



当前位置: 景观中国 >> 景观文章 >> 水景观 >> 武汉城市滨水道路规划建设的探索与实践

标题\作者\刊物关键字  
标题  搜索

## 武汉城市滨水道路规划建设的探索与实践

作者: [何继斌](#) 发表: 中国建设报 [评论\(0\)](#) 打印  
景观文章·景观中国 <http://paper.landscapecn.com>

### 滨水区的规划和开发

#### 武汉市的水资源

水是人类生命之源,是城市生产和人民生活不可缺少的基本物质条件,也是城市经济发展和环境建设的重要组成部分。武汉市两江交汇,湖泊众多,具有“得水独厚”的自然优势。国务院在对武汉市城市总体规划的批复中明确提出:要将武汉市建设成为具有“滨江、滨湖特色的城市”。

#### 滨水区的规划布局

长期以来,武汉市依托水运和码头发展,水域岸线成为生产力布局的重点区域,滨水区建设了大量的工厂和仓库。随着交通技术和交通方式的进步以及工业结构的调整,原来为工业生产服务的滨水区已不能适应城市社会经济发展的需要。在武汉市的城市总体规划中,规划布置了江北、江南两个核心区,核心区均沿长江布置,集中体现现代化国际性城市和中国中部地区中心城市的职能。汉江两岸滨水区将建设成为集商贸旅游、生态居住于一体,体现江城文化特色的现代化城市滨水区。

#### 滨水区的改造和开发

在城市总体规划指导下,武汉市加大了滨水区改造和开发的力度。滨江、滨湖的道路和景观建设,极大地促进了滨水区的改造和开发,产生了巨大的社会效益和经济效益。

#### 滨水道路规划的基本原则

##### 体现滨水的共享性

首先,要严格控制一条沿水体的规划道路,防止建设单位独占滨水区的岸线。其次,道路的红线宽度要考虑预留供市民步行、驻足、休憩、亲水的空间。同时,应调整市区的道路网系统,加强市区交通与滨水区交通的联系,提高交通可达性。

##### 体现交通的秩序性

在滨水道路规划中应将车行交通和人行交通有效分离、有机结合,体现交通的秩序性。在国内外的滨水道路建设中一般有三种方式:一是分流。在临水建筑的背后200米左右的位置,布置一条与滨水道路平行的城市快速路或主干道,将大量的过境交通引向滨水区的外围,滨水道路只承担到发交通和步行交通功能。二是分离。在滨水道路的上方或地下,以高架或隧道形式将过境交通和部分的到发交通与步行交通分离。三是优化。在滨水道路红线宽度满足要求的前提下,通过道路系统组织滨水区的交通,最大限度的扩大滨水步行带的宽度,满足行人要求。

##### 体现景观的特色性

滨水区作为“一个城市景色最优美的地方”,是城市景观的标志性区域,滨水道路的规划要着力塑造城市景观的特色。对滨水城市而言,水位的落差是滨水道路规划设计的一大难题。在滨水道路的规划设计中,滨水道路的平面选线和竖向设计十分关键,道路规划要将水面、滩地、岸线、堤防、建筑等相关要素综合考虑,达到道路交通与防洪安全、亲水休闲、生产生活的和谐统一,充分展现滨水城市特色。

### 专题 Topic



### 分类 Class

- 景观综述
- 学科教育
- 理论研究
- 设计实践
- 人物/事务所
- 作品赏析
- 景观生态
- 园林绿化
- 园林文化
- 景观工程
- 城市研究
- 保护与更新
- 人文地理
- 随笔杂谈
- 演讲实录
- 城市规划
- 建筑设计
- 景观艺术
- 设计史
- 风水研究
- 旅游规划
- 城市设计
- 技术应用
- 水景观

### 本周热点 Hot

没有论文排行

### 期刊导航 Magazine

- [城市环境设计](#)
- [中国园林](#)
- [景观设计](#)
- [风景园林](#)
- [国际新景观](#)
- [国际城市规划](#)
- [规划师](#)
- [城市规划](#)
- [建筑学报](#)
- [新建筑](#)
- [城市建筑](#)

### 文章统计 Stat

文章总数: 2343  
 文章浏览: 8985559  
 网友评论: 2483  
 文章下载: 2199

### 特别说明 Explain

由于目前国内不同专业背景的人士对 Landscape Architecture 的中文译名存在差异,所以就导致相关文章中会出现诸如景观设计(学)、景观建筑(学)、风景园林等不同叫法。此处特别提示,以免读者混淆,不做争论!

截止2006年7月26日全部文章列表

### 滨江道路

近几年,武汉市加大了滨江道路的投资与改造建设力度,部分滨江道路环境、景观及交通条件得到较大地改善,人们又重新回到了久违的江边游憩娱乐。下面以汉口沿江大道为例,介绍武汉滨江道路规划建设情况。

沿江大道为汉口地区沿长江的一条城市干道,规划道路红线宽40米。一期改造南起武汉关,北至三阳路,全长约2.4公里。根据道路两侧用地、建筑布局要求,规划将沿江大道建设成具有环境优美、道路设施齐全、集游览休闲于一体、体现大都市现代化生活的交通景观路。主要规划措施如下:

一是结合西侧建筑整治改造,调整沿江大道道路横断面,压缩局部过宽的车行道,调整道路功能,扩宽西侧人行道宽度,以优秀历史建筑为依托,局部形成小游园、健身园、露天咖啡厅、露天电影院等。

二是在保障防洪墙功能的前提下,改造现有防洪墙,具体措施有:改造防洪闸口为行人进入江滩的入口,形成优美的入口景观;沿防洪墙顶东侧铺设木质步行观江平台,并对压浸台进行绿化,改善防洪墙的景观。在堤外根据江滩用地布局规划,结合主题广场,布置若干人行小路,形成江滩区各具特色的步行道路系统。

三是对现有水泥砼路面进行沥青加铺,改善行车条件,减少噪音污染,并完善道路交通标志、标线。

### 滨湖道路

武汉市曾配合景区建设修建了一些滨湖道路,在一定程度上解决了人们进出景区的交通问题。但由于种种原因,原有道路没有较好考虑与周边环境、景观的协调,滨湖道路显得呆板,缺乏适应性、开敞性、多样性与连续性。下面以东湖沿湖大道的规划建设为例,介绍武汉滨湖路规划建设的一些思路与方法。

沿湖大道是一条穿越东湖的游览性道路,全长4.79公里。对于该路的改造,结合东湖水位特征和道路特性,主要采取了如下措施:

一是充分体现滨湖道路的亲水功能。由于东湖水位较稳定,穿湖道路与东湖水面高差较小,规划在道路中间布置8米宽的车行道,两侧各布置约5米宽的亲水平台,并从竖向上将车行道与亲水平台进行分离,这样既保证了车行交通的顺畅,也使游人可以方便地到湖边嬉戏、游玩。二是合理进行跨湖道路的竖向及桥涵设计,体现跨湖游览道路的个性。为保证东湖水面的连通及水体循环,在跨湖道路上建设了多处小型拱桥,拱桥外观设计与东湖景区风格相协调。拱桥与两端道路形成的车行环境,给游人以高低起伏的感觉,仿佛是乘船游览东湖。

### 结语

通过对武汉市滨水道路规划建设的探索和实践,笔者认为城市滨水道路的规划建设应该注重以下几点:

滨水道路的规划设计决不是一项单纯的交通工程的规划设计概念,需要从道路交通、用地规划、建筑设计、环境艺术、水利工程等多专业、多角度关注与思考,博采众长,集思广益。

在滨水道路的规划建设中,要充分体现“以人为本”的思想,滨水的道路交通和堤防安全、车行系统和人行系统、动态交通和静态交通要相互协调。

要树立“经营城市的理念”,水体是不可多得的城市资源,滨水区是城市土地价值最高的区域之一。应以滨水道路的规划建设为契机,加强对滨水区的规划、建设和管理,使滨水道路建设和土地开发密切配合。

### 作者介绍

何继斌 武汉市城市规划设计研究院高级规划师

有奖上传

浏览:4056 评论:0 上传:3DFX 时间:2004-11-5 编辑:清心

【声明】 本文不代表景观中国网站的立场和观点。转载时请注明文章来源,如本文已正式发表请注明原始出处。

上一篇: 一个全过程的城市设计实践

下一篇: 2004地产领导人峰会-园林景观与居住改造

读者评论

所有评论

还没有评论，欢迎您参与评论！



【×CLOSE】 【↑TOP】

[设为首页](#) | [加入收藏](#) | [关于我们](#) | [征稿说明](#) | [内容合作](#) | [网站地图](#)

[↑TOP](#)

主办：北京大学景观设计学研究院 北京土人景观规划设计研究院

电话：010-62745826 Email: [webmaster#landscapecn.com](mailto:webmaster#landscapecn.com)（发邮件请把#换成@） 客服QQ：200896180

办公地址：北京市海淀区上地信息路12号中关村发展大厦A103 邮政编码：100080

Copyright © 景观中国 2003 - 2006 [landscapecn.com](http://landscapecn.com) All rights reserved