

上海活力街道设计要求与规划建设刍议

Discussion on Design Requirements and Planning and Construction of the Vitality Street in Shanghai

金山

文章编号1673-8985 (2017) 01-0073-07 中图分类号TU981 文献标识码A

摘要 街道,是城市最基本的公共产品,是与城市居民关系最为密切的公共活动场所。加强街道设计、塑造活力街道,是当前加强城市设计工作、落实中央城市工作会议和上海新一轮城市总体规划要求的重要举措。以上海街道空间特征与活动的演变历程回顾为基础,明确上海塑造活力街道的相关设计要求,并进一步明确通过规划建设贯彻这些要求的路径。其中相关设计要求主要基于相关理论研究以及大量对上海实践案例的调研总结,规划建设方面的建议则是基于上海规划设计项目实践的经验总结。

Abstract Streets are the most basic public goods in the city and also the public places that most closely related to the daily life of citizens. Creating the vitality of streets is an important measure that strengthens the urban design to implement the requirements of the Central Urban Work Conference and the new master plan of Shanghai. The purpose of this paper is to clarify the relevant design requirements of shaping the vitality of streets in Shanghai based on reviewing the evolution of Shanghai street space characters and activities, and to further clarify the path of carrying out these requirements through planning and construction. The relevant design requirements are mainly based on theoretical research and a large number of case studies, while the planning and construction aspects of the proposal are based on project practices in Shanghai.

关键词 街道设计 | 活力 | 规划设计管控

Keywords Street design | Vitality | Planning and design control

作者简介

金山
上海市城市规划设计研究院
工程师,博士

0 引言

中央城市工作会议对新时期的城市工作进行全面部署,明确着力提高城市发展的可持续性、宜居性作为战略方向。《上海市城市总体规划(2016—2040)》提出“卓越的全球城市,令人向往的创新之城、人文之城、生态之城”作为城市发展目标。加强城市设计工作,是实现以上工作要求和发展目标的重要途径。

街道,是城市最基本的公共产品,是与城市居民关系最为密切的公共活动场所,也是城市历史、文化的重要载体。街道设计不仅是城市设计的重要内容,更是当前加强城市设计工作的首要切入点。在新形势下,加强街道建设,是满足人民群众对公共产品和公共服务需求的重要途径。通过加强街道设计,塑造活力街道,可以进一步改进城市服务供给,促进绿色交通,提供宜居生活,激发城市活力,推动经济繁荣,提升

城市文化内涵和塑造城市精神。富有活力的街道生活是上海城市传统与城市性的重要载体。

本文首先回顾了街道空间特征与生活传统,明确当前加强城市活力的历史基础与文化传承方面的意义,然后探讨当前增进上海街道活力的主要工作要求,最后提出通过规划、建设、管理对这些要求进行落实的建议。

1 上海街道空间特征与街道生活传统

在开埠170多年的发展过程中,上海形成了多样的路网格局、街道空间以及与之相对应的生活方式。纵观整个发展历程,活跃的街道生活是上海早期重要的城市特征与传统,但街道的生活属性在近十几年来建设的新城新区逐渐退化。近年来,上海在旧区改造和新区建设中秉承人性化理念,积极探索与推动活力街道的塑造与回归^[1]。

1.1 从江南水乡到近代口岸

1843年上海开埠前,城厢内及城厢外黄浦江沿岸已有街巷百余条。河浜和街巷共同构成了当时的交通系统,河浜水道密集,街巷多沿河而筑,曲折狭窄,一般宽度仅有6尺(2 m)左右,供人行走和通行轿子、独轮车,仅有少数几条街道较宽阔。城厢内外因桥成市并孕育出丰富的市井生活,民宅、商店沿河岸和街巷紧密布局,体现了江南水乡风貌。

1843年上海开埠,各国租界相继建立并不断扩张。19世纪50年代,马车被引入租界;进入20世纪,有轨电车成为主要公共交通工具,小汽车不断增多,道路逐渐加宽路幅,许多租界地区采用40英尺、50英尺、60英尺、70英尺(约12 m至21 m)作为主要道路宽度。

租界内建筑与道路的关系十分密切。商业、办公与里弄住宅大多临街建造,形成连续街道界面,立面设计精美多样,以迎合人的视角与步行速度的视觉审美需求。南京路(今南京东路)、静安寺路(今南京西路)、霞飞路(今淮海路)是当时最为繁华的商业街,许多其他街道也是商铺林立,热闹非凡。

1930年代,市政当局编制《大上海计划》,并在江湾地区建设中心区,规划了细密的路网与宏伟的公共建筑,试图与租界进行竞争(图1)。

1.2 1949—2000年的发展变化

曹杨新村是1950年代初规划建设的工人新村的典型代表。新村道路宽度多为12 m,低层和多层住宅采用行列式布局,商业、文化等生活服务设施中心集中布置于主要道路交叉口,街道不再作为主要的商业活动空间。1958年起建设的卫星城镇中,闵行、天山与张庙采用了“一条街”的布局形式,住宅建筑沿街设置,形成连续空间界面,将商场、饭店、银行、邮局等主要的生活服务设施设在首层,延续了上海的街道传统。

1980年代至1990年代,一批重点新区先后建设。这些新区注重结合城市设计塑造地区特色。虹桥开发区和陆家嘴金融贸易区强调功能分区,利用大尺度退界形成的景观绿地分隔了



图1 1936年的南京东路
资料来源:网络图片。

建筑与道路,大型商场代替了沿街商店。相比而言,古北新区注重通过建筑塑造街道空间,以黄金城道为主要公共活动轴,两侧布置底层商业,形成宜人的街道空间和富有活力的街道生活。

1990年代末,上海将南京东路与吴江路改造为商业休闲步行街,对沿街建筑的形象与功能业态进行整治,对街道环境设施进行提升,依托街道展现城市形象,促进商业发展与城市活力。

1.3 新世纪以来的多元化探索与人性理念回归

进入新世纪以后,上海城市发展速度进一步加快,新区开发和旧区改造对中心城的城市肌理和路网格局带来很大影响和改变。在以“一城九镇”为代表的郊区建设中,对城镇风貌进行了一系列探索,并形成许多富有特色的城市肌理、路网格局和街道空间。伴随着城市形态的快速拓展,高层写字楼、大型商业综合体、门禁社区、办公园区成为常见的建设方式,许多地区的城市生活被转移到地块内部,街道逐渐丧失活力。

近年来,徐汇滨江商务区、虹桥商务区核心区、桃浦科技智慧城等许多地区在规划建设贯彻人性化的城市设计理念,对“密、窄、弯”的路网格局与围合式建筑进行尝试。杨浦

大学城以一种全新的方式延续了大上海计划中五角场地区的密路网、小街坊理念,经过十几年建设,已经形成空间紧凑、功能复合的开放式街区,营造出充满活力的街道生活。

与此同时,上海通过对既有道路的改造与更新,形成了愚园路、黄金城道等一批环境品质较高、富有活力的街道。这些悄然发生的变化也带来了生活方式的转变,让街道成为重要的城市生活空间,让生活变得更加便利、和谐、健康。

2 面向人的行为特征与活动需求塑造街道活力

扬·盖尔将公共空间的活动分为必要性活动、可选择性活动和社会性活动3大类^[2]。从本质上讲,增强街道活力就是通过空间环境设计和相关要素布局,迎合人的行为特征,满足活动需求,在增加必要性活动的基础上诱发可选择性活动与社会性活动。按照人的不同层次的需求,可以从安全保障、便利可达、功能复合、设施完善、空间塑造和人文传承6个方面来塑造和提升街道活力。

2.1 安全保障作为基本设计要求

提供安全的街道环境,是鼓励人们参与街道活动的基本前提。街道设计应当保证行人车

辆各行其道、有序交汇、安宁共享,保障各种交通参与者人身安全和交通活动有序进行。

在路径规划方面,可以通过机非分离和单行道组织改善交通秩序,减少交通冲突,在满足交通通行需求的同时保持街道空间紧凑、宜人^[3]。在车速较快和车流量较大的路段,应为步行者和骑行者提供充足、通畅的通行空间,通过设施带和地面高差,对于不同速度的交通主体进行适度分离。此外,还应充分考虑沿街活动的类型和强度,为其留出相应空间,避免与步行通行相互干扰。以慢行交通为主要服务对象的街道,可以采用交叉口抬高、道路全铺装、水平线位偏移等稳静化措施,维持街道的人性化尺度与速度,塑造宁静共享的社区道路。

道路交叉口是交通冲突较为集中的地点,对于行人而言,应当提供直接、便利的过街可能,保障行人安全、舒适通过路口或横过街道。在规划阶段,应当通过控制街道宽度等方式,从源头避免过长的过街距离。保障行人安全过街的措施还包括:根据行人过街需求设置过街设施,合理控制过街设施间距,通过增设安全岛、延长绿灯时间等方式保证行动不便的人能够过街,以及通过缩小转弯半径、增设警示信号等方式,减少行人在道路中的暴露时间和提示转弯车辆避让过街行人等(图2)。

除此之外,提供充足的夜间照明、提供满足防滑的人行道铺装和坚固可靠的街道设施,也是保障街道安全的重要措施。

2.2 促进慢行交通与公共交通

良好的步行、骑行和公共交通可达性,是街道活力的重要前提。因此,在分配道路空间时,应优先保障绿色交通空间与相关设施需求。轨交站点周边应形成密集的慢行网络,以及连续、便捷的换乘路径,将公交车站、轨交车站、非机动车停放设施与重要公共开放空间和公共服务设施进行整合,可以强化街道与轨交站点的连接,保证无障碍与可达性。活力街道路侧的非机动车停放区和公共自行车租赁点应按照小规模、高密度的原则进行设置,方便骑行者到发^[4]。

2.3 通过功能复合提供宜步生活

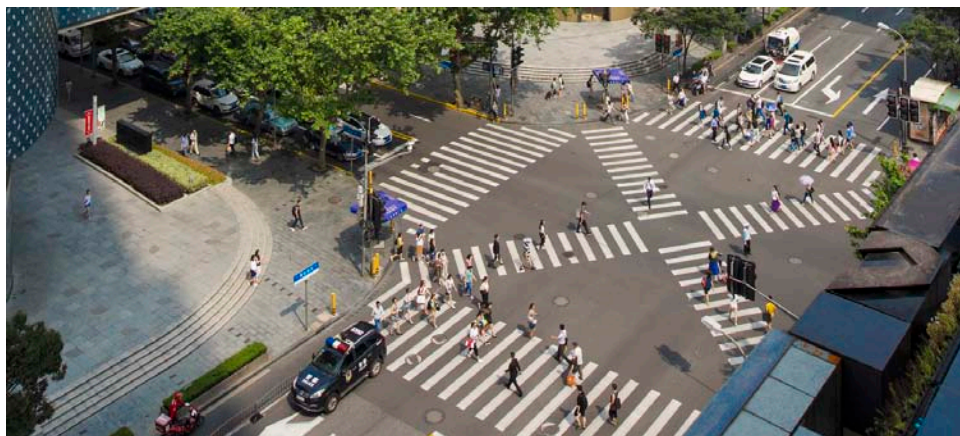


图2 淮海中路与黄陂南路交叉口

资料来源:奚仁杰摄。

活力街道应当增强沿街功能复合,提供多样、密集的功能设施,形成步行便利可达的出行目的地,从而提高步行出行比例与街道活动强度。

在功能混合方面,应当在街区、街坊和地块3个尺度分别进行土地复合利用,形成水平与垂直功能混合,具体包括相邻街坊和街坊内部的不同地块设置商业、办公、居住、文化、社区服务等不同的使用功能,以及将不同功能设置在建筑的不同部位和不同楼层。小地块开发模式有利于促进功能深度复合。对于大尺度街坊和较长的街道,应注重沿街设置不同的功能设施^[5](图3)。

相关研究表明,底层店铺密度与街道活力紧密相关。商业与生活服务街道首层应设置积极功能,形成相对连续的积极界面,业态以中小规模餐饮、零售、生活服务、产品展示及公共服务设施为主,单侧店铺密度宜达到每百米7个以上。与积极界面相邻的退界空间应公共开放。积极界面应注重形成多样的尺度与业态。

除了沿街建筑底层的商业之外,可以通过设置临时性设施,进一步增加街道活力。非交通性街道在不影响通行需求的前提下,应鼓励沿街设置售货亭等食品、饮料、杂志售卖及信息咨询等商业、文化设施。相关设施和活动区域可结合设施带、街边广场绿地设置^[6]。

增加不同功能类型的沿街出入口对于提升街道活动的多样性和活跃度也有明显的作用。

沿街建筑应将主要建筑出入口直接临街设置;大型商业综合体沿商业街道应设置中小规模商铺,并设置临街出入口,避免将人流过度导入商业综合体内街而影响沿街活动连续性。

2.4 舒适的街道环境设施

街道的环境设施应当迎合步行者与街道活动的需求,通过营造便利、舒适的环境感受,增加街道空间与活动的吸引力。

在街道设施方面,针对上海的气候特征,应当沿路种植行道树,设置建筑挑檐、骑楼、雨棚,为行人和非机动车遮阴挡雨,同时设置公共座椅及休憩节点,形成交流场所,鼓励行人驻留。上海冬冷夏热,因此在选择行道树时,应当优先考虑以悬铃木为代表的落叶乔木树冠较大,在夏季提供有效遮阴,落叶后冬季阳光可以照入街道空间。此外,应对上海春秋多雨的特点,应结合积极界面,鼓励设置建筑挑檐、骑楼、遮阳棚、雨棚等设施,对主要步行区域及其与建筑主要出入口联系路径进行遮蔽。此外,活力街道应根据地区功能类型及街道活动需求,提供地图、公共钟表、公厕等设施。应允许沿街商铺利用建筑前区设置休憩设施或商业设施。

在活动空间方面,建筑首层、退界空间与人行道应保持相同标高,形成开放、连续的室内外活动空间,避免高差变化形成空间和活动的阻隔。在街道空间允许的情况下,活力街道沿线可结合设施带、街面微空间设置商业活动区域,增



图3 创智坊街区的地块及建筑使用功能高度混合
资料来源:根据百度街景制作。

加街道活跃度。此外,还可以利用街道空间进行临时性艺术展览、街头文艺演出、公共行为艺术活动等,丰富城市文化(图4)。

2.5 宜人的空间感受

有序、舒适、宜人的街道空间,可以增加街道的吸引力并延长行人的停留和活动时间。宜人的空间主要强调界面形态、空间尺度的宜人性和多样性以及丰富的视觉体验^[7]。

在界面形态方面,应当结合行道树、沿街建筑和围墙形成有序的空间界面。鼓励通过在道路两侧整齐地种植行道树,并采用相同的方式进行修剪,形成空间界面的第一层次。街道沿线建筑应贴线建造或平行于街道建造,形成整齐、连续的第二层次空间界面。沿街不连续种植行道树时,应当特别注重建筑界面的有序性。

在尺度方面,应保持街道空间紧凑。在可能的情况下,将街道宽度控制在15 m—25 m,最好不要超过40 m。此外,连续街道界面(街墙)也应保持人性化的界面高度,杨·盖尔的研究表明,将建筑界面控制在24 m以下,可以使街道与建筑之间建立起清晰的视觉联系,从而鼓励人们加入街道生活,因此临街界面高度最好在15—24 m,最高不宜超过30 m,以维持建筑与街道空间的联系^[8]。

在多样性方面,新建地区应尊重原有河网水系,形成丰富多样的街道线型。街道沿线应设置街边广场绿地,形成休憩节点,丰富空间体验。活力街道沿街边绿地广场间距宜在300 m以内,用地面积不宜小于400 m²,可利用不规则

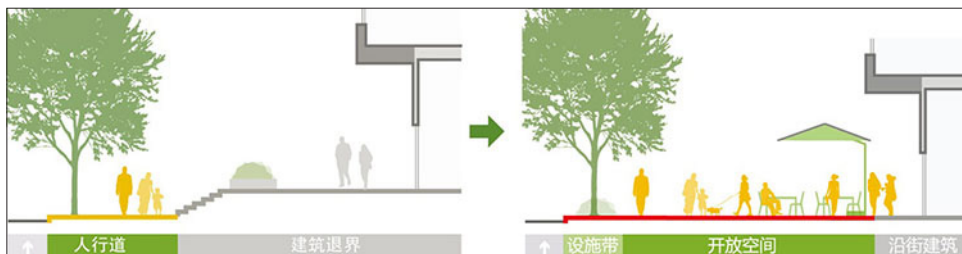


图4 人行道、建筑退界与建筑首层保持相同标高
资料来源:《上海市街道设计导则》, 2016。

退界形成的街面微空间塑造景观与休憩节点。

沿街建筑底部6 m(较窄的人行道)—9 m(较宽的人行道)是行人能够近距离观察和接触的区域,对行人的视觉体验具有重要的影响,因此在进行沿街建筑设计时,应对相应部位进行重点设计,提供精美、丰富的细节。同时,建筑沿街立面底层设计应注重虚实结合,避免大面积实墙与高反光玻璃;沿街围墙宜保持通透、美观,建筑入口应进行重点设计,沿街店招及广告也应进行整体设计,与街道或所在城区风貌相协调(图5)。

2.6 风貌特色与历史文脉作为吸引力

街道的空间环境设计注重形成特色,可以提升街道的识别性与吸引力,从而增强街道活力。沿街建筑采用相似的建筑高度和建筑退界,以及相同的布局方式,如形成连续的街道界面,可以形成鲜明的空间景观特色。沿线建筑采用相似的风格、材质与色彩,通过弱化单体建筑个性来强化街道的整体特征,也是塑造街道特色的方式之一。塑造街道特色还可以通过采用非对称断面等个性化的断面形式,以及通过行道树树种选择与种植方式来实现。活力街道应当鼓励地面铺装、街道家具与其他环境设施设计艺术化,以及在街道空间中设置公共艺术作品。

通过传承城市物质空间环境、延续历史特色与人文氛围、改善历史文化街区和历史文化风貌区基础设施和人居环境,可以强化街道的人文属性,激发街区活力。具体的措施包括保持街道空间尺度,对沿街的历史建筑、大门围墙等物质性要素进行维护和修缮,对体现历史意义、特定功能的路名以及历史上具有一定知名度的

某种功能和特色行业进行传承等(图6)。

3 规划建设的设计与管控建议

从以上的设计要素可以看出,活力街道的塑造需要规划设计、建设实施与管理维护全过程的努力,需要城市规划、交通设计、道路工程设计、沿街建筑设计及市政管理维护等环节的通力合作。现有规划与建设管控体系注重对于各系统自身的要素进行管控,设计内容和管控方式较为传统,精细化程度不高,系统之间的协同度不足。结合上海现有的规划管理体系,应适度增加管控对象和要素,创新管控方法,以实现塑造活力街道的目标。

3.1 面向行为需求的设计要求

(1) 单元控规层面塑造人性化的公共活动网络

上海中心城区的控规单元尺度一般在2—4 km²,多以交通干道和主要河流等作为空间边界。这个空间尺度对应了舒适的自行车骑行范围,并且可以拆解为若干个相互重叠的步行范围。在这个空间尺度上应注重对相关要素进行设计与安排,塑造结构合理的公共活动网络,为居民提供便利、丰富的日常活动和城市生活。

公共活动网络的设计,是基于人的活动特点与需求,对交通、功能、开放空间以及形态等要素的统筹协调,确定主要的活动片区、节点以及廊道;与主要活动片区及廊道所对应的,就是活力街区与主要的活力街道。这些节点和廊道的选取,应当与相应的交通及公共服务设施相结合,例如结合轨交站点、公交车站以及图书



图5 不同通透程度的底层界面
资料来源:作者自摄。

馆、美术馆等设施设置,并且尽量避开快速路与主干路。

在路网设计方面,应当通过提高整体路网密度来提升路网的服务能力和适应性,结合活力街区与活力街道进一步提高路网密度,特别是步行网络密度,将路口间距控制在80 m—150 m,满足舒适的步行体验。应当提升活力街区与活力街道周边的开发强度与功能混合程度,尽量将市民每日生活所需求的菜场、便利店、饭馆、理发店等商业服务设施,以及邮局、社区中心、社区诊所等公共服务设施沿活力街道布局。社区公园与滨水绿地应与公共活动网络紧密衔接,结合活力街区、活力街道设置广场与街边绿地等各种类型的公共开放空间,并通过控制道路红线与退界宽度以及广场绿地的位置与规模,形成人性化的空间尺度,满足公共活动及交往与交流需求。通过这些设计,可以使人们在15 min步行或骑行范围内获取绝大多数日常生活所需的服务,并进行交往与休闲活动^⑨。

对于功能相对多元的地区,工作者、购物者和游客有着不同的需求与活动特征,可以对不同的活力街道进行差异化定位,通过合理设置目的地来组织路径,沿线布局相应设施与空间,形成多重活动网络,应对不同人群差异化的需

求与活动特征,在避免路径之间相互干扰的同时,引导不同的路径有序交叉与重叠,使特定的设施和空间得到共享。

(2) 鼓励开放式街区与围合式建筑布局形式
采用围合式建筑布局的开放式街区(以下简称开放式围合街区)是一种典型的城市空间形态,街区采用建筑密度较高的围合式建筑布局,建筑沿街坊四周的街道布局,形成连续街道界面,在街坊中央形成院落,或对街坊形成完整的填充。建筑的主要出入口以及地下车库出入口一般都沿街设置。开放式围合街区有利于塑造开放、多元、包容与共享的城市生活,促进街区与街道活力。作为开放式围合街区的核心要素,街道将建筑与城市公共空间紧密衔接起来。近年来,开放式围合街区的价值在许多国家和城市得到越来越高的认可。

一般而言,开放式围合街区的道路网络更为密集,土地利用更加集约、复合,街坊尺度更加宜人。密集的道路网络提供了更多的临街面,不仅可以利用首层设置更多的商业、公共服务等公共业态,也使不同街坊、不同建筑甚至同一栋建筑的不同部位作为不同的功能和业态进行使用。

对于开放式围合街区中的许多街道而言,机动车交通不再是它们的主要职能。街道除了



图6 武康路沿线的小店
资料来源:作者自摄。

要服务沿线地块的机动车到发、落客、临时停靠以及慢行交通外,商业、休闲、交往交流等各类沿街活动也成为街道重要的职能,结合高度功能复合所形成的功能业态的交互性,形成更有效率的日常生活与更有活力的邻里氛围。

(3) 增加街道设计环节,衔接规划与建设实施

造成当前街道空间环境品质不高的一个重要原因,是从规划阶段过早的进入以工程学和力学主导的道路工程设计。在规划阶段和功能设计阶段增加街道设计环节,相当于在建筑的规划和施工图阶段增加了建筑设计环节,可以对街道相关的空间和设施要素进行统筹考量,贯彻人性化要求。

新建地区可以结合建筑或道路建设项目进行街道设计,形成统一的设计方案,并对实施进行协调。对于渐进式更新地区,可以结合道路改建或沿线地块更新进行街道设计,对街道空间环境与沿线功能和形象进行综合改造与提升,形成面向道路工程设计、沿线建筑设计和空间环境设计的要求与指导。

街道设计是一个高度综合性的工作,在明确街道定位的基础上,应针对不同类型街道的交通与非交通性活动特征,面向所有街道的使用者,因地制宜进行街道空间分配和街道设施统筹设置。应当将以下4方面要求作为街道设计的基本原则:

一是合理确定街道定位。街道定位应对交通需求和沿街活动进行统筹考虑,并重视街道服务于街区的作用。通过确定街道定位,在有限

的街道空间内,可以明确交通和沿街活动的空间分配和设施配置的优先级。同一条街道的不同街段可以结合周边环境形成不同的定位,并相应形成不同的断面设计。

二是从空间和时间维度进行统筹考虑。街道的活动具有高度的综合性,应对慢行交通、静态交通、机动车交通和交往交流、商业活动、休闲游憩等沿街活动进行统筹考虑,考虑不同时间活动内容和强度的差异,在设计中适当留有弹性,避免通过规划设计进行过于清晰的界定。

三是与沿街设施和周边环境相协调。街道断面设计应保持灵活性,在地铁车站、重要公共建筑出入口、公交站点等特殊节点,应针对不同的活动与使用需求开展特殊设计。根据沿线功能与活动需求,同样宽度的街道可以形成多种断面设计,应对不同的车行、步行交通与停留活动的需求,塑造街道的个性与特色。

四是面向街道空间进行整体设计。街道设计应将红线内部的道路空间、沿线的退界空间及沿街建筑界面和附属设施纳入设计范围,对空间和设施进行集约设置与统筹利用,形成一体化设计方案,确保连续的活动空间与紧密的功能联系。对于更新地区而言,激活退界空间与沿街界面,是增加街道活动空间、提升街道活力最为重要的途径之一。

3.2 面向管控传导的规划创新

在编制单元控规时,应通过用地功能、路网结构、开放空间与公共服务设施布局与优化,支撑公共活动网络。

在进行新建和大规模更新地区的局部控规编制以及相应土地出让前的核提规划条件阶段,应当对单元控规层面的要求进行进一步细化,对保障街道活力的相关要素进行管控,落实规划要求,并对建设实施提出引导性要求。

对于局部控规范围内及土地出让所涉及的道路,应当在对区域内街道职能进行分工的前提下,进一步明确其街道定位。有条件的情况下,应通过增加公共通道进一步提高步行网络密度。活力街道两侧可以通过贴线率管控形成连续的空间界面,并通过对沿街建筑第一界面



图7 附加图则中对慢行交通通道及积极界面位置进行管控
资料来源:桃浦科技智慧城控制性详细规划。

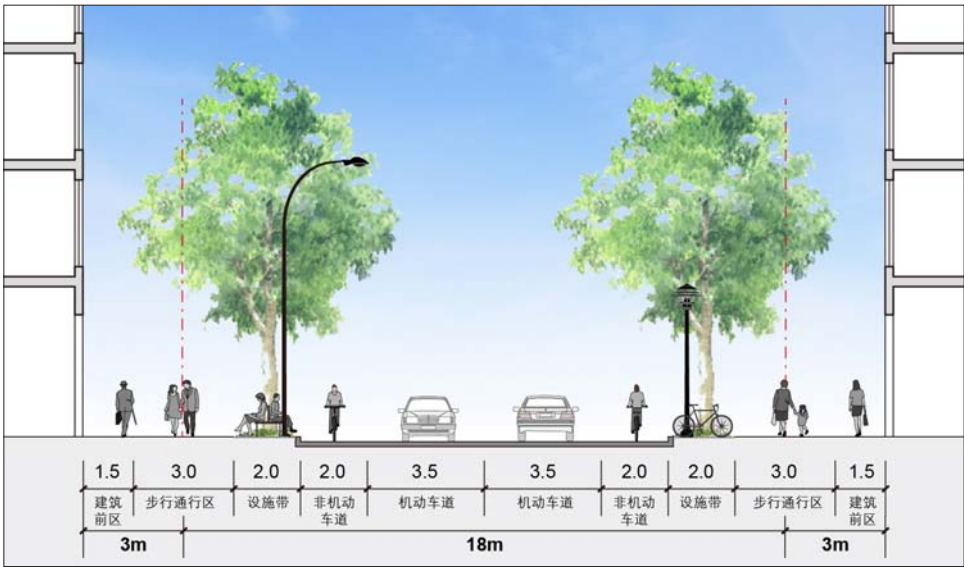


图8 一体化断面设计
资料来源:桃浦科技智慧城城市设计导则。

高度管控,保证宜人的界面尺度以及街道空间高宽比。

此外,控规附加图则中可以明确相应街道应当作为慢行交通通道进行设计的范围,以及明确沿线应进行道路与退界空间一体化设计的区段,并提供一体化的断面设计建议。应当通过控规附加图则对沿线建筑每百米积极出入口数量和底层街墙界面最低透明率两个量化指标进行管控,鼓励沿线设置建筑出入口及院落出入口强化活动联系,鼓励设置通透界面加强室内外的视线和活动交流。建筑首层可以对功能业态进行规定或引导,以形成以中小规模餐饮、零

售、生活服务、产品展示等商业功能及公共服务设施为主的有利于街道活力的功能组合。此外,控规附加图则和土地出让条件中还可以纳入建筑首层层高、界面形象等管控要求(图7,图8)。

3.3 面向实施建设的管控要素

建设实施阶段的方案设计与工程设计是贯彻落实规划与街道设计要求的重要阶段,相应的管控对象与要素决定着人们对街道空间环境的直接体验。建设实施阶段应重点对微观街道设计要素进行管控,这些设计要素可以大致分为交通功能设施、步行与活动空间、附属功能设

施以及沿街建筑界面4大类。

交通功能设施主要包括机动车道、非机动车道、公交车道等车辆行驶区域,以及中分带、侧分带等隔离带和停车带等。活力街道在进行工程方案设计时,应注重在有条件的情况下尽可能缩减机动车道数量与宽度、缩小路缘石转弯半径、根据需求确定过街设施的形式和位置。

步行与活动空间的设计是活力街道的设计和管控重点。在多数情况下,这部分空间需要在与沿线业主沟通协调的基础上,对道路红线内外的市政道路与建筑退界空间进行统筹,对步行通行与沿街活动进行协调,因此也是活力街道设计和管控的难点。应对路侧带进行分区,形成人行道、设施带与建筑前区,分别满足步行通行、设施设置及与建筑紧密联系的活动空间需求,并留有一定的空间弹性与适应性。步行通行区宽度应满足步行需求相协调,综合考虑道路等级、开发强度、功能混合程度、界面业态、公交设施等因素。

附属功能设施包括行道树、公交车站、沿路地面绿化、地面铺装、外摆、信息设施、休憩设施、标志标线、照明设施等利用街道空间设置的绿化、市政设施、城市家具以及其他设施。这些设施的设置需要统筹路政、交警、绿化市容等相关部门的要求以及沿线功能设施以及业主的需求,注重空间集约与设施整合,最大程度上提升街道活动的舒适度。

沿街建筑界面的设计对于街道活力也有着重要影响。设置更多的出入口、对沿街的商业业态进行管控和协调、形成精美多样和富有韵律的建筑立面、进一步增加建筑底部的设计细节、对店招广告进行统筹设计与管控,是增加街道活力的重要内容。这些设计内容具有较大的灵活性,并需要与利益相关者进行协调,可以在规划阶段在以导则形式的管控要求基础上,结合建筑方案审批和具体的方案设计对相关要求进行落实。

4 结语

街道,是城市最基本的公共产品,是与城市居民关系最为密切的公共活动场所。就空间而

言,街道由道路和沿线建筑共同组成;就规划设计而言,街道涉及城市规划、建筑设计、道路设计与环境景观设计;就建设和管理而言,街道涉及规划、路政、交通执法、绿化市容、基层政府、沿线业主乃至全体市民。作为展现城市形象的窗口,街道既展现着一座城市的日常生活、文化认知,也反映出城市的管理水平。

特殊的历史孕育了上海多样的街道空间形态,活跃的街道生活是上海重要的城市特征与传统。对于进入更新时代的上海而言,如何继承和发扬这种传统,是当前城市建设的重要课题。就设计而言,应当从安全保障、便利可达、功能复合、设施完善、空间塑造和人文传承6个方面来全面塑造和提升街道活力,迎合人的行为特征,满足活动需求,在增加必要性活动的基础上诱发可选择性活动与社会性活动。活力街道塑造,需要规划设计、建设实施与管理维护全过程的努力,需要城市规划、交通设计、道路工程设计、沿街建筑设计及相关空间与设施的使用管理等环节的通力合作,分层分类对相关要素进行设计与管控,最终实现提升街道活力、繁荣经济文化、提升宜居程度与促进社会和谐的目的。

参考文献 References

- [1] 上海市规划和国土资源管理局. 上海市街道设计导则[M]. 上海: 同济大学出版社, 2016. Shanghai Urban Planning and Land Resources Administration Bureau. Shanghai street design guideline[M]. Shanghai: Tongji University Press, 2016.
- [2] 扬·盖尔. 何人可, 译. 交往与空间[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2002. Gehl J. HE Renke, translated. Life between buildings[M]. Beijing: China Architecture and Building Press, 2002.
- [3] 彼得·卡尔索普, 杨保军, 张泉. TOD在中国: 面向低碳城市的土地使用与交通规划设计指南[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2014.

- Calthorpe P, YANG Baojun, ZHANG Quan. Transit oriented development in China: a manual of land-use and transportation for low carbon cities[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2014.
- [4] 赵宝静. 浅议人性化的街道设计[J]. 上海城市规划, 2016 (2): 59-63. ZHAO Baojing. Brief probe of humanized street design[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2016 (2): 59-63.
- [5] 简·雅各布斯. 金衡山, 译. 美国大城市的死与生[M]. 南京: 译林出版社, 2005. Jacobs J. JIN Hengshan, translated. The death and life of great American cities[M]. Nanjing: Yilin Press, 2005.
- [6] 威廉·H·怀特. 叶齐茂, 倪晓晖, 译. 小城市空间的社会生活[M]. 上海: 上海译文出版社, 2016. Whyte W H. YE Qimao, NI Xiaohui, translated. The social life of small urban spaces[M]. Shanghai: Shanghai Translation Publishing House, 2016.
- [7] 芦原义信. 尹培桐, 译. 街道的美学[M]. 天津: 百花文艺出版社, 2006. Yoshinobu Ashihara. YIN Tong, translated. Aesthetics of street[M]. Tianjin: Baihua Literature and Art Publishing House, 2006.
- [8] 扬·盖尔. 欧阳文, 徐哲文, 译. 人性化的城市[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2010. Gehl J. OUYANG Wen, XU Zhewen, translated. Cities for people[M]. Beijing: China Architecture and Building Press, 2010.
- [9] 上海市规划和国土资源管理局. 上海市15分钟社区生活圈规划导则[R]. 2016. Shanghai Urban Planning and Land Resources Administration Bureau. Shanghai planning guidance of 15-minute community-life circle[R]. 2016.
- [10] 卫大可, 杨秋楠. 城市公共空间步行可达性发展对策——以哈尔滨市南岗区为例[J]. 规划师, 2016 (8): 93-97. Wei Dake, Yang Qiunan. Walking reachability of urban public space[J]. Planners, 2016(8): 93-97.
- [11] 陈泳, 晔晓阳, 高媛媛, 等. 轨道交通站地区宜步行环境评价因素探析[J]. 规划师, 2015 (9): 83-90. CHEN Yong, XI Xiaoyang, GAO Yuanyuan, et al. An analysis of walkable environmental factors of rail transit terminals[J]. Planners, 2015(9): 83-90.
- [12] 邵润青, 段进, 王里漾. 中国当代城市日常生活街巷的系统性重构[J]. 规划师, 2016 (12): 91-96. SHAO Runqing, DUAN Jin, WANG Liyang. Reconstruction of street and alley system for life in modern cities[J]. Planners, 2016(12): 91-96.