
生态都市主义理念下的绿道系统研究

——以武汉市绿道系统为例^{*1}

李继春 曹亚妮

(湖北工业大学艺术设计学院, 湖北武汉 430068)

【摘要】: 在我国面临城市转型的关键时期, 加强生态环境保护, 确保城市实现可持续发展是一道重大课题。武汉市绿道系统建设作为“十二五”时期武汉市城市建设重点, 是实现城市可持续发展的有效途径。从生态都市主义核心观点入手, 分别从低碳可持续、生态化、环境公平三方面对其进行分析研究。分析现阶段绿道建设中面临的一些问题, 提出基于生态都市理念下的绿道建设策略, 希望对今后城市绿道发展以及生态文明建设带来一些参考价值。

【关键词】: 生态都市主义; 城市绿道; 绿道系统

【中图分类号】: TU985.18; F062.2 **【文献标识码】**: A **【文章编号】**: 1671-4407(2017)03-197-04

生态都市主义致力于解决城市化进程中人口增长、生态环境污染、社会公平缺失等一系列问题。对于城市规划发展具有重要的指导作用。践行生态都市主义, 建设低碳绿色生态型城市, 逐渐成为可持续发展的一条重要途径。

1 相关概念

1.1 从景观都市主义到生态都市主义

从文艺复兴时期到现代主义时期, 关于城市发展的理论无一不是以建筑学为基础, 这种“建筑都市主义”的思想主导了主流设计界, 其结果导致城市对自然生态过程的严重忽视^[1]。城市与自然环境之间的矛盾加剧。伴随着对生态环境的重要性的认识, 1997年, 查尔斯·瓦尔海德姆(CharlesWaldheim)和莫森·莫斯塔法维(MohsenMohtafavi)正式提出“景观都市主义”一词, 主张要从景观的视角来思考城市问题。但是, 近年来景观都市主义逐渐面临着泛化的处境, 理论涵盖的观点过于广泛, 由此导致对“景观都市主义”理论的批评和质疑之声不断。在这种情况下, 2008年末, 莫森·莫斯塔法维适时提出“生态都市主义”, 它不仅继承了景观都市主义的观点, 更重要的是将生态的内涵融合其中^[2]。它将城市看做一个生态系统, 致力于在快速的城市化进程中让社会、经济以及环境达到真正平衡, 确立一个城市的宜居性, 支撑城市的经济, 保证市民的健康与幸福。

1.2 生态都市主义的核心观点

¹**基金项目**: 国家社会科学基金艺术学一般项目“中国艺术品鉴定体系建构及市场研究”(15BH110)

第一作者简介: 李继春(1962-), 男, 湖北武汉人, 硕士, 副教授, 主要从事城市景观规划设计及其理论研究。

通讯作者简介: 曹亚妮(1990-), 女, 湖北武汉人, 硕士生, 主要从事城市景观规划设计及其理论研究。E-mail: caoyani1006@163.com

1.2.1 低碳可持续观点

关注自然环境的保护，抵制污染。确立可持续的城市发展战略，实现一个可持续的城市环境。为了达到可持续，未来城市必须减少对石化能源的依赖，减少降低碳排放。

1.2.2 生态保护观点

用更加生态的方式设计城市，接纳多样的生态。把土地作为一个有生命的系统来理解。确定出一个生态基础设施网络以指导城市的发展，保证以下四项关键的生态服务功能：（1）提供粮食和净水；（2）调节气候、控制病害、洪水和干旱；（3）保证食物链完整，为本地植物提供栖息地；（4）传承文化，并发挥休憩、怡情功能。

1.2.3 环境公平观点

生态都市主义把人类系统也归纳为生态的一部分，将人类视为环境系统中的一份子。致力于优化人与自然的关系，促进人们喜闻乐见的开发项目，使人们自觉自愿地去提升环境质量。加强人和场地的互动，平衡二者发展，和谐共生。创造更加美好、生动而公平的城市生活。

2 武汉市绿道系统

2.1 规划背景

为建设“两型社会”，打造“绿色江城”和“宜居武汉”。同时也为了缓解以机动车交通为主体的出行方式引发的城市问题，并且进一步改善城市慢行交通环境，武汉市政府于2012年4月正式通过了《武汉市绿道系统建设规划》。

2.2 定位与目标

武汉市绿道做为城市生态系统、风景旅游系统和综合交通系统的重要组成部分，定位以休闲健身、旅游观光、交通通勤三种功能为主。依托武汉丰富的城市山水生态资源和历史人文古迹，将绿道打造成市民低碳生活、绿色出行、享受幸福武汉的好去处。

2.3 规划内容及现状

武汉市绿道规划系统总体结构由三大板块组成。以一个主城绿道网络中心区为核心（图1），并依托东湖、汤逊湖、青菱湖、后官湖、府河、武湖打造六大生态绿楔，十条城市绿道带穿插贯穿其中，形成“一心、六楔、十带”的布局结构（图2）。



图1 武汉市中心城区绿道网络



图2 武汉市绿道规划系统总体结构

规划总长为 2200 公里，其中中心城区绿道 450 公里，密度不低于 1 公里/平方公里，市域绿道 1750 公里^[3]。规划分三个阶段展开，分别是：

第一阶段（2012 年）启动东湖、沙湖绿道，汉口江滩、张公堤绿道以及月湖、知音湖绿道，建成约长 45 公里的绿道示范线，武汉三镇各区同步组织建设部分社区绿道。

第二阶段（2013-2016 年）城市绿道和市域绿道主线基本完成，绿道网主骨架基本形成，总长约 880 公里，并进一步推进社区绿道建设。

第三阶段（2017-2021 年）重点开展市域绿道支线和社区绿道建设，建成覆盖全市，总长 2200 公里的绿道网络系统。

截至 2015 年年初已累积建成 566 公里绿道，其中环山临湖绿道约占 330 公里，形成了山湖相映的城市慢行交通。现阶段在中心城区即武汉三镇逐步建成武昌片区环东湖绿道、汉口片区张公堤连长江汉江江滩绿道、汉阳片区环月湖墨水湖绿道；在郊区外环线建成江夏区环青龙山绿道，蔡甸区环后官湖绿道，东西湖区环金银湖绿道和府河湿地绿道，黄陂区木兰景区绿道，开发区环龙灵山绿道。形成了“3+5”的绿道主干网络^[4]。

3 生态都市主义理论下的武汉市绿道系统分析

3.1 低碳可持续实践

配合城市绿道系统的建设，2015 年 4 月武汉市重新启动了公共自行车租赁系统（图 3）。



相较于之前停摆的“鑫飞达小绿车”，重启的“小蓝车”租赁项目更加人性化，租赁步骤也更加智能化，租赁站点分布更加密集与城区各功能组团衔接，市民换乘更加方便。截至 2015 年底，第一阶段，汉口片区已开通 300 个租赁点，自行车投放 6000 辆左右。下一阶段 500 个租赁点逐步投放到武昌、汉阳片区。800 个站点分布在公交点、公建点、居住点、游憩点、校园点等地方，分为上下班站点、生活配套站点以及休闲娱乐站点。

武汉市绿道系统有效衔接起主城区各个公共自行车租赁点，与慢行交通系统结合，提升了慢行交通环境品质，解决了以前城市里有车无道的尴尬局面。贯彻了低碳、绿色、可持续发展理念，转变了居民出行方式，在主城区内实现以骑行+步行交通为支撑的 15 分钟生活圈。

3.2 生态化实践

武汉市生态自然资源优越，境内长江汉水穿城而过，湖泊众多山峦起伏，构成了江城特有的滨水生态环境。因此中心城区绿道建设以环湖、沿江开放式绿道为首选。绿道植被形成了环湖沿江隔离带，对驳岸湿地、林地起到了良好的保护作用。郊区绿道建设以沿天然湿地保护区为首选，绿道选线坚持生态优先原则，为当地生物预留出足够的栖息空间，并优先利用现有的道路网络以及本地常绿乔木，如香樟、广玉兰、桂花、女贞等。契合城市空间布局，实现了绿道建设对城市生态系统的积极保护。

3.3 人性化实践

为更好地推动绿道发展，应围绕绿道积极组织一些社区活动、市民沙龙，听取市民建议，完善绿道配套设施，提高市民参与性。2015年9月第十届中国国际园林博览会在武汉举行，园博园选址位于汉口江滩张公堤绿道穿过的张公堤城市森林公园中心区域。期间武汉市各高校大学生、市民志愿者、骑行爱好者，自发组织了众多不同主题绿色骑行游园活动，游客沿张公堤绿道骑行参观园博会，在宣传了园博会的同时也更好的拉近了绿道与市民之间的距离，让人们真正感受到绿道建设带来的健康快乐。

4 当前绿道建设中所面临的难题

4.1 中心城区绿道建设用地难

回顾武汉绿道系统近几年的建设成果，可以发现郊野绿道建设速度要远远快于主城区绿道建设。郊区绿道建设起来较为容易，而中心城区绿道建设却相对困难。原因在于，郊区周边的自然环境生态资源丰富，有充裕的建设空间，稍加整合规划即可成为绿道。由于市区内人文生态错综复杂，公共空间城市道路非常拥挤，很难找到合适的空间来规划绿道，很多道路和街区本身就缺乏系统性，在此基础上建设绿道，会面临很多困难。

4.2 绿道不成系统，难以形成网络

有的绿道建成了体系，很受市民欢迎，有的绿道则没有，形成了断头路。绿道最根本的特征就在于它的连通性和可达性。部分现有的绿道有面、有线，但不成网，同时也没有和主城区慢行交通系统相融合。“绿道”似乎成了一个风景区景点，必须乘坐交通工具到达目的地后再租自行车到绿道里骑行游览，这也违背了绿道建设的初衷，更不是低碳生活。真正有意义的绿道应该是从城市其他部分或者市民家门口，通过绿道进入到风景区。绿道不是终点，而是连接的纽带，这才是真正有利于低碳生活的绿道网络。

4.3 与非机动车道混淆

普通人对绿道的认识常与对非机动车道的需求经常混淆在一起，两者在实际功能上有很大区别。绿道的主要功能为满足运动休闲游憩并兼顾日常生活的通勤。而非机动车道只具有通勤功能，承担市民出行。其两侧虽然也有绿化设施，但并不能承担游憩休闲的功能^[5]。因此，在规划中不能将二者混淆，更不能将非机动车道刷绿并印上绿道标识，美其名曰为绿道。

但在某些特殊情况下，由于城市内部土地空间的有限，为了保证绿道中自行车道的连贯性，作为一种权宜之计，设计师在可利用空间不足的路段或区域，对非机动车道进行借道。如武昌区临江绿道，全长15公里，从长江二桥沿临江大道、彭刘杨路至首义广场。受制于成本和其他因素，借用了临江大道非机动车道1.5公里，以及彭刘杨路非机动车道一公里，其他都是借用江滩公园已有的观景平台和步道，将江滩等临江景点通过绿道网串联起来。

5 基于生态都市主义理念下的城市绿道建设策略

5.1 合理的统筹规划绿道用地

随着中国城镇化进程加快，许多城市空间仍在不断的向外扩张、规划、整合。所以城市总体规划过程中，要预留出中心城区的绿道用地，合理运用现有的用地资源。在城市现有的绿地和公园系统基础之上，选取合适的开放型线性空间进行游憩化和生态化的整合，是一个经济高效的办法^[6]。

5.2 整合自然利益与人类需求

绿道在功能上单纯的追求以人为本或者以生态为本都是不可取的，设计师要充分考虑到自然利益与人类需求，平衡二者矛盾。在以往的城市发展模式里，促进社会经济发展的需求会被放在首要位置，而城市中其他生物的生存需求则容易遭到忽视。绿道连接起城市各个绿色空间，将城区内破碎的自然地块有机的整合起来。进一步改善城市居民通过绿道系统出行的条件，更好的亲近自然。

景观资源本身具有内在的关联性，充分运用城市内现有的线性自然景观资源，有利于城市居民在绿地中快速便捷的游览。在对资源进行合理运用的同时也要做到对资源进行整体的可持续保护。将可以利用的城市废弃地进行景观重建和生态修复，唤醒它作为自然土地原有的存在价值，让城市居民又拥有了许多户外活动的好去处，为其注入新的活力。实践证明，只有既具备人气同时又具备自然生命力的场所才是真正有活力的场所。

5.3 完善绿道人工系统

绿道由绿廊系统和人工系统两大部分构成。绿廊系统主要由植物群落、水体、土壤、绿化隔离带等自然因素构成。人工系统则是为使用者所搭建的，更好的满足绿道休闲游憩功能。完善的绿道人工系统包括由自行车道、步行道、无障碍道组成的慢行系统；由标识牌、引导牌和信息牌组成的标识系统；由停车场、照明、通信、环境卫生等组成的基础设施；以及由休憩、租售、咨询、救护、安保等服务系统。为使用者提供便利，让绿道洋溢人文关怀。

6 生态都市主义对城市绿道建设的启示

6.1 倡导绿色可持续交通

“可持续性”是环境问题的解决之道。实现城市可持续发展最关键的就是减少碳排放。面对以机动车交通为主体的出行方式引发的碳排放问题。设计出高质量的城市绿道网系统，与城市轨道、公共交通相结合，减少能源消耗。鼓励步行+自行车的低碳出行方式，引导市民转向绿色、可持续的和更加本地化的出行模式。

6.2 强调生态多样性保护

绿道应由关键景观元素和空间格局组成网络框架。作为生态基础设施的重要组成部分，绿道系统在规划之初应对本地的自然景观和生态环境进行深入的考察研究。充分利用现有的绿地系统和历史人文景观。绿道不是资源的挥霍新建而是对现有各类有价值的资源尽可能做到整合重塑，避免资源的浪费，真正做到绿色可持续。为植物生长和动物繁衍栖息提供充足空间，让原有植被和自然栖息地被保留下来，让绿道充分发挥生态服务功能。

6.3 注重人性化参与

生态都市主义强调，未来必须以紧凑型城市的建设为基础。在密集城市环境中创造方便宜人的公共开放空间。例如，现代主义空旷的大广场、能够服务于各类人群的绿地。加强人和场地的互动，平衡二者发展，和谐共生。城市绿道系统作为城市公共开放空间，它的普及推广仅仅依靠法律法规是不够的，关键点在于人。前期设计规划的再好，无人使用，也是面子工程。因此，必须依靠市民的积极参与，充分发挥人的主观能动性。完善绿道相关配套设施，方便市民使用，让绿道真正的融入市民日常生活，成为人们会珍惜并且能与他们情感沟通的场所。

7 结语

生态都市主义对于城市绿道规划的指导是一个理论付诸实践的全新尝试。运用生态都市主义理论对武汉市绿道系统进行分

析，在今后城市绿道规划中，注重低碳可持续、生态多样性、人与自然的公平互动。在总体规划上把握区域和周边生态基质的关系，将生态都市主义理念融入每一个城市绿色公共空间。

参考文献：

[1] 杨锐. 景观都市主义：生态策略作为城市发展转型的“种子”[J]. 中国园林, 2011（9）：47-51.

[2] 李翹, 邢晓娟, 金吉利. 基于生态都市主义的城市绿色开放空间规划——以常德市北部新城为例[A]//城市时代, 协同规划——2013 中国城市规划年会论文集（09-绿色生态与低碳规划）[C]. 北京：中国城市规划学会, 2013：645-656.

[3] 汪洋. 武汉加快编制 2200 公里绿道网[N]. 湖北日报, 2015-05-18（12）.

[4] 杨升. 力争主城区每平方公里有一条绿道[N]. 长江日报, 2015-02-04（07）.

[5] 蒋哲. 城市“绿道”：连接低碳生活[N]. 长江日报, 2015-05-29（18）.

[6] 金云峰, 周聪惠. 绿道规划理论实践及其在我国城市规划整合中的对策研究[J]. 现代城市研究, 2012（3）：4-12.