

短距离交通遗产的适应性价值评价及实践

——以福建宁德白鹤岭古驿道为例

陈旭，宋来胜，程斌，李丹青

【摘要】短距离交通遗产分布广泛且所处环境复杂，挖掘其适应地方发展的特殊价值并进行相应的保护利用，对促进交通遗产保护与在地发展有积极作用。在交通遗产分类的基础上，分析短距离交通遗产的特点，构建短距离交通遗产的适应性价值评价模型，选取福建宁德白鹤岭古驿道为研究对象，从多维度评价古驿道整体与分段的适应性价值，并分析适应性价值评价对短距离交通遗产优化策略的支撑作用，以为短距离交通遗产的独特价值挖掘与活化利用提供借鉴和启示。

【关键词】短距离交通遗产；适应性价值评价；保护活化；福建宁德白鹤岭古驿道

【文章编号】1006-0022(2024)05-0139-06 **【中图分类号】**TU984 **【文献标识码】**B

【引文格式】陈旭，宋来胜，程斌，等. 短距离交通遗产的适应性价值评价及实践：以福建宁德白鹤岭古驿道为例[J]. 规划师，2024(5): 139-144.

Adaptive Value Assessment and Practice of Short Distance Transport Heritage: The Case of Baiheling Ancient Road in Ningde City, Fujian Province/CHEN Xu, SONG Laisheng, CHENG Bin, LI Danqing

[Abstract] Short distance transport heritages are widely distributed in complex environments, and exploring their special values that adapt to local development is positive to their protection and utilization. An adaptive value assessment model is established based on the classification of transport heritage and the characteristics of short distance transport heritage. With the Baiheling ancient road in Ningde city, Fujian province as an example, its overall and sectional adaptive values by multiple dimensions are analyzed, and the supportive role of adaptive value assessment for short distance transport heritage optimization is studied to provide insight for the exploration and activation of the unique values of short distance transport heritage.

[Key words] short distance transport heritage; adaptive value assessment; preservation and activation; Baiheling ancient road in Ningde city, Fujian province

0 引言

交通遗产是一种重要的人类活动空间遗产类型，我国在漫长的历史发展中取得了大量交通成就，逐渐形成了交通遗产体系。汪珣等^[1]认为交通催生的文化线路、文化景观，以及相关的重要物质性、非物质性文化遗产，

都可纳入交通遗产体系的范围。相较于自然遗产、文化遗产等遗产类型，目前我国交通遗产的保护实践与研究仍显薄弱^[2]。在保护实践方面，我国遗产保护工作聚焦于自然遗产、历史文化名城、名镇名村、遗址保护等方面^[3-6]，对交通遗产的重视程度不够。在我国目前已有的57项世界文化遗产项目中，只有京杭大运

【基金项目】 中国—葡萄牙文化遗产保护科学“一带一路”联合实验室重点课题项目(SDYY2203)、国家自然科学基金项目(51708117)、福建省自然科学基金项目(2019J01788)、福建省本科高校教育教学研究课题项目(FBJY20230104)

【作者简介】 陈旭，通信作者，博士，福建理工大学建筑与城乡规划学院副教授、副院长。

宋来胜，福建理工大学建筑与城乡规划学院硕士研究生。

程斌，硕士，福建理工大学建筑与城乡规划学院讲师。

李丹青，硕士，福建理工大学建筑与城乡规划学院助教。

河和丝绸之路“长安—天山廊道路网”两处交通遗产。在全国 8 批共 5 058 处全国重点文物保护单位中,交通遗产仅有 18 处,至 2006 年第六批全国重点文物保护单位立项后,交通遗产的立项才逐渐增加。目前,各地仍有许多交通遗产没有被纳入各级遗产目录和保护范围^[7]。此外,快速发展的现代交通在很大程度上替代了传统交通,许多传统交通线路逐渐荒废,这也在客观上增加了交通遗产保护与活化的难度。

在保护规划工作方面,长距离大型交通遗产的保护规划开展得较早,如 2012 年国家制定了《大运河遗产保护管理办法》,2017 年广东省制定了《广东省南粤古驿道线路保护与利用总体规划》。近年来,随着一些中短距离的交通遗产被纳入文物保护单位,相关的保护规划工作逐渐开展。在研究方面,已有研究多以大型交通遗产和小型点状交通遗产为研究对象,呈现出关注“一大一小”的研究特征。大型交通遗产的研究更多的是从文化线路和遗产廊道构建角度挖掘线路区域价值与特征^[8-9],探讨大型交通遗产的利用策略及其与旅游联动开发的路径^[10-12]等;对小型点状交通遗产的研究集中在古桥保护与发展、驿站遗址保护^[13-14]等方面。相较而言,对于短距离的交通遗产的研究较少。实际上,短距离交通遗产通常是大型交通遗产的构成部分,分布广泛,其存留下来被沿用的部分往往更适应当今时代和地域的发展,具有独特价值。因此,对于短距离交通遗产的保护与活化,亟待从挖掘其适应当今时代地方发展的特殊价值——适应性价值角度开展针对性研究。

本文依据交通遗产分类,分析短距离交通遗产的特点,构建适应性价值评价模型,并选取福建福温古道宁德白鹤岭段 13 km 的古驿道为案例,从多维度评价古驿道整体与分段的适应性价值,

分析适应性价值评价对短距离交通遗产优化策略的支撑作用,以期为短距离交通遗产的独特价值挖掘与活化利用提供借鉴。

1 交通遗产的概念、类型与短距离交通遗产特点

1.1 交通遗产的概念与遗产资源体系

交通遗产在学术界还未有统一的概念。李芳等^[10]认为交通遗产是在人类交往与经济、文化交流的历史进程中形成的,集交通线路沿线自然与文化景观于一体的线性遗存,它体现了历史的动态演变,具有突出的历史、科学、文化及旅游等价值,对区域发展产生过重要影响。陈力^[11]认为交通遗产的定义有狭义与广义之分,狭义的交通遗产指存在历史文化价值、科学价值,记录地区演变,承载人类发展历史的交通用地;广义的交通遗产除存在一定文化、科学或历史价值,记录人类发展、地区演变的公路、铁路及海上航线等交通用地之外,还包括交通遗产沿线的绿化景观、周边的建

筑及环境。刘雪丽等^[2]提出了“聚落交通遗产”的概念,认为聚落交通遗产包括经过聚落的交通线路、历史街巷、水系等物质载体以及各种非物质载体。与交通遗产相关的研究还涉及“文化线路”和“遗产廊道”等主题,前者关注交通线路带来的文化交流,后者注重交通线路历史文化景观的活态延续。

综合相关研究,本文认为交通遗产是一个广义的概念,是围绕着交通线路形成的一系列遗产资源体系。交通遗产的资源体系(图 1)可分为静态性资源、动态性资源、关键重塑性资源,各种资源与其所处的自然环境和人文环境形成相辅相成的整体。

1.2 交通遗产的距离尺度类型及特点

交通遗产有不同的分类方式,如从交通介质角度可以分为陆路、水路与航线等^[9],从功能角度可以分为交通路线、贸易路线和军事路线。从交通路线距离角度看,交通遗产的空间尺度跨度很大,如丝绸之路、茶马古道、中国大运河等知名的大型交通遗产就涵盖了跨

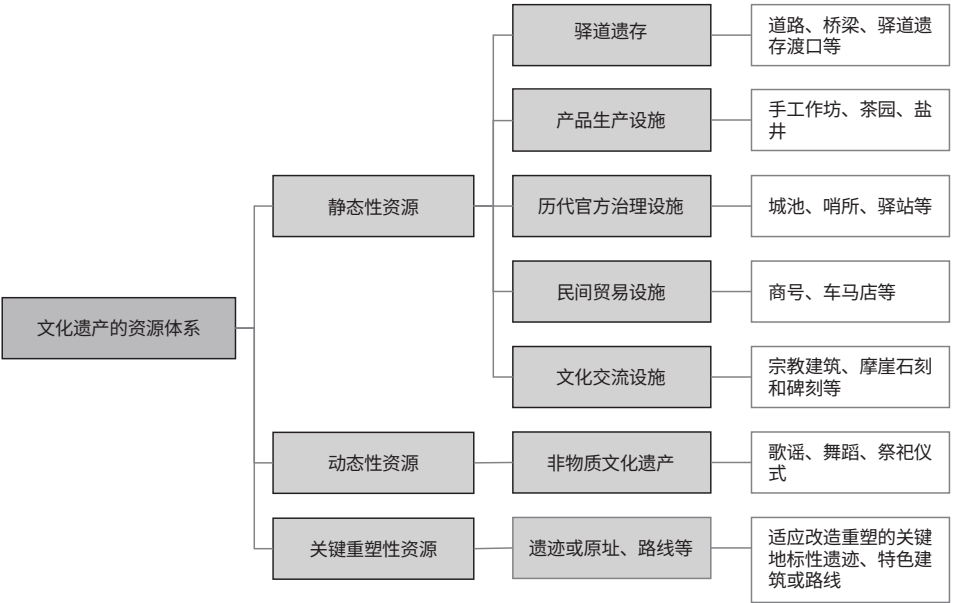


图 1 交通遗产的资源体系

洲、跨国、跨省等空间尺度，长度可绵延数千公里。也有一些独具特色的短距离交通遗产，如浙江省浙东运河绍兴段的行舟背纤的通道——“古纤道”，长度仅 8 km。

通过分析目前国内一些较为著名的交通遗产的特征，可梳理出距离尺度视角的交通遗产分类（表 1）。本文从距离尺度对交通遗产做以下分类：长度在 1 000 km 以上的交通遗产通常为跨洲、跨国或国内跨区域的重要通道，为长距离交通遗产；长度在 100～1 000 km 的交通遗产为中距离交通遗产，一般跨省或跨多个县；长度在 100 km 以下的为短距离交通遗产，一般为省内要道，较少跨越省界，一般位于一个市级行政区划内。

不同距离尺度的交通遗产，研究与保护的工作重点也有所不同。长距离交通遗产的相关研究关注遗产廊道构建、资源整合、跨界协调发展与统一管控等问题，强调整体战略与联动机制谋划；中距离交通遗产的研究关注古道变迁、旅游开发及串联沿线村落发展等；短距离交通遗产的研究重视古道的价值挖掘、古道与沿线聚落的联动发展。

在交通遗产保护方面，长距离交通遗产保护利用的相关规划通常由国家或部委出台，较重视生态保护性、文化旅游品牌的整体打造与影响力提升；中距离交通遗产保护通常由省厅部门制定，近年来，多个省份相继出台对中短距离交通遗产体系的整体保护方案；短距离交通遗产保护规划通常由市级或县级政府制定，重在规划具体的保护、修复与开发项目（表 2）。

2 短距离交通遗产的适应性价值与评价模型构建

2.1 短距离交通遗产的适应性价值

一些长距离的交通遗产在长时间无

表 1 中国部分交通遗产的距离尺度

交通遗产名称		长度 /km	跨越的空间尺度	功能	距离尺度类型
丝绸之路		8 700	跨洲	贸易、交通、政治	长距离
淮盐运输线路		4 000	跨省	贸易、交通	长距离
茶马古道	云南线	3 800	跨国	交通、贸易	长距离
	雅安线	3 100			
京杭大运河		1 710	跨省	交通、贸易、政治	长距离
滇越铁路		859	跨国	交通	中距离
墨尔根至漠河驿站驿道		261	省内	交通、军事、政治	中距离
湘桂古道永州段		250	跨省	交通、贸易	中距离
乳源西京古道		70	省内	交通、贸易	短距离
井阱古驿道		70	省内	交通、政治	短距离
福温古道白鹤岭段		13	省内	交通、贸易、政治	短距离
古纤道		8	省内	交通	短距离

表 2 不同距离尺度交通遗产保护规划特点

保护规划名称	规划部门	保护活化措施
《大运河文化保护传承利用规划纲要》(2019 年)(长距离交通遗产)	中共中央办公厅、国务院办公厅	科学保护；活态传承；合理利用；保证主河道全线有水；生态环境根本改善；文化旅游品牌影响力提升
《大运河生态环境保护修复专项规划》(2020 年)(长距离交通遗产)	生态环境部等部门	强化生态空间保护与用途管制；建设绿色生态廊道；保护修复自然生态系统；强化流域水污染防治
《广东省南粤古驿道线路保护与利用总体规划》(2017 年)(中短距离交通遗产)	广东省住房和城乡建设厅、广东省文化和旅游厅	构建古道线性联动空间模式；促进乡村旅游线路发展；推动古道资源活化利用；建立多方参与的共建共治共享机制
《北京市大运河国家文化公园建设保护规划》(2021 年)(中短距离交通遗产)	北京市政府	保护传承；研究发掘；环境配套；文旅融合；数字再现
《福建省古驿道文化旅游专项规划》(2023 年)(中短距离交通遗产)	福建省文化和旅游厅	以文旅开发为主；串联沿线城市与文旅资源点；衔接沿线交通、智慧旅游设施及基础设施
《浙江省古道保护办法》(2021 年)(中短距离交通遗产)	浙江省林业局	实现古道保护与管理有法可依；强化古道管理责任；建立长效保障机制；实施古道分级保护；规范古道保护行为(立法)
《广元市剑门蜀道保护条例》(2021 年)(短距离交通遗产)	四川省剑阁县人民政府	以保护为主；建立名录制度，实行动态管理；促进文化和旅游产业融合发展；明确法律责任

人看护的情况下，可能只剩下一个节点或一段遗迹，保留的范围相对较小。短距离交通遗产具有以下适应性价值：①短距离交通遗产具有精细化交通串联功能，在当前仍可发挥交通作用。②短距离交通遗产多位于统一行政边界内，更易实现资源

整合、统一规划及保护管理。③短距离交通遗产类型多样、灵活性高，有利于新业态的植入。短距离交通遗产有助于使原本孤立的单个旅游资源获得联动性发展，串联起周边景点、村镇等，为整体开发奠定基础。短距离交通遗产有不同类型，如

城市内部型、近郊型和远郊型，可因地制宜地灵活开发。此外，短距离交通遗产适合采用轻资产投入模式，有利于低成本新业态的植入。④许多长距离交通遗产的保护和活化可以从短距离交通遗产入手。例如，在徽杭古道中（全长 20 余公里），长 10 余公里的绩溪段被列为全国重点文物保护单位；秦直道遗址全长 700 多公里，其中有 4 个局部段落被列为全国重点文物保护单位。

2.2 交通遗产的适应性价值评价模型构建

在遗产语境下,价值是遗产形成的前提,遗产的认定过程是围绕遗产价值展开论证的过程^[15]。交通遗产价值和其他类型遗产的价值相似,即价值具有主体认知性,包括作为物质客体的价值和能够被主体认知的非物质部分的价值^[16]。但交通遗产也具有其特性,如道路是交通遗产的主要形态,其价值主要体现于工程体系的多重影响效应,是动态遗产。目前,学界对交通遗产的评价实证多以文化遗产价值评价的理论或旅游资源价值评价模式为依据^[17-18],更重视对遗产各分类资源的本体价值评价,忽略了相关资源及其与周边环境的相互影响。较多学者将适应性价值评价应用在工业遗产领域^[19],聚焦于工业遗产片区或单体建筑研究。本文在交通遗产资源体系分析的基础上,引入适应性价值评价,评价模型包括资源本体价值评价与资源适应性价值评价两个维度,资源本体价值与资源适应性价值又各包括4个方面内容(图2)。

3 白鹤岭古驿道的历史发展与保护情况

福温古道是福建重要的省级古道(官道)之一,连接福州与温州,是福建历史上最重要的经济贸易线路之一。被誉为

“南方茶马古道”的福温古道是古代福建与江浙往来的重要陆路通道，是第八批全国重点文物保护单位。白鹤岭段古驿道由白鹤岭道和界首岭道组成，现存13 km。白鹤岭古驿道是福温古道现存最完好的一段，至今仍然联通多个镇村，但其保护和利用也存在一些问题，如没有整体的保护与利用规划、适应性价值有待挖掘等。

3.1 白鹤岭古驿道范围与遗存现状

白鹤岭古驿道现存起点有两处(福建宁德蕉北街道继光社区西岭岗和南漈山公园), 终点位于宁德市蕉城区与福州市罗源县交界的界首岭, 共有不连续的4段。

白鹤岭古驿道岭道蜿蜒崎岖、自然景观优美,放眼可远眺宁德东湖以及宁德三都澳港口,拥有驿道文化、商旅文化、诗词文化、名人文化等多种文化遗存(图3),包括建筑物遗产遗存、摩崖石刻、碑文等。

3.2 白鹤岭古驿道保护情况

白鹤岭古驿道的保护最早仅限于对

人文资源的保护，随后才扩展到对驿道整体的保护。目前，白鹤岭古驿道的保护存在一些突出的问题，如古驿道长年雨水冲刷，加上年久失修，导致部分路段原有石磴缺失，地面沉降，杂草丛生而难以行走，部分路段两侧泥石堆积，排水不畅。此外，古驿道的保护和利用未与周边区域发展充分结合。

4 白鹤岭古驿道的适应性价值评价

4.1 适应性价值评价指标体系

在适应性价值评价模型的基础上,结合白鹤岭古驿道的资源体系情况,完善资源本体价值与资源适应性价值评价两个维度下的评价指标(表3,表4)。

4.2 调查情况与数据检验

首先通过专家访谈与打分的方式对资源本体价值指标进行打分,分值为1~5分,分数由低到高分别表示资源本体价值差、较差、一般、较高、高。同时,根据适应性价值评价指标体系设计问卷,选择5级量表进行问卷设计,调查公众对

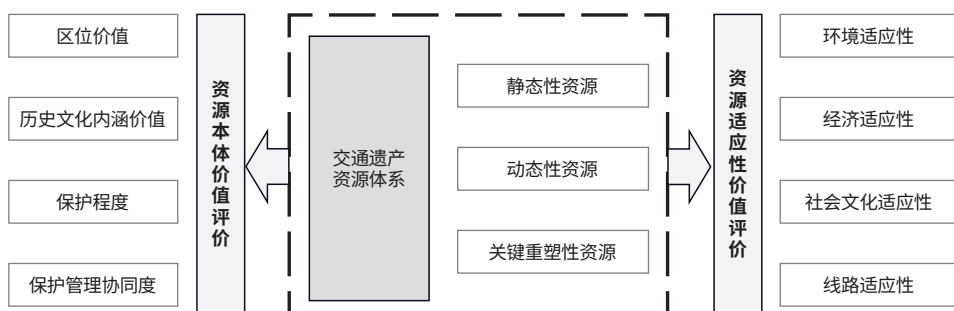


图2 交通遗产的适应性价值评价体系模型

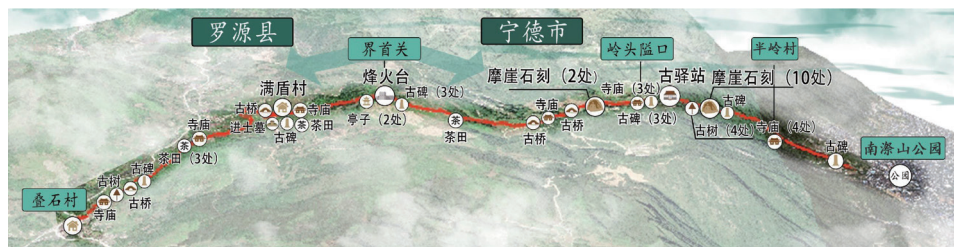


图3 白鹤岭古驿道各类遗产资源分布

表 3 白鹤岭古驿道资源本体价值评价指标体系

评价维度	评价指标	评价维度	评价指标
区位价值	与城市的距离	保护程度	保护情况
	周边的交通便捷性		本体情况
	和周围景点的连接性		管理情况
历史文化内涵价值	沿线历史遗产点	保护管理协同度	保护协调情况
	名人名事		利用协调情况
	有无传统聚落		管理组织协调情况

表 4 白鹤岭古驿道资源适应性价值评价指标体系及数据信度检验

评价维度		评价指标		基于问卷数据的指标信度检验		
				标准载荷系数	项已删除的 α 系数	Cronbach α 系数
X1	环境适应性	E1	白鹤岭古驿道和周边环境协调	0.586	0.939	0.936
		E2	所处地段适合开发	0.563	0.940	
		E3	周围的自然环境好	0.616	0.938	
		E4	周边交通方便	0.619	0.939	
		E5	周边设施的配置程度好	0.648	0.939	
X2	经济适应性	E6	白鹤岭古驿道的开发能够带来新的就业机会	0.774	0.937	
		E7	白鹤岭古驿道的开发能够增加居民的收入	0.722	0.936	
		E8	白鹤岭古驿道的开发能够吸引更多的投资	0.742	0.937	
		E9	白鹤岭古驿道的开发能够促进当地产业的发展	0.721	0.937	
		E10	白鹤岭古驿道的开发能够最大限度地发挥该地段价值	0.644	0.938	
X3	社会文化适应性	E11	能够更好地整合周边的历史文化遗产资源	0.716	0.937	
		E12	白鹤岭古驿道文化底蕴深厚	0.667	0.937	
		E13	具备很好的文化教育意义	0.791	0.937	
		E14	能够增强地区凝聚力和地方认同感	0.723	0.938	
X4	线路适应性	E15	适合赋予古道附加功能，复兴古道	0.75	0.937	
		E16	线路的遗存丰富，可利用价值高	0.787	0.938	
		E17	白鹤岭古驿道空间尺度适合开发旅游线路	0.655	0.938	
		E18	线路的景观和自然环境具有很高的吸引力	0.754	0.935	
		E19	线路开发后，能够更好地融入周边环境	0.768	0.937	

资源本体适应性的评价，1 到 5 分别代表非常赞同、比较赞同、赞同、不太赞同、不赞同。采用以在固定地点派发问卷为主，以入户结构式问卷访谈为辅的方式进行调查。其中，固定地点为南漈山公园、岭头村、叶厝村、满盾村等 4 处古驿道沿线村庄。问卷派发与入户访谈地点的选择则在访谈当地管理部门与对福温古道有深入研究的专家后确定。共计发放问卷 130 份，问卷有效率为 93.5%。

调查问卷采用李克特量表对适应性的主要因子进行测度，对 19 项适应性价值指标进行分析，结果表明 Cronbach α 系数大于 0.8，数据信度较高，可用于进一步处理；经过验证性因子分析，E1 和 E2 标准化载荷系数小于 0.6，关系较弱，可删除。移除后，对数据进行验证，标准载荷系数大于 0.6，P 值表示显著，MI 指标均小于 10，构建的 4 个维度共 17 项适应性价值评价指标满足统计数据质量要求。删除 E1、E2 的子项评价项后，信度与效度状况良好，数据质量达标。

4.3 调查与评价结果

调查分析结果显示，在资源本体价值评价维度上，受访者对白鹤岭古驿道历史文化内涵的认可度最高，其次是区位价值，但对于保护现状与保护协调管理情况评价不高。在资源适应性价值评价维度上，受访者认为古驿道的社会文化适应性最高，其中“具备很好的文化教育意义”“能够增强地区凝聚力和地方认同感”指标的评分最高；线路适应性和经济适应性次之，其中“线路的遗存丰富，可利用价值高”“白鹤岭古驿道的开发能够最大限度地发挥该地段价值”“白鹤岭古驿道的开发能够促进当地产业的发展”指标的评分较高，同时受访者对于其开发能够促进当地产业发展的潜力也给予了较高评价；环境适应性评分较低，其中“周边交通方便”的

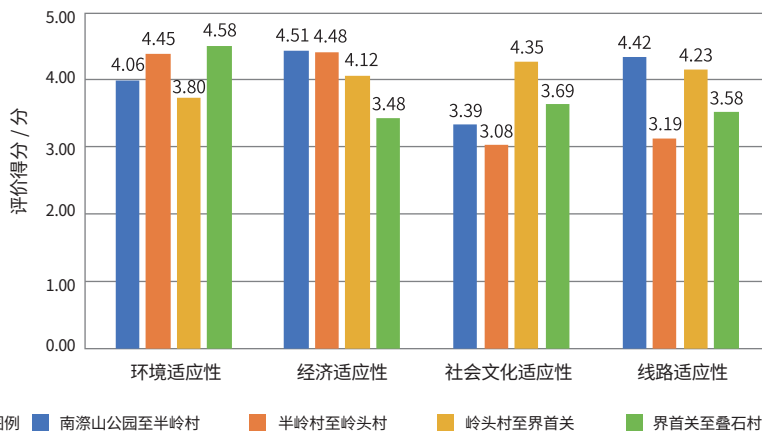


图4 白鹤岭古驿道分段适应性价值评价比较

得分最低。

为进一步分析白鹤岭古驿道分段的适应性价值，将古驿道分为南源山公园至半岭村、半岭村至岭头村、岭头村至界首关、界首关至叠石村段进行评价。评价结果显示各分段的适应性情况有所区别(图4)，在后续保护发展中应给予区分，如结合各段特色采用“交通遗产+聚落”“交通遗产+田园”“交通遗产+研学”“交通遗产+特色产业”等活化方式。

5 结束语

交通遗产是一种重要的人类活动空间遗产类型，目前对交通遗产的保护与研究较为匮乏。短距离交通遗产分布广泛且所处环境复杂，挖掘其适应地方发展的特殊价值并进行相应的保护利用，对促进交通遗产保护与地方发展有积极作用。本文尝试构建短距离交通遗产的适应性价值评价模型，并以福建福温古道宁德白鹤岭古驿道为例，从多维度评价古驿道整体与分段的适应性价值，分析价值评价对短距离交通遗产优化策略的支撑作用，以期短距离交通遗产的独特价值挖掘与活化利用提供借鉴。本文的研究对短距离交通遗产的多样性类型特征的把握还存在一定局限，未来还需在对多种类型案例的适

性价值进行评价研究的基础上，总结各类短距离交通遗产的特征与差异，并改进评价模型。

(参与本项目的成员包括马思颖、雷通财、李康、叶辉。)

【参考文献】

- [1] 汪场. 贺云翱: 让交通遗产“活起来”[J]. 交通建设与管理, 2022(6): 40-41.
- [2] 刘雪丽, 李泽新, 杨琬铮, 等. 论聚落交通遗产的活化利用: 以茶马古道历史古镇上里为例[J]. 城市发展研究, 2018(11): 93-102.
- [3] 付晓萌, 张沛. 大明宫遗址区空间演化机制与规划提升策略[J]. 规划师, 2020(1): 47-51.
- [4] 范凌云, 郑皓. 世界文化和自然遗产地保护与旅游发展[J]. 规划师, 2003(6): 26-28, 55.
- [5] 石亚灵, 肖亮, 杨林川, 等. 中西历史文化名城保护历程、理论与方法的回顾与展望[J]. 规划师, 2023(1): 56-65.
- [6] 陈刚. 全域全要素保护视角下的历史文化名镇保护规划探究: 以儋州市中和镇为例[J]. 规划师, 2023(3): 151-157.
- [7] 刘晓, 陈喻明. 国内古道研究概况、热点与趋势[J]. 建筑与文化, 2023(9): 109-112.
- [8] CONZEN M P, WULFESTIEG B M. Metropolitan Chicago's regional cultural park assessing the development of

the Illinois & Michigan canal national heritage corridor[J]. Journal of Geography, 2001(3): 111-117.

- [9] 李庆雷, 何晶晶, 李芳. 线性交通遗产的旅游化适应性再利用路径探究[J]. 开封大学学报, 2015(3): 21-27, 67.
- [10] 李芳, 李庆雷, 李亮亮. 论交通遗产的旅游开发: 以滇越铁路为例[J]. 城市发展研究, 2015(10): 57-62.
- [11] 陈力. 重庆三峡库区流域线性水运交通遗产景观更新设计研究[D]. 重庆: 重庆交通大学, 2021.
- [12] 朱雪梅. 基于文化线路的南粤古道、古村、绿道联动发展研究[J]. 城市发展研究, 2018(2): 48-54.
- [13] 王敏. 千年古桥与传统村落的依存关系修复与可持续发展[J]. 小城镇建设, 2018(3): 32-37.
- [14] 曹伟, 高艳英. 茶马古道: 云南驿站建筑遗址[J]. 中外建筑, 2014(2): 10-17.
- [15] 周小凤, 张朝枝. 长城文化遗产价值的量表开发与维度结构[J]. 中国文化遗产, 2020(6): 4-14.
- [16] 李渊, 李锐, 梁嘉祺, 等. 多元视角下的建筑遗产价值: 体系建构、量表开发与实证检验[J]. 中国名城, 2023(11): 25-35.
- [17] 张飞, 杨林生, 何勋, 等. 大运河遗产河道游憩利用适宜性评价[J]. 地理科学, 2020(7): 1114-1123.
- [18] 任唤麟. 跨区域线性文化遗产类旅游资源价值评价: 以长安—天山廊道路网中国段为例[J]. 地理科学, 2017(10): 1560-1568.
- [19] 全峰梅, 饒旭璐, 王绍森. 基于适应性平衡的遗产地保护与规划干预研究: 以厦门工艺美术学院鼓浪屿校区为例[J]. 规划师, 2022(2): 102-107.

[收稿日期] 2024-03-12