



解 纵 深

纵深

城事

见识

博闻

世纪大道还能怎样继续成长

■ 本报首席记者 龚丹韵

世界上闻名遐迩的伟大街道,是否都有一些共性?

如巴黎的香榭丽舍大道、纽约的第五大道、巴塞罗那的对角线大道等,它们不仅是通行的道路,更因其繁荣的商业、文化,聚集起特别的吸引力,让全世界的游客们慕名而来,也成为城市地标和“形象代言人”。

似乎每一座著名的国际都市,总有一条留下深刻记忆点的著名大道。

对上海而言,立于改革开放潮头的浦东新区陆家嘴核心区,有这么一条世纪大道。今天,它更多地成为一条繁忙的交通要道。而来自同济大学的学生们,用数据提炼了全球几条著名大道的共性后,以此为参照,对世纪大道的未来进行了一番“畅想”。虽然仅仅是畅想,有诸多不切实际之处,但背后的设计理念和思考,或许也能为现实中的世纪大道点亮未来。

伟大的街道有什么共性

姜尽其是同济大学建筑与城市规划学院的学生。几个月前,他与班上十几位同学一起,对全球几条著名大道以及周边地块进行分析。

比如香榭丽舍大道(巴黎)、对角线大道(巴塞罗那)、兰布拉斯大街(巴塞罗那)、七月九日大道(布宜诺斯艾利斯)、百老汇(纽约)、清溪川(首尔)、乌节路(新加坡)等。

全世界“伟大的街道”是否都有一些共性?学生们分别从街道的城市肌理、区位分析、典型地块分析、公交、路网、节点、功能分布、界面、空间结构、剖面平面几个因素进行提炼。

比如,这些繁荣的大道,基本都有很高的贴线率。所谓贴线率,一个形象的比喻是,沿街建筑正对着道路。人们行走在路上,能够看到一排排建筑的正面和橱窗,激发人们慢下脚步逛街。就好比一个人,正面对着你,而非侧身对着你,这样你会更有对话的兴趣。

比如,公交对大道的支持能力。合适的地铁站应该间隔800米左右,其中有多个换乘点。大道上,单条沿线公交能减少15%的交通压力,但多条公交线路叠加效果有所减弱。

比如,商业繁荣的大道,沿街的功能十分混合,办公、居住、商业“三业态”复合。尤其是西方城市,往往一栋楼底层为商铺,上面为居住。可以说,开放底层商铺、功能复合,是一条大道空间繁荣、人气旺盛的“法宝”。

又比如,密密麻麻的窄密路网,更能激发逛街和漫步的兴趣。地块尺度过大,往往人气凋零。这个“常识”,也从几条全球大道上得到印证:对角线大道城区建筑密度63.3%,香榭丽舍大道城区建筑密度59.7%,曼哈顿百老汇大街城区建筑密度55.7%,兰布拉斯大街城区建筑密度66.3%……几乎密度都在50%以上,而上海世纪大道城区的建筑密度仅为26.7%。

世纪大道还是一位少年

上海浦西已有淮海路、南京路步行街,为什么这次街道改造畅想,选择的却是世纪大道?

课题组带教老师、同济大学副教授许凯这样解释原因:

首先,世纪大道宽约100米,长约5公里,这样规模的大道,并不是淮海路、南京路步行街的体量可以类比的。它几乎在浦东新区的版图上,画出一条深深的斜线,可谓半个上海城市的“中轴”。如果它不仅仅供车辆通行,而像同样宽度约100米的巴黎香榭丽舍大道那样,成为一条充满空间活力、文化地标性质的“伟大的街道”,那对上海城市繁荣的巨大影响力几乎难以估量。

其次,世纪大道是一篇未完结的篇章,它的故事并未全部写完。且不说起始的“陆家嘴”,终点的“世纪公园”本就是两个还能继续优化的空间,世纪大道中段,仍然有约50%的地块在长远的未来有可塑性。比起空间已经固化的上海“两街”地块,世纪大道仿佛还是一位成长中的少年,未来可期。

再者,作为上海金融中心、科创中心符号之一的陆家嘴,想要激发创新的活力,吸引优秀人才才近悦远来,整个空间未来必须提供更多样化、更人性化、更舒适便宜的环境。

曾经,陆家嘴的建设在历史上完成了大量办公楼宇、国际金融机构、外资进入上海的使命。在改革开放刚刚起步的年代,陆家嘴建设之快、繁荣之迅,是上海乃至中国奇迹的一个生动注脚。

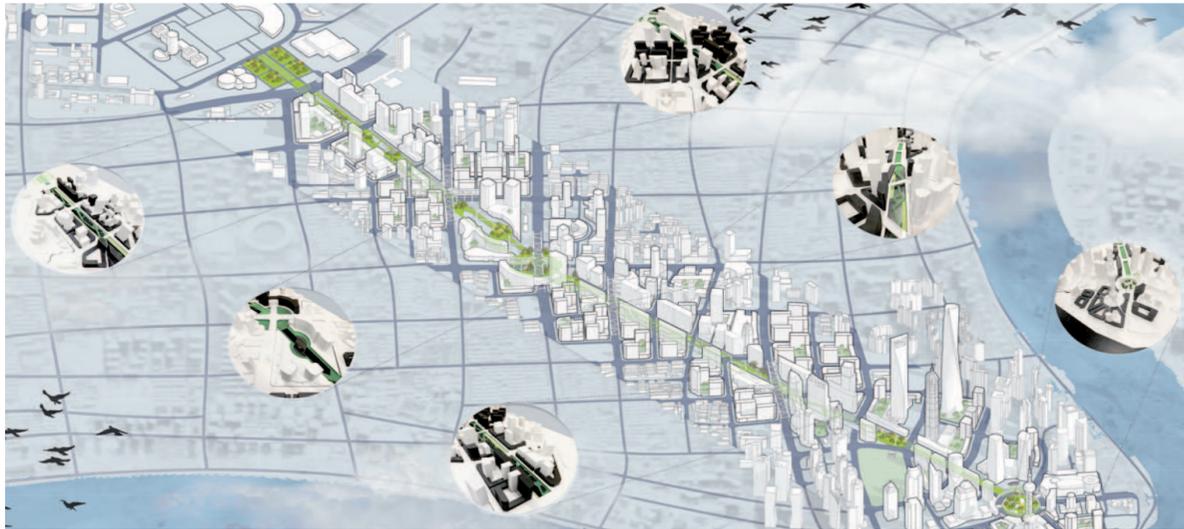
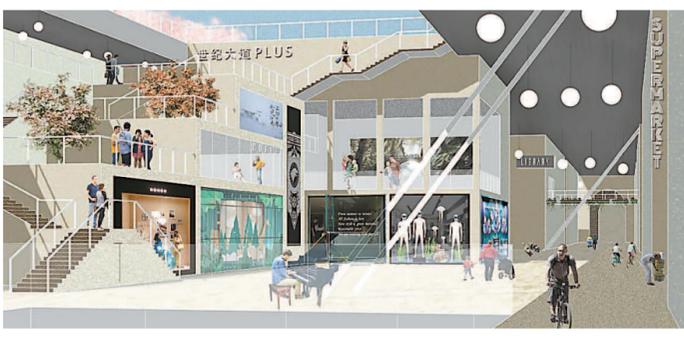
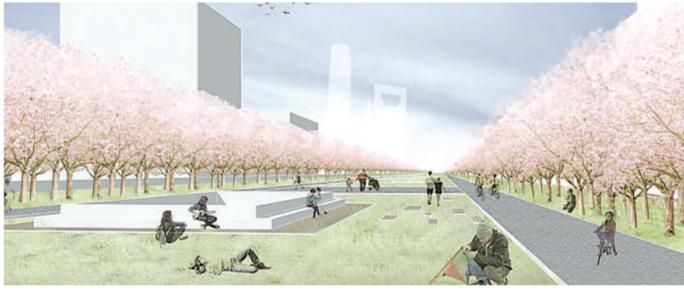
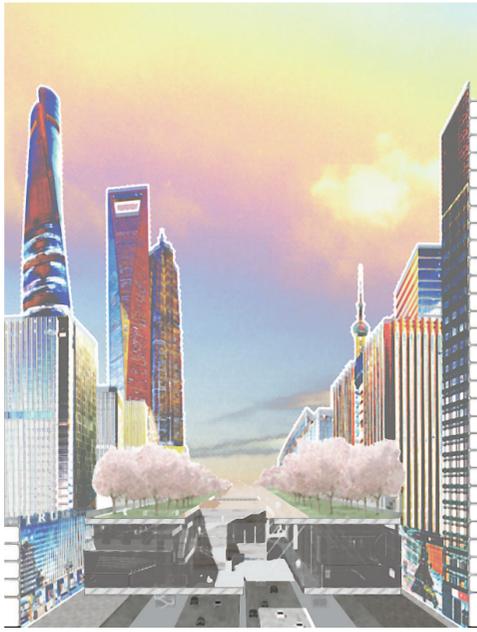
而时代在发展,需求也在变化。近几年,集中办公的陆家嘴空间潮汐现象显著,白日繁忙,夜晚冷清。缺乏商业配套的白领午餐问题、休闲去处、生活愉悦感等,成为陆家嘴近几年努力的目标。而这一切都与世纪大道空间息息相关。

“一座伟大的城市,当全世界的人到此一游时,总有一个深刻的城市空间记忆点。”许凯说,“而这个记忆点往往是一条大道。”

减少车道,优化步行空间

课题组的同学们从头到尾走了一遍世纪大道。

姜尽其说,一个最直观的体会,不太想在世纪大道上“逛”。大道特别宽,沿路没有啥风景可看,也不知哪里可以停下休息,不知不觉中每个人都走得飞快,一共花了1小时基本走完。



课题组学生所画方案图

宏观上说,世纪大道设计之初,主要承担东西大动脉的干道通行功能,必须做得很宽,更多车子在这里跨越浦东和浦西,大道面积被疾驰而过的机动车占领。它难免和地面步行、环境舒适度产生冲突。

而根据研究,“伟大的街道”都有一些共性:人多车少,如同为金融中心的曼哈顿百老汇道路最宽不过4车道,现在纽约还在继续限行,限时封闭机动车道,塑造一个更好的步行场所。

那么,作为交通干道的世纪大道有没有减少车行的可能性呢?

世纪大道的机动车目前大多属于“过境车辆”,而非“到达车辆”,即从浦西中心区直接开往浦东腹地的车辆,喜欢选择从世纪大道经过。换言之,如果有其他主干道同样可以达成“过境”目的,就能相对分担一部分世纪大道的通行压力。

如今,浦东南北向的杨高路改建工程已基本完成,而与世纪大道几乎平行的东西通道也在建设中,在它之下,正是新建的地铁网络工程,再加上地面交通,将形成立体结构网络。未来,过境车辆未必非要走世纪大道不可。到了那时,世纪大道再减少机动车道,优化慢行空间,并非没有可能。但它取决于一个片区交通路网的系统工程,并非一条道路本身的事情。

历史上,香榭丽舍大道也经历过类似演变。在城市进入汽车时代后,香榭丽舍大道一度沦为汽车通行干道,车多人少,商业凋敝,人气凋零。阿伦·雅各布斯在《伟大的街道》一书中,对此多有批判。此后,香榭丽舍大道管理者意识到了问题所在,又回归市民活动的目的,刻意减少机动车道,优化慢行空间,渐渐恢复了它往日的人气 and 魅力。

同济大学教授蔡永洁表示,全球的街道设计中,车和人的体验往往就是一场矛盾。机动车

感受舒适时,人的体验就差,反之亦然。所以一条大道的空间分配和设计,取决于在每一个历史阶段,我们对它的定位和功能如何重新理解。

服务人,而非服务车

世纪大道沿街地块是上海的金融中心,也是繁华地标。

中观层面,世纪大道除了明珠环附近有一两家大型商场外,一路往下,沿街商铺很少,大多是办公楼宇和银行网点。银行并不具有很强的开放性,不像纽约第五大道、巴黎香榭丽舍大道那样,卖品牌奢侈品的商铺一字排开,让空间景观充满魅力。

“伟大的街道”总是服务人,而非侧重服务车。有人的停留,空间才会热闹。有人的地方,才有邂逅、聚集和创意。

新加坡的乌节路,就是购物中心堆起来的。香榭丽舍大道的中心段,沿街几乎都是品牌商铺。兰布拉斯大街酒店和文化功能强大,纽约百老汇也是著名的文化中心区。

除了商铺,最好还有居住功能。周边有居民,就会不定时使用和活动。从白天到晚上,这个区域都会充满生活气息和活力。

世纪大道如今除了明珠环,街边办公楼宇很少对大道有功能上的贡献,地面为绿化带,甚至有些步行道路被封堵,不得不走天桥,阻碍了人们在这片区域的活动。

进一步说,充满活力的街道往往尺度小,属于“窄密路网”,像毛细血管一样丰富灵活。香榭丽舍大道与世纪大道宽度差不多都是100米,但是由于香榭丽舍大道地块尺度小,逛街感受较好。

其实,上海城市现在已深得窄密路网的理念,新建的虹桥商务区、前滩等板块,无一不是窄密路网,车行慢,注重空间活力和人的体验。但为难的,是世纪大道地块已非白纸上的规划,那

一排排办公楼宇,不可能拆掉去增加公共空间、增加道路,唯一的可能就是彼此协作。

而这需要制度层面的设计。比如说,可以参考纽约曼哈顿。

曼哈顿作为全球金融中心,寸土寸金,也遇到过类似难题。纽约市政府出台了一系列政策,鼓励业主们把自家楼宇底层的空间局部开放,供公众活动,以此换取其他面积的开发便利,比如在高层或者停车场的开发上有所奖励。

这套政策也经历过一段波折,几经修改,最后的效果立竿见影。如今曼哈顿有不少“口袋公园”,人们随时随地都能在几步路外找到聚会、交谈的公共场所,它们虽然面积很小,但积少成多,一个个点缀在曼哈顿的楼宇之间,成为连接这一片空间的纽带,塑造出一幅幅街道生活景观。

那么同样,世纪大道沿街的酒店、办公楼宇底层,能否也通过相似的奖励措施,鼓励局部开放,成为咖啡馆、小公园等?

有业内人士认为,某种程度上,浦西同样需要类似的空间优化。浦西的开放空间供需矛盾更加突出,如静安寺区域,假设用纽约的置换奖励模式,这里空间高度密集,商家的边际效应很高,开放空间之后,带来的经济价值、公众的受惠程度或许比浦东更高。

六岔路口,有待精细化设计

从微观细节感受,在世纪大道上“一往无前”行驶的汽车,舒适感也不好。这是为什么呢?

从地图上可以看出,陆家嘴片区是一块块颇有规律的方格路网。这块布满方块的路网中,世纪大道成为一条长长的斜线,直接斜切了原本的方格路网。这就导致,世纪大道一路上与路网交叉的口子太多,形成多个六岔路口、五岔路口,还切出了一些异形、三角形地块。

不少驾驶员表示,这里过马路难受,并且非常容易迷路,方向感失灵。

全球城市中,大道斜切路网的并非没有,比如香榭丽舍大道也是如此,但是它相对不成问题,是因为斜角和异形数量不算太多,每个复杂的交叉口都刻意经过一番设计,比如做成对称的六角形,成为圆形广场等,还有精细化和智能化的交通管理。

这是世纪大道当下就可以精细化的“小手术”。

另一个有意思的细节是,为了美化这条东西大动脉,世纪大道“绿意盎然”,道路路边的空间,用大量绿化填充。然而绿化尺度太大,并不吸引人停留。一位市民直白地表示,“两侧没有啥好看的,谁专门跑到绿化带去?”

不仅路人不去,坐落在世纪大道边上的上海纽约大学学生们也不常去。按常理,大学往往能形成很好的空间氛围,对背街有一定激活。但上海纽约大学没有围墙,却没有对周边街坊产生激活效应,主要原因还是尺度太大,沿街并无太多有吸引力的文化场所或店铺。身边是呼啸而过的车辆,人们不愿意驻足停留,所以绿化再美也只是摆设。甚至有些绿化带反而挤占了人行空间,导致真正可以行走的宽度不足2米。

“并不是充满绿化,就能成为真正的景观。”许凯说,欧洲城市并不喜欢绿化带,更喜欢直接种大树,反而步行舒适。这一点可参考上海的新华路,它就是一条充满绿意,但又适合漫步的优美街道。

此外,还有一些细节影响观感。如世纪大道上的建筑大多并不正对大道,而是各种角度侧身站立,“贴线率”严重不足。5公里的道路,节点很少,正如学生们的感受,只能一路走一路赶,不知道哪里可以停下休息。而好的街道一般每隔一段距离有一个节点,或是公共空间、广场,或是枢纽站点,可供休息、交流。

上天入地的畅想

根据种种问题分析和国际案例对比,课题组为世纪大道设计了2个改造畅想方案。

第一种畅想,把世纪大道下沉,正如山东一路的黄浦滨江段那般,机动车走地下通行,路面重新缝合,打造舒适的步行空间,增加各种商业设施、景观道路,甚至做成纽约的“高线公园”那般。

第二种畅想,把世纪大道分为上中下3层。底层是一条交通大道,中间层是各种商铺,最高层是一条优美的景观林荫大道。而第三层的景观道,与周边楼宇之间各种“空中天桥”相连,以此把楼宇们都连接起来,仿佛整个片区都连成一片“空中天台”。

专业人士从现实评估认为,第一种方案,学生们没有考虑世纪大道的地下管道、地理的市政设施、地下轨道交通,因此“下沉”的设计,已经不太可能。勉强做的话,需要投入的精力和克服的难度难以估量。

有意思的是,翻阅浦东新区规划局参与出版的相关书籍,学生们今天看似天马行空的畅想方案以及对世纪大道问题的分析,其实20多年前就有团队提出过。

上世纪90年代,第一版世纪大道方案已经广邀国际知名工作室进行设计。当时,陆家嘴和世纪大道建设如何分流交通系统,打造步行空间,测算街边业态如商铺的比重等等,其实都曾经详细想过,并且有一套系统方案。此后几年,对世纪大道空间问题的剖析,也已跃然纸上,与今天不谋而合。

只是真正实践时,现实有诸多因素和客观条件,也有当时必须首先解决的重点问题。最终,一步步摸索,一步步走到现在。世纪大道还是少年,还在成长中,不可能一蹴而就。

而从目前条件看,白板规划更加好做,比如说前滩,邀请更多好的设计师,根据以往经验,选择最优方案,避免走过的弯路。前滩也因此被业内人士笑称为“陆家嘴2.0版”。或许未来的陆家嘴,人们逛完明珠环和3座高塔,去滨江逛一圈也会成为一条固定路线。

世纪大道可以走出自己的特色。不管未来定位如何,是继续成为主干道,还是充满活力的名街,空间的优化始终任重道远,比如增加活动节点、开放公共空间、精细化管理多岔路口等。

毕竟长远来看,世纪大道所处的陆家嘴片区,是一个充满活力、人气、创意四射的繁华中心,必然需要便捷的商业设施,灵活的文化氛围。它是一个场所,让人们在天气晴好时乐意出门,邂逅聚会,悠闲散步,碰撞灵感,如此才能激发金融中心、科创中心的活力。

关注人的活动,而不只是视觉效果,终是大势所趋。