

文章编号: 0451-0712(2006)02-0096-04

中图分类号: TU985.18

文献标识码: B

# 高速公路景观公众认知调查

王荣华<sup>1</sup>, 赵警卫<sup>2</sup>

(1. 徐州师范大学生命科学学院 徐州市 221116; 2. 中国矿业大学艺术与设计学院 徐州市 221008)

**摘要:** 在分析了宁杭高速公路江苏段景观设计和建设实践的基础之上, 设计了普通人群调查问卷、专家调查问卷, 就宁杭高速公路江苏段的景观建设效果, 分别对普通人群和专家进行问卷调查, 结果表明: 专家和普通人群对宁杭高速公路江苏段景观的评价是相似的; 驾驶员是最关心高速公路环境景观建设的; 在高速公路管理人员中存在着对高速公路绿化景观过分乐观的态度; 宁杭高速公路江苏段景观还有许多不尽如人意的地方。

**关键词:** 景观; 高速公路; 调查

高速公路景观是典型的线形景观, 其景观随高速公路的延伸而展开, 中央分隔带景观、边坡景观伴随高速公路始终, 而互通式立交区景观、服务区景观、管理区景观则呈跳跃式出现。高速公路外的区域景观更加丰富多彩, 其包含着, 也反衬着高速公路的线形景观序列, 这一切构成了高速公路的内景观。高速公路飘逸的线形, 穿山越水的非凡气势, 以及对区域环境的再造和融合, 这又构成了高速公路的外景观。

重要组成部分, 2004年9月江苏段二期建成通车。宁杭高速公路江苏段位于苏南宁镇山脉和宜溧山地之中, 地形起伏, 植被完整, 生态环境良好, 路线穿越了东芦山、横山、燕山、铜官山、龙背山、兰佑山、父子岭等自然山体, 沿线还途经胭脂河、无想寺、天生桥、茅山、天目湖、竹海等旅游景点。总之, 宁杭高速公路江苏段沿线自然风光秀丽, 人文景观荟萃。

## 2 宁杭高速公路江苏段景观设计理念

在宁杭高速公路建设之初, 江苏省交通厅就提出要把这条高速公路建成“生态、环保、旅游、景观”

## 1 宁杭高速公路江苏段沿线地理环境

宁杭高速公路是上海至云南瑞丽国道主干线的

收稿日期: 2005-08-16

## Research on Impact Assessment of Scenic Overlooks of Expressway in Mountainous Terrain

HU Wen-you<sup>1</sup>, QIN Qin<sup>1</sup>, XU Bi-hua<sup>2</sup>

(1. Highway Administrative Bureau of Anhui Province, Hefei 230022, China;

2. Shanghai Ship and Shipping Research Institute, Shanghai 200134, China)

**Abstract:** Taking Tongling-Tangkou Expressway as an example, which passes the mountainous area of the south of Anhui Province, the present scenic overlooks environment (include natural scenery and cultural scenery) of proposed project is assessed in this paper from aesthetic quality and sensitivity and threshold value. According to features of expressway construction in mountainous terrain, both positive and negative potential impacts on scenic overlooks environment resulted from expressway construction and operation are analysed, and measures of preventing, developing environment and avoiding, minimizing impacts on scenic overlooks are proposed from design and construction aspects.

**Key words:** highway project; mountainous area; scenic overlooks; environment impact assessment

相结合的样板路<sup>[1]</sup>。为此宁杭高速公路进行了全面系统的景观设计和建设,在穿山越水中因地造势,路随景出,景由路生;力求实现顺应自然,呼应自然,融入自然的景观效果。其景观设计理念可归结为“项链”二字上,整条高速公路就象一条镶满珍珠和钻石的项链延展在大自然的怀抱,而各个互通立交、服务区、收费站就是镶嵌在这条项链上的珍珠和钻石。整条“项链”运用“借、引”的手法,将自然景观不露痕迹地引入驾乘者的视线,有景借景,无景造景,突现“显山露水”的自然主义风格。另外,由于宁杭高速公路穿越山区,它的建设形成了大量的挖方边坡,这些边坡面积很大,对高速公路景观有重要影响。对这些边坡摒弃单纯工程防护,用植物防护的形式(如挂网喷播、草棒技术、轮胎固土等)对其进行植被恢复和景观再造,也形成了高速公路上不少的亮点,为这条“项链”增色颇多。

### 3 景观公众认知度调查

宁杭高速公路江苏段景观无论在设计上还是在建设上都花费了大量的人力和财力,然而其最终的效果如何?实践是检验真理的唯一标准。对景观最终效果的评价对于指导今后高速公路景观设计和建设均具有重要意义。为此,作者在宁杭高速公路江苏段二期通车后对其景观做了问卷调查。

#### 3.1 问卷的设计

作者设计了两套问卷,分别是普通人群调查问卷和专家调查问卷,两套问卷均为10道选择题,每题3个选项。普通人群调查问卷3个选项的分值分别为1、2、3,最后得分的计算方法为:被调查者选项得分之和 $\div 30 \times 100$ 。专家调查问卷中每道题分别赋予其不同的权重(各权重之和为10),其最后得分的计算方法为:被调查者选项得分与其相应权重相乘积之和 $\div 30 \times 100$ 。

#### 3.2 调查对象的选择

普通人群调查问卷的调查对象为汽车驾驶员和乘客,因为他们是高速公路的主要使用者,也是高速公路内景观的主要观赏者,从人的角度来讲,高速公路景观建设的目的就是为驾乘人员服务的。专家调查问卷选择园林专业在校大学生、园林专业大学教师和高速公路建设和运营单位的高级管理人员。

#### 3.3 调查结果分析

##### 3.3.1 普通人群调查

作者分别于2004年10月25日、11月11日在宁

杭高速公路天目湖服务区对普通人群进行现场问卷调查,共收回问卷调查表45份,其中有效问卷38份,对这38份有效问卷分析结果如下(分值越高说明被调查人对宁杭高速公路景观越认可)。

首先把被调查人分为驾驶员和乘客,然后按文化程度分为初中及以下、高中、大学、研究生四个层次。

驾驶员,见图1。

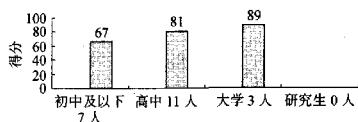


图1 不同文化程度驾驶员调查平均得分

由图1可知,在被调查的21名驾驶员中,初中及以下、高中、大学文化的驾驶员平均得分分别为67分、81分和89分,总平均分为77分。由此可见,在驾驶员中,随着文化程度的升高,人们对于宁杭高速公路绿化景观的评价有不断增高的趋势,这说明宁杭高速公路绿化景观的“易读性”较差,绿化景观与驾驶员的交流通道存在着一定的障碍。

乘客,见图2。

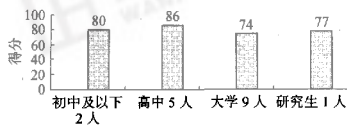


图2 不同文化程度乘客调查平均得分

由图2来看,在被调查的17名乘客中,初中及以下、高中、大学和研究生文化的乘客平均得分分别为80分、86分、74分和77分,总平均为78分。在乘客中,人们对宁杭高速公路绿化景观的评价同文化程度的关系并不明显。

从年龄上来分析(把被调查人分为30岁以下、31~40岁、41~50岁、50岁以上4个层次),见图3。

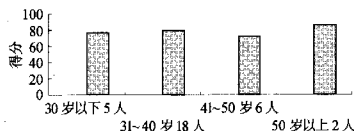


图3 不同年龄普通人群调查得分

由图3来看,人们对宁杭高速公路景观评价异同随不同年龄组合的变化规律并不明显,在30岁以下和31~40岁两个年龄组的被调查人群对宁杭高速公路景观的评价是相似的,略高于41~50岁的被调查人群;而在50岁以上的被调查人群中,人们对宁杭高速公路景观的评价比前3个组都高,但相差并不悬殊。

在回收的问卷中有10份给出了被调查人的建议,有意思的是,在这10份建议中有9份是驾驶员给出的。在建议中,除了对宁杭高速公路景观的赞美之外,他们提出的问题主要集中在以下几点:

- (1)对现有的绿化加强管理。
- (2)尽量增加驾车的舒适感。
- (3)与周围环境相协调。

尽管这些建议非常笼统,对高速公路景观建设也没有具体的指导意义,但是这却反映出驾驶员是最关心高速公路环境景观建设的,他们对景观建设的要求也更加苛刻(驾驶员对景观评价的得分比乘客低1分,尽管差距很小,似乎也反映这一趋势),这就要求我们以后的高速公路景观建设要更多地考虑驾驶人员的要求。

### 3.3.2 专家调查

2005年3月23日在宁杭高速公路现场对专家进行问卷调查,共收回问卷调查表15份,全为有效问卷;2005年4月6日~10日对参观过宁杭高速公路的专家进行问卷调查,回收问卷8份,也全为有效问卷。这样共获得专家调查问卷23份,对这23份问卷分析结果如下:首先按是否在现场打分把被调查的专家分为两组(如图4)。

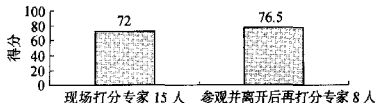


图4 不同打分方式专家调查得分

由图4可知,参观并离开后再打分专家对宁杭高速公路景观的评价得分平均为76.5分,高于现场打分专家的评价(平均得分为72分),这在一定程度上可以证明宁杭高速公路路域景观能给人留下较深的印象。

再按职业把被调查专家分为3组(如图5)。

在图5中,园林专业学生、园林专业教师、高速公路管理者的得分分别是71分、70分、81分。从上

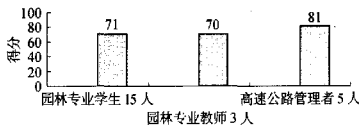


图5 专家调查不同职业人员评分

述调查结果来看,园林专业学生和园林专业教师对宁杭高速公路景观的评价是很相似的,只有高速公路管理者对宁杭高速公路景观的评价明显比前两者为高,这一现象证明目前在高速公路管理人员中存在着对高速公路绿化景观过分乐观的态度。同时,与普通人群调查结果相比较,专家与普通人群对景观的评价也有一定的差距(专家的总平均得分是73分;普通人群的总平均得分是77.5分),但这种差距还是很有局限的,专家和普通人群对景观的认同度是趋于一致的,这与俞孔坚对中国东部湖泊风景的评价结果<sup>[2]</sup>基本吻合。

### 3.3.3 调查结果分析

从上述两个调查我们可以看出无论普通人群还是专家,其对宁杭高速公路绿化景观的评价得分平均值都没有超过80分(在调查中我们把80分看作景观优秀的底线)。因此,说明宁杭高速公路绿化景观还有许多不尽如人意的地方。尽管在宁杭高速公路绿化景观建设之初,江苏省委、省政府提出了“环保、生态、旅游、景观”的要求,设计部门和建设部门也做出了极大的努力,而从目前的情况来看,宁杭高速公路景观的实际建设效果距离当初的要求还有一定的差距。

## 4 结语

现如今,以人为本成为许多景观设计的基本理念之一,然而,在现实中理念与设计实践之间却有着巨大的鸿沟。当前的绿化景观设计实际上是以设计师和主管领导为主导的设计,而真正的使用者——公众的要求和愿望往往被忽视,公众是社会的主体,是社会根本利益之所在,景观设计合理与否,真正的评判者是公众。以人为本的理念几乎千篇一律地写进了设计文本中,然而现实中越俎代庖的设计却又比比皆是,关键是对以人为本中“人”的理解的不同。在高速公路景观设计和建设中,作者认为这个“人”就是驾驶员和乘客,特别是驾驶员,他们对高速公路景观建设是抱有极大热情的(在我们进行问卷调查

时,最愿意接受调查的就是驾驶员)。因此在景观建设中必须充分考虑他们的愿望和要求,只有这样我们的景观才更有人情味。

本次调查也留下了一些缺憾,首先,普通人群调查和专家调查没能在同一季节进行,这在某种程度上使人怀疑这两种调查的可比性;其次,景观,尤其是植物景观的季节变化是非常大的,本调查没能在不同的季节分别进行,这对景观的评价是不够全

面的。

#### 参考文献:

- [1] 聂蓉,黄倩,等.宁杭高速公路景观初步设计简介和建议[J].公路,2002,(11).
- [2] 俞孔坚.风景评价的数量化方法——中国东部山地湖泊风景评价的数量化模型[Z].青年风景师(文集),城市设计情报资料,1988.

## A Study on Public Appraisal for Landscape of Expressway

WANG Rong-hua<sup>1</sup>, ZHAO Jing-wei<sup>2</sup>

(1. College of Life Science, Xuzhou Normal University, Xuzhou 221116, China;

2. College of Art and Design, China University of Mining and Technology, Xuzhou 221008, China)

**Abstract:** On the basis of analyzing the landscape design and construction of the section of Ning-Hang Expressway in Jiangsu Province, public questionnaire and expert questionnaire are designed and the expressway landscape are investigated from experts and public. The investigations point out that experts and public have similar opinion on landscape of the section; the drivers take a great care on landscape construction of expressway; the managers of expressway give a high appraisal of expressway landscape; and the landscape on Ning-Hang Expressway has many deficiencies.

**Key words:** landscape; expressway; investigation

### 浙江高速公路总里程达 1 866 km

2005年12月28日,甬金高速公路全线通车。甬金高速公路的建成通车,标志着2005年浙江省委、省政府确定的“新增高速公路300 km以上”目标超额实现,也标志着浙江2005年8个计划年内建成通车的高速公路项目全部顺利建成通车,全省高速公路通车总里程达1 866 km。

甬金高速公路起于宁波市鄞州区里仁堂,接宁波绕城高速公路西线,途经宁波、绍兴、金华3个地市的7个县(市、区),终于金华傅村枢纽,与杭金衢高速公路相接,全长185 km。它是一条横贯浙江中东部的通衢,是连接宁波、绍兴、金华三市的交通大动脉,也是宁波—舟山港集疏运体系的主通道。同时,它北可经跨杭州湾通道接轨大上海,南可经杭金衢、龙丽高速公路通浙西、浙南。甬金高速公路建成通车后,金华至宁波行车时间将比原来经由杭金衢、杭甬高速公路缩短约100 km,把杭金衢、上三、甬台温3条高速公路连成网络,进一步完善了浙江省高速公路路网。

甬金高速公路的建成有利于进一步发挥路网整体效应,推动浙江东中西部的经济交流合作;有利于完善宁波—舟山港的集疏运系统,拓宽港口经济腹地,加快物资储运、外贸物流、临港工业建设;有利于浙江加强与周边省市的全面合作,进一步增强经济社会发展活力和发展后劲。甬金高速公路是协作之路,是发展之路,是开放之路,必将进一步推动全省经济社会又快又好发展。

甬金高速公路建设前后历时3年左右,全线总投资75.2亿元,既有国有资本,也有国内民营资本和国外资本,体现了投资体制的多元化。这条路通车后,浙江省2005年计划年内完成的8个高速公路项目共计487 km全部建成通车,浙江高速公路网络进一步完善。