

## 城市更新视角下生活型街道公共空间设计研究

李阳, 周镇涛, 万梓宇

重庆市市政设计研究院有限公司 重庆

**【摘要】** 本文通过对国内外生活方式街道公共空间的优秀案例和重庆主城区生活方式街道公共空间现状的研究和比较, 发现目前存在的问题, 提出街道公共空间的改造策略和建设管理机制建议, 为重庆生活方式街道空间的改造提供一些技术参考。

**【关键词】** 城市更新; 生活风格街道; 公共空间; 人性化与精细化

### Research on Public Space Design of Living Street from the Perspective of Urban Renewal

Yang Li, Zhentao Zhou, Ziyu Wan

Chongqing Municipal Design & Research Institute Co., Ltd. Chongqing

**【Abstract】** By studying and comparing the excellent cases of public space of domestic and foreign life style streets and the current situation of public space of life style streets in the main urban areas of Chongqing, this paper finds the current problems, puts forward the transformation strategies and construction management mechanism suggestions of public space of streets, and provides some technical references for the transformation of life style street space in Chongqing.

**【Keywords】** urban renewal, life style street, public space, humanization and refinement

#### 1 生活型街道概念

生活型街道通常位于城市中心地区, 周边以居住用地、公共管理与公共服务用地、公用设施用地为主, 主要服务本地居民、企业工作者, 主要业态为零售、餐饮等中小型商业以及社会公共服务设施(诊所、菜市场、学校、理发店等)。

#### 2 国内外研究进展

##### 2.1 国外研究进展

西方国家关于城市街道空间景观的理论和相关著作很多: 芦原义信在《外部空间设计》<sup>[4]</sup>和《街道的美学》<sup>[5]</sup>中研究了街道空间尺度; 柯林·罗在《拼贴城市》<sup>[1]</sup>中指出通过拼贴的方法将城市与过去的历史记忆进行拼接融合; 迈克尔·索斯沃斯和伊万·本·约瑟夫在《街道与城镇的形成》<sup>[2]</sup>中强调行人、低速车辆、休憩空间共同分享一个街道空间。

##### 2.2 国内研究进展

国内对街道公共空间的改造设计有相对完整的认识: 刘东洋在《街道的挽歌》<sup>[6]</sup>中探讨了街道形态与活力之间的关系; 贺璟寰在《城市生活性街道界面研究》<sup>[7]</sup>中提出空间要素构成与设计改造的策略; 沈磊、孙洪刚在《效率与活力》<sup>[3]</sup>中明确了在街道结构和形态属性下, 如何规划设计城市街道空间。国内一些大城市逐步出台街道设计导则, 如上海市的《上海市街道设计导则》、北京市的《北京街道更新治理城市设计导则》、广州市的《广州市城市道路全要素设计手册》等。

#### 3 现状问题分析

##### 3.1 非机动车和慢行步道缺失

由于重庆特殊的山地地形, 老旧的道路规划基本未考虑非机动车及慢行道区域。

随着共享单车和共享电瓶车增多、外卖行业兴起等诸多原因, 目前重庆很多人行街道空间已划有

作者简介: 李阳(1992-)女, 四川绵阳, 工学硕士, 中级工程师职称, 主要从事风景园林规划与设计、公共空间设计、城市更新、绿道建设等工作。

周镇涛(1993-)男, 四川成都, 本科, 助理工程师职称, 主要从事景观设计工作。

万梓宇(1980-)女, 四川, 本科, 正高级职称, 主要从事风景园林规划与设计、公共空间体系重构与场所营造、城市更新、绿道建设、生态修复、城市蓝绿生态设施改造等工作。

固定的非机动车停放区域,但与之矛盾的是没有安全通畅的非机动车道,这一需求忽略直接导致机非交通冲突,埋下极大的安全隐患。

### 3.2 空间规划待优化

生活型街道各功能空间未统筹规划,导致街道杂乱无章,如建筑前商品堆积范围过大占据行走空间,垃圾设备到处乱放显得脏乱等。

生活型街道设施带是激活市民活动的重要空间,但大部分街道设施带仅用作车辆停放或绿化,未将街道元素集约统筹考虑,街道功能单一、空间凌乱、服务能力低下,不能起到聚集市民社交、提升街道活力的功能。

### 3.3 路口人行过街或岔路口未做优化处理

许多街道存在路边停车的情况,导致人行过街视线受阻,特别在无信号灯的过街区域并未做相应的优化措施,存在人车冲突危险。

### 3.4 街道设备智能化和生态化不足

街道设施集约程度不足,如多杆合一、多箱合一,导致街道界面杂乱;智能监控设备、智能公交亭、智能导视牌未普及等问题。

绿化带缺失或种植生态性考虑较少;铺装生态性不足,对雨水径流控制不足。

### 3.5 设计元素不人性化、风格不统一

大多街道城市家具为成品采购,并未充分考虑材质尺寸的舒适性,甚至不少老旧街道出现城市家具破损或者缺失的现象;街道空间元素未结合街道风格定位进行统一的考虑,各种风格杂糅在一起,导致街道整体性、识别性和品质感较差。

## 4 重庆生活型街道空间打造策略探析

### 4.1 整体空间设计

#### (1) 建筑前区设计

生活型街道沿街商户在不阻碍步行通畅、满足市容要求的前提下,可利用建筑前区进行临时性室外商品展示、绿化装饰、餐饮外摆等,同时应对其使用面积、时间以及设施品质等内容进行规范。

建筑前区以展示橱窗和贩卖窗口为主,仅需满足驻足观赏和购买需求,建议宽度1米以下;室外商品摆设展示和少量外摆区域时,建议宽度为1.5-2米时;当有特色餐饮街道或小型集市需求时,建筑前区达3米以上或结合建筑退距空间统一考虑。

#### (2) 通行区设计

街道通行区包括非机动车道、步行道、路口与过街区域,这些区域不予其他活动区域共用,应保证安全性、通畅性和无障碍人性化。

#### ① 非机动车道设计

除交通为主的快速路和城市干道,其余城市道路应根据实际坡度、道路宽度等情况设置独立非机动车道。道路车流量较大时,为避免机非交通冲突,应通过绿化或者栏杆等方式对机动车道与非机动车道进行硬质隔离。单向非机动车道宽度不低于1.5米,双向非机动车道宽度不低于2.5米。非机动车道铺装形式应区别于机动车道,包括采用独特的地面标识、标线、彩色铺装或者其他独特材料等方式,提醒机动车避让非机动车道。

#### ② 步行道设计

条件极限仅起联系前后街道空间的区域,建议宽度可低至2米;根据人流量从小到大,临积极街墙界面人行通行区最低宽度3米-4米;街道空间充足且人流量较大地区,如公交车站、轨道出入口和商业大楼外等,步行区域宽度可为5-6米且视情况相应加宽。

#### ③ 路口设计

车流量较小的支路汇入主次干路或地块内部道路交汇时,交叉口宜通过抬高、斜坡形式或连续的人行道铺装,以此提醒车辆减速且保持人行通畅,路口抬高与人行道保持统一标高处,应沿车行方向设置车档,保证人行道行人安全;通过标志系统、信号灯提示人行注意车辆,控制车辆出入。

支路设置路边停车区时,交叉口可适当收窄,减少人行过街距离,增加过街安全性。

路口鼓励增设非机动车专属过街通道、增加非机动车信号灯、增加非机动车优先等待区域,保证机非流线互不冲突。

#### ④ 过街设计

除交通性干路以外,其余道路合理控制过街间距,提供便捷、安全的就近过街方式。

路口过街时,应结合交通信号灯和标识牌,避免人车冲突。道路过街应先保障平面过街设施,对于交通性强的道路过街可采用地下通道或人行天桥等立体过街方式增加安全性。

#### (3) 设施带设计

设施带不应影响通行空间通畅和安全,设施带

形式和设施配置应与街道宽度以及两侧用地功能类型相匹配。

当设施带仅需容纳市政设备箱、路灯、护栏、坐凳、垃圾桶、标识牌等基本设施内容时,设施带建议宽度为0.5-1米;当设施带除基本设施外,还需兼容大型设施、非机动车停车区、候车亭等,设施带建议宽度为1-1.5米;当需兼容售卖亭、候车亭等较大构筑物时,设施带建议宽度为1.5-2米;当有商业外摆区域时,可结合街道宽度适当放宽。

街道空间充足时,设施带可与行道树、绿化隔离带、非机动车停车区、交往空间及各类设施等集约布置,让出更多空间给行走空间,利用节约下来的空间创建一系列的微广场、微公园,可以进一步完善街道服务功能。

#### (4) 节点空间设计

利用生活服务街道的建筑凹地设置口袋公园或者小型广场,通过统筹设计,根据活动需求,提供信息设施、休憩设备、健身等活动设施。

#### (5) 建筑界面设计

建筑改造时,建议保持沿途建筑的材质、色彩、立面样式等元素的统一性。

首先,建筑首层改造是街道界面改造重点,由于是近人空间,建议使用玻璃开窗和木材、石材、清水砖等既有肌理感和色彩感的材质,增加界面的设计感,增加室内外的互动感。

其次,店招、雨篷等元素的设计应注重艺术品质,处理好建筑立面元素及细节的相互关系。一般情况下,形式不宜过多与过于繁琐。在历史文化风貌区的建筑改造应当符合传统文化特色及文化保护规划要求,不得破坏区域整体形象。

#### 4.2 空间元素设计

提供人性化的城市家具,在设施带集约布置座椅、直饮水、自行车摆放区(摆放架)、垃圾桶等人性化设施,布置适当加大密度。元素的设计上考虑人的生理需求和行为特征,材料和尺寸上考虑安全性和舒适性。

植物绿化注重为人服务的需求,鼓励打造可进

入林下空间和草地空间,形成活力区;通过绿化隔离减少交通噪声,提高空间舒适性;植物配置采用具有低敏感性、康健型品种,整体组团保证较好的季相变化。

#### 5 建设管理机制建议

街道空间的设计应是精细化、标准化、全过程的:坚持规划引领和统筹设计,形成一体式、全程化、全方位的把控;建设目标弹性管控,建设阶段弹性管控,建设区域弹性管控,在建设的同时应尽量避免对市民出行产生影响;管理部门协同,明确责任主体和建设维护标准,引导市民介入街道空间环境设计与管理。

#### 参考文献

- [1] 柯林·罗. 拼贴城市[M]. 中国建筑工业出版社, 2003.
- [2] 迈克尔·索斯沃斯,伊万·本·约瑟夫. 街道与城镇的形成[M]. 中国建筑工业出版社, 2006.
- [3] 沈磊、孙洪刚. 效率与活力[M]. 中国建筑工业出版社, 2007. (2) 期刊文章
- [4] 芦原义信.《外部空间设计》[J].城市住宅,2017,24(09):93.
- [5] 芦原义信,尹培桐.街道的美学[J].安家,2012(08):178.
- [6] 刘东洋. 街道的挽歌[J]. 城市规划, 1999(3):61-63.
- [7] 贺璟寰. 城市生活性街道界面研究[D].湖南大学,2008.

收稿日期: 2022年9月15日

出刊日期: 2022年10月24日

引用本文: 李阳,周镇涛,万梓宇,城市更新视角下生活型街道公共空间设计研究[J]. 建筑工程进展, 2022, 2(3): 119-121.

DOI: 10.12208/j.ace.20220092

检索信息: 中国知网(CNKI Scholar)、万方数据(WANFANG DATA)、Google Scholar等数据库收录期刊

版权声明: ©2022 作者与开放获取期刊研究中心(OAJRC)所有。本文章按照知识共享署名许可条款发表。<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



OPEN ACCESS