

论衡

← (上接7版)

底才会变成一条真正的步行街。2017年11月6日,伦敦市长萨迪克·汗(Sadiq Khan)和伦敦交通局宣布,牛津街将要转变为一条步行街,整个项目预计花费6000万英镑,由政府 and 私募基金提供,伦敦交通局称此次投资规模在伦敦市中心堪称史无前例。牛津街是伦敦最著名的购物街道,1.25英里长的牛津街入驻了超过300家的大型商场,堪称伦敦最吸金的商业街。牛津街同时也是伦敦市中心重要的交通干线,每小时有50辆公共汽车运行,在空气污染严重的时候,也存在着很大的交通隐患,由于牛津街的人行道与两条机动车道并存,行人、出租车、公交车、自行车的混行,导致了交通事故频发,每年平均要发生60起撞击事故。伦敦市长萨迪克·汗认为,那么赚钱的牛津街,其实步行最好。原本只有在圣诞节的时候,牛津街才会短暂地变身为步行街,萨迪克·汗说,改造后的牛津街将每天都过圣诞节。牛津街改造成步行街的计划将分三个阶段进行,先是牛津广场到Selfridge百货的西段,将于2018年底改造完成,步行街将被绘上色彩鲜艳的色块,成为两边布满绿化带和公共艺术作品的林荫大道。从牛津街至托特罕姆宫路站的向东延伸段,将会在2019年12月前变成步行街。一直延伸到海德公园旁的大理石拱门站的最终段,将在2020年底变成步行街。

根据上海大数据交易中心提供的数据,牛津街每日9万人次的客流量只有上海南京路步行街(日客流量35万人次)的四分之一,牛津街20万平方米的商业总面积也只有南京路(70万平方米)的三分之一强,但是牛津街1720美元的每平方英尺/年的租金却是南京路(411美元)的四倍多,牛津街10596元的人均单次消费额是南京路(1997元)的五倍多,牛津街12%比88%的当地和国际游客比也是南京路(3%比97%)的四倍。从数据对比可以看出,中国步行街无论从商业价值还是城市IP的角度看,都还需要作出相当大的努力,同时也有相当大的发展空间。

如果说牛津街准备迎接的是步行街的诞生,那么中国香港的旺角行人专用区在8月4日已经迎来了18年步行街生命的终结。无论是牛津街还是旺角行人区,都是以商业特色闻名的,但是作为城市IP,它们都具有超越商业价值的特色,改建后的牛津街除了保持原有的英伦特色,还将设立休憩的长凳

和数个小型的公共广场,而旺角行人区虽然商业氛围和价值比不上牛津街或者香港中环,但是作为特色鲜明的公共空间,同样成为了重要的香港城市IP。

2018年5月24日,香港油尖旺区议会以15比1(1票弃权)通



2018年5月24日,香港油尖旺区议会以15比1(1票弃权)通过了一项取消旺角行人专用区的动议。香港旺角行人专用区在8月4日迎来了18年步行街生命的终结。

过了一项取消旺角行人专用区的动议。旺角行人专用区因为有着香港最多的街头表演,它的去留,引发了本港居民和访港游客的高度关注。令人欣慰的是,这次会议同时全票通过了另一项动议,要求政府另辟其他区域开设行人专用区,供街头表演者推广本地文化。香港政府在1999年的施政报告中首次提出系统性地建设行人专用区,第二年旺角行人专用区就应运而生了。运输署在西洋菜南街和附近三个街道分时段“永久”设立行人专用区:周一至周六4pm-12am,周日及公众假期12pm-12am;在2003、2004年旺角行人专用区又两次扩大了范围。政府设立行人区的初衷,当然有减轻空气污染、行车噪音、舒缓交通、方便行人的目的,但更有鼓励消费与商业发展的考量。一开始步行街还比较安静,但表演者越来越多光顾后,有关噪音和光污染的投诉就急速上升。从2014年年初开始,行人区开放时间缩短为周六周日两天,但是噪音和光污染的问题依然无法解决,2016、2017年噪音投诉达到1224和1276宗。同时,众多的小商小贩、街头广告易拉宝和商业宣传活动,也造成行人区的进一步混乱。另外,也有不少香港民间团体在行人区做公开演说、政治宣传和讨论公共议题。

旺角行人专用区18年的生命历程,引发了我们有关步行街的深入思考,当步行街促进社会消费的目标与其他城市诉求(比如城市公共空间)发生交融、甚至冲突时,究竟应该如何处置?有人预测旺角行人专用区取消后,商业宣传活动有可

能从街面转到人行道,另外阔别已久的人车争路、空气污染和行车噪音问题又会重新出现。步行街的发展,的确需要更宏大的视野和更精细化的城市管理。

公共空间与城市IP

2017年,哥本哈根庆祝建城850年时公布了一份10人名单,认为这10位杰出人士共同形塑了这座城市,他们包括12世纪的大主教阿布萨隆、丹麦文学之父剧作家霍尔堡、嘉士伯啤酒的缔造者卡尔·雅各布森和城市设计师扬·盖尔。2016年,哥本哈根被美国Metropolis杂志评为全球最宜居的城市,人性化的步行区和自行车道是哥本哈根这座宜居城市的主要标志,扬·盖尔用了50年的时间参与了这座城市的宜居改造。扬·盖尔参与建成了1962年哥本哈根的第一条步行街Strøget,出发点也是为了营造商业氛围,鼓励慢节奏的公共生活。这条当时世界最长的步行街的建成,突破了人们对于寒冷天气是否适合步行的疑虑,当年就使哥本哈根的步行人数增加了35%。直到今天,哥本哈

根仍在持续完善服务于慢速交通系统的基础设施。扬·盖尔主要的研究方法是长期经验观察,也就是他说的“公共空间/公共生活调研”,他曾经一整年都在哥本哈根街头点数行人,观察他们的活动轨迹,他注意到了影响公共空间与公共生活

的各方面因素,包括广场的设置、街道的分布、吸引行人滞留的原因、天气对步行和户外活动的影响,以及人们更愿意、更喜欢停留的地点和时长等等。

上海制定了全力打响“上海购物”品牌、加快国际消费城市建设的三年行动计划,把建设具有国际先进水平的商圈商业街和彰显海派文化的特色商业街区列入重点任务,将把南京东路、南京西路、淮海中路等打造为世界级地标性商业步行街。有意思的是,扬·盖尔曾经在南京路的街头拿着铅笔点数过路人,为南京路步行街出谋划策,他发现了两个问题:一是南京路步行街与南京东路人流量差距很大;二是与其他全球城市相比,南京东路工作日与周末人流量差距很大。扬·盖尔分析出了三个成因:一是步行网络存在缺失的链接部分,指的是联系南京路步行街和外滩的南京东路,南京东路虽然人流量很大,总长度550米也算不上长,但是没有从步行的角度有机地联系两个重要的城市节点,而且街道品质也不够高。正是这个缺失的一环,造成了步行主网络的脱节,由西向东延伸的南京路就从商业氛围浓郁的街道,陡然变身为银行、酒店更多的商务区。二是南京东路两端的行人过街(河南中路和中山路),机动车路权太

高,相反过街流量不足,再加上行人等候红绿灯时间过长和过街斑马线的狭窄,妨碍了人们便利地前往外滩。三是南京东路沿线人行道宽窄不一,路灯等的设置进一步收窄了人行道的有效宽度,在最狭窄的地方常常会出现人车争道的现象,这样就使得步行的顺畅性和趣味性大打折扣。扬·盖尔给出的解决方案是:改变南京东路作为末端环路的功能,调整一部分公交车的线路设置,禁止通过性的交通,仅保留上下客性质的到发性交通,拓宽人行空间,改善行人过街的便利度,设立醒目的指示标牌,增强步行体验的舒适度,有效地通过步行街接外滩和南京路步行街。

扬·盖尔持续五十多年的城市规划工作,给我们的启示是,步行街作为重要的城市IP,可以是商业街,也可以不是商业街,更重要的是,慢节奏的出行方式应该成为观察城市、体味城市的有趣方式。和扬·盖尔一样喜欢在街头点数路人的威廉·怀特,也非常关注街道、露天的市场和休憩空间,他同样提倡用人气和商业活力,把街道、广场和停车场改变成熙熙攘攘的“人的场所”,他在《小城市空间的社会生活》一书中告诫我们,公共空间,无论是商业的还是非商业的,归根结底是人们聚会的场所。人和人对空间的使用,才是城市IP的核心,才是人性城市的首要特征。以人为中心,让人们重新回到公共空间,其实是一种成本更低、更可持续的城市改造和更新方式,这在电子商务独步天下的时代,尤其值得我们关注。扬·盖尔认为:“所有的出行、公共空间和城市都与‘人’相关。我们是谁,我们的身体如何进化来的,我们的出行系统如何组织,我们的感官如何组织,我们在空间中的行为,我们读书、亲吻和争吵的方式……这些都是(人类)几百万年的进化过程的一部分……我强烈认为,我们人类这个物种,是有一些基本共性的。”我们看到,中国的老城和哥本哈根的老城完全一样,因为它们都是直接为人类修建的。我们真正需要的是“为人”修建的城市。扬·盖尔在《人性化的城市》一书中确立的人性化维度,同样应该成为今天我们建设高品位步行街的重要目标:充满活力的、安全的、可持续发展的、健康的——能够通过提供对步行人群、骑车人和城市生活的总体关注(扬·盖尔:《人性化的城市》第6页,欧阳文等译,北京:中国建筑工业出版社,2010年)。

(作者为上海社科院文学研究所研究员)