

景观规划与设计—城市景观规划简报

沪景观学会 市长内参 二〇一〇年第11期 总第32期 内刊号: (k)0665号

荒漠中的人工湿地



这片位于塔里木油田克拉2气田的人工湿地水表面积1.63万平方米。由于特殊的地理环境和气候,克拉2气田地面原本寸草不生。2004年,这个气田产能建设以来,克拉作业区为改善生态环境,便在气田区域逐年种植多种草木。目前,作业区绿化总面积达到12.093万平方米。

为更有效地处理和利用生活污水,克拉作业区进行大胆尝试与研究,通过实地考察和可行性研究,利用沟壑纵横的山谷地势,在作业区公寓东侧1公里处筑起6个污水处理池,用废旧管材,将生活污水引流到这里,建成人工湿地,并逐年在人工湿地周围种植芦苇近3000平方米,形成良好的自然生态链,被誉为“克拉生态园”。2005年年年初至今,克拉作业区合理处理和利用生活污水,未发生一起环境污染事故,实现环保“零”投诉。

黄河口生态旅游区:湿地上“长出”生态之盒

黄河三角洲自然保护区位于在东营市黄河入海处,是一片占地153000公顷的滩涂湿地,以保护湿地生态系统和珍稀濒危鸟类为主。在保护区的中心位置,有一个外形酷似盒子的建筑,被称为生态之盒,即黄河口游客综合服务中心。2010年7月建成的生态之盒是黄河口生态旅游区游船码头的主体建筑,站在生态之盒的观景平台上,不仅能看到一望无际的芦苇和柳林,还能远眺黄河入海时的胜景,已成为东营市新的城市名片。



生态之盒的设计是两个透明的玻璃体由四个核心筒支撑,整个建筑力求最小程度地破坏自然景观,整体架构只有四个核心筒落地,仿佛是从地上“长出”的。场地设计中除广场与停车场外,尽量保持原有湿地景观。为让生态之盒这座现代建筑与自然生态景观“和谐相处”,在入口采用草坡结合现代材料,如锈板、不锈钢、木头等,形成现代材料与自然的共生关系。硬质广场抬高了1.2米,地下有涵洞和廊桥使湿地系统得以贯穿,从而将原生态湿地引入场地内部,因此,生态之盒成为旅游区的一个亮点。

生态之盒是集餐饮、候船、观光、展览、纪念品销售等多功能于一体的综合性现代建筑,更是现代建筑与湿地景观的完美结合。这几年来,各地越来越推崇湿地景观的打造,但在自然生态系统与现代景观关系的处理上或多或少会出现一些问题,生态之盒的成功打造或许就是个不错的参考案例,即确保了现代建筑与自然的和谐共存,又能够发挥其功能,并成为除湿地景观外的又一亮点。

人行天桥设计方案

Terra Alta区人口稀少,拥有一个社区公园,但缺乏相应的服务设施。因此,若其中一个社区的居民想去到另外一个社区,需要绕行很远的路,穿过城市东面的一座高架桥,并且这座高架桥仅一侧有一条非常狭窄的人行道。

鉴于这些原因,人行天桥的造型受其跨域的道路沟渠不对称形状的强烈影响。探寻出这样一种设计方案:突出由沟渠两岸不同高度而造就的不对称特点(因为Terra Alta区一侧的沟渠沿岸比can Gili区那一侧高出4.3米),并在沟渠南侧设置一个小平台。

各方都希望设计方案能够降低整个工程的花费和对环境的负担。因此,在建筑这座桥梁时选用了耐候钢(这种材料生锈的外皮可以保护它被进一步腐蚀),桥梁上的街道照明则采用LED灯(这种灯寿命长且耗能少),而桥梁主体结构外部的甲板则是使用的聚合物木材(几乎不需要后期维护)。桥面上放置了十二座LED灯用以照明,为了防止它们遭受恶意涂鸦的破坏,桥的主体结构外会用耐候钢材质的固定网进行保护。除此之外,不锈钢材质的灯柱也会采取相同的方式给予保护。



澳门总体城市设计研究报告正式发布

“澳门总体城市设计研究”31日正式发布。研究报告提出建立一个兼顾保护与发展、促进社会和谐的澳门城市公共空间系统的总目标。研究报告将成为澳门完善城市规划工作的重要技术支撑。

“可行的”城市商业景观设计

城市的发展拉动城镇体系和基础设施建设的同时，加剧了产业布局，催生了城市空间内的商圈发展。繁华的都市中，商业建筑林立，人流密集。作为一名从事城市景观的建设者，在感叹商机、商气、商圈寸土寸金的同时，对商圈的景观空间被侵占、压缩的所剩无几可以说深感无奈。

“可行的”城市商业景观设计针对现代商业空间所做的景观环境规划设计，它整合室内和外部商业空间的空间资源，以一种现代景观理念配合商业业态和人们购物心理进行专项规划。现代的商业空间不单是人们进行商业活动的场所，也是人们工作之余进行社交活动和休闲活动的多功能复合空间。它可以体现一个城市的进步和文化，映射这个城市的精神面貌，商业空间的设计也应该被赋予更多的意义。

国外已经有很成熟的设计经验。在学习国外的景观设计案例中，我们也能体会到洋河酒街商业景观设计在商业环境与空间的结合、建筑与景观的结合、商业环境和意识的结合方面都有很强的感染力。目前，这一领域的设计在国内尚处起步阶段，未受到业界足够的重视。我们的城市有漂亮的商业建筑和大尺度的商业空间，但是室内和室外环境设计缺乏必要的呼应，容易产生乱感和距离感，成为人们视觉生活中的“灰空间”。

目前，由于我国大景观感念不断膨胀，小空间的小景观概念有些受冷落。所谓大景观是指场景大、空间整、易见效、功能纯粹的景观项目，如城市广场、城市公园、滨河景观和房产楼盘等，这些项目的景观性质明确单一，最容易出效果而且易被市民接受和喜欢，抢占大景观市场是一些景观公司的首要目标。所谓小景观概念，是相对于大景观感念提出来的，有些边缘和受忽视的意味，在现有的景观现状中表现尤为明显。我们还处于景观设计、建设的初级阶段，因此我们更要慎重定位我们的观念和意识。

景观部分大小，离日常生活越亲近越是好的景观，景观的发展是走进生活，不是远离生活，更不是高高在上。“可行的”城市商业景观设计，不仅仅满足城市居民日常的商业活动，并且意在将景观精致化、生态化和参与化，以吸引更多的消费者前往消费。现代商业中心的设计更强调空间的体验性，使人们在享受购物快感的同时享受商业空间所带来的感受和体验。

东京轨道交通—最密集的地铁口、最合理的规划



二战后，日本进入了10年战后重建时期。东京都市化骤然加快，人口从800万剧增至1200万人。山手线极度拥挤，在东京都市整备局提供的历史照片上，铁道站台上站满了人，看不见一点地面。人多到都会掉下轨道去。

陆上电车被认为是造成交通堵塞的原因之一，日本政府被迫取消电车，转为全面的地铁建设。1950年代至1980年代，这被认为是东京铁道的发展期。这期间，山手线以内区域密如渔网的地铁网络基本建成。

然而，1980年代，公众发现“铁道越扩张，国营的效率就越低，民营更有利于经营和管理”，所以，铁道又开始民营化。如今，除了东京市政府参与部分地铁的投资建设之外，其他的铁道交通已全部民营化。

二战之前，日本铁道建设有个不成文的规定：民营企业不能进入山手线以内区域建设。二战之后发生了重大改变。这是东京铁道交通成功的经验之一，建立了一个原则：互相直通原则。从郊外来的铁道，无论国营还是民营，都可以建到都心（指城市中心）里面去。

另一个显著特点是，规划先行，结束二战之前缺乏计划的发展模式。运输政策审议会（前身是都市交通审议会，隶属国土交通省）制定轨道整修计划，每年开会讨论制定交通规划，提交给中央政府，并根据实际情况，每隔5年或者10年进行一次调整。这时候地铁已经和城市规划合为一体了。

1955至1972年，都市交通审议会确定了东京都内13条地铁建设。2000年制定的规划确定了今后15年的目标，从最严重时拥挤率近300%降低到150%，最终达到每隔500米就有一个地铁口的密集规模。

不过，可总体看来，这些规划并不完备。这并不是一个完整的规划，只是为了解决问题而开建。一般都是从最拥堵的地方开始修建。尽管现在市中心已无处可再建，但地铁依然拥挤，站台和地铁站长度依然不够。

“湿润”永定河 打造流淌的生态家园



从上世纪70年代起，永定河开始严重缺水。永定河全长747公里，流域总面积4.7万平方公里。永定河北京段全长170公里，流经北京市门头沟、石景山、丰台、房山和大兴5个区。

根据《永定河绿色生态走廊建设规划》的要求，到2014年，永定河北京段将自上而下形成溪流—湖泊—湿地相互连通的河流生态系统，基本消除大堤安全隐患，建成综合生态自然景观、城市景观、田园景观的生态走廊，同时新增水面1000公顷，绿化9000公顷。