

山地城市景观大道打造策略研究

胡义良 刘孟林 张敬宇

重庆市交通规划研究院, 重庆 渝北 401147

[摘要]为了更好的提升城市整体发展形象、打造对外交往名片,很多城市新区都计划或已经打造了具有地方特色的景观大道,它不仅是串联了城市的主要功能节点的交通通道,同时还是更加关注街道环境品质、文化风貌的交往街区,是体现人的交流和生活方式、人和城市空间相互关系的纽带。因此,景观大道具有两大功能要素,即“交通”和“交往”。但是,部分城市景观大道在打造过程中,过于追求“大气”,不惜花费大代价,打造出来的景观大道不仅“宽”而且“直”,但是“宽”必加大两侧交往的难度,“直”必难以处理与山地城市自然风貌的和谐关系。基于此,文章试图以对景观大道打造的相关案例分析入手,总结景观大道打造的原则与思路,为山地城市景观大道打造的工作方法提供经验借鉴。

[关键词]城市景观大道;交通功能;交往功能

DOI: 10.33142/aem.v2i2.1626

中图分类号: U418.9;U412.371

文献标识码: A

Study on Strategy of Building Landscape Avenue in Mountainous City

HU Yiliang, LIU Menglin, ZHANG Jingyu

Chongqing Transportation Planning & Research Institute, Yubei, Chongqing, 401147, China

Abstract: In order to better improve the overall development image of city and create a business card for foreign exchanges, many new urban areas plan or have built a landscape avenue with local characteristics, which is not only a traffic channel connecting the main function nodes of the city, but also a communication block that paying more attention to environmental quality and cultural features of street, which is reflecting the communication, life style, people and urban space. Therefore, the landscape avenue has two major functional elements, namely "transportation" and "communication". However, in the process of building some urban landscape boulevards, the pursuit of "atmosphere" is too much and people do not hesitate to spend a lot of money to create landscape avenues, which is not only "wide" but also "straight". However, "wide" will increase the difficulty of communication between both sides and "straight" will be difficult to deal with the harmonious relationship with the natural features of mountain cities. Based on this, this paper attempts to start with analysis of the relevant cases and summarizes the principles and ideas of landscape avenue building, so as to provide experience and reference for the working methods of landscape avenue building in mountain cities.

Keywords: urban landscape avenue; traffic function; communication function

引言

所谓山地城市是指分布于地理学划分的山地、丘陵和崎岖不平高原区域的城市,形成与平原地区迥然不同的城市形态与环境。西南地区的国家中心城市重庆市就是山地城市的典型代表,其城市不仅被大型山体 and 河流分割,就是被分割的各城市部分内部也是地形起伏较大,丘陵、河流密布,因此其城市道路体系就形成了与平原城市截然不同的形态,展现出具有山地特色的城市路网体系。基于此,文章基于重庆市的路网特征,以景观大道相关案例分析为切入点,寻求山地城市景观大道打造的策略,为类似城市景观大道的规划建设提供经验借鉴。

1 山地城市路网特征分析

1.1 形态“弯”

受山、河密布等自然地形的限制,道路网整体呈自由式发展,且道路多依山就势,顺直的道路极少,如渝中半岛等。在这种自然条件下,追求道路的顺直,势必会“遇山开山、遇河架桥”,大填大挖,不仅破坏自然景观,而且会带来极大的投资代价。

1.2 红线“窄”

自然地形条件限制,路网红线宽度普遍较窄。主城区现状 6.2 平方米的人均道路面积指标与直辖市/省会城市相比均处于中下游水平。要想改变道路红线宽度“窄”的问题,势必挖山填河,得不偿失。

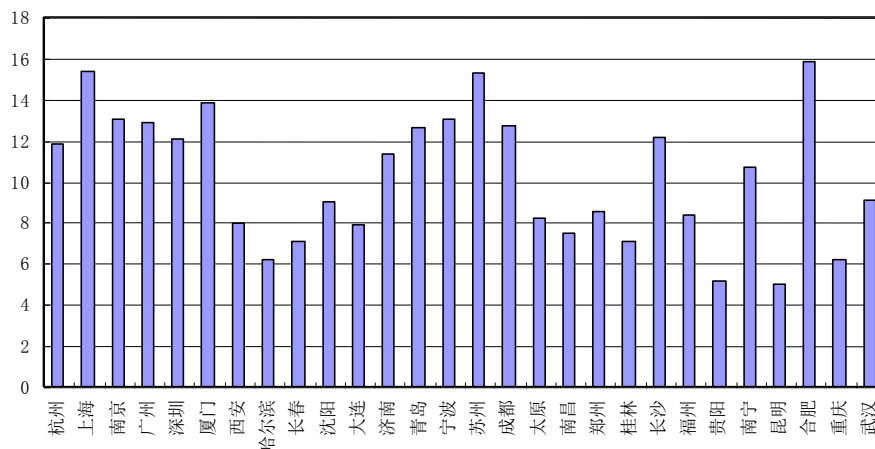


图1 人均道路面积指标对比示意图 (平方米)

1.3 密度“疏”

由于地形条件限制，路网密度低。路网密度低，就意味着单位面积范围内道路少，直观表现就是道路“疏”、“散”。“疏”、“散”的路网势必会导致通道的可替代性差，有可能会出现某一区域的联系通道单一，交通流量过于集中，承担的交通功能（过境交通与到达交通）高度复合，路网的可靠性大大降低。

表1 中心片区路网密度对比表

区位	重庆观音桥	上海陆家嘴	南京中心区	北京二环内	香港旺角
路网密度	8.9	9.8	10.7	12.1	19.9

2 景观大道打造案例分析

2.1 巴黎香榭丽舍大街

香榭丽舍大街是巴黎中心向外围辐射的一条干线道路，从协和广场至凯旋门全长约 2 公里。本景观大道的打造并不注重道路宽度，车行道宽度不足 30 米，但是注重道路与两侧开场空间的联合打造，是一条“交通”和“生活”良好融合的道路。不足 30 米的车行道，行人为平面过街方式，方便道路两侧人的交往活动。结合道路串联凯旋门、协和广场、卢浮宫等知名景点，重力打造道路两侧的休闲文脉长廊，布设个性化的城市家具，使得人们得以驻足停留，闲聊小憩，街道全段都具有非常浓烈的生活气息，也使得香榭丽舍大街成为了巴黎城市中社会交往最为活跃的地带。沿线独具一格的绿化景观设计及厚重的历史底蕴，生态景观与城市人文风貌交相辉映，成为巴黎城市最出名的景观街区之一。

2.2 巴塞罗那格兰维亚大街

大街东西向布局，与海岸相平行，道路宽度约 50 米，全长 13.1 公里，终点衔接沿海高速公路，是一条巴塞罗那重要的进出城干道，同时也是重要的滨海区域干线道路。为了保证街道交通与交往的双重功能，在打造过程中特别注重街道的快慢分离。荣耀广场以西段采用主、辅路交通组织，车行道宽度约 15 米（双向 5 车道），辅路为 4 米宽的非机动车道，两侧各有约 13 米宽度的步行及休闲开敞空间；荣耀广场以东段分为地面、地下两层，过境车辆主要通过地下层快速穿过，而沿线服务车辆在地面辅路通行，有效压缩了车行道宽度，保证街区的合理交往尺度，方便行人过街。大力优化沿线绿化景观设计，打造尺度适宜、空间丰富的城市公共空间，与沿线人文历史底蕴的有效融合，街道同时也是贯穿巴塞罗那市区的线性公园。

2.3 成都天府大道

天府大道是成都市的一条南北走向的交通大动脉，是成都市中轴线——人民南路的南延伸线^[1]。天府大道跨越了成都市武侯区、成都高新区和天府新区，道路断面采用双向 12（主线 8+辅道 4）车道设计，道路宽度达 80 米以上，同时为了保证视线的连续性，沿线道路节点多采用信号灯控制的平面交叉口。受益于平坦的自然地形条件，天府大道全线近乎“笔直”，形成了很好的视线通廊，是目前世界上最长的城市中轴线。为了弥补其交通效率低的短板，同步优化了天府大道东侧约 1.2km 的梓州大道沿线节点，重点解决南北向交通快速通过问题。由于道路红线宽度大，导致两侧人

行联系不便,平面过街一般需3至4次,是一条以“展示”功能为主的景观大道,对人的交往、交流考虑不足。

2.4 深圳深南大道

深南大道为深圳市中轴线上一条东西走向的交通大动脉,跨越深圳市罗湖区、福田区和南山区,全线长度约25.6公里,全线设置12座立交,道路最高时速可达80公里^[2]。道路断面采用双向14(主线8+辅道6)车道,路幅宽度达到135米,中心区最宽达350米。道路宽敞开阔,中央分隔带及机非分隔带植被绿化丰富,整体景观效果好。由于道路过宽,人行过街通过天桥及地下通道,体验感差,两侧联系较为不便。也是一条以“展示”功能为主的景观大道,不注重道路两侧人的交往与交流。

通过以上案例分析,可以看出景观大道从直观上具有一定的通性,就是道路“宽”且“直”,保证景观效果的连续性,展示功能强。但是,在其内涵上,国外与国内景观大道,却有很大的区别。国外的景观大道多关心道路两侧的生活及交往功能,尽可能降低道路对城市的分割效果,而国内多注重其展示功能,道路追求宽且直而带来的“大气”,缺乏生活气息,导致景观大道自成一格,独立性较强,与周边区域有较为明显的边界。

3 山地城市景观大道打造策略

结合山地城市的路网特性及国内外景观大道打造的案例分析,特提出如下打造策略:

3.1 切忌盲目追求线形顺直

虽然国内外很多景观大道均为顺直的道路,但是这些城市多是地形平坦,存在建设顺直道路的先天条件,但是山地城市地形起伏较大,顺直的道路势必带来较大的地形改造,对自然景观破坏较大,同时与现时期我国推行的生态保护优先的策略不符。景观大道的建设同样可以依山就势,通过沿线的景观设计完善道路与自然景观的有效融合,行驶在山间河边同样有着良好的体验和形象展示功能,更能体现山地城市的一大特色,打造城市形象名片。

3.2 谨慎对待道路断面宽度

宽马路往往比窄马路更显“大气”,但是景观大道首先应该是城市的重要组成部分,为了追求宽度,导致建成后的景观大道自成一格,独立性较强,就无法有效融入周边城市区域。为了保证一定的视线宽度,山地城市景观大道多围绕快速路、主干路等宽路幅道路建设,但这些道路多具有很强的交通功能,对城市的分割作用也就很明显。因此,在景观大道建设过程中,应多注重沿线生活气息的营造,如局部采用道路下沉的方式,修建一些覆盖式广场,保证道路两侧行人交往的便利性;同时也可以在线用地开发过程中,采用两侧建筑步行通道的有效连通等方式。

3.3 因地制宜制定建设方式

山地城市地形多变,同一个城市内部的不同区域或者是同一条道路的不同区段都有着不同的自然地形,其面临的建设问题将不尽相同,因此,需要在道路建设前细化深化分析,因地制宜,充分挖掘方案的多样性,以提出针对性的解决方案。

3.4 重视平行分流通道的优先建设

山地城市道路间距大,交通功能的可替代性较差,一条道路可能承担多种交通功能(过境交通、到达交通等),因此,这一原则针对功能复合的通道尤为重要。若景观大道围绕快速路打造,为了保证沿线的生活交往功能,势必会对道路承担的长达距离过境交通的运行效率产生影响。因此,建议在景观大道建设前,优先完善其平行通道交通功能的提升,构建高效的平行分流通道,弥补景观大道的打造所带来的运行效率限制问题。

4 结语

景观大道是一条整合了交通系统与生态系统的具有城市特色风貌、人文风采、环境景观展示作用的城市综合性干道^[2],其具备“交通”和“交往”两大要素,其建设具有一定的共性,同样具备很大的差异性。对于山地城市景观大道的建设应密切结合本地的实际情况,因地制宜制定建设方式,才能打造出成功展示城市特色的形象名片。

[参考文献]

[1]陈昂,林墨飞,路小淑,蒋庆亚.大连滨海景观廊道建设初探[J].美术大观,2014(07):78.

[2]赖志敏.控制开发的都市设计——城市设计作为一种管制手段[J].现代城市研究,2006(01):4.

作者简介:胡义良(1984-),男,山东临朐人,高级工程师,硕士,主要从事城市交通规划研究,当前就职于:重庆市交通规划研究院。