

宿迁大控制段中运河岸线生态景观提升

王道虎¹, 黄苏宁¹, 王秀苹²

(1. 淮安市水利规划办公室, 江苏 淮安 223005; 2. 淮安市农业资源开发局, 江苏 淮安 223001)

摘要:为推进城市水生态文明建设,美化运河两岸风貌,带动经济可持续发展,针对当前骆马湖宿迁大控制段中运河沿线违章建筑较多、滨水景观凌乱、缺乏专项规划和长效管理机制等问题,结合宿迁城市总体规划,对岸线整治与景观提升提出分段治理方案。为保证岸线有序开发和保护,建议明确定位,编制规划,加强监管,保证中运河岸线达到经济效益与生态环境效益的协调统一。

关键词:中运河;岸线景观;分段治理;专项规划

中图分类号:TU984.18

文献标识码:A

文章编号:1003-9511(2015)03-0067-03

1 概述

1.1 宿迁市概况

宿迁市位于长江三角洲北部地区,为1996年行政区划调整后新成立的地级市,国土面积8555 km²,2014年人口580.74万人,国民生产总值(GDP)达到1930亿元,位列中国地级城市百强。该市地处淮河流域下游,中运河、古黄河穿城而过,骆马湖、马陵山镶嵌其间,城市空间特点为“引湖纳山,两脉串城”,规划景观特色为“融合自然山水、延续历史脉络”^[1]。其中,城区段中运河为宿迁市重点打造的生态主廊道。

1.2 中运河概况

京杭运河是世界最古老的运河之一,中国第二条黄金水道,中运河是其重要组成部分^[2]。现有河道自江苏省邳州大王庙起,至淮安市淮阴船闸,长163 km,现状基本达到二级航道标准^[3]。中运河也是流域性行洪河道,与微山湖、骆马湖和中国第四大淡水湖洪泽湖互相连通,兼具防洪、排涝、灌溉和输水等多种功能。

1.3 骆马湖宿迁大控制段中运河(宿迁至皂河段)

中运河宿迁至皂河段位于骆马湖南侧,与骆马湖仅一堤之隔,全长约22 km,一、二线大堤间距在300 m至1300 m之间,面积约13.5 km²。该区间水工建筑物密集,上游有由皂河闸等组成的水工建筑群,下游有由宿迁闸等组成的水工建筑群,它们同为

宿迁水利枢纽工程的重要组成部分。宿迁闸位于宿迁市以北的中运河上,在皂河一级控制的下游,由宿迁闸群、皂河闸至宿迁节制闸之间的中运河右堤(民便河至宿迁闸段)、井儿头大堤共同组成骆马湖防洪退守的第二道防线,即宿迁大控制。当汛期骆马湖水位超过24.50 m时,放弃皂河一级控制,退守宿迁大控制,二线防洪大堤成为骆马湖的重要防洪控制工程。

在该区间范围内,主要由堤防、滩地及水域组成。其中,二线大堤范围内河滩地约6 km²,多为群众种植的农作物,以及各类码头、造船厂等建筑。目前,骆马湖沿湖岸线隶属水利部门的沂沭泗骆马湖水利管理局和宿迁水利枢纽管理局协同管理。

2 存在问题分析

2.1 缺乏专项规划,滨水景观凌乱

从地理位置上来说,中运河处于京杭运河的中心^[4]。中运河河道弯曲,人工改造河道情况较少,形成了一定面积的滩涂湿地。为保证防洪安全,目前河道沿岸建立起的堤防采用的依旧是土体填筑、混凝土局部护砌的传统修筑方式,忽略了沿岸水生植物保护和生态环境提升,使得沿岸堤防内外生态环境较差,文化底蕴未能彰显,没有行人骑行道和步行道,视觉感官较差,未形成统一风格的旅游观光带,极大浪费了河道岸线的景观资源,生态环境效益较低。

从经济区位来看,该区位于淮海经济圈内,也位

作者简介:王道虎(1963—),男,江苏宿迁人,高级工程师,主要从事水利规划与水利经济研究。E-mail:530814270@qq.com

通信作者:黄苏宁(1987—),男,江苏淮安人,硕士,主要从事水利规划研究。E-mail:huangsuning88@126.com

于长三角经济圈和环渤海经济圈的辐射区内,资源、市场、交通条件都非常良好,具备快速发展经济的基础,中运河迄今还发挥着较为完备的航运功能。但沿岸建设了多处码头、黄沙中转场以及码头生活区等建筑,建筑结构简单,分布凌乱,不仅不能充分保证生产生活安全,更对中运河沿岸景观造成了进一步的妨害。

中运河具有多重功能,也是南水北调东线工程的输水廊道。相关部门却未出台岸线整治和景观改善的专项规划,多部门缺乏配合实施的依据。经济的发展和生产的需要致使河道两岸无序开发利用,侵占岸线严重,违章建筑众多,束窄河湖滨水空间,加剧了水生态恶化,水生动植物消失,河道自净能力减弱,生态景观价值尚未充分发挥。相较于京杭大运河淮安段(里运河)^[5]、苏州段和杭州段,运河景观开发、社会效益与生态环境效益发挥以及经济利用上尚显逊色,更是需要吸取相邻河段的经验。

2.2 缺乏综合治理机制,沿线违章建筑较多

中运河岸线景观较差等问题由来已久。作为航运河道,在经济利益的驱动下,岸线侵占情况不容乐观,一直没有得到彻底的根治,也未能制定出台综合治理机制和相应制度。制度的缺失使管理部门无法进行有效配合,也不知从何抓起,变相姑息了沿线违章建筑修建和违法生产的行为。

同时,由于水利违法成本低,违法生产具有非连续性,违法生产行为往往采用“游击战术”,致使中运河沿线违章建筑较多,查处难度较大。目前,中运河沿岸既有群体性违章搭建、违章黄沙中转场,也有个体性违章船厂等多种违章设施,同时带来了违法修筑的相应生产生活必备基础设施。据统计,有各类违章建筑约100处,占地约33hm²,对生产安全和航行安全埋下了巨大的隐患,也对河道沿岸景观造成了伤害。

2.3 管理手段单一,缺乏长效管理机制

长期以来,中运河的堤防与岸线管理主要靠水利部门一家,巡查人员少,执法力量薄弱,执法手段单一,没有形成社会综合治理的合力。目前依旧采用传统管理手段,即仅依靠人力进行日常巡查和突击整治,无法有效地形成长效管控机制与违法违规查处机制。虽对大多数违章建设行为及非法占用现象进行了立案查处和治理,但由于历史遗留、面广量大及反复违法等因素,整治效果甚微,加之相关法律法规的缺失与滞后,惩罚力度小,拆违难度大,经济利益诱使违法人员很快“卷土重来”,违法现象依旧。

3 景观提升初步设想

根据地形地貌及地理位置条件,坚持生态设计

理念^[6],充分挖掘水文化^[7],初步规划将骆马湖宿迁大控制段中运河(宿迁至皂河段)分为上、中、下三段,因地制宜进行治理,充分发挥其综合效益。

3.1 上段改造

上段位于皂河镇境内,即新邳洪河闸至南拐弯泵站处,长约5km,滩地面积约20hm²。为了充分利用这片岸线,需在规划方案中重点考虑几大因素:亲水、生态、景观、游览、场地,完整地建设运河滨水线性绿地景观体系^[8]。

该段岸线上,在河道由南向东拐弯处有较大滩面,与乾隆行宫相距较近,运河文化底蕴深厚。治理上段时应当充分利用当地水文化资源优势,打造承载水文化的标志性工程。综合考虑水景观、水工建筑物和河道岸线景观相结合,水景观和历史文化景观相结合,水文化和古建筑文化相结合,古代文明和现代文明相结合^[9]。宜在此处建设一座融行宫文化、水文化和运河文化于一体的主题公园,与乾隆行宫相呼应,丰富其文化底蕴。同时,公园的建设还要充分考虑亲水设施的修建、生态植物的布置、景观风格的统一和群众游览的方便,让景观工程建成后,真正成为当地居民乃至外地游客流连忘返的好去处。

另外,为沟通运河两岸,拓展岸线景观空间,在适宜位置建设跨运河步行桥一座,紧密联系一、二线大堤,不仅方便周边群众出行,也为运河对岸的生态景观建设与发展提供基础性设施保障。

3.2 中段治理

中段分别位于皂河镇及支口镇境内,即拐弯泵站至县城排水河道处,自西向东长约8.7km,滩地面积约100hm²,最窄处约30m,宽的地方约50m,现状堤顶为乡镇级道路,路面较窄,只容行人步行通过,行车困难。同时,岸线两侧水环境亟待整治,生态绿化护岸与观光风景带尚未系统建成。

鉴于国内近年来岸线景观提升工程建设生态性功能略显不足和游憩性功能不均衡的缺点,中段治理需进行专业的系统规划。突出生态性功能,不再单一建设人工式直立驳岸景观与僵直水岸线,利用生态砖等生态环保建筑材料建设护岸。运用专业理论进行系统规划,均衡发展滨水休闲游憩空间,鼓励公众有序参与管理^[10],避免部分区段功能健全、游人众多、部分区域功能形式单一、景观特色缺失、无人问津的情况。

综合考虑本段现状情况,结合人车分流,在二线大堤内侧建一条观光骑行道,宽约5m,比现状滩面高1.5m左右,沿线进行绿化景观处理,水边种植芦苇、菖蒲、茭白等本地水生植物,以净化水体。同时,在适宜位置建设跨运河步行桥一座,紧密联系一、二

线大堤,方便周边群众出行。

3.3 下段整治

下段位于宿城区境内,即县城排水河道至宿迁闸处,长约 8.3 km,滩地面积约 480 hm²,最窄处约 400 m,最宽处约 1 000 m,滩面宽大,岸线相对较长,适宜修建港口码头等建筑物。为保证经济发展与物资流通,考虑中运河航运发达与港口货运的需要,在此段范围内建设现代化港口 1 座、现代化舾装船厂 1 座,建设的大型港口码头要保证吞吐量,满足船只的停靠与货物的装运。拆迁周围的违章建筑,进行规范化管理,保证生产生活安全有序进行。同时,为提升环境质量,四周辅以生态绿化措施,水利部门及其他相关部门定期监督检查,以达到经济效益与生态环境效益的最优化。

4 对策与建议

4.1 明确岸线定位,营造滨水廊道

骆马湖宿迁大控制段中运河岸线是城市带状公园的重要组成部分,也是城市开发的重要资源。综合考虑中运河岸线的现实基础、发展潜力、周边关系以及未来发展要求等因素,将骆马湖宿迁大控制段中运河岸线景观提升工程总体定位为“城市休闲岸线典范、河湖运动欢乐场所、运河文化和生态游憩完美融合”,其核心目标是拓展功能、提升品位、展示特色。把城区段中运河建设成生产安全有序、文化底蕴深厚、生态景观美丽、行人游憩舒适的滨水廊道,让港口码头、河中航船、生态护岸融为一体,成为一道亮丽的风景。

4.2 编制专项规划,提升岸线景观

加快中运河岸线综合利用等专项规划的编制工作,为实施岸线资源管理、推进开发建设提供科学依据。委托专业设计单位,充分运用专业理论,高起点编制规划,坚持经济效益、社会效益和生态环境效益的统一,要与城市总体规划、土地利用规划、水资源综合保护规划等相衔接。建议编制出台骆马湖岸线综合利用规划和宿迁至皂河段中运河岸线景观提升综合整治规划等专项规划。

4.3 加强规划控制,留足发展空间

中运河两岸违章建筑众多,侵占河道使用空间,必须加强规划的控制和引导。水利部门与其他相关部门必须根据规划要求,加大监督稽查力度,对影响主要景观带、景观轴和景观节点的违章建筑加大清障和拆迁力度;对规划区内加强岸线利用控制,为将来岸线建设的升级与强化提供发展空间,保障中运河岸线有序开发、合理利用。

4.4 强化管理手段,建立长效管控机制

除了利用工程建设方式改善中运河岸线景观外,还需加强软环境建设,即是要加强管理,强化管理手段,建立长效管控机制。坚持综合管理与专业管理、属地管理相结合。建立岸线管理联席会议制度,由市政府牵头,组织发改委、规划、水利、住建、交通、港务、国土、环保等相关部门,根据专项规划要求,明文出台相关管理制度,共同做好运河岸线资源开发利用及景观提升的管理工作。

参考文献:

- [1] 刘峰,熊建文,仲向阳. 宿迁城市竞争力提升策略研究[J]. 科技创新导报,2015(3):48-51.
- [2] 薛伟,吴苏舒,丁国莹,等. 对京杭运河航运建设和文化遗产保护协调发展的思考[J]. 水利经济,2013,31(4):70-72.
- [3] 徐从法. 京杭运河志(苏北段)[M]. 上海:上海社会科学院出版社,1998.
- [4] 殷英梅. 中运河沿岸战争主题旅游开发研究[D]. 扬州:扬州大学,2008.
- [5] 吴小伟,仲崇庆,陈慧. 淮安里运河文化旅游资源开发思路研究[J]. 黑河学刊,2015(3):4-7.
- [6] 庞珺,王秀峰. 基于生态理念的人工湿地景观设计原则[J]. 水利经济,2012,30(5):69-73.
- [7] 李洪任,刘聚涛,丁惠君. 江西省莲花县水生态文明试点建设现状与对策[J]. 水利经济,2014,32(6):39-45.
- [8] 羊笑亲. 浅论城市滨水区河岸的软化设计[J]. 安徽建筑,2004(1):22-24.
- [9] 刘怀玉,苏迎春,栾虹. 扬州水文化产业规划及其产业形态创新[J]. 江苏商论,2010(7):146-148.
- [10] 顾金土,石竟. 生态文明视野下的城市水利风景区开发探讨:以J风景区为例[J]. 水利经济,2014,32(4):67-70.

(收稿日期:2015-03-17 编辑:陈玉国)

(上接第 62 页)

参考文献:

- [1] 寇连山. 青海地区现代农业发展存在的问题及对策[J]. 现代农业科技,2012(17):318-319.
- [2] 贾文明,谢方生. 3S 技术为核心的精准农业在我国的发展及应用[J]. 农业网络信息,2007(6):39-42.
- [3] 徐刚,陈立平,张瑞瑞,等. 基于精准灌溉的农业物联网应用研究[J]. 计算机研究与发展,2010(增刊2):333-337.
- [4] 王连胜,夏冬艳,江源,等. 基于物联网的现代农业节水灌溉研究[J]. 科学技术与工程,2011(30):7393-7396.
- [5] 刘奕. 人口老龄化对我国农村现代化进程的影响[J]. 社会科学家,2010(12):38-42.

(收稿日期:2015-04-12 编辑:陈玉国)