

城市更新中的公众参与式规划设计实践 ——以上海黄浦江东岸公共空间贯通规划设计为例

Planning and Design with Public Participation in Urban Renewal Project:
A Case Study of East Bund Open Space Renovation Project in Shanghai

黄斌全 HUANG Binqun

摘要 城市更新的过程,不仅是物质空间的更新改造,更反映了市民生活方式和价值观念的转变。通过转变规划师角色,邀请公众参与到项目的全过程,可以深入挖掘人们的利益诉求和潜在需求。根据公众参与所反馈的信息有针对性地进行规划设计,有助于使规划设计成果与公众需求相匹配。以公众使用需求为导向,上海市黄浦江东岸公共空间贯通规划设计项目通过引导专家、居民、游客、设计师、社团、媒体等多种人群共同参与,依据公众参与的反馈信息,在主题分段、公共交通、慢行系统、公共空间、服务设施和视觉标志等方面提出针对性的设计策略,为今后城市更新规划设计提出可供借鉴的经验。

Abstract The renewal of urban space is not only the renovation of spatial space, but also the change of citizen's life-styles and values. By changing the role of planners and inviting general public to join the urban renewal project, their interest demand and potential need would be discovered. According to the feedback of public participation, outcomes of planning and design can match the public demand better. Directed by the public recreation demand, East Bund Open Space Renovation Project encourages experts, citizens, tourists, designers, organizations and media to participate in the planning and design process. Based on the result of public participation, several strategies can be raised in the aspects of theme zones, public transportation, slow traffic system, open space system, service facilities and visual landmarks, which might inspire other urban renewal projects.

关键词 城市更新 | 公众参与 | 浦江东岸 | 规划设计 | 使用需求

Keywords Urban renewal | Public participation | East Bund | Planning and design | Usage demand

文章编号 1673-8985 (2018) 05-0054-08 中图分类号 TU981 文献标志码 A

DOI 10.11982/j. sup. 20180509

作者简介

黄斌全
上海市城市规划设计研究院
工程师,硕士

随着我国城镇化进程的推进,城市开发模式正逐步从增量发展过渡到存量优化的阶段,城市建成区的更新和再开发已成为城乡规划中重要的工作内容。城市更新带来了空间功能、使用权属的调整,这与居民、业主和开发商等利益群体紧密相关。由于无法深层次地理解市民的利益诉求和使用需求,传统“自上而下”的规划设计手段暴露出诸多局限,

容易导致规划设计成果不能与市民实际需求相匹配^[1]。因此,规划师需要将身份转变为“协调者”,结合“自下而上”的公众参与,让利益相关者参与到项目的全周期,反映各个群体的利益诉求,挖掘使用者的潜在需求,维护广大群众的利益。在城市更新中,公众参与的方式、特征,及其反馈结果对规划设计决策的启发是本文重点探讨的内容。

1 公众参与式规划设计

城乡规划语境下的公众参与是指在规划的前期准备、编制、决策和执行等各阶段中,利益相关团体使用政策法规规定的公众参与形式,实现规划结果保障其利益的社会活动,以此来实现公共利益最大化。公众参与规划的最终目标是要将公众意见纳入最终决策^[2]。公众参与能促使政府根据社会经济发展需求来完善规划成果,通过政府和公众之间的相互交流与影响,减少公众与政府之间的误会和冲突,确保规划工作按照国家方针政策有效实施^[3]。

城乡规划中公众参与的思想由来已久。1947年英国的《城乡规划法案》就已经赋予了市民公众发表意见的权利。谢里·阿恩斯坦(Sherry Arnstein)在1969年发表的《市民参与阶梯》一文中运用形象的比喻,把公众参与规划的程度比作一把梯子上不同的阶梯,按公众参与的程度从低至高可划分为8个层次,为人们建立了分阶梯认识公众参与的新方法,也是评价公众参与制度的尺度参考。20世纪90年代,塞杰(Sager)的“沟通规划”和英尼斯(Innes)的“沟通行动”理论进一步论述了通过公众参与是获得最佳规划方案的途径的观点。

国内规划领域中的公众参与实践相对起步较晚,但随着公民法制意识的提升,公众参与式规划设计发展迅速。2007年10月,《城乡规划法》的颁布对公众参与规划的编制和实施都作了比较详细的要求,将公众参与纳入具体的城乡规划程序,实现了公众参与的法制化和制度化^[4]。近些年,越来越多的市民开始关注身边的城市发展,非盈利组织和社区组织不断完善,以大城市居民为主体力量推动的“草根民主”逐渐成为城市规划决策的重要影响之一,都进一步地促进了城市社会发展的多元化和人性化^[5]。公众参与式规划设计不应该只是“高姿态”地向社会公示规划成果,而应该以主人翁的姿态邀请利益相关者加入项目的全过程,聆听人民的心声^[6-7]。目前,上海市政府提倡的“开门办规划”和“众创众规”的理念与公众参与式规划设计一脉相承。

2 上海黄浦江东岸公共空间贯通规划设计实践

2.1 项目概述

为了满足市民日益增长的游憩需求,同时满足打造世界级滨江公共空间核心段的目标,体现“还江于民”和“以人为本”的理念,黄浦江东岸公共空间贯通规划设计重点围绕滨江慢行系统、公共空间、服务设施、自然环境等多个方面展开,创造良好的生态效应、独特的文化魅力和丰富多样的空间环境。作为典型的城市更新项目,该工程围绕上海城市产业功能的转型和发展,关注市民生活和需求,将滨江空间逐步由生产功能转变为生活功能。项目范围北起杨浦大桥,南至徐浦大桥,涉及黄浦江岸线约22 km,规划面积约3.5 km²(图1)。

2.2 公众参与的目的及关注点

与以往的城市更新项目不同,本次东岸贯通规划设计主要关注城市公共绿地,基本不涉及商业和居住用地调整,牵扯的社会矛盾较少,因此本项目公众参与的目的在于发现滨江环境使用的现状问题,了解滨江使用者的潜在需求,最大化地实现滨江开放环境的社会效应。东岸滨江空间的使用者广泛而多样,涵盖了从少年儿童到耄耋老人的各个年龄段,也包括了本地居民、周边职工、外地游客等诸多社会身份。他们对于滨江开放空间的关注点主要集中在健身康体、社会交往、休闲娱乐、文化教育等内容,反映了人们对于生存之上更高层次的生活品质的需求。同时,滨江环境的安全问题、可达性问题也是人们关心的重点^[8]。

2.3 公众参与的方式

此次公众参与覆盖了整个项目全周期的各个环节,结合线上和线下的多种参与形式,鼓励当地居民、外来游客、规划设计师、运动社团、新闻媒体等多种人群共同参与,实践“众创众规”的参与式规划(图2)。同时,借助自媒体宣传手段,将东岸项目进展等信息及时推向大众,推进公众参与工作。

公众参与方式主要包括以下几类:



图1 区位图
资料来源:笔者自绘。

①线上公众问卷

广度调研分为线上和线下部分。其中线上调研依托“问卷星”网络问卷平台,面向电脑和手机网络使用群体,设计了内容较为宽泛的问卷,调研对象主要为居住在上海的中青年人群和去过上海旅游的国内外游客,涵盖活动空间及频率、到达交通方式、服务设施需求、滨江历史文化、个人信息等内容。该调研手段的优点在于操作简便,覆盖面广,可以获得较大的样本容量,便于了解大众对浦江东岸的整体印象,以大数据的视角来挖掘不同社会属性的人群对于滨江空间的游憩需求差异。

②线下社区访谈

为了弥补线上公众问卷的参与对象不完整的问题,面向中老年居民和在校大学生开展线下问卷调研和访谈。公众参与小组选择工作日、节假日等多个时段,在黄浦江沿线7个街道社区居委会、浦江东岸陆家嘴滨江段、世博滨江段及同济大学现场等地,有针对性地发放调查问卷,并开展半开放式访谈,深入挖掘各类人群在使用需求方面的潜在诉求。

③专题问卷

以广度调研作为研究基础,抓住慢行系统、服务设施等内容作为关键点,选择专业运动人群为调研对象,定向发放专题式问卷,涉及步道宽度、材质、坡度、灯光、配套设施、安全隐患等细节问题,更细致全面地了解公众健身活动的需求,作为规划设计中相关专题系统的理论支撑。

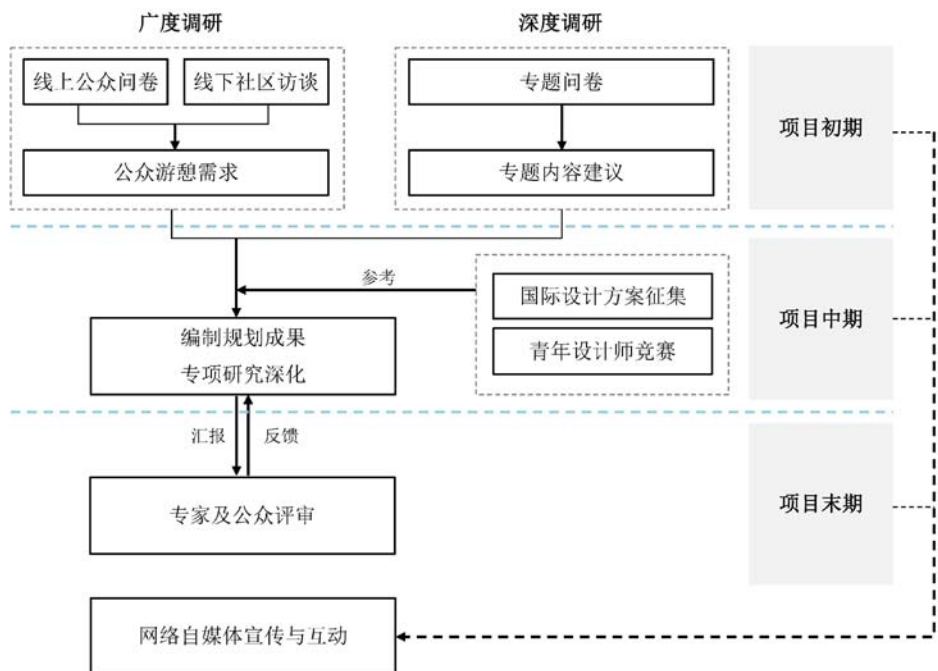


图2 公众参与方式示意图
资料来源:笔者自绘。

表1 公众参与反馈信息归类表

类别	反馈信息
公共交通	到达的交通方式、到达的交通时间、最后一公里问题、交通便捷性、停车问题
慢行系统	慢行运动类型、适宜的步道材质、适宜的步道宽度、通常的跑步距离、能接受的最大坡度、存在的主要问题、步道照明
公共空间	游憩频率、单次活动时长、活动时间段、游憩伴侣、参与的活动类型、最常去的区段
服务设施	设施使用频率、喜欢的配套设施、配套设施间距、需新增的配套设施
文化历史	东岸标识体系、东岸文化记忆、视觉标志物、特色建/构筑物、有待提升的内容

资料来源:笔者自制。

④国际设计方案征集

通过国际征集遴选出Agence Ter、West8、Hassell、KCAP、Terrain这5家国际知名规划设计事务所对该项目进行方案策划和初步设计,吸收国际滨江空间开发的先进经验,为打造国际级滨水空间打下基础。

⑤青年设计师竞赛

面向设计机构、在校学生,公开征集东岸滨江开放空间贯通设计概念、空间节点设计、灯塔构筑物设计、云桥设计、雕塑设计等内容。通过赛事活动的形式,除了能获得设计创意,更能引发社会性的思考和参与,让原本单独的个体设计师们共同参与到整个东岸贯通规划设计的大

活动之中,迸发设计灵感的火花,共绘东岸滨江多彩画卷。

⑥专家及公众评审

邀请来自城市规划、建筑设计、灯光照明、园林植物、智慧城市等多个领域的行业专家,与艺术家、跑友、居民等市民代表组成公众评审委员会,参与东岸滨江沿线的景观设计方案、云桥、雕塑等专项成果评审。依靠跨专业的团队配置对规划设计的最终成果进行把关,体现公众参与的全过程和跨领域的特点。

⑦网络自媒体宣传与互动

通过微信公众号、APP等自媒体宣传手段,以简洁易懂的图文形式,将东岸项目进

展、文艺活动、竞赛信息、历史文化等信息及时推向大众,并广泛征询群众意见,将民生项目与市民百姓紧密联系,达到广泛的公众参与效果。

2.4 公众参与的反馈

本项目中的广度调研,共回收电子和纸质问卷19 382份,其中有效问卷16 294份;深度调研共回收问卷654份,其中有效问卷650份;青年设计师竞赛征集活动参与个人及团队共616个。基于以上各类公众参与获得的反馈信息,经过SPSS数据处理后,可以归纳成公共交通、慢行系统、公共空间、服务设施、文化历史等方面的信息(表1)。

2.5 公众参与式规划设计策略

基于以上公众参与反馈成果,将整理归纳形成的结论应用于规划设计中的不同层面,包括主题分段、公共交通、慢行系统、公共空间、服务设施、视觉标志物等。

2.5.1 主题分段

在线下问卷调研中发现,浦江东岸各个区段对于不同的社会群体吸引力各不相同(表2)。中老年人偏好生态绿化的空间,最钟情于环境优美、绿树成荫的世博滨江绿地,年轻人喜欢运动健身相关的空间,对都市风情、视线开阔的小陆家嘴滨江段和上海船厂滨江段更感兴趣。调研同时发现,老白渡滨江段和世博滨江段的使用者以周边居民为主,而小陆家嘴滨江段的使用者则覆盖全市,辐射面更广。

因此,通过分析不同人群对于滨江空间的游憩偏好,结合周边腹地的功能类型、现状资源条件、远期发展愿景等因素,将东岸滨江划分为5个主题区段,分别是:文化长廊段、多彩画卷段、艺术生活段、创意博览段和生态休闲段(图3)。

文化长廊段涵盖民生码头、新华码头、上海船厂等重要文化资源,突出文化展示和体验功能,打造浦江文化高地。多彩画卷段以小陆家嘴滨江段商业商务和娱乐休闲设施为基础,旨在吸引来自世界各地的游客,形成多元活动导

向的滨江区域,与腹地陆家嘴建筑群交相呼应,成为上海最美的多彩画卷。艺术生活段依托腹地生活功能,在现状绿地基础上进行改造提升,重点打造煤仓艺术长廊和南码头休闲广场,形成以艺术展览、创意生活为特色的主题区段;创意博览段依托世博会期间建设的场馆建筑和公园绿地,在现状较为良好的生态基底上进行文化提升,结合主题多样的节事活动和文艺演出,成为市民欢庆、文化博览的滨江舞台;生态休闲段,具有良好的生态自然基础,融合腹地日益发展的生活片区,引入都市农业、运动健身、音乐艺术等不同的主题元素,形成面向家庭和市民的城市休闲客厅。

2.5.2 公共交通

公共交通出行逐渐成为上海市民的首选,



图3 东岸主题分段示意图

资料来源:《黄浦江东岸滨江开放空间总体概念设计方案》。

近八成的游客通过公共交通和慢行交通到达浦江东岸,其中选择地铁的游客最多(22.6%)。然而,浦江东岸滨江沿线的公共交通分布不均匀,呈现出“北多南少”的局面,滨江与腹地连通性较弱,可达性不高。在对于浦江东岸现状交通问题的反馈中,“公交站点少且距离远”“滨江步行不通畅”和“地铁站距离过远”成为了大家反映最多的问题(图4-图5)。

针对上述问题,规划通过公共汽车、有轨电车、地铁等多种交通方式将东岸滨江与腹地、城市其他区域进行联结。首先,规划增加公交设施,新增浦东东昌路至前滩地区公交线路,实现沿江公交基本贯通,同时优化新华民生、世博前滩等区域常规公交线网,推进其昌栈(浦东大道)枢纽、钱康路、周家渡、世博大道等公交枢

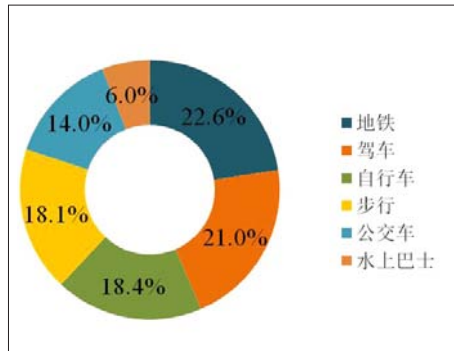


图4 到达东岸交通方式分析图

资料来源:笔者自绘。

纽、首末站建设。其次,规划提高设施间的连通度,形成尺度宜人、环境舒适的衔接通道,串联轨道站点与其他公交换乘枢纽、轮渡站,构建步行友好的公共交通体系(图6-图7)。

黄浦江两岸的空间连通将利用黄浦江全线的水上交通系统来实现。依托现有和规划的轮渡站、游艇码头作为水上游览站点,提供沿江、过江的更多水上交通线路,形成水上游览南线(小陆家嘴至徐汇滨江)和北线(小陆家嘴至杨浦滨江)。

2.5.3 慢行系统

根据公众参与信息反馈,不同年龄段的人们都对滨水慢行空间表达较强的喜爱,体现了市民日益高涨的健身康体的需求,也反映出全民健身时代的到来。浦江东岸的主要运动类型

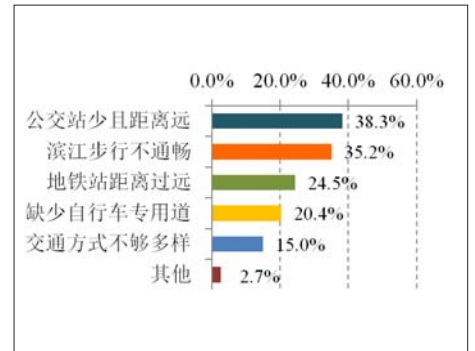


图5 东岸交通现状问题分析图

资料来源:笔者自绘。

表2 游客年龄段和活动区域及空间的交叉分析

问题	选项	年龄(人次/占比)				X ²
		25及以下 (N=5143)	26—35岁 (N=6586)	36—50岁 (N=3008)	50以上 (N=1557)	
经常游玩的活动区段 (多选)	新民洋滨江段	934 (18.2)	1 031 (15.7)	354 (11.8)	98 (6.3)	636.847**
	上海船厂滨江段	1 832 (35.6)	2 075 (31.5)	725 (24.1)	304 (19.5)	
	小陆家嘴滨江段	2 276 (44.3)	3 188 (48.4)	1 337 (44.4)	528 (33.9)	
	老白渡滨江段	1 548 (30.1)	1 986 (30.2)	898 (29.9)	474 (30.4)	
	世博滨江段	1 460 (28.4)	2 201 (33.4)	1 086 (36.1)	683 (43.9)	
	前滩滨江段	737 (14.3)	1 035 (15.7)	463 (15.4)	248 (15.9)	
	三林滨江段	338 (6.6)	389 (5.9)	180 (6.0)	94 (6.0)	
经常利用的活动场地 (多选)	广场	1 629 (32.0)	2 192 (33.5)	1 029 (34.4)	464 (30.2)	208.761**
	绿地	2 183 (42.8)	2 980 (45.6)	1 438 (48.0)	752 (48.9)	
	滨水步道	2 248 (44.1)	3 106 (47.5)	1 344 (44.9)	677 (44.0)	
	跑步道	1 656 (32.5)	2 114 (32.3)	945 (31.6)	439 (28.6)	
	健身运动场	1 376 (27.0)	1 877 (28.7)	746 (24.9)	302 (19.6)	
	儿童游戏场	616 (12.1)	1 142 (17.5)	496 (16.6)	178 (11.6)	

* p<0.05 ** p<0.01

资料来源:《黄浦江东岸开放空间贯通研究报告》。

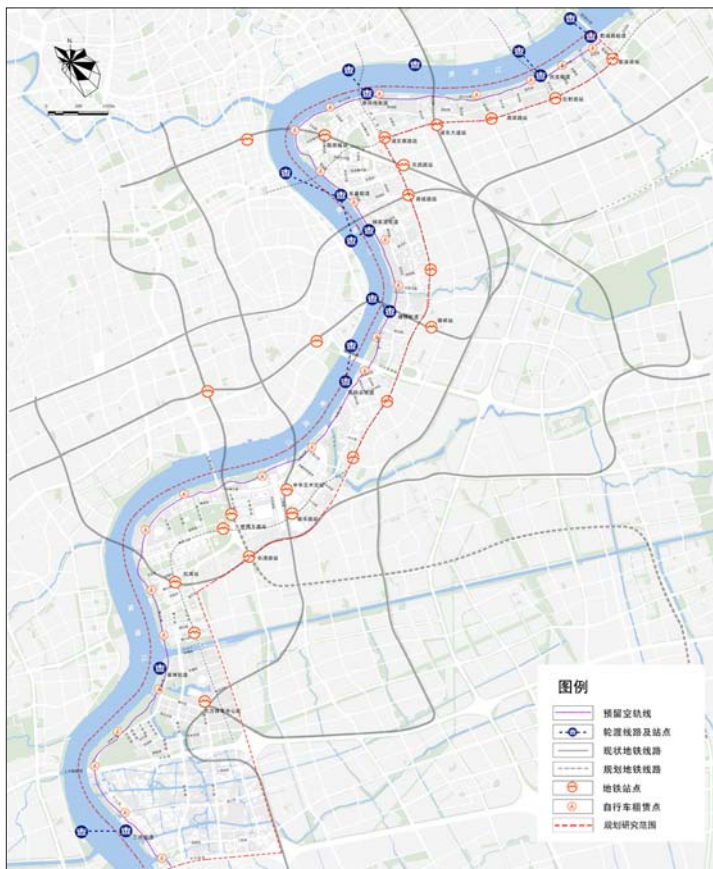


图6 浦江东岸公共交通规划图
资料来源:《黄浦江东岸滨江开放空间总体概念设计方案》。

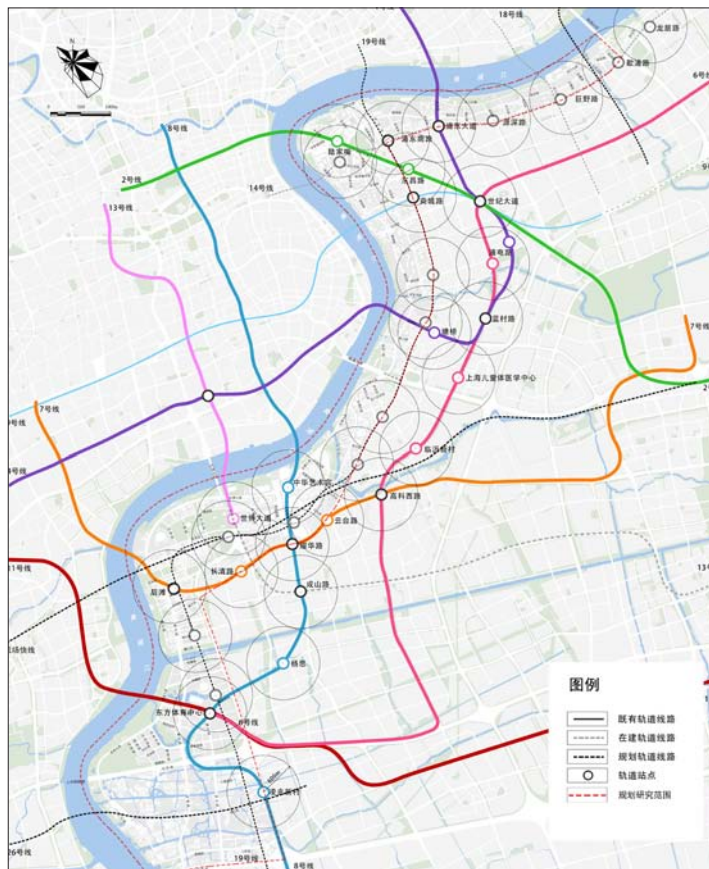


图7 浦江东岸轨道交通规划图
资料来源:《黄浦江东岸滨江开放空间总体概念设计方案》。

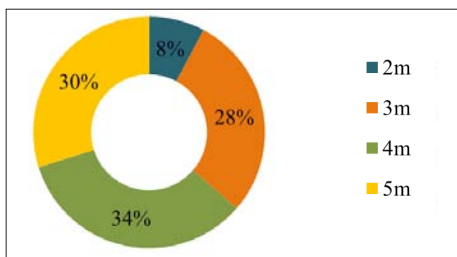


图7 跑步道适宜宽度统计图
资料来源:笔者自绘。

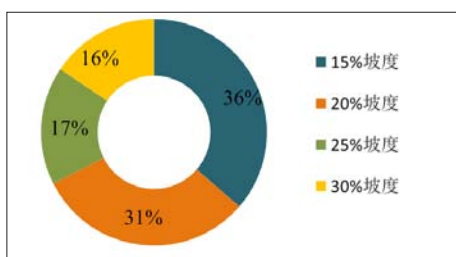


图8 跑步道最大坡度统计图
资料来源:笔者自绘。

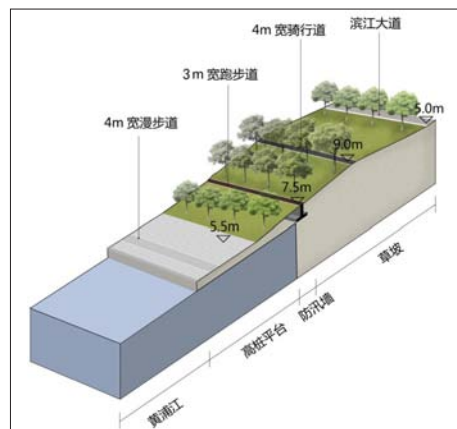


图9 浦江东岸慢行系统剖面示意图
资料来源:《黄浦江东岸滨江开放空间总体概念设计方案》。

可以分为骑行、跑步和漫步,这三者分别对于运动空间有着一定的要求。

骑行的运动速度较快,出于安全角度考虑,绝大多数人(95%)认为骑行道应设置为双向,并保证足够的安全宽度。骑行道坡度不宜大于8%,且采用沥青等防滑材料。

跑步的运动速度相对较快,具有一定安全隐患,因此近6成的跑友希望跑步道宽度在3—4m。这一宽度可以满足较为舒适的跑步体验,能

够3人并排跑步,并留有可供超越的安全宽度。就跑步道坡度而言,大多数跑友表示并不介意,坡度训练也可作为日常跑步的一部分,更好地锻炼跑者的耐力。就跑步道材质而言,绝大多数(96.1%)跑者倾向于选择彩色塑胶和透水沥青,仅有个别跑友选择了石材、混凝土等硬质材料(图8-图9)。

漫步的运动速度较缓,兼顾运动、观景、休闲等目的,因此对于步道空间的接受度较为宽

泛。大多数受访者对于漫步道的宽度和材质没有特殊要求,可由场地本身条件来定,最佳情况下宽度应大于4m。

基于以上公众参与反馈信息,综合考虑景观设计、周边设施、地形条件等因素,合理布置

畅通连续的漫步道、骑行道、跑步道,使之串联滨江配套设施、公共空间和主要出入口节点,成为支撑浦江东岸全线的“主动脉”。低线漫步道、中线跑步道、高线骑行道构成了典型浦江东岸的空间断面(图10)。

就慢行三道的详细设计而言,在遵守相关规范和法规的基础上,参考运动者建议,将漫步道、跑步道、骑行道的最低宽度规定为4 m、3 m、4 m;当场地空间受限制时,慢行三道可以合并设置,合设时总宽度不小于4.5 m。将跑步道和骑行道的路面铺装规定统一使用透水沥青,既能为运动者提供具有缓冲的安全路面,又能兼顾后期管理维护的考虑。同时,慢行三道须满足相关规范对于坡度和转弯半径的要求,并利用顺滑的曲线线型,与周边出入口和广场空间顺畅衔接,以最大程度地满足市民的运动便利和安全(表3)。

2.5.4 公共空间

现状浦江东岸可供游客集中休憩和活动的广场空间较少,且分布不均衡,主要分布在上海船厂滨江绿地、老白渡绿地、世博公园和前滩休闲公园等区段。与此同时,浦江东岸游客的游憩需求表现出多样化和差异化的特点,更凸显出滨江公共空间的不足(图11-图12)。

以往以绿量为主要考虑标准的公园设计模式,在浦江东岸这类高密度城市滨水区并不合适。因此在本次规划中,以市民的活动为导向,

适度降低绿地率,增加可以供人们停留、休息、运动、观景的硬质活动空间比例,打造活动丰富、容量弹性的公共空间系统。结合腹地功能、区段定位、交通区位、设施布局等因素考虑,基本按照“每1 000 m设置一处节点广场、每500 m设置一处小型广场”的标准,合理规划不同尺度的开放空间,形成具有序列感的滨江开放空间体系(图13)。节点广场将保证景观的开阔性,能够举行大型展演活动,绿地和广场均有良好的开放性,面积不小于1 000 m²;小型广场在滨水公园绿地内部创造尺度较小的交往空间,以“精致、小巧、多样”为原则,创建富有趣味、

形式多样的环境,面积不小于500 m²。同时,鼓励绿地按照“乔木+草坪”的形式进行种植设计,可以形成供游客露营野餐、休憩活动的疏林草地景观,既体现生态性,也保证视线舒朗、安全可达。

2.5.5 服务设施

根据公众参与信息反馈,人们对于东岸公共服务设施有着多样的需求,包括:公共厕所、旅游咨询、紧急求助、更衣储物、健身运动、历史教育、艺术展示、餐饮消费、休憩观景等,其中使用最为频繁的服务设施为座椅(47.4%)、公共厕所(40.2%)和商业零售(39.1%)。而浦江

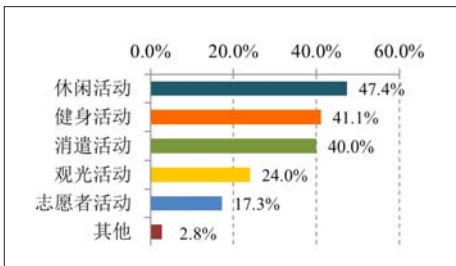


图11 游憩活动类型分析图
资料来源:笔者自绘。

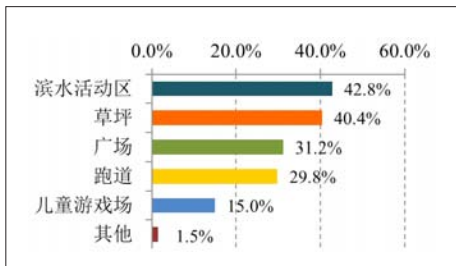


图12 最希望增加的空间类型分析图
资料来源:笔者自绘。

表3 慢行三道技术规定要求

	漫步道	跑步道	骑行道	步道合设
净宽要求(m) (不含缘石)	—	2.5	3.5	4.5
总宽要求(m) (含缘石)	4	3	4	5
适宜纵坡坡度(%)	—	2—5	2—3	2—5
材质	砖材(推荐)	透水沥青	透水沥青	透水沥青

资料来源:《黄浦江东岸滨江开放空间设计导则》。

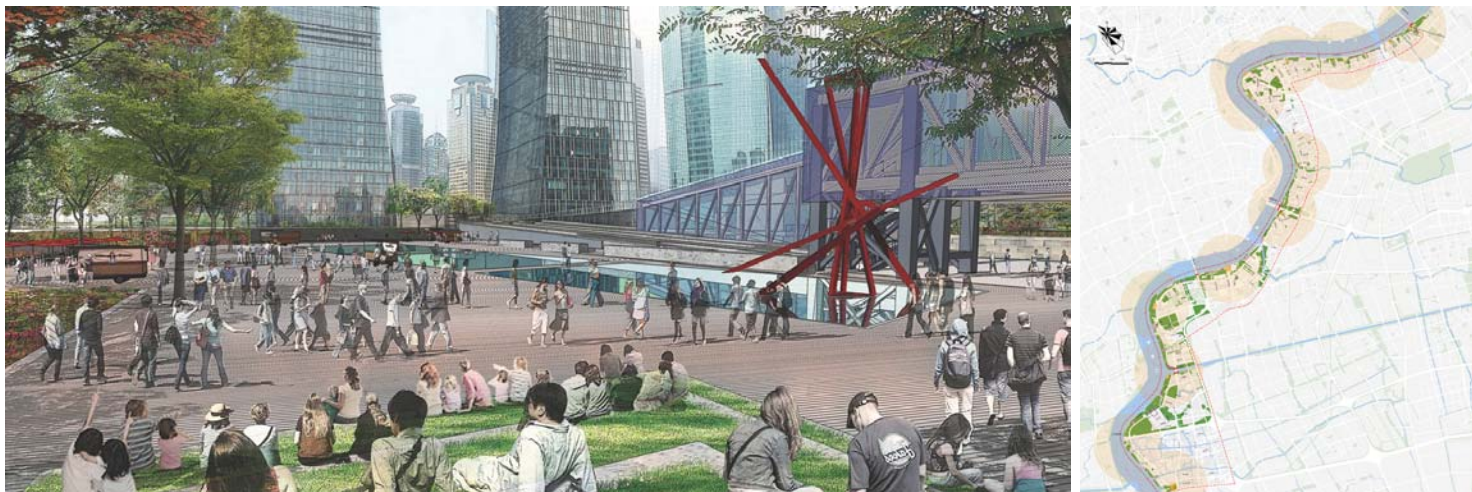


图13 浦江东岸公共空间规划及效果图
资料来源:《黄浦江东岸滨江开放空间设计导则》。



图14 服务设施使用率分析图
资料来源：笔者自绘。

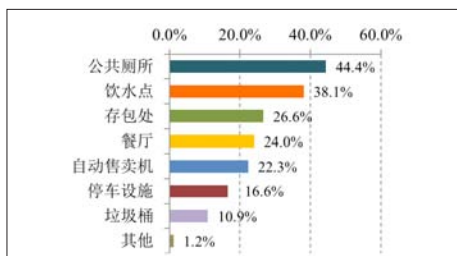


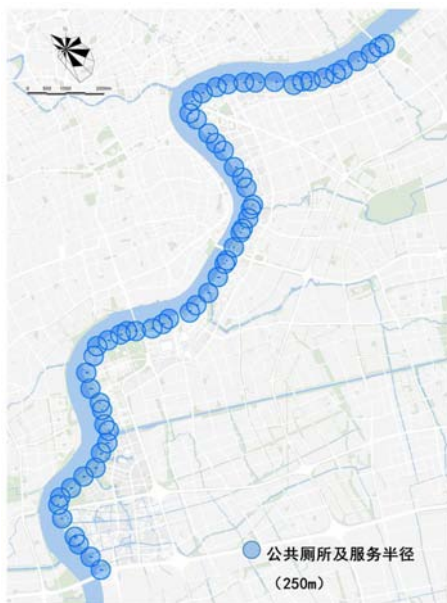
图15 最希望增加的服务设施分析图
资料来源：笔者自绘。

东岸现状服务设施较为匮乏，与多样化的游憩需求存在矛盾，厕所（44.4%）、饮水点（38.1%）和存包处（26.6%）是滨江游客最希望增加的设施（图14-图15）。

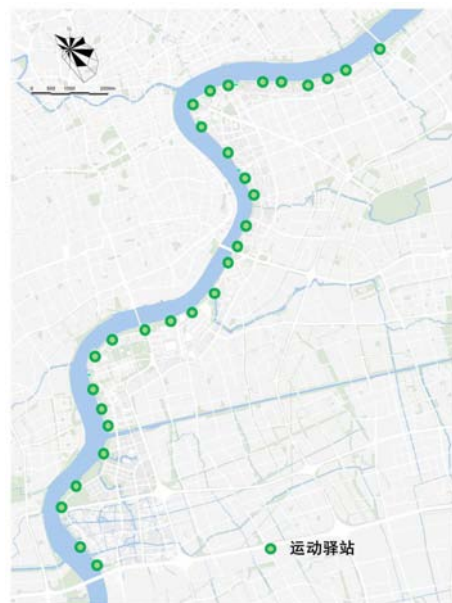
为满足多元化、多层次的服务设施需求，规划充分利用周边现有服务设施，依托现状建筑复合配置功能；在没有可利用现状建筑的区段，则鼓励使用可移动设施，减少建设和维护成本，体现生态环保的建设要求。基于使用者活动需求、游憩需求、管理需求完善公共空间的服务功能，并将公共服务配套设施分为基础类、提升类、管理类3类。

基础类设施包括环卫设施、运动驿站、停车设施、休息点等，从使用者角度出发，结合人们的使用需求和运动习惯，集约化地提供慢行活动必要的配套服务功能，包含公厕、更衣、存包、饮水、休息等切实所需的功能；提升类设施包括文化设施、旅游设施、智慧设施等，形成黄浦江地域特色，例如将浦东东岸现状保留的历史建筑改造为展览馆、艺术馆；管理类设施包括对公园提供日常管理服务的相应设施。

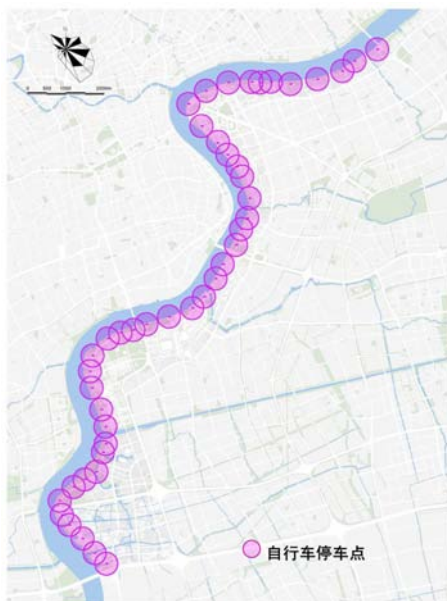
基础类设施的布局需遵循一定的服务半径，均匀布置，满足人们的基本需求，实现浦江



a) 环卫设施



b) 运动驿站



c) 环卫设施



d) 文化设施

图16 浦东东岸服务设施规划布局图
资料来源：《黄浦江东岸滨江开放空间总体概念设计方案》。

东岸全覆盖的要求；提升类设施的布局需根据不同区段的腹地功能、活动需求的差异，满足文化宣传、艺术展示、商业服务、体育休闲等多样化的功能需求；管理类设施则根据各个公园管理者的使用需求，按需合理设置（图16）。


2.5.6 视觉标志

视觉景观是人们对公共空间最直观的体

验，整体风貌的协调性有助于让视觉享受更舒适，节点景观的标志性有助于聚焦人们的目光。现状浦东东岸的视觉标志物主要集中在陆家嘴滨江段和世博滨江段，中华艺术宫（20.1%）、梅赛德斯奔驰文化中心（14.5%）、世博轴（13.1%）和东方明珠（12.8%）是人们印象最为深刻的特色建筑物。

浦江东岸的视觉景观设计强调两岸滨江环境风貌的整体协调,与对岸良好互动,并通过景观和环境设计,强化东岸独特的视觉体验和空间识别性,形成具有独特吸引力的城市观景点。通过景观灯光提升项目实施,将统一和增强浦江东岸的视觉景观效果。22处功能多元、造型各异的驿站将成为浦江东岸的标志性节点,为游客创造出多元丰富的城市游憩体验,彰显城市公共空间的人文关怀。同时,15座“云桥”连接河口、渡口等断点,成为浦江东岸新的亮点和景观标志。

3 结论

公众参与式规划设计强调两个关键点,即参与人群的多样性和参与过程的全面性^[9]。参与人群的多样性要求规划设计师关注与场地相关的不同职业、不同年龄、不同社会背景的人群,挖掘归纳其核心诉求,有针对性地开展规划设计。参与过程的全面性要求公众参与渗透到项目的各个环节:在项目初期,通过集思广益,如头脑风暴等形式引发社会的广泛思考,并通过多种形式的调研收集各类利益相关者的意见;在项目中期,引导利益相关者的代表加入项目团队,以公众需求为导向,平衡各方利益,共同推进方案深化;在项目末期,社会大众可以起到把关和监督的作用,为项目实施落地打下基础。当然,市民作为公众参与的主体,也有其专业和视野的局限性。因此邀请来自城市规划、建筑设计、灯光照明、园林植物、智慧城市等多个行业的专家学者,组成跨学科评审委员会,对于规划设计的最终成果进行把关,体现公众参与的全过程和跨领域的特点。

参考文献 References

[1] 章征涛,孙萍遥.我国城市规划公众参与机制现状思考[J].团结,2016(3):41-44.
ZHANG Zhengtao, SUN Pingyao. Thinking on current situation of urban planning public participation mechanism in China [J]. Unity, 2016(3): 41-44.

[2] ARNSTEIN S. A ladder of citizen participation [J]. Journal of the American Institute of Planners, 1969 (35): 216-224.

[3] 郭安宇.我国城市规划公众参与研究——以红光组团控规修编为例[D].成都:西南交通大学,2016.
GUO Anyu. Study on urban planning public participation in China: an example of regulatory plan revision of Hongguang cluster [D]. Chengdu: Southwest Jiaotong University, 2016.

[4] 张哲,周艺.系统观下的“阶梯理论”——城乡规划中公众参与特征解读[J].华中建筑,2015(11):22-25.
ZHANG Zhe, ZHOU Yi. Study on theory of ladder with systematic perspective: understanding of characteristic of urban planning public participation [J]. Huazhong Architecture, 2015 (11): 22-25.

[5] 栾景亮.近十年来我国城乡规划的公众参与[J].北京规划建设,2016(2):99-101.
LUAN Jingliang. Urban planning public participation in China in recent ten years [J]. Beijing Planning and Construction, 2016 (2): 99-101.

[6] 侯丽.城市更新语境下的城市公共空间与规划[J].上海城市规划,2013(6):43-48.
HOU Li. Planning of urban public space in the context of urban renewal [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2013 (6): 43-48.

[7] 刘璇.刍议上海市城市控制性详细规划制定中的公众参与[J].上海城市规划,2016(4):98-102.
LIU Xuan. Discussion of public participation in Shanghai regulatory plan revision [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2016 (4): 98-102.

[8] 归云斐.上海市市民游憩需求偏好研究[J].上海城市规划,2016(3):102-108.
GUI Yunfei. Study on recreational demand preference of Shanghai citizen[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2016 (3): 102-108.

[9] 刘晓书.我国城市规划公众参与探讨[J].住宅与房地产,2016(3):89.
LIU Xiaoshu. Discussion of urban planning public participation in China [J]. Residential and Real Estate, 2016 (3): 89.

本刊2018年第4期(总第141期)勘误表

位置	误	正
第1页 作者简介	重庆大学建筑与城市规划学院 山地城市建设与新技术教育部 重点实验室	重庆大学建筑城规学院 山地城镇建设与新技术教育部重 点实验室