

## 关于开展“重庆市主城区综合交通规划”的建议

周涛

### 一、基本情况

重庆是国家级历史文化名城，是我国重要的工业城市、水陆空交通枢纽和贸易口岸，是长江上游最大的中心城市，处于国家西部大开发的门户地位。市域面积 8.24 万平方公里，人口 3091 万。截止 2000 年末，重庆市公路通车里程 2.9 万公里，面积 18958 万平方米；城市道路长 3299 公里，面积 3205 万平方米。

近几年来，重庆市市政府投入大量资金新建、改造了部分道路、桥梁、立交等交通基础设施。去年，还组织完成了“八小时重庆”和“半小时主城”两个交通规划。这两个规划，重点是解决市域和主城区路网系统中存在的主次干道、主要道路交叉口堵塞、缓解城市道路拥挤和提高行车速度问题，规划的对象主要涉及公路与城市道路交通，而对城市规划区范围内的综合交通规划问题着墨不多。

### 二、开展综合交通规划的重要性和迫切性

#### 1. 开展综合交通规划是重庆市经济发展的需要

“九五”时期，是重庆改革开放以来，社会经济发展的一个重要转折时期。全市经济持续保持稳步增长，综合实力显著增强。2001 年，重庆市 GDP 达到 1750 亿元，年增长 9%，高于同期全国平均增长速度。随着经济的发展，这几年重庆市城市客运交通量也

大大增加（全市客运量和货运量的年平均增长率，分别为 22.35%和 11.32%），机动车增长率大大超过道路长度增长率（1996-2000 年，重庆市机动车年平均增长率达到 12.6%，而道路长度的平均年增长率仅为 5.7%）。

与北京、上海等直辖市相比，存在较大差距。重庆人均 GDP、机动车拥有量、人均道路面积等指标大大低于北京和上海。要保证重庆市的经济持续、稳定、快速发展，要实现把重庆建设成为长江上游经济中心和现代化大城市的战略目标，城市交通已成为重庆市城市发展瓶颈的问题，必须得到解决。

#### 2. 开展综合交通规划是重庆市城市交通发展的需要

城市交通是一个复杂的综合系统，道路交通只是其中之一。在继续实施好“八小时重庆”和“半小时主城”两个规划的情况下，还应尽快解决以下问题：

1) 随着机动车拥有量的高速增长，为保证“半小时主城”目标的长久实现，以及最终实现主城区外环高速公路以内，任意组团中心之间半小时通达的目标，城市道路系统的进一步建设与发展急需做出长远规划（例如城市快速路系统等）。

2) 随着重庆市第一条轨道交通线路—轻轨较新线的建设，城市客运交通方式将发生很大的变化。轨道交通线路在重庆市内如

## 交通论坛

何布局?采用何种方式(轻轨、地铁、郊区铁路)?能否满足远期的交通需求?如何与城市其它交通方式衔接等问题,都会对重庆市的长远发展产生重要影响,因此需要尽快研究确定。

3)随着江北国际机场的不断扩建和改造、渝怀铁路的开工建设、三峡工程建设的不断进展,以及重庆港的不断完善和发展(客运码头、集装箱码头以及一些旅游码头的建设等),将对重庆市的城市交通提出新的要求,如何适应这些交通方式的发展,也是摆在我们面前的一个重要课题。

4)由于特殊的地形地貌原因,重庆市的城市交通拥有多种方式。目前,由于各种交通方式之间缺乏有机衔接,交通功能没有得到很好发挥。因此,如何考虑城市公共交通、轨道交通、航空、水运、铁路等交通方式的共同作用以及相互配合,将是重庆市城市交通能否经济、高效运行的一个关键。

5)城市交通基础设施的建设必须有一个长远计划,如何科学地确定城市立交、道路、桥梁等基础设施的建设时序以及建设规模,避免造成“头痛医头,脚痛医脚”现象,最大限度的发挥这些设施的功能,高效利用有限的资金和土地资源。综合交通规划能对近远期的建设项目安排提供科学前提,并能在此基础上,建立一个交通基础设施方面的建设工程项目库。

### 3. 开展综合交通规划是重庆市城市发展以及城镇化进程的需要

随着经济的稳定增长,重庆市城镇化发展速度将不断加快。2001年,重庆市城镇化水平已达到34%,居住在城市里的人口正在

不断增加。由于历史的原因,目前,重庆市城市人均用地仅65平方米。离国务院批准的重庆市城市总体规划的人均81平方米,还有较大差距。

重庆直辖以后,经济迅速发展,城市地位不断提高,对城市用地标准将有更高要求。随着北部新区的开发建设、外环高速公路的通车以及连接都市圈十个外围组团的绕城高速公路的规划建设的进行,城市空间将进一步拓展,人口进一步增加。目前,重庆市的城市发展已处在跳跃式发展的开端。

城市居民可支配收入的逐年提高,私人拥有小汽车的数量也正逐年上升,对比北京和上海近几年的相关数据,可以预见,随着城市交通的改善和收费政策的调整,重庆市机动车拥有量将呈加速增长趋势。

城镇化水平的提高、城市规模的扩大、机动车的增长,给城市交通的发展提出新的挑战 and 新的课题。要适应重庆市都市圈2500平方公里范围,以及市域8.2万平方公里的交通发展,则必须要有一个综合的交通规划来把握。

### 4. 开展综合交通规划是重庆市可持续发展的需要

由于历史原因,重庆市的城市发展经历了几起几落,城市基础设施的建设,远远落后于城市发展的需要,欠帐很多。城市中心区交通拥挤,居住环境恶劣,居民出行困难。

同时,由于城市机动车拥有量及道路交通量急剧增加,交通拥挤、堵塞以及由此导致的交通事故不断增加,环境污染加剧。交通环境污染对生态环境的破坏,使得人们的生存环境质量下降,城市灾害发生频度上

升, 严重影响了城市的可持续发展。

### 5. 国内大城市交通规划情况

迄今为止, 北京、上海、广州、南京等全国几乎所有的大城市都进行了城市综合交通规划。这些城市当中南京、上海、广州等许多大城市已进行了第二轮或更多轮的综合交通规划。

以上海为例: 1992 年完成第一次综合交通规划, 2000 年完成了第二次综合交通规划, 在该项规划的指导下, 上海城市交通取得了巨大成就, 主要表现在: 交通设施容量显著提高; 交通服务档次显著提升; 综合运输管理水平显著提高。交通发展增强了城市综合竞争力, 有力地拉动了经济增长, 支持了城市布局调整。其它城市如广州、南京等在城市综合交通规划完成后, 城市交通也有了可喜变化。

综上所述, 要满足重庆市经济、社会以及城市发展的需要, 对城市交通问题必须要有一个全盘的考虑。也就是说, 需要在系统分析和研究基础上, 制定出一个长远的发展目标和建设计划相结合的, 能科学地指导城市健康发展的城市综合交通规划, 作好“城市综合交通规划”已是当务之急。

## 三、建议研究范围

根据重庆市城市总体规划, 本次交通规划初步确定以城市规划区(即“都市圈”)为规划范围, 面积约 2590 平方公里。规划重点为主城区。

## 四、建议研究内容

根据重庆市“组团式”、“山水大城

市”交通特点, 研究具有自身发展特点的交通规划理论, 并应用于具体的项目规划和专项规划, 是本次规划的首要任务。本次综合交通规划拟完成以下主要任务:

1. 各种相关资料调查、整理、成库。包括居民 OD 调查, 车流调查、土地利用调查、经济社会调查等。

2. 调查数据的研究与分析以及交通模型的建立。包括所有调查数据的分析和整理, 建立现状交通规划模型和预测交通规划模型以及数学模型的评估和优化。

3. 交通发展战略研究。论证重庆市城市交通发展的长远战略, 制定近、中、远期交通发展目标, 指导各阶段城市交通发展和建设。

4. 专项交通规划。包括主城区道路网规划(总体规划路网、快速路网验证及调整), 主城区公共交通规划和城市规划区轨道交通规划。

5. 综合交通规划的评价(技术评价、经济评价、环境生态评价)。

6. 近期建设项目时序安排。根据重庆市交通发展战略以及综合交通规划成果, 制定近期交通建设项目安排表, 指导近期城市交通建设。

通过综合交通规划的开展, 可以为重庆市主城区的各种交通研究提供科学、可靠的基础数据, 为重庆市中远期的交通发展指明方向, 也为各种交通基础设施的建设时序和标准提供科学的决策依据。同时, 也是重庆市城市交通以及城市经济的可持续发展的必要保证。

(作者工作单位: 重庆市规划院交通所)