

居住区设计与城市交通规划 PDF转换可能丢失图片或格式，
建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/472/2021_2022__E5_B1_85_E4_BD_8F_E5_8C_BA_E8_c67_472820.htm 美国城市规划师沙里宁曾经说过：“通常做设计是要把它置于它所属的更大的环境中就像将椅子置于一个房间中；将房间置于一栋房子中；将一栋房子置于周围的环境中；将周围的环境置于一个城市的规划中。”建筑师在设计单体或群体建筑时，必然要考虑该建筑的环境、地段和城市中心的交通联系以及开发地盘红线内的交通问题。一个楼盘、一幢住宅，单体设计很精彩，如果选址、交通、停车等问题没解决好，往往会影响销售和售价。最终吃亏的是用户，开发商也占不到便宜。城市道路应成为划分城市各分区、居住组团的分界线 根据传统的说法，城市用地及其道路骨架形式往往构成格网状、环形放射状、星状、组团状、带状、环状等不同的城市形态。但是在实践中，往往形成综合状。例如北京的城市道路网，是沿袭了很有民族特色的棋盘式街道布局，后来形成了二环、三环、四环以及五环、六环的综合型道路骨架。随着环路的增加，无形中就扩大了城市边缘。而在边缘建的住宅区域，都是“睡区”卧城，大大增加了由交通带来的城市聚焦现象。由市中心放射出去的主干道和环路，又因交叉路口太多而起不了快速路的作用。北京市近年来在道路建设上花费了大量资金、人力，取得了明显成绩，人均道路面积增加了不少。可是从路网的密度看，北京城区的支路密度是偏低的。原来东北部的和平里小区、西郊的百万庄小区都在近郊区，现在都变成闹市区中的大街坊了。原来设想在小区中的封闭道路，现

在却成为城市的支路了。按规范，城市支路道路网密度是3 - 4公里 / 平方公里，如果是一般商业集中地区应为10 - 12公里 / 平方公里，如果市中心区的建筑容积率达到8时，宜为12 - 16公里 / 平方公里。支路道路网密度低于这个指标，堵车是必然的。再宽的主干道，再多的快速路和立交，也解决不了交通堵塞问题。城市各级道路应成为划分城市各分区、组团、各类城市用地的分界线。比如城市一般道路和次干道可能成为划分小街坊或小区的分界线；城市次干道和主干道可能成为划分大街坊或居住区的分界线；城市交通性干道和快速道路及两旁绿带，可能成为划分城市分区或功能区的分界线。不同的城市设计、建筑设计、建筑风格和社区文化，会形成丰富多彩的各具特点的城市形象。北京的胡同、四合院成为北京古城风貌的重要元素。而在曼哈顿的棋盘式街道中，南北斜穿了一条百老汇大街，形成许多三角地带，如时报广场、熨斗大楼，丰富了城市景观。在北部又安排了一个中央公园和大片绿地，成为城市的一叶“绿肺”。在美国大学任教的丹麦建筑教授汉普列根，创导了S A R理论，即支撑体理论。该理论认为，住宅基本上由支撑体、结构、交通管道核心筒和填充体、隔墙、房间组成。前者不能随意变化，后者则是可以灵活布置的。推而广之，在城市中也有支撑体和填充体。前者是道路、市政条件，后者是指由街道围成的街坊、小区建筑。只要把支撑体规划好，填充体就可丰富多彩、百花竞放。这就是一种很实际的、有可持续观点的城市规划策略。居住区规划不能成为小城镇模式 毕业论文 中国近现代的城市住区形式大致出现了街区、如里弄式、街坊式、胡同四合院、邻里单位、居住区和综合区、如开发区、商务区中混建

住宅区等各种形式。居住小区和住宅区的模式已有大量的实践经验，并有相应的国家规范作指导，但这不是唯一的住区建设模式。由于住区和城市道路系统有密切的关系，在城市不同区位，住区的形式应有不同的方式。以北京为例，住宅小区成片开发，规模越来越大。有的开发商已提出“造城运动”、“新住宅运动”，要造新城，要在风景区、绿化水景边大造低密度住宅。原有的居住区规划模式不能无限扩大，成为小城镇的模式。前者可由开发商去建设，后者可就是政府职能范围的事了。开发商没必要，也不可能去替代政府职能，总揽城市规划与建设的问题。如果在三环路内再成片开发居住小区，势必造成“肠梗塞”，打乱街道路网的合理布局；如果在五、六环路绿化带附近大片开发低密度住宅区，势必成为“羊拉屎”。这不仅违背了中国“地少人多”的国情，有悖于节地原则，而且这些孤立的小区各自为政，势必带来交通、市政、公建配套、城市管理、节能、环保等隐患。

亦庄模式及TOD模式值得借鉴 北京的开发区中，我认为亦庄经济技术开发区是做得最成功的。首先，它不是单一的工业开发区，而是综合性开发区，现在已明确是卫星城了。在该区有大量的就业机会？工厂生产岗位和第三产业服务岗位。该区的居住区不是“卧城”，不少居民可以就地上班；其次，它的区位离城市较远，通过京津塘高速路连接，是典型的卫星城布局形式，不会成为城市“摊大饼”式的边缘地带；第三，它的街道采取了棋盘式格网形式，既有北京旧城的传统格局，又为分期开发创造条件。街道之间的地块大小适中，既可小块开发，又可联片开发；第四，它的建设模式采用了二级开发。第一级开发，由区管委会负责，负责将生地

开发成熟地，保证“六通一平”，先建热力、动力、电讯、管理中心。二级开发就由开发商或公司单位?业主自行开发。在城区内?三、四环路以内大片开发综合区，交通问题往往成为瓶颈问题。例如北京中关村西区规划方案中，收集了国内外十多个方案，在评标时，认为交通问题是最突出的问题。解决不好，这块有50公顷的地块，大量的车流与城市道路不相适应，在上下班高峰时期，车子进不去出不来。几个出入口便成了交通瓶颈。再如，北京国贸三期在第一阶段方案策划时要建330米高的塔楼。交通专家的评估分析认为，如果建30万平方米，目前道路还可承受负担，如果扩建到35万平方米，就要加建一条城市支路通过地块。目前北京正在建五环路，不到100公里的路程上设了近20个左右出入口和收费站。按国际惯例每25 - 35公里设一个出入口，按国内标准，每10 - 15公里设一个。而五环路平均每5公里就要设一个，这就大大降低了高速路的效率。总之，城市的快速路主干道和次干道、支路的合理配置与系统设计，对于疏导交通有着决定性的意义，对于开发区的建设有着举足轻重的影响。最近，业内某些有识之士提出了TOD（公交导向开发社区）的概念，介绍了国外城市在这方面的经验。这种土地利用和公共交通系统之间的结合是一种很有效率的开发模式，可以有效减少交通堵塞和空气污染。这种系统充分重视区域性公共交通系统和居民步行距离。整个TOD社区内拥有居住、工作、商业、文化公共空间的混合用地，大大减少环境和社会成本。这将对我们传统的以小汽车为导向的城市道路系统来规划城区是一种新的挑战。解决车位问题应灵活制定规范目前在规划成片住宅区和商业区等开发区时，停车问题一直是

很棘手的难题。首先遇到的问题是停车位怎么估算过去定额中公共建筑的车位指标是25辆 / 万平方米 - 45辆 / 万平方米，现在已升到65辆 / 万平方米，据说还有增无减，要达到90 - 100辆 / 万平方米。例如，在北京C B D中央商务区里，4千平方米的用地，有1000万平方米的建筑，停车位数量达到65000辆，这绝对是一个可观的数量。从国际上看，大商业区和C B D必须以公交车为主解决交通问题，每幢建筑、每个开发地块的车位计算就应相应减少。事实上，北京建了很多地下车库，真正下地下室停车的车辆还是很少。一则是不方便；二则是北京地面停车费要比地下少得多价值规律在起反向调节作用。其次，是停车位与绿化的矛盾问题。在总体规划时，绿化率不能少？控制在30 - 35%左右，道路广场也不能少，建筑基地面积不可能少？高容积率决定的，最后只能减少地面停车位，甚至不设，全部放到地下。按绿化要求，地下车库顶上覆土种植层必须大于3米？2002年9月4日以前的文件上是2米。这样就带来地下室设计的极大不合理。第三，是车库层高问题。地下车库往往要和人防的平战结合一起设计。车库地坪按规范还“应设不小于1%的排水坡度和相应的排水系统”？指排水沟和集水井。这样就加大了车库的层高，加深了基础埋置深度。上述这些设计问题带来了既不适用又不经济的结果。能否设想，停车位的计算不要一刀切，应分地区分建筑功能，分成几个等级来计算。绿地设置，也要区别对待。在城市中心区，特别是C B D区，就不必要每个地块都按25 - 30%绿化率规划，而应集中一个街区，搞城市绿化公园，由开发商集资统建。地下室顶板的覆土深度也应区别对待，不能一律以种大乔木来计算。如法国的建筑资料集中

就明确规定：屋顶花园的覆土种植层可以从100到2500毫米，分别适用与草坪、灌木和乔木。至于汽车库地坪找坡是否要1%，值得商榷。交通设计程序切忌纸上谈兵 一般在初步设计和详规中，要有六图一书?包括交通设计，而往往到施工图阶段，就不再细化了。不少开发商，只委托单体设计，不委托总图外网、道路、绿化、竖向设计，也许是“另请高明”，也许是“自行设计”?可省钱。特别在住宅设计中，往往没有初步设计阶段?设计深度文件上规定。对于小型、单幢住宅是可行的，但对于大型、高层、综合楼、商住楼，这种“一步跳”的简化程序就存在问题了。交通设计，往往成为纸上谈兵的粗放设计，在施工中是否兑现，无人关心，无人过问。有的工程建成后，把地下车库改成商业或娱乐用房，把地面停车场改为他用，甚至建房。本来在设计时，交通设计就很粗放，再不按图施工，其后果真是可想而知。如果不重视城市每个地块的交通设计实施问题，要想单靠城市大马路来解决交通问题是很难想象了。可把城市交通系统譬喻为人体血管系统，主动脉和主静脉要和微血管共同保证正常的循环功能，城市交通必须重视微血管支路与小路的通畅。 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