

文章编号:1671-2579(2013)04-0006-03

中巴喀喇昆仑公路沿线景观特征与旅游需求

王萌萌¹, 庞彪², 王云¹, 陶双成¹, 陈济丁¹, 叶成银², 庞明², 李连友², 曹长伟²

(1. 交通运输部科学研究院, 北京市 100029; 2. 中国路桥工程有限责任公司)

摘要: 中巴喀喇昆仑公路所在区域地质条件复杂, 自然环境特殊, 文化历史悠久, 具有明显且独特的景观特征, 并在建成之后成为一条旅游线路。通过对中巴公路巴方段沿线各类景观进行详细调查和记录, 并对沿线旅游需求情况进行了不同形式调查, 对中巴公路沿线廊道范围景观特征和旅游者及其行为进行了总结, 为进一步研究中巴公路廊道景观安全格局以及基于旅游需求的景观规划设计奠定基础。

关键词: 中巴公路; 景观特征; 旅游需求

中巴喀喇昆仑公路(以下简称中巴公路, 亦称KKH)是一条连接中国西部城市喀什和巴基斯坦北部城市塔科特的国际公路, 于1966年动工, 1979年建成通车, 公路沿古“丝绸之路”修建。其所在区域地质条件复杂, 自然环境特殊, 文化历史悠久, 具有明显且独特的景观特征, 并在建成之后成为一条旅游线路, 受到世界各地旅游者的向往。此次研究涉及路段位于巴基斯坦境内, 为雷科特(Raikot)至红其拉甫段, 起点坐标为东经 $74^{\circ}35'42.9''$ 、北纬 $35^{\circ}27'57.8''$, 终点坐标为东经 $75^{\circ}25'42.9''$ 、北纬 $36^{\circ}49'08.4''$, 现有旧路长335 km。公路技术等级为三级, 根据当地条件采用40、30 km/h等两种设计速度, 最大纵坡为8%、9%, 平曲线最小半径为60 m/100 m、30 m/65 m。研究区域由南向北跨度较大, 海拔高差变化也很大, 气候垂直分带明显。路段起点至洪扎为北温带气候, 年降水量一般为600~1 000 mm, 夏季降雨较为集中, 夏季最高气温达 46°C 。吉尔吉特夏季气温最低 9.4°C , 最高 45°C , 冬季气温最低零下 9.4°C , 最高 15°C 。洪扎以北为内陆高原山地气候, 降水量小、空气稀薄、太阳辐射强烈、气温低, 最低气温可达零下 30°C 。路线终点红其拉甫冬季最低气温达 -30°C , 最大积雪厚度1.5 m, 最大冻土深度0.5 m。

“中巴喀喇昆仑公路环境保护与地质灾害防治关键技术研究”课题组于2008—2011年对中巴公路巴方段沿线各类景观进行详细调查和记录, 并对沿线旅游

需求情况进行了不同形式调查, 对中巴公路沿线廊道范围景观特征进行了总结, 并通过对中巴公路沿线景观特征与旅游需求的研究, 为进一步研究中巴公路廊道景观安全格局以及基于旅游需求的景观规划设计奠定基础。

1 自然景观特征

中巴公路穿越了喜马拉雅山、喀喇昆仑山和兴都库什山脉3条世界上最大的山脉, 沿红其拉甫河、洪扎河、吉尔吉特河和印度河蜿蜒而下。公路由海拔4 733 m的红其拉甫山口降至1 154 m的雷科特桥, 沿线地形地质十分复杂, 山体险峻, 河水湍急, 气候垂直分带明显。

1.1 地形险峻, 视域差异丰富

中巴公路地处帕米尔高原腹地, 地貌以高山峡谷为主, 部分路段为高山宽谷, 线路终点段为高原山岭。按线路各段地貌的形态特征, 可划分为高山河谷地貌(雷科特桥—索斯特)、深切峡谷(索斯特—红其拉甫国家公园入口)、山间宽谷(雷科特桥—红其拉甫国家公园入口)和高原山岭宽谷(红其拉甫国家公园入口—红其拉甫山口)地貌。山体风化剥蚀极其严重, 有大面积的崩塌碎落堆积物。

从公路线位来看, 雷科特(Raikot)—苏斯特(Sost)段大多从高悬于河面的二级阶地、山前洪积扇、

收稿日期:2012-12-05

基金项目:交通部西部交通建设科技项目(编号:200831822156);中国交通建设股份有限公司科技项目;国家国际科技合作专项(编号:2012DFA20980)

作者简介:王萌萌,女,硕士。E-mail:cjhyy.wm@gmail.com

山前斜坡中通过,远离河流,视点较高,视野较为开阔;少部分从河漫滩、一级阶地中通过或以桥梁形式跨越河谷。苏斯特(Sost)一红其拉甫(Khunjerab)山口段大多从红其拉甫河的河漫滩、一级阶地中通过,紧邻红其拉甫河,少部分以桥梁形式跨越河谷,视野普遍较为狭窄、封闭。

从公路沿线可以看到排名世界第9位、26位、27位的冰川,以及世界三大山脉喜马拉雅山系、喀喇昆仑山脉和兴都库什山脉。

1.2 气候干旱,垂直变化明显

中巴公路所在区域地处南亚次大陆北温带大陆干旱、半干旱气候区,南北向跨度大、海拔高差变化极大,气候垂直分带明显且山区的地形导致天气变化多端、易产生极端降雨。自路线起点至终点可以体验四季的气候变化。

公路巴方段起点至洪扎(Hunza)为北温带气候,年降水量适中,夏季降雨较为集中。洪扎(Hunza)以北为内陆高原山地气候,降水量较小、空气稀薄、太阳辐射强烈、气温低。

1.3 河密谷深,洪灾水景并存

中巴公路区域内山高谷深,河流密布,水流湍急,河床落差大,冲刷切割能力极强。地表水主要为两类:河水、山顶积雪融水。线路起点沿印度河主流上游北上35 km后,沿其支流吉尔吉特河、洪扎河和红其拉甫河北上至红其拉甫山口。冬季流量较小,夏季河水暴涨,流量较大,每年的6~9月为汛期(表1)。

表1 中巴公路历史上部分有记录的地质灾害

洪水成因	次数	年代
暴雨	2	1882年、1929年
融雪	2	1878年、1924年
冰川泥石流和 塌岸堵河溃决	8	1840,1841,1844,1858, 1893,1926和1929年

注:据印度河下游阿土克水文站105年观测资料和巴方调查,周期大约40年一遇。

1.4 物种稀少,多“冲积扇绿洲”

中巴公路路线属喜马拉雅山、喀喇昆仑山南坡切割山地,因海拔高度变化大,植被具有垂直分布和发育的不均匀性,其分布主要受气候、地形所影响。由起点到终点,依次为阔叶林带—阔叶针叶混交林带—针叶林带—亚高山针叶林带—高山灌丛草甸带。

公路雷科特(Raikot)一洪扎(Hunza)段,海拔1150~2200 m,植被覆盖率相对略高、遭受破坏后也

较易恢复、生态环境较好。洪扎(Hunza)一红其拉甫口岸(Khunjerab)段海拔2200~4730 m,其中,洪扎(Hunza)一苏斯特(Sost)植被主要分布在冲积扇区域(可称为“冲积扇绿洲”),其他山体多呈裸露状态,生长有野生草本植物,但覆盖率较低;苏斯特(Sost)一红其拉甫国家公园段,多数区域山体裸露,破碎化严重,国家公园内部由于位于河谷地带,水量供应较为充足,水土保持较好,植被较为茂密,也有少数种类动物出没。红其拉甫口岸附近分布有高原草甸、多年冻土、盐渍土,生态环境脆弱,遭受破坏后极难恢复,施工过程中要特别注意环境保护。此外该路段常见北山羊、旱獭。

2 文化景观特征

2.1 文化遗产线路

根据对文献、古地图的查阅与研究以及现场调研访谈等了解到,中巴公路主要路段所在河谷即隋唐时期丝绸之路线路之一。具体区段是自索斯特(Sost)以上与Minsgar联通之处,至吉尔吉特(Gilgit)附近(有待继续考证)。

丝绸之路是中西文明的大通道,是连接古代西方及沿线诸国各族的纽带和桥梁。联合国教科文组织专家认为,这是人类历史上最重要的一条文化遗产廊道(遗产廊道是一种线性的文化景观类型,既可以指具有文化意义的运河、道路、铁路线等,也可以指通过适当的景观整理措施,联系单个的遗产点而形成的具有一定文化意义的绿色通道)之一,是对中国历史发展产生过深远影响的文化遗产线路的代表之一。遗产廊道包括了多种不同的遗产、多种生态系统,它将动植物的栖息地、湿地、河流与文化遗产和乡土文化景观一起通过连续的廊道连接方法,进行整体性的解说和展示,实现游憩、生态和文化保护,是一种在较大范围内保护历史文化的新措施。

中巴公路作为这条重要文化遗产廊道当中最为重要的组成部分,其经过的廊道以及周边构成元素是未来丝绸之路多国联合申遗的主要对象。在中巴公路景观规划及设计中保护该廊道景观的完整性、历史性、旅游适宜性是实现申遗目标的基础条件。

2.2 文明遗迹

通过调研,古丝路在中巴公路附近保存有很多遗产,包括物质遗产和非物质遗产。从中巴公路的许多段落都可以看到古丝路的残道,并得到当地居民的证实;通过当地居民口述,沿线村庄中还流传着当年玄奘

西行路过的传说。这些都是构成中巴公路景观的重要内容。此外,公路沿线还较完整地保存着古老的游牧民族创造的岩画文化。该岩画虽然得到了一定的重视,但是仍未进行妥善保护,常年的侵蚀已经造成一定的损毁。

2.3 古城遗址

中巴公路沿线周边冲积扇绿洲上散布着大大小小的村庄,许多未经自然灾害侵蚀的村落具有久远古老的历史,与丝路古道一起成为文化遗产的一部分。尤其是 Hunza 这一座落在一个巨大的冲积扇绿洲上的小山国,一直存在至 20 世纪 70 年代,以长寿的世外桃源为世界所知。目前 Hunza 王宫以及这座小城镇成为巴基斯坦北部著名而神秘的旅游胜地。也是自巴方首都伊斯兰堡至中国的必经之地。

3 旅游者与旅游需求

3.1 旅游者基本情况

此次旅游者调查主要包括 3 种形式:官方连锁型旅馆数据收集与访谈、调研途中旅游者访谈、当地常驻居民及工作人员访谈。

根据访谈及调研,可以初步认为,途经中巴公路的旅游者主要来自发达国家,包括美国、欧洲、日本、韩国、新加坡等,其中来自日本的旅游者最多;旅游者类型包括 1~3 人自助和团体旅行;目的地多为多个国家,尤其是巴基斯坦伊斯兰堡至中国新疆。自 20 世纪 80 年代红其拉甫口岸通关起,通行于中巴公路的游客逐年增多,但中巴公路大修造成旅游人数锐减,即便如此,目前旅游者也比较多,说明中巴公路大修完成之后,旅游人数很可能会急速增多。

根据调研,中巴公路上的旅游者主要目的有观光、探奇以及追寻历史文化;最常采用的交通方式是旅游巴士,但徒步和骑行的比例也较大;通常的旅游线路是自巴方首都伊斯兰堡或印度经中巴公路进入中国新疆。预计中巴公路修缮之后该线路上旅游者人数会较之前有大幅增加。

3.2 对公路旅游的要求

上述类型旅游者对于此类地区的旅游设施等的需求往往是较为简易、实用;希望人工设施能够与周边环境自然融合,不会对景观产生负面影响。乘坐旅游巴士的旅游者对于沿途景点可观性、可停留性要求较高;徒步和骑行的旅游者对于沿线风光本身以及休憩点的

选择要求较高。应根据此类需求进行停车休憩点以及观景台设计,保证观景点的观赏价值以及休憩点的功能完善。

4 景观改造建议

4.1 目标建议

(1) 改造完成后,应能满足激增的旅游者公路旅游目标与需求,包括安全、停车、观景、环境识别等。

(2) 改造完成后,应能够保护并展现古丝路文化,包括路线沿途观景点的展示与保护,以及古村镇的旅游引导等。

(3) 改造完成后,能使当地及旅游者感受并了解 KKH 工程的艰难与伟大,以及 KKH 建设者的奉献与牺牲,包括 KKH 纪念标识的设计与运用、KKH 标志牌的引导与介绍等。

4.2 原则建议

(1) 环境保护。确保脆弱敏感生态环境受到负面影响最小,尽可能恢复原有自然生态水平,并在此基础上进行改善。

(2) 融入乡土。保证人工设施与当地文化、自然环境完美融合,保留材质的原始风格,成为具有地域特色的景观部分。

(3) 人性设施。满足不同类型旅游者对沿线休憩、观景、避让灾害或事故多发地等需求。

5 结语

中巴公路所在区域因其所在的地理位置和神秘的历史文化对世界旅游者产生了较大的吸引力。中巴公路本身既具有文化遗产廊道的典型特征,又仍在实际中发挥其交通大动脉的作用,使中巴公路及其廊道具有旅游吸引物和交通通道的双重功能,两者相互作用,推动沿线旅游产业的进步,进一步影响当地社会经济格局。这表明对中巴公路廊道历史价值挖掘、景观格局保护及旅游产业发展的深入研究具有重要意义。

参考文献:

- [1] Timothy D J. Tourism and Political Boundaries [M]. London: Routledge, 2001.
- [2] 李创新,马耀峰,李振亭,等. 遗产廊道型资源旅游合作开发模式研究——以“丝绸之路”跨国联合申遗为例[J]. 资源开发与市场, 2009(9).

中巴喀喇昆仑公路沿线景观特征与旅游需求

作者: 王萌萌, 庞彪, 王云, 陶双成, 陈济丁, 叶成银, 庞明, 李连友, 曹长伟

作者单位: 王萌萌, 王云, 陶双成, 陈济丁(交通运输部科学研究院, 北京市, 100029), 庞彪, 叶成银, 庞明, 李连友, 曹长伟(中国路桥工程有限责任公司)

刊名: 中外公路 **ISTIC PKU**

英文刊名: Journal of China & Foreign Highway

年, 卷(期): 2013, 33(4)

参考文献(2条)

1. Timothy D J Tourism and Political Boundaries 2001
2. 李创新, 马耀峰, 李振亭 遗产廊道型资源旅游合作开发模式研究--以“丝绸之路”跨国联合申遗为例 2009(09)

本文链接: http://d.wanfangdata.com.cn/Periodical_gwgl201304003.aspx