



地理学报 2006年第61卷第10期

长江三角洲公路网络的可达性空间格局及其演化

作者: 吴威 曹有挥

以加权平均旅行时间为指标, 1986年、1994年、2005年为时间断面, 探讨了长江三角洲地区公路网络中主要节点城市可达性空间格局及其演化规律, 并结合公路货运特征(货运量区位商)分析了各节点可达性水平对其发展的影响。结果显示: 研究期内, 可达性空间格局总体变动不大, 其值以上海、苏州、嘉兴为中心向外围呈不规则环状增高; 公路网络的逐步完善极大地提高了区域内主要城市间的可达性, 但不同阶段可达性演化特征不同, 第二阶段(1994-2005年)可达性提升较之第一阶段(1986-1994年)更为显著; 可达性值变化幅度与初始值有关, 可达性值变率在第一阶段由北往南逐渐降低, 而在第二阶段呈多极格局; 随路网的不断完善, 可达性水平由中心向外围呈圈层式优化; 多数城市可达性状况优于平均水平, 各节点城市相对可达性在第二阶段变化不大, 但分布趋向于不均衡, 第二阶段改变较大并趋于均衡分布; 各节点城市可达性对其发展的影响可分为良好支撑、相对制约和基本适应三种类型。

[全文下载](#)

关键词: 可达性; 加权平均旅行时间; 公路货运量区位商; 公路网络; 长江三角洲