

上海城市道路功能设计的思考

李俊

上海市建设和管理委员会

上海经过近10年大规模城市建设后,中心区的“三横三纵”的主干道路已基本建成,并发挥了重要的交通疏解作用。但近阶段来,城市中心区道路又出现拥堵现象,街区环境也不甚理想,多数次要道路也强调机动车的通行,人行道宽度不足、处理不当;同时,由于大规模的城市改造,也使区域文化逐渐失去了固有的特点,新的文化氛围又难以在短期内一蹴而就。因此,研究上海城市道路下一阶段改建工程的前期开展方式很有必要。本文拟介绍和导入形态化的城市设计理念,并探索其应用于上海城市道路功能设计的途径。

1 形态化的城市设计简介

1.1 城市设计

城市设计是规划、建筑领域的重要环节,通常表现了对公共环境和空间利用的控制;城市道路作为其实质构成元素之一,对建筑物之间的组合关系以及相关空间尺度的分类组织至关重要。而传统的分区规划常通过容积率、建筑物高度限制、建筑密度等硬性的数据指标对城市的形态进行规范,对于建成环境的分区方式(即道路、绿化建设要求),以及建筑物外观之间的协调关心较少。因此,城市设计作为控制城市形态发展的手段,与规划最大的不同,即在于它不仅平衡城市的总体功能布局 and 意象组织,更注重对与人的活动直接相关的行为环境的组织,同时要对未来市场及区域发展的规模及方向给予较准确的预测。

1.2 人文向度的价值取向

在城市设计的不同历史时期,会有不同的价值取向重点。自然向度、环境向度、技术向度、经济向度、社会向度和人文向度会以不同的形式和内容对城市设计产生影响。60年代以来,西方社会的价值观念发生了重大变化,城市先进的标准已由“技术、工业和现代化建筑”演变为“历史、文化、环境”,并提出了“回归自然界”,城市艺术质量上的要求也日益提高。一位美国专家在考察了本国1972~1989年间40个城镇编制的70个城市设计方案后指出:“今天城市设计的许多目标和方法,都是为恢复老城市所特有、而曾一度被忽略的人的价值。”由此我们不难相信,体现人与环境(包括建筑、道路、空间、景观特色等)协调的人文向度的价值取向,将是未来城市设计的发展方向。

1.3 形态要求

可以肯定,城市设计首先是作为一种“设计”而存在,其

中的人文向度是通过设计的创造过程体现出来的;而设计是人对所处环境的了解和揭示过程,鲜明地体现了人的主题性特性。通过对设计过程的分析,我们可以认为任何一个城市设计都包含四大设计要素,即:环境(包括自然环境和社会环境等外部条件)、具体环境形态(建筑、城市空间等创作客体)、设计师(创作主体)、市民大众(接受主体)。在上述要素中,具体环境形态最关键,处于设计过程的核心;城市设计过程就是通过它传递其它各要素间的相互作用、协调相互关系并形成稳定结构的过程。

为此,城市设计客观上存在着形态要求。人文向度作为首要的价值取向,要求城市在人与环境的关系问题上确立人的主体性,这就有赖于能动的形态设计过程,包括创作主体和接受主体的共同参与。而具体环境形态既是人与环境相互作用的中介,也是城市设计中人文向度的唯一表现者,英国大不列颠百科全书中为“城市设计”所下定义是:对城市环境形态所做的各种合理处置和艺术安排。因此,可以认为城市环境形态仍然是城市设计研究的基本问题,且她对城市建设发展的影响,必然通过以人为主体考虑的环境形态设计这一手段与途径,也就是我们所说的城市设计的形态化。举例而言,北京的平安大街辟通改建和上海的外滩综合改造等工程的实施,都较好地贯彻了形态化的城市设计;它们的共同优点主要在于对既有空间特征和建筑文化的保护、继承,也满足了交通功能的需求。

2 城市道路功能设计

2.1 道路功能

弄清城市道路应有的功能,对于设计好城市道路十分重要。从现代化社会生活要求出发,城市道路功能是多方面的,不单是车辆与行人的通道,具备交通运输功能,还具备以下3项主要功能:

a. 环境美化功能

街道风光、景观是展示城市风貌和建筑特色的窗口,故城市道路设计和管理均应从具体环境形态的整体出发,就景观、建筑和道路横断面组合等进行综合规划设计,使各构成物的空间轮廓、尺度比例、色彩线条等相互协调。另外,道路绿化除构成视觉景观外,还能够改善城市大气和声环境;我国城市道路设计规范规定道路绿化宽度应为红线宽度的15%~30%。

b. 空间构造功能

城市道路网络系统构成城市公共空间和走廊,为城市各功能区的形成起了分隔和支撑作用,为城市提供了通风、采光与生活空间。同时,各类公共管线(如电力、通讯、燃气、给排水等管道)都利用城市道路所形成的地上、地下空间通过。

c. 防火救灾功能

在房屋较密集的城市中心区,道路可以起防火、隔火带作用,且为消防和救援提供通道;同时在地震等突发灾害发生时,能起人员疏散等重要作用。

2.2 城市设计的导入

当前,上海的城市道路设计一般按照规划部门制定的线路和红线宽度,往往将满足机动车通行能力和设计规范的规定作为唯一要素,而对其他诸如城市形态、景观环境等问题较少关心。因此,在经过 10 余年大规模城市改造,并已基本完成所谓“还帐型”建设后,现在有关管理部门已意识到道路建设必须向“功能型”转变;而这种“功能型”的要求对设计来说,就是要导入上述的形态化城市设计理念。

此外,我们常说的“以人为本”的设计思想实质上就是体现人文价值取向的城市设计理念,但在实际运作过程中如何贯彻这一理念却是摆在我们面前的一道难题。众所周知,城市道路与公路不同,处于城市繁华地区,它要为周边或临近地区的居民、商贸服务,为行驶的车辆与乘客服务等,故在设计过程中必须满足沿线社区与车辆行驶提出的要求,掌握周边用地性质和交通分析资料,且同时要根据上述资料的分析提出更广泛的形态化城市设计,这一点往往被忽视。因此,总结以往的工作实践,可以发现,就建设前期管理而言,“重建设、轻管理”应是问题的根本症结所在。那么,我们解决问题的方式不仅仅表现在导入城市设计的理念和提高设计师综合能力,而且还应该首先在管理环节上(方案设计阶段)纳入城市设计的方法或设计流程,方能激励设计人员发挥作为创作主体而应有的能动性,从而贯彻“建管并举,重在管理”的指导方针。同时市民大众的参与也应成为管理领域发展的目标,因为只有环境接受主体的纳入才真正体现设计过程的完整性,并有利于城市区域文化特征的继承和发展。

2.3 设计内容的把握

城市道路的功能设计应包括以下五项主要内容:一是工程所在区域的具体环境形态特征界定(居住、商贸办公、休闲旅游、工场企业、交通枢纽,以及文化保护建筑等);二是土地利用方案和指标分析;三是拟定区域的综合交通组织规划方案;四是该道路承担的交通分析和等级确定(含与规划等级的比较);五是综合的社会、经济效益(包括市场所接受的财务效益)论证。与此同时,下阶段应用于城市道路功能设计的城市设计,都必须将周边建筑特征、环境要求、交通模式(公

共交通、私人交通、步行方式)等因素作较深入的分析,并纳入全市总体的交通政策框架,提出切实的交通管理方式。

由于没把握好上述功能因素,也没有在项目前期开展城市设计研究,上海有些区域的环境形态不甚理想,就交通组织而言,通常商业区的行人过街要长距离地穿越宽阔的主干道路。例如:得益于较早开发和较优越区位条件的徐家汇地区,集中了许多大型商业设施,呈圆环状布局,区内兼有轨道交通、地面主干道交通、长途汽车站、市内公交站的交通枢纽功能,以及赋予了居住、旅游等诸多功能,因此,造成狭小空间内功能繁杂而缺乏层次。据了解港汇广场的外商投资方在实施中曾大大缩减了原拟定设计方案的建筑面积,这一方面是市场竞争的因素,而另一方面则是道路建设(如漕溪路、肇嘉浜路、虹桥路、华山路)等单体建设项目缺乏统一的协调所致,且前期方案研究中没有组织开展有效的城市设计,从而造成大规模开发后环境效应不佳,影响了整个投资环境进一步向更高层次发展。因此,近期徐汇区政府和有关部门正着力解决绿化不足的问题,但建议应该结合区域发展的主次功能定位,以及道路交叉口群的梳理和交通管理方法的优化,先做好城市设计方案,充分体现该区域的功能层次化和形态化。

2.4 功能发展的平衡

由上述分析可以看出,作为宏观规划思想的深化过程,城市设计不仅能为建筑和环境规划提供形态控制概念,而且能对区域道路功能的划分给出依据。总结其优势可以发现,在关注环境控制结果的可执行性方面,主要有三种作用:一是将对城市开发的总体政策框架反映在城市设计的空间环境及技术要求的组织原则里;二是单体建设项目依据合理统一的设计标准和规范给予严格控制;三是通过现有城市设计对各要素给予灵活平衡。因此,作为单体的城市道路改建应在其自身系统的协调基础上,进一步通过有效的城市设计,对其他功能进行平衡处理。

事实上,道路主要是为人们出行提供服务的一种设施,只是由于其复杂的环境而赋予了它更多的形态控制要素;就其本身的交通运输功能而言,交通模式的发展平衡将是今后具体设计阶段首要考虑的因素。考虑到城市发展空间的有限,以及道路环境的要求,上海城市中心区道路网络和规模继续大规模扩容不切实际,而大力提倡采用公共交通出行方式,并运用经济和政策法规予以支持,将为提高现有道路通行能力提供有效帮助。因此,引入有效的客、货运输能级的概念,并将其补充为城市设计的量化指标之一,也是在谋求道路功能平衡发展中体现人文向度的城市设计理念,并对完善现有的交通流量预测方法和寻求道路空间的平衡新支点提供途径。

(收稿日期:2001 02 02)