

# 浅谈城市道路景观设计

李 山

(广州市公路勘察设计院, 广东广州 510500)

**摘 要:**论述了城市道路景观设计的含义、原则以及城市车行道路、人车混杂型道路和步行道路的景观思路。

**关键词:**城市道路;车行道路;人车混杂道路;步行道路;景观设计

**中图分类号:**TU985.18 **文献标识码:**B **文章编号:**1009-7716(2005)01-0007-03

## 1 前言

一般来说,城市道路景观是在城市道路中由地形、植物、建筑物、构筑物、绿化、小品等组成的各种物理形态。城市道路网是组织城市各部分的“骨架”,也是城市景观的窗口,代表着一个城市的形象。同时,随着社会的发展,人民生活水平的提高,人们对精神生活,周边环境的要求也越来越高。这些都要求我们要十分重视城市道路的景观设计。

## 2 城市道路景观设计原则

城市道路景观设计的基本原则主要从以下几个方面考虑。

### 2.1 尊重历史的原则

城市景观环境中那些具有历史意义的场所往往给人们留下较深刻的印象,也为城市建立独特的个性奠定了基础。城市道路景观设计要尊重历史、继承和保护历史遗产,同时也要向前发展。对于传统和现代的东西,我们不能照抄和翻版,而需要探寻传统文化中适应时代要求的内容、形式与风格,塑造新的形式,创造新的形象。

### 2.2 可持续发展原则

可持续发展原则主张不为局部的和短期的利益而付出整体的和长期的环境代价,坚持自然资源与生态环境、经济、社会的发展相统一。这一思想在城市道路景观设计中的具体表现,就是要运用规划设计的手段,如何结合自然环境,使规划设计对环境的破坏性的影响降低到最小,并且对环境和生态起到强化作用,同时还能够充分利用自然可再生能源,节约不可再生资源的消耗。

### 2.3 保持整体性原则

城市道路景观设计的整体性原则可以从两方面来理解:第一,从城市整体出发,城市道路景观设计要体现城市的形象和个性。第二,从道路本身出发,将一条道路作为一个整体考虑,统一考虑道路两侧的建筑物、绿化、街道设施、色彩、历史文化等,避免其成为片段的堆砌和拼凑。

### 2.4 连续性原则

城市道路景观设计的连续性原则主要表现在以下两个方面:第一,视觉空间上的连续性。道路景观的视觉连续性可以通过道路两侧的绿化、建筑布局、建筑风格、色彩及道路环境设施等的延续设计来实现。第二,时空上的连续性。城市道路记载着城市的演进,反映出某一特定城市地域的自然演进、文化演进和人类群体的进化。道路景观设计就是要将道路空间中各景观要素置于一个特定的时空连续体中加以组合和表达,充分反映这种演进和进化,并能为这种演进和进化做出积极的贡献。

## 3 各类城市道路景观的设计思路

不同的道路在城市生活、生产活动中所起的作用各有不同。笼统地研究城市道路景观问题是不太切合实际的。因此,我们需要将城市道路进行分类,以便研究得更深入。城市中的道路按活动主体可分为车行道路、人车混杂型道路及步行道路等类型。不同类型道路因使用方式与使用对象之间的差异,在景观设计上的侧重与手法的运用上也各不相同。

### 3.1 车行道路的景观设计

市区车行道路(快速路)受城市用地的限制,城市中的快速路常常表现为高架与立交的型式,其道路景观设计与一般道路极为不同。

#### 3.1.1 道路形式的设计

由于快速路是在市区内,其高度、宽度、尺度设计应对城市传统景观加以充分考虑,以降低快速路

收稿日期:2004-03-19

作者简介:李山(1962-),男,广东广州人,工程师,设计室副主任,从事道路桥梁设计工作。



对于传统景观及周边环境的割裂,尤其是要控制快速路的高度以避免对传统建筑立面所讲求的比例关系造成破坏,必要时可采用地面式或拉开与建筑高度的差距。

### 3.1.2 建筑形式的设计

建筑物的尺度应与快速路和谐,可采用双重尺度,建筑的上部恰恰是在快速路上运动的汽车中人的视觉范围内,因而只需设计色彩效果,而建筑的下部是慢速运动的行人视觉可及范围,可采用人的尺度进行设计。快速路形式单一,交叉口少,很容易形成单调而乏味的街景,因此地标建筑的设计就显得格外重要,它的视觉标志性可以成为道路景观的高潮,使枯燥的道路景观有节奏和兴奋点。

### 3.1.3 道路设施的设计

快速路上的道路设施包括快速路照明设施、标志广告牌、信息显示牌、护栏、隔音板等。这些设施的设计不应仅仅是道路功能的补充与完善,还要注重它的视觉效果上对快速路的美化与修饰功能,更要避免自身对景观的消极影响。

### 3.1.3 绿化设计

快速路的立交桥和匝道会产生大量的“失落空间”。这些空间为快速路的绿化设计带来了很大的契机。绿化铺作的几何构图配以相应的乔木、灌木栽植与快速路自身的线型交织在一起,会形成在大尺度上的景观的和谐。但也应该注意这种绿化不应仅仅是一种视觉需要,还应注意其可达性,使其成为人们游憩的场所。

## 3.2 人车混杂型道路景观设计

城市中人车混杂型道路又可分为交通性为主的道路与生活性为主的道路。

### 3.2.1 交通性为主的道路

交通性为主的道路一般担负着城市各个功能区之间的人流物流的运输,其交通流量大,通常路幅较宽。其景观特性除了要满足安全性、可识别性、可观赏性、适合性、可管理性以外,还因有人的需求而需要提供方便性,如公交车停靠站、座椅、垃圾箱等。

#### 3.2.1.1 道路形式的设计

交通性为主的人车混杂型道路首先要考虑其安全性,将机动车与自行车隔离,由于考虑通行速度,多采用直线,在道路线型上不宜产生特色。其景观设计主要是通过对道路空间、尺度的把握,推敲建筑物高度与道路宽度比例提升其形象。

#### 3.2.1.2 建筑形式的设计

建筑形式的设计需要考虑车、人的双重尺度。对

于车行来说,强调建筑物外轮廓线阴影效果和多彩的可识别性;而对于自行车和步行来说,由于车行速度较慢,行人数量增多,对建筑的观察时间较长,建筑物底层立面的质感、细部处理要给与精心的设计。

### 3.2.1.3 道路设施的配置及设计

此类道路的交通特点要求设置减速标志和减速设施,隔离设施也有所增加;点缀小品设施为用户提供方便,造型上应与整体环境协调,相同设施体现系列化、标准化。道路的文字标识要采用英汉对照,增进城市的国际化程度。

### 3.2.1.4 绿化设计

此类道路人行道尺度比较大,可考虑草坪、绿篱、花坛、行道树等多种形式,树木的种植间距不应対行人或行驶中的车辆造成视线上的障碍,在品种搭配上,应充分考虑随季节变化而变化的景观效果。

## 3.2.2 生活性为主的道路

生活性为主的道路车种复杂、车行速度慢,人流较多,可分为以居住为主的街道、以商业为主的街道和以行政办公为主的街道,景观设计强调其多样性与复杂性。

### 3.2.2.1 街道形式设计

城市生活性道路是以城市生活为主,因此它的场所感较强。街道空间形式的设计首先要满足活动内容需要,并根据街道功能特点,可以考虑街道空间的变化,如沿街附属空间的导入,弯曲、转折,采用对景、借景等来丰富空间景观。

### 3.2.2.2 沿街建筑的设计

此类街道应对建筑的文化性与历史延续性充分考虑,建筑临街的底层部分要精心设计。设施小品的设计应充分为用户提供方便,同时应符合其使用功能,造型上应与环境协调、考虑文化内涵。广告设计不宜过大,不能影响原有建筑的体量与立面风格,艺术品设置要强调色彩、体量及易亲近性等。

### 3.2.2.3 绿化设计

由于道路上行人数量较行车多,应尽量少用草坪,除行道树外,其它形式的绿化适合采用带花池的花坛、灌木等。设计中还要考虑绿化中的灯光效果,使绿化不会在夜晚显得漆黑一片。

## 3.3 步行道路景观设计

步行道路的出现给城市带来了生机,其景观特性为安全性、方便性、舒适性、可识别性、可适应性、可观赏性、亲切性、公平性、可读性、可管理性等。其景观设计在考虑上述几种情况之外,应格外强调个性化、人性化、趣味性、亲切性的特征,要充分注重



自然环境、历史文化、人与环境各方面的要求。下面介绍商业步行街的景观设计。

3.3.1 道路形式

通过街道空间形式来体现商业步行街的景观个性。如德国布莱梅古商业街狭窄而弯曲的街道形式,构成了其特有的景观形象。商业步行街建筑的高度及其与街道宽度的比例,要以能够营造亲切、和谐的空间尺度和环境气氛为宗旨,适于人们交往、休闲、娱乐行为的进行;沿街建筑物风格、色彩、体量、质感会使商业街景观具有鲜明个性。

3.3.2 地面铺装设计

步行道路的地面铺装要平坦,尽量减少高差变化,地面有高差变化时,应做明显的标志,如采用醒目的颜色;根据不同气候条件选择不同性能的铺装材料,如南方炎热多雨,应选用吸水性强、表面粗糙的材料,在雨季起防滑作用,而北方寒冷地区应选择吸水性差表面粗糙且坚硬的材料,防滑防冻、不易损坏。铺装材料材质的选择、色彩的设计能够强化商业街的景观形象。

3.3.3 设施设计

步行道的设施设置要考虑在其中人群的多种使用需求,如停车场、自行车停车位、电话亭、自动提款机、垃圾桶、道路指示牌、导游图、座凳等,这些设施的设计应根据使用方便、造型别致、尺度亲切、布局合理、无障碍使用的原则。值得一提的是,城市中商业街多是有传统历史的,其设施设计也应充分体现文脉精神。

3.3.4 小品设计

小品的设计,题材可以来自城市的历史、文化、典故、事件等,能够起到强化空间环境文化内涵、渲染城市的人文色彩的作用,使人们在购物、观景的过程中接受传统文化的熏陶。小品的尺度要与人接近,使人感到亲切、熟悉。

3.3.5 绿化设计

为了能够反映商业步行街的繁华特点,不宜采用高大的树木,而且种植密度要适中,不影响两旁的建筑在人们的视野范围内展现其商业氛围。在供行人休息、停留的小广场或道路局部放大处种植一些遮荫树,这对夏季较为炎热的城市能够起到较好的降温作用。

首都机场高速分道限速,所有高速公路将参此标准

首都机场高速路分车道限速,“超车道”被“小客车专用道”取代。目前,首都机场高速公路交通标志已改造完毕,成为新“交通安全法”实施后我国第一条新标准高速路,今后所有高速公路标志标线设置都将参照这一新标准。

由于交通安全法规定高速路不再设置超车道,而应实现分车道限制速度,因此,交管部门将机场高速公路作为试点进行改造。改造后的机场高速公路不再设“超车道”,划分为三条“行车道”和一条“应急车道”,其中最左侧行车道标注“小客车专用”,最高时速为 120 km,最低时速为 100 km;中间行车道最高时速为 100 km,最低时速为 80 km;右侧行车道最高时速为 100 km,最低时速为 60 km。与过去不同的是,标志上最高时速用黄色标明,最低时速用白色标明,这也是全国首次用颜色区别时速。而最外侧行车道为应急车道,增加了红圈白底的禁止通行图案。

此外,在高速公路终点,限速标志也逐级递减,距离终点 1.5 km 处,时速为 80 km,距离终点 500 m 时,时速限制为 40 km。为了从客观上刺激司机减速,终点前还施划 200 m 视觉减速标线。

首届全国防震减灾工程学术研讨会在广州召开  
《城市道桥与防洪》编辑部派员出席会议

首届全国防震减灾工程学术研讨会于 2004 年 12 月 17 日至 20 日在广州市召开。出席会议的有来自全国各地土木工程学院、设计院等单位的代表共 150 余人。《城市道桥与防洪》编辑部应邀也派员参加了会议。会议由中国土木工程学会秘书长张雁主持。中国土木工程学会理事长、原建设部副部长谭庆琰同志致开幕词,广州市建委陈如桂主任以及广东省地震局、广州大学等领导致词。

在首届全国防震减灾工程学术研讨会中,与会代表听取了中国水利水电科学研究所等单位的 20 多位全国防震减灾工程领域的著名专家和学者作的学术报告;会后,与会代表参观了广州大学防震实验室、广州大学城。通过学术交流与观摩,各单位的代表深受启发。