以“绣”代“拆”，城市怎样绣出宜居梦

■中国城市报记者 王 迪

日前，2026年世界城市日全球主场活动落下帷幕。今年主题为“更新赋能 宜居筑梦”，聚焦城市更新实践，探寻存量空间活化路径。这一主题，恰与我国城市更新从“大拆大建”转向“精细绣补”的路径相呼应。

今年以来，城市更新规划和土地支持措施、中央财政定额补助、老旧街区厂区改造提升等政策接连落地，改造清单与要素保障同步明确，但旧空间能否真正重新住得进人、留得住人，答案还落在片区、楼栋和街角的更新实践中。

片区：老厂房里育新能

在安徽省芜湖市三湖片区里，一批闲置工业存量空间通过城市更新跳出破败困局，孕育出新的发展活力。昔日堆放设备的车间，如今玻璃幕墙通透明亮，走廊里穿梭的不再是产业工人，而是怀揣创新想法的科研人员；闲置多年的烂尾楼重焕生机，荒芜的厂区空地变身绿意盎然的公共空间。

芜湖经济技术开发区管委会副主任丁敏生向记者介绍，片区以“更新+创新”为主线，将人、产、城统筹谋划，推动传统制造业园区向科产融合的现代化园区转型，定位打造“世界著名汽车城核心区”“新能源和智能网联汽车全球创新中心”。片区内90%以上为存量空间，经城市体检评估，22%适合盘活改造，最终形成现状保留5.9平方公里、盘活改造1.9平方公里、规划新增0.7平方公里的用地结构；生产空间占比由20.7%降至12.8%，生活空间占比由19.3%升至34.8%。

“片区内的奇瑞国际园区由老旧厂房更新而来，占地143亩、建筑面积9万多平方米，政府协商收回低效工业用地并调整土地性质为科研用地后出让，企业投入2亿元改造，老厂房由此变身面向全球的商务与研发窗口；蜻蜓湖科技园则由闲置多年的烂尾楼改造为协同创新公共研发平台。更新之后，片区GDP年均增长10.3%，规上工业产值年均增长18.4%，汽车电子产业园亩均税收达80万元以上。”丁敏生举例说。

同样的砖墙，在湖北省武汉市硚口区被重新擦亮。今年10月，德必·古田坊以“留改拆”并举的方式完成更新，保留红砖墙、老烟囱和大跨度厂房骨架，只对破损结构进行修复，让老厂房里飘出了咖啡香。

楼栋：危旧房里提速度

“老房子墙皮脱落、管线渗漏，我们盼改造，可最怕搬出去遥遥无期，回不了家。”家住北京市西城区三里河一区的居民朱阿姨，道出不少危旧楼住户的心声。对他们而言，城市更新很具体：是阳台牢固、管线通畅，更是搬离之后，何时能重返家园。

今年2月完工的三里河一区28号楼危旧改建项目，回应了这份期盼。承建方中国建筑国际集团有关负责人告诉记者，项目涉及54户家庭，整栋楼被拆分为156个模块单元，70%的建造工序在智能工厂完成，现场仅做高精度吊装，46天完成全部模块吊装和主体结构封顶，居民从搬出旧居到拿到新房本不到6个月。资金按“谁出资、谁受益”原则筹措，政府出资约40%、居民出资约60%；项目实现总建筑面积17%的增容，户均增加约9.1平方米。

“城市更新不能套用统一的改造模式，应鼓励多元路径，模块化集成建造（MiC）是存量更新的重要实现路径。”上述负责人举例说，北京市西城区桦皮厂胡同8号楼是国内较早落地的“原拆原建”实践。在他看来，建造模式创新的背后是治理创新，MiC模式落地，正是行业把多年沉淀的技术能力转化为老城更新场景的一次探索。

同样是盼回迁、盼安居，不同城市的更新节奏与实施方案各有章法。江苏省南京市秦淮区石榴新村居民等待归家的故事，呈现出另一种路径。这里是南京市首个城市更新危房安全消险改造试点，遵循“规划引领、因地制宜、政府帮扶、居民自愿”原则，以原地重建、回迁安置为主，异地置换、货币回购等方式为补充。今年10月，B地块两幢住宅楼施工基本收尾，进入竣工验收筹备阶段；预计年底全面完工，剩余居民有望在明年初重返家园。

街巷：边角地上补公共空间

一座城市的友好度，还藏在无需消费即可驻足停留的公共角落。这样的角落够不够多、好不好用，成为城市更新的一道新课题。

在上海城建职业学院城市运营管理学院副教授励莹看来，停留权应先于消费权。好的公共空间恰恰靠消费养活，但不靠消费设门槛，公共空间的可持续运营和免费向公众开放并不矛盾。

她以上海市为例进一步解释，全市公共空间供给规模不小，但不等于适配普通人随时停留的需求，仍存在身份感、行政化气质、功能错配以及可达性不足等隐性门槛。“不过，改变正在发生：静安区苏州河桥下的潮涌苏河党群服务站嵌在桥洞里，公益咖啡吧台、儿童阅读区、快递小哥歇脚区俱全，以‘低偿+公益’实现‘以空间养空间’，跑单小哥可以在这儿把水喝完再上路。”励莹说。

与此同时，更多城市在“城市褶皱”里找空间。今年5月，湖北省武汉市五角塘2.7万平方米闲置“边角地”变身“生活运动汇”，成为东湖高新区首个桥下空间综合利用试点，集生态休闲、运动健身、便民服务于一体。

城市更新正以更细的针脚，绣出更多普通人的宜居梦。



地铁老站加装电梯 市民出行更添便利

为回应民生期待，北京地铁既有线车站加装电梯工程近日进入现场施工阶段。首批施工车站包括1号线大望路站、国贸站、王府井站及2号线鼓楼大街站等15座车站，计划加装自动扶梯33部、直梯7部。工程坚持“一站一策”，主要利用地铁夜间停运窗口期施工，按照“建成一部、投用一部”原则完善车站电梯服务功能。图为北京地铁1号线国贸站，乘客从计划施工改造的站台走过。

中国城市报记者 全亚军摄

全国工程勘察设计大师王凯：城市更新要走出差异化减碳路径

■中国城市报记者 郑新钰

“当下，城市更新已进入深水区。低碳是存量更新新的价值标尺，而城市更新本身，正是‘双碳’目标落地最扎实的载体。”近日，在中国城市科学研究会城市更新专业委员会第十届城市更新大会上，全国工程勘察设计大师王凯就中国城镇化转型背景下的城市减碳路径及实践案例进行了深入分享。在他看来，城市更新正由表及里，从简单的老旧小区改造向功能提升、低效用地激活及绿色低碳转型全面推进。

“相较2030年前碳达峰阶段，2060年前碳中和的挑战更为艰巨。建筑领域是这场减碳攻坚的关键一环。”王凯认为，我国地域辽阔，城市发展基底差异明显。减碳不存在通用模板，必须因地制宜探索差异化路径。“城乡建设领域减碳是系统工作，离不开规划、建筑、交通、市政等多专业协同联动，立足区域资源禀赋精准设计方案。”

海南省琼海市博鳌镇的东屿岛，是王凯团队落地这套差异化“零碳”思路的一块试验田。岛上坐落着博鳌东屿岛国际会议中心，是展示绿色发展理念的重要窗口。团队在这里启动一场改造，目标是打造具备国际示范价值的“零碳岛”。

改造并未急于动工，而是先搭起数字孪生底座：岛上所有建筑、景观、设施完成全要素数字化建模，整座小岛先在数字世界中被“复刻”出来。后续的节能改造、能源布局、生态修复方案，都依托这套数字模型推演、校验，以避免改造的盲目性。整套方案围绕四大方向展开：区域协同减碳、资源闭环循环、本土生态修复、长期智慧运维。

“能源改造恪守‘先节能、后绿能、再替代’的底层逻辑。”王凯介绍，岛上建筑优先挖掘被动式节能潜力，优化遮阳、自然通风设计，从源头压低能耗；再多点布局光伏，屋顶、地面光伏地砖同步铺开，还结合海岛条件落地农光互补、渔光互补，就地产出清洁能源。岛内通行体系全面电动化，所有车辆替换为电动车，利用夜间低谷电补能；空气源热泵承接生活热水供给，进一步摆脱化石能源依赖。

资源循环是这处示范区另一处巧思——跳出传统市政供水排污的单向模式，搭建岛内水自净化系统，水资源在岛上循环利用；更新拆旧产生的建筑垃圾不再外运填埋，就地加工成为园林铺地、造景材料；厨余垃圾配套智慧分类处置体系，压缩固废末端排放。

除此之外，一座24小时在线的智慧运维平台，成为小岛“零碳”运行的“大脑”，实时抓取、调控全岛能耗数据。

目前，该项目沉淀形成的技术体系正在转化为行业规范，有望向海口、三亚等同纬度热带滨海城市复制推广。

“过去城乡规划习惯于末端减排治理，聚焦空间蓝图排布；未来则要把碳评估前置，在规划源头管控碳排放。”王凯说。