

公交导向型开发推动大型居住社区更新* ——以东京二子玉川为例

Urban Regeneration of Large Residential Communities Driven by Transit-oriented Development: The Revelation of Futako Tamagawa

姚 栋 杨 挺 YAO Dong, YANG Ting

摘 要 由于城市蔓延、功能缺失和人口老化,我国自1950年代建设在中心城边缘的大型居住社区正面临发展停滞的困境,亟需城市更新的模式创新。二子玉川地区位于日本东京都边缘,其发展历程显示,基于公交导向型开发的城市场设计有助于复兴该类老旧社区。二子玉川的经验证明优化站点周边人行与公共交通换乘体系,有利于实现站点价值辐射扩散;围绕站点并沿公共空间廊道有序布置多种功能,以便实现纵深开发;通过良好界面的步行廊道串联站点与自然资源,能够提升空间品质与特色并增强社区活力。

Abstract Built on the edge of the central city in the 1950s, large-scale residential communities' development stagnates gradually due to urban sprawl, insufficient functions and population aging. It is necessary to explore a new regeneration mode. Futako Tamagawa is on the fringe of Tokyo, Japan, whose redevelopment history shows that urban design based on transit-oriented development contributes to the revival of the old community. The case study on Futako Tamagawa has proved that optimizing the pedestrian and public transport transfer system between communities and the station benefits a wider area, arranging various functions in order around the station and along the public corridor can be more efficiently for development, and connecting stations with natural resources by a delicate walkway help improve spatial quality and community vitality.

关键词 公交导向型开发;大型居住社区;城市更新;城市场设计;二子玉川

Key words transit-oriented development; large-scale residential community; urban regeneration; urban design; Futako Tamagawa

文章编号 1673-8985 (2022) 04-0149-06 中图分类号 TU984 文献标志码 A

DOI 10.11982/j.supr.20220423

作者简介

姚 栋

同济大学建筑与城市规划学院

上海市城市更新及其空间优化技术重点实验室

副教授, 博士生导师, yaodong@tongji.edu.cn

杨 挺

中海企业发展集团有限公司

建筑设计师, 硕士

1 居住社区更新概述

为解决城市居住问题,中华人民共和国成立后在很多大城市边缘建设了大型居住社区,如上海曹杨新村、鞍山新村,北京百万庄小区,沈阳铁西工人新村等(见图1)。这些建设在当时城市边缘的居住社区普遍遵循了以居住为主的单一功能、通而不畅的道路体系、同质化的人口结构和中低密度的开发强度等原则,在很长时间里被视为所在城市的模范居住区。然而随着1990年代后中心城人口与功能疏解的需要,各大城市逐步开展了大规模的新城建设和郊区产业集聚,如上海的嘉定新城、沈阳的铁西新城等。在新城建设与城市蔓延的过程中,原有城市边缘的大型居住

社区逐渐成为中心城与新城间的发展洼地。曾经的特点已转变为功能单一、交通不便和人口老龄化的缺点,加上住宅标准低下、建筑老化与公共服务设施不足等问题,造成上述老旧小区的发展困境,亟待通过城市更新恢复活力。

作为城市更新的一种重要类型,我国的居住社区更新研究涵盖改造、大规模拆除动迁和就近安置等多种方式,由于大拆大建模式的不可持续,有必要探索其他潜在的更新方式。居住社区改造开始于中华人民共和国成立后棚户简屋的整治。1989年,吴良镛^[1]提出系统的有机更新理论,以北京旧城居住区菊儿胡同为试点,通过逐步改造的方式,保护原有的合院

*基金项目:“十三五”国家重点研发计划课题“村镇社区分类识别与空间优化技术”(编号2019YFD110081)资助。

体系和社会结构。1990年代末,上海政府开始对早期建设的老公房进行“平改坡”综合改造,通过建坡顶、加层、扩建、添加设施和刷外墙等方法改善建筑质量、增加社区功能^{[2]65}。大规模拆除动迁的更新方式大致开始于1992年,上海原卢湾区打浦桥地区“斜三地块”率先通过土地批租的方式吸引房地产开发,以实现约2万m²的大片棚户区更新^{[2]67},但这种方式受到众多学者的批判和质疑。杨贵庆^[3]于1995年指出大规模拆除和异地重建破坏了原有住区空间和社区网络,提出居住区更新需要考虑人们的心理需求和地域归属感。陈眉舞^[4]于2002年认为大规模推倒重建不仅破坏了原有的历史传统街区,促成千城一面的景象,而且异地动迁的方式还导致贫富居住空间分异和原有社区组织结构的迅速解体。就近安置和原地回迁的相关研究大约开始于21世纪初,刘恩芳^[5]在上海静安区新福康里的设计中,出于减少动迁费用以实现经济平衡的考虑,在更新后保证基地大部分居民原地回搬。2010年开展的上海杨浦区平凉16街坊更新采用了更为多元的安置模式,包括货币置换、就近安置和外区安置,以提供拆迁居民更为弹性的选择方式^[6]。迄今而言,大拆大建仍是居住社区更新的主要模式,但由于其经济和社会效益的不可持续,许多学者逐渐探索多元化的居住社区更新策略。左进^[7]在沙坡尾的实践中,提出用年轻人群导向替

代产业导向逐步引导老旧小区自主更新的模式。王兰^[8]基于健康城市理念,针对重庆中和旧城更新提出补充公共设施、优化公共交通以及营造开放空间和慢行系统的优化策略。卓健^[9]于2016年以公交导向发展为目标,提出普通轨交站点周边的工人新村可以通过建设站点—社区公共通道、引入复合功能和优化居民结构来实现社区更新。

公交导向发展(Transit-Oriented Development, TOD)是居住社区更新的一种潜在可能,国内目前相关研究较少,但国外已有类似推动社区更新的案例,其中东京二子玉川的成功提供了一条新路径。TOD理论于1993年由彼得·卡尔索普(Peter Calthorpe)所提出,针对当时美国小汽车导向的蔓延式发展问题^[10],包含围绕轨道站点紧凑布局、中高强度混合开发、注重站点公交换乘、慢行连接以及营造高质量的公共空间等设计策略^[11]。我国规划界于21世纪初引入TOD理论,既有研究以宏观领域的新城规划建设 and 城市结构总体规划为主,在中微观领域集中在商业综合体建设、高铁站域规划和新建社区规划,但在已有的站点开发实践中,TOD理论又多被误解为站点上盖或毗邻开发,并没有引领周边社区的更新,相关的研究更是少之又少。其中,姜洋^[12]于2016年根据对重庆渝中区的交通承载测算,认为TOD模式中土地利用布局优化、公共服务升级和步行网络改善等策略有助于老城区的

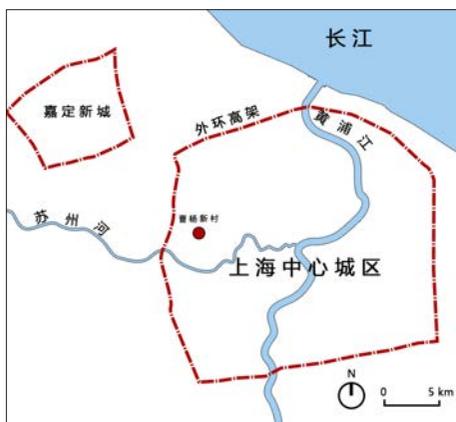
更新。田宗星等^[13]于2018年以深圳4号线沿线再开发为例,从项目选址、功能定位和规划设计等探讨基于TOD的城市更新策略,最终发现其在提高经济可行性、缓解交通拥堵等方面具有较大潜力。国际上有一些以TOD开发推动居住社区更新的案例,如以加建平台和廊道增强站域及相邻社区联系的日本东京多摩广场站再开发,以及通过整合既有公交节点强化站点、商场和外围社区连接的新加坡实龙岗中心改建等。除此之外,日本东京二子玉川的复兴亦是一个极具启发性的典型案例(见图2)。本文以该案例为研究对象,尝试挖掘基于TOD开发实现大型居住社区更新的操作路径。

2 东京二子玉川的开发与更新

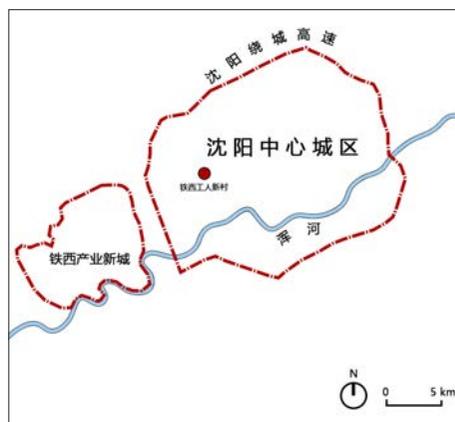
2.1 案例背景

二子玉川位于东京中心城边缘的世田谷—神奈川发展轴,周边有一定自然资源。该地位于日本东京都西南边缘的世田谷区,泛指位于轨道交通东急田园都市线与大井町线换乘站点二子玉川站周边的土地(见图3)。其北部的丘陵地——国分寺崖线是经历数万年演变而成的悬崖区域,因数十米高差不便于开发而成为如今的自然绿带,也被称为“世田谷绿色生命线”,平坦的南部隔多摩川与神奈川县川崎市相邻。

二子玉川再开发前的发展过程可以分为



a 上海曹杨新村



b 沈阳铁西工人新村



c 东京二子玉川

图1 城市区位图
Fig.1 City location map

资料来源:笔者自绘。

郊区化萌芽、二子玉川园兴建、高岛屋百货建设和衰败4个阶段(见表1)。19世纪末,伴随着电气铁路建设和郊区化,二子玉川开始成为东京都外围重要的居住区,其相邻的铁路站点于1946年正式得名二子玉川站。随后,1953年游乐场二子玉川园的建成开放标志着其开发的第一个高峰^{[14]92},建成之初吸引了大量的游客,带动园区周边的小型商业店铺发展。与此同时,为了应对市区人口过于集中的问题,东京市政府提出通过建设郊区卫星城缓解内城人口压力的去中心化策略,推动建成以多摩新城为代表的公营开发项目和以多摩田园都市

为代表的私营开发项目。配合多摩田园都市的开发,二子玉川向西南延伸的轨道交通东急田园都市线于1966年正式开通^{[14]93, [15]160}。1969年东京都第一个郊外购物中心高岛屋百货在二子玉川站西侧开业,销售额连年增长,带来二子玉川开发的第二个高峰。1980年代,东急多摩田园都市项目逐步建成,在其竞争压力下,二子玉川开始进入衰败期。二子玉川园的吸引力持续下降,其客流量从1960年代的年均60万人次逐渐减少至1980年代的年均20万人次^{[16]93}。1985年,二子玉川园被迫关闭,周边商业街店铺的销售随之大幅下跌。

城市中心和近郊的年轻人口沿世田谷—神奈川发展轴向多摩田园都市迁移^{[15]160},导致二子玉川人口不断流失。

自身结构的不足是二子玉川在区域竞争中衰败的另一个重要原因。其一,站点区域与城市交通的隔离造成周边道路不畅,站前广场利用率低下,人流和车流交叉以及露天换乘不便等问题。其二,区域功能单一缺乏活力,站点周边以低层居住区为主,缺乏办公、商业、娱乐等设施,多摩川河谷也被多摩堤大道所隔绝(见图4)。其三,功能、人口和住宅质量都进入衰退周期。活力缺失造成二子玉川园关闭,游乐场关闭导致区域活力持续衰退。不断加深的老龄化人口结构和不符合时代标准的房屋品质导致二子玉川活力进一步丧失。大量于1950年代建设的木构房屋已经老化,面临着地震和火灾威胁^{[18]24}。

尽管面临衰退,但二子玉川仍拥有交通区位、自然环境和开发强度等潜在优势。第一,作为多摩田园都市关口和东京都南部门户,从二子玉川站乘坐田园都市线到东京副中心涉



图2 建成后的二子玉川rise
Fig.2 Futako Tamagawa rise after the redevelopment
资料来源: <http://www.jcarb.com/Portfolio00005891.html>.



注: a玉川高岛屋, b二子玉川rise I 街区, c二子玉川rise II 街区(1985年前为二子玉川园), d二子玉川III街区, e二子玉川公园。
图3 二子玉川场地分析图

Fig.3 Futako Tamagawa site analysis map
资料来源:笔者参考2017年谷歌卫星图绘制。

2.2 衰退原因和潜在资源分析

二子玉川的衰败是城市郊区化发展与自身结构不足的综合结果。二子玉川本身是19世纪末郊区化的产物,始建于1956年的多摩田园都市则是东京在20世纪继续郊区化的代表。依托相对低廉的地价,以东急为首的私营公司沿东急田园都市线建设了大量高品质住宅,带动

表1 二子玉川发展过程
Tab.1 The history of Futako Tamagawa

发展阶段	时间	事件
第一阶段: 郊区化萌芽	19世纪末	电气铁路建设推动二子玉川成为东京都外围重要的居住区
	1946年	正式得名二子玉川站
第二阶段: 二子玉川园兴建	1953年	游乐场二子玉川园建成开放
	1950年代	东京市政府开始逐步构想并推动郊区卫星城建设
第三阶段: 高岛屋百货建设	1966年	向二子玉川站西南延伸的东急田园都市线正式开通
	1969年	东京都第一个郊区购物中心高岛屋百货在二子玉川站西侧开业
第四阶段: 衰败	1970年代	多摩田园都市初步建成, 对二子玉川及周边区域造成人口虹吸效应
	1980年代	多摩田园都市的竞争导致二子玉川人口逐渐减少。由于社区自身交通不畅, 功能单一和活力丧失等问题, 二子玉川园吸引力持续走低, 客流量也逐渐减少
	1985年	二子玉川园被迫关闭
	1982年	二子玉川东地区“再开发研究会议小组”成立
	1983年	东京都世田谷区制定了二子玉川地区重新开发基本构想
第五阶段: 城市更新	1989年	二子玉川公园·多摩川绿地都市计划变更, 二子玉川园被移至站点的最东侧
	1991年	由于日本经济环境发生巨变, 泡沫经济崩溃, 更新计划中止
	1996年	完成“更新计划修正方案”, 为确保更新可行性, 增加1000户左右住宅
	2004年	Conran and Partners 赢得二子玉川rise 设计竞赛
	2007年	施工开始
	2011年	二子玉川第一期完成(I I -a、I I -b、III街区)
	2015年	二子玉川第二期完成(II -b、二子玉川公园)

资料来源:笔者根据参考文献[14]93、[15]160、[16]90、[17]5整理。

谷只需15 min,加上多条轨道线路和重要道路的经过,使其成为世田谷区的重要交通枢纽。第二,国分寺崖线绿带、多摩川(见图3)以及河岸周边兵库岛公园等大面积的绿地和运动场地是周边居民集中休憩娱乐和享受自然的重要场所,也是二子玉川站可以拓展的自然资源。第三,再开发前站点周边主要包含低层木构住宅、地面停车场、二子玉川园和东急驾校等功能,整体密度较低,有利于后续的土地重划和再开发(见图4)。

日本市街地再开发事业政策是推动二子玉川更新的重要基础。由于土地私有,早期的居住小区往往土地划分零碎,道路曲折且权属关系复杂,为此日本于1969年出台了以市街地再开发事业为代表的城市更新政策,放宽重点区域的容积率、建筑高度限制,以此鼓励私人开发商积极参与,与原住民和政府合作形成项目主体,从三方利益出发,对基地道路交通、土地利用进行统一调整,通过土地价值的充分挖掘和公平的利益分配机制赢得多方的支持,最终实现社区更新。

2.3 TOD城市设计推动的城市更新策略

1980年代后,在政策促进下,二子玉川逐步开展城市更新并于2015年全面建成。1982年开始,世田谷区政府成立再开发研究会议小组,开始启动二子玉川更新城市设计。城市设计由康兰伙伴团队、日本设计、日建设和东急设计顾问等共同完成^[19]。历经20余年的计划

更改和调整,终于在2005年政府认可了整个区域的开发计划,将二子玉川的东侧再开发全体区域命名为“二子玉川rise”。项目于2007年开始施工,2015年最终完成(见表1),开业后便成功吸引大量的客流。

二子玉川的城市更新包含3项策略。

一是优化原有的道路与交通体系,增强步行和换乘的便利性,以提升公共交通的溢出效应。由于街区尺度过大,道路缺乏梳理,更新前的二子玉川站点东侧道路拥堵严重,且缺乏合理的人车交通组织。为实现站点车行交通疏解和地块可达性的提升,整片街区由新建道路重新划分为4个主要地块,从西至东依次为“Ⅰ街区(Ⅰ-a街区·Ⅰ-b街区)”“Ⅱ街区(Ⅱ-a街区·Ⅱ-b街区)”“Ⅲ街区”和“二子玉川公园”(见图5)。地块周边道路也部分进行了梳理和拓宽^{[17]6},如驹泽大街的主要生活交通轴延长至多摩堤大街等(见图3)^{[18]25}。同时,基于公交导向开发的原则,设计着重改善了轨道交通和巴士之间的换乘体验,对站前广场进行重新布置。原有站前广场存在停车占据面积大、空间使用效率低和行人安全隐患等问题。改造后大部分停车空间被移至地下和屋顶区域,减少对地面空间的占用;新建的站前广场被布置在Ⅰ-b街区和Ⅱ-a街区之间,并细分为南北两个区域,中间为一条步行路径,行人可以自由选择换乘区域,南侧为巴士换乘区,北侧为巴士、出租车和普通车辆的临时停车区。停靠于站前广场的巴士每隔5—6 min便有一班次^{[18]24},再加上

密集分布的公交线路网,使得出站乘客可以轻松到达距离较远的居住区。同样,远距离的居民能够方便地到达站点,享受便利的服务。

二是按照TOD圈层布局,混合商业、办公、娱乐、居住和公园等多种功能,并塑造从城市走向自然的独特体验。二子玉川站点东侧地块最初由老旧低层住宅、二子玉川园和东急驾校所组成,缺失就业机会和居住配套服务。按照TOD圈层布局的原则,须将大量的商业办公和设施配套集中在站点周边,以提升站点和周边社区的吸引力,而将高密度居住区布置在外围以支持商办功能。为保证站点周边足够的用地进行TOD开发,世田谷区于1989年更改城市计划,采用用地置换的方法,将二子玉川公园移至远离车站的最东侧,从而为站点与公园之间形成3个可供开发的街区(Ⅰ街区、Ⅱ街区和Ⅲ街区),并通过高密度商业、办公、娱乐和住宅等功能的依次有序布置,充分利用土地价值。Ⅰ-a街区和Ⅰ-b街区以传统零售、餐饮和办公为主,Ⅱ-a街区则在半室外商业和办公的基础上,补充了电影院、体育俱乐部、酒店、屋顶花园等休闲娱乐功能^{[18]25}。Ⅱ-b街区是以当地原居住者为中心的商业设施、住宅和停车场综合体。Ⅲ街区由3栋点式高层住宅、2栋板式多层住宅和少量商业设施组成。在圈层布局的基础上,设计将二子玉川公园布置在末端并通过天桥与多摩川相连,吸引和拉动站点人流的到达,不仅提高了沿线的活力和价值,还创造了从城市走向自然的独特体验。以车站设施为中心,



图4 再开发前的二子玉川
Fig.4 Futako Tamagawa before the redevelopment

资料来源:笔者根据1998年谷歌卫星地图绘制。



图5 二子玉川rise规划总平面图
Fig.5 The master plan of Futako Tamagawa rise

资料来源:笔者根据Conran and Partners建筑事务所图纸改绘, <https://www.archdaily.cn/cn/791153/futako-tamagawa-conran-and-partners>。

来自地铁站的人们依次经过热闹的购物中心, 带有多层绿植的室外商业广场, 接着漫游在宁静的住宅花园小区和二子玉川公园, 最后到达多摩川沿岸自然区域, 俯瞰整片河川, 在行进过程中人们对大自然的感受逐渐加深^{[19]61}。这种独特的体验能够提高二子玉川rise的辨识度 and 吸引力。

三是依据“水·绿·光”的理念, 整合多摩川和国分寺崖线的丰富景观资源, 实现城市自然融合, 并通过界面与公共空间的塑造强化空间品质与特色, 提升区域活力。“水”代表二子玉川南侧的多摩川; “绿”代表其北侧拥有丰富丘陵自然景观的国分寺崖线; “光”则指二子玉川rise, 象征着城市发展如同太阳一般冉冉升起的景象。其意图在于二子玉川rise的建设需要协调多摩川和国分寺崖线的丰富自然景观, 从而实现整片区域自然风貌的融合^{[17]5}。为此, 整个区域增加了大量的植被绿化, 通过新建二子玉川公园和各区域建筑的屋顶花园, 与周边的森林、绿地在视觉上连成一体。同时, 设计者通过界面和公共空间的重塑, 创造一条舒适、宜人而富有变化的高品质慢行步道。步道融入了多摩川的地形元素和形态肌理, 借鉴其“台地”和“河谷”的褶皱意象, 以曲面形式塑造柔软而带有质感的岩石肌理界面, 并结合屋顶花园的绿植, 实现如同多摩川和国分寺崖线一般的山谷沟壑空间感受^{[19]61}。沿着步道行进能够感受到各个街区建筑不同的色彩和材料选择, 进一步强化从城市走向自然的理念。

2.4 再开发评估

首先, 二子玉川再开发优化了原有的路网

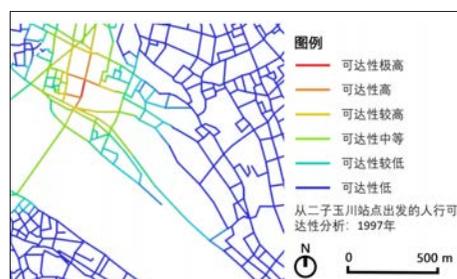


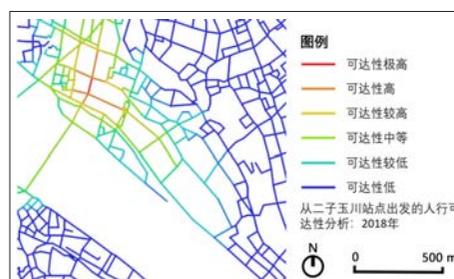
图6 二子玉川交通空间句法分析

Fig.6 The spatial syntactic analysis of traffic in Futako Tamagawa

体系和静态交通, 并提供更便捷的公交换乘和步行网络系统。针对早期的人流与车流拥堵问题, 再开发共新建约2 070 m长的车行城市道路, 提高了单位面积路网密度^①; 并且还新建大量停车设施, 可承载机动车辆数从最初的274辆增至2 258辆, 新添非机动车停车位约3 764个^②。与此同时, 站点东侧的步行网络密度大幅提升, 根据空间句法的人行穿行度分析, 二子玉川站点与东侧的联系性在开发后得到加强, 从站点出发可以顺畅到达的范围进一步扩大, 人行可达性提升明显^③ (见图6)。更新后轨道交通与巴士之间的换乘也更加方便, 人们从地铁出站后于室内即可换乘公交, 避免之前候车时的日晒雨淋。

其次, 更新后实现开发量和商业办公设施的显著提升。二子玉川rise基地总面积为11.2 hm², 再开发前主要以低层木构房屋为主, 且大量地上面积为停车场、运动场和东急驾校训练场, 开发量较低。再开发后随着高层的建设, 4个街区的总建筑面积达到约42.4万m², 实现近3.79的总容积率并获得1 033套高品质住房。大量的商业店铺和酒店也陆续入驻二子玉川rise, 通过选取其西南侧的同等级站点沟之口站和多摩广场站与之相比较, 2014年其大型店铺规模超过沟之口站, 而在多摩田园都市区域范围, 二子玉川大型店铺规模仅次于多摩广场站^{[15]180}。2015年第二期再开发整体新增约12.8万m²的商业办公设施, 商业规模更为集中。截至2018年, 共有约180家商业入驻二子玉川rise^④。

最后, 再开发提升了基地的空间品质, 并实现区域人流和热度的提升。除去6.3 hm²的城



资料来源: 笔者根据1997年和2018年的谷歌卫星地图绘制。

市公园以外, 二子玉川rise还新增大量的开放步道、公共广场和屋顶花园, 约2.2 hm²。另根据东京都统计网站的数据, 2000年二子玉川站点的当年进站人流约为1 521万人, 2016年进站人流约为2 922万人, 较2000年增加1 401万人。与自由之丘站、多摩川站等同等级的换乘站点相比较, 可以发现二子玉川站在2000—2016年间增幅和增速更高, 并于2015年超越自由之丘站跃居第一。而两次增速最快的时间段分别为2010—2011年和2014—2015年, 这与二子玉川rise第一期和第二期的完成有关^⑤ (见图7)。此外, 二子玉川站点热度相对较高, 根据2018年雅虎地图热力图显示状况, 其站点热度高于多摩广场站, 与沟之口站和自由之丘站相持平。

3 启示

二子玉川再开发是运用TOD方法进行老旧社区更新的一次成功实践, 其经验对我国1950年代建设的大型居住社区的更新有借鉴价值。

3.1 优化站点周边道路与公交换乘体系, 实现TOD价值扩散

二子玉川再开发的成功经验证明, 改善站点与周边区域的道路交通与公交联系有助于扩大站点区域的提升作用。以高岛屋百货为典型的站点单一地块开发缺乏与腹地的联系, 也无法保障可持续的发展。二子玉川再开发基于TOD理念, 完善了整个片区的道路和公交换乘体系: 打通断头路, 细分大尺度街区, 提供更多的步行路径, 并优化串联站点和周边住区的公交换乘系统, 以提升站点附近的交通联系, 使



图7 二子玉川与相邻换乘站点年均进站人流对比
Fig.7 Comparison of the average annual inbound traffic between Futako Tamagawa and adjacent subway stations

资料来源: 笔者根据东京都政府统计网站数据统计绘制, <http://www.toukei.metro.tokyo.jp/>。

注释: ① 道路长度、高品质住房套数、商业办公设施为笔者根据二子玉川再开发官方网站数据计算得出 (<http://www.futakotamagawarise.com/future01.html>)。

② 笔者根据1997年谷歌卫星地图计数得出开发前站前停车量, 根据二子玉川rise官方网站得出开发后停车量 (<http://www.futakotamagawa-rise.com/future02.html>)。

③ 笔者根据1997年和2018年的谷歌卫星地图绘制出二子玉川道路模型。

④ 笔者根据二子玉川rise官方网站统计得出开发后的店铺总数量 (<http://www.rise.sc.c.rv.hp.transer.com/townmap/shoppingcenter/>)。

⑤ 笔者根据东京都统计网站统计分析得出二子玉川站、多摩广场站和沟之口站的进站人流变化 (<http://www.toukei.metro.tokyo.jp/>)。

周边区域成为向站点汇聚活力的腹地。

3.2 围绕站点混合用地布局多种功能, 实现纵深开发

二子玉川再开发强调TOD圈层理论下的分级功能布局方式,通过用地置换提升站点周边和公共廊道沿线地块的容积率,集中混合商业、办公、娱乐、文化、公共配套等多种功能,提供新的就业岗位、公共服务设施和消费场所,保障多类人群的进驻和土地价值的充分利用;相对较远的次级区域,则利用其靠近公园和景观河岸以及相对静谧的环境氛围等优势,更替原有的老旧房屋,提供新的高密度住宅和配套功能。并且通过路径与公共空间强化站点和多种功能间的联系,实现纵深开发。

3.3 通过步行廊道串联站点与自然资源, 提升空间品质与活力

二子玉川再开发后的人流剧增证明了由城市走向自然的魅力,整合站点、自然资源和多种功能的步行廊道有利于增强社区活力。良好的界面依赖于绿化种植、形态、肌理和色彩等的运用,要求功能开放、舒适宜人且节奏变化,使人在行进过程中既能感知自然氛围,又能享受丰富的城市功能和公共生活。

4 结语

依托轨道交通建设的契机,实践公交导向发展可能是一条实现老旧社区更新的有效路径。值得注意的是,基于公交导向的城市更新并不意味着大拆大建或是一味提升站点周边开发容量,其核心仍是基于交通、功能、公共空间等多个维度的综合优化。在超特大城市,基于公交导向的城市更新模式应当根据老旧社区现状情况适时优化变通,在不增加资源环境承载压力的基础上,制定有针对性的政策保障更新实施。鼓励多元主体参与,分期滚动渐进更新,通过优化站点周边道路和公交系统实现交通提升;通过站点周边混合用地布局调整改善社区经济;通过步行廊道和公共空间建设创造有吸引力的社区环境,以公交导向发展推动社区更新。■

参考文献 References

- [1] 吴良镛. 北京旧城居住区的整治途径——城市细胞的有机更新与“新四合院”的探索[J]. 建筑学报, 1989 (7): 11-18.
WU Liangyong. The way to transform residential districts of Beijing old city: organic renewal of urban cells and exploration of "New Siheyuan"[J]. Architectural Journal, 1989(7): 11-18.
- [2] 刘勇. 旧住宅区更新改造中居民意愿研究——以上海市旧小区“平改坡”综合改造为例[D]. 上海: 同济大学, 2006.
LIU Yong. Research on the inhabitant aspiration in the residential district renewal: a case of "pinggaipo" synthesis renewal for old residential district in Shanghai[D]. Shanghai: Tongji University, 2006.
- [3] 杨贵庆. 上海大都市居住区更新重建中的社会学问题研究[J]. 城市规划汇刊, 1995 (3): 36-40, 63-64.
YANG Guiqing. Study on the sociological problems in the renewal of residential areas in Shanghai metropolitan area[J]. Urban Planning Forum, 1995(3): 36-40, 63-64.
- [4] 陈眉舞. 中国城市居住区更新: 问题综述与未来策略[J]. 城市问题, 2002 (4): 43-47.
CHEN Meiwu. Urban residential areas in China: a summary of problems and future strategies[J]. Urban Problems, 2002(4): 43-47.
- [5] 刘恩芳. 难舍渐已逝去的上海里弄情怀——上海静安新福康里规划设计[J]. 建筑学报, 2002 (10): 51-53.
LIU Enfang. Hard to let go of Shanghai Lilong's feeling: new Fukangli planning and designing in Shanghai[J]. Architectural Journal, 2002(10): 51-53.
- [6] 杨贵庆, 黄璞. 大城市旧住区更新居民住房安置多元化模式与社会融合的实践评析——以上海市杨浦区为例[J]. 上海城市规划, 2011 (1): 64-69.
YANG Guiqing, HUANG Huang. Analysis on multiple models and social integration in the process of relocating local residents in urban renewal project: case study of Yangpu District in Shanghai[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2011(1): 64-69.
- [7] 左进, 孟蕾, 李晨, 等. 以年轻社群为导向的传统社区微更新行动规划研究[J]. 规划师, 2018, 34 (2): 37-41.
ZUO Jin, MENG Lei, LI Chen, et al. Young community oriented micro-renewal action planning of traditional community[J]. Planners, 2018, 34(2): 37-41.
- [8] 孙文尧, 王兰, 赵钢, 等. 健康社区规划理念与实践初探——以成都市中和旧城更新规划为例[J]. 上海城市规划, 2017 (3): 44-49.
SUN Wenyao, WANG Lan, ZHAO Gang, et al. Concept and practice innovation of healthy community planning: a case study of urban regeneration of Zhonghe Old Town in Chengdu[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2017(3): 44-49.
- [9] 卓健. 普通轨道交通站点周边地区的城市更新开发策略[J]. 规划师, 2016, 32 (10): 11-16.
ZHUO Jian. Urban renewal strategy of metro station vicinity[J]. Planners, 2016, 32(10): 11-16.
- [10] 彼特·卡尔索普, 郭亮. 未来美国大都市: 生态·社区·美国梦[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2009.
CALTHROPE P, GUO Liang. The next American metropolis: ecology, community, and the American dream[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2009.
- [11] 马强. 近年来北美关于“TOD”的研究进展[J]. 国外城市规划, 2003 (5): 45-50.
MA Qiang. Recent studies on transit-oriented development in North America[J]. Urban Planning International, 2003(5): 45-50.
- [12] 姜洋, 陈素平, 孟菲. 基于TOD模式的城市老城区更新研究——以重庆市渝中区为例[J]. 住区, 2016 (2): 65-71.
JIANG Yang, CHEN Suping, MENG Fei. Urban regeneration of old cities based on the TOD model: a case of Yuzhong District, Chongqing[J]. Design Community, 2016(2): 65-71.
- [13] 田宗星, 李贵才. 基于TOD的城市更新策略探析——以深圳龙华新区为例[J]. 国际城市, 2018, 33 (5): 93-98.
TIAN Zongxing, LI Guicai. Urban renewal strategy based on TOD: a case study of Longhua District, Shenzhen[J]. Urban Planning International, 2018, 33(5): 93-98.
- [14] 矢岛隆, 家田仁, 陆化普. 轨道创造的世界都市——东京[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2016.
YAJIMA T, IEDA H, LU Huapu. Transit oriented development: Tokyo[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2016.
- [15] 日建设计站城一体开发研究会. 站城一体开发: 新一代公共交通指向型城市建设[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2014.
NIKKEN SEKKEI. Integrated station-city development: the next advances of TOD[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2014.
- [16] 金澤良大, 玉野和志. 二子玉川の再開発過程: 調査報告[J]. 人文學報・社会学, 2017 (52): 87-111.
- [17] 山田憲彦, 千葉岩男. 新しいまちがはじまる…進化する自然/都市二子玉川ライズ二子玉川ライズ1-a街区・1-b街区・2-b街区・3街区二子玉川東地区——第一種市街地再開発事業[J]. 再開発コーディネート, 2011 (152): 4-8.
- [18] 山口昭彦. 二子玉川東地区再開発への参画と歴史[J]. 近代建築, 2013 (4): 24-29.
- [19] フォーカス[建築]二子玉川ライズ第2期(東京都世田谷区)脱・都心型の大規模開発段状の緑が周辺と呼応[J]. 日経アーキテクチャ, 2015 (2): 76-81.