

城市商业综合体设计要素之探讨

——以重庆“光环”购物公园商业综合体为例

赖韬

(重庆市设计院有限公司, 重庆 400015)

摘要:商业综合体是以建筑群为基础,融合商业零售、商务办公、酒店餐饮、公寓住宅、综合娱乐五大核心功能于一体的“城中之城”,以此形成一个优秀的建筑群,它能够很好地发挥它所具备的功能,对于城市的社会功能的发挥和城市的发展,具有重要的作用和意义。本文以重庆“光环”购物公园规划为例,结合其总图设计,对相关要素进行阐述、分析和探讨,旨在为同行提供参考。

关键词:商业综合体;总图设计;城市 TOD;重庆“光环”购物公园

中图分类号:TU247

文献标识码:A

文章编号:1004-7344(2022)35-0196-03

0 引言

商品交换就像城市的“心脏”,承担着城市的造血功能和肌体健康,而商业综合体所产生的经济、社会、环境效益,则是城市一个经济高速发展的象征。在商业综合体的总图设计中,建筑总图设计师应发挥自身综合性、协调性、预见性的优势,采取更加灵活有效的设计手段来发掘其潜在价值,让建筑与外界空间形成更为合理的连接,用最直接的方式影响受众对商业综合体的切身感受,同时也可在工程项目的操作,提供理论及实践的支撑。

1 城市商业综合体的概念

城市综合体是城市形态发展到一定程度的必然产物,城市发展到一定程度的时候,区域的核心人群迫切需要提供方便、快捷、经济、集多种功能于一体的综合服务空间,它一般出现在商业较发达的大城市,将城市商业、办公、居住、文娱业态等城市功能进行有机搭配,并建立起相互依存的关系,形成多功能、高效率、复杂而统一的商业综合体,同时兼具公共价值的融合性^[1]。重庆的“光环”购物公园,堪称商业综合体的典型代表,它让商业成为城市公共生活的承载地,起到了启迪生活灵感,聚合社交引力的作用,不失为一张“城市自然共同体”的商业名片。

2 重庆“光环”购物公园商业综合体概况

重庆“光环”购物公园(以下简称为重庆“光环”)位于重庆轨道交通5号线与15号线(在建)重光站,地处重庆两江新区核心商务区,毗邻照母山公园旁的香港置地约克郡住宅区。项目用地整体呈矩形,东南高、西

北低,高差约17m,总用地面积为62863m²,地块四周均为市政道路,周边居住氛围浓郁,东侧有区域级的交通换乘枢纽,交通便利。

重庆“光环”由东侧集中商业与西侧三栋办公塔楼和连接他们的商业街组成,总建筑面积达43万m²。集中商业临近南侧的金州大道与东侧的彩湖路,提供了良好的商业接触面;集中商业西侧与商铺形成商业内街,集合下沉广场、商业退台等建筑手法,形成了丰富多彩的特色商业空间。超高层办公楼位于购物中心的西北侧,为整个体块提供了鲜明的视觉标志。其他两栋塔楼在基地西侧,随超高层一字展开,与基地内其他建筑相呼应,形成丰富的空间轮廓线和城市天际线。重庆“光环”的亮点就在于将L形建筑主体布置于主干道一侧,并把生态中庭设于购物中心转角内侧,成为内核,在购物中心和塔楼中间构建一个商业街连接彼此,形成活力纽带。被景观连接起的城市区块,能够使建筑完美地融于自然绿意中。项目总平面如图1所示。

3 重庆“光环”购物公园的总图设计要点

3.1 城市 TOD 模式下的商业综合体交通流线设计

商业综合体的外部交通可分为3种类型,即轨道交通系统、车行系统和人行系统。

依靠轨道交通系统的商业开发,也称为TOD模式下的商业开发。TOD(Transit-Oriented-Development)是“以公共交通为导向”的开发模式,即是指以公交站点为中心、以400~800m为半径建立中心广场或商业中心。重庆“光环”购物公园,是典型的依托轨道交通而发展的商业综合体。在规划设计时,依托轨道交通,结合



图1 项目总平面

实际交通人流实现交通立体化,做到快速分流并确保交通运行流畅,并避免同周边交通的相互影响与干扰。同时利用商业布局来推动客流,降低运输线建设的管理成本,便于顾客购物和消费,使人流不再是交通负担^[2]。

重庆“光环”的车行系统采取人车分流的设计,车行道均布置在用地外侧,结合硬地铺装设置的内部环形车道,除消防车道功能外,平时不使用,以尽量避免机动车流线对商业人行流线的干扰,使机动车能以最短距离进入地下车库。为错开办公及商业机动车的高峰时间,整体基地采用多向均衡疏散原则布置机动车出入口,达到平衡相邻道路交通流量,其中西侧地下车库出入口均为货运专用出入口,北侧地下车库出入口主要承担商业与超高层办公的车辆出入,东侧地下车库出入口为“P+R”专用停车场出入口。

重庆“光环”采用独立统一原则进行人行交通规划,在保证商业、办公人流各自独立性的同时,充分利用交通枢纽、停站对人流活动进行规划,以增加办公人流穿入商业的可能性,促进商业的良性发展。项目三侧道路紧靠的地方都设置了入口广场,大大提升了人流在不同区域平层到项目的可达性。同时,广场设计考虑了舒适性,尺度合适,营造商业气氛浓厚的位置吸引人流。具体人流组织如下:人行主要通过周边道路人行系统到达;北侧相邻地块与东侧交通枢纽人流也可以通过人行天桥与本项目基地连通;东侧地块人流可通过地下通道与本项目基地联通;建筑周边公交人流可通过道路人行系统到达基地;地铁人流可通过建筑内部流线直接进入建筑内部或疏散至室外场地^[3]。

从上文中不难看出,重庆“光环”已经建立起了一个趋于完整的交通流线体系,使各功能区块既能独立运作,又能有机联系成一体。城市的凝聚力、自我调节功能均得以实现,加快了城市一体化进程。项目鸟瞰实

景如图2所示。



图2 项目鸟瞰实景

3.2 不规则商业综合体的场地消防设计

鉴于重庆“光环”每天的人流量巨大和复杂,为杜绝一切安全隐患,就必须做好建筑消防防火设计工作,尤其是消防车道和消防扑救场地的设置。

重庆“光环”整体呈流线形态,具体为“L”型建筑加“S”型街区空间,包含了一个大体量的商业盒子和一条半开放式的户外商业街,除开两栋超高层塔楼需要单独设置消防车道和消防扑救场地以外,购物中心和商业街则通过连廊连接,消防认定为一栋建筑,也需单独设置消防车道和消防扑救场地。

由于购物中心主体结构为流线形异形建筑,因此在认定长边的时候,采用建筑正投影在消防车道的的方式来认定长度,由此得出的长边长度约为260m。根据国家颁布的相关条例,沿街长度超过150m应设置穿过建筑物的消防车道,确有困难时,应设置环形消防车道。按照其总体设计思路和原则,如果设置穿越建筑物的消防车道,既破坏了商业区域的整体性和通透性,又影响了“光环”品牌和形象。再则由于购物中心共有6层,高35.9m,其上有132m的高层办公,即使设计穿越一层建筑物的消防车道,对扑救二层以上建筑物内进深较大处的火灾也没有太大的帮助,消防车穿越建筑物还会在一定程度上减少疏散宽度,反而对人员安全疏散产生副作用^[4]。

为此,提出如下优化设计方案:环形消防车道的环形车道,配合室外、室内消火栓,和室内消防器材库,以替代设置穿越建筑物的消防车道。通过景观设计将铺装与草坪灵活结合,勾勒出较为明显的消防车道与普通绿地的边界,这种将景观与消防车道标识相结合的方式较为直接和清晰,有利于消防人员迅速识别。但如果人工痕迹非常明显,也会影响绿化完整性和整体美观性^[5]。

由于“重庆光环”在设计上着重强调建筑造型,因此只能通过建筑正投影到消防车道的长度确认东西两侧为建筑长边,但西侧又属于商业内街,除了有下沉广场外,还有不少增添商业氛围的景观亮点和小品,这些都是妨碍消防车登高操作的“障碍”。特别是西侧为S型建筑的内环,无法满足长边消防扑救场地的设置,只适合设置在条件相对较好的东侧。由于建筑物东侧的南北两端高差达到6m,场地需要通过踏步和扶梯来解决高差,因此这一侧的消防扑救场地也无法覆盖整个长边。项目在设置消防扑救场地时,尽量占满每个台地,使其最大化,同时通过借用市政道路彩湖路形成消防环道,分别进入每段消防扑救场地,同时尽量在长边一侧最大化,大于建筑1/4周长,以此满足规范要求。

重庆“光环”还从人性化的角度考虑到了人们的情感需求,克服工程学方面的限制,努力寻求舒适而愉悦的消防车道,以及扑救场地的人性化设计。

3.3 商业综合体中的景观空间竖向设计

重庆“光环”利用复杂的地形高差,因势利导打造的多层次社交空间,在竖向设计中充分结合原始地形东南高、西北低的地势的特点,通过室外道路标高、场地标高、市政道路控制点标高进行竖向控制。针对原有地貌的特点,尽量减少土方量,充分利用场地现有高差及台地关系,将建筑物各组成部分入口分为两组,以适应场地及建筑功能的需要。集中商业采用双首层的做法,既与东侧、南侧道路标高相衔接,又与场地内部商业街相协调,既满足了商业使用的需要,又提升地块的商业价值。通过这样的设计,不仅满足了与市政道路的衔接关系,同时又合理利用自然地形的高差,形成层次清晰,高低错落有致的视角效果。

“重庆光环”将传统的景观设计与竖向设计相结合,即营造一种景观空间的竖向设计,即景观和建筑外立面相互发生关系使空间得到立体的整合,建筑外立面落到景观空间内不是戛然而止,而是继续从地面延伸并在空间中变换,景观的竖向设计做到成为建筑的延伸,使得整个商业综合体都是连贯的,顾客的体验也相应形成连贯的节奏。广场景观与城市公共绿化融为一体,广场对外开放,贡献于城市大众,退台式屋顶绿化景观层次丰富,类似于“第五立面”,如此设计,给商务办公人士提供优质的观赏、休憩场所,达到了美学与人性的双重效果。内街通过景观退台的设计,在视觉上形成了“梯田式”造型,以垂直绿化加强了建筑与周边环境的视觉联系,表达了与生态结合的绿色概念。而对内,则让室内植物园一侧成为商场室内与室外的聚焦

点,以此延伸和丰富景观设计的美学效果,增强对外的吸引力。

“重庆光环”重新定义了公共商业空间模式,即是将自然、社会文化带入商业空间使其转变为具有社交属性、自然属性的综合空间,为在城市中生活的人们创造更多美好瞬间和体验,并在实际景观空间设计策略上缓解城市生态环境的压力。

4 结语

“一个城市,并不等于就是一堆建筑物,相反的,是由那些被建筑所围圈,所划分的空间构成。”正如著名的建筑师贝聿铭所言,现代建筑的主要功能,已不再是纯体积的视觉表演,而是创造人们能够在其中生活的空间。强调的已不再是外壳,而是内容。也不再是孤立的建筑,而是城市组织结构的连续性。

随着社会的发展,构建城市商业综合体已经成为现代城市基础建设的重要组成部分,这既是城市发展的需要,也是人们生活的需要。要想做好商业综合体的总图设计,需要从设计初期就将宏观构思到细部处理融为一体,要明确设计中那些互相牵制的设计要素和内在的联系。概言之:城市商业综合体应该以自然为本,以设计为辅,通过巧妙的设计手法来完成高品质的商业建筑。

重庆“光环”凭借丰富立体的坡地建筑来打造一个当地的地标建筑,对城市形象和空间均产生了积极的影响,但对设计者来讲,却是一个大胆的尝试和创新,还有待于时间去检验。笔者之所以要对相关要素进行阐述、分析和探讨,旨在为同行提供一个现成的范例,起到一定的参考作用。

参考文献

- [1] 王雯.商业综合体总图设计思考[J].中国住宅设施,2020(5):48-51.
- [2] 张健.试论性能化设计在消防领域中的应用[J].内蒙古科技与经济,2010(8):74-75.
- [3] 税渝.试析城市商业综合体中的景观设计[J].低碳世界,2016(23):130-131.
- [4] 范丽花.浅谈商业综合体设计中的交通流线[J].城市建设理论研究,2019(3):78-79.
- [5] 彭卫华.基于不规则建筑的消防扑救面的确定与技术措施探讨[J].江西化工,2015(3):31-32.

作者简介:赖韬(1980—),男,汉族,重庆人,硕士研究生,高级工程师,主要从事建筑总图设计方面工作。