



园林路“彩虹桥”。



建设一路“红钢桥”。



德平路“水波桥”。

记者何晓刚 摄

## 被割裂的城市空间“缝合”新生

# 老铁路线上6座栈桥“牵”出活力一片

近日，城市绿道——武昌生态文化长廊6座栈桥全部验收合格并投入使用。

武昌生态文化长廊所在位置为武九铁路北环线旧址。6年前，武九铁路北环线由武汉城投铁路投公司负责铁路搬迁，武昌生态文化长廊一期工程启动建设。

城市更新，一头连着民生，一头连着发展。从铁路阻隔到栈桥融合，武昌生态文化长廊不仅为周边市民提供慢行观光的通道，也为区域发展注入了新的活力。

### 从兴城到围城 拆掉道口建栈桥

《武汉铁路百年》这样记述：“武汉是坐着火车穿越历史而来的城市，每一段铁轨、每一个车站、每一座桥梁，都是一段革命史、奋斗史和城市发展史。”

武九铁路起源于原粤汉铁路。粤汉铁路武汉段从小东门至徐家棚，终点徐家棚站后来更名为武昌北站。

1954年，武钢选址青山，铁路开始由武昌北站向青山八大家延伸。第二年，武钢建成投产。铁路线从八大家继续延长至黄石铁站，称为武大铁路。1990年，大冶至九江沙河街段贯通，与武大铁路合称武九铁路。

武九铁路北环线，从小东门到青山建设十路，途经沙湖站、武昌北站、大家站、楠姆庙站。

1957年，武汉长江大桥通车，粤汉铁路与京汉铁路接轨，形成新的京广铁路，武昌北站与这段粤汉铁路旧线也随之冷清下来。

2000年以后，伴随着铁路第三次大提速、武昌站扩能改造工程，武九铁路北环线作用被进一步削弱。2018年5月10日，武昌北站送走最后一班市郊8304次列车，承载武九北环沿线居民60年的市郊通勤绿皮小火车停运了。同年5月13日，武九北环线停止办理行车业务。

停运后的武九铁路北环线沿江穿越武昌、青山两个中心城区。由于铁路线的阻隔，城市空间出现割裂，直接影响了武汉市规划实施的“两江四岸”发展战略。

2018年5月，武汉启动武九铁路北环线拆除工作。

根据规划，武九铁路北环线搬迁后，



建设十路“花海桥”。 记者何晓刚 摄



沿港路“钢箱桥”。

记者何晓刚 摄

将复合利用腾退铁路用地，地上建设全长约17.1公里的城市公共空间——武昌生态文化长廊，打造独具特色的城市中轴文明景观带。

### 6座栈桥各具特色 串联武昌生态文化长廊

武昌生态文化长廊横穿武昌、青山的地面道路共40余条。拆除铁轨后，为方便周围的非机动车和市民通行，沿和平大道、德平路、园林路、建设一路、沿港路、建设十路等原来重要铁路路口和道口，修建起6座人行栈桥。

7月20日，记者实地探访，发现武昌生态文化长廊全线通过铁路肌理与铁路元素的保留、历史建筑的改造、自然景观的塑造，搭建一条展示铁路文明与园林生态交织的城市公共空间。长廊中的六桥六景，则又形成了一道独特的风景。

靠近武昌生态文化长廊起点的第一座人行栈桥——和平大道的“弓形桥”首先映入眼帘。这座桥造型独特，桥面梁、索和拱形成张力结构，像一张拉满的弓。站在桥上，可俯视和平大道的车水马龙。据了解，桥的设计参考了英国盖茨亥德千禧桥，在国内城市人行天桥里是首创。

德平路“水波桥”的灵感来源于附近的余家头水厂。青绿色波纹，似山似水。站在栈桥上能看到二七长江大桥耸立其后。

园林路“彩虹桥”，以四色树脂玻璃构筑了自带复古滤镜的“镜筒”空间，绿、红、蓝、黄四色规则排列令人仿佛置身于时空隧道，从外面看如同道路两端支起的一道虹。“彩虹桥”是武汉市目前第一座室外彩虹玻璃桥。

建设一路“红钢桥”立面则采用统一的锈红，简单的几何体作为装饰排列其中，给人以秩序美与典雅美。

沿港路“钢箱桥”，由连续的钢箱梁构成，桥底做了弧形处理，使得桥体造型更加饱满，更像一条银色的游龙。

建设十路“花海桥”从栏杆到拱廊，布满紫藤、蔷薇造景，微风拂过，影影绰绰。

来武汉旅游的襄阳六中老师喻有凡带着家人在“花海桥”拍照。他说一路看下来，6座栈桥各有特色，好像一座露天的桥梁博物馆。

### 家门口的栈桥 提高了市民的幸福感

位于青山公园西侧的沿港路，是连接临江大道、和平大道与冶金大道的重要通道。此前受制于武九铁路，沿港路的交通一直被周边居民诟病。

“原来这里是一个铁路涵洞，如果遇到暴雨涵洞就积水”，家住附近十九街社区居民周涛指着沿港路“钢箱桥”位置告诉记者。

如今，沿港路约240多米的改造段与周边路面齐平，沿港路双向四车道上机动车畅通无阻，“钢箱桥”成了沿港路最美的风景。记者在钢箱桥下看到，由于钢箱桥宽约4米，上下坡坡度较缓，电动车和自行车都穿越栈桥而过。

和平大道“弓形桥”附近，三角路花园赵家墩小区4栋居民李红雨告诉记者，原来的武九铁路横穿公路，铁路下面有涵洞，走和平大道穿越武昌必须走涵洞，下雨天这里就堵车，“有时一堵就是半个小时”。武九铁路废除后，涵洞填平，上面架起栈桥，成了周围居民休闲好去处。

《在武汉触摸中国铁路》作者赵卫东在武九铁路北环线拆除之前，曾走访武昌、青山的多个铁路道口。他告诉记者，武九铁路北环线将城区割裂，截断了武昌、青山两个城区近40条与长江垂直的道路，由此产生多条“断头路”，“一轨之隔的居民若要相见，要绕道很远的道口，多走两三公里的路”。

“临江而不亲江”，也成了临江居民曾经的痛楚。赵卫东说，“栈桥是缝合这道伤口的针线。它们连接起断裂的道路，记录着区域独特的历史片段。”

武汉市住房和城乡建设局相关负责人表示，6座栈桥加速了武昌及青山滨江区域城市路网“缝合”，沿线13公里居民出行更加便捷。未来，整个江南片区将形成40余条道路直通江边的畅通路网，市民亲江赏景将更加方便。

### 从“背江”走向“面江” 右岸主城“含金量”再升级

武昌生态文化长廊沿线打造四美塘铁路文创天地、八大家创意工坊、武汉火车文化主题乐园等重要节点，串联起武昌滨江商务区等城市重要功能区。6座栈桥，方便市民出行，缝合城市空间，也连缀出长江右岸一片活力。

记者在建一路“红钢桥”上看到，周边一片热气腾腾的建设场景。中建八局项目部负责人说，铁轨拆走后，栈桥架起来了，他们的项目也启动了，地块也升值了。

距离“钢箱桥”50米的青山商场近来有不错的人气。

今年10月，“红钢桥”附近八大家创意工坊即将投入运营。对于武汉首个音乐策展型商业街区，周边居民相当期待。

2019年，武昌滨江商务区规划确定，核心区定位以总部经济为龙头，高端商务为主导，建设具有国际影响力的区域性总部商务首选区。

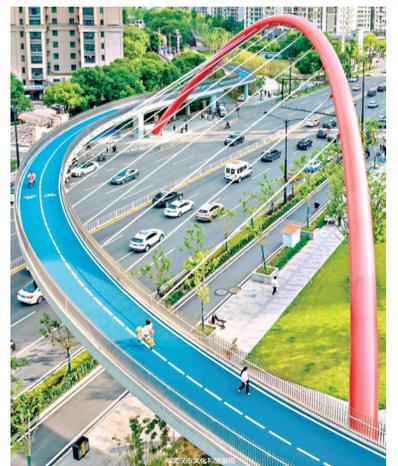
古老陈旧的铁轨拆除后，建一至建四街区招商计划已接近20%。

如今，青山商场、奥山世纪城、武商奥特莱斯、绿地缤纷城等商业体以及正在建设的八大家创意工坊，融合了时尚、娱乐、餐饮、文化等多种业态，为市民提供了丰富多样的消费体验与生活场景。

武汉市住房和城乡建设局相关负责人介绍，武九铁路成功搬迁，武九线综合管廊、6座栈桥相继投入使用，这一切无疑促进了武昌这一“江南中心”更为完整与独立。区域交通盲点向滨江功能纽带的转变，将进一步提升区域城市新功能。

中南财经政法大学教授刘文俊认为，武昌生态文化长廊和独树一帜的栈桥，使得该区域的空间布局、交通格局更趋合理优化，为右岸进一步进行科学规划、打破交通瓶颈、拓展发展空间、促进产业集聚打下基础。这不仅提升了长江两岸城市功能和景观形象，也重塑了武汉江南片区由过去“背江”发展转向“面江”发展的新格局。

记者金涛 汪文汉 实习生李丹媛 贾雯 通讯员杨麓



和平大道“弓形桥”。

图源：@武汉市文化和旅游局