

存量规划背景下城市废弃铁路改作慢行系统规划设计研究

◇杨琦 王萍

摘要：近三十年城市快速发展，带来了许多城市病，所以城市需要变革与转型。如今我国特大城市、大城市的建设逐步由增量扩张向存量转型，这就意味着城市更新已经进入了“新常态”。我们应该对传统城市设计研究进行反思，将城市更新的视角转向城市内涵的提升、人居环境的改善和绿色交通的发展。以存量挖潜为基础，综合评估广州城市中现存废弃铁路空间，论述慢行系统的构建，以期能为同类城市的慢行系统建设提供借鉴。

关键词：城市更新；慢行系统；存量规划；废弃铁路；广州

一、广州市慢行系统的发展现状

随着城市化进程的快速推进，广州城市交通拥堵形势严峻，拥堵范围广，持续时段长，运行效率低，环境问题多，这一系列问题促使市民交通意识增强，使得步行和自行车逐渐成为了市民短距离出行的首要选择。目前，广州市慢行系统尚存在以下突出问题。

（一）网络不完善

广州市干道网络系统规划由“四环十九射”高等级道路和主次干道所构成，道路总长度 9689km，其中高等级道路长度 2133km，主次干道长 7556km。现如今绝大部分道路上自行车道与人行道合并设置，甚至部分道路上未设置自行车道，自行车道网络断点分布。

（二）空间没保障

主干路人行道宽度基本符合使用需求，但次干路、支路及以下等级道路人行道宽度设置水平差异性较大，宽度不一。由于规划管理和执法不到位，部分人行道和自行车道被基础设施或者是机动车和沿街摊贩占道经营阻断。慢行空间得不到保障，对行人和自行车的通行的安全性、便利性、通达性，造成了不利的影

（三）环境不宜人

慢行交通是人最消耗体能的一种出行方式，人长时间裸露于空气中，客观上而言良好的慢行系统使用环境至关重要，但目前比较欠缺遮风挡雨、遮阳蔽日的配套设施。此外，整个慢行系统空间普遍缺乏趣味性与吸引力。慢行系统规划建设滞后的历史问题，也成为再造慢行系统面临的难题和挑战。

二、废弃铁路道改作慢行系统规划思路与策略

——华景新城专线设计

（一）规划思路

废弃铁路道改作慢行系统设计以实施为导向，针对问

题复杂的天河区中心地段，提出具体更新规划思路，使之适应城市新的发展要求，是基于存量规划更新型城市设计的一次实践探索。规划在宏观上，基于广州整体慢行系统功能提升和轨道交通升级改造的发展机遇；在中观上，充分挖掘用地潜力，优化完善内部结构，提升整体机能，做好中心城区存量规划；在微观上，排查解决现状问题，全面提升城市形象，缓解城市内部交通拥堵的现象，号召绿色低碳的出行理念，做好面向实施的城市慢行交通规划设计。

（二）总体规划步骤

1.背景和动因

第一，城市慢行交通更新升级。随着广州《关于完善自行车道系统规划建设提升品质生活的指导意见》的出台和广州更新局发表关于 35 公里废弃铁路道路改作慢行系统的规划，可见政府对城市中慢行系统的规划越发重视。

第二，区位价值的提升。规划区域比邻拥有 10 万居住人口的超大型社区华景新城，同时周边有大小 11 所学校，2 个购物中心，1 所医院。随着城市的发展，其区位价值大幅提升，现状对土地的利用不能发挥城市中心地带的区位价值。

第三，城市环境的退化。规划范围内利益相关方多样，所有权与土地利用多元，历史与文化丰富，交通系统繁复，建筑新旧交错，绿色基础设施减少，此类问题亟待解决。

2.存量评估

进行全面详实的现状评估，挖掘存量空间的潜力，是存量规划的基础。针对存量规划空间复杂、权属复杂的特点，进行全面系统的存量空间评估，评估分两大方向，一是需求评估，二是场地评估。确定使用人群，明确市场需求，整理自然资源和廊道周边的建造特色，鼓励民众参与其中，在规划的整个过程中，要着重考虑公众的参与，公众的参与是所有慢行道规划工作成功的关键。同时将规划融入交通、游憩、开放空间、商业及产业规

划和政策的内容,使规划更具熟悉度、知名度和合法性。

3.愿景、目标和任务

由于规划区位地处天河区广州最大的超级社区——华景新城、华南师范大学和暨南大学的三者中心,周边交通集广园快速路、华南快速干线、黄埔大道和黄埔立交桥于一体,京深线横穿南北。从华景新城超级社区这个大层面而言,要联动社区和校园,将慢行道和当地公共汽车站间建立联系,构建汇聚文化、生活、教育的生态绿色慢行系统,给人们一个充满活力、安全、可持续的健康的城市开放空间。

核心任务包括:第一,基于存量规划的废弃铁路改作慢行系统设计方法探索;第二,中心城区地价升级带来的沿路交通组织和总体功能提升;第三,中心城区中空间结构的系统优化和实际问题的逐个解决;第四,面向实施深度的中心城区设计编制。

4.路径选择和设计

在需求评估、场地评估以及确定目标和任务、目标使用群众及慢行道规划原则的基础上,完成初步路径选择和初步设计。

经济、医疗、教育的中心。规划区位于天河北,广园快速路和华南快速干线交界,华景新城专线此段全长2774.744米。依据划定区位,初步规划路径为华景新城专线。此线路原归属于广州天文台旧铁路支线,于1939年由侵华日军强征当地农民土地修建,在石牌站向西南出岔,全长3.012公里。该线原来与通往员村的专用线相连,2004年员村专用线拆除,只剩下最后一段通往某部队的主线,后称为华景新城专线。如今此条铁路使用频率为一周2~3次,且每次都在晚间。考虑到此段铁路的使用频率之低,而且白天基本不曾使用,所以将次段铁路暂定为规划路径。

在规划上,优化提升中心城区的城市结构与整体机能。结构上,依据各地段的不同需求条件,划分分区,构建“一带、二廊、四节点、多片区”的总体结构,做到多等级、全覆盖、安全高的公共慢行空间结构。交通上,整合区域内交通,优化规划区内快速路与快速干线的对接,构建社区和校园内部路网,细化非机动车流线和步行人流线组织。设施上,配置多功能慢行道标识和配套设施,注重市民空间使用的安全性和便利性。景观绿地上,系统布局景观要素,合理分布植被,考虑使用者的安全和安保需求,同时预判好未来植物的生长和成熟情况,以便于维护人员的除草、修剪和照料。

5.实施策略

将政府出台的相关政策与文件融入到规划中,合理配置地块指标,吸引市场资源,激活废弃铁路存量空间更新,开展重要节点的深入规划设计,编制面向实施的慢行道设计导则。根据前期规划提出可实施的“行动步骤”,制定规划实施推进计划,明确即将承担实施的机构或组织,以及后续的执行顺序,在估算开发造价的同时明确优先项目、项目分期、项目资金来源和维护管理策略,以GIS数字技

术为整个规划编制提供支撑。同时要预测未来的开发和扩展方向。

三、结语

存量规划对实现我国土地资源利用总量和强度“双控”的要求至关重要。广州华景新城专线地段慢行系统设计是基于存量规划的更新型城市交通设计。慢行系统系统是城市综合交通体系的重要组成部分,是人们中短距离出行和接驳轨道公交出行的首选。良好的慢行系统构建可以提升居民出行感受,引导低碳环保的生活模式,更能促进人们选择绿色出行,调整科学的出行比例,从而达到治理城市拥堵的目的。再造慢行系统,让慢行系统回归城市生活,不仅是广州完善综合交通体系的重要举措,也是提升城市活力、展现城市魅力的重要抓手。

广州市老八区73条铁路专用线中,约有18条共35公里可进行更新提升。现以存量挖潜为基础,全面评估废弃铁路的现状,以全局优化为目标,进行合理的系统规划,依托市场机制,盘活存量空间提升固有土地经济属性,灵活运用多种手段来解决实际问题,定量定位深化设计细部。如果未来这35公里的废弃铁路都改造成慢行系统,那广州市的城市交通、居住环境、地域文化、居民素养等都得到改善与提升。

在当前的时代背景下,创建基于存量规划的城市慢行交通系统,体现了绿色低碳、以人为本和可持续发展的理念。希望本文能够给目前城市慢行交通系统的规划设计提供一定的参考。

参考文献:

- [1]邹兵,增量规划向存量规划转型:理论解析与实践应对[J].城市规划学刊,2015,(05):12-19.
- [2]黄晶,贾新锋,李勋.基于综合量化分析的城市街区空间公共化改造——以郑州主城区一般城市街区为例[J].规划师,2017,(08):85-91.
- [3]广州日报.广州分步推进废弃铁路改造工作 打造老城慢行交通系统[N].2018-02-09.
- [4]广东省住房和城乡建设厅.关于完善自行车道系统规划建设提升品质生活的指导意见.粤建规[2017]185号.
- [5]黄敏,徐忠平等.深圳市交通拥堵综合治理探索与实践[M].上海:同济大学出版社,2015.

作者简介:

杨琦,广东工业大学艺术与设计学院硕士,环境艺术设计与城市道路交通规划研究。

王萍,广东工业大学艺术与设计学院副教授,环境艺术设计理论与实践研究。