

公园城市街道一体化设计理念的应用实践

杨智琪

甘肃省城乡规划设计研究院有限公司

摘要：在对城市空间进行优化布局的过程中，需要遵循街道一体化发展理念，充分发挥公园城市的建设优势。要对车行道、人行道、公共场合、街道空间等进行合理布局。因此，需要从公园城市街道一体化设计理念出发进行研究，探讨具体的设计要点，从不同角度提出有效的实践策略，提高公园城市街道一体化设计效果。

关键词：公园城市；街道一体化；优化设计；应用策略

【DOI】10.12254/j.issn.2096-6539.2021.22.114

前言

在我国城市化建设水平的不断提升的背景下，公园城市建设理念的相关内容也越来越完善。公园城市已经成为当前城市可持续发展的重要建设模式。在公园城市建设与设计过程中，需要促进街道一体化设计，特别要关注街道空间的合理布局。这样才能够激发传统街区的活力度，保证其安全性，同时促进城市现代化建设与生态环境之间的协调发展。

一、公园城市街道一体化概述

在公园城市设计过程中，需要转变街区设计理念，从传统的商业街道设计转变为街区场景与交往空间设计。这样才能够确保街道空间与社会发展需求相适应，这是符合公园城市环境生态系统以及经济发展需求的。在城市街道一体化设计过程中，需要改变传统交通工程规划体系下街道存在的噪声污染、尾气污染以及交通拥堵等各种压力。要在确保街道生态环境的基础上，构建可持续发展的街道空间。城市街道的一体化设计更加重视公园生态文明建设工作，更加关注慢行空间的设计。例如车行道、骑行道、步行道、生态绿地、街道广场、建筑立面等，要进行统一规划建设。在这一环节中需要突破传统道路存在的思维局限，促进生态绿地道路空间与建筑空间的有效统一。同时要重视后期运营维护管理工作。街道一体化理念能够构建出美丽的公园式街道，为城市居民提供更加优良的活动空间、交往空间以及休闲空间。在街道一体化场景规划过程中，需要促进生活场景、商业场景、公园场景与公共服务场景的有效融合。从而打造出生态和谐的人居环境。在开展街道一体化设计工作时，需要从城市的整体景观系统出发开展统筹规划工作，要确保城市慢行空间系统能够连接成网。还要按照不同的街道类型和受众人群对公共景观广场、口袋花园等进行科学设计。形成新型城市街道空间，促进公园城市的建设与发展^[1]。

二、街道一体化设计要点

现阶段，在公园城市街道一体化理念下开展城市道路规划设计工作时，需要从以下要点出发促进城市街道空间的合理发展：第一，要加强综合管廊的有效应用。在对城市的城区进行改造时，要充分结合地铁建设、河道治理、道路整治以及棚户区改造等各项内容，加强地下综合管道建设工作。这是为街道一体化建设提供管线基础的重要保障。在具体的设计过程中需要对市政管线进行合理布置，可以设置综合管廊促进不同市政管线的集中管理。第二，要促进智能街道建设。在城市街道一体化建设中，需要构建智慧街道服务平台，加强智慧服务设施建设作业，要对智慧化公用设施进行合理设计。特别要注意将市政照明系统、交通信号灯、交通检测、移动通信等线缆要进行集成布置。第三，重视绿色街道设计。在街道一体化设计中需要关注海绵城市工程设计理念，利用街道海绵设施加强雨水收集系统与景观一体化设计工作，才能够提高街道的生态环保效益。此外，在加强街道景观外观设计时，要注意架空线下地，这是提高街道美观性的重要措施。特别是中心城区街道的中压电网必须以地下电缆的形式进行建设，老城区要对现有的架空线进行入地，才能够提高街道的整洁美观性^[2]。

三、街道一体化设计实践

（一）街道定位

在开展工业城市街道一体化设计的过程中，必须要确定街道的总体定位。街道所处的地理区域不同，设计理念和设计方法也存在极大差异。例如在学校集中区域的街道开展一体化设计时，需要注意到街道对环境的要求相对较高，要确保街道能够展示出教育科研用地的特点。在对街道进行定位时，需要以街区的具体自然环境为基础综合考虑教育科研用地的具体需求，才能够设计出一体化的景观街道，提高街道设计水平。此外，在对一些商业区的街道进行一体化设计的过程中，除了要考虑到街道的生态环境、景观设计之外，更重要的是要加强休闲娱乐设施的设计，为城市居民提供功能多样化的购物休闲空间。

（二）横断面布置

在公园城市街道一体化设计过程中，还要关注横断面布置工作，这是提高街道安全性以及舒适性的重要基础。在具体的设计过程中，需要根据街道的总体定位确定道路横断面的布置原则。在公园城市街道一体化设计理念的影响下，需要加强横断面资源的慢行设计效果，尽可能多幅度进行布置，做到路权清晰，确保机动车

辆、非机动车辆以及行人能够有效分离,提高骑行者和行人的人身安全。除此之外,在横断面布置过程中还要充分考虑到道路景观的设计要求,确保道路景观能够与周边的建筑物和自然环境有效融合。在道路设计时,一般需要按照道路设计标准进行,如果将道路标准横断面标准划分为三幅路,需要根据道路所处区域的具体情况对人行道、非机动车道、机动车道和绿化分隔带进行合理布局,要确保每一个道路宽度的合理性。

(三) 人性化设计要素

在开展公园城市街道一体化设计工作时,需要加强人性化设计,提高街道的设计效果。一般需要从以下角度出发:第一,可以利用小路缘石转弯半径进行交叉口设计。在我国进行交叉口设计过程中更加注重的是为车辆提供方便,忽略了行人的安全。在交叉路口设计时,路缘石转弯半径都比较大,一般半径为15~20米左右。而小路缘石转弯半径可以保证转弯车速的安全性,缩短过街时间,能够使车辆更加有序通行,并且能够提高行人过街时的便捷性以及安全性。此外,利用小路缘石转弯半径进行设计,能够提高交叉口空间的活力,节约土地空间,从而构建人性化的街道景观。小路缘石转弯半径一般为8米。第二,需要加强稳静化措施的有效应用。在公园城市街道一体化设计工作中,需要重视车速管理,降低车速,才能够构建慢行街道,提高街道的安全性以及舒适性。在交通稳静化措施应用过程中,主要是降低车速,改变行人以及非机动车辆的通行环境。特别是在一些特殊区域的街道设计中,例如学校进出口的行人流量相对较大,要遵循以人为本的设计理念,加强交通稳静化措施的有效应用可以将交叉口的车道与人行道齐平,从而扩大行人的过街范围。并且可以确保盲道的贯通性以及连续性。第三,要重视无障碍设施的设计工作,为了提高路口行人过街的舒适性以及安全性。在设计过程中可以利用全宽式单面原石坡道进行设计,坡度设计为1:20,在坡道的下口部位要与车行道、人行道的地面距离高程保持在10毫米以下。

(四) 集约化设计

要加强街道设施的集约化设计才能够在后期开展集中管理。在街道一体化设计中需要对不同的街道要素进行统筹规划,利用设施集约化设计可以大大提高一体化街道的设计效果。在设计过程中需要根据城市街道的具体情况对多杆合一、多箱合一等各种措施进行充分应用。特别是对不同类别的设施要加强整合与规划。例如道路照明灯杆是不同杆件整合的重要载体,需要将道路覆盖范围内的交通信号灯、监控摄像头、交通标志、道路照明设备等进行整合,开展设施整合后的综合杆需要布设在人行道、机动车辆和非机动车辆的分隔带内,可以提高道路的美观性。此外,对不同的箱体设施进行规范整合,要按照整理、隐蔽的原则加强综合机箱设计,确保

其能够满足通信设备、交通监控以及治安监控等需求。对不宜进行合并的箱体要进行统筹安排,进行隐蔽处理。在对照明系统、交通安全系统以及监控系统的管线进行归并时,要根据管线的具体功能和数量进行合理规划,防止管线过多而占用道路空间资源。

(五) 景观设计

在公园城市街道一体化设计的过程中,重视景观一体化设计是提高街道生态水平的重要措施。在景观一体化设计中,需要根据街道的总体定位对绿道空间进行合理规划,形成合理的景观空间,构建生态系统良好、设施完善的街道景观。在景观设计过程中可以先确定景观设计目标。在具体设计中需要以街道原有的自然环境为基础开展优化设计,这样才能够形成合理科学的景观道路,同时为城市居民提供休闲娱乐和交往空间。除此之外,在景观一体化设计的过程中,还要根据规划绿带的具体情况构建宽敞的慢行空间,为城区居民提供休憩活动场所。从而提高景观的韵律感、多样性,确保其能够满足周边居民的具体需求,激发传统街道空间的活力。还要加强景观建设持续规划和管理的工作,保证街道建设效果。

(六) 重视海绵城市设计

在公园城市建设过程中,需要利用海绵城市建设理念进行设计,可以提高城市的防涝抗旱水平。在街道一体化设计过程中需要强化街道的海绵功能,可以构建雨水收集和景观一体化设计体系。在具体的规划中要加强人行道透水铺装,规划绿带下沉式绿地,提高街道的集水能力。特别是在人行道铺装过程中,要保证人行道表面的雨水能够通过透水铺装快速下渗进入到雨水渗管中,最后集中渗入到雨水检查井,排入市政雨水管道中。而在生物滞留带设计时,要将其布置在侧分带中,促使雨水管快速收集雨水^[3]。

四、结语

总而言之,在公园城市建设过程中,为了提高街道一体化设计水平,要从公园城市的具体建设需求出发,综合考虑街道的原有自然景观情况,对原有人文环境、社会环境、自然环境等进行有效整合。利用合理的优化措施提高街道一体化的生态效益,从而建设和谐美丽的公园城市。

参考文献

- [1]冯羽.街道设计理念下工程实践的若干思考[J].城市道桥与防洪,2020(10):5-10.
- [2]李彦初.街道一体化设计实践——以成都体育学院配套道路工程为例[J].城市道桥与防洪,2020(7):28-30.
- [3]李昊、王俊、赵晓静.优化街道空间管理 激发城市商业活力[J].先锋,2020, No. 609(08):38-40.