

公园城市背景下城市道路一体化设计实践

——以无锡高浪路快速化一期工程为例

孔令阳

江苏城归设计有限公司

摘要：2018年，习近平总书记在成都首次提出建设“公园城市”的理念，强调了“公园城市”在经济大发展、生态可持续、人民多幸福等方面的深远意义，多年来，各大城市积极响应，并取得了丰硕的成果。无锡，一座典型的旅游城市，素有“太湖明珠，江南盛地”之美称，拥有着得天独厚的山水资源和文化底蕴，城市道路是建设公园城市的重要组成部分，本文以无锡高浪路为例，探索以“一体化设计”为核心，景观引领各专业，各要素，增强城市道路与周边功能板块联系的新思路，为今后全面推进公园城市建设提供参考。

关键词：公园城市；道路一体化设计；景观引领

【DOI】 10.12254/j.issn.2096-6539.2022.18.002

一、研究背景

“公园城市”的理念意在将城市建设成一个大公园系统，将公园形态和城市空间有机融合，无疑充分体现了中央对城市生态文明建设及对美好生活和幸福家园建设的高度重视，也对城市道路建设提出了更高的要求。

城市道路，占据着80%以上的城市公共空间，是百姓的生命线，也是城市的经济线，它承载着交通运输、文化展示、休闲娱乐、生态保育等重要职能。如果说城市是一座公园，那么城市道路就是公园的园路，我们所熟悉的那些动物园、游乐场、电影院就成了公园里的景点，园路串联着景点，也联系着我们生活的方方面面，可也许是城市建设发展得太快了，大量的机动车驶进城市，道路越建越宽，车速越提越快，道路设计在很长一段时间内，都是以“交通先行”为准则，忽略了道路与周边地块的联系，加之不正确的规划设计时序及方法、不合理的管理模式、不科学的技术手段造就了道路上的种种不美观、不安全与不人性，为了相应公园城市，道路将回归市民的慢行空间、活动空间和交往空间，成为承载公园城市美丽宜居生活场景的重要载体，传统的设计模式亟待改善。

二、无锡目前道路景观设计模式的主要问题

（一）缺乏“整体性实施”的建设理念

在无锡，大部分工程都没有“总体规划”的概念，却对“红线”情有独钟，各部门、各专业之间很少交流，各自划定自己的红线范围及内容后便各自实施，比如以下这些情况：同一条路的景观绿地当中，有的是市管绿地，有的是区管绿地，在实施的过程中，一条路就出现了两个建设部门，在各自的权属范围内进行改造，导致一条路两种景观风格；还有一些把地块出售之后，由开发商代建局部道路景观，看着是一个双赢的局面，政府减少投资，开发商根据自己的喜好打造自己的营销环境，可一条路上若代建的地块多了，大家都各自为

政，道路不论是在功能上还是景观上都会变得四分五裂，最终“四不像”……这些做法不仅影响了道路设计的整体效果，还加大了后期管理的难度。

（二）建管养各部门沟通机制薄弱

道路景观设计是一个系统工程，涉及规划、设计、建设、管养全过程，涉及的相关部门也很多，例如规划部门，建设部门，交警部门，城管部门等，但很多重要的职能部门并没有很好的参与到设计方案的决策中来，导致工程在后期管理中困难重重，原本在方案阶段可以规避掉的问题全都暴露了出来。究其原因在于各部门之间缺乏有效的沟通机制，没有制度、机构去引导和保证政府部门之间的沟通，造成信息不对等，资源不共享，造成最终的决策出现了偏差。

（三）设计人员的专业面过于狭隘

一个完整的道路工程是需要交通、市政、建筑、景观、海绵等多个专业密切配合的，是一个综合性设计体系，但由于专业性各不相同，设计的界面也有严格的划定，各专业在具体设计中，很难以多角度，全方位的去审视项目，往往都站在对自己专业最有利的立场去设计，就会忽略其他专业的重要性。例如做市政的如果不考虑景观，就会把各种丑陋的箱柜体，井盖暴露在景观条件优越的地方；做景观如果不考虑海绵，预留的透水铺装，海绵设施就无法满足海绵审批得指标要求。

三、“道路一体化设计”的实践探索

在充分认识到无锡城市道路规划设计模式的现状问题以及原因后，我们在无锡高浪路快速化一期工程设计项目中，首次尝试了道路一体化设计的新模式。所谓一体化设计是指对由道路交通空间、路侧景观绿化空间和两侧建筑所围合构成的“U”字型界面内的市政道路、管线工程、园林景观、城市家具、艺术小品、智慧设施以及生态海绵等全专业全要素内容进行整体设计，已不再是以往的“红线一刀切”或是各专业各自为政的设计模式，目的是为了目标一体化，效果一体化，管理一体化。

无锡高浪路快速化一期工程是无锡“两环十二射三联”的快速路网规划中两环之一外环的重要组成部分，是推进全市快速路网建设的重要举措，对连接无锡外围城市组团有着深远的意义。项目位于无锡经开区，采用“西隧东桥”的形式，西接蠡湖大道东至京杭运河，全长8.35公里，周边用地以住宅和产业园为主。

无锡经开区是无锡新的城市中心，是一个开放式、生态型的现代化新城，是无锡高端商务、金融机构、企业总部、专业服务的集聚区。高浪路的建成对于经开区东西向交通拥堵的现象将有一个很好的疏导作用，极大的提升道路的通行能力。

（一）目标一体化

即“一个理念”引领，设计的理念从“道路设计”向“公园设计”转变，从“以车为本”向“以人为本”转变。在基础的道路工程方案确定的基础上，景观团队在充分了解项目的基本情况，开展了总体构思，由于高浪路快速化一期工程起于西侧龙王山，止于东侧京杭运河，周边蠡河生态园、金匮公园、闪溪河滨水休闲带等多处城市公共开放空间环绕，是天然的山水通廊，如何利用高浪路将这些“小公园”串联，打造一条气势磅礴的公园大道？正是景观考虑的重点。

可以往的快速路设计，道路红线一刀切，红线内大多是以交通功能为主，交通的通行效率，安全保障是首要考虑因素，红线外则利用绿化与地块做好防护隔离，尽量减少人为参与，致使大面积的公共绿地不被共享。这种做法离“公园大道”的目标差之甚远，于是“突破红线，链接生活，还路于民”的想法应运而生，景观设计范围不再受红线的约束，而是开放沿街建筑退距空

间，在与各功能板块空间界限边缘的处理过程中更为灵活，通过艺术性的设计手法，通过慢行系统将各功能板块连成有机整体，并赋予新的功能，提高百姓的参与度，从而带动和激活周边的住区、商业体、公园等，带来更高的社会效益。庆幸的是，经多番论证，这样的想法得到了主管建设部门的认同和支持。

（二）效果一体化

即“一张总图”设计，为了确保原本零碎的功能板块经过一体化设计后，效果能达到预期，我们需要将所有专业通过一个设计概念整合在一张总图上，更好地协调各专业之间容易产生的矛盾，例如市政专业经常会把一些控制箱柜裸露在十字路口，人行道经常会是缺乏艺术美感铺装方案；海绵专业经常会为了满足指标利用景观核心区打造海绵设施；管线专业经常会将管线线路设在景观的下沉式空间中。而这些问题，都需要景观专业引领，在“一张总图”上规避掉这些矛盾在将来的实施过程中对于景观效果的影响。如图3-1所示：



图3-1 高浪路局部总图

图中包含了市政信息，景观信息，家具布点信息，路灯照明信息以及海绵设施信息等，这就便于主管部门对于设计方案的全方面审视和考虑。在这个里面，景观专业尤为重要，因为它是一个综合考虑生态、功能、美观、文化等多种效果的综合性专业，所以景观一定要做好引领作用。

为了画好这个“一张总图”，实现一体化设计的效果，景观结合无锡山水名城的文化底蕴，提出“山水福

地，诗画绿廊”的总概念，聚焦六大策略，从人文、休闲、生态、海绵、亮化、智慧六大方面将大道融入城市生活，传承无锡文化，展现新时代城市精神。

（1）策略1：山水名称的诗画演绎

以画塑形，构筑山城水的空间形态；借景山水，视线打开，融入周边山水资源；以诗营境，营造诗情画意的人文景观。最终形成由1个山水核，3个山水主题园，3个口袋公园，9个街角花园组成的城市山水绿廊。如图3-2所示：



图3-2 高浪路空间结构

(2) 策略二：以人为本的休闲网络

核心抓手一条东西贯穿的“蓝色”小径（如图3-3所示），顺接城市斑马线，配合米色人行道，完善连续慢行功能，并做好与周边地块的衔接，提高可达性。小径有效串联各大公园绿地及服务设施，沿线布置功能丰富的全龄化活动场地、服务驿站、多功能城市客厅、休憩座椅、无障碍系统、滨水看台等满足市民出行的多元化需求。



图3-3 蓝色小径

(3) 策略四：低碳引领的海绵示范

重点将高浪路打造成海绵示范道路，路内慢行道、广场、活动场地均采用透水铺装，路侧设置生态海绵设施，补充地下水的同时削减雨水径流量（如图3-4所示），促进海绵城市科普与宣传。



图3-4 生态海绵

(4) 策略三：四季皆景的色彩长廊

路侧植物以“一季一品”为主题，一个季相突出一个特色品种，打造视觉色彩冲击力为特色，背景林以乡土树种水杉、落羽杉、香樟作为基调树种，为周边小区形成防尘降噪的生态防护林，前景疏朗通透，通过不同的主调树种及特色树种采用片植及组团花境相结合的方式，在不同的色彩段突显色彩主题。

(5) 策略五：艺术多彩的夜景亮化

夜晚的步道在智慧灯具的艺术投影下落英缤纷，人气旺盛的重要节点，利用多样化的景观手法，综合考虑亮化的艺术性与文化性，提升夜景亮化与行人的互动与体验感，打造24小时最美道路。

(6) 策略六：智慧前沿的城市家具

高浪路全线采用装配式技术、光能供给可再生能源

技术、多杆合一、多柜合一、智慧灯具、智慧跑道、语音导视、语音垃圾桶、智慧公交站台等城市家具，真正体现了韧性城市的可持续性与安全性。

(三) 管理一体化

即“一个部门”统筹，是项目有序推进和落地的基本保障。针对目前我国道路设计中各职能部门之间缺乏沟通，从而影响设计的综合性，导致实施后问题不断的现状，高浪路快速化一期工程设计中，在牵头部门——无锡市重点建设项目管理中心（以下简称建管中心）大力统筹下，在完成了初步规划设计方案后，我们主动与地方规划建设部门、交通管理部门、市政设计部门、园林主管部门进行交流和沟通，在充分听取他们的意见后调整规划设计方案，其后再与这些部门沟通，再修改，当设计层面遇到阻碍时，由建管中心出面协调，保障设计的引领作用。在经过三、四次的互动后，最终确定规划设计方案。

这样一种“磨合”过程的作用在于：由建管中心搭建平台，以“指挥部”的形式将各职能部门组织在一起，他们通过这个平台相互沟通、协调，尽量让可能出现的问题消除在这个阶段，使整个规划设计做到系统化统一，以有效、科学地指导施工图设计，极大程度保障方案的落地性与合理性。

结语

建成后的高浪路，将是一条开放、生态、多彩的道路，开放共享的态度让城市再发展、生态低碳、韧性城市的理念让城市更绿色、四季多彩的景观让城市更美丽。而其更深远的意义在于建设部门与设计团队在项目管理过程中对城市道路一体化设计的成功实践，确立了景观在道路一体化设计中的引领作用，新时代的景观设计师已不再是单一的绿化设计，更是多方面，多专业的总体设计。高浪路的成功，离不开各专业的一体化目标，离不开景观专业的一体化设计，更离不开建设部门的一体化管理，相信这将成为无锡道路建设的范本，指引未来城市建设的新模式。

参考文献

[1] 蔡彬. 南宁五象新区道路系统综合整治规划研究[D]. 2021.
 [2] 董翠霞, 于炜, 王英力. 基于15分钟生活圈行动规划的上海新华街道慢行(步行)系统构建策略[J]. 交通与港航. 2020, (5).
 [3] 王安琳. 与周边环境融合的景观一体化道路设计应用——以成都市天府新区兴泰街街道一体化设计为例[J]. 城市道桥与防洪, 2022(8): 28-31.
 [4] 赵宝静. 浅议人性化的街道设计[J]. 上海城市规划, 2016(2): 59-63.
 [5] 母冠桦, 靳来勇. 成都市公园城市街道一体化设计的探索与实践[J]. 四川建筑, 2021, 41(6): 38-39, 42.
 [6] 葛岩, 沈璇. 场所感街道的设计营造: 内涵、方法与实践——以团体标准《街道设计指南》编制为例[J]. 新建筑, 2021(4): 35-39.