

商业综合体动线与公共空间设计要点

——以宿州苏宁广场为例

童晶晶

(广州市设计院集团有限公司, 广东 广州 510620)

摘要:本文以宿州苏宁广场为例,对商业综合体的交通接驳、内外动线、中庭广场等公共空间的设计要点进行分析总结,提出影响总体布局的主要因素,交通接驳和动线的类型和组织逻辑以及中庭广场等公共空间的形态设计要点、空间尺度控制等结论,以为相关项目提供参考。

关键词:商业综合体;交通接驳;动线;中庭

中图分类号:TU247

文献标识码:A

文章编号:1004-7344(2022)40-0166-03

0 引言

宿州苏宁广场位于安徽省宿州市埇桥区,占地面积 5.5066hm²,总建筑面积 28.58 万 m²,其中商业面积 17.87 万 m²,位于地上 1~6 层,地下 1 层;办公酒店面积 3.12 万 m²;地下车库等面积 7.59 万 m²,机动车位 1260 辆。设计周期 2015—2020 年建成使用。

基地原址为年代久远的二中广场,其南侧为宿州市第二中学,北侧与城市传统商业街汴河路接驳,西侧隔着文苑巷为宿州市立医院,东侧隔着二中巷为家乐福商之都广场。本项目既是在城市核心商圈新建的大型商业综合体,也是一个在老城区的小型城市更新改造。由开发商代建,将南侧第二中学迁移后的场地置换为二中广场并配置地下公共停车场以解决老城区停车难题,同时由开发商代拆代建将原文苑巷和二中巷整治拓宽,综合提升此区域的城市形象。

1 项目定性

商业综合体是以商业购物为主,同时将餐饮、娱乐、会议、展览、观演、办公、旅馆、居住和交通设施等城市生活空间的三项以上功能进行组合,形成多功能、高效率、复杂而统一的综合建筑^[1]。

在项目策划阶段,需要根据当地的商业发展状况,所在商圈的服务半径内的常住人口来确定商业综合体的体量和定位。宿州苏宁广场所在的商圈为当地最繁华的商圈,但其主流商业模式为购物商场和超市,产品类似度较高。为丰富市民的商业体验和um生活质量,将项目定性为“一站式时尚生活体验中心”,集合了影院、溜冰场、篮球馆、健身房、教育、儿童体验、生活服务、零售、餐饮等业态。建筑布局、景观和立面风格等均依据定性确定。

2 建筑布局

商业综合体的建筑布局主要分为 3 种,分别是街区型、购物中心型以及混合型。

街区型指以步行街和室外广场为主要的空间亮点,开放式的建筑布局,各业态通过室外空间或连廊等半室外空间连接。如成都太古里、上海大宁国际,在消防设计中可以将其拆分成不同的单体。

购物中心型以室内中庭、室内步行街的方式将各业态组织在一栋建筑内,办公、酒店等高层建筑采用“插蜡烛”的方式设置在商业裙房上方。比如广州太古汇、上海国金中心,在消防设计中将其作为塔楼和裙房的性质来定义。

街区型的优点在与自然的接触面更多,可以容纳更多的自发的城市公共活动,但是对地域气候的要求也比较高,一般适用于体量较小的社区型商业、销售型为主的商业物业或定位为特色街区的商业综合体。

购物中心型的优点是可以适应不同的季节和地域环境也便于集中管理,缺点是消防设计上的难点较多且城市公共活动容纳性较街区型差。

混合型多用于体量较大的商业综合体或者持有物业销售物业并存的商业综合体,采用购物中心型和街区型组合的方式,比如上海兴业太古里以及万达广场。

宿州苏宁广场由于商业体量达到了近 18 万,采用“购物中心+室外街”的混合模式,既便于拆分出一部分销售型商业便于开发商回笼资金,又丰富空间体验,采用了“室内有顶步行街+中庭”和“室外商业街+广场”的组合将多种业态有机组合起来。为了避免室外街过于单调,在室外街设置了三个节点广场,对应不同的主题,依托这些小广场组织室外街与购物中心以及室外

街与城市道路的连通口,商业街与集中商业的动线统一设计,实现室内、室外空间的变化与交融。

在总体设计阶段,将室外街设置在靠近医院的文苑巷侧还是靠近家乐福商之都的二中巷侧。项目最终将小体量商业街布置在二中巷侧,有利于新建商业体与原有商业的互相渗透,也避免了购物中心和已有的家乐福商之都这两个大体量建筑邻近后带来的压迫感。办公酒店塔楼则设置在最南端,面向新二中广场,作为项目门户。

3 动线设计要点

动线来源于建筑学与室内设计的术语之一,在商业地产设计中意指人、车、货在设施内外移动所形成的水平和竖向的空间线性规律。商业综合体设计的一大特点就是在产品规划设计上,必须考虑动线设计。

动线包括外部动线和内部动线。外部动线的设计包括购物中心与外部道路关系,人流组织,公共交通联系,车行出入口,落客及等候,货车流线等。内部动线设计包括水平动线、垂直动线和货车动线的设计。

3.1 外部动线

商业综合体宜与两条或以上不同方向的城市道路接驳,在设计过程中构建立体交通网,通过环评预测和避免建成后对城市交通的不良影响^②。商业综合体的人行出入口设置需要兼顾人流来向及商业展示面,按重要程度确定主次入口,不宜在以“车行”功能为主导的道路上开设主入口。

车行流线应协调好与行人、非机动车、货车的关系,尽量做到人车分流。车行出入口(私家车、出租车)应开设在次要道路上,车库出入口须要进行合理布置,车库出入口不宜设置在主要商业展示面一侧。落客和等候区须考虑人车流向及高效疏散,在场地允许的情况下,可结合落客点设置等候区。货车车行流线可与其他机动车共用,但货车车库出入口,宜单独设计,须考虑车道层高、回转半径等设计要求。

宿州苏宁广场共设有3个地下车库双向机动车出入口,3个非机动车出入口,5个下落客区,1条基地内部辅路。商业在汴河路、二中巷、文苑巷以及二中广场辅路靠近商业出入口处均设有港湾式下落客区,不影响城市道路车辆通行。南侧二中广场临近基地增设一条10m宽双车道路,用于缓解苏宁广场与二中广场用地南北向过长带来的城市交通压力,并结合办公酒店塔楼的消防车道和消防扑救场地设计。塔楼东、南侧的辅路为宽5.0m车道,用于酒店及办公内部交通组织及下落客。建筑内采用人车分流的策略,商业机动车由东西两侧城市支路通过商业机动车出入口进入地下车库,酒店与办公的机动车由南、东侧入口进入基地内部

辅路通过独立机动车坡道进入地下车库,减少对城市交通的影响。

3.2 内部动线

(1) 水平动线分为单动线和多动线。

单动线指仅有一根主要动线连接所有商铺,其典型的布局为主力店设置于动线两端及中点,最大化发挥主力店的人流拉动作用。除主中庭、广场区域外,动线平均宽度在15~18m左右,可以使顾客既能拥有良好的视野和空间感受又不致使顾客看不清两侧商铺的展示面。单动线的优点显而易见,但它也存在明显的局限性,当建筑进深超过55~70m时,单动线模式会使得动线两侧商铺的进深过大,不利于商铺的租、售,并且大进深对于消防设计也较为不利^③。

多动线指存在多条动线连接商铺,宜设置一根主要动线和若干次要动线。它是非常常见的一种布局方式,牺牲部分动线的效率,但平面形式灵活多变,能够适应各类不同的基地、业态。

复合动线能够充分利用基地的进深,通过串联起多个人流主入口来形成其动线体系,复合动线的尺度基本沿袭单动线,通常在几条动线的交汇点设置主中庭。

宿州苏宁广场由于体量和基地进深较大,采用了复合动线,其中购物中心内两条动线,室外商业街为单动线,室内动线的通道宽度3.6~4.0m,中庭宽度6~9m,室外商业街最窄处10m,最宽处约30m。购物中心复合动线总长度300m,单条动线长度150m,室外商业街单动线250m。地下商业动线长度200m,动线宽度6~10m。

(2) 垂直动线。

垂直动线由垂直电梯、扶手电梯、坡道台阶、楼梯等组成。

其中,垂直客梯的载客量和使用效率远低于扶手电梯,其主要作用在于便利地带动客流到达目的性消费层,例如影院、KTV、大型餐饮等。一般布置在动线末端或者中庭附近,使消费者易于识别电梯位置。垂直客梯必须与地下车库连通,按照现行消防规范,需要垂直客梯不可直接开向地下车库,需要设置防火隔墙和乙级防火门分隔。

扶手电梯以定向引导人流为目的,是垂直动线上的主要设施。扶梯沿主动线匀质分布,间距不宜超过50m,离出入口距离不宜超过30m以免顾客不便上到高层又不宜小于10m以免造成入口处拥堵局促。

垂直动线设计的衡量标准为到高层的便捷性和垂直交通布置点位的均衡性。

宿州苏宁广场购物中心层数达到6层,如何将人顺畅地引到高层非常重要。商业共设置了4处8部客梯均匀布置,共9处扶梯选位,间距50~80m。出入口附

近的扶梯采用平行梯导向端头避免二层出现流线尽头。主入口处设置了飞天梯由三层至六层,快速将人流达到高层。通过性中庭内的扶梯采用穿梭式布置,兼顾各个楼层上左右两侧店面的可达性,形成比较丰富的室内空间效果。

(3) 后勤动线。

后勤动线包括货物动线、垃圾动线和员工动线。

货物动线由货车道、卸货平台、理货区、货梯、卸货通道、垃圾房所组成。卸货区一般设置在地下一层,不宜设置在地面,如地下一层商业价值较高,可通过经济测算放置在地下二层。超市卸货平台须独立设置,卸货区宜临近超市。

垃圾流线可与货运流线共用,在卸货层临近货梯处须布置垃圾房,垃圾房须干湿分离。后期须通过加强物业管理来保证设施品质。

员工活动流线,一般与货物的后勤流线结合设计。须设立独立的员工出入口、更衣间、洗手间,不能和客流形成交织。行政管理用房一般放在地下或者高楼层商业价值较低的区域。

后勤动线设计的衡量标准为动线位置的隐蔽和动线运行的高效。

宿州苏宁广场的商业需要为后勤、货运和垃圾运送车辆的地下车库出入口与文苑巷侧的商业地下车库出入口共用,精品超市卸货区与集中商业卸货区和垃圾装运区域设置在地下一层,层高 6.0m,满足垃圾翻斗车和中型货车进入。商业有 5 组货梯在地下一层卸货,3 组货梯在地下二层卸货,地下二层层高 4.0m,可满足车辆高度小于 2.8m 的轻型货车进入。因餐饮的湿垃圾运输比较频繁且对空间环境的影响很大,因此项目餐饮业态均有后勤通道到达货梯和垃圾房。

4 空间节点设计

商业综合体中的商业建筑的空间节点由室外广场、室内中庭和室内外步行街组成。

商业综合体中的广场包括入口广场、下沉广场和内院广场。商业综合体需要在主入口处设置入口广场,用于人流汇集、活动举办、商业展示、广告促销等,入口广场尺度适中,不易太大,控制在 500~1000m²。入口广场景观设计应具有标识性,可采用多样化的处理手法,保证人流的通达性,且避免视线遮挡。下沉式广场,有效打开地下商业空间,为地下商业引入人流,提升出租收益,可以通过退台、景观、绿化丰富空间感。下沉式广场,通过标志性的亮点(设施、活动)吸引客流进入。为了保证下沉式广场的活动和设施的可见性,须做视线分析。内院广场注重绿化、尺度、氛围的营造,避免让内

院广场成为单纯的交通空间,更多强调其交互性和参与性。空间设计结合业态组合,特色主题庭院及相关活动提供了更多公众参与的可能性,提高了场所的开放性和可进入性^[4]。

商业综合体中的中庭是人流交通组织节点,中庭空间是自动扶梯及垂直升降电梯的集中布置区域,可以协调平面和垂直交通组织。也是商业资源整合平台,中庭空间应满足展示、舞台、活动、娱乐等多元化功能需求。特色的中庭空间设计,使其成为项目形象名片,也使消费者置身其中有明确的方位感。

中庭空间设计中需保证中庭空间的完整性,避免不恰当的扶梯设置。通过退台、造型变化,将购物者的视线向上引导,对于吸引购物者上楼选逛有良好的推动力,提高商业价值。中庭可通过空间雕塑、景观、艺术品等主题设计,使其具有独特的个性,成为整个购物中心的视觉焦点和聚集场所。中庭宜设带遮阳设施的屋顶采光,避免阳光直射,增加中庭的舒适度。中庭需预留满足运营活动需要的设施,如:荷载、动力电源、舞台灯光、悬挂装置等。

商业步行街天桥连廊尺度选择须为日后商业活动、花车等预留足够空间。室外步行街建议考虑遮阳避雨的设施,室内步行街的消防设计需满足现行规范,室内步行街玻璃隔断以平面钢化玻璃为主,厚度大于 12mm。开启钢化玻璃门厚度应当控制在 12mm 以上,可开启钢化玻璃门厚度 10~12mm,钢化玻璃高度小于 4m^[5]。

5 结语

通过对商业主要动线和公共空间类型的归纳和分析,整理出从商业策划到方案设计主要步骤的思路链条和尺度工具。通过这些信息可以验证商业方案设计是否合理,对类似项目的设计具有重要的参考价值。

参考文献

- [1] 谭学明.城市商业综合体设计要点及未来发展趋势研究[J].中华建设,2022(7):69-72.
- [2] 林晨劫.城市商业综合体建筑空间设计探究[J].城市建筑,2021,18(35):142-144.
- [3] 杨乐.大型商业综合体建筑全过程设计管理的实践与探索[J].城市建筑,2019,16(17):98-99.
- [4] 刘佳.文化与商业综合体设计研究:以宁波东部新城核心区 C3-7/8# 地块项目为例[J].建材与装饰,2019(16):99-100.
- [5] 夏志刚.现代城市商业综合体建筑设计探析[J].城市建筑空间,2022,29(2):192-194.

作者简介:童晶晶(1986—),女,汉族,上海人,硕士研究生,工程师,主要从事建筑设计相关工作。