



01 德国汉堡港口城 HafenCity: KCAP & ASTOC Architects & Planners

陈亚馨： 与自然共存，不是 应该，而是必须

记者/文思敏 编辑/倪妮 美编/车玲玲

在KCAP的设计师们看来，保护和发展并不冲突，只是在城市的快速发展过程中，我们逐渐丧失了与自然共生的能力。

PART 3
0 1

作为一家来自荷兰的建筑与规划事务所，KCAP的风格也带有明显的荷兰特征——将近三分之一的荷兰国土都在海平面以下，因此，如何处理水的问题也是荷兰的建筑与规划师们总是在面对的问题。他们擅长于此。

KCAP的设计案例也大多与水有关，甚至会给无水的场所引入水。对水文的运作被KCAP的设计师们视为一种塑造环境和促进当地水系的方式。借助地块的河道与地形，在场地内创造新的水生环境，可以给水流更多储存空间的同时，也可以用于应对可能到来的极端降雨或者洪涝威胁。

由于不可避免会受到洪涝影响，在德国汉堡港口城的设计中，KCAP采取“控制性投降（Controlled Surrender）”策略，允许水漫进城区。新的建筑和街道均规划在新城基座之上，洪水可以淹没城市的滨水带以及建筑的基座。

传统的思维里，面对城市的洪涝灾害，设计师优先考虑的是把堤坝筑高，或是增加排水管网的容量。在KCAP副合伙人陈亚馨看来，这些方法除去造价昂贵以外，往往治标不治本。

“根本性的解决方案应该需要在时间和空间维度做综合性思考，才能给出一个负责任的解决方案。”陈亚馨对《第一财经》杂志说。

在KCAP的设计中，城市被当作环境下的实体，人类社会

01 在港口城的设计中，步道、挡水墙、阶梯等公共空间使用干湿双栖设计——晴天可以步行，洪涝时段则可以泡在水里。图片来源：KCAP-Elbe&Flut

02 KCAP建筑与规划事务所副合伙人陈亚馨。

经济活动的痕迹需要放入环境中考量。

“我们的河流，我们的气候，我们的水，都不以行政边界来划定。”陈亚馨说。

与其他明星建筑事务所不同，KCAP强调寻常的设计，注重真实普世的建设类型。在KCAP的设计师们看来，网红式设计或许拥有95%的关注，但重要性可能只占5%。

港口城拥有长达二十年的项目跨度，这对国内项目来说，无疑有些奢侈。在给济南南部山区做生态保护规划时，即使在界定生态保护时用了半年时间，但陈亚馨认为仍然不够。除了需要大量时间收集以及分析生态本底资料外，由于涉及跨部门协作，如何在不同阶段与不同部门沟通、统筹项目也成了不小的挑战。

港口城一个重要的成功因素在于，项目的业主方也是一个高度协作的管理部门，负责概念、运筹、资金等多个环节的统筹。同时项目也拥有长期的跟踪机制，以监管用地的丰富性与品质。在陈亚馨看来，成功的项目，除了能对项目的发展方向有所把控外，还要能考虑因时间因素带来的变化。

“更大程度的挑战是气候变化。在这些变化之中，今年做的规划明年能用吗？如果不能用，需要调整，谁来做这些调整？这些都要考虑到。”陈亚馨说。

“这是一种非常有韧性的规划思维。”

Yi YiMagazine

C 陈亚馨

Yi KCAP在国内做的几个项目，比如深圳的东部海堤、济南南部山区和黄石大冶湖，这些生态修复项目遇到的困难主要有哪些？

C 这几个项目遇到的困难有一些共同性，我把它们归结为三点。第一个困难是新价值取向的建立。因为国内的大部分规划都是以发展为核心，我们则提出了通过发展来保护，或者透过修护来发展，这是新的概念，非常考验对传统规划型项目的认定转换，其中也涉及到与不同专业部门的合作。比如东部三重海

堤这个项目，它需要应对全球气候的挑战，不管是五十年一遇还是一百年一遇的洪涝的标准，单就一个海墙，已经没有办法应对未来的变化。从设计师的角度来讲，你就必须要对标国际的趋势，提出预判。

第二点，生态保护的规划必须是全域的，并且基于科学的分析判断。传统的规划以工程师思维和美感优先，设计在单一空间里处理。但生态保护规划不是的。做生态保护规划要有地理信息的支撑。保护红线的界定虽然最后只是画了条线，但如何选线、如何落位必须要反映现场的地理和环境需求。像济南南部山区的项目范围覆盖580平方公里，光是取得资料就花了很长时间，更不要说后续的信息分析处理和判断。

第三个比较大的困难是多专业的跨部门协作。还是拿南山举例，我们要做的是为南山保护提供一个定位和框架，然后在这个基础上拓展具体要保护什么，策略是什么。最终我们需要划定它的生态空间和各项保护的“红线”，以及发展的边界。规划要对接政府多个部门，跟我们对接的大概就有10个，比如环保局、交通局、规划局、城乡水务局、国土资源局、林业局、农业局等等。所以在项目过程中，推进跨部门的协作也非常花时间。

Yi 南部山区规划里有一条是鼓励农业业态向精品农业和生态农业转换，这是出于什么考虑？

C 因为南山原来的旅游业就是“农家乐”，不过是分散的，效能低下，品质也滞后。我们想通过生态保护的同时，拓展当地农业发展。策略就是围绕核心城镇，整合上下游产业需要的资源和服务，然后鼓励农业产品和服务差异化发展。

南山有五个小镇已经非常成熟，而且已经有村落形式，我们希望尽可能保留它们，但转换它们的业态，不仅是只有原来传统的“农家乐”。因为“农家乐”如果没有管控的话，会无序性扩张，废水、污水直接排放在南山的河道里，进一步威胁到生态。所以我们在规划里必



01-02 深圳的东部海堤原先只有一个海墙，没有办法应对未来的变化，经项目改造后，变成了三重海堤。

01图片来源：

KCAP Architects & Planners

02图片来源：

KCAP-Zhuo Hongduo



01

须要积极地引导和管控，通过农业和旅游业态的转型来改善，也就是以精品农业和生态旅游为两大支柱对这个区域做出改变，另一方面也会丰富当地业态的多样性。因为差异化发展了，建立在精品农业和生态旅游之上，透过保护来发展，它的竞争力总体上会比单一发展或者单一保护的项目更强。

Yi 保护和发展不冲突吗？你刚刚提到说希望在做到生态保护的同时，也能帮助当地的经济。但是在大家的理解中，做生态保护的同时，势必要放弃一些发展的目标。

C 对我们来说是完全不冲突的。我们的环境本来就是自然的一部分，所以共存不是应该是这样，而是必须。我们的认知之所以还有这个矛盾在，是因为在城市的快速发展过程中，我们逐渐丧失了与自然共生的能力。城市发展造成的无管控开发和生态破坏，就是我们所付出的代价。所以当我们讲到保护时，应该把正常的思维带回来。我们只是从设计和规划师的角度，告诉大家发展和保护如何能共存。

还是讲到济南南部山区的案例，里

面五个镇原本就有居住生活和经济活动，当我们做保护规划时，并不是说这些赖以生存的活动就要被停止，而是我们透过三区三线的规划（指根据城镇空间、农业空间、生态空间三种类型空间，分别对应划定的城镇开发边界、永久基本农田保护红线、生态保护红线三条控制线），把生态敏感区的人为活动迁出来，将他们安置在生态低敏感的地方，比如不涉及流域范围或者泉眼的区域。也就是说，我们可以在让南山生态获得保障的同时发展它的经济社会效益，促成大家对生态保护的共识，遵守规则不乱倒废水，不无序开发。其中考验的是新价值观的建立，这个需要时间，同时也要求设计师和规划师有社会责任感和综合的专业能力。

Yi 你曾经在演讲里说到很多生态修复的项目存在“头痛医头，脚痛医脚”的问题，那什么样的规划才是整体性的、根本性的修复？

C 我觉得可以从两个维度来谈，一个是时间维度，一个是系统维度。时间维度可以回溯场地的历史，很多遭遇洪涝灾害的地方可能是滨河区，它本来就处在

河流的洪泛区域里，那么我们是不是可以用湿地农田来恢复它？在城市扩张之后，本来不适合人居住的地方，你硬要居住，通过硬化地面来处理，其实也是很友好的决定。那么我们是不是可以从时间维度上考量，把场地还给历史？

另外系统思维也跟生态和经济社会紧密相连。一个良好的生态系统可以为城市的长远发展提供韧性的基础。所以我们在做规划时，要思考的问题是如何综合思考各系统之间的因果关系，把宏观视角的生态与生物圈、经济社会纳入场地的物理边界中考量，最终形成图纸上的空间解决方案。

Yi 汉堡的港口城是KCAP做过的很有名的城市更新案例，时间跨度也很长。在实际操作中，它可以给其他城市更新项目提供哪些借鉴？

C 港口城的成功一个很重要的因素是有一个强有力的管理部门。这个项目的业主方是汉堡市政府的一个全资子公司，它负责整个项目公共建设的投资和运营。项目里所有道路、桥梁、广场、公园码头等等公共设施的建设，都由这个公司来出资、管理、做招投标设计和建设。



02 深圳东部海堤三期重建工程 East Dike: KCAP & Felixx Landscape Architects

除了财务责任，它的工作甚至包括公共关系的维护。在管理和实施上，它能保证项目的高度协作。

另外，必须要有一个长期跟踪的机制，这也是国内比较缺乏的。不是说做完就结束了，而是项目才刚刚开始。无论是市场变化、资金变化、用地调整，或者更大的气候变化挑战，在应对这些动态变化的时候，谁来给规划做调整？今年的规划明年还能用吗？

KCAP在给港口城的项目做总规的同时，也承接了这个项目25年的设计监理的角色。我们每年会有4次会议来审核公共建设的方案是不是跟我们当时的规划方案保持一致。包括所有的地块如何使用，也需要经过公开遴选，我们会参与综合评估，看区域内的使用者是否具有多样性。也就是说，在港口城项目中，我们所做的工作是提供了一个品质框架，叠加设计监理的角色，这样可以最大程度鼓励创新，同时保证对项目发展方向的把控。它能包容一些因时间产生的变化，这是一种非常有韧性的规划思维。

Yi KCAP如何定义自己在同类型设计

事务所中的坐标轴？比如是否有类型和趋势上的侧重？

C 我们更关注寻常、普世的设计，然后从中找出“闪光点”，争取在“闪光点”上创造最大价值。或者说仅有5%的设计获得了大量关注和曝光，KCAP更关注的是另外95%的议题，而这95%也是决定城市品质的95%。我觉得在全球趋势上，行业内已经达成了一个共识，如何增强城市韧性，如何提升城市抗灾防灾的能力，这是全球城市应对气候挑战努力的方向。关键是在应对这些核心议题时，你要怎么作为行业的实践者，引导、最大化每个项目的价值，在这一点上每个事务所会不太一样。

Yi 在目前城市公园设计的浪潮中，怎么规避过度设计以及完全以人为中心的设计，真正达到人与自然和谐共生的状态？

C 我觉得浪潮的出发点是好的，但成为一种“潮流”时就要小心了。因为潮流可能会造成一些快速的、无效的、没有经过太多思考的跟风设计。我觉得一个城市公园的建设出发点应该匹配相应的设计和管理思维，这样才有办法切合市民需求

和生态环境的效益。其中一个重点是对专业性要有把控，尊重生态，哪些高敏区应该留给自然，哪些低敏区人类可以介入必要的城市活动。不能说变成一个全部均质的游乐园，完全以人为中心，还是需要对自然保持敬畏，保留对自然谦让的心态。城市公园必须是一个公园，能共栖万物，为不同物种留出空间，合理布置公园所需要的设施和需求，这个才是公园城市或者城市公园的终极目标。

Yi 在深圳光明湖碧道项目中，KCAP把东岸的马拉松道取消了，是否也是因为这种理念？

C 是的，在光明湖我们做了一些生态本底调查，发现东岸挨着的山林里有野猪的栖息地。在之前的规划里，马拉松道是沿着湖绕一圈，如果这么做了，会对东部山区的生态产生不可逆的影响。所以我们就花了很多时间去调查和论证，如果开了这个道，会对生态造成什么样的影响。这也是我刚刚提到的“真正决定城市品质95%的问题”。

我们当然也可以把时间和精力花在马拉松道的步道设计上：去设计这条道应该有什么样的铺面、断面和材质，可能在效果图上非常好，人在上面跑步的感觉也非常好。但对我们来说，95%的部分比5%最后在效果图上的呈现更重要。后来我们的业主深圳市水务局，非常支持这个建议，最后我们把马拉松道改线了，移到了生态敏感度更低的区域。所以也等于是“以人为中心”的方案做了妥协，达成了生态修复和保护更重要的目标。

这其实也回到了跨部门合作中协调的重要性，这很考验规划师诊断问题和沟通问题的能力。我们做的这些项目更重要的不是说真的做了什么设计，而是在于我们避免了哪些错误的发生，因为规划有时更关键的是做减法，而不是只有加法这一个选项。可能很多项目会在意那5%的部分，那样才会更容易被看到。但对KCAP来说，这些可能一直都不是我们的侧重点。我们更在意避免了哪些错误的发生，比如马拉松道的取消，就是做减法的一个代表。**Yi**