

城市中心地带港口地区更新改造规划策略

——以秦皇岛西港地区规划设计为例

The Preliminary Study on the Strategies of the Renewals and Upgrading Planning of the Harbor Area in the Centre of the City: A Case of the Planning and Design of the West Harbor in Qinhuangdao

马 聃 /MA Dan

(中国城市规划设计研究院 中规院(北京)规划设计公司, 北京, 100037)

【摘要】城市中心地带的港口占据城市最好的地理位置,具有重要的历史地位和空间价值。随着城市的发展和港口的外迁,港口地区的再开发成为我国一些海港城市发展的全新命题。如何在港口地区再开发中优地优用,获取社会、经济、环境等方面的综合最大效益,使得港口地区“重获新生”,对海港城市未来发展将起到至关重要的作用。本文结合秦皇岛西港地区再开发研究,提出城市中心地带港口地区更新改造规划的几点策略,力图对国内港口地区改造规划有一定借鉴与指引。

【关键词】港口地区;更新改造;规划策略

【中图分类号】TU984.11⁺4

【文献标识码】A

【Abstract】 Harbor area in the centre of the city often occupy the city's best location, it has the important historical position and value. With the city development and the harbor relocation, the redevelopment of the harbor area is a new proposition of the port city development in our country. How to make the space "best to best use", get the comprehensive maximum benefit of social, economic and environmental aspects, and make the port area "rebirth" to the future of the port city will play a crucial role. Based on the planning and design of the West Harbor in Qinhuangdao, put forward some strategies of the renewals and upgrading planning of the harbor area in the centre of the city, try to draw on the experience and guidance to the renewals and upgrading planning of the domestic harbor area.

【Keywords】 Harbor area; Renewals and upgrading; Planning strategy

1. 国外港口地区更新改造概况

20世纪50年代末,西方发达国家港口或滨水地区作为旧城复兴的代表,开始逐渐进行更新设计,具体开发则是从六七十年代开始实施;20世纪下半叶以来,世界上许多城市的港口地区出现衰退,重建工作在北美首先开始进行,随后发展至欧洲地区;到了80年代后期,港口地区的更新改造工程几乎遍及全球^[1],归纳起来可分为以下三个阶段:

(1) 前工业化时代——港城

前工业化时代,世界上许多早期的城市都选在大江大河或海陆交汇处,成为前工业化时代人口集聚和商品交易的中心,并在国内长距离贸易和对外贸易体系中占据着举足轻重的地位。这些港口地区最初往往呈现一种自发的态势,港口与城市生活混合,兼具港口功能和公共空间功能。

(2) 工业化时代——港城分离

工业革命后,港口地区首先是作为产业空间存在,工业区向滨水区聚集,确立了产业资本对港口地区的控制,生活功能受到排斥。为适应工业大规模发展需要,港口不再是对货物简单储存、加工或贸易的地区,而是实现货物快速集散的中转地。因此,在工业化时代,港口地区成为城市的生产和交通核心,大量的资本要素集聚在此,带动整个城市进入工业化时代。同时,工业污水、废气和垃圾的排放也使港口地区出现严重污染。

(3) 后工业化时代——港城融合

20世纪60年代以后,随着城市复兴运动的影响,许多城市意识到了地处中心地带旧港区的区位意义和土地价值,认识

到港口地区是一种活着的、可以利用的资源,而不再仅仅把其看作是形态破碎丑陋、问题重重的地带。

对于废弃的港口地区,各国主要采取两种策略:一是延续港口功能,以工业活动为导向,重振港区的工业和商业功能,以比利时的安特卫普(Antwerp)为代表;二是颠覆原有工业职能,以商业、游憩等开发为导向,对城市滨水区进行彻底的改造,以美国的巴尔的摩为代表。目前,国外大部分成功的港口工业区更新项目多属于第二种类型,究其原因,许多学者认为,这是“后现代主义”在滨水区出现的结果,由于“二战”后欧美国家从制造业经济向信息和服务业(休闲、娱乐和旅游)经济的转化,导致了一系列的新功能空间在滨水区出现,其中包括公园步行道、餐馆、娱乐场以及混合功能空间和居住空间等。与此同时,发达国家的中产阶级崛起、劳动方式改变,人们闲暇时间增多,追求回归大自然,对港口地区(滨水区)生态环境、旅游休闲提出了更高的要求。如今在发达国家,“水”的首要功能是游憩和景观功能,随着“以人为本”的价值回归,港口地区已成为环境优美的城市公共活动核心区域。

2. 我国中心地带港口地区改造开发现状

目前,我国大规模的港口地区再开发才刚刚起步,缺乏成功的经验借鉴。我国新一轮沿海化浪潮多是以重化工业和开展外向型经济(保税港区)为龙头。国内以旅游、现代服务业为主的滨水再开发缺少成功经验,许多滨海城市的旧港区再开发也都处于前期研究或起步区建设阶段,其中启动改造工作较早并已经基本完成的是大连港老港区的改造。

2006年11月,大连市启动大连港东部老港区搬迁改造项目,将原有港口功能转移,通过填海造地,将与城市相伴而生的大连港东部老港区转变为“大连市商务中心的延伸区,国际航运中心的服务区,邮轮经济核心区”。



图1 大连港东部老港区规划及开发现状图



图2 大连港东部老港区与周边用地关系图

目前,填海造地工程建设已基本完成,大连国际会展中心、万达希尔顿酒店等项目已建设完成,从中山广场经人民路向滨海地区延伸的金融商贸景观轴线已初具形态(图1、图2)。但同时大连港东部老港区的改造也存在着一些问题,包括:

(1) 功能单一:各地块功能独立,缺乏必要的混合开发。独门独院的单一用地功能模式,导致了城市公共空间活力的缺失,对于提升土地的滚动式开发和未来城市的健康经营埋下了隐患。

(2) 特色缺失:原港区形态未能保留,很难再追寻到城市发展历史文化的踪迹,新建筑景观缺乏地域文化特色,高楼大厦造成视线不通畅,忽视城海空间关系。

(3) 长期效益堪忧:单一追求土地开发效率,以房地产为主要开发导向,追求极高的开发强度,造成城市尺度失控,步行环境与公共活动空间匮乏,未来将导致交通压力不但无从缓解反而大幅提升。

秦皇岛西港于1898年开埠建港,具有百年历史,主要进



图3 西港地区区位图

图片来源:参考文献[2]

行煤炭、散杂货、集装箱作业。改革开放后,作为国家北煤南运的主枢纽港,秦皇岛港为全国经济社会发展做出了巨大贡献。但随着城市发展和港口生产结构调整,西港区因功能单一、生产效率不高等问题,无法满足现代化港口的发展需求;同时西港区使用了秦皇岛主城区约4.55km的自然岸线,成为市民“只闻涛声不见海”的一道屏障。从1998年起,秦皇岛市委、市政府即开始谋划西港搬迁工程。2013年河北省委、省政府将其列为当年河北省政府六大工程之一,秦皇岛港西港搬迁改造工程进入实际操作阶段(图3、图4)。

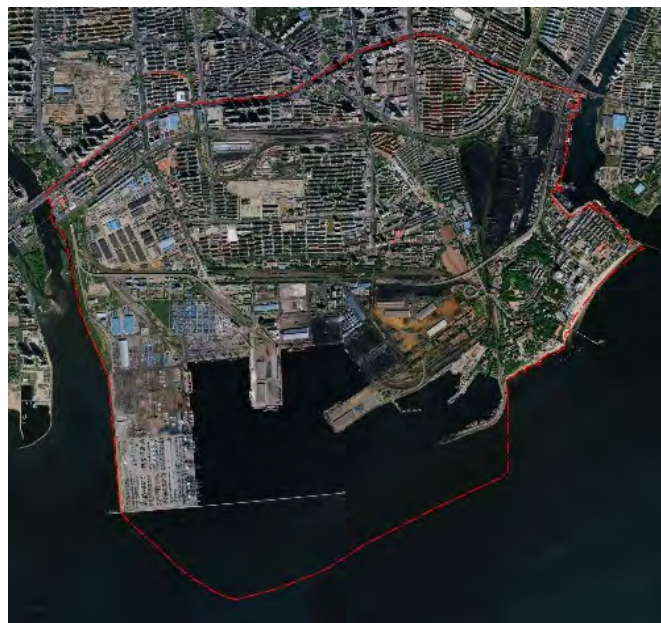


图4 西港地区现状图

图片来源:参考文献[3]

3. 城市中心地带的港口地区更新改造规划对策

3.1 高视角、多层次确定功能定位

城市中心地带的港口地区都位于重要区位,它的更新改造是否成功,很大程度上会影响整个城市的发展,因此要从更大范围、更高视角来判定地区的发展目标及功能定位。

以秦皇岛西港地区为例,作为秦皇岛市中心城区以及滨海地区的重要组成部分,西港地区的功能定位应从大的区域角度出发,挖掘地段的资源特色,谋求差异化、特色化发展之路,因此规划提出了“面向东北亚、立足环渤海、聚焦京津冀、点睛秦皇岛”的多层次视角,逐一分析西港地区在各范围层面上所起的作用及承担的职能,从而最终确定西港地区的功能定位和核心职能,用以指引用地布局、空间形态等中观、微观层面的规划内容。

3.2 合理选择产业类型,功能复合多样

根据发展目标和功能定位,要在对城市整体产业转型发展的基础上,合理选择更新改造的港口地区需要承载的产业类型,判断并引导未来城市产业发展方向。同时港口地区用地要利用综合开发模式混合布局,从建设用地混合到街坊内部功能混合,直至单体建筑楼层间的功能混合,形成一年四季、24小时充满活力的中心区。

以秦皇岛西港地区为例,通过对国内外旅游城市发展历程的分析,同时结合城市所在区位及自身发展要求,秦皇岛市应

从“旅游城市”向“休闲商务城市”转变（表1）。结合京津冀一体化发展战略，依托便捷的道路交通网络和环境优势，秦皇岛西港区改造应引入高端商务商贸产业，从单一的旅游服务功能向多元的旅游、商务、文化等高端服务职能转变，提升并保持城市的永久活力。因此西港地区作为城市中可进行重新开发的滨水“宝地”，应大量承载城市转型发展的新兴产业，形成以高端服务业集聚、多种现代都市产业混合的产业发展方式，包括总部经济、商贸金融、商务会议、旅游休闲及滨海居住五大产业类型。

表 1 城市功能分类指引图

	旅游城市	休闲城市	休闲商务城市
内涵	旅游产业发达，旅游产业发展决定城市定位	旅游城市的升级，内涵更丰富，以休闲产业为主导产业	休闲城市的升级，商务商贸与文化休闲是主要产业
发展目的	为旅游者消费而建设，并提供服务	让外来人士与定居者在城市内融合生活、消费和工作	大量商务活动，促进产业融合与产业链发展，城市动力持久
外来人口	外来人口比重较大，逗留时间较短，以一次性消费为主，较少定居	大量外来人口，且定居较多，重复性消费比重大	外来人口较多，以商务便利为主的居住较多，衍生大量消费
城市繁荣程度	城市较繁荣，旅游功能较单一，易受周期性影响	商务会展、旅游度假、文化娱乐等三产全面繁荣	高度繁荣，高端服务业快速集聚，带动其他产业转型升级
对外联系程度	影响范围很广，有很强的对外关联性	影响范围根据城市等级和交通等因素的不同等差异较大	极强的对外联系要求，便捷多元交通，现代信息智慧支撑

资料来源：参考文献 [3]

除了产业类型多元，单体建筑也应尽可能做到功能复合。秦皇岛西港地区改造现有码头建设超级城市综合体，作为城市轴线的高潮和湾区的核心节点。建筑采用室内外一体化设计形式，地面和屋顶要预留大量观海空间，充分做到滨海的公共空间全部提供给市民；同时提供室内街道和观海广场，提供一年四季的活力，解决秦皇岛冬季缺乏公共活动空间的需求（图5）。



图 5 西港地区超级综合体效果图
资料来源：参考文献 [3]

3.3 转变城市发展方向，促进港城融合

城市中心地带的港口地区更新改造的重点是要将城市由背水转向亲水，通过合理有效的交通组织，将城市功能引入到港区，使港城功能融合，资源共享。

秦皇岛西港地区北临海港区主城区，南面渤海，具有长约4.6km的海岸线。历史上的西港地区独立封闭，与海港区主城区长期割裂，不仅限制了主城区的发展，又阻碍了滨海公共空间向城区的渗透，西港地区的更新改造为重新缝合城港关系提

供了千载难逢的机遇。海港区南北向迎宾路为主城区现状轴线，规划建议利用实轴与虚轴相结合的方式，将轴线继续向南延伸，引导城市中心向南发展，南北向联通山—城—海，促进港城融合（图6）。为提升西港地区地段价值，在轴线地区引入现代服务业职能，弥补秦皇岛作为旅游城市缺乏高端商务休闲职能的需求，形成具有竞争力的新的城市中心。

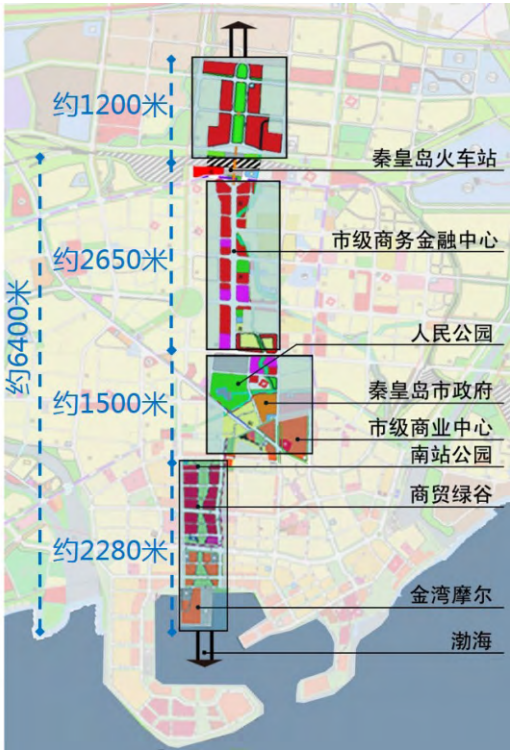


图 6 西港地区轴线示意图
资料来源：参考文献 [3]

3.4 注重公共空间的打造，还海于民

港口地区的更新改造使港口的空间和功能都发生了质的转变，使港区区位由边缘转向核心，空间形态由封闭转向开放。因此更新改造重点是要凸显滨水特征，感受“海岛”风情。通过对滨水空间活动特点的研究，结合气候特征，塑造多样化、高使用率的滨水开放空间，使城市整体上逐渐从封闭的内陆走向开放、充满活力的滨水空间。

以秦皇岛西港地区为例，规划通过科学论证，结合现状码头进行填海造地，一方面增加土地资源供应，缓解港区开发成本压力；更重要的另一方面，填海造岛的形态使港区由单一“港口”岸线向多向复合的“内湾”岸线转变，增长城市临海界面和岸线长度，增加滨水的公共活动空间（图7）。

3.5 保留历史文脉，凸显特色

港口地区拥有许多港区独有的特色景观，同时也是城市工业文明的历史写照，包括在一定历史时期具有景观标志意义、文化价值和艺术价值的建筑和场所。对于旧港区来讲，工业厂房、仓库、职工宿舍、办公楼、铁路、码头作业设备，甚至指路牌、地名、建筑名称等，都构成了物质和非物质文化遗产，都可以保留下来，在港区再开发中得到艺术再现和合理使用。

秦皇岛西港地区已有百年历史，港池（大小码头）、高级船员俱乐部、老发电厂厂房、滦路英式建筑群、纵横的铁路线、立交桥等都完整的保存了下来，还存有近现代不断扩建形成的码头作业区，以及各种地名、标示牌等非物质文化载体。为了保留这些具有一定保护与利用价值的特殊区域，规划通过仔细

梳理西港地区历史元素，借鉴波士顿自由小路（The Freedom Trail），规划一条约4km长的“西港印迹小路”，利用一条用红砖铺设的小路将保留区域相连，串联整个西港地区的历史脉络，凸显城市历史文化特征，使人们感受和体验秦皇岛以及西港地区的百年历史与风貌（图8）。



图7 整体城市设计平面图
资料来源：参考文献[3]

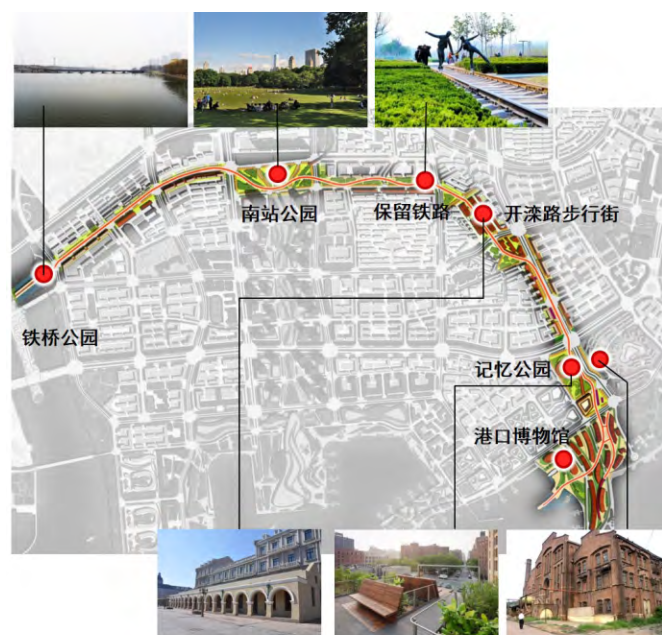


图8 “西港印迹小路”示意图
资料来源：参考文献[3]

3.6 在管理与实施方面的几点建议

3.6.1 根据动态的经济测算来优化开发方案

在市场经济条件下，投资主体日趋多元化，投资项目具有一定不确定性，为适应市场需求，港区更新改造应将招商工作

前置，依据市场需求动态维护规划。同时建议将经济测算动态化和长期化，与港区空间规划设计方案进行伴随互动，根据经济测算要求对方案进行必要的调整和维护。在后续工程实施过程中，也应将提供动态的经济测算服务为政府相关决策提供参考。

3.6.2 坚守规划刚性，合理预留弹性

港口地区开发建设是个相对长期和复杂的过程，面向长远的刚性、连续、有效的规划管控至关重要，如海湾形态、空间与路网格局、滨河滨海开敞空间、开发总量、服务设施、重大基础设施等内容应进行严格控制与要求；同时，面向市场开发项目的具体控制需保持必要的弹性，控规需要动态维护，如用地性质兼容、街坊尺度的二次划分、多街坊整体开发时的内部平衡以及街坊整体开发时的内部用地调整等内容可在一定原则下根据市场开发需求进行必要的调整，从而取得最优的方案。

3.6.3 详细设计指引，专项先行，有效落地

为充分提升港口地区的特有价值，对于港口地区的详细规划应对重要节点进行城市设计，面向具体开发项目应提出详尽的、系统化的设计导则，用于指引法定性规划的落位与实施。对建筑布局、风格、细部和外部空间做出严格细致约定，并附加作为土地出让条件落实执行，避免开发商各自为政，造成整个地区面貌混乱。港口地区在编制更新改造规划的同时，还应尽快启动后续专项规划，包括综合交通、市政专项（含道路工程）、景观专项等，以确保规划意图的有效落地；提倡公众参与，选择最能体现港区价值，满足城市与人多种诉求的最优方案。

4. 结语

港口地区的更新改造不同于其他的新城、新区等外延型开发，而是事关一个城市功能结构调整、传统城区振兴、城市发展转型以及城市品牌塑造的内部提升型的高度复合化开发工程。在国外已拥有许多城市中心地带的港口地区更新改造的成功案例，但在国内港口地区改造规划项目较少，理论积累和项目实践经验不足，希望通过对港口地区改造规划的持续关注，加强理论借鉴与规划实践的结合，对港口地区改造规划进行更深层面的探索。

【参考文献】

- [1] 刘延超. 基于可持续理念的汉堡港口新城更新研究 [D]. 沈阳建筑大学, 2012:6.
- [2] 中国城市规划设计研究院. 秦皇岛西港区开发前期研究 [R]. 2009
- [3] 中国城市规划设计研究院. 秦皇岛西港及周边区域城市设计 [R]. 2014

【作者简介】

马聘（1982-），女，硕士，中国城市规划设计研究院 中规划院（北京）规划设计公司，城市规划师。研究方向为城市规划与设计。