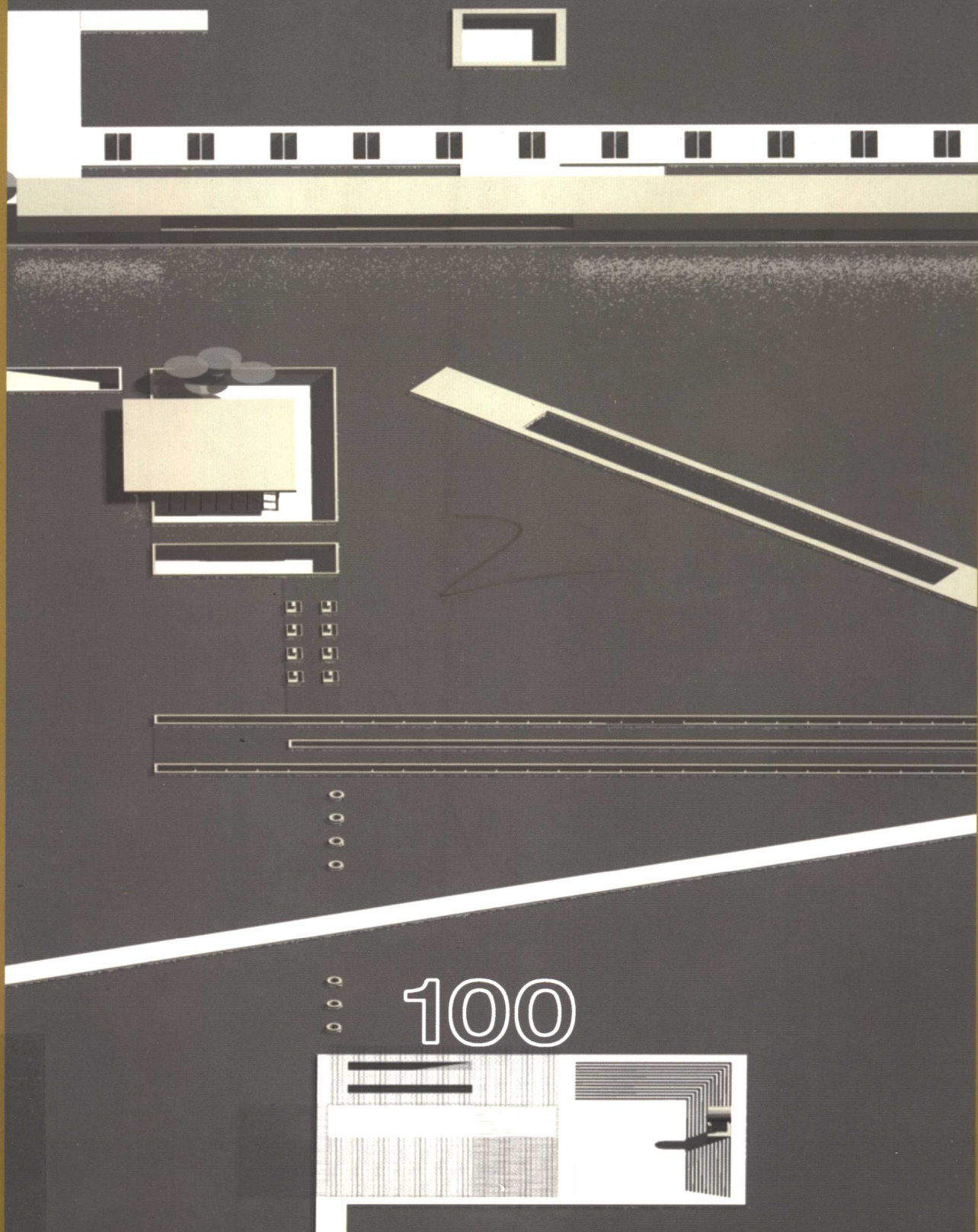


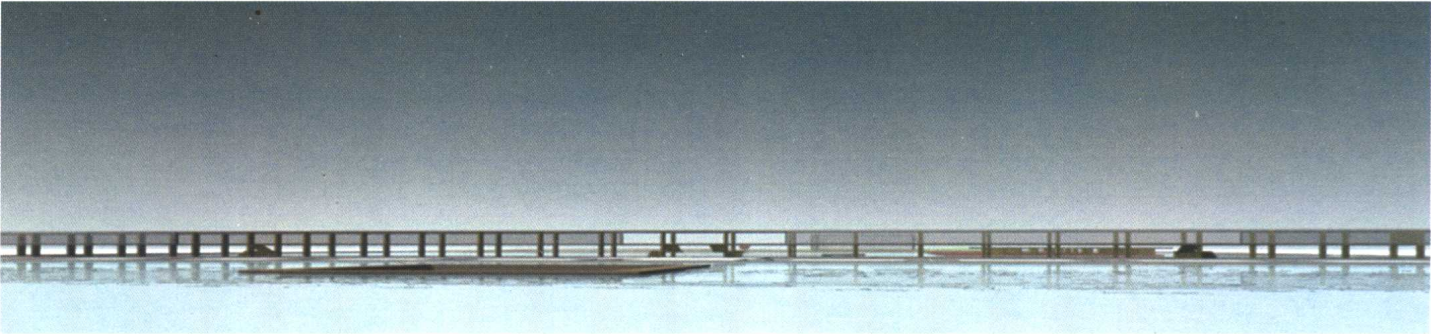
建筑师



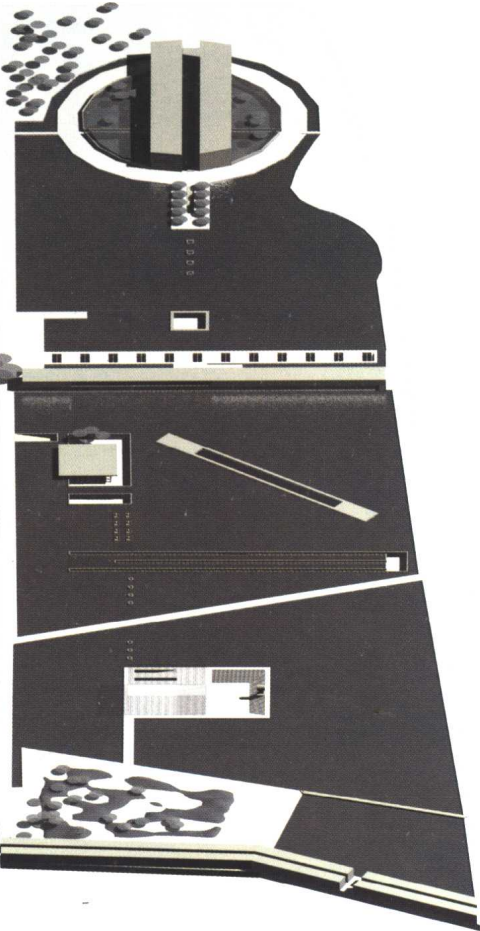
100

ARCHITECT

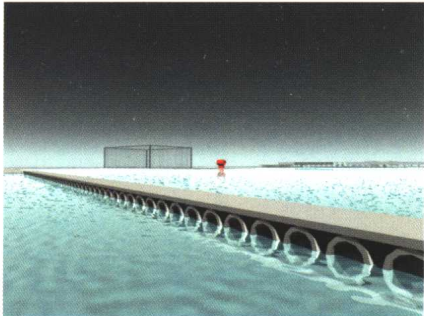
涪水沱园概念规划方案



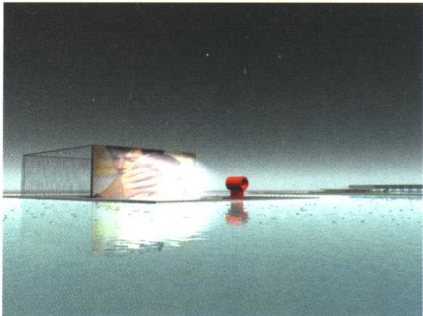
办公



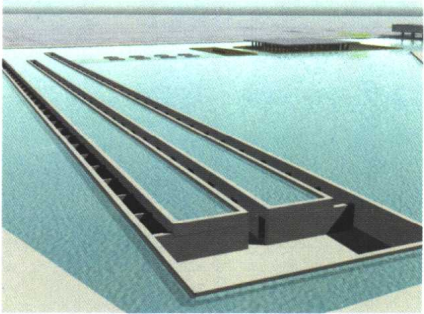
涪水沱园是为了位于四川射洪县柳树镇的沱牌集团而做的概念规划方案，设计者寻找当代艺术作为规划概念同步前进的契机，提出了大地艺术的可能性问题。



石孔桥



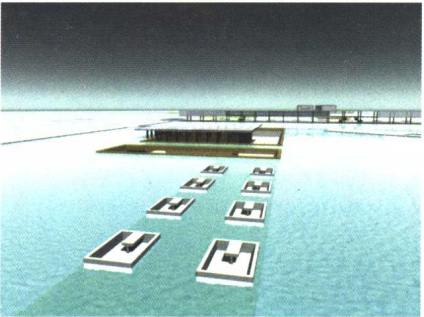
电影



宾馆院子



办公院子

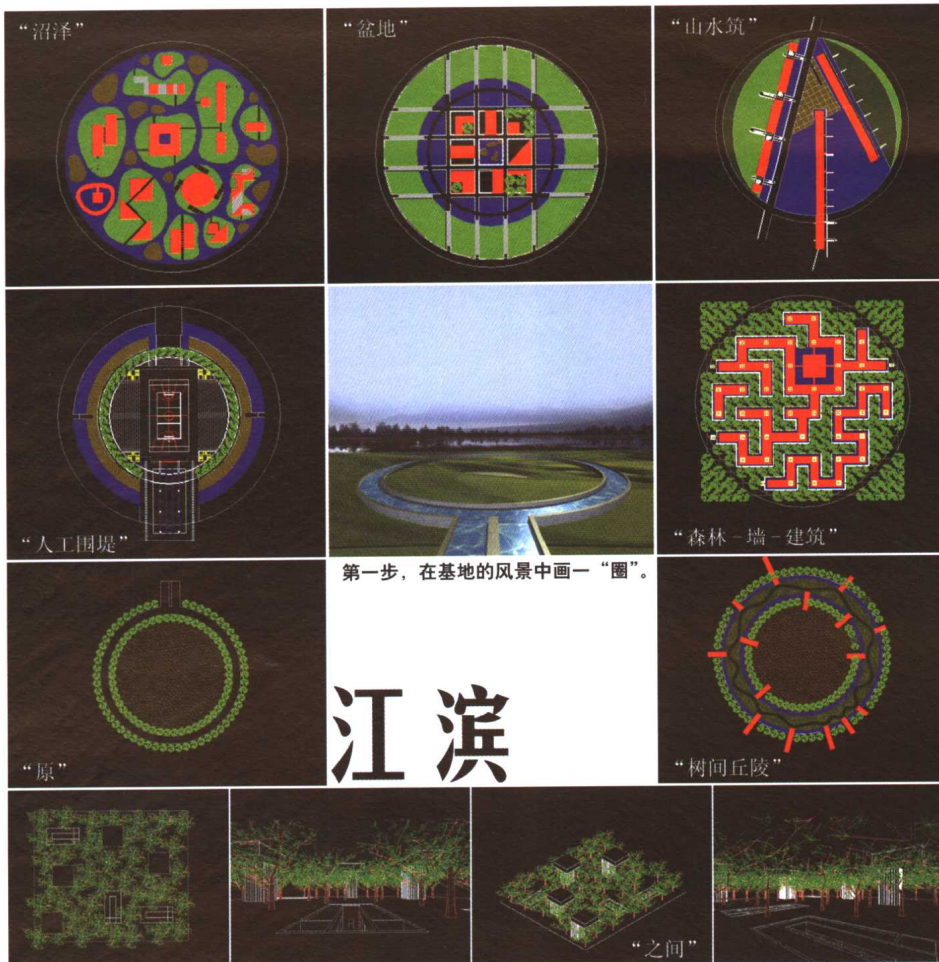


餐厅



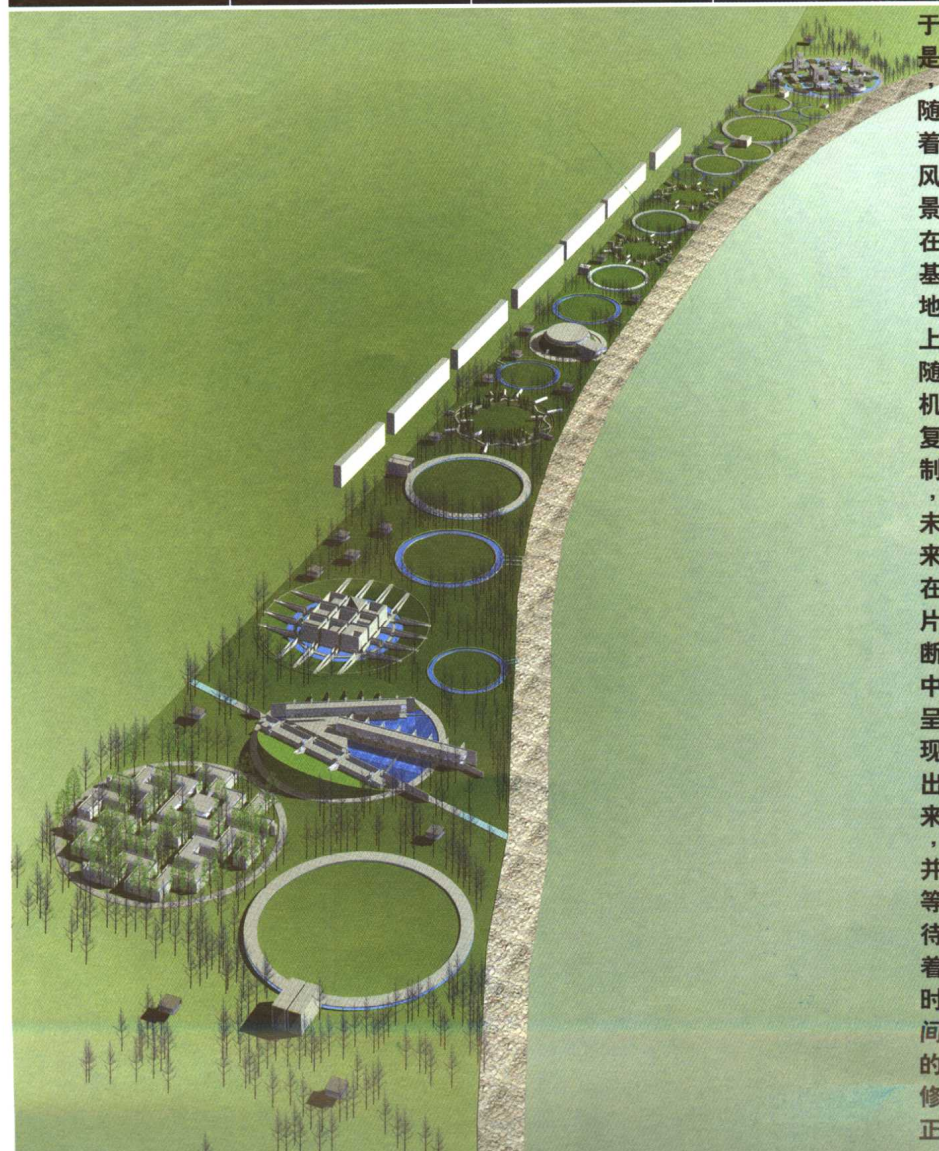
入口

- 设计人
- 董豫赣
- 李静晖
- 王欣



第一步，在基地的风景中画一“圈”。

江滨



于是，随着风景在基地上随机复制，未来在片断中呈现出来，并等待着时间的修正



广州白云新世纪花园科研综合楼

设计者：邓其生



广州市天河区行政中心办公楼

设计者：肖大威



惠州建行大厦

设计者：叶荣贵



广州光孝寺山门设计

设计者：程建军

庆祝华南理工大学成立五十周年暨建筑学院七十周年部分教师创作作品选



汕尾海上训练基地

设计者：孙一民



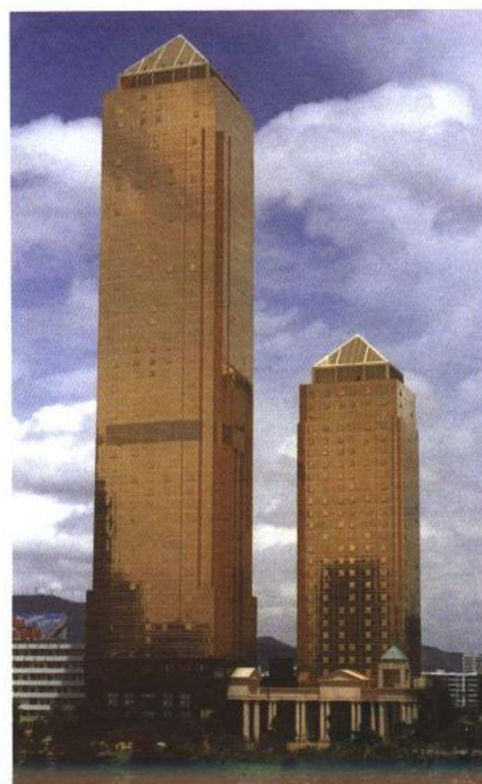
肇庆学院体育馆

设计者：吴硕贤



顺德一中附小教学楼

设计者：赵红红、刘宇波、涂慧君



大都会广场及中国市长大厦

设计者：何镜堂、洗剑雄、李绮霞



北京通州艺术中心外观



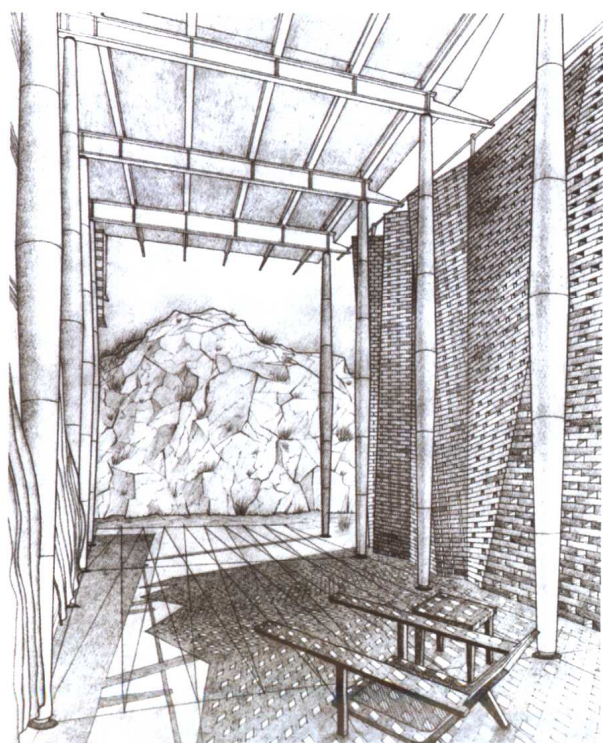
莫尼卡和纳德



北京通州艺术中心一角

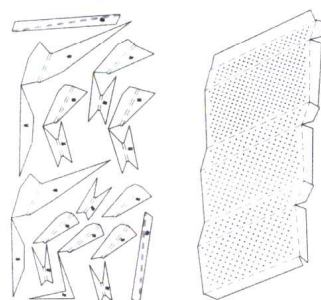


Office dA 设计的书架转角



石旁住宅半室外空间

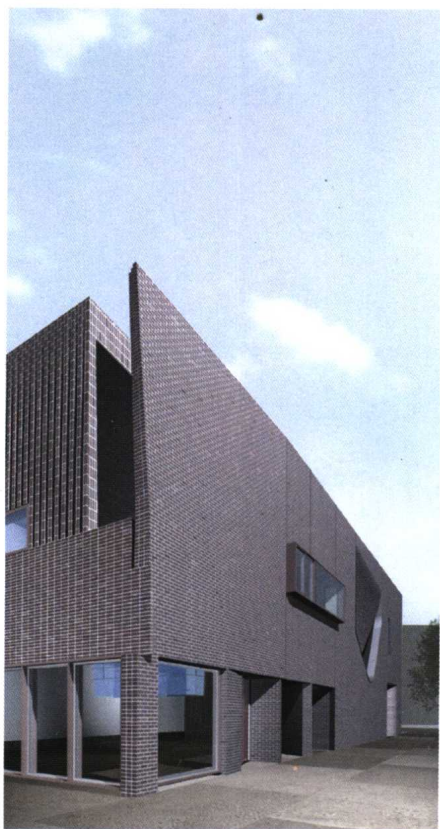
织造园局部展
开图和折翼



储物柜设计

Office dA

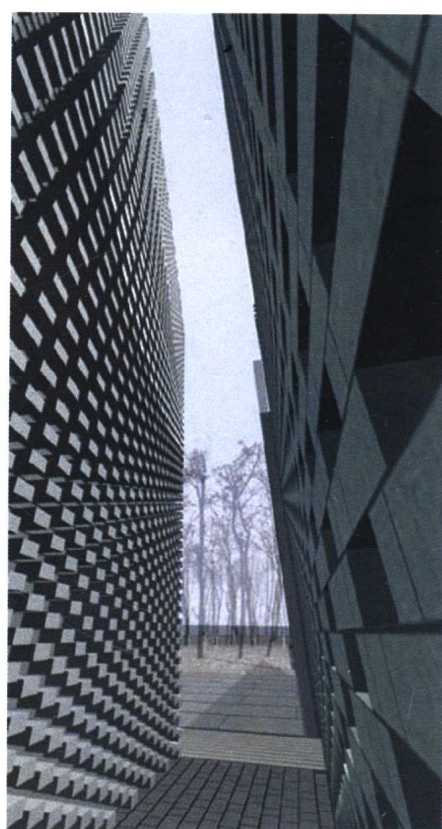
Office dA 的建筑设计



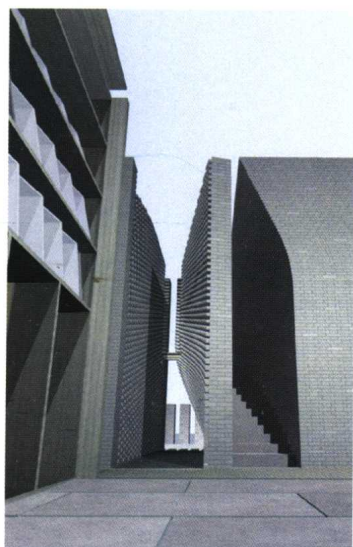
展览馆另一转角



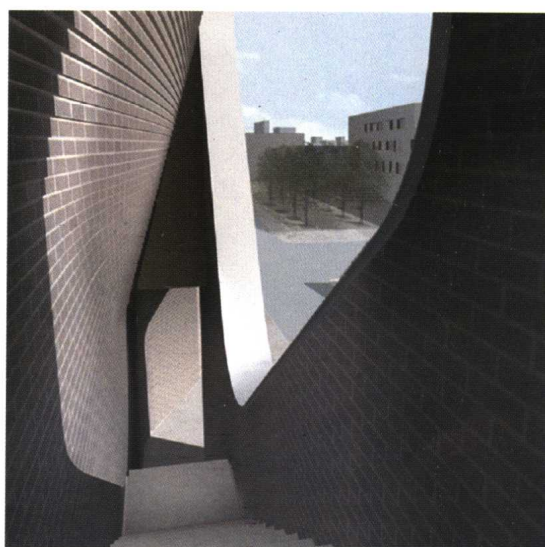
展览馆转角



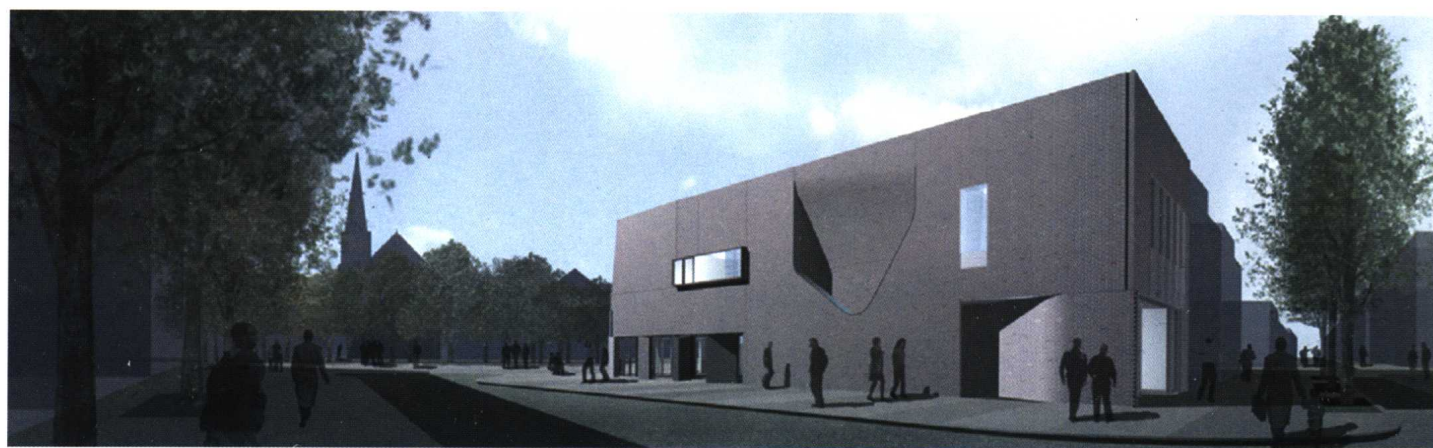
北京通州艺术中心夹道



北京通州艺术中心入口



展览馆临街楼梯景观



展览馆外观

TU-12

1

:100

建筑师

100

ARCHITECT

目录

建筑师

本刊顾问: 叶如棠
吴良镛
周干峙

主 编: 王伯扬
副 主 编: 于志公
王明贤
责任编辑: 王明贤

装帧设计: 荆 岗

编委会

主 任: 杨永生

委 员: (按姓氏笔画为序)

于志公 马国馨
王伯扬 王建国
王 路 白佐民
刘临安 刘管平
张伶伶 陈世民
郑国英 孟建民
赵万民 洪铁城
栗德祥 黄汉民
常 青 彭一刚
谭志民 黎志涛
蔡镇钰

城市规划研究

- 4 对城市中高密度地段城市设计的思考
——以南京新街口地区城市设计研究为例

韩冬青 曹霭秋

王 正 高海波

刘 宛

- 12 城市设计综合影响评价基本框架研究

建筑设计方案

- 22 创新与机制
23 北京市建筑设计研究院一所方案组作品选

朱小地

建筑评论

- 36 历史主义与“欧风”建筑

宋 昆 闫 力

建筑论坛

- 42 浅谈信息时代的生态观
45 时代“夹缝”中的空间感悟
48 全球化和地区性
52 伦理与乌托邦
——中国当代建筑的社会处境

濮华芬 李保峰

李 颖

方晓风 卜大芃

冯 路

建筑历史研究

- 56 徽州园林史略
61 山东栖霞牟氏庄园的建筑文化

朱永春

方 拥

建筑技术研究

- 65 福建龙岩适中土楼建造技术初探

卢 艳 张 雷

建筑师札记

- 72 北窗杂记(七十五)

窦 武

中国 建筑 工业 出版 社
《 建 筑 师 》 编 辑 部 编 辑

第100期2002年10月

封面 涪水沱园概念规划方案(局部)

书丛纵横

76 求是务实 平淡有奇

——读钟训正先生作品集《脚印》

李劲松

国外建筑思潮

78 我的匡溪行

李巨川

87 第三个阴影

(美)丹·霍夫曼 著 李巨川 胡恒 译

92 匡溪历史

胡恒

外国建筑师

95 超越设计的完美

——保罗·安德鲁建筑思想评析

张彤

101 褶皱的建筑

——评介 Office dA 的建筑设计

黄源

译文

104 对建构学的思考

——在技艺的呈现与缺席之间

(美)卡雷斯·瓦洪拉特 著

邓敬 译 朱涛 校

中国建筑工业出版社出版、发行

(北京西郊百万庄)

新华书店经销

北京广厦京港图文有限公司设计制作

北京市兴顺印刷厂印刷

开本: 880×1230毫米 1/16

印张: 7 彩插: 2 字数: 320千字

2002年10月第一版

2002年10月第一次印刷

印数: 1-3,000册 定价: 18.00元

ISBN 7-112-05218-1

TU·4880(10832)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

本社 网址: <http://www.china-abp.com.cn>网上书店: <http://www.china-building.com.cn>

图书在版编目(CIP)数据

建筑师. 100 / 《建筑师》编辑部编. —北京: 中国建筑工业出版社, 2002

ISBN 7-112-05218-1

I. 建... II. 建... III. 建筑学—丛刊

IV. TU-55

中国版本图书馆CIP数据核字(2002)第053561号

对城市中高密度地段城市设计的思考

——以南京新街口地区城市设计研究为例

韩冬青 曹霁秋 王 正 高海波

近年来,我国的城市建设一直处于高速发展期。城市中的商业、商务中心区等高密度地段作为城市形象的代表,大都正在经历必要的改造和更新,大量城市设计研究工作也相应展开。由于这些高密度地段在土地开发强度、城市功能集聚程度及城市公共人群活动密度等方面明显区别于城市其他地段,因而相应的城市设计工作也具有相应的特殊性。本文拟以作者新近完成的“南京新街口地区城市设计研究”项目为例,对市区高密度地段的城市设计进行探讨。

一、市区高密度地段的城市设计

1. 空间职能的观念

在涉及市区高密度地段的城市设计时,有必要先对现代城市设计所包含的内容进行必要的审视。城市设计工作在相当长的时期内曾被理解为扩大的建筑设计,基本表现为以视觉美学为基础的空间环境设计;随着现代学科分工细化,城市规划日益偏向于社会、经济和技术计划相结合的系统规划,而建筑学则局限于以功能单元为标尺的单体建筑的设计。20世纪60年代后兴起的城市设计在一定程度上表现为传统形体空间设计的回归。这导致了一段时期以来,相当一部分人简单地认为城市设计就是城市外部空间形态的设计,这是对城市设计工作的一个表面化的片面理解。工业革命后城市机能运作的复杂程度及由此带来的巨型尺度远远超出了在此以前的任何城市,传统的形态设计方法对于解决现代城市的复杂问题而言已经不能完全胜任。由于现代城市运作的复杂程度所引发的城市职能问题不可能在规划政策和单体设计这两极上得到解决,现代城市设计正应该利用其相对于城市规划所具有的三维空间设计操作的优势和相对于建筑设计所具有的整体综合优势,来处理和化解这些错综复杂的矛盾,而不仅仅是表面形式的设计。

实践证明,城市职能的综合组织与空

间形态的设计是现代城市设计两个不可或缺的基本内容,这两个方面互相补足和激发,才能获得良好的城市整体环境。城市职能处理恰当与否,对现代城市具有根本性的影响,其赋予空间环境以内在的生命活力,只有在城市职能运作良好的情况下,令人满意的空間环境才可能形成;空间形态是城市职能的物质载体,良好的空间形态设计是对合理的城市职能的表现和提升,使之得以更充分的实现。对城市职能的考虑和安排具有概念性、抽象性的特点,具体的处理需要通过形态设计加以物化;空间形态设计比较具体和直观,既具有其自身的规律,也受到城市职能处理方式的制约。城市空间形态的设计必须建立在对城市职能三维内在联系的充分研究之上,这一认识应引起必要的重视。

市区高密度地段通常是城市中各类公共活动集聚之地,承担了繁多而彼此交织的城市职能,因而相应的城市设计工作对职能的处理尤其不可偏废。由于这类地段的空间环境通常也具有重要的标志或象征意义,设计中职能组织和形式设计的关系表现得更加典型。若不能处理好各类职能,一味注重形式设计,将不可能从根本上获得可实现的良好空间环境效果。如何理顺和组织各类城市职能和活动的关系,从而提升地段整体的空间效益,成为形式背后更加本质的问题。

2. 空间效益的观念

市区高密度地段区别于一般城市地段的重要特征是其作为城市中人流、车流、物流和信息流汇聚之地,承载着大量集中的城市职能和公共活动,土地使用高强度,容积高,密度大。经济的发展与城市工作、生活的展开都需要城市提供更多的空间。土地资源的有限性使各类商业、商务和文化活动的开展、城市各项职能的运作、环境质量的提高最终都表现为对土地资源的争夺行为。随着我国城市经济的发展,各类城市职能的集聚程度越来越高,这种土地争夺愈来愈激烈。在这个过程中,如果

仅仅以陈旧的平面规划的方式进行城市职能的组织,这些地段必然会产生许多问题:如各类城市职能相互干扰、运行效率低下、空间拥挤、交通不畅、环境恶化等等,引起地段经济发展停滞。而集聚化是城市发展的必然趋势,高密度地段的高地价和巨大人流量也必然吸引高强度的土地开发行为,因而只有通过有效的立体化手段组织地段内的各项职能活动,最大限度地发挥土地和空间的利用效率来解决以上问题。因此,市区高密度地段的的城市设计的主要目标就是在高强度土地使用的前提下,使地段承载的各类城市职能运行高效,同时获得优良的空间环境效果。上述目标总体上表现为地段良好的经济效益、社会效益和环境效益以及三者的综合平衡,其实质是实现地段的整体空间效益。

由于城市一切职能活动的安排最终要落实到空间的利用方式上,因此空间效益的观念在高密度地段的的城市设计中必须建立起来。如何在有限的用地范围内,最大限度地实现地段的整体空间效益,除了在观念上要宏观地兼顾多方面效益的平衡外,还必须提供相应的技术支持。即从城市职能组织模式和相应的空间利用方式上,充分发掘空间的潜力。各城市职能分项彼此割裂的、松散的、平面化的空间利用方式已不能满足需求,系统化和立体化成为以高效率为目标的城市空间发展的方向。在高密度地段的的城市设计中,以整体系统和立体的眼光,对地段的各项职能和相应的空间通过复合、穿插、联结、层叠等手法进行整合组织,将是提升地段整体空间效益的有效途径^①。

3. 空间整合的观念

整合是对市区高密度地段新一轮城市设计工作之关键的一个比较恰当的描述。尽管“整合”一词近年来已不鲜见于国内各类期刊杂志,此处仍有必要对这个词的含义作一番说明。“整合”运用在这里至少包含两个基本含义:第一是建立秩序,使地段的的城市职能组织条理清晰,空间形态有序;第二是加强联系,将原本相对分散和独立的职能和空间组织成一个有机的整体。这两者是互相交织的。其中第一层含义比较容易理解,而第二层含义则涉及对城市各项职能组织模式及相应的空间利用观念和方式的关注和重新认识。整合观念的建立试图突破平面的、单系统的以及局限于局部地块的职能组织和空间利用方式,注

重利用各职能分项之间可能的交叉叠合及相互激发关系,从而建立起系统的、整体复合的立体空间利用模式。因此,整合既是城市职能的整合,同时又是空间的整合。

高密度地段城市设计的具体操作中,通常会遇到的几个主要问题都与整合的观念相关。

第一,步行系统的问题。由于高密度地段必然存在大量的步行活动,因而步行系统是这类地段城市设计中重要的一环。步行系统设计首先要维持自身的完整性和连续性。而以二维平面的方式操作,必然难以解决与机动交通的交叉问题,因而立体步行系统是发展的方向。同时,步行系统要与地段的其他城市活动建立密切的联系,避免“纯步行”的消极空间。此外,步行系统设计还应与公交站点、出租车站点、地铁站等组成的交通换乘系统保持良好的衔接关系。

第二,新旧建筑关系处理的问题。如何处理新开发建筑与现状保留建筑之间的关系是城市设计中需要考虑的一个重要内容。通常,新旧建筑之间形式和风格上的联系,文脉的传承较易引起设计者的重视。然而就城市的角度看,新旧建筑关系的处理更体现在加强彼此间功能和空间的联系上,即充分利用不同功能之间可能存在的竞争、互补、主从、系列等关系,合理进行功能配置和布局,同时加强新旧建筑空间的直接紧密的联系。这样既可以强调局部地段的功能特征,利用集聚效应带动经济效益的提高,同时也便于人群活动,有利于地段城市活动运作效率的提高。

第三,地下空间开发的问题。发展地下空间是在高密度地段的有限用地上追求高容积的必然举措。与发达国家相比,我国城市地下空间的建設尚有较大的差距。地下空间的开发除了在量上应注意与地上空间保持均衡关系外,还必须重视以下几方面:一是要尽可能将公共活动引入地下浅层空间,将仓储、设备等辅助空间布置在更深层的地下空间,以地下空间的积极利用方式提高地下空间的利用效益;二是要加强地下空间与地上空间的联系,提高地下空间的空间质量;三是要在此基础上突破地块划分的局限,加强整体联系,形成片状、网状的地下公共空间系统。此外,还应充分重视地下空间的认知和方向辨识,尽量采用简明的形态组织方式,加强可识别性。

第四,如何看待和处理建筑与城市之间关系的问题。城市发展至今日,“建筑内部空间”与“城市外部空间”的内外之分越来越模糊,内外概念的打破有利于充分实现城市空间的立体化、系统化。因而,在对待建筑与城市关系的问题上,应该提倡城市建筑一体化设计的观念,即从功能上强调城市功能与建筑功能的相互接纳和紧密联系,在空间形态上强调城市空间与建筑内部公共空间立体的交叉叠合和有机串接。

在城市土地资源日益宝贵的今天,以立体、整合和系统的眼光对市区高密度地段的职能组织和空间形态进行多方面、多层次的整合已成为提升地段空间综合效益、塑造宜人的城市环境的有效方式。

二、南京新街口地区城市设计研究概况

1. 地区背景及项目缘起

新街口地区作为城市中心区,始于20世纪20年代末。1928年南京市政当局制订“首都大计划”,首次提出东西向的中山大道和南北向的子午大道,两条道路的交汇点即是现在的“新街口”。1929年,国民党政府又邀外国专家参与制订了“首都计划”。此后十多年间城市建设实际执行的是两者的调和,新街口地区逐渐成为城市中心。1945年抗战胜利后,国民党政府制订了“南京都市计划大纲”,进一步确定新街口地区作为城市商业金融中心。

新中国成立后,1952年“分区规划”提出将城市中心建设在鼓楼附近,但新街口地区商业中心的地位仍在延续。1956年的“初步计划”拟将市中心设于中山路与珠江路交汇处。1958年“大跃进”后20年间,新街口地区几乎没有发展。

1978年十一届三中全会以后,新街口地区进入大发展阶段。1980年“南京市城市总体规划(1981~2000)”界定以新街口—鼓楼为南京市发展轴心。1986年新街口环路建成,形成了该地区的基本界定。1991年“南京市城市总体规划(1991~2010)”明确了新街口—鼓楼金融商贸中心区的定位。

南京市新街口地区作为南京市经济、文化和形象的标志性地段,在近年来的发展过程中逐渐显露出一些不尽如人意的现象:空间发展状况与经济阶段化增长不相协调,地区土地和空间使用效率偏低且发展不平衡,环境面貌较混乱。2000年初市

政府决定启动的地铁一期工程(1号线)将穿越新街口地区,给该地区地下空间乃至地上、地下的协调发展和整体开发提供了契机。市政府及有关部门希望借此机遇,整体提升新街口地区的环境品质。因此,南京市规划局于2000年7月正式委托东南大学建筑系和南京市规划设计研究院城市规划设计研究所,合作进行“南京新街口地区城市设计研究”工作。研究范围界定在新街口环路以内。

2. 现状问题及潜力分析

新街口地区的现状调查结果表明该地区存在下列主要问题。

1) 土地利用:非商业性用地占总用地的24.5%,且存在不少低层沿街小店铺,土地利用效率较低;四个街区开发不平衡,沿街一层皮的开发行为与街区内部的不断衰退形成强烈反差。

2) 功能配伍与业态分布:大型、超大型百货商场与小型店铺两极分化,中等规模零售业偏少;专业商店、特色商店以及文化娱乐、不同档次的餐饮业缺乏。

3) 空间利用效率低:地下空间开发明显不足且支离破碎;城市公共空间和设施与建筑空间相互独立,难以有效组织城市生活和城市交通。

4) 人车矛盾:城市商业商务核心地区与城市交通枢纽地段的双中心重叠造成严重的人车矛盾。

5) 步行体系:覆盖整个地区地上、地面、地下相互联通完整的步行体系远未形成。

6) 建筑形态:大多数新建筑较少考虑彼此配合,难以构成组织有序的街道空间。高层建筑形体各异,难以形成秩序化的空中总体轮廓。

7) 环境面貌:大量缺乏城市开敞空间、休闲场地及绿色软质景观,自行车沿街停放,小品设施不全,广告招贴、店牌缺乏统一组织,地面铺装混乱。

新街口地区尽管存在以上问题,但仍有潜力可挖。首先,地区内仍有约1/4的用地可置换为商业、商务用地,或是用以调整开敞空间布局,地区整体形态结构仍有可能重新缝补整合;其次,地区的地下空间仍然有一定的发展余地;第三,南京市地铁一号线、三号线穿越新街口核心地段,进一步提高该地区的交通可达性。地铁一号线开工建设带来了该地区地上、地下协调开发治理的难得机遇。

3. 目标定位及编制原则

大量区段级城市设计的工作重心都是“在城市内建设城市”，新街口地区对于南京市而言，其重要性不言而喻。如何面对现实，充分挖潜，明确目标，提出发展思路是该研究项目必须审慎思考的首要问题。根据我们对该地区基本问题及发展前景的判断，结合南京市城市总体规划（1991～2010年）的要求，确定了新街口地区应当建设成为功能布局合理、空间利用高效、形态有序、交通便捷、设施齐备、环境宜人、特色鲜明的城市与建筑一体化协调发展的现代商业、商务中心区的规划设计目标，为此确定了二条基本的编制原则：

第一，充分挖掘潜力，提出前瞻性与现实性并重，标本兼治的发展思路。在对新街口地区现状问题进行深入分析及提出长远构想的基础上，同时考虑近期可开展的环境面貌整治工作。

第二，充分考虑已经形成的地区特点和现状条件，吸收此前已有规划设计成果的合理建议，以切实可行的思路为地区及其周边今后合理的、可持续的开发、建设和管理提供有效的技术支持（图1）。

4. 设计理念及操作对策

一般而言，比较理想的城市中心区应具备如下基本特征和条件：①优越的区位条件；②相对高容积、高密度的土地使用特征；③便捷的交通组织；④以商业、商务为主体的多功能综合区域；⑤高效率的空间使用及高度组织化的空间形态；⑥鼓励人群活动的步行体系，开敞空间体系和绿色景观体系。新街口地区现状中突显出来的几个关键问题基本上都是市区高密度地段的共性问题，其核心是空间效率，其间也包含了历史遗留下来的特殊矛盾，而总的形态状况表现为无序和混乱。因此新一轮城市设计的基本理念就在于“整合”，操作对策是由由此而展开的：

(1) 整合功能、调整土地利用布局及开发模式。

针对地区内的土地使用属性、开发利用模式、业态的类型配置和分布状况进行调整，从土地利用及配置的基本层面来提升土地利用效益。

首先，按照城市总体规划要求，将地区内1/4（约12.5hm²）不符合中心区职能要求的相对低效的土地转化为商业、商务用地或城市开敞空间。

其次，将沿街开发的线性模式转向以

街区为单元的片区整体开发，大力挖掘街区内核的土地开发潜力。尤其是在问题突出的玄武、建邺二街区，要将城市公共空间引入街区内核，激活街区的中心部位。

第三，结合各街区现状条件，加强各街区的功能布局特色，充分发挥集聚效应和互补效应，形成一定规模和档次的各类特色商业文化区域。设计研究提出，玄武区结合长江路建设商务文化街的趋向，补充商务、旅馆及文化娱乐功能，建设专业特色步行街，在地下空间设置服务于临近商务商业功能的餐饮业。鼓楼街区结合现有招商市场，形成规模经营，适当补充大众化餐饮设施。建邺街区结合金鹰购物中心和东方商厦的商业定位，建成中高档时尚商业，餐饮、娱乐步行区。白下街区的由于总体布局已基本完成，建议在洪武路与淮海路结合现有条件，形成电子、电器商业商务圈，并补充餐饮设施。

第四、在新开发的项目中积极引导和鼓励业态多元化，维持地区持续发展。在巩固金融、商务等空间发展的同时，节制



图1 南京新街口地区城市设计总平面

大型、超大型零售业,培育中小型特色经营。拓展文化、娱乐、餐饮等设施建设,各业态互补激发,形成良性竞争。

(2) 整合空间,建设以提高空间效益为核心的立体化空间系统,实施地上与地下协调发展、城市与建筑一体化建设的战略。

传统的以二维平面规划为特征的土地利用模式难以解决有限的土地资源与日益增长的土地使用需求之间的矛盾。必须以空间效益为核心,在三维空间中综合平衡、化解利益矛盾。将城市各类公共职能和公共行为分配到地上低层空间、地下浅层空间和地面立体复合交叉的空间系统中。

在发展地上空间的同时,应适时配套地开发地下空间(图2)。在地下空间的开发中,我们提出了以下要点。一要改变原来以建筑单体为界限,独立建设地下室的封闭式开发行为,代之以成片开发,联合开发,以期构筑体系化的地下空间。二要改变传统地下空间的利用方式,在地下浅层(1~2层)内提供更多的公共活动空间,将地上的部分开发容积转移地下,改善地面空间的环境质量,同时谋求地上、地下公共空间的系统连通,提高地下公共空间的质量。三是地下公共停车库必须尽量连通建设,避免独立设置,以克服坡道重复

占地的弊端,提高设施利用效率。在本研究中,我们建议利用玄武街区、白下街区可开发用地相对集中的优势,实施地下空间整体联合开发,通过下沉广场和建筑内垂直交通解决地面上下部联系问题;在白下街区已基本成形的各封闭式地下室之间寻求解决相邻商业空间的连通方式;通过地铁一号线和二号线新街口换乘站的建设,将各街区地下空间连通起来。

提高中心区空间利用效率的另一关键点在于确立城市公共建筑向城市开放,城市与建筑一体化设计的观念。建筑单体内部公共空间应向穿越性人流开放,利用建筑内部公共空间、外廊、敞厅、垂直交通等设施连通城市公共步行空间,并实现地上、地下空间的转换;新开发建筑应为城市提供地下或半地下自行车库和地下机动车停车库,地铁出站口应与邻近建筑合建。

(3) 整合步行体系和开放空间体系

完整的人行步道体系对于中心区的职能运作和环境品质提升具有非常重要的作用。在认真研究地区步行需求和现有条件及潜力的基础上,我们以步行体系和开放空间体系的完整性、立体化以及与适配的多种行为活动相结合为指导思想,提出了跨越地区四个街区的空中、地面和地下立体复合的“步行内环”的构想(图3)。

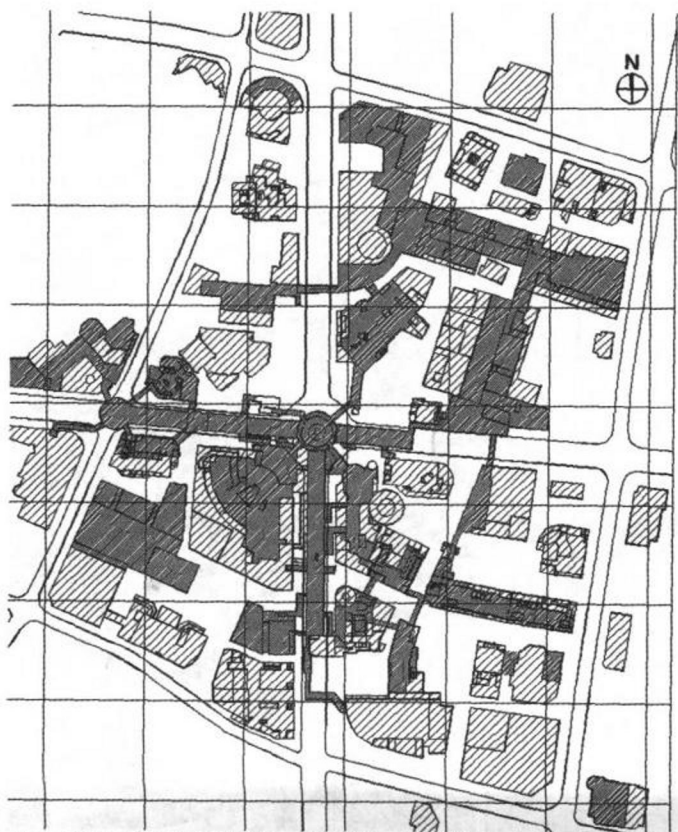


图2 新街口地区地下空间(负一层)规划总图

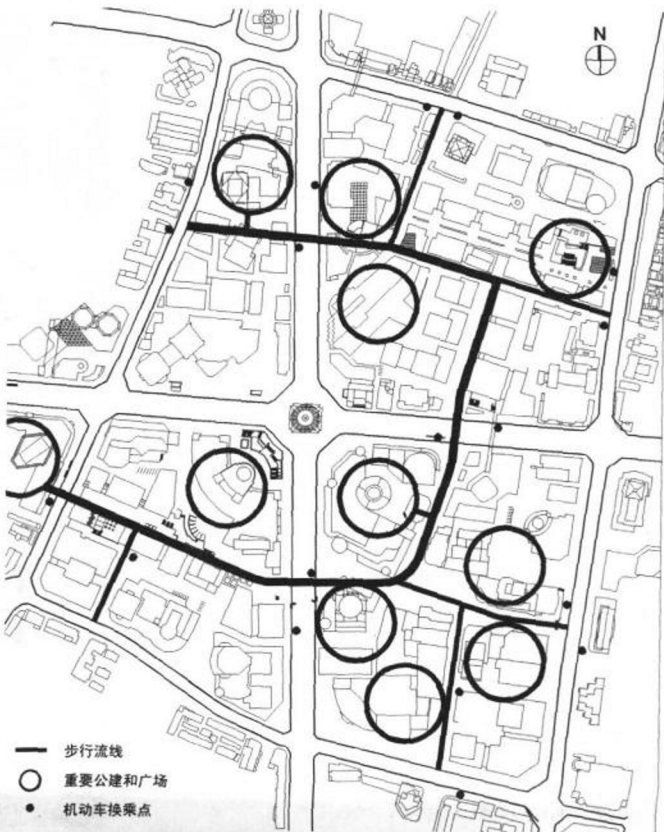


图3 新街口地区步行内环构想

首先是步行体系立体化。新街口地区作为南京市一级商业中心,与其他副中心相比,其首位度指数已达到8至9,这一指数远远高于国内同类城市。仅新街口百货商场和中央商场,其顾客平均日流量已超过30万人次,目前该地区平均日流量已近90万,节假日更高。中心区进一步发展,人流量还会逐渐攀升。我们提出,通过空中和地下步行通道将汇集大量人流的各商业设施联结起来,以达到分解人流、为顾客提供多种行为流线、缩短穿越路程,同时为商家带来更多商机的目的;跨越干道的地上地下空间实行全时开放,其余根据营业时间和地铁营运时间分时段开放,以解决空中和地下步行体系可能出现的与各建筑内部管理之间的矛盾。另外,我们建议新开发地块的二层步行体系结合南京气候特征和建筑内部安全管理的需要,采用沿建筑外围设置敞廊、敞厅的方式。

其次,步行体系与交通换乘体系相结合,是提高地段人流运动效率的关键,也是减轻活动人群的疲劳度、增加活动舒适性的有效手段。因此我们建议,新的步行体系应联通即将建设的地铁站各出入口和地区内现有公交站点;在各街区步行线路的主要起讫点设置相应的公交站点和出租车停靠站,同时增加地下社会停车库和自行车库。

第三,结合人行步道构筑开敞空间体系,在街区步行流线的起讫点和交汇处建设各具特色的广场空间,广场同时作为地面上上下下空间联系的标志性结点,以利于引

导和组织人流;改善公众休闲、旅游、社交的设施条件,强化该地区的环境认知意象,鼓励城市空间与行为活动的互动支持。

(4) 整合建筑及空间形态

总体而言,新街口地区现状建筑之间的差异性远大于统一性,空间体系混乱,空间肌理模糊。而地段的空间形态特征和建筑布局及形态对活动人群的视觉感受有较大的影响。我们认为,单独地对各开发项目进行设计对于改变混乱的现状是乏力的,更重要的是建立起地段的空间形态系统,为今后的建设开发提供规则控制。

我们对相应区域内的传统肌理格网和主要道路控制线进行了必要的研究,寻求与传统城市肌理建立适当联系的方式,为控制规则找到依据,进而确立各街区新开发建筑的引导性网格和街廓控制线,并通过相应的设计导则来表述。在此过程中,我们力图建立起与传统空间文脉的传承关系,形成良好的空间肌理,加强空间及建筑布局的整体性。针对现状建筑规模两极分化的问题,我们建议在新开发项目中,节制大规模、大体量建筑,补充中间尺度层次的建筑形体,以一定规模的中等尺度建筑形成的新秩序缓解现状建筑的混乱和冲突(图4-1)。再次,强化建筑群体——街区——地区的整体连续性,使建筑实体和室外空间都具有明显的图形完整性,避免使街道空间成为被建筑裁剪后的“零头碎料”。严格控制新建项目,不能为该地区再增加新的形体混乱。尤其是高层建筑,应尽量谋求与原有高层建筑之间的适配关系(图4-2)。

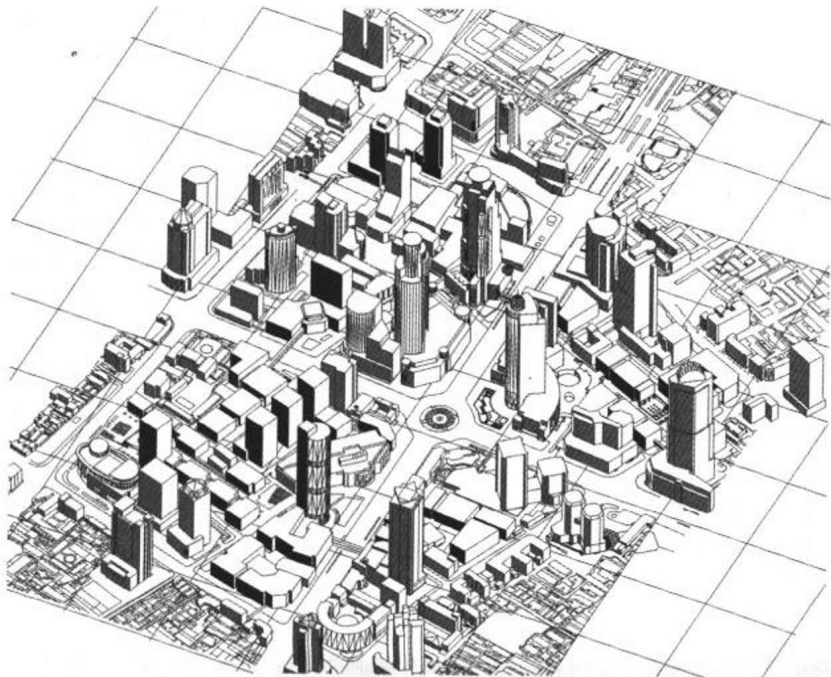


图4-1 未来新建建筑形态控制分析之一

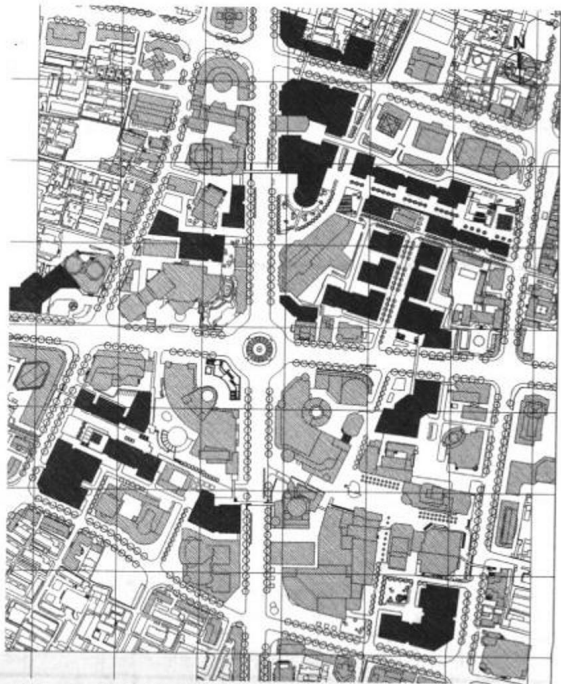


图4-2 未来新建建筑形态控制分析之二

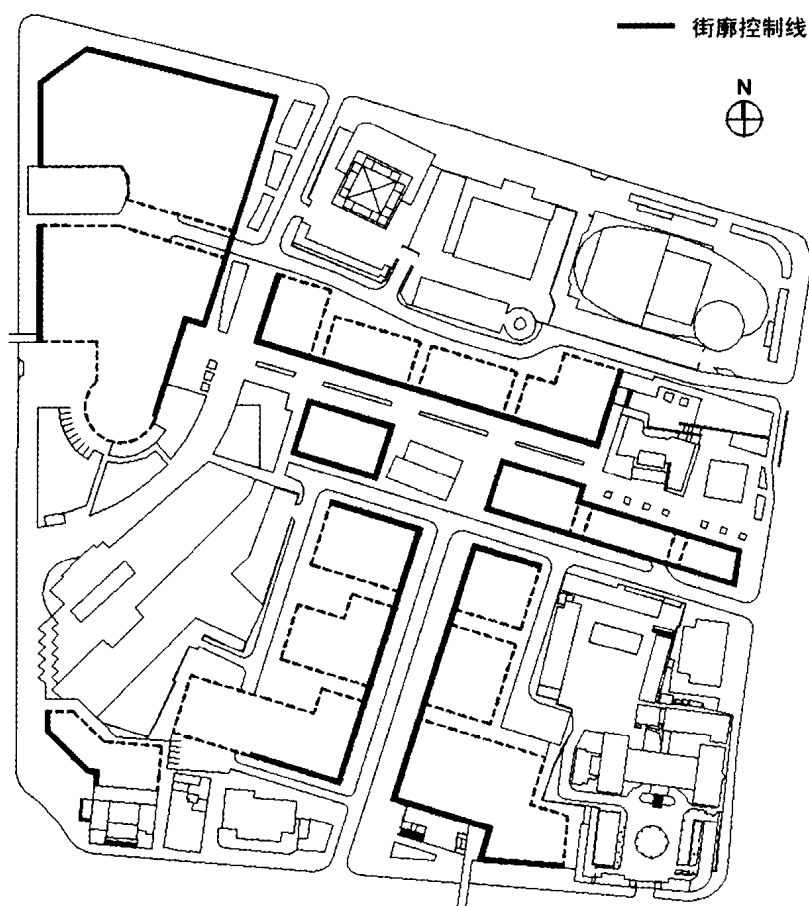
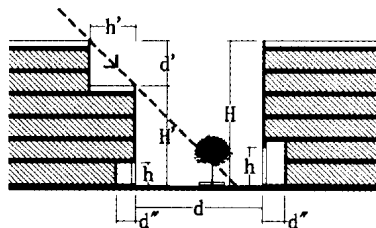
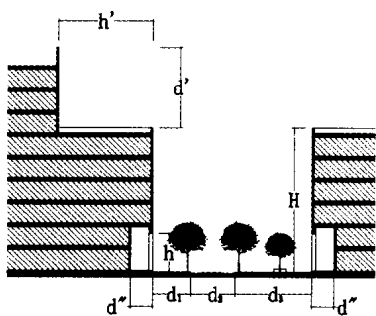


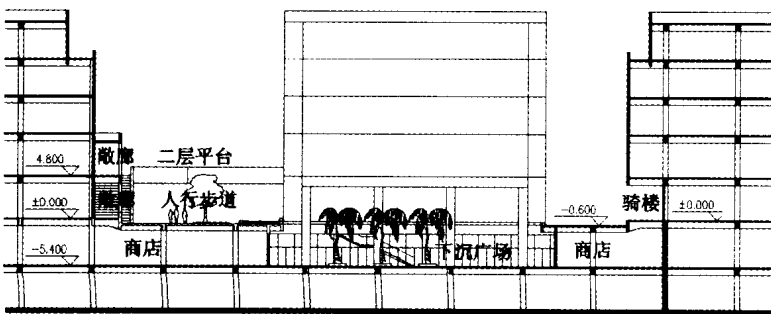
图 5-1 设计导则图示示例之一



玄武街区东西向步行街设计引导示意



玄武街区南北向步行街设计引导示意



建邺街区下沉广场设计引导示意

图 5-2 设计导则图示示例之二

城市设计是一项综合的、多层面的复杂工作，涉及的问题非常多。以上几个方面对于高密度地段城市设计而言非常关键。在南京新街口地区城市设计研究项目中，我们除了针对以上要点提出了相应的对策外，还对改善地区交通组织与设施、塑造地段具有人文色彩、舒适宜人的环境品质等方面提出了建议。

5. 设计导则和实施策略

城市设计成果的表达方式关乎其在城市建设的实践中能否有效地发挥其作用，既要贯彻整体的规划设计思路和控制要点，又要体现实施过程的时效性和动态性。从国外近十年来的实践看，不少国家都在积极探索城市设计导则的编制方式，且取得了较好的效果。在本次南京市新街口地区城市设计研究中，为了将所提出的设计思路和方法对策转化成实践中可用的具体成果，我们在这方面进行了积极的尝试。根据具体情况，我们以注重整体、限定明确、灵活机动、限而不死为原则，导则编制加强了图文并重、互为补充的表述方式（图 5-1、5-2）。

导则分为通则和街区设计分导则两个部分。通则部分以文字形式对建筑、停车场地和设施、空中步道、地下步行系统、街道设施、广告招牌等提出了总体的控制要求和实施建议；分则部分以文字和图则的形式，主要针对开发量较大的玄武和建邺街区，提出了更具体的引导。此处摘要介绍分导则中的几条：

1) 街区内主要步行街两侧建筑的底层部分设置店面。店面占总沿街面的比例不小于 80%，进深不小于 10m。玻璃面积外墙面积 60% 以上。

2) 主要步行道两侧的建筑应设置一至两层的沿街敞廊。敞廊宽度应控制在 2~3.5m 之间，高度限制在 6~10m 之间。

3) 沿主要步行街只允许设置公共出入口。机动车及后勤货物出入口的位置应安排在建筑沿辅助道路的一侧或建筑地块内部，且离路口至少应有 25m，宽度不得超过 5m，后勤场地不应暴露在街景中。

4) 在规定范围内，建筑外轮廓的 85% 以上应设置在街廓控制线上，不得随意后退，以形成连续的街墙，街墙立面高度应在 18~20m 之间，超出 24m 以上的建筑部位必须后退街廓控制线 2~3m。

通过编制导则，我们希望达到以下三个目的：预测和引导研究范围内各街区和