

广州市南沙区城市道路全要素品质化提升设计

——以海滨路为例

吴婷婷

(广东省冶金建筑设计研究院, 广东 广州 510080)

摘要:南沙区是广州市新成立的行政区,也是中共中央政治局审议通过的新自贸区,将建设成为以国际航运、贸易、金融为中心的高水平国际化城区,城区道路设计时需建立更精细的设计管控模式。文中以南沙区海滨路全要素品质提升工程为例,通过转变设计理念,将道路空间资源更多地供给行人,将单一、乏味的独立街巷改造成为可持续的“干净、整洁、平安、有序”的高品质城市道路,开启城区道路多元化新时代。

关键词:城市交通;市政设施;高品质提升

中图分类号:U412.5

文献标志码:A

文章编号:1671-2668(2018)03-0033-04

随着中国经济的高速发展和社会的不断进步,人们对生产、生活场所的要求越来越高,更注重全要素、高品质、高标准,市政道路建设宗旨逐渐由“功能”转向“品质”。南沙区是广州市的新城区,也是中共中央政治局审议通过的自贸区,作为高水平的国际化城市和国际航运、贸易、金融中心,其将成为广州的“城市副中心”。如何在城区道路设计时建立精细化管控模式,加强道路品质设计,对于为南沙区市民提供全要素、高标准、高品质的城市生活空间至关重要。下面以海滨路为例,探讨南沙区城市道路全要素品质提升设计。

1 海滨路品质提升设计背景及理念

1.1 项目背景及定位

依据广州市政府关于“各区建设一条市政设施全要素品质化提升示范路”的工作部署,广州市南沙区结合各片区道路情况,秉持“交通畅通、资源节约、环境友好、和谐发展”的设计理念,匠心打造具有新区、自贸区显著特色,“全要素、高标准、全过程”的新型绿色滨海河岸示范性道路。

海滨路是南沙区中心城区南北走向的生活性次干路,位于南沙自贸区蕉门河中心区,沿线主要有逸涛雅苑、蕉门公园、金融大厦、南沙图书馆、市民广场、万达广场、滨海悦城、喜来登酒店等,既是商业街道,又是滨海休闲带,是南沙新区的“都会名片”及“城市客厅”的重要组成部分。南沙区以海滨路丰泽东路至蕉门横街约 2 km 路段作为全要素品质化提升示范段(见图 1)。



图 1 南沙区全要素品质化提升示范路——海滨路

1.2 品质提升设计理念

在海滨路品质提升示范段建设中,坚持“从城市街道到城市空间”的理念,实现“从面向车到面向人、从控红线到控空间、从断层式到一体式”的转变。整合蕉门河景观带、市民广场等公共空间和金融大厦、万达广场、喜来登酒店、滨海悦城等建筑的退缩空间,实现城市街道空间的整体设计与重塑,突出南沙的滨水空间格局和自贸商业特色。

2 海滨路全要素品质化提升设计

2.1 杆件合理优化

原道路由于各类功能杆体过多(见图 2),影响道路美观,使视野过于凌乱。示范路设计方案通过



图 2 原杆件过多

集约式方法,采用“多杆合一”(见图3)的方式进行整合,原则上仅保留红绿灯杆、路灯杆,减少设施对城市道路的占用。即在符合规范且不影响功能使用的情况下,将多个标志牌进行合杆处理,使道路界面更清晰。



图3 多杆合一

2.2 树池边线无缝连接

提升改造前,树池及绿化带原有石材高出人行道面,形成绿化与行人的分隔(见图4)。提升改造设计时,通过降低侧石,使绿化与道路周边环境无缝连接,减少障碍及分隔,拓宽景观视野(见图5)。



图4 原树池高于人行道



图5 提升后树池与人行道共面

2.3 圆弧侧石精细化

渠化岛和调头车位的弧形侧石在加工前,先由专业厂家技术人员现场测定每个圆弧的弧度并制作交工图样,用电脑形成3D效果图,测定圆弧的所有数据,保证平滑度统一。利用轻质材料加工模型,做预拼装,对细部接合发现的问题进行调整,在厂家定做加工完成后再运到现场预拼装,并与样品对比,使其符合相关数据和平滑度要求。

2.4 障碍物利用

水阀外露且生锈残旧(见图6)会影响道路整体容貌。提升改造设计时,采取艺术化手段对其进行提升整治,将其与家具功能相结合进行设计,即将顶部设置成可打开功能,在不影响使用的前提下,既能起到遮隐作用,亦能供行人休憩使用(见图7)。



图6 水阀外露锈蚀



图7 提升后水阀隐蔽利用

2.5 桥底空间利用

进港大道桥底东面空间没有得到充分利用,缺少照明,桥底杂乱不堪,夜间出行存在安全隐患(见图8)。对桥底、桥身作涂装处理,桥底壁面涂鸦,并补充夜间照明,增加休憩阶梯台阶,使凌乱的桥底空间得到充分提升(见图9)。



图8 原桥底杂乱



图9 桥底景观提升

2.6 小转弯半径

交叉口的小转弯半径设计,可降低转弯速度过

快带来的事故风险,使车辆通行更有序、行人过街距离更短更便捷,同时使交叉空间更有活力、土地更节约。在人流密集的双山大道路口、工商局配套路口、蕉门横街路口设置小转弯半径降低车速,并结合人行道红绿灯、增加语音提示的方式改善通过道路的便捷性与安全性。其中双山大道路口与蕉门横街路口采用划线形式试行小转弯半径(见图10)。

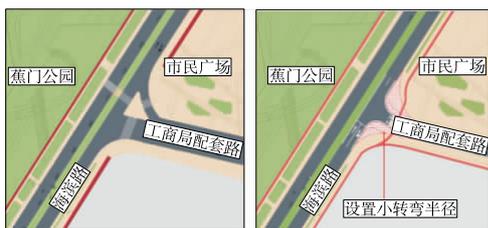


图10 小半径路口

2.7 道路变截面

通过调整道路断面,增加临时停车位及路侧停车带,优化交通组织,方便市民驾车出行。在蕉门公园的万达广场段及金融大厦段增加路侧停车带,而万达广场有临时停车卸货需求,相应设置临时停车卸货车位,减少停车对交通的影响(见图11)。

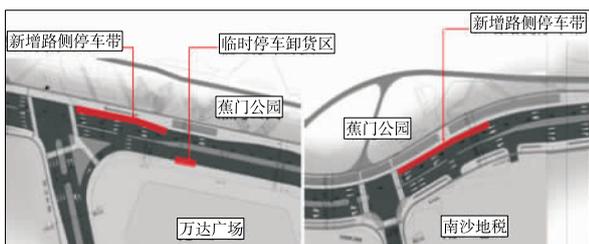


图11 临时停车带

2.8 城市标识系统

从“路标、科普、导引”上对海滨路的标识系统进行完善设计,造型上融入南沙滨海、自贸区等元素,采用木纹、铁锈及缤纷的色彩力求凸显南沙特色,将其作为一个既能满足标识功能需求,也能作为特色城市雕塑来观赏的道路配套来设计,进一步提升道路整体风貌(见图12)。



图12 城市标识系统

2.9 抬高式过街

车流量相对较小、以慢行交通为主的支路汇入主、次干路时,交叉路口宜采用连续人行道铺装代替人行横道。在路口保持人行道铺装与标高连续,通过抬高或斜坡形式保证人行顺畅,以降低机动车通过交叉口的速度,保障行人安全,方便行人过街(见图13)。



图13 抬高式过街

2.10 彩色斑马线

海滨路示范段的人行横道斑马线按照规范规定保留白色标线,在白色标线之间增设彩色标线,与白色标线一起组成色彩斑斓的彩色斑马线,为城市增添活力,既满足规范要求,又更加亲民和多彩,提高人行横道的识别度,提示司机自觉在斑马线前减慢车速,对“低头族”行人也能起到提醒作用。行人被其色彩图案吸引而纷纷走斑马线过马路,使行人、车辆更安全。

2.11 围墙景观提升

现状海滨路附近楼盘的围墙破损、锈蚀、残缺(见图14),同时造型呆板,欠缺美感,与道路景观定位有较大差距。



图14 原小区围墙

海滨路改造中对围墙注入新的生态元素,丰富绿化层次,增强南沙自贸区立体绿化和艺术效果。根据海滨路的日照环境特性,绿墙用10多个花卉品种进行装饰(见图15)。这些花卉品种都是喜光、适应力强的植物,提升后的绿墙同时具有“吸尘、消音、美化环境”的作用。



图 15 绿化景观围墙

3 结语

通过海滨路全要素品质化提升设计,体会到现阶段城市道路建设的根本目的是实现人和物的顺畅流动,实现“以车为本”到“以人为本”的转变。通过对道路红线内外的统筹,将关注对象从单纯路面拓展转变到两侧界面的街道空间整体;突破既有的工程设计思维,突出街道的人文特征,塑造特色鲜明的整体空间景观环境。归根结底,就是要回归到“以人为本”的宗旨,以“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展观念不断提升城市环境质量、人民生活质量和城市竞争力。

参考文献:

[1] 聂德顺.城市道路空间与建筑功能的冲突与统一[J].科技信息,2009(17).

[2] 王世福.城市特色的认识和路径思考[J].规划师,2009(12).

[3] 广州市住房和城乡建设委员.广州市城市道路全要素设计手册[Z].广州:广州市住房和城乡建设委员会,2017.

[4] 广州市住房和城乡建设委员会.广州南沙新区市政基础设施技术指引[Z].广州:广州市住房和城乡建设委员会,2017.

[5] 谢洵.城市道路空间环境品质化提升的设计与探讨:以广州市越秀区沿江路道路环境提升为例[J].城市建筑,2017(6).

[6] 王一,卢济威.城市更新与特色活力区建构:以上海北外滩地区城市设计研究为例[J].新建筑,2016(1).

[7] 杨贵庆,赵力生.创新型城市道路交通特征及其对社会交往的作用:基于2个Cambridge城市案例的分析[J].上海城市规划,2012(2).

收稿日期:2017-11-27

(上接第 32 页)

[14] 郭锐欣,毛亮.特大城市出租车行业管制效应分析:以北京市为例[J].世界经济,2007(2).

[15] 新浪上海调查:近半数网友认为若专车太贵将会弃用[EB/OL].2015-08-06.

[16] 吴迎新,陈笑弟,郭心如,等.关于价格规制的思考[J].中国物价,2008(12).

[17] 王小芳,赵宇浩.中国网约车规制政策述评[J].长安大学学报:社会科学版,2016,18(3).

[18] 李立娟.网约车司机监管来了[J].法人,2016(10).

[19] 侯登华.网约车规制路径比较研究:兼评交通运输部《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法(征求意见稿)》[J].北京科技大学学报:社会科学版,2015,31(6).

[20] 姜宁.从网约车发展看政府管理模式创新[J].中国党政干部论坛,2016(5).

[21] 侯登华.网约车的相关争议及其监管建议[J].党政视野,2016(3).

[22] 樊建强,童夏.高速公路行业价格规制模型构建及应用[J].价格理论与实践,2014(7).

[23] 郭庆.价格规制在规范垄断行业收入中的作用[J].东岳论丛,2006(2).

[24] 金玉国.行业工资水平与垄断程度的定量测度[J].统

计与决策,2001(2).

[25] 李闻.行政性垄断与职业群体收入[J].求实,2001(6).

[26] 成思洁.武汉市出租车行业价格规制现状、问题及对策研究[J].现代商业,2015(7).

[27] 韩贺洋.城市公交价格规制研究[J].安阳工学院学报,2015,14(3).

[28] 晏克非,虞同文.打车软件背景下的出租车属性定位及其发展研究[J].交通与港航,2015,2(3).

[29] 王静.中国网约车的监管困境及解决[J].行政法学研究,2016(2).

[30] 唐清利.“专车”类共享经济的规制路径[J].中国法学,2015(4).

[31] 杨星星,陈幽燕,王勤原,等.新规视野下政府对网约车的监管研究:以北京市为例[J].法制与社会,2016(22).

[32] 江必新.行政规制论丛[M].北京:法律出版社,2013.

[33] 陈越峰.“互联网+”的规制结构:以“网络约车”规制为例[J].法学家,2017(1).

[34] 饶常林.公用事业政府管制及其改革:以北京市出租车业准入管制为例[J].北京科技大学学报:社会科学版,2006,22(4).

收稿日期:2017-10-31