

城市更新背景下交通综合治理路径研究

姚亚庆¹,周红霞²

(1.湖北省宜昌产投建设发展有限公司,湖北 宜昌 443000; 2.武汉市政工程设计研究院有限责任公司,湖北 武汉 430023)

摘要:城市交通综合治理是城市更新重要的任务之一。在结合区域特征的前提下,其研究基本遵循如下的技术路径:先对上位规划进行深入解读,制定出交通综合治理的目标;然后对现状进行调研,结合城市现状的交通问题,分析其成因;最后因地制宜,因城施策,提出有针对性的治理策略。

关键词:城市更新;交通治理;路径研究

中图分类号: U491

文献标志码: A

文章编号: 1009-7716(2024)09-0026-03

1 概述

城市更新的概念最先出现于20世纪50年代的欧洲,其目的是为了解决经济、社会矛盾,并最终实现人与自然的和谐共生、人与社会的可持续发展,这也是城市更新的最终目标,也是中国式现代化的本质要求。

随着我国城镇化水平的不断提高,我国的城镇化率目前已经达到了64%。这说明我国的城镇建设已经从增量扩张步入了存量时代,城市更新是存量时代的必然需求。通过城市更新,可以优化城市空间布局、完善综合功能、美化人居环境、突出城市风貌特色、实现产城融合等目标。

针对交通综合治理而言,就是在适当的交通设施规模基础上,采取合理的交通调控手段,优化交通资源配置,提升空间效率,适应人的需求,为人民出行提供更便捷、更舒适的交通服务。

2 规划引领,明确目标

交通综合治理是城市发展到一定阶段,为了提高居民的出行质量,提升出行管理水平的必然工作。它向上会承接城市总体规划、综合交通规划、专项规划、发展规划、城市更新规划等一系列的内容,向下衔接了设计、建设、运营的多个阶段,它有别于单一的工程项目,更强调的是从系统化的角度去解决综

合的交通问题,要求目标明确,规划引领。

以《广州市城市更新总体规划》(2015—2020)^[1]为例,它强调交通要与用地协调发展;倡导绿色交通;坚持公交优先和差异化发展。具体表现为:

(1)优化城市空间布局,改善交通条件,缓解城市交通压力。实现就业和居住局部平衡,尽量减少跨区的交通出行。

(2)分区差异化发展和建设。中心片区要完善道路网络结构,满足机动车通达的要求;同步加快轨道交通的建设,实行“公交优先”,提升公交吸引力。在需要保护的旧城区,要保护原城区历史风貌。在其他片区要创造便捷的交通换乘体系,结合各区特点适度发展机动车交通。

(3)落实总规路网,优化控规路网,适时补充加密支路网,引导交通和土地的协调发展。

(4)鼓励绿色交通,打造慢行环境。通过调整道路的功能及断面,形成安全、有序的慢行交通网络,改善人们的出行环境。

综上所述,城市交通治理是一个长期的、系统性的工作,在制定相关目标时,既要有当前性,又要有前瞻性,要考虑综合的、多方面的因素,对不同的地方,要进行差异化的考虑,落实到具体细节时,要进行细节化的设计。需要通过对当地上位规划的详细解读和分析,明确城市的发展目标,结合所改善区域的特点,才能因地制宜,制定出适合这个城市或区域发展的交通综合治理的方案。

3 现状调研,分析需求

在提出具体的城市交通综合治理的策略之前,需

收稿日期:2024-03-22

作者简介:姚亚庆(1990—),男,博士,工程师,从事工程建设管理工作。

通信作者:周红霞(1979—),女,硕士,正高级工程师,从事道路与铁路工程设计工作。电子信箱:50617140@qq.com

要对研究对象(城市、片区或者某个街区、道路、节点等)进行仔细的调研,分析现状的资源禀赋,以及存在的问题,才能因地制宜,把脉开方。需要调研的内容常见的有:

(1)研究对象的资源禀赋分析:被研究区域的功能定位,有哪些独特的资源可以利用,需要统筹考虑的,比如历史文保区、重要的商圈、大型的公园绿地等。

(2)周边土地的使用特征:分析周边用地情况,是教育用地、居住用地还是商业办公用地或其他用地。

(3)机动车交通数据的采集:包括交通量、车辆运行速度及出行时间等能反映交通拥堵情况的数据。

(4)周边人流出行的目的:是以通勤为主还是非通勤为主,或者其他。

(5)路网的结构研究:路网的间距、密度、等级及循环特征等,不同的路网结构对应不同的城市用地形态,需针对不同的道路使用背景去分析。

(6)慢行交通的出行量及配套基础设施发展水平的调查。

4 因地制宜,把脉开方

4.1 主要思路

城市更新从传统的三旧改造扩展到注重城市整体功能的功能完善、品质提升和生态修复,在优化城市空间结构的基础上,还肩负着转变城市发展方式、实现社会高质量发展的任务和使命。城市发展由“建设为主”向“综合治理”转变。

通过城市更新行动,城市交通的综合治理思路从单专业的治理到多专业的协调,从问题导向到“问题+目标”的双重导向来转变。从“局部聚焦,涂脂抹粉”到“点-线-面”的综合提升,将城市空间、产业发展和交通需求深度融合。

4.2 具体策略

4.2.1 区域路网的完善畅通

通过前期对路网及交通情况的调研,针对干路网的拥堵,通过新建分流通道、断头干路连通、拥堵路段或节点的综合治理,来保障骨架路网的畅通。具体表现为:

(1)干路的提质增效:通过对干路存在问题的梳理,完善干路的出行环境;

(2)组团间的互联互通:重点完善人流、车流等

交通量较大片区的对外联系通道,完整周边的微循环系统,以缓解片区出行不便和交通拥堵。

4.2.2 特色街区的营造

交通综合治理工作,要以人为本,将片区问题及特点差异化,因地制宜。城市片区一般可以划分为六大块:历史文保区、居住片区、枢纽片区、商务片区、商圈片区以及在建片区等。每个片区在治理时,要结合片区的功能定位,因地制宜地开展特色街区营造工作。具体详述如下:

(1)历史文保区:厘清实施边界,突出历史风貌,注重历史保护,加强临街界面的整治。

(2)居住片区:突出全龄友好,开展适老化、适幼化改造,提升宜居性。

(3)枢纽片区:突出交通的高效便捷。

(4)商务片区:突出绿色智慧,完善慢行网络,延伸智能网覆盖网络。

(5)商圈片区:突出宜游共享,提升景观品质,打造游憩空间。

(6)在建片区:突出基础设施的完善。

4.2.3 加强道路的精细化设计,提升道路品质

目前,很多城市道路的精细化设计不足,道路品质不高,管理无序,降低了整体的通行效率,主要表现为无障碍不完善、人行道破损不通畅、车挡样式五花八门等,见图1至图4。



图1 路口未降坡,无障碍不完善



图2 人行道破损

结合各区区域特色,对道路进行“治疗”,改善路容路貌,提升通行品质。主要措施有:

(1)小规模、循序渐进式地对道路进行持续不断的更新。



图3 让人无路可走的树穴



图4 “花样”车挡

(2)对街道路面、道路管网进行改造,提高道路平整度。

(3)对人行道铺装进行改造提升,解决人行道板翘起、松动、不平、滞水、舒适度不佳,提高人行道平整度和舒适度,见图5。



图5 人行道铺装提升

(4)完善路口的无障碍设施,对路口进行降坡处理,实现无障碍的人行通道。

(5)对道路交叉口、停车布局等进行优化,重要路段路口景观改造和提升。

(6)特色创建:彰显与路域周边环境相得益彰的道路特色等,见图6。



图6 道路显特色

4.2.4 鼓励绿色出行,完善慢行系统

后疫情时代,慢行交通需求旺盛,但很多城市基础设施水平发展滞后,主要体现为非机动车道设置

率低、人行道宽度不足、天桥缺乏无障碍和非机动车过街功能等,骑行硬件条件差,或存在出行壁垒,在一定程度上抑制了出行需求。可采取的措施有:

(1)对道路空间不足的道路,进行车道瘦身,压缩机动车道宽度,挤出非机动车道和人行道宽度,完善慢行交通系统,见图7。



图7 路权明晰

(2)将机动车道和非机动车道进行有效的物理分隔,设置独立的非机动车道,保障非机动车的路权,见图8。



图8 连续的非机动车道

以某现状路为例,道路空间不足,机非混行,路边停车非法占道。对该路进行改造,采取措施包括:压缩机动车道,改造树穴,施划非机动车道;利用人行道和建筑前区空间完善座椅等设施;实施违停整治,净化非机动车道空间等,见图9、图10。



图9 道路改造前



图10 道路改造后

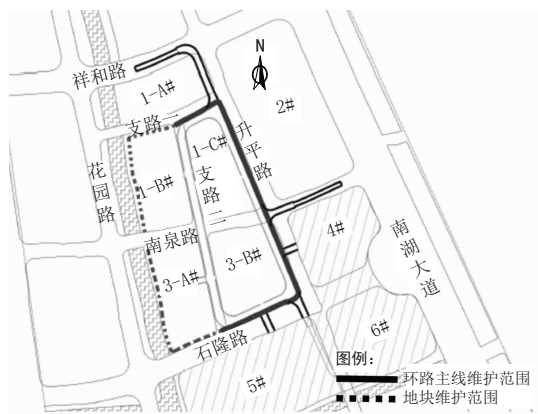


图 11 基坑开挖平面图

通系统集散效率。

在进行地下环路设计时，需要对区域交通需求进行分析，根据交通流量及交通流向确定合理的车道规模及出入口位置和数量。要注重环路和相邻地块在建设时间和空间上的关系，在临建模式下处理

好二者在地面标高、建筑结构、使用功能、施工维护上的关系，从而降低工程投资，减小项目实施对已建地块及现状交通的影响，实现项目的社会效益最大化。

参考文献：

[1] 付祖良,张翼,王立明.济南市中央商务区地下环路设计[J].中国市政工程,2018(6):29-32,37.
[2] DB32/T 4500—2023,城市地下环路设计标准[S].
[3] 袁廷朋.城市地下环路的开发建设[J].城市道桥与防洪,2011(8):109-111,172.
[4] 章华金.因地制宜的商务核心区地下车行环路[J].交通与运输,2017,33(5):16-18.
[5] 邢冬冬,黄俊,卢志飞,等.城市核心区地下环路功能及出入口设置研究[J].现代交通技术.2021,18(6):66-70,92.
[6] 李少杰.城市核心区地下环路建设模式分析[J].地下空间与工程学报,2019,15(6):1591-1598.

(上接第 28 页)

4.2.5 发展信息化、智能化、智慧化交通

智慧交通和智慧道路涵盖车路协同、全息感知、智慧调控、智慧设施等内容,聚焦城市痛点,让交通出行更智享,运行管理更高效,决策分析更科学,把城市交通问题和智慧交通方案密切结合起来,实现智慧交通方案能更加精准的去解决城市交通的问题,也是产业转型升级、管理提质增效的工作需要。

5 结 语

城市更新下的交通综合治理是打造宜居、绿色、

韧性、智慧、人文城市的重要途径。如何做好城市交通综合治理是一个系统的问题,包括道路系统、公交系统、慢行系统、停车系统、设施系统和交通科技系统等多方面的统筹,本文通过对城市交通治理常见路径和原则的梳理,为交通治理方向的研究提供了一些有益的参考。

参考文献：

[1] 广州市城市更新局.广州市城市更新总体规划(2015-2020)[OB/EL].[2017-12-31].<http://law168.com.cn/doc/view?id=171250>.