

人本视角下墨尔本中心区可步行街道空间营造 经验与启示

Experience and Enlightenment of Street Space Construction in Melbourne Central District from a Humanistic Perspective

吴泽宇 WU Zeyu

摘要 以机动交通主导的功能主义城市将步行行为边缘化,而倡导人本设计及让城市回归街道生活的声音日益强烈。20世纪80年代至今,墨尔本秉承以人为本的规划设计理念,将街道空间成功转型为具备“交通空间—公共空间”双重属性的可步行性活力场所。其中心区街道空间发展历程大致分为快速建设期、中心衰退期、街道复兴期3个阶段。在人本视角下,将街道复兴时期的街道空间统筹和建设经验归纳为政策支持、系统协同、人本设计3个层面,并提出我国街巷空间营造的优化建议,以期为我国城市步行空间构建提供借鉴。

Abstract The functionalist cities dominated by motorized traffic have marginalized the walk behavior, and the voice of advocating humanistic design and making the city return to street life has become increasingly intense. Since the 1980s, Melbourne has succeeded in transforming street space into a walking and dynamic place with dual attributes of "traffic space-public space", adhering to the concept of people-oriented planning and design. The development process of street space in the central district can be roughly divided into three stages: the rapid construction period, the central recession period and the street renaissance period. From the perspective of humanism, this paper summarizes the experience of street space planning and construction in the street renaissance period from three levels, and puts forward some suggestions on the optimization of street space construction in China.

关键词 可步行性;街道空间;城市设计;墨尔本中心区

Key words walkability; street space; urban design; Melbourne CBD

文章编号 1673-8985 (2020) 01-0099-06 中图分类号 TU981 文献标志码 A

DOI 10.11982/j. supr. 20200117

作者简介

吴泽宇

江苏省城市规划设计研究院
规划师,硕士

0 引言

19世纪后期,以汽车为中心的机动化交通组织模式在欧洲兴起,并于20世纪20年代伴随功能主义交通规划思想蔓延全球。肆意纵横的机动车道打破了街巷空间的亲密尺度,导致传统步行体系的网络性和连通性丧失^[1]。如今,步行行为边缘化已成为全球性问题。

倡导以人为本和重新回归街道生活的声音日益强烈。自英国布坎南报告明确指出步行环境的重要性后,改善步行环境对城市生态、社会、健康等层面可持续发展的价值被逐渐挖掘和认可^[2]。雅各布斯、扬·盖尔、塞缪尔·施瓦

茨等学者分别在其相关著作中阐述了步行活动对城市活力的重要作用^①。美国全球城市设计倡议协会(GDCI)更是在2018年发布的《全球街道设计指南》中,倡导让“行人”再次回到交通组织的中心地位^[3]。在大致经历了“人车分离”“交通安宁”“街道共享”3个阶段的世界范围设计思潮转变之后^②,以人为本的街道空间组织模式将成为未来可持续发展城市的必然选择。

过去数十年的快速机动化建设,使我国“人让车”的街道使用方式根深蒂固,步行系统急剧衰退^[4],产生了大量令人不快、困难重

注释 ① 雅各布斯在《伟大的街道》中分析了优质街道在尺度、平面、断面和使用方式上的人性化设计细节;扬·盖尔在《公共空间·公共生活》等著作中阐述了如何推进哥本哈根等城市由汽车主导向人本主导的城市设计转变;塞缪尔·施瓦茨在《智慧街道:城市的崛起与汽车的衰落》中指出了千禧一代对美国步行城市发展的新态度。

② “人车分流”理论主要源于两种思潮:一种是雷德伯恩体系提倡的社区内外的人车分离和道路分级系统;另一种是柯布西耶提倡的完全独立分离的人车系统;“交通安宁”强调限制机动车速度来降低人车冲突,鼓励步行活动;“街道共享”理论强调人与车辆的交通平等地位,意图通过规划设计使各种交通和谐共处。

重的步行环境^[5]。其问题主要体现为步行网络不连续、步行活动不安全、步行空间不舒适,以及交通转换不方便4个方面。在由“增量扩张”向“存量规划”、“粗放式”向“精细化”的城市发展模式转变背景下,城市公共空间的可步行性问题备受关注^[6-7]。在此方面,相较于英国、德国、澳大利亚等西方国家,我国可步行城市领域的研究和实践还处于起步阶段^[8],在政策引导、系统规划、空间设计等方面均存在较大差距。因此,本文从人本视角对墨尔本中心区可步行性街道空间的建设经验进行剖析,以期为我国城市街道空间的品质提升提供有效参考。

1 墨尔本中心区街道空间的发展历程

墨尔本为澳大利亚南部的滨海城市,是维多利亚州首府和澳大利亚第2大城市。作为一个年轻而充满活力的国际化都市,墨尔本在不满200年的建城史中成绩斐然,曾在2011—2017年连续7年被联合国人居署评为“全球最适合人类居住的城市”,在人性化城市设计方面积累了丰富的实践经验^[9]。

墨尔本中心区(CBD或称Central city)是城市发展的核心地带,其结构原型是规划师罗伯特·霍德尔(Robert Hoddle)在建设初期设计的霍德尔网(Hoddle Grid)。由于原始结构中并没有预留公共空间,后期发展时,墨尔本政府试图通过梳理交通系统,使部分街道承担起公共空间职能^[10],并成功将其转型成为具有双重属性的城市活力空间。墨尔本的街道空间建设与城市发展存在着明确的耦合关系,其中心区街道空间的发展演变可大致划分为以下3个时期。

1.1 快速建设期(1830s—1920s)

墨尔本诞生于19世纪初,源于英国政府的殖民。1837年构建的霍德尔网深受英国启蒙运动新古典主义影响,强调在规划层面的理性与平等。道路以“四横九纵”的均质正交网络为基本骨架,并将街道分为3级:阔街(Broad streets,约30 m)、小路(Little

streets,约10 m)、巷道(Laneways,约5 m以下)。其建设用地被切分为长1.6 km,宽0.8 km的规则单元,并基本延续至今。

统一尺度的规划单元承载了殖民政府要将土地快速建设、售卖并转化为经济收益的运作意志,对于街道空间的建设多关注于道路的建设效率、质量,以及扬尘和内涝等基本问题。出于规避群众游行的政治考虑,霍德尔网中没有预留大面积公共空间,城市公共体验缺失。同时,由于产权归属影响,巷道多数被私人占据,步行的连通性有限。总体而言,此时的城市步行环境并不怡人。

1.2 中心衰退期(1920s—1980s)

机动化和中心衰退使得墨尔本的城市发展陷入低谷。布朗梅(Brown May)在《我们的旅程:墨尔本的街道生活》^③中指出,1920年代,汽车彻底改变了墨尔本街道的社会体验,精力充沛和狂热的街道生活逐渐消失^[11]。街道陷入了车辆与行人竞争的混乱状态,政府以“人车分离”的方式划分出明确的车道,同时路权分配开始向机动车倾斜。1954年的《墨尔本规划报告》中规定的4种中心区典型街道断面均以机动车为组织核心。以58 m宽的主干路为例,机动车道占据其中的39 m,而人行空间仅占8.5 m^[12]。

郊区化和中心衰退现象伴随机动化交通一起到来,使这一时期的墨尔本被称为“面包圈城市”。机动化导致居住功能以低密度向郊区蔓延、外围更加便捷的现代购物中心兴起。因此墨尔本中心区人口迅速下降,城市空间衰退。街道“失活”是这一时期的典型特征,生活性活动基本丧失,甚至呈现夜间无人出行的尴尬状态。布朗梅将这一时期的墨尔本称为“可怕夜晚之城”。

1.3 街道复兴期(1980s至今)

为复兴中心城区活力,维多利亚州政府在多方面进行尝试。比如,建造高层住宅和办公楼增加中心区容积率;将原有大体量商业、工业建筑改造为公寓增加中心区居住功能;

将大型项目改造为综合体以促进城市功能混合等^[13]。

其中,重视和提升城市的可步行性是墨尔本规划委员会自1980年代以来一直贯彻的城市复兴思路。增加城市中心区的步行活动被认为有利于发挥聚集效应,产生知识交换和经济价值,并对城市景观塑造起到正面作用。由此也衍生出了众多相关规划管理成果(见表1)。其中,1985年制定的《人性化的街道——墨尔本市中心活动区步行策略》对人车关系进行了初步探索^[14];1994年起,与扬·盖尔(Jan Gehl)展开了长达10年的关于中心区公共空间发展策略合作,并制定了《墨尔本人性化空间规划》,极大地推动了中心城区街道空间的人性化设计^[15];2013年更新的《墨尔本道路安全规划》以慢行安全为对象对中心区交通网络提出多项改进意见^[16];2014年制定的《墨尔本步行计划》对与步行相关的城市街道空间设计和倡议行为进行了全面梳理^[17];2018年制定的《墨尔本中心区设计指南》进一步强调街道可步行性是中心区的重点设计原则之一^[18]。

从实践结果来看,墨尔本对街道空间的重塑卓有成效,街道空间以行人及公共交通为主导,机动车进入数量被有效抑制,街道活动增多,步行活力显著提升。城市中心区步行连通性和经济效益远胜于外围地区(见图1)。1993—2004年的跟踪数据显示,墨尔本中心区日间步行人数增加了39%,而夜间步行人数增加了98%,街边咖啡馆数量在10年间增加了4倍^[19]。《墨尔本步行计划》指出,至2010年,墨尔本中心区66%的内部交通通勤方式为步行,而机动车出行仅占15%,且在持续下降。目前,在墨尔本中心区,以步行作为出行方式的游客和当地人仍在逐年增多。

2 墨尔本可步行性街道空间营造经验解读

2.1 政策支持:政策法规是街道有序营造的执行保障

城市步行系统的建设不是单纯的一条街、

注释 ③ 本书英文原名为《Melbourne street life: the itinerary of our days》,此处笔者对书名进行简单直译。

一片区域的空间设计,具有活力的城市街道需要良好的顶层设计和多层次、多群体共同维护完善。墨尔本中心区步行系统的成功运作,首先依赖于执政部门和管理部门的细致协作。

从角色与作用的角度看,维多利亚政府依据规划研究,先后颁布或修编了诸如《交通一体化法令(2010)》《地方活动法(2009)》《街头活动政策(2011)》,以及《涂鸦管理计划(2014)》等法规、政策或管理办法,对具体的道路限速、限行、限停,以及街道合法活动、许可申领等进行明确规定,为街道步行系统规划提供实施保障;管理部门(主要为交通部门、警察等)以政府法令政策为依据,通过机动车交通监管、信号系统调控,以及“外松内紧”的人员不定期抽检等方式,将人群活动的规范性与个人信用体系相关联,保障公共交通系统与慢行系统按照规划意图运作,为步行行为提供稳定有序的运作环境。

以道路步行安全管控为例。2003年起,澳大利亚政府采用瑞典与荷兰开发的道路安全系统建设理念,认为“行人在道路系统中处于弱势并且容易犯错,但死亡和严重伤害事故是不可接受的,道路系统设计必须预期并适应人为错误”,并提出安全设计的关键在于当人车冲撞事故发生时,冲击力必须保持在致死或导致重伤的阈值以下,因此限制车辆行驶速度成为安全设计的重要手段。在此顶层思想引导下,墨尔本政府依据《墨尔本道路安全规划》对中心区道路速度实行如下限制措施,并由管理部门严格监管:①霍德尔网内的所有机动车道速度限制在40 km/h以下;②部分巷道行人车共享模式,速度限制在10 km/h以下,特定时段禁止车辆通行;③通过部分路段非正式穿越合法化和监测调整信号灯配时等方式,减少路口人车矛盾。就管控结果而言,规划意图在具体实施中得到良好贯彻。

2.2 系统协同:“慢行优先”理念主导的多系统协同建设

2.2.1 土地利用高效混合

优质、便捷的城区步行环境建立在功能高

表1 部分优化街道的相关规划及主要内容(法规除外)

相关文件	时间	部分主要内容
《人性化的街道——墨尔本市中心活动区步行策略》	1985年	确立步行优先原则,增设、完善步行网络,提升重要节点步行联系; 拓宽街道、增设遮蔽物和休闲设施、建筑退让,提高步行舒适性; 减少天桥、转折、高差,以确保步行便捷和无障碍措施完善; 为火车站、滨河区等重要节点提供步行路径联系
《墨尔本人性化空间规划》(1994—2015年期间经历数次修编)	1994年初版	关注宜居性研究,确定以5 km/h的速度缓步前进的行人为城市服务对象; 主张塑造个性鲜明的公共空间、关注背街小巷活力等来吸引居民回归; 从步行系统、公共空间、社会交往、城市魅力等方面提出宜居城市建议
《墨尔本街头活动政策》	2011年	明确定义各类允许的长短期街道活动、许可类型、许可时间
《墨尔本道路安全规划》	2013年修编	霍德尔网内机动车道限速40 km/h,以确保步行安全; 设计低速街道,部分人车共用车道限速10 km/h,特定时刻变为步行街; 降低中心区信号灯红灯时长,提供优先绿灯机会,减少步行等候时间; 与相关残障团体合作,提供弱势群体无障碍设施改进方案; 对事故多发地带、行车盲点进行监控优化,规避人车事故
《墨尔本步行计划》	2014年	开发基于数字技术人流监测和评估体系、实现智能信号灯配时; 挖掘潜在步行连接通道,进一步完善步行路网,提升可达性; 指定高频率步行街道,使其进一步以公共交通及慢行为主导; 将部分巷道(Laneway)转变为人车共享区域,允许餐饮行为占道; 部分路口新增停车线,人行道有人经过时车辆必须在停车线后等待; 增加正式过街通道和交叉路口,以应对行人的过街困难; 非正式过街合法化,通过设计保证行人在非交叉口安全通过
《墨尔本涂鸦管理计划》	2014年修编	明确界定“街头艺术”与“涂鸦”的关系,指出涂鸦需要被定期清理; 保护和展示特定区域具有艺术价值的“街头艺术”
《墨尔本中心区设计指南》	2018年	进一步挖掘、连通中心区潜在人行通道及有覆盖物的半室外通道; 规定长度超过100 m的街区设置人行通道,以分隔削减地块规模; 规定除退让出有价值的公共空间外,其余新建建筑需紧贴街道边界

资料来源:笔者自制。

度混合、空间高度开放,且具有一定开发强度的城市区域之上。扬·盖尔在《墨尔本人性化空间规划》中对现代主义明确的功能分区进行了反思,强调土地功能混合利用对激发城市活力的重要作用。墨尔本中心区主要利用4类方式实现土地功能的多元混合与共享,以达到促进短距离步行的激励作用:①将高层、超高层办公楼及公寓等开发项目集中布局在中心城区范围内,实现土地开发的高度集约和一定程度的职住平衡;②对占地规模大、功能单一、人群活力较低的建筑群进行改造,实现建筑功能的复合利用,如邀请丹顿·考克·马歇尔(Denton Corker Marshall)等建筑师团队,对维多利

亚女王医院旧址进行高密度城市综合体改造(QV项目);③围绕中心区合理布局丰富的城市服务功能,如皇后市场、旗杆公园、市公共图书馆,以及特色商业街等,塑造20分钟生活圈;④强调公共建筑、大学建筑群(皇家墨尔本及墨尔本大学建筑群),以及高层楼宇的沿街界面和部分地下空间的开放共享,以提供城市人群通过、短时休憩和商业购物等活动。

2.2.2 公共交通系统协调

大尺度空间的移动可达,建立在完整便捷的步行系统与各类公共交通间的自如转换上。否则,在超出合理步行范围的区域中,居民将更加依赖汽车代步。墨尔本中心区主要通过3

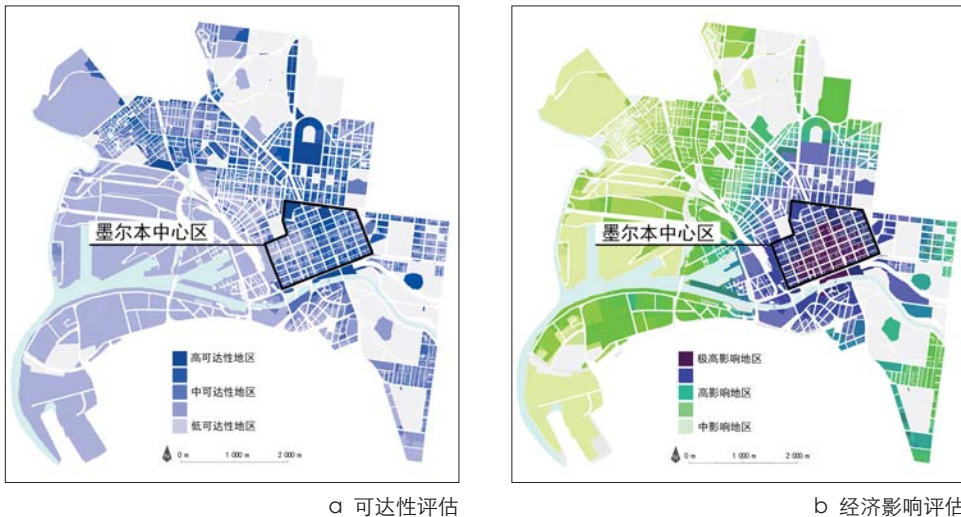


图1 2014年墨尔本步行网络评估
资料来源: Road Safety Plan, City of Melbourne, 2014。

表2 斯旺斯顿大街 (Swanston St) 街道空间改造概况

改造前后断面比较	
设计目标	增强城市街道可识别性, 优化居民体验 创造有吸引力、人性化、安全的公共空间 提供居民社交聚集的场所 为街道艺术和活动提供场地
	公共机构 (政府相关机构、电车公司等) 私人集团、合伙企业、企业协会等 公民协会及运输工人工会 设计师及工程师
参与团体	增加人行空间宽度 提高街道功能易读性 设置专用自行车道 提供上下客平台, 加强连接性 取消汽车和出租车车道 采用高品质铺面和装饰材料 布置定制的照明及街道家具 重新调整公交站点布局

资料来源: 笔者根据《全球街道设计指南》整理改制。

种途径强化公共交通与步行系统的协调统筹, 为其优先级赋权: ①以有轨电车为主要公共交通方式, 设立有轨电车免费区域 (Free trams zone), 范围包括大部分中心区以及火车站区域, 通过经济激励手段提高步行出行积极性, 并基本实现居民以“有轨电车+自行车”的模式, 可在20—30 min内抵达中心区任意区域; ②关注步行系统与公共交通的高频率换乘节点, 如有轨电车站、火车站和地铁站等, 通过步行优先的穿越设计、等候区设计, 以及无障碍设计, 提高公共交通系统与步行系统的对接效

率, 进一步缩短居民步行出行花费的时间成本 (见图2-图3); ③对道路断面形式进行全面改造, 形成以公共交通与慢行交通为主导的交通体系 (见表2)。

2.2.3 慢行交通系统自治

连通性是慢行网络必须关注的重点问题。诸如城市支路网稀疏、断头路过多、铁路或主干路繁忙等问题都会导致步行连通性降低, 增加到达目的地所需时间, 间接抑制步行活动。早期的霍德尔网络街区尺度较大, 步行连通性有限。为此, 墨尔本中心区主要通过3种方式实

现慢行系统的完整自治: ①通过加密步行路网增强连通性, 对因私占用造成断头路的潜在巷道, 通过产权流转改造为步行道路, 对于无法拆除或历史建筑占据的潜在巷道, 将建筑内部改造为具有上盖物遮蔽的半室外拱廊或步行街 (见图4); ②步行系统与自行车系统进一步分离, 设置自行车专用道, 减少对步行的干扰, 提高步行安全性; ③引入智能管控系统对信号灯进行实时调配, 合理调整路口等待时间, 减少步行断点。

2.3 人本设计: 重视“自下而上”对街道空间的利好改变

2.3.1 重视小微尺度步行舒适性改造

路径本身的空间品质和舒适性是影响居民步行体验的直接因素。常在街道空间发生的活动行为包括行、逛、游、驻、坐等, 而理想的步行路径应当是相对宽敞、功能明确, 且能提供承载此类多样行为的场所空间。墨尔本中心区的小微尺度改造设计主要包括: ①荫蔽空间设计。涵盖树荫遮蔽、骑楼廊道、建筑出挑, 以及商户自发扩展的遮阳棚等, 协助商业活动的顺利展开, 甚至形成荫蔽网络, 为应对各类天气情况提供便利。②街道家具设计。涵盖各类座椅、餐桌、雕塑、花池、电话亭, 以及充值服务设备等, 在长达6—10 m的建筑前区提供灵活组织街道家具的可能性, 充分激发街道活力和社交行为。③零散空间设计。通过以街道涂鸦、增加休闲设施等方式, 使街巷死角和低活力空间向公共场所转变。

2.3.2 重视艺术性、生活性街头活动

扬·盖尔认为高品质的街道可以促进自发性活动和社会性活动的产生^[20]。墨尔本具有生命力的街道生活氛围和随处可见的社会交往行为, 与“合法占道餐饮”及“合法街头活动”息息相关 (见图5-图6)。“合法占道餐饮”是地方政府有意将特定时刻的商业占道行为合法化的激励举措, 鼓励餐厅、咖啡厅、酒吧等餐饮设施在不影响行走的情况下, 利用空余步行空间布置桌椅等餐饮设施, 并鼓励沿街建筑与街道发生联系。“合法街头活动”在

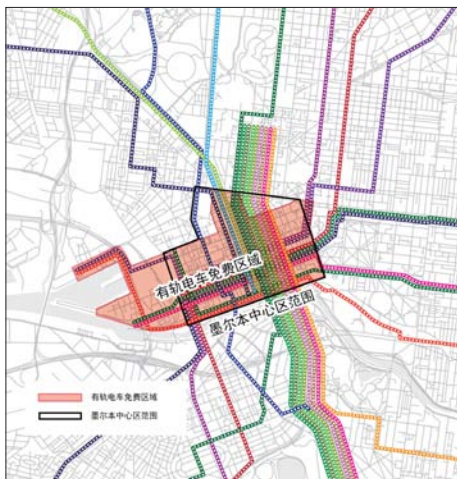


图2 2009年墨尔本中心区有轨电车线

资料来源: Transport Strategy, City of Melbourne, 2012。



图3 2009年墨尔本步行系统与公共交通对接规划

资料来源: Transport Strategy, City of Melbourne, 2012。

《墨尔本街头活动政策》中被明确规定为2种类型:①长期活动,如报刊亭、餐饮巴士、鲜花亭等,许可有效时间为3—5年;②短期活动,如街头表演(乐器表演、歌手表演、舞蹈、雕塑、铺面绘画艺术等)、节事活动中的街头交易、临时市场等,需具备对应许可,其有效时间由数天到一年不等。上述自发性的街头行为均受到《地方活动法规》(2009)保护。公共政策支持下的规范化街头活动和节庆活动,对本地商业繁荣和中心城区旅游业发展起到积极作用^[21]。

2.3.3 重视非盈利组织的利好行为

非盈利组织的自发行为具有较强的监督和建议作用,受到墨尔本政府配合关注。其中与街道空间相关的利好行为包括“街道安全教育活动”以及“街道美化活动”两类。街道

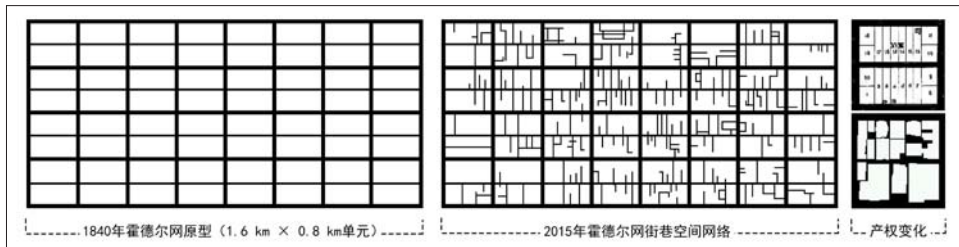


图4 1840—2015年霍德尔网内部街巷体系变化图

资料来源:笔者自绘。



图5 短期授权的街头艺术活动

资料来源:笔者自摄。



图6 合法占道的餐饮设施与雕塑

资料来源:笔者自摄。

安全教育活动包括与维多利亚政府部门协作的“用心出行 (Move mindfully)”、“红绿人运动 (Red man green man)”、“道路安全教育 (Road safety education)”,以及“一米距离 (A meter matters)”等,通过各类形式的公众参与活动,及社交网络、媒体宣传提高公众交通安全意识。街道美化活动旨在通过公众参与,发现因卫生、侵占、采光通风等问题而失活甚至废弃的街巷空间,并通过清理、彩绘等方式提升活力。

3 对我国步行城市的经验启示

本文的讨论重点是城市设计层面街道空间可步行性的“建构机理和场所营造”^[22]。以人为本是现代城市设计的主流思想之一,也逐渐融入城市建设实践的各个领域。我国经历了近40年的快速城市化建设,多数城市道路系统受机动化影响严重,导致步行空间萎缩,整体步行体验不佳。以人性化方式改造街道空间,已成为未来发展的必然趋势。然而,我国城市步行空间所面临的问题是我国城市经济、人口迅速增长,以及粗放治理下的后遗症,其更新环境与墨尔本有所差异。因此对于墨尔本街道空间的营造经验,需要有选择地借鉴,大致可

归纳为以下几点。

3.1 观念转变:从“人让车”到“车让人”

迫于交通管制的负担、对人行安全的担忧,以及对事后追责的压力,我国与多数机动化蔓延的国家相同,普遍采用“人车分离”的形式,刻板地划分路权,或将人车空间区分到互不干扰的两个维度。从管制结果看,确实规避了高密人口地区交通事故的发生,但诸如交叉口渠化、人行天桥和地下通道的设置,打断了步行行为的连续性,使步行活动障碍重重。同时,也加快了机动车的路面速度,导致步行人群更加弱势而需要保护,陷入“人让车”的恶性循环。

考虑到当前人口稠密、交通环境复杂、行人弱势的现状国情,一步到位的落实“车让人”理念并不现实,但从规划思维转变的角度看,至少应该明确,未来的街道改造必须以“人”为中心,而“宽马路、快车速”是对街道活力的伤害,也是路面危险的来源,改善交通安全环境不在于如何分隔人车流线,而在于如何在公共区域内合理地“慢化”交通,给行人一个自如的行走环境。具体到操作层面,如增加步行板块面积、减少公共区域机动车道数量、重点区域分时

限速,以及交通指示灯智能调节等方式,在城市精细化管控的语境下均可作为借鉴。

3.2 策略转变:从“局地改善”到“整体统筹”

我国在步行环境的实际建设过程中,通常关注于具体项目和局部地区的环境改善,如个别商业步行街建设、少数路段的街面整治,或重要公共节点的慢行改造等,属于“包干”的自我负责形式,在空间上不连续,在时间上不连贯,更难以产生城市级别的系统联系。然而“完整”和“便捷”是步行系统良性发展的基本要求,不仅要求步行网络本身具有一定密度、广度和完整度,还需要与公共交通系统、市政系统,以及景观系统紧密配合。以公共交通系统为例,目前我国城市的机场、高铁站、汽车站等交通换乘枢纽体量普遍较为庞大,通常只注意到区域交通与市内公共交通的快速衔接,对步行进出而言并不舒适。诚然,这与我国人口基数及交通需求有所关联,但并非不可改变,如城际轨道站体就可与大型综合体进行一体化设计,消解机动化体量,使人行空间更加便捷亲民。总体来看,目前城市步行系统的建设地位在整体规划体系中处于弱势,无法和其他系统等量齐观,常在综合交通规划或总体城市设计中一笔带过。事实上,街道空间的系统性改善对于人居环境品质的提升贡献巨大,甚至有学者提出“修立面不如修地面”的感叹。因此,提升步行系统的重要性,从整体层面系统把控步行系统的营造秩序,在彰显以人为本特质的规划体系中显得尤为重要。

3.3 组织转变:从“自上而下”到“上下结合”

步行系统散布在城市的每个角落,仅仅依靠政府部门自上而下的统一管理,往往缺乏必要的能动性和多样性。在墨尔本经验中,大量的街道利好行为来自于商家自发性的店前布置、街头艺术家表演,或临时市场等。这种活力很难被计划或设计出来,而要依赖于“自下而上”的街头事件,甚至是自发地对街道空间进行良性改造。

从我国的发展情况看,街道活力与市井

生活息息相关,甚至更多存在于非正规空间之中,如破墙开店、街头打牌,以及店前区的临时性集会等。然而,目前众多街道更新项目中,时常将非正式行为视作城市风貌的“毒瘤”进行驱逐,如北京东西胡同改造中的“封墙堵洞”就为此类代表。事实上,这种一棍子打死的方式未免矫枉过正,在合理引导及明确条款长效管制下的非正式活动,未尝不能成为街道空间中的美丽景观。同时,在公众参与逐渐渗入城市规划工作框架的现代语境中,个体的需求与特性显得越发重要,“自下而上”的微观行为需要得到“自上而下”的认可并付诸实践。相信在不久的将来,多样而舒适的街道生活将回归我国城市的大街小巷之中。■

参考文献 References

- [1] 迈克尔·索斯沃斯,许俊萍.设计步行城市[J].国际城市规划,2012,27(5):54-64,95.
SOUTHWORTH M, XU Junping. Designing the walkable city[J]. Urban Planning International, 2012, 27(5): 54-64, 95.
- [2] 谭少华,王莹亮,肖健.基于主动式干预的可步行城市策略研究[J].国际城市规划,2016,31(5):61-67.
TAN Shaohua, WANG Yingliang, XIAO Jian. A study on walkable city strategies based on active intervention[J]. Urban Planning International, 2016, 31(5): 61-67.
- [3] 美国全球城市设计倡议协会,美国国家城市交通官员协会.全球街道设计指南[M].王小斐,胡一可,译.南京:江苏凤凰科学技术出版社,2018.
GDCL NACTO. Global street design guide[M]. WANG Xiaofei, HU Yike, translate. Nanjing: Phoenix Science Press, 2018.
- [4] 卢江林,魏皓严,赵启东,等.慢行网络导向的城市设计观:追溯与策略[J].规划师,2018,34(6):99-104.
LU Jianglin, WEI Haoyan, ZHAO Qidong, et al. Pedestrian and bicycle network oriented urban design concept[J]. Planners, 2018, 34(6): 99-104.
- [5] 李芳.美国城市市中心的步行活动[J].国外城市规划,1996(2):17-22.
LI Fang. Walking activities in urban centers of the United States[J]. Urban Planning Overseas, 1996(2): 17-22.
- [6] 葛天阳,后文君,阳建强.步行优先指导下的英国城市中心区发展[J].国际城市规划,2019,34(1):108-118.
GE Tianyang, HOU Wenjun, YANG Jianqiang. Pedestrian-oriented city centre development in the UK[J]. Urban Planning International, 2019, 34(1): 108-118.
- [7] 李怀敏.从“威尼斯步行”到“一平方英里地

图”——对城市公共空间网络可步行性的探讨[J].规划师,2007(4):21-26.

LI Huaimin. From "Pedestrian Venice" to "One Square Mile Map": a probe into the feasibility of urban pedestrian network[J]. Planners, 2007(4): 21-26.

- [8] 刘连连,陆伟.德国城市中心步行区规划策略——以弗赖堡为例[J].国际城市规划,2013,28(1):104-110.

LIU Lianlian, LU Wei. Strategies of the pedestrian precincts planning in the city centres of Germany: Freiburg as case study[J]. Urban Planning International, 2013, 28(1): 104-110.

- [9] 王祝根,昆廷·史蒂文森,李晓蕾.墨尔本人性化城市设计30年发展历程解读[J].国际城市规划,2018,33(2):111-119.

WANG Zhugen, STEVENS Q, LI Xiaolei. A review of Melbourne's urban design for people in the last 30 years[J]. Urban Planning International, 2018, 33(2): 111-119.

- [10] 王祝根,昆廷·史蒂文森,何疏悦.基于协同规划的步行城市建设策略——以墨尔本为例[J].城市发展研究,2018,25(1):77-86.

WANG Zhugen, STEVENS Q, HE Shuyue. Walkable city collaborative planning strategy: the case study of Melbourne[J]. Urban Development Studies, 2018, 25(1): 77-86.

- [11] BROWN M A. Melbourne street life: the itinerary of our days[M]. Melbourne: Australian Scholarly Publishing, 1998.

- [12] Victoria State Government. Melbourne metropolitan planning scheme 1954: report[R]. 1954.

- [13] City of Melbourne. A history of city of Melbourne's urban environment[R]. 2012.

- [14] City of Melbourne. Streets for people—a pedestrian strategy for the central activities district of Melbourne[R]. 1985(4).

- [15] City of Melbourne, GEHL J. Places for people[R]. 1994.

- [16] City of Melbourne. Road safety plan[R]. 2013.

- [17] City of Melbourne. Walking plan[R]. 2014.

- [18] City of Melbourne. Central Melbourne design guide[R]. 2018.

- [19] MATAN A, NEWMAN P. Jan Gehl and new visions for walkable Australian cities[J]. World Transport Policy & Practice, 2012, 17(4): 30-41.

- [20] 扬·盖尔.交往与空间[M].何人可,译.北京:中国建筑工业出版社,2002.

GEHL J. Life between buildings[M]. HE Renke, translate. Beijing: China Architecture & Building Press, 2002.

- [21] MERCER D, MAYFIELD P. City of the spectacle: white night Melbourne and the politics of public space[J]. Australian Geographer, 2015, 46(4): 507-534.

- [22] 王建国.从理性规划的视角看城市设计发展的四代范型[J].城市规划,2018,42(1):9-19,73.

WANG Jianguo. Four generations of urban design paradigm from a rational planning perspective[J]. City Planning Review, 2018, 42(1): 9-19, 73.