

# 基于历史传承与城市发展融合的道路建设 理念探索与实践

曾真

(长沙市城市建设科学研究院, 湖南 长沙 410082)

**摘要:** 随着郴州市的发展, 郴江大道成为郴州市环线的组成部分, 其南延段与湘粤古驿道线位走廊一致, 项目规划建设过程中紧紧围绕“驿道·郴江·新城福”的规划建设理念, 结合历史古道、城市道路和城市发展三方面需求, 打造“福地郴州, 山水含福”道路建设理念。文中以该项目为例说明城市道路基于城市发展与历史传承融合的建设理念, 为城镇化道路规划建设中文物保护与历史传承提供新思路。

**关键词:** 城市交通; 历史遗址; 城市发展; 历时传承

**中图分类号:** U491.1

**文献标志码:** A

**文章编号:** 1671-2668(2018)05-0021-03

众所周知, 文物作为一种人类社会活动中遗留下来的不可再生的文化资源, 其承载着国家和民族的记忆, 体现了整个国家的历史与文化水平, 而且从不同侧面反映了各个历史时期人类的社会活动、社会关系、意识形态及生态环境状况, 具有较高的历史、艺术和科学价值, 对于人们认识并促进当代和未来社会的发展建设, 彰显华夏文明的国际化大都市具有重要意义。在现代城镇化发展的冲击下, 原位于城市郊区的历史遗址随着城区的不断扩大逐渐进入城市开发建设区, 如何使历史传承与城市发展相融合成为城市道路建设中的新课题。

## 1 历史遗址与项目概况

湘粤古驿道为秦朝修筑的官道, 自郴州至宜章, 长九十里, 阔皆九尺, 历史年代与中国古长城同期。由于骡马长年累月的践踏, 古道的石板上留下了许多深深的蹄印, 又俗称“骡迹路”(见图 1)。



图 1 骡马古道

古语云:“船到郴州止, 马到郴州死。”意思是说五岭南北都有水路, 唯阻隔于五岭。古代坐船沿湘

江南下至广东最远只能到达郴州, 同样从广东坐船北上也只能到达湘粤古道的南端宜章, 中间只能靠骡马古道前行。槐树下及万寿桥自古就是具有 2 228 年悠久历史的湘粤骡马古道的重要组成部分。郴州段湘粤古驿道 2011 年 1 月 24 日被纳入湖南省第九批省级文物保护单位, 现存的王仙桥作为重要历史遗迹和记载佐证依然矗立(见图 2)。



图 2 王仙桥

规划建设的郴江大道南延段工程全长 14.385 km, 其中北侧 3.79 km 按 50 m 宽城市主干路标准建设, 其余路段按城市道路预留空间, 近期实施主路 17 m。其路线走廊带与湘粤古驿道相同。项目规划建设紧紧围绕“驿道·郴江·新城福”的建设理念, 结合城市道路、古驿道和城市发展三方面需求, 将项目建设成为名副其实的人文路、兴城路, 突破性地城市道路建设与悠久灿烂人文历史完美结合, 构建历史文物景观与现代城市景观交相辉映。

## 2 传承发展历史的人文路

为实现城市道路基于城市发展与历史传承融合

的建设理念,对郴江大道南延段及周边环境进行详细调查,设计中大量采用骡马古道的历史元素,将古道不露痕迹地融入道路建设中,保护历史遗迹,体现道路承载历史的功能。

## 2.1 路线方案选择尊崇历史文化保护和城市建设发展相统筹

(1) 路线走廊带选择与骡马古道共走廊带。项目工程可行性研究阶段共提出了图3所示A、B、T线3种路线方案。3种线路方案的工程规模相当,且能将苏仙岭、王仙岭、五盖山旅游资源串联起来。其中A线方案基本和湘粤古驿道伴行,可加深道路历史文化气息,提升旅游价值,故选择与骡马古道共走廊带的A线方案。



图3 路线方案选择示意图

(2) 局部路段线位确定重历史文化遗产的保护和文化元素的凸显,重点路段进行C线、A线方案比选。该路段郴宁(郴州—宁远)高速公路万寿大桥已经在建,其为左右错幅桥梁,受错幅墩柱的影响,A线方案只能以小半径下穿郴宁高速公路后对接G107,在工程规模相当的前提下,C线方案上跨郴宁高速公路,线形指标优于A线方案,且对万寿河干扰要小。但从保护人文历史遗迹角度出发,C线方案会对既有万岁桥及桥旁古树造成影响,基于文物保护推荐A线方案。

(3) 采取措施保证骡马古道的完整性。郴江大道南延段项目与骡马古道有四处干扰,为保证古道的完整性,采取多种处理方式:古道靠近道路时,采用绿化景观将道路与古道进行连接;古道靠近主线时,古道作为人行道的一部分;古道进入道路车行道范围内时,将古道进行局部改道。该项目在龙王庙与黄泥坳两处共进行2.4 km改道,改道施工时先将

古道石板完整拓下来集中保存,作为改道后的路面铺装还原古道,最终古道均位于道路西侧布置,形成了郴江大道南延段线位基本沿古道一路南下的和谐布局,进一步丰富了骡马古道文化。

## 2.2 一脉相承的古、今王仙桥

郴州市苏仙区有一座历史古桥——苏仙桥,于1964年改造为公路桥,改造后虽然保持了原来的桥拱,但已经没有了古桥的痕迹。而且1998年洪水过后,连那些高大的圆拱都已经遁形了,除苏仙桥这个古老的名称外,就只留下一块石碑在苏仙岭下。

王仙桥是郴州市区唯一留存的大型人行古桥,与苏仙桥一样有着远古的历史,造型也基本一样,为石桥、圆拱,两端斜坡阶梯、桥边长满青藤和灌木,完全融入大自然中。

在王仙桥桥型选择论证过程中,先后进行了现代化的预应力砼空心板梁桥、预应力砼T梁桥及类似古桥外形结构的上承式圆弧板拱桥、飞燕式中承式拱桥等方案比选。郴江为非通航内河,河床窄,从经济、技术、施工难易程度角度出发,最为简单的空心板梁桥有着无可比拟的优越性。但从人文历史角度,空心板桥与区域文化极不协调,选择与古王仙桥一脉相承又体现现代城市气质的中承式拱桥最合理,故推荐采用与古桥极为协调的飞燕式中承式拱桥方案。桥长113.46 m,跨径布设为20 m+68 m+20 m(见图4),实现项目人文古迹与宽敞大道交相辉映,完美共存。



图4 古、今王仙桥



### 2.3 道路设施诠释古道文化

结合骡马古道的历史文化元素,首先对古道沿线幸存的古道、雕塑、古树、亭馆进行充分调研,将这些元素分别融入道路设施建设中。主要体现在:

(1) 人行道铺装选择与骡马古道一致的青石板,其上随意刻画骡马脚印,与郴江大道东侧古道呼应。

(2) 行道树选择古道两侧的主要树种香樟,将古道与新路融为一体。

(3) 城市家具与景观雕塑小品尽量采用骡马古道的元素,人行道上合理增添古代马匹、挑夫及条石坐凳等。

今天,当人们漫步或开车驰骋在郴江大道时,能倾听到历史的回声,耳畔仿佛还能听到马蹄声声、铜铃叮当声。

### 2.4 福地文化旅游从郴江大道开始

郴州为湖南省南大门,从苏仙岭风景区的“天下第十八福地”到北湖公园的“百福墙”、龙女温泉风景区的“百福大鼎”及“湘南洞庭”的东江湖,打造了以“福地郴州,山水含福”为主题的福地文化,被国内外人士评为“粤港澳后花园”。这些风景区基本以南北带状布置,位于郴江大道附近,使郴江大道成为各景区的连接轴,成为连接京港澳和京广铁路游客通往各福地文化旅游景点的主要干道(见图5)。

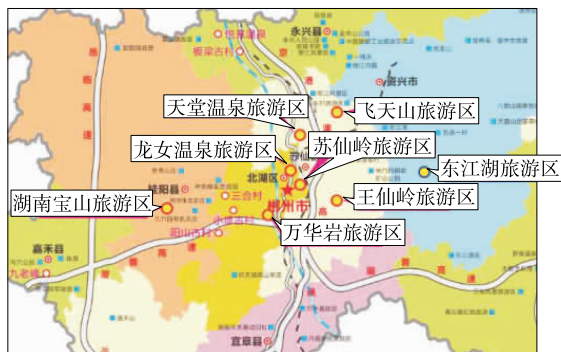


图5 郴州景区分布

郴江大道充分融入骡马古道文化,浓郁的古道文化元素是福地旅游文化的延伸,沿线交通标志、标牌充分传递着连接景区的相关信息,增加了景区图案,重要部位增设电子屏,方便游客查询景区交通路线、服务设施布置、景区特点介绍等,成功打造福地文化旅游从郴江大道开始。

## 3 推进新型城镇化进程的含福路

郴江大道的修建不仅完善了区域交通路网,更提升了区域土地价值,加快了郴州市的东扩进程。

### 3.1 修建的是道路,开发的是土地资源,造就的是“含福宜居之城”

城郊结合部道路的根本使命是为城市发展服务,而土地资源的合理开发利用是城市发展的关键,城市道路建设应最大限度地提升土地资源价值。

郴江大道南延段 K1+000—K2+000 段左侧紧挨王仙岭风景名胜区,其山脚为既有京港澳高速公路郴州段,郴江大道原规划为过郴江后直线穿行,道路左右侧均规划为商住用地。考虑到现有京港澳高速公路郴州段交通量接近饱和,其左侧用地夹在两条道路之间,受高速公路噪音、废气污染的影响,难以实现规划高价值商住用地目标,设计中线路尽量紧靠高速公路,将线位和规划线位偏离,远的达 400 m,将商住用地全部调整至线路右侧。同时将郴江适当改道,在预留合理绿化用地的前提下用郴江这一自然水系将两条道路与右侧商住用地隔离,极大改善了高速公路噪音、废气污染等的影响,将线路右侧用地真正打造成为“山水含福”之地(见图6)。



图6 项目区域用地规划

### 3.2 海绵城市规划建设理念

郴江大道南延段位于城郊结合部,开发强度较低,海绵城市理念可得到充分应用。规划建设中全过程贯彻“低影响开发”理念,在道路排水、绿化规划建设中充分考虑雨水渗透、储存、调节等功能。

K0+000—K3+780 段全部为填方路段,路堤降低土路肩标高,在路堤绿化与沿线绿化之间设置浅碟形沟。人行道铺装采用青石板铺装留缝,有的采用透水砖,铺装下采用透水材料与边沟连接,使人行道雨水能尽快渗透到两侧浅碟形边沟中。道路绿化尽量设置为下沉式绿地,利用植物截流、土壤渗透净化雨水,减少污染,达到低影响开发目的,同时充分彰显古驿道与古桥的绿色元素。

## 4 结语

文化元素代表一座城市的形象。当代城市发展  
(下转第60页)

表6 盐—湿—热循环作用下沥青混合料的抗弯拉强度

试验条件	抗弯拉强度/MPa
未循环	6.08
5次淡水循环	5.59
5次海水循环	4.77
10次海水循环	4.59

主要是因为沥青混合料经过盐—湿—热循环作用后粘韧性降低,沥青与集料之间的粘结性能下降。

### 3 结论

(1) 对沥青混合料进行盐—湿—热循环能模拟沥青路面受外界环境作用的效果。经过盐—湿—热循环作用后,沥青混合料的路用性能、间接拉伸强度、抗压强度及疲劳性能都不同程度降低。

(2) 沥青混合料经过盐—湿—热循环作用后粘韧性降低,沥青与集料之间的粘结性能下降,混合料模量增大。10、30、50℃试验温度下,沥青混合料动态模量关系为10次海水循环>5次海水循环>未

循环>5次淡水循环,相位角关系为10次海水循环<5次海水循环<未循环<5次淡水循环。

### 参考文献:

- [1] 江旭,柳伟,路民旭.钢铁海洋大气腐蚀试验方法的研究进展[J].腐蚀科学与防护技术,2007,19(4).
- [2] 熊锐,陈拴发,关博文,等.硫酸盐腐蚀环境下沥青混合料耐久性能[J].长安大学学报:自然科学版,2011,31(6).
- [3] 康诚,马芹永,吴金荣.冻融腐蚀对沥青混凝土疲劳性能的影响[J].公路交通科技,2014,31(5).
- [4] 付靖宜,彭超,赵之杰,等.雨水对蓄盐沥青路面自融冰性能影响研究[J].武汉理工大学学报,2015,37(2).
- [5] 郭庆林.沥青混合料内部应力分布及其对粘弹性能的影响研究[D].长春:吉林大学,2013.
- [6] 庞海峰.沥青砂浆粘弹性试验分析[D].长沙:长沙理工大学,2009.
- [7] 胡栋梁.沥青混合料弹黏塑性损伤理论的研究与验证[D].西安:长安大学,2016.

收稿日期:2018-04-11

\*\*\*\*\*  
(上接第23页)

的文化元素是汇集灿烂文化和当代精神的元素,主要为城市历史记忆、文化脉络、地域风貌、民俗风情、科技文化等,它让每一座城市拥有集历史和现代于一体的独特风貌。

《国家新型城镇化规划(2014—2020年)》指出,新型城镇化进程中要坚持“文化传承,彰显特色”的基本原则,根据不同地区的自然历史文化禀赋,体现区域差异性,提倡形态多样性,防止千城一面,发展有历史记忆、文化脉络、地域风貌、民族特点,形成符合实际、各具特色的城镇化发展模式。事实上,正确处理好传统文化的保护传承和新型城镇化的关系,可为新型城镇化的进程起到推波助澜的作用。

郴江大道南延段项目突破性地将城市道路与悠久灿烂的人文历史完美结合,构建了历史文物景观与现代城市景观交相辉映;同时突破性地道路建设上集约节约用地,基于城乡结合部土地价值分析,在全面分析道路修建后对两侧土地价值提升的基础上确定路线方案和道路断面形式,最大限度地合理利用和开发土地资源。“福地郴州,山水含福”,郴州南城区正蓬勃发展,更多的人民正享受着古道、新

路、郴江带来的新感觉、新气象,未来的新城,郴江与郴江大道犹如城中玉带,新桥、古桥犹如江中彩虹,现代与历史交相辉映。

### 参考文献:

- [1] 彭立.和谐型公路设计思想及其实现方法[J].中外公路,2007,27(2).
- [2] 彭立.在美的环境中添加美的因素:吉首至茶洞高速公路的美学意义[J].中国公路,2005(9).
- [3] 雷正杰,陈海.自然景观的还原,游人心灵的回归:张家界武陵铂尔曼酒店环境景观设计[J].城市建设理论研究,2013(3).
- [4] 彭立.影落浏阳河[J].中国公路文化,2011(10).
- [5] 庄志.浅议在城市发展中如何保护延续城市文脉[J].世界华商经济年鉴.城乡建设,2012(9).
- [6] 李继东,杨思勇.延续历史文脉 体现地域文化:邯郸市沁河滨水景观规划设计[J].绿色科技,2012(7).
- [7] 张凤琦.城市化与城市文脉的延续[J].重庆师范大学学报:哲学社会科学版,2005(3).
- [8] 彼得.斯约斯特洛姆,韩西丽.城市感知:城市场所中隐藏的维度[M].北京:中国建筑工业出版社,2015.

收稿日期:2018-04-18