

## 青岛第二次交通出行调查显示

# 乘私车出行人数首超公交

本版采写 本报记者 宋珊珊 摄影 本报记者 张晓鹏

本报2月17日讯 市民出行偏爱什么交通工具?哪个时段是交通高峰期?为期近一年的青岛第二次交通出行调查近日出结果。结果显示,岛城每五户家庭拥有一辆私家车,乘私家车出行的市民首次超过乘公交车人数。

从2010年3月开始,青岛启动了大规模的交通出行调查,于2011年春节前结束。市地铁工程建设指挥部工作人员告诉记者,青岛曾于2002年开展过交通出行调查,2010年开始实施的第二次交通出行调查,是市政府确定的一项基础性工作,旨在把握新时期下的青岛市城市交通特征,为城市轨道交通规划建设及“十二五”期间的重大交通

基础设施规划建设提供科学依据。

这次调查包括居民出行调查、流动人口出行调查、客流吸引点调查、核查线调查、主要路口调查、出入境调查、公交跟车客流调查、车速及延误调查等8个大项,涉及30余个政府部门,调查期间共有调查技术人员50余人,调查人员约4000人次参与了调查活动,共调查了3.7万户居民,约11万人,道路交通流量观测点100余处,获得近100万条数据信息。

结果显示,截至2010年6月,青岛市中心城区拥有各类公交营运车辆4348辆,折合标准车5184标台。常住人口公交车辆拥有率为14.2标台/万人,较2001年的13.8

标台/万人略有增加。东西向最大公交客流走廊为莱阳路—文登路—香港路,最大断面客流达到6.8万人次,南北向最大公交客流走廊为威海路—人民路—四流路,最大断面客流达到5万人次。

调查报告显示,3.7万户被调查家庭的小汽车拥有率达到20%,而2002年(第一次交通出行调查时间)的家庭小汽车拥有率只有4.1%,年均增长率25.4%。

2010年,中心城区居民常规公交出行方式比重为22.1%,小汽车出行比重达28.4%,出行分担率上升了17.8个百分点,首次超过公交车,小汽车出行分担率呈现过快增长。

### 数字链接

#### 8年公交线路仅增加31条

根据调查报告,截至2010年6月,青岛市中心城区拥有各类公交营运车辆4348辆。

截至2010年6月,青岛市中心城区共有公交线路188条,线路总长3558.6公里。比2002年增加了31条线路,线路总长度增加了744公里。2010年,调查日公交客运总量达到了238万人次。其中,黄岛区公交客运量约为30万人次,其他六区完成公交客运量约208万

人次。2005年至2009年,中心城区公交客运量持续增长,年平均增长率4.6%。

大部分公交线路的日客运量在1-2万人次,这些线路占客运总量的45%;日客运量超过3万人次的线路有13条,占客运总量的20%。公交站点日集散量在2万人次以上的有12个站点,其中台东站日客流集散量最大,达到了8.7万人次。

#### 日出行耗时增加6.3分钟

根据调查报告,中心城区常住人口(包括6岁以下儿童)的平均出行次数为2.13次/日,比2002年的1.98次/日提高了0.15次/日;常住人口一日出行总量为778.2万次/日,比2002年

的538万次/日增加了44.6%。

中心城区居民出行平均耗时为31.8分钟,较2002年的25.5分钟有所增加,主要原因是城市空间范围扩大和交通拥堵加剧所致。

### 应对措施

#### 发展快速公交 抑制小车上路

根据交通出行调查,青岛将保障公共交通优先发展,执行公交优先发展战略,以快捷、方便、优质的公交服务应对小汽车的强势挑战。

确立公共交通的主导地位,加强东西海岸公交企业的经营合作,实现主城区与黄岛区的公交对接。利用城市边缘的高速公路、城市快速路和高等级公路,开辟基于快速道路系统的快速公交线路,实现跨

区域间的快速公交联系。

为优化出行交通,扩大公共交通的出行比重,必须坚持“公交优先”和“需求管理”并重的策略,在大力扶持公共交通的同时,有效调控小汽车交通需求。研究制定抑制小汽车出行的相关政策,对小汽车交通在行驶区域、行驶时段以及停车换乘服务方面实行严格的差别化调控管理,引导小汽车合理使用。

#### 进一步完善城市快速路网

在发展公共交通的同时,青岛还将加快推进城市快速路系统建设,完善城市路网结构,加快推进云南路和四川路隧道、快速三期工程、新疆路高架工程、海湾大桥连接线等工程的建设,确保与海湾大桥和海底隧道同步通车。加快重庆路快速路的研究和建设,增加城市南北向对外通道能力。

同时,重点推进轨道交通M3线的建设,确保首期工程2014年底通车运营。加快推进轨道交通M2线可行性研究报告的编制和上报,力

争早日开工。

同时,研究制定停车发展策略,推进停车产业化进程,缓解停车难问题。近期采取适量增加停车场供应与停车管理并重的策略,远期采取以交通需求管理为主,停车场建设为辅的策略。提供贷款等政策优惠措施,促进停车场的投资建设。停车场管理收费应体现差别化政策,推行路边停车收费高于路外停车收费,中心区停车收费高于外围区停车收费,高峰时段停车收费高于平峰时段停车收费等策略。



私家车的快速发展,让本不宽松的岛城主干道变得十分拥堵。

## 高峰时段市南李沧最堵车 早晨北向南东向西车流大

此次调查对青岛一些重要交通干道的高峰时段车流量进行了测量。其中选定山东路—重庆路、李村河—张村河、唐山路、洪江河、齐长城路5条核查线,分时段观测与核查线相交的53个道路断面16小时(6:00至22:00)的流量情况。

根据调查,东西向主要道路双向交通量基本持平,但个别道路方

向不均匀系数相差较大,如香港东路、东海中路早高峰时段东向西方向流量较大。早高峰时段北向南方向的道路流量普遍高于南向北方向的流量,如福州路、山东路和南京路的方向不均匀特征最为突出,这三条道路是青岛市CBD地区南北向联系的主要交通干道,服务于CBD地区大量的通勤交通出行。

调查还选取中心城区13个主要道路交叉口,分车种、分方向观测12小时(7:00-19:00)的车流情况,反映各区域主要道路交通运行状况。

根据调查报告,市南沿海一线、李沧中心区等人口、岗位密集区的道路交叉口饱和度普遍较高,多个路口高峰时段达到或接近饱和。



在某些时段和路段,呈现出明显的车流方向性,北向南很堵,南向北则轻松。