

我们走在大路上

——说说新城的市政建设

徐一大

路是人走的，应该是没有特权的区域！

但是现在的马路却已经变成了公路，这是有违“以人为本”的规划原则的做法。我一直在观察上海市区宜人尺度的马路，都在老城区，徐汇区、卢湾区法租界的马路最让人留恋，两车道宽，改造后的人行道仍然保留着与店面的和谐关系，法国梧桐在夏天落下树荫，在冬季洒下阳光，让人感受到四时的变化和人间的温情。但是城市扩张后，许多城市尺度被一下子放大了，宽阔的马路像一条条无形的裂缝，将城市用地撕成碎片，各块用地之间的联系也日益减少，人行空间基本上被马路撕裂，马路成了汽车的天堂，在速度代表一切的当今时代里，宽阔的马路已经从城市延伸到市区，进入新城，把汽车文明从美国直接带到中国，同时，也带来了城市的美国化。但这与集约使用土地的国家政策相悖，集约使用土地在市政建设中首先要解决的问题就是交通组织和道路网的密度，一个城市的路网足够密集（毛细血管丰富），它的交通组织就发达，这是一种有趣的生物现象，因为道路网和人体的血管一样，要进入内脏（相当于地块）和组织的血管必须是毛细血管，而组织之间的动脉、静脉大血管则相当于城区之间的公路，这些大血管需要大容量和速度，但是真正起到氧气与养料的交换作用的是毛细血管，这是人体不能缺失的血脉终端，我们在新城里类似毛细血管的道路很少，也很少被建筑师们留意，在一个 $500\text{ (M)} \times 500\text{ (M)}$ 的地块内，预留一些场地内部的小路（7—9M）是十分必要的，否则在将来的使用过程中会有使用不方便的感觉。场地设计是规划家留给建筑师的作业，如何衔接城市尺度的道路和空间，对市政建设是一种城市尺度上的尊重，也是建筑师的基本修养。

在新城的市政基础建设中，还有两个领域也是被很多“大师”们遗忘的，第一个领域是道路红线内的城市街道家具与小品建筑，包括路灯、信号灯、公交候车亭、指示牌、地图牌、垃圾（废物）箱、售卖亭等，这些小品虽然不起眼，但是实际的作用是很大的，等城市人口集聚起来后再补就会迟了。因此，必须先规划好，而且还应该考虑地下的管线埋设，不是说地上有了构筑物就算数了，从设计上，这应该归属于道路设计，但是许多市政设计单位都将它们忽略不计了，其实这是一笔不小的开支，我粗算了一下，一个 10 平方公里的新城用地内，这些小品加起来不少于 2 千万 RMB。

因为这些小品代表了城市形象和色彩，所以，优秀的新城设计者都会考虑到它们的形态，以及材质处理，并落实到市政建设中。

另一个领域就是道路的竖向设计，一旦竖向设计没有协调到位，将给工程建设和今后的道路运营带来许多不便。有的新城在建设规划南北向的道路时，不考虑东西向道路和桥梁，结果造成道路的十字路口成为重灾区，有时候会碰上桥接坡高于垂直路面，必须抬高垂直相交路面才能做顺，还有的会在道路四个道口没有设置足够的雨水井和排水口，结果一到大雨就积水。最严重的是把道路标高做

得比防汛堤顶标高还要低，结果会引起雨水倒灌，如果场地标高也低，那就会产生内涝！这是当前市政建设中的通病，因为建设速度太快了，图纸来不及审定就从设计院交出去了，这是对新城老百姓极不负责任的行为。更有甚者，盲目快上搞项目，缺少质量监管，造成严重浪费和质量事故，业主单位必须对事故责任人进行严查，以绝后患。

走在路上的感受与开车在路上、骑车在路上的感受是不一样的，应该让人感到更踏实，更能感受到一种做人之尊严，但是当前的一些新城却分明把这种感受用速度来替代了，作为规划建设管理者，我衷心希望建设速度不要太快，把一些最基本的建设要求搞清楚再上项目也不为迟！

走在大路上，就会想到这些事，把这些经验写下来，如果能唤起一些同行的同感或者觉悟，那就算没白费纸墨。