

基于交旅融合背景下旅游公路发展策略探析

蔡 礼

(黄山风景区管委会交通局, 安徽 黄山 242700)

摘 要 随着我国经济的高质量发展, 人们的经济收入得到大幅度增长, 物质生活需求得到满足的同时, 也越来越注重精神文化的追求, 同时交通运输行业与旅游行业的融合发展优势也越来越得以凸显, 旅游成为人们日常生活中的一项重要娱乐活动, 人们迎来了旅游时代。交旅融合正在逐步成为文化旅游业与交通运输业转型发展的新方向, 而作为促进交通和旅游融合发展的重要载体, 旅游公路可谓新型旅游功能区, 成为优化空间布局、区域协同发展的重要抓手, 推进旅游公路的谋划建设不仅能够引领交旅融合的创新, 同时也推动了全域旅游的发展。为此, 本文将基于交旅融合背景下的旅游公路发展作为重点议题, 首先明确交通与旅游之间的关系, 并以黄山风景区这一山岳型旅游风景区为例分析旅游公路特点, 谈一谈如何基于交旅融合背景下促进旅游公路良性发展的策略。

关键词 交旅融合 旅游公路 规划设计 发展策略

中图分类号: F592

文献标识码: A

文章编号: 1007-0745(2022)11-0076-03

旅游行业是一项有着明显综合性的行业, 其蓬勃发展往往并不只是意味着各项旅游服务的发展, 同时还能够带动餐饮行业、服装行业、交通行业的发展。可以说, 旅游业的发展也带动了其他行业的进步。2016年, 国家交通运输部颁布《关于实施绿色公路建设的指导意见》, 明确提出旅游公路建设是绿色公路发展五大专项行动之一。2017年, 国家文旅局印发了《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》, 提出因地制宜建设旅游公路, 并列出了关于交通与旅游相融合的措施以及具体方向, 包括交通与旅游两个板块以及行业统筹规划、融合发展等意见, 这也是我国新时代背景下打造旅游强国与交通强国的必要措施, 决定了交旅融合背景下旅游公路规划设计的相关研究以及发展策略的制定有着重大意义。

1 交旅融合下景区旅游公路的特点

以黄山风景区为例, 其属于典型的山岳型景区, 在众多山岳型景区当中有着明显的代表性, 当前的旅游公路交通方面主要有以下几个特点:

1.1 环境相对较为敏感且生态脆弱

黄山风景区拥有“天下第一奇山”之称, 不仅是中国十大名胜古迹之一, 更是享誉世界自然与文化双遗产名录景区, 位于安徽省皖南山区地带, 是安徽旅游的一张靓丽名片, 也是中国十大风景名胜唯一的山岳风光。然而, 其所在的山地生态系统因垂直节理发育和侵蚀切割强烈的原因, 存在地质灾害易发、水土

流失严重、土壤地力相对较差等特点, 这也决定了其生态环境较为敏感且较为脆弱。在当下, 越来越多的游客涌向黄山风景区, 人类高强度生产活动与自然生态系统之间交互, 使得其对外界干扰应对能力较差, 生态风险逐步显现, 安全隐患较为突出, 特别是土层薄弱, 山地起伏坡度较大, 侵蚀风化作用明显, 生态系统的自我调节能力逐渐下降。

同时, 黄山风景区也是很多珍稀濒危动植物种群繁衍栖息之地, 而旅游公路的建设发展必然会产生一些基础设施建设与运营活动, 包括黄山风景区当中的道路、桥隧、护坡和排水设施, 另外公路沿线的主要服务设施和标识系统也容易对生态系统造成影响, 从而破坏其生态环境。

1.2 地形复杂性较高且游运交叉

黄山山体主要由花岗岩构成, 断裂和裂隙交错, 长期受水溶蚀, 使得其山高坡陡谷深, 这对于旅游公路的选线与建设以及整体发展都会带来很大难度, 且能够规划和利用的沟谷山地有限, 景区内部部分路段只能进行单一出口联系区域主通道设计, 旅游公路服务水平相对较低。而且黄山风景区面积较为广阔, 几乎大量的游览时间消耗在旅游交通换乘方面, 且旅游和交通行为交叉在一起, 这也凸显了旅游与交通一体化相容的重要性, 需要在交旅融合理念背景下, 合理进行旅游交通公路的规划和建设, 从而提高旅游交通道路的效率 and 效果^[1]。

2 交旅融合下景区旅游公路发展难点

2.1 旅游公路发展资源环境开发难度较大

目前,各地区景区的保护与自然环境资源开发之间的矛盾是旅游发展当中主要的矛盾之一,尤其现有景区交通建设规划和建设活动已经对景区内的生态资源与景观资源造成了一定程度上的破坏。

黄山风景区内山地地形当中的一些旅游公路交通建设活动的开展,已经不可避免地造成了岩土的扰动,局部地貌以及绿色植被、生态环境也遭到破坏,出现了一定程度上的水土流失情况,这不但会影响景区内的自然景观,对于生态平衡也产生了一定的破坏,同时也会引发一些连锁反应,包括对旅游公路路基、路面所造成的影响,对旅游公路自身运营的安全产生不小的威胁,甚至部分地块已经出现了山体滑坡等地质灾害的征兆。

而从景区运营管理角度来讲,黄山风景区这一山岳型景区主要分为封闭式景区和开放式景区两个类型。其中开放式景区管理难度较大,管理内容较为繁杂,尤其表现在缺乏对景区内部旅游公路交通的有效管理和组织方面,这也导致其旅游公路交通安全隐患的频发,而且也会对大气环境、水环境产生一定的污染。当前我国关于低碳交通方面的建设给予了一定的重视,尤其对于景区内部交通工具碳排放量进行了严格的限制,所以大部分景区内的交通工具主要以新能源为主,但我国其他地区的很多旅游风景区碳排放量仍然有着较高的比重,占全世界总量近5%,而其中旅游公路交通所占比重就达到了2%。黄山风景区地形较为狭窄,旅游公路所产生的空气污染速度较慢,交通活动对生态环境所造成的破坏也就十分明显^[2]。

2.2 旅游公路时空分布与供给匹配难度高

在我国旅游公路建设发展过程当中,其内在矛盾主要是由旅游公路交通供需矛盾构成,黄山风景区是属于山岳型景区,其空间尺度变化相对较大,而且从范围角度来说,往往是从几平方公里到几百平方公里不等,因其在空间范围尺度上的差异造成了旅游交通模式方面截然不同,这也为旅游路线的规划设计以及旅游公路发展与旅游线路组织带来了不小的难度。

黄山风景区范围由东到西延绵上百公里,沿途也分布着多个不同的景点,各个景点之间的接驳距离却各不相同,这就需要进行不同交通方式的设计,如此才能够提高交通与旅游之间的相融性和适应性。而且黄山风景区内的游客在空间和时间分布方面往往并不

均匀。由空间角度来说,通常大部分游客会集中分布在几个核心景区的著名旅游景点,而边缘的一些外围景点游客数量相对较少。从时间维度上来说,旅游高峰往往集中在五一劳动节、十一国庆节等主要法定节假日时间段,往往集中了绝大部分的游客客流,这就意味着黄山风景区极端高峰较为显著,而平峰时间内客流量相对较小,这为旅游公路设施的配置带来了不小的难度,而且与人文旅游有着很大的区别。黄山风景区在节假日期间,极端高峰日客流量达到数万人,比如在2020年十一黄金周期间,游客数量就达到了3.75万人,相比普通日游客数量多出5倍以上,由此可见游客量波动性相对较大。从游客的分布角度来看,游客大多是集中分布在特定时间段内,景点不同开发模式也使得其出现高峰小时的差异,往往在一些较为具有特色的旅游服务项目上有着较高的客流量,比如西海大峡谷的“网红小火车”。在景区内公共交通供给方面部分景区并没有设置公共交通系统,且部分景区的旅游公路也不适合设置公交系统。所以,各个景点之间缺乏有效的交通串联,游客只能通过其他方式到达景点,而大部分游客往往会集中在几个著名的旅游景点,这也不利于其他景点的良性循环发展^[3]。

而在旅游公路供给方面,景区的旅游公路道路等级较低,公路附属设施较为陈旧,在公路交通疏散和景区形象打造方面存在一定的不足,甚至存在一些道路交通安全隐患。景区旅游公路的路面病害较严重,缺乏明显的标志和标线,山区公路转弯半径设计相对较小,部分路段未设置慢行设施,作为景点联通道路必经之路,对景区形象的打造会产生很大的不利影响。

而在旅游公路交通服务设施供给其他方面,景区停车场的容量稍显不足。在当下游客客流量不断增多的情况下,旅游高峰时段景区停车场容量不足的劣势就得以凸显。对于一些个性化旅游公路交通方式也缺乏必要的考量,自驾车、旅居车、山地户外运动逐渐成为潮流趋势,传统的交通方式难以满足多层次旅客出行的需求^[4]。

3 交旅融合背景下旅游公路发展的策略

3.1 构建快捷便利的现代化旅游公路网络

交旅融合背景下旅游公路发展需要依据不同景区实际自然地理条件和具体特征以及发展阶段情况,根据旅游公路相关需求以及存在的问题构建出更加快捷且便利、符合游客个性化需求的多式换乘现代化旅游公路网络,为游客旅游出行提供更多的选择。景区内

部旅游公路发展模式的构建要注重景区空间尺度、景点实际分布、游客分布等相关数据的分析,合理进行设施的配置,要紧紧贴合景区空间尺度,与游客时空分布相适应,从而因地制宜地设计出现代化内部公路交通组织模式与交通网络。旅游公路规划需围绕构建交通旅游融合、多极多点支撑的大旅游格局战略,加快构建串联主要4A级及以上风景区的高等级黄金旅游环道公路建设,加快推进重点景区节点间的市域旅游快速通道。

根据黄山市“十四五”综合交通运输体系发展规划,加快构建黄山市域旅游铁路T1线及东大门旅游索道,进一步优化高铁、高速、民航为主的旅游客运“快进”网络,改善旅游公路、慢行步道等为载体的旅游客运“漫游”网络,围绕“快进漫游”网络,实现区域重要旅游资源全覆盖,充分满足多层次出行需求,着力丰富旅游综合交通模式和出行选择,建设重要交通枢纽节点与黄山风景名胜区间“旅游路”。

3.2 打造智慧出行与针对性需求管理平台

打造智慧旅游公路交通系统能够满足不同需求阶段游客的出行要求,从而为选择不同旅游出行方式的游客提供更具差异化与针对性的智慧旅游公路交通服务。依靠通信网络信息技术、多媒体技术、全球定位系统、车载交通信息发布系统等手段及大数据分析,构建景区旅游公路交通指挥中心,通过智能化快速收集旅游交通动态信息并进行数据分析,为游客、车辆提供适时动态交通信息服务,为景区管理者提供辅助决策的参考。^[5]

景区管理部门,尤其是景区交通管理部门要运用现代化信息技术手段,提高交通事件预测的准确性,为旅游公路管理和发展提供必要的依据。如通过景点的合理布置来进行旅游公路空间分布的优化,引导游客选择绿色出行方式,从而促进交旅融合下旅游公路的良好发展^[6]。

3.3 凸显地方文化特色,建设特有品牌旅游公路

需结合地方的特色文化对交旅融合的旅游公路发展进行指导,景区旅游公路建设和景区资源的开发建设没有合理利用资源,其主要原因是未充分挖掘和结合地方的特色文化。在交旅融合的背景下,地方特色文化尤其重要,地方政府对旅游公路的布局规划和建设发展高度重视,各类风景道建设在全国呈蓬勃推进之势。

黄山风景区位于古徽州地区,如将徽派建筑理念作为旅游公路开发建设的指导,旅游公路规划设计融入徽州文化,能够促使旅游公路的发展更具特色,吸引更多的游客,提升旅游经济的增长量,保证良好的社会效益和经济效益。此外,还要提前布局规划,在开发旅游公路和景区建设的过程中,应提前做好工程开发建设的规划工作,保证理论方案设计和实际施工能够更符合后期的检验和验收标准,减少误差和质量问题。提前进行布局规划能够更好地促进旅游发展,缩短开发周期,加快成本回收,深入推进交旅融合。

4 结语

综上所述,旅游公路因其所具有复合功能,顺应了新时代旅游市场发展的趋势,由于其联系着游客出发地和旅游目的地,影响着景区形象和游客体验,在游客目的地选择过程中起到十分重要的连接作用。作为地区性旅游发展的先决条件,交通发展和进步需要能够满足旅游行业发展需求,尤其旅游景区的交通系统规划与设计合理性直接决定了景区旅游的体验性和便利性,对于旅游行业的竞争力有着至关重要的作用,特别是一些山岳型旅游景区,其交通的便利性、安全性以及规划的合理性与景区景观设计的协调性,直接决定着山岳型旅游景区未来发展的整体水平。而且伴随着旅游行为的个体化与个性化,交通行为也需要逐渐向多样化发展,旅游景区也需要能够为游客提供更具个性化的交通出行选择。

参考文献:

- [1] 马世明. 交旅融合背景下的旅游公路发展探析[J]. 智能城市, 2021,07(13):28-29.
- [2] 张宁. 基于“交旅融合”背景下的旅游高速公路策划方案浅析——以信阳明港至鸡公山高速公路为例[J]. 交通节能与环保, 2019,15(06):99-101.
- [3] 汤铭. 交旅融合背景下旅游公路概念规划探析——以铜锣坝旅游公路为例[J]. 安徽建筑, 2020,27(10):160, 170.
- [4] 黄曼雪. 交旅融合背景下的公路景观规划设计研究——以德昌至会理高速公路为例[J]. 工程技术研究, 2019,04(09): 204.
- [5] 宋晓冰, 王迎, 杜竺义, 等. 我国智能旅游交通系统的构建[J]. 汽车工业研究, 2009(09):34-35.
- [6] 叶菁超, 王泰康. “交旅融合”中的公路绿道规划设计研究[J]. 中国战略新兴产业: 理论版, 2019,13(25): 160-161.