

建筑师



71

1996/8



ARCHITECT

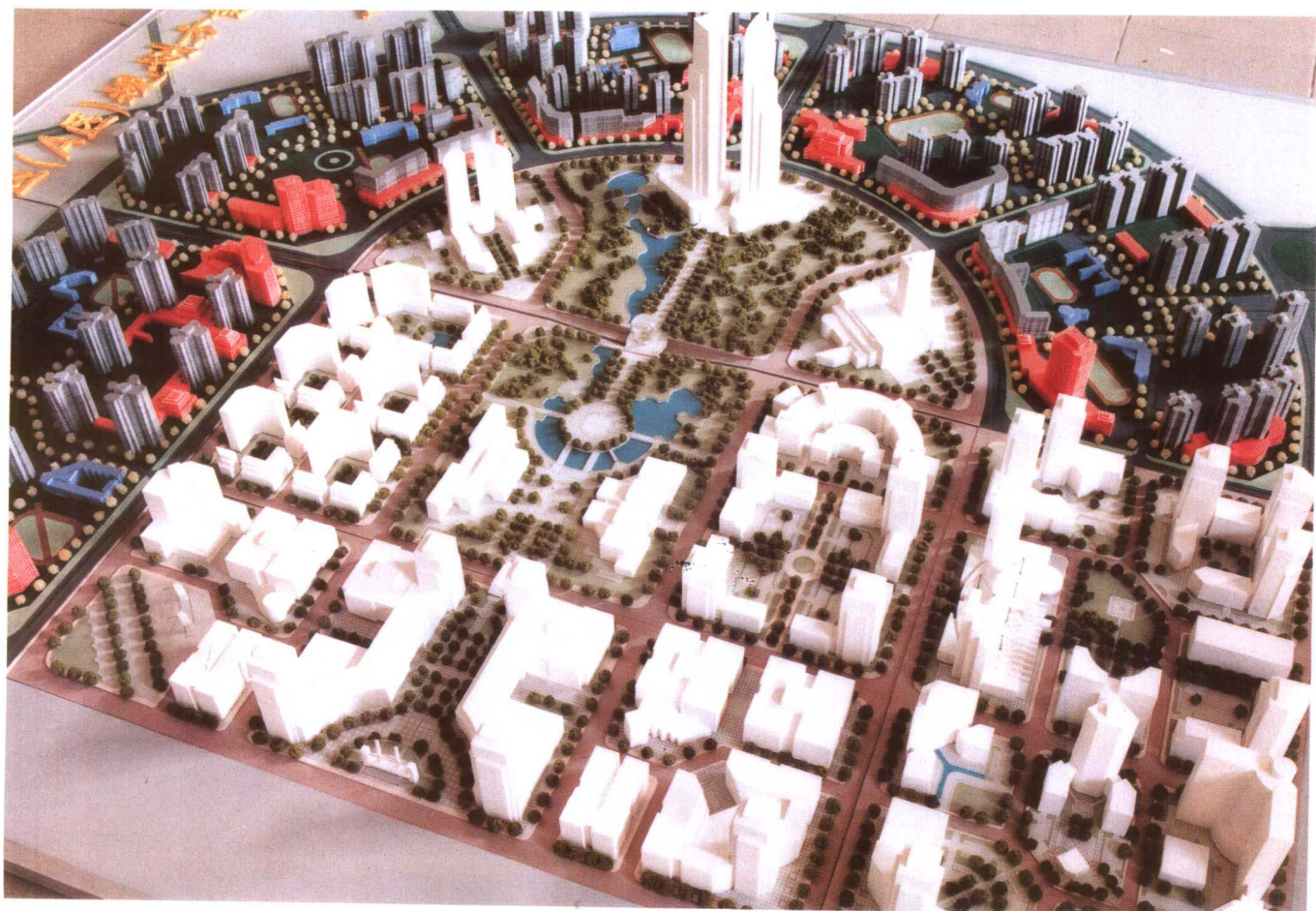
北京市城市规划设计



望京 A-5 区板式高层住宅



望京 A-5 区十字形塔式住宅



望京中心区模型

北京市城市规划设计



四元立交桥绿化全景



三元立交桥绿化全景

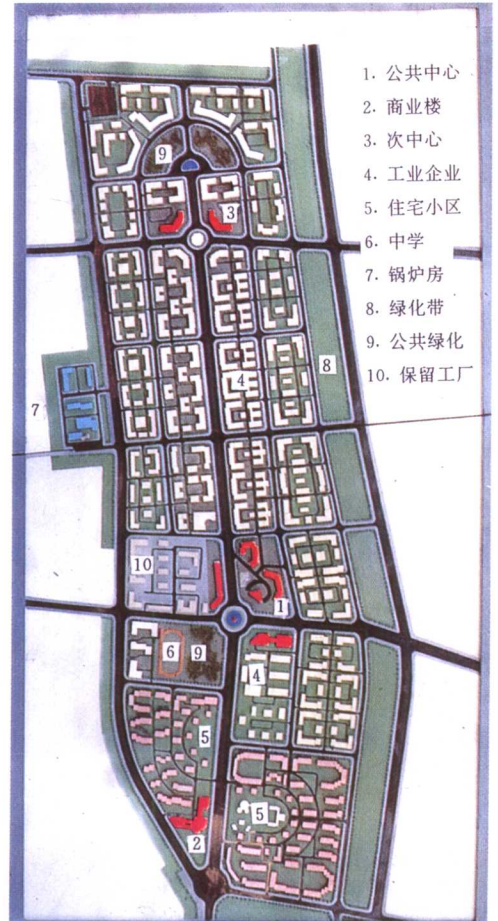


菜户营立交桥绿化全景

北京市城市规划设计



上地基地生活区一角(魏礼开摄)



上地信息产业基地规划模型



北京经济技术开发区内和露雪(北京)工厂



北京经济技术开发区内四通松下电工厂房

北京市城市规划设计



望京 A-5 区模型



望京 A-5 区模型

建筑师

71

ARCHITECT

目录

建筑师

[建筑学术双月刊]

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: 徐 纺

装帧设计: 庄雪敏

编委会

主 任: 杨永生

委 员: (按姓氏笔划为序)

于志公 王伯扬

邓林翰 白佐民

刘宝仲 刘管平

吴竹涟 孟建民

洪铁城 栗德祥

黄汉民 常 青

彭一刚 谭志民

黎志涛

北京市城市规划设计

4 精心规划设计, 创作优秀作品 范耀邦

5 北京“西西工程”与城市设计初探 刘 力

14 北京西客站的规划设计 朱嘉禄

18 城市空间的理性思考

——关于望京新城中心区规划设计 马良伟 秦 鸣 冯菲菲

24 人·绿地·空间环境

——从望京A—5区规划创作谈起 刘克维 刘文鼎

31 北京立交桥的绿化设计 汪原平

38 历史文化街区的保护和发展

——以对北京旧城区内白塔寺街区的改造研究为例 黄 艳

52 国子监街的整治与历史地段的保护 单霁翔

57 北京市上地信息产业基地的规划实施 魏礼开

61 北京经济技术开发区的规划与建设 马 麟

建筑设计研究

66 现代游乐园的规划与设计 陈小蕾

中国 建 筑 工 业 出 版 社

《 建 筑 师 》 编 辑 部 编 辑

(京)新登字 035 号
第71期1996年8月
(逢双月末出版)

封面: 北京电报大楼 设计: 林乐义

中国古代都城建设小史

78 北宋东京

郭湖生

建筑理论研究

85 门槛的衰微

——城市·建筑综合系研究初探

韩冬青

建筑教育

95 CAD 技术与建筑设计基础教学结合的

一次尝试

张 雷

100 建筑设计课程教学新方式探索

——深圳大学建筑系与香港理工大学设计系

联合教学经验

艾志刚 程 权 黎 宁

建筑师札记

103 北窗杂记 (五十) (五十一)

贾 武

人物春秋

107 林乐义先生的学术成就

——纪念尊敬的老师林乐义先生诞辰 80 周年

梁应添

111 纪念我们敬爱的老师林乐义

卢小荻 陈德翔

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

百花彩印有限公司制版印刷

开本: 880×1230 毫米 1/16

印张: 7 彩插 2; 字数: 320 千字

1996 年 8 月第一版

1996 年 8 月第一次印刷

印数 8, 200 册 定价: 18.00 元

ISBN 7-112-02838-8

TU·2158 (7948)

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)

ARCHITECT

精心规划设计 创作优秀作品

范耀邦

受《建筑师》编辑部王伯扬主编之托，组织了一批反映近年北京城市设计和详细规划方面的稿件。这些文章有两个鲜明的特点：

一是“多样性”。从内容上看，包括城市公共中心区、大型公共建筑群、居住小区、城市历史地段保护、工业科技园区、城市绿化等诸多方面；从撰稿作者的工作单位看，涉及城市规划设计、建筑设计、园林设计、文物保护管理、开发区建设管理等单位；作者中既有经验丰富、成绩卓著的中老年专家和领导，也有年轻而才华初显的新一代规划建筑师。这些文章所介绍的规划设计作品，从一个侧面反映了北京近年规划设计的状况和水平。

二是“实践性”。就是以实例和作品来反映规划设计思想，是在实践基础上的理论探讨。文章中介绍的作品，大部分是已经建成或正在建设的项目，仅少数是受建设单位正式委托、但受种种原因所限而一时不能实施的方案。

“西西工程”是北京市级商业区西单西侧的改建工程，不仅因其规模巨大、更因其所处旧城中心地区而受到广泛的注目。这一项目正在实施。

望京新城是北京正在建设中的一个新市区，其中心区的规划设计曾做过多轮方案探讨。这里介绍的是中、加两国规划师和建筑师最近合作的方案。

北京西站虽然建筑界对其建筑风格有不同的评介，但因其“亚洲第一”的规模和重要性而引人关注，这篇文章主要从群体规划设计上介绍了建筑师的构思。

望京A—5区是北京市郊一个正在建设的新小区，其规划设计反映了一种倾向：全高层、容积高、绿化多、配套齐。这个小区规划在1995年北京举办的“人与居住”展览会上评为一等奖。

白塔寺地区改建是北京旧城中典型居住地区进行改建的一个可行性规划研究方案。旧城改建应持更慎重的态度。这个规划方案获1995年北京市城市规划设计研究院优秀规划设计一等奖。

国子监街的保护，是北京历史地段保护与更新中一个比较成功的实例。它的主要经验是不采取“大拆大建”的改造，而是“小修小补”的更新。

北京经济技术开发区和土地信息产业基地是北京仅有的两个国家级开发区，规划比较完善，建设比较正规，受到各方面的好评。这两篇文章着重从建设管理的角度介绍了这两个工业科技园区规划建设的经验。

赏心悦目的立交桥绿化已成为北京城市街头重要的景点。这里介绍了十几年来北京立交桥绿化设计的主要经验。

这几年，与全国各地一样，北京的城市建设的速度是快的，成绩是大的。与此同时，也存在种种矛盾和困难，发生一些不尽人意的现象，令人遗憾：建筑上的“亭子”和“帽子”是其一，旧城中的新建筑不断突破控制高度是其二，相邻建筑之间缺少和谐协调是其三……。这里有行政首长的过多干预，有开发商追求最大经济效益的压力，也有规划师、建筑师本身的素质和修养问题。概括起来，不外还是客观和主观两方面。希望今后能有更宽松的规划设计创作环境，规划建筑师的水平不断提高，在城市设计和详细规划方面有越来越多的较好的作品产生。

范耀邦，北京市城市规划设计研究院副总规划师

北京“西西工程” 与城市设计初探

刘 力

自倡导“城市设计”以来，国内已有诸多实践。在北京西单北大街西侧商业改造工程设计中（下称“西西工程”），于地区性详细规划和单体建筑设计开始之中间，我们配合规划部门加进了一段“城市设计”的环节，而使“实施性详细规划”的控制条件更具实用性、科学性和宽容性，对单体建筑之设计更具引导性，缩短了方案周期，对区域性整体优质环境之形成创造了条件。这些工作得到了市规划管理部门的充分肯定。

一、现状

“西西工程”位于北京市西城区内，南临复兴门内大街，是北京市的地理几何中心，是北京旧城三大商业中心之一。它南起西单路口，北至区文化馆南墙，全长860m；东起西单北大街，西至东京畿道，宽度130~420m。拆迁范围总用地20.85ha，其中规划建设用地（含内部道路）17.89ha，代征市政用地2.96ha。（图1）

改造区现状与存在问题

西单是北京旧城三大商业中心之一。目前以西单商场、华威大厦、华南大厦为骨干，加上大街两侧众多的临时性、半永久性店铺和摊群，共有商业建筑面积十多万平方米。其中商业区西区改建范围内现有商店142家，建筑面积5.5万m²；20个单位办公机构，建筑面积5.7万m²；居民2216户，建筑面积3.65万m²，约6000人。大街东侧商业区规划1986年已批准，占地8ha，建筑26m²，现状存在的主要是：

1. 交通拥挤，路口繁忙，道路狭窄，停车量大：据1992年7月的调查，汽车日流量10500辆次，存车数每日1400辆次，高峰每小时270辆；自行车日流量62000辆次，存车数45000辆次，高峰每小时存车

14500辆；现在长安街与西单交叉路口的车流已超负荷，最大值达105%。目前西单北大街两侧建筑线之间最狭处仅27m，车行道仅仅15m，路面上已很拥挤，尤其是无专用公共停车场。目前的5800m²机动车停车场和4600m²自行车停车场基本都是挤占城市道路用地，给本已紧张的道路交通更添一层混乱。

西单南路口险象不断的人车争流，商业街人流和自行车流摩肩接踵，“繁华”得让人心慌，只有依赖铁栅为日益增多的汽车挤出一条通路，维持拥挤、堵塞的汽车流，人只有爬上爬下走天桥。作为城市公共中心地段，连起码的合理都没有做到，哪还能谈上“环境质量”。至于突发事件造成后果，更难以想象。

2. 客流量大：目前全日总人流量18.4万人次（1992年7月12日调查），高峰小时进入量2.3万人（高峰客流量达40万人次）。按现有建筑规模推算，现状吸引客流密度为1.8万人/日平方米（建筑面积），拥挤不堪。

3. 建筑简陋，环境不佳：由于商业区历史久远，近些年缺少整体改造。因此普

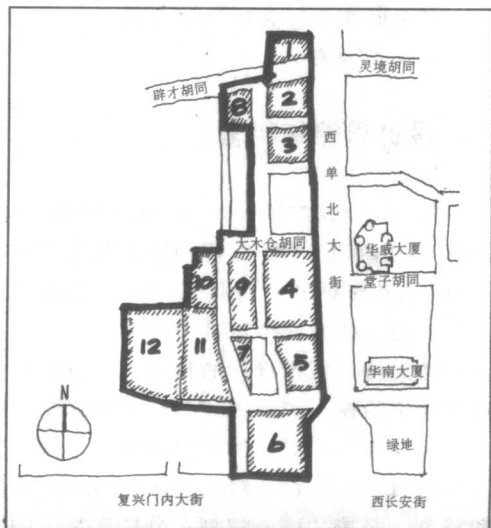


图1 总平面示意

遍存在建筑简陋、铺面狭窄,进深小、容量小,购物环境不佳,缺少为群众购物活动的必要配套设施,交通站缺少,没有顾客游憩、娱乐的必要场所,缺少公共绿地和广场,缺乏避开繁忙的机动交通,人性化的公共开放空间。

二、“控制性详细规划”确定主要内容

1. 道路骨架:除展宽西单北大街外,修建东西道路,南北铺路。东西道路:打通辟才胡同至西二环,利用二环路疏解交通。全长约1.5km。灵境胡同和西安门大街,全长约900m。另外规划五条东西向支路,形成商业区内部路网,本区的道路路网用地占商业用地35.06%。为此在开发商业区同时,保证西单北大街作为市一级生活性交通干道。

2. “详规要求”保证西北大通畅,安排好商业区内部人流、车流的出入和解决停车场地和行人活动空间,并考虑好商业区道路与城市道路网的衔接。

3. “详规要求”功能上满足现代商业区的要求,在体现风格方面与已建永久性建筑协调,以形成有机整体。

4. “详规要求”布局有利统一规划,分期实施的原则。

5. “详规要求”高度按30~45m控制,商业区建筑密度不超过70%。整个商业地区(含配套工程用地)建筑密度不超过60%,建筑容积率控制在5.5以内,总公共绿地不少于商业建筑区用地的20%,其中4块专用绿地为10%,建筑四周绿地不少于10%,首层高度统一为5.7m层高,地下一层为6.0m,设足够的内部人行道,过廊设连接西单北大街东西两侧的过街天桥。以保证商业区各建筑的连通。

6. 其它从略。

三、设计思想和观念

1. 在区政府“繁荣西单,发展西城”的宗旨下,“西西工程”总体构思从改造西单入手,成片整体开发商业区。“成片总体开发”使建筑师的城市设计得到了政府和开发商的支持。城市设计的目的,一方面是在于经济的振兴和发展,另一方面又是管理控制城市的发展,使新的发展与城市原有部分融合、改善,维护城市环境的质量和特色。坚持“统一规划,分期实施”的

原则,就是给予建筑师有从事城市设计的机会。而克服过去划地分块、独立设计所造成的弊端,打破单体商业建筑改造所带来的局限。

在“西西工程”三轮方案设计中,在该地区“控制性详细规划”原则指导下,比较多地着眼建筑之间的关系及新建筑与城市总体空间的关系,重点没有放在单体设计上,没有片面强调单体建筑什么体形,只强调建筑所围合的环境和建筑对城市的回归(这是因为:“城市是建筑的负面,假如有形的建筑构件围合而成的室内空间,表达了建筑存在的话,那么室外的城市空间,是由具有相反的或是否定了建筑意义的个体建筑围合而成,所以城市并不是实体建筑本身而是由各个建筑的围合成的空间。”),强调人参与建筑,强调作为顾客的人,无论是步行还是乘车进入西西商业中心观光和购物的连续性,舒适、便利、可达、多样性,人情味、开放性和安全感等优质环境质量。这就需要在城市设计中特别注意解决好交通分流。

步行天桥的设置,外部空间的设计,内部购物走廊和街道“渗透空间”的安排,从而形成完整的城市片断。不强调整体建筑不等于不考虑个体建筑设计,而着眼点是提供个体建筑设计的标准和原则,提出“引导性指标”,诸如:

- 建筑形式,色彩、结构、符号、母题的参考性建议;

- 建筑墙面的连续性和变化;

- 规定檐部特征,确定天际线的轮廓;

- 建筑材料的选择和建议;

- 规定过街天桥、外廊、下沉广场的尺度和位置;

- 建议个体建筑围合的“外部空间”和“参透空间”的位置等。

这一“引导性指标”在深化设计时进行。

2. 从解决交通分流入手:西单北大街特定交通拥挤现状,是和它的城市地理中心、入口分布重心、市级商业中心的地位不相称的,市一级交通干道穿过市级商业中心,这正是“西西工程”所面临的核心问题所在。针对铺路和拓宽干道,形成主要道路结构之后,分析该地区在商业建成后的人流和车流量,估算全部建成后每日将吸引50万人次,其中高峰小时达6万人次。停车数估算:机动车达1600~2000车位,非机动车达20000车位,道路交通量

到 2000 年高峰小时机动和将达 2000 多辆。如此大的机动车通过数如此大的停车位,如此密集的人流量,除“详规”所提出交通解决方案外,在“西西工程”、城市设计中必须采取必要的措施相呼应。

“西西工程”方案所考虑的是:

● 西单北大街道路红线范围内地下开发:建筑师干预了建筑红线之外的主干道 70m 红线范围的开发,这或许是城市设计所必须的、前无先例的。这次得到规划部门的认可,主干道地下一层做商业,使人流在购物中自然而然地穿越干道。地下二层为机动车场和用地,地下二层车库联通并在 4 号地附近地下二层作为地下回车道。地面机动车和机动车分道线位置作 4 个地下进出车口,使购物者的机动车能方便地停放及转向,夹层停放自行车,与地铁及施工协调后,若有可能做主干道地下三层,则此层也可作为停车场及库房等辅助面积。主干道地下为地铁新线位置,而从地铁站可直接进入主干道地下一层的商业区。所有市政干管线由东、西辅路解决。这样道路使地下部分立体地解决了人车交叉问题,缓解地上交通之繁忙,并合理地分散和集中解决不同车辆的停放。

● 综合解决、成片改造:现西单北大街东侧方式为每幢楼“各自为政”,自行解决交通,车库不联通,各自进出坡道,浪费用地,车流不畅通。已经引为教训。“西西工程”强调成片改造,地下车库联成一片,并利用地下商业街和地上过街天桥,解决人车分流,使地上、地下交通和商业、商业街高度结合,以适应西单地区有城市干道和地铁、公交集散地的特征,合理地解决交通、停车、人流疏散的矛盾,体现市政府提出的商业中心改造与城市交通干线改造相结合的方针。(图 2)

3. 以创造现代化购物环境为主导:从城市设计的高度创造现代化购物环境,才能从全局考虑,全盘经营,创造出真正的优质环境,从而改变过去一楼一界、一家一户的、成不了大气候的、杂乱和封闭的小气氛。“西西工程”特别注意商业空间的序列设计,着重空间的通透和疏通,有意削弱室内和室外、地下和地上的界面,使步行购物人流在游、憩、娱、购于一体的多功能、多相性的现代商业空间中,在观赏中购物,在购物中观赏,引进自然环境和人工环境,结合自动扶梯,亮顶、配合绿化、小品、水面等等形成丰富多变、色

彩斑斓的立体购物空间。

本方案空间序列分三个模式:

● 广场→步行街→广场→步行街→广场;

● 大街→小巷→广场→小巷→大街;

● 步行街→室内步行街→下沉广场→步行街。

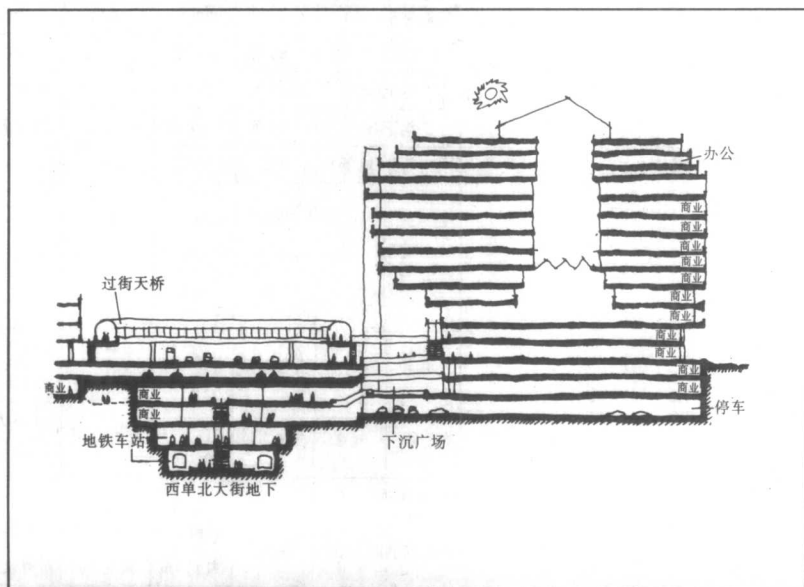
这里特别要提到的是“广场”,作为城市的外部空间,正是商业中心不可少的。本方案将广场集中在 4 号用地中心。许多有魅力的城市不仅因为拥有许多优美的建筑,还因为它们拥有许多吸引人的外部空间。城市设计的一个值得注意的方面正是应增加建筑与街道中间地带的空间。

还要提到的是:“渗透空间”的设置,即在街道的线开狭长空间中发展出一“袋形”或“广场式”空间或空间群,从街道中生长出来又与街道相通,又有一定的限定,在街道的渗透空间中,使人有一定感和私密感,可闹中取静。应通过城市设计,注意街道的渗透空间。

总之,通过城市设计手段,使商业空间系列,线行曲折有序,空间收放相济,大街小巷结合,室内室外交替,取得丰富生动而有秩序的艺术效果,使商业区真正起到“城市起居室”的作用,确实成为居民共有的城市共享空间。

特别应指出的是,城市设计成果的特点不同于城市规划成果,而是三维空间的意向。为此,利用计算机模拟设计成果,是非常有效的。“西西工程”应用计算机技术,反映出设计成果之静态和动态模拟,取得很好的视觉效果。

图 2 西单北大街剖面图



- 拆迁范围总用地：20.84ha
 - 改造区总占地面积：17.89ha
 - 商业区用地：11.41ha
 - 其中：商业用地：5.7ha
 - 汽车楼用地：0.68ha
 - 市政站点用地：0.40ha
 - 公共绿地：0.63ha
 - 道路用地：4.0ha
 - 其它用地：6.48ha
 - 总建筑面积：49.74 万 m²
 - 其中：商业建筑面积：44.39 万 m²
 - 停车楼面积：5.35 万 m²
- 注：此面积不含连廊（约 1.1 万 m²）、二层步行道（约 1.3 万 m²）、市政设施以及开发道路地下空间的面积。
- 绿化面积 1.5~2.3 万 m²，占建设用地面积约 13~20.2%
 - 建筑高度 30~45m，地下 33 层，地上 7~12 层
 - 公共处共可停放 2570 辆汽车
 - 其中：汽车楼可停放 1110 辆
 - 建筑地下空间可停放 960 辆
 - 道路下空间可停放 500 辆
 - 自行车可存放 20000 辆（不含建筑周围存车）
 - 其中：结合绿地可存放 2200 辆
 - 建筑地下空间可存放 9300 辆

四、工作程序

在控制性详细规划要求和城市设计指导思想得到肯定之前提下，为能使指导思想逐步按阶段实施。“西西工程”进行了摸索：

(1) 首先为了使详规进一步落实。对交通组织道路断面，交通服务设施，各地块的地块使用性质，建筑量，容积率，建筑高度控制：退线、绿化、敞地率等，做出具体的科学的限定。首先对 12 个地块，做了总体设计，模型的分析，总体建筑地段模型共做了五轮，最后成果是“四图一书”经北京市规划、交通、市政人防等主管部门签字认可，四图是：

①交通规划控制图：内容为机动车交通干道支路和步行路之走向，各地块之用地四角座标，路板宽度、红线距离、机动车地下车库的地面出入口位置要求，地下自行车库位置及地面出入口位置，从而对个体建筑设计的限定。（图 3）

②机动车地下车库交通组织图：本图主要控制区域性，包括干道地下和个体建筑地下二层机动车库的规模，出入口位置及交通流线，从而对个体建筑设计的限定。

用地控制指标

用地号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	电信局 东南角
用地面积(m ²)	2950	7000	3000	14770	9000	14000	6320	3650	3100	740
总建筑面积(m ²)	1.86 万	5.88 万	1.89 万	11.99 万	7.48 万	15.29 万		2.75 万	2.6 万	0.5 万
其中	地上(m ²)	1.45 万	4.41 万	1.47 万	8.89 万	5.44 万	11.89 万	2.0 万	1.6 万	0.5 万
	地下(m ²)	0.41 万	1.47 万	0.42 万	3.1 万	2.04 万	3.4 万	0.75 万	1.0 万	
层数(地上/地下)	7/2	9/3	9/3	10/3	9/3	12/3		8/3	8/3	10/0
建筑高度(m)	30	40	40	45	40	45 沿街檐高		30	30	45
容积率	4.91	6.3	6.3	8.11	8.3	10.92		7.36	8.38	6.75
停车面积 及数量	自行车	自备车库	自备车库	2700m ² 1500 辆	0.54 万 m ² 3000 辆	0.36 万 2000 辆		地面 2200 辆	0.5 万 2800 辆	
	汽车	自备车库	自备车库	自备车库	1.6 万 400 辆	1.2 万 300 辆	1.04 万 260 辆		2.25 万 560 辆	2.2 万 550 辆
集中绿地面积(m ²)						0.632 万				
建筑退红线距离(m)	各 5m	西南 5m 东北 7m	东 7m 南北 5m	东 7m 西南北 5m	东南 7m 西北 5m	东南 7m 西北 5m		东 7m 西南北 3m	西 7m 南北东 3m	东 7m 5m

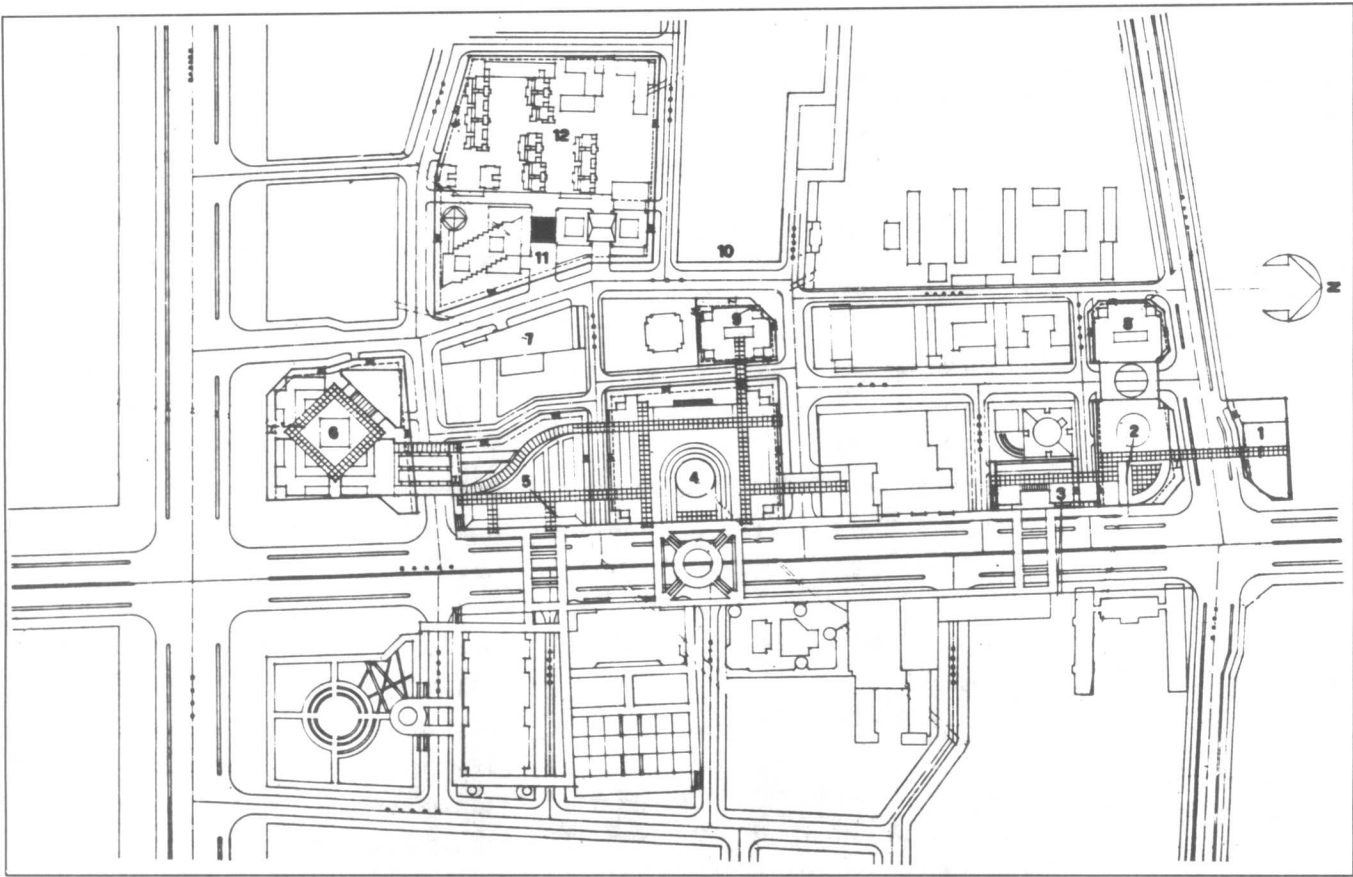
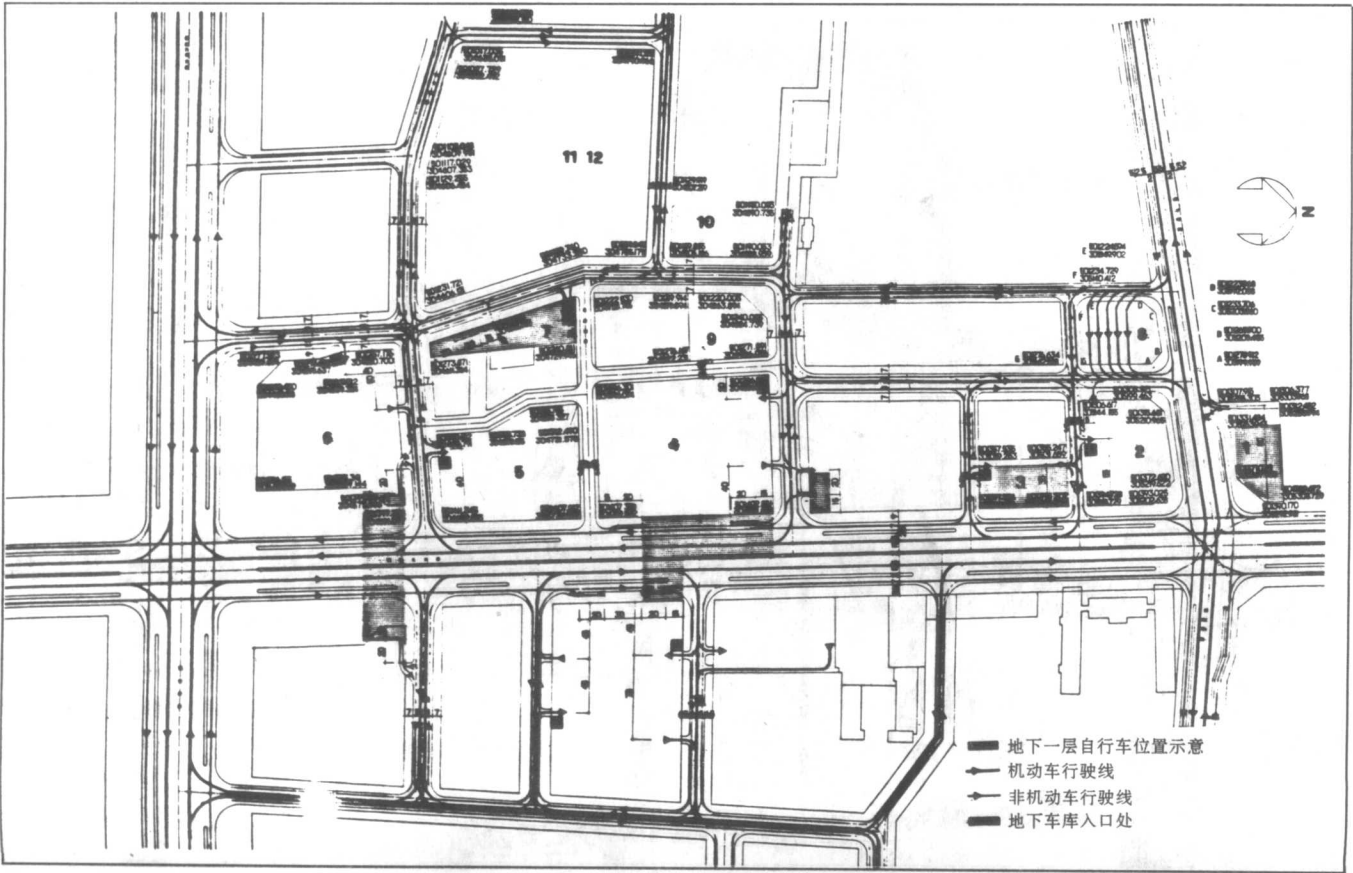


图3 西单北大街西侧用地及建筑规划控制条件图

图4 西单北大街南段交通规划控制条件图



③用地及建筑规划控制条件图：12个地块 每块地块的土地使用性质，建筑用地面积建筑覆盖率，建筑檐口限高，地上、地下控制总面积，容积率，建筑退线，从而对个体建筑设计之限定。(图4)

④大市政管图综合图：对大市政管线，走向、标高，对各地块进出口位置，从而对个体建筑设计提供了基础条件。

以上四张控制图，是在详规要求下，和城市设计指导思想为基础而进行的图纸完成后由规划、交通、市政等管理部门认可，形成正式图纸。

(2) 规划部门根据四图和原控规原则要求，编制首先实施的“西单北大街西侧商业区1—9号地出地使用规划条件，内容为：

- 地块基本情况：用地范围、面积、现状，地形图号；
- 地块使用性质：使用性质和可兼容性质；
- 规划设计要求：建筑控高，建筑退红线，建筑间距，绿化，敞地率，交通主要主出口方向，主人流，机动车出入口，自行车出入口，停车数；
- 城市设计要求：步行街，过街天桥，广场，建筑形式。

以上“四图一书”成为个体建筑设计

依据性条件。

(3) 在“四图一书”基础上请国内外专家做“环境影响评价”和“交通影响评估”。

● 环境影响评价：请中国环境科学研究院对“西西工程”这一大型开发建设项目，做环境影响评价的目的在于：

①了解现状基本情况及周围自然环境、社会环境和环境污染现状。

②对工程建筑对周围环境；周围环境对商业区影响进行分析评价和预测。

③提出对商业区环境质量标准及采取的措施和建议。

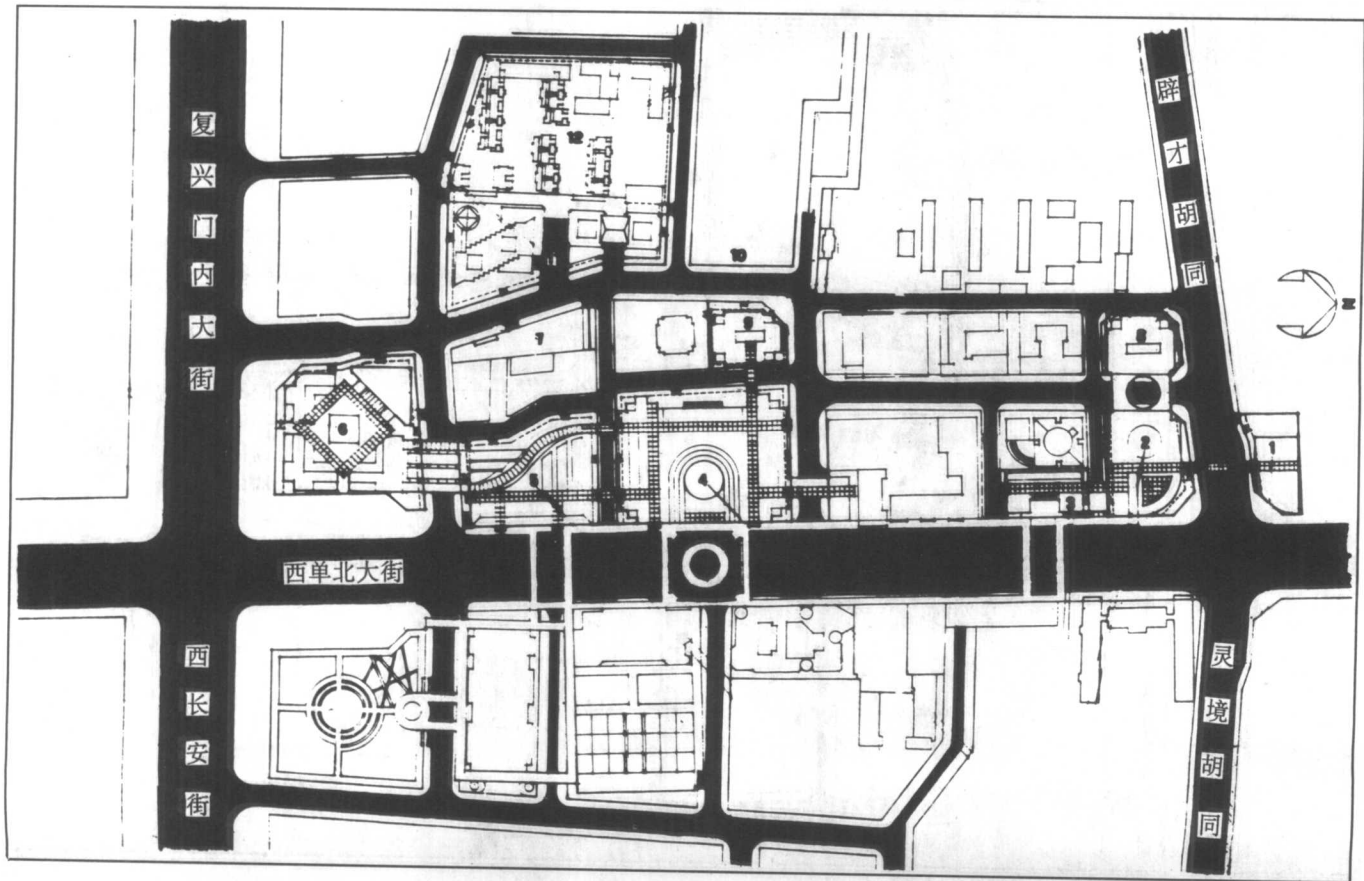
④对商业区市政配套设施建设提供依据。

环境影响评估内容包括：现状调查分析；噪声及振动影响预测和评价；大气环境影响评价；城市景观影响预测分析；固体废弃物环境现状的影响预测评价；社会环境和城市生态影响分析；给排水现状及影响预测评价。

最后得出结论和建议。

● 交通影响评估：请MVA亚洲运输筹划顾问公司，对交通规划深入探讨，对现存交通状况分析和回顾，对未来交通的预测。建议动态和静态交通组织布局，交通影响评估。结论和建议：建议机动车通道，

图5 “西西工程”路网图



自行车通道,车辆出入口,总体交通布局。评估对原交通规划充分肯定和深化。

(4) 坚持与修正:城市设计不同于城市规划之处在于以建筑师为主承担任务,以城市体型、空间和环境质量为研究对象,以城市的视觉景观与环境作为研究重点,从建筑设计、优质城市环境之创造角度参与建筑环节。而参与城市开发涉及部门很多,开发商、投资者、管理部门及地铁、市政、交通、人防等。每个部门角度不同,又都是总体中的一部分,因此对原有规划要点和城市设计原则在个体建筑设计和实施过程中要特别注意。既要坚持原则,又要有通过必要的程序对原则进行调整和修正。这里要说明的是:

①特别注意,在总体控制性指标确定后,每块地块在实施过程中可能出现“只见树木不见森林”的问题:如某地块,总体控制指标确定停车数,在总体是合理的,在地块可能偏大,在作个体时,很可能按一般指标审批,而使总体指标落空。

②必要的修正,必须经过一定程序:如4号地原规划有一广场,因开发商的容积率要求,建议改在4、5号地之间的道路口部,考虑容积率也是规划条件确认,如保证建筑量,4号地广场确有困难,所以最后经规划局办公室和首规委会议正式通过、修正,并要求广场“不要成为路口的拓宽,并作为东西向步行街主要入口……使之真正成为广场”。

③个体建筑设计实施时,注意不要“捉襟见肘”。规划条件定为社会停车楼,兼容地区性行政管理用房(交通、市容),在个体设计中,因地块面积小,开发商与交通、规划部门多次研究,同意社会停车楼的用地改变性质,而这部分的停车量,放在4号地地下一层。表面看问题已圆满解决,被占用的4号地地下一层原来是商业面积,如改成汽车库,对4号地个体影响不大,然而“地下一层商业各地块联通,西单北大街东西侧商业地下商业勾通”以形成通达购物线的初衷就会因此而失去。自然,这一问题在论证会上得到圆满解决。

④分地块进行局部设计时,仍需要不断强调城市设计的整体观念:

如在设计西单北大街地下的地铁车站和配套地下商业时,所提出的方案,过分强调了自成一体的“隔绝”和“独立性”等于阻断了西单北大街东、西商业的地下一层通道忽略了商业公共空间的连续性,只

有翻工修改。

在“西西工程”总体规划和城市设计控制性标准确定后,任何一个个体的设计,都是“西西工程”总体的一个局部。就是一块绿地的设计,也不是单纯的绿化,而应充分考虑应有的开放性,互融性和连续性。如果不考虑与周围建筑下沉广场的联系,不考虑地块出入口的确切位置,不考虑机动车和步行人的隔流,不考虑与城市空间形态的协调,只是做了一片绿地,甚至用围墙一围再做一大门这就看不出公共开放空间的一点影子。这显然是不成熟、不可取的,也称不上城市广场。

总之,这段工作简述之为现状提出的主要问题是城市一级干道和一级商业中心重合以带来问题。条件是详规的具体内容,我们提出了总体规划的指导思想提出解决方案,并有阶段有步骤的加以落实。工作虽然只是开始,但坚持下去是非常重要的,也是非常艰巨的。

从偏重单体建筑的艺术科学,到注意环境设计和城市整体,使城市设计深入到城市社会生活中,被更多的建筑师所重视这已是现实。但是由于城市设计表现为应用性多学科综合性领域,成为城市规划、建筑学、园林规划与设计环境心理学及社会学的综合学科,需要详细探索和研究,城市设计又与城市管理、城市开发,市场经济等诸方面密切相关,因此实践过程必然曲折不平坦,任重道远。愿以“西西工程”之初步实践为抛砖引玉。(本文部分照片见封2)

刘力,北京市建筑设计研究院副总建筑师

“西西工程”规划模型

