

国土空间新形势下综合交通规划的问题与对策

韩永启¹ 赵 静² 魏艳庆^{1*}

1. 同圆设计集团有限公司, 山东 450000

2. 宁波市城市基础设施建设发展中心, 浙江 330200

摘 要: 随着现代社会的不断进步, 我国的土地空间越发紧张。空间规划工作已经成为促进我国社会深度发展的重要任务。领土空间是各种国家元素的承载平台, 同时也是保障国家稳步生存与发展的前提。交通则是基础产业, 是连接各个地区的重要途径, 是国土空间规划工作朝向高质量方向发展的核心支撑。鉴于此, 本文就国土空间新形势下综合交通规划的问题以及其对策做出了简要探析, 以求能够为相关工作者提供借鉴作用。

关键词: 新形势; 国土空间; 交通规划; 问题; 解决对策

一、前言

随着现代社会经济水平的不断提升以及国土空间理念的不断优化创新, 新形势下的综合交通规划直接关系到我国的未来建设与发展, 是实现多区域高质量、绿色发展的重要支撑。但就传统的综合交通规划模式来看, 其已然无法行之有效地满足当前发展需要^[1]。鉴于此, 有关部门有必要深度契合新形势下的社会发展历程, 寻求崭新的综合交通规划策略, 只有这样才能深度贴合当下公众需求, 将国土空间的利用率提高。

二、城市综合交通规划理念的革新

城市综合交通规划理念的革新在我国城市综合交通规划的演变进程中起到极为深刻的作用, 总的来讲, 规划理念的优化更新主要将问题作为核心导向, 在问题的基础上寻求相应的解决策略。在20世纪80年代, 我国主要较交通工具为自行车, 公交服务尚且处于起步阶段, 道路设施严重不足, 规划理念更为偏向于交通设施的建造方面, 用于解决交通供应滞后的问题^[2]。在20世纪90年代, 改革开放步伐的不断深入使得人们的生活水平越发提升, 各种民用汽车的数量开始显著增加, 有效增快了我国的城市化进程, 但与此同时也出现了相应的交通拥堵问题, 有关于公交城市等理念逐渐渗透到国内, 规划目标逐渐转化为满足人的移动需要, 而并非此前的满足交通工具的移动需要, 重心咋子与如何更为有效地管理交通工具、促进公交发展等等, 从而成为城市交通规划建设优化的重要指标。

自从2000年开始, 为行之有效地应对环境恶化的问题, 适应全球绿色发展的大趋势, 计划指标是以人为本, 将绿色出行作为侧重点, 全方位地加强城市交通系统的协调融合, 为人们出行提供更为有效的保障。规划出行分布图如图1所示。

三、国土空间新形势下综合交通规划存在的问题

(一) 基础设施建设问题严重

随着现代社会的不断发展, 我国的城市化进程正在不断加快, 因而城市商业区域也正在不断扩张。在城市中心的商业区域, 各种设备都极为完善, 人们大多会在此类区域中生活、购物等, 因而每天都有较为庞大的人流量^[3]。如此便很有可能引发相应的出行问题, 例如交通堵塞等, 此类问题往往无法在短时间内获得完善。而部分地区则由于经济欠发达, 因而交通规划工作建设与公民实际需要存有较大差距。由此可见, 当下我国城市中的交通仍旧处于较为严重的两极分化态势, 经济发展的不均衡使得人们的正常生活受到了相应的影响。

(二) 规划动态调整制度尚未建立

1. 由于并未建设科学完整的综合交通规划动态反馈体制以及协调机制, 综合交通规划工作严重偏离当下社会经济发展进程以及公民的生活变化需要。

2. 按照不同部门所承担的不同责任来予以划分, 不同交通规划明显缺乏对交通系统运作的考量。例如, 部分城市

*通讯作者: 魏艳庆, 1994年11月, 男, 汉族, 山东潍坊人, 就职于同圆设计集团有限公司, 助理工程师, 本科。研究方向: 城市道路交通规划与设计。

3. 不断优化完善公共交通工具，不管是服务水准、设施质量都需要符合群众出行的基本需要。
4. 在开展交通管理工作的过程中，可以适当地区限行私家车，鼓励市民多坐地铁或者公交车出行^[6]。

（三）促进综合交通规划立法的建设

1. 从立法角度着手

保证综合交通规划工作能够有效实施，从最底层开始，逐层递进，用以实现全方位管理。在建设有关综合交通规划立法的过程中，应对规划内容做出明确划分，同时标明相应的交通规划内容、评价标准、项目实行等等^[7]。

2. 实现交通规划以及建设管理服务的统一发展

树立以人为本的重要观念，所有服务规划以及运营计划都计划都应该将乘客作为核心，将计划前瞻性与建设服务管理等环节相互连接。

3. 建立更为完整的综合交通规划评价反馈机制以及相应的动态协调机制

深度引入发达国家的成功案例，取其精华，弃其糟粕，全面强化规划稳定性，建立更为完整的动态规划更新机制，同时行之有效地处理多个机制程序的关联，实现更为有效的发展建设。

（四）利用现代化技术来管理交通系统

现代社会正在不断发展，各种信息技术以及科学技术也正在不断优化更新，城市综合交通体系以及管理模式也逐渐朝向智能化以及信息化的方向发展。在城市道路建设的过程中，更多地采用绿色环保材料以及各种先进的设备手段，有效避免了废气污染以及扬尘等问题。利用更为科学合理的方法修建道路，提高道路的整体抗压能力，从而有效延缓道路的使用时间。在日常交通管理工作中，可以通过大数据以及人工智能技术等，实施测算相应的路段拥挤情况，进而结合路段的拥挤程度来予以调控限行，在客流量较大的区域增加交通工具的班次，行之有效地展现出网络化交通运输管理系统的及时性以及有效性，最大限度地满足公民的出行需要。

在整体数据统计之下，2019年全国361个城市中有61%的城市通勤高峰处于缓行状态，13%处于拥堵状态，26%交通畅通。在拥堵占比上，有11%的城市拥堵数据呈上升趋势，62%均低于去年同期，剩余27%则基本持平。通过这些数据我们不难相信，随着政府对交通治理越来越重视、城市智能交通系统新技术不断应用、基础道路网络建设提升、公共交通（特别是地铁）不断完善，以及类似高德地图的大数据强势加持，困扰我们多年的拥堵问题将会逐渐缓解。全国高峰拥堵程度占比分布如图2所示，拥堵变化号占比分布如图3所示。

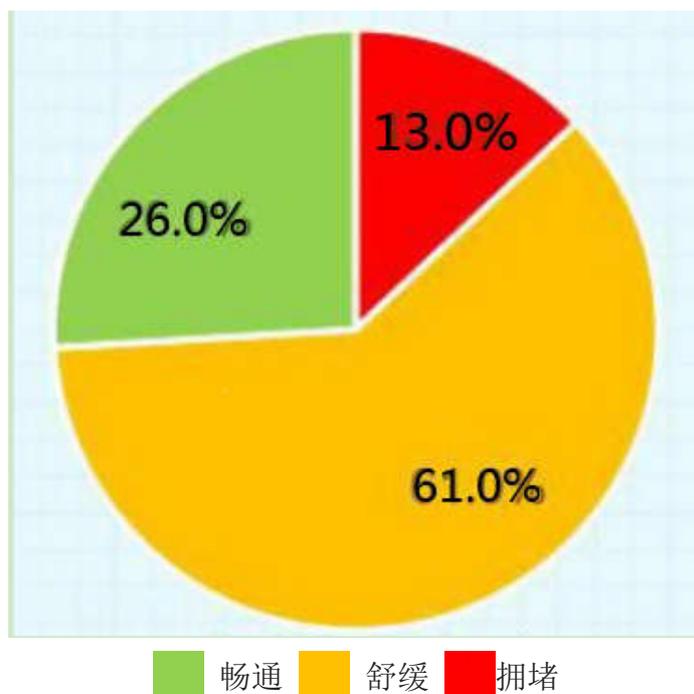


图2 全国高峰拥堵程度占比分布

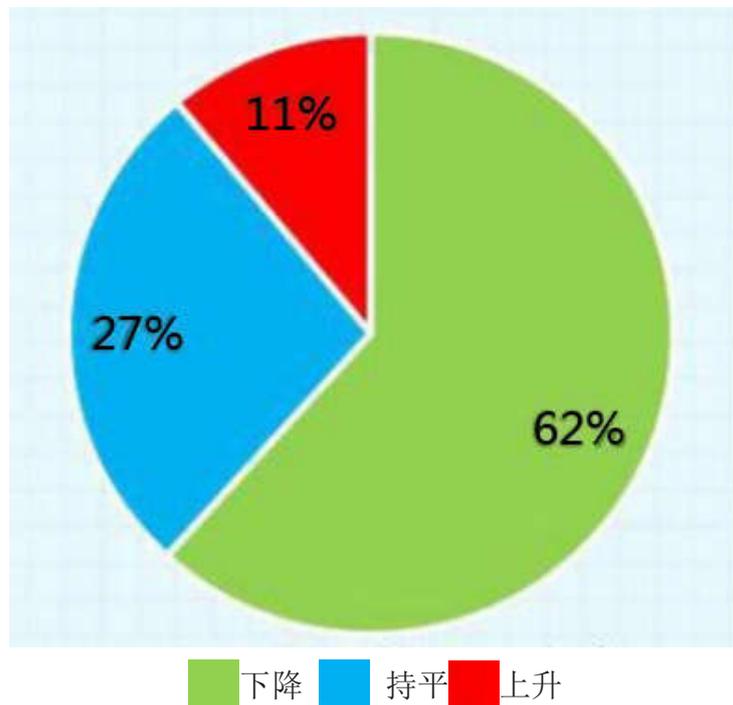


图3 拥堵变化号占比分布

（五）突出交通规划的思路可达性

就目前来看，我国尚且处于城镇化的迅猛进程中，在城市综合交通规划体系中，选择科学合理的战略方针具有极为重要的实际意义。我国幅员辽阔，人口众多，人口密度很大，人均土地占有率则明显较低，因而人均交通设施占比也就不高，因此机动车等出行方式显然是不可取的，但是随着现代社会的不断发展，机动车的数量正在不断增加，这使得交通拥堵情况越发严重^[8]。在此种情况下，城市综合交通规划管理部门必须充分凸显出人民群众的重要地位，尽可能地压制机动化的发展进程，宣传将公共交通作为核心出行模式，降低公民对机动车等设备的依赖性，从而行之有效地降低各种机动车的使用频次，只有这样才能行之有效地解决当下综合交通拥堵的问题，提高人们出行的可达性。总体上来讲，从机动性转化成为可达性的交通规划模式的核心思想实际上就是推进城市交通规划的稳步发展，充分展现出以人为本的重要目标，促使城市群交通体系更为符合现代化城市的建设发展需要。

五、结束语

总之，在国土空间新形势下，我国城市综合交通规划体系尚且存在诸多问题，严重偏离当前社会公众的出行需要。在党的十九大中明确指出国土空间规划的重要地位，同时也指出交通强国的重要作用，我国综合交通规划工作应该充分契合十九大报告的战略决策，重新定位其地位，采用各种新技术以及新手段，全方位地促进我国城市综合交通规划机制的建设与发展，长此以往势必会有效解决我国综合交通系统存在的问题，推进国家的进步发展。

参考文献：

- [1]张跃,贾晨亮.国土空间新形势下综合交通规划的问题与对策[J].智能城市,2020,6(02):103-104.
- [2]张乔,黄建中,马煜箫.国土空间规划体系下的综合交通规划转型思考[J].华中建筑,2020,38(01):87-91.
- [3]刘振国,常馨玉,贺明光,姜彩良.国土空间新形势下综合交通规划的问题与对策[J].交通运输研究,2019,5(04):64-68.
- [4]李潭峰,郝媛,姚伟奇.国土空间规划背景下我国交通规划转型思考[J].交通运输研究,2019,5(06):50-60+84.
- [5]杨沛敏.我国城市轨道交通规划建设现状分析及发展方向思考[J].城市轨道交通研究,2019,22(12):13-17.
- [6]马小毅,江雪峰.大城市国土空间规划中交通规划编制方法探索——以广州市为例[J].城市交通,2019,17(04):11-16.
- [7]黄凯迪,许旺土.新国土空间规划体系下交通规划的适应性变革——以厦门为例[J].城市规划,2019,43(07):21-33.
- [8]向志威,王园.基于国土空间改革背景下的城市交通规划与城市规划的协调关系研究[J].科学技术创新,2019(17):111-112.