
构建重庆可持续发展型畅通城市

谭云峰¹ 焦海贤 刘 伟

(重庆交通大学交通运输学院中国重庆 400074)

【摘要】着眼于重庆市区的交通现状，结合未来几年内重庆的交通规划建设，提出了可持续发展理念下畅通城市的内涵为推动“畅通重庆”的建设与发展，对目前重庆市城市交通供求特征、现状进行了分析评价，准确把握当前城市交通的主要问题在科学发展观的指导下，根据构建和谐社会、节约型社会等各个方面要求，提出合理的交通发展策略，通过对机场、水运、铁路、公路规划方案的实施，形成了一个完整的城市交通系统。确定交通设施和交通管理规划，以达到畅通城市的要求。

【关键词】可持续发展;畅通城市;规划;理念;目标

引言

自从重庆市全面启动“畅通重庆”建设以来，提出了以解决主城拥堵为重点，以构建骨干交通网络为基础，陆运、水运、空运并举，规划、建设、管理并重，努力把重庆建设成全国最畅通的城市之一未来几年，在市委、市政府的高度重视下，“畅通重庆”建设将会取得可喜成绩，内河航运和高速公路的优势非常突出，机场、铁路发展势头迅猛，门类齐全、四通八达的对外交通运输网络将会形成，西部地区和长江上游的交通枢纽得到确立同时，作为重庆交通枢纽核心载体的主城交通将会得到长足发展，道路网骨架能够形成，交通设施逐步完善，公共交通稳步发展，交通管理水平不断提高，交通环境将会逐步改善^[1]

1 畅通城市的内涵

1.1 适应现代化的要求

在战略上要能够充分预见各种可能的交通发展需求，保障交通基础设施建设对城市现代化发展的支撑和引导，高瞻远瞩，保证城市交通体系的畅通和效率，为城市的现代化未来留下充足的发展空间

1.2 体现以人为本的价值取向

建设畅通城市的发展战略要坚持从大多数市民的交通需求出发解决好大众交通问题，为大多数市民服务，按照市民合理的交通需求科学合理地发挥各种交通方式的优势，努力创造良好的、人性化的交通环境

1.3 贯彻科学发展观的思想

以科学发展观为指导思想，引导城市可持续发展是新世纪城市发展的主题，在这一理论的指导下建设畅通城市，必须明确城市交通作为支持和服务于城市功能的重要基础设施，与城市的发展建设具有极为密切的相互作用关系，城市交通发展战略同

¹作者简介:谭云峰(1984-)，男，安徽亳州人，重庆交通大学硕士研究生，研究方向为交通运输规划与管理

样也必须遵循可持续发展的指导思想，引导城市交通系统向高效、节能、环保方向发展^[2]。

2 构建重庆畅通城市的理念和目标

2.1 重庆市区的交通现状

“十一五”期间，“重庆市畅通工程”和“畅通重庆”建设得到有力推进，是重庆历史上城建发展速度最快的时期全市交通建设投资从 2005 年的 153 亿元发展到 2009 年的 389 亿元，年均增长 31%在高投入的情况下，主城区的城市建设发生巨大变化，城市道路交通基础设施建设步入快车道，一批结构性道路和大型越江通道项目建成通车，有力带动城市东西部片区和北部新区的发展，促进了中心城区旧城更新。

但是，随着交通需求的迅速增加，供需出现矛盾，加之道路网中缺乏诸如人行过街通道、公共停车场、公交停车港等相应道路设施，影响了道路通行能力的正常发挥道路系统有待进一步完善，结构不尽合理以及路网在数量、质量上存在缺陷，交通管理的意识和技术手段还有待加强

2.2 畅通重庆的战略理念

与城市发展目标相适应的理念:重庆市未来的发展目标需要现代化畅通的交通体系作为支撑;协调的理念:与城市的空间发展相协调与土地利用布局相协调，与机动化发展相协调，各种交通方式相协调;紧凑型核心的高效理念:重庆市强中心、就业密集、要求交通体系高效率、低费用，确保良好的大众出行服务质量;弹性的理念:交通系统要适应城市空间布局调整的可能变化，适应城市发展时序的多种选择，对城市交通系统规划建设起指导作用

2.3 畅通重庆的战略目标

建立与重庆市现代化发展方向相适应的畅通、高效率、可持续发展的交通运输体系，完善道路交通设施，调整交通结构的不合理性，优先发展公共交通，形成与城市布局结构和城市土地利用相协调的交通运输体系，保障畅通城市可持续发展的目标到 2015 年实现“半小时主城、一小时郊县、四小时重庆、八小时出海”具体如下:公共交通承担全日出行量的 45%;高峰小时小汽车城市干道平均车速不低于 30 千米/小时;主城区内 85%的通勤出行时耗不超过 30 分钟;周边区县到达主城区内环以内地区的出行时间不超过 1 小时;市域内边远区县到达内环以内地区不超过 4 小时;重庆出境和出海的陆路运输行程时耗不超过 8 小时

3 建设重庆畅通城市的具体措施

3.1 建设与用地布局协调发展的交通体系

3.1.1 以交通走廊引导城市整体发展

交通走廊是穿越城市客货流密集地带，由快速路或相互平行多条干道以及相配套的公交优先系统构成，支撑和引导城市整体发展的交通主骨架，根据重庆市用地布局及交通流分布特征，规划提出:以快速道路为骨架，构筑城市机动车交通走廊客流走廊与车流走廊在平面上或立面上分开布置，减少人流与车流相互冲突和干扰，保持城市交通与土地利用相互协调

3.1.2 以公交优先支持中心区发展

中心城区的道路交通系统必须保证中心区本身具有良好的可达性水平，要优先为中心区的出行者提供便捷、舒适、畅通、

高效的出行方式和良好的出行环境，促进中心区商贸繁荣与环境改善，优先发展公共交通以避免大量机动车穿越中心商业区

3.1.3 以规划引导和法制建设保持土地利用与城市交通协调发展

保持土地利用与城市交通协调发展，首先以规划引导为主，法制作作为后盾，确保土地的合理、正确利用城市交通的发展必然要占用一定的土地，作为寸土寸金的城市土地要最大效益的把它利用在城市交通建设上，使两者得到协调发展^[3]

3.2 以可持续理论指导建设交通基础设施

3.2.1 加快对外交通设施建设

1) 机场的规划和建设

进一步提高江北国际机场的年吞吐能力提升江北国际机场门户枢纽机场地位，同时强化机场与城市交通的衔接，提高机场集散能力，满足 2015 年 3000 万人次旅客吞吐量规模。

2) 港口的规划和建设

主城港区是重庆港的核心港区，以发展集装箱、汽车滚装、大宗散货、化危品等物资中转、储存为主，并积极发展件杂货等物资运输，同时为临港工业发展创造条件。

3) 铁路的规划和建设

重庆铁路网将形成“一枢纽十七干线十区域”的基本格局，铁路线路总长 5250 千米，线网密度 637 千米/万平方千米主城铁路枢纽呈“一环线、‘四主一辅’客运系统、‘1+9’货运系统”的运输格局

4) 建立完善的高速公路骨架系统

在重庆市域内，高速公路网布局由 2 条环线、11 条放射线、7 联线组成，简称“两环十一射多联线”，总规模约 3600 千米

3.2.2 加大城市交通规划建设

1) 将快速交通放在优先建设发展的位置上，积极推进快速道路网的建设

“十二五”期间，在规划“六横、七纵、一环、多联络”快速路网结构中，除六横、四纵、六纵、十联络、十一联络等部分路段未开工建设外，其余快速路均建成或在建，完成 850.1 千米规划快速路的 613.1 千米

2) 加大对越江大桥和穿山隧道的投入

重庆市嘉陵江与长江交汇于此，是各区道路相连的天然屏障，在“十二五”期间规划建设十三座跨江大桥，其中有四座续建；此外加上山地城市的特征，重庆市规划新建四条穿山隧道，在建的有三条

3) 推动轨道交通的建设

作为公共交通的一种，轻轨属中运量交通工具，单向小时客运能力 1-4 万人敷设方式上有较大弹性，空中、地面、地下均可根据需要灵活布置，市区多采用高架轻轨造价相对较低、工期短，在国内外有着广泛的成功经验

3.2.3 完善停车政策及设施规划

推行停车设施民营化、产业化，推动停车场的市场化建设在近期内逐步形成以配建停车为主，路内停车为补充的城市停车结构，同时建立停车换乘系统，引导个体交通向公交系统转移^[4]

3.4 加强城市交通综合管理

3.4.1 开展交通需求管理

科学合理地引导小汽车发展，必须长期坚持推行交通需求管理根据道路设施容量，对小汽车发展和使用进行合理调控正确对待摩托车的发展，保持摩托车的合理比例既是现实需要，又对城市整体发展有利对城市核心区停车作适当限制，对城市中心区停车不作鼓励

3.4.2 建立良好的交通发展体制

建立交通影响分析制度和交通环境评价体系对建筑设施和大型建设项目实行交通影响分析和交通环境影响评价分析，并将其制度化从而判断是否需要采取必要的措施和对策，这样可以有效避免城市建设发展过程中的人为失误，避免对城市交通和城市环境的损害和破坏这是交通综合管理的重要战略举措^[5]

3.4.3 加强交通系统管理

运用交通工程学原理，建立合理的交通组织体系；开发智能交通系统，建立先进的交通指挥控制体系；预防为主，监控结合，建立严密的交通安全体系；健全交通法规，加强宣传教育，建立完善的交通管理保障体系结语近期内，重庆市在对外交通建设和城市交通建设上投入了巨额资在机动车快速增加的情况下确保重庆主城区主要干道平均车速不下降，实现“半小时主城”目标（即内环线以内区域重要节点间半小时通达）以及“一小时处环”目标（即外环高速以内任意组团或主要节点之间一小时通达）

参考文献

- [1]王炜，徐吉谦.城市交通规划[M].南京:东南大学出版社.1999.
- [2]董国良，张亦周.畅通城市论[M].北京:中国建筑工业出版社.2005
- [3]齐鸣.以可持续发展理念构建畅通城市[J].山西建筑.2008.34(16)
- [4]陆化普.交通规划理论与方法[M].北京:清华大学出版社.2006
- [5]袁珊.分析我国交通建筑的特点[J].山西建筑.2007.33(10):85-86.