

2006年武汉市城市交通状况分析

Analysis and Review on 2006's Urban Transportation Conditions in Wuhan, China

胡润州

(中国管理科学研究院武汉分院城市交通管理研究所, 武汉 430010)

HU Runzhou

(Institute of Urban Transportation Management, Wuhan Branch China Academy of Management Sciences, Wuhan 430010, China)

摘要: 从机动车保有量持续增长、私人小汽车进入家庭的步伐不断加快的问题入手,对2006年武汉市城市交通状况进行了分析:城市公共交通虽然有了一定进步,但仍然存在不少问题;城市停车缺口将继续扩大,2007年停车难将进一步加剧;重点地区如中心区、商业区与过江交通拥堵加剧,并且问题越来越严重。在此基础上,对城市交通问题提出了思考与对策,从交通供给与需求、居住与就业、交通管理与公共交通策略等几方面进行了论述,指出优先发展城市公共交通是“实施国家可持续发展、建设资源节约型社会、环境友好型社会、构建和谐社会等重大战略的重要组成部分”。

Abstract: In light of the rapid growth of private car ownership, this paper analyzed 2006's urban transportation conditions in Wuhan, China. Although urban transportation conditions got some progress, there were still some problems in terms of traffic congestion not only at river crossings, but also in some important areas such as the central area, business centers, and lack of the parking lots. Moreover, these problems are getting worse. Reviewing these problems, the author presented some thoughts and recommendations, and discussed issues from different perspectives such as transportation supply and demand, housing and employment, traffic management and public transportation policies etc. Finally, the author points out that the urban public transportation priority policy is "an essential part of the some significant national strategies includes implementing sustainable development and constructing resource-saving and environment-friendly society and building harmonious society etc."

关键词: 公共交通; 中心区交通; 过江交通; 交通供给与需求

Keywords: public transportation; central area traffic; river-crossing traffic; transportation supply and demand

中图分类号: U491 文献标识码: A

收稿日期: 2006-12-29

作者简介: 胡润州, 男, 中国管理科学研究院武汉分院城市交通管理研究所教授, 主要研究方向: 城市交通规划。

E-mail: jtglyjs@sina.com

在中部率先崛起战略的指导下, 武汉市2006年GDP生产总值实现2 509亿元, 较上年增长14.8%, 增幅创10年新高, 人均生产总值3 790美元。“十五”期间武汉市机动车年均增速13%, 2006年末机动车保有量在72万辆左右, 机动车增长的主力依然是以小汽车为主。武汉市私人小汽车的发展有相当潜力, 2000-2005年其年均增长率高达44.7%。2006年末增至20万辆左右, 平均每百户拥有15.4~16辆。机动车保有量持续增长, 私人小汽车进入家庭的步伐不断加快^[1], 导致城市交通需求也保持着较高增速。

1 武汉市城市交通状况

1.1 公共交通

2006年, 武汉市城市公共交通有了一定进步, 然而, 与广大市民的要求相比, 仍然存在不少问题: ①公交线网布局存在一定空白, 尤其是在新开发区和新建居民区公交线路稀缺, 郊区市民也备受无公交之苦; ②普线车线路日渐减少, 少数普线擅自缩减配车, 服务水平差; ③个别线路运营不规范, 擅自改变线路走向; ④公交服务质量与市民要求存在一定差距, 如滞站候客、市民苦等车辆不来、末班时间过早等等。

1.2 停车问题

武汉市现有各类停车泊位13.7万个, 停车泊位缺口达28万个。随着机动车保有量的增长, 这一缺口还将继续扩大, 2007年停车难将进一步加剧。因此, 必须充分挖掘已有的停车资源, 尽量发挥配建及大院停车泊位

的作用,缩小和减少停车供需矛盾。对路面临时停车要采取严格限制措施,包括提高其停车收费,减少其划设范围和泊位数,特别是严格控制市中心区交通紧张地段的泊位数,使更多车辆进入配建停车场和社会公共停车场停泊。

1.3 重点地区交通

1) 中心区交通

2006年,武汉市中心区交通拥堵加剧,而且交通拥堵在迅速从市中心区向主城边缘及相关城郊结合部扩散,这是城市交通面临的最突出的问题。据统计,高峰小时超过5 000辆以上的拥堵点迅速增加,从1995年的9处增至2005年的55处,2006年末增至60处以上。而且,交通堵塞范围越来越大、问题越来越严重。

武汉市近十几年来土地开发项目已跳出主城,离市中心区的距离越来越远,在主城边缘(三环)两侧与远城区已经形成相当规模的一片片居住新区(城)里,居住着总数近百万的市民。他们每天都要从居住地到市内上下班,其中,有部分人是自己开小汽车进出城的,其总数在10万辆以上,而且还在不断增加。这就使连接市中心区各进出城通道早晚高峰的交通拥堵也越来越严重。

必须指出的是,近年来,不仅近郊区、远城区越来越多的农村人口,而且几十万外来人口也都每天进城打工,由这些人口所产生的大量交通量也同时对连接市中心区各进出城通道的交通产生一定冲击,进一步加剧了其交通拥挤程度。

2) 商业区交通

武汉市目前已形成的9大商圈基本上都分布在市中心区范围内,扼踞在交通拥堵严重的高峰小时交通量超过5 000辆的主要瓶颈交叉口,成为城市主要的堵点之一。一旦遇到节假日或大型促销活动,这些地区常常是堵得“水泄不通”。

3) 过江交通

自武汉市交通管理部门运用“需求管理”技术对通过长江一、二桥过江的车辆实行单双号限行管理以来,江城较突出的过江交通拥堵难题相对限行前有一定的缓解。但因机动车保有量的不断增加,即使是单双号限行,两桥过江的日车流量也日渐增至限行前的

超饱和水平,即长江一桥在9.5万辆左右,长江二桥在11.5万辆左右。而且过江车流量的总量仍在持续增加,长江一、二桥采用单双号限行的空间越来越小。

2 思考与对策

2.1 交通供给与需求

从国际经验看,在工业化、城市化、机动化的过程中,城市交通出现供需矛盾、发生交通拥堵是不可避免的。从那时开始,解决交通拥堵的办法都是集中在“供给”方面,即大量建设道路等交通基础设施,极力扩充道路容量,使供需达到平衡。交通规划长期以来也一直沿用供需平衡这一方法。事实证明:单纯使用这一方法是行不通的。“国际经验表明,道路建设只能在短期内缓解交通,从长远角度这绝不是解决交通问题的方法^[2]。”

2006年武汉市机动车保有量进一步增长,其中最主要私人小汽车的发展。预计2007年私人小汽车将有较大增幅,其保有量可能达到28万辆左右,甚至可能冲向30万辆。2007年城市交通需求将继续保持较高增长水平,高峰小时交通量超过5 000辆以上的拥堵交叉口和路段将继续增多,其中高峰小时交通量超过7 000辆和1万辆的交叉口也会不断增多。这对城市道路交通将造成新的、更大压力,市郊连结市中心区各通道的交通拥堵将全面升级,通道交通难将更加凸现。

武汉市尽管城市交通基础设施建设力度在不断加大,但城市道路交通拥堵依然在加剧。城市交通的基本格局仍然是交通需求远大于交通供应能力的增长,一些重要交通基础设施建成后所增加的供应能力在建设过程中就已为迅速增长的交通需求所抵消。正如有关专家指出的那样:在处理交通拥挤等机动化带来的危害问题时不能再采取西方国家扩大供给的传统方式,这会使中国城市“重蹈大多数美国城市以及越来越多的欧洲、加拿大和澳洲城市的覆辙:对汽车的依赖加大,城市快速蔓延,石化燃料高消耗,温室气体的高排放”^[3]。因此,解决城市交通拥堵不能再走大量修路、扩大供给、追求供需平衡的老路。应从加密路网、增加分流通道、改造交叉口、实施渠化或从加强需求管理上想办法,从城市交通系统工程入手选择更有效的科学治理方法。

2.2 居住与就业

武汉市步入了低密度、松散型、郊区化的城市发展模式,这种非资源保护型、环境友好型的发展模式,不仅会造成大量土地资源浪费、环境恶化、交通拥堵加剧等“城市病”频发,而且使居住与就业越来越分离,人们不得不每天耗费大量出行时间和精力奔波于两地之间。在老城边缘(两侧)已建成的一些居住新区(城)的基础上,2006年又有一大批新的居住新区建成,大量居民入住将进一步加剧居住与就业岗位严重分离的局面。

武汉市如果依然保持目前这样的城市空间布局形态,并继续强化圈层式蔓延扩张,城市规模越来越大,郊区化日益严重,特别是三镇功能分工明晰及居住与就业严重分离的状况不能从城市规划上进行有效调整,那么,城市交通的总形势继续恶化是肯定无疑的,即使建设再多的城市道路和过江桥隧也不能从根本上改变城市交通拥堵继续加剧的总趋势。有关方面应充分看到这一问题的严重性,尽早从规划上着手,采取有力政策和措施,努力减少居住与就业岗位严重分离的范围和数量,充分发挥城市规划在解决城市交通拥堵中的作用。打破目前三镇功能分工明晰及居住与就业岗位分布不平衡的现状,尽快按照规划将三镇建成各有特色、自成体系的多中心组团式结构的新型城市。

2.3 交通管理

2006年武汉市城市交通遭遇到的最大问题是大量的道路交通基础设施项目及相关工程施工。据武汉市交通管理部门统计,全市有400处大工程在施工。为减少施工对城市交通的影响,他们在各个相关地段设置了2 000多块绕行指路牌,投入了3 000名交警全力排堵保畅。即使是这样,市中心区交通仍然受到了较大影响,而武昌区的交通受到的影响更为严重,以致社会舆论一度产生了汉口的交通拥堵向武昌转移了的错觉。实际上汉口的道路交通量远比武昌大,在高峰小时超过5 000辆的55个交叉口中,汉口有30个(占55%),武昌仅有17个(占31%)。汉口的情况显然比武昌严重得多。之所以会产生上述错觉,主要在于武昌的道路网较汉口差,干路较少,干路之间的连通道和支路更是缺乏,加上多项工程施工,到处是绕行或禁止通行的指路牌,可以通行的道路减少,武昌中心区

的道路交通就显得比以前更加拥堵了。

因大量建设项目施工而造成城市交通总形势走向更为严峻,这是2006年武汉市城市交通发展进程中最突出的事件之一。2007年城市交通基础设施建设项目的数量将进一步增多,与此同时,“城运会”与“艺术节”两项全国性重大活动也要在武汉举行。在建设项目施工已经对城市交通产生较大影响的情况下,又加上这两大全国性活动的冲击,原本交通拥堵就已十分严重的城市交通在2007年形势将更加严峻。

怎样依靠现有的交通设施条件及其可能新增的供应能力来保证这两大活动与施工的顺利进行将是2007年城市交通必须确保完成的重要任务。应充分认识到:城市交通拥堵这一世界性难题的解决是一个长期过程,作为发展中国家、发展中城市的交通建设项目在几年内更是抢建不完的,因此,在资金筹措可能的范围内应对建设项目进行科学排序,使之尽可能做到“施工”与“交通”两不误。

另外,从中非合作论坛北京峰会期间的交通组织和武汉市近几年进行交通需求管理的经验看,应充分发挥城市交通管理及其相关软、硬技术在完成上述任务中的作用,这远比交通供应能力建设来得快。

2.4 公共交通策略

长期以来,武汉市公交运营重心一直是在市中心区范围内,公交线路也主要沿市中心商业区、主要客运走廊、主要商圈布置,虽经几次压缩,线路重复系数仍高达5.0。大量线路与运营车辆集中在这些地区争抢客流,平均满载率不足40%,经济效益也不好。与这里运营线路扎堆形成较大反差的是一些新开发地区、新建居住区、近郊区、市内较偏僻地区,公交线路十分稀缺,甚至是空白。造成这种状况的主要原因是公交集团下属各运营分公司都忽略了公交的公益性特征,而过分强调了其经营性特征。也因为如此,近年来工薪阶层和低收入群体需要的票价较低的普线车不断减少,专线车越来越多。

2007年对城市交通而言,最重要的一件事就是大力贯彻中央关于优先发展城市公共交通的一系列重要指示,特别是要在国家 and 湖北省关于公交优先发展意见的基础上,像北京市政府一样,出台武汉市政府关于公交优先发展的具体实施意见,保证落实其相应的

经济政策,实施低票价制度,并对低收入人群实施购票补贴,把绝大多数市民都吸引到公共交通上来,把公交分担率从23.35%提高到28%~30%。全面推行IC卡,凭IC卡乘车享受打折优惠,不受普线车和专线车的限制,实现一卡在手,汽、电车与轮渡等公交方式都能通用。特别是对2006年存在的问题切实加以改进,把城市公共交通变为广大市民都喜爱使用的交通出行工具。

实际上,优先发展城市公共交通不在于有无能力像北京市政府那样舍得投入,关键还是对党中央、国务院已把它“上升到国家战略层面”的重大意义认识不足。它已远不止是一个城市交通问题,而是“实施国家可持续发展、建设资源节约型社会、环境友好型社会、构建和谐社会等重大战略的重要组成部分”^[4]。如果在这方面的认识真正提高了,购买公交服务、实行低票价制等各方面问题也就迎刃而解,这项惠及普通群众的“民心工程”就会真正取得实效。

3 结语

2006年是武汉市城市交通拥堵加剧的一年,市中心区交通拥堵日趋严重,并且交通拥堵已迅速从市中

心区向主城边缘及相关城郊结合部扩散,同时,重点地区如商业区、过江交通拥堵不堪。解决上述问题的关键是:处理好交通供给与需求的关系;从城市规划上使居住与就业尽可能统一,尽量减少跨区(江)通勤交通的发生;充分运用现代化的道路交通管理技术与手段对城市交通需求进行有效控制与管理;大力倡导优先发展城市公共交通,这是城市交通可持续发展的必然之路。

参考文献

- 1 楚天都市报.我国私家车超过两千万辆 [EB/OL]. 2006-12-20]. <http://news.sohu.com/20070225/n248338659.shtml>
- 2 Stephen Stares, 刘志.中国城市机动化 [J].国外城市规划, 1996, (3): 14~15
- 3 Robert Cerrero.平衡的交通和可持续发展的城镇化 [J].国外城市规划, 2005, (3): 15
- 4 仇保兴.落实优先发展城市公共交通战略,促进社会主义和谐社会建设——在全国优先发展城市公共交通工作会议上的讲话 [EB/OL]. [2006-12-20]. http://www.csjs.com.cn/sys/FirstPage_detail.aspx?TabaleName=zyjh&id=3789

(上接第90页)

门、信息服务提供商、通信网络运营商等各个参与者在整个服务实现过程中的角色定位、职责分工、利益分配等问题,都是影响ATIS实施效果的重要因素。

3 结语

从法国的实例可以看到,法国政府部门、私营交通部门等机构所采集掌握的基础数据的共享性比较高,和多个服务提供商之间都有合作。而各个服务提供商也都和3个主要的通信网络运营商之间有合作,将服务提供给所有的手机用户。从采集基础数据,到将数据处理成交通信息,最后将旅客信息包装成信息服务,各个部门的分工合作比较明确。在将旅客信息包装成信息服务方面,服务提供商做了大量的工作,而通信网络运营商也在营销方面起到了很好的作用。

在市场培育方面对于ATIS的实施也是十分重要

的。特别是随着移动通讯行业多种应用的不断涌现,开发基于旅客信息各种增值服务,比如结合出租汽车的叫车、拼车服务,路线信息、位置信息与实用生活信息相结合的服务等,都将会对ATIS在市场上的成功运营有所促进。

参考文献

- 1 Observatoire du Véhicule d'Entreprise. L'information Trafic [EB/OL]. [2005-9-21]. http://www.observatoire-vehicule-entreprise.com/fre/voiture/telematique/info_trafic.html
- 2 Association SMS+. SMS +Info -Présentation [EB/OL]. [2005-10-14]. <http://www.smsplus.org/index.php?idRubrique=101>
- 3 移动通信在线. i-mode 简介 [EB/OL]. [2005-12-18]. <http://www.mc21st.com/Tech49.html>