

伦敦摄政运河沿岸游憩空间发展模式及启示

The Development Pattern of Recreational Space along the Banks of London Regent's Canal and Its Reflections

熊伟婷

李迎成*

朱凯

Xiong Weiting

Li Yingcheng

Zhu Kai

摘要: 随着运河传统航运功能的弱化,运河沿岸游憩空间的塑造逐渐成为国内众多城市开发和保护运河遗产的重要途径,但其同时也面临着如何真正融入周边社区邻里乃至整个城市的日常生活这一关键问题。以伦敦摄政运河为例,分析总结其沿岸游憩空间发展模式:城河一体的跨河市集开发;阴阳相生的临河景观建筑布局;多元立体的通河游憩路线架构;亲疏有序的沿河绿地组织。在此基础上提出对中国城市运河沿岸游憩空间组织的策略建议。

关键词: 风景园林;运河;游憩空间;发展模式;摄政运河

文章编号: 1000-6664(2018)02-0094-06

中图分类号: TU 986

文献标志码: A

收稿日期: 2016-08-16

修回日期: 2017-05-25

Abstract: With the weakening of canal's traditional function as shipping corridors, greater importance has been attached to shaping recreational space along the banks of canals which has been adopted by many local authorities as an important approach to developing and protecting canal heritages. However, how to integrate into the daily life of neighborhoods and even the whole city has always remained a key issue confronting the development of recreational space along the banks of canals. Taking London Regent's Canal as an example, this paper summarizes the development pattern of its recreational space which includes four aspects: 1) the development of cross-canal market integrating the canal into city's daily life; 2) the Chinese yin-yang layout of landscape architecture along the canal; 3) the construction of stereoscopic recreational routine providing easy access to the canal; and 4) the density-varying and orderly organization of green space along the canal. Based on the case study, the paper finally puts forward some suggestions for the development and organization of recreational space along the banks of canals in China.

Key words: landscape architecture; canal; recreational space; development pattern; Regent's Canal

近年来在京杭大运河申请世界遗产的大背景下,运河沿岸游憩空间景观的塑造逐渐成为开发和保护运河遗产的重要途径。围绕运河沿岸和城市滨水区景观空间提升的讨论也成为学术界关注的焦点之一。总体而言,国内学者对运河游憩空间的研究主要集中在城市滨水区的开发建设、遗产保护及城市记忆、景观设计及利用、游憩旅游规划、空间形态整合、与城市发展的相互关系等方面。例如,王建国^[1]通过研究世界重要城市滨水区开发建设的背景和内在动因,总结出中国今后应从中吸取的经验教训;刘月琴等^[2]将上海

浦东张家浜作为研究案例,探究出保护城市滨水区生态功能及游憩功能协调统一的规划设计路径;陈圣泓^[3]将作为居民工作和生活延续场所的常州新运河定位为文化娱乐、游憩购物、商业办公、生活居住和产业开发等复合公共空间;邵学东等^[4]采用综合区域化视角,研究如何打造滨水地区的城市功能模式及多层次空间形态策略,对城市滨水地区空间形态规划进行可行性探讨。

随着运河传统的漕运生产功能不断衰退,开发运河的游憩功能,并在区域内增加休闲娱乐、观光游憩、体验生态等功能应成为最

为重要的发展取向^[5]。国内学者关于这方面的研究主要集中于京杭大运河。例如,方庆^[6]从自然环境、社会人文和建成环境3个方面构建模型评价了京杭运河(杭州城区段)的游憩空间发展现状;徐鑫等^[7]归纳总结了杭州市京杭运河河北段游憩空间的4种发展模式。然而,国内已有的一些运河沿岸游憩空间在实际使用中仍然普遍存在人气不足,难以融入城市居民的日常生活等问题。

过去二三十年间,国外一批比较成功的滨水区改造案例在推动城市经济转型、融洽社会关系、塑造城市形象方面均起到了重要作

*通信作者(Author for correspondence) E-mail: happylych@163.com

用,对国内城市运河滨水区的建设也具有较大的借鉴意义^[8]。本文以伦敦摄政运河沿岸游憩空间为研究对象,通过对运河全线的徒步调研,从游憩者的角度总结其游憩空间的发展模式,以期为国内城市塑造运河沿岸游憩空间提供策略建议。

1 伦敦摄政运河的发展历史及现状特点

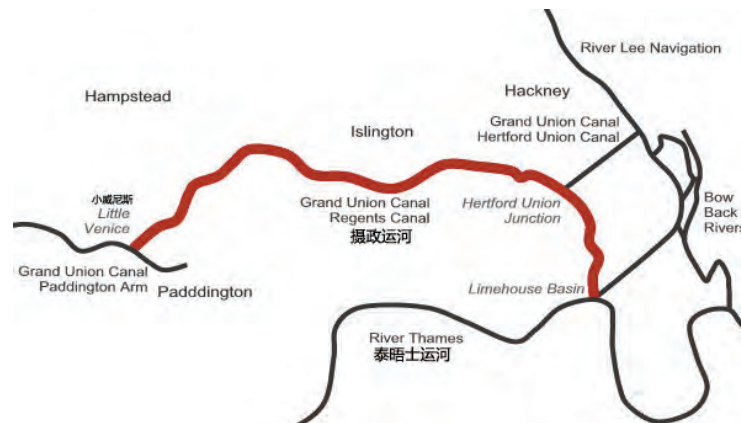
摄政运河(Regent's Canal)位于伦敦中心城区北部,全长约14km,西起小威尼斯(Little Venice),东至莱姆豪斯(Limhouse)盆地,并在此汇入泰晤士河(Thames River,图1)。从整体区位关系来看,摄政运河由西至东依次经过伦敦的威斯敏斯特区(City of Westminster)、卡姆登区(Camden)、伊斯灵顿区(Islington)、哈克尼区(Hackney)以及陶尔哈姆莱茨(Tower Hamlets)5个片区。

纵观摄政运河的发展历史,其大致经历了初始建设、延续发展、功能衰败和功能转型4个阶段(表1)。摄政运河始建于19世纪初期,在其后的100年里一直处于不断建设和发展的进程之中,并于19世纪中期成为英国重要的工业物资运输通道^[9-10]。自20世纪20年代开始,随着铁路和公路交通的迅速发展,摄政运河的商业运输功能逐渐衰退,运河本身也于1948年被收归国有。尽管如此,运河的商业运输功能仍然延续到了20世纪60年代。自20世纪80年代开始,在政府和民间2种力量的推动下,摄政运河承担的主要功能开始向休闲娱乐方向转型。

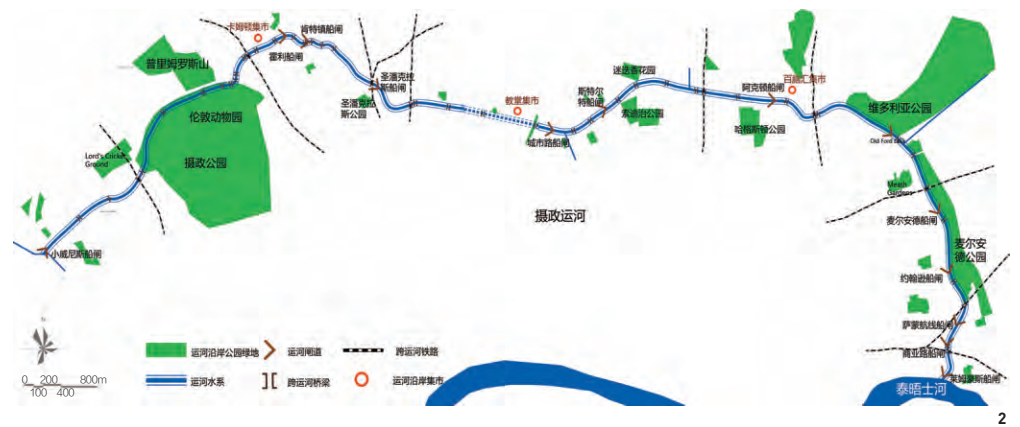
相比于泰晤士河,摄政运河的尺度更为宜人,更易于融入周边社区的日常生活,其呈现出来的是类似于中国江南水乡的温婉水系气质。摄政运河沿岸的游憩空间得以发展主要得益于以下3个方面:1)摄政运河横跨伦敦市的5个行政区域,沿岸两侧均为伦敦中心城区内建成环境紧凑或者高品质公共空间的地段,而这些地段均是城市旅游及居民休闲娱乐的重要



1-1



1-2



2

图1 伦敦摄政运河区位关系图(改绘自<http://www.waterwayroutes.co.uk/wr/blog-12020201.html>)

图1-1 摄政运河与城市整体区位关系图

图1-2 摄政运河总体概况图

图2 伦敦摄政运河沿岸各类设施布局图(作者绘)

场所；2)摄政运河沿岸功能多元，包括步行街购物、餐饮、休闲、旅游、商务、展示和文化等多种类型，两侧公共服务设施布局完善，满足城市居民游憩的基本条件；3)摄政运河沿岸历史遗产丰富，交通便捷，周边环境优美。据笔者统计，运河全线共计有古代船闸13处，大小桥梁68座，有13条铁路线和49条公路线穿过，沿河500m范围内有大小绿地公园26处(图2)。

2 伦敦摄政运河沿岸游憩空间的发展模式

严格意义上的游憩空间是综合游憩物质空间和游憩行为空间2种类型的空间体系，具体表现为游憩景观^[8]。为表述方便，本文主要从游憩者的角度将游憩空间定义为游憩者依靠步行或其他交通条件进行游憩活动的物质空间(如公园、广场、绿地等公共开敞空间以及其附属的相关实体建筑服务设施)。游憩空间在物质形态上可以表现为点、线、面或者三者的组合。摄政运河沿岸游憩空间的物质形态属于后者，其既有散点布局的集市、历史遗迹和景观建筑，也有线性的步道和游船路线，还包括大体量面状的绿色开敞空间。本文也将从点、线、面3个角度出发，结合运河沿岸人群活动规律与交通组织格局，将运河沿岸游憩空间的发展模式归纳总结为以下4个方面：城河一体的跨河市集开发；阴阳相生的临河景观建筑布局；多元立体的通河游憩路线架构；亲疏有序的沿河绿地公园组织。

2.1 城河一体的跨河市集开发模式

集市是摄政运河游憩空间的重要组成部分，运河两侧散点集聚着诸如卡姆顿集市(Camden market)、礼拜堂集市(Chapel market)、百老汇集市(Broadway market)等传统集市。这些集市一方面是城市展示历史文脉、文化底蕴和城市特色的重要窗口，另一方面它们借助运河作为重要的开敞游憩空间，吸引了大量的城市居民及外来游客，极

表1 与伦敦摄政运河发展相关的主要历史事件

阶段划分	年份	与运河相关事件
初始建设期(1800—1820年)	1802	托马斯·荷马首次建议建设摄政运河
	1812	议会通过摄政运河法案
	1820	运河全线开通，可通行12万t货船
延续发展期(1820—1880年)	1835	摄政运河公司接管摄政运河
	1880	议会拒绝收购运河并将其改造为铁路的提案
功能衰退期(1880—1960年)	1914	摄政运河被贸易部接管
	1929	摄政运河公司组建大联合运河
	1948	摄政运河被国有化
	1960	摄政运河的商业运输功能基本消失
功能转型期(1960年至今)	1974	卡姆顿镇议会决定建设运河公共步道
	1992	伦敦运河博物馆开放
	1996	大批摄政运河更新改造项目开始招标
	2012	运河和河流信托委员会成立，负责管理摄政运河



图3-1 卡姆顿集市与摄政运河关系区位图
(改绘自<http://www.joemoon.co.uk/camden-lock.html>)
图3-2 卡姆顿船闸集市老照片
(引自Camden Local Studies and Archives Centre)
图3-3 运河卡姆顿段老照片
(引自Camden Local Studies and Archives Centre)
图3-4-3-6 卡姆顿船闸集市现状照片(作者摄)

大地促进了地区的经济发展。

这类集市的空间组织特点基本可以概括为以运河开敞空间作为核心游憩节点或者开端，并沿着一条主要道路向两侧带状延展。位于卡姆顿区的卡姆顿市场是这类集市的典型代表。卡姆顿船闸集市始建于1974年，目前是一个集创意商店、街头小吃店以及独立店铺为一体的多元化市场。集市以摄政运河的卡姆顿船闸为核心景观，沿卡姆顿高街两侧形成供行人驻足、留念以及社交的游憩空间。游客或者居民可以同时欣赏到运河景观以及集市的各类活动景观。同时，两岸建筑群形成宜人的退让，保证人群的集散以及对两侧景观的观望(图3)。

摄政运河以支线水体渗透、主线水体引领的组织方式丰富卡姆顿集市空间布局的“图—底”关系，使得该集市的用户体验更为多元及舒适。同时，集市所带来的用地更新置换及人群集聚进一步激发了运河的活力。两者相互依存、相互促进的共融关系使得运河作为一个重要的历史景观元素融入现代生活体系中，摄政运河与沿线集市一起共同构成了城河一体的景观游憩枢纽。

2.2 阴阳相生的临河景观建筑布局模式

随着摄政运河商业运输功能的逐渐衰退，其沿岸的码头和仓库也在过去近半个世纪经历了巨大变化。一些工业历史建筑被沿岸新的房地产开发项目所取代，而另一些工业历史建筑则被改造成了具有历史气息的工作室、餐厅或者其他工作生活单位。所谓阴阳相生的临河景观建筑布局主要指的是运河沿岸的工业历史建筑在更新改造过程中仍然保留其初期建造时背面临近运河的状态，而新建的一些商业休闲类建筑则面向运河打开(图4)。

具体而言，许多19—20世纪初的工业建筑倾向于创建一种封闭及黑暗的感觉，导致这类建筑的背面临近运河。随着这类建筑性质的



图4 伦敦摄政运河沿岸建筑立面分布(4-1 阳面, 4-2 阴面)(作者摄)

图5 伦敦摄政运河沿线建筑阴阳相生布局分析图(改绘自<https://www.camden.gov.uk>)

图6 摄政运河多元立体游憩路线实景照片(作者摄)

改变，它们需要逐渐从“封闭”状态转为“公共开放”状态，而改造的关键在于要同时兼顾游客的亲水偏好、原有建筑的设计尺度和运河这条绿色廊道的多样性。正因为此，摄政运河沿岸建筑群景观空间面对运河呈现出的是阴阳相生的布局特点(图5)。

2.3 多元立体的通河游憩路线架构模式

运河沿岸游憩空间景观塑造的另一个重点

就是其打造的多元立体的通河游憩路线，这既满足了不同人群活动的实际需求，也丰富了运河文化展示及景观呈现的平台。多元立体的通河游憩路线主要由桥梁通道、步道、骑行道以及游船游线4个部分组成。

1)桥梁通道指的是上文提及的横跨运河的68座大小桥梁。这类桥梁不仅服务于铁路，更为重要的是它们与运河之间存在楼梯连接

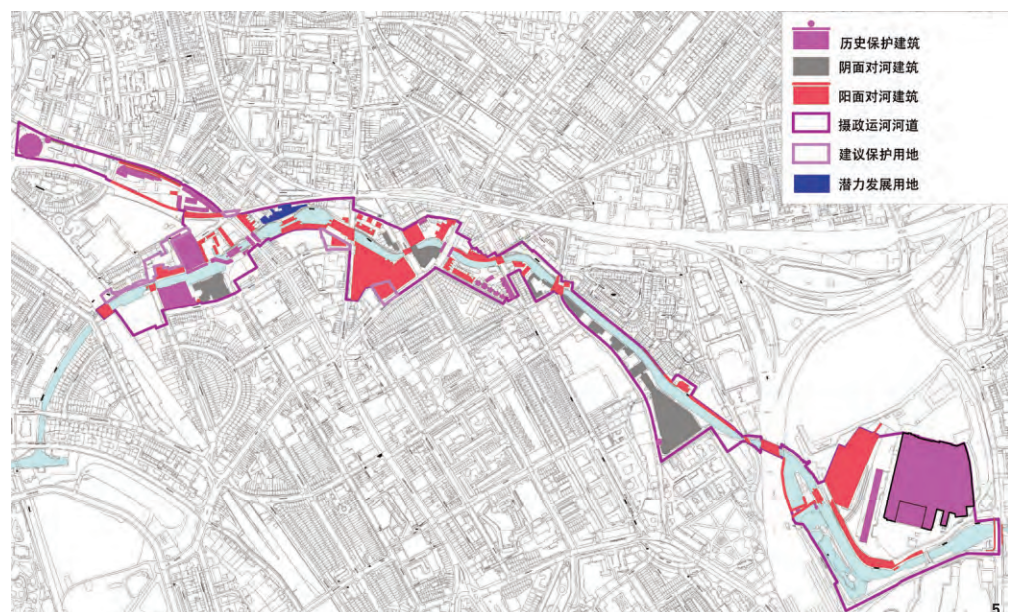




图7 伦敦摄政运河沿线公园绿地分布图(作者绘)
图8 伦敦摄政运河沿岸公园及绿道照片(作者摄)

的沿岸步道，部分桥梁还配有无障碍设施，游憩者可以很方便地从运河上方的街区抵达运河沿岸的步道或者离开运河进入街区，这大大增强了运河的通达性。

2)从运河的上游段至下游段(除中间的暗河段)，运河沿岸两侧均设置了宽度为2~3m的连续步道，供居民及游客进行观光、跑步、驻留等活动。这一步道同时也是伦敦绿道系统的重要组成部分。

3)与步道并行的自行车骑行道也可作为上下班出行通道，在一定程度上丰富了游憩者沿河的休闲体验。

4)游船游线主要是由小威尼斯-摄政公园-卡姆顿船闸集市3个节点串联，该游线一度也是运河货物运输的线路。除了专门为游

客设置的游船游线外，摄政运河中停留着数百艘工业革命时代遗留下的私人船舶，其中相当一部分船舶是当地居民的“房屋”，由此构成了独特的运河民俗景观(图6)。

总体而言，这4类游憩路线组合模式构成了摄政运河多元立体的通河游憩路线框架。这一组织框架不仅丰富了市民沿运河游憩的交通出行方式，而且保证运河具有高效便捷的通达程度，是摄政运河对外展示的重要窗口。

2.4 亲疏有序的沿河绿地公园组织模式

作为认知摄政运河的重要标志性景观之一，沿岸绿地公园也是吸引游客驻足观赏的重要平台。运河沿岸的绿地公园布局主要分为上游段的面状摄政公园以及其对岸的缙庭

山公园、中游段的零散布局的绿地斑块或者街头公园以及下游段的面状麦尔安德公园和维多利亚公园。沿岸绿地公园的布局模式具有一定的韵律节奏感，游憩者既可以亲密接触一些大体量的绿地公园，也可以远处眺望到一些小体量的绿地斑块(图7)。这种组织模式使得沿岸绿地公园成为居民日常游憩的主要场所，同时这类公园也因具备强大的疏散能力而保证了运河人流的安全。

以摄政运河与摄政公园重叠地段为例(图8)，运河沿北部外环路穿公园而过，同时在垂直运河流向方向形成6座桥梁。游憩者站在这些交通节点上眺望运河，可以形成以运河水系、船舶以及两岸的绿化为近景，临近桥梁为中景，延伸的运河景观为远景的

多层次视廊体系。同时,运河与公园在各桥梁节点处都设置了便捷的连接通道,也增强了公园可达性及开放性。

3 对我国城市滨水区开发和规划的启示

虽然伦敦摄政运河在规模上无法与我国的京杭大运河相比,但其游憩空间的发展模式对我国城市滨水区的开发和规划具有较强的借鉴意义。事实上,随着京杭大运河申遗的成功,国内相关城市围绕运河流经的内城段的各类景观展开的空间规划和设计将不断增加。虽然开发和规划城市内部运河沿岸的游憩空间对复兴运河、推动城市更新和经济发展具有重要作用,国内许多城市在实际操作中却仍然会面临如何保护城市运河景观、激活城市文脉、推动运河与周边环境融合等问题。伦敦摄政运河的游憩空间发展模式,在整体规划的基础上协调了周边用地功能、多元文化、景观特色、人群类型等要素,体现了对人和自然的深刻理解,对国内城市塑造运河沿岸游憩空间景观具有重要的借鉴价值,具体而言可以分为以下2个方面。

3.1 融合环境的城市运河

城市运河不应被简单地视为一条河道,而应被看成是多条通道综合的结果,或者说是与周边街区融合的功能带。通过融入周边环境,城市运河的开敞程度将显著增加,从而为居民或者游客提供更好的游憩体验。一方面,作为周边集市、住宅、办公楼等实体用地的附属景观,摄政运河提升了片区的环境品质;另一方面,作为诸如摄政公园、维多利亚公园等大量开敞绿地的重要组成部分,摄政运河是人们进入这些公园的重要门户,其自身也融入整个城市的水绿网络。整体而言,摄政运河沿岸的游憩空间通过利用各区段的环境景观特色,其空间布局实现了点、线、面的结合,进而形成了“流动的”游憩空间,其既有视线的焦点或者标志,又有线型的廊道,还有块状的绿地或

者历史片区。

3.2 “全民享用”的城市运河

游憩空间与居民生活息息相关,是日常使用最为频繁、使用人群最为普遍的空间类型之一。摄政运河真正融入城市中的另一个关键在于它是一条“全民享用”的城市运河,这一点主要体现在运河沿岸游憩空间的高度通达性和人文关怀,具体表现为以下3个方面。1)强化步行“绿道”,同时和“蓝道”相结合的慢行交通系统。摄政运河两侧的廊道具有高度连续性,其步道的基础设施建设完善,并在其中设置风格统一的照明和座椅系统。2)运河步道与城市道路及桥梁无缝衔接。摄政运河的步道与其上方的68座桥梁之间均有台阶或者斜坡通道相连,方便居民和游憩者实现运河和道路之间的快捷切换。3)运河沿岸的游憩空间充分照顾旧区弱势群体的需要,保留运河停泊私人船只作为住所的功能,做到“全民享用”,营造“运河就在家门口”的感觉。

参考文献:

- [1] 王建国, 吕志鹏.世界城市滨水区开发建设的历史进程及其经验[J].城市规划, 2001, 25(7): 41-46.
- [2] 刘月琴, 林选泉.城市滨水带游憩规划设计: 以上海浦东张家浜为例[J].中国园林, 2006(2): 25-30.
- [3] 陈圣泓.滨水城市概念性规划及设计方法研究: 以常州新运河地区概念规划及中心区城市设计为例[J].中国园林, 2007(1): 25-32.
- [4] 邵学东, 陈勇, 崔宝义, 等.城市滨水区开发与空间形态塑造的规划探讨: 以宿迁市市区运河沿线空间形态设计为例[J].城市规划, 2010(2): 93-96.
- [5] 陈建华.水岸土地开发理念与发展策略之研究[D].基隆: 台湾海洋大学, 2011: 22-34.
- [6] 方庆.京杭运河(杭州城区段)游憩空间研究[D].杭州: 浙江大学, 2003: 10-17.
- [7] 徐鑫, 黄杉, 梁影君.杭州市京杭运河北段休闲游憩空间发展模式研究[J].建筑学报, 2010(4): 99-101.
- [8] 刘雪梅, 保继刚.国外城市滨水区再开发实践与研究的启示[J].现代城市研究, 2005, 20(9): 13-24.
- [9] Faulkner, Alan H. The Regent's Canal: London's Hidden Waterway. Waterways World, 2005.
- [10] Spencer, Herbert. London's canal: the history of the Regent's canal. Putnam, 1961.
- [11] 王志芳, 孙鹏.遗产廊道: 一种较新的遗产保护方法[J].中国园林, 2001(5): 85-88.
- [12] 陈名虎.长沙市城郊游憩景观空间格局规划研究[D].长沙: 中南林业科技大学, 2008: 58-74.
- [13] 陈跃中.营造滨水公共空间: 通州运河城市段设计探讨[J].中国园林, 2008(4): 5-9.

(编辑/李旻)

作者简介:

熊伟婷

1990年生/女/江西抚州人/东南大学建筑学院城市规划与设计专业在读博士研究生/研究方向为城市设计、城市空间形态、大数据(南京 210096)

李迎成

1989年生/男/江苏淮安人/博士/东南大学建筑学院副研究员/研究方向为城市与区域(南京 210096)

朱凯

1986年生/男/河北衡水人/中美富布莱特联培博士/浙江工业大学建筑工程学院讲师/研究方向为区域规划、产业及创新空间发展与规划(杭州 310014)