

微更新理念下老旧小区消极空间转停车设施规划策略研究

吕美群

天津市城市规划设计研究总院有限公司 天津 300113

DOI:10.32629/ems.v8i6.20578

[摘要] 随着私家车保有量的持续增加,老旧小区停车难题已严重影响了居民生活品质。微更新背景下,将老旧小区内的消极空间转化为停车设施,既能实现空间的集约化利用,又能避免大规模拆迁的高额成本。本文基于微更新理念,分析存量空间优化中的核心价值,阐述消极空间转化为停车设施的现实潜力与多维意义,说明老旧小区消极空间的主要特征,并针对性构建微更新理念下的转化规划策略体系,包括空间识别评估方法、分类设计路径以及实施保障措施。研究旨在为老旧小区精细化治理提供理论支撑与优化策略,促进存量空间由“消极闲置”向“活力再生”的转变。

[关键词] 微更新理念;老旧小区;消极空间;停车设施;存量规划

微更新理念的核心是小尺度、渐进式、精准干预,注重对现有空间的激活与优化,而不是简单的重建。微更新理念在存量空间优化中的价值主要体现在三个层面:一是尊重原有设计,避免对社区社会网络的破坏;二是通过低成本、微介入的方式实现空间效能的提升,符合当前绿色低碳的发展要求;三是能够充分调动居民参与积极性,让更新过程成为共建共享的过程。这与我们当下倡导的“城市体检”与“精细化治理”高度契合。而老旧小区内消极空间的区域既浪费了宝贵的土地资源,也影响了小区的整体环境品质。将这些消极空间转化为停车设施意义重大。有鉴于此,我以微更新理念为贯穿主线,对老旧小区消极空间的特征进行梳理,并深入探讨其向停车设施转化的规划策略,能够对改善居民生活环境起到促进作用。

1 微更新理念在存量空间优化中的价值

微更新理念不像传统的更新那样动辄推倒重建,而是主张在现有空间里做“小手术”、精细干预,通过小规模、渐进式的改造,激活那些被闲置或低效利用的存量空间。其高度尊重城市原有肌理和社区记忆,避免了大规模改造对邻里关系和社会网络的影响,使居民能在熟悉的环境中逐步改善生活品质。这种改造方式极大降低了更新成本和施工规模,资金投入更可控,建设周期更短,特别适合当前财政压力较大的现实情况。因此微更新理念不仅能快速见效,还特别容易激发居民的参与热情,让他们从旁观者变成共建者,这也契合了当下城市精细化治理和高质量发展的要求,能有效破解存量空间困境^[1]。

2 消极空间转化为停车设施的潜力与意义

建筑之间的狭窄边角地、维护不佳的闲置绿地、利用效

率低下的道路铺装区,以及各种零散附属空间,总面积通常会占到小区总面积的15%-25%,却一直处于半废弃状态。只要设计得当,这些区域只需经过微改造后就能变成规范停车位,同时还能保留部分绿化设施,实现多功能复合。因此,从社会层面看,这种转化能有效减少乱停车引发的邻里纠纷和安全隐患,提升社区整体秩序感和归属感;从环境层面,通过合理布局和景观融合,反而能改善小区微气候,避免车辆对原有绿地的进一步侵蚀;从治理层面,这种转化推动了存量空间的精细化管理,让社区更新从“被动应对”转向“主动挖潜”。把闲置变成了资产,是为老旧小区品质提升的良好优化路径。

3 老旧小区消极空间的特征

3.1 建筑间隙与边角空间

这建筑之间的间隙和各种边角空间,通常呈现狭长或不规则形状,夹在住宅楼山墙之间或者楼栋转角处,因为采光通风条件差,大部分时间都处于阴凉潮湿的状态。很多地方被居民用来堆放杂物、晾晒衣被,或者干脆长满杂草、积存垃圾,变成了典型的消极空间。这些空间功能单一、利用效率极低,既无法开展正常的社区活动,也难以形成有效的景观,长期处于被遗忘的角落。更为棘手的是,它们往往紧邻消防通道或人行便道,车辆偶尔挤进去停放后,反而堵塞了安全出口,带来了安全隐患。

3.2 绿地与景观闲置空间

绿地与景观闲置空间是另一类非常典型的消极空间。老旧小区在之前建设时虽然规划了中心绿地、宅间绿地和一些小游园,但由于后期维护资金不足、管理缺失,这些地方逐渐荒废。草坪变成黄土裸露地,灌木丛杂草横生,原本设计

的花坛、座椅和景观小品要么破损严重，要么被居民私自改成菜地、堆放杂物，甚至直接被车辆长期碾压占用。部分绿地因为地势低洼，雨季积水严重，成了蚊虫滋生地，居民避之不及，导致使用率极低，没有发挥应有的生态、休闲和社会交往功能，反而成了视觉上和功能上的消极区域。

3.3 道路与铺装低效空间

道路与铺装低效空间是分布最广、面积占比最高的消极空间。道路宽度按当时标准设计得比较宽敞，主路、次路加上人行道和各种转弯缓冲区，铺装面积往往占到小区总用地的一半左右。但随着机动车数量激增，这些道路实际利用方式却非常低效：部分路段因为转弯半径过大或尽端路设计不合理，形成了大片闲置铺装；还有不少地方为了满足消防要求而预留的硬化区域，平时几乎空置，却长期被居民用来堆放杂物、晾晒被褥或非机动车随意停放。路面年久失修、开裂积水现象普遍，既影响通行舒适度，又容易引发排水不畅的问题。更严峻的问题是部分车辆为了图方便，直接停在道路边缘或转角铺装区，导致消防通道被占用，安全隐患突出。

4 微更新理念下的消极空间停车转化规划策略

4.1 总体规划原则

微更新理念下的消极空间停车转化原则包括以下几点：

首先是微小尺度干预原则，不追求大动干戈，而是针对那些零散的建筑间隙、闲置绿地和低效铺装区做精准“微创”，每次只改造几百平方米甚至几十平方米，避免对居民正常生活造成太大干扰；其次是渐进式与弹性更新原则，不一次性把所有空间都固定成停车位，而是分期推进，留出调整余地，比如先用临时可移动的停车设施试运行，根据居民反馈再决定是否加固或调整功能，这样既能快速缓解停车压力，又能适应未来需求变化；第三是居民参与与利益共享原则，让居民自己提出哪些角落最需要停车、哪些绿地不能动，通过协商明确转化边界和补偿方式，让大家从一开始就成为项目的参与者和受益者，而不是被动接受者；最后是景观生态协同原则，要求每处停车转化都尽量保留原有树木、增加渗水铺装或垂直绿化，让停车功能和生态效益共存^[2]。

4.2 空间识别与适宜性评估策略

4.2.1 消极空间识别指标体系构建

应以“空间低效性”为核心，结合定量与定性指标构建消极空间识别体系，其中指标分为四个维度：空间特征维度、使用状况维度、环境问题维度和社会反馈维度（见表 1）。体系的构建，旨在避免把还有活力的小空间误判为消极空间，也防止遗漏那些隐蔽却问题严重的边角地带。

表 1 消极空间指标体系的具体构成

一级维度	二级指标	指标说明	评价标准（示例）
空间特征	面积规模	单个空间可利用面积	<50 m ² 为小型，50-200 m ² 中型
	形状与可达性	形状规则度及进出便利性	不规则或狭窄通道计高分
使用状况	利用率	日常实际使用频率	利用率<30%视为消极
	闲置时长	连续未有效利用时间	>6 个月为严重闲置
环境问题	环境质量	积水、垃圾、植被退化等	问题越多得分越高
	安全隐患	消防通道占用、照明不足等	存在安全隐患计高分
社会反馈	居民投诉度	居民对空间问题的反映频率	投诉多者优先

4.2.2 停车转化适宜性评估框架

建立一套科学合理的适宜性评估框架，旨在避免盲目改造滋生的新问题。框架应以微更新理念为指导，核心是平衡停车需求与社区整体宜居性，共分为五个主要评估维度：空间适宜性、技术可行性、环境兼容性、社会接受度和经济合理性。空间适宜性重点考察场地面积、形状、地形坡度、与周边建筑的间距以及对消防通道的影响，确保转化后不会产生新的安全隐患；技术可行性则评估地面承载力、排水条件、是否需要桩基处理以及与现有管线冲突情况；环境兼容性要求评估转化后对原有树木、绿化覆盖率和微气候的影响，优先选择那些对生态干扰小的空间；社会接受度通过居民座谈和问卷来衡量，大家最关心的是噪声、光照遮挡和生活便利

性变化；最后是经济合理性，综合考虑改造成本、维护费用和预期车位收益。

4.2.3 转化优先级排序方法

基于多准则综合评分的优先级排序方法，核心是把微更新理念的“小而精、快见效”原则落到实处。首先对已通过适宜性评估的空间进行二次打分，主要考虑四个核心因素：停车需求紧迫程度、转化实施难度、预期综合效益以及风险可控性。停车需求紧迫程度通过周边楼栋车位缺口率、居民投诉频率和乱停车现象严重度来判断，通常把紧靠主入口、老龄人口多或年轻人集中区域的空间排在前面；转化实施难度则综合评估场地平整度、管线迁改量、施工对居民生活影响大小，应优先选择那些无需大规模土方工程、管线冲突少、

能在短时间内完成的点位;预期综合效益涵盖能增加的车位数量、景观改善幅度和社会认可度;而风险可控性重点看是否会影响消防安全、排水系统或既有大树^[3]。

将这些因素赋予不同权重,一般需求紧迫度和综合效益权重较高,然后通过加权求和得出总分,按得分从高到低进行排序。在实际操作中,还应叠加居民意愿调研结果作为修正系数,让最终排序更贴近居民的实际意愿和需求。

4.3 分类转化设计策略

4.3.1 建筑间隙与边角空间的停车适配模式

适配模式主要分为三种:一是紧凑型平行停车模式,针对宽度在2.5米至3.5米之间的规则间隙,采用缩小车位尺寸,只允许小型轿车停放,同时在地面设置醒目的车位线和限高标识,避免大车硬挤;二是斜列式嵌入停车模式,对于不规则的边角地,应根据实际形状把车位旋转30至45度,这样能更高效地利用三角形或梯形空间,同时减少对楼栋山墙的视觉压迫;三是微型复合停车模式,对于特别狭窄但长度较长的缝隙,应结合垂直绿化或轻型钢结构雨棚,既增加停车功能,又不完全牺牲原有生态属性。

设计实践时于微更新原则,尽量不破坏原有地面结构,优先选用透水混凝土或植草格铺装,保证雨水下渗和根系呼吸,同时保留周边一两株原有树木作为遮阴。在安全方面,每处转化我都要求保留至少1.2米的人行通道,并安装低照度感应灯和防撞柱,避免夜间事故。

4.3.2 绿地与闲置空间的复合停车设计

基于微更新理念,采用复合设计策略,核心是“停车与绿化共存”,而不是相互取代。具体采用三种复合模式:一是植草格与透水铺装结合的地面停车模式,对于面积较大且地势平坦的闲置草坪,保留原有大树,在树冠投影范围外铺设植草格或蜂巢式透水砖,既能停放车辆,又能维持土壤透气和雨水下渗,绿化率下降控制在30%以内;二是局部抬升式微地形停车设计,对于地势稍低的积水绿地,我会适度抬高部分区域做停车位,周边形成浅凹绿地作为雨水花园,既解决积水问题,又增加了景观层次;三是模块化可逆停车单元,对于居民意见较大的核心绿地,应使用可拆卸的轻型停车模块或网格钢板系统,先期试行,运行一段时间后根据反馈决定是否永久固定。

4.3.3 道路与铺装空间的集约化改造策略

首先对现有路网进行重新测绘,把主次道路中那些转弯半径过大、尽端路缓冲区过宽以及消防通道以外的富余铺装区域标识出来,然后适度收窄非必要车行道宽度,将节省出的空间转化为平行或斜列停车位,同时保证消防车道净宽不

低于4米;其次,推行人车分流与共享街道理念,在交通流量小的支路段采用人车共存设计,通过不同颜色和材质的铺装引导车行路径,减少车辆随意停放对行人的侵占;材料选择方面使用透水混凝土、透水砖或植草砖,保留原有基层,最大程度减少挖填方量,既解决老旧路面破损积水问题,又提升生态性能。对于一些特别宽阔却利用率低的转角铺装区,引入轻型隔离桩和活动式停车标志,实现临时与固定停车的灵活切换,避免“一刀切”硬化。

4.3.4 立体化、机械式与临时弹性停车技术应用

在建筑间隙或宽度有限的边角空间,采用双层或三层简易升降机械停车设备,只占用原有1-2个平面车位,却能实现2-3倍的车位增量,设备选型上优先低噪声、快启停的液压或链条式产品,施工时尽量不破坏原有地面基础。对于高度稍有余地的闲置绿地或低效铺装区,布置模块化立体停车架,结合垂直绿化包裹,既增加车位又弱化视觉冲击。临时弹性停车技术则是我特别看重的“过渡手段”,比如使用可移动的组式钢结构停车模块、折叠式停车架或临时地锁系统,先期快速投入使用,运行半年到一年后再根据实际停车压力和居民反馈决定是否升级为固定设施。

5 结语

综上所述,微更新理念能有效破解消极空间停车难题。通过系统梳理老旧小区各类消极空间的特征,构建空间识别与适宜性评估框架,并提出分类转化设计策略,把那些长期闲置的建筑间隙、荒废绿地和低效铺装空间转化为切实可行的停车资源,同时避免大规模改造带来的社会阵痛和生态破坏。同时,优化过程也面临挑战,空间条件的复杂性、居民诉求的多样性以及后期维护压力都需要我们在实践中持续优化和调整。未来应有更多城市能将这种微更新思维融入老旧小区治理的日常工作中,结合智能管理技术和居民共治机制,进一步提升存量空间的利用效率和生活品质。

[参考文献]

[1]钱京京,杨英,张潇湘,等.基于口袋公园理念的工厂附属老旧小区公共空间景观微更新设计研究[J].城市建筑空间,2024,31(4):61-63.

[2]包永鹏,侯铮.微更新视角下老旧小区停车设施改造策略研究——以合肥市珠光南苑(东区)为例[J].绿色科技,2024,26(11):212-218.

[3]周浩,欧阳文.微型老旧小区公共空间更新设计策略研究——以北京市车公庄北里40号院为例[J].北京建筑大学学报,2023,39(2):76-83.