

视界观

从“大开挖”项目看“城市思维”

王伟强

如果谈论美国的“胡子工程”,就是那种超工期、超预算,彻底失控的建设项目,那应该首推波士顿“大开挖(Big Dig)”项目。工程自1991年开工,竣工却拖到了2006年;工程预算在1985年时为25亿美元,到了2008年决算,该工程财务成本已经达到220亿美元,政府还清全部欠款得等到2038年,堪称美国之最。那么为什么一个以民主程序、专家决策、审计严格的国家,还要如此这般咬紧牙关,把这个“胡子工程”完成掉,其价值何在?

波士顿“大开挖”工程初看不过是一个地下通道项目,启动于1991年9月,工程拆掉了穿越波士顿中心城区的93号高速公路中把城市中心和滨海地带相割裂的、一段长约13公里的高架路,将交通引入十车道的地下隧道,并修建跨越查尔斯河的大桥,同时扩建高速公路,使其通过地下隧道与机场贯通。据马萨诸塞州交通运输部官方网站称,大开挖工程于2006年完工之后,波士顿南部及西部居民,在交通高峰时期前往该市机场平均耗时减少了42%到74%。

早在20世纪50年代,随着产业转移以及航运的变化,波士顿码头的航运功能逐渐衰退,轿车化的趋势导致交通矛盾凸显。1959年波士顿建设了设计流量达7.5万标准车/日的93号公路,穿越中心城区的是段新造的高架路,虽然阻隔了码头区和老城,但想想反正那个码头区已经破败没用了,能解决交通矛盾也很不错。但是,建成后没多久,市民们就开始意识到这种阻隔对城市的影响是破坏性的,它使得波士顿丧失了滨水城市的特征。于是,有人开始呼吁,对于这种城市与海滨的空间割裂、滨水区和商业区的商业割裂,以及城市文化历史之间的历史割裂,需要反省和改变。

因此,1970年代伊始,波士顿就有规划师提出“大开挖”计划,建议将93号高速公路的高架部分全部拆除,把交通引入地下,建设长达5.6公里的隧道。后来又进一步提出要修复地面城市肌理,缝合波士顿城市近半个世纪的“城市伤口”,将滨水区和市中心的金融区联系起来,恢复的用地重新开发并增加公共空间和绿地。

这样,“大开挖”计划的设想,就从最初的对原来道路建



“大开挖”项目实施前(左)、后的波士顿。



上海外滩隧道建立前(左)、后。

设的修补性措施,演变为对城市综合改造的系统工程。这个转变是一个认识逐步深化的过程,正如波士顿市长后来感慨的,“一个城市的未来,是它的过去合乎逻辑的延伸”。这种逻辑在哈佛大学则被称为“城市思维”,而在这个转变过程中,哈佛大学前规划系主任、“大开挖”计划的城市设计负责人,亚历克斯·克里格(Alex Krieger)教授扮演了重要角色。

根据克里格的规划,“大开挖”计划释放出的土地将建设壮观的绿色走廊,内容包括:文化艺术中心、园艺中心、公园、社会住宅及零售商业及行政建筑。在城市功能上提倡多种融合,在环境设计上提倡与周边街区肌理融合,同时还把建设项目中15%—50%的面积用来建设面向低收入阶层的住宅,在社会价值上提倡公平与族群融合。虽然这个项目在预算和工期上成了“胡子工程”,但它得到了波士顿市民和学界的广泛认同,享誉国际。

2016年,克里格编著的《城市设计》中译本由同济大学出版社出版,书中不仅提出了什么是城市设计,更深入探讨了城市思维的相关议题。克里格在书中谈到,在1956年哈佛大学主办的那场著名的城市设计会议,为1956年之后的城市知识探索历程打开了新视角,那些与会并参与本书文献编写

的专家们居然也被同样的问题所折磨。人们问道:你们连城市设计本质目的这样一个基本问题都不能取得共识,聚在这里讨论有什么意义?但克里格却总结为:正是由于这样的不确定性、不一刀切、甚至有些含糊,恰是城市设计的可取之处并更具魅力。我想这也正是城市思维所具有的包容性。

1956年,在哈佛大学设计研究生院院长何塞·路易斯·塞特(Jose Luis Sert)教授主持下,哈佛大学召开了一个国际会议,目的在于创建一门新的学科来遏制设计和规划之间的分裂。“形成一个建筑师、景观设计师、规划师共同参与的合作的基础平台,使城市设计的范畴比这三个专业方向更广”,培养具有“城市思维”的人才。这次会议被普遍认为是城市设计更广泛的探索提供了原动力,并最终促成哈佛大学首先河地开设了“城市设计”课程,这都体现出一所一流的大学所具有的学术敏感和肩负的社会责任。

克里格的《城市设计》一书以这次会议为基础,进一步整合了当代各领域专家学者的思想,这些思想有时还是互相矛盾和碰撞的,集大成而就。全书表述了克里格所倡导的“城市思维”就是要:

具有城市思想,意味着向拉斯维加斯、威尼斯和上海学

习,但不能将它们混淆成一个未来城市化的通用方式,尤其要重视城市设计的社会议题。具有城市思想,需要关注环境可持续和城市活力,是要寻找这种活力中的灵感,而不是将其提炼为少数几种模式,需要在传统和未来中探索第三条道路。具有城市思想,需要培养通才,具有综合的知识结构,要建构全球化的视野以应对当下的社会与空间矛盾。

其实,克里格的“城市思维”早在他这本书的英文版2009年问世之前,就已经漂洋过海传播到了上海。2006年,克里格和他的事务所参加了“上海外滩综合改造工程”的国际方案征集,一举夺魁,这无疑得益于他的“城市思维”。

从1950年代至今,外滩经历了两次大型改造。上世纪90年代初,外滩改造注重交通和防汛功能,打造了千年一遇防洪标准的箱体防汛墙,将中山东一路拓宽成双向十车道。虽说改造后外滩景观更加壮阔,但也因此变成了车辆环绕的孤岛。2007年的综合改造工程,立足于把外滩打造为具有国际水准的一流滨水空间,建成环境友好的城市漫步客厅,既可欣赏“万国建筑”,又能领略陆家嘴的繁华璀璨。克里格的设计方案,利用外滩内弯曲线增加空间深度,有利于景观的逐次展开;通过塑造高品质的公

共空间景观价值,提升城市形象;结合滨水区城市CBD,立足于提升城市竞争力的发展愿景,把一项交通与景观改造工程,转化为“城市思维”逻辑的延伸。

2007年4月,上海启动外滩地区的综合改造工程,改造滨水区、修复外白渡桥、新建外滩隧道以及公交枢纽和开发地下空间等。改造工程中,外滩隧道的“大开挖”是改造的核心,新建的隧道为双向六车道,将外滩70%的过境交通分流引入地下,地面仅保留双向四车道,所释放出的空间成为步行者的乐园,真正转变为以人为本。这些措施扩大了城市公共活动空间,增加了40%的场地面积和10%的绿地面积,扩建出新外滩的四大广场:黄浦公园、陈毅广场、外滩金融广场、天文台广场,尤其是增加了多种活动服务设施,激发了外滩滨水地区公共空间的活力。

外滩综合改造工程的“大开挖”,无疑与波士顿“大开挖”计划具有异曲同工之妙,也自然被认为是克里格教授倡导的“城市思维”在上海的延伸。但是,让克里格惊讶的是,上海的外滩改造从开工到竣工,不仅严格控制预算,整个施工周期仅有33个月,仅凭这一点就足够让克里格教授羡慕了!(作者为同济大学建筑与城市规划学院教授)