

三清山风景名胜旅游区规划与设计¹⁾

王兴中

(西安外国语学院人文地理研究所, 陕西 西安 710061)

摘 要:从区域旅游发展的角度, 对大型山岳旅游地的空间规划与设计案例国内外不乏枚举, 但都是从研究对象中进行具象剖析, 还没有系统地对某一山岳风景旅游地进行既全面又具体的方法论及其依据理念的总结。本文以江西上饶三清山风景名胜旅游地为例, 对涉及旅游空间规划与设计的基础内容进行剖析, 力图总结出大型山岳风景旅游地规划与设计系统的空间分析方法及模式。

主要空间规划与设计内容与方法: ①三清山旅游资源、旅游地景观结构、形象设计; ②三清山旅游区旅游规划与设计的基础理念; ③三清山旅游区旅游空间规划与设计; ④实现三清山旅游区规划布局的空间手段。

关键词: 区域旅游; 旅游地理学; 三清山

中图分类号: F592. 99

文献标识码: A

1 三清山风景名胜旅游区概况

1.1 概况

三清山风景名胜旅游区位于江南丘陵山地中怀玉山脉的中心脉段, 坐落于江西省上饶地区东北部, 纵跨玉山县与德兴市两地交界区域。旅游区总面积 229 km², 核心景区 71 km²。最高观景山峰玉京峰, 海拔 1 816. 9 m。1988- 08 列为国家重点风景名胜區。1999- 03 在国家建设部召开的风景区专家论证会上被列入我国申报世界遗产的预备清单。

三清山风景名胜旅游区基本上形成由景点、游线构成的“一心两部、三向四门、七大景区、八大环节(景点地)”的空间格局。“一心两部”为三清山主峰(玉景峰)与道教核心景观(三清宫)构成了三清山旅游的两个朝向中心。三向四门: 即东、西、南、北四个进山游路, 可分别由玉山、上饶与德兴三个县市的公路导入。其中只有由玉山方向进入梯云岭的外双溪南门有索道与路况较好的公路与外面连接。七大景

区, 即西华台、三清宫、玉京峰、二桥墩、玉灵观、冰玉洞与梯云岭景区。除梯云岭外, 其它均为原始状态。

1.2 市场结构

三清山现在的宾馆年接待能力有 20 万人次。近年以来接待客流量超不过 12~ 15 万次。这远远比不上中国其它主要著名大型山岳风景名胜區百万流量的零头。

三清山地域吸引范围: 从三清山(上饶市以外)外地游客为主的客源市场(占 3/4 份额)半径进行分析, 旅游综合吸引力随距离衰减得很快, 多为近程旅游圈以内(500 km 半径范围), 而且主体范围是在 200 km 范围内的江西省为主, 说明三清山风景区的旅游综合吸引力主体是地方级的, 最大为省级水平。

1.3 交通条件

1.3.1 通达性现状

1. 基本通达性: 三清山旅游区交通网络的连通性可用图论学中的网络连通系数去定量描述(图 1a), 据模型计算出三清山风景区与依附周边县市的旅游交通网络连通系数为 0. 72, 交通网络连通性属

收稿日期(Received date): 2003- 07- 20; 改回日期(Accepted): 2003- 11- 21。

作者简介(Biography): 王兴中(1948-), 男, 陕西西安人, 教授, 主要从事旅游地理与城市社会地理学研究。[Wang Xingzhong, male, the Han nationality, born in Shaanxi Province in 1948, Professor, mainly engages in reseach field of tourism geography and urban social geography]

1) 本文在作者撰写的《三清山风景名胜旅游区的旅游可持续发展研究》的基础上修改而成。前者已作为《江西省旅游产业发展总体规划》(2002 年, 中国旅游出版社)与《上饶市旅游发展总体规划》(2002 年)的精品项目研究成果被收入, 同时也作为郭来喜先生主持的国家自然科学基金重点项目(D9631030)的案例研究成果之一。

于中等稍偏上。

2. 区内通达性: 结合旅游区内游道(交通) 与对外旅游交通组成的拓扑模型(图 1b), 三清山风景区所在区域旅游交通网络的连通系数仅为 0. 51。该系数反映出三清山风景旅游区(三个进山游路) 与所在周边县市组成的旅游交通网络连通水平较差。

1. 3. 2 交通通过能力现状

三清山旅游区通往周边县市的交通通过能力明

显偏低表现在两方面。一是在旅游区周围 50 km 以内六条道路基本为三级- 四级公路与等外级公路, 类似 1980 年代末黄山的进山公路等级水平。这种交通状况超出了游客对低等级公路耗时的一般忍耐时间。二是所有进山路线的耗时均超过 1~ 1. 5 小时的车程, 这样, 三清山已失去了当地居民作为游憩地的意义。

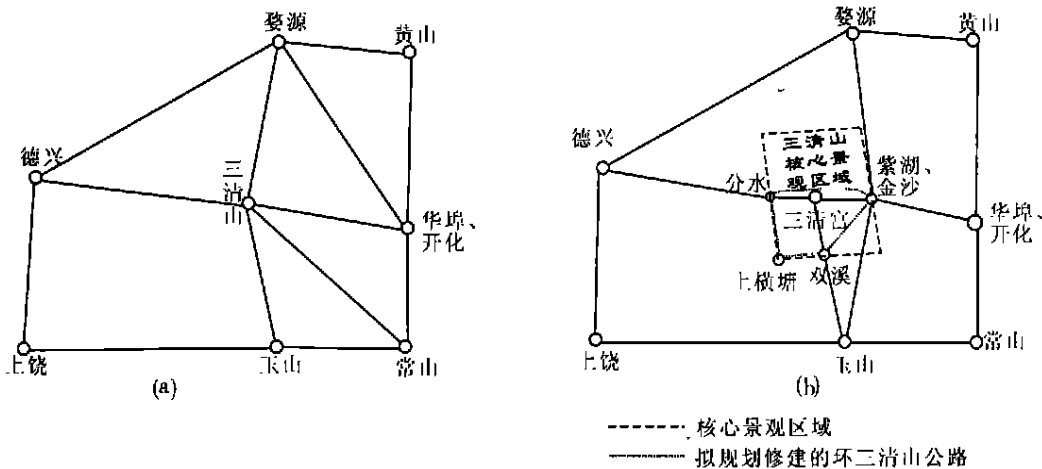


图 1 三清山风景区所在周边县市组成的主要景区城镇与交通线拓扑模型

Fig. 1 The topological chart of main cities and transport routes around Sanqingshan Mt. Resorts

2 三清山旅游资源评价、旅游景观结构与形象设计

2.1 旅游资源(实证) 类型评价

2.1.1 旅游资源在江西省风景名山中所处的位置

采用自然风光优美度等十大要素指标的加权“特尔菲”方法¹⁾, 对江西省境内 15 处名山资源进行评价认为, 三清山风景区所有的综合资源特征在江西省仅次于世界级风景区庐山。在有关十大评价要素中, 自然风光优美度还高于庐山, 而区位条件的优越程度仅比井冈山稍强一些, 排名倒数第二。

2.1.2 三清山旅游区资源类型特征

用《国家旅游资源普查规范》对三清山旅游区的旅游资源进行分类分析(表 1)。

2.2 旅游景观(感知) 结构

国内对旅游目的地形象(Image) 的研究主要采

用 3I(MI、VI、BI) 方法。而“形象”的英文(行为学) 含义指的是主观(旅游者) 对客体(资源) 的感知结果, 即映象。因此, 在采用实证方法对旅游资源类型进行研究的基础上, 结合人本感知方法, 才能总结旅游者心目中的旅游地映象。

三清山旅游区的资源类型有三方面可被感知的景观结构特点(见表 1)。

其一, 感知地脉组合的资源基础: 是地文景观类的观赏山岳风光景型。可值得旅游者观赏的旅游资源单体占到旅游区资源单体的一半, 它是旅游者感知三清山旅游景观形象形成的基础“构件”。是三清山发展旅游的主要依托资源。

其二, 感知文脉组合的资源基础: 以建筑在山岳风光的基础上的历史与宗教建筑、古塔与名人陵墓等“历史遗产景观类”最为突出, 该景类能折射出三清山风景旅游区历史形成的文化底蕴。它们是构成三清山旅游区感知景观形象的主要“硬件”, 是旅游

1) 马恒伟, 2000, 《江西省名山(国家级、省级、部与地市级) 综合评价表》

© 1994-2012 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. <http://www.cnki.net>

表 1 三清山风景名胜旅游区旅游资源基本类型及比例构成

Table 1 The elementary types and proportion of tourism resources in Sanqingshan Mt. resorts

分类	基本类型			资源普查单体	
	全国	三清山	三清山占全国(%)	单体数	占单体总数(%)
地文景观	16	3	18	19	49
水文景观	7	1	14	1	2
气候/生物景观	13	3	23	4	10
其它自然景观	1				
历史遗产	21	6	29	10	26
现代人文吸引物	21				
抽象人文吸引物	7				
其它人文景观	1				
旅游服务	7	1	14	5	13
其它服务	1	1	100		
合计	95	16	17	39	100

可持续发展的充要基础资源。

其三,感知强度组合的资源基础:是“风景林带与气候气象景型”,在三清山有很大优势,其资源往往叠加或游弋于以上两大景观类的旅游空间之中,它对山岳、历史遗产景观起到出神入画的作用。是形成三清山旅游感知景观意境形象的主要“软件”。是三清山旅游向较高层次发展必须利用的充要资源。

2 3 三清山旅游区感知景观形象设计

用人本主义行为方法的“感应-认知”环境心理学原理与旅游景观认知方法,可粗略勾画出三清山“奇峰仙境”与“云雾道踪”形象构成的旅游资源基础(图 2)。“奇峰仙境”是旅游者最易接受的形象,因此,可将其作为向市场营销的主打形象。

3 三清山旅游区旅游规划与设计的基础理念

3 1 可持续发展合理生态容人量的理念

3.1.1 用“线路容量法”对景区进行测算

山岳旅游地的生态合理容量,主要按与资源场所能够和谐的程度去估算。由于三清山的资源环境全为奇峰叠嶂的山体,各景区的人流主要在山峦中穿过,因此,合理容量采用游道的“线路容量法”测算为好(表 2)。

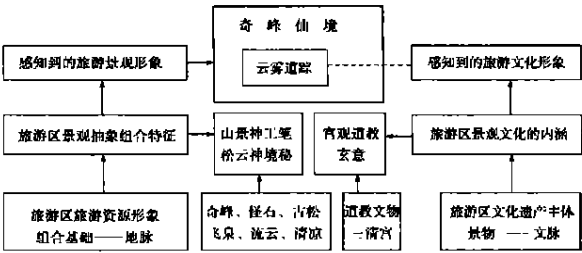


图 2 三清山旅游景观(市场)形象的构成

Fig. 2 The structure of tourism landscape (market) image of Sanqingshan Mt.

3.1.2 用“山岳理想容量法”进行验证

山岳型旅游地“理想容量”一般为 4 000 m²/人^[1]。三清山风景区现在主体游览面积 71 km²,远景最大合理生态容客量可达 1.78 万人次/日,全年(210天)理想生态容量就有 373.8 万人次。通过与“线路法”容量对比,说明三清山现在线路容量仅达到理想生态容量的一半水平。今后还应再扩展其游线线路。

3.2 目标客源市场的可持续吸引地域的范围结构设计理念

应用“旅游地空间使用曲线”^[2]的预测方法对三清山目标市场的可持续吸引空间进行分析。该理念揭示:三清山旅游区作为国家级的风景旅游地其游客随距离增加,将应呈现减少—增加—减少—增加的 Boltzman 曲线特点。因此,三清山可持续吸引地域的设计可结合旅游规划分为三个阶段:初始阶

表 2 三清山风景名胜主体景区线路法合理容人量(人次)

Table 2 The proper capacity of Sanqingshan Mt. resort by measure of lines of main scenery regions

景区或游段	日合理容量	年合理容量	说明
梯云岭景区	1 317	276 570(210 d 计)	合理游人间距,一般 4~ 6 m。本表选择为 6 m/人间距。以便使景区保持更好的环境效果。年合理容量:每年按适宜游日数 210 d 计。日、年合理容量是以各景点的耗时计算的。
玉京峰景区	4 000	840 000(210 d 计)	
三清宫核心景区	1 833	384 930(210 d 计)	
北线碧玉岩—三清宫游段	1 417	297 570(210 d 计)	
东线金沙—三清宫游段	1 417	297 570(210 d 计)	
总计	8 567	1 799 070(210 d 计)	

段(2000年):吸引半径为(地方级)300 km;发展阶段(2000~2010年):吸引半径为(省级)600 km;成熟阶段(2011~2020年):吸引半径为(国家级)1 000~1 500 km;远景发展阶段:吸引半径(世界级)>1 600 km。

3.3 以市场为导向培育三清山旅游区空间形象(依托)城市的理念

3.3.1 三清山风景名胜旅游区空间形象(依托)城市的确定

凡是著名的风景名胜区,都有一个被旅游区座落的城市作为其空间形象(依托)城市,如屯溪改为黄山市。如果这座城市规模很小,它只能承担安全、住宿、交通接待功能的对接与替代。三清山风景区主要景区的大部分面积坐落在玉山县域内,玉山县城现在已是三清山综合依托功能排列第二位的空间依托城市(表3)。因此,建议将玉山县改名为三清山市。

3.3.2 三清山风景名胜旅游区空间形象(依托)城市的市场培育

作为与三清山旅游区连为一片的玉山县,其形象依托地的安全、住宿、交通与接待功能与其有效地对接与替代,主要靠区域经济发展的增长极原理来培育。当三清山旅游经济部门增长“极”与玉山城市经济增长“极”结合在一起时,极化的扩散—乘数效应更有利于三清山旅游的快速发 展,也有利于城市依托功能的扩大,从而共同带动整个区域的发展。

4 三清山旅游区旅游空间规划与设计

4.1 旅游区空间支持网络化规划与设计

4.1.1 空间支持网络化规划的模型设计

1. 旅游区空间支持等级网络的构成规划

国内外国家级著名风景旅游区一般应具有三重空间支持网络。第一层,为国家(或世界级)网络,依托各省区省会城市陆空交通功能,直接连接第一级目标客源市场。三清山目标市场的游程模式已经证明,现在的第一层空间依托城市是南昌、杭州以及上海。华东其它大城市的依托功能尚未挖掘出来。这些城市可以对一级目标市场、二级市场与机会市场的客源起集散作用。对它们的依托程度主要靠管理机制支持体系中的营销方法去实现。第二层为邻近三清山旅游区县市组成的旅游交通、服务网络,三清山与这些城市或旅游区的依托程度主要靠旅游交通

网络的连通性、交通通过能力等空间支持保障体系。第三层是三清山风景区内旅游景区(点)间的网络化功能——即三清山景区的旅游功能地域体系。对这一层的优化主要靠可持续旅游发展规划并结合有效管理去实现。

第二层的空间支持保障体系所依托城市对三清山空间旅游网络起到承上启下的作用。它影响三清山风景旅游区可持续发展的空间核心问题。

2. 空间支持网络化规划的模型设计

以三清山风景区与周边县市现有的拓扑模型为基础,从可避公路交通的环境条件出发,三清山风景区最为适合的旅游空间支持网络化(拓扑)模型规划如图3。另外,空间支持网络体系中的四面对外辐射城市黄山市、衢州市、景德镇市均有飞机场,长远角度必须建设上饶机场,以及重修玉山废弃军用机场,才能完善三清山风景名胜区旅游空间支持网络的体系化。

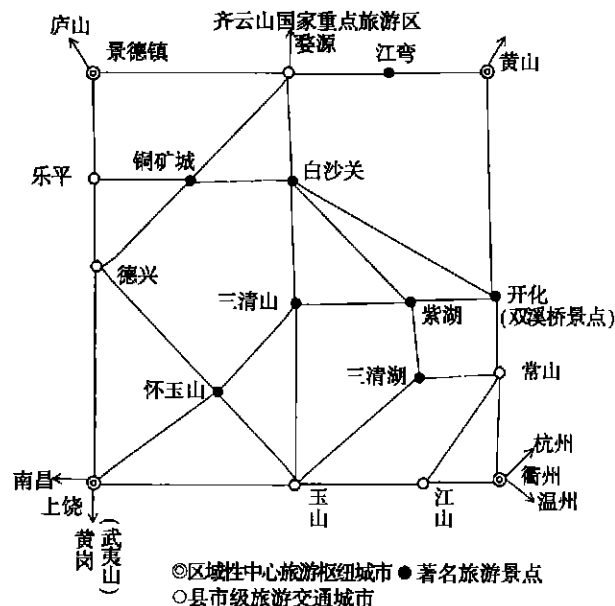


图3 三清山国家风景名胜区的旅游空间支持网络化(拓扑)模型规划

Fig. 3 The planning of spatial support network tourism region (spot) mode in Sanqingshan Mt. resorts

4.1.2 空间支持网络化的项目设计

从设计的三清山风景名胜区的旅游空间支持网络化模型中,可计算出其旅游交通网络连通性可达到0.90。有了这种优化的旅游连通性网络,在其基础上还必须提高交通通过能力。据现有各交通的连通性状况与实际通过能力,该空间支持网络化的交

通建设项目随之就可以规划出来(拟扩建道路 11 条,新建道路 2 条,兴建索道 3 条)。

4.2 总体布局构架的规划与设计

4.2.1 总体布局构架规划与设计的基础评价

1. 旅游景(区)点与服务接待地的集聚程度

三清山风景区内旅游景(区)点与现有的服务接待地集聚程度评价,借用近邻比公式来量化^[3]评价。三清山核心景区的旅游景(区)点与服务接待地近邻比为 0.91,它说明三清山核心景区区域的景点与服务地分散在景区内。如果加上辅助景区进行计算,全旅游区的景区与服务接待地近邻比则为 0.58,说明在整个三清山旅游区内,主要景区与服务集中于核心区域内,其它地方的景区与服务地还未得到充分开发(图 4)。

2. 旅游景(区)点之间的紧密程度

当一个风景区面积形状越接近圆形,旅游景(区)点与服务接待地数目一定时,这些旅游景(区)点与服务接待地的近邻程度就越好,其交通连通性也就越好规划,交通距离就越短,建设程度量就越小。可用旅游区的区域形态紧密比(公式)数来衡量三清山风景区的形状程度。

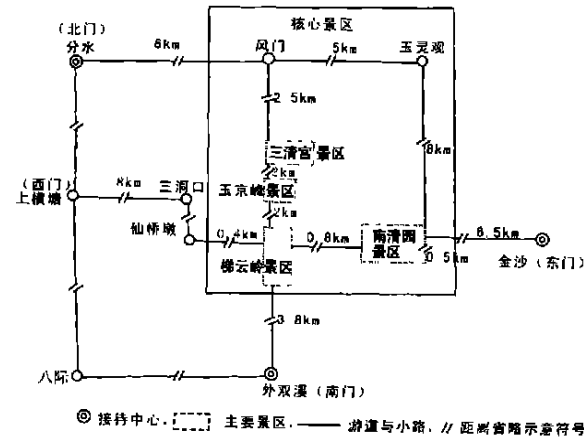


图 4 三清山风景名胜旅游区(点)与服务设施地构成现状

Fig. 4 The constitutions of and service facilities in Sanqingshan Mt. resorts

三清山风景区面积折合成标准圆其直径为 9.5 km,经过外双溪、上分水、上横塘与金沙四处画一外接圆,其直径在 10.8 km 左右。据此三清山风景区区域形态上的紧密比数为 0.87。说明,三清山风景区七个旅游功能景区结合在一起形态很紧凑,近似

一个圆形形状,适合规划连通性很好的区内旅游交通。其规划原则:以该旅游区靠近中部的玉景峰景区为中心,向四周各旅游景(区)点与服务接待地建设放射性旅游网络交通。这样,该旅游区连通性最好,旅游交通通过量也最佳,工程量也最小。

4.2.2 三清山旅游区总体布局的设计

1. 风景名胜旅游区总体布局的构架设计

据三清山风景区的旅游景(区)点、服务接待地集聚程度以及该旅游区的形状紧密程度,三清山风景区旅游总体布局应设计为一个中心向外辐射的多角形构架(图 5)。

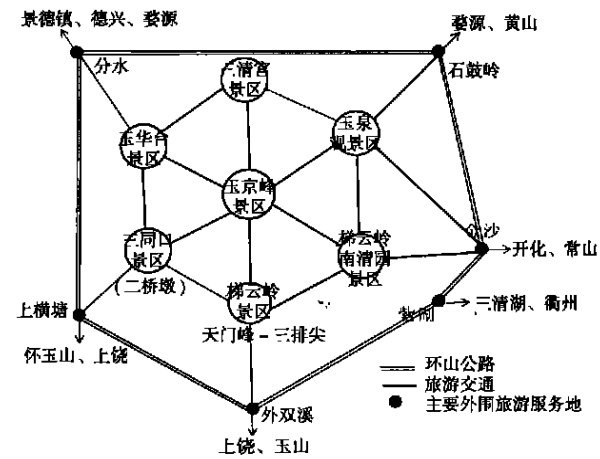


图 5 三清山风景名胜旅游区总体布局框架

Fig. 5 The tourism master configure frame of Sanqingshan Mt. resorts

2. 三清山风景区总体布局构思

① 体现以三清山主峰为中心的旅游自然生态环境—道教旅游文化的思想。不论从哪个入口进山,都可以攀登登上主峰,并可以最短距离游览其它景区。而且旅游游步道的连通性最好,工程量最小,减少无效投入。② 由于三清山风景区面积 229 km²,主景区 71 km²。现在的旅游开发主体在梯云岭与南清园,仅为主景区的 1/4 面积,大部分旅游区还未得到充分开发。此布局可以有效地组织主景区及其以外旅游功能区的资源与旅游交通,使所有潜在旅游景点地都可以逐渐得到有效的开发。③ 可以成功地与《江西省旅游产业总体规划》对三清山环山公路(规划)项目的对接,使其发挥更大的作用。④ 随着中国社会的发展,游览三清山的游客肯定会由“直游式”行程为主逐渐发展到“直游一周游式”与“周游式”相接合的后现代社会的复合游程模式。该布局

构架随着以环山公路与三清山“四门”(即南门—外双溪、东门—金沙、下分水—北门与三洞口—西门)交通网络的建成,适合各种游客的“游程”,并使各景区逐渐发展成观光与度假的综合景区,并可减弱大型山岳风景旅游地季节客流变幅的作用。

5 实现规划与布局的空间手段

5.1 构建可持续空间支持保障体系的手段

5.1.1 优化三清山旅游空间交通保障体系的方法

1. 提高旅游地空间保障体系的交通通量

三清山要改变与客源市场的旅游交通连通性,就必须增修各进山口到周边县市的道路。由于三清山周边是山岳地貌环境,短期内增修公路现在尚难行得通。按照黄山的经验,只有在现有连通性的基础上努力提高旅游交通网络的通过能力,必要时修建机场,开辟航线,直接提高更大区域的连通性,才是提高三清山风景旅游区交通通量最佳的途径。

2. 改变旅游地现代“人本化”通过能力的途径

具有“人本化”特征的旅游区是国外现代旅游地的重要标志。国外山岳风景旅游区在解决老人、残疾人与全家同行等各类游人进入旅游区的经验告诉我们,主要有两条经验。一条是将(与自然环境和谐的)公路贯通旅游区,旅游者以“自驾车”游的形式加以解决;另一条是在登山道处铺设现代索道登高设施,满足所有人对旅游的需求。以上两条足以体现旅游资源人人可以享受的“社会公正”原则,具有社会效益与经济意义。从旅游区开发通过能力的角

度,它是提高山岳型风景旅游区交通通过能力的有效手段。尤其是索道建设,对环境负面影响小,还可成为现代旅游吸引物,更能适应现代中国的观光潮。三清山风景旅游区,主体景区有三个,除梯云岭景区有双溪索道支撑外,其它两个景区没有登山索道。已经减弱了三清山旅游可持续发展的动力与吸引力,实际上封闭了北部、东部上山的交通通过能力,降低了其对安徽、浙东潜在游客市场的旅游网络通达性,致使三清山的发展还处于旅游产业的初级阶段。因此应尽快修建北部、东部上山索道。

5.2 培育旅游区空间依托城市及其功能的手段

5.2.1 建立旅游区空间依托城市综合功能结构

三清山风景旅游区的空间依托城市综合功能与构成见表 3。

5.2.2 旅游区空间依托城市功能结构培育方法

从表 3 可知:

1. 浙江衢州市的城市空间支持保障体系程度最高。如果加大三清山东线交通通过能力,衢州的空间支持保障体系每年最少会给三清山带来成十游客量(约为衢州、金华与丽水三地区人口的 1%~2%——旅游渗透率)。尤其是开化、龙游、常山与江山每年“直游式”游客就会有近万人。

2. 玉山县以水为特色的著名景区与三清山为邻,具有发展潜力上的互补性。南昌—三清山的旅游专列终点站功能,使南昌与玉山的空间依托功能连为一体。如果以后玉山机场恢复使用,将强化玉山交通通过能力与综合接待服务水平,玉山县可以发展成三清山(南部)的核心依托城市。

表 3 三清山风景名胜旅游区邻近城市的综合依托功能现状与结构

Table 3 The status Quo evaluation on comprehensive support functions of cities near Sanqingshan Mt. resorts

城市	城市空间支持保障体系					综合评价 (排位)
	连通性	通过能力	集聚功能	互补功能	旅游渗透要素(人数)	
上饶	0.53	国道与三级路 (占 100%)	铁路三级站; 高速公路通过地	住宿接待	10 000 人/a	2
玉山	0.55	国道与三级路 (占 100%)	铁路四级站; 高速公路通过地	邻近与住宿接待替代; 水旅游资源与三清山互补	5 000 人/a	2
德兴	0.58	三级与等外路 (占 100%)	规划(衢州—景德镇)高速公路通过(皈大乡)地	与中国铜矿城旅游互补; 住宿接待	4 500 人/a	3
衢州	0.58	南线: 国道与三级路(占 100%); 东线: 国道与四级路(占 100%)	铁路三级站; 高速公路通过地与航空三级港	中国历史文化名城	12 500 人/a	1

3. 上饶市作为中等城市在该地区具有吸引中心性,其较高等级的服务与繁华,可以吸引进入“富裕社会”以后,以度假游憩为主的三清山“周游式”游客。

4. 德兴市交通连通性很好,只要加大旅游交通通过能力,可以成为江西著名旅游城市景德镇与世界文化遗产地黄山所组成的赣北与皖南旅游圈中,连接三清山(北线)的空间依托城市。由于德兴市有开发潜力很大的中国铜矿城文化生态旅游(资源)区,与三清山互补性产生的吸引力强化了三清山潜在旅游综合吸引力。将来德兴可以发展成三清山旅游区北面的空间依托城市。

参考文献(References):

- [1] Lu Lin. A study on the tourist flows in mountain resorts: a case study in Huangshan Mountains[J]. *Journal of Geographical Science*. 1994, **49**(3), 236~ 245. [陆林, 山岳风景区客流研究[J]. 地理学报. 1994, **49**(3): 236~ 245.]
- [2] Lu Lin. A study on the spatial behavior of tourists in mountain resorts: giving consideration to comparison of the traveling spatial behavior between tourist in Huangshan Mountains and in Yellow stone Park[J]. *Journal of Geographical Science*. 1996, **51**(4): 315~ 321. [陆林, 山岳风景区旅游者空间行为研究—兼论黄山与美国黄石公园之比较[J]. 地理学报. 1996, **51**(4): 315~ 321.]
- [3] Lu Lin. A study on the arrangement of tourism region in the southern Anhui[J]. *Geographical Science*. 1995, **15**(1): 88~ 95. [陆林, 皖南旅游区布局研究[J]. 地理科学. 1995, **15**(1): 88~ 95.]

A Study on the Arrangement of Tourism Region in the Sanginshan Mountains

WANG Xingzhong

(Xi'an Institute of Foreign Languages, Xi'an, Shaanxi, 710061)

Abstract: There are so many examples of researches about the spatial planning of the large-scale mountainous tourism regions from the perspective of regional tourism. However, most of these are carried out merely from the perspective of anatomization of the objects of the researches. And, none of them has ever systematically made a specific and full-scale summary of the methodology and its theoretical basis. This paper, based on the study of a mountainous tourism region, the Sanqingshan mountain, tries to analyze the involved spatial planning systems and its bases so as to sum up the chain model of the planning of mountainous tourism region and the methodologies of its spatial analysis.

The key methods and contents of the spatial planning include: ①the tourism resources of Sanqingshan region, the landscape structure of the region, the design of the tourism image; ②the theoretical basis of the tourism planning of the Sanqingshan region; ③the spatial planning of Sanqingshan region; ④the methods of the realization of the spatial planning of the tourism development of Sanqingshan region.

Key words: regional tourism; tourism geography; Sanqingshan Mountain