

文章编号:1005-0523(2013)04-0075-07

景德镇城市空间发展战略

鄢安军¹, 万煜敏², 陈牧川²

(1. 江西省城乡规划设计研究院, 江西 南昌 330077; 2. 华东交通大学土木建筑工程学院, 江西 南昌 330013)

摘要:景德镇是世界瓷都、国家历史文化名城和生态旅游城市,景德镇的城市空间发展受山、水、机场等自然、人工因素的约束,城市发展面临空间狭迫、功能混杂、环境恶化等问题。通过分析景德镇的城市空间发展现状,研究自然地理空间条件,分析城市发展门槛,判定城市空间发展趋势,提出了保护自然环境、消除人为门槛、重组城市功能、优化交通网络、组团布局城市的空间发展战略,明确了景德镇实现可持续发展的城市空间布局模式。基于景德镇当前机场、铁路等人工门槛尚不能克服等实际情况,提出了适应当前的以项目为主导的城市建设模式,并从实现城市可持续发展出发,提出景德镇城市发展应兼顾理想与现实,走近期建设与长远发展相结合的城市发展之路。

关键词:景德镇;空间形态;空间演变;发展空间;空间发展战略

中图分类号:TU984.2

文献标志码:A

1 城市空间结构成因与问题

1.1 基本空间结构

景德镇位于江西省东北部,坐落在黄山、怀玉山余脉与鄱阳湖平原过渡地带,是鄱阳湖生态经济区重要组成部分,中外著名的瓷都,国务院首批公布的24座历史文化名城之一,明清时与佛山、汉口、朱仙并称中国四大名镇^[1]。

景德镇市下辖乐平市、浮梁县、昌江区和珠山区。景德镇中心城区建成面积约54 km²,现状城市空间集中在中、东及西市区,外围分布有高新区、浮梁县城、湘湖、洪源等城镇,城市结构松散,如图1所示。

1.2 形成缘由

景德镇现状城市空间的形成有其历史缘由,本文通过回顾景德镇的城市空间演变历程,来分析探究城市形成过程及规律。

1.2.1 城市空间演变概况

1) 城址变迁。唐武德四年(621年)建新平县后,治所设在长安都汭演地。玄宗开元四年(716年)置新昌县(新平)时,县城改设在新昌江口的左面显教寺废寺处。天宝元年(742年)改名浮梁。民国5年(1916年),县治从旧城迁至景德镇^[1]。

2) 城区演变。自宋代开始,至20世纪40年代景德镇城区形成沿着昌江左岸,以中山路为纵轴,东西向对称的格局,如图2所示。

解放后,城市沿新开辟的新厂路、珠山中路、马



图1 城区现状
Fig.1 Status of the city

收稿日期:2013-03-13

基金项目:教育部人文社科青年基金项目(10YJCZH013)

作者简介:鄢安军(1974—),男,高级工程师,注册城市规划师,主要从事城市规划设计及研究工作。

鞍山路向东轴向发展。

至70年代,为配合皖赣铁路站场建设,新开辟了曙光路、朝阳路等东西向的道路并对广场周边道路进行了梳理。城市仍向东发展。

进入80年代后,随着珠山大桥、珠山西路、沿江西路和瓷都大道的建成。城市跨过昌江向西发展。

至2008年,景德镇城区呈东西带状分布,外围分布浮梁县城、湘湖、洪源等乡镇,城市整体形态松散。城市建成区受地形限制,呈现以昌江中、西市区为核,沿交通干线指状向外发展。

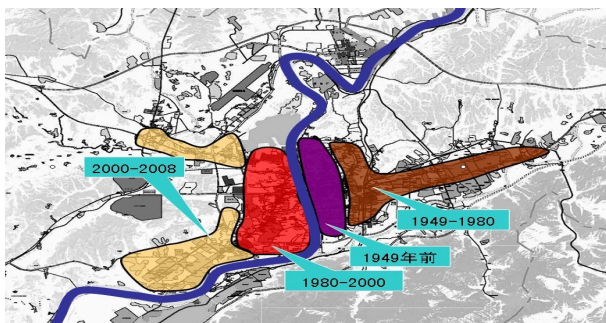


图2 城区演变图

Fig.2 The evolution of the city

1.2.2 城市空间成因

根据上述对景德镇城市空间演变历程的分析,可知:

1) 城市拓展受到对外交通联系的主导。从城址变迁可以看出,在水运为主导的时期,景德镇城址由北而南变迁,逐步靠近昌江主河道,以适应陶瓷业的原材料和产品运输需要。在以公路运输为主导的时期,城区由昌江东岸向西岸发展,并顺延206国道和九景高速挂线(迎宾大道)建设。随着城市交通运输方式的变化,景德镇将迎来“高速公路+机场+铁路”的综合交通主导城市发展时期,皖赣铁路改造,九景衢铁路的建设,机场的改造,济广高速、外环高速的建设仍将对中心城区空间结构产生深远影响。

2) 城市功能布局以产业发展为依托。主城区扩张印有深刻的产业发展阶段烙印。解放前,陶瓷作坊生产带动了中市区的形成,城市建筑皆围绕瓷窑、作坊就近建造,形成相当数量适合当时生产与生活需要的街巷里弄,布局基本为垂直昌江航线的东西走向。解放后,昌河飞机制造厂、华意电器等企业的建设,逐渐拉开了城市骨架,带动东市区建设,形成典型的工业厂区景象。改革开放以后,随着高新区、陶瓷产业园区的相继建设,城市西南与西北现代城市脉络基本形成。

3) 城市空间受到地形地物影响,黄山余脉五支,在城市蔓延过程中门槛制约十分明显。城区被周边山体挤压整体形成“K”结构,东市区与中市区被皖赣铁路隔断,西市区与中市区由昌江从中划分,形成多个城市组团,各组团间因山体、昌江、铁路的分割,联系不够紧密,如图1所示。

1.3 存在的问题

景德镇的城市知名度高,历史文化底蕴深厚,生态条件优良,每年吸引着大量的国内外客商及游客到此投资兴业,旅游观光,促进了景德镇经济社会的发展。随着城市规模的扩大,景德镇的城市发展面临空间狭迫,道路拥挤的问题。

1.3.1 城市发展空间狭迫

作为享誉世界的“瓷都”,景德镇市核心城区(昌江区、珠山区)从上个世纪20年代的20万人,发展到本世纪初的40万人,城市建成区面积也只扩大了10 km²。受行政区划及自然地形地物的限制,城市局限于中市区、西市区、东市区发展,近10年才逐步向西南高新区发展,但付出的代价也是巨大的,蚕食侵占城市周边山林,破坏生态。虽然如此,其获得的城市发展空间也极其有限,总量不足70 km²。无法支撑景德镇实现“世界瓷都,国家历史文化名城、全国陶瓷文化创意及高新技术产业基地”的城市发展目标。

1.3.2 道路系统不完善,部分地段交通混乱拥挤

受对外交通线路的布局的制约,城市分割严重。城市道路系统不完善,东西向受皖赣铁路(1982年建成通车)的切割,造成景德镇城区东西交通干路不畅,支路不通,往东又受景涌铁路专用线的再次分割,交通断续。特别是中市区断头路、错位交叉口多,无法适应中心区人口、岗位高密度区的交通流量,人民广场周边八路交叉,城市道路不堪重负。西向受昌江分割,过江通道不足,中、西市区联系不畅。

1.3.3 历史、人文、生态环境需加强

景德镇市过去作为以陶瓷产业为主的传统轻工业城市,在老城区内部有不少工业企业,与商业、居住混杂,相互影响,部分地段建筑过于拥挤、无序,使得一些古建、古窑及有历史价值的文化遗存得不到很好的保存。城区原预留的生态绿地、市政用地也被挤占蚕食。城市环境需进一步改善。

2 城市发展空间分析

2.1 需求预测

景德镇市全市总人口 150.8 万,中心城区城镇人口 48.5 万人,建成面积约 54 km²。根据《景德镇中心城区人口与用地规模研究》结论,规划至 2050 年景德镇中心城区需新增 75.77 km²用地,表 1 为其城市发展空间需求预测表^[2]。

2.2 供给条件

景德镇是世界著名瓷都、历史文化名城及生态旅游城市,景德镇的建设必须有效的保护山体、水系和历史文化资源。考虑城市发展经济性,用地布局应尽可能紧凑集中,因此选取济广、杭瑞、南环三条高速公路围合区域进行空间研究,总面积约 240 km²。根据用地评价,区内已建设用地 54 km²,适宜建设用地 55.5 km²,图 3 为自然地理空间供给分析图,受机场净空控制及丘陵山地等工程地质条件限制的建设用地约 21 km²。按照城市建设用地应首选适应建设用地的原则,则景德镇 2020 年、2030 年城市建设用地需求在自然地理条件就可以满足,2050 年的城市建设用地需要占用机场、山林等限制建设用地,城市建设约束较大,需要克服技术设施条件限制和城市结构限制两道门槛。

表 1 景德镇中心城区发展空间需求预测表

Tab.1 Forecasting for the demand of space development of central city

年份	人口规模/万人	城市建设用地规模/km ²	需新增城市建设用地/km ²
2008	48.5	54.23	—
2020	70	78	23.77
2030	90	98.9	20.9
2050	120	130	31.1



图 3 自然地理空间供给分析图

Fig.3 Supply analysis graph of natural geographical space

2.3 方向与门槛

2.3.1 发展方向

从前述的景德镇城市空间演变分析可知,景德镇城市空间形成过程中对外交通起了主导作用,城市功能布局以产业发展为依托,城市形态受到地形地物影响。未来景德镇的城市空间发展还将延续这一趋势。

城市对外经济联系通过物流、人流、资金流、信息流的形式得以实现,这四种流的流向、流量有高相关性,以有形的物流和人流对城市发展的影响最直接。现代社会资金流、信息流的重要性在日益增加,在一定程度上也转化为物流和人流。因此,对外交通运输成为城市与外部联系的主要手段,成为实现社会劳动地域分工的重要杠杆^[3]。城市沿主要经济联系方向发展的基本原理就是城市外部空间的伸展总是沿最优区位,即阻力最小的方向发展,也即人流物流效率集散最高,人×公里和吨×公里趋于最小的方向。

从景德镇客运班次来看,发车最多的是九江方向,其次南昌方向,第三鹰潭、抚州方向,省外主要以浙江方向为主,即西北、西南为城市经济主流向,向东为次流向。因此,景德镇城市蔓延趋势应顺延迎宾大道向西北拓展;顺延 206 国道向西南拓展对接南昌、鹰潭;市区东部和北部城市建设主要依靠自身扩容发展,外部拉力主要来源于瑶里、浮梁旅游线路的组织。

综上所述景德镇未来城市空间发展主要在西南和西北,东部可适度扩展。

2.3.2 发展门槛

城市发展是一个不断克服阻力,跨越山体、水域等自然地理限制,机场、高速公路等技术设施限制及城市结构调整等门槛,获得发展空间,螺旋上升的过程^[4]。通过分析景德镇城市空间演变历程,结合主要经济流向,城市各阶段发展跨越了几个主要门槛,如图4所示:城市先是集中在中市区发展,后跨过皖赣铁路(门槛1)向东发展,1980年后又西向跨过昌江(门槛2)发展西市区,通过城市结构调整(门槛3),中市区的一部分功能(生产、金融)疏散到西市区,也促进了高新区的发展,至此,城市已可以适应2020年的城市扩展用地需求。城市的持续发展又受到新的制约,向北要再次跨越昌江(门槛4)发展浮梁,向西要跨越山体(门槛5)发展洪源,才能满足2030年城市建设用地需求。之后,城市的发展又将面临机场、高速公路等技术设施限制,城市发展需要克服罗家机场限空制约(门槛6)或跨越高速公路(门槛7)。



图4 发展门槛分析图

Fig.4 The analysis of development threshold

3 城市空间发展战略

城市地域往往沿交通干线(铁路、公路、河道等)向外扩展,城市形态呈现沿交通干线轴向伸展的发散状。在城市轴向伸展的方向上受到地形(山、河等)或其他条件限制,这种轴向发展被断开,形成相对独立的部分,成为主城之外的另一城市地区,城市呈现分散发展的模式。

景德镇的城市空间发展应结合自然人工条件,通过调整或消除人为障碍,来实现城市“大集中,小分散”的紧凑、集约、节约的空间发展模式,调整重大设施的布局与经济发展流向相适应,放大城市发展动力,合理布局城市功能,在完善主城区核心服务功能的同时,疏散部分城市生产功能,培育新的城市发展空间,形成大城小组团的新城市格局(如图5)。

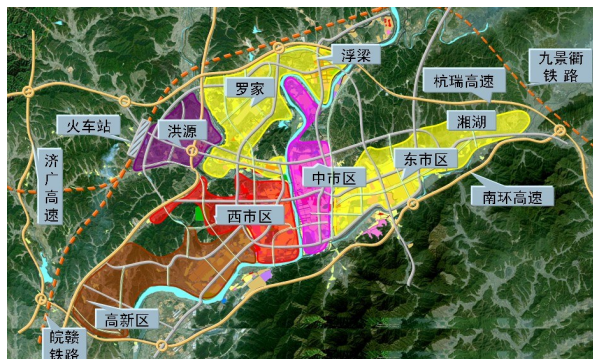


图5 空间发展战略构想

Fig.5 Strategic conception of development space

3.1 依托自然山水,构建组团城市格局

山水兼备的城市是大自然对城市的恩赐。自然山水是城市的天然骨架,不同形态的自然山水最能彰显不同城市的特色和个性。“山水城市”代表着21世纪城市的发展方向,“山水”二字代表自然,代表家园,代表中国古代“山水城市”的精髓,代表人类美好家园的未来^[5]。两院院士、中国城市科学研究会理事长周干峙指出,“山水城市”是未来城市的发展方向。

景德镇坐落于黄山、怀玉山余脉与鄱阳湖平原过渡地带,是典型的江南红壤丘陵区。城区处于群山环抱的盆地之中,区内分布有黄山余脉多支,山势由东北向西南渐低,珠山、马鞍山、金鱼山、阳府山、五龙山、沙土山、禅师山或深入城市内部形成天然“绿肺”,或环城而卧,构筑城市绿色屏风,形成景德镇独特山地丘陵环境。昌江从城区中部穿越,于浮梁县城南侧自然形成“S”型河湾,内部湖塘众多;西河、南河在景德镇城区与昌江交汇。得天独厚的自然山水条件,客观上确定了景德镇以昌江为主轴,山体、水系为依托的“四

组团”城市发展格局。四大组团为:东部以中市区、东市区、湘湖镇组成的东部组团,西侧以西河为界的高新区、西市区构成城市西南组团;西河以西以洪源镇为依托构成西部组团;北部以罗家、浮梁为依托构成西北组团。

3.2 消除人为门槛,营造良好空间形态

山地丘陵城市的天然门槛(山、江、河)以及基础设施(铁路、机场、公路)的人为布局,是影响城市空间形态的重要因素。

景德镇作为享誉中外的著名瓷都、生态旅游城市,历史资源及山水环境具有独特性,是不可复制的,也是景德镇的核心资源,保护这些核心资源是景德镇城市的“立城之本”。昌江、城区周边的水系、山体即是这类资源,城市建设不应损害这类核心资源,应选择科学合理的城市发展方式,保护不可再生资源,克服人工障碍,获得城市新的发展空间。通过门槛分析可知,城市发展过程中昌江(门槛2,4)及由西南至东北的山体(门槛5)是可以通过架设桥梁、修建隧道等工程措施来跨越,并且对自然因素干扰较小,目前这道门槛已经或正在跨越,城市在昌江西岸已获得部分发展空间;但罗家机场(门槛6)、皖赣铁路(门槛1)这两大人工设施,随着城区的扩大逐步成为城市发展的人为门槛,既分割了城市,形成了现在的分散七组团(中市区、东市区、湘湖、西市区、洪源、罗家、浮梁县城)结构,使城市运营效率低下,也极大的制约了城市向西、向东发展。要营造良好的城市空间形态,需在尊重自然历史条件的基础上,消除诸如罗家机场、皖赣铁路等人为门槛,通过搬迁机场,皖赣铁路改线等方式,释放城市西向(15 km²)、东向(9.1 km²)空间发展潜能,城市发展可以整体向西实现功能转移,并与主要经济流向对应,获得城市发展外来动力,打造“山水相偕,组团完整,联系便捷,空间紧凑”的城市形态。

3.3 实现功能重组,完善城市空间结构

景德镇城市空间发展历程可以用“外溢—回波”过程来描述:首先是所有功能都在原有空间范围扩张——先是向四周扩张,然后是向空中和地下扩张。当现有空间被填满后,每一个功能将其新增长出来的部分“外溢”到城市周围^[6]。由于“外溢”部分的功能与老城仍然保持密切的依赖关系,使得中心城区职能不仅没有疏导出去,反而得到进一步强化,产生中心区土地供给不足,地价上升等一系列“回波”效应。景德镇几乎所有的城市问题都源于传统的城市功能和新分异出来的城市功能在发展空间上的重合。要解决现状城市生产与生活,城市建设与历史文化保护等功能混杂,重叠,冲突问题,需要从城市总体空间格局的战略高度来考虑,通过制定科学的空间发展策略,明确各区职能,并据此在大区域范围内实现功能的重组。

要实现城市各要素(工厂、住宅、道路、学校、商场等)和谐正常运营,必须对各要素根据其特点进行合理的功能分区,使各功能区既保持相互联系,又避免相互干扰^[7]。根据主要经济联系方向原理,外部交通对城市的牵引拉动,将集中体现在城市对外联系的线路上,城市在铁路、机场围绕站场发展商贸流通产业,沿公路布局城郊产业(如电力、水处理、教育等)和城市外溢产业(如工业),对高速公路则是尽量靠近挂线出口布置工业与物流园区以期提高产业运行效率。结合各区资源及现状条件,确定景德镇城市功能分区与重组策略:

西南连片拓展,强化工业生产功能:顺应经济发展主流向,城市沿206国道方向发展,该区处于城市主导风向的下风向和昌江的下游,可作为城市工业发展的主要区域,可以减少对中心城区的影响。因紧临核心区,公建及基础设施可有效依托现状城区,发展条件优越,是城市主要拓展方向,以发展工业为主,承接老城区外迁工业企业及招商引资产业^[8]。

西北连片布局,发展商贸物流居住功能:顺应并加强经济发展主流向,实施交通发展带动策略。结合九景衢铁路、皖赣新线建设契机,搬迁罗家机场,释放城市发展潜能,在城市西面洪源设置铁路站场,腾出的机场空间用于发展商贸物流、生活居住功能;并与北部浮梁县城连片紧凑建设,与中、西市区及罗家、浮梁形成城市未来商贸、物流、居住、旅游等功能综合区。

东部轴向延展,优化工业科教居住功能:受昌河集团、景东大道的建设的牵引,东部区域为低山丘陵

区,发展已有一定基础,开发成本相对较低,且可实现与湘湖镇的对接,因此城市可向东延续发展,但向东延伸开发的距离不宜拉的太长,否则会削弱中心城区的辐射带动效能,交通和市政设施建设及运行成本将逐渐提高。该区主要结合昌河集团、陶瓷学院、206研究所发展集产、学、研为一体的综合功能。

中部调整优化,提升金融旅游文化功能:中部为城市中心区,现状道路体系较为零乱,城市布局不够完善。规划对城市内部进行环境综合治理,调整优化该区道路结构。通过搬迁景德镇火车站,疏通东西向交通通道;构筑环路,疏解老城交通;利用原有铁路线,打造景德镇历史文化廊道。调整布局结构,外迁城市生产功能,提升城市服务功能,部分厂房改造为创意基地;加强历史文化街区的保护,建设公园绿地,打造宜居城市^[9]。

3.4 优化内外交通,加强组团空间联系

景德镇中心城区道路网不成系统,道路网密度偏低,主、次干道没有形成网络,支路系统不发达;由于皖赣铁路的阻隔,东西不畅;城市交通与对外交通衔接不畅,制约了景德镇中心城区枢纽地位的提升。景德镇应通过调整对外交通设施布局,加强组团间快速通道的建设,完善城市交通组织来实现交通效率的提升。

1) 调整对外交通布局。搬迁罗家机场至景德镇市域北部,搬迁景德镇既有火车站,在洪源新建景德镇火车站,九(江)——景(德镇)——衢(州)铁路西进东出,皖赣铁路线电气化,路线西移。

强化西部206国道,改造城市对外交通通道建设,形成连接外环高速公路的快速通道。

2) 完善城市交通组织。结合城区改造,完善城市交通组织,形成快捷畅通的干道系统,方便发达的支路系统,流畅连续的慢行系统。

结合铁路站场搬迁,构筑核心区外圈内环线,保护历史文化资源,疏解核心区交通。以内环为核心,放射状布局城市快速干道,连接外环高速公路;内外环之间,依托昌南大道、珠山路及浮梁朝阳大道形成城市中环;改造人民广场,打通东西向城市干道,拓宽改造部分道路,增设沟通昌江两岸的通道,连接各组团,形成便捷高效的交通系统。

4 以项目为主导的城市空间布局建议

4.1 城市空间布局思路

鉴于景德镇罗家机场已明确原址改扩建,九景衢铁路南进北出景德镇现有火车站,洪源已签订长安汽车城落户,罗家机场西北为陶瓷科技园区等等重大项目已经确定,而以景德镇现阶段城市经济实力,尚不具备单方面搬迁罗家机场,景德镇火车站等重大基础设施的能力。基于此,我们提出在尊重景德镇的自然山水格局、凸显瓷都历史、人文特色的基础上,结合开发区、工业园区、机场、铁路等的布局,形成基于景德镇当前以项目为主导的城市空间发展布局^[10]思路:

1) 调整城市结构。充分利用现有的基础设施条件,在完善主城区核心服务功能的同时,疏散部分城市生产功能,培育新的城市发展空间,以开发区、工业园区等重大项目的布局来主导城市的空间发展,如跳过罗家机场,在洪源、罗家布局以工业物流功能为主,服务相对配套的新城组团,形成分散组团式城市发展格局。

2) 优化交通功能。利用九景衢铁路建设,皖赣铁路改造的契机,实现景德镇火车站场南北设站,打通东西向通道,优化组团联系。发展机场临空区域物流,提升景德镇的区域交通地位。

3) 优化空间布局。以实现合理功能分区为原则,推进老城区工厂外迁,园区产业集聚,调整用地布局,继承城市的自然和文化遗产,延续城市的发展脉络。

4.2 可持续发展的思考

“罗马非一日建成”,理想从来都不是一蹴而就的,要实现景德镇的空间发展战略构想,需要持久的努力。

景德镇已经进入了发展加速期,城市建设项目数量多,规模大,对城市空间,土地利用,市政设施等都

提出了新的要求,推动城市规模的扩张和空间结构的重组。以项目为主导的空间布局模式,较好的适应了当前招商引资,项目迅速落地的需要。城市建设往往依托现有资源(如交通、区位等)优势,呈点状布局,但这种布局城市空间结构比较松散,运行效率较低,环境保护成本高如罗家机场就位于景德镇核心城区,噪音污染严重,干扰大,分割限制城市,不利于城市的健康可持续发展。

景德镇要承担世界瓷都、国家级历史文化和旅游名城、鄱阳湖生态经济区东岸中心城市的区域职能,实现可持续发展,必须通过对开发区、工业园区、重大交通基础设施建设的合理调整,来实现结构调整,功能提升,空间优化。

5 结语

从理想的角度,对景德镇的城市发展提出了可持续的城市空间发展模式,并基于景德镇当前的建设实际,提出了适应当前的以项目为主导城市建设模式,理想与现实并不是绝对对立,如果在城市建设中能将其协调起来,正确处理理想与现实,近期与远期的关系,那对城市的发展将是受益匪浅的。

参考文献:

- [1] 景德镇市地方志编纂委员会. 景德镇市志[M]. 北京:中国文史出版社,1991:1-20.
- [2] 鄢安军,吴政平. 景德镇中心城区人口与用地规模研究[R]. 南昌:江西省城乡规划设计研究院,2010.
- [3] 罗琦. 城市空间发展模式与内部空间形态研究——以武汉市为例[D]. 湖北:武汉大学,2003.
- [4] 李爱民,吕安民. 门槛分析法确定用地规模[J]. 中国土地,2008,26(10):59.
- [5] 鄢安军. 论余江水网城市[J]. 华东交通大学学报,2003,20(4):17-19.
- [6] 高庆元. 长株潭城市群物流园区发展规划研究[D]. 湖南:中南大学,2008.
- [7] 张中华,张沛. 地方理论:城市空间发展的再生理论[J]. 城市发展研究,2012,19(1):52-57.
- [8] 王兰. 区域和城市空间发展[J]. 城市规划学刊,2012,45(1):119-120.
- [9] 赵亮. 海西核心区与经济腹地协同发展研究[J]. 华东交通大学学报,2011,28(4):106-111.
- [10] 陈振寿,沈鑫,鄢安军,等. 景德镇市城市总体规划(2008—2030)[R]. 南昌:江西省城乡规划设计研究院,2010.

Research on Urban Spatial Development Strategy of Jingdezhen

Yan Anjun¹, Wan Yumin², Chen Muchuan²

(1. Jiangxi Urban & Rural Planning and Design Institute, Nanchang 330077, China; 2. College of Civil Engineering and Architecture, East of China Jiaotong University, Nanchang 330013, China)

Abstract: Jingdezhen, the world famous porcelain city, and is a historical & cultural and ecological tourist city. Constrained by natural and artificial factors, such as mountains, water, airports, the urban development in Jingdezhen is faced with narrow space, mixed function, environmental degradation and so on. This paper discusses the status quo of spatial development, studying the natural and geographical space conditions, and analyzing urban spatial development trends. Then, spatial development strategy is put forward, in which sustainable development of urban space is defined by protecting natural environment, eliminating human threshold, reorganizing urban functions and optimizing transport network. In response to the difficulties concerning Jingdezhen airport and railway, the paper proposes the current project-oriented urban construction model for sustainable development, and adopts the development path by combining short-term construction with long-term development, and the ideal with reality.

Key words: Jingdezhen City ; spatial form; spatial evolution; space for development; spatial development strategy