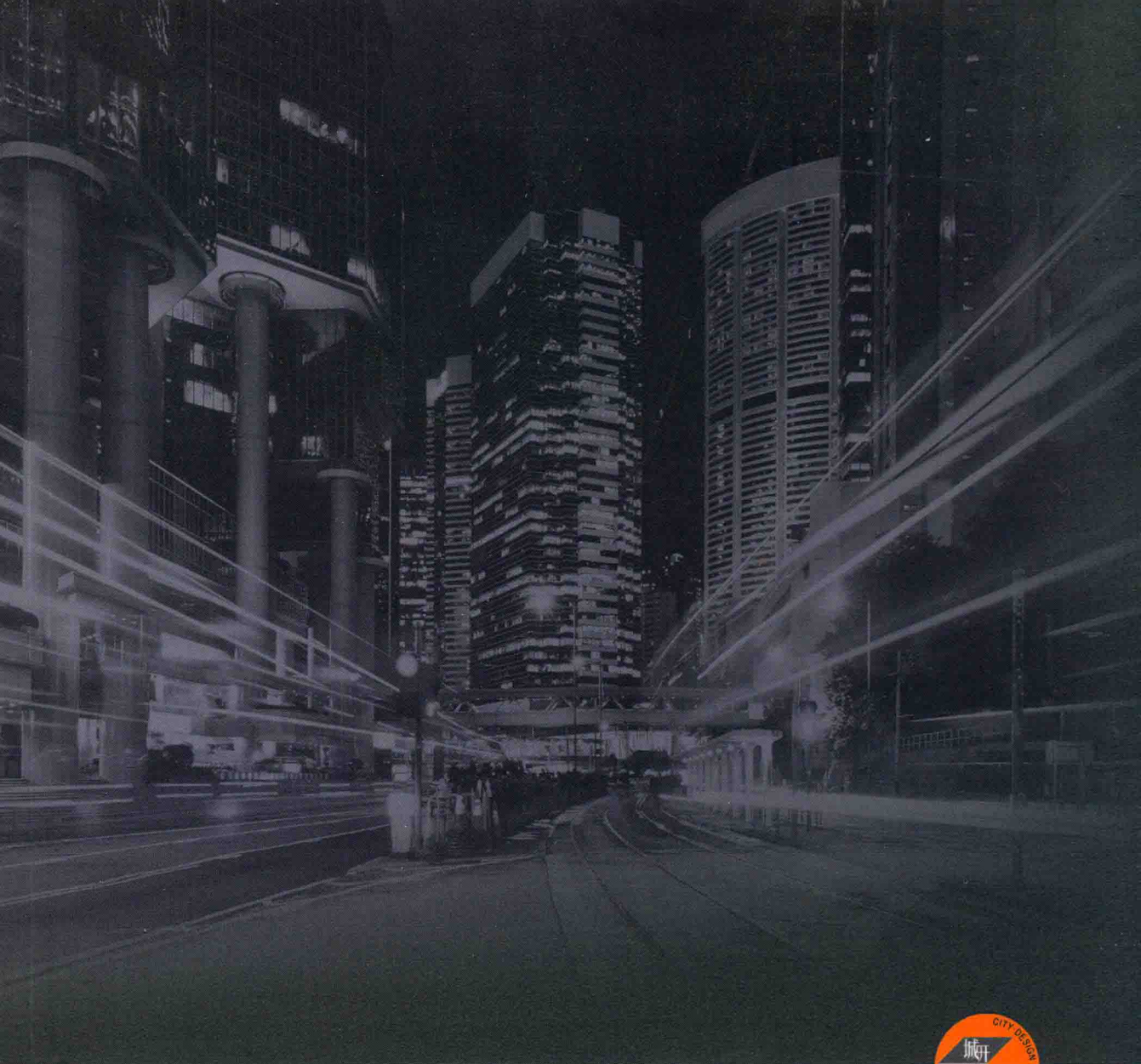




新型城镇化与新型城乡空间研究丛书 | 王兴平主编

高铁驱动的区域同城化 与城市空间重组

王兴平 朱秋诗 等著



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

国家自然科学基金(51078071)、江苏省社科基金(11CSJ005)、江苏省社科联研究课题(12SYB-030)等部分研究成果;东南大学江苏省优势学科经费资助出版

高铁驱动的区域同城化 与城市空间重组

王兴平 朱秋诗 等著



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

南京·2017

内容提要

在高铁的带动下,区域和城市的空间结构、空间关系和居民的空间出行、产业的空间联系与集聚等均发生了显著的变化,由此诱发的空间转型与拓展正在形成新的区域与城市空间重组规律和模式,这既是城乡规划学科面临的关键科学问题,也是中国特色当代城乡空间研究的重要切入点。本书在大量搜集相关资料,整理和借鉴相关学术成果、规划成果、政策文件等的基础上,立足长三角、沪宁高铁走廊、宁镇扬地区和京沪高铁沿线等中国高铁网络建设的先行地区,对高铁影响下区域与城市空间重组的基本模式、区域就业通勤方式、基于高铁的区域同城化发展和高铁站点地区的空间利用等进行了基于实证的系统调研、分析和提炼总结,提出了高铁三角、高铁走廊等概念,并结合具体区域对高铁促进的区域同城化发展进行了深入探讨,这在一定程度上填补了中国高铁时代城市与区域空间研究的空白。

本书可供城乡规划学、经济贸易、地理学、交通学、管理学等领域的科学研究、规划设计、行政管理和高等教育等专业人员和高校学生参考,也可供相关经济管理、交通管理、土地管理、城乡规划管理人员参考使用。

图书在版编目(CIP)数据

高铁驱动的区域同城化与城市空间重组 / 王兴平等
著. —南京:东南大学出版社, 2017. 6
ISBN 978-7-5641-7178-0

I. ①高… II. ①王… III. ①高速铁路-影响-城市发展-研究-中国②高速铁路-影响-城市规划-研究-中国 IV. ①F299.2 ②TU984.2

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第116474号

书 名: 高铁驱动的区域同城化与城市空间重组

著 者: 王兴平 朱秋诗 等

责任编辑: 孙惠玉 徐步政

编辑邮箱: 894456253@qq.com

出版发行: 东南大学出版社

社址: 南京市四牌楼2号(210096)

网 址: <http://www.seupress.com>

出 版 人: 江建中

印 刷: 虎彩印艺股份有限公司

排版: 南京新洲制版有限公司

开 本: 787mm×1092mm 1/16

印张: 15.25 字数: 368千

版 印 次: 2017年6月第1版

2017年6月第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-5641-7178-0

定价: 59.00元

经 销: 全国各地新华书店

发行热线: 025-83790519 83791830



* 版权所有, 侵权必究

* 本社图书若有印装质量问题, 请直接与营销部联系。电话: 025-83791830

在人类社会漫长而无限的时空演进场景中，城镇的出现虽然历史悠久，但是它主导、引导人类社会的发展进程和城镇化成为人类社会演进的主旋律和主推力，却是最近两三百年的事情。然而，在这数百年波澜壮阔的城镇化发展进程中，人类社会变化变化的节奏、速度和程度，远远超过了此前数千年。一方面，城镇化的发展推动了人类社会的快速发展，另一方面则是人类社会迭次涌现的新技术、新制度、新观念等不断改变着城镇化的模式和方向，新型城镇化模式也由此而阶段性地出现，并随之改变着城乡空间的类型、功能、图景和关系。

在全球层面来看当下的世界新型城镇化模式，其中既包括全球新技术革命带来的城镇化方式的创新，也包括由于中国快速崛起、中国城镇化迅猛推进带来的全球城镇化重心的转移，也就是中国特色城镇化模式。从演进历程来看中国城镇化正在迈入的新型城镇化阶段，我们看到的是中国最近 30 多年快速城镇化所达到的城镇化水平超过 50% 的现实基础、所累积的复杂的资源环境与社会问题，以及所面临的老龄化、机动化和国际环境变化带来的挑战。这与 30 多年前中国城镇化水平在 20% 以下时的处境大不相同，也与 10 多年前中国城镇化水平跨越 30% 门槛时面临的形势有本质区别。如果说，中国在达到城镇化水平 50% 以前，还可以借鉴，甚至照搬与模仿西方工业化、城市化高峰时期的理论、模式、经验来指导中国城镇化发展的话，现在我们面临的许多问题，是西方既往城镇化“教材”所没有的，我们只能依靠对自身特点、经验、教训的深刻解读和对未来的超前预判和分析，来设计出适合中国发展的新型城镇化路径，这是我们面临的重要理论问题，也是中国学术界的历史责任，需要极大的创新勇气和艰苦的探索才可能找到答案。

和新型城镇化相对应，世界和中国城乡空间的变革也日新月异，这其中既包括新的城乡关系，也包括新的城乡空间类型、功能、景观，以至于新的城乡空间需求和理念，以及新的城乡空间研究视角和规划模式。仅就中国而言，计划经济、传统产业时期的城乡空间规划与建设理念和模式，与改革开放以来的市场经济、外向型产业和观念多元化变革时期的城乡空间规划与建设理念和模式截然不同，物质空间为本时期与以人为本时代的城乡空间建设与规划模式也不同，加上新技术带来的空间变革，一个新型城乡空间关系、空间类型、空间建设与规划模式涌现的新时代正在来临，需要我们见微知著、详加研判。

城镇化模式与城乡空间类型的创新既有阶段性的质变，也有连续性的渐变，学术研究要遵循事物发展客观具有的“承前启后”的因果链条。因此，本丛书所指的“新”，其历史起点定格在 20 世纪 70 年代全球化和新技术革命开启的新阶段以后，特别是中国改革开放以来，既包括对已经走过的 30 多年所积累的与传统阶段相比有所不同的“新型”的既往式总结，也包括当下即将进入 21 世纪第二个 10 年、中国城镇化进入加速发展后期以及迈向成熟期之时，对即将面临的“新”时期的预见性展望。希望通过对已经走过的 30 年新实践诸如开发区建设、新城开发、都市圈与城市群等培育进行系统总结和提炼，构筑当代“中国特色城镇化模式”的科学起点，通过对正在成为共识的“以人为本”新阶段所蕴含的新型城镇化的新趋势、新

型城乡空间的新类型等进行基于国情现实的预判，改变长期的“拿来主义”倾向和重新确立基于发展自信的文化自信，在面向未来、寻求新路的同时更加对准中国历史原点，逐步建立起未来真正意义上“中国特色城镇化模式”的科学内涵与理论构架。

本丛书是一个动态扩展的开放式学术专著集成平台，围绕“新型城镇化和新型城乡空间”这一总的方向，立足时代前沿、扎根中国实践进行理论探索。丛书既包括 21 世纪以来对中国城镇发展与规划进行探索的中青年学术骨干的著作，也包括不断涌现的“80 后”年轻学人的学术专著，预计“90 后”新学人的专著也为时不远。欢迎学术同仁、社会各界对丛书进行指导和支持，也欢迎对本丛书有兴趣的高水平学术新作不断充实进来，汇集涓涓细流，形成推动中国城乡空间与规划研究的新力量。

王兴平

东南大学建筑学院教授、博士生导师
东南大学区域与城市发展研究所所长
2013 年于东南大学建筑学院

科学技术的发展推动了社会进步。高铁作为一种新型的交通运输工具,以时空压缩为特征大大丰富和便利了社会经济联系和人们的出行活动(就业、居住、交往、游憩等),从而也影响和改变了相关区域的空间结构、空间格局、空间关系和空间利用。

作者通过大量的实地调研、经验借鉴、数据分析、理论提升,对我国高铁最发达、最密集的长三角地区进行了以人的活动为中心、从流动空间的视角,就不同空间尺度、不同节点在高铁驱动下的空间变化(空间联系、空间组合、空间利用)的系统的、深入的研究。无疑地,这对于区域空间理论和空间规律的探索、时空关系的深化以及相关区域和节点的空间利用和建设发展都将有重要的学术价值和实践意义。纵观全书,就内容而言大致可以分为三个部分:第一部分是长三角尤其是16市组成的核心区的区域交通和空间演化以及职住空间关系重组的研究。通过长三角区域交通网络的历史演变分析和高速交通与空间关系的系统研究,揭示和阐述了高速驱动下时空距离重塑、空间结构重构、要素流动重组的现象。这部分中以就业空间为主的职住空间关系的研究是很有价值的成果。本书中以16市大量的实地调研数据,详细分析了长三角就业特征、通勤者社会属性、通勤行为、流动方向与频率、居住与就业匹配分析,以及区域空间组合模式与比例关系等,描绘了一幅长三角城市间职住空间关系清晰的流动而变化的场景。其指标数据的内容、分析方法、逻辑关系均可作为同类研究和借鉴。

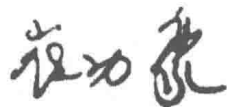
第二部分是高铁走廊(沪宁高铁走廊)的同城化研究。作者以“高铁三角”和“高铁走廊”的论点进行同城化和空间重组研究,这既是本书重点也是颇具新意的特色。首先仍以职住关系为主,在解释了流动空间视角下高铁走廊空间体系后,即就通勤角度阐明了空间重组的特征,按高铁走廊三种空间类型概括其区域化职住组合模式。本书重要的贡献是关于同城化及相关的空间变化重组的研究。

作者把同城化作为一种新型的地域协作组合形式和城市相互作用的一种模式,以及城市间空间重组的重要工具,对此进行了十分系统和深入的研究:(1)梳理和拓展了同城化的内涵,明确了以“地域邻近”为主的基本特征,指出了同城化由空间—服务—功能同城化的发展过程。(2)从以时空距离远近作为衡量实现同城化的重要标志的观点出发,提出了“同城化门槛”的概念,并以小时交通圈作为标准划分了同城化核心区和影响区、初级阶段和成熟阶段,提供了同城化范围划分的量化的方法。(3)首次提出“高铁走廊同城化”的概念,并对沪宁高铁走廊划分了走廊整体(巨型城市区域)、都市圈、都市区三个空间层次,进行了包括同城化的区域背景、历史回顾、现状评估、效应判断和策略确定等在内的系统化论述,构建了区域同城化研究的基本框架,其提出的包括时间距离、空间联系、社会联系、同城化效应测度指标等在内的同城化现状评估体系和效应评估体系也具有现实的应用价值和学术价值。(4)宁镇扬同城化的研究。宁镇扬同城化是江苏省推进区域一体化和同城化的重点和先行,已经有过多种研究和规划。作者在借鉴其他研究成果的基础上进行了系统的梳理、现状评估、问题解析和社会调查,提出了推进同城

化的具体行动建议。本书应当是迄今对同城化研究最具特色和内容丰富的研究成果。

第三部分是高铁站点地区的空间利用。作者以高铁站点 1.5—2.0 km 作为站点空间利用的范围,对高铁站点地区的功能发展、空间形态、开发强度、交通联系和空间效应等进行了系统的分析研究。其分析的思路和内容,尤其是对站点地区的功能结构、功能布局模式、功能成长和开发模式的分析、开发建设的效应分析等都有一定的启示意义。

总之,本书是在多项国家和省的科研基金项目的支撑下,综合了各项研究成果、科研报告、学位论文等多种学术文献的基础上形成的,是一本具有理论和实践价值的学术著作,是高铁时代城市及区域研究的新作。它的出版对于城市与区域理论建设、规划实践和开发利用均有现实的推动作用。



南京大学建筑与城市规划学院教授

中国城市规划学会荣誉理事

2017年2月8日于南京

高铁的建设极大地改变了区域间的联系方式,进一步压缩了时空距离,并与其他交通方式和信息网络形成叠加效应,区域的通勤出行范围、出行模式随之而改变,基于个体就业、居住和公共服务等日常通勤的行为活动及其空间格局也发生了不可逆转的新的变化。依托区域综合性、公交化的高速交通走廊和网络,区域的同城化步伐随之加快,城际间的日常联系更加频繁,地域性城镇体系格局趋于扁平化和网络化。在此背景下,区域层面、走廊层面和都市圈、都市区层面,以及伴随高铁产生的高铁站点地区层面,其空间联系、空间结构等均出现了新的特点,需要立足实践加以研究。

长三角地区是我国综合经济实力最强的地区之一,工业基础雄厚、市场经济繁荣、水陆交通发达。近年来,长三角地区的高速铁路和高速公路网络、跨江跨海大桥和快速轨道交通等现代化大型基础设施建设迅速推进,特别是2007年沪宁动车的开通运行、2010年“公交化”沪宁城际高速铁路的开通运行等,使长三角各城市之间的时空距离大大压缩,区域内部的“同城化”效应日渐凸显,特别是长三角核心区已经形成了在全球具有领先和示范意义的“沪宁杭”高铁三角区。而国内开行时间最早、发车数量最多和发车频率最高的高铁客运专线所串联的巨型都市连绵区——沪宁高铁走廊地区,其各城市之间的人流、物流、技术流、信息流、资金流的流量与流速迅速提升,产业、就业和居住空间也开始发生区域化的组合与重构,出现了“城际通勤候鸟族”“企业跨界增长联盟”等典型现象。就更大区域而言,京沪高铁作为世界上最早一次建成和开通距离最长的高铁线路,横跨我国多个自然和社会经济区域以及不同等级规模的城镇,其沿线类型丰富的高铁站点地区集中反映了我国高铁新城、新区的空间特征以及高铁站点地区与所在城市、区域的多元化空间关系。在此背景下,我们选择两个互有关联但又各有侧重的研究对象,即高铁网络化区域——长三角核心区和全球最早建成的跨区域高铁线路——京沪高铁沿线,立足流动空间视角,以区域通勤为研究切入点,分析评判交通与区域空间重组的关系以及基于同城化的区域空间重组模式,并对高铁新城、新区等站点地区的空间利用进行研究,探究从区域到节点不同尺度的空间重组和利用特征。

作为本书研究成果的支撑,2011年1月,我们获得国家自然科学基金资助开展《新型城市化阶段长三角城市区域就业空间演化与重组研究》(项目编号为51078071,负责人为王兴平);2011年5月,我们获得江苏省社科联研究课题《长三角地区城市同城化效应研究:以沪宁高速走廊为例》(项目批准号为11CSJ005,负责人为王兴平);2012年9月,我们获得江苏省哲学社会科学界联合会研究课题《推进宁镇扬同城化的策略研究》(项目批准号为12SYB-030,负责人为王兴平);2012年,我们获得国家社会科学基金重点项目《中国创新型都市圈发展的路径设计与规划导控研究》(项目编号为12AZD100,负责人为王兴平)。在上述课题的支持下,课题组全体成员相继展开了对沪宁高铁走廊八市、宁杭高铁和京沪高铁沿线各市及南京都市圈有关城市的全覆盖调研,通过大量问卷发放与典型访谈,获得了翔实的一手数据,详细了解了研究对象区域居民的区域通勤与出行

特征、对同城化的认知以及城际之间的知识合作状况等,并深入解读了沪宁高铁走廊同城化的背景和趋势,梳理了国内外同城化的相关研究与实践经验,提出了沪宁高铁走廊同城化的内涵,评估了沪宁高铁走廊同城化的现状及效应,探析了沪宁高铁走廊同城化的动力机制,并在此基础上提出了产业分工重组、空间重组与优化、支撑体系优化以及实施模式和机制等策略与建议,以应对沪宁高铁走廊地区这一同城化效应及发展趋势。此外,课题组先后多次与江苏省哲学社会科学规划办公室以及相关政府部门、同类课题研究单位进行座谈与交流,包括南京市经信委、商务局、教育局、科技局以及中国科学院南京地理与湖泊研究所、东南大学经济管理学院等,有效地推动了课题研究工作的进展与研究成果的优化与完善。

本书整合了本人主持的四个课题研究报告的相关内容、本人指导的作为课题成果的本书合作者朱秋诗的硕士学位论文以及谢亚、许闻博、王承磊、何彦东的本科毕业论文和调研报告成果等,以高铁和区域交通方式改变—就业空间为核心的通勤空间变化—区域同城化与空间重组—高铁站点地区的空间利用为主线,串联了对高铁驱动下不同空间尺度的空间联系、空间利用和空间重组的基本特征的研究。本书各章分工如下:

全书由王兴平拟定提纲和修改、定稿,各章具体内容分工合作完成。其中第1章、第6章、第7章由王兴平执笔(第6章沈思思参与、第7章周军参与),第2章由王兴平、朱秋诗执笔,第3—5章由朱秋诗执笔,第8章由王兴平、谢亚、许闻博执笔。

此外,2011年至今,由本人指导先后在东南大学攻读博士学位的赵虎、胡畔、朱凯、周军和硕士研究生袁新国、李蔚然、蒋瑞明、吕冬敏、戎一翎、张一凡、李迎成、胡亮、张译丹、沈思思、贺志华、顾惠等以及东南大学城乡规划专业的部分本科生,先后参与了课题报告部分内容的撰写或者问卷调研,对本书相关内容也有贡献,硕士研究生赵胜波等协助绘制了部分插图,本书的出版还得到了江苏省优势学科建设经费的资助,特此说明和致谢。

作为在实践调研基础上总结形成的研究成果,由于笔者学术水平有限,在理论概括和分析等方面有所欠缺,同时由于高铁作为一种正在兴起的新型区域交通方式,其带来的后续影响尚有一定的不确定性,加之课题组仅仅局限在长三角核心区和京沪高铁沿线进行了相对比较随机的问卷调研,研究对象的有限性和问卷样本的局限性决定了研究成果相关研究结论的相对性,本书还有待于进一步完善,敬请批评指正!此外,本书第6章、第7章对策、策略和行动等研究部分,参考借鉴了宁镇扬、广佛等相关地区同城化规划成果的内容,在此予以说明和致谢。

王兴平

2017年1月于东南大学建筑学院

总序
序言
前言

1 总论	1
1.1 研究背景与意义	1
1.1.1 研究背景	1
1.1.2 研究意义与目的	4
1.2 研究概念与范围	5
1.2.1 相关概念	5
1.2.2 研究对象及其概况	7
1.3 国内外相关研究综述	14
1.3.1 高铁与区域发展的相关研究	14
1.3.2 区域同城化相关研究	16
1.3.3 相关研究述评	17
1.4 研究方法 with 数据	18
1.4.1 研究方法	18
1.4.2 数据来源	19
1.5 研究内容 with 框架	21
1.5.1 研究内容	21
1.5.2 研究框架	22
2 流动空间视角下高铁走廊空间重组与同城化模式	26
2.1 流动空间视角的高铁走廊空间体系	26
2.1.1 流动空间的基本概念与内涵	26
2.1.2 流动空间对区域空间的重构	27
2.1.3 基于高速交通的流动空间结构体系	27
2.2 高铁走廊空间重组的主要特征	28
2.2.1 扩大的区域通勤圈：居民区域出行的常态化	28
2.2.2 流动化的跨城就业：区域空间联系的重组	30
2.2.3 高速的区域通勤网：催生新的区域职住组合模式	31
2.3 高速走廊三种典型的区域化职住组合模式	34
2.3.1 大都市区尺度的“中心城—郊区”职住模式	34
2.3.2 都市圈尺度的“中心城市—卫星城市”职住模式	36
2.3.3 巨型城市区域尺度的“城市—区域”职住模式	41
2.4 中国区域同城化的实践发展	45
2.4.1 不同地区同城化的比较	45

2.4.2	各类同城化的普遍特征	47
3	长三角区域交通与空间演化的历史分析	51
3.1	长三角区域交通网络的历史演变	51
3.1.1	古代道路交通发展	51
3.1.2	近代道路交通发展	56
3.1.3	现代道路交通发展	58
3.2	高速交通与长三角空间发展	59
3.2.1	高速交通驱动时空距离重塑	59
3.2.2	高速交通驱动空间结构重构	64
3.2.3	高速交通驱动要素流动重组	67
4	长三角职住空间关系重组的实证研究	94
4.1	长三角就业空间的特征概述	94
4.1.1	主要特征分析	94
4.1.2	就业空间格局	98
4.2	长三角就业空间重组的实证分析	101
4.2.1	抽样调查概况	101
4.2.2	社会属性特征	102
5	沪宁高铁走廊同城化现状与评价	113
5.1	沪宁高铁走廊同城化的区域背景	113
5.1.1	大交通网络体系加速沪宁高铁走廊时空压缩	113
5.1.2	经济全球化驱动区域城市化和城市区域化	114
5.1.3	区域科学布局和协同发展规划逐步确立	114
5.1.4	区域内自发性的城市合作机制日益成熟	115
5.2	沪宁高铁走廊同城化的历程回顾	115
5.2.1	启动期（1982—1987 年）	115
5.2.2	停滞期（1988—1989 年）	116
5.2.3	重启期（1990—1999 年）	116
5.2.4	加速期（2000 年至今）	116
5.3	沪宁高铁走廊同城化的现状评估	117
5.3.1	时间距离测度	117
5.3.2	空间联系测度	121
5.3.3	社会联系测度	122
5.3.4	同城化效应测度	124
5.4	沪宁高铁走廊地区同城化效应的基本判断	126
5.4.1	沪宁高铁走廊地区同城化的主要特征	126
5.4.2	沪宁高铁走廊地区同城化的主要障碍	129
5.4.3	沪宁高铁走廊同城化的动力机制	131

6 沪宁高铁走廊的空间重组与同城化策略研究 135

6.1 沪宁高铁走廊的发展定位与总体目标 135

6.2 沪宁高铁走廊的产业重组 135

6.2.1 垂直型产业分工及其影响 135

6.2.2 同城化下的多样化产业分工 136

6.2.3 沪宁高铁走廊的产业分工重组 137

6.3 沪宁高铁走廊的空间重组与优化 139

6.3.1 空间重组的特征与结构优化 139

6.3.2 空间重组下的区域关系协调 140

6.3.3 空间重组下的空间发展共谋 141

6.3.4 空间重组下的城乡关系重构 142

6.3.5 空间重组下的职住关系优化 143

6.4 沪宁高铁走廊综合交通支撑体系优化 144

6.4.1 沪宁城际快速交通通道建设 144

6.4.2 不同等级城市交通枢纽建设 148

6.4.3 信息化与智能化客运体系建设 148

6.5 沪宁高铁走廊同城化的非物质支撑体系 149

6.5.1 促进教育资源共享 149

6.5.2 完善医疗卫生服务 150

6.5.3 加强文体事业协作 150

6.5.4 推进养老事业合作 151

6.5.5 加强区域旅游合作 152

6.5.6 完善社会保障制度 152

6.6 沪宁高铁走廊地区同城化的城际协调与治理机制建设 153

6.6.1 区域协调机制现状评价 153

6.6.2 同城化的实施机制建议 155

7 宁镇扬同城化发展与空间组织研究 157

7.1 宁镇扬同城化的可行性与必要性 157

7.1.1 宁镇扬同城化发展的基础与可行性 157

7.1.2 宁镇扬同城化的必要性分析 160

7.2 宁镇扬同城化的现状基础 161

7.2.1 宁镇扬同城化的历程回顾 161

7.2.2 宁镇扬同城化的现状评估 162

7.3 宁镇扬同城化的总体发展战略 167

7.3.1 宁镇扬同城化发展的总体定位 167

7.3.2 推进宁镇扬同城化发展的战略路径 167

7.4 推进宁镇扬同城化的具体行动 168

7.4.1 产业发展与布局的同城化 168

7.4.2 空间格局同城化 169

7.4.3 重点跨界协调示范区的协同建设 171

7.4.4	区域交通运输体系同城化.....	174
7.4.5	构建区域生态安全格局.....	175
7.4.6	区域科技研发合作和构建创新型同城发展区域.....	176
8	京沪高铁沿线站点地区的空间利用.....	177
8.1	京沪高铁沿线站点地区概况.....	177
8.2	京沪高铁沿线站点地区与所在城市的关系.....	178
8.3	京沪高铁沿线站点地区功能发展分析.....	181
8.3.1	高铁站点地区功能用地规模.....	182
8.3.2	高铁站点地区功能结构.....	183
8.3.3	高铁站点地区规划功能布局模式.....	185
8.3.4	高铁站点地区功能成长模式.....	187
8.4	京沪高铁沿线站点地区空间形态分析.....	188
8.4.1	高铁站点地区的空间开发模式.....	188
8.4.2	高铁站点地区的道路交通网络.....	191
8.4.3	高铁站点周边地区的道路系统与土地利用.....	194
8.4.4	高铁站点地区的空间布局模式.....	196
8.4.5	高铁站点地区的空间骨架.....	197
8.4.6	高铁站点地区的核心空间.....	198
8.4.7	高铁站点地区的天际轮廓线.....	200
8.5	京沪高铁沿线站点地区的空间开发强度.....	201
8.5.1	以居住功能为主的站点周边地区的开发强度.....	201
8.5.2	以商业、商务办公功能为主的站点周边地区的开发强度.....	202
8.5.3	多功能综合型站点周边地区的开发强度.....	203
8.6	京沪高铁沿线站点地区的交通联系分析.....	204
8.6.1	高铁站点与城市其他对外交通方式的联系.....	205
8.6.2	高铁站点地区与所在城市的交通联系.....	207
8.7	京沪高铁沿线站点地区开发建设的空间效应分析与评价.....	208
8.7.1	京沪高铁沿线站点地区空间利用的总体特征与规律.....	208
8.7.2	基于节点—场所理论模式的高铁站点地区功能评价.....	208
8.7.3	基于问卷调查的京沪高铁沿线站点地区空间使用主体特征.....	210
8.7.4	京沪高铁沿线站点开发建设对区域与城市空间的影响.....	211
	附录.....	215
	主要参考文献.....	221
	图片来源.....	226
	表格来源.....	229

交通运输方式的变革和进步,是推动区域与城乡空间结构、城乡聚落体系格局变迁的重要力量,也是引导人类生产、生活及关联的交通出行模式变革的重要因素。21世纪以来,发源于中国大陆的高速铁路的建设,又一次深刻改变了区域城际间的时空距离和通勤模式,并逐渐向全球扩展。有学者推断,21世纪世界将进入高铁时代^①。在率先实现高铁动脉全面贯通和区域成网的中国东部沿海发达地区,高铁效应下的宏观层面的区域空间重组与同城化、微观个体的就业和日常通勤区域化扩散等现象已逐步凸显,形成了新的区域和城市内部空间联系方式与空间关系模式。而高铁网络和站点的建设,在区域层面形成了高铁发展轴带与走廊、高铁三角区和高铁城市节点等新的区域空间类型,并在高铁城市内部形成了高铁新城、高铁站点地区等新的城市空间类型。上述基于高铁建设产生的新的空间联系、空间关系与空间类型,是亟须立足实践加以研究和关注的新的区域与城市科学问题。

1.1 研究背景与意义

1.1.1 研究背景

1) 区域一体化时代:高铁助推区域发展格局重塑

伴随经济全球化的纵深推进,国家、城市的竞争力日趋依赖于所在区域的竞争力,催生区域、城市间各种合作的深化。受金融危机的影响,中国经济正逐渐由外向型的经济发展向扩大内需型的发展模式转变,进一步凸显区域经济地位的重要性。与之相应的是,近10年也是我国区域规划密集发布、国家战略全面开花的时期。从2005年上海浦东新区综合配套改革试验区的获批开始,截至2012年9月批准的广州南沙新区,全国共计批复53项重点地区的区域规划。尤其是2007—2009年,陆续出台包括珠江三角洲、海峡西岸经济区、江苏沿海地区、关中—天水经济区等在内的37项国家战略性区域规划文件^②,范围涵盖我国东部、中部、西部和东北部的大部分省区,类型涉及改革发展、产业转移、经济协作等多项内容,加快了中国区域经济格局的调整与重塑。

上述阶段实际上也是中国高铁建设迅速推进、跨越发展的时期，高铁在其中无疑发挥了“链合”各大区域板块、“疏通”加速各类要素流、“弥合”经济高地与洼地的作用，为促进区域内部的融合发展以及区域之间的竞争协作搭建起重要的战略通道。目前，建成通车的高速铁路网已基本串联起中国主要的经济发达地区和人口稠密区，形成沟通联系中国区域经济主骨架的快速通道（表 1-1）。根据国家“四纵四横”的高速铁路客运专线规划，到 2020 年，高铁将连接所有省会城市和 50 万人口以上城市，覆盖全国 90% 以上的人口^③，这将助推区域发展由单城市群的资源整合走向跨城市群的发展协作，加快新时期区域经济格局的调整重组与跨区域间的融合发展。

表 1-1 中国建成运营的高速铁路与各大城市群的关系

通车年份	通车里程（km）	客运专线	串联城市群
2003	405	秦沈客运专线	京津冀、辽中南
2007	300	依托沪宁既有铁路线的沪宁城际动车组	长三角核心区的沪宁间沿线城市区域
2008	634	合宁铁路；胶济客运专线	长三角、长江下游；山东半岛
2009	2 504	石太客运专线；合武铁路；达成铁路；温福铁路；甬台温铁路；武广客运专线	京津冀、太原；长江中游；川渝；长三角、海峡西岸；长三角；长江中游、珠三角
2010	2 176	郑西客运专线；福厦铁路；沪宁高速铁路；沪杭客运专线；宜万铁路	中原、关中；海峡西岸；长三角；长江中游
2011	1 540	京沪高速铁路；广深（港）高速铁路（广州—深圳）	长三角、长江下游、山东半岛、京津冀；珠三角
2012	2 473	汉宜铁路；石武客运专线（郑州东—武汉）；合蚌客运专线；哈大客运专线；京石客运专线；石武客运专线（石家庄—郑州东）	长江中游；中原、长江中游；东北；京津冀；京津冀、中原
2013	2 108	遂渝铁路二线；宁杭客运专线；杭甬客运专线；盘营客运专线；津秦客运专线；西宝客运专线；渝利铁路；厦深铁路	川渝；长三角；辽中南；京津冀；关中；川渝；珠三角、海峡西岸

2）交通同城时代：高铁催化个体职住区域分离

由于区域、城市整体经济实力的提升，人们对连接各大城市和门户枢纽的快速交通系统需求随之增强，全国各地的高速公路网络、快速轨道交通等现代化大型交通基础设施建设迅速推进。以秦沈客运专线为发端，短短 6 年时间，中国高铁的通车里程就已赶超世界其他国家运营高铁里程的总和，跨越世界长达 50 年的高铁发展史。截至 2013 年 9 月，全国高速铁路运营里程达 10 463 km，中国高铁的已建里程、在建规模和运行时速均已跃居世界榜首（图 1-1）^④。高铁对区域空间组织的影响直接体现在对城市人口与区域空间布局的改变上，大大提升了各城市之间、城乡之间的人流、物流、技术流、信息流、资金流的流量与流速，并促使产业、就业和人口居住空间等在区域空间尺度上发生结构性重组。

如今，中国东部沿海尤其是长三角、珠三角等发达地区，正由传统制造业向战略性新兴产业、高端服务业转型升级，新产业经济格局及其相应的就业岗位布局特点将直接影响区域和城市功能及其内部空间结构的调整。同时，由于快速城际轨道交通的完善，城市区域之间交通出行的高效、快速和便捷性进一步催化个体职住通勤的区域化分离，居民对居

住与就业的区位选择更为多样化，尺度更加扩大化，日常性的跨城商务、通勤流动现象更为频繁，“城际通勤候鸟族”“企业跨界增长联盟”等跨界职住或组织生产等典型现象随之出现。

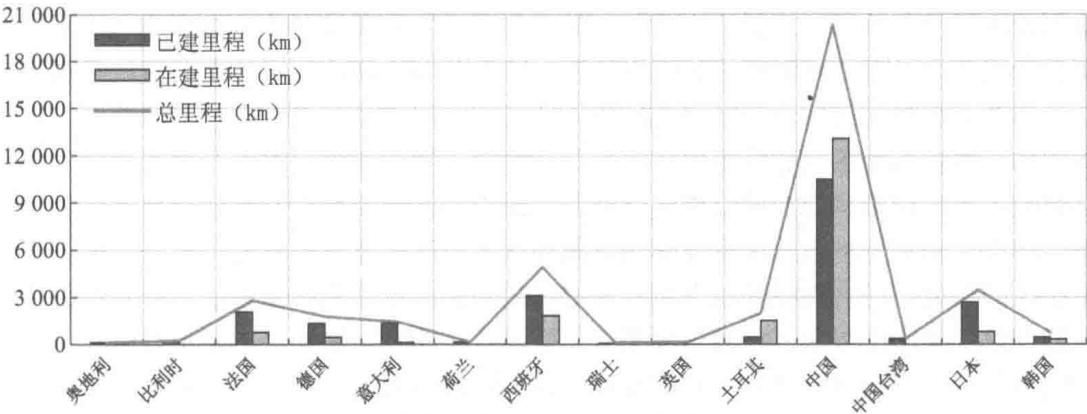


图 1-1 世界主要国家和地区的高速铁路建设情况比较

伴随着城市化进程，过去 10 余年，我国就业人口数量及其占总人口规模的比重持续上升（图 1-2）。庞大的就业人口规模及快速的增长趋势无疑给刚迈过 50% 城镇化水平的中国带来巨大的压力。过去，就业、住房市场化引发的居住人口郊区化、过剩通勤和职住分离等一直是各界对就业问题的关注热点；现今，高铁建设促使职住分离的尺度进一步从“城市一郊区”扩展到“城市一区域”，催生了大量区域尺度上的离散型家庭，引发学者对家庭视角下居住—就业—公共服务耦合的新型城镇化内涵进行重新思考与认识^⑤。“宜居”“适业”是新型城镇化质量提升的关键，也是促进社会和谐、体现人文关怀的重点。因此，探讨高铁时代城市区域空间分布的特征规律及其变动趋势，制定相应的政策，对于现阶段中国的新型城镇化建设具有重要意义。

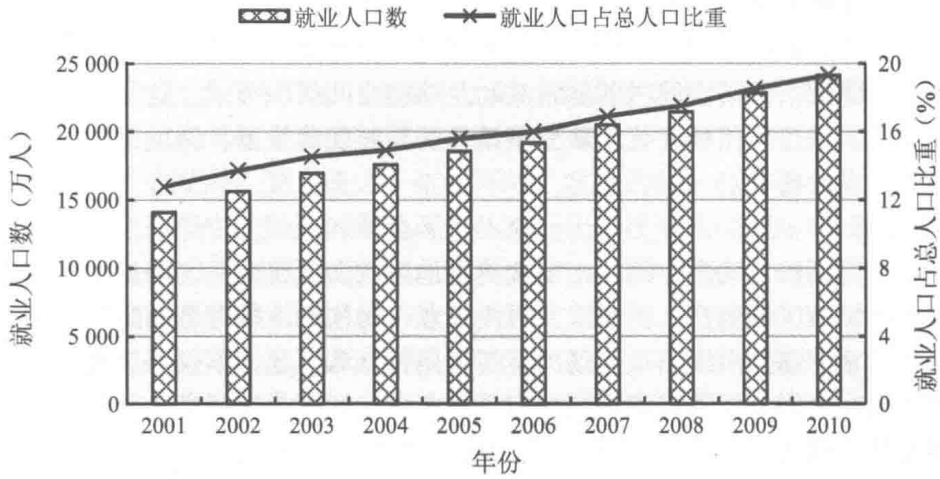


图 1-2 中国就业人口数及占总人口比重 (2001—2010 年)

3) 城市扩张时代: 高铁站点驱动城市空间裂变

高铁建设不仅改变了区域发展格局和居民的空间行为格局,也对城市空间格局产生了重要影响。在一定意义上,高铁站点地区、高铁新城或者新区的开发已经成为开发区建设热潮之后中国城市扩张的新的动力。老城区、开发区、高铁新区成为诸多城市在这个时代的“标配”,已经有高铁通达的城市随之掀起了高铁新城的建设热潮,而没有高铁通达的城市则掀起了此起彼伏的“保路运动”,举全市之力争取高铁过境。以京沪高铁沿线城市为例,沿线各个城市均规划建设了规模不等、功能高端、区位相对独立的高铁新城或者新区,并均着力于将其打造为所在城市的标志性区域、门户型节点,以及涵盖商务、物流、居住等功能的城市新区。更值得关注的是,高铁站点被看作牵引城市开发不可错过的“触媒”和拉大城市框架、做大城市规模的重要手段,一些中小城市的高铁站点地区远离既有的城区布点,于是先结合站区开发新城与城市新区,然后再规划建设“气派”的联系站区与主城区的大道,沿大道建设城市各种新的高端功能区域。在高铁的驱动下,沿线城市集聚性的发展空间产生裂变,普遍形成了“一城多区”的空间格局。由此带来的一个广受关注的问题是,高铁在缩短城际间和区域尺度时空距离的同时,也拉长了城市内部的空间联系。这种城市的新扩张,带来了高铁站点地区、高铁新城与城市建成区、城市开发区等空间之间复杂的空间、功能、交通等关系,需要加以深入研究。

1.1.2 研究意义与目的

高铁带动下不同空间尺度的空间重组以及区域同城化等是实践发展带来的新命题,既有与历史上每一次重大交通和通讯方式变革带来的影响相一致的方面,也有其特殊性。立足实践进行研究和总结,在理论和实践方面均具有一定的创新价值和意义。

1) 理论价值

本书以超大型廊道式的都市连绵区和走廊内部交通节点地区为研究对象,针对区域性的走廊整体、都市圈、都市区层面和城市节点性的高铁站点地区层面,从时空行为联系、经济社会联系、政策制度等角度,对其空间重组进行研究。研究成果旨在应用、验证并拓展高铁驱动下的区域空间理论与规律,具体包括:其一,结合本书研究地域的特征,借鉴“流空间”和“廊道效应”的理论概念,探讨其在高铁时代的实证应用;其二,借鉴同城化的概念和模式,构架一个高铁驱动下的同城化发展评价指标体系和同城化效应科学评价模型,对既有的同城化研究的量化测度、效应机制和作用路径等方面的理论进行了补充和完善;其三,通过人的空间行为和行为空间建构地理时空与社会空间相叠合的理论研究框架,探析高铁驱动下流动空间内的要素流动及功能空间组织形式。这无疑是在高速城际轨道交通公交化、信息网络社会化和新型城镇化的新时代背景下,对城市与区域间相互作用进行的与时俱进的研究。

2) 实践意义

通过对开通高铁(动车)的多个层次典型地区的实证研究,明确沪宁高铁走廊及其内部不同层次的城市区域生产、生活以及居民择业、居住和出行等方面的空间重组及同城化规律,并厘清京沪高铁沿线站点地区的空间利用特征和问题,不仅可以为沪宁、京沪等高铁走廊的多层次空间发展策略和规划制定提供参考,还可为珠三角、京津冀等其他区域尤其是巨型高铁走廊区域的空间规划、空间治理等提供一定的经验借鉴。