

从“道路”到“街道” ——长沙市解放路空间品质提升实践

李书铖, 周 涛, 焦华丽, 朱 宇, 石永强, 蒋 智, 王 岩
[林同棧国际工程咨询(中国)有限公司, 重庆市 401121]

摘 要: 随着经济和社会的发展, 公众对街道空间品质的要求在不断增加。以往片面注重机动车通行的道路已经难以满足居民对街道生活和社区归属感的向往, 迫切需要推动道路从“以车为本”向“以人为本”转变。以长沙市解放路空间品质提升项目为例, 结合长沙市民出行需求的变化, 从认知理念的升级入手, 系统性的分析了街道品质提升的整体思路, 并以问题为导向、目标做引领提出品质提升的策略和措施。指出街道应增强其复合功能, 形成安全有序、绿色低碳、活力特色的完整环境空间。

关键词: 道路; 街道; 空间失序; 品质提升

中图分类号: U412.37

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2022)05-0041-04

0 引 言

随着国民经济的发展, 城乡一体化和城市化进程的加快, 我国城镇化率已经超过 60%, 社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分发展之间的矛盾。与此相应, 公众对道路品质的要求已经从单一的交通功能转变为多样化的综合化需求, 其中包含功能完善、开放共享、活动舒适、空间宜人、文化彰显等^[1]。

2013 年《国务院关于加强城市基础设施建设的意见》(国发[2013]36 号)中指出, “城市交通要树立行人优先的理念, 改善居民出行环境, 保障出行安全, 提倡绿色出行”。中共中央国务院在《关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》中指出, “推动发展开放边界、尺度适宜、配套完善、邻里和谐的生活街区”、“树立‘窄马路、密路网’的城市道路布局理念”。2021 年长沙市为贯彻落实“四精五有”建设标准, 提升城市建设品质, 构建以人为本、充满活力的城市街道空间, 由长沙市住建局、资规局、城管执法局联合发布《关于进一步加强“精美街道”规划建设管理工作的通知》(长住建发[2021]25 号), 对“精美街道”的总体规划、整体设计、统筹实施、一体化管理等方面提出了具体要求。

街道是城市最基本的公共产品, 是城市居民关

系最为密切的公共活动场所, 也是城市历史、文化空间的重要载体。城市道路、附属设施和沿线建筑等诸多元素共同构成了完整的街道空间^[2]。活动的行人、运动的车辆、流动的空间共同构成了各具特色的街道生活。随着人民需求的不断提高, 以往片面注重机动车通行的道路已经越来越难以满足居民对于街道生活和社区归属感的向往, 迫切需要推动道路向街道进行“人性化”的转变^[3]。

1 设计理念与导向思考

道路到街道的转变, 是一个观念与实践系统性升级的过程, 是一项从规划、设计、建设到管理全过程升级的工作。打造完整街道需要规划、交通、建筑、景观协同设计; 需要城市道路、建筑前区、建筑界面、附属设施协同建设; 需要资规、住建、城管执法、交通运输管理部门协同监管, 如图 1。

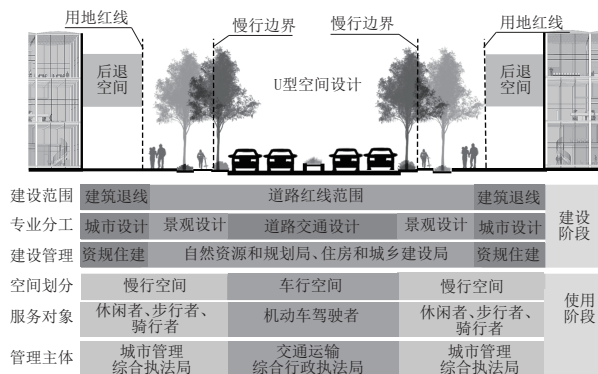


图 1 街道空间简图

收稿日期: 2021-09-24

作者简介: 李书铖(1984—), 男, 硕士, 高级工程师, 从事市政工程设计工作。

1.1 认知升级

(1)实现从“城市道路”到“人文街道”的转变。城市道路规划、设计、管理的思路要从“以车为本”转变到“以人为本”,努力打造慢行优先、步行有道、骑行顺畅、过街安全无障碍街道。

(2)实现从“道路红线管控”到“街道空间管控”的转变。打破道路红线管控思维,将管控范围进行延展,统筹考虑城市道路、建筑前区、建筑界面、附属设施构建的全要素空间。

(3)实现从“单一工程性设计”到“整体环境空间塑造”。突破单一割裂的提升交通功能、景观绿化、风貌改善的工程设计思维,整体营造U形空间一体、功能复合、活动舒适、空间宜人、全龄友好的街道环境空间^[4]。

(4)实现从“各自为政”到“一体化协同监管”。按照“政府主导、公众参与”的原则进行监管。打破部门管理界限,建立资规、住建、城管执法、交通运输管理部门的联动机制,实现联合审查、联合监管。

1.2 理念与导向

(1)安全有序的街道

在街道空间内,协调人与车时间和空间的路权关系。首先保障行人路权,步行空间宽敞、畅通;保障非机动车行驶路权,骑行网络完整、连续、便捷;保障机动车路权,交通组织合理,通行有序。

(2)低碳智慧的街道

集约利用街道空间资源。适当缩小交叉口红线半径,节约用地,同时街道空间分配可分时段设置弹性空间,提高其使用的灵活性。

倡导绿色出行。应将步行通行放在首位,其次是公共交通,再次是非机动车通行。

提升街道绿化品质,突出生态效益。协调景观与活动需求,合理提升街道绿量。应用海绵城市建设理念,对雨水径流进行有效控制,提升道路空间韧性。

打造智慧街道。智慧辅助出行,普及智能公交,促进智慧慢行,协调停车供需。实现智能监控,提高信息传播有效性。设置智慧设施,引导智慧街道空间智慧管理。

(3)活力特色的街道

展现时代风貌,延续历史传承。增强街道空间的复合功能,形成连续的积极界面。街道空间环境设计注重形成丰富的形象,展示地区特征。依托街道传承城市物质空间环境,延续历史特色与人文氛围。

2 长沙市解放路空间品质提升项目概况

2021年4月,长沙市人民政府办公厅印发《长沙市“城市精致管理年”实施方案的通知》,着力建设“四精五有”的品质长沙。解放路便是其中道路空间品提升类重点建设项目之一。

解放路位于长沙市中心,它是这座城市的名片,是长沙日新月异的历史见证,是长沙创新创业、引领时尚的源动力。但是,随着多种城市功能负荷的不断增加,解放路街道空间逐渐变得失序,其空间品质已不能满足居民宜居、宜行的需求。因此,解放路道路空间的品质提升势在必行。本项目研究范围是解放路(湘江中路—车站中路段)的街道空间,道路改造长度4.1 km,主要改造内容为道路空间(机动车道、人行道路面修缮、非机动车道增补)、界面空间、建筑前区、城市家具、景观绿化等,如图2。

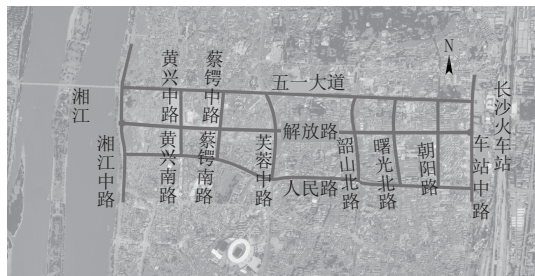


图2 长沙解放路区位图

3 技术路线

解放路空间品质提升技术体系主要包括问题识别、策略研究、提升方案三部分内容。经过对PSPL调研和规划梳理,从问题和目标两个方面着手分析,得出解放路存在交通拥堵和街道空间品质不高的问题,其空间功能无法满足公众出行活动的需求。结合解放路规划定位,借鉴国内外成功案例,指出解放路提质的核心理念是塑造一个融合空间,力求实现功能复合、活动舒适、空间宜人和全龄友好的愿景。将核心理念落实到具体工程措施,大致分为道路交通、道路设施、建筑、景观绿化四个专项,再对每个专项进一步细分至单个空间要素,从而构建解放路全要素空间品质提升方案体系,如图3。

4 问题导向与目标引领

4.1 存在问题

4.1.1 交通拥堵

经过调研及交通数据分析发现,解放路存在交通拥堵的问题,其原因有两个,一是交通效率低下。



图3 技术路线图

道路功能定位不明确,本应属于特色型街道和生活型街道的解放路,却过多承担了交通型街道的功能。另外,解放路地块开口多、过街设置频繁、机非混行严重,也影响了车行交通的顺畅。二是公交和慢行体系分担率低。公共交通和慢行交通体系尚不完善,公共交通出行比例不高。非机动车道不连续、不贯通,使用条件差,公众使用意愿不足,致使非机动出行比例低。非机动车道与机动车道外观无明显区分,路权容易被侵占,导致通行效率降低。停车管理不到位,随意停车现象时有发生,从而造成交通局部拥堵。

4.1.2 品质不高

经 PSPL 调研发现,解放路空间体验整体不佳。主要原因一是街道绿量不足、绿化品质不高;二是市政设施与停车无序占用人行道空间,导致步行不畅通;三是建筑前区利用率低,多用于地面停车;四是街道设施缺乏且品质不高;五是街道界面缺乏整体性,建筑立面杂乱、碎片化,店招缺乏有序引导。

4.2 提升目标

本次解放路的品质提升,按照长沙市“四精五有”品质建设的指示精神,以“让街道重新回归城市生活”为目标,期望将其打造成历史与现代相交融、活力与恬静相协调、迅速与缓慢相统一的融合空间。

5 品质提升方案

5.1 明确功能定位,提升慢行体验,推行绿色交通

明晰解放路主要交通功能为次干路,分离过境交通,控制道路机动车交通总量和车速,保障其服务周边地块的基本功能,如图4。道路定位为特色型街道、生活型街道,应控制行车速度(保持现状限速40 km/h),

减小车道宽度;增大非机动车道宽度,有条件时按2.5 m宽设置,条件受限时,不小于1.5 m;满足交通流量需求条件下,减少车道数,用以设置非机动车道,如图5。

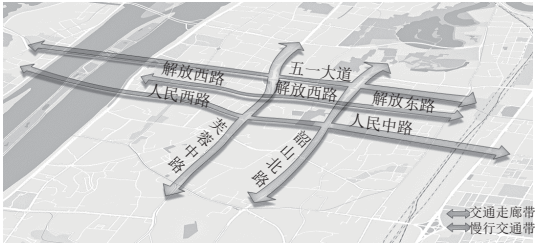


图4 解放路交通功能定位分析图

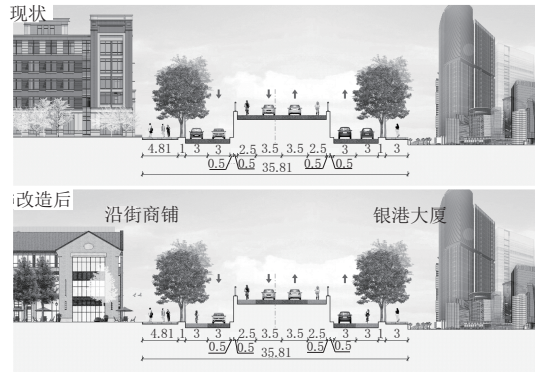


图5 解放路道路改造前后对比图(单位:m)

适当减小交叉口缘石转弯半径,降低转弯车速,减小人行过街距离,提升交通安全;部分路面改造为人行道,增加慢行空间;优化渠化岛及三面坡设计,实现零高差过街。公交车站尽量进行港湾式改造,并将其升级为智能化公交站台。非机动车停车区结合公交站台的布置,便于通行转换。对建筑前区的停车进行优化,对占用人行道、压缩人行道宽度、降低步行空间品质、对儿童不友好的建筑前区停车进行取消,封闭不合规地块开口。

5.2 街道环境舒适、设施便利

(1)增加智能交通设施,提升交通管理水平。增设智慧斑马线、发光斑马线,用以检测人行道等候区行人数量及状态、提升通行效率、提高夜间行人过街安全。增加智能一体化行人信号灯,将人行信号灯、盲道钟、行人闯红灯系统、信息发布系统融合为一体,指示行人安全过街。增加道路事件检测系统,保证路段有序管理。

(2)按照多杆合一方式布置杆件,所有合杆设施避免相互遮挡,独立设置杆件与相邻综合杆间距应大于10 m,且与道路景观向协调。多箱并置,合杆项目采用综合机箱。距离较近的箱柜并排放置,设置于绿化带内。无绿化带的位置,箱体采用彩绘美化。大型变电箱迁移至高架桥下、较宽的绿化带内或迁移

至建筑前区。

5.3 沿街建筑界面空间有序、富有韵律

对现状建筑界面空间进行梳理分类,采取分区分级整治方案。解放路分西、中、东三段,分别为特色商业区、功能生活区、电子数码科技未来产业区,根据区段特性和改造需求不同依次进行重点改造、经济微改造和特色改造。

对重要路口、重要街区主视觉焦点较差的立面进行清理,设计展现现代城市商业街区文化风貌。对于街区内主要建筑立面进行清理、规整后,再对其外墙及空调设备进行二次美化,改造包装设计,分段统一建筑风格、色彩、材质,增强文化性与时代感。对底商及沿街商户的商业招牌统一设置,力求整体化,并拆除违章广告牌。

5.4 怡享生活,激发空间活力,满足各类活动需求

提供满足各类居民活动需求的场所与设施,使其成为优美整洁的活动街道。提升街道活力,打造包括文艺新村和育才学校在内的8个公共空间节点,以商业外摆空间及街头广场作为商业的延伸,提升街道空间生活气息。沿街打造1.5~2 m宽的绿化带,增加街道绿量。在人行道范围内对影响行人行走的障碍物进行移除;采用隐形井盖,优化盲道线形,使路面整洁有序。统一车挡石材质、规格,保持全线景观风貌一致。优化街道家具满足商业需求,融入城市文化整体更新城市家具,匹配解放路不同区段的功能定位,如图6所示。

6 结 语

总之,道路作为城市的骨骼,人类活动的重要场所,其定位应该重新审视。道路的功能应从片面注重机动车通行向满足公众“人性化”需求方向转变,即

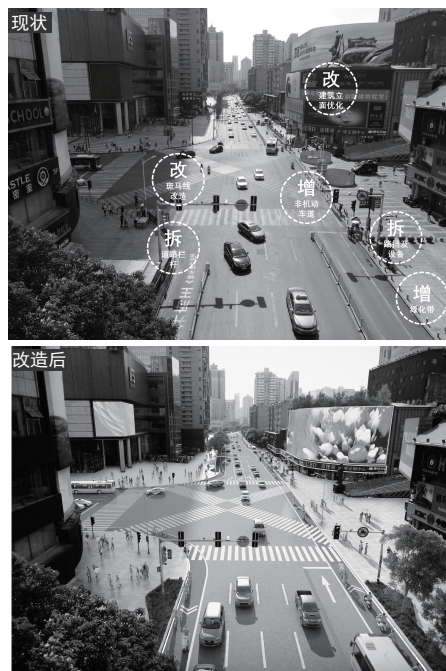


图6 解放路与黄兴路交叉口改造前后对比图

实现道路到街道空间的认知升级。街道空间的打造需保障行人、车辆各行其道、安全共享;应能为公众提供开放、舒适的空间环境;应能展现地方环境特色,传承历史文脉;需倡导绿色低碳出行,提高街道环境的生态性;并应提高出行环境和设施的信息化水平,以提升街道管理水平。

参考文献:

- [1] 覃国添,梁立雨. 品质交通解读与深圳实践——以深圳市福田区街道品质提升为例[J]. 城市交通, 2019, 17(2): 54-61.
- [2] 庄少勤,谢峰. 上海市街道设计导则[M]. 上海:同济大学出版社, 2016.
- [3] 陈婧佳,张昭希,龙瀛. 促进公共健康为导向的街道空间品质提升策略——来自空间失序的视角[J]. 城市规划, 2020, 44(9): 35-47.
- [4] 郭敏. 从“城市道路”到“城市空间”——兰州市城市道路品质提升的探索[J]. 建筑设计管理, 2018, 35(12): 82-84.

(上接第33页)

通过精细化设计,可挖掘道路潜能,提升交通安全,美化城市环境,达到缓解和疏通城市交通的效果。

参考文献:

- [1] 王伟,过秀成. 交通工程学[M]. 南京:东南大学出版社, 2011.
- [2] CJJ 152—2010, 城市道路交叉口设计规程[S]. 北京:中华人民共和国住房和城乡建设部, 2010.

- [3] GB 50647—2011, 城市道路交叉口规划规范[S]. 北京:中华人民共和国住房和城乡建设部, 2011.
- [4] T/CTS 4—2021, 道路交通发光地砖[S]. 北京:中国道路交通安全协会, 2021.