

珠江“一河两岸”现状与发展的思考

荣长青

广州是中国南方沿海城市,珠江贯穿全境,并为广州定下了滨水城市的基调。同时珠江也是广州的生命之水,是构成广州城市特色与性格的源泉,但近年珠江“一河两岸”滨水环境的更新与发展由于缺乏统筹安排和合理的导向性规划和控制,造成滨江区域整体环境的混乱,并产生了一定的不良后果:洪潮水位的逐年抬高;水污染的日益严重,临水绿地的减少及水上空间的日渐拥挤;濒水街区交通的繁忙堵塞和由此造成的空气与噪音污染等等。90年代以来,珠江两岸建筑与环境的保护与开发受到重视,公众对珠江滨水环境的污染情况日益关注,提出了“保护珠江母亲河”的倡议,并出现了许多关于对珠江水环境的现状与发展的论证与建议。本文提出了对珠江一河两岸滨水环境现状的改善和未来发展的一些思考。

一

珠江河道的前航道贯穿了老城区、员村工业区,经东圃至黄埔港,其“一河两岸”是城市规划的重点。近年来,广州对这一滨江区域进行了一系列的规划和开发,如二沙岛的开发,滨江路的整治规划等,使滨江两岸成为城市建设的热点之一。但是,高层建筑的兴建和局部范围的更新并不能使滨江环境获得实质性的改观,滨江整体环境依然缺乏全局的控制和综合性大力度的改造和更新。影响滨江环境的诸多问题依然存在:

1、自五十年代以来,由于各种人为活动,包括部分单位非法占地、随意填土造地,造成珠江河道日益缩窄、泄洪纳潮能力减弱,导致洪潮水位逐年抬高,使滨江区面临严峻的防汛问题。

2、河道水层污染和水上垃圾污染严重。城市生活污水、工业废水和船舶废油的排放造成水质的污染,直至七十年代珠江尚是公众游泳和水上娱乐的好去处,现在却已经到了水中生物生存也成问题的

地步。水上垃圾不但污染了河道,对滨江景观环境也是严重的破坏。

3、滨江公众活动空间和绿地面积严重不足。城市滨水区的重要功能之一就是为人们提供接近水域的活动场所,也即亲水空间。使人们在紧张拥挤的都市中有一处视野开阔、自由倘佯的滨江环境,找到亲临自然的感受。珠江滨江区沿江绿地也是广州市民和游客喜爱的去处,但对于沿河高密度的人文环境是远远不够的。沿江路上的滨江散步道已被挤至临江极窄的范围,旁边就是车水马龙的城市干道。海珠广场由于周边繁忙交通干道的环绕和高密度的商业建筑群,空气和噪音污染都十分严重,但依旧是公众聚集嬉戏的场所,这也从侧面反映了公众对滨水公众环境和绿地的渴求。这更证明了对滨江公共环境的拓展和开发已迫在眉睫。对岸的滨江路则有相当宽的临江散步道,但其中的广告牌支架林立,极大的影响了景观效果和环境质量。

4、紧张的交通情况。滨江路和沿江路都是东西向的交通干道,车辆川流不息。沿江路上多处地段形状破碎,形成异型的道路交叉口,使道路的顺畅受到影响。珠江两岸都缺乏停车场,滨江路上车辆乱停乱放的情况很多。混乱的车流影响了滨江散步区的景观环境和使用功能。由于珠江把城市分为南北两个部分,南北交通的维系需要通过桥梁或过江隧道。近两年珠江上新建了江湾大桥和解放桥以缓解交通压力,对疏导车流和维持城市正常的交通联系发挥了作用。但在原本已不开阔的江面上高密度地建桥,使江面显得更加拥挤。尤其是海珠桥与解放桥之间,滨江区域的江上空间给人过密的压迫感,失去了水域自然清新的开朗感受。

二

针对以上若干问题,我们感到应该对珠江滨江区进行结合防汛、交通、步行区和绿化景观为一体的

综合性改造。拓宽滨江区的临水区域,从根本上提高滨江区环境质量,使“一河两岸”焕发出新的光彩。

1、对滨江区环境进行综合性改造,首先要解决的是用地不足的问题,现有的滨江场地已很难满足公众活动和欣赏江上风光的需求,而广州滨江区除沙面到长堤一带有部分历史性建筑,尤其是沙面需要整体性保护外,其他部分并没有必须维护的历史遗产,因此,制定较宽的规划红线、拆除部分建筑以获得滨江公共环境是完全可行的。通过滨江全线的退缩,拓宽道路,解决交通问题,并留出宽阔的临江活动场地和绿化带。

2、在进行整体规划退缩的基础上,根据防汛的要求,结合堤岸整治,重塑宜人的滨水景观环境。珠江滨江旧区的堤岸已经无法满足抗洪排洪的要求,为此,珠江两岸的堤岸治理,其堤顶标高及区域的标高不得低于相应地段的防洪水位。现有的广州珠江堤岸,优势在于离水面较近,是难能可贵的亲水岸线,经过改造以后,更可以抵御洪水的侵犯,保证滨江区域和整个城市的安全,堤岸的改造亦使滨江活动场所的重新规划设计成为可能。

3、滨江步行大道最能体现滨江区特色,也是国内外滨江景观环境设计的常用手法。在广州对珠江两岸的规划中,临江岸线规划的主要内容为公共绿地、主题花园、文化公园、旅游公园、防护林带等,充分体现了临江区域集娱乐、休憩、旅游观光于一体的公共环境和绿化带的功能和精神。结合整治,拆除现有的滨江散步道内有碍观瞻的广告牌,将滨江区临水一线全部辟为临水步道并加以拓展,保证相当宽度的滨水步道范围。在滨水步行大道和绿地的具体组织上,分段安排丰富的主题和内容,突出重点景观,创造多样性的活动增加滨江区公共环境的吸引力。在绿化方面,珠江沿江两岸道路均种植榕树作为行道树,整齐美观,形成珠江优美的绿色腰带,四季常青的榕树渲染了珠江的南国色彩,是构成珠江绿地系统和景观特征不可或缺的部分,值得珍惜和爱护。滨江大道更新的重要一环是提高绿化覆盖率,通过树种的选择和搭配进行植物造景,使自然植物和园林植物都能发挥作用,形成景观效益和生态效益均佳的滨江绿地系统。

4、治理水质污染,清除水上垃圾,拆除危害滨江环境的滨水建筑或码头。公交码头是必要的交通服

务设施,应该采取提零为整、集中管理方式,根据桥梁的分布,设计更合理的渡江路线,取消部分码头,增加保留码头的运送能力,对码头建筑进行更新或重建,精心推敲建筑形式,使之能与滨江水域环境和谐共存,成为沿江景观中点缀的几个亮点。

5、选择过江隧道作为解决城市越江交通问题。因为就社会效益、环境效益和生态效益而言,作为城市风景游览和开放性共享空间开发的城区河段,对环境和景观维护的要求无疑要比其他河段高,而建桥则不一定能保证河面不受影响。如珠江白鹅潭至海印桥河段上新近落成的两座大桥,虽然起到缓解交通紧张状况的作用,但却使这一河段显得拥挤,对滨江环境的影响是负面的。而黄沙至芳村的过江隧道保证了白鹅潭江面景观的不受干扰,江面保持了宽阔开朗,使羊城胜景之一的“鹅潭月色”魅力依旧。因此从系统优化的角度上说,隧道已超出本身的价值,其综合效益是不可低估的。所以,在滨江旧区水道空间狭窄、桥梁密集的河段上,建造风险不大、综合效益良好的过江隧道是更好的选择,既可维系两岸交通,又能还水域空间的自然风貌给滨江区,维护滨江环境开敞、空旷、水天一色的景观特色。在滨江新区,则可在适当位置,按合理的密度建桥,同时注意桥的美学效果,使桥梁为水域风景锦上添花。

三

一个城市的滨水区域往往是这个城市的生态和景观的中心,最具亲和力的城市开敞公共环境。对于滨水区域,一般性的重视和象征性的小修小改是显然不够的,滨水环境的可持续发展需要决策者的远见和前瞻性的规划措施。对广州珠江滨水区两岸,历史与现实交织,既保留着传统意义的滨水生活岸线和优美的生活环境,又面临着实质性的衰退和城市扩张的压力。我们感到担忧的是经济效益和商业利益的驱动越过了维护滨江整体环境的客观需求,影响了滨江环境的进一步改造、更新。而滨江环境应是广州无可比拟的最佳城市环境之一,在新的世纪即将来临的时候,对珠江滨江环境的综合整治、全面更新已经刻不容缓。

(作者单位:510641 华南理工大学建筑设计研究院)