

doi:10.11835/j.issn.1674-4764.2015.S0.002

沈阳市前清遗产区域交通组织

孟津竹, 王晓宇

(沈阳工业大学 建筑工程学院, 沈阳 110870)

摘要:随着辽宁省对历史遗产保护的重视,历史遗产区域的整体挖掘与保护得到了更广泛的关注,这对其交通组织方面提出了更高的要求,也将是对遗产点所在城市的一次考验。为了在交通方面满足其遗产区域发展的要求,在分析沈阳市交通现状的基础上,对遗产区域空间布局及交通方式进行研究,针对沈阳故宫、清福陵等11处前清遗产点各自的特征,从基础设施、路网选择及线路组织等方面对沈阳市遗产区交通进行组织规划,保障与历史遗产相关的交通需求,使整个城市的交通布局合理、畅通有序。

关键词:沈阳市;遗产区域;交通

中图分类号:TU98 **文献标志码:**A **文章编号:**1674-4764(2015)S0-0005-05

Shenyang Qing Dynasty Heritage Area Traffic Organization

Meng Jinzhu, Wang Xiaoyu

(School of Civil Engineering and Architecture, Shenyang University of Technology, Shenyang 110870, P. R. China)

Abstract: With the emphasis on the protection of historical heritage in Liaoning Province, the whole mining and protection of historical heritage area are paid more attention to. So it puts forward higher requirements to its traffic organization. And also it will be a test of the heritage city. In order to satisfy the development of the heritage area in the traffic aspect, based on the analysis of Shenyang current traffic situation, this paper researched on spatial arrangement and transportation of heritage area. According to the characteristics of Shenyang Imperial Palace, Fuling tomb and other 11 Qing dynasty heritages, the paper plans Shenyang heritage area traffic organization in the aspect of infrastructure, road network selection and line arrangements. Also it suggests ways to ensure the historical heritage city's traffic demands and make the whole city traffic layout reasonable, open and orderly.

Key words: Shenyang; heritage area; traffic

沈阳市地处我国东北部,有2300余年的建城史,在1986年被国务院列为第二批国家级历史文化名城,别称盛京、奉天。城市历史遗迹众多,有清福陵、清昭陵、沈阳故宫等11处前清文化遗产点,分布于皇姑、沈河、和平等区域,各遗产点单独存在,相互之间联络性较差,这样的分布特点不利于前清遗产的整体保护,无法形成完整的遗产区域。鉴于沈阳

市在交通组织模式中属于小尺度区域,为加强遗产点之间的有效联通,构筑整体性较强的遗产网络,应着重发展城市内部以陆地交通为主的交通组织,力求形成合理的遗产区域交通规划。

1 沈阳市交通现状与问题

沈阳市三环内道路达1640 km长,其中客运线

路将近 800 条,处于全国中偏上水平;有客运站 25 个,依托客运网络,以枢纽站为主要节点,与全市的所有乡镇和村落实现联通;全市有机动车 80 万辆,公交、私家车的出行比例增高,自行车出行比例降低,居民出行范围显著增加。

1.1 交通组织现状

沈阳市的交通组织方式大多是以陆地交通为主来满足方便快捷的城市交通任务,解决了小尺度区域的交通组织问题,实现了人群的短时间分流与集聚,主要分布以下几种方式。

1)城市公交:全市的公交营运线路达到 300 多条,并含有夜间通宵的车辆,线网分布广泛,延伸到居民区的内部。2)城市地铁:全市现有地铁一、二号线载客运营中,形成交叉的地铁网络,远期规划由“四横、四纵、两 L、一弦线”11 条线路组成,总长 400 公里。3)城际铁路:沈阳与周边城市大力修建轨道交通,通过沈抚城际铁路、沈本城际铁路构筑以沈阳为中心的“一小时经济圈”,以形成更便利的交通联系。4)专线巴士:城市形成了固定线路的专线巴士,根据季节的不同分为敞篷式和封闭式两种,形成古迹线路、生态线路、工业线路等专线,通过专线巴士实现相同性质地区的连接。现在已通车的线路中包含了清昭陵、清故宫两大世界文化遗产;清真南寺、太清宫、抚近门、张氏帅府 4 个历史古迹,具有沈阳历史性的代表。

1.2 遗产区交通存在的问题

沈阳市前清遗产点周边的道路主要以次干道或支路为主,等级较低、机动车与非机动车混行、通行率不高,导致出现以下的交通问题^[1-2]。

1)交通组织较混乱。遗产点地区形成的年代较早、道路等级低,大多只能允许单一交通方式的通行,造成了不同交通方式的相互干扰;并且遗产点区域的道路还承载着当地居民活动的功能,机动车的进入带来了人车之间的矛盾。

2)交通区位较弱势。遗产点地区大多处于老旧城区,而这个地区是城市曾经的发展中心,人口密度较大,对其改造的相关因素较多、成本较高,且较为混乱的格局无法提供必要的交通组织空间,最多只能到达老城区的外围地段,造成该区域的发展停滞不前。

3)交通基础设施滞后。由于遗产点地区建筑物的不可移动性和道路的可达性低、通行能力差,使得停车设施供应严重不足,仅仅能通过路内停车的方式来解决,有些地区更存在占用人行道的情况,给行人带来不便。

1.3 遗产区交通问题的成因

遗产点地区交通问题的成因与其他地区有相似之处,也有其自身因素,主要有以下几点^[1,3]。

1)机动车的增长速度过快。近几年沈阳市机动车的增长速度十分迅速,保有量呈倍数增加,大大超过了目前道路的承载能力,而当前道路的增长率仅为千分之几。

2)路网布局结构不合理。城市的路网结构问题是先天不足和后天人为所共同造成的。随着城市范围的扩大,外围形成的居住型新区距离居民购物、工作、游玩等地较远,造成跨区的长距离交通存在;其次是遗产点附近道路的可达性较低,道路等级不明确且道路用地不足,宽度较窄且系统性差,导致道路的发展布局与遗产点的保护存在矛盾。

3)公交发展不均衡。沈阳市公交车辆从 2001 年开始快速发展,每年都以 500~1 000 辆的速度发展,覆盖范围较之前扩大了一倍;公交枢纽站和公交场站的建设远远跟不上线路的发展,大多数公交线路的终点都设置在道路上,2/3 的现有公交线路均无停车场站;此外公交线路自身也存在分布不均的问题。多种原因造成了干道的交通瓶颈,给城市 and 居民都造成了一定的影响。

4)缺乏强有力的政策保障。当前多数城市在总体规划中都会提到保护和振兴历史街区,并做出相应规划,但在具体实施阶段往往得不到落实,既造成了城市的重复规划、资源浪费,又将造成历史地段发展的混乱。

2 沈阳市遗产区空间布局

城市可通过加强遗产点的空间布局,增强对人群的吸引力,形成城市的遗产区,实现城市建设和遗产区域开发的综合一体化^[4]。

2.1 空间布局结构

11 处前清遗产点大多分布在城市的二环内,较为分散,只有清福陵和永安石桥处于城市三环的外侧,可根据遗产点的分布情况及其重要程度,形成一个中心、两条轴线和两个特色区的布局结构(见图 1)。

1)主副两条遗产轴。轴线的布局旨在构筑城市遗产区域发展的主要方向与路线。东西向主轴线是沿沈阳市的东西快速干道所形成的交通廊道,主要涵盖的遗产点有永安石桥、实胜寺、清真南寺、沈阳故宫、东塔、清福陵。南北向副轴线是沿黄河南大街、大南街、南塔街等干道所形成的交通廊道,主要涵盖的遗产点有清昭陵、北塔法轮寺、盛京城址、沈

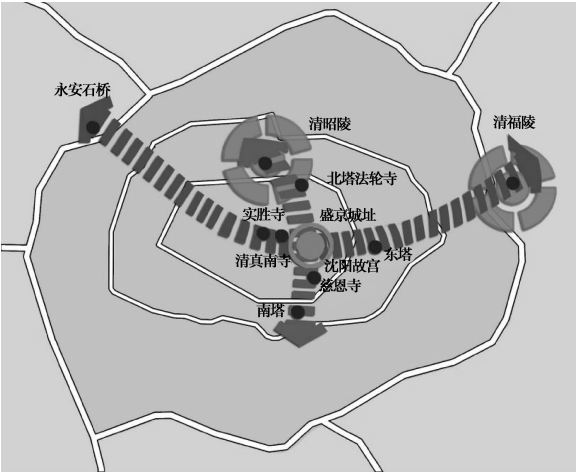


图 1 沈阳市遗产点空间布局结构图

阳故宫、慈恩寺、南塔。

2)一个遗产中心。两条遗产轴线在沈阳故宫遗产地段相交形成遗产区域中心,沈阳故宫是中国现存仅次于北京故宫的最完整的皇宫建筑,是沈阳市前清建筑遗产中最为重要的一处,也是位置较为重要、较为中心的一处。遗产中心的布局旨在强化沈阳市遗产区域的集聚、辐射功能,通过这一遗产中心的形成也将加强此地的重要性,巩固其城市中心的地位。

3)两个特色区。两个特色区分别围绕清福陵、清昭陵两处世界级遗产点形成,保存都较为完整。两个区的布局结合遗产点与周边共同发展,增强了区域的吸引力,形成城市发展新格局(见表 1)。

表 1 沈阳市遗产特色区特征情况

遗产名称	周边道路	特 色
清福陵	沈阳高速公路	以东陵公园为中心,周边有沈阳鸟岛、市植物园、市森林动物园
	东陵路、森林路	
清昭陵	白山东路、黄河北大街	以北陵公园为中心,周边有省级文物保护区北塔法轮寺
	泰山路、陵北街、陵东街	

2.2 交通方式的选择

由于前清遗产点散落在不同区域的不同地段,在陆地交通中不易采用轨道交通,主要选择地面交通的运输方式,包括公交、巴士等,用来满足方便快捷的运输任务,实现人群短时间的分流与集聚^[5]。

1)公共交通系统。采用以公共交通为主的交通方式,将遗产区域分布在各线路网上,利用现有的路网,形成固定时间、固定线路的网络,实现遗产区域的全覆盖。注重公交专用线的覆盖程度,在道路较

为混乱的地段强化公交专用线的使用,使道路更为畅通。通过公交枢纽站点,可以在不妨碍现状交通的情况下实现乘客的换乘,方便不同方向的衔接。

2)专线巴士系统^[6]。专线巴士能够提供更为便捷和舒适的服务。整个遗产区域可以依托专线巴士进行相互连接,组织相同性质的遗产点;制定相应的营运时间和路线,时间更为灵活,线路走向更为快捷、具有更优美的景观环境;并成立相应的集散中心,更好的组织和管理遗产区域的巴士专线系统。

3)私家车、的士运输系统。小汽车运输较为灵活,时间和线路都较为丰富多变,可以实现遗产点之间的快速衔接。

3 沈阳市遗产区交通规划

前清遗产点可依托交通组织形成整体的遗产区域,以增强遗产点的整体吸引力为主,培育城市历史遗产方面的综合活力。

3.1 基础设施布置

城市遗产区域应完善与增设一定的基础设施,以保证区域的畅通合理:第一、在沈阳故宫南侧建立公交枢纽站点,形成遗产区域的衔接,并在此实现换乘,成为集散中心,促使整个遗产区域的公交体系能正常运转。第二、由于各遗产点存在停车问题,加剧了社会停车和道路资源的紧张情况,可在各个遗产点提高公共停车和建筑物配建停车的供应,采用的方式主要有:路面停车、机械式停车、合理利用周边琐碎的地区停车(见表 2)。

表 2 沈阳市遗产点周边公用停车场布置表

遗产名称	停车方式	停车类型	建设程度
沈阳故宫	地上机械	路外	新建
清福陵	地上平面	路外	已有
清昭陵	地上平面	路外	已有
实胜寺	地上平面	路内	已有
慈恩寺	地上平面	路外(利用南侧空地)	新建
永安石桥	地上平面	路外	新建
清真南寺	地上平面	路外(利用省博物馆的停车场)	已有
北塔法轮寺	地上平面	路外	已有
南塔	地上平面	路外	已有
东塔	地上平面	路内	新建
盛京城址	地上平面	路内(利用西北侧乐购的停车场)	已有

3.2 道路网的选择与优化

1)路网类型的选择^[7]。根据沈阳遗产区域的空间布局结构,路网大体按照轴线方向布设,并根据较为分散的遗产布局,路网也可以布置的较为灵活。首先根据地形和交通的需要主要采用的类型是环形放射型路网,放射式的路网联通市区与外围,环形的路网能连接城市不同方向的区域,避免交通向市区中心的过度集中。其次采用以自由式为辅的路网结构,将遗产点之间进行快速连接,沿风景较好的地段布设,形成更为灵活、便利的交通,也带来了变化多样的景观效果,形成良好的城市环境。

2)路网的优化。为了保障遗产区域与整个城市地区的综合协调发展,应对其周边的道路进行合理的分布。通过规划、管理等方面进行统筹,既不对城市主次干道造成影响,也能加强支路的使用效率,保证道路的通畅(见表 3)。

表 3 沈阳市遗产点周边路网优化情况表

遗产名称	周边路网等级	路网优化
沈阳故宫	次干路	对次干道进行交通管制,对过境交通进行调流
清福陵	主干道	利用内部的停车场集聚车辆,减少对干道的影响
清昭陵	次干道	减少次干道行车流量的形成 利用内部的停车场集聚车辆,减少对干道的影响
实胜寺	支路	适当拓宽部分地段的支路宽度,利用扩宽部分形成路内停车
慈恩寺	支路	利用新建的停车场集聚车辆,保证支路的顺畅
永安石桥	乡道	利用新建的停车场集聚车辆,在附近新建其他桥梁以减少永安石桥的交通流量
清真南寺	次干道	利用周边的停车场集聚车辆,减少对干道的影响
北塔法轮寺	支路	利用已有的停车场集聚车辆,保证支路的顺畅
南塔	次干道	利用路外的停车场集聚车辆,减少对干道的影响
东塔	次干道	适当拓宽部分地段的支路宽度,利用扩宽部分形成路内停车
盛京城址	主干道	利用周边的停车场集聚车辆,减少对干道的影响

3.3 交通线路的组织

1)公交线网规划设计。当前沈阳市采用的是多复线、少换乘的公交运营模式,能够方便居民出行,提高可达性,但随着对历史遗产点的保护、开发的重视,若仍然只为了追求高直达率而不断添加新线路,只会给城市交通造成巨大的压力,更不利于资源的整合。因此,按照公交线网分层规划方法,应从以下几个方面考虑^[8]:

1)整个区域线路分层:采用“先主后次、先粗后细”的思路,将线网中 11 个历史遗产点依次分成四个组团。建立四大片区(即西北部、东北部、南部、北部)间的联系通道,构成遗产区的主要公交骨架,把整个四大片区连为一体。

2)逐层逐次进行规划:这个层次是建立在遗产点之间的公交联系通道,西北部遗产点包含永安石桥、实胜寺、清真南寺;东北部遗产点包含清福陵、东塔;南部遗产点包含南塔、慈恩寺;北部遗产点包含清昭陵、北塔法轮寺、盛京城址。四大片区都在沈阳故宫交汇,经过布设公交线路已分层成网,将全市各遗产点基本联系在一起(见表 4)。

表 4 沈阳市遗产区域公交线网表

公交线	始发站	途径线路	终点站
西北线	沈阳故宫	(沈阳路、西顺城路、小西路、奉天街)清真南寺(南清真路、小西路、市府大路、和平北大街)实胜寺(和平北大街、市府大路、北一路、重工北街、沈马线)	永安石桥
东北线	沈阳故宫	(正阳街、南顺城路、东顺城路、大东路、长安路)—东塔—(东塔街、和睦路、新东一街、东陵路)	清福陵
南线	沈阳故宫	(正阳街、南顺城路、大南街、大南街龙凤寺巷、大南街大佛寺巷)—慈恩寺—(大南街、若寺巷、东滨河路、小南街、文化路、南塔街、文萃路)	南塔
北线	沈阳故宫	(沈阳路、西顺城街)—盛京城址—(广宜街、小北关街、泰山东路)—北塔法轮寺—(泰山东路、北陵大街)	清昭陵

中西北线和东北线共同形成了东西主要线路,南线和北线共同形成了南北次要线路(见图 2)。

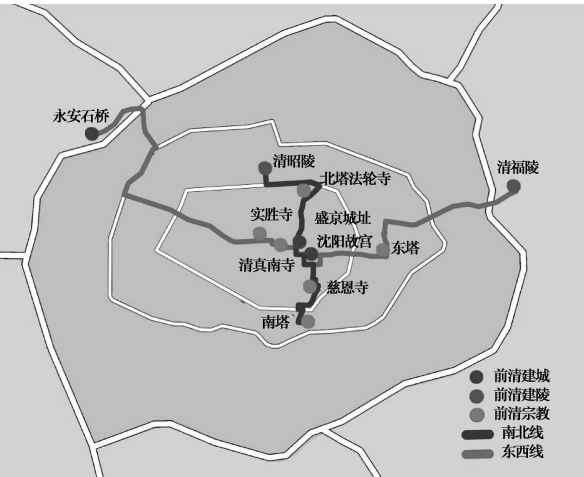


图 2 沈阳市遗产区域公交线网图

3)专线巴士规划设计。按照遗产区域类型,将 11 处遗产点分为前清建城(沈阳故宫、永安石桥、盛京城址),前清建陵(清福陵、清昭陵)和前清宗教(实胜寺、慈恩寺、清真南寺、北塔法轮寺、南塔、东塔)三类。并根据不同的遗产类型形成三条特定的大巴线路,并成立相应的集散中心(见表 5)。

表 5 沈阳市遗产区域巴士线网表

专线巴士	始发站	途径线路	终点站
前清建陵线	清昭陵	(泰山路、陵东路、金山路、观泉路、高官台街、东陵路)	清福陵
前清建城线	沈阳故宫	(沈阳路、西顺城街)盛京城址(广宜街、哈尔滨路、北一路、重工北街、沈马线)	永安石桥
前清宗教线	东塔	(长安路、傍江街、北海街、崇山东路)北塔法轮寺(崇山东路、北陵大街、青年北大街、北三经街)实胜寺(和平北大街、市府大路)清真南寺(奉天街、风雨坛街、五爱街、文化路、南塔街)南塔(南塔街、文化路、小南街、东滨河路、小河沿路、长安路)	东塔

路网的布置尽量便捷且沿景观要素,避让较为拥堵的道路,提高路线的可行性(见图 3)。

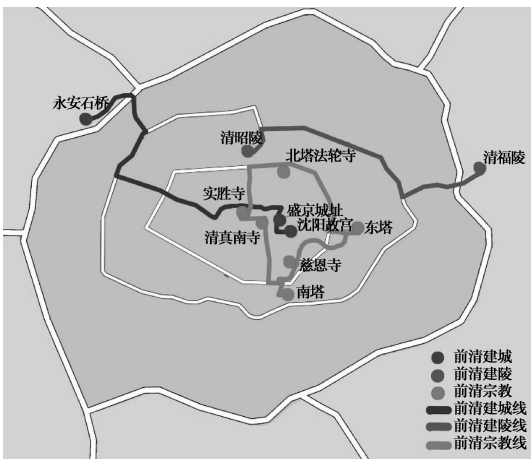


图 3 沈阳市遗产区域巴士线网图

4 结 语

沈阳市依据前清遗产点分布现状,结合遗产点区域交通存在的问题及相关原因,选择合理的空间布局,形成了一个中心、两条轴线和两个特色区的布局结构,并通过对道路网的优化、停车设施的合理布局形成遗产区域有效的交通线路,将沈阳市的 11 处遗产点形成整体有效的遗产网络区域,为前清遗产点提供整体的保护与发展。

参考文献:

[1] 薛康. 历史街区保护中适应性交通规划策略研究[D]. 青岛:青岛理工大学,2012.

[2] 华晨,黄杉,郑志锋. 杭州城市建设与历史遗产保护探讨[A]. 中国城市规划学会. 规划 50 年——2006 中国城市规划年会论文集(中册)[C]. 中国城市规划学会, 2006:5.

[3] 李美华. 沈阳市道路交通拥堵问题的初步研究[J]. 科技创新与应用,2013,29:288.

[4] 符开业. 区域交通一体化规划整合研究[D]. 长沙:长沙理工大学,2011.

[5] 赵中华. 区域旅游的交通组织与管理[D]. 上海:华东师范大学,2009.

[6] 霍子文. 旅游城市化背景下特色交通系统规划探析:以桂林市为例[J]. 重庆交通大学学报:社会科学版,2011(6):21-24.

[7] 张薇. 浅议城市规划中的道路系统规划[J]. 建筑与文化,2011(6):54.

[8] 肖滨,范炳全,柯欣. 城市公交线网的分层规划方法[J]. 城市交通,2005(3):19-22.