

TOURISM PLANNING & DESIGN

NO.13

旅游规划与设计 13

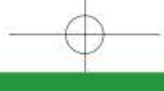
旅游规划 + 景观建筑 + 景区管理

北京大学旅游研究与规划中心 主编 中国建筑工业出版社 出版

绿道·风景道·游径

Greenways, Scenic Byways & Trails





卷首语

俞青

北京交通大学 博士生导师
风景道与旅游规划研究所所长

2014年7月2日

正值《旅游规划与设计——绿道·风景道·游径》专辑即将出版之际，6月22日第38届世界遗产大会传来令人振奋的消息，中国、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦首次跨国联合申请的“丝绸之路：起始段和天山廊道的路网”和“中国大运河”项目列入《世界遗产名录》，成为中国第32项和第33项世界文化遗产。

丝绸之路，是古代东方与西方政治、经济、思想和文化技艺交流的重要文化廊道，是世界上最伟大的贸易之路、对话之路、和平之路和发展之路。中、哈、吉三国这次申报的从中国通向哈、吉两国的这一路段的路网（世界遗产委员会建议命名为 Silk Roads: the Routes Network of Chang'an-Tianshan Corridor，即“丝绸之路：长安—天山廊道的路网”），它经过的路线长度大约5000km，包括各类遗迹共33处。其中，中国境内有22处考古遗址、古建筑等遗迹，遗产区总面积为29825.69hm²，缓冲区总面积为176526.03hm²。哈萨克斯坦境内有8处遗迹，吉尔吉斯斯坦境内有3处遗迹。跨国联合申请，在中国属于首次。

由扬州牵头的中国大运河项目从南到北总长度1011km，是世界上最长的、最古老的人工水道，也是工业革命前规模最大、范围最广的土木工程项目，相关遗产共计58处。遗产类型包括闸、堤、坝、桥、水城门、纤道、码头、险工等运河水工遗存，以及仓窖、衙署、驿站、行宫、会馆、钞关等大运河的配套设施和管理设施，和一部分与大运河文化意义密切相关的古建筑、历史文化街区等。这些遗产分布在2个直辖市，6个省，25个地级市，遗产区总面积为20819hm²，

缓冲区总面积为54263hm²，是“活态线形文化遗产”，对这类项目申请世界文化遗产，在中国尚属首次。

丝绸之路和大运河都属于巨型线形文化遗产廊道类型。文化遗产廊道内包括大量文物、遗迹、景点等，数量之巨，涵盖之广，世所罕见。它们的申遗成功史无前例地彰显了对文化遗产廊道保护的重视，也促进了线形文化遗产廊道保护理念在中国的广泛传播及深入人心。而且不久的将来在这两个文化遗产廊道地区，必将掀起文化遗产保护热潮，使这两个世界级线形文化遗产廊道得到更好的保护、传承和发扬。与此同时，也必将极大地促进当地旅游经济发展。

绿道、风景道、游径都属于线形廊道，既包括自然型也包括文化型，而其中的文化遗产廊道是绿道、风景道以及游径中非常重要的类型。在美国国家风景道体系中就有大量的线形文化遗产廊道型的风景道，例如国家历史路、66号公路（又称母亲之路）、大河路等等。近年来，绿道、风景道在我国大地上的不断涌现，也反映了深入研究和探讨线形廊道是发展的必然趋势。而对线形文化遗产廊道，对活态线形文化遗产的保护、管理和利用模式的探索，以实现文化遗产的可持续发展，未来前景广阔而美好！

由于我个人这些年来对有关绿道、风景道、游径的关注与研究，不久前《旅游规划与设计》特意邀请我担任这期“绿道·风景道·游径”专辑的执行主编。我非常乐意有这个为读者朋友服务的机会，同时也为能够与吴主编、刘主编和编辑部小袁、小陈共事而感到非常高兴。



TOURISM PLANNING & DESIGN NO.13

旅游规划与设计 13

旅游规划 + 景观建筑 + 景区管理
北京大学旅游研究与规划中心 主编 中国建筑工业出版社 出版

目 录



概述

- 6 “绿道·风景道·游径”概念浅释 余青
- 8 绿道·风景道·游径研究综述 韩森

绿道

- 24 作为新型城镇公共空间的城市型绿道 金云峰 范炜
- 32 游憩型绿道管理监管机制研究 郭树东
- 38 珠三角绿道网与香港郊野公园体系的对比研究 胡卫华

风景道

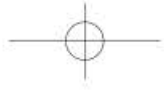
- 46 风景道空间结构与路侧要素 余青 韩森
- 52 藏区高原风景道旅游景观规划刍议
——以国道213甘南藏族自治州段为例 李巍 刘润 李东洋
- 62 城市历史文化型道路更新改造：以美国底特律伍德沃德大街为例 余青 廉俊娇 韩森
- 68 遗产廊道概念及其保护与可持续利用途径 奚雪松 张宇芳
- 76 国家文化线路遗产战略构建研究 刘小方
- 86 大运河扬州段遗产文化价值及旅游开发的思考 光晓霞

游径

- 96 旅游景区游步道设计探讨 李宏
- 106 从京西古道到国家步道——浅谈《北京门头沟国家步道系统规划》的形成 安全山
- 114 景区木栈道设计建设——以九寨沟风景名胜区为例 陈浩然 杜杰

北京大学旅游研究与规划中心 主编
中国建筑工业出版社 出版

绿道·风景道·游径



城市历史文化型道路更新改造：以美国底特律伍德沃德大街为例

Transformation and Renovation of Urban Historical and Cultural Roads: A Case Study of Woodward Avenue in Detroit, USA

文/余青 廉俊娇 韩淼

【摘要】

历史文化街区、街道既有交通连接功能，又有历史文化遗产性，在提升与更新改造中，面临着如何更好地满足社会对于道路更高、更多样需求，以及如何实现道路、交通、环境、景观、游憩和文化遗产等方面的综合最优。美国底特律城市历史文化型街区——伍德沃德大街案例，从概况与发展、目标与战略，规划设计原则、工程优化设计、安全设施、景观与环保，以及公众参与等方面，对城市历史文化型街区更新改造中的实践应用进行了深入分析，最后提出了借鉴与启示。

【关键词】

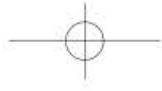
城市历史文化型街区；规划设计

【作者简介】

余青 北京交通大学风景道与旅游规划研究所教授、博士生导师

廉俊娇 北京交通大学风景道与旅游规划研究所研究生

韩淼 北京交通大学风景道与旅游规划研究所研究生



引言

城市的现代化发展伴随着城市道路规划布局的发展与更新,这直接影响到城区内历史文化街区、街道的规划与更新改造。而历史文化街区、街道既有交通连接功能,又有历史文化传承性,对其规划与更新改造面临着如何利用和保护道路沿线丰富的历史文化与生态景观资源,如何更好地满足社会对于道路更高、更多样需求,以及如何实现道路、交通、环境、景观、游憩和文化传承等方面的综合最优等问题。为此,对城市历史文化街区规划与更新改造从理论和方法论上进行新的思考,积极吸收和引进国际先进理念、理论和经验,并将它们运用到城市历史文化街区、街道的规划设计、开发建设和管理中来,具有十分重要的意义。美国底特律伍德沃德大街(Woodward Avenue)是城市历史文化街区更新改造中的成功应用和杰出案例。对其进行研究,可为我国城市历史文化街区更新改造提供参考与借鉴。

伍德沃德大街机动车遗产游径(Woodward Avenue M-1-Auto motive Heritage Trail,以下简称伍德沃德大街),位于美国北部的密歇根州,长27英里,连接了底特律城与庞蒂亚克(Pontiac),跨越了韦恩县(Wayne)和奥克兰县(Oakland)两个县,穿越多个市政区和街区,是城市交通干道,具有近百年的历史,是汽车工业诞生的地方,也是世界汽车文化历史的重要发源地,具有重要的历史文化价值,300余处的历史场地对世界、国家、密歇根州现有居

民及土著居民都具有重要意义,并对底特律城市更新发展起到了重要作用。与此同时,伍德沃德大街还为外来游客提供丰富的汽车文化体验场所和机会,成为著名的美国汽车文明的历史文化旅游目的地。

由于伍德沃德大街突出的历史价值和重要性于1999年被指定为密歇根遗产线路,2002年又入选了美国国家级风景道,成为国家风景道体系中为数不多的一条城市历史文化型道路。

1 提升改造的目标与战略

自20世纪90年代以来,伍德沃德大街提升与更新改造进入了一个新阶段,为了科学、理性地指导伍德沃德大街规划与发展,作为非政府组织的伍德沃德大街行动委员会(Woodward Avenue Action Association,简称WA3)组织编制了一系列的规划。其中最主要的有:伍德沃德大街廊道管理规划(Woodward Avenue Corridor Management Plan)。三个专项规划,即非机动

车规划(Woodward Avenue Non-motorized Plan)、6-8公里段社区规划(6 TO 8 Mile/ Woodward Neighborhood Plan)、公园区规划(the Park District—a Vision for a Sustainable Livable Corridor)^[22, 23]。

伍德沃德大街廊道管理规划(Woodward Avenue Corridor Management Plan),提出了总体目标是维护包括道路及其周边社区在内的整个地区的活力,同时实现道路与周围环境的可持续发展。具体来讲,通过保护、提升及维护廊道的内在资源,提升审美价值并提供友好的步行空间,规划成为旅游目的地,吸引并扩展新的业务支持,有效组织合作管理等分目标予以实现,同时每一个分目标的实现又都制定了相应的战略(表1)。

2 规划设计原则

2.1 灵活性设计原则

强调在道路工程建设中因时制宜地使用各道路建设指标,包括协调设计和超标设计。由于伍德沃德大

表1 伍德沃德大街规划目标及其战略列表

总目标	维护包括道路及其周边社区在内的整个地区的活力,同时实现道路与周围环境的可持续发展
分目标	战略
1. 保护、提升和维护道路内在资源	1-1 明确和记录所有历史、文化和游憩资源 1-2 创造机会,协调各社区、邻里协会、非政府组织和其他私人组织之间的关系 1-3 提供机会,加强伍德沃德大街文化机构和节事组织者之间的合作,营销提升其内在资源,提升合作和参与的机会
2. 伍德沃德大街审美价值的提升,并提供友好的步行空间	2-1 为社区、邻里街区非政府组织提供资源,信息和机会并提升廊道 2-2 明确物质性和社会性连接 11 个社区的战略
3. 伍德沃德大街作为旅游的目的	3-1 创造、提升营销规划 3-2 提升旅游质量,通过应用旅游设施等营销,促销
4. 小道资源提供吸引和扩展新业务的支持,使伍德沃德大街成为东南密歇根的文化、遗产和经济活动枢纽	4-1 开发并提升旅游以提升经济基础,提升现有的旅游设施并创造高就业率的旅游岗位
5. 以有效的合作组织管理小道	5-1 采取行动鼓励伍德沃德遗产小组有效地实施 CMP 5-2 保证基金的供给以提升项目的实施

资料来源:伍德沃德大街廊道管理规划 <http://www.woodwardavenue.org/index.html>

街作为城市历史文化型街道，有着百年历史，道路整体已经形成，但是因年代久远而导致的道路使用过度等问题需要在维护改建中予以解决。这就要求在改建过程中，既要充分考虑原道路状况，又要充分考虑现有道路技术标准和道路景观特色，做到改建既符合道路使用要求，又能突出历史文化资源保护和道路景观特色。

2.2 原真性原则

作为城市历史文化街区，伍德沃德大街有着众多珍贵的见证了汽车从诞生到兴盛发展的历史文化资源，真实地呈现不同发展时期的状况，并为旅游者提供难忘的体验，资源的原真性保护极为重要。

2.3 保护性原则

伍德沃德大街历史文化品质需要得到完整的保护，同时，道路作为社区的主要公共场所，又必须为居民日常生活提供充分的服务功能，因此，需要强调在资源保护的前提下，进行道路更新发展和改造升级。

2.4 文化活化原则

伍德沃德大街沿线保存着大量的不同时期的建筑、博物馆、教堂等，这些资源多为静态的历史文化遗产，因而，需要采取较为灵活的措施加以呈现，以再现汽车繁荣时代的胜景，深化旅游体验。

2.5 多利益主体合作原则

作为位于城市干道的伍德沃德大街，涉及众多的利益主体，需要多利益主体之间的通力合作与协作，以实现道路、社区和环境之间

的可持续发展。“多学科团队合作”是伍德沃德大街改造修建的成功关键之一。在项目前期，筹建了一个由景观环境专家、建筑美学设计者、历史考古学者等多学科专业人员组成的研究团队，促进伍德沃德大街交通功能改善，还实现了道路与社区、环境保护、道路建筑特色、历史文化遗址的融合。

3 工程优化设计

3.1 路线选择

作为城区历史文化型街区，在更新和改建中，除考虑道路在城市中的布局合理性、交通安全性和方便适用性以外，还应当全面、综合地考虑道路规划建设的主题和意义。道路路线选择应该能够串联起该区域最具历史文化价值的景区景点，通过灵活性设计街道路线走向，最大化观赏当地的历史文化景观，实现道路通行与道路景观的综合最优。

作为底特律城市主干道，伍德沃德大街新的更新和改建，在路线选择中提出了以“历史文化景观观赏最大化”为主要的理念。该廊道区域内的汽车文化是最为突出的历史文化景观，表现在建筑、机构、场地以及沿线的重要地标方面，其中最具有特色和价值的是众多的汽车产

业遗址。汽车产业遗址由于保留了历史时期的风貌和特征，部分已经成了博物馆、艺术展览馆和戏院等公共场所。伍德沃德大街为了更好地展示地方汽车文化景观，在道路线路安排设计上，有意识地将汽车文化遗址考虑进来，使道路沿线能够经过最多、最具有观赏价值的汽车遗址景点，并专门形成了“汽车遗产游径与公共艺术之旅”和“汽车工厂诞生地之旅”等线路。

3.2 道路主体提升改造

作为底特律城市主干道，伍德沃德大街支撑着城市交通系统的运行，同时也是社区居民生活的公共空间。因此，伍德沃德大街更新和改建工作，必须综合考虑社区居民生活、道路周边环境、工程技术难度、工期以及资金等因素，以实现提升道路功能，满足社区多样化需求，以及高效、健康、经济和社区协调发展等多目标，伍德沃德大街道路主体提升改造，以CSS理念为指导，因时制宜地对部分路段、部分道路元素进行提升改造。主要措施包括了增加路宽，增设非机动车道（自行车道和人行车道），并将重点提升改造路段分为4个区域，分别为：城市、郊区、城郊混合带、I-696 立体交叉带，具体措施见表2。

表2 伍德沃德大街非机动车规划区域及措施

区域	城市 (Urban)	郊区 (Suburban)	城郊混合带 (Hybrid)	I-696 立体交叉 (Grade Separation)
提升措施	<ul style="list-style-type: none"> · 消除外部车道 · 迁移路旁停车场 · 扩展人行道至 8m · 增加 5 英尺路旁自行车道 	<ul style="list-style-type: none"> · 消除外部车道 · 扩展人行道至 8m · 增加 12 英尺独立的自行车道 · 提升改造街景 	<ul style="list-style-type: none"> · 消除外部车道 · 迁移路旁停车场 · 扩展人行道至 8m · 增加 12 英尺独立的自行车道 · 增加 4~6 英尺园景路段作为独立的停车场 	<ul style="list-style-type: none"> · 增加伍德沃德大街与主体构筑物之间的 14 座自行车桥 · 为自行车骑行者提供空间 · 自行车与行人相分离

资料来源: Woodward Avenue non-motorized plan (GWE)

4 路侧游憩服务设施

在“以人为本、功能完善、格调优美、融于自然”设计理念指导下，伍德沃德大街游憩服务设施规划设计，综合考虑了驾乘人员和游客所需服务的提供，伍德沃德大街的文化体验和观赏性，以及道路沿线社区居民的日常生活需求等方面，实现了交通、旅游、休闲、购物、教育、生态和环保的综合最优。

4.1 道路标识设施

伍德沃德大街道路标识，在不影响城市基本交通引导前提下，统一道路标识风格与式样，采用了特色 LOGO，形成了一套完整的体现伍德沃德大街历史文化内涵的标识系统，为更好地引导游客游览发挥了重要作用。

4.2 解说设施

伍德沃德大街解说设施包括解

说牌、游客中心、博物馆与展览馆等三部分。解说牌，主要是对历史街区、文化遗址遗迹、城市地标景观等历史和文化内涵进行说明和展示；游客中心，道路沿线共设有三处游客中心，为游客提供旅游信息服务；博物馆与展览馆，伍德沃德大街沿线部分历史建筑功能进行转换，规划设计为博物馆与展览馆。

4.3 旅游服务设施

包括了户外游憩、餐饮、住宿，以及购物等服务设施。户外游憩设施，伍德沃德大街沿线规划建设了众多的游憩公园、花园与动物园、健身场所、游乐园与游戏区、露天剧场；餐饮设施，道路沿线规划建设了众多的、多元化的餐饮设施；住宿设施，伍德沃德大街沿线有着从汽车旅馆到高级宾馆等不同类型和等级的住宿设施；购物设施，伍德沃德大街道路沿线规划建设了大量的别具特色的购物点。

4.4 交通连接设施

伍德沃德大街作为城市交通干线，交通连接设施主要包括了停车场和自行车换乘设施两方面。伍德沃德大街的停车场主要是依托城市的各项功能设施而建，包括办公楼、景区景点、公园以及商场等，同时规划建设了一批路边停车场，供游客或居民临时停车使用；自行车换乘设施的规划建设，为步行者及自行车骑行者提供便捷的交通换乘和良好的旅行体验。

5 景观与环保

伍德沃德大街在改造建设过程中，历史文化景观的保护坚持以“最少的规划和最大的保护”为指导，充分利用道路沿线已有的历史遗留建筑，辅以汽车文化的景观小品营造了独具特色的汽车工业和历史文化主题道路景观。

伍德沃德大街将道路工程建设与历史文化环境保护有机地协调统一起来，具体措施见表 3。

表 3 道路工程建设与历史文化环境保护措施

	主要方式	基本措施
工程建设	减少能源消耗	严格交通信号灯的数量与位置 安装节能灯 规划公交优先车道 相关事业出入通道的共同使用
	减少资源消耗	优先使用当地的工程材料，包括改扩建的遗留材料 较少的路灯柱或悬吊式路灯系统设计 可回收材料的再利用
环境保护	减少对环境破坏	为保护街道原有历史遗迹而灵活性改变和移动路线 设置围栏保护路旁行道树 透水路面车行道 相互连接的生态排水管 最大限度地减少施工痕迹
	支持健康城市社区生活	文化古迹和历史资源的翻新和保护 多样性的植物选择与栽种 降噪降振路面材料 街道公共艺术 紧急车辆出入口 独立自行车道 废物桶和回收桶

6 借鉴与启示

6.1 道路工程优化设计

城市历史文化型街道不仅具有道路交通功能，还具有历史文化、景观美学、旅游游憩、社会服务等功能，这就要求道路的更新改造提升，需要从灵活性设计、宽容性设计和稳静化设计来完成道路安全；从美学设计角度出发来体现道路线形与周围景观、构造物的和谐；从可持续发展角度来实现道路环境、

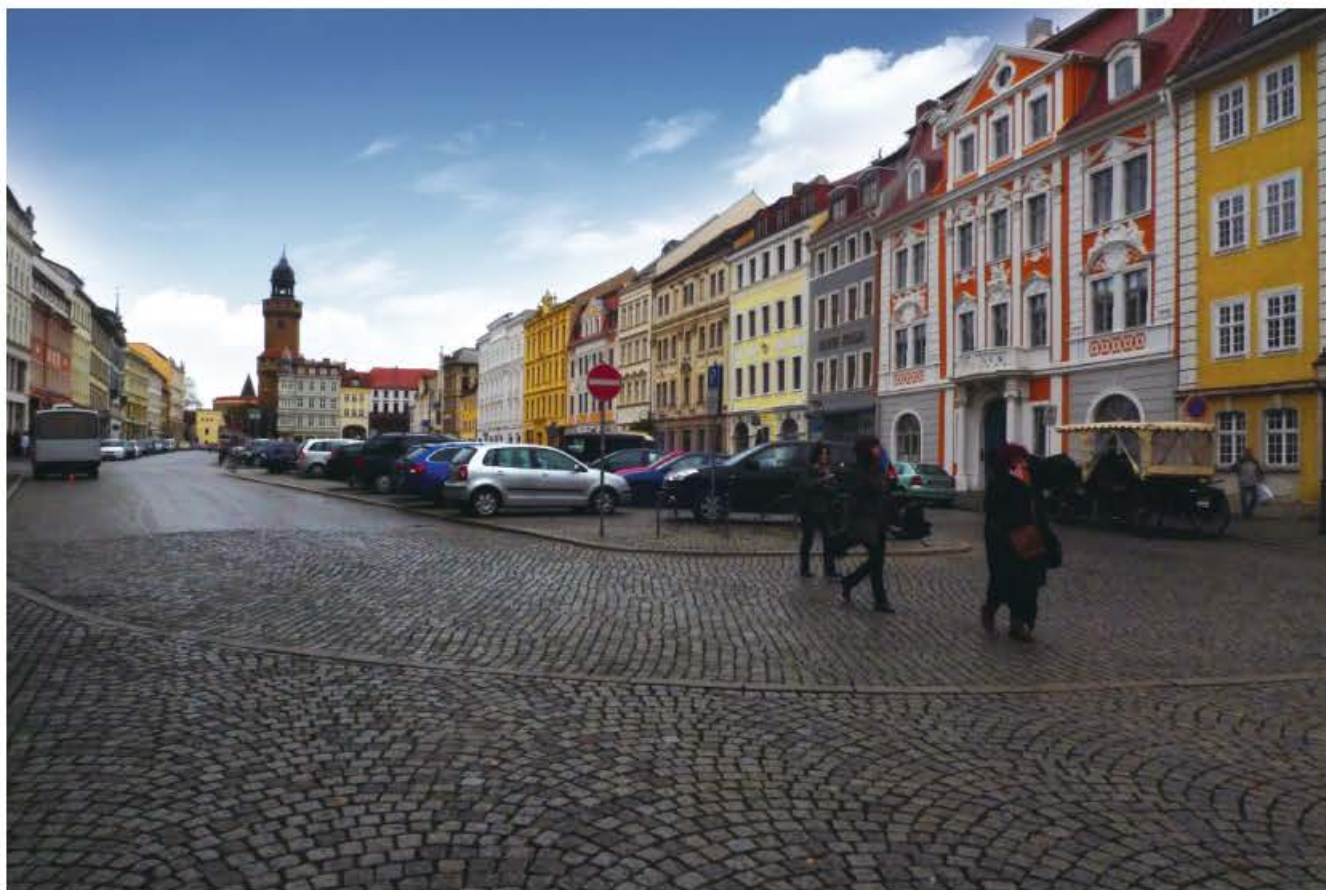
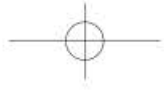


图1 德国格尔茨街道

辛岚 / 摄

景观建筑 and 历史文化特征的保护。

固有的历史文化氛围。

应该广泛吸纳社区公众的意见，鼓励他们积极参与到工程建设与维护中来。

6.2 历史文化资源与景观保护

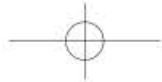
由于历史文化型街区形成年代久远，具有深厚的文化积淀，因此，道路的更新改造提升在保护的前提下，应该综合考虑其道路交通功能、历史文化展示功能、景观环境功能，以及旅游游憩功能，做到规划设计的综合最优。首先应进行全面的资源分析，以此作为物质性及非物质性设计工作的依据；其次，针对道路所保留的，具有某历史时期工程设计技术印记的遗址遗迹，一是在功能完善的基础上进行原貌修复、再利用，二是将其加以保留，营造道路所

6.3 多学科融合与公众参与

针对城市历史文化型街道的特点，结合道路自身的地理位置、历史渊源和文化特色等独特优势，在道路更新改造提升中，组建了由道路交通、规划设计、景观环境、历史文化、旅游游憩、艺术美学和雕塑艺术等构成的多学科专家团队，充分考虑了环境保护，凸显了社区价值，保障了公众利益。公众参与方面，相比普通的城市道路，历史文化型街区的文化、资源和景观价值较大，更具唯一性和脆弱性，保护和保护工作范围更广，难度更大。因此，在道路更新改造提升中，更

基金项目

本文为国家自然科学基金项目“综合交通运输系统中风景道评估体系及模式”的部分研究成果(40971288)。



参考文献

- [1] Federal Highway Administration. An Assessment of the Feasibility of Developing a National Scenic Highway System: U.S. [R].1973.
- [2] Federal Highway Administration. An Analysis And Summary of The 1990 National Scenic Byways Study Inventory: U.S. [R].1990.
- [3] Federal Highway Administration. National Scenic Byways Program: U.S.[S]. 1995.
- [4] FHWA. Flexibility in Highway Design, 1997.
- [5] Federal Highway Administration. Byway Beginnings: Understanding, Inventorying, and Evaluating a Byway' s Intrinsic Qualities: U.S. [R]. 1999.
- [6] Geometric Design Practices for European Roads[R]. U.S. Department of Transportation & FHWA, 2001.
- [7] Timothy R N, Mary Schwartz, Leafwin Clark, etc. A Guide to Best Practices for Achieving Context Sensitive Solutions[R]. USA TRB. NCHRP Report 480. Washington D.C., 2002.
- [8] A Guide to Best Practices for Achieving Context Sensitive Solutions[Z].2004.
- [9] AASHTO/FHWA. Results of Joint AASHTO/FHWA Context Sensitive Solutions Strategic Planning Process Summary Report March 2007[R].2007.
- [10] Federal Highway Administration. FY 2008 National Scenic Byways Program Nominations Guide: U.S. [R].2008.
- [11] 湖南省交通勘察设计院. 公路灵活性设计指南 [M]. 北京: 人民交通出版社, 2006
- [12] 王云. 风景区公路景观美学评价与环境保护设计 [D]. 北京: 中国科学院, 2007.
- [13] 程建川, 张健康, 陈景雅等. 简论道路综合敏感性设计理念 [J]. 公路, 2007(7): 89-93.
- [14] 张瑛, 程建川, 张云翎. 快速公交道路综合敏感性设计理念应用技术初探 [J]. 常州工学院学报, 2009, 22(3): 26-30.
- [15] 张瑛. 基于综合敏感性设计方法的道路设计关键技术研究 [D]. 南京: 东南大学, 2010.
- [16] 陆旭东, 陈济丁. 我国公路环保关联性设计的理念与实践 [J]. 交通建设与管理, 2010.
- [17] 张重禄, 张映雪, 宁向向等. 基于 CSD 的常吉高速公路高路堤和高架桥方案比选 [J]. 公路与汽运, 2007(3): 102-104.
- [18] 张映雪, 张起森, 陈先义, 张重禄. 基于 CSD 的常吉高速公路自然环境选线方案优化 [J]. 中外公路, 2007, 27(3): 1-4.
- [19] 张健康, 陈景雅, 高建新. 综合敏感性设计理念在宁常高速公路设计中的应用 [J]. 公路, 2008(5): 125-129.
- [20] Woodward Avenue Corridor Management Plan-update [Z]. Woodward Heritage Team, December 2006.
- [21] 6 to 8 Mile/ Woodward Neighborhood Plan [Z]. WA3 and the 6 to 8 Mile Stakeholder Group, 2009. 2-11
- [22] Woodward Avenuenon-motorized Plan [Z].
- [23] The Park District: A Vision for a Sustainable, Livable Corridor —The 6 to 8 Mile/Woodward District Revitalization Initiative [Z]. Woodward Avenue Action Association, Federal Highway Administration National Scenic Byway Program City of Detroit, 2-20.



旅游规划
与设计