

人居环境与城市综合体建筑

-----新城开发中城市综合体建筑规划设计

徐一大
2013年2月19日

1、我们在地球上的人居环境系统

1.1 人居环境理论，广义建筑学，吴良镛先生，

1.2 “地球村”上的人居环境系统，生态学，生态学创导者，现实中的人居环境的脆弱性，举例：伦敦、洛杉矶、北京的雾霾天气让人致病，福岛、切尔诺贝利核电站的泄漏事故



2、城市综合体建筑在城市人居环境系统中的作用



2.1 哪些建筑可以叫城市综合体建筑？HOPSCA,一般在城市中心位置CBD, RBD, 如何区分不同级别的城市综合体建筑

最初来源于20世纪中叶在欧美出现的“混合使用中心”（Mixed-used Center），从功能业态角度的界定，也可称之为“HOPSCA”，重在强调城市综合体内部“商业生态系统的价值”，如城市综合体是将城市中的酒店（Hotel）办公（Office）公园（Park）商业（Shopping mall）会所（Club）公寓（Apartment）等生活空间的服务功能进行组合（包括三项以上）



- **2.2 历史上城市综合体的产生原因：从《雅典宪章》城市的四大基本功能说起：“居住，工作，交通，游憩”，这就是城市生活，城市综合体提供-便利性-效率-多样的选择。对于需要跨城市工作的人们，更需要这些方便的设施。所以，城市综合体的位置交通必须十分方便，这是一个判断的基本条件。**
- **2.3 当今城市综合体的四个发展趋势：生活更便利，选择更多样，结构更复杂，体量更巨大。**



**举例说明：
小陆家嘴的城市综合
合体**





举例说明：
吉隆坡的城市综合体

3、我国城市的变化趋势对城市综合体的外部影响

- 3.1 区域中中心城市出现--跨城市交通的变化很快，城际铁路、高速公路、空运系统、航运系统水陆空齐头并进，城市通勤举例从空间计量向时间计量转变，三小时都市圈使跨城市工作得人群迅速增加，原来的城市综合体已经不能满足效率提升的需求，举例，数据。
- 3.2 城市土地资源匮乏，城市人口集聚度更高—催生高密度，大体量的城市综合体建筑增多，举例，数据，
- 3.3 郊区新城与卫星城市的出现---就业、安居出现竞争格局，城市开始“抢人”（人才），“抢公司”（资本），“抢钱”（税收），城市特色需要依靠城市综合体建筑来体现，千城一面的时代已经过去！

4、我国城市人口的需求变化对城市综合体建筑的内部影响

4.1 高效，大信息量---无线通讯技术
在城市综合体的必备条件

4.2 自由，开放性---综合体建筑之
间的互通性增强，内部空间更加
灵活，开敞

4.3 娱乐性增强---各种功能对娱乐
的要求更高，原来死板的空间结
构被打破

4.4 自然、人文的元素增强---绿色、
环保、城市特色元素加入，对新
型都市人的吸引力增强

5、城市综合体建筑在设计中的原则 (举例)

- 5.1 选址要求：城市中心，交通便利，人口流动性大
- 5.2 抗风险性：建筑结构系统，地下交通系统，人防疏散系统，通讯系统，电力系统，消防系统，给水系统，污水系统
- 5.3 营运便捷性：内部功能组织与交通
- 5.4 可识别性：外观造型，色彩，内部标识，色彩，
- 5.5 创新性：新技术、新材料、新工艺

案例一：上海嘉定新城中冶祥腾城市广场

- 这个项目位于嘉定新城轨道交通南翔站点，是一例典型的TOD引导的城市综合体开发案例，是先有轨道交通站点的规划建设，再进行站点南侧开发地块的土地出让和规划建设，
- 综合了轨道交通、换乘、商业、办公、休闲、居住等物业，
- 该项目占地5.36公顷，
- 地上建筑面积13.11万平方米，
- 地下建筑4.6万平方米。
- 2009年12月底轨道交通开始运营，2012年该城市广场项目开始运营



**“SOH
O”
公寓+办
公+住宅
地面公
寓、办公物
业和住宅的
开发为站点
提供了昼夜
不断的人气。**





“轻轨+换乘+停车”交通综合站点

- 轻轨在高架位置与商业三层直接相通，地面有7条公交首末站和出租车换乘点，地下一层是1055辆公共停车场和地块内部的停车场，通过竖向设计把人流分流疏散，减少地面交通的压力。



“线形+岛式+平台”商业物业

通过三层平台将轻轨释放的人流接纳，并由商场内部逐层分流到地面，商场内部形成了“三个首层”的延展性商业空间效果。



祝康公馆
Chuang Kang Gongguan
60万住
南翔核心
106m²地铁
精装3房
6000-1100
69

5





商场停车...右转
(佳通路)



案例二： 上海嘉定新城 “中信泰富又一城” 城市综合体项目

- 这个项目位于嘉定新城站，具有整体规模大，物业品类丰富的特点。
- 该项目占地：15.599公顷，地上建筑面积：53.8万平方米，其中住宅为21.5万平方米，办公为15万平方米，商业为17.3万平方米，由于该项目由五个不同大小的地块构成，因此，在站点规划建设启动后，两个小地块的住宅物业和社区配套商业先行开发，约15万平方米。随着城市开发的深入，开发商对原规划中商业物业的类型做了调整，并对交通枢纽位置、商业地块的出入口、以及地块的架空连廊提出了修整方案。
- 该交通枢纽规划有十二条公交线路通过，因此交通设计必须与轻轨换乘车流、人流以及城市地面交通不交叉干扰，尽量避免进出口在道路同侧出现，这个方案被城市政府采纳并实施。
- 该项目的地下有3890辆地下车位，在商场下有1573辆地下车位，地下仓储式超市有16000平方米的面积。由于该项目体量比较大，预计商业物业将在2015年年底试运营。

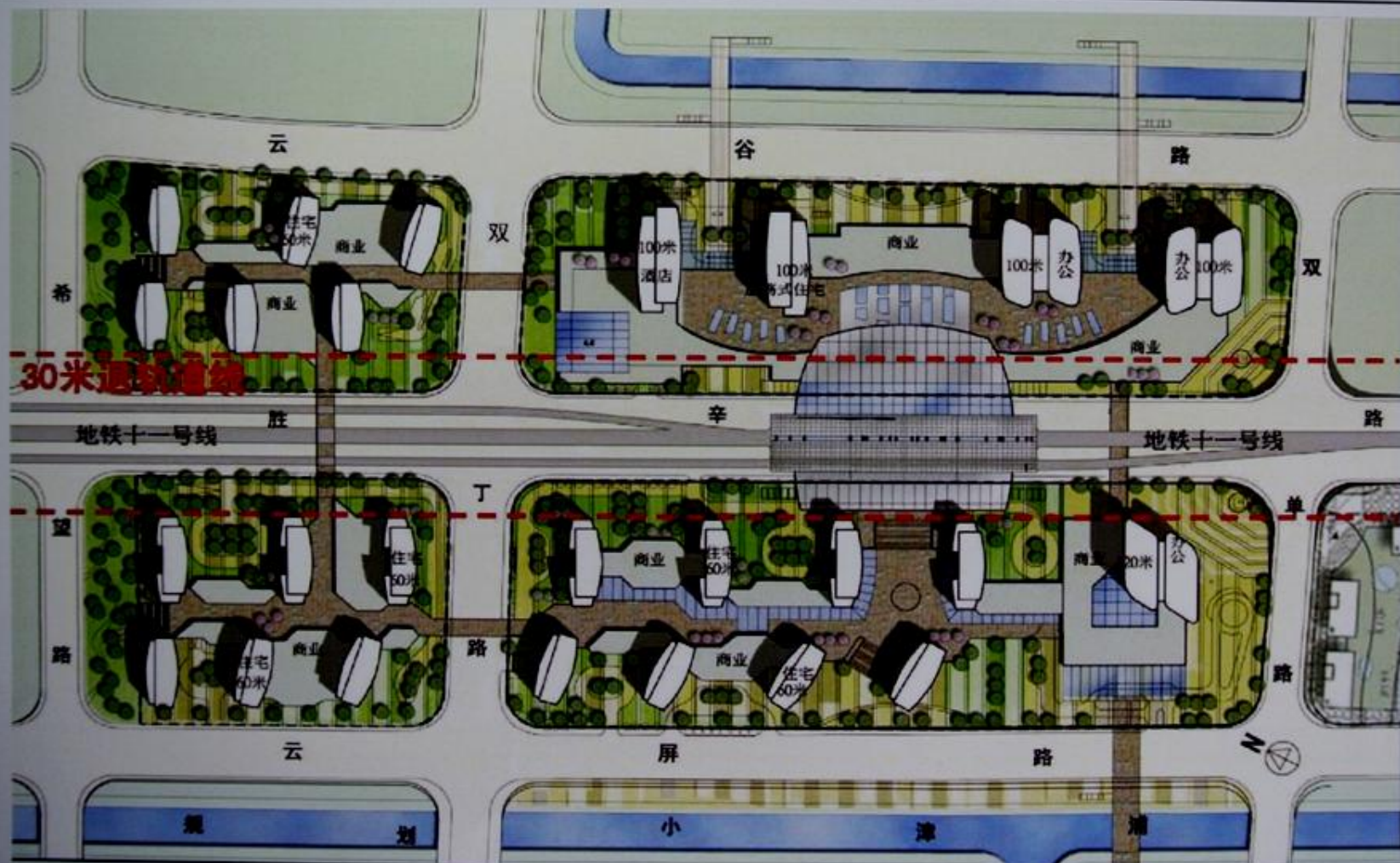




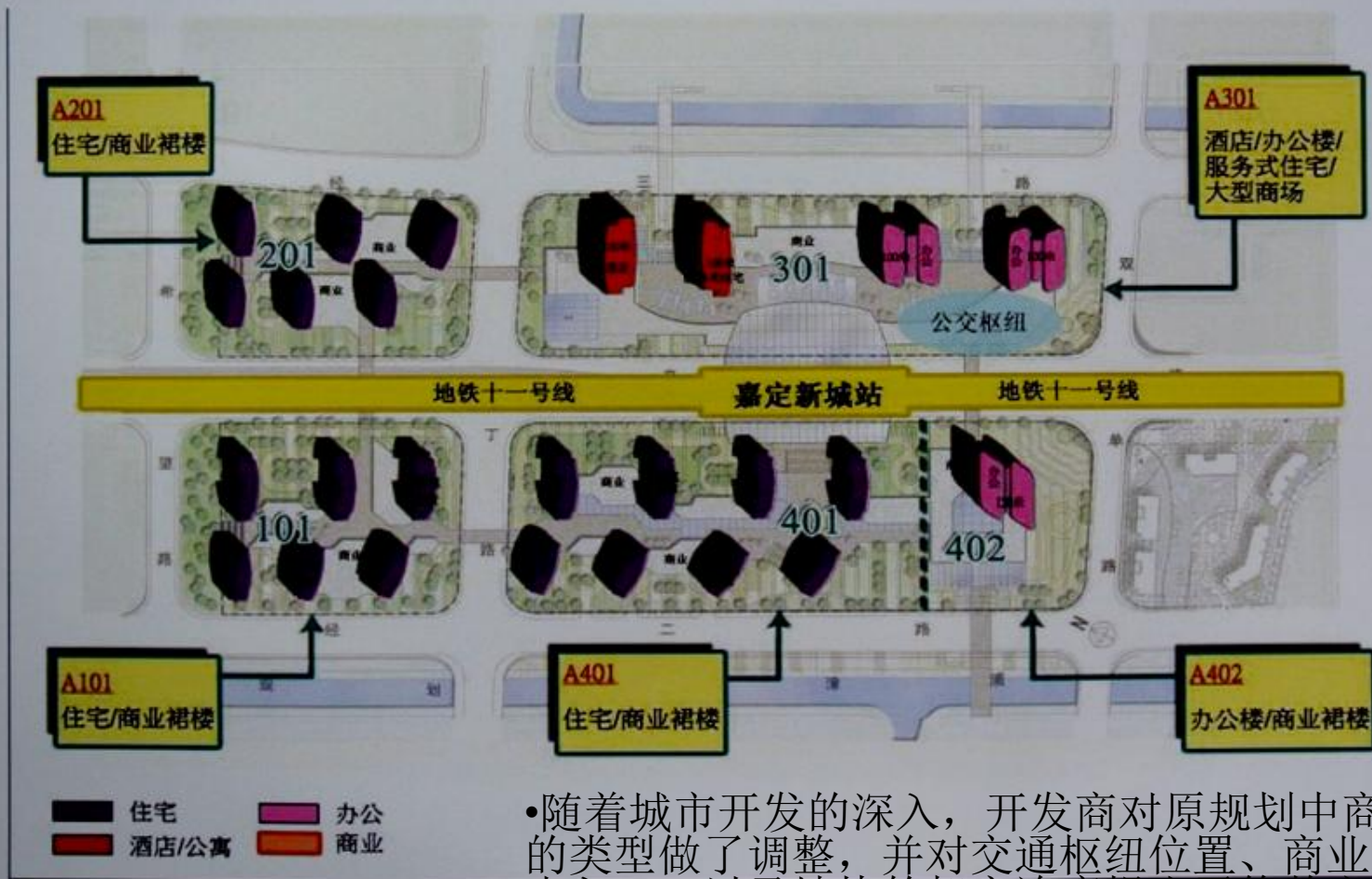
嘉定新城站 JIADING XINCUN STATION



2008年规划总平面图



2008年规划功能布局

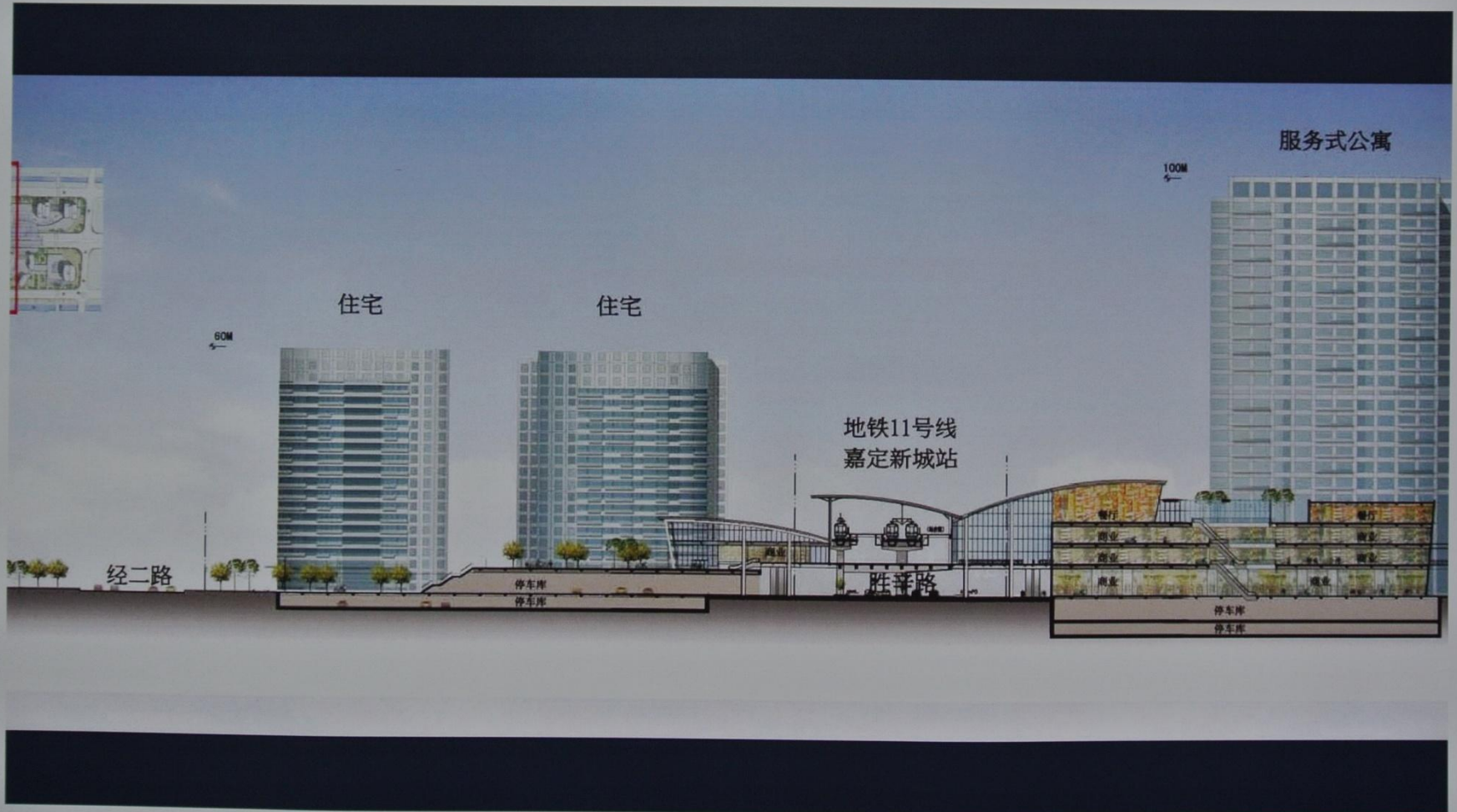


•随着城市开发的深入，开发商对原规划中商业物业的类型做了调整，并对交通枢纽位置、商业地块的出入口、以及地块的架空连廊提出了修整方案。

2008年规划效果



2008年规划效果



2011年规划总平面图



2011年规划功能布局



该交通枢纽规划有十二条公交线路通过，因此交通设计必须与轻轨换乘车流、人流以及城市地面交通不交叉干扰，尽量避免进出口在道路同侧出现，这个方案被城市政府采纳并实施。

规划功能布局对比(2008年)



面积统计表

A401/402	办公	58,815	sm
	住宅	87,565	sm
	商业	19,130	sm
A301	酒店/服务式公寓	70,560	sm
	办公	76,900	sm
	商业	74,530	sm
A101/201	住宅	127,735	sm
	商业	20,000	sm

综合	住宅	215,300	sm
	办公	135,715	sm
	酒店/服务式公寓	70,560	sm
	商业	113,660	sm

总计

535,235 sm

规划功能布局对比（2011年）

面积统计表



A401/402	办公	57,993	sm
	住宅	87,567	sm
	商业	19,952	sm
A301	酒店/服务式公寓	0	sm
	办公	76,959	sm
	商业	144,945	sm
A101/201	住宅	127,746	sm
	办公	15,579	sm
	商业	7,131	sm

综合	住宅	215,313	sm
	办公	150,531	sm
	酒店/服务式公寓	0	sm
	商业	172,028	sm

总计 537,872 sm

2011年规划效果

101/201



2011年规划效果

401



2011年规划效果

402



2011年规划效果

301



2011年规划效果

301



2011年规划效果

301



土地合同指标

地块	用地面积 (m ²)	建筑类别/面积指标 (m ²)	
101 201	46734.7	住宅	127746
		商业	22710
301	50778.6	商业	89155
		办公	132837
401 402	58477.3	住宅	87567
		商业	40518
		办公	37427

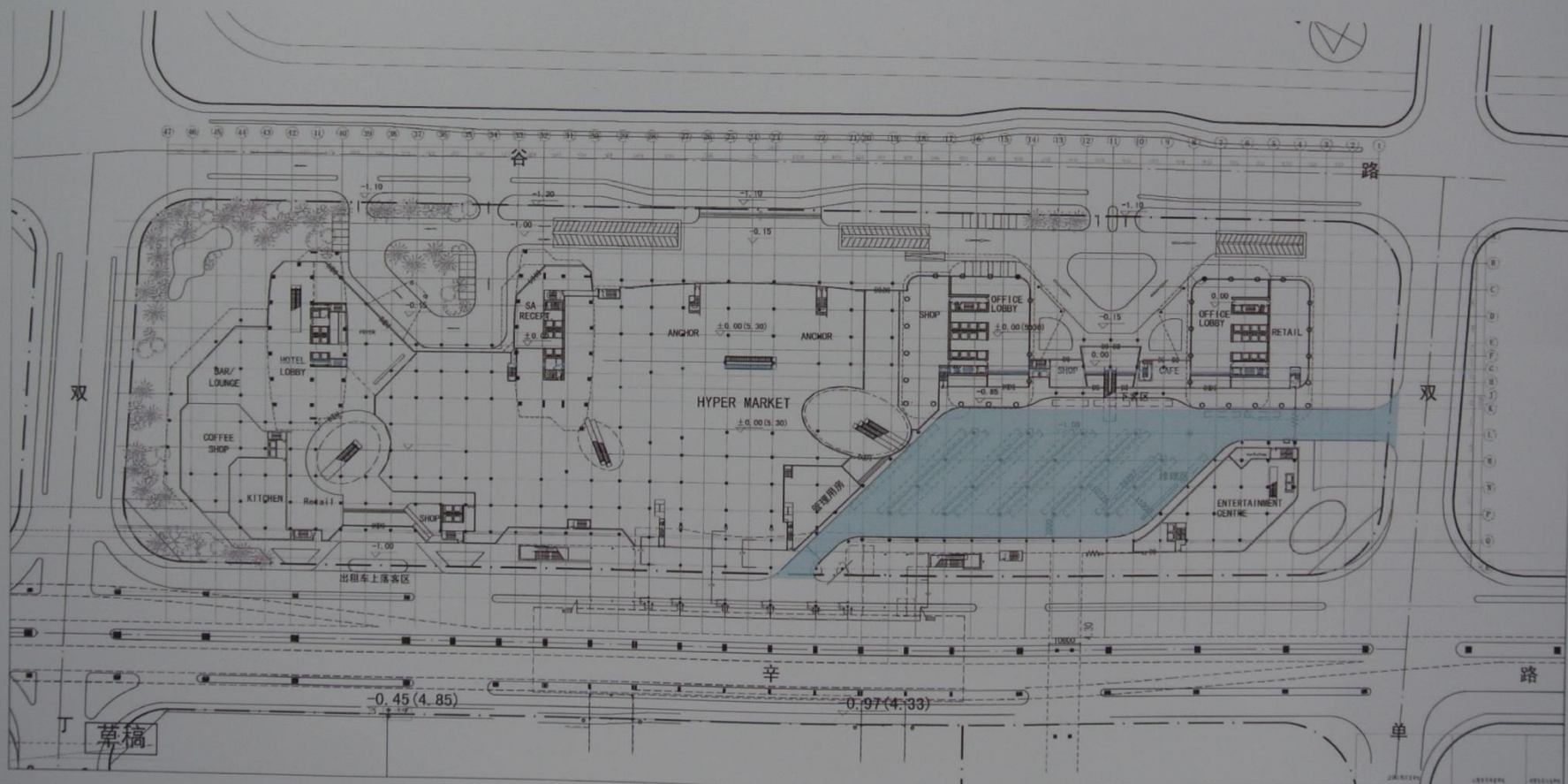


控规指标

地块	用地面积 (m ²)	建筑类别/面积指标 (m ²)	
101 201	54448 (含7754绿化)	住宅	127746
		商业	7131
		办公	15579
301	50779	商业	144945
		办公	76959
401 402	58515	住宅	87567
		商业	19952
		办公	57993

2. 公交枢纽规划情况

□ 2008年规划位置及出入口设置



2. 公交枢纽规划情况

□ 原规划位置及出入口设置

优点：

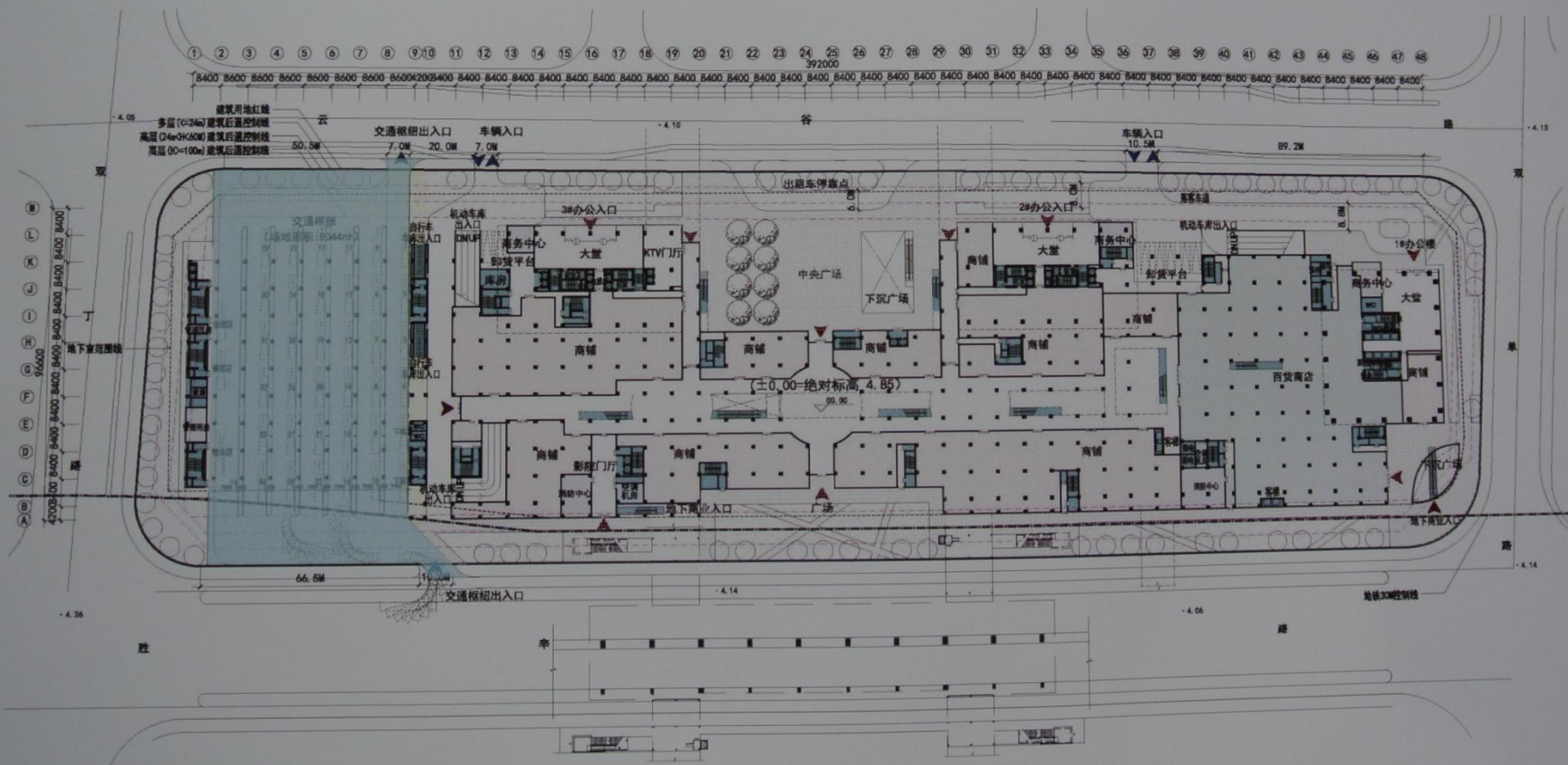
- 口部设在两条轨道平台之间，换乘便利

缺点：

- 影响城市界面整洁及商业环境打造
- 位于双单路的开口距离交叉路口太近，影响城市交通
- 45度停放，单向循环的交通流线导致停车效率偏低
- 使用面积及停放车位不满足市政要求

2. 公交枢纽规划情况

□ 2011年规划位置及出入口设置



2. 公交枢纽规划情况

□ 新规划位置及出入口设置

优点：

- 面向轨交人流导入方向配置高档百货，优化城市界面。
- 规划在项目内部中心区域，半封闭维护，减少对市容的影响
- 云谷路设单向出口，既能保证与交叉路口的距离，也满足控规要求
- 提高停车效率，单向循环也能保证停车需求

缺点：

- 远端的轨交平台利用效率偏低

3. 规划出入口

总体规划的出入口情况：

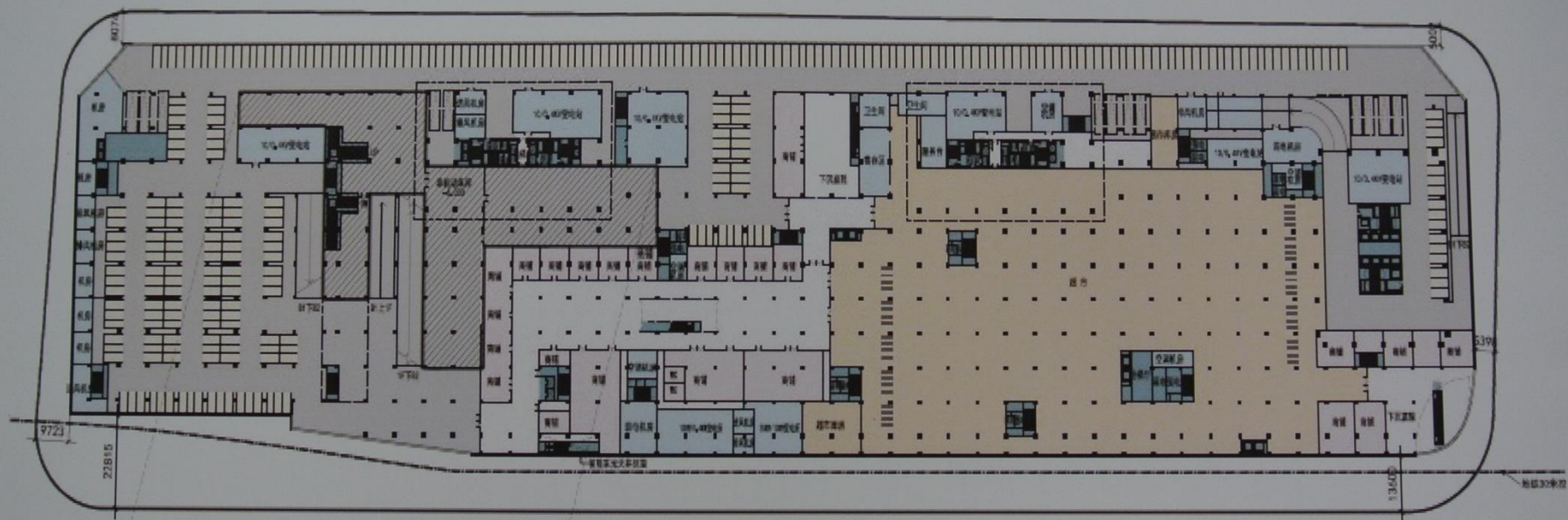
1. 301地块公交枢纽增设两个出入口，分别位于胜辛路和云谷路
2. 201地块由于比原规划增加一栋办公物业，需要独立于住宅单独设置出入口，分别位于双丁路和胜辛路



4. 过街天桥规划



5. 地下商业规划



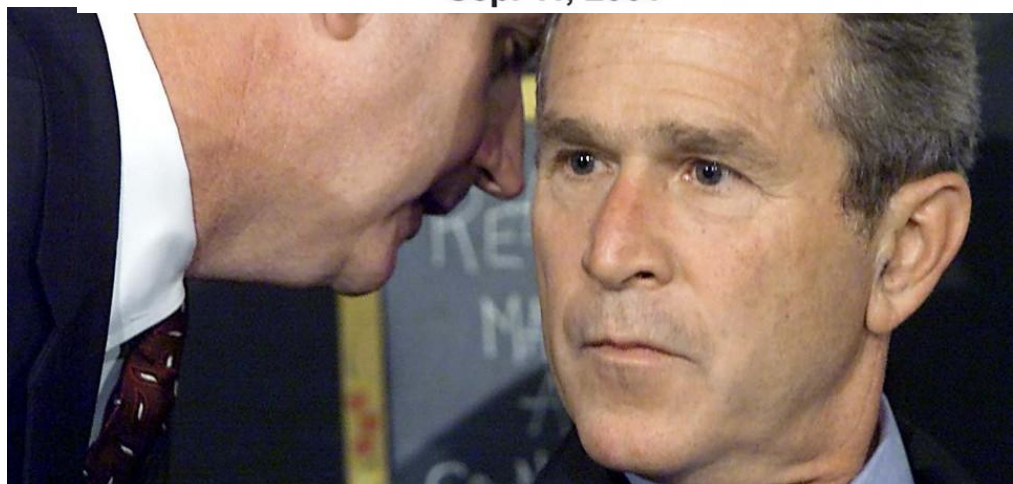
为了充分发挥轨道交通聚集人气、导入人口的效应，进一步挖掘新城站点地下空间价值，同时减少大型仓储类超市对市容环境的影响和对城市交通的压力，规划在301项目地下一层设置约16000平米商业设施

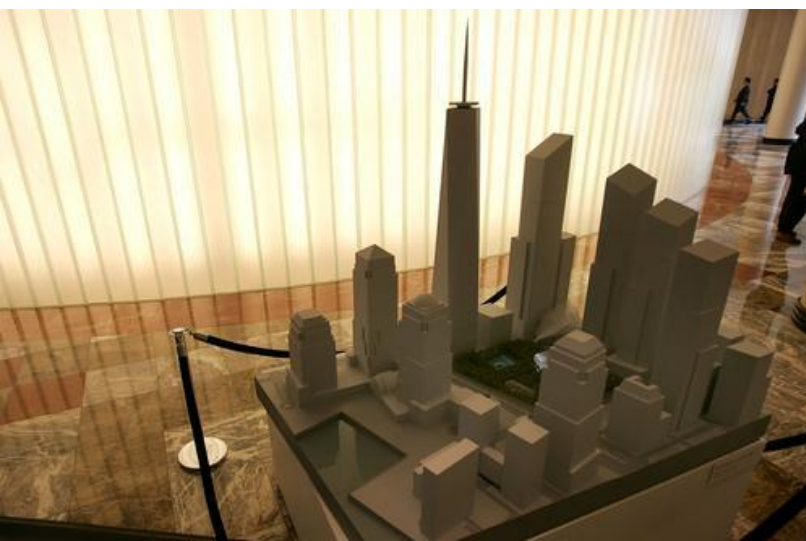
该项目的地下有3890辆地下车位，402地块在商场下有1573辆地下车位，由于该项目体量比较大，预计商业物业将在2015年年底试运营。

6、911事件后对城市综合体建筑与超高层建筑组合模式的再思考



Sep. 11, 2001





7、小结：城市综合体建筑的消解？