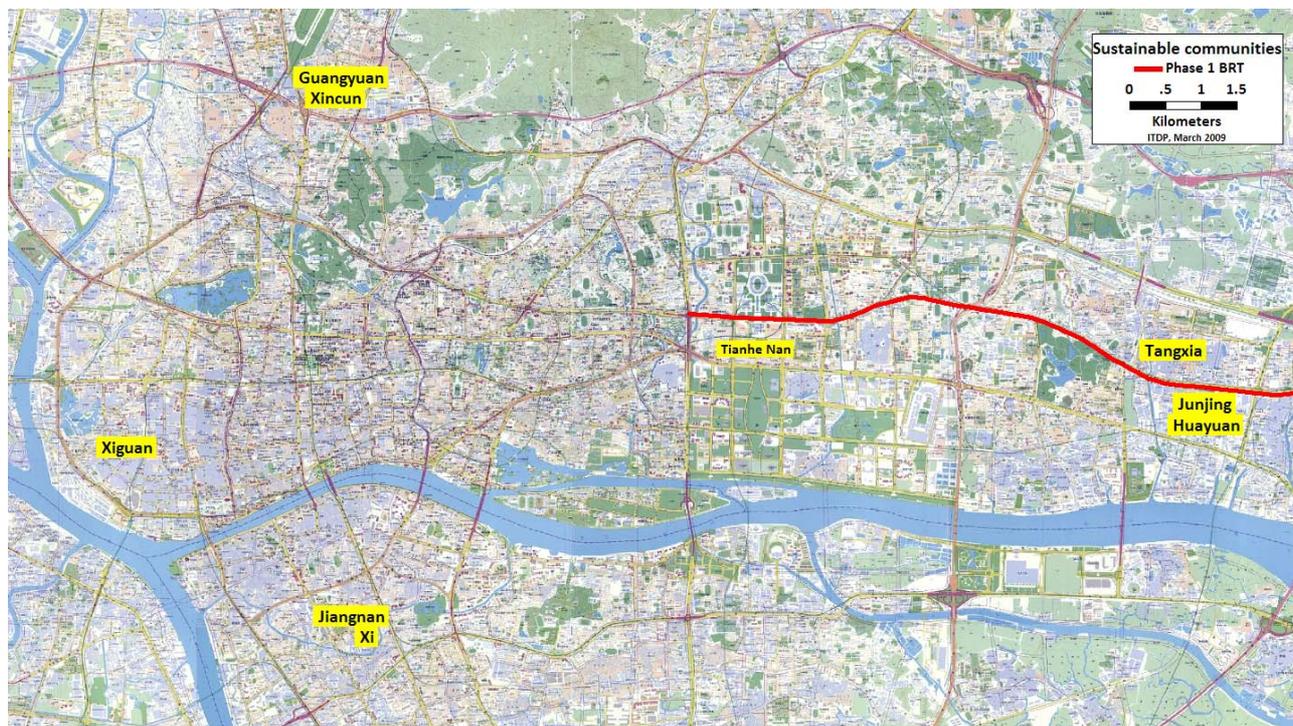


可持续发展的中国

成千上万的人们在北京及其他中国大城市正在经历及见证一个重大的、对城市发展质量要求提高的变化，这个提高包括他们的住房、办公楼、餐饮消费和购物等地方。但是越来越多的城市在不断拆毁原来繁华的行人和自行车城市街区，在一夜之间，取而代之的是像林立於北京主干道上的、新颖的、以汽车为主导的高层住宅和办公大楼，这些城市的变化会对发展适宜人居的城市，交通堵塞，全球石油消耗和气候变化带来怎么样的影响呢？面对北京的这一巨大的城市发展变革，很多专家尝试结合欧洲和世界其他地方成功的发展个案来寻找一些解决办法。

然而在广州，广东省的省会，一个拥有超过一千万人口的城市似乎已寻求到这些问题的解决办法。如果中国城市规划部门懂得促进而不是阻碍这些已经发生的正面的复兴改造发展，而开发商懂得把这些积极的具有城市文化特色的传统社区的要素融入到房地产发展中，那么中国将会迈向可持续发展的道路。



案例研究位置示意

这篇文章中提及的一些具有世界性的、可持续交通发展模式的例子是并没有得到广州区政府的提倡与肯定的，这些典型例子分属在不同的时期发展阶段，包括有老城区中心的，社会主义单位宿舍年代的，城中村和一些新的房地产发展。每一个区域皆具备相同的特点，包括高密度的建筑物，极低的汽车拥有率和使用频率，繁华的街景，街区会被小尺度的人行道和步行街所划分，还有的是社区人们主要依靠步行，自行车以及公共交通出行。

老城区中心：西关

广州的老城区中心已经存在有 2200 年的历史，其以荔湾区的西关为中心迅速发展，故此西关文化亦代表着广州文化。时至今日，这个区域面临着商务、高级住宅、商业房地产和旅游业产业等的再发展压力。办公楼、零售百货业和住宅等高楼大厦到处林立。在老城区的街区里，像改造后的下九路骑楼的商铺吸引着来自各大区域的消费者。

尽管城市迅速发展，但是在西关汽车的拥有量却是很低，根据统计，这里的汽车出行只占出行交通模式的 1%。汽车的拥有量低下的其中一个原因是在老城区中并没有足够的空间允许车辆的行驶和停泊。一个粗略的统计，在 0.7 平方公里的区域内的 274 条街道和巷道，其中能让车通行的不足 12 条。其余的巷道构成一个密集的人行网络，当中蕴含丰富的建筑类型、文化底蕴、商业和社会的功能等。同时由于公交车到达的局限性，步行和自行车出行的模式会比广州其他区域占的比例要高出许多。



何家祠道，一个在广州改造后的历史街道



其中一处具有西关建筑特色的巷道入口

有别于其他中国城市的是，广州的荔湾、越秀和海珠区并不是被日益忽略和遗忘，等待开发商介入，拆毁旧建筑，让大尺度空间高楼大厦取代人行和自行车道。值得一提的是逢源街道办事处，其可以说是中国城市政府里最为级别低的部门，在街道办的主持下，于 2007 年重新铺设和修复在何家祠道的 250 米巷道，采用优质的麻石路面，以岭南特色的青砖墙作为建筑入口的屏风。社区设施如花池、座椅、儿童游乐装置、乒乓球台和凉亭均包括在内。所有这些元素和街区设施不但提供给社区居民使用同时也被游客所享乐。街道附近亦设置有高品质的、定期维护的城市设计元素，如麻石路，具有岭南特色的门洞，用以阻挡机动车进入的石桩或石桩，树荫，公共卫生间和公园等。

1940年-1990年时期的无电梯住宅楼: 广园新村

广园新村，位于旧白云机场南面，占地约0.5平方公里。景泰直街街道办事处与当地居民一起把这里转变成广州城市中最适宜人居住的社区之一。

社区最早是在80年代兴建的，当时的开发商并没有考虑建筑物外的相应的城市配套设施，如路面的铺设，公共空间的设计，污水处理等问题。后来，社区由景泰直街街道办接手管理，在最近的几年间，社区新增多个公园；增设高的路肩石以防止不合法泊车；采取管理措施以限制住宅周边地区车辆的停泊；减少道路的宽度和缩小转弯半径的尺度；在多条以人行为主的街道上重新铺设透水广场砖，拓宽人行道；允许人力车取代摩托车载客（事实上，全市于2007年1月1号禁行摩托车）；种植树木遮荫；尝试控制车辆进入社区；

监督管理现有的设于首层建筑的商铺，以及新增设室外坐凳，凉棚等城市设计家具。



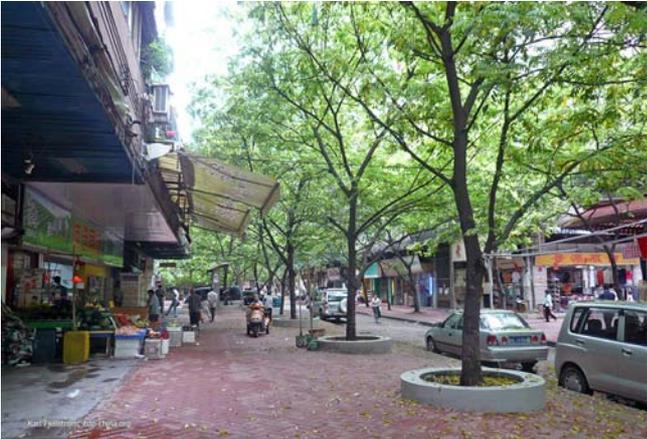
广园新村的汽车管理入口保安亭



新增设的公园，和改造后的广场

旨在限制机动车的人行道的改造工程，在街道办事处主持下，由广州市白云区设计研究院和华中科技大学负责设计，项目得到市建委的支持，并于去年得到实施。

在 2008 年 8 月，为有效的使社区变为“交通控制核心社区”，街道办事处运用自己的资金在该区域的一条重要桥梁上设置一个管理控制车辆进出的岗亭，措施能允许车辆进入，但是不能穿越区内，但是行人和使用非机动车人士可以自由进出。同时措施希望能有效减少车辆的使用，鼓励自行车和公共巴士成为主要的交通工具。然而，占少数派的驾车人士，强烈反对此项措施，同时城市管理办公室要求街道办事处必须首先得到的规划局部门的审批意见。最后，审批未获得通过，“交通控制核心社区”的构思只能在实施数天后夭折。



广园新村改造项目：公园、人行道、道路、公共广场



三台公园的建设是市建委出资的一项改造污水处理的项目之一。公园建于河道之上，由不同的区域的街道办事处负责维护。公园的西边部分由三元里街道办负责，显然被人们忽略和没吸引力的。但是由景泰街街道办负责的东边部分，就完全不一样，维护得好之外而且居民受乐。

天河南和六运小区

位于天河区新中央商务区域的两大购物中心后面的天河南和六运小区，像广园新村一样，以低于九层的无电梯住宅楼为主的社区。建于上世纪 90 年代初，规划时并没有考虑首层商铺，建成后以围墙栏杆围合小区，并不对外开放。然而，在 21 世纪初，围墙被拆除，首层开设商铺，社区内街禁止车行，高品质的室外广场砖被重新铺设，种植宜人的绿化和设置城市小品等。首层商铺的经营非常成功，到目前为止可出租出好的价钱，出租的房子要从住宅功能改为商店需缴纳 20000 元的手续费。该社区的首层商业、高品质的供行人使用的设施和公共空间的设计元素影响并成为周边社区的一个可以效仿的好榜样。该社区交通配套相当便利，到达地铁站巴士站的便利性使其主要区域成为无车区域。

重申一次，关于这种“无车发展模式”的城市改造的最主要反对声音来自城市规划者，他们反对社区的首层建筑从住宅功能改为商业功能的用途模式。2000 年时政府颁布这类城市改建的禁令。2002 年撤销该项禁令。2005

年时规划官员重新提出禁止首层商铺的政策，但是受到公众的压力，于 2007 年放缓实施该项政策。但就近期 2009 年初，省政府出台一项关于“关于促进就业和鼓励企业家发展的工作”条例中，其中一项规定就提及公司或私人企业改变其住宅公寓成为商务用途的可能性。



天河南区域的改造情况

江南西路

江南西路，位于海珠区的中心、珠江的南边，发展于上世纪 80 年代，其社区面积约为 0.25 平方公里，建筑发展模式同天河南和广园新村有些类似。早期建设时作为单位宿舍，并没有考虑首层商铺和公共开放的规划设计。但是最近几年，尤其是从 2008 年到 2009 年，像广园新村和天河南的社区改造模式也在这里得到推广效仿。令人欣喜的是，住房得到很好的活化改造，首层街铺的增加给社区带来更多的商机，同时高品质的人行街道为小区创造一个宜居的环境。社区居民和游客绝大多数依靠步行和公共汽车为主要交通工具，以自行车的主要出行模式，并且汽车的使用和拥有率相当低。

在 2009 年 2 月举行有关江南西商业步行街可行性研究报告汇报会，区政府和建设局推动步行街系统的发展，肯定并落实该地区的主要交通干道，江南西路，将会发展成为著名的商业步行街。

城中村: 棠下村

广州的几十条“城中村”存在建筑过度密集，尤其是违法建筑等问题，住房主要是租给外来民工。城市的发展，原来村民成为现今富有的房东，他们以村中的宗祠维系宗族关系。大型的村落像棠下村约有 3 万人，村中住房的条件是过渡拥挤，其卫生条件令人担忧。尽管对于政府和学者而言，城中村存在城市发展的隐患，但是这些村仍然有许多积极的特点。首先拥有汽车基本是不存在的，因为车辆基本是无法进入狭窄的街道。在广州禁行摩托车后，这些街道更成为邻里活动频繁的场所。对于远途出行，居民主要使用巴士。穿越几十条城中村的长达 23 公里的快速公交系统走廊（正在建设中），与城中村居民形成一个庞大的客运基地系统。自禁摩措施生效以来，自行车更加成为城中村重要的交通出行模式。



石牌村公共游乐场-混凝土筑砌的乒乓球台

尽管房屋的居住条件欠佳，但积极的方面是居民愿意在街道上逗留很长时间，这使得街道变得极为活跃和成为增进社区内邻里关系的互动的场所，这同时会给感到孤独的老年人甚至年轻人提供互动的机会。结合复杂密集的街道网格，和不断变化的影响人的感官的视觉、嗅觉和听觉，城中村提供具有吸引人并让人激动的步行社区

环境。尽管城中村存在很多令人担忧的问题而且这些问题不可避免的扩散，但是城市规划设计者应正视存在问题，而不是采取回避或忽略的态度，而且对于城市发展，城中村内的积极的社区特点是值得我们去学习和深思的。



棠下村主要的南北道路



棠下村杂货店

棠下村和石牌村有代表性的街景

高层住宅的发展

广州随着城市发展涌现很多高层建筑的住宅小区，这些封闭的小区隔断街景的延续，只是便利驾车人士而对其他人造成不利。但仍然有一些令人欣慰的例子。骏景花园，1997年开始售楼，首期时约有10000套住宅3500个车位。该小区成为中山大道沿线快速公交走廊的典型发展案例（见侧栏）。故此，限制住户的停车数量是制约持续增长的车辆拥有量并鼓励人们出行使用公共交通工具的简单而有效的主要因素。

重申一次，城市规划者是对减低汽车的使用模式持反对的态度的，相反，他们坚持在新发展区提供足够的停车空间，并期望在2010年为城市中心区再提供50000的车位停泊。事实上，现时的车户比率对于1户1车位的国际标准并不算很高，但对于广州的城市密度和有限的道路网络来说，就会带来严重的交通挤塞城市问题。

骏景花园小区内设置有首层商铺便利居民，公共步行通道（但限制车辆进出），还有步行内街等。



骏景花园的步行内街

广州实际上已经有很多高密度的可持续的城市发展模式的突出社区，特别是以步行，自行车和公交系统作为主要出行的交通工具模式的社区。街道办事处是政府最前沿的部门，他们致力于改善社区的生活环境，修复旧建筑，提升步行系统的级别如公共广场，人行道等，限制车辆的进入和泊车以减少对居民的影响。具有代表性意义的本地社区如广园新村、天河南、江南西社区和西关老城区是值得广州新发展区和其他中国城市的认可、学习和效仿的。

更多的参考信息：上面提及的社区案例，包括图片、地图、步行路线等均可在网站 www.chinawalk.org 查阅更多信息。