广州旧居住区共享单车停车点布局策略研究

Research on the Layout Strategy of Shared Bicycle Parking Spots in Old Residential Areas of Guangzhou

廖宏

Hong Liao

广州大学 中国·广东 广州 510006

Guangzhou University, Guangzhou, Guangdong, 510006, China

摘要: 共享单车的出现卷起绿色出行的风潮,但其停放却增加了城市道路的空间使用压力,论文以广州旧居住区为研究对象,按照建设年份划分广州旧居住区类型,通过实地调查各个类型的内部道路空间并分析,探讨现广州旧居住区的内部空间设置共享单车停车点的不同对策和可行性。

Abstract: The emergence of shared bicycles has stirred up the trend of green travel, but its parking has increased the pressure on the use of urban roads. This paper takes the old residential areas of Guangzhou as the research object and divides the types of old residential areas in Guangzhou according to the construction year. It also analyzes the types of internal road spaces and explores the different countermeasures and feasibility of setting up shared bicycle parking spots in the internal spaces of existing Guangzhou old residential areas.

关键词: 共享单车; 广州; 旧居住区; 城市

Keywords: shared bicycle; Guangzhou; old residential area; city

DOI: 10.36012/etr.v2i8.2500

1 研究背景

1.1 共享单车带来的社会效益

从中国几十年的现代城市规划经验得知,“摊大饼”的规划模式不适合人口密度如此高的国家。沿海地区城市发展以TOD(公共交通导向发展)模式为主,但在工业化影响下,私家车的普及让城市交通拥堵成为每个城市都无法回避的问题。对此,中国城市以大力发展公共交通,提倡公共交通出行,根据“十三五”提出的60%公共交通分担率指标要求,表明其占城市交通主导地位势在必行。而公共交通的接驳方式也是城市通勤的一大问题,除了小区便民车和楼巴以外,更多人选择了近几年出现的共享单车。

1.2 便捷背后的代价

共享单车虽然有着随借随停的优势,这也同时成为了它的最大弊端,无桩的归还方式设计,导致归还停放地点没有受到强制性约束限制。

许多道路并有划上停车线,也被默认划为允许共享单车

停放,而使用者的行为素质参差不齐,时常会侵占人行空间。随停随放带来的困扰引发了各单位机构禁止共享单车进入的消极管理,这么一来,居民将无法便利的获得共享单车的服务,增加了通勤成本,让共享单车的社会效益大打折扣。

2 广州旧居住区共享单车停车点布局策略

2.1 将共享单车停放点引入旧居住小区内部

将共享单车引入居住区中,可以减少城市道路交通压力之余,还能让共享单车的使用效率大大提高,增加居民绿色出行的可能性,在解决城市交通通勤的“最后一公里”中起到一定的积极作用。

2.2 广州旧居住区格局研究

将共享单车引入广州旧居住区之前,要对广州旧居住区的内部空间情况进行研究,分析其可行性,本文按照广州旧居住区建设的年代来对旧居住区类型进行研究分类,总结出5种旧居住区。

长街式商住街区^[1],空间格局由竹筒屋组合拼贴而成。长

【作者简介】廖宏(1994~),男,广东梅州人,学生,从事城乡规划研究。

条形的建筑单位决定了这种旧居住区内部空间呈鱼骨形状,道路空间较为狭窄,开放空间较少,但是在纵向或横向的其中一个方向的道路通达性良好,并在街区内有同一方向的长街。

通过实地调查越秀荔湾的多个长街式商住街区,该类型的旧居住区内部的开放空间情况较差,宅间道路均宽在1.5m左右,长街的宽度较窄,一般在3m左右。

规整式历史街区^[9]的内部空间特征是棋盘式的内部道路系统,规整有序,内部的大街一般在5m,道路较为宽敞,通达性良好,小巷也有3m宽。这种街区为当时乡绅富商居住地,主要组成建筑为西关大屋、竹筒屋。

此类街区在广州仍有一定规模的存在,内部开放空间主要为内部大街。通过实地调查后发现,该类型社区内部大街虽然较为宽敞,但由于旧城区的停车位紧张,社区内部大街出现被机动车停车占用的情况,导致实际可用的面积会减少。

近代新式住宅群的建设兴起于民国时期,现在旧东山区片区保留较为完整,居住区均有较为规整的规划。

近代出现的新式住宅群组图的道路结构多为宅前道路直接与城市市政道路连接,这些市政道路宽度在6~8m,接近居住区中的组团级道路宽度,但这些道路的现状人行道较为狭窄(1~2m),宅间道路约为4m,常被机动车停车所占用,道路系统呈自由式与规整棋盘式结合。居住区的内部空间较为紧凑,公共开放空间较少。

新中国成立后,中国按照前苏联发展社会主义经验实行计划经济体制。这一时期的居住区的建设主导模式为国家单位配给制,这种制度决定了当时建设居住区的固定空间形态模式,主要为闭合的围合空间。在这段期间内广州各个政府单位与工厂企业自主建设了大量的工人新村、单位住宅区大院、知识分子住宅区,主要分布在环市东路、五羊邨、江南大道和滨江东路地区。

新村形式的居住小区道路空间系统主要分为两种,一种是组团无机动车道系统,如桃园社区、通园,这类型的旧居住区地块规模小,内部直接由宅间道路组织。另外一种为分层分级道路系统,居住区内部有组团级道路,宽度在5~10m左右,居住区有统一的规划形式设计、建筑排布和道路系统呈规整的格局。但仍然由于停车位紧张,居住区内部的开放空间多被机动车停车所占用。

住房制度改革后,居住区建设工作逐渐从政府手中转移到房地产开发商上,广州建设了全国最早的一批商品房小区,如东湖新村、五羊新邨片区,由于选址在城区内,在规模上比较小,但在居住区设计上注重居民的开放空间,格局上

从原来统一行列式的规划设计发展到有院落式、行列式、散点式、自由组团式的居住区格局进行设计^[9],这些居住小区比以往的居住区设计要更加注重内部居民活动空间,小区一般为半开放式的管理,内部组团道路的宽度约为6m左右(见图1)。

图1 东湖新村院落式布局以及内部道路情况

3 旧居住区布置共享单车停车点的对策

本文共总结了解放前时期、计划经济时期、改革开放时期内建设的五种旧居住区空间形式,对于不同的旧居住区类型,对症下药提出符合现状情况的对策。其中解放前时期的长街商住街区和近代新式住宅群整体道路空间情况较差,开放空间较少,内部的道路不适合布置平面共享单车停车点,在用地紧张但共享单车使用需求又高的地区,可引入立体共享单车停车点以节省用地(见图2),或以室内的共享单车停车点方式布置,缺点在于室内共享单车停车点的缺点在于租金成本过高,并且辐射服务范围有限。

图2 立体式共享单车停车架

规整式的街区相比长街式商住街区总体来说内街比较宽敞,宽度在4~7m,可适当添加少量的共享单车停车点,通过综合各地的街道设计导则中最小行人通行宽度为2.5~1.5m(见表1),若要增加共享单车停车点,则要加上停车点的宽度,一般来说不大于2m,所以选择的内街横截面宽度应不小于4m处,与建筑住宅出入口、商铺和道路交叉口保持不少于2m的缓冲距离。遵循以保障居民日常活动的基础上,建立无共享单车区域,停车区域的边界应用电子围栏或用实体围栏围合共享单车的停车区域,停车区域的面积应当按照居民需求布置,按照单个自行车停车位(2×0.6)m的尺寸布置。

表 1 中国各地街道设计导则中行人通行最小宽度

导则名称	行人通行最小宽度/m
上海街道设计导则	2
佛山街道设计导则	2.5
广州市城市道路全要素设计手册	1.5
北京街道更新治理城市设计导则	2
厦门城道路路侧带设计导则	1.5

针对解放后年代建设的几种旧居住区,内部空间相比前两种历史街区较丰富(见图 3)。在此类旧居住区内布置共享单车点前,应保障居民其他户外活动空间不受干扰,同样在设置无共享单车的区域后布置共享单车停车点。在住宅出入口、居住区配套设施建筑的出入口以及集散空间,不布置共享单车停车点。公园绿地应当保证居民活动空间,不布置共享单车停放点,商店铺面正面不布置停放点,在行人通行宽度小于 4m 的道路和宅前道路不宜布置共享单车停车位,以保障足够的行人通行空间和消防通道,各项小区设施四周应当留以 1m 的净宽。

图 3 盐运西正街局部共享单车停车建议区域

不论是计划经济时期的行列式旧居住区还是住房制度改革后出现的商品房,都面临着旧居住区的机动车停车位紧张的问题。许多小区选择将居住区的道路空间作为机动车的停车空间,对于小区物业收入来说,共享单车停车点的经济收益远比一份停车位月租金少,所以用共享单车停车位取代机动车停车位的可行性较小,但仍有可利用的空间,主要为住宅、配套设施建筑的灰空间,如东湖新村、五羊新村的双层连廊楼梯角等利用率较低的建筑首层灰空间、道路与建筑之间的边缘空间(见图 4)。居住区内部的道路空间在不影响消防宽度、通行空间的前提下布置。可利用道路连续的设施排布之间的空间(比如行道树、道路立杆式标示、电箱)布置共享单车停放点。为保证行人空间,每个停放点之间应当分散分布。

开放式小区内部的开敞空间情况较好,如六运小区、育蕾小区和江南新村,虽然同样面临着旧居住区停车空间不足的问题,但在宅间的绿地景观空间“现状利用率并不高,可作为共享单车的停车点区域(见图 5)。

图 4 东湖新村二层连廊建筑灰空间

图 5 六运小区宅间绿地景观空间排布方式

共享单车停车点的空间形态主要为条形,以单排停车为主,避免占用成片规整的开放空间,以提高开放空间的使用率(见图 6)。停车空间是使用率较低的空间,所以共享单车停车点的分布策略应当按照占地规模小、分散布局,提高共享单车点的服务范围覆盖。

图 6 电子围栏 + 划线共享单车停车位

4 结语

随着公共交通的进一步发展,自行车出行的需求将会在未来城市出行中日益增长。共享单车作为近来新兴的租赁产业,对自行车出行的推动有目共睹,而共享单车的良性发展不仅仅只靠企业自觉,还需要城市管理部门的宏观调控。以规划为手段调控的方式,是发展绿色出行的重要一环,也是提高自行车交通的路权的有效手段。

参考文献

- [1] 黄慧明.1949 年以来广州旧城的形态演变特征与机制研究[D].广州:华南理工大学,2013.
- [2] 刘业.广州市近代住宅研究——兼论广州市近代居住建筑的开发与建设[J].华中建筑,1997(2):117-123.
- [3] 林琳,欧莹莹.改革开放后广州市居住区演进特征分析[J].规划师,2004(9):66-70.
- [4] 蔡易恬.1979 年至今广州市居住区空间序列研究[D].广州:华南理工大学,2013.