



GUIYAN  
FAZHAN  
YANJIU

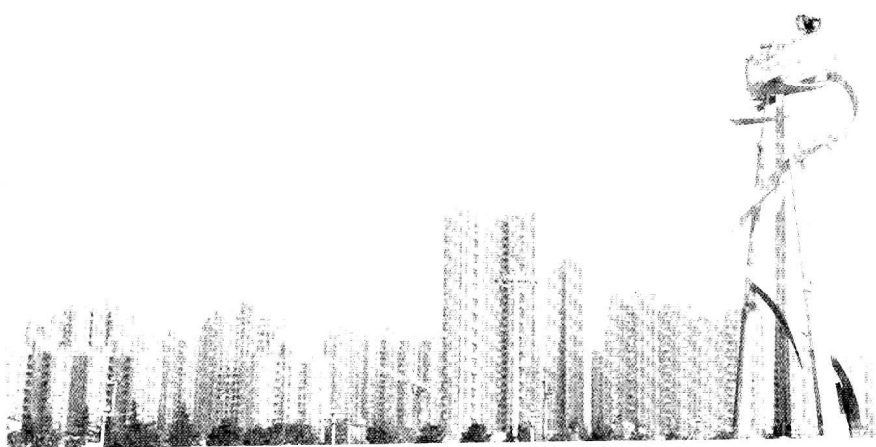
# 贵阳发展研究

贵阳市2008年度哲学社会科学规划课题研究成果选编

贵阳市社科规划办 编

2008

贵州人民出版社



# 贵阳发展研究

贵阳市2008年度哲学社会科学规划课题研究成果选编

贵阳市社科规划办 编

贵州人民出版社

# 贵阳发展研究

——贵阳市 2008 年度哲学社会科学规划课题研究成果选编

贵阳市社科规划办 编

贵州人民出版社

---

图书在版编目(CIP)数据

贵阳发展研究:贵阳市 2008 年度社科规划课题研究成果  
选编/贵阳市社科规划办编. —贵阳:贵州人民出版社,2009. 5  
ISBN 978 - 7 - 221 - 08545 - 0  
I. 贵... II. 贵... III. ①地区经济 - 经济发展 - 研究 - 贵阳市  
②社会发展 - 研究 - 贵阳市 IV. F127. 731  
中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 084557 号

---

书 名 贵阳发展研究  
编 者 贵阳市社科规划办

---

责任编辑 程 立  
封面设计 唐锡璋  
出版发行 贵州人民出版社  
印 刷 贵阳经纬印刷厂  
规 格 787 × 1092 毫米 1/16  
字 数 300 千字  
印 张 17.5  
版 次 2009 年 6 月第 1 版 第 1 次印刷  
书 号 ISBN978 - 7 - 221 - 08545 - 0/F · 802  
定 价 60.00 元

---

# 《贵阳发展研究》编委会

主 编 蒋星恒

副主编 陈 伟 郭长智

编 辑 曹黔生 涂兴华 范丽岩



# 目 录

## CONTENTS

### 经济类

- 贵阳城市轨道交通建设研究 / 001
- 贵阳“环城高速公路”建成经济路、景观路、生态路、环保路的研究 / 016
- 贵阳生态农业发展现状及对策调研 / 027
- 贵阳生态产业发展现状及对策研究 / 037
- 贵阳建设生态文明城市的基点和路径选择研究 / 048
- 贵州省建设生态文明的调查与研究 / 061
- 贵阳避暑旅游市场拓展研究 / 073
- 贵阳多渠道转移农村富余劳动力的研究 / 083
- 贵阳改革开放 30 年基本经验研究 / 094

### 文化类

- 贵阳网络宣传管理工作初探 / 104
- 建立“中国·贵阳避暑季”评估机制 提升贵阳文化软实力研究 / 114
- 贵阳建立覆盖全社会公共文化服务体系研究 / 125
- 借鉴国外国内经验 做强贵阳文化产业 / 135





- 贵阳生态文化建设的路径选择研究 / 147
- 提升贵阳文化软实力研究 / 156
- 突发事件新闻处置研究——以贵阳市为个案 / 166
- 贵阳市民生态文明道德研究 / 175

## 社会类

- 生态文明城市建设的领导班子和领导干部绩效考核体系研究 / 186
- 阿哈水库水源生态环境保护问题及对策研究 / 199
- 花溪生态环境建设研究 / 212
- 贵阳进一步加快城市森林建设和保护研究 / 223
- 贵阳构建“老有所养”保障体系研究 / 235
- 贵阳推进“病有所医”行动计划 实施惠民医疗研究 / 250
- 贵阳城市形象塑造研究 / 261

后 记 / 271





# 贵阳城市轨道交通建设研究

## 一、城市轨道交通的发展概况

随着城市经济的快速发展、城市人口的不断增加、机动车数量的急剧增长,城市交通问题日益突出。公共交通建设中快速轨道交通凭借其安全、舒适、方便、快捷的优势已成为大城市改善交通结构、构筑立体交通运输网络、解决交通拥挤难题、改善城市环境的最佳方案。

### (一)城市轨道交通的概念

按照国际惯例,轨道交通包括干线铁路、城际(区域)铁路和城市轨道交通。

城市轨道交通系统包括城市地铁、市郊铁路、区域铁路、轻轨、单轨及导轨系统、磁悬浮铁路、有轨电车,其中使用较为普遍的是地铁和轻轨系统。城市轨道交通运量大、速度快、安全正点、乘坐舒适,其最大运输能力可达单向6万人/小时。

### (二)城市轨道交通的发展现状

从1863年至今的世界城市轨道交通发展的历程来看,上个世纪是世界大城市的轨道交通发展期,而本世纪开始我国的城市轨道交通进入了高速发展期。







### 1. 国外城市轨道交通的发展现状

世界各个国家,城市地铁轻轨以及城域轨道交通发展十分迅速,尤其是最近20年发展势头非常迅猛。

(1)世界51个国家已建成运营地铁及轻轨线总里程已达9000公里,从1863年至2005年经历了142年。

(2)欧洲拥有量最多,其次是亚洲、北美,可见修建城市轨道交通与城市人口和财力是密不可分的。

(3)51个国家中首条地铁、轻轨线的建成几乎均产生在每个国家的首都。

(4)从每个国家首条建成的地铁或轻轨的年代排序来看,我国北京排序为第24位。

### 2. 我国城市轨道交通现状

截至2008年1月份,北京、上海、深圳等十几个城市的轨道交通线路正在建设,在建线路里程达800多公里。我国的城市轨道交通行业已步入一个跨越式发展的新阶段。

(1)全国已有轨道交通运行,并在续建城市10座(北京、上海、广州、深圳、天津、南京、大连、长春、武汉、重庆);已立项建设城市5座(苏州、沈阳、成都、哈尔滨、西安),正在申报中城市7座(佛山、东莞、郑州、青岛、宁波、昆明、长沙),尚在进行规划和筹备的城市11座(常州、无锡、石家庄、济南、合肥、温州、福州、厦门、南宁、贵阳、乌鲁木齐)。

(2)“十一五”期间各城市新建成里程1970.85公里,投资5307.69亿元。中国轨道交通进入了快速发展时期,其发展规模和速度居于世界前列。

(3)城市轨道交通建设的强劲势头主要体现在特大城市提出的网络化建设。

(4)存在问题:一是中国城市轨道交通快速发展的同时,在宏观管理和协调力度上相对薄弱。二是投入运营的轨道项目财务效益较差,政府补亏负担较重。

### (三)我国城市轨道交通发展走向

一是轨道交通运输向高效,快速发展。二是车辆制式向多元化发展。三是地铁、轻轨的快速线正在悄然形成。四是实现多线、多站的资源共享。





五是实现以轨道交通为载体,地上、地下空间的综合开发。六是加快提高车辆和机电设备国产化率。七是新技术应用、施工技术的进步、节能的需要,使造价不断降低。

从国内外城市轨道交通发展的历程来看,中低运量轨道交通系统随着科学技术的进步,呈快速发展势头,我国的大城市应将中低运量轨道交通系统作为建设的起步。

## 二、贵阳市城市与交通发展现状分析

### (一)贵阳市城市空间发展布局

贵阳市由于受地形条件限制,以组团式布局扩展城市空间。城区总用地 495 平方公里,其中城市建设用地 157 平方公里,规划人口 174 万人。

通过综合分析可以判断,近期贵阳市区建设的重点方向确定为西北组团一金阳新区、三桥马王庙片区以及白云片区;其中金阳新区将作为城市第二中心得到重点发展。同时三桥片区作为连接新老中心区的重要地区,也是贵阳市交通的几何中心。

### (二)贵阳市城市交通现状分析

#### 1. 城市机动化水平

贵阳市机动车发展呈逐年增长的趋势。2007 年底,贵阳全市机动车达到 32.48 万辆。机动车的拥有仍然集中在中心区(云岩、南明),远高于其他区县。

#### 2. 城市道路设施及中心区道路交通特征

2006 年底,贵阳市道路总长度 8167 公里,道路面积约 1141 公顷,道路密度为  $6.18\text{km}/\text{km}^2$ ,道路面积率 8.6%,位于国家推荐指标范围的下限水平。

中心区的主干路、次干路及支路的比例为 1:0.84:1.43,次干路、支路通行能力有限。

在交通流的空间分布上,机动车流量多集中于主要干路,使主要干路呈现拥挤状态。

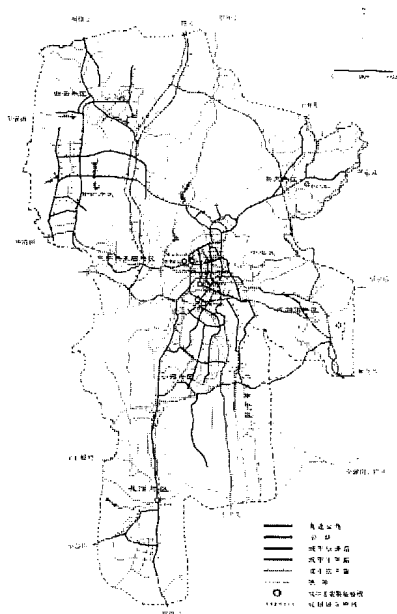
#### 3. 居民出行特征

贵阳市居民日常出行方式仍然集中于步行和公共交通两大方式。私人小汽车方式快速增长。





居民日常仍以通勤(上班、上学)和基于家出行为主,中心区交通出行量占城区出行总量的60%以上,是现状贵阳市日常交通出行强度最高、交通量最密集的地区。



贵阳市城市现状道路网络

#### 4. 城市公共交通

贵阳市公共交通事业发展水平较高,公交方式占居民机动出行比例70%以上。

公交出行比例近年来明显下降,由2001年调查的26.6%下降到23.8%,尽管公交运力实现了较大发展,但公交客运量增幅较小,日益恶化的城市交通环境使得公共交通运行效率正在降低。

#### 5. 对外交通系统

贵阳市是贵州省的交通枢纽中心,在各种对外交通系统中发挥着举足轻重的作用。

(1) 西南地区公路网络的核心枢纽之一。

(2) 贵阳龙洞堡机场是西南地区重要的航空枢纽。





(3) 贵阳铁路枢纽是全国铁路路网主骨架“八纵八横”中“包柳”、“沪昆”通道的重要交汇点,承担了重要的区域交通中转职能。

#### 6. 城市交通现状评价

(1) 交通建设与城市功能缺乏协调,现有城市交通系统难以满足城市规模扩大。区域交通出行总量大幅增长。

(2) 贵阳市城市中心区山间平坝区仅占11%,可建设用地较为“破碎”。中心区与其他片区的通道资源有限。

(3) 机动车交通导致大气污染、噪音污染和交通拥挤。

(4) 交通需求管理(TDM)和交通引导城市发展(TOD)理念未得到很好的体现和落实。

(5) 有限的道路资源难以满足机动化快速发展需求。

(6) 公交和步行出行方式仍为贵阳市民最可依赖、最普遍的方式选择。

(7) 作为西南地区重要客运和货运集散地,目前各种交通方式之间的接驳性差,乘客无法实现快捷换乘。

#### (三) 贵阳市城市交通发展趋势

贵阳市将成为连接华中、华南地区与西南地区的重要交通枢纽,同时也是沟通东盟自由贸易区与泛珠三角经济区的重要节点,客货运的运载能力将得到有效加强,西南地区交通枢纽和物流中心的地位将进一步得到强化和提升。

城镇密集区内经济和交通联系进一步增强,金阳新区在城市空间结构上功能日益突出,城市空间向带状组团式空间布局结构转变,决定了城市交通需求和交通特征将随之发生巨大的变化。对外交通发展方面,未来贵阳市对外交通仍以公路运输为主,铁路、航空为辅的交通运输体系。贵阳市已经进入机动化快速发展时期。

### 三、贵阳市发展城市轨道交通的必要性

轨道交通是一种高效环保的客运交通方式,具有安全、快捷和运量大的特点,不但适应于贵阳城市独特的发展环境,而且在引导和促进城市用地发展,以及利用有限通道资源实现大运量运输等方面具有显著的作用,符合贵阳城市实现近期发展目标的要求。目前贵阳已进入城市经济和机动化快速





发展时期,并且正处于城市结构调整和交通发展的关键阶段,贵阳市的社会经济发展和交通需求不但具备了发展轨道交通的条件,而且在近期实施轨道交通建设也十分必要和迫切。

### (一)轨道交通建设的必要性和意义

1. 强化西南地区交通枢纽作用、提高区域中心城市职能的需要。
2. 引导城市空间结构发展、促进城市各片区一体化运行的需要。
3. 建立与贵阳城市发展相适应的综合客运交通系统的需要。
4. 适应山地城市特点和集约使用土地的客观要求。
5. 落实国家“节能减排”政策和推进贵阳“生态文明”建设的内在要求。
6. 创建以人为本、可持续发展的和谐社会的需要。
7. 轨道交通发展的机遇期。

城市轨道交通发展阶段标志

|             | 人均国民收入(美元)     | 小汽车千人拥有(辆) | 阶段特征    |
|-------------|----------------|------------|---------|
| 普及萌芽期       | 1500           | 10~50      | 轻轨-中小容量 |
| 大量普及发展期     | ≥2500          | 50~100     | 地铁-较大容量 |
| 贵阳现状 2005 年 | 1241(可支配收入)    | 10         |         |
| 规划近期 2020 年 | 4800(人均 GDP)   | 90~100     |         |
| 规划远景年       | ≥10000(人均 GDP) | 110~130    |         |

从现有资料和国外经验的统计对比中,贵阳市已进入轨道系统“普及萌芽期”。因此预测,贵阳市在 2010~2015 年前后将进入以轨道交通系统建设来支持城市发展的“启动期”。

### (二)贵阳市城市轨道交通的定位及目标

#### 1. 城市轨道交通的定位

(1)逐步建立以城市轨道交通为骨干、快速公共汽车系统为骨干补充、常规公交为主体、其他交通方式为补充、交通枢纽为纽带的一体化客运交通系统。

(2)大力发展轨道交通,引导交通需求逐步向大容量公共交通方式转化,合理调控机动车发展。





(3)城轨道交通成为中心城区客运交通的主导方式,不断提高城市公交服务水平。加强中心城与各片区的公交联系,满足城区通勤和生活出行需要。

(4)轨道建设和城市建设实现互动作用,建设以轨道交通为骨干的公交型社区,促进城市空间的有序拓展。

## 2. 城市轨道交通的目标

建立功能层次明确、体系完善、与城市用地布局 and 空间结构高度适应的城市轨道交通系统,促进贵阳中心城区协调发展和区域职能的发挥。

城市轨道交通系统要引导贵阳城市发展的方向,支撑城市结构重组与功能提升,促进金阳新区中心的建设,促进老城核心区的繁荣,支持市区各功能片区发展。

加强轨道交通在核心区的公共交通服务。促使其在城市核心区公共交通服务中处于主体地位,在市区所承担的公交客运方式比重达到25%,形成轨道交通的骨干地位。

加强城市核心区与各发展片区的轨道交通服务,提高城市交通的可达性。

合理布局各种功能的轨道交通走廊、枢纽及车站,系统组织其他交通方式的衔接,有效控制设施用地,形成整体高效的城市公共交通运输体系。

## 四、贵阳市轨道交通建设思路

城市轨道系统的建设、运营是贵阳市城市建设史上最大的公益性基础设施,是一个涉及面广、综合性强的系统工程。如何安排好轨道交通项目建设,有效发挥城市交通和市际交通的整体利益,促进土地的有效开发利用,是当前亟待探索和需要解决的重大问题。

### (一)建设轨道交通的基本条件

根据《国务院办公厅关于加强城市快速轨道交通建设管理的通知》(国办发[2003]81号文)要求,贵阳市的城市人口指标、经济指标及规划线路的客流规模指标已符合的申报建设轻轨的基本条件。

自2005年底以来,贵阳市开展了轨道交通建设项目的前期工作。目前已进入积极申报阶段。2008年9月,贵阳市轨道交通建设规划申报资料报省建设厅、市发改委审查;11月通过省建设厅初审后报建设部、国家发改委,进入国家项目审批程序。





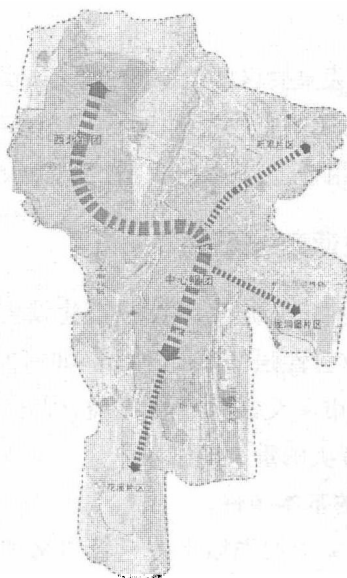
贵阳市申报轨道交通基本条件对照表

|            | 申报地铁的基本要求                  | 贵阳市目前情况                            |
|------------|----------------------------|------------------------------------|
| 人 口(万人)    | $\geq 150$                 | 171                                |
| 国内生产总值(亿元) | $\geq 600$                 | 696.4                              |
| 一般预算收入(亿元) | $\geq 60$                  | 75.92                              |
| 客流规模       | 单向高峰小时最大断面客流量 $\geq 1$ 万人次 | 拟建线路远期单向高峰小时断面客流为 3.02 和 2.28 万人次。 |

## (二)贵阳市轨道交通线网

### 1. 网络构架基本形态

贵阳市轨道交通线网基本是以中心城区为“核”向四个方向辐射的“X”形态,其中中心城区和金阳新区是轨道交通网络服务的重点区域。



贵阳市轨道交通线网 X 型构架图示

- (1) 促进金阳新区发展,支持贵阳双心城市结构。
- (2) 支持城市主要发展方向、满足城市主要发展轴客运需求。
- (3) 加强城市中心对外围片区发展的支持和组团间交通联系。
- (4) 满足未来城市空间进一步扩展和区域协调发展的要求。



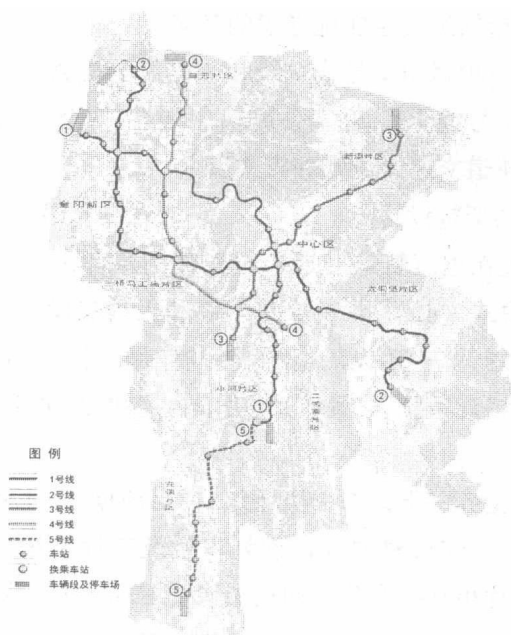


## 2. 贵阳市城市轨道交通线网规划

贵阳市城市轨道交通采用中运量运输系统,线网由 5 条主线构成。西部组团和中心城区轨道交通联系由三条轨道线路服务,线网分别在中心城区和金阳片区内部以及中心城区与金阳新区两大市级中心之间形成环线。线网总长度 121.8 公里,车站总数约为 65 个,其中换乘站 9 个。轨道线网密度 0.41 公里/平方公里。同时考虑远期向清镇、麦架沙文高新产业经济区、修文发展,做好交通联系的接驳条件。

贵阳市轨道交通线网规划情况表

| 线路名称            | 长度(公里) | 站点数量(个) |
|-----------------|--------|---------|
| 1 号线(金阳西 - 小河)  | 29.2   | 17      |
| 2 号线(白云西 - 龙洞堡) | 38.8   | 24      |
| 3 号线(中心区 - 新添)  | 18.5   | 13      |
| 4 号线(白云北 - 中心区) | 21.3   | 12      |
| 5 号线(小河 - 花溪)   | 14     | 8       |
| 合 计             | 121.8  | 65      |



贵阳轨道交通线网规划图







### (三) 轨道交通建设时序和项目选择

#### 1. 建设时序

(1) 起步阶段:这一阶段本着量力而行、积极稳妥的原则,选择规划线网方案中的骨干线路,作为起步阶段轨道交通建设线路。

(2) 发展阶段:形成骨架线网。在骨干线路的基础上,加强中心区和金阳新区的辐射作用,连接龙洞堡片区与新添片区,完成轨道交通骨架线网的建设。

(3) 成熟完善阶段:形成全部线网。

#### 2. 近期建设项目选择

按照城市发展目标,从满足城市运输要求和促进城市发展两个方面考虑,金阳新区、高铁客运站至中心城区或延至小河片区的线路,即轨道交通1号线应该成为贵阳城市轨道交通发展近期实施首先考虑的线路。同时,2号线一期连接白云片区,金阳新区、三桥马王庙片区和中心区,进一步完善城市西北组团与中心组团之间的联系、引导西北组团内部片区之间的发展,并与1号线一起分别在中心区内部和金阳新区内部形成轨道交通“十”字骨架,可纳入近期城市轨道交通实施考虑的范畴。

由此,近期建设项目由1号线全线和2号线七机路口-油榨街段组成。全长56.7公里。1号线全长29.2公里。2号线一期全长27.5公里。

### (四) 贵阳市轨道交通建设管理模式研究

#### 1. 组织机构的架构设想

贵阳市当前应在进行轨道交通申报工作的基础上,进一步明确全市轨道交通建设管理模式,构建科学的决策机制和工程建设指挥体系,充分发挥统一指挥、统一规划、统一建设的组织、协调作用。科学的决策机制包括信息情报系统、专家咨询系统、决策体系、决策执行机制、监督机制和信息反馈机制。

组建指挥部,指挥部下设综合协调组、项目前期组、工程建设组、资金筹措组、建设保障组。同时,根据建设规划审批及工程推进情况,适时成立轨道公司,并充分发挥指挥部在建设初期的政府推进作用,按指挥部和轨道公司两块牌子一套班子的模式。在建设启动初期,充分发挥政府强力推进的作用,由政府发挥组织协调指挥职能,然后逐步过渡到以公司为主体、指挥

