

# 区域中心城市视角下菏泽市综合交通发展研究

尹茂林

**【摘要】**构建快捷高效的综合交通运输体系是实现区域中心城市建设的重要支撑体系。本文以鲁豫皖苏交界地区菏泽市为例，为实现打造区域中心城市这一城市发展目标，探讨如何构建科学合理综合交通体系。首先分析区域中心城市与相邻市协调发展路径及区域中心城市对市域各县辐射带动效应，解读区间交通分离、区域中心城市经济强辐射区—1小时交通圈等理念，其次，阐述菏泽市域综合交通现状并剖析存在的问题，最后，提出菏泽市域综合交通发展目标，坚持问题导向与目标导向相结合的原则，提出构建“三纵四横两联一环”高速公路网，“中心辐射、内接外联”的普通国省干线公路网，构建多层次、放射状铁路网实现县城火车站全覆盖，构建客货运集疏运系统，加强市域重大基础设施间衔接等4项综合交通发展战略，以支撑菏泽市实现区域中心城市的城市发展目标。

**【关键词】**区域中心城市；省际交界城市；综合交通体系；发展战略

## 1 引言

菏泽市位于山东省西南部省际边界，下辖4区7县，地处鲁豫皖苏四省交界地带，三面与省外城市相邻，北部、西部、南部分别与河南省的濮阳、新乡及开封、商丘相邻，东南与安徽省宿州市、江苏省徐州市接壤，东部与山东省济宁市相连，与济南、郑州、徐州的直线距离均约200km。

过去，菏泽农业人口较多，属于农业大市。2001年底菏泽撤地建市，形成现今市域范围。近年来，随着西部高新区行政独立、定陶撤县设区，菏泽市中心城区空间大幅拓展、框架全面拉开。与此同时，菏泽市经济平稳较快发展，主要经济指标增速位居全省前列，三次产业结构持续优化。人口快速集聚，城镇化水平稳步提高。机场、高铁等一批区域重大基础设施将于近期建成投运。为稳固发展成果、加快发展步伐，落实国家公路运输枢纽布局规划确定菏泽市为国家公路运输枢纽的公路交通发展目标，落实西部经济隆起带城镇体系规划、鲁南城镇带规划等相关规划确定区域中心城市的城市定位，2017年菏泽市出台了《关于打造区域中心城市的实施意见》。

科学合理的综合交通体系是打造区域中心城市的重要支撑体系，既是关键环节又是基础环节。针对省际交界城市，围绕打造区域中心城市，开展综合交通体系发展研究，探讨如何构建市域综合交通体系，以支撑菏泽市区域中心城市建设，为在编的新一轮菏泽市城市总体规划及城市综合交通体系规划提供参考。

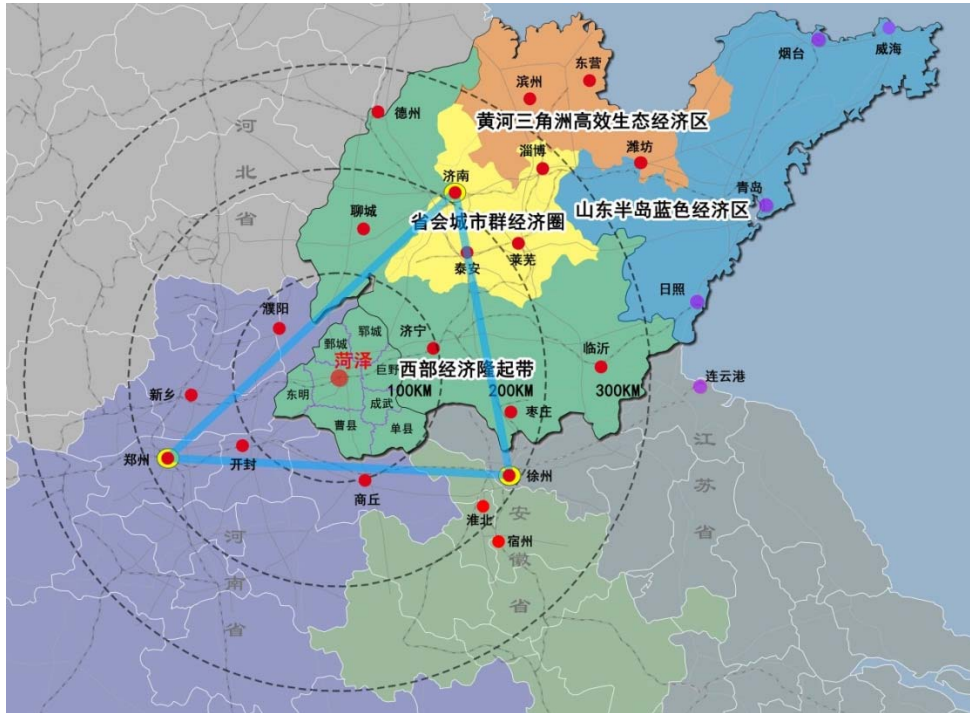


图 1 菏泽市区位图

## 2 基础理论

### 2.1 省际交界地带区域中心城市

#### 2.1.1 城际间协作发展

省际交界地带地处省际边缘，远离省会城市群及经济发达城市群，处于省际区域发展的“冷落区”，从而致使“冷落区”内城市经济发展较为缓慢。交界地带各个城市纷纷通过“打造区域中心城市”，培育区域经济“增长极”，以带动周边区域发展。这也导致了省际交界地带多个区域中心城市相互竞争的局面。但是，通常省际边缘区城市并不足够强大，不具备引领省际交界地带内其他城市发展的能力。多个区域中心城市立足自身特色实际，加强联系，相互协作发展，由“竞争发展”转化为“协调发展”，是省际交界地带和谐发展的主要途径<sup>[1-2]</sup>。因此，区域中心城市间应建立快捷交通运输通道，加强联系，为促进省际交界地区协调建设提供强力支撑。

#### 2.1.2 市域内资源整合，集聚发展

市域层面优化空间结构，提升市域空间的内聚性，形成以中心城区为主体的核心城镇圈，培育其综合职能，突出强集聚、强核心作用，提升中心城区对县城的辐射带动能力。以县城为主体的中小城市，培育壮大一批特色优势产业集群，整合资源，调整优化产业布局，加强产业上下游间联系、区县间经济联系，进一步增强产业转移承接能力，推动产业集聚发展。

因此，梳理市域内部综合交通，建设中心城区与县城间、县与县之间的便捷通道，相互紧密衔接，避免市域外围县向相邻市产生过多经济联系的“虹吸”现象，是促进中心城区辐射带动市域各县、发挥区域中心城市与相邻市协调发展的重要基础。

## 2.2 区间交通分离

一般而言，区间交通分为城市内部交通、城市对外交通、过境交通三种类型。城市内部交通是城市居民每天为满足购物、工作、居住等日常生活需求而发生的出行活动，往往发生在城区范围内。其特点是，出行起讫点均在城区内部，出行活动的产生能够促进城区经济发展；城市对外交通是由一座城市内部产生，与周边县、市发生联系而产生的出行活动。其特点是出行起点、迄点在不同的城市，出行活动的产生同时促进两座城市的发展；过境交通，其他市之间发生的出行活动，并未在本市停留。其特点是出行起讫点均不在本市，出行活动的产生并未促进本市的经济发展。通过上述分析，过境交通应适当远离城区，避免过境交通对能够促进本市经济发展的城市内部交通、城市对外交通产生干扰。绕城高速或环城公路，可实现减少过境交通对城市的干扰。城市对外交通的需求是快速衔接城市对外出入口与城市内部交通。因此合理布局城区对外出入口，便于城市内部与各方向城市的联系，减少城市内部交通与城市对外交通重叠，缓解城市内部的交通压力。

## 2.3 交通圈

交通圈的理念是由国外的都市圈、交流圈演化而来<sup>[3]</sup>。全国科学技术名词鉴定委员会提出了交通圈的定义，指一定时间的可达范围<sup>[4]</sup>。各省市纷纷通过打造 1 小时交通圈、2 小时交通圈等，加强两地之间的交通联系，促进城市间协调发展。对于区域中心城市而言，对周边区域的辐射带动作用，随时空距离的增加而衰减。一般情况，1 小时的可达范围是区域中心城市的强辐射区<sup>[5]</sup>。一般而言，区域中心城市的市域范围及市域行政界限周边县处于区域中心城市的强辐射区范围内。因此强力打造区中心城市的 1 小时交通圈，是避免“虹吸”现象，充分发挥中心城市辐射带动作用的重要措施，是促进市域各县融入区域中心城市协调发展基本途径。

## 3 市域综合交通现状及存在的问题

菏泽市现状综合交通运输方式主要有公路、普通铁路两种运输方式。机场、高铁、水运航道及港口等运输方式正处于项目立项或建设阶段，其中机场、高铁预计 2020 年左右建成投运。

### 3.1 市域综合交通现状

#### 3.1.1 公路

市域内高速公路网（下图已建暗红色、在建蓝色）结构为“两横三纵”，“两横”分别为日东—长济高速、在建枣菏高速。日东—长济高速，为菏泽市中心城区北侧，向西可至河南省新乡市、焦作市，向东可至山东省济宁市、临沂市。在建枣菏高速位于菏泽市中心城区南侧，西起纵向日兰高速，东至济宁市、枣庄市。“三纵”分别为日兰高速、济广—德商高速、济广—济祁（在建）高速。日兰高速北起日东高速，南至河南省开封市兰考县、许昌市。济广—德商高速北至山东省聊城市、德州市，南至河南省商丘市、安徽省亳州市。济广—济祁（在建）高速，北至山东省济南市、南至安徽省宿州市砀山县、河南省商丘市永城市（县级市）。

国道（下图浅红色）网结构为“三纵一横”，分别为 G106（纵向穿过市域西部）、G220（东北—西南向穿过市域中部）、G105（东北—西南向穿过市域东南部）、G327（横向穿过市域中部）。省道（下图绿色）共计 12 条，市域内形成“两纵四横六连”的省道公路网。

#### 3.1.2 普通铁路

菏泽境内现状有 2 条普通铁路。纵向京九铁路与横向新石铁路十字交汇与菏泽中心城区。京九铁路对外连接河北、河南、安徽、江苏四省，是国家南北大通道的组成部分，菏泽境内设站 5 座，均承担客、货运功能。新石铁路横贯山东省南部，是山东省与中原经济区联系的重要通道，菏泽境内设站 6 座，其中 3 座仅承担货运功能。

#### 3.1.3 其他在建基础设施

机场。菏泽机场性质为国内中型支线机场，选址于菏泽市中心城区东侧，定陶区与牡丹区交界处的定陶区境内。预计 2019 年 10 月 1 日试运营。

高铁。根据有关规划，菏泽境内建设“一纵一横”两条高铁线路，纵向建设京九客专，与京九普通铁路大致平行，于郓城县、菏泽中心城区、曹县分别设置高铁站。横向建设日（照）荷—荷兰（考）城际铁路，目前正在建菏泽至日照段，预计 2020 年底建成投运。该线路于巨野县、郓城县唐庙镇、菏泽中心城区、曹县庄寨镇分别设置高铁站。其中菏泽中心城区高铁站为京九客专、日（照）荷—荷兰（考）城际铁路共用站。

内河航运。目前洙水河Ⅲ级航道通航工程已完成，万福河通航工程于近期开工建设。根据有关规划，菏泽市境内设置郓城、巨野、成武、菏泽（定陶）4 处港区。

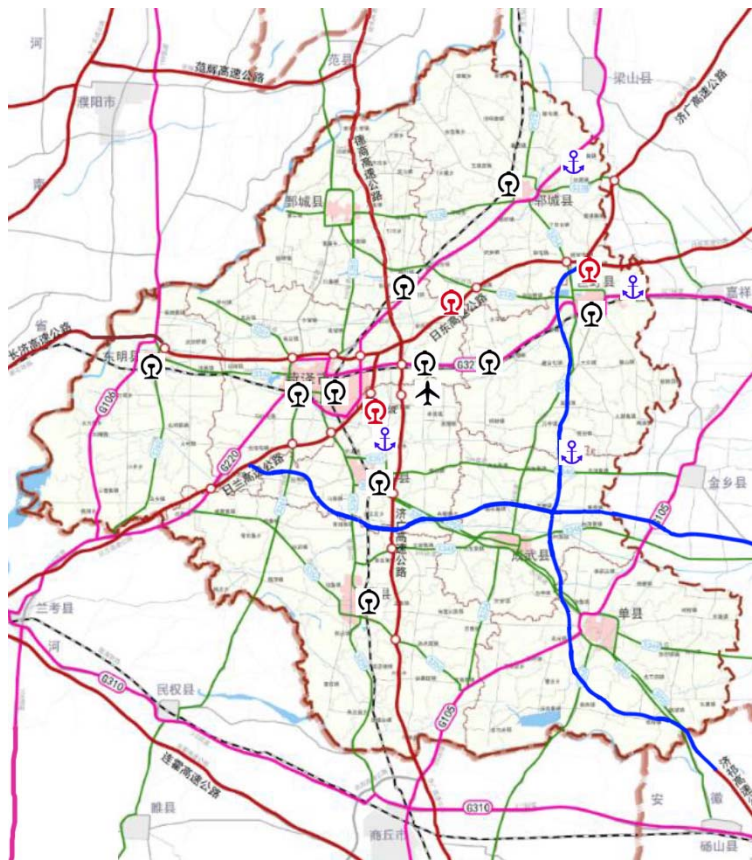


图 2 市域综合交通现状图

### 3.2 现状存在的问题

#### 3.2.1 重大基础设施建设起步较晚，且与相邻市的联系通道较少

与相邻市相比重大基础起步较晚，高铁线路的建设明显滞后于相邻城市，河南省新乡市、开封市、商丘市，安徽省宿州市、淮北市，江苏省徐州市，山东省济宁市等城市高铁线路已经建成投运。机场建设明显滞后于济宁市。安徽省已将德上高速修至省界，菏泽市刚刚完成立项程序而启动建设程序，江苏省已将荷徐铁路修至省界，菏泽市尚未开展前期立项程序。菏泽市与省外城市的长距离出行，需依赖现有公路或普通铁路，转至济宁市、徐州市、商丘市乘坐高铁，转至济宁市或郑州市实现航空出行。而公路、铁路与周边城市联系通道较少，难以满足菏泽至省外城市长距离出行。公路方面，市域高速公路出入口共计 8 个（在建 2 个），与河南省濮阳市、安徽省宿州市、江苏省徐州市等市暂未实现互通互联。G327 止于菏泽市西部东明县，与河南省北部国道网缺少联系。普通铁路方面，菏泽与河南省濮阳市、开封市，以及徐州、安徽等相邻临省市，缺少联系。

#### 3.2.2 市域内区县联系不畅，部分县与县缺少联系

公路方面，与省内其他城市相比，菏泽境内高速公路里程占全省的 5%，一级公路里程

不足全省的 5%。与相邻 9 座城市相比，高速公路里程居第 5 位，密度居倒数第 1 位。至 2020 年，在建的 2 条高速公路通车后，方可实现市域各县高速公路全覆盖。市域范围内干线公路缺乏有效衔接，各县城之间联系不畅。菏泽中心城区与成武、单县共用 1 条省道 S351。市域东部鄆城、巨野、成武三县纵向联系仅靠 S254 实现联系。东明与鄆城间、东明与曹县间、曹县与单县间缺乏高等级公路联系。

铁路方面，市域 7 县中，成武、单县 2 县没有铁路。京九铁路穿鄆城县域东南部的边缘地带而过，距鄆城县城约 20km，县域大部分区域使用铁路不便。

### 3.2.3 多种交通运输方式联运能力较差

高铁、机场于 2 年内即将投入运营，而与机场、高铁站与周边路网衔接的快速通道尚未启动建设。市内 4 处内河港区将纷纷启动建设，而与之运输能力相适应的集疏运系统尚不完善。

## 4 市域综合交通发展战略

### 4.1 综合交通发展目标

以促进鲁豫皖苏交界地区多区域中心城市间协调发展、增强菏泽市中心城区对市域各县的辐射带动能力为宗旨，对外构建铁路、公路便捷的多向、立体交通网，加强与相邻省市的交通联系，与省外区域交通融为一体；对内以打造 1 小时交通圈为抓手，完善市域综合交通网络，确保中心城市经济强辐射区覆盖整个市域，同时加强县县间交通联系，促进产业上下游的经济联系；加强重大基础设施间的衔接，构建客货运集疏运系统，促进多种运输方式协调发展。

### 4.2 综合交通发展战略

#### 4.2.1 构建“三纵四横两联一环”高速公路网

保留现状济祁—济广、济广—德商、日东—长济、日兰及在建枣菏等 5 条高速公路的基础上，新建“一纵一横两联”四条高速公路，形成“三纵四横两联一环”高速公路网，实现与周边城市全面衔接（市域对外出入口由现状的 8 个，增加至 15 个），在市域范围内实现县县通高速公路，每个县城区周边横向、纵向各有一条高速公路，同时在菏泽中心城区形成绕城高速，分流过境交通。

新建一纵，新建河南濮阳市至湖北阳新县高速公路，途径中心城区西侧、曹县县域中西部后，进入河南省。

新建一横，新建徐（州）民（权）高速公路，东起江苏省徐州市北部沛县，经菏泽市

域南部（单县南部、曹县南部）后，进入河南省商丘市民权县，终止于郑民高速与连霍高速交汇处。

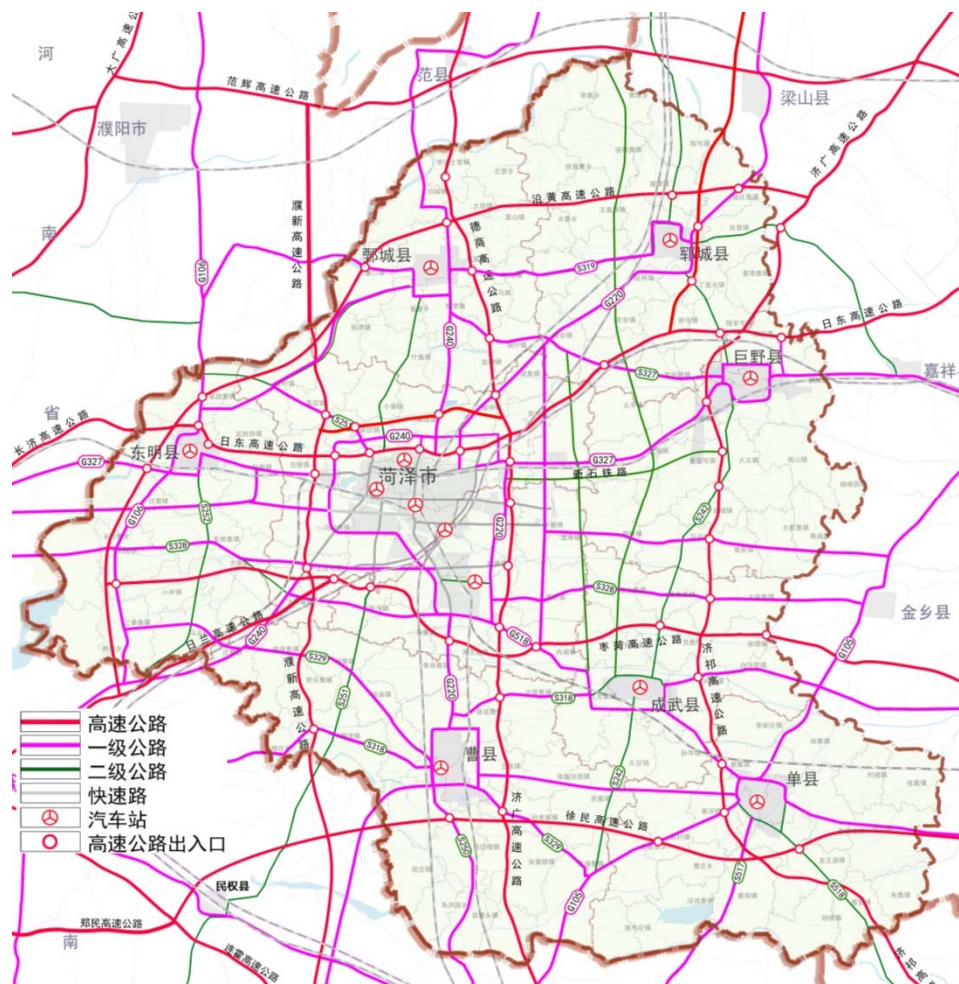


图3 市域干线公路交通战略研究图

新建两条联络线，第一联为沿黄高速公路，连接济广高速与日兰高速，东起济广高速，经菏泽市域北部（鄆城县北侧、鄆城县北侧）、西部（东明县西侧），至日兰高速。第二联为荷（泽）聊（城）高速，连接日东高速与聊（城）莱（芜）青（岛）高速。途径菏泽市域中东部（牡丹区与巨野县之间、鄆城县东侧）。

构建1环，菏泽中心城区北侧，平行于现状日兰高速公路北侧5公里处，新建北绕城高速，衔接濮阳至阳新高速与济广高速。利用濮阳至阳新高速（西绕城线）、枣菏高速（南绕城线）、济广高速（东绕城线）及新建的北绕城线，形成菏泽中心城区的绕城高速公路。弱化菏泽中心城区内日兰高速、日东高速，作为城市快速路。

此外，向西延伸枣菏高速至沿黄高速，并预留向西与河南新乡高速公路衔接的空间。

#### 4.2.2 构建“中心辐射、内接外联”的普通国省干线公路网

落实国道、省道调整，将现状 4 条国道和 13 条省道，调整为 6 条国道和 11 条省道，形成以国道为骨架、省道为主要连接线的国省干线公路网结构，实现县县通国道、一级公路快捷互联。本着“近城不进城”的原则，国省干线公路绕城而过，形成城区环城公路。

国道包括 G105、G106、G220、G240、G327、G518 等，全部按照一级公路标准建设；省道包括 S242、S250、S251、S252、S319、S327、S328、S329、S318、S517、S518 等，全部按照不低于二级公路标准建设。

提升公路等级，实现县县一级公路快捷相连。曹单路由现状三级公路提升为一级公路，加强市域南部曹县与单县联系；提升 S242 成武县城区至郓城县城区段为一级公路，加强市域东部郓城县、巨野县、成武县的联系；提升沿黄公路等级为一级公路，加强市域西北部东明县与鄄城县的联系。

#### 4.2.3 构建多层次、放射状铁路网，实现县城火车站全覆盖

构建由 1 条客运专线、1 条城际铁路和 4 条普通干线铁路等 6 条铁路线构成的多层次铁路网络，形成由 6 座高铁站、10 座普铁站组成的铁路场站布局。

高速铁路方面。落实京九客专、日（照）荷（泽）兰（考）城际铁路建设，预留菏泽至濮阳、菏泽至徐州高速铁路建设通道；普通铁路方面，保留现状京九、新石铁路，规划新建荷徐铁路、荷兰铁路（新石-陇海铁路连接线）。荷徐铁路建议路径为，由东南向进入菏泽市域后，经单县城区北侧、成武县城区南侧，后与现状京九铁路并线，过鄄城县现状火车站后，与京九铁路分线后转向西北，至鄄城县城区南侧设置普铁站，并预留向西延伸进入河南省的建设空间。荷兰铁路建议路径为，起点段与京九铁路、新石铁路共线，于菏泽中心城区西侧，与新石铁路分线后，转向南，大致与荷兰城际铁路平行进入河南省。

#### 4.2.4 构建客货运集疏运系统，加强市域重大基础设施间的衔接

##### 4.2.4.1 客运集疏运系统

新建 2 条机场客运集疏运道路，横向集疏运道路衔接菏泽中心城区—机场—G105，纵向集疏运道路衔接 G220—机场—G518，公路等级为一级公路，利用机场集疏运道路及市域公路网，提高机场与各区县的可达性。开辟菏泽中心城区—普铁站—高铁站—机场公交快线，加密公交班次，促进机场乘客高效分流，远期预留轨道交通建设空间。开辟各县与机场之间的公交专线，提高道路运输效率。



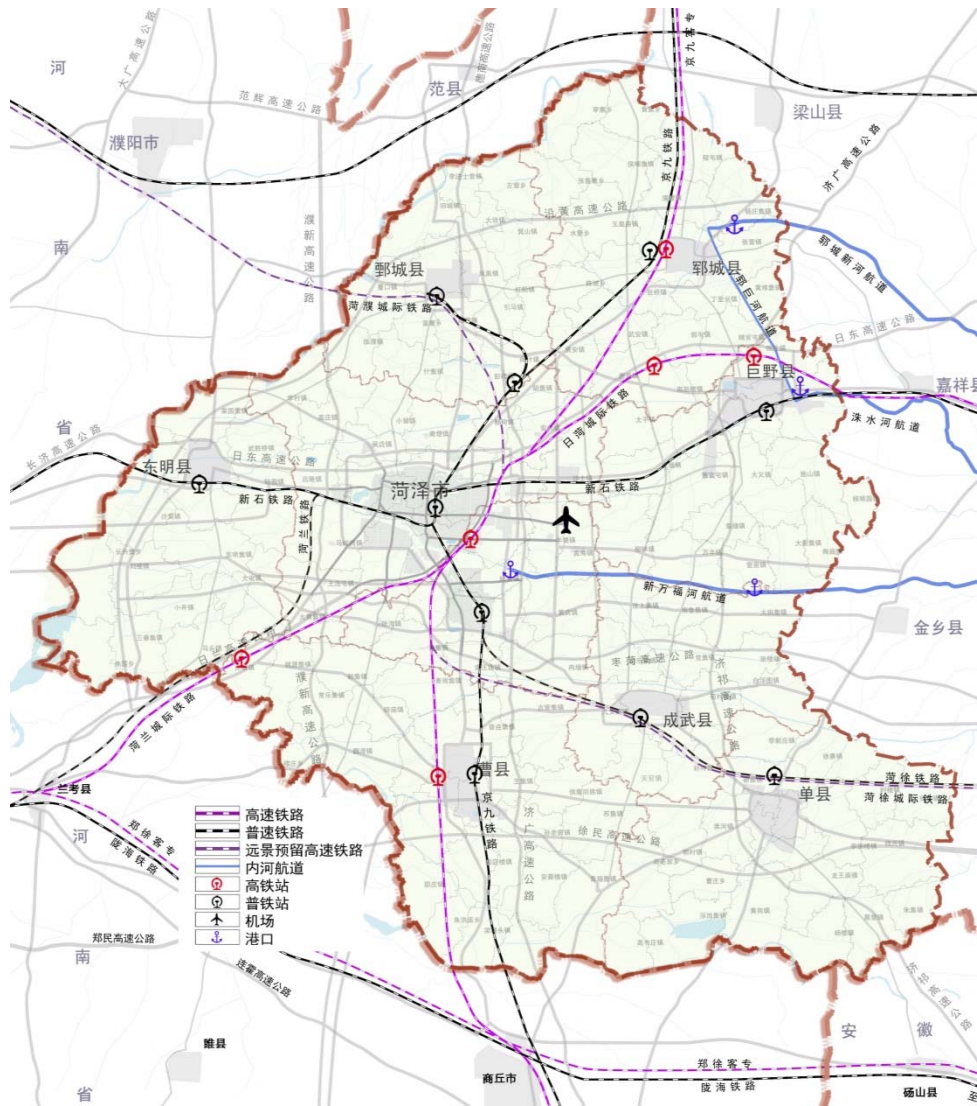


图 4 市域铁路、航空、水运交通战略研究图

#### 4.2.4.2 货运集疏运系统

提升 S328 公路等级为一级公路，结合菏泽（定陶）港区、成武港区疏港公路，实现快速疏解菏泽港区、成武港区货流。提升 S327 公路等级为一级公路，新建一级公路连接日东高速与 G327，结合巨野港区疏港路，实现快速疏解巨野港区货流。利用 G220 及郓城港区疏港路，实现快速疏解郓城港区货流。

## 5 结语

菏泽市地处四省交界地区，处于省会济南都市圈经济辐射区的边缘。2007 年，菏泽市已被确定为国家公路运输枢纽（国家公路运输枢纽布局规划）。西部经济隆起带城镇体系规划、鲁南城镇带规划，相继将菏泽市定位为区域性中心城市。从市域综合交通现状来看，与国家公路枢纽的差距还很大，无法支撑区域性中心城市的建设目标。本文围绕塑造区域性中

心城市,开展市域综合交通发展研究,构建对外互通互联、对内紧密衔接的快速便捷综合交通体系。一般情况,地方城市往往不具备掌控建设重大基础设施(如铁路、城际铁路等)的主动权,但通过地方政府及各职能部门的努力,积极争取项目落地,届时将会夯实区域中心城市建设的基础。

### 参考文献

- [1] 滕飞,申红艳.基于区域多中心城市的省际交界地区区域合作研究[J].中国软科学,2017,06:81-88.
- [2] 王玉虎.从省际“边缘”到区域“中心”的规划思考[C]城乡治理与规划改革——2014中国城市规划年会论文集,2014.
- [3] 陈卓,金凤君.北京市等时间交通圈的范围、形态与结构特征[J].地理科学进展,2016,03:389-398.
- [4] 黄翌,李陈,欧向军等.城际“1小时交通圈”地学定量研究——以上海主城区为例[J].地理科学,2013,02:157-166.
- [5] 何龙斌.省际边缘区接受中心城市经济辐射研究[J].经济纵横.2013,06:12-16.

### 作者简介

尹茂林,男,工程硕士,菏泽市规划局,局长,党组书记,工程技术应用研究员。电子邮箱:yml6601@126.com