

最有品位的生态绿廊、繁华商道和城市主轴

中山路打造地方特色

『第一街』

中山路历史上一直是宁波城市发展主轴，见证了宁波的历史变迁和经济社会发展。市委、市政府一直高度重视中山路整治工作，在“两心一轴”城市总体规划中，将中山路综合整治作为关键环节和抓手。中山路综合整治涉及面广、情况复杂、工作难度大，为强化统一指挥、统一协调，市里主要领导亲自挂帅成立中山路综合整治工作领导小组，并组建了指挥部。

此次中山路综合整治，共邀请了六家国内外知名设计团队开展城市设计方案竞选，经过两轮专家评审，最终形成上海同济城市规划设计研究院、悉地 CCDI+PTW (澳大利亚)、西班牙巴塞罗那建筑事务所三家优胜方案，由上海同济规划院牵头整合优化，形成初步成果。

按照“先地下、后地面、再景观”总体安排，目前工程项目已基本完成道路红线和市政配套设施地块房屋征收工作；完成地下管线梳理、规划和主街市政专项设计编制，和施工期间交通组织方案。下阶段，中山路综合整治工程将从前期研究阶段转入实质实施阶段。

整治原则
以人为本，功能优先；以线带面，统筹推进；注重品质，彰显特色；建管并举，长效巩固

整治目标
中山路作为宁波政治、文化、商业核心街区，是联通“两心”、贯通东西的城市主轴，通过今后2年左右的综合整治，将之打造成为功能完善、环境舒适、品质高雅的城市中心轴线。
具体可描述为：有优良的综合交通环境，优质的人文景观空间、以及优雅的都市商业街区。

整治范围
东西向：西起机场路，东至世纪大道，全长约9.2公里，划分为三段，中段西起望京路，东至中兴路；西段为望京路以西路段；东段为中兴路以东路段。海曙区段（机场路至江厦桥）全长约4.9公里；江东区段（江厦桥至世纪大道）全长约4.3公里。
南北向：中段以第一条后街为界，东段和西段以沿线建筑或拆迁地块为界。

中山路历史变迁

根据考古发掘，中山路附近最早的居民出现于西汉。明代时，今天中山路西门口（古望京门）至东门口（古东渡门）的道路称为大街。清雍正年间，以贯桥为界改称鼓楼东直街和鼓楼西直街。光绪年间统称为鼓楼大街。1925年，鼓楼大街修整，东西段分别改称东大街和西大街。1946年，为纪念孙中山先生而改名中山路。20世纪六七十年代，中山路曾改名为东方红大街，后复名中山路。20世纪80年代，中山路西延，原西郊路并入中山路。同一时期，江厦桥修建，江东区大河路、东郊路并入中山路。90年代，中山路进行改造并继续延伸，形成目前双向4车道的规模。

一座城市总有一条具有地方特色主轴线，这是城市发展到一定程度形成的文化标志。一个城市的主轴线体现了其文化与历史的传承和变迁，彰显其精神文化生活品位。中山路自古以来就是宁波城市中心主轴，且以商业发达而闻名，享有“浙东第一街”的美誉，在海内外宁波人心中具有重要地位。

近年来，围绕建设现代化国际港口城市的战略目标，宁波城市空间布局跳出了传统的三江口区域，形成了“两心一轴”的现代化大都市发展框架。但老城建设品质不高、亟须加快有机更新的问题也日益显现。尤其是作为联通三江口核心区和东部新城“两心”、贯穿东西城市主轴——中山路及其沿线区块，与现代化大都市中心轴的地位不再相称，加快中山路综合整治已经成为全市社会各界共同呼声，是提升中心城区形象品位的紧迫任务，加快提升中心城区辐射带动能力的重要抓手，优化中心城区交通的客观需要。



按照“一轴三段六节点”空间布局，重点实施道路交通设施完善、沿街建筑整治、景观绿化升级、业态布局优化，重塑公共空间环境和城市特色，展现宁波现代都市核心商业街区品质。

整治内容

(一) 优化公共基础设施

在公交优先、慢行宜人的总体导向下，重点整治内容：优化道路断面、重要交叉口和轨道站交通节点设计；设置公交专用道，完善轨道与公交、慢行和步行交通衔接；道路沿线根据商业业态、居住休闲、公共活动需求，合理布置公共停车场；拓展人行空间，高品质塑造人行道和建筑后退的商业空间；高标准改造或新建雨污水等防汛设施，完善防灾减灾等公共设施；统一整合完善道路导向、交通指示、文明提示等城市标识系统。

道路标准横断面设置：
通过改造，合理调整拉直中山路走向，道路红线全线宽度达42米，双向六车道，全线设置双外侧公交专用道，拓宽人行空间，高品质塑造人行道和建筑后退的商业空间。通过拆除重建、加宽等方式对西郊路桥、西门板桥、甬港北路以东1号桥、甬港北路以东2号桥、洞桥、过旧桥、太古桥、七里垫桥、史家桥、魏家桥等10座桥梁进行改造。

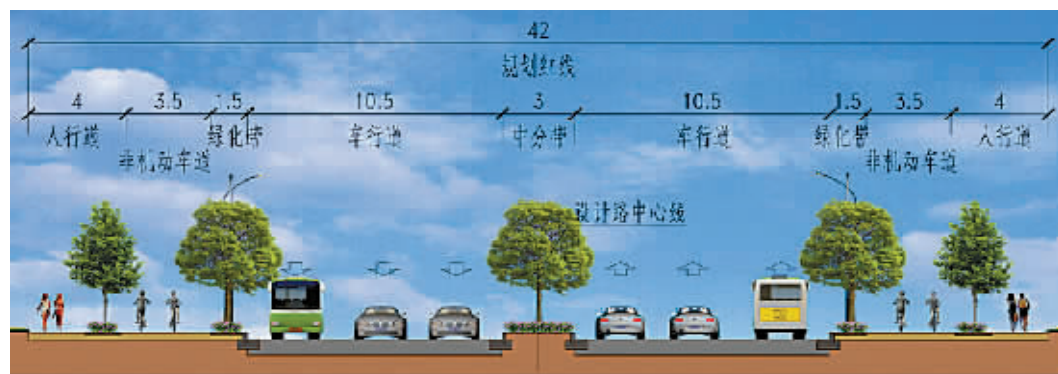
地下管线提升：
中山路各种地下管线交汇，目前排水管线管径较小、材质老化等问题比较突出，本次整治将按照国家关于城市地下管线建设要求和排

水管线新标准，结合省“五水共治”战略部署，高标准规划、高质量建设，改造后的地下排水管径最大可达1800毫米，采用PE柔性管等管材，暴雨重现期从1年提高到5年。同时按照地下空间“共建共享”要求，全面整合电力、电信、广电、有线电视、网络、供水、热力等管线。

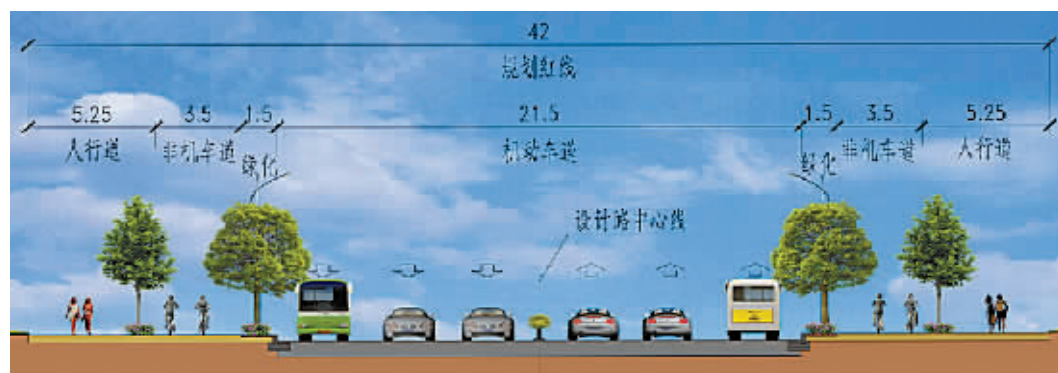
慢行系统构筑：
坚持“可持续发展、以人为本”的理念，构建与城市发展相适应，与机动车发展相协调，与公共交通良好衔接，管理有序的安全、便捷、高效、低成本的自行车系统。构建便捷通畅的步行路径与网络，营造舒适宜人的步行设施与环境，体现地方特色的步行系统。

结合轨道出入口及公交停靠站，合理布局公共自行车租赁点。结合绿化广场配建停车场，拟新建停车场3处。在西门口、太阳广场、樱花公园等开放空间，设置公交首末站或换乘场站。在轨道交通鼓楼站、福明站等10个沿线地下过道的基礎上，计划新建破闸街地道、文化路人行天桥等过街设施，形成更加完善的行人过街系统。

中山路全线设置路侧式公交专用道，并考虑沿线公交一体化换乘站点、非机动车停放点等设施。



东段和西段横断面布置



中段横断面布置



中山路沿线公交换乘及接驳系统



中山路拟新建行人过街设施

(二) 提升景观绿化品质

高标准进行道路景观绿化设计，改造沿线绿地空间和原有公园绿地，提升配套景观设施水平，着重展现三江口、西塘河和后塘河（樱花公园）等滨水开放空间的景观效果。优化沿街景观照明，营造城市夜景特色。

(三) 实施沿街整治更新

围绕中山路功能和形象定位，对沿街建筑实施整治更新，拆除违法建筑等，重塑城市界面；保护沿街历史建筑、纪念性建筑，优化现代建筑形象；依据业态形象、功能区位，确定重要区域和节点的建筑要求，进行逐一设计、逐幢更新，提升区域整体形象。结合地铁站周边和旧城改造区块，进行功能置换，营造商业建筑多样性；规范广告店招及各类沿街设施。

(四) 优化沿线业态分布

统筹布局特色业态，发掘恢复传统老字号；提升现有核心区中心商业广场和顶级休闲商业区；对部分建筑进行首层功能优化和组织地下空间开发，做精做强商业楼宇经济；优化疏通后街交通路网，完善后街停车设施，形成舒适通畅的慢行网络，建设高品质商业街区。



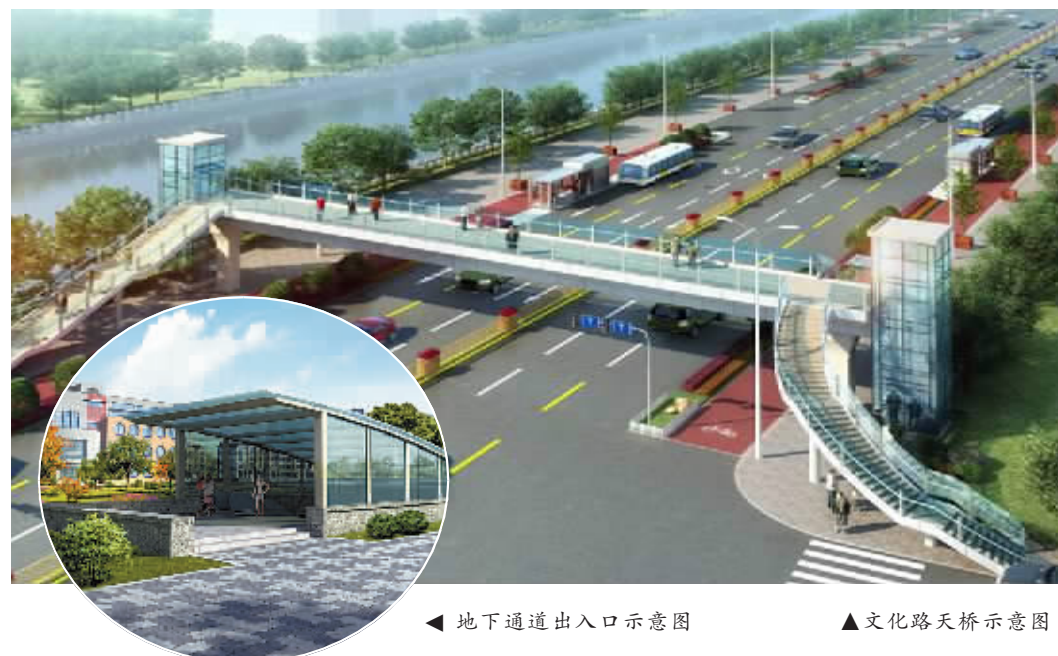
樱花公园节点示意



鼓楼节点示意



望圣门节点示意



地下通道出入口示意图

文化路天桥示意图