

景观视角下的城市道路分类方法及其特征研究

——以西安曲江二期为例

孙菲¹, 宋平¹, 岳邦瑞²

(1. 西安建大城市规划设计研究院, 陕西 西安, 710055; 2. 西安建筑科技大学建筑学院, 陕西 西安, 710055)

摘 要:道路分类是开展道路景观规划设计的基础和进行已建成路侧景观评价与提升的重要前提。传统道路分类方式有道路等级和使用功能两种方法,但对于道路景观设计而言,其研究对象是路沿石以上、沿街建筑以外的区域,研究视角并非道路形式与宽度,用前两种分类方法均不能满足需求。因而本文以前两种方法为基础,并结合道路两侧用地性质、道路的具体职能,以及人的行为活动等道路景观影响因素,试图建构一种新的分类体系,能够充分满足道路景观设计对道路分类的要求。

关键词:城市道路;道路景观;分类;方法

中图分类号: TU985

文献标志码: A

文章编号: 1006-7930(2012)04-0523-06

道路如何分类是确定道路功能、性质和风貌特征的前提。景观视角下的城市道路分类研究一方面可以深入揭示同类型道路景观的共性特征,另一方面可以区分不同类型道路景观之间的差异特点。因此,城市道路景观分类方法在保证道路景观多样性、丰富性的同时,也可以保持道路景观的统一性与整体性,从而在指导一个城市的道路景观体系规划与具体的道路景观建设中具有重要的作用。目前常规城市道路分类的方法有从等级与功能两种角度,景观视角下的分类方法尚无深入的研究。

1 常规道路分类方式对景观因素的忽视

常规的道路分类通常按照道路等级或道路使用功能进行分类,前一种方法适用于在法定规划程序中的城市总体规划和道路交通体系规划,后一种分类方法一般仅作为辅助参考部分,不作为主要分类依据。

1.1 按照道路等级分类

按照道路等级分类一般参照《城市道路交通规划设计规范》(GB50220-95)中的分类方式,根据该规范城市道路被分为快速路、主干路、次干路和支路四个等级。这种分类方法主要对机动车设计时速、道路网密度、道路中机动车道条数、道路宽度等指标进行了系统规定,还提出了这四种道路类别的相应规划要求,比如规划人口在200万人以上的大城市和长度超过30 km的带形城市应设置快速路,快速路上的机动车道两侧不应设置非机动车道,快速路两侧不应设置公共建筑出入口;主干路设计要求是机动车与非机动车应分道行驶,两侧不宜设置公共建筑出入口;次干路两侧可设置公共建筑物,并可设置机动车和非机动车停车场;支路应与次干路和居住区、工业区、市中心区、市政公用设施用地、交通设施用地等内部道路相连接。这种分类方式的规划要求侧重于路网连接方式、路侧公共建筑是否能够开口、路侧停车注意事项及公共交通站点设置要求等方面。

按照道路等级分类便于建立明确的城市道路骨架,是在城市总体规划中划分城市地块的主要方式,也是城市道路交通体系规划的重要前提和依据。

1.2 按照道路使用功能分类

从道路的使用功能来说,城市道路又经常被分为“交通性道路”和“生活性道路”。交通性道路是以满

收稿日期:2012-03-02 修改稿日期:2012-07-11

基金项目:国家重点基础研究发展计划(973计划)项目(2012CB723302)

作者简介:孙菲(1981-),女,陕西渭南人,工程师,主要从事景观设计及城市规划专业的研究。

足交通运输要求为主要功能的道路,承担城市主要的交通流量,通过车流量较大,机动车路面较宽,步行人群较少,人行道要求相对较低,一般适用于城市区域之间的较长距离的交通转移。生活性道路是以满足城市生活性客运要求为主要功能的道路,主要承担城市居民购物、社交、游憩等活动服务,以步行和自行车交通为主、机动车交通为辅,需要较宽裕的人行道尺度及相对较好的步行环境。

1.3 上述两种分类方法的局限性

上述两种分类方法应用范围不能囊括规划景观设计的各个层面,道路景观研究的范围指的是城市道路路沿石以上,建筑界面以外的区域(如图1所示),路面部分并不包含在内。按照道路等级分类的关注点聚焦于道路通行方面,关注区域主要在车行道,注重等级化,适用于比较宏观的城市总体规划和城市道路交通体系规划,如将其运用于道路景观设计,易走入技术主义的误区,其对道路景观风貌特征及人的行为活动要求均未涉及,忽略了道路两边的用地性质,使道路空间蜕化为纯粹的交通空间。而按照道路使用功能分类虽然考虑到了人的活动,但过于简单笼统,也并未考虑道路景观风貌,沿线业态等因素,用于指导道路景观建设显得界限粗糙不清晰,操作意义不强。



图1 道路景观设计范围

Fig. 1 Scope of streets' landscape design

2 景观视角下道路分类的影响因素

2.1 道路两侧用地性质对道路景观的影响

道路周边用地性质决定了其两侧的建筑界面,直接影响到道路景观的整体风貌和景观内涵。两侧用地性质是产生交通、吸引交通的根源,能起到决定性作用的用地性质有居住用地、商业金融用地、行政办公用地和工业用地。其它如仓储用地、市政设施用地占总体用地比例不大,对整个街景起不到根本性作用。两侧的用地性质从某种意义上决定了道路的使用人群。道路的主要使用人群又决定了道路的景观内涵:是“外向”的视觉形象性景观,还是“内聚”的生活性景观。如道路两侧为工业用地或行政办公用地,道路主要承担通行功能,仅有固定人群进出,道路呈现“外向”的特点,即道路景观更应注重车行状态下的视觉效果和生态环境效应;如道路两侧为中小型商业用地,或居住用地,则道路呈现“内聚”的特点,应满足市民日常休闲休憩的需求,将道路景观作为公共活动场所的一部分,更应体现其生活性;如道路两侧为大型公共设施用地或大型商业用地,则道路呈现“外向+内聚”的特点,既要满足其景观形象性功能,又要满足普通市民休闲停留的作用。

2.2 道路的具体职能对道路景观的影响

2.2.1 商业职能对道路景观的影响

商业金融用地具有很强的交通吸引力,是城市最具活力的区域,也是各类人群的聚集地。特别是大型商业金融场所往往是城市中心或副中心的有力组成部分,是城市形象的集中表现地,更应外向与内聚并重。交通方面既要通畅,又要便利;景观方面既要可游,又要可赏。因而道路商业职能对道路景观的形象定位和职能定位都会产生重大的作用,应重点对待。

2.2.2 形象展示职能对道路景观的影响

每个城市都有一条或多条侧重于形象展示的道路,现实中往往被命名为某某景观大道,或纪念某某

的大街,如果这种侧重形象展示的道路仅仅沦为视觉意义上的“大道”则不可取,但如果其能增强市民的荣誉感和地方认同感,有利于表现地方文化和提升景观品质则无可厚非。严格来说,每个城市都有自己不同的自然、历史和文化,如果通过这些侧重形象展示的道路对其进行合理表达,对这个城市的景观风貌将会起到举足轻重的作用。这种道路类型一般偏向于外向,整体风貌和基调色彩是其设计的要点,视觉层面和精神领域是其表达的重心。

2.2.3 旅游职能对道路景观的影响

一般在旅游城市或历史文化名城都会有几条特殊的以旅游服务为主要职能的道路类型。这类道路将自然景点或是历史文化节点联系起来,形成旅游线路甚至是更多的线路组成旅游网络。这类道路的使用人群一般是旅游者,道路景观呈现“外向”性的特点,是旅游景点的拓展与延续,道路景观更应注重旅游服务设施的安排和文化特色的表达。

3 景观视角下的道路分类体系重构

3.1 分类体系构成

针对上述景观视角下道路分类的影响因素,又融合了前文第一部分所述的现行道路两种分类方法,我们对道路进行类型划分,共划分为六种道路类型:快速通过型道路、穿越通过型道路、景观旅游型街道(或景观形象性街道)、复合共享型街道、居民生活型街道和景观休闲步行路。(如图2所示)



图2 新的道路分类体系

Fig. 2 New classification system of urban streets

这六种道路类型与道路等级分类联系紧密,其中快速通过型道路对应快速路,穿越通过型道路对应部分主干路,景观旅游型街道和复合共享型街道对应部分主干路和所有次干路,居民生活型街道对应支路,景观休闲步行路对应禁止机动车通行的纯步行路。这六种道路类型又能与道路使用功能建立关系,其中快速通过型道路、穿越通过型道路均被称为“道路”,对应交通性道路,景观旅游型街道、复合共享型街道、居民生活型街道均被称为“街道”,对应生活性道路,景观休闲步行路也可对应生活性道路。这里需要说明“道路”和“街道”的关系,“道路”主要承担人们乘坐交通工具从一点快速到达另一点的功能,其服务对象是汽车类的交通工具。而“街道”则融入了人们的市井生活和交通通道的功能,是人们日常生活、交往、活动的场所,因而在分类时,将偏向交通性的道路命名为“道路”,将偏向生活性的道路命名为“街道”,以示区别。道路更关注“车”的通畅,而街道更关注“人”的舒适。

在景观视角下新的道路分类方法的重点是区分细化按照等级分类方法中的城市主干道和城市次干

道.这六种道路类型中特别需要说明的是景观旅游型街道、复合共享型街道和景观休闲步行路三中类型,景观旅游型街道可以是主干道,也可以是次干道,具体要看城市路网骨架中的位置,它具有形象展示或旅游休闲职能,应更加注重历史文化和地域特色的表达,对与旅游相关的设施小品也具有较高的要求,既要注重观赏性,又要注重旅游者实际使用的便利性.复合共享型街道注重功能复合、人群复合、要素复合,空间共享、文化共享、设施共享,其两侧的建筑性质多样,可以是商业建筑+居住建筑+公共服务类建筑,注重融合,强调共荣,有望成为城市中最具活力的道路类型.景观休闲步行路是新加入的专供步行的道路类型,这类道路可以分为商业步行街和景观休闲林荫道.前一种通过商业行为来吸纳人群,后一种通过优美的自然环境使居民可以享受城市中难得的无车环境,是城市慢行系统中重要的品质提升点.

3.2 各类道路内涵及特征研究

各类道路的景观内涵主要通过外向型和内聚型、通过性和进入性、形象性和生活性几个关键词来说明,再通过对每类道路的总体特征进行描述,来说明这类道路的景观形象和总体定位.另外在道路景观设计中,慢行交通、文化展示、两侧界面、绿化植被、设施小品、开敞空间都是道路景观形象的影响因子,每种道路类型受到各个影响因子的影响程度不同,因而将其进行比较评级,作出敏感度分析,并指出每类道路在每个影响因子上不同的设计要求和要点(如表1).从而使新的道路分类具有明确的内涵和延展性,便于在城市设计、城市详细规划和具体道路景观设计中方便应用.

表1 各类道路特征研究及其影响因子的敏感度

Tab. 1 Study on features of various kinds of road and sensitivity of impact factors

景观内涵	总体特征	慢行交通	文化展示	两侧界面	绿化植被	设施小品	开敞空间
快速通过型道路	外向型 通过性 适应快速通过的视觉特点,以整体、大气的绿化景观为主.	☆	☆	★ 侧界面主要为绿化景观.	★★★★ 以生态防护为主要目标,植物应重视自然群落的搭配.	★ 对交通导向类设施高标准要求.其它设施小品可以不做设置.	☆
穿越通过型道路	外向型 通过性 适应交通运输功能,应注意满足一定速度下的视觉特点,以大尺度的景观单元满足车行观赏的效果.	★ 常规公交站点宜设置为港湾式停靠点.	★ 考虑到行车速度,可通过大体量的雕塑或构筑物展示文化氛围.	★ 侧界面以绿化景观为主,设置尽量少的建筑出入口,减少交通干扰.	★★ 绿化应以有规律、简洁的绿化模式满足交通性道路安全、快捷的要求.	★ 对交通导向类设施高标准要求.其它设施小品可以少量设置.	★ 开放空间不应影响行驶速度和交通畅达,可加大距离设置,数量不宜过多.
景观旅游型街道	外向型 形象性 进入性 符合旅游职能的景观形象性道路,营造具有历史感、古朴感或自然感的环境氛围.	★★★★ 应设置足够多的自行车租赁点,以满足旅游人群的需求.	★★★★ 充分展示文化氛围,对历史文化的体现具有较高的要求.	★★★★ 侧界面以公共建筑,景观绿化为主,建筑后退应取上线,留出更多的室外活动用地.	★★★★ 以自然绿化为主,简洁大气,避免繁杂、喧宾夺主的设计手法.	★★★★ 与旅游服务相关的设施高标准要求.	★★★★ 对开敞空间要求高,可尽量多安排.
复合共享型街道	外向型+内聚型 复合性 进入性 注重功能的复合和人群的共享,适应多元化的服务功能,创造亲切宜人的环境.	★★★★ 同时满足非机动车、步行和乘坐公交车的各种人群的需求,使各种功能融合,无缝衔接.	★★ 一般要求,可适当展示历史文化.	★★★★ 侧界面可使用各种形式、风格的建筑立面,突出多元化.	★★★★ 植物配置疏朗通透,植物以乔木为主,增加绿荫面积.	★★★★ 应设置较多的服务类小品设施,方便使用.	★★★★ 可放置多个开敞空间,但尺度不必过大.

景观内涵	总体特征	慢行交通	文化展示	两侧界面	绿化植被	设施小品	开敞空间
居民生活型街道	内聚型 生活性 进入性 满足生活服务功能,创造便于交往、舒适的生活环境,体现家园感、亲切感.	★★★ 无障碍设施的要求较高,使推婴儿车的人和坐轮椅的人都能通畅行走.	★ 对文化展示要求不高,但氛围要与周边道路相协调.	★★★ 两侧界面重点营造自然、亲切、宁静的生活氛围.	★★★ 多种植物相结合进行空间限定,为使用者提供春花、夏荫、秋叶、冬暖的怡人小环境.	★★ 与市民日常生活相关的设施可适当增多,比如座椅、小卖亭等.	★★★ 应设置便于居民休息逗留的场所,鼓励设置专门休息带等丰富道路景观的临路公共场所.
景观休闲步行路	内聚型 休闲性 进入性 满足旅游人群和居民日常休闲的纯步行道路,体现宁静、舒适的慢生活理念.	★★★ 主要满足步行需求,地面平整,与其它道路交接的区域应放置自行车停靠点,方便停放.	★★★ 充分展示历史文化,可通过各种载体加以表达,方便市民细致欣赏.	★★★ 侧界面以景观绿化为主.	★★★ 注重自然群落的种植方式,骨干树种的选择与环境氛围应充分协调.	★★★ 与步行休闲相关的设施应按照较高要求布置.	★★★ 步行路本身就是带状开敞空间,为行人提供交往和活动的场所.

★表示敏感强度等级,☆代表无具体要求

4 新道路分类体系在《西安曲江二期道路景观建设导则》中的应用

笔者的工作单位受西安曲江建设集团的委托,负责编制《西安曲江二期道路景观建设导则》,在上位规划《西安曲江国家级文化产业示范区总体规划》中,曲江二期城市片区 20.4km² 用地范围内共布置城市道路 53 条,在编制“导则”时不可能精确到每一条道路单独设立一套标准,首先需要面对的问题就是:如何对这些城市道路进行分类,才能更清晰、有效的对同一类道路进行通则式的要求,使每条道路都能涵盖其中,再通过个案、备注等方式针对某一条特别需要说明的道路进行必要的深一层级解释.通过对道路分类研究以达到道路建设导则体系简明、易于使用等要求.应用前文所述的道路景观分类体系,笔者对曲江二期城市片区的 53 条道路均进行了分类(如图 3 所示).分类理论依据有传统常规的一种道路分类方式和在景观视角下增加的道路景观影响因素,现实依据为曲江建设集团已经组织编制的城市总体规划、总体城市设计和道路交通体系规划.特别需要指出的是曲江二期范围内含有两条高速路,被在新的分类体系中被命名为高速通过型道路,但由于其不属于城市道路的范畴,不做过多解释.实践证明,在具体使用过程中这种分类方式对于道路景观建设具有明确的指导意义.

5 结 语

在道路景观设计中首先需要解决的就是道路分类问题,传统的两种分类方法不尽适用,本文结合景观建设的具体要求,将城市道路共划分为六种类型:快速通过型道路、穿越通过型道路、景观旅游型街道、复合共享型街道、居民生活型街道和景观休闲步行路.这六种道路类型既考虑两侧的用地性质,道路的特殊职能,人的行为活动,又涉及到城市景观风貌.弥补了传统道

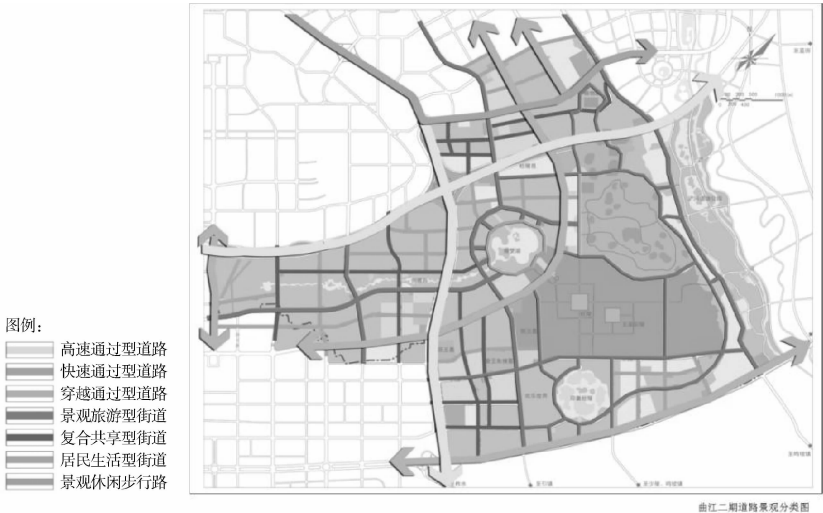


图 3 曲江二期道路分类图

Fig. 3 Picture of the classification of the second phase development of Qujiang Road

路分类方式忽略景观因素和特殊影响因素的不足,在具体的项目应用中更能发挥其便于操作,内涵外延明确的特点。

参考文献 References

- [1] 钟虹滨, 钱海容. 国外城市街道改造与更新研究述评[J]. 现代城市研究, 2009(9): 58-64.
ZHONG Hong-bin, QIAN Hai-rong. Review on street rebuild and renew of overseas cities [J]. Modern Urban Research, 2009(9): 58-64.
- [2] 李朝阳, 王新军, 贾俊刚. 关于我国城市道路功能分类的思考[J]. 城市规划汇刊, 1994(4): 39-42.
LI Chao-yang, WANG Xin-jun, JIA Jun-gang. On functional classification of urban roads in China[J]. Urban Planning Review, 1994(4): 39-42.
- [3] 刘 宁, 吴左宾. 城市道路绿地设计[J]. 西安建筑科技大学学报, 2000, 32(3): 252-255.
LIU Ning, WU Zuo-bin. Design of urban roadside green-land[J]. Xi'an Univ. of Arch. & Tech. : Natural Science Edition, 2000, 32(3): 252-255.
- [4] 陈晓彤, 倪兵华. 街道景观的“绿色”革命[J]. 中国园林, 2009(6): 50-53.
CHEN Xiao-tong, NI Bing-hua. The “green” revolution of street landscape [J]. Chinese Landscape Architecture, 2009(6): 50-53.
- [5] 陈 喆, 马水静. 关于城市街道活力的思考[J]. 建筑学报, 2009(S2): 121-126.
CHEN Zhe, MA Shui-jing. Research on the vitality of urban streets [J]. Architectural Journal, 2009(S2): 121-126.
- [6] 刘福智, 谭良斌. 城市景观生态安全及评价模式[J]. 西安建筑科技大学学报: 自然科学版, 2006, 32(2): 253-257.
LIUFu-zhi, TAN Liang-bing. A Study on the city landscape ecology security and evaluating model [J]. Univ. of Arch. Tech. : Natural Science Edition, 2006, 32(2): 253-257.

Research on the classification and feature of urban streets from the perspective of landscape architecture

—— Based on the case of phase II project in Qujiang, Xi'an

SUN Fei¹, SONG Ping¹, YUE Bang-rui²

(1. The Inst. of Urba. Plan. & Desi., Xi'an Univ. of Arch. & Tech., Xi'an 710055, China;

2. School of Arch., Xi'an Univ. of Arch. Tech., Xi'an 710055, China)

Abstract: Classification of urban streets is the basis of planning and designing the urban road landscape and it is an important prerequisite for the evaluation and promotion of the wayside landscape. There are two methods about the classification of urban streets: its road level and its function of use. But for designing street landscape, the object of study is the area above the road edge stone and outside the buildings along the street. The research perspective is not on the road form and its width. The first two methods cannot satisfy its requirements. So this paper is based on the first two methods, and fully combines the factors which can influence the landscape design, like the usage of both sides of the road, the specific function of the road, and people's activities, etc. It tries to construct a new classification system, that can completely meet its requirements for street landscape design.

Key words: road landscape; street landscape; classification; method