

全域旅游视角下的镇村旅游融合发展规划探析

——以环巢湖国家旅游休闲区为例

吕帅

上海洪际建筑规划设计有限公司 上海 200092

摘要: 随着我国休闲时代的到来,通过“全民参与旅游”消除城乡二元结构的“全域旅游”成为城乡规划关注的重点。在这一背景下,环巢湖国家旅游休闲区的设立,为全域旅游实践、城乡镇村旅游融合发展带来契机。在丰富资源支撑、强大政策的引领下,笔者从环巢湖国家旅游休闲区着手,探寻全域旅游视角下镇村旅游融合发展路径,以期为全域旅游镇村旅游融合发展起到一定的示范作用。

关键词: 全域旅游 国家旅游休闲区 镇村旅游融合

DOI:10.19569/j.cnki.cn119313/tu.201807016

正文:

1引言

“全域旅游”概念的提出,是将旅游产业全景化、全覆盖,要求全社会参与,全民参与旅游业,通过消除城乡二元结构,实现城乡一体化,全面推动产业建设和经济提升,以旅游发展带动区域经济发展和美丽乡村建设。

环巢湖国家旅游休闲区的设立,将休闲旅游、全域旅游提上议程。环巢湖国家旅游休闲区不仅仅是承担合肥市自身发展的要求,还为国家旅游局完善国家旅游休闲区的制度提供探索经验,是全域旅游下乡镇建设的试点和示范。国家旅游休闲区要求着眼于未来的国民需求,在全域旅游的背景下,寻求可借鉴的突破现状国内旅游发展瓶颈的创新途径。

2相关概念

2.1全域旅游

全域旅游是指在一定区域内,以旅游业为优势产业,通过对区域内经济社会资源尤其是旅游资源、相关产业、生态环境、公共服务、体制机制、政策法规、文明素质等进行全方位、系统化的优化提升,实现区域资源有机整合、产业融合发展、社会共建共享,以旅游业带动和促进经济社会协调发展的一种新的区域协调发展理念和模式。

2.2国家旅游休闲区

“国家旅游休闲区”源于美国,其核心在于释放近中程日常休闲需求,关注生态与公众休闲间的平衡。国家旅游休闲区的设立旨在提供完善的公共休闲服务设施、促进旅游休闲与镇村的融合发展、打造多样化特色旅游产品组合、平衡公众休闲活动与生态保护。

在习总书记的引领下,我国在国家区域发展、生态文明、新型城镇化、旅游发展等多个方面提出多项战略,促进国内休闲旅游市场兴起,而“国家旅游休闲区”的设立为“国民旅游休闲产业”的发展路径和“国民公共休闲”的空间承载提供了重要现实抓手。

我国的“国家旅游休闲区”,是面向大都市圈,介于自然保护地和城镇型开发地域之间,以释放近、中程日常休闲需求为目标,以休闲产业为核心,提供面向公众的旅游休闲服务为主要内容,兼具国土主体功能区和产业经济专项功能区特征的复合发展区域。

3全域旅游视角下的国家旅游休闲区镇村旅游融合路径探析

3.1镇村旅游融合发展思路

规划建立融合机制,引导村镇产业结构升级转型。从5个方面考虑:

1. 吸:镇村特色是吸引游客的根本。而大地景观的魅力、震撼力是镇村特色的重要支点。提倡镇村与大地的风景融合。

2. 引:从城区单源客流走向区域多源客流,把来自不同方向的客流通过交通网络引向镇村,让镇村承担服务功能,实现纵深发展。提倡交通与村镇服务的融合。

3. 蓄:引入村镇的游客要停下来住下来,这才是融合走向实质性一步,村镇景观环境与服务管理要让游客动心留下。应提倡游客需求与服务管理的融合。

4. 养:要让住下来的游客流连忘返,必须要有丰富多样的镇村特色体验活动,要为游客创造独特的旅游经历,高品质开发乡土文化资源延伸产业链。应提倡村镇发展与旅游休闲产业的融合。

5. 链:打造产业链、产业群实现可持续发展。

3.2镇旅融合发展路径——全域旅游引导的新型城镇化

3.2.1全域旅游背景下乡镇类型

从全域旅游的角度出发,结合乡镇的交通区位、区域职能、产业经济、特色资源及文化风貌等条件,将乡镇划分为目的地型乡镇、门户型乡镇、服务型乡镇,进行分类引导。

(1)目的地型乡镇:拥有核心资源景点的乡镇,游客会选择直接前往,具有很强的目的性。

表1.目的地型乡镇旅游融合发展引导一览表

分类	引导内容
交通支撑	梳理主干道,形成便捷的道路交通系统,便于旅游人群的进出及集散
功能服务	以旅游、旅游服务功能为主导,围绕主要项目,配套完善相关功能
产业融合	以旅游产业为主,农业、工业、服务业提供产品及服务,支撑旅游产业的发展
资源保护	保护生态绿地、河流水系、巢湖岸线等公共资源,在保护的同时结合低强度开发,形成生态旅游景观
风貌营造	围绕旅游主题,营造特色建筑风貌,加强古镇、古街、古村风貌保护

(2)门户型乡镇:通往区域各景点的交通节点乡镇,一般为旅游集散地,起到“承接转移”游客的功能。门户型城镇位于交通干道节点处,规划强化交通枢纽作用、完善旅游集散条件,塑造旅游风貌形象。

表2.门户型乡镇旅游融合发展引导一览表

分类	引导内容
交通支撑	结合高速下道口、铁路站点、公交站等,打造交通换乘枢纽、交通集散地及交通门户地区
功能服务	以生活服务功能为主,围绕门户区域承载部分旅游服务功能
风貌营造	风貌改造提升,塑造门户景观形象

(3)服务型乡镇:包括三个类型。

综合服务型,以生产商贸服务为主,为提供餐饮、住宿服务,起支撑保障的作用。主要指在商业服务、综合交通、基础设施、配套服务等方面综合发展布局的乡镇。

工贸服务型,以二产为主要支撑的城镇,为周边目的地型、门户型城镇提供一部分生产支持,包括以工业生产、物流、对外贸易、交流等为支柱产业的乡镇。

生产支持型,以发展农业为主,为周边目的地型、门户型城镇提供一部分生产支持和劳动力供给,主要发展农业休闲、农业观光、体验的乡镇。

表3.服务型乡镇旅游融合发展引导一览表

分类	引导内容
功能服务	以本镇居民生活服务功能,相关产业生产服务功能为主,结合镇区、项目提供部分旅游服务
产业融合	以农工产业为主,通过农副产品加工、农产品销售、旅游项目产品支撑等方式与城镇服务业融合
资源保护	保护生态绿地、河流水系等公共资源,以生态保护、生境修复为主
风貌营造	增加绿化景观,引导农业大地景观,打造镇域风貌特色

3.2.2全域旅游引导的乡镇体系及空间布局

在全域旅游的背景下,规划应积极促进旅游产业对乡镇发展的引导,缩小区域城镇两极化差距,笔者经研究,引入旅游簇群的概

念,引导乡镇协同发展,实现全民参与,构建“全域-旅游簇群-综合服务型城区-目的地城镇-服务型/门户型城镇”的层次结构。以目的型城镇为对外窗口,协同门户型城镇、服务型城镇共同发展,形成协同的旅游簇群,实现就地就业、就地城镇化。

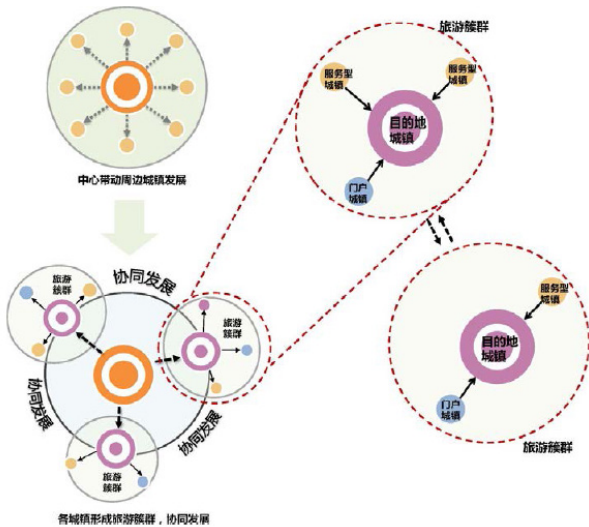


图1.‘旅游簇群’模式示意图

3.3村旅融合发展路径——重大项目联动的特色美好乡村建设

乡村虽有丰富的旅游条件,但其旅游的发展仅依托乡村本身难以成规模,需要人气、经济等外来因素的带动。现状国内乡村建设多以风貌提升为主,缺少自身的特色及旅游发展的契机。建议形成“重大项目带动,村旅融合发展”的模式,打造以重大项目为核心,联动美好乡村建设,村庄承载项目“吃、住、行、游、购、娱”六大传统要素及“商、养、学、闲、情、奇”六大新要素功能,与项目联动发展。

3.4全域旅游视角下镇村旅游融合的产业发展

对于镇村而言,一产是镇村生活的基础,二产是经济发展的支撑,三产是产业结构的转型及提升。在全域旅游的背景下,“旅游”是产业的核心,产业的发展应融合一二三产,结合现状产业优势及资源条件,实施“旅游+”战略,拓展旅游发展新领域,促进旅游与文化、健康医疗、教育、体育、商务会展等产业融合发展,构建“4圈层、8需求、N旅游+产业”的产业体系结构。圈层核心为三次产业,第二圈层为产业要素,第三圈层为结合大众休闲旅游趋势总结的休闲旅游需求,外圈为旅游需求对应衍生的旅游+产业。

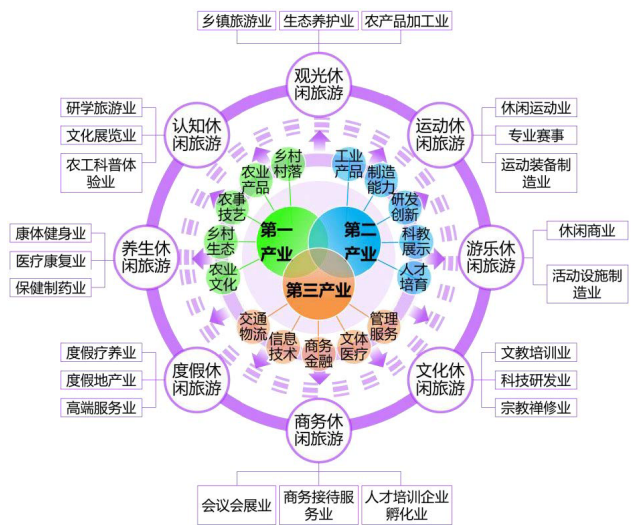


图2.全域旅游产业圈层示意图

4环巢湖国家旅游休闲区镇村旅游融合规划实践

4.1环巢湖国家旅游休闲区发展背景

2015年合肥获批创建全国首个国家旅游休闲区试点。国家旅游局领导多次视察环巢湖旅游后,充分肯定环巢湖旅游休闲资源。市委、市政府高度重视环巢湖生态保护修复,发展休闲旅游产业。

4.2环巢湖国家旅游休闲区镇村发展现状及存在问题

环巢湖国家旅游休闲区涉及合肥市区、肥西县、肥东县、巢湖市、庐江县共3个市(县)区,总用地面积约290平方公里(不包括巢湖水域),总人口约169万人,其中包含20个乡镇和264个乡村。

现状乡镇主要分为两级,一级为高速沿线发展较好,人口密度较高的乡镇;二级乡镇为其他人口密度较低的乡镇。现状乡镇已形成一定的等级规模序列,但各个层次间乡镇规模差距较大,规模等级不均衡,乡镇职能趋同,设施不全,特色不明显。

环巢湖区域现状村庄布局较零散,自然村较多,村庄以传统农业、工业为主,经济产业发展基础仍旧比较薄弱。

4.3环巢湖国家旅游休闲区镇村旅游融合发展规划

4.3.1镇旅融合发展规划

根据环巢湖片区空间结构及功能布局,规划划定滨湖新区综合服务型城镇以及四大旅游簇群,根据城镇分类引导,将环巢湖21个乡镇划分为目的地型乡镇、门户型乡镇、服务型乡镇三类城镇,协同发展。

表4.镇旅融合引导表(以南岸旅游簇群为例)

簇群	镇旅融合类型	乡镇	镇区旅游功能发展引导	
南岸旅游簇群	目的地型乡镇	三河镇	镇区以三河古镇、三河水城项目为主,其他用地为旅游提供相关服务功能,作为景点的交通、商业、服务地。	
		槐林镇	镇区周边布局湿地活动、极限运动等项目,镇区用地为旅游项目提供旅游服务功能,并结合自身产业,发展商品集贸等产业。	
	门户型乡镇	严店乡	结合近郊区位,发展旅游服务、蔬果生产、交通集散等功能。	
		盛桥镇	以交通集散为主,串联东西两个旅游目的地乡镇,配套建设相关基本服务功能。	
	服务型乡镇	工贸服务型	同大镇	以产业发展为主导,围绕产业,发展相关生产服务功能,同时面向镇域景点及三河镇,发展旅游配套服务功能。
		生产支撑型	白山镇	结合同大镇景点,发展基本旅游服务功能。
		坝镇	结合槐林旅游项目,发展基本旅游服务功能。	

4.3.2村旅融合发展规划

根据旅游簇群划分,及重点项目布局,确定项目联动发展的村庄,并根据村庄承载的主要旅游功能,划定主题特色乡村。

表5.重大项目联动的特色美好乡村一览表(以南岸旅游簇群为例)

簇群	重大项目	项目联动重点乡村	重点乡村发展引导	项目联动特色乡村	
南岸旅游簇群	帆船文化中心	齐咀九龙攒珠古村落	继续推进美好乡村建设,保留并延续“九龙攒珠”形态格局,结合齐咀村至袁家山的大面积可建设用地,打造巢湖南岸结合历史文化与休闲活动的重要节点、巢湖南岸特色古村落。	觉海美丽花园村	
		灵台内河圩田村	灵台村为内河圩田肌理,是区别于巢湖北岸的特色圩田形式。规划以内河圩田为基础,打造水系环绕的特色乡村,形成巢湖沿线特色景观,打造特色村落。		
	湿地公园	木兰荷塘景观村	结合圩田湿地公园,发展圩田湿地特色的荷花、莲藕、菱角等物产种植产业,强化优势,打造以荷塘景观为主,以荷塘农业产业为支撑的主题村落。在经济、景观两方面共同推进木兰村建设,并形成巢湖沿岸特色荷塘景观村。	滨光圩田文化村 新民民俗文化村 永安葡萄特色村 连河渔文化村	
		养生养老园	-	-	莲花美食示范村 跨湖生态艺术村 刘河蔬果田园村
	湿地迷宫	大丁滨湖景观村	基于滨湖区位优势,结合马尾河湿地景观及结合周边养殖基地、金园村灯文化等,打造鱼虾之乡,形成巢湖南岸特产基地。	金元虾文化村	
	巢湖唯谷	-	-	-	小山朱水库景观村
	槐林渔村	-	-	-	槐光湿地渔村 大汪渔产集市村
	渔网小镇	-	-	-	大山朱渔网特色村 丁庄渔网产业村

4.3.3镇村旅游融合产业体系构建

以南岸旅游簇群为例,片区依托三河镇、同大镇湿地圩田资

源,及袁家山大面积可建设用地,规划发挥现状农业、渔业优势,结合湿地景观及文化的延伸,引入休闲产业和业态,引江济淮,建江淮风情廊道,打造田园风光,构建特色农渔产业链,支撑片区发展。

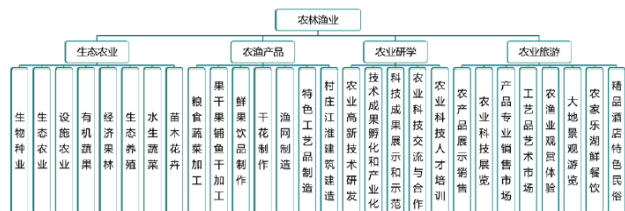


图3.镇村旅游融合产业链构建示意图(以南岸旅游集群为例) 5结语

镇村旅游融合是全域旅游的重要抓手,本文以环巢湖国家旅游休闲区的设立为契机,从旅游引导的镇旅融合、重大项目联动的村

旅融合、镇村旅游融合产业链构建等多个方面着手,搭建全域旅游视角下镇村旅游融合发展路径,消除城乡二元结构,促进镇村发展建设。

参考文献

[1]石培华.如何认识与理解全域旅游——全域旅游系列解读之一[N].中国旅游报,2016-02-03(4).
 [2]同济城市规划设计研究院.环巢湖国家旅游休闲区总体规划[Z],2017.
 [3]杨甜,胡永红.全域旅游导向下许昌市旅游业发展策略研究.华中建筑[J],2016(8):109-113.
 [4]吴海琴,张川.大都市近郊全域旅游型美丽乡村规划探索——以南京市汤山村为例.小城镇建设[J],2015(11):74-79.
 [5]龙婷婷,雷向一,黄强.“全域旅游”视角下的乡村规划研究——以湖南省常宁市塔山瑶族乡为例.持续发展 理性规划——2017中国城市规划年会论文集:18乡村规划[C].北京:中国建筑工业出版社,2017.

北京微循环公交的优化探究

王天昊

北京大学附属中学 北京 100000

摘要: 通过北京微循环公交的现状分析与实地考察研究,提出微循环公交线路的优化建议。

关键词: 微循环公交; 城市规划; 智能交通

中图分类号: U491

文献标识码: A

DOI: 10.19569/j.cnki.cn119313/tu.201807017

正文:

引言

本文作者是一个公交爱好者,自初中开始,就开启了公交探秘之旅,足迹遍布京城,体验了300多条公交线路和60条微循环公交线路,拍摄相关照片约15000余张。笔者通过几年的实践探究,逐步形成对北京公交系统的直观认知,总结提出一些微循环公交的优化思路,部分建议已得到公交集团肯定与采纳。

一、北京微循环公交发展现状

微循环公交,也就是老百姓说的袖珍公交或者小公共。是随着北京城市的不断发展,越来越多的城市区域或居民社区远离公交、地铁等公共交通站点,难以被公共交通有效覆盖,由此应运而生的一种乘客“最后一公里”的公共交通解决方案。其主要特点是路程短、站点少、速度快,具有出行便利、出行效率的优点。截至2017年5月,北京共开辟“专”字头微循环线路104条,线路长度628.04公里,日发车1.2万次,日客运量18.6万人次。为北京居民的出行做出了重大贡献。

二、北京微循环公交线路类型

本文按照运营时间对北京市的微循环公交线路进行分类。

1.工作日高峰运营类

该类微循环线路最为常见,是最基本的运营方式。一般运营时间为工作日高峰时段6:00-9:30,16:30-20:00,部分线路可能稍有延长或缩短,具有符合工作日高峰运营,节假日停驶的特点。多见于小型居民区(或有全天运营的替代线路的大型居民区)与地铁站、地铁站与工作区之间的连接。

2.工作日高峰及节假日运营类

多见于大中型居民区与地铁站之间的连接。一般运营时间为工作日6:00-9:30,16:30-20:00、节假日白天9:00-17:00,部分线路可能稍有延长或缩短,但是仍符合工作日高峰运营,节假日白天运营的

特点。

3.全天运营类

多见于大(含超大)型居民区与商业区、地铁站之间的连接。多由普线因服务类型与微循环线路更为接近转化而来。一般运营时间为每天5:30-22:30,和普线时间相同,部分线路可能稍有延长或缩短,但是仍符合全天运营的特点。

4.高峰运营类

多见于中型居民区与地铁站之间的连接。一般运营时间为每天上班高峰6:00-9:30,16:30-20:00,部分线路可能稍有延长或缩短,但是仍符合高峰运营的特点。

5.其它类

适用于客流较小或客流固定的微循环线路,较为少见。这些大多无确定运营时间,电话叫车;定点发车;仅节假日有车。

三、微循环公交的客流变化分析

北京市微循环公交线路长度多数控制在10公里以内,平均长度为5.4公里,其中最短线路不到2公里。受共享单车、网络约车等新兴式交通出行方式的影响,北京微循环公交的客流变化呈现以下几个变化。

1.平均客流量有所降低

调查发现,受出行方式多元化的影响,微循环公交的平均客流量有所下降。这主要是由于多种出行方式的分流作用。

2.高峰时段客流量下降多

调查发现,无论是绝对数和相对数,平峰时段客流量下降少,而高峰时段客流量下降多。这是因为在上班高峰时段多种出行方式的分流,新的出行方式主要由上班族、上学族使用,而老年人使用较少。因此高峰时段下降多,平峰时段下降少。

3.特殊天气条件下客流增幅较大

调查发现,雨、雪等特殊天气条件下,客流增幅较大。这主要