

文章编号: 0451-0712(2006)05-0153-06

中图分类号: U418.9

文献标识码: B

# 卧龙自然保护区旅游公路景观规划与设计

王 云<sup>1,2,3</sup>, 李海峰<sup>2</sup>, 崔 鹏<sup>1</sup>, 吴 浩<sup>4</sup>

(1 中国科学院成都山地灾害与环境研究所 成都市 610041; 2. 交通部规划研究院信息所 北京市 100029;

3. 中国科学院研究生院 北京市 100039; 4. 四川省交通厅公路规划勘察设计研究院 成都市 610041)

**摘 要:** 遵循四川“川主寺~九寨沟”旅游公路(川九路)景观规划设计理念并继续深化,即在深入分析公路沿线自然景观组成要素与人文景观组成要素及各自特征基础上,提出景观特色带、景观过渡带、景观特色点的景观规划概念,并在各带内依据客观景观要素组成及特征重点突出各带美学设计特征,包括景观变化性、独特性、自然性、整体性、娱乐性、历史文化性和生动性等,要求景观特色带内至少要突出一种美学设计特征,而在景观过渡带内只要公路与周围景观协调即可。景观特色带对道路使用者起到视觉兴奋或审美娱乐功能,而景观过渡带对道路使用者起到休息与放松作用。应用该景观规划理念对四川卧龙自然保护区“映秀~日隆旅游公路”(映日路)进行景观规划,共划分出 15 个景观特色带、5 个景观过渡带及 16 个景观特色点,为该旅游公路景观规划及景观设计工作提供依据。

**关键词:** 卧龙自然保护区; 旅游公路; 景观规划; 景观设计; 景观美学

公路景观学是近些年才发展起来的一门交叉学科,是公路交通运输发展较高级阶段的体现。随着 2004 年长安大学张阳老师的著作《公路景观学》的出版和 2005 年北京工业大学魏中华博士的论文《公路景观设计理论研究》的完成,及其他相关研究的促进,我国公路景观学学科体系正在逐渐形成,相关研究正在铺开和深入,呈现良好局面。在欧美发达国家,公路运输经过了数百年的发展,已经从最初的单纯追求通车里程和公路数量上发展到当今十分重视公路建设与生态环境保护之间的关系和公路景观美学规划和设计上。早在 1969 年,美国国家环境政策法(NEPA)要求:联邦政府尽一切可能确保所有美国人享有安全的、健康的、有效的、美学的和文化的环境,美国交通部法案也明确要求“要尽可能保护具有如下特征的区域——乡村的自然美、公园、娱乐休憩区域、野生生物和水鸟栖息地、历史区域”<sup>[1,2]</sup>。我国公路景观研究及其实践的典范当属 2003 年被交通部指定为中国公路与自然环境相和谐的交通环保示范样板“四川省川主寺至九寨沟旅游公路”,成为新中国公路建设 50 多年来,我国的第一条环保标志性路段和真正意义上的景观路。目前,我国景区公

路景观规划和设计仍然需要继续总结与深化川九路规划设计理念与经验,并试图继续发展之。本文在阐述川九路景观规划理念的基础上,结合景观美学设计特征,试图进一步发展景观规划与设计思路,并以卧龙自然保护区旅游公路为例进行规划和设计。

## 1 景观规划思路

公路景观是一种序列性的景观类型,在行车过程中,游人难以感受到构成景观的各种细部特征,仅能体验到行驶过程中景观序列的转变。而这些明显的序列变化,都是由于原始地形地貌本身的变化和人类对于土地利用形式的不同所形成的。这些景观序列可以进一步划分为景观特色带、景观过渡带及景观特色点。

### 1.1 景观特色带

通常是指公路所经过的具有同类景观资源的地理区域,也是公路景观设计中体现控制原则的最基本单元。依据景观的自然程度,公路景观特色带可划分为不同类别,如美国农业部林业局以原始、半原始、自然、乡村、都市这一系列的类别作为环境自然度的分类标准;依据我国公路自身特点,从大的分区



角度,可将我国公路景观的自然程度划分为原始景观、半原始景观、村寨景观、田野景观、城镇景观。景观美学设计特征有:变化性、独特性、自然性、整体性、娱乐性、历史文化性和生动性等<sup>[1,3]</sup>。在景观特色带内,应该至少突出一种美学设计特征,或者同时具有多种美学特征。如公路穿越森林峡谷景观时,至少应突出自然性景观特征,如果有珍惜濒危保护动植物,那么还应考虑独特性和生动性及审美娱乐性等美学特征。

### 1.2 景观过渡带

是指公路景观序列中景观价值较低,特色不够鲜明的区域。在魏中华博士提出的公路景观设计“张驰式”序列中,其“驰式”设计类同于景观过渡带设计特征。公路旅行通常是一个漫长的过程,游人不可能每时每刻处于兴奋状态,景观过渡带作为一种调剂,在整个公路景观中起到舒缓和松弛游人心情的作用。就游人的视觉感受而言,与景观特色所带来的刺激和紧张感形成鲜明的对比,景观过渡带是个休息的过程。因此在具体设计中,该带内不突出任何景观特征,尽量使得公路融入周围景观,讲究协调性。

### 1.3 景观特色点

主要指以点状分布的焦点景观。由于地形地物的差异,在某些位置所形成的一些独特的地形、地质地物景观如著名的建筑、山川、河流、湖泊,或由于存在别具民族特色的村寨、宗教建筑或其他醒目的人工结构物、建筑小品等所构成的独特景观均可作为公路景观特色点,道路桥梁、隧道的入口以及休息服务区等也是设置公路景观特色点的极佳位置,公路景观特色点所起的作用类似于地标,是整个公路景观的精华部分,是游人行程中的兴奋点。

## 2 景观规划思路的具体实施

“映日路”是成都经都江堰、四姑娘山、雪山草地通往丹巴和康藏的重要旅游公路,公路自东向西穿越整个卧龙自然保护区,并翻越巴朗山进入四姑娘山风景区,止于四姑娘山风景区双桥沟沟口。项目区在国内外享有极高的知名度,是四川香格里拉生态旅游区开发建设方案的重要组成部分。为了打造中国式的旅游公路,我们在充分吸收川九路成功景观规划设计经验基础上对映日路沿线景观进行了详细踏勘和分析,并在评价的基础上把整条公路划分为20个空间段落,16个景观特色点,以下是分析和评价结果及给出了各段内适当的设计建议。

### 2.1 景观特色带及景观过渡带

第一段:K0~K2,烧火坪村村镇景观特色带。

景观总体质量差。景观主要组成为民房和厂房,如薄膜厂、拉丝厂和河边的采石场,民房毫无特色,灰色水泥墙和凌乱电线杆子都是视觉污染,自然景观为鱼子溪河和河谷两岸茂密森林,自然景观很美但是人文景观对道路使用者视觉影响更大;公路边坡多裸露,需要处理后进行绿化。建议拆除部分位于弯道口外侧视觉污染的民房,对道路沿线民房进行外观整理,如贴瓷砖、雕刻花纹、涂色等,尽量和周围自然景观相融合,不对视觉产生强烈冲击;边坡进行绿化。本段应突出景观地方特色,体现当地文化。

第二段:K2~K7+400,村镇、自然景观过渡带。

景观总体质量一般。人文景观主要有农田、村庄、电线杆子和吊桥,自然景观主要组成为鱼子溪、峡谷茂密植被和峡谷地形。公路自身路面不好,多处积水,且边坡裸露处较多。农田和村庄沿公路散布,特色不突出,但是对公路使用者视觉冲击力不强,电线杆子显得很凌乱且多位于曲线弯道口外侧,产生了视觉污染,河上一座吊桥很有乡野趣味;两岸植被郁郁葱葱,覆盖度很高。建议将污染视觉的电线杆子移入树丛中或埋入地下,不要孤立视线中,河岸护堤重新设计,在安全的前提下考虑视觉特征。边坡处理后进行绿化。

第三段:K7+400~K8+200,瀑布山庄景观特色带。

景观总体质量较好。人文景观主要是沿路餐厅和旅馆,自然景观是鱼子溪、两岸茂密植被和瀑布。本段沿路餐厅和旅馆建筑特色一般,少数建筑有一定特征;自然景观有一处亮点为瀑布,位于K7+400处,规模较大,且瀑布下有一处大型空地,可停车。本段应突出瀑布的生动性和农家乐特色。

第四段:K8+200~K10,田园、自然景观过渡带。

景观总体质量较好。人文景观主要是沿路民房、餐厅、农田、电线杆子、隧道洞口,自然景观为鱼子溪、峡谷森林和沿线的季节性瀑布,沿路民房特色不是很明显,隧道入口处民房还很刺眼;公路部分段落线形不佳,如在隧道入口处。建议本段位于弯道外侧电线杆子移入周边植被中,隧道洞口几间污染视线的民房进行整改或拆迁。

第五段:K10~K13,水电站、熊猫保护区景观特色带。



景观总体质量较差。主要是以耿达水电站、卧龙自然保护区入口大门、两处桥梁等人文景观为主,自然景观相对不突出,公路自身线形有较大改动。耿达电站对视觉构成污染,两座跨河桥梁也无特色,位于K12处的卧龙自然保护区大门很有特色。建议对耿达电站进行遮蔽,桥梁突出桥梁形式的美学和栏杆的特色,如体现地方文化特色和利于透景,欣赏鱼子溪河流等,保持卧龙保护区大门特色,突出大熊猫和保护区文化特色,即独特性和文化性。

第六段:K13~K19+900,无人区高山森林峡谷景观特色带。

景观质量较好。地处无人区,自然景观是映入眼帘的主导因素,茂密的植被,狭窄的河谷地形,几处散布的瀑布。本段公路有少数线形调整,但是对公路整体景观影响不大。本段K16+220~K16+320,路左侧大片空地,可作自驾车旅行者及徒步旅行者的休息区,充分体现以人为本思想。另外该区金丝猴经常出没,可引诱其出来观赏。建议本段路保持高山峡谷自然景观特色,不做过多人为改动,休息区也尽量避免对周围自然环境干扰,在休息区可观赏猴子。本段景观设计要突出景观自然性和娱乐性以及独特性等特征。

第七段:K19+900~K21,田园风光景观特色带。

景观质量较好。临近耿达镇,除了污染视觉的耿达电站闸首大坝之外都为田园风光,有几处农家乐,掩映在绿树丛中,较开阔河谷种植了大片竹林,农家散布其间,田园景观特色明显。建议对电站进行遮蔽,公路沿线少数不美观的房子进行外表修整,保持田园风光特色。

第八段:K21~K23,耿达镇景观特色带。

景观质量较差。耿达镇建筑毫无特色、街道凌乱,因此赞成耿达镇绕场镇方案。

第九段:K23~K31,田园、村镇景观过渡带。

本段景观质量一般。人文景观主要是电站、农田、民居、小学、桥梁、公路、电线杆子等,自然景观仍然是鱼子溪和峡谷风光。龙潭电站和龙潭水电站仍然是污染视觉的人文景观要素,农田较多,位于河边的农田都栽植了竹子。K28处有一座非常具有地方特色的干砌条石居民楼;K29+500,路侧使用了鹅卵石挡墙,非常有特色,桥梁的形式多一般,但是发现红色栏杆较有特色,能和周围景观融为一体;K30+700,河对岸民居与水电站新修公路非常刺眼,很

不美观,弯道口电线杆子也对视觉产生污染。建议考虑龙潭小学的安全,公路线形做适当调整,对造成视觉污染的民房进行整改或遮蔽,对造成视觉污染的水电站和公路进行遮蔽,对新建房屋用料建议采用干砌条石,对未来挡墙的设计推荐使用鹅卵石材料,对桥梁护栏推荐一种红色铁质栏杆,既美观又安全,对污染视线的电线杆子进行迁移。

第十段:K31~K37,无人区高山森林峡谷景观特色带。

本段景观质量非常好,堪称公路与自然和谐相处的典型,是前面所有段落中景观特征最突出,自然景色最优美的段落。本段内植被茂密,流水淙淙,时隐时现,人烟稀少,流泉飞瀑。路面线性较好,路面平整;局部需要改线;局部边坡松散,需要进行工程处理后绿化;本段内开始出现形态优美的杉木林,在路线转弯处诱导作用强烈;K32+480处,有本段内唯一的人文建筑——杜鹃避暑山庄,山庄简洁明快,隐入自然,感觉很舒服;K33+600处,本段唯一一座桥梁,密实的桥栏杆严重阻碍乘客观赏风景;K36+500处一片面积较大平地,可以开辟一个休息区,未来驾车旅游可以在此稍做休息,该处还有猴群出没。本段内野生动物很多,考虑道路的扩建带来的影响可在地形条件允许处设计动物通道。总之,本段在保持无人区高山森林峡谷景观特色同时,野生动物通道是亮点,观赏猴子的休息区也是特色。建议在本段内考虑野生动物特殊需求,从管理上入手,如车辆限速和禁鸣,设立保护动物标志牌,严格控制本段内人为活动规模等。本段景观设计可突出的特征包括自然性、独特性、娱乐性。

第十一段:K37~K38,卧龙大熊猫基地景观特色带。

景观总体质量较好。人文景观为主,卧龙大熊猫研究中心、熊猫宾馆、商业铺面和加油站构成了本带主要景观,各景观要素沿路铺展,较有规律,不凌乱。研究中心入口大信息标志很醒目,缺点是研究中心大门缺乏特色,不足以体现卧龙大熊猫故乡的特色;加油站很普通,外观上毫无特色;铺面销售大熊猫等纪念品,较好。建议:重新设计卧龙大熊猫研究中心大门、加油站大门,充分体现卧龙大熊猫故乡文化,可通过图案、文字等来体现。景观设计要重点体现熊猫文化的特色。

第十二段:K38~K40,无人区高山森林峡谷景观特色带。



景观总体质量较好。鱼子溪与茂密森林植被构成了主要景观特征,在K38附近可观赏秋天红叶满山,建议修建观景台。本段内无需人为过多设计,公路自身边坡处理、线形调整,与周围自然和谐相处。景观自然性是设计的主基调。

第十三段:K40~K44,田园、村镇景观过渡带。

景观总体质量较好。人文景观主要为农田、民房、吊桥、电线杆子、学校、地方公路,自然景观仍然为鱼子溪和峡谷森林。公路自身有较大线形调整。农田主要为竹林和玉米地、蔬菜地等,民房多为块石干砌,较有山野特色,吊桥很有野趣,电线杆子在沿线茂密植被掩饰下与周围融为一体。建议:少数污染视觉民房进行遮蔽或整理。

第十四段:K44~K46,卧龙镇景观特色带。

景观总体质量一般。沿公路拆除了许多民房,还有一些凌乱建筑,饭店旅馆都没有体现出卧龙大熊猫故乡特色,建筑整体感觉平淡。建议:重新规划沿线房屋,细节上体现大熊猫文化。同时该处嘉绒藏族也较多,可适当体现民族文化。因此历史文化性和独特熊猫特色是设计重点。

第十五段:K46~K56,田园景观特色带。

本段景观质量较好。以自然、人文景观混合为主。人文景观有:民居、农田、桥梁、寺庙、标志牌、电线杆子等;自然景观主要有:鱼子溪、峡谷森林、特殊地形等。该段民居多较有地方特色,许多房子采用干砌条石制成,与周围自然景观协调,河谷较开阔,农田广阔,百姓在劳作,是很美的田园图景,跨河吊桥很有乡野趣味,沿公路有2处寺庙,是地方文化的标志,路标也很有特色,电线杆子基本隐入自然,视觉上不造成污染;鱼子溪流水清澈,两岸河谷开阔,山上植被茂密,野生动物很多。K51+410,卧龙关地形特别,形似卧龙,非常有气势,可设观景台。另本段内分布有3处旅游景点,分别是:K54 英雄沟、K55 银厂沟和K49 卧龙漂流。建议:保持民居地方特色,对少数位于弯道口外侧污染视觉民房进行拆除或外表整修,对寺庙进行保护,路线考虑移动,保持银厂沟、卧龙关等很有特色标志牌并加强规划和设计,体现地方文化和熊猫文化,英雄沟可适当体现“红军”文化,卧龙关处可设观景台,观看雄伟山势。

第十六段:K56~K76,高山森林峡谷景观特色带。

景观总体质量非常好。自然景观主导了该段的一切。流水、峡谷、密林、山间雾气都是重要景观要

素。在K62附近三道桥处秋天可观赏红叶,建议在那里设观景台或休息区。本段内有多处空地可作为未来该区休息区的选址,K67+300处(亲水、红叶休息区),K68+485~615(文献街休息区),K75+710~940(邓生保护站休息区)。3处可设置下穿式动物通道:K58+550,K60+270~330,K74+295。本段内交通工程设施不足,标志牌缺乏,尤其在弯道口,护栏等安全措施很不够,未来的景观设计要在景观安全的基础上,继续维护该带无人区自然性特色,动物通道是亮点。

第十七段:K76~K87+300,峡谷森林、高山灌丛混合景观过渡带。

景观整体质量较好。仍然是无人区,公路在回环反复中爬向山顶,视线渐渐开阔,峡谷地形渐渐远去,植被渐渐稀疏,对面山顶云雾、远山云海渐渐清晰。建议:加强公路自身弯道口安全措施的建设,自然景观无需多少工作,也无需留下多少人工痕迹,除了防护设施要醒目之外,其他一切皆可隐入自然。

第十八段:K87+300~K120,高山草甸、滩石景观特色带。

景观非常优美。除了贝母坪处有人文景观要素和草甸上一些散布牦牛之外,都是高山草甸景观,在草甸之上为滩石景观,充分展现自然之美。建议K87贝母坪处大片空地可建大型休息区和停车场,观云海、远山。K96+610处修建观景台,观云海、草甸、牦牛、远山。K114山顶垭口处修建休息区或观景台,一览众山小,大片草甸上休息的牦牛构成了非常优美的图画,视野非常开阔。建议:该段路必须十分注重安全,护栏、防撞墩、标志牌等景观要素除了强调其安全之外景观上也要有所考虑,如透景,但是可以在色彩、形式上醒目些,以警示司机。

第十九段:K120~K140,干热河谷景观特色带。

景观较差。河谷地形限制了观景视野,且边坡大多裸露,植被稀疏,沿公路河流水量很少,景观单调,无特色,日隆地方文化特色毫无体现,在K125猫鼻梁处可观四姑娘山全景,非常美。建议:在交通工程要素(如护栏、挡墙、标志牌)和边坡景观设计上体现嘉绒藏族特色,猫鼻梁处已有观景台应予以改造扩建,使得该处成为映日路上一个重要的景观点。因此本段景观设计重点体现历史文化性、生动性及独特性。

第二十段:K140~K147,日隆城镇景观特色带。  
景观一般。日隆镇位于著名景区四姑娘山入口



处,镇上建筑比较现代,有气派,商业气息较浓,但是民族特色不是很明显。建议:在公路沿线设立一些如标志牌、雕塑等体现地方历史文化的醒目标志。

2.2 景观特色点

从以上分析中可看出映日路景观特色点主要有 16 处,我们分别对每处进行了分析并提出设计构想,如表 1 所示。

表 1 映日路景观特色点分布

序号	名称	桩号	景点分析	现状	设计构想
1	瀑布山庄	K7+400	观赏瀑布。	一大型瀑布离道路稍远,但瀑布很美,是沿线少有的大型瀑布。	路侧设停车休息区,乘客可步行几分钟观赏瀑布。
2	盘龙山隧道入口	K10	隧道入口。	绿色洞门设计较有特色。	适当加强对熊猫文化的突出。
3	卧龙自然保护区山门	K12+000	山门,熊猫山泉水源保护地。	山门为原有明洞改造,具有地方特色,左侧有一观景平台。	对扩建为双洞的山门进行景观设计,保留原有山门的景观特色,对左侧的观景平台进行重建,满足游客停车留影的要求。
4	青冈坪休息区	K16+220	徒步旅行者/自驾车休息区。	大片空地闲置。	构造大片草地的休息区,简单服务设施即可,不破坏自然整体性。
5	核桃坪观景台	K36+600	杉树林,猴群。	路侧柳杉林,是观赏猴群的最佳地点。	建造一小型观景台,满足游客停车赏猴、拍照的要求。
6	卧龙关观景台	K51+410	卧龙关山形,卧龙名字来由。	右侧为一菜地,具有路基加宽的条件。	扩建一观景平台,可以容纳 4~5 辆车,对观景台的标志牌和防护措施重点设计。
7、8	英雄沟/银厂沟标志牌	K54、K55	地方特色景区标志牌。	沟口已有/没有特色标志牌。	继续深化设计,构建有地方特色的景区标志牌。
9	三道桥休息区	K62+770	秋天红叶,野生动物。	路线左侧有一空旷平地。	建造为停车休息区。
10	亲水、红叶休息区	K67+300	亲水,茂密植被,秋天红叶。	有游客在野炊,自驾车旅游休息。	自然河岸,在保证安全同时,为游客戏水提供便利。
11	文献街休息区	K68+485	红叶,巴朗河,休息。	巴朗河漂流起点废弃房屋。	建造一小型停车休息区,兼有观景的作用。
12	邓生保护站休息区	K75+710	秋天红叶林,上山前休息。	路线左侧有 5 000 m <sup>2</sup> 左右的平地,植被稀疏。	此处应扩建为车辆上巴朗山以前的休息区,可以容纳 10 余辆车停靠。同时周边植被茂密,常见野生动物,是游客理想的观景区。
13	贝母坪休息区	K87+300	云海,寒温带针叶林。	有一简易停车休息区,有厕所和小商贩。	扩大停车区面积,对休息区进行合理规划。
14	巴朗山观景台	K96+610	云海,高山草甸,牦牛。	左侧有一自然平地,具备观景台扩建条件。	小规模观景台,可以停靠 3~4 辆汽车。
15	巴朗山垭口观景台	K114	云海、高山草甸、盘山公路全景。	垭口有一简易寺庙,另有小贩售货。	小规模观景台,重点进行安全护栏和标志牌设计。
16	猫鼻梁观景台	K125	四姑娘山全景,雪山,锅庄坪。	有一简易观景台,100 m <sup>2</sup> 左右。	对观景台进行重新设计,扩大观景台面积,此处是巴朗山远观四姑娘山的最佳位置。

3 结论及展望

我国公路景观学方面的研究还处于起步阶段,目前大量的研究局限于景观绿化方面,实际上绿化仅仅是景观中一个部分而已,不能把绿化设计等同于景观设计。川九路的成功也正是跳出了这个圈子,认为公路景观设计要从路线线形、路基排水防护工程、交通工程、环保与施工等四个方面来统一考虑,不可顾此失彼。从而提出了路线设计的灵活性、浅碟形排水边沟与加盖板排水边沟、坡顶圆滑坡脚处理、挡墙端部处理、挡墙饰面处理、旅游特色双面路标等一大批创新的设计理念与设计方法。景观规划上提

出了景观特色带、景观过渡带和景观特色点的规划理念,在我国公路发展史上具有里程碑的意义。

沿着这一思路,我们在卧龙自然保护区“映日路”景观规划设计中进一步提出了在各带内分别突出美学设计特征,如自然性、独特性、历史文化性、娱乐性等,既可从宏观上把握整条路线空间段落景观分布特征,又可有针对性地对每一段落内部进行细部设计提供理念指导。

发达国家在公路景观规划与设计时非常强调公众自始至终的参与和多学科合作与交流,认为一个成功的公路景观作品除了公路工程师之外还需要交



通工程师、生态学家、运输与城市规划师、建筑师、城市设计师、历史学家、生物学家、考古学家、地质学家和画家等共同协作来完成<sup>[4]</sup>。我国在公路景观设计方面显然做的不够,设计师与公众(道路使用者和沿线居民)缺乏沟通、设计师自身知识水平的欠缺和缺乏多学科合作等弊端限制了我国公路景观整体水平的提高。有鉴于此,我们在“映日路”景观规划设计中加强了学科间的合作,在规划设计中融合了道路工程学与地理学、美学、生态学、建筑学等思想与知识,期望营造一个既与生态环境相协调又富有视觉美学价值的高质量的风景区旅游公路景观环境。

#### 参考文献:

- [1] Clay G R, Smid R K. Assessing the validity and reliability of descriptor variables used in scenic highway analysis[J]. *Landscape and Urban Planning*, 2004, 66.
- [2] Meitner M J. Scenic beauty of river views in the Grand Canyon: relating perceptual judgments to locations[J]. *Landscape and Urban Planning*, 2004, 68.
- [3] 王云,崔鹏,江玉林,等. 公路景观类型美感度差异及其原因初步分析[J]. *中外公路*, 2006, (1).
- [4] Flexibility in Highway Design. FHWA, 1997.

## Planning and Design of Parkway Landscape in Wolong Nature Preserve

WANG Yun<sup>1,2,3</sup>, LI Hai-feng<sup>2</sup>, CUI Peng<sup>1</sup>, WU Hao<sup>4</sup>

(1. Institute of Mountain Hazards and Environment, Chinese Academy of Science, Chengdu 610041, China;

2. Information Division, Transport Planning and Research Institute, MOC, Beijing 100029, China;

3. Graduate School, CAS, Beijing 100039, China; 4. Highway Planning, Survey, Design And Research Institute, Department of Communications of Sichuan Province, Chengdu 610041, China)

**Abstract:** On the basis of conception of parkway landscape planning of Chuanzhu Temple to Jiuzhaigou (referred to as “Chuanjiu Road”) which provided meaning of landscape characteristic section, landscape transition section and landscape characteristic point through analyzing physical elements and artificial elements along parkway and characters inside, the conception with given prominence to aesthetic design characters of each section is strengthened including: variety, uniqueness, naturalness, unity, recreation, historic value, cultural features, vividness, etc. One aesthetic design character would be emphasized in landscape characteristic section is insisted at least, while each elements of parkway landscape only in harmony with each other would be good in each landscape transition section. Landscape characteristic sections embody the function of visual excitement and aesthetic appreciation for road user, while landscape transition section make road user rest and relax. The landscape planning on Yingxiu to Rilong Parkway (referred to as “Yingri Road”) in Wolong Nature Preserve is developed on the basis of conception described in front. Therefore, 15 landscape characteristic sections and 5 landscape transition sections and 16 landscape characteristic points are distinguished, which will provide important basement for landscape planning and design of this parkway.

**Key words:** Wolong Nature Preserve; parkway; landscape planning; landscape design; landscape aesthetics