

现代住区规划建设的几点思考 PDF转换可能丢失图片或格式
， 建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/292/2021_2022__E7_8E_B0_

E4_BB_A3_E4_BD_8F_E5_c67_292157.htm 现代住区规划建设的几点思考 跨入新世纪，随着我们国力的增强和人民收入水平的提高，广大群众改善居住条件的要求越来越高。现代住区的规划建设如何创造出更加舒适、更加便捷、更加文明健康的人居环境，既是时代的要求，也是市场的需求。一、关于住区的交通组织1 . 人、车分流问题 住区的交通网络，被称为住区的血脉，是住区规划设计的关键所在。路网怎么设计，人、车是分流带是合流，很大程度上关系着居住生活质量。现在，有一种观点认为，住区交通组织一定要做到人车分流，否则，住区交通组织不能称优秀。我认为这种看法，有关偏颇，甚至是一种误导。按照常理，不同的住区、区位环境不一样，规模条件不相同，不可能也没必要按一种模式去规划设计。许多规划建设的实践表明，不是因地制宜，而是刻意追求某一种形式，往往会适得其反，做出来的住区交通组织不经济，不合理。在实践中我们发现，不少住区采取人、车合流的交通组织有它的合理性。因为住区的机动车交通量毕竟不同于城市干道，是有限度的，再者，住区对机动车的车速也是严格限制的，不允许开快车。故此，采用人、车合流组织住区交通的优秀住区，国内、国外都不乏其例。我想强调的是，住区交通组织，可以人、车分流，也可以人、车合流，要因区制宜。适合做人、车合流的路网，必须实行分道。即人行、车行可以在一条交通线上，但行进中，必须各行其道，人、车分道行驶。人车分道，对道路断面设计

有一定要求，平面设计要留出人行道的位罝，留足人行道的占地；竖向设计最好是车行、人行不在一个层面，略有高差；在空间上作适当分隔，比如做绿化分隔，种植行道树等。相信这样的交通环境，开车人和步行人都会有安全、满意的感觉。无论人、车分流，还是合流，人、车要分道，路网结构要合理，密度要适当。我认为住区的路幅不宜太宽，太宽了易使驾车人无形中放松警戒，容易开快车，增加安全隐患。一般情况下，小区主路双车道即可。路幅可适当窄一点、路网应适当密一点。这样，交通用地不增加，投资不增加，既满足交通功能要求，又改善交通安全环境。

2. 停车问题

这里所说的停车，是指机动车的停放。随着社会、经济的发展，小汽车进入家庭的步伐迅速加快，住区停车问题愈显突出。近一、二年各地对新建住区停车要求越来越高，有的已超过建设部对康居工程的停车指标要求。切实解决好停车问题，要满足三个方面：一是要有足够的车位数量，二是要能够便捷地存取车，三是要处理好人、车、绿地的矛盾，分析各地住区停车的成功经验，我觉得以下几点可以借鉴：第一，坚持就近停放、合理布局。就近即意味着方便，如果存取车都不方便，则有悖于住户买车图方便的初衷。就近，能满足人的心理需要，住在楼上，车停楼下，开窗可视爱车，令人放心，甚至，自己的孩子还可能到自家车边看一看，摸一摸，围车游戏，也是一种天伦之乐，正常心态。就近，也不一定会影响环境。汽车的噪音，尾气问题，相信会因汽车技术进步而逐步得到缓解，再说，人往往是要有一定的声波刺激的，它会让人感到这就是生活，这里有生机，过分的寂静反而会让人不安。第二，尽量采用地面停放，均匀分布。这

是就一般的住宅区而言的。至于那些地处闹市中心或对容积率要求很高的住区的停车问题，只能靠地下空间或地上立体停车，此乃不得已而为之。地面停车的主要优点是投资少，见效快，同时地面停车效能高，投资一平米，见效一平米。不同于建地下停车场，受建筑柱网结构制约，难以有效充分利用。现正在建的北京龙泽园小区，为国家康居示范工程之一，中美合作项目，就采用了八个均匀分布的地面停车场的规划做法，其停车位占到停车总数的70%，这由美国规划师设计，得到了我国国内专家的普遍赞同。地面停车，要平衡好人与车的用地关系，规划时要留足人的户外活动用地。可利用住区的消极空间，宅旁屋后适当建规模适当的停车场，也可在道路的适当位置放大处理，建设港湾式的停车场。这样的停车场，使用者因日落而归，车停满，人回屋，互不干扰。路，被称为住区的血脉，是住区规划设计的关键所在。路网怎么设计，地面停车，还要平衡好停车与绿化的关系，不能影响环境。一般可采用植草砖，但应注意砖壁要薄，以留有足够的植草空间，还可在车位间种植林荫树等形式，以增加住区绿量，改善生态。通过规划师的精心设计和日常养护，这类问题不难解决。第三，一次规划，分步实施。住区规划必须有前瞻性，规划出足够的停车位，为未来发展留有余地。这方面的经验教训是深刻的。如十年前建设的一批国家试点小区，有不少因为对停车位考虑不足，现在已跟不上发展，出现了严重的车“满”为患，从而失去了昔日的光辉。住区规划对停车位数的把握必须按照当地政府要求和发展趋势留足数量，一次规划到位，以免造成“先天”不足。具体实施时，可以分步推进。规划方案也要尽力方便分步实施

。家庭小汽车发展有个过程，过度超前，会造成浪费，特别是花了巨额资金建大型地下车库，建成后不能充分利用，对开发商和住房人都不利。现在有的住区建成后房子售罄，停车位卖出不多或卖不动的情况也常见。连深圳这样的经济发达地区也不乏其例。为能分步实施，一些住区将集中停车场，规划设计在集中绿地、小广场、学校运动场等地下空间。当停车数量不多时，暂不建地下停车场，在汽车数量增加后，逐步开发地下停车场。这样做，兼顾了近期使用和远期发展，具有可操作性。在再建地下停车场时，也容易实施，经济性亦好。地下停车场可以采用全地下和半地下两种方式建造。有采用掩土车库的形式（即抬高绿地、运动场、底层作车库），有效解决了人、车、绿的矛盾。

3．住区封闭管理问题

这些年，我们规划建设的住区，多作空间围合，只留一、二个或二、三出入口让区内的人通行，并加设穿制服的保安实施封闭式的住区管理。应当承认，这种做法在一定程度上起到了维护住区环境安全和安静的作用。然而，事物总是一分为二的。随着社会的进步，科技的发展，住区封闭式管理受到了时代的挑战。其一，住区的封闭管理会造成部分居民出行的不便，不符合现代人高生活节奏的要求，尤其是年青的上班族。人们在限定的一、二个出入口通行，上下班高峰时，更易造成“瓶颈”堵塞，交通不畅且不安全。其二，封闭管理安排警卫值勤，虽对歹徒、坏人有威慑力，但对住区居民少了亲切感、轻松感，甚至是减少了私密性。安全保障还得依靠科教进步，少用保安中“人海战术”。其三，封闭管理，不便于社会交融。一个住区形成一个封闭的庄园，城市中形成越来越多的“独立庄园”，人类多元文明之间的交

流明显受阻。其四，为了强调住区的封闭合理，必然减少住区的出入口，又必将减少住区之间的穿行，进而导致城市的路网的稀疏。本来就已十分紧张的城市交通，将随着新的住区的建成而加剧城市交通的紧张和拥挤。中国加入WTO，我们的国门都打开了，封闭的围墙推倒了，我们不少城市提出要建成国际城市加家园城市，城市住区为什么还要反其道而行，自己给自己加设隔离的围墙呢？住区的规划建设更应持开放的态势。当然，住区不封闭，空间不围死，不等于“路路通”，任意穿行。开放的住区也应有自己的“游戏规则”，这个“游戏规则，要与居住的人的活动轨迹相吻合。通过科技手段，既实现住区的开放、通透，又做好住区环境的维护和安全防范。新城市主义倡导街坊式的住区布局，主张提高住区的道路密度，增加住区的交通通透性，这是现代住区规划建设不能不考虑的问题。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com