

成渝地区双城经济圈格局下长寿经开区交通发展策略研究

胡义良 谢金江 宋川

重庆市交通规划研究院, 重庆 渝北 401147

[摘要]成渝地区双城经济圈建设已上升为国家战略,成渝地区将统筹发展,在西部形成高质量发展的重要增长极和战略高地。按照“成渝地区双城经济圈建设是一项系统工程,要加强顶层设计和统筹协调”要求,综合交通作为成渝地区双城经济圈建设的有力支撑和基础保障将发生比较大的调整,核心发展区域将汇聚更多的优质交通资源,而非核心区域的开发区将如何在大变革中形成有利交通格局非常值得提前谋划。基于此,文章以成渝地区双城经济圈建设为切入点,围绕长寿经开区展开研究,提出非核心开发区交通发展策略,为类似区域交通格局优化提升提供经验借鉴。

[关键词]成渝地区双城经济圈;非核心开发区;交通发展

DOI: 10.33142/sca.v3i2.1880

中图分类号:

文献标识码: A

Study on Traffic Development Strategy of Changshou Economic Development Zone under the Pattern of Two City Economic Circle in Cheng-Yu District

HU Yiliang, XIE Jinjiang, SONG Chuan

Chongqing Transportation Planning & Research Institute, Yubei, Chongqing, 401147, China

Abstract: Construction of two city economic circle in Cheng-Yu district become a national strategy. Cheng-Yu district will develop as a whole and form an important growth plan and strategic highland of high quality development in the west. According to the requirements of "the construction of Cheng-Yu district two city economic circle is a systematic project, and top-level design and overall coordination should be strengthened", comprehensive transportation will be greatly adjusted as a strong support and basic guarantee for the construction of Cheng-Yu district two city economic circle. More high quality transportation resources will be gathered in the core development area, but how the development zone in the non-core area will form a favorable transportation pattern in the big change is well worth planning in advance. Based on this, this paper takes the construction of Cheng-Yu district two city economic circle as the starting point, studies around Changshou economic development zone, puts forward the traffic development strategy of non core development zone and provides experience for the optimization and upgrading of similar regional traffic pattern.

Keywords: Cheng-Yu district two city economic circle; non core development zone; transportation development

引言

为贯彻落实中央关于大力推动成渝地区双城经济圈建设决策部署,为推进成渝地区统筹发展做好交通支撑,“加强交通基础设施建设、实现区域多向多式互联互通”将是重点发展领域^[1],为成渝地区双城经济圈建设提供有力支撑和基础保障。各核心区域优质交通资源的汇聚,势必对非核心区域的交通格局产生影响,但同时也是一次发展机遇。文章以成渝地区双城经济圈建设为背景,以长寿经开区为研究对象,围绕非核心开发区如何提出相关优化对策,力求有效支撑相关开发区充分把握发展机遇,谋求更高更大的突破及责任担当。

1 成渝地区交通发展趋势分析

为了支撑成渝地区双城经济圈建设相关发展要求,需要积极完善交通格局,形成与区域发展趋势相匹配的综合交通体系。

宏观层面:积极整合利用大区域机场、港口、高速铁路、城际铁路、高速公路等优质交通资源,实现区域内两大新区(两江新区、天府新区)、两大科学城(重庆科学城、成都科学城)等成渝核心发展区域的联动发展。

中观层面:强化周边区域产业园交通设施一体化发展,充分发挥不同区域产业发展体系比较优势,促进各合作区域各类要素合理流动和高效集聚的协同发展。

微观层面:做好内部交通构架及组织,有力支撑现状区域发展潜力的充分挖掘及相关产业的扩能升级,实现自身能级的壮大发展。

2 长寿经开区既有交通格局主要存在问题

2.1 交通枢纽地位不够突出

为了谋求更好的发展区域，各开发区也在积极开展相关交通研究工作，但是受发展侧重点的影响，积极谋划的大区域层面高速铁路、高速公路等高效通道仍存在不少变化因素，将会降低非核心开发区在交通网络中的枢纽地位，成为高效联系成渝地区关键门户枢纽及核心发展区域的限制因素。

2.2 周边区域交通一体化、网络化发展有待完善

(1) 地形条件限制因素多

西南地区地形条件复杂，克服这一限制因素实现交通设施互联互通的魄力还有待提升，以长寿经开区为例。长寿经开区与重庆两江新区一山之隔，但受山体复杂的水文地质影响，目前至两江新区的众多交通干线均从御临河两岸 6km 范围内（排花洞附近）穿越明月山，导致长寿经开区至两江新区需多绕行约 24km，大大限制了两地的产业互动效率。

(2) 各行政区间协同抱团发展有待加强

目前，长寿与涪陵在交通资源方面还是竞争大于合作的状态，与丰都的联系还需绕道涪陵。目前与垫江的联系状态最好，具有渝宜高速和渝万城际双高效交通走廊，但是渝宜高速已逐渐趋向于饱和，渝万城际在郑渝高铁（万州-郑州段）建成通车后，将重点发挥国家层面交通大通道功能，能够留给长寿与垫江间的联系功能将急剧下降。国家正在积极研究建设长江三峡第二船闸及沿江货运铁路，沿江走廊的货运优势将会进一步的凸显，而与长寿临近的四川广安，目前最缺少的就是出海通道，但目前受两地间联系通道少的限制，长寿经开区具备长江黄金水道和沿江货运铁路等方面的优势仍未得到充分发挥。

2.3 内部交通系统仍有很大的提升空间

(1) 内部组团间交通联系存在“瓶颈”

南部穿越而过的长江，成为长寿经开区内部晏家组团与江南组团便捷联系的主要障碍，而在生态保护优先的大政策下，新增长江过江大桥的难度不断增大，强化过江桥梁的交通复合化利用（双层桥）将变得尤为关键。晏家组团与八颗组团间区域是长寿区重要的铁路走廊，这一走廊将会成为两个组团间交通联系的限制因素，未来将是南北向交通联系的“瓶颈”区域。

(2) 内部路网的整体系统性有待进一步优化

长寿经开区内部路网系统结构还存在比较大的缺陷，尤其是次支道路，仍存在大量的“断头路”、错位交叉口，难以形成畅通的微循环体系，导致骨架路网不仅要承担众多长距离过境交通，还需要承担过多的短距离转换交通，路网的整体运行组织压力大；此外，重要港口码头集疏运道路通道欠缺的不足仍然存在。

(3) 应急交通规划及策略研究空白需要填补

长寿经开区危化品产业集聚，这些产业的生产流通，给长寿区带来非常大的经济发展助力。但是，危化品的生产流通的不慎操作所导致的事故，同样会给长寿区带来比较大的危害。此外，国家正在面临新冠肺炎疫情，在此条件下如何保证城市交通的正常运行也显得尤为重要。但面前，长寿经开区针对这方面的规划研究仍为空白。

3 交通发展策略

3.1 总体目标

立足成渝地区双城经济圈、主城都市区，以交通设施互联互通为抓手、网络化为主形态，完善多层次交通网络布局，增强交通系统弹性，补齐交通设施短板，构建内畅外联、便捷高效的综合交通体系，形成适应成渝地区双城经济圈协调发展的交通新格局，提升长寿经开区发展的竞争力和影响力。

3.2 发展策略

3.2.1 “大通道+大枢纽”优质交通资源的高效整合利用

(1) 有效整合对外大通道，联动成渝地区重点发展区域

围绕“一带一路”、长江经济带等国家战略，成渝地区双城经济圈将构建“四向联通”的对外大通道，通过交通方式从传统内陆以水路、铁路、公路为主导向以航空、国际铁路、高速铁路为主导的转变^[2]，积极扩展辐射性交通经济走廊，实现区域中心城市高端产业集聚和区域产业链条梯度分布。对外大通道的构建是围绕国家两大新区（两江新区、天府新区）、两大科学城（重庆科学城、成都科学城）等成渝重点区域为中心开展的，有效整合了这些对外大通道，就

像相当于搭上了重点区域快速发展的班车,并且可在区域产业链条梯度分布中处于有利位置。长寿地处主城都市区东侧,是重要的东向门户枢纽,应充分把握优势区位,有效整合区域优质交通通道资源,构建自身“四向联通”的枢纽运输格局。此外,应做好与市级层面信息的有效沟通,提前把握变化因素,适时谋划应对策略。

(2) 高效连通关键枢纽节点,壮大自身参与区域合作竞争的战略资源

成渝地区双城经济圈背景下,成都和重庆将共建国际综合门户枢纽,形成带动成渝地区发展的强力引擎和参与全球化竞争的战略资源。成都拥有双流机场和天府机场(在建)两大机场,具备明显的航空优势;重庆拥有中欧班列(重庆)及西部陆海新通道双起点的国际物流枢纽园区(团结村),也是“一带一路”的联结点,具备多式联运优势^[3]。立足实际,重新审视自身具备的枢纽优势及不足,缩短与区域关键枢纽节点(自身所缺少的优质枢纽资源)的时间距离,力求在成渝地区产业合作中承接更多更优的功能,促进自身产业扩能及升级。

3.2.2 周边区域一体化、网络化交通的构建

(1) 坚持不懈的持续强化与主城区的同城化发展

主城区具备江北国际机场、重庆北站、重庆东站、果园港等门户枢纽资源,同时具有两江新区、科学城等国家级重点发展区域,通过交通同城化的发展,积极衔接江北国际机场、重庆北站、重庆东站、果园港等门户枢纽,积极承接主城区临空经济、高铁经济、口岸经济等功能转移,有助于完善长寿经开区自身产业结构。

(2) 进一步强化周边区县交通设施的互联互通

从最早提出的长寿-涪陵抱团发展,到长寿-涪陵-垫江-丰都城镇协作发展族群,再到现在的成渝地区双城经济圈所倡导的川渝邻近区域的协作发展,联动的区域范围不断扩大,充分表明任何一个城市的壮大发展都不是一个自力更生的过程,应是一个需要通过紧密的区域合作来实现共赢的过程。应积极主动发展与周边区县的多方式多层次衔接通道,强化长寿经开区承担的区域交通衔接、联运和集散枢纽功能,进一步扩大周边城镇及产业园区之间交通运输集聚和扩散效益,促进周边区域间人、物的流通以及依托人物流产生的附加信息流通,壮大自身。

3.2.3 内部交通的畅通运行保障

(1) 打破交通“瓶颈”

针对长寿经开区内部晏家组团与江南组团、八颗组团间的交通瓶颈开展专项优化研究工作,提前谋划,做好通道的规划预留,消除内部交通“瓶颈”。

(2) 内部路网系统的持续优化

开展相关专项规划优化工作,大力度打通“断头路”、理顺“错位交叉口”,弥补短板,形成内部畅通的微循环体系,提高路网的整体运行组织效率;开展重要港口码头集疏运道路通道深化优化工作,提高港口码头的运营效率。

(3) 开展应急交通规划及策略研究

深入园区面向具体企业,强化运输通道的可靠性、安全性以及突发状况下的应急交通组织规划研究,保证突发状况下,长寿经开区生产生活的正常运行。结合国家正在面临的新冠肺炎疫情,开展应急交通规划及策略研究,保证长寿经开区在特殊情况下的正常运转。

4 结语

总之,如何把握大机遇,谋求自身有利的交通格局,将是现阶段成渝地区很多非核心开发区的重点工作。要解决这一问题任重道远,除了一些列规划研究工作的开展,还需要大力加强更高层面的行政对接工作。

[参考文献]

- [1]程小红.“成渝地区双城经济圈”落地,中国经济第四极起航[N].中国建设报,2020-01-23(008).
- [2]易森.加快建设“两中心两地”推动成渝地区双城经济圈高质量发展[N].重庆日报,2020-03-05(010).
- [3]周跃辉.积极推动成渝地区双城经济圈建设[N].成都日报,2020-01-15(007).

作者简介:胡义良(1984-),男,山东临朐人,高级工程师,硕士,主要从事城市交通规划研究工作,当前就职于重庆市交通规划研究院。