



城市绿意,如何由浅入深

■ 本报记者 柳森

曾几何时,公园、绿地成了宜居城市的“标配”。只因城市人发现,生态环境不佳、公共空间不足等“城市病”,可以通过公园、通过“见缝插绿”来缓解。然而,随着人们对生活品质的追求不断提升,即便向全社会免费开放的公园、大型公共绿地不断增加,也已不能完全满足公众的需求。

这背后,到底是我们的公园、绿地不够好,还是建设的既有思路遇到了瓶颈,亟待突破?

在同济大学景观学系系主任金云峰教授看来,近来,一场关于“公园城市”思想的热议,恰恰对上述困境做出了思考与回应。由此展开的讨论,对当下的上海进一步优化社区治理模式,亦可带来启发。

要将城市看作一个“大公园”

公园城市的建设目的就是希望城市里的居住者、休憩者都可以过上更好的生活,拥有更健康的身体、更高的生活质量,更多的社区认同感乃至更强大的文化自信。

解放周一:近来,“公园城市”话题受到城市规划师、风景园林师和城市建设决策者的广泛关注,专家学者陆续不断地参与到这波讨论中。今年4月,首届公园城市论坛在成都召开,将与该主题有关的讨论推向高潮。这些讨论背后,有一个共同的背景吗?

金云峰:应该说,这几波讨论所关注的问题是学界这些年一直在关注、研究的,只是在现阶段被更聚焦了。主要背景是习近平总书记去年2月11日在成都视察天府新区时提出:“天府新区一定要规划好建设好,特别是要突出公园城市特点,把生态价值考虑进去。”紧接着同年4月2日,习总书记又在参加北京义务植树活动时进一步强调:“一个城市的预期就是整个城市就是一个大公园,老百姓走出来就像在自己家里的花园一样。”

这一前一后,不仅是提出了公园城市思想,也强调了公园城市与生态价值之间的关系,等于是把公园城市作为了生态文明建设一个重要的落脚点。而且,在原话中,总书记所说的生态价值,不是简单的为生态而生态,而是希望能够为城市建设打造新的增长极,为建设内陆开放经济高地创造条件,这就是一个非常全面的构想。

可以说,“公园城市”的提出,是工业文明发展到一定阶段后向生态文明发展,同时力求实现人与自然和谐发展新要求的体现。这就难怪,自“公园城市”概念提出之日起,规划学界和风景园林学界就对如何让公园城市“落地扎根”进行了全方位的探索。

解放周一:在您看来,既有的公园发展路径,为何会遇到瓶颈?需要突破的主要问题有哪些?

金云峰:在工业化城市发展过程中,最初公园被认为是人类生活环境方面一个很单纯的场所,直到城市环境恶化、人类健康受到威胁,公园才逐渐融入城市空间里。但很多时候,公园是以范例与模式的形式出现,只是为了给缺乏自然要素的城市人工引入自然要素,从而优化城市健康并推动城市经济发展。换句话说,在很长一段时间里,公园与城市的关系是割裂的——城市建成环境从山、水、林、田、湖、草等自然要素中被分离出来,而公园又是城市建成环境中的一个“绿色岛屿”。

虽然这种模式可以满足基于功能分区的物理空间规划的需求,“生态空间”可以在大的区域内保证生态安全底线不被触及,“生产空间”可以保证我国居民的物质需求底线,“城镇空间”也可以保证城市各种经济活动的正常进行,但是,在满足底线要求之后,我国的城市发展应该追求什么?习总书记所提出的“公园城市”思想,可以说为城市规划师、风景园林师与城市建设决策者带来了新的命题,更是新的追求。

当公园与城市的关系不能继续割裂下去,公园城市的建设目的就是希望城市里的居住者、休憩者都可以过上更好的生活、拥有更健康的身体、更高的生活质量,更多的社区认同感乃至更强大的文化自信。这就需要将城市看



郊野公园是上海实践公园城市思想的重要途径之一。

资料照片

作一个“大公园”。这个“大公园”在修复城市的自然环境,强化城市韧性的同时,还能够从经济、社会、文化、心理以及环境等多方面激发城市活力。

变“社区”为真正的“家园”

公园城市的真正意义是充满生命力、充满创新力、充满青年活力。

解放周一:这样看来,如果只是把“公园城市”理解成在城市中建设更多公园、更多绿地,肯定过于简单了。目前为止,这场由“公园城市”引发的讨论和研究,获得的主要成果有哪些?

金云峰:目前,在业界,“使公园渗透到城市空间中”“将城市绿地系统融入城市系统的总体框架中”“提升城市用地的复合使用效能,让公园成为塑造新城市形态的媒介”等观点已比较深入人心。这些理念的形成,将助推未来的公园打造,与城市生活的方方面面进行对接。

可以预见的是,未来的中国城市所需要的“绿意”,将不再是无谓地追求一个简单的量,而是追求公园与城市发展多方需求之间的内在平衡,以良好生态环境能否与市民宜居生活相得益彰,来评判一处绿意的品质。未来的公园城市不仅重视生态绿色建筑,更要兼容人民共享与生活便利、丰富、多样、城市永续发展。

说到对公园城市思想的探索与实践,首届公园城市论坛上发布的《公园城市成都共识2019》成果显著。此外,吴志强院士在论坛上的分享,也让我印象非常深刻。在他看来,公园城市的真正意义是充满生命力,充满创新力,充满青年活力。公园城市绝非表皮上看得到的绿,更

重要的,是背后的整个生产系统、生活系统、生态系统能否道法自然,学习自然生态的生生不息。

吴院士还提出了一个“家在公园”的概念。在他看来,现代城市市民往往在这里生活,在那里工作。这大大增加了生活单元之间的距离,也加大了日常生活对能源、时间和距离的消耗。而如果职、住、教、文、商等功能能与公园结合在一起,在区域内实现15分钟通达,不仅每个人的生活更方便,整个城市也将更绿色,这类区域,过去被称为“社区”。吴志强院士认为,更有中国味道的词语应该是“家园”。

一旦实现了“家在公园内”,且把市民的生活融入整个生态系统中,不仅生态系统可以得到更好的维护,市民也可以持续地从整个生态系统中收获生活的智慧。

优化社区治理模式仍是关键

多元参与、多元协商,社区治理才能及时有效回应微观层面的人地需求,让社区居民真正拥有“家园”的自豪感和主人翁意识。

解放周一:无论是“城园交融”还是“家在园中”,都非常令人向往。问题是,这些美好的想法如何在已经建成的城市区域实现?

金云峰:就像公园城市的提出是从整个城市的角度来看,而不是聚焦单个公园。城市人要想实现“家在公园”的梦想,一定要让无论深浅的绿意能够日常可达,随时可以够得到。与“公园城市”相关的治理要做好的话,社区治理仍然是一个关键。

以上海比较老旧社区的微更新为例,目前面临的主要困境有日常生活空间异化、慢行交通系统欠优、多重利益权责关系交叠和行政决策主体

较单一。人口构成比较复杂、生活方式差异大是上海老旧社区呈现出空间分异和居住隔离现象的主要原因。如果社区粘合力持续下降,毗邻关系就会呈现碎片化发展,原本的熟人关系越来越疏离,公共精神不可避免地出现衰退。这呼唤着既有的社区治理,尤其是空间治理,一定要向精细化、制度化、常态化发展,以物质环境、文化情感与鼓励多元参与三个维度入手,整合社区资源禀赋和居民多元诉求。

在邻里关系的融合与修复方面,我们发现,以文创介入,会是增添社区活力比较好的一个办法。介入的方式,可以是标识性公共空间,可以是品牌文化类活动事件,也可以是小尺度的城市艺术家具,如今,一些主题社区花园颇受欢迎,除了其为社区增添了绿意,关键还是因为它们为邻里交流搭建起了活跃互动的媒介,让活力和趣味重回社区生活。

在社区交通层面,绿色低碳的公共慢行系统的重构,或也成为未来老旧社区交通补强的一个重要抓手。公共慢行系统要想变得更绿色、更低碳,除了完善既有的慢行网络,通过增加社区慢行绿道,串联绿地公共空间及活动节点,积极倡导社区公交+骑行+步行的绿色出行方式也相当有效。

在社区空间挖潜方面,小微空间的活化再生、复合功能的错时共享、依托高效开放的互联网移动平台,打破社区资源闲置僵局,都可以为社区增添新的公共空间。

总之,要让上海社区治理从空间管理走向空间治理,从自发生长走向精耕细作,从空间生产走向地方营造。如此,新增的绿意,才有可能成为根植于社区居民生活的户外环境,创造出小而美、小而精的社区日常“公共容器”。扎根于地方资源禀赋在地性场所营造,才是让社区更有活力的内在动因。

当然,要实现上述愿景,在社区内部形成共商、共建、共享、共赢的合作治理模式必不可少。多元参与、多元协商,社区治理才能及时有效回应微观层面的人地需求,让社区居民真正拥有“家园”的自豪感和主人翁意识。

解放周一:说到未来上海的绿意如何由浅入深,除了社区层面这样一些抓手,还有没有其他的途径?

金云峰:“浅绿”“深绿”可以说是一组非常生动的比喻。深绿,我们认为是一种很纯粹的绿色,是真正做到了绿色生产、绿色生活、绿色出行、绿色空间营造,相对而言,浅绿指的就是还不够绿。但对于深与浅,应该用一种发展的眼光去对待。一些“深绿”如果因为管理、治理问题被侵蚀,也会变成“浅绿”。原本一些绿意的营造,正从“浅绿”往“深绿”努力,有发展就很好。我们最终的追求,应该是一种人类、城市生活和自然生态之间的良性互动,让彼此成为可以互相依存的命运共同体。

除了社区层面,郊野公园也是上海实践公园城市思想的重要途径。上海郊野公园选址都位于《上海市基本生态网络规划》划定的生态用地范围内,明确提出了“多层次、成网络、功能复合”的目标,率先确定的5+2个郊野公园分别为青西郊野公园、浦江郊野公园、嘉北郊野公园、长兴岛郊野公园、松南郊野公园以及廊下郊野公园,广富林郊野公园。这些郊野公园涉及湿地、林地、农业生产用地、果园、水源涵养林等多种自然原生资源,是区域绿地的典型代表,涵盖了农用地、建设用地和未利用地三大类。

相较于一般郊野公园,上海郊野公园叠合了更多与郊野公园相融的功能(休闲、健身、科教、体育、养老、旅居、餐饮、生态防护等),因而,需要花更多时间和力气来悉心打造。

链接

那些曾让城市变美的“绿色理念”

田园城市:通过乡村居住服务设施与公园配套设施有机结合,丰富乡村能提供的服务类型,提高了服务质量。城乡融合发展,使得该地区整体生态条件优越,社会公平安定,城市服务水平均等,散发着持续的经济活力和文化魅力。

“田园城市”构筑了破解城市病,城乡一体发展的理想模型,但其更多是工业文明时期对未来城市发展的畅想,脱离了现实社会的发展阶段,更多停留于理想化的畅想。

生态城市: 强调社会—经济—生态之间的和谐

“生态城市”是从生态学的角度出发,统筹协调社会、经济和自然环境三者之间的关系。通过研究测算生态系统的承载限额,来确定城市发展规模,并在此基础上,建立符合生态原则的城市结构,实现对自然生态环境的合理、有效利用,打造成为同自然生态系统相辅相成的、可持续发展且具有自我调节能力的城市。建设宜居、健康的人居环境。

在“生态城市”理念之下,我国先后通过“山水城市”“园林城市”“生态园林城市”以及“生态市”的建设推进“生态城市”的发展,并在2003年由国家环保总局发起并颁布了《生态县、生态市、生态省建设指标》,建立了完整的

指标体系,涵盖了经济、产业、资源利用、生态环境等社会发展的多个方面。

深圳市是我国率先划定基本生态控制线(即生态红线)的城市,其将法律法规要求保护的区域全部划入基本生态控制线范围,约占其市域总面积的50%,并先后颁布了《基本生态控制线管理规定》等配套政策文件,实现对生态基本红线的法制保护。

深圳在城区通过建设近千座城市公园,以建筑屋顶、桥柱等为重点,实施立体绿化,建设空中花园、垂直森林等增加城区内的绿量。2000年,深圳被评为“国际花园城市”,并在国内获得了“公园之城”的美誉。

总体看来,“生态城市”更多关注城市与生态环境的协调,强调生态作用,未突出农村地区其他价值。国内的“山水城市”“生态园林城市”和“生态市”等提法,则侧重于绿地系统或生态体系构建,在指标标准方面有较强借鉴意义,但缺少对城市全系统的综合考量。

绿色城市: 涵盖了开放城市、健康城市、家园城市、文化城市和动态城市五个方面

20世纪70年代,“绿色城市”概念首次被提出。其注重生态环境友好,资源的高效利用,同时协调城市发展带来的资源环境问题及城市问题,并且通过城市绿色发展,在城市建设、社会进步、

经济发展、就业机会等方面创造更多的条件和机遇。我国通过推进建设“美丽中国典范城市”,践行“绿色城市”的发展。

新加坡把建设“花园城市”作为基本国策,在保护生态环境、提升绿化质量、关注绿色发展、重视发展绿色产业、推动低碳绿色出行等方面,积累了丰富的实践经验,并建立了完备的绿色发展机制、体制——

比如,通过保证绿地率、提高绿化覆盖率和提升绿视率,使绿色无处不在;在公园建设上,新加坡构建了由自然保护区、地区公园、城镇公园、社区公园、社区游园的四级公园体系,并提出了每7.8平方公里就有一个10公顷的公园,500米范围内有一个1.5公顷的公园的要求,使得80%以上的市民从家出发10分钟之内可以到达公园;为了发展绿色产业,新加坡推动产业结构转型,把研究、开发与创新作为绿色发展引擎,组建了政企合作、产学研一体的科研生态系统;通过构建以轨道交通为主导的公共交通发展战略,鼓励购买低排放汽车,规划建设完备便利的慢行系统,形成了高效和谐绿色交通系统;成立专门机构,出台一系列相关政策文件推进和保障新加坡建设花园城市,如《公园和树木法案》《国家公园法案》等。

绿色城市提出的五个城市,在内涵上比“生态城市”“田园城市”更丰富,增加了开放、健康、文化等方面的特征,但关注尺度仍在城市层面,未以城乡一体角度建构绿色城市。

(摘编自《城市营造》)

回响

关于无障碍环境建设的市民来信

瞄一流 献一计
见微知著看上海

一座城市的温度如何体现?无障碍环境建设的完善与否,无疑是重要标准之一。为此,上周的《解放周一》头版“瞄一流 献一计 见微知著看上海”栏目推出《从无障碍环境开始,让城市更有温度》报道,聚焦上海无障碍环境建设问题。报道一经发出,得到了市民的广泛关注,一些热心读者还发来自己身边的案例,并建言献策。

我们挑选其中一些精彩内容呈现给大家,以期将讨论进一步推向纵深。同时,也欢迎读者朋友们将自己生活中遇到的“问题”“难题”,或是对上海城市精细化管理的意见和建议,发往以下邮箱:shjianweizhizhu@163.com。非常期待您的来信!

市民杨先生:

我是一名残障人士,日常出行只能依靠轮椅。对我们来说,非常不便的一点,就是许多商场和写字楼的电梯按钮鲜少考虑到残障人士的需求,缺少对无障碍设计细节的关注。

首先,一般电梯按钮设置的高度过高,没有考虑到残障人士的特殊需求。一是每层楼电梯门口的“上”“下”按钮,有的位置设置比较高,有的前面还放置了垃圾桶。这对于使用轮椅的人来说,无疑增添了新的障碍,按电梯非常不方便。二是电梯内部的按钮,一般按照楼层数字竖排设置(见下图)。其高度和位置对于普通人来说可能刚好,可那些位于上方的楼层按钮,坐轮椅的人就够不着了。如果能像一些医院、地铁站的无障碍电梯那样,在电梯中部再配置横排的按钮,对我们来说就大大方便了。

另外,我观察到,许多电梯的按钮是没有盲文设置的,尤其是一些商场和小区的电梯。如果塑料按键的表面非常光滑,盲人便无法通过按钮上凹凸的盲文或数字选择自己要去楼层。这对视障人士来说也是非常不友好的。

虽然电梯按钮只是一件“微不足道”的小事,但正是这些细节的存在与否,能让残障人士感受到被尊重的温暖。希望今后出行时,按电梯按钮这件小事不再成为我们的障碍。



市民杜小姐:

前段时间,我和家人去日本旅游,那里的无障碍停车位给我留下了深刻的印象。尤其是在像东京这样的大城市,几乎每个停车场都设有专供残障人士使用的停车位。就算车位紧张,也几乎不会看到非残障人士占用供无障碍人士专用的停车位。

但是,我发现,在上海,残障人士驾车出行,普遍面临停车难的问题。现在,在有些公共停车场,比如机场、火车站和一些大医院,是设有无障碍泊位的,但被非残障人士占用的情况时有发生。还有一些地方,为了防止无障碍停车位被非残障人士占用,干脆用一些东西(比如倒锥形路障)拦着。这样做本出于好意,但如果现场没有工作人员可以协助,残障人士就不得不走上前去,先把拦住路的路障拿掉。这就不方便,也有一定的安全隐患。

为此,我呼吁,对新建的停车场、停车库,应严格按照有关标准配置无障碍泊位,对既有的公共停车场、停车库,可以考虑结合场地条件,逐步增设一定比例的无障碍泊位,并保证其能够被正常、顺利地地使用。

市民蒋先生:

因为职业关系,我在日常生活中非常注意观察身边的无障碍环境建设。

以我的观察来看,在上海,机动车占用盲道的现象非常普遍。尤其是在马路两侧没有划定机动车停车位的地方,一些商家或单位为地在比较宽阔的人行道上“开辟”停车位。原本供行人通行的人行道变成了停车的地方,盲道也因被停放的汽车而阻断。还有一些临时停车的司机,为了图省事,在没有明确的停车标识或停车位的情况下,竟然也敢把车开到人行道上暂时停放。这么做对他们来说是方便了,但对于残障人士呢?

盲道设计缺乏连续性、常被各种障碍物阻断,一直是老生常谈的问题。那么,是否可以更加明确相关部门的职责?比如,道路管理部门要对盲道进行定期保养和维护,城管部门要加强对乱停乱放、摆摊设点侵占盲道者的疏导与管理,无障碍环境推进办公室要加大对相关公共设施的督查力度。

现在,人工智能、网格化管理等新技术正被越来越多地应用到城市管理领域。是不是可以从技术上做到及时发现侵占盲道行为?总之,提高盲道的连续性需要多方重视与努力,不要让盲道成为“断线的珍珠”。

(本报记者 雷册渊 整理)