

城市滨水道路建设研究及实践

吴坤¹, 苏凯²

[1.上海城投公路投资(集团)有限公司, 上海市 200335; 2.上海城投研究总院, 上海市 200030]

摘要: 针对上海苏州河中心城段静安区两岸滨水道路的建设,分析了现状滨水道路存在的问题,结合苏州河两岸的建设规划及现状,明确了以慢行功能、游憩功能、景观功能为主,机动车通行功能为辅的道路定位,确定了弱化交通功能、释放慢行空间和亲水平台,多元化、亲水可见水的设计理念。在此基础上,从整体断面改造、贯通断点及亮点打造、地块出行等方面,研究了具体实施方案。最后总结提出,滨水道路的建设应从需求出发提升公共空间环境品质,从空间体验出发进行工程技术处理。

关键词: 滨水道路;滨水空间规划;功能定位;设计理念;慢行系统

中图分类号: U412.37

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2021)04-0015-03

0 引言

滨水道路是城市道路系统的重要组成部分,具有较好的连接性和贯通性,同时也是城市中重要的生态和公共活动廊道。上海市将黄浦江、苏州河(简称“一江一河”)定位为上海建设国际大都市的代表性空间和标志性载体,欲将其打造成为具有全球影响力的世界级滨水区。本研究主要聚焦于以苏州河两岸为代表的、位于滨河第一界面的、支路等级道路的规划及建设。

1 工程概况

苏州河作为上海的母亲河,拥有丰富的文化和历史风貌资源,是稀有的城市开敞空间。苏州河中心城段(外环—外滩)流经嘉定、长宁、普陀、静安、黄浦、虹口6区,两岸合计岸线约42 km。其中,静安区段涉及苏州河南北两岸,北岸长约4.7 km,南岸长约1.6 km,总计6.3 km,是苏州河中央活动区的重要组成部分,是苏州河的主要展示窗口。目前,苏州河沿岸地区正处于城市更新和提升品质的发展阶段。《苏州河沿岸地区建设规划(2018—2035)》明确提出了苏州河中心城段(外环—外滩)近期2020年两岸公共空间实现全线基本贯通,中期2025年实现全线贯通和品质提升的行动计划^[1]。本研究主要基于2020年静安区苏州河两岸贯通的实施经验,

为城市滨水第一界面的规划设计提供普适性的设计策略。

2 工程特点

2.1 沿线用地数目多,协调难度大

城市滨水区往往聚集着大量的城市人口和工商业,苏州河静安段两岸沿线共涉及39个地块,多数为已建地块,部分为城市更新出让的正在开发和待开发地块,如宝矿地块、大统基地等。在工程建设过程中,须充分对接各地块的交通出行、场地标高、开发计划以及设计方案。工程建设还需要设计人员大量的实地走访调查,需要建设单位和相关行政主管部门的大力支持。

2.2 滨水空间存在断点,亲水不见水

滨水空间是城市中稀有的开敞空间,是社会和民众都非常关注的建设地带^[2]。《苏州河沿岸地区建设规划(2018—2035)》明确指出:滨河的公共空间是苏州河河流公共性的基础,也是苏州河发挥公共休闲廊道作用、服务周边腹地的核心要素。苏州河静安段研究范围内主要存在一处贯通断点,即长寿路桥下及不夜城地区,滨水区域无市政道路红线,被多家地块用于停车,并用围墙分隔,滨水环境封闭,品质参差不齐。此外,现状滨水两岸仍有3.4 km无亲水步道,成片绿化区域阻隔了滨水道路与苏州河的联系,公共活动空间少、游憩性不足,造成“亲水不见水”的状况。图1为苏州河贯通重点段落及节点示意图。图2为苏州河无滨河步道段落现状照片。

收稿日期: 2020-12-11

作者简介: 吴坤(1977—),男,硕士,高级工程师,从事工程建设管理工作。

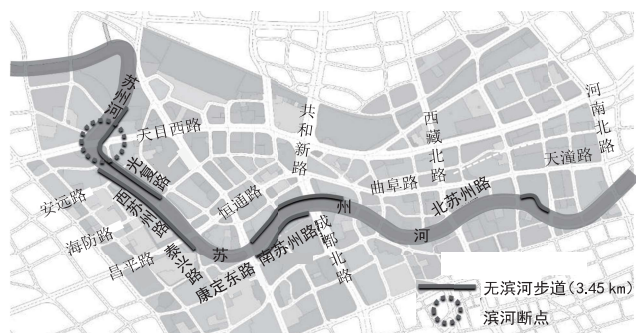


图1 苏州河贯通重点段落及节点示意图



图2 苏州河无滨河步道段落现状

2.3 滨水道路机动车功能较强,慢行品质差

滨水道路沿河选线有很强的贯通性^[3],同时两岸分布有大量的居住、商业及办公用地,出行需求活跃。苏州河静安段两岸地区目前以双向和单向交通为主,沿线保留机动车过境和到发功能。苏州河两岸道路红线宽度大多为16~20 m,局部较窄处仅10 m,在保证机动车通行及滨水步道的基本宽度要求后,慢行空间所剩无几,机非混行条件下机动车通行效率下降,慢行舒适性和安全性较低。本次研究针对滨水第一界面提出慢行化改造,对机动车交通采取单向和禁行措施。

3 功能定位及设计理念

3.1 功能定位

结合苏州河两岸的建设规划及现状,本研究将静安区苏州河两岸道路定位为:以慢行功能、游憩功能为主,机动车通行功能为辅的景观性道路。

3.2 设计理念

3.2.1 弱化交通功能,释放慢行空间

苏州河滨河道路均为城市支路等级,空间尺度较窄,且沿河而建,线形蜿蜒,不能满足车辆快速、安全通行需求。将滨河道路的交通功能弱化,采取机动车交通单向和禁行措施,可以进一步释放道路空间,同时采用曲线式的道路线形,可以更好地为慢行交通提供丰富多样的游憩观感。将原滨河两岸道路的机动车需求分流至区域路网,过境交通通过平行的

高等级道路分流,到发交通通过平行或垂向道路适当绕行。通过与市区交警部门和各相关街道的沟通,结合大量的实地走访调查,滨河第一界面道路基本具备弱化交通的实施性,可为滨水公共空间品质提供良好的先决条件。

3.2.2 亲水平台设计多元化,亲水可见水

对于现状无亲水平台的部分,采用绿化带搬迁和立体开发的方式,打造尺度适宜的滨水公共空间;对于现状已有亲水平台的部分,在满足安全和管理条件的前提下,达到亲水和安全,最低一级平台高程应高于警戒水位50 cm^[4]。亲水平台应满足漫步和跑步的需要,并辅以配套设施,如休憩驿站、景观照明系统、广播系统等,打造高品质的、尺度适宜的滨水公共空间。

4 实施方案

4.1 整体断面改造

在设计断面时注意对接上位规划要求^[1-2],全线散步道、跑步道一般宽度不小于3 m,极限宽度不小于2 m。在局部断面宽度受限路段,漫步道和跑步道可结合设置。骑行道一般宽度6 m,局部路段受断面宽度限制,最小宽度4.5 m,满足消防车辆的通行需求。车行道一般宽度为8.5 m,且不大于现状车行道宽度。机动车单向段及禁行段的典型断面见图3。断面主要包括远离滨水侧人行道、单向机动车道(非机动车专用道)以及邻水一侧亲水平台。

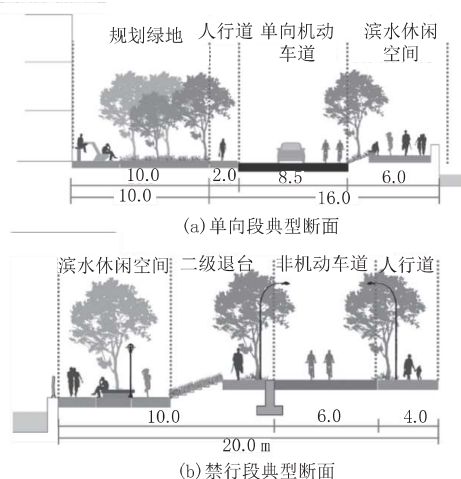


图3 改造断面示意图(单位:m)

4.2 贯通断点及亮点打造

长寿路桥以北地区不夜城工业园为苏州河静安段贯通工作的唯一断点,受制于土地权属、地块停车等因素,无法在滨河地带敷设地面通道。美国纽约高线公园案例^[5]为本工程提供了一种全新视角下解决

用地权属复杂问题的综合景观开发途径,即在断点处协调视觉景观、滨河贯通、地块权属及停车等使用功能,具有重要参考价值。

根据案例研究以及现场实施条件,融合景观、驳岸和桥梁工程等要素,将贯通难点变为亮点。该断点采用架空栈桥形式打造无障碍空中慢行廊道,激活建筑周边与滨水带的活力。作为空中漫步与滨河观景的城市阳台,连续的空中栈桥为行人带来多重滨河观景视角,丰富了苏州河北岸天际线。同时,栈桥下还可设置停车位,满足地块泊车功能。

4.3 地块出行解决方案

4.3.1 到发交通

滨河第一界面慢行化处理对现状机动车交通出行方式有所影响,过境交通可通过平行道路分流,影响较大的是沿岸地块产生的到发交通。工程的本质是造福于民,理应确保工程对周边地块的影响在可接受范围内。对于实施机动车单向通行的路段,通过完善周边道路网形成“单向微循环”,通过合理的交通标志诱导,使地块利用垂河道路或平行道路上的开口实现进出,如果是唯一出入口,则通过绕行周边路网的方式达到进出目的。对于实施机动车禁行的路段,可结合地块更新方案,将出入口设置在垂河道路或平行道路上,近期通过就近解决停车场地,步行进入地块的方式解决机动车出行问题。

滨河第一界面的慢行化措施,是提升公共空间尺度和慢行出行品质的需要,也是苏州河对标国际化水域定位的需要。一方面,通过合理的交通组织方案解决地块的近远期到发需求;另一方面,进一步完善滨水区域公共交通的覆盖度与便捷度,通过公共交通设施的完善和政策性举措引导区域的交通出行方式,更好地营造出舒适的、高品质的区域风貌。

4.3.2 静态交通

随着两岸道路的提升改造和慢行化,滨水第一界面将主要以路外停车和垂河道路停车为主,不再为沿线地块提供路内停车空间。对于原有的停车需求:一部分由自身地块更新来解决;另一部分,由于垂河道路滨水第一路格的交通量有所减少,因此可提供一部分路内停车区域。同时,由于慢行交通量的

增加,自行车停车需要更为有效的规划与管理。在滨水区域,可结合公共空间打造休闲驿站,提供自行车停车点,并做好停车诱导。

5 结 语

城市中心区的滨水空间日益成为城市重点打造的城市名片,对滨水道路的建设本文提出两点建议。

(1)从需求出发提升公共空间环境品质

滨水地区是城市最具活力的区域之一,从生态、历史和市民生活等多方面反映着城市的面貌。城市公共空间是城市居民进行公共交往活动的开放性场所,城市生活的容器,人和自然进行物质、能量和信息交流的重要场所,是城市环境的重要组成部分。滨水地区公共空间的改造,首先应根据区位条件和土地规划确立恰当的功能定位,调研市民真正的需求,确立公共空间的功能、规模及布局,然后进行具体设计,让滨水地区的定位与城市充分契合,并呈现其闪光点。

(2)从空间体验出发进行工程技术处理

滨水地区是城市居民休闲的好去处,在设计中应充分考虑到每个交通对象(包括行人、非机动车、机动车)的空间体验。要形成漫步道、跑步道和骑行道三道贯通,将休闲人流引向滨水一侧;亲水平台抬高,驳岸顶削低,实现临水见水,呈现活力。通过横向、竖向设计,真正将滨水道路及空间与城市中的河流联系在一起,以公共空间节点设计将其再贯穿,形成一道靓丽的风景线,将滨水空间的价值发挥到极致。

参考文献:

- [1] 上海市规划和自然资源局. 苏州河沿岸地区建设规划(2018—2035)[Z]. 上海:上海市规划和自然资源局,2020.
- [2] 张晶. 城市中心区滨水空间设计探讨——以上海苏州河两岸滨水环境提升为例[J]. 中外建筑,2020(7):107-110.
- [3] 黄华康. 城市滨江道路建设的主要问题探究[J]. 城市道桥与防洪,2019(7):25-27,8.
- [4] 上海市“一江一河”工作领导小组办公室. 苏州河两岸(中心城区)公共空间提升建设导则[Z]. 上海:上海市浦江办,2019.
- [5] 李昊,卢宇飞,王皓筠,等. 既有设施活化再利用对城市更新的启示——基于纽约高线公园的实证分析[J]. 中国名城,2020(2):62-67.