

# 中国旅游公路概念、类型及其效应

丁 华<sup>1,2</sup>, 陈 杏<sup>1,2</sup>, 张运洋<sup>1,2</sup>

(1. 长安大学 地球科学与资源学院, 陕西 西安 710054; 2. 长安大学 旅游规划设计研究所, 陕西 西安 710054)

**摘 要:**在查阅相关文献和实际调研的基础上,通过对比分析,认为旅游公路是具备一定技术标准和设施、帮助游客完成空间位移、具有地方特色和独特景观、能满足游客审美等需求的公共道路;旅游公路具有多功能性、复杂性和景观性等属性特征。依据属性和建设目的,可将旅游公路划分为科技型、高速型、生态景观型和文化型 4 大类。研究表明:旅游公路的旅游效应主要表现为时空缩减、旅游叠加、经济助推和文化宣传等方面;为切实推进旅游公路的发展建设,提出在未来发展中应成立相关机构、构建层级旅游公路体系和内容、加快旅游公路配套设施建设等相关建议。

**关键词:**旅游公路;概念与属性;类型;旅游效应;未来发展

中图分类号:F542

文献标志码:A

## Concept, type and effect of tourism highway in China

DING Hua<sup>1,2</sup>, CHEN Xing<sup>1,2</sup>, ZHANG Yun-yang<sup>1,2</sup>

(1. School of Earth Sciences and Resources, Chang'an University, Xi'an 710054, Shaanxi, China;

2. Tourism Planning and Design Institute, Chang'an University, Xi'an 710054, Shaanxi, China)

**Abstract:** Based on reviewing relevant literatures and practical investigation, and by contrast analysis tourism highway is defined as public road with certain technical standards and facilities, and local characteristics and unique landscape which help tourists complete space movement. These tourism highways have the properties of versatility, complexity and landscape. According to the properties and construction purposes, tourism highways can be divided into science and technology type, high speed type, ecological landscape type and culture theme type. The results show that in the tourism highway development, tourism effect is mainly expressed in time and space reduction, tourism overlay, economic boost and cultural publicity etc. In order to improve future development of tourism highways, the writers put forward some suggestions including establishing related institutions, constructing tourism highway systems and contents, constructing tourism highway supporting facilities etc. 9 refs.

**Key words:** tourism highway; concept and property; type; tourist effect; future development

## 0 引 言

随着国民经济发展和休闲旅游需求的逐步升

级,公路等道路体系单一的交通与运输功能在新形势下被进一步地延伸与拓展,在体现传统公路公益性、服务性和社会性的基础上,公路的交通功能逐渐

与景观、游憩、生态保护和文化遗产等功能结合起来,形成了一种具有多重复合功能的新型道路——旅游公路。旅游公路是公路交通运输体系与旅游产业体系结合的产物,是泛旅游目的地的重要组成部分,是游客进入旅游景区或乡村旅游目的地的景观廊道和第一印象区。旅游公路的产生主要反映了自驾游旅游需求和综合交通体系发展时代的到来,是公路线形、路面景观、边坡绿化和防护等技术的复合应用。

## 1 旅游公路的概念和属性

### 1.1 概念

在中国公路分类中,旅游公路并未成为一个独立的类别,也没有明确的概念<sup>[1-2]</sup>。在中国期刊网上,输入关键词“旅游公路”,仅在核心期刊上找到有关文章 90 篇,而篇名中包含“旅游公路”的文章仅 24 篇,研究领域主要集中在景观规划与设计、生态环境保护、流量与景观评价等方面,系统研究旅游公路的概念、属性、类型和效应的成果较少。

仅从旅游公路的建设目的和所处的地理位置来看,旅游公路可被看作是通往旅游区的干线公路或风景区内连接景点的次要道路,其技术等级可高可低,可以是高等级公路,也可以是旅游区内的一般道路<sup>[3]</sup>。孟强认为,旅游公路是景区内连接各景点、相邻景区之间、城市通往景区及城市与城市之间,能够满足游客的审美要求,并为其提供符合生理、心理需求的服务设施、信息等需求,且整体安全、美观、管理有序的公路<sup>[4]</sup>。上述这些概念,主要强调了公路在游客旅游过程中的串联和运输特质,对旅游公路的特点和功能揭示地不够全面、系统,在查阅相关文献和调研基础上,笔者认为,旅游公路是具备一定技术标准和设施,帮助游客完成空间位移,具有地方特色和独特景观,能够满足游客审美等需求的公共道路。

### 1.2 属性

#### 1.2.1 多功能性

旅游公路是公路建设一种新的发展模式,一方面是公路建设与生态环境保护、景观美学设计衔接融合的现实需要;另一方面也是自驾游的需求所致。旅游公路的使用功能以运送游览观光的旅客为主,但在满足交通运输功能的基础上,还兼具其他综合服务功能,例如绿色景观营造可消除驾车人疲劳,通过人流、物流的交换,带动公路沿线经济的增长等。

#### 1.2.2 复杂性

旅游公路的复杂性主要体现在两点:①技术复

杂性,旅游公路主要穿越或连接各大景区,沿途路段地形地貌类型复杂,加之道路支路口相对较多,公路设计和建设有较大技术难度,尤其在山区和高原地区;②要素复杂性,旅游公路组成要素较多,包括景观营造、噪音消除、标识系统导引、地域文化展示、运输经济核算和山体崩裂防治等。

#### 1.2.3 景观性

旅游公路是通往旅游景区门户区的重要组成部分,是游客了解景区的窗口和第一印象区,旅游公路应保持线形流畅优美,并能自然融入周围景区环境,集安全性、舒适性、便捷性、美观性于一体,并具有其“个性”,使行驶于其中的旅行者享受到生理上和心理上美的双重体验<sup>[5]</sup>。

## 2 旅游公路类型

### 2.1 科技型

科技型旅游公路是指在旅游公路设计、施工、相关配套设施建设及运营管理中,运用高科技解决一系列难题的公共道路。

科技型旅游公路主要有以下 4 个特点:①主要分布在特殊的地质地理环境区域,例如戈壁沙漠、海路汇交、雪域高原及巨大山系等地;②公路沿线生态环境较为敏感,公路的施工建设对公路两侧的生态系统影响较大;③公路造价巨大,复合型功能突出;④公路的特色突出。

西安—安康高速公路秦岭终南山隧道是典型的科技型旅游公路。该隧道是世界上最长的双孔公路隧道,是中国高速公路网包头至茂名线控制性工程,也是陕西“三纵四横五辐射”公路网西安至安康高速公路的重要组成部分,单洞长 18.02 km,双洞共长 36.04 km,建设规模世界第一,中国公路隧道之最,仅次于挪威长 24.51 km 的莱尔多公路隧道。在建设过程中,不断克服断层、涌水、岩爆等施工中的难题和通风、火灾、监控等运营中的重大技术课题,使中国公路隧道建设技术达到了一个新的水平。通风竖井是目前世界直径最大、深度最大的竖井通风工程;在亚洲首创设置了人性化的特殊灯光带;开发应用了策略自动生成软件进行隧道联动控制指导;隧道每 125 m 设置一台视频监控摄像机,共设置安装视频事件检测设备(Autoscope)176 路,用于隧道交通数据统计及异常交通事件检测。

### 2.2 高速型

高速型旅游公路相比较其他公路,最主要的特点是旅游的专用性,多数以旅游快速通道或干道形

式出现。

高速型旅游公路主要有以下 3 个特点:①主要出现在旅游发展需求迫切、基础设施落后的地区,以西部地区较为集中;②可直接到达连接的主要景区,这些旅游景区资源禀赋较高,旅游价值较大;③公路造价巨大,主要通过旅游发展回收成本。

河南省洛阳南线旅游快速通道是该类型的典型代表。20 世纪 90 年代末,洛阳伏牛山南线的栾川县、嵩县等偏远地区要发展旅游,这些地域旅游资源优势明显,但是通行能力较差,没有一条完整畅通的旅游公路,可以让游客进入极度偏僻的旅游景区、景点进行观光游览。为解决洛阳南线旅游的交通闭塞问题,政府实施“旅游快速通道”计划,这在中国旅游行业被广泛认可为中国第一条旅游快速通道。该路线全长 156 km,是在县道基础上改建的,通过桥隧工程及部分改线工程,使其比原路线缩短 46 km。2001 年 3 月开工,2003 年 4 月 10 日全线贯通。该路线穿越 40 km 的沼泽地,劈开 36 座山头,动用土石方  $1\,447\times 10^4\text{ m}^3$ ;建造大桥 20 座,中小桥 73 座;涵洞 481 道,隧道 8 座。桥梁、隧道、涵洞总长度达 26 km。

### 2.3 生态景观型

生态景观型旅游公路主要体现了生态环保的理念和区域环境的特色。旅游公路建设不可避免地对生态环境和沿途旅游景观产生破坏和影响,通过精心规划和植物选择,可以恢复被破坏的生态环境,并营造出与原有自然环境相和谐的景观。生态景观型旅游公路主要有以下 2 个特点:①主要分布在气候、自然环境及少数民族风情典型特质的区域;②沿途生态景观优美,可以与景区共同构成旅游吸引物整体。

云南省思茅至西双版纳傣族自治州小勐养的思小高速公路是中国第一条经过热带雨林的生态景观旅游公路,也被称为“最美高速公路”。思小旅游公路穿梭于苍翠的热带林海之中,沿途景观丰富且具有当地少数民族特色,公路两侧种植的 49 种当地热带植物、隧道口及标识具有傣族风格等,充分展示了云南“植物王国”和“傣族之乡”等地域特质。此外,思小旅游公路作为云南省国际旅游线路“昆曼国际大通道”的重要组成部分,大大提高了云南省与东南亚地区出入境旅游的方便性。

### 2.4 文化型

文化型旅游公路以历史文化事件或名人为核心形成的主题公共道路,文化内涵丰富,教育功能

较强。

文化型旅游公路所承载的不仅仅是让游客更便捷的往来于城市与旅游目的地之间,更为重要的是传递旅游目的地或景区的历史文化信息。这种公路有 3 个特点:①文化主题突出;②连接的景区多为爱国主义教育基地;③建设需要多部门合作。

文化型旅游公路最为典型的就是各地出现的“红色旅游大道或公路”。交通运输部在《交通运输“十二五”发展规划》中明确提出要大力支持红色旅游公路建设,并启动了国家红色旅游公路重点项目。以重庆为例,重庆通往“小平故里”的渝邻(重庆—四川邻水)高速公路是一条以红色旅游公益为主题的人文风景线,全长 53.6 km,设置公益广告牌 18 块,以江姐等历史人物及事迹为主要内容。除此之外,江苏淮阴“将军大道”也是“红色旅游公路”的典型案例。该工程位于淮阴区境内,东起刘老庄八十二烈士陵园广场,西至国道 205 线 K1059 段相交,里程长 4.8 km,为双向四车道的沥青混凝土路面,道路两侧主题由“军颂”和“将军路”金色大字、刘邓首长和战友们的浮雕以及 129 师将帅一览表和晋冀鲁豫边区政府党政机关分布图等组成。

## 3 效应研究

### 3.1 时空缩减效应

时空缩减是指由于现代交通技术的变革、信息化及网络技术的普及造成的时空汇聚现象<sup>[6]</sup>。影响游客的距离因素具有多维尺度特征,并且相互影响与制约,具体包括地理尺度、时间尺度、经济尺度和感知尺度等<sup>[7]</sup>。笔者认为,影响游客做出选择最重要的是时间距离,即单位时间内在现有的交通技术条件下所达到的最大距离。旅游公路多数为高等级公路或高速公路,行车速度较高,社会公众在单位时间内的距离尺度较大,可供选择的旅游目的地范围大大增加。例如,秦岭终南山隧道起于西安市长安区青岔,止于商州市柞水县营盘镇,设计时速为 80 km,15 min 即可穿越,将陕南巴蜀水乡和关中平原连接起来,西安至柞水的通行里程缩短约 60 km,行车时间由原来的 3 h 缩短为 40 min。

### 3.2 旅游叠加效应

旅游公路作为通往景区的带状空间走廊,在规划设计时充分考虑了公路线形与自然地形的起伏呼应变化、地形地貌的破坏与生态修复衔接、安全至上与景观营造的结合等系列问题,体现了交通价值、景观价值、游憩价值、文化价值与自然价值的融合,这

与国外所倡导的“风景道”类似。风景道发源于美国。美国政府于 1995 年颁布了“国家风景道计划”,并分别于 1996 年、1998 年、2000 年、2002 年和 2005 年,分 5 批评选出 32 条泛美风景道和 133 条国家风景道。从旅游功能上来讲,旅游公路多数是风景道,通过线性路线将点、面状的旅游景区、景点连接成网状旅游目的地,使景区、景点之间彼此形成叠加效应,对于区域旅游板块是一种最经济、最直观、最深刻的体验方式。

### 3.3 经济助推效应

旅游公路多数为高等级公路或高速公路,在缩短运输时间、降低油耗及车损、保障安全性和提高运输效率等方面具有较大的优势。例如,高速公路双车道的最大通行能力为每昼夜约为 6 000 veh,如果四幅车道则可使通行量上升至每昼夜 30 000 veh 以上,是普通公路通行能力的近 10 倍<sup>[8]</sup>。同时,旅游公路的发展使沿线区域的物流、信息流、人员流更加频繁,有利于灵活、多样经济活动的开展,能有效促进区域经济结构的调整与产业结构的优化。以秦岭终南山隧道对商洛市柞水县旅游经济发展为例,柞水县位于古城西安之南的秦岭山中,虽距西安仅有 65 km 的路程,但由于过去交通不便,使这个山区小县长期被禁锢于深山之中,经济总量处于全国贫困县之列,2000 年柞水县旅游人次仅为 2.3 万,旅游收入仅为 40 万元;从 2007 年 1 月 20 日高速公路通车到 2007 年底,柞水县共接待游客 120 万人次,柞水溶洞当年门票收入 1 680 万元,比前 10 年的总和还要多,被人们誉为“井喷现象”;2011 年全县共接待游客 292.45 万人次,实现直接收入 3 358 万元,综合收入 10.21 亿元,相当于全县 GDP 的 25%。旅游业的快速发展让柞水这个国家级贫困县面貌大变,第三产业全面繁荣,第一、二、三产业结构得到调整,靠近景区的村镇全部实现了以旅致富,全县经济社会发展因旅游而提速,县域对外知名度大幅提升。

### 3.4 文化宣传效应

旅游公路沿途往往会穿越不同的历史文化和民俗文化区域,成为传递文化、交流情感的精神场所,可为游人搭建解读文化、传递信息、交流情感的平台,增强人们对区域文化的认同感,增添道路空间的趣味性、可读性和艺术性。云南省思小旅游公路、重庆市渝邻红色旅游公益大道等主题突出、文化气氛浓郁、区域特质明显,大大提高了地方的知名度和美誉度,宣传了地方文化。

## 4 未来发展建议

旅游公路在中国处于初期发展阶段,在规划设计上以“安全、舒适、与环境相协调”为宗旨<sup>[9]</sup>;在未来发展中应注意以下几个方面:①以国家交通运输部为主导,并与国家旅游局、建设部、林业部、国家环保总局等多部门合作,成立相关机构,从可行性研究、规划与设计、施工与建设、管理与维护等方面确保旅游公路的推进与实施;②从国家层面、省域层面、市县级层面,结合地理环境、历史文化和民俗风情,构建层级旅游公路体系和内容,开发建设不同类型的风景道(如森林风景道、草原风景道、滨水风景道、滨海风景道和文化遗产风景道等),展示不同级别和区域的文化内涵;③加快旅游公路配套设施建设,如标识系统、汽车营地、观景平台、急救中心和游客服务中心等,进一步满足自驾游旅客的多方需求。

## 5 结 语

(1)旅游公路是公路交通运输体系与旅游产业体系结合的产物,是具备一定技术标准和设施、帮助游客完成空间位移、具有地方特色和独特景观、能满足游客审美等需求的公共道路。

(2)旅游公路具有多功能性、复杂性和景观性等属性特征。

(3)依据属性和建设目的,可将旅游公路划分为科技型、高速型、生态景观型和文化型 4 大类。

(4)旅游公路的旅游效应主要表现为时空缩减、旅游叠加、经济助推和文化宣传等方面。

(5)为切实推进旅游公路发展建设,在未来发展中应成立相关机构,构建层级旅游公路体系和内容,加快旅游公路配套设施建设。

### 参考文献:

### References:

- [1] 姚 阳,屠书荣. 旅游公路景观规划设计方法与技巧[J]. 重庆交通大学学报:自然科学版,2010,29(3): 413-416.  
YAO Yang, TU Shu-rong. Methods and techniques of landscape planning and design for tourism highways[J]. Journal of Chongqing Jiaotong University: Natural Science, 2010, 29(3): 413-416. (in Chinese)