

从“拼贴城市”到“融合城市”： 空间缝合理论在松江新城总体城市设计中的创新探索

From "Collage City" to "Integrated City": An Innovative Exploration of Spatial Sewing Theory in the Overall Urban Design of Songjiang New Town

林可可 王雅妮 方澜 范衍 孙旌琳 李心蕊 LIN Keke, WANG Yani, FANG Lan, FAN Yan, SUN Jinglin, LI Xinrui

摘要 上海新一轮新城发展是落实国家长三角一体化发展战略要求、推进上海大都市圈区域协同、优化超大城市区域空间布局的重要战略举措。为落实新阶段新要求,化解松江新城“拼贴城市”的现状困局,将空间缝合理论与手法引入宏观尺度,探索空间缝合理论在总体城市设计层面的运用。聚焦生态、交通、功能和空间形态等关键要素,加强松江新城内各功能片区间的融合联动,为支撑松江新城建设成为独立的综合性节点城市做出积极探索。

Abstract The new town development in Shanghai is an important measure to implement the requirements of the national development strategy of the Yangtze River Delta, promote regional coordination in the Shanghai metropolitan area and optimize the regional spatial layout of the megacity. In order to implement the new requirements of the new stage and resolve the current situation of "collage city" in Songjiang New Town, this paper introduces the theory and technique of spatial sewing into the macro scale and explores its application at the level of overall urban design. It proposes strengthening the integration and linkage among the various functional areas in Songjiang New Town through the key elements such as ecology, transportation, function, and spatial form. This paper might be an active exploration to support the construction of Songjiang New Town into an independent and comprehensive node city.

关键词 新城发展;总体城市设计;缝合;上海实践

Key words new town development; overall urban design; spatial sewing; practice in Shanghai

文章编号 1673-8985 (2022) 02-0072-08 中图分类号 TU984 文献标志码 A

DOI 10.11982/j. sup. 20220211

作者简介

林可可

上海市上规院城市规划设计有限公司
工程师, 硕士, keklin@outlook.com

王雅妮

上海市城市规划设计研究院
工程师, 硕士

方澜

上海市城市规划设计研究院
发展研究中心、编辑部副主任(主持工作)
国土规划设计分院副院长, 高级工程师, 硕士

范衍

上海市城市规划设计研究院
国土规划设计分院院长, 工程师

孙旌琳

上海市城市规划设计研究院
高级工程师

李心蕊

上海市上规院城市规划设计有限公司
助理工程师, 硕士

上海市“十四五”规划明确提出“中心辐射、两翼齐飞、新城发力、南北转型”的市域空间发展新格局,要求把松江等五个新城建设成为独立的综合性节点城市^[1]。上海新一轮新城发展将五个新城视为长三角城市群网络中的节点城市,既是为服务和融入经济双循环新发展格局、落实国家长三角一体化发展战略要求所作出的重大战略选择,也是推进上海大都市圈区域协同的重要抓手。为落实新阶段新要求,松江等五个新城开展了新城总体城市设计,积极探索上海新城规划建设的新路径。

1 拼贴城市:形成与困局

松江拥有约六千年的悠久历史,历史上曾为长江下游地区的政治、经济、文化中心。松江新城158.4 km²范围内,包含着以仓城、府城

为代表的历史文化风貌区,充满烟火气的老城区,21世纪以来重点建设的新城区,高校云集的松江大学城,以及支撑松江经济发展的产业园区等,城市空间的生长脉络在新城范围内清晰可见。但在近20年快速城市化过程中,各板块间统筹联系较弱,区域交通穿越进一步加剧板块割裂,城市空间的碎片化和公共中心的散点化导致“拼贴城市”感受强烈。

1.1 拼贴城市空间演变

松江自盛唐建立华亭县始,于元初升为松江府,经千年演变,形成了以中山路为轴线的城市格局(见图1)。

1958年,松江划归上海并成为了第一批工业卫星城之一。20世纪90年代,松江进入全面工业化阶段,城市规模逐步扩大。1996年

《松江新城新区规划》明确了松江跨越高速公路向北发展,并指出以沪杭高速为界,南侧松江老城突出松江地方历史风貌,北侧则呈现现代气息和欧陆风貌,自此确定了“一城两貌”的空间形态导向。

1998年,松江正式撤县设区。2000年后,作为上海实施“一城九镇”试点城镇优先发展战略中唯一的新城,松江新城进入全面提速发展阶段。松江大学城、泰晤士小镇,以及重大交通基础设施等项目的建设促进了城市品质、环境质量等方面的提升。

2004年,新一轮《松江新城主城区总体规划(2004—2020)》进一步划定新城边界,“一城、两翼、三片”组团式发展的新城空间格局更加清晰。2010年后,随着沪杭高铁、沪杭铁路客运专线通车,松江南站投入使用,大型居住社区设立和大量人口导入,新城空间进一步向南拓展,松江南站、大型居住社区和东西两翼的产业园区被纳入新城范围。

总的看来,松江经历了由老城到卫星城再到新城的转变,发展方向则从沿中山路发展转为向沪杭高速以北发展,再转为组团式发展并进一步向南拓展。经过多年建设,松江新城的发展较为成熟,各片区基本落实了相应的功能定位,但彼此之间缺乏必要的互动联系,导致功能片区碎片化、南北空间割裂、新城整体感和中心感不强等问题日益凸显,最终形成夹心饼干式的“拼贴城市”空间格局。

1.2 新时期松江新城“再出发”的困局

1.2.1 山水与城市间缺少对话

松江新城是五大新城中唯一一座山水兼具的新城,北揽“沪上之巅”佘山,南拥浦江烟波,城市内部水网纵横,具有独特的自然山水基底,但山水与城市之间缺少对话(见图2)。

从空间格局上看,山水要素之间的联系薄弱,连山通水的生态体系并未形成,而自然与城市空间也缺少渗透融合。从景观形象上看,新城大部分滨水空间环境品质不高,甚至有些是景观单调颓败的消极空间。从使用功能上

看,新城水系主要承担城市安全和航运等基本功能,而城市山水资源最核心的景观营造、生态游憩、休闲娱乐功能则相对薄弱。例如,介于产业园区与城区之间的洞泾港和油墩港2条生态廊道宽度达500 m,但仅用于生态防护,实际上阻碍了产城之间的联系。

1.2.2 过境交通打断空间连续

沪杭廊道上多条区域交通动脉途径松江新城,从建于1906年的老沪杭铁路到1998年通车

的沪杭高速公路,再到近年来加速推进的沪杭高铁,交通区位的提升为松江新城带来了发展机遇,但也将不断拓展的城市空间切割开来。

G60沪昆高速以地面高速的形式横向穿越城市中部,分隔南北两大城区。老沪杭铁路是路基抬高的普铁线路,长久以来作为城市南边界,随着南侧高铁站点的落成,老沪杭铁路成为高铁新城与老城区之间的阻碍。新城南侧虽汇集了沪昆高铁、沪苏湖铁路、沪杭城际等

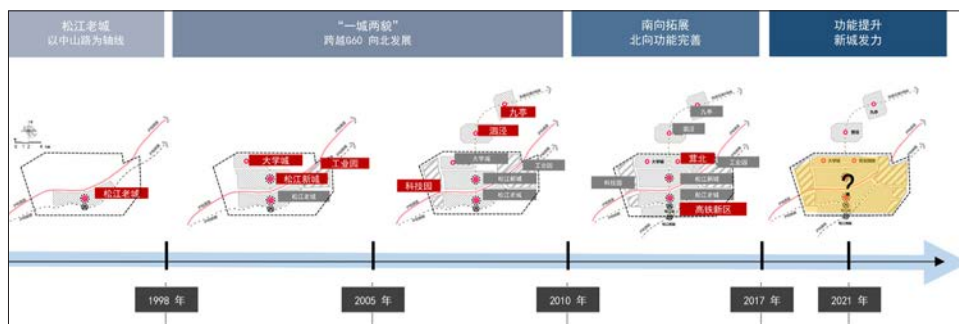


图1 “拼贴城市”空间演变
Fig.1 "Collage City" spatial evolution

资料来源:笔者自绘。



图2 山水资源优越但山水和城市缺少对话
Fig.2 The lack of linkage between the high-quality landscape and the city

资料来源:笔者自绘。

多条线路的高铁通道,却将城市与近在咫尺的黄浦江、松南郊野公园等生态游憩空间分隔开(见图3)。

3条对外通道给城市空间南北连续性带来严重负面影响,是造成“夹心饼干式”城市格局的重要原因。

1.2.3 不同功能组团各自为政

空间碎片化和中心感弱是松江新城的突出问题。一方面,特色功能组团较为封闭,与周边区域的交通联系、功能拓展、环境共建等十分薄弱,组团间无法融合渗透,导致城市碎片感明显。例如松江大学城的功能和使用者单一,与周边社区泾渭分明;仓城、府城的历史文脉传承不足,文化影响力局限在老城区内。

另一方面,虽然自下而上的市场活跃,但自上而下的引导管控相对不足。新老城区的生活和服务局限于内部,未形成高能级的公共中心统领全域。目前的两处中心均存在缺陷,老城区在中山路中段形成以松江商场、鹿都国际购物广场等为代表的商业集群,成为老城区公共中心,深厚的历史底蕴、高密度的人口造就了老城繁华市景,但已无成规模的开发空间。新城区围绕中央公园建设了区行政中心、文化、商业等大型公共建筑,但由于历史原因,不

少规划的公建用地转性为住宅进行开发,既有的公建配套规模偏小、等级偏低,导致中心辐射能级不足。

1.2.4 空间形态整体感弱

松江历史悠久,新城建设起步也较早,在不同时期的发展导向和项目化的开发思路下,形成了多个具有鲜明时代及地域特征的“节点名片”,包括明清风貌的仓城府城、英伦风貌的泰晤士小镇、建筑风格多样的松江大学城和艺术性突出的广富林文化遗址等(见图4)。

由于顶层设计对空间形态的整体引导不足,诸多让人印象深刻的形象名片缺乏空间串联和系统整合,在宏观尺度上整体空间形态亦缺乏结构性和序列感,不同风貌肌理之间过渡较生硬,致使松江新城拼贴感强烈,整体形象模糊。

2 将空间缝合理论引入总体城市设计的思考

2.1 空间缝合理论与实践综述

“缝合”在《辞海》中解释为“用针线把……连在一起”。空间缝合理论最早起源于20世纪60年代末、70年代初西方众多学者对城市形态断裂的讨论和对现代城市的反思。

1961年,简·雅各布斯^[2]在《美国大城市的死与生》一书中提出高速路等大规模计划造成了城市空间的肢解,并从社会学视角提出了空间缝合的策略以激发城市的多样性。1976年,柯林·罗^[3]在《拼贴城市》中从现代城市与传统城市的巨大差异切入,探讨了用文脉主义化解新老城肌理冲突的困境^[4]。1986年,罗杰·特兰西克^[5]在《寻找失落空间》中,整合图底理论、连接理论和场所理论,提出以空间缝合为目标的城市设计手法,包括轴线结构、边界连续和连接有序活动等,形成紧凑整合的城市形态。

此后,国际上许多城市结合缝合理论进行了大量实践,例如巴黎梵尚线林荫步道(Promenade Plantée)、纽约高线公园(High Line)(见图5)、亚特兰大环线项目(The Atlanta Belt Line)等均利用废弃铁路更新为公共空间实现空间缝合;波士顿“大开挖”(Big Dig)(见图6)、西雅图高速公路公园、达拉斯市中心高速公路改造等均是建设公园创造了区域绿色核心,为原本被割裂的城市空间建立起联系的纽带。

国内对该理论进行了一定发展,吴志强^[6]结合柏林和上海的案例,提出了空间缝合的“四原则、三层面、十手法”;张杰等^[7-8]结合济



图3 过境交通穿越导致“夹心饼干式”城市格局
Fig.3 Transit traffic crossing leads to 'sandwich biscuit' urban pattern

资料来源:笔者自绘。



a 泰晤士小镇 b 广富林文化遗址 c 松江大学城 d 仓城府城风貌区
图4 松江新城拼贴感强烈

Fig.4 Songjiang New Town with a strong sense of collage

资料来源:笔者自摄。

南古城和株洲旧城的片段化现状,提出了旧城缝合的规划引导与建筑设计策略;王西西^[9]认为城市缝合是以弥合城市空间断裂、营造整体活力为目标,在断裂带两侧建立新的秩序和关联,以形成连续有机的城市形态的城市设计方法;林菁^[10]结合国内外案例,指出可以通过交通基础设施的更新消除或者减轻快速交通设施对城市功能、生态和空间的分割。但总体来看,国内针对缝合理论的相关研究和应用目前仍主要集中在中微观尺度的技术方法运用,宏观尺度较为欠缺,鲜少有基于城市整体观的思考,在总体城市设计层面尚无相关研究及应用。

2.2 将空间缝合理论引入松江新城总体城市设计的思考

空间缝合理论的提出为实现城市局部和整体之间均衡、和谐发展,创造完整的城市形态提供了思路。因此,为化解松江新城“拼贴城市”的现状问题,借鉴空间缝合理念在中微观尺度的手法,引入宏观尺度进行演绎,从生态、交通、功能和空间形态等方面进行思考探索。

2.2.1 生态层面,城市基底的“整合性”缝合策略

受《雅典宪章》“功能分区”思想的影响,生态作为传统意义上阻隔不同功能分区的要素,逐渐被边缘化为城市中的消极空间。上海新城大多具有优于中心城的生态本底,其中松江新城因自然山水资源而独树一帜,然而其生态价值未得到充分发挥。因此,在本次总体城市设计中借鉴空间缝合理论,运用生态景观要素缝合城市空间的技术方法,优化新城空间与外围生态空间的关系,加强新城与自然的“对话”,并转变生态空间角色,将消极空间变为积极空间,将生态空间营造为松江新城各功能板块之间的“柔性”粘合剂,从宏观尺度重构山水与城市的关系。

2.2.2 交通层面,城市空间的“联通性”缝合策略

由于铁路、高速公路等区域性交通干线导致的空间割裂,松江新城内部交通不畅。因此,借鉴空间缝合理论实践中交通缝合技术方法,

通过减弱甚至消除交通分割要素、织补片区交通网络、将交通空间变为公共空间等方式削弱原有隔断。同时,在宏观尺度上思考如何系统性地重构新城交通体系,以多层次的道路网络体系支撑百万级人口规模城市建设,发挥综合性节点城市作用。

2.2.3 功能层面,业态活动的“复合性”缝合策略

针对松江新城中心感不强的问题,借鉴空间缝合理论中功能缝合技术方法,通过多个公共中心的组合和分工,建立区域功能高度复合、业态特征差异互补的公共中心体系,改变空间割裂、功能单一、彼此孤立隔绝的状态。通过南北双公共中心的塑造,引领和带动新老城区融合发展,以强中心作为功能触媒,最大限度地激发新城活力。

2.2.4 形态层面,城市界面的“连续性”缝合策略

针对松江新城拼贴感强、空间资源缺乏有效整合的问题,借鉴空间缝合理论中对于空间形态的缝合手法,连接城市中风貌肌理断裂区域,建立连续、完整的城市界面。通过轴线的贯通、带状空间的串联,将新城中散布的节点空间有效整合,形成连续完整的、具有较高辨识度的新城界面,建立较强的空间结构性和秩序感。

3 松江新城总体城市设计创新探索

本次松江新城总体城市设计着重加强新城各功能片区之间的联动,聚焦生态、交通、功能和空间形态等关键要素对松江新城空间的缝合作用,形成“山水入城、一环双心、十字廊轴”的空间结构,强化有机融合的整体空间感受(见图7)。

3.1 山水入城,以生态缝合城与自然

山和水是松江新城最重要的形象特征,以生态要素促进城与自然融合,引山水入新城,将新城融于山水。

3.1.1 重塑通山达江的山水廊道

松江新城独特的生态价值未得到充分发挥,存在山水联系通道被逐渐蚕食侵占,甚至

局部隔断的现象。为营造看得见山、望得见水的新松江城,本次总体城市设计基于北佘山、南浦江的独特自然基底,依托油墩港、洞泾港、辰山塘—沈泾塘—毛竹港、通波塘等骨干水系,打通多条连山通江的南北向结构性蓝绿通道。同时在贯通的基础上,注重挖掘山水廊道的生态价值和美学价值,促进结构性生态廊道与新城的内外联通、渗透交织,沿市河、人民河、张家浜等东西向景观河道向新城内部渗透,形成“山—城—水”共融的空间基底(见图8)。

3.1.2 构建环新城生态公园带

边界作为板块之间的相互衔接,其可渗透



图5 纽约高线公园项目建设实景

Fig.5 The High Line Park in New York

资料来源: www.bing.com.



图6 波士顿“大开挖”项目建设实景

Fig.6 The 'Big Dig' in Boston

资料来源: www.bing.com.

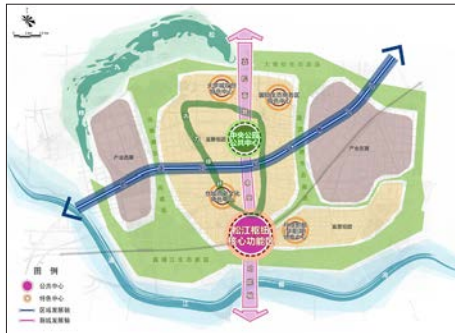


图7 松江新城总体空间结构示意图

Fig.7 The overall spatial structure of Songjiang New Town

资料来源: 笔者自绘。

性影响着两侧区域之间的交流。良好的、可渗透的边界能够成为连接周边区域的缝合线,而不是隔离城市空间的屏障。在松江新城边界及其缓冲空间里,集聚了佘山、辰山、浦江之首,以及松南、广富林两大郊野公园等优质生态空间。因此,要借力外围“大生态”资源优势,化解新城内部“绿多园少”困局,依托青松、黄浦江、油墩港等市区两级生态廊道,打造全长约40 km的环新城生态公园带,串联环新城的大型生态空间(见图9)。

开放的、充满活力的边界对城市空间将产生更大的积极影响。从生态廊道到环新城生态公园带,将原有生态间隔空间转变为生态连接空间,通过塑造共同的生态吸引点、贯通内外畅达的慢行绿道,促进板块之间融合过渡。同时为适应人民日益增长的美好生活



图8 “山—城—水”大生态空间关系图

Fig.8 The ecological space relationship diagram

资料来源:笔者自绘。

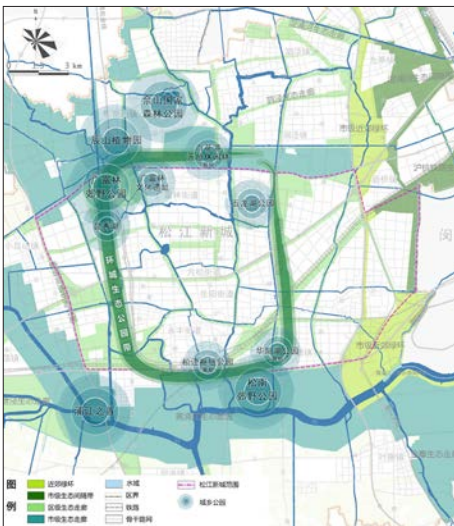


图9 环新城生态公园带

Fig.9 The Songjiang New Town ecological belt

资料来源:笔者自绘。

需要,适当植入小型的文化体育、休闲驿站、公共服务等服务设施,预留弹性活动空间,并策划环新城马拉松等重大节事活动,打造更符合松江新城人民需求的公共开放空间,也可在一定程度上弥补新城内部公共开放空间的不足。

3.2 断点消融,以交通缝合新老城区

为修复城市空间的连续性,本次总体城市设计从切割新老城区的公路、铁路入手,逐一消融交通断点,并通过构建绕城环路向外疏散交通压力,保障内部交通环境。

3.2.1 构建“井”字型干路环路,疏解过境交通

松江枢纽将促进新城能级提升,同时意味着交通流量的增加。为了实现提高交通承载力、提升路网效率和转换能力、疏解城市内部流量的多重目标,规划在G60沪昆高速和嘉松路十字交通轴的基础上,通过优化辰花路、辰塔路、闵塔公路、松卫公路等道路走向及建设形式,构建“井”字型干路交通环,形成新城内外交通转换的保护壳。既有利于协调过境交通与城市内部的关系,也能够强化松江新城与上海主城区、虹桥国际开放枢纽的交通联系,支撑新城整体性发展。

3.2.2 立体化改造G60沪昆高速,释放地面空间

针对G60沪昆高速以地面标高横穿城区而产生的空间阻隔,规划提出两大交通优化策略:一是局部路段下穿(西林北路至谷阳路段),

改善嘉松路城市主轴线两侧的南北向空间联系;二是取消G60嘉松路匝道口,打通道路断点,加强城市南北交通联系(见图10)。

G60沪昆高速下穿后,谷阳路、人民南路、西林北路等道路的竖向空间均可得到优化,地面道路的方式也有利于提高城市道路贯通性。下穿后闲置的地面空间(长约1.5 km、宽50 m),可借鉴波士顿“大开挖”的成功经验,局部建设为融合生态休闲、文化体育、教育展示等功能的综合性开放式公园,形成新老城区之间充满活力的公共空间。同时,梳理周边低效用地,部分置换为研发、商业、文化等功能,进一步加强公共功能的汇聚。

在此基础上,进一步加强公园南北两侧沿河沿路绿地、绿道等布局,构建相互连接的公园网络和慢行系统,连通两侧城区内的文体场馆、公共空间以及居住社区等,以连贯的生态空间带动和整合新老城区。

3.2.3 搬迁老沪杭铁路,消除铁路分隔

规划将老沪杭铁路向南搬迁,经过松江枢纽后沿申嘉湖高速西行,从“穿城而过”改为“绕城而行”,消除老城区与高铁新城间的割裂。铁路搬迁后,南北向城市道路将从现状3条增加至7条。

为了延续老沪杭铁路所承载的百年爱国主义印记,并缓解老城区公园绿地供给紧张的问题,规划进一步利用铁路搬迁后的带状闲置空间改建为绿线公园。



图10 G60沪昆高速(西林北路至谷阳路)立体化改造方案示意图

Fig.10 The G60 highway 3D reconstruction scheme

资料来源:笔者自绘。

在区域联系上,通过增加公共通道、慢行步道等交通性联系,组织视线对景、空间序列等景观性联系,织补绿化脉络、水系网络等生态性联系,沟通绿线公园南北两侧空间(见图11)。

在功能设置上,公园结合两侧的城市特征,分区段针对性地弥补功能短板,创造邻里社交、亲子游憩、体育健身等符合居民实际需求的主题性公共空间,使其成为公共活力的纽带(见图12)。

在文脉传承上,老站房、铁轨等元素的保留再利用能够彰显独特文化价值,而借助绿线公园串联老城区内的仓城、府城和华阳桥三大历史文化风貌区,更能形成古今融合的文化空间,从精神文化层面凝聚城市。

3.2.4 建设松江枢纽交通综合体,构建立体慢行网络

松江枢纽是规划为9台23线的城市级枢纽,也是推动松江新城融入长三角格局的关键要素。但站点位于城市与郊野地区之间,高铁线路将北侧的新城和南侧的松南郊野公园分隔。

为了削弱高铁线对城市的消极影响,规划赋予松江枢纽“城市桥梁”的角色,将其打造为立体慢行网络综合体。一方面,以空中步廊系统联系高铁站点屋顶公园与周边的公共建筑、开放空间,叠加地面步行道路以及地下连通的商业空间,缝合枢纽南北两侧。另一方面,枢纽内部以多个立体交通核联通不同标高的空间,强化“站城一体”的空间联系(见图13)。

通过松江枢纽及周边地区的慢行互联,

实现高铁站前重点区域与黄浦江上游特色郊野公园的空间缝合,打造城与自然和谐共生的典范。

3.3 中心引领,以功能缝合城市组团

通过提升公共中心能级,凸显区域辐射带动作用,强化城市组团间的整体性。

3.3.1 松江枢纽公共中心

G60沪昆高速以南区域包含老城区、高铁新城、产业园区等碎片化的组团。以松江枢纽建设为契机,规划提出打造一个能够对外辐射沪杭方向、对内提供高等级公共服务的综合性公共中心,以功能复合度和区域辐射力来促进城市格局重塑,缝合各功能组团。

功能布局上,采用站城一体开发理念,围绕枢纽站点引导复合功能圈层式布局,形成中心性突出的中央活力区。站点周边半径1 km以内为核心圈层,重点布局面向长三角的金融商务、会议会展、生产服务等功能。站点周边半径1—2 km为延伸拓展圈层,结合“上海科技影都”目标布局影视创制、商旅文旅等功能,辅以商业休闲、文体娱乐、多元居住等。同时,引入影视发布中心、体育中心、三甲医院等一批高品质公建项目,以提升公共服务影响力(见图14)。

辐射带动上,规划疏通了区域道路系统,并结合城市干道玉阳路、人民路—嘉松路打造互联共享的十字公共轴。轴线串联各城市组团,沿线布局商业商务、文化体验、休闲公园功能,组织统一有序的城市界面,从而加强

从枢纽站点到周边功能组团的空间联系(见图15)。

3.3.2 中央公园公共中心

G60沪昆高速以北区域以中央公园为几何中心,松江大学城、泰晤士小镇、广富林、居住区、生态商务区等组团环绕。针对中央公园活力不足、各组团缺乏联动的问题,规划着重采取有机更新策略,从提升中央公园公共魅力和促进组团间共享共融入手,推动形成一体化发展格局。

塑造公共中心魅力,一是要提供更丰富、更高品质的休闲生活场所,规划对公园内部的松江图书馆、青少年活动中心、社区文化活动中心以及周边多处商业街区进行更新,挖掘潜力用地并增设商业综合体、文体场馆等设施。二是要形成精美的生态景观,规划对中央公园绿化和滨水景观进行分段改造,植入文体休闲活动场地,并构建环中央公园无车街区,以保障安全舒适的空间体验。

考虑到现状资源要素集聚度、利用度低,规划以中央公园为媒介,“西联东拓,南北衔接”,扩展公共中心广义边界,打造空间互联、设施共享的公共中心。通过大学城校园开放、高校大型设施开放、华亭湖滨水空间打通、商业街综合提升等,构建区域设施共享格局。同时,通过打造长约20 km的慢行交通网络将中央公园与周边组团无缝连接(见图16)。

3.4 轴带串联,以空间营造缝合城市界面

为化解松江新城“拼贴城市”的整体印



图11 绿线公园道路交通组织优化示意图
Fig.11 The traffic organization in Green Line Park



图12 绿线公园主题化功能节点设置
Fig.12 The theme nodes in Green Line Park

资料来源:笔者自绘。

资料来源:笔者自绘。

象,通过重塑城市轴线、串联公共活动,提升城市空间的连续性和整体感。

3.4.1 塑造南北贯通的活力城脊

城市轴线通常是指一种在城市中起空间结构驾驭作用的线形要素^[11]。轴线及其两侧功能、界面是影响新城整体印象的关键因素之一^[12]。因此本次总体城市设计通过塑造南北贯通的嘉松路中央活力城脊,统筹南北新城空间,链接新城南北中心和重要公共空间,促进松江新老城区缝合。

塑造轴线活力,一是要提升沿线功能的多元化,结合道路贯通、老旧住宅动迁、闲置低效空间置换等更新沿线用地,增加商业休闲、文体娱乐、公园广场等公共功能。二是注重分区分类优化沿线城市界面,统一更新沿街建筑立面并体现各片区特征,例如老城区内聚焦老旧

小区、商业街及办公楼宇进行外立面优化提升,并在过程中注重色彩、材质与老城区风貌相协调。三是回归人本尺度,注重人性化的空间尺度设计,通过地面铺装、行道树、街道家具等细部设计营造高品质的连续界面(见图17)。

3.4.2 打造蓝绿交织、功能复合的公共活力环

以流动的蓝绿空间为线性元素,串联起城市主要节点,形成带状、环状公共空间的设计手法,已经在伦敦、巴黎、上海等国际大都市广泛运用。松江依水筑城、因水兴城,沈泾塘、通波塘、张家浜、人民河等4条水系串联了新城内主要功能板块,衔接了广富林、仓城、府城等多个分散的历史节点以及泰晤士小镇、大学城等城市节点。因此,本次总体城市设计依托上述水系,打造公共活力环,通过自然环境渗透和城市功能联动,串联各城市中心、功能节点及

公共空间,打造长约20 km、连续优美的慢行界面,缝合南北各功能片区(见图18)。

一方面,突出公共活力环对新城空间的蓝绿渗透。依托河岸两侧生态空间,串联多个地区公园、社区公园,打造开放贯通、品质共享的生态之环。同时,结合片区功能、资源禀赋,形成公共活动、历史文化、郊野生态、生活服务等多元体验界面,为新城市民提供连续优美、丰富多元的公共开放空间。

另一方面,突出公共活力环对城市功能的整合联动。新城内部公共活力环串联起2大公共中心和4个特色中心,集公共活动、多元功能、生态景观、历史文化于一体,成为新城内部公共服务功能环,满足新城人民需求。同时,注重分段差异化引导,例如沿西段沈泾塘两侧形成宽30—100 m的生态空间,构筑南北向蓝绿通道,串联广富林、泰晤士小镇、松江枢纽,打造通山达江的山水文化廊。



图13 松江枢纽联系城市与自然效果图

Fig.13 Songjiang hub connecting the city and nature

4 结语

为化解松江新城“拼贴城市”的现状问题,将空间缝合理论与手法引入宏观尺度,探索在总体城市设计层面空间缝合的理论运用,在生态、交通、功能和空间形态等关键要素方面加强松江新城内各功能片区间的融合联动。新城总体城市设计只是一个初步探索,未来还将通过完善各级规划体系,在交通、产业、生态等领域做好专项规划支撑,更好地服务于新城的规划和建设。

资料来源:笔者自绘。



图14 松江枢纽圈层式业态布局图

Fig.14 The layout of functions and formats of Songjiang hub

资料来源:笔者自绘。



图15 缝合松江枢纽与周边片区的十字公共轴布局图

Fig.15 The stitching strategy of Songjiang hub and surrounding areas

资料来源:笔者自绘。



图16 中央公园公共中心提升策略示意图
Fig.16 The enhancement strategies in the Central Park public center

资料来源:笔者自绘。

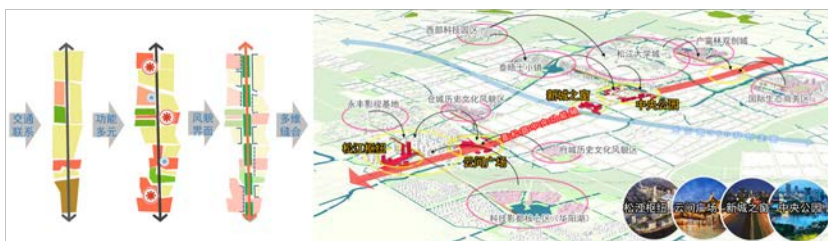


图17 嘉松路中央活力轴提升策略示意图
Fig.17 The promotion strategy of the central vitality axis of Jiasong Road

资料来源:笔者自绘。



图18 公共活力环构建策略示意图
Fig.18 The strategy of the Public Vitality Ring

资料来源:笔者自绘。

此外,上海新一轮新城发展不仅要在规划层面对新城空间进行资源整合和品质提升,还注重体制机制的创新和治理能力的提升,搭建市级统筹、市区联动的开发建设机制与平台,加强发展改革、产业经济、规划资源、服务配套等部门间统筹协调,形成政策合力,做好政策机制上的保障。

参考文献 References

[1] 上海市人民政府. 关于本市“十四五”加快推进新城规划建设工作的实施意见通知[EB/OL]. (2021-03-02) [2021-10-01]. <http://www.shanghai.gov.cn/nw12344/20210302/6c8561a91a67478899a5eb51aa612d78.html>.
Shanghai Municipal People's Government. Notice on the implementation of accelerating the planning

and construction of new towns in the 14th Five-Year Plan[EB/OL]. (2021-03-02)[2021-10-01]. <http://www.shanghai.gov.cn/nw12344/20210302/6c8561a91a67478899a5eb51aa612d78.html>.

[2] 简·雅各布斯. 美国大城市的死与生[M]. 金衡山, 译. 南京: 译林出版社, 2006.
JACOBS J. The death and life of great American cities[M]. JIN Hengshan, translate. Nanjing: Yilin Press, 2006.

[3] 柯林·罗. 拼贴城市[M]. 董明, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2003.
ROWE C. Collage city[M]. TONG Ming, translate. Beijing: China Architecture & Building Press, 2003.

[4] 王群. 柯林·罗与“拼贴城市”理论[J]. 时代建筑, 2005 (1): 120-123.
WANG Qun. Colin Rowe and the theory of "collage city"[J]. Time Architecture, 2005(1): 120-123.

[5] 罗杰·特兰西克. 寻找失落空间: 城市设计的理论[M]. 朱子瑜, 等, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2008.
TRANCIK R. Finding lost space: theories of urban design[M]. ZHU Ziyu, et al, translate. Beijing: China Architecture & Building Press, 2008.

[6] 吴志强. 都市缝合——20年柏林和上海规划设计分析的都市发展空间意义透视[J]. 时代建筑, 2004 (3): 48-53.
WU Zhiqiang. "City-sewing": analyzing the meanings of plannings and designs in Shanghai and Berlin in the last two decades from a perspective of urban special development[J]. Time Architecture, 2004(3): 48-53.

[7] 张杰, 邓翔宇, 袁路平. 探索新的城市建筑类型, 织补城市肌理——以济南古城为例[J]. 城市规划, 2004 (12): 47-52.
ZHANG Jie, DENG Xiangyu, YUAN Luping. Searching for new city building types to weave the city with Jinan as a case[J]. City Planning Review, 2004(12): 47-52.

[8] 张杰, 刘岩, 霍晓卫. “织补城市”思想引导下的株洲旧城更新[J]. 城市规划, 2009 (1): 51-56.
ZHANG Jie, LIU Yan, HUO Xiaowei. Urban regeneration guided by "weaving city" theory in Zhuzhou[J]. City Planning Review, 2009(1): 51-56.

[9] 王西西. 城市纹理断裂区的缝合[D]. 天津: 天津大学, 2012.

WANG Xixi. Sewing the fracture zones of urban grain research of urban renewal strategy[D]. Tianjin: Tianjin University, 2012.

[10] 林菁. 缝合城市——促进城市空间重塑的交通基础设施更新[J]. 风景园林, 2017 (10): 14-26.
LIN Qing. To restitch the city, the transport infrastructure renewal aimed at recasting the urban spaces[J]. Landscape Architecture, 2017(10): 14-26.

[11] 王建国. 城市传统空间轴线研究[J]. 建筑学报, 2003 (5): 24-27.
WANG Jianguo. Research on urban traditional spatial axis[J]. Architectural Journal, 2003(5): 24-27.

[12] 凯文·林奇. 城市意象[M]. 方益萍, 何晓军, 译. 北京: 华夏出版社, 2001.
LYNCH K. The image of the city[M]. FANG Yiping, HE Xiaojun, translate. Beijing: Huaxia Publishing House, 2001.