

DOI:10.16799/j.cnki.csdqyfh.2024.04.004

历史风貌区特色街巷更新实践

李静¹,危玉蓉¹,邹书力²,熊诚¹,潘怡宏¹

(1.中国市政工程中南设计研究总院有限公司,湖北武汉 430010; 2.武汉市江岸区建设项目管理中心,湖北武汉 430010)

摘要:城市更新是新时期提升人居环境品质、推动城市高质量发展的重要战略举措。新型街道设计理念开始在中国受到关注。以特色街巷青岛路为例,分析了项目的建设背景,结合街道现状,剖析了街道的特点和典型问题。从历史文化保护、公共空间提质、基础设施优化等角度,介绍了历史风貌区特色街道改造经验,并提出了关于历史风貌区街道更新的展望。

关键词:历史文化保护;慢行街道;活力街道;设计实践

中图分类号: U412.37+2

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2024)04-0016-06

0 引言

实施城市更新行动、强化历史文化保护、塑造城市风貌,是新时期提升人居环境品质、推动城市高质量发展的重要举措。

街道——作为城市中的公共空间,是人与人、人与社区、社区与城市之间的重要纽带,承载了丰富的经济、社会、文化的活力空间。

以车辆更快移动为目标的交通规划与道路设计,忽视了以人为本的街道的重要性,导致街道承载的经济活动、文化特征和社交活动等共享价值被忽视。

为了改变这一点,需要持续改进街道建设的理念,提供一个更完善、更平衡、对社区需求更敏感的解决方案。

本文以武汉市历史风貌区特色街巷青岛路的街道更新设计实践为例,结合街道的历史与现状,浅析了街道使用中的薄弱点。从历史文化保护、公共空间提质、基础设施优化等角度,介绍了历史风貌区特色街道改造措施,并提出了关于历史风貌区街道更新的展望。

1 项目背景

武汉市历史文化悠久,旅游资源丰富,自然资源与人文景观绚丽多姿,革命纪念地等旅游地数量众多。

汉口历史风貌区沿长江纵贯武汉市江岸、江汉

两区,是老汉口的核心区。由黄浦大街—京汉大道—民意四路—沿江大道围合而成。该区域为典型窄路密网格,街道尺度宜人。现状路网密度 12.4 km/km²,支路网密度 7.9 km/km²。

2020年5月,武汉市人民政府就汉口历史风貌区旧城改造等工作进行了专题研究,提出汉口历史风貌区旧城改造工作要“提高城市品质、体现城市特色、展现历史文化名城风貌”的工作要求。

青岛路位于汉口历史风貌区亮点片区之一的青岛文荟片。拥有 159 a 历史的青岛路百年商埠、洋行汇聚、里分风貌融合,见证了老汉口的华丽与沧桑。

2 街道现状分析

青岛路西起鄱阳街,东至沿江大道,道路等级为城市支路,设计车速 20 km/h。

道路性质为特色型街道,服务功能定位为历史型道路,服务对象主要是周边居民、企事业单位、历史文化区周边的慢行交通。

青岛路是区域内部重要的慢行路网之一,街道周边历史资源丰富,公共空间活动种类多样,慢行出行需求高,但是也存在以下几方面亟需改善的问题。

2.1 问题一:历史资源丰富,但风貌特色不明显

汉口历史文化风貌区拥有最为丰富的历史文化资源和最浓郁老汉口的生活气息。该区是全市现存的文物保护建筑、优秀历史建筑保留最为完好、最为集中的区域,是彰显城市独特魅力的核心窗口。

青岛路沿线历史建筑较多,包括 3 处优秀历史建筑(平和打包厂旧址、保安洋行旧址、汉口麦加利银行大楼)、1 处国家级保护建筑(汇丰银行大楼旧址)、1

收稿日期: 2023-04-18

作者简介:李静(1982—),女,本科,高级工程师,从事市政道路交通设计工作。

处文物保护单位(汉口花旗银行大楼旧址),体现了昔日金融业的繁荣(见图1)。



图1 青岛路沿线历史建筑分布

青岛路沿线现状问题:街坊尺度宜人,建筑立面美观,但缺乏公共空间,活力不足;绿化用地少,景观品质不高;历史资源丰富,但风貌特色不明显。

2.2 问题二:慢行需求旺盛,但出行体验不佳

青岛路位于汉口历史风貌区青岛文荟片,该片区是典型的窄路密网格,慢行基础条件好。轨道交通建成率高,公交线路覆盖率高。

道路出行方式以步行为主,但步行空间不足,局部人行道通行宽度不足,缺少安全的通行空间,步行体验不佳。

非机动车出行量较大,非机动车道空间严重不足,系统性不强,缺少安全的骑行环境。

交叉口空间较狭窄,存在箱柜占道情况,影响行人通行。路段盲道不贯通,交叉口无障碍设施缺失。

2.3 问题三:街道公共空间活动丰富,但整体体验不佳

街道空间内的活动种类多样,人们自发使用空间。但空间并未适应人们的需求,缺少舒适的停留空间,活动体验不佳。

机动车占道停车,步行体验较差,慢行空间有待完善。绿化品质不高、城市家具设施不足,公共空间有待提升。

2.4 问题四:市政基础设施不足

管网敷设年代久远,存在不同程度的破损,排水能力不足。道路上排水检查井井盖标准不统一,且部分存在破损和沉降问题。道路边雨水口大多为普通平篦式单篦雨水口,收水能力较差。

3 改造思路

由于汉口历史风貌区独特的历史文化价值,青岛路(鄱阳街—沿江大道)道路整治及花街建设工程以历史保护与风貌提升为前提,全面落实以下改造思路,使之重新发展和繁荣。

3.1 交通功能与风貌保护的统筹平衡

(1)从“随意拆除”到“整体保护”。改变道路改扩建对两侧建筑随意拆除^[1]的模式,对区域历史建筑进行保护,对建筑边到建筑边的空间进行改造。重点关

注更新后的街道风貌与街道沿线的历史建筑保持风貌协调。

(2)从“交通优先”到“统筹考虑”。改变以机动车需求优先为导向的建设模式,统筹考虑交通与风貌保护^[2],在保持街道整体布局不变的情况下,分析街道的使用需求,通过精细化布置道路断面避让历史建筑,保护历史风貌。

3.2 历史遗存与地区活力的相互促进

(1)从“零散展示”到“整体展览”。促进历史遗存资源的活化和整合,通过地面铺装及指示系统设计,将街道空间与沿街的历史建筑、历史事件等资源串联整合成为一个整体。

(2)从“常规街道”到“特色塑造”。加强街道设施的特色塑造,对道路铺地、街道设施进行精细化设计,恢复历史样式,加入纪念性元素,增加文化展示内容,彰显街道历史人文特色。

3.3 街道空间与公共活动的有机融合

(1)从“增量设计”到“存量优化”。转变以往“增量”设计的思路,聚焦“存量”优化提升。突破常规道路红线为界的限制,红线内外道路与建筑前区、广场绿地等空间,进行一体化精细设计,提供更多的公共活动空间。

(2)从“关注车的效率”到“关注人的需求”。以人为中心,构建全龄友好的街道空间。压缩车道宽度标准,取消路侧机动车道停车,为慢行交通路权提供更多的空间。适当减小交叉口转弯半径,让转弯车辆慢下来,让行人过街更安全。认真落实盲道、缘石坡道等无障碍设计,消除残疾人、老年人等有需求的人在街道使用中的障碍。

4 街道更新改造措施

青岛路街道更新以“设计唤醒城市记忆”为理念,打造现代生活与历史建筑相互交融的“花漾街区”,形成具有武汉特色的文旅地标。

本项目从历史文化保护、公共空间提质、基础设施优化的角度,提出了更新改造措施。

4.1 活力带动提升街道品质空间、风貌展示彰显历史文化底蕴

4.1.1 路面和铺地整治

青岛路特色街巷建设人行道与建筑前区一体化、精细化设计。塑造游赏停留空间,增添街道活力。通过特色铺装指引,英式园林花境花箱装点街道景观,塑造青岛路花漾历史街区景观通廊。

人行道铺装注重历史氛围的塑造。采用火烧面芝麻灰、芝麻黑花岗岩、自然面小料石等多种尺寸和表面处理肌理组合,使公共空间铺地更丰富。

通过在人行道铺装中嵌入青岛历史片区简介的定制铜牌,展示沿路的洋行历史与沿革、道路的历史与沿革、里分的历史与沿革。

在保安洋行旧址对面的小广场,特意制作有地面浮雕,刻上了青岛路上五座历史保护建筑模样,并配上他们的名称和年代,打造体现历史街道特色的公共活动空间(见图2)。



图2 地面浮雕实景

4.1.2 街道绿化提升

青岛路街道绿化提升,尊重既有道路乔木布局,切实保护现状大树。历史建筑周边绿化保持现状布局,与原有空间格局保持风貌一致。

根据道路功能和实施条件,加宽人行道处适当补植乔木,新植乔木与现状青岛路前后路段现状绿植品种相协调。因地下管线等原因无法补植的,应因地制宜增加箱栽、盆栽、攀援植物,增加绿化率,改造道路绿地率达到20%。

4.1.3 增设街道家具

打造青岛路微空间的总原则为以小见大、烘托氛围、精致配景、提升品位。通过集约布置绿化、休憩设施和公共艺术品,打造精致街道。

道路沿线设计印有青岛路 logo 的花箱,种植种类多样的鲜花,呈现“步步有花,处处有景”的街巷新貌。

在重要的公共空间平和打包厂与洞庭街路口设置情景主题花艺。植入花漾电话亭与座椅,成为与行人互动的城市家具,提升街道活力(见图3)。与周围历史建筑相结合,共同呈现花街特色、区域历史文化,具有互动性与参与性。

4.2 空间尺度宜人、提供舒适的慢行体验

4.2.1 建立可漫步的慢行友好交通

在城市的现代化过程当中,城市街道尺度越来越大。这样的城市更新带给行人的往往是无助与恐



图3 花漾电话亭实景

慌。因此,“可漫步”的街道变得弥足珍贵。

慢行友好^[3]对于城市发展有着诸多积极意义,如刺激消费、鼓励外出、鼓励公共交通、增加城市绿化和生活氛围、增加区域竞争力以吸引更多游客等。

青岛路现状道路红线为12 m,鄱阳街至洞庭街段为单车道,洞庭街至沿江大道段为双向2车道,采用一块板断面,全线为机非混行,人非分离。

其中,青岛路(鄱阳街—洞庭街),道路红线宽12 m,道路整体空间13.5~14 m。

横断面(见图4)自北向南具体布置为:0.5~2.5 m 人行道(含建筑前区)+8~9.5 m 现状车行道(路侧停车+单向机非混行+路侧停车)+2.0~5.6 m 人行道(含建筑前区)。

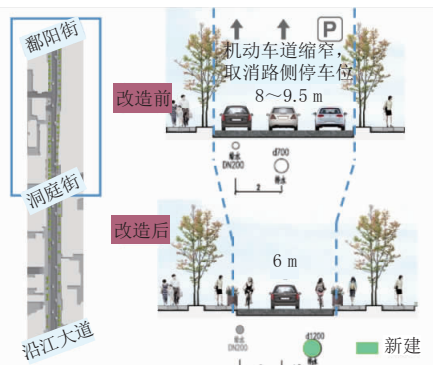


图4 青岛路(鄱阳街—洞庭街)改造横断面

青岛路(洞庭街—沿江大道),道路红线宽12 m,道路整体空间15~18 m。

横断面(见图5)自北向南具体布置为:1.8~3.4 m 人行道(含建筑前区)+9.2~11.8 m 现状车行道(路侧停车+双向机非混行+路侧停车)+1.4~6.5 m 人行道(含建筑前区)。

青岛路在不改变历史街道整体空间尺度的情况下,对机动车道、非机动车道和行人的使用空间进行布局优化调整。

综合考虑青岛路在城市路网中的规划定位、道路等级、设计车速、服务功能、交通特性等因素,本项

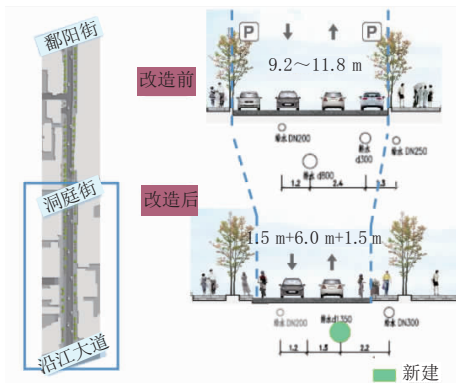


图5 青岛路(洞庭街—沿江大道)改造横断面

目机动车道宽度由规范一般值 3.5 m 压缩至 3.0 m, 并且取路缘带宽度为 0 m。

取消现状路侧停车位。利用原路侧停车的空间布置独立连续的非机动车道。非机动车道单向行驶的有效通行宽度不小于 1.5 m。

通过优化布局机动车道和非机动车道空间并取消路侧停车空间后,青岛路(鄱阳街—洞庭街)车行道空间由现状的 8~9.5 m 更新为 6 m。青岛路(洞庭街—沿江大道)车行道空间由现状的 9.2~11.8 m 更新为 9 m。

整理出的 2~2.8 m 的存量空间与建筑前区空间进行一体化设计,确保人行道的有效通行宽度大于 2.0 m。改善局部人行道宽度只有 0.5 m 的不足,保障行人慢行空间的安全性。

人行道与行道树、设施带、建筑前区进行统筹设计,保障人行宽敞、舒适、连续的通行空间。

将道路沿线敷设的电力、电信、通信等架空线路,采用线缆管廊的方式整合入地。

在机动车出入口和机动车易违章占用人行道停车的路段,沿步行道路缘石一侧宜设置阻车桩或绿化隔离,保障步行空间不受机动车侵占,让行人在历史建筑中安全地穿梭,提升沉浸式体验感(见图 6)。



图6 改造后的青岛路实景

4.2.2 改善不安全交叉口

青岛路街道为历史性街道,是区域内部慢行道路,无公交车等大型车辆通行。

交叉口采用较小的路缘石转弯半径,转弯半径由现状的 10~15 m 调整为 5~8 m,引导车辆慢速转向,提升过街安全性。

部分环网柜、箱变、非机动车停放点等设施设置在路口人行道上,侵入交叉口视距三角形范围内,妨碍机动车驾驶员识别和判断路况。侵占人行空间,给行人通行带来不方便,不安全。

青岛路迁移了交叉口视距三角形范围内的箱柜、标牌、非机动车停放点等设施,确保实现通透,行人通行顺畅。

按照非机动车道和行人希望的便捷的路线,布置非机动车道过街设施与行人过街设施。设置醒目的自行车标志,引导非机动车过街。

4.2.3 无障碍设施全覆盖

全路段布置连续的盲道、无障碍坡道等设施。盲道应完整、连续,盲道路径上存在高差处采用无障碍坡道相连。

单位进出通道、建筑车库出入通道与人行道相交处抬升路面,优先确保人行道平整顺畅。

在道路交叉口、人行过街横道等通行存在高差变化的区域设置缘石坡道。平顺过渡坡口与车行道间高差必须为零。

缘石坡道有效通行宽度应大于或等于人行横道(含自行车过街带)宽度。条件允许的情况下,优先采用全宽式单面坡形式。

4.3 优化市政基础设施,提供更好的服务与支持

根据汉口历史风貌区排水规划,该片区整体上维持现状合流制。

青岛路根据现状调查和物探资料,针对不符合现行标准、规范的排水设施,按现行标准新建。局部优化道路竖向设计、同步更新排水管道,补齐缺失雨水口。优化市政基础设施,提供更好的服务与支持。

经计算,青岛路现状 DN700 和 DN800 排水管道不满足区域排水能力,应废除。本次青岛路(鄱阳街—洞庭街段)现状 DN700 水管废除,新建 DN1200 排水管代替。青岛路(洞庭街—沿江大道段)现状 DN800 排水管废除,新建 DN1350 排水管。管道埋深 3.97~4.81 m。

排水管道平面布置,大体上位于街道的中间偏北侧的位置,干管上每隔 90 m 左右设置一检查井。

除考虑管线综合的规范要求外,此方案从保证结构安全的角度,重点考虑减小管道施工期间对周边建筑的影响。从优化施工组织的角度,考虑避开拟废除的旧排水干管,将旧排水干管作为施工期间的临时倒排措施使用。从提高道路行驶舒适性的角度,避开车轮行驶轨迹。

检查井采用球墨铸铁文化井盖。车行道下检查井井盖承载力等级不低于 D400 级。所有检查井盖面应该明显标示。井盖均装备防盗措施。铸铁井盖与井座之间采用点式防震消声橡胶垫块。井盖与井座均需增加点式防震消声工艺处理,防止行车弹跳、位移和翻转现象。对检查井及基础进行防沉降加固处理。具体措施为:检查井周边 1.0 m 范围内,采用碎石砂(1:1)回填,回填深度至井底,深度 1.5 m 范围内要求密实度达到 95%(重型击实标准)。

雨水口设计改造时,将建筑退让线范围内雨水纳入雨水汇水范围。在人流聚焦点及交叉路口等地方增设雨水口。并合理选择雨水篦子的样式(见图 7),雨水篦子的条状空洞垂直于通行方向,便于非机动车道骑行。

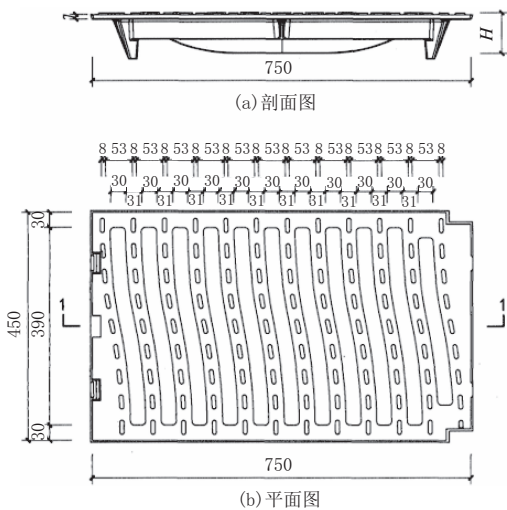


图 7 雨水篦子大样(单位:mm)

4.4 全过程关注文物保护

青岛路是拥有 159 a 历史的商埠,沿线历史建筑较多。街道宽 13.5~18 m,现有的排水设施不满足标准要求。

全路段需新建排水管,排水管管径为 DN1200 和 DN1350,对应的桩号里程为 K0+000~K0+360.020,管网累计长度约 360 m,管底设计标高 19.91~20.80 m,埋深 3.97~4.81 m,埋设坡度为 2.0‰。

新建管道两侧存在古文物建筑,距离较近,最近处约为 3 m。

青岛路沿线部分文物保护建筑没有深层地基。设计阶段,经过充分调查,推荐采用顶管施工方式新建排水管。道路全线布置 3 座工作井、2 座接收井,尺寸均为 7 m × 5 m,深 6 m。

本基坑支护为临时性支护,设计使用时间至基坑方回填结束,且应在长江水位汛期来临之前结束。

基坑安全等级为一级,考虑施工期间地面超载小于 30 kPa,基坑支护结构的设计使用限为 12 个月,材料混凝土强度等级为 C30。

支护钢板桩采用 FSP-V 型拉森钢板,其规格为 400 mm × 170 mm × 15.5 mm,长度为 12 m 和 9 m。

钢围横梁采用 H400 × 400 型钢,对撑采用 D350 × 16 管,工作井设置二道内支撑,检查井设置一道内支撑(见图 8)。

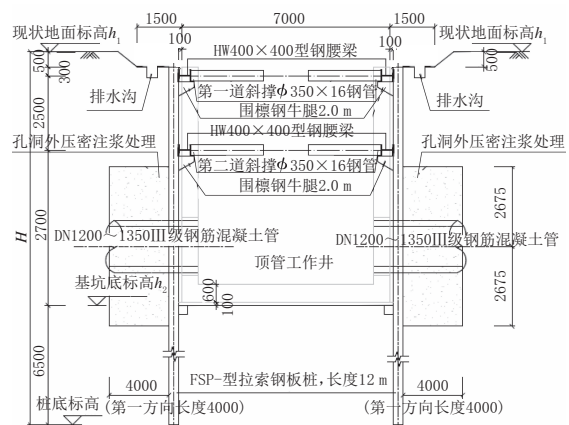


图 8 工作井支护大样(单位:cm)

钢板桩支护结构^[4]兼作止水帷幕,沉桩前应在锁内填黄油、沥青或其他密封止水材料。

在插打过程中随时测量监控每根的斜度不超过 0.5%。当偏斜过大不能用此方法调整时,拔起重打。施工中根据具体情况变化施打顺序,采用一种或多种施打顺序,逐步将钢板桩打至设计标高。

钢板桩采用静力式压装机进行施工,且不拔桩,最大限度减少施工对周边环境的影响,保护历史建筑。

施工时,设置了百余个监测标志,观察建筑沉降。精细化施工,减少施工震动对沿街建筑的影响。并通过采用分段打围、预留行车通道、专人指挥交通等方式,方便居民出行。

5 关于街道更新的展望

(1)街道公共空间的规划、设计、创建和管理流程要集民智,汇民意,同时秉持开放的理念,寻求跨行业合作,推动多部门共同努力^[5],才能生成真正可

实施、可持续、能切实解决问题的有效方案。

(2)城市更新^[6]很复杂,需要系统思维、科学方法、精细化施工。在实施过程中,要全过程关注周边居民、企事业单位、沿街商户的需求,并积极响应,解决问题。

(3)武汉市在城市更新进程中以历史文化遗产保存为重点,更关注历史风貌的保护再利用,强调城市更新的文化内涵。更新遵循“留改拆”的理念,坚持保护为先,尊重历史,保护城市记忆,为城市保留一段可感知、可流传的宝贵记忆。

(4)街道更新与产业文化融合。街道更新打造具有独特魅力的公共文化生活空间,吸引传媒、文创、旅游等多种行业入驻周边商业,推动街道周边新经

济、新业态、新场景的发展。

参考文献:

[1] 冯奎.如何避免城市更新中的“大拆大建”[J].环境经济,2021(24):46-47.

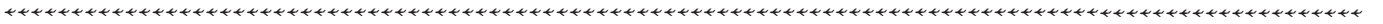
[2] 孙永生.广州历史建筑与历史风貌区保护制度研究[J].建筑学报,2017(8):105-107.

[3] 吴文治,陆佳顺,赵斌.国内外街道设计导则比较研究[J].规划师,2022(7):58-65.

[4] 范益群,孙巍,刘国彬,等.软土深基坑考虑时空效应的空间计算分析[J].地下工程与隧道,1999(2):2-8.

[5] 唐燕.我国城市更新制度建设的关键维度与策略解析[J].国际城市规划,2022(1):1-8.

[6] 董昕.我国城市更新的现存问题与政策建议[J].建筑经济,2022(1):27-31.



《城市道桥与防洪》杂志

是您合作的伙伴,为您提供平台,携手共同发展!

欢迎新老读者订阅期刊 欢迎新老客户刊登广告

投稿网站: <http://www.csdqyfh.com> 电话:021-55008850 联系邮箱: cdq@smedi.com