

多元融合下的西南地区道路景观建设研究

——以贵州省都匀市道路景观建设为例

□ 艾 乔 魏勇军 张俊杰

[摘要] 西南地区道路设施建设相对薄弱,同时区域内民族众多,气候条件独特,自然文化资源优越,因而城市道路景观建设的导向应区别于中东部大城市。本文以贵州省都匀市道路景观建设为例,通过对西南地区城市道路景观建设的特征分析,提出“多元融合”的景观建设方法,建议景观要与土建、自然生态、文化旅游、附属设施以及地域文化建设条件等方面进行融合,以打造实用、安全、生态的景观大道为目的,达到“最美道路”的城市道路建设效果,以期提升城市品质,对西南后发展地区城市道路的景观建设提供借鉴作用。

[关键词] 西南地区;多元融合;道路景观

道路的景观建设是体现绿色交通的重要内容,也是推动生态文明建设的主要手段之一。目前道路景观不仅是形式上的审美空间,而且是兼顾生活场所与生态系统的有意义的物质与精神空间^[1],它将街道与城市生活、城市文化以及城市生态环境串联在一起^[2]。且道路景观早已突破两排行道树的传统模式,功能上也从原有绿化遮阴的基本要求拓展至具有改善道路沿线环境、构建城市生态廊道、展示城市形象、提升沿线用地价值等诸多功能作用,是与周边建筑和自然环境相融合的景观综合体^[3]。

近年来,“海绵城市”理念下生态道路建设模式研究成为热点^[4],国内外涌现运用低影响开发(LID)理念进行设计施工的道路景观^[5],如为了配合上海崇明岛这一世界级生态岛的建设,从筑路材料、雨水收集等方面对道路进行生态化建设^[6]。有的道路景观结合土建设计,采用生态工法,以石笼、植生袋和植生砌块,以及各种砖、木、石、土、竹等乡土材料与工艺来营建^[7]。此外,道路景观作为宣扬与展示地域文化的良好空间载体,可积极引入地域文化元素,展现沿线地区的精神与文化内涵,发挥道路文化传播的纽带作用,如广东连山广德大道的道路景观融入了壮、瑶等民族特色及民俗文化^[8];芒瑞大道沿线景观将民族宗教文化、歌舞文化、地方花果文化及宝石文化进行了巧妙融合^[9]。

以上案例主要分别从生态绿化、景观土建、附属设施和地域文化等角度进行设计与建设。近期,有学者运

用“多元融合”的理念进行道路景观设计或街道风貌控制,如刘敏等利用生态、游乐、休闲和文化的多元复合设计模式,对重庆巴滨路滨水岸线景观进行规划设计^[10];黄艳将客家文化风貌、创智产业风貌和生态廊道控制风貌3个特色区段进行“多元融合”,对深圳坪山区老坑社区沿街风貌进行整治^[11]。

西南地区由于其地域特征,城市道路景观建设也有自身特质。本文从西南地区城市特征、道路建设及景观特征的角度分析建设区域特征,以贵州都匀大龙大道景观建设为例,根据建设区域的特征分析,从土建、生态、文化、建设条件和设计边界的延伸等方面入手,采取“多元融合”的方法理念进行道路景观建设,以打造实用、安全、生态的景观大道,旨在为西南后发展地区城市道路打造一种有效的道路景观营造模式。

1 西南地区城市特征

西南地区主要包含云南、贵州、四川、重庆、西藏等区域。在西南地区分布有众多少数民族聚居区域,这些区域地形及地质条件复杂,主要以高原、山地为主,人口密度相对较低,经济体量较小,属于后发展地区。独特的人文与自然条件形成了城市的风貌特征,主要体现在以下几点。

(1) 区域自然资源优越,地质地貌复杂、独特,路侧可用作景观绿化的区域除了带状平地以外,还可能由陡岩、山崖等形成的边坡^[12]。

(2) 属于后发展地区,城市规模较小,处于快速城镇化阶段,区域连通性不足,呈现出以道路交通建设带动城市发展与区域一体化的趋势。

(3) 民族文化资源丰富、特色明显^[13]。

(4) 全域旅游的迅速兴起将在很大程度上影响城市及道路交通建设的导向。

2 西南地区道路建设及景观特征

2.1 道路建设特征

(1) 建设条件:区域地形复杂,挖填方量大,桥隧比较高,工程建设成本高。

(2) 建设定位:道路建设对构建区域一体化,完善城市内部道路系统、推动社会经济发展具有重要作用,因而对景观品质要求较高。

(3) 工程影响:由于地形复杂,大量施工开挖可能导致自然植被及原有自然水系破坏较严重,影响地方村民生产生活,导致施工进度受阻,甚至造成不良社会影响。

(4) 建设模式:该地区基础工程建设多为贷款,以PPP等模式为主,参与主体从现有项目来看,以国有企业为主,民营企业偏少。

2.2 道路景观特征

(1) 自然地理条件的独特性为道路景观营造提供了天然优势。西南地区属于高原地带,光照条件好,昼夜温差大,降雨量充沛,植被条件优越,色叶植物资源丰富,喀斯特地貌特征明显,天然石材资源丰富,独特的自然条件为景观设计提供了良好的自然优势。

(2) 土建形象的独特性影响了该地区道路景观的内容构成。由于地形复杂,桥隧较高,道路土建开挖量大,桥梁景观、隧道洞门装饰景观、边坡景观等成为该地区道路景观设计独具特色的内容。同时,桥隧等结合地形设置的构造物又成为道路景观段落划分的天然依据。

(3) 精准扶贫及全域旅游背景下道路景观设计定位具有多目标性。随着国家“五位一体”总体战略布局的确定、精准扶贫思想的提出,以及全域旅游发展理念的迅速推广,后发展地区普遍将旅游作为扶贫与促进地区社会经济健康发展的重要抓手。西南地区旅游资源丰富,城市大多希望结合旅游发展提升城市形象,将城区打造为休闲旅游度假的目的地,因此城市道路景观建设需结合全域旅游、城市休闲旅游统筹考虑,慢行系统的营造成为道路土建与景观设计需要考虑的内容。

(4) 景观设计对象的文化性。西南地区是少数民族聚居区,民族文化资源丰富,道路景观设计需结合道路沿线民族分布及其民俗文化特征进行统筹考虑,做到有效表达。

3 多元融合的道路景观设计

多元融合的道路景观设计理念是力求将道路景观与其所在区域的政策导向、自然环境、人文底蕴、建设条件等相互融合,构建成具有地域特色的“和谐共生体系”。基于此理念对贵州黔南都匀道路景观建设进行了实践探讨。

3.1 城市概况及规划

都匀是贵州省南部政治、经济、文化中心,西南地区出海重要交通枢纽,黔中经济区五大主要城市中心之一,黔南布依族苗族自治州首府,世居布依、苗、水、瑶等33个少数民族。都匀市都匀城区位于“九溪归一”的剑江河畔,具备山水交融、山清水秀的天然生态环境,2012年获得“全球绿色城市”称号,同时享有“高原桥城”之美誉,被誉为“桥梁博物馆”,入选“2015年度中国中小城市新型城镇化质量百强县市”榜单,成为贵州省唯一入选城市。

《都匀市城市总体规划(2012—2030)》区域协作战略中提出:与黔中经济区协作,都匀市重点“培育功能,落实设施”;与黔南州各县市区协作中,都匀市实施“中心带动、差异发展”;与贵阳市协作中,都匀市实施“接受辐射、互补发展”;与凯里市协作中,都匀市实施“拉近距离、一体发展”。

《都匀市城市总体规划(2012—2030)》城市发展策略中提出:空间发展模式要从道路沿线发展到围绕交通通道组团式发展,将快速交通建设融入区域发展格局;实施城乡统筹,推进城乡区域协调发展;坚持生态优先策略,坚持绿色经济发展理念,加强“全球绿色城市”建设和生态环境保护,积极发展循环经济。

3.2 景观设计策略

《都匀市城市总体规划(2012—2030)》中提出打造大都匀,实施区域经济一体化战略,打造多条城市主要干道。在景观项目设计中,主要设计策略如下。

(1) 依据都匀市总体规划,并依据各道路的特征,从宏观层面对几条主要快速通道进行景观主题定位。设计主题分别为“民族风情”“绿色都匀”“开放新城”“高原桥城”“生态茶乡”“山水画卷”等,形成“一路一风景”的快速通道特色景观。如都匀大龙大道景观设计主题为“民族风情——多彩廊道”;红牛快速干道景观设计主题为“绿色都匀——山尖上的飘带”;黔南大道景观设计主题为“开放新城——城市门户”等。

(2) 根据道路周边地形条件、用地及道路土建构造物设置情况,进行道路景观段落划分,并进行有针对性

[作者简介] 艾 乔,重庆交通大学建筑与城市规划学院,高级工程师,硕士。
魏勇军,重庆交通大学设计研究院有限公司,高级工程师,硕士。
张俊杰,重庆交通大学建筑与城市规划学院,讲师,博士。

的设计。

(3) 通过视觉识别系统设计, 将地域及场地文化纳入景观建设, 打造特色文化景观。

3.3 多元融合的景观设计

3.3.1 景观与自然生态的融合

西南地区地形复杂, 土建施工过程中会破坏原有山体、植被, 形成桥梁、隧道、边坡、弃土场、设备站场等构造物及附属设施。因此, 景观设计需依据各区域的破坏情况、土壤特征、周边山体自然植被分布情况等, 对这些区域进行生态恢复设计, 使之融入自然。根据道路周边城市规划及车行视角特征, 统筹利用景观设计, 如利用周边树林茂密的山体作为道路天然的绿色背景。

3.3.2 景观与文化、旅游的融合

城市道路建设的主要目的是促进区域一体化, 带动沿线城镇经济发展。尤其是沿线旅游资源集中区域, 道路景观设计应对旅游景点有所呼应, 加强引导。景观设计还需结合地方工程材料的生产情况进行统筹考虑, 施工材料使用尽量本地化。同时, 西南地区是少数民族聚居区, 民族构成多元, 民族文化资源丰富, 景观设计结合道路沿线民族分布及其民俗文化特征进行统筹考虑, 选取民族元素符号作为景观装饰的表现手法。如都匀大龙大道项目通过提取场地“龙”文化及本地少数民族的色彩、服饰、文化、生产工艺等元素并抽象化与符号化, 通过植物景观以及桥梁隧道装饰、路灯、公交站、和广告宣传等道路附属设施进行充分表达, 并采用节点主题景观石的应用, 提升道路整体景观气质与文化品位。

道路绿化则通过选择观赏效果好以及与地域文化、段落主题、背景植被有所呼应的植物进行灵活搭配, 营造丰富的季相景观。

3.3.3 设计边界的动态延伸及与参建单位的融合

第一, 道路景观设计范畴的延伸性。道路景观设计不再局限于绿化, 而是与土建设计相互结合。景观设计应争取提前介入, 在道路断面形式与管网布置、边坡防护、慢行道与人行道铺装、桥隧装饰、路灯造型、公交站台、人行道栏杆等多方面与土建设计单位充分协调。在大龙大道、红牛大道等多个项目中, 设计师通过与业主、土建设计单位有效沟通, 优化了土建设计, 为景观效果的实现奠定了良好的基础。

第二, 景观设计角色的多样性。以经验来看, 各参建单位的有效沟通非常重要。为了避免工程施工的反复与浪费, 设计人员往往身兼数职, 既是设计者, 又承担了业主、监理的部分工作, 甚至有时充当了施工单位的“技

术员”, 帮助其提高施工质量, 以力争达到设计效果。

第三, 景观设计工作的动态性。由于景观工程往往在整个项目的后期, 工期紧, 经常性反季节施工, 加之项目建设程序不够规范, 存在大量边设计边施工的情况, 设计的动态调整不可避免。同时, 景观设计尤其是植物设计要考虑动态效果的部分, 包括设计的季相变化效果、植物生长的动态变化, 而且需要注意植物生长不得侵占道路空间, 不得遮挡交通标示标牌, 避免影响交通安全^[14]。

4 结语

西南地区旅游资源丰富, 景观设计应有宏观层面的“文旅融合”思维, 项目层面因地制宜, 合理确定道路定位, 充分结合土建设计, 从景观土建、生态绿化、附属设施、旅游、地域文化和设计边界的延伸等多角度进行融合设计, 促进民族地区社会、经济、生态的协调发展。

[参考文献]

- [1]俞孔坚,李迪华.城市景观之路——与市长们交流[M].北京:中国建筑工业出版社,2003:1-3.
- [2]李磊.城市发展背景下的城市道路景观研究[D].北京:北京林业大学,2014.
- [3]刘定华,应旦阳.城市道路景观与市民的“共生、融合、互动”——上海市金山区中央大道道路景观设计[J].中国园林,2008(1):53-57.
- [4]张敏.“海绵城市”理念下生态道路建设模式研究[J].城市建设理论研究(电子版),2018(9):183.
- [5]张隽,崔元元.基于低影响开发案例分析的寒地城市道路景观设计策略研究[J].城市建筑,2017(35):74-76.
- [6]钱晨.崇明岛生态道路建设研究[J].城市道桥与防洪,2018(7):5-8+17+413.
- [7]丁文儒.基于生态工法理念的成都市深圳路景观改造[D].长沙:中南林业科技大学,2018.
- [8]刘旭红,李雯雯,蔡云楠,等.清远广德大道生态修复与景观品质提升策略[J].工业建筑,2019,49(2):44-48.
- [9]吕雪蕾,蔡芳,朱国飞,等.云南芒瑞大道景观设计[J].林业建设,2014(1):26-31.
- [10]刘敏,陈茜.多元融合——重庆巴滨路规划建设之多维思索[J].重庆山地城乡规划,2018(3):47-50.
- [11]黄艳.多元融合的街道风貌控制方法探讨——以深圳坪山区老坑社区沿街风貌整治为例[J].中国房地产业,2019(18):78.
- [12]胡婷婷,秦华,周智勇.山地城市新型道路景观规划设计研究[J].林业调查规划,2019,44(2):86-91.
- [13]刘旭红,李雯雯,马源.生态文明视角下广东连山广德大道绿化景观设计研究[J].广东园林,2019,41(2):41-45.
- [14]顾扬华.城市行道树遮挡道路交通标志问题分析[J].中国城市林业,2013,11(4):39-41.