



全国交通局长培训系列教材

ZHONGXIAOCHENGSHI
JIAOTONG FAZHAN ZHI LU

中小城市交通发展之路

主 编◎李 凤

副主编◎毕艳红



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co., Ltd.



全国交通局长培训系列教材

ZHONGXIAOCHENGSHI
JIAOTONG FAZHAN ZHI LU

中小城市交通发展之路

主 编◎李 凤

副主编◎毕艳红



人民交通出版社股份有限公司
China Communications Press Co.,Ltd.

内 容 提 要

本书以案例的形式介绍了不同类型的中小城市交通发展新理念、发展战略与思路,展示了各具特色的城市交通规划方案,同时客观分析评价了其优势与不足,并提出了相应的对策与建议,是一本能够为中小城市交通运输发展提供战略指导和理论与实践借鉴的教材。

本书可供交通运输、公共交通和交通管理部门的技术人员与管理人员参考,也可作为交通运输系统干部教育培训辅助教材使用。

图书在版编目(CIP)数据

中小城市交通发展之路 / 李凤主编. —北京:人民交通出版社股份有限公司, 2014.5

ISBN 978-7-114-11776-3

I. ①中… II. ①李… III. ①中小城市—市区交通—研究—中国 IV. ①F572

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 235303 号

书 名: 中小城市交通发展之路

著 者: 李 凤

责任编辑: 陈力维

出版发行: 人民交通出版社股份有限公司

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010) 59757973

总 经 销: 人民交通出版社股份有限公司发行部

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京市密东印刷有限公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 14.75

字 数: 340 千

版 次: 2014 年 5 月 第 1 版

印 次: 2014 年 5 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-11776-3

定 价: 50.00 元

(有印刷、装订质量问题的图书由本公司负责调换)

编 委 会

主 编:李 凤 交通运输部管理干部学院

副主编:毕艳红 交通运输部管理干部学院

编 委(按姓氏拼音为序):

陈 频 重庆市忠县交通委员会

贾桂芬 河南省新郑市交通运输局

李丽丽 交通运输部管理干部学院

刘 娟 交通运输部管理干部学院

卢 毅 长沙理工大学

毛 飞 河北省宣化县交通运输局

单丽辉 交通运输部管理干部学院

温良德 重庆市大渡口区交通局

袁保安 甘肃省嘉峪关市交通运输局

前 言

随着我国城镇化和机动化的双重推进,不仅大城市交通存在诸多问题,中小城市的交通问题也越发突出。中小城市在城市结构、交通特性上与大城市存在较大差异,不适合照搬大城市的模式发展下去,应结合自身特征,确立符合自身发展的科学前瞻的交通模式。本书首先探讨了在当前城镇化背景下不同类型中小城市交通发展应明确的理念和发展战略,并精选国内外中小城市的典型案例,展示了各具特色的城市交通规划理念,最终提出了中小城市未来发展的具体方向和策略,是一本能够为中小城市交通运输发展提供战略指导和理论与实践借鉴的教材。

全书共分四篇十八章。第一篇主要介绍中小城市交通发展面临的形势与任务,包含四个章节;第二篇介绍国外典型城市的交通发展道路和趋势,包含五个章节;第三篇通过案例形式介绍国内六个典型城市如何利用政策和地理优势发展当地交通,包含六个章节;第四篇对中小城市未来发展提出思路与方向,包含三个章节。

全书由李凤主编,毕艳红副主编,除编委会所列人员外李莲莲、王战权、李继学、冯璐、顾湘等人也参与了统稿和审核工作。

本书可供交通运输、公共交通和交通管理部门的技术人员与管理人员参考,也可作为交通运输系统干部教育培训辅助教材使用。

由于编者水平有限,错误不当之处望读者批评指正。

编 者

2014年1月

第一篇 中小城市交通发展面临的形势与任务 | 1

第一章 城镇化进程中的交通发展	3
第二章 交通运输在产业发展中的作用	12
第三章 中小城市交通发展面临的形势	19
第四章 中小城市交通发展的主要任务	28

第二篇 国外中小城市发展经验借鉴 | 33

第五章 美国阿灵顿县R-B走廊的经验借鉴	35
第六章 美国亚特兰大公交系统案例分析	41
第七章 德国物流园发展经验启示录	47
第八章 “欧洲里尔”——一种新型城市中心的规划与实施	53
第九章 日本城市综合客运枢纽的特点与启示	58

第三篇 中小城市交通发展案例 | 71

第十章 山西孝义借助介孝汾城市群打造交通运输大通道	73
第十一章 河北宣化借助国家运输枢纽布局打造物流名县	93
第十二章 重庆忠县借助忠州都市圈打造渝东北重要枢纽	115
第十三章 四川宜宾利用成渝经济区南部中心地带打造枢纽城市	126
第十四章 甘肃嘉峪关利用酒嘉一体化布局打造西部综合交通枢纽	153
第十五章 河南新郑利用航空港腹地优势打造中心城市副中心	162

第四篇 中小城市交通发展对策 | 173

第十六章 推行TOD模式 引导城市交通发展	175
第十七章 发展慢行交通 打造宜居城市	187
第十八章 打造物流园区 提升运输服务能力	208

参考文献 | 225

第一篇

中小城市交通发展 面临的形势与任务

- 第一章 城镇化进程中的交通发展
- 第二章 交通运输在产业发展中的作用
- 第三章 中小城市交通发展面临的形势
- 第四章 中小城市交通发展的主要任务



第一章 城镇化进程中的交通发展

一、城市在不同发展阶段的特征

技术革新与经济增长紧密相关,相互之间呈现周期性的变化,技术革新包括交通技术革新、生产技术革新等,每一次经济长波反映了技术革新的扩散阶段,并且创造了新的工业部门,因而带来了新的投资和经济增长的机会。自18世纪以来,世界已经经历了五次经济扩张和强化的“长时限浪潮”(图1-1和表1-1),交通技术的不断革新带来了交通运输方式的变革。

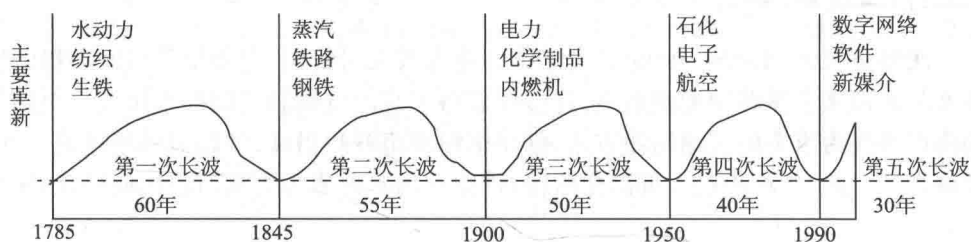


图 1-1 重大技术革新、主导产业与经济长波理论关系图

技术创新与区域、城市发展及世界城市体系格局的特征

表 1-1

	技术创新	城市产业结构	城镇化创新
第一次长波	棉纺、铁、水动力	农业部门占主体； 制造业比重上升； 服务部门比重低	期末城镇化水平 6% 左右；人口向城市集中，城市围绕旧城扩大城镇化
第二次长波	蒸汽动力、铁路、交通运输革命、冶金技术进步	制造业比重上升； 服务部门增加； 农业比重下降	期末城镇化水平 13% 左右；人口向大城市集中，大城市郊区化开始
第三次长波	内燃机、电力、汽车、化学	制造业占主要地位； 服务业比重提高； 农业比重很低	期末城镇化水平 25% 左右；产业向郊区迁移，城市分散化开始
第四次长波	以电子计算机为代表	制造业下降； 服务业逐步占为主导； 新技术产业上升	1993 世界城镇化水平达 44%；城市中心区衰退，城市分散化普遍
第五次长波	信息技术产业	制造业下降； 服务业主导； 新技术产业加快	资源整合国际化

至今为止,交通运输方式经历了水运时代、铁路时代、公路时代、高速公路时代,现在已经进入综合运输时代。每一次的运输方式的变革也带来城市形态和区域城镇群体空间布局

的不断变化,促使城市轴向扩展、圈层扩展,并逐步形成多中心城市,最后进入区域城镇化发展阶段,在自然、区位和经济基础较好的地区形成发达的大都市连绵区。

(一)第一次经济长波

第一次经济长波(1785—1845年),社会进步依赖水动力、纺织和生铁技术的革新。开始于英国的工业革命主要集中在纺织和服装等工业产品制造上。在这个阶段,水动力对推动经济发展起着基础性作用,交通方式主要是水运。水运对一些工业城市的兴衰起着重要的作用,通过水运来运输煤、铁矿石以及其他工业原材料,同时又通过水运将制成品运往全国或世界各地。因此,大多数工业城市在工业革命时期因为靠近原材料产地或港口等具有良好的区位优势获得发展,水运在该时期成为推动城市发展的主要动力,主要的航道沿线成为区域主要的经济增长轴线。

(二)第二次经济长波

第二次经济长波(1845—1900年),煤作为能源被大量使用,主要是蒸汽发动机的使用。新的技术革新带来了铁路交通的发展,这样使获得丰富的资源和广阔的市场变得更加容易。随着铁路逐渐成为重要的交通运输方式,铁路枢纽城市开始出现,铁路沿线地区成为区域重要的经济走廊。此时,城市进入郊区化阶段,铁路站场附近成为大城市居民向外疏散的首选之地。

(三)第三次经济长波

第三次经济长波(1900—1950年),电力在多种设备和机器中运用成为经济变迁的主要动力,同时内燃机车的发明推动了汽车工业的发展。由于电力和内燃机车的广泛运用和汽车工业的发展,公路运输方式开始崛起,有轨电车和月票火车在大城市中广泛发展,较远距离的通勤成为可能,城市沿交通线轴向拓展,城市规模不断扩大。

(四)第四次经济长波

第四次经济长波(1950—1990年),工业结构发生了巨大变化,如塑料工业、电子工业等快速发展,喷气式引擎的发明扩大了航空工业的市场。该时期发达国家城市工业、居住迅速向郊区分散,高速公路和区域性轨道交通迅速发展,小汽车逐步普及,对城市和交通发展产生重要影响。一方面,城市迅速郊区化,城市空间快速拓展;另一方面,轨道交通和区域快速交通的发展促使城市空间由集中走向分散。

洛杉矶是第四次经济长波阶段发展起来的典型城市之一。它是一座围绕高速公路而设计的城市,号称“高速公路之都”。截至2000年底,洛杉矶都市区的机动车辆总数达652万辆,平均每1.46人1辆,私人汽车出行比例达到96%以上;各级道路总长为34103公里,其中高速公路848公里,占各级道路总长的2.5%,却承担了52%的交通流量。由于道路增长速度远远低于汽车交通量的增长,洛杉矶被认为是美国交通最拥挤的都市区。为解决交通问题,对于高速公路系统,主要采取“停止新建线路,增建共乘车道(Car Sharing Lanes)”的策略,此后25年将新增共乘车道和连接线约320公里,为100万以上共乘者提供服务。在城市规划

方面,洛杉矶具有两个基本特征——流动性和线性。洛杉矶的地域结构以方便私人旅行、由个人控制为出发点,居住区由高速公路连接。城市之所以能发挥其功能,皆因市民能够利用它的高速公路系统到达它所有的分区。

(五)第五次经济长波

第五次经济长波(1990年至今),主要依靠信息体系革命,它以新型的通信方式、有效的生产管理和分布体系,大大改变了传统的交易环境。从目前世界整个趋势来看已经进入综合运输时代,在主要的走廊区域,一般集聚了水运、高速公路、铁路、管道运输、航空等立体交通构成的交通运输方式(表1-2)。从发达国家来看,区域交通运输网络基本趋于稳定发展阶段,目前最重要的是将交通走廊同信息网络规划布局进行整合,使区域交通网络从布局、管理到有效运营更加合理。

不同时期交通技术与城市发展规律

表1-2

年代(年)	水运交通技术	公路交通技术	铁路交通技术	航空交通技术	主要交通方式	城市密度	城市类型
2000	集装箱 超级油船	氢气汽车 电动汽车	磁悬浮 高速铁路	巨型飞机 喷气飞机	综合运输时期	混合	城市群体
1950	飞艇 大型船舶	公路 公共汽车 货车	—	直升机	高速公路时期	松散	普遍郊区化 多中心化
1900	定班轮船	小汽车 自行车	导向轮轨 地铁	飞艇 气球	公路运输时期	紧凑	圈状蔓延 沿铁路拓展
1800	码头	马车	铁路	—	步行马车时期	紧凑	沿河城市 河口城市

随着时代的发展,经济长波的周期在逐步缩短,比如第一次经济长波经历了60年,而第四次经济长波只经历了40年,反映了技术革新的增长能力逐步提高,先进知识的积累、储存、处理以及研究能力的集中等。目前预测第五次长波将经历30年,每一次经济长波起因于革新速度的加快和时间的缩短、交通通信技术的不断提高,同时带来产业结构及城市空间结构、区域空间结构的重构,反过来又对交通、通信技术提出新的要求。从西方发达国家大都市地区的形成发展来看,是以工业化为先导、交通为动力、产业人口的扩散为特征,逐渐形成连续的大都市区域,交通对城市的扩散产生了较大的影响。

二、中国城镇化的发展

(一)中国城镇化的发展历程

根据中国城镇化的推进速度和演变特点,新中国的城镇化发展历程迄今大致包括1949—1957年城镇化起步发展、1958—1965年城镇化曲折发展、1966—1978年城镇化停滞发展、1979—1991年城镇化恢复发展、1992年至今城镇化快速发展等5个阶段。

1. 城镇化起步发展阶段(1949—1957年)

1949年新中国刚成立时,全国仅有城市132个,城市市区人口3949万人,城镇化率为7.3%。多项重大城市工业发展项目的确立以及当时推行的城市对农村开放的政策,积极吸收了农民进入城市和工厂矿区就业,从而出现了一批新的工矿城市,推动了我国的城镇化进程。到1957年末,我国城镇发展到176个,市区人口增加到7077.27万人,城镇化率提高到10.9%。

2. 城镇化剧烈波动阶段(1958—1965年)

这一时期城市的发展呈现出高速城镇化和逆城镇化这两种截然相反的现象。伴随着1958年开始,我国城市数量由1957年的176个增加到1961年的208个,城市人口也增加到10132.47万人;1962年开始国民经济调整期,我国被迫撤销了一大批城市,到1965年全国拥有城市168个,城市市区人口下降到8857.62万人,城镇化率由15.4%下降至12.2%。

3. 城镇化徘徊停滞阶段(1966—1978年)

1966年开始我国国民经济徘徊不前,城镇化进程受阻。至1978年,全国仅增加城市26个,城镇人口为17245万人,城镇化率为17.92%。

4. 城镇化恢复发展、快速推进阶段(1979—1992年)

从20世纪80年代起,我国城市经济体制改革陆续展开,小城镇发展战略的实施、经济开发区的普遍建立以及乡镇企业的兴起,带动了城镇化的快速发展。1992年末,城市数量增加到517个,建制镇数量从1979年的2851个增加到1992年的11985个,城镇人口增加到32175万人,城镇化水平提高到27.46%。

5. 城镇化加速发展阶段(1993年至今)

1992年党的十四大明确了建立社会主义市场经济体制的总目标,2002年十六大明确提出“要逐步提高城镇化水平,坚持大中小城市和小城镇的协调发展,走中国特色的城镇化道路”,从此揭开了我国城镇建设发展的新篇章。到2011年底,全国城市总数达到657个,其中531个为中小城市,非建制市的地、县级行政区划中心城镇数量达1675个,城镇人口为69079万人,城镇化率提高到51.27%,首次突破50%大关。城镇化五个发展阶段城市个数与人口的变化趋势如图1-2所示。

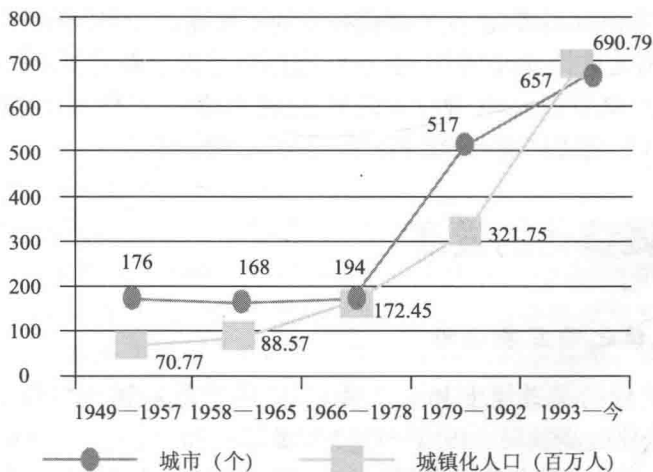


图 1-2 城镇化过程中城市个数与人口的变化趋势

“十二五”期间,是我国将进入城镇化与城市发展的双重转型阶段。预计 2015 年我国城镇化水平将达到 55%,到 2030 年达到 65%。与大城市相比,中小城市人口压力相对较小,但城镇化质量较低,在公共服务提供等方面,还有较大发展提升空间。在未来 20 年,中小城市将成为提升城镇化质量、推进城镇化进程的主要战场。

(二)中国城镇化的发展特点

新中国成立以来,我国城市社会经济建设发生了翻天覆地的变化,呈现出城镇化进程加快、城市发展布局和结构日趋合理、城市群发展迅速等特点。

1. 城镇化进程加快

新中国成立后,我国城镇化水平大幅提高,城镇人口达到 69079 万人,城镇化率由 1949 年的 7.3% 提高到 2011 年的 51.27%。大城市人口机械增长规模大,但占城镇化人口比例降低近 10%;中小城市是中国城镇化快速发展的主要力量。

2. 小城镇数量迅速增长

我国小城镇发展加快,数量迅速增长。1978 年全国建制镇为 2173 个,且以县城和工矿镇为主。2010 年末,全国共有建制镇 19234 个,新的建制镇大多由原乡发展而来,分布于广泛的乡村中心,并正在发展成为以农业服务、工业生产、商贸旅游、工矿开发等多种产业为依托的各具特色的新型小城镇。

3. 城市群发展迅速

城市布局,由单一中心向多元中心转变。多元化城市群是城市现代化发展的必然趋势,也是城市布局的重要指导思想。具有区位、资源、产业等优势的区域,已经达到较高的城镇化水平,形成城市发展相对集中的城市群或都市圈。

4. 东快西慢发展不平衡

从总体上看,我国东部和东北部城镇化水平较高,而中西部地区较低;东部和中部地区城镇化推进速度较快,而西部和东北地区推进速度较慢,而且城镇化速度的差距不断扩大。我国 2010 年城镇化率发展情况如表 1-3 所示。2000 年我国东西部城镇化率差距为 16.6%,东中部差距为 15.6%;2010 年我国东西部城镇化率差距已达 18.3%,而东中部差距增至 16.2%。

2010 年我国城镇化率发展情况

表 1-3

区 域	城 镇 化 率	城镇化率年提高
东部	59.7%	1.44%
东北	57.5%	0.56%
中部	43.5%	1.38%
西部	41.4%	1.27%

我国中小城市地域性分布特征,按各地区中小城市所占百分比来分,可以分为四类:

- (1) 中小城市的百分比大于 65% 的地区,如:西藏自治区、新疆维吾尔自治区等;
- (2) 中小城市的百分比在 33% ~ 65% 之间的地区,如:吉林、黑龙江等省份;
- (3) 中小城市的百分比在 10% ~ 33% 之间的地区,如:浙江、湖北等省份;

(4)中小城市的百分比小于10%的地区,如:江苏、山东、辽宁等省份。

依据地理环境划分,城市类型可以分为平原城市、山地城市、高原城市、海滨城市、湖滨城市、沿河城市、森林城市、沙漠城市、矿山城市等;依据城市形态划分,可以分为团状城市、带状城市、组团城市等;按照城市职能划分,可以分为工业城市(东营、枣庄)、交通枢纽城市(嘉峪关、石家庄)、港口城市(连云港、宁波)、省和地区的中心城市(郑州、济南)、县城和特殊职能的城市,如革命纪念地(井冈山、遵义)、风景游览城市(桂林、泰安)、商业贸易(义乌、泉州)、边际城市(二连浩特)、特区城市(深圳、珠海)等。

(三)中小城市的基本定义

衡量城市大小的数量概念,包括城市人口规模与城市地域规模两种指标,通常人口规模是衡量城市规模的决定性指标。1989年我国《城市规划法》第一章第四条规定了中小城市的划分标准:以市区和近郊区非农业人口的数量来划分,城市非农人口数大于50万的为大城市(其中大于100万的为特大城市),20万~50万的为中等城市,小于20万的为小城市。该法随着2007年《城乡规划法》的实施同时废除,但新法没有重新给出城市的划分标准。20多年来,随着人口流动的频繁,农业人口和非农业人口之间的界限模糊化,城市人口规模迅速膨胀,许多县级市常住人口数已经达到或超过中等城市20万、大城市50万的临界值。根据《2013年中国中小城市绿皮书》提出的全新划分标准为:市区常住人口数50万以下的为小城市,50万~100万的为中等城市,100万~300万的为大城市,300万~1000万的为特大城市,1000万以上的为巨型城市,各类城市划分方法如表1-4所示。

城市的划分标准(单位:人)

表 1-4

不同划分标准	城市规划法(1989年)	中小城市绿皮书(2013年)
城市级别/限定范围	市区及近郊区非农业人口数	市区常住人口数
巨大型城市	—	≥1000万
特大城市	≥100万	300万~1000万
大城市	50万~100万	100万~300万
中等城市	20万~50万	50万~100万
小城市	≤20万	≤50万

本书根据《2013年中国中小城市绿皮书》的划分标准,将中小城市界定为市区常住人口在100万以下的城市。此处所指的城市,不仅包含常住人口100万以下的建制市市区,也包括成为建制市的县及县级以上行政区划的中心城镇。截至2012年底,我国中小城市数量已达2816个,有建制市657个,其中直辖市4个,地级市285个,县级建制市368个。285个地级城市中,163个城市属于中小城市,占比57.2%。368个县级建制市中,除了极个别发达城市的市区人口接近或略超过百万之外,多数建制市市区人口在数万至数十万之间。由于县级建制市市区人口缺乏统一权威的统计数据,为便于分析和研究问题,可以将全部县级

建制市归属为中小城市。全国有 48 个地级区划、1624 个县级行政区划并非建制市,但这些地区(州、盟)、县(自治旗县、旗)的中心城镇,也已经聚集了相当规模的人口,在基础设施、公共服务等方面与建制市的市区较为接近,中心城镇居民享受着城镇化的生活方式。因此,这些中心城镇,也可以归属于中小城市。此外,全国共有市辖区 860 个,其中含乡镇的市辖区数量为 661 个。考虑到直辖市的辖区行政级别较高,与地级城市的市辖区不具有可比性,因此可以剔除北京、上海、天津、重庆四大直辖市的含乡镇市辖区 48 个。故可以纳入广义的中小城市范畴的市辖区为 613 个,具体如表 1-5 所示。

截至 2011 年底中国内地中小城市的构成及其数量(单位:个)

表 1-5

类别	地级建制市	非建制市的地级行政区划中心城市	县级建制市	非建制市的县级行政区划中心城市	市辖区	合计
数量	163	48	368	1624	613	2816

三、不同阶段交通与城市发展的关系

综观世界各国城镇化的发展过程,大体都经历了由慢到快、由快到慢,直至停滞不前的曲线发展阶段,这一过程直接与社会经济发展水平密切相关。城镇化发展初期指城镇化水平小于 30% 的阶段;一个国家或地区的城镇化水平达到 30% 左右时,城镇化进程将进入高速增长时期;当城镇化水平大于 70%,则进入城镇化稳定发展时期。

(一) 城镇化发展初期

区域人口处于向中心城市集聚发展阶段,经济联系主方向为城市之间的联系通道,区域交通条件的改善对城市经济的发展起着重要的作用,靠近主要区域交通线,如铁路、高速公路、港口的城市经济迅速发展。城市经济的发展带来大量的物流和人流,促使主要城市之间多种交通运输方式的产生,逐渐在区域的主导经济联系方向上形成交通走廊,远离交通走廊的地区成为投资的盲区,经济发展相对落后,难以集聚人口和非农产业,城市发展缓慢。因此,在城镇化发展初期或城镇化水平较低的地区,最重要的是加快区域大交通建设,发挥交通基础设施的引导作用和拉动作用,培育增长极和增长轴线,加强与发达的经济区域的联系。

(二) 城镇化高速增长时期

在城镇化高速增长时期,人口、非农产业向经济发达的区域走廊地区集聚,运输干线的建设也适应这种需求,加快了区域交通的发展。随着人口的集聚和城镇化水平的加速,不仅城市之间的交通流量增加,远离交通走廊但靠近大都市的地区交通获得迅速发展,随着郊区的繁荣,郊区与郊区之间的经济联系逐渐增强。快速城镇化加快了大都市郊区与城市中心区的综合交通设施建设以及郊区之间基础设施建设,交通在大都市区的形成发展过程中起着重要作用。

近年来,我国沿海大都市区的快速城镇化使得提高交通基础设施和居住区转变之间的关系变得越来越重要。现代交通体系的规划和发展创造了转变中的环境,引导着居住区的

转变、土地利用转变和环境变迁。随着城镇化的加速,在郊区进行土地利用的配置成为焦点,因为郊区被认为比城市用地利用更方便,交通发展对扩展的大都市区的形成具有典型意义。这种大都市区以高密度的城乡相互作用、巨大的人口流动、土地利用的快速转变、城乡混合活动的增长和节点的商业发展及轴线扩展为特色。

随着城镇化的高速增长,城市规模急剧扩大,人们收入增长与城市内居住、娱乐、商务等功能用地矛盾日趋尖锐,高收入阶层从中心区外迁,随之工业、服务业也出现郊区化。大多数国家主要通过两种方式来解决城市与区域之间的交流:一是小汽车得到普及,修建了高密度的联系城市与郊区之间的高速公路以及其他公路主干线;二是大力发展公共交通,如地铁、轻轨和郊区铁路等。美国从1960年已进入区域城市发展阶段,与早期的地铁或轻轨电车系统不同的是,新的轨道交通系统大都规划为区域性的公交运输体系。

高速交通和轨道交通的建设,使得住宅和产业的郊区化进一步变为现实,城市急剧扩张,郊区与城市中心区形成了稳定的通勤流。这样就形成了以大城市为核心,与周边区域保持密切社会经济联系的城镇化地区,使中心城市与其外围地区共同构成相互联系,有一定空间层次、地域分工和景观特征的大都市区。随着区域经济的发展,在一定的区域内形成了多个大都市区,整个区域走向城镇化。这些大都市区之间相互存在紧密的社会经济联系,需要加强协调与合作,进一步提出了都市区之间基础设施协调建设的需求,而不再仅仅局限于单个城市或大都市区内部的交通组织,需要从大都市连绵区或整个国家层面来考虑区域交通组织和规划。

(三) 城镇化稳定发展时期

目前,发达国家的城镇化水平已经进入稳定增长时期,城市的发展主要是内涵增长,城市规模增长缓慢。大的区域交通与区域生产力布局相适应,高速公路、远距离铁路运输线空间布局也趋于均衡发展。发达国家目前已经开始进入后工业化阶段,人口越来越向大都市区郊区集中,郊区之间的联系、城市中心区与郊区的通勤上升到主导地位,郊区增长中心逐步增强,人们不仅居住在郊区,而且许多就业岗位也在郊区创造,新的次级增长中心形成,城市进一步分散。该时期信息网络为城市的进一步分散创造了条件,城市越来越向多中心形态发展。在这种条件下,多中心城市或线性(带状)城市、大都市连绵区的交通发展趋势越来越引起后工业化发展阶段国家的重视。

(四) 未来交通发展趋势

1. 区域综合交通的建设将促进城市轴线集聚发展

珠三角、长三角、环渤海等城市群地区,在高速公路网已经高度完善的基础上,正在加快包括高速铁路、城际铁路在内的区域性轨道交通建设,这将进一步加快沿线城市的集聚发展。长三角地区包括上海、江苏、浙江两省一市,其核心地区是世界上为数不多的高密集城市连绵区之一,区域的主要发展轴线分别为沿沪宁、沪杭、杭甬交通线,呈“之”字形分布,而宁杭、沿海等发展走廊的成长将逐步改变“之”形发展格局。该区域以上海为中心,由多种现代运输方式组成的多条综合交通走廊正在形成,包括沪宁交通走廊、沿江交通走廊、宁通交通走廊、宁杭交通走廊、沪杭交通走廊、杭甬交通走廊、新宜交通走廊、苏嘉杭交通走廊、合芜杭交通走廊。

它们有效地把各都市区联结起来,有相当规模和技术领先的大型海港和空港,并有多条国际航线运营,强化了各都市区的联结,也进一步强化了城镇沿主要发展走廊地区的集聚。

2. 现代化大城市在区域轨道交通及综合交通枢纽主导下的新发展

随着我国经济的高速发展,国家级大型基础设施开始系统化布局与建设。2008年10月,国家发展和改革委员会批准了《中长期铁路网规划(2008年调整)》,原《中长期铁路网规划》正式被新的《中长期铁路网规划(2008年调整)》所取代。规划提出联系沿海地区的高速铁路线和京津、沪宁、沪杭、宁杭、广深、广珠等城市之间的城际轨道交通系统的建设,将促进区域城镇空间格局的进一步调整,优化沿线地区城市结构、城市功能。区域性轨道交通的快速发展,大型铁路枢纽的规划建设,促进了新的城市中心的形成。例如武汉高铁站,南京高铁站等站点建设,促进了这些城市的空间结构的重组。区域轨道交通及综合交通枢纽的快速发展,将重塑以往公路主导下的区域城镇空间格局和城市空间结构。