

# 中小山地城市滨水休闲慢行系统提升策略研究

## ——以重庆市梁平区双桂湖湿地公园片区为例

龚 雪

重庆市规划设计研究院 重庆 401120

**摘要：**山地城市作为一种比较特殊的城市形态，受特殊地理环境影响，慢行系统的发展的区域与模式不同于平原城市和滨海城市，研究如何让山地城市慢行系统更好助力城市让生活更美好，具有重要价值。文章以重庆市梁平区双桂湖湿地公园片区为例，立足建设视角，聚焦线路趣味性、配套完整性、交通便捷性三方面存在的问题，提出滨水休闲慢行系统品质提升策略，为片区打造高质量高品质慢行系统提供参考。

**关键词：**中小山地城市；滨水休闲慢行系统；重庆市梁平区；双桂湖湿地公园

在快节奏发展的时代中，享受“慢运动”渐成其生活新风尚，慢行成为绿色出行享受休闲生活的重要方式，慢行系统的规划与建设是慢行实现的重要途径。

慢行系统作为城市交通的重要组成部分，曾因城市交通机动化的快速发展而淡出人们视野，在经历了交通拥堵、人车矛盾、气候变化与能源危机等一系列问题后，随着低碳生态、以人为本的城市建设理念的兴起，慢行系统逐渐回归。2020年交通运输部和国家发展改革委联合印发了关于《绿色出行创建行动方案》，提出以直辖市、其他城区人口100万以上的城市等作为创建对象，鼓励周边中小城镇参与绿色出行创建行动，引导公众出行优先选择公共交通、步行和自行车等绿色出行方式。截止目前，全国已有多个城市已完成慢行系统的规划与建设，如厦门、成都等，成功的慢行系统逐渐成为城市向外展示的文化窗口。

2022年，重庆市住房城乡建设委发布《重庆市慢行系统建设“十四五”规划》提出，“两群”地区根据生态人文资源、山地生态公园等自然资源打造魅力都市休闲步道。梁平区作为重庆“一区两群”和川东北的重要联结、主城都市区东向开放的支点，围绕“全域治

水·湿地润城”，建成了以双桂湖国家湿地公园为代表的一大批城市湿地公园，且同步完善双桂湖国家湿地公园环湖景观道，将山、水、路、城串成片，实现了城市品质的飞跃。2022年6月，梁平区荣获了我国西南地区唯一的“国际湿地城市”称号。

随着新一轮国土空间规划编制的开展，梁平区迎来了新的使命，对双桂湖国家湿地公园片区环湖景观道建设提出了更高的要求。在新时代新征程新发展理念背景下，重新审视城市慢行系统建设，发现建设中的不足，科学完善慢行系统，有利于梁平区持续做靓“国际湿地城市。”

### 1 梁平区双桂湖国家湿地公园片区慢行系统建设

#### 1.1 区位概况

梁平区位于重庆市东北部，双桂湖国家湿地公园位于梁平城区双桂街道双桂组团，是一处天然的自然景观湿地公园，拥有“山—湖—城”结构生态系统，湿地类型多样，是梁平区最重要的景观资源和原乡风貌的集中展示，2023年2月被评定为国家AAAA级旅游景区。主体为双桂湖，是重庆地区第二大城市淡水湖泊，总面积349.97公顷，湿地面积190.76公顷，湿地率达54.51%。



图1 双桂湖国家湿地公园片区区位示意图（作者自绘）

## 1.2 慢行系统建设历程与存在问题

### 1.2.1 慢行系统建设历程

双桂湖国家湿地公园片区慢行系统的建设立足于双桂湖生态修复后释放的生态红利。双桂湖曾因肥水养鱼造成湖底淤泥沉积、水体富营养化,水质一度降至劣V类。2018年,区委、区政府提出“全域治水·湿地润城”理念,以城市和湖库一体化发展为目标,厚植生态底色,统筹各项资金开展双桂湖生态移民、河湖连通、环湖小微湿地、智慧湿地等18项生态工程。近年来,双桂湖生态保护修复成效显著,这一绿色生态释放的生态红利为慢行系统建设奠定了基础。随着双桂湖纳入全国湿地保护规划,国家湿地公园片区慢行系统建设随之拉开帷幕。慢行系统规划建设遵循“先底色后功能”的发展思路,采用生态建设“加法”,先后修复都梁飞雪、垂云北观等湿地生态景观,完善巡湖道路8.3公里,建设环湖智能步道9.9公里、全域慢行系统以及公厕、亭台楼榭等配套设施,构建起湿地绿意空间,实现公园自然景观、湿地和休闲空间有机融合,成为人民群众共享生态红利的打卡地。

### 1.2.2 慢行系统现状问题剖析

慢行线路缺乏趣味。双桂湖国家湿地片区慢行系统规划建设主要围绕保护保育区、恢复重建区和合理利用区三大功能区开展,已建成完整连贯体系但线路设计缺乏趣味性,未与湖-湿地-农田-农房等多类型资源形成良好的空间对话,且游憩项目种类较少,造成慢行空间缺乏趣味。同时南部部分区域的绿化景观单一,未很好的呈现地形优势,景观层次单一,导致景观观赏性较差。西侧部分区域线路人车混行,安全性有待提升。

慢行空间配套设施不足。据统计2017年至今,双桂湖接待游客已有由17年的22万人上涨到200多万人,已成为了梁平最受欢迎的景点之一。通过调查,现状建设慢行道路除北部片区路段外,其余线路段配套设施建设明显不足,尤其是公厕、休息驿站、标识标牌等硬件配套不足。同时由于缺乏趣味性,部分区域设置的科普宣传栏很容易被人们忽略,没有达到良好的显示度和科普教育目标。通过环湖骑行一圈,发现部分区域座椅、指示牌等设置间距较远且设置在未有树荫遮挡的区域,使用频率较低。

慢行系统与城市交通转换不够便捷。双桂湖国家湿地公园北部紧临规划建设的居住区,两者之间的城市支路仅在湖的西侧设置了1处公交站点,其他的公交站点设置在湖外350米的城市主干道上。作为入选重庆市最美夜游线路,目前慢行系统对外接驳的公交站点未能实现全覆盖,不利于人们快速便捷往返和重大节假日人流的快

速集散。

## 2 国内慢行系统先进案例分析

### 2.1 成都—“慢行交通系统”与“绿道”相结合策略

2010年,成都颁布《成都市健康绿道规划建设导则》,提出构建覆盖全域、连接城乡,集保护生态、展示特色、发展经济、改善民生等多功能于一体的健康绿道<sup>[1]</sup>,并规划设想形成两级城市绿道<sup>[2]</sup>。2018年,《成都市慢行交通系统规划》提出构建自行车交通网络和步行交通网“两网”作为城市慢行交通系统的主体部分,并以这两张网为基础,开展增加保障慢行空间资源等方面的工作。成都慢行系统接了城市公园、湖泊湿地、历史文化古迹等自然和人文资源,同时设置多级配套驿站,满足休闲、健身和赛事需求;景观设计凸显各区域的景观特色,彰显别样成都风采的门户;在绿道内增加教育标识与讲解,点亮教育教学新场景。

### 2.2 厦门—“公交+慢行”绿色优先理念

绿道与慢行系统的建设理念贯彻于厦门市历年的城市总体规划、交通发展战略及综合交通规划中。2010年起,厦门全力推进自行车道系统的复兴,修订道路横断面标准,并相继建成岛内、海沧区公共自行车系统服务网络,并结合“自行车专用道+地面自行车道”改善方案,建成国内第一条自行车专用道。2018年,厦门市绿色慢行系统规划提出把“公交+慢行”确定为厦门交通结构的主体,打造绿色交通体系,并进一步明确规划建设全天候慢行系统、环山步道系统、自行车快速道系统等高品质慢行系统建设。经过一系列发展,逐渐形成了以自行车和步行功能为主的交通功能性慢行系统,和集休闲、旅游、观光、健身等多功能于一体的休闲功能性慢行系统。

### 2.3 小结

通过案例研究,可知慢行系统建设的成功得益于:一是规划先行,政策和硬件设施建设并重。慢行系统宜先科学规划,从空间落实用地布局和线网分布及相应配套的硬件设施,划定慢行系统专属空间,制定政策实施措施,引导居民转变出行观念。二是借鉴政府的倡导和城市规划的引导,形成慢行系统的“推-拉”动力机制。

## 3 重庆市梁平区梁平区双桂湖湿地公园提升策略

### 3.1 提升原则

人本主义与安全发展原则。践行以人为本理念,增加慢行系统配套服务设施供给,提升服务品质。坚持人民至上、生命至上,完善慢行步道的道路安全防护设施、标识系统、应急救援系统,同步完善换乘系统,提供与慢行道相适应的机动交通支撑体系方便人流集散。

场地情景化原则<sup>[3]</sup>。发挥慢行系统对城市人文与自然

资源的组织串联作用,以自然人文节点为依托,充分挖掘和突出地方人文底蕴,尊重地方特色;强调慢行系统规划建设注重于路段相贴合的情景化慢行空间营造,提升游览的场地认同感。

因地制宜原则。充分考虑地理条件,因地制宜选择绿化方式,宜乔则乔、宜灌则灌、宜草则草、宜湿则湿,实现慢行系统与周边环境的良好对话,并依据资源分布相应完善游憩项目丰富空间体验。同时依据效能评估,决定改善次序,分批推进,循序渐进,提出近期重点完善路段措施。

### 3.2 提升策略

“慢行”是近期及未来推崇的一种健康低碳的生活方式,也是构成高品质、人性化公共空间的重要组成,是拉近我们与城市的重要推手。助力梁平打造具有独特影响力的康养文化旅游目的地和独具耕读底蕴的国际湿地城市,针对梁平区双桂湖湿地公园片区慢行系统存在的凸出问题,从以下三个方面提出优化策略:

#### 3.2.1 立足资源特色,营造沉浸式游憩体验线路

双桂湖国际湿地公园拥有北临城南拥耕的区位优势,资源特色显著。片区慢行系统的提升改造可立足资源特色,植入科技手段,运用彩绘、声光、游憩项目等途径,促进慢行系统与周边环境的互动,增强空间场所感和体验感。具体措施为一是可结合资源特色将片区慢行线路划分为城市活力段、农耕体验段、竹艺游学段等,形成主题鲜明的游览路线,并辅以彩绘图案路面展示不同区段科普小知识,增强线路趣味性;二是充分利用季节优势,结合湖、湿地、农田等资源,策划马拉松、赏荷、稻田插秧、田间摸鱼、抓泥鳅等游憩活动,提升片区全线慢行系统的使用频率;三是景观设计改造尤其是南部,应充分结合现有高地起伏的地形,通过道路两旁的防护篱、植物、其高矮、树姿、色彩的变化从而达到不同的视觉效果,对散布的农房进行户前屋后的改造,使之更好的匹配片区发展;四是对湖面西侧慢行系统采取路权划分、保护措施和引导设施设置等方式进行人车分离的改造提升,保障慢行交通的安全。

3.2.2 聚焦“全龄友好”,完善慢行交通设施和配套服务设施

全龄友好是指通过规划和设计营造更高效、更积极的社会环境,服务和支撑各年龄阶段的人口享受生活、保持身心健康、积极参与社会活动,以“平实小”能解决问题为根本。立足长远发展目光,针对现状配套缺少的问题,建议一是立足长远发展,在双桂湖南部区域提前规划预留驿站、公厕等配套设施,为未来的发展留足

空间;同时立足现实需求,配置实用健全的慢行设施,包括完善标识系统,增加休息设施与服务设施的数量及种类,改善夜间照明等方面,并在重要的节点加强对慢行者的提示,满足慢行途中需求。二是提升科普栏设计的趣味性,根据不同的场景来转换,增加一些互动区域,采取有趣的动物形状或者可转动的圆形、方形等形式来展示,增添人们在认识自然的乐趣,实现科普知识的传递。三是完善沿线行道树,减少休息座椅暴晒,提高休息座椅的寿命和使用频率,同时可结合线路特色增设一些趣味性的休息座椅设置,提高整体游览线路的舒适性。

3.2.3 立足绿色出行,完善慢行系统与城市交通的接驳体系

在“双碳”目标的引领下,低碳环保的理念已深入人心,绿色出行也正在成为一种新时尚,慢行交通作为绿色交通的重要实践手段,在城市规划和综合交通体系中地位也越来越重要。双桂湖片区作为梁平新城未来重点建设的区域之一,完善片区与外部城市公交的衔接,打造慢行交通的一体化是实现片区迈向可持续之路的重要举措。以现状问题为导向,建议规划先行,一是开展慢行设施设计导则的研究及编制工作,为指导慢行交通系统中远期发展提供依据,能保证整体慢行设施标准统一,提升城市整体交通品质。二是统筹片区交通发展,联动交通管理局、公安机关交通管理部门、交通运输局等,共同研究通过优化公交出行线、增设公交站点等措施,完善慢行与公交接驳,让绿色出行成为人们的首选。三是在未来资金以及条件成熟的时机,完善双桂湖南部区域的游览巴士停靠站,实现巴士观光线路的全线贯通。

结语:“正如鱼需要游泳、鸟需要飞翔、鹿需要奔跑一样,人需要行走。这不是为了生存,而是为了幸福。”慢行系统建设正是实现幸福的必然之路。源于交通并超越交通是慢行系统的发展新趋势<sup>[4]</sup>,在新时代新征新理念的背景下,研究推进滨水慢行系统建设与改造提升,可以让城市更加灵动温润。

#### 参考文献

- [1]牟里,陈俞臻,晁旭彤.成都健康绿道建设——打造世界现代田园城市的神经网络[J],四川建筑,2012,32(1):4-6.
- [2]邹林芸,张继刚,曾静.城市绿道慢行空间系统规划浅析——以成都市为例[J],上海城市规划,2017(06)
- [3]魏广龙,王媛媛,任妙华.城市街道慢行空间景观营造初探[J],现代装饰,2015(10)
- [4]黄婧.提升城市慢行空间生态景观功能的路径探讨[J].智能城市,2019(17):15-17.