

Whitehorse 交通背景研究

讨论稿

2025 年 9 月

Institute for Sensible Transport

The Institute for Sensible Transport 谨向东部 Kulin 民族 Wurundjeri Woi Wurrung 语群的人民致以诚挚敬意，本机构在该族群世代居住且未被割让的土地上开展工作。

我们怀着深切敬意，向其祖先及历代长老（包括已故和健在的）表达尊重与认可。

我们亦谨向澳大利亚各地土地与水域的原住民传统守护者及其祖先致以崇高敬意，这些土地和水域正是我们机构开展各项业务活动的基础所在。

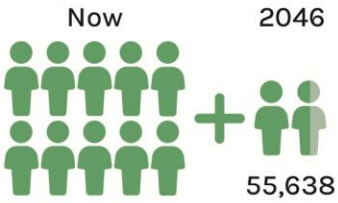
Institute for Sensible Transport

ABN 74 678 316 875
202/26 Rokeby Street, Collingwood
Melbourne, Australia VIC 3066
电邮: info@sensibletransport.org.au
www.sensibletransport.org.au

Whitehorse 交通背景研究

交通与人口统计特征

中位年龄为 **39 岁** 略高于大墨尔本地区的平均水平 (37 岁)



预计到 **2046** 年，Whitehorse 人口将增长 **31%**

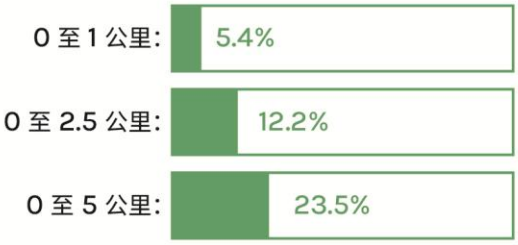
数据来源：VIF Forecasts

通勤方式

82% 的居民**以私家车**作为主要通勤方式

数据来源：ABS Census





居民工作地点



73% 的居民居住在 Whitehorse，但工作地点位于市外

27% 的居民在 Whitehorse 市内居住并工作

数据来源：ABC Census

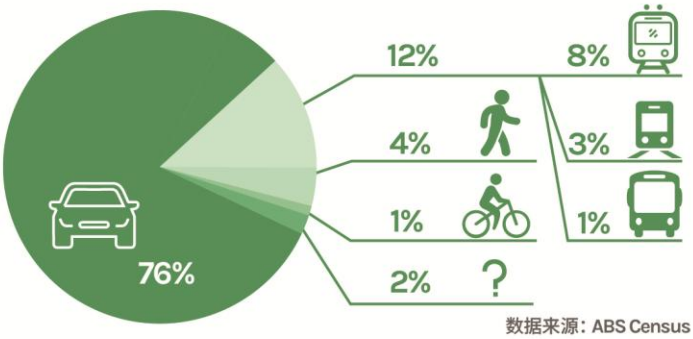




23.5% 的**通勤距离在 5公里及以内**

数据来源：ABS Census

总体通勤方式



数据来源：ABS Census

每八次通勤中即有一次行程不足 **2.5 公里**

Whitehorse 地区的公共交通线路覆盖较为完善，然而，**其运行效率偏低，班次频率不足**





尽管区域内步行道网络较为完善，但骑行基础设施薄弱，仅有 0.9% 的出行采用骑行方式

数据来源：VISTA Travel Survey

道路安全状况



56% 的交通事故发生于限速为 60 至 70 公里/小时的道路上

近半数涉及行人或骑行者的交通事故导致死亡或重伤。

数据来源：VicRoads



与骑自行车相比，居民选择步行的比例高出 **10倍**

数据来源：VISTA Travel Survey



女性的出行距离通常较短，相较男性更倾向于选择步行或乘坐公共交通工具

Institute for Sensible Transport
www.sensibletransport.org.au

图1 Whitehorse 交通与人口统计特征

Whitehorse 市议会正在制定一项新的 Integrated Transport Strategy（综合交通战略，简称 ITS），以取代 2011 年发布的版本。自 2011 年以来，该地区在人口规模、技术发展以及交通基础设施建设方面均发生了显著变化。为有效应对因本地及周边区域人口增长所带来的交通压力，以及 Whitehorse 的过境交通流量增加对该地区的影响，市议会亟需制定新的 ITS 。

该战略将为 Whitehorse 的公共交通、道路安全、步行及骑行系统明确优先发展方向并制定具体行动方案，有助于确保本市在未来数十年持续保持宜居、宜行、宜人的社区特质。

正在浮现的交通管理难题

在未来数十年中，Whitehorse 将面临多方面的交通压力与挑战，主要包括：

- **人口快速增长与交通出行需求持续上升。**预计未来几十年，Whitehorse 地区人口将迎来显著增长。住房建设目标及活动中心的扩展将显著加剧现有交通网络的运行压力。
- **高度依赖私家车出行与有限的停车空间。**目前，Whitehorse超过三分之二的出行依赖私家车，导致对停车位的需求居高不下。推行出行方式多元化、减少机动车使用，有助于缓解停车压力，并提升道路安全性，营造更安全的交通环境。
- **停车难题、交通拥堵与道路安全隐患并存。**随着主要活动中心、学校及火车站周边地区的车辆数量不断上升，交通拥堵问题日益突出，行人与骑行者的通行安全也面临更大挑战。
- **亟需减少交通领域的温室气体排放 。**交通排放在所有温室气体来源中位居第二，仅次于电力生产。要实现国家层面的净零排放目标，必须大幅减少交通领域的排放。

超过 80% 的 Whitehorse 居民主要依靠私家车通勤。该比例自 2011 年以来一直保持不变。

推广可持续交通模式将有助于应对上述挑战，并进一步提升城市的宜居性。

政策审查与市议会规划的整合

过对市议会及州政府相关政策的审查显示，当前政策重点聚焦于以下方面：

- 需提升可持续交通方式的使用比例，降低对私家车出行的依赖
- 建设宜居且出行便利的社区环境
- 推动土地利用与交通规划的协同发展
- 积极应对气候变化与温室气体减排

为何需要制定新的综合交通战略？

新的综合交通战略（ITS）提供了一个重要契机，旨在实现以下关键成果：

- 制定一个与市议会整体规划中核心议题相一致的清晰愿景
- 构建具有前瞻性的步行与骑行网络，为短途至中程出行提供多样化且具吸引力的替代选择
- 促进主动交通方式与公共交通网络的高效衔接与协同发展
- 加强土地使用规划与交通之间的联系，以缩短出行距离并使交通选择多样化
- 制定一系列强有力的倡导举措，以提升公共交通服务水平
- 设定可量化、以结果为导向的战略目标，增强政策执行的透明度与问责机制
- 为新兴交通技术创造应用机会，此类技术在上一版综合交通战略制定时尚未成熟或普及
- 改善道路安全状况，并建立明确的道路及路侧空间分配机制。

现有交通网络

对当前交通网络的主要观察结果如下：

- 步行网络覆盖范围总体尚可，但主要活动中心周边仍存在断点与障碍
- 受多种限制因素影响，骑行基础设施发展受限
- 公共交通的使用比例低于大墨尔本地区的平均水平
- 电动汽车（EV）保有量呈现增长趋势，但整体仍处于发展初期阶段。

Suburban Rail Loop（城郊铁路环线，简称 SRL）将显著提升区域交通可达性，但其与本地交通系统的衔接仍需进一步规划，并加大资金投入。

社区反馈

过往社区调查结果反映出以下核心诉求：

- 增加交通方式选择，尤其是主动交通（如步行与骑行）及公共交通方式。
- 提升街道环境的安全性，以更好支持步行与骑行出行
- 改善公共空间品质，营造低交通流量、宜居宜行的街区环境

上述反馈表明，居民对构建更加可持续且便捷的交通系统表现出强烈支持。

转型契机

分析指出 Whitehorse 在以下方面具备关键发展机遇：

- 打造与主动交通紧密衔接的郊区铁路环线（SRL）枢纽区。
- 在整个市辖区范围内扩展安全的骑行网络。
- 以人为本设计街道空间。
- 提升公共交通服务水平，并加强与骑行及步行路线的整合。
- 统筹规划电动汽车充电基础设施的布局与建设。

未来出行方式的多元场景规划

背景报告中探讨了三种交通发展情境：

- **延续现状模式**：私家车仍占主导地位，交通拥堵日益加剧，居民区“绕行穿越”现象愈发严重。
- **适度变革模式**：局部交通条件有所优化，但对私家车出行的依赖仍然较高，未发生根本性改变。
- **可持续转型模式**：大胆推动主动交通与公共交通，实现社区宜居性、经济效率与环境可持续性的协同提升。

下一步

未来 Whitehorse ITS 的制定，为构建综合性战略蓝图提供了重要契机，有助于指导交通领域的投资安排与政策决策，从而进一步提升出行选择的多样性、系统的可持续性以及整体交通安全水平。

与其他地方政府辖区类似，过去十五年来，Whitehorse在向可持续交通方式转型方面尚未出现显著进展。这进一步凸显出，若要实现更安全、更可持续的交通体系既定目标，市议会亟需采取更积极的干预措施。

现行政策框架已明确指出，应推动交通模式转型，优先发展可持续交通模式，并全面提升交通系统的安全性。

未来的 ITS 应被视为一项重要契机，用以推动 Whitehorse 构建更安全、更健康且更一体化的综合交通服务体系。

关键问题与发展机遇

通过对交通数据、现有基础设施及战略文件的深入分析，背景报告识别出若干关键问题与转型机遇。图2汇总了已识别的主要挑战与障碍，以及若干核心发展机遇，这些内容将作为制定 Whitehorse 综合交通战略的重要考量事项。上述分析尚属阶段性成果，非最终定论。



图2关键问题与机遇

数据来源：Institute for Sensible Transport