

城市标志性景观道路营建探索

高 飞¹, 郑永莉², 许大为¹

(1. 东北林业大学 园林学院 黑龙江 哈尔滨 150040 ; 2. 黑龙江生态工程职业学院 园林系 黑龙江 哈尔滨 150080)

摘 要 通过对城市道路形态演进的分析,研究了景观道路的特点、选址、类型,以及建立在道路线形、雕塑、景观小品、路面铺装、植物种植基础上的景观道路的景观营建,总结出景观道路的营建的基本原则。

关键词 道路;景观道路;标志性;景观;营建

中图分类号 :TU985. 98 文献标识码 :A 文章编号 :1001-7461(2008)02-0200-04

Urban Landmark Landscape Road Construction

GAO Fei¹, ZHENG Yong-li², XU Da-wei¹

(1. College of Gardening ,Northeast Forestry University ,Harbin Heilongjiang 150040 ,China ;

2. Gardening Department ,Heilongjiang Vocational Insitute of Ecological Engineering Harbin Heilongjiang 150080 ,China)

Abstract :The roads are the life and pulse of a city. Through analyzing the evolution of the road conformation ,this article discussed the construction of landscape roads from the aspects of characteristics , type , site selection , linearis , sculptures , park essays , road surface pavement , and plantings , General rules of the construction of landscape roads in urban areas were summarized at last.

Key words landscape road ; landmark ; construction

美国著名城市设计师凯文·林奇在《城市意象》一书中将通道作为形象构成五大元素的首位,这个论点一语道破道路在城市中的重要地位。道路是城市的支撑框架,它决定着城市的扩展形式与增长方向,彰显城市的环境质量与文化品位,是城市轮廓延续的命脉。

1 道路形态演进

1.1 品质升级 :从道路到景观道路

从千路一面的道路模式到景观道路的演进是提高人们生活品质、改善交通环境等诸多因素的要求。据不完全统计在一个人口上百万的大型城市,一个上班族每天花在路途中的时间在无意外发生的情况下平均为 2 h,而在北京、上海这样人口过千万的巨型城市,一个上班族每天则平均要花掉 4 h 的时间在工作途中。如果加上非工作时间外出,一个人一生有 1/5 至 1/6 的时间都在路途中渡过,这个时间仅次于一个人一生中的睡眠时间,可见道路与人的

生活紧密相连。

人们总是对自己居留时间足够长的私密或是封闭空间非常感兴趣,并且越重视其环境优劣,从前是家居环境,然后是办公环境,如今是道路环境。道路空间是公共性、开放性的城市空间,它并不属于哪一个人或是哪一个特定人群,它的改善关系城市中所有人的利益,因此道路空间的环境营建至关重要。

1.2 价值附加 :从实用价值到景观价值^[1]

道路与城市的关系自古以来就不可分割。道路是随着集镇的形成而产生的,是由人类出行的要求开始,到沿街进行贸易,进而逐步融入政治、经济、文化、艺术等因素^[2]。过去道路主要行使其作为交通枢纽、集贸市场的实用价值,公元前 5 世纪,中国的古典文献“周礼”中就已有记载,周朝由首都至洛阳的道路上栽植了许多行树,来往旅客可以在树荫下休息。今天由于道路形态的演进与定义的宽泛化,道路空间环境得到很大的改善,使道路从原来单纯的实用价值增加了景观价值,人们会习惯性的在行

收稿日期 2007-07-12 修回日期 2007-09-26
作者简介 高飞(1969-) ,男,黑龙江宁安人,讲师,主要研究方向 环境艺术设计、色彩艺术研究。

走、开车、甚至从楼上向下观赏道路空间的景观。

1.3 功能扩展:从交通功能到休闲功能

道路与交通是供求关系中一对衍生物。道路是人类在户外停留时间最长的空间载体,它是人们走出建筑空间,首先置身于其中的空间,无论是上班、下班,还是探亲访友,都离不开道路提供的交通功能。美国城市研究者简·雅各布斯说“狭窄热闹的和有多种功能的街道是人性生长、人际互动的空间,正是这种人与人、人与城市之间的和谐互动,为城市注入新的血液”。如今随着道路景观价值的开发与道路形态的多元化,景观道路又成为继公园以后人类又一开放式休闲空间,成为人们自由地交流感情、欣赏景色、认知城市、体验生活的户外空间载体。

2 景观道路

“当我们想到一个城市时,首先出现在脑海里的就是街道。街道有生气,城市也就有生气;街道沉闷,城市也就沉闷”。简·雅各布斯在“美国大城市的消亡与生长”一书中对街道作了这样的描述,因此景观道路就是城市空间中占有一定的特殊地理位置、历史地位、经济优势,并且经过人工精心设计使其空间形态具有艺术性、空间氛围动人、富有吸引力,它能够反映一个城市的文明程度,体现城市的区位特色。景观道路的建成使道路空间与城市其他景观形态保持景观连续性,共同提升城市空间景观品质,改善道路空间的车行、步行、散步的环境。

2.1 景观道路的特点

2.1.1 可识别性 人们对于城市环境、城市形态、城市风貌、城市历史、城市文脉的认知很大程度是从道路来开始的。景观道路是城市空间最典型、最直接的表述,它是一个城市环境、形态、风貌、文脉的缩影,浓缩了城市精华,代表了一个城市的精神面貌与整体特征。

2.1.2 排它性 城市景观道路应突出城市自身的形象特征。每个城市都有共性的形象特征,如所包含的城市组成要素大同小异;每个城市也有个性的特征,如都有各自不同的历史背景,不同的地形和气候,城市居民有不同的观念,不同的生活习惯,在景观道路营建过程中,道路景观应充分体现这种此城非彼城的差异性,不要将其他城市成功的设计方案改头换面植入其中,这种简单的不经过任何论证的移植,很容易像没有经过严格配型的手术,产生排斥反应。

2.1.3 公共性 景观道路的公共性是一种完全的公共性,是相对于住宅区中心绿地、公园、旅游区而

言的,这些景观由于都具有一定的围合措施,所以其公共性只是针对一部分人群而言。小区中心绿地通常只供小区内居民享用,公园、旅游区虽然可供任何人进入,但是它有自己门票管理制度和围栏,其公共性大打折扣。而景观道路的公共性最彻底的,具备城市意义上的公共性,在不违反既定规则的情况下,它属于任何一位公民。

2.2 景观道路选址

城市景观道路的选址经历着从重视自然景观到重视人文景观,又从重视人文景观回到重视自然景观的变化过程,最后回归到在尊重自然景观的基础上建构人文景观,这是历史客观的运动和发展变化的规律和特征,同时也证明景观道路的建设有其辩证的发展过程和被证明了的必要性。景观道路的选址要考虑以下3个方面的因素,并且至少要具备其中的一个因素。

2.2.1 位置因素 选择在城市中占据重要交通地位的道路,如联系城市不同分区的区间道路、区内重要的交通主干路,使景观道路的营建能够最大程度的改善环境、起到城市景观示范的窗口作用,或者是选择滨水、靠山的道路地段,使道路有良好的自然环境背景,具有创建景观道路的天然因素。

2.2.2 人文因素 选择城市中历史遗留比较集中的道路环境,如北京的王府井、哈尔滨的中央大街、上海的南京路等;或是现代城市文化设施比较集中的地段,如城市中图书馆、剧院、运动场所等的所在地。

2.2.3 经济因素 选择城市中商业比较繁荣的街道,这类街道由于购物、各种消费与休闲的多重需要,吸引大批人流聚集、分流,很容易成为标志性的景观道路,如哈尔滨市的鸿翔路是酒店的聚集区、南岗区的果戈里大街的精品购物店的聚集区。

2.3 景观道路的类型

2.3.1 步行街 步行街通常会选择在城市人文氛围最浓的历史街区或商业比较集中的闹市区,这里不允许机动车通行,只允许徒步经过,人们在这个地方通常会选择慢行和细品。像北京的王府井大街、哈尔滨的中央大街、上海的南京路都是以历史街区与商业街共同著称的步行街。沈阳的中街则是以商业街著称的步行街。

2.3.2 车行街 车行街一般选择在车流比较繁忙的地段,如城市中区与区交界的道路、城市新兴开发区、城市的出入口,它的主要功能是提供车行空间,一般要求道路有足够的宽度与长度。如长安大街宽约100余m,长约46km,是北京市交通最繁忙的车

行道路之一 ,同时这条街道也已经具有 700 多 a 的历史了。

2.3.3 滨水大道 滨水大道是临水而建的城市景观道路空间 ,通常是较为复杂的城市绿地系统 ,除软质植物景观 ,硬质景观也比较丰富 ,包括路面铺装、雕塑、建筑小品等等。苏州的金鸡湖景观大道 ,是紧邻金鸡湖的一块休闲绿地 ,是苏州市民主要休闲去处之一 ,每到有重要的节日像中国传统的七夕、中秋节 ,西方的情人节、圣诞节 ,人们都会纷至踏来 ,整个休闲区一片温馨景象。

3 景观道路营建

3.1 点、线、面——景观道路构成要素的一般形式

根据人们日常对道路空间的使用 ,景观要素的空间形式可分为“点”、“线”、“面”3 种最基本的类型。“点”型空间是景观道路中人们可以逗留的结点 ,如广场、可供休息的座椅 ,也可以是供观赏的软质景观元素 ,如散点式分布的乔木、灌木 ,还可以是雕塑、建筑小品 ,以及标识系统、经过艺术处理的垃圾箱、置石等等 ,点型空间的特点具有吸引游人视线、聚集人流的作用。“线”性空间是具有线性特质的景观元素。包括容纳人流或车流的道路线性基面也就是道路线形本身 ,还可以是植物种植带、台阶、坡道、挡土墙边线等 ,这种线形要素有直有曲 ,充满变化与不定。“面”状景观元素是相对于其他景观元素来说具有“面”状的性质的景观或景观元素之和 ,如广场、草坪、成片种植的乔木、灌木、草本植物 ,还有水体等。

当然 ,“点”、“线”、“面”3 种类型的景观形式是不能截然分开的 ,形式上经常界线模糊 ,发生重叠。如把广场作为道路延续过程中的结点时 ,可以说广场是“点”型景观 ;而当将广场作为一个有足够面积 ,可供人休息、游戏的场所时 ,又可以把它归为“面”状景观。因此从宏观与微观角度的转换中来观察景观道路构成要素时 ,“点”、“线”、“面”3 种景观形式就会发生角色置换 ,正是在这种角色转换的过程中 ,人们与道路景观进行着物质、能量、信息和精神的相互交流^[3] ,拉近人与景观道路“场”系统的关系。

3.2 景观道路组成

道路景观从最初道路规划建设到最后景观生成 ,是多种技术共同作用的结果 ,这一过程有许多控制因素。今天所看到景观道路大多是在道路原址上营建而成的 ,许多道路基础设施、功能组织设计已经成形 ,在景观道路营建过程中主要是对道路线形、雕

塑、景观小品、路面铺装、植物种植等几方面进行重新设计 ,只有在某些景观组成不合理或影响道路作为交通功能的品质时才对其进行改造(表 1)。

表 1 道路景观控制因素
Table 1 Controlling elements for landscape way

景观组成	控制点
空间组织	结点、广场、车行空间、步行空间、出、入站空间
功能设施	路灯、站牌、广告标识、景观小品、雕塑、休闲设施
环境要素	建筑立面、尺度、体量、位置(交通、经济、地理、人文)、退后红线
道路绿化	分车带、隔离带、行道树、点景树、单层、复层绿化带
功能组织	道路竖向、道路线形、车行系统、步行系统

3.2.1 道路线形 道路是城市中的线性空间 ,景观道路尤其注重这种线性空间的形式美感 ,其线形在竖向上应尽量随地形起伏而变化 ,在水平面上则需要密切结合周围环境如随周围建筑及功能设施的分布来确定线形的直与曲、曲度、转折方向等 ,另外还要按照功能、安全要求 ,依据线性美学原理来设计景观道路的线形。人们对于道路的直观感受也会随着道路线形的不同而不同 :直线形道路给行人以目标明确的出行心理感受、曲线形则给人线形曲度美的展示。

3.2.2 雕塑 城市景观道路中的雕塑 ,通常布置在道路结点处或绿地系统中是结合了周围环境与景观道路主题的人工艺术品 ,它通常在尺度与体量上远远超过人的自身尺度概念 ,在整个景观环境中以主景的地位出现 ,吸引人们的视线。同时雕塑还作为景观道路中的标志性景观 ,体现出城市环境艺术工作者与广大市民的艺术审美取向及城市的文化底蕴 ,是景观道路中最能体现一个城市文化内涵的景观元素 ,它集中体现了城市的文化倾向 ,是一个城市建筑、设施等的缩影(图 1)。



图 1 中央大街的标志性雕塑是防洪纪念塔
Fig. 1 Memorial tower for preventing flood on the Songhuajiang riverside

3.2.3 景观小品 景观小品是景观道路分车带及绿化带中的小型艺术品,它不像主体雕塑那样举足轻重,却起到了“绿叶”的陪衬作用。景观小品体积小、性灵、内容丰富,包括在景观道路中出现的道路功能设施,如道路标牌、方向指示牌、造型奇特的卫生箱、照明用路灯、供人休息的各式座椅等,以及用来观赏或丰富景观层次的置石、精心设计的小型雕塑、用于拍照或健身及其他用途的休闲设施等,这些小品经过设计成为景观道路中的点景元素,起到点缀空间、激活布局的作用(图2)。



图2 散落在中央大街广场结点处的景观小品

Fig.2 Some sketches on the Zhongyang street in Harbin

3.2.4 路面铺装 景观道路的路面、人行道铺砌及花坛边池砌筑、树池细部处理的质感、图案、色彩均是景观道路中引人注目的特征。路面铺装材料的使用首先满足交通功能的需要:车行流畅、人行舒适;同时铺装材料还要考虑视觉效果,车行道的首选是柏油路面即无路面反光又使道路线形连续顺畅、人行道可以铺石板看上去古朴而容易拉近与人之间的距离、人行道还可以铺瓷砖:增强路面的现代感、只是缺少含蓄与近人的尺度,另外路面铺装还可融入地区的人文精神与气质,如可将道路、广场或城市的标识物运用铺装形成图案,使其成为景观道路可识别性的一道风景(图3)。



图3 哈尔滨中央大街充满古老韵味的青石铺装

Fig.3 Old last appealed pavement in Zhongyang street in Harbin

3.2.5 植物种植 近年来景观设计行业在中国的飞速发展,使植物的种植形式发生很大的变化,道路植物景观打破单调的行列式布局,以组团式、条带式

为主要配置特点,乔、灌、草、地被植物结合进行复合式多层次立体绿化模式,形成富有层次感、韵律感的城市道路景观生态走廊。如2006年哈尔滨道路绿化采用密植加复层的绿化原则,实行见缝插绿的道路景观绿化操作方式,已经初见成效。

3.2.6 植物选择 “适地适树”是景观道路绿化品种选择的基本原则,采用适合当地气候、环境、长势好、具有生态及观赏价值的地域性树种作为绿化常用树,如沈阳市的银杏、上海市的枫香、哈尔滨的银白杨等。另外,植物种类的选择上突出地方特色,尤其是在北方适当增加常绿树种以弥补冬景的单调与萧条,如哈尔滨2006年行道树的栽植增加了杜松、青杆、白杆等常绿树种,许多城市还大量选用市花、市树作为绿化品种,不仅能够增强城市的可识别性还可提升城市的标志性与地域特色,如在哈尔滨随处可见市花丁香的种植、攀枝花市则满眼都是梧桐。同时在进行植物种植时还要注重常绿树与落叶树相互衬托,不同树种相互间植,突出四季的效果。乔木与灌木比例,应以乔木为主,一般占植物总量的70%左右(图4)。



哈尔滨市特色树种杜松 沈阳市特色树种银杏

图4 常绿与落叶树间种

Fig.4 Alternated with evergreen and defoliating trees

4 景观道路营建原则

4.1 生态原则

生态化倾向是21世纪的一个主流,遵循生态原则的景观道路设计是一种以现代生态学为基础和依据的设计思维方法,主要是强调人与自然是相辅相成的关系,在景观道路营建过程中要保持与维护人类与自然界间的平衡关系,执行生态设计的主要目的在于利用自然生态过程与循环再生规律,达到人与自然的和谐共处,以及发展的可持续性^[4],建立能够自我修复的人行生态系统,使景观道路具有自我调节能力,提高人类居留、休闲的质量,一个完整的城市景观道路生态设计应同时考虑城市的生态过程与生态功能,自然环境的审美功能和精神功能。

表 1 市域绿地分类

Table 1 Classification of green space in urban area		
大 类	中 类	小 类
农 用 区 绿 地	耕 地	水田 旱地 菜地
	园圃地	果园 桑园 茶园 橡胶园
		其他园地
	林 地	有林地 灌木林地
		疏林地 未成林造林地 圃
	牧草地	天然草地 改良草地 人工草地
其他农用地	水塘及养殖水面	
建 设 区 绿 地	公园绿地	综合公园 社区公园 专类公园 带状公园 街旁绿地
	生产绿地	
	防护绿地	
	附属绿地	居住绿地 公共设施绿地
		工业绿地 仓储绿地
		对外交通绿地 道路绿地
市政设施绿地 特殊绿地		
未利用 区绿地	荒草地	
	湿地	沼泽地 河流水面 湖泊水面 苇地 滩涂

(待续)

参考文献：

[1] 中华人民共和国建设部. 城市绿地系统规划编制纲要(试行)
[M]. 北京 : 中国建筑工业出版社 ,2002.

[2] 沈德熙. 城市总体规划的空间范围要扩大[J]. 城市规划汇
刊 ,1997(5) :10.

[3] 林耕 ,夏青. 创造生态型城市绿地系统—深圳特区绿地系统
规划实践[J]. 建筑学报 ,1997(12) :37-39.

[4] 中国城市规划设计研究院《市域规划编制方法与理论研究》课
题组. 市域规划编制方法与理论[M]. 北京 : 中国建筑工业出
版社 ,1992.

[5] 中华人民共和国建设部. 城市规划基本术语标准 GB/T
50280-98[M]. 北京 : 中国建筑工业出版社 ,1998.

[6] 邵 波. 城乡融合性的空间规划—兼论我国城市总体规划的变
革和发展[J]. 城市规划汇刊 ,1995(1) :45-47.

[7] 中华人民共和国建设部. 城市绿地分类标准 CJJ/T85-2002
[M]. 北京 : 中国建筑工业出版社 ,2002.

[8] 徐波 ,赵锋 ,李金路. 关于城市绿地及其分类的若干思考[J].
中国园林 ,2005(5) :29-32.

[9] 丁建中 ,彭补拙 ,梁长青. 土地利用总体规划与城市总体规划
的协调与衔接[J]. 城市问题 ,1999(1) :24-27.

[10] 周年兴 ,俞孔坚. 农田与城市的自然融合[J]. 规划师 ,2003
(3) :83-85.

[11] (美) 斯坦纳. 生命的景观——景观规划的生态学途径[M].
周年兴译. 北京 : 中国建筑工业出版社 ,2004 :251-259.

(上接第 203 页)

4.2 与环境协调原则

要保持与城市要素关系的和谐性。凯文·林奇说“空间环境应该与人的基本生理结构相吻合 :应该有益于维持内部温度 ,等。这些是人体工程学的基本资料 ,空间的设置应该鼓励全身的相互协调动作 ,才不至于有某部分肌肉缺乏运动。[5] ”因此在自身特征鲜明的城区 ,周围街道建筑特色绝对会影响到景观道路的要素构成形式。在设计时应该注意强调城市有机体的整体性 ,延续原有的城市道路形态结构 ,与原有道路保持良好的关联性 ,重视周围环境要素的体量与尺度 ,保持城市街道和商业节点特色的连续性 ,将景观道路所处区域位置、地形、地貌、植被特点和人文特征纳入到设计因素中去”[6] ,通过景观要素的具体风格、形式 ,达到与城市环境的协调一致。

4.3 以人为本原则

“ 以人为本 ”是为满足人的某种需求为前提的 ,景观道路应为人们创造更加合理、更加舒适的休憩与行车环境 ,运用新技术、新理念 ,满足人们的各种要求 ,除了马斯洛提出的 5 种需求 ,还包括行为需求、视觉需求等。由此可知“ 以人为本 ”原则的体现首先要求景观在功能上满足人的各种需求 ,其次在感情上要求景观道路的尺度、路面铺装、小品的设置

都要具有人情味 ,这种人情味使人能够很快消除对于场地的陌生感、融入其中的同时享受环境所带来的快乐[7]。

5 结语

道路是城市的骨架 ,是人们了解城市的窗口 ,道路环境的优劣是评价一个城市的重要标准。景观道路的营建不仅能够改善人类出行的道路品质 ,还能够改善城市空间的景观环境质量 ,这是人类为了提高自己的居住环境所做出的有益尝试 ,并且已经初获战果。

参考文献：

[1] 黄昆山. 连系与连锁 :滨水城市的城市设计策略[J]. 城市规
划 ,2006(3) :77-80.

[2] 单虎. 城市道路空间形态的设计研究[D]. 合肥 :合肥工业大
学 ,2001.

[3] 姚时章 ,王江萍. 城市居住外环境设计[M]. 重庆 :重庆大学出
版社 ,2001.

[4] 张敏 ,邹延杰 ,蒋芸敏. 呼和浩特市旧城中心区保护与整治规
划[J]. 建筑学报 ,2006(1) :26-28.

[5] [美] 凯文·林奇. 城市形态[M]. 北京 :华夏出版社 ,2001.

[6] 赵斌. 高速公路绿化艺术性设计[J]. 中外公路 ,2006(1) :182-
184.

[7] 齐康. 城市建筑[M]. 南京 :东南大学出版社 ,2001.