

74 | 80

陈小鸿

同济大学交通运输工程学院教授、博士生导师。
同济大学国家重点学科“交通运输规划与管理”主要学科带头人。
长期从事区域综合运输系统规划、道路网络规划、
公共交通系统规划和慢行交通系统规划的基础及前沿课题研究工作。

承担了多项省部级重点研究项目。
注重理论研究与实践应用的良好结合，主持完成13项课题。
出版教材1部，在国内外核心期刊和重要会议上发表论文100余篇。
自2004年起全程参与2010年上海世博会交通规划、管理的系列研究工作。
为2010年上海世博会的交通保障做出了主要贡献。

宋昆

天津大学建筑学院副院长、教授、博士生导师

专业：建筑设计及其理论研究方向：

1. 传统居住形态更新与保护研究
2. 现代居住形态研究
3. 当代建筑思潮研究

周恺

天津华汇工程建筑设计有限公司董事长、总建筑师。
天津大学建筑学硕士，留学德国。
曾被评为中国十大优秀青年建筑师。
天津大学客座教授

Q+A与陈小鸿的对话：

Q+A：现在城市交通拥堵的现象越来越严重，您可否谈谈造成这一现象的原因？

陈小鸿：这是目前中国大中城市的普遍现象。最主要的原因是机动车的快速增加。去年中国已经是全球汽车销量最大的国家，1300多万的新增车辆，相对于我们国家的原有的汽车保有量基数是相当高的增长率。购买车辆的人群都集中在城市和城市的周边地区，毫无疑问会给城市的交通网络带来巨大的压力。车辆增长非常迅速，而道路的规划与建设需要时间，并且通常会有滞后性，这样就出现了交通需求与道路供给时间上的错位，一定时间内供应不能满足需求就一定会造成交通拥堵，这是我们能看到的最直截了当的原因。

第二个原因是老生常谈的城市化问题。这些年我国经济仍然处于快速发展阶段，经济增长模式是比较粗放的，不是因为大幅度地改造产业结构、利用技术创新提高生产效率所增加的财富（GDP）。大多是通过城市及城市周边地区扩大产业规模来提高经济的总量，产业用地增加、规模扩大新增就业岗位，这样就会吸引一大批外来的劳动力，常住人口比之于户籍人口的总量增加，城市化地区的交通负荷也会随之增加。几年前我们在做上海市交通规划实施评估时已经看到了这样一个过程。国家经济总量的增长，城市作出了巨大的贡献，而交通拥挤是城市发展、经济发展付出的必然代价。我国还是通过产业的扩展和人力的投入来增加经济规模的。而在20年以前甚至更早，我们考虑城市规划和基础设施规模都是以户籍人口为基数，没有充分考虑过经济增长过程中增加的产业、岗位所附带的人口和人的活动给这个地区交通所带来的需求。我们都得承认城市GDP总量很大一部分是外来人口对这个地区经济发展的贡献。基础设施的规划不能只考虑城市户籍人口，必须是常住人口、城市的活动人口。第三，正因为机动化水平的提高和交通结构的改变，推动了整个城市空间的扩大，出行距离也随之增加了。城市交通负荷是活动频率的增加和活动范围扩大的乘积，所以现在交通拥挤现象是由很多因素叠合在一起的结果。

Q+A：缓解交通压力需要借助哪些因素？

陈小鸿：一方面要提高整个交通系统的供给效率。对于我们国家来讲，解决交通问题的第一大因素还是土地投入的限制或制约。必须适度控制个体机动车的使用需求，提倡公共交通出行。另外一方面，对于一些正在生长的城市，正处于规划或建设阶段的城市，要突破原来的规划思路和框架，充分考虑城市对经济和产业发展期望所导致的居住用地需求及人口增长，不能做掩耳盗铃的事情。现在有很多城市在谋划发展的时候，最好是在这里干活的人是200万甚至更多，但在这里居住的人只有100万，产生的财富均摊在100万人头上而不必负担另外100万人的活动需求，这怎么可能？面对未来其实并不怕存在问题，发现问题总能找到解决的方法，最怕的是对问题没有预见性，失去解决问题的时机和基本条件。无论是机动车的增长还是城市人口的膨胀、产业规模的扩大，如果我们有所预备、有所估计、有所对策，这些问题都不是没对策的。无论作为政府管理人员还是规划技术人员，都需要提高预见的能力，有了这种能力才能找到解决问题的出路。

Q+A：在世博会期间上海将有大量的人流输入，对于突来的交通压力上海将以怎样的措施来缓解疏导？

陈小鸿：世博会的人流活动会对局部地区产生的较为集中的冲击，但参观人流所增加的出行量，对于整个城市来讲不是一个很大的比例，这个概念是不一样的。上海市每天出行总数在4500-5000万，世博高峰日参观游客也就是60万，预计的极端高峰日人流是80万。60-80万对参观客流对于4500-5000万的城市出行总量基数不是一个非常大的绝对量增加，但是对于世博会举办的地区和通往世博会的道路，就是非常大的压力。对于上海城市交通系统来讲，去年到今年初是黎明前的黑暗，大量的道路正在施工改造，到3月末、4月中旬会有大量的新设施投入使用。世博交通不是独立或孤立的问题，解决好上海的问题也就解决了世博的交通问题。

Q+A：您是否认为在客流量大的公共交通空间内会有不好的感受？怎样改变这种情况，什么样的空间能够带来愉悦？

陈小鸿：地铁站就是很典型的人流量大的公共交通空间，又是一个比较特殊的空间：第一是相对比较封闭，第二是受地下空间特殊性的许多限制。比如建成以后基本没有可扩展性、很难再改扩建，另外人在进入地下空间中心心理耐受力肯定会比在开放空间差一些。我国有大量的地铁和高铁在建设，也出现一类新的交通设施——枢纽综合体。但是有一点我们必须承认，我国从有枢纽到广泛建设枢纽体、而且是巨大的枢纽体，过程时间非常短。我们几乎是从零开始，无论是做研究的、做设计的、做运行管理的，大都缺乏经验，现在都处于一种摸索阶段。如果责怪谁做的不好，是不太恰当的。没有能人在没有看到问题前就可以把问题研究得很透，这是不可能的。除了日本以外，几乎很少有欧美城市会出现地铁里极端拥挤的情况，可以借鉴的国际经验也很少。规划、建设地铁及枢纽的思路不能沿用针对其它交通设施的方式。道路建设了四条车道若是不够，以后还可能再改造，但地铁设施一旦形成就成为永久型设施，这些工程都是百年大计，规划上一定要充分考虑各种可能性，做适当的预留、甚至要做得宽裕一些。虽然我们已经有了一些技术规范，但要根据实际的运行、使用情况及时做规范的修编工作。同时，已经投入运营的设施，在管理上还是有可挖掘的潜力，要集合各方面的力量做好这些事情，因为这的确是大城市已经出现或很快就要面临的问题。除了上海，我也知道北京地铁站拥挤的情况，慢慢地在广州或深圳等其它城市，都可能会出现这种问题。我觉得最重要的是把这种状况作为一个问题，引起方方面面的重视，要研究人在这种特殊的建筑空间里的心理、行为和耐受力，研究设施的标准和人流管理、引导的方法，非一朝一夕的努力，这就需要研究的投入与积累，需要重视这方面问题的研究、投入资金支持这方面的研究。就我个人的体验，不拥挤的、流线清晰的、有方向感并且有序，是枢纽空间设计的基本要求。在此之上才能追求愉悦感，现在普遍的情形是基本要求还满足不了。

Q+A：现在城市交通空间从平面发展到立体化，比如大型的交通综合体，您认为这是否是一种发展趋势？

陈小鸿：是的，因为这样一种发展趋势对于我们国家的城市交通状况来讲，不仅可以带来更多的交通便利性，从土地利用角度也是更好的解决途径。当然要有度，要保证交通功能的实现，如果在空间上没有办法解决过度人流、车流的疏散，就不应该人为地集聚。

Q+Q: 您怎么看越来越多的城市生活被融入到交通空间（枢纽体）中？

陈小鸿：还是“度”的把握，没有绝对的好与不好。首先对于一个综合枢纽体来说，交通功能的保证是第一位的。只有在保证交通功能的前提下才允许其他功能的纳入和结合，这是一个根本原则。但并不排除可以结合其他功能，因为把其它一些生活服务如商业等结合到枢纽中，对减少人在道路上的流动能起到很好的作用，一方面是便利，另外一方面可以缓解人-车在空间上冲突引发的矛盾。交通枢纽结合其它的功能进行综合开发，在规划之初就要有所考虑，而不能是发现了这样的人流汇聚空间在商业上有利可图就去做商业，这就变成本末倒置了。

Q+Q: 中国人口较多，中国城市的公共交通空间设计应该有怎样的特色？

陈小鸿：我国人口基数很大、城市人口密度，对公共交通的依赖比任何一个国家都要大。大城市不可能用单一的公共交通方式来解决所有问题，北京和上海这样的大城市不是只有地铁就够了，是多模式整合的交通系统概念。真正完善、便利的交通一定是允许多种方式并存、而且这种方式由于本身的服务特性会有很好的协调配合，这是将来公共交通系统最的根本点。比如轨道交通和地面公交、一般大公交和社区巴士、公共交通与非机动车的衔接，包括技术网络的设计，安全性、舒适性的考虑，还有经济性如定价等，有一系列的问题要解决。从这个角度看，我国公共交通系统设计与管理要比其他国家要复杂得多。

Q+Q: 目前国家提倡绿色出行，在您看来，未来10年会有什么变化？

陈小鸿：我还是很看好公共交通的发展前景，因为系统的改善和便利性的提高，会吸引更多的人使用公交。有两件事不能忽略，用公共交通越多、对步行环境的要求就越高，因为去车站和回家都有一段需要步行。建设轨道交通和改善地上公共交通，都应该同步改造步行环境。比如坐公共汽车出去和回来的方向不一样，总要穿一次马路，有的地点过马路极其不方便，因此就有些人会放弃坐公共汽车。我在北京感觉尤其之深，过个大马路不容易。所谓可持续发展的交通或绿色交通系统都不是由单一因素决定的。另外我们还要重新认识自行车在我国整个交通系统中的定位和作用，以及交通系统中如何给它留有一席之地。我们不可能回到70年代，大家都骑车，我们的城市更大了，经济能力更强了，出行率更高了，现在是不是自行车都可以不要了？也不是这样。那怎样给自行车找到一个合适的位置，建设或者改善使用条件，这也是不能忽略的问题。

Q+Q: 上海为世博会出台P-R停车换乘的绿色出行政策，您觉得这种政策以后在上海会被普遍运用起来吗？

陈小鸿：实际上在上海交通枢纽体系的规划中、在公交系统的枢纽规划中，就考虑了相当多私家车和公共交通的转换问题，不仅仅是世博会交通规划有这些考虑。但世博会将是一个开端，我们也非常希望在世博会这个特殊的环境下，大家都能接受并遵守一个共同的准则——更多地使用公共交通，使得所有出行者都能少受堵车之累。世博会半年时间希望能对人们的出行习惯有所影响，世博后也能有所改变，这也是我们对世博会寄予的另外一种期望。



Q+A与宋昆的对话：

Q+A：您觉得城市中越来越多的拥堵现象是什么原因造成的？

宋昆：我觉得造成城市交通拥堵的原因首先就是城市道路上的私家车数量过多，而且随着家庭汽车拥有量的上涨，私家车占用城市道路空间越来越多。汽车是人们出行的承载工具，但是它的出行过多地占用了城市的公共空间资源，这种多占用应当付出更大的代价，否则对行人和乘坐公共交通工具的人就不公平，所以对于私家车出行的限制是合理的。在我们国家对于这样的限制力度还不够，首先是要限制私家车的便利度，其次是要提高私家车的出行成本，如果这两方面做不到就限制不了私家车。当然这会涉及到我们的汽车产业，国家一直在鼓励这方面的发展，我觉得并不矛盾，有许多国家都是这样做的：鼓励购买限制使用。鼓励大家尽量选择长距离的出行时再开车，比如郊游、远行；而上下班这样短距离的出行，还是建议步行或乘坐公共交通工具，这些是很合理的措施。

Q+A：您对国内的公共交通系统建设有何看法？

宋昆：我认为这种公共资源的配置是政府行为，需要政府补贴的，这同时也是城市的公益事业，要政府主导去做，我认为也可以有一些私人的企业参与进来。近几年我国公共交通系统滞后的问题已经改善了很多，通达率还是很高的。

Q+A：您是否赞成“在客流量大的公共交通空间内不可能有好的感受”这样的说法？

宋昆：这是人均密度的问题，因为人多而设施少，所以唯一解决的方法还是大力发展公共交通建设，只有公共交通工具更方便快捷才能使人们更乐意乘坐。我之前谈到的都是社会问题和人们的意识问题。从建筑和规划方面来说，我们现在的交通规划理念和指导思想有一个误区，这是一些规划原理、导则、规范几十年不变造成的。原来制定城市交通系统并没有这么复杂。出现问题以后我们也没有积极地跟进、改变和调整，现在的规划建设思想和理念都还是几十年前的，甚至还有计划经济时遗留下来的。比如在城市规划中应该有一项指标叫道路占地面积，但现在的规划系统中这个指标往往是被忽略掉的，没有强制性的要求，而现机动车在城市交通中占很大比例的情况下，适宜的道路面积应当占城市用地的25%以上，可是我们现行的规划只达10%左右，缺口很大。再者我国现有规划中的路网密度太稀，为了解决拥堵的问题只能把路面无限拓宽，拓到很不人性化的尺度，有些很宽的道路却没有一个天桥或地下通道，跨线距离很大，对老人和儿童尤其不方便。我认为要解决道路占地面积太少的问题，不能只是无限度地加大道路的宽度，而应该增加道路的密度。现在把北京的私家车放在路上就已经占满了，更别说开了。

Q+A：现在城市的交通空间从平面发展到立体化，比如大型的交通综合体和高架路，您认为这是否是一种发展趋势？

宋昆：我不这么认为，这是我个人的学术观点，我并不赞成这样的发展方向，因为城市是我们生活的载体，是我们的家园，一条条的高架路就像刀疤一样把我们的生活割裂开了，城市就不像我们的家和心灵慰藉的地方了。我个人更喜欢以限制私家车的方式来缓解这一情况。而不应该是汽车占用了公共资源，反而我们给他们提供更便捷的条件，这样就是给特权阶层更多的特权了。那种汽车在无数层的高架路上从穿行而过的情景，就像电影“未来世界”中的城市，并不是我理想中未来的家园，我喜欢的是一个更加生态、绿色和温馨的场所。

Q+A：现在越来越多的城市生活慢慢被融入到交通空间中，比如地铁站中的咖啡厅、书店等设施，您怎么看这些现象？

宋昆：我可以接受在公共交通空间中建设一些具有城市生活气息的设施，比如飞机场、火车站、地铁站，毕竟是公共资源，很利于大家的出行。我不接受的是在特权空间中建设这些设施，比如汽车拥有者就是特权阶层，为他们专门服务的空间设在公共交通空间中是不合理的。

Q+A：您认为怎样的公共交通空间能给人们带来愉悦的体验？

宋昆：有些问题是我们国家特有的现象，像每年的民工潮。无论是长途还是短途，根问原因还是交通设施少而人多造成的，我觉得不愉悦的心情是在等候的过程中形成的，只有减少等候时间才能使人们的情绪安定下来。在解决不了等候时间的情况下，可以在交通空间中适量增加一些娱乐配套设施。现在我们的交通等候时间其实已经有很大改善了，比如天津到北京的高速铁路差不多十几分钟一趟，跟公交车差不多，买了票立即就能登车。

Q+A：中国正在进行大规模公共交通的建设，您对此有怎样的建议？

宋昆：我觉得是必要的。我们的交通建设发展还不够，这样也会制约国家其他方面的发展，从统计数据来看，我国的铁路交通网、高速公路网和飞机航线密度都是远远不够的，所以建设是对的。我是主张多方资金来建设我们的基础设施，虽然我国的公共交通建设大部分都是政府垄断，我认为也应该让一些民间的资金介入，有些国家的公共交通设施就是私人投资的商业行为，也完全可以做得很好。

Q+A：中国城市的公共交通空间设计应该有怎样的特色？

宋昆：公共交通建筑作为一种建筑类型是很特殊的，功能性非常强，无论是铁路交通还是航空交通，这里涉及到的工艺流程非常复杂，有时不是我们建筑师和规划师所能左右的。我们现在所做的一些工程太注重形象设计，在管理方面却做得不好，比如集散、疏导人群。我亲眼目睹过有些国家的机场有8架飞机同时降落，虽然强度和密

度很高，但调度得非常好，人群的疏导也很快。我最近刚从英国回来，完全没看到希思罗机场的主体形象是什么样的，内部空间和组织管理得特别紧凑合理，很快就疏散出来了。而现在国内的交通建筑却太注重形象了，反而忽略了功能和组织方面的问题。行政办公、文化类建筑可以建成某一地区的形象工程，但是千万别把火车站、飞机场当形象工程去建设，因为这些交通建筑的基本功能是引导人们疏散，而不是吸引人们滞留。

Q+Q: 目前国家提倡绿色出行，在您看来，未来10年会有什么变化？

宋昆：绿色出行的未来十年我不敢说，现在我接触到的很多人发自内心的环保意识越来越强，比如大家互相约定今天出行不开车，日常生活中不用塑料袋等等。这是一种信念，但我认为国家还要完善和跟进这方面的政策和法律，因为这是公共资源保护的事业。公共观念的导向还是靠政府，绿色出行不能只靠大家的自觉性，这样力度不够，不能只是自律还要靠他律，加大奖励和惩罚的力度，绿色出行的可能性就更大。



Q+A与周恺的对话:

Q+A: 您觉得城市中越来越多的拥堵现象意味着什么?

周恺: 我觉得直观上看, 就是车多了, 路少了, 这是表面现象, 但实际上一个城市的交通形态, 跟这个城市的结构和道路的管理有直接关系。

Q+A: 您觉得缓解交通压力需要借助哪些因素呢?

周恺: 交通的管理是一个必要因素, 对城市道路系统的改造、整合都是必不可少的。最重要的还是要增加这个城市的公交系统, 太多私家车的依赖让很多城市的交通不堪重负。公共交通, 比如地铁的大力发展是缓解城市的交通压力的有利措施之一。

Q+A: 不过现有的城市公共交通也存在一些问题, 比如舒适度不够、人多拥挤, 人们有一种说法: “人流量大的公共交通空间不可能有好的空间感受。” 您是否认同这种说法?

周恺: 这种说法没有什么错, 这是肯定的。世界上发展地下交通的城市都是人口很集中的城市, 比如, 天津的交通压力大, 但远不及北京, 天津也有堵车, 但都不太严重。而我们从天津开车到北京, 高速上的时间是1个小时, 进北京后到达目的地的时间还不止1小时, 高峰期造成拥堵的原因花费的时间会更长。一方面是北京的城市结构不太合理, 这种摊大饼式的环路, 不断的放大, 给交通带来一定的麻烦。天津的市区不是很大, 很多时候大家还是可以选择自行车出行。天津的城市规划基本上是以带状为主, 比如滨海新区与天津城区之间就是一个狭长的布局, 其城市交通靠几个快速路和轻轨就可以贯通, 在天津交通压力比北京要小的多。

Q+A: 您觉得天津的轨道交通发展如何?

周恺: 其实天津的轨道交通发展不算快, 因为天津地铁出现得很早, 在我的记忆中应该是70年代就有了。从天津的西客站到小白楼(原天津繁华区)一段, 20公里左右, 单程线, 不长, 但的确是在运营。在那个年代, 全国只有北京和天津有地铁, 北京地铁的规模相对天津来说比较大, 天津主要是地下水水位比较高, 修地铁的费用相对较高, 因此当年就修理这一段。现在不同了, 1号线开了, 很多的环线也在修, 以后天津的轨道交通会将整个城市贯通, 这样就比较理想了。

Q+A: 您认为公共交通空间在给人们带来愉悦体验的方面是否存在一些问题呢? 怎样做才能有所提高呢?

周恺: 问题都存在, 并且这些问题均不是简单的设计问题, 虽然设计在某些方面也存在一定缺陷。比如, 标识系统应该是一个规范的系统, 各处相差不宜太大, 如果每站的标识都不尽相同, 就必须要做临时辨认, 这对乘客来说不是很方便。我认为应该形成一整套的规范标识系统, 甚至不同的城市之间的标识系统都应该接近或者类似, 以方便大家出行。另外, 地铁系统的配套设施也有待完善, 但主要的原因不是这些, 还应该归结到人口太多, 人流太大。地铁里人流相对较少的时候, 环境感觉不错, 一旦人流增多, 就有些差强人意了, 如此这般情况, 电视墙等装饰系统做的再多也起不到预想的作用了。中国1千万到2千万人口的大城市与人口仅有120万人口的温哥华的地铁环境相比, 舒适程度一定是大相径庭的。

Q+A: 您认为决定“愉悦体验”的关键因素是人流量的多少?

周恺: 对, 人流量是最为客观的决定因素。当然我也不否认良好的地铁环境能给人更舒适的感觉。例如刚刚通车的4号线, 它的各项设施都比其它线路好很多, 乘坐的感觉很舒服, 我个人也很喜欢。

Q+A: 中国目前正在进行大规模的公共交通建设, 您对此怎样理解呢?

周恺: 这种做法对城市的发展显然是很有利的, 私家车一味发展肯定会损害城市交通, 很多国家的大城市都在限制私家车的发展。例如北京, 政府采用单双号限行的方式, 在英国则采取进城收费的方式。纽约是个典型的例子, 我们出差去纽约, 把车开到纽约附近就会选择停车位停车, 然后乘坐地铁进城。因为纽约的交通收费很高, 并且很难找到停车位, 这些客观因素限制了私家车等交通方式, 当然, 最关键的是纽约的公共交通设施做得到位。因此, 我个人觉得发展公共交通对提高城市生活质量还是有很大好处的, 应该提倡大力发展。

Q+A: 您刚刚提到英国的交通的状况, 那么中国城市的公共交通空间设计有怎样的特点呢?

周恺: 关于英国的交通现状我没有实际的具体体会, 仅在书上读到过。在英国的中心区域, 只要机动车驶入, 就自动收费了, 就如同我们的高速路收费一个道理, 开进去要收费, 开出去一段便停止收费。简单的概括一下就是用收费的方式限制机动车的发展, 否则再完美的道路也有不尽的问题。再拿纽约来讲吧, 纽约的路是小街密集式, 交通网非常密, 基本是单行道, 但堵车的情况就比北京好一些。其街道构成方式就如同有很多毛细血管, 车辆有很多的选择。北京的道路则又宽又大, 交叉口数量多, 这种结构就大大限制了车辆的通行, 交通也由以人为本变成了以车为本。由于交通设施贯彻的是以车为本的思想, 行人过马路的舒适度自然被降低了。从客观角度讲, 这也是无可奈何的事情, 整个中国人口太多, 大城市聚集的人口也就随之增长了。

Q+A: 根据您的了解, 有哪些国家在交通问题方面做得比较好呢?

周恺: 交通问题在众多的城市都是问题, 这与人口密集程度不无关系, 人口密集程度高的城市都有交通问题。一直以来, 我就不赞同城市过于庞大的发展, 巨型城市的发展本身就不合理。如此多的人聚集在一起, 生活空间肯定紧张, 各种问题不可避免, 居住的舒适程度必然会下降。在大城市开车的时间如果应用在小城市, 也许可以绕城数圈了。尺度是很重要的问题, 过大的尺度, 尤其是以点为中心向周围辐射发展的城市, 交通问题的确很难解决。

Q+Q: 目前我国一直在改善交通状况, 在您看来, 未来10年会有什么更大的变化么?

周恺: 长远的看, 我国的交通设施肯定会做得好一些, 舒适性强一些, 管理水平高一些, 问题也就相对减少。例如, 地铁口的扶梯对于老年人来讲就很方便, 同样是过马路, 如果有扶梯, 大家一定会选择扶梯而不是天桥, 这就大大改善了人们的交通便利指数。政府一直在努力改观, 一切都在逐渐完善吧! 未来的变化还是会有, 但中国凡事总是口号在前, 能否做到, 我想保留我质疑的意见。尤其在人口高度密集的情况下解决好交通问题, 不能仅仅依赖对机动车的限制。即使机动车用电能代替汽油, 或油电混合减少废气排放, 降低环境污染, 对响应绿色出行有一定的积极作用, 但出现的问题也不限于此。例如, 很多人都喜欢骑自行车出行, 但实际的道路系统没有设计自行车道, 机动车与自行车混行, 并没有形成一个完整的系统。

Q+Q: 您认为除了以上谈的因素外, 影响城市交通的还有哪些问题?

周恺: 另外一个与城市交通紧密联系的是城市规划, 尤其是大型居住社区的设计。由于实际生活中很多大的社区都是全盘封闭式管理, 道路则围着外围进行旋转, 就如同北京的故宫。居民喜欢这样封闭的社区, 可以增加安全感, 但这就将城市变成了一个个大的禁区, 虽然有主干道, 但是没有毛细血管。其实我们为一些小区做规划设计时, 总是强调这一问题, 但没有任何一家开发商采纳这一意见, 因为这不合大众的常规理念和生活方式, 更加不便于社区管理。但作为新型的居住社区出现这种封闭的禁区则是不合理的, 这一问题也不是简单地从设计理念、交通布置角度上可以解决的, 现代人的居住形式、社会治安管理等都是影响因素, 因此, 交通问题是一个综合性的问题, 而并非是修改一下道路或者是提倡绿色出行就可以解决的。总之, 目前很多问题是一个系统性的问题, 人的社会观念、居住理念以及城市的管理高度, 对城市交通都有不同程度的影响。

