

城市增长主义视角下的中心区阴影区形成机制探索—— 以济南市泉城路商业街为例

于顺畅

苏州大学金螳螂建筑学院，江苏苏州，215123；

摘要：近年来，城市规模的逐渐扩展和城市结构的多元化变化，中心区阴影区的形成已成为城市发展中的普遍现象。本文通过城市增长主义视角，分析济南市泉城路商业空间的扩展与阴影区形成之间的互动关系，涵盖现状、变化过程、空间联系与模式特征等多个方面。进一步探讨了土地价值驱动、产业经济推动、空间结构变革和综合成本影响等多重因素对这一现象的成因。最后，本文提出了减少中心区阴影区扩展的优化对策，为其他城市在控制和引导阴影区发展方面提供一定指导。

关键词：商业空间；中心区阴影区；增长主义

DOI：10.69979/3041-0673.24.12.039

引言

城市的产生和扩展来源于人们对交易的需求，对城市发展以及中心城区的繁荣，商业空间的形成和扩展具有重要影响，因此，它决定了商业空间对于城市中心城区中的关键地位和重要意义。与之相伴，随着城市中心城区中存在的商业空间的快速扩展、高档楼盘的密集开发，中心区周边的旧城区因中心区功能和设施分布的不均衡，逐渐出现从内部向外部的衰退现象，出现大片发展程度低、业态散、功能设施缺乏、建筑质量较差的情况，称之为“阴影区”现象^[1]。

阴影区与城市空间的增长高度相关，而城市空间的增长是指一定时期内，城市空间在规模、要素、形态、结构等方面所发生的增长变化^[2]，包括外延扩张的平面区域对外增长和内涵扩张的垂直立体上下增长^[3]。下文从增长主义视角出发，重点关注城市中心区内涵式的空间拓展，以商业区为代表的非均质集聚和非均衡拓展，导致了城市老城区在产权关系、就业市场供需平衡、社会公共设施分层次管理、差异化方面的转变，这些是阴影区产生并难以彻底解决的主要原因。在此背景下，本文以济南泉城路为例，探讨城市中心区阴影区形成的机制及其与商业空间发展的耦合互动关系，从而提出遏制中心区阴影区扩展的优化建议。

1 商业增长与阴影区发展的耦合过程

1.1 城市阴影区发展特征

阴影，是指光线被物体阻挡在物体背面形成了一定的无光区域，无光区域的具体范围就是阴影区。引申到城市规划领域，则可以将其定义为“繁荣城市背后的暗

淡地区”，即在紧邻城市中心区的核心地段，却集中连片的出现大片发展程度低、业态低端、建筑风貌破败的街区，与邻近的城市核心区现代整洁的风貌形成鲜明对比，具体表现为建筑形态杂乱无序，城市风貌老旧破败、公共服务设施缺乏且分布散乱、功能业态单一且层次低端等特征。这一空间现象存在于国内外很多城市和地区，通过对广州、重庆、上海、深圳等国内一线城市的研究分析，可以从建筑形态、城市风貌、公服设施、功能业态四个方面对城市阴影区空间特征进行总结提炼。

1.2 泉城路商业空间变迁过程：单核到轴线再到多元

济南市泉城路商业街区位于老城区内，属于济南市商业核心区，拥有良好的交通条件和景观资源^[4]。本研究的研究对象以泉城路与舜井街的交叉口为中心，分别向两侧扩展1000米的空间区域。

首先，分析泉城路整体商业用地变化。1980年，泉城路区域用地以公共服务设施用地、居住用地、工业用地为主要用地性质，商业用地围绕芙蓉街带向发展。1990年，泉城路区域的用地性质发生了变化，转向以居住用地和商业用地为主，商业用地集中于道路两侧成网格状布局。2000年，居住用地全面腾退，泉城路区域的用地性质转为以商业用地为主，商业用地连片式发展。之后，泉城路片区以东西轴向为核心，向四周扩展，相比泉城路北侧地块，南侧地块的发展更倾向于片状延伸，整体布局呈现出明显的带状特征。2010年以后，泉城路区域内的多元化发展促使城市扩展和建设不断加快脚步，伴随时代发展应运而生的新商业设施适应当代商业需求，随着发展的推进，商业建筑功能逐步完善。与此

同时，整体空间的统筹开始受到重视，随着各方利益的最大化，片区内也逐渐形成了一些良性互动的空间。

1.3 商业增长下阴影区的出现：斑块到环状

本文以前人的研究为基础，在对泉城路区域商业用地的分布特征、公共服务设施布局特征、建筑开发强度等方面分析，对泉城路区域的商业用地和阴影区的发展历程进行空间叠加分析，揭示了泉城路阴影区的空间形态演变过程，即由斑块状发展向环状转变。

从商业用地转变的视角来看，泉城路商业空间主要沿着泉城路、舜井街和天地坛街围合的三角地块扩散发展，在新世纪初至2020年的二十年间，泉城路片区的商业空间扩张了将近5倍，发展模式为延道路两侧成网格状布局。通过界定泉城路商业区中阴影区的大致范围，不难发现，阴影区的圈层扩张的发展态势是与商业街区的不断增长同时进行的，阴影区圈层扩展的核心区域也与商业区形成的中心区域大致吻合，在空间分布特征上高度重合，具体表现为阴影区大多分布于环商业核心区的500-800m的距离内。

1.4 商业空间与阴影区的互动特征研究

(1) 内外可达性的差异特征

在对泉城路商业区的核心商业空间和阴影空间的空间分布特征进行分析后，发现其在内外交通可达性方面存在着巨大的差距。首先，泉城路商业街的步行空间与车行路的联系方式主要有三种，包括开放、架空和退让。由于商业空间是多种要素交流的聚合体，其需要最为便捷的交通环境和核心的区位条件，使得其他部分地区的交通要素需对其进行避让，也间接的造成了阴影区环境被围合，削弱其交通可达能力。其次，在中心区的部分区域中，存在一些点位，其拥有良好的交通可达性，尤其是对与公共交通站点的链接十分便捷，这使得这些区域形成了内部封闭的独立空间，其特征表现为内部各区域连接顺畅，但对外交流节点较少的阴影区域。在对泉城路区域的空间特征进行系统分析后发现，这类空间往往位于次级道路和小路中，通过这些小路可以到达主要商业区域，形成了独特的空间布局（图1）。

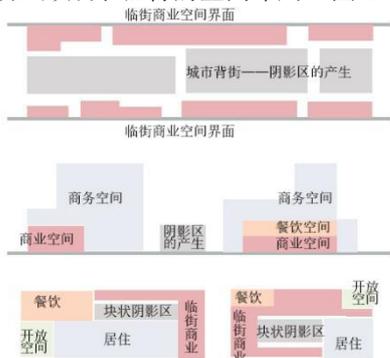


图1 各类商业空间与阴影区产生关系图

(2) 空间分异的屏蔽特征

泉城路是济南核心商圈的重要组成部分，本身具有很多公共开敞空间，来作为消费和共享交流的承载基础。但从实际的使用体验来看，其更强调共享交流和公共活动的功能。因此，需要对泉城路商业街的空间类型进行划分，并以上文分析的阴影区与商业空间的平面关系为依据，将泉城路的商业开敞空间划分为点状、线状和面状，进一步分析其各类型的主要特征。

对于商业街中的点状空间，其是阴影区产生的原始结构。随着时代发展，城市交通情况愈加复杂，机动车数量逐步增加，进一步的对步行活动空间进行挤压，使得泉城路两侧原本积极的商业临街空间的活动友好度急剧下降，进一步减少整体的空间商业氛围。同时，被商业街遮挡的阴影区由于其本身交通通达度不高，土地开发程度不足，使得阴影屏蔽特征愈加明显，进而形成一个一个的点状阴影区。

在线状公共空间的角度下观察，城市阴影区往往出现于商业界面之后。一方面，商业区因其显著的人流流动性特征，导致商业空间往往缺乏归属感和供人停留的区域；另一方面，交通带来的不利影响颇为显著，使得空间友好程度降低，常使得大量的线性空间演变成物流配送不畅、服务设施不协调的区域，与沿街商业的繁荣景象形成了强烈反差，形成城市的线状阴影空间。

在面状公共空间的视角下，商业区与空间分异板块的形成紧密关联。一方面，商业空间的围合塑造手法会使得空间体验变得更好，有助于塑造积极的空间意象，增强人们在商业空间内的归属感。然而，这种设计通过四周建筑对道路交通的完全隔绝，虽然有其优势，却也不可避免地影响了内部空间对外的接触能力，增加了进行过公共交通的时间成本。同时，这种相对封闭的空间还间接削弱了其与公共服务设施的交流。

另外，中心城区阴影区的常见特征还包括以下几点：首先，阴影区的空间分布形势与商业街区的主要商业界面的延伸方向相吻合，多位于背街区域，其形成的关键特征在于商业空间强烈的导向性；其次，大多数阴影区距离重要的公共交通节点——地铁站大约在500至1000米之间，这样的位置对于交通成本来说是最为经济的，所以交通条件是城市阴影区形成的另一个重要因素；最后，当商业街的沿街长度增加，也会导致城市阴影区的面积随之扩大。

2 增长主义视角下泉城路阴影区动因分析

2.1 土地价值的驱动

就土地价值驱动因素而言，首先，土地在城市发展

过程中的地位举足轻重,是构成城市中心区最为关键且稀缺的基础要素。在城市中心区内,土地的经济价值随着其接近核心商圈的程度而进行着梯度变化,这种价值不仅因为越靠近中心的土地其交通越便利、公服设施越完善,还隐含于核心地段为企业和品牌形象所带来的无形增值。在城市各项功能中,商业购物、金融服务等行业能够承受相对较高的土地租金,又对于交通等区位因素机器以来,故往往选址于城市中心地段,并以增加容积率,提高地块的开发强度的方式来对抗中心区过高的土地租金成本。然而,正因为商业金融等功能的开发,抬高了中心区的土地价值,使得那些可达性较差的中心区地段也被迫地价不断升高,进一步造成这些区域由于经济成本较高、收益不显著难以被开发,其建筑风貌还停留在中心区未形成的阶段,这构成了从地价增长角度解释阴影区形成的一大关键驱动力。

2.2 产业经济的推动

从上文对于阴影区发展阶段的总结来看,其空间上的形成与增长历程和商业街的逐步发展呈现正向关联,而商业街发展的主要动因就是购物消费、公共服务的向心集聚特性。因此,需要从城市产业经济发展方面对中心区阴影区产生发展的原因进行剖析,主要从以下两个方面进行:

首先,城市阴影区的产生与发展,其内在驱动力源自于服务业的功能分化与空间集聚现象。阴影区内的服务性产业,生活型服务业占据主导地位,而生产型服务业则鲜有存在。此外,日常型生活服务业相较于非日常型服务业,在购物频次、购买量、成本、变现能力以及消费者对交通方便需求上均表现出更高的要求。正是由于阴影区更偏向于日常生活型消费,进一步促使阴影区更倾向产生于中心区外围的特定圈层。

另外,产业特性的不同使得各类产业选择不同的空间区位。日常生活型服务业倾向于选择地价较低的地点,有着更低的经营成本;而非日常生活型服务业则更看重区位的影响力,往往选择于更为核心的位置,这就导致中心区的实际空间位置也在随着功能结构的调整而不断的变化,城市阴影区也就是随着中心区实际位置的调整而产生,有因为其开发难度大的特殊属性,导致了阴影区很难随着城市的经济发展和城市建设自然消失。

2.3 空间关系的变革

在空间关系演变的视角下,随着城市中心区商业功能的持续完善,其连续的商业界面、封闭式商业街区等空间形态也在不断形成,促使中心区主核外围的某些区域演化成一类特殊空间:这些空间难以被轻易触及,空

间可达性欠佳,公服设施不够完善,然而却为商业区的扩展提供了必要的服务支撑,例如为其中工作的底层人群提供居住生活空间。这类空间的特点是内部互动频繁而对外交流较少,构成了中心区多维度空间布局、多元化业态组合、多层次服务体系的“必需”组成部分,但与此同时,这种互动关系也促进了中心区阴影区的诞生。

3 总结

本文在增长主义视角下对济南市泉城路商业街区的阴影区的形成原因进行细致地剖析和总结后,发现商业空间结构的生长和重塑与阴影区的形成紧密相关,这种存在往往是附加于商业区的发展之上的负面现象,是对于中心区高价值土地资源的严重浪费,也在一定程度上影响了城市的风貌形象。

通过剖析商业空间增长视角下的阴影区形成因素,不难看出推动阴影区发展的关键原因主要包括土地价值、产业经济、成本效益和交通可达等方面。因此,未来在对商业区进行规划建设时,我们应注意对阴影区的形成进行限制,并从以下两个角度进行消解:第一,基于中心区的空间架构,通过调整用地布局并与阴影区现状相结合,同时进一步开发地下空间资源,是阴影区的交通条件更为便捷,两种方式结合逐步消除阴影区;第二,依托商业服务驱动的新兴产业成长,同时逐步改善城市阴影区的建筑风貌,增加吸引力,引导阴影区内的产业转型和功能升级。此外,想要从根本上消除城市阴影区,不仅需要政府层面利用规划的带动作用引导阴影区空间转型,同时还需要从成本效益关系出发,以市场角度推动中心区阴影区的治理与根除。

参考文献

- [1] 杨俊宴,胡昕宇. 中心区圈核结构的阴影区现象研究[J]. 城市规划, 2012, 36(10): 26.
 - [2] 洪世键,张京祥. 土地使用制度改革背景下中国城市空间扩展:一个理论分析框架[J]. 城市规划学刊, 2009(3): 89-94.
 - [3] 周春山,叶昌东. 中国特大城市空间增长特征及其原因分析[J]. 地理学报, 2013, 68(6): 728-738.
 - [4] 杨婉君,李卓然,李飞. 基于多元数据的商业街区活力研究——以济南市泉城路商业街区为例[C]//. 面向高质量发展的空间治理——2020中国城市规划年会论文集(07城市设计)., 2021: 341-356. DOI: 10.26914/c.cnkihy. 2021. 037188.
- 作者简介:于瑗畅(2000-)女,汉,山东即墨,研究生在读,研究方向:建筑学城乡规划与城市设计。