

面向提升新城活力的步行系统规划策略研究*

——以上海市嘉定新城中心区为例

Pedestrian System Planning Strategies for Enhancing the Vitality of New Towns:
A Case Study of Central Jiading New Town, Shanghai

王悦 姜洋 韩治远

文章编号1673-8985 (2017) 01-0080-08 中图分类号TU984 文献标识码A

摘要 新城活力问题是中国后半程城市化阶段所要面临的一项重要挑战。首先介绍了国际上哥本哈根、纽约、墨尔本、巴黎等地通过公共空间改造实现城市复兴的成功经验。其次,以上海市嘉定新城中心区为例,分析了现状城市活力不足问题的成因,并从步行系统规划角度出发探讨提出了提升城市活力的若干策略和方法,包括构建可识别的步行环路、打造新城地铁站门户广场、激活封闭小区周边的街道界面、重视开放街区内部道路环境品质、增设日常活动公共空间节点等。

Abstract The problem of vitality in new towns becomes a critical challenge that China will face in her second-half stage of urbanization. This paper first introduces the successful experience of city revitalization through public space redevelopment in Copenhagen, New York, Melbourne and Paris. Then taking the central Jiading new town as an example, this paper analyzes why the city is lack of urban vitality. From the perspective of pedestrian system planning, a number of strategies for enhancing vitality are proposed, including constructing recognizable walking circuits, creating metro station gateway plazas, activating street facade around the gated communities, improving internal street environment within open blocks, and designing public space nodes for daily activities.

关键词 步行 | 公共空间 | 新城 | 活力 | 上海 | 嘉定

Keywords Pedestrian | Public space | New town | Vitality | Shanghai | Jiading

作者简介

王悦

宇恒可持续交通研究中心
高级项目专员,硕士

姜洋

宇恒可持续交通研究中心
城市规划总监,博士

韩治远

宇恒可持续交通研究中心
项目专员,硕士

0 引言

当今城市发展竞争的关键是人才的竞争,而城市活力决定着城市对人才的吸引力。近年来,中国各地掀起了一股开发建设新城的浪潮。在新建的城市区域,城市肌理往往和传统城市肌理完全不同——窄而密的街道被大尺度稀疏的宽马路取代,混合宜人的街区被大型单一功能的封闭小区取代。虽然那里拥有高档的住宅、商业和宽阔的绿地,但通常缺乏归属感,没有识别性,人气不高,部分新城甚至被冠以“鬼城”称号。因此,如何确保新城实现繁荣、宜居和可持续发展目标,已成为中国后半程城市化阶段所要面临的一项重要挑战。

城市活力并非来自激动人心的城市宣传语

或惊艳高耸的地标建筑,而在很大程度上取决于城市的步行系统。究其原因,步行系统是街道生活的主要空间载体,是居民使用频率最高的公共场所。此外,步行系统还串联着公园、广场、剧院和公共交通车站等设施,直接影响着这些公共设施的可达性、使用效率和服务质量。当更多的人被吸引到城市的步行系统时,街道上步行和逗留的人数显著增加,不仅可以提升城市的安全性,而且能够促进公共空间中社会活动和经济活动的增长。随之而来的是更多优质公共空间有序或自发地产生,从而吸引更多的人来到城市公共空间,进一步支持多样活跃的城市生活^[1]。本文结合国际经验,以上海市嘉定新城中心区为例,重点研究面向提升新城活力的

*基金项目:国家自然科学基金项目“基于空间结构形态的城市能耗和碳排放评估模型研究”(项目编号:51378278)资助。

步行系统规划设计策略。

1 国际经验

21世纪以来,全球范围对城市活力的重视显著提升,众多走在宜居前列的城市无不印证着一项成功经验,即:提升步行出行环境、打造高品质公共空间,是提升城市活力的关键行动。

1.1 哥本哈根

自20世纪50年代私家车普及以来,哥本哈根是世界上最初致力于改善步行环境、提升城市活力的城市之一。1962年,哥本哈根首次将部分私家车主导的街道和广场改造成为步行街,给人们带来舒适愉悦的步行体验(图1)。从此,大规模类似的城市空间改良接踵而至。哥本哈根致力于在城市生活与机动车交通之间寻求平衡,催生出第一批户外咖啡座,停车空间的减少换来更多可为人所用的城市空间,哥本哈根也因此被公认为“收复之城”(Reconquered Cities,暗示行人正在重新夺回被机动车抢占的城市空间)的典范。在20世纪70年代,当人们被问及来到哥本哈根城市中心的首要原因,通常的回答是“购物”,而在2005年调查显示,对于同样的问题,得到的回答更趋向于“享受城市”^[2]。可见,街道的步行功能与城市生活的有机结合,不仅让街道空间秩序井然,更提升了空间对人的亲和力和吸引力,最终塑造出充满活力的城市空间。

1.2 纽约

纽约市交通局在2012年的一份报告中详细评价了纽约如何通过空间设计提升城市活力,包括注重为行人过街设置安全区和合理的信号灯时间,设置自行车专用道,确保行人、自行车和小汽车能够在街道中和谐共存^[3]。步行系统改善效果方面,在布鲁克林区的珠宝街,通过将使用率底下的停车空间改造为步行广场,有效提升了当地172%的商业零售额,并定期举办公众活动,激发社区活力。在曼哈顿区的联合广场北,通过设置步行广场、完善过街设施,减少了街区49%的空置商铺(图2a)^[4]。百老汇大道沿线新增了



图1 哥本哈根第一条步行街改造前后对比
资料来源: <http://www.pps.org/reference/howtorevitalizeacity>。



图2a) 纽约联合广场改造
资料来源: <http://www.wnyc.org/story/286731-union-square-pedestrian-plaza-unveiled-today>。



图2b) 哈德逊园区地铁站出入口艺术设计
资料来源: <http://www.wsj.com/articles/ behold-the-shiny-and-spotless-hudson-yards-station-1442397601>。



图3 墨尔本迪格雷夫斯街改造效果
资料来源: <https://img.othsolutions.com.au>。



图4 巴黎左岸街角改造效果
资料来源: <http://www.parisselectbook.com/en/rive-gauche>。

4.5万m²的公共空间,交通事故率降低了63%的同时,行人数量增长了11%^[4]。此外,纽约政府还在地铁站出入口设置座椅、报亭、垃圾箱和公共自行车租赁站等设施,并开展艺术设计和文化活动,实现地铁与步行、自行车无缝换乘的同时,为乘客带来别样体验,聚集人气(图2b)。

1.3 墨尔本

1978年的墨尔本中心城区曾被时代报社(The Age)评价为“空空如也且一无是处的城市中心”。自1980年代以来,墨尔本愈加重视对步行系统的改造,包括拓宽人行步道、改善铺地、增加树木遮荫、提高人行道的连续性等,实

践表明,这些对城市中心活力的提升有着十分积极的影响。此外,墨尔本致力于增加多样化的小型公共空间节点,为居民的活动与交往提供了丰富的选择。充满活力的临街空间不断引入咖啡厅、餐馆、零售商铺和酒吧,增加植被以提升空间品质,鼓励更多的人参与街道生活(图3)。10年间,包括广场、商场和步行街在内的城市活力空间增长了71%,结果城市中心的居民增长了830%,在城市中心求学或居住的学生增长了62%,工作日白天步行交通流量增长了39%,夜晚增长了98%^[5]。

1.4 巴黎

位于13区的巴黎左岸 (Paris Rive Gauche) 曾是老工业区,原计划改建成单一功能的办公区,但政府在多方论证后最终采用高密度混合功能方案,旨在打造以人为本的城市活力空间。该项目不仅提供商品房住宅,还提供了超过2/3的保障性住房,还建设了超过2/3的保障性住房,还建设了超过2/3的保障性住房。开发建设与周边区域通过绿色空间得以整合,新建的自行车道和步行道大力鼓励区内及周边居民采取绿色出行方式。此外,开放式街区是该项目的开发特色。项目区域被划分为若干小尺度街区,分别通过举办竞赛征集建筑风格。每个街区设计构成总体规划方案的一部分,并详细规定建筑轮廓线、公共空间、建筑单体、建筑单体之间的关系以及建筑材质等。通过精细化实施,在保证容积率的前提下形成了高低错落、元素多样的步行景观,激发了街道活力(图4)^[6]。

2 嘉定新城中心区概况

嘉定新城位于上海市西北部嘉定区中心,是长三角地区的枢纽,为上海市“十二五”期间重点建设的3大新城之首,拥有F1方程式赛车场和汽车产业基地。嘉定新城中心区占地面积1 723.4 hm²,规划人口15.3万,对外交通条件优越,除临近沪嘉高速、嘉闵高速、沈海高速外,轨道交通11号线直通上海市中心区。中心区的现状人口不及规划人口的一半,街道平均人流量为100—200人/天,即使流量最高的街道也不到1 000人/天,人气不足问题可见一斑。而随着人口和企业的不断入驻,区内交通拥堵、空间污染等城市病征兆已经有所出现。因此,如何塑造一个有特色和吸引力的新城中心区,为人员交流互动提供场所,激发科技创新动力,促进中心区的经济活力和人气提升,成为当地政府当前亟需直面的重要议题。经笔者项目组调查研究,发现嘉定新城中心区现状活力不足的原因主要有以下方面。

2.1 新建街区缺乏传统街区品质

嘉定新城的总体规划展现了一个丰富多样的城市形态。现状主要道路设施、公共服务设施和绿地公园等已经建成并初具规模,更多居住



图5 苏州河畔老街坊与嘉定新城中心区新建街区尺度对比
资料来源:作者基于谷歌地球改绘。



图6 嘉定新城中心区轨道和公交站点周边环境
资料来源:作者自摄。

和办公、商业等功能即将入驻。但受高速发展的影响,目前城市建设项目仍较为分散,关键吸引点周边缺乏配套设施,城市中心地位尚未形成。尽管已有大量投资用于基础设施建设,但对于设计细节往往缺乏考虑。特别是新建街区尺度较大,平均尺度在200 m以上。规划区路网密度仅7.1 km/km² (不含高速公路和快速路),但道路用地占城市建设用地的比例高达20.3%。这些导致新建街区呈现内向封闭、功能单一的问题,缺乏上海传统街区的活力、宜人的优秀品质(图5)。

2.2 轨道和公交站点周边步行环境欠佳

嘉定新城中心区有两个地铁站,与市中心区实现了较好的联系,普通公交则实现了站点500 m半径服务的全覆盖。经过对200份街头随机拦截式的调研发现,63%受访者选择步行或自行车到达轨道站点,36%选择公交换乘轨道,同时仅有不到10%的人通过小汽车接驳轨道。然而,目前“最后一公里”问题仍较突出。轨道

站点周边环境一般,缺乏等候停留的空间、街道家具和指示标识,步行系统尚不完整。普通公交站点的设置和城市功能未能紧密结合,乘客从公交站点到家或办公室通常需要步行几百米,且沿途环境品质欠佳(图6)。

2.3 步行网络不连贯

现状嘉定新城中心区的道路呈现较强的机动车导向特征,具体表现在市政设施、绿化、机动车侵占人行道问题较为普遍,人行道品质参差不齐,局部路段铺装不平整,服务设施、行人指示系统尚不完善(图7)。过街设施方面,在一些过街需求较大的路段缺乏必要的行人过街设施,且部分路口过街距离较远,红灯等候时间过长。这些都造成了步行网络的碎片化,连续步行体验难以达成。此外,政府前期邀请了多位建筑大师在嘉定中心区内打造高品质的城市公共建筑,如嘉定图书馆和新城大剧场,但这些设施附近的人行道被打断的问题同样突出,且缺乏指示标识,增加了人们前往这些城市目的地的难

度,造成了一定程度的资源浪费。

2.4 公共空间缺乏吸引力

嘉定新城中心区内交织点缀着丰富的河流、湖泊和绿地公园,维护成本较高,但由于缺乏细部设计和优质的设施未能得到充分利用。大而无当的草坪和硬地广场比比皆是,然而供人们日常活动使用(如儿童游戏)的街头场地还很稀缺。有的地方虽然提供了场地空间,但是缺乏人性化设计,如缺少供人休憩停留的座椅等设施(图8)。此外,上节提及的高品质公共建筑类似城市中的孤岛,周边公共环境品质欠佳,未能激发居民的日常活动与高强度使用(图9)。可见,如何为各种群体提供不同的公共空间,如何为正在快速增长的人口提供日常交往和会面的场所,是当前新城活力所面临的较大挑战。

2.5 街道界面封闭消极

人们对城市最直观的感知来源于街道,尤其是路面与沿街建筑低层界面所围合的U型空间。笔者此前在上海市黄浦区的调研表明,街道的人气随着街道界面尺度变大、通透度降低而减少;积极街道界面吸引的停留活动人数是消极街道界面的10—12倍^[7]。对于嘉定新城中心区开发程度较高的远香湖片区进行街道界面评估,按尺度由大到小、界面由通透到封闭将街道界面质量分为4档。结果发现,片区内具有积极街道界面的路段比例不足50%,而街道界面非常消极的路段比例高达约40%(图10)。究其原因,一是大尺度的封闭居住区周边多为封闭的围栏或挡墙;二是较大的建筑退线空间缺乏与街道统筹考虑,多作为观赏绿化或地面停车场;三是片区内仍有一定数量的施工地块,周边街道界面脏乱,不利于人们享受街道生活。

3 嘉定新城中心区步行系统规划策略

由现状问题分析可知,嘉定新城中心区内缺乏连贯性和吸引力的街道公共空间网络,是造成新城当前活力不足的重要原因,区内的步行设施和环境质量亟待提升。因此,可以通过构建一个连续、宜人和有吸引力的步行网络,提供



图7 嘉定新城中心区步行网络存在断点
资料来源:作者自摄。



图8 嘉定新城中心区缺乏鼓励停留和活动的公共空间
资料来源:作者自摄。



图9 嘉定新城大剧院周边街道环境
资料来源:作者自摄。



图10 嘉定新城中心区远香湖片区街道界面评估结果
资料来源:作者自摄。

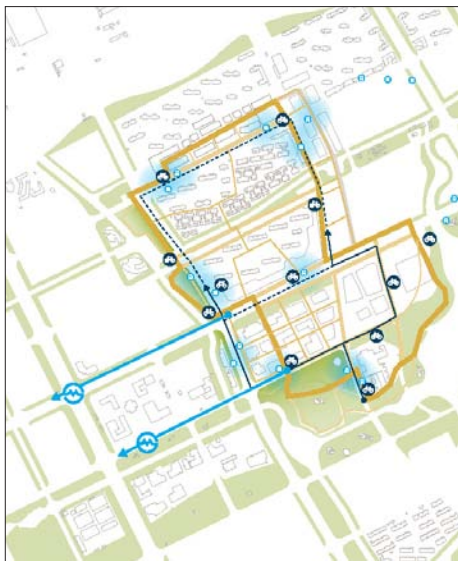


图11a) 步行环路结合自行车和公交系统示意
资料来源: 作者自绘。

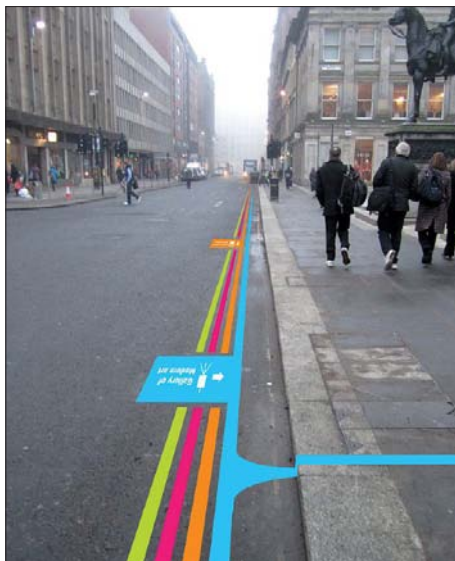


图11b) 彩色条带标识案例
资料来源: pinterest.com。

步行优先的路权、完善的信息指引、休憩设施、照明和遮荫来吸引人们走上街道。为此,笔者提出5项针对性的步行系统规划策略,从以下几个方面入手,可以对提升区域活力、强化新城中心地位起到积极的促进作用。

3.1 构建可识别的步行环路

嘉定新城中心区目前已建成了图书馆、大剧院、远香湖公园、西云楼等重要吸引点,但彼此孤立,可达性一般,市民使用强度不高。建议近期构建可识别性的步行环路,串联起区内丰富的公共资源节点。中远期结合新城的开发项目逐步扩展步行网络,最终在新城中心区内形成安全、便捷、舒适的步行环境。这对于新城聚拢人气、提振商业经济、提升宜居性和塑造特色形象具有重要意义。在步行环路的规划设计层面,具体可从以下方面着手。

(1) 提供连续、舒适、愉悦的步行体验。提升步行环路的连续性,充分保证行人路权,取消路径沿途断点,避免市政设施和绿化侵占人行道,重点关注路口及路段过街设施。路口过街方面,研究表明路口路缘石转弯半径缩小至8 m,可以在不影响大型车辆右转的前提下极大地改善行人过街的便捷性,缩短过街距离,减少绕行距离^[8]。路口处还应设置安全岛和缘石斜

坡,保障弱势群体(如老人、儿童和推婴儿车行人)的出行条件。路段过街方面,不应以增加机动车延误为由取消路段过街设置。有关调研表明,当生活性道路两侧有较直接的功能联系时,在取消路段过街的情况下,90%的行人会选择违章穿越,仅10%的人选择绕行至路口过街^[9]。因此,在居住小区出入口、商业服务设施出入口、学校、医院等关键节点,应根据行人期望线增加路段行人过街,既能提升网络便捷性,同时还能保障行人人身安全。

舒适性和愉悦性是对步行环路的更高要求,但在很大程度上影响着人们的使用意愿。提升步行环境应当重视铺装和座椅要素,并提供完善的信息指引和有效的夜间照明。步行环路的铺装方面,宜采用透水性、防滑、舒适、耐久、经济的材料。信息指引方面,在步行道起止点、转折处、分岔处等行人决策点,可变换路面铺装的材质、色彩或铺排方式,以示区分。照明方面,路灯间距和照度应从人的尺度和需求出发,兼顾自行车照明,避免光污染。夜间安全问题突出的重点区域应加强照明。座椅则应注重使用的舒适性,如与遮荫结合、避开风道等,并重点结合公交站点、公园、学校和办公商业建筑等出入口布置。

(2) 因地制宜,最大化利用现有资源。嘉定

新城中心区拥有丰富的绿地和水系,因此在打造步行环路串联城市吸引点时,应首先考虑利用规划提出的“绿网”和“蓝网”,有效减少交通组织方面与机动车的冲突,降低后期协调难度,同时也为打造优美宜人的步行环境创造有利条件。

(3) 与自行车系统和公交系统结合(图11a)。人的适宜步行距离小于5 km,因此单纯的步行活动仅能满足区域内的短距离出行需求。而嘉定新城中心区的占地规模和功能定位决定了其会产生大量的中远距离出行需求,因此,步行环路与自行车系统和公交系统的无缝衔接尤为重要。公交站的步行可达性、候车舒适性以及自行车停车设施都是值得关注的提升要点。

(4) 设置可识别的街道环境元素。规划使用统一设计风格和标准的街道环境元素,包括铺装和照明、座椅和标识等街道家具,并注重各要素的可识别性设计和场所感塑造,使得置身此处的行人能够有效感知到步行环路的存在。公共艺术层面,可借鉴国际案例沿步行环路设置彩色条带,醒目提示到达区内各主要目的地所需的时间和距离信息(图11b)。

3.2 打造新城地铁站门户广场

嘉定新城地铁站周边聚集了较多的居住人口和工作岗位,应成为嘉定新城的门户,除实现交通功能外,重点打造站前广场,提升其步行环境品质,使地铁站成为新城的城市商业和活动中心(图12)。规划设计要点包括:

(1) 站点周边提供高品质的休憩、等候和会面的场所。如设置充足的座椅,提供满足基本服务的零售亭、垃圾箱等。车站附近应有全天候和业态丰富的商店设施,并提供咖啡座、茶座等。

(2) 确保不同交通方式之间的无缝换乘。公交站应确保与地铁站便捷衔接,并提供舒适的候车环境。

(3) 区域内提供安全便捷的步行自行车设施和环境,让人们可以舒适和方便地到达地铁站。如在地铁出入口附近布置充足的自行车和电动自行车停车设施,营造车站广场良好的交



图12 嘉定新城地铁站门户广场改造示意图
资料来源:作者自绘。



图13 提振建筑前区的多种方法示意图
资料来源:作者自绘。

通秩序。再如提供指示标识和便民服务信息亭,为行人提供周边地区指引信息。

3.3 激活封闭小区周边的街道界面

考虑到嘉定新城目前已有部分建成的封闭小区,街区尺度和建筑退线较大,而部分地块仍处于招商或施工阶段,建议在步行主要路径的关键路段和节点采取激活建筑沿街面、提振建筑前区、美化施工围挡等多种措施,显著提升街道界面品质,增加街道人气。

(1) 激活建筑沿街面。首先,需要合理配置多样性的建筑业态。混合功能的业态有助于保持街区全时段的活力,增加街道的公众监督,保持街道的良好运转,同时避免各功能之间的相互干扰。其次,遵循开敞通透和小尺度原则。研

究表明要让人脑保持兴奋和避免无聊感,需要每隔4—5 s施加刺激^[1]。普通人的步行速度为5 km/h,因此,间隔8 m是街道界面制造变化的理想尺度。更多的门窗意味着建筑与街道更多的互动、更丰富的刺激点,夜晚更多的照明有利于吸引更多的人通过、驻足。即使在学校和医院等不宜开放的街区,也应优先考虑使用通透的围栏形式。最后,注重建筑一层、二层界面的细部设计。研究表明,1.6 m左右的视高与水平线之上50°—55°的视角,决定了人对于城市和街道的直观感受^[1]。因此,在建筑一层、二层增加店面凹凸进退、色彩、材质、灯光、商业外摆等,可有效提升街道界面品质和活跃氛围。

(2) 提振建筑前区。对于封闭小区周边建筑退线较大的情况,可从设计和维护两个方面

进行改进。在设计方面,应将退线空间与人行道统一设计,并通过增加商业外摆、座椅的方式,还可以考虑通过增加乔木、商业售卖亭、装置艺术、运动场地等来改善微气候,创造人性化的空间(图13)。

(3) 美化施工围挡。新城建设远非一蹴而就,还将持续5—10年,施工围挡虽是临时性设施,实际上却将长期存在,对街道界面的挑战不容忽视。建议加强对施工围挡的美化、活化。除常规防尘要求,结合施工围挡展示城市公益广告、艺术展览、市民活动等,是低成本、易实现、效果好的做法。此外,空间允许的条件下,在施工围挡前设置移动式商铺也是值得借鉴的活化方式。笔者此前在重庆市解放碑地区的项目实践表明,在局部路段设置移动式商铺,可以在短期内显著提升街道活力,增加街道商业价值,受到政府肯定和市民的广泛欢迎(图14)。

3.4 重视开放街区内部道路环境品质

开放街区是新城规划的一个热点话题,越来越多的新城或多或少地引入了开放街区模式。新城大剧院和嘉定图书馆北侧是以开放街区模式规划建设商业办公综合体东云街,其街道和街区尺度非常宜人,但目前停满了机动车,严重影响了区域品质。考虑到开放街区的内部道路除交通功能外,还承载着日常交往等城市生活功能,因此街道设计应关注环境品质和灵活性,从多元复合的使用需求出发精细化设计。如街边有较多的便利店、银行网点、咖啡店等零售服务设施,短时路边停车需求具有合理性,因此建议适当引入临时路侧停车位,以规范停车,让街道空间更有秩序(图15)。

此外,从灵活性的角度考虑,可选择几条内部道路在午休时间临时封闭为步行和自行车专用道,并引入可移动式街道家具,将街道营造为上班族午时聚餐、会面、休憩的公共空间。与此同时,小街区、密路网的街道布局则为街区提供了充足的可达性,从而保证了其他交通方式的通行条件。

3.5 增设日常活动公共空间节点

嘉定新城中心区已有较多高品质的公共设

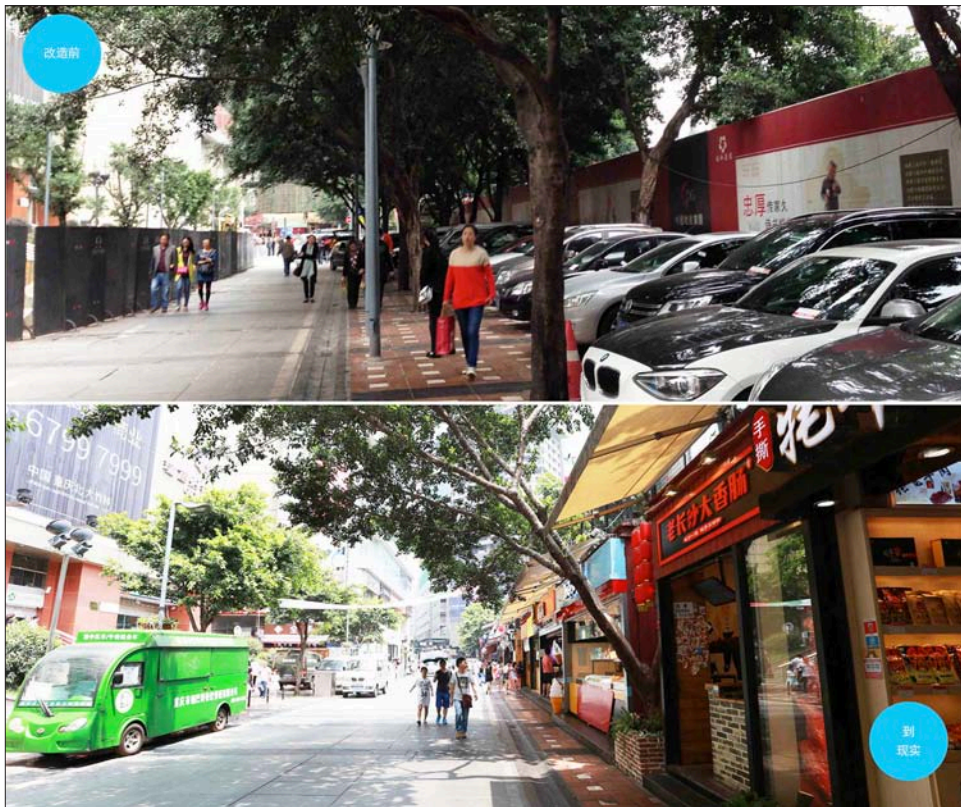


图14 施工围挡改造为临时商铺案例（重庆市解放碑地区）
资料来源：作者自摄。



图15 东云街街区内部道路改造示意图
资料来源：作者自绘。

施、开敞绿地和水系,但对人们日常活动的支持却很有限。一个有活力的新城不仅要提供基本的步行通行空间,还应鼓励所有人群开展丰富多样的交往会面和游憩休闲活动。增设日常活动公共空间节点应遵循以下原则。

(1) 公共空间类型的多样化。应根据周边

建筑功能,确定公共空间使用需求,以确定空间形式和设施需要,制定日常活动功能提升方案(图16),如中小学校周边设计运动场地,居住区及幼儿园附近设置儿童游乐场所等。特别应注意公共空间的人性化尺度,如提供日常交往和会面所需的社区小型公共空间。依托现有绿地

和水系布置日常活动节点,开展精细化设计,将游憩功能融入现有公共空间之中。另外,应保证提供多样丰富的公共空间,如广场空间、休闲空间、游戏场地、运动场地、绿化公园、街头艺术等类型。

(2) 充分利用现有公共设施。新城往往会花费很大的人力物力规划建设高品质的公共设施,提升城市空间品质应当尽可能地整合利用现有资源,而不是另起炉灶,刻意谋划新的大型公共空间节点。以被评为全国最美图书馆的嘉定新城图书馆为例,尽管调研发现仅有6.7%的使用人群开车前来,但图书馆周围几乎所有设施都是围绕小汽车布置的。因此,建议取消图书馆主入口前的地面停车场,将开放场地改造为城市广场,设计供各类人群休憩、停留、玩耍的场地和设施,提供充足的座椅、遮荫、自行车停放设施等,并考虑设置标志性的公共艺术,塑造新城中心区日常公共活动的核心场所(图17)。

4 结语

新城活力问题是中国后半程城市化阶段所要面临的一项重要挑战。塑造有活力的新城是城市可持续发展的重要方向,也是城市竞争力的体现。本文结合国际城市复兴改造经验,以上海市嘉定新城中心区为例,从步行系统规划角度出发探讨提出了面向城市活力提升的若干策略和方法,包括构建可识别的步行环路、打造地铁站门户广场、激活封闭小区周边的街道界面、重视开放街区内部道路环境品质、增设日常活动公共空间节点等。需要指出,新城活力还受到土地利用、产业布局、公共交通等多方面条件的制约。本文重点讨论了在新城发展格局、主要基础设施和法定用地规划基本确定的前提下,如何通过优化步行系统进行新城公共空间的有机更新,进而增加城市吸引力和场所感,营造一个富有活力的城市中心区。解决新城活力不足问题的根本思路还应当包括:

(1) 坚持TOD公交先导发展理念,围绕轨道站点开发高密度、小路网的混合功能街区;



图16 嘉定新城中心区日常活动功能提升方案
资料来源:作者自绘。



图17 嘉定新城图书馆入口前广场改造示意图
资料来源:作者自绘。

(2) 制定系统发展策略,注重开发时序性,尽早形成支撑新城商业和休闲功能的城市组团;

(3) 注重业态布局和职住平衡,从城市宏观结构层面避免睡城和钟摆式交通等问题的出现;

(4) 建设连贯、便捷的综合绿色交通系统,鼓励绿色出行;

(5) 构建合理、高效的实施机制,加强政府管理水平,推动精细化管理。

(致谢:上海嘉定新城发展有限公司和丹麦盖尔事务所在项目过程中提供了宝贵指导和帮助,宇恒可持续交通研究中心王赫、张元龄和孙苑鑫参与了项目规划工作,在此一并表示感谢。)

参考文献 References

[1] 扬·盖尔,著.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. City for people [M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2010.

[2] Gehl, J., Gemzøe, L., Kirknaes, S., et al. New city life[M]. Denmark: The Danish Architectural Press. 2006.

[3] New York City Department of Transportation. Measuring the street: new metrics for the 21st century[R]. Department of Transportation, City of New York, NY: 2012.

[4] 王悦,姜洋, Kristian Skovbakke Villadsen. 世界级城市街道重建策略研究——以上海市黄浦区为例[J]. 城市交通, 2015, 13 (1) : 34-45.
WANG Yue, JIANG Yang, Kristian Skovbakke Villadsen. Strategies for street improvement in world-class cities: a case study of Huangpu District in Shanghai [J]. Urban Transportation, 2015, 13(1): 34-45.

[5] City of Melbourne, Gehl Architects. Places for people [R]. 2004.

[6] CABE. Paris rive gauche/left bank of the Seine, 13th arrondissement, Paris, France [EB/OL]. <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110118095356/http://www.cabe.org.uk/case-studies/paris-rive-gauche/design>.

[7] 克里斯蒂安,王悦,欧拉,等.宜居、绿色的步行自行车交通网络规划:上海市黄浦区项目报告[R].宇恒可持续交通研究中心和盖尔事务所,2014.
Kristian Skovbakke Villadsen, WANG Yue, Ola Gustafsson, et al. Livable and green pedestrian and bicycle transportation network planning: project report for Huangpu District in Shanghai[R]. China Sustainable Transportation Center and Gehl Architects, 2014.

[8] 姜洋,王悦,解建华,等.步行及自行车系统详细设计关键要点研究[R].宇恒可持续交通研究中心,2016.
JIANG Yang, WANG Yue, XIE Jianhua, et al. Key factor study of pedestrian and bicycle system detail design [R]. China Sustainable Transportation Center, 2016.

[9] 克里斯蒂安,王悦,邓正芳,等.昆明盘龙江滨江步行自行车交通系统规划设计[R].宇恒可持续交通研究中心和盖尔事务所,2011.
Kristian Skovbakke Villadsen, WANG Yue, DENG Zhengfang, et al. Pedestrian and bicycle system planning and design for Panlong River saterfront in Kunming [R]. China Sustainable Transportation Center and Gehl Architects, 2011.