

城市小街巷改造设计总结

莫健, 沈伟

(杭州市城建设计研究院有限公司, 浙江杭州 310001)

摘要:结合杭州市上城区的背街小巷改善工程,总结了旧城区的小巷改造设计工作的特点,供今后的旧城区改造参考。

关键词:旧城区;小街巷;改善设计

中图分类号:412.372 **文献标识码:**A **文章编号:**1009-7716(2006)02-0024-03

0 前言

杭州自古繁华,具有悠久的历史和浓厚的人文环境,她的每一条小街、小巷都有着自已的历史,有着自己的与众不同的故事,反映出历史的变迁,漫步在这些小巷中,能够感受到在时空中的穿梭,令人产生无限的回忆与遐想。然而,对于现代都市中生活的人们来说,居住在这些小巷中也有着诸多的烦恼,比如基础设施不配套,路面崎岖不平,夜晚路灯昏暗甚至没有路灯等等。这些都影响了人们生活水平的提高,与杭州这样一个以风景优美而著称的城市也是不相适应的。

为了解决这些问题,提升杭州市民的生活品质,体现出“住在杭州”的吸引力,杭州市今年大规模开展了背街小巷改善工程,针对市区内数百条小巷的不同情况,进行改善。包括道路平整、增设路灯、绿化、架空线的上改下,截污纳管、改善交通与停车条件、增加小的公共空间让人们有交流的场所等等。结合我院在改善工程中承担的设计工作,现总结一些经验,供今后的旧城小巷改造参考。

小巷改善工程有别于大规模的旧城改造运动,那种大肆拆迁破坏的做法已经被人们反思,相反,小巷改善工程力图在保护现有建筑风格和街区格局的情况下,改善当地群众的居住条件和出行条件,使其安居乐业,构建和谐社会。

老城区的小巷改善工程与普通市政道路建设相比有自身的特点,主要表现在:

- (1) 现有市政基础设施严重不能满足要求;
- (2) 改造工程量相对较小,一般不涉及拆迁;
- (3) 路幅较窄,导致管线排列困难;

(4) 施工时作业空间小,周边交通组织困难。

小巷改善工程的范围主要是指路面宽度一般不超过10 m,没有人行道,或人行道宽度 <2 m的道路,也包括了一些城市支路。这些街巷最窄的如横饮马井巷,总宽只有2.2 m。较宽的街巷也不过10 m左右宽。针对这些情况,笔者作为设计方,从细处着手,体现人文关怀,以提高居民的生活质量为核心。具体设计中,主要从以下几个方面考虑问题。

1 设计前的准备

设计前主要工作包括搜集相关资料;居民需求调查和听证;明确小巷的功能,并对其分类;然后分别按要求设计。

由于历史原因,很多小街巷的资料相当缺乏,有些管线甚至只能通过现场踏勘,掀开井盖判断识别。因此前期的准备工作耗时长,即使如此,很多实际施工开挖时,也会发现设计与现场的区别很大,因此在设计中要考虑留有余地,便于现场调整。

居民需求调查和听证是非常重要的,作为街巷生活的主体,居民的需求应该是放在首位的,城市理式是城市居民在潜意识中共同遵循的精神的存在方式,设计师的工作要被城市居民所认识,就必须直接面对居民的需求,与居民多沟通。重视居民的日常生活和休闲的意义。在上城区的小巷设计中,是通过公示设计方案,召开听证会等方式进行的。同时,通过街道居委会搜集居民的反映。

在设计中,根据反馈意见和建议,调整了设计内容,增加了原先没有列入计划而沿街居民强烈要求改造的街巷,数量约占总数的10%,暂缓了部分意见不一的街巷,待讨论成熟后再实施。

2 道路工程设计

道路工程主要是路面的处理,分几种情况:

收稿日期:2005-08-03

作者简介:莫健(1974-),男,江苏镇江人,工程师,从事城市道路设计工作。

第一种情况是现状路面较好,且不涉及埋设管线,仅刨去面层后加铺一层细粒式沥青混凝土,如果是水泥混凝土路面则不进行处理。

第二种情况是路面破损严重,或埋设管线需要,开挖了大部分的路面,这些路面采用新建路面结构。

第三种情况是考虑景观需要,对一些特色类街巷采用透水青砖或者青石板路面,与街巷的古朴的风格一致。

道路线形基本都保持原状,除非遇到违章建筑,都不涉及拆迁问题,杭州城市相对比较平坦,高程上基本上也不存在什么矛盾。

3 交通组织设计

交通组织的设计是这次街巷改善工程的一个设计重点,如何在较小的工程量的情况下,挖掘现有路网的潜力,解决好目前杭州“行车难”和“停车难”这“两难”问题是思考的重心。

行车难和停车难是现代都市的一大弊病,要解决这“两难”问题,除了传统思路的扩建主次干道路,修建停车场外,完全可以通过小街巷来消化部分压力。打个比方说,主次干道是人的大的动脉、静脉,而小街巷就象毛细血管,毛细血管不通畅,动脉静脉也就堵死了。

现有的小街巷,存在着路幅狭窄,缺乏必备的交通标志标线,行车状况混乱等局面,早晚高峰时间,进出的车辆往往堵在一起。晚间,靠近居民区的车辆则沿路边胡乱停车,影响了道路的正常通行。无法起到“通”、“达”的功能。杭州城还极度缺乏贯通大部分市区的支路级的道路。由此也造成了主路的压力过大,全市交通拥挤的状况。虽然杭州加大了对主干道路的建设力度,但还是有力不从心的感觉,在这种情况下,疏通小街巷,减轻主路压力也是解决问题的另外一个方向。

为了达到这个目的,我们对现有各街巷的交通情况分类分析,结合交警意见,主要作了以下交通组织方法:

(1) 有条件的道路,打通交通瓶颈。如建国南路,在和各方面协商后,拆除了物资回收公司的一栋房子,将建国南路车行道由5 m左右拓宽到12 m,顺畅了望江门一带的交通。又如吴山路,南端为丁字路口,面对停车场,考虑到其东西两侧均为主干性的单行道路:延安路和浣纱路,我们建议取消停车场,将吴山路向南延伸到开元路,并将该段道路定为双向行车,可以减少车辆因上述两条单行道路而绕

行的距离。

(2) 一般道路,可以结合地块情况,采取设置单向通行,单侧停车的模式。单向通行有很多优点,如路口冲突点少,通行能力大,车流向一个方向行驶,利于行人过街安全等,其缺点是加大了车辆的绕行距离,由于小街巷间的距离相对较小,因此对司机来说是可以接受的,这样,既能缓解停车难,又兼顾了交通的可达性。

(3) 小区出入性的道路,如大学路社区主干道,是该小区唯一的主干出入口,原来仅4~5 m宽,现场踏勘后,建议将路南侧花坛后退,拓宽道路2 m,并且严禁沿路边长时间停车,较好地缓解早晚高峰时车辆的拥堵。对于一般小区内的道路,可以只允许晚间停车,划定时间为晚6:00~早8:00。

(4) 对周边有地下停车场而未充分利用的,不应占用周边路面资源,即使设有路边停车条件的,也暂时不设停车位,而是诱导其进入地下车库,如国货路,因临近解百和元华两个大型商场的地下停车库,虽然路面宽,也有逛商场的顾客的停车需求,但是,商场的地下停车库一直没有饱满,因此路面还是不设停车位,以利于道路通畅。

(5) 对于有夜市的道路,比较特殊,象吴山夜市所处的惠兴路、仁和路,周边有饭店和机关,停车的需求也很大,只能考虑白天停车,晚间封闭交通,需要设置完善的标志牌,说明该路段可供停车的时间。

(6) 对过于狭窄的小区道路,如直饮马井巷、横饮马井巷,只有2~3 m宽,除了特殊情况,如抢救病人、搬家。一般应禁止车辆进入。

对于停车位的收费问题,也要区别对待,一般在商业区的,如商场、饭店附近的车位,可以考虑设咪表,统一收费。对于居民区内的车位,一般考虑不收费,否则居民意见会很大。

4 管线设计

旧城区的城市结构不尽合理,主要是公共卫生问题,很多地块连基本的雨污水系统都缺乏。自来水等管线随处乱埋,走线随意,浪费了本来就狭窄的道路地下空间。原有的管线资料缺乏,很多需要现场对每个井逐个掀开井盖,测量其高程。另外,根据要求,对于小巷的架空线,有管位的,应安排“上改下”,避免蜘蛛网一般的架空线影响视觉效果。

针对这些情况,设计考虑分类处理的一些原则:

(1) 对于有“上改下”要求的,尽量安排管位,由于街巷中的管径一般较小,污水在D300以下,电力

管甚至 D100 以下,因此可以不按常规排列管位。只要满足最小间距即可。对实在无法满足的一些标准,可以因地制宜,从保证安全运行的角度出发,设计方案。

(2) 对沿街面的截污纳管,如果车道不改造,则在人行道下埋设截污管道,再接入现状污水井。

(3) 由于老城区还存在着雨污合流管线,本次改造无法一次性全部改为分流体系,可以分步实施,先分流再合流,有些 2~3 m 宽的小巷无法安排分流需要的两个管位时,则只能采用全流管,在检查井处加篦子。

(4) 老的小巷,居民日常用井水,或在井边接自来水管,往往有石块制的洗衣板,这些很有生活气息的用品如果取消的话,会给居民生活带来不便,因此,设计中应注意类似的细节,予以保留或改善。对洗衣板的上下水适当组织。

5 施工组织

设计要注意与施工的衔接,不同于一般市政道路的建设,小街巷的改造施工条件复杂,主要表现在:施工时作业空间小;周边交通组织困难,部分交通无法中断;影响居民日常生活而引起沿线居民的反对等,因此设计应考虑便于施工,工期短的方案。同时要考虑到施工期间的交通组织。对于处在同一个区块的几条道路,要合理安排施工顺序,避免同时开工。如吴山路地处解放路百货商店旁边,该商店即要求“五一”黄金周期间不要施工,以免影响其销售,这些在设计时都要考虑。

6 景观立面设计

杭州市的背街小巷改善工程对特色类的街巷是单独委托立面设计的,达标类的则结合市政设计一并进行,从市政配套的角度出发,笔者认为,立面设

计应采用与步行相协调的尺度,通过小巷来营造一种更具有亲切感的宜人的城市公共空间,而不是宏伟的纪念性的风格。舒适宜人的街道就要有可感知的空间,躲在汽车里的人对街道空间的体验是无所所谓的。当街道越来越宽时,空间的可感知程度就越来越小。而小巷则相反,在注重了形态设计上的区域特征,可以获得更亲切的感觉。

从这一点出发可以看出,绿化已不是景观设计的重点,相反,小的街巷中的有限空间不应该被冷冰冰的绿化占据,为街坊、邻里提供交流的小空间是最重要的。当我们回想起小时候的天井中,几家人家一起在夏夜里纳凉、聊天的时候,就仿佛感觉有谁拨动了我们很久未曾被人拨动的心弦。因此景观及立面设计也应从这点出发。

绿化的树种选择也是应注意的,尽量以落叶树种为主,不宜选择长绿的树种,这样可以保证居民冬季晒太阳。

街巷两旁还应该保留一下小商业,这些小店可以满足推行步行交通方式的需要,即十分钟步行即可到达舒适生活,这种混合功能模式曾经是传统城区的特色。为此,在设计中,还应考虑沿街商铺(特别是小吃店)的截污纳管。

7 小结

总的来说,通过背街小巷改善工程,努力创造一个最佳的人居环境是需要达到的目的,我们说城市是美的,并不仅仅意味着有一些美好的公园和高楼,而是说城市的整个环境乃至最琐碎的细部都应该是美的。

参考文献

- [1]张斌,杨北帆.《城市设计与环境艺术》[M].天津:天津大学出版社.
- [2]日本土木学会.《道路景观设计》[M].北京:中国建筑工业出版社.

上海港跃居世界第一大货运港

上海港已跃居世界第一大货运港。上海市港口管理局昨天公布正式统计数据,2005年上海港货物吞吐量累计完成4.43亿吨,比2004年增长16.9%,超越新加坡港约2100万吨,成为世界第一大货运港。

上海港集装箱吞吐量继续大幅攀升。2005年上海港累计完成集装箱箱量达1808.4万标准箱,增长24.3%,约占全国规模以上港口集装箱箱量的25.9%,居香港、新加坡之后继续稳居世界第三位。其中,12月洋山一期码头完成17.4万标准箱。

(上海市老科协土建委组稿)

• 短讯 • 长达4 km 的上海地铁1号线“北北延伸段”将于2007年上半年开通。届时,地铁1号线北延伸段将从共富新村站起继续向北延伸到富锦路,地铁运营有限公司客运一分公司将接管3个车站和1个停车场。