

KECHIXU
CHANGTONG
CHONGQING
GUOJI LUNTAN LUNWENJI

主编◎扈万泰

2009
KECHIXU CHANGTONG CHONGQING GUIHUA
GUOJI LUNTAN LUNWENJI

科学规划 与 畅通重庆

——2009可持续畅通重庆规划
国际论坛论文集



重庆大学出版社

<http://www.cqup.com.cn>

KECHIXU
CHANGTONG CHONGQING

主编 扈万泰

2009
KECHIXU CHANGTONG CHONGQING GUIHUA
GUOJI LUNTAN LUNWENJI

科学规划 与 畅通重庆

——2009可持续畅通重庆规划
国际论坛论文集

重庆大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

科学规划与畅通重庆:2009 可持续畅通重庆规划国际
论坛论文集/赵万泰主编. —重庆:重庆大学出版社,
2009. 6

ISBN 978-7-5624-4888-4

I. 科… II. 赵… III. 交通规划—重庆市—文集
IV. U491.1-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 080476 号

科学规划与畅通重庆——2009 可持续畅通重庆规划国际论坛论文集

主 编 赵万泰

责任编辑:刘颖果 陈红梅 版式设计:刘颖果

责任校对:谢 芳 责任印制:赵 媛

*

重庆大学出版社出版发行

出版人:张鹤盛

社址:重庆市沙坪坝正街 174 号重庆大学(A 区)内

邮编:400030

电话:(023) 65102378 65105781

传真:(023) 65103686 65105565

网址:<http://www.cqup.com.cn>

邮箱:fsk@cqup.com.cn (营销中心)

全国新华书店经销

重庆川渝彩色印务有限公司印刷

*

开本:890 × 1240 1/16 印张:13.75 字数:379 千

2009 年 6 月第 1 版 2009 年 6 月第 1 次印刷

印数:1—1 100

ISBN 978-7-5624-4888-4 定价:80.00 元

本书如有印刷、装订等质量问题,本社负责调换

版权所有,请勿擅自翻印和用本书

制作各类出版物及配套用书,违者必究

编委会名单

主 编 扈万泰

副主编 张 远 唐伯明

编 委 余 勇 胡 海 周 涛 邵毅明

杨 进 严爱琼 鲁云辉 傅 彦

翁 敏 尚 婷 孙琴梅

序

城市交通是为人类生活服务的,我们追求城市交通的完善过程正是一直努力追求营造适宜于人们生活交通环境的过程。直辖以来,重庆市交通枢纽核心载体的主城交通得到了长足发展,道路网骨架初步形成,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,交通环境逐步改善,这为广大普通民众提供了较为便捷的出行条件。

然而随着主城社会经济的快速发展,城市空间的拓展,主城交通枢纽地位加强,城市交通和城市交通的服务对象都将出现新的特征。如:出行需求总量激增,出行距离增加,出行舒适性需求提高,出行时间敏感性加强,出行需求多样化等。这会使得“天生较为脆弱”的山城、江城交通面临诸多新的难题。城市现代化、机动化、城镇化程度越高,普通民众对交通系统畅通的渴求就越为强烈。随着国家赋予重庆市城乡统筹示范区、两江新区、国家第一个内陆保税港区等一系列重大发展政策,重庆将进入新的快速发展期,在这种形势下,体现了普通民众对城市发展的总体要求的畅通工程,势在必行。现状和未来的很长一段时间,如何为普通民众打造舒适而又畅通的交通环境成为了我们交通规划工作者肩上不可推卸的重任。

尽管“畅通重庆”是因拥堵而引发的人们对城市交通的一个愿景,但它却不仅仅以解决城市交通拥堵问题为最终目的。“畅通重庆”是新时代城市发展的新要求和新目标,也是构建环境友好型和资源节约型两型社会、创建和谐社会的延伸和具体体现。本次畅通重庆国际论坛的承办也是期望通过研究分析畅通重庆的相关环节,更为深入地解析畅通重庆的内涵,明确畅通重庆的目标和标准,找到保障顺利开展畅通工程的举措,以构建与我市作为国家重要的中心城市相匹配的综合交通体系,建设畅达、安全、公平、绿色和可持续发展的城市交通,为把重庆建设成生态、宜居和开放的内陆示范城市提供强大的基础支撑。



2009年5月

目 录

交通战略与政策篇

“畅通重庆”的目标与对策探讨	李淑庆(3)
宜居城市建设对交通规划的启示	傅彦 周涛(10)
基于畅通重庆目标下的轨道交通定位研究	高志刚 刘海洲 丁千峰(17)
建畅通重庆 “知”应先于“行”	楼肖华 周涛(26)
重庆市“畅通工程”建设中的 TOD 发展策略研究	吴玲玲(34)
重庆主城区交通的四宗“最”	高志刚 周涛 肖艾华(40)
从制度建设看城市交通拥堵	杜 坤 唐秋生 毛超艳 朱泳霖(48)
长沙市城市交通需求管理措施的研究	刘新武 刘 奇(55)

交通规划篇

山地城市交通规划中步行系统战略地位的思考	杨 源 颜 毅 郭大忠(65)
“畅通城市”新解读	孙琴梅 傅彦(74)
城市单向交通组织运营效益系统评价研究	华雯婷 刘 伟(81)
城市地下空间开发与地下交通系统研究	蔡晓禹 刘文清 杨 进(89)
都市圈交通规划对秀山区域交通发展的启示	周涛 傅彦(96)
多模式公共交通的协调性评价模型	向红艳 彭学文(105)
基于畅通重庆目标的城市公共交通发展策略探讨	宋思曼 邹胜蛟(112)
基于通道容量的单向交通方案瓶颈点识别法	刘 伟 邵毅明(120)
长沙芙蓉 CBD 区域道路网络改善设计	刘 奇 刘新武(125)
深圳宝安机场客运交通需求分析	姜 恒(133)
物流节点与城市交通系统的一体化规划	彭 勇(140)
浅议立体人行过街系统规划原则和选址	邓 丽(145)
重庆市轨道交通运行及评价	丁千峰(150)
综合交通线网规划方案合理性评价内涵探讨	张建旭(156)

交通设计与安全篇

浅议山地城市单循环交通系统的设计	赵 剑(165)
城市道路交叉口人性化设计理念与实践	付青松 焦海贤 刘 伟(171)
基于交通安全的大纵坡条件下交叉口设计研究	徐 上 包佳佳 陆 建(177)
城市道路人行道设计的思考与建议	吴海俊 李金山 段铁铮 周正全(185)
畸形交叉口安全行车视距研究	张建旭(194)
奥运期间北京五棵松地铁站行人交通仿真研究	赵光华 张广厚(200)

Contents

Transportation Strategy and Policy

Research on Objectives and Countermeasures of Unimpeded Chongqing	Li Shuqing(3)
Livable City Enlightenment to the Transport Plan	Fu Yan et al(10)
A Research of the Urban Rail Transit Localization Based on the Unimpeded Chongqing Goal	Gao Zhigang et al(17)
Constructing Unimpeded Chongqing Should be Knowing before Doing	Lou Xiaohua et al(26)
A Study of Transit Oriented Development Strategy in Unimpeded Project in Chongqing	Wu Lingling(34)
The Four "Most Things" of the Urban Traffic of Chongqing	Gao Zhigang et al(40)
View Urban Traffic Jam from Systems Construction	Du Cheng et al(48)
The Research on Traffic Demand Management of Changsha City	Liu Xinwu et al(55)

Traffic Planning

A Thinking of Mountainous City Transport Planning in the Strategic Position of Pedestrian Systems	Yang Yuan et al(65)
A New Interpretation of Unimpeded City	Sun Qiumei et al(74)
Research on System Assessment Method for One-way Traffic Organization's Operation Benefit	Hua Wenting et al(81)
Study on Urban Underground Space Development and Traffic System	Cai Xiaoyu et al(89)
Metropolis Circle Transport Plan to Xiushan Region Transport Develop Enlightenment	Zhou Tao et al(96)
Evaluation Model of Coordination in the Multi-public Transportation	Xiang Hongyan et al(105)
Research on the Public Transport Development Strategy Based on the Goal of Light Chongqing	Song Siman et al(112)
Bottleneck Discriminate Method of One-way Traffic Organization Based on Traffic Corridors Capacity	Liu Wei et al(120)
The Design of Road Network in Changsha Furong CBD	Liu Qi et al(125)

Study on Passengers Demand Forest of Shenzhen Bao'an Airport	Jiang Heng(133)
Integrated Planning of Logistics Nodes and Transportation Systems	Peng Yong(140)
The Principle of Planning and Site Selection of Three-dimensional Pedestrian Crossing System	Deng Li(145)
Running and Analysis of Rail Transit in Chongqing	Ding Qianfeng(150)
Research on Connotation of the Appraisal of Transport Planning Network Project's Rationality	Zhang Jianxu(156)

Traffic Design and Safety

The Design of One-way Traffic System in Mountainous Cities	Zhao Jian(165)
Humanized Design Idea and Practice of Urban Road Intersection	Fu Qingsong et al(171)
Research to Intersection Design on Condition of Steep Slope	Xu Shang et al(177)
Consideration and Suggestion of Urban Road Sidewalks' Design	Wu Haijun(185)
Research on the Safe Sight Distance at a Skew Intersection	Zhang Jianxu(194)
Study on Pedestrian Simulation in Wukesong Subway Station during Beijing Olympic Games	Zhao Guanghua et al(200)

交通战略与政策篇

“畅通重庆”的目标与对策探讨

李淑庆

(重庆交通大学交通运输学院,重庆,400074)

摘要:“畅通重庆”是未来“五大重庆”建设的重要基础与先决条件。基于重庆市域综合交通和主城区城市交通现状与问题分析,本文阐述了“畅通重庆”三大目标的科学性,参考重庆市高速公路网规划、铁路网规划、主城区快速路网规划、轨道交通网规划等,提出实现“畅通重庆”三大目标的策略。

关键词:畅通重庆;目标;对策

Research on Objectives and Countermeasures of Unimpeded Chongqing

Li Shuqing

(Traffic and Transportation College, Chongqing Jiaotong University, Chongqing, 400074, China)

Abstract: Unimpeded Chongqing is a important foundation and precondition to construct “Five Chongqing”. Based on the present condition and problems analysis of total transport styles in Chongqing municipality and its city area, the paper expounds the scientific character of three objectives of unimpeded Chongqing, and puts up the countermeasures to gain the three objectives of unimpeded Chongqing, consulting the highway network plan of Chongqing, the railroad network plan of Chongqing, the freeway plan of city area of Chongqing, the railway track plan of city area of Chongqing and so on.

Key words: unimpeded Chongqing; objective; countermeasure

重庆市是我国内陆唯一的直辖市。从成立的那天起,重庆市就肩负“三峡工程”百万移民等几大重任。2000年我国实施西部大开发,重庆市由于独特的区位优势,发挥着西部开发桥头堡的作用。2007年3月8日,总书记高瞻远瞩为重庆市今后发展进行了“314”总体部署,给重庆市“三大定位”,确定了“一大目标”,交办了“四大任务”,明确提出把重庆加快建设成为西部地区的重要增长极、长江上游地区的经济中心、城乡统筹发展的直辖市;在西部地区率先实现全面建设

小康社会的目标;加大以工促农、以城带乡力度,扎实推进社会主义新农村建设;切实转变经济增长方式,加快老工业基地调整改造步伐;着力解决好民生问题,积极构建社会主义和谐社会;全面加强城市建设,提高城市管理水平。2007 年重庆市成为全国唯一省级统筹城乡综合配套改革试验区。2009 年初,重庆市继上海—洋山、大连—大窑湾、天津—东疆、海南—洋浦、宁波—梅山、广西—钦州、厦门—海沧、青岛—前湾、广州—南沙、深圳—前海湾十大保税港区后的又一大保税港区,而且是内陆唯一保税港区。在重庆市不断迎来历史性的发展机遇,快速发展成就斐然的同时,重庆市委市政府不失时机地提出“宜居重庆”、“畅通重庆”、“健康重庆”、“森林重庆”、“平安重庆”的“五个重庆”建设,作为重庆市今后发展的着眼点。2009 年国务院 3 号文件^[1],将重庆市的发展上升为国家战略,使“五个重庆”的建设发展获得了国家政策支持保障。

在“五个重庆”建设发展的着眼点中,“畅通重庆”建设是发展的重点和难点,也是“宜居重庆”、“健康重庆”、“森林重庆”、“平安重庆”建设发展的基础与先决条件。“畅通重庆”的目标是否科学?如何实现“畅通重庆”的目标及其策略都值得深入研究。

1 重庆市交通发展现状与问题

1.1 重庆市主城对外交通发展现状与问题

重庆市交通运输方式齐全,基本形成了公路、铁路、水路、航空、管道综合运输系统。

截至 2008 年底,铁路形成六干线(成渝线、黔渝线、襄渝线、渝怀线、遂渝线、达万线)、一支线(三万南线),总里程 1 209 km,设计货运能力 6 271 万吨/年。

全市机动车达到 161.3 万辆,公路通车里程为 10.8 万公里,其中高速公路总里程 1 165 km,形成一环七射高速公路网络(内环路、成渝路、渝遂路、渝武路、渝邻路、黔宜路、渝沙路、渝黔路),绕城(二环)与三环路部分路段已建成通车。

重庆是全国水运主枢纽港口之一,是长江上游最大的主枢纽港口城市,是我国西南地区江海联运、水陆换装的重要交通枢纽和外贸口岸,境内大小河流密布,有长江、嘉陵江、乌江“一干两支”高等级航道骨架,通航里程 4 337 km。枢纽港区有主城、涪陵和万州 3 个,重点港区有永川、江津、合川、奉节、武隆 5 个。

重庆有江北国际机场和万州五桥支线机场。江北国际机场为国家干线机场,与 70 多个城市或地区建立航线,2007 年吞吐能力超过 1 000 万人次,2008 年吞吐能力超过 1 100 万人次。

重庆市境内的干线管道主要包括输气管道和输油管道。干线输气管道主要有 1979 年建成的四川德阳—成都、威远—泸州—重庆—垫江(忠县)—梁平—开县(达川)干线输气管道;输油管道主要为兰成渝输油管道,成渝段最大输送能力每年可达 250 万吨,可与铁路、公路、水路实施联运。

重庆市主城对外交通发展存在的问题主要表现在:

- ①铁路均为单线,标准低、运能低、网络差。
- ②公路等级结构不合理,高等级公路比例低,特别是高速公路网络性差。
- ③水路碍航严重,运输速度慢,万吨级船队迟迟不能达到重庆港。
- ④航空机场枢纽能力不够。

⑤管道发展比较落后。

1.2 重庆市主城区交通发展现状与问题

主城区交通包括客运交通与货运交通。由于货运交通可在夜间组织运输,因此对主城区的整个交通影响不大。但主城人员出行由于时段特征、方向特征明显,因此成为主城区城市交通重点关注的问题。主城区客运交通主要依靠轨道交通与道路交通。

轨道交通2号线一期工程19.15 km已建成通车。目前轨道交通轨道1号和3号线正在加紧建设,轨道交通6号线将于2009年开工建设。

截至2007年底,主城区道路总长已达到3 898 km,其中城市道路为2 119.2 km,包括快速路28.1 km,主干路398.1 km,次干路798.9 km,支路894.1 km,主、干、次路网的比例为1.0:2.0:2.3;公路(含高速公路、一般公路和机耕道)为1 778.8 km,包括高速公路260.9 km,一般公路(含机耕道)1 517.9 km。主城区共有跨越长江和嘉陵江的道路桥梁22座,其中嘉陵江越江桥梁12座,已建成10座,在建2座;长江越江桥梁10座,已建6座,在建4座。主城区共有穿越中梁山、铜锣山隧道10座,其中已建成7座,在建3座;另有穿越其他山体隧道共约23座。

目前重庆市主城区客运交通方式有公共交通(包括轨道交通、BRT、常规公共交通、出租汽车、特色公共交通)、社会车辆交通、个体交通。2007年重庆市主城区居民出行公共交通分担率达到35.09%(包含公交、轨道),其中轨道分担率为0.79%,常规公交(公共汽车)分担率为34.3%;出租车的比率占到了5.09%。

2007年主城区居民出行中,步行方式占50.39%,比2002年的62.76%,下降12.37个百分点,说明居民机动化出行比例大大提高;小汽车出行占8.15%;其他社会交通出行占1.28%。

目前主城区交通问题主要表现为两大方面:

(1) 交通拥堵日益严重

- ①一些关键交叉口拥堵,如临江门、七星岗、一桥桥、两路口、上清寺、红旗河沟等。
- ②一些干道路段拥挤,如中干道、五里店—黄花园大桥—石板坡长江大桥—南坪—七公里、两路口—上清寺—观音桥—红旗河沟—新牌坊、石门大桥—松树桥—红旗河沟—五里店等。
- ③部分过江桥梁不畅,如石门大桥、黄花园大桥等。
- ④五大商圈不畅,包括解放碑商圈、南坪商圈、观音桥商圈、三峡广场商圈、杨家坪商圈等,及商圈邻近路网。

(2) 交通管理水平低,交通秩序混乱

- ①交叉口渠化率低,信号控制效果不佳。
- ②交通运行与停放混乱。
- ③交通管理手段落后。
- ④交通违法率较高。

2 “畅通重庆”目标

畅通是现代城市和开放系统的基本属性。车畅其道、货畅其流、人畅其行,有利于各种资源要素的合理流动,有利于体现经济发展和社会运行中的人文关怀。“畅通重庆”有三大目标^[2]:

①建成大西南综合交通枢纽。到2012年实现高速公路市内4小时通达,周边省会城市8小时通达;2015年实现铁路周边省会城市4小时通达,长三角、珠三角、东南亚8小时通达;长江黄金水道成为西部内陆出海主通道;江北机场成为国际性空港。

②建成“半小时主城”。到2012年,主城核心区(内环高速以内)任意两点间的平均通行时间控制在半小时以内,主城拓展区(绕城高速与内环高速围合区域)任意一点到核心区的平均通行时间控制在半小时以内。

③实现交通管理“为民、畅通、安全、文明”目标,按照国家交通管理的有关规范,到2012年,主城区全面达到大城市一等管理水平,六大区域性中心城市达到二等管理水平,其余各区县(自治县)达到三等管理水平。

以上“畅通重庆”的目标是重庆市委市政府落实“314”总体部署,深入调查重庆市主城区交通发展现状,根据未来社会经济的发展和主城区城市交通的发展规划,通过认真研究提出的,是全市人民为之奋斗的目标。虽然目标远大,任务艰巨,尤其是“半小时”主城区的目标显得更具有挑战性,但只要全市上下齐心协力,艰苦奋斗,“畅通重庆”三大目标是能够实现的。因此,“畅通重庆”的目标不盲目,并具有科学性。

3 实现“畅通重庆”目标的策略

3.1 加快高速公路建设,实现市内4小时通达的目标

重庆市“三环十射三联”高速公路网络规划,总里程3 600 km,连通了重庆市所有40个区县,打通重庆市进出境通道18条。其中,到渝东南最远地秀山县出境点洪安,利用渝沙高速公路,距离主城约426 km;到渝东北边远县地巫山县出境点刘家施,利用渝宜高速公路,距离主城约458 km;到巫溪县出境点鸡心岭,利用渝宜高速公路到奉节后,再转奉巫高速公路,距离主城约430 km;到城口县出境点岔溪口,利用渝康高速公路,距离主城约475 km。这些距离都在高速公路4小时运行车速的行程内。因此,近期应加快渝沙高速公路、渝宜高速公路、奉巫高速公路、渝康高速公路建设,高速公路网络形成后,能够实现市内4小时通达的目标。

3.2 加快铁路建设,实现重庆周边大城市4小时通达,长三角、珠三角、东南亚8小时通达的目标

根据重庆铁路“一枢纽十三干线三支线”的网络规划,未来重庆市将形成主城铁路“一枢纽”;成渝铁路、渝黔铁路、襄渝铁路、渝怀铁路、遂渝铁路、渝利铁路、兰渝铁路、渝万郑州铁路、成渝城际铁路、昆昆铁路、安(康)张(家界)铁路、黔(江)张(家界)带(德)铁路、黔(江)毕(节)昭(通)铁路等“十三条干线”;三(江)南(川)涪(陵)铁路、达(州)万(州)利(川)铁路、黔恩(施)铁路等“三支线”。利用未来的铁路网络,通达重庆周边大城市与长三角、珠三角大城市的铁路运行状况如表1所示。

表1 重庆市铁路网络通达周边、长三角、珠三角大城市的铁路运行状况

目的地	运行现状		规划运行状况		
	时间/h	运行线路	时间/h	运行线路	提速/倍
成都	4	遂渝线 动车组	1	成渝城际线	3
贵阳	6	渝黔一线	2	渝黔二线	2
昆明	20	经贵阳,或成都与攀枝花	3	渝昆线	5.7
西安	16	襄渝一线	4	襄渝二线	3
武汉	16	襄渝一线	4	渝利线	3
广州	30	经贵阳,或渝怀一线	6	渝怀二线	4
长沙	20	经贵阳,或渝怀一线	7	渝怀二线	1.9
北京	24	襄渝一线	7	渝万郑线	2.4
南宁	30	渝黔一线	8	渝黔二线	2.7
上海	28	渝黔一线	8	渝利线	2.5

从表1可以看出,重庆利用铁路网络到周边大城市成都、贵阳、昆明、西安、武汉的时间分别为1 h、2 h、3 h、4 h;到长三角上海8 h;到珠三角广州6 h、南宁8 h;到北京8 h。因此,重庆市应加快成渝城际线、渝利线、襄渝二线、渝黔二线、渝怀二线、渝昆线等铁路干线建设,重庆市铁路网络形成后,能够实现周边大城市4 h通达,长三角、珠三角、东南亚8 h通达的目标。

3.3 加快主城区快速路建设,实现主城区车辆出行“半小时”目标

根据重庆市主城区快速路网规划,未来重庆市主城区快速路网呈“五横、六纵、一环、七联络”布局,总里程647.1 km,联系主城区16个组团。其中内环高速公路内的主城核心区的9个组团快速路连接密集,快速路连接距离约30 km,按照60 km/h的设计车速,可在半小时达到;内环高速公路与绕城高速公路的主城拓展区的7个组团进入主城核心区,距离约40 km,按80 km/h的设计车速,也可在半小时达到。

3.4 优先发展公共交通,加快主城区轨道交通网络建设,尽快形成立体公交系统,实现主城区人员出行“半小时”目标

重庆市轨道交通基本线网由一条环线和六条射线组成,基本线网总长364 km;远景线网结合城市远景用地拓展情况,在“一环六线”基本线网基础上新增轨道交通七、八、九号3条轨道线,形成“一环九线”的轨道线网规划布局形态,远景轨道线网总长513 km,换乘站数量44座,线网密度0.65 km/km²。

重庆市是“山城”、“江城”,土地资源紧缺,道路面积率低,机动车承担量有限,因此未来应该优先发展城市公共交通解决居民的出行问题,尤其加快主城区轨道交通网络建设,尽快形成以轨道交通为骨架,地面常规公交为主体,出租的士为辅助,特色公交为补充的立体公共交通系统;充分运用“接驳集散”的立体公交线网布局模式^[3],注重规划建设立体公交换乘枢纽,做到“无缝衔接”,提高公交服务水平,吸引更多的主城区居民选择公交出行,使主城区内人员的出行在半小时以内。

3.5 加强交通参与者素质教育,依靠科技进步,提高交通管理水平,实现交通管理 A 类一等管理水平的目标

根据 2008 年国家有关畅通工程评价指标体系,对城市交通管理水平共有 65 个评价指标^[4]。其中就 16 个重要评价指标来看,参考重庆市主城区道路交通管理规划^[5],重庆市的现状、相应国家评价标准,重庆市 2012 年预期达到目标如表 2 所示。

表 2 重庆市城市交通管理主要评价指标现状与预期目标

评价指标	国家标准	重庆市主城区	
		2008 年指标	2012 年目标
公共交通港湾式停靠站设置率/%	[30,35]	10	30
公共交通工具占道停车率/%	[5,0]	79	<5
公共交通分担率/%	[25,35]	35	43
公共交通工具夜间进场率/%	≥90	26.7	>60
公共交通站点 300 米覆盖率/%	≥45	40	70
人均道路面积/(m ² ·人 ⁻¹)	[11,16]	8	11
标线施划率/%	[90,100]	80	100
路口渠化率/%	[90,100]	20	90
让行标志标线设置率/%	[75,100]	30	100
机动车定期检验率/%	[90,100]	74	>90
主干道机动车守法率/%	[98,100]	85	>98
主干道行人守法率/%	[85,100]	60	>85
主干道违法停车率/[辆·(5 km) ⁻¹]	[2,0]	3	<2
让行标志标线守法率/%	[90,100]	50	>90
高峰时段建成区主干道平均车速/(km·h ⁻¹)	[25,30]	26.6	28
万车死亡率/(人·万车 ⁻¹)	[5,2]	7.47	4.12

从表 2 可以看出,对 16 个重要评价指标中,目前重庆市主城区达到国家标准的只有公交分担率和高峰时段建成区主干道平均车速,其他 14 个指标均没有达到标准,特别是公共交通港湾式停靠站设置率、公共交通工具占道停车率、公共交通工具夜间进场率、路口渠化率、让行标志标线设置率、让行标志标线守法率、主干道行人守法率等,与国家标准相差很大。因此,重庆市主城区只要加强交通参与者交通安全法的学习与教育,增强交通意识,全面渠化交叉路口,合理组织交通流;依靠科技进步,开发利用先进的智能交通系统(ITS),充分挖掘道路交通设施的潜力,提高交通管理水平,就能够实现 A 类大城市一等管理水平的目标。

4 结束语

“畅通重庆”任务艰巨,需要全市上下群策群力,寻求实现目标的最佳策略。重庆市综合交