

关于发达城市旅游交通品质化发展的几点建议

——以无锡为例

金江凯

浙江汉宇设计有限公司，浙江 义乌 322000

摘 要：近年来，旅游产业迅速崛起并逐渐成为部分城市，尤其是完成产业转型以后的发达城市的支柱产业。然而由于旅游交通的落后和不协调，导致相关问题层出不穷，进而严重制约旅游产业的发展。因此，本文以无锡为例，从旅游产业和旅游交通两个角度深刻剖析发展现状，找出症结所在；针对问题因地制宜的提出了“完善集散中心搭建、加快内外通道建设、加强公共交通服务、强化交通管理辅助”等四个方面的发展建议；最终，通过不断改善旅游交通品质化服务水平，有力支撑旅游业的稳定、健康发展，这对于无锡市未来的经济发展来说至关重要。

关 键 词：发达城市；旅游交通；品质化

Some Suggestions on the Quality Development of Tourism Transportation in Developed Cities _ Take Wuxi as an Example

Jin Jiangkai

Zhejiang Hanyu Design Co., LTD Yiwu, Zhejiang 322000

Abstract： In recent years, the tourism industry has risen rapidly and gradually become the pillar industry of some cities, especially the developed cities after the completion of industrial transformation. However, due to the backward and uncoordinated tourism traffic, related problems emerge endlessly, which seriously restricts the development of tourism industry. Therefore, this paper takes Wuxi as an example, from the tourism industry and tourism traffic two aspects of in-depth analysis of the development of the current situation, to find out the crux; In view of the problem, the paper puts forward four development suggestions, such as improving the construction of distribution center, speeding up the construction of internal and external channels, strengthening public transport services, and strengthening traffic management assistance. Finally, by continuously improving the quality service level of tourism transportation, we can effectively support the stable and healthy development of tourism, which is crucial for the future economic development of Wuxi City.

Key words： developed city; tourism transportation; quality oriented

前言：

近些年来，我国整体经济迅猛发展，百姓生活水平不断提高，除了物质需求以外，人们对于精神上的追求愈发旺盛，因此旅游成为人们在工作以及学习之余用来放松心情的必选之一。然而，随着旅游产业的不断发展，游客出行难问题逐步凸显，尤其在“五一”“十一”等黄金节假日，旅客的大量涌入以及旅游交通的落后与不协调等，造成了严重的交通拥堵现象，既给当地人的日常生活造成影响，也会大大降低旅客的游玩体验^[1]。因此，如何解决旅游目的地的交通出行问题，成为国内众多学者热议的话题，一部分学者从区域一体化发展的背景下分析旅游交通未来的发展方向^[2-3]，一部分学者则重点研究某一交通方式开通后对当地旅游发展格局带来的影响^[4-6]，还有一部分学者则重点研究单独一个片区的旅游交通发展方向^[7-8]。

虽然目前对于旅游交通这一领域的分析研究成果不少，但是随着新形势、新环境、新趋势的变化，尤其是疫情全面解封以后，随着旅游业逐步复苏，骤增的游客量对各大城市的旅游交通均提出了不少的挑战，尤其是对旅游型的发达城市来说，任务更加艰巨。因此本文选择以我国著名旅游城市——无锡市为例，重点针对如何有效提升旅游交通的供给能力，加快促进旅游交通品质化发展提出几点发展建议。

一、现状分析

（一）旅游产业发展现状

无锡市位于江苏省东南部，地处长江三角洲平原，是重要的风景旅游城市、国家历史文化名城，同时也是国务院批复确定的长江三角洲地区中心城市之一。

无锡市旅游产业不断壮大，2015—2019年期间呈现迅速发展趋势，其中旅游总收入由2015年的1389.3亿元增长至2019年的2062.9亿元，年均增幅为10.4%；国内旅游人数则由2015年的8043.3万人次增长至2019年的10236.9万人次，年均增幅为6.2%。而后因新冠疫情影响，无锡市旅游产业遭遇寒长期，其中旅游总收入由2019年的2062.9亿元降为2021年的1654.9亿元，年均降幅为10.4%；国内旅游人数则由2019年的10236.9万人次降为2021年的8800.1万人次，年均降幅为7.3%。

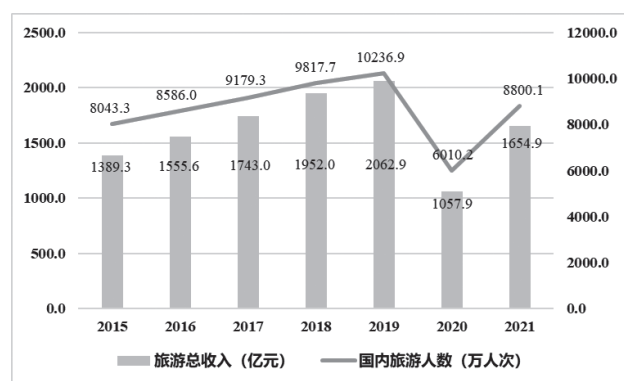


图1 2015—2021年无锡市旅游总收入和国内旅游人数变化趋势图

无锡市旅游资源十分丰富，截至目前，无锡市共拥有49处国家旅游等级景区，其中包含4处国家5A级旅游景区、26处国家4A级旅游景区、12处国家3A级旅游景区和7处国家2A级景区，并在“2018中国最佳旅游目的地城市排行榜”中位居第17，同时上榜“2020中国旅游城市排行榜”排名第23名。

（二）旅游交通发展现状

1. 对外交通

1) 公路方面

截至2021年，无锡市共拥有公路网总里程7803公里，其中高速公路里程约326公里，并基本形成“五横四纵一联”的网络格局；普通国省干线里程约677公里，网络格局基本成型；农村公路里程约6800公里，双车道四级公路行政村覆盖率达100%，同时全市所有涉农区县均创成省级“四好农路”示范县。

2) 航空方面

苏南硕放机场是省内最大的军民合用机场，目前机场跑道全长3200米，飞行区等级为“4E”级，此外还拥有航站楼10.6万平方米，货站处理面积2.6万平方米，年客货吞吐量保障能力分别为1000万人次和20万吨，硬件设施达到大型机场保障能力。2019年硕放机场完成旅客吞吐量797.3万人次，但是受到新冠疫情影响，2021年完成旅客吞吐量712.7万人次，近两年年均降幅达5.5%。

3) 铁路方面

截至2021年，无锡市境内铁路总里程达295.8公里，基本形成了由高速铁路、城际铁路和普通铁路组成的“四横一纵”网络，有效融入上海、杭州、南京的“1小时交通圈”。此外，苏南沿江铁路、盐泰锡常宜铁路处于稳步推进的状态，建成后有望进一步提升无锡市的铁路辐射范围。

2. 内部交通

1) 城市道路方面

截至2021年，市区7米宽度以上城市道路网总里程达3964.8公里，其中快速路103.5公里、主干路895.3公里、次干路608.9公里、支路2357.1公里，有效支撑各组团之间、组团内部之间的交通出行往来。

2) 公共交通方面

截至2021年，无锡市境内共建成运营城市轨道交通线路4条，分别是地铁1号线、2号线、3号线一期和4号线一期，运营总里程约113.5公里，共设站85座。开通公交线路298条，线路总长度约5770.9公里，拥有各类公交场站88座，另外累计开通“自在趣无锡”无锡旅游观光巴士专线4条，分别为乐游1号线、乐游2号线、乐游3号线和都市观光线，进一步强化对景点的接驳服务能力。

二、存在问题

（一）路网结构单一，拥堵现象频发

一方面是城市内部旅游交通主要依靠主干路和次干路，仍有一部分大容量快速路处于在建阶段，外围旅游交通在进入城市后难以快速连接到各个旅游景群；另一方面是景区对外通道单一，且多为双向两车道，出入口位置成为交通“瓶颈”；除此之外，城市中心区附近过境交通与旅游交通相互干扰、景区内部生活交通和旅游交通相互制约等问题同样突出。

（二）站点覆盖不全，公交出行不易

目前地铁、常规公交主要集中在中心城区，对城市内部景区的联作用相对较好，但对位于城区外围的景群，尤其是江阴、宜兴两地的带动作用有限，需要进一步提升城乡旅游公共服务水平。同时在游玩高峰期，尤其是“五一”“十一”等节假日，由于激增的交通出行量导致景区周边区域道路拥堵严重，进而造成公交车停滞不前，其大量运输客流的作用被大大减弱。

（三）停车管理不佳，停车设施缺乏

随着百姓生活水平的不断提升，自驾游正越来越成为广大游客出行的首选方式，特别是中短途自助游中，选择自驾出行方式的比例正呈快速上涨趋势，进而造成停车难问题逐步凸显。其主要包括部分景区周边的停车场缺乏统一管理，收费混乱现象时有发生；景区停车场布局缺乏统一规划，导致部分景区停车设施规模不足；部分景区停车诱导设施缺乏系统完善，导致游客无法快速、准确找到对应的车位，从而造成大量旅客车辆停靠占用城市道路资源，加剧了动静态交通矛盾。

三、发展建议

（一）完善集散中心搭建

为有效解决目前旅客集散问题，基于无锡市“一岛、双环、两翼、四区、全域覆盖”的全域旅游空间结构，对旅游集散体系进行分级布局，规划形成“三层次+特色化”的旅游集散中心体系，为旅客提供旅游交通组织、旅游咨询等服务。重点依托无锡火车站、无锡东站、硕放机场、宜兴站和江阴站等建设形成5处一级旅游集散中心体系，实现由铁路、长途客运等对外交通向城市内部交通的集散转化。结合城市次级交通枢纽及主要旅游片区，规划在市区范围内布置惠山集散中心、太湖新城集散中心、无锡新区集散中心、马山集散中心、青阳集散中心和团氿集散中心等6处二级旅游集散中心，旨在加强旅游集散片区与主要交通枢纽之间的衔接，实现各景区旅游客源的高效集散。同时有效利用重要景点、热点酒店、次要枢纽站点等布置三级旅游集散中心，主要提供咨询服务和便民设施，使得游客到达后能够迅速向小景区、景点分散。

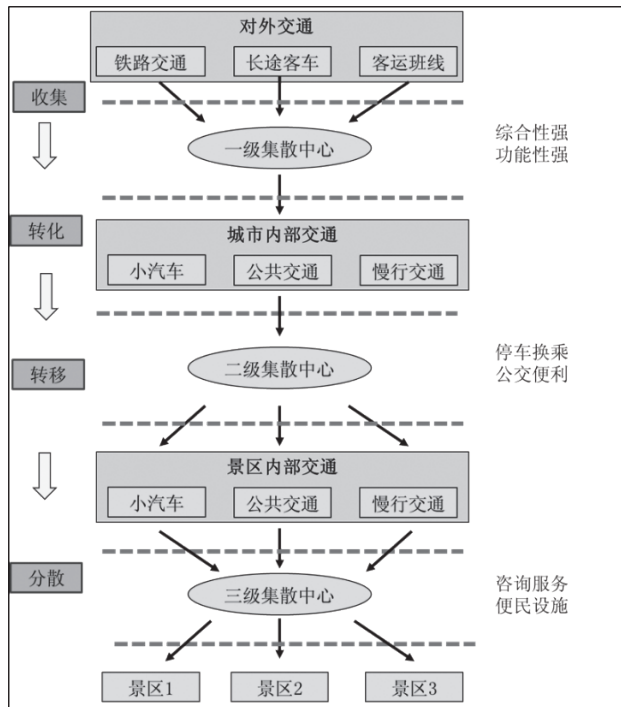


图2 三级旅游集散体系规划布局示意图

（二）加快内外通道建设

传统的综合交通系统规划侧重点在于设施层面或服务供给层面的规划，而旅游交通规划则更加注重游客出行链的完善，基于全过程旅游路径考虑，构建形成“快旅漫游”旅游交通网络规划架构^[9]。针对“快旅”交通网络的打造，一方面要加快推进南沿江城际铁路续建工程、盐泰锡常宜铁路工程等项目建设，以及锡澄S1号线、锡宜S2号线的建设工程，助力无锡更好融入长三角高铁网；另一方面推进沿江高速扩建、锡宜高速扩建、锡太高速新建等项目建设，进一步强化无锡市域东西、南北向运输大通道。针对“慢旅”交通网络的打造，一方面是规划新建15条重要景点连

接性道路，并对山水东路、山水西路等景区重要集散道路进行扩容改造，可有效解决进出口“瓶颈”问题；另一方面增加景区内各景点间的联系通道，重点打造环蠡湖慢行廊道、环马山岛慢行廊道和沿运河慢行廊道三大慢行系统，有效构建景区内内部路网“微循环”体系。

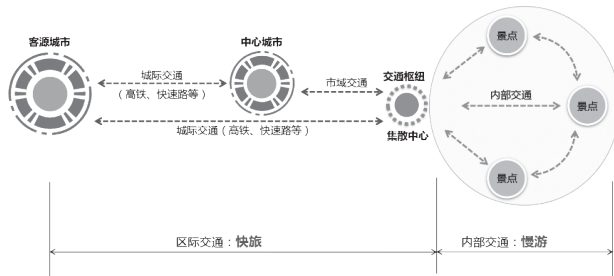


图3 “快旅漫游”旅游交通网络规划示意图

（三）加强公共交通服务

首先要重点加强景区集散中心与重要交通枢纽间的串联，考虑到未来盐泰锡常宜铁路通车以后，到发惠山站的旅客量将进一步激增，建议增开往返惠山站与各景点之间的公交班次；适时调整地铁4号线、5号线和6号线，规划新增地铁3号线支线、7号线和8号线，构建形成“8线+1支”的地铁网络，有效提升轨道交通对各大景区的辐射度。其次加强各集散中心间的公交衔接，充分结合旅客出行需求开设定制公交服务，例如开通万达城—马山度假区—环蠡湖—梁溪古运河的定制公交环线。最后强化景区群内部各景点间的串联，通过开通旅游专线服务，将景点门票、酒店住宿费用以及交通费用进行捆绑，享受优惠折扣和便捷出行双重福利。

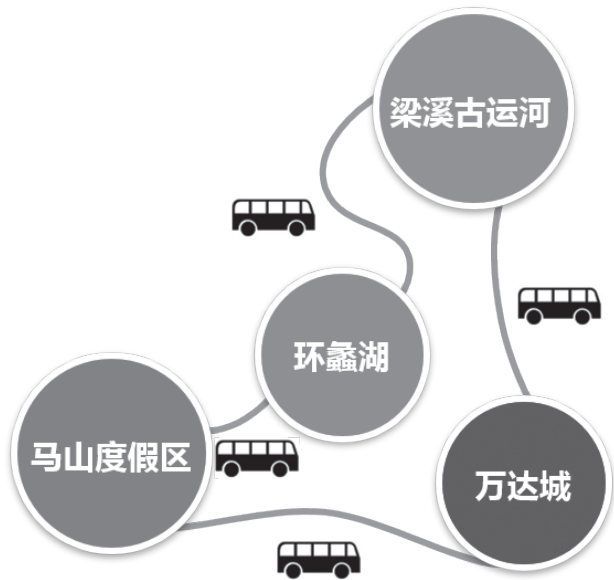


图4 定制公交线路规划示意图

（四）强化交通管理辅助

（1）标志标牌

为提升外地游客的停车便利度，建议在景区主要通道设置智能化交通诱导牌，显示实时路况、交通组织方式等信息，提示驾

驶员选择更加合适的路线行驶, 避开拥堵路段, 节省交通耗时。此外, 积极采用三级停车智能诱导系统, 其中一级诱导屏提示周边景区的停车场数量和位置; 二级诱导屏提示附近景区停车场的行车方向、数量、距离及停车空位数; 三级诱导屏信息直接对应各停车场, 指示方向和空车位数, 设立在停车场附近。



图5 三级停车智能诱导系统示意图

(2) 交通管制手段

为有效杜绝停车场乱收费现象的发生，景区周边的配建停车场应当由景区或主管部门进行统一管理；另一方面，建议制定分

区域停车收费标准,利用价格杠杆尽量将车辆截留在景点外围,并搭乘公交接驳车在二级集散中心和景区之间转换。此外,还可在交通高峰时段因地制宜的采用车辆限行、线路绕行、公交先行、单向通行等交通管制手段,提升路网的通行效率。

四、总结与展望

尽管本文已经针对现状道路网络、公交站点、停车管理等若干问题提出了一系列的发展建议,但是随着人们越来越重视精神上的享受,旅游行业在整个经济社会发展中的地位势必会再上一个台阶。因此,未来就需要跳出交通单一角度,从地理特征、旅游资源、管理机制、旅客感受等多个方面切入,并适时引进新技术、新技能,构建形成更便捷、更智慧、更绿色、更高效的品质化旅游交通体系,不仅可以在很大程度上缓解旅游高峰时期的交通压力,提升旅客游玩体验感,而且可以促进整个旅游行业的更进一步发展。

参考文献:

- [1] 张小涛. 城市旅游交通关键问题研究 [J]. 科技创新与应用, 2018(19):2.
- [2] 黄莉苹, 侯学钢. 京津冀旅游交通一体化的协同发展倡议 [J]. 城市发展研究, 2015(1):6.
- [3] 金艳. 基于长三角一体化浅析舟山旅游交通建设 [J]. 江苏商论, 2021.
- [4] 纪小美, 熊怡清, 张子昂. 地铁在城市旅游交通中的作用及其优化——以南京主城区为例 [J]. 资源科学, 2020, 42(5):10.
- [5] 陈方, 李俊芳, 戢晓峰. 高铁对区域旅游交通可达性格局的影响分析 [J]. 交通运输系统工程与信息, 2016, 16(4):7.
- [6] 郭建科, 王绍博, 李博等. 哈大高铁对东北城市旅游经济联系的空间影响 [J]. 地理科学, 2016, 36(04):
- [7] 余红红. 旅游城镇交通优化策略分析 [J]. 交通与运输, 2021(006):037.
- [8] 江捷, 邵源, 宋家骅. 江南水乡古镇地区旅游交通组织模式研究 [J]. 城市规划, 2015, 39(11):107-112.
- [9] 张旭, 张时智, 涂静宇. 交通与旅游的融合发展及规划应对 [J]. 综合运输, 2017, 39(6):5.