

JTG

中华人民共和国推荐性行业标准

JTG XXXX—XXXX

旅游公路技术指南

Technical Guidelines for Tourism Highways

(征求意见稿)

XXXX-XX-XX发布

XXXX-XX-XX实施

中华人民共和国交通运输部发布

中华人民共和国推荐性行业标准

旅游公路技术指南

Technical Guidelines for Tourism Highways

JTG XXXX—XXXX

主编单位：北京交科公路勘察设计研究院有限公司

交通运输部科学研究院

批准部门：中华人民共和国交通运输部

实施日期：20XX年XX月XX日

XXXX出版社

北京

前 言

根据《交通运输部关于下达 2025 年度公路工程行业标准制修订项目计划的通知》（交公路函〔2025〕474 号）和《交通运输部关于印发〈精品自驾旅游公路实施方案〉的通知》（交公路发〔2026〕100 号）的要求，由北京交科公路勘察设计研究院有限公司和交通运输部科学研究院作为主编单位主持《旅游公路技术指南》（以下简称“本指南”）的制定工作。

本指南在对旅游公路的土建工程、慢行设施、交通安全设施、智慧管理设施、服务设施、解说设施、环境与景观等专业进行全面调研的基础上，全面总结了近年来我国在旅游公路建设、养护、管理和运营等领域取得的相关研究成果和实践经验，充分借鉴了国外发达国家的先进经验和标准规范，按照交通运输部“一网四化”的总体要求，以“明定位、重基础、强服务、保安畅、享智慧、深赋能、提品质”为编制思路，从完善基础设施、健全服务体系、强化安全智慧、创新业态产品、加强精细化管理等方面，提出了旅游公路策划和设计、出行服务、养护与管理、运营的技术规定和要求，并广泛征求了交通运输和文化旅游行业主管部门、公路建设和运营单位以及旅游公路勘察设计、科研咨询单位的意见，经反复讨论、修改，最终经审查定稿。

本指南由总则、术语、基本规定、调查与评价、总体策划与总体设计、土建工程、慢行设施、交通安全设施、智慧管理设施、服务设施、解说设施、环境与景观、出行服务、养护与管理、运营等 15 章以及 2 个附录组成。

本指南由×××负责起草第 1 章，×××负责起草第 2 章，×××负责起

草第 15 章，×××负责起草附录 A，×××负责起草附录 B。

请各有关单位在执行过程中，将发现的问题和意见，函告本指南日常管理组，联系人：×××（地址：北京市海淀区花园东路 15 号，北京交科公路勘察设计研究院有限公司，邮编：100191；电话：×××，传真：×××；电子邮箱：×××），以便下次修订时参考。

主 编 单 位：北京交科公路勘察设计研究院有限公司

交通运输部科学研究院

参 编 单 位：交通运输部公路科学研究院

交通运输部规划研究院

中国国际可持续交通创新和知识中心

福建省公路事业发展中心

云南省公路局

中交第一公路勘察设计研究院有限公司

中交设计咨询集团股份有限公司

四川省交通运输发展战略和规划科学研究院

主 编：刘会学 陈济丁

主要参编人员：

主 审：寇小兵

参与审查人员：

参 加 单 位：

参 加 人 员：

目 录

1	总则	1
2	术语	3
3	基本规定	5
3.1	分类.....	5
3.2	设计车辆.....	5
3.3	交通量与服务水平.....	6
3.4	速度.....	8
3.6	建筑限界.....	10
3.7	徽标.....	10
4	调查与评价	12
4.1	一般规定.....	12
4.2	基础设施调查与评价.....	12
4.3	旅游价值调查与评价.....	14
4.4	旅游需求调查与分析.....	16
4.5	服务、管理和运营需求调研.....	17
4.6	综合评价.....	19
5	总体策划与总体设计	21
5.1	总体策划.....	21
5.2	总体设计.....	24
6	土建工程	26
6.1	一般规定.....	26
6.2	路线.....	27
6.3	路基路面与排水.....	30
6.4	桥涵.....	33
6.5	隧道.....	35
6.6	路线交叉.....	36
6.7	提质升级与韧性提升.....	39
7	慢行设施	42
7.1	一般规定.....	42
7.2	设置原则.....	42
7.3	设置条件.....	43

7.4	技术指标.....	45
7.5	提质升级.....	47
8	交通安全设施	49
8.1	一般规定.....	49
8.2	交通标志.....	50
8.3	交通标线.....	55
8.4	护栏.....	59
8.5	防眩设施.....	60
8.6	积雪标杆.....	60
8.7	其他交通安全设施.....	61
9	智慧管理设施	62
9.1	一般规定.....	62
9.2	监测设施.....	62
9.3	信息发布设施.....	63
9.4	通信设施.....	64
9.5	供电及照明设施.....	66
9.6	管理平台.....	67
10	服务设施	69
10.1	一般规定.....	69
10.2	分类.....	70
10.3	功能配置.....	70
10.4	选址与设置间距.....	72
10.5	用地与建设规模.....	73
10.6	场地设计.....	74
10.7	建筑设计.....	75
10.8	提质升级.....	76
11	解说设施.....	79
11.1	一般规定.....	79
11.2	构成与分类.....	79
11.3	公共信息导向设施设置要求.....	81
11.4	旅游解说设施设置要求.....	82
11.5	设计与安装.....	83
11.6	接口处理.....	84
12	环境与景观	86

12.1	一般规定.....	86
12.2	环境保护.....	87
12.3	景观绿化.....	89
12.4	提质升级.....	93
13	出行服务	95
13.1	一般规定.....	95
13.2	信息服务.....	95
13.3	车辆服务.....	98
13.4	餐饮住宿.....	100
13.5	消费购物.....	101
13.6	特色体验.....	104
13.7	应急服务.....	106
14	养护与管理	109
14.1	一般规定.....	109
14.2	责任主体与协同机制.....	110
14.3	检查与评定.....	111
14.4	养护作业与验收.....	112
14.5	路产保护与风貌管理.....	113
14.6	交通安全管理.....	114
14.7	应急管理.....	115
14.8	涉路活动管理.....	116
15	运营	118
15.1	一般规定.....	118
15.2	运营模式.....	119
15.3	产品化与品牌建设.....	121
15.4	基本运营服务.....	123
15.5	商业运营与消费场景.....	124
15.6	资产化运营.....	126
15.7	服务质量监督与改进.....	127
附录 A 旅游资源调查表.....		129
附录 B 解说设施设置示例.....		130
本指南用词用语说明		134

1 总则

1.0.1 为规范旅游公路的建设、养护、管理和运营，构建现代化高质量旅游公路网，制定本指南。

1.0.2 本指南适用于新建和改扩建的旅游公路，以及在役公路提升文化旅游服务功能的更新改造工程。

1.0.3 旅游公路的建设、养护、管理和运营应在充分保护和利用公路文化旅游价值的基础上，根据旅游公路的类别明确主题，秉承系统开发、绿色生态、以人为本、文化传承、创新发展等原则，充分发挥项目整体功能和效益，全生命周期各阶段工作应做到有效衔接与系统协同。

1.0.4 旅游公路的建设、养护、管理和运营应通过主线贯通、支线联动、节点衔接、区域融合等方式，做好与重要景区、其他交通方式的连通，形成快旅慢游的结构清晰、层级合理、功能互补的高质量综合旅游交通网络。

1.0.5 旅游公路的建设、养护、管理和运营应体现交通与旅游相融合、交通与能源相融合、系统与特色相融合、工程与环境相融合、技术与经济相融合的一体化融合原则。

1.0.6 旅游公路的建设、养护、管理和运营应分类实施边坡防护、灾害防治等工程，优先设置交通标志、标线、视线诱导等主动引导设施，根据需要设置护栏等被动防护设施，提升安全保障水平。

1.0.7 旅游公路的建设、养护、管理和运营应逐步构建覆盖全线的数字化安全监测与救援体系，为用户提供风险预警、实时定位等服务，

推动交通与文旅、气象、应急等部门信息数据共享，汇集出行规划、交通引导、信息推送、产品预订、安全救援等信息，升级数智化水平。

1.0.8 旅游公路的建设、养护、管理和运营应通过视觉管控和风貌协调、沿线生态环境保护、低碳技术应用、各类资源集约节约利用等措施，推进沿线景观提升与环境整治，促进公路与自然和谐共生，实现绿色化转型。

1.0.9 在满足安全和使用功能的条件下，应积极稳妥地采用可靠的新技术、新材料、新工艺、新产品、新机制。

1.0.10 旅游公路的建设、养护、管理和运营除应符合本指南的规定外，尚应符合现行国家和行业相关标准的规定。

2 术语

2.0.1 旅游公路 **tourism highway**

以旅游交通通行为主，廊道范围内具有文化旅游价值，且提供交通、景观、生态、游憩、教育及文化感知等复合功能的公路。。

2.0.2 旅游公路主题 **tourism highway theme**

为充分发挥旅游公路价值、引起情感共鸣、增强体验感，而赋予项目鲜明特点并用以统领建设、养护、管理、运营全生命周期的中心思想。

2.0.3 旅游公路廊道 **tourism highway corridor**

由旅游公路用地范围，旅游公路使用者视域范围，以及与公路文化旅游功能强关联、具有文化旅游价值的毗邻区域构成的带状空间。

2.0.4 旅游价值 **highway tourism value**

旅游公路廊道所具有的文化旅游资源价值和景观价值，是开展旅游公路策划、设计和文化旅游服务功能提升的重要基础。

2.0.5 服务设施 **tourism highway service facilities**

设置于旅游公路沿线，为车辆和游客提供停车、如厕、休息、观景及能源补给、车辆维修、信息咨询、餐饮、住宿、购物、特色体验和应急等出行服务的设施，包括驿站、观景台等。

2.0.6 慢行设施 **slow traffic facilities**

与旅游公路土建工程合并设置或独立设置，供非机动车和行人通行的道路及相关设施的总称，包括慢行道、慢行驿站、交通安全设施、

解说设施等。

2.0.7 解说设施 interpretive devices

设置于各类服务设施、慢行设施等的游客步行可达区域，为慢行交通使用者提供方向、位置、服务、安全提示及旅游资源阐释等信息的设施体系，包括公共信息导向系统和旅游解说设施。

2.0.8 旅游公路徽标 logo

体现旅游公路主题特色、品牌形象、强化路线识别特征的图形与文字组合的视觉识别符号。

3 基本规定

3.1 分类

3.1.1 旅游公路按旅游价值，可划分为下列三类：

1 跨省域、长距离，沿线旅游资源和廊道景观价值极高，可产生国家级乃至世界级品牌影响力的 I 类旅游公路。

2 省域内沿线具有独特文化旅游资源和廊道景观价值，可产生省级品牌影响力的 II 类旅游公路。

3 沿线具有地方特色文化旅游资源和较高廊道景观价值，可产生地区级品牌影响力的 III 类旅游公路。

3.1.2 旅游公路按廊道文化旅游主导景观类型，可划分为下列三类：

1 以山川、峡谷、水域、森林、草原、荒漠等自然风景为主体的自然景观型旅游公路。根据景观特征可细分为山岳峡谷类、河湖湿地类、海滨海岛类、草原荒漠类、森林生态类等。

2 以历史遗迹、传统聚落、民族风情、农业田园、红色文化等人文资源为主体的人文景观型旅游公路。根据文化特征可细分为历史文化类、民族村寨类、农业景观类、革命文物类等。

3 自然景观与人文景观有机融合，沿线可视范围内兼具优质自然风景与特色人文风貌，且两者相互衬托、相得益彰的复合景观型旅游公路。

3.2 设计车辆

3.2.1 旅游公路宜满足旅居车和旅居挂车通行需求，旅居车和旅居挂车外廓尺寸可采用表 3.2.1 的规定值。其他车辆应符合现行《公路工程技术标准》（JTG B01）的有关规定。

表 3.2.1 旅居车和旅居挂车外轮廓尺寸

车辆类型	总长 (m)	总宽 (m)	总高 (m)	前悬 (m)	轴距 (m)	后悬 (m)
旅居车	9.14	2.44	3.66	1.22	6.1	1.83
小客车+旅居挂车	14.84	2.44	3.05	0.91	4.87+5.39	3.66

3.2.2 旅游公路通行的非机动车所采用的设计外轮廓尺寸宜符合表 3.2.2 的规定。

表 3.2.2 非机动车设计外轮廓尺寸

车辆类型	长度 (m) ¹	宽度 (m) ²	高度 (m) ³
自行车	1.93	0.60	2.25
三轮车	3.40	1.25	2.25
电动自行车	1.90	0.75	1.20

注：1. 长度：自行车为整车长度，即前轮前缘至后轮后缘的距离；三轮车为整车长度，即前轮前缘至车厢后缘的距离；电动自行车为整车长度。

2. 宽度：自行车、电动自行车为车把宽度；三轮车为车厢宽度。

3. 高度：自行车为骑车人骑在车上时，头顶至地面的高度；三轮车为载物顶至地面的高度；电动自行车为整车高度。

3.3 交通量与服务水平

3.3.1 旅游公路设计交通量预测除应符合现行《公路工程技术标准》(JTG B01) 的规定外，尚应结合旅游交通的潮汐性、集聚性特征，重点考虑下列因素：

1 I 类旅游公路应重点计入所连通或通达的世界级、国家级旅游资源的客源市场半径、景区最大承载量，以及重大节事活动诱发交通量等影响。

2 II 类旅游公路应重点计入所连通或通达的省级旅游资源的客源特征、景区承载能力，以及连接 I 类旅游公路所承担的过境旅游交通量。

3 III 类旅游公路应主要计入所连通或通达景区的规划容量与最大承载量等影响。

3.3.2 旅游公路设计小时交通量，应在全年小时交通量分布分析的基础上，按下列规定选取能反映旅游交通特征的合理时位：

1 宜重点分析旅游旺季周末、节假日及特殊活动期间的高峰小时交通量，同时考虑淡旺季的运营成本，作为确定车道数、横断面布置及服务设施规模的主要依据。

2 I类、II类旅游公路宜考虑“黄金周”等法定长假的高峰小时交通特征。

3 I类、II类、III类旅游公路可分别选取第20~25、第25~30位、第30位小时交通量作为设计小时交通量。

3.3.3 旅游公路机动车道通行能力应考虑下列旅游交通特征对通行能力的折减影响：

1 旅游旺季大型客车、旅居车等大型车辆比例显著升高对通行能力的折减。

2 景区出入口、服务设施出入口车辆频繁汇入、汇出及加减速对基本路段通行能力的折减。

3 路侧临时停靠、观景车辆进出对通行能力的折减。

3.3.4 旅游公路路段的服务水平，应结合其技术等级和旅游功能定位合理确定：

1 I类旅游公路的设计服务水平不宜低于三级。服务于世界级旅游资源的路段，应保障旅游旺季期间仍维持可接受的服务水平。

2 II类旅游公路的设计服务水平不宜低于四级。

3 III类旅游公路景区内部路段的设计服务水平可适当降低，但出入口以及其与II类及以上旅游公路的衔接段设计服务水平不宜低于四级。

4 在旅游旺季，II、III 类旅游公路部分路段的服务水平在短期内（不超过高峰小时）可降低一级运行，但应通过配套的交通管理措施确保交通安全。I 类旅游公路不宜降低设计服务水平，确有困难时可短期降低一级运行，但应制定专项交通组织方案。

3.3.5 慢行设施基本路段设计通行能力可参照现行《城市道路工程设计规范》（CJJ 37）执行，并应考虑旅游高峰日行人、自行车混合交通的相互干扰对其进行折减。

3.3.6 慢行设施的服务水平，应根据其功能定位和旅游体验需求合理确定：

1 以交通衔接功能为主的慢行设施，其设计服务水平宜满足基本的通行效率要求。

2 以旅游观光、休闲游憩功能为主的慢行设施，应重点保障慢行体验的舒适性和安全性。

3 穿越景区核心游览区或与旅游资源直接相连的慢行设施，宜在旅游旺季高峰时段进行服务水平评估，必要时采取限流、分时等管理措施，保障游客安全和体验品质。

3.4 速度

3.4.1 旅游公路设计速度的确定应体现“快旅慢游”的核心理念，在保障交通安全的前提下，按下列规定实现交通效率与旅游体验的协调：

1 可根据技术等级，充分考虑沿线地形、地质、城镇分布和旅游资源条件，按表 3.4.1 的规定分段选用不同的设计速度。

2 同一设计速度路段长度不宜小于 10km，相邻路段设计速度差不得超过 20km/h。速度过渡段应选择在平、纵线形指标良好、视线开阔的路段，并应设置清晰醒目的限速标志和提示信息。

3 I 类旅游公路在衔接区域交通枢纽（机场、高铁站）与旅游资

源的路段，应保障较高的运行效率；穿越旅游资源核心展示区段时，可根据景观体验需求，适当降低运行速度。

4 III类旅游公路服务于大型景区如国家公园等游览功能时，宜采用较低的设计速度，强化“慢游”体验。

表 3.4.1 旅游公路设计速度

旅游公路类别	I类							II类								III类						
公路技术等级	一级			二级		三级		一级			二级		三级		四级		二级		三级		四级	
设计速度 (km/h)	100	80	60	80	60	40	30	100	80	60	80	60	40	30	30	20	80	60	40	30	30	20
干线公路	●	●	○	○	●	—	—	○	●	●	—	●	—	—	—	—	○	●	—	—	—	—
集散公路	—	○	●	○	○	—	—	—	—	—	—	—	○	●	—	—	○	○	—	—	—	—
支线公路	—	—	—	—	○	●	○	—	—	—	—	—	—	●	●	○	—	○	—	●	○	●

注：●宜采用；○可采用；—不做要求。

3.4.2 旅游公路应重视运行速度的协调性。对于检验发现相邻路段运行速度差超过 20km/h，或运行速度远低于设计速度而形成瓶颈的路段，应采取增设爬坡车道、改善视距、优化平面交叉渠化、调整服务设施布局等综合措施进行优化，以保障在高峰交通量下仍能维持安全、可接受的服务水平。

3.4.3 对于交通量季节性波动大的旅游公路，宜设置可变限速标志，在旅游淡季采用较高的运行速度限值，在旅游旺季或交通拥堵时，动态调整限速值，实现流量、速度与安全的动态平衡。

3.4.4 在役公路提升文化旅游服务功能时，应根据地形地质、现状路况、交通组成和环境等因素综合分析路段改（扩）建条件，合理确定改（扩）建设计速度。资源本底等级 I、II 类的路段，不宜因片面追求较高设计速度而进行破坏既有景观的大规模改造。

3.4.5 旅游公路慢行道的设计速度，应根据自行车、行人的交通特性、出行目的、沿线地形条件及安全要求等论证确定。服务于旅游观光的慢行道，宜采用较低的运行速度，并通过路线线形、路面铺装及景观

设施引导低速、安全、舒适的慢行体验。

3.6 建筑限界

3.6.1 旅游公路建筑限界应符合现行《公路工程技术标准》(JTG B01)的规定。

3.6.2 自行车道与行车道分开设置时,其净高应不小于 2.50m;步道净高应不小于 2.20m。

3.7 徽标

3.7.1 旅游公路徽标的设计与设置,应与旅游公路所服务旅游资源的等级和特色相匹配。

3.7.2 I类旅游公路,以及路线连续长度超过 100km 或跨省域连通多处省级文化旅游资源的 II类旅游公路宜设置统一的旅游公路徽标。III类旅游公路可根据需要确定是否设置徽标。

3.7.3 旅游公路徽标的设计应符合下列规定:

1 彰显特质。I类旅游公路的徽标设计应体现世界级、国家级旅游资源的文化底蕴和品牌价值,具有国际传播力和辨识度;II类旅游公路的徽标设计应体现省级文化旅游资源的特色与风貌。

2 简洁美观。图形简洁、色彩协调,具有良好的视觉传达效果和艺术感染力。

3 统一规范。同一名称或同一品牌的旅游公路,其徽标风格、色彩体系和核心图形元素应保持统一,以形成品牌合力。

4 利于传播。徽标设计应考虑在标志牌、印刷品、数字媒体及旅游商品等多种载体上的适用性和延展性。

3.7.4 旅游公路徽标宜在专有的特色交通标志以及解说设施设置,亦可用于多种宣传媒介和文创产品。

3.7.5 旅游公路徽标的设置不应影响交通标志的视认性和有效性,应与交通安全设施、解说设施标识协调统一。

征求意见稿

4 调查与评价

4.1 一般规定

4.1.1 旅游公路策划和设计前,应开展公路土建工程、交通运行条件、旅游交通需求、文旅资源禀赋、服务运营现状及区域发展环境等方面的调查工作。调查基础资料应完整、真实、客观。

4.1.2 调查与评价应按照下列规定分类开展,明确相应的调查重点与评价标准:

1 新建旅游公路应重点调查旅游交通需求、文旅资源禀赋及区域发展环境。

2 改扩建旅游公路应重点调查公路土建工程、交通运行条件、旅游交通需求、文旅资源禀赋、服务运营现状及区域发展环境。

3 以提升文化旅游服务功能为主的在役公路应重点调查旅游交通需求、文旅资源禀赋、服务运营现状及区域发展环境。

4.1.3 调查宜采用资料收集、现场踏勘、部门座谈、问卷调查、大数据分析等多种方式相结合,宜应用移动定位数据、交通运行数据、旅游热力数据等开展辅助分析。

4.1.4 评价结论应作为旅游公路功能定位、技术标准选用、服务设施布局、文旅融合方式及运营管理模式等关键内容确定的重要依据。

4.2 基础设施调查与评价

4.2.1 应针对新建及改扩建工程和在建公路文化旅游服务功能提升工程的不同需求,分别明确调查重点与技术深度。调查应聚焦旅游公路特有的体验性、服务性和安全性要素,简化常规公路基础调查内容,突出对旅游功能的支撑评价。

4.2.2 新建及改扩建旅游公路基础设施调查应包括下列内容：

1 交通需求与特征调查。应调查项目影响区域内旅游资源分布、历年游客接待量及出游时空分布，重点分析旅游旺季、节假日与平日的交通量波动特征及旅游大巴、旅居车等主力车型比例。评价预测交通量下的公路通行能力与服务水平，识别潜在瓶颈。

2 线形与景观协调性调查。应调查拟采用的设计速度、平纵线形组合及视距条件，结合旅游车辆（含旅居车、旅游大巴）通行需求，评价线形指标对行车安全、乘坐舒适性及沿途景观体验的影响。新建公路应提出线形与地形景观融合的优化建议。

3 旅游服务设施布局调查。应调查沿线规划的观景台、驿站、慢行等设施的选址与规模，评价其与自然景观的协调性、服务半径的合理性及与文旅资源的衔接度。

4.2.3 在役公路文化旅游服务提升工程基础设施调查应包括下列内容：

1 既有设施现状调查。应调查在役公路的技术等级、路面状况、桥梁荷载、交通安全设施（标志、标线、护栏等）完好程度及智慧管理设施（视频监控、信息发布屏、气象感知设备等）覆盖情况。重点核查临崖临水、急弯陡坡、穿村镇路段等关键节点的安全防护有效性。

2 旅游功能适应性评价。应评价既有公路设施对旅游大巴、旅居车通行的适应性，包括车道宽度、视距条件、净空限制等是否满足需求。评价沿线服务设施（停车区、观景台、厕所）的供给能力、功能完整性及人车分流状况，识别供给不足或布局不合理的节点。

3 智慧与信息服务能力评价。应评价重点路段及景区的视频监控覆盖、停车位动态感知、充电桩状态监测、通信网络信号等对旅游高峰期停车诱导、拥堵预警、应急调度的支撑能力。结合自驾、旅居

车等出行需求，提出感知补强与信息共享建议。

4.2.4 应按下列规定开展交通安全与通行保障评价：

1 应结合调查成果，综合评估旅游高峰时段交通安全风险，重点分析旅游车流与通勤车流冲突、慢行交通与机动车混行风险、景区出入口及观景台视距隐患。

2 评价在役公路安全防护设施对旅游旺季大流量、夜间行车及恶劣天气的应急适应性，提出安全设施补强、速度管理优化及应急救援预案完善建议。

4.3 旅游价值调查与评价

4.3.1 旅游公路应对旅游资源价值及廊道景观价值进行综合调查与评价，并符合下列规定：

1 旅游资源价值应为公路沿线可直接感知或 30min 可达范围内旅游资源本体所具有的吸引力和利用价值，反映资源的代表性、独特性、丰富度及可利用条件。

2 廊道景观价值应是公路沿线可观赏、可感知、可体验的景观综合价值，由视觉、自然、文化、历史、休闲娱乐等一种或多种价值构成，反映公路作为游憩空间的景观品质。

4.3.2 旅游资源调查应依据现行《旅游资源分类、调查与评价》（GB/T 18972）开展，并形成旅游资源调查表。调查表示例如附录 A，调查内容应包括资源名称、类型、位置、等级或认定依据、主要入口、与公路连接条件、到达时间、是否为有效关联资源和资源节点等。

4.3.3 旅游资源价值调查与评价范围应结合地形地貌、资源分布、道路条件和可达性合理确定；廊道景观价值调查与评价范围宜为线位两侧视域范围。

4.3.4 廊道景观调查应划分公路基本调查单元。可利用航拍图或地形图，以 1000×1000 米的范围作为基本的调查单元；或在实际调查的可行性与便利性的基础上，根据现场实际情形适度放大或缩小，以利调查及资料收集。

4.3.5 旅游资源认定应符合下列规定：

1 世界级、国家级文化和旅游资源应具有国家代表性和独特性，并达到现行《旅游资源分类、调查与评价》（GB/T 18972）规定的五级旅游资源标准。认定依据应包括但不限于世界遗产、世界最佳旅游乡村、国家 5A 级旅游景区、国家级旅游度假区、国家考古遗址公园、国家一级博物馆、全国重点文物保护单位等。

2 省级文化和旅游资源应具有区域代表性和独特性，并达到现行《旅游资源分类、调查与评价》（GB/T 18972）规定的三级及以上旅游资源标准。认定依据应包括但不限于国家 4A 级及以上旅游景区、省级旅游度假区、省级重点文物保护单位等。

3 地方特色旅游资源应具有地方代表性、辨识度和游览利用价值，可依据市县级资源名录、旅游资源调查结果或专家评审认定。

4 资源称号和名录应作为资源代表性认定的依据，不应直接替代现行《旅游资源分类、调查与评价》（GB/T 18972）规定的资源等级评价。

4.3.6 应在项目总体图上反映廊道景观的位置、品质、类型、路段，进行廊道景观分析。廊道景观应包括但不限于下列类型：

1 具有视觉敏感性的景观元素、独特地物等视觉景观。

2 由地形地貌、山体、水体、植被、生态系统、野生生物及具有观赏价值的气象现象等构成的自然景观。

3 由艺术、文化设施，人类活动进程中独特文化特征、特殊文化事件、具有特点的生产生活景观、特色产业景观等构成的文化景观。

4 与历史事件、历史人物、历史时期或地方发展脉络相关的遗址遗迹、历史建筑、历史街区、传统聚落、历史地段和历史环境等构成的历史景观。。

5 由依托自然、文化或历史资源形成的公园、滨水空间、观景空间、露营地、采摘园、户外运动场地及其他休闲游憩设施和空间构成的休闲游憩景观。。

4.3.7 廊道景观价值评价内容应符合表 4.3.7 的规定。

表 4.3.7 廊道景观价值评价内容

评价指标	评价要点
视觉价值	沿线景观的可视性、独特性、连续性和体验感
自然价值	地形地貌、水体、植被、生境等自然要素的典型性、完整性和观赏性
文化价值	聚落、民俗、生产生活方式、特色产业等文化要素的地域性和辨识度
历史价值	历史遗存、历史格局和历史事件相关场所的真实性、完整性和可识别性
休闲娱乐价值	依托廊道及周边资源开展观景、徒步、骑行、露营等活动的条件和体验价值

4.3.8 公路旅游价值评价应按照连续评价里程，以旅游资源代表性和丰富性、与廊道关联度和廊道景观价值等指标采用专家打分法进行评价。根据评价结果可确定旅游公路的类别为 I 类、II 类、III 类或一般。

4.4 旅游需求调查与分析

4.4.1 旅游需求调查应符合下列规定：

1 应调查游客年龄、性别、教育背景、来源地、出行方式、同行人数、停留时长、出行目的、消费偏好和预计旅游花费等基本信息，掌握游客群体结构及出行特征。

2 旅游需求调查宜结合旅游公路沿线景区、停车点等重要节点

开展，重点了解游客在通行、停留、观景、休憩、补给、导览和消费等方面的实际需求。

3 可采用访谈、问卷等形式在旅游公路沿线进行随机抽样调查。鼓励采用手机信令、游客轨迹、停车数据和网络预订数据等信息化手段开展调查，提高调查的覆盖范围和准确性。

4 旅游需求调查应结合平日、周末、节假日、重大活动期间分类开展，必要时应覆盖不同季节和典型时段。

4.4.2 旅游需求分析应符合下列规定：

1 对自驾游、团队游、骑行、徒步和周边居民等不同群体，应分别分析其在出行特征、停留行为、观景方式、服务设施使用、信息获取和安全保障等方面的差异化需求。

2 应结合调查数据，分析旅游需求的时间分布特征、空间集聚特征及高峰时段变化规律，识别重点时段、热点区域和主要集散节点。

3 应结合游客出行轨迹，分析其在通行、停留、消费等环节的主要需求，重点研判停车、观景、休憩、补给、导览和应急服务等方面的供需匹配情况。

4 应根据旅游需求分析结果，提出旅游公路主题定位、服务设施配置、慢行系统组织、智慧管理设施设置及运营服务优化建议。

4.5 服务、管理和运营需求调研

4.5.1 服务需求调研应针对自驾游客及主要使用者的核心体验，围绕“行得顺、停得稳、加充有保障、信息准、玩得好”等关键环节开展，为服务设施布局与功能配置提供依据，并符合下列规定：

1 应调研使用者对停车、如厕、加油、充电、车辆维修、应急

救援的满意度与覆盖缺口，明确服务设施配置标准。

2 应调研使用者对路线指引、路况预警、服务设施（停车、充电、加油）查询与诱导、应急呼叫的需求，明确信息覆盖范围与响应时效。

3 应调研老年、母婴、残障等群体对无障碍设施、适老适幼设施、休憩与卫生服务的需求，提升服务普惠性。

4 应调研使用者对路域环境卫生、标识清晰度、景观视觉舒适度、安全保障的满意度，明确品质提升方向。

5 应调研使用者对文化体验、特色餐饮、露营康养、文创购物、慢行休闲等消费场景的需求，明确沿线业态配置重点。

6 应调研对智慧导览、停车及充电预约、无感支付、一站式服务入口等自驾便捷体验的需求，明确智慧服务平台功能要求。

4.5.2 管理情况调研应在规划设计前开展，重点摸清各级政府及相关部门的职责分工与协同基础，以及安全应急、资源底数等管理条件，为管理机制设计提供依据，并符合下列规定：

1 应调研沿线各级政府及交通、文旅、公安交管、应急管理等部门对旅游公路的管理职责划分意向与协同基础，明确未来“谁来管、谁负责、谁协调”。

2 应调研沿线应急资源（医疗、消防、救援）分布、地质灾害与事故多发点位、极端天气影响区域，为安全设施布局与应急体系规划提供依据。

3 应调研沿线环境卫生管护现状、绿化养护机制、景观风貌管控要求，明确环境管理责任与常态化管护方向。

4 应调研地方已发布实施的旅游公路、四好农村路、美丽公路等相关管理政策与标准，明确设计需衔接的上位要求。

4.5.3 运营需求调研应重点摸清旅游公路建成后如何实现可持续运转、收支平衡与市场化运营，为运营模式选择、投融资方案与长效运营机制设计提供依据，并符合下列规定：

1 应调研潜在的运营主体（政府平台、专业运营企业、村集体、社会资本等）及适配的运营模式（特许经营、委托运营、合作共建等），明确未来“谁来运营、怎么运营”。

2 应调研运营收支结构预期、政府资金支持方式、经营性收益来源（停车、充电、餐饮、住宿、广告、业态分成等）及反哺机制，评估社会资本参与意向与可行性，明确资金可持续保障路径。

3 应调研沿线景区、民宿、餐饮、露营、文创、农事体验等业态与旅游公路的联动可能性与流量转化机制，明确业态布局与路衍经济开发方向。

4 应调研季节性客流、节假日高峰等动态运营需求，以及服务评价、游客反馈、投诉处理等长效提升机制，保障运营灵活性与持续改进。

5 应调研旅游公路品牌定位、IP 打造、宣传推广需求，以及主题赛事、节庆活动、自驾线路、新媒体传播等活动策划意向，明确持续引流与精准营销路径。

4.6 综合评价

4.6.1 应在第 4.2~4.5 节工作基础上进行综合评价，形成综合评价结论。

4.6.2 综合评价应明确下列内容：

- 1 旅游公路的功能定位与主题特色；**
- 2 基础设施对旅游交通的适应性及提升重点；**
- 3 文旅资源开发利用潜力及融合路径；**
- 4 服务设施与管理运营的主要短板及优化方向；**
- 5 项目实施的总体可行性、风险点及对策建议。**

4.6.3 综合评价结论应作为确定旅游公路技术方案、策划方案、服务设施布局、智慧化建设、长效管理与可持续运维模式选择的重要依据。

5 总体策划与总体设计

5.1 总体策划

5.1.1 新建和改扩建旅游公路可行性研究报告宜包含总体策划，在役公路进行提升文化旅游服务功能的更新改造工程应进行总体策划。

5.1.2 总体策划应兼顾公路交通载体与文化旅游产品双重属性，兼顾到达型交通和体验型旅游需求，综合考虑公路复合功能和体验主导。

5.1.3 总体策划应在调查与评价的基础上，在国家及地方相关法律法规、标准规范及政策文件，以及区域国土空间规划、综合交通运输规划、旅游发展规划及相关专项规划的基础上开展，并明确项目功能定位、特色主题、实施内容及建设运营管理要求。

5.1.4 总体策划应按下列规定建立跨部门、跨专业、跨区域的协同机制：

1 加强交通运输、公安交通管理、文化和旅游、自然资源、生态环境、林草、水利、农业农村等部门的沟通协调，衔接各类法定规划与管控要求。

2 统筹旅游公路与沿线城镇、景区、产业园区、乡村社区的联动发展，带动地方产业升级与居民增收。

3 协调土建工程、慢行设施、交通安全设施、智慧管理设施、服务设施、解说设施、环境与景观等专业的技术要求，保障交通功能与旅游体验一体化落地。

5.1.5 总体策划团队宜包含交通、旅游、文化、建筑、景观、生态、经济管理等专业人员，应明确各专业负责人及协作机制，保障多专业技术融合。

5.1.6 总体策划应统筹公路使用者各阶段的需求，系统布局导览解说、服务驿站、特色节点及智慧旅游设施。

5.1.7 总体策划应实现下列目标：

- 1 明确项目功能定位、主题体系及打造目标；
- 2 确定土建工程、慢行设施、服务设施、环境与景观的总体布局方案；
- 3 提出各类设施的用地规模建议及控制要求；
- 4 明确旅游产品体系、运营管理模式及养护管理机制；
- 5 为工程设计提供技术支撑与输入条件。

5.1.8 总体策划应包括下列内容：

- 1 项目定位与目标。明确资源导向、主题引领、功能适配、发展协同的总体目标，提出“交旅融合、服务为本、安全绿色、文化引领、智慧赋能”等导向性要求，确定建设标准。

- 2 主题体系。

- 1) 主题确定：提炼统领全线的主线主题，主题应与路域环境、旅游资源、景区景点和地域文化特征相协调，在徽标、土建工程、服务设施、环境与景观、解说设施等方面体现地域特征和旅游特色，提出核心主题词；依据景观与文化变化划分分段子主题；结合主要控制点设计节点主题，形成层次完整、逻辑连贯的主题系列。

- 2) 主题表达：通过视觉识别系统（色彩、标志、字体）、路侧景观与建筑装饰实现可视化；通过解说导览、数字交互、主题活动实现可体验化；通过品牌视觉识别系统（VI）规范项目主题徽标、标准色彩、字体规范、应用规范。

- 3 总体布局。

1) 路线走向：统筹安全优先、景观导向，确定主线推荐方案与备选方案；明确路线控制点；开展景观视廊分析，划定视廊保护范围，限制影响视廊的开发建设活动。

2) 慢行设施：应根据旅游公路类别、建设条件以及旅游需求等论证确定。设置的慢行设施应明确与公路土建工程的衔接方式及主要节点，按需构建慢行游览网络。

3) 服务与景观节点：确定服务区、驿站、观景台、停车区、门户景观、文化地标等空间落位，构建沿线分级服务体系。

4 用地控制。提出各类设施用地规模建议、兼容性要求、预留条件及避让生态保护红线、永久基本农田等约束性用地的协调要求。在役公路应充分利用现有服务站、停车点及管养设施，及沿线社会服务资源，提升其服务功能，应严格控制新建服务设施。

5 专项策划。宜包含土建工程旅游化适配、慢行设施、服务设施、景观营造、标识体系、智慧管理设施、旅游产品设计与品牌营销、出行服务功能、运营管理、养护管理、实施建议等内容；明确不同类型旅游公路的技术指标适配要求、分级服务设施配置标准、多元化运营模式及必要的旺季交通组织方案；明确服务设施选址的地质安全、景观朝向等管控要求。

6 成果衔接。编制“策划与设计衔接说明”，明确向设计阶段传递的关键参数、控制要求和衔接要点。

5.1.9 当建设条件、外部环境发生重大变化时，应及时对策划成果进行动态调整。

5.1.10 总体策划应取得下列成果：

1 策划文本：全面阐述策划背景、资源调查与评估、目标定位、主题体系、总体布局、专项策划、运营管理、投资估算及经济效益预

测、实施建议等内容及实施建议。

2 图件成果：包括主题体系图、总体布局图、服务设施布局图、慢行系统布局图、标识体系图、景观视廊管控图等。

3 附表成果：包括设施配置一览表，明确设施类型、位置、规模、功能配置、服务半径、适配驻留时长等内容。

5.2 总体设计

5.2.1 总体设计应在总体策划的基础上展开。

5.2.2 总体设计应做好设计协调与界面划分等内容，加强公路土建工程和其他各类设施之间的协调，从运行安全的角度优化各专业设置，避免缺项、漏项和出现安全隐患。

5.2.3 改扩建旅游公路和在役公路进行提升文化旅游服务功能的更新改造应提出既有设施再利用和临时设施设置的设计目标。

5.2.4 总体设计应做好公路设施和出行服务、管理、养护和运营的衔接。

5.2.5 旅游公路途径生态环境敏感区、无人区或荒漠戈壁、适游期受气候条件显著限制等特殊环境路段时，应在项目全生命周期中遵循“生态优先、安全至上、规模适宜”的原则，并应在充分论证建设必要性的基础上，合理确定技术标准与建设方案。根据环境敏感性、救援难度和适游期长短等条件，在设计、建设、养护和运营各阶段对建设与服务内容进行差异化配置。如表 5.2.5。

表 5.2.5 特殊环境路段旅游公路差异化配置要求

建设内容	生态环境敏感区路段	无人区/荒漠戈壁路段	适游期极短路段
服务设施	合理压缩规模,宜采用分散、小型化布局	大幅压缩规模,保留必要的紧急停车带	适度压缩固定设施规模,鼓励采用可拆卸、季节性临时设施
慢行系统	严格控制新建规模,尽量利用既有小路	不宜建设	不宜建设固定式慢行道,可结合冰雪等特色设置季节性体验道
管理设施	按需配置,宜采用远程智能监控	强化应急救援与通讯设施	强化恶劣气候预警与道路管控设施
应急与安全保障	强化生态保护和污染防治措施	重点保障自救、呼救及油料补给等应急救援功能	强化冰雪、团雾等恶劣气象条件下的安全保障与临时封路设施
景观与环保设施	以保护与避让为主,淡化人工景观痕迹	可适度设置观星、旷野体验等低影响科普设施	结合季节特色景观设置临时观景平台

注:表中所列为针对特殊环境的额外要求,旅游公路常规设计、建设、养护与运营仍应满足本指南其他章节的相关规定。

6 土建工程

6.1 一般规定

6.1.1 旅游公路技术等级应依据总体策划成果,结合旅游公路的类别、交通流量及特征、环境条件等按照下列规定合理选用:

1 I类旅游公路宜选用二级及以上技术的等级。

2 II类旅游公路宜选用三级及以上技术等级。

3 III类旅游公路宜选用三级或四级技术等级。

4 旅游公路项目可根据沿线地形条件、旅游功能需求及交通量变化,分段选用不同的技术等级。

5 I类、II类旅游公路特殊困难局部路段,且因新建和改扩建工程可能诱发工程地质病害或破坏生态环境时,经论证,技术等级可降低一类标准选用。

6 控制出入的旅游公路,应在具备救援、消防、医疗等条件处就近设置紧急出口,出口外联公路宜选用三级及以上技术等级。

6.1.2 应在调查和评价的基础上,结合总体策划阶段确定的项目功能定位、主题特色及设施布局等,针对性开展土建工程设计。

6.1.3 土建工程应强化与沿线自然、生态、人文环境的融合设计,减轻工程与环境的割裂感,突出视域范围结构工程的景观设计。

6.1.4 在役公路提升文化旅游服务功能的更新改造工程,应遵循利用与改造相结合原则,充分利用原有工程资源。

6.1.5 旅游公路应强化防灾抗灾与安全韧性建设,充分考虑极端天气、地质灾害的不利影响。兼具应急救援通道功能的旅游公路,可适当提高抗震设防等级和设计洪水频率标准。

6.2 路线

6.2.1 旅游公路选线在综合考虑公路功能、路网布局、沿线地形地貌、地质水文、气候气象、环境敏感区的基础上，应统筹旅游公路类别、资源分布、资源价值、视域景观等因素，合理确定公路廊道和线位方案。

6.2.2 旅游公路主要控制点的选定及路线走向应符合下列规定：

1 I类旅游公路以世界级、国家级或具有全国代表性特色旅游资源作为主要控制点，II类旅游公路以省级或区域代表性特色旅游资源作为主要控制点，III类旅游公路以具有地方代表性的特色旅游资源作为主要控制点。

2 以主要控制点确定基本路线走向。

6.2.3 旅游公路项目应在对区域旅游资源价值调查评价的基础上，综合技术、经济、旅游价值等多维度进行廊道方案比选，在满足公路基本功能的前提下，选用旅游开发价值最优的路线廊道方案。

6.2.4 旅游公路选线应符合下列规定：

1 应坚持近景不进景，统筹衔接核心景区、小型景点及路域景观。

2 应坚持生态选线，合理避让各类生态敏感区，分级分类制定路域环境保护措施，最大限度降低对自然环境的扰动。

3 应充分考虑区域路网布局，合理衔接相关公路、铁路、水运、机场等交通设施，构建快旅慢游交通转换体系。

4 应结合旅游景区（点）分布、景观资源特点及区域建设条件，构建近景远景相结合、主路支路协同配套的旅游线路布局。

5 山区公路应充分依托山脊、山谷、溪谷等天然地理廊道，通

过利用山脊线的开阔视野、山谷的纵深空间、溪谷的灵动景致，构建高低错落、远近结合的多层次观景体系。

6 平原区公路应串联乡村田园、民居村落、河湖湿地等自然人文景观节点。

7 应主动避让沿线古树名木、古驿道、传统民居等历史文化遗存及珍稀濒危植物，打造兼具交通功能、文化传承和生态保护的人文景观廊道。

8 宜避让不良工程地质地段，视其对路线的影响程度进行绕、避、穿等方案的比选论证。

9 宜避免穿越城镇，不宜与货运交通量较大的公路共线。

6.2.5 旅游公路横断面应符合下列规定：

1 宜采用双车道公路。交通量小或工程特别艰巨路段的四级公路可采用单车道，并应设置错车道。

2 二级及以下公路设置服务站、停车区、观景台等设施，其出入口过渡段应按渐变率不小于 1:15 且长度不小于 10m 的要求设置。

3 穿越城镇段可设置侧分隔带、辅路、非机动车道、人行道，其宽度应符合现行《城镇化地区公路工程技术标准》（JTG 2112）的相关规定。

4 乡村田园路段可根据场地条件合理设置路侧隔离设施，隔离设施可采用具有乡土气息的木质、石质、竹制材料或植物等，形成质朴自然的视觉效果。

5 不应利用路肩作为路侧纵向停车带，确需设置时，行车道外侧应保留侧向安全余宽，并采取管理措施。

6 设置中分带或侧分带时，其宽度应综合考虑景观设施设置与

安全功能需求。

7 可通过清除路侧非必要障碍物、优化边坡坡率与植被配置等，合理增加路侧净区宽度，提升缓冲避险能力与景观视野。

8 路侧旅游设施不得侵入公路建筑限界。

9 设置慢行设施时，慢行道可结合路侧地形地物情况采用与主线行车道分离布置的断面形式，宽度按需确定。旅游公路采用二级公路时，可利用硬路肩作为慢行道，主线行车道与慢行道之间应设置物理隔离设施，并保障安全侧向余宽。

10 旅游公路紧邻主线车道外侧设置的慢行道应纳入建筑限界，当利用硬路肩作为慢行道时，其净高应满足对应公路等级的要求。

6.2.6 旅游公路路线线形设计应将路域景观视廊分析作为参考依据，在技术指标满足规范前提下，优先选用景观品质更优的线形方案。景观视廊分析可按下列步骤开展：

1 在 1:5000—1:10000 地形图确定驾驶者主要观察方向及视廊轴线。

2 采用 GIS 三维地形分析或现场踏勘，评估视廊通透性与景观品质。

3 识别阻断或破坏重要景观视廊的工程部位，提出改进措施。

4 确定路域景观观景黄金视角，并作为平纵线位线形选择依据。

6.2.7 旅游公路平面、纵断面线形应符合下列规定：

1 平面线形应与地形、景观、环境相协调，注重连续性和均衡性，做好平、纵、横的协调配合。

2 在接近重点路域景观节点前，宜设置平曲线形成景观导入效果，营造“前奏—过渡—高潮—余韵”的视觉序列体验。

3 山区公路应以曲线为主导线形，依山就势，避免生硬切割自然地貌，使公路融入自然地形地貌。

4 草原、戈壁、沙漠等均质景观区应避免长直线，宜将沿线居民聚落、植物群落、游牧生产单元及生态梯度变化处等作为主要控制点布局路线走向，合理增设平曲线，通过动态变化的公路线形引导游客观景视角持续转换，缓解视觉疲劳。

5 圆曲线宜采用一般最小半径及以上，提高行车安全性和舒适性。

6 在保证行车安全的前提下，弯道超高设置应尽量避免高路堤曲线外侧超高导致的观景视线遮挡。

7 纵断面应结合地形与视域景观变化，合理控制坡度、坡长及竖曲线参数，构建起伏有序立体线形，通过高程变化引导游客观景视角动态转换。

8 纵坡宜平缓，最大纵坡不宜大于 6%，优质观景段宜采用 0.3%~1% 的较小纵坡。

9 凸形竖曲线与景观视廊同向时，宜加大竖曲线半径。

10 尽量避免高填深挖，坚持宜路则路、宜桥则桥、宜隧则隧的布线原则，减少对生态环境和路域景观的破坏。

6.3 路基路面与排水

6.3.1 路基设计应按下列规定突出工程与自然的协调性、地域文化的融入性、旅游服务的适配性：

1 山岭重丘区应根据地形条件和路线走向，灵活选用悬出路台、棚洞、半山洞等断面形式，最大限度减少原生坡体开挖扰动，同时营造优美公路景观。

2 平原微丘区宜采用低路堤+浅路堑+缓边坡的路基形式，与周边田园、湖泊、草原等平缓衔接，构建舒展自然的路域景观。

3 满足视距和路侧净区前提下，可利用路侧填（挖）平区、废弃旧路等设置港湾式停车带、观景台，与路基工程一体化设计。

4 路基边坡应采用与自然地貌相协调的形式，坡顶、坡脚圆弧化，用地允许时宜采用较缓坡率；长段落挖方边坡，坡率设计宜结合地质条件采用“两端缓、中间陡”的纵向渐变方式，形成自然流畅的纵向弧形曲面边坡，弱化工程痕迹。

5 路基稳定的前提下，应优先采用植物防护、骨架植物防护、柔性防护，减少大面积实体护面墙、圬工挡墙，禁止视觉敏感区大面积喷涂有色护坡材料。

6 整体稳定性较好的土质、全（强）风化岩质边坡宜采用植物防护或骨架植物防护，优先选用乡土物种。

7 稳定性较好、耐风化的硬质岩石边坡可不作防护，作为路域原生岩体风貌特色景观，或结合地域文化作石刻浮雕、文化标识、科普标识等创意点缀。

8 路侧支挡结构在满足结构稳定性的基础上，可通过材质选择、造型美化、文化植入等方式，将支挡结构转化为路域景观的有机组成部分。

9 公路视域范围应尽量减少圬工墙体裸露，可设置攀缘植物或绿色挂板实现垂直绿化。

10 取、弃土场不宜设置在视域范围内，确需设置时，应强化生态修复与美化设计。

11 改扩建应对视域范围景观不良的边坡、防护支挡及边沟等工程进行美化改造，提升路域景观效果。

6.3.2 路面设计应符合下列规定：

1 宜根据旅游公路的类别、技术等级、使用性能要求和交通荷载，结合区域气候、水文、材料及环境景观要求等，选择合适的路面类型和结构形式。

2 宜采用沥青混凝土路面，声环境敏感路段宜采用低噪音路面。

3 小交通量旅游公路可采用水泥混凝土路面或砌块、弹石、砂石等简易路面。

4 雨水充沛地区宜采用排水路面，提升雨天路面抗滑性能，保障行车安全性。

5 隧道出入口、急弯陡坡、视距不良、村镇出入口等安全敏感路段可采用彩色路面，强化警示引导，村镇路段彩色路面颜色与周边建筑协调。

6 慢行设施的自行车道和慢行步道宜采用彩色沥青混凝土路面或普通沥青路面加铺彩色微表处层或黏结材料。

7 彩色路面材料及使用性能应符合国家和行业现行有关标准的规定，着色剂宜选用无机类，应满足无害且色彩持久要求。

8 骑行者较多路段路面平整度宜提高，国际平整度指数（IRI）不大于 2.5m/km。

9 土路肩可采用植草或干铺、浆砌卵砾石硬化形式。

6.3.3 旅游公路应充分结合地形、地质、水文、降雨量及项目特征等，设置完善的排水系统，采用生态排水理念，并符合下列规定：

1 挖方路段边沟宜采用浅碟形，并根据沿线自然条件铺设草皮、卵石、片块石等。

2 填方排水沟宜采用生态沟，纵坡平缓、汇水面积较小的路段

采用植草沟，山区陡坡段采用卵（砾）石沟。

3 汇水面积较大的路段、径流集中的驿站广场或停车区附近，可设置微型湿地或蓄水洼地。

4 路侧急流槽、坡面截水沟等排水设施选型、选材宜与周边环境景观相融合。

5 穿越村镇路段可采用盖板边沟、暗排水等形式，城镇化地区有条件的路段宜设置雨水收集系统。

6 穿越或临近水环境敏感区段，应设置蒸发池、收集池或油水分离池等设施，不得直接排入敏感水体，并采用隐蔽化处理措施。

7 服务设施场区，可结合场地自然条件，积极采用绿色屋顶、植草沟、透水铺装、生态树池等低影响开发排水设施，高效收集利用雨水，实现水资源的循环复用。

6.4 桥涵

6.4.1 多孔跨径桥梁应结合地形、地物特征，合理选择结构形式和高跨比，注重桥梁与环境的协调美观效果。

6.4.2 跨越江河、海湾、峡谷的特殊结构桥梁，在满足功能、技术、经济要求的前提下，应强化美学设计，打造地域公路桥梁特色景观。

6.4.3 跨线桥、天桥等小型构筑物应结合周边地形、景观风貌等合理选择结构造型，优先选用造型简洁、结构轻盈、视觉观感协调的结构形式。

6.4.4 旅游公路桥梁景观设计应体现不同环境的协调性，并应符合下列规定：

1 山区桥梁宜选用轻盈通透的结构体系，与自然环境相协调；平原区桥梁宜采用简洁朴素的外观风格，与田园、村镇景观自然衔接；

历史文化区段桥梁可适度植入承载地域文化特征的造型、色彩与符号元素，与属地历史文化风貌保持协调。

2 位于旅游集散节点、核心旅游资源周边的重要桥梁，应以“桥旅融合”为导向，结合地域自然特质、旅游资源特色元素与文化符号等开展专项造型设计，打造兼具通行功能与旅游打卡价值的地域性景观标志；在满足桥梁结构安全、场地条件适配的前提下，可拓展观景平台、观景廊道、慢游步道、文化展示空间等旅游服务功能。

3 景观桥梁主梁、墩柱、护栏等外观主色调应与地域文化或自然色彩相适配，可嵌入地域文化纹饰，配置夜景照明；装饰材料可采用当地天然石材、防腐木、耐候钢等。

6.4.5 旅游公路桥梁宜与路基段贯通布设慢行设施，跨河桥梁宜设置人行道，桥梁护栏可选用满足安全功能要求的景观护栏。桥梁设置桥面观景步道时，其宽度不宜小于 1.5m，与行车道间应设置不低于 900mm 安全护栏。

6.4.6 特色观景节点可结合地形设置玻璃栈道或悬挑观景台，并应符合下列规定：

1 结构设计安全等级应采用一级，活荷载标准应不小于 4.5kN/m^2 。

2 栏杆高度应不小于 1200mm，立杆间距应不大于 110mm。

3 应配置人数流量管理系统，高峰期承载应不超过设计值 80%。

6.4.7 兼具旅游通行功能的小桥及通道，入口可采用适配地域特色风貌的装饰造型，营造小型交通节点微景观。

6.4.8 涵洞出水口宜采用乱石铺砌与生态植草相结合的近自然化处理方式。存在明显水流高差的涵洞进出口可设置消力池，联动营造小型生态湿地。

6.5 隧道

6.5.1 旅游公路宜采用双车道隧道。当隧道前后设置慢行设施时，隧道内宜设置自行车道或人行道，保持慢行设施的连续性。

6.5.2 旅游公路不宜设置中、长隧道。确需设置时，应从技术、经济及旅游功能需求等方面对隧道方案与明线方案综合比选，合理选定最佳方案。

6.5.3 旅游公路隧道区段应尽量绕避滑坡、泥石流、崩塌等不良地质地段，确需穿越时，应配套完备的灾变防控与应急处置保障体系。

6.5.4 隧道洞口内外平、纵线形应协调顺畅，保障行车安全舒适。

6.5.5 隧道洞口设计应与地形相协调，遵循早进洞、晚出洞原则，减少洞口开挖，降低对自然地貌的扰动，提升洞口景观协调性。

6.5.6 隧道洞门应结合洞口地形、地质及生态环境条件合理选择洞门形式，宜简洁自然，淡化工程痕迹，与周围环境相协调，可植入地域人文元素，体现文化特色。

6.5.7 旅游公路应将隧道作为旅游体验的组成部分，可通过路域景观视廊分析，合理选择隧道洞口点位，打造“出洞即见胜景”的标志性游览瞬间。

6.5.8 旅游公路隧道在满足结构和通行安全的前提下，可采用下列方式开展洞内空间的旅游体验专项设计：

1 隧道中间段可采用 LED 彩色动态灯光系统营造洞内特色游览氛围，出口段提前增加照度避免黑洞效应。

2 隧道洞壁可采用浮雕、彩绘、光影投影等方式，展示沿线文化历史、地质科普及民族风情等。

6.6 路线交叉

6.6.1 旅游公路路线交叉设计应结合旅游公路类型定位、功能需求、技术等级、交通特征、环境及景观需求等进行针对性设计，保障交通安全和运行有序，兼顾旅游体验舒适性与周边环境的协调性。

6.6.2 路线交叉形式与管理方式应根据旅游公路技术等级、被交路功能、交通量等综合确定。

6.6.3 平面交叉的设置位置和技术指标应符合下列规定：

1 平面交叉位置除考虑路网布局、地形地物、地质水文等基础因素外，应重点结合沿线小型景点、自然人文风光等旅游资源的分布，统筹支线工程的走向与布局合理确定。

2 应根据公路功能、技术等级、旅游资源分布，及其对行车安全和通行效率的影响合理确定平面交叉间距，路侧景点或观景设施出入口密集且间距较小时，可通过归并出入口、设置辅路串联景点或观景设施，保障旅游旺季路段通行效率和运行安全。

3 平纵技术指标应充分考虑旅游车辆的特殊需求。

6.6.4 应根据交通量、交叉公路等级、地形条件及旅游通行需求，按照下列规定进行合理渠化，确保交通有序、降低冲突：

1 应充分考虑旅游旺季的交通需求，合理布局通行空间，并制定动态交通管控方案。

2 设置了人行道及非机动车道的旅游公路，应确保其在平面交叉处慢行交通系统的连续性。

3 渠化设计应与交通标志、标线配合，明确车道功能，引导旅游车辆、非机动车有序通行。

4 渠化设施应采用与周边景观协调的材质和颜色，融入旅游元

素，避免突兀。

5 穿村镇路段的平面交叉，应结合村镇交通特点，采用“一村一策”原则进行渠化改造，根据需要设置行人过街设施、减速设施。

6.6.5 交通量适中、地形条件适宜时，平面交叉可采用环形交叉。环形交叉应兼顾旅游车辆通行需求、与环境景观的协调性和通行效率，并应符合下列规定：

1 环形交叉不宜用于旅游旺季各进口道年平均日交通量之和大于 12000pcu/d 的主干路相交路口。

2 环形交叉设计速度宜选取 20km/h~50km/h，交叉公路设计速度大于等于 60km/h 时，应在进口道之前将速度控制在 60km/h 以内，确保环岛车辆转弯安全、舒适。

3 环形交叉的半径应适配旅居车、旅游大巴等旅游车辆的通行需求：小型环岛半径不宜小于 5m，常规环岛半径不宜小于 15m。

4 车道宽度应结合旅游车辆尺寸合理确定，单车道环岛车道宽度不宜小于 4.0m，双车道环岛车道宽度不宜小于 7.5m。

5 中心岛内不得布置人行道，可设置具有旅游公路元素的小品、绿化等设施，但不得影响停车视距，设置示例如图 6.6.5。



图 6.6.5 环形交叉设置示例

6 环形交叉进出口应设置导向标线、减速设施，引导机动车、非机动车有序进出；进出口车道应与环道顺畅衔接，设置必要的加减速空间，适配旅游车辆行驶特性。

6.6.6 平面交叉交通管理方式的选择，应充分考虑旅游旺季最大交通量的影响，按下列规定保障旅游旺季期间平面交叉运行的安全性和通行效率：

1 信号交叉管理方式的信号配时，应兼顾旅游骑行车辆和行人。旅游旺季应根据交通量变化，优化信号配时方案，减少旅游车辆排队等待时间。

2 无优先交叉仅适用于交通量较小的四级旅游公路交叉，并应设置警示标识，提醒驾驶员注意观察。

3 邻近旅游景区、驿站的交叉，旅游旺季应增设临时交通管理设施，安排专人疏导交通，避免交通拥堵。

6.6.7 旅游公路立体交叉设计应注重旅游公路特性和功能需求，并符合下列规定：

1 互通式立交位置应充分考虑区域核心旅游景点的分布及连接的便捷性。

2 上跨旅游公路的分离式立交桥梁设计应注重美学要求，桥型应简洁轻盈，跨径配置应比例协调，桥梁与周边环境自然相融。

3 与城镇道路或街道化严重的公路立体交叉时，旅游公路宜采用上跨交叉方式。

6.6.8 旅游公路应充分考虑沿线野生动物迁徙习性，结合公路功能、技术等级、动物迁徙特性及地形环境条件等，合理选择天桥、通道等

交叉方式，构建人与自然和谐共生的生态景观。

6.6.9 油气输送管线与旅游公路交叉时，应采用下穿方式，确需上跨时，应采取景观美化措施，提升景观效果。

6.7 提质升级与韧性提升

6.7.1 旅游公路的提质升级应在公路现状调查和旅游资源评价的基础上，结合旅游公路类别、技术等级、交通量、服务需求等，通过路网优化、路段改扩建、节点改造等方式，提升通行品质、旅游服务能力与景观效果。

6.7.2 旅游资源分布不均衡的区域，可通过增设支线、连接线，串联分散的小众景点、特色产业、传统民居村落，构建主辅联动、点线衔接的全域旅游路网体系，有效分流干线旅游公路的交通承载压力。

6.7.3 旅游公路局部拥堵路段应进行改造提升，可实施“分流疏导+扩容提能+节点优化”的综合改造提升工程，系统破解通行瓶颈，全面增强路段服务能力，并符合下列规定：

- 1** 通过优化路段及区域交通组织方案，引导过境车流绕行、景区车流错峰，精准分流核心堵点的交通压力。

- 2** 结合路段地形及流量特征，对拥堵核心段实施针对性拓宽改建，增加行车道数量，从供给侧提升路段通行能力。

- 3** 对拥堵关联的平交口进行渠化改造，优化信号配时方案或增设转向专用车道，消除节点通行冲突，提升整体通行效率。

6.7.4 旅游公路事故多发路段应进行安全综合治理，可实施“工程改善+智能管控+设施升级”的安全综合治理工程，全面提升路段安全运行水平。

6.7.5 旅游公路客货交织严重、穿越城镇机非混行问题突出路段，宜新建专用旅游支线或货运分流通道，减少冲突干扰。

6.7.6 在役公路进行提升文化旅游服务功能的更新改造时，宜采用微改造、精提升方式，补充旅游服务设施，完善交通标志和标线，改善视域工程景观等。

6.7.7 旅游公路可系统性开展“体验升级+舒适提质”工程，对存在的视域景观较差、路面损坏严重、防护工程损毁、排水设施缺损、标志标线不完善等进行提质改造。

6.7.8 旅游公路应开展灾害风险评估，重点识别地质灾害、洪水、极端天气、旺季超载风险等，按下列规定实施韧性提升工程：

1 新建、改扩建旅游公路应积极应对区域气候、水文、地质等条件变化，综合评估安全风险，同步实施韧性提升工程，做好防洪、抗震、不良地质灾害防治及交通安全隐患路段治理等。

2 在役二级及以上技术等级的旅游公路应按现行《公路安全韧性提升技术指南》开展相应的安全韧性提升工程。三级及以下技术等级的旅游公路宜开展公路灾害风险隐患排查，建立风险隐患清单和应急处置机制，加强日常巡查检查，实现风险隐患早发现、早处置、早清零。

3 观景台、观景桥梁、停车区等人员密集型配套设施，应通过提升结构承载力、优化疏散通道、增设防护设施等方式，增强设施在高峰客流、极端天气等场景下的安全韧性。

4 应对沿线滑坡、崩塌、泥石流等不良地质进行工程处治，增设监测预警设施，提高防灾抗灾减灾能力。

5 应对急弯、陡坡、临水、临崖等事故风险较高的路段，开展安全防护工程升级改造，提升行车安全保障水平。

6 旅游公路防灾设施宜采用景观化工程措施。落石防护网可采用绿色涂装或格宾网箱覆绿；抗滑结构可采用生态挡墙和绿植遮覆；拦沙坝可改造为跌水观景台；防洪工程可采用生态护岸形成滨水景观。

征求意见稿

7 慢行设施

7.1 一般规定

7.1.1 慢行设施由慢行道及慢行驿站、交通安全设施、解说设施等组成。慢行设施应纳入旅游公路总体策划和总体设计，并应与土建工程及相关设施统筹规划。

7.1.2 慢行道按功能可分为步行道、骑行道和步行骑行综合道；按设置方式可分为与公路合并设置的慢行道、分离或独立设置的慢行专用道。

7.1.3 慢行设施应与沿线绿道、景区步道及城镇路段非机动车道实现共享和衔接。

7.1.4 慢行设施应注重生态环境保护，集约利用土地资源，合理利用现有公路资源及设施，控制新建规模，降低建设与维护成本。

7.2 设置原则

7.2.1 必要性原则。在地形条件允许且慢行交通需求较高时，宜设置慢行设施。慢行需求应综合旅游交通量、沿线居民出行需求、区域慢行设施现状和规划等因素确定。

7.2.2 安全性原则。合并设置的慢行道应与机动车道进行有效隔离，慢行设施与公路交叉时宜采取专用通道、天桥、灯控、警示标志等措施保障通行安全。

7.2.3 连通性原则。慢行设施应与公路主线、沿线公共交通站点、景区出入口及其他交通方式之间设置便捷的接驳通道，实现连通、接驳、换乘。

7.2.4 体验性原则。慢行设施的线位选择应串联沿线具有特色的景观资源，并合理设置驿站、观景台等设施。

7.2.5 共享性原则。慢行设施应兼顾旅游体验与本地交通功能，服务对象包括游客和沿线居民。

7.3 设置条件

7.3.1 慢行设施的设置应在调查与评价的基础上，在旅游公路的总体策划和总体设计中，确定设置路段和形式，并应符合下列规定：

1 应根据非机动车和行人预测结果、主要出行方式，综合交通安全、慢行体验、自然环境和工程经济性等因素，分段论证慢行设施设置方案。

2 慢行设施宜在慢行需求较大、沿线景观优良且慢行体验性较强的路段设置。

7.3.2 设置慢行系统的路段，路基横断面形式按下列规定：

1 当路段交通量较大，机非混合交通相互干扰时，应设置慢行专用道，与行车道间应设置物理隔离设施。

2 当路段交通量小，机非混合交通相互影响较小时，经交通安全综合分析，二级公路可利用或加宽硬路肩设置慢行设施，当宽度不足时，可根据需要拓宽。三、四级公路应根据交通量及骑行需求，合理论证合并设置慢行道或慢行专用道的方案。

3 根据沿线建设条件和自然环境，慢行专用道与公路可采用整体式横断面形式设置。整体式路基横断面形式明显提高工程造价、实施难度或易诱发工程地质病害时，宜采用分离式路基横断面形式。

4 慢行设施与公路分离有利于提升旅游体验和安全且土地资源允许时，慢行设施宜与公路分离设置。

5 根据旅游公路两侧慢行需求的不同，慢行道在横断面中可采用非对称设置。单侧布置慢行道时，应设置在有利于观景的一侧。

6 不同横断面形式及宽度变化时应设置过渡段。

7 旅游公路合并设置慢行道时，横断面组成形式可参照图 7.3.2-1。大桥、特大桥及隧道段另行论证确定。



图 7.3.2-1 合并设置慢行道的旅游公路整体式断面

8 旅游公路分离设置慢行道时，横断面组成形式可参照图

7.3.2-2。

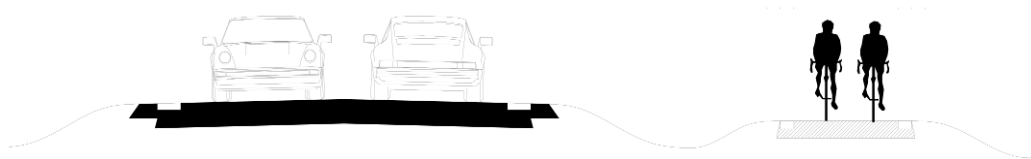


图 7.3.2-2 分离设置慢行道的旅游公路分离式断面

7.3.3 城镇段旅游公路宜在主线两侧布置慢行专用道，其他路段宜在公路主线单侧布设慢行设施。

7.3.4 慢行设施与旅游公路的连接通道间隔距离应满足慢行出行通行需要，不宜大于 2km。

7.4 技术指标

7.4.1 与主路合并设置的慢行道应区分步行、骑行、综合通行类型确定最小有效宽度，依据公路等级、路段场景差异化管控，配套设置机非隔离、路缘带、防护、无障碍及渐变过渡构造。

7.4.2 分离或独立设置的慢行专用道宽度应符合下列规定：

1 步行道宽度应根据行人高峰小时流量按需确定，最小宽度不应小于 1.5m。

2 骑行道应根据高峰小时非机动车流量按需确定，其中单向行驶骑行道有效通行宽度不应小于 1.5m，双向行驶骑行道有效通行宽度不应小于 3.0m。

3 步行骑行综合道有效通行宽度不应小于 3.0m。

7.4.3 慢行道设计速度应根据慢行道功能定位、预测慢行交通流量、项目建设条件，综合旅游公路类别等因素合理确定，并符合下列规定：

1 骑行道设计速度宜结合地形、气象等因素论证确定，宜采用

10km/h~30km/h。

2 步行道及步行骑行综合道设计速度宜采用 5km/h~10km/h。

7.4.4 慢行道应结合地形条件灵活采取平面指标，并符合下列要求：

1 步行骑行综合道最小半径不宜小于 5m。骑行道最小平曲线半径与骑行速度、路面横坡及骑行者骑行倾斜角度等因素相关，分离或独立设置的骑行道转弯半径不宜小于 10m；当绿道骑行道或绿道综合道转弯半径小于 10m 时，应在转弯道内侧增加 1m 宽场地。

2 慢行道最大超高值宜采用 2%。

3 骑行道的视距采取停车视距，停车视距不宜小于 15m。

7.4.5 慢行道应根据道路等级，综合通行安全等因素综合确定设计高程，并符合下列要求：

1 与主路合并设置的慢行道，应按主路设计纵坡控制。

2 慢行专用道的骑行道及步行骑行综合道纵坡不宜大于 2.5%，当大于或等于 2.5% 时，其最大坡长应符合表 7.4.5 的规定。

表 7.4.5 骑行道及步行骑行综合道最大坡长

纵坡（%）	3.5	3.0	2.5
最大坡长（m）	150	200	300

3 步行道纵坡不宜大于 12%，当大于或等于 12% 时应辅以梯步解决。

7.4.6 与公路合并设置的慢行道路基压实度应符合现行《公路工程技术标准》（JTG B01）的规定。慢行专用道的路基压实度标准可降低一个等级。

7.4.7 慢行道路面应根据公路技术等级、交通量、建设环境特点及属地石材等因素，经综合论证后确定。可采用简易铺装路面、透水性路

面、彩色路面或降噪路面。

7.4.8 与公路合并设置的慢行道桥梁应采用与主路相同桥梁设计荷载标准，与公路分离或单独设置的慢行道桥梁应按四级公路标准执行。

7.4.9 慢行驿站设置应符合下列规定：

1 慢行驿站应结合步道、骑行道及步行骑行综合道的布局，在重要节点、景点出入口、村镇附近及慢行与公路交通转换处设置。

2 慢行驿站应提供休憩、饮水、信息导览、自行车停放等基本服务，有条件的可配置租赁、寄存、应急医疗及充电等功能。

3 慢行驿站宜与公路服务设施合并设置，实现资源共享，独立设置时应与周边环境协调，并设置清晰的引导标识。

7.4.10 慢行交通标志和解说设施的设置应符合下列规定：

1 应与旅游公路主线交通标志和解说设施衔接，形成连续、统一、清晰的慢行引导体系。

2 慢行交通标志应包含方向指引、里程距离、景点信息、当前位置及安全警示等内容，在平面交叉、急弯路段及重要节点应重点设置。

3 慢行交通标志应优先采用图形符号，辅以文字说明，并满足全天候视认要求。

4 慢行解说设施宜与主线旅游解说设施、文化展示设施统筹设计，提升慢行体验与信息服务水平。

7.5 提质升级

7.5.1 提质升级工程应在对既有公路交通量、路侧空间、安全状况及

旅游需求进行评估的基础上，确定慢行设施的增设或改造方案。

7.5.2 在役公路慢行设施布设空间不足的路段，可通过优化公路断面、收缩冗余车道、利用路侧闲置用地等方式拓展空间。

7.5.3 利用在役公路路肩、边坡增设慢行设施时，应满足路基结构、路面排水、日常养护相关技术要求，同步设置硬质隔离设施实现慢行与机动车流安全分隔。

7.5.4 新设慢行专用道需与原公路主线顺畅有效衔接，衔接点位间距结合沿线村镇、景点分布及慢行出行需求合理布设，并配套清晰连续的慢行指引标识。

7.5.5 用地受限路段增设慢行设施时，可在满足现行《公路工程技术标准》（JTG B01）规定的机动车道宽度最小值的前提下，优化调整车道宽度与路肩布局。

7.5.6 慢行衔接路段存在功能缺失或断点阻断的，应进行贯通改造，实现慢行网络的连续贯通。改造应明确衔接对象、改造标准及连通方式，并符合下列规定：

1 衔接绿道时，应保证路线连续、交通标志清晰，并应与绿道系统形成网络连通。

2 衔接景区步道时，应结合游客集散需求，在景区出入口、驿站等节点设置慢行转换设施。

3 衔接农村公路时，应满足当地居民日常出行需求，相邻衔接点间距不宜大于 2km。

8 交通安全设施

8.1 一般规定

8.1.1 旅游公路交通安全设施宜以交通标志、交通标线(含突起路标)、护栏、防眩设施、积雪标杆为重点,其中交通标志和标线含非机动车和行人相关交通标志和标线。

8.1.2 旅游公路交通安全设施必须与公路土建工程同时设计、同时施工、同时投入生产和使用。

8.1.3 新建、改扩建旅游公路交通安全设施设计宜考虑旅游公路沿线旅游资源、沿线设施及运营养护因素的影响。在役公路提升文化旅游服务功能的更新改造工程,应在对其开展调查与评价的基础上,对既有设施合理利用并加以完善。

8.1.4 应结合项目和旅游公路特征分析结果,从服务、安全、管理、环境、成本等方面提出交通安全设施的设计目标。其中交通标志、交通标线、护栏和栏杆等宜结合旅游公路所处路网和公路技术条件、交通条件、环境条件进行针对性设计。

8.1.5 对影响旅游公路土建工程和沿线设施设计标准的交通安全设施,应根据设计工序的要求提出相关设计指标、方案或要求。

8.1.6 应结合旅游公路的功能需求选择合理的限速方案,并设置相应的限速标志(含可变限速标志)及建议速度标志。

8.1.7 宜将旅游公路徽标融入旅游公路安全设施设计。

8.2 交通标志

8.2.1 交通标志应结合周边路网特征、公路等级、交通量、旅游区和相关公共服务设施的类型和分布等进行系统性的规划与设计,应保持信息的连续性、导向内容的一致性、设置的规律性和数量的合理性。

8.2.2 旅游公路应加强旅游区标志和沿线设施指引标志的设置,根据需要设置必要的告示标志。

8.2.3 根据信息的重要程度、旅游公路的服务对象和功能,旅游公路的地点和服务信息可分为 A 层、B 层和 C 层信息。如表 8.2.3。

表 8.2.3 旅游公路标志信息分级表

信息类型		A 层信息	B 层信息	C 层信息
地点名称信息	交通枢纽信息	飞机场、高铁站、特等火车站、港口、重要交通集散点	一等火车站、长途汽车总站、大型平面交叉、大型立交桥	其他火车站、长途汽车站、较大型平面交叉
	文体、旅游信息	具有历史、文化和科学价值的 AAAAA、AAAA 级旅游景区(点)、大型文体设施,国家级自然保护区、博物馆、文体场馆	具有历史、文化和科学价值的 AAA 级旅游景区(点),省级自然保护区、博物馆、文体场馆	具有历史、文化和科学价值的 AA、A 级旅游景区(点),地、县级博物馆、纪念馆、文体中心
服务信息	沿途服务设施	服务区、驿站、停车区、大型停车场、大型应急避难场所	中小型停车场、商业综合体、中小型应急避难场所、休息区	观景台、重要商业设施和其他服务设施

8.2.4 交通标志版面中的距离应指距其与计算基准点的距离,其中沿线设施和旅游景区(点)指引标志的设置基准点见表 8.2.4。

8.2.5 旅游指引标志的设置应符合下列规定:

1 旅游指引标志用以提供旅游区的名称、方向、距离等信息。

2 旅游指引标志可分为专用旅游标志和嵌入式旅游标志。版面所显示的信息全部为文体旅游信息的交通标志即为专用旅游标志,将文体旅游信息嵌入指路标志的为嵌入式旅游标志。在文体旅游资源丰富的旅游公路路段宜设置专用旅游标志。

3 专用旅游标志可使用体现旅游景区特点的代表性图形。代表性图形可以是针对景区专门设计的抽象式个性符号，或是能反映景区主要功能的共性图形符号。

表 8.2.4 沿线设施和旅游景区（点）指引标志的设置

设施分类		公路分级		设置基准点
		一级公路作为干线公路时	其他公路	
沿线设施	服务区、驿站	1 3km 处可设置下两个或三个连续服务区、停车区预告标志 ¹ ； 2 2km、1km、减速车道起点处服务区预告及入口标志	— ²	服务区、驿站出口减速车道起点（入口标志设置在出口三角带处）
	停车区、停车场	1km、减速车道起点处设置预告及入口标志	— ²	设施出口减速车道起点（入口标志设置在出口三角带处）
	观景台	500m 预告、减速车道起点处设置预告标志	出口标志	观景台出口减速车道起点 ³
	公共汽车停靠站	500m、减速车道起点处设置预告标志	减速车道起点处设置预告标志	设施出口减速车道起点
	应急避难设施（场所）	应急避难设施（场所）预告及指引标志	应急避难设施（场所）指引标志	疏散通道及其他应急避难设施附近
	休息区	500m、减速车道起点处设置预告标志	减速车道起点处设置预告标志	设施出口减速车道起点
	商业设施 ⁴	500m、减速车道起点处设置预告标志	减速车道起点处设置预告标志	设施出口减速车道起点
	其他服务设施 ⁴	500m、减速车道起点处设置预告标志	减速车道起点处设置预告标志	设施出口减速车道起点
旅游景区（点）	AAAAA、AAAA、AAA 旅游景区（点）	2km、1km、减速车道起点处旅游景区（点）预告	1km、减速车道起点处旅游景区（点）预告标志	减速车道起点
	AA、A 旅游景区（点） ⁴	减速车道起点处旅游景区（点）预告标志	减速车道起点处旅游景区（点）预告标志	减速车道起点

注：1 当服务区、停车区之间的间距小于 25km 时，可不设置此标志。服务区、停车区系列标志的版面应根据提供服务的实际内容进行设置；
2 当存在此类设施时，参考干线公路进行设置；
3 表中部分设施未设置减速车道的，则“出口减速车道起点处”的位置改为距出口 100~200m 处；
4 视实际需要在不引起信息超载时可设置。

4 旅游指引标志设置应具有连续性，在路径发生转向时，宜连续设置旅游标志，直至到达旅游景区入口。

5 旅游指引标志设置应保持一致性，同一旅游景区在旅游标志中的景区名称（简称）、图形应保持前后一致，前往旅游景区的方向和距离应与实际情况一致。旅游景区名称不宜超过 8 个中文字符，不宜中英文混用。

6 旅游指引标志设置应保证协调性，应注意与其他标志、构造

物、绿化等关系的协调性，不得相互遮挡。

7 旅游指引标志设置应保证适度性，同一个道路平面交叉的同一个方向，旅游标志指示的文体旅游信息数量不应超过三个。当符合条件的景区数量超过三个时，宜根据景区等级、至景区距离等因素择优选取。

8 当从不同的方向通过公路前往文体旅游设施的最短路径存在差异时，旅游指引标志的设置位置应在旅游交通流的主要方向中选择，其他方向不应再设置旅游标志。

条文说明

3 共性图形符号可以从现行《道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志》（GB 5768.2）和现行《公共信息图形符号 第2部分：旅游休闲符号》（GB/T 10001.2）中选取。

8.2.6 旅游符号标志的设置应符合下列规定：

1 旅游符号标志用以提供旅游项目类别、具有代表性的符号及前往各旅游景点的指引。

2 旅游符号标志应符合现行《道路交通标志和标线 第2部分：道路交通标志》（GB 5768.2）的相关规定。

8.2.7 沿线设施指引标志的设置应符合下列规定：

1 沿线设施指引标志指示对象包括沿线的能源补给设施、服务设施、应急避难设施、医院、观景台、错车道等。

2 沿线设施指引标志可提前在平交路口前的适当距离处设置。服务设施应符合提供相应标准的规定。

3 沿线设施指引标志宜优先采用图形符号。同一交通标志版面不宜展示 6 项及以上服务信息。

4 如下一同类服务设施距离在 15km 或以上，可在服务设施标志下设置下一服务设施的预告标志。

5 对于季节性的服务设施，其相应标识应在服务暂停期间内予以遮盖或暂时移除。

6 服务区、驿站、停车区等服务标志应标明该区域能提供的主要服务功能。

7 提供沿线气象服务或交通服务的旅游公路，可在提供服务的路段设置无线电频段服务标志。

8 提供应急、救援和其他服务热线的旅游公路，可在提供服务的路段设置电话服务标志。

9 宜在服务设施中结合景观营造、文旅解说等游客体验区域，设置供打卡纪念的地标站牌或特色路面标记。

条文说明

3 图形符号从现行《道路交通标志和标线 第 1 部分：总则》（GB 5768.1）和现行《公共信息图形符号》（GB/T 10001）中选取。

8.2.8 告示标志的设置应符合下列规定：

1 农村公路可设置用于展示符合条件的商业服务及活动设施的告示标志。

2 含有商业信息的告示标志均应为矩形设计，采用白底及黑边框。使用时，休闲与文化兴趣区域标识应采用棕色背景。

3 含有商业信息的告示标志上的说明文字内容仅限于对不超过一个符合条件的商业、服务或活动场所进行识别及方向指引，且不得包含促销广告。

4 每个含有商业信息的告示标志最多可包含两行说明文字，其中每个符号不得超过一个，需单独设置方向箭头，并在箭头下方标注设施距离。指向左侧或上方的箭头应位于标识牌面板的最左侧，指向右侧的箭头则应位于最右侧。使用符号时，应将其置于文字说明或企业标识牌面板的左侧。

5 告示标志不得影响禁令、指示、警告标志及指路标志、旅游标志的设置。

条文说明

1 只有当设施在正常营业季节期间的主要收入或主要游客来自非该设施所在区域的公路使用者时，才可设置商业信息标志。

8.2.9 旅游公路徽标的使用应符合下列规定：

1 旅游公路徽标用以提供旅游公路名称、徽标信息，是旅游公路的品牌符号。

2 旅游公路已被国家层面或省级层面根据其考古、文化、历史、自然、娱乐或风景特征，确定其身份的，可使用旅游公路徽标。旅游公路徽标的设计不得与公路路线编号标识存在相似或类似外观。

3 旅游公路徽标可采用独立导向式或确认式安装方案，沿指定路线周期性设置，并在路线转弯处或与不同公路交汇的平面交叉附近安装。也可采用确认式安装方案置于路线编号下方，但不得影响公路路线编号对道路使用者具有首要可见性。

4 对于已开发用于提升游客体验的路旁设施，可在相关标识装置上设置旅游公路徽标或铭牌，向游客说明该设施对公路旅行体验的贡献。

5 旅游公路徽标可以作为旅游公路主线指路标志和旅游指引标志的一部分使用。

6 不同层级的旅游公路徽标可同时使用。

7 旅游公路徽标牌不得设置在高速公路或快速路上，除非存在不连续路段被指定为连续的旅游公路，且高速公路或快速路是连接这些路段的唯一通道。

8.2.10 旅游公路非机动车和行人、慢行道交通标志的设置应符合现行《道路交通标志和标线 第7部分：非机动车和行人》(GB 5768.7)的规定。

8.2.11 旅游公路交通标志宜采用与周边环境相协调的结构形式。

条文说明：旅游公路的交通标志结构可采用木、混凝土等结构，或在钢结构上采用纹理装饰，以和环境更为融洽。

8.2.12 交通标志应维护良好并定期检查，对丢失、破损、变形、褪色、脱落的交通标志应及时补充、修整或更换。

8.2.13 当设置环境和引导对象发生变化时，应及时增减或变更交通标志，并更新管理数据。

8.3 交通标线

8.3.1 旅游公路不得随意改变交通标线的颜色、规格。行车道外侧增加旅游公路轮廓线或增加、改变既有路面颜色时，应进行交通安全综合分析，不得因歧义而影响交通管理与控制。

条文说明：公路交通标线是一种以颜色、线条、字符、图形等向公路使用者传递交通控制、指引信息的交通安全设施，具有交通管理与控制的效力，设置应用具备规范性与严肃性。因此，不能随意增加、改变交通标线的颜色。

但是考虑到旅游公路兼具通行功能与景观风貌需求，当行车道外侧需要通过路面增设景观视觉效果时，从允许增加标示旅游功能的交通标线和增加、改变既有路面颜色的角度，提出了可以进行综合交通安全分析来进行论证。在这一过程中，既有的指示、禁止、警告等常规的交通标线的设置仍要遵守现行《道路交通标志和标线 第 3 部分：道路交通标线》（GB 5768.3）的相关规定。

为适配旅游公路实际需求，兼顾行车安全管控与旅游公路景观提升需求，减少同类方案重复论证，结合行车道外侧标线和路面颜色对机动车驾驶人的影响程度，在不违背国标规定、不降低标线辨识度、不误导行车判断的前提下，本指南提出旅游公路彩色标线、景观类彩色路面设置在行车道外侧的适用条件。

8.3.2 公路对向车行道分界线应采用黄色标线，不得随意增加、改变颜色，标线附近不得随意设置纵向条状彩色路面。

8.3.3 公路同向车行道分界线以及导向箭头等应采用白色标线，不得随意增改颜色，标线附近不得随意设置纵向条状彩色路面。

8.3.4 车行道边缘线的设置应符合下列规定：

1 双车道旅游公路车行道边缘线应为白色，可根据需要在其外侧设置旅游公路轮廓线。轮廓线的颜色不得采用现行《道路交通标志

和标线 第 3 部分：道路交通标线》（GB 5768.3）规定的交通标线颜色，可结合周边环境采用紫色、蓝色、绿色等颜色。设置示例如图 8.3.4。



a) 可跨越对向车行道路段

b) 禁止跨越对向车行道路段

图 8.3.4 旅游公路轮廓线设置效果示例

2 旅游公路轮廓线的形式、规格应与车行道边缘线保持一致并横向对齐。

3 旅游公路轮廓线应位于车行道边缘线的外侧，其净宽宜采用车行道边缘线宽度之半。

8.3.5 路面标记的设置应符合下列规定：

1 旅游公路路面标记可采用路面文字标记、路面图形标记、块状彩色路面标记以及路面组合标记。

2 旅游公路徽标路面标记可根据需要设置于大型平面交叉入口处。

3 旅游公路徽标路面标记不得覆盖车行道分界线、车行道边缘线、导向箭头等交通标线。

4 设置于路面的各类路面标记均应具备抗滑性，且不应低于所在路面抗滑性要求。

8.3.6 彩色路面的设置应符合下列规定：

1 用于指示公交专用道、旅游大巴专用道、非机动车道、人行道等专用道时，可采用彩色路面。行车道上的彩色路面应简洁单一，并宜采用单色；专用道彩色路面宜与专用车道文字或路面标记配套使用；非机动车道、人行道等慢行道彩色路面可适度丰富样式与色彩，但不得干扰各类交通参与者的通行安全。

2 弯道、隧道洞口、转向区域等需警示减速、引导谨慎驾驶的路段，可设置彩色路面，并宜选用单色块状彩色路面；转弯区彩色路面可与路面文字配套使用。

3 因景观、旅游特色等需要而设置的彩色路面，其配色应与自然风貌、景观环境协调统一，美观简洁，并宜优先设置在行车道外侧，不得干扰正常交通秩序、不得影响交通安全。

4 彩色路面应具备抗滑性，且不应低于所在路面抗滑性要求。

5 彩色路面不得覆盖车行道分界线、车行道边缘线、导向箭头等指示、禁令和警告标线。

条文说明

2 推荐优先采用块状彩色路面，而不是连续满铺型彩色路面，主要是考虑到常规涂料类彩色路面普遍存在抗滑耐久性不足的问题。因此建议依托路面结构自身抗滑性能保障通行安全，彩色铺装仅发挥视觉警示与交通引导作用。结合我们长期以来的工程经验以及标准规范的要求，弯道、隧道洞口、转向区域可以采用红色。

3 因景观、旅游特色的需要等需要设置彩色路面时，彩色路面要与公路沿线的山林、滨水、乡村、山地等不同场景的底色相匹配，

要和周边建筑、绿化、标识、小品风格配色统一，要与沿线的文化相融合。遵循自然优先、设施统一、文化赋能的思路。为尽可能避免彩色路面干扰机动车驾驶员安全行车，彩色路面配色方案须简洁，且建议优先设置在行车道外侧，设置在行车道上时，不能干扰正常交通秩序的判别。交通安全、通行秩序是不可突破的硬性前提。

8.3.7 立面标记等其他交通标线应符合现行《道路交通标志和标线 第3部分：道路交通标线》（GB5768.3）的规定，不得随意增改颜色。

8.4 护栏

8.4.1 护栏的设置应符合下列规定：

1 护栏设置应遵循宽容性设计理念，当路段路堤低矮、边坡平缓时，按规范要求，宜减少设置护栏。

2 设计速度小于或等于 60km/h 的公路桥梁设置骑行道时，可通过路缘石将行车道和骑行道分离；设计速度大于 60km/h 的公路桥梁设置骑行道时，应通过硬隔离设置将骑行道与行车道进行隔离。

3 护栏形式上力求简洁，减少装饰并充分考虑通透性，降低刚性护栏的存在感，如桥梁路段宜设置金属梁柱式护栏，增强通透性。

8.4.2 景观护栏的使用应符合下列规定：

1 在考虑护栏的景观因素时，应充分考虑沿线的环境、气象条件以及其本身对视距的影响，如积雪积沙路段路侧安全净区不足且填方较高的路段，宜按照规范要求设置缆索护栏，以降低阻雪效应。

2 旅游公路可选择外观自然，与周围环境相融合的护栏型式，但不应降低护栏防护等级。采用标准规定外的护栏类型、防护等级或

碰撞条件时，应进行特殊设计并按行业现行有关标准进行特殊设计并经试车碰撞试验。

3 根据周围环境灵活设置护栏的颜色，与当地的自然、风土以及建筑物相协调，体现出对人的亲和性。

4 护栏应避免过度装饰并控制色彩，其连接件等突起物不应对人造成伤害，护栏更贴近自然物，给人以亲切感，可有很好的手感和质感。

8.5 防眩设施

8.5.1 旅游公路防眩设施应按照现行《公路交通安全设施设计规范》（JTG D81）的规定合理设置。

8.5.2 夜间交通量较大，且慢行道和车行道存在对向行驶的路段，可根据需要在慢行道和车行道之间设置防眩设施，可采用绿化进行防眩。不具备使用绿化防眩的干旱、半干旱等地区，应选用和景观协调的防眩方式。

8.6 积雪标杆

8.6.1 冬季旅游需求高，降雪量较大、持续时间长且积雪覆盖车行道的旅游公路路段，应设置积雪标杆。

8.6.2 积雪标杆位于路面之上的高度宜为 1.5~2.4m。设置积雪标杆的路段可不设置轮廓标。

8.6.3 夜间交通量较大的路段，积雪标杆上应使用反光膜。设置反光膜时应在周长方向闭合，反光膜宜为黄色，可间隔设置，反光膜纵向长度和间隔长度宜为 20cm。

8.7 其他交通安全设施

8.7.1 其他交通安全设施的设置应符合现行《公路交通安全设施设计规范》（JTG D81）的规定。

征求意见稿

9 智慧管理设施

9.1 一般规定

9.1.1 智慧管理设施由监测设施、信息发布设施、通信设施、供电及照明设施、管理平台组成。

9.1.2 智慧管理设施应与沿线交通安全设施、解说设施统筹布局，条件允许时宜多杆合一、资源共享，减少杆件数量，降低对沿线环境和景观的影响。

9.1.3 智慧管理设施的设置应考虑旅游公路类别、服务设施布局、气候特征、游客集散节点分布及所在地经济条件等因素，并符合下列规定：

- 1 I类旅游公路应设置完善的智慧管理设施，宜加强交通管控、恶劣气象预警、应急处置。
- 2 II类旅游公路宜设置较完善的智慧管理设施。
- 3 III类旅游公路可在主要集散节点设置必要的智慧管理设施。
- 4 所在地经济条件不允许时，智慧管理设施可降低一类标准设置。

9.1.4 智慧管理平台依托省级、区域级或路段级公路管理平台进行管理。

9.1.5 智慧管理平台数据来源宜采用实时监测与互联网数据相结合的方式。

9.2 监测设施

9.2.1 旅游旺季部分路段服务水平可能出现短期降级的II类旅游公路，以及确有困难短期降一级运行的I级旅游公路，应设置具备交通

监测、交通事件检测、视频监控功能的设施。旅游旺季部分路段服务水平可能出现短期降级的Ⅲ类旅游公路，宜设置具备交通监测、交通事件检测、视频监控功能的设施。

9.2.2 应在长下坡、连续弯道、事故多发路段设置具备交通事件监测功能的设施。

9.2.3 团雾多发区、风口路段宜设置气象监测、能见度监测或路面状态传感器。

9.2.4 在冰冻频发路段宜设置路面冰雪湿滑监测设施，可采用智能融冰除雪设施。

9.2.5 服务设施应部署视频监控设施，具备日常监控、突发事件监测功能。

9.2.6 服务设施的停车场应设置车位检测设施、客流统计设施。

9.2.7 可在沿线或服务设施配置无人机，具备交通运行巡查、突发事件现场勘查、应急物资投送及预警信息播报等功能。

9.2.8 交通调查站设施应按《交通运输部关于印发〈普通国省道多功能交调调查站布局和建设方案〉的通知》（交规划发〔2025〕8号）进行设置。

9.3 信息发布设施

9.3.1 在服务设施人流密集区域宜设置信息发布设施，发布交通拥堵信息、交通管控信息、预警提示信息。

9.3.2 在平面交叉处宜设置信息发布设施，发布沿线路况、交通诱导提示、恶劣气象预警提示、避险提示信息。

9.3.3 停车场信息发布设施应符合下列规定：

- 1** 宜在停车场入口前方适当位置设置信息发布设施，发布停车

场位置信息、空余车位信息。

2 宜在停车场入口处设置信息发布设施，发布空余车位信息。

3 宜在停车场内设置车位诱导设施。

4 可与导航地图联合发布车位级导航服务信息。

9.3.4 在禁止停车路段沿线宜设置广播设施，具备远程语音发布禁止停车提示信息功能。

9.3.5 可充分利用车载调频广播、景区导览屏、游客中心屏、沿线酒店信息提示屏等作为辅助发布设施。

9.4 通信设施

9.4.1 旅游公路通信设施应符合现行《公路通信技术要求及设备配置》（GB/T 7262）的规定，并根据旅游公路类别、应急处置需求等因素按下列规定设置：

1 I 类旅游公路通信设施配置应满足旅游旺季设计服务水平不降低的要求；应实现光纤通信全覆盖及其它通信手段的冗余备份，通信容量应按旅游旺季峰值需求配置。

2 II 类旅游公路通信设施配置宜满足光纤到节点、其他通信手段重点覆盖。

3 III类旅游公路通信设施配置应满足景区内部路段适度简化，出入口及衔接段不应低于 II 类旅游公路标准。

4 旅游旺季 II、III 类旅游公路部分路段通信网络在高峰时段出现短期容量紧张时，宜通过临时扩容、应急通信保障等管理措施确保基本通信畅通；I 类旅游公路通信设施应制定专项通信保障方案，不宜降低配置标准，确有困难时可短期降级运行。

9.4.2 光纤传输的技术选型和 4G/5G 移动网络的覆盖与速率应符合

下列规定：

1 光纤传输采用 G.652.D 单模光纤时，应满足 ITU-T G.652.D 标准要求，在 1550nm 窗口具备低衰减传输性能；环网或网状拓扑应优先采用物理光缆分离的环形路由，确保链路冗余。

2 4G/5G 全线覆盖应区分游客密集区与一般路段制定差异化的速率指标；游客密集区（观景台、驿站、服务区等）下行速率不应低于 100Mbit/s，一般路段不应低于 10Mbit/s。

3 隧道、峡谷等信号盲区应采用泄漏电缆或多运营商分布系统实现全覆盖，消除通信死角。

4 旅游旺季期间，通信网络应具备弹性扩容能力，保障高峰时段游客的通信服务体验。

9.4.3 物联感知与近场服务应符合下列规定：

1 LoRa 专网部署覆盖半径不宜小于 1.5km；传感器接入应涵盖边坡监测、气象监测、交通流量监测等类型。

2 观景台等游客密集区域宜部署蓝牙信标，用于近场导览服务。蓝牙信标广播距离不宜小于 10m，续航时间不宜低于 12 个月。

3 驿站边缘网关应支持异构协议的汇聚与解析，适配不同类型、不同品牌南向设备的无缝接入；应具备断点续传功能，在网络中断时本地缓存数据，网络恢复后自动续传；应支持本地联动控制，在云端中断时仍可维持基本运行。

9.4.4 应急保障与统一运维应符合下列规定：

1 二级卫星终端、一线卫星电话、巡检北斗短报文等应急通信设备的配置数量和布设间距（无公网太阳能电话间距 $\leq 300\text{m}$ ）应与旅游公路沿线服务设施（驿站、观景台等）的布局相协调。

- 2 一、二级融合网关应实现多协议转换及智能选路功能。
- 3 通信设施应采用双向认证机制，数据加密宜采用国密算法。

9.5 供电及照明设施

9.5.1 智慧管理设施、服务设施等用电设备的电力负荷级别应符合表 9.5.1 规定。

表 9.5.1 用电设备的电力负荷级别

用电设备	电力负荷级别
隧道监控设施、应急照明、通风和照明控制设施、电光标志、紧急呼叫设施、火灾报警设施、中央控制设施	一级负荷 ^a
消防水泵、排烟风机	一级负荷
隧道基本照明、隧道加强照明、通风风机、服务区综合楼照明	二级负荷
隧道检修插座、隧道引道照明、道路照明、道路监控设备、服务区、养护工区综合楼动力、场区照明、景观照明、充电桩、广告牌	三级负荷

注：^a该一级负荷为特别重要的一级负荷。

9.5.2 应在服务区、停车区、隧道、驿站、观景台等用电集中的地方设置变电所或箱式变电所。变电所高压电源宜采用 10kV 电源，在电网覆盖困难的区域，可考虑采用新能源供电。

9.5.3 变电所宜设置电力监控系统，实现“遥测、遥信、遥控、遥调”等功能。箱式变电所可设置电力监控系统。

9.5.4 隧道照明应按现行《公路隧道照明设计细则》(JTG D70/2-01)的规定进行设计。

9.5.5 I 类旅游公路在旅游资源核心展示区段应设置照明设施，在事故易发、交通组织复杂路段宜设置照明设施，在特大桥可设置照明设施。II 类旅游公路在事故易发、交通组织复杂路段、旅游资源核心展示区段宜设置照明设施，在特大桥可设置照明设施。III 类旅游公路在旅游资源核心展示区段宜设置照明设施。

9.5.6 照明设施应参照现行《公路照明技术条件》（GB/T 24969）的规定进行设计。

9.5.7 I类旅游公路服务区、停车区、驿站和观景台等场区应设置场区照明设施。II类和III类旅游公路服务区、停车区、驿站和观景台等场区宜设置场区照明设施。

9.6 管理平台

9.6.1 管理平台应具备交通运行状态实时监测、异常事件自动检测、恶劣气象条件预警、应急处置等功能。

9.6.2 管理平台应按下列规定实现紧急情况下的管控功能：

1 路段出现严重拥堵、异常交通事件、地质灾害等情况，应提前发布拥堵预警信息、道路封闭信息、交通诱导信息。

2 大雾、暴雨、暴雪等极端气象情况，应提前发布交通诱导信息或道路封闭信息。

3 在部分停车场出现严重饱和情况下，系统应具备忙闲停车场应急调度功能。

4 在违停车辆占道严重影响正常通行的情况下，应具备远程语音提示功能。

5 可通过小程序、公众号等途径提供一键救援功能，提供救援电话或联动救援部门。

9.6.3 管理平台应按下列规定实现多元化信息展示功能：

1 应展示沿途服务设施分布情况、充电桩位置及空余情况、停车场位置及空余情况。

- 2 应结合景区分布情况，分区段展示道路运行状态。
- 3 应展示沿线气象条件状态。
- 4 宜展示道路施工、沿途景区客流饱和度预警。

征求意见稿

10 服务设施

10.1 一般规定

10.1.1 旅游公路服务设施包括驿站、观景台，驿站包括公路沿线服务区、停车区、服务站、停车点、客运汽车停靠站及其他能满足文化旅游服务功能的公路设施和社会服务资源。

条文说明

本条规定的旅游公路驿站范畴大于普通公路常规设置的服务区、停车区、服务站、停车点、客运汽车停靠站，不再局限于传统公路沿线设施，可以整合各类公路存量资源与沿线社会服务资源，丰富旅游公路配套服务功能，满足公路旅游出行需求。

条文所述“其他能满足旅游服务功能的公路设施和社会服务资源”为兜底条款，主要包含两类设施。第一类为改造利用的公路管养资源，即在现有公路管养设施上增设休憩、咨询、补给等旅游服务功能，或利用闲置道班、养护工区场地及建筑改造而成的旅游公路配套服务设施，实现公路资源复合利用。第二类为统筹利用的沿线社会服务资源，主要包括公路沿线景区游客中心、合规民宿、乡村文旅服务点等既有公共及文旅配套资源。通过统一规范服务标准与标识，将其纳入旅游公路驿站服务体系，承担休憩、导览、便民保障等功能，完善全域旅游公路服务布局。

10.1.2 应结合沿线旅游资源、社会服务资源、用地条件、预测交通量、车型构成与游客服务需求等统筹旅游公路服务设施布局，并开展总体策划与总体设计。

10.1.3 应依托公路服务站、停车点设置旅游公路驿站，宜利用现有

公路管养设施、闲置设施和用地等资源改建成旅游公路驿站，改建驿站不应影响原管养设施正常功能。

10.1.4 宜利用沿线景区等社会资源设置旅游公路驿站。

10.1.5 应结合沿线景观资源、用地条件灵活布设观景台，也可在驿站内设置观景台或观景区。

10.1.6 宜推广应用服务设施适用的各类节能、环保、循环利用技术和材料。

10.2 分类

10.2.1 按照规模和服务能力可将旅游公路服务设施分为综合驿站、基础驿站和简易驿站三类，观景台可视为简易驿站。

10.2.2 按运营性质可将旅游公路服务设施分为经营性和公益性两类，经营性服务设施也应提供停车、如厕、休息等公益服务。

10.3 功能配置

10.3.1 综合驿站应承担综合服务功能，为游客提供车辆补给维修、人员休憩餐饮住宿、信息咨询、应急救助及文化体验等全方位服务，设施配置应全面完备。

10.3.2 基本驿站应满足游客途中基本停靠需求，以停车、如厕、休憩、信息导览、安全防护为核心功能，设施配置应保障基础服务。

10.3.3 简易驿站（观景台）应以观景和临时停靠为主要功能，重点保障短暂停留所需的停车、休憩、观景需求，设施配置应精简实用。

10.3.4 各类服务设施功能配置应符合表 10.3.4 的规定。

表 10.3.4 旅游公路服务设施功能配置表

类别		配置功能	综合驿站	基本驿站	简易驿站（观景台）
车辆 服务 设施	停车 功能	小型客车停车位	★	★	★
		旅居车停车位	★	■	▲
		大型客车停车位	■	▲	▲
		无障碍停车位	★	★	★
		自行车/摩托车停放区	■	■	▲
功能	维修 服务	车辆简易维修	■	▲	—
		轮胎充气	★	▲	—
	能源 补给	充电桩（换电站）	★	■	—
		加油（氢）站	■	—	—
人员 服务 设施	如厕 功能	公共厕所	★	★	—
		第三卫生间（无障碍卫生间）	★	■	—
		母婴室	■	▲	—
	休憩 功能	室内休息区	★	■	—
		室外休憩设施	★	★	★
		遮阳遮雨设施	★	★	—
	信息 服务	旅游信息咨询	★	■	—
		景点解说与导览标识	★	★	★
		路况与气象信息发布	★	■	—
		免费 Wi-Fi	★	★	▲
	餐饮 购物	简餐/快餐	★	■	—
		饮用水	★	★	▲
		便利店/自动售货机	★	■	—
		地方特色商品展销	■	▲	—
	住宿与 露营	住宿设施	■	▲	—
		帐篷露营区	■	▲	—
	环卫与	垃圾分类收集设施	★	★	■

类别		配置功能	综合驿站	基本驿站	简易驿站（观景台）
	环保	污水处理设施	★	★	—
	安全与 应急	安全防护设施	★	★	★
		应急医疗箱	★	■	—
		紧急联系电话/报警装置	★	■	—
	文化 体验	文化展示/文创空间	■	▲	—
		观景平台/摄影点	▲	▲	★
	其他	慢行系统接驳设施	■	■	▲

注：★应设；■宜设；▲可设；—不作要求。

10.4 选址与设置间距

10.4.1 旅游公路服务设施的选址应符合下列规定：

- 1 选址应视野开阔、线形平顺，行车视距满足加减速、驶入驶出安全要求，避开急弯、长下坡底部、地质灾害、水源保护核心区。
- 2 优先利用公路闲置空地、废弃取弃土场、既有养护工区、村镇闲置场地，减少耕地占用、大规模土石方开挖。
- 3 配套水、电、通信、污水收集处置条件，临近村镇、景区可接驳现有市政配套，降低建设运维成本。
- 4 兼顾慢行系统接驳，方便骑行、徒步游客抵达，与主线车行流线物理分流，避免人车交叉冲突。

10.4.2 沿线征地困难，且景观呈连续分布，服务设施可以根据实际地形，沿公路沿线，将相关服务功能分散连续设置，并做好相关安全防护措施。

条文说明

环水库公路或山区公路，临水或临崖公路较多，沿途景观视野开

阔，受地形限制时，无法集中征地，或集中布置停车区和观景台等，可以考虑将停车区域和相关服务功能分散，沿路线连续零散布置，而不设置大规模集中的服务设施。

10.4.3 观景台选址应位于景观视野开阔、无遮挡，能直观展现沿线自然或人文核心景观的位置，同时兼顾停车安全，选址应避开地质灾害隐患点，地形坡度不宜过大。

10.4.4 驿站选址应结合地域文化节点、特色村镇、景区入口等位置，优先选择交通便利、环境优美、便于游客停留的区域，融入当地景观风貌，避免与周边环境产生违和感。

10.4.5 服务设施设置间距应符合现行《公路服务设施设计规范》（JTG/T 3382）相关要求上，宜根据旅游公路的技术特点和实际需求灵活设置。

10.4.6 服务设施设置间距应综合驾乘休憩、观光游览需求统筹确定，并应符合下列规定：

- 1 城镇稀疏、水电配套薄弱路段可灵活放宽间距。
- 2 景观资源密集区段可缩短间距，因地制宜调整点位。

10.4.7 服务设施整体最大车程不宜超过 60 分钟，相邻停车、休憩类设施车程宜小于 30 分钟。

10.5 用地与建设规模

10.5.1 旅游公路服务设施用地应符合区域规划要求，节约集约用地，优先利用闲置土地、废弃公路用地，避免占用优质耕地和生态敏感用地。

10.5.2 旅游公路服务设施的用地与建筑规模，应统筹考虑沿线旅游服务需求、社会服务资源情况以及服务设施的运营管理模式，在分析

和预测服务需求的基础上确定。

条文说明

由于一级及以下公路是开放式的，公路沿线存在饭店、便利店、加油站、车辆维修站等社会服务，服务站、停车点建设要考虑社会服务提供能力、建成后的运营管理模式及运营成本效益预期等因素，进行服务需求预测和分析，进而确定建设规模。

10.5.3 驿站、观景台用地规模应符合下列规定：

1 观景台：大型不宜小于 1500m^2 ，中型不宜小于 800m^2 ，小型不宜小于 300m^2 ；

2 驿站：简易驿站用地面积宜为 $500\sim 1500\text{m}^2$ ，基本和综合驿站可根据服务需求计算论证；

10.5.4 观景台、驿站等服务建筑规模应根据服务功能和接待能力确定，建筑面积与用地面积比例应控制在合理范围，建设规模应符合下列规定：

1 简易驿站建筑面积宜为 $100\sim 300\text{m}^2$ ，基本和综合驿站可根据实际需要进行测算，单侧建筑面积不宜大于 1500m^2 。

2 停车位的类型与规模应与交通组成、旅客数量相互匹配，具体指标可参照现行《公路服务设施设计规范》（JTG/T 3382）的相关规定，新能源车辆专用车位比例不得低于行业标准相关要求。

10.6 场地设计

10.6.1 场地设计应结合地形地貌、自然景观及服务功能需求，避免破坏周边生态环境，合理布置场地布局，确保场地使用安全、便捷、舒适，实现场地与自然环境的协调统一。

10.6.2 停车区应按车型分区停放，设置大型车、小型车、新能源车

辆专用停车泊位，明确停车导向标识和停车标线，停车流线应避免交叉，确保车辆进出有序。

10.6.3 服务建筑区应布置在场地核心区域，靠近停车区，方便游客进出；建筑布局应考虑采光、通风需求，结合地域建筑风格，融入自然景观。

10.6.4 景观展示区应结合场地地形和周边景观资源，设置观景平台、景观步道、文化小品等设施，突出地域文化特色，提升场地景观品质。

10.6.5 绿化区应合理分布于场地各区域，优先采用乡土植物，搭配乔木、灌木、草本植物，形成层次丰富的绿化景观，同时起到遮阳、降噪、净化环境的作用。

10.6.6 场地高差较大时，应设置台阶、坡道等衔接设施，坡道应设置防滑措施，台阶应设置防护栏杆，确保行人安全；无障碍坡道应符合相关标准，宽度不宜小于 1.2m。

10.6.7 场地排水应采用雨污分流制，雨水应就近排入公路排水系统或自然水体，排水坡度应符合设计要求；场地最低点应设置集水井，及时排除积水。

10.7 建筑设计

10.7.1 服务设施建筑设计应结合地域文化特色、自然景观及服务功能需求，打造兼具实用性与文化性的建筑风貌，避免同质化设计。

10.7.2 建筑风格应融入地域文化特色和自然景观，采用当地传统建筑材料、建筑造型和装饰元素，与周边环境协调统一，凸显旅游公路的文化内涵。

10.7.3 独立设置的公共卫生间宜采用与周边景观相协调的色彩、材质及纹理，其风格宜与周边环境相融合，同时具有旅游乡村小道的独

特风貌。

10.7.4 公共卫生间设置位置既要便于司乘人员快速识别，又不能成为视觉焦点。这类建筑需通过选址与建筑风格融入景观。

10.7.5 服务设施规划与布局选址时，宜考虑室外野餐区的设置。

条文说明

风景优美的旅游公路沿线，野餐是受欢迎的活动之一，这些区域既可为正规野餐场地，也可在服务站或停车点设置简易餐桌。游客常驻足野餐的原始区域尤其适合规划野餐区。此外，观景台、水域、地质奇观、历史遗迹或短途徒步路线周边也适合作为野餐区选址。必须重点考量车辆进出场地的安全性问题。

10.7.6 驿站设计宜突出文化展示和便民服务，包含休息区、补给区、文化展示区、卫生间等，可增设简易医疗点、行李寄存处；文化展示区应展示当地历史文化、民俗风情等内容。

10.7.7 综合驿站内的游客中心应以旅游专项服务为主，包含咨询区、展示区、票务办理区等，配备旅游信息系统、宣传资料架等设备，空间布局简洁有序，方便游客咨询办理业务。

10.8 提质升级

10.8.1 服务设施提质升级应以既有设施为基础，结合所在旅游公路项目的主题和定位、旅游资源条件、游客需求特征、公路交通特性等需求，统筹开展功能完善、空间优化、风貌提升和服务提效，分类采取整治提升、功能补充、局部改造和微更新等方式，避免大拆大建。

10.8.2 服务设施提质升级应坚持需求导向、问题导向，重点提升停车、观景、特色旅游服务、应急保障等服务能力，强化地域特色和旅游公路辨识度。

10.8.3 服务设施提质升级应对现状调查与评价，并符合下列规定：

1 开展服务设施提质升级前，应对既有设施的类型、规模、功能配置、场地布局、停车组织、建筑现状、景观环境、标志标识和运营管理情况进行全面调查。

2 应调查服务设施与沿线景区、村镇及其他服务节点的衔接关系，识别服务功能不足、重复和衔接不畅等问题。

3 应重点评价既有设施在停车、休憩、观景、补给、餐饮、购物和应急服务等方面的适用性和完备性。

4 应根据调查与评价结果，明确保留利用、整治提升、功能增补、综合改造等提质升级方式。

10.8.4 功能完善与设施提升应符合下列规定：

1 服务设施提质升级应优化场地功能分区和交通组织，合理组织机动车、非机动车和行人流线，减少相互干扰，保障出入便捷和使用安全。

2 对服务内容单一、停留吸引力不足的既有设施，可结合周边景观、文化和产业资源，植入观景、科普、展示和体验等复合功能。

3 对游客停留需求较强、旅游资源集聚度较高的服务节点，宜增设旅游咨询、特色餐饮、文创展示、特产销售和轻量化休闲体验等功能。

4 对自驾游比例较高的路段，应重点完善针对自驾游人群的停车、补给、简易维修等需求。

5 对骑行、徒步等慢行需求较强的路段，宜完善饮水补给、遮荫避雨、简易休憩和导览解说等配套设施。

10.8.5 环境整治与风貌提升应符合下列规定：

1 服务设施提质升级应注重建筑风貌、场地环境和景观品质的整体提升,并与沿线自然环境、历史文化风貌和旅游公路主题相协调。

2 对建筑风貌杂乱、识别性不足的服务设施,应统筹优化建筑立面、材质色彩等,塑造统一协调的旅游公路形象。

3 交通标志和标线应与服务设施提质升级同步实施,形成层次清晰、信息准确、连续引导、风格统一的导向体系。

4 有条件的服务设施宜配置电子导览、二维码导览、停车信息发布和应急信息提示等设施,提升信息服务能力。

5 提质升级应加强污水处理、绿色照明和生态材料应用,提升绿色低碳水平。

11 解说设施

11.1 一般规定

11.1.1 旅游公路解说设施应为步行游客和慢行交通使用者提供信息引导、景观解说和行为提示。解说设施设置示例如附录 B。

11.1.2 旅游公路解说设施包括公共信息导向设施和旅游解说设施。公共信息导向设施用于提供方向、位置、服务和安全提示等公共信息；旅游解说设施用于阐释沿线自然景观、历史文化、地域风貌和旅游资源。

11.1.3 旅游公路公共信息导向设施应以现行《旅游景区公共信息导向系统设置规范》（GB/T 31384）为基本依据，并应符合现行《公共信息图形符号》（GB/T 10001）、《公共信息导向系统 设置原则与要求》（GB/T 15566）和《公共信息导向系统 导向要素的设计原则与要求》（GB/T 20501）等有关规定。

11.1.4 解说设施应统一规划、分级设置、信息准确、层级清晰，并应与旅游公路类别、资源分布、慢行系统布局、游客活动范围和服务设施分布相适应。

11.1.5 解说设施应设置在游客慢行可达或驻留区域，不得侵占公路建筑限界，不得影响行车视距、道路交通标志视认性和慢行通行安全。

11.1.6 解说设施不应与商业广告混设。

11.2 构成与分类

11.2.1 公共信息导向设施按信息功能应包括下列内容：

1 通过导览图、导览牌等载体，提供旅游公路总体布局、当前位置、主要资源、服务设施、慢行线路和游览组织等的导览信息；

2 通过导向标识,提供景点、观景台、驿站、停车区、卫生间和其他服务设施的方向、距离或预计到达时间等的导向信息。

3 通过位置标识,标示当前位置、节点名称、线路名称或编号,供游客确认所处位置的位置信息。

4 通过服务设施标识,标示公共服务设施名称、服务内容、开放时间、管理责任单位及联系方式等的服务信息。

5 通过安全提示标识,提示慢行、游览和驻留活动中的安全风险、生态保护要求及必要行为限制的安全提示信息。

11.2.2 旅游解说设施宜包括自然景观解说、生态环境解说、历史文化解说、地域风貌解说和旅游资源解说等类型。

11.2.3 旅游公路应构建总体导览、节点导向、资源解说的信息层级。信息内容应按照安全提示、位置确认与方向引导、公共服务、资源解说、品牌展示的顺序组织。品牌信息不应削弱安全、导向和服务信息的识读。并应符合下列规定:

- 1 总体导览设置于起终点、主要驿站和重要集散节点;
- 2 节点导向设置于慢行系统分岔口、景区衔接点和服务设施入口;
- 3 资源解说设置于具有代表性的景观、文化和科普节点。

11.2.4 旅游公路解说设施按设置方式可分为下列类型。

1 立地式。通过底部埋地固定于地下,标识主体矗立于地面,多用于综合导览、指向引导和旅游解说设施。

2 贴附式。通过连接件或粘接方式固定于墙面、栏杆、挡墙等附着物上,多用于指向引导和服务信息设施。

3 嵌入式。标识主体嵌入地面或其他设施内,多用于警示提示和

安全管制设施。

11.3 公共信息导向设施设置要求

11.3.1 公共信息导向设施宜按表 11.3.1 的规定设置。

表 11.3.1 不同等级旅游公路公共信息导向系统配置要求

设施类别	I 类旅游公路	II 类旅游公路	III 类旅游公路
导向信息链	应在起终点、主要驿站、重要景区衔接点和慢行集散节点形成连续导向信息链。	应在主要集散节点、服务节点和景区衔接点形成基本连续的导向信息链。	应在主要资源入口、游客活动节点和必要分岔口设置。
综合导览	应在起终点、主要驿站和重要集散节点设置。	应在主要驿站、景区衔接点或重要集散节点设置。	宜在主要资源入口或主要游客活动节点设置。
服务与安全提示	应在服务设施和存在游览安全风险的节点设置。	应在主要服务设施和存在游览安全风险的节点设置。	应在主要服务设施和必要安全提示点设置。
多语种与数字信息	重要导览节点宜提供多语种信息，并宜提供数字导览接口。	主要导览节点可提供多语种或数字导览接口。	可结合实际需求设置数字导览接口。

11.3.2 导览信息设施宜设置于旅游公路起终点、主要驿站、重要景区衔接点和游客集散区域。导览信息应与实际道路、慢行系统、服务设施和资源节点保持一致。综合导览图应标明当前位置、图例、方向、主要资源、服务设施、慢行线路和安全避险信息等。涉及较大范围游览组织的，宜标明推荐游览线路、预计时间和无障碍路径等。

11.3.3 导向标识宜设置于慢行系统分岔口、交叉节点、资源入口、服务设施入口和其他容易产生路径选择的地点。相邻节点之间应形成连续、无矛盾的导向信息链。

11.3.4 位置标识宜设置在重要节点、慢行系统分岔口、观景台、驿站和景区衔接点。位置名称、编号和距离信息应与导览图、数字平台和道路交通标志中的相关名称保持一致。

11.3.5 服务设施标识宜设置于驿站、停车区、卫生间、充电设施、

医疗急救点和其他公共服务设施附近，并应标明服务内容、开放时间、管理责任单位及联系方式。

11.3.6 安全提示标识应设置于慢行系统陡坡、临水临崖、湿滑路面、地质灾害易发区、生态敏感区和其他存在安全或环境风险的区域。安全标志及其使用应符合现行《安全标志及其使用导则》（GB 28911）的规定。

11.3.7 电子导览、二维码、近场通信等数字信息服务可作为补充。基本方向、位置、服务和安全提示信息不应仅以电子方式提供。

11.4 旅游解说设施设置要求

11.4.1 旅游解说设施的配置应符合表 11.4.1 的规定。

表 11.4.1 不同等级旅游公路旅游解说设施配置要求

配置内容	I 类旅游公路	II 类旅游公路	III 类旅游公路
解说范围	应围绕核心资源和重要节点系统设置，形成连续的资源阐释序列。	应围绕核心资源和特色节点设置，形成相对完整的资源阐释。	宜在具有地方代表性的主要资源节点设置。
解说内容	应突出核心资源的代表性、独特性及其与廊道的关系。	应突出区域资源特色及其与廊道的关系。	宜突出地方特色资源的主要价值和游览提示。
多语种与数字解说	重要解说节点宜提供多语种信息，并宜提供数字解说接口。	主要解说节点可提供多语种或数字解说接口。	可结合实际需求设置数字解说接口。

11.4.2 旅游解说设施应设置于具有代表性的自然景观、生态环境、历史文化、地域风貌、科普教育或游览节点。设置位置应有利于驻足阅读和观赏，不得遮挡景观、破坏文化遗存或妨碍游客通行。

11.4.3 旅游解说内容应围绕资源本体价值、形成过程、历史文化、保护要求、游览方式及其与旅游公路廊道的关系进行组织。各类旅游公路旅游解说设施特色要求参照表 11.4.3。

表 11.4.3 各类旅游公路旅游解说设施特色要求

特色要素	自然景观型	人文景观型	复合景观型
解说内容	突出地质地貌、生态系统、生物多样性等自然科学知识	突出历史沿革、文化背景、民俗故事、建筑特色等人文知识	兼顾自然与人文两个方面，可体现二者的相互关系和协同价值
解说方式	采用全景图、剖面图、生态链示意图等可视化方式辅助解说	采用叙事性、故事化的解说方式，可结合人物、事件、场景还原等手法增强感染力	宜采用专题式、系列化解说，以自然与人文为主线串联沿线资源
造型与材质	宜采用仿生设计或自然材质，如石材、仿木、耐候钢等	应体现地域文化特征，鼓励融入传统建筑符号、民间艺术图案、地方特色工艺等元素	根据所在路段的主导景观特征灵活调整
色彩	宜以大地色系、木色系为主，融入自然环境	宜采用地域文化中的代表性色彩，与人文环境协调	根据所在路段的主导景观特征灵活调整
设计理念	应减少人工痕迹，鼓励采用低影响设计理念	应尊重和保护历史风貌，避免过度现代化设计	自然与人文元素兼顾，避免因单方面提升而破坏整体风貌

11.4.4 解说内容应准确、科学、通俗易懂，并应经资源、历史、文化、生态等相关专业人员审核。解说文字应适应步行、骑行游客驻足或短暂停留阅读的需求，宜采用图文结合、地图、示意图等方式进行表达。

11.4.5 同一节点存在多类解说内容时，应统筹整合设置。公共安全、方向和服务信息应优先展示；内容相近的解说信息宜合并，避免重复设置、信息过载和视觉干扰。

11.4.6 体验打卡、艺术装置和品牌展示设施宜与旅游解说设施统筹设计。

11.5 设计与安装

11.5.1 公共信息导向设施的图形符号应优先采用现行《公共信息图形符号》（GB/T 10001）规定的符号；标准未规定的图形符号，应按照现行《公共信息导向系统 导向要素的设计原则与要求》（GB/T

20501)的设计原则进行设计,并经使用测试或专家论证后采用。

11.5.2 公共信息导向设施的导向要素、信息层级、箭头、字体、色彩、版面、设置位置和安装方式应符合现行《旅游景区公共信息导向系统设置规范》(GB/T 31384)、《公共信息导向系统 设置原则与要求》(GB/T 15566)和《公共信息导向系统 导向要素的设计原则与要求》(GB/T 20501)的有关规定。

11.5.3 解说设施的造型、材质和色彩应与沿线自然环境、历史文化和地域风貌协调,不宜采用过度反光、高饱和度或与环境明显冲突的材料和色彩。

11.5.4 解说设施应安全、耐久、便于维护,并应根据风、雨、雪、盐雾、紫外线、冻融和地质灾害等环境条件选用相应材料、结构和基础形式。

11.5.5 主要导览、服务和旅游解说设施应考虑无障碍使用需求,并应符合现行国家标准《建筑与市政工程无障碍通用规范》(GB 55019)的有关规定。

11.6 接口处理

11.6.1 解说设施应与道路交通标志明确区分功能、设置区域和视觉层级,不得相互遮挡、干扰或造成信息矛盾。

11.6.2 旅游公路与景区、绿道、古驿道、村镇等区域衔接时,应统筹既有公共信息导向系统和解说设施。对信息矛盾、重复设置、破损失效或造成视觉干扰的设施,应结合整体方案进行整合、更新或拆除;对信息准确、功能有效且与整体系统协调的设施,可保留并纳入统一管理。

11.6.3 解说设施应与智慧管理、照明、视频监控、报警求助、通信和景观设施协调设置，不得影响其他设施的安全使用和维护。

11.6.4 公共信息导向系统和旅游解说设施的信息名称、位置、编号和服务内容应与旅游公路数字平台、景区导览系统和现场实际情况保持一致。

征求意见稿

12 环境与景观

12.1 一般规定

12.1.1 旅游公路环境保护应遵循生态优先、预防为主、综合治理的原则，在生态敏感区避让、野生动物保护、自然景观维护等方面提出更高要求，保障沿线生态资源的可持续利用，为自驾出行者提供原生态的自然体验。

12.1.2 旅游公路景观设计应坚持因地制宜、路景交融、安全耐久、经济适用的原则，注重将沿线自然风光、田园风貌、人文景观引入公路视域，为自驾出行者提供“车行画中、人在景中”的连续景观体验。

12.1.3 旅游公路环境与景观设计应突出地域文化特色，通过景观小品、植物配置、构造物装饰、解说标识等手段，展现沿线历史遗迹、民俗风情、红色文化、特色产业等文化资源，增强公路的文化体验价值与辨识度。

12.1.4 旅游公路环境与景观设计应以自驾出行者需求为导向，充分考虑其视觉规律、停留习惯与心理感受，在关键视点位置进行重点设计，营造“步移景异”的视觉体验和“期待—惊喜—回味”的情感体验。

12.1.5 旅游公路环境与景观设计应遵循系统性原则，采用整体方法确保景观体验的连续性与完整性，各景观节点之间应相互配合、有机衔接，为自驾出行者提供一个完整的景观链。

12.1.6 旅游公路环境与景观设计应坚持合理配置原则，全面调研与评估沿线自然与文化资源，科学选点、畅通连线、精准匹配景观要素，确保景观资源得到有效保护与合理利用。

12.1.7 旅游公路环境与景观设计应根据调查与评价结论确定主题定位与景观特色，形成与环境相协调、与主题相呼应的设计方案。

12.1.8 旅游公路环境与景观设计应和公路土建工程相协调，避免硬质防护对自然旅游景观的破坏。

12.1.9 旅游公路环境与景观设施应与观景台、停车区、服务区等功能相协调，注重人性化与便利性设计。

12.1.10 旅游公路环境与景观设计应围绕线路核心文化标识（IP），构建统一的视觉标识与景观叙事体系，将品牌元素融入节点景观、植物配置、构造物装饰等载体，形成“一路一品牌”的景观特色。

12.2 环境保护

12.2.1 旅游公路生态景观资源保护应符合下列规定：

1 路线方案比选、总体布局阶段应优先避让生态保护红线内禁止开发区域、自然保护区核心区及缓冲区、饮用水水源一级保护区、风景名胜区核心景区、珍稀动植物原生栖息地、野生动物核心迁徙廊道、原生湿地、冰川草甸等生态环境敏感区域。

2 路线条件受限、确需穿越敏感区外围管控地带时，应开展生态环境专项论证并履行法定审批手续，优先采用隧道、桥梁等无害化穿越工法，最大限度保障自然地貌、水系、植被空间的完整性与景观连续性。

3 沿线古树名木、珍稀乡土植被、特色地质遗迹、自然奇观、河湖岸线、滨海滩涂、冰川草甸等具备观赏、科普价值的原生资源，应编制专项保护管控方案；配套观景、解说设施时宜采用低扰动建设形式，实现生态资源保护与旅游合理利用平衡。

4 旅游公路的生态保护措施应与环境敏感区、特色景观资源的

调查和评估结论相衔接，保证保护目标的针对性。

12.2.2 旅游公路施工期生态环境保障应符合下列规定：

1 施工期应实施表土剥离、集中堆放与回用保护，工程完工后应及时开展生态恢复，恢复效果应与周边自然景观相协调。

2 应设置临时截排水沟、沉沙池，并应采取覆盖防护等措施，控制水土流失，保护水体与植被。

3 应采取洒水降尘、围挡、密闭运输等抑尘措施，并应合理安排作业时间，控制扬尘与噪声对沿线景区、旅游村镇及游客的影响。

4 施工废水、泥浆、建筑垃圾、生活垃圾等应分类收集、规范处置，严禁向自然水体直排或随意堆放。

5 施工期环境管理应与养护作业要求相衔接，减少施工对旅游公路通行体验的影响。

12.2.3 旅游公路运营期生态环境维护应符合下列规定：

1 运营期应对边坡、取弃土场、临时用地等持续开展生态修复，植被恢复应与自然景观相融合，保障行车视觉体验。

2 野生动物活动频繁路段应设置动物通道、防护设施与警示标志，宜结合自驾游观赏需求设置生态观赏节点，提升旅游公路的生态体验品质。

3 应定期监测生态修复区植被覆盖度、群落结构与稳定性，对修复效果不足的区域应及时补植优化。

4 生态维护应纳入常态化管理，并结合旅游公路评定机制定期评估与动态提升。

12.2.4 旅游公路生态环境品质管控应符合下列规定：

1 边坡防护应采用工程与生态相结合的综合措施，并应优先采

用生态防护技术，严控硬质防护对自然景观的破坏，技术要求应与本指南第6章相协调。

2 服务区、停车区、观景台等应配套设置污水处理设施，保证达标排放或资源化利用；临近饮用水水源地等敏感区段，应设置路（桥）面径流收集系统与事故应急池。

3 沿线应合理设置垃圾分类收集设施，保持路域环境整洁美观。

4 临近集中村镇、连片民宿、露营地等噪声敏感路段，应设置声屏障、绿化降噪等措施；声屏障的造型与色彩宜融入地域文化元素和旅游公路主题，与沿线景观相协调。

12.3 景观绿化

12.3.1 应根据路段景观主题，确定策略，并符合下列规定：

1 线性景观应根据路段景观特征，提出景观设计策略和核心要求，保障公路线性景观与环境视觉效果协调一致、衔接顺畅。

2 节点景观应根据路段景观主题以及周边景观特征，结合使用者需求，提出关键设计策略及主要要求。服务设施应同时确定景观主题、建筑主题和营造策略。

12.3.2 路段景观可划分为景观利用段、景观优化段和景观改善段。应根据旅游公路不同类型景观路段，采用不同的策略和景观设计方法，设计要点见表12.3.2，并符合下列规定：

1 景观利用路段具有优质景观资源，宜以有利于司乘人员感受和领略沿线的高品质景观为目标，在景观规划设计中以保护与展现为主要手段，避免过度绿化美化，干扰路域景观展现。

2 景观优化路段景观资源一般，可适当进行路侧景观优化，通过合理的设计方法和展示形式展现沿线的自然、人文、生态等，提升

旅游公路整体景观水平与景观品质。

3 景观改善路段景观环境较差，可采用屏蔽、遮挡、美化等景观设计手段，改善通行体验和感受。

表 12.3.2 不同类型景观路段景观设计要点

路段类型	景观特征	设计要点
景观利用路段	- 公路沿线具特殊的人文景观或自然景观，且具有延续性，让司乘人员产生整体的印象 - 公路景观及空间结构具有序列性变化	- 挡墙、桥梁等外观应与路段景观融合 - 可采用透景、借景、诱景手法，引入优质景观 - 植物配置应以生态恢复为主
景观优化路段	- 公路沿线景观优质资源相对较不足 - 公路景观及空间结构缺乏序列性变化	- 景观单调路段可通过植物配置如设置自然式植物组团、增加有花植物等，强化景观序列感和多样性 - 景观单调路段或节点，可采用景观构筑物设置如挡墙美化、互通区景观小品设置等提亮景观
景观改善路段	沿线景观环境较差，如山体开挖、裸露，建筑杂乱，挡防设施景观效果较差等	可利用植物配置采用封景、障景手法隐藏或遮蔽不良景观

12.3.3 应根据路段景观主题及特征，提出植物配置要求，植物选用应符合下列规定：

1 应选用乡土绿化植物，可适当选用驯化良好的外来植物。不得采用入侵性植物。

2 应结合植物搭配的比例、色彩、韵律、季相变化等因素，合理配置植物。

3 植物应具备抗逆性强、病虫害少、耐性强和瘠薄、抗污染等特性。

4 不宜选择飞絮植物和果树，人员可接触区域植物应无毒、无害。

5 主题服务设施植物选择应符合主题特色。

12.3.4 用地范围内的原生植被宜采取就地保护措施。古树名木或景观效果好的成片树林，应采用绕避的方案等进行保护。

12.3.5 路侧景观应遵循司乘人员行驶体验以及与沿线环境和谐统一的原则，统筹植物选择、配置方式、地形营造、设计方法等，实现与周边景观的自然过渡、渐次融入。路侧植物宜以原生植物群落种类为参照进行配置。在景观优化、改善路段，可在局部位置点缀组团式植物栽植。

12.3.6 挖方段边坡景观应符合下列规定：

1 生态防护植物宜兼顾近远期的景观观赏效果、前期固土护坡能力、植物的演替更新等，选用根系深、抗逆性强、观赏性佳的乡土草本、花灌木植被。

2 边坡顶宜采用过渡性丛植。周边为乔灌植物群落景观时，宜在坡顶适当位置丛植花灌木。

3 浅挖方路段宜采用生态植草浅碟形边沟或土工合成材料的生态型边沟。浅碟形边沟上的植草应选用易成活、生长快、根系发达、叶茎矮、有匍匐茎的多年生当地品种。

4 临近城区路段宜对挡墙进行生态化处理，在挡墙的墙脚处和墙顶处栽植攀援植物对挡墙进行覆盖，以弱化其生硬感。当挡墙所在路段路侧空间允许时，可将挡墙优化为生态种植槽的形式，进行绿化栽植，美化道路环境。挡墙端头宜进行隐藏或过渡处理。

5 在特色文化或典型节点路段，采用体量较大的挡墙防护且难以用生态绿化手段遮挡时，可通过凝练区域典型文化元素，利用乡土

材料和生态环保材料，对挡墙进行美化设计。

12.3.7 填方段路侧生态防护植物选择应兼顾前期固土护坡能力、植物的演替更新规律以及沿线居民的观赏效果，选用根系深、抗逆性强的乡土草本、灌木。

12.3.8 取（弃）土场生态恢复设计应符合下列规定：

1 取（弃）土场位于旅游公路路侧时，在安全的前提下，可结合周围环境将其设计改造为观景台或停车区等。

2 取（弃）土场距离旅游公路有一定距离但在视线范围内时，应及时进行植被恢复，同时考虑临路侧设置土堤式景观屏障形成人工路堑进行景观遮挡。

3 取（弃）土场距离旅游公路较远且不在视线范围内时，应在满足水土保持要求的条件下，与地方农林规划、土地利用相结合，及时进行生态恢复，优先复耕。

12.3.9 以旅游公路主题为基础，服务设施应综合当地自然景观、人文历史、地方特色等因素，突出场区景观主题。

12.3.10 服务设施场地布置应顺应和利用自然地貌和原始植被。对场地进行改造时，宜对坡面进行自然化处理。

12.3.11 服务设施景观绿化布置应有利于服务设施功能的发挥，并符合下列规定：

1 保证视线通透，不妨碍车辆的疏导和安全。

2 出入口景观绿化应保证引导性和提示性。

3 建筑物周边绿化应满足建筑通风、采光要求。

4 设有户外休闲区的服务设施内宜种植乔木遮荫。

5 主题驿站宜设置景观小品，展示地方文化。景观小品和构筑物设计宜具有互动体验性。

12.3.12 旅游公路沿线应谨慎设置景观构筑物。可在通往景区景点路口、观景台、主题驿站等节点设置能够凸显景点或主题特色的小品或构筑物，并应符合以下规定：

1 景观构筑物的实用性和功能性方面应满足旅游者互动和体验等需求，能够提供舒适的空间和使用体验，可调动沿线旅游景区、村镇政府和居民参与，与旅游活动体验、旅游文创及宣传推广相结合。

2 可融合新颖、独特的元素，包括结构、形状、外观、功能、材料等方面的创新，视觉上宜具有辨识度和吸引力，不宜采用过于具象，超尺度的手法。

3 宜运用地区的代表性元素，如代表文化、历史、传统等方面的价值，达到加强路段主题识别性、提高艺术性等目的。

4 动态场景下应符合行车时的观赏需求，分析速度对人文景观形式、尺度及组合方式的影响。宜采用简洁明快的手法，并使色彩与周边环境协调，不宜采用文字堆叠等信息量过载的符号元素设置构筑物。

5 宜选用经济、耐久、体现乡土特色的材料，并综合考虑维护及可持续性的需求。

12.4 提质升级

12.4.1 旅游公路的环境和景观的提质升级应以提升自驾出行者消费体验为目标，统筹实施。

12.4.2 应坚持因地制宜、分类施治的原则，根据旅游公路的功能类型、资源禀赋、现状问题等，制定差异化的提升方案，避免“一刀切”。

12.4.3 旅游景观优化提升应符合下列规定：

1 对生态受损路段、裸露边坡、老化绿化带，应根据受损程度和恢复条件，轻度受损区域应以自然恢复为主、人工辅助为辅，采用补植乡土植物、加强养护等措施。

2 对生长良好但景观单一的路段，宜增加色叶植物、观花植物，丰富季相变化。对具有特殊景观价值的路段如特色林荫道、花海景观等，应重点保护和提升，保持其独特性。

3 绿化优化应注重营造序列感与节奏感，根据行车速度和视线规律，合理确定植物配置的重复间距和变化频率，增强自驾出行的视觉愉悦感。

4 应改造提升现有观景台、停车区，根据使用频率、设施完好性和旅游需求，完善休憩设施、信息服务设施、环卫设施，增设景观小品、拍照打卡点、导览标识等。

12.4.4 旅游风貌提升应符合下列规定：

1 对建筑风貌杂乱、广告牌匾无序的路段，应以规范引导为主，协调统一建筑风格、色彩和广告设置。

2 对整体风貌较好的路段，应以精细提升为主，通过绿化遮挡、设施美化等手段进一步提升品质。

3 宜结合地方文化特色，对服务设施、节点景观、桥梁护栏、隧道洞口等进行文化元素植入与艺术化改造。

13 出行服务

13.1 一般规定

13.1.1 旅游公路应充分发挥沿线服务设施、慢行设施、解说设施、智慧管理设施的功能，为车辆和驾乘人员提供安全、便捷、舒适、高效、特色的出行服务。

13.1.2 出行服务从功能上可分为信息服务、车辆服务、餐饮住宿、消费购物、特色体验、应急服务等；从性质上可分为公益性服务和经营性服务。

13.1.3 公益性服务应免费向公众开放，不得设置不合理限制或变相收费；经营性服务应明码标价、流程公开、质量可控、投诉可追溯，禁止不合理限制、强制消费、隐性收费与误导性提示。

13.1.4 应建立统一受理、分级处置、限时办结、闭环管理的服务监督与评价机制，持续提升服务质量与游客满意度。

13.1.5 节假日、旅游旺季、大型活动期间，应强化服务保障、优化供给配置，提升应急响应与交通组织协同水平。

13.1.6 应强化安全底线与应急保障，建立多方联动、快速响应机制，重点提升偏远路段、特殊路段应急处置能力。

13.2 信息服务

13.2.1 应建立覆盖旅游公路全线的信息服务体系，为游客提供出行前、途中、目的地的全过程、多维度信息服务。

13.2.2 信息内容应准确、及时、易获取，满足不同游客群体的差异

化需求。

13.2.3 公路信息服务应符合下列规定：

1 通过沿线可变情报板、交通广播、移动终端应用、小程序等多种方式，实时发布路况信息、交通管制、施工信息、气象预警等内容。

2 宜在服务设施、平面交叉等重要节点设置信息查询终端，提供线路导航、景点介绍、设施分布等信息。

3 宜在重点路段部署交通运行态势预测与发布功能，引导游客错峰出行。

13.2.4 地图服务应符合下列规定：

1 提供旅游公路电子地图，标明路线走向、服务设施、观景点、停车场、充电站、加油站、卫生间等关键信息。

2 电子地图应支持离线使用、语音导航、位置共享等功能，提升使用便利性。

3 宜与主流地图导航平台合作，确保旅游公路信息准确、更新及时。

13.2.5 旅游信息服务应符合下列规定：

1 应提供沿线旅游景区、特色村镇、文化遗址、自然景观等旅游资源信息，包括开放时间、门票信息、游览路线、联系方式等内容。

2 宜挖掘线路文化内涵，提供历史沿革、民俗风情、非遗传承等文化解读信息，丰富游客体验。

3 宜结合季节变化与节庆活动，动态发布特色旅游产品、主题活动、体验项目等推荐信息。

4 应提供沿线餐饮、住宿、购物、加油站、充电桩等配套设施

的位置、类型、营业状态及联系方式。

13.2.6 安全信息服务应符合下列规定：

1 应建立极端天气、地质灾害、交通事故等突发情况的安全信息发布机制，通过多渠道及时推送预警信息。

2 在事故多发路段、地质灾害点、急弯陡坡等位置，应设置醒目的警示标识和动态安全提示设施。

3 应提供应急救援联系方式、救援资源分布及使用指引。

13.2.7 智慧交互服务应符合下列规定：

1 宜设置旅游公路专属移动应用或小程序，集成线路导航、景点介绍、服务预订、实时路况、智能客服等功能。

2 应提供多渠道咨询服务，包括服务热线、在线客服、智能问答等，及时响应游客需求。

3 宜运用大数据分析，向游客推送个性化游览路线、服务推荐和优惠信息。

4 可在重点服务区、驿站设置互动体验设备，提供虚拟导览、文化展示、拍照打卡等互动功能。

13.2.8 信息维护与管理应符合下列规定：

1 应建立信息采集、更新与发布机制，明确责任主体与更新频次，确保信息准确有效。

2 服务设施变更、道路施工、临时管制等信息应在 24 小时内完成更新与发布。

3 宜建立信息质量反馈机制，收集游客使用意见，持续优化信息服务内容与方式。

4 涉及多语言服务的，宜提供中英文双语或多种语言信息服务，

适应国际游客需求。

13.3 车辆服务

13.3.1 宜提供车辆租赁、维修、养护、清洁、能源补给等服务。

13.3.2 车辆服务应与沿线服务设施和社会资源联动，满足随停、随检、随补、随洁的需求。

13.3.3 针对车辆提供的经营性服务应明码标价、流程透明、无强制消费、无隐性收费。

13.3.4 车辆租赁服务应符合下列规定：

1 应提供适合旅游公路行驶的车型，宜配备应急工具、车载充电器、行车记录仪等设备。

2 租赁合同应明确旅游公路行驶范围、观景停靠规则、越野或非铺装路段限制、异地还车等事项。

3 租赁交车时应提示行车安全检查要点、高风险路段注意事项、旅居停靠区域等专属信息。

4 宜提供景点串联路线、分段行驶计划、驻车补给点位等自驾增值服务。

13.3.5 车辆维修服务应符合下列规定：

1 宜针对长途行驶、多路况运行易出现的故障，提供快速检修、临时处置、安全撤离服务。

2 宜在服务设施及周边提供巡回检修、预约上门、移动维修等特色服务。

3 维修项目应简化透明，保障制动、轮胎、灯光、油液等影响行车安全的项目。

4 维修处置应缩短道路占用时间，减少对旅游公路通行与观景体验的干扰。

13.3.6 车辆养护服务应符合下列规定：

1 宜提供轮胎状态、底盘磕碰、油液损耗、空调滤芯、玻璃水等长途自驾车辆专项检查。

2 宜适配停留时间短、观景行程紧的自驾特点，提供轻量化、快节奏养护服务。

3 宜设置自驾安全提示包，提醒游客山区、临崖、多雨、高温等路段养护要点。

4 宜提供水电系统、驻车支腿、外接设备等旅居专属养护检查服务。

13.3.7 车辆清洁服务应符合下列规定：

1 宜满足长途自驾、多尘多蚊虫、观景停靠后的快速清洁需求，优先保障车窗、后视镜、车灯、轮胎清洁。

2 宜提供自助清洁、快速冲洗、微水保洁等节水环保型服务。

3 宜提供旅居车车身外部清洁、车顶杂物清理、旅居舱外表面保洁等专属清洁服务。

4 清洁作业不得占用观景空间、人行步道与停车观景区域。

13.3.8 车辆能源补给服务应符合下列规定：

1 加（氢）油、充（换）电等能源补给服务应结合线路里程、沿线服务设施统筹协调，兼顾长途续航需求与旅居车驻车持续用能需求。

2 补给站点宜延长经营时长，满足早出晚归、夜间驻车的自驾出行需求。

3 旅居车补给点位应规范清水加注、污水排放、垃圾收纳、外接用电使用秩序。

4 充电设施宜配套扫码启动、线上预约等功能，同步提供补给点位导航、剩余空位与功率余量实时提示等智慧引导服务。

13.4 餐饮住宿

13.4.1 餐饮服务应贴合自驾出行就餐节奏，完善全时段餐饮供给，兼顾简餐速食、本地特色风味品类。

13.4.2 餐品应明码标价，严格落实食品安全、污水垃圾处理相关要求。

13.4.3 餐饮配套服务宜满足长途自驾需求，提供热水补给、简餐打包、户外野餐配套物资，同步在线公示商户位置、价位、游客评价，方便自驾游客提前规划就餐点位。

13.4.4 住宿服务宜满足多类型自驾人群，覆盖常规客房、自驾民宿等多元住宿产品，满足短途休整、长线旅居不同停留需求。

13.4.5 住宿经营应满足消防、卫生、环保管控要求，公示房型、淡旺季统一定价，宜面向自驾客提供短时午休钟点房、长住优惠等特色服务。

13.4.6 宜提供自驾配套住宿增值服务，提供大件行李存放、车载物资寄存、洗衣烘干、夜间入住便捷办理服务，线上同步更新房源空余信息。

13.4.7 宜统一整合沿线餐饮住宿商户信息，纳入旅游公路智慧导览系统，提供路线导航、预约预订、一键投诉功能，保障自驾出行消费透明、便捷。

13.4.8 宜实行淡旺季弹性服务机制，旺季增派人手、延长服务时长，配套临时休憩补给点位缓解自驾客流高峰接待压力。

13.5 消费购物

13.5.1 应围绕旅游体验延伸消费链条，提供消费购物服务，并体现地域特色和文化内涵。

13.5.2 应遵循“便民、适度、特色、品质”的原则，避免过度商业化，保持公路景观与人文环境的协调性。

13.5.3 宜采用线上线下融合、移动支付便捷、可追溯的消费服务模式，提升游客购物体验。

13.5.4 购物服务应采用灵活、合理的布局，并符合下列规定：

1 在服务区、驿站、游客中心、观景台、重要节点及沿线特色村镇，宜因地制宜设置旅游商品销售点、特色农副产品展销区、文创产品商店、非遗体验店等，形成“多点分布、重点突出”的服务网络。

2 宜在服务区、驿站出口或沿线特色村庄设置“后备箱经济”服务点、农产品直采点或自助售卖设施，方便游客便捷购买地方特产，支持农旅融合发展。

3 服务设施较密集区域，可结合旅游集散功能设置特色购物街区或主题市集，集中展示沿线特色产品，提升消费氛围与停留意愿。

13.5.5 产品开发应符合下列规定：

1 旅游商品应突出地方特色，重点开发非遗手工艺品、地理标志产品、农特产品、文化创意产品、旅游纪念品、地方风味食品等，形成“一县一品”“一路一品”的特色产品体系。如图 13.5.5-1。



a) 旅游公路特色服务区



b) 江苏溧阳 1 号旅游公路

c) 海南环热带雨林国家公园旅游公路

图 13.5.5-1 旅游公路沿线农特产品、手工艺品及特色商品销售示例

2 宜开发“旅游公路”主题文创品牌，结合线路主题、文化符号与视觉识别系统，统一设计商品包装与标识，提升产品附加值和辨识度。如图 13.5.5-2。

3 应建立健全商品质量管理体系，落实经营者主体责任，规范价格行为，实行明码标价。鼓励推行先行赔付、无理由退货等消费维权机制，在服务区、驿站等显著位置公示投诉渠道，保障游客消费权益。

4 宜开发具有互动性、体验性的消费场景，如产品制作体验、非遗技艺展示、农产品采摘等，丰富消费内容，增强游客参与感与记忆点。



a) 宁夏沙坡头乌兰湖 66 号公路文创纪念品示例



b) 青海 G315 公路文创纪念品示例



c) 独库公路文创纪念品示例



图 13.5.5-2 旅游公路主题文创品牌示例

13.5.6 智慧消费服务应符合下列规定：

- 1 宜建设智慧消费服务平台，整合沿线购物网点、特色商品、优惠活动的信息，提供查询、预订、支付、评价等一站式服务。
- 2 可在服务区、驿站布设自助导购终端、电子价签、智能推荐系统，提升消费便利性与智能化水平。
- 3 宜发展“线上下单、线下配送、沿途取货”的新型消费模式，满足游客便捷化、个性化购物需求。
- 4 应加强消费数据采集与分析，为商品选品、服务优化、运营管理提供支撑。

13.5.7 绿色消费引导应符合下列规定：

1 宜推广使用环保包装材料，减少一次性塑料制品使用，倡导绿色消费理念。

2 宜开发符合生态环保要求的绿色旅游商品，优先引入有机农产品、生态手工艺品等绿色产品。

3 宜在购物区域设置垃圾分类回收设施，引导游客参与资源循环利用。

4 宜开展绿色消费宣传教育，通过标识标牌、宣传资料等方式，倡导文明、低碳、可持续的消费行为。

13.5.8 消费引导与标识应符合下列规定：

1 应在服务区、驿站、游客中心及主要节点设置清晰、醒目的购物引导标识，标明商品类型、服务内容、营业时间等信息。

2 宜结合旅游公路整体标识系统，统一设计消费引导标识样式，形成视觉连贯性。

3 宜利用电子显示屏、移动终端等载体，动态发布沿线购物网点、特色商品、促销活动等信息，方便游客合理安排购物行程。

4 应在显著位置公示消费维权渠道、服务热线、投诉方式，保障游客知情权与监督权。

13.6 特色体验

13.6.1 宜基于地方文化资源、自然景观及产业特色提供娱乐、非遗与文创、民俗、赛事等特色体验，提升旅游的参与性、趣味性和文化内涵。

13.6.2 娱乐体验应符合下列规定：

1 宜结合沿线地形地貌、生态景观，设置观景平台、徒步径、骑行体验区、摄影点等户外娱乐设施。

2 娱乐设施的设置不应破坏自然生态环境，并应采取必要的安全防护措施。

13.6.3 非遗与文创体验应符合下列规定：

1 宜依托沿线非物质文化遗产资源，设置非遗展示体验点、传习所或文创工坊，开展技艺展示、互动体验等活动。

2 文创产品开发应体现地方特色，鼓励与当地居民、手工艺人合作，促进文化传承与经济发展。

13.6.4 民俗体验应符合下列规定：

1 宜结合沿线民族节庆、传统习俗、民间艺术等，设置民俗体验节点，开展节庆活动、民俗表演、传统饮食制作等体验项目。

2 民俗体验活动应尊重当地文化习俗，不得歪曲、贬损或商业化过度。

13.6.5 赛事体验应符合下列规定：

1 可依托旅游公路及其慢行设施，举办自行车赛、马拉松、徒步大会、定向越野等体育赛事。

2 赛事路线的选择应保障参赛者及公众安全，并设置完善的临时服务设施、医疗救护点和交通管控措施。

13.6.6 特色体验服务设施宜与沿线驿站、观景台、村镇等合并设置，实现资源共享和集约布局。

13.6.7 特色体验区域应设置解说标识系统，介绍相关文化背景、体

验内容及安全注意事项。

13.7 应急服务

13.7.1 应建立统一指挥、多方联动、快速响应、高效处置的应急服务机制，保障驾乘人员生命安全与车辆通行安全。

13.7.2 应急服务应适配长线自驾、特殊路段、观景停留、旅居宿营等旅游公路特征，覆盖医疗救助、车辆救援、现场处置、联动转运全流程。

13.7.3 应急服务装备与器材应配置齐全、状态有效、定期检核，满足旅游公路野外、长距离、多场景应急需求。

13.7.4 应急服务应实行首接负责、限时响应、全程跟踪、闭环处置。

13.7.5 医疗应急服务应符合下列规定：

1 医疗应急服务应具备现场初步救治、伤情判断、紧急止血、包扎固定、心肺复苏等基础处置能力。

2 医疗应急装备应至少配置急救箱、AED、氧气袋、担架、保温毯、常用药品及野外急救器材，并保持完好有效。

3 应对高原、山区、高温、低温等特殊路段，宜增配针对性医疗急救器材与药品。

4 医疗救助应优先保障老人、儿童、孕妇、残疾人等特殊群体，及时对接院前急救与定点医院。

13.7.6 车辆应急救援服务应符合下列规定：

1 车辆应急救援应覆盖故障拖移、事故清障、轮胎应急、电瓶搭电、油料补给、脱困救援等旅游公路高频需求。

2 救援装备应满足拖车、清障、脱困、固定、安全警示等作业要求，适配小型客车、旅居车、多路况救援场景。

3 救援服务应遵循先安全撤离、再现场处置、快恢复通行原则，减少对主线与观景节点干扰。

4 旅居车救援应适配车身尺寸、轴荷、外接设备，采取专项救援方案，避免旅居设施二次损坏。

5 救援服务应公开流程、明码标价、规范作业，禁止乱收费、强制附加服务。

13.7.7 应急联动与响应应符合下列规定：

1 应建立路政、交警、医疗、救援、运营、驿站多方协同的应急联动机制。

2 应急联络方式、服务范围、响应流程、处置时限应统一公示、多渠道告知。

3 应急信息上报应及时准确，包含位置、人员状况、车辆情况、现场风险等关键要素。

4 节假日、大客流、恶劣天气期间应提升应急等级，强化前置备勤与快速调度。

13.7.8 特殊场景应急服务应符合下列规定：

1 野外观景节点、远离城镇路段应强化前端应急处置能力，缩短等待救援时间。

2 恶劣天气、地质风险路段应提前预警，并做好应急避险与救援准备。

3 旅居车宿营应急服务应覆盖人员医疗、车辆故障、水电故障、消防隐患、环境风险等内容。

4 团队自驾、车队通行路段宜提供车队应急协同、分段救援、秩序维护专项保障。

征求意见稿

14 养护与管理

14.1 一般规定

14.1.1 旅游公路养护与管理应统筹公路通行、旅游服务和路域环境维护,保持公路及其附属设施技术状况良好、旅游专属设施功能正常、路域环境整洁协调。

14.1.2 旅游公路养护应为保持公路及其附属设施技术状况和使用功能而实施的检查、维护、修复和养护工程活动;旅游公路管理应围绕路产保护、路域环境、交通安全、应急处置和涉路活动等开展的组织、协调和监督活动。

14.1.3 旅游公路养护与管理除执行本章规定外,其公路土建工程、交通安全设施等一般性设施的养护与管理应符合《公路养护技术标准》(JTG 5110)及国家现行有关标准的规定。旅游公路慢行设施、智慧管理设施、服务设施、解说设施、环境与景观等特有设施的养护和管理,应符合本章和相关专项规定。旅游公路特有设施的权属、管护责任和经费来源应在建设、移交或运营协议中予以明确。

14.1.4 旅游公路养护与管理应针对旅游季节性强、游客流动性大、景观要求高等特点,建立与旅游淡旺季相适应的弹性养护机制。旅游旺季应以保障通行安全、设施正常使用和游客体验为重点;旅游淡季宜集中安排预防性养护和修复作业。

14.1.5 旅游公路应依托既有公路养护管理信息平台,统筹接入路况、交通运行、设施状态、服务设施使用和游客反馈等信息;具备条件时,宜与文化和旅游、应急管理等相关平台共享必要信息,避免重复建设。

14.1.6 应建立旅游公路养护与管理的多部门协同联动机制,统筹交

通运输、公安交管、文化和旅游、应急管理、自然资源、生态环境等部门力量，形成管理合力。

14.2 责任主体与协同机制

14.2.1 旅游公路应明确养护主体和管理主体。公路土建工程及交通安全设施的养护与管理主体，应按照有关规定和设施权属确定；慢行设施、智慧管理设施、服务设施、解说设施、环境与景观等特有设施的养护与管理主体，应按照设施权属或者协议约定确定。

14.2.2 养护主体与管理主体不一致，或者涉及多个管理单位的，应建立协同机制，做好日常巡查、问题处置、信息共享和应急联动。

14.2.3 旅游公路养护场站宜结合服务设施统筹设置，并与游客活动空间合理分隔。

14.2.4 旅游公路的养护与管理鼓励采用下列模式：

1 政府购买服务模式，由具有相应资质的专业化养护企业或第三方服务商承担养护与管理任务，主管部门履行监督考核职责。

2 特许经营模式，由旅游公路投资运营企业负责养护与管理，按照特许经营协议约定履行管养义务，接受行业监管。

3 路地共管模式，由交通运输部门与沿线乡镇、村集体、景区管理机构等共养共管。适用于过村镇路段多、与景区联系紧密的旅游公路，可充分发挥属地管理优势。

4 市场化综合管养模式，将养护与管理、旅游服务、商业开发相结合，由综合运营商统一负责。适用于旅游服务设施集中、商业开发潜力大的 I、II 类旅游公路，宜通过合同约定养护标准、服务质量和考核要求。

14.2.5 养护与管理主体应配备具备旅游服务意识和专业技能的人员，

定期开展相关培训。I 类旅游公路的管理人员宜根据所在地域具备多语种服务能力或配备相应资源。

14.3 检查与评定

14.3.1 旅游公路的检查类型、检查频率和公路主体工程技术状况评定应符合现行《公路养护技术标准》（JTG 5110）的规定。在旅游旺季、节假日前及节假日期间应加密检查频次，重点检查与游客安全和体验直接相关的设施。

14.3.2 日常巡查除应符合现行《公路养护技术标准》（JTG 5110）的规定外，还应包括下列旅游专项内容：

- 1 慢行系统的路面平整、防滑、排水、隔离设施及与机动车道、服务节点衔接处的安全状况；
- 2 驿站、观景台、停车区、卫生间等服务设施的结构安全、开放使用、环境卫生和无障碍设施状况；
- 3 公共信息导向设施和旅游解说设施的完整性、信息准确性、可视性和安装牢固性；
- 4 旅游公路相关交通标志、标线和反光设施的视认性及技术状况；
- 5 绿化、景观小品、照明、垃圾收集和智慧信息设施的完好性、清洁状况及运行状态。

14.3.3 定期检查除应按照现行《公路养护技术标准》（JTG 5110）规定的周期对公路土建工程进行技术状况评定外，对特有设施，应按照设施类别、设计文件、产品技术要求和运营需要开展定期检查。对存在较大安全风险或者直接服务游客的设施，应在旅游旺季、节假日前和极端天气后进行专项检查。

14.3.4 旅游公路特有设施技术状况应结合设施类型开展检查评定，重点包括慢行设施、服务设施、公共信息导向设施、旅游解说设施、景观设施和智慧信息设施的完整性、功能性、安全性和清洁状况。检查结果宜分为正常、需维护和需修复三级。

14.3.5 养护检查和技术状况评定结果应作为编制养护计划、安排养护资金、优化设施服务和实施改造提升的依据。并建立旅游公路养护与管理档案，实行动态更新。

14.3.6 鼓励采用无人机巡查、遥感监测、智能传感器等技术，对重点边坡、桥隧构造物、服务设施、游客聚集区域和景观敏感路段进行辅助巡查、监测和预警。

14.4 养护作业与验收

14.4.1 旅游公路养护工程类别、技术方案和质量检验评定应符合现行《公路养护技术标准》（JTG 5110）及《公路养护工程质量检验评定标准》（JTG 5220）的规定。旅游公路特有设施宜结合设施类别编制专项养护计划。

14.4.2 旅游公路养护工程作业应符合下列旅游季节性规定：

1 养护作业应优先安排在旅游淡季实施。旅游黄金周、重大节假日及旅游旺季高峰期，不得安排影响通行的养护作业。I类旅游公路的养护作业方案应报上级主管部门备案，在旅游旺季实施时，应制定专项交通组织和游客服务保障方案。

2 旅游旺季确需实施应急抢修时，应根据现场条件采取分段作业、错峰作业、夜间作业或半幅作业等措施，并通过信息平台、导航服务、交通广播和现场设施及时发布施工、绕行和服务调整信息，最大限度减少对游客出行的影响。

3 养护工程方案应兼顾行车舒适、慢行安全、景观协调和生态

保护。对可视范围内的边坡、挡墙、护栏、服务设施和解说设施进行修复或更换时，应保持与原有风貌协调。

14.4.3 旅游专属设施养护工程验收除应满足相应质量要求外，尚应检查其安全功能、服务功能、信息准确性、无障碍使用和环境协调情况。未恢复安全使用条件的设施不得开放使用。

14.4.4 养护工程档案应包括工程实施记录、质量检验资料、养护前后影像资料和旅游专属设施修复情况；涉及信息、解说和服务内容变更的，应同步更新相关台账和数字信息。

14.5 路产保护与风貌管理

14.5.1 旅游公路路产保护应覆盖公路主体工程、交通安全设施以及纳入公路管理范围的慢行系统、服务设施、解说设施、景观设施和智慧信息设施。应建立路产和旅游专属设施台账，明确设施位置、数量、技术状况、权属和管护责任。

14.5.2 旅游公路风貌管理应保持公路与自然山水、田园村落、人文景观的和谐统一。

14.5.3 旅游公路建筑控制区的范围应按国家和地方有关规定从严管控。在重要观景路段、风景名胜区路段、历史文化名村路段，可结合实际需求扩大控制区范围，报经批准后执行。

14.5.4 旅游公路沿线路域环境管理应包括下列旅游专项内容：

1 保持公路用地范围内无白色垃圾、无堆积物，垃圾收集设施布局合理、外观与景观协调。

2 严禁在观景平台、驿站周边及视线可及范围内设置与旅游无关的广告牌、标语。

3 沿线边坡、挡墙等裸露部位应进行生态修复或绿化美化，与

周边植被融为一体。

4 路灯、监控杆、标志牌等设施的造型、色彩应与环境协调，避免过度人工化。

14.5.5 旅游公路沿线景观风貌按下列控制要求：

1 公路及沿线建（构）筑物的体量、色彩、风格宜体现地域文化特色，不宜使用高饱和度、高反射率材料。

2 桥梁、隧道洞口等构造物应进行景观设计，与自然地貌相融合。

3 沿线电力、通信等杆线宜埋地敷设；确需架空设置的，应尽量避免让观景视线。

4 I类旅游公路沿线景观风貌应保持与世界级、国家级旅游资源相匹配的景观品质。I类旅游公路在重要景观节点应采用专业的景观设计维护方案，定期进行景观效果评估。

14.5.6 旅游公路沿线绿化养护按下列要求：

1 绿化植物应定期修剪、补植、病虫害防治，保持良好生长状态和景观效果。

2 绿化灌溉宜采用节水技术，在缺水地区应优先采用雨水收集、中水回用或滴灌、渗灌等高效灌溉方式。

3 灌溉设施的设置不应影响行车安全和路域景观。

14.5.7 旅游公路沿线过村镇路段，应实现“路宅分界、立面整洁、门前三包”，鼓励结合乡村旅游发展统一打造特色街区风貌。

14.6 交通安全管理

14.6.1 旅游公路交通安全管理除应符合有关公路交通安全管理规定外，尚应统筹机动车辆、慢行交通、行人等多种交通方式的安全需求。

14.6.2 旅游公路交通行为管理应包括下列内容：

1 合理引导自驾游客遵守交通法规，文明驾驶，不得在公路上随意停车拍照、占用对向车道观景。

2 引导沿线居民和商户不得占道经营、堆放物品、晾晒农作物，保障公路通行空间。

3 对慢行设施使用者进行安全提示，自行车骑行者应佩戴头盔，行人应在指定步道内通行。

14.6.3 旅游公路应针对观景停车、游客横穿、慢行交汇、景区出入口、急弯陡坡、临水临崖、冰雪路段和地质灾害易发路段等风险场景，加强巡查、风险提示和安全设施维护。

14.6.4 旅游公路网红打卡点的安全管理应符合下列规定：

1 对因网络传播形成的网红观景点、拍摄点，管理主体应及时识别并评估安全风险。

2 对存在安全隐患的网红打卡点，应会同有关部门采取警示、疏导、停车管理、临时封闭或者交通组织优化等措施。

3 对游客自发聚集且存在交通安全风险的路段，管理主体应会同公安交管部门加强巡查和疏导，视情况采取限速、限行或临时管制等措施。

14.6.5 I、II类旅游公路和旅游旺季期间的所有旅游公路应禁止超载、超限车辆及危化品车辆驶入。因特殊情况确需通行的，应提前报备并制定专项通行方案，经相关部门批准后，在全程监管下按指定时间、路线通行。

14.7 应急管理

14.7.1 旅游公路应纳入属地综合应急管理和旅游安全应急体系，结

合道路条件、旅游季节、气象灾害、地质灾害和客流特征制定应急预案，明确交通、公安交管、文化和旅游、卫生健康、应急管理、气象等部门及相关单位的职责和联动程序。

14.7.2 I类旅游公路以及长距离、偏远、特殊环境或者旅游旺季客流集中的路段，宜制定专项应急保障方案，明确通信保障、救援力量、物资储备、游客疏散、信息发布和转运组织要求。

14.7.3 旅游旺季大客流量应急管理应符合下列规定：

1 应在旅游旺季来临前开展客流预测和风险评估，制定大客流量专项应对方案。

2 应联合公安交管部门在易拥堵路段、景区出入口等重点部位提前部署疏导力量。

3 当路段服务水平降至四级及以下或发生严重拥堵时，应及时启动分流、限流等措施。

4 应通过沿线电子情报板、导航软件、交通广播等渠道，实时发布路况信息、拥堵预警和绕行建议。

5 旅游旺季应建立 24 小时应急值守制度，应急救援力量应在规定时间内到达重点路段。

14.7.4 旅游公路沿线应结合驿站、观景台、服务区和管理站点等设置必要的应急救助条件，并与邻近医疗、消防、救援等力量建立协同机制。偏远路段可根据需要配置流动救助和通信保障条件。

14.7.5 旅游旺季前宜组织多部门联合应急演练，检验突发事件信息报送、现场处置、游客疏散和协同救援能力。

14.8 涉路活动管理

14.8.1 旅游公路涉路活动管理应安全可控、有序引导，在保障通行

安全的前提下，支持旅游文化活动和路衍经济健康发展。

14.8.2 在旅游公路沿线举办文体赛事、节庆活动、民俗集会等涉路活动，活动主办方应按情况报请相关部门批准。活动期间不得长时间封闭公路主线，确需封闭的应提供替代路线。并按照规定办理审批、许可或者报备手续。I类旅游公路沿线举办重大活动应进行交通影响评价和景观影响评价。

14.8.3 旅游公路沿线旅游开发和经营性项目应符合下列要求：

1 不得占用公路用地及建筑控制区，不得妨碍行车视距和交通安全。

2 建筑和设施的体量、色彩、材料应与公路景观和地域风貌协调，鼓励采用乡土材料。

3 应同步配建停车、排污、垃圾处理等环保设施，不得对公路环境造成污染。

4 在旅游公路沿线设置户外广告、招牌的，应经交通运输主管部门和文化旅游部门联合审批，且不得使用闪动光源干扰驾驶。

14.8.4 旅游公路沿线重大建设、开发或者活动项目可能影响公路安全、景观风貌或者游客体验的，相关单位宜在方案阶段与交通运输、文化和旅游、自然资源、生态环境等有关部门沟通衔接。

15 运营

15.1 一般规定

15.1.1 旅游公路运营应以构建可持续运营模式为核心，通过服务引流、商业变现、品牌增值、反哺运营的良性循环，实现旅游公路资产保值增值和沿线经济带动。

15.1.2 旅游公路运营应做到基本服务保底、商业运营增效、品牌营销增值，并符合下列规定：

1 基本运营服务保障通行顺畅、停车便利、补给及时、如厕卫生、信息通畅、应急救援到位。

2 在保障基本服务的前提下，鼓励开展商业运营与服务，拓展多元收入渠道。

3 加强品牌营销，将旅游公路作为旅游产品进行包装推广，提升知名度和吸引力。

15.1.3 旅游公路运营主体可包括主体责任单位、协同单位和专业服务单位。鼓励创新运营主体形式，可探索运营联合体、路产运营公司、村路共建合作社等模式。

15.1.4 旅游公路运营应积极应用信息化、智能化技术，建设运营服务平台，实现状态感知、运行监测、应急调度、信息发布、资产管理的数字化、网络化、智能化。

15.1.5 应建立运营质量考核机制，对基本运营服务、商业运营、品牌营销分别设定量化指标，定期组织考核。考核结果与运营补贴、绩效奖励、合同续签等挂钩。鼓励引入第三方评估机构，每年对运营服务进行全面评估并向社会公开。

15.1.6 旅游公路运营应建立与旅游淡旺季相适应的弹性机制。旅游旺季应延长服务时间、增加服务力量；旅游淡季可适当压缩服务规模，安排设施检修和人员培训；重大节假日和大型活动期间，应启动专项运营保障方案。

15.2 运营模式

15.2.1 旅游公路运营应根据所属类别特征、资源禀赋和市场需求，因地制宜选择运营模式，鼓励探索多元化、市场化的创新型运营模式。典型运营模式可参考表 15.2.1。

15.2.2 不同类别的旅游公路，宜根据其旅游资源价值等级和服务品质要求，选择运营模式时应按下列规定有所侧重：

1 I 类旅游公路服务世界级、国家级旅游资源，品牌价值高、客源市场广，宜选择资源整合能力强、品牌输出能力高的运营模式。

2 II 类旅游公路服务省级旅游资源，区域特征明显，宜选择能联动区域资源、激发市场活力的运营模式。

3 III 类旅游公路深入景区或乡村腹地，社区关联度高，宜选择能发挥属地优势、实现共建共享的运营模式。

15.2.3 不同类别的旅游公路典型运营模式如表 15.2.1。选择运营模式时，宜根据其景观类型特征，考虑下列因素：

1 自然景观型旅游公路景观资源独特，适合开展户外运动和赛事活动，宜优先考虑赛事活动驱动的运营模式。

2 人文景观型旅游公路文化底蕴深厚，适合深度体验和社区参与，宜优先考虑交旅融合和社区共建共治的运营模式。

3 复合景观型旅游公路自然与人文资源兼备，运营模式选择空

间较大，宜根据主导资源特征和市场定位综合确定。

表 15.2.1 旅游公路典型运营模式

运营模式	模式特征	适用条件	典型案例
路产综合运营	将公路及沿线可经营性资产打包注入专业化运营公司，实行统一招商、品牌输出和资本运作，通过资产运营收益反哺公路养护与服务提升	I 类旅游公路，可经营性资产集中，市场化条件成熟	贵州赤水河谷旅游公路将沿线驿站、自行车道、观景台等设施统一纳入运营体系，由专业公司品牌化运营，引入商业业态和赛事活动
文旅融合运营	通过交通运输与文化旅游深度融合，将旅游公路从交通通道升级为旅游目的地，实现“快进慢游”的完整旅游体验链	II 类及以上旅游公路，沿线旅游资源丰富，区域旅游发展成熟	江苏溧阳 1 号公路串联主要景区、特色田园乡村和精品民宿，通过“农村公路+旅游”模式打造网红旅游 IP，带动沿线乡村旅游经济
路域经济联动运营	以旅游公路为纽带，联动沿线景区、村庄、农业园区、特色产业等资源，通过统一规划、联合营销、收益分成等机制，形成“公路带产业、产业养公路”的联动发展格局	II 类旅游公路，沿线产业基础好，区域协同条件成熟	浙江“四好农村路”安吉“最美乡村路”联动白茶产业，余杭“径山古道”联动茶文化和民宿集群，实现公路运营与产业振兴互促共赢
品牌特许经营	由品牌所有权主体授权运营企业使用品牌标识和运营标准，按照统一品牌形象和服务标准开展经营，缴纳特许经营费用	I、II 类旅游公路，品牌价值高，具备品牌输出条件	河北草原天路将“草原天路”商标注册保护，对沿线商业设施实行品牌授权管理，统一服务标准和视觉形象，形成品牌化运营体系
社区共建共治运营	由沿线村集体或合作社牵头，吸纳村民参与日常维护、停车管理、农产品展销、民宿经营等，实现“村民变股东、资源变资产、公路变景区”的共建共享格局	III 类旅游公路，深入景区或乡村腹地，社区参与意愿强	云南大理洱海生态廊道沿线村庄成立合作社参与廊道运营，提供自行车租赁、特色餐饮、民俗体验等服务，形成生态保护与社区发展共赢
赛事活动驱动运营	依托旅游公路线形条件和景观资源，常态化举办体育赛事、户外运动、文化节庆等活动，以活动引流带动常态化运营，实现“以赛养路、以节促旅”	沿线景观独特，线形条件适合体育赛事，气候条件适宜	青海环青海湖旅游公路每年举办环青海湖国际公路自行车赛，通过赛事品牌效应带动沿线骑行旅游、自驾旅游、民宿餐饮等产业发展

15.2.4 鼓励旅游公路运营主体根据实际条件和市场变化，创新组合多种运营模式，探索适合本地特点的可持续运营路径。同一旅游公路可针对不同路段或不同类型服务设施采用差异化运营模式。

15.3 产品化与品牌建设

15.3.1 旅游公路可作为旅游产品进行系统化包装和品牌建设，构建品牌定位——产品体系——形象识别——营销推广一体化的产品品牌体系。

15.3.2 旅游公路产品化包装应包括下列要素：

1 品牌定位。结合旅游公路的类别，提炼核心价值主张。Ⅰ类旅游公路应突出世界级、国家级旅游资源价值，打造具有国际影响力的旅游目的地品牌；Ⅱ类旅游公路应突出区域文化特色和自然风貌，打造区域性旅游品牌。

2 主题策划。围绕品牌定位，策划鲜明的公路旅游主题，形成差异化竞争优势。

3 产品体系。围绕旅游公路开发多元化的旅游产品组合，包括自驾游线路、骑行线路、徒步线路、研学线路、摄影线路等主题产品。

4 服务标准。建立与品牌定位相匹配的服务标准体系，确保游客体验与品牌承诺一致。

15.3.3 旅游公路品牌体系构建应包括下列内容：

1 以旅游公路徽标为基础建立统一的品牌形象识别系统，包括品牌名称、标志、色彩体系、字体、辅助图形、吉祥物等。

2 品牌形象应体现地域文化特色和旅游主题，具有独特的记忆点和传播力。

3 沿线交通标志、旅游解说牌、服务设施标识、商业店招等应纳入品牌体系，保持风格统一。

4 鼓励开发旅游公路专属文创产品、伴手礼、数字藏品等衍生品，延伸品牌价值链。

15.3.4 旅游公路产品营销应采取下列策略：

1 整合营销。构建线上线下融合的营销矩阵，线上利用短视频、直播、社交平台、OTA 平台等精准营销，线下通过节庆活动、推介会、广告投放等方式扩大影响。

2 内容营销。持续输出优质内容，讲述公路故事，传播公路文化，培育粉丝社群。鼓励游客生成内容，通过打卡分享、话题挑战等方式实现口碑传播。

3 事件营销。依托旅游公路举办自驾游车友会、汽车文化节、户外装备展、音乐节等品牌活动，提升品牌热度。

4 合作营销。与沿线景区、酒店、旅行社、OTA 平台等建立营销联盟，推出联名产品和优惠套餐。

5 数字营销。开发旅游公路专属小程序等，提供电子导览、语音讲解、AR 互动、在线预订等功能，利用大数据分析游客行为，实现精准营销和个性化推荐。建立游客会员体系，通过积分、等级、权益等机制增强用户粘性。

15.3.5 品牌资产管理应采取下列措施：

1 将旅游公路品牌作为无形资产纳入资产化管理，进行品牌价值评估和商标注册保护，规范品牌授权使用流程。

2 建立品牌授权使用机制，沿线商户、景区经授权可使用品牌标识，提升产品溢价。

3 定期开展品牌知名度、美誉度、忠诚度调查，持续优化品牌

策略。

4 通过品牌影响力提升，带动沿线土地增值、物业升值、客流增长，实现品牌资产反哺运营。

15.3.6 应建立品牌营销效果评估指标体系，包括品牌知晓率、游客增长率、二次到访率、消费转化率、社交媒体互动量等。定期开展效果评估，将评估结果作为营销策略调整和运营主体绩效考核的依据。

15.4 基本运营服务

15.4.1 基本运营服务应保障旅游公路的基本通行功能和服务功能，包括下列内容：

1 公路通行保障。保持公路主体及交通安全设施完好，保障车辆安全顺畅通行。

2 慢行设施运营。保持步道、自行车道畅通、安全、整洁，提供骑行租赁、维修等服务。

3 停车服务。沿线停车区应提供充足停车位，设置清晰引导标志，旅游旺季可增设临时停车位。

4 如厕服务。沿线卫生间保持清洁卫生，旅游旺季延长服务时间，必要时增设移动卫生间。

5 补给服务。提供必要的餐饮、日常用品补给及能源补给（加油、加气、充电）。

6 信息服务。通过电子情报板、移动应用、广播等渠道实时发布路况、天气、停车位、旅游资讯等信息。

7 环境卫生。保持公路沿线及服务设施日常清洁，垃圾及时清

运。

15.4.2 旅游运输组织与服务应符合下列要求：

1 应合理布局旅游集散中心、景区直通车停靠点、共享单车/电动车停放点，鼓励在旅游旺季开通旅游公交专线或循环巴士，串联沿线主要景点和服务设施。

2 鼓励客运站与景区合作，开通旅游直通车，实现“站景联动”。

3 鼓励推动客运站点适旅化改造，深化“互联网+”运游融合，拓展旅游服务功能，提供旅游咨询、票务服务、行李寄存、车辆接驳等基本旅游服务。

15.4.3 旅游旺季应制定专项运输保障方案：

1 根据历史数据和实时流量预测，提前发布拥堵预警和分流建议。

2 在重点路段和景区入口设置临时交通引导标志和可变情报板，动态发布停车位余量、拥堵指数等信息。

3 协调景区实行分时预约、接驳转运，减少核心路段自驾车聚集。

4 增设临时停车区域，安排摆渡车接送游客。

15.5 商业运营与消费场景

15.5.1 旅游公路商业运营应以场景化消费为核心，通过适旅化改造和内容植入，打造多元消费场景，实现流量变现。

15.5.2 商业设施布局应符合下列要求：

1 商业网点应结合驿站、观景台、停车区、客运站、服务区等

节点集中设置，避免沿线零散布点。

2 商业设施的类型和规模应与游客流量、消费需求相匹配，避免过度商业化和同质化。

3 商业设施的设计风格应与沿线景观风貌相协调，纳入旅游公路形象体系。

15.5.3 商业业态引导应采取以下措施：

1 鼓励引入地方特色餐饮、农特产品展销、非遗手工艺品、文创产品、户外装备租赁等与旅游相关的业态。

2 支持发展“后备箱经济”，设置农产品直销点和特色商品展销区。

3 培育“公路+文创”“公路+研学”“公路+康养”“公路+体育”“公路+露营”“公路+非遗”等融合业态，延长游客停留时间，提高消费转化。

4 限制与旅游无关的大宗商品销售、高污染、高噪音等业态进入。

15.5.4 消费场景打造应采取以下措施：

1 通过产品组合引导深度消费，设计“公路+景区+住宿+餐饮”等联票产品，推出“车票+门票+住宿+体验”一站式套餐。

2 依托节庆活动吸引客流，举办美食节、采摘节、民俗节、音乐节等主题活动。

3 在服务区、客运站等节点打造“交通+文旅”消费场景，将流量转化为消费。

4 鼓励沿线商户推出淡季优惠、套餐折扣、积分兑换等促销活动。

15.5.5 鼓励对沿线客运站、服务设施进行功能复合化改造，增加文化展示、休闲娱乐、特色餐饮等消费场景，推动“站场变场景、设施变资产、流量变消费”。

15.5.6 商业运营管理应符合下列规定：

- 1 商业经营应明码标价、诚信经营，不得欺客宰客、强买强卖。
- 2 商业经营产生的污水、垃圾应按规定处理，不得污染环境。
- 3 建立商业服务质量监督和投诉反馈机制，及时处理游客投诉。
- 4 主体责任单位应定期对商业网点进行检查评估，对不符合要求的责令整改或清退。

15.6 资产化运营

15.6.1 旅游公路资产化运营应将公路及沿线设施视为可经营、可增值的资产，通过市场化手段实现资产保值增值，为可持续运营提供资金保障。

15.6.2 资产化运营应包括下列内容：

- 1 资产确权与评估。对旅游公路沿线可经营性设施（服务区、驿站、停车区、广告位、通信管道等）进行资产清查、确权和价值评估，明确可经营资产清单，纳入资产统一台账管理。
- 2 资产运营模式。鼓励通过特许经营、委托运营、合资合作等方式引入专业资产运营机构，对公路资产进行统一招商、品牌输出和资本运作。

3 资产增值路径。通过适旅化改造、场景植入和品牌化运营，提升资产吸引力和商业价值；通过品牌价值提升，带动沿线土地增值、物业升值。

4 收益管理。规范资产运营收益管理，建立收益反哺机制，将运营收益按比例用于公路养护、服务提升和沿线民生改善。资产运营收入按规定实行国库集中收缴管理。

15.6.3 应建立资产运营绩效评价体系，将资产收益率、游客转化率、消费拉动等纳入考核指标。

15.7 服务质量监督与改进

15.7.1 旅游公路应建立游客服务质量监督和投诉反馈机制，在服务区、驿站、旅游信息平台等渠道公布投诉电话或在线入口，定期开展游客满意度调查，将调查结果纳入运营单位考核。

15.7.2 鼓励建立旅游公路“共治共享”机制，引导沿线村民、商户、景区、社会志愿者参与日常巡查、环境维护、游客引导等工作。对表现突出的单位和个人可给予表彰或激励。

15.7.3 交通运输主管部门应会同公安交管、文化和旅游等部门，在旅游旺季开展联合执法，重点查处旅游客运车辆无证经营、超范围经营、疲劳驾驶，非法从事旅游包车、网约车，以及沿线商户占道经营、车辆乱停乱放等行为。

15.7.4 应建立运营服务持续改进机制，根据服务质量监督、投诉反馈、满意度调查和第三方评估结果，定期优化运营方案和服务标准，持续提升运营服务水平。旅游公路运营服务宜按照表 15.7.4 开展监测和评价。

表 15.7.4 旅游公路运营服务监测指标推荐表

监测内容	监测指标	计算或评定方法
服务设施开放情况	服务设施开放率	实际正常开放天数 / 计划开放天数×100%
信息服务	信息发布及时性	在规定更新时间内发布或更新的信息数量 / 应发布或更新的信息数量×100%
投诉处理	投诉及时处理率	在承诺时限内办结的有效投诉数量 / 受理的有效投诉数量×100%
游客体验	游客满意度	满意和非常满意的有效问卷数量 / 有效问卷总数×100%
问题整改	问题整改完成率	已完成整改的问题数量 / 应整改问题数量×100%

附录 A 旅游资源调查表

如附表 A.0.1。

附表 A.0.1 旅游资源调查表

资源名称							
行政位置							
地理位置		东经 ° ′ ″，北纬 ° ′ ″					
是否属新发现	是 ☐ 否 ☐	资源照片	张		资源视频	个	
资源典型照片：							
A. 性质与特征（单体性质、形态、结构、组成成分的外在表现和内在因素，以及单体生成过程、演化历史、人事影响等主要环境因素）							
说明：							
特征数据							
特征		特征		特征		特征	
特征		特征		特征		特征	
B. 所在区域及进出条件（单体所在地区的具体部位、进出交通、与周边旅游集散地和主要旅游区[点]之间关系）							
对外道路情况	高速路 ☐	一级公路 ☐	三级公路 ☐	周边市/县	名称		
	二级公路 ☐	四级公路 ☐	距离		公里		
周边旅游集散地	名称			周边主要旅游区（点）	名称		
	距离	公里			距离	公里	
其他说明：							
C. 保护与开发现状（单体保存现状、保护措施、开发情况）							
单体保存现状	保存良好 ☐ 少量破损 ☐ 破损严重 ☐	是否已开发	是 ☐ 否 ☐	保护措施情况	优 ☐ 良 ☐	差 ☐ 无 ☐	
已开发请填写（开发成景区或度假区的集合体请填 1；景区或度假区内的单体应填 2。）							
1	景区/ 度假区	名称		2	隶属景区/ 度假区	名称	
		等级				等级	
游客接待量							
万人/年							
其他说明：							
D. 现有规划/文件中的资源开发利用方向*							
规划/文件名称				资源开发利用方向			
规划/文件名称				资源开发利用方向			
填表人		联系电话		普查日期			

附录 B 解说设施设置示例

B.1 旅游公路徽标（logo）示例

B.1.1 旅游公路徽标（logo）宜从旅游公路名称、地域文化、自然资源特征等方面提炼设计元素，形成简洁、鲜明、易识别的视觉符号。

B.1.2 徽标（logo）色彩宜与环境风貌相协调，并应考虑在标识牌、导览图、数字平台和文创产品等不同载体上的适配性和延展性。如图 B.1.2。



图 B.1.2 旅游公路徽标（logo）示例

B.2 身份特征类示例

B.2.1 身份特征类设施可采用门户标识或特色景观构筑物等形式，重点设置于旅游公路起止点、行政区界、重要服务节点和核心景观门户。

B.2.2 身份特征类设施应兼顾识别性、纪念性等属性，但不应替代交通标志，不应布设在影响行车视线和交通组织的敏感位置。

B.2.3 身份特征类设施内容宜包括线路名称、主题定位、形象口号、线路里程信息或典型地域符号等，并通过字体、色彩、图形和材料强化整条旅游公路的整体形象。如图 B.2.3。



图 B.2.3 身份特征类示例

B.3 环境导览类示例

B.3.1 导览内容应标示“当前位置”、主要景点、服务设施、慢行线路、游览距离、预计时间、无障碍路径、紧急联络点等信息，并宜标注方位、比例尺等辅助内容。

B.3.2 对游客停留时间较长、空间关系较复杂或多节点串联的区域，可结合二维码、电子导览屏或语音导览系统，提供动态导航、路线推荐和服务查询功能。如图 B.3.2。



图 B.3.2 环境导览类示例

B.4 信息解说类示例

B.4.1 信息解说类设施可围绕自然景观、地质地貌、历史遗存、村落聚落、非遗民俗、生态保护对象和特色产业等内容进行设置。

B.4.2 解说内容宜包括资源名称、基本概况、形成背景、核心价值、保护要求和游览提示等，并可结合照片、示意图等增强可读性。

B.4.3 对具有较强教育意义或体验价值的资源点，可采用数字互动终端、语音解说等方式，提升知识传播效果和游客参与感。如图 B.4.3。



图 B.4.3 信息解说类示例

B.5 警示管理类示例

B.5.1 警示管理类设施应醒目易懂、位置恰当、夜间可识别，应与交通安全设施在色彩、图形和功能上保持合理区分，避免误判和信息冲突。

B.5.2 警示管理类设施内容包括文明旅游提示、生态环境保护、空间秩序维护等要求和行为约束内容，宜采用图形化表达和简洁文字进行说明。如图 B.5.2。



图 B.5.2 警示管理类示例

本指南用词用语说明

1 本指南执行严格程度的用词，采用下列写法：

1) 表示很严格，非这样做不可的用词，正面词采用“必须”，反面词采用“严禁”；

2) 表示严格，在正常情况下均应这样做的用词，正面词采用“应”，反面词采用“不应”或“不得”；

3) 表示允许稍有选择，在条件许可时首先应这样做的用词，正面词采用“宜”，反面词采用“不宜”；

4) 表示有选择，在一定条件下可以这样做的用词，采用“可”。

2 引用标准的用语采用下列写法：

1) 在标准总则中表述与相关标准的关系时，采用“除应符合本指南的规定外，尚应符合国家和行业现行有关强制性标准的规定”。

2) 在标准条文及其他规定中，当引用的标准为国家标准和行业标准时，表述为“应符合《×××××》(×××)的有关规定”。

3) 当引用本指南中的其他规定时，表述为“应符合本指南第×章的有关规定”、“应符合本指南第×.×节的有关规定”、“应符合本指南第×.×.×条的有关规定”或“应按本指南第×.×.×条的有关规定执行”。