

# 城市更新下道路景观的综合改造与提升方法

文 / 章翠琴 上海市城市建设设计研究总院(集团)有限公司安徽分公司

**摘要:**城市更新是提高城市活力和发展韧性的重要措施,能够促进城市产业升级、补齐基础短板。城市道路景观是城市更新下人民群众最为关注的一项重点内容。全国各地都在积极通过完善政策机制、优化城市更新行动等方式组织道路景观的改造工作。文章介绍了城市更新的概念及维度,分析了城市道路景观的构成要素。结合了城市老城区道路景观存在的问题,从空间布局、植物配置、公共基础设施的更新以及地域文化融入等方面总结了城市更新下道路景观的综合改造与提升方法。

**关键词:**城市更新;道路绿化;景观提升;空间优化

【DOI】10.12254/j.issn.2096-6539.2025.04.059

## 引言

城市道路景观是城市公共空间的重要组成部分,它不仅关系到城市的交通功能和居民的出行体验,还直接影响到城市的形象和居民的生活质量。2021年,我国政府工作报告中首次提出了“城市更新”理念。此后,各地陆续开启城市更新行动。城市道路景观作为城市更新的关键内容,其改造质量与城市的发展息息相关。

### 一、城市更新的概念及维度

城市更新最早可以追溯到1958年的荷兰,当时提出了对不符合居民期望的环境、建筑物、出行、娱乐方式等进行改善的要求。现阶段城市更新主要是指对城市中已经建成的地区进行综合整治、功能改善和环境提升,目的是适应新的社会经济条件,从而提升城市竞争力,改善居民生活质量,并促进城市的可持续发展。

城市更新的维度涉及城市基础设施改造、公共空间优化、生态修复以及历史保护等方面。其中,1)基础设施改造包括供水安全、防洪排涝、交通管网等多方面,目的是为了提升城市服务效能;2)公共空间优化是通过增加绿地面积和休闲设施等诸多措施来提升公园、广场等公共空间质量。这样不仅能够提高城市居民的生活质量,还能增强居民的幸福感和归属感,促进城市的可持续发展。3)生态修复是个复杂的过程,通过恢复、重建和改善来增加城市绿色空间,丰富生物多样性,综合提升城市生态环境质量;4)历史保护对指具有历史、文化价值的区域、建筑和遗存进行保护和传承,旨在保护城市的历史文脉,保留城市历史记忆,修复历史文化遗产,传承历史文化,在彰显城市文化性的同时推动城市的现代化发展。

### 二、城市道路景观的构成要素

城市道路景观是指城市道路及其相关设施在视觉、空间和功能上所构成的整体环境和形象。不仅是城市文化、社会和生态环境的重要组成部分,也是城市品牌和形象的重要组成部分。对提升城市居民的生活质量和城市的整体形象具有重要意义。

城市道路景观的构成要素是多样化的,包括人行道铺装、绿化植物、城市家具、道路两侧的建筑物界面、公共空间、照明设施等。它们共同塑造了城市道路的功能性和美观性。

(1)人行道铺装:不同材质、颜色、图案和纹理的铺装,展现的景观效果也不同。设计时应根据城市道路的特色进行合理搭配,以此增加城市景观的美观性和城市的特色和文化。

(2)绿化植物:绿化植物在城市道路改造中发挥着多重作用,从改善生态环境到提升城市美观,再到增强城市活力,都是不可或缺的重要元素。绿化植物的种类丰富多样,通过科学选配,不仅能够提供遮阴和美观,对于提升城市居民的生活质量、增强城市文化内涵、促进社会交往等方面也有着不可忽视的积极影响。

(3)城市家具:包括公共座椅、垃圾箱、停车位、标识标牌、景观小品等基础设施,通过合理的设计和布局,划分空间,完成空间尺度的转变,旨在提升居民生活的幸福感,打造更有温度的城市景观。

(4)建筑物界面:主要是指道路沿街建筑的立面、风格、色彩和高度等,它承载着城市的历史记忆和文化特色,直接反映了城市生活的外观和文化,是城市景观中不可或缺的部分。

(5)公共空间:它是城市活力的象征,也是城市文化和历史的重要载体。精心设计的城市公共空间不仅能够提升城市形象、城市的美学价值,还对构建和谐邻里关系、提高居民的幸福感和城市的整体发展有至关重要的作用。

(6)照明设施:通过灯光的亮度、色彩和动态变化,美化城市夜景,形成独特的夜间照明艺术。合理的照明设计使城市夜景更加美丽、城市更加宜居。

## 三、老城区道路景观设计的常见问题

### (一)街道空间环境问题

老城区道路景观普遍存在空间混乱、设施老旧的问题,如人车混行、停车位空间混乱,以及铺装色彩单一、布局千篇一律等,导致交通安全隐患和城市美观程度受影响。公共空间活力不足,空间利用率不高。这种景观环境和功能性的不足,已经无法满足现代社会城市空间多样性和居民的需求。

### (二)绿化景观不够丰富

许多道路绿化的树种选择单一、种植方式单调、植物配置缺乏层次,没有体现出植物在色彩和季相上的变化,从而导致景观效果单调乏味、效果差。绿化种植完

成后，由于资金不足或管理不善，导致树木生长不良、杂草丛生、病虫害频发，绿化效果难以体现。公共绿化零星未成片，服务效果低。

### （三）公共基础设施落后

老城区由于早期城市发展缺乏规划，导致建筑面积过大、功能杂多，使得后续的城市公共服务设施配置出现问题。交通拥堵、停车难，“脏、乱、差”是老城区给人刻板影响。城市家具和市政设施老旧，不仅影响城市形象，也存在安全隐患。

### （四）忽视了地域文化的传承

在道路景观设计与建设过程中，忽视了对城市地域文化深层内涵的挖掘，或是未能将城市独特的文化个性渗透进去，导致城市道路景观普遍缺乏文化特性；抑或是文化元素的表达单一、呆板，形成文化概念的被迫填给，给人们造成了极大的视觉疲劳<sup>[3]</sup>。

## 四、城市更新下道路景观的综合改造与提升方法

城市道路景观的综合改造与提升首先要坚持以人为本。城市道路的服务对象就是城市居民。道路景观的设计应该满足居民对于城市道路的功能性需求，以及美观性需求。同时还应体现出道路景观的人文性。

### （一）合理布局、空间优化

道路景观在综合改造时要基于城市总体规划出发，制定科学的空间布局，分步进行实施，优化交通空间，解决道路通行不畅、停车位不足、人车步分流问题，增加更多的休闲空间与锻炼设施，更新绿地建设，提高绿化的层次感。

对原有的交通组织方式进行细致调研，明确路网的建设问题，根据原有道路的实际情况做到因地制宜，尽可能减少征拆，进行“微改造”，提高慢行系统的舒适性与连续性，合理调整道路断面，完善“微循环”，缓解城市交通压力。在设计时还需要做到近期可操作、远期可实施，合理规划通行空间、停留空间。

结合城市道路的功能定位对周边的老旧建筑进行适度翻新，尽可能打通断头路，建立便民生活圈，满足居民的生活需求。同时，实施“美化亮化工程”，重点针对边角区域、联通小路进行改造，提高闲置土地资源利用率，对生活垃圾污水、园林绿化、交通出行等基础设施进行提质升级，营造整洁、美观的空间环境。

### （二）丰富道路植物景观

植物配置是道路景观综合改造中的重点内容之一，它对于提升道路的美观性、生态功能和居民的生活质量都有着重要意义。道路绿化主要分为红线内绿化和红线外绿化。红线内绿化主要是红线内绿化带、人行道行道树的种植。而红线外绿化主要是绿线以及退红空间中的绿化种植。

此外，在道路绿化提升改造时，还应对已有的绿化植物进行调研，组织专家论证，已有树木是否能够保留利用？在确定好已有树木的去留后在进行绿化提升设计。

#### 1. 行道树

行道树的种植首先要结合人行道宽度、道路走向、

本地区的环境特点与植物的适应性等进行选择。优先选用原冠苗、容器苗，在树高、胸径、冠幅、分枝点四个规格上要保持基本一致。以合肥市为例，常用的行道树树种主要为法国梧桐、香樟、黄山栾树等基调树种以及高杆女贞、国槐、无患子、红榉等常用树种。行道树常绿与落叶的比例为3:7或4:6。考虑植物生长空间的需求，株距应大于5米。树穴大小不应小于1.6米×1.6米×1.2米（含侧石），特殊情况下不应小于1.2米×1.2米×1.2米。树池侧石和树池篦子应与人行道铺装齐平，保证人行道的通行力以及行人通行的舒适度。

#### 2. 绿化带

主要包含侧分带与中央分隔带。植物配置应形式简洁、树形整齐、排列一致、节奏韵律应符合不同通行速度的观赏规律，以保证行车安全和视觉美观。中央分隔带绿化应能阻挡相向行驶车辆的眩光，确保交通安全。

宽度小于2米的：可采用单排花灌木+木本观花地被/多年生草本；

宽度在大于2米，小于4米的：可采用单排乔木+木本地被/多年生草本；

宽度大于4米的：可采用微地形+仿自然群落“乔灌木”或“乔灌花”的种植形式（多用于中央分隔带绿化中）。

绿化带中乔木株距应 $\geq 5\text{m}$ ，花灌木的株距应 $\geq 3\text{m}$ ；城市快速路、主干道的绿化标准段长度为150-200m，城市次干道、支路绿化标准段的长度为50-100m。

城市快速路、主干道道路交口绿化带30-50m，次干道、支路道路交口20-30m范围内应采用通透式的植物配置。宽度允许的条件下，可以布置花境，提升道路景观效果，但应确保安全视距范围内的行车安全。花境中应以灌木、多年生草本和多年生花卉为主，一年生花卉用量应小于20%。

必要时，绿化带可设置通透式的隔离设施，防止行人横穿马路，造成安全事故。其样式、高度、色彩等应符合相关规范要求，且与绿化保持协调。

以合肥市为例，绿化带常用的乔木有：三角枫、朴树、楸树、乌桕、黄连木、白玉兰、二乔玉兰、七叶树、巨紫荆等；花灌木：桂花、樱花、石楠、紫荆、紫薇、海棠、紫叶李、碧桃、腊梅等；木本植物：火焰南天竹、小叶栀子、金丝桃、毛杜鹃、天鹅绒紫薇等；多年生草本：麦冬、兰花三七、黄金菊、石竹、葱兰、玉簪等。

如果道路中绿化带中有保留的苗木，在提升改造设计时一定要考虑新建绿化与原有绿化应协调统一，新旧组合应给道路景观带来新的生机与活力。



合肥市翡翠路景观改造后效果

### 3. 路侧绿带

路侧绿带的设计应满足红线外用地性质、防护和景观要求,保证路段内绿化景观的连续性和完整性。如在商业设施集中的路段,其路侧绿带宜结合相邻建筑功能与建筑退线空间进行统一设计。有路侧绿带的城市道路,可与人行道行道树合并设置。这样可以协调空间层次、树形组合、色彩搭配和季相变化的关系,可以加强整体绿化效果。

路侧绿带宽度大于8m时,可设计成开放式绿地,绿化用地面积不得小于该段绿带总面积的70%。同时应因地制宜,结合道路和周边场地雨水的排放,建设如下沉式绿地、雨水花园、生物滞留设施或植草沟等海绵型绿地。当路侧有围墙、栏杆等设施时,还应考虑垂直绿化。

植物的色彩、形态、质感和季相变化可以极大地丰富道路景观的视觉效果,提升城市形象。同一道路的绿化应和谐有序,植物种类和配置不宜变化过多,应相互配合,形成协调的树形组合、空间层次、色彩搭配和季相变化关系。同时,还需综合考虑种植、养护、修剪等长期管理问题,确保绿化效果的持久性。

### (三) 更新公共基础配套设施

公共配套设施是构成城市公共空间功能和提升城市居民生活质量的重要组成部分,在设计时需要综合考虑功能性、安全性、美观性、文化性以及可持续性,满足城市居民的需求。

停车位少、停车难是现代城市面临的主要问题之一。合理设置停车位,有效增加停车设施规模,提升泊位使用效率。根据道路等级与宽度确定车位尺寸、设置形式,同时需要尽可能将停车位打造为景观式停车位,既需满足停车功能需求,又能兼顾到视觉感受,使得停车位能够与周围环境形成良好的景观效果。

整合变电箱等基础设施,实现实行多杆合一、多箱合一、多牌合一、多(探)头合一,营造整洁靓丽、管理有序的城市环境。

公共设施如座椅、垃圾桶、路灯等,应与城市公共空间环境应和谐协调,从整体观念出发,结合不同的使用功能,确定其造型、色彩、材料和尺度,使设计要素与城市公共空间环境相协调。同时还应采用系统设计思想,通过一些共同点,即由基本形体(元素)组成的设计语言在产品上的出现,让人感受到这是一个系列的产品。



合肥市翡翠路景观改造后效果

### (四) 提升道路景观的文化性

城市道路是展示城市经济发展的重要窗口,它不仅承载着城市的交通功能,还是城市形象和文化的重要体现。城市道路景观的综合提升改造应积极融入文化元素,提升道路的景观品质。在增强城市的独特性和文化内涵的同时,提升城市形象和居民的文化认同感。

在设计之前,需要进行大量的调研,根据地区的历史发展、传统文化与民俗风情,选取最具代表性的元素符号,融合到景观设计中。

通常,景观雕塑、景观小品是文化展现的介质之一。可以直观运用,也可以采用场景再现的方式呈现。直观运用并非简单的照搬,必须要充分考量到景观小品与本土文化之间的关系,比如,在道路的铺装上可以使用当地石材,利用当地石材来塑造本土景观文化。场景再现就是通过夸张、抽象、提炼的方法再现本土的传统文化,并将传统文化、现代文化结合起来,提高景观小品的本土文化内涵。此外,还需要注重意境的营造,借助于虚拟空间使得建筑、人、环境可以得到有机整合,打造互动景观,为居民提供文化气息浓郁的休闲场所。

### 结语

城市更新是一个复杂的过程,涉及经济、社会、文化、环境等多个方面,其目的是通过综合改造和优化,提升城市的整体价值和居民的生活质量。城市道路景观的综合改造与提升是一个多目标、多维度的过程,它是城市更新的重要组成部分,其目的在于提升城市的整体功能和品质,改善居民生活环境,保护城市历史文化,以及推动城市的可持续发展。

### 参考文献

- [1] 龚雪, 胡阁. 城市更新背景下历史街区道路景观改造的思路与研究[J]. 工程技术研究, 2023, 8(23): 221-224.
- [2] 武姜行. 探析城市更新背景下老城道路景观改造模式——以开封市解放路道路景观优化为例[J]. 智慧城市, 2020, 6(8): 43-44.
- [3] 孙靖惠. 城市道路更新下的植物景观设计——以南通市工农路(江海大道-啬园路)改造提升项目为例[J]. 江西建材, 2022(4): 289-291.
- [4] 李玲, 王衍祯. 城市更新中的道路景观改造设计及探讨[J]. 安徽农业科学, 2011, 39(21): 13011-13013.
- [5] 孙秀雅, 钱亚萍. 城市更新背景下老城区的道路改造规划设计要点分析[J]. 建材发展导向, 2023, 21(10): 56-59.

作者简介: 章翠琴, 1986年7月, 女, 汉族, 安徽省枞阳县, 硕士研究生, 高级工程师, 研究方向: 城市园林。