

解秋周一

纵深

城事

见识

博闻

19 瞄一流 献一计
见微知著看上海

城市桥下“剩余空间”，还能做什么

■ 本报记者 吴越

桥上人来人往、热闹繁华，桥下却阴暗封闭、鲜有人问津；周边干净整洁、设施完善，桥下的大片空间却仍属于“原始状态”，长着杂草、堆着杂物……长期以来，城市路桥、高架桥和天桥承担着重要的交通功能，但其下方的空间却一直被忽略。

如今，如何利用好桥下的“剩余空间”，是全世界都在关注的问题。随着城市的不断发展，人们对空间的品质要求不断提升，在原有的停车和绿化功能之外，越来越多的国家和城市将桥下空间打造为新型公共空间，满足人们的各种需求。

被“剩下”的灰色空间现状如何？“边角料”是否也可以成为市民“打卡地”？记者实地探访上海部分桥下空间，并与专家进行对话，试图为这些“剩余空间”未来的利用提出建议。

荒凉、封闭，让人不想主动接近

上完课想和同学出去“搓一顿”，去哪里？在图书馆待了大半天，想要活动一下筋骨，去哪里？

今年开学不久，东华大学学生小唐就在学校附近发现了一个新去处——延安西路地铁站下的商业集合空间。对于地铁站，小唐和同学们其实不陌生，外出乘坐地铁时总会走天桥经过。但让他们惊喜的是，原本的站台桥下空间只是南边开了店，“一头热闹”，而现在，新开的北边店铺集合也“不甘示弱”，既有便利店和小吃，也有可以坐下休息的咖啡馆，还有24小时营业的健身房，“承包”着大家的休闲活动。

新店虽然已经开业一段时间，但小唐发现，去过的同学并不多。根据他的分析，一方面是因为大家去学校的方向是出站向南走，买东西比较顺路；另一方面可能是在大家的印象中，北边一直比较“荒凉”，中间还要走过一段较为狭窄的路，所以不愿主动往那边走。

当记者绕着延安西路地铁站行走一圈之后，发现的确如小唐所说，站台下方南北两端均有密集的商铺，人流量大，但在长达几十米的中间段，人行道宽度仅容两人并行，除了一个向乘客开放的公共卫生间可由东西两侧的铁门进入之外，其余都是封闭的墙体，墙角还长着杂草，整体感觉对行人并不“友好”。

小唐还告诉记者，不少人都会把自行车和助动车停放在桥下专门划出的停放区域，但由于一批“僵尸车”的长期存在，占用了不少位置，有时会出现“车满为患”停不下的情况。而北边的公交车站到地铁站中间的那段空地，更是停放了不少积满灰尘的破旧自行车，“远看就像是一个废旧自行车停车场，让人更不想接近。”小唐说。

对于桥下空间，小唐坦言平时关注得并不多，因为除了走路经过和购物以外，这些地方和自己没有什么关联。他说：“在国外旅行时能够在各种高架桥下和墙面上看到五颜六色的涂鸦，有的城市甚至在地铁列车上都有涂鸦，非常抓人眼球。但在国内，高架桥面和桥下往住都是混凝土的灰色，颇为沉闷。”

在他看来，如果墙面上多一些绘画、涂鸦，或者是作为周边高校的艺术作品展示墙，大家的关注度可能会高一些，路过时的心情也会更加愉悦。

能看到却“走不进去”的绿化带

相比于延安西路站台下的探索和利用，更多的桥下空间则是“静悄悄”的。

在浦东新区罗山路立交桥周边小区居住的邹阿姨告诉记者，小区靠近立交桥的区域在改造后成了一片开放绿地，平时接孩子放学后，不少家长都会从这里经过。邹阿姨表示，近几年社区为增加老年人和儿童的活动场所作出了不少努力，但因为周边住宅区人员密集，“活动的人总是比活动场地多”，让人有些遗憾。

要在现有的空间中“挤”出新场地可能很难，但是否能“动动脑筋”对现有的绿地和绿化带做一些改造呢？

邹阿姨提出，罗山路立交桥下的区域更为宽敞，但目前并不对外开放。记者看到，虽然地图软件上显示桥下“一片绿色”，但真正走近时却会看到绿化沿线都是一人高的围栏，有些区域人口还有岗亭值守。

“只要保障安全，把立交桥那块绿化空间开辟给我们休闲活动，放一些公共座椅和健身设施，大家都是欢迎的。”邹阿姨说。

事实上，在上海，“走不进去”的高架桥下绿化带还有很多。记者在走访过程中看到，大部分装有封闭护栏的绿化带，如五角场邯郸路、翔殷路段的高架桥下绿化带，本身都位于繁忙的双向车道的路中央，整体呈长条形，通常作为道路景观带，不适宜开放。但在一些靠近居民住宅的边角角落，一些封闭绿化带显得有些不近人情。

在镇坪路地铁站3、4号线到7号线的换乘通道旁的桥下空间，一部分被作为可容纳5辆的小型停车场，另一部分则是带围栏的绿地，绿地旁就是小区入口。有居民提出，从地铁站出来往小区的人行道极为狭窄，车道上停着一长排自行车，“没有一点喘息的空间”。不妨利用这两块“顶上有盖”的桥下空间，将之合二为一，变成一处开放的“口袋公园”，让人们除了用眼睛看，用鼻子闻，还能置身绿树鲜花之中。



巧妙利用“有盖”的桥下空间，建成儿童乐园



出地铁站，下天桥，即可步入“城市森林”



半是停车场，半是封闭绿地，这种桥下空间人们“走不进去”



当桥下成了“僵尸车”停车场，正常的车辆停放都会受影响

均 吴越 摄

对话

打破隔离，构建可触摸的积极空间

记者：近年来，许多国内外城市将目光投向高架桥、城市路桥的桥下空间，通过改造让原本不被注意的“角落”变成了“亮点”。这是为什么？

匡晓明（同济大学建筑与城市规划学院副教授）：这是目前全球的一种趋势。

通常来说，我们把桥下空间定义为一种“剩余空间”，它指的是城市中未能被充分利用且没有明确功能的空间。这些空间往往不那么引人注目，而是处在某个角落，因为关注度低，使用者少而具有消极性。

但是，在当前城市更新的大背景下，这些分布在城市各处的具有公共属性的存量剩余空间，得到越来越多人的注意。尤其对上海来说，随着城市进入高质量发展阶段，城市管理精细化、网格化，人们对高品质生活和高品质公共空间的要求日益突出，如何利用好这些剩余空间显得尤为重要。

记者：目前，很多桥下空间其实也承担着一定的功能，但为何有时会让人觉得阴暗杂乱，甚至和明亮整洁的桥上空间有种“判若两地”的感觉？

匡晓明：上世纪中叶，功能主义在全球盛行，把城市分为居住、工作、游憩和交通等功能，彼此相对隔离。而功能主义也导致了土地利用的单一性质，形成了办公区域只有办公、缺少商业，以及交通用地只服务交通、不作他用情形。这种情况下，城市的桥下空间往往被看作道路附属的一部分，因而利用时通常

只能用于绿化、停车和相关市政功能。

但是近年来，人们逐渐开始反思功能主义，不断提升管理水平，在城市不同区域中寻求复合功能和混合功能发展。比如张江产城融合一体化发展、莘庄地铁上盖综合开发等，都体现了这样的趋势。因此，如果要盘活桥下剩余空间，也应该遵循这样功能复合使用的趋势和思路。

记者：桥下空间有着与众不同的空间特点，在具体利用时应该注意哪些方面？

匡晓明：前些年，国外一些城市已经开始了拆除城市高架桥的行动，新城区也不鼓励建设高架桥，因为人们已经意识到这种大尺度的高架桥是对城市空间的一种割裂。目前，老城区往往已经建设了大量的高架桥，尽管桥下有巨大的可以防雨、防晒的顶面，还有跨度较大的承重柱，地面到顶面的净空通常也比较高，形成了巨大的空间，但如果要利用，必须因地制宜，根据其所处的具体位置，分析它与周边城市空间的关系，然后再进行改造设计。

在我看来，改造的目的是推动城市空间由割裂到连接、由孤立到融合的转变。桥下空间如何蜕变，与周边是居民区、商业区还是公园息息相关。好比日本东京的中目黑高架桥下商业空间，就是充分考量了周边空间的特点，随后作出的一项改造。中目黑本来就是一个环境幽雅、商业发达的区域，街道尺度小，人流量大，流经此地的目黑川两旁

“别有洞天”。

在浦东新区赵家沟大桥下方，就有一南一北两个桥下乐园。位于桥北侧的乐园规模更大，净空更高，因此“塞”下了一个标准篮球场，一片附带沙地的儿童乐园以及一些健身设施和健身步道。位于桥南侧的空间相对较小，除了绿化之外，以健身设施和健身步道为主，还摆放了许多公共座椅供人们休息。

居民李老伯自豪地告诉记者，像这样“老少皆宜又怕刮风下雨”的活动场地，在周边区域找不到第二个。他介绍说，这里春夏季从早晨6点开放到晚上8点，秋冬时节气温更低时则延迟一小时开门，整体开放时间输给大大小小的公园，对居民来说十分便利。“对我们老年人和带孩子的家长来说，有公共厕所的活动场地才是让人放心的场地。”李老伯说，“解决了‘三急’，老邻居、老朋友都可以约在这里锻炼身体、嘎嘎三胡，待上一两个小时也没问题。”

更是种满了樱花树，在樱花季构成城市的迷人景观。由此可见，高架桥下的商业空间是与周边空间相呼应的，能起到锦上添花的效果。

具体来说，桥下剩余空间的利用应当满足四个原则。第一是公用性，也就是在改造时首先应考虑服务市民的公共活动场所，并且根据使用情况配备相关设施，让人们愿意来。第二是连接性，即通过一些步行介入手段让桥下空间成为可达的目的地。第三是服务性，比如利用这些空间满足城市缺乏的服务功能，增加无线网络基站、智慧城市建设所需的设施等。第四是活力性，也就是促进人与人之间的交流和交往，让人们可进入、可停留。在景观营造方面，也不是简单地种树、种草，而是让人可以置身其中，使之成为可感受、可触摸的积极空间。

记者：和一般的城市更新不同，国内外对桥下空间的改造似乎更仰仗多方合作，专业性也更强？

匡晓明：是的。桥下空间不是说用就能用的，首先要考虑的就是安全性。从原有功能变为公共活动场所，意味着它的安全标准提升了，原先的建筑是否符合新规范，这是有待考察的。同时，场地的排水、照明等方面的素质都要提高，需要用设计让空间呈现新貌。

所以，桥下空间的改造更新不是某个部门的工作，而是需要综合治理，由多部门参与研究，组建专家团队进行实地考察、评估和方案论证，最后形成有针对性的整套办法。上海目前已经有了街道设计导则，未来也许可以制定一套高架桥下空间导则。

那么，带宠物的居民怎么办？李老伯指了指外圈，告诉记者：因为桥面的顶盖够宽，除了供人们活动的区域之外，两旁还有既淋不到雨、又有绿化带的行道空间，方便遛狗的居民进行活动，双方互不干扰。

美中不足的是，两片乐园中均有大片光秃秃的地块，原意是种植绿化，但实际却既没有种草也没有种花，灰蒙蒙的色彩感觉几乎和地面融为一体。有居民认为，既然周边已经有不少绿化，而这里光照又弱，不如增加一些设施作为纯粹的公共场地，容纳更多人前来活动。

对标

最亮眼的商业空间

日本城市中铁路多，高架也多，但由于法律限制，加上人流不多，高架下的空间长期闲置，甚至被冠以“阴暗、肮脏、可怕”之名。但在东京中目黑，由日本铁道公司东急电铁设计，知名策划团队“丹青社”操刀的商业空间“中目黑高架下”却在2016年11月开业后“爆红”。

设计团队成功利用长期封锁的东急东横线和日比谷线全长约700米的狭窄空地，以中目黑站为起点，往代官山站方向共新建6间商铺；往祐天寺站方向共新建24家商铺，汇集了日本最美书店、咖啡厅、餐厅、服饰等多元化人气元素，极大程度颠覆了人们对一般高架下空间的想象。传统商业整体不景气的背景下，“中目黑高架下”成为东京亮眼的新商业代表。

有人认为高架下有各种柱子和墙体，使得空间整体“不好看”，但在中目黑，设计师采取“不掩盖而是灵活运用”的设计，通过照明亮化设计消除高架下空间的压抑感带来的负面影响，形成具有高级感的空间。此外，高架下的铁道设施（车站和配电室等设备用房）的墙体部分设计为艺术家创作的艺术之墙，促进了高架下商业街的繁荣。



连接被“分割”的小镇

Koog aan de Zaan是荷兰阿姆斯特丹附近的一个小镇，坐落于赞河畔。上世纪70年代早期，那里新建了一条A8高速公路。为了跨过赞河，A8高速公路的下方需要由桥墩来加以支撑。于是，这条高速公路就这样横穿小镇，在城市肌理中形成了粗暴的切口。此外，这个断面还导致小镇的教会和政府分离；高架路的一侧是教堂，而另一侧则是曾经的市政厅。

由于A8高速公路下的桥墩有约7米高，因此，桥下的空间变得非常具有纪念性和发展潜力。后来，当地发起了建造名为A8emA桥下公共空间的项目，重新利用大桥下的空间，将小镇被分割的两边重新连接在一起。

建成后，那里汇聚了停车场、零售业（超市、花店、鱼店等）、多种体育设施（如篮球场、足球场、滑板场等）、雕塑、喷泉、公交车站等各种业态和内容。这些富有吸引力和实用的空间如今成为小镇新的聚会中心，得到了当地居民和游客的青睐。

整治河道，建亲水平台

东濠涌是珠江广州段的主要河涌之一，在广州市越秀区境内，是广州仅存的旧城护城河，从北到南全长约3000米。东濠涌高架桥沿东濠涌上方而建，是一条贯通南北的高架桥。高架桥边主要为商业用地，兼有居住及学校用地。

为改善环境，广州市政府对东濠涌高架下的水域进行整治，使得河涌变得清澈。桥下还建了人行步道、单车道等休闲路径，并增设多个亲水平台，供人们休闲。

现在，东濠涌高架桥下已是广州的一条亮丽风景线，成为高架桥下空间利用的成功案例之一。

