

山地景区交通综合体规划设计策略

黄 杰

重庆市市政设计研究院有限公司 重庆 400020

【摘要】本文通过对山区景区地形地貌约束交通综合体规划因素,对于生态保护与交通规划彼此相互协调,积极提高山地城镇景区交通整体层次性,由此提出智慧交通与山地景区生态交通观念,并且借助详细案例分析山地景区综合体规划设计。

【关键词】山地景区;交通综合体规划

1、前言

我国作为多山国家,如青藏高原、沿海地区、大兴安岭、海南地区等,都具有各种各样山脉,由此构建我国山地结构,由此有效推动山地旅游建设。山地城镇旅游具备休闲度假、山地观光等有关功能,为旅游产业建设关键性构成内容。世界各国山地旅游研发案例十分丰富,旅游交通为旅游行业建设命脉,特别是山地景区因为受到生态保护与地形保护等因素约束,交通规划思路与发展模式和平原景区之间具备显著偏差,因此基于此重点分析为我国山地景区建设提供有效依据。

2、山地景区交通综合体规划特点

2.1 地形地貌对交通综合体规划限制

山地景区特殊地形地貌除了属于景观资源,更加为景区旅游交通有效空间平台。地面坡度就土地应用、建筑布置等相关因素具备紧密关联。根据城市规划相关规定,常规表示坡度高于25%土地难以规划建设,而对于山地城镇而言,大部分土地坡度都高于25%,从而使山地城镇拥堵具备明显约束。山地景区地形地貌和地质条件复杂度,从而使景区交通基础设施施工难度表现出明显提高,道路线性与横断面规划内,都需要与繁琐山地地形环境彼此相互结合,但是通道资源和建设用地在实际选择方面比较困难。所以,山地景区交通建设需要与区域地形地貌相互开展协调,科学合理设置,同时有效落实集约化观念,尽可能发挥出土地所具备的利用价值。

2.2 生态保护和交通规划协调性

山区整体生态环境比较脆弱,同时也为生态系统关键构成内容,就保护全球生态系统内,山区生态环境具备关键性作用。山地景区具有多种类型旅游资源,同时因为山地起伏较高,水土流失问题显著,生态系统自我调节能力经常相对低下,就外力影响之下非常容易出现转变。所有过度与不合理开发建设,都将会造成山区生态系统衰退甚至崩塌。《风景名胜区条例》之中明确表示,风景名胜区之中景观与自然

环境都需要落实资源影响最小原则,充分考虑到环境所具有的承载能力,基于环境容量作为运输服务能力极限值。交通工程项目与管理措施在落实过程之中,都需要最大程度减小就自然资源所造成的破坏,真正做到降低损耗。同时协调与当地居民生产生活关系,降低交通运行环境成本,进而借助高效、立体化旅游交通体系,真正实现交通建设和环境保护共同发展。

2.3 山地城镇景区交通层次划分

通过梳理整合国内外山地城镇交通经验可以掌握到,一般情况下,辐射主要具备三种范围,第一范围:对外区域交通,基本上都处于大跨度空间位移。通过高速公路和高速铁路等多元化交通运输方式,最大程度提高客源城市与旅游中心相互连接;第二范围:内部区域交通,一般条件之下主要涉及到尺寸空间位移,通过区域范围有关干线公路与快速干道等交通设备,确保旅游中心城市与山地景区旅游集散中心可以相互连接;第三范围:旅游景区交通,主要涉及到景区之中不同景点彼此最短距离,通过高空索道与观光巴士等旅游交通方式对山地景区与景点彼此相互连接。各范围所使用的交通形式、交通工具都具备显著特色,落实综合交通规划之中需要有效考虑到和区域交通体系彼此协调,借助有关通道构建促进景区建设,并且就区域之中不同景区见交通出行开展量化研究,比较选择不同交通方式所具备的优缺点。

3、山地景观交通规划理念

3.1 生态交通

山地城镇景区交通规划需要表现出生态交通观念,由此落实区域可持续性建设。一方面,需要积极选择低碳绿色环保出行方式,另外一方面交通线路选择需要最大程度应用当前通道资源,谨慎考虑规划线路,最大程度降低就土地资源占用和破坏生态景观。

3.2 复合交通

旅游交通属于复合型产业,与人们衣食住行存在紧密关联,纵向方面和铁路、公路、航空等交通形式彼此相互连接。所以交通规划还需要落实复合交通观念,进而有效协调不同交通形式与旅游节点能够实现无缝衔接,维持旅游交通

彼此关联性, 由此为乘客提供优质交通环境。

4、九寨沟风景名胜区交通规划案例

4.1 景区概况

九寨沟县具有先天旅游资源, 依然获得绿色环球 21 国际称号, 并且还具九寨沟国家森林公园与白河金丝猴自然保护区。

4.2 整体思路

按照九寨沟国家公园整体建设, 进而有效发挥出成兰铁路与汶九公路快速建设, 积极创建外部大通道。县域内部参考不同风景名胜区特征, 构建基于大众运输作为主体, 层次清晰与选择多元化综合交通系统, 内外交通可以有效实现无缝衔接, 对外沟通顺畅, 对内比较独立。提高九寨沟世界文化遗产形象, 推动风景名胜区健康建设。基于低碳、安全、高效作为发展方向, 提升出行流程安全性与舒适性。

4.3 交通规划建设方案

中低速磁系统属于全新交通形式, 具备较强攀爬能力, 运行环保低碳, 与九寨沟地区地形地貌特征相互吻合。本文分析参考九寨沟景区地形地貌特点和交通走廊对应设计结果, 分析公路建设方案与中低速磁浮建设方案, 同时与工程投资、客流预测与建设时序, 一共提出三种类型组合方案, 具体如下:

第 1, 公路方案。该方案除了改造当前公路, 近期落实 B 线与 A 线, 借助省道 S301 落实车站、县城与九寨沟沟口彼此联系, 远期可以有效落实 K 线。

第 2, 磁浮分期实施方案。该方案有效结合磁浮方案与公路方案。最近建设沟口到县城线路, 公路落实 B 线路与 A 线路, 借助省道 S301 有效把县城和车站连接到一起。远期构建车站到黑河塘磁浮线, 创建 Y 字型运输计划, 远景公路能够适当落实 K 线。

第 3, 磁浮一次实施方案。该方案结合磁浮一次落实 Y 型运输方案, 同时与公路改扩建相互融合。近期建设 Y 型运输计划, 也就是沟口到县城、车站到黑河塘对应磁浮线, 公路采取 B 线路与 A 线路, 借助省道 S301 有效把沟口、车站和县城彼此相互连接。

上述三种类型方案通过比较研究, 磁浮分期落实方案整体较为困难, 同时还并且所需要的经费成本较高, 而服务水平和环境所造成的影响方面来说, 所取得的效果十分显著。并且与磁浮一次方案比较, 和九寨沟交通建设情况相互结合, 地方政府所承受的资金压力较低, 与成兰铁路九寨沟线路相互吻合, 因此本文研究更加推荐磁浮分期落实方案。

结论

目前, 我国山地城镇景区交通在规划设计方面还具有较多问题, 并未形成系统化交通综合体。原有交通综合体规划观念依然难以有效满足智慧型旅游行业建设实际需求, 本文就山地景区交通发展特征研究前提下, 分析提出山地景区生态交通与复合交通规划观念, 同时以九寨沟风景名胜区作为分析案例, 由此希望能否对其他山地景区交通综合体规划提供一定参考。

参考文献

- [1] 张望星, 张贺, 徐仰良. “宁镇扬一体化”战略背景下对镇江市山地体育旅游营销市场的研究——基于营销学的 4P 理论 [J]. 体育科技, 2019, 40(04): 88-89+93.
- [2] 林定良. 基于生态环境约束的山地带状组团旅游景区交通改善研究——以黄果树风景名胜区为例 [J]. 公路与汽运, 2019(03): 38-43.
- [3] 滕琳, 殷国伟. 湖州山地景区绿色开发的路径研究——以霞幕山景区为例 [J]. 湖州师范学院学报, 2019, 39(07): 5-10.
- [4] 周天星, 冯浩, 张春艳, 刘爽阳. 山地景区交通特性及规划理念分析 [J]. 交通运输工程与信息学报, 2018, 14(03): 38-45.
- [5] 李梁平, 谢晓文, 胡明文. 武功山景区绿色营销的实施研究 [J]. 中南林业科技大学学报 (社会科学版), 2019, 9(04): 23-26.
- [6] 李先锋. 其他大城市边缘山地旅游发展对南昌市湾里区景区建设的启示 [J]. 科技风, 2019(16): 275+277.