

后疫情时代校园通道集合模式探索

——以某理工大学三号路为例

殷晗放 徐超颖

南京理工大学

DOI:10.12238/ems.v4i3.5513

[摘要] 疫情来袭,人们无法走出私人空间进入建筑中去体验自然的关系,场所被虚拟化,甚至被悬空了,在失去空间的时候,人们似乎比任何时候都需要它。本文以某理工大学三号路为例进行分析,在后疫情时代,建筑与自然相融是趋势所向,在建筑中拉近人与自然的距离是本次三号路改造的设计理念之一。在这次三号路的改造中,道路被赋予了新的意义,原本只承担交通作用的道路在改造后集休闲、展示、防疫等功能为一体,连接居民与学生、教师,连接人与自然,成为一个吸引人驻足停留的空间。同时,商业模块采用集装箱集合化使三号路的改造更具灵活性,为后疫情时代探索出了一种更独立自主的集合模式。

[关键词] 后疫情时代; 集合式; 模块化

中图分类号: R181.8 **文献标识码:** A

Exploration of the collection mode of campus passages in the post-epidemic era

—Taking No. 3 Road of a Polytechnic University as an example

Hanfang Yin Chaoying Xu

Nanjing University of Technology

[Abstract] When the epidemic strikes, people cannot go out of their private space and enter the building to experience the relationship with nature. The place is virtualized or even suspended. When the space is lost, people seem to need it more than ever. This article takes the No. 3 Road of a certain university of science and technology as an example for analysis. In the post-epidemic era, the integration of architecture and nature is the trend. To narrow the distance between people and nature in architecture is one of the design concepts for the renovation of No. 3 Gate. . In the reconstruction of Gate 3, the road has been given a new meaning. After the reconstruction, the road, which was only used for transportation, integrates functions such as leisure, display, and epidemic prevention, connecting residents, students, teachers, and people and nature. , becoming an attractive place to stop and stay. At the same time, the commercial module adopts container aggregation to make the transformation of No. 3 door more flexible, and explores a more independent and free aggregation mode for the post-epidemic era.

[Key words] post-epidemic era collective modularization

校园通道建设主要以校园出行人员的行为习惯为基础,根据校园整体区域规划进行道路设计,做出符合学生与老师交通需求的道路系统。近年来,基于疫情的影响,为了核酸检测的方便快捷,也使得校园通道的科学合理日益重要,因此为了有效应对疫情核酸检测以及发挥校园通道的应用价值,以下就以某理工大学三号路为例,对后疫情时代校园通道集合模式进行了探讨分析。

1 后疫情时代现状

长时间的疫情给社会带来了重大的打击。在疫情最严重的时期,人们无法走出私人空间去到建筑中去体验与自然的关系,外面的场所被虚拟化,甚至悬空。目前,虽然疫情得到控制,人们的生活也逐步回归到平稳的状态,但世界各地仍偶有确诊病例出现,因此面对后疫情时代,检测点的日常需求,校园通道需要找回真实的空间将成为趋势所在^[1]。

高校作为典型的人群密集地,人口组成属性复杂,人与人之间的接触相对其他场所更加频繁密切。人们通过校园里的道路来进行生产生活,可以说通道是人群至关重要的连接点之一。本文,将视野点切入校园通道,针对后疫情时代的道路设计策略提出相关建议,以期解决后疫情时代人类通过道路生活将会接触到的各项问题。

2 校园道路系统的重要性

通常校园道路系统存在多元化与繁杂等特征,其一般是通过不同的子系统构成,例如就其方式而言,主要包括机动车道、非机动车道与人行道等;就相关设施来说包括指引牌、信号灯等;从其空间而言,其分别为道路出入口、停车场、运动场等。并且相关的子系统,它们都是联系非常密切,从而形成了整个道路系统。这个完整的道路系统能够与学校内的相关建筑进行连接,同时还可以对它们区分。比如上述说明了校园道路一般是机动车道、非机动车道与人行道等组成,其人流主要包括往返于学校的老师、学生、职工以及来访人员等。其中机动车道的使用主体是经济条件好的教师、学校商务车以及来访的社会车辆等;校园中的非机动车大多为学生自行购买的自行车,电动车或者城市中使用的共享单车;而人行道使用主体是一般的老师与学生,他们在校内步行穿梭与宿舍楼、教学楼、图书馆、食堂之间。因此基于校园的人流比较大,且上学与放学期间的人流峰值较大,使得校园道路系统非常重要,其科学合理设计有利于方便师生出行与保障师生安全。

3 高校校园道路的主要特征

3.1 高校校园道路分级不明确特征。现代高校内的机动车非常多,占据道路位置成机动车辆随意通行的道路,人行道与机动车道区别不明显,经常出现师生与机动车的混行现象,制约了校园道路系统的运行效率。并且机动车经常停放在道路边,导致人行道变得很窄,降低了人行道的通行效率。

3.2 高校校园道路欠缺交管单位的管制特征。高校校园道路系统属于公共交通系统的范畴。但是基于高校的特殊性,高校校园道路系统主要是为师生的内部出行服务,其表现为半封闭的状态,导致其欠缺交管单位的管制。

3.3 高校校园道路人流的瞬间增加特征。高校校园道路系统具有连接不同建筑的作用,并且基于高校的特殊性,以及上课与下课的规律性,使得道路人流存在瞬间增加的特征,使得道路系统运行压力倍增。

3.4 高校校园道路功能的综合性特征。高校校园道路其在实际运行过程中,一般货物运输比较少。但是师生对道路功能的综合性要求比较高,比如师生对高校校园道路的方便安全等方面要求高(因为有些师生可能会在行走中讨论问题),并且很多师生在道路旁边进行学习、休息等,所以说高校校园道路的功能具有综合性特征。

4 高校校园道路改善策略

4.1 明确道路系统分级。结合高校校园内部的实际情况,依据交通法律法规的要求,合理对高校校园道路系统进行分级设

计。例如对校园内不同功能区域的道路联结一般为机动车道;在同一区域内主要是人行道,并通过非机动车道进行辅助。复杂的区域必须禁止机动车道,把其主要设计为人行道,从而确保高校校园道路的安全方便与通行高效。

4.2 通过交管单位,加强高校校园道路的管制。结合高校校园的实际状况,合理控制校园内的机动车数量与时间,同时运用交管部门的相关管制措施(比如规定某些区域的机动车速度、停车规范等)。同时交管部门可以对高校内的师生开展交通安全宣传与教育,增强他们的安全意识,提升师生交通安全的关注程度,从而确保师生出行安全。

4.3 对人行道进行加宽改善。在校园中,行人是出行中占据人数最多的,但大多人行道过窄,且人行道旁边的树木会占有部分空间,限制了人行道功能价值的体现,并且还有可能导致树木的破坏现象。因此为了提升高校校园道路的通行效率,需要结合校园的实际情况,合理加宽人行道。此外需要根据建筑的功能性不同和通行情况改善道路。要充分结合高校师生出行的规律性(比如在上下课期间、吃饭期间,这种瞬间增加的道路人流量),对这类道路必须结合实际状况,对其开展合理加宽,保证这种瞬间增加的人流量能够在道路规划设计中体现,充分发挥高校校园道路的功能价值。

4.4 发挥高校校园道路功能的综合性。

(1) 完善人行道路系统结构。高校对于道路功能不是仅限于交通运输,而且需要注意道路旁边的休闲与学习功能,因此需要完善高校的人行休闲道路系统。人行道系统犹如人体主动脉下的分支血管,通向人体的各个区域,人行道需要通向校园的各个区域,如果人行道结构存在不足的现象,将会制约校园区域的可达性。因此为了发挥人行道的连接、引导作用,必须有效完善人行道路系统结构。

(2) 丰富高校校园道路景观。高校校园道路景观不应模仿市政道路景观,而需要在道路的各方面展示其独有的校园气质。其不能只是具备基本功能而缺乏校园特色,所以高校校园道路的景观设计应当从功能层面上升到精神层面,结合各高校自身独有的精神文化,在功能中融入景观,在景观中融入文化,让功能、景观、精神文化相互融合,创造具有独特气质的校园道路。

(3) 加强道路安全宣传教育,增强师生安全意识。《中华人民共和国道路交通安全法》的相关规定,指出学校应当将道路交通安全教育纳入法制教育的内容。学校有责任在道路交通安全方面加大教育力度。因此高校需要加强道路安全方面的思想教育,强化道路交通安全宣传,从而确保师生在校园道路行走中具有足够的安全,并且在高校校园中严格遵守道路交通规则,禁止人与车混行的现象。

5 校园通道模式现状

以江苏省南京市南京理工高校(图1)的三号路(图2)为研究对象:三号路连接的是个集出入口、居民区、快递点、商铺等功能为一体的道路(图3)。其主要使用人群有学生、教师,以及校内生活区的居民。



图1 南京理工大学



图2 三号路

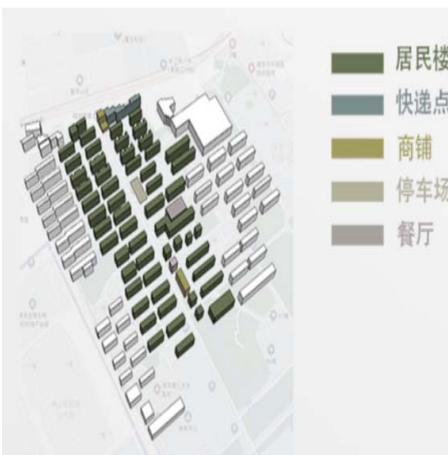


图3 三号路周边

首先,三号路是一条并不算宽敞的道路,目前混乱的空间秩序(图4)使其不能完美消化其目前所含的功能。其次,三号路的位置偏离主要教学生活区,它周边的功能(买水果、理发等)均可在主教学生活区完成,因此对学生、教师来说此处并不具有吸引力,只有拿取快递以及出校时他们具备必须来此处的原因。最后,此处还有居民这一重要使用人群,但因为缺乏停留交汇空间,其与学生、教师群体是彼此割裂的,交集少之又少。



图4 混乱的空间秩序

6 改造策略

疫情下,道路成为人与人之间的重要联系之一,我们可以重新定义道路的意义:道路做为链接人与自然的媒介,连接人和建筑。道路本身将代表自然的一部分,建筑的一部分。同时,加入多样化功能并对这些功能进行整合,赋予其新的集合属性,重新活化空间。并通过模块化设计,以适应不同通路情境需求。

6.1道路板块改造探究。主要设计点在于上抬道路以释放下方空间(图5)。上方道路穿梭于树木间,同时合理设置座椅与观景台,人们随走随停,形成一个独立且与亲近自然的叙事空间。道路下方空间则错开柱子、树干位置置入使用人群所需的多样的功能,使其聚合为一个多功能场所。人们将被吸引来到这些空间,停留、产生交集。

6.2集装箱模块化探究。集装箱内部空间功能变换成本低,因此它可以经常变换内部布置,能很好的应对疫情的反复性。集装箱对场地的要求低,随处均可放置,且它的造价低廉、便于运输,适合推广至各地使用。

在本次设计中,每一个集装箱是一个单元,根据所需空间大小,我们可以将多个集装箱组合起来形成一个大单元。正常情况下,集装箱各自服务于原本需求(商铺、快递点等)。疫情来临时,入口的集装箱(图6)通过内部三块隔板移动划分成四块独立的区域,这种屏障降低了空气传播感染的风险。上抬道路下的集装箱则可作为临时核酸测温点、疫苗接种中心等。

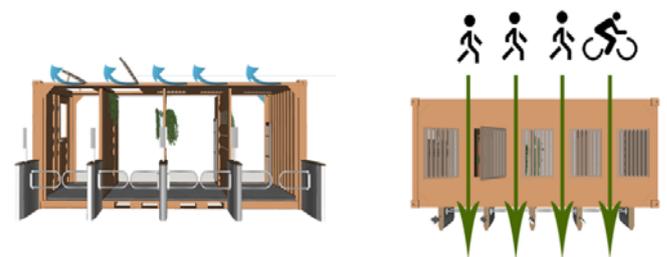
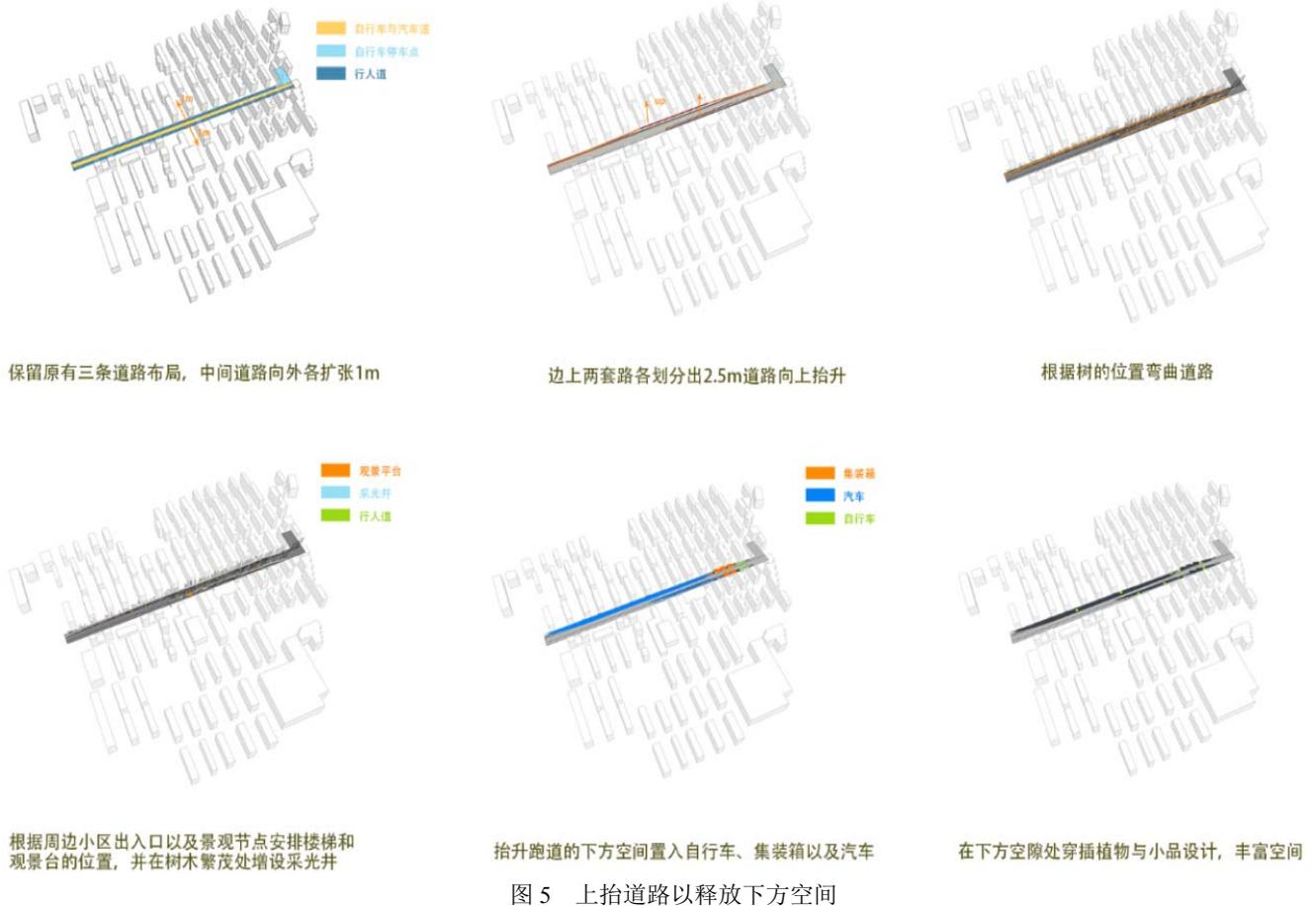


图6 入口的集装箱

7 结语

后疫情时代,我们对疫情后的建筑思考应当是在虚拟空间呼唤真实。原本可集散,聚焦人群的生活空间因为疫情原因,需要限制流量。如何将空间结构普适当下的生活成为设计师应当关注的焦点之一。事件的发生,失去了空间上的依存,无法牢牢抓住人的记忆枝蔓。在失去空间的时候,我们似乎比以往任何时候都需要它。校园通道作为一个生活集中点,来往人口属性复杂,人们的停驻原因多样。通过模块化,集合式的方式解决后疫情时



代道路的要拥有的新特点使得原本只承担交通作用的道路在改造后集休闲、展示、防疫等功能为一体, 连接居民与学生、教师, 连接人与自然, 成为一个新的可以吸引人驻足停留的空间。

[参考文献]

[1]高鹏,陈玲玲,宋朝伟.不同尺度环境下高校学生空间活动和认知交互影响差异研究[J].安徽建筑大学学报,2020,28(4):103-108.

报,2020,28(4):103-108.

[2]王鑫,郑卫.与城市共生的大学社区——加拿大卡尔加里大学可持续校园规划建设解析[J].浙江大学学报(理学版),2017,44(2):221-227.

[3]周凤华,王真龙,黄献明,等.后疫情时代的安全防疫校园规划研究[J].住区,2022,(1):80-89.