

长三角区域边缘城市湖州的对外交通规划

祁玥

【摘要】区域边缘城市的对外交通系统优化和完善,是加强与区域互动、提升城市自身地位的重要抓手。首先,从经济和交通两方面梳理长三角区域一体化发展背景,分析湖州在区域中所处的价值区段,指出区域交通网络的演变将为湖州带来新的发展机遇。分别从地理区位、社会经济、市域空间三个角度,分析当前湖州的边缘化发展困境。最后,从区域和市域两个层面研究湖州对外交通发展策略:一方面,需要关注区域发展态势,充分发挥战略优势、抓住有利发展机遇,重点打造区域通道和关键枢纽,重塑湖州的区域门户地位;另一方面,需要注重城市自身特质,顺应空间聚散规律加强中心城市集聚效应,围绕生态和旅游资源优势加强旅游交通组织,打造多模式、一体化的交通系统,提升城市吸引力和竞争力。

【关键词】区域边缘城市; 长三角; 湖州; 对外交通规划一体化交通

“边缘城市”的概念定义大致可以分为两类,第一类为传统的边缘城市(edge city)^[1],最早被提出于19世纪90年代的美国,是指在城市郊区化发展背景下,市域内的新城将成为城市经济空间发展的增长极;第二类为区域边缘城市^[2],是指在城市群或都市圈范围内,处于区域中心城市的边缘地带,偏离区域发展主通道,经济、政治、文化均趋于边缘地位的一类城市地区。本文重点分析的浙江省湖州市正是长三角地区一个较为典型的区域边缘城市。如何扭转边缘化发展困境,实现“去边缘化”发展,已越来越成为城市管理者和决策者关注的重点问题。

1 长三角区域一体化发展背景

随着长三角地区区域一体化发展加速,以上海为核心的省际、城市间社会经济联系持续加强,产业分工协作更加密切。在区域层面的产业转移与分工以及区域交通网络完善和发展方式转变的过程中,发展相对滞后的长三角区域边缘城市将面临重大的发展机遇和挑战。

1.1 区域层面的产业转移与分工

参考国际经验不难发现,在城市群地区随着各城市间社会、经济、文化交流的不断增多与深入,区域核心城市、二级城市以及边缘城市将逐步走向差异化发展道路、实现城市分工,并且人口资源和主导产业将在区域内重新布局,长三角地区当然也不例外。

2005~2010年期间,上海及其毗邻地区的第二产业持续向外围转移,并成为高端服务业、创新产业等三产服务业的集聚地;而苏北、皖北、皖江、浙西南等长三角外围地区则成为传统制造业的主要转移地和增长点。有研究表明,就区域空间经济结构的价值链分工而言,长

三角区域已经形成由高、中、低多种价值区段城市构成的空间分布格局^[3]，其中湖州、金华、绍兴等城市均以劳动密集型制造业为较突出产业，属于中低价值区段的城市。

1.2 区域交通网络形成与发展方式的转变

1.2.1 交通网络：由“非均衡”向“均衡”发展

在长三角区域经济发展演化当中，交通基础设施作为支撑城市社会经济发展的重要战略资源，正经历着由“非均衡”向“均衡”转变的发展阶段。2002年，只有上海和南京公路网密度超过100公里/百平方公里^[4]，显著高于长三角其他各地市，交通网络的“非均衡”特征明显。而如今，长三角地区高速公路网的建设完成率达80%，主干网络基本形成，各地差异迅速减小。此外，高速铁路、城际铁路规划建设正如火如荼，长三角铁路布局将由传统的“之”字形走廊向普惠式、网络化发展。区域交通网络的均衡化发展将伴随着长三角地区发展重心的转移以及城市交通区位的重塑，同时也将为湖州等区域边缘城市带来新的发展机遇。

1.2.2 发展方式：由“公路时代”向“高铁时代”转变

高速公路在长三角地区社会经济快速发展的20多年中起到了十分重要的作用。但是，随着公路机动化水平的提高和公路交通量的快速增长，高速公路在安全、快速和高效等方面正逐渐失去优势。近几年，高速铁路和城际铁路的发展为区域交通提供了一种新的更便捷、更舒适的集约化出行选择。2010年开通运行的沪宁城际铁路客流增长迅猛，现已出现高峰期超饱和运行的状况^[5]。铁路主管部门将城际铁路的审批权下放到省级政府，更将加快其在长三角地区的发展。目前，长三角地区的高速铁路和城际铁路网络规划的建成率仅有30%，沪通铁路、通苏嘉城际铁路、湖苏沪城际铁路等都在积极推进过程中，未来的发展潜力巨大。

2 湖州的边缘化发展困境

在过去几十年里，长三角地区基本呈现出“以沪、宁、杭为核心，以宁沪杭甬为轴带，其他地区发展相对不足”的非均衡发展格局。而湖州虽为长三角核心区16城市之一，但仍面临着多方面的边缘化发展困境。

2.1 地理区位边缘化——被遗忘的角落

湖州位于平原地区的边缘，北临太湖、西南靠天目山脉，是大山大水之间的一片生态脆弱地带。行政区划上，湖州地处浙江省最北端，为浙江、江苏、安徽三省交界处。在经济区位上，湖州位于长三角核心区西侧，背离传统“之”字形发展走廊，且处于杭州都市圈北部边缘，这在一定程度上限制了湖州的经济发展。由此可见，在地理区位方面，湖州天然就是

一块被遗忘的角落。

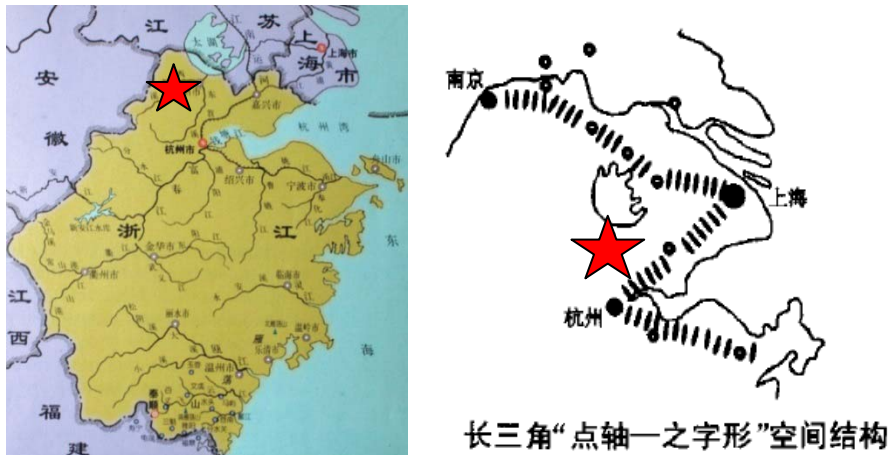


图1 湖州在浙江省和长三角的地理区位

2.2 社会经济边缘化——将军中的矧子

近年来,由于第二产业的转型升级和快速发展,湖州的社会经济得到了持续快速的发展,从2000年至今GDP增长率稳定在10%-14%之间^[6],但与区域其他城市相比仍明显落后。

在长三角核心区16城市范围内,湖州的GDP水平位居第15位,仅高于舟山,人均GDP水平位居第13位,仅高于南通、泰州和台州,其对长三角区域的GDP贡献率不足2%。在浙江省11城市范围内,湖州的GDP总量和增速均位居第8位,经济水平与远离长三角核心区的衢州、丽水相仿。由此可知,虽然湖州地处我国社会经济和城镇化水平最高的长三角城市群,甚至是长三角核心区的城市之一,但是却受制于区域的非均衡发展格局,落后于区域中的多数城市,面临着社会经济的边缘化危机。

2.3 市域空间离散化——拉锯战中的输家

中心集聚能力弱以及外围组团离心化发展是湖州面临的又一问题。杭州、苏州、嘉兴等周边城市的抽拉作用使得湖州市域空间陷入碎片化和离散化的境地。

城镇组团在市域范围内零散分布,且以自发式的独立发展为主,从三县两区的GDP数据比较来看,吴兴、南浔两区的发展水平与长兴、德清、安吉三县相差不大,呈现出强县弱市的大体特征。市域外围组团的离心化发展趋势十分明显,远离城市中心的南浔,与嘉兴、苏州的联系更为紧密,在南浔对外联系总量中的占比近50%,而与湖州老城的联系占比仅为15%,德清、安吉与杭州互动紧密,德清将“接沪融杭”作为地区发展的主要战略之一,而湖州中心城市在杭州都市经济圈的相关规划中几被无视。

此外,湖州的市域交通联系主要依托国家级通道,各区县间的快速交通联系过半集中于两条国家级高速公路和两条国道,市域交通方式单一化和扁平化较为严重,而设施的不足也

导致了湖州中心集聚能力较弱。

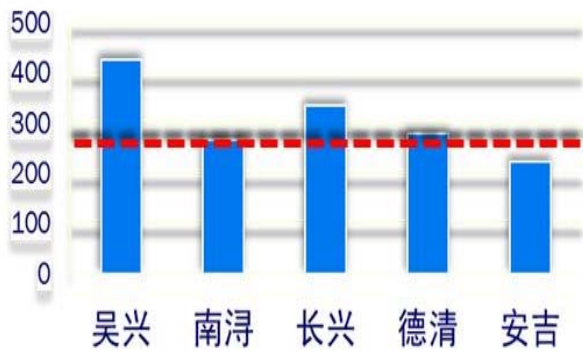


图2 湖州各区县 GDP (亿元)

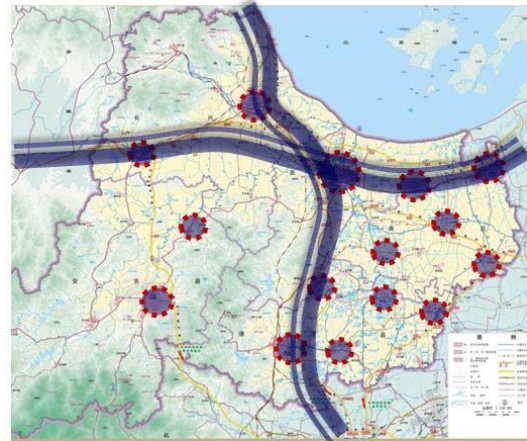


图3 湖州市域的国家级大通道

3 湖州对外交通发展应对策略

从我国城市发展史来看，对外交通对城市发展起到重要作用，甚至是决定性作用。从古代的“丝绸之路”到现代的“火车头拉来的城市”，无一不在诉说着城市因交通而兴的故事。反观湖州历史可以发现，其昔日的辉煌和今日的落后与交通的发展息息相关，因此，湖州要实现“去边缘化”发展，提升在区域竞争中的城市地位，对外交通体系的构建与完善将至关重要。本文将从区域和市域两个层面研究湖州的对外交通发展策略，来演绎区域边缘城市对外交通发展的基本思路。

3.1 区域层面的交通发展策略

3.1.1 战略优势和发展机遇

区域边缘城市若要摆脱“边缘化”发展困境，既不能走安于现状、被动适应的老路，也不能走穷追猛赶、盲目建设的歪路，应当在注重自身战略优势的同时，更要关注区域层面的发展机遇，实现有目的、有侧重、可实施的发展策略。

承东启西要塞，毗邻区域中心城市的区位优势。湖州位于长三角承东启西的要塞区位，处于中西部城市连接上海关键通道，充分发挥特有的交通区位将对湖州在区域中的地位提升以及社会经济的加速发展起到重要作用。另外，湖州位于大上海都市区的第二圈层，且毗邻长三角中心城市杭州，湖州与杭州中心城之间距离不足 80 公里，宁杭高铁开通后湖州至杭州仅需 0.5 小时。

传统通道日渐饱和，新兴通道加紧谋划的区域诉求。目前，由长三角核心区向内陆地区辐射主要依靠沪宁、沪杭等传统大通道，而通道内高铁、城际铁路、普通铁路以及高速公路均已饱和，传统通道承载力不足。南京都市圈、杭州都市圈、苏锡常城市群三大城市群连片

发展，传统通道沿线已无再拓展空间。区域中需求新兴通道的趋势已十分明显，诸多以高速铁路建设为导向的新兴通道建成或在规划中，如宁杭通道、湖苏沪通道、通苏嘉通道、沪常宁（沿江）通道等。

区域集疏运转型发展的良好契机。区域产业向内陆转移及货源地西移，货量大、重量大、价值低的资源型、粗放型的初级产业逐步转移至长江中、上游地区，集装箱运输距离的加大使得水路、铁路从运输经济的角度更加适用于集疏运体系的需要。未来，水运和铁路运输将取代公路运输，成为长三角地区集疏运的主导方式。此外，上海陆路集装箱集疏运方式遭遇瓶颈，力拓内河集装箱水水中转成为上海港优化货物集疏运结构的关键战略。《上海交通白皮书》确定上海港水水中转比重应继续提高至 50%。而湖州安吉港是目前长三角地区 6 个内河集装箱港口中最具发展规模的港口，集装箱货物由安吉港至上海港中转通海运输已被列入长三角区域口岸城市群大通关合作重点项目。

聚焦湖州未来发展，在区域中心性发展前景有限条件下，门户优势才是湖州核心价值，以增强边界中介性、门户通道性为重点，建设长三角和浙江省辐射内陆的“门户城市”，向东对接长三角核心区，向西辐射中西部内陆地区，南北沟通苏、浙两省。着力打造区域交通通道和枢纽，提升湖州的区域战略地位，实现“去边缘化”发展。

3.1.2 策略一：全力推进南太湖大通道建设

作为太湖南岸的大城市，湖州应全力推进南太湖大通道建设，即湖苏沪通道建设，构筑上海-湖州-内陆地区运输通道。南太湖大通道可与华东第二通道、沿江通道衔接，是以上海为中心的长三角核心区连通皖江城市带、合肥都市圈，以及中原城市群、武汉都市圈、长株潭城市群的重要新兴通道，将显著改善区域内运输量过于集中的现状，对于湖州门户地位提升以及综合交通枢纽打造有着十分重要的战略意义，同时进一步提升长三角经济区的区域经济龙头地位。

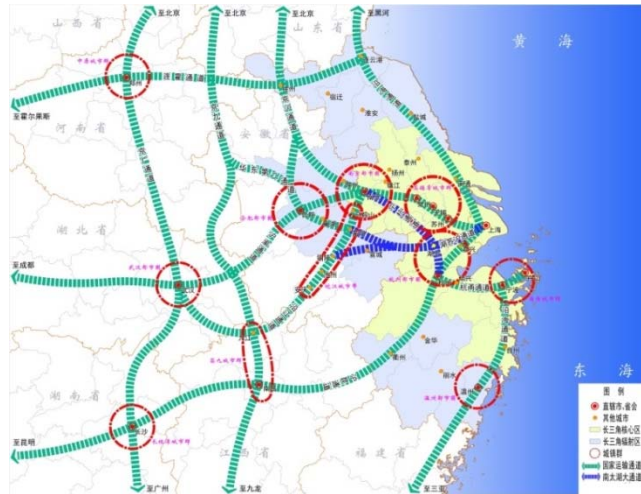


图4 宏观区域中的南太湖大通道示意图

3.1.3 策略二：城际铁路从节点融入区域网络

积极对接周边省市，加速融入长三角城际铁路网，是湖州从孤立节点向融入网络转化的关键策略。构建长三角地区城际铁路网的区域交通发展战略由来已久，从2008年至今，城际铁路网络规划布局在国家、城市群以及省级等各层面规划中均有体现，并且在“高铁时代”城市的发展将越来越与高速铁路、城际铁路建设密不可分，而在目前区域高速铁路大通道基本形成的背景下，城际间铁路网（平均运距80~150km）将是区域真正实现融合发展的关键载体。因此，湖州应在上海、杭州、江苏等主要客流联系方向上，规划和预留城际铁路通道，积极对接周边省市，构建湖苏沪城际（上海方向）、湖杭城际（杭州方向）以及湖宜城际（苏南方向），加速融入区域城际铁路网，寻求更大的发展机遇。

3.1.4 策略三：积极打造物流门户枢纽

通过发展水水中转、铁水中转，多渠道打通与上海港之间的进出海通道，不断完善和推进口岸“大通关”，重点建设湖州综合物流园区。整合对外交通设施，充分发挥铁路、公路、水运各自优势，利用国道、铁路货运改线和航道提升，打造多式联运的立体化集疏运体系，进一步提高物流功能片区的交通可达性；提高货物转运比重，拓展辐射经济腹地。此外，利用湖州市域内良好的内河水运条件，着力打造若干座以物流园区或物流中心为核心的内河集装箱枢纽港，积极承接上海港的集装箱内支线运输，构建内陆货物出海的多方式中转门户枢纽。



图5 物流门户枢纽集疏运体系示意图

3.2 市域层面的交通发展策略

3.2.1 聚散规律：经济离散-集聚-再离散的客观规律

从经济在区域空间发展的规律来看，在经济水平较低阶段，区域空间发展相对分散，随着经济水平的提高，空间集聚度会逐步提高，在集聚度达到顶峰后，由于集聚产生的环境恶化、交通拥堵等负面效益显现，空间发展和经济格局又会逐步趋于离散。

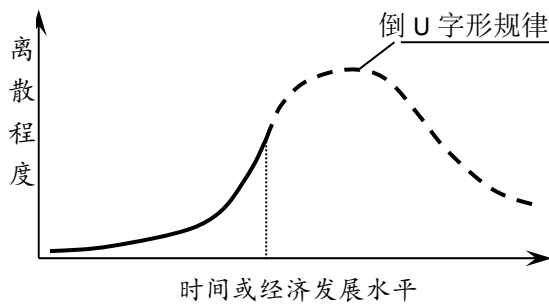


图6 以离散程度描述的区域发展空间不平衡变化规律示意图

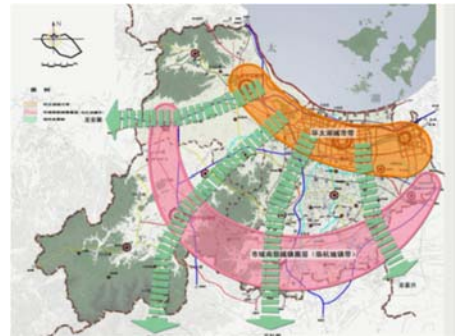


图7 市域空间发展趋势示意图

湖州市域经济发展水平还相对较低，各片区发展还相对独立，随着经济水平的提高，空间结构由碎片格局向集聚发展将是湖州市域空间演进的必然选择。未来，湖州市域主要向环太湖城市带、临杭城市带集中，环太湖发展带上的长兴、中心城、织里、南浔等联系更加紧密，杭州进一步辐射则为临杭城市带发展带来机遇。

3.2.2 优势资源：丰富多样的自然与历史人文景观

湖州旅游资源总量丰富、类型多样，自然与人文旅游资源交相辉映；品质优良、特色鲜明，在区域范围内具有明显优势；大分散、小集中，空间格局疏密有致；开发程度较低，后发优势强劲。其中生态环境、湖笔文化、书画文化、蚕丝文化、茶文化等资源均列全国前茅。

湖州市共有旅游资源 1556 个，其中优良级以上 266 个，五级以上 19 个。截至 2013 年

底，全市共有省级旅游度假区 3 家，工农业旅游示范点 5 个，国家 4A 级旅游景区 11 家，3A 级旅游景区 8 家，2A 级旅游景区 3 家，农家乐、乡村旅游点 3000 多家。

3.2.3 策略一：多模式交通体系引领市域空间的中心集聚

将湖州市域多模式交通网络构建作为重塑城镇等级体系、增强中心城市凝聚力的重要抓手。不仅要满足快速机动化交通发展，而且提供快速的市域公共交通服务。快速机动化交通方面，首先通过市域高速公路完善和加密，出入口调整和优化，完善整个高速公路系统；其次依托普通国省干道构建城镇群快速道路，实现全市重点发展片区的快速联系。快速公共交通方面，利用城际铁路的富裕能力发展市域铁路客运，结合市域干线公路发展城乡快速干线公交系统，优化客运枢纽功能布局，实现良好的城市内外交通衔接和转换。

通过打造多模式、高效率的市域交通体系，缩短市域城镇间的时空距离，引领市域空间向环太湖城市带和临杭城市带集聚发展。

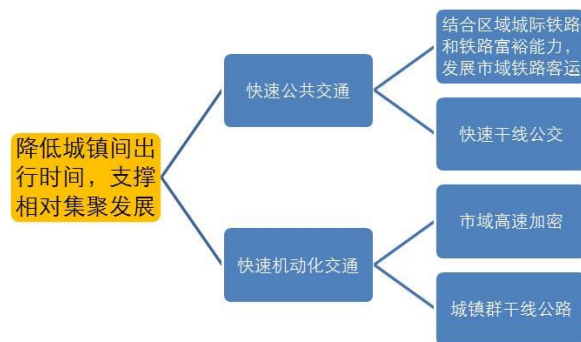


图8 湖州市域“双快”交通系统构架

3.2.4 策略二：一体化交通系统服务优势资源的特色发展

湖州作为中国优秀旅游城市和国家环境保护模范城市，丰富的历史人文景观和优美的自然风光是其得天独厚的优势资源。因此，本文认为湖州的市域交通系统必须能够支撑其旅游资源发展，并从外部交通和内部交通两个层面构建市域旅游交通系统。

外部交通方面，充分利用多方式、全方向区域对外交通条件，打造铁路为主、公路为辅的旅游对外交通体系，保障各向客源通达湖州；结合铁路、公路客运枢纽打造功能完备、层次分明的旅游集散中心，实现内外旅游客流的良好转换，全面提高面向国内外游客的综合接待能力。

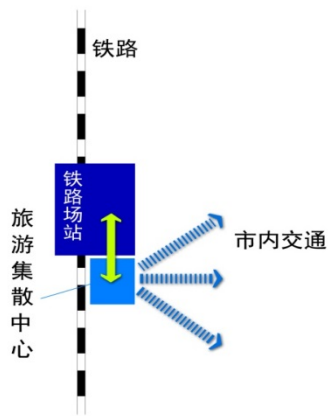


图9 结合客运枢纽设置的旅游集散中心模式



图10 利用丰富水网发展水上交通

内部交通方面，以旅游集散中心和风景名胜区为节点，依托干线公路和旅游景点分布，构建市域旅游走廊，提升通往重点景区的公路技术标准，突出其旅游景观功能，实现舒适、便捷、快速的旅游网络化运输体系；发展独具特色的绿色旅游交通方式，如利用毗邻太湖、水网密布的自然条件优势，开辟湖州环城河及太湖水上旅游交通等。

4 结语

在长三角地区产业重构和区域交通一体化发展的大背景下，湖州正面临着地理空间边缘化、社会经济边缘化和市域空间离散化的多种边缘化发展困境，其在区域中的边缘城市地位亟待改变。对于区域边缘城市而言，城市对外交通系统规划和改善是加强与区域互动、提升城市地位和实现“去边缘化”发展的重要抓手。一方面，需要关注区域发展态势，充分发挥战略优势、抓住有利发展机遇，重点打造区域通道和关键枢纽，重塑湖州的区域门户地位；另一方面，需要注重城市自身特质，顺应空间聚散规律加强中心城市集聚效应，围绕生态和旅游资源优势加强旅游交通组织，在湖州市域内打造多模式、一体化的交通系统，提升城市吸引力和竞争力。

【参考文献】

- [1] Vernon Henderson, Arindam Mitra. The new urban landscape: Developers and edge cities [J]. *Regional Science and Urban Economics*, 1996, Vol.26 (6), pp.613-643.
- [2] 何丹, 王梦珂, 杨霖. 省级边缘城市的发展路径研究——以阜阳市为例[J]. *地域研究与开发*, 2012, 31(5):45-49.
- [3] 唐子来, 赵渺希. 经济全球化视角下长三角区域的城市体系演化: 关联网络和价值区段的分析方法[J]. *城市规划学刊*, 2010, 1:29-34.
- [4] 中国城市规划设计研究院. 苏州市交通发展战略规划[R]. 苏州: 苏州市规划局.
- [5] 赵一新, 吕大玮, 李斌等. 上海区域交通发展策略研究[J]. *城市交通*, 2014, 12(3):30-37.

[6] 中国城市规划设计研究院. 湖州市综合交通体系规划[R].湖州:湖州市规划局,湖州市交通运输局,2014.

【作者简介】

祁玥, 男, 硕士, 中国城市规划设计研究院上海交通分部, 助理工程师。电子信箱:
qiyue_seu@126.com