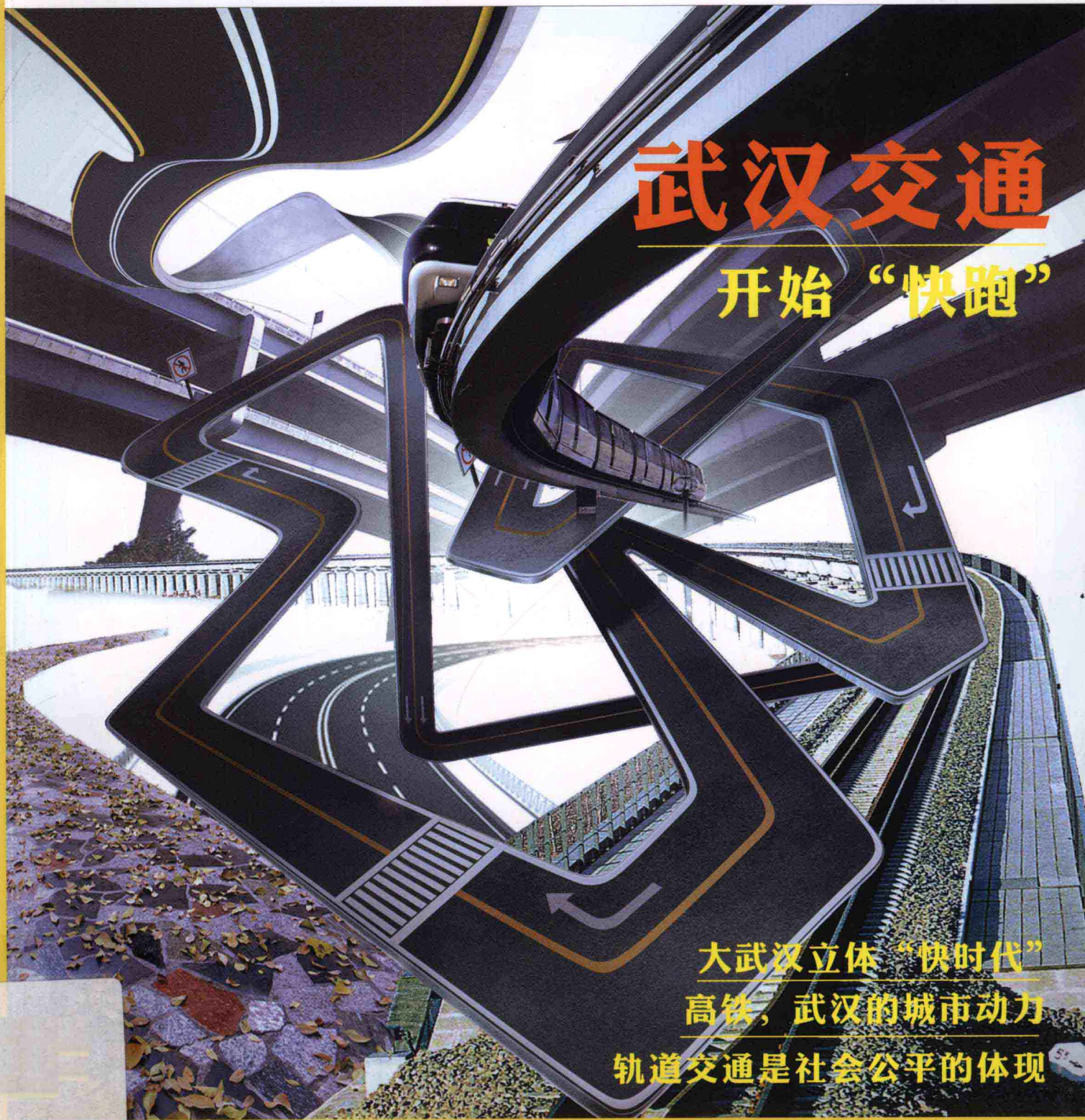


关注城市·关注人

武汉市规划设计研究院 主办

## 武汉交通 开始“快跑”

大武汉立体“快时代”  
高铁，武汉的城市动力  
轨道交通是社会公平的体现



(鄂)新登字08号

图书在版编目(CIP)数据

人与城市. 第12辑 / 武汉市规划设计研究院编. --

武汉: 武汉出版社, 2011.11

ISBN 978-7-5430-6386-0

I. ①人… II. ①武… III. ①城市规划-武汉市

IV. ①TU984.263.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第214891号

主管: 武汉市国土资源和规划局

主办: 武汉市规划设计研究院

总编: 于一丁

编委会: 张晓达 何梅 李奇彬 胡飞

执行主编: 汪 颢

执行副主编: 宋中英

编辑部主任: 何灵聪

责任编辑: 李新翠 罗 燕 马 方 郑彩云

艺术总监: Jacky Wu

特约编辑: 廖国放 祝 玮 周欣媛

杨玉娟 关黎 金 巍 程菁靓

封面设计: 秦 奋

编辑部地址: 中国 武汉 汉口京汉大道1250号 武汉

市规划设计研究院《人与城市》编辑部

电话: 027-82840791

027-82840376

传真: 027-82824024

E-mail: Peopleandcity@wpdi.cn

出版: 武汉出版集团

地址: 武汉市江汉区新华下路490号

邮编: 430015

电话: 027-85580216-2399

http://www.whcbs.com

E-mail: zbs@whcbs.com

印刷: 武汉市金港彩印有限公司

地址: 武汉市江汉区新华路43号

经销: 新华书店

高端场所发行渠道: 武汉超然广告传媒公司

开本: 889mm×1194mm 1/16

印张: 5.625

字数: 171千字

版次: 2011年11月第1版 2011年11月第1次印刷

定价: 20.00元

版权所有 翻印必究 如有质量问题, 由承印厂负责调换

本刊所摘部分图文, 由于作者姓名及地址不详, 请相关作者尽快与本刊编辑部联系, 以便奉寄稿酬。

## 卷首语

### Editor's Letter

第47届国际规划大会刚刚在武汉落下帷幕, 会议主题是: “宜居城市: 世界城市化, 应对新挑战”。这一主题其实近些年来一直受到各方学者的关注, 未来相当长的时间仍将是值得研究与探讨的课题。

衡量一个城市是否宜居的指标很多, 城市交通是否便利与畅通就是其中之一。最近中国各大城市严重的交通拥堵让人不禁心生疑虑: 我们的城市离宜居究竟还有多远?

机动化是经济社会繁荣的标志, 交通拥堵问题也是城市经济高速发展伴生的普遍现象。一方面, 堵代表着繁荣、代表着发达, 表明经济发展走过了萧条, 物质文明步入一个新的历史阶段; 另一方面, 堵又说明城市发展存在着不协调的方面, 比如城市道路建设滞后, 城市管理水平跟不上城市快速发展的节拍等等。因为拥堵人们不得不将大量精力和时间消耗在路上, 从而增加了经营或生活成本, 降低了社会效率。但同时堵也是一件好事, 它暴露出我们城市规划上的不足, 道路建设中的缺陷, 城市管理需要改进的方面以及市民的生活理念和行为有待转变等等。

各地政府针对交通拥堵采取的措施可谓“绞尽脑汁”。道路面积在增加, 道路密度在增加, 管理成本在增加, 单双日限行的措施在推行, 限制汽车上牌的措施在酝酿, 而拥堵的趋势在加剧。我们的城市交通离“畅通无阻”似乎仍很遥远。

城市交通与生活在这个城市中的每个人都息息相关, 无论是政府决策者、管理者, 还是专家、学者, 又或是普通市民都无一例外需各施其责, 各尽其义。没有人能够保证, 一旦道路系统改造完成, 交通状况将会根本好转。作为生活在城市中的个体, 我们应该时常思考: 我能为城市的发展做些什么? 如果有一天我们每个人都能够从自我做起: 少一点抱怨与牢骚, 多一些宽容与理解; 培养良好的生活观念和交通行为习惯; 视“无车日”为一种生活态度; 做“低碳交通”的践行者……相信我们的城市将会“路畅车通, 人车和谐”, 我们离“宜居”也就不会太遥远!

总编 于一丁

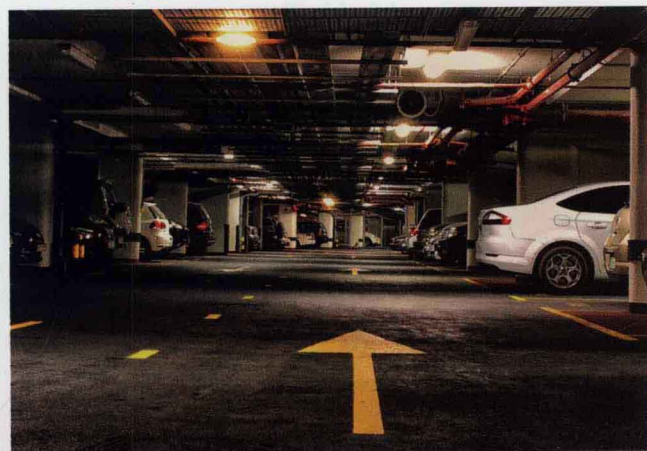
# 目录

# CONTENTS

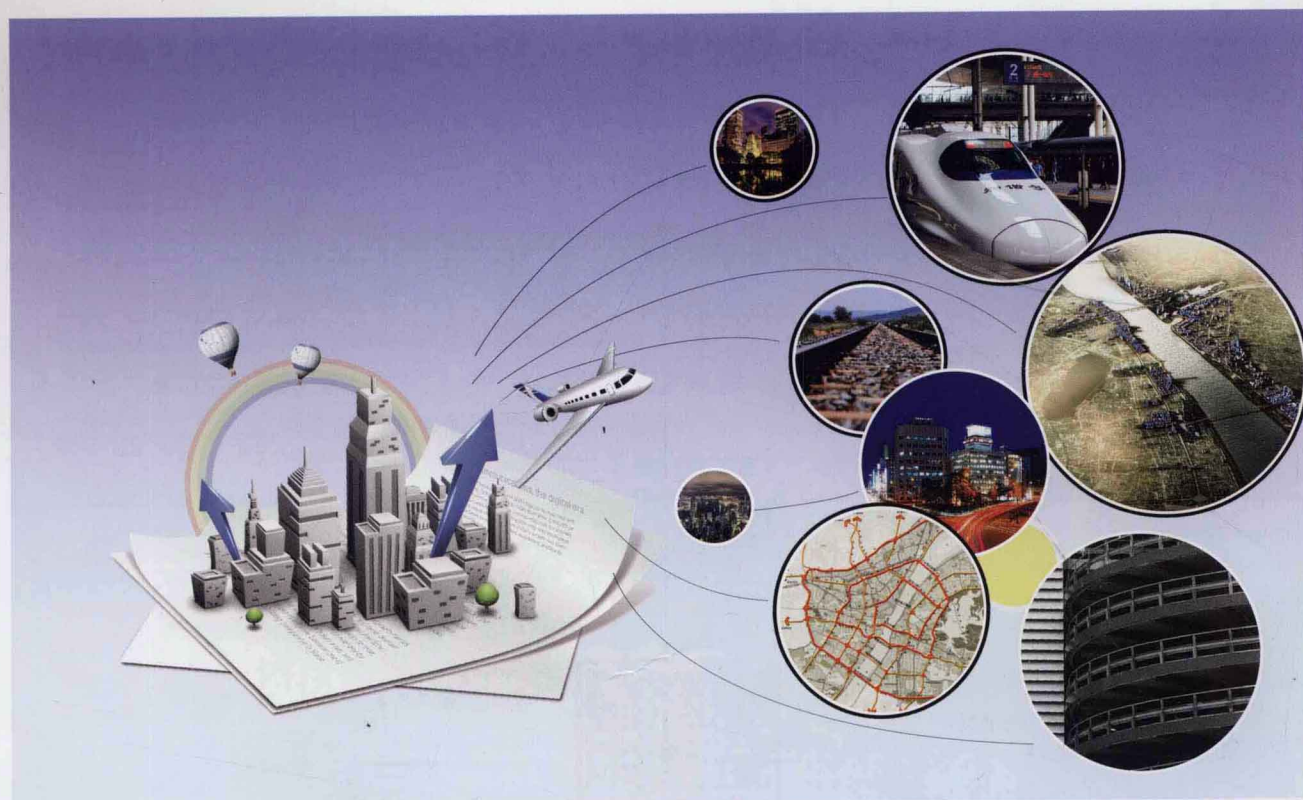
《人与城市》 第十二期



54  
与生活同在 走过路过的那些绿道



56  
截然相反的中美停车场建设



12  
武汉交通开始“快跑”



## ■ 环球快讯 Global News

城市万象 Panorama

4 江苏高淳：“慢城”里的“慢速”生活

城事 Event

6 用鸟叫对抗噪音

创意空间 Innovation

8 能种花种草的建筑外墙

书刊摘要 Digest

9 《采访本上的城市》

好玩 Fun

10 公交车站台创意广告

## ■ 规划视点 Planning World

话题 Feature

12 武汉交通开始“快跑”

14 大武汉立体“快时代”

——访武汉市国土资源和规划局交通市政处处长何继斌

18 高铁，武汉的城市动力

24 火车站：武汉交通的沧桑巨变

30 叶青：轨道交通是社会公平的体现

34 武汉“轨道时代”一周年：十大预言多数成真

38 武汉大道 城市梦想

42 武汉大道：飞架南北，成就武汉起飞

44 “绿道”串联湖光山色，让武汉慢下来

48 规划“慢行交通”城市更加宜居

50 深圳：绿道之后，是城市慢行系统

52 哥本哈根：汽车时代的自行车之都

54 与生活同在 走过路过的那些绿道

56 截然相反的中美停车场建设

58 “软硬两手”缓解停车难

60 国外停车管理新思维

62 智能交通带给日本安全与通畅

65 ETC在其他国家的应用

66 “第三眼”刘嗣明漫谈：我给武汉交通“开良方”



## 82 鸟瞰地球

### ■ 生活态度 Lifestyle

乐活 Lohas

72 不花一分钱也能行走天下

行者 Walking

74 武汉，一座写在水上的大城

孔见 View

80 武汉市机动化发展之路

艺文志 Art & Culture

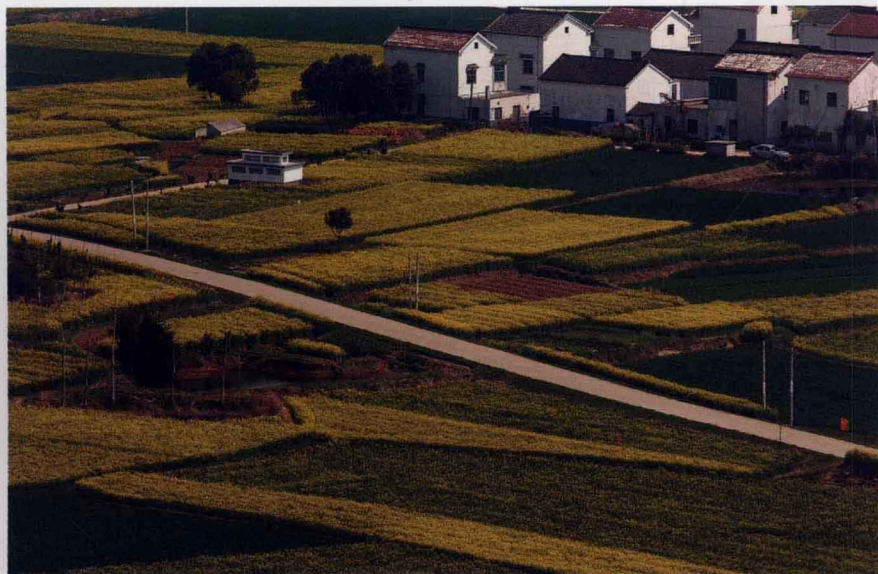
82 鸟瞰地球

乐耳 Music

88 小野丽莎，别叫她女王

# 江苏高淳： “慢城”里的“慢速”生活

辑 / 娟子



如今，随着道路交通的日益发达，人们的生活节奏也越来越快。我们每天在汽车、手机、电脑和卡里面追求着速度和数字，无论是开会、排队、吃饭、开车，我们深深地以“快”为荣。可是，当我们想停下来歇一歇的时候，却发现自己像一只被抽打的陀螺，怎么也停不下来。这时，你不妨随着我们一起去探访一下中国的首座“慢城”——江苏高淳，看看那里的生活究竟有多慢。

“慢城”是指建立一种放慢生活节奏的城市形态。根据世界慢城联盟的规定，获评的城镇、村庄或社区必须人口在5万以下，追求绿色生活方式，反污染，反噪音，支持都市绿化，支持传统手工方法作业，不设快餐区和大型超市等。高淳的生态环境质量一直位居江苏省前列，2010年11月，在苏格兰举行的国际慢城会议上，高淳被世界慢城组织正式授予“国际慢城”的称号，成为了中国第一座“慢城”。

## “慢城”里的人

坐在前往桠溪镇的车上，头转向车外，满眼都是宁静的河道与绿地。进入“慢城”区域后，我们会发现，路的两边全是色彩各异的花，一条花路令人欣喜不已，花路沿线，或郁郁葱葱的早园

竹林，或蜿蜒的茶园，或飘香的果树，或碧波荡漾的鱼塘，散落在高高低低丘陵上的民居，在暖阳下显得格外静谧。

当我们进入“石家村”居住区后，看到了一家具有60多年历史的竹筐店，这家店由76岁的张久伢老人经营着。老人不喜欢现代化的批量生产，而且家里也不设置手机和电话。他的老伴和孩子每天都会帮他编制竹筐，这门正在慢慢消失的手艺被延传了下去。

每一只竹筐都在他手上上下下翻转，张久伢有点自豪地说：“一只漂亮的竹筐我需要花30分钟来编织。”

所谓的“国际慢城”其实是独辟的一块区域，跨越了高淳县桠溪镇的6个小村庄，这里只有2万左右的人口。这里没有连锁大超市，也没有快车道和商场，仅有一些超小型的商店，里面摆放

着一些日常用品。

“慢城”中的人自认确实很“慢”。一些当地人都反映，“近几年，日子真是越过越‘慢’，越过越舒心”。搞有机农业，家家都种了梨树，还有一些茶叶，平常周末很多各地游客来游玩的时候还会带点特产走。2010年，这里成了“慢城”之后，有机水果也成了热销货。以前收成不好，水果无人采购，会几百亩烂到园子里，十分心疼，如今的一级品甜黄梨，卖到6元一斤还供不应求。“家里有梨园的人，每天都要忙着包装、送货，经济好了，日子能不好吗？”村民蔡大姐笑着说。

与世代居于此的村民相比，2009年毕业于南京农业大学社会学专业的周秀云，选择在桠溪镇工作，却经历了一番心路起伏。

她的同学大多留在城里工作，而自己到面山靠水的乡镇工作，整天面对的不是丘陵就是大山，连逛街、K歌的地方都没有，好像被封在一个没有时代气息的地方。然而在这里生活了两年后，她不但皮肤白了，精神也更加好了，甚至连身体都壮了。

周秀云每天早上在晨雾中骑自行车，她在自行车道上，闻着花香，听着鸟鸣，内心十分安宁；而晚上她也会漫步在夕阳中的茶园，金色的霞光把人笼罩得像个下凡的仙子，遇到凉风吹来，再多的烦恼也顿然全无。周秀云说，“因为在生态自然的环境里，会感觉到人只是很小的一部分，没有什么值得去烦恼的。”

小周身边的一只大红色漆皮时装包，正是她在网上买的。这里面积很大，人烟稀少，没有服装店、大超市，但是有圆通和申通两家快递公司驻点，因此年轻的男孩、女孩们都会通过网络购物的方式，将所需、所喜的东西收归

囊中，也更增加了这里的环保。

### “慢城”模式

继续前行，橙色的“蜗牛”标志总是适时地出现在我们眼中，不但在“慢城”的入口处有，每到每一个路口转折点，这种独特而又清新的标志都会给人带来新鲜、温暖的感觉。

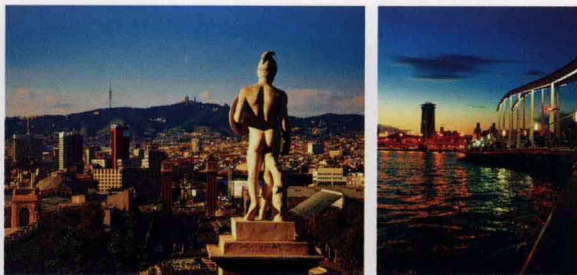
“慢”正在被这里，以及这里以外的人们所熟悉。世界慢城联盟主席皮尔·吉尔吉奥·奥利维蒂在颁发“世界慢城”的泥塑章时表示，“在中国，高淳仅仅是个起点，‘慢城’最终是要遍布整个地球的。”而已经取得“慢城”称号的桧溪镇，如今又成为“慢城”的中国发展推广基地。凡是欲在中国成为第二个、第三个、第N个“慢城”的地方，都会由这里去鉴定和推荐……

自“慢城”申请成功以来，好多当地人便开起了“农家乐”，如今正准备把所有的“农家乐”结合起来，造一

个“慢餐社区”，让所有到这里的人都能亲临“慢餐”，感受味觉的欢乐。此外，除了种植水果、推广农家乐外，生态茶叶、草药也是这个地方的主要经济支柱之一，这无疑更加适合生态“慢城”理念。

不过这里的居民都知道，“慢城”的审核标准相当严格，虽然被评为“国际慢城”，但是每隔一段时间都会有人来检测，一旦与“世界慢城”的标准背离，这里的称号也随之而去。因此，“慢城”居民的行为都更加注意方式方法，买了汽车的大婶，也把汽车送给在城里工作的女儿使用，若有需要，就让女婿开车到县里去接她，而她则骑着自行车换上3路公交，去和女婿汇合。她说，“其实这样更方便，只要习惯了都舒服。即使小汽车开到脚边，那种生活，感觉也没什么意思。” 





Barcelona 西班牙 巴塞罗那

## 用鸟叫对抗噪音

巴塞罗那是全世界有名的噪音城市，一个叫巴尔的人在养鸟的过程中发现，噪音越大时，鸟叫的声音会随之加大，而鸟的叫声总比外面传来的噪音要舒缓得多。当地报纸报道了此事，大家纷纷建议政府养足够多的鸟儿来对抗噪音。刚开始，噪音方面的专家不赞成这样做，可巴尔反对说：“如果鸟儿的叫声是噪音，那么全世界就没有音乐了，因为交响曲里也夹杂着狂乱。”几经周折，如今此方案终于通过了政府议案。



Male 马尔代夫 马累

## 全球最拥挤的首都

马尔代夫首都马累是世界最小的首都之一，面积约1.5平方公里，人口大约只有6万。马累没有自己的机场，马尔代夫的机场都是建在隔邻的富尔瑞岛，从机场步行5分钟就可看到码头，多尼船、快艇、水上飞机是连接机场与各个度假酒店的主要交通工具。这里没有刻意铺整的柏油马路，放眼望去尽是晶亮洁白的白沙路，房子通常筑得又高又窄。在这个袖珍国都中，汽车似乎是多余的，人们不是骑单车就是走路。



Washington 美国 华盛顿

## 用“虚拟世界”寻找太阳能屋顶

利用太阳能发电前，安装者们不得不在一个备选地点上做各种复杂的数据测量，来决定是否合适安装。现在好了，一个叫Geostellar的公司开发了一套网络系统，他们派出几架低空飞行器去各种区域收集光线强度和位置，然后利用这些数据绘制一个虚拟的三维建筑地图——简单来说，越亮的地方越适合利用太阳能，反之，那些灰暗的区域当然就不太适合了。



Warsaw 波兰 华沙

## 华沙起义博物馆用日历记录苦难

1944年8月1日，5万名波兰抵抗军在数十万华沙市民的支持下，发起了对纳粹德国占领者的起义，起义坚持了63天最终失败。在华沙起义博物馆，你会收集到63张特别的日历，它们记录着波兰历史上最惊心动魄的一段。博物馆每块展区的墙上都挂着厚厚的一沓小日历，参观者可以摘下进行收集。有人说，来华沙，如果不到起义博物馆，你就无法完成与波兰人的心灵对话。



## Lisbon 葡萄牙 里斯本 为流浪汉建ATM旅馆

“尽管有组织为他们提供毛毯、衣服和食物，但这都是远远不够的，问题并没有得到很好的解决。”葡萄牙创意团队Cabracega发现，里斯本大概有900个以街头为家的流浪汉，饱受严寒摧残。与此同时，城市里某些室内空间却闲置着。ATM旅馆是Cabracega为流浪汉如何度过寒冬而设计的美好解决方案。在夜里，ATM机几乎没有人去使用，而ATM室那么温暖，对于露宿者来说，简直是一个豪华的庇护所。



## Guangzhou 中国 广州 在高端超市里开摄影展

近日，高端超市Ole'在广州太古汇开业，独树一帜地在超市前举办高水平摄影展。展览名为《一时一地》，是艺术家曾忆城自2006年起在世界各地游历拍摄而成的系列摄影作品。影像空灵雅致、处处禅机，将纷繁之当下世界营造出直通中国传统核心价值“天人合一”的理想精神境地。摄影所传达的美好“身、心、灵”，与高端超市所提倡的同自然和环境共生的生活态度完美融合。



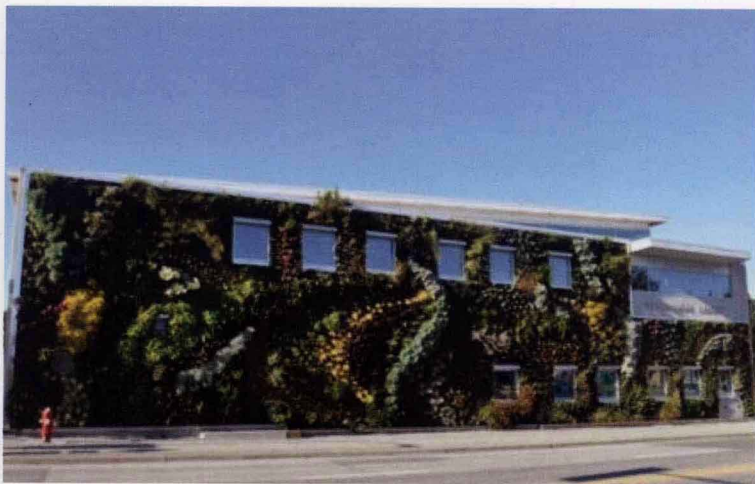
## Copenhagen 丹麦 哥本哈根 垃圾焚烧厂会“吐烟圈”

在丹麦哥本哈根有一个会“吐烟圈”的垃圾焚烧厂，这是因为柏林建筑师团体“现实·联合”在新厂的设计中加入了名为“BIGVORTEX”的奇特烟囱。由于每个烟圈都含有1吨二氧化碳，所以在设计中热追踪激光会将一个饼分图投射到烟圈上，显示出电厂所排出的二氧化碳比例配额。设计者希望它能作为“一个温和的提醒者”，市民们会更加注重保护环境。



## Berlin 德国 柏林 鼓励男女间职业互换

随着社会的发展，一些职业的“性别特征”似乎越来越明显。重体力工作是男人的天下，而一些需要细心和耐心的工作则是女性的领地。随着社会分工越来越细，某些职业的性别失衡现象日益严重，影响了工作效率，也不利于性别平等。现在，德国试图打破常规，一方面让女人当伐木工，一方面让男人当幼儿教师。德国人似乎越来越意识到什么叫“男女搭配，干活不累”。



## 能种花种草的建筑外墙

在加拿大温哥华郊区的 White Rock 社区，Semiahmoo 图书馆的绿色外墙格外引人注目。这组绿色外墙由 Green over Grey 事务所设计建造，可以说，这面绿墙为其他建筑做了良好的榜样，因为墙面布满绿色植物不仅可以节省能源、减少温室气体排放，而且绿色植物还净化了房屋周围的空气。更重要的是，比起光秃秃的墙壁来说，绿色外墙更加美观，富有创意。



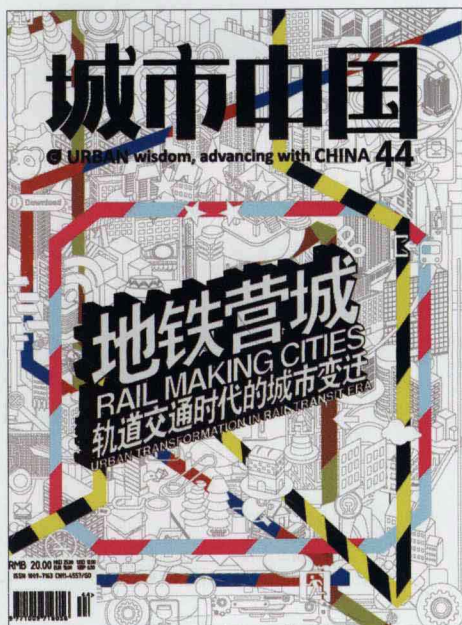
## 便携的气泡豪华帐篷

拥有这个便携的豪华帐篷Crystal Bubble，可以让你在野外享受大自然美好风光的同时，也能享受现代生活的整洁和悠闲，而且不用担心被各种疯狂的虫子叮咬。运用特殊的充气泵，只需很短的时间就可以将扁平的帐篷膨胀成全透明气泡状，可以放置在河边、森林等任何地方，而且拥有360度的视野，给你带来全方位的享受，拥有美好愉快的心情。

## 牙刷上的小心思

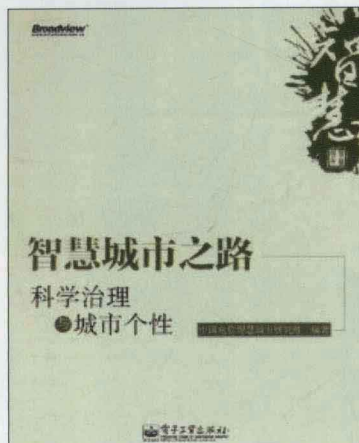
卢森堡产品设计师Catherine Werdel设计的这款创意牙刷可以将我们日常挤牙膏的活儿简单化。在牙刷柄中留出一个刚好可以将牙膏桶插在其中的空隙，挤牙膏时只需要轻轻推动牙刷，那难挤的滞留在尾管的牙膏就可以轻松搞定了。这款设计改变了在牙膏筒上“做手脚”的模式，而在牙刷上玩转更多心思。把牙刷柄做成中空，这样一方面可以把牙膏当作牙刷支架，同时还能尽量把剩余的牙膏“刮”到牙膏筒口去，设计相当的酷。





## 地铁营城： 轨道交通时代的城市变迁

在城市飞速发展的今天，城市的扩张方式更加趋于多元化。从农业时代、工业时代到后工业时代，每个时代都是属于自己的空间发展模型，如今的这个模型，钥匙掌握在“轨道”手中，可以说现代的城市发展与轨道息息相关，而城市轨道交通系统在解决城市人口、资源、环境三大城市问题和实现城市可持续发展中，起到重要作用，不但改变了城市，也改变了我们认识城市的态度。轨道的出现实现了交通与公共行为的一体化，将城市形态这一抽象的名词，置于一个更为开放的平台，一种全新的城市形态观开始形成，空间与时间真正实现了一体化。

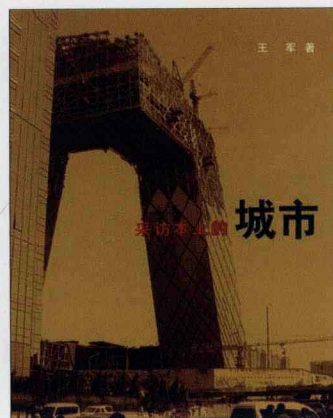


## 《智慧城市之路》

作者：中国电信智慧城市研究组

出版社：电子工业出版社

智慧城市是一个不断演进的发展主题，是信息技术发展到一定阶段的产物，将随着技术、经济和社会的发展不断持续完善。城市要合理发展，就必须有科学的城市治理，结合城市的区位优势，借助新技术革命强大的驱动力，发展智慧应用，建立新型的城市发展模式，实现城市的可持续繁荣发展。全书从城市的演进、科技发展与社会、城市、民生的关系出发，全面阐述了智慧城市发展的必由之路，并分析对比国内外现实状况，提出了城市发展的切实建议。



## 《采访本上的城市》

作者：王军

出版社：生活·读书·新知三联书店

作者汇集了近十年来对中国及欧美城市的调查成果，书中直面当今中国的城市问题，对宽马路、拆迁经济等问题做出系统而深入的解剖；同时直击当前中国城市与建筑领域中的大事件、大热点，包括中央行政区外迁之争、国家大剧院、鸟巢体育场、CCTV大楼、国家博物馆改扩建等争论。全书仍采用了调查性新闻报道的写作方式，分为“非常城市”、“非常计划”、“非常规划”、“非常建筑”、“非常拆迁”、“老北京”、“老南京”七章。

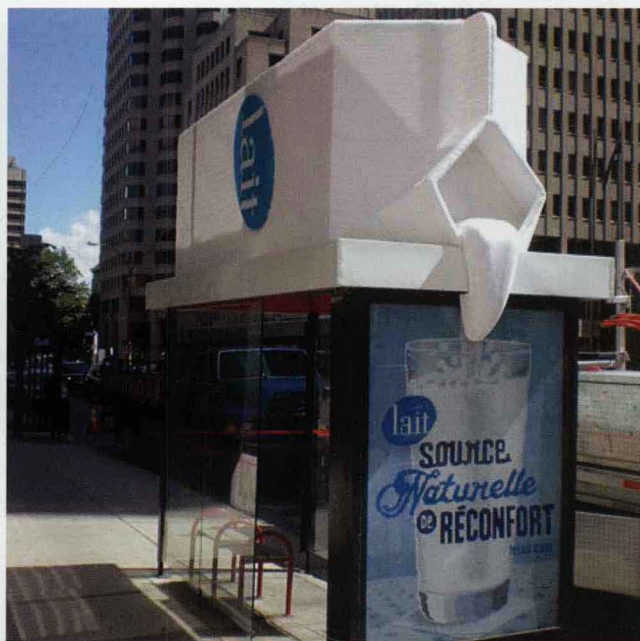
# 公交车站台创意广告

辑 / 欣媛

据一项调查显示,大约只有50%的广告能给人留下印象,这也是为什么厂家们不惜血本也要请所谓的一二三流明星们去代言他们的产品。其实一个小小的创意比大笔的金钱投入要有效得多,而公交车站就是一个不错的广告传播载体。现在,就让我们一同来看看下面这些来自国外的一组极具创意的公交候车亭广告。这组创意广告在达到宣传产品效果的同时,也给人们带来快乐和笑声,不愧为罕见的优秀户外宣传广告。



宜家广告语: 我们不光买家居产品,更大程度上逛宜家是一种赏心悦目的购物体验



Le Lait牛奶广告语: 早餐你需要一杯口感浓厚的鲜牛奶



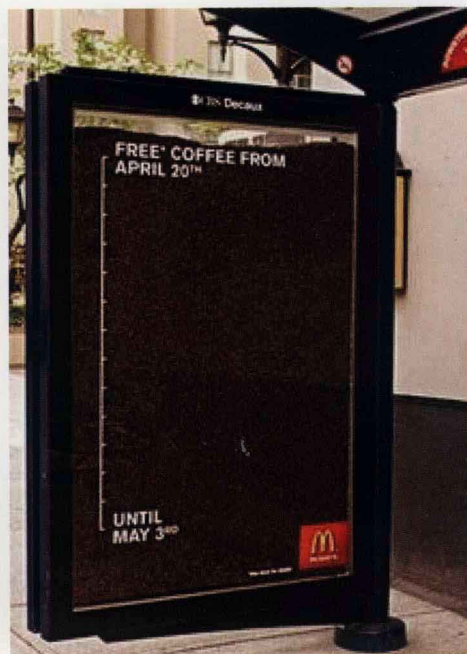
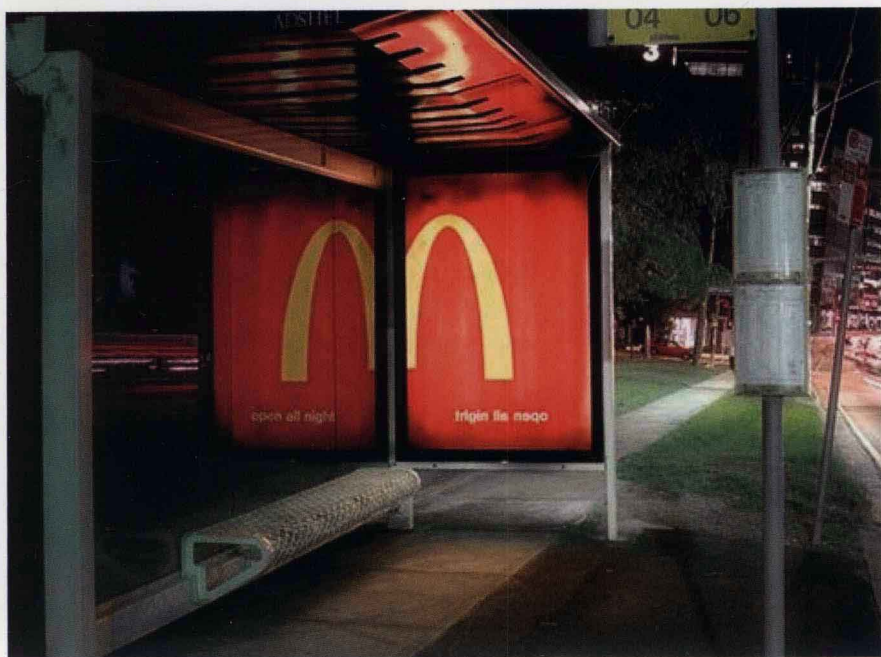
--- Fisch Franke海鲜餐厅广告语: ---  
只有我们最新鲜



Real Hip Hop广告语：配上拉轰的爆炸头才是真正的嘻哈潮人



麦当劳广告语：开始免费供应咖啡了，咖啡豆会像沙漏一样随着时间流逝，直观地提醒你抓紧时间。

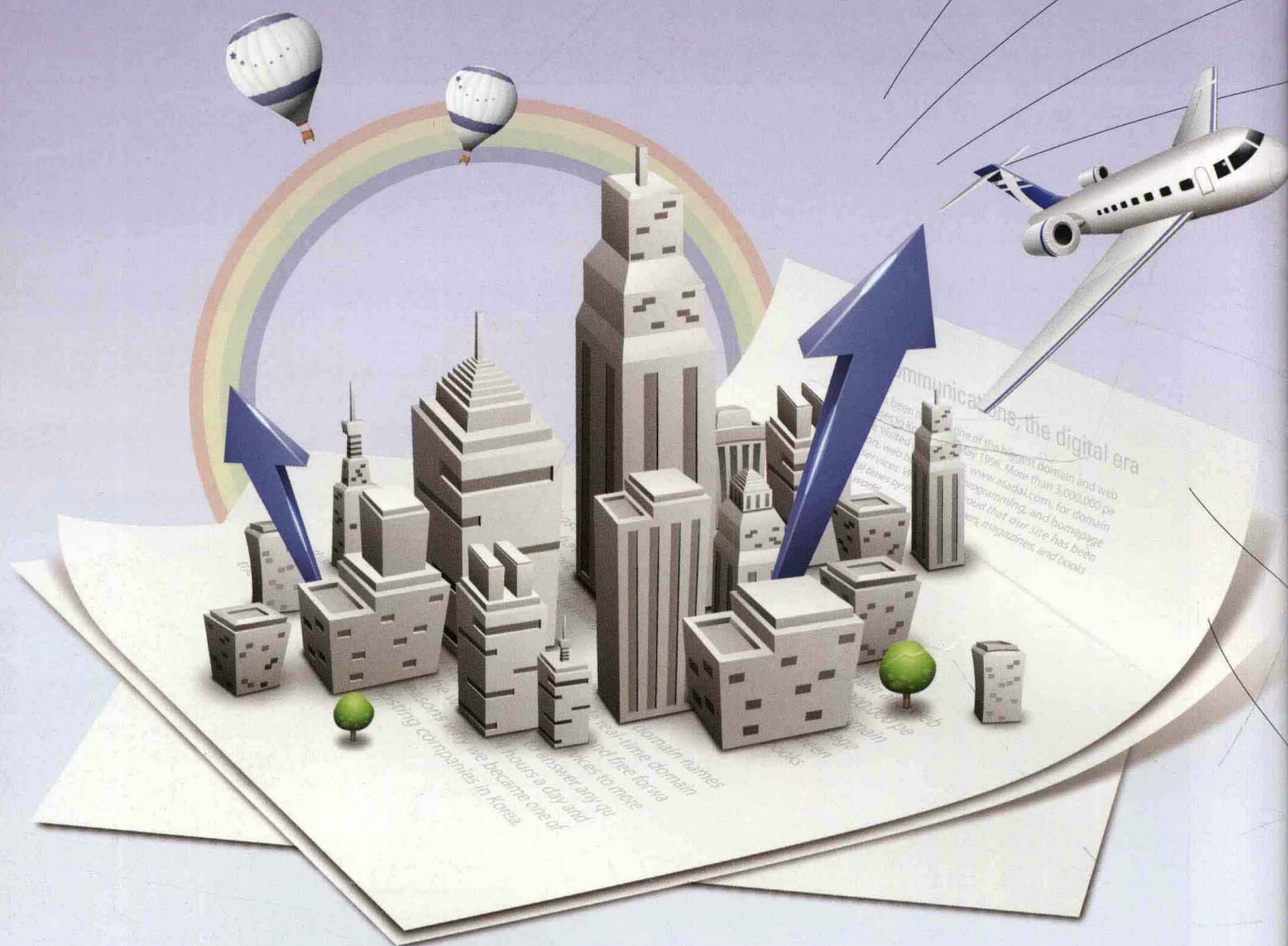


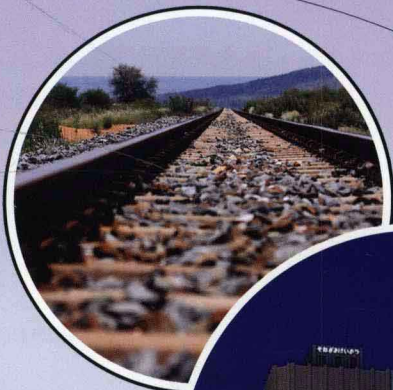
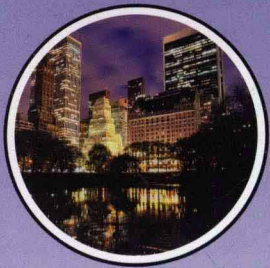
# 武汉交通开始“快跑”

从“中部中心城市”到“国家中心城市”，虽然只是两个字的变化，其背后却是大武汉躁动的心。但武汉作为中部地区唯一的特大城市，向来不甘人后。从万里长江第一桥到万里长江第一隧，武汉总领风骚。

今年，武汉正在发生一次巨变。不久的将来，县县通高速，快速公交、轨道交通、城际铁路……这一切都会成为现实。

所有的这些改变，只有一个目标：大武汉再续辉煌！

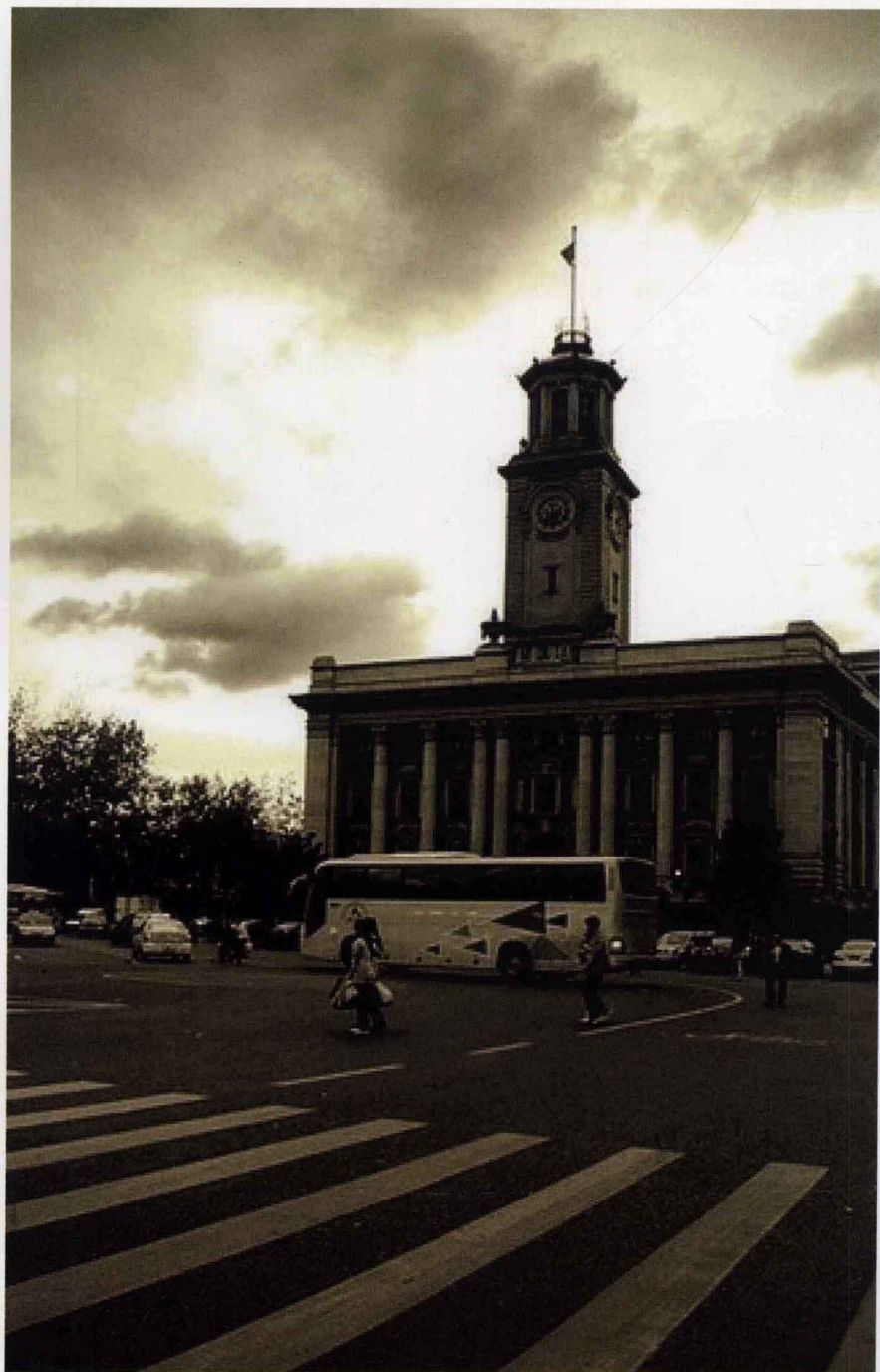




# 大武汉立体 “快时代”

——访武汉市国土资源和规划局交通市政处处长何继斌

文/程菁靓



一个城市兴衰往往与交通有紧密的关系，交通越发达，城市就越兴盛。在明清时期，武汉就是四大名镇之一，可谓“十里帆樯依市立，万家灯火彻夜明”。

江汉朝宗，其流汤汤。两江相拥、湖山环绕的武汉，五年来云蒸霞蔚、浩然涌动。

在全国格局的经济赛道上，连续超越沈阳、大连、成都、南京、宁波等5个城市，武汉的GDP在全国15个副省级城市中升至第5位。在中国经济地理格局中，“武汉站”的交通枢纽地位日渐凸显。世界第一高铁（武广高铁）飞驰神州；亚洲第一的武汉北编组站横卧城北；天河机场吞吐量超过千万人次，将跻身全国四大门户枢纽机场之一。

今年，武汉将投入270亿元，用于建设城市道路桥梁。其中52亿元用于畅通一环、建设二环、完善三环，完善城市空间布局。然而，在这样的发展历程中，面临的机遇和挑战，大武汉交通网络的发展又将凸显怎样的创新与带来怎样的前景？

武汉市国土资源和规划局交通市政处处长何继斌接受了《人与城市》的采访，在采访中何处长用幽默轻松的语言展现出大武汉交通网络发展的美好愿景及信心。

## 平衡供需是发展关键

何继斌处长对于有人指出在武汉的建设和发展中,交通的发展似乎成为了最大的短板这一忧虑的问题,提出了自己的看法。他说,城市建设和发展的短板是综合的,一个城市的发展总是有阶段性的,任何一个发展时期总有不同的焦点和难点,而对于现阶段大武汉的发展,正处于一个交通需求的高负荷、高风险、高需求的阶段。在人们的日常生活中,也集中了交通矛盾,而这也正是个城市发展阶段和发展所处时期的必然产物。

盘点刚刚过去的十一黄金周,武汉市在旅游、商业、餐饮、娱乐、交通等方面交出了可喜的成绩单,令人鼓舞。不过,美中不足的是:节日期间,武汉交通仍出现局部拥堵。

10多年前,从武昌到汉口,陆路只有万里长江第一桥——武汉长江大桥一条路可走。如今,武汉人过长江,有长江二桥、白沙洲大桥、天兴洲大桥、武汉长江隧道等6条过江通道可供选择。

武汉交通建设的成就有目共睹。在城市快速路系统方面,2010年底三环线全线通车,二环线建设全面启动。截至2011年10月底,二环线汉口段、二环线武昌段部分路段、武汉大道、沙湖大桥等城市快速路相继建成通车。

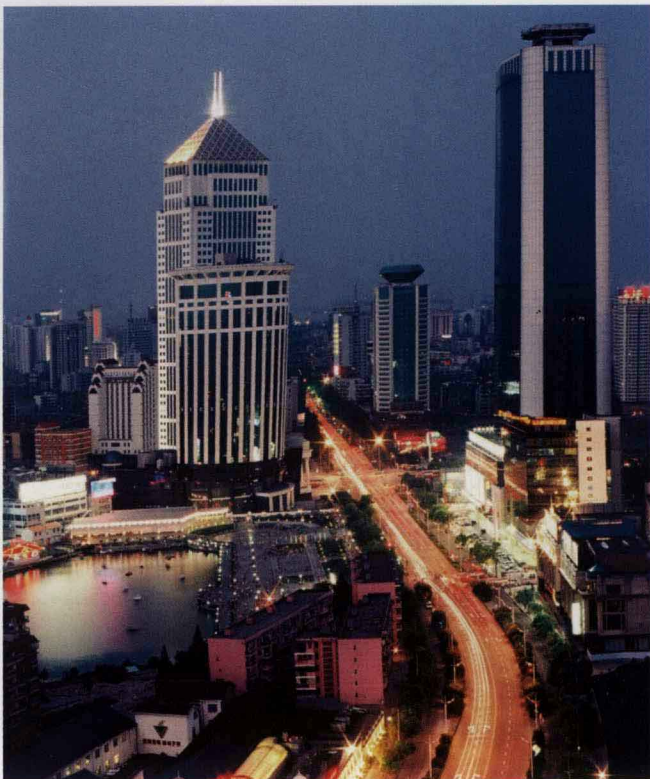
在过江通道方面,建设力度明显加大,通行能力逐步提高。今年底,二七长江大桥即将通车,预计到2012年底,将形成6桥1隧1地铁的过江交通格局,过江交通压力可得到有效缓解。

在公共交通基础设施方面,2010年武汉市共投资112亿元,持续创历史新高,较上年增长93%。其中,轨道交通建设总投资总额达102亿元,比上年增长101.6%,轨道1号线(轻轨)全线完工。

根据武汉市交通规划院编制的《武汉市交通发展年度报告》,2010年全年交通建设总投资总额达450亿元,较上年上升17.8%,占全市生产总值的比重约8.1%。而按照国际经验,发展中国家一般为4%~6%。武汉远远超过了这个水平。2011年,全市交通基础设施建设投资继续加大,达到463.24亿元,平均日投资达1.27亿元。

如此大手笔的交通建设,并有武汉大道等四大交通工程在“十一”通车,为何仍然出现拥堵?“客观原因是多方面的,但有一个不争的事实是:道路建设的提速,仍未赶上人们生活水平的提高。”在何处长手中有两组数据说明问题——

2011年初,武汉市机动车拥有量达到了106万辆,并以每月1万多辆的速度在增长。在2002年50万辆的基础上,8年间增长了一倍多。



金融一条街夜景

所以,解决温饱之后,人们生活水平快速提高给城市交通带来了巨大压力。

而且,武汉近几年在交通建设上的大投入,在一定程度上是在还以前发展不足的旧账,老问题刚解决,新问题又来了。所以,武汉尽管有武汉大道等大批交通工程竣工,但要系统解决拥堵问题还有待时日。

城市交通要想真正得到缓解,何处长提出需从四个方面入手。首先是加大建设力度,从出行的交通方式及结构寻求改变。一个城市道路的容量是有限的,鞋就这么大,脚老是在长。要解决交通拥堵,目前应以加大公共交通设施为主,减少对私人交通工具的依赖;其次加大轨道交通,引导城市交通功能完善,调整优化城市布局结构;再次则是加强管理,在施工前及施工期间,先期建设一系列的配套工程,可缓解大建设时期的交通压力;最后何处长表示交通是城市建设的骨架,是支撑城市发展的重要方面,加强交通建设,发展物流业,产业兴市,需要建设交通大网络。交通的发展取决于对发展的需求,而这个问题更需要平衡控制,比如限制机动车的快速增长,以提高公共交通出行占比,达到提高效率



汉十高速公路

率、提高公共交通服务水平目的，这样才能满足城市发展及人民生活的需求。

因此，所谓短板问题，短在何处是值得大家思考的问题，并非单纯短在交通问题，而且需要提高容量，抑制需要增长，需求和供给达到平衡，才是最为关键的重点。

何继斌处长笑着说，“在城里人看来，堵不是福，而是痛。但堵，同样遵循唯物主义辩证法的另一个基本规律——从量变到质变。它会随着交通建设的完善发生质变，变堵为通。但现阶段武汉城市的建设仍需要加强衔接，沟通，我们争取在2018年左右基本完成武汉交通的建设，让人们驶上幸福的快车道。”

### 大力发展公共交通为主体

大武汉交通建设与其他大城市一样，重点是大力发展公共交通。

武汉受自然条件的影响，呈现出“两江四岸，三镇均衡发展”的特殊布局，加之受到大量星罗棋布的湖泊分割，道路网呈现出不规则布局的特点，而路网的先天不足导致了公

共交通运力集中于主要干道。同时，武汉近三成公交车“无处安家”，导致了一部分公交线路不得不在路边设置简易调度亭，还有少数车辆只能当街调头，给运营安全带来极大隐患。

近年来，随着大量现代化技术与设备的投入使用，武汉公共交通体系技术水平有了大幅提高，但同国内同等城市相比仍存在一定差距。城市交通一卡通工程至今仅在公共汽车与轮渡中实现，出租汽车、轨道交通、小公共汽车仍自成体系。公共交通体系尤其是其主要组成部分公共汽车运营手段仍以传统人工计时、调度为主，缺乏灵活机动性。

当前武汉整体发展十分迅速，加之武汉九省通衢的特殊地理位置，交通运输与物流业极为发达，城区每日流动人总量极为庞大。

关于这点，何继斌处长指出，大武汉建设需要加大城市交通网络建设，达成市民日常生活需求，更要以发展公共交通为主体，牢固其地位，公交出行比率应达35%以上。除了快速道的建设，还需要注重慢行系统建设。

同时，还要大力发展轨道交通，轨道交通的大容量、快