

历史文化名镇名村旅游交通组织模式研究

江捷

【摘要】依据历史文化名镇名村发展背景，系统梳理典型旅游交通组织模式，通过旅游发展趋势和需求分析，指出换乘式旅游交通模式难以为继的主要原因及其在公交服务和特色交通组织方面的不足，结合问题和目标导向规划方法，提出一种面向全体用户的旅游交通组织模式，通过构筑“中枢-终端”式旅游交通服务中心体系、强化公交服务、深化特色交通组织及打造旅游新镇等措施，兼顾游客、本地居民和外来务工者出行需求，促进旅游发展、本地社会发展和资源保护等多重目标的实现。

【关键词】历史文化名镇名村；旅游交通组织；景区旅游交通中枢；公交主导

0. 引言

截止到 2010 年，由建设部和国家文物局共同组织评选的中国历史文化名镇名村（以下简称名镇村）名单总数已达到 350 个。近年来，名镇村旅游热潮持续升温，其中乌镇、周庄、婺源等名镇村年游客接待量超过 500 万人次^[1-2]。然而，游客量的激增也引发了道路拥堵和景区拥挤等交通问题，制约了名镇村旅游发展^[3-4]。

1. 历史文化名镇名村发展背景

Butler R. 于 1980 年提出旅游地生命周期理论^[5]，认为旅游地发展与演化一般经历六个阶段：探索阶段、参与阶段、发展阶段、巩固阶段、停滞阶段和复苏/衰退阶段，以游客量变化作为阶段划分核心依据^[6-7]。游客量分析表明，部分开发早、名气大的名镇村已步入发展阶段，如乌镇、周庄、宏村等，游客量实现年均 10%以上增幅；部分开发晚、名气尚未显现的名镇村仍处于探索和参与阶段，游客量有较大上升空间^[8]。

名镇村在空间分布、对外交通、内部交通和交通需求上存在有别于其他类型旅游区的一般性特征。首先，大多处于乡村地区，空间上成群分布，诸如苏浙水乡古镇群、皖南古村落群、川黔渝交界古村镇群等^[9]，但彼此间交通联系薄弱^[10]；其次，对外交通基础条件薄弱^[11]，表现为“四低”，即路网密度低、路网等级低、路网通达性低和公交服务水平低^[12]；第三，镇村内部呈现由古代沿袭而来的“小街窄巷”肌理，路网容量有限^[13]；第四，镇村内生活着大量居民和务工者，衍生出本地生活性交通需求，在交通规划中须综合考虑旅游交通、过境交通和本地生活性交通组织^[14]。

2. 历史文化名镇名村典型旅游交通组织模式

名镇村典型旅游交通组织通过加强交通设施供应和管理，合理组织各类交通流，实现旅游区交通畅通，组织模式可分为直达式、分流式、换乘式和分流换乘式（如表 2），处于探索和参与阶段的名镇村多采用直达式和分流式模式，该阶段旅游交通规划重点在于加强道路等交通基础设施供应，提高景区可达性，鼓励旅游交通直达核心区，当过境交通流量较大时，通过建设外围环路分流过境交通，避免其直穿核心区并对旅游交通产生干扰。

随着景区逐步迈入发展阶段，在游客量激增的背景下，直达式组织模式易在核心景区周边引发交通拥堵，对核心景区旅游形象、文物和环境保护带来负面影响，该阶段旅游交通规划重点在于“降冲击、缓拥堵”。换乘式组织模式被广泛应用于处于发展阶段的名镇村景区，通过在核心区外围设置大规模停车场和环保巴士站，使游客切换成集约环保型交通工具进入核心区^[15-16]。目前大多数名镇村在旅游高峰期（例如法定节假日）多采用换乘模式，严格限制机动车驶入核心区，而平时则实施“放松管制”策略。

表 1 典型旅游交通组织模式一览表

项目	直达式	分流式
交通需求特征	旅游交通量较小、过境交通量较小	旅游交通量较小、过境交通量较大
过境交通组织	经过核心区	不经核心区
旅游交通组织	直达核心区	直达核心区
旅游交通节点位置	紧靠核心区	紧靠核心区
示意图		
适用性	处于探索和参与阶段的景区	处于探索和参与阶段的景区
代表性镇村	赤坎古镇、江湾古村	洛带古镇、宏村古村
项目	换乘式	分流换乘式
交通需求特征	旅游交通量较大、过境交通量较小	旅游交通量较大、过境交通量较大
过境交通组织	经过核心区	不经核心区
旅游交通组织	换乘后到达	换乘后到达
旅游交通节点位置	核心区外围	核心区外围
示意图		
适用性	步入发展阶段的景区	步入发展阶段的景区
代表性镇村	周庄古镇、西递古村	乌镇古镇、凤凰古镇

3. 新发展形势下典型模式的主要问题

换乘式旅游交通组织凝聚了交通规划师的智慧，有效应对了名镇村发展过程中遇到的阶段性问题。但在新的发展形势下，名镇村交通需求特征更为复杂，新的交通问题不断涌现，需要对旅游交通组织模式进行完善和革新。

3.1. 单纯的换乘模式难以为继

换乘式旅游交通组织理念源于城市交通拥堵管理中的“P+R”策略，在自然风景区应用的尤为普遍，典型案例当属九寨沟和云台山景区^[17-18]，为实现小汽车向接驳巴士的转换，景区外围均设有大规模停车场并配备巴士总站。然而该模式运用到名镇村后出现“水土不服”：

- (a) 大量本地生活性交通的存在使得实施“P+R”政策必须建立在区分本地车辆和旅游车辆的基础上，加大了实施成本和难度；
- (b) 名镇村土地供应紧张，拿出大量土地建设停车场代价较大；
- (c) 镇村内大量商业有赖于旅游交通的直达，限制性政策将影响镇村内商业发展，

必然受到当地居民反对。(d) 换乘增加了游客不便，难以得到游客的普遍支持。从名镇村长远发展角度，避免大量机动车的直接冲击势在必行^[19]，交通组织模式如何兼顾游客和本地居民利益成为问题的关键。

3.2. 公交服务需求考虑不足

典型旅游交通组织中公共交通重点解决短距离换乘接驳，对中长距离服务考虑不足。大力发展中长距离公交服务有利于优化出行方式结构，减少对小汽车的依赖，是除“换乘”之外的另一种“降冲击”的交通发展思路。提供高品质公交服务将有利于深入开发旅游市场^[20]，优化出行方式结构并惠及本地居民和外来务工者。

在旅游交通领域公共交通依然对小汽车具有替代性。公共交通是否适用于旅游交通一直存在争论^[21]，对周庄游客调查表明，23%自驾游客选择自驾的主要原因之一在于公交不便，表明公交服务水平提升可能引发出行方式转变。德国学者对类型相似的两个乡村景区比较研究表明，公共交通发达的乡村景区拥有更高的公交分担率，景区公交分担率低下的主要原因并非娱乐性不强，而在于功能性不足^[22]，高品质公交服务有望触发家庭型、热衷运动型及亲近自然型游客出行由小汽车转向公共交通^[23]。

公共交通服务水平低下将阻碍低游客市场开发。研究显示入境游客在我国境内中短途旅行最常使用的交通工具是火车^[24]，景区与火车站之间的公交服务水平将影响入境游客到达。作为名气、区位、品质以及游客总量相当的两大古镇^[25]，乌镇入境游客比例达到总游客的5.5%，是周庄的4.6倍。乌镇和周庄与火车站之间的公交服务存在显著差距：乌镇与桐乡站之间的公交每天多达25班，而周庄与昆山南站之间每天仅有6班公交。周庄接受调查的12位入境游客8位跟团，4位租车，50%反映公交不便是周庄旅游交通主要问题，可见公交服务水平是影响入境游客旅游选择的一大主要因素。与国际游客相似，周庄、西递和宏村等名镇村的大学生游客和远方游客也显示出对火车（高铁）偏好并表达了对公交服务的不满。

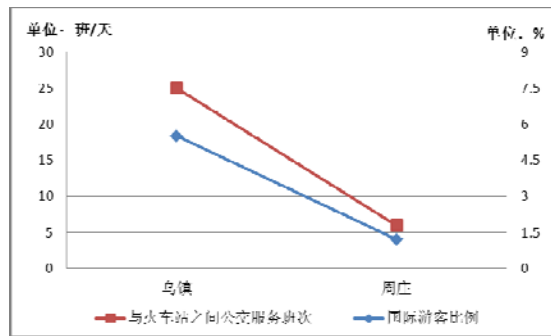


图1 乌镇和周庄公交服务及国际游客比例比较

本地居民对高品质公交需求日益增长。旅游业的发展不断滋生本地居民出行需求，而本地居民机动性的提升很大程度上依赖于中长距离公交系统的完善。周边地区不断涌入的外来务工者增加了中长距离通勤需求，需要从就业地的角度为景区配备必要的公共交通服务^[26]。

名镇村地区完善公交服务意义不仅在于提高出行效率，研究表明游客和本地居民机动性的巨大落差容易引发社会分隔，而提升公交服务被视为体现旅游发展公平性的重要举措^[27]。

3.3. 特色交通组织有待深化

典型旅游交通组织对特色交通应用更多局限于交通接驳，对其娱乐性应用挖掘有待加强。不同类型交通工具在功能性和娱乐性上存在差异，在满足可达性要求前提下，娱乐性将很大程度决定游客方式选择^[28]。特色交通方式将交通工具与景区当地特色资源结合，其本身就是一种特殊的旅游产品，能够在大幅扩大游客活动范围的同时提供丰富的旅游体验，在实现名镇村景区扩容方面具有良好的应用前景。

4. 面向全体用户的旅游交通组织模式

综上所述，把名镇村仅作为景区、为“降冲击”而换乘的旅游组织模式问题诸多。名镇村首先是一个乡村型社区，其次才是旅游景区，并伴随旅游业发展逐渐形成第三产业主导的产业结构。应对未来名镇村旅游发展的交通组织模式，应以满足本地居民、游客和外来务工者等全体用户出行需求，促进区域发展、旅游发展和资源保护为终极目标。

4.1. 组织理念

(1) 由“关注游客”向“关注全体用户”转变，兼顾包括游客、本地居民及外来务工者在内的多元交通诉求。

(2) 由“小汽车主导”向“公交主导”转变，以高品质多元公交服务提升旅游竞争力，提高交通组织效率，兼顾本地发展公平性。

(3) 由“关注可达性”向“关注用者体验”转变，提供多样化特色交通服务，满足游客需求的同时扩大景区容量。

(4) 由“交通支撑旅游发展”向“交通引导旅游发展”转变，依托交通节点和通道发展旅游相关产业，实现各方利益共赢。

4.2. 新模式的实现路径

4.2.1. 构筑“中枢-终端”式景区旅游交通服务中心体系

城市旅游服务中心和景区旅游服务中心组成了旅游出行链的节点系统，目前对旅游服务中心的研究集中于城市旅游集散中心，无论是以上海、杭州为代表的“旅行社超市”还是以成都、苏州为代表的“旅游巴士客运站”^[29]，本质上提供快速直达景区的交通服务，而景区端旅游服务中心发挥的功能不尽相同。

延续“换乘”的总体思路，新模式下名镇村景区旅游服务中心功能上分为旅游服务中枢和旅游服务终端两大类。前者集游客集散中心、自驾服务中心、公交服务中心、长途客运中心和特色交通服务中心于一体：(1) 位于核心景区外围，集中式布置；(2) 是旅游交通换乘中心，承接城市旅游集散中心及各类综合交通枢纽发送的游客，提供多样化和特色化接驳方式，完成由“快旅”向“漫游”的切换；(3) 是城市旅游集散中心的下级机构，向周边其他名镇村发送和接受游客，成为客运系统的节点；(4) 是本地对外交通枢纽，为本地居民和外来务工者提供对外交通服务。后者是各类特色交通方式的终点站，紧靠核心景区布设，可集中布置也可分散布置。两者共同构成了“中枢-终端”式景区旅游交通服务中心体系。

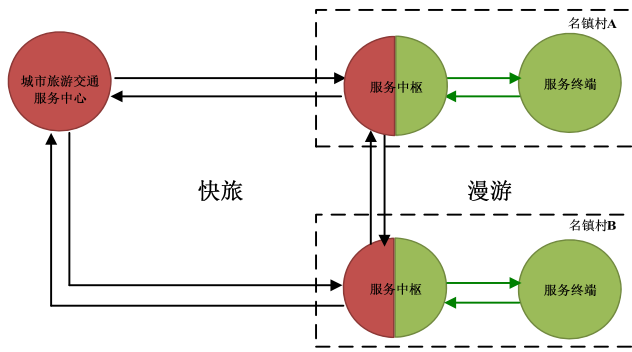


图2 景区旅游交通服务中心体系

以周庄和锦溪古镇为例，于公路、轨道、绿道和航道交汇处构筑旅游交通服务中枢，游客通过小汽车、市域轨道、长途巴士、旅游大巴和城市公交等方式到达服务中枢后，换乘环保型接驳巴士、自行车和水上游船等特色交通工具到达位于古镇景区的服务终端。



图3 周庄古镇旅游交通组织规划示意图

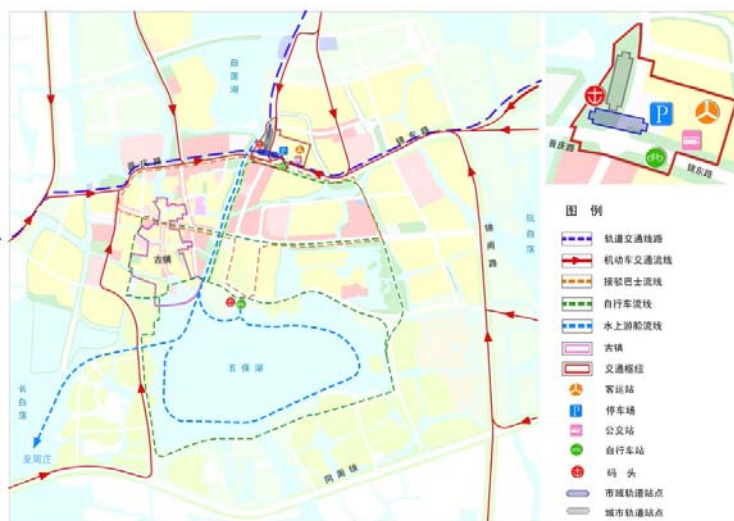


图4 锦溪古镇旅游交通组织规划示意图

4.2.2. 打造多元公交系统一体服务各类用户

作为新模式的核心要素之一，多元公交系统兼具城市功能和旅游功能，通过提供高品质、差异化的公交服务满足游客、本地居民和外来务工者的不同需求。在完善“中枢”和“终端”之间短距离公交接驳的基础上，须进一步加强中长距离公交服务：（1）提供城市枢纽和旅游景区之间快速公交服务，满足自由行游客出行需求，促进交通方式结构优化；（2）提供城市中心、周边乡镇和旅游景区之间快速公交服务，满足本地居民生产生活需要；（3）提供居住地和旅游景区之间快速公交服务，满足外来务工者通勤出行需要。上述几类公交服务需求可能在部分交通走廊叠加，应根据走廊需求特征合理规划线路并选择合适的运营参数。

表 2 各类用户主要公交服务需求

用户类型	自由行游客	自驾、团队游客	本地居民	外来务工者
服务距离	中长距离、短距离	短距离	中长距离	中短距离
服务时段	全天	全天	全天	早晚高峰
速度要求	快速、慢速	慢速	快速	快速
站点设置	城市枢纽、旅游景区	旅游景区	城市中心、周边乡镇	居住地、旅游景区

以周庄和锦溪古镇为例，新一轮规划中市域轨道和城市轨道构成的公交服务骨架（如图 3、图 4）一方面引导部分自驾游客转向公交出行，降低小汽车依赖；另一方面串联城市、乡镇和景区等多种目的地，兼顾本地居民和外来务工者出行需求。

4.2.3. 依托特色交通方式实现景区扩容

名镇村“小街窄巷”肌理游客容量有限，步入发展阶段，游客量的迅速增加已使名镇村不堪重负。以周庄为例，2012 年景区游客量达到 496 万人次，是景区合理容量的 1.8 倍，全年 60%以上天数景区容量超饱和，西递和宏村景区的过度拥挤已影响到游客旅游目的地选择^[30]，景区扩容已迫在眉睫^[31]，特色交通方式的应用为景区扩容提供了一种新思路。

研究表明，名镇村地区游客更偏好亲近自然、娱乐属性更强的交通工具，对旅行速度不敏感，自行车、游船等交通工具在乡村地区具有更高的娱乐价值^[22,32]，具备成为特色产品的潜力。新模式下特色交通方式不仅是连接旅游服务中枢和服务终端的接驳方式，更是一种体验独特的旅游产品，通过精细化的特色交通线路组织可大幅拓展游客的活动空间，是一种实现景区扩容的有效手段。

对周庄、锦溪和千灯古镇游客调查显示，水上游船、亲水漫步和环湖自行车是最受欢迎的旅游交通项目（见表 3），相比之下双层巴士、有轨电车等在城市中广泛应用的观光工具受到冷落。

表 2 周庄、锦溪及千灯游客对特色交通方式的偏好比较

	周庄	锦溪	千灯
水上游船	58%	54%	57%
环湖自行车	32%	45%	33%
亲水漫步	40%	33%	32%

注：该问题为，您最感兴趣的特色交通项目有（三项以内）？ A. 有轨电车 B. 双层巴士 C. 自驾畅游 D. 水上游船 E. 环湖自行车 F. 亲水漫步。

以周庄和锦溪为例，借助水上游船、环湖自行车和亲水漫步等为游客所热衷的特色交通方式，结合湖荡景观、兴趣点和旅游服务设施合理设计线路，可将紧邻古镇的太史淀和五保湖纳入游客可达范围，形成“古镇+湖荡”大景区（如图 3、图 4），大幅扩展游客容量，缓解古镇景区内部交通拥堵。调查显示不同类型游客对特色交通方式的偏好存在差异，青少年游客更偏好自行车和徒步，中老年游客更偏好游船，保证特色交通方式的多样性是实现新旅游交通组织模式的关键一环。

4.2.4. 结合旅游交通服务中枢打造旅游新镇

各类人群在旅游交通服务中枢的集聚提升了周边土地价值，围绕其形成集“餐饮、住宿、休闲、娱乐、商务和交通服务”于一体的旅游新镇对交通组织益处良多。首先，旅游新镇是基于“TOD”理念，围绕大中运量公交枢纽打造的紧凑型社区，沿袭了古镇“小街窄巷”肌理的同时，形成了公交主导出行结构，有效加强了当地居民的机动性；其次，旅游新镇的开发进一步丰富了旅游交通服务中枢的功能，有利于引导游客形成以服务中枢为核心的出行链，更好地发挥服务中枢的作用；第三，旅游新镇升级并替代了古镇既有的部分商业和住宿功能，从需求端弱化了直达古镇的必要性，实现了古镇保护和旅游开发的平衡^[33]。

旅游新镇的概念不同于近年来欧美国家盛行的自驾游营地^[34]，虽然两者都强调结合交通设施拓展服务功能，但两者形成的旅游交通组织模式大相径庭，后者以小汽车交通为核心，而前者强调公共交通的主导地位。

4.3. 小结

针对名镇村步入发展阶段后出现的交通问题，提出了一种面向全体用户的旅游交通组织新模式，通过集成“快”、“慢”两大类交通方式，实现“中枢-终端”式景区旅游交通服务中心体系，实现旅游交通方式切换的同时兼顾本地居民和外来务工者的对外出行需求；通过打造多元公交系统，一体服务本地居民、外来务工者和游客等各类用户，降低机动车依赖；通过多样化的特色交通项目实现景区扩容，缓解名镇村交通拥挤；依托旅游交通服务中枢（公交枢纽）打造旅游新镇，引导名镇村功能布局优化，形成公交主导出行结构；最终达成区域发展、旅游发展和资源保护等多重目标。

5. 结论与展望

根据历史文化名镇名村发展阶段和交通特征，对直达型、分流型、换乘型和分流换乘型等四类典型旅游交通组织模式的主要特征和适用性进行了系统梳理。基于旅游发展趋势和需求分析，指出名镇村典型旅游交通组织模式面临的主要问题，结合组织目标和理念，提出了一种面向游客、本地居民和外来务工者等全体用户出行需求的旅游交通组织模式，对模式实现路径的四大组织策略进行了系统阐述。

已故著名教授徐慰慈先生曾观点鲜明地指出：“旅游即交通”。旅游交通研究中不仅需要区域规划和旅游设计的视角，而且需要深入研究交通系统功能组织，结合游客和本地居民的多重需求做好旅游交通规划。这方面的研究研究空间广阔且意义重大。

【参考文献】

- [1] 熊侠仙,张松,周俭等.江南古镇旅游开发的问题与对策--对周庄、同里、甬直旅游状况的调查分析[J].城市规划汇刊,2002,(6):61-63.
- [2] 王莉,陆林,童世荣等.江南水乡古镇旅游开发战略初探--浙江乌镇实证分析[J].长江流域资源与环境,2003,12(6):531-532.
- [3] 阮仪三,袁菲.江南水乡古镇的保护与合理发展[J].城市规划学刊,2008,(5):56-58.
- [4] 刘锋.让公众享有更多的旅游福利[J].旅游学刊,2012,27(12):7-8.
- [5] 刘泽华,张捷,黄泰等.旅游地-旅游产品生命周期复合模型初探--旅游地生命周期的一种机制假说[J].南京师大学报(自然科学版),2003,26(3):106-107.
- [6] 杨效忠,陆林,张光生等.旅游地生命周期与旅游产品结构演变关系初步研究--以普陀山为例[J].地理科学,2004,24(4):500-501.
- [7] 汪德根,王金莲,陈田等.乡村居民旅游支持度影响模型及机理——基于不同生命周期阶段的苏州乡村旅游地比较[J].地理学报,2011,66(10):1415-1416.
- [8] 卢松,陆林,王莉等.古村落旅游客流时间分布特征及其影响因素研究--以世界文化遗产西递、宏村为例[J].地理科学,2004,24(2):251-252.
- [9] 朱桃杏,陆林.徽州古村落群旅游差异性开发的竞合分析[J].人文地理,2006,21(6):57-58.
- [10] 刘佳,张捷,顾朝林等.旅游规划中空间竞争与区域合作研究--以江南六大古镇为例[J].人文地理,2005,20(3):79-81.
- [11] 曹芳东,黄震方,吴江等.国家级风景名胜区旅游效率测度与区位可达性分析[J].地理学报,2012,67(12):1689-1691.
- [12] 靳诚,陆玉麒,范黎丽等.基于公路网络的长江三角洲旅游景点可达性格局研究[J].自然资源学报,2010,25(2):260-263.
- [13] 沈建华,陈嗣栋,费华杰等.历史文化保护区风貌保护与延续探析——以南浔历史文化保护区保护规划为例[J].规划师,2011,27(8):59-60.
- [14] Prideaux, B. The role of the transport system in destination development[J]. *Tourism Management*, 2000, 21(1):53-55.
- [15] Israeli, Y and Mansfeld, Y. Transportation accessibility to and within tourist attractions in the Old City of Jerusalem[J]. *Tourism Geographies*, 2003, 5(4): 472-474.
- [16] 杜恒,马俊来,戴继锋等.国际滨海旅游城市交通系统特色与启示[C].中国大城市交通规划研讨会、中国城市交通规划2010年会暨第24次学术研讨会论文集,2010:285-287.
- [17] 晏杰.九寨沟旅游者的结构与行为分析[J].经济地理,2001,21(1):121-123.
- [18] 张运兴.河南云台山村落旅游资源整合研究[J].安徽农业科学,2012,40(2):919-920.
- [19] 关宏志,邵洁,李亚茹等.自驾车旅游交通行为分析模型[J].城市交通,2005,3(4):59-60.
- [20] 连漪,梁健爱.上海、杭州和苏州旅游集散中心运营模式比较研究[J].企业经济,2007,(11):101-102.
- [21] Paulley, N.R., Balcombe, R., Mackett, H., et al. The effect of fares, quality of service, income and car ownership[J]. *Transport Policy*, 2006, 13 (4): 298-304.
- [22] Gronau, W. and Kagermeier, A. Key factors for successful leisure and tourism public transport provision[J]. *Journal of Transport Geography*, 2007, 15(2):127-135.
- [23] 付晶燕,赵一新,张国华等.三亚市公共交通一体化规划技术思路与实践[J].城市交通,2012,10(6):33.
- [24] 马耀峰,李旭.中国入境游客旅游选择模式研究[J].西北大学学报(自然科学版),2003,33(5):575-580.
- [25] 周永博,沙润,杨燕等.旅游景观意象评价--周庄与乌镇的比较研究[J].地理研究,2011,30(2):360.
- [26] 徐红罡.文化遗产旅游商业化的路径依赖理论模型[J].旅游科学,2005,19(3):74-76.
- [27] Hall, D.R. (1999). Conceptualising tourism transport: inequality and externality issues. *Journal of Transport Geography*, Vol. 7, No. 3, pp. 181-188.

- [28] 关宏志.交通规划的新视点--体验经济理论给我们的暗示[J].城市规划,2004,28(7):80-81.
- [29] 黄国群,陈学光,徐金发等.旅游集散中心功能及运作机制研究[J].桂林旅游高等专科学校学报,2007,(1):18-19.
- [30] Jiang Jie, Li Jun and Xu Honggang. System dynamics model for transportation infrastructure investment and cultural heritage tourism development: a case study of Xidi and Hongcun historical villages[C]. The 28th International Conference of the System Dynamics Society, 2010.7, Seoul, Korea.
- [31] 卢松,陆林,徐茗等.古村落旅游地旅游环境容量初探--以世界文化遗产西递古村落为例[J].地理研究,2005,24(4):581-583.
- [32] 王波,孙超,毕恩贵等.深圳市东部滨海地区水上巴士体系规划初探[C].中国城市交通规划 2011 年年会暨第 25 次学术研讨会论文集.2011:901-902.
- [33] 陆军.广西自驾车旅游营地发展研究[J].旅游学刊,2007,22(3):35-36.
- [34] 卞显红,张光生.生态旅游发展的成功要素分析--对国内外 25 个生态旅游发展案例的定量研究[J].生态学杂志,2005,24(6):657-660.

【作者简介】

江捷，男，硕士，深圳市城市交通规划发展研究中心，工程师。电子信箱：
jiangj@sutpc.com