

城市发展

共创城市品牌 协力城市发展

中国城市发展网 >> 城市发展 >> 城市建设 >> 内容阅读

城市基础设施建设与区域发展

作者：中国城市规划设计研究院院长 李晓江 来源：搜房网 添加日期：11年01月28日

好，尊敬的王琪董事长，尊敬的王梦恕院士，各位嘉宾，各位同行，今天我们在这里想跟大家交流一下，从区域和城市的角度怎么来看待我们城市轨道交通的发展。那么北京和上海已经建成了世界上最大的两个地铁系统。那么这些地铁系统发挥的作用是毋庸置疑的，我们很难想象，没有这两个地铁系统，这两个城市的交通状况会怎么样？但是反过来说一句不客气的话，我在北规我曾经阐述过这样的观点，我觉得我们的轨道交通的建设，似乎给我们可以提供的经验还不够丰富。比如讲怎么看待区域的轨道交通的协调？怎么看待城市随着规模的庞大，区域快线，这些其实都是城市轨道交通非常重要的组成部分，但是我们在这方面的实践明显不够充分。所以我想今天给大家交流三个方面：第一个方面想讨论一下中国当前超大城市和城市群的发展的基本趋势。第二个方面我们在回顾一下轨道交通到底在城市交通当中应该扮演什么样的角色？那么最后，很肤浅的，也许没有针对性的讨论一下几个大城市轨道交通下一步可以改进的方面。

那么很明显，进入21世纪以来，中国的城市，尤其是一线的各大城市，确实确实进入了一个根本、几乎无法驾驭的发展速度，尽管北京、天津、上海还是重庆。那么这批城市在进入21世纪以后，编制的总体规划，纷纷进行了大规模的调整或者是重大的调整。那么很明显，中科院参加的工作，北京两轴、两带、两中心，是新世纪提出的一个发展的理念。但是我们严格的评估一下，我们认为这个总体规划实施以后，我们很多布局上的目标并没有实现。尤其我们的绿地，我们的中心大盘的控制，我认为都还可能存在争议。天津06年的总体规划国务院刚批准，07年就启动了调整。那么从一主一附，专项了双城、双岗，这样一个重大的结构性的改变。那么这种结构性改变，对区域的影响是非常明显的。同时对交通的发展也提出了全新的要求。那么上海，从总体规划的一组四步，提出了一个双引进和中央活动区的这样一个新的结构。中央活动区负责值得我们关注。我们发现从上海的浦东机场，一直到西部的虹桥机场，尤其是虹桥机场的扩建，和虹桥机场枢纽建设以后，上海的整个公共服务的格局发生了一个重大的变化。集中在一个在畅达30公里的这样一条主轴线上。那么整个城市的外围的结构也发生的很大的变化。这些变化都在提示我们，我们轨道交通建设规划到底应该怎么样来编制？重庆是最年轻的直辖市，但是也是发展最火爆的直辖市。那么这个直辖市目前正在编两江新区的总体规划，那么从单一中心转向双中心已经成为事实，尤其是两江新区的启动。产业的发展也超出了我们的预料，城市的范围从不到500平方公里扩大到将近2000平方公里这样一个速度，那么通过给了我们很多轨道交通建设的启示。

那么简单的归纳了一下，城镇群体区发展又是另外一个方面。除了我们大城市的主城区以外，

推荐专题



全国地州市相对



2010城市营销现



盘点2010中国城



融入长三角 合肥

城市案例

- 石家庄市城市公关建议解析
- 国内外城市设计案例与实施分析
- 宜宾城市景观规划框架和发展现状
- 张家港城市休闲气质形态的创意设计
- 东营城市规划中突出城市特色与形
- 江西鹰潭市旅游形象策划案分析
- 广州“千年羊城 南国明珠”城市形象
- 东莞塘厦镇城市形象策划案

城市图说



2010都市十大省



上海“适老房”入



宝岛的精神小城



看看国外的廉租

那么区域化的势头是非常明显的。那么这里面最经典的眼前的案例就是，在11月份河北省提出了环首都经济圈的这样一个概念。我感觉到北京的反映挺紧张的。城镇群从类型来讲，我个人认为最有代表性的两种类型就是“珠三角”和“京津冀”。“珠三角”是全国，乃至全世界最密集的城镇区。在核心区的不到20000平方公里的范围内，聚集了大概6000万人口。那么“京津冀”是另外一个反面。两个核心城市的发展及其迅速，而且经济实力非常强大，影响辐射面也非常宽，但是对本地区的发展的带动几乎没有。所以我记得在编制总体规划的时候，时任北京市市长的王岐山同志说过一句话，“京津冀”地区的格局，就是一个华北大平原上的两座炮楼，所以这一点对于我们下一步怎么看待“京津冀”的发展，有提出了一个非常有挑战性的话题。那么我想“珠三角”今天我们这里不做讨论，那么我们看看“珠三角”那种延绵程度，我个人认为可能北京，“京津”地区大概再过二三十年也达不到这样的一种密度。但是一定程度的区域化和连绵是不可避免的趋势。

那么“京津”最近在做文章非常多。天津的城市总体规划，正在进行调整的最后成果的编制。那么河北省提出环渤海、环京津、环首都三个圈层概念的城市发展，而且正在紧锣密鼓的启动三大新城。那么这些新城对我们北京会发生什么样的影响？所以我觉得今天的这个论坛，确实给我们出了一个非常好的题目。就是我们在城市的基础设施建设，到底怎么跟区域来进行互动？那么在区域发展的过程当中，我们发现有一个非常重要的现象，就是区域和结点之间的关系。不管在长三角还是在珠三角，包括在京津地区，在整个区域当中一些重要的关键性的结点，由于它具有强大的增长的潜力和非常强大的带动效应，已经成为城市和区域结构转变的一个直接的动因。

那么，这类关键性的结点地区，包括城市的重要的中心区，或者功能聚集区，包括交通门户地区，也包括一些外围的新型增长点。我个人认为，河北省最近提出的，在北京的南部、东南部，和东部建设新城，这恰恰是非常有发展潜力的外围的新区。那么中心区我们可以看到，所有的一线大城市的中心区，都出现了一种我称之为泛化的现象。也就是说我们过去讨论中心区的时候，我们可能只集中在对CBD的认识，或者对一些商业服务聚集区的认识。那么其实过去20年，我们国家大城市的服务业的发展，不管在北京、在上海，都出现了一个泛CBD的概念，或者泛中心区的概念。我刚才讲到了，其实上海的中心区的功能，或者是传统的中心区的功能，已经是在整个适于城市的中心由东向西的大概差不多30公里的这样一个带状地区在展开。那么另外一个就是门户结点。门户结点里面最有代表性的，就是上海的虹桥枢纽。虹桥枢纽从最早03年的铁路车站的选址和规划，到提出虹桥机场的扩建和恢复国际机场功能，那么最后形成这样一个枢纽。实际上它已经成为带动整个长三角，尤其是推动京津沪三省市合作的非常重要的一个结点。是上海世博后的最最重要的一个增长点。那么像这样的现象，在以前的规划中，几乎就根本没有预测。

另外一个类型就是深圳的浅海。大家知道国务院刚刚批准深圳的浅海地区成为一个副省级，独立核算的一个特区当中的特区。那么这个现象，实际上我们在十年前，在编制广州市的战略规划和“珠三角”的规划当中，就已经识别出了这个点。那么果不其然，这个点成为了现在区域当中非常重要的一个带动性的结点。那么像这类地区的出现，其实告诉我们的是，我想说的是，中国城市在快速变化的过程当中，它的从区域和城市层面的空间结构，都在持续的进行变成。那么要怎么样应对这种变化的话，我个人认为，包括我们现在整体规划的体系，城市总体规划的体系，包括我们轨道交通建设规划的体系等等，是很能对应的。那么这里还有一个案例就是广州的罗岗地区。似乎在一个不着边的地区建起了一片新城，而且这片新城去年集中的投资比广州主城区还要高。大家知道广州主城区去年正在筹办亚运会，但是这种罗岗的这种投资的吸引力，也是完全超出我们预料的。

那么另外还有一种类型就是东莞，东莞的松山湖。在一定程度上也是凭空的，但是恰恰这个地区已经成为了东莞最重要的、最高端的产业的聚集地区。所以结点区域的这样一种模式，在我们国家的这个城市，和城镇群发展的过程当中，已经越来越成熟了。那么重要的是我们怎么能够预先识别到这些地区？然后在我们基础设施，尤其是交通基础设施建设的过程当中，能够为这些地区提供潜质的，至少是能够跟随的这样一种交通的服务和建设投资。

那么另外一方面，我们再看一看，就是特大城市和城市群的交通到底应该怎么来认识？那么根据中科院这几年，从珠三角、长三角、北京、天津等等这些城市的工作的经验，我认为我们过去的很多认识，应该讲都已经形成了，但是确实需要一个条理化。那么很重要一点，从区域的角度，从特大城市的角度来讲，我们的交通出行的目的，一定要有一个细分。因为这个是我们交通基础设施建设，特别是我们交通政策制订的非常重要的一个前提。例如讲，城市里面商务型的客流和通行性



城事声音

- 早餐尴尬是谁之错
- 总理接访唤信访春天来临
- 武林外传的“阳谋”
- 过年回家不只是亲情之爱
- 片面数据还要听多久
- “零容忍”超市价格欺诈
- 收入翻番不如降物价
- “首善”访台风波带来的启示

的客流和国境的客流，以及偶发性的客流，他的要求是不一样的，他对价格的敏感也是不一样的。那么从空间上来讲，面向本地需求，和面向区域需求的交通的需求，它的特征也是不一样的。大家开玩笑说，北京的地铁上看不到美女。理由非常简单，北京的地铁是白领和蓝领共用的交通工具。但是在广州、在上海，地铁是白领的交通工具，蓝领是坐不起的。

那么我们在回头看看，在整个交通运输系统当中，我们的轨道当中，从大城市和区域城市到底应该发挥怎么样的作用？那么轨道交通大家知道，刚才王琪董事长再谈融资，他是一个非常花钱的这样一个交通方式。那么国家给他设了很多门槛，但是尽管如此，已经有了越来越多的城市。因为我本人，工作的建设部的地铁和轻轨中心，我们天天在面对这样的建设规划的审批。那么确实感到压力非常大。“十二五”现在的说法是12000亿到16000亿的地铁投资，那么我希望这一轮的地铁投资，能够给我们积累更多的、更加先进的经验，能够让我们的一些理念能够有所实现。那么这是地铁和公交、和私人小汽车、出租车的一些基本的指标比较，我想因为时间原因，不展开讨论了。

那么非常重要的，我个人认为轨道交通在城市和区域的交通体系当中有这么五个方面的作用：第一个是改变交通结构。这一点我前面一开始就提到，北京、上海如果没有地铁是不可想象的。第二，完善交通供给。那么就中长距离的出行，高端的出行，和便捷舒适的一种交通工具，那么这点，地铁是毋庸置疑的。但是我们发现，我们现在，在解决高端和解决长距离上，都出现了瓶颈。我们的地铁线路越修越长，但是我们的基本的设计指标没有改变，这样导致超长线路很难去承受从头到尾的乘用。因为这个速度可能要比小汽车，甚至比公共汽车还要慢。另外从高端的角度来讲，我赞成地铁公交降价。但是，在降价和调整价格的过程当中，一定要关注交通供给为不同的需求的人群，不同收入阶层提供他的选择性。但我感觉，北京偏向大众做的非常好，给全国带了个好头。但是北京的交通供给的层次就显得单薄了，这也是个问题。第三个方面，它是构筑城市和交通体系的一个最重要的骨架，这个毫无疑问。第四个是整合综合交通系统的一个非常重要的手段。就一些重要交通的结点和交通枢纽靠我们地铁来进行整合，进行衔接。那么最后一点，我个人认为也是我们国家一线大城市必须面对的，我们在快速发展的刚才当中，对空间结构的调整和优化应该发挥什么样的作用？

发改委和建设部一再强调，地铁的建设规划要和城市的总体规划衔接。但是我们往往大量的城市它的总体规划是滞后的。一个滞后的总体规划的基础上编制的轨道交通建设规划，一定是很难满足它的结构调整的。所以这一点我觉得特别值得我们关注。那么轨道交通在城市层面来讲，它可以解决的问题是提高公共交通的数量和质量。是能够对城市的空间结构产生战略性的影响，但是我们一定不要指望轨道交通能够解决城市交通的拥挤问题，这是全世界的实践共同证明的。那么同时我们需要反思，我们轨道交通的建设，一方面要解决交通拥挤问题，但是不能被动接招。另外一方面，要发挥它的结构突破当中的杠杆作用。这一点我觉得大多数城市做的都不好。

那么区域轨道交通怎么认识？现在铁路部门在推进我们中国的所谓的城际轨道，我认为，铁路部门讨论的城际轨道和我们规划人员讨论的城际轨道完全是两件事。他讲的城际轨道实际上我认为非干线上的快速铁路，或者叫高速铁路。那么他解决的仍然是城市和城市之间点到点的问题，而不是一个区域当中一些重要的结点之间的联系，或者一个城市连绵带的面上的联系的作用完全没有起到。所以从区域的角度来讲，我认为轨道交通它绝不是应该简单的城市轨道的接驳，就是城市轨道之间，天津的轨道交通的重点，然后北京的轨道交通重点，中间去连一条线。第二，它也不应该是一个高速铁路的延伸，或者是高速铁路加密设站。因为它的路由权限是不同的，服务的对象是不一样的。第三，它也不是低速轨道交通的简单延长。现在北京、上海都出现了长达上百公里的轨道线路，尽管中间有接驳，但是我不认为这是一种好的区域快线的概念，完全不是一回事。

那么从区域轨道交通规划的角度来讲，它不应该是城市主城区之间的最短路的联系线，也不应该是征地拆迁最容易的一个外围的线路。我们已经发现，这一轮所谓的城际轨道交通建设，把很多车站放到了郊区，我相信这样的轨道交通将来的乘用率会受很大的影响。第三，它也不应该是在现有的城际轨道交通线路上的一种简单的重复建设。

那么个人结合我们最近的规划实践提一些我们粗浅的建议，但不一定适用。上海，左边这张图是上海经过法国顾问公司，所谓某顾的上海的轨道线路，那么我们看到八条放射线上市，当时设想的4条区域快线，但是这4条区域法国的区域快线服务水平完全不同。根本不可能称之为快线，只能

称之为超长线。那么右边这张图是上海的公共中心和它的重要功能节点的一个空间的图，我们希望未来上海能够再继续扩大它的轨道交通的同时能够增加它的真正的区域快线。我们希望这种区域快线，是能够联系城市重要的结点和中心地区，和门户地区的。而且应该是真正的快速线路。那么北京的轨道交通，争论很多。中科院也参与做过一轮方案，但是对于北京的轨道交通，我们最近研究不多，我个人提出的建议不一定很成熟，因为今天很遗憾的一件事情，我今天拷过来的PPT片子是一个老片子，所以我也再想有的时候高科技的东西一旦出差错是很可怕的。那么最近我们在研究，根据河北省的委托，我们在研究所谓的环首都经济圈的规划。那么在这个环首都经济圈的规划当中，我们也设想了未来北京和它的周边地区的轨道交通网络到底应该是一个什么样的系统。但是我相信它绝不应该是我们现有的轨道系统的简单的延伸和加密。那么重庆的轨道交通，这一轮它的总体规划修编过程当中，进行了一个比较大的改善。从它原来的单中心的环加上放射的这样一个线路结构，进行的重大的调整，因为时间原因，我想不展开说了。那么东莞是一个非常有意思的城市，大家知道，这个城市的规模等级都不高。但是东莞是一个最区域化的，这样一个城市地区。那么在这个城市地区当中，我们在承担轨道交通研究的时候，我们有发现，这里面有很多值得我们去总结，去反思，甚至让我们北京、上海、重庆、天津这样的城市去吸纳的经验。

那么最后一个案例就是珠三角的轨道规划。珠三角的轨道规划，应该讲已经正式出台了，国务院已经正式批准了。但是我们在研究珠三角城镇群规划的时候，我们发现这个轨道规划存在重大问题。那么这里面最核心的问题就是怎么把城市一些最重要的功能结点能够串联起来，而不仅仅是从一个城市的边缘走过，或者在一个城市找一个设站，因为这是完全两个概念。我想因为时间的原因，我本人是规划背景和交通运输规划背景的，那么讨论的问题也许跟在座的同行能引起共鸣，那么希望能够对大家有所帮助。谢谢大家！

录入：胡雁霞 责编：钟欣

免责声明： 本文系转载相关媒体，仅代表作者个人观点，与中国城市发展网无关。其原创性以及文中陈述文字和内容未经本站证实，文章仅供参考。本站对其真实性、完整性、及时性不作任何保证或承诺。

相关内容

- 城市基础设施建设与区域发展
- 中国区域发展原因及对策研究
- 沪杭高铁：助推长三角区域发展的引
- 城市环境保护如何才能不欠新账多
- 浅谈浙江经济模式的挑战和机遇

[设为首页](#) | [加入收藏](#) | [关于我们](#) | [网站导航](#) | [申请友情链接](#) | [版权与免责声明](#) | [出国考察声明](#)

联系电话：010-64462852 传真：010-64462856 邮箱：ccyb1102@163.com

版权所有·中国城市发展研究会 京ICP备07017983号

Copyright?2006-2009 All Rights Reserved

