

TOC 理念下公共空间的激活与城市更新

——以海口骑楼老街为例

汪曾真

(海口经济学院, 海南海口 570100)

摘要: 本论文探讨了如何通过公共交通导向型社区(TOC)的理念来保护和优化海口骑楼老城区的历史建筑。重点分析了骑楼建筑的街道类型,并提出了符合现代城市发展需求的保护和功能优化策略。旨在实现历史建筑的可持续利用和社区活力的提升。

关键词: 公共交通导向型社区; 城市更新; 街道空间; 公共空间激活

一、研究背景与意义

(一) 研究背景

骑楼建筑是我国南方沿海地区比较常见的一种建筑类型,在闽南、广东、海南等地比较常见,其建筑类型受到了亚热带夏热冬暖的气候影响,结合了西方古代建筑和中国南方传统民居的特征,形成了自己独特的“前店后仓、下店上宅”的空间结构。海口骑楼老街的建筑大多是20世纪20年代从南洋各国归来的华侨所建,这样的空间结构满足了海南侨商以商业为主、商住两用的功能要求,同时也能很好地适应海南潮湿多雨的气候。

海口骑楼文化受海南移民文化的深远影响,作为海口文化的重要组成部分,不仅反映了海南地区地域性的建筑类型,也是城市功能性优化和社区活力激活的重要载体。

(二) 问题陈述

通过对海口骑楼老街的调研揭示了该区域面临的多项挑战。首先,许多骑楼建筑的结构安全令人忧虑,不少楼房已标记为危楼,急需整修或重建。其次,沿街的骑楼建筑的二层空间使用效率极低,大部分二层空间并未作为居住用途,而是被封闭使用或转变为存储空间,这导致了宝贵的城市空间资源的极大浪费。此外,骑楼老街的交通状况也颇为混乱。电动车随意停放,频繁侵占人行通道,加之路面狭窄,机动车辆的频繁通行使得交通堵塞成为常态。这不仅影响了居民的日常出行,也降低了游客的访问体验。从游客分布来看,人流主要集中在靠近公交枢纽、水巷口及中山街的区域。相比之下,街区内部的游客明显减少,居民比例增加,导致内部商铺的经营状况普遍不佳。

针对以上问题,本研究提出了一系列基于公共交通导向型社区(TOC)理念的保护与功能优化措施。这包括街道公共空间的激活、交通系统的优化策略,通过保护并活化骑楼这一历史建筑群,提升居民生活质量与社区整体的商业活力,同时吸引更多游客深入探访,平衡游客与居民的需求,最终实现社区的可持续发展与繁荣。

(三) 研究目的

明确本研究旨在通过在公共交通导向型社区(TOC)的理念指导下,探索骑楼旧城区的公共空间激活与街道更新的优化方法。通过研究可以有效促进骑楼这类历史文化街区作为社区居民的聚集和休憩空间的双重功能,从而增强社区的凝聚力和生活质量,同时为游客和居民带来新的活力和可持续发展的动力。为闽南、广东、海南等地骑楼历史街区的城市更新和空间优化提供有益参考和启示。

二、研究理论与国内外研究现状

(一) TOC 理念概述

TOC(公共交通导向型社区)采用高密度、多功能的开发模式,围绕公共交通站点布置住宅、商业和休闲设施,满足居民日常需求。这种开发策略旨在通过提升公共交通利用率来减少交通拥堵,同

时增加住房和就业机会,实现轨道交通与城市房地产的协同开发。与传统城市更新不同,基于TOC的更新综合社会、环境和经济因素,在站点功能辐射区域通过增强公共空间的可达性和人气,促进土地升值和高效集约化开发,逐步完善社区功能。这样的开发不仅提升区域经济实力,也引导城市的可持续发展。

(二) 国内外研究现状

国内外学者对TOD(Transit-Oriented Development)的研究已有众多成果。自1960年代起,随着汽车在美国的广泛普及,学者们开始对交通和城市发展问题进行深入反思,从而催生了TOD理论。该理论的核心目标是促使城市空间与公共交通系统的融合,以期转型为高密度的城市结构,改善分散的城市功能布局。随着全球城市化进程的加速,社区的功能日益显得重要,国际学者在TOD的基础上进一步提出了TOC(Transit-Oriented Communities)的概念。这一概念旨在创建一个居住性更强、更具弹性且经济高效的社区模式,同时,它也融入了可持续发展的原则,通过优化社区设计来强化步行、骑行和公交系统的使用,从而减少对汽车的依赖和温室气体的排放。

在中国,TOD理论的研究起步较晚。2002年,TOD这一术语才首次正式出现在国内的学术文献中。至于TOC理论,根据最新的知网数据库检索结果显示,国内尚未有系统的研究文献。这说明虽然TOD和TOC理论在国际上已广泛受到关注,但在国内,相关的理论研究和实践应用仍有较大的发展空间。

三、骑楼老街发展现状与街道类型

(一) 海口骑楼老街街道类型

海口骑楼老街旅游区由13条道路组成,沿街的外围是骑楼风格的建筑,内部是居民生活的空间。每一条街道因为地理位置、历史文化的不同,形成的主要商业类型也有不同。同时,由于政府的介入,带来了大量的游客。旅游区的形成让骑楼老街有了很明显的游客和居民的分区。骑楼老街作为长堤站的公交站点之一,其周边街道各具特色。靠近长堤站的水巷口街与中山路,由于游客络绎不绝,已成为旅游业态的聚集地,主要涵盖餐饮、小吃、文创等多种旅游服务。相对而言,距离长堤站稍远的博爱路和新民路,则更多地服务于本地居民,商业形态以便民的菜市场、理发店等为主。

1. 水巷口街

水巷口街是海口骑楼老街中最靠近主干道长堤路的一条街。西边是海口第一个渡口——长堤码头。如今靠近公交枢纽,从古至今,这里都是海口骑楼老街最繁华、最热闹的地方。据调查,水巷口街有9家饮品店、5家小吃店、11家餐馆和3家小卖部。大部分餐厅所在的骑楼建筑的二楼是用于储存物品和招待顾客。

2. 中山路

中山路位于海口骑楼老街较为靠近公交枢纽的前部,游客众

多。中山路是90年代中产阶级最爱去、最繁华的街道。这条街上有当时民国海口最大的酒店——大亚酒店，以及中央银行、邮局等公共设施。中山路是政府重点关注、修复和保护的对象，也是唯一的一条步行街，街上的商店都是以服务业和旅游为主。这条街有5家咖啡馆、3家酒吧、5家酒店、7家餐馆还有若干海南特色旅游纪念品店。整条街道还承担起宣传海南文化的职责，有海口民俗博物馆和天后宫等文化建筑，中山路和水巷口街是每位来到骑楼老街景区的游客一定会参观游玩的地方。中山路上的商户大部分都是租户，很少有本地居民在这里居住。

3. 博爱路

博爱路是海口老城区中最长的南北向道路，总长近1300米，在历史上，博爱路是连接海口和府城（明清时期的海口政府）的主要交通路线。是当时最流行、时尚的街道，主要商业业态为布艺、文具、灯具、节日庆典用品等。在1920到1960年海口最大的两个百货商场京华商场和裕大商场就建设在博爱路上，布料第一市场建于20世纪60年代。现如今在博爱路上还有许多纺织品和窗帘加工车间。游客主要集中于博爱北路，博爱南路还是以居民的生活为主，有理发店、菜市场等便民设施。

4. 新民路

新民路曾经作为海口政府的所在地，承载着行政职能，并见证了从明代、清代到民国时期的兴衰变迁。新民路有10家古玩店面。除此之外，沿街商店都是小商品贩卖店铺，主要卖米、面、调料等食品类。在采访中了解到，新民路街道上的商户大部分是自己的房子不需支付租金，商业以便民的小买卖为主。新民路离交通枢纽的距离很远，因此游客比较少。除了个别商户因为经营以游客为主的食品店有生存压力外，其余沿街商户是自给自足的状态。新民路上也有部分沿街的一层空间并没有用作商店，而是作为民居居住使用。

5. 解放东路

解放东路见证了骑楼老街的文化繁荣，其街道出现了众多标志性建设，如工人文化宫（现已更名为海口市妇幼保健院）、海口百货大楼与和平电影院，从而孕育出早期的解放路商业区。如今，解放东路以海口市妇幼保健院为地标，周围汇聚了婴幼儿用品店、时尚服装店以及各类商品店，构成了一个多元化的商业生态。由于其位于骑楼老街的中心地带，解放东路不仅是商业区的核心，也是居民区的交汇点，它既为居民提供了便捷的生活服务，也满足了游客的购物需求，展现出了独特的商业魅力和文化氛围。解放东路交通发达，往来车辆很多，其中妇幼保健院站作为交通站点也是骑楼老街的一个重要交通枢纽。

四、TOC理念的融合策略

（一）骑楼老街的TOC模式分析

随着城市交通基础设施的日益完善与机动车数量的激增，海口的城市街区的空间尺度，演变为更为庞大的、被快速流动的非机动车道和机动车道所环绕的超级街区，然而，这种高度依赖个体机动车的模式也导致了城市交通拥堵的频繁发生也削弱了居民的行为互动和社会联系。鉴于海口作为沿海城市的独特地理属性，其并未设立地铁系统，公共交通体系主要依赖于公交网络。因此，当代骑楼建筑的发展不再仅仅沿城市街道全面展开，而是更多地依据特定地段的社区组织模式和建筑形态来规划发展，这一转变反映了由街区向社区的城市空间模式演变。因此需要研究如何利用TOC理念提升骑楼的社区功能和交通便利性。

（二）TOC理念下的保护与优化策略

1. 增强公共交通连接性

鉴于TOC强调公共交通的便捷性，应确保大体量建筑群与周

边的公共交通系统（如公交站）有良好的连接。海口骑楼老街的公交站点周边交通复杂、需要穿越马路才可到达十分不便，可以通过设置直接的行人通道、空中走廊、优化周边道路布局等方式实现，从而提高人流的效率和舒适度。同时通过优化公交线路、增设公交站点、构建公交枢纽等措施，缓解交通拥堵，鼓励更多居民和游客使用公共交通出行。

2. 解决非机动车与非机动车的矛盾

在骑楼老街及其周边地区，设立明确的非机动车停车区域，并标识清晰，方便市民和游客识别。这些停车区域应足够大，以容纳足够的非机动车。同时增加对骑楼老街及其周边地区的巡查频次，对违规停放的非机动车进行处罚，提高市民和游客的规范停车意识。限制路边停车，明确标识机动车道和非机动车道，确保道路使用者能够清晰识别。同时在机动车道和非机动车道之间增设隔离设施，如护栏、绿化带等，防止机动车和非机动车混行。

3. 提升室内外环境质量

在保护骑楼老街传统建筑特色的同时，为了提升其环境舒适度和可持续性，须制定系统的规划与管理策略。针对骑楼建筑特别是西向街道因西晒造成的过热问题，应当引入遮阳设施，有效减少太阳辐射对建筑的损害、降低室内温度，进而提升居住和商业空间的舒适度。同时加强建筑的通风性能，进一步优化室内环境，为居住者和商业活动提供更为宜人的空间。这些举措的推行，需要综合考量环境保护、资源利用和舒适度等多方面因素，在保持骑楼老街独特魅力的同时，实现其环境友好和可持续发展的长远目标。

4. 社区参与活动空间设计

在建筑规划与设计的实践中，社区参与活动空间设计需调动居民参与热情，创造吸引力的公共活动场所。结合海口居民业余生活喜欢，设立棋牌室、阅读角、社交区等多样化的功能区域，促进社区成员间交流，为社区居民提供一个丰富多彩、充满文化气息的社区生活场景。对于街道而言，这些多功能空间的设置丰富了街道的景观和内涵，为街道注入了更多的生机与活力。人们可以在这些空间中进行各种社交活动、休闲娱乐和文化交流，使得街道不仅作为交通通道，更成为了一个充满生活气息和人文情怀的公共空间。

五、总结与展望

本文旨在研究以海口骑楼老街为例的TOC理念下公共街道的激活与城市更新。研究发现，骑楼老街存在道路混乱、公共空间缺失等问题。为解决这些挑战，提出了一系列策略，包括增强公共交通连接性、解决非机动车与非机动车的矛盾、提升室内外环境质量以及加强社区参与活动空间设计。

未来研究可深入探讨TOC模式在不同城市环境下的应用，寻找更有效的解决方案；结合数字化技术和智能城市理念，探索更具创新性的城市更新策略，为公共街道的激活和城市更新提供更多可能性。

参考文献：

- [1] 向晓琴, 杨春燕, 陈蛟. 基于文献计量分析的国内TOD研究主题综述[J]. 都市快轨交通, 2020(1): 7
- [2] 刘煦. 海口骑楼建筑历史文化街区保护与更新策略[D]. 海南大学, 2021.
- [3] 夏海山, 韩宝明, 王琳妍. 中国城市轨道交通TOD建设发展30年回顾与思考[J]. 都市快轨交通, 2022, 35(4): 2-11.

本文系基金项目: 海口经济学院2022年度校级科研项目《TOC模式下基于建筑文化历史的城市社区空间研究——以海口骑楼老街为例》(项目编号: HJKY(YB)22-07)。