

高速公路服务区规划 ——理论与实践

邱 宏 翟国方 顾福妹 程大林 编著



中国建筑工业出版社

高速公路服务区规划 ——理论与实践

邱 宏 翟国方 顾福妹 程大林 编著



中国建筑工业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

高速公路服务区规划——理论与实践/邱宏等编著.

—北京: 中国建筑工业出版社, 2017. 5

ISBN 978-7-112-20360-4

I. ①高… II. ①邱… III. ①高速公路-服务设施-
规划 IV. ①U491.8

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 012900 号

我国交通运输正处于快速发展时期, 截至 2015 年底, 全国高速公路总里程已达 125373km, 预计“十三五”期末, 新建改建的高速公路里程约 3 万 km。伴随着高速公路的大力建设, 作为高速公路的重要组成部分——高速公路服务区的发展也已进入新的阶段。

本书作者对国内外高速公路服务区规划、建设、运营和管理进行了全面梳理和总结, 并以贡川高速公路服务区的成功规划作为实际案例, 详细介绍了高速公路服务区规划的相关理论, 以及贡川高速服务区规划项目在服务区规划设计上的创新举措。全书分为理论篇和实践篇, 内容清晰, 实用性强, 对于国内高速公路服务区的规划建设, 具有很好的参考借鉴作用。

责任编辑: 刘婷婷 刘文昕

责任设计: 李志立

责任校对: 李欣慰 焦 乐

高速公路服务区规划——理论与实践

邱 宏 翟国方 顾福妹 程大林 编著

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京海淀三里河路 9 号)

各地新华书店、建筑书店经销

唐山龙达图文制作有限公司制版

北京君升印刷有限公司印刷

*

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张: 12¼ 字数: 304 千字

2016 年 12 月第一版 2016 年 12 月第一次印刷

定价: 46.00 元

ISBN 978-7-112-20360-4

(29902)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

前言

德国于1932年建成的波恩至科隆高速公路是世界上最早的高速公路,随后在美国、英国、法国、日本等国家得到了快速建设发展。我国大陆第一条高速公路是1988年建成通车的上海至嘉定高速公路,实现了我国大陆高速公路零的突破。之后,我国的高速公路建设步入了加速发展的快车道。2014年,我国新增高速公路7450km,总里程达11.2万km。根据《国家公路网规划(2013—2030年)》,到2020年,中国高速公路里程将达到13.5万km。

随着我国高速公路的发展建设,作为高速公路重要组成部分的高速公路服务区也得到了同步快速发展。据统计,2015年拥有高速公路服务区大约2000对,将形成2000多亿元的消费市场,在我国国民经济发展中具有重要的影响。但是,由于我国高速公路建设起步晚,特别是与我国快速发展的高速公路建设势头相比,我国在高速公路的规划、建设、运营和管理方面还存在一些不足,这要求我们城市规划工作者必须对此从理论和实践两方面加以思考和完善。

南京大学和三明市城市规划设计研究院,受三明高速公路经营开发有限公司委托承担了“贡川高速公路服务区绿色产业服务综合体概念性规划”,对国内外高速公路服务区规划、建设、运营和管理的理论和实践进行了较为系统而全面的梳理和总结,进而对贡川高速公路服务区的未来发展进行了规划,得到了委托方、福建省高速公路经营开发总公司以及三明市政府的一致认可。总的说来,这是一个既有理论支撑、又接地气的成功规划,也是具有推广价值的规划。受大家的鼓励和要求,在原有规划说明书和规划文本的基础上,又增加了不少理论和国内外案例的内容,形成了更为系统完整的体系,并付梓出版。

在章节安排上,本书主要分为理论篇和实践篇两大部分。其中理论篇分为10个章节,主要以高速公路服务区规划相关理论介绍为主,包括高速公路服务区概念、主要发达国家和地区高速公路服务区发展、中国服务区发展历程、服务区功能拓展、服务区经营管理模式、服务区体系规划、高速公路服务区设计、服务区智慧化、高速公路服务区应急管理、服务区发展保障等内容。实践篇主要以贡川高速服务区规划项目为例,介绍了其在服务区规划设计上的创新举措。规划成果一方面丰富了服务区模式转型发展的实践成果,另一方面,又可以为国内同类地区的服务区规划建设发展提供参考借鉴。

本书的整体结构设计、内容安排和最后的统稿校核,主要由邱宏(三明市城乡规划设计研究院院长)、翟国方(南京大学建筑与城市规划学院副院长,教授)、顾福妹(南京大学建筑与城市规划学院助理研究员,博士)和程大林(南京大学城市规划设计研究院副院长)等人负责。负责全书的结构设计、内容安排和最后的通稿校核。南京大学建筑与城市规划学院的施益军、周姝天、李文静、牛赓、凌子健、刘宏波、白雪音、张皓乐、王皓筠等人参加了资料的收集和初稿的撰写。福建省高速公路有限责任公司三明管理分公司提供了宝贵的规划实践平台和重要的理论思考机会,陈郑平董事长给予了宝贵的技术指导,本

书在出版过程中，得到中国建筑工业出版社刘文昕、刘婷婷老师的大力支持和帮助，在此一并表示衷心的感谢。

本书在成文过程中，参考引用了众多国内外专家学者的论著或科研成果，对引用部分在文中都一一作了标注，或在每章后的参考文献中进行了标注，但仍恐有挂一漏万之处，敬请多加包涵，并告知我们，以便再版时补充完善。由于我们能力有限，才疏学浅，再加时间仓促，书中一定存在着一些疏漏与不当之处，恳请广大读者不吝赐教。

邱宏，翟国方，顾福妹，程大林

目 录

理论篇

第 1 章 高速公路服务区及其发展	3
1.1 高速公路服务区基本概念	3
1.2 高速公路服务区的发展	7
参考文献	10
第 2 章 主要发达国家和地区高速公路服务区发展	12
2.1 日本	12
2.2 美国	15
2.3 英国	18
2.4 总结	20
参考文献	20
第 3 章 中国服务区发展历程	21
3.1 高速公路服务区发展概况	21
3.2 高速公路服务区发展阶段及阶段特点	21
3.3 国内研究现状及存在问题	25
3.4 高速公路服务区发展趋势	30
参考文献	32
第 4 章 服务区功能拓展	34
4.1 服务区功能分类	34
4.2 服务区功能定位	39
4.3 服务区功能拓展趋势	43
参考文献	45
第 5 章 服务区经营管理模式发展	46
5.1 服务区经营管理模式	46
5.2 服务区模式发展历程	49
5.3 服务区模式总结	50
参考文献	58
第 6 章 服务区体系规划	60
6.1 服务区体系规划理论	60
6.2 服务区体系规划布局	62
6.3 高速公路服务区规划实施研究	67
参考文献	68

第 7 章 高速公路服务区设计	69
7.1 国际上服务区设计规范标准概述.....	69
7.2 我国服务区规划设计标准.....	70
参考文献	80
第 8 章 服务区智慧化	81
8.1 智慧服务区发展历程.....	81
8.2 智慧服务区总体框架.....	85
8.3 智慧网络基础设施建设.....	87
8.4 智慧服务区云平台搭建.....	88
8.5 APP 智能终端开发	91
参考文献	93
第 9 章 高速公路服务区应急管理	95
9.1 高速公路服务区应急管理体系.....	95
9.2 高速公路服务区应急预案.....	96
9.3 高速公路服务区应急管理体制.....	97
9.4 高速公路服务区应急管理运行机制	100
9.5 高速公路服务区应急管理法制	107
参考文献.....	107
第 10 章 服务区发展保障	109
10.1 高速公路服务区相关规范与政策.....	109
10.2 服务区建设保障.....	111
10.3 服务区运营保障.....	112
10.4 服务区安全保障.....	116
10.5 监督与自律.....	117
参考文献.....	118
 实践篇——“贡川高速公路服务区+”绿色产业服务综合体项目	
第 11 章 项目概述	121
第 12 章 项目意义	123
第 13 章 贡川高速公路服务区管理现状	124
13.1 研究区现状分析.....	124
13.2 优劣势分析.....	126
13.3 服务区新模式.....	127
13.4 发展趋势.....	127
第 14 章 目标定位	129
14.1 发展目标.....	129
14.2 发展理念.....	129
14.3 总体定位.....	129
14.4 功能定位.....	130

第 15 章 总体布局规划	131
15.1 总体框架	131
15.2 服务综合体	140
15.3 土地利用规划	141
15.4 “竹”特色绿地景观规划	142
第 16 章 交通组织规划	145
16.1 区域交通衔接	145
16.2 对外交通规划	146
16.3 内部交通规划	147
16.4 服务区交通组织	150
第 17 章 产业引导	153
17.1 产业现状分析	153
17.2 产业发展基础	155
17.3 地方产业联动	157
17.4 产业总体布局	165
第 18 章 文化建设	169
18.1 文化资源分析	169
18.2 文化建设指引	171
第 19 章 智慧服务	177
19.1 总体框架	177
19.2 “智慧服务区”云平台搭建	177
19.3 智慧网络基础设施建设	178
19.4 APP 智能终端开发	181
19.5 情景模拟	182
第 20 章 项目建设指引与实施成效	185
20.1 运营模式	185
20.2 盈利模式	185
20.3 开发时序	186
20.4 项目库	186
20.5 项目实施成效	187
20.6 规划建议	188

理论篇

第 1 章 高速公路服务区及其发展

1.1 高速公路服务区基本概念

1.1.1 高速公路服务区的定义

高速公路是 20 世纪 30 年代在西方国家开始出现的交通基础设施,现代高速公路由于采用全封闭、全立交的管理原则,严格控制出入,因此车辆驶入高速公路后,除在互通式立交处允许上下外,基本上与外界隔离,从而体现其高效、安全、节时、舒适的优越性。相应地,它却人为地隔阻了车辆和外界的联系,给部分车辆和旅客带来了不便和困难。为了给旅客尤其是长途旅行运输的旅客,在生活上提供食宿方便,补充日常用品;为了给驾驶员提供燃油、汽车零配件以及车辆故障的检修、上水、清洗等各项服务,高速公路服务区就应运而生了。服务区的设置是高速公路不同于一般公路的特点之一,也是现代化公路的一个重要标志。

在一般公路两侧的服务场所可以沿线随意设点,而全封闭的高速公路并不能如此,它只能靠高速公路管理部门解决。为了确保高速公路行车安全舒适、快速经济,对驾乘人员心理、生理的过度疲劳有所缓解,在建设全封闭的高速公路的同时,必须在沿线建设服务区。

高速公路服务区(Service Area)是指设置在高速公路上,主要为车辆、驾乘人员和旅客提供服务的设施,它包括休息、停车和辅助设施三部分,是专门为人、车服务的场所和建设设施范围的称谓。高速公路服务区在高速公路运营中起到了重要的行车保障作用,为过往的车辆和驾乘人员提供了维修、休息、恢复精力的场所,服务项目少的称为停车区(Parking Area)。它的数量、规模和在高速公路上的分布要根据道路使用者的生理、心理需求和机械性能的客观要求,并结合地理环境和道路景观而精心规划和设计。

一般而言,高速公路服务区的设施组成如图 1.1 所示。

1.1.2 高速公路服务区的作用

高速公路服务区的重要作用概括起来表现在以下几点:

(1) 高速公路服务区是高速公路不可缺少的基本设施

高速公路具有行车速度快、通行能力大、高效、舒适的优势。但另一方面,它人为地阻隔了车辆和司乘人员与外界的联系。司乘人员在旅途中如厕、休息、食宿、购物、加油、维修车辆等都不便与路外联系,必须借助于高速公路内部的服务设施来实现。

(2) 高速公路服务区保证了车辆安全、持续的行驶

由于在高速公路上行车,驾驶员必须保持精力的高度集中,容易造成精神疲劳。同

时，高速公路线形单调，容易引起驾驶能力的降低。为解除连续行驶的疲劳和紧张，满足驾驶员生理上的需求，一般来说，在高速公路上连续行驶 2 小时左右，至少需要休息 15 分钟以上。服务区为驾驶人员提供了免费的休息场所，确保了安全驾驶。

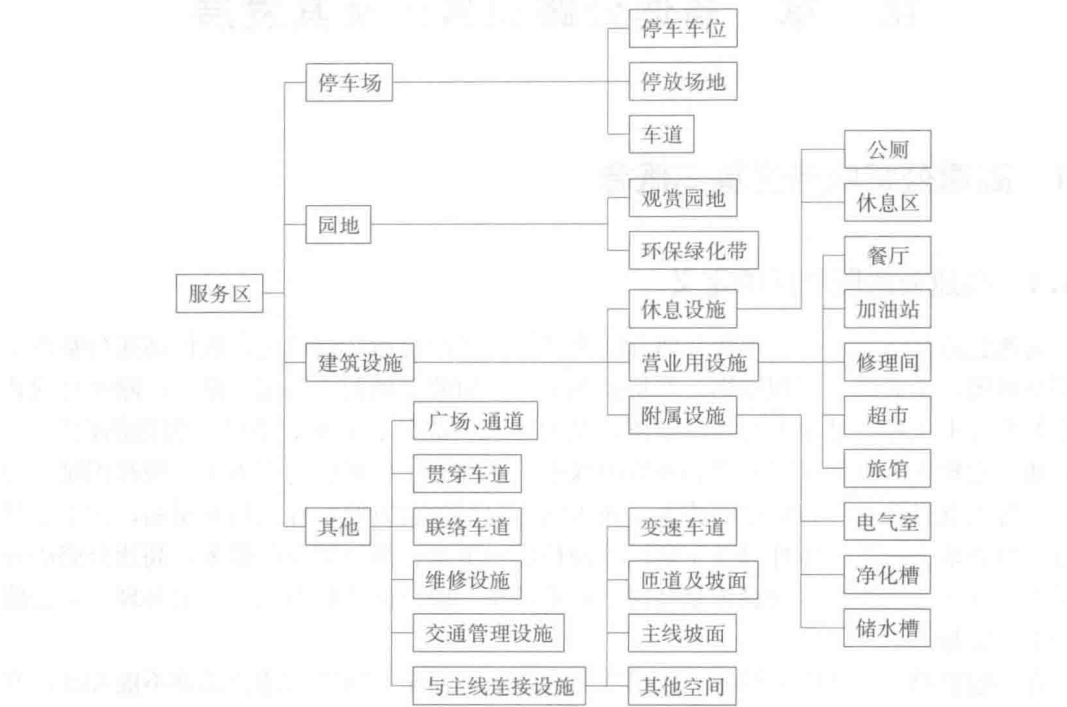


图 1.1 服务区的设施组成

在高速公路上，长时间、长距离、高速行驶的车辆很容易出现机械故障，尤其部分汽车车况较差、重型货车比重大，车辆的故障率较高。在服务区内对车辆进行维修保养，保证了车辆的安全行驶。

(3) 高速公路服务区拓宽了高速公路的服务功能，体现了以人为本的服务理念

高速公路的驾驶人员和游客，经过长时间的行车和旅途，必然疲惫、劳累。高速公路服务区以其良好的硬件设施、热情周到的服务，为司乘人员提供了旅途生活的便利，体现了高速公路经营管理部门以人为本的服务理念。

(4) 高速公路服务区逐渐成为高速公路产业链上新的经济增长点

高速公路服务区除了公厕、停车、免费休息场所以外，其余的都是有偿服务。良好的经营管理模式，多方面、多层次的优质服务，既可以满足过往的司乘人员需求，又能为高速公路服务区带来可观的经济效益。众多投资者越来越关注服务区的投资建设，也加快和促进了服务区的硬件建设，达到了“双赢”的效果。

1.1.3 高速公路服务区的性质

高速公路服务区，是高速公路的组成部分，其功能是为高速公路全封闭、高速行车提供保障条件。它既为行车提供物质供应服务，也为旅客、驾驶员、公路管理人员提供生产生活服务，因此，服务区具有公益性，属事业单位的性质。同时该项公益事业具有商品经

济的属性，服务区通过向公路的使用者提供商品和服务来完成自己的经济活动，获取自身利益，因此服务区的生产劳动是社会劳动的一部分，它具有经营性质。

高速公路服务区的社会公益性和商品性导致了服务区的双重性。一方面服务设施作为高速公路设施的一部分，一切产权归投资主体所有，服务区的生产、经营、服务活动要注重道路使用者的利益，它的规划建设、管理由国家交通主管机关及高速管理机构统一领导，体现了服务区管理属于事业性管理；另一方面，由于高速公路服务区的有偿使用决定了它要用价值规律的一般原则调节自己的生产、经营服务活动，通过有偿服务实现服务区设施的价值补偿和实物补偿，因此，它具备企业管理的属性，与高速公路其他活动相比较，服务区的管理活动更偏重于企业性经营管理。

1.1.4 高速公路服务区的类型

根据目前高速公路建设现状和发展趋势，参考国内外有关经验，结合服务区的功能分析，我们可以将高速公路按照功能及规模大小统一划分为四种类型：即一类服务区、二类服务区、三类服务区和停车区，以方便使用和区分。

一类服务区设置有最完善的服务功能，设有停车场、公共厕所、免费休息所、营业餐厅、加油站、汽修厂、便利店等服务设施，设置较好的住宿设施。另根据服务区所处地理位置和路段情况，可以建设旅游休闲、商务会议、物流仓储等设施。

二类服务区设置有完善的服务功能，包括停车场、公共厕所、餐厅、加油站、汽修厂、便利店等服务设施，其规模适中，并设有住宿、洗浴设施等。

三类服务区，与一、二类服务区相比，三类服务区只具有最基本的服务功能，也就是满足司乘人员最迫切的需求，主要设施为停车场、加油站、公共厕所、餐厅、便利店等，一般不设住宿。

停车区只具有部分服务功能。一般设有停车场、公共卫生间（包括无障碍卫生间）、便利店等服务设施，根据具体情况可以考虑设置加油站。

划分四类服务区的意义体现在以下几个方面：

（1）保证服务区的基本功能，体现差异性，利于节约建设资金。服务区主要为车、为人服务，对于车的服务，主要就是加油、停车、检修等；对于人的服务主要是如厕、休息、用餐、购物、住宿、休闲娱乐等。这样，对于各类服务区首先要保证基本的服务功能，如停车、加油、休息、如厕等，而对于住宿、洗浴等需求不是特别紧迫的，完全可以到相邻的服务区去接受服务。服务区差异性的好处就在于满足服务要求的同时，可以节省建设资金的投入，做到各类服务区建设有所侧重。

（2）有利于各类服务区的经营管理定位。对于四类服务区，功能定位不同，经营方式和经营理念也有各自的侧重点。如一类服务区，就是综合性服务区，服务区要扩大自己的经营范围，不仅为来往车辆服务，还需要扩大宣传力度，吸引更多的潜在顾客前来接受综合性服务，如开会、商务活动、旅游休闲等。二类服务区，主要有住宿和洗浴设施等服务，可以发展高中低档、服务质量好、价钱适中的客房，吸引司乘人员住宿，保证客房的入住率，也带动了服务区的购物、餐饮等服务。三类服务区提供的是最基本的服务，经营方向可以定位为餐饮服务，在经营餐饮服务时，首先要降低自己的价格，提高饭菜质量，目前服务区的快餐价高且不实惠，司机和乘客更愿意选择吃方便面等，这种局面不利于服

务区的经营发展。所以三类服务区需要在餐饮上下功夫,发展餐饮连锁,以物美价廉来吸引顾客用餐,提高服务区的经济效益。

1.1.5 高速公路服务区的功能

高速公路服务区的功能大致可以概括为以下三点:

(1) 基础型功能。高速公路服务区最主要、最基本的功能就是为高速公路过往车辆和司乘人员提供加油、修车、如厕等各种服务,这也是衡量一条高速公路的重要指标。服务是基础,在服务区一切工作中占据第一位。高速公路服务区要树立“以人为本、以车为本”的思想,为高速公路司乘人员提供人性化服务的同时,确保行车安全、停车安全、乘客安全,以保证服务功能。

服务区是各项服务的载体,为了从种类繁多的服务体系中提出真正适合服务区的项目,我们必须从司乘人员的需求入手,分析各种功能在需求上的紧迫程度,针对这些功能的需求差别,在各类服务区有重点、有区别地设置服务项目。

人们对于服务区的需求紧迫程度有所不同,如加油站、停车场、公厕这些需求很高,而住宿、商务中心、休闲中心等需求就相对较弱,所以可根据司乘人员需求的紧迫程度来划分为几类服务区,以不同的间隔设置。如提供最基本服务的服务区,规模稍小,做成小型服务区,按照标准间距设置;对于提供住宿、洗浴的服务区,规模中等,可以适当加大布设间距,间隔设置;对于那些提供商务活动、娱乐休闲等综合性服务区,可以在重要路段上设置一两处。

(2) 公益型功能。人们对高速公路的理解往往是通过高速公路服务区和收费道口来理解,服务区是车流客流集散地,高速公路服务区南来北往的客人源源不断,人们把各种信息带到服务区来又从服务区传向外界,服务区自身形象,服务区所代表的高速公路管理企业和所在地地方政府及人民群众的形象,会因服务区服务效果的好坏,而随着高速公路传向四面八方。从这个角度来讲,高速公路服务区就是一个对外宣传的窗口。

从服务区窗口功能来看,要做好运营工作,首先要大力进行文明创建工作,要营造高速公路特有的服务文化氛围,要让进入服务区的客人感受到服务区高水准的服务和人文关怀,从而树立服务区良好的公众形象。

(3) 经营型功能。服务区也要打造品牌,服务品牌是服务人员在提供销售、服务中,形成独特的服务模式、业务技能及接待艺术,具有时代性、社会学、科学性等特点。服务区的经济功能要在服务品牌为社会公众接受、认同、喜爱后才能显示出来,所以从效益角度说,高速公路服务区有了社会效益才能提升经济效益。

作为窗口企业,高速公路服务区还要服务于地方政府,服务于地方经济建设,服务于地方人民群众。这个服务粗看与高速公路服务区的“服务”没有直接联系。但只要深入思考就可以发现,服务好地方,服务区在地方上形成良好的口碑,打开了服务区知名度、美誉度,可以活跃地方经济,从而促进高速公路的客流量提升,客观上为服务区提供更多的客源,从而拓宽服务区创收渠道,实现经济功能。

1.1.6 高速公路服务区规划

高速公路服务区总体规划是从系统的角度针对已成网或将要成网的高速公路服务进行

总体设计和规划,其主要内容包括:选定服务区的位置,做好服务区的总体布局,合理确定服务区的规模和等级,服务区应急管理。

开展高速公路服务区总体规划的意义在于:

(1) 高速公路服务区总体规划是高速公路服务区建设中的一项重要工作,也是对高速公路网规划的进一步完善和深化,将对高速公路建设系统化、网络化、统一化起到积极作用。

(2) 高速公路服务区总体规划是针对已成网或将要成网的多条高速公路服务区规划和设计,为以后将要实施服务区建设的高速公路的提供依据和指导。

(3) 由于高速公路服务区总体规划从整个路网的协调性和统一性出发,因而避免各条高速公路单独建设时所出现服务区间距不合理、等级不协调等弊端,可以确保整个高速公路服务区获得最佳的经济效益和最满意的社会效益,最大限度地发挥高速公路服务区的重要作用,有助于促进地区经济的发展和提升高速公路的整体形象。

(4) 高速公路网服务区总体规划特别针对目前已有高速公路在设计和建设中出现的问题和矛盾,从总体上、系统上予以考虑和解决,这使得服务区总体规划具有重要的现实意义。

1.2 高速公路服务区的发展

1.2.1 高速公路及服务区的发展历程

国外的高速公路发展较早,20世纪20~30年代,高速公路就开始在德国等西方发达国家出现。德国于1932年建成的波恩至科隆高速公路是世界上最早的高速公路,随后发展的是美国、英国、法国、日本等国家。

自1988年我国大陆第一条高速公路——上海至嘉定高速公路的建成通车,实现了我国大陆高速公路零的突破之后,我国的高速公路建设即步入了加速发展的快车道。2008年,总规模3.5万km的“五纵七横”国道主干线系统全面建成,标志着我国高速公路网骨架的基本形成。到2010年底,全国高速公路由“十五”期末的4.1万km发展到7.4万km,新增3.3万km。整个“十一五”阶段,全社会高速公路建设累计投资达2万亿元,是我国公路交通发展速度最快、发展质量最好、服务水平提升最为显著的时期。2012年,我国高速公路总里程达9.62万km。2013年底,我国高速公路总里程达10.45km。2014年,我国交通部门主动服务国家战略,加大固定资产投资,全年新增高速公路7450km。

据中经未来产业研究院发布的《2016—2020年中国高速公路行业发展前景与投资预测分析报告》显示,截至2015年,全国高速公路里程12.35万km,比上年末增加1.16万km(见图1.2),其中国家高速公路7.96万km,增加0.65万km。全国高速公路车道里程54.84万km,增加5.28万km。从交通量来看,2015年,全国高速公路日平均交通量为22334辆,日平均行驶量为125766万车km,年平均交通拥挤度为0.37,比上年分别增长2.5%、2.4%和2.2%。从投资情况来看,2015年,全年完成公路建设投资16513.30亿元,比上年增长6.8%,其中,高速公路建设完成投资7949.97亿元,

增长 1.7%。

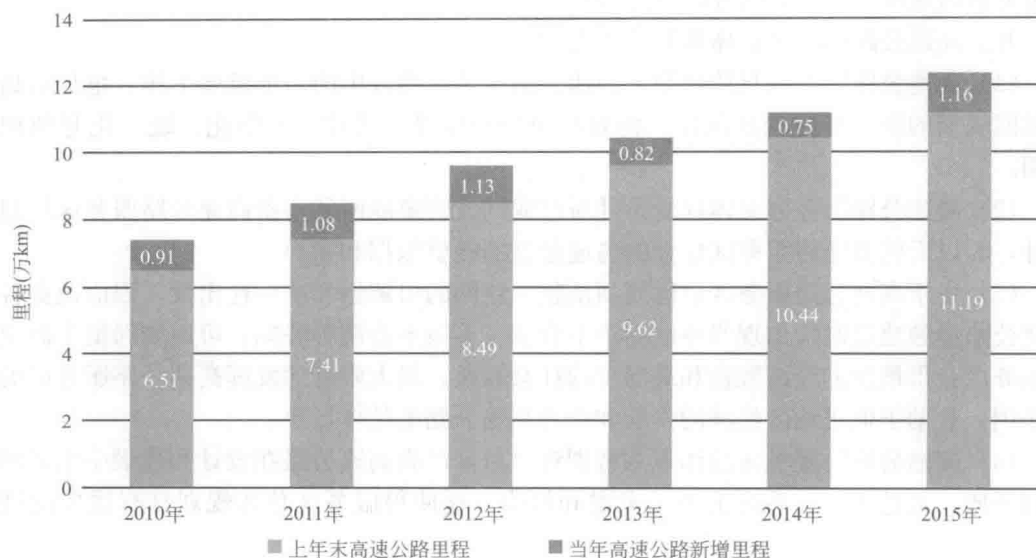


图 1.2 2010—2015 年全国高速公路通车里程

（数据来源：《2016—2020 年中国高速公路行业发展前景与投资预测分析报告》）

《国家公路网规划（2013—2030 年）》提出了国家高速公路网的建设目标：由 7 条首都放射线、11 条北南纵线、18 条东西横线，以及地区环线、并行线、联络线等组成，约 11.8 万 km，另规划远期展望线约 1.8 万 km。按照“实现有效连接、提升通道能力、强化区际联系、优化路网衔接”的思路，补充完善国家高速公路网；保持原国家高速公路网规划总体框架基本不变，补充连接新增 20 万以上城镇人口城市、地级行政中心、重要港口和重要国际运输通道；在运输繁忙的通道上布设平行路线；增设区际、省际通道和重要城际通道；适当增加有效提高路网运输效率的联络线。预计到 2020 年，中国高速公路里程将达到 13.5 万 km。

当前我国高速公路正处于联网贯通的关键时期。高速公路具有鲜明的网络性特征，只有连通成网才能发挥规模效益，国外发展高速公路也经历了几十年的集中建设和巨额投入。目前，全国一些大通道还没有完全贯通，下一步需要重点推进；另有一些早期建成通车的国家高速公路如京哈、京港澳、连霍等已频繁出现拥堵现象，亟需扩容改造。“十三五”期间我国交通运输仍处于大建设、大发展的关键时期，需要扩容改造的高速公路里程就有 6400km。到“十三五”末，我国国家高速公路网将基本建成，届时将覆盖 90% 以上的 20 万以上城镇人口城市。总体上，从我国高速公路发展需求看，预计还需要 10 年左右的集中建设期。待国家公路网规划全部建成后，即 2030 年左右，我国高速公路发展将进入一个基本稳定的态势。

我国的高速公路发展比西方发达国家晚近半个世纪的时间，初期完成的几条高速公路如沪嘉、广佛、辛核、西临等里程都较短，沿线设施主要侧重于交通安全、通信和监控等，对于人和车辆的服务考虑甚少。进入 21 世纪，随着京沪、京沈、京石太、沪宁合、沪杭甬等一批长距离、跨省区的高速公路相继贯通，国家高速公路网的初步形成，对高速公路沿线服务设施尤其是服务区的需要成为高速公路规划、建设和运营中

很重要的问题。

我国目前有关服务区的设计标准和规范还很缺乏,所以大多参考欧美国家和日本的资料进行设计。其中以按照《日本高速公路设计要领》标准设计的为多。值得欣慰的是,随着高速公路运营的不断深入和人民群众物质文化需求水平的提高,服务区的规划和建设管理已引起了国家和各省有关部门的重视,许多专家学者也开始对此进行研究,在服务区的规划、布局和建设方面日益适合我国国情,取得显著进步。但是,由于缺乏经验,在服务区的开发与管理方面仍存在许多亟待改善的地方。目前,我国有的高速公路服务区门庭若市,区内各种设施齐全、整洁,加油、餐饮、购物、休闲、汽车修理、住宿一应俱全,不仅服务热情周到,给人一种宾至如归的感觉,而且与地方政府和企业相互配合,发挥了整合地方经济资源和文化资源的作用,构筑了交通运输大通道和沿路经济带,汇集了人流、车流、物流,带动了路域经济的发展;有的服务区打破了“官办、官管”的管理模式,打造了自己优质服务的品牌形象;有的服务区把经营项目与当地的名、特、优产品紧密结合,取得了经济效益和社会效益双丰收的成果;当然,也有的服务区处于艰难维持的境地。

1.2.2 高速公路服务区的发展趋势

随着我国国际化、市场化、信息化进程的日益加快和高速公路网的日趋完善,服务区在高速公路运营管理中的地位越来越重要。同时,我国服务区在运营管理方面将呈现以下发展趋势:

(1) 向专业化、规模化发展。参照酒店管理公司、物业管理公司的体制和机制,走集约化经营的道路,把一条路乃至整个公路网上分散的、各自为政的、效益低下的服务区,以股份制形式组建公司。将高速公路服务类的项目统一经营,统一管理,实现网络化、快速化,最大限度地满足高速公路高速安全、优质快捷的需要。实现国有资产运营的高效和创新,这是未来大规模高速公路服务区发展的方向。

(2) 向社会化、网络化、服务智能化发展。随着交通事业的蓬勃发展,人们的需求越来越多。我国部分高速公路正逐渐实现“一卡通”大联网,高速公路的发展趋势是地区化、国际化、智能化、网络化,下一步将形成跨地区、跨省区乃至全国性联网。服务区要充分发挥作用,提高服务质量,吸引社会车流、人流,形成聚集效应,带动经济扩张。

(3) 向综合开发方向发展。服务区向综合开发方向发展前景可观,具有极大的潜力。综合开发和多元化经营主要是充分利用高速公路路产及沿线土地和旅游资源,从事房地产、土地开发、仓储、联运、旅游、广告、信息咨询等多种项目经营。比如结合高速公路服务区的特点,服务区可充当快速客运中转站、小件运输中转站、城市领航员、超限运输监测站,提供相应的服务功能。

1.2.3 发展建设高速公路及服务区的战略意义

修建高速公路是社会与经济发展对公路运输的必然要求,是由国家及地区社会与经济发展的实际情况决定的。高速公路的产生和发展,改变了世界交通运输的宏观格局,进一步显示了公路运输便捷灵活、速度快、门到门的优势,带来了巨大的经济效益和社会