

基于交通旅游融合背景下的服务区景观设计要求研究——以云南驿服务区为例

何春波

广东理工学院, 中国·广东 肇庆 526000

摘要: 高速服务区最初是为了给司机和乘客提供一个短暂的休息场所, 但随着经济的提升和旅游方式的多样化, 其功能已经显著扩展。在当前大众旅游和全域旅游的背景下, 服务区不仅仅是交通节点, 还可以成为连接旅游资源的重要平台。这种双重角色使得服务区在促进交通与旅游的融合方面发挥了关键作用。论文将探讨在这一新形势下, 高速服务区景观设计的关键原则, 并通过具体案例进行深入分析, 以期为未来的服务区设计提供独特而创新的视角和解决方案。

关键词: 地域化; 交旅融合; 景观设计; 服务区

Research on Landscape Design of Service Areas Based on the Integration of Transportation and Tourism — Taking Yunnan Post Service Area as an Example

Chunbo He

Guangdong Technology College, Zhaoqing, Guangdong, 526000, China

Abstract: The high-speed service area was originally designed to provide a brief resting place for drivers and passengers, but with the improvement of the economy and the diversification of tourism modes, its functions have significantly expanded. In the current context of mass tourism and comprehensive tourism, service areas are not only transportation nodes, but also important platforms for connecting tourism resources. This dual role enables service areas to play a crucial role in promoting the integration of transportation and tourism. This paper will explore the key principles of landscape design for high-speed service areas in this new situation, and conduct in-depth analysis through specific cases, in order to provide unique and innovative perspectives and solutions for future service area design.

Keywords: regionalization; integration of transportation and tourism; landscape design; service area

0 前言

根据中国交通运输部统计, 目前中国高速公路里程为 18.36 万公里, 营运汽车 1226 万辆, 近三年高速公路里程累积上升, 汽车数量居于稳定状态。由此可见, 中国的高速公路正在迈向高质量发展过程当中。与此同时, 高速公路服务区作为重要服务设施也面临着新的挑战, 过去服务区单一的服务形式已不能满足今天的旅行需求, 产业升级与服务品质提升, IP 形象打造已势在必行(见表 1)。

表 1 中国近三年的交通数据统计

年份	车辆(万)	里程(万)	旅客周转量(亿)
2021	12.32	16.91	3627
2022	12.22	17.73	2407
2023	12.26	18.36	4740

2021 年 1 月《交通运输部关于服务构建新发展格局的指导意见》提出, “鼓励高速公路服务区根据自身特色和条件, 适度拓展文化、旅游、消费以及客运中转、物流服务等功能”。2021 年 12 月, 国务院印发《“十四五”旅游业发

展规划》提出, “加快建设旅游主题高速公路服务区、旅游驿站等, 推进旅游和交通融合发展^[1]”。在国家大力倡导交旅融合的背景下, 中国服务区运营单位逐步开始对服务区品牌形象、运营管理、服务模式进行转型升级。

论文以云南驿服务区为例, 结合当地较具有特色的文化, 以旅客的真正需求出发, 打造出服务区 + 旅游的特色 IP, 使云南驿服务区具有高质量的服务功能同时也能够彰显自身的魅力吸引游客。

1 交通旅游融合背景下的服务区景观发展现状

2017 年 07 月 18 日《交通运输部 国家旅游局 国家铁路局 中国民用航空局 中国铁路总公司 国家开发银行联合发布了关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》以落实创新、协调、绿色、开放、共享发展新理念坚持需求导向, 坚持协同联动, 坚持市场主导, 坚持突出特色的四项基本原则。形成“快进”“慢游”的交通基础设施网络。

1.1 存在同质化

在交旅融合背景下中国诞生了一批符合发展导向的新

型服务区例如阳澄湖服务区，充分利用当地特色文化从建筑形态到情景构造都体现了建设者对交旅融合的充分思考。重庆冷水服务区将旅游度假巧妙融合在一起发挥地理环境优势给予游客新体验。贵州的天空之桥服务区打造天文主题 IP 也充分利用了天空之桥工业之美的优势缔造了该服务区的独特魅力。除此之外，还有众多具有特色的服务区建设而成。为旅客们提供更好的旅游服务体验。但是在交旅融合的背景下同样也出现了一批同质化较为严重的服务区^[2]。例如，读书铺服务区与云南驿服务区，茂山服务区与恐龙山服务区。读书铺服务区是云南境内建设较早的一批服务区，服务区特色鲜明拥有卡丁车赛道与众多打卡点。但与云南驿服务区综合服务楼建筑形态如出一辙。茂山服务区与恐龙山服务区在建筑形态与主题植入上也相似相仿。

交旅融合下的服务区建设应是坚持特色，与不可复制性的，因为各地文化、环境、习俗均有不同，同质化的服务区必然带来新一轮的旅游麻木。今天在服务区的旅客在基本满足了服务需求之后追求的是独特沉浸式的体验。

1.2 特色发掘不足

过去只提供基础服务的高速服务区正在被改变，新一轮改造中发挥服务区的地域特色成为服务区改造的指导思想之一^[4]。但在改造过程中由于部分服务区缺乏详细的理论指导而盲目建设必然会造成社会资源流失。例如，云南驿服务区改建过程当中就存在主题文化定位不清晰、商业业态呈现单一、地域化体现不足。在一定程度上阻碍了交旅融合的进一步发展。

在高速服务区的新一轮改建过程中应该高度遵循交旅融合的指导思想，深入体验当地文化特色，从而建立服务区的自主 IP 这样才能发挥服务区的独特魅力吸引游客前来体验。当然独特性的体现是多方面的，一个服务区的建设从建筑景观到业态分布再到情景构造都需注入当地的文化核心。这样才能够根地方，有利于形成“慢游”的旅游模式。

2 交通旅游融合背景下的服务区景观设计改造方法

景观给予的是最直观的感受，深层次的感知多数都是以视觉感官开始进行的，服务区的景观部分便是一个服务区的视觉名片也是打造旅客“漫游”的重要一环。把功能与景观结合为一体（见图 1）。

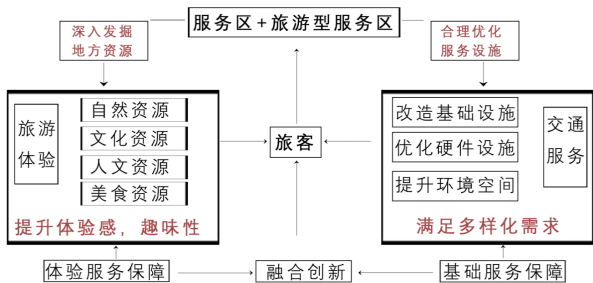


图 1 服务区 + 旅游的景观设计模式

2.1 典型的地方文化

地区与地区之间存在着历史、人文、饮食、习俗等各方面的差异，差异造就了一个地区文化的唯一性，独特性这与服务区建设指导思想的创新性服务区不谋而合，正是这一属性才让文旅融合有了先决条件。景观应充分利用地方文化强化独特性表达。

在赋予服务区景观文化属性过程中应深入的研究地方文化，并结合服务区的功能特殊性，精准的发掘适用的文化主题。

2.2 主题 IP 建设

主题性的 IP 是一个地方的具象表达，如常州的恐龙乐园、日本的熊本县，是综合性的体现。赋予高速服务区一个主题 IP 就是在做服务区的统筹设计。服务区的视觉系统、听觉系统、味觉系统有机结合为一个整体。在文旅融合背景下，深入挖掘服务区周边地域文化特色，将 IP 与旅游产业消费进行关联，不仅可以增加用户在体验过程中对文化内容的汲取，而且可以增加用户的多元消费体验。

2.3 人性化设计

高速服务区最重要的功能就是为满足旅客需求的功能。大致可以分为两个类别：第一基础服务类如加油、如厕、吃饭。第二类价值服务类如良好的休息体验、良好的文化体验、美味的食物体验。景观设计要服务于这两大类需求。基础服务类要求景观要有科学合理的景观布局方便旅客无障碍的获得该类服务。价值服务类要求景观要有深刻的文化考究。通过科学合理的布局和丰富的文化内涵，能够更好地满足旅客的多样化需求，提升他们的旅途体验。景观设计在其中扮演着至关重要的角色，是连接基础服务与价值服务的桥梁。

2.4 美观性建设

在交旅融合背景下，景观改造的美观性建设至关重要。通过现代设计手法与自然元素的结合，可以创造出独特且富有吸引力的景观，增强游客的停留体验。采用简约的线条和丰富的材料，形成和谐的视觉层次。同时，合理布局花草树木与水景元素，如喷泉和人工湖，营造出舒适而宁静的环境。此外，设计夜间照明方案，使用柔和灯光，不仅提升美感，还保障安全。通过融入地方艺术作品和互动装置，进一步丰富景观的文化内涵，吸引游客参与，提升整体体验。

2.5 产品升级与年轻人关注

在交旅融合背景下，服务区应紧跟年轻人的网络动向，关注社交媒体上的流行趋势，设计符合潮流的打卡点，以吸引这一重要群体。通过引入时尚的餐饮品牌、创意的休闲空间和独特的艺术装置，营造出适合社交分享的环境，增强年轻人的参与感。同时，保持设施和景观的迭代更新，定期推出新颖的活动与主题，确保服务区始终充满活力与吸引力。这种关注不仅能提升游客的满意度，还能通过口碑传播，吸引更多年轻旅客前来体验^[3]。

高速服务区为中国经济高速发展的重要咽喉，在服务

区升级改造期,景观在服务区的的作用不再是只为美观而存在,其更深的意义在于提高旅客服务体验同时又是一方文化的体现。因此一个服务区的景观建设要以功能为出发点体验为落脚点。

3 云南驿服务区景观设计策略

云南驿服务区位于 G56 高速大理到楚雄路段,路段周围地势起伏绵延,周围有著名的云南驿茶马古道,及历史纪念馆,云南驿在历史上为交通要道,且有着云南之源等称呼,历史题材丰富。在云南驿站服务区景观实践部分尽可能的保留云南驿的文化符号,打造一个历史题材的服务区。通过历史再现、文化体验、本地美食体验、文创产品、主题场景等,以历史氛围营造为主打造“视”“听”“嗅”三位一体的云南驿服务区^[5]。

3.1 文化策略

云南驿服务区地处云南省祥云县是历史上重要的商贸通道,丝绸之路和茶马古道的交汇处,促进了不同民族和文化的交流与融合。在云南驿境内存在着多条历史脉络,如被誉为南方丝绸之路的通商之路经过于此至今还存在着他们走过的道路,二战飞虎队驻扎于此为中国抗战书写壮丽诗篇,古往今来的名人多经此地,就连云南省美丽的名称都源

于这个地方。追溯其本源多体现在一个“驿”字。一个地方的历史丰富,关键在于人。云南驿的人文才是历史的起源,通过人们的活动和互动,形成了文化、经济和当时的社会结构。文化的传承与创新、经济活动的推动、历史事件的发起,以及人与自然的互动,都使历史更加复杂和多样。最终,人们通过记忆构建身份和归属感,赋予地方独特的历史价值。

因此,在云南驿服务区景观设计部分应以云南“驿”为该服务区重点体现的精神内涵,尽可能的还原其文化氛围。

3.2 服务区主体建筑设计策略

服务区需求最高的活动通常都是在建筑内部发生的,服务区综合服务楼是一个服务区的的核心,同时他也是视觉中心。因此,服务区的建筑尤为重要。参考日本羽生服务区,他是把战国时期的建筑风貌与服务区功能结合。既能够让游客获得良好的体验,还能够促进服务区内的经济增长,同时也建立独特的 IP 文化形象。在中国很多人慕名而来。

云南驿服务区的建筑形态可以参考羽生服务区的设计理念。在云南驿服务区建筑的选择以茶马古道两旁的商铺为主立面。采用两旁布局是这种布局的好处在于游客可以获得更新奇的体验,然后也方便商业业态呈现(见图 2)。



图 2 综合楼外立面效果图

这种建筑形态本质上并不会给服务人群带来便捷障碍,该建筑形态实际只存在于建筑的主立面,在建筑内部功能与功能仍然是系统连通的。服务区建筑主入口参考茶马古道的街景,内部处于围合状态在景观上考虑再现马帮文化当时的繁荣景象,让来往游客在这里享受便捷服务的同时还能够有充足的文化体验。

在建筑景观布局上把空间三七分,停车场在建筑的正

前方,留有足够大面积足够打车以及小型车进行停放,动静区分,在停车区域并不放置相应的景观植物,景观植物在停车广场会阻碍人流车流的通行效率。服务综合楼进行 65 厘米的抬高,尽可能的在体验上进行动与静的划分。

3.3 体验策略

根据建筑形态在体验上加入当地的人文特色,当地的美食,传统手工艺品,以及文化展示。都加入服务区的业态

里,进行交叉呈现。单一的重复呈现模式与现在服务区呈现无疑会给游客带来疲倦。在美食服务上加入文化展示符号,在文化展示区域加入手工艺制作与售卖服务,这些都能很好的加深游客的体验。也给予了更多灵活互动的空间。让文化浸透不止表面。这样的业态布局同样也能够方便于更新迭代^[6]。

4 结语

服务区作为交通与旅游的重要交汇点,扮演着促进两者融合与共同发展的关键角色。论文在交旅融合的背景下,强调高速服务区在设计时需关注旅游节点的理念,将游览元素融入布局,充分考虑人们的需求,挖掘沿线的自然与旅游资源,体现“以人为本”的关怀。高速服务区不仅应满足游客的休息需求,还需通过高品质的景观设计,营造独特的地方特色体验。在交旅融合的背景下,提升服务区的景观品质显得尤为重要,以创造多样化的景观体系,推动新型的景观欣赏模式。基于前人研究,论文首先探讨交旅融合背景下的景观设计理论,其次阐述高速服务区景观设计的原则,最后

结合实际案例进行分析,以指导未来的景观设计并提供创新的可行性方案。

参考文献:

- [1] 史珂珂,郑炎.交旅融合背景下高速公路主题服务区建设研究——以坪田服务区为例[J].重庆建筑,2022,21(4):19-22.
- [2] 杨琳艺,唐浩,吴旭.基于交旅融合背景下的高速公路服务区环境设计评价体系研究[J].公路,2024,69(5):343-349.
- [3] 黄睿,黄震方.基于感知视角的交通和旅游融合发展影响因素与动力机制[J].中国名城,2021,35(1):9.
- [4] 陈露,王超.共赴春城之约,共话驿路发展——第十三届中国高速公路服务区管理年会在昆明召开[J].中国公路,2020(2):32-37.
- [5] 段珮华.地域文化融入服务区景观设计策略研究——以高速公路太原服务区为例[J].大观,2024(2):63-65.
- [6] 翁春萌,张佳佳,吴雅歆.中国图书馆文创产品设计研究进展与展望[J].设计艺术研究,2022,12(12):61-64+75.

作者简介:何春波(1995-),男,中国河南信阳人,硕士,助教,从事景观设计研究。