

基于不同场地开发的旅游公路风景道设计研究

黄忆薰

中冶南方城市建设工程技术有限公司, 湖北 武汉 430070

[摘要]随着我国基础建设的大力发展、生态建设的全力落实,旅游公路的建设已极具规模地深入到旅游资源丰富的城镇、乡村地区。将旅游公路提升为风景道对城市生态环境、市民生活质量、城市景观塑造、旅游经济发展等有着重大意义。文中以武安市两条不同场地开发类型的风景道为例,探索中小型风景道新建和改建的设计理念以及实施手法,提出景道合一、借景补景、多角度设计、解决场地约束等设计策略,在实践中探讨不同场景要求下旅游公路风景道的规划设计方法。

[关键词]风景道; 旅游公路; 景观设计; 景道合一; 借景补景

DOI: 10.33142/ect.v2i7.12760

中图分类号: U412.1

文献标识码: A

Research on the Design of Tourist Highway Scenic Roads Based on Different Site Development

HUANG Yixun

WISDRI City Construction Engineering & Research Incorporation Ltd., Wuhan, Hubei, 430070, China

Abstract: With the vigorous development of infrastructure and the full implementation of ecological construction in China, the construction of tourist roads has deeply penetrated into urban and rural areas with abundant tourism resources on a large scale. Upgrading tourist roads into scenic roads is of great significance for urban ecological environment, citizen's quality of life, urban landscape shaping, and tourism economic development. Taking two different types of scenic roads in Wu'an City as examples, this article explores the design concepts and implementation methods for the construction and reconstruction of small and medium-sized scenic roads, proposes design strategies such as integration of view and roads, view borrowing to view supplement, multi angle design, and solving site constraints. In practice, it explores the planning and design methods of tourist road scenic roads under different scene requirements.

Keywords: scenic roads; tourist highway; landscape design; integration of scenic and roads; view borrowing to view supplement

1 旅游风景道建设背景

新时代背景下,风景道建设不仅是统筹人、生态、空间资源的重要手段,也发挥着整合全域旅游和区块景观资源、串联各大景区、打破地域割裂、实现空间融合,建立可持续发展的生态绿道的的作用,由此创造出突出重要的交通、休憩、经济、生态价值^[1-3]。风景道作为生态旅游的一种主要实践形式,开展相应的规划设计研究是确保打造优质风景道的重要前提,而如何有效的生态开发、解决诸多现实场地问题是风景道建设面临的直接问题。

2 国内外研究现状

“风景道”概念最早是美国学者 Theodore E. Strauss 在 20 世纪 30 年代初建设蓝岭风景道时提出的,其集道路规划、景观设计、环境与文化遗产保护、旅游游憩等于一体^[4]。国外的实践经验丰富,理论研究也较为充实,但他们的理论研究多集中在资源保护的开原则,如何根据场地特性进行开发设计没有可用于指导的方法。

而我国风景道的建设实践起步较晚,始于 20 世纪 90 年代,风景道规划少,落地更少,风景道理论研究也均为从建成反推理论,研究范围也主要体现在旅游规划层面的带动方案上,真正从规划到景观方案的全流程指导较少,针对不同场地设计的研究几乎没有。这也表明我国的风景区在针对不同场地模式开发方面研究处于空白状态。

3 现状问题分析

目前我国正在改变传统的围墙内旅游风景区的开发模式,达到“城市既是景区,景区既是城市”的发展理念,旅游道路也从单一的交通功能向交通、生态、游憩和保护等复合功能转变,改善当地人居住生态环境,带动旅游经济的快速发展。如今旅游公路风景道建设正在多地,根据场地开发模式,主要分为新建和改建两种模式。无论哪种形式,都可能存在景道分离等问题。究其原因主要分为以下三个方面:

3.1 景观设计滞后于公路工程

现今公路工程的设计流程主要还是公路设计全线完成后,公路沿线红线范围内的空余空间再交由景观设计师介入设计,设计场地是否具有良好的景观外环境与景观可塑性已无选择余地,线性走向与景观节点从空间位置上已经僵化,城市特色的融入、展现与景观提升完全取决于设计场地预留位置是否具有有一定景观条件以及设计师对节点景观的再设计,从场地的客观条件上就已经使景观设计丧失了太多可能性。从成本的角度出发,破坏具有保留价值的景观再进行人工造景,生态破坏后的再修复,不仅丧失了原生态的历史记忆,还造成了建设成本的增加。

3.2 设计视角较窄,景观形式单调

目前,我国公路景观的整体设计还是以绿化为主,甚

至于某些地方将绿化作为公路景观的全部。这一现象主要表现为公路沿线均为密不透风的行道树。如此单调的设计形式使得道路全程封闭在绿化中，只能发挥运输功能，丧失风景道的拓展旅游空间、提升旅游体验的效益。

3.3 场地制约

在风景道建设中，无论从功能角度还是经济角度，景观塑造均需在一定程度上妥协于道路交通运输需求，因此道路主体建设对场地的破坏产生的一些问题对风景道特色的塑造来说造成了制约。对改建项目而言，风景道建设的基底条件已被高度开发，与新建项目相比存在更多的制约，例如待修复用地位置、形态、大小固定，外环境不够理想等。

4 解决方案及项目案例

4.1 因地制宜的风景道设计策略

4.1.1 景道合一

无论是新建项目还是改建项目，景观滞后的设计模式使得从公路筹划伊始就已经将景与路割裂了，针对此情况，提出景路合一的设计理念。一方面从道路自身特色挖掘景观特性，确定道路主题及整体设计基调，由此衍生出道路本身的设计风格，在此基础上将道路特色融入周边风光，实现路与景的渗透交织；另一方面，将景观设计与道路规划同时思考，从风景道规划伊始，便使“景道合一”的工程思维介入其中，避免陷入道路完工后再人工修补的尴尬局面。

4.1.2 借景补景

借景是景观设计中的重要手法，是维护场地特质、节约人工成本最主要的手法，在有条件的风景道设计中，可优先采用借景手法。道路为线形带状形态，在选线时将道路线条美融入到周边自然景观之中，同时运用借景手法将沿线自然风光借入道路之中，使沿线风光更加自然、开阔。

当某些场地已然没有了借景条件，或者周边环境不能提升游人的出行体验，即可采用造景补景手法，对场地进行人工建设。造景补景尤其适用于风景道改建项目，改建项目由于失去了选线的先天条件，甚至在道路主体工程建完成后，设计范围也被固定，借景变得尤为困难，如果设计场地周边无景可借，此时即需要对道路进行补景。补景的设计首先要从道路的观赏角度设计观赏面，其次要遵循因地制宜的原则——符合场地自然文化特性、与外环境衔接融洽。而从手段上讲，补景中最重要的是提取合适的景观元素，尤其要契合本土自然风貌与人文文化，如此才不会显得景道分离，另类突兀。

4.1.3 提供多角度景观设计

各类风景道建设场地开发条件虽有差异，但是都应考虑到沿线各类配套设施。分析风景道开通后游客的景观需求、补给需求，从游客心理行为学及生理安全的角度入手，合理布设服务设施，将设施景观化，确保沿线服务设施功能齐全的同时提供别样景观。

4.1.4 解决场地制约的策略

对于场地条件有限的区段，首先要保证道路的基本功能需求，在此基础上，应用适当的设计手法，增加道路景观的

丰富度和观赏性。在场地条件允许的情况下，设置景观小品，或丰富绿化配置的色彩和层次，形成较为宜人的风景道环境。

4.2 项目案例

4.2.1 项目概况

武安市位于邯郸西部，武安市旅游环线与平涉线是邯郸旅游路网建设的重要组成部分，是武安市通往西部旅游景区的重要干线。武安市旅游环线风景道项目（后文简称环线风景道）从贺进村东起，至下天庙村终，总长约 29 公里，从道路选线开始立项，属于新建风景道工程。平涉公路下天庙至沙洛段风景道改造项目（后文简称平涉线风景道）是由现有的省道平涉线做景观提升的改建项目，线路由沙洛村开始至下天庙，总长约 24 公里。

4.2.2 两条风景道的场地开发条件对比

环线风景道与平涉线风景道整体大环境相似，具有相同的文化、生态、规划等背景，但是资源特色与场地分布上具有明显的差异，以此产生了不同的设计难点，需要结合场地开发条件采取针对性的设计方法，对比如表 1，环线风景道作为全新开发的项目，线路灵活，全程穿行于太行山间，自然风光秀美，道路自身回环曲折、弯道众多，具有显著特色。平涉线风景道为省道改建，线路固定，道路平坦，两侧多为现状田地、山峰，周边少有景观可以利用，设计场地固定为沿线众多大小不一因施工破坏而需要修补的地块。

表 1 旅游环线与平涉线场地情况对比表

名称	环线	平涉线
建设条件	新建，建设场地灵活	改造，建设场地固定
相同点	1. 文化背景相同：磁山文化、赵国文化、佛道文化、戏曲文化 2. 生态环境相同：区域位置、地理风貌、生态气候 3. 规划定位相似：串联景区、带动农民增收的旅游公路 4. 公共服务体系均未构建	
不同点	平涉线现状资源特色与旅游环线相比： 1. 资源特色：特性不够突出 2. 场地分布：线路固定，景观单一，布局零散 3. 设计位置：位置优越，场地紧临路边，景观展示性好	
难点	1. 如何与环线错位发展、既有统一、又各具特色 2. 如何实现破碎地块间设计的完整性，又不混于背景 3. 省道级别的游客安全与补给	

4.2.3 项目设计

从设计伊始即遵循景道合一的策略，路为景、景为路，将路作为串联景的纽带，同时挖掘场地特色；然后采用 GIS 分析沿途村庄及景区位置，规划服务半径，结合场地现状，增添、布设大小景观点、大型驿站、小型停靠点，确保沿线景点游赏有度、服务设施功能齐全；最后根据场地条件不同，有侧重地采取借景、造景设计手法设计景观节点，并深化服务设施景观设计，丰富设计角度。

4.2.3.1 环线风景道

环线风景道，以其宛转特性，挖掘出“山路九转”的主题。在连续弯转处以夜光材料打造夜光公路；通过提取具有本土特色的岩石锈红色作为慢行道的颜色；通过设计

具有本土文化气息的栏杆挡墙，以道路作为地方风貌的展示长廊。全设计过程中，始终遵循道路本身即为景观的原则，又提取各段环境特色融入其中，沿途越高峰、下深谷、穿山村，周边均为可观之景，而道路亦是风景。

同时，环线所有场地均为原始状态，景观设计师从线路规划开始便参与选线调研，很早就考虑到了周围特色景点的纳入，对公路两侧可以利用的现有景观加以整理；再通过预留观景视野、建设观景平台的方式将特色景观“借”入其中，同时将相应地段道路风格与所“借”之景进行统筹化设计，由此实现路、景、人的相互融合。

如此成功在道路两侧保留了碎石溪谷、幽幽密林等自然风貌景观，以及依山亭与烈士亭两大已建人文景观。选线时考察发现了这几处可以纳入风景道可观赏的范围，路线设计及修建时，将这些景观保护起来使其免受基建破坏，同时将碎石溪谷处原有步行道修葺完善与风景道主道衔接，使游人脱离主道进入碎石溪谷景点，在幽幽密林处打造幽林小道与风景道主道相连，并于路旁设置停车港湾，“停车入林”景点应运而生。同时在现有的茶壶隧道出口平台及沿线适宜地点构建了系列观景平台、观景广场，将周边远景纳入道路视野，由此最大限度利用原场地、保留了场地特色，景点的选择和设计与环境天然融合，突出了主题的自然性，展现了武安本地特色，也节约了建设成本。主要观景台及借景方法如表 2 所示。

表 2 环线风景道主要借景点一览表

景观台名称	借景方法	借景内容	景观效果
叠风台	远借	借形	后仙灵村庄景观：静谧村庄烟火气息
茶壶山隧道出口平台	俯借	借色	深山峡谷，冬雪夏林
棋田台	应时而借	借形、借色	农田景观，如同棋盘网格，春播秋收色彩各不相同
观峡台	俯借、应时而借	借形、借色	深山峡谷一汪潭水，夏绿冬白，夏动冬静
星扇台	邻借、应时而借	借形、借色	山形层叠，山色四季变化
远山台	远借、应时而借	借形、借色	山形层叠，山色四季变化
清幽台	应时而借	借形、借色	山形层叠，山色四季变化
九转台	俯借	借形	转弯道路形态
停车入林	俯借	借形	转弯道路形态

4.2.3.2 平涉线风景道

其全程穿行于太行山脚下，道路平坦，由此与高低起伏的远峰形成了强烈的视觉对比，让游人宛如置身幽谷；在此景观条件基础上，打造“谷里山光”主题风景道，全程以开阔、恬静的基调进行整体设计。

由于道路主体工程已经完成，沿线已被人工开发，道路视域内天然景观甚少；同时，建设场地就是基建破坏遗留的沿线 35 个大小不一、位置零散的地块，能借外景更显局限。整体分析沿线现状地块数量及大小，根据地理及景观特性设计 4 个分段主题景观，结合服务半径，将地块分级，并采取以人工补景为主的设计策略，以达到化零为整、突破场地制约、填补地块、为道路增色的目的。

通过 GIS 分析将地块分成 3 级。第一级为与景区相近、分段距离合理、面积大于 500 m² 的 3 个地块，设置 3 个驿站服务区；第二级在面积大于 300 m²、位置优越处的 8 个地块，打造 8 处核心景点；第三级为面积小于 300 m² 或者位置条件不佳处，共有 11 处，用绿化及景石加以填补；最后设计 6 个小型休憩观景点，作为服务驿站的补充，使整个服务半径覆盖整条风景道，并用 6 个景观组团将分散的小型绿化点与周边核心景观节点整合成一片主题鲜明、节奏感强的景观区。

景观元素的准确提取，是造景补景契合道路风格的重要前提。在平涉线风景道设计过程中，进行了一系列的景观元素提取工作，如图 6 所示。如以戏曲文化提炼文化小广场；以佛道文化提炼坡面古典建筑风格；以磁山文化中出土的万斤板栗，板栗树可为植物，亦可提炼栗子形态作为铺装、贴面的印花；以赵国铲钱提炼形态，设计栏杆的特色形态；武安当地著名的石文化，其铁锈色可为风景道的基调色彩，石头材质与色彩可在建筑、地面铺装上大量使用。通过大量的造景补景工作，有效弥补了平涉线风景道设计的先天缺陷，使其景观效果变得丰满、立体。

在环线风景道和平涉线风景道设计过程中，还对厕所、小型驿站、停车港湾、垃圾桶、标志标牌等进行特色设计，环线风景道还对隧道口进行了设计，这些绿化景点以外的设计使其作为景观元素融入了风景道，对风景道中的重点特色进行凸显，丰富了风景道的设计角度。

5 结束语

风景道作为传统公路转型、创新的发展趋势，无论是后期的新建工程还是现存需要提升的改建工程，在设计中必须具有景路合一的思维，从全局考虑，为公路选线提供自然、景观、文化等多方面的考量，同时也为风景道确定合乎场地的特色主题。

借景与补景虽然设计手法不同，但整体性设计思维一致；本着充分尊重自然景观和场地现状的原则，二者相互补充、互为依托，对于风景道建设具有重要的实践意义。最后，还应注重元素的提取工作，以提供多角度视野，将风景道的特色融入设计的细节之中，如此方能充分发掘场地优势，实现风景道与周边自然文化的和谐统一，创造生态旅居环境。

【参考文献】

[1] 李东和, 吴润华, 张莹. 我国风景道研究综述[Z]: 资源开发与市场, 2018.

[2] 竹子. 蓝岭风景道——美国风景道建设的卓越案例[J]. 中华建设, 2014, 110(7): 50-51.

[3] 姚朋, 孙一豪, 奚秋蕙, 等. 耦合多元价值的生态风景道规划研究——以乌兰察布四横交通带风景道为例[J]. 中国园林, 2019, 35(4): 101-106.

[4] 克莱尔·A. 冈恩, 特格特·瓦尔. 旅游规划: 理论与案例[M]. 辽宁: 东北财经大学出版社, 2005.

作者简介: 黄忆薰 (1991.6—), 女, 湖北省随州人, 汉族, 硕士学历, 中级工程师, 就职于中冶南方城市建设工程技术有限公司, 从事景观设计相关工作。