

风景道理论与规划实践丛书

Scenic Byway Theory and Planning Practice Series

American Thematic Scenic Byway
Planning and Design

美国主题型风景道 规划设计

余青 魏宇 王海凤 编著



中国建筑工业出版社

风景道理论与规划实践丛书

美国主题型风景道 规划设计

余 青 魏 宇 王海凤 编著



中国建筑工业出版社

图书在版编目(CIP)数据

美国主题型风景道规划设计/余青,魏宇,王海凤
编著. —北京:中国建筑工业出版社, 2018.6

(风景道理论与规划实践丛书)

ISBN 978-7-112-22301-5

I. ①美… II. ①余… ②魏… ③王… III. ①公路景观—景观设计—研究—美国 IV. ①U418.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第110828号

本书按历史型、风景型、自然型、游憩型、文化型、考古型6种类型,对美国具有代表性的15条主题型风景道规划设计进行了全面系统的分析研究和理论总结,并对每一种主题类型从发展条件、建设要素、规划设计、管理运营等方面进行了详细阐述。本书对我国发展中的风景道、生态景观、道路交通、旅游游憩等的规划、建设和管理将提供较好的借鉴和指导。

责任编辑:董苏华

责任校对:焦 乐

风景道理论与规划实践丛书 美国主题型风景道规划设计 余 青 魏 宇 王海凤 编著

*

中国建筑工业出版社出版、发行(北京海淀三里河路9号)

各地新华书店、建筑书店经销

北京锋尚制版有限公司制版

北京市密东印刷有限公司印刷

*

开本: 880×1230毫米 1/16 印张: 16½ 字数: 470千字

2018年8月第一版 2018年8月第一次印刷

定价: 58.00元

ISBN 978-7-112-22301-5

(31945)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题,可寄本社退换

(邮政编码 100037)

前言

PREFACE

党的十九大对生态文明建设和绿色发展高度重视，指出“必须树立和践行绿水青山就是金山银山的理念”。随着国家生态文明建设不断推进，我国正处于发展的重要战略机遇期，由增量发展向存量优化过渡，迎来了“资源大整合、区域大协同、发展大融合”的时代，“旅游+”“交通+”“生态+”等大发展，促进道路建设与生态环境、文化遗产、旅游游憩、产业扶贫等深度融合成为时代趋势。而旅游公路、生态公路、景观道路、遗产廊道、绿道等各类泛旅游风景道，因其所具有的交通、景观、游憩、生态、保护等复合功能，所遵循的生态、保护、融合及可持续发展等原则，顺应了时代发展的迫切需求，迎来了重大发展机遇。

本书通过对美国不同主题型风景道规划设计进行了系统深入研究。为当前我国风景道、旅游公路、绿色公路等规划、建设和管理提供了参考。本书基于历史、风景、自然、游憩、文化、考古六大风景道认定品质，将风景道分为历史型、风景型、自然型、游憩型、文化型和考古型六大主题类型。并选取了具有国家、区域等代表性的15条国家级风景道，从发展条件、建设要素、管理运营等几大方面，对美国主题型风景道开发与管理进行深入分析。为中国风景道规划设计提供借鉴和指导。

目 录

CONTENTS

第一部分

概论

第1章 风景道概述	002
1.1 风景道概念	002
1.2 发展历程	003
1.3 美国国家风景道体系现状	004
1.4 美国国家级风景道分类分级	005
1.4.1 风景道分类	006
1.4.2 风景道分级	006
1.5 泛美风景道时空统计分析	007
1.6 国家风景道时空统计分析	007

第二部分

历史型风景道

第2章 蓝岭风景道 (Blue Ridge Parkway)	012
2.1 概况与发展历程	012
2.1.1 发展背景	012
2.1.2 发展条件	014
2.1.3 发展历程	017
2.2 开发建设	018
2.2.1 愿景与目标	018
2.2.2 建设推动因素	019
2.2.3 规划设计原则	019
2.2.4 建设要素	019
2.3 管理营运	035
2.3.1 管理体制	035
2.3.2 资金资助	036

第3章 哥伦比亚河历史路 (Historic Columbia River Highway)039

3.1 概况与发展历程039

3.2 基本条件041

 3.2.1 交通分析041

 3.2.2 品质分析041

 3.2.3 市场分析042

3.3 开发建设043

 3.3.1 目标与形象定位043

 3.3.2 规划设计理念043

 3.3.3 建设要素044

3.4 管理营运054

 3.4.1 管理体制054

 3.4.2 资金资助055

3.5 借鉴与启示056

第4章 66号历史路 (Historic Route 66)057

4.1 概况与发展历程057

4.2 基本条件059

 4.2.1 交通分析059

 4.2.2 品质分析059

 4.2.3 市场分析060

4.3 开发建设062

 4.3.1 目标与形象定位062

 4.3.2 设计理念062

 4.3.3 建设要素063

4.4 管理营运067

 4.4.1 管理体制067

 4.4.2 资金资助068

第5章 大河路 (Great River Road)070

5.1 概况与发展历程070

 5.1.1 概况070

 5.1.2 发展历程072

5.2 基本条件073

 5.2.1 交通分析073

 5.2.2 品质分析073

 5.2.3 市场分析074

5.3 开发建设074

 5.3.1 目标与策略074

5.3.2 规划设计理念	075
5.3.3 建设要素	075
5.4 管理营运	080
5.4.1 管理体制	080
5.4.2 资金资助	081

第三部分

风景型风景道

第6章 北岸风景驾车道 (The North Shore Scenic Drive)	084
--	-----

6.1 概况与发展历程	084
6.1.1 概况	084
6.1.2 发展历程	085
6.2 基本条件	085
6.2.1 交通分析	085
6.2.2 品质分析	086
6.2.3 市场分析	087
6.3 开发建设	088
6.3.1 愿景与目标	088
6.3.2 规划设计理念	088
6.3.3 设计要素	088
6.4 管理营运	092
6.4.1 管理体制	092
6.4.2 资金资助	093

第7章 熊牙公路 (Beartooth Highway)	095
--------------------------------	-----

7.1 概况与发展历程	095
7.1.1 概况	095
7.1.2 发展历程	096
7.2 基本条件	097
7.2.1 交通分析	097
7.2.2 品质分析	098
7.2.3 市场分析	101
7.3 开发建设	101
7.3.1 目标与形象定位	101
7.3.2 规划设计理念	102
7.3.3 设计要素	102
7.4 管理营运	107

7.4.1 管理体制.....107

7.4.2 资金资助.....108

7.5 借鉴与启示.....111

第8章 红岩风景道 (Red Rock Scenic Byway)113

8.1 概况与发展历程.....113

8.1.1 概况.....113

8.1.2 发展历程.....113

8.2 基本条件.....114

8.2.1 交通分析.....114

8.2.2 品质分析.....115

8.2.3 市场分析.....116

8.3 开发建设.....117

8.3.1 愿景与目标.....117

8.3.2 规划设计原则.....117

8.3.3 建设要素.....118

8.4 管理营运.....122

8.4.1 管理体制.....122

8.4.2 资金资助.....122

第四部分

自然型风景道

第9章 心灵山风景道 (Trail of the Mountain Spirits Scenic Byway)126

9.1 概况与发展历程.....126

9.1.1 概况.....126

9.1.2 发展历程.....127

9.2 基本条件.....128

9.2.1 交通分析.....128

9.2.2 品质分析.....129

9.2.3 市场分析.....130

9.3 开发建设.....130

9.3.1 愿景与目标.....130

9.3.2 规划设计原则.....130

9.3.3 建设要素.....131

9.4 管理营运.....137

9.4.1 管理体制.....137

9.4.2 资金资助.....138

第10章 伊利诺伊河路 (Illinois River Road)	139
10.1 概况与发展历程	139
10.1.1 概况	139
10.1.2 发展历程	140
10.2 基本条件	141
10.2.1 交通分析	141
10.2.2 品质分析	141
10.2.3 市场分析	145
10.3 开发建设	145
10.3.1 目标与形象定位	145
10.3.2 规划设计理念	145
10.3.3 建设要素	147
10.4 管理营运	150
10.4.1 管理体制	150
10.4.2 资金资助	151

第五部分

游憩型风景道

第11章 佩埃特河风景道 (Payette River Scenic Byway)	154
11.1 概况与发展历程	154
11.1.1 概况	154
11.1.2 发展历程	155
11.2 基本条件	155
11.2.1 交通分析	155
11.2.2 品质分析	156
11.2.3 市场分析	157
11.3 开发建设	157
11.3.1 愿景与目标	157
11.3.2 规划设计原则	157
11.3.3 设计要素	158
11.4 管理营运	163
11.4.1 管理体制	163
11.4.2 资金资助	164
第12章 凯托克廷山风景道 (Catoctin Mountain Scenic Byway)	166
12.1 概况与发展历程	166
12.1.1 概况	166

12.1.2 发展历程167

12.2 基本条件168

12.2.1 交通分析168

12.2.2 品质分析169

12.2.3 市场分析171

12.3 开发建设171

12.3.1 愿景与目标171

12.3.2 规划原则171

12.3.3 建设要素173

12.4 管理营运179

12.4.1 管理体制179

12.4.2 资金资助179

第六部分

文化型风景道

第13章 伍德沃德大街（ Woodward Avenue ）182

13.1 概况与发展历程182

13.1.1 概况182

13.1.2 发展历程182

13.2 基本条件183

13.2.1 交通分析183

13.2.2 品质分析183

13.2.3 市场分析184

13.3 开发建设184

13.3.1 目标与形象定位184

13.3.2 规划设计理念184

13.3.3 建设要素185

13.4 管理营运190

13.4.1 管理体制190

13.4.2 资金资助191

13.5 借鉴与启示193

第14章 国家历史路（ The Historic National Road ）195

14.1 概况与发展历程195

14.1.1 概况195

14.1.2 发展历程196

14.2 基本条件197

14.2.1 交通分析	197
14.2.2 品质分析	197
14.2.3 市场分析	202
14.3 开发建设	202
14.3.1 目标与定位	202
14.3.2 规划设计理念	203
14.3.3 建设要素	204
14.4 管理营运	207
14.4.1 管理体制	207
14.4.2 资金资助	209

第15章 切萨皮克乡村风景道 (Chesapeake Country Scenic Byway) 211

15.1 概况与发展历程	211
15.1.1 概况	211
15.1.2 发展历程	212
15.2 基本条件	212
15.2.1 交通分析	212
15.2.2 品质分析	213
15.2.3 市场分析	217
15.3 开发建设	217
15.3.1 目标与定位	217
15.3.2 建设要素	218
15.4 管理营运	224
15.4.1 管理体制	224
15.4.2 资金资助	225

第七部分

考古型风景道

第16章 古人游径 (Trail of the Ancients) 228

16.1 概况与发展历程	228
16.1.1 概况	228
16.1.2 发展历程	228
16.2 基本条件	229
16.2.1 交通分析	229
16.2.2 资源分析	230
16.2.3 市场分析	231

16.3 开发建设.....231

 16.3.1 愿景与目标.....231

 16.3.2 建设要素.....231

16.4 管理营运.....234

 16.4.1 管理体制.....234

 16.4.2 保护与管养.....234

 16.4.3 资金资助.....234

参考文献.....237

索 引.....243

后 记.....250

第一部分 概论

1.1 课程介绍

1.2 课程目标

1.3 课程大纲

1.4 课程评价

第1章 风景道概述

风景道 (Scenic Byways) 是一种路旁或视域之内, 拥有审美风景、自然、文化、历史、游憩和考古等价值的景观道路, 它实现了道路从单一的交通功能向交通、生态、游憩和保护等复合功能的转变。风景道是美国近30年来兴起的对道路生态、资源与品质保护和建设的体系, 是其百余年来注重生态环境及自然文化遗产保护与管理的延续和发展, 反映了工程技术与生态环境、历史文化、景观游憩的有机结合, 是生态文明的一种发展, 契合了资源节约型、环境友好型社会发展的趋势, 也是综合交通运输时代发展的必然, 更是自驾车时代和全域旅游时代发展的必然。

1.1 风景道概念

“风景道”是一个具有多种含义的词汇, 尚未有一个准确界定。美国是风景道的起源地、研发地和实践地, 依据1995年颁布的国家风景道计划 (National Scenic Byways Program, NSBP), 风景道的英文为 “Scenic Byway”, 是指 “具有特殊的风景、历史、游憩、文化、考古或者自然品质的公共道路”, 并且这些品质是经过立法或其他官方声明认定的。此外, 风景道不仅单指道路或公路本身, 还包括其经过的廊道。公园道 (Parkway)、风景道 (Scenic Byway)、文化线路 (Culture Route)、遗产廊道 (Heritage Corridor)、风景公路 (Scenic Highway)、风景驾车道 (Scenic Drive)、风景线路 (Scenic Route)、风景路 (Scenic Road)、自然风景路 (Natural Beauty Road)、绿道 (Greenway)、历史路 (Historic Road) 等各类专用道路, 按照NSBP制定的标准, 通过官方认定后, 可以成为国家风景道体系 (National Scenic Byways, NSB) 中的一员。

风景道的主要作用: 一是顺应了交通运输体系内外部一体化的综合发展要求。从风景道路本身来讲, 它所拥有的不再是单一的交通功能, 而是向交通、生态、游憩和保护等复合功能的转变, 强调其交通功能与外部环境、资源的协调发展, 顺应了强调交通运输

体系内外部一体化的综合发展趋势, 对促进现代交通运输体系中生态环境与资源的保护具有深刻的意义。

二是能够满足人们日益增长的户外休闲、游憩需求。风景道串联了沿线资源, 具有充分拓展旅行途中的景观观赏功能, 能够为旅游者提供愉悦的驾驶旅行体验, 更好地满足游客在旅途中多种游憩需求。三是成为拉动区域旅游经济发展的重要引擎。风景道的建设是以道路作为发展轴线, 同时辐射到其周边的旅游景区景点及住宿餐饮接待服务区, 通过廊道资源的整合, 形成廊道经济发展带, 为途经地区带来可观的经济收益, 成为拉动旅游经济发展的重要引擎。

风景道在美国有着一定的发展历史, 已形成了一个独立的、蓬勃发展的研究领域, 其相关研究内容涉及交通设计、遗产保护、景观设计、风景展示、旅游游憩等多方面, 并取得了丰富的研究成果。其发展受益于两个方面, 从供给角度看: 汽车文明的繁荣; 保护沿途景观资源、自然和遗产旅游资源的需要; 风景道成为一类特色旅游吸引物; 创造经济效益并拉动周边社区经济发展; 政府、部门以及开发商的支持和参与。从需求角度看: 人们将公路廊道作为一个更广阔的人的价值的混合体; 近年来自驾车旅游的快速发展, 强化旅游者旅行途中的景观观赏功能, 将旅行成本转变为旅行收益成本, 成为风景道发展的强劲推动力。

1.2 发展历程

美国是风景道的发源地、主要实践地和研发基地,根据标志性事件,可将其发展历程分为以下四个阶段。

(1) 萌芽期(1700—1930年)

以绿道和公园道为代表的绿带式景观道路是风景道早期的表现形态。这期间出现了欧洲的林荫大道、景观轴线,以及美国19世纪的公园道及公园系统。它们把绿色引入城市,是具有美学、生态、游憩等多种意义的绿道和公园道,也是风景道的雏形。

(2) 初步发展期(1930—1967年)

美国在1933年开始规划设计蓝岭风景道(Blue Ridge Parkway)过程中,第一次提出了风景道概念。在随后的道路建设发展中,人们开始有意识、有组织地规划设计风景道,强化和突出道路的景观特征和旅游功能。同时,一些私营从业者也鼓励道路规划者们设计有独特风景的路线,以增强道路吸引力。20世纪50年代之后,随着汽车发展和汽车服务的兴起(如汽车旅馆、服务站等),以及美国民众户外游憩增加,自驾车旅行开始盛行。为了满足自驾车游客的需求,美国对于风景道的发展给予了关注和重视。可以说风景道与汽车文明的发展有着密切的联系,汽车文明的繁荣构成了美国风景道建设与理论研究的社会背景。

此阶段,道路设计重视景观以及驾车感受的设计理念得到迅速发展,也推动了风景道的建设。但此阶段,风景道发展仅仅呈现道路短、零散分布,在局部地区获得重视并建设等特点。

(3) 迅速发展期(1967—1991年)

1967年美国《风景和休闲道路法案》(Landscape and Leisure Road Act)出台,标志着风景道理念受到了美国立法层面的高度重视。美国国会于1973年专门授权联邦公路管理局针对国家风景公路体系的建立进行可行性研究,并于同年完成了国家风景公路系统可行性评估报告,对国家风景公路体系的建立进行

了可行性分析。而1986年出台的《关于户外运动的总统授权报告》(the President's Commission on American Outdoors)加速了风景道在全美的迅速普及。到20世纪90年代,美国各州风景道项目蓬勃发展,在这一趋势下,美国国会授权联邦公路管理局对国家范围内的风景道现状进行全面调查研究,于1990年12月完成国家风景道研究分析报告。随后1991年出台国家风景道研究报告,主要对1990年的风景道调查进行总结。这一阶段,主要是通过全美范围内风景道研究报告的形式,全面可靠地摸清了美国风景道及风景道计划的发展现状,从而为未来国家风景道体系和国家风景道计划的建立提供科学的数据和依据。与此同时,学界也对风景道研究给予了高度关注,促进了风景道的蓬勃发展。

此阶段,风景道以强化旅行体验为主导的道路设计理念更加成熟和丰富,也影响着风景道设计理念向着综合化和多样化方向发展。风景道发展呈现出以下突出特点:一些风景道突破了原有局部地域的界限,在长度上跨越州界,乃至国界;由于美国正处于经济萎靡和衰退阶段,一些以带动地方经济复兴为出发点的风景道项目建设获得了政府的重视,如蓝岭风景道。风景道设计将一些道路几何设计、景观设计和游憩设计等新理念融入设计中,使道路成为交通、景观、文化、游憩和保护等多功能的复合体。

(4) 规范发展期(1991年至今)

进入20世纪90年代,风景道进入了规范发展时期,尤其是一系列与风景道相关法案的出台为其发展提供了法律上的保障。1991年12月,美国国会正式通过了《多式联运地面运输效率法案》(Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991,简称冰茶法案*),该法案下包含了国家风景道计划。在此基础上,联邦公路管理局于1995年正式颁布国家风景道计划(NSBP)。依据NSBP的规定和标准,建立了由国家级风景道、州级风景道和地方级风景道构成的国家风景道体系(NSB),有效地指导了美国风景道走上了规范化、法制化的发展道路。此后1998

*由于法案的缩写与英文中的冰茶(ISTEA)谐音,故简称为“冰茶法案”。

年冰茶法案、2005年SAFETEA-LU法案等都包括了国家风景道计划。

此外，联邦公路管理局还通过出版系列技术指南的形式，来指导全美各地风景道的发展工作，推进和完善国家风景道体系的建设。

这一阶段，美国从立法层面对风景道发展给予支持与保障，促进了国家风景道体系的建立，并走上了法制化和规范化发展的道路。

1.3 美国国家风景道体系现状

美国是世界上最早建设并已建立了较完善的国家风景道体系的国家。1991年冰茶法案中，国家风景道计划的出台，标志着美国国家风景道体系建设走上了法制化和规范化发展的轨道。国家风景道计划是保护和促进美国风景道发展的官方推广计划，其制定的出发点是为了“致力于取得经济发展和资源保护的平衡”，以及“在联邦政府投资下，帮助美国公路景观、历史、文化、休闲娱乐和自然资源的确认和保护，并促进这些道路与众不同”。国家风景道计划为风景道提名、评选、基金资助、管理体制等重要问题制定了标准与规范，以法律形式确立了国家风景道体系在美国公路网中的重要地位，并提供了政策和资金等重要保障，有效地激发了地方政府、相关部门和非

政府组织参与到国家风景道体系建设和管理中来的热情和积极性。

依据国家风景道计划中提出的评估标准，美国已经建立了由国家级风景道、州级风景道和地方级风景道构成的国家风景道体系。其中，国家级风景道由泛美风景道（All-American Road）和国家风景道（National Scenic Byway）共同组成。

依据1995年国家风景道计划的规定和标准，截至目前，美国分别于1996年、1998年、2000年、2002年、2005年和2009年分6批共评选出了31条泛美风景道和121条国家风景道（表1-1），建立了遍布50个州及特区的美国国家风景道体系（图1-1），总长度为39506公里。国家风景道体系成为美国国家道路网中的一个重要组成部分，成为国民体验国土上美丽的自然和人文景观的重要场所，成为重要的旅游吸引物和旅游目的地。与此同时，风景道在促进公路网规划、城市建设、景观设计、文化保护、生态环境和带动地方经济发展等方面的功能和作用得到了充分彰显，获得了地方政府、民众以及开发商的青睐。

美国国家风景道体系的建立是一个逐步发展和完善的过程，主要体现在规划设计理念发展、地域广度扩展、运作机制建立完善三个方面。

从规划设计理念上看，理念与原则也伴随着实践工作的开展而不断深入、丰富和完善。如初期的

美国国家风景道提名年度数量列表* 表1-1

批次	时间	认定的国家风景道数量	认定的泛美风景道数量
1	1996年9月	13	6
2	1998年6月	20	3
3	2000年6月	16	4
4	2002年6月	17	8
5	2005年9月	28	6
6	2009年10月	27	4
总计		121	31
		152	

资料来源：National Scenic Byways Program Collection of America's Byways® Designated by U.S.Secretary of Transportation, 2012.

*以2012年发布的最新数据为准，风景道涉及多个州，且等级不同时，按照最新发布等级统计，时间与其一致；当等级一定时，按照首次认定时间，统计其认定时间。



图1-1 美国国家风景道体系分布现状

资料来源: Choose from the map or list below to find byways in a State.[http://www.byways.org/explore/\[EB/OL\]](http://www.byways.org/explore/[EB/OL]). 2017.

风景道规划设计不再是提供从出发地到目的地之间的直接快捷的路径,而是在驾驶中欣赏沿路美景的最佳享受,突出强调重视道路和景观美化,以及“体验驾车乐趣”的设计理念;到中期的强调注重景观面貌和历史特征的突出和保护,增加道路休闲功能和娱乐享受,使其成为道路工程设计和景观艺术设计的结合物的设计理念。现代风景道规划设计中更加强调对道路景观、历史、生态等价值的保护,以致力于经济发展和资源保护之间的平衡;更加强调遵循“人本关怀”和“可持续”发展思想,以协调道路的景观、历史、休闲和其他要素之间的关系,使风景道成为交通、游憩、教育和遗产保护等多功能完美结合的产物,并能为使用者提供教育、生态、文化和游憩等多方面体验;更加强调促进地方政府与公众对风景道建设的重视,促进各利益主体、社区之间的沟通、协调和合作,通过社区参与和管理促进社会经济的持续繁荣(余青、胡晓冉,2007)。

从地域广度上看,早期的风景道往往是局部范围

的公园道、乡村道或景观道。但随着风景道建设的蓬勃发展尤其是国家风景道体系建设的发展,在国家层面的高度重视和大力支持,使得风景道穿越了县、州甚至国界,在地域广度上无限地扩展。

从运作机制上看,风景道运作经历了从初期的市场化运作向多种运作模式共存的方向发展。早期风景道建设主要由投资商进行修建开发。其后,政府开始涉及建设大规模的国家风景道。地方政府看到风景道的经济引擎潜力后,也积极投入到地区风景道建设中。因此,到了中后期,风景道建设上呈现出市场化运作、政府运作或两者结合的多种运作机制。

1.4 美国国家级风景道分类分级

依据1995年美国国家风景道计划,可将国家级风景道按照内在品质分为6类。

依据风景道内在品质价值大小,国家级风景道又可分为泛美风景道和国家风景道两级。