

基于街道活力营造的中心区城市设计评析*

Urban Design of Central District Based on Street Vitality Construction

林珂 李敏稚*

LIN Ke, LI Min-zhi *

摘要: 以街道活力营造视角切入,提出城市中心区街道活力营造现存的规划设计和运营管控层面的主要问题。通过梳理、分析和评估已实施多年的深圳福田中心区 22、23-1 地块和正实施中的广州琶洲西区城市设计,对比研究中心区街道营造中街区尺度优化策略、街道地域文化塑造方法以及实施导控技术,总结建设经验和发展趋势。指出在城市中心区营造充满活力和人性化的街道空间是城市设计向精细化、系统化和弹性化发展的重要途径之一,并尝试在“以人为本”的城市设计理念下提出街道空间模式营造方法和导控技术体系构想。

关键词: 街道活力; 中心区城市设计; 形态导控

中图分类号: TU986

文献标志码: A

文章编号: 1671-2641(2020)02-0069-05

收稿日期: 2019-11-29

修回日期: 2020-01-13

Abstract: From the perspective of Street Vitality, this paper proposes the main problems of the existing planning, design, and operation control of urban streets. By combing, analyzing and evaluating the 22, 23-1 plots of Shenzhen Futian Central District that have been implemented for many years, and the ongoing urban design of Guangzhou Pazhou West District, this paper compares and studies the scale optimization strategies of central district streets, the methods of shaping the regional culture of the streets, and implementation guidance technology, and summarizes the construction experience and development trends. The paper points out that creating a vibrant and humanized street space in the central area is one of the important ways for a more refined, systematical and flexible urban design development, and tries to put forward the construction method of street space mode and the concept of guidance technology system under the “human-oriented” urban design concept.

Key words: Street Vitality; Urban design of central city; Urban form guidance

1 街道活力营造的重要性和发展趋势

随着我国城镇化发展模式向存量化转型,城市空间品质、公共生活成为人们的关注焦点。街道作为公共生活的重要承载之一,正在逐渐失去其最重要的活力要素和人性化特征,街道被简单视为供汽车和行人通行的通道,街道的生活功能被忽视,而这些正是以往城市中

最被珍视的价值和今天不断被倡导回归的城市本质^[1]。这一情况同西方城市自 20 世纪 60 年代以来公共空间设计与营造的发展历程相吻合,阿兰·B·雅各布斯(Allan B.Jacobs)在《伟大的街道》^[2]中提出:伟大的城市街道是人们步行的伟大的公共场所,而步行却是伟大街道上最重要的活动。在城市现代化进程持续深化的背景下,如何营建聚集活力的街道空间,实现市民慢行

生活的回归是当下城市问题研究的重点之一。

城市设计具备空间形态设计及导控的核心内容,能够在街区尺度下有效地导控街道的空间形态,是城市街道空间营造的重要技术方法。城市设计管理办法的不断完善以及技术水平的不断提升,在提高城市设计的关注度的同时,对城市设计导控机制提出了更高的要求^[3]。

* **基金项目:** 国家自然科学基金面上项目《基于多元博弈和共同创新的城市场态导控研究》(51978267);广州市科技计划重点资助项目《高效紧凑城市设计方法及其关键技术研究》(201707020041);广东省研究生教育创新计划学位与研究生教育改革研究项目资助《基于城市设计视野的风景园林规划与设计课程体系建设研究》(2018JGXM06);华南理工大学研究生教育改革研究专业学位实践课程建设项目资助《风景园林规划与设计(二)》(zysk2018001);华南理工大学校级教研教改重点项目资助《基于创新“设计能力”培养的城市设计教学方法研究》(x2jz/Y1180411);华南理工大学本科特色课程《城市设计理论和方法》(x2jz/C9193007)

2 城市中心区街道活力营造现存的主要问题

2.1 规划设计导致的问题

城市中心区开放强度高,集约程度高,交通流量大,很容易产生不同功能要素的相互干预。在宏观层面,以功能为导向的规划模式,造成了主要交通流线直接穿越公共活动空间,各交通枢纽人流交汇冲突,因居住功能隔离而致街道夜间活力不足等问题。在微观层面,对于街道景观设计的忽视,导致了街道景观同质化严重,视觉体验单调,街道公共空间体验感不佳,参与程度低等问题。

2.2 运营管控层面现存问题

公共空间营造涉及策划、设计、实施、导控等过程,其中由于街道空间的特殊性,既需要受到道路交通红线的限制,又需要与街区环境、建筑功能和建筑界面进行统一协调。在无有效管控机制的前提下,很容易出现各部门沟通不足或各行其是的情况,导致街道空间营造过程中出现环节上的矛盾冲突,建成环境不理想的情况。

3 福田中心区 22、23-1 街坊和琶洲西区的街道营造实践

3.1 项目概况

广州和深圳属于粤港澳大湾区重要增长极的核心城市,两个城市的中心区建设均位当代中国新城开发的前列。

深圳福田中心区的城市规划作为 20 世纪 90 年代的早期探索,其中 22、23-1 街坊城市设计作为街区(Block)层面的城市设计理论、技术以及城市空间建成品质在当时处于国内领先,对中国本土城市设计理论与实践的发展有不可忽视的影响。

广州琶洲西区城市设计作为地区(District)层面的城市设计实践,

由华南理工大学孙一民工作室团队领衔完成,是当前国内践行城市设计总师制度和“小街区、密路网”设计模式的代表性实施项目之一,是当代城市设计构建多元创新机制和落地实施精确导控的典型案列。

3.2 街区尺度优化

小尺度街区被认为是街道生活化的回归,新城市主义理论提出了 $90\text{ m} \times 180\text{ m}$ 的适宜街区尺度区间,即将从街区中心到边缘的距离控制在步行 5 min 左右。小尺度街区在提升城市空间活力、改善交通状况、实现土地集约化利用等方面的作用已经得到世界各国的一致认可,我国亦从 2016 年起推广街区制,通过参考国内外建设经验,部分学者也对于适应我国国情的街区尺度进行了探索^[4-5]。

福田中心区 22、23-1 街坊的街区优化方案是由 SOM 公司策划设计,经过多轮调整,并由中心区办公室严格执行的创新举措。调整后

的平均街区尺度由 $200\text{ m} \times 200\text{ m}$ 降为 $80\text{ m} \times 100\text{ m}$ ^[6],除道路交通面积、沿街商业界面和步行空间增加之外,还得到更多的地块功能,有利于混合功能的实现(图 1)。多样化的地块功能有利于不同类型活动的开展,能够提升街道的吸引力与活力。同时,各街区绿地的集中布置和均等密布的路网分别提升了地块的景观公平和交通可达性公平。

琶洲西区的地块优化基于“以人为本”理念,进一步细分地块,调整后平均街区尺度为 $80\text{ m} \times 120\text{ m}$ (图 2),土地利用更加集约化^[7]。同时路网的增加连通了场地原有的部分断头路,分散主干道交通压力,为步行、自行车通行和公共交通提高了可达性与易达性,改善了慢性交通环境;并且形成了更多与街道连接的街头、街心广场空间,使得街道空间拥有多个活力聚集节点。

“小街区、密路网”是宏观层面执行,继而影响微观空间的优化

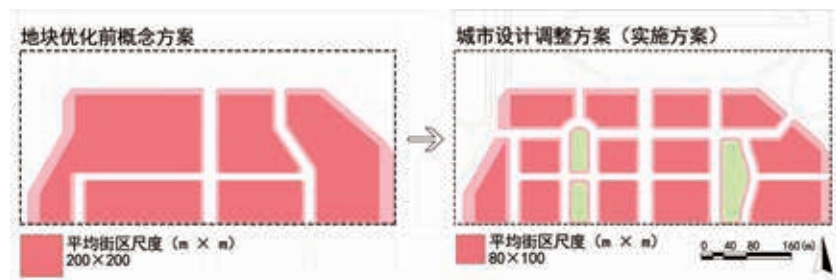


图 1 福田中心区 22、23-1 街坊城市设计地块优化

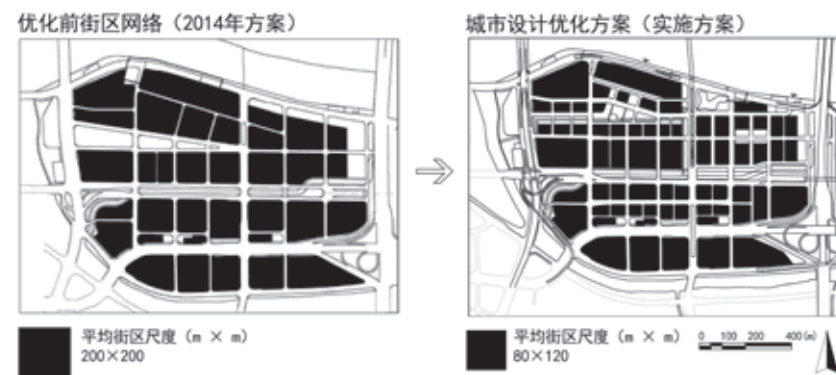


图 2 琶洲西区城市设计地块优化

措施,是人本思想在规划设计领域的深刻体现,其对于步行环境塑造、街道生活氛围塑造以及街道活力营造的成效已在国内外多个城市显现,是今后城市建设中值得借鉴和积极尝试的做法。

3.3 街道形态控制

芦原义信提出,街道的宽高比在 $D/H=1 \sim 2$ 时,是适宜行人体验的最佳尺度区间,而现代城市中的街道尺度和芦原义信时期已经发生较大变化,因此需要再次探讨营造街道适宜尺度的具体方式^[8]。福田中心区 22、23-1 街坊通过制定城市设计导则,提出街道需要有连续的建筑界面,并限定裙房高度和建筑退线距离,将生活型街道的宽度和裙房的比值尽可能控制在适宜尺

度范围。同时限定连续拱廊与其通道的高宽比,形成连续的步行灰空间,并控制塔楼体积变化区与塔楼顶部,以控制建筑体型,塑造良好的街道界面天际线^[9](表 1)。经过导控的街道空间秩序井然,边界清晰(图 3),充分体现了城市设计导则对街道空间形态塑造的实施成效。

街道空间的营造是对形成街道空间的各种要素的相应配置。城市设计精细化的设计方法可深化与完善城市街道空间的设计控制体系,为具体的建筑设计指引和城市规划实施匹配特定需求,同时为实现街道空间的多样性提供技术基础。

3.4 街道的地域性景观营造

城市设计需重视本土化的地域

性设计,城市的地域性是塑造城市特色的源泉,是包含了特定地理环境下居民文化活动的历时性积累。街道空间是城市形象直接体现,是城市文化底蕴的空间载体之一^[10]。

骑楼是岭南地区建筑设计的气候适应性形态体现。福田中心区 22、23-1 街坊和琶洲西区城市设计中(图 4),均采用了以骑楼作为街道地域性特色塑造的核心要素结合现代建筑风格的方式。连续的骑楼界面能够形成统一的街墙面和连续的步行空间,通过骑楼连廊的灰空间,步行和商业活动巧妙结合,营造良好的商业街区氛围,在现代城市中融入了蕴含地域特性的公共空间。

3.5 城市设计的实施与管控

福田中心区 22、23-1 街坊的城市设计由中心区办公室主导,严格按照城市设计的导则约束实施,并未接受开发商以及建筑设计师的干预。这样的做法一方面保证了城市设计方案的顺利执行,另一方面使得建成城市物质空间与城市设计方案基本一致。

琶洲西区城市设计在实施过程中建立了地区城市总设计师制度,这一形式促进了引导性控制要素的探讨、协商和细化。总师团队在定期同业主、设计方、其他建设单位以及政府部门的协商过程中,在利于城市综合效益的前提下,采纳了各方的部分意见,出现了更多不同于原方案且符合各方利益的城市空间。

由此可见,城市空间的形成和城市设计的实施成效很大程度上依靠决策者。从时代的发展趋势来看,随着人们对公共空间品质的重视加强,民主化程度提高,城市建设将往多元博弈、共同协商的方向发展。

3.6 局限与不足

福田中心区 22、23-1 街坊和琶洲西区均是国内在特定历史时期下具有先进性和典型性的城市设计实践案例,但是仍暴露出一些局限与不足。其中福田中心区 22、23-1 街坊

表 1 福田中心区 22、23-1 号街坊街道设计控制项目

控制项目	定量指标	控制目标
街墙立面	应跨所在街面 90%	沿街形成连续的街墙立面
街墙高度	40~45 m	控制建筑界面高度
街墙退线	街墙高度 > 45m 需退后 1~3 m	减轻建筑对于街道的压迫感
裙房高度	14~17 m	控制建筑界面高度
街道宽度	交通型干道 34~36 m 生活型街道 14~26 m	将交通型道路和生活型道路区分,针对生活型街道营造良好的街道尺度
拱廊高度	6~14 m	控制拱廊宽高比
拱廊宽度	3~5 m	控制拱廊宽高比
业态界面	主界面商业界面 > 55% 商店入口间距 < 10 m	营造商业氛围,控制不同类型业态下限
塔楼顶部	建筑高度 80% 以上部分 应退缩 1.5~3 m	减轻建筑对于街道的压迫感

注:根据《深圳市中心区 22、23-1 街坊城市设计及建筑设计》项目文本整理。



a 福华路街景

b 民田路街景

c 兴融社区公园广场

图 3 深圳中心区 22、23-1 街坊街景



图4 琶洲东大街街道空间设计

的规划建设近年来多被研究和批判，主要争论的焦点之一是街道建设品质没有达到其应有的水准，没有成为人们普遍喜爱的公共空间^[11]，其存在不足有：

1) 街道功能策划缺失。城市设计方仅实现了物质空间形态，提出街道的效果图景，忽视了街道本身的公共属性以及生活属性，街道业态和公共空间偏商务化，没有足够的生活气息和商业氛围，难以起到

聚拢人气的作用。

2) 公共空间重视程度不足。2003年福田中心区22、23-1街坊国际景观设计竞标，最后选择了在街道市政景观的层面上略加修饰、不过度改造的方案，错失了一次提升街区公共空间品质的机会。

3) 街道设计工作无法有效统筹。街道空间范畴涉及道路红线、绿线、建筑退线等多线控制，当前在街道营造工作中，尚未出现统筹协调各

专业、各部门的机制体系。

由此反映出目前街道建设问题的产生一方面是受时代的局限性，另一方面是城市设计涉及不同领域的跨界整合，而各专业在街道设计中无法有效衔接。琶洲西区的城市设计同样也面临类似的挑战。

4 街道活力营造的城市设计策略建议

4.1 “以人为本”的城市设计理念

城市设计应始终以人为本，以提高公共空间环境品质，丰富公共生活形式和保护公众利益为设计目标，才有利于实现公共参与、共同协商、公平博弈以及具备人文关怀的城市空间形态导控机制和关键性技术策略与方法。

4.2 探索有利于活力营造的街道空间模式

“小街区、密路网”以及骑楼都是街道活力营造过程中的积极探索。街道空间可以从传统城市空间中汲取经验，通过城市形态工具、城市设计图则和导则实现传统街道空间的现代化创新；也可以基于技术的发展进步，通过计算机软件模拟、智慧型街道设施建设等手段构建新型街道空间，实现城市街道空间模式的多元化发展。

4.3 构建街道空间形态导控方法和更具实施弹性城市设计框架

随着我国公共空间建设水平的提高，对于城市设计的精细化有了更高要求。街道空间形态导控需要构建一套专门化导控方法，重点解决当前街道设计分工不明确、控制僵化、管理混乱的问题，努力建设多学科协同合作的平台，建构整合空间经济学、大数据平台、城市规划、城市设计和数字交互技术，推动完整街道设计技术体系和城市设计框架构建，实现街道空间的可持续发展。

5 结语

当前随城市发展,对高品质城市空间的需求迫切,对街道空间的关注度也在不断提升。坚持“以人为本”的设计理念,在空间模式不断创新趋势下,聚焦于城市设计中更具智慧的形态导控方法和技术,构建精细化、系统化、弹性化的城市设计体系框架,关注、研究公共空间和公共生活问题,从而真正创造活力、高品质的街道空间。

注:图2、4来自华南理工建筑设计研究院工作室《广州琶洲西区城市设计优化》项目文本;其余图片为作者自绘自摄。

参考文献:

[1] 沈磊,孙洪刚.效率与活力:现代城市街道结构[M].北京:中国建筑工业出版社,2007:1.

[2] 阿兰·B·雅各布斯.伟大的街道[M].王又佳,金秋野,译.北京:中国建筑工业出版社,2008:268.

[3] 李敏雅,叶伟康.城市设计导则可控体系的理性建构[J].南方建筑,2012(4):15-19.

[4] 徐磊青.街道转型:一部公共空间的现代简史[J].时代建筑,2017(6):6-11.

[5] 方彬,葛幼松.街区制发展历程中的街区形态演变与街区适宜尺度探讨[J].城市发展研究,2019,26(11):34-40.

[6] 深圳市规划与国土资源局.深圳市中心区22、23-1街坊城市设计及建筑设计[M].北京:中国建筑工业出版社,2002:7-34.

[7] 张春阳,谢凯.基于“窄路密网”规划模式的街道设计优化探讨[J].城市建筑,2017(10):114-117.

[8] 方智果,宋昆,叶青.芦原义信街道宽高比理论之再思考——基于“近人尺

度”视角的街道空间研究[J].新建筑,2014(5):136-140.

[9] 陈一新.深圳福田中心区(CBD)城市规划建设三十年历史研究:1980—2010年[M].南京:东南大学出版社,2015:140-147.

[10] 卢峰.地域性城市设计研究[J].新建筑,2013(3):18-21.

[11] 黄大田.街区城市设计实施成效的评价与分析——以深圳市中心区22、23-1街坊为例[J].城市规划,2009,33(10):87-92.

作者简介:

林珂/1995年生/男/福建龙岩人/华南理工大学(广州510640)/在读硕士研究生/专业方向为风景园林

(*通信作者)李敏雅/1979年生/男/广东广州人/博士/华南理工大学(广州510640)/副教授/研究方向为风景园林学和城市设计/E-mail: liisthebest@126.com

2020 年专题计划

读者朋友们:

《广东园林》杂志是创刊于1979年的风景园林专业学刊,长期征集“风景园林研究”“风景园林实践”“风景园林教育”“风景园林历史与艺术”“岭南园林研究”“岭南城市建设”等栏目文章。2020年计划组织如下专题和特别栏目,欢迎惠赐稿件!

专题:

适老环境
乡村振兴和园林建设
人居环境生态建设
岭南民艺
国家公园建设
岭南古建研究
树木安全管理
野生动物及栖息地保护
园林文化(常设)
营境理论与实践(常设)
滨水景观
城市园林化街景
风景园林与公众健康

特别栏目:

岭南园林匠人系列
岭南本土创作
名家谈岭南园林
青年风景园林师
中外优秀园林交流

为鼓励作者的论文研究创作,2019年开始,每年对在本刊发表的优秀论文进行评选,期待您的参与!