺度是否宜居非常重要的标准。如果我们的城市是一个不适宜步行、不适宜自行车的城市，它一定不是宜居的城市。车多路堵是大家不得已的选择，我做过文献索引，举不出一篇文献是支持城市的可持续交通可以通过大力发展私家车来实现的。所以一个城市的政府，它应该具有前瞻的远见，应该从公共服务的角度，给大家提供其他的出行选择。

比如说加强公共交通的建设？

李：对，城市出行应该有多种选择，而且更多的应该是混合的模式。就像我们从家里出来走到站台的距离是有远有近的，毕竟不是每个人都那么幸运自己的家就在站台旁边，而且也不是每个人愿意自己的家就在站台旁边，那对于从家走到站台这段距离来说，自行车是非常便捷的。



宜居不能没有公民的监督，不能缺少公民的意见 No Public Supervision nor Opinions, No Livability at All

李波：自然之友协会总干事。2010年自然之友发起《宜居北京骑步走》活动，募集志愿者对北京自行车、步行出行环境进行调查，并出版了相关专题报告。

Bo Li: General Director of Friends of Nature, which has initiated The NGO's Search for a Low-Carbon and Liveable Beijing Bike for a Better Beijing from 2010, recruiting volunteers to process surveys on bicycling and pedestrian environments in Beijing and publish relevant theme reports.

您平时主要会选择什么方式出行？

不宜居。

李波（以下简称李）：我主要是坐公交，夏天也会骑自行车，偶尔也会开开车。我们家住在北五环，工作的地方在三环内，这一段距离在北京的骑车环境里面来说还算相对不错的。原来我们办公室在王府井后面，过了安定门开始进入到胡同区，那才真是让人头疼的。这是一个很让人困惑的事情，胡同是北京的一种传统民居形式，在这样的更符合宜居特点的地方，我们却让它充斥了太多的机动车，步行的人、骑自行车的人都被挤得没有地方可去。你在那样的一个空间里面会觉得非常压抑，非常紧张。一个分明是宜居的环境，却变得非常

那您认为“慢行交通”与宜居生活环境间是怎样的关系？

李：我们现在讨论的“慢行”其实是相对于快行来说的，是相对于机动车为主的交通系统来说的；其实“慢行”并不慢，“慢行”指的是人的正常行走，以及以自行车为主的非机动车出行的方式和速度。现在的实际情况是：我们把出行的资源和出行方式的权力过多地向机动车出行方式倾斜，快行“大行其道”，结果适得其反——快行变成了慢行，而本该留给行人和自行车的慢行系统则长期保守冷落，本该是

低碳的出行方式，却处处不受待见。其实，人的生活状态不需要故意的走慢，也不需要故意的飞跑；以正常的速度工作、生活的状态才是我们需要的。这就得在个人生活的尺度里来谈这些问题。

说到交通系统，我觉得我们真的需要问一下：我们这个城市是为谁而建的？大家觉得这个城市宜不宜居，是谁说了算，谁的感受最重要？如果问了这样的问题，我们才可以真正地发现慢行系统或者是自行车出行的意义在哪里。2007年建设部颁布了《宜居城市科学评价指标体系》，这其中的“宜居城市”的概念让我很感兴趣。我觉得“慢行系统”特别需要和宜居挂起钩来。宜居可以是专家研

您觉得在交通方式推行的过程之中，政府的投资与政策是最重要的？

李：非常重要。政府在公交出行里面应该是一个多角度的、全方位的一个规划角色。巴黎的规划设计意识要比我们早很多。按照一个使用北京公交系统的人来看，巴黎即便没有自行车租用系统，公共交通已经很方便了，而且自行车交换系统是全局考虑的，巴黎市区内自行车出租的服务无论是布点还是数量都能让市民方便，普遍地使用这项服务。这一点真的体现出他们在规划上的运筹帷幄。

客观来看，在世界范围内比较而言，我们中国的自行车道的拥有量、整体长度，以及为自行车专设的交通设施等等，应该还是世界第一的。也就是说，中国的城市要在低碳出行方向努力，还是有很好的基础优势。但是从发展的趋势来看，这种优势正在一点点被机动车产业蚕食。

中国自行车出行系统的尴尬发生在八五、九五、十五3个五年计划期间。在九五和十五期间，在北京市的交通规划里边，作为大众使用的交通工具“自行车”三个字只字未提，自行车出行率从80%迅速下滑到18%。曾经新闻报道里面有好几个城市提出要取消自行车道，让位给机动车。

北京奥运会以后我们开始建自行车租赁系统，这个提议是非常好的，而建立的出行租赁系统却缺乏一些基本的考虑：第一，既然是出租，你就要考虑借和还的方便。如果不便于借和还，谁还来借？当时几家运营公司之间并没有真正做好借还系统的连通，而且将租车系统转包给报刊亭的环节中也存在着很多弊端，结果导致了奥运期间的自行车租赁系统没有收到良好的效果。因为公众所见所闻的是这件事的表面现象，而我们对自行车出行的倡导也就一同被淹没了。我们在倡导一件好的事情的时候，如果仅凭这件事好，我们就不计成本地去做，我觉得是非常不负责任的。把好的事情做成臭的事情，那以后别人就不会来支持了。如果说我们在宜居的这个问题上不能很好地交出满意的答卷，那中国的城市发展将会面临太多的社会和环境问题。

我们也了解到自然之友曾参与了《绿色北京行动计划（2010-2012）》制订，其中包括了步行和自行车出行的倡导与推广，那现在这个计划实施的情况怎么样呢？

李：北京市在2009年12月出台了《绿色北京

行动计划》，这个计划中第一次提出了“慢行公交系统”的概念，其中一个主旨是废除或者改善不利于自行车出行的规定和政策。这一点说得很明确，但是一年过去了，我们还没有看到相关市政交通管理部门的具体措施，所以在我看来，到目前为止这个程序还没有启动。我们希望和北京市交管部门、交通局的官员有进一步的跟进，也希望今年自行车出租系统在投放和改善方面有大的举措。但是这些举措中的所有这些问题都需要民间组织、独立的学者，以及社区代表共同的力量。

您还是比较推崇民间的力量，和自下而上的这种方式？

李：对，需要这些人站出来说话。宜居是公众的感受，这里面不能没有公民的监督，不能缺少公民的意见。

在《宜居北京骑步走》的附录里，我们看到了**一些北京地铁沿线自行车停车点、修车点和租车点的信息汇总。因为我们看到的只是一些数据的统计，自然之友还有后续的工作计划吗？**

李：说实在话，目前只是我们有限的志愿者参与了工作，我觉得公众的评议还不够。我们也希望能将那一部分的数据进一步地丰富，并让这些数据为大家所用。我们希望凡是有自行车出租的地方，使用者都可以到那里去提意见。意见多了就会形成一种公众压力，并能成为如何改善的基础与依据。我们已经在网站上推出了一个北京市自行车停车、修车点和租车点的标注系统，也对较易自行车出行的地段进行了标注。我们也希望大家能够更多地去使用这些标注信息。

此外，我们今年也想在自行车路权的问题上有所进展，看看能不能找出一段路或是一条街，希望市政可以将之定位成自行车出行的示范街道，也希望通过这样的方式来树立自行车的权益诉求。我们也会寻找渠道与市政部门关于自行车下一步投放的过程进行交流，就停车难、存车难等问题做进一步的沟通。

步行和自行车的系统性会更加重要、更加具有意义。您觉得建立这样示范街，能对提升公民的意识和政府的决心起到多大的作用？

李：公众活动有些是需要吸引大家关注，有些是要实质性的东西。做一件事就能解决所有问题是不太可能的。所以我们做这种事更多的是

呼吁，关注的人多了才会更加有效果。

您所设想的城市中的停车点、修车点等自行车服务设施的理想比例是多少呢？

李：我们还没有一个具体的数字。应该说2011年是很重要的一年，我们也希望在今年能够把这个数字明确，能够提出一个概念来。比如说一个覆盖全城的自行车租赁系统应该是一个什么样的规模？一个基本满足公众在5km、10km级别里的覆盖投放率应该是多少？大家的使用率又会是多少？但是无论如何，我们必须处理好自行车和公交接驳的关系问题，未来出行方式肯定是混合的，一个未来的现代城市不可能仅靠一个交通工具出行。

您觉得一个好的自行车系统本身，以及它的换乘和租赁系统最理想的状态应该是怎么样的呢？

李：我希望我们的设计师能够设计出一种让大家一看眼前一亮的、一看到就想跳上去骑一下的自行车形象；而且自行车还有卫星定位仪，这样就可以通过一个中央控制系统知道所有的自行车在哪里，以致不会再出现自行车的丢失；为了解决城市里停车困难的问题，我们的自行车可以设计成折叠的；自行车出租也是免费的，我们任何一个人拿着中华人民共和国公民身份证去刷一下，这个自行车就会产生一个特殊的代码，就和你的身份证绑在一起了；然后我们在任何一个地方取车、还车都很方便……我觉得这个世界会变得非常美好……

您怎样理解以自然之友这样的中国本土环保NGO为代表的民间组织在推行自行车出行方式这个社会事件中所扮演的社会角色？

李：第一，因为我们是一个环保组织，我们希望在环保议题上我们能够帮助弱势群体发声。在城市交通这个议题上，“弱势”指的就是自行车使用者，自行车出行的声音往往也是弱势声音，他们不容易参与到公交政策的制定和监督中去。而这个问题恰恰是公益性的。

第二，我们也想在社会各方专业力量 and 政策力量之间搭建一种平台，起到协作作用，要让不同的声音能够对话、能够交流、能够碰撞。

第三，我希望我们也能实践，在实践中探讨一些解决方案，这也很重要。（田乐、涂先明采访，田乐 整理）



TOD模式之于中国 TOD Mode for China

W 意格国际资深顾问；1967年获宾夕法尼亚大学建筑硕士学位。史泰博先生拥有40余年的城市规划及设计经验。
Lewis STACKPOLE: Principal of AGER Group; Master of Architecture at University of Pennsylvania, 1967. Mr. Stackpole has over 40 years of experience working on projects involving urban planning and design.

据我们所知，您在中国一直致力于发展TOD模式（公共交通导向型发展模式），促使您来中国推广TOD模式的源动力是什么？

路易斯·史泰博（以下简称史泰博）：多年以来，我一直在北美和中东从事着TOD项目。我来到中国后，发现了几件事。一个是中国城镇化的速度真的是快得惊人，你们可能也有所了解，在接下来的20年里，大约会有3.5亿人将涌入中国的城市。在北京，看着窗外，我发现交通系统拥挤：道路上都是车，地铁和公交里也挤满了人。不仅在首都如此，我发现在中国的其他城市也是这样。并且随着城市的扩张，郊区也正在兴建。我认为目前的这种趋势存在严重弊端——它不仅占用农业用地，破坏空地，还需要建设耗资巨大的基础设施系统。而新的开发建设应该在棕地上进行，并配合适当的基础设施，从而保护绿地和农业用地。人们越来越依赖矿物燃料这种能源，人们在汽车泛滥的时代肆意妄为，造成了更多的污染。我在思考：这样不行！我们怎样做才能停止这些？

有两种解决方法。一种是进一步使现有城市密集化；另一种是建立卫星城。让现有城市更加密集需要在同样的城市空间面积内容纳更多的人。新型的卫星城应该通过高速铁路或轻轨列车和其他城市区连接起来。我们知道各种交通方式的效益性会给房地产带来财富；它们可以为开发商带来收益，为政府带来税收。从长远来看，新型卫星城和现有城市进一步密集化的理念只有运用TOD设计原则才能成功实现。伴随着建立密集型新卫星城，我们通过进一步使现有城市密集化，竭力处理和改善困扰民生大众的问题，比如负面的环境压力、气候变化和公共卫生。因此我们正在为整个世界而做努力，以使之变得更加美好。在城市发展中我们通过解决城市轨道交通的连通性，不仅在优化城镇体系逻辑脉络，还致力于提高城市居民的生活质量，并与较大的城市建立起具有活

力的多用途社区。

对于开发商、投资者、房主或业主，以及政府来说，TOD模式都能使其获得经济利益。TOD项目把交通系统，即轻轨列车和高速列车系统，转化为了一种使所有参与者都能获益的生活方式。这样的项目同时运用了几个重要的城市设计策略，其中包括运输站点，组织紧凑、多功能、适宜步行的街区，人性化的十字路口，充满活力的街道景观，形式多样化、合适的停车场所，多样的出入口环境，以及开放的空间……所有的这些特点共同组成TOD规划理念，是用来建立更美好的城市的方式。依我来看，TOD模式不仅仅是一些方式途径，它还是一种文化、社会、经济和政治理念，和城市化直接相关。而且我个人认为TOD模式意味着一种对交通的回应；我想提出一些前瞻性的、主动性的理念，比如“DOT（Development-Oriented Transit）”，即发展导向型交通。

城市政策应该指导交通政策的制订。目前，在美国——人们正在建造铁路和轻轨，却忘了它们也在逐步改变着这个城市。然而，在某些时候，决策者好像忘记了铁路系统的修建对于城市而言会造成怎样的社会转变；这将改变所在城市的肌理。

因为有了在许多地方工作的经验，我渐渐了解到中国所面临的种种挑战是史无前例的。从城市设计师的角度看来，其中一个特有的挑战来自于在这个世界人口最多的国家里，城市化快速发展的压力。我不断地了解到中国国情的特殊背景。我喜欢了解这个国家和日常生活中人们所面临的问题。我喜欢了解这些问题是怎么处理和解决的。我尽力通过自己的工作来解决其中的一些问题，以做出贡献。我为我自己身在北京而高兴。

您提到TOD模式应当是一种前瞻性策略，那您是否为新城镇设计TOD模式要多于已发展的城市或城镇呢？

史泰博：对于TOD模式，就像我刚才说的那样，城市政策应该帮助指导交通政策。说到这儿，一定要注意，在中国——还有世界上的许多其他地方——通过我们参与到的与政府合作的大部分项目来说，政府部门都没有咨询地方规划机构应该如何选择好高速列车或轻轨及车站的位置。他们缺乏城市多种部门间的一体化和连通性，因此，在这样的状况下，为了TOD模式的成功，我们必须对轨道的发展建设采取前摄措施。在中国轨道交通发展正在全国范围内广泛而迅速地展开，因此，我想说，这个策略不仅适用于已发展的城市的项目，还适用于新城镇的项目。

您提到了“城市文化肌理”，在中国许多城市都有它们特有的历史文化遗产。当您开展一个项目时——比如说，一个新城市或新地区——您在设计中会怎样处理原有肌理和新肌理的衔接问题？

史泰博：首先要做的事是确保那些由政府划定的“需要被保护”的城市肌理保留完好——法定的，就必须得有执行力。对无可替代、不可复原的肌理的保护是很必要的。在许多欧洲和美洲国家，古老的肌理已经被保护了起来，这具有极重要的意义。在巴黎、伦敦和其他闻名世界的历史古城，“古老的城镇”仍然是城市的中心。对城市原有肌理如此成功地保护使得城市居民愿意居住其中，从而也就体现出了对城市的重大经济收益。你或许会问，在一个保留完好的城市肌理周围怎样建立TOD模式呢？我认为我们需要建立一种与TOD模式连接的过渡形式，比如有轨电车能便捷地融入到原有的城市肌理中，但是它也要使“现代感的”新肌理与之自然地过渡衔接。旧肌理因其自身的价值而得到保留，但维持和尊重旧有肌理的同时，“现代”的基础设施的特征，例如照明、用电、用水、安全、保障和开放空间也都要得



以实现。这些新加入的城市特征既尊重了旧有结构，又以修建基础设施来吸引人们居住其中。再次强调的是，这种方式近来正在西方的城市中心兴起。我年轻的时候，旧有肌理并没有得到人们的重视，那时城市化还是一种新兴潮流，旧有城市肌理也常常遭到毁坏。如今，许多人都意识到了城市原有肌理的价值意义。

对于TOD模式原则之一——优先考虑最适于人行行走的设计，您能再详细地阐释一下您的见解吗？

史泰博：这是TOD模式中一个非常关键的部分。步行可行系统或自行车可行系统，换句话说，从各个层面来讲非机动车都非常重要。首先你必须明白，在美国我们把步行出行距离设定为400m——据我观察，我估计一般的中国都市居民步行出行的距离要更大一些，这意味

着中国人比美国人从家里到工作地点的步行或骑自行车的平均距离要更远。这就需要碳中和的周边环境了。为了将这种周边环境的潜能最大化，必须产生一种与之适宜的多功能环境，即服务于人们日常所需的便利设施，例如各种商店、公共设施和公共交通系统站点。通过多用途、适宜的公路和公共空间使非机动车更加便利，将会为个人、社区和他们所在的城市带来进一步的益处。步行可行系统对社区和个人的健康来说也是好事。

步行者在城市中的步行环境里都会有不断变换的视觉体验——无论是餐馆、购物商场，还是文化设施。这些步行环境在上海沿街和北京的一些地方中非常常见。生机勃勃、让人愉悦的临街道面是TOD模式中一个非常重要的方面，这是因为它们对于社区来说非常重要，它们的便捷性有助于提高街道零售的收益。换言之，TOD模式是一个提供给人们交流和分享的社区。无论是在街道上和朋友散步，还是在公交站或火车站等车的时候跟同在那里等车的人们闲聊，TOD模式环境都提供了分享交流的机会。而大面积的多车道主干道——比如在北京形成环路系统的干道——大部分都妨碍了这样的互动，然而这些却加剧了大型紧凑的“超级街区”的发展。为了推进社区一样的“分享

型互动”，我们需要在超级街区的筹划阶段就倡导要建设多用途社区，这就需要考虑多种出入口的问题，以形成动态的城市社区。我想到北京时，不会把它看作一个城市，我更多地是把它看作为一个国家或是一个地区。

TOD模式适合多大规模的城市？它取决于预期人口吗？

史泰博：不同规模的TOD模式适用于不同的人口密度。我认为你可以在乡村社区里应用TOD模式，就像在城郊或城市社区里的TOD模式一样。TOD模式可以被运用于各种各样的规模。在非常小的村子里或是非常大的城市里，TOD模式理念都有其价值。

既然每一个TOD模式都基本上包含了诸如学校、购物商场、医院和其他服务机构，那么如何使每一个TOD模式的设计都有其自身的特色呢？

史泰博：这个问题非常好，因为如果你在许多美国城市设计网站上去查看新都市主义，所有的项目都看起来非常相同。我认为促进评价和表现每个项目、每个城镇、每个村庄、每个溪谷或山脉的独特之处是设计师的职责。的确也

如此，从一个项目到另一个项目，TOD模式的原理大致是一样的，但是最终的设计方案必须具有当地性。需要谨记的是，我们应该去聆听土地。通过研究，我能确定一个具体地方的特殊点是什么，这能够使我从一个设计师的角度来创造一些独特的、唯一的设计。我认为作为设计师，进行这个过程是我们的职责所在。我们的责任就是呈现人和地的多样性。

TOD模式作为一种理论概念如何与实践相结合时相当关键的，“研究与设计”之间的关系也是我们很关心的问题，您是如何看待这一话题？

史泰博：我认为设计和研究很相似，甚至是相互依赖。为了赋予每个项目设计自己的声音，设计和研究应该一起进行。一个场地的每个方面都必须经过研究和评估：当地的文化、场地实际情况、当地的居民、商业、当地的政治和历史。我们的设计里会呈现出这些结果的综合形态。我们基本上通过设计中的研究来表达所获得的信息。有时某个场地包含着非常惊人的信息，当地景观会告诉我们某些事情——无论是文化上的还是形态上的——就像一首歌或是一首诗……你阅读景观，并从中感知信息。

研究是发现，设计也是发现。当我设计和勾画一个想法时，我会通过对设计的研究不断发现新的想法，而且还能通过研究发现观察事物的新途径。有些项目的专门研究就像刚才说的那样，然后还有更广泛的研究，会涉及到道路信息的细节和植物种类的信息……这两种研究获取的信息都会在每个项目里有所体现。

所以研究不仅仅是信息的集合？

史泰博：对。如果我们搜集信息而不去分析，那么我们所拥有的一切只是一盒子信息而已。比如，当我们在看一个项目的场地平面图时，我们会看到山脉和河流；我们必须努力去了解把这些信息聚合在一起后产生的“火花”——那儿有山脉和河流——所告诉我们的内容。对信息的解析会与可能的设计方案碰撞，从而激发出一些“特殊想法”的灵感。它或许和风有关，或许和阳光有关，也或许和景观形成有关；不经过适当的信息处理，很难说可能和哪个因素最相关。

您是怎样把所谈到的这些感知转化成实际的设计语言运用到这些场地上的？

史泰博：这非常难。我的秘诀是——我去倾

听、去学习，但我只听从我的画笔。当我开始勾画时，想法就变得清晰可见。一些人会逐一地展示他们的想法，并线性地将想法发展下去。所以困难是怎样和其他人沟通这些想法。我认为，画图是最好的表达。并且我发现图要表现的语言和汉语、英语、阿拉伯语都是一样的。如果我能画出来，我就能告诉你我想要的是什么。对于我来说，用电脑来表达这种交流的自由是很困难的，因为我觉得我的思维有时比电脑还要快、还要准确。接下来的是，我们有一个设计团队，所有团队成员都有自己的知识。我们了解了所有这些信息，并把它们整合到一起。

能够轻松且顺畅地把思想转化成设计语言的素质能力是可以通过训练达到的吗？还是说，这更像是一种天赋？

史泰博：我认为大家可以学到这种素质。你必须要有抱着为项目、为客户、为社会尽力而为的想法去做。然后，你像海绵一样使自己吸收知识、信息，然后经过想象并通过画图来表达出来。然后就是去不断地实践、实践、再实践！

从而去创造出新的设计。

史泰博：对，因为每个项目、每个客户都是唯一的，就像每片雪花都是不同的一样。为使项目尽可能地做到最好，你还得发觉每个场地、每个地方、每个客户，以及这个场地中的每种文化的与众不同的“神奇之处”。有人可能会说“我不理解”或“我怎样才能更好地理解？”，为了能更好地理解这点，必须更专心地聆听，更认真地思考，更深入地研究……读书、看杂志、和朋友聊天、去听讲座……怀有好奇心很重要，它有助于你形成属于自己的、独特的思维和观点。

作为设计师，只有当你有了更深刻的理解，你才能对项目负责。设计师依据收集和和处理过的信息，做出直觉决定，并把这些转化成设计。这个设计可能会被设计师表现得很自我，也可能被处理得很内敛，此时设计师需要考虑对于手上的项目来说，什么才是最可取的。凡是我们认为的伟大的设计师们，像凯瑟琳·古斯塔夫森（Catherine Gustafson）、玛莎·舒瓦茨（Martha Schwartz）、路易斯·康（Louis Kahn）、伊恩·麦克哈格（Ian McHarg）、弗兰克·劳埃德·赖特（Frank Lloyd Wright），都是讲故事的好手。他们的作品中流淌着神奇。设计是无声的，绘画也是无

声的。作为设计师，我们的工作在于无数的草稿、图画和图表，（它们是无声的），所以必须有人来为它们发声——来展现它们，激发我们的灵感。在我们这一行业里，我们要经常把这些动听的故事讲给我们的客户听。

另外一种描绘创造过程的方式就是E=mc²。这是个充满艺术美感的方程式。这个方程式基于知识之上，但是它也反映出了一种艺术和设计的表达。爱因斯坦通过他对于数字的思考获得了这个公式。如果你看他的书的话就会发现这些。

当沿着街道行走时，我会说，“噢，看那个！”——这意味着我的脑子正在思考，正在吸取一种体验，最好的学习了解就是去体验。如果你在中国有项目，为了最好地实施这个项目，你需要待在中国。你需要住在中国、体验中国、品尝当地的食物、努力讲他们的语言，让你自己沉浸在这种文化的其他领域，比如：音乐、诗歌、文学、艺术、政治——所有这些都能使建筑风格、景观设计和城市设计充满生气，这些是景观、学习景观设计的书本上找不到的东西，你需要去体验这些“鲜活”的元素。在中国每一天我都很“鲜活”——我在体验、在吸收、在消化。

众所周知，意格国际在美国波士顿也设有分部，我想知道是什么吸引您有兴趣来到中国工作呢？

史泰博：现在我和其他许多人都认为中国是世界上最令人感兴趣的地方。如果你关注新闻就会知道美国经济正在发生什么。而在中国接下来的20年里，3.5亿人将会迁入城市。这就说明城市设计师有3.5亿的潜在客户。作为一个西方人，3.5亿这个庞大的数字实在难于理解。整个美国还没有3.5亿人！

我在意格和马晓晖工作得非常愉快。在一家中国公司，国际的与中国本土设计经验和才华的独特融合给我的工作提供了最好的平台、抱负和希望。

TOD模式的应用是为了满足迫切的城市发展需要的一个策略，但也需要考虑其他因素，比如社会经济的可持续发展和生态平衡。生态城市主义是另外一个城市建设的可行方法。某个人不可能简单地说“好，我来自西方，我知道什么是适合你的最好的方法。”我选择来中国，且“生活”在中国，学习、欣赏这个国家和人民的方方面面，这些是我在美国时无法获得的。为了在中国给客户提供最好的服务，为了我能圆满地实施项目设计，我认为我首先需



要作为一个居民来体验这个国家，而不是作为“到中国一游”的设计师。

此外，我相信许多在中国工作的建筑设计师，甚至中国政府或许怀有很理想的目标，但都没能携着对城市设计的尊重完美地处理中国人民的需求。这就是我自己想要付诸努力的地方。我对于中国人民的诉求很关注。中国人民正在并且将要改变这个世界。

我们知道，您参与过世界各地的项目，基于您以往的合作，您认为中国设计师和其他国家的设计师之间最大的不同是什么？

史泰博：我觉得最大的差别还是数量上的不同。中国的人口和项目涵盖的范围非常有意思。在过去的一年里，我们做过多个项目，其中包括一些服务9 000~50 000人，甚至更多人的大至350hm²的设计。在美国你可能一年里也就能做上其中一个项目。现在的中国是一个城

市设计师学习和成长的很好的地方。

另一个很明显的不同之处是项目进展的速度。只有在中国开始工作后，我才真正开始明白事情是如何快速发生的。是的，我以前只是知道发展正在飞速进行，但我并没有真正感受到这种节奏。

我认为中国其他显著而独特的是：美丽、和谐和景观。这3个都是中国文化认同的非常重要部分。中国的景观设计居于与社会和谐发展同等重要的位置。

比如说，在美国，开发商把景观设计看成一个项目中装饰性的、可有可无的东西。而在中国它则具有非常的价值意义，人们期待景观设计师可以把每个项目都设计成非凡的作品。这似乎体现了一些（中国的）法则，比如风水……风水是一种精神上的和有机组织上的理念。这种法则在多数西方国家并不多见。

最后，中国的近代史很独特，我们能一直追溯到19世纪40年代的第一次鸦片战争，自此中国和中国人就生活在不断的动乱或是变化之中。然而，现在我们到了2011年，中国仍然在改变着世界！不论你相信与否，世界将要成为中国的世界。我觉得无比激动——在我这样的年龄能来到这里，在挑战与机遇并存的中国工作，我感到非常兴奋。

在西方，人们喜欢用简单的方式来表达想法，然而我觉得在中国，一个观点要从许多不同的角度考虑。比如我可能会说，“外面正在下雨”。一个中国人可能会说“是啊，外面正在下雨”，然后加上诸如“烟雨濛濛，芳草萋萋”之类的话。我学着理解这种思维方式的神奇之处。尽管有时我很受挫，但在这种方式里有我们西方人可以借鉴的特质。英语的书面形式是字母，而汉语里是汉字。从这些汉字中所学来的，造就了一个人的思维方式。

这种逻辑思维还包括非常重要的视觉部分。我还要提中国的汉字，每个汉字都是在方形的空间里呈现出来的。在古代建筑和乡村建筑中，你会经常看到“方形”体；同样的观念用不同的媒介表现出来。在新建的城市中，不能再抛弃这些传统部分了。今天的城市在城市设计与历史思维方式和创造的连接上有所缺失。为了成为一位出色的城市设计师，我作为一名非中国人，尤其是西方人，来到中国，我必须吸取在这里得到的文化和生活体验。我认为吸取和体会我们的生活体验是一种很大的不同——当然还有其他一些差别——但这才是重点。■（田乐、周明艳 采访，丹尼尔·普罗塔克 整理，李颖 译，田乐 校；特别鸣谢杨春林先生的协助）

As we know you have been striving to promote TOD (transit-oriented development) in China, what gave you inspiration to promote TOD here?

Lewis STACKPOLE (STACKPOLE hereafter): Over the years I have worked on TOD projects in North America and the Middle East. When I came here, I discovered several things. One is just how rapidly this country is urbanizing. As you may know, in the next 20 years approximately 350 million people will be moving to Chinese cities. Looking out the window, at Beijing, I noticed that the transportation systems are full: the roads, the subways, and buses. This is not only true in the capital city; I notice the same thing happening in the rest of China as well. Moreover, as the cities expand, suburbs are being built. This present trend, I believe, is very destructive — it claims agricultural land, destroys open space, and requires very expensive infrastructure systems. New development should take place on brown field sites taking advantage of the infrastructure in place and thereby preserving green fields and agricultural land. By forcing people to do everything in a car, sprawl makes for more pollution by fuelling the addiction to fossil fuels as an energy source. I am thinking, NO! How can we NOT do this?

There are two solutions. One is further densifying existing cities; the other is by creating satellite towns. Making existing cities denser involves accommodating more people within the same city space area. New satellite towns should be connected to other urban areas via high-speed rail or light rail trains. We know that the availability for different modes of transportation bring value to property; they bring income to the developer and tax revenue to the government. In the long run the concept of new satellite towns and further densification of existing cities can only be successful when developers use TOD principals. Creating dense new satellite towns, and further densifying existing cities we try to address and improve plaguing issues such as negative environmental pressures, climate change, and public health. So we are doing something for the world, making the world a better place. By addressing urban-transit connectivity in urban development we are not only bettering logic the of the urban systems, we are also raising the quality of life of the urban dweller, as well as creating dynamic mixed-use neighbourhoods with the larger city.

Transit-oriented development projects reap financial benefits for developers, investors, home/business owners, and for the government. TOD projects translate transportation systems, namely light-rail trains and high speed train systems into a valuable lifestyle for all stakeholders involved. Such projects bring together several key urban design strategies, which include: transport station, compactness, mixed-use, walkable sized street blocks, people friendly intersections, dynamic streetscapes, diversity of form, appropriate parking, a variety of exits and entries, and open spaces... all these features are brought together to create TOD designs. These are the tools used to make better cities. From my own personal point of view, TOD is also much more than those tools, TOD is a cultural, social, economic and political concept, directly linked

to urbanization. Also, I personally feel that TOD implies development as a reaction to transportation; I would propose something proactive like “DOT”, Development-Oriented Transit.

Urban policy should inform transportation policy decision making. At the moment, in the United States — people are building the railroads or the light rails, in fact they are really forming the City. However, it seems that somewhere along the way decision makers forgot to consider how the implementation of a railway system is a community changing event for that city; it will change the fabric of that city.

After having worked in many places I have come to understand that China has a variety of unique and specific challenges. A particular challenge, from an urban designer point of view, is the pressures of rapid urbanization in the world's most populous nation. I am continuously learning about the particularities of the Chinese context. I enjoy learning about issues that face the nation and the everyday person. I enjoy understanding how the issues are addressed and solved. Through my work, I try to contribute in resolving some of these issues. I am very happy to be living in Beijing right now.

You mentioned that TOD should be a type of proactive strategy. Does that mean you design TOD for new towns more than you do for existing cities or city-towns?

STACKPOLE: For TOD, as I was saying, urban policy should help inform transportation policy. Having said this, it is important to mention how in China — as well in many other places in the world — by the time we become involved in most projects various government bureaus have already established the location of the high-speed rails or the light rails and their stations, without consulting the local planning agencies. There is a lack of integration of the diverse urban and their connectivity. Therefore, for TOD to succeed in this context, we must be proactive to rail development. Rail development in China is happening extensively and rapidly through out the country, therefore I would say that this strategy applies for projects both in existing cities and for new towns.

You have mentioned the “urban fabric”. In China a lot of the cities have their own historical cultural heritage. If or when you develop a project — lets say a new town or new area — how does your design address connecting the old existing fabric to the new?

STACKPOLE: The first thing to do is to make sure that the urban fabric defined as “protected” by the government is well preserved — the rules have to be enforced. Preservation of the irreplaceable fabric is necessary. In many European and American cities, the old fabric has been preserved, and it is of great value. In Paris, London and other historic global cities, the “old town” is still the center of the city. Such successful preservation of original urban fabric attracts urban dwellers, and hence represents important financial gains for the city. You may ask: how to build TOD around a preserved urban fabric? I believe that we

need to create a transitional form of TOD connection, such as the streetcar that can be easily integrated into the original urban fabric, but it should be a transport system that can allow transition into “modern” new fabric to naturally unfold. The old is preserved and maintained for its set of values, but while maintaining and respecting the old fabric, “modern” infrastructure features such as light, power, water, safety, security, and open spaces are implemented. These added features which respect the old fabric but actualizes the infrastructure attracting residents. Again, this has been a recent issue in western urban centres. When I was young this appreciation for the old did not exist, urbanization was still new, and we often simply tore down the old. Today, many realize the value of the old urban fabric.

Could you give us more specifics about your interpretation and thoughts on one of your TOD guidelines, which you refer to as: “walkable design with pedestrians as the highest priority”?

STACKPOLE: It is a very key part of TOD. Walk-ability or bicycle-ability, in other words, non-motorised transit is very important for a number of reasons. The first thing to understand is that in America we think of the walking distance as 400-meters — based on personal observation, I estimate the average Chinese urbanite travels within a larger perimeter, that means a Chinese person will walk or ride a bicycle for a longer distance from house to work than the average American person. This allows for a carbon-neutral perimeter. To maximize this perimeter's potential, an appropriate mixed-use environment must exist, amenities serving a person's daily needs such as various shops, public facilities, and public transit system stops. Facilitating non-motorised transiting via mixed-use and appropriate roads and public spaces become an added benefit for individuals, community and their city. Walkability benefits community and personal health.

Pedestrians in urban settings have changing visual pathway experiences — whether it is restaurants, or shopping malls, or cultural facilities. This is quite prevalent along Shanghai streets and in certain parts of Beijing. Lively, active, and vibrant street fronts are an important aspect of TOD, this is because they are very important for the community, and convenience and they also serves to promote income for street retail. In other words, a TOD is a neighbourhood that offers people places to exchange and share. Be it wandering on a street with friends or waiting at a bus or train station and chatting with a fellow transit user, TOD environment offers opportunities to share mutual and supportive interaction. Large multi-lane boulevard-like arteries, such as those that make the ring road system here in Beijing, largely prevent such interaction, instead these give way to the development of large non-porous “super-blocks”. In order to promote neighbourhood-like “supportive interaction” we need to encourage the creation of mixed-use neighbourhoods within the proposed super-block, this allows for a variety of exits and entrances, and hence dynamic: urban neighbourhoods. When I think of Beijing, I do not think



it as a city; I think of it more like a country, or a region.

And what scale of city is TOD suitable for? Does it depend on the expected population?

STACKPOLE: Different scales of TOD are suitable for different population densities. I believe you can have TOD in a rural community, just like you can have TOD in a suburban or urban community. TOD can be adapted and applied to suit various scales. In a very small village or a megacity the TOD idea still has value.

Since the main features of TOD development address set functions such as schools, shopping malls, hospitals, and other services; how can each TOD project be designed to distinguish itself from others?

STACKPOLE: That is a very good question because if you go to many American urban design websites and you look at new urbanism, projects all look exactly the same. I believe it to be the responsibility of the designer

to help assess and express what is special about each project, each town, village, valley, or mountain. It is true, from one project to the next, TOD elements are mainly the same, but the final design solution must be local. Remember, we should always listen to the land. Through research I am able to determine what is special about a specific place, and that allows me as a designer to create something special, unique. I believe it is our responsibility as designers to do go through this process. Our responsibility is to express the diversity of people and place.

It is critical to integrate the TOD theory with practice. "Research and design" aslo is a topic we are focusing on, what do you think about the relationship between design and research?

STACKPOLE: I believe design and research are similar, even codependent. The two should be carried out together so as to give each project's design its own voice. Every aspect of a project site must be researched and assessed: local culture, the actual site, its residents, commerce, local politics and history. A synthesis of the results will then be expressed in our design. Basically we express the knowledge acquired through research in our designs. Sometimes a particular site will have a very striking message, the landscape will tell us something — be it either cultural or topological. It is like a song, or a poem... you read the landscape, and you get a message.

Research is discovery; design is discovery. When I design and draw one idea, I am continuously

discovering new ideas through the research for the design, but I also discover new ways of seeing things through research. There is project specific research as just described, and then there is more general research which involves the specifics of railroad information, or information on plant types... information from both types of research are carried out for each project.

So research is more than a collection of information?

STACKPOLE: It is. If we collect the information and do not analyse it, then all we have is a box of information. If, for example, looking at a site plan for one of our projects, we see mountains and a river; we must look to understand the chemistry of the information when put together — here the mountains and the river — tell us. Analysed information talks to the possible design and reveals what that "special something". Maybe it has something to do with wind; maybe it has something to do with sunlight; or maybe it has to do with landscape shaping; it is hard to tell which one it might be without proper information processing.

How can you transmit these feelings and this sense you talk about to the site in question, how to render it into practical design language?

STACKPOLE: It is very hard. The key for me is — I listen and learn, but I just let my pencil tell me. As I start to draw, the ideas become visible. Some people will display their ideas one by one to make a linear progress. So the difficulty is how to communicate the

ideas to other people. I communicate it, I think, best by drawing. And I find that the language of drawing is the same in Chinese, or in English or in Arabic; if I can draw, I can tell you what I want. It is very difficult for me to express this freedom of communication with a computer, because I find my mind will sometimes work faster and more accurately than the computer can be. Then what happens is, we have a design team, and all team members have their own knowledge. We have learned from all of the information and put them together.

Can one be trained to develop this quality of being able to transmit thoughts into design language easily and fluently? Or is it an innate gift?

STACKPOLE: I think you can learn that quality. You have to want to do your best for the project, client, and community. Then, you open yourself up like a sponge and you absorb, then imagine and give expression through drawing. And practice, practice, practice!

And to create something new.

STACKPOLE: Yes, because each project, each client is always unique. Just like every snowflake is different. To make the project the best it can be, you have to find that "magic" that is different and new for each site, place, client, and for each culture of the site. One may say, "Well, I am not understanding", or "how can I better understand?" To achieve better understanding one has to listen more attentively, think more carefully, and study more... Read books, magazines, talk with friends, and go to lectures...Being curious is important, and helps one develop new and unique thoughts and perspectives.

Once this deeper understanding has been achieved, as a designer you are responsible for the project. Based on information gathered and processed, the designer makes intuitive decisions and converts these into design. The design becomes a mixture of ego and humility, where the designer needs to consider what is best for the project at hand. All the people we think about as great designers, like Catherine Gustafson, Martha Swartz, Louis Kahn, Ian McHarg, and Frank Lloyd Wright, are good story tellers. They make magic when they talk. Design is silent, and drawing is silent. As designers our work lies in myriads of sketches, drawings, and diagrams, therefore someone must speak for them— express them, hence inspire us. In our line of work we often look to inspire our client.

Another way of describing the creative process is, $E = mc^2$. When I see this equation I see an artistic decision. The equation is based on knowledge, but it also reflects an artistic and designed decision. Einstein acquired the formula through his thoughts about the numbers. If you read his books, you will discover that.

When walking down the street, I will say, "Oh, look at that!" — It means that my mind is thinking, absorbing an experience. To best learn one needs to experience. If you have projects in China, you need to be in China to best carry out the project. You need to live and experience China, eat local food, try to speak

their language, and expose yourself to other aspects of the culture such as: music, poetry, literature, art, politics — all these inform architecture, landscape architecture and urban design. The experience goes beyond reading about landscape and studying about landscape design, and it has to do with experiencing 'living' the elements. Everyday here in China I am "living" — assimilating.

It is known that AGER Group also has an office in Boston. I was wondering why were you interested in coming to work for AGER Group in China?

STACKPOLE: At the moment I and many others believe that China is the most interesting place in the world! You follow the news and you know what is happening economically in the United States. Here, in China 350 million people are going move to cities in the next 20 years. That represents 350 million potential clients for an urban designer. As a westerner, 350 million people, that sheer number is difficult to grasp. There not even 350 million people in the entire United States!

I am very excited to be working at AGER Group with Xiaowei Ma. The special combination of international and Chinese design experience and talent in a Chinese firm offers the best platform for my work, ambitions and hopes.

The application of TOD is one strategy to meet pressing urban growth needs, but there are other elements to consider such as socio-economic sustainability and ecological balance. Ecological urbanism is another viable approach to city creation. Someone cannot simply come and say, "Okay, here, I'm from the West and I know what the best approach is for you". I have chosen to come to China and "live" China, learn and appreciate aspects of the country and the people that I would not be able to experience if I lived in America. To best serve our clients here in China and in order for me to best carry out project designs, I believe I need to experience the country first hand as a resident, not as a designer in passing.

In addition, I am inclined to believe that, perhaps despite best intentions, many western architects working in China, and even the Chinese government, fail to best address the needs of the Chinese people with respect to urban design. This is where I would like to devote more of my work efforts. I am interested in the needs and wants of the Chinese people. The people of China are and will change the world.

We know that you have been involved in projects all over the world, based on these past co-operations, we would like to know what is the most significant difference between Chinese architects and those from other countries?

STACKPOLE: Again, I think the biggest difference is numbers. The population of China and the scope of projects are very interesting. In the past year we have done several projects that are on the order of 350 hectares designing for populations from 9,000 people to 50,000 people and even more. In America you would do one of these projects in a year. China at the moment

is a great place for urban designers to learn and grow.

Another significant difference is the pace at which projects are carried out. Only when I started working here in China did I truly begin to understand just how fast things are happening. Yes, I knew development was happening fast, but I was not living it experiencing the pace.

The other things I believe are significant and specific to China are: beauty, harmony and landscape, all three very important parts of the Chinese cultural identity. Landscape architecture in China is then held as important to the well being of the community.

In America for example, the developer sees landscape architecture as a decorative non-essential expense to a project. Here in China it is a highly valued feature, landscape architects are expected to design great magic for each project. This seems to be a reflection on principles, such as fengshui ...fengshui is a spiritual and organizing idea. This type of principles does not exist in most western nations.

Finally, the recent history of China is so different and unique, We can go all the way back to the First Opium War, in the 1840s, ever since then China and its people have lived in constant turmoil or change. Yet, here we are today 2011, and again, now China is changing the world!

And believe it or not it is going to be China's world. I think that is very exciting — it is very exciting for me at my age to come be here and be able to work with those challenges and opportunities.

In the west people tend to approach ideas in a simple way, whereas in China I think, an idea is looked at from many different angles. For example, I may say, "It's raining outside". A Chinese person may say, "yes, it's raining outside", and then add, such as, "the moisture's falling and the grass is growing". I am learning to understand the magic of that way of thinking. Even though sometimes I get very frustrated, there are qualities in such an approach, qualities that we in the west can learn from. The written form of the English language is an alphabet, for Chinese there are characters. What has been learnt from those characters has informed the mind, and how one thinks.

The logical thought also includes an important visual component. Once again I will refer to the Chinese hanzi, Chinese characters. Each character is expressed within a square space. And in old Chinese architecture, in village architecture, you see the "square" proportions a lot; same idea expressed in through a different medium. In newly built cities these traditional proportions can no longer be detected. There is a loss of this connection between today's urban city designs and the historical way of thinking and creating. In order to be an effective urban designer, when I come to China as non-Chinese, a westerner in particular, I must assimilate the cultural and life experience I gain here. And I think assimilating and appreciating our life experience is a major difference, and of course there are other technical differences, but that is a main point. ■ (Interviewed by Tina TIAN, Mingyan ZHOU, Transcribed by Daniel PROSTAK, Translated by Ying LI, Proofread by Tina TIAN; Special appreciation for Mr. Chunlin YANG's great help)