

交通导向发展模式下城际铁路促进城镇化研究

——以武汉城市圈为例

田超 (武汉大学 中国中部发展研究院,湖北 武汉,430072)

【摘要】目前,我国高铁发展迅速,便捷的交通在改变人们出行习惯的同时,也对沿线城市的空间结构产生了很大影响。城际铁路通过高速、大运量的运输,有利于劳动力和资本在站点地区集聚,加速这些区域的工业化和城镇化。基于武汉城市圈城际铁路站点地区城镇的现状和问题,以优化空间布局,推进城镇化进程为目的,提出了借助于城际铁路发展 TOD (Transit Oriented Development) 新城的思路,并在总结国内外经验的基础上,对推进武汉城市圈城际铁路站点地区的城镇化提出了两点建议:一是做好城际铁路沿线的城镇规划;二是通过低票价和优质服务吸引客流。

【关键词】交通导向发展模式;城际铁路;城镇化;武汉城市圈

【中图分类号】F532.8

【文献标识码】A

0 引言

每一次交通方式的变革都会深刻影响城市发展和空间演变^[1]。2008年8月1日,我国第一条严格意义上的高铁——京津城际铁路通车运营,它的开通标志着我国高铁时代的正式到来。2013年12月28日,时速达250km/h的武咸城际铁路开通,开启了湖北铁路的城际时代,而沿线的武汉和咸宁居民也正式迈入了同城生活。截至2013年9月26日,我国高铁总里程达到10463km,“四纵”干线基本成型,高铁运营里程约占世界高铁运营里程的45%,稳居世界榜首。

随着我国高铁建设的加速,高铁对城市空间的作用机制开始成为国内研究的热点。从交通基础设施与地区发展的关系来看,高铁对于区域的影响可以分为三个层次:高铁站点地区、高铁所在城市以及高铁网络。一方面,当前的文献主要集中于高铁中长干线在城市和网络层面的研究,认为高铁能够促进沿线城市人口与产业的整体增长,加强沿线城市的集聚能力,加快沿线城市的城镇化进程^[2]。林晓言等(2010)采用灰色预测,并基于“有无对比原则”发现京津城际铁路的开通对两市第二和第三

产业增加值有显著的贡献^[3];鲁瑞虎(2012)以湖南武广高铁沿线区域为研究对象,得出武广高铁增强了城市间空间相互作用,并带动城市发展的结论^[4]。这些文献侧重于从中宏观层面分析由于交通可达性增加而导致地区分工格局的改变以及城市人口和产业的集聚。另一方面,从高铁站点地区层面来看,相关文献多数以城市规划的视角探讨高铁交通枢纽的空间层次划分及规划设计。翟宁(2008)通过对高速铁路交通枢纽的研究并分析其发展的规律性,提出了促进交通枢纽土地开发和空间整合的规划设计方法^[5]。总体来看,已有的文献主要从高铁与经济增长的关系或者城市规划学的角度考虑高铁对于城市(群)的作用机制,鲜有基于区域经济的视角来研究高铁对于其站点地区城镇格局的影响。

在我国,高铁站点地区往往是人流、物流、信息流和资金流汇集的城市郊域,围绕该区域有利于打造一个城乡融合、产业带动的新兴城镇。城际铁路作为高铁的重要组成,其最大特色在于公交化运营、发车班次多、站点密集,并且以短途的城际通勤为目的,更能引导和促进各种要素的流动与交换。在国内推进新型城镇化而中小城市和小城镇发展迟缓的背景下,如何充分借助城际铁路的这些优势加快其站点地区的城镇建设显得更具意义。本文就武汉城市圈城际铁路对于其站点地区城镇的影响进行深入讨论,在考察分析这些区域发展现状和

基金项目:教育部青年基金项目“公共服务、家庭结构对劳动力转移的影响及公共政策选择”(13YJC790176)

存在问题的基础上,提出一种借助于 TOD 来进行城市发展的新模式,以期能够助力武汉城市圈城镇化建设,同时也为我国加快形成大中小城市和小城镇合理分工、功能互补、协同发展的城市群等级体系提供参考。

1 武汉城市圈城际铁路站点地区城镇发展问题

1.1 武汉城市圈城际铁路概述

根据国家发改委的批复,武汉城市圈城际铁路近期(2009~2015年)重点推进武汉至孝感、武汉至咸宁、武汉至黄(石)黄(冈)鄂(州)四条项目的建设(图1)。其中汉孝城际铁路正线全长61.8km,全线设11个车站,分别是汉口、后湖、金银潭、天河机场、天河街、闵集、毛陈、槐荫、孝感东,预留盘龙城、王母湖;武咸城际铁路正线全长90km,全线设13个车站,分别是武昌、南湖东、汤逊湖、庙山、普安、纸坊东、乌龙泉东、土地堂东、山坡东、贺胜桥、横沟桥东、咸宁东、咸宁南;武黄城际铁路正线全长97km,全线设11个车站,分别是武汉、南湖东、流芳、花山、葛店南、樊口西、鄂州、鄂州东、花湖、黄石北、大冶北;武冈城际铁路从武黄城际铁路葛店南站引出,经黄冈站,最终抵达黄冈东站,另设华容东、黄冈、路口、黄冈东4站,全长66km。其中,武咸城际铁路已于2013年底通车,武黄城际铁路和武冈城际铁路预计2014年上半年通车,汉孝城际铁路也将于2015年底建成并投入运营。

1.2 武汉城市圈城际铁路站点地区城镇发展存在的问题

武汉城市圈四条城际铁路沿线共有36个站点,其中汉口、后湖、金银潭、天河机场、武昌、南湖东、汤逊湖、孝感东、咸宁南、鄂州、黄石北和黄冈等12个站点位于武汉、孝感、咸宁、鄂州、黄石和黄冈的市区,剩下的24个站点则分布于六座城市郊域的21个乡镇(街道)。尽管湖北省把加快小城镇发展放在十分重要的位置,先后出台了《湖北省人民政府关于进一步加快小城镇建设的意见》、《中共湖北省委湖北省人民政府关于加快推进新型城镇化的意见》等文件来支持小城镇发展,并通过“百镇千村”试点工程,大力培育重点镇、特色镇,这些城镇的发展也取得了一定成就,但和发达地区相比还有不小的差距,主要体现在城镇功能不全、辐射能力



图1 武汉城市圈城际铁路示意图

不强,城镇化进程中仍然存在很多问题待解决。

1.2.1 城镇化率偏低,基础设施落后

城镇化是人口持续向城镇集聚的过程,较高的城镇化率意味着城乡发展差距的缩小,现代化水平的提升。调查显示,武咸城际铁路站点地区城镇化水平普遍偏低,还处于起步阶段。其中发展较好的贺胜桥镇城镇化率才28%,其他各镇均在20%~25%之间,显著低于全国51%的平均水平^[6]。较低的城镇化率不利于农业现代化和工业化进程,导致各城镇经济实力偏弱,政府缺乏充足的财政支持城镇的基础设施建设。在这种状况下,城镇的供水、供电、燃气、道路和通讯等设施都将无法满足居民需求。

1.2.2 城镇规模小,经济实力弱

据我国有关研究资料表明:小城镇的镇区人口要达到3万人以上,才能较好地发挥集聚、辐射等功能,否则会产生基础设施建设成本高、使用效率低,第三产业难以发挥等问题^[7]。武汉城市圈城际铁路站点地区的21个乡镇(街道)中仅有10个总人口超过了3万人,不到总数的一半,总人口在5万以上的只有庙山站所在的庙山街道、纸坊东所在的纸坊街道、葛店南站所在的葛店镇和大冶北站所在的东岳路街道。除去这4个乡镇(街道),剩余17个乡镇(街道)的平均人口为2.6万人,规模明显偏小。城镇总人口过少,不利于要素集聚和资源合理

配置,难以形成有竞争力的产业,从而造成经济实力弱,发展后劲不足。在2012年度湖北“百强乡镇”的评选中,上述21个乡镇(街道)仅有3个人选,说明这些城镇的总体经济发展水平仍然偏低,城镇化需要加速。

1.2.3 城镇布局结构待优化

城镇空间布局不尽合理,地区发展差异明显。城镇发展呈现出“马太效应”,武汉所属的城镇在大城市的辐射带动作用发展速度较快,而与其他城市的城镇相比而言后劲不足,甚至出现资源要素流出现象。另外,发展较好的城镇基本上都是紧邻城区和城关,或是拥有自然、地理等环境优势。例如在武咸城际铁路沿线的城镇中,距离武汉较近的乌龙泉镇和自然环境优美的贺胜桥镇借助于自身的区位和资源优势,发展速度明显要快于处于两站中间位置的山坡镇。

1.2.4 产业层次低,特色产业不明晰

第一,城镇产业基本上以农业为主,第二、三产业发展不足。武汉城市圈城际铁路站点地区城镇的土地和水资源丰富,农业主要依赖于种植业和水产养殖业,生产经营模式仍以粗放型为主,农业现代化水平较低。第二产业产品附加值不高,第三产业仅占极小的比重,发展较为滞后。第二,特色产业缺乏规模优势。相比于浙江、广东的“一镇一业”、“一村一品”的城镇发展模式来说,武汉城市圈城际铁路站点地区城镇虽然依托周边大城市的优势产业(如黄石大冶的有色金属产业、武汉天河机场的临空产业等)大力发展上下游相关产业,但不仅规模普遍偏小,而且缺乏合理的规划与协作。特色旅游业也发展缓慢,这些城镇无论是在景区开发、综合服务、旅游宣传还是营销策划等方面都有待加强,无法充分发挥旅游资源丰富的优势。

2 武汉城市圈城际铁路站点地区城镇化发展策略研究

2.1 武汉城市圈城际铁路站点地区城镇化发展思路

现阶段武汉城市圈中心城市武汉的城市拓展空间有限,圈内其他中小城市工业化水平不高,发展滞后,而大力建设特色小镇、加速推进城镇化是缩小城乡差距,实现区域经济均衡发展的关键。武汉城市圈城际铁路的开通,有利于改善城镇的交

通区位、空间布局和产业结构,给其站点地区城镇带来了巨大的发展机遇。城际铁路加强了中心城市和外围区域的联系,提高了交通可达性,降低了交通成本,因而站点地区城镇将会对居民、商家和企业产生巨大的吸引力,促进人口集中,引致资本投入,从而推动城市结构的改变以及资源在更大空间上的合理配置。国内其他城市的发展经验表明,摊大饼的城市扩张路径已经不能成为今后城镇化的主导模式,在武汉城市圈城际铁路站点地区建设TOD新城,将成为城市空间发展的重要途径。

武汉城市圈城际铁路站点地区城镇分别依托四条城际铁路,具有发展TOD新城的基本条件。按照TOD模式,在城际铁路沿线的24个站点,以提高土地价值为核心目的,适度进行高密度的土地开发,将居住、办公、商业、公共等用地进行混合设计和使用,按“统筹规划、重点推进、一站一策和市场化运作”的原则,建设24个平均人口5~15万人规模的小城镇^[8],形成武汉城市圈的卫星城镇群,带动圈内的城镇化建设。

2.2 TOD模式的内涵

TOD(Transit Oriented Development)是指以交通为导向的发展模式,最早由彼得·考尔索普(Peter Calthorpe)在其著作《下一个美国都市:生态、社区和美国梦》中首次明确和较为系统地提出,是为解决“二战”后美国城市开发低密度和有序扩张、形成了所谓的“小汽车城市”而倡导建立以交通为导向的城市空间发展和土地配置模式。

TOD是围绕地铁、轻轨或通勤铁路等城市(际)交通工具站点周围区域进行的土地开发模式^[9]。一方面,在进行城市(际)交通规划时,以大运量、高效率的轨道(铁路)交通为骨干,同时配合步行及公交接驳,从而减少市民使用小汽车出行而带来的交通压力;另一方面,在开展城市、城镇规划时,以轨道(铁路)交通站点为圆心,围绕其进行合理的商业、写字楼、住宅以及配套设施等综合开发,最大限度的吸引市民使用轨道(铁路)交通。所以,TOD是一种以交通线为轴,以车站为节点,通过片状、块状开发来有效地利用土地并集聚要素资源,从而促进城镇化的空间发展方式(图2)。

2.3 TOD模式国内外案例解读

2.3.1 日本多摩田园都市

多摩田园都市“Tama Den-en Toshi”(Tama

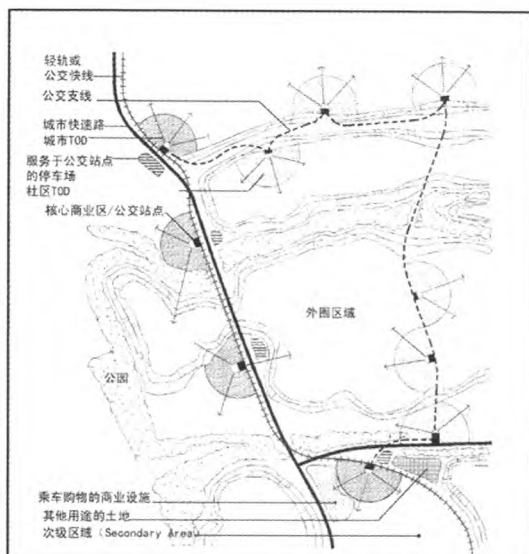


图2 TOD模式示意图

资料来源:R Cervero, C Ferrell, S Murphy. Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States: A Literature Review. Washington, DC: Transportation Research Board, 2002.

Garden City) Development Project”是由日本的私铁公司东急集团开发和运营的,该项目被认为是日本民营企业最成功的土地开发项目。多摩田园都市位于东京西南郊,距离东京15km~35km,原来是丘陵地带,人烟稀少,分布有大片的农田,建设情况以村庄为主。东急集团接手后,规划将其建成为占地5000hm²,人口50万人的新城。开发过程中,东急集团不仅负责铁路沿线的土地规划,还将郊区铁路与铁路沿线的零售商业、房地产、公共交通和旅游业等产业综合经营,充分利用了铁路的派生价值。多摩田园都市与东京都中心的交通联系有两条私营电气化铁路,而田园都市的中心就是多摩火车站区,在这里集中建设商店、银行、企业、事务所、政府机关、学校、研究所、公共福利和娱乐等设施^[6]。从1959年至1989年,沿铁路线建成区绵延近30km,占地面积3000hm²,人口44万人(是1966年人口的9倍),初步形成了与铁路交通配合良好的新城市^[10]。而东急集团也成为日本最成功的财团之一,1988年的总收入达31000亿日元(约合200亿美元)^[11]。

2.3.2 香港新市镇

香港作为一个国际化的大都市,地少人稠的问题一直都困扰着香港政府。从20世纪70年代推行新市镇计划以来,40年间香港已经发展了荃湾、沙

田、屯门、元朗、粉岭/上水、大埔、将军澳、天水围和东涌等9个新市镇^[12]。新市镇的核心理念在于土地使用功能和城市交通的有机结合,通过地铁和快速道路连接到市中心,并在站点周围提供一个设施完备的社区,包括基础设施、商业、科教和娱乐等配套服务。几乎所有的香港新市镇都围绕轨道交通站点来发展,不仅极大地方便了居民和中心区域的联系,而且也有利于人口的集聚,形成一种基于轨道交通集约发展的模式。1971年,香港约有81%的人口在传统市区居住,到2010年9月止,新市镇的人口已达到330万人,约占香港总人口的47%^[13]。推行新市镇计划以来,香港人口增加了约280万人,其中新市镇就消化了差不多260万人,极大地缓解了香港因人口增加而带来的“城市综合症”,有利于保持经济的可持续性,香港也逐渐从以港岛和九龙传统市区为主的单中心式城市结构转型为由各新市镇所组成的多中心式城市结构。

2.3.3 启示

铁路(轨道)交通沿线区域借助于交通条件改善的契机,在更大范围内进行资源的合理配置,而要素的空间规模集聚,进一步推动这些地区经济的快速增长。通过日本和香港的案例分析,可以得出一些经验供武汉城市圈实施TOD模式以借鉴。首先,开发模式以铁路公司为主体。政府主要负责协调铁路沿线各种利益主体,并委托铁路公司开发铁路沿线的土地,整合相关资源,实现要素的高效利用;其次,制定科学的规划。日本和香港都是通过利用铁路(轨道)交通通勤,开发新城来解决人口稠密的问题,并制定了具有针对性的城镇规划,统一进行土地利用与铁路建设规划以及基础设施配套工程;再次,运营班次合理。日本通过调查合理安排了工作日和节假日的铁路发车间隔,香港则基本上是轨道交通的发车密度,因此能够最大程度地满足车站周边区域的出行需求;最后,提供完备的社区配套服务,通过在铁路沿线建设集居住、商业、医疗、教育、娱乐甚至工业为一体的基础设施,保证每一个城镇具有独立发展的功能,吸引人口布局于周边区域,才能避免单一功能的“睡城”或“鬼城”的出现。

2.4 武汉城市圈城际铁路站点地区城镇化发展策略

武汉城市圈四条城际铁路等级全部为客运专

线,列车设计运行时速为 200km 及以上,有“一站站”和“站站停”两种运行时刻表,直达运行时间在 30min 以内,具有站距小、速度快的特点,基本可以满足不同层次人群的需求。围绕城际铁路在其站点地区发展 TOD 新城,以交通作为载体,能够将城镇化的综合效益最大程度发挥出来。在国内,城际铁路的通车时间仍比较短,新型城镇化的建设也还处在探索阶段,武汉城市圈作为 TOD 模式的试点,“城际铁路+新型城镇”该如何实施,针对已开通运营的武咸城际铁路暴露出来的问题,并结合国内外的相关经验,本文提出了以下的一些策略。

建立起 TOD 模式的良性发展机制,需要政府的支持和城际铁路公司的良好运营。第一,将城际铁路的发展规划和宏观层面上的城镇总体设计、微观层面上的土地使用规划紧密结合起来。一方面,政府要对各城镇的资源禀赋、发展潜力等多种因素进行综合分析,做好城镇的总体定位和发展方向工作。每一个城镇并不是简单的“复制”、“粘贴”,而是以保护生态环境为前提,结合各自城镇的特色,选择一个合适的主导方向。根据不同城镇产业发展侧重的差异,可以建设农业产业化集聚型、乡镇工业主导型、商贸流通集散型、生态旅游观光型、历史文化保护型等特色小城镇。比如贺胜桥镇利用境内丰富的旅游资源,发展成为休闲旅游度假区和高档生态居住区;天河街毗邻武汉天河机场,可以发展临空产业,推进产城融合;葛店镇地处“中国药谷”,适合发展生物医药产业等。

另一方面,政府将城镇具体开发的主导权让渡给城际铁路公司,使城际铁路公司作为城镇开发的实施主体对站点和周边区域的地块做整合设计、土地整理以及二度开发等工作,同时还负责后期项目的招商、引进和维护,以及长期的运营管理、统筹规划等任务。城际铁路公司不仅是一个铁路运营商,更承担着城镇综合运营者的角色。城镇的规划过程中,要保证每个城镇都具有相对独立并且混合的使用功能,能够提供完善的配套措施。每个城镇在建设之前应该预先构建一个城镇框架,使其本身能够自给自足,包括居住、商业、文娱、医院、产业园区、公共绿地以及市政设施等,自成体系良性发展。

第二,要充分发挥城际铁路高运量、高速、高效的比较优势,最大程度的吸引客流。充足的人流不仅是城际铁路盈利的重要因素,也是城镇化必不可少的支

撑条件。沿城际铁路线将会形成以车站为核心的若干个开发组团,集聚大量的居住和就业人口,将市民的工作、休闲活动吸纳在交通轴上,产生城际铁路站点的“磁场效应”^[14]。现阶段武咸城际铁路试运营期间日开行 10 对列车,全程二等座票价 30 元,针对开通以来乘客的反馈情况,其运营价格和密度仍需要进一步优化。所以第一步可以从降低票价和增加运营班次着手。就各国轨道交通运营的情况来看,大部分都是亏损的。因此对于城际铁路这一具有公共物品性质的交通工具来说,政府需要运用行政手段给予城际铁路公司财政补贴,或者无偿、低价将站点周边地区的土地划拨给城际铁路公司,增加其收益,以减轻运营负担,从而保持较低的票价水平。同时城际铁路公司要转化传统的国铁思路,以轨道交通模式经营城际铁路,通过调查分析制定铁路运行图,安排合理的运营班次。出台一系列票价优惠政策,对持有“武汉通^①”或“中铁银通卡^②”的乘客实行刷卡打折优惠。实施淡季打折制,在淡季对票价进行打折,购票越早折扣幅度越大。

降低票价是最直接的吸引客流的手段,另外也可以从提升服务水平入手,吸引触发客流。作为铁路的拥有者之一,湖北联合发展投资有限公司(占武汉城市圈城际铁路出资的 50%)甚至可以对居住在自身开发的城际铁路站点周边楼盘,如花山新城、梧桐湖新城、梓山湖新城的购房者给予一定的优惠政策,吸引其在这些地区安居。构建城际铁路站点立体交通体系,完善站点周边的道路设施,加大其交通通达度,并将城际铁路、城市轨道交通、长途客车、公交、社会车辆及出租车等多种交通方式融合在一体,实现无缝零换乘以增加乘客的便利性。在各城际铁路站点,可以借鉴城市 BRT(Bus Rapid Transit)和轨道交通的做法,开辟一条快捷乘车通道,开设短途售票、检票专口,实现购票、安检、上车一条龙,用铁路客运的方便快捷吸引短途客流。培养旅客使用自动售票机的习惯,与银行合作增加自动售票终端,实现铁路售票的社会化。

3 结论和展望

本文通过实地调研和数据分析,总结出了武汉城市圈城际铁路站点地区城镇发展存在的问题:城镇化率偏低,基础设施落后;城镇规模小,经济实力弱;城镇布局结构待优化;产业层次低,特色产业不

明晰。在此之上提出了武汉城市圈城际铁路站点地区基于 TOD 模式推进城镇化的思路,通过政府以及城际铁路运营公司的相互支持与合作,探索出一条城际铁路站点地区城镇化发展的新思路。

实际上,对于如何将城际铁路和城镇化建设相结合,湖北已经做出了规划和行动。2009 年 5 月 24 日,全国首家城际铁路有限责任公司在武汉挂牌成立,武汉城市圈城际铁路也成为全国唯一由铁道部、地方共同出资,全线开工建设的城际铁路。目前,武汉城市圈首个城镇化试点项目——贺胜桥站,也已启动建设。依托该地区得天独厚的区位优势及立体联运交通系统,这里将建成“生态文明 + 红色文化”为主题的旅游小镇^[15]。借助于城际铁路这一交通载体,武汉城市圈有望迎来快速发展的局面,人口集聚以及城市体系的形成和完善,将会带动城市开发建设和服务业的发展,进一步提高居民生活质量,有利于武汉建设国家中心城市和湖北建成促进中部地区崛起重要战略支点,同时随着国内更多城际铁路线的开通运营,也可以对这些站点地区的城镇化建设提供一些经验借鉴。△

【注释】

- ①“武汉通”是一种电子智能 IC 卡,主要在武汉市的公交、轮渡、轻轨、地铁、电影、电视、超市及机场公路等 8 个领域使用。
- ②“中铁银通卡”是一种预付卡,持卡人可以在铁路售票窗口、铁路客运车站自助售票机和中国铁路客户服务中心网站进行购票;可以在铁路管理部门指定的区段内直接刷卡乘车。

【参考文献】

- [1] Allen Wb. Value Capture in Transit [J]. *Journal of the Transportation Research Forum*, 1987, 28(1):24-27.

- [2] 王丽,曹有挥,姚士谋. 高速铁路对城市空间影响研究述评[J]. *长江流域资源与环境*, 2012, 21(9):1073-1079.
- [3] 林晓言,陈小君,白云峰,等. 京津城际高速铁路对区域经济影响定量分析[J]. *铁道经济研究*, 2010(5):5-11.
- [4] 鲁瑞虎. 武广高铁对其湖南省沿线区域空间结构重组的规划研究[D]. 长沙:湖南师范大学硕士学位论文, 2012:30-40.
- [5] 翟宁. 我国高速铁路交通枢纽空间层次划分及规划设计方法研究[D]. 西安:长安大学硕士学位论文, 2008:29-51.
- [6] 石森文. 武(汉)咸(宁)城际铁路沿线地区城镇化发展战略研究[D]. 武汉:华中科技大学硕士学位论文, 2010:44.
- [7] 张学锋. 湖北省小城镇规划建设管理问题及对策[N]. *中国建设报*, 2013-02-26(6).
- [8] 马秀佳,田立平,翟莹. 一站一城,城铁沿线将崛起 35 个新型化城镇[N]. *长江商报*, 2012-12-30(A08).
- [9] 王姣娥,金凤君,莫辉辉,等. TOD 开发模式解析及研究述评[J]. *交通与运输(学术版)*, 2007(2):19-22.
- [10] 郑捷奋,刘洪玉. 日本轨道交通与土地的综合开发[J]. *中国铁道科学*, 2003, 24(4):133-138.
- [11] 王京元,胡江,张剑石. 国内外 TOD 典型案例及其在深圳地铁中的应用[J]. *都市快轨交通*, 2010, 23(2):22-26.
- [12] 李薇,周麟. 香港新市镇规划建设经验及其启示[J]. *唐山学院学报*, 2011, 24(6):47-50.
- [13] 习超. 香港的城镇化发展经验——高密度、集约型和人性化[N]. *法制日报*, 2011-3-22(12).
- [14] 于百勇,李宁. “轨道主导型”TOD:南京城市轨道交通可持续发展的支点[J]. *现代城市研究*, 2006(5):43-48.
- [15] 孙滨,涂亚卓. 克难奋进推动武汉城市圈发展——省联合发展投资集团有限公司董事长李红云访谈录[N]. *湖北日报*, 2010-6-30(4).

作者简介:田超(1989-),男,辽宁营口人。武汉大学经济学博士在读。主要研究方向:区域经济。

收稿日期:2014-02-21

A Study on Promotion of Urbanization by Intercity Railway through TOD Pattern: Take Wuhan City Circle for Example

TIAN Chao

【Abstract】 At present China high-speed railway develops fast, and it not only changes people's travel habits, but also makes a great difference to the spatial structure of cities along the railway. Intercity railway leads to the accumulation of labor and capital in the railway station areas because of its high speed and large capacity, and accelerates the industrialization and urbanization process. Based on the present situation and problems of towns surrounding Wuhan city circle intercity railway station, in order to optimize the space layout and speed up urbanization, this article puts forward the strategy of TOD pattern through intercity railway. On the basis of summarizing the experience at home and abroad, two suggestions are proposed: one is to formulate town planning along the railway; another is to attract customers through low ticket price and high quality service.

【Keywords】 TOD Pattern; Intercity Railway; Urbanization; Wuhan City Circle

交通导向发展模式下城际铁路促进城镇化研究——以武汉城市圈为例



作者: [田超, TIAN Chao](#)
作者单位: [武汉大学中国中部发展研究院, 湖北武汉, 430072](#)
刊名: [城市发展研究](#) **PKU CSSCI**
英文刊名: [Urban Development Studies](#)
年, 卷(期): 2014, 21 (5)

本文链接: http://d.wanfangdata.com.cn/Periodical_csfzyj201405004.aspx