

大城市近郊区居民出行特征研究

——以南昌市南昌县为例

万晶晶

深圳市交通规划设计研究中心有限公司, 广东省交通信息工程技术研究中心

摘要: 随着城镇化的快速推进, 许多大城市与其郊区逐渐呈现出连绵发展的特征。这些郊区在功能上逐渐从相对独立转变为承接大城市的功能转移。在交通需求和出行特征上, 既呈现出类似大城市的特征, 如全方式出行次数减少、机动化出行次数增加等, 在另一方面也呈现出县城特征, 如出行方式中大规模的电动车出行等。两者叠加使得其形成较为强烈的郊区居民出行特征。分析这些特征等基础上, 提出了区域融合、借力发展等交通规划中可采取的对应策略。

关键词: 近郊区; 出行特征; 南昌县; 交通规划

一、研究背景综述

随着城镇化进程的不断推进, 大城市空间不断向外拓展, 近郊区和远城区以成了承接城市人口转移、空间拓展的重要区域。空间特征上的特殊区位和交通需求使得其呈现出既不同于大城市也不同于独立县城的独特交通特征。研究分析此类近郊区的居民出行特征, 可为制定科学合理的城市交通规划提供重要数据支持和服务。

二、大城市近郊区的城市特征

近郊区一般在发展初期, 与大城市相互独立, 互动并不密切。但随着中心城的不断发展, 与其逐渐连绵发展, 并承担起城市对外门户的功能。在经济产业上, 借助其便利的交通条件和临近的优势、相对低的土地价格, 逐步承担中心城的功能外溢, 如居住功能、工业产业转移等, 一般先发展为大城市的重要工业基地, 后逐渐承担物流、商务、创意产业, 为中心区提供三产服务。

(一) 区位与经济产业特征

南昌县隶属江西省南昌市, 位于江西省中部偏北, 南昌市南部, 三面环抱南昌市主城区, 距离南昌市中心15公里。2018年地区生产总值达811.6亿元, 同比增长9%, 总量位列全市第一。在全国县域经济百强县排名中位居第29位。以二产的汽车及零部件产业、食品饮料、医药医器、电机电器、轻纺服装这五大主导产业为主导, 工业总产值占比达到2/3 (66%) 以上。

(二) 土地利用与交通需求特征

南昌县县城镇体系目前以传统南北城镇发展轴线为主, 呈现“中心聚集”和“轴线开发”的空间分布形态。县城区层面用地发展较快, 方向上向北、向西与南昌市密切对接、向南发展延伸产业, 内部基本形成“一城多组团”空间结构。中心城区建设快速增长, “一城四片”的结构形态逐步显现, 但片区间板块化问题日益显现、新城大路网、宽马路、大地块现象较为突出。

三、居民出行特征

以南昌县为代表的目前仍处于和大城市融合发展的过程中的城市近郊区, 呈现出鲜明的阶段性特征。特征的来源主要为承担了中心城区的居住功能, 但未能提供相应就业岗位, 职住分离严重, 产生了大量的通勤交通, 通勤距离较长。此外, 由于公共交通如地铁、公交等交通设施供给落后于中心城, 但交通需求快速增长, 导致城市个体化出行快速发展, 小汽车与电动车保有量、使用量双高。下面结合南昌市2015年、2018年分别开展的居民出行调查以及修正报告数据, 进行具体分析。

(一) 出行强度

南昌县居民机动化出行快速增加, 2018年日均机动化出行次数0.8次/日 (接近南昌市0.87次/日的平均水平), 与2015年全市人均出行次数0.7次/日相比, 增长14.3%, 增长幅度较大。现状全方式出行2.6次/日, 与2015年人均出行2.8次/日相比有所下降。

(二) 出行方式

机动化比重持续上升, 小汽车、电动车出行增长迅猛, 公共

交通占机动车出行比例低。2018年, 南昌县居民机动化出行比例相比2015年27.7%提升到30.4%, 增幅较大。受机动车保有量增加的影响, 小汽车占机动化比例由2015年的48%提高至61%, 高于南昌市50%平均水平, 增长势头较猛。而公共交通占机动化比例从2015年的37.9%降低到27.3%, 与南昌市50%的整体平均水平相去甚远, 公交出行面临的挑战非常严峻。电动车作为中短距离出行的主要出行方式, 出行比例相比于2015年24.5%增至29.1%, 增长幅度较大, 未来发展同样面临巨大挑战。

(三) 出行距离

2018年南昌县出行距离高于南昌市平均水平, 出行时间与南昌市接近, 较为稳定。南昌县2018年全方式出行平均出行距离为6.2km (高于南昌市水平10%), 与2015年全方式平均出行距离6.9km相比减少10%, 机动化平均出行距离13km (高于南昌市水平30%), 与2015年的13.4km较为接近。

(四) 出行分布

随着南昌市整体由“单中心为主的向心交通”向“双中心为主的多中心网络化”转变, 南昌县与中心城区间、外围组团间的联系进一步加强。在南昌县出行分布中, 内部出行占比69%, 组团间出行与西湖区、红谷滩新区、青山湖区等几个片区联系密切。组团对外出行中, 约20%是与其他组团的直达联系, 表征着外围组团交通基础设施日渐完备, 交通发展正逐步走向成熟。

通勤方面, 与南昌市主城区及九龙湖等片区联系密切, 通勤交通出行较多。从居住地分布情况来看, 靠近中心城区及朝阳洲处较为密集, 从常住人员的工作地点分布可以看出, 有39.3%的居民工作地点分布在其他片区, 其中旧城中心区比例最高, 占13.8%, 其次为九龙湖、朝阳洲、城南、红谷滩等片区。

(五) 出行目的

上班、上学等通勤目的出行依然是南昌县居民的主要出行活动, 其比例约为48%。其中, 上班出行占34%, 上学出行占24%。此外, 以生活购物为目的的弹性出行, 占全部出行的52%。

(六) 出行时间

从全县全方式出行时间分布来看, 居民出行在全天时间分布上成“双峰状”, 并且早高峰现象明显, 早晚高峰小时出行比例分别为18.5%和10.7%。居民出行在中午也有两个小高峰, 时段分别为11至12点和13至14点, 比重分别为7.0%和6.6%, 午高峰现象比南昌市其他区域更为明显。

(七) 出行时耗

现状南昌县平均出行时间23.5分钟, 机动化 (除去摩托车) 出行时间为38.9分钟, 相比2015年机动化出行时间39.4分钟有所下降, 但是总体与2015年较为接近, 趋近稳定。出行时耗与南昌市平均水平基本一致。

四、结语

大城市近郊区目前是城市发展的关键点, 承担着产业升级、功能提升、对外联系的发展要求。和其他相对独立发展的城市相比, 近郊区受中心城市的影响大, 交通供给和需求也具有鲜明的特点, 综合交通规划应当突破常规的策略方法, 在发展战略、系统构建和设施配置过程中, 结合居民出行特征, 进行因地制宜的分析。

参考文献

[1] 吴才锐, 徐海贤, 王剑. 大城市郊区城市综合交通规划策略研究——以银川市永宁县为例[J]. 中国城市规划年会论文集, 2014

[2] 武苏阳, 刘东兴, 陈光华. 城乡一体化背景下的城乡一体化背景下的远城区综合交通规划——以武汉市为例[J]. 城市交通 55-59, 10 (3), 2012