

道路、广场植物造景

任务一 城市道路造景

一、任务分析

城市道路植物造景是城市园林绿化的重要组成部分。城市道路以线的形式分布于市区，联系着城市中分散的“点”和“面”的园林绿地。以此组成完整的城市园林绿地系统。行道树作为城市道路绿化的骨干树种。在创造优美的城市环境和改善城市生态环境中发挥着十分重要的作用。

二、实践操作

1.人行道绿化带的植物造景

(1)行道树绿化带种植宽度的确定。行道树绿带的宽度是为了保证树木能有一定的营养面积，满足树木最低生长要求，在道路设计时应留出 1.5m 以上的种植带。



(2)行道树的造景方法。

①树池式。一般树池的平面尺寸最低限度为宽度 1.2m 的正方形。树池的立面高度根据具体情况而定，通常可分为平树池与高树池两种。

②树带式。当人行道有足够的宽度时，可在人行道与车行道之间留出一条不小于 1.5m 宽的种植绿带，可由乔木搭配灌木及草本植物，形成带式狭长的不间断绿化，栽植的形式可分为规则式、自然式与混合式。具体选择的方式要根据交通的要求和道路的具体情况而定。

③当人行道的宽度为 2.5~3.5m 时，首先要考虑行人的步行要求，原则上不设连续的长条状绿带，这时应以树池式种植方式为主。当人行道的宽度为 3.5~5.0m 时，可设置带状的绿带，起到分隔护栏的作用。

(3)行道树株行距的确定。行道树苗木的规格长速度和对环境的要求以树种壮年期冠幅为准。常见的行距有 4m、5m、6m、8m 等。

(4)行道树枝下高的确定。同时还应该考虑车辆通行时净空高度要求，尤其大型公交车的停靠站附近，定干高度不得低于 3.5m。



(5)行道树绿带的树种选择及配置。

①科种选摊。树种选择般以乡土树种为主。选择分枝点高，花果无异味，无飞絮、飞毛.无落果，枝干无刺、枝叶无毒、耐修剪、深根性有观赏价值的阔叶乔木树种。

②行道树基本配置方式。目前,常见的行道树配置方式有单一乔木的配置、不同树木间植、乔灌木搭配、落叶乔木与常绿绿篱结合、常绿树木为主或常绿树与常绿绿篱搭配、乔木与灌木为主的搭配、草地与花卉搭配、林带式种植、自然式种植等。

2.路侧绿化带植物造景

路侧绿带是指从人行道边缘至道路红线之间区域，是构成道路景观的主要地段，在街道绿地中占有较大的比例。

(1)道路红线与建筑线重合的路侧植物造景。一般考虑地形的坡度设计，植物的种植不能影响建筑物的采光和通风，植物的色彩、质感应互相协调，并与建筑的立面设计形式结合起来，应有相互映衬的作用，在视觉上要有所对比。另外，如果路侧绿带较窄或地下管线较多时，可用攀缘植物来进行墙面的绿化。如宽度允许，可以以攀缘植物为背景，前面适当配置花灌木、宿根花卉、草坪等，也可将路侧绿带布置成花坛。

(2)人行道之间植物造景(由建筑退让红线后留出内侧人行道)。最简洁的造景方式就是种植二行落叶阔叶乔木，起到庇护作用。为了突出建筑的风格与特点，则应适当降低植物的种植高度，并以常绿树、花湘木、绿篱、草坪及地被植物来衬托建筑，也可将植物配置成花境，也可用连续的、有规律的花坛组来进行造景。

(3)路侧绿带与道路红线外侧绿地结合(建筑退让红线后，在道路红线外侧留出绿地)。由于造景面积增大，造景形式也更为丰富，一般宽度达到 8m 就可以设计为开放式休闲空间。另外也可与靠街建筑的宅旁绿地、公共建筑前的绿地等相连，统一造景。

3.分车带的植物造景需要考虑的因素

①分车带首先要注意保持一定的通透性，不能妨碍同机的视线，枝下高距机动车路面 0.9~3.0m 的范围内，树冠不能遮挡司机视线。

②分车带植物在选择形式上力求简洁有序，整齐一致，形成良好的行车视野环境。

③分车带的植物材料选用应充分考虑到分车带的生态学特性。

④从交通安全和树木的种植养护两方面考虑,分车带上种植的乔木树干中心至机动车道路缘外侧距离不宜小于 0.75m。

⑤分车带应进行适当的分段,便于行人过街及车辆转向、停靠等,一般以 75~ 100m 为宜。

⑥分车带植物选择时应注重其功能性与景观性的统一。



在分车带上的植物配置造景时首先要保证交通安全和提高交通效率，在此前提下再考虑增添街景，提高遮阳，减少浮尘等。在接近交叉口及人行横道的一定距离内必须留出足够的安全视野

4. 停车场的植物造景

(1) 停车场的植物造景应结合停车场的总体规划、设置规模、停车形式来营造景观空间。

(2) 停车场的绿化应有助于汽车的集散、人车分离，以提高安全性。

(3) 停车场的植物绿化应考虑周围设施的设置位置与目的，应不妨碍夜间照明以及各种指示牌或信息栏的阅读。

5. 交通岛的植物造景

交通岛一般包括中心岛(又称转盘)、导向岛、安全岛等形式。

中心岛不宜密植乔木或大灌木，以保持行车视线通透。图案应简洁，曲线优美，色彩明快。不宜过于繁杂华丽，以免分散驾驶员的注意力及行人停滞观赏而影响交通。

中心岛的植物造景形式通常以嵌花草皮花坛为主或以低矮的常绿灌木组成简单的图案花坛，切忌采用乔木或大灌木影响视线，也可布置些修剪成形的小灌木丛。主干道处的中心绿岛根据情况可结合雕塑、市标、立体花坛等营建成为城市景点，但在高度上要控制。

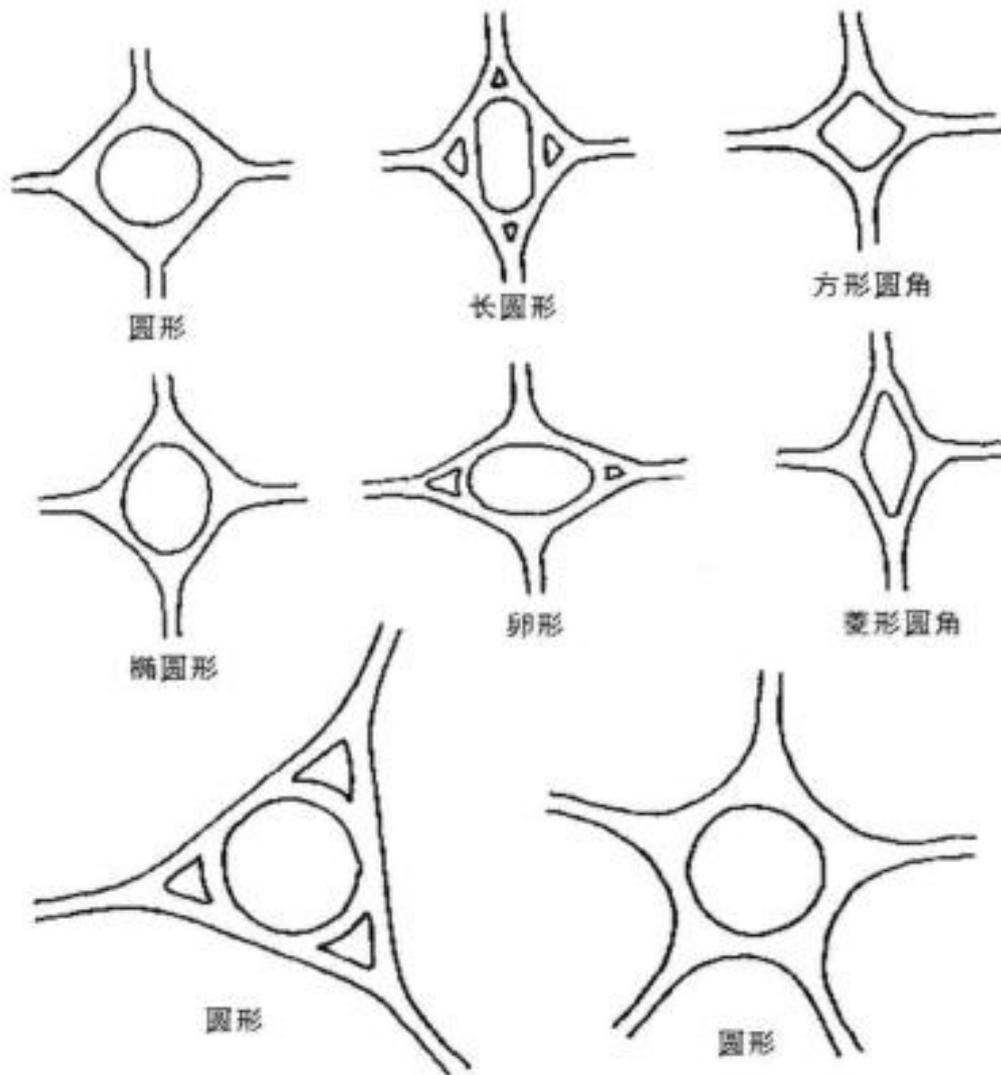


图 6-14 交通岛常见设计形式

6.交叉路口的植物造景 交叉路口是指道路的交汇处，在城市道路系统中一般以平面式交叉路口和立体交叉路口两种形式出现。植物造景时，首先，应与其交通功能紧密结合，树种选择应以乡土树种为主，并具有良好的抗性，以适应较为粗放的管理；其次，植物造景形式应与其周边环境密切结合，与邻近城市道路的绿化风格相协调，但又应各有特色，形成不同的景观特性，以产生一定的识别性和地区性标志

相关知识链接

一、城市道路的基础知识

1.城市道路相关常用名词

(1)红线。有关城市建设的图纸划分建筑用地和道路用地的界线，常以红色线条表示，故称红线。

(2)道路分级。我国城市道路一般分为三级，指主干道(全市性干道)、次干道(区域性干道)、支路(居住区或街坊道路)。道路分级的主要依据是道路的位置、作用和性质。

(3)道路横断面。是沿着道路宽度方向，垂直于道路中心线所作的剖面。它能显示出车行道、人行道、分车带以及排水设施等。

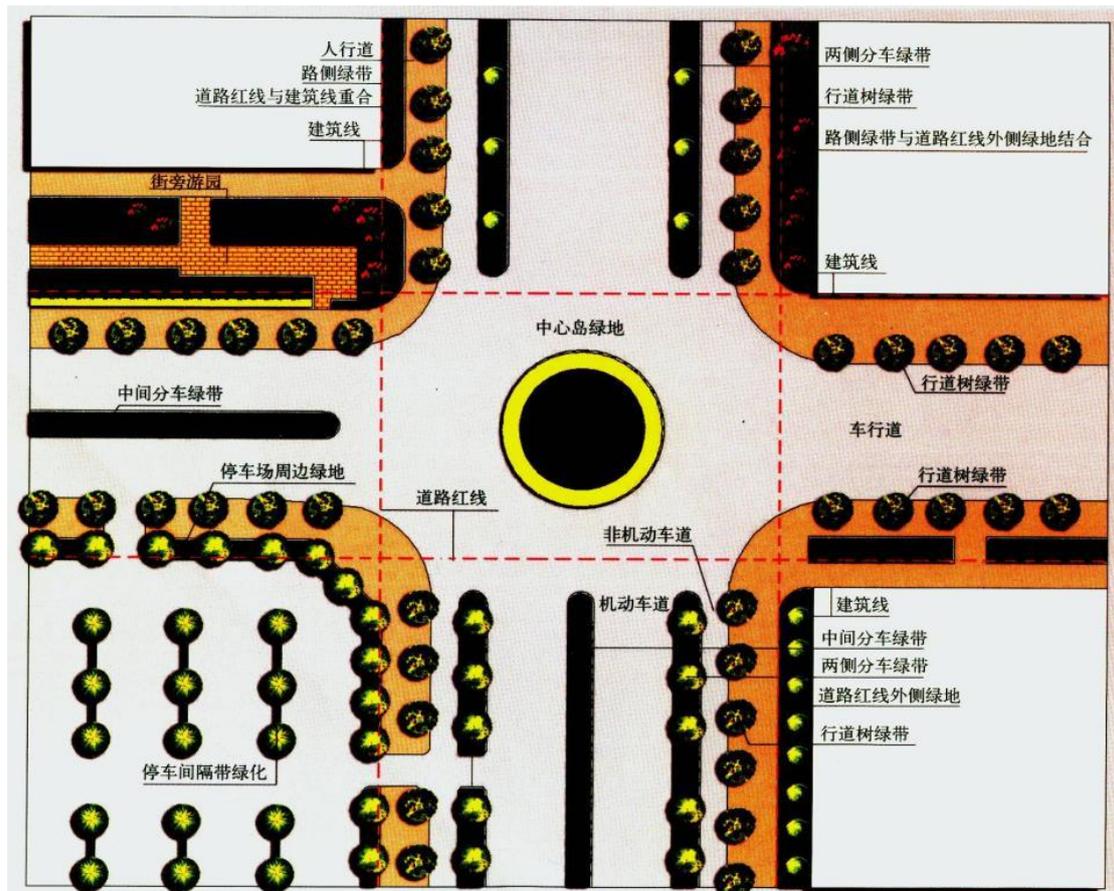
(4)道路总宽度。也称路幅宽度，即规划建筑线之间的宽度。包括道路横断面的各个组成部分。

(5)道路绿地率。道路红线范围内的各种绿带宽度之和占总宽度的百分比。

(6)安全视距。指驾驶员在一定距离内能随时看到前面的道路及在道路上出现的其他车辆或障碍物，以便能有所反应的最短通视距离。

2.城市道路的功能分类

根据道路在城市中的地位、交通特征和功能可分为不同的类型。一般分为城市主干道、市区支道、专用道三大类型。



3.城市道路的绿地率指标 根据《我国城市道路绿化规划与设计规范》规定，在进行道路植物造景时，应确保达到以下标准：

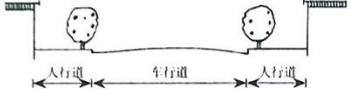
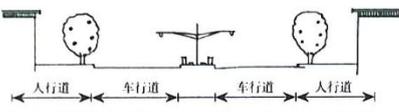
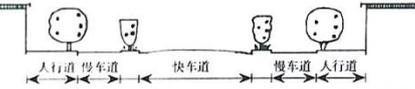
- (1)园林景观路绿地率不得小于 40%。
- (2)红线宽度大于 50m 的道路绿地率不得小于 30%。
- (3)红线宽度为 40~ 50m 的道路绿地率不得小于 25%。
- (4)红线宽度小于 40m 的道路绿地率不得小于 20%。

4.城市道路的绿化 横断面类型城市道路横断面的组成是与道路的性质和功能密切相关的，道路横断面多种多样，一般是由车行道—包括机动车道（即快车道）和非机动车道（即慢车道）、人行道、分隔

带(绿化带)等组成。

目前，我国道路横断面主要有四种形式:单幅路、双幅路、三幅路和四幅路。相应的绿化形式如表 10 所示。

表 10 城市道路绿化横断面类型

名称	定义	图例
单幅路	“一块板”道路，所有车辆在同一车道上混合行驶	
双幅路	“两块板”道路，在行车道中心用分隔带或隔离墩将车行道分开，机动车对向行驶	
三幅路	“三块板”道路，中间为双向行驶的机动车道，两侧设置分隔带将机动车和非机动车分隔，分隔带外侧为非机动车行道和人行道	
四幅路	“四块板”道路，在三幅路的基础上，设置中央分隔带将对向行驶的机动车进行分隔，实现机动车、非机动车、行人各行其道	

二、城市道路的植物造景形式

1.单层式道路两侧建筑物很少，沿路两侧只能栽一行树，这样就形成了一条路两行的老模式。

2.复层式由于道路两侧的面积较宽，可栽植多行多种植物，内层为较大的落叶乔木，间层为较低的常绿树种，靠近道路的一层为花灌木或草坪，这样就形成了高低错落，开合序的空间和色彩各异的层次，在行进路上使人们感受到整齐中富于变化，变化中有节奏，人们带来了美的享受，给城市带来了无限生机。

3.混合式 根据道路两侧的空间和周边环境，地形略有起伏变化，以草坪为基调，用常绿、落叶乔木、花灌木等不同园林植物布置有的

律的自然树丛、花带、横纹、组团等各种生动活泼的形体。这种形式主要用于城市的出入口绿地及风景区道路等。

三、城市道路的植物造景原则

1.统一与多样 在道路种植设计时，应首先充分分析目标道路的功能、生态条件、道路模式、建筑构成、地面铺装、管线布局等因素。然后决定种植设计的形式与组成，形成道路景观有序的统一，实现多样性与统一性的合理化结合。

2.对比与对称 道路景观中的对比性主要是指造型要素中的点、线、面以及形、色、质之间组合中的对比。

3.比例及韵律比例 关系主要体现在种植设计的空间尺度上，植物的类型、高度以及它与人体尺度的关系对空间比例起着不同的作用。韵律性主要表现在通过规律性的重复或交替使用所产生的景观效果。



四、植物选择配置原则

1.本土性 在植物的选择上要适地适树，创造地方道路的特点。如广州为亚热带气候的城市，道路树种可选择大王椰子、木棉、凤凰木、蒲葵等，体现亚热带的风光。以乡土树种为主，从当地自然植被中选择优良的树种，但也不排斥经过长期引种驯化、表现良好的外来树种。

2.多样性 在植物的应用上要形式多样，乔灌草相结合，常绿与落叶相结合，速生与慢长相结合，要营建多层次、长持续的景观效果，而不能只图短期的效益。

3.功能性 在植物的搭配上，要以完善道路绿地的实用功能为基础，大胆创新，树种要丰富多彩。结合城市景观要求进行选择。

4.科学性 在植物造景设计中，要充分考虑到绿地植物与各项公共设施之间的关系，准确把握好各种管线的分布、铺设的深度。另外，还要分析其他景观小品，然后选择合适的植物材料与之配置，以达到整体景观的和谐。

五、园林植物选择要求

(1)适应城市生态环境要求，管理粗放、生长迅速而健壮的树种。

(2)具有主干端直，分枝点高，不妨碍车辆、行人安全行驶，发叶早、落叶晚，无污染特点的树种。

(3)耐修剪整形、根蘖少、抗性强、寿命长。种苗来源丰富，大苗移植易活。

任务二 高速公路植物造景

一、任务分析

高速公路一般包括边坡、中央分隔带、互通区、服务区四种绿地类型。通过种植高低错落、形态各异的乔灌木及五颜六色的花卉，可以吸引司乘人员的注意力，调节行车情绪，减少枯燥乏味的不良感觉，给他们以美的享受，有利于保障行车安全，减少交通事故。通过景观绿化美化，不仅可以降低交通噪声，净化空气，还可以改善地温和气温，调节公路区域的小气候，减轻路面老化，延长公路使用寿命。

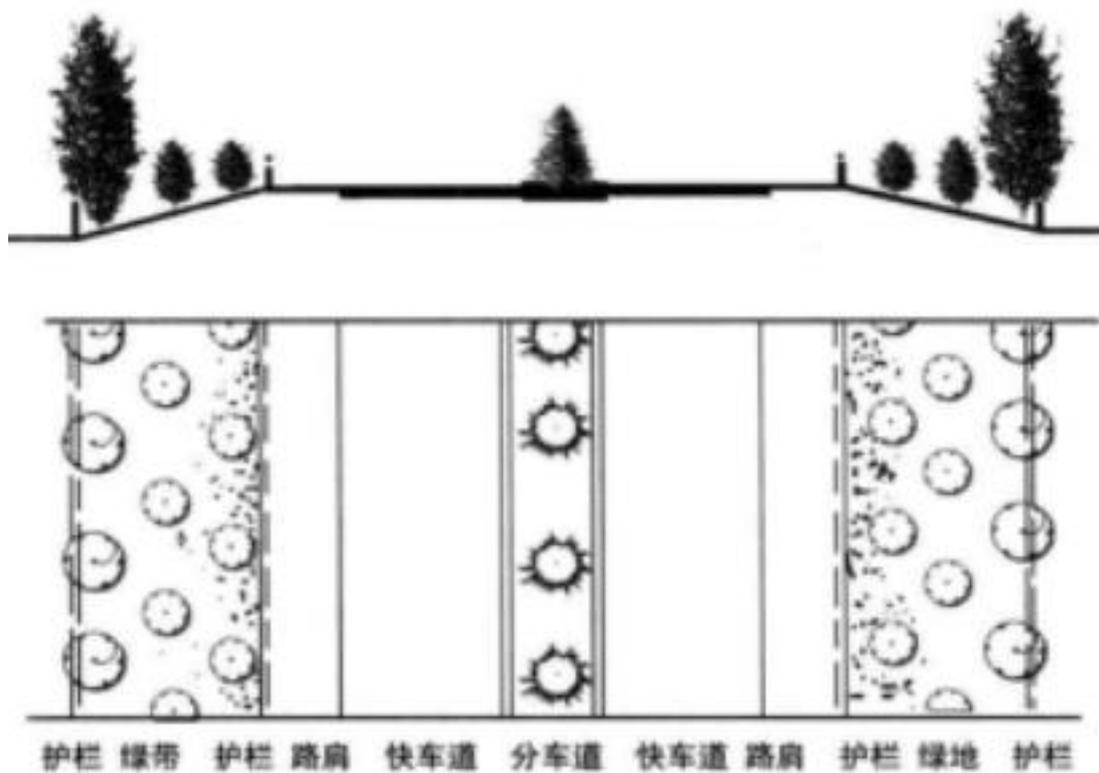


图 6-32 一般高速公路标准断面图

二、实践操作

1.边坡的植物景观营造 边坡按形成方式不同,可分为两种类型,一种是由填方而形成,主要由大量的外来土形成坡面,土壤质地不一,肥力相差很大。植物营造方法由不同坡地的高度和土质所决定,如对于高填方的护坡,可种植草坪或编篱栽植,以保护覆土不致滑落;另一种是由于挖方而形成的护坡,它破坏了土壤表层及植被,形成坡面的土层薄,植物不易生长。

(1)挖方地段。在植物景观营造时,护坡顶部采用低矮树种或下垂植物,如连翘、迎春等,并且尽可能使用攀缘植物绿化护坡。对于壤土质地段,由于上层较厚,可结合砌石或砂浆喷布工程,撒播草种为先锋种。

(2)填方地段护坡绿化。填方使线路抬高,使道路与自然达到和谐。

①高填方地段。高度一般在4m以上。植物选择生长和固土能力强的植被,并结合必要的水土保持工程,要求植物造景采用的图案比例较大,并且随着护坡高度的降低进行缓慢的过渡。

②中填方地段。坡面种植草皮,坡顶栽植灌木防止冲刷,坡底的边脚种植蔓生植被。

③低填方地段。是在平坦路段的基础上填方,高度在2m以下。栽植固土类的草本和木本植物。

2.中央分隔带的植物景观营造 高速公路中央栽植绿色隔离带,

可以缓解司机紧张的心理，增加行车安全。因此在进行植物配置造景时，色彩应随植物的高度产生变化，形成高低错落的层次。高的植物起到防眩作用，低的植物在色彩和高度上与高层植物形成对比，组成道路中部的风景线。考虑到中央分隔带设有护栏、道牙等，基部的土壤条件恶劣，在植物的选用上要用耐贫瘠且抗逆性强的植物。具体而言，可分两种模式：

(1)平坦地段绿化模式。在高速公路中用途最广，一般设计成较低矮的景观，要设计出有变化的大色带，如可用洒金千头柏、紫叶小檗、金叶女贞组成相互交错的彩色景观，消除行车的枯燥感。

(2)竖曲线地段绿化模式。该段的绿化多考虑的是引导视线和防止眩目。由于在竖向上处于底部或顶部位置处，夜间行车时感受眩光的位置与平坦路段不同，因此在植物种植高度上要比一般路段有所增加，多采用圆锥树形的植物



3.互通区的植物景观营造 互通区植物配置形式主要有两种:一种是大型的模纹花镜图案,花灌木根据不同的线条造型种植,形成大气、简洁的植物景观;另一种是苗圃景观模式,人工植物群落按乔、灌、草的种植形式种植,密度相对较高,在发挥其生态和景观功能的同时,还兼顾了经济功能,为城市绿化发展所需的苗木提供了有力的保障。

互通区的景观非常引人注目。其形式一般都大同小异,都会形成一些圆滑优美的弧线,汽车沿着道路行进时,会从多角度、连续性地观看到互通区景观,所以,在进行互通区的植物造景时应注意要满足这两方面的要求。

4.锥坡的植物景观营造 在公路 与其他道路相交时,相交部位往往做成圆弧状的护坡,以增大承载力和缓和视觉上生硬的感觉。传统的锥坡做法多是用人工砌石砌筑,易给人枯燥单调之感。而进入崇尚自然和保护自然景观的年代之后,在保证结构稳定和保持水土的前提下,人们开始注意用植物材料代替人工土石工程,增加美观,使其本身成为一道风景线。锥坡在植物景观营造时以低矮的草本植物为主,以保持空间的开敞,另外绿化形式要与护坡绿化和谐统一。

5.服务区的植物景观营造 服务区是为了满足司机和乘客的活动、休憩、维修、加油等目的而设。要满足呼吸新鲜空气、活动身体、欣赏风景、提供休憩等多种功能。为此在其空间构成上要设置过境道路和存车区之间的分隔带(宽度不小于 5m),整个服务区的环境要优

美。

服务区应根据不同的服务内容与服务功能相致的植物配置。加油区周围要通透，便于驾驶员识别，在种植上选用低矮灌木和草本宿根花卉，这些植物要具有抗性，不易燃。停车场的绿化应以形成阴凉的环境为基调，种植高大的乔木为主。休息室外的空地，种植高大的观赏庭荫树，并且设置花坛和小品、水池，可以让人们在其中游憩、散步。根据面积大小，采用自然式或规则式绿化。地面铺装以绿为主，可以做成有承载力的草地，如碎石草地、混凝土框格草地等。

6.立交区的植物景观营造 高速公路立交区植物造景配置时主要考虑司机辨认道路的走向和美化环境，衬托桥梁的造型。

造景应以植被或低矮灌木为主。在匝道进出口等处，还应有指示性种植引导视线等。立交周围的造景景观应与其本身的绿化有机联系在一起。

在地下水位较高的地段，由于立交区中的中部挖方取土筑成匝道，地势较低，故可因地制宜，在区内挖池堆山，形成自然的地形，自然式的种植植物，水既用来浇灌植被，又可以改善立交区景观，但整体植物配置和水池造型要简洁、大方。立交区的外围，通过植物高低搭配，与整个环境协调。

相关知识链接

一、高速公路的植物造景作用

1.封闭防眩作用高速公路中央隔离带绿化能够有效地隔断来自对面车的眩光,防止夜间强烈的眩光引起司机的视觉不舒服和视觉功能下降,减轻对开车辆接近时司机心理上的危险感,同时

还可以减弱路面色彩的单调感,减轻驾驶员长时间注视路面引起的疲劳,以保障行车安全。为了禁止人和动物穿越高速公路,严禁其他车辆进入,必须设置封闭设施。结合道路两则的实际情况有针对性地采用封闭栽植,不仅起到阻隔作用,而且还能保护道路生态环境。

2.保护环境作用

(1)保持水土。高速公路沿线的绿化可以防止因土壤裸露而被雨水冲刷,尤其是路堤和路堑边坡。结合坡面的实际情况所采用的工程防护和生态防护,可以有效地防止雨水冲刷坡面,保护边坡和路基的稳定性。

(2)降低环境影响。高速公路景观不应仅仅针对驾驶员和乘客,还应考虑生活在公路旁的居民。高速公路给周边居民带来了许多不良的影响,如噪声、污染、景观破坏等。选择栽植一些抗性强、枝叶茂密的树木,可起到吸收声波、降低噪声、减小风速、防止风沙危害、吸收和阻滞车辆排放的有害气体、烟尘和飘尘等作用,从而可使高速公路沿线的空气保持清新。

(3)降低地面温度。高速公路绿地内的植被对调节沿线大气环境有一定的作用,可降低周围大气的温度,增加湿度,路面的温湿度也可以得到调节,避免了高温干燥及温湿度的急剧变化对路面的影响。

3.视线景观作用汽车在高速公路上行驶过程中，道路线形在不断变化，这时就需要有引导驾驶员视线的标志。规整亮丽的树木花草，不仅可以给人以优美、舒适的享受，而且可以提示高速公路路线线形的变化。如在凹凸形竖曲线的部位，安排孤植、丛植树木，起到预示路线变化的作用。在线形成为谷形的地方，避开谷形底部，在谷形区间排列种植树木，使视野变窄，更加突出谷形，起到视线诱导作用。

高速公路绿化景观能使生硬、单调的公路线形变得丰富多彩，创造出许多优美的景观，能使裸露的挖方路堑岩石边坡披上绿装，能使公路两侧的自然及人文景观资源与环境景观有机结合，使公路构造物融入周围的环境之中。使驾驶员行驶在优美、舒适的环境之中，术地行车安全。

二、高速公路的植物造景原则

1.保证道路和行车的安全道路的安全 道路的安全应从驾驶员的心理、生理状况和防止人、奇在道路上穿行两方面进行考虑。因此，要严禁其他车辆及人、畜进入，减缓驾驶员的疲劳，碱弱其心理负效应。中间隔车带的绿化夜间起到防眩作用，避免夜间灯光对人眼的刺激。植物造景加强道路的特性，使其连续性、方向性、距离感突出，加强视线的诱导，通过树木的高度和位置的安排达到预示作用。

2.以乡土树种为主，体现本土性 根据当地的气候和地理特点，以乡土树种为主，合理地引用外来树种，借鉴自然植被类型的特征，合理进行植物搭配。

3.注重环境、生态、经济相协调 高速公路植物造景时要充分利用当地的自然植被种类,减少裸露地和挖方岩石,最大限度地保持和维护当地的生态景观。为减少道路在环境中的视觉规模,可利用天然或人工种植树木屏蔽的办法遮去部分道路,或在分隔带中种植绿色植物,遮蔽对向车道,从而减少视觉比例。同时,植物造景首选是恢复自然环境,采用乡土植被种类,部分地段可以放任自然植被的生长,以减少养护费用,降低绿化成本。杂草并非总是有害的、有碍观瞻的。在选用苗木时,也要本着经济的原则,根据使用目的不同,决定栽植苗木的大小。一般情况下采用中小苗,只有在服务区或有人为踩踏的地段,为保证绿化效果才选用大苗。

三、高速公路的植物造景注意事项

(1)高速公路与建筑物之间,用较宽的绿带隔开,宽度不低于 4m。

(2)高速公路交叉口的 150m 以内以及会车弯道处不宜栽植乔木,并且植物的栽植不能影响到交通标志的明示作用。

(3)高速公路每 100km 以上要设休息站,绿化要结合休息站设施进行,灵活运用林带、花坛、草坪等进行造景,给人一个放松、舒适的空间。

(4)在穿越城市时,为了防止噪声及烟尘对环境的影响,一般在干道两侧留出 20~30m 的安全防护地带,采用乔、灌、草的复式绿化造景。

(5)高速公路选择树种时要尽量采用一些常绿、抗性好、生长量小、低维护、少修剪的种类;草皮也应为绿期长、免修剪、耐旱性好的品种。

(6)高速公路上绿化植物的种植应注重整体的美感,配置讲究简单明快,要根据车辆的行车速度及视觉特性确定变化的节奏。

(7)在环境及生态条件较好的地段,如城郊及乡镇等地方,高速公路的绿化也可以和苗木培育、用材林的生产相结合,发挥其经济效益。也可与农田防护林紧密结合。

任务三 城市广场的植物造景

一、任务分析

广场与道路通常紧密相连,道路是城市的风景线,广场是风景线:亮丽的点,广场啊是满足城市复合功能的需要,又是开敞城市空间的重要手段,同时广场具有优美的环境,广场上丰富的植物更是为城市的绿地覆盖率、改善城市的环境做出了巨大的贡献。

植物景观营造是城市广场设计中不可缺少的组成部分,古典广场一般不注意植物配置,而现代广场不论大小都很注重绿化问题,体现了现代城市广场设计对人和环境的充分尊重。

二、实践操作

1.广场植物景观营造手法

(1) 铺设草坪。是广场绿化设计运用最普遍的手法之一,它可以

在较短的时间内较好地实现绿化目的。

广场草坪是用多年生矮小的草本植物进行密植，经修剪形成平整的人工草地。一般布置在广场的辅助性空地，供观赏、游戏之用，也有用草坪作广场的主景。草坪空间具有视野开阔的特点，可以增加景深和层次，并能充分衬托广场形态美感。



(2)广场花坛、花池。是广场绿化的造景要素，可以给广场的平面、立面形态增加变化。花坛、花池的形状要根据广场的整体形式来安排，常见的形式有花带、花台、花钵及花坛组合等。其布置位置灵活多变，可放在广场中心，也可布置在广场边缘，可根据具体情况具体安排。

(3)广场花架。一般用于非政治性广场。多设在小型休闲娱乐广场的边缘。在广场中起点缀作用，同时也可以利用花架进行空间组合，

为居民提供休憩、乘凉的场所。

2.广场植物景观营造形式

广场绿化的植物造景形式,应考虑到植物的生态习性和广场的生态条件。

(1) 规则式种植。这种形式属于整形式,主要用于广场的周围或者长条形地带,多用列植乔灌木等手段,起到严整规则的效果。既可用作遮挡或隔离,又可以作为背景。

(2) 集团式种植。为了避免成排种植的单调感受,通常会把几种树组成一个树丛,有规律地排列在一定的地段上,或用花卉及矮灌木进行一定面积的片植,形成较为整体的景观效果。

(3) 自然式种植。这种形式与规则式不同,植物在一定的地段内,种植形式不受统一的株、行距离的限制,而是疏落有秩序地布置,从不同的角度望去有不同的景致,生动而活泼。

3.广场植物景观营造应注意的问题.

(1) 根据人流进行植物配置造景,避免人流穿行和践踏草坪,在大量人流经过的地方不进行植物配置,必要时设置栏杆,禁止行人穿过。

(2) 合理安排植物与管线的关系,注意树木种植的位置要与地下管线和地上杆线配合好,在种植设计前要按照远近要求定出具体尺寸。最重要的是热力管线,一定要按规定的距离设计。

(3).花草树木要和道路、路灯、坐椅、栏杆、垃圾箱等市政设施很好地配合，最好是一次性施工完成，并能统一设计。

(4)根据景观需要，尽可能选用大规格苗木。广场是人流集中的地方，应尽快形成广场的完整面貌。

相关知识链接

一、城市广场的植物造景原则

1.生态性原则 植物造景必须将生态性原则作为基础原则，应考虑城市生态环境的特殊性对土壤、光照、水分的影响。在城市广场的植物造景中，要注意选择适应城市环境、抗性强、养护管理方便的园林植物种类。

2.景观性原则

(1)城市广场的植物景观设计，首先应注重整体的美感，既有统一性又有一定节奏与韵律的变化。

(2)要注意做到主次分明，并体现植物景观群落的要求。主景应选择观赏效果好、特征突出、观赏期长的种类。如以观赏效果好的乔木或灌木丛为主景，以深色调的乔木群为背景，以花卉及地被植物为前景，使植物景观丰富多彩。再次，城市广场的植物景观设计也应体现色彩和季相变化。

(3)植物景观与其他景观要素的配置，要做到与总体环境协调统一。以植物为主体的植物景观造景过程中，要与水体、建筑、道路、

铺装场地及景观小品等其他景观要素相得益彰。要注意根据景观立意与艺术布局的要求，与地形地貌等因素结合，利用植物材料进行空间组织与划分，形成疏密相间、曲折有致、色彩相宜的植物景观空间。

3.文化性原则 城市广场的植物造景要注重特色化，把当地最具有代表性的城市文化通过城市广场的植物造景展示出来，宣扬城市独特的文化和风格，将城市的特点和文化内涵通过植物造景的方法向外展示，使城市空间更具有亲和力、艺术感染力，体现时代气息，突出个性，营造特色风格的植物景观。

二、不同类型城市广场的植物造景特点

1.政治文化性广场的植物造景 包括首都和各类城市的政治集会广场、政府和议会建筑前广场、纪念性广场等的植物造景。有的侧重严整雄伟，有的侧重简洁娴静，设计布局，各不相同。

2.公共建筑物前广场的植物造景包括剧场、俱乐部、体育馆、展览馆等建筑物前广场的植物造景。绿地除根据不同功能和需要起到陪衬、隔离、遮挡等作用外，同时符合人流集散规律，采取基础栽植，布置树丛、花坛、草坪、喷泉雕塑、山石及其他园林建筑小品。

3.对外交通客运站前广场的植物造景包括火车站、民用机场和客运码头前广场的绿化。这些地方是城市门户，也是旅客集散和短时间休憩的场所。广场常作为停车场、公共交通车站和人行道。广场绿化布置除适应人流、车流集散等要求外，还要创造开朗、明快、洁净、舒适的环境。在园林植物的选择上，常反映出城市的特点和地方风

格。

4. 交通广场的植物造景包括城市主要道路交叉口、桥头广场等的植物造景。绿化措施主要应能疏导车辆和人流有序地通过，保证交通安全。面积不大的交通广场常采取草坪、花坛为主的封闭式布置，较大的广场外围常用树丛、灌木和植篱组成合成空间。