

---

# 沿江地区城市空间更新交通系统规划策略

——以武昌沿江地区为例

The reform planning of transport system in riverfront cities

——with examples of riverfront areas in Wuchang

武苏阳 郑浩南 陈光华

**摘要：**随着不同社会阶段内的主导资源的改变，城市发展与沿江区位之间的关系也随之发生着变化。城市交通应顺应时代发展，结合沿江的特色区位进行合理转型。通过对比沿江城市与传统滨水城市的区别，提出了沿江城市特有的区位特征及其对交通系统的要求，并结合武昌地区交通规划实例，从交通功能定位、交通发展战略、具体对策方案等方面对沿江城市交通系统的改造规划策略进行了分析与归纳。最后，总结了此类规划的特点，论述了其适用性与针对性。

**关键词：**沿江地区 城市更新 交通规划

**作者单位：**武汉市交通规划设计有限公司（430017）

**Abstract:**With the change of dominant resources in different social stages, the relationship between the urban development and the riparian geography changes also. The urban transportation should keep up with the times through rational transformation combined with its riverfront regional characteristic. By comparing the riverfront cities with the traditional waterfront cities, the paper proposes the specific geographical features of the former and their requirements in transport systems. This paper also discusses the reform planning of riverfront transport system with examples of transportation plans in Wuchang from several aspects, including the function orientation of traffic, the transportation development strategy, the concrete countermeasures, etc. Finally, the paper summarizes the characteristic of such planning and discusses its applicability and pertinence.

**Key word:**riverfront cities region transformation transport planning

**Author affiliations :**Wuhan Transportation Planning & Design Co., Ltd ( 430017 )

## 0 引言

纵观国内外城市发展历史，大多数城市都是依水而建、因水而兴<sup>[1]</sup>。江、河

---

因为其与生俱来的交通功能特性，都在不同阶段为沿线城市带来过辉煌的历史。可是随着时代的发展，科技进步带来了交通格局的变化，导致很多城市的沿江地区功能发生了变化，甚至造成了整个城市的没落。因此，对城市沿江地区进行改造升级，成为提高城市活力和品位，增强城市竞争力，实现城市复兴的关键。

城市交通作为现代城市发展的基础，在城市沿江地区改造中同样承担着关键的角色。本文主要结合武昌沿江地区改造规划实例，对城市沿江地区在改造过程中的交通系统规划策略和方法进行研究和总结。

## 1 沿江地区功能与城市发展的关系

### 1.1 原始社会阶段

在原始社会阶段，人类几乎毫无生产力可言，全部生活生产资料全部需要通过周边的自然环境直接获取。江河在这个阶段为人类生存提供了淡水和食物，同时沿江地区往往自然环境舒适，为人类提供了良好的居住环境。虽然在这个阶段并没有真正意义上的城市，更多的是以村落和定居点为主，但是形成了人类逐水而居的特性，成为后期大多数城市依水而建的主要原因。

### 1.2 农业社会阶段

进入农业社会阶段后，人类开始具有一定的生产能力，此时江河不仅只为人类提供生活资料，同时也提供了生产资料，成为农田灌溉的重要水源，为形成更大规模的居住区和城市提供了基础。另外，江河开始发挥其交通功能，拥有港埠、码头的城市往往都是商贸繁华之地，在多条江河交汇处建设的城市更是“漕运、竹木、米薪百货之流往来如织”的繁华商市。此阶段的沿江地区在城市中主要承担着居住、商贸和交通枢纽的功能。

### 1.3 工业社会阶段

在工业社会阶段，江河的交通功能愈加凸显，工业生产需要的原材料以及产品的运输大多都需要通过江河进行运输，同时水本身也是重要工业生产资料。另外，工业生产的污水废料也都要通过江河进行排放。因此，水运港埠及其滨水地区逐渐成为城市中最具活力的地段，许多城市中心区、港口、工业和仓储业等大都逐水而居<sup>[2]</sup>。在工业化初期，生产力的迅速提高为城市带来了空前的财富，极大的提高了市民的物质生活水平，工业革命将城市沿江地区的繁荣推向了历史的

---

最高潮。但工业生产导致的环境污染也使得这些地区不再适宜市民居住生活，城市沿江地区的衰退也正是从工业化后期逐步显现。

#### **1.4 后工业社会阶段**

随着公路、铁路、航空等现代化运输工具的快速发展，江河的交通功能被极大的削弱。另外，在这一阶段整个城市的功能发展也由生产功能向服务功能转变，制造业的地位明显下降，服务业的经济地位逐渐上升，原来建设在沿江地区的工厂、仓库由于各种原因逐步被废弃。而此时人们开始反思城市沿江地区的功能到底应该是什么，回顾人类发展的历史才明白这些地区其实是一个城市最为稀缺珍贵的资源和财富。基于此，很多城市纷纷开始对沿江地区进行改造，将原本荒凉破败的城区逐步建设为城市的金融中心、文化中心、创意中心等等，成为提升城市核心竞争力的重要支撑。

## **2 沿江地区与其他滨水地区的区别**

沿江地区是属于城市滨水区的一种类型，除此之外还包括城市沿海区域、沿湖区域等其他类型。相较于其他类型的城市滨水地区，城市沿江地区有着更加独特的特征：

#### **2.1 城市沿江地区往往都是城市的中心区**

大多数城市一般都是沿江河两岸进行城市布局建设，造成了沿江地区更趋于城市的中心位置，而滨海、滨湖地区往往都是城市的边缘区域，这使得沿江地区相较于其他类型的滨水地区更有利于人口的集聚。

#### **2.2 城市沿江地区改造升级的难度较其他滨水地区难度更大**

由于历史发展的原因，在城市工业化早期城市沿江地区的建设开发力度相较于其他滨水地区更大，相对应的当前改造升级的难度就更大。在交通方面历史发展形成的道路、铁路等交通体系已经成形，但往往又和当前城市整体交通系统发展的要求格格不入，这就对该地区的交通规划造成了很大的困难。

#### **2.3 城市沿江地区的交通格局较其他滨水地区更为复杂**

由于滨海、滨湖地区往往处于城市的边缘区，其交通系统大部分属于末端交通。而城市沿江地区除了其他滨水地区基本的交通特征外，往往都会存在过江交通的问题，这就使得城市沿江地区的交通系统的构建更为复杂。

---

### 3 沿江地区特征及对交通系统的要求

健康可持续的滨水区交通模式设计旨在创造一种有机的交通网络,促使滨水区形成利于推进城市低碳、健身、交流等健康行为的物质环境和空间形态<sup>[3]</sup>。

#### 3.1 “经济发达”——交通系统必须拥有充分的服务容量

城市沿江地区改造的目标往往都是城市经济集聚区,随着就业岗位的增加,经济活动将日益频繁,区域必将成为城市交通的主要汇集地区。因此,城市沿江地区交通规划必须要有一定的前瞻性,充分考虑未来交通需求,构建能够支撑区域可持续发展的具有较高服务水平的交通系统。

#### 3.2 “土地稀缺”——交通管理必须注重科学组织与合理引导

城市沿江地区因其特殊的地理区位,土地资源珍贵,可供有效利用的完整地块更为稀缺,可谓寸土寸金。因此,城市沿江地区交通规划更要注重城市立体空间的复合利用,注重科学高效的交通组织,注重智能交通技术的应用,提升交通系统的运行效率。

#### 3.3 “人文汇集”——交通设施必须强调人性化的规划设计

城市沿江地区是城市发展历史脉络最为集中的地区,也是展示城市形象最为直观的地区。改造升级后应当成为市民社交休闲、旅游观光、零距离接触城市自然环境的重要地区。因此,城市沿江地区交通规划必须按照以人为本的原则,加强交通系统与区域人文功能的对接,达到亦“旅”亦“游”的效果。

#### 3.4 “环境优越”——交通建设必须与自然生态形成良好的融合

城市沿江地区拥有城市最为宝贵的自然生态资源,其开发建设更应当注重生态环境的保持。因此,城市沿江地区交通规划必须实现与区域自然环境的和谐发展,在出行方式上注重向公交、慢行等交通方式的引导,加强低碳、环保的交通工具的应用。

## 4 武昌沿江地区交通系统规划策略

### 4.1 功能定位

武汉因两江交汇形成“三镇鼎立”的空间格局,以两江交汇为中心的“两江四岸”地区是武汉市功能最集中、特色最鲜明、景观最优美的区域<sup>[4]</sup>。

其中武昌沿江地区西临长江,东接武汉东湖、沙湖,南部紧邻武昌千年古城,

北部与青山武钢老工业基地相接，是武汉市重点打造的中央商务区。现状用地功能类型较多，各类用地穿插混淆，环境品质较差，整体配套设施水平有待提高。通过对区域的规划重构和改造升级，构建高等级的商务中心，引领城市滨江现代服务业聚集区建设，彰显得天独厚的滨江滨湖魅力，体现浓郁人文气息，营造景观独特、人性化的城市空间。



图 1 武昌沿江地区规划用地结构布局方案

Fig.1 The layout of the land use in riverfront areas of Wuchang

#### 4.2 交通发展目标与战略

为了支撑武昌滨江地区可持续建设和发展，结合区域特征及交通发展的要求，确定武昌沿江地区交通发展的目标为建设“内外畅达、组织高效、以人为本、绿色低碳”的一体化综合交通体系。制定了以公共交通为核心，以立体交通、慢行交通、水上交通为发展导向，着力彰显滨江生态特色的绿色可持续交通发展战略方案。

#### 4.3 交通发展对策与战略方案

##### 4.3.1 立足区域现状及上位规划，实现区域建设与城市总体的融合。

---

武昌沿江地区是武汉市主城区的中央活动区，经过多年建设和发展，区内的干道网络系统已基本形成，且上位总体规划对区内交通系统的考虑也较为成熟。因此，本次规划充分尊重区域现状及城市总体规划，并未对区域交通体系进行较大调整，保障了区内交通建设与城市总体发展的统一与协调。

#### **4.3.2 结合地理区位和功能分区，采取差别化的交通发展政策。**

结合区内总体的交通格局以及不同地块的功能定位，规划从交通功能上将武昌沿江地区划分为铁机路文化创意区、秦园路商务金融区、积玉桥生活风貌区。

秦园路商务金融区采取以公共交通为导向的交通发展政策，加大轨道交通及换乘枢纽的服务供给，提高道路交通的管制措施，适当降低停车泊位的供给。

积玉桥生活风貌区采取以慢行交通为导向的交通发展政策，着力体现区域生活、休闲、娱乐功能，加大景观性绿道的建设，重点提升与武昌江滩、千年古城、沙湖公园的联系。

铁机路文化创意区采取多种方式均衡发展的交通发展政策，以公共交通为主体，适当满足个人机动出行需求。

#### **4.3.3 以保障市民亲水性为前提梳理区域干道功能，通过管理加建设的形式有效引导区域交通组织。**

合理组织分离过境交通和到达性交通是区域道路规划的关键。区域用地因沿江布置而呈现为南北向带状布局，区域内三条顺江方向的城市干道的功能应当区别定位。

对于紧邻长江的临江大道，规划确定以到发及旅游交通功能为主，在规划策略上采取人为增加信号灯及人行横道的设置，引导过境性交通向平行道路分流，提升行人可达性。

对于中部的和平大道，规划确定为城市主干道以到发交通功能为主，兼顾过境性交通功能。为了兼顾两种交通功能同时不降低道路运行效率，规划采取通过区域支路系统进行交通组织减少灯控路口，提高道路交叉口通行能力。

对于东侧的友谊大道，规划确定为过境性交通功能，规划策略采取全程快速化改造方案，满足机动车快速通过的要求。

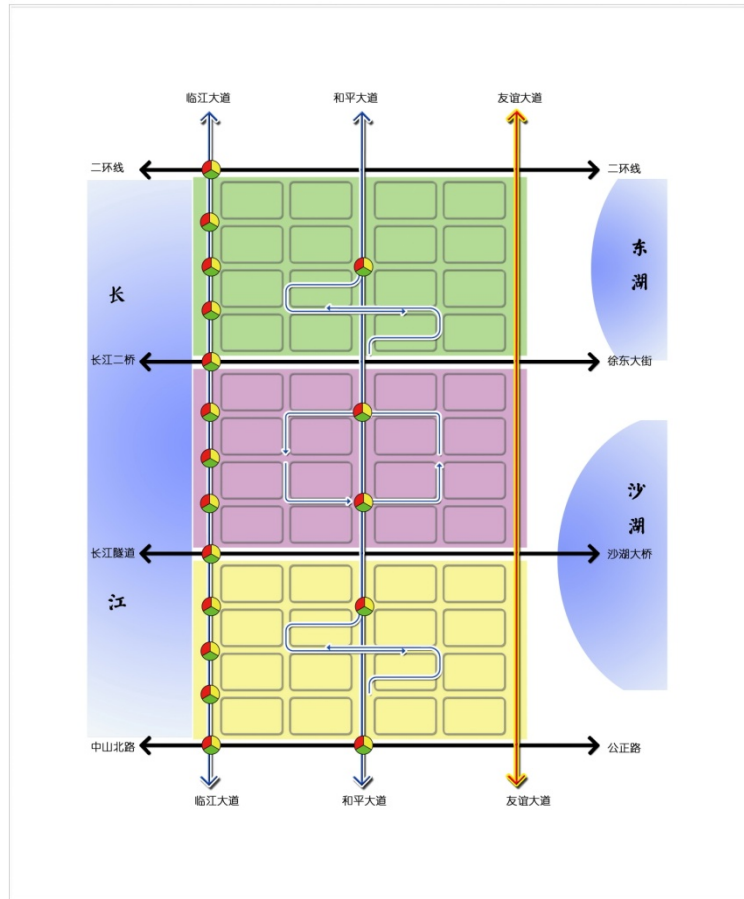


图 2 武昌沿江地区交通组织方案示意图

Fig.2 The Traffic Organization program in riverfront areas of Wuchang

**4.3.4 通过多级疏散节点避免形成过江通道瓶颈，适当增加具有差异化功能的过江通道。**

过江交通是沿江地区交通系统中的重点，而过江通道与区域路网的衔接是解决过江交通的核心。武昌沿江地区是过江通道与整个武汉江南地区路网衔接的区域，极易因为衔接不畅而发生交通拥堵，进而影响整个武昌沿江地区的交通环境。

为了解决这一问题，规划明确各个过江通道均要设置两级以上的疏散衔接节点，避免在集中一处衔接造成交通瓶颈。同时，本次规划还在现有过江通道基础上新增了三阳路过江通道和铁机路过江通道。与现有过江通道均为城市快速路不同的是，新增的两条过江通道均为城市主干道，道路等级与现有通道略低，功能与服务对象更加明确，即重点服务长江两岸城市中心区的过江交通。这种规划策略将过江交通的服务对象更加细化，避免引发更多的外来交通需求，交通分流的效果将更加明显，同时有利于后期节约投资建设成本，提高城市建设资金的利用率。

---

#### **4.3.5 布局连续立体的慢行景观廊道，构建人车分离的慢行交通系统。**

结合区域的滨江特色，以低碳交通为理念、以提高慢行环境品质为目的，创建全天候人车分流、连续立体慢行交通系统。按不同形式将区内绿道系统分为亲水步道、景观廊道和空中连廊。

顺应自然肌理，在武昌江滩内沿长江布置亲水步道，彰显区域滨江特色，让居民通过慢行的交通方式满足亲水需求。

依托人文景区，纵向规划景观廊道穿越规划区，连接长江亲水绿道与沙湖、东湖的绿道系统，引导人们从内陆抵达滨水区。

在商业较为集中的区域，以慢行高架平台的型式，与建筑的二层衔接，串联各个商业区、办公楼、轨道站、公交站等活动场所，形成无间断的、人车分离的空中步行系统。

#### **4.3.6 构建衔接良好的换乘系统，实现多种交通方式的有机结合**

以轨道交通为核心，结合换乘站点构建区域换乘枢纽体系，通过立体空间实现各种交通方式的快速转换，提高区内各功能片区的可达性。

为了进一步提高轨道交通、慢行交通、水上交通之间的衔接，规划提出以轨道换乘枢纽和水上码头为节点，结合慢行廊道设置自动步道系统，提高各系统之间的转换效率，引导居民采取“公交+慢行”的出行模式。

#### **4.3.7 提升水上交通服务功能，打造集客运及旅游功能于一体的水上交通系统。**

进一步提升水上交通服务水平，特别是加强水上过江客运服务功能，完善水上客运码头与其他交通方式的衔接，提高换乘效率。对区内现有的曾家巷码头、月亮湾码头、铁机路汽渡码头进行统筹整合，将汽渡码头外迁，整体打造集过江客运、旅游观光等功能于一体的水上交通系统。

#### **4.3.8 完善区域支路网系统，重点提升商务核心区道路系统容量**

在区域干道系统格局已基本确定的前提下，结合区内现状批租用地情况，对原规划方案中存在的断头路、错位路口进行优化，对核心地区支路网进行加密，可以有效提升区内道路系统的容量。不仅可以提升区域的道路系统服务水平，也为下一步细化地块规划要求提供了条件。



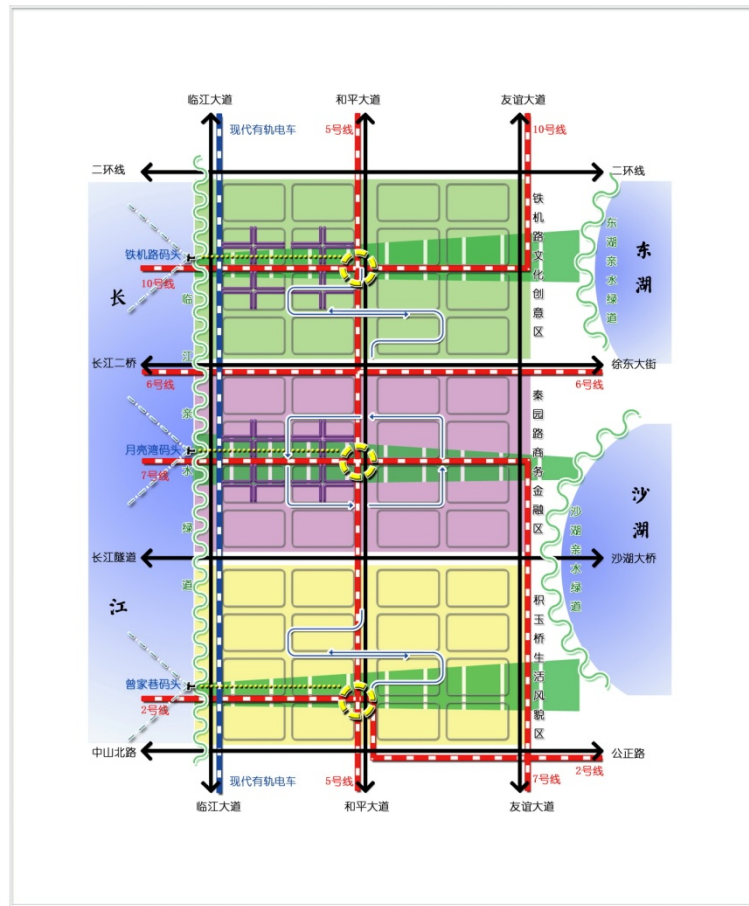


图 3 武昌沿江地区交通规划战略方案示意图

Fig.3 The transportation strategy plan in riverfront areas of Wuchang

## 5 结语

交通在城市发展中的有着举足轻重的战略地位，一个城市的交通系统，只有因地制宜、顺应时代变化而改变，才能保证其便捷性、高效性与畅通性。明确交通功能定位，确定交通发展战略及目标，立足区位进行差异化地发展与管理，合理规划水上交通服务、亲水廊道、慢行系统、过江通道，完善支路系统与换乘系统，是当前沿江城市可借鉴与学习的通用规划思路。在对具体的城市交通系统进行改造时，也应当根据其特有的规划布局与区位特征，进行思路的修改与创新。

参考文献：

References:

[1]杨春侠著.城市跨河形态与设计[M]. 东南大学出版社, 2006

---

[2]王建国 吕志鹏.世界城市滨水区开发建设的历史进程及其经验[J].城市规划, 2001 年 07 期

[3]褚筠. 健康可持续的城市滨水区交通模式思考[C].2009 中国城市规划年会论文集

[4]陈韦 陈伟 彭阳,武汉汉口沿江商务功能区实施性规划探索[J].规划师, 2013 年 5 期

### 原创性声明

**本人郑重声明:**所呈交的论文是本人在工作期间结合所做项目进行独立研究所取得的成果。除了文中特别加以标注的内容外,本论文不包含任何其他个人或集体已经发表或撰写的成果作品。本人完全意识到本声明的法律后果由本人承担。

**论文题目:**沿江地区城市空间更新交通系统规划策略—以武昌沿江地区为例

**作者单位:**武汉市交通规划设计有限公司

**作者简介**

姓名: 武苏阳, 性别: 男, 籍贯: 湖北襄阳, 出生日期: 1986 年 08 月 19 日; 民族: 汉

学位: 本科, 工作单位: 武汉市交通规划设计有限公司, 联系地址: 武汉市江岸区中山大道 1541 号, 邮政编码: 430017; 职称: 工程师, 研究方向: 交通发展战略市政交通规划静态交通; 联系电话: 18627771064, 电子信箱:

[84894717@qq.com](mailto:84894717@qq.com)。