

探讨老城核心区改造对社区绿道的内在驱动 ——以合肥市为例

李季

(合肥学院 艺术设计系, 安徽 合肥 230601)

[摘要]随着我国“街区制”的推广,城市空间格局将迎来突破性的改变。针对老城核心区的城市改造呼之欲出,为社区绿道建设带来新的契机。文章以合肥市为例,研究“街区制”对于老城核心区社区绿道建设的内在驱动,分析新一轮城市改造中社区绿道建设的重要性,为老城核心区社区绿道建设的可行性策略提供坚实的理论基础,更是对以建设社区绿道为切入点的老城改造做出积极的探讨。

[关键词]老城核心区;社区绿道;“街区制”

doi:10.3969/j.issn.1673-9477.2018.04.011

[中图分类号]F29

[文献标识码]A

[文章编号]1673-9477(2018)04-034-03

近年来,合肥市社会经济生活质量得到飞跃发展。面对着城市面貌日新月异的同时,合肥市也出现了各种各样的“城市病”。特别是在合肥市的母城——环城河以内的老城核心区出现了城市吸引力和活力衰退的严重问题,并且日益突出。

与此同时,合肥市城市建设用地以“摊大饼”的形式,吞食大量绿色空间,导致城市生态环境严重破坏。再加上快节奏的城市生活,使得人们对绿色空间环境的需求更加突出。为此,合肥市于2013年开始规划建设城市绿道,缓解人们对城市绿地日益增长的需求与现有城市建设用地紧张的矛盾。经过4年的努力,合肥市在2017年年底建成800公里城市绿道和环巢湖区域绿道。但是在与人们生活最为紧密的社区绿道建设方面停滞不前,没有成果。社区绿道的建设现状极大阻碍了合肥市绿道网络的形成以及绿道功能的开发。

2016年2月国务院在《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》中指出优化街区路网结构,新建住宅要推广街区制。^[1]“街区制”强调城市慢行系统的建设使用,对老城核心区的社区绿道建设提供新的契机。因此,研究老城核心区改造对于社区绿道建设的内在驱动,是为老城核心区社区绿道可行性策略提供坚实的理论基础,更是对以建设社区绿道为切入点的新型城市改造途径的积极探讨。

一、合肥市老城核心区改造与社区绿道建设现存问题

在研究老城核心区改造如何驱动社区绿道建设之前,需要梳理老城核心区改造和社区绿道建设现

存问题,分析以往城市改造模式遗留下的各种问题,为新一轮老城核心区改造指导思想的可行性做前期论证研究。

(一)老城核心区改造中的现存问题

合肥市的老城核心区面积约为2.44平方公里。区域边界为东起马鞍山路,西至环城西路,南临包河公园,北至寿春路。老城核心区是名副其实的城市“心脏”,拥有大量的社会公共资源,是全市乃至全省的政治中心、商业中心。安徽第一街——长江中路贯穿整个区域。老城核心区正是因为城市功能高度叠合,给有限的城市空间造成极大压力,最终导致用地性质混乱、城市交通拥堵和景观环境欠缺。主要问题表现在以下几点。

1. 老城核心区城市土地利用率低,结构不合理

首先,老城核心区现状存在大量居住社区,直接导致核心区的城市建设用地容积率低下,造成极大的土地浪费。其次,大量的封闭式社区无情地切割城市传统肌理,导致城市空间破碎化,加剧城市交通的拥堵。再次,公共服务设施基本以市府广场单中心和长江路主干道沿线模式布局。商业、文化、卫生等公共服务资源布置较为集中,比例失衡,用地局促。其他类型公共服务资源设施老旧或者稍显缺乏,亟待更新完善。

2. 新旧矛盾交织导致城市交通问题突出

合肥市老城核心区由于存在大量封闭式社区,导致城市支路被吞噬,路网密度偏低。为数不多的城市支路直接连接上贯通东西、南北的长江中路和徽州大道、金寨路等城市主干道。这种状况必然导致道路交叉口的交通拥堵。在历次交通基础设施改

[投稿日期]2018-10-21

[基金项目]2016年度安徽省高校人文社会科学研究项目重点项目(编号:SK2016A0783);2017年度合肥学院科研发展基金项目人文社科项目重点项目(编号:17RW16ZDB)

[作者简介]李季(1984-),男,安徽利辛人,讲师,硕士,研究方向:城市景观设计。

造中,片面地追求提高机动车的通行量,采取机动车车道扩宽,取消机非分隔绿化带,甚至缩减人行道宽度等措施。不合理的交通改造不仅没有缓解城市交通问题,反而导致道路越疏越堵。交通问题的突出使得市民在选择居住地和工作场所方面更加排斥繁华喧闹的老城核心区,加快老城商业衰退。

3. 传统城市风貌的消失

合肥市老城核心区土地利用率低,但是建设密度较高,建筑面积规模较大。过于密集的城市建筑布局导致城市开放空间受到严重挤压。这种高成本、低效率的城市形态造成城市空间和建设材料的大量浪费。首先,城市建筑的无序布局导致老城核心区中高层建筑破坏了传统的城市轮廓线,景观视线走廊受阻。环城公园两侧原本宜人的城市天际线被一栋栋摩天大厦破坏,使得公园景观与城市建筑完全不匹配。其次,合肥市城市建成区规模不断扩大,使市政广场、环城公园等城市绿地比例逐年下降。致使原本引以为荣的城市绿地形态和布局遭受致命的打击。再次,封闭式社区的建设导致传统社区街道的消失,老城肌理和居民传统生活模式受到巨大的冲击。原本方便居民生活购物的社区街道和社区中心不复存在。居民对公共空间的可达性和渗透性降低,合肥的城市街道活力和社区活力明显下降。居民之间的交往活动逐渐减少,社会认同感和区域场所感也逐渐消亡。老城核心区的城市吸引力和活力严重衰退。

(二) 老城核心区社区绿道建设的现存问题

合肥市政府于2012年发布了《合肥市域空间绿道网络系统建设总体规划(2012—2020年)》,计划建设8条区域绿道干线,18条城市绿道干线,共1156公里。然而却没有规划一条社区绿道。2013年合肥市政府追加规划中心城区绿道,为203.9公里。但是,与老城核心区的城市绿道仅为环城公园内部分游步道,未能串联老城核心区内外部的各功能组团,未能与城市边缘区的空间进行有效衔接^[2]。老城核心区中社区绿道建设依然被忽略。主要原因有以下两点:第一,老城核心区道路交通混乱,城市用地紧张,建设社区绿道难度较大,而且后期维护管理方面也面临较多问题。社区绿道不是传统的非机动车道,它需要在空间上和机动车道分离开来,这在城市用地紧张的老城核心区的确具有一定的困难。社区绿道建成后的各项设施也需要城市精细化管理作为保障,而合肥市乃至全国对城市精细化管理的研究还处于探索阶段,没有相关实践和理论指导。第二,政府部门没有看到社区绿道的长期效益,

而是将建设绿道简单地理解成短期任务,甚至是一项政绩工程。因此政府部门多重点建设各区的绿道示范段、精品线路等绿道工程,忽略了与市民使用最为紧密的社区绿道,直接导致社区绿道建设工作不够深入和细致。

二、合肥市老城核心区改造对于社区绿道建设的内在驱动

通过以上分析,得出城市规划者和景观设计师们需要通过崭新的城市设计手法来对老城核心区用地布局、空间环境和风貌进行精细化设计,促进老城核心区的转型升级。通过借鉴国内外优秀的“新城市主义”老城改造案例,不难发现,以“街区制”为指导路线,需要规划好、建设好老城核心区的社区绿道。而社区绿道老城区内段的建设,本身存在较大的难度,也急需市政府启动旧城改造时一并进行。因此,老城核心区的改造给社区绿道建设提供了宝贵的契机。下面具体从“街区制”建设的角度来分析老城核心区改造对社区绿道的内在驱动。

作为“新城市主义”思想的主要表现,“街区制”提倡城市社区中大多数街道相互连接,为通行提供多种路线选择,从而减轻城市主干道交通压力。但是现代都市视角下的社区街道在具有交通功能的同时,又不能像城市干道那样四通八达,失去生活性。通过对国内外优秀社区街道案例的归纳分析,具有良好生活性的社区街道具备安全性、特色性和可达性等基本特征。而这三种基本特征都需要社区街道建设中以社区绿道的形式展现出来。

(一) 社区街道的安全性

一条舒适便利的社区街道必然是有人气、社会秩序良好的街道,担负起开展社区服务、休闲、社交、游乐等活动的场所功能。因此社区街道的安全性摆在其基本特征的首要位置。要以人的尺度控制社区街道的建设规模。适当的增加道路交叉口,减少司机行车视距,增加机动车行车障碍,从而保障社区街道安全性,有利于街道空间的多种方式使用^[3]。由此可见,要体现社区街道的安全性,必然要重视慢行交通系统的建设。而社区绿道正是环境升级的城市慢行道,是城市道路系统的重要组成部分^[4]。因此,社区街道要具备安全性特征就必需融入社区绿道的建设实施。

(二) 社区街道的特色性

合肥市老城核心区中现存的社区街道注重道路本体建设,缺乏对道路空间的整体考虑。街道与街

道之间,抄袭严重,丧失个性,忽视人的视觉感受。新一轮老城核心区改造中,社区街道要回归以人为本思想,要把人文生态和自然生态环境同时提升优化。要由单纯的道路交通功能设计向综合功能生活街道设计转变。社区街道的改造要协调好各种交通参与者的需求,也要协调好街道路网与周边用地的需求,更要协调好街道生活功能与交通参与者的心理感受。^[5]因此,社区街道的特色性需要社区绿道系统的支持和保障。同时,社区街道网络的“节点”改造成城市广场、街头游园,使原本封闭的街道空间由松动、裂变走向开放,有助于社区绿道的形成。从空间上保证了社区绿道建设的可实施性。

(三) 社区街道的可达性

目前,合肥市老城核心区的城市交通在多次改造后得到较大发展。但是老城核心区没有形成保障步行导向的良好环境,也就没有从根本上解决城市交通可达性的问题。合肥市老城核心区人口密度大,城市道路网密度低,过度依赖小汽车出行会导致交通拥堵。原本紧密联系居民的社区街道由于行人过街设施分布不均匀,人行步道不连续,部分社区街道甚至出现人行道被机动车占用停车、周边商铺占道经营等,致使人行步道不成体系。因此,老城核心区改造中采用步行和自行车为主要交通方式的慢行交通与公共交通相互衔接并且合理规划慢行道路网和自行车租赁点,能大量提高老城核心区道路可达性。另外,社区街道融入慢行交通后,以合理的服务半径指导老城核心区开放空间建设,方便居民日常生活,消费休闲。

从社区街道的基本特征分析中,可以得出国家推行的“街区制”是为慢行交通的发展开疆拓土^[6]。社区街道的规划设计不仅是城市综合交通规划的一部分,还需要衔接城市开放空间、城市绿地系统、历史文化保护规划等。作为慢行系统的核心骨架^[7]——社

区绿道具备慢行交通和休闲游憩功能,是社区街道的重要组成部分。社区街道的规划必须结合社区绿道。因此,“街区制”的社区改造路径对社区绿道建设具有强大的驱动力。

三、结语

随着国家对“街区制”的推广实施,合肥市老城核心区必将迎来新一轮城市改造。城市用地将会实行高密度及功能混合的新开发模式。这种紧凑型开发模式提倡更高的能源效率,更小的环境污染,对城市社区绿道有着强大的驱动作用。可以预见,经过新一轮改造的老城核心区空间格局将产生根本性改变,形成商业办公、文化休闲、旅游服务等功能集聚的城市中心,具有新的活力和魅力。社区绿道与城市相依,更是确保居民健康生活,有助于建设一个社会资源均衡、城市功能完善的宜居都市环境。

参考文献:

- [1] 国务院. 中共中央、国务院关于加强城市规划建设管理工作的若干意见[Z]. 2016.
- [2] 朱慧. 基于绿道理念的合肥环城公园规划浅析[J]. 建筑与文化, 2016(3): 166-167.
- [3] 谭源. 城市中心区的街道设计策略[J]. 城市问题, 2006(5): 7-10.
- [4] 姚睿. 广州市社区绿道可行性策略研究[J]. 广东园林, 2012, 34(3): 12-14.
- [5] 徐也, 方波. 县城绿色交通发展路径探索[J]. 小城镇建设, 2016(10): 2-3.
- [6] 王春雷. 武汉新兴社区慢行交通体系适老性建设研究[J]. 武汉商学院学报, 2016, 30(6): 60-67.
- [7] 董晶晶, 张晓魏. 复合型绿道系统规划策略—以奇台县绿道系统规划为例[J]. 规划师, 2015(s1): 194-198.

[责任编辑 陶爱新]

To discuss the inner drive of the remaking of the old town core area to the greenway in the community

——Taking Hefei as an example

LI Ji

(Department of Artistic Design, He Fei University, Hefei 230601, China)

Abstract: With the promotion of block system, there will be breakthroughs in urban space. Urban renewal in the core of the old town brings new opportunities for community greenway construction. This paper takes Hefei city as an example to study the inner drive of block system for greenway construction of the old town core community and to analyze the importance of community greenway construction in the new round of urban renewal. It not only provides a solid theoretical basis for the feasibility of greenway construction in the old town's core community, but also makes a positive discussion which takes the construction of community greenway as the breakthrough point.

Key words: old town core area, community greenway, block system