

# 优先保护的历史城区交通改善规划研究

## ——以广州历史文化名城为例

Conservation-Oriented Transportation Improvement Planning for Historical Districts: A Case Study of Guangzhou Historical Districts in Guangdong Province, China

李景

(广州市城市规划编制研究中心, 广州 510030)

Li Jing

(Guangzhou Urban Planning & Research Center, Guangzhou 510030, China)

**摘要:** 历史文化名城中传统历史城区的现代交通问题已经成为急需研究的重要课题。在分析广州历史城区现状存在的交通问题基础上,对风貌保护和交通改善的协调关系进行了探讨。首先,明确提出了广州市历史城区的交通发展策略;其次,分别从历史文化街区、传统格局控制线和文物保护单位三个方面制定了交通改善策略,尤其针对典型的民居保护区和骑楼街区的保护提出交通改善的建议,对下一阶段编制详细保护规划具有重要的指导意义;最后,指出城市交通应该为广州市历史文化名城保护服务,为广州市历史城区的繁荣发展提供基础设施保障。

**Abstract:** Modern transportation issues related to the conservation of historical districts have been observed as topics that require immediate solutions. Based on existing traffic problems in historical districts within the City of Guangzhou, Guangdong Province, China, this paper analyzes the coordinated relations between conservation and traffic improvement. First, the paper proposes some transportation development strategies for historical districts in Guangzhou. These strategies include three aspects, i.e. historical conservation districts, traditional district control lines, and cultural relic conservation locations. In particular, the paper presents recommendations for traffic improvement within typical residential housing conservation districts and arcade conservation blocks, which can serve as important guidelines for the subsequent detailed conservation planning. Finally, the paper points out that urban transportation systems should be able to facilitate historical city conservation and to offer infrastructure facilities for ensuring future prosperity of historical districts in Guangzhou.

**关键词:** 历史城区;保护;交通;历史文化名城

**Key words:** historical districts; conservation; traffic; historical city

中图分类号: U491 文献标识码: A

收稿日期: 2006-05-25

基金项目: 国家自然科学基金重点资助项目《基于数字技术的城市空间规划技术方法》(项目批准号: 50238010)

作者简介: 李景, 女, 博士, 广州市城市规划编制研究中心工程师, 主要研究方向: 城市规划和城市交通规划。E-mail: lijing812@vip.sina.com

从19世纪开始,世界各国对历史文化遗产的保护“经历了长期的发展和演进,由保护可供人们欣赏的艺术品,保护各种作为社会文化发展见证的历史建筑与环境,再进而保护与人们当前生活休戚相关的各历史地区乃至整个城市”<sup>[1]</sup>。一个城市拥有历史文化遗产的数量及保护实效已成为21世纪衡量全球城市竞争力的重要指标。随着中国城市化、机动化进程的加速,在协调好历史文化名城保护与旧城改造关系前提下,如何妥善处理好历史城区风貌保护与城市交通的关系,是当前城市规划界普遍面临的挑战和问题。

## 1 历史城区道路交通问题分析

### 1.1 广州历史城区道路体系的演变

广州独特的经济、社会和自然环境经过长期演变,形成了街巷结构形态和高密度肌理的独特特征。明清形成的城墙内部路网、民国拆墙建路形成的路网、近代方格路网以及与历史水系相关的路网构成了广州城市形态的骨架路网和重要支撑体系。传统的“一环三横五纵”的主格局<sup>[2]</sup>(图1)和各式传统特色的骑楼街<sup>[3]</sup>(图2)至今

依然保存。

随着近、现代广州经济的发展以及交通工具的改进，城市突破了城墙的限制，向外围发展；尤其是建国以来，城市发展建设速度不断加快。纵观几个典型历史阶段的道路体系及交通流特征，道路车流密度和交通出行主导方式均发生了较大变化。

1) 20世纪50年代：道路车流密度低，人、车、建筑组成“三位一体”的公共交通空间，人是街道的主体，空间设计符合人体尺度。

2) 20世纪80年代：道路的扩建和高架的引入，导致车流密度增大，甚至流量难以控制，车行交通方式逐渐取代步行交通，传统的空间效果难以维持，特色街巷风貌逐渐衰败。尤其在20世纪80年代后期开始重视旧城改造，就地平衡的旧城改造政策给旧城的风貌带来重击。

3) 20世纪90年代初期：跃进式的过度开发，使失控的高层



图1 1905年广州市地图

Fig.1 The city of Guangzhou in 1905



图2 广州城区骑楼街分布图

Fig.2 Arcaded streets in downtown Guangzhou

建筑与建设用地阻断了云山珠水的联系，见缝插针式的改造使交通日益拥挤、环境不断恶化，文物保护单位周边环境逐渐被侵蚀，道路的拓建、拉直等给保护带来了不利影响。

4) 20世纪90年代中期：由于缺少理性、预见性的旧城改造规划及实践经验，中心区功能的高度重叠引发历史城区向心交通量加剧，导致城市的机能难以正常发挥，道路供需矛盾愈演愈烈。因此，1994年广州及时开展了交通规划专项研究，建立了一系列交通发展战略、总体政策及行动策略，使中心区的整体交通空间容量和效率得以提升。

5) 1999—2001年：按照广州市新的行政区划调整，以交通发展战略为指导，开展“三年一中变”的道路基础工程建设工作，重点建成了20余千米的内环路，并开通了大运量的轨道交通线路，改造了大规模旧路，使得历史城区提高了人均道路面积，缓解了过境交通的压力。同时，对全市干路、支路进行深化设计，道路等级分工和红线调整进一步适应了规划管理的要求。

## 1.2 历史城区道路交通存在的问题

以现代化的车行交通方式为主、机动车流密度高的道路交通特征，取代了过去传统的以步行为主的慢行交通特征，宽马路、高架桥、快速路的出现，使城区传统的空间效果遭到不同程度的破坏。大刀阔斧的旧城改造、用地布局不当、道路红线规划失当以及一系列牵制旧城改造的外在因素，导致交通拥挤、环境恶化等问题的出现。

1) 传统的旧城改造误区，诱发了大量交通需求

由于历史遗留的受限的发展空间，20世纪90年代初的传统旧城改造误区、城区产业结构调整等综合原因，使得高度重叠的城区功能无法在有限的用地范围内得以发挥，导致向心交通的加剧。例如，将老商业街

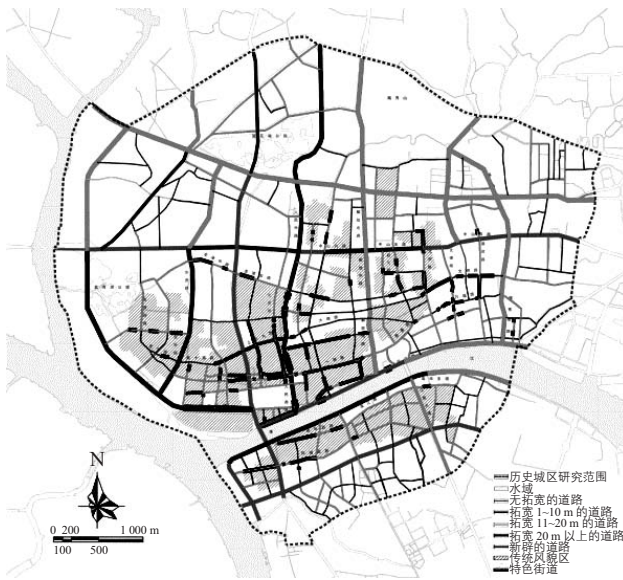


图3 道路拓宽现状与特色街巷叠加图

Fig.3 Current view of road widening overlaid with characterized streets

表1 历史城区范围内道路拓宽情况一览表

Tab.1 Road widening projects within historical blocks

类型	数目	所占比例/%
无拓宽道路	6	3.66
拓宽 1~10 m(含 10 m)的道路	62	37.80
拓宽 11~20 m(含 20 m)的道路	87	53.05
拓宽 20 m 以上的道路	9	5.49
合计	164	100.00

(区)、特色民居改造为现代商业中心、大型高层办公楼, 机动车的闯入对城区用地形成越来越大的压力。同时, 第二产业向第三产业转化引发的越来越多的非工作出行, 均导致道路供给严重不足。

历史城区道路通常采取拓宽、拉直和打通为主的方法, 拆除了许多传统建筑, 使得历史格局和形态肌理淹没在众多网状的现代道路交通中, 如中山路、东风路、解放路、越秀路等。同时, 也导致如龙津西路、恩宁路、人民南路等特色连续风貌的消失, 宁静的居住环境受到影响。据调查, 在历史城区中现存风貌较好的特色街巷, 如越秀路、人民路、一德路、大新路等(图3), 其中拓宽20 m以上的道路共9条, 占总拓宽道路数的5.49%; 拓宽11~20 m(含20 m)的道路共87条, 占总拓

宽道路数的53.05%; 拓宽1~10 m(含10 m)的道路共62条, 占总拓宽道路数的37.8%。详见表1<sup>[4]</sup>。

2) 弥补型的交通设施供给建设, 忽视了街巷保护和发展

为了缓解历史城区突出的交通供需矛盾, 在城区内重要位置建设了连续的环形高架道路系统、立交、跨线匝道等, 这些新辟的大型市政基础设施不同程度地改变了传统街道的空间尺度, 隔离拆零了风貌和文物地区。例如, 大元帅府旧址与珠江的联系被高架引桥隔断, 破坏了历史古迹与珠江相得益彰的视觉效果; 三元古庙无奈地萎缩于广园路高架桥下。再如, 人民南路骑楼商业街架设的高架干路, 不得不以牺牲商业功能为代价来分流穿越性的交通。一些重要的河涌水系无奈地改成道路, 东濠涌上架设双层空中走廊以缓解南北地面交通压力, 道路线型好似裸露在城市表皮上的一道“空中伤痕”。

另外, 由于历史城区路网功能结构存在先天的缺陷, 多处交通干路呈段状分布, 错位交叉口、断头路较多。出于贯通道路网的考虑, 新辟的路段或多或少地打破了城区的祭礼结构, 从而影响了传统骑楼街的环境背景, 甚至威胁到某些骑楼和风貌建筑的存亡。

3) 管理体制和市场运作等不利因素, 牵制交通设施规划的实施

尽管广州市中心区规划设置了整套系统性、连续性的交通组织方案, 但由于体制、政策、资金等外在因素的制约, 城区内原有规划的公交网络、机动车网络、非机动车网络和步行网络四大系统以及各系统之间的停车换乘系统在详细规划、用地(地下、地面)管理等方面实施不到位。究其原因, 除了技术层面上的城市规划与交通规划缺少有机结合, 以及管理层面上交通规划、建设和管理缺少整合考虑外, 以房地产为主导的城市建设战略和市场经济冲击、城建资金短缺、政府导控作用不明<sup>[5]</sup>等非道路系统因素均影响规划的实施。尤其是停车场的建设问题, 因尚未明确规划、建设、管理、运营等各个环节的职能分工, 导致近年来历史城区停车设施建设进展甚缓。虽然广州已将停车设施全部划归一个部门管理, 但作为一项涉及城市综合交通的系统性工作, 仍存在相关部门介入的问题<sup>[6]</sup>, 停车的政策、机制等尚不健全。

## 2 历史城区风貌保护与交通改善协调关系分析

### 2.1 广州市历史城区交通发展策略

#### 2.1.1 交通发展总体政策

20世纪90年代中期以来,广州市借鉴国内外交通规划研究成果经验,并结合自身交通发展的特点,开展了综合交通规划研究,制定了交通发展的总体政策。即逐步建立以公共交通为主体,快速轨道交通为骨干,各种交通方式相结合的多层次、多功能、多类型的城市综合交通运输体系。按照明确的道路功能分级体系,有效地规划、建设和使用道路交通设施。在大力发展公共交通和改善步行交通的同时,合理控制摩托车和私人小汽车的发展规模。采取基础设施建设和交通管理措施相结合的综合手段,全面整治旧城区的交通状况,改善环境质量。以地面路网和交通设施为基础,建设与高架路系统、高速公路系统和快速轨道交通合理衔接的立体交通网络。

近几年来,在交通总体政策指导下,广州城市发展实践逐渐总结和摸索出了较为行之有效的行动策略,即从交通规划研究入手,综合协调解决城市问题。基础设施建设和交通管理措施并举的手段以及“一年一小变、三年一中变”的形象工程,使得历史城区的交通状况和环境质量得以改善,适宜居住、适宜创业的和谐城市形象和环境深入人心。

#### 2.1.2 历史城区交通发展策略

以历史城区的保护和发展为背景和前提,进一步落实宏观交通发展总体政策,在历史城区完善和改造过程中,使交通改善更好地为历史城区的风貌格局和传统文化区保护服务,制定以下历史城区交通发展策略:①限制穿越性交通在历史城区内的行驶,尽量减少城区内部的交通压力;②控制历史城区交通需求总量的增长,重点发展公共交通和轨道交通,提供适度的停车设施;③完善历史城区的交通出行方式,构建人性化的交通出行环境;④合理布置历史城区的路网,挖掘现有道路潜力,保证交通的“通”和“达”。

根据广州城市发展的历史条件及社会、经济特征,在几处典型的团状历史文化街区外围,进一步改善道路交通条件,一方面充分借助历史城区中现有的骨干

交通性道路(内环路、人民路等),积极地发挥“疏”与“导”的功能,以限制并截流穿越式交通,减轻向心交通的压力,亦可在非保护区地段有选择地规划建设一些次干路或支路,提高路网密度;另一方面,重点改善历史城区周边“分流”道路,在外围地区设置停车场和交通换乘设施,保证市级骨干公交线路、区级公交线路以及轨道交通之间便捷、舒适的换乘,实现公交网络和轨道交通线路既集约化地组织城市客运系统,又尽量使主要的人流集散在历史城区外围解决,以提升历史城区的活力。

在历史城区内进行有约束条件的交通改造,维持传统空间的肌理,严禁大幅度拓路,并依据历史城区用地、交通、环境等容量和配套设施的支持能力,强调建设和管理并重。一是通过规划设计、组织管理等手段充分挖掘现有的道路资源和发挥交通网络的潜力;二是建立历史城区的自动化交通监控管理系统,对重要出入口及核心交叉口的交通特征和出行行为进行监控,以实现历史城区交通需求的控制;三是协调规划、建设和管理的关系,尤其对城区停车的政策、收费和管理机制尽早提出可操作的行动建议。

### 2.2 分类的交通改善策略及建议

鉴于历史城区的路网已基本成型,对于保护区内的道路新建和拓建要谨慎,不主张大规模的“拆、建”,而应尽量采取规模不大的道路改造、交通管制等方法限制机动车的流量。具体有三个层面。

#### 2.2.1 历史文化街区层面

##### 1) 典型传统民居保护区的交通改善建议

区内的历史建筑集中区,应以维护历史的整体风貌为前提,保持现有的街巷尺度,提倡小规模的道路改造与交通疏理。例如,结合片区小规模改造,增加道路网密度,增加开放空间,周边增设适量的停车设施,尽可能减少交通量的进入。20世纪80年代广州规划界非常注重对典型的传统民居保护区的保护,先后成功地实施了沙面保护区、逢源街保护区、华侨新村保护区和新河埔保护区的保护工作,积累了重要的规划实践经验。沙面建筑群保护区内要求完全限制机动车行驶,强调对外围关键节点、立交的改造,分流和限制进入保护区内的机动车交通;同时,合理设计沙

面大街和沙面二街的道路断面(图4)。良好的交通治理,使居住区内交通环境容量与居住生活需求达到了和谐的平衡,保证了地区的活力和发展动力。在新河埔保护区内,结合外围重要分流干路的改造,借助区内通达的支路组织了高效的机动车单行系统,使纵横分布的公交线路较好地服务于区内公交乘客需求,在局部的核心地段限制机动车驶入,使内部道路宜人尺度得以保护,街巷生活的氛围得以延续。

### 2) 典型骑楼街区保护区的交通改善建议

广州现状骑楼街分布广、数量多,建筑质量、功能类型、社会文化价值存在较大差异,通过分析各类骑楼街的保护价值和改造条件,确保一批建筑艺术、文化价值高的骑楼街受到应有的重视。建议典型骑楼街区保护要求如下:街道的宽度、断面形式和线型必须按现状保护,街道骑楼的连续性必须加以保护,街道的轮廓线、街道空间的高宽比必须严格保护。同时,在骑楼街两侧开辟辅道,以疏解交通压力,改善街道环境。目前上下九步行街已按此要求实施。对于有条件处应开辟商业步行街或公交专用道。组织单行线,控制沿线占道停车现象,在骑楼街内侧可以考虑停车场、停车楼等交通设施。例如,北京路保护区、上下九路保护区等典型的传统商业步行街,充分利用拓宽的平行干路和开辟的临街辅助车道,分担和减轻风貌街道的机动车交通压力,有限度地削弱乃至完全替代其机动交通功能,注重配套的物质系统的支持,完善交通管理设施,如出租汽车停靠、港湾公交停靠的管理,道路进出口、停车、货车进出口等的管理,提供集文化、购物、休闲、观光于一体的人性化公共街道空间。总之,典型的骑楼街区保护关键要综合规划、组织好骑楼风貌区周边区域的交通,通过挖掘周边道路的通行潜力,疏缓骑楼街的交通压力,有限度地削弱乃至完全替代其机动交通功能,由此强化和提升骑楼街的商业功能<sup>[7]</sup>。

### 3) 典型的街道尺度控制和实施

现实中,历史城区街道空间的高宽比必须严格保护,街道尺度设计应因地制宜,图4为历史街区典型街道尺度示意图。

从规划实施的角度,道路断面改造主要分为两类:一类是近期优化改造,另一类是远期达标改造。对于

沿街用地及建筑近期无法改变或改变的经济代价暂时无法承受,但交通状况恶劣、车流拥挤、道路环境差、行人及自行车不安全、环境不舒适时,可考虑在现状宽度保持不变的情况下,进行道路横断面各部分尺寸的有效重组,称为近期优化改造。对于沿街建筑及用地控制可以进行二次开发,或拆迁难度小、可执行,并且经济成本较低可承受时,针对现有的交通条件差、道路环境恶劣等情况,一次性将道路总宽扩至规划红线宽度,使道路条件达到规划等级,道路附属设施达到相关规划要求,称为远期达标改造。

### 2.2.2 传统格局控制线层面

按照研究性和实用性相结合的原则,充分尊重历史遗迹和空间格局,以协调城市规划、设计与交通空间规划设计的关系为前提,提出道路线型、街道尺度、绿化设计等应与历史城区自然形态、人工形态有机结合,使风貌保护与交通改善相得益彰。并按照传统格局控制线和典型骑楼街的保护要求提出交通改善措施,主要包括古城遗迹线、珠江沿岸、河涌水系等重要风貌格局的保护。

#### 1) 古城遗迹线保护

应充分结合现状地形和城市肌理划定保护范围,严格保留原有古城墙拆除后形成的道路原有位置、格局和走向,保持其现状道路宽度与尺度,同时保护并标识现存遗址,集旅游、展示、教育和美化意义为一体,结合交通空间设计营造城市绿化和公共空间体系。

#### 2) 珠江沿岸保护

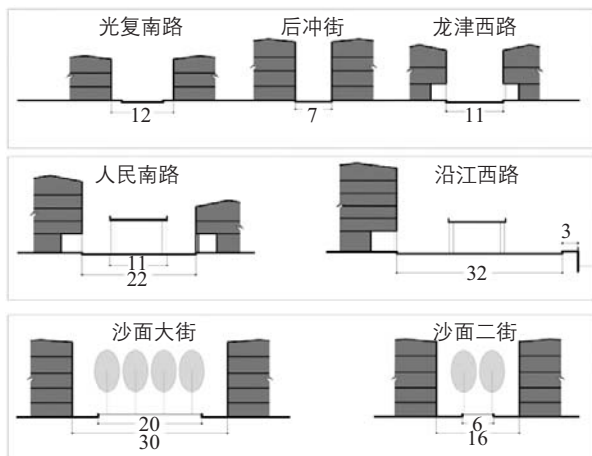


图4 历史街区典型街道尺度示意图

Fig.4 A typical street-design diagram of historical blocks

一江两岸见证了广州“千年商埠”的历史，是重要的城市名片和水系资源。规划应严格保持沿江西路等的宽度，组织机动车单向交通系统，强调公交与行人专用，营造绿化、休闲、人本的滨江岸线空间。

### 3) 河涌水系保护

有选择地部分恢复历史水面，对于东濠涌，建议在保护水质的同时，远期调整高架路位置，通过绿带形成广州历史城区体系级别的绿化核心走廊。另外，结合部分河涌整治和河堤建设，形成地区的支路系统，缓解交通压力，如上下西关涌等。

#### 2.2.3 文物保护节点层面

国家级、省级和市级文物保护单位，若存在与道路交通规划设计的矛盾，分为两种处理办法：

##### 1) 以文物及周边环境的保护为主

以保护文物为主，弱化交通功能，通过挖掘文物周边道路网的功能，实现对重点文物的保护。例如，江湾桥南的孙中山大元帅府遗迹的保护，建议恢复与珠江的视觉联系，重构景观廊道。具体措施是拆除南向临江建筑，置换江湾引桥的交通功能，恢复建筑南向的开敞广场，原引桥的交通流组织到周边地面的辅助道路，实现分流(图5)。

##### 2) 局部文物迁址，避让道路设施

以道路交通功能为主，创造条件对重要文物进行积极保护，如采用搬迁文物保护单位的措施，纳入附近文物保护片区范围。目前荔湾区的锦伦会馆进行建筑平移迁址，让路于城区南北向康王路主干路，既保护了文物，又处理了与新建干路的位置矛盾。



图5 大元帅府周边江湾引桥改造图

Fig.5 Renovation of Jiangwan Bridge-approach near the Great Marshal Hall

## 3 结语

历史风貌或建筑的保护，一方面应尊重历史文化的发展规律，摒弃片面复原，坚持全面的保护和继承；另一方面，坚持可持续发展的原则，将传统的历史文化和时代特征发展有机结合。本文从交通改善的角度，以历史风貌的整体保护为指导思想，根据交通发展战略要求，探讨了三类典型的保护模式，对历史文化名城开展保护专项规划进行了有益探索。

作为城市骨架的交通，好似一根杠杆，扮演着解决历史城区保护等城市规划和建设问题的一个支点和工具的角色。在历史城区的保护问题上，应综合考虑道路容量、环境容量以及公共服务设施容量和支持能力，并与各相关规划相统一、协调更新。将历史文化风貌区的保护与开发结合起来，让历史的文脉在当代生活中延伸，既保留了风貌，又保护了生活，还延续了发展。只有以改造和建设“养”保护和发展，形成良性循环，才是长久之计、经济之道。

#### 参考文献

- 1 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
- 2 林树森, 戴逢, 施红平, 王蒙徽, 潘安. 规划广州 [M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2006
- 3 李颖, 刘云亚. 广州市骑楼街的保护与发展 [J]. 城市规划汇刊, 2002, (1): 63~67
- 4 张杰, 等. 广州历史文化名城保护规划 [R]. 北京: 清华大学建筑学院, 广州: 广东省城乡规划设计研究院, 2005
- 5 吕传廷. 广州城市空间结构调整研究 [D]. 广州: 中山大学, 2000
- 6 周鹤龙. 广州城市停车规划研究回顾与展望 [A]. 中国城市交通规划学术委员会. 中国城市交通规划学术委员会 2003 年年会暨第二十次学术研讨会论文集——城镇化与城市交通 [C]. 郑州: 中国城市交通规划学术委员会, 2003
- 7 李景, 李颖. 广州的骑楼街风貌保护与城市交通 [A]. 中国城市交通规划学术委员会. 中国城市交通规划学术委员会 2003 年年会暨第二十次学术研讨会论文集——城镇化与城市交通 [C]. 郑州: 中国城市交通规划学术委员会, 2003