

安徽省城市道路交通相关指标研究

陈倩

安徽省城乡规划局, 安徽 合肥 230009

[摘要]习近平总书记指出“占有了最充分的数据,然后可以做出最客观、精准的分析,这方面对政府提供的建议是很有价值的。”本研究立足《安徽建设统计年鉴》的数据基础,针对城市建设统计年鉴各部分选取重点、特色数据指标,通过直观描述、横向、纵向对比,准确、客观、直观表达安徽省城市道路交通相关指标状况,客观反映安徽省城市道路交通发展水平。本次基于城乡统计数据对“十三五”阶段城市道路交通情况初步总结,紧扣“高质量”、“一体化”,通过与国内、长三角及中部六省城市建设现状对标对表,分析安徽省城市道路交通存在的短板和弱项,初步提出城市道路交通方面的政策建议,发挥为安徽省城市道路交通“十四五”规划高质量编制提供技术支撑作用。

[关键词]城市道路交通;数据指标;指标分析;发展成效

DOI: 10.33142/ec.v3i12.2961

中图分类号: F291

文献标识码: A

Research on Related Indexes of Urban Road Traffic in Anhui Province

CHEN Qian

Anhui Provincial Urban and Rural Planning Institute, Hefei, Anhui, 230009, China

Abstract: General secretary Xi Jinping pointed out that "having the most adequate data, and then making the most objective and accurate analysis, is valuable to the government's proposals." Based on the data basis of Anhui Construction Statistical Yearbook, this study selects key and characteristic data indicators for each part of Urban Construction Statistical Yearbook. Through visual description, horizontal and vertical comparison, it accurately, objectively and intuitively expresses the status of urban road traffic related indicators in Anhui Province, and objectively reflects the development level of urban road traffic in Anhui Province. Based on the analysis of urban and rural statistical data, this paper makes a preliminary summary of urban road traffic during The thirteenth Five-Year Plan period, closely follows "high quality" and "integration". Through benchmarking with the current situation of urban construction in China, Yangtze River Delta and central China, this paper analyzes the shortcomings and weaknesses of urban road traffic in Anhui Province, and initially puts forward policy suggestions on urban road traffic, so as to provide technical support for the high-quality compilation of the "The Fourteenth Five-Year Plan" of urban road traffic in Anhui Province.

Keywords: urban road traffic; data indicators; indicator analysis; development effectiveness

引言

近年来,我国的城镇化进程非常迅速,道路的发展是城市可持续发展的重要环节,是经济发展的首要任务之一,是政府引导空间、改善民生、统筹建设、控制投资的重要手段。城市道路交通的合理发展对全面推进城市品质提升,改善城市人居环境也有着积极意义。了解我省城市道路交通发展的现状及存在的短板是改善城市道路交通环境的必要途径,也是创造城市安全、便捷、高效、绿色以及人性化交通环境的必由之路。

1 安徽省城市道路交通基本情况

1.1 城市人均道路面积情况

安徽省城市人均道路面积 2016~2019 年分别为 21.82m²/人、22.19m²/人、22.95m²/人、23.76m²/人,年均增长率为 2.88%,保持稳定增长。2016~2019 年安徽省芜湖市、阜阳市、滁州市人均城市道路面积均有降低,其他城市稳步增长;16 个地级市只有铜陵低于全国水平 17.36m²/人。

1.2 城市建成区路网密度情况

安徽省城市建成区路网密度 2016~2019 年分别为 7.07km/km²、6.48 km/km²、6.75 km/km²、6.86 km/km²,变化不大,基本保持稳定。2016~2019 年安徽省芜湖市、淮北市、池州市路网密度略有降低,安庆市、亳州市降低较为明显,其他城市稳步增长;芜湖、蚌埠、淮南、淮北、黄山、滁州、宿州、六安、池州、宣城等 10 个城市高于全国水平;芜湖、蚌埠、淮南、淮北、黄山、滁州、宿州、六安、池州、宣城等 10 个城市高于全省平均水平;其中芜湖、黄山、滁州、宿州、池州、宣城等 6 个城市高于 8 km/km²。

1.3 城市建成区道路面积率情况

安徽省城市建成区道路面积率 2016~2019 年分别为 16.54%、15.52%、16.58%、16.73%，变化不大，基本保持稳定。2016~2019 年芜湖市、池州市道路面积率略有降低，安庆市、亳州市变化较为明显、尤其是亳州降幅较大。

2 城市道路交通保障相关指标分析

以《安徽省建设统计年鉴》《安徽省统计年鉴》提供的相关数据指标为基础，并依据国家、省级的相关政策文件要求，通过相关数学方法分析筛选出道路交通保障的城市人均道路面积、城市建成区路网密度、城市建成区道路面积率、轨道交通四个方面的指标。

2.1 城市人均道路面积指标分析

人均道路面积又称“人均道路占有率”。城市人口人均占用道路面积的大小。以城市道路总面积与城市人口总数之比表示。综合反映一个城市交通的拥挤程度、同时也反映交通便捷以及经济发达程度。

2.1.1 全国对比

2019 年安徽省人均城市道路面积为 23.69m²/人，高于全国人均城市道路面积为 17.36m²，人均城市道路面积平均水平，仅次于新疆兵团 27.04m²/人，宁夏 26.2m²/人，江苏 25.41m²/人，山东 25.28m²/人，位居全国第五（雄安新区规划标准为 20m²/人）。

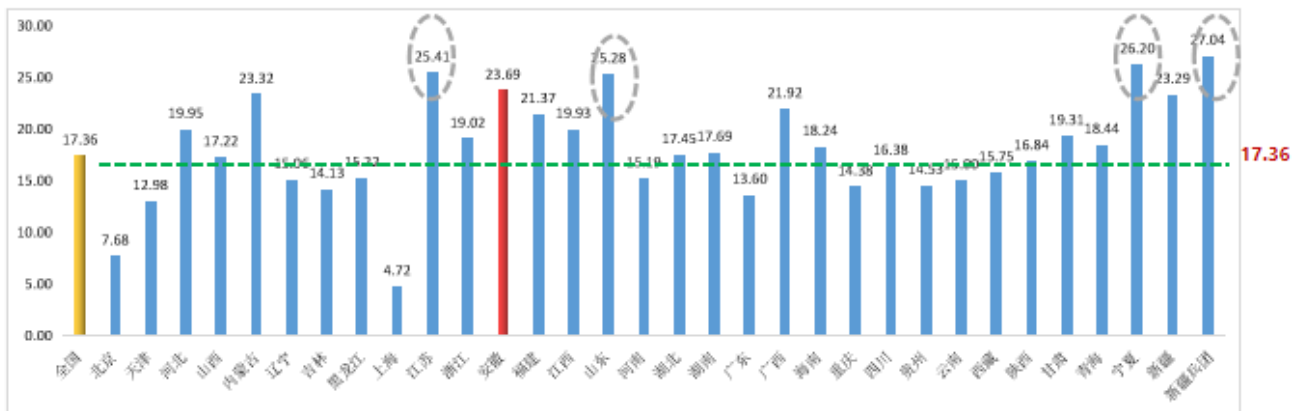


图 1 全国城市人均道路面积排名

2.1.2 长三角对比

2019 年安徽省人均城市道路面积 23.69m²/人，高于长三角地区平均水平 18.14m²，高于浙江 19.02m²/人，上海 4.44m²/人，略低于江苏 25.41m²/人，2016 年~2019 年长三角地区人均城市道路面积变化趋势基本一致。

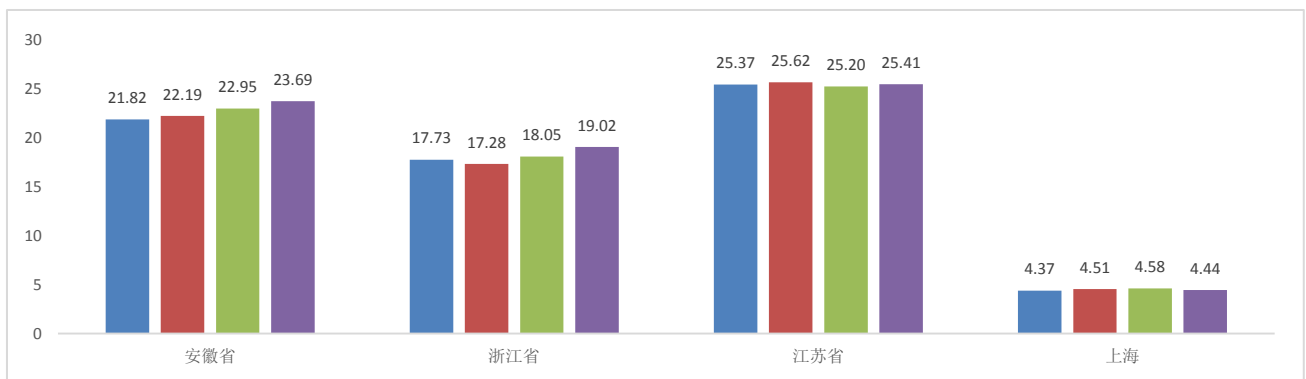


图 2 2016 年~2019 长三角地区人均城市道路面积变化趋势

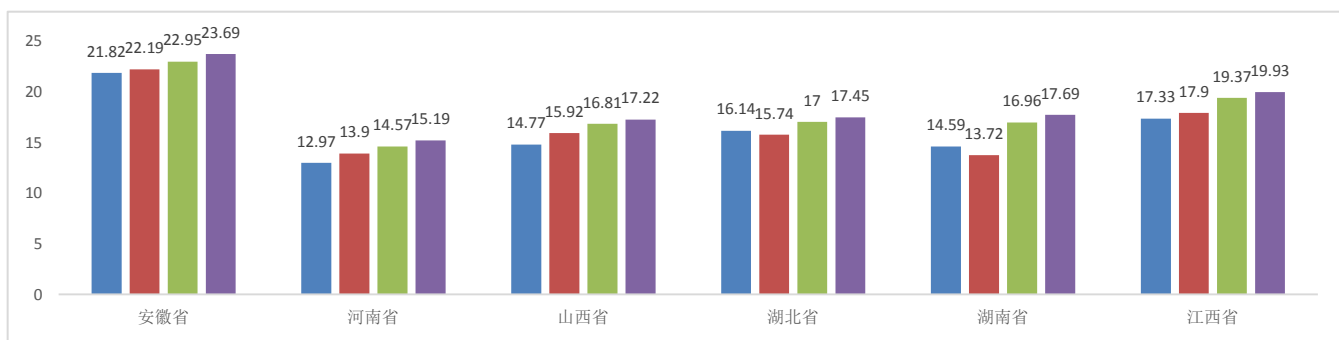


图3 2016~2019年中部六省人均城市道路面积变化趋势

2.1.3 中部六省对比

2019年安徽省人均城市道路面积在中部六省位居第一,高于江西 $19.93\text{m}^2/\text{人}$,高于中部六省平均水平 $18.53\text{m}^2/\text{人}$,2016~2019年中部六省人均城市道路面积变化趋势基本一致,保持稳定增长。

2.1.4 安徽省16个地市对比

2019年安徽省人均城市道路面积为 23.69m^2 ,16个地级市只有铜陵人均城市道路面积 13.91m^2 ,低于全国人均城市道路面积为 17.36m^2 水平,蚌埠市,黄山市、滁州市、宿州市、六安市、亳州市、池州市、宣城市等8个城市高于安徽省平均水平。

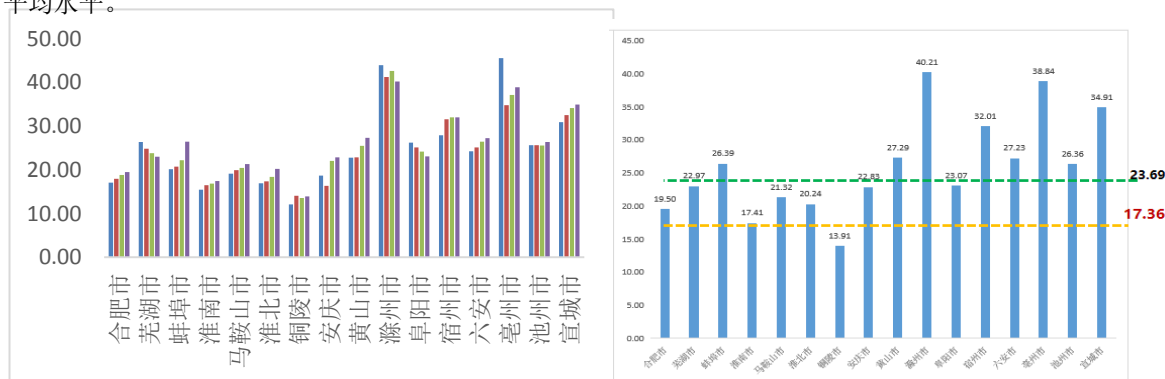


图4 2016~2019年安徽省16个地级市人均城市道路面积

2.2 城市建成区路网密度指标分析

道路网密度是建成区内道路长度与建成区面积的比值,道路网密度是衡量路网构成特征的指标,是道路交通管理的基础条件,也是制定道路交通管理对策的重要参考指标,反映城市交通建设水平。

《中共中央国务院关于进一步加城市规划建设管理工作的若干意见》《全国城市市政基础设施建设“十三五”规划》中明确指出,到2020年城市建成区平均路网密度 $8\text{km}/\text{km}^2$ 。《河北雄安新区起步区控制性规划》提出,雄安新区起步区整体路网密度控制在 $10\sim 15\text{km}/\text{km}^2$ 。

2.2.1 全国对比

2019年安徽省城市建成区路网密度为 $6.86\text{km}/\text{km}^2$,略高于全国平均水平 $6.65\text{km}/\text{km}^2$,位居全国第十三位(国家十三五发展规划确定2020年平均路网密度 $8\text{km}/\text{km}^2$,雄安新区起步区整体路网密度控制在 $10\sim 15\text{km}/\text{km}^2$)。

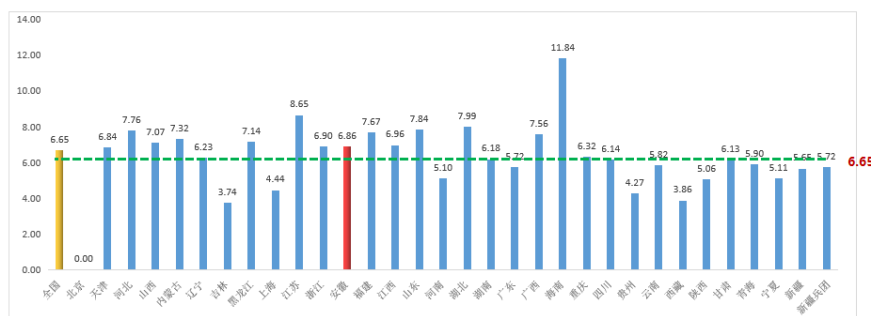


图5 2019年全国建成区路网密度(km/km^2)

2.2.2 长三角对比

2019 年安徽省建成区路网密度 $6.86\text{km}/\text{km}^2$ ，高于长三角地区平均水平 $6.71\text{km}/\text{km}^2$ ，高于上海 $4.44\text{km}/\text{km}^2$ ，略低于浙江 $6.90\text{km}/\text{km}^2$ ，低于江苏 $8.65\text{km}/\text{km}^2$ ，2016 年~2019 年安徽省建成区路网密度变化不大。

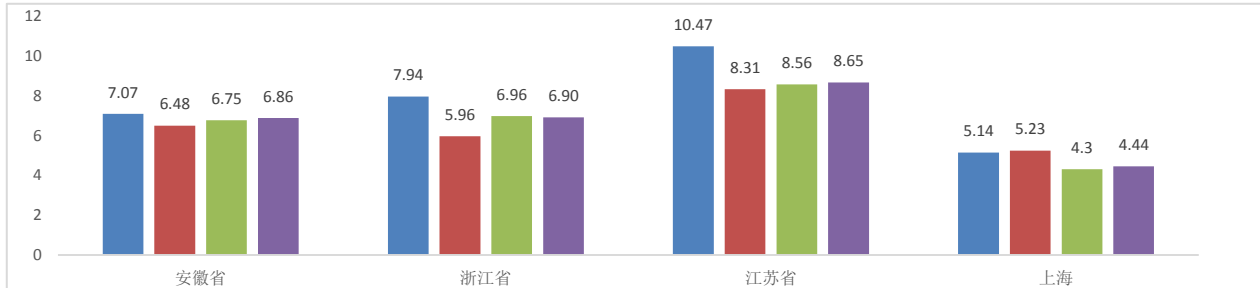


图6 2016年~2019年安徽省建成区路网密度变化

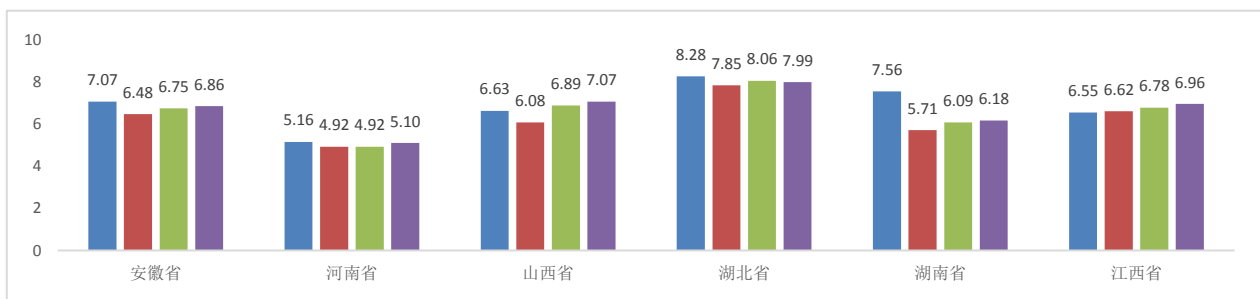


图7 2016~2019年中部六省建成区路网密度变化

2.2.3 中部六省对比

2019 年安徽省建成区路网密度 $6.86\text{km}/\text{km}^2$ ，低于中部六省平均水平 $6.69\text{km}/\text{km}^2$ ，处于中部六省第四位。低于湖北 $7.99\text{km}/\text{km}^2$ ，山西 $7.07\text{km}/\text{km}^2$ ，江西 $6.96\text{km}/\text{km}^2$ 。2016~2019 年中部六省建成区路网密度变化基本保持稳定。

2.2.4 安徽省 16 个地市对比

2019 年安徽省道路网密度为 $6.86\text{km}/\text{km}^2$ ，全国平均道路网密度为 $6.65\text{km}/\text{km}^2$ ；芜湖、蚌埠、淮南、淮北、黄山、滁州、宿州、六安、池州、宣城等 10 个城市高于全国水平；芜湖、蚌埠、淮南、淮北、黄山、滁州、宿州、六安、池州、宣城等 10 个城市高于全省平均水平；其中芜湖、黄山、滁州、宿州、池州、宣城等 6 个城市高于 $8\text{km}/\text{km}^2$ 。2016~2019 年芜湖市、淮北市、池州市路网密度略有降低，安庆市、亳州市降低较为明显，其他城市稳步增长。

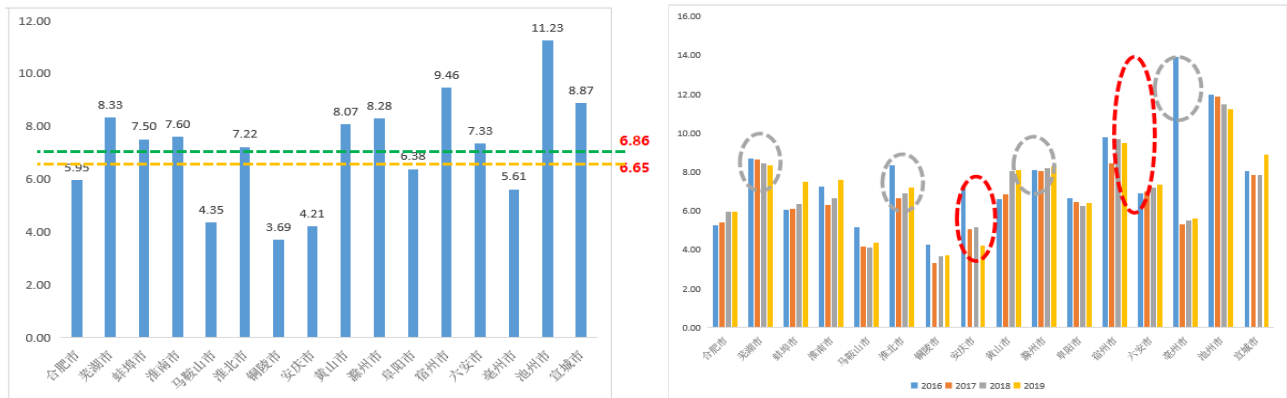


图8 2016~2019年安徽省16个地级市路网密度

2.3 城市建成区道路面积率指标分析

建成区道路面积率是指城市建成区内道路面积与建成区面积的比值，是衡量道路建设总体水平的指标，反映道路交通管理的基础条件。

《中共中央国务院关于进一步加城市规划建设管理工作的若干意见》《全国城市市政基础设施建设“十三五”规划》中明确指出，到2020年城市建成区道路面积率达到15%。

2.3.1 全国对比

2019 年安徽省城市建成区道路面积率为 16.73%，高于国家平均水平 13.19%，位居全国第一（国家十三五发展规划确定 2020 年城市建成区道路面积率 15%）。

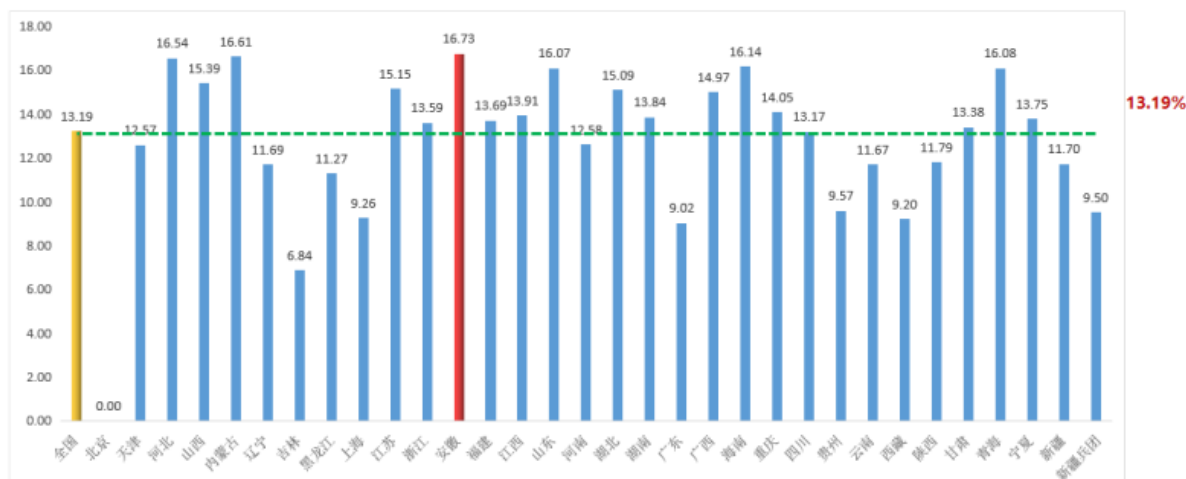


图 9 2019 年全国城市建成区道路面积率 (%)

2.3.2 长三角对比

2019 年安徽省城市建成区道路面积率为 16.73%，高于平均数 13.68%，高于江苏省 15.15%、浙江省 13.59%。2016~2019 年安徽省城市建成区道路面积率基本保持稳定，浙江省、江苏省降低较为明显。

2.3.3 中部六省对比

2019 年安徽省城市建成区道路面积率为 16.73%，高于中部六省平均数 14.59%，均高于中部其他省份，山西省位列第二，为 15.39%。2016~2019 年中中部六省城市建成区道路面积率基本保持稳定，变化不大。

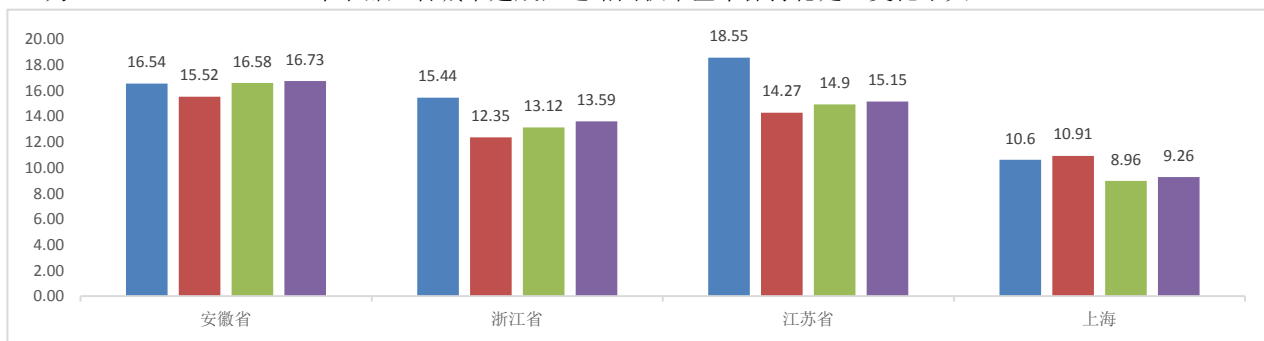


图 10 安徽省与长三角道路面积率对比

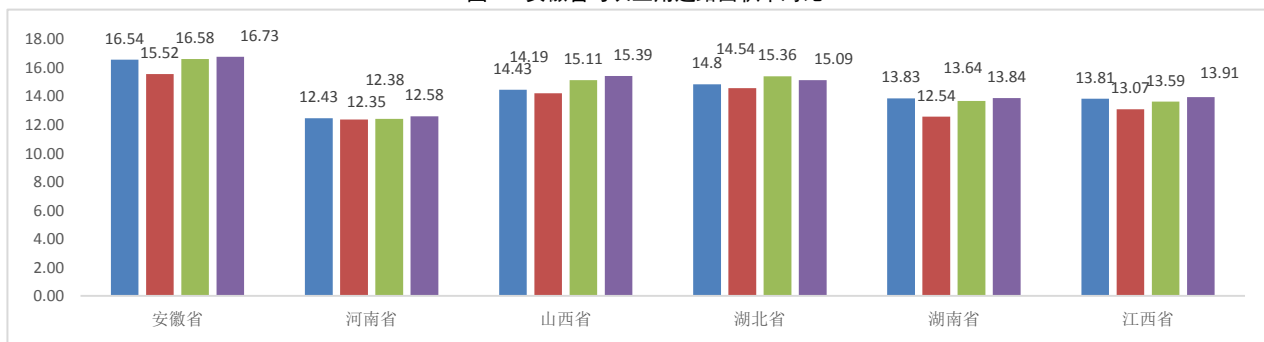


图 11 安徽与中部六省对比

2.3.4 安徽省 16 个地市对比

2019 年安徽省城市建成区道路面积率为 16.73%，全国平均道路面积率为 13.19%，马鞍山市、铜陵市、安庆市低于

全国水平；马鞍山市、铜陵市、安庆市、黄山市、亳州市等5个市未达到15%水平（国家十三五发展规划确定2020年城市建成区道路面积率达到15%）。2016~2019年芜湖市、池州市道路面积率略有降低，安庆市、亳州市变化较为明显、尤其是亳州降幅较大。

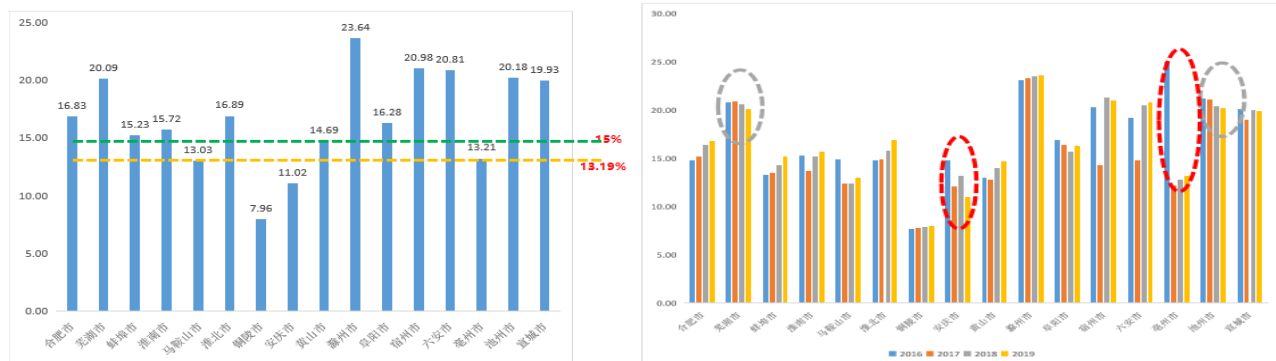


图12 2019年安徽省16个地级市城市建成区道路面积率

3 城市道路交通保障发展成效

(1) 2019年安徽省人均城市道路面积为 $23.69\text{m}^2/\text{人}$ ，仅次于新疆兵团、宁夏、江苏，山东位居全国第五；2019年全国人均城市道路面积为 17.36m^2 ，安徽省人均城市道路面积高于全国平均水平。

(2) 2019年安徽省城市建成区路网密度 $6.86\text{km}/\text{km}^2$ ，高于全国平均水平 $6.65\text{km}/\text{km}^2$ ，处于全国中等偏上水平。

(3) 2019年安徽省城市建成区道路面积率16.73%，高于国家平均水平13.19%，位居全国第一。

4 城市道路交通保障对策建议

4.1 存在短板

1. 2019年安徽省城市建成区路网密度 $6.86\text{km}/\text{km}^2$ ，位居全国十三位，依据《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》到2020年，城市建成区平均路网密度 $8\text{km}/\text{km}^2$ 的发展目标还有一定距离（《河北雄安新区启动区控制性详细规划》提出整体路网密度控制在 $10\sim 15\text{ km}/\text{km}^2$ 距离较远。）省内16个地级市近40%的城市低于全国平均水平。

4.2 对策建议

树立窄马路、密路网的理念，进一步优化路网体系布局，服务城市功能；保障和改善绿色交通的空间环境；打通微循环等方式进一步增加路网密度，解决城市交通拥堵，停车难等城市发展短板。

5 结论

城市交通是城市社会经济活动的重要支撑。在城镇化和城市规模快速扩张阶段，“超前建设，满足需求”是城市道路交通设施规划建设的核心。而经过改革开放40年的快速发展，我国城市空间发展已从“增量扩张”逐步走向“存量优化”，由快速建设转向品质提升。在新的发展环境下，道路交通发展需要转换思路，树立“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，优化城市路网功能和级配结构，构建以人为本、利于微循环的道路系统。为建设现代化美好安徽在城市道路交通研究技术引领上发挥重要作用。

[参考文献]

- [1]周良德,夏巍,刘升洲.城市慢行交通的规划布局及影响研究[J].山西建筑,2017,43(26):36-37.
 - [2]黄建中,蔡军,李朝阳.《城市道路交通规划设计规范》的回顾与思考——兼论交通组织在路网规划中的重要性[J].城市规划,2017,41(5):49-58.
 - [3]中华人民共和国住房和城乡建设部编.中国城市建设统计年鉴-2016-2019[M].北京:中国统计出版社,2019.
 - [4]安徽省住房和城乡建设厅编.安徽建设统计年鉴-2016-2019[M].安徽:中国统计出版社,2019.
- 作者简介:陈倩(1983.12-)女,毕业院校:合肥工业大学,所学专业:市政道桥,当前就职单位:安徽省城乡规划局,职务:规划二室负责人,职称级别:高级工程师。