

一个商圈套一个大循环 重庆交通难破堵点魔咒 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/612/2021_2022__E4_B8_80_E4_B8_AA_E5_95_86_E5_c57_612539.htm 大循环已成为重庆主城各个区的交通模本，而同时交通似乎陷入一个怪圈：划定一个商圈，然后打造大循环，然后出现循环魔咒。半个月前，一则《九龙坡区悬赏重金为杨家坪交通解堵》的消息，再次将主城各商圈大循环交通拥堵问题，推到公众视线内。事实上，关于大循环的拥堵问题由来已久。早在2005年，一位德国专家为重庆交通把脉时就语出惊人：大循环是死路。与此同时，市规划局首次发布去年主城有24大堵点、15大拥堵路段，其中上清寺至临江门最堵，而其他堵点几乎都出现在各区的交通大循环内，于是大循环是死路的看法再次被人们谈起。目睹着一个区又一个区先规划商圈，然后兴建大循环交通模式的出现，拥堵总会像魔咒一般如影随形……重庆主城区交通的“大循环魔咒”是否是伪命题？如何破解此一“添堵魔咒”？在这一命题的背后，我们的城市建设者、管理者应该持有怎样的规划、建设、管理理念？对于畅通城市的打造而言，“大循环”的保留或者抛弃，也许并非关键所在。我们想表达的意图是为了做得更好，任何一个城市建设细节的优劣得失，都可以讨论，都可能引申出超越这一细节之外的思考。陷入怪圈堵点为何都在大循环？市规划局公布的堵点中，所有堵点都有一共同点，即位于每个商圈的大循环内。如上清寺至临江门一线正好位于渝中半岛的大循环内，另外观音桥堵点正好位于江北大循环内，为何堵点都位于大循环内呢？难道2005年，德国专家预言的重庆交通大循环是

死路会变为现实？据市交警九支队的老交警回忆，重庆最早开始实行交通大循环是在2000年，在沙坪坝区和九龙坡区最先推行，随后渝中半岛开始效仿实行大循环模式。如今，大循环已经成为重庆主城各个区的交通模本，而同时重庆交通似乎陷入一个怪圈：划定一个商圈，然后打造大循环交通，然后出现循环魔咒效应，进入大循环的车走不出去，然后拥堵随之而来。从解放碑到杨家坪、从南坪到江北，因大循环带来的魔咒效应挥之不去。早在2005年7月，参与破解山城交通难题的德国ETC交通咨询有限公司为重庆交通把脉，当时抛出诊断结果：大循环是交通发展死路。目前，主城组团发展，各区大多在自己核心领域实行大循环交通，比如沙坪坝区大循环就是火车北站天星桥小龙坎火车北站。当时，ETC的专家说，这让城市发展无法继续向外延伸，车辆进入该区，一旦堵车无法走出。“大循环并没有错。”重庆交通科研设计院交通研究所总工、重庆公路工程检测中心副主任韩直博士为大循环正名，否认大循环魔咒一说。何为大循环？对一个完整的路网来说，总是存在很多冲突点，比如，直行向左走的车辆与向右行的交叉，转弯与直行冲突，各处交叉与冲突点都可能出现车辆相撞，道路通行能力下降的问题。因此出于解决拥挤与安全的考虑，将汇流边单向交通，将冲突变成汇流方式，进而延伸出大循环的解决方式。韩直认为，采用大循环交通方式，有其可取之处，在经济财力有限的情况下，采用循环方式，而不是对周边土建工程进行改造，就能解决一定的问题。那么，是什么原因造成主城区交通一堵再堵？市交警总队队长陈洪刚分析，最主要是路首先是道路的宽窄、数量是否与城市的车流匹配？其次，路网的分布结

构是否合理？此外非常关键的一点是，主干道之外，道路的微循环系统是否科学、形成循环状态没有？“重庆的微循环系统不是很好，往往是一条道路堵塞了，你想从其他旁边的绕过去很困难。”解决微循环的问题，在韩直看来，“要在大循环的周边必须要有土建工程作为配套。”他介绍，大循环是把道路交通中的冲突变为汇流，实际是对于缓解交通拥堵和避免交通事故起到一定作用，而目前重庆的大循环只有形式，而没有土建工程作为配套，车辆汇流进大循环，却只有很少的出口可以分流车辆，大量的车流都在这个循环往着一个出口去，如此大的交通量肯定会造成交通瘫痪。他说：“理论上大循环的分流口越多，分流口的道路越宽，大循环缓解交通拥堵的作用就越明显。”他举例说：“北京的交通同样是循环模式，只不过北京地处平原，城市道路是‘井’字型路网，四通八达，采用多个小循环就可以解决城市交通的拥堵问题，但是重庆的地貌特征决定其交通模式不能像北京一样采取这种模式，所以只要通过大量的土建工程来使循环畅通。”规划不尽合理主城交通堵点不停搬家直辖10年来，重庆架起了一座座新桥，修了一条条新路。政府财力对道路交通建设的投入，不可谓不巨大，但重庆的交通拥堵为何没有改善？“很多时候，我们重庆的交通堵点是在搬家，并没有被消除。”政协委员陈义华认为，由于对交通量的增长没有一个科学的把握和预测，我市的交通管理存在一定的混乱。这是堵点不断搬家却难以消失的原因。他认为，基于重庆特殊的山城地形，我市应该对交通进行更加详细的再次调查与预测，以提高规划水平。“国家发改委的一位专家曾提出一个观点：修10条路不如管好5条路。”陈义华说，很多时

候，在对一条路进行改造拓宽时，我们没有考虑到与其他路之间的分流，造成改造好的路通畅了，可与其他路之间的分流又出现问题。“这就是堵点搬家。”陈义华认为。“问题出在规划理念上。”韩直认为，首先要做好基础数据的收集工作，否则一切分析都没有基础。在韩直的印象中，重庆最近做的一次OD调查，即起点与终点调查，还是在上个世纪80年代。这项调查是关于人或车，某个时间从哪里出发，到达哪里？途中需要多长时间？经过哪些路段？从而对市民出行的空间分布进行了解哪里出行需求多，哪里需求少。这样的调查，有利于政府机关在做相关规划时，更好地把握全市的交通情况。比如，车流要怎么走距离最短，路怎么修效率最高。由此制定的规划，才具有一定的弹性和前瞻。一个典型例子是：目前，石黄隧道只有两个车道，与其连接的长江大桥却是双向4车道，从长江大桥来的4个车道的交通量，到了隧道却只有两个车道来分流，这就造成堵车。总的来说，就是大循环修成漂亮4车道，断头处却是两车道；新修主干道4车道，没翻修的是两车道，车辆二合一必然堵车。相同的案例还有，从黄花园大桥下匝道很拥堵，却利用不了滨江路，韩直认为，这意味着各条路之间的衔接有问题，没有充分考虑各路段的堵点，进而通过道路间的衔接分流车辆。“这就是规划不力使交通拥堵很明显的例子。”市交委负责人认为，由于规划没有预见性，内环高速公路建设时，根本没有预计到重庆的主城扩张会如此之快，到2005年，内环高速公路纳入年票制，承担城市道路功能，大量车辆涌向内环高速，以致高速公路一时难以承担如此大的交通量，拥堵就时有发生，于是就有过去几年不断扩充高速公路进出口车道的工程

。能否破咒？重庆交通向地下要空间“到地面以下建设畅通交通网，应该成为明天重庆解决交通困境的思路。”韩直说。谈及交通规划，韩直认为，这与交通建设的理念密不可分，交通建设的基本理念是：环保、安全、节能、高效，尤其是环保，应作为追求的重要目标，在建设中尤其注意交通建设是否会付出环境的代价。他说，从上世纪80年代开始，重庆主城区的交通建设主要是推行“面控”仅仅考虑平面交通的建设，包括安装交通信号灯之类。大循环就是平面交通的一种模式，这种方式不需要过多开建土建工程。后来，世界各国普遍开始大力发展立体交通模式，通过高架桥、立交等方式，解决城市交通问题，而韩直最推崇的是发展地下交通的模式。“发展地下交通是交通建设的发展方向。”韩直说，地面空间是有限的，但地下却有很多的可利用空间。韩直认为，与北方的平原城市不同，重庆的地质结构较好，向地下发展更有条件。但走地面还是地下，平面还是立交，与交通、运输枢纽的建设有关，也与人们交通方式的选择密切相关。否则拥堵会是个永恒的话题。此前，韩直为深圳地区做了一个完整交通规划，根据规划，以后深圳的人到广州可能会选择搭乘火车，而不是开私家车。人们可能将车开到火车站，然后换乘火车到广州，该火车十几分钟发一班车，一个小时即可到达，准时、安全，而开车的话，则需绕行高速公路，相对而言更不划算。这种出行方式的改变，突显的就是出行理念的改变。韩直认为，配套交通的完善，是促使人们改变交通出行方式的重要原因。1 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com