

“以车为本”转向“以人为本”

城市开辟“无车区”，究竟怎么回事

今年6月下旬,上海的新建路隧道唐山路匝道进入全封闭施工。

这条串联北外滩与陆家嘴的关键越江通道,一封闭就是六个半月。

这不是一次普通的道路维修,而是上海一场“城市实验”的正式启动。

22公顷,上海市中心最大的“无车区”来了。

它究竟是怎么回事?



市民和游客在上海北外滩观景台游览。

图据《解放日报》

这是立体城市实验

很多人听到“无车区”,第一反应可能是步行街。北外滩“无车区”的“玩法”,比步行街复杂得多。

这是一场三维空间的彻底重构。整个无车区是一个“三明治”结构:地下三层中的B2层和B3层的空间,全部让给车;B1层变身为活力街区,提供商业、文化、体育等公共功能;地面一层,全部留给人。

6公顷的中央绿地,纵贯核心直达滨江,街道与绿化、广场进行一体化设计,地面二层是4.5公里长的连廊系统。

换句话说,北外滩把“车”塞进了地下,将地面和空中完整地留给了人使用。这在全球的中央商务区里,都是罕见的操作。

那么,上海为何要花这么大的代价做这件事?寸土寸金的市中心,拿出22公顷的土地做无车区,为何?

这是为了重新定义“顶级商务区”的标准。过去,我们判断一个中央商务区是否成功,主要看高楼多不多、车流量大不大,越是堵车,说明这里越繁华。

但北外滩在“说”,顶级商务区不该是车水马龙的。它应该是舒适的、绿色的,人可以慢悠悠散步。就像伦敦More London无车区,24小时禁止私家车通行,滨河广场、步行街、绿地等全程贯通,是伦敦市中心标杆的滨水公共空间。

所以,北外滩的这次实验要探索的是,上海的中央商务区要从“以车为本”转向“以人为本”。

地下空间的价值重估

有人认为,地下空间是一座城市的“附属品”。但北外滩的思路是:地下不是配角,地下是另一座城。比如,地下一层是活力街区,有商业、有文化、有体育,是可以逛的。地下整体连通,多地块共享停车及出入口等。

这背后是城市更新的一个深层逻辑:当土地稀缺到一定程度,城市就必须向地下要空间、向空中要空间。北外滩的立体城市实验,本质上是在探索高密度城区的“空间扩容”新方式。

无车区不是新鲜事,但做得好的并不多。比如,西班牙蓬特韦德拉是一座人口仅8万多的小城,1999年开始做步行化探索。20多年过去,它成了欧洲最成功的无车城市范本。

北外滩可以从中学到什么?恐怕最大的是弹性管理的思路。

无车区不是“绝对禁区”,而是“分级准入”。物流怎么进?应急怎么办?残障人士如何保障?这些都需要精细化的规则设计,而不是简单一封了之。

同样是西班牙城市巴塞罗那,其“超级街区”计划,把9个普通街区合并成一个大单元。过境车辆全部绕行外围,内部街道限速在每小时10公里,这里变身为社区公共空间。

北外滩“无车区”可以学的是“渐进”思路。毕竟22公顷无车区不是一天建成的,也不必一步到位。不妨先开放一部分,让大家体验到走路舒服的好处,再逐步扩大范围。公众接受度,有时候是比工程难度更大的挑战。

需要迈过几道坎

北外滩的探索若要成功,要思考几个问题,有些坎须迈过去。

第一,周边交通会不会“泄洪式”拥堵?交通问题的关键在于,外围交通疏导方案是否足够完善,地下车行系统的效率是否足够高。

第二,商业会不会失去人气?北外滩是上海全新的中央商务区,是大尺度的摩天楼群,步行体验能不能转化为商业活力,还有待验证。

第三,物流配送怎么解决?北外滩的地下空间能不能高效承载物流功能,是运营层面的一大考验。

第四,“立体城市”的运营管理谁来协调?地下是一个系统,地面是一个系统,二层连廊又是一个系统。三个系统分属不同的业主、不同的管理方。如果各管各的,那么“立体互联互通”就是一句空话。

第五,它会不会变成“高端人士专属”的空中花园?无车区提升了区域品质,必然带动地价和房价上涨。原本在周边生活的普通人,会不会被挤走?这也是全球所有城市更新项目都面临的难题。

过去40年,我们的城市是围着汽车建的——路越修越宽,桥越架越多,楼越盖越高。但现在,我们开始追问一个更本质的问题:城市,到底是给车开的,还是给人住的?

北外滩这个答卷质量如何,可能要等若干年后才知道。但有一点可以确定:当一座城市开始把“人”放回城市的中心,这座城市就有了未来。

据《解放日报》报道



上海文学馆由一座主馆和三栋优秀历史建筑组成。

新华社发



8月27日,筹备多年的综合性文学场馆——上海文学馆正式向公众开放,集中展示上海文学的发展历程与辉煌成就。

新华社发