

文章编号: 1005—0523(2005)01—0062—05

旅游区域内高速公路景观 designs 研究

——以徽杭高速公路(皖南旅游区段)为例

程 霖, 赵宁曦¹

(1. 南京大学 城市与资源学系 210000; 2. 南京大学 黄山学院旅游系 245000)

摘要:通过徽杭高速公路(安徽段)景观设计的实践,探讨了旅游区域内高速公路景观设计的理念及其引景空间功能的表达,浅析了通往旅游地高速公路景观设计的旅游意义。

关 键 词:徽杭高速公路(安徽段);景观设计;地域文化;引景空间

中图分类号: O242.2

文献标识码: A

公路景观设计研究,欧美国家始于 19 世纪初。德国的弗瑞兹·海勒(Fritz Heller) 1938 年建立起高速公路的外部和谐(Internal Harmony)与内部和谐(External Harmony)理论;在美国高速公路迅猛发展的 20 世纪 50 年代之后,高速公路的环境问题,景观与视觉质量逐渐得到重视。在我国,交通部于 1983 年制定颁发了《公路标准化美化标准》,开始注重道路景观的建设。目前,一些高等级公路和大跨度桥梁已经变成了当地的旅游道路和旅游景点。随着公路建设的发展,国人环境意识的加强,文明程度的提高,出行机会的增多,人们已不再仅仅从工程技术的观点出发来看待交通设施。对公路的要求也从单一的运输通行功能转移到要求其提供舒适的乘坐条件和良好的道路景观上。在此情形下,对高速公路景观的评价、规划、设计等方法开展系统的探讨、研究显得非常必要和迫切。相关研究也取得了一定进展。如高速公路线型设计(张廷楷, 1997),高速公路绿化的景观协同性(张涛、陈洪凯, 2000),高速公路路域景观绿化美化设计(秦仁杰、刘朝晖, 2002),高速公路路堑边坡防护、绿化、景观综合处治(林伟, 2002),高速公路的空间环境与景观设计(林万明 2003)等^[4],但对人文环境—地域文化等方面重视不够,特别是在景观设计中,如何通过高速公

路景观设计营造良好的旅游地引景空间问题有待于进一步探讨。本文以徽杭高速公路(安徽段)的景观设计为例,对旅游区域内高速公路景观设计进行了初步研究。

徽杭高速(安徽段)全长 81.62km,起于黄山市屯溪横江大桥南端屯黄公路黎阳大弯道处,向东南跨过率水河向东至塘尾折向东北到歙县王村后沿新安江南岸,到南源口跨新安江与原徽杭公路近乎平行至皖浙省界昱岭关^[2]。徽杭高速公路是华东地区重要的国家区域经济干线,是连结两大著名风景区黄山和杭州的最短通道,全程约 220Km,沿线风景优美,人文特色鲜明,地质地形条件复杂。全线按山岭重丘区高速公路标准设计,四车道、全封闭、全立交。并将沪杭高速与景九(景德镇至九江)高速连接,成为中西部地区通往沿海地区(上海、杭州、宁波等)的交通要道。

1 旅游区域内高速公路景观设计理念

1.1 安全理念

高速公路是快速的交通运输通道,通过景观设计可以避免单调路面景观一直进入驾乘人员视野。高速公路的观景者为高速行驶中的车内驾驶员和

收稿日期: 2003—11—25

作者简介:程 霖(1974—),男,安徽黄山人,南京大学城市与资源学系硕士研究生,黄山学院旅游系讲师。主要研究方向为旅游资源的开发与管理。
E-mail: 163.com <http://www.cnki.net>

乘客,驾驶员头部转动的空间范围很小,视线集中在前方车道上,注视点相对固定,视野很窄,形成所谓的隧道视域,在长时间的驾驶中,道路枯燥乏味的景观很容易造成视觉疲劳,引发交通事故。故在高速公路景观设计中保证道路的使用功能和驾乘人员的安全应放在景观设计中的第一位。而乘客在车辆行进过程中,头部活动空间较大,可以透过宽敞明亮的车窗,多角度浏览沿路景色^[4]。故应充分考虑高速行车所造成的视觉特征和公路属长距离带状结构物特点,在高速公路景观设计中注重粗线条的美,一种流畅的美、与自然融为一体的美,但在局部(服务站、立交区等)也可以注意细部景观设计,使二者有机的融合在一起,给驾乘人员一种赏心悦目的感觉。

1.2 生态理念

生态理念,即尊重自然,服从环境生态要求,结合生态建设和环境保护,弥补和修复高速公路建设所造成的影响和破坏。由于高速公路建设工程量大、工程建设要求高,高速公路建设过程中改变甚至破坏了所经区域原有的景观特征,与环境的冲突严重,影响了生态平衡。高速公路景观设计应因地制宜利用当地生物资源,对生态进行弥补与修复;同时能将道路交通与周边环境合理地融为一体,构筑高速公路安全、快速、舒适、美观的环境。通过生态设计减少噪声污染和视觉污染对高速公路沿线居民的影响,注重生态保护,降低高速公路对周围环境的污染。

1.3 文化理念

文化理念是指高速公路所经地区除了自然生态外,还有其独特的地域文化,景观设计过程中应凸现地域文化的特点,在公路景观中很好的展示。道路是城市的走廊和橱窗,是人们认识城市的主要视觉和感觉场所^[3]。因此,道路环境是城市环境的主要组成部分,是城市三大空间(交通空间、建筑空间、开放空间)之一,这种带状环境是反映城市面貌和个性的重要因素。在这些要素中,道路处于首要地位的,这说明道路景观作为道路的组成部分,在创造有特色的城市形象中的主要性^[4]。结合并展示沿线的地域文化,尊重民俗、民风,是旅游区高速公路景观设计的特色之一,因为文化在旅游中是一个永恒的主题,了解、欣赏、感受异域文化以及对文化的追根求源是重要的旅游动机。

1.4 旅游区“引景空间”的设计理念

旅游区内“引景空间”是指作为旅游区空间结

构的一部分,从旅游区边缘进入核心景区的视觉空间。“引景空间可以营造氛围,使游人收回思绪,消除杂念,渐入佳境,思想感情乃至身心体验与主景区的氛围、内涵逐步接轨,从而融汇到主景区的氛围之中”^[8];游客进入旅游区后,相当一部分时间内都处在引景空间中。引景空间是塑造和体现旅游区意境流的重要场所,在引景空间的规划设计中,通过对地方文化景观元素的表现,体现旅游区的景观特征和文脉特征,向游客传达着旅游区与众不同的自然和文化信息;引景空间又包含着旅游区的第一印象区和最后印象区,处理得好坏很大程度上影响着游客对旅游区的整体印象^[8]。引景空间的构成元素包括背景、节点、廊道、标识物四类,其中廊道是指贯穿引景空间,连接风景区外围空间和核心景区的交通走廊^[8]。廊道不仅是物质、能量、信息内外交流的通道,而且是营造风景区独特的审美意境、引导游客酝酿情绪,逐渐进入最佳审美境界的过渡空间,起到“无声的导游”的作用,并构成旅游活动的重要“引景空间”。

2 徽杭高速公路(安徽段)沿线景观设计具体方案

2.1 生态(绿化)设计

高速公路沿线绿化有生态效应价值,主要是弥补和修复高速公路建设所造成的影响和破坏,改善环境的同时具有保持水土、净化空气、降低噪音、防止风沙危害、调节空气温湿度、吸和减少有害气体等功能。徽杭高速公路(安徽段)在沿线景观设计时通过使用本地植物品种的乔、灌、草、地被相结合的沿线绿化,营建多树种、多结构、多功能的复层生态植物群落,使生态景观得以恢复,与周围生态相融合,最大限度地保持和维护当地的生态景观,保护公路沿线的自然环境。另外,绿化还有景观效应价值,美化环境,改善公路交通运输环境与条件;合理的绿化工程设计可以诱导视线和防眩^[6]。绿化工程一般包括中央分隔带的绿化设计、路侧的绿化设计(包括公路路基边坡、平台、公路禁入栅、绿化带等)和景点的绿化设计(立交、出入口、大桥、隧道、服务区等)。徽杭高速公路(安徽段)在沿线景观设计时突出沿线自然环境的原有特色,如现有植被及新安江山水画廊。通过努力,力争今年起三年内完成徽杭高速“生态路”建设工程,把徽杭高速公路(安徽段)建成与自然环境相协调,与“虽由人作,宛自天开”的基本设计思想相一致的生态大道,使旅行于

徽杭高速公路上的司乘人员犹如进入一条绿色的带状天然氧吧之中,感到清新、舒适、愉悦。

2.2 沿线景点的设计

高速公路上的景点设计与城市、风景区的景点设计有所区别,它不具备驻足欣赏的条件,不能给人以较多的时间去思考和感受形体,它更多的是瞬间印象,适合于通过简洁的形体塑造、明亮的色彩,传达通俗易懂的信息,引起人们的好奇心理,调节人们的视觉感受和心灵体验,从而放慢行车速度达到舒缓心境、减轻心理压力的目的。旅游区内的高速公路,在沿线景点设计时应充分考虑到旅游者的心理需求,起到“无声的导游”的作用,选择一些不妨碍交通为前提的地段,布置能够反映地域旅游资源特色的人工景点可以起到意想不到的效果,激发旅游者的兴趣,回味旅游过程,减轻旅游者的旅途疲劳。徽杭高速公路(安徽段)景观设计中结合了皖南旅游区的旅游资源特色,在少数防护坡和条件成熟的地段采用雕塑、绘画等艺术手段,设计布局 5 处最能体现代表性的旅游景观和旅游景点。如,歙县横关村境内鸡母山恐龙化石遗址景观、屯溪花山谜窟摩崖石刻景观、新安江画廊景观、徽州园林及古渡口景观、舒村连续护坡景观等。另在苏村段公路两侧共有砌石护坡 14 处,错落有致,设计为徽州文化长廊集中展示黄山市的各大景点。通过沿线景点设计使徽杭高速公路(安徽段)成为一条全面展示皖南旅游区旅游资源的景观大道。

2.3 地域文化景观设计

地域文化是受自然环境的地质、地形、气候等因素影响,在长期的社会发展中形成的具有区域特征的文化现象^[7]。高速公路作为连续的线形空间,沿线跨越不同地域文化区域也便成为这一文化现象的良好载体,这既丰富和提高了道路景观文化内涵,也可为旅游地营造良好的引景空间。因此旅游区域内高速公路景观设计要融入地域文化元素,遵循旅游者对旅游地感知规律来设计营造进入旅游区的空间过渡地带和联想回忆空间。

地域文化特色元素在徽杭高速公路(安徽段)景观设计中主要表现为黄山市具有典型特色的徽州文化及黄山风光。徽州文化是南宋至清末在徽州崛起的一种地域文化,据高寿仙认为徽州文化区的范围为明清时期徽州府的辖区,包括歙县、休宁、婺源、祁门、黟县和绩溪 6 个县,是一个具有稳定性和完整性的文化地理范围,在这个不大的区域内遍布大量的文化遗存和充满浓郁地方特色的文化氛围。

据不完全统计在黄山市(徽州文化的部分区域)现有地面文物 4 900 多处,其中有世界文化遗产西递与宏村,被列为国家和省级重点文物保护单位 45 处,古村落、古街市、古民居、古牌坊、古祠堂随处可见,同时徽州文化流派纷呈,新安理学、新安画派、新安医学、徽州朴学、徽派建筑、徽派园林、徽派雕刻、徽派篆刻、徽州竹编以及徽剧、徽菜、徽州文房四宝等独树一帜。徽州文化由于文化的形成、发展环境和要素配置与它处不同,从而形成鲜明的地域特色,20 世纪 50 年代以来受到了国内外学者的广泛关注并成为与藏文化、敦煌文化并峙的我国三大地域文化之一。徽州文化与世界自然与文化遗产黄山风景区共同构成了高速公路景观设计的地域特色元素,在景观设计中规划组充分运用了这一特色元素加以融合与开发,通过文化景观的设计,构建徽州文化氛围、再塑古徽文化形象、展现古徽文化环境使往返于徽杭高速公路上旅游者,沉浸在浓浓的徽州文化环境之中。

2.4 “引景空间”的设计

旅游区域内引景空间普遍存在于旅游区的边缘地带,是风景区“同心圈”的中间过渡圈层、是从景区外围文化氛围进入景区特有文化氛围的过渡空间、是风景区入口向核心景区的过渡层次,在旅游区环境氛围的渲染、游客情绪酝酿及对旅游区感知方面具有重要的作用。在徽杭高速公路“引景空间”的设计中遵循旅游者对旅游地感知规律来设计营造进入旅游区的空间过渡地带和联想回忆空间。如徽杭高速公路的两省交界处昱岭关的景观设计中就考虑到此处是由浙江进入黄山市的第一印象和最后印象区,故此处设计思想为初步展示黄山的风光与徽州文化的魅力,调动游客的游兴,加深其黄山在旅游的印象。隧道口上题有邓小平 79 年来黄山视察时的指示:“黄山是发展旅游的好地方。”穿过隧道,豁然开朗,左侧山体护坡上是主题为黄山风光的徽派石雕壁,右侧是昱岭关公园,以徽派园林及建筑构成。让乘客通过这巨幅画卷和徽派园林对黄山旅游有一直观认识,从而形成进入黄山段高速公路后的第一个兴奋点,调动其游览兴致;也加深离开游客对黄山两大主要旅游吸引物的印象。

3 旅游区域内高速公路景观设计的旅游意义

3.1 为游人营造良好的引景空间

通过景观设计提升了高速公路的文化内涵,对旅游区内高速公路而言,同时也丰富了旅游区引景空间的有机组成部分.在高速公路景观设计中,通过对地方文化与旅游景观元素的表现,体现旅游区的景观特征和文脉特征,向游客传达着旅游区与众不同的自然和文化信息,形成旅游者对旅游区的第一印象区和最后印象区,是无形的导游和旅游感受.对于经此进入皖南旅游区的旅游者而言,徽杭高速公路(安徽段)的景观是其对旅游区的第一印象,也营造了良好的氛围给进入黄山的旅游者提供了一个游览心理准备空间;同时对离开的旅游者也提供了回味与加深游览印象的空间.

3.2 为旅游地整体形象提供良好展示空间

旅游区域内高速公路景观设计中可将旅游地独特优美的自然风貌和地域文化中最具代表性的特征展现出来,为当地旅游整体形象构筑一良好的宣传展示途径,乘客在来去之际都进一步完整地加深对旅游地的理解与形象记忆,这对旅游地品牌形象的形成与塑造具有非常重要而现实的意义.徽杭高速(安徽段)的景观设计突出了黄山风光与徽州文化,使得游客对黄山市旅游资源的整体印象记忆更深刻持久.

3.3 为旅游汽车驾驶人员创造丰富的视觉感受空间

汽车驾驶人员在长时间的驾驶中、狭长的视觉区域、狭小的视觉空间、道路单一枯燥的景观很容易造成视觉疲劳,诱发交通事故.对于自驾车旅游者则产生身体疲劳心理疲劳,缺乏继续游览的兴趣.而通过高速公路两旁的景观设计,布设安排高低错落、明暗互间、宽窄交替的景致通过自然和人

文景观的变换,色彩的更替,视野的调整,可以不断丰富驾驶人员的眼球、刺激视觉神经,既能够避免疲劳又能够调节心境,始终保持良好的精神状态,饱满的工作热情,并可能把这种情绪传染给游客,从而使整个团队人都能保持良好的旅游心情.

旅游区域内高速公路景观研究是一个重要的课题,在其设计中除了营造安全行车的环境、恢复旅游区自然生态景观外,更为重要地是把旅游区域内的高速公路建设成为当地旅游资源的展示场所和旅游区良好的引景空间,因此在设计中要把握旅游地地域文化与景点的特征并巧妙的加以融入到高速公路的景观设计中.

参考文献:

[1] 史文中,贺志勇,张肖宁. 浅析公路景观设计与评价[J]. 测绘通报, 2002(12), 28—31.

[2] <http://www.ahjt.gov.cn>

[3] 梁水基,上莲清. 道路广场园林绿地设计[M]. 北京:中国林业出版社, 2001.

[4] 林万明. 高速公路的空间环境与景观设计[J]. 中国园林. 2003.3. 65~68

[5] 陆林. 皖南旅游区布局研究[J]. 地理科学. 1995.2. 88~95

[6] 潘海. 论高速公路景观设计[J]. 重庆交通学院学报. 1998.9. 48~53

[7] 赵四伟,张佐双. 园林植物景观设计与营造[M]. 北京:中国城市出版社, 2001.

[8] 苏平,吴必虎,朱虹. 旅游区引景空间规划的理论与方法[J]. 人文地理. 2001.10(5). 8~61

[9] 王衍用. 不能把引景空间商业化[J]. 旅游学刊, 1994(4): 7.

Landscape Design of High-way in Tourist Areas

CHENG Ling, ZHAO Ning-xi

(Nanjing University, Nanjiang 210000, China)

Abstract: This paper, discusses the design theories and special functions of introducing scenery on both sides of express-way which access to tourist destinations, and analyses its tourists significance on the basis of the design practices of Hui-hang expressway (Anhui area).

Key words: Hui-Hang Expressway; landscape design; local culture; prelude space