

滨水区活力提升改造策略初探

——以重庆嘉滨路为例

孙珠颖

重庆金科建筑设计研究院有限公司

摘要：随着城市更新发展，滨水区的复兴作为城市景观重要的组成部分受到越来越多人的关注，重庆政府也推出了“两江四岸”的规划计划，嘉滨路作为重庆最老的一条滨江路，原有的滨江区域由原有城市交通职能转变为城市窗口和休闲职能的需求也越来越迫切，本文从嘉滨路现状入手，分析存在的问题，从如何引入活力的角度来提出激活该区域的策略，希望达到抛砖引玉的作用。

关键词：滨水区；更新改造；活力提升

前言

古代乃至近代，江河都承载着水利运输的重担，随着时代的进步，其他交通方式的发展，码头渐渐失去她原有的风采。重庆作为曾经的重工业城市，江岸空间基本是以航运交通为导向来考虑的。随着城市的转型，航运的衰落，人们对于休闲游憩空间的渴望促使着滨水空间的转型和复兴，作为重庆最老的滨江路也面临着这一问题。

一、现状与问题

通过对重庆嘉滨路——以曾家岩到大溪沟这一段的滨江地段为主进行了相关的调研，发现一些问题导致该区域活力不足。

(一) 嘉滨路虽然沿路有洪崖洞，李子坝“轻轨穿楼”这样的网红景点，但是未能连点成线，尤其是在曾家岩大溪沟这一带区域基本就是一条交通干道，滨江步道被轨道的高架桥与城市的快速路阻隔，没有可达性与可视性，无法发挥出滨江景观特有的生态价值，较为遗憾和可惜。

(二) 近年来政府部门也对该区域的步道有进行一定的修整改建，但基本以狭长的走道空间为主，休息椅数量较少，未能形成较理想的节点逗留空间。

(三) 这一块的业态多为住宅与办公楼，住宅附属商业的功能可见较多的修车、洗车、物流功能，大溪沟码头则基本上充当停车场的的作用，没有发挥出滨江区域可挖掘的休闲功能。

(四) 江岸沿线存在较多的消极空间未得到充分的利用，如高架桥下的空间，不同年代建筑之间存在的荒弃空间，不同高差地形之间存在的未得到合理利用的空间。

(五) 由于缺乏集中的停车空间，存在车辆占用人行道路的情况。

总之，由于早年滨江区域的粗放式开发形成的以交通为导向的布局形式，快速道路的阻隔，业态的单一致使该区域的滨水空间活力丧失。

二、激活策略

(一) 滨江区域进行碎片整合，功能的置换，多业态的引入

通过实地空间的调研走访，滨江路是有很多的消极的碎片空间是可以加以利用的，这些碎片空间往往处于不同时期的建筑之

间，或是由于重庆较大的高差地形而形成的，也有由于高架建构快速路及轻轨而形成的高架空间。这些空间大部分有很大的利用价值，但存在不同的产产权属，需要政府的统一协调且系统的加以利用和整合，统一风格，置入合理的功能。尤其是应设置合理的停车空间，可充分利用道路高架桥的下部空间，减少停车位对于人行道路空间的侵占，提高滨江带品质。

业态的多样性与混合性可促使滨江带发挥出城市休闲娱乐的重要作用。可考虑对现有的业态进行相应的置换。据重庆政府对于该区域未来的定位是“创意走廊”，可通过激发市民的参与性，适当引入与休闲创意相关的业态。在具体实施层面可考虑开设各种创意小店、设计画廊、工作室、手工店铺等创意文化空间，也可通过设置风味餐馆、咖啡馆、酒吧等文化交流场所，提升文化创意氛围。^[1]

(二) 增加滨江带的可达性

活力的基础是人，人流的引入的是关键，现阶段江岸空间被快速道路和高架轨道切割，且在近一公里的距离内都没有设置过马路的通道，切断了人与江岸的联系与亲密性。

高架轻轨的存在是客观事实，只有在视觉和空间规划上减弱对于人们心理上的阻挡作用。首先可以考虑在交通规划上设置人行横道、人行天桥或是地下通道引领人流。横道区域附近可直接接入江岸空间的开敞节点，结合吸引人眼球的标识系统引导视线。地下连接通道结合现有高差及不同建筑之间的消极地带，充分利用现有空间，打开空间形成一个敞开步入式的下沉广场，使人们在心理上更易接受。高架桥柱墩除考虑使用绿化遮蔽，对于已存在的凸出路面的高架轨道桥空间，可运用艺术手法柔化高架的冷硬轮廓。也可结合“滨江创意走廊”的定位，绘涂鸦这类有特色的图案，增加趣味性，减弱轻轨高架这一构筑物对人们心理的压抑感。

(三) 节点的设置与引入

节点空间往往是空间序列中的一个高潮部分，是展示滨江形象，人们娱乐休憩的聚集点，也是人们对于城市空间认知的一个重要媒介。江岸线一般较长，不可能处处是重点，但是节点的适当引入，赋予其一个可识别的特性，激活使用者对场所的认知，释放公众活力^[2]，才能真正吸引人们驻足停留。

在不影响江岸生态线的情况下，结合滨江风光设置观景台，设置最佳摄影地点，在适当的位置向江面延伸，扩展江岸平台空间，形成亲水性平台，吸引人员进入。也可与城市的道路主轴相连，形成联系走廊，吸引更多人流。还可结合交通站点设置节点空间，自然引入人流，增加活力。具体可结合嘉滨路的历史人文设置多个主题的主题节点广场，设置对应主题的色彩铺装，艺术小品等。也可种植具有辨识度的花木植栽，在不同季节形成不同花色

(下转第58页)

(1) 脚手架搭设: 根据框架柱置换混凝土部位竖向高度搭设适合的脚手架, 满足现场各工序操作使用。按标高抹好水泥砂浆找平层, 按位置线做好定位墩台, 以便保证柱轴线边线与标高的准确, 或者按照放线位置, 在柱四边离地5~8 cm处的主筋上焊接支杆, 从四面顶住模板以防止位移。

(2) 定位放线: 模板按柱子大小, 预拼成一面一片(一面的一边带一个角模), 或两面一片就位后先用铅丝与主筋绑扎临时固定, 用U型卡将两侧模板连接卡紧, 安装完两面再安另外两面模板。

(3) 安装柱模: 施工人员对模板进行放样并经项目工程师检验认可才可以进行制作安装, 模板安装就位前须核对柱中心轴线以免出错造成返工, 模板安装要保证垂直度水平度, 模板拼缝必须严密, 模板组合要构造简单拆装容易有足够的强度和刚度。

(4) 模板拆除: 时应按支模的逆顺序进行, 严禁乱敲乱撬等野蛮施工, 注意保护施工器材和施工人员安全。模板及配件拆除后, 及时清除灰浆, 对变形和损坏的模板和配件进行修复, 未达到修复标准, 不能使用。支模板时采用胶带将模板缝粘帖封闭, 交接处采用胶合板开孔预留钢筋洞口, 后准备塑料布等对模板缝进行封闭, 防止漏浆, 混凝土初凝后清除堵缝物。

(七) 钢筋工程

将已完工作面内受损钢筋, 按相应规范调整、修复、补强。将钢筋表面粘接的混凝土块等杂物, 可用人工剔凿、钢丝刷等清理干净。对于在拆除过程中弯曲的钢筋, 采用人工钢筋扳手调

直。对于在拆除过程中风镐剔凿破坏到钢筋时的, 钢筋表面出现坑等截面缩小的, 可以将此处钢筋切断, 新增加钢筋, 与原钢筋进行焊接, 焊接长度符合规范要求。

(八) 混凝土工程

混凝土配合比由高强灌浆料公司提供并经报验甲方检验合格后方可进场使用。混凝土采用高强灌浆料, 采用C60高强灌浆料, 灌浆开始后, 必须连续进行不能间断, 并尽可能缩短灌浆时间。一般不超过3小时, 如超过3小时应按施工缝处理。浇筑高强度灌浆料时应注意观察模板、钢筋及保护层厚度, 发现问题立即停止浇灌, 并应在已浇筑高强度灌浆料初凝前修正完好。高强度灌浆料浇筑完毕后, 应在12小时内对高强度灌浆料加以浇水养护, 浇水次数应保持高强度灌浆料有足够的润湿状态, 养护期一般不少于7天。

四、结束语

综上所述, 本工程项目只对缺陷的混凝土构件进行修复性结构补强。设计要求9轴交G轴、18轴交J轴、17轴交J轴、17轴交K轴、16轴交S轴、6轴交R轴6处框架柱采取混凝土置换处理, 待置换完成后进行包钢、粘钢加固方式。

参考文献

- [1] 刘永志. 框架结构柱置换法施工技术[J]. 中华建设, 2018, 161(10): 153-155.
- [2] 黄建富. 关于高层建筑墙体及楼板置换施工技术的探讨[J]. 建筑工程技术与设计, 2017(8).

(上接第31页)

的林荫道路。最大限度地特色化节点空间, 形成特有的空间记忆与场所记忆。在400米到500米就可设置一类这样的空间, 不一定要尺度很大, 但要有相应的休憩娱乐措施, 吸引人们停留驻足。该区域也应设置相对应的配套服务设施, 类似步行补给站, 综合服务店, 商业小食店, 健身点等, 提供人们多样化的服务和活动方式。

(四) 建立多层次的慢行系统, 确保连续性, 并串联周边景点

人对于水岸空间是有天然的亲近感的, 设立亲水的慢步行道系统对于提升滨江带活力是关键。现阶段滨江路的一大问题就是车行空间领域大于人行空间领域, 人行区域仅为快速车行路边的一个附属通道。对于该区域, 人们只想快速通过。想将人留住, 要建造属于人的步道系统, 步道的存在不是通过, 而是休闲放松。

可利用江岸与江面的大高差结合现有高架桥空间, 设立多层次, 多空间形态的慢行系统, 串联各个出入口、活动广场、景观节点等内部开放空间^[3]。现阶段滨江带已有部分区段步道标高是通过设立低于快速路的方式削弱快速路对于步道的影响, 尽可能的接近水体空间, 这个做法有一定作用。此外还可以结合高架空间, 在不同标高标段设置步道, 合理利用重庆的高差地形, 结合标志系统, 建立系统又有趣味的慢行体系, 不一定要是笔直的, 也可以是曲折的、蜿蜒的。但始终要注意保持步道的连续性, 不

要出现中断步道的情况, 保证步道给人的空间归属感与安全感。

嘉滨路沿线分布有多个历史景观节点, 如曾家岩的防空通道可直接连接重庆地标大礼堂, 大溪沟的山城步道则与历史建筑周公馆, 中山四路的联系紧密。且由于重庆独特的地形高差, 步行距离往往比车行距离还要便捷。步道的合理连接与设置有利于引入其他景点的游客, 对滨江带活力的注入有很大的助力。可通过系统规划设置游览路线、特色标识系统、合理的路径规划, 将各个景点联系起来, 引领人们体会重庆这座5D城市奥妙的同时增加滨江带的活力。

三、结语

滨水区位于城市景观与自然景观的交界处, 是展示城市形象的门户, 人们情感寄托的重要城市空间。激活嘉滨路滨江区域活力有利于该地域价值的提升, 也能为人们提供休闲娱乐的好去处。

参考文献

- [1] 陈可石, 姜倩, 赵艳. 港城界面滨水区再生策略探究——以法国马赛旧港为例. [J]. 城市发展研究, 2014(06). 27-31, 38
- [2] 米歇尔奥莱斯. 黄明莉. 上海黄浦东岸滨水公共空间设计时间. [J]. 建筑学报, 2019(08). 13
- [3] 王劲涛. [S]城市与水——滨水城市空间规划设计. 江苏凤凰科学技术出版社2017. 120