

城市化地区交通规划应遵循面向公共交通的系统发展模式

南京市交通规划研究所 钱林波

社会经济的发展促进了城市化与机动化的发展，而城市化与出行方式机动化的共同作用，对城市化地区的交通运输系统的配置提出了新要求。城市化地区的交通运输不再是单纯的道路运输，地区交通规划不能仅局限于城乡道路网络规划和道路系统的级配与规模，应遵循面向公共交通的系统发展模式。主要原因有：

1) 城市化地区人口集聚不仅仅是乡镇人口的非农业化迁移，还由于经济发展、家用小汽车发展将导致城市人口的郊区化；

2) 城市化地区人口与就业的集聚、小汽车的迅速普及以及由此产生的出行强度、流动方向、方式结构，与原来乡镇—乡镇之间、乡镇—中心城市之间的活动模式有较大差异；

3) 强调道路网络规划的城市化地区交通规划，其结果必然是诱导城市化地区的出行活动过分依赖于小汽车，造成交通拥挤与环境污染向城市化地区蔓延。

建立城市化地区面向公共交通的系统发展模式，首先应确立地区交通规划是人与物的运输规划的指导思想；其次，城市化地区的土地利用发展规划应坚持混合的面向公共交通的发展模式，降低人们出行的平均距离，减少出行对小汽车的依赖；最后，在运输系统的设施供应上，在适度路网供应的条件下，着重公共交通尤其是无污染、大容量的轨道交通网络的规划与建设，提高公共交通的服务水平与吸引力。

小资料

采用了城市轨道交通系统的日本城市

城市名称		人口 (万人)	城市 铁路	地铁	线性电机地铁 (小截面地铁)	单轨 电车	自动引导电车	街道电车 (LRT)
东京 地区	东京	1155	●	●	●	●	●	●
	横滨	328	●	●	◎		●	
	千葉	84	●			●	●	
	大宮	43	●				●	
	鎌倉	17	●			●		
名古屋地区	名古屋	208	●	●			●	●
大阪 地区	大阪	248	●	●	●	●	●	●
	京都	139	●	●				●
	神戸	144	●	●	◎		●	
地方 城市 地区	札幌	175	●	●				●
	仙台	95	●	●				
	广岛	109	●				●	●
	北九州	101	●			●		●
	福岡	123	●	●	◎			
	熊本	63	●					●
	长崎	43	●					●
那霸	30					◎		
(参考) 投入营业	城市数量	—	—	9	2	5	8	19
	营业公里	—	—	576	28	77	87	276

注：●为投入营业。◎为正在建设。资料来源：日中城市轨道交通技术交流研讨会。