

# 临日都市区空间格局与空间组织研究

## Study on Spatial Pattern and Spatial Organization of Linyi and Rizhao Metropolitan Areas

文 / 牛胜男 王金岩 祖武

Niu Shengnan Wang Jinyan Zu Wu

### 作者简介

牛胜男 山东大学土建与水利学院 硕士

王金岩 山东大学土建与水利学院 讲师(通讯作者)

祖武 厦门大学建筑与土木工程学院 硕士

### ABSTRACT

区别于传统规划范畴内单一都市区空间格局的思考,当前以空间一体化视角下多核心发展的设计思路得到了广泛的探讨。文章基于山东临沂、日照两市为核心的临日都市区发展现状和空间问题的分析,从空间格局和空间组织的角度对都市区范围内不同层级的空间单元提出发展趋势,根据空间一体化提出的“核心互动”和“节点新生”的发展模式,并在此基础上提出核心和节点的架构体系,打造以临日都市区内双核心为发展载体、多节点共同发展的空间优化策略。研究有助于加深人们对城市空间认知,提升城市活力。

Different from the spatial pattern of a single metropolitan area in the context of traditional planning, the current design ideas of multi-core development from the perspective of spatial integration have been extensively explored. Based on the analysis of the development status and spatial problems of Linyi and Rizhao metropolitan areas in Shandong, this paper proposes the development trend of spatial units at different levels within the metropolitan area from the perspective of spatial pattern and spatial organization, and the "core interaction" and "based on spatial integration". The development model of node newness, and on this basis, proposes the core and node architecture system and builds a spatial optimization strategy with multiple cores as the developer carrier and multi-node conjugate development in Linyi and Rizhao metropolitan areas. The research will help deepen urban spatial awareness and enhance urban vitality.

### KEY WORDS

临日都市区; 空间格局; 空间组织; 空间一体化; 优化策略

Linyi and Rizhao metropolitan area; spatial pattern; spatial organization; spatial integration; optimization strategy

### 1 临日都市区建设背景

目前,在全球化经济大潮的影响下,城市与城市之间的联系日益密切,并逐渐呈现出协同一体化发展进程。在2018年发布的《中共中央国务院关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见》中,明确提出了建立以中心城市引领城市群发展、城市群带动区域发展新模式,推动区域板块之间融合互动发展的策略方针。在此背景下,山东省政府提出《山东半岛城市群发展规划(2016—2030年)》,并将山东各个城市全部纳入两圈四区,以加强临近城市协同一体化发展。该《规划》依托济南与青岛两个主要城市都市圈,突出四个周边城市都市区区域特色,在注重半岛内城市协作同时也加强与京津冀城市群的密切联系,共同发展环渤海经济带。

临日都市区建设作为山东半岛城市群发展规划中的重要一环,主要以临沂市与日照市为核心城市,协同周边中小城市共同组成都市区。临日都市区下辖1个II型大城市(临沂市)、1个中等城市(日照市)、11个小城市、159个建制镇以及13个乡,土地总面积共2.25万平方公里。从地理区位上,都市区内临沂与日照两个核心城市紧密相连,处于同一气候环境地区,自然地域空间连为一体,山体和水系相承延伸,相互贯通。同时,城市核心区域直线距离较近,处于半小时交通范围之内,接壤地段长约305公里。

### 2 临日都市区核心区与县域协作示范区

临日都市区城市协作规划包括有一个核心区

以及一个县域协作示范区。其中,临沂中心城区和日照中心城区联合周边莒南、临沭、莒县三县,共同构建,成为临日都市区核心区。在核心区的规划中着力增强临沂与日照两个核心城市的带动作用。根据《山东省城镇体系规划》,到2030年,临沂中心城区建设成为300万人以上I型大城市,日照迈入大城市发展行列,核心区人口达到500万人。具有高度一体化发展特征的都市核心区临沂中心城区靠近临沭、费县、莒南、兰陵等县区,因而建设临日都市区也要加强与县的沟通,打造临沂—临沭,临沂—费县,临沂—莒南,临沂—兰陵同城化发展,充分发挥周边县区位优势。

在加强中心城区同城化发展同时,也将沂水、莒县、沂南三角区域设为县域发展核心点,以沂水的四十里堡、许家湖、沂城、龙家圈,莒县的城阳、浮来山、刘官庄、阎庄,沂南的湖头、苏村、铜井、界湖等镇街为重要支撑节点,依托229、227、335、336省道及长深高速等交通通道,推动三县的产业协作、设施互连、服务共享、生态共保,打造一体发展新优势,构建“沂沂莒”金三角,建设成为都市区区域协同发展的示范区。沂水、沂南、莒县为三角点相互协作,共同形成县域协作区,实现在产业、城镇、重大设施和河流、水库治理方面的全面协调和示范(图1)。为此,沂水要积极对接青岛都市圈,主动承接其产业转移,建设以机械、食品加工、商贸物流与现代农业为主导的现代工贸城市;沂南是临沂市域北部的重要城市之一,是在电动汽车、高新建材、高端机械、现代农业、休闲旅游等方面具有一定优势的现代

工贸城市;莒县是省级历史文化名城,莒文化的重要分布区域,同时是鲁东南沿海地区重要的临港配套工业基地和日照市域的次中心城市。三个城市区位接近,产业结构有相似之处,可依托现代农业、商贸物流、休闲旅游等都市区北部“金三角”,形成都市区次中心城市,辅以蒙阴、郯城、五莲等6个县域中心城市为节点。

### 3 临日都市区空间格局与空间组织的架构体系

#### 3.1 临日都市区一体化两种理论模式

都市区一体化的模式指城市间功能的相互协作及要素重新组合的形式。根据协同城市理论,都市一体化进程主要包括局部尺度上城市空间结构演化以及宏观尺度的区域城市体系演变两个过程,区域的宏观结构是局部结构中观尺度的整体结果。对于临日都市区来讲,属于中观层面的空间组织。但按照发展阶段以及一体化程度特性的不同,中观视角都市区空间组织模式又可以继续划分为“核心互动模式”与“节点新生模式”两种。其中,前者比较侧重“空间一体化”的导向,后者则比较侧重“空间整合”并促成建构了新的空间发展“节点”。

都市区一体化的“核心互动”模式主要指的是两个城市通过签署相关协议达成战略互动一体化的模式,主要表现为两个城市核心范围内资源整合共享连接,而郊区或者周边卫星城市资源相对孤立,无法很好地参与一体化进程,无法辐射影响产生新的节点区域(图2a);都市区一体化的“节点新生”模式在一体化作用下共同创建完

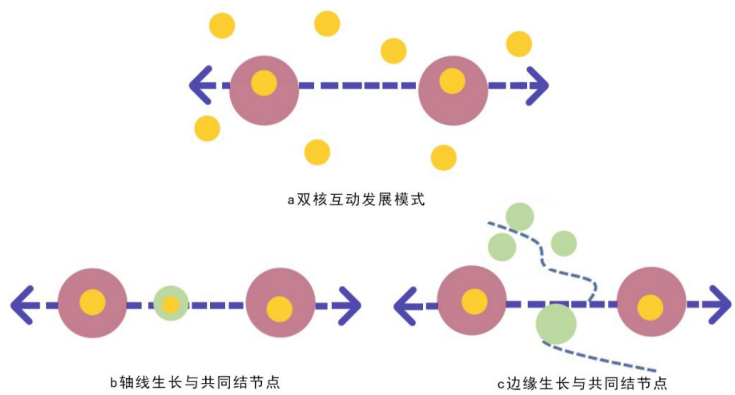
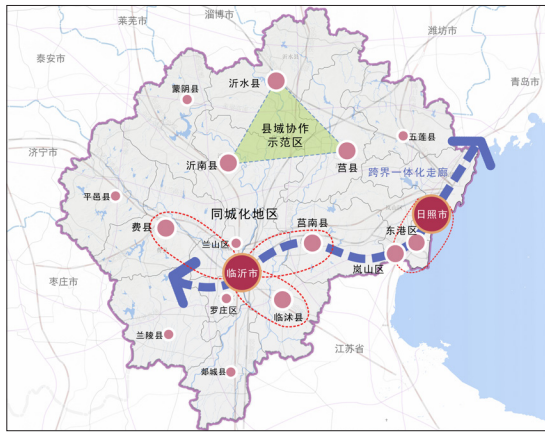


图1 临日都市区空间结构图(图片来源:根据临日都市区发展规划项目资料改绘) 图2 空间一体化理论模式(图片来源:作者改绘)

成新的空间组织区域,依托原有两个城市核心区的要素资源整合,在便捷交通通道的连接下,产生新的“节点”,这些“节点”小到共建产业园区,大到国家共同战略发展区域,吸收了两个城市核心区的优势空间产业模式,由于空间、经济效益等因素不同的制约影响,该模式可以分为轴线生长和边缘生长两种模式。

轴线生长模式顺应交通路线的发展,都市区城市核心区域相连接位置产生相应的“节点”,借助和依托交通便利性发展轨迹相对较快,调动发展积极性,并在一定程度上对原有核心形成反馈和发展指导,从而对不同城市核心区域一体化具有结构上的吸引效应,彼此核心发展更加接近(图2b)。边缘生长模式因城市一体化发展形成新的空间“节点”,由于空间的局限和城市的边界效应影响,“节点”的位置并不直接产生于连接道路上,往往处于边界交界处的“缝合线”地带,周边主要区域和镇市串联在地带上,以边界为连接道路选择依据,可以形成相对较短但更为快捷的连接方式(图2c)。

总体上看,临沂、日照都市区现状呈现出第一类的“核心互动模式”,但是随着临沂临港区域的开发与日照岚山的一体化进程的展开,需要进行区域的统筹引导;同时,临日两地县域单元发展的共同“结节点”或结节区域也开始显现,未来发展的“节点新生模式”也必将出现。而在节点新生模式中,“轴线生长模式”与“边缘生长模式”也是同时存在的。面对临日都市区呈现出的“核心互动”与“节点新生”两种模式协同发展的情况,为防止节点丛生情况下的分散发展,都市区必须加强内部中心城市聚集力与协调力,推动城市区域一体化。

### 3.2 围绕“核心互动”建构一体发展的总体发展格局

临日都市区首先属于“核心互动”型空间结构,区域内两个中心城市和若干港口城市呈线性组成一体化空间协同发展。但临日都市区与京津、杭宁、济青双核结构不同,后者大多由区域性中心城市和具有较高对外交通条件的门户城市组

成,是一种优势互补、区域协作的有效模式,而临日都市区则属于准区域中心城市和具有较高对外交通条件构成的门户城市,处于发展发育的培养阶段。一方面,临沂作为区域中心城市在城市规模上尚需发展提升;另一方面,日照GDP在本省排名并不靠前,外交条件受青岛制约,因此其在经济实力和交通水平上作为门户城市也尚需时日。

根据戈特曼<sup>①</sup>与勒曼<sup>②</sup>提出的大都市带空间结构的理论模式,端点城市的影响力随着距离增加而逐渐减小,双核城市关联带的辐射也会从两端到中间逐渐变窄,两个核心城市的中点位置城市就变成辐射带最窄点,也就是受双核城市辐射最小的城市。然而,由于核心城市的类型差异与多样,其辐射范围的影响也不尽相同,由此两核心区影响的外围地的交汇处会产生一定的边缘效应,双核结构越发展,中点城市附近边缘效应就越集中、越强,从而形成城镇、人口相对密集的次级核心城市。显然,在培育临沂和日照双核中心城市过程中,重要发展节点的出现也是必然现象,例如岚山、临沂临港、莒南,以及莒县、沂水、沂南协作区域就是双核成长过程中出现的节点单元。在区域规划中,应充分利用枢纽中心城市的聚集性和高效性,协同这些发展节点,形成“区域中心”网络,推进区域一体化进程;在城市规划中,应充分利用门户中心城市引领城市产业升级并融入区域发展,尽可能将影响中心城市发展的可移动因素与枢纽的不可移动因素叠加,与各类节点协同形成最大合力,防止在区域一体化进程中丧失主动性或被边缘化。

因此,在围绕临日两市的“山海联动,港城一体;极化双核,轴带展开;跨界融合,网络发展;职住平衡,紧凑适度”的都市区协调发展格局中,提升临日都市区整体空间功能的发展策略中,“极化双核,轴带展开”是发展的关键,“跨界融合,网络发展”是发展的支撑。打造临日都市区一体化发展走廊,将其建设成为都市区一体化发展的核心区,积极推进同城化、县域成长联盟、跨界区域治理试点、产城融合单元、职住平衡单元等不同空间尺度

的一体化组织单元的网络化。

### 结语

综上所述,临日都市区属于准区域中心城市,与具有较高对外交通条件构成的门户城市组成的“核心互动”模式一体化城市空间相比,其在城市规模与一体化网络上尚处于培育阶段。临日都市区在突破“双核互动”基础上,必须依据实际情况,培育多元一体化功能单元。一方面,在都市区内部建设加强两个中心城市凝聚力与协调力,培养重要节点发展的同时也要注重城市网络建设,防止核心城市边缘化与节点城市散点化。而另一方面,考虑临日都市区的协同程度,也要将临沂日照一体化的实际能级置于更大尺度之中来审视。实现临日都市区与济南都市圈、青岛潍坊都市区、济宁枣庄菏泽都市区、徐州连云港都市区的共同发展,以逐步实现临日都市区与周边城镇群体的协调共生发展。

注释:

- ①戈特曼(Gottman),城市地理学家,于1957年首次提出大城市带理论。
- ②勒曼(A.B.Leman),城市地理学家,在城市带基础上提出了城市带空间结构理论。

参考文献:

- [1] 张国华,周乐,黄坤鹏等. 高速交通网络构建下的城镇空间结构发展趋势——从“中心节点”到“门户节点”[J]. 城市规划学刊,2011(3):27-32.
- [2] 陆树启,陆玉麒. 双核结构中的中点城市研究[J]. 地域研究与开发,2003,22(4):13-16.
- [3] 孟祥林.“双核+双子”模式的京津唐保城市体系构建与对策分析[J]. 城市,2009(4):33-40.
- [4] GOTTMANN J. Megalopolis or the Urbanization of the Northeastern Seaboard[J]. Economic Geography, 2007,33(3):189-200.
- [5] 陆玉麒. 区域双核结构模式的形成机理[J]. 地理学报,2002,57(1):85-95.
- [6] 郑国,赵群毅. 山东半岛城市群主要经济联系方向研究[J]. 地域研究与开发,2004,23(5):51-54.
- [7] 陈彦光. 自组织与自组织城市[J]. 城市规划,2003(10):17-22.