

基于以打造文旅开发为主的风景道路设计要点浅析

王万鹏

[上海市政工程设计研究总院(集团)有限公司,上海市 200092]

摘要:随着旅游业的快速发展、自驾游时代的到来以及交通强国建设战略的大力实施,交通与旅游融合发展成为时代趋势。道路单一的交通功能已无法满足以旅游为导向的城市发展需求,打造一条集交通、文化、景观、生态、游憩于一体的综合性高品质风景道路,使之成为不同于传统围墙式的线性旅游风景区显得尤为重要。基于开封开柳路拓宽改造实例浅析风景道路设计要点,重点论述了风景道路的功能定位、断面规模、呈现形式以及关键节点的近远期结合等,以期以为以打造文旅开发为主的风景道路提供设计思路。

关键词:风景道路;规划设计;文化旅游

中图分类号: TU985.18

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2023)07-0058-03

0 引言

随着全面建成小康社会持续推进,旅游已经成为人民群众日常生活的重要组成部分,自助游、自驾游成为主要的出游方式。随着国家生态文明建设的不断推进、自驾游时代的到来以及交通强国建设战略的大力实施,交通与旅游融合发展成为时代趋势^[1]。

道路单一的交通功能已无法满足以旅游为导向的城市发展需求,可将文化节点融入道路建设中,使两侧形成有机整体,打造成集交通和文化展示于一体的风景道路。风景道路是指以旅游与交通功能相结合的景观道路,具有交通价值、景观价值、游憩价值、历史价值、文化价值、自然价值和文物价值等多重功能^[2]。

本文以开封开柳路拓宽改造为实例,浅析风景道路在规划设计中的考虑要点,重点论述了风景道路的功能定位、断面规模、呈现形式以及关键节点的近远期结合等,以期以为以打造文旅开发为主的风景道路提供设计思路。

开封是七朝古都,中国优秀旅游城市,国务院首批公布的全国24座历史文化名城之一。

根据开封市人民政府发布的《开封市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》中提出要将开封市打造成为文化特色鲜明的国家级旅游休闲城市和具有国际影响力的旅游目的地。

现状开柳路为双向2车道,路面病害严重,雨污水、照明等市政基础设施缺失。道路南接安远门、北达黄河大堤,既无法满足其将要承担的高速公路网带来的出入城交通需求,又无法满足开封作为文化旅游名城出入口道路的形象需要,为提高交通服务水平、塑造城市文化展示名片,积极响应开封市十四五规划纲要,将开柳路打造为一条集交通、文化、景观、生态、游憩于一体的综合性高品质风景道路。

1 功能定位

1.1 骨架型交通干道

开柳路长约8.5 km,是开封市“五环、九横、十二纵”的骨架型主干路系统中的“一纵”,南端接安远门、北端接黄河大堤,是龙亭区北部片区通往黄河的最主要通道之一。其与东京大道、复兴大道等东西向城市道路相交,南段与主城区路网紧密对接,北段与连霍高速、S219等市域对外快速通道联系,于连霍高速新设收费站一处,向西可达郑州、西安,向东可达商丘、江苏,向北至新乡,是城市对外联系的重要门户通道(见图1)。

开柳路作为开封北部片区重要的南北向主干路,贯通性强,不仅能成为支撑沿线开发的交通要道,改善区域交通;与文旅融合开发建设亦可成为一条重要的旅游观光带。其良好的交通性质为打造成吸引游客出行的风景道路提供了重要的基础保障。

1.2 景观门户廊道

根据《开封市城市总体规划》,连霍高速以南为城市开发区,以北为黄河保护区,结合两种发展基调,通过在道路8~10 m宽中分带及两侧各30 m宽绿廊中

收稿日期:2022-08-25

作者简介:王万鹏(1990—),男,工学硕士,工程师,主要从事道路规划与设计等。



图 1 开柳路对外交通示意图

塑造不同景观风格来打造南段城市区和北段郊野区,使游客在较短距离就有两种观感体验,为打造不同类型的风景道路提供了前提条件。

道路建设结合景观风貌的塑造,使其成为对外交通的景观门户廊道,同时为沿线的居民和旅游者提供了游憩场所及一条美丽的风景带。

1.3 文化集中展示轴

开封市属于河南省“一带四区”,位于传统旅游开发带上,开封城区是旅游资源集中分布区,其中龙亭区资源组合最好。同时《开封市旅游发展总体规划》指出,完善城市路网系统、提升通往主要景区的道路等级、修建专用旅游交通等措施,能提升城市品质,是支撑旅游发展的重要交通体系规划。

开柳路位于开封“千年文化轴”线,南入开封宋都古城,北接黄河游览区,作为连接古都与黄河的重要走廊,是集中展示地上悬河、地下城摞城的重要载体轴。所在轴线囊括了新封丘门、瑞圣园、北郊坛等历史文化遗址,是千年御道之所在,是北宋国门之所向。将入城段“宋都文化”与寻黄段“黄河文化”融入其中,结合道路两侧景观绿廊,能打造成一条名副其实的文化廊道。

2 规模分析

新建开柳路为城市主干路,设计速度为 50 km/h,道路交通量达到饱和状态时道路设计年限为 20 a。通过现状调研,以实际数据为基础,结合交通量增长情况,按计划通车年 2023 年为基准分析中期 2033 年、远期 2043 年交通服务水平(见表 1)。

计算远期 2043 年路段饱和度,南段双向 8 车道为 0.75,北段双向 6 车道为 0.63,根据美国《道路通行能力手册》中服务水平的划分,在饱和度为 0.6~0.75 属于 C 级能接受的稳定车流。结合饱和度计算结果,以连霍高速为界,南段双向 8 车道、北段双向 6

表 1 设计小时交通量			单位:pcu/h
区段	近期(2023 年)	中期(2033 年)	远期(2043 年)
南段	1 115	2 255	2 763
北段	722	1 530	1 903

注:1.以连霍高速为界分为南北两段。
2.设计通行能力应在基本通行能力基础上考虑平面交叉口、非机动车、车道数等因素影响进行折减,单向 3 车道设计通行能力为 3 006 pcu/h,单向 4 车道为 3 699 pcu/h。

车道能够满足通行需求。

3 风景道路

基于开封市总体发展规划,连霍高速以南为城市开发区,以北为黄河保护区,结合开柳路功能定位、南北两段的发展基调、红线宽度及两侧绿廊规模,如何以文旅开发为主题将道路建设与沿线的景观风貌、城市的文化符号融合打造一条集生态,景观,文化和交通于一体的具备观赏性、游憩性的风景道路是以下要论述的重点。

城市开发区和郊野区横断面推荐类型见图 2、图 3。

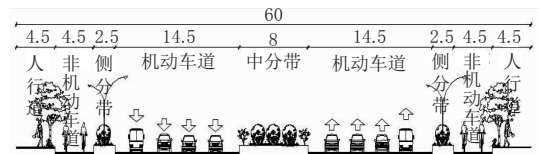


图 2 开发区横断面布局(单位:m)

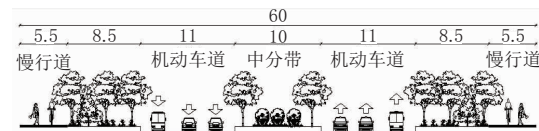


图 3 郊野区横断面布局(单位:m)

3.1 开发区

(1)60 m 红线内侧分带、中分带,红线外两侧各 30 m,绿廊采用 60%的常绿树种 +40%落叶树种组合搭配,不仅能达到四季常绿、三季有花的效果,还能起到较好的除尘、降温、增加湿度、吸收噪音、净化空气、美化环境作用等。两侧绿廊作为防护带,大大削弱汽车尾气及噪音对道路两侧居民的影响,为沿线的居民形成一条生态屏障,使开柳路成为兼具生态功能的通行廊道。

(2)将 8 m 宽中分带打造成承载城市特色的文化展示带,将体现城市文化符号设施,以实体形式融入到中分带展现,如开封市花菊花、历史遗迹城墙等,通过文化展示带打造文化长廊,使开柳路成为不同于传统围墙式的线性旅游风景区。

(3)两侧各 30 m 的绿廊通过设置特色花坛、喷泉、雕塑等户外艺术品并设置地面艺术铺装等方式

提高传统道路的景观性。绿廊内设置集零售、展示、休息于一体的驿站还设置了休息座椅、健身器材及停车场(内置充电桩)等服务设施,能更好的为游客提供便利,尽可能全方位满足自驾游旅客的所需所求,增加旅游人士的良好体验感。

3.2 郊野区

北段郊野区不同于南段开发区,将快车道和慢车道通过宽敞绿带分隔,结合道路两侧绿廊使慢车道藏于林间,绿廊在有农田区域打开,既保护耕地又能使两者完美融合打造一种田园风光,让在慢行道上的人有种置身于农间小路氛围感,并能享受郊野宁静及田园的清香。

4 近远期结合

开柳路南段向北依次与东京大道、复兴大道、北外环路形成平面交叉,与徐兰高铁和连霍高速形成立体交叉(见图4)。



图4 开柳路与相交横向道路平面布置图

由于受连霍高速桥下空间布局所限(见图5),目前只能布置双向6车道;若考虑远期同时满足C级服务水平,需要在现状连霍高速下方进行道路扩宽改造,鉴于目前在高速下方进行道路扩宽的难度及实施代价,近期按双向6车道建设,预留双8条件,待远期根据交通通行情况再做拓宽(见图6、图7)。



图5 下穿连霍高速现状照片

通过北外环路平交口进行双向8车道和双向6车道的过渡,在下穿徐兰高铁段为了避免二次审批,



图6 下穿连霍高速段近期双向六车道效果图

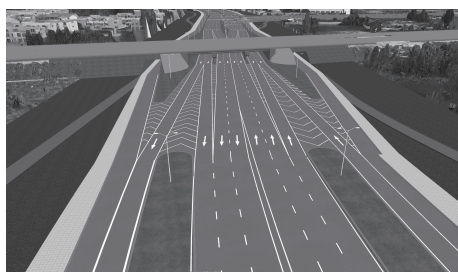


图7 下穿连霍高速段远期双向八车道效果图

且为远期预留考虑,本次按双向8车道(中跨为双向6车道,边跨为8m宽辅道)建设。为了做好与连霍高速下穿段的衔接,近期按双向6车道进行交通组织,辅道只通行非机动车,远期可通过标线施划改造为单车道+非机动车道。

随着开封旅游业发展,旅游人群的大幅增加,为了能够有更好的体验及快捷通畅行驶空间,北段预留了拓宽双8的条件,远期可通过将绿化带硬化改造来新增一条旅游专线通道。

5 结论

(1)通过分析开柳路功能定位、明确开柳路交通便利性,作为打造吸引游客出行的风景道路基础保障;南段城市开发区、北段黄河保护区,这两种开发基调为打造不同体验的风景道路提供了前提条件;开柳路位于开封“千年文化轴”线,所在轴线囊括了新封丘门、瑞圣园、北郊坛等历史文化遗址,为打造文化廊道提供了历史依据。

(2)在城市开发区可通过合理搭配常绿和落叶树种,形成四季常绿、三季有花景观风貌,结合两侧绿廊将道路打造为兼具生态功能的通行廊道;将体现城市文化符号的设施融入宽敞的中分带,打造一条本地特色的文化长廊;在绿廊内设置驿站、座椅、健身器材、停车设施等,强化服务意识,增加旅游人士良好体验感。

(3)郊野区可通过绿带将快车道和慢车道分隔,结合红线外绿廊使慢车道藏于林间,绿廊在有农田区域打开,使两者完美融合,打造一种田园风光,让在慢行道上的人有种置身于农间小路氛围感,并能

(下转第66页)



图3 某地下停车场 BIM 模型

阵痛,对于本地的国民经济和社会和谐发展起到了积极的促进作用。本文根据现有标准和规范,结合实际案例,提出了具体的设计思路和设计方法;同时,从政策支持、实际需要、社会影响和设计要点等方面

对单建式地下停车场进行了比较全面的剖析,以期后续类似项目的设计提供一定的参考。

参考文献:

- [1] 张金娟.改善我国城市停车状况的方案探讨[J].城市道桥与防洪, 2009(2):21-23.
- [2] 国家发展改革委.关于加强城市停车设施建设的指导意见(发改基础〔2015〕1788号)[Z].2015-08-03.
- [3] 王风,杨毅栋,吕剑.利用公园、绿地、操场等地下空间建设停车场(库)规划研究——以杭州市为例[C]//中国城市规划学会 2012 中国城市规划年会论文集.昆明:云南科技出版社,2012:311-322.
- [4] JGJ 100—2015,车库建筑设计规范[S].
- [5] DB 331021—2013,城市建筑工程停车场(库)设置规则和配建标准[S].
- [6] GB 50067—2014,汽车库、修车库、停车场设计防火规范[S].

(上接第 60 页)

享受郊野宁静及田园的清香。

(4)在关键节点及路段考虑实施难度、实施代价、远期发展的不确定性等因素,可采用近远期结合方式,并在近期为远期发展做好基础预留,降低远期改造的实施难度。

以开封开柳路拓宽改造为实例浅析风景道路在设计中考虑因素,重点论述了风景道路的功能定位、

断面规模、呈现方式以及关键节点的近远期结合等,以期以打造文旅开发为主的风景道路提供设计思路。

参考文献:

- [1] 韩森.基于节点重要度的风景道路网布局——以乌江风景道路网为例[D].北京:北京交通大学,2019.
- [2] 谢若龄,吴必虎.日本风景道路的构成体系与特征分析及启示[J].交通企业管理,2013,28(10):72-74.