

10.0公里,可减少红绿灯9处。

八纵:白龙路主干道。北与长堤路、滨江快速路连接互通,南连琼州大道。与东线高速公路连接互通。道路沿线全长约13.2公里,可减少红绿灯6处。

九纵:滨江高架快速路。北修建跨江桥与海甸五东路、海新大桥连接互通,南沿滨江路与绕城高速公路连接互通。道路沿线全长约18.2公里,可减少路口红绿灯5处。

十纵:琼山大道。北与江东大道连接互通,南沿景山大道与云龙高速公路连接互通。道路沿线全长约14.0公里,可减少红绿灯11处。

十一纵:海文高速联线道。北与江东大道连接互通。南与东寨港大道连接互通。道路沿线全长约18.6公里,可减少红绿灯18处。

十二纵:东寨港大道。北与江东大道连接互通,南与绕城高速公路连接互通。道路沿线全长约11.3公里,可减少路口红绿灯3处。

综上所述,构建海口“十二纵”快速立体交通路网体系,可减少南北向红绿灯共84处。

三、海口“七横十二纵”快速主干道路网规划设计构想优点

可形成海口市高架快速路的循环路网。由于海口市海秀快速路孤立单一,难以发挥快速循环通行的功能作用,为此,建议规划修建与海秀快速路平行的南海大道高架快速路、椰海大道高架快速路、绕城高速公路三条东西向快速路,及G15高速公路、丘海高架快速路、滨江高架快速路三条南北向快速路,从而构成海口“四横三纵”循环高架快速路网,发挥海口市高架快速路网的快速通行分流的大

动脉优势作用。

可完善海口主干道路“机、非、人”路权大动脉规范标准路网。主干道路规划设计标准要求是:主干道路宽40米以上的双向6车道,时速为40-60km/h,非机动车道宽为2.5-3.5米,人行道宽 ≥ 1.5 米。这是全国统一主干道的国家标准,主要是防止机动车、非机动车、行人混行造成交通拥堵,充分发挥主干道各行其道快速通行的功能优势。

构建海口市交叉路口立体交通互通路网。按照道路交通路网评估分析,城市的红绿灯越多,交通科学管理越落后,交通越拥堵。海口市140.59平方公里的面积,有668个红绿灯及无灯控路口,红绿灯路口的“瓶颈”效应,直接影响通行功能,造成交通拥堵。构建“七横十二纵”立体交通路网可取消或减少174个路口红绿灯,通过逐步取消红绿灯并修建跨线桥或互通立交桥(借鉴成都市600万辆汽车保有量的立体交通路网模式),可充分发挥主干道立体交通路网“快速畅通”的优势。

构建海口快速立体交通路网体系的方法步骤

本规划研究,是着眼于海口市未来30-50年中远期交通发展需要,从路网源头上解决海口交通拥堵标本兼治的难题,实现争创海南自贸港一流交通环境的目标。在实施规划建设中,拟采取以下方法步骤。

坚持“交通优先,统筹规划”的发展思路。制定海口快速立体交通路网规划建设实施方案,必须结合海口路网的实际情况,既考虑海

口交通拥堵治标的问题,又兼顾海口未来交通发展治本的需要。为此,在路网规划建设中,土地、资金、政策等各方面资源,需服从于交通优先的发展需要。

坚持“先急后缓,先易后难,分期分批”的步骤措施。路网规划建设,是一个复杂综合的系统工程,投资大、工期长、对交通出行干扰影响大。为此,在规划建设实施中,按照“先急后缓,先易后难,分期分批”的方法步骤,在现有路网基础上,选一条交通出行干扰影响较小的道路,作为路网规划建设的“示范路”,确保路网建设实施的有序推进。

严格完善交通路网规划建设的规范标准化。在规划建设实施中,必须严格按照“机动车道、非机动车道、人行道”的国家标准,防止重视机动车道、轻视非机动车道和人行道的思想。据统计分析,海口电动自行车有152万辆,占海口交通出行工具的70%。为此,完善汽车、电动自行车和行人“各行其道”的路权,是“治堵保畅”路网规划建设的重要举措。

综上所述,构建海口“七横十二纵”快速立体交通路网规划,是从源头上解决海口交通拥堵的有效措施。路网规划建设的实施推进,可逐步缓解海口交通拥堵的情况,为海口市民“快捷、便利”交通出行提供保障,为创建海南自贸港一流的交通环境发挥重要作用。■

(作者系中国智能交通协会理事专家、海南科技职业大学客座教授)

本文责编/陈慧 邮箱/171661049@qq.com