

# 沿黄旅游带的开发利用-以河南段沿黄旅游带为例

孙亚平 曹森 班贺然 张梦越 王志豪

黄河交通学院, 河南焦作, 454950;

**摘要:** 随着现代化建设和经济的发展, 旅游业和交通业不断融合, 成为了一种新的发展趋势, 本文以河南段沿黄旅游带为例, 深入分析了河南省段沿黄旅游带的交通与旅游融合发展现状, 利用 ArcGIS 表示现有交通路网与旅游景区的关系, 并结合研究旅游景区和现有路网以及游客的不同爱好进行线路规划, 设置管理平台, 为景区提升服务水平提出了参考建议。

**关键词:** 交旅融合; GIS; 沿黄旅游带

**DOI:** 10.69979/3029-2700.24.5.024

## 引言

黄河作为中华民族的母亲河, 不仅承载着五千年的历史文明进程, 更以其独特的自然风光和丰富的文化内涵吸引着无数游客。河南省黄河流域是中国农耕文明的发源地, 被视为中华文明的摇篮。黄河流域交融融合的高质量发展, 不仅有助于保护和传承黄河文化, 还能提升区域旅游竞争力, 促进经济社会的可持续发展。本研究旨在通过深入分析河南省段沿黄旅游带的开发利用现状, 探讨存在的问题和挑战, 提出针对性的对策建议。希望能够为河南省段沿黄旅游带的交通与旅游融合发展提供有益的参考和借鉴, 推动河南省旅游业的高质量发展, 为中原崛起和黄河文化保护传承贡献力量。

## 1 河南省段沿黄旅游带的开发利用现状

### 1.1 交旅融合发展现状

#### 1.1.1 政策规划融合

近年来, 河南省级层面多次出台规划, 强调交通与旅游的融合发展。2020 年起, 相继发布多项政策文件, 包括《建设文化旅游强省意见》、《激发文化和旅游消费潜力通知》及《加快乡村旅游发展意见》等, 均提及提升旅游交通便利性, 建设特色服务设施, 强化乡村旅游交通保障。2021 年至 2022 年间, 《河南省高速公路网规划》、《郑州都市圈交通一体化发展规划》及《河南省综合立体交通网规划》等相继出台, 均提出推动交通与旅游深度融合, 建设旅游交通网络及设施。特别是《河南省“十四五”文化旅游融合发展规划》和《现代综合交通运输体系规划》, 明确构建旅游交通体系, 完善交通枢纽的旅游服务功能, 推动服务区升级, 形成一体化产业链。

#### 1.1.2 基础设施融合

据统计, 我省 4A 级以上旅游景区共 205 个, 其中市区内 43 个, 市区外 162 个。市区内的景区, 衔接换乘更依赖于城市交通, 与公路交通关系不大。市区外景区, 按照等级划分: 4A 级景区共 149 个, 其中 54.4%距

高速收费站 10 公里以内, 可实现 15 分钟上高速; 28.2% 距高速收费站大于 10 公里小于 20 公里, 可实现 30 分钟上高速。距离高速公路收费站 20 公里以外的, 81% 有二级以上普通干线公路连接, 76.9% 距普通干线公路 10 公里以内, 可实现 20 分钟上普通干线公路。5A 级景区共 13 个, 其中, 69.2% 距高速收费站 10 公里以内, 可实现 15 分钟上高速; 23.1% 距高速收费站大于 10 公里小于 20 公里, 可实现 30 分钟上高速。仅洛阳龙潭大峡谷景区距离高速公路收费站 20 公里以外, 但距离该景区 5 公里处有二级普通干线公路连接, 可满足游客快速直达景区需求。

目前统计我省沿黄旅游景区共 20 个, 如表 1 所示, 其中国家 AAAAA 级旅游景区 1 个, 国家 AAAA 级旅游景区 10 个, 国家 AAA 级旅游景区 8 个、其他著名景区 1 个<sup>[1]</sup>。

表 1 沿黄旅游带景区数据

序号	等级	景区
1	5A	清明上河园
2	4A	黄河富景生态世界、郑州黄河风景名胜 区、小浪底水利枢纽工程、郑州黄河滩地 公园、只有河南·戏剧幻城、黛眉山景区、 洛阳市荆紫仙山、古柏渡飞黄旅游区丰乐 樱花园、黄河小浪底鹰嘴山景区、黄河新 安万山湖始祖山风景区
3	3A	黄河花园口旅游区、三皇山桃花峪旅游 区、陈桥湿地风景区、兰考黄河湾风景区、 濮阳毛楼生态旅游区、仰韶大裂谷、洛邑 古城、三门峡大坝风景区
4	其他	黄河国家博物馆

### 1.2 交通基础设施建设

截至 2024 年 6 月, 河南省铁路营业里程达到 6716 公里, 其中高铁 1924 公里, 高速公路通车里程 8300 公里以上。这些基础设施的完善, 特别是高铁和高速公路的建设, 极大地缩短了旅游目的地的时空距离, 为游客提供了便捷的交通条件。

## 2 问题分析

### 2.1 顶层设计和全域统筹规划仍待加强。

目前,我省交通、旅游相关规划中虽提出融合发展,但由省级交通和旅游主管部门联合编制的交旅融合发展规划顶层设计尚未出台,全域统筹、主线串联、支线循环、连接线成网的旅游交通网络尚未形成,交旅融合项目建设和设计标准不明确、不规范,旅游与交通信息数据不互通不共享,综合旅游交通建设体系尚未形成。

### 2.2 交通设施与旅游资源的融合度不高

在河南省沿黄旅游带,部分交通设施与旅游资源的融合度不高。例如,一些高速公路、国道等交通干线虽然穿越了美丽的自然风光或历史文化遗址,但缺乏相应的旅游标识、观景平台等设施,导致游客无法充分欣赏和体验这些旅游资源。这限制了旅游资源的展示和利用,降低了游客对旅游目的地的兴趣和吸引力。

### 2.3 旅游交通网络互联互通性待提升

尽管河南省的交通网络日益完善,但旅游交通网络的互联互通性仍有待提升。特别是在沿黄旅游带内,部分偏远景区、乡村旅游点的交通可达性不足,游客需要花费较长时间和精力才能到达。此外,部分景区间的交通连接不够便捷,影响了游客的出行选择。游客在旅途中可能因交通不便而感到疲惫和不满,降低了旅游体验的质量。

## 3 发展建议

### 3.1 总体路线

根据黄河沿岸的旅游景点分布,及目前铁路网,公路网发展现状,打造三门峡大坝风景区→仰韶大裂谷景区→黄河新安万山湖始祖山风景区→黄河小浪底水利枢纽风景区→龙门石窟→洛邑古城→古柏渡飞黄旅游区丰乐樱花园→桃花峪景区→郑州黄河文化公园→黄河国家博物馆→郑州黄河滩地公园→黄河花园口旅游区→黄河富景生态世界→只有河南·戏剧幻城→清明上河园→兰考黄河湾风景区→濮阳毛楼生态旅游区沿黄旅游带。

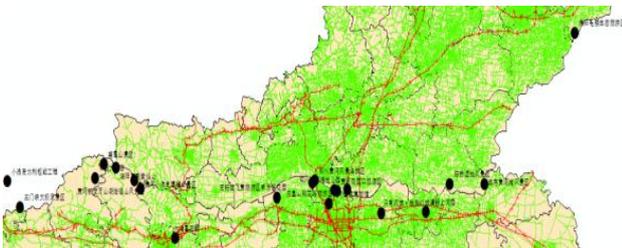


图 1 沿黄基础路网和景点分布

### 3.2 旅游模式

根据沿黄旅游带分布的景区特点不同,可分为文化游、景观游及演艺游三种旅游模式。文化游以郑汴洛安

为重点,以沿黄两岸星罗棋布的多家专题博物馆、主题文化公园、各个时期考古遗址为重点,推出文化特色线路。演艺游以只有河南·戏剧幻城、洛邑古城、清明上河园等为重点,大力推广《禅宗少林》《东京梦华》《唐宫夜宴》《洛神水赋》等近百台精品演艺,让游客在沉浸式的观赏中,深刻感受到沿黄文化的博大精深与独特韵味。景观游则依托沿黄自然风光与人文景观的交相辉映,如三门峡大坝风景区、黄河小浪底水利枢纽风景区、仰韶大裂谷等。游客可以沿着黄河岸边漫步,欣赏黄河的壮阔与柔美。结合路网数据及沿黄旅游区分布,以汽车、火车为交通工具,借助 GIS 软件分别对其中不同的旅游模式进行线路规划<sup>[2]</sup>,如下图 2-4 所示。

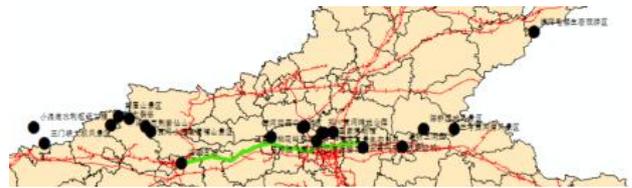


图 2 文化游



图 3 演艺游



图 4 景观游

### 3.3 管理平台

为了整合资源、提升服务质量、推进信息化建设和促进可持续发展,可推出一款 APP 实现信息共享,提高资源利用效率,并推动旅游产业的转型升级和融合发展,从而确保沿黄旅游带的高质量发展并为游客提供优质、便捷、安全的旅游体验。

该 APP 功能如下,功能一:一站式信息服务:APP 整合沿黄旅游带各大景点的详细介绍、开放时间、门票价格、天气预报等实用信息,游客可根据个人兴趣定制行程,轻松规划旅游路线。同时,提供附近餐饮、住宿推荐,满足游客多样化需求。功能二:智能导航与 AR 体验:结合 GPS 定位与 AR 技术,APP 不仅能提供精准的步行或自驾导航,还能在特定景点开启 AR 模式,让游客通过手机镜头直观感受黄河的历史故事与文化遗迹,如虚拟重现古代水利工程、古代战场等,极大地丰富了

游览体验。功能三：社交互动与分享：设立游客社区，鼓励游客上传旅行照片、视频及心得，形成互动交流平台，增强游客之间的粘性。同时，APP支持一键分享至社交媒体，让美好的黄河之旅成为朋友圈中的亮点。

### 3.4 景区服务水平提升

#### 3.4.1 沿黄文化旅游景区服务项目

沿黄文化旅游景区服务水平可以进行多维度评价，从有形性、可靠性、响应性、保证性、移情性等方面进行着手，具体项目如下所示：

有形性：景区基础设施完善、设备齐全；智慧旅游、数字化景区服务周到；景区内明显的黄河文化地标建筑。

可靠性：景区能够提供多样化的、畅通的投诉渠道；游客与景区工作人员沟通便捷；沿黄景区创新相关的黄河文化文创作品。

响应性：景区主动提供游客导览相关资料；景区工作人员能够及时回应解决游客的个性化需求；景区工作人员积极响应游客求助；景区公众号和贴吧等咨询服务能够及时回复。

保证性：景区内商家对待游客能够诚信经营；景区内存在隐患区域有明显安全提示；娱乐旅游项目有安全保障。

移情性：景区内休息区(取暖区)设置多样化、人性化；景区能够考虑外国游客语言的便利性；景区对残障人士提供特别关照；景区保证游客利益得到优先重视。

#### 3.4.2 合理疏导客流与车流

地铁出站口设非机动车专用入口，与行人分开，增设自行车坡道及指示系统，打造集休憩、文化、停车于一体的口袋公园，优化游客体验及交通秩序。地面公交增设通游专线，寒暑假增运力。机动车方面，深挖停车资源，增设临时停车场。非机动车则增加停放区，优化共享单车管理。寒暑期游园双向购票，延长服务时间，实施三级预警管理，提升游客游览舒适度及秩序。

#### 3.4.3 缓解拥堵问题

景区车辆堵车问题可以通过合理的交通规划和管理、多样化的交通工具和服务、信息化建设、提前规划和预约系统、增加停车位和引导停车系统、加强交通警示和引导、加强游客教育和宣传等多种措施来解决。这些解决方案可以提高景区交通效率，减少车辆拥堵，提升游客出行体验。

#### 3.4.4 设立临时救援紧急通道

景区内车流量大、封闭性强，紧急救助难，不易快速疏散，因此交通事故难以及时处理及救助，给人们生命及财产造成重大损失。景区道路不同于平常公路，应设置不同的紧急通道。景区应设置紧急通道，以及临时救援和紧急施救设施设备。<sup>[3]</sup>在关键及高危区域设紧急

停车带(含硬路肩、港湾式及渠化设计)，配护栏、标志等设施。设绿色步行通道及明显标识，便于事故疏散。景区入口、游客中心及高危区设紧急救援站，配急救物资、车辆及专业人员，并定期培训演练。

#### 3.4.5 解决景区“最后一公里”出行问题

目前，越来越多的景点出现交通拥堵问题，近年来，公共自行车和共享电动车等共享系统发展迅猛，在一定程度上有效解决了景区“最后一公里”的出行需求，但是，对于一些弱势群体，并不能给其提供完美服务，在此基础上可以增设共享游客大巴以及建设景区轨道交通线路，合理布置轨道交通站位，多层次、多方位满足游客需求。<sup>[4]</sup>

#### 3.4.6 景旅融合建设

建设景区娱乐设施是一个综合性的过程，在保障质量和安全的前提下，诚邀旅客参与景区建设。并结合文化传承需求设立才艺展示区。流通才艺作品兑奖券，鼓励现场交易，共赴文化盛宴，传承文化自信。

## 4 结语

本研究深入剖析了河南段沿黄旅游带的开发利用现状与问题，提出了针对性的发展建议。通过强化工作统筹、优化网络布局、创建智能模式，有望促进交通与旅游深度融合，推动旅游业均衡发展。希望能为沿黄旅游带的开发利用提供思路和建议，为相关部门制定相关发展战略和政策提供参考。

### 参考文献

- [1]梁爱霞,武保华,黄艳梅.基于GIS的金堂县文旅融合发展研究[J].建筑经济,2024,45(S1):761-764.
  - [2]杨肖肖,牛锦荣,倪渝然,等.基于GIS网络分析的汉中市旅游交通路网的空间结构特征[J].城市勘测,2022,(04):6-11.
  - [3]夏国栋,潘晓东.城市高架道路紧急救助基础设施设置研究[J].交通运输工程与信息学报,2010,8(03):74-81.
  - [4]陈文栋.城市轨道交通站点共享自行车停放设施配置研究[D].东南大学,2019.
- 课题项目：焦作市社会科学界联合会、焦作市黄河文化研究中心2024年度焦作市黄河文化研究专项课题(课题名:沿黄旅游带的开发利用,编号:152)  
黄河交通学院2021年度校级一流课程项目课题:交通规划,课题编号:HHJTXY-2021ylkc45,项目负责人:孙亚平  
作者简介:孙亚平(1988.08),女,汉族,河南周口人,讲师,本科,黄河交通学院,研究方向为交通规划,交通工程。