

DOI:10.16799/j.cnki.csdqyfh.2021.08.015

东营市中心城区“断头路”分布、成因及对策研究

李伟¹,李建成¹,王霞¹,燕东波¹,崔晓东¹,郭莲磊²,韩慧影³,陈伟⁴

(1.东营市湿地城市建设推进中心,山东 东营 257000; 2.东营市住房和城乡建设管理局,山东 东营 257000;
3.东营市东营区综合行政执法局,山东 东营 257029; 4.山东省公路桥梁检测中心有限公司,山东 东营 257000)

摘要:城市“断头路”的存在严重影响市民的出行,阻碍道路微循环,制约城市路网功能。东营市中心城区内“断头路”较多,成因多样,主要分为“T”型路、未贯通路和变径路,严重制约城市交通发展。贯通“断头路”是促进东营市城市道路微循环、加快城市高质量发展的必要举措。研究成果对“断头路”研究提供“东营经验”具有重要的现实意义。

关键词:中心城区;断头路;贯通对策;交通微循环

中图分类号: U491.1+3

文献标志码: B

文章编号: 1009-7716(2021)08-0059-04

0 引言

城市道路交通是城市赖以生存和运行的动脉,对城市的经济发展、社会运行等方面发挥着全局性和先导性的作用。近年来,随着社会经济的飞速发展,机动车保有量显著增加,城市交通问题日益严峻,严重制约了城市道路内循环的有效运行^[1]。贯通“断头路”对缓解城市交通压力、促进城市道路内循环、提高道路使用效率具有十分重要的现实意义^[2]。

“断头路”是因建设时序不同导致的不同地区、不同等级之间不能连通的道路。按照存在形态可将“断头路”分为多种类型,如道路末端遇阻中断、道路中间隔断导致两端不连通、道路局部缩窄导致通行不畅等类型^[3]。已有研究^[4]表明,城市“断头路”形成的原因是多方面的,如资金问题、规划问题、建设时序问题、“钉子户”拆迁难问题、地形地貌问题、实施难度问题等。“断头路”的存在加大了相邻及相交道路的交通压力,影响城市道路系统的通达性^[5]。

东营市城市轨道交通不是很完善,人们主要依靠道路交通出行。随着城市化进程的加快,加之城市人口数量的急剧增长,东营市中心城区城市交通负荷日益加重,完善东营市城市道路网络系统、促进城市高质量发展的关键因素就是解决城市“断头路”问题。

当前,国外尤其是欧美发达国家,因其发展较

早、较迅速,其道路网络管理水平优于世界其他发展中国家^[6]。我国上海、广州、北京等一线城市在疏通“断头路”以缓解交通压力这方面的研究也较早,并取得了初步成效,但国内大多数城市对“断头路”存在的现状、原因、解决措施、对交通及城市发展的影响等方面的研究尚不深入。因此,东营市城市中心城区“断头路”分布、成因及对策研究亟须开展。本研究的开展有利于为完善城市路网系统提供理论支撑和数据支持,同时对对中国“断头路”研究提供宝贵的东营经验具有重要的现实意义。

1 研究方法

2019年11月—2020年6月,研究团队以《东营市城市总体规划(2011—2020)——中心城道路系统规划图》为依据,对东营市中心城区范围(东至东八路,西至西六路,南至五千渠,北至六干排)内所有公路进行现场调查,分别明确城市主干路、次干路及支路中“断头路”的分布现状并统计数量。同时,利用TOPMEASURE轮式测距仪对所有“断头路”进行实际长度测量,所获数据通过AutoCAD 2018和Excel 2010进行统计分析。通过走访调查、资料查阅、查摆、对照等方式,对东营市中心城区“断头路”成因进行深入剖析。最后,结合东营市城市交通发展规划,从加快实施“断头路”贯通工程项目建设、促进政府部门协同合作、提升智慧化城市交通管控、促进城市交通微循环发展等方面提出东营市中心城区“断头路”贯通的针对性对策。

收稿日期: 2021-01-14

作者简介: 李伟(1992—),男,硕士,工程师,主要从事湿地保护与恢复、城市高质量发展研究工作。

2 东营市中心城区“断头路”的分布、数量和类型

东营市中心城区范围内规划道路共计 123 条,长度共计 785.78 km。其中,规划主干路 31 条,长度 359.75 km;次干路 52 条,长度 251.60 km;支路 40 条,长度 174.43 km。当前,已建成道路共计 121 条,长度 647.68 km。其中,主干路 29 条,长度 289.79 km;次干路 52 条,长度 206.74 km;支路 40 条,长度 151.15 km。已建成主干路、次干路和支路分别占规划道路总数的 93.5%、100%和 100%。研究结果表明,东营市中心城区内主干路、次干路、支路均有“断头路”分布,数量共计 65 条,占规划道路总数的 52.85%;长度共计 161.15 km,占规划道路总长度的 20.51%。

东营市中心城区内,如登州路、府前大街、杭州路等“断头主干路”共计 12 条,长度 71.26 km;奥体路、贺兰山路、沂山路等“断头次干路”共计 32 条,长度 59.71 km;昌乐路、滨河路、温州路等“断头支路”共计 21 条,长度 30.18 km(见表 1、表 2)。主干路、次干路和支路“断头路”数量分别占规划总数的 38.71%、61.54%和 52.50%,道路长度分别占规划总数的 19.81%、23.73%和 17.30%。按照“断头路”道路类型,数量由多到少为次干路、支路、主干路,长度由长到短为主干路、次干路、支路。

表 1 东营市中心城“断头路”分布统计

类型	主干路	次干路	支路
“T”型路	登州路、东一路、海河路、庐山路、潍坊路、西三路、香山路、太行山路、云门山路	奥体路、东五路、和谐路、湖州路、华苑路、淮河路、济南路、泉州路、沙河路、水城路、嵩山路、潍河路、新泰路、烟台路、燕山路、园博路、祁连山路、胜利大街、天目山路、小清河路、永定河路	昌乐路、海德路、梁山路、泸州路、栖霞路、胜利小学南支路
			滨河路、规划支路、规划支路 A、规划支路 B、规划支路 C、黄河路南辅路、胶莱河路、金乡路、锦苑路、民生路、南二路辅路、宁阳路、胜泰路、温州路、游乐场路
未贯通路	府前大街、杭州路、新博路	健体路、兰州路、西一路、苏州路、郑州路、伊犁河路、大渡河路、东五号路	
变径路	—	沂山路	—

东营市中心城区“断头路”按照其存在形态可以分为三类:“T”型路、未贯通路、变径路(见表 2)。“T”

表 2 东营市中心城区“断头路”类型、数量及长度统计

类型	主干路		次干路		支路	
	数量 / 条	长度 / km	数量 / 条	长度 / km	数量 / 条	长度 / km
“T”型路	9	56.59	21	47.13	6	6.40
未贯通路	3	14.67	10	12.42	15	23.78
变径路	0	0.00	1	0.17	0	0.00

型路共计 36 条,长度 110.12 km。其中,主干路 9 条,长度 56.59 km;次干路 21 条,长度 47.13 km;支路 6 条,长度 6.40 km。“T”型主干路、次干路和支路“断头路”数量分别占规划总数的 29.03%、40.38%和 15.00%,道路长度分别占规划总数的 15.73%、18.73%和 3.67%。未贯通路共计 28 条,长度 50.87 km。其中,主干路 3 条,长度 14.67 km;次干路 10 条,长度 12.42 km;支路 15 条,长度 23.78 km。未贯通主干路、次干路和支路“断头路”数量分别占规划总数的 9.68%、19.23%和 37.5%,道路长度分别占规划总数的 4.08%、4.94%和 13.63%。变径路共计 1 条,为城市次干路,长度 0.17 km。该类型道路数量和长度占规划道路的比例均低于 0.01%。按照存在形态,东营市中心城区“断头路”数量和长度均为:“T”型路>未贯通路>变径路。

3 东营市中心城区“断头路”的成因分析

研究表明,东营市中心城区“断头路”的形成原因主要分为四类(见表 3)。第一类是处于建成区边缘或外围未实施的道路(简称“A类”),共有 37 条,占规划道路总数的 30.08%;长度 132 km,占规划道路总长度的 16.80%。第二类是受现状构筑物影响未贯通的道路(简称“B类”),共有 16 条,占规划道路总数的 13.01%;长度 19.21 km,占规划道路总长度的 2.44%。第三类是现状未达到规划建设标准的道路(简称“C类”),共有 2 条,占规划道路总数的 1.63%;长度 1.39 km,占规划道路总长度的 0.18%。第四类是已建成或在建小区周边配套不完善的道路(简称“D类”),共有 10 条,占规划道路总数的 8.13%;长度 8.55 km,占规划道路总长度的 1.09%。东营市中心城区“断头路”按成因分类,其数量和道路长度均为:A类>B类>D类>C类。

4 东营市中心城区“断头路”贯通对策

“断头路”是造成城市拥堵、制约城市发展、影响居民通行、降低居民幸福指数的关键因素。及时贯通“断头路”,让“断头路”成为干群、党群的“连心路”,

表3 东营市中心城区“断头路”成因分类统计

分类	道路名称	数量/条	长度/km
A类	奥体路、昌乐路、东五号路、东五路、东一路、规划支路A、规划支路B、规划支路C、海河路、杭州路、和谐路、湖州路、健体路、庐山路、南二路辅路、栖霞路、祁连山路、泉州路、胜利小学南支路、胜泰路、水城路、嵩山路、太行山路、天目山路、潍坊路、温州路、西三路、西一号路、香山路、新博路、烟台路、伊犁河路、永定河路、游乐场路、园博路、云门山路、郑州路	37	132.00
B类	登州路、汾河路、海德路、济南路、胶莱河路、金乡路、兰山路、梁山路、泸州路、民生路、宁阳路、胜利大街、苏州路、潍河路、新泰路、沂山路	16	19.21
C类	大渡河路、燕山路	2	1.39
D类	锦苑路、滨河路、府前大街、规划支路、贺兰山路、华苑路、淮河路、黄河路南辅路、沙河路、小清河路	10	8.55

成为人民群众的“舒心路”,成为真正的“民生路”,是城市高质量发展的必要举措。

本研究结果表明,东营市中心城区内主干路、次干路和支路均有“断头路”分布,数量占规划道路总数的52.85%,数量较多且长度较长,一定程度上影响了城市交通发展。同时,东营市中心城区“断头路”的存在形式呈现多样化,区域内主要包括“T”型路、未贯通路和变径路。其中,“T”型路是东营市中心城区“断头路”存在数量最多的类型。此外,东营市中心城区“断头路”形成的原因共四类,分别是处于建成区边缘或外围未实施、受现状构筑物影响未贯通、现状未达到规划建设标准、已建成或在建小区周边配套不完善。国内外已有研究表明,城市“断头路”的存在形式多种多样,造成“断头路”的原因不同,贯通“断头路”的方式自然也不同,“对症下药”才能“药到病除”。充分掌握“断头路”形成的可能原因,选择对应的有效解决措施,是疏通“断头路”所要掌握的最基础的条件。

针对东营市“断头路”分布、类型和形成原因,参照城市规划,结合道路现状和通行需求,东营市中心城区“断头路”贯通应主要遵循以下几点对策:

4.1 完善规划,加快“断头路”贯通项目建设

“断头路”的长期存在严重影响了各个城市片区之间的交通联系,制约了城市的高质量发展。解决“断头路”问题,要严格依照城市路网规划,建设跨越公路和铁路的主要干道,彻底贯通“断头路”,形成东营市中心城区的道路网络骨架支撑系统结构,进一步

缓解交通压力,助力城市发展。东营市中心城区“断头路”贯通应该按照“核心优先、主干贯通优先、建成小区配套优先”的原则,打通城市发展的“最后一公里”。要以规划为依据,以现状为基础,将部分“断头路”贯通列入2021—2022年建设计划当中,形成“中心城区道路内循环、与干线公路相连通”的城市路网格局。一方面要加快杭州路、海州路、太行山路等主次干路建设,完善城市道路框架;另一方面要贯通潍坊路等道路,推进城市道路衔接,提升道路通行能力。此外,要全面打通海河北区、锦苑一区、胜利小区、齐龙世纪花园等背街小巷,实现交通微循环;要加快建设完善建设胜宏荣域片区、金基林语片区、富海金港湾片区等已建成小区周边配套道路;要加快建设济南路、东一路、府前大街等道路,完善核心区城市路网。

4.2 统筹协作,发挥政府部门决策权威性

城市道路建设是一个系统的工程,建设和运营过程中涉及政府决策部门、设计部门、行政管理部门等多个单位。“断头路”问题的解决,首先要解决交通管理机构分割、决策系统不够权威、反馈系统不够完善等交通管制问题。其次是需要每个部门做好“人、财、物”三者的协调配合,做好地区和部门之间的协调沟通,多级联动,确保路网对接有效,提高交通引导效率,建立统筹有效的管理机制。最后是政府部门要在未来的道路规划和城市管理中,结合媒体和社会舆论力量,充分发挥政府在城市道路交通系统构建中的决策权威性。

东营市中心城区“断头路”的贯通,需要加强中心城区断头路建设的组织领导,实现建设目标,充分发挥道路功能,市政府要统筹考虑成立由发改、财政、规划、住建、城管、国土、油地办等部门和相关区组成的“中心城区断头路贯通工作专班”,全力推进相关工作。一是根据建设计划,按属地管理的原则,加大拆迁力度;二是根据城市道路总体规划,土地管理部门及时完成土地收储;三是通过各种渠道,在广泛征集群众意愿的基础上,打通背街小巷;四是住宅小区及商业片区等的开发建设与周边规划道路同步建设实施;五是科学安排建设计划,合理制定建设工期,确保在建设期间交通畅通。

4.3 智能管控,强化交通微循环系统

影响城市交通最主要的因素是路网密度低。过低的路网密度压缩了城市交通管理的弹性空间,从而放大了“断头路”对城市交通的恶性影响。城市路

网实际密度往往低于规划设计规范密度,提高路网密度才是解决城市交通问题的关键所在。受多种因素影响,东营市中心城区短期内“T”型路和未贯通路不具备进行“十”字形交叉路改造的条件。在未来的城市规划建设中,东营市要把提高路网密度作为解决交通问题的首要措施。一方面,要通过工程项目建设等措施对道路路口段进行渠化改造,增加车辆待行区,提高交通容纳量;通过数字化智能交通管理措施,将现状“T”型路和未贯通路作为“十”字形路进行联动控制,提升交通智能化管控水平,保障城市车辆的顺畅通行。另一方面,要在稳固城市主干路建设的基础上,进一步强化次干路和支路的建设,依托规划和地块改造,少修不修“T”型路、变径路、未及时贯通道路等“断头路”,切实增加路网密度,保障城市路网系统的和谐流畅性与协调连续性。

东营市中心城区“断头路”的贯通不仅能强化交通微循环系统、提升城市品位、完善城市功能、方便群众出行,同时也能充分体现东营市城市高质量发展的“温度”。

5 结 语

东营市中心城区“断头路”数量较多、类型多样、

成因复杂,严重制约城市交通微循环。贯通“断头路”是促进东营市城市高质量发展的一项必要举措。“断头路”的贯通,事关百姓的切身利益,已成为百姓评价城市幸福感的一个重要选项。有路走、走得顺,才能保障一座城市的生产与生活效率,才能让人民群众的幸福感满溢。希望在未来的城市规划中,建设者们能够敬畏规律,高瞻远瞩,统筹规划,确保城市的高质量发展。

参考文献:

- [1] 焦守法.城市“断头路”对交通的影响及解决对策[J].城市道桥与防洪,2015(5):1-2,16.
- [2] 万字晨,田恩东,陈俊名.探讨城市“断头路”现象[J].城市地理,2017(22):9-10.
- [3] 史峰,黄恩厚,陈群,等.城市微循环交通网络中单行交通组织优化[J].交通运输系统工程与信息,2009,9(4):30-35.
- [4] 王雷涛,傅白白.基于出行方式的济南城市交通模式研究[J].山东建筑大学学报,2011,26(4):334-337.
- [5] 陈剑鹏.交通微循环系统与管道化通行解决路口拥堵综合应用探讨[J].城市道桥与防洪,2018(6):26-28,364.
- [6] 赵西龙,王建伟,穆劲松.中国高速公路“断头路”的分布、成因及影响分析[J].中外公路,2010,30(5):336-339.

(上接第39页)

创业路与黄金大道间距较近,且客家大道西段为城市一般性主干路,故本节点南向及西向南的联系重要性不强,交通流量也较小。同时,考虑到立交占地及工程投资,本节点采用部分互通方案,如图12所示。

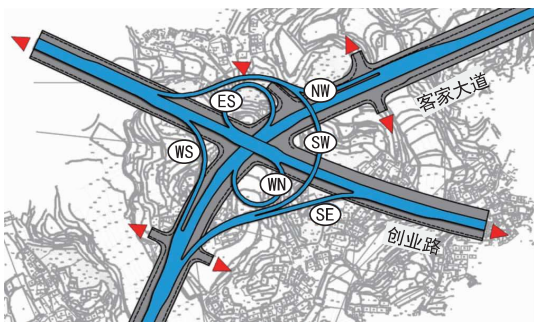


图12 创业路立交节点位置图

9 结 语

赣州市客家西延工程作为赣州枢纽集散系统与中心城区骨干路网的重要组成部分,既承担枢纽交通集散的作用,又服务于城市核心组团间及组团内中长距离交通。本文详细论述该工程的项目背景与建设必要性,并在分析现状及规划条件的基础上,确定其技术标准、功能定位及服务对象,论证分段采用不同敷设形式的合理性,提出总体布置方案,包括对典型横断面布置、出入口布置、关键节点方案,对类似工程规划设计具有一定的借鉴意义。

参考文献:

- [1] 上海市政工程设计研究院(集团)有限公司,赣州市客家大道西延工程项目报告[R].上海:上海市政工程设计研究院(集团)有限公司,2017.