

Draft
Final draft

宜居、绿色的慢行交通网络规划

上海市 黄浦区

基于“公共空间&公共生活”调研

Gehl
Architects





详细设计篇



前言

（请区长撰写？）

报告简介

执行摘要

上海已成为全球领先的城市之一，因此处于上海心脏地带的黄浦区自然也有责任通过关注宜居性和绿色交通，建立世界级的街道网络，成为全球领先的中心城区。

区长和黄浦区发改委邀请能源基金会与盖尔事务所，为黄浦区公共空间的转型和升级制定指导策略。

此次规划对城市的生活和空间都进行了调研，通过基于数据的方法来提升城市的品质以及绿色交通的效率。该方法的效果此前已在纽约、伦敦、悉尼以及哥本哈根等城市得到了验证。

通过调研，项目组对于物质空间环境给城市生活和出行带来的影响有了更深入的理解，而调研也指导了策略报告中的各项建议。

上海以其地标式场所而闻名，浦东、外滩、南京路这些地方不仅享誉中国，也享誉世界。上海的城区也以其小尺度的街道和丰富的城市生活而闻名。

但通过调研，也发现了很多问题。。。

关键结论



黄浦区是上海跳动的心脏...

它是市民和游客娱乐休闲，工作购物必去之地。



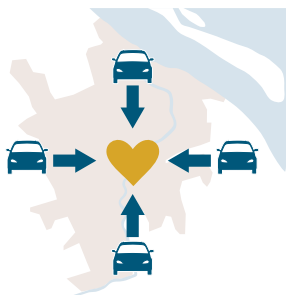
黄浦江是天然的福利...

黄浦江及滨江空间为上海带来了清洁的空气、景观、自然环境以及休闲的品质



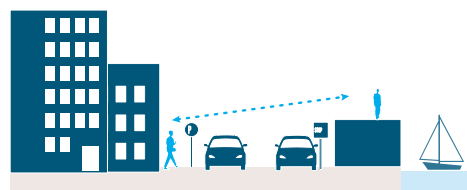
上海有高效的公共交通网络...

地铁和公交车网络整体比较有效，并覆盖了黄浦区的大部分区域。



但却有患心脏病的风险...

由于上海周边的新区功能较为单一，整个城市还高度依附于市中心，造成了城市中心的拥堵和过境交通问题。



但滨水空间却很难到达...

滨水岸线与腹地的连接较差，并且很难沿江步行或骑行。

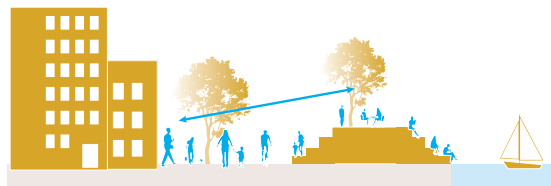


但公交与步行和自行车网络的连接却不佳...

公交系统与步行和自行车网络的衔接通常不佳，公交站点周边的环境较差且缺乏指示系统。



— 在整个市域范围建立多个独立的地区中心，并提升市中心的绿色交通出行能力！



— 以多种类型的人性化空间连接滨水区域！



— 在公交站点周边建立富有吸引力的环境，并提升公交的可达性！



适宜步行的人性化街道是城市的中枢...

传统的街道具有人性化的尺度、良好的街道界面及绿化，能为人提供愉悦的步行体验。



中国有深厚的自行车文化...

上海有骑车出行的传统，平坦的地形和林荫道路非常适宜骑车出行。



黄浦区的公园中和社区街道上有活跃的城市生活...

人们在传统的社区公园和街道上停留和享受



但步行网络被新建的车行主干道所割裂...

步行网络中有步行环境很差的路段，造成了网络连接的缺失，而很多街道又被机动车所占据，导致人们在城市中举步维艰。



但自行车基础设施中的关键元素却有缺失...

重点区域自行车道的缺失、禁止自行车通行的路段，以及指示系统的缺陷造成了自行车网络中的一些关键连接的缺失。



但新的开发却是背向街道的，造成了界面消极和不安全的街道...

很少有改造过的街道或新的住宅开发邀请人们在街道上停留并营造积极的界面。



— 建立一个高品质的街道和公共空间网络！



— 完善自行车道网络，在整个城市营造自行车友好的环境！



— 邀请人们在街道和公共空间停留，并使首层建筑界面更加通透有活力！

盖尔事务所

背景

Draft
Final draft

公共空间作为起点

盖尔事务所从事的工作是基于扬·盖尔教授40余年所做的研究。

以人性化的维度作为起点，盖尔事务所现正在全球范围内提升各城市的环境品质，以公共空间作为关键切入点来打造更加宜居和可持续的城市。

在研究需要何种空间环境的改造来提升城市品质之前，我们首先需要了解城市生活的现状。我们调研的有：人们的出行行为是怎样的，以及为什么会做出这些选择？什么东西吸引人们在公共空间停留，而空间环境又是如何影响人的这些行为？

了解了某个城市的公共生活之后，我们继而研究需要何种空间环境的改造来实现一个更加宜居和可持续的城市。

公共空间改造

为了展示在公共空间中改变关注侧重点能带来的效果，对关键地段的公共空间进行改造被证明是一个很好的方法。不管是临时性措施或永久性改造，这些改造都会使人关注人居环境的变化，并且这种前后的变化和效果是可以衡量的。继而可以在其他位置继续重复或优化这种公共空间改造，来实现建立宜居城市的目标。

测量你关心的东西

作为记录城市生活的方法，盖尔事务所在全球很多城市都开展了“公共空间与公共生活”调研，这些调研为在公共空间开展的工作提供了实证性的案例和论据。调研的目的是为了了解城市是否能有效服务其居民，并为公共空间的提升改造提供指导。

在哥本哈根，过去40年中每隔10年就要开展一次这样的调研，这样清晰地记录了这个城市如何一步步从一个以车为本的城市转型成为了全球最宜居的城市。在像纽约等其他城市，也采用了调研和试点项目这些方法来改变这些城市居民及决策者的思维方式，使其朝着更加宜居的未来迈进。

通过这样的方法和策略，黄浦区和上海市现在也有机会同这些城市一道，在宜居性方面共同领先全球。



1968

丹麦哥本哈根

1990

瑞典斯德哥尔摩

1991

1992

1993

1994

澳大利亚珀斯
澳大利亚墨尔本

1995

丹麦哥本哈根

1996

1997

1998

丹麦欧登塞
苏格兰爱丁堡

1999

2000

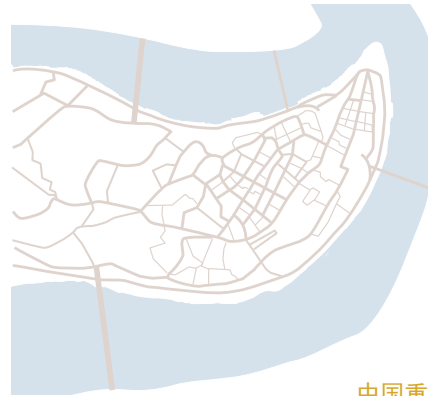
2001

拉脱维亚里加





丹麦哥本哈根



中国重庆



中国上海



英国伦敦



美国纽约



俄罗斯莫斯科

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
澳大利亚阿德莱德 丹麦瓦埃勒	新西兰惠灵顿	瑞士苏黎世 英国伦敦 澳大利亚墨尔本	南非开普敦 瑞典斯德哥尔摩	哥本哈根丹麦	澳大利亚悉尼 美国纽约 荷兰鹿特丹	丹麦斯文堡 丹麦欧登塞 美国西雅图	澳大利亚珀斯 新西兰基督城	土耳其伊斯坦堡 新西兰奥克兰 中国重庆	澳大利亚荷伯特 澳大利亚阿德莱德 澳大利亚墨尔本	澳大利亚阿德莱德 俄罗斯莫斯科	挪威奥斯陆 阿根廷马德普拉塔	瑞典埃斯基尔斯蒂纳 中国上海

黄浦区

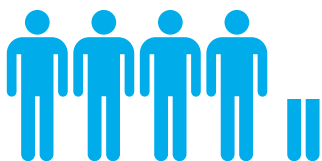
国际案例比较

Draft
Final draft



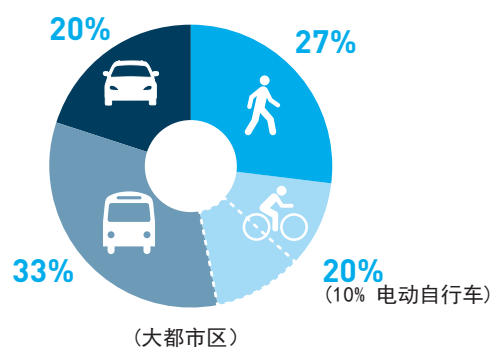
上海
黄浦区
20,5 km²
909,000 居民 (2014)
24,000,000 城市人口 (大都市区)

人口密度



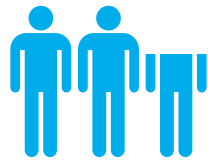
439 居民/公顷

出行分担率



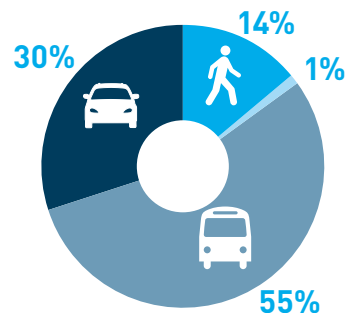
纽约
曼哈顿岛
(中央公园以南)
22,8 km²
612,000 居民 (2010)
19,000,000 (大都市区)

人口密度



268 居民/公顷

出行分担率



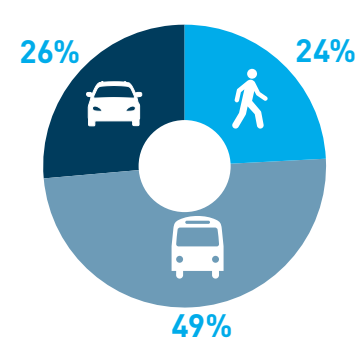
莫斯科
市中心
19,7 km²
223,000 居民 (2011)
15,000,000 城市人口 (大都市区)

人口密度



113 居民/公顷

出行分担率





伦敦

拥堵收费区(2002)

24,7 km²

136,000 居民 (2004)

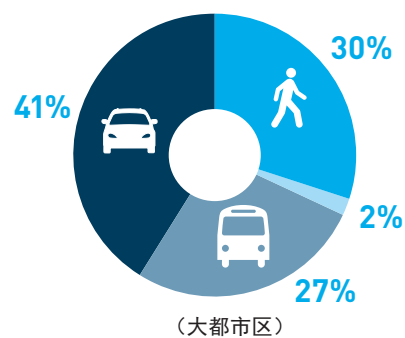
7,800,000 城市人口 (大都市区)

人口密度



55 居民/公顷

出行分担率



哥本哈根

1-10区

30,52 km²

299,000 居民 (2012)

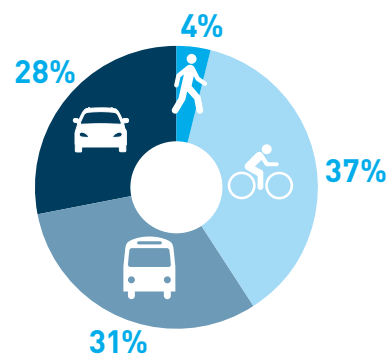
1,200,000 人口 (大都市区)

人口密度



98 居民/公顷

出行分担率



墨尔本

市中心

3,02 km²

9,375 居民 (2002)

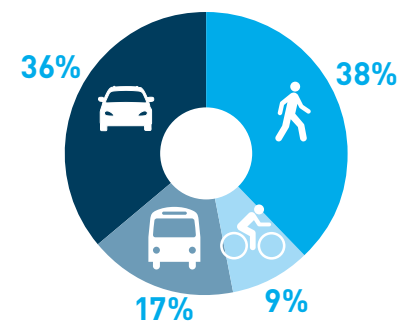
4,350,000 城市人口 (大都市区)

密度



31 居民/公顷

出行分担率



国际前瞻

各城市都在重视宜居性

Draft
Final draft

上海重视绿色交通

2002年，上海发布了中国的第一本城市交通白皮书，并将重点定在发展和整合公共交通。随着一系列诸如地铁、轻轨、快速公交等公交系统的发展，上海现在已经成为了公共交通最为便利的中国城市之一。11年后，上海市政府又发布了2013版《上海市交通发展白皮书》，其重点是通过绿色交通政策和更好的管理来提升现有交通设施的效率，希望通过一些切实的努力来复兴步行和自行车这两种曾经占主导的出行方式。同时，上海也正通过将中心城的小客车规模控制在250万辆这一目标，来为步行和自行车创造更好的出行环境。



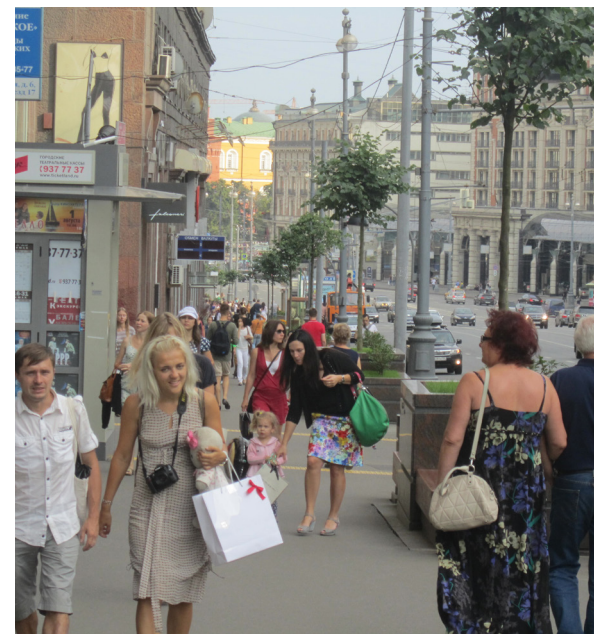
迈向更好更绿色的纽约

纽约市交通局已通过多种策略来提升城市中各街道上所有人群的出行环境。这一愿景集中体现在了百老汇大道上，通过一系列迅速并且成本不高的试点项目，在百老汇大道沿线新增了45000平米的公共空间。这样的改造在城市的五个区都有进行。这些新的公共空间取得了很好的效果，并吸引了全球其他城市的注意力。时代广场将被永久性地改造为一个无车的广场，而对街道空间的重新合理划分也使得自行车道的里程大幅增长，并使骑车通勤的人增加了一倍。



莫斯科——从小汽车主导的城市到宜居城市

盖尔事务所于2013年在莫斯科开展了公共空间和公共生活调研，这一调研帮助莫斯科将重心转移至建设宜居城市上。自调研以来，莫斯科市已经实施了报告中的一些建议，例如清除人行道上的障碍，扩大步行街网络，以及将市中心的停车空间改造为人的活动空间。



伦敦的故事

伦敦在2003年启动了拥堵收费，这是这座城市向着更加可持续和对人友好的方面所做的努力的开端。城市中心区的交通量下降了15%–20%，而产生的盈利则投资于公共交通和公共空间的提升。而这一次，伦敦也制定了一项规划，使其成为全球领先的步行城市之一，其中一个关键行动就是提升100个公共空间。已提升的公共空间包括一些世界级的公共空间，例如牛津环形广场、泰晤士河南岸等。其他一些行动还包括种植100万棵树，编制全新的街道设计导则，以及引入自行车专用道和公共自行车系统等。

(photo: atkins)



哥本哈根：40年来向着宜居城市逐渐迈进

哥本哈根老城区的中心商业街于1962年完成了步行化改造，成为了一系列城市更新的开端。在接下去的50余年终，中心城区的很多街道和广场逐渐转变为了全步行或部分无车的公共空间。这一些举动在城市中心创造了良好的步行环境，并为城市的休闲娱乐功能提供了条件。与此同时，逐步缩减停车位数量也大幅降低了市中心的交通量。提高自行车出行环境的政策使得市民保持很高的出行能力，而哥本哈根市也建立了一个专门关注城市生活的部门。2009年以来，哥本哈根市确立了要成为世界上最以人为本的城市这一目标。



墨尔本——从逆中心化到世界最宜居的市中心

在一段时期内，世界各个城市都在为机动车设计它们的空间，发展室内大型商业中心，墨尔本却引导人们走上街道，享受城市生活。通过改善街道尺度的品质，鼓励市中心的城市活动，将步行变成了一种愉悦的城市体验。这项改造获得了令人瞩目的成果：从1995年到2005年，墨尔本增加了40%的行人。市中心的活力得到了显著的增长，工作岗位，税收和房地产业蓬勃发展。







调研区域 简介

黄浦区

黄浦区不论在历史上还是今日都是上海的心脏，向世界展现了上海的形象。

对慢行交通及公共空间使用状况的评估着重在分析他们在区域内的目的地和目的地之间的空间。这项分析的第一个目标是调查步行交通、自行车交通和公共交通网络是怎样把这些地点联系起来的，同时界定出哪些人行道路是缺失的，那些道路被糟糕的环境和障碍物遮掩着，为行人、自行车或者公共交通的使用者制造困难。这项分析的第二个目标是研究街道和空间是如何吸引人群驻足的，是如何为城市生活添彩的，是如何使得上海更加迷人的。分析的目的是让上海变成一个更加宜居，更加健康，发展更加可持续的城市。

南京路区域

南京路是一条步行街，是上海的商业中心。这条步行街非常受游人和来访者的欢迎。在南京路的北边，是传统的弄堂式的街区，尽管街区的空间质量比较低，但是却有着符合人体尺度的空间布局和社会环境。

老城厢

老城厢被环路-即以前的城墙-所界定，但是在城墙里面的街区，既有传统的里弄，又有新建成的住宅综合体。复兴路贯穿这个区域东西，河南路贯穿这个区域南北，这两条路把老城厢区域从大尺度上划分开来。

衡复传统风貌区

衡复历史街区的地块被认为是拥有比较小的尺度，比较久远的发展史和林荫环绕的街道。重庆高架路把这个区域分割开，延安高架路则在人民公园和南京路之间制造了通行障碍。



滨江区域

黄浦区的滨水区域南北有不同的特征。北边是一个世界水准的公共空间和吸引人的目的地，而南部则仍然是可达性差，空间质量低的区域。世博会周边的部分河岸则空间品质非常高的，但是这些高质量的公共空间之间、空间和人群活动之间却没有联系，使得这些空间的使用者较少。

世博会区域

世博会区域的空间特征是大型的建筑和超大尺度的街道布局。世博会区域的再开发项目，还有滨水空间南侧岸边的改造项目还在进行，这些都会大幅度的改变公共生活空间。因此，公共生活会集中在区域北部的已经开发成熟的区域。

调研地段 总览

Draft
Final draft

HUANGPU



街道

Draft
Final draft

公共生活调查——针对选定的黄浦区街道

街道是黄浦区公共生活最重要的组成部分，成百上千的人流每天在街道上活动，使用步行，自行车，公共交通或者是小汽车等交通方式。步行人群的流量统计是2014年3月15日到20日之间在黄浦区选定的几条街道上进行的。之所以选择这几条街道，是因为它们在整个街道网络中处于关键位置，或者是因为它们是典型的街道原型。这样我们就可以看出行人、自行车和其他交通方式是如何使用街道空间的。

案例街道研究（参见案例章节）

工作日（7点到20点）/周末（10点到20点）

南京路步行街

100.000 / 170.370

南京路东段

63.030 / 112.030

南京路西段

25.170 / 33.960

河南路北段

23.830 / 20.440

淮海路中段

25.960 / 32.970

泰康路

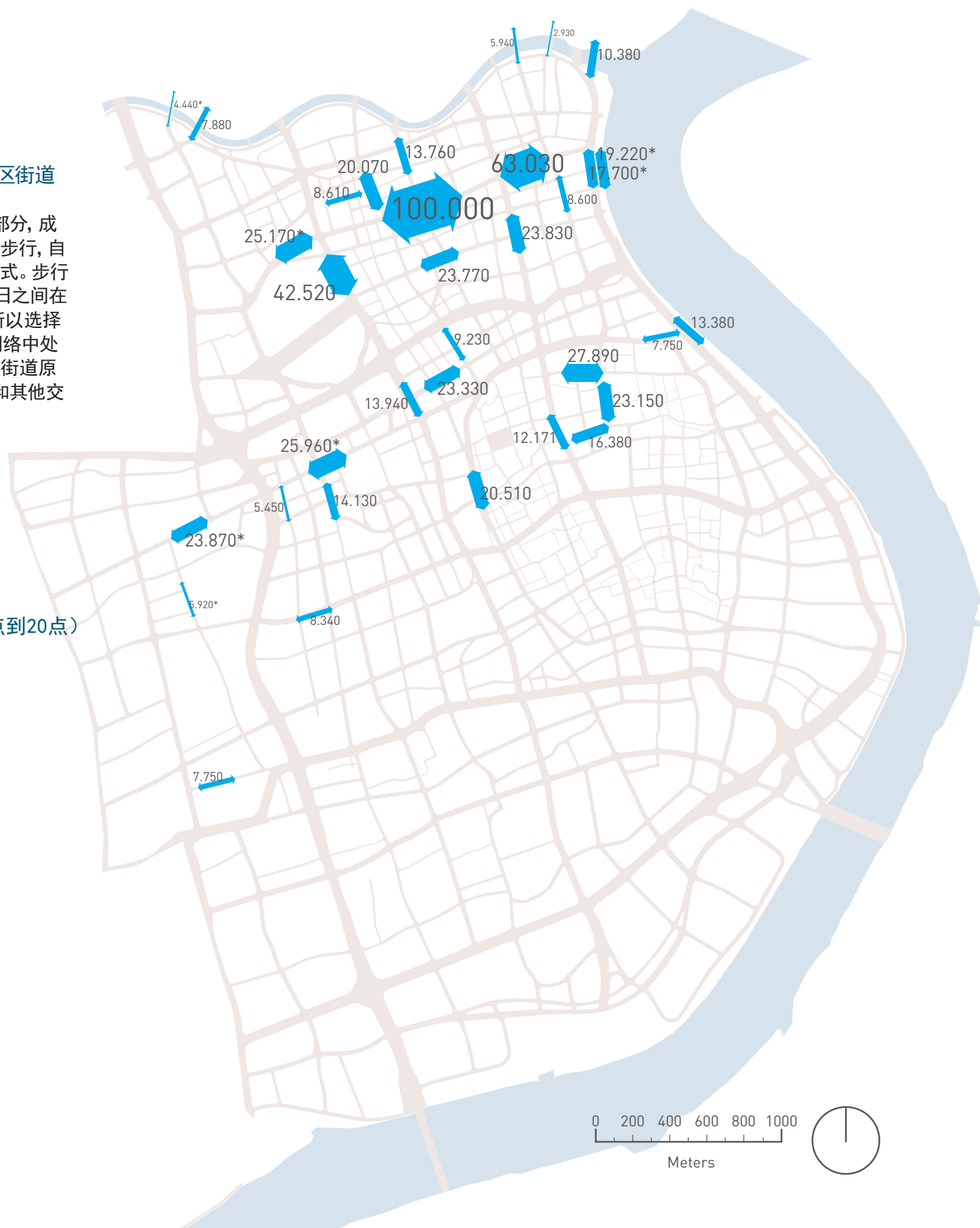
7.750 / 21.280



行人统计点

1.234 周末行人总数 7点到20点 2014

年3月20日



Draft
Final draft

安全、可达性强、引人入胜的街道网络会吸引人们

步行、骑行

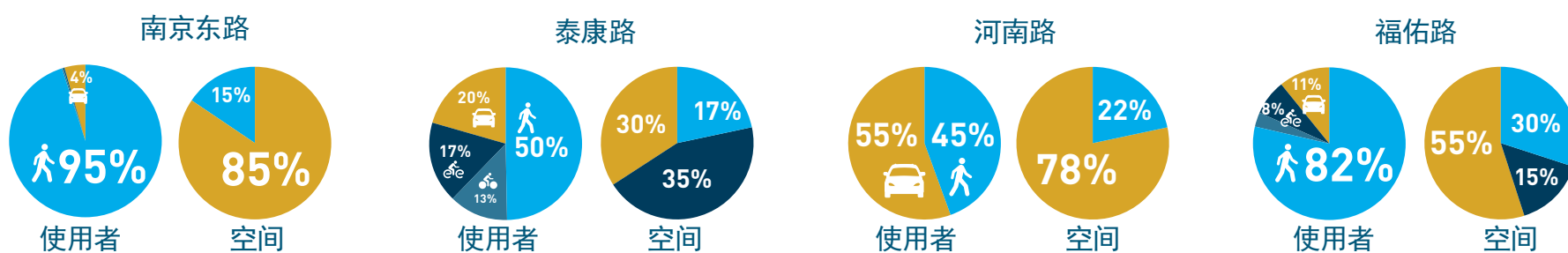


公共生活调查的重要发现

行人很多, 空间很少!

上海许多街道的布局都是为优先机动车而设计的, 但是这并不能反映街道的真正用途。这样的设计使得人行道和街边的行人被挤到了机动车道, 使得行人步行体验不愉快, 并且存在危险, 这样也使得道路拥堵, 行人和机动车之间出现矛盾。

● 行人 ● 机动车
● 自行车 ● 电动车

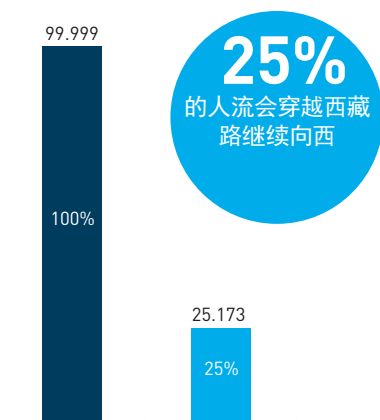


网络中的断点

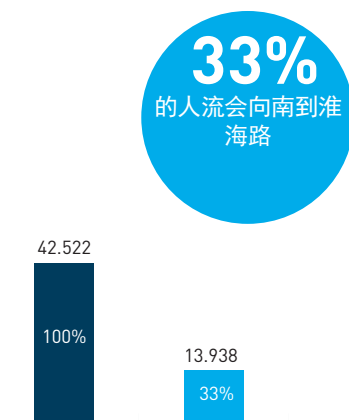
在上海, 对行人友好的人行道网络被交通阻隔成一段一段, 同时有些部分的空间质量不高。这些使得有些步行空间对行人而言并不是友好的, 他们很难在不同的区域之间穿行, 有一些街道人满为患, 另一些街道却无人问津。从两条平行街道人流数量的巨大差异, 我们可以看出这一点。同时沿着街道如果有空间质量的变化或者障碍物, 也会引起人流量的变化。



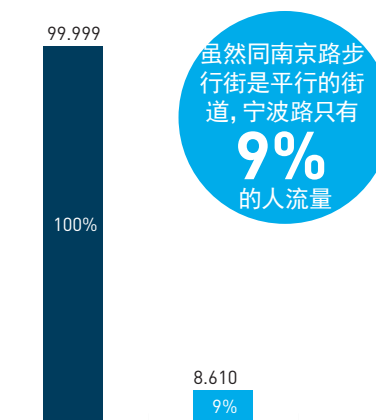
南京路步行街 VS 南京东路西段



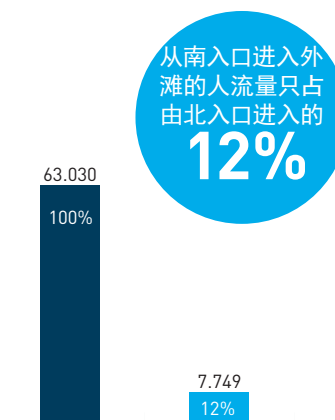
西藏路北段VS西藏路南段

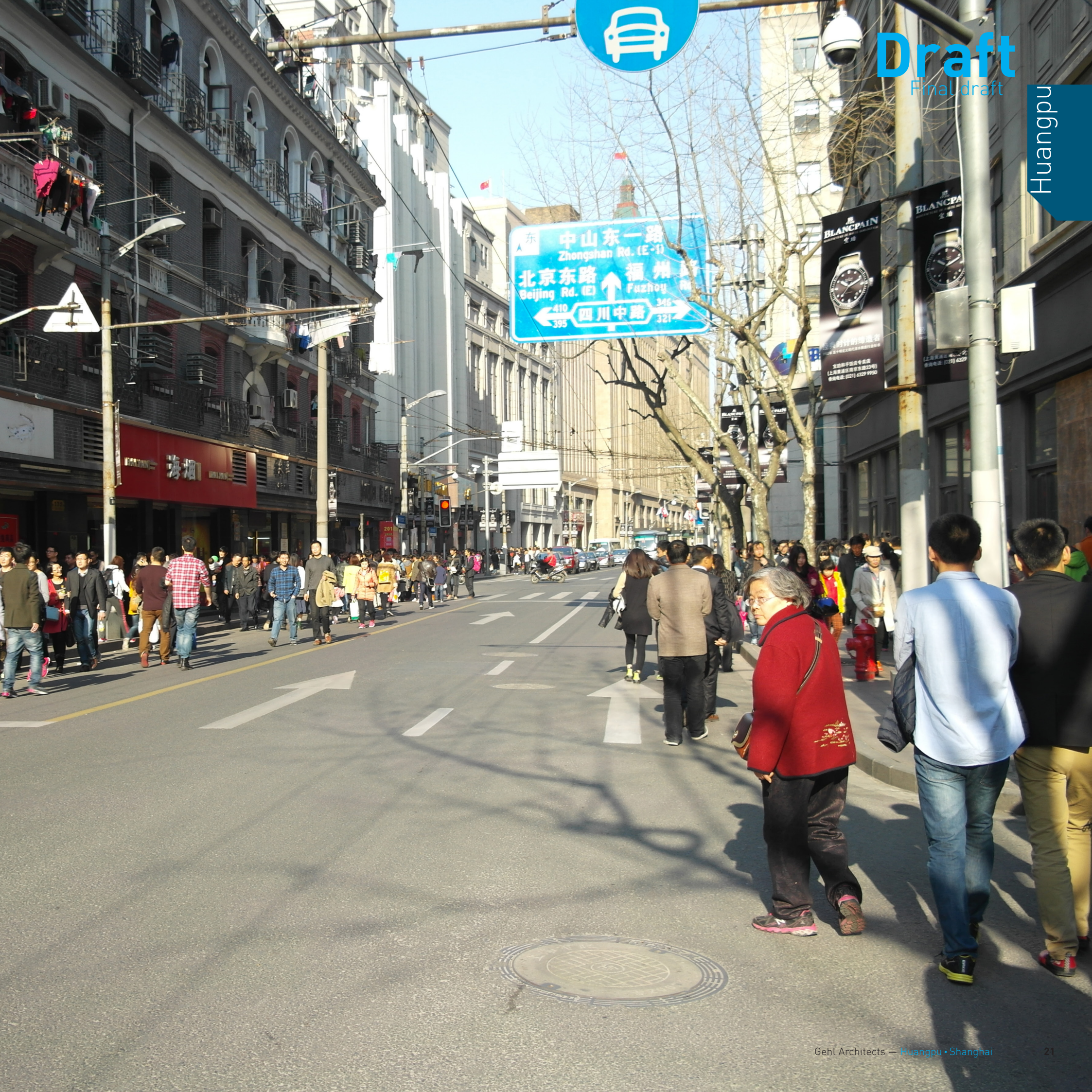


南京路步行街VS宁波路



外滩北侧入口 (通过南京路) VS 外滩南侧入口 (通过新开河路)





东 中山东一路
Zhongshan Rd. (E-1)
北京东路 福州路
Beijing Rd. (E) Fuzhou Rd.
410 346
395 四川中路 321

Draft
Final draft







Huangpu



步行环境中缺失的连接点

重要的目的地之间低质量的步行环境

对现存步行道状况的评估着重在考量重要的城市目的地和它们之间的空间。这项分析的目的是考量步行网络是怎样连接这些重要的城市目的地的, 体验从一个目的地到另一个目的地的步行感受, 并界定出哪些低质量的空间和障碍是网络中的缺失环节, 为行人制造了不便。

-  极好的步行空间*
-  好的步行空间（只存在少量问题）*
-  不可达的/低质量的路口
-  只存在少量问题的路口
-  糟糕的步行环境*
-  非常糟糕的步行环境*

*综合评估步行环境的交通状况, 可达性, 步行道质量, 视觉环境, 提供休息的机会和人流拥挤情况。



0 200 400 600 800 1000
Meters



人行道的质量和布局不尽如人意

人行道上面的障碍物致使机动车道成为了行人最方便的行走空间

几乎没有给行人留下步行空间, 人行道上设置了很多障碍

很多地方的人行道十分狭窄, 不能满足人流使用需求, 使得道路拥挤, 人们不得不在机动车道上行走。由此产生了机动车、自行车和行人的冲突, 同时对行人而言这样的步行环境是有危险的。另外, 配电箱、灯箱等众多障碍物阻碍了人行道空间。

不必要的冲突

自行车停放是一道亮丽的、必要的街景。但是在狭窄的步行道上面随意停放自行车则制造了拥挤和混乱。许多街道自行车禁行则加重了这一趋势。许多自行车和电动自行车不得不使用人行道, 这使得行人和自行车在嘈杂的环境里面掺杂, 使得绿色出行变成不是那么吸引人的选择了。



过街困难

Draft
Final draft

通过天桥过街
对所有人都不方便
对有些人更是
不可能

过街不便

大多数交叉口的设计是方便小汽车通行，而不是方便行人的。天桥和地下通道使大多数人过街困难，并且对于一部分人来讲是无法通过的。老人、乘坐轮椅的人、推婴儿车的家庭、拖着行李箱的人等很难上下楼梯。

交叉口设计不利于步行&行人绿灯时间过短

交叉口转弯半径过大，加长了行人穿越的距离；过街斑马线没有沿着行人期望线布置。绿灯时间过短，行人（尤其是老人和小孩）无法在绿灯时间内完成过街，这也导致了行人乱穿马路。

路口环境杂乱

不合理布置的设施阻碍了行人过街的道路。



由于
绿灯时间过短
65%
的行人在红灯时过街



*古城公园通往外滩的交叉口

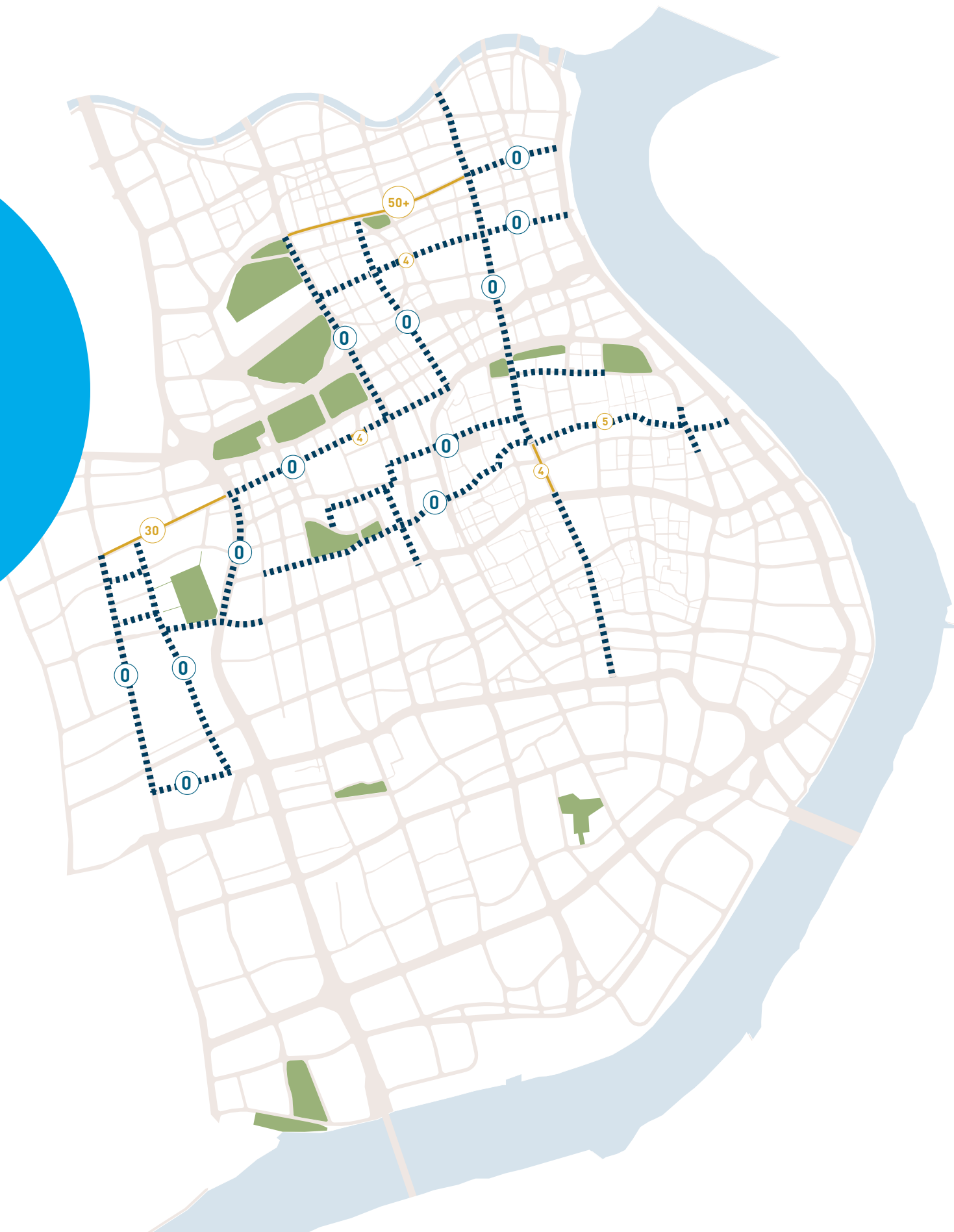
小汽车导向
的交叉口设计
在行人和车辆之间
造成了

冲突 & 拥堵

沿街难以找到停留和休憩场所

最重要的
步行联系两侧没有
座椅

- 有公共座椅的街道，以及座椅数量
- 没有公共座椅的街道



城市
缺少座椅等
休憩空间

休憩空间缺乏

在城市中步行最频繁的街道上, 却几乎找不到休憩的场所, 街道上没有设置座椅。这使得老年人和行动不便的人难以在城市中活动, 也不利于人们停留和欣赏城市。



口袋广场: 未开发的潜力空间

口袋公共空间、退线空间和街道上剩下的空间有打造成短暂停留和休憩空间的巨大潜力。但目前由于这些空间缺乏座椅和遮阴, 并被绿化封闭, 人们很少使用这些空间。



现有的座椅品质较差

现有的一些座椅主要用来放置广告, 而座椅本身缺乏舒适感。



自行车网络不连贯

自行车流量和网络概况

目前对自行车环境评价的重点是城市中的主要自行车路线, 包括现有的自行车廊道和缺失的环节。选定自行车路线的目标是连接黄浦区现有的吸引点和周围地区。

黄浦区缺乏

东西向

自行车联系

河南路
是自行车网络中
缺失的一环

- 有物理隔离的自行车道
- 禁非道路
- 有单向自行车道

1234 自行车流量

5678 电动车流量



自行车环境不吸引人

不吸引人的自行车环境

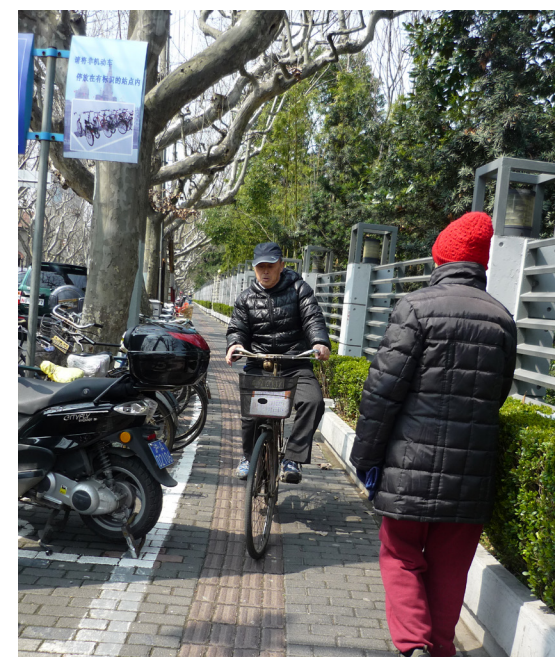
在许多街道上自行车都被禁止，迫使骑车者绕行或违反交通规则，骑到人行道上，与行人造成冲突。

不连贯的自行车网络

市中心缺少东西向自行车道，很多街道单向甚至双向禁非。

单向二分自行车道

复兴路只允许自行车由西向东行驶，在理论上与建国路上由东向西行驶的自行车道是一对单向二分自行车路。但这种做法骑车人需要绕行很远，接近一公里，使得很多人选择违反规则，逆向行驶。



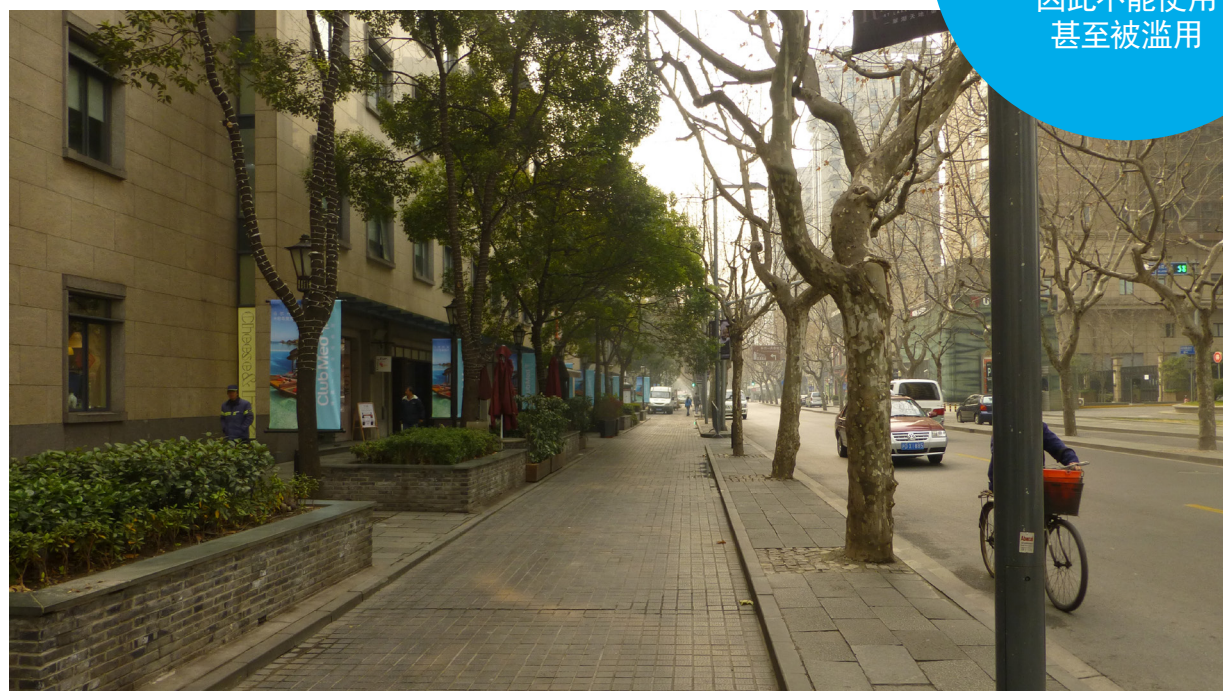
*西外滩，周末

缺乏标识引导系统 & 管理执行力度薄弱

在一些街道
自行车道
几乎无法识别
因此不能使用
甚至被滥用

缺乏标识引导系统

自行车道标识大范围缺失，造成了骑车的困难。
关于自行车唯一的标识是禁非路的标识。



自行车道被占用

在很多地方自行车道被用来停车或装卸货物。
这迫使自行车骑到机动车道上，带来很多危险。
由于人行道拥挤，行人也会走到自行车道上，这些使得在黄浦区骑车出行非常困难。



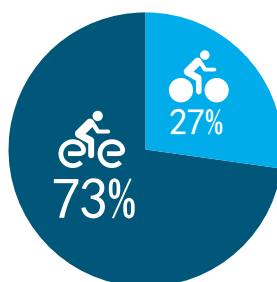
混乱的交通状况造成骑自行车的困难

缺乏层次和辅助设施

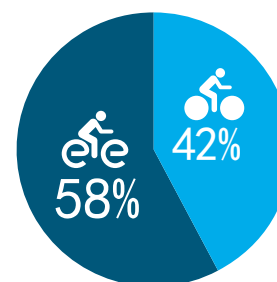
普通自行车和电动车之间的速度差异会给在拥挤的自行车道骑车的人带来一些不安全。由于自行车道设计缺少层次，没有分别给普通自行车和电动车提供专用的空间，自行车和电动车的冲突又进一步加深了。

● 自行车
● 电动车

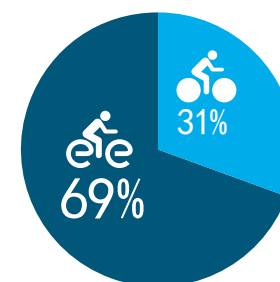
河南路



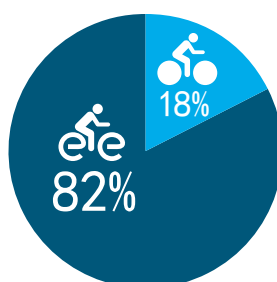
泰康路



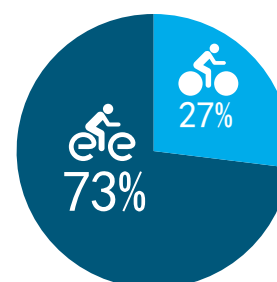
复兴路



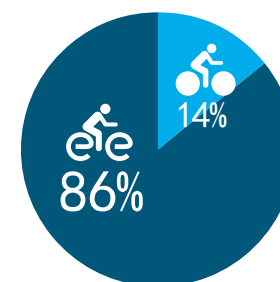
四川路



宁波路



黄陂路



缺乏与公交系统的连接

公交系统与步行系统之间缺乏连接

尽管上海拥有庞大的公共交通网络，一些主要吸引点周边还是缺少直接而高品质的步行联系。外滩、滨江空间和老城厢的大部分面积都在地铁站点5分钟步行距离范围之外。



地铁站点周边5分钟步行距离范围



重点地区/ 城市中的关键吸引点



0 200 400 600 800 1000
Meters



环境质量差

地铁站周边区域是城市中人们最常用的空间,但是其环境总体质量不高,缺少休息空间,地面铺装质量较差。



缺少引导标识

缺少引导标识是黄浦区的普遍问题。地铁站的标识系统较差,出入口往往被掩盖,很难找到。地铁系统里的地下商业空间也同样缺乏引导标识。



滨江空间与城市联系薄弱

外滩的滨江空间是城市最重要的吸引点之一,但目前却难以到达。最近的地铁站距离很远,现状的联系很差,而且很难找到路。



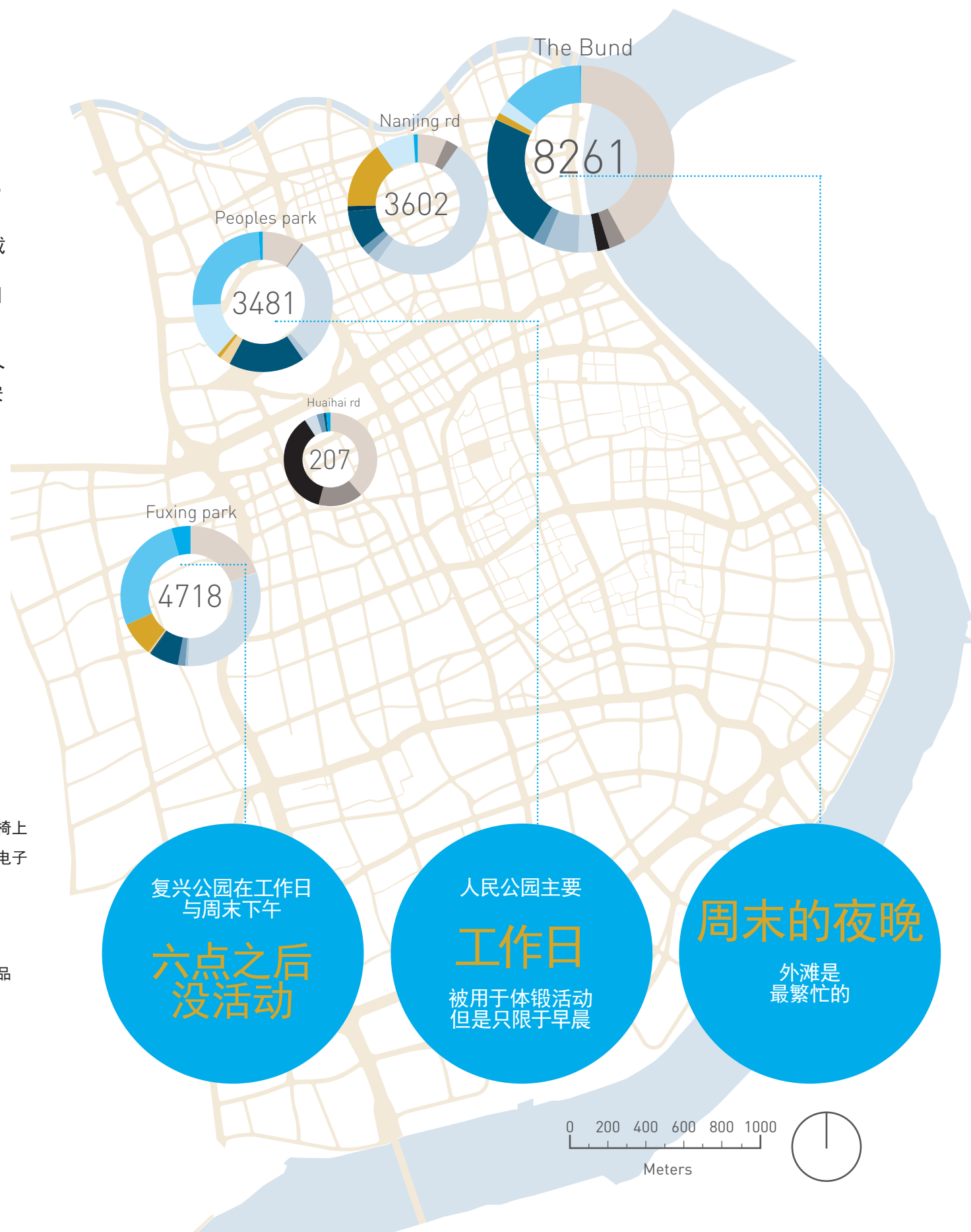
高品质的广场和公园是城市生活的关键

公共空间对于城市生活至关重要

公共空间应该是居民休闲，活动，约会与交往的好去处。一个城市拥有多样性的空间，既是城市展示其各方各面优秀设计的最佳窗口，更能以它们的特色吸引多样的使用群体。一个城市应建设不同种类的公共空间来承载多种多样的活动。这些空间应根据不同社区的特色和需要互相区别开来。为一个全年四季都活跃的城市做设计，为一个提供了有趣的夜生活项目的城市做设计。一个众多居民能够约会和互动的活跃的城市会比另外一个只有少数人使用公共空间的城市让人感觉安全得多。

图例

- 体育锻炼
- 文化活动
- 商业活动
- 儿童玩耍
- 躺着
- 坐在可折叠椅子上
- 坐在路沿或地上
- 坐在咖啡店座椅上
- 坐在凳子上用电子产品
- 坐在凳子上
- 等待交通
- 站着用电子产品
- 站着



我们需要

大空间和小空间，
休闲性空间和商业
性空间，永久性空
间和临时性空间，
活力空间和安静空
间



公共广场的潜力未充分发挥

公共广场的潜力未充分发挥

在上海这个高密度城市，开放空间是宝贵的资产。但是，即使一些公园和空间是有魅力的，受欢迎的，另外一些公共广场、空间却缺乏让行人停留的设施吸引，有待被发掘出它们的使用潜力。缺乏遮阴，活跃的立面，街道家具以及其它吸引物的公共空间无人问津，而受欢迎的空间却要承受过分拥挤带来的负面影响。

巴士车站的入口广场可以成为一个受欢迎的公共空间，但是却缺乏让人停留的设施吸引



公共空间缺少座椅

许多公共空间缺少座椅，因此许多人只能坐在路沿，或者地上。提供更多公共座椅能让城市中的行人感到更加方便，特别是对需要临时休憩的老人与小孩。





方浜路上的广场
缺乏公共座椅, 导致

17

人坐在路沿或地上

2014年3月13日13时



缺乏到重要公共空间的连接

道路切断了公园

许多公园周边的道路切断了绿色空间，导致公园之间相互隔离，也无法与其它人行道连接起来。噪音与尾气影响了公园的环境，这使得它们使用起来更加困难更不友好。

滨水空间难以到达

滨水空间以及外滩，是上海主要的休闲性公共空间。然而它们却因为缺乏与内城及其他城市目的地的连接而变得难以到达。尽管北外滩的大量交通已经被隧道分流，那里的交通环境还是以小汽车为主导的，对行人没有吸引力。

南京路两端被隔断

南京路步行街的两端与周边的连接性很差，城市主干道把南京路的两头都隔断，行人必须使用地下通道过街。



人民公园被交通分割开来，导致在公园的不同区域之间穿行尤其困难



南京路步行街在西端被西藏路截断，导致行人乱穿马路，甚至跨过栅栏过街

外滩是一个
世界级
的公共空间，
但是它与城市的
连通性
质量不佳



十六铺码头车库
the 16 pu Underground Garage



P
B1

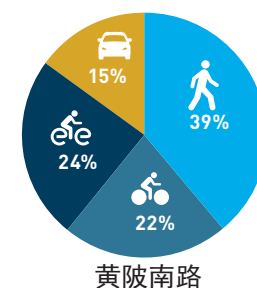
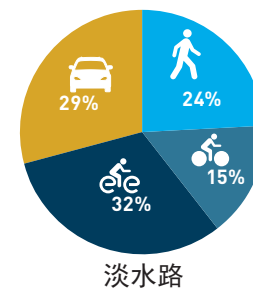
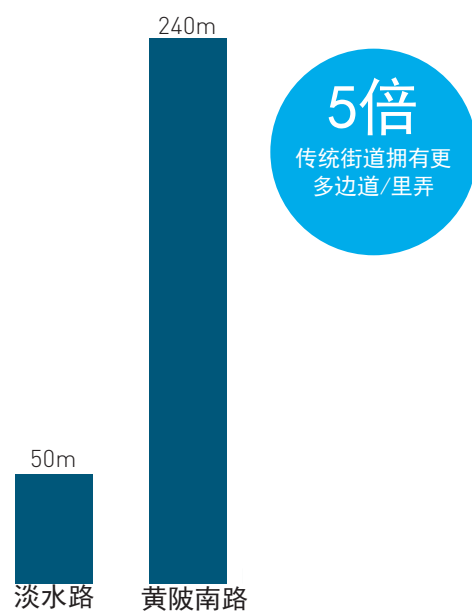
新开发的街区缺乏细密路网的传统品质

小巷/里弄之间的平均距离

出行交通模式分担率

新开发的街区缺乏细密路网的传统品质

上海具有细密路网品质的传统街区为行人提供近路以及不同路径选项,使得步行极其便利。具有半公共半私密特点的里弄成为滋养地方生活以及社交往来的绝佳场所。新近发展起来的社区鲜有出入口,街区中更无公共过道穿过,使得在其中行动尤其困难。



具有细密路网品质、人性化尺度的街道和里弄吸引人们步行与骑行。

消极的底层沿街面导致街道不活跃

沿街底层界面不活跃

在许多再开发的住宅区，活跃的底层沿街面被墙或围栏取代，导致街道迅速地丧失作为公共空间的品质。失去了当地商铺与工作场所的街道，让居民失去了社区生活以及天然的社交场合。缺乏设施吸引、单调乏味的街道环境令居民更不愿步行。



淡水路

拥有众多的商铺
店面及出入口的活
跃底层滋养街道
生活



黄陂南路

单调乏味、不活跃的
沿街立面使居民不愿
在街上停留



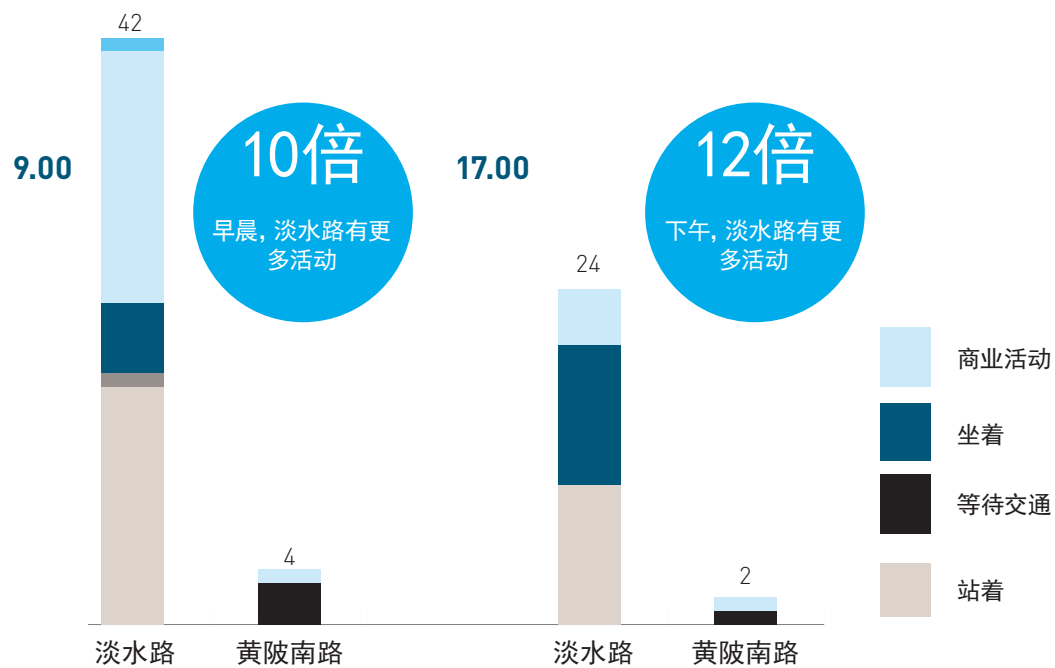
出入口与底商每100米



15倍

传统街道有更加活跃的商铺店面

街上的停留活动



10倍

早晨, 淡水路有更多活动

12倍

下午, 淡水路有更多活动

商业活动

坐着

等待交通

站着



支持, 鼓励城市生活的建筑

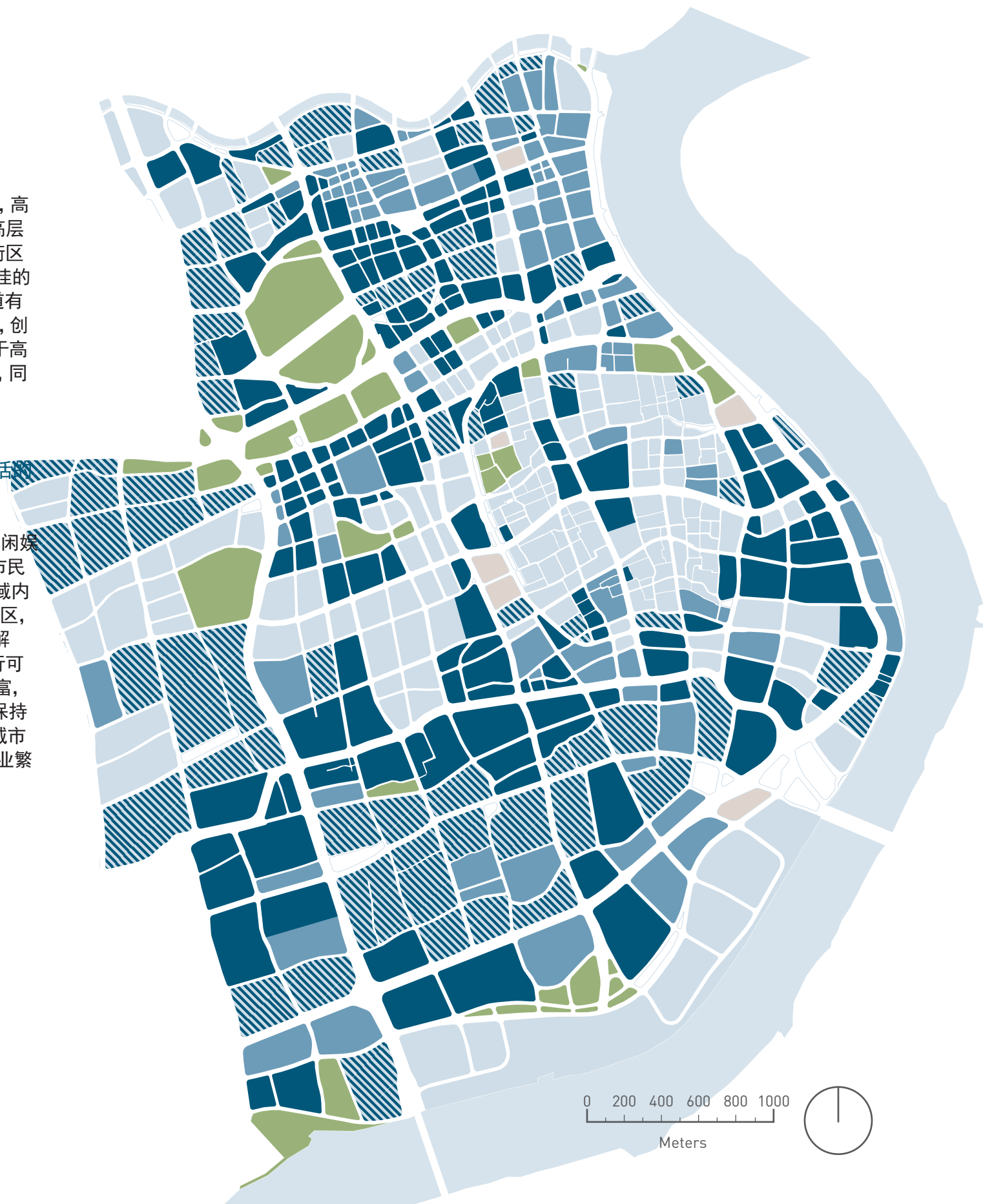
密度&高度避免匀质化

集约型的城市可以通过不同的方法达到, 高层建筑不是唯一的解决方案。高层、超高层的建筑, 辅以巨大的建筑后退, 封闭的街区共同营造了一个不宜人的街道尺度和不佳的微气候。然而一个细密路网, 建筑与街道有良好的联系的区域有助于培养街道生活, 创造更好的微气候。这样的原则同样适用于高层建筑的底层界面与街道有良好的互动, 同样可以创建一个良好的街道环境。

横向、纵向的功能混合是鼓励城市生活的关键

在一个区域内引入居住、岗位、零售和休闲娱乐可以创造一个更好的城市和场所。当市民在日常生活中的各种行为都能在一定区域内完成, 相对于单一集中, 相互分离的功能区, 很多出行距离都会缩短, 甚至通过步行解决。通勤或办事的时间会缩短, 一个出行可以同时解决多个问题。街道尺度更加丰富, 有趣。不同的功能在一天中不同的时间保持着街道的活力。街道活力吸引着更多的城市生活, 人气会吸引更多的人, 本地的小商业繁荣兴盛, 社区安全得到保障。

- 高层（开放街区）
- 混合形态
- 混合密度城市街区
- 公园
- 细密路网传统街区
- 施工工地



底层界面开敞、丰富的建筑创
造了并支持着

城市生活

是所有伟大的宜居的城市
共同拥有的关键特征。



主要建议

创造一个行人优先的步行网络

在城市的主要公共场所之间应当有行人优先的网络。

行动：

创造一个步行区域，引入行人优先区域，宽敞，舒适的人行道

创造一个步行区域，引入行人优先区域，宽敞，舒适的人行道

提高滨水空间的可达性，贯通滨水空间，步行、自行车可顺畅通行

行动：

贯通滨水空间，使其对公众开放。规划设计一系列的公共空间，并将其与城市紧密连接，让滨水空间能够为大众服务。

将城市主、次干道变为林荫道

主次干道与林荫道的区别并不在交通流，而是街道环境与品质。

行动：

提升主次干道的街道环境，改善微气候，使其更加适宜步行、自行车通行。

设置安全、便捷的平面过街。

重点提升公交、轨道周边的步行、自行车环境。

将电动自行车作为城市交通的解决方案，而不是问题

自行车、电动自行车都可以帮助建设一个更加健康、可持续的上海。

行动：

改善自行车、电动自行车的设施，使其成为便捷、有吸引力、舒适的替代小汽车出行方式。

需加强对电动自行车的管理，汽油能源的、超重的、超速的电动车应逐步淘汰。

将城市支路变为生活性道路

将关注点放在慢行交通，各种交通方式的通行空间上，包括休憩空间和交流空间。

行动：

优化道路断面，以人为本，保证树荫。城市支路网应当承载区域内交通和社区生活。

将里弄、小巷变为小尺度公共空间

里弄、小巷是本地居民的日常生活的公共空间，也可供周边繁忙的城市级公共空间中的大量游客做短暂停留。细密的路网，宜人的微气候也为行人和自行车提供了一些穿越的捷径。

行动：

提升改造铺装、照明，打造步行为导向的街道和微型公共空间，为上海增加了一个层次的公共空间，为市民、游客提供不同的城市体验。

保留并恢复细密路网的街道肌理和开敞、丰富的小尺度沿街界面。

在快速的城市更新和扩张中，应当重视引导新的开发保留传统的小尺度城市肌理和丰富的街道界面，以期与黄浦区创建宜居、可持续城市的目标相符。

行动：

要求活跃街道界面。

保留细密路网的街区尺度，会使包括公交、小汽车在内的所有街道使用者获益，尤其是行人和自行车。



总体策略

——步行环境

1 建立连续、完整的步行网络

- ☐ 确保可以步行到城市的任何角落。将重要城市目的地、公共空间、公园广场之间的步行通廊上的障碍移除,改善步行环境有待提高的地方。
- ☐ 在步行通廊上保证便捷的平面过街,充足的绿灯过街时间和必要的过街安全岛。

2 创造舒适、有吸引力的步行环境

- ☐ 改进街道断面,使其有充足的步行空间满足行人流量。
- ☐ 减少阻碍,取消不必要的路边自行车停车和护栏,信息牌等阻碍行人通过的设施。
- ☐ 在步行通廊上提供休息的场所,座椅。
- ☐ 利用现有的街头空间,如退线、宽敞的街道转角打造微型口袋广场,通过提供充足的座位、设施、遮荫等打造有吸引力的环境和丰富的活动。

3 改善步行网络和公交轨道站点之间的联系

- ☐ 改善地铁站周边地上、地下的指路系统。
- ☐ 将地铁站周边打造为核心的城市场所。
- ☐ 改进联系地铁站点和主要目的地之间的步行环境。

总体策略

——步行环境



保证便捷的平面过街

以人为本的过街设计。将过街斑马线设置在行人期望线上。

哥本哈根，丹麦



保证充足的绿灯过街是时间

带时间的行人红绿灯，提示等候和过街的时间
哥本哈根，丹麦。



在宽马路上设置路中隔离带和过街安全岛以保障行动不便者过街

有路中隔离带和过街安全岛的双向宽马路为过街提供了更好的条件。安全岛为过街行人提供了安全性和舒适性。

汉堡，德国



扩展有吸引力和无障碍的人行道的街道网络

步行通道可能包含多样的元素，但一个充足的通行宽度是必须的。铺装宜在美学上令人愉悦，以示对行人的重视。

波特兰，俄罗冈州



在遇到城市支路、小巷、里弄、单位出入口时将人行道贯通

连续的步行道为行人、自行车提供了优先级。机动车需避让行人。

哥本哈根，丹麦



在主要步行通廊上保证充足的公共座椅

沿着街道和微型广场布置公共座椅，邀请过往行人停留休息，为老人、儿童、家庭和行动不便者提供便利。

墨尔本，澳大利亚

总体策略

——自行车出行环境

1 提供一个连贯的自行车交通网络

- ☐ 将现状自行车网络中缺失的环节补全，在主干道和重要通道上恢复自行车道。
- ☐ 在除了步行专用路和高架以外的道路上允许自行车双向通行。

2 保证舒适、安全的自行车骑行环境

- ☐ 在主要自行车通廊上设置有有效隔离的自行车道。
- ☐ 为自行车（不包括电动车）建立一个休闲网络。
- ☐ 取消自行车道和人行道的连续栏杆隔离，使当到达目的地时停放自行车更加便捷，避免自行车因此骑行在人行道上。
- ☐ 移除一部分设置在狭窄人行道上的过多自行车停车位，减少自行车和行人的冲突，在有空间的时候设置自行车停车。
- ☐ 新建项目需配建充足、便捷的自行车停车位。
- ☐ 在路口过街处标明自行车空间，明确路权。
- ☐ 设置独立的自行车信号灯，并给予优先绿灯。（如建国路思南路路口）

总体策略

——自行车出行环境



有保护但不是被孤立的自行车道

自行车和机动车间有物理隔离, 但又没有造成街道割裂。

墨尔本, 澳大利亚



自行车在路口

在主要路口将自行车通行空间标示出来有助于机动车注意避免事故。

哥本哈根, 丹麦



自行车专用信号灯

自行车绿灯先于机动车绿灯4-6秒有助于机动车看到自行车通过。

哥本哈根, 丹麦



自行车绿道

绿道作为更加休闲的自行车通廊贯穿城市, 为自行车提供多一种选择。

纽约, 美国



街道内的自行车停车

1个机动车停车位可以替换成10个自行车停车位

伦敦, 英国



在施工场地周边设置临时自行车道

保证在施工时也有有保护的自行车道, 避免失去连接, 鼓励人们使用自行车。

哥本哈根, 丹麦

总体策略 ——公共交通



公交枢纽

各种交通方式之间的紧密联系是重要的成功准则。

哥本哈根，丹麦



公交站点作为碰头场所

公交站点被设计在公共空间中心，作为人们碰头的场所。

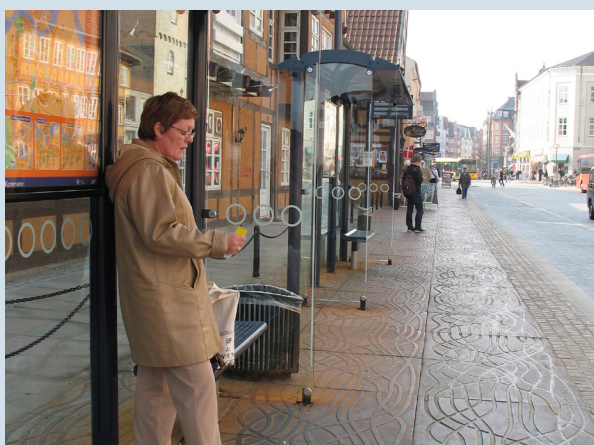
斯特拉斯堡，法国



优质的指示牌

信息牌指明公交线路，运行安排和即将到站时间。

哥本哈根，丹麦



公交站台和人行道协调布置

公交站点成为街道家具的一部分，所有人行道上的元素风格统一。

哥本哈根，丹麦



专为等车者设置的等候区域

一定宽度的岛式公交站台为等车者提供不受干扰的等候区，避免和自行车的冲突。

哥本哈根，丹麦



在轨道、公交站点周边布置充足的自行车停车设施

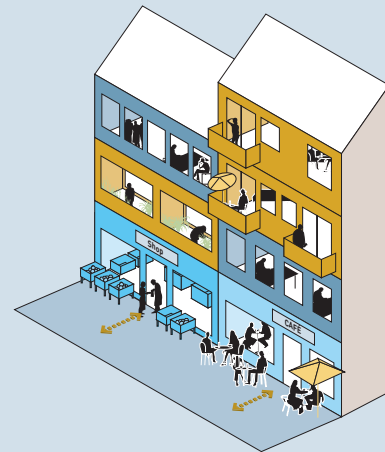
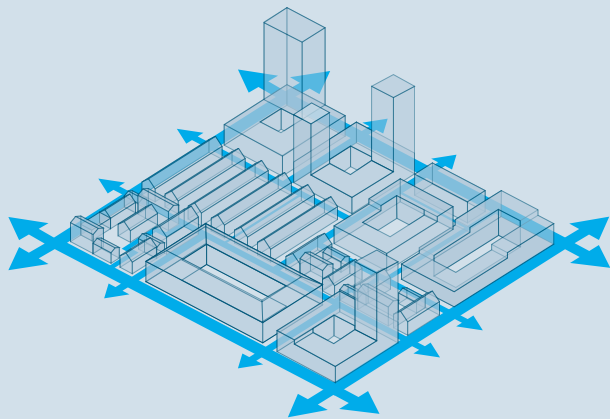
让不同交通方式之间的换乘十分便捷，在有可能的情况下在所有公交轨道站点周边就近布置优质的自行车停车。

巴黎，法国

总体策略

——建筑

Draft
Final draft



在新的开发区域做细密路网，保证城市生活小尺度的街道组成密路网为在城市中通行提供了丰富，便捷的方式，降低了机动车的主导。
B001, 马尔默, 瑞典



激活建筑沿街底层界面，创造丰富、活跃的街道环境
开敞，活跃的底层沿街面提供了吸引行人注意力和停留的可能，使步行和自行车出行更加有趣。
纽约, 美国



规划混合的功能丰富城市生活
混合了居住、办公和商业功能的区域为本地居民的生活提供了更好的环境，有助于引导一个更加活跃的邻里社区。不同的功能业态也有助于引导步行、自行车出行，减少机动车出行。





示范项目——总览

Draft
Final draft



世界级的公共空间

如今上海拥有众多的高品质公共空间及旅游景点，吸引着世界各地的游客和本地居民休闲购物。最主要的吸引点包括：南京路步行街和外滩。另外淮海路，新天地等也十分热门。

1. 完善世界级吸引点之间的联系

为了充分发挥上海这些主要吸引点的潜力，他们之间需要更优质的联系。想要吸引更多人来这里购物，一部分的商业活动需要置换为休闲活动。

2. 与城市连接

下一步就是要改进城市的一些主要的连接性道路，构建完整街道，林荫大道，平衡各种交通方式，引导使用绿色交通，使机动车、公交、自行车、行人都可以便捷、舒适的通行。

示范项目：
— 南京路东段
— 世纪广场
— 南京路人民公园段

示范项目：
— 河南路



3. 创造慢行回路

为了改善在城市中步行的可能性，需要将高品质的步行道联系成“回路”，可以让行人方便的往返于各个城市目的地之间。



示范项目：
— 淮海路

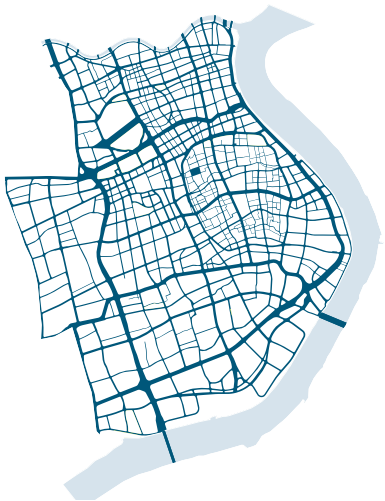


4. 增加日常生活性道路网络

通过提升生活性支路的品质完善整体的慢行网络，改善行人日常生活所使用的道路状况，改善与公交的联系，平衡各种交通方式。



示范项目：
— 泰康路
— 南京路支马路



5. 延伸网络!

延伸步行网络和自行车友好的街道到整个黄浦区，鼓励所有市民和游客在城市中使用绿色交通。



— 黄浦区所有的街道，根据改造的计划和整体网络中的重要程度进行改造更新。

南京东路

分析：世界级的公共空间之间缺乏优质的联系

网络中缺失的链接

南京东路联系了南京路步行街和外滩两个城市主要吸引点。自西向东，南京东路从一条商业氛围浓郁的街道变为银行、酒店等更多的商务区。尽管南京东路上的行人流量可能是上海最高的之一，但人行道很狭窄，街道品质也有待提升。因此，南京东路成为了步行主网络中缺失的一环，与其联系两个国际级的目的地的功能严重不符。

南京路步行街

100.000/170.370
人/天*

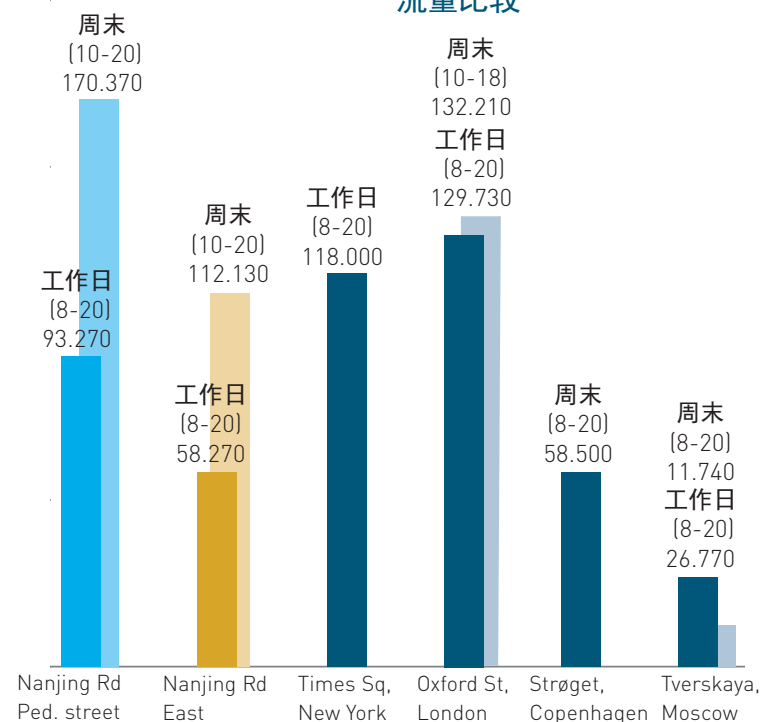
南京东路

63.030/112.130
人/天*

外滩+中山路

40.884/84.950
人/天*

与其他世界级著名步行街的人流量比较

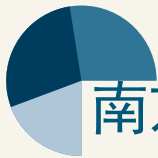


交叉口不利于步行

南京东路两端的行人过街（河南路和中山路），和其所承载的过街流量严重不符，机动车路权太高。过长的等待时间和过窄的过街斑马线致使人们违章穿越现象频出，也阻碍了人们去外滩的路线。

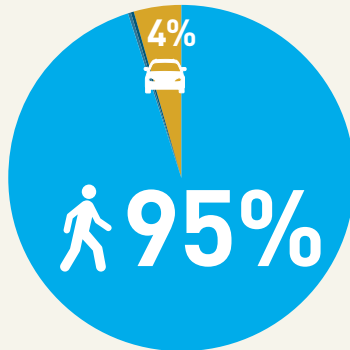
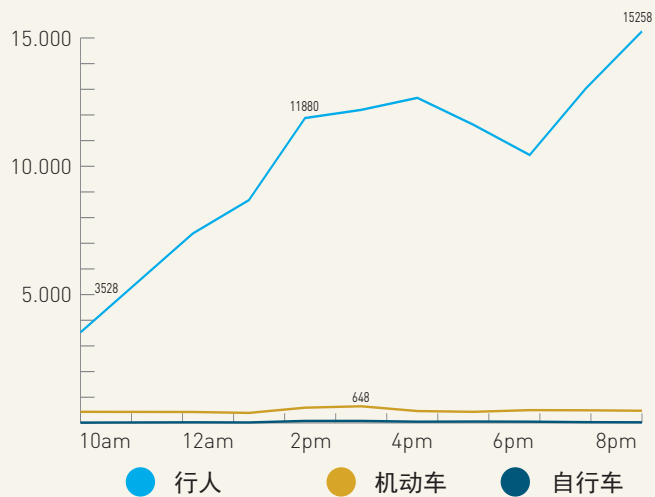
道路空间利用不充分

南京东路长约550米，沿线人行道宽窄不一。最窄的位置成为了行人流量的瓶颈，大量的人流走在机动车道上。也就是说，街道的断面不能反映街道真实的使用状况。另外，如路灯等街道家具缩减了人行道有效宽度，成为了步行的障碍。

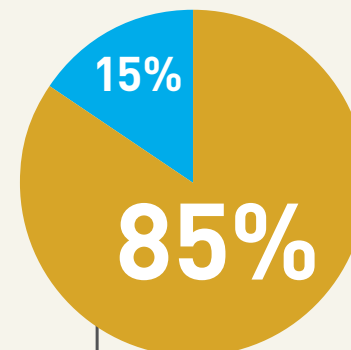
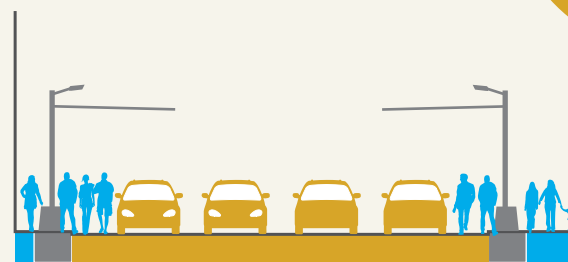


南京东路——调研数据

流量(周末 10-20)



街道空间分布



人行道（有效通行宽度）

机动车道



步行者占街道使用者的
95%
但只占有道路空间的
15%

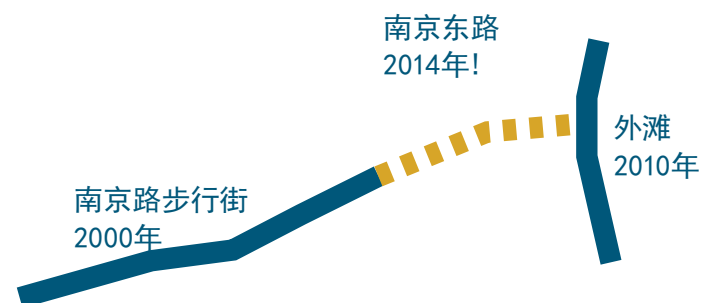
示范项目

——南京东路

Draft
Final draft

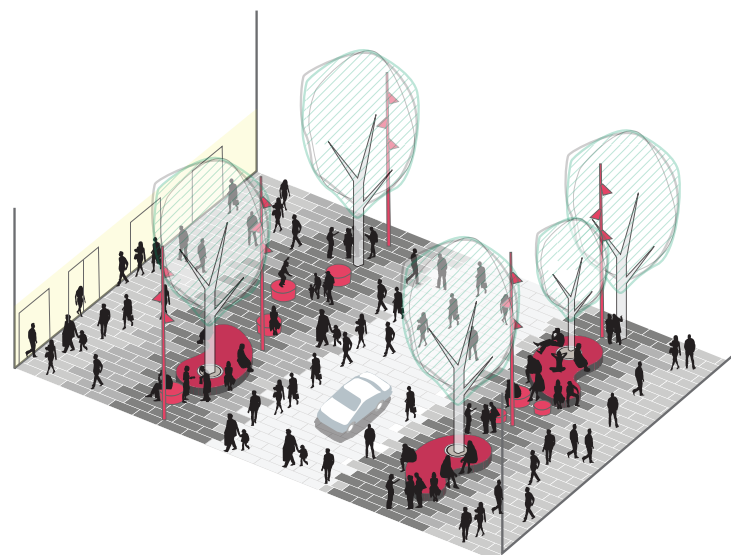
为什么？

南京路步行街，上海最著名的商业中心，有着最密集的人流，在2000年被改造成步行街。外滩，2010年改造后成为了世界级的旅游目的地和城市级休闲场所。他们之间的南京东路段成为了缺失的一环，如今应当根据其真实的使用状况，进行更加步行友好的改造。



怎么做？

- 改变公交线路，不要将南京东路作为末端环路的一部分
- 通过禁止通过性交通来减小南京东路上的交通流（保留到发性交通，如落客等功能）
- 改造铺装，拓宽人行空间，增加街道家具，引导人们从南京步行路延续到南京东路上。
- 改善南京东路的行人过街，避免拥挤。
- 明确的指示系统标明方向和南京路步行街及外滩的入口。



成功的标志！

加强外滩和南京路步行街之间的联系

- 南京东路上密集的人流表明南京路步行街和外滩之间有需要建立更强的联系

将南京东路本身打造成有吸引力的场所

- 更多的休憩空间，停留活动
- 沿街商业更加活跃
- 更佳的城市印象和体验

充分改善
行人的
步行体验

打造完整的
世界级
吸引点和目的地

最佳实践

——纽约，海洛德广场

作为大纽约计划——2030年将纽约建设成一个更绿色，更伟大的城市，百老汇大道在2008年时进行了改造，将一条机动车主导的交通性干道改造成了行人和机动车交通平衡的街道。作为项目的一部分，海洛德广场和其他几个交通咽喉处一起，关闭了道路，变为了公共广场，布置了公共座椅，室外咖啡座，遮荫和绿化。这项改造被认为是一个巨大的成功，这个街头广场与旁边的海洛德公园一起成为了城市最受欢迎的公共休闲场所之一。

百老汇大道交通路口变为公共广场一开始是作为临时性项目改造的，但在对改造前后的效果进行比对和评估之后，结果表明行人流量上升，停留

休闲活动增加，更高效的机动车交通，周边的物业增值（尽管2008年经济危机中曼哈顿其他物业急剧下跌）。因此随后，从时代广场开始，这个临时项目现在已改造为永久性项目。



海洛德广场
改造前

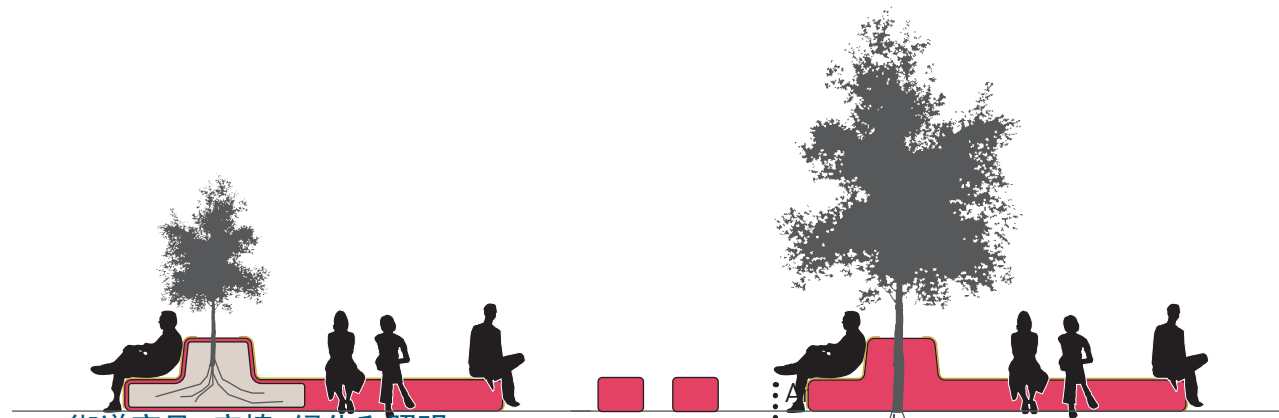


海洛德广场
改造后

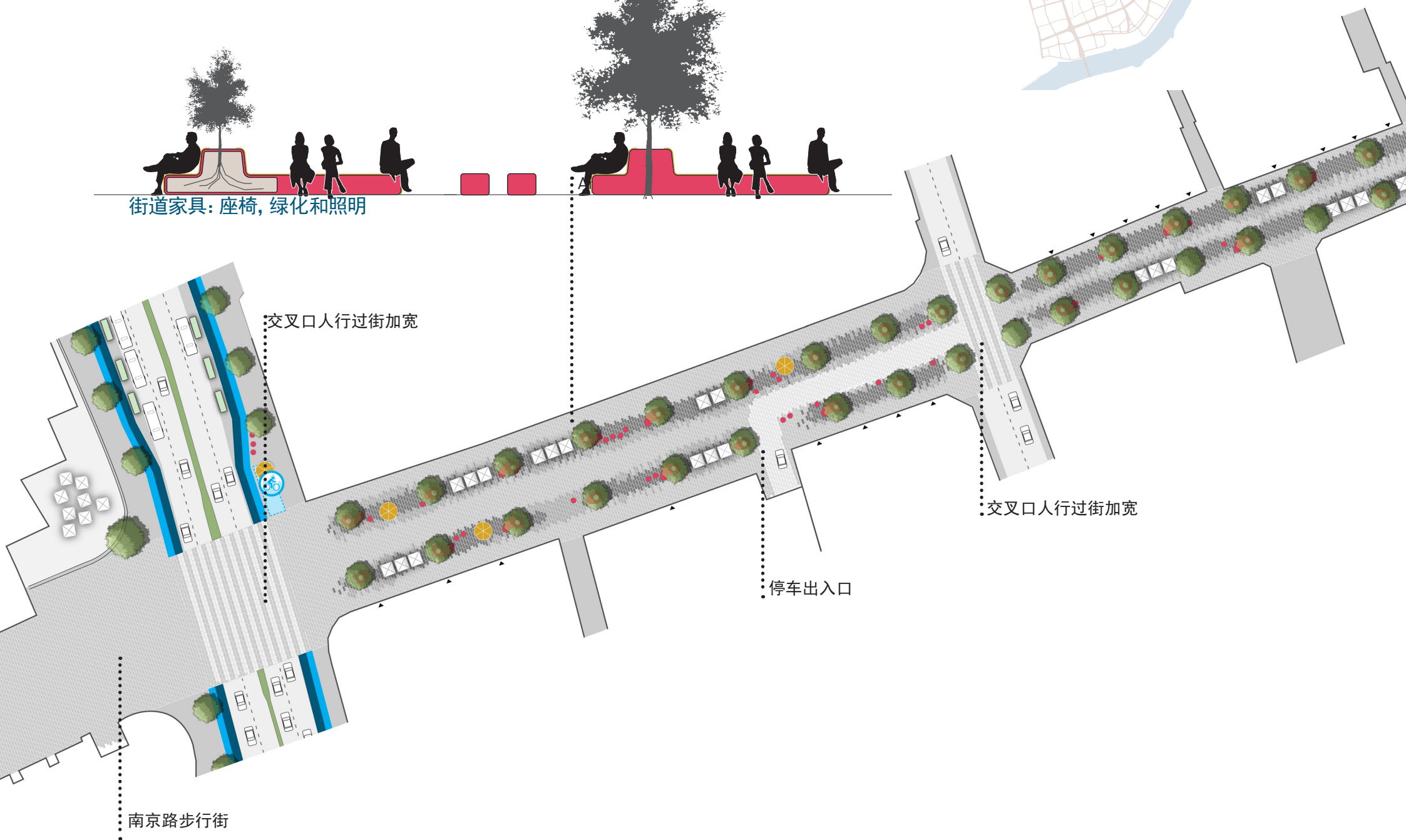
示范项目

——南京东路

Draft
Final draft



街道家具: 座椅, 绿化和照明

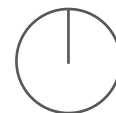
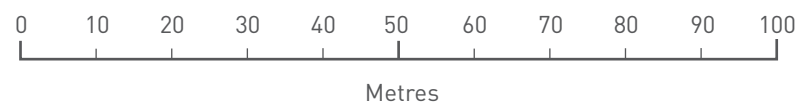


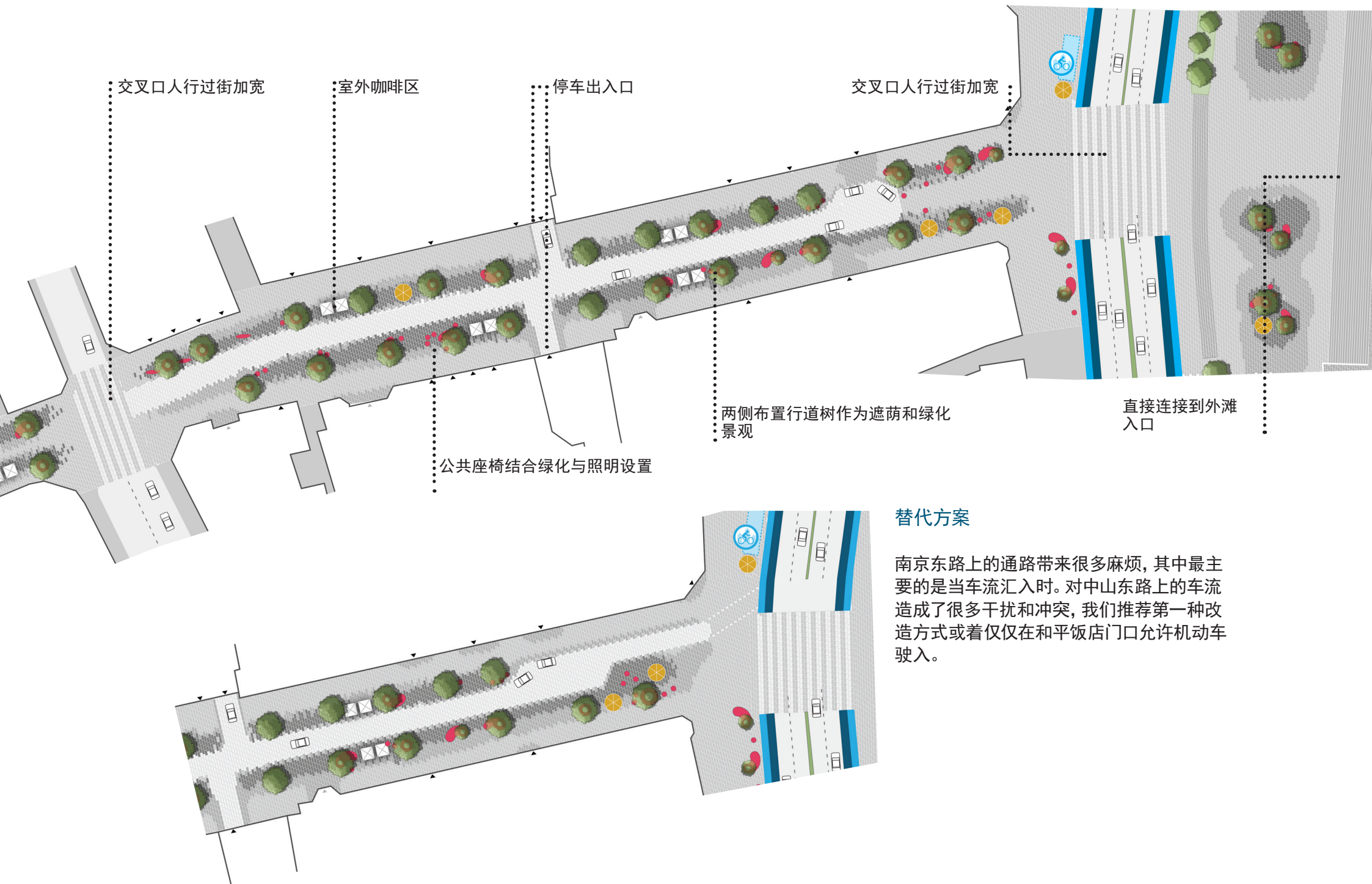
交叉口人行过街加宽

交叉口人行过街加宽

停车出入口

南京路步行街





替代方案

南京东路上的通路带来很多麻烦, 其中最主要的是当车流汇入时。对中山东路上的车流造成了很多干扰和冲突, 我们推荐第一种改造方式或着仅仅在和平饭店门口允许机动车驶入。

南京东路上的机动车出入口



示范项目

——南京东路

南京东路

现在街道断面与实际人流量不匹配，人行道过窄，无供人停留、休息的空间和设施。改造后的街道致力于打造高品质的步行空间和公共空间，如平整美观的铺地，充足的停留、休憩场所和行人友好的街道家具。

改造前





示范项目

——南京东路

外滩-南京路口

从外滩上看南京路，毫无提示这条路走下去会是重要的南京路步行街。改造后的街道很好的联系了这两个重要的场所，在中山东路上增加了一个宽敞的步行过街。

改造前





世纪广场

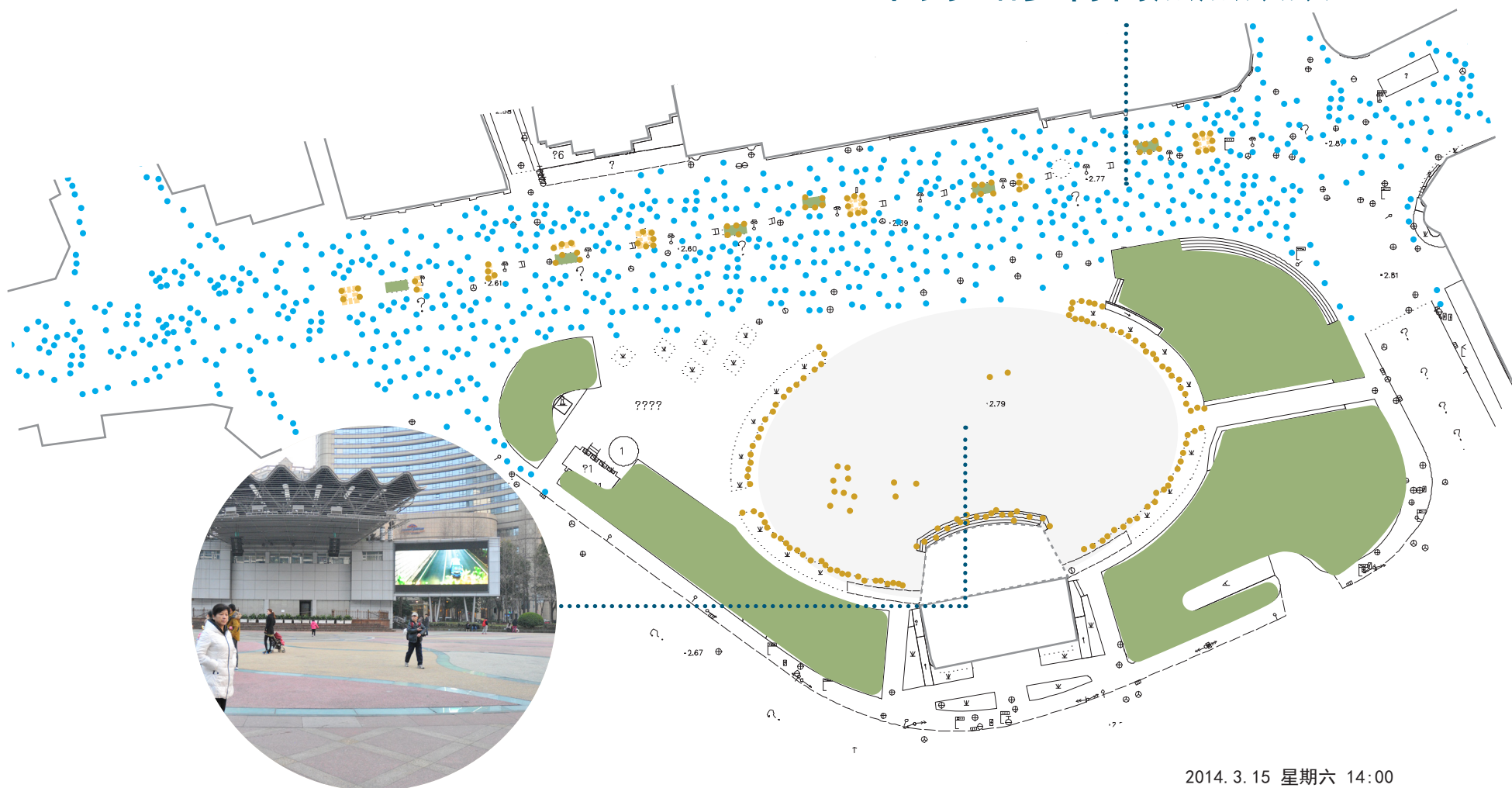
分析：未被充分利用的公共空间

为大型活动而非日常生活设计的广场

世纪广场是一个很好的举办大型活动的场地，有充足的开敞空间可以容纳大量的人群。但是在没有活动的平常日子里场所被空置着，没有供人休憩或活动的设施。在平日开阔的场地几乎没有人使用，因为缺乏遮荫也没有活动设施，只有广场周边一圈的绿化边坐了一些行人。



南京路步行街熙熙攘攘。。。。。



。。。。。。但世纪广场却被空置

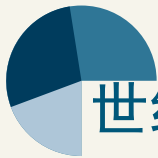
2014. 3. 15 星期六 14:00

● 过往行人

● 停留活动

0 10 20 30 40 50
Metres

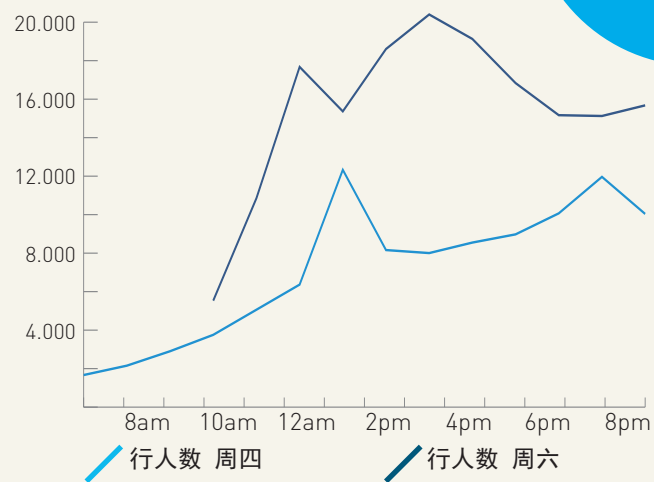




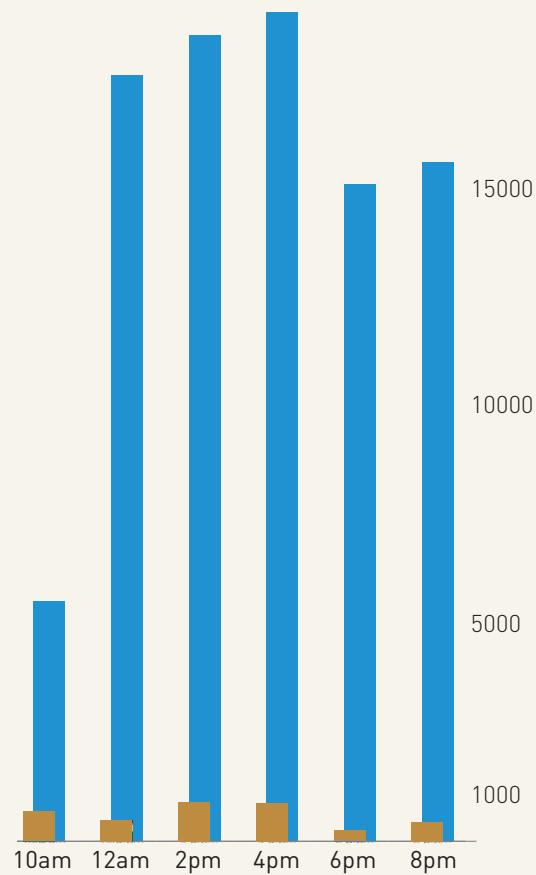
世纪广场——调研数据

案例

流量



工作日的下午
是人流高峰，周末的人
流量普遍高于
工作日



下午4点到5点
之间，有超过
19,000个行人经
过世纪广场

● 行人数量/小时
● 停留活动人数 (南京路在浙江路和山西路中间段)



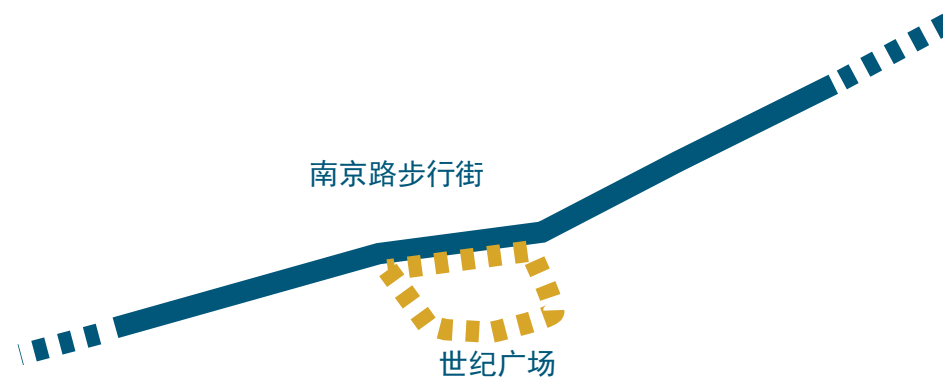
每小时有
18.900
步行者路过世纪广场*
但任意时间广场上的停留人数
不超过
200

* 周末 14点

示范项目 ——世纪广场

为什么？

世纪广场有着成为南京路周边地区核心的潜力，而现在人们只有在举办大型活动时才使用这个广场。要想创造一个全年都一直活跃的广场，应该通过设计来邀请人们日常使用广场，同时也保留举办大型活动和庆典的能力。



怎么办？

灵活的布局

可移动的座椅平台可以营造小尺度的亲密空间，供人们日常使用；当举办大型活动时，这些平台可以移开以创造足够大的空间。



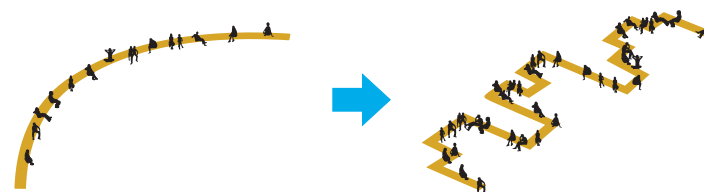
强调可持续设计

世纪广场可以成为上海打造可持续城市的展示窗，设计中包括雨水处理、增加生物多样性等可持续设计手段。



延长使用者活动的有效边缘

广场的边缘人比较多，因为人们可以在这里休息、观察别人。波浪形的边缘提供了更多的座位，以及可供进行社交活动的小角落。



成功的标志！

世纪广场成为南京路的核心

- 广场上日常停留活动增加
- 广场的形象提升(民意调查)

可持续发展的象征

- 改进微气候（热天降温）
- 更好的雨水处理（减少内涝）

世纪广场
将成为南京路
周边地区跳动的
心脏
和可持续场所营造
的典范



最佳实践

——龙美术馆和徐家汇滨江公园

黄浦江沿岸的徐家汇滨江公园（世博区域）和新建的龙美术馆周边的公共空间既是休闲活动的场所，又设计了可渗透的地表，可以进行雨水处理。这两个公园选择了本地植物，既适应环境，又减少了维护成本。

Draft
Final draft

后滩公园



龙美术馆公园



最佳实践

——纽约, 高线公园

纽约的高线公园曾经是条废弃的高架铁路, 如今它是个热闹的公园, 有许多吸引市民和游客的活动。高品质的铺地边缘与绿植融合, 创造了富有吸引力的空间供人们休息、约会和其他活动。

高线



高线



示范项目 ——世纪公园

日常模式

可移动的座椅单元营造了一个宜人尺度的空间, 引导人们使用。

改造前



AFTER/
EVERYDAY



Draft
Final draft



示范项目 ——世纪公园

大型活动模式

在举办大型活动时，将可移动的座椅单元移动到边缘，为大量的人群聚集提供了空间。

改造前



AFTER/
EVENT



Draft
Final draft



南京东路人民公园段

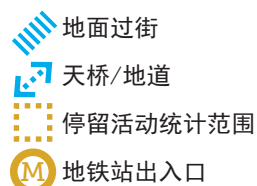
分析：非常受欢迎的公园，但与周边的联系弱

周边通往公园的联系很少

人民公园是城市级的公园，承载着丰富的活动和大量的市民游客。但人民公园和周边的联系却十分薄弱，仅在有限的几个位置通过行人过街联系，且被大量的机动车交通包围。

西藏路上只有2处地面过街。

人民大道上缺乏行人过街，路中隔离栏让行人无法穿越。



仅有

2

处地面过街在西藏路邻人民公园/广场的750米范围内

仅有

1

处地面过街在550米长的人民大道上



九江路将人民公园分隔



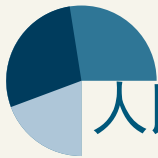
西藏路是南京路步行街和人民公园间的主要障碍



85%

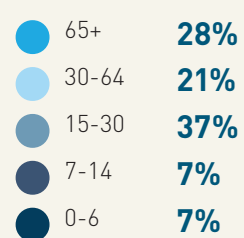
的使用者是步行者但 60% 的道路空间是留给机动车的

南京西路有很好的街道环境和商业氛围，但与南京东路的联系十分薄弱

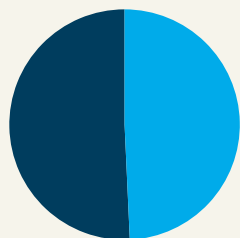
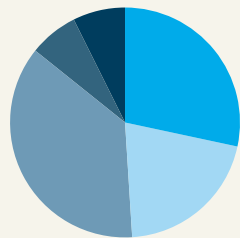
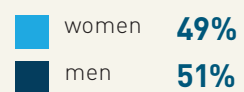


人民公园——调研数据

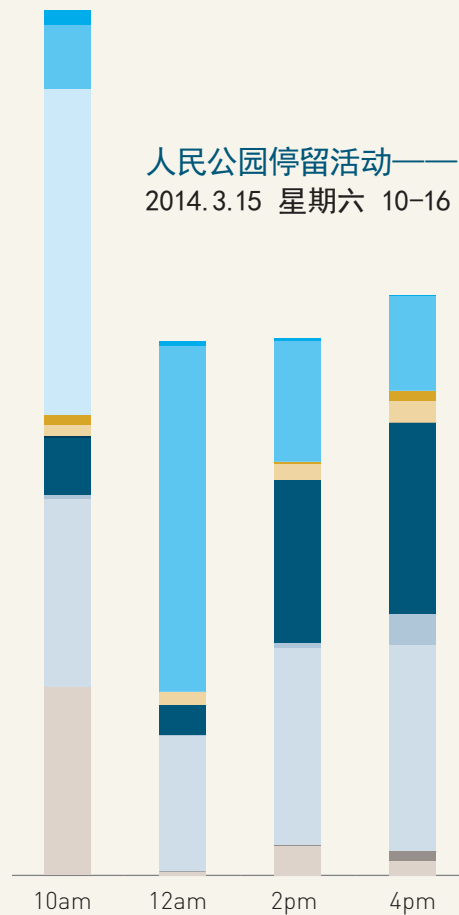
年龄比例分布



性别比例分布



人民公园停留活动——
2014.3.15 星期六 10-16

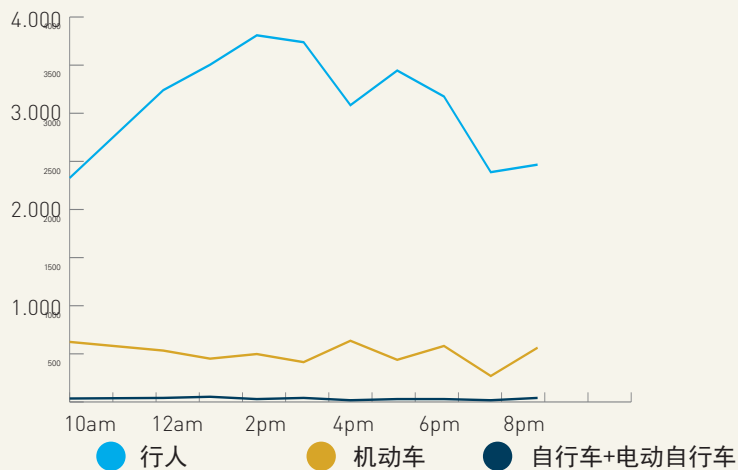


人民公园是一个非常受欢迎的公共空间，使用者各式各样，活动非常丰富

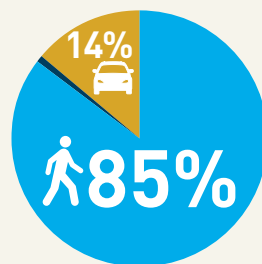
CASES

南京东路人民公园段——调研数据

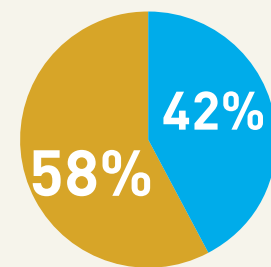
南京东路人民公园段的交通流量
2014.3.15 星期六 10-20



出行方式分担率
2014.3.15 星期六 10-20



道路空间分布



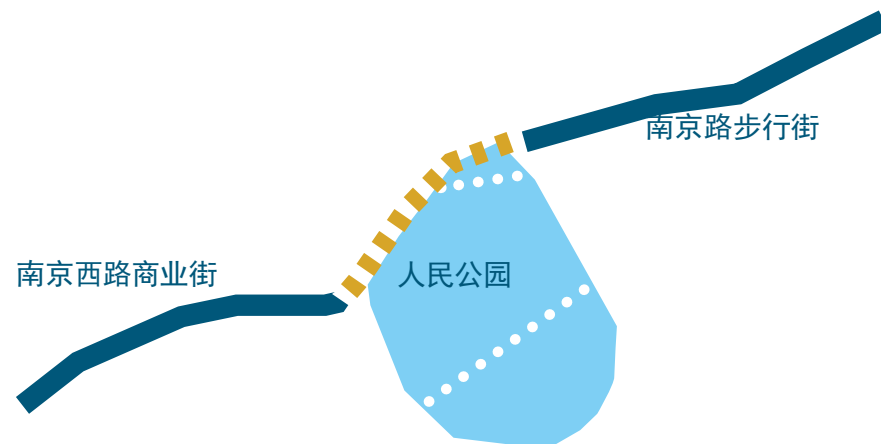
人行道（有效通行宽度） 车行道

示范项目

——南京东路人民公园段

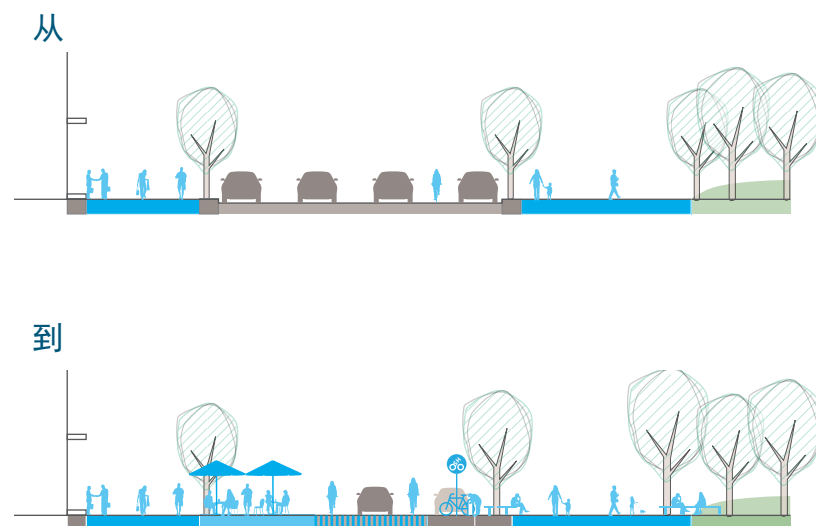
为什么？

南京东路的西段联系着南京路步行街和人民广场，南京西路商业街。这段道路现状的车流量非常小，如果将这段路改造成共享街道，将会成为南京路步行街的延伸，并有力的联系起南京路步行街，人民公园和南京西路。



怎么办？

- 通过禁止通过性和非必要车流减小街道上的机动车流量（保留到发性交通，如落客等）。
- 改善铺装，拓宽人行空间，增加街道家具，引导人们使用南京东路这一段并在这里停留。
- 增加行人过街，或改善人行地下过街的入口来连通步行网络。
- 在靠近南京路步行街的地方设置公共自行车和自行车停放点。



成功的标志！

- 一个连贯的南京路
- 街道上更大的行人流量表明更多的人流从南京路步行街延续过来。

本身成为有吸引力的场所

- 更多的停留活动
- 沿街商业更加活跃
- 更佳的城市印象和体验

一个
有吸引力的人行连接
联系起南京路步行街和人民
公园和南京西路商业街

最佳案例

——布莱顿，新街（商业步行街）

新街在布莱顿城市中曾是一个缺失的链接。作为一条城市的背街，它却承担着联系很多城市重要目的地的功能。2007年我们对这条街道进行了改造，使其更加符合其承载的功能和所处的位置，自那起新街成为了城市最重要的休闲中心之一。

在新街上机动车是允许通行的，但是这条街的布局表明它是一条行人绝对优先的共享街道。

街道被咖啡座，长椅划分成几个区域，中间的区域是行人、自行车和机动车混行的。街道有着标志性的铺装和座椅。

在街道改造后，街道上的行人活动增加了150%，停留活动增加了600%。

新街
改造前



新街
改造后



示范项目

——南京东路人民公园段

Draft
Final draft





试点项目

——南京东路人民公园段

Draft
Final draft



改造前





街巷

分析：街巷是黄浦区本地生活的起居室

城市中心的本土生活

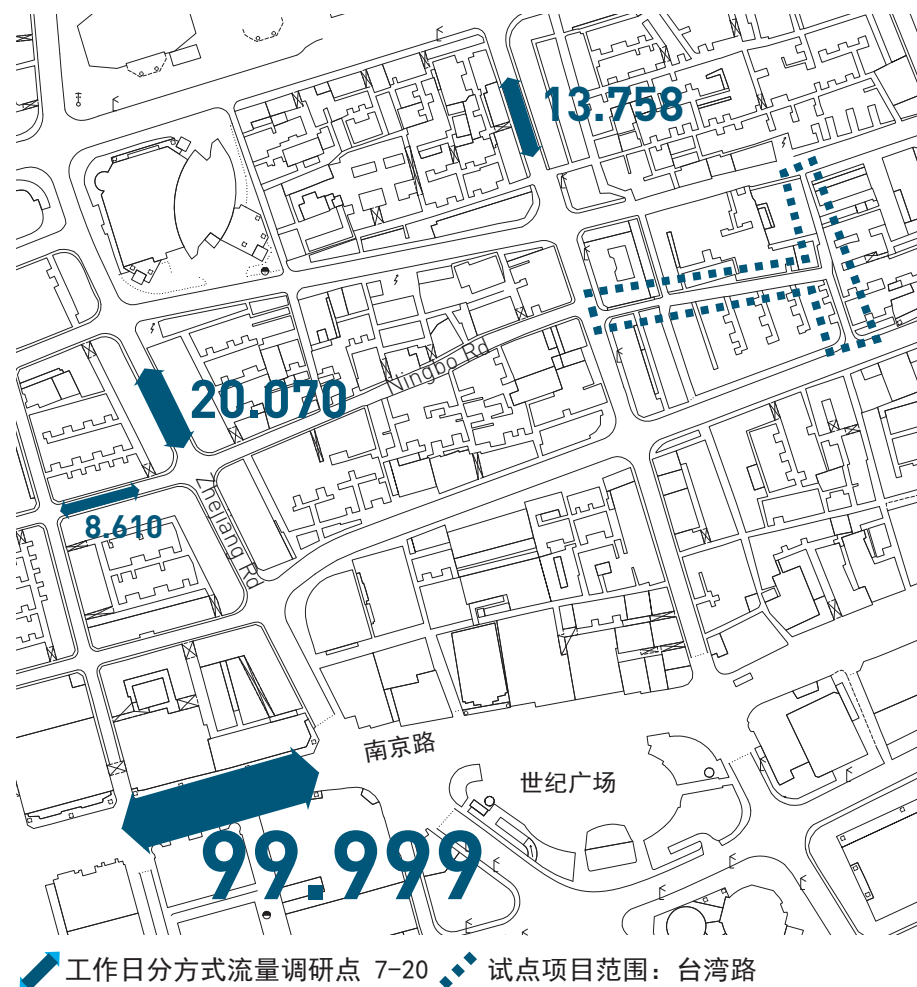
离开了南京路步行街后很快就进入了本地居民生活的社区，这里的街道生活很丰富，且与南京路和商业中心截然不同。这些社区具有很好的城市品质，因为其尺度较小，且街道充满活力。

一离开南京路后行人的数量就急剧减少，该区域有潜力可以成为一个延伸的步行网络，使本地的社区居民和南京路上的游客都能在此各得其所。

街道的布局与其功能不匹配

步行是这些街道目前的主要交通方式，但宜人的设施却很少。

街道的布局与其功能不匹配，狭窄的步行道主要被自行车停车、小商铺或其他设施所占据，迫使行人走在机动车道上。



步行道被停放的自行车或其他障碍物阻挡，让行人举步维艰。



尽管台湾路市场环境不佳且缺乏宜人的设施，但它仍然很熙攘。

街巷——调研数据

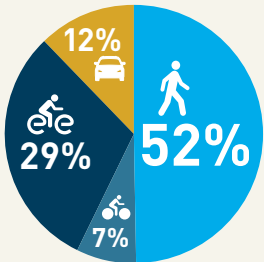
CASES

分方式分担率

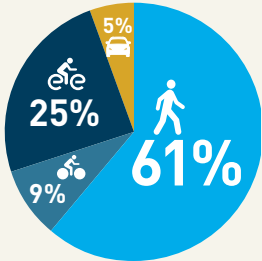
VS.

空间分配

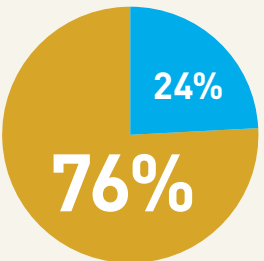
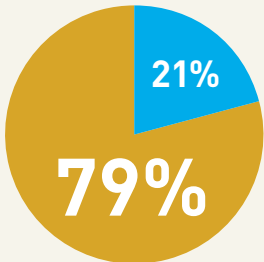
浙江路



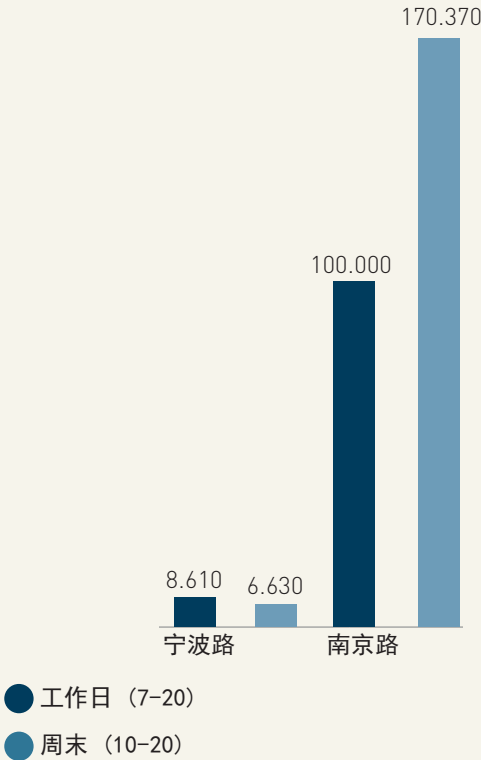
宁波路



- 步行
- 机动车
- 步行道（有效宽度）
- 自行车
- 电动自行车
- 车行道



宁波路与南京路行人流量对比



宁波路的人流量
仅是南京路的
9%



黄浦区
**人性化
尺度**
的胡同中
处处充满了社交生活

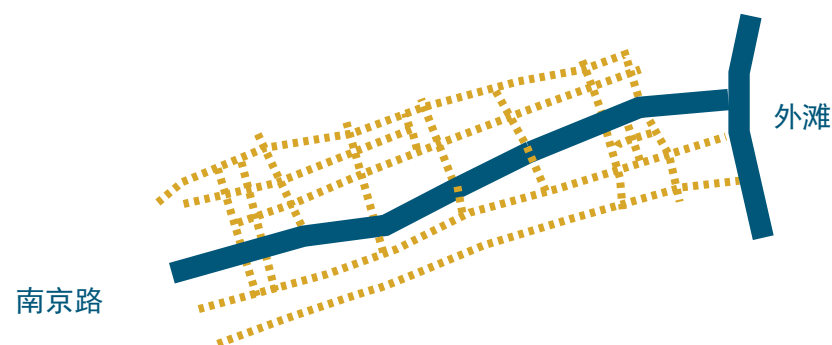
试点项目

——台湾路街巷

为什么？

南京路周边的街巷非常活跃，有很多人住在两侧的楼里，并在街道上做生意。这些街巷与南京路步行街上大尺度的建筑群形成了很好的对照。

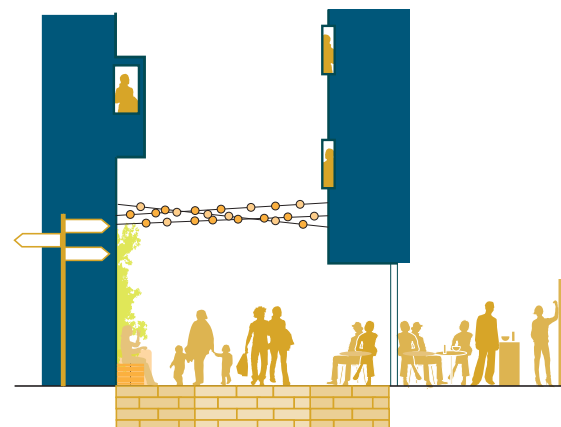
通过提升街巷的空间环境，能够改善该区域居民的生活，并且还能提升对街巷这类独特而又稀缺的空间的重视。这些街巷是整个步行网络的重要组成部分，不仅能丰富步行体验，还能为大街区提供穿越的捷径。



怎么办？

支持现有的街道生活，通过铺装和座椅营造舒适的环境。重点是提升环境，而不是改变其用途。通过增加宜人的设施来让居民感觉更舒适。即使建筑需要更新，也应该保留街巷的尺度。

增加指示标识来提升空间导向，并邀请人们来参观这些街巷。



成功的标志！

本地的地标节点

- 居民的日常生活更舒适（民意调查）
- 房屋增值
- 更多停留活动
- 更多游客

一个吸引人的
公共

起居室

迎接本地居民
和游客

最佳实践

——墨尔本，街巷

墨尔本的街巷已得到提升而且变得有活力。将这些街巷被整合在了步行网络中对整个步行网络和城市中心的活力都有积极作用。更多活跃的外立面和多重功能被引入了到这些街巷中。

街巷为小咖啡厅和餐馆提供了空间。街巷中特别的气氛是墨尔本城市特质中一个的重要组成部分。

当地一项主要的公共艺术工程就在街巷中开展。当地的艺术家在这些街巷空间中创作，这些艺术作品融合了街巷的功能、使用情况及历史等。这些艺术作品在一段时间内被置入，然后在展出几个月后又拆掉。

德格拉维街
— 改造前 1985



德格拉维街
— 改造后



试点项目

——台湾路街巷

Draft
Final draft



----- 可改造的立面/建筑

· 入口处设立指示标识

· 零售商铺临街活动区域

· 利用较宽阔区域
· 设置桌子和座椅

· 入口处附近设置
· 自行车停车

· 设置座椅

0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50

Metres



改造前



改造后



河南路

分析：一条对所有交通方式都重要，
却被机动车主导的道路

一条连接城市不同区域的街道

河南路纵贯黄浦区，穿越苏州河、南京路和老城厢，串联黄浦区的各个区域，连接多条重要步行廊道，并衔接多个轨道站点

街道本身构成了障碍

河南路自身的宽度、人行道的围栏、以及沿线的大部分自行车道和车行道都构成了视觉和空间的障碍，使过街变得很困难。

代表黄浦区的形象

作为黄浦区的一条主要道路，河南路代表了黄浦区的形象。现在河南路所呈现的形象是一个被机动车主导的地区，且街道环境不吸引人。

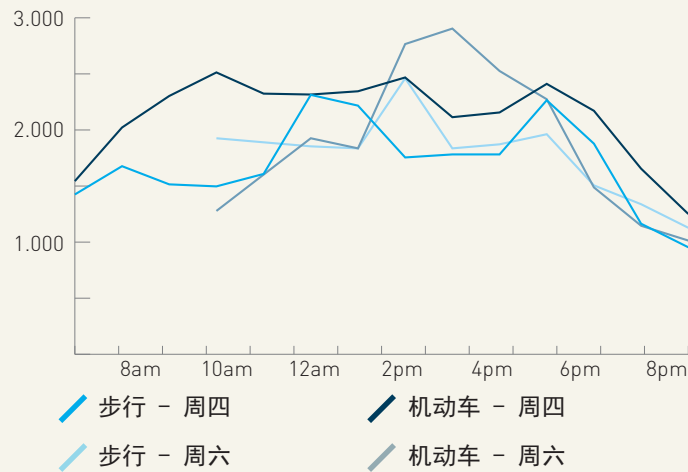
总体来看，
道路使用者中仅有一半的是机动车，
但整条道路的断面都是围绕机动车设计的



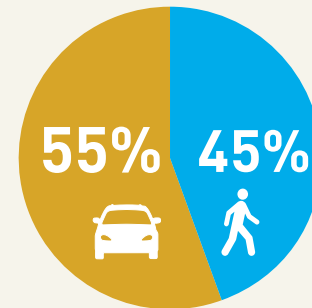


河南路——调研数据

河南路北段

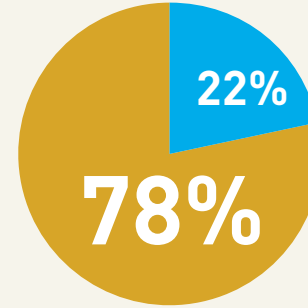


使用情况



- 步行
- 机动车

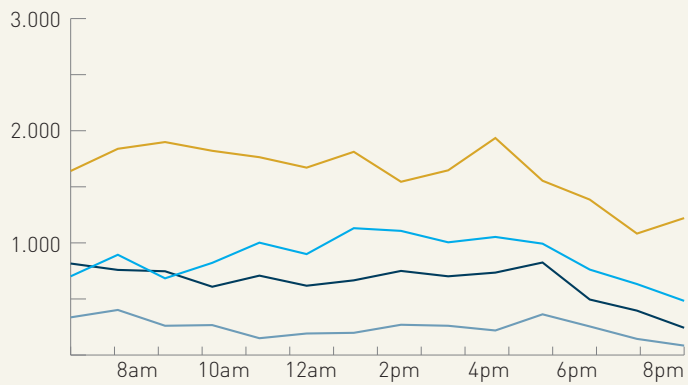
空间分配 (有效宽度)



- 步行道 (有效宽度)
- 车行道

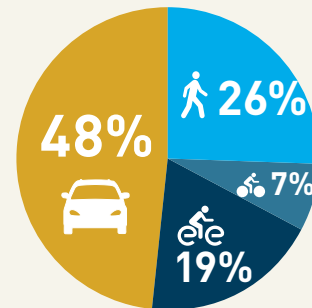
河南路南段

周四

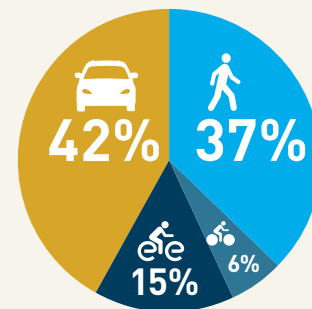


使用情况

周四

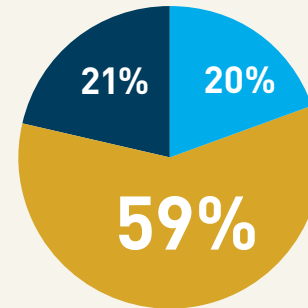


周六



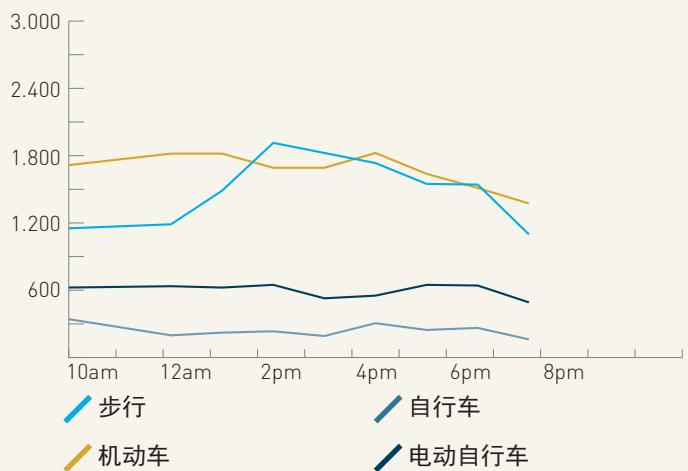
- 步行
- 机动车
- 自行车
- 电动自行车

空间分配 (有效宽度)



- 步行道 (有效宽度)
- 车行道
- 自行车道

周六



试点项目

——河南路

分析：行人和自行车出行较困难

过街很困难

人行天桥使行人必须要绕行而无法直接过街，对于坐轮椅的、提行李及推婴儿车的人来说尤其困难。其结果是造成人们从地面违章穿马路，并增加了路口处的事故风险。

在例如南京路等很多重要的横向道路的交叉口处，行人没有得到优先，不仅需要等候很长时间，而且交叉口设计的不合理也促使一些人违章穿行。



不同交通方式间存在冲突

在公交车站处，自行车道的护栏被移除，公交车和停靠的小汽车阻挡了自行车道，迫使骑车人骑到内侧的车道中，不仅扰乱了自行车和机动车交通的正常行驶，还增加了交通事故的风险。



街道环境不佳（街道界面、照明、绿化）

河南路是以交通性主干道的标准来设计的，因此绿化很少，给行人的照明不佳，沿街街道界面也不活跃。



行人过街
的设计及位置
都是在

**优先机动车
而非行人**

这样会促使行人违章穿行



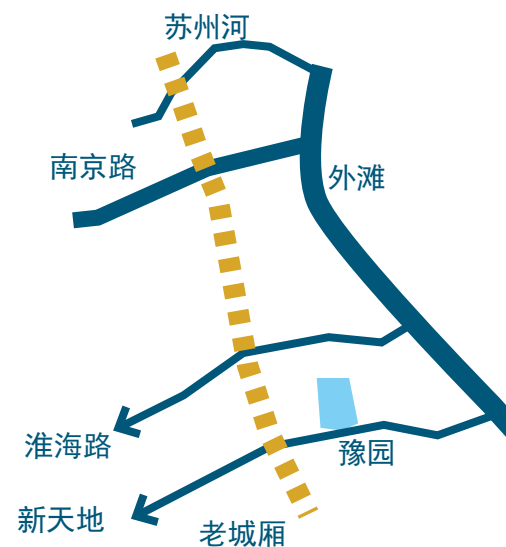
试点项目

——河南路：由主干道变为林荫道

为什么？

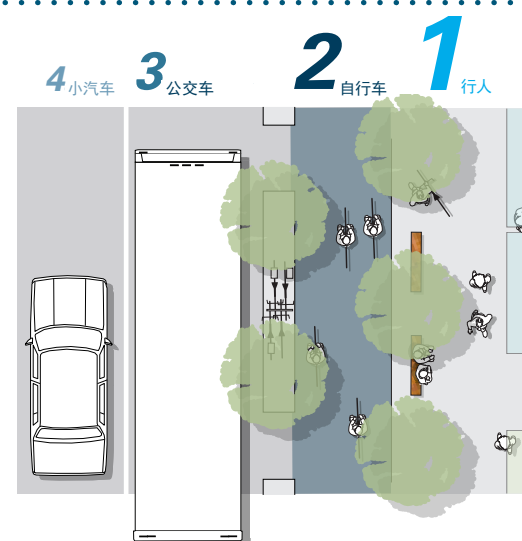
河南路有潜力从交通主干道转变为一条富有吸引力的城市林荫道，并将黄浦区的各个区域纵向串联起来。

改造的主要目标主要有：使河南路成为一条自行车的主要廊道；通过改善公交车站提升公交乘客的环境；通过提升过街减弱河南路的阻隔效应；改善步行出行环境并提升街道绿化。其目的是使河南路这样一条连接黄浦区不同区域的街道能有效服务各种交通方式，并且具有宜人的环境。



怎么办？

- 重新调整街道空间，保证河南全线都有自行车道
- 设置一条电动自行车用的快速自行车道和一条常规自行车道
- 合理设置公交站台改善公交车站点，改善穿越自行车道的设计
- 设置路中过街安全岛，使过街更容易
- 沿街设置休息空间、自行车停车设施及绿化



成功的标志！

- 一条富有吸引力且为所有群体服务的林荫道
- 更多行人
- 更多自行车
- 事故减少
- 自行车或电动自行车与公交乘客的冲突减少
- 街道形象提升

一条富有吸引力的
林荫道
象征黄浦区的
宜居和可持续

最佳实践

——纽约，第九大道

在纽约市的规划中，对2030年提出的愿景是成为一个更绿色更好的城市。作为实现该愿景的一项努力，纽约市对第九大道进行了提升，以便更好地平衡各种交通方式，并改善步行和自行车出行环境。带路中安全岛的步行过街及标识使行人出行更加安全和舒适。在一系列大道上新增的自行车道构成了自行车的骨干网络，使得在曼哈顿的自行车出行更加安全和便捷。这一系列改造使纽约的自行车出行在2007至2012年间增长了90%。

第九大道
改造前



photo: David Notivol

第九大道
改造后



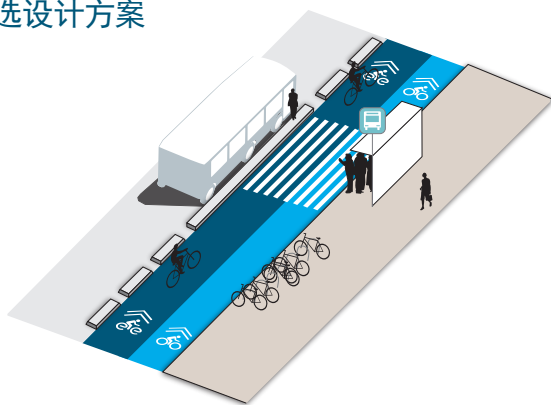
Gehl Architects — Huangpu • Shanghai

试点项目

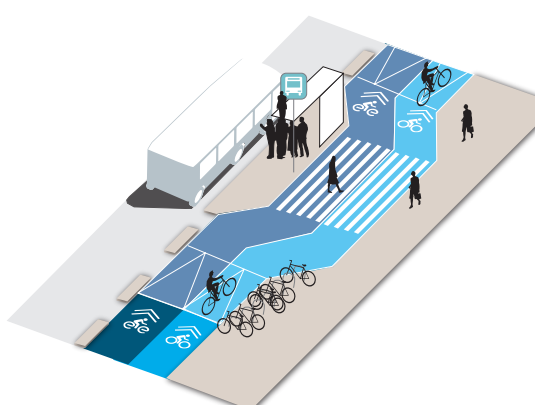
——河南路：由主干道变为林荫道

必须对公交车站进行设计以将上车乘客和下车乘客的潜在冲突降到最低。公交车站须根据实际乘客需求和道路状况进行设计

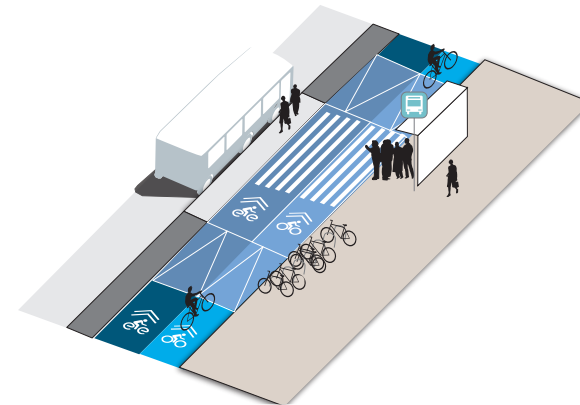
备选设计方案



- 设置较窄的站台供乘客上下公交车
- 在自行车道上设置斑马线
- 在步行道上设置候车设施
- 车站处的乘客需要和自行车协调通行顺序，骑车人需避让公交乘客



- 站台较宽并整合了候车设施
- 在穿越自行车道处设置斑马线
- 公交乘客和自行车的冲突有所降低。乘客需等待并让自行车先行
- 自行车道向外蜿蜒使站台有足够面积，并且还能降低自行车速度



- 在公交车站处将自行车道抬起以降低车速，并提高站台的步行可达性
- 提醒骑车人注意行人



丹麦希勒厄



丹麦哥本哈根



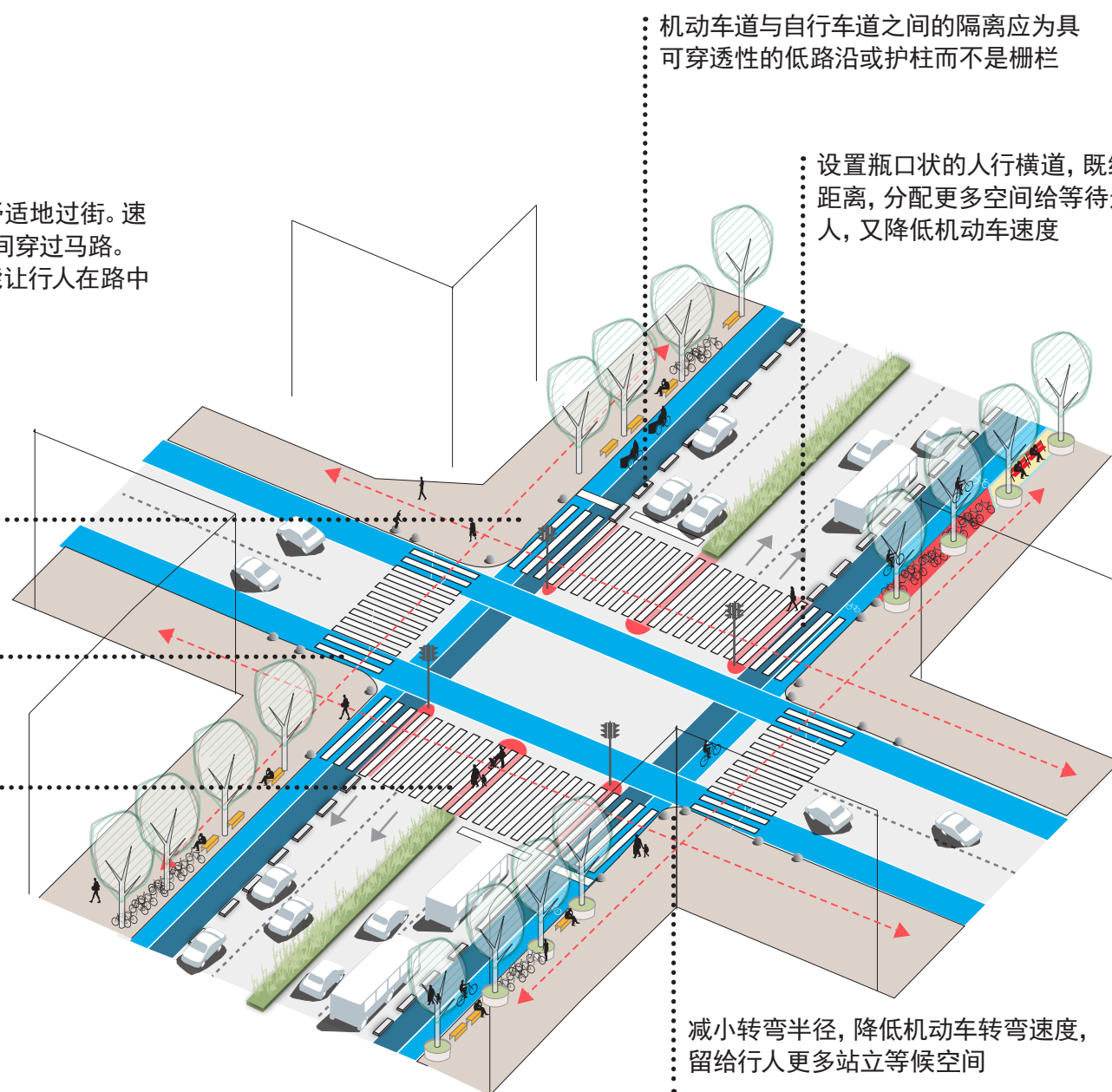
法国巴黎

设计交叉路口，让行人能安全舒适地过街。速度最慢的行人必须给予充分的时间穿过马路。出于安全考虑，设置路中安全岛能让行人在路中间安全地休息。

交通信号灯分配充足的过街时间，即使步行速度慢的人也能通过

把斑马线布置在行人的期望路线上以避免乱穿马路，并且营造舒适与安全的步行体验

设置交宽的路中安全岛提供休息和等候的空间



机动车道与自行车道之间的隔离应为具可穿透性的低路沿或护柱而不是栅栏

设置瓶口状的人行横道，既缩短了过街距离，分配更多空间给等待过街的行人，又降低机动车速度

减小转弯半径，降低机动车转弯速度，留给行人更多站立等候空间



第九大道，美国纽约



百老汇，美国纽约



哥本哈根，丹麦

示范项目

——河南路：由主干道变为林荫道

改造前



改造后



Draft
Final draft



示范项目

——河南路：由主干道变为林荫道

Draft
Final draft

改造后



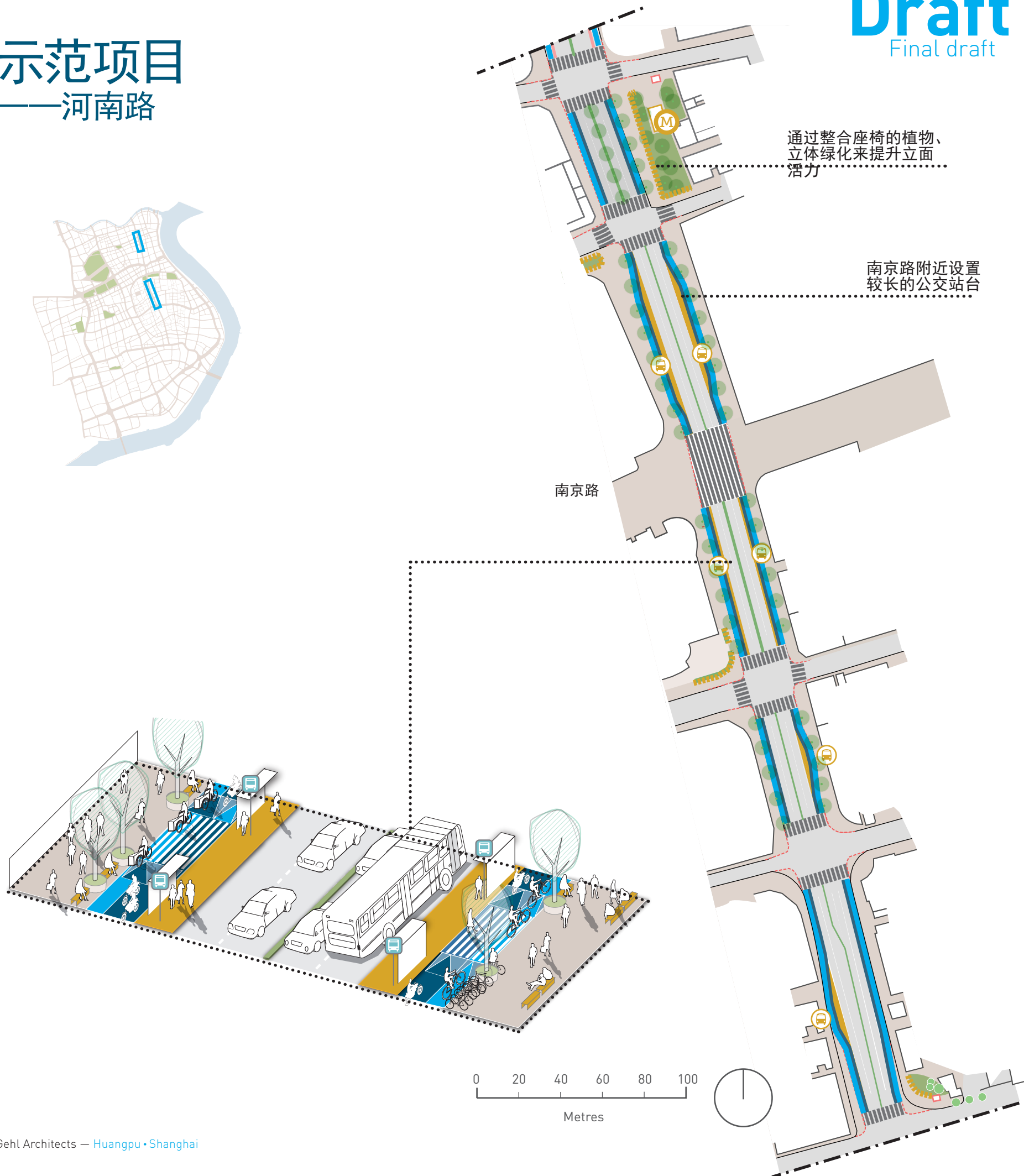
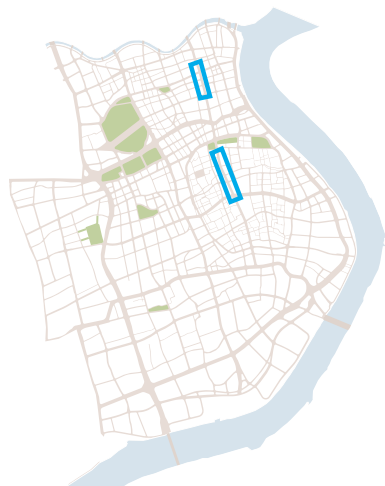
改造前

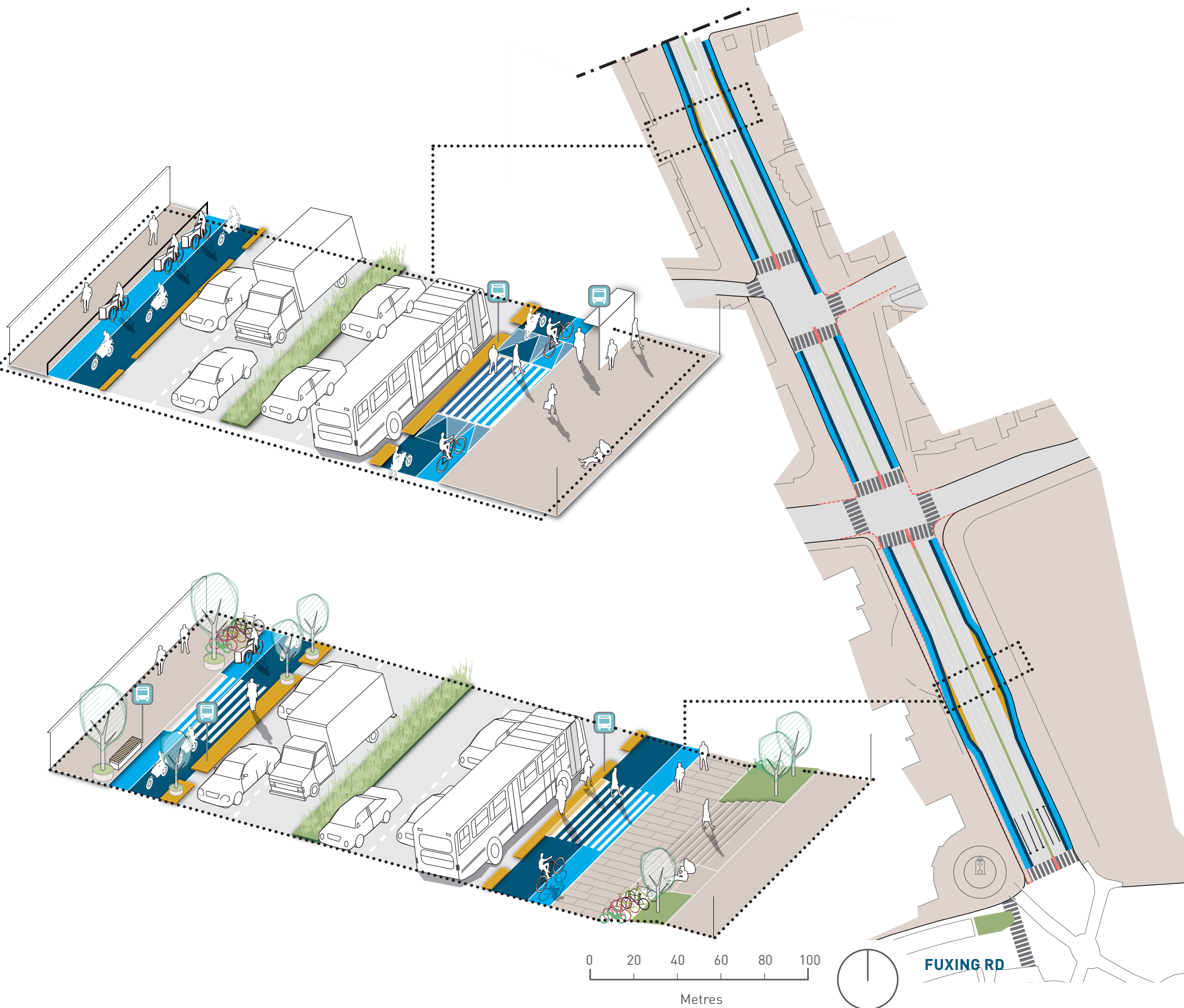




示范项目 ——河南路

Draft
Final draft





淮海路

分析：缺乏高品质人性化空间的高端商业街

缺乏休息的机会

在上海行人最多的几条街道沿线，几乎没有任何休息的机会，设置座椅的数量也很少。沿线的很多微型的公共空间都有成为休闲空间的潜力，但却很少用作类似功能。

可供自行车通行的潜力

虽然淮海路有潜力成为一条富有吸引的，连接东西的自行车廊道，但其目前禁止自行车通行。

淮海路两端的连接不佳

淮海路的东端与老城厢周边的环路人民路相交，形成一个以车为主切很难穿越的交叉口。
在与重庆中路相交处，步行天桥构成了与淮海路西端以及与雁荡路和复兴公园链接的障碍。

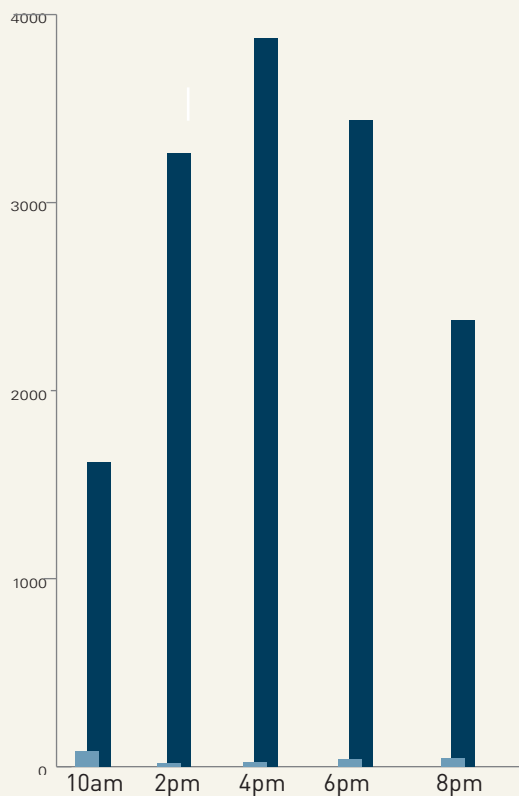
街道上的绝大部分使用者是行人，但却几乎没有让行人停留下来的活动





淮海路——调研数据

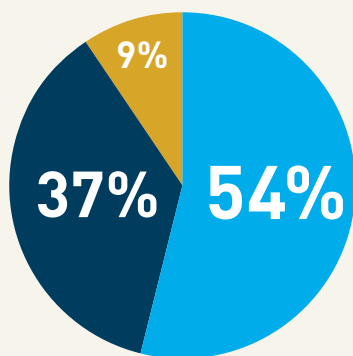
停留活动人数与行人流量对比



行人流量

平均停留活动人数

停留活动类型

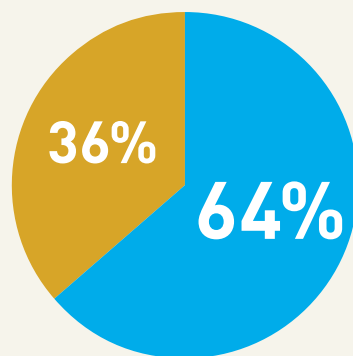


站立

等待公交

其他活动

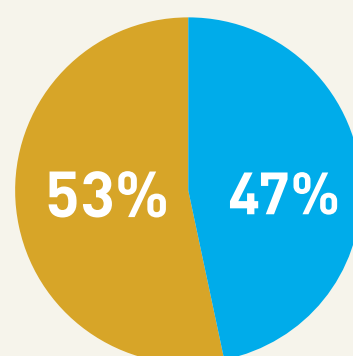
交通总量



行人

机动车

空间分配



步行道（有效宽度）

车行道



在淮海路
主要商业街路段
沿线有

0

个公共座椅

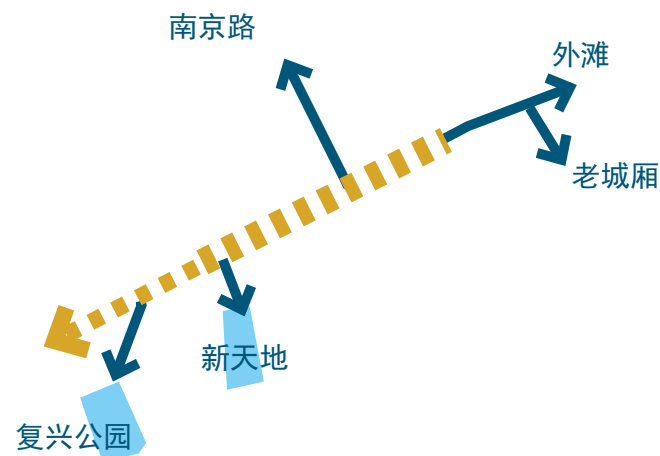
示范项目

——淮海路

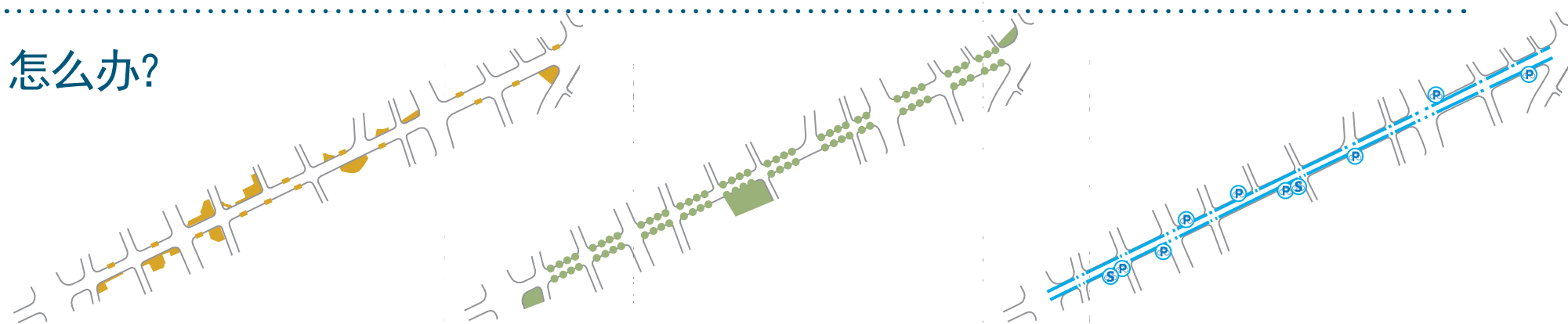
Draft
Final draft

为什么？

进一步把淮海路打造为行人的目的地，这个目标把淮海路的质量提高到能让行人停留并且享受的水平。通过补充购物广场之外的其他沿街活动，街道生活会变得更加有趣，这将吸引更多行人使用这条街道。



怎么办？



提供活动的空间

- 提升建筑后退空间的活力
- 沿街设置公共座椅
- 提升公园活力

提升街道绿化

- 在整条街道沿线种植行道树
- 通过整合街道的座椅与活动来提升绿化空间活力

邀请自行车使用街道

- 布设自行车租赁点并提供信息给游客
- 布置优质的自行车停车空间
- 在有条街的路段沿街设置自行车道

成功的标志！

街道作为城市目的地

- 街道上有更多的停留活动
- 增加沿街商铺的生意收入
- 提升街道形象（通过民意调查）

城市里吸引人而又有活力的连接线

- 高行人流量
- 高自信车流量

最佳实践

——斯特罗里耶, 哥本哈根

斯托罗里耶是哥本哈根的一条主要街道。它既是一条商业街, 又是贯穿哥本哈根内城的一条主要步行轴线。这条街在1962年时被改造为步行街。它连接内城多个由停车场改造而成的广场, 使其成为城市中最繁华的、广受旅客欢迎的地段之一。这条街上坐落着各式各样的高端商业、旗舰店、饭店、咖啡厅, 而广场也为行人提供了额外的休闲性公共空间。

阿麦广场,
斯托罗里耶



斯托罗里耶



示范项目

——淮海路

Draft
Final draft

提升街道活力

为了提升淮海路成为购物目的地，需要在室内购物空间之外提升公共空间活力。除了简单步行，需要有其他活动来让街道成功。针对不同的使用群体，这里有足够的空间来引入更多的活动，包括游憩、文化、艺术等多种类型。

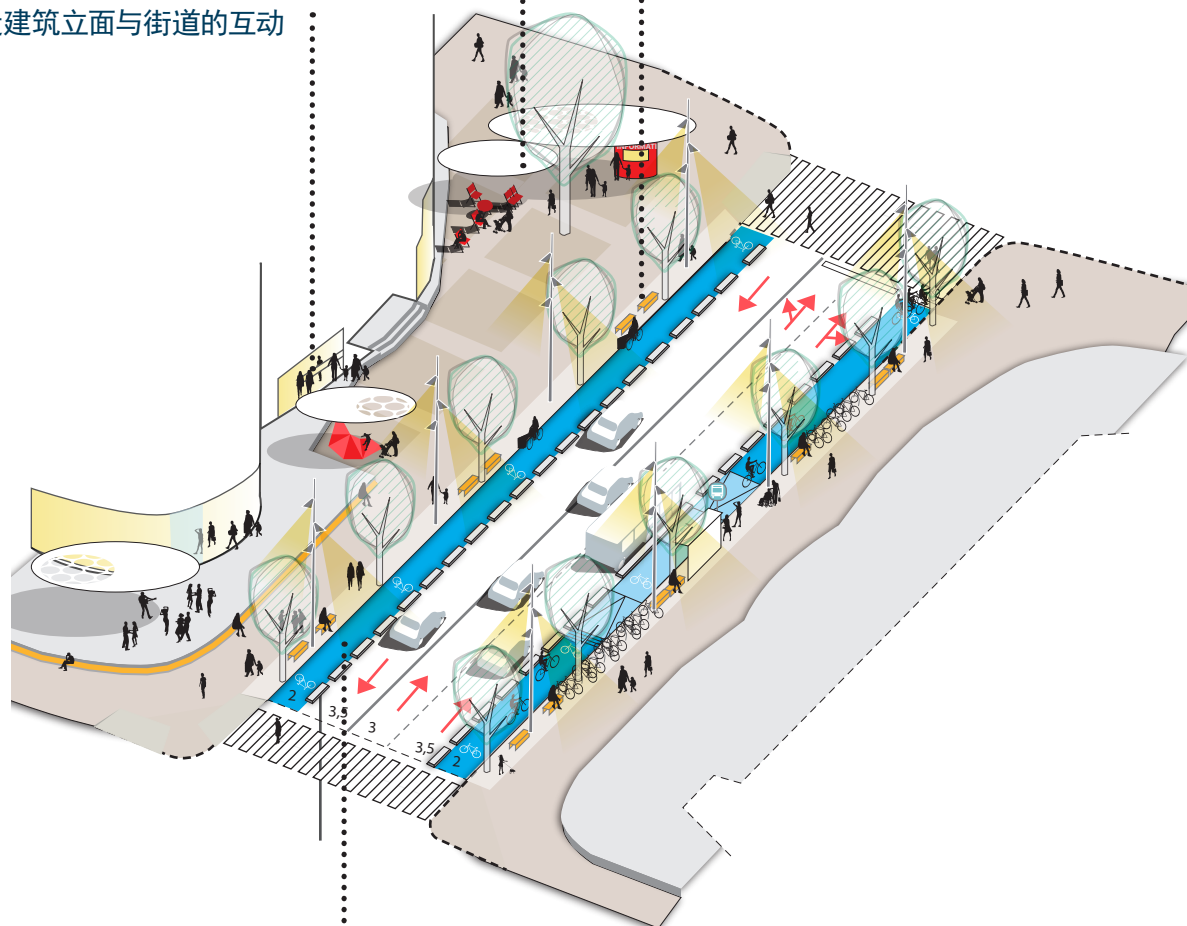
轴测图

创造建筑立面与街道的互动

提升建筑后退空间的活力

沿街设置公共座椅

自行车专用道



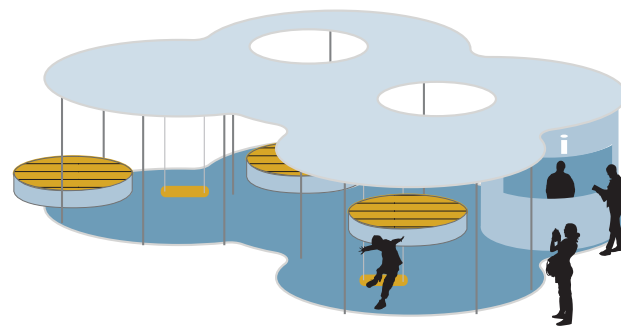
示范项目

——淮海路



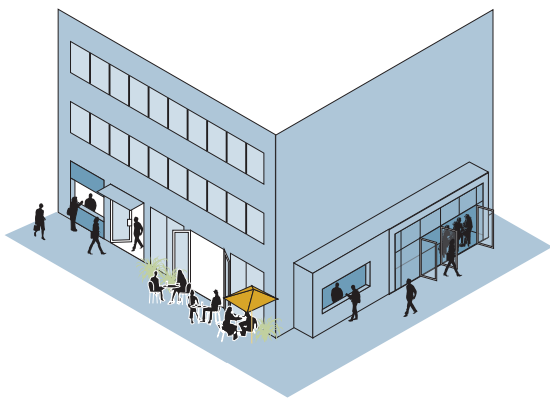
街道家具区

街道家具如公共座椅、自行车停车空间和城市自行车站等必须集中在路缘与人行道之间的区域，减少行人障碍。在此边缘地带，行道树会对公共座椅提供荫庇，并一同形成行人与机动车/自行车之间的缓冲区。



建筑退让

建筑退让是十分宝贵的资产，它们是连接室内购物广场与街道环境的社交场合。这个区域可以设置户外咖啡厅，报摊，还能够提供整合绿化遮阴达到艺术、游乐与休憩多种目的雕塑座椅。



建筑底层与立面

建筑底层可以作为一个有活力的边缘地带，邀请行人停留并进入建筑。在具有战略性的位置开放封闭的立面并为底层添加额外功能，能让建筑更好地与外部环境互动。



指示系统

建设包括标语牌，信息亭，行道标志和电子寻路器等引导指示系统，给购物者与旅客提供方便全面的街道信息概观。

示范项目 ——淮海路

改造后

Draft
Final draft

改造前



没有
自行车道





示范项目

——淮海路

改造前



没有
自行车道



Draft
Final draft



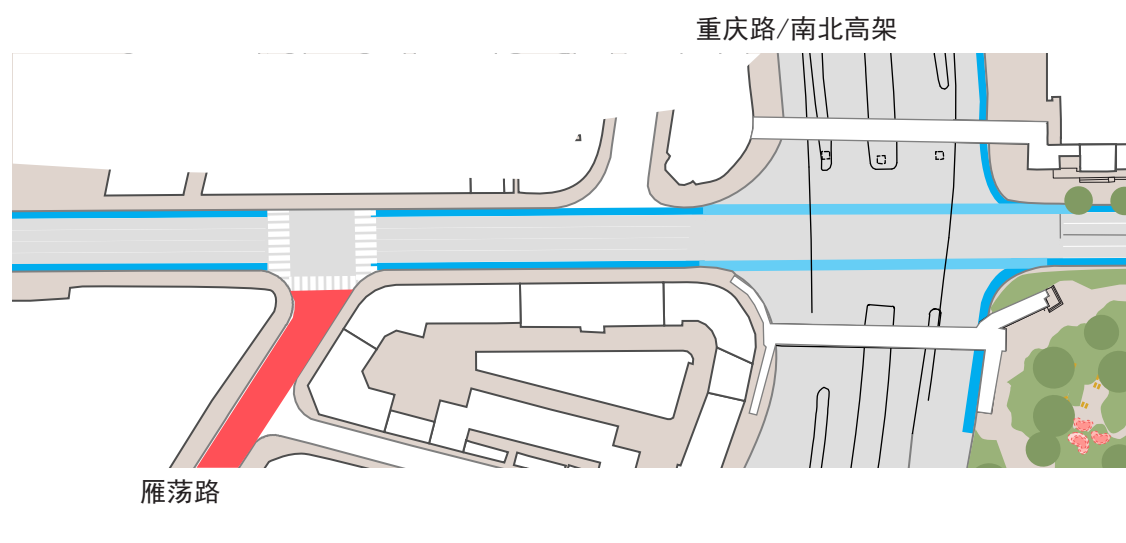


东 9 E 淮海东路 西 51 W
Huaihai Rd.(E)

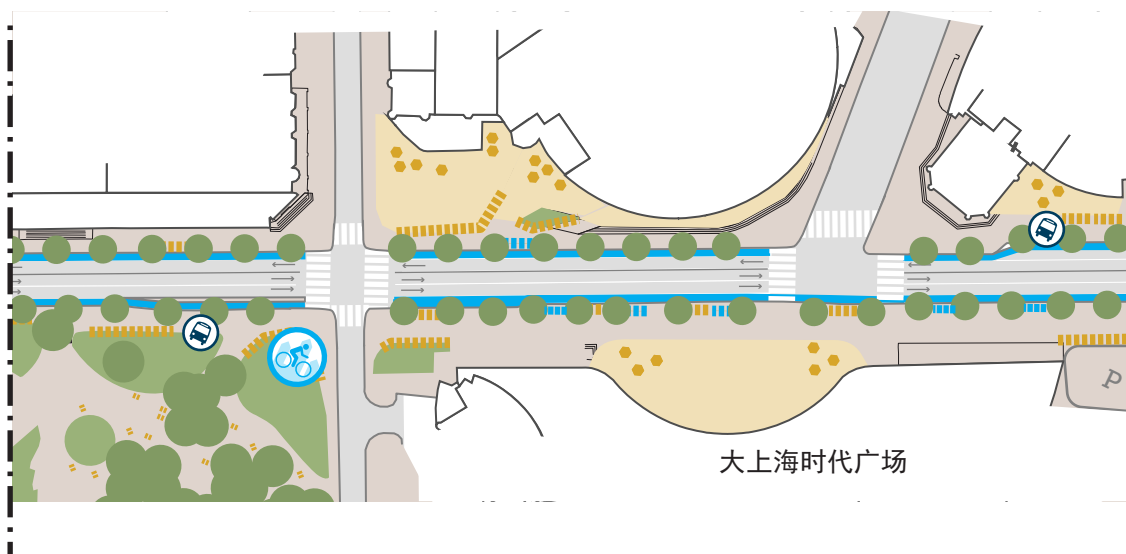
示范项目

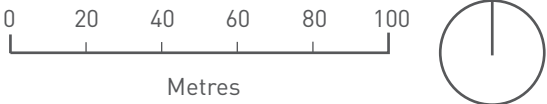
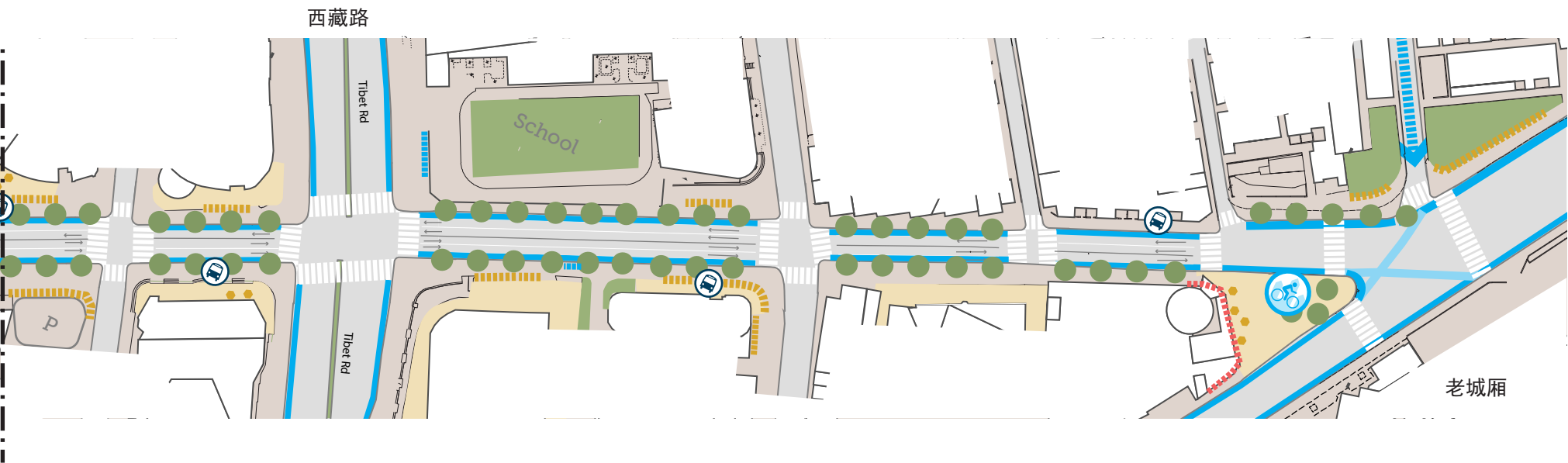
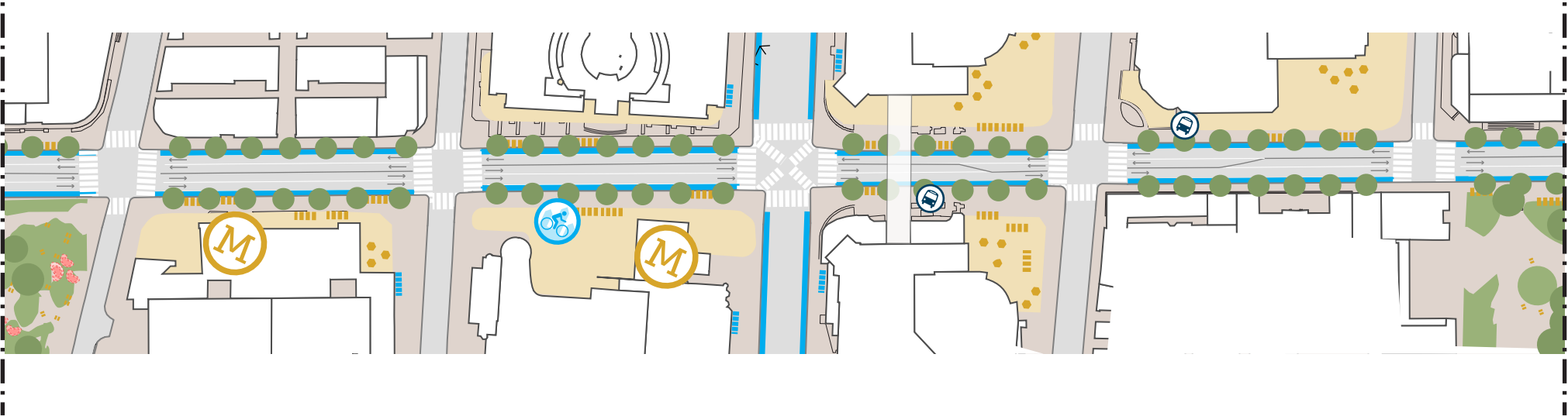
——淮海路

Draft
Final draft



-  自行车道
-  自行车租赁点
-  自行车停车
-  公交车站
-  地铁入口
-  公共座椅
-  室外咖啡馆





泰康路

分析：混乱的日常生活性街道

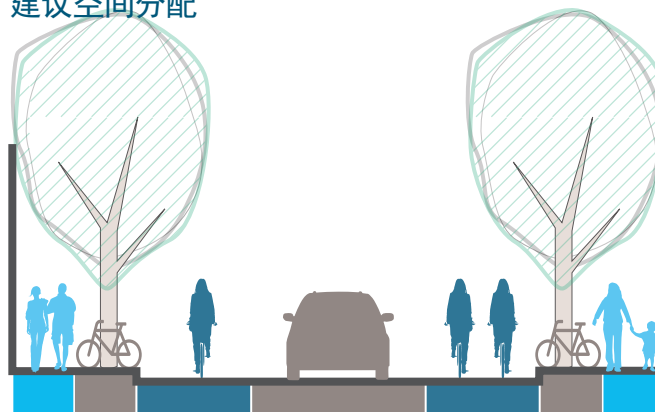
小汽车主宰的街道布局

泰康路是一条繁忙的生活性支路，其南侧有打浦桥地铁站和日月光购物中心，北侧有田子坊。这条狭窄的街道现有双向自行车道和机动车单行道，但现状情况是自行车道主要被用作短时或长时停车或步行，迫使骑车人骑到了车行道中。

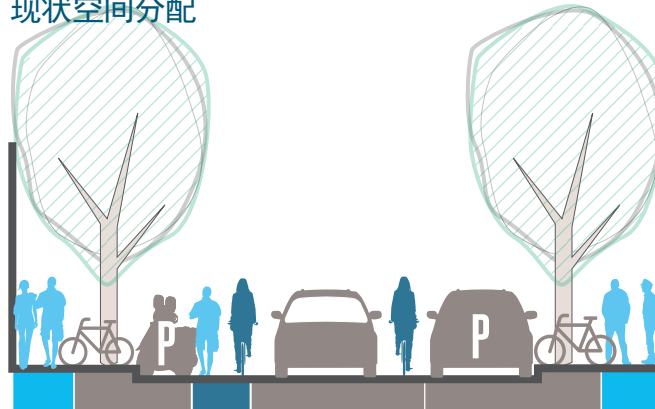
人行道拥挤

田子坊一侧的步行道有小商铺和餐馆，行人很多，但没有室外就餐或休息的空间。狭窄的步行道上还有大量自行车停车，更加压缩了行人可用的空间。

建议空间分配



现状空间分配



自行车停车占用了地铁站外面几乎全部人行道



田子坊一侧有大量有趣的小店，但没有行人空间

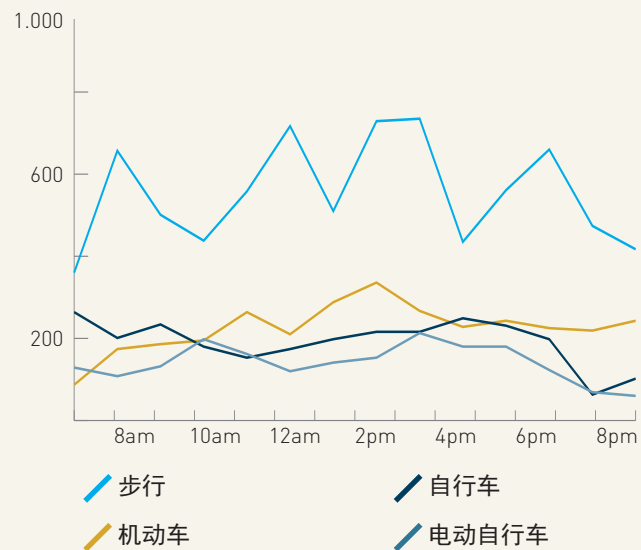


右侧的自行车道被机动车、助动车停车占用

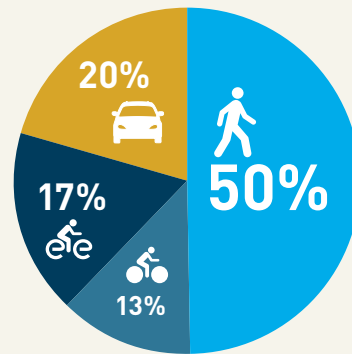


泰康路——调研数据

泰康路交通量
周四 2014年3月20日 7点-20点

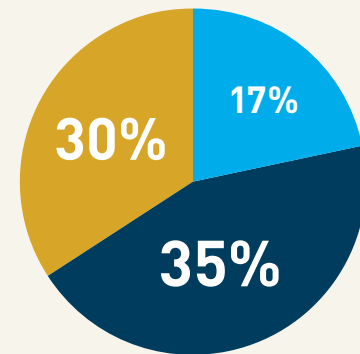


总交通量



- 步行
- 机动车
- 自行车
- 电动自行车

空间分配



- 步行道 (有效宽度)
- 车行道
- 自行车道



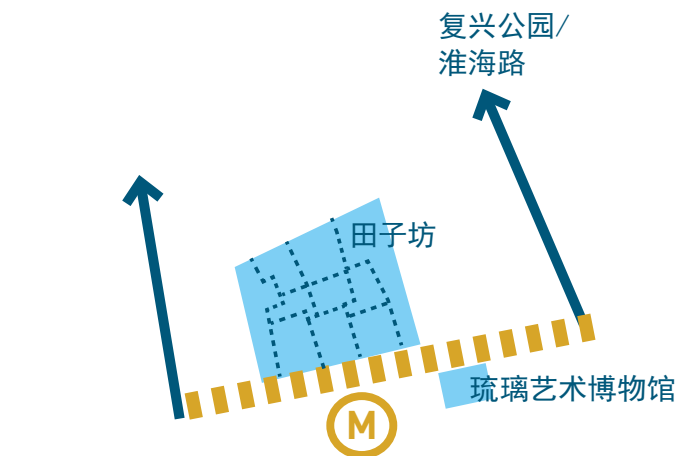
50%
的道路使用者是行人, 但是
仅有
17%
的道路空间分配给了他们

示范项目

——泰康路

为什么？

泰康路可以被打造成为一条令人愉悦的、生动的生活性道路，同时也将成为进入田子坊地区的吸引人的入口。为了激活泰康路的街道生活，我们将改造街道的布局，这样才能准确地反映街道空间的真正用途：更多的空间将被用于娱乐休闲和自行车停车。这样人行道的用途将被解放，人流不会在机动车道上行走。



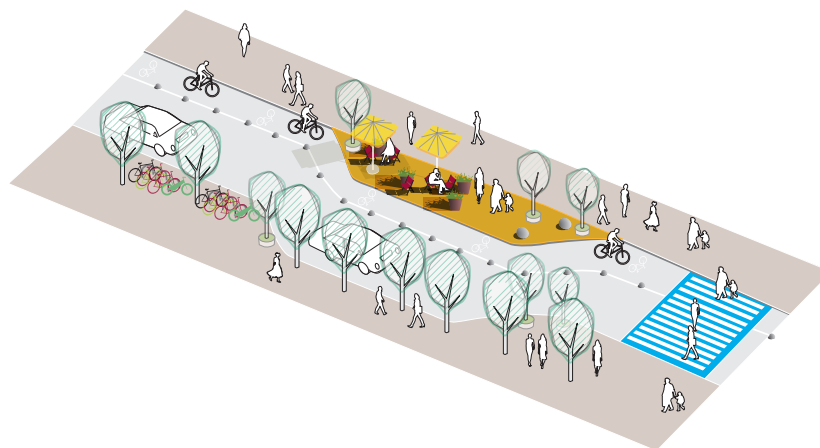
怎么办？

一条多功能的街道

新的街道布局将会强化街道上休闲娱乐活动的质量，创造一个有弹性的公共区域，用于休憩，自行车停车及短时机动车停车。

逐步改造

泰康路的改造可以分步骤进行。可以首先使用临时性的铺装改变街道断面，然后再用永久性铺装和固定的街道家具来实现长期性的改造，而从临时性项目获得的实践经验也可用于指导永久性改造的设计。



成功的标志！

一条运行良好的服务于日常生活的道路

- 不同交通方式间的冲突减少
- 更好的引导自行车流
- 地铁入口的可视性增强

一个吸引人的城市目的地

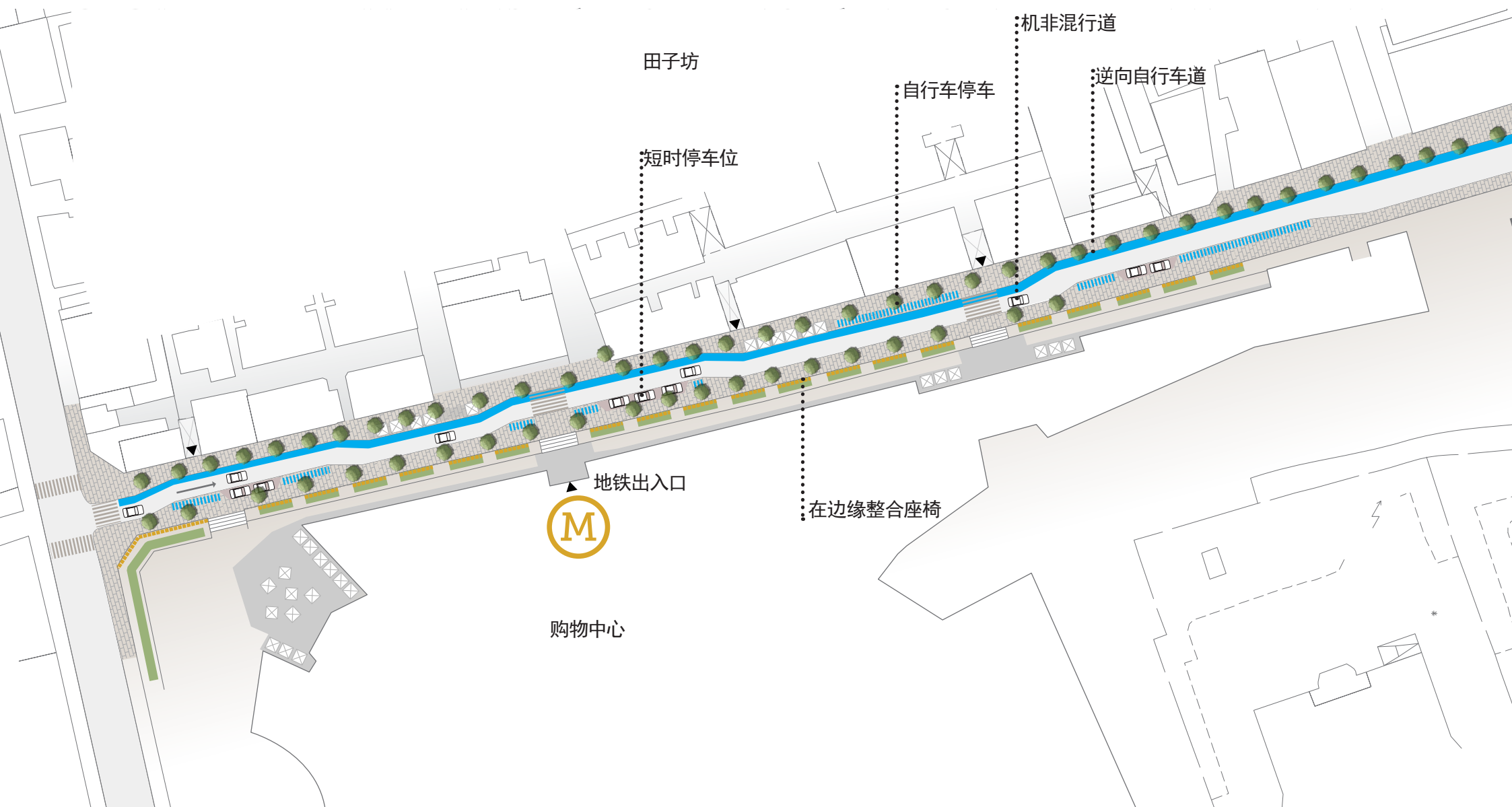
- 更多在街道上的停留活动
- 提升泰康路作为城市目的地的形象

新的泰康路会变成一条吸引人的、服务于日常生活的道路和城市目的地

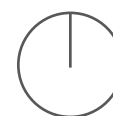
示范项目

——泰康路

CASES



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
Metres



示范项目

——泰康路

改造前





示范项目

——泰康路

先期改造
示范



Draft
Final draft



示范项目

——泰康路

先期改造
示范





