

Z H E X U E S H E H U I K E X U E G U I H U A K E T I  
CHENGGUOXUANBIAN

2004

# 杭州市 哲学社会科学规划课题 成果选编

杭州市社会科学界联合会 编

主 编 史及伟  
执行主编 杨作民

杭州出版社

KE XUE GUO XUAN BIAN  
CHENGGUOXUANBIAN

2004

# 杭州市哲学社会 科学规划课题成果选编

江苏省工业学院图书馆  
藏书章

杭州市社会科学界联合会

主 编 史及伟  
执行主编 杨作民

杭州出版社

**图书在版编目(CIP)数据**

2004 杭州市哲学社会科学规划课题成果选编/  
史及伟主编. —杭州:杭州出版社, 2005. 11  
ISBN 7-80633-794-6

I. 2... II. 史... III. 哲学社会科学—文集  
IV. C53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 038873 号

**2004 杭州市哲学社会科学规划课题成果选编**

**史及伟 主编**

---

出版发行:杭州出版社(地址:杭州市曙光路 133 号  
邮编:310007 电话:0571-87997719)

责任编辑:金天国

封面设计:赵路

印刷:浙江大学印刷厂

经销:新华书店

开本:850×1168 1/32

字数:400 千

印张:15.75

版次:2005 年 11 月第 1 版 2005 年 11 月第 1 次印刷

书号:ISBN 7-80633-794-6/C·13

定价:30.00 元

---

(版权所有·侵权必究)

(本书如发现印装质量问题,影响阅读,请与本社发行部联系调换)

## 编 纂 委 员 会

主 任:张鸿建

副 主 任:魏皓奔 史及伟

委 员:(以姓氏笔画为序)

史及伟 朱金中 杨作民

张尚松 林正范 周建富

赵 敏 屠辛庚 魏皓奔

主 编:史及伟

执行主编:杨作民

副 主 编:张尚松

编 辑:(以姓氏笔画为序)

朱宝华 陈 璇 周建富

陆文浩 傅立群

# 目 录

## 扩大发展空间 寻求互利双赢

——关于构筑杭州跨行政经济圈的思考…………… 课题组(1)

跨海大桥对杭州经济发展影响研究…………… 周旭霞(21)

## 长三角区域经济合作研究

——杭州、上海、宁波的合作模式…………… 柯丽敏 朱建芳(34)

## 《2004 中国现代化报告》与杭州比较研究

…………… 邹身城 邹小芄(65)

## 民营企业二次创业研究

——“以民引外,民外合璧”…………… 刘自新(81)

## 将环境优势转化为竞争优势

——杭州投资创业环境研究…………… 课题组(96)

杭州民营企业建立现代家族制研究…………… 课题组(109)

杭州打造区域金融中心研究…………… 课题组(162)

## 拓宽融资渠道 增强造血机制

——关于杭州城市基础设施国资平台可

持续发展研究…………… 课题组(194)

## 建立评价体系 强化外部约束

——关于推进杭州上市公司诚信建设的

对策研究…………… 课题组(208)

人力资本管理与科技型企业持续发展研究…………… 王斐波(227)

整合政府与企业资源,加快杭州物流业发展…………… 课题组(233)

公共产品短缺中的政府行为机制研究…………… 詹建芬(247)

杭州解决行车难与停车难问题研究…………… 洪 洁 翁 里(264)

## 2 2004 杭州市哲学社会科学规划课题成果选编

### 杭州生态城市建设中生态文化培育的初步研究

- ..... 傅德田 林 平 滕燕萍(274)
- 杭州皋亭山民俗文化研究..... 朱宝华(289)
- 杭州市实施医疗责任保险的实践与探讨..... 课题组(307)
- 杭州中介组织规范化发展研究..... 徐祖荣(315)
- 政治、文明与社会主义政治文明之概念辨析 ..... 课题组(331)
- 加强党的执政能力建设中的问题及对策思考..... 杨作民(350)
- 领导干部宪政意识之现状、成因及对策研究 ..... 朱晓明(361)
- 政府信用与信用政府对策研究..... 余龙进(370)
- 新形势下提高年轻领导干部决策能力问题研究..... 孙铁民(380)
- 社区建设问题研究..... 陈 宇(397)
- 社区工作者激励机制研究

- 以杭州市为例..... 肖剑忠(409)
- 当前查处著作权侵权行为的难点研究

- ..... 魏皓奔 钱永红 施 娟(420)
- 西湖风景意象研究..... 李一凡(442)
- 学习社会视野中学习型城市的构建..... 金岳祥(460)
- 21 世纪杭州“市民精神”要素研究 ..... 吴秋华 朱俊瑞(471)
- 佛教伦理与当代道德建设研究..... 傅立群(480)

# 扩大发展空间 寻求互利双赢

## ——关于构筑杭州跨行政经济圈的思考

杭州市经济体制改革办公室 课题组

进入 21 世纪,杭州经济发展遭遇前所未有的资源瓶颈,越来越受到空间狭小的掣肘,土地紧缺、交通拥挤、房价高涨、环境受损等无不折射出现有空间狭窄难以容纳经济强烈扩张的窘迫。而周边的行政与非行政地区作出了一系列主动接轨与融入杭州的举措,呈现经济交融、地域融合的区域一体化趋势。

扩大发展空间是杭州缓解资源瓶颈的现实选择,也是未来可持续发展的战略抉择。站在跨行政区域的高度,审视和思考未来发展的空间结构和战略区域,可以为杭州实施“从内向外、从聚向散、从留向流”的发展战略,在更广阔的空间配置资源作好历史性准备。

### 一、空间狭窄制约杭州经济发展的后劲

#### (一)工业用地成为工业发展第一紧缺资源

近几年,杭州大力实施“工业兴市”战略,对土地的需求日益增大,土地供应严重不足,许多投资项目缺少成熟高质量的工业用地。由于城市化的快速推进,郊区土地迅猛增值,即使按目前土地成本出让,杭州土地价格也普遍高于周边地区的一倍左右,导致与一些投资规模大、成长前景好的项目失之交臂。随着国家执行世界上最严格的耕地保护政策,严厉整治开发区,用地紧张矛盾更加突出,将超过电、油、水及人才而成为工业发展第一紧缺要素。

开发区是杭州工业用地的主要供应地,但土地后备资源不足。

经过清理整顿,杭州开发区(园区)数量大幅减少,可开发面积明显缩水。据统计,杭州都市区(包括萧山、余杭)开发区(园区)从 71 个减少到 10 个;规划面积从 538.78 平方公里减少到 124.88 平方公里。此外,国家级开发区可供开发的土地资源日趋减少,杭州经济开发区还有建设用地 233 万平方米(3490 亩),按平均每年 193 万平方米(2890 亩)的开发速度,不到两年就无地可供;杭州高新技术产业开发区的政策区域已远远不能满足高新技术产业发展的需要,发展空间日益窘迫。

杭州正进入工业化快速推进阶段,相当长时期处于国际产业链下端,资源投入型经济增长方式难以在短期内根本转变,耕地减少与 GDP(国内生产总值)增长将保持较强的关联性。2000 年前,杭州经济增长对耕地依赖较少,但进入新世纪经济发展对土地资源的依赖明显增强。在同一资源消耗型经济发展模式下,谁拥有的资源丰富,谁的竞争力就强,增长后劲就大。土地资源匮乏将是杭州工业发展的“心腹大患”,有可能制约发展的后劲。

## (二)空间饱和引发巨大的交通压力

近几年,杭城交通拥堵问题比较严重,表面上看起因是机动车飞速增长(据统计,2004 年上半年市区平均每天增加机动车 175 辆)。但根本原因在于中心区域空间狭窄,道路负荷过重,难以承担经济社会飞速发展带来的急剧增长的人口和车辆。

杭州历来是个人多地少的城市。10 坪来,虽然经过两次行政区划调整,市区面积从 430 平方公里,扩大到 683 平方公里,再扩大到 3068 平方公里——扩容近 5 倍,但 2003 年市区人均土地面积只有 786 平方米,在长三角主要城市中,除苏州市区人均土地面积(769 平方米)略低于杭州外,南京(984.4 平方米)、宁波(1258.54 平方米)都比杭州高出很多。

迄今为止,杭城核心区域还是那块以西湖为中心,半径约 5—6 公里的老城区地方,人流、车流、物流川流不息,政府、企业、商

店、居民大量聚集在这片狭小的核心空间,居住、购物、看病、商务、办公等功能高度混杂,建筑过度密集,增加了现代交通路网布局的难度;适应自行车时代的主城路网资源结构,难以应对私家车快速增长带来的交通流量,也阻碍了“公交优先”战略的顺利实施,从而导致行车难、停车难。

### (三)空间狭窄致使环境状况不容乐观

近年来,杭州的环境质量不容乐观。2003年市区空气质量优良天数为293天,比2002年提高8.2%,但二氧化硫、二氧化氮、可吸入颗粒物年日均值分别为0.049、0.056、0.119毫克/立方米,与2002年相比呈上升趋势,并高于全国47个重点城市的平均水平。市环境保护科学研究所研究表明,杭州大气中氮氧化物77%来源于机动车尾气。市环境监测中心发现空气首要污染物是可吸入颗粒物,其中市区机动车尾气占12.6%。不少人感觉到市区的天空老是灰蒙蒙的,这种阴霾主要是以机动车尾气为主的大气污染物在城市上空积累后的高浓度污染所造成的。而且杭城夏天的“热岛效应”有逐年加剧的态势。

由于在有限的空间容纳了更多的经济活动,空间资源日趋紧缺,导致主城区绿化覆盖率、人均公共绿地等指标长期处于较低水平。据统计,2003年,杭州建成区绿化覆盖率36.57%,人均公共绿地面积只有7.02平方米,不如苏州(7.6平方米)、南京(9.7平方米)和宁波(10.56平方米),直接影响了城市生活品质的提高。

### (四)土地稀缺导致房价节节攀升

近几年杭州房价一路走高,除了经济发展带来的有效需求、独特的地理环境和人文环境、浙江单核城市的优势吸引全省各地购房者之外,土地供应不足始终是最主要的因素。

据统计,1995年到1999年杭州房地产项目土地供应总量为294万平方米(4407亩),每年平均59万平方米(881亩)。2000年实施土地公开拍卖招标挂牌以来,到2003年累计供应住宅用地

699 万平方米(10482 亩),从 2002 年的 133 万平方米(2000 多亩),到 2003 年的 233 万平方米(3500 亩)左右,再到 2004 年 300 万平方米(4500 亩),年年增加,但仍然难以满足市场旺盛的需求。据浙江大学房地产研究中心 2004 年初调研,根据杭州市目前人口状况和经济水平,截至 2010 年,每年住宅的需求量为 800 多万平方米,一年至少需要投入 400 万平方米(6000 多亩)土地(建设部专家组认为是 7100 亩),土地缺口将进一步扩大。

前几年杭州老城区迁移带来的供地空间所剩无几,上城、下城两大主城区几乎已无地可供,滨江、拱墅、西湖等昔日郊区的外围地带已成为供地主力区域。即使萧山、余杭土地纳入市区统一配置体系,由于两区位于杭州老城区周边地块大多转让给了开发商,未来可开发区域只能移向塘栖以北,或靠近诸暨的地区,但上述区域又是基本农田保护区,受到严格的政策保护,萧山、余杭可持续供地能力也不令人乐观。

土地供应量直接决定土地价格,同时也决定房产的主流价格。当土地刚性的一面渐渐向脆性位移的时候,有限的土地资源如何支撑楼市不可避免成为后顾之忧。

#### (五)远离行政腹地可能使杭州“边缘化”

宁波、绍兴先后兴建杭州湾跨海大桥,“杭州边缘化”的观点一度甚嚣尘上。两座大桥会使杭州“边缘化”未免杞人忧天,但它提醒杭州:重大交通设施的建设可以改变一个城市的地理位置和区域格局,也会导致一个地区“边缘化”。

杭州正处在杭州湾喇叭口的节点位置。虽然这个节点使杭州拥有了成为杭州湾城市带与产业带的政治、经济、文化中心地理位置,但除了邻近杭州的几个县(市)外,杭州北部的嘉兴、湖州地区自古与上海有着悠久的经济与文化密切联系,不太接受省会城市的辐射。另一方面杭州行政区域结构东西狭长(杭城与最西端的淳安县相距 150 公里),超越了正常的经济辐射半径;加上现行财

政体制在一定程度上阻碍了主城区与五县(市)、二区的要素流动与经济交往,导致杭州行政区与经济圈错位,使得杭州无法像宁波等地对所辖县(市)起到强有力的辐射作用,导致所辖偏远县(市)越来越“边缘化”,与杭州差距越拉越大。

国外区域经济发展证明,一个地区拥有可触及的腹地,才能形成一个长期竞争的单位。杭州如果仅仅依赖行政腹地来提升发展空间,而忽视空间结构的合理调整,将削弱集聚功能,弱化辐射力量,减弱增长潜力,并有可能在杭州湾城市群激烈的区域竞争中逐步被“边缘化”。

## 二、构筑跨行政经济圈是杭州经济发展的战略选择

根据杭州城市空间容量及环境承载能力,杭州都市区(含萧山、余杭)3068平方公里可开发土地的极限(上限)为1200平方公里。如果考虑为未来发展留出的空间,实际可开发区域为800—1000平方公里。按照国家现有对杭州这类城市建设用地的标准(人均100平方米,即每平方公里1万人),以及到2020年445万人的人口规模,《杭州城市总体规划》(2001—2020年)安排市区城市建设用地,从2002年的229.01平方公里,经过2005年的290.39平方公里,发展到2020年的452.99平方公里。姑且不论按此标准所作的规划是否存在城市空间拥挤问题,是否适应小康社会的需要,仅从当前留存土地资源不足的现实来看,未来杭州可开发空间十分有限。

据杭州市国土局的资料,目前杭州土地利用总体规划划定的“圈内”土地已基本用完,还不属于土地利用总体规划范围的“圈外”可开发土地也所剩无几。截至2003年底,老城区(不含萧山、余杭)结余待置换用地(一般农田)13.21万亩,结余规划建设留用地0.46万亩,两者合计13.67万亩,不到100平方公里(91.13平方公里),但上述地区社会活动频繁,人口负荷较重,并非真正意义上的“处女地”。除非经济维持现状,否则杭州剩余土地资源无法

支撑未来社会经济全面、协调、可持续发展的需要。

当一个地区的行政区域所拥有的空间资源无法支撑它可持续发展的时候,寻求新的资源和更大的发展空间就成了政府和企业的必然选择。扩大发展空间不外乎两个途径:一是扩大行政版图;二是建立经济区域。在扩大行政版图不太可能的情况下,打破行政区域界线的束缚,推进区域经济一体化,将是行政区域与经济区域错位的地区或城市调整空间结构,扩大发展空间的重要途径。

作为中国最具活力和竞争力的经济区域——长江三角洲,其城市格局正在酝酿着一场新变化。长三角以上海为龙头,分布着上海片、南京片、苏州片、宁波片、杭州片等几次区域,除了上海的中心地位无人撼动外,许多城市“虎视眈眈”区域中心城市地位。北翼,南京、苏州争夺主导权;南翼,杭州受到宁波挑战。南京打造南京经济圈,将安徽的马鞍山、芜湖“圈”入自己发展区域;苏州则打出环太湖城市圈旗号,意在联合浙江湖州等地扩大发展腹地。

“泛珠三角”(9+2 模式)从构想、探索,到全面启动和实践的阶段。西(安)咸(阳)一体化协议书与备忘录正式签署,成渝一体化构想浮出水面,长(沙)株(洲)潭一体化紧锣密鼓,武汉经济圈和南京经济圈崭露头角,海峡西岸经济区投石问路,都给杭州一个重要启示:在区域竞争中,唯有拥有自己的核心及腹地,才能形成一个长期竞争的单位,立于不败之地。

目前杭州与周边地区经济一体化发展的综合条件已经基本成熟:一是基础设施一体化已初步形成;二是产业分工体系已初露端倪;三是区域的经济实力已显著增强;四是寻求一体化发展已渐成共识;五是政策环境已有利一体化进程。对杭州而言,跳出行政区域发展的模式,推动区域经济一体化,共同发展,实现双赢,已经具备现实的可能性。

#### (一) 打造一个半小时经济圈需要跨行政经济圈

经济圈又名经济共同体,与行政体相比有两个重要特征:第

一,它不是行政圈,其圈域与行政辖区不完全重叠,受市场之力支配;第二,它的半径一般由与中心城市的地理距离或行车距离决定,不是以行政控制力的边界为准。经济圈的出现意味着一个城市的发展空间发生两个重大变化:第一,要素配置不是表现为行政区划内的农村向城市的集聚和流动,而是区内与区外的整合;第二,未来的发展腹地不仅是行政区,而且也包括行政管辖以外的区域。

全国有区域经济发展问题,杭州也存在东西区域经济发展不平衡问题。2004年杭州东部8个城区人均GDP可以突破5000美元,但西部5县(市)仍然只有2000多美元。为了促进区域统筹发展,形成东西互动经济格局,市委、市政府作出了打造“一个半小时经济圈”的重大举措。“一个半小时经济圈”从“行政体”转向“经济体”,最终取决于以下两个因素,即以资源优化配置为目的的产业转移和分工能否实现,以追求经济效率和效益最大目的的比较优势能否实现。杭州西部行政区域由于农业比重大,农村人口多,制造业又没有获得足够的由东部向西部转移的“梯度效应”,形成了“经济凹地”。由于与杭州市区相距较远,生产要素流动成本较高,短期内难以形成一个交易成本合理的经济圈。因此,跨行政经济圈是打造一个半小时经济圈的“跳板”。

空间一体化是统筹城乡发展的重要举措。省委十一届四次全会作出了进一步发挥“八个优势”、推进“八项举措”的重要决策和部署,提出要进一步发挥浙江城乡协调发展的优势,统筹城乡经济社会发展,加快城市化进程,坚持城乡一体化发展。2003年底完成的《环杭州湾地区城市群空间发展战略规划》九易其稿,受到了省委、省政府的高度重视,该规划明显扩大了杭州大都市区范围,将包括杭州市区,行政区的富阳、临安、桐庐、建德,非行政区湖州的安吉,海宁的许村、盐仓、长安、盐官,桐乡的大麻等区域,形成中心市域—近郊分区—外围城市的层次结构。所以,构筑跨行政经

济圈是从杭州实际出发,统筹城乡发展的创新载体和主要抓手,意义重大而深远。

## (二) 建设市域网络化大都市的重要前提

长期以来,国内许多城市形成了以旧城区域为中心,以旧城改造、郊区扩延为发展方向,新区包围旧城,同心同轴蔓延的单中心加环线的“摊大饼”发展模式。“摊大饼”对城市历史人文底蕴破坏较大,造成市中心人口活动密度上升;不但没有优化城市功能布局,反而使城郊新区变成“卧城”,进一步加剧城市交通压力。

1917年芬兰著名规划师沙里宁在着手赫尔辛基规划方案时,就发现单中心城市存在的中心区拥挤问题。沙里宁非常有预见地提出,把市中心区的就业功能疏散到郊区的卫星城镇之中,从而有效避免城市交通的拥堵。后来,他的这一思想被“移植”到著名的大伦敦规划和大巴黎规划之中。据悉,广州新一轮城市规划将广州定位为多核心、组团式的城市,提出了“无中心区”的概念。2004年北京城市空间发展战略发生重大转变,提出“两轴两带多中心”的发展思路。深圳新的城市总体规划提出“带状”组团式的城市结构,彻底放弃了蔓延式发展的模式。将城市形态规划为由一个个功能相对独立的组团组成,既各自完善,又维系在统一的城市空间秩序内。

杭州经过十几年的飞速发展,主城区建设区域已基本开发完毕,规划空间容量趋于饱和。针对空间狭窄对经济发展与环境改善的制约,市委、市政府审视度势,提出了打造“以市区为中心,县城为依托,中心镇为基础”市域网络化大都市框架,并在新的杭州城市总体规划确立了市区“一主、三副、六大组团、六条生态带”的开放式空间结构模式。市委九届五次全会又明确提出“保老城,建新城”和“两疏散、三集中”(老城人口和建筑的疏散,工业、高校和建设三集中)方针。2004年2月12日,王国平书记在全市交通工作会议上指出,“今后杭州要像洛杉矶一样成为一个网络化大都

市,不能再走‘摊大饼’式的城市建设之路”。12月初他在解决交通两难专题会上强调,杭州城市发展要从“摊大饼”转向“蒸馒头”。

构筑跨行政经济圈使周边地区纳入杭州统一的空间范畴,可以极大地丰富大都市的空间资源,有利于拓宽城市空间结构变革的思路,淡化主城和卫星城概念,调整老城区为核心的单一中心布局,形成以地缘经济为基础的城市空间布局,将进一步完善“广空间、多中心、网络化、组团式”的大都市框架。

### (三)地缘优势决定周边地区率先融入杭州经济圈

杭州与德清、海宁、绍兴、富阳、临安等周边地区山接山,水连水,地相连。这些地区与杭州历来经济交往密切,人文底蕴相通,存在着资源的互补性、产业的互动性、空间的关联性,有着不可分割的“地缘优势”。这些地区既易接受杭州的经济辐射,又能为杭州提供要素资源与产业配套,不仅是杭州市区的空间拓展体,更是功能扩散体和经济发展体。

杭州IT创业环境优越,已初步形成一个完整的产业链,但土地成本的上升,又使许多想进杭州的企业不得不却步。2003年8月,浙江华盛达实业集团股份有限公司收购了厦门老四股之一的厦门新宇软件股份有限公司。一年后这家软件公司迁址浙江,落脚地不是杭州,而是德清武康镇。有意思的是公司把生产基地和研发基地放在德清,许多经营业务却由杭州子公司承担,利用“同城效应”一点也没少用杭州资源。

近几年德清旗帜鲜明地打出与杭州“零距离”的旗号,把接轨杭州上升为发展战略,还专门辟出100公里“临杭工业带”,扯开“口袋”吸引杭资。据不完全统计,2003—2004年,平均每个月有1亿元杭州资本流入德清,迄今已近50亿元,占德清引进资金的80%。

2002年初,海宁提出“接轨杭州”战略,让西部许村镇、许巷镇和对外综合开发区“二镇一区”与杭州无缝对接,目的在于利用“同

城效应”迎接从杭州溢出的资金、技术、人才和项目,融入以杭州为中心的资源配置平台,成为杭州产业梯度转移的重要承接地。

#### (四)市场经济使跨区域“圈地”成为可能

近几年,跨行政区域的土地购并与租赁举措成为既突破本地发展空间狭窄限制,又为周边地区发展创造机会的“双赢”之道。

2002年12月1日,杭州与相邻的海宁签署了一个开创全国之先河的政府间市场化土地交易协议,杭州以6万元/亩(90元/平方米)的价格购买海宁一块3000亩(200万平方米)土地的使用权,并拥有这块土地的部分行政管理权。今后除了企业的税收仍归海宁之外,这块土地拍卖所得的财政收入均归杭州所有。

2003年2月15日,苏南“首富之地”江阴(无锡所辖)与长江北岸的靖江(泰州所辖)签署了《关于建立江阴经济开发区靖江工业园的协议》。根据协议,双方将联合开发沿江一线60平方公里土地。园区打破过去属地管理的传统,实行委托管理的新体制,园区范围内的社会行政管理事务、司法管理由靖江市委委托江阴经济开发区靖江园区管理。据悉两市还出资成立了江阴经济开发区靖江区投资有限公司,首期注册资金1亿元,江阴出资90%,靖江出资10%。

2003年底,在呼和浩特举行的浙江省和内蒙古自治区经济发展交流会上,内蒙古自治区政府主席杨晶提出,内蒙古近几年将新增3000万亩耕地,浙江可组织农民和农业企业前来经营,从而形成浙江在内蒙古的“粮食飞地”;浙江供应蒙古和俄罗斯的边贸产品,可到内蒙古建立加工园区,浙江还可以把税务机构同时带到园区,从而形成“工业飞地”;内蒙古还可以把新的煤矿交给浙江的企业开发,把生产的煤炭运回浙江,从而形成“能源飞地”。

上述这种跨行政区域的“圈地运动”显示,受市场无形之手调节,利用市场机制超越行政区域的障碍配置土地资源,愈来愈成为缓解土地短缺、拓宽发展空间的可行之道。

### (五)交通设施改善拉近了与周边地区的空间距离

近年来,随着沪杭甬、杭宁高速公路的建成,杭州与周边的德清、海宁、绍兴已有杭沪、杭甬、杭宁、杭金衢四条高速公路相连。新一轮杭州湾交通规划显示,2006年底,市域内的杭千高速公路、徽杭高速公路杭州段完工,杭州与上述非行政地区已开始修建第二条高速公路,三年后杭浦、申嘉湖高速将进一步拉紧杭州与邻近县(市)的空间距离。

随着杭州与德清、海宁等地交通基础设施改善,两地之间的距离大为缩短。德清、海宁、绍兴的中心区与杭州的直线距离不过30—40公里,走高速公路到武康、许村、柯桥等城镇一般为40—50分钟,均在一小时之内,符合现代大城市90分钟公路车程范围内均属同城的概念。

近几年,杭州重大交通设施建设已突破现有行政区域界限。仔细审视长达123公里、目前全国最长的绕城高速公路版图,发现有一段深入海宁10公里之远,有一段在属于绍兴的土地上通过了。最近确定的钱江十桥方案,南岸在萧山区新湾镇东,北岸则位于海宁盐官上游2.5公里处。

由于区际重大基础设施建设不断取得突破性进展,使得原来处于长三角的“边弯转角”、“经济洼地”、“边缘地带”的县域城市化速度明显加快,迅速融入杭州“大都市圈”,促进了区域间生产要素快速流动,开始形成区域一体化融合态势。

### (六)住宅郊区化推动城市空间的扩大

住宅郊区化是国际化大趋势和城市化的结果,也是拉开城市框架、调整空间结构、扩大发展区域的要求。随着汽车大规模进入家庭,人们生活和工作半径不断扩大,突破了原有交通工具的束缚,使得近郊住宅成为第一住宅变为可能。从国际经验来看,当一个地区的人均GDP超过3000美元以后,住宅郊区化将进入加速期。杭州市人均GDP2002年就已超过3000美元,2004年将达到