

五彩廊道，特色慢行

——扬州历史城区慢行交通规划

杭力

扬州市国土空间规划编制研究中心

摘要：扬州历史城区已有2500年的历史，是历朝历代城池的叠加，布局工整、脉络分明，功能完备，迄今仍然作为扬州市的核心地区担负着重要的城市职能。从历史城区的规模、区位、空间尺度来看，慢行交通出行无疑更加具有优越性与便捷性，但是长期以来，受“以车为本”理念，以及自身极具个性，形态、自然地理和文物古迹等因素的影响，机动车交通不断压缩慢行交通空间，慢行交通环境品质不断降低。本次研究通过打造“绿慢”、“紫慢”、“蓝慢”、“红慢”、“黄慢”为主题的“五彩”特色廊道，串联起扬州历史城区各个公共空间，既提升了历史城区整体的慢行通行能力，又凸显了集休闲、文化、健身、娱乐等一体的特色慢行网络。

关键词：扬州市；廊道；慢行交通

【DOI】10.12254/j.issn.2096-6539.2024.22.043

一、引言

历史城区往往是城市重要的商业中心和旅游中心，人口和交通高度集聚，如何有效的疏解交通拥堵，且不影响历史城区活力越来越成为一项重要的研究课题。一般来说，改善历史城区交通拥堵的方式就是疏解功能，减少交通出行，降低动静态交通对居民生活环境的影响，但更多的实践表明，为了更好的保护和提升历史城区活力，应充分利用好历史城区的空间尺度、交通需求、出行诉求与慢行交通之间较好的耦合关系，着力发展慢行交通，提高慢行出行比例，因此，本文以扬州历史城区慢行交通规划为例，通过分析扬州历史城区的特点与慢行交通存在的问题，提出“五彩廊道，特色慢行”的规划思路，构建多元化的慢行系统，满足多元化的出行需求，探寻一条科学的慢行交通规划路径，为国内其他城市提供参考。

二、历史城区发展概况

扬州地处江淮平原南端，长江以北，东海以西，长江与京杭大运河交汇处。春秋时期吴王开邗沟，在蜀冈始筑邗城。汉朝在邗城基础上修建了“广陵城”，隋在原广陵城旧址上营造江都宫，在蜀冈下开发了江都市街，唐代扬州城包括一个正方形的子城和一个长方形的罗城，面积约为20平方公里。宋代扬州有三座城池，即宋大城、宝祐城、夹城。明清扬州城，在唐、宋城遗址范围内以小秦淮河为界分为新旧二城，呈现出东市西府的双城格局。扬州历史城区就是指各历史时期的城市建设积淀，城池不断演进叠加形成的独特历史城市，即扬州城遗址（隋—宋）分布范围，总面积18.25平方公里。

历史城区处于扬州市的中心位置，水系密集，街巷稠密，景点丰富，作为商贸、金融、文化、医疗、科教、旅游及配套服务的中心，仍然是全市最重要的行政商贸中心，交通、人口、环境以及历史文化名城保护的

间的矛盾愈发突出。

三、慢行交通问题及出行特征分析

（一）疏解初显成效，但源头集聚依然突出

历史城区内人口总量正在逐渐疏解，但人口密度、出行强度仍是全市最高，现状出行总量达63万人次/d，出行强度2.89万人次/km²，远高于其他地区。同时，城市公共服务功能集中，公共管理服务与商业服务设施用地占比达到25.8%，辐射范围涵盖整个市区范围；职住分离特征明显，进出历史城区交通需求大，现状进出交通占主导，占历史城区总出行量的比例高达52%。

（二）设施容量和效率双重约束，现状交通模式不可持续

目前进出历史城区的交通方式结构失衡，小汽车主导态势明显，受到进出通道及内部路网容量约束，现有模式下高峰时段的交通流量将超出路网的承载能力。常规公交缺乏竞争力，服务时效性不高，内部公交行程车速仅12km/h。

（三）尺度与资源均适宜慢行，路权分配却以车为本，慢行品质不高

历史城区面积约18.25平方公里，南北长约6km，东西宽约3km，尺度空间十分适宜慢行出行。作为历史文化名城，历史城区内文旅资源丰富，适宜慢游休憩。但在路权分配上，稀缺的道路资源全面向小汽车交通倾斜，慢行空间被蚕食严重，出行环境一般。主要表现为：①机动车路权一扩再扩；②人行道停车占据整幅路面；③路边停车占据非机动车空间；④慢行空间逐步缩小；⑤步行道断头路多，连续性较差。

（四）滨水空间充足，滨水慢道系统有待提升

历史城区的城河水系丰富，且在多年的城市规划建设中，已预留了充足的滨河绿化空间，但现状滨水慢行系统品质不高，主要问题有以下几个方面，一、滨水慢行网络碎片化。现有独立滨水慢行道共32.8公里，占总水岸线的52.1%；依托城市道路的慢行道共6.9公里；与机动车混行的慢行道共5.6公里；仍有6.1公里的水岸线无慢行道。二、受桥梁影响，滨水慢道不连续。历史城区内共有65座跨河桥梁，其中服务于机动车的桥梁共50座，慢行专用桥共15座。而滨水慢道被大多数的机动车桥梁直接割裂。三、滨水慢道沿线环境品质较差。部分滨水空间缺乏整治修缮，绿化杂乱，公共设施不完善，景观环境较差，吸引力严重不足。

（五）慢行出行特征

历史城区的交通需求从本源上来讲主要由通勤人群、休闲人群和旅游人群三类人群产生，针对三类人群的活动需求差异，明确不同人群对慢行网络和慢行空间的要求，从而构建与其相匹配的慢行空间。对于通勤人群来说，进出历史城区的交通强调时效性，在慢行空间上要保障城市道路两侧慢行空间的通行能力和连续性。

对休闲人群来说，其休闲活动主要集中在历史城区内的公园与滨水空间，要求有连续的滨水慢道网，联系居住地与各类公园，满足居民就近休闲、运动等需求。对于旅游人群来说，旅游线路与旅游景点之间的关系较为密切，点对点的特征明显，慢行网络在空间布局上要串联各旅游景点。在慢行空间上，可以通过独特的地面铺装和标志指引上突出特色，彰显慢行游览的趣味性和互动性。在慢行空间指引上，要强调标志指引的系统性与可识别度，并可通过为游客提供专用的慢行步道地图，让游客享受在历史城区内的漫步。

四、改善目标与策略

改善目标：依托历史城区独特的环城历史水系、丰富的历史文化景点、密集的街巷道路资源，构建集文化、历史、生活、旅游、休闲为一体的“特色慢行示范区”。

改善策略：构建多元化的慢行系统，满足多元化的出行需求

体现差异——结合通勤、通学、文旅、休闲等不同慢行交通出行的特点，打造具有差异化功能的慢行系统，满足市民与游客的出行需求。

统筹兼顾——道路红线内的慢行道侧重交通功能，道路红线外及绿化生态廊道内的慢行道侧重休闲功能，应强化统筹联动，利用好各类空间的慢行道，打造多道融合的慢行系统。

彰显特色——针对历史城区内部商业、文化、旅游、景点等不同功能片区，打造特色慢行系统。

五、扬州历史城区特色慢行系统构建

（一）打造日常通勤的“黄慢”

居民全日出行目的结构中，通勤出行（上班、上学）所占的比例最高，因此，承担日常通勤的慢道是最重要的慢行系统，规划以城市道路上的人行道与自行车道为主要骨架，形成以“黄慢”为慢行主题特色的慢行交通系统。“黄慢”分为日常步行道与日常自行车道。

日常步行道络分成三级，一级步行道设置在古城生活区，该区域除了日常生活步行以外，还承担较多的商务、购物、休闲、游憩性步行交通，重点处理好步行网络与停车、公交的衔接问题，步行道宽度为2.5-3.0米，路网密度不小于10km/km²；二级步行道设置在现代生活区，该区域以居民日常生活步行出行为主，步行流量较平稳，重点处理好步行网络的连续性，步行道宽度为2.0-3.0米，路网密度不小于8km/km²；三级步行道设置在风景旅游区，该区域日常步行交通量较少，主要以旅游交通为主，步行道宽度为1.5-2.5米，路网密度不小于6km/km²。

日常自行车道分为廊道、通道和联络道三级，自行车廊道主要规划在城市快速路或主干道上，承担跨区域的长距离通勤交通出行，宽度不小于3米；自行车通道主要规划在生活性主干路和人流量比较大的次干路，承担片区内中距离通勤、通学、生活出行，宽度不小于2.5米；自行车联络道主要规划在支路上，承担片区内廊道与通道之间的联系，一般均为廊道和通道的延伸，宽度不小于2米，是自行车道网络的“毛细血管”。

城市快速路、主干路与次干路上的黄慢应采用机非硬隔离，支路上的黄慢应采用机非软隔离。

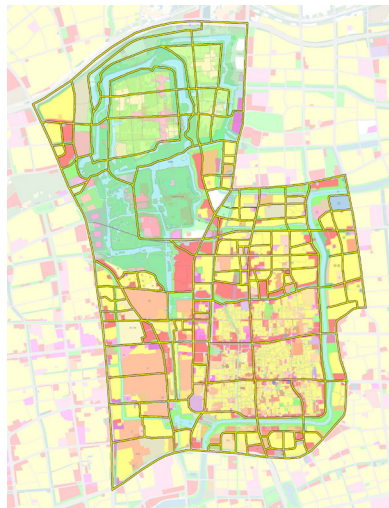


图1 历史城区黄慢

（二）打造历史人文的“紫慢”

“紫色”代表城市的历史文化与民族文化。规划以“紫慢”为主题特色，构筑特色慢行廊道，塑造体验历史文化的活动空间。

扬州历史城区文化资源丰富，5.09平方公里的明清古城是我国东南沿海地区规模最大、保存最为完好的历史城区之一。除了4片历史文化街区、7处历史地段、184处文物保护单位、56处历史建筑外，另有592条巷子，宽窄不一，宽的达6米出头，窄的1米左右，长短纵横，有的笔直交叉，有的曲折蜿蜒，有的沧桑古朴，有的“洋气”十足，街巷之间，或可互相通连，或为首尾相接，或则转弯抹角，市井烟火气息十分浓厚。规划将历史文化保护街区周边，传统风貌保存完好，文保单位和历史建筑遗存较多，游人休憩空间充足，宽度不小于3米的巷子串联起来，通过街巷风貌、入口节点、特色小品等一系列的主题设计，打造成以历史解读与体验风俗人情为特色的紫色慢行廊道。



图2 历史城区紫慢

（三）打造亲水空间的“蓝慢”

“蓝色”代表着城市水体，规划以“蓝慢”为主题特色，构筑特色慢行廊道，串联城河水系、公园与景观节点，塑造滨水空间，为市民提供体验滨水区的机会。

历史城区内有丰富的城河水系，包括古运河、北护城河、小秦淮河、二道河、漕河、邗沟、宋夹城水系、

唐子城水系等河流水系，水网密度达到 $1.76\text{km}/\text{km}^2$ ，这些水系不仅是重要的景观廊道，更是市民与游客重要的游憩空间。因此，规划利用滨水空间打造集休闲、健身、娱乐于一体的慢行交通廊道，宽度不小于2米，总体形成“三环五脉”的滨水慢道网。其中，“三环”为蓝慢主线，分别为唐子城蓝慢环、宋夹城蓝慢环与明清城蓝慢环；“五脉”为蓝慢次线，分别为小秦淮、玉带河、漕河、邗沟与古运河。环脉相承，互相衔接，共同构成连续的滨水慢行网络。



图3 历史城区蓝慢

(四) 打造特色商业的“红慢”

“红色”代表着城市商业区，给人以活力的感觉。规划以“红慢”为理念，将慢行区与商业街区相融合，形成特色商贸慢行线路。历史城区内有文昌商圈、甘泉路商业步行街、国庆路商业步行街、四望亭路美食街等特色商业街，该区域共同特点是道路宽度有限，两侧建筑均为公共建筑，且没有围墙，建筑退让空间相对较大，步行交通量大，非机动车交通不均衡，因此，对于商业区道路中的慢行空间的设置，一方面，缩减机动车道宽度，即将3.5米的机动车道缩减至3米，从而增加慢行空间的宽度与通行能力；另一方面，统筹步行空间与建筑退让空间，采用相同标高，相同或相似铺装，限制设置台阶、停车、不可进入的消极绿化等设施，保证空间的联通与灵活使用，从而增加有效的慢行通行空间。

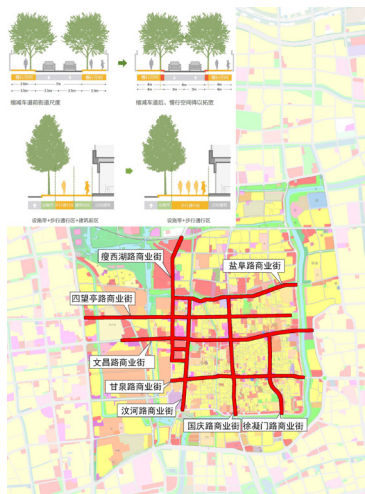


图4 历史城区红慢

(五) 打造休闲健身的“绿慢”

“绿色”代表骑行道，指为骑行者提供骑行健身的空间。规划利用古运河、邗沟、唐子城等水系两侧较宽阔的生态廊道空间，规划一条贯穿历史城区的骑行道。骑行道是以自然要素为基础，以自然人文景观和休闲设施为串节点，由慢行系统、服务设施等组成的绿色开敞空间廊道系统，骑行道宽度不小于3米，将城区内的文教、医疗、居住、宗教、公园及配套商业设施串联起来，形成连贯统一的骑行系统。

与城市道路上用于通勤的自行车道不同，该骑行道是相对封闭、安全、无交叉的独立骑行空间。为避免景观单调乏味，骑行系统设置了相应的骑行驿站，驿站可分为三级，一级驿站，规模较大，占地不小于500平方米，主要承担骑行道管理、综合服务、交通换乘等方面功能，一般结合公园、景点、文化体育设施设置；二级驿站，规模较小，占地不小于100平方米，主要承担售卖、租赁、休憩等方面功能，一般结合绿地、广场设置；三级驿站主要承担休憩功能，可根据功能需要灵活设置，没有面积要求。



图5 历史城区绿慢

六、结语

本次研究通过“五彩”慢行廊道的构建，串联起扬州历史城区各个公共空间，满足市民休闲、健康、便捷的生活工作需求，促进城市低碳环保、可持续发展。但历史城区的慢行交通品质提升是一项长期的、可持续的工作，在下阶段的实践过程中应灵活应对，重点把握历史城区的发展阶段和经济水平，制定远近结合、可操作性的计划方案，最终保证“五彩”慢行廊道的落地。

参考文献

- [1]周乐，张国华，戴继锋等. 苏州古城交通分析及改善策略[J]. 城市交通. 2006(04): 41-45
- [2]王景慧，阮仪三，王林. 历史文化名城保护的理论与规划[M]. 上海：同济大学出版社. 1999
- [3]张贵，陆振波，张瑜. 中等城市老城区公共交通改善研究[J]. 城市公共交通. 2008(09)
- [4]刘国园，黎晴. 老城区交通系统与空间环境优化策略——以历史文化名城浙江省绍兴市为例[J]. 城市交通. 2008(05)
- [5]赵红茹. 历史保护街区绿色交通体系构建——以西安老城区为例[J]. 规划师. 2011(01)