

高速公路服务区

GAOSUGONGLU FUWUQU GUIHUA SHEJI

规划设计

刘孔杰 崔洪军 著



中国建材工业出版社

高速公路服务区 规划设计

刘孔杰 崔洪军 著

中国建材工业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

高速公路服务区规划设计/刘孔杰, 崔洪军著. —北京:
中国建材工业出版社, 2009. 3
ISBN 978-7-80227-558-4

I. 高… II. ①刘…②崔… III. ①高速公路—服务设施—
公路规划②高速公路—服务设施—设计 IV. U412.36

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 043926 号

内 容 提 要

本书在对我国高速公路服务区建设、运营状况广泛调研的基础上, 结合近百个国外高速公路服务区规划设计实例, 系统地探讨了我国高速公路服务区规划设计中的不足, 并提出了相应的解决对策和建议。全书共 8 章, 分别介绍了国内外高速公路现状, 国内服务区使用情况调查结果, 探讨了服务区驶入率问题及驶入率确定新方法, 服务区间距、服务区选址、服务区功能配置及层次划分、服务区规模确定等问题, 并提出了停车场和加油站等设施规模的确定方法, 并重点分析了《公路建设项目用地指标》对服务区用地规定的不足和问题。

高速公路服务区规划设计

刘孔杰 崔洪军 著

出版发行: 中国建材工业出版社

地 址: 北京市西城区车公庄大街 6 号

邮 编: 100044

经 销: 全国各地新华书店

印 刷: 北京密云红光印刷厂

开 本: 710mm × 1000mm 1/16

印 张: 15

字 数: 282 千字

版 次: 2009 年 3 月第 1 版

印 次: 2009 年 3 月第 1 次

书 号: ISBN 978-7-80227-558-4

定 价: 30.00 元

本社网址: www.jcbs.com.cn

本书如出现印装质量问题, 由我社发行部负责调换。联系电话: (010) 88386906

前 言

高速公路服务区是以高速公路上运行车辆、司乘人员、被运送物资为服务对象的高速公路基础设施。由于高速公路全封闭、全立交、严格控制出入，途中的加油、检修、休息、入厕、就餐等需求，就只能依靠高速公路服务区来满足，因此高速公路服务区不仅体现了高速公路整体服务水平，也影响着车辆的安全运行。正如《公路工程技术标准》编制说明所说：“公路交通如何体现安全、服务的观念，如何突出交通文化的现代内涵和品质，这是社会和公路界普遍关注的焦点，是社会经济发展和文明进步的要求。作为公路交通运输体系的一个基本要素，服务区正是体现公路交通文化的窗口。”随着我国机动车飞速发展和人们物质文化生活水平的提高，我国高速公路交通量急速增加，高速公路使用者对服务质量也提出了更高要求。而现有的服务区设计方法和理念是在20世纪80年代低交通量条件下产生的，以满足低层次的基本行车需求为目标，这种方法和理念已很难适应我国高速公路发展的新形势，而且许多服务区在运营中出现了种种问题，因此我国服务区规划设计的理论和理念亟待改进和完善。

本书在对我国高速公路服务区建设、运营状况广泛调研的基础上，结合近百个国外高速公路服务区规划设计实例，系统地探讨了我国高速公路服务区规划设计中的不足，并提出了相应的解决对策和建议。书中第1章为绪论；第2章介绍了国内外现状；第3章介绍了国内服务区使用情况调查结果；第4章探讨了服务区的驶入率问题，并建立了基于车辆连续行驶时间的驶入率确定新方法；第5章探讨了服务区间距、服务选址、服务区功能配置及层次划分等问题；第6章讨论了服务区规模确定问题，基于排队论从服务水平和可靠度等角度提出了停车场和加油站等设施规模确定方法，并重点分析了《公路建设项目用地指标》对服务区用地规定的不足和问题；第7章、第8章结合大量国内外实例讨论了服务区布局、服务区内交通组织设计、服务区设施设计和服务区景观设计等问题，指出了我国目前服务区规划设计中存在的不足，并提出了改进建议。

全书由河北省沿海高速公路管理处刘孔杰、崔洪军统稿。撰写分工为：第1、7章刘孔杰撰写；第3、8章河北工业大学崔洪军撰写；第2、4章由沿海高速公路管理处魏学军、崔洪军撰写；第5、6章由沿海高速公路管理处刘吉

川、霍学臣撰写。河北工业大学石小报、杜茂伟、何华等同学参与了资料搜集、文字录入和校核等工作。

本书是在总结河北省交通厅科技项目《高速公路服务区规划设计理论与方法研究》成果基础上充实而成，撰写过程中得到了河北省沿海高速公路管理处、河北省京秦高速公路管理处等单位的大力支持，在此致以诚挚的谢意。书中借鉴了许多国内同行的研究成果，并通过网络搜集到大量国内外相关资料（其中很多资料来源于 Google Earth），谨向这些资料的原创者和提供者表示衷心感谢。

由于作者的能力和水平有限，缺点和错误在所难免，敬请读者批评指正。

作 者

2009.3

目 录

第1章 绪论	1
1.1 研究背景	1
1.1.1 我国高速公路飞速发展	1
1.1.2 服务区是高速公路的重要组成部分	2
1.1.3 我国服务区规划建设存在的问题	5
1.2 研究目的和意义	6
第2章 国内外服务区现状	7
2.1 国外服务区建设运营现状	7
2.1.1 欧洲高速公路服务区建设运营现状	7
2.1.2 日本高速公路服务区建设运营现状	10
2.1.3 美国高速公路服务区建设运营现状	12
2.2 国内服务区规划建设现状	15
2.2.1 国内高速公路服务区建设运营现状	15
2.2.2 国内高速公路服务区研究现状	18
2.2.3 我国高速公路服务区主要存在的问题	18
第3章 服务区服务对象需求调查分析	21
3.1 高速公路服务对象需求分析	21
3.1.1 车辆的需求分析	21
3.1.2 运输对象的途中需求分析	22
3.1.3 高速公路各种需求的必要性和迫切性	25
3.2 高速公路服务对象需求调查分析	27
3.2.1 高速公路服务区运营状况及服务需求特征调查	27
3.2.2 高速公路服务区服务需求特征调查结果	31
第4章 服务区驶入率确定方法	40
4.1 高速公路服务区驶入率基本概念	40

4.2 国内关于驶入率研究的常用方法	40
4.2.1 现行驶入率确定方法	40
4.2.2 现行方法的缺陷	44
4.3 车辆连续行驶时间分布规律	45
4.3.1 车辆连续行驶时间随机性	45
4.3.2 车辆连续行驶时间分布规律	47
4.3.3 车辆连续行驶时间随机分布规律	50
4.4 基于连续行驶时间服务区驶入率计算方法	56
4.4.1 基于连续行驶时间驶入率计算模型	56
4.4.2 驶入率计算新模型中其他影响因素的考虑	57
4.4.3 模型应用分析	59
第5章 服务区总体布局规划	63
5.1 服务区间距设置	63
5.1.1 服务区间距设置原则	63
5.1.2 间距设置的相关影响因素	64
5.1.3 国内外服务区间距设置相关规定	65
5.1.4 基于车辆连续运行时间服务区合理间距问题探讨	68
5.2 服务区选址	70
5.2.1 服务区选址原则	70
5.2.2 服务区选址依据	71
5.3 服务区功能配置与间距	73
5.3.1 服务区功能合理配置的意义	73
5.3.2 服务区功能层次划分与配置原则	75
5.3.3 需求频率、需求的弹性及影响	75
5.3.4 服务区服务设施功能配置及间距优化方法	77
第6章 服务区总体规模及设施规模	80
6.1 服务区总体规模构成及影响因素	80
6.1.1 服务区总体规模构成	80
6.1.2 服务区规模确定考虑因素	82
6.2 服务区总体规模调查	84
6.2.1 国内服务区占地规模调查与分析	84
6.2.2 国外服务区占地规模调查与分析	87
6.3 关于服务区占地指标的理性分析	91

6.4 停车场规模的确定	93
6.4.1 常规停车场停车车位数计算方法	93
6.4.2 常规停车场停车车位数计算方法的不足	95
6.4.3 基于排队论停车场停车车位计算方法	96
6.4.4 停车场占地规模计算	104
6.5 加油站规模的确定	107
6.5.1 影响加油站使用需求的因素	107
6.5.2 加油站设计的相关规定	107
6.5.3 服务区加油情况调查结果	109
6.5.4 加油站规模确定	111
6.6 公共厕所规模的确定	111
6.7 商店与餐厅	114
6.7.1 相关调查结果	114
6.7.2 餐厅	116
6.7.3 商店	116
6.8 其他附属设施规模确定	117
6.8.1 为职工服务的设施	117
6.8.2 绿地、广场及通道	117
6.8.3 其他	118
第7章 服务区设施布局	119
7.1 服务区内司乘人员出行规律研究	119
7.1.1 服务区设施布局与服务区内交通	119
7.1.2 服务区活动出行规律研究	120
7.2 服务区内部设施种类及布局原则	125
7.3 服务区常用布局形式	130
7.3.1 分离式	131
7.3.2 集中式	140
7.3.3 其他布局形式	143
7.4 我国服务区布局存在问题及改进措施	149
7.4.1 常用形式存在的主要问题	149
7.4.2 我国服务设施布局改进建议	155
第8章 服务区设施设计	163
8.1 服务区内部设施分类	163

8.2	服务区内部设施设计原则	164
8.3	服务于车辆的设施设计	165
8.3.1	匝道和引道设计	165
8.3.2	停车场	171
8.3.3	加油站	183
8.3.4	修理厂	185
8.4	服务于人的设施设计	186
8.4.1	公共厕所	186
8.4.2	餐厅、食堂	189
8.4.3	商店	190
8.4.4	临时休息设施	191
8.4.5	医务室和急救站	194
8.4.6	通信设施、紧急电话、公用电话、电报及问事处	195
8.4.7	广场	195
8.5	其他设施设计	197
8.6	服务区内交通组织研究	199
8.6.1	交通标线模糊、不规范	199
8.6.2	缺乏人性化设计, 忽视设计细节	201
8.6.3	交通标志设计不规范	204
8.6.4	交通组织设计混乱、缺乏系统优化设计	206
8.6.5	日本大津服务区交通组织案例	208
8.7	服务区景观设计	209
8.7.1	我国服务区景观设计不足	210
8.7.2	服务区景观构成要素	211
8.7.3	服务区与周边自然景观的和谐	211
8.7.4	服务区绿化景观	217
8.7.5	建筑物景观	221
	参考文献	229

第 1 章 绪 论

1.1 研究背景

1.1.1 我国高速公路飞速发展

高速公路是 20 世纪 30 年代在西方国家开始出现的为汽车运输提供特别服务的交通基础设施,是 20 世纪新技术成果在交通运输基础领域的重大突破和具体应用。美国“国家工程院”评选出的 20 世纪 20 项重大科技成就和突破中,汽车名列第二,高速公路系统名列第十一。由此可见,汽车和为之服务的高速公路在现代文明发展中占有重要地位。国内外经验表明,高速公路具有行车速度快、通行能力大、运输成本低、行车安全舒适等经济技术特点,有利于集约利用土地资源、降低能源消耗、减少环境污染、提高交通安全性,对实现社会经济可持续发展具有积极作用。

我国高速公路建设也受到了各级政府的广泛重视,从 1988 年第一条高速公路正式通车到现在,中国的高速公路建设取得了举世瞩目的成就。“十五”期间共建成高速公路 2.47 万 km,是“八五”和“九五”建成高速公路总和的 1.5 倍。全国高速公路通车总里程先后跃上了 2 万 km、3 万 km、4 万 km、5 万 km 四个大台阶。到 2007 年底,高速公路总里程达到 5.36 万 km,位居世界第二位。除西藏外,各省、自治区和直辖市都已拥有高速公路。东部大部分省(直辖市)已实现了省会到地市全部由高速公路连接,长江三角洲、珠江三角洲、环渤海等经济发达地区的便捷高速公路网络已基本形成。图 1-1 和图 1-2

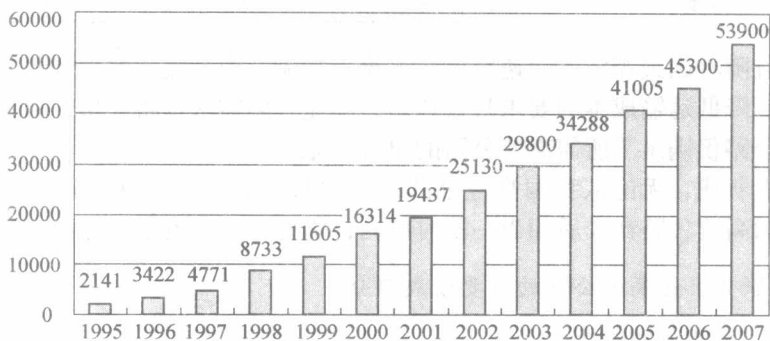


图 1-1 我国高速公路里程变化图 (km/年)

显示了我国和河北省高速公路里程变化图。随着高速公路里程的不断延伸，规模效益逐步显现，人们切身感受到了高速公路带来的时间、空间观念的变化。在东部许多省份，从省会到地市当天可以往返，这在过去难以想象。北京提出的“迎奥运1小时交通”，重庆提出的建设“8小时重庆”，浙江的提出“4小时公路交通圈”，这些构想都依托高速公路变成了现实。

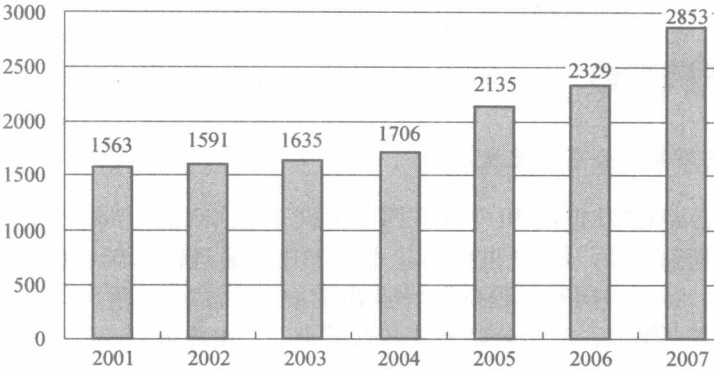


图 1-2 河北省高速公路里程变化图 (km/年)

虽然我国高速公路建设飞速发展并取得了巨大成就，但我国高速公路的发展同世界发达国家还有一定的差距。表 1-1 为我国高速公路与国外发达国家高速公路的情况对比。从表 1-1 中可以看出，虽然我国高速公路总里程数比较大，处于世界第二，但我国高速公路面积密度和综合密度却很低，面积密度只有日本的 1/3、德国的 1/6，综合密度只有美国的 1/4、德国的 1/5。

表 1-1 高速公路状况对比分析表

指标	美国	日本	英国	法国	德国	意大利	中国
总里程 (万 km)	8.87	0.61	0.34	1.10	1.15	1.15	5.36
面积密度 (km/百 km ²)	0.95	1.61	1.47	1.99	3.10	2.43	0.52
综合密度	1.75	0.66	0.80	1.17	2.22	1.56	0.46

而且随着国民经济的快速发展，人流、物流、商品流大幅度增加，提高运输效率、降低运输成本的要求日益迫切，高速公路需求量将大增，目前所修建的高速公路仅满足了所需高速公路的 30% 左右。

综上所述，无论从我国高速公路发展趋势上看，还是从高速公路需求上看，我国高速公路在今后相当一段时期内，仍处于高速发展的建设期。

1.1.2 服务区是高速公路的重要组成部分

1.1.2.1 高速公路服务区

高速公路服务区 (Service Area 简称 SA) 是以高速公路上运行车辆及司乘

人员、被运送物资为服务对象的基础设施。

由于高速公路是全封闭、全立交、严格控制出入的公路运输设施，在高速公路的中途需要加油、检修的车辆，需要休息缓解疲劳的驾驶人员，需要入厕、就餐、购物或观光的旅客，需要维护保养的物资，就只能依靠高速公路服务区来满足需求。因此，服务区能否满足道路使用者的上述需求直接影响着高速公路的整体功能发挥。

随着我国高速公路的迅速发展，高速公路使用者对高速公路的服务质量提出了更高要求。正如《公路工程技术标准》(JTG B01—2003)编制说明中指出：公路交通如何体现安全、服务的观念，如何突出交通文化的现代内涵和品质，这是社会和公路界普遍关注的焦点，是社会经济发展和文明进步的要求。作为公路交通运输体系的一个基本要素，服务区也是体现公路交通文化的窗口。

1.1.2.2 高速公路服务区的重要作用

高速公路服务区的重要作用概括起来表现在以下几个方面：

(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。司乘人员在旅途中入厕、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) 服务区是保证车辆安全、持续行驶的需要

从驾驶员方面来讲，由于在高速公路上行车，驾驶员必须保持高度精力集中，极易造成精神疲劳。为解决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 2h 左右，至少需要休息 15min 以上，服务区为驾驶人员提供了免费、安全、相对舒适的休息场所，确保了驾驶人员安全驾驶。

从车辆方面来讲，在高速公路上，长时间、长距离、高速行驶的车辆容易出现机械故障，尤其是我国重型车车况较差、可靠性低，车辆的故障率很高，因此运行一段距离后，必须在服务区内对车辆进行检修、保养，以确保安全行驶。

(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

高速公路上的司乘人员，经过长时间的行车和旅途，处于疲惫、劳累状态，需要安全的驻车场所和安逸的休息环境进行休养。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。图 1-3 和图 1-4 为河北省沿

海高速公路某服务区优美、安逸、舒适的休息环境。

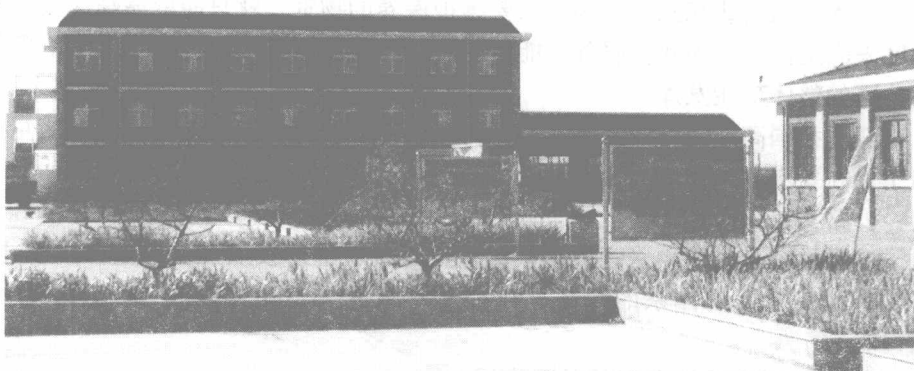


图 1-3 河北省沿海高速公路某服务区局部景观

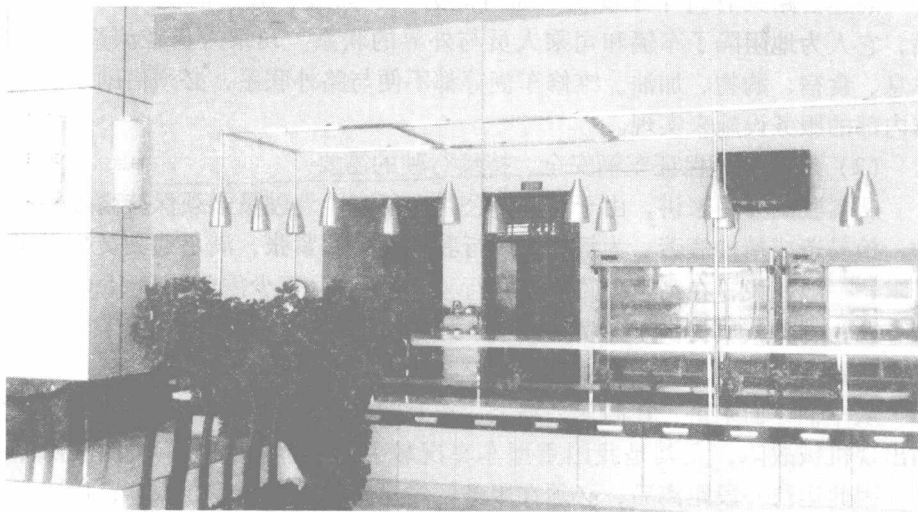


图 1-4 河北省沿海高速公路某服务区餐厅一角

(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，其余大都是有偿服务，良好的经营管理模式，多方面、多层次的优质服务，既满足了过往的司乘人员需求，又为高速公路服务区带来可观的经济效益。如福建省高速公路服务区 2003 年、2004 年两年的营业收入合计达 10 亿元之多，众多投资者越来越关

注服务区的投资建设，同时也加快和促进服务区的硬件建设，达到了“双赢”的效果；2005 年山东高速集团道路总收入近 61 亿元，服务区实现收入 10 余亿元，占总收入的 17%。

1.1.3 我国服务区规划建设存在的问题

在我国高速公路的设计和建设中，普遍存在重视主体项目（高速公路主线工程）而忽视高速公路服务区的现象，使高速公路服务区的研究滞后于高速公路的发展，不能很好地指导高速公路服务区建设，不仅导致服务区问题重重，也严重影响到高速公路服务质量和功能发挥。

我国关于高速公路服务区规划的理论成果很少，目前除 1999 年底由原建设部及国土资源部联合批准发布的《公路建设项目用地指标》和 2003 年颁布的《公路工程技术标准》（JTG B01—2003）中对服务区用地指标有部分规定外，我国尚没有完善的高速公路服务区规划设计与功能布局设计指南。而且《公路建设项目用地指标》和《公路工程技术标准》（JTG B01—2003）中对服务区的规定过于简单、笼统，无法系统地指导高速公路服务区的规划设计，因此高速公路服务区规划设计主要参考国外资料，尤其是日本道路公司集团所著《高速公路设计要领》，而其中许多内容不仅不符合我国的实际情况，甚至存在理论缺陷。

关于服务设施规模确定问题，《公路工程技术标准》（JTG B01—2003）中规定，高速公路服务设施规模应根据公路设计交通量、驶入率来计算，其中驶入率主要借鉴其他高速公路或参考相关资料来确定。从规模计算方法来看，服务区规模与服务区间距无关，即图 1-5 中假设高速公路全线交通量不变，在驶入率一定的情况下，则 A、B 两个设计方案中所有服务区的规模均相等，显然在全线服务需求总量一定的前提下，随着服务区数量的增加，各服务区分配到

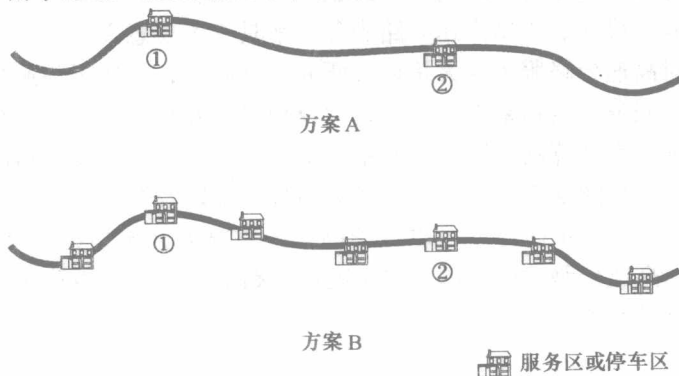


图 1-5 服务区分布示意图

的需求量将减少,因此方案 B 中服务区①、②的设计规模应该小于方案 A。并且我国服务区间距差别很大(从上百公里到十几公里不等),因此按照《公路工程技术标准》(JTG B01—2003)中规定的方法得出的服务区规模,将不能符合客观实际,也就出现了现实中许多服务区虽然满足《公路工程技术标准》(JTG B01—2003)规定,但多次扩建仍不能满足需求的问题。

从服务区运营现状来看,因规划设计的不合理带来的问题也大量存在,概括起来有:因服务区间距和规模设置不合理造成的服务区供需不平衡问题;因服务区内部服务设施空间布局与服务需求空间分布不协调给使用者带来不便问题;因规划中未全面考虑建设、养护、管理需要而导致的布局混乱和运营费用增加问题;因交通组织管理不规范导致的交通秩序混乱问题;因服务区环境杂乱司乘人员难以休憩问题等。

1.2 研究目的和意义

随着全国高速公路网的逐步形成,高速公路服务区作为高速公路网络中的配套设施,日益显示其重要作用。

目前,全国正在运营的高速公路服务区近 1000 座,根据我国高速公路网规划,国家高速公路网里程将在近年内达到 85000km 的总规模,若按照《公路工程技术标准》(JTG B01—2003)的规定,平均 50km 建一个服务区,两个大服务区间建 1~3 个停车区,则我国总共需要建设服务设施(包括服务区和停车区)5100 个。如此大规模的服务区建设不仅要占用大量土地,也需要巨大的人力、物力投入。因而,在我国高速公路飞速发展的今天,在全面总结我国高速公路服务区规划设计经验、充分调查我国高速公路服务区运行现状、深入研究高速公路服务区规划设计的相关理论基础上,系统建立符合我国特点的、科学合理的、切实可行的高速公路服务区规划设计方法势在必行,对节约并充分利用社会投入、提高高速公路服务水平具有重要意义。

本书在对高速公路服务区大量调查研究的基础上,分析了高速公路服务对象需求特性、服务区内司乘人员活动特性及规律,并基于车辆连续行驶时间建立了服务区驶入率计算新方法。在此基础上,系统研究了高速公路沿线服务区总体空间布局和功能配置、服务区内各设施规模确定及合理布设、主要服务设施的设计方法等。此项研究,可以完善高速公路服务区规划设计理论和方法,对于保证我国高速公路功能发挥、提高高速公路形象、维护道路使用者和投资者利益都具有重要的现实意义。

第2章 国内外服务区现状

2.1 国外服务区建设运营现状

国外的高速公路发展较早,20世纪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,随后发展的有美国、英国、法国、日本等国家。伴随着高速公路的发展,高速公路服务区(包括停车区)的规划建设也逐渐趋于规范、合理、完善。

国外关于服务区研究的方法、理念、工具等方面有很多值得我们借鉴的地方。对照国外服务区存在的问题,反思我们在服务区设计、建设中的一些问题及局限性,有利于我们获取经验和教训,少走弯路,但我国在管理体制及车辆构成、车辆性能、生活习惯等方面与国外有很大不同,也导致在服务设施的需求与供给方面存在一定的差异,因此国外的研究成果只能借鉴,不能照搬,这样才能建设出符合我国高速公路服务需求特征的科学、合理的服务区。

2.1.1 欧洲高速公路服务区建设运营现状

欧洲高速公路发展时间最早,其高速公路服务区的规划建设相当完善,欧洲服务区设置间距约为35~45km,服务区用地在功能上分为加油站区、停车场区、综合服务建筑三大部分。各服务区的布局虽有不同,但功能大体一致,即加油、加水、洗车、修车、综合超市、餐厅、咖啡吧、厕所、洗浴、钟点休息房等。

服务区加油站建筑设施醒目、独特,加油站的雨棚大多数为立柱支撑水平板的框架结构,采用红绿等纯度极高的色彩,营造出视觉冲击的效果。在这些水平构件背后一般都设有灯箱,结合对雨棚立柱的泛光照明,夜幕下的加油站显得绚丽生动。加油站自动化程度较高,加油不需工作人员,由电脑监控结算,司机自己加油后到室内柜台付款。

停车区内的多条道路将大车、小车、检修车、人行通道分离,停车场区大货车与小汽车分区停放,用绿化带及道路划分出各自的空间。小汽车停车场一般结合场地地形及建筑物布局分散成几个组块。不像我国某些高速公路服务区,各种车辆停放在一块混凝土场地,只以几条停车线进行分隔。

综合服务建筑一般设在加油站的后面,多为两层建筑外加地下室。综合服

务区内设自助餐厅、咖啡屋、报刊阅览室、纪念品自选商场、公厕、公用电话、复印传真等服务，有些还带有客房服务区综合楼的设计。服务区综合楼虽然面积不大，但大多运用钢材、玻璃、木材、石材等建筑材料，加之施工工艺细致精湛，效果甚佳。服务区内综合超市商品齐全，玩具、礼品、食品饮料、报刊图书、服装、鲜花、烟酒百货、五金日杂应有尽有。超市与西餐厅既相通又相对分离，有的仅隔一道门，有的在超市内的一侧。咖啡吧生意兴隆，到服务区喝咖啡的司机不一定喜欢喝咖啡，而是为了提神防困。

此外，服务区非常重视环境和景观，绿化占地比重很大，服务区内外都栽植茂密的树木，而且鲜花比比皆是，绿化区内配有供人休憩的桌椅板凳，环境宜人。服务区建筑物设计很注重艺术效果，造型各异，极少见到相同的建筑。服务区内建筑物无论是外部造型还是内部空间，建筑风格平易近人，丝毫不夸张不做作，各国的服务区建筑风格多样，各有各的特色。但却有两个共同点：一是尊重环境，将建筑外部轮廓“软化”，通过绿化、步道的分隔与引导将建筑融入环境；二是综合利用多种建筑材料。欧洲高速公路服务区不仅仅是单纯意义上的汽车驿站，也是生态链上一枚绚丽的宝石，是旅游风景线上一颗璀璨的明珠，更是欧共体国家的文明窗口。

服务区在满足高速公路车辆和使用者基本需求外，而更加注重提高服务质量、完善服务功能，真正从各类型道路使用者角度出发，追求服务的高质量、高品位。如：大多服务区超市门前摆放着五彩缤纷的鲜花；服务区的卫生间有专人看管清扫卫生，冷热水、手纸齐全；部分服务区设置有儿童游戏设施；商店、餐厅服务水平与市内相差无异。

以英国为例，英国服务业非常发达，并在国民经济中占有很大比重，全英国 6000 万人口中有 2000 万人从事服务业。受其影响，英国高速公路服务区也特别注重服务质量，服务设施相当完善，服务水平和效率非常高。伦敦以北 50 英里的牛津服务区，该服务区位于英国 40 号高速公路旁，停车场规模很大，可容纳 500 辆汽车。停车场内标志明确清晰，小汽车、货车、客车、残疾人用车，各入其位井然有序。停车场沿高速公路主线依次布置有汽车旅馆、加油站和小商店，停车场对面是现代化钢架结构的穹顶服务大厅，服务大厅四周水渠蜿蜒、树影婆娑，给路人提供了美丽、惬意的休憩环境，许多路人在露天酒吧休息和晒太阳。大厅后面则是发往英国各地的长途汽车站，整个服务区围绕停车场进行各种服务设施布设，以便于路人充分利用各种设施。服务区内几乎考虑了高速公路使用者所有可能需求，并且服务周到，服务区内建有儿童游乐场，内有滑梯、秋千等；大厅门口停着“汽车救援协会”的微型直升机；服务大厅内不仅有商店、餐厅和卫生间，还有游艺室、外币兑换室、自动照相室、信息服务中心以及公用电话等。商店出售的商品种类齐全，有花卉、礼