

历史风貌区有机更新方案研究

——以汉口历史风貌区交通系统为例

李立岩¹,汪小南^{2,3}

(1.武汉市市政建设集团有限公司,湖北 武汉 430023;2.武汉市城市建设投资开发集团有限公司,湖北 武汉 430000;
3.武汉市市政工程设计研究院有限责任公司,湖北 武汉 430023)

摘要:历史风貌区更新是城市更新的重要组成部分,在历史保护、空间肌理等多重因素限制下,历史风貌区路网系统扩容困难,交通系统的有机更新备受社会各界关注。以汉口历史风貌区为例,通过分析历史风貌区交通系统存在的问题,针对其中的公共交通、慢行交通、静态交通,因地制宜地提出了“道路交通系统重构、公共交通系统提升、慢行交通成网+提品质、静态交通扩容+提效率、以道路全要素改造为抓手实现整体更新”五大更新路径,实现了交通系统的有机更新、风貌区整体更新,以及由此带来的经济和社会价值双提升的预期目标。所得成果可为类似区域城市更新提供参考。

关键词:历史风貌区;有机更新;公共交通;慢行交通;静态交通;全要素

中图分类号:U412.37

文献标志码:B

文章编号:1009-7716(2024)08-0022-05

0 引言

汉口历史风貌区位于武汉市汉口老城核心,由沿江大道、江汉路、京汉大道、黄浦大街围合的区域构成,总面积6.02 km²。该区域承载了武汉市的历史记忆,见证了城市在近现代历史中的变迁与发展。2020年,武汉市启动了汉口历史风貌区整体更新工作,旨在将其打造成展现武汉“历史之城”、“当代之城”、“未来之城”的典范区域。

汉口历史风貌区拥有4大资源禀赋:

(1)拥有武汉市最丰富的历史文化资源,包括6片历史风貌区、68处各级文物保护单位、56处不可移动文物和135处优秀历史建筑^[1];

(2)拥有江汉路、汉正街等最具品牌价值的商业片区;

(3)拥有独具魅力的老汉口生活气息和里分文化;

(4)拥有汉口江滩最优质的滨江生态资源。

汉口历史风貌区范围见图1。

1 更新前区域交通存在的问题

1.1 多重交通需求混杂

(1)原住民交通需求和旅游交通需求混杂。汉口



图1 汉口历史风貌区范围图

历史风貌区范围内有近12万原住民,具有工作日早晚高峰出行集中、对高效便捷的私人机动化和公共交通方式依赖性强等特点,小汽车和公共交通出行占比60%以上,需要完善的道路和公共交通设施;而旅游交通具有双休日和黄金周出行集中、对公共交通依赖性强、对慢行交通参与度高等特点,需要提供可达性强的公共交通和体验式以及沉浸式慢行交通场景。

(2)过境交通和到发交通混杂。汉口历史风貌区位于老城核心,近百年来,武汉的城市空间以该区域为“内核”不断向外拓展,由此带来过境交通和到发交通混杂、局部路段路口(特别是区域内外交通衔接转换处)交通拥堵严重的问题。

收稿日期:2024-02-29

作者简介:李立岩(1973—),女,学士,高级工程师,从事工程造价管理、经济分析、项目前期研究等工作。

1.2 快慢交通矛盾突出

汉口历史风貌区80%以上的道路已有近百年的历史,道路红线宽度在15 m以下的次支路占比近85%。由于路幅窄细,现状道路多采用“1块板”的断面形式,机动车交通和非机动车交通均混行在单向1车道或2车道上,导致“机动化交通不快、非机动车交通不安全”。

1.3 行车和停车冲突严重

历史风貌区普遍存在停车位匮乏、新建停车场因缺乏空间难以落地等问题,居民和游客只能通过路边停车解决,挤占了原本“1块板”、单向1车道或2车道的车行空间,进一步加剧了交通拥堵。

1.4 路网系统扩容困难

按照历史风貌区保护相关要求,其历史风貌、空间肌理等均不得破坏。而路网是历史风貌区空间形态和格局的重要载体,在国家、省市关于历史风貌区的政策性文件中均明确提出“路网形态不得改变、道路宽度不得拓宽”,这也决定了无法依靠路网系统扩容来解决区域交通问题。

1.5 交通系统品质不高

(1)交通设施与周围历史文化缺乏融合。汉口历史风貌区道路按照传统道路建设模式,“百路一面”,难以凸显其历史文化特质。

(2)道路空间与街道空间分离。道路建设局限在道路红线范围内,缺乏由“道路空间”向“街道空间”的拓展,导致道路、建筑立面、景观、公共设施等缺乏整合,缺乏协调统一的城市风貌。

(3)存在路面破损、设施老旧、无障碍设施匮乏等情况。

1.6 小结

总体来说,更新前的汉口历史风貌区交通系统存在多重交通需求混杂、快慢交通矛盾突出、行车和停车冲突严重、路网系统扩容困难、交通系统品质不高五大问题,亟需结合整体更新一并解决。

2 有机更新策略

2.1 历史风貌区更新策略

按照“塑造武汉对话世界的文旅地标”、“打造未来健康生活的全球样板”、“彰显老汉口独特风情的品味之地”、“焕活纯汉派历史记忆的传承之所”^[1]四大目标,开展历史价值提升、老旧社区全周期治理、基础设施优化、公共空间提质四大行动。

(1)历史价值提升行动:按照“修旧如旧、功能活

化、商业重构”的原则,对区域涵盖的六大历史街区开展差异化、精细化、分阶段的改造建设。

(2)老旧社区全周期治理行动:从全龄段服务保障、全要素空间设施优化、全方位智慧管理三个方面,探索老旧社区全周期治理的“武汉模式”。

(3)基础设施优化行动:按照“外增容、内提质”的原则,坚持绿色环保、可持续发展理念,综合考虑现状市政基础设施服务水平和区域发展需求,统筹街道品质改善、海绵城市建设、管网入地等基础设施提升行动。

(4)公共空间提质行动:以街道全要素改造、打造公共开敞空间、完善公共停车场为抓手,塑造“显风貌、提品质、补短板”的公共空间。

2.2 交通系统有机更新策略

通过“明晰道路交通功能、提升公共交通吸引力、彰显慢行交通魅力、扩大静态交通供给”四大更新策略,打造“绿色、以人为本、独具魅力”的交通系统。

(1)明晰道路交通功能,打造“外快内静”道路系统。在过境交通层面,提升历史风貌区围合道路的功能,实现过境交通“畅达”;在到发交通层面,提升内外转换路段和节点的通行能力,保障“快速衔接转换”;在内部交通层面,通过道路静稳化、打造限速区等措施,营造宁静交通。

(2)提升公共交通吸引力。提高公共交通全出行链效率,增设旅游公交,为打造“公共交通+慢行”的绿色出行典范奠定基础。

(3)彰显慢行交通魅力。落实“以人为本”,注重通过慢行交通串联各种旅游资源和汉口江滩等滨江生态资源,营造高品质慢行空间。

(4)扩大静态停车供给。通过采取“因地制宜新增公共停车场+提升路边停车位使用效率”双重措施,扩大区域停车供给。

3 交通系统有机更新实践

3.1 道路交通系统重构

突破传统“快速路、主干路、次干路、支路”^[2]的道路等级划分模式,结合道路实际交通功能,划分为交通干道、综合街道、生活街道、历史街道、小吃街(市场街)和里分^[4]六类道路。同步优化道路断面,结合路权分配落实道路功能。

汉口历史风貌区道路等级见图2。

3.1.1 交通干道

交通干道是城市道路网络的骨架和联系各功能

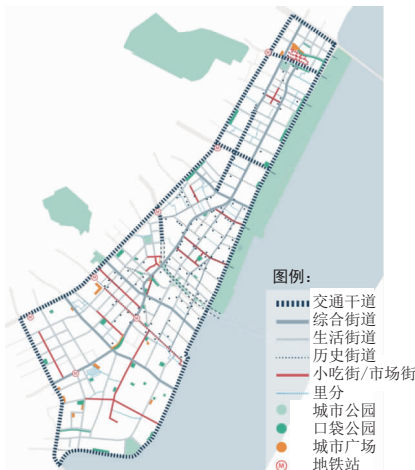


图2 汉口历史风貌区道路等级图

分区的主要干道，具有街道功能与界面类型混杂程度高、尺度大的特点。交通干道重在保证“过境交通畅达”和“到发交通快速转换”。在路权分配上，机动车道、非机动车道、人行道应独立设置且有连续的物理隔离，人非应优先采用高差隔离，机非应优先采用分隔带隔离，道路红线内不应设置机动车停车位。

交通干道功能设计指引见图3。

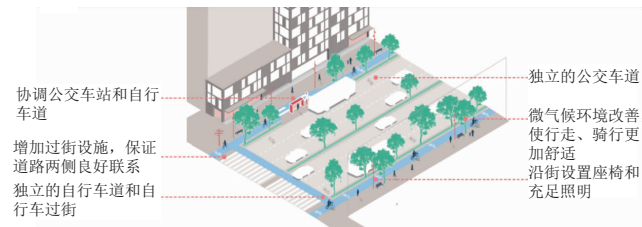


图3 交通干道功能设计指引图

3.1.2 综合街道

综合街道是指沿线布局有大型商业综合体、文化体育设施等，具有一定服务能力或业态特色的街道。综合街道应充分满足人的公共活动需求，有序组织各类交通流线，将机动车通行空间与人行道、非机动车道进行适度分离，鼓励营造公共空间节点。在路权分配上，综合街道应设置独立、不间断的步行和非机动车道；当非机动车空间不足时，综合街道应通过优化交通组织、缩减车道数量和宽度、红线内外一体化设计等方式来保障步行和非机动车空间。

综合街道功能设计指引见图4。

3.1.3 生活街道

生活街道是以服务沿线本地居民、工作人群的中小规模零售、餐饮、公共服务设施为主的街道。在路权分配上，道路断面改造时应按照人行道通行带、非机动车道、行道树（设施带）、机动车道、机动车路内停车、机非隔离带、绿化设施带的优先级来保障其最小宽度。

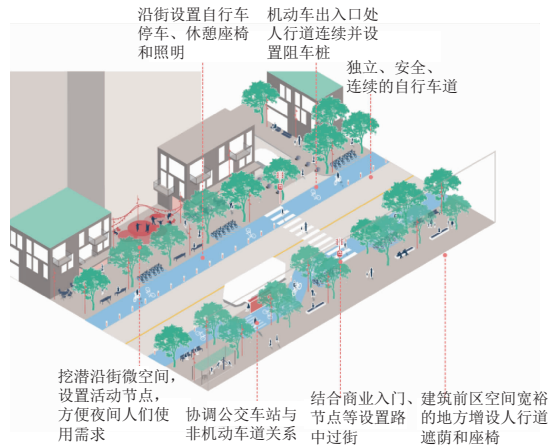


图4 综合街道功能设计指引图

生活街道功能设计指引见图5。

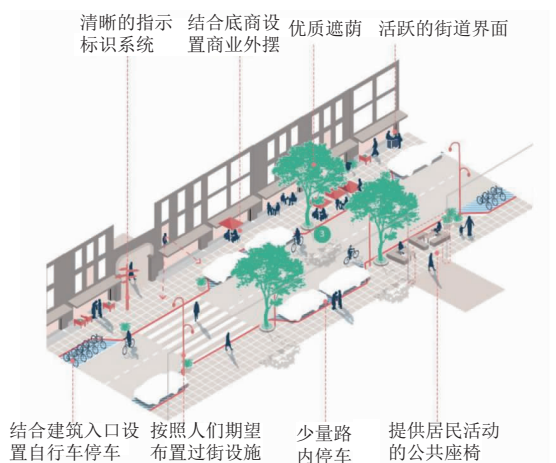


图5 生活街道功能设计指引图

3.1.4 历史街道

历史街道是指风貌特色突出，至少道路一侧为文物古迹用地或历史文化保护街区的街道，应优先满足风貌保护和景观塑造的要求。道路改扩建时应在保护历史建筑的前提下，慎重对街道空间尺度进行调整，保护、修缮和恢复富有特色的沿街建筑和景观环境设施。重要的历史街道应划定永不拓宽路段。

历史街道功能设计指引见图6。

3.1.5 小吃街(市场街)

小吃街(市场街)是指聚集了众多小吃摊或邻近早市、夜市的街道，具有特定时段人流量较大的特征。在路权分配上，小吃街(市场街)宜采用共享街道断面，取消路缘石高差，对路面进行全铺装，由行人、非机动车和机动车共享街道空间。

小吃街(市场街)功能设计指引见图7。

3.1.6 里分

里分类似上海的“里弄”和北京的“胡同”，是武汉市井生活的重要场所。里分的建设应满足市井生活需求，既能最大限度地占满建设用地，又能满足商

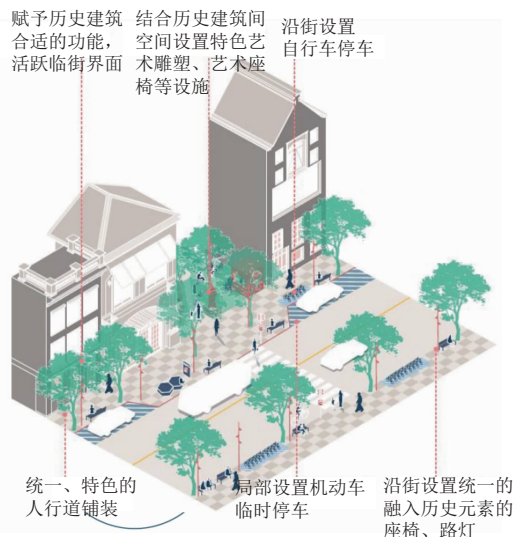


图6 历史街道功能设计指引图

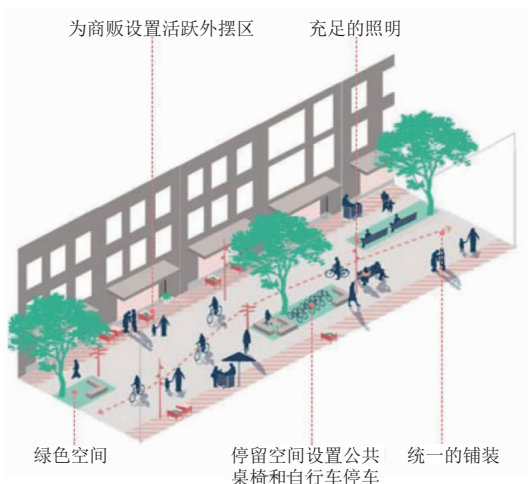


图7 小吃街(市场街)功能设计指引图

业化住宅的要求。

里分功能设计指引见图8。

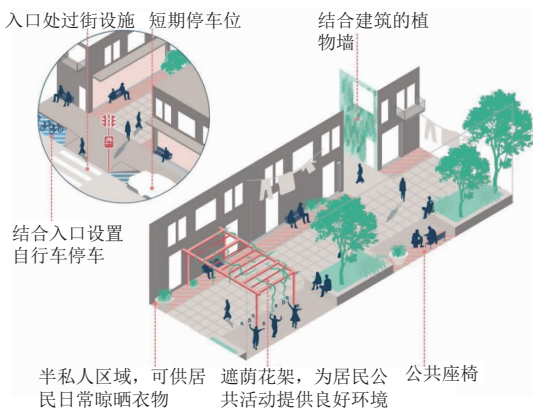


图8 里分功能设计指引图

3.2 公共交通系统提升

(1)提升区域轨道交通能级。围绕现状5个轨道站点,打造集常规公交、出租车、慢行等多种交通方式于一体的绿色出行微枢纽,引导区域到发交通采取公共交通模式,降低私人机动化出行需求和停车

需求,进而缓解交通拥堵。

(2)扩大常规公交的服务范围。打通断头路,补齐常规公交覆盖的空白区域,并同步优化常规公交线路和站点,提升常规公交服务范围。

(3)规范出租车管理。针对历史建筑、商业中心等重要人流集散点增设出租车停靠点,增强“点对点”的公共交通服务能力。

(4)打造魅力公共交通。增设旅游公交线路,串联历史文化和滨江生态资源,提升旅游资源的整体可达性,进而盘活旅游资源。

3.3 慢行交通成网+提品质

(1)织补区域慢行交通网络。通过8条垂江绿廊+街头口袋公园,将滨水绿色空间由长江向内渗透,点亮历史风貌区的生命力;利用慢行网络串联起最优游赏路径和最佳品质空间,为市民和游客深度游玩、城市慢步提供完整路径。

(2)为重要人流集散点提供高品质慢行环境。在码头、轨交站、公交站等游客集散点500~800m范围内,营造连续、畅达、舒适的慢行交通环境,并提供足够的自行车停车位。

(3)为全龄段人群补齐安全设施。补齐无障碍、适老化、适幼化和各类交通安全设施,满足原住民和游客安全出行需求。

(4)落实慢行空间。通过“多杆多箱”合一,清除杂乱标牌,迁移集并箱柜。

(5)将街道空间融入公共空间。步行街、夜市、酒吧街、小吃街等兼顾公共空间功能的街道均按照共享街道建设,切实落实公共空间。

3.4 静态交通扩容+提效率

(1)扩大区域公共停车位供给。利用危房等拆出来的空间新建生态公共停车场,以缓解区域“停车难”问题,同步落实与区域风貌的协调。

(2)提升路内停车位使用效率。通过智慧交管设施实现“限时停车”和“夜间停车”,减少早晚高峰时段路内停车对交通运行的影响。

采取“限时停车”的路内停车实景图见图9。

3.5 以道路全要素改造为抓手实现整体更新

(1)以慢行主骨架道路为核心,推动区域25条道路全要素改造。以道路为载体,在改造中落实“道路交通系统重构、公共交通系统提升、慢行交通成网+提品质、静态交通扩容+提效率”四大更新路径,实现交通系统整体有机更新。

(2)营造各具特性的街道,营造高品质公共空间。



图9 采取“限时停车”的路内停车实景图

打造“花街”、“婚纱街”、“小吃街”、“书店街”等各具魅力的街道,践行交通支持经济高质量发展。

各类道路全要素改造完成后实景见图10。

4 实施效果

2023年5月,伴随着汉口历史风貌区更新的整体推进,武汉成为了网红旅游城市,汉口历史风貌区是旅游打卡必选地,一条条各具特色的小吃街、花街等人流涌动,深受人民群众喜爱,带动了沿线产业的高质量发展。

5 结语

汉口历史风貌区在“不扩路”的前提下,通过“道



图10 各类道路全要素改造完成后的现场照片
(a)沿江大道 (b)黎黄陂路 (c)同兴里

路交通系统重构、公共交通系统提升、慢行交通成网+提品质、静态交通扩容+提效率、以道路全要素改造为抓手实现整体更新”五大更新路径,实现了交通系统的有机更新、风貌区整体更新,以及由此带来的经济和社会价值双提升的预期目标,为国内历史风貌区的更新探索出一条可参考借鉴的实施路径。

参考文献:

- [1] 武汉市文化和旅游局,武汉市文物局.武汉市文物保护单位[Z].武汉:武汉市文化和旅游局,2023.
- [2] 武汉市自然资源和规划局.汉口历史风貌区实施性规划[R].武汉:武汉市自然资源和规划局,2020.
- [3] GB/T 51328—2018,城市综合交通体系规划标准[S].
- [4] 武汉市城乡建设局.汉口历史风貌区基础设施提升导则[R].武汉:武汉市城乡建设局,2020.

(上接第21页)

5 结语

机场主进场路的总体方案设计需要结合机场地形条件、用地布局、临空区规划及其他诸如高铁、轨道交通等因素综合考虑。主要切入点应从路网衔接、交通组织、相邻工程影响、可实施性、可拓展性、景观效果、工程投资等方面着手。其中,可拓展性与景观效果对于机场这种开发时间跨度较长、代表城市门户形象的工程,也应作为重点对比项之一。

本文以珠三角枢纽(广州新)机场主进场路为例,对受场坪与高铁等因素影响下的各种方案进行分析,最终确定综合最优的场外段采用路基、场内段

采用路基+路堑的方案。新机场目前仍在规划建设中,总体规划方案相对稳定,但因涉及项目众多,细部的边界条件可能发生变化,主进场路的方案也会继续优化。本文已将可行的各种方案进行了比选,仍可为后续优化设计提供思路。同时,本文的分析方法与切入点也可为同类型交通枢纽主进场路提供参考。

参考文献:

- [1] 民航机场规划设计研究总院有限公司.珠三角枢纽(广州新)机场总体规划[Z].北京:民航机场规划设计研究总院有限公司,2023.
- [2] JTG D20—2017,公路路线设计规范[S].
- [3] CJJ 193—2012,城市道路路线设计规范[S].