

重庆“两江三桥”慢行环线方案设计

李万里

(中机中联工程有限公司, 重庆市 400039)

摘要: 两江四岸核心区是重庆发展的主轴, 因长江和嘉陵江而被划分成为江北、渝中、南岸三个区域, 故步行连通较为困难。打造“两江三桥”慢行环线, 既能缓解交通拥堵, 实现绿色出行, 又能作为山城步道与滨水步道的纽带, 完善城市慢行系统, 串联周边文化资源和滨江景点。提出结合两江四岸已有步道, 设置栈道、天桥等设施, 打通断点、串珠成链, 形成“连山、接水、望城、跨桥”的两江三桥慢行环线。

关键词: 两江三桥; 慢行系统; 成环; 串点; 架空步道

中图分类号: U448.11

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2025)04-0024-04

Design of Chongqing “Two-river Three-bridge” Slow Traffic Loop Scheme

LI Wanli

(China Machinery Zhonglian Engineering Co., Ltd., Chongqing 400039, China)

Abstract: The core area of the two rivers and four banks is the main axis of development in Chongqing. Because the Yangtze River and Jialing River divide it into three areas of Jiangbei, Yuzhong and Nan'an, it makes them difficult to be fully accessed on foot. The construction of “two-river three-bridge” slow traffic loop can not only relieve the traffic congestion and realize the green travel, but also be used as a link between mountain city trail and waterfront trail, which perfects the urban slow traffic system to connect the surrounding cultural resources and riverside scenic spots. It is proposed to set up the facilities such as trestle road and overpass by combining the existing footpaths on the two rivers and four banks, which forms the two-river three-bridge slow traffic loop of “connecting mountains, connecting water, looking into the city, crossing the bridge”.

Keywords: two rivers and three bridges; slow traffic system; loop; scenery linking; overhead footpath

0 引言

重庆是山水之城, 两江四岸核心区(即两江三桥沿线, 见图1)是这座城市的会客厅。高质量提升两江四岸品质, 是总书记的殷切嘱托^[1]。重庆市持续推进两江四岸迭代升级, 把“两江三桥慢行环线”作为联系山城步道与滨水步道的纽带, 串联周边山城步道、文化景点和商业中心, 形成通山达江、串珠成链、具有标志性和辨识度的步道系统^[2]。

1 项目背景

2019年, 重庆市出台《主城区“山城步道”专项规划》, 其中两江三桥步道作为滨江步道一环, 利用滨江区域、桥上人行道、城市市政街道人行空间, 串联



图1 两江三桥现状实景图

江北段、渝中段、南岸段滨江步道。2020年, 结合两江四岸步道及3座大桥品质提升工程, 补充出台了《两江四岸核心区整体提升规划方案》, 形成11 km“两江三桥”山城步道环线, 集中展示“山水之城、美丽之地”的独特魅力^[3]。

目前, 江北段、南岸段滨江步道和三座大桥垂直电梯已经建成, 渝中段滨江步道正在建设, 现状步道系统存在的问题主要有以下3点。

一是滨江步道风格单一, 沿线主要为绿地、空地, 未能贴合城市风貌进行主题打造。

收稿日期: 2024-06-15

作者简介: 李万里(1989-), 男, 硕士, 高级工程师, 从事市政道路工程设计工作。

二是滨江步道与跨江大桥之间的连接存在断点,由于地形高差较大(40~60 m),目前主要通过梯步、垂直电梯和斑马线进行衔接,绕行距离长,无法满足无障碍通行需要,且垂直电梯承载人数有限,高峰时段待行时间较长,通行连续性差。

三是滨江步道系统相对独立,缺乏与沿线自然人文景点、商业中心和交通设施的衔接。

2 方案选线

2.1 选线原则

两江三桥慢行环线作为联系山城步道与滨水步道的纽带,是城市山水空间和本土文化的重要传播载体,本次设计以“成环、串点、塑景、体验”为目标,力图打造一条世界级的城市景观步道。

(1) 成环

打通断点,结合两江三桥已有步道,通过设置天桥、栈道等设施,衔接滨江步道和大桥人行道。精准预测未来不同路段的人流总量,合理确定建设规模。突出全龄友好、全线无障碍,合理规划步道平纵线形,形成快捷舒适的城市步道环线,方便周边居民步行通勤。缓解两江四岸核心区交通拥堵,实现低碳、绿色出行。

(2) 串点

充分利用沿线湖广会馆、龙门浩老街等35个自然人文资源和解放碑、来福士等11个商业中心,串珠成链,形成既有山水特色又具人文风貌的步行环线。结合周边轨道、公交、过江索道和旅游码头,方便游客出入环线,打造山水之城立体环游交通网。

(3) 塑景

结合跨江大桥断点建设,利用地形高差,选取视野开阔处打造观景平台,塑造成为既有辨识度又与两江四岸整体景观相协调的热门打卡地。同时结合沿线朝天门、江北嘴和弹子石等码头,打造亲水广场与江滩公园,集中展现山水美景,塑造成为全国有影响力的城市新名片^[4]。

(4) 体验

紧扣重庆“山水之城+8D 魔幻城市”的特点,结合沿线节点的不同场景和地域文化,分段、分主题打造,形成既有统一形象,又有各自特色、体验丰富的游览环线。结合周边景点和商圈布局,充分考虑不同路段、不同游客的差异化需求,设置休憩、游玩、行李存放等服务配套设施。

2.2 沿线人群流量情况调研

(1)江北区人群流量、特点

江北区人群活动主要集中在江北城写字楼区域,以上班族为主,人流潮汐变化明显;北滨路刘家台码头段,夜间人流量较大,以居民和餐饮消费人群为主;江北嘴周边有大剧院和科技馆,工作日人流量较小,周末明显提升。江北区滨江沿线轨道站、停车场等公共设施较为完善,选择自驾、公交,以及周边居民步行到达的比例较为平均。

(2) 渝中区人群流量、特点

渝中区全区人气密度均较高,以解放碑商圈—洪崖洞景区—朝天门商圈为核心。人群外地游客占比较高,购物中心、餐饮场所、景点聚集。由于渝中半岛车辆通行条件受限,选择轨道+步行通行的人群占比较高。

(3)南岸区人群流量、特点

南岸区两江四岸人群活动主要集中在北部弹子石区域。南段南滨路由于人行道未连通,且无商业地块,主要为慈云寺、龙门浩老街等传统风貌区,平常人流量较小,节假日明显增多。

2.3 总体及滨江主环线路方案

两江三桥慢行环线设置“一主环、三支环、多支路”,如图2所示。其中滨江主环全长14.9 km,全程步行时间约4 h,串联朝天门、洪崖洞、江北嘴、朝天门、弹子石、上新街和小什字。其中渝中区段长度3.6 km,步行时长约60 min;江北区段长度5.7 km,步行时长约90 min;南岸区段长度5.6 km,步行时长约90 min。沿线共串联1、2、6及环线4条轨道线路,9个轨道站点、7个码头、19.2 km山城步道、35个大型文化资源点和11个商业和公建资源点。



图2 两江三桥环线“一主环三支环多支路”总体线路图

2.4 江北支环线路方案

江北支环定位为现代都市环,力图打造成嘉陵江北岸地标、两江四岸城市公共会客厅。共设置“一环两支路”,如图3所示。其中“一环”经江北城大街、三洞桥公园、重庆IFS到达三洞桥民俗风情街,再通过江滩公园活力道联通聚贤岩重新回到江北城大街;“两支路”分别从江北城大街,经中央公园和科技馆,到大剧院,以及从中央公园,经江北城西大街,到大剧院。



图3 江北现代都市“一环两支路”线路图

2.5 渝中支环线路方案

渝中支环定位为巴渝记忆环,力图打造成传承巴渝文化、承载乡愁记忆的半岛传统街巷,共设置“一环三支路”,如图4所示。其中“一环”经朝天门—东水门—湖广会馆—白象街—十八梯—山城巷—通远门—较场口—解放碑—洪崖洞,最后回到朝天门。“三支路”分别从朝天门,经打铜街和小什字,到解放碑;从朝天门,经解放碑和人民公园,到解放东路;从较场口到十八梯。



图4 渝中巴渝记忆“一环三支路”线路图

2.6 南岸支环线路方案

南岸支环定位为开埠文化环,力图成为再现重庆百年开埠历史、描绘城市更新与蝶变的滨江文化步道。共设置“一环两支路”,如图5所示。其中“一环”以南滨路步道为主线,串联弹子石老街、千佛寺、慈云寺老街、米市街、龙门浩老街、规划展览馆等重要节点。“两支路”分别从长江艺术广场,经千佛寺、涂山站,接东侧南山步道;从米市街,经报恩塔、仁济站,接东侧南山步道。



图5 南岸开埠文化“一环两支路”线路图

3 节点设计——以朝天门大桥桥头断点衔接方案为例

3座跨江大桥与滨江步道高差均较大(40~60 m),目前通过梯步、斑马线和垂直电梯衔接,绕行距离长,无法满足无障碍通行需要,通行连续性差。

本次结合两江三桥已有步道和垂直电梯,打通断点,利用桥下空间增设过街设施和架空栈道,联系滨江步道和跨径大桥人行道。同时利用地形高差,设置观景平台,打造成为有辨识度、与周边景观相协调的热门打卡地。

3.1 朝天门大桥西桥头与滨江步道衔接

朝天门大桥西桥头(江北区侧)为防护绿地与公园绿地,大桥标高254 m,路滨江步道标高193 m,上下高差61 m。本次设计增设天桥上跨北滨二路和桥下停车场,利用公园绿地,结合场地标高设置架空栈道,连结滨江步道与大桥人行道,如图6所示。栈道桥架空高度4~6 m,需对场地内约1 200 m²坡地进行地形加固,在次生林区域内补栽乔木,如图7所示。力求让栈道桥在树林中若隐若现,避免对周边城市

风貌造成影响。同时在公园顶部视野较好处,设置环形观景廊道——腾云桥,方便市民观景,强化立面造型,打造高颜值城市阳台。天桥+栈道合计总长度960 m,宽度3 m。

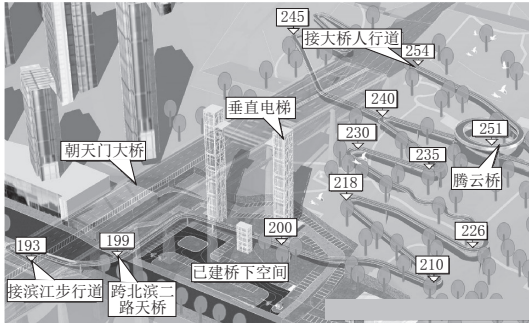


图6 朝天门大桥西桥头衔接方案鸟瞰图(单位:m)

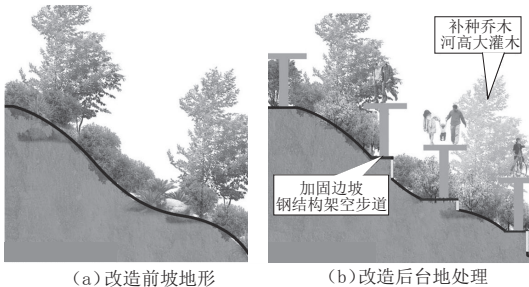


图7 朝天门大桥西桥头地形改造设计图

3.2 朝天门大桥东桥头与滨江步道衔接

朝天门大桥东桥头(南岸区侧)标高255 m,南滨路滨江步道标高193 m,上下高差62 m。本次设计增设天桥、栈道上跨南滨路和谦泰路,在泰昌路附近利用公园绿地设置螺旋形架空栈道,作为观景平台,同时连结桥下空间与朝天门大桥人行道,如图8、图9所示。天桥和栈道的合计总长度780 m,宽度3 m。

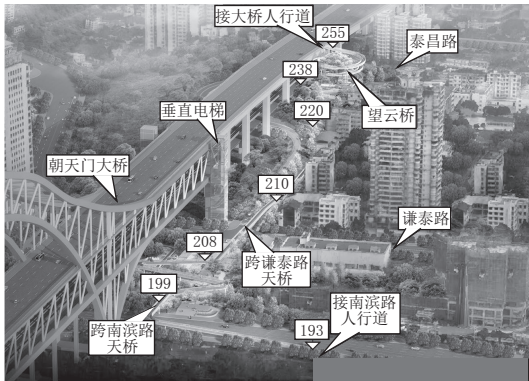


图8 朝天门大桥东桥头衔接方案鸟瞰图(单位:m)

4 投资估算

“两江三桥”慢行环线工程建设主要分为跨江大桥桥头衔接、桥面人行道铺装改造和滨江步道贯通改造三部分。按照市委市政府“高标准推进两江四岸治理提升”的要求,采用高品质建设,滨江路天桥

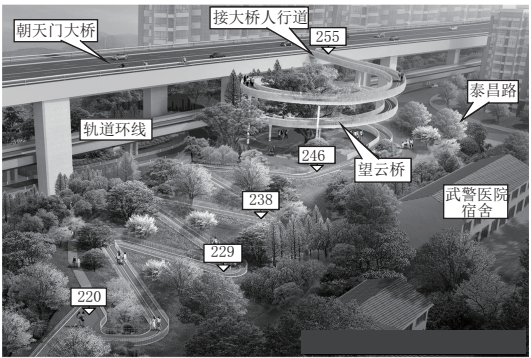


图9 望云桥观景台设计方案鸟瞰图(单位:m)

和架空步道均采用钢结构形式,便于后期改造,工程费用如表1所列。

表1 “两江三桥”慢行环线工程费用表

序号	名称	工程建安费/万元
1	桥头衔接段	10 299
	朝天门大桥(江北段)衔接	3 165
	千厮门大桥(江北段)衔接	561
	千厮门大桥(渝中段)衔接	1 885
	东水门大桥(渝中区)衔接	1 157
	东水门大桥(南岸区)衔接	608
	朝天门大桥(南岸区)衔接	2 923
2	桥面人行道改造	125
	朝天门大桥桥面人行道	45
	千厮门大桥桥面人行道	39
	东水门大桥桥面人行道	41
3	滨江步道改造	1 802
	北滨路步道、景观	560
	长滨路、嘉滨路步道、景观	671
	南滨路步道、景观	571
	项目建安费总计	12 226

5 结 语

两江三桥慢行环线建设是两江四岸迭代升级的必然要求,是优化城市空间布局、彰显重庆江城特色的重要工程。本文通过现状条件分析,列出既有滨江步道存在的问题,提出环线步道具体线路和重要节点设计方案,力图打造一条快捷舒适的便民步道,一条汇聚人气的都市环线,一条“看得见水、望得见山”的滨江风景线和城市新名片。

参考文献:

[1] 杨帆. 加快打造现代化国际大都市 彰显山水之城美丽之地独特魅力[N]. 重庆日报, 2023-06-14(1).
[2] 康彤曦, 张玘. 重庆两江四岸核心区跨桥慢行系统环通策略研究[J]. 大科技, 2023(6): 181-183.
[3] 李妹玲. 山地城市滨水空间慢行系统规划设计探讨——以重庆市主城区滨江空间为例[D]. 重庆: 西南大学, 2016.
[4] 邹倩. 江城水岸, 重组复兴——重庆嘉陵江两岸滨水景观设计[J]. 中国房地产业, 2020(13): 221-222.