

与周边环境融合的景观一体化道路设计应用 ——以成都市天府新区兴泰街街道一体化设计为例

王安琳

(成都市市政工程设计研究院有限公司, 四川 成都 610023)

摘要:在成都市提出公园城市街道一体化导则的指导思想后,街道的设计重心由“线的设计”向“面的设计”倾斜。本文以成都市天府新区兴泰街街道一体化设计为例,通过对比街道一体化设计前后两版设计成果,对道路各功能板块空间界限边缘的处理方式,以及景观专业在道路设计过程中的工作安排等问题进行探讨,为今后建设更加人性化的城市街道提供参考。

关键词:街道一体化,道路景观,慢行空间,边缘细节

中图分类号: U412

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2022)08-0028-04

1 从“交通先行”到“街道一体化设计”

当你想到一个城市时,你脑海中出现的是什么?是街道。如果一个城市的街道看上去很有意思,那么这个城市也会显得很有意思;如果一个城市的街道看上去很单调乏味,那么这个城市也会非常单调乏味^[1]。

街道是我们共同的生命线,是城市经济的基础。街道占有80%以上的城市公共空间,可促进商业活动,为居民提供休闲庭院空间,并为人们提供四处游玩的安全空间,无论是步行、骑自行车、驾驶汽车或使用公共交通工具^[2]。

有很长一段时间,道路设计的指导思想是“交通先行”,以满足快行交通需求为主要目标,忽略了道路与周边地块的互动。2017年左右,道路设计开始尝试人非共板,用路沿石或种植带将慢车道和人行道从快车道中分离出来,保证能与周边地块发生关系的慢行空间的使用范围。直到2019年,成都市提出公园城市街道一体化的导则,从此街道的设计重心由“线的设计”向“面的设计”倾斜。

在城市里,除了承载交通外,街道还有许多别的用途^[1]。当街道设计范围发生变化,就具备考虑街道与周边互动的条件,利用空间细节提高慢行空间品质,增加街道趣味性,为行人提供交流空间。

2021年设计完成的成都市天府新区兴泰街街道一体化项目,利用地理位置的特殊性,尝试了根据

周边项目特色设计道路的思维方式,较好地融入了周边项目的各种特色,在景观风格上起到承上启下的作用;并且由于该项目的设计时段处于成都市街道一体化指导思想刚提出的时期,设计中的修改过程和各阶段成果对比也有记录和参考价值。

2 兴泰街的设计

2.1 兴泰街概述

兴泰街是一条新建的城市次干路,位于成都城市双核之一的天府新区秦皇寺商务片区核心区域,毗邻会展经济及总部经济交汇区、天府公园、文化中心、商务中心等核心区域(见图1)。兴泰街为东西走向,项目起点正对天府中央公园湖面,终点位于未来天府新区总部经济区的最高地标建筑;北侧为该区域重要在建绿轴项目望山廊,南侧有成都天府新区地标建筑——天府国际会议中心(简称国会中心)。

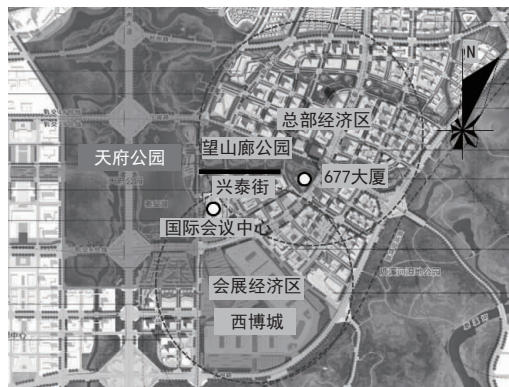


图1 兴泰街地理位置

2.2 设计条件及定位

兴泰街全长597 m,红线宽度20或30 m。北侧

收稿日期: 2021-11-17

作者简介: 王安琳(1983—),女,硕士,高级工程师,从事景观设计工作。

是规划公园绿地望山廊,南侧有10~15 m规划绿带(见图2)。

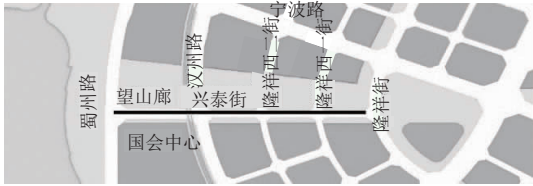


图2 周边地块规划

根据周边项目情况,将兴泰街分为两段。详见表1。

表1 兴泰街分段研究

定位	起止点	长度/m	规划条件	周边项目
城市会客厅	蜀州路—汉洲路段	201	红线宽度30 m,双向4车道 南侧10 m,规划绿带	北侧:望山廊 南侧:天府国际会议中心
生态林荫廊	汉州路—隆祥街段	396	红线宽度20 m,双向2车道 南侧15 m,规划绿带	北侧:望山廊 南侧:中建地块(已建)、万毫地块(设计中)、国金地块(设计中)

城市会客厅段为国会中心延伸部分,与该区域国会中心的需求、铺装风格保持一致。

生态林荫廊段以望山廊生态本底为依托,在植物配置上与望山廊结合。

2.3 兴泰街设计过程

兴泰街的设计经历了两个设计阶段。

第一阶段——传统道路空间设计模式。

第一版设计于2020年完成。这一时期,成都市虽然提出了街道一体化设计的想法,但并未明确所有街道都按一体化的模式实施。所以第一版设计按照传统道路空间设计思维模式,以道路红线为边界条件设计(见图3)。在道路红线范围内完成车行道、自行车道、人行道、管线、照明等道路所需的各种功能板块,仅考虑人行道与周边地块交通贯通。这种设计模式下,道路与外侧地块空间和用途界限分明,线条也比较单调(见图4、图5)。

第二阶段——街道一体化设计。

为了贯彻实施街道一体化的指导思想,让街道及周边地块公共空间更好地为市民服务,兴泰街工程于2021年按照街道一体化的设计要求修改。

在《成都市公园城市街道一体化导则》中,道路根据沿线建筑功能和场所活动,把道路分为生活型街道、商业型街道、景观型街道、产业型街道、交通型街道、特定类型街道等^[3]。根据周边情况,兴泰街应被归为景观型街道。

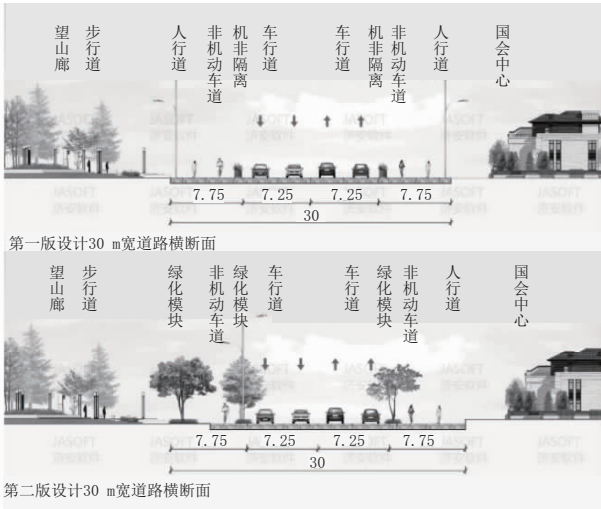


图3 城市会客厅段道路横断面对比



图4 城市会客厅段第一版设计



图5 生态林荫段第一版设计

第二版方案将街道空间与外侧地块空间统筹考虑,对于方案稳定正在实施的望山廊等自带游步道地块,将道路中人行道功能纳入周边地块,充分使用地块的公共空间(见图3、图6)。



图6 城市会客厅段第二版设计

城市会客厅段道路红线范围内,原车行道和自行车道之间的花箱隔离改为含乔木的绿化隔离,丰

富车行视觉感受,加强慢行空间与外侧地块的交流及舒适度,达到提高慢行空间品质的目的。

生态林荫段将人行步道移入品质感受更高的周边地块(见图7),由于南侧地块尚未建设,所以保留南侧人行道。



图7 生态林荫段第二版设计

3 设计中的创新点

3.1 道路空间中的设计细节

3.1.1 楔形种植池及绿地边界

兴泰街景观的一大特色,是根据花岗石砖的形态,设计了大量自然的楔形种植池边缘。树池及绿地边缘形态凹凸有致,变化丰富。选择楔形种植池的灵感,来源于北侧望山廊公园局部的设计特色。这种变化丰富的边界,为慢行空间提供了很多零碎“多余空间”,放置垃圾桶或坐凳等城市家具毫不违和(见图8)。



图8 楔形绿地模块

3.1.2 车行道边线

兴泰街城市会客厅段,车行道边线采用珍珠白烧面花岗石代替常用的反光型热熔涂料,为了在夜间清晰分隔对向车流,在车行道边线增加地理灯带(见图9)。这也是我工作十多年来,首次尝试在快车道设计灯带,实际效果有待检验。

3.1.3 路灯样式

国会中心旁城市会客厅段路灯,选用根据国会中心建筑形式——大型中式建筑形态配套的路灯;生态林荫段选用多杆合一路灯。

3.2 新的工作方式

兴泰街城市会客厅段为了与相邻蜀州路及国会

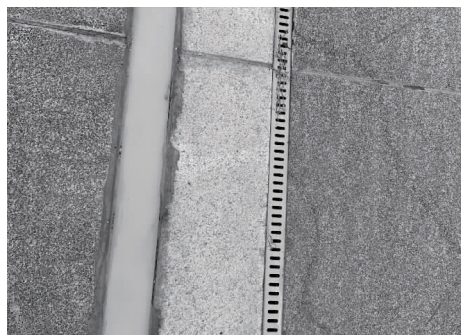


图9 灯带、珍珠白花岗石交通标线、排水沟

中心总体风格协调,作为广场的一部分,全段采用花岗石铺装,提高了景观专业与其它市政专业间的协调力度。寻常道路设计,是道路交通、管线照明等专业先根据道路使用需求设计,最后景观专业做路面装饰。兴泰街项目相反,由于花岗石砖有固定模数,并且为了承受机动车碾压,本项目车行道使用的15 cm厚花岗石,施工现场切割困难,所以兴泰街项目是景观专业与道路专业将平面设计好,其它专业根据各种设施的位置布置设备及管线。这也算道路精细化设计的一次尝试。

4 总结与思考

兴泰街项目的设计工作有两方面值得城市道路设计工作者借鉴,一个是各功能板块界限边缘细节的处理,另一个是设计工作次序和方式。

4.1 空间界限处理

在道路各功能板块空间界限边缘的处理上,兴泰街的做法也值得思考。

以往道路设计看重交通承载功能,以使用者快速通过为目的,所以各功能板块空间界限以直线为主,忽略了与周边地块的相互影响。

正如简·雅各布斯所说:“城市的人行道,孤立来看,并不重要,其意义很抽象。只有在与建筑物以及它旁边的其它东西,或者附近的其它人行道联系起来时,它的意义才能表现出来^[1]。”当户外空间的质量不理想时,就只能发生必要性活动;当户外环境具有高质量时,尽管必要性活动的发生频率基本不变,但他们显然有延长时间的趋向。另一方面,由于场地和环境布局宜于人们驻足、小憩、饮食、玩耍等,大量的各种自发性活动会随之发生^[4]。

本次兴泰街将人行道功能放入环境优美的望山廊,并且充分将国会中心和望山廊的设计特色延伸至道路内部,达到丰富道路的景观效果,为行人交流和从事其它社会活动提供场所的目的。

4.2 专业间的工作组织

在道路景观设计工作中，常遇到人行道绿化种乔木部分与地下管线冲突，或者道路嵌边石被某种井盖阻断，导致景观效果不佳的情况。而这类问题，往往是施工方已经将地下部分施工完，做面层铺装时才发现。深究其原因，是因为传统的道路设计是以快行交通功能为主，设计和审批顺序也是按照施工顺序来，甚至很多项目，地下部分已经施工完，才开始认真研究景观方案。这种传统工作模式，在城市急速扩张，需要高效修建道路时很有效，但城市发展到今天，人民对公共环境的要求日益增高，道路承载交通以外的功能越来越明显，需要更多地考虑慢行空间内行人的需求，对道路设计精细化的要求越来越高。

兴泰街由于所处地理位置及面层材质的特殊性，采用了先做面层细部设计，把每一匹砖的位置确定好后，再做各种配套设计的工作方式。即使绿化与硬质铺装间的界面线型较复杂，直至国会中心段施工结束，也未发生由于地下设施的存在干扰地面配

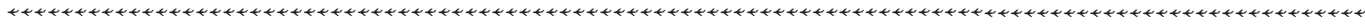
置的情况。

4.3 对道路景观设计工作的思考

使街道重新回归为人性化的公共空间，既是提升城市品质，改善城市环境的重要途径，也是推动城市视线内涵式发展，激发城市活力的关键举措^[5]。而街道活力的灵魂，在于慢行空间与周围环境的互动，在今后的道路设计中，道路与周边地块的界限不再是规则的一条红线，会越来越模糊。人们对慢行空间的划分及精细化的设计需求越来越多。如何利用各种景观细节设计让城市街道的慢行空间变得更有兴趣，值得认真思考。

参考文献：

[1] 简·雅各布斯. 美国大城市的生与死(纪念版)[M].金衡山译. 南京:译林出版社.2006.
[2] 美国国家城市交通官员协会. 城市街道设计指南[M].杨柳,刘大川,胡一可译. 南京:江苏凤凰科学技术出版社,2018.
[3] 成都市规划和自然资源局. 成都市公园城市街道一体化设计导则[M].成都:成都市规划和自然资源局,2020.
[4] 杨·盖尔. 交往与空间(第四版)[M].何人可译. 北京:中国建筑工业出版社,2002.
[5] 赵宝静. 浅议人性化的街道设计[J].上海城市规划,2016(2)59-63.



《城市道桥与防洪》杂志

是您合作的伙伴，为您提供平台，携手共同发展！

欢迎新老读者订阅期刊 欢迎新老客户刊登广告

投稿网站：<http://www.csdqyfh.com> 电话：021-55008850 联系邮箱：cdq@smedi.com