

旅游公路规划与设计研究

牛雯¹ 王紫怡^{2*}

1. 陕西省西安市中交第一公路勘察设计研究院有限公司 陕西 西安 710075

2. 陕西省西安市中交第一公路勘察设计研究院有限公司 陕西 西安 710075

摘要: 传统旅游公路的设计由于新时代的要求已经无法满足大众需求,生态化景观建设对旅游公路提出了更高的要求。本文从对旅游公路的概念以及设计原则、特征以及相关理论等理论基础入手,主要研究旅游公路的规划原则以及设计方法。

关键词: 旅游公路;景观;景观规划;融合规划设计;兴奋点设计

1 旅游公路概念辨析

1.1 旅游公路概念

旅游公路的概念迄今为止没有统一的概念,在对国内外的研究中发现了我国对于“旅游公路”的研究主要集中在交通领域。与其接近的国外理论研究领域分别为风景道(Scenic highway、scenic byway)、绿道(Greenway)、公园道(Parkway)等^[1]。国内对旅游公路的定义也不尽相同,但是对交通安全、生态环保、自然景观性以及历史文化价值方面都有所定义。笔者认为旅游公路应该有这样的定义:有连接重要的旅游风景区的作用,同时具备一定的建设技术标准和设施,具有独特的地方特色景观,满足游客审美需求的道路。

1.2 旅游公路的景观类型划分

按照旅游公路在地理上经过的地形地貌的类别,可以将旅游公路分为:盘山旅游公路、山谷旅游公路、沿海平原旅游公路、其他平原旅游公路等^[2]。

1.3 旅游公路特征

通过对旅游公路与常规公路的对比,它具有以下特征:(1)以旅游资源开发为主要目的;(2)环保要求高;(3)以旅游交通为主,景观要求高;(4)景观类型复杂。

2 旅游公路景观规划设计的相关理论研究

2.1 景观生态学理论

根据景观生态学理论,将景观分为三个部分:斑块、廊道、基底。景观中的任何一点都是属于三个要素的其中一部分的,景观生态学中的景观要素的空间关系及组合规律被称作景观格局。而景观安全格局是指景观中由某些关键的局部、点及其相互之间的空间位置关系所组成的格局,并且对维护和控制系统内的生态过程具有关键性作用^[3]。

2.2 景观美学理论

在旅游公路景观的规划与设计,运用景观美学理论,挖掘周边优质景观资源,最大程度上满足现代人的审美需求。

2.3 动视觉和交通心理学

在公路的行驶中,景观的空间尺度会随着速度的不同而进行变化,可以采用不同的变化需求进行设计。人对于外界景观的变化也有了一定的感知,同时人的信息的获取与的行驶速度有关系,速度越快所能感知的外界的事物角度范围越小,如在静止状态下的水平视域为120度,在运动状态下的范围会逐渐变小,如时速40km,视域范围变为100

*作者简介:

牛雯:中级工程师,现工作于中交第一公路勘察设计研究院有限公司,电话:18291864009,电子邮箱414667183@qq.com;

王紫怡:助理工程师,现工作于中交第一公路勘察设计研究院有限公司,电话:15596898676,电子邮箱547805359@qq.com;

度，时速为73km时，视域范围只有65度。因此，充分考虑动态视觉下的景观尺度，根据公式得出随着车速的提高视域变窄。

$$D_f = 6.45V - 82 \quad (D_f \text{——注视距离 (m), } V \text{——车速 (km/s)})$$

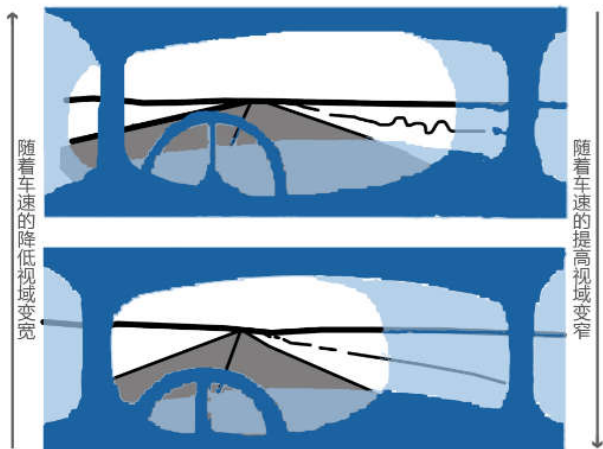


图3.1不同车速下视野分析图

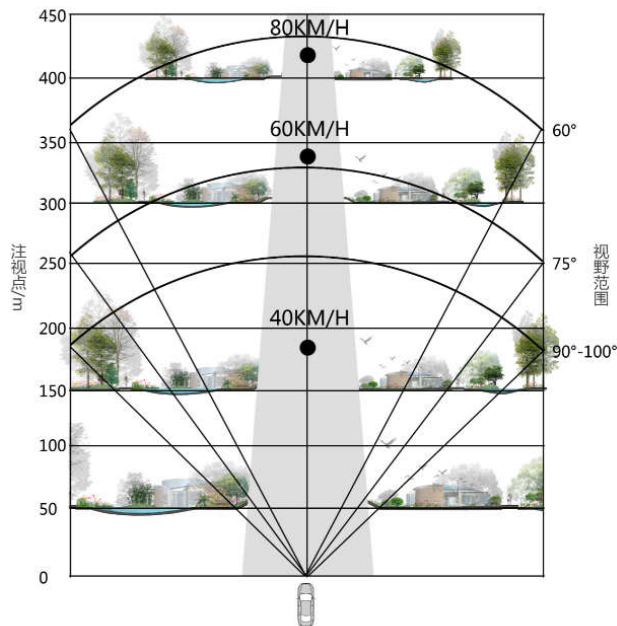


图3.2不同车速下视域集中点示意图

3 旅游公路景观规划设计探讨

3.1 旅游公路景观规划设计的原则

3.1.1 安全性原则

旅游公路的本质就是道路，在保证道路行驶的同时，需要将公路的安全性放在第一位，同时考虑到公路旅游的特点进行景观设计。

3.1.2 生态性原则

旅游公路在建设上要一定程度满足生态性原则，因为优良的生态环境也是旅游公路价值的重要体现，景观设计要最大程度降低对自然的破坏，尊重自然，保护自然，恢复自然。

3.1.3 整体性原则

旅游公路的规划与设计在一定程度上对周边的景观资源产生了一定的破坏，景观建设是对其的补偿手段，同时在设计中文化的承载也对旅游公路的规划与设计提出了更高的要求。从而实现生态、景观、文化相融合的景观特性。

3.1.4 景观个性原则

在确保旅游安全性和功能性的同时，需要具有一定的识别性，需要做到每条道路的独特景观性与识别性，体现其周边的文化特质。

3.1.5 以人为本的原则

旅游公路景观廊道的景观风貌决定着驾驶者的旅途的心理变化，从驾驶者与旅游者等动态的欣赏主体来讲，增强旅游的愉悦感，缓解疲劳感。

3.2 旅游公路景观规划设计方法

3.2.1 景观兴奋点设计方法

通过对旅游公路的景观特质的把控对沿线的兴奋点进行规划设计；让人产生一定的视觉冲击，有利于驾驶者消除疲劳减少安全驾驶的风险，所以对于景观兴奋点的设计要在保障道路交通安全的安全设计基础上进行位置选择以及造

型设计,同时避免过度设计而引起的视线停滞,注重景观的大尺度变化。

3.2.2 植被恢复与景观设计融合的方法

在进行旅游道路的植物景观设计时,应该注重原生植被的恢复利用以及保护,在景观的设计时候应该注重与原生植被的相融合。注重原生植被的优势稳定种群的恢复与设计,增强景观效果及生态稳定性。植被的恢复是对原有景观斑块破碎后的修复,也是更好的进行修复补偿的重要途径。

3.3 旅游公路景观规划设计的内容

3.3.1 与周边景观相融合的景观规划设计

与周边景观相融合的目的就是使得公路两侧的自然景观与周边的景观达到浑然天成的效果,利用路线特征以及视线控制与引导规划,更好的组织好公路景观空间的序列变化,运用“透、露、诱”等设计手法将自然植被景观与公路的景观空间相融合。旅游公路两侧的自然景观主要有地形地貌景观、林地景观、荒地景观、农田果园景观、水域景观等类型。

地形地貌景观与旅游公路的融合设计是在挖掘优良的景观资源的基础上,运用地形地貌的特征结合景观手法对路域景观进行打造。

在林地景观路段,要达到更好的与公路线性空间的融合,应该适度的矮化道路两侧的的绿化植物,以取得良好的景观视线。

荒地景观运用增加背景树的运用增强景观的丰富性,同时运用植物的自然演替能力增减植物的自播速度丰富植物景观,增加旅游公路景观的自然野趣。

水域景观与旅游公路景观的相融合,要考虑到水域景观区域的视线通透性。在沿途面积比较大、视线好的区域设置景观平台,同时结合现状特征以及地方的文化与功能相融合,在条件允许的情况下可以结合人的驻留空间进行景观小品的设计,增加趣味性,形成独特的景观空间。同时还可以结合旅游公路的服务设施为游客提供休闲、观光的景观节点,形成旅游公路独特的景观空间。

3.3.2 旅游公路自身景观规划设计

(1) 路侧绿化带景观

路侧景观在设计时注意结合周边的景观资源特征,在景观效果较好的地方适当的透,在景观资源不好的区域进行适当的遮挡与美化;同时满足安全性的需求,同时在景观尺度与植物色彩两方面进行设计,避免设计容易引起视觉疲劳的色彩,如色彩过于显眼;注重景观尺度单元的设计,避免单元过小,景观节奏变化过快与车速不匹配。

(2) 中央分隔带景观

中央分隔带景观设计首先要满足交通安全的前提,注重防眩要求,如:遮光角、防眩高度以及分隔带宽度及树木间距等。在植物选择上要注意形态与高度以及植物的适应性,多选择耐修剪,抗污染强、生态适应性强的植物,同时满足道路上植物的色彩搭配以及景观单元的长度设置。

(3) 边坡景观

在边坡设计上要注重植被的恢复,减少人工痕迹,同时运用与景观相融合的设计方法。从而形成植被良好的边坡景观。在确保边坡稳定的前提下尽量选用植被防护,也可在框架梁内采用植生袋等绿化措施。

(4) 互通景观

在互通立交绿化以乔木点缀为基调,体现原有生态,与立交周围环境融为一体,达到融入自然又高于自然的景观效果。注重立交的汇流区与分流区的设计以及立交视觉中心点的设计,汇流区避免种植过大乔木以免遮挡视线,在分流区可以选择可以有提醒作用的显眼植物进行设计,在视觉中心区域种植高大乔木及景观树种。互通区植被不尽相同突出各自主题性及所属段落主题。从而加深司乘人员对每个互通的印象,让其对每个高速路的出入口有更为直观的判断,从而更好的引导、服务交通。

(5) 附属设施景观

附属设施景观包括公路的管理用房、服务区、收费站等的景观设计。这些附属设施的景观设计要与周边的景观相协调,同时满足游人与驾驶者的休闲及休息需求,植物配置以乡土树种为主,疏密适当,高低错落,形成一定的层次感;色彩丰富,主要以常绿树种作为“背景”,四季不同花色的花灌木进行搭配。

4 结论

旅游公路景观规划与设计到现在还没有形成体系性的学科内容,本文提出的规划设计理论及方法也较为有限,在以后的研究中还需深入探讨。

参考文献:

- [1]关宏志,任军等.旅游交通规划的基础框架[sl.北京规划建设,2001,6:32—35。
- [2]吴必虎.区域旅游规划原理[M].北京:中国旅游出版社,2001:8—36。
- [3]刘滨谊,吴采薇.现代风景园林规划设计解析—景观规划设计的三元素[J].风景园林汇刊,1997,3:16—18。
- [4]苏霄滚.植物造景[M].北京:中国林业出版社,1999。
- [5]赵歆玉.旅游公路景观环境评价方法研究[D].哈尔滨:东北林业大学,2006。