

1998-2008

年

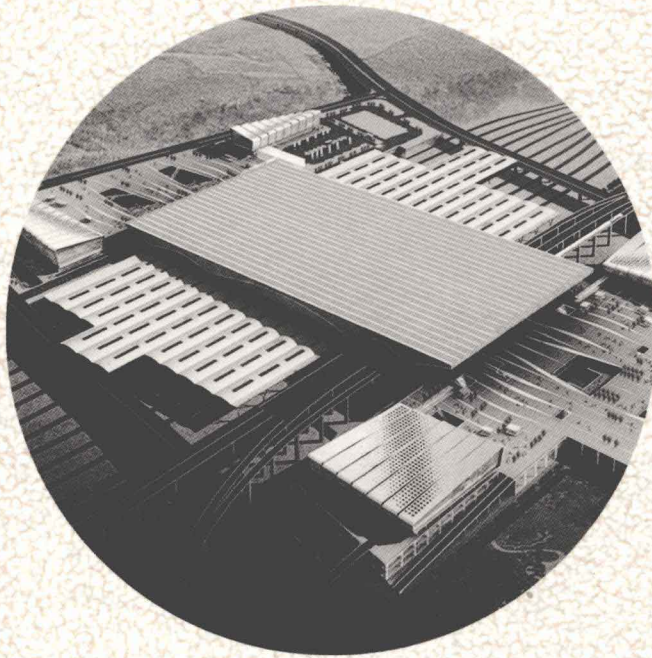
全国城市交通规划优秀作品集

中国建筑学会城市交通规划分会 主编

1998-2008NIAN

QUANGUO CHENGSHI JIAOTONG GUIHUA

YOUXIU ZUOPINJI



中国建筑工业出版社

1998—2008年全国城市交通规划优秀作品集

中国建筑学会城市交通规划分会 主编

中国建筑工业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

1998—2008年全国城市交通规划优秀作品集 / 中国建筑学会城市交通规划分会主编. —北京: 中国建筑工业出版社, 2009

ISBN 978-7-112-11415-3

I. 1… II. 中… III. 城市规划: 交通规划—作品集—中国—现代 IV. TU984.191

中国版本图书馆CIP数据核字 (2009) 第181731号

责任编辑: 黄 翊

责任设计: 赵明霞

责任校对: 关 健

1998—2008年全国城市交通规划优秀作品集

中国建筑学会城市交通规划分会 主编

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京圣彩虹制版印刷技术有限公司制版

北京方嘉彩色印刷有限责任公司印刷

*

开本: 880×1230毫米 1/16 印张: 10¹/₄ 字数: 410千字

2009年10月第一版 2009年10月第一次印刷

定价: 120.00元

ISBN 978-7-112-11415-3

(18672)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

《1998—2008年全国城市交通规划优秀作品集》
编辑委员会

主 任：王静霞

副 主 任：李晓江 全永燊 戴 逢 夏丽卿

委 员：陆锡明 杨 涛 赵 杰 王 炜 杨东援

邹 哲 马 林 郭继孚 陈必壮 贺崇明

钱林波 王晓明 林 群 赵小云

工作人员：阎凤辉 侯 伟 李 宁 宣 正 田 聪

张 毅 刘春艳

前 言

中国建筑学会城市交通规划分会的前身是1979年3月成立的隶属于中国建筑学会城市规划学术委员会的大城市交通学组，1985年9月经中国科学技术协会学会学术部批准为“中国建筑学会城市交通规划学术委员会”，2002年正式更名为“中国建筑学会城市交通规划分会”，迄今已经30周年。

分会长期坚持开展城市交通规划领域的学术活动，始终坚持求真务实、严谨朴实的传统和作风，致力于推动和促进城市交通规划实践。30年来，伴随着城镇化和机动化的快速发展，构建可持续的城市交通模式已成为时代要求和行业共识，城市交通规划也从无到有逐步发展起来。特别是近10多年来，面对城市中急剧增长的交通需求和不断激化的交通矛盾，各地加强了城市交通战略研究和城市交通规划编制工作，取得了一批卓有成效的规划成果，有效地支撑了城市发展。

在分会成立30周年之际，为了促进城市交通规划事业的发展，更广泛地交流城市交通规划编制经验，分会在理事所在单位推荐的基础上，经过分会学术委员会审查，从近10年获得省部级以上奖励的获奖项目中，选取了57个城市交通规划项目汇编成本册，力求反映我国城市交通规划设计领域近10年的进展和成就，期望能为各城市的城市交通规划提供参考和借鉴。

中国建筑学会城市交通规划分会

2009年10月

目 录

北京交通发展纲要研究·····	6	哈尔滨市中央大街核心区交通项目·····	88
上海市城市交通政策研究·····	8	济南经十路及沿线地区道路交通系统整体规划设计·····	90
武汉市城市交通发展战略·····	10	沈阳市一环路交通治理规划·····	92
厦门市城市交通发展战略规划·····	12	广州大学城(小谷围岛地区)道路交通及 市政工程综合规划·····	94
上海市城市综合交通规划(2000—2020)·····	16	上海市人民广场地区综合交通枢纽规划·····	98
天津中心城区综合交通规划·····	20	深圳罗湖口岸及火车站地区综合规划·····	102
北京市城市交通综合调查·····	22	深圳市竹子林交通换乘枢纽综合规划·····	104
南京城市交通发展战略与规划研究·····	24	郑州市火车站西出口综合换乘枢纽及 相关工程专题规划研究·····	106
深圳市整体交通规划·····	28	武广高速铁路广州新客站地区规划·····	110
沈阳市综合交通规划·····	32	国家铁路深圳新客站综合规划·····	112
昆山市城市综合交通规划·····	34	重庆江北国际机场综合交通规划·····	116
南宁市城市综合交通规划·····	36	北京市停车系统规划研究·····	118
青岛市城市综合交通规划·····	40	重庆市都市区建筑物停车配建指标规划·····	122
太原市城市综合交通规划·····	44	台州市机动车停车系统规划·····	124
厦门市城市综合交通规划·····	46	北京城市轨道交通线网调整规划·····	126
昆明城市综合交通体系规划·····	50	上海市城市轨道交通系统规划·····	130
杭州市域综合交通协调发展研究·····	54	南京城市轨道交通线网规划及调整·····	134
温州市城市综合交通规划·····	58	沈阳市快速轨道交通线网·····	136
石家庄市城市综合交通规划·····	62	长春市快速轨道交通线网规划·····	138
重庆市合川区城乡综合交通规划·····	64	重庆市主城区轨道交通线网控制性详细规划·····	140
株洲市综合交通改善规划·····	66	深圳市地铁二期工程综合规划策略研究·····	142
唐山市中心区域交通改善规划·····	68	西安市城市快速轨道交通用地控制性规划·····	146
南京市中心区(新街口地区)道路交通系统 改善对策研究·····	70	笋岗路通道大容量快速公交详细规划·····	150
天津市中心城区快速路系统规划·····	72	北京市智能交通系统(ITS)规划与示范研究·····	152
西安市中心市区快速路体系规划·····	76	南京市公交场站总体规划·····	156
长春市近期建设规划·····	78	厦门市城市公共交通近期改善规划·····	158
洛阳市中心区近期交通研究与规划·····	80	深圳市城市交通仿真系统·····	160
北京市区快速道路系统功能改善研究及示范工程·····	82	淮安市物流发展规划·····	162
王府井商业中心区交通规划暨一、二期实施规划·····	86		

北京交通发展纲要研究

委托单位：北京市人民政府

编制单位：北京交通发展研究中心
上海市城市综合交通规划研究所
北京市城市规划设计研究院
上海市综合经济研究所

完成时间：2004年

获奖等级：2005年北京市科学技术二等奖

研究背景

20世纪90年代以来，北京城市交通建设与管理投入力度不断加大，实现了交通事业的跨越式发展。然而，持续高速增长的交通需求使城市交通发展的形式和规律变得更加复杂，城市交通发展面临十分严峻的考验。因此，需要重新全面审视既有的北京交通发展战略和政策，寻求新的发展模式，遏制城市“摊大饼”发展的势头。

研究思路

在分析北京市经济、政策与交通运输发展现状的基础上，科学地诊断交通问题症结，研究交通需求变化，对交通发展方向和可能发展趋势进行判断，确定未来10~15年交通发展目标，制定北京交通发展战略，明确实现战略目标可能采取的途径选择、政策策略和具体行动。

交通发展目标

交通发展目标确定的原则：

以“三个代表”重要思想为指导，落实科学发展观，体现“以人为本”，按照“新北京、新奥运”的要求，加快构建“新北京交通体系”；结合城市总体规划调整，注重交通发展与城市发展相协调，发挥交通对城市发展的支持和引导作用；坚持交通系统规模、结构、质量相统一，标本兼治、建管并举，提高交通系统整体功能和效率。

北京交通发展的远期目标：

全面建成适应首都经济和社会发展需要，满足全社会不断增长和变化的交通需求，与国家首都

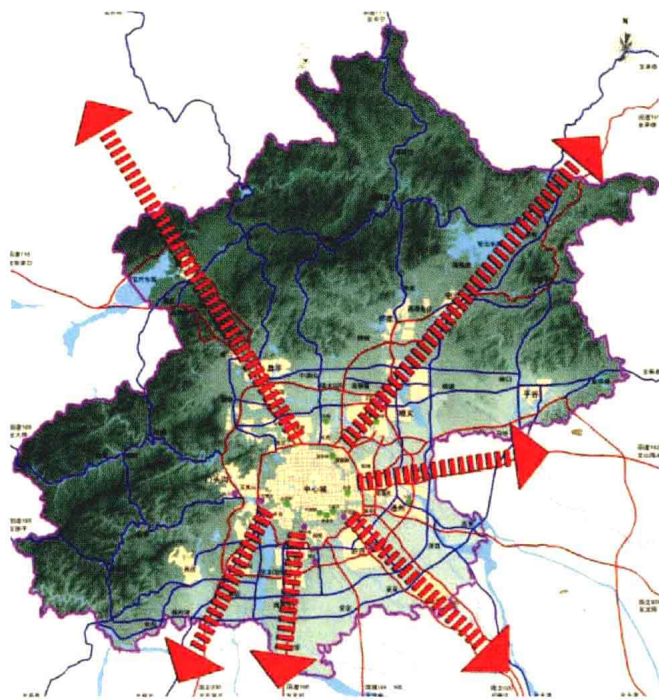


图1 对外复合交通走廊示意图

和现代化国际大都市功能相匹配的“新北京交通体系”。即“以现代先进水平的交通设施为基础，构建以公共运输为主导的综合交通运输体系；以信息化与法制化为依托，提供安全、高效、便捷、舒适和环保的交通服务；城市交通建设与历史文化名城风貌和自然生态环境相协调，引导、支持城市空间结构与功能布局优化调整，实现城市的可持续发展”（图1~图3）。

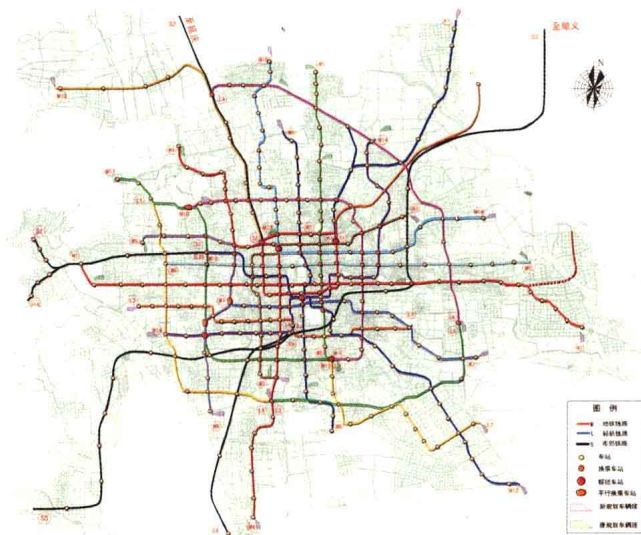


图2 市域轨道交通远期规划

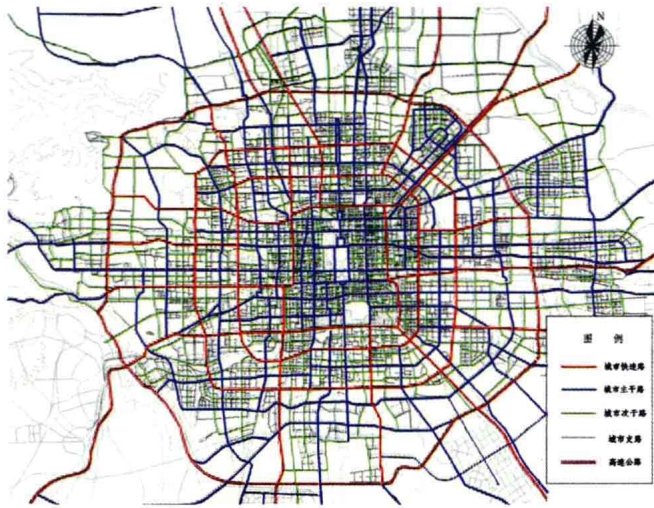


图3 市区道路系统远期规划

近期目标:

2010年之前,初步建成交通设施功能结构较为完善,承载能力明显提高,运营管理水平先进,基本适应日益增长交通需求的“新北京交通体系”框架,初步形成市区、郊区和城际交通一体化新格局,市区交通拥堵状况有所缓解,为全面实现“新北京、新奥运”战略构想提供支持。

战略任务、基本政策与重大行动

两项战略任务:一是坚定不移地加快城市空间结构与功能布局调整,控制建成区的土地开发强度与建设规模;二是坚定不移地加快城市交通结构优化调整,尽早确立公共客运在城市日常通勤出行中的主导地位。同时,全面整合既有交通设施资源,提高资源使用效能。

为保证近期目标,实施五项基本交通政策:

1. 交通先导政策,坚持城市交通基础设施适度超前、优先发展,充分发挥交通建设对城市空间结构调整的引导和支持作用,实行建设项目交通影响评价和交通组织设计审查认证制度。

2. 公共交通优先政策,按照兼顾公平和效率的原则,合理分配和使用交通设施资源,在规划、投资、建设、运营和服务等各个环节,为公共交通发展提供优先条件(图4)。

3. 区域差别化交通政策,对旧城区、主城与新城采用不同的交通模式,实施因地制宜的交通设施供给与管理政策。

4. 小汽车交通需求引导政策,对小汽车交通在行驶区域、行驶时段以及停车服务等方面实行差别化调控管理,特定区域和特定时段实施必要的限制,保持汽车交通量与道路负荷容量协调匹配增长,确保市区道路系统维持基本的服务水平。

5. 政府主导的交通产业化市场化经营政策,在充分考虑城市交通社会公益性,满足公众需要的前提下,积极推进政府主导的交通产业化市场化步伐。

按照近期计划的要求,实施七项重大行动计划:完善交通规划体系;加快交通基础设施建设;改善城市运输服务;提高交通组织管理水平;加快交通信息化与智能化建设;营造优良交通环境;改革交通体制,加强交通法制建设。

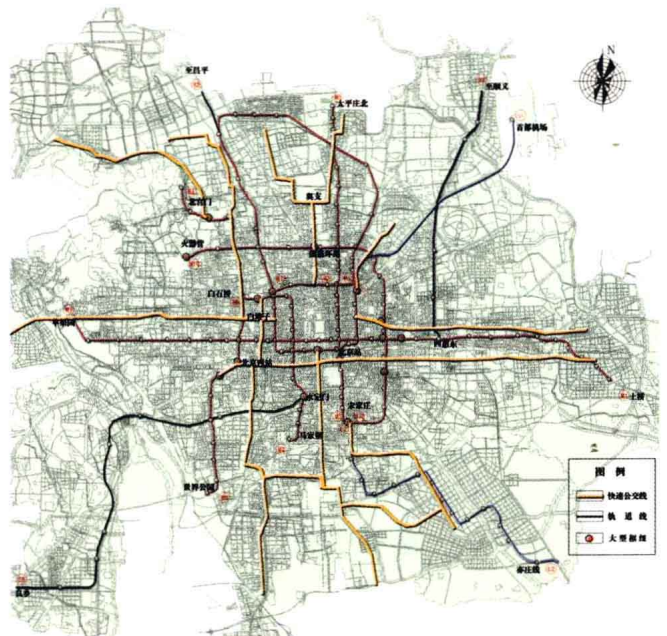


图4 市区BRT网络近期规划

上海市城市交通政策研究

——《上海市城市交通发展白皮书》技术支撑研究

委托单位：上海市人民政府
编制单位：上海市城市综合交通规划研究所
完成时间：2002年
获奖等级：2000年度国家计委优秀研究成果二等奖

研究背景

经过20世纪90年代的努力，上海长期积累的交通矛盾得到明显缓解，但是城市交通还难以适应未来经济和社会发展的需要。面对城市化步伐加快、小汽车进入家庭、轨道交通网络加速形成等新的形势，上海适时开展了城市交通政策研究，为制定《上海市城市交通发展白皮书》（以下简称《白皮书》）提供了技术支撑，并构成了《白皮书》的主要内容。

研究范围及目标年限

全市划分为中心区、外围区和郊区三个部分，中心区指内环线以内，外围区指内外环线之间，郊区指外环线以外，中心城由中心区和外围区组成。

目标年限为近期2005年，远期2020年。

发展目标

构筑国际大都市一体化交通，适应不断增长

的交通需求，全面提升城市综合竞争力，提供“畅达、安全、舒适和清洁”的交通服务。

“畅达”——保证市民选择最合适的交通方式便捷地完成出行，中心城绝大多数市民出行在1小时之内完成。

“安全”——降低交通事故率，全年交通事故万车死亡率在万分之五以内。

“舒适”——为市民出行提供宽松、良好的乘车条件。

“清洁”——减少交通污染，全市机动车氮氧化物年排放总量在3.5万吨以下。

发展战略

1. 四大任务

建成协调运营的公共客运服务系统：形成轨道交通为主体，公共汽、电车为基础，出租车为补充，合理分工、紧密衔接的公交系统。

建成功能完善的综合道路运行系统：保持公交网络，步行网络、自行车网络和机动车网络平衡发展。

建成多式联运的交通衔接系统：实现公共交通与个体交通的有效转换，航空、港口等对外交通与市内交通紧密相连。

建成统一、协调和高效的运输管理系统：以先进的管理技术为手段，以法制和体制为保障，对城市交通进行综合管理。

2. 三大政策

公共交通优先政策：优先保证合理的公交用地，优先保证公交资金投入，优先保证公交高效运营，优先保证公交换乘方便。逐步形成以公共交通为主，个体交通为辅的交通模式，近期全市公交出行方式比重（含出租车）从21%提高到26%；远期全市为35%，中心区则达到50%（图1）。

交通区域差别政策：中心区发展大容量轨道交通网络为主的公共交通，完善道路等级配置，控制机动车流量；外围区以地面公交和轨道交通为主导，加快建设快速路，适度放宽小汽车等个体机动

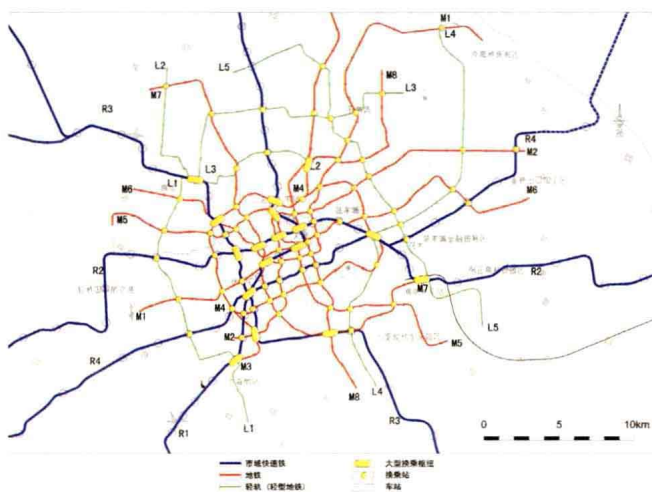


图1 远景中心城轨道网规划方案

方式的使用；郊区重点建设高速公路网，鼓励小汽车的拥有和使用，推动城市空间有序扩展。

道路车辆协调政策：实施控制机动车总量的措施，保持路车协调发展，始终将道路网的运行状况维持在合理的水平。随着交通控制与管理能力的不断增强，着重通过道路拥挤收费、停车控制等手段调节机动车的使用。

3. 三项重点工作

整合交通设施：在持续建设道路系统、大力发展轨道系统的同时，加强枢纽设施、停车设施和管理设施的建设。建设以快速路、主干路为骨架，次

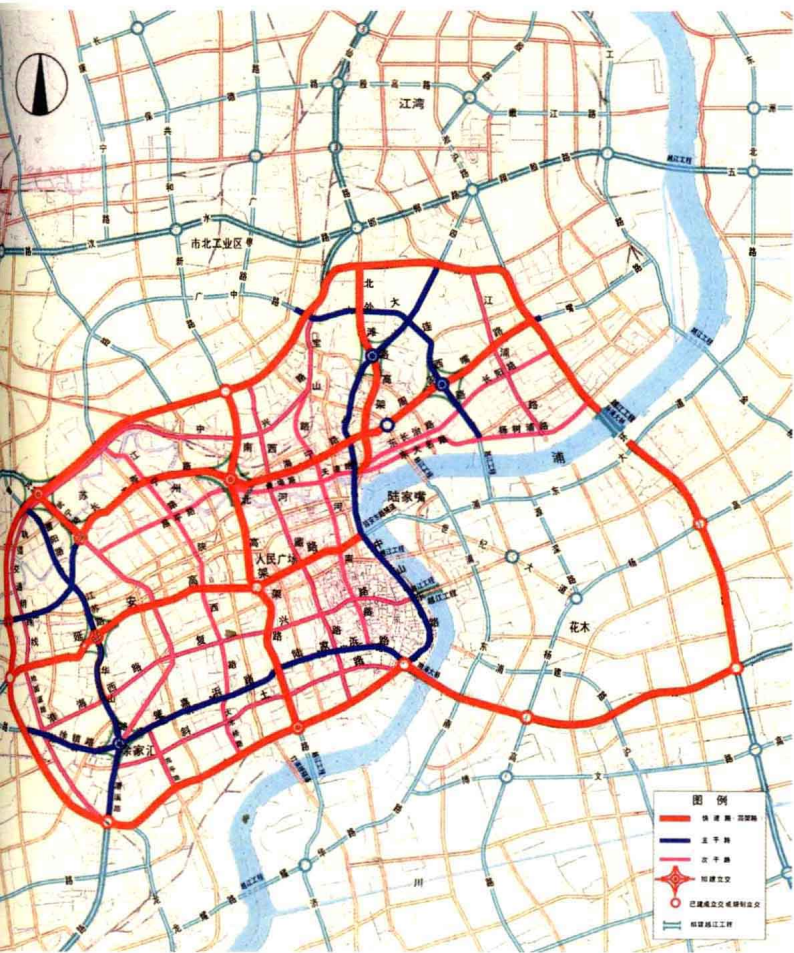


图2 近期中心城道路建设

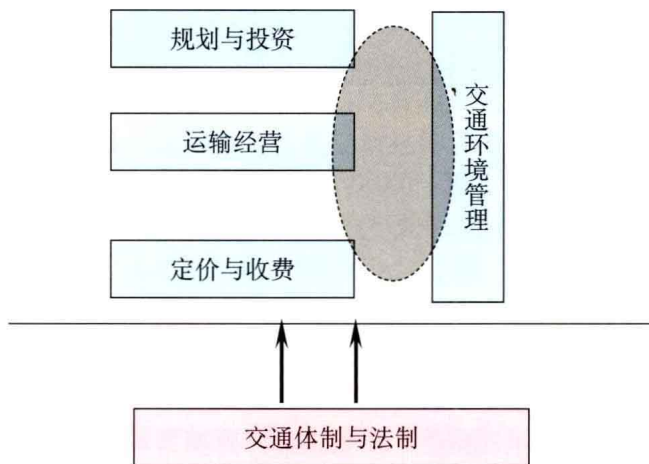


图3 交通综合管理

干路和支路为基础，保障公交优先通行，充分重视慢行交通的道路运行系统（图2）。持续快速的发展轨道交通，近期形成200多公里的基本网络，远期形成540公里左右基本完整的网络。将交通枢纽作为一体化交通的关键设施重点建设，逐步形成覆盖全市、多层次、功能完善的客运枢纽系统。以交通区域差别政策为指导，规划建设与道路容量匹配的停车系统。实施智能交通系统战略，以信息化手段促进交通与城市的协调发展。

协调交通运行：以公共交通为主、个体交通为辅，促进各种方式的紧密衔接，协调运作。大力发展轨道交通，优化地面公交网络和提高出租车运行效率，不断增强公共交通对市民的吸引力。保持小汽车与道路容量的平衡增长，有序拓展小汽车的运行空间。引导慢行交通的合理运行，发挥其短距离出行和为公交接驳服务的功能，构筑人性化的慢行交通空间。

交通综合管理：充分发挥政府、市场、公众的组合优势，对城市交通的规划与计划、投资与建设、运营与控制、价格与收费等方面进行综合协调，不断维护与更新交通基础设施，为市民提供更多、更好的交通运输服务（图3）。

武汉市城市交通发展战略

委托单位：武汉市城市规划管理局
编制单位：武汉市城市综合交通规划设计研究院
完成时间：2004年
获奖等级：2005年度湖北省优秀工程咨询成果二等奖
2005年度湖北省优秀城市规划设计二等奖

项目背景

2003年，新一轮武汉市城市总体规划的修编工作即将开展，为了适应城市新的发展需要，实现城市土地与交通协调发展，指导中长期交通发展，武汉市规划局采取面向国际招标的形式，组织开展了武汉市交通战略规划工作（图1）。

2020年城市交通发展态势

1. 城市空间优化拓展，人口规模逐渐增大

城市人口将达到1200万，三环路以内的主城区人口增长24%，给城市中心区交通带来更大的压力。

2. 社会经济持续增长，城市交通需求大幅增长

武汉市GDP达到6660亿元左右，人员、车辆出行总量将分别由现状的1380万人次/日、166万车次/日增加到2600万人次/日和450万车次/日。

3. 区域交通活动加强，内外交通衔接是关键

对外交通需求将在现状基础上有较大增长。其中，航空货运和客运将分别增长约600%和400%。

4. 机动化迅猛发展，出行方式结构变化

全市机动车数量将达到160万辆左右，城区将达到85万辆左右，小汽车出行比例上升。

5. 过江交通问题长期存在，中心区交通矛盾日益突出

跨江客流量由现状的70万人次/日增加到140万

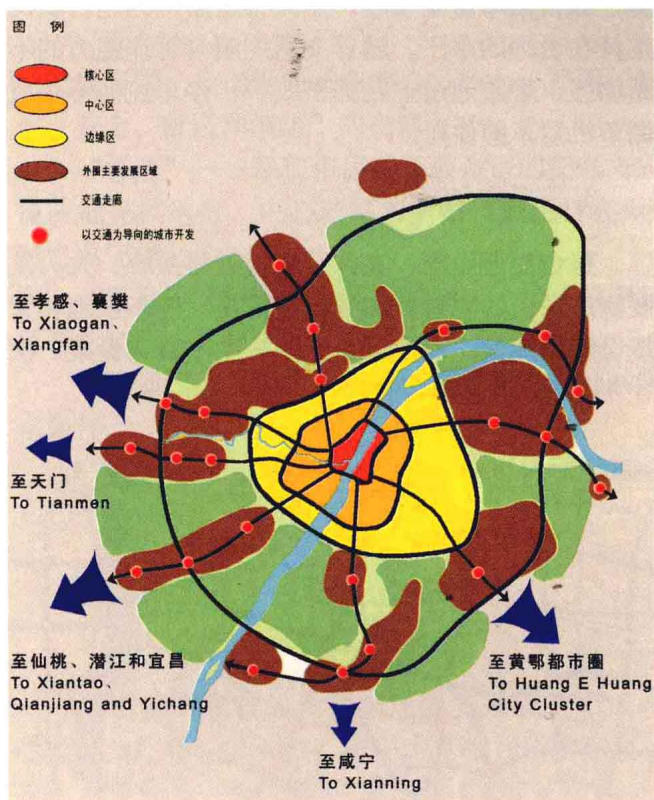


图1 土地利用战略规划图

人次/日，跨江车流量由现状的22万车次/日增加到55万车次/日。

交通发展目标

总目标：进一步提升武汉作为全国重要交通枢纽的功能，按照科学发展观的指导思想，建立一个与武汉市现代化进程相适应的、可持续发展的、低耗费高效率的、多模式一体化的城市综合交通体系。

适应武汉作为湖北省会城市的需要，打造省内主要城市以高速公路为主体的6小时交通系统。

促进1+8武汉城市圈的发展，交通先行，发展以高速公路和轨道交通为支撑的城市圈交通系统。

改善市域地区交通服务，以村村通公路、客运公化为突破，建立小康型市域交通系统。

支持主城功能拓展，一市三城、各成系统，建设设施完备、运行高效、服务优良的主城现代化交通体系。

交通战略

以科学发展观和“五个统筹”的要求为指导，坚持城市与交通多方共赢的战略，以公交优先、管理优先、系统优先、政策优先和研究优先为导向，走一体化发展的道路，全面推进包括区域交通、城市道路、公共交通、交通管理和静态交通等在内的城市交通系统均衡发展，实现武汉城市发展与发展交通双赢、对外交通与市内交通双赢、设施建设与功能提升双赢，引导城市交通健康发展，推进武汉交通现代化进程。

实施策略

2005-2010年：道路交通大投入时期。重点新建、改建城市环路和主要轴向的快速路，基本形成城市快速路骨架系统，全面改善各个层次的道路网

络条件；改善常规公共交通，同步推进轨道交通前期研究及骨架线路建设，启动区域轨道连接项目；强化道路交通供给管理；启动智能交通示范工程。

2011-2020年：城市交通结构调整建设时期。以轨道交通建设为主，全面开展城市轨道交通建设，形成140公里左右的轨道干线网络（图2）；道路交通进入重大项目攻坚阶段，贯通二环线控制性工程，道路建设重点转向次干道、支路建设；推进交通智能化工程。

2020年以后：城市交通现代化平稳运行时期。重点转向区域交通一体化改造，继续开展镇内轨道干线和区域轨道建设；道路发展进入少量新建和全面维护阶段；充分利用先进的技术条件进行城市交通运行组织和管理，交通运行进入智能化时期。城市交通供需达到高水平平衡。



图2 武汉市轨道线网规划图

厦门市城市交通发展战略规划

委托单位：厦门市规划局
编制单位：中国城市规划设计研究院
厦门市城市规划设计院
完成时间：2005年
获奖等级：2005年度福建省优秀城乡规划设计
二等奖
2005年度建设部优秀城市规划设计
三等奖

项目背景

2002年厦门市政府实施“厦门市加快海湾型城市建设实施纲要”，并于2003年展开城市总体规划修编。为配合城市总体规划修编，建立与城市布局相协调的交通运输系统，同步展开了厦门市城市交通发展战略规划。

规划范围与年限

以城市总体规划范围为核心，根据城市交通的



图1 城市土地利用规划（2004—2020年）

系统特点和区域协调发展的需求，适当扩展至市域范围和闽东南“城市联盟”影响区。

以2020年城市总体规划年限目标为切入点，着眼于“海湾型”城市的远景目标状态的实现。

规划目标

战略规划主要围绕两个目标层次展开，即：

目标一——实现厦门“海湾型”城市空间发展战略的长远目标；

目标二——协调2004—2020年城市总体规划的阶段目标（图1）。

总目标确定为：以建立“海湾型”城市的战略目标为指导，协调城市总体规划修编，系统把握城市交通发展趋势与需求，制定城市交通发展战略，逐步建立与城市布局结构和土地利用相协调的综合交通运输体系，保障城市社会经济发展目标的实现和为城市居民提供高效、便捷、安全的交通运输服务。

主要规划内容

1. 现状交通分析与评价

整体道路交通状况呈现着较为良好的设施水平和运行状态，道路交通供需矛盾并不十分突出。但随着海湾型城市的扩展，各种交通矛盾将逐渐凸显：跨海通道的交通压力持续增加；公共交通运输面临系统整合与升级；岛外道路交通设施的不平衡矛盾更加突出；机动车将持续快速增

长，岛内交通状况恶化；对外交通系统格局发生重大变化（图2）。

2. 城市交通发展趋势特征

依据规划的300万人口城市规模和“一主四辅”的海湾型城市布局结构，城市机动化水平将达到150~200辆/千人，城市交通的出行总量、出行空间分布将发生根本性改变，并在海湾型城市扩展中呈现着不同的阶段特征（图3）。

当前城市形态阶段——突出表现为以海岛为主的内部城市交通，岛内外为弱势交通联系；跨海通道承担较强的城市对外进出交通，岛外组团间联系需求较小。

规划目标推进阶段——在岛内交通强度保持增长下，厦门岛的辐射交通联系增强；跨海通道交通功能（城市内部交通、对外进出交通）多样化，岛外组团联系得以强化。

海湾型城市完善阶段——交通需求和交通联系表现为更强的整体性；跨海通道交通功能向城市内部交通联系功能转移，岛外组团间交通联系大幅度提升，并逐步形成以岛外为区域交通的辐射圈层。

3. 城市交通发展的关键策略

依据城市发展目标方向和交通需求趋势，在城市地形条件和布局形态下，建立与土地利用协调的高效运输系统的关键策略在于：

（1）关键通道的供应策略与目标，包括跨海通道和组团联系通道；

（2）以优先公共交通发展提高交通运输效率

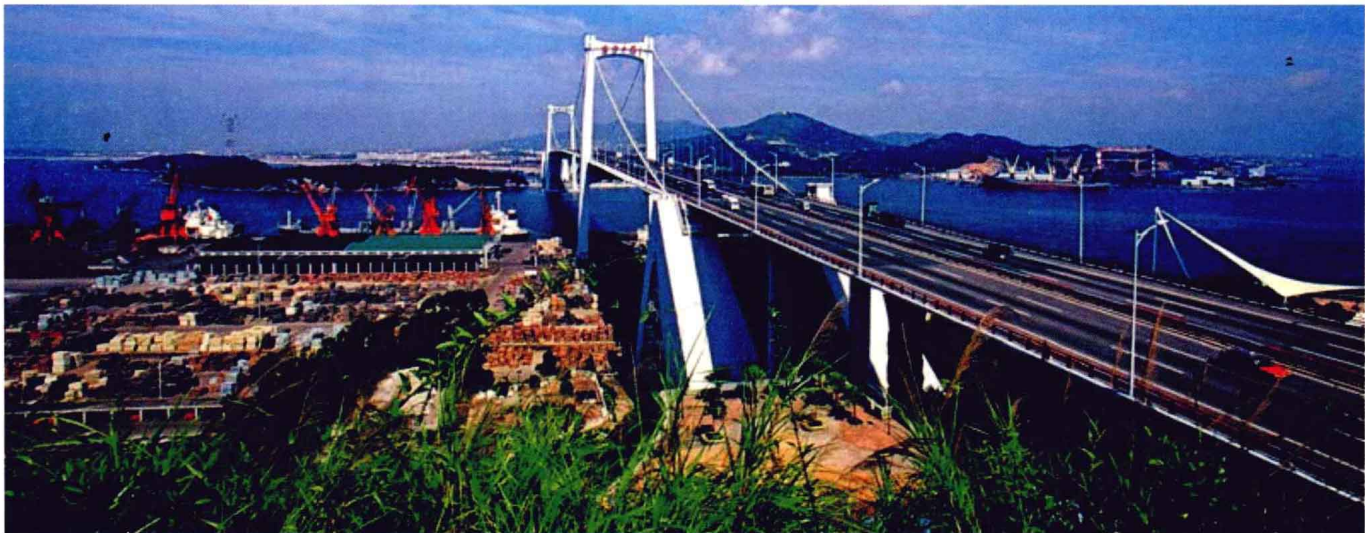


图2 建成通车的西通道——海沧大桥

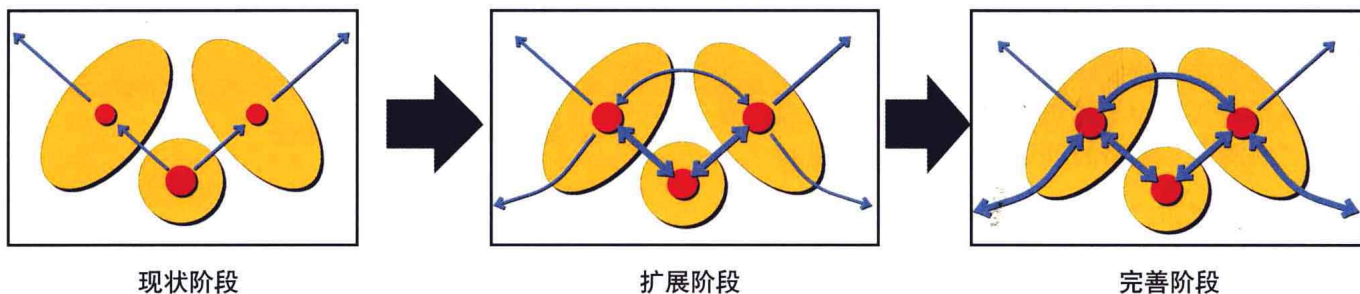


图3 城市交通发展的不同阶段

和发挥骨干运输系统的作用；

(3) 构建系统一体化的综合交通运输系统，发挥厦门在闽东南城市群中的地位作用，促进区域协调共谋发展；

(4) 预留和控制重大交通基础设施用地，引导城市开发建设和组织协调的交通运输系统；

(5) 明确长远交通发展政策，制定适宜、适时的交通发展策略，特别是针对厦门特性的分区化交通管理对策及运输通道有限供给下的使用策略。

4. 海湾型城市关键通道需求与供应

厦门岛内外联系通道的一日交通需求达到56万人次，车辆7.3万pcu，在规划布局轨道交通通道和快速公交通道前提下，至少要保障单向12条以上的机动车车道。

充分利用现有集美大桥、海沧大桥，规划新增东通道和北通道，建设连接东西海域的轨道交通系统，并保障岛外跨马銮湾、杏林湾、东坑湾等主要

截面的组团联系道路的规划建设（图4）。

5. 城市骨干运输系统规划策略

(1) 骨干道路系统

规划形成以放射干线为主、环形联络为辅的城市快速道路格局。

放射干线——依托厦门跨海通道，形成西、北、东三个主要发展方向的快速放射交通走廊，放射干线沿岛外各片区边缘通过，并与过境交通走廊相连。

环形联络线——依据城市用地布局和功能组织形成三个不同功能的环形联络线：主干环形联络线为岛外东西海域各片区的联系走廊；次要联络线为本岛北部提供快速交通服务、连接跨海通道和调节进出岛机动车交通分布；对外交通联络线主要依托对外交通走廊，连接放射干线和组织城市进出口交通。

(2) 骨干公交系统

骨干公交系统由轨道交通和快速公交系统构



图4 规划建设中的东通道——翔安隧道

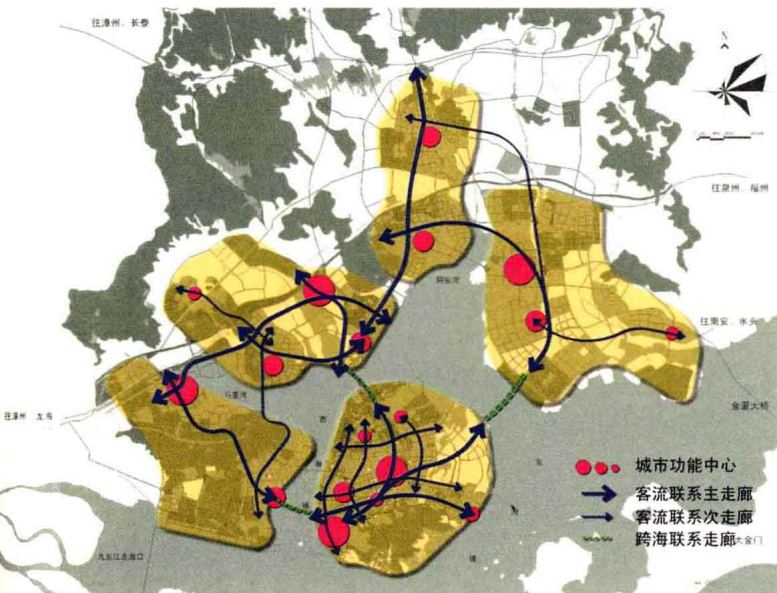


图5 公交客流联系走廊示意图

成。轨道交通系统集散跨海交通出行和城市主要功能区间的快速客运联系；快速公交系统承担区内及区间客流联系走廊的运输功能，兼顾弥补轨道交通运输服务的未及范围和集散客流作用。在城市发展过程中优先建立和完善快速公交系统，培育客流走廊和为轨道系统升级服务（图5）。

6. 内外交通系统一体化组织策略

基于厦门“海湾型”城市发展的长远目标和超大型城市的建设规模，现状及规划的部分重大交通设施的布局与功能分担将会逐步出现与城市功能组织不协调的矛盾，从长远发展战略思想出发，战略性地优化和调整重大交通设施的功能布局，主要系统的调整策略如下：

- (1) 进岛铁路城市化运输利用，合理组织岛内外铁路客站功能；
- (2) 对外公路客运枢纽逐步向岛外疏散；
- (3) 合理分工东渡、海沧、刘五店港区功能，加强区域港口的协作；
- (4) 超前考虑远景航空运输满负荷后的长远应对策略；
- (5) 调整物流园区功能、布局及集疏运策略。

7. 土地利用与城市交通系统协调发展建议

(1) 区域城市的协调发展建议

整合厦门—泉州城镇体系发展空间，加强沿海交通走廊建设，构筑一体化交通系统衔接，预留厦

门—金门通道空间和连接系统。增强厦门—石狮—晋江—泉州沿海交通走廊功能，规划沿海快速道路交通走廊和快速轨道交通走廊。快速道路交通走廊与厦门、泉州都市圈快速道路系统衔接；快速轨道交通系统连接城市大型交通换乘枢纽。

(2) 城市布局结构与交通运输系统组织建议

在“四辅八片”的基本形态下，加强以马銮湾、同安湾为主的整体布局，形成相对集中的两个湾区。通过轨道交通走廊和综合交通换乘枢纽布局，优化配置东、西海域公共服务设施和居住用地，提高居住及就业在走廊沿线和枢纽周围的集聚度。增加和控制翔安沿湾区的城市公共设施用地规模，结合刘五店港口布局，预留东侧沿海岸线的战略性发展用地，考虑部分城市职能向东海域转移的战略布局（图6）。

(3) 土地利用与交通运输网络的协调建议

协调城市用地功能与骨干运输系统组织，优化调整换乘枢纽周围土地利用。以“平衡交通”的引导策略，合理规划岛内外人口与就业分布，逐步升级与完善岛外公共服务设施，减少跨海交通出行。控制本岛开发规模，逐步向岛外转移相关城市职能，弱化交通出行强度，突出厦门岛风景旅游城市的特色。积极推行厦门交通系统建设引导城市发展的实践。

8. 支持城市发展的交通系统建设计划

在城市规划目标下，根据不同阶段城市发展建设和交通需求特征，分别制定了近期、中期、规划期及远期城市交通系统的建设重点和建设项目计划。



图6 东海城区域城市交通走廊规划建议

上海市城市综合交通规划（2000—2020）

委托单位：上海市城市规划管理局
编制单位：上海市城市综合交通规划研究所
完成时间：2000年
获奖等级：1999—2000年度上海市决策咨询研究成果一等奖

项目背景

1992年起连续三个“三年大变样”使得上海发生了巨大的变化。在2000年世纪交替之时，上海城市总体发展蓝图日益明朗，为了推进国际化特大城市高标准地可持续发展，迫切需要交通先行，使其尽早发挥超前引导功能。浦东大规模开发开放，全市经济持续高速增长，城市人口明显增加，城区面积成倍拓展，都要求交通规划滚动修编，以适应新的形式和新的需求。为此，在市委、市政府的领导下，按照前建设部关于积极开展与总体规划同步编制综合交通规划的要求，由上海市城市规划管理局负责组织了《上海市城市综合交通规划（2000—2020）》的编制。

规划内容

1. 存在问题

20世纪90年代上海的交通发展取得了一些成就，交通的发展增强了城市综合竞争力，有力地拉动了经济的增长，支持了城市布局的调整。但是交通发展还存在如下问题：交通体系的整合性不强；交通设施容量不大；管理和服务水平不高；交通秩序与环境质量不佳。

2. 交通发展方向

（1）预测前提及交通需求预测

提出了三个人口增长比选方案；高增长总人口预测为2100万人，中增长预测为1850万人，低增长预测为1750万人。参照国际国内特大城市的实际状况，预测远期常住人口人均日出行次数为2.57次，流动人口为3次。高增长的远期全市人员日出行总量为5500万人次，中增长为4800万人次，低增长为4000万人次。远期高、中、低三种增长趋势对应

的机动交通方式比重分别为64%、58%和52%。远期年客运吞吐总量将达到31900万人次，其中机场为7000万人次，铁路车站为12000万人次，公路为12000万人次，港口码头为900万人次。

（2）规划原则

确定了优先发展公交，逐步形成以公共交通为主、个体交通为辅、多种方式并存且合理衔接的交通模式。制定了大力发展轨道交通，优化调整地面公交，总量控制出租车，有序发展小汽车，控制减少摩托车，淘汰助动车，引导保护慢行交通的规划原则。

（3）规划目标

制定了建成“四个系统”、形成“一个体系”（简称“四一工程”）的规划目标：

第一，建成一个以有轨快速系统为骨架，地面汽、电车常规系统为基础，出租车、轮渡为辅助，具有便捷换乘设施，运输效率高，能充分满足城市人口出行需求的客运服务系统；

第二，建成一个以快速路和干道网络为骨架，密集均匀的支路为基础，具有方便停放车设施，行车效率高，足以保障各种可能态势下交通需求的道路运行系统；

第三，建成一个以空港、深水港、信息港和高速公路、高速铁路为骨架，市域道路系统与客、货运系统为后盾，具有良好多式联运枢纽设施，辐射面广且能力强，足以支撑巨大客货运集散量的内外交通衔接系统；

第四，建成一个以智能交通为核心，交通高科技发展为动力，以易达、迅速、安全、环保、高效为目标的合成运输管理系统；

第五，形成一个四系统有机构成的整合的综合交通运输体系，满足上海社会、经济和城市发展的不断提高的各种要求，增强城市的综合竞争力。

3. 优先建成“易达、便捷、舒适”的客运服务系统

规划形成以客运枢纽为中心，城市轨道交通、地面公交、出租车、轮渡协调发展的新模式，提高易达程度，建成“易达性、经济性和舒适性”三位一体的客运服务系统。