

新加坡河:为历史河畔注入新生



周玫 (新加坡)
新加坡市区重建局旧屋保留
与城市设计总署长

新加坡河处在历史风貌非常丰富的地区,它紧邻城市中心区,长3 km。大致分为3个部分,每个部分被赋予不同的功能和发展目标。驳船码头 (Boat Quay) 最靠近CBD,主要发展商务办公和餐饮;中间段是克拉码头 (Clarke Quay),富有生活气息,主要体现娱乐性;末端是罗伯逊码头 (Robertson Quay),规划为住宅区和酒店区。

1860年代开始,新加坡河成为贸易港口,船只登陆频繁。但随着商业贸易的成功,河流遭受污染。于是时任新加坡总理李光耀提出要清理河道,规划有效的排污系统,同时清洁、修复河岸。当时很多商业、工厂已经搬走,整个区域变得很荒芜,因此政府在1985年制定总体规划,旨在充分利用周边丰富的历史建筑和风貌,为新加坡滨水区重新注入活力,打造一个商业和活动走廊。

新加坡河滨水区的早期发展主要是在基础设施上的投入。河道清理完毕后,驳船码头上的一些老旧房屋都被拆除,规划成步行友好的人行道,同时建造跨河隧道或步行桥确保两岸的连接性。新加坡也对河流两岸的历史风貌和建筑进行修复。1989年新加坡市区重建局 (URA) 计划将克拉码头的54幢国有房屋打包销售,期望能保证协调一致的用地再开发。事实证明,这一举措是成功的,这些房屋成为历史建筑向商业用途转化的例证,也增强了新加坡河周围其他地区的私有房屋所有者对历史建筑活化利用的信心。历史建筑的再利用可以转化为很多用途,比如将废弃仓库改造为酒店,不仅延续以往的历史风貌,同时给建筑赋予新时代的新功能。

新加坡河振兴过程中很重要的一点是将人作为规划的中心,为大众利益建造城市。因此,新加坡河滨水发展的原则之一是滨水空间是属于公众的。于是,URA对新加坡河两岸的滨水区域进行设计,人们可以在河边用餐、购物、散步休闲。不同区域会执行不同的设计导则来保证规划设计的灵活性,为人们提供不同的体验和感受。为了让滨水空间变得更有吸引力,URA改良了夜间灯光,并添加了艺术雕塑作品,还有针对儿童、家庭的休闲设施,给人们提供更多的休闲活动空间。

近年来,URA鼓励私营企业和公共机构协同工作,让各个利益相关方都能在保持新加坡河的吸引力上起到更大的作用。这些利益相关方自发组成一个名为Singapore River One的非盈利机构,定期举办无车周活动,这对商业活力的提升非常有帮助,使得工作日的人流量提升45%,周末提升100%。此外,SRO也会举办各种令人难忘的节庆活动,打造公众共同的美好回忆。

得益于具有远见的整体规划,以及成功的公私部门合作,如今的

新加坡河是一个非常受欢迎的海滨目的地,新的商业活动带来了新的休闲活动,同时保留并改善了历史建筑。未来,URA还将继续和私有企业合作,加强并保持现在所取得的规划成果。

纽约市曼哈顿滨水规划与设计观念的改变



涂平子 (美国)
纽约市城市规划局城市设计
专业顾问

纽约是个世界熔炉,860万人口中1/3来自外国,占地面积787 km²,拥有840 km水岸线。在城市规划过程中,1980年代哈德逊河西规划高速公路的例子体现了重大观念的转变。人们反思高速公路对于滨水和内陆方格网构架的城市肌理的阻隔,最后这个规划因为资源分配和利益协调问题被彻底放弃。当时纽约城市发展中的重要人物雅各布提倡“对城市的觉醒”,她带领民众反对这个高速公路规划,让人们重新思考重大工程是否对环境有影响这个问题。

之后,纽约在规划上又经历很多转变。一是对滨水历史建筑、装置和结构的保护。纽约成立了古迹保存委员会,确定保护对象。二是将滨水超大建筑的构想转化为适合人们使用的城市滨水区。比如哈德逊河西岸请城市设计师设计了小方格路网。项目的成功使人们认识到,将来的城市形象不一定特别豪华,可能就是既有城市形象的延伸,只是更加舒适宜人。三是划定对特色街道系统和建筑的保护范围。

1993年,市政府发布《水岸综合开发计划》,对全市滨水地区进行研究。纽约有700 km水岸线,包括东河、哈德逊河以及其他支流。主要考虑以下几点:公众的可达性、既有的使用、环境保护、既有资源,以及水质保护。这一计划为以后的开发设计手段、基地配置和建筑体量做了详尽规定。2011年,因为飓风袭击导致洪水风险。纽约市政府进一步颁布了《2020愿景》,针对当前气候变化开展防灾、避难和复原的工作,强调落实法规和管理制度的程序。除了更精确完整,其要点还有:市民可达性、原本码头功能性的保存、过去既有人工结构物废弃后如何使用再生,以及如何结合开放空间作为规划与设计的条件。其中“蓝色网络”的提出把所有的水系联系在一起,包括之前被隔离、被掩埋的存放工业废水的储蓄池,以及小运河、高桥输水道等。

城市规划不仅要提出理想,还要有实施的制度性架构。1970年代末,纽约的规划制度中将社区公众参与进行法定化。民众从最初形式上的参与,到最后经由组织发声,已经成为规划中的重要一环。纽约的很多滨水区规模不大,但很平实,可以满足当地居民的需要。

总结历轮纽约规划,优点有3个:对既有的自然环境和建筑一同重视、敏感看待——坏的修复、好的保存;纽约的相关规划法规也与时俱

进,细腻地管控着城市;公众参与制度化,公众声音可以得到尊重。缺点也有3个:太注重人工化,应努力实现“恢复自然”;为了激发活力,很容易掉入商业化的陷阱,并非所有滨水区都需要熙熙攘攘的商业;景观优美的滨水区开发容易急功近利,滨水高楼虽可暂时吸引买家,但却不一定能够保证长久地充满活力。

关于巴黎城、大巴黎地区及塞纳河案例介绍



玛丽·德科泰拉埃·阿娜 (法国)
法国生态转型与团结部可
持续发展总巡视员

塞纳河是巴黎地理和历史发展的核心,也是连通欧洲和世界的水运航道。河流沿岸一直是人们生活和进行贸易的场所。在河流与城市的发展过程中,可持续发展是利害攸关的问题,但目前在环境、经济、社会等领域还存在很多挑战。

河流在不同国家都是非常重要的战略物资。我们需要在其不同用途之间找到平衡,使各项城市建设活动和平共处,并挖潜

恢复更多滨江区域,使河流岸线重新回到人民的生活中。不同区域的土地资源掌握在不同机构手里,所以必须在多区域、多机构间寻求平衡点,并对滨江区域的工业空间与自然生态进行保留。同时,以巴黎为例,考虑到防洪需求,设计了一百年内的防洪计划。另外,在重工业发展期间,还要考虑河滨区域的土壤的污染治理的过程和成本。

面对这些问题和挑战,滨江地带建设需要运用不同的创新方法。

案例一,城市更新举措。考量河滨区域的发展潜力及塞纳河的区域重建,需要更多项目的参与。在塞纳河沿岸城市更新过程中,一些本地的机构发起并投入滨水区域的更新方案。通过加强立法,增强参与滨江地区建设的意愿,最终目的是恢复更多的滨江区域,将河岸打造成公共资产。巴黎在瑞拉弗尔地区有40个计划,总长度覆盖十几公里。鼓励建筑师、城市规划师、当地政府、慈善家以及各种财团参与,形成多方合作的城市建设项目。在滨江地区城市更新过程中,城市治理是另一个主要问题,要给河岸区域从经济、社会包容和生态等角度重新赋予活力,就必须协调各利益相关方从而便于管理,至关重要的是要保证城市更新符合大众利益。

案例二,莱茵河。莱茵河沿岸的工厂改造是水污染治理的重要环节。在大巴黎地区中,水污染较严重的区域一部分在按照传统的方式进行更新,一部分需要全新的改造举措。以生产工厂项目为例,要进行完全改造,不仅要赋予该工厂新的文化内涵,还要通过创新方法将其与水域建立联系。该项目的管理者制定了协同制造、服务休闲和不同类型的住房等3个支柱。首先,通过新的经济触媒重新激活该区域,比如展示生产活动、水的循环利用、专业技术、土壤的循环使用、制造新材料等方

式;其次,开发服务业和娱乐休闲业;最后,为不同受众人群建造不同类型的住房。

总之,在巴黎的城市更新中,我们的目标是走向可持续的滨水发展,打造更有韧性的城市。

重建滨水区:纽约和波士顿



乔纳森·巴纳特 (美国)
宾夕法尼亚大学城市及区域
规划专业荣誉教授

炮台公园城位于曼哈顿下城,主要为居民区和办公区。从现在的发展情况来看,这个项目非常成功。

在炮台公园城的多项设计指南中,建筑外立面是其中重要的一部分。指南中规定建筑底层应由看似石头的材质制成,上部变为玻璃材质,其原因是从上空俯瞰整

个城市时,天际线应该符合纽约以玻璃外立面为主的风貌。炮台公园城设计了很多公共空间,其中有很多非常小的公园,有些甚至只能算是大草坪,但是它依然可以为学生、孩子提供活动的场所。设计方案中还提出一些硬性的设计导则,其中一个要求是每个地块都要空出街角的部分。开发商收到城市管理部门发出的指南后,都表达了抵触情绪,但是在官方的强硬要求下,最后还是成功实施了。因此,25年来,炮台公园城的开发保持了很好的一致性。

早期波士顿的滨海区域与纽约较为相似,随着交通运输业的发展,码头的交通运输量越来越少,逐渐被废弃。但波士顿的滨水区设计保留了码头。与纽约相反,波士顿认为与其把码头拆掉,不如在码头上继续开发,同时也可以进行历史风貌保护。波士顿滨水区除了为居民服务,还考虑到游客,设计了很多休闲和娱乐活动,建有酒店、水族馆、IMAX剧院等。总体上看,这是非常成功的滨水区再开发利用的案例,也是吸引游客的热门景点。

2012年,纽约发生了百年不遇的大型自然灾害,一场飓风袭击了曼哈顿。布鲁克林地区的隧道、地铁、地下室和一些低层建筑都被洪水侵袭,甚至发电站也被淹没,下曼哈顿区陷入瘫痪。波士顿滨水区的开发遇到同样的问题。2018年的一场风暴潮让波士顿遭受严重的损失,地铁站被淹,海水从海港一路漫到路中央。而更坏的消息是气候在不断变暖,今后洪水会比5年前更厉害,而且更频繁。

在其他国家,人们已经开始建立防御风暴潮的屏障。比如伦敦泰晤士河上的防洪闸,在浪潮升高的时候闸会升高。这样就会形成一个屏障来限制洪水,防止城市街道被淹没。英国政府希望能够增加或者增高这些屏障的设置,来应对今后的气候变化。俄罗斯的圣彼得堡也面临类似的问题。俄罗斯人在水岸边建造了很大规模的建筑,希望能够将洪水挡在屏障之外,而不会淹没街道。这是一个实践性的问题,需要根据现实