

以高铁串联沿江八市，和上海共建全球城市区域 ——江苏沿江城市群发展之思考

陈小卉

近日，中国共产党江苏省第十三次代表大会报告明确了“以长江两岸高铁环线和过江通道为纽带，推进沿江城市集群发展、融合发展”。笔者基于江苏省域城镇体系规划、江苏临沪地区跨界衔接规划研究、苏南丘陵地区城镇体系规划等系列规划研究成果，提出以下江苏沿江城市群发展认识。

在经济发展新常态下，江苏要在原有发展成效基础上，依托资源禀赋和省情特征，遵循城镇发展规律，抓住国家推进长三角世界级城市群建设和上海建设全球城市等发展新机遇，通过跨江联动，将苏南的发展优势向苏中苏北辐射，加快全省区域协调发展。

江苏沿江城市群一方面要通过苏南、苏中跨江联动，打破行政壁垒，抓住系列跨江通道和北沿江高铁建设机遇，谋划和上海紧密联系的长江两岸高铁环线，将8市沿江紧凑城市群和全球城市上海紧紧联系在一起，共同构成长三角世界级城市群的核心地带。另外一方面要向东对接上海，共建全球城市区域（Global City Region）。

1 江苏沿江城市群现状认识

本文所指沿江城市群，是指具有南京、无锡、常州、苏州、南通、扬州、镇江、泰州等八市（不含苏南丘陵地区的宜兴市、溧阳市、高淳区、溧水区、金坛区、句容市的茅山镇和天王镇，吴中区东山镇和金庭镇、太湖，以及苏中地区的高邮市、宝应县、兴化市）（图1）。

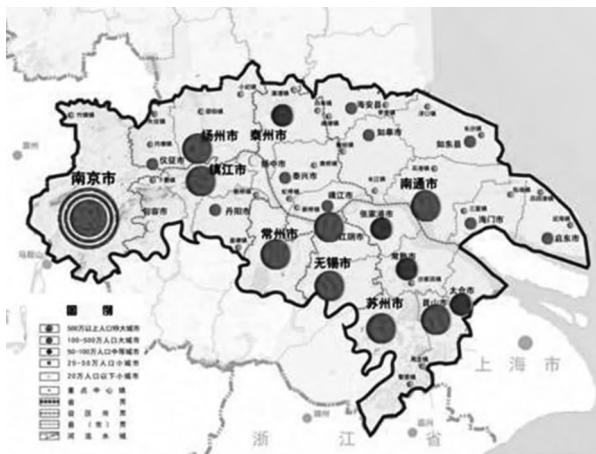


图1 沿江城市群空间范围示意图

1.1 江苏沿江城市群达到世界级城市群水平，是长三角城市群北翼核心

2015年，沿江城市群地区土地面积为3.89万平方公里，GDP为5.01万亿元，常住人口达到4350万人，人均GDP为11.52万元，以占江苏全省1/3的土地面积，集聚了全省1/2的常住人口和3/4的GDP。其人口集聚、城镇密度、经济集中度堪比英国东南部城市群、德国莱茵—鲁尔城市群、日本太平洋沿岸城市群、美国东北部城市群等国际城市群。

与长江经济带沿线其他城市群相比，江苏沿江城市群人均GDP、人口密度、大城市密度等指标均位居前列，是长三角城市群北翼核心区（表1，表2）。

1.2 江苏沿江城市群与上海联系日趋紧密
近年来，沿江城市群与上海联系日益趋

表1 沿江城市群与国际城市群主要发展数据比较

	沿江城市群 (2015年)	德国莱茵— 鲁尔城市群 (2006年)	英国东南部 城市群 (2003年)	日本太平洋 沿岸城市群 (2008年)	美国东北部城市 群 (2006年)
人口密度 (人/km ²)	1119	1121	650	1969	289
大城市数量 (个)	9	1	2	10	9

表2 沿江城市群与长江经济带三个城市群主要发展数据比较

城市群	江苏沿江城市群	长江中游城市群	成渝城市群	长江三角洲城市群
人均GDP(万元)	11.52	4.96	4.13	8.45
单位土地GDP(亿元/km ²)	1.29	0.19	0.2	0.60
人口密度(人/km ²)	1119	381	491	709
大城市密度(个/万km ²)	2.31	0.32	0.43	0.86

紧。在长三角地区的城市关联网中，沿江城市群与上海的企业关联度最为紧密，尤其是苏州与上海呈现出高关联度（唐子来，等，2014）；且沪宁之间的高铁联系度在不断加强（罗震东，2014）（图2）。可以预见，随着全球化和区域一体化的不断深入，以高铁、轨道交通、互联网有机连接的沿江城市群，与上海的联系将进一步发展加强（图3）。

基于高铁班次测算的长三角城市联系趋势分析图（2013年）

1.3 江苏沿江城市群科研创新资源密集

沿江城市群高校和研发机构分布密集，科教人才资源丰富。其中南京科研产出居全国第三，高校科研院所数量居全国第三，每万人在校大学生数量全国排第一；从全省来看，沿江八市的重点实验室和工程技术研究中心的数量分别占江苏省88.4%和84.7%。未来可依托其科技、教育、人才优势，借助苏南国家自主创新示范区的创建机遇，建设

国家智囊创新体系和国家中小企业发展创新体系，打造全球城市区域中的创新型区域。

2 构建“四横四纵”大运量交通走廊，形成沿江城市串珠式发展格局

江苏沿江城市群依托现状以及规划的高铁、城铁以及跨江通道等，规划建设形成四大东西纽带（京沪高铁、北沿江高铁、南沿江城际、宁杭高铁——沪苏湖高铁），四大南北通道（扬镇宣通道、新宜通道、通苏嘉通道、沿海通道），搭建起“网络化”的高铁和城际通道格局。同时，建议借鉴日本都市圈等区域公交一体化运行机制，探索建立区域高铁和城际铁路一卡通机制体制，最终实现沿江城市群区域轨道公交化运营，为区域一体化发展提供支撑（图4）。

2.1 优化跨江高铁通道布局，加快构建沿江高铁环线

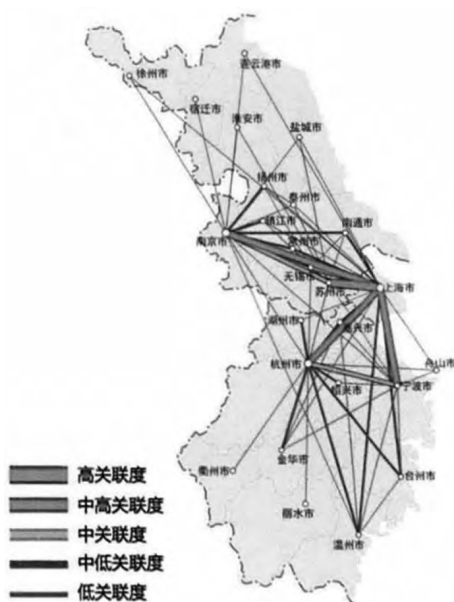


图2 基于企业联系的城市联系度分析图

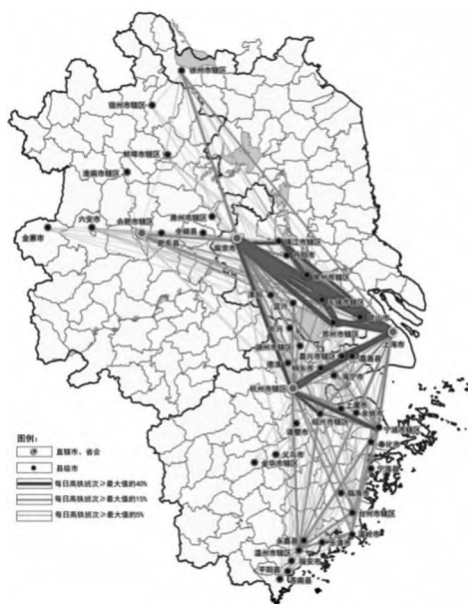


图3 基于高铁班次测算的长三角城市联系趋势分析图(2013年)

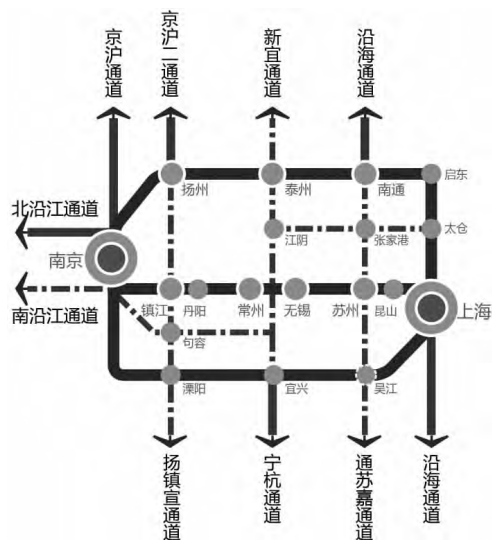


图4 沿江地区“网格化、串珠式”交通引导城镇发展格局示意图

目前，京沪高铁（沪宁段）、宁杭高铁等已开通运营。但为进一步强化沿江南北两岸城市的联系，应积极争取北沿江高铁江苏段在“十三五”期间按照时速350公里的技术标准建设；为带动江苏更多沿江地区的发展，建议与上海协商由启东接入上海虹桥站。从而与京沪高铁（沪宁段）形成“沿江高铁环线”，为未来双向列车循环对开创造条件。

沿海高铁在沿江城市群内由盐通铁路—沪通铁路构成，其中建设中的沪通铁路为设计时速200公里的客货两用铁路，达不到高速铁路运行的基本需求。建议沿海高铁在争取盐通铁路提升为时速350公里标准的同时，另择跨江通道，并优先选择从苏通大桥下游8公里处预控通道过江，储备高铁跨江入沪双通道（图5）。

2.2 加快完善城际快铁网络，显著提高跨江融合能力

目前，连淮扬镇、通苏嘉两条跨江城际正在建设，为进一步强化跨江联系，建议积极推进宁淮铁路、盐泰锡常宜铁路建设；优化镇宣铁路线位，强化南京中心城市地位，打通区域旅游大通道；增加泰常溧城际快铁连接线，实现江苏沿江城市跨江通道全覆盖。

沪宁通道目前仅有沪宁城际一条城际铁路，为进一步强化沿江城市的東西向联系，建议加快推进南沿江城际建设，将太仓、常熟、张家港、江阴、句容等城市纳入沿江“串珠式”城镇发展格局之中（图6）。

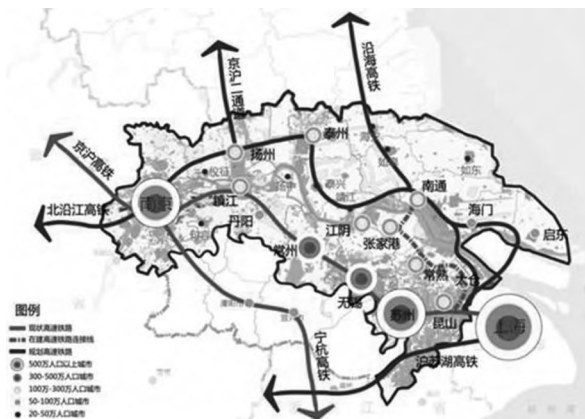


图5 沿江城市群高铁网络格局示意图

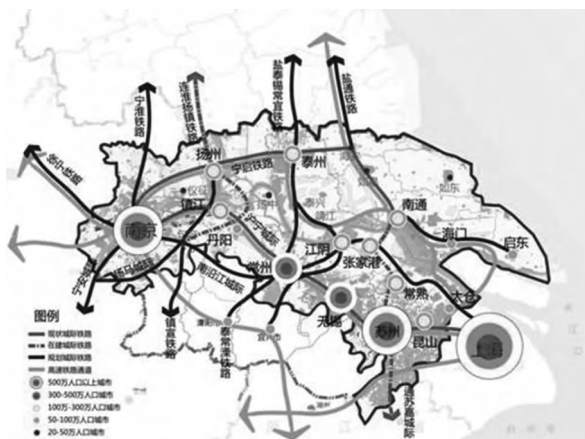


图6 沿江城市群城际铁路格局示意图

2.3 强化干线公路的联系，优先推动跨江通道建设

随着跨江通道的规划建设，江苏沿江地区的联系日益密集。目前，全省规划区域交通过江通道21处，其中已建及在建11处，未来要积极推动南京长江五桥、南京上元门过江通道、南京龙潭过江通道、五峰山通道、常泰通道、江阴通道、张如通道、沿海高铁通道、崇海通道、沪崇苏通道的建设，进一步促进区域一体化发展（图7）。

3 构建生态网络，形成“紧凑城镇，生态间隔”的沿江空间格局

在经济发展新常态下，沿江城市群依托自然资源禀赋，遵循城镇发展规律，积极构建紧凑城镇中有生态间隔的空间格局，打造成为长江经济带最具活力城市群段落。

针对沿江城市群城镇连绵度高、城乡发展一体化进程加快、长江南北发展有差距、

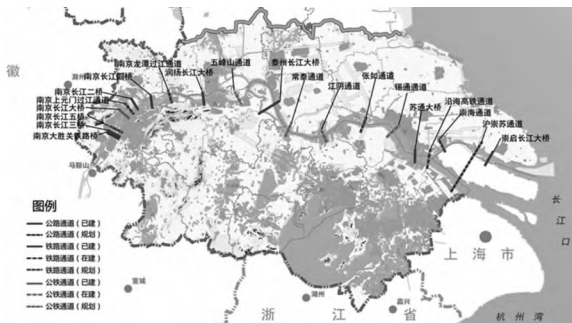


图7 江苏跨江通道示意图

土地资源紧缺、环境压力大等特征，建议形成以南京都市圈和苏锡常都市圈为主体，以沿沪宁、南沿江、北沿江、沿沪和泰锡沿线地区为骨干的城镇空间结构。深化城市协作，打破行政壁垒，推进沿江八市跨江联动和一体化发展（图8）。

以长江生态廊道、通扬运河生态廊道、沿大运河生态廊道和沿海生态廊道，串联宁镇丘陵山体等区域重要生态斑块，构筑形成“两纵两横”的区域生态廊道，支撑“密集城镇、生态网络”的区域空间格局。近期启动推进沿长江区域风景绿道规划建设（图9）。

4 江苏沿江城市群对接上海，共建全球城市区域创新发展区

当前长三角城市群的龙头城市上海正在编制上海城市总体规划2040战略，提出了“建设全球城市，构建全球城市区域和上海大都市圈”的目标。这为我们江苏沿江城市群依托科教资源、区位优势与上海共同建设全球城市区域创新发展区带来了新的提升空间。

近期以苏州、南通等临沪地区为桥头堡，从交通、产业、景观、港口等方面与上海形成无缝衔接、互惠共赢的新格局。目前，苏州与沪西地区城乡用地犬牙交错，客观存在着省际断路等问题；另一方面南通方向仅有G15、G40两条高速公路和一条尚在建设中的沪通客货共线铁路，跨江通道不足。为改善江苏临沪地区与上海的联系，强化长江以北跨江融入上海的通道建设，建议沪苏共同深化研究北沿江铁路的沪崇苏通道选址、建设标准和虹桥枢纽接入方案，加快推进北沿江高铁实施进程，有效提升临沪地区铁路跨江能力，进一步扩大上海1小时交通圈辐射范围。同时，加快明确沪苏湖高铁选线与

走向。建议由虹桥站引出、经青浦进入我省境内，在吴江南与通苏嘉铁路形成换乘枢纽后，向西经震泽进入湖州。此外，还应推进城市轨道交通一体化，实现区域交通公交化格局；进一步完善区域高速公路网络；对接建设区域风景绿道，共同打造江南水乡古镇群特色风貌区。



图8 沿江城市群城镇空间结构示意图



图9 沿江城市带生态安全格局示意图

注：本文为《跨界联动 特色发展——江苏省域空间相关情况和发展思考》研究课题的部分成果。课题组成员：杨红平、许景、钟睿、姚梓阳、国子健、庞慧冉

【参考文献】

[1]唐子来,李涛.长三角地区和长江中游地区的城市体系比较研究：基于企业关联网络的分析方法[J]城市规划学刊,2014(02).

【作者简介】

陈小卉，江苏省城镇化和城乡规划研究中心副主任 研究员级高级规划师