



忽然

深圳中深建筑设计有限公司董事总建筑师，H&L建筑工作室主持建筑师，国家一级注册建筑师。代表作品：昆明滇池国际会展中心、成都新世纪环球中心、西藏会展中心、武汉新城国际博览中心、拉萨圣地天堂大酒店、成都世纪城天鹅湖花园。

CHENGDU NEW CENTURY GLOBAL CENTER

城市综合体的设计与反思

——“成都新世纪环球中心”设计思考

撰文 忽然 深圳中深建筑设计有限公司

成都新世纪环球中心是以游乐为主题的大型综合体项目，功能包含主题海洋乐园、五星级酒店、会议、大型商业Mall、商务及办公等，建筑用地面积约46万 m^2 ，总建筑面积约178万 m^2 ，建筑高度100m。

项目选址于成都市南延长线的天府大道西侧，南临绕城高建，北接成都市科技孵化园，东为天府大道，西为成都市体育绿化公园。设计在总体布局时，按规划要求将主体建筑靠红线西侧布置，使建筑群与天府大道之间留出一个约21万 m^2 的城市广场，为项目带来一个积极的城市空间。

项目功能组合分为内、外两大功能圈，内圈功能以8万 m^2 的无柱大空间——主题海洋乐园为核心，四周围绕酒店及其配套功能；外圈功能由商业和主体办公空间组成。

由于项目规模巨大，功能复合度高，项目的规划协调以及策划理念方面缺乏系统的论证和评估，项目在设计进程中又缺乏足够的论证依据和规划指导性意见，加之对于如此大体量建筑的设计理解不足，使设计工作遭遇了许多困难。

1 设计中的难点与策略

1.1 项目的定性与城市空间

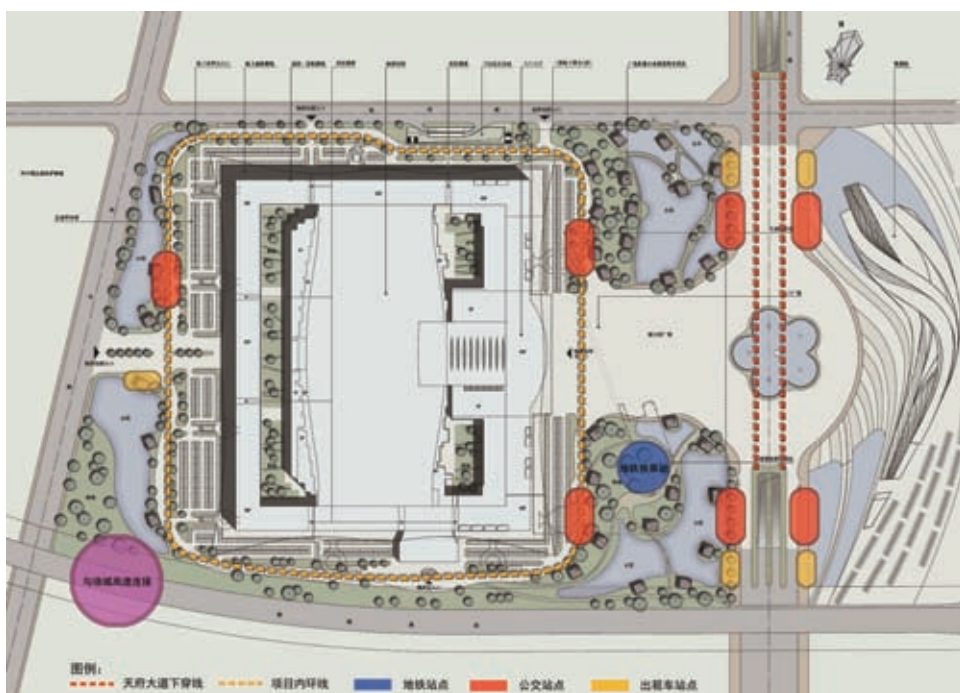
当下，国内的综合体建筑遍地开花，其定性多从商业策划角度关注项目的主题性定位，并以城市综合体的形象出现。从分类上论，综合体建筑分为建筑综合体和城市综合体。建筑综合体是建筑功能上的一种积累，是物业类型的简单组合，多以商业综合体、商务综合体的形式出现。

城市综合体则是高度混合利用城市土地与城市建筑、交通之间的有机联合体，其功能形态除商业综合体外，还包括交通综合体、工业综合体、会展综合体等多种形式。城市综合体表现为：1）高度集约性、公共性、聚集性；2）整体空间协调性；3）空间的都市性、开放性和连续性；4）交通的主体平衡性与延伸性；5）空间的艺术性。

可以看出，城市综合体是城市空间优化后的一个系统，具有社会性，承载着多种城市需求，是一种积极的都市空间。因此在这类项目上，政府给予的政策倾斜较多，开发商将具有一定规模和功能组合的项目多定性为城市综合体，但其实质却很难承载城市综合体的都市性、开放性和连续性。结果是，项目做大了，综合体的社会性却无法体现。

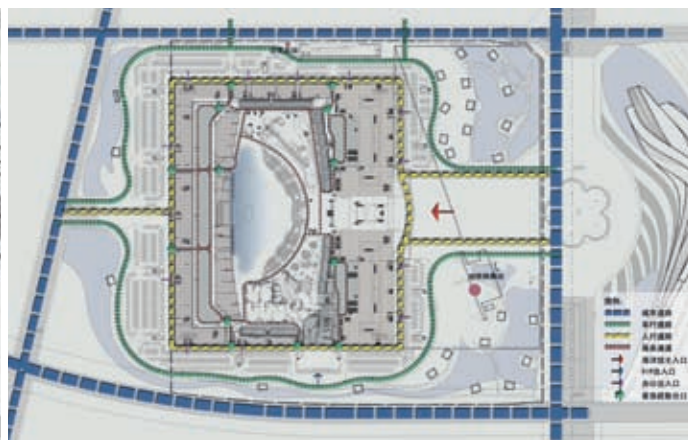
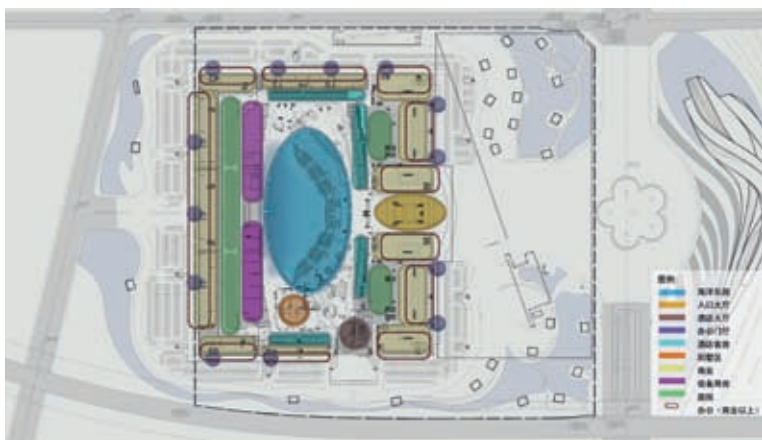
成都新世纪环球中心项目正是在这样一种定位模糊的条件下完成了项目的设计与开发。

（1）从选址看，成都新世纪环球中心选址于成都规划发展的主轴线上，也作为规划上的都市空间重要节点进行打造。



总平面图

业主：成都世纪城新国际会展中心有限公司
 用地面积：约46.66万 m^2
 总建筑面积：约167.1万 m^2
 建筑高度：东区90.2m，中区97.2m，西区98.7m
 功能配置：核心部分为海洋、风情岛、水上乐园等；
 第二圈为酒店区；第三圈为商业和办公区
 建筑设计团队：忽然、刘晨、王凯、罗世涛、曾科、
 米立国、王姬昌、彭林、胡军
 合作单位：广州容柏生建筑工程设计事务所；
 中国建筑科学研究院
 设计/建成：2008/2013年



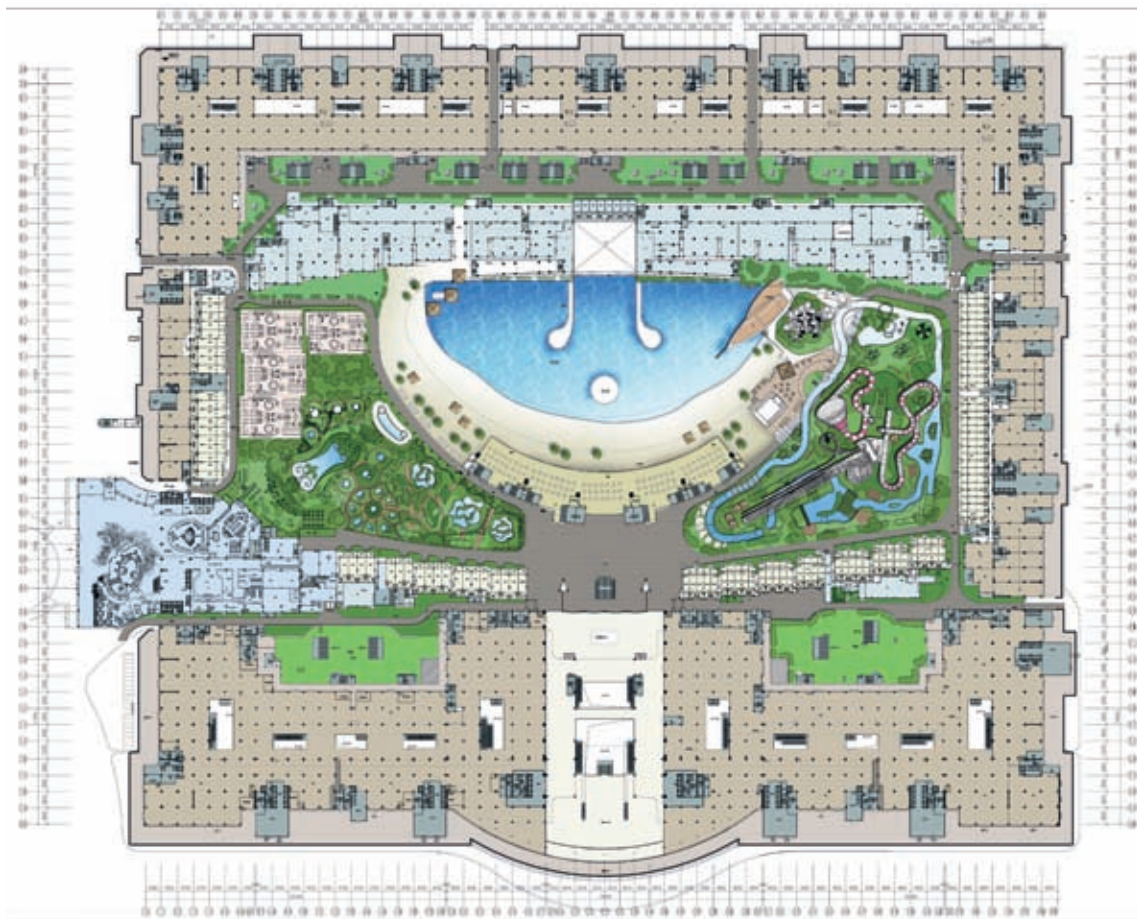
(2) 从功能组合和规模看,项目主题明确,功能复合性强,规模巨大,具备城市综合体功能高度集约性、公共性、聚集性的特点。

(3) 从城市空间看, 项目临城市主干道一边拥有一个21万m²的城市广场, 具备城市公共性的特点。并且项目除北边是多层科技孵化园外, 其余三边均为城市开放空间, 具备建设大型公共建筑的城市空间条件, 因此项目定性为城市综合体是没有问题的。

但由于项目启动源于2006年，各方面对大型城市综合体的认识存在局限性，在项目的策划、决策以及规划指导上，仍从传统商业空间观念去理解问题，于是形成了在设计过程中的一些硬伤难以解决。突出表现在城市界面以100m高的建筑空间沿四周道路封闭布置，形成一个硬性的城市空间界面，难以体现城市综合体的开放空间特点，对于城市空间的意义相对消极。

1.2 交通系统问题

从项目用地选址看，用地具备四周均有市政道路的有利条件，但深入分析后，颇不乐观。除东侧的天府大道80m宽，北、西两侧道路仅为15m宽的城市次级道路，而南侧的绕城高建与地块无直接驳口，项目对外的主要交通接驳口只能依赖天府大道。





另外，项目的规模达170万 m^2 ，停车位的保有量达11 000辆，每天区域内将产生巨大的峰值车流量，加之用地区域缺乏足够的交通缓冲区，项目的交通系统消化能力令人堪忧。

设计过程中就此问题经多方研究与协调，最终获政府审批通过，并提出了两条解决措施：一是将天府大道在此段改为下穿，使过往车流快速通过，同时也加大了项目的交通缓冲空间；二是在项目区域内加设与南边绕城高速的接驳口，提高项目的交通消化能力。

虽然两条措施在一定程度上改善了项目的交通系统状况，但离巨型城市综合体的理想主体交通系统仍有相当距离。对于项目未来的饱和运营，硬伤依然存在。

1.3 消防问题

一方面，项目在功能定义和策划上，跨越了我们传统对建筑功能的定义，出现了许多特殊的空间形式和大型的地下商业，如核心主题海洋乐园8万 m^2 的无柱大空间，除游乐外还包括酒店及相应的配套功能。

另一方面，项目各功能体的规模巨大，且在商业运营上要求多功能区空间连续，无缓冲区。这样的功能规模与组合带来的消防问题非常突出。

1.3.1 项目的大空间消防问题

我国现行消防规范中允许的最大防火分区在展馆建筑中不超过10 000 m^2 。本项目的核心区为80 000 m^2 大空间，存在无法划分防火分区的问题，后经与消防科研所协作，提出了大空间的顶盖可开放的方式，即将大空间定义为“准室外”空间概念，并规划了7个宽9m的通道。室外的通道则经消防性能化评估，通过了消防审批。

1.3.2 地下商业消防问题

项目地下商业达55 000 m^2 ，因此消防中商业人流疏散宽度的解决成为本层消防设计最大的难题。设计中采用了“消防避难走道”的方式，将地下商业的诸多防火分区串联起来，使消防疏散形成共享；并将消防避难走道与多个下沉广场连接，形成顺畅、安全的疏散通道。

1.3.3 商业空间的连续形成的消防问题

项目的商业策划是以临街最大化作为商业理念，因此建筑外立面的消防疏散口的数量和宽度也被最大化地压缩。设计在总平面功能布局时，在项目的内圈功能区与外圈功能区之间规划了三个庭院空间，这样使内圈与外圈功能区的消防疏散共享于三个内庭，并统一组织内庭与外部的疏散口。在满足消防规范的前提下，使建筑外立面的消防疏散口数量和宽度得到有效控制。

2 设计中的感悟

项目设计由2006年开始到2010年基本结束，在历时4年多的时间里项目规模经历了三次大的调整，由初始的7万~10万m²，扩张到最终的170万m²。设计始终处于爬坡状态，挑战与反思交织于心……

2.1 关于综合体的定性与规模

在成都环球中心的整个设计过程中，我们常感到力量不足：其中有来自于自身的能力和知识面的不足，也有来自于外部各方面的制约和控制。就综合体建筑而言，项目的定性应决定项目的开发方式和策略。

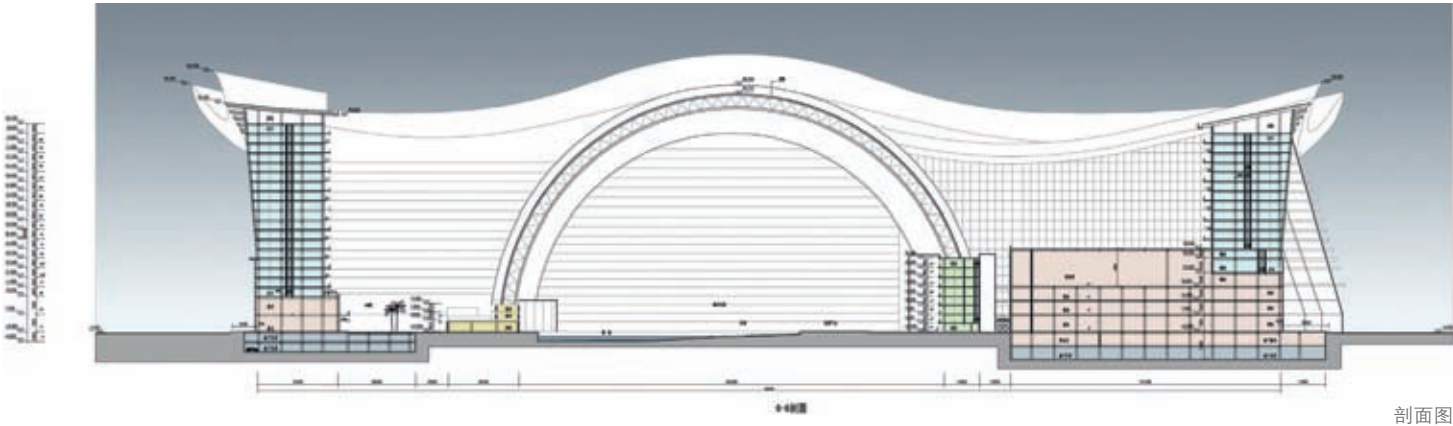
若定性为建筑综合体，其开发模式与一般的地产项目无异，其规模的控制也应与该城市区域的总体规划相协调，不会对区域的城市空间、产业平衡和交通产生冲击。

若定性为城市综合体，其开发模式就应与城市区域的更新发展规划相一致，成为区域性的规划引领项目，其规模的控制可以在一定区域内的规划调整基础上，经过论证产生，使其成为区域经济发展、土地平衡、城市空间和交通更新的未来模式。

这样的项目不是一个开发商所能解决的，它关系到一个城市的发展方向。项目控制的主体应该是政府的主管部门，且应在遵循城市总体规划的前提下，结合项目的定位和远期发展计划以及所能产生的城市效能，对原有的区域规划进行统一调整和资源整合，达到城市综合体“城市性、开放性、集约性”的模式要求。

2.2 商业理念与城市综合体的空间组合

对于城市综合体项目而言，其空间的组合与区域城市空间是相互流动和开放的，在考虑项目与周边区域的界面空间的同时，也应关注项目内的微循环空间与周边城市空间的联系，形成大商业空间概念，呈现城市空间的开放性、公共性。





项目用地由微循环空间规划形成内街区，其开发强度也在每个内街区按城市空间节奏和功能，以及土地平衡使用原则的要求进行设计。我们的理解是，弹性界面+微循环空间+合理的空间节奏构成城市综合体的空间组合。

2.3 城市综合体的交通

对于一个城市或区域核心区的运营成效，交通是不可忽视的问题，如果解决不好，区域内的运营张力就很难发挥，甚至会逐渐萎缩，一些大城市传统商业圈的慢慢退化也大多因此产生。

城市综合体因其承载的功能和作用决定了其具有两个特点：一是选址多在城市或区域核心区；二是规模相对较大，这也决定了城市综合体的交通涵盖了项目内部的交通量和区域功能产生的交通量，形成一个城市性的交通流量网。

要解决好这类项目的交通问题，我们理解策略有三条：一是强化轨道交通和公共交通；二是规划交通缓冲时间；三是梳理区域交通规划。其中第一条和第三条涉及主要相关部门的工作与协调，第二条是项目设计本身要解决的问题。

由于这类项目和周边区域的土地价值较高，规划上的开发强度也较高（建筑容积率和建筑密度较高），预留交通缓冲区的可能性不大。

借鉴世界各地的成功案例，如巴黎拉·德芳斯区域，将建筑一层作为交通疏导空间，商业空间布置在二层以上，经过50年验证了其科学性和合理性。因此，对于较大规模的城市综合体，应以大商业空间理念将项目的商业空间布置在二层以上，一层架空作为项目场地交通的缓冲空间，提升项目本身的交通容量和化解交通的能力。这种方式在国内一些城市的综合体项目中已进行了实践，效果良好。

成都新世纪环球中心项目，历时7年，建成后的运营效果反映较好。作为一个城市中心的新业态项目，开发上是成功的，设计上的不足和遗憾很多，文章所述仅是建筑师的一些感悟，与大家共勉。 