

文章编号: 0451-0712(2021)03-0249-04

中图分类号: U412.1

文献标识码: B

川藏公路生态与文化遗产旅游廊道空间体系研究

张玉蓉, 宋 波, 樊信友

(重庆交通大学 重庆市 400074)

摘 要: 随着交通强国战略的实施和全域旅游的推进, 交旅融合、文旅融合不断深入。旅游廊道作为满足旅游体验需求的线性空间, 将交通网络与沿线自然景观、人文景观、生态环境等有机融合, 成为众多学者关注的焦点。川藏公路沿线自然和历史文化资源丰富, 川藏公路生态与文化遗产旅游廊道具有交通、生态、游憩、文化、教育等复合功能, 应当注重旅游空间的整体规划布局。综合考虑景观生态学和旅游规划学等相关理论, 将生态性、通达性、安全性、美观性等有机统一, 系统分析旅游廊道的绿地生态体系、空间结构体系和交通通达体系, 构建一体化空间体系, 以期加强旅游廊道生态保护及文化遗产保护传承, 促进旅游可持续发展。

关键词: 生态与文化遗产旅游廊道; 川藏公路; 交通强国; 全域旅游; 空间体系

“旅游廊道”源自“廊道”这一概念。“廊道”是景观学的基本要素, 即景观中与相邻两侧环境所不同的线状或者带状结构^[1]。“旅游廊道”经历了“廊道”、“绿道”、“风景道”、“遗产廊道”、“文化线路”等演化阶段^[2]。美国著名环境学家威廉·H·怀特最早使用“绿道”(Green Way)概念, 提出“Green”即自然植被区域, “Way”即人类、生物、生态环境等的通

道^[3]。此后, 英国学者查理斯·利特将“绿道”界定为自然走廊, 使其初步具备旅游廊道属性^[4]。美国学者率先关注大尺度跨区域遗产廊道, 美国“伊利诺伊与密歇根运河国家遗产廊道”于 1984 年成为全球第一条遗产廊道^[5]。欧洲学者较为关注文化线路, “桑地亚哥·得·卡姆波斯特拉朝圣之路”于 1987 年成为欧洲首条列入世界遗产名录的文化线路。

基金项目: 国家社科基金项目“长江经济带视域下长江国际黄金旅游带生态与文化遗产廊道构建研究”, 项目编号 17XJY011; 川藏旅游产业竞争力提升协同创新中心项目“‘一带一路’视域下川藏地区生态与文化遗产旅游廊道构建研究”, 项目编号 18CZZX09; 川藏旅游产业竞争力提升协同创新中心项目“‘文化线路’视域下川藏公路文旅融合发展研究”, 项目编号 18CZZX10

收稿日期: 2020-09-10

5 结语

21 世纪的 20 年里, 我国进行了大规模的公路建设, 公路网络逐渐完善, 公路行业的工作重心逐渐由新建工程向运营管理转变。由此, 解决数量庞大的旧沥青路面混合料充分高效利用的问题, 不但成为了建立公路循环经济体系的关键步骤, 而且也成为了交通强国应拥有与卓越硬实力相匹配的软实力之一。文中重点分析了包括厂拌热再生在内的旧沥青路面混合料再生技术的现状, 定位了当前推广应用缓慢根源, 是在于自上而下纵向融合和由点到面横向融合的管理引导体系尚未完整确立, 剖析了角色定位、协调统一、主体责任等方面存在的客观问题, 提出了可供参考的执行做法, 以利于包括厂拌热再生在内的旧沥青路面混合料再生技术的推广应

用, 能够提升到一个高水平、高质量的层次, 减少资源浪费, 充分发挥其在经济效益和社会效益方面应有的效用。

参考文献:

- [1] 交通运输部. 关于加快推进公路路面材料循环利用工作的指导意见(交公路发[2012]489 号)[M]. 2012.
- [2] JTG/T 5521-2019 公路沥青路面再生技术规范[S].
- [3] Zaumanis M, Mallick R B, Frank R. 100% Recycled Hot Mix Asphalt: A Review and Analysis[J]. Resources Conservation and Recycling, 2014, (92): 230-245.
- [4] 美国沥青再生协会. 深圳海川工程科技有限公司, 译. 美国沥青再生指南[M]. 北京: 人民交通出版社, 2006.

近年来,众多学者关于旅游廊道的研究成果较为丰硕。一是理论研究不断深入。境外学者主要集中于旅游廊道生态与文化保护、廊道规划理论与方法、廊道管理等^[6,7],境内学者主要集中于旅游廊道概念及特征、旅游廊道空间布局、廊道旅游开发及品牌塑造等^[8-10]。二是实践探索不断拓展。众多学者对美国66号公路、蓝岭风景道、“大河之路”国家风景道、中国丝绸之路旅游廊道、中哈边境地区旅游廊道、大运河遗产廊道等进行了案例研究^[11,12]。上述研究为本文提供了良好的借鉴。目前,学者们对于川藏公路和川藏旅游有一定的研究基础,但对于川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的研究则较为鲜见。

旅游廊道构建是一个系统工程,应当从整体上对旅游空间进行合理规划与布局。本文以“点—轴”理论为基础,对川藏公路生态与文化遗产旅游廊道进行系统研究,梳理旅游廊道发展概况,从绿地生态体系、空间结构体系、交通通达体系3个方面分析旅游廊道空间体系,旨在为旅游廊道的生态保护、文化遗产保护与传承、旅游发展等提供一定的理论借鉴和实践指导。

1 川藏公路生态与文化遗产旅游廊道概况

川藏公路是重要的进藏通道,修建于20世纪50年代,东起成都,西至拉萨,分为南线和北线,主要包括318国道和317国道以及部分国省干道。南线全长2 146 km,主要由318国道组成。北线全长2 400余 km,有大北线和小北线之分,主要由317国道组成。

川藏公路地处川藏地区,区位优势独特,沿线自然生态良好,人文历史厚重,资源禀赋优越,是比较典型的廊道型旅游目的地。川藏公路南线是进藏的主要路线,以自然风光见长,其所在的318国道冰川雪山、原始森林、湖泊海子等自然景观丰富多变,风景十分秀美,《中国国家地理》杂志在2006年将其评选为“中国的景观大道”。川藏公路北线是一条进藏古道,千百年来一直是连接川藏两地的重要交通通道,沿线分布有藏族聚居地,较好地保存了大量具有藏地特色的建筑、文化古迹、寺庙等,历史文化积淀较为深厚,藏汉两族历史交融较为充分,堪称“藏地人文景观大道”。

川藏公路生态与文化遗产旅游廊道以川藏南线和川藏北线为轴,涵盖两线及其周边区域,是中国乃至世界上地势最险峻、景观最丰富、文化最多样、“人

性、神性、自然性”高度和谐统一的民族走廊和世界遗产廊道。

本文从地域旅游经济发展与旅游资源整合角度出发,将川藏公路生态与文化遗产旅游廊道作为一个有机整体进行系统研究。综合考虑川藏公路丰富的自然资源价值以及人类活动所产生的历史文化价值,以旅游廊道网络串联起沿途自然和文化遗产资源,通过旅游廊道空间系统的构建,更好地保护、展示和利用自然及历史文化遗产,推动廊道全域旅游发展,塑造旅游廊道品牌形象。

2 川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的绿地生态体系

2.1 加强旅游廊道生态基底和生态保障

良好的绿地生态体系是川藏公路生态与文化遗产旅游廊道构建的生态基底和生态保障,对于沿线区域生态治理、水土保持、可持续发展等具有重要作用。川藏地区生态极为脆弱,川藏公路沿线分布着世界自然遗产、国家森林公园、国家级和省级自然保护区等,在空间分布上呈现出连续性和交错性,确保了川藏公路沿线连续不断的绿地背景。应当以川藏地区“十四五”经济社会发展规划和文化旅游发展规划编制为抓手,进一步完善“尊崇自然、绿色发展”的旅游廊道绿地生态体系。

川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的生态保护主要包括建立自然保护区、划定生态红线、加强水系治理等,取得了一定成效,但仍面临高原生态环境极其脆弱、生态保护难度大的现实问题。川藏公路旅游廊道拥有水资源、动植物资源、土地资源等丰富的生态资源。水资源的保护可通过加强廊道水质监测与水污染控制、加强廊道流域废弃物回收与管理、保护沿河流及其支系的植物缓冲区、确保湿地不被填埋干涸等方式进行。动植物的保护可通过保留廊道河道沿岸原生植物和原生景观、保护廊道鱼类和野生动物栖息地、保护濒危物种和防止外来物种入侵、保护和恢复湿地、水生、陆生生态系统等方式进行。如在旅游廊道规划中,步道的设计要考虑不隔离生物物种,设置适当距离的生物通道。土地资源的保护应当注重“多规合一”,加强文化旅游规划和国土空间规划的深度结合,确保规划更加科学合理。

2.2 依托旅游廊道打造第三极国家公园群

国家公园主要指国家为保护生态系统完整性而划定的需要加以特殊保护、管理和利用的自然区域,旨在为生态旅游、科学研究和环境教育提供场所。

目前,全球约有 1 200 余处国家公园。

川藏公路是集自然风光、文化体验、生态旅游、科普科考、户外休闲等功能于一体的国家公园集群型世界遗产廊道旅游目的地,堪称世界最美高山山地文化景观旅游目的地。为进一步加强绿地生态体系保护,可依托川藏公路沿线自然生态资源,打造第三极国家公园群,进一步完善川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的绿地生态体系。以国家公园群的打造为抓手,进一步加强川藏公路旅游廊道建设,有助于重塑廊道自然保护地体系,构建青藏高原人地耦合系统,支撑青藏高原可持续生计和高质量区域发展,推动川藏地区国土空间的保护与开发。

3 川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的空间结构体系

3.1 明确旅游廊道等级范围

川藏公路生态与文化遗产旅游廊道可根据资源

分布和交通网络布局,对旅游廊道进行合理分级。旅游廊道在总体上可划分为 2 条一级旅游廊道和 8 条二级旅游廊道,见表 1 和图 1。

表 1 川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的等级和范围

旅游廊道等级	旅游廊道范围
一级旅游廊道	川藏南线(318 国道川藏段)
	川藏北线(317 国道川藏段)
二级旅游廊道	映秀—小金—丹巴—八美—道孚—炉霍
	甘孜—白玉—德格
	昌都—洛隆—边坝—比如—夏曲
	马尔康—金川—丹巴—泸定
	炉霍—道孚—八美—新都桥—九龙
	甘孜—新龙—理塘—稻城
	江达—贡觉—芒康
	昌都—邦达

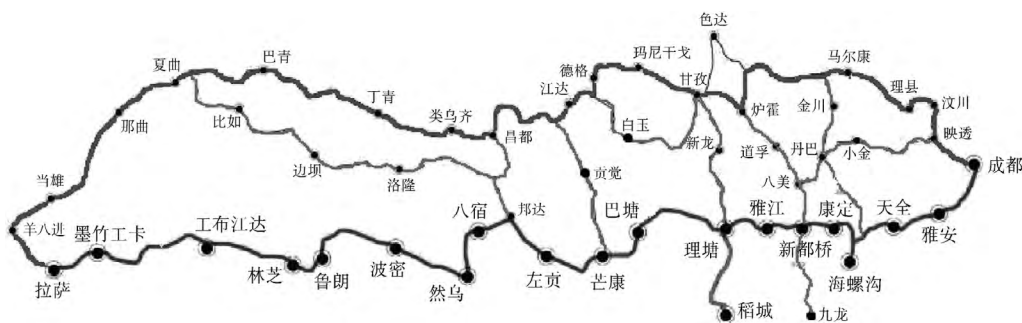


图 1 川藏公路生态与文化遗产旅游廊道分布

3.2 优化旅游廊道空间布局

从“节点—轴线—域面”有机联动视角对川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的空间布局进行优化,突出旅游节点辐射作用,推动旅游线路联动发展,强化旅游板块功能分区,打造“一环、两轴、八区”的旅游空间格局。

(1) 突出旅游节点辐射作用。

综合运用中心职能指数、引力模型以及社会网络分析等研究方法,计算旅游发展指数,在此基础上明确旅游发展节点。成都、拉萨是川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的起迄点,首先应当突出两个极核在旅游廊道建设中的带动作用,同时还需突出康定、理塘、林芝、丹巴、甘孜、德格、昌都、丁青等在旅游廊道建设中的核心节点作用。在旅游廊道构建中,注重以旅游节点为中心向周边区域进行辐射,以此推动旅游廊道及周边区域旅游一体化发展。

(2) 推动旅游线路联动发展。

以川藏公路生态与文化遗产旅游廊道主干道为

核心,依托川藏南线和川藏北线的 2 条一级旅游廊道和 8 条二级旅游廊道,打造特色主题旅游线路。根据旅游廊道生态与文化遗产分布情况,可重点打造特色生态文化旅游线路、特色交通文化旅游线路,并积极加强旅游线路联动。

①挖掘精品公路旅游产品,打造廊道特色生态文化旅游线路。川藏公路沿线生态资源禀赋好、丰度高,应当进一步加强保护和开发。在川藏地区“十四五”旅游规划中,应当对绿道系统、特色村寨、风情小镇、汽车营地等进行合理规划,从而形成独特的历史人文线、自然风景线及生态旅游线。借鉴美国 66 号公路和蓝岭风景道的成功经验,加强与沿线产业和旅游经营的对接,积极打造廊道特色生态文化旅游线路。

②挖掘交通文化旅游产品,打造廊道特色交通文化旅游线路。按照《交通强国建设纲要》要求,加强对具有历史文化和精神价值的交通遗产资源的保护开发研究。结合具有地域特色和历史文化价值的旅游线路和交通工具,深入挖掘茶马古道、唐蕃古道

等交通遗迹遗存,注重“两路”精神的传承与弘扬,积极打造具有廊道特色的交通文化旅游线路。

(3) 强化旅游板块功能分区。

在全域旅游发展视角下,通过川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的空间网络刻画,进一步强化旅游板块功能分区,打造旅游廊道示范区,为空间布局优化提供支撑。综合考虑廊道的旅游资源、历史发展、地域特色等因素,重点打造 8 大旅游廊道示范区,见表 2。

表 2 川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的旅游示范区

序号	旅游廊道示范区	中心城市
1	环贡嘎山地运动旅游体验区	康定
2	大格聂山生态文化旅游区	理塘、稻城
3	康巴腹心文化旅游区	昌都
4	大峡谷生态文化旅游区	林芝
5	岷江河谷藏羌风情文化旅游体验区	马尔康
6	嘉绒风情文化旅游体验区	丹巴
7	格萨尔文化旅游区	甘孜、德格
8	古象雄文化旅游区	丁青

(4) 打造“一环、两轴、八区”的旅游空间格局。

川藏公路生态与文化遗产旅游廊道应当遵循整体优化、适度超前、有机联动、统筹兼顾、持续发展等基本原则,注重“多规合一”,以“十四五”规划为引领优化旅游廊道空间规划的顶层设计。依托旅游廊道丰富的自然与人文资源,发挥区位、政策、资源、环境交通等优势,突出“世界级生态与文化遗产旅游廊道”的形象定位,重点构筑“一环、两轴、八区”的旅游廊道空间格局。

“一环”是指以 318 国道和 317 国道为主线,将川藏公路南线和北线有机链接,打造一条旅游大环线,使川藏公路生态与文化遗产旅游廊道成为“世界级生态与文化遗产旅游廊道”。

“两轴”是以川藏公路南线和北线为主干打造的两条核心轴线。其中,南线以 318 国道为主干线,主题定位为“中国的景观大道”;北线以 317 国道为主干线,主题定位为“藏地人文景观大道”。

“八区”则是根据廊道不同区域的资源条件及其发展定位,重点打造 8 个旅游廊道示范区。

4 川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的交通通达体系

4.1 完善廊道旅游交通基础设施网络体系

(1) 加强廊道旅游交通基础设施统筹规划。

注重川藏公路生态与文化遗产旅游廊道顶层设计,强化规划引领作用。在加强旅游廊道资源保护与开发基础上,编制廊道旅游交通基础设施的发展规划,着力打造“快进”和“慢游”有机结合的廊道旅游交通网络体系。突出廊道交通基础设施的区域特色,加强沿线旅游交通标志标识以及川藏地区特色元素的观景台、驿站、露营地、汽车营地等的规划设计。

(2) 构建便捷高效的廊道“快进”交通网络。

旅游目的地的交通通达性及便捷性是游客出行的重要影响因素。可以川藏公路、川藏铁路、民用航空等交通基础设施的建设和优化为依托,构建川藏公路生态与文化遗产旅游廊道“快进”交通网络体系。近年来,随着川藏公路对自驾车游客、骑行者及背包族吸引力的提升,应当进一步加强自驾车房车营地、露营地、旅游景区景点等与交通干线之间联通公路建设,加强通往沿线藏族等少数民族特色村寨的乡村旅游公路建设,为游客提供更加便捷的交通保障。

(3) 建设满足旅游体验的廊道“慢游”交通网络。

借鉴美国 66 号公路、蓝岭风景道、“大河之路”等的成功经验,因地制宜建设旅游风景道。依托川藏公路生态与文化遗产旅游廊道的生态优势和文化底蕴,创新“商养学闲情奇”新六大要素为主的旅游新业态,打造国家公园体验、川藏公路骑行、藏地文化探秘、旅游廊道休闲等特色旅游产品,通过“慢游”加强游客廊道旅游的深度体验,进一步提高廊道旅游的品质品位。根据需求增设自行车道、步道等慢行设施,构建绿色低碳、生态环保的廊道慢行体系。

4.2 健全交通服务设施旅游服务功能

(1) 完善廊道旅游交通服务设施。

廊道旅游是一种旅游与交通深度融合的新型旅游形态。川藏公路生态与文化遗产旅游廊道应当注重“旅游+交通”,不断完善旅游交通服务设施。加强川藏公路 318 国道和 317 国道两个一级旅游廊道的特色观景台、旅游驿站、公路养护道班、自驾车营地等的合理规划和建设,满足游客公路旅游需求。加强川藏公路二级旅游廊道旅游交通服务设施的改进和优化,注重交通换乘的无缝对接,打通廊道景区景点“最后一公里”,为游客提供川藏公路旅游的良好保障。

(2) 加强廊道旅游交通信息服务。

在数字经济和大数据智能化背景下,积极加强交通、旅游等相关部门的联动,建立跨部门的数据信息共享机制。加强廊道的智慧旅游建设,充分运用旅游交通信息,对廊道内的旅游和交通数据进行深

文章编号: 0451-0712(2021)03-0253-05

中图分类号: U491.12

文献标识码: B

贫困地区农村公路发展探析

顾赛男¹, 吴建明²

(1. 中国公路工程咨询集团有限公司 北京市 100089; 2. 江西赣粤高速公路工程有限责任公司 南昌市 330096)

摘 要: 针对山西省农村公路发展存在的问题,选取若干地区为研究范围,通过对比分析不同地区的社会经济和农村公路现状情况,提出农村公路影响区域发展的评价指标,利用调查数据对评价指标进行验证,得出路网面积密度和公路技术等级对区域经济影响程度较高。最后为解决农村公路发展存在的问题,提出相应建议。

关键词: 农村公路; 路网密度; 技术等级; 区域经济

农村是建设小康社会的关键所在,“三农”问题已经成为目前全面建设小康社会的一个“瓶颈”。要想解决“三农”问题,关键要从以下几方面入手:增加

农民收入,调整农业产业结构,改善城乡二元结构,加快城镇化进程。农村公路是公路网的重要组成部分,是保障农村社会经济发展最重要的基础设施之

收稿日期: 2020-05-01

度挖掘与合理应用。对旅游廊道内的旅游景区进行容量监控,整合旅游产业要素,为游客进行目的地选择提供合理的建议。

5 结语

川藏公路生态与文化遗产旅游廊道所处区位独特,自然生态和历史文化资源富集,但相关研究较为鲜见。以“点—轴”理论为基础,从绿地生态体系、空间结构体系和交通通达体系 3 个方面对旅游廊道空间体系进行研究。通过构建绿地生态体系,夯实旅游廊道的生态基底和生态保障;通过优化空间结构体系,构筑“节点—轴线—域面”有机联动的旅游廊道空间格局;通过完善交通通达体系,构建“快进慢游”的旅游廊道交通网络体系。综上,从系统性和整体性角度出发,加强川藏公路生态与文化遗产旅游廊道空间体系研究,有助于为旅游廊道建设提供一定的借鉴。

参考文献:

- [1] 邬建国. 景观生态学格局、过程、尺度与等级[M]. 北京:高等教育出版社,2000.
- [2] 把多勋,王瑞,陈芳婷. 基于“一带一路”建设的中国丝绸之路国际文化旅游廊道构建研究[J]. 世界经济研究,2019,(9):97-104.
- [3] Newbold J D, Erman D C, Roby K B. Effects of Log-

ging on Macroinvertebrates in Streams With and Without Buffer Strips[J]. Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences, 1980, 37(7): 1076-1085.

- [4] Charles A. Flink, Robert M. Searns. Greenways [M]. Wshington: Island Press, 1993.
- [5] 王荣红,等. 基于旅游者评价的世界遗产地旅游廊道研究——以云南丽江为例[J]. 学术探索, 2017, (12): 93-96.
- [6] Izotov A Laine J. Constructing Familiarity: Role of Tourism in Identity and Region Building at the Finnish - Russian Border [J]. European Planning Studies, 2012, 21(1): 93-111.
- [7] Sofield T H. Border Tourism and Border Communities: An Overview [J]. Tourism Geographies, 2006, 8(2): 102-121.
- [8] 邱海莲, 由亚男. 旅游廊道概念界定[J]. 旅游论坛, 2015, 8(4): 26-30.
- [9] 鄢方卫, 杨效忠, 吕陈玲. 全域旅游背景下旅游廊道的发展特征及影响研究[J]. 旅游学刊, 2017, 32(11): 95-104.
- [10] 李东, 由亚男, 张文中, 吴静. 中哈边境地区旅游廊道空间布局与发展系统[J]. 干旱区地理, 2017, 40(2): 424-433.
- [11] 张淑萍. 美国风景道研究: 理论与实践[J]. 世界地理研究, 2010, 19(3): 114-120.
- [12] 俞孔坚, 等. 京杭大运河国家遗产与生态廊道[M]. 北京: 北京大学出版社, 2012.