

“职住分离”对广州交通的影响

吴锡明 周嘉靖 周颖茵

(广东食品药品职业学院, 广东 广州 510520)

【摘要】现今,由于“职住分离”所导致的交通拥堵已成为全国各大中城市的一大典型城市病,人们逐渐开始向城市外围迁居,导致居住地与工作地的相对分离,进而加剧了城市交通拥挤的状况。为全面掌握广州市内居民居住、交通、工作的相关信息,结合前期了解到的广州市居民出行状况,通过使用 SPSS 统计软件,运用时间/距离指示法、分离强度指数法和多元统计分析对职住分离强度及其空间特征进行实证分析。得出调查地区职住分离指数较高、职住距离与收入水平有关、相同距离下轨道(地铁)交通运行时间较短等主要结论。由此提出建立健全公租房制度、大力发展轨道交通、地铁实行错峰票价等可行性建议。我们的项目立足于具体社会问题,旨在分析职住分离对交通产生的负面影响,并提出相应的解决方案。

【关键词】职住分离;通勤时间和通勤距离;轨道交通(地铁);公租房制度;多元统计分析

一、研究的背景

在快速工业化和城镇化的背景下,我国城市正经历着空间结构的重构和演化,伴随社会经济的高速发展,部分城市出现了职住分离的现象。职住分离是指城市就业——居住空间关系的一种不良表现形式,表现为城市居住区与就业区的空间错位,导致了交通拥堵已成为全国各大中城市的一大典型城市病,由于市中心房价高企,人们逐渐开始向城市外围迁居,导致居住地与工作地的相对分离,进而加剧了城市交通拥挤的状况。以广州市目前居民的“职住分离”现状和由此引发的交通拥堵问题为背景,展开一次调查,旨在找出“职住分离”现象背后本质的原因和相关可行的解决办法。利用科学规范的抽样调查方法和统计分析方法,立足于当前中国基本国情与社会热点问题,以广州市中心五区(白云区、海珠区、荔湾区、天河区、越秀区)为调查总体,探究城市内部的居住—就业之间的空间关系,了解居民的职住关系的状况及其影响因素,分析居民的职住状况对交通情况的影响、交通方式对其通勤时间与通勤距离的影响,为相关部门制定政策提供依据,改善目前存在的问题。

二、职住分离强度的实证分析

(一) 基于时间和距离的分离强度

1. 自有房居民的通勤时间明显高于租住房居民的通勤时间

广州市中心五区居民的平均通勤时间约为 35 分

钟,其中自有房和租住房居民的平均通勤时间分别为 39.85 分钟与 26.26 分钟。由此,我们可以得出:自有房居民的通勤时间明显长于租住房居民的结论。中心五区居民的平均通勤距离为 11.53km,其中自有住房居民的平均通勤距离 10.08km,租住房居民的平均通勤距离为 8.011 千米。根据以上通勤距离和通勤时间的测算,总体来说自有住房居民的职住分离情况比租住房居民的严重。

2. 自有房居民的通勤时间和职住距离明显偏高

比较自有房和租住房居民的样本特征,自有房居民的通勤时间和职住距离明显偏高。自有房居民的最大通勤时间大于 30 分钟,租住房居民的通勤时间部分在 30 分钟以内。从样本总体来看,22.82% 自有房的居民通勤时间高于 30 分钟,而 20.47% 租住房居民通勤时间低于 30 分钟。

(二) 基于分离指数的分离强度

通勤时间和通勤距离在一定程度上可以反映城市职住分布的格局,但都不能直接说明职住分离的强度以及其变化趋势。特别是交通工具的变革一定程度上改变了城市地理位置的时空格局。不同交通方式和交通条件下,通勤距离与通勤时间的数值变化并不是一个简单的正函数关系。因此,有必要建立一个分离指数的概念,用于比较不同情况下的分离强度。有关自有住房居民和租住房居民的分别以时间/距离为标的分离强度指数如表所示。根据我们的分析结果可以看出自有房居民的职住分离强度明显大于租住

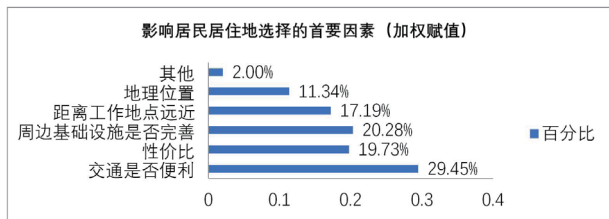
房居民的。

分离强度指数比较

	时间			距离		
指数	0.23			0.15		
住房情况	自有房	租住房	单位宿舍	自有房	租住房	单位宿舍
指数	0.24	0.20	0.1	0.19	0.14	0.4

(三) 影响居住地选择的因素分析

我们对问卷中的数据进行处理,将受访者认为影响他们选择居住地的第一因素赋值“1.0”,排在第二位的因素赋值“0.8”,排在第三位的因素赋值“0.5”。进而分组求和,进行比较,同时计算简单加总的百分比,并将二者进行对比分析,从而得出影响居民选择居住地的最重要因素和他们在选择居住地时首要考虑的前三个因素。



影响居民选择居住地的首要因素（加权赋值）

通过数据分析,我们发现影响广州中心五区职住分离的一个主要因素就是居住地的选择,而影响居民选择居住地的因素有很多,通过我们的问卷调查,以及结合两张图表,我们发现无论是在哪种计算方式下,居民选择居住地主要都是考虑交通便捷程度、性价比和周围基础设施是否完善,其他因素考虑较少。由此,要想改进广州市区的职住分离情况,我们就必须要考虑广州市交通状况以及居住环境性价比等因素。

三、主要结论

(一) 广州市中心五区居民职住分离指数较高

根据职住平衡的概念内涵,职住分离度量分为数量的平衡和质量的平衡。其中,数量的平衡是指在给定的地域范围内,就业岗位的数量和居住单元的数量是否相等,一般被称为平衡度的测量。其测量一般采用就业/居住比率,即在给定的地域范围内,就业岗位数量与家庭数量之比。在既定的范围内,两种极限情况的度量结果完全相反。质量的平衡是指在给定的地域范围内居住并工作的劳动者数量所占的比重,被称为自足性的测量。经调查测算,广州市中心五区居民职住分离指数为0.23(时间)和0.15(距离),高于衡量标准0.1(时间)和0.05(距离),职住分

离指数较高,职住分离现象显著。同时经过对被调查者职住距离与上下班通勤时间的比较,可以得出职住分离导致上班族通勤时间和通勤距离增长的结论。

(二) 居民更换住所后职住距离与收入水平有关

通过分析不同收入居民迁居前后通勤时间、通勤距离的差异变化情况,发现收入为5000元以下的居民,倾向与向距离工作地较远且相对处在城市外围的地段搬迁,且迁居后的通勤时间和通勤距离明显变长,职住分离状况加剧。而高收入人群则反之。这在一定程度上说明居民迁移,居住情况(租住或自有房)、房地产价格以及交通效率的提高等因素都是居住地选择的重要因素。

(三) 相同距离下轨道交通的运行时间较短

中心五区居民上班交通方式的选择与职住距离的远近存在密切的关系,小汽车和公交相比,公交的运输优势对中距离的上班族来说更具有吸引力。居民上班选择的交通工具最大众的是公交车,因为其成本低、便捷。而小汽车、出租车、网约车则是月收入稍高一点的居民选择的交通方式。在职住地距离相同的情况下,使用轨道交通(如地铁,有轨电车)比使用陆路交通系统更快捷,明显缩短通勤时间。数据统计,在相同通勤距离下,轨道交通比陆路交通的平均运行时间短。

(四) 地铁执行错峰票价的公众认同度较高

影响职住分离的影响因素很多,将职住分离与家庭出行方式、总体配置情况进行结合分析,探讨有重要意义。广州地铁的开通,对于实行地铁错峰票价,即在早晚高峰前票价打折,77%的区民认为这种方法对调节高峰人流是有帮助的。且5-8折的错峰票价折扣公众认同度较高。因此我们认为地铁票价的改变对居民的出行选择具有更加重要的影响和作用。

(五) 居民选择居住地的主要因素为交通便捷程度、性价比和周围基础设施是否完善

居住地的选择对职住分离的影响程度是十分巨大的,而影响居民选择居住地的因素有很多,由数据分析可以看出,约40%的居民选择居住地时主要考虑交通便捷程度,20%的居民主要考虑性价比,18%的居民主要考虑周边的基础设施是否完善,其他因素包括距离工作地点距离,地理位置等的关注度较低。

(六) 高收入人群倾向于选择距离工作地较近的地方居住,低收入人群则反之

根据对样本数据中收入和通勤距离的交叉分析,我们发现收入对于通勤距离有两个方向的影响。一方面,

高收入者的时间成本也偏高,往往不希望把时间花费在上下班交通上,因此,他们倾向于选择距离工作地较近的地方居住。而对于低收入群体,其时间成本较低,且往往没有机会过多考虑居住地的远近,因此偏向于选择距离工作地点较远,价格较便宜的地点居住。

四、关于职住分离现象的基本建议

针对区民的职住关系的状况,提出以下建议:

(一) 就业岗位向城市外围搬迁

从国际大城市和广州市自身发展的历程来看,城市职住分离强度的增大是城市化发展的必然阶段。城市边缘的扩展和土地价格的挤出效应,使城市边缘不断涌现出大量的居住集团,而就业岗位却集聚在城市中心区。目前由于城市交通拥堵等问题日益严峻,社会上发出区域“职住匹配/平衡”的呼声越来越高。由此我们可以强调一定区域内部的“职住匹配/平衡”,主张就业岗位向城市外围搬迁。

(二) 大力发展地铁交通,实行错峰票价

地铁建设会增加通勤距离。回归显示,就业地附近如果有地铁站点,那么就业者的通勤距离会显著增加。但这种职住分离并非坏事,因为无论是企业还是居民的收益都会增加。也就是说,地铁的建设为人们在更大的空间范围中带来了更多的机会,使得企业和劳动力,以及居民和住房的匹配程度能够提高。地铁线路往往从城市中心区延伸到郊区,这有效增加了城市中心区“可达范围”内的住房供给。同时地铁建设还有其他的好处。由此,我们可以得出结论,大力发展地铁交通对城市建设具有重要意义。

广州地铁错峰票价,即在早晚高峰前票价打折,数据统计可知,多数居民认为这种方法对调节高峰人流是有帮助的。在工作日时间,早8点到8点30分和晚17点到17点30分是上下班出行的高峰时段,乘客在早上6点之前从位于市中心城区的地铁站出闸,可在原票价基础上享受5折优惠;而若在6点至6点30分之间,从这些地铁站出站则可在原票价基础上享受8折优惠。这一计划旨在能够吸引高峰时段10%至20%的乘客提早出行,以缓解早晚高峰出行压力。

(三) 建立完善的出行及交通系统

1. 规划建设停车场地,方便司机出行停车

广州市老城区,近年来,原有道路已经远远跟不上经济发展的需要,直接导致了人流、车流聚集,停车难、交通拥挤的情况越来越严重。一些路段的停车位太少,很多车辆不得不停放在路边,使原本就不宽阔的道路更加拥挤,双向通行路段只能单向通行,

行车困难,加重了交通拥挤。建议建立空中、地下、地上三层立体停车场,提高资源利用率。

(七) 提高机动车停车费,控制车辆出行频率

机动车每一次出行都需要停放,停车费是构成车辆使用成本的重要因素,对于城市中心区域来说,提高停车费比提高燃油税更能调节交通需求量,缓解交通压力。例如,深圳停车费由20元起步,60元封顶,改为15-20元起步,封顶取消,这也就意味着停车费最高可达240元/全天;广州市一类地区的路边咪表停车收费统一涨到了4元/15分钟,停一天车的停车费达128元;香港地区甚至达到了每小时20-30港元。

我市目前市内中心区域内的封闭停车场大部分停车场都执行政府的指导价,但是依然存在部分违规停车场且低于10元/小时,甚至路边还有很多违规停车。因此,政府一要加快营业性停车场的建设步伐,扩大停车收费的覆盖面,特别是在城市中心区域内杜绝违规停车。二要从我市的实际情况出发,比照深圳和广州的做法,提高停车收费标准,3个小时内停车费应不低于3公里围内来回打车的费用标准。

参考文献:

- [1] 胡娟,胡忆东,朱丽霞.基于“职住平衡”理念的武汉市空间发展探索[J].城市规划,2013(08):25-32.
- [2] 孙钰.建立GDP质量评估体系——访国务院参事、中科院可持续发展战略研究组组长牛文元[J].环境保护,2012(10):26-27.
- [3] 张英杰,郑思齐,王锐.轨道交通建设能否真正促进“绿色”出行?——基于北京市微观调查样本的实证研究[J].世界经济文汇,2015(03):77-88.
- [4] 林娟玲,刘东虎,蔡李英杰,时建平,杨麒丙.提高城市传染病“免疫力”的规划对策探讨——基于职住平衡视角[J].智能建筑与智慧城市,2021(10):31-32.
- [5] 李汉雄,孙伟增,杨思媛.职住分离、父母陪伴与青少年人力资本发展[J].劳动经济研究,2022(03):3-25.
- [6] 孙伟增:何磊磊职住分离、时间挤出与企业生产效率[J].经济学(季刊),2022,22(04):1147-1168.
- [7] 周建高.东京城市空间结构与城市交通合理性探析——从与北京比较的视角[J].城市,2014(03):23-28.

基金项目:广东省科技创新战略专项资金(大学生科技创新培育)项目(pdjh2022b0881)。