

# 城市道路的形式美暨汕头道路所见

刘粤文<sup>1</sup>, 王 丹<sup>2</sup>

(1. 汕头市建筑设计院, 广东 汕头 515031; 2. 汕头市城建工程设计院, 广东 汕头 515031)

**摘 要:**在城市道路集中功能的同时, 它的形式有必要强调, 尤其是做为城市门户的城市道路。合理的形式除了带来美感效应也能提高其功能的效应。通过对城市道路的各个构件、路面材料及色彩, 抒之己见。

**关键词:**城市道路; 形式美; 道路景观; 道路空间; 材料质感; 材料色彩; 配套设施

**中图分类号:** U412 **文献标识码:** B **文章编号:** 1009-7716(2006)01-0026-03

## 0 前言

随着机动车辆的与日俱增, 今天城市道路的数量越来越饱和, 甚至出现了严重的堵塞现象。专家和市民更多地把注意力放在如何解决道路畅通的问题上, 设计上集中精力于满足道路的功能, 使城市道路逐步走上一条工业概念化的建设轨道, 但却更多地忽略了它的形式感, 也就是蕴藏的文化和历史所带来的美感效应。今天的道路象工业产品一样, 虽充满朝气、阳光感, 但欠缺了一种对品味的追求。经济选线放在第一位, 设计中将阵列式速生林做为路树, 以及布置说不出什么质感的混凝土井盖等等, 使城市道路竣工时看起来倒有些像公路。或者说, 这样的道路还未受到历史的磨练和改造。但设计师如设计出合理的道路形式除了给市民带来自信心外, 同样能提高其使用功能的意义。如骑楼所围合出来的街道除了有一种亲切感, 把路人距离拉近, 更有可能提高道路的商业价值。总之, 城市道路是城市的门户, 城市道路的形式感带动着路人心灵的感知。

## 1 道路景观的外景因素

这个因素是道路的最重要因素, 因为道路本身不过是一个人和车辆的容器而已, 外景已超出了道路本身, 但又为道路所存在。设计师在选线时利用自然的景观或在设计时创造出人为的景观, 把城市道路刻意地创造出个性来, 使这个城市的历史文化给市民带来优越感和亲切感, 不管这种道路设施如何被时间磨练, 但它仍经得起推敲, 正如一座破旧的

名城仍保存着一种高贵的气势。之所以由“路边店”围合起来的道路不能和城市道路比, 就是在城镇的营造注入了设计师的精神和个性。城市道路的美感因素正是包括着这种对历史、自然的充分利用。当久别的市民从外地回到这座城市的街道时, 能感到一种莫名其妙的快意, 你能不说景观不是一个重要的因素吗? 这种样式可能是丽江古镇路旁的水沟或是汕头市早年商埠临街的洋式建筑。

自然景观的纳入是选线过程对自然资源的利用, 传统营造美学的“对景”就是一种创作手法, 将自然的山体、山峰或已建成的高耸构筑物, 如电视塔、纪念碑等标志性建筑放置在道路轴线的前方, 即视中点位置上, 对景景物可以在远端、弯道或交叉口的节点上。在这里的景观能给路人产生一个特别的印象, 即很多人所说的哪样, 天际线代替了城市的印象。汕头的公园路就是一个很好例子, 设计师把这个在汕头人来说值得骄傲的中山公园的入口牌坊放置在公园路的正终端。虽然景象是道路之外的物体, 但它却纳入道路构图之中。如这样的中轴对景还有大学路(鮑东路段)正对的桑浦山上的纪念碑、韩堤路有八角亭等。构图中对称是一种永恒的美, 但在特殊的条件下, 道路的两侧可能失去对称, 在道路一侧的山坡、河流、绿化带也纳入道路景观。汕头的海滨路, 一边是公共建筑, 一边傍海, 给人的印象已超出了路的本身, 海景成为了主角, 城市的印象就此定格, 观众的眼光再不是正前方而是转了九十度, 这时视觉仍得到平衡。

在人为的景观设计中, 临街的建筑是重要的部分, 从另一个角度上也可以说城市道路是一个由建筑物围合而成的空间。前期的规划在根据道路的性质对城市设计中建筑物形式做出了综合的考虑, 如在生活干道上会更多地考虑零售商业的因素。汕头市在一百年前作为一度繁华商埠, 靠近海边的道路

收稿日期: 2005-10-20

作者简介: 刘粤文(1964-), 女, 广东汕头人, 建筑师, 从事建筑及环境艺术设计。

临街主要为客栈和各类店铺,商业气息很浓,结合亚热带雨季气候特点,行人可以在雨天中于骑楼下的步道自由活动,这些成为历史的一幕在汕头市民来说一直引以为荣。这时道路被注入了人文精神,内涵衍生了形式之美。在交通性干道上会更多地考虑大体量的建筑或者大群体组合、大型广告路牌和绿化色块,这些比例的协调同样也带来美感效应。在视觉比例上,我认为单纯在平面图纸中认识它们的关系是狭隘的。尤其是在交通性干道上,机动车是道路的主角,设计上要把行车的速度考虑在内,在道路纵向阵列的物体上,其单元距离要相应增大,如灯杆的设置、绿化带灌木块的分隔和建筑物体量等。在大路幅和高速的道路中几何形体明显和色彩对比强烈也能带来视觉上的协调,如大幅广告路牌、大色块灌木、深色沥青路面和白色划线的色反差。沿路的路灯和树都能增加透视感,有一种力度之美。相反在生活性干道或支路则更要注意道路构筑物的细部刻划,提高亲切感,使人落入市井之亲情。

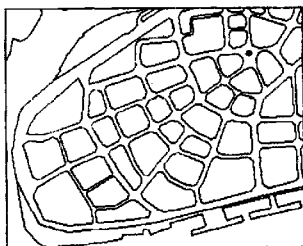


图1 小公园放射状路网

## 2 道路空间的变化因素

路网如果不是从鸟瞰的角度,是不可能看到整体的,但平面上,路边广场、小游园、交叉口和弯道立交处都是道路变化的节点,这些节点是道路渲染的机会。正如绘画上“抓两头,放中间”的要诀,把道路的直线段整体化而把转折处做详细刻划的部位,即在节点较密集的地方做文章。这些节点能在平淡的道路上赋予生气,尤其是绿化的活动空间,使之与大量建筑物有一种质的变化,无论造型和色彩都给人带来精神享受,也展现了一个道路中人与人的交流、信息交换的场所。如汕头的老市区,由一个小广场放射出一组路网,一看是一个典型的西方风貌,这是早年殖民文化在汕头展现的一个窗口,放射状道路所交织出来的小广场叫小公园(参见图1),对汕头人来说,那是汕头的象征。相反,近二十年开发的大量新的城市道路给市民留下的印象没多少,但如东方公园、星湖公园等景观还是为道路节点提供内容。

在竖向上,坡道、台阶、立交和树木也是构成道路空间变化的主要对象。由于地势的关系所设计出的错落台级也能成为一种节奏关系,减少道路平淡的感觉,可惜汕头是个冲积平原,这方面条件欠佳;在树荫小道上,浓绿的树木密而不透风而在开阔的大道上则配以稀疏的灌木球。这都反映出设计者的个性处理。

## 3 材质质感和色彩因素

对道路造成感观影响的因素还有各个组成部分的材质,随着设计视野的开拓,除了水泥混凝土和沥青的路面,更多的材料相继而来,石板嵌水泥混凝土、彩色沥青、甚至反扑历史而使用起石板路面。这些除了在视觉上外还有功能带来的美感,如在高速的干道上采用粗粒式沥青面层能增加摩擦力、降噪、降尘等。但路面材料的变化丰富主要是在小路上,在耐磨要求降低的情况下有更多的建材得到应用。

但随着生产现代化及防盗的要求,近年来道路逐步以水泥混凝土缘石代替了传统的花岗岩缘石,原来铸铁的检查井盖也换成了水泥混凝土井盖,于是道路失去了材质变化的对比,城市成了水泥的产品,道路也同样成了水泥的产品,这的确很遗憾。走向另一个极端的是一些道路材料的生产商制造出的产品令道路花俏不已,如艳丽的步道砖、造型离奇的灯具等,突出了道路而削弱了人这个主体。在道路这个向公众开放的空间中,其中的构件的造型是需要长年累月的磨练才能成熟的,是要公众长时间来应用所形成的一套美感经验而确认的。

同样,许多建设者总感到道路本身过于缺乏变化,色彩贫乏,千方百计要把道路处理得丰富多彩,更多地想在步道上做文章,于是把步道的铺装做出多姿的图案来,使平面构成变化多端。但殊不知这种理想效果的步道形象只有在清晨行人稀少时才能展现。相反,当行人达到一定数量时步道面就显得更为零乱。所以在步道铺装中更要注意整体化,使这个以人和车辆为主体的道路既有份量又淡化本身。

在道路构筑物的设色上,色彩的感观不能过于活跃。同样,在色相的调和中要调节好应用色彩的心理。如在道路两侧的行道树木上要追求变化,可

用间插种植不同的树种,但在间插种植路树的色彩选择上,更多地采用邻近色相的变化,减少色彩变化强烈,以至不和临街的繁杂色彩冲突,使路树更有份量。这是因为道路本身的其他构件的色彩变化很少。倒是路中央的绿化分隔带可略体现一些色彩变化,由于它所处位置特殊,这种中心突出的审美早已被观众所接受。

#### 4 道路的其他配套设施

路灯的主要功能在于夜间的照明,在白天却不得不要显示它的造型,于是这个造型成为了一个装饰的构件,灯杆和路在断面上已形成了节奏的关系。

在纵向阵列上,一般一路一个样式的灯杆,色调统一,给人一种投入设计的感觉。说到节奏,路面的划线也是一个形式,虽然划线是交通管制设施的事情,例如一个无划线的路面会显得很臃肿,但通过划线即会使路面显得很有紧凑的节奏,这也是一种构图平衡之美。构图上的补白可以通过一些道路配套设施来完成,如凳子、果皮箱、书报亭、电话亭。这些东西是起功能作用的构件,但也同样可以用来填补道路的空白,加强道路的节奏。

总之,只要我们用心去感受和发现,都能以最简单的东西创造出美来,只要是造型,美无处不在。

### 上海将新建 8 条轨道交通线

目前上海轨道交通长度为 95 km。根据国家已正式批准的《上海市快速轨道交通近期建设规划》,到 2012 年,上海新建的 8 条轨道交通线路总长达 389 km,是现有长度的 4 倍,从而形成上海轨道交通网络新格局,缓解中心城区交通拥堵状况,为市民出行创造更加便利的条件,确保 2010 年世博会的大客流量能得到及时疏运。

### 《城市道桥与防洪》投稿须知

为进一步提高期刊的质量与水平,并使其编排标准化、规范化,特对投稿者提出如下要求:

1. 来稿请署作者真实姓名、性别、出生年月、民族、籍贯、学位、工作单位、职务、职称、从事何项工作及详细通讯地址、邮编、电话。
2. 文章须写出摘要(200 字左右)、关键词(3~8 个),正文一般控制在 3000~4500 字左右。文章题目、摘要、关键词、作者单位,最好有英文译文。
3. 插图清晰,数量尽量少,写出图名,一般只要简单示意图,大小适当(少占版面);表中各种量及计量单位一定要填满。
4. 计量单位及表示符号一律按《中华人民共和国法定计量单位》规定,专业术语、各种物理量及参数等,使用现行的国家标准、行业标准和规范,且忌用多个字母构成一个量的符号。
5. 文章内容涉及到国家标准、行业标准、规范规程时,请注意:一定要用新标准、新规范、新规程。
6. 凡撰写工程技术总结的文章,望能提供 1~3 幅彩色工程照片。
7. 稿件文责由作者(第一作者)自负;对刊用稿件,本刊有权作文字性修改和删节,如不同意,请首先声明。不刊用的稿件,不退稿,请作者自行留底。
8. 本刊对具有专利证书或经成果鉴定确认为具有创新性成果(新材料、新设计、新工艺、新设备等)的文章,将予以优先发表并付给加倍稿酬。请作者在来稿中附上相关证书的复印件。
9. 本刊编辑部对在本刊登载后获得国家级或省部级奖项的或被国内外著名的数据库或检索期刊收录的文章给予一定的奖励。请作者在得到获奖或收录通知后,将有关证书复印件寄给本刊编辑部。
10. 因本刊已加入《中国学术期刊(光盘版)》和“中国期刊网”。作者若不同意将文章编入该数据库,请投稿时声明。