

天津滨海新区港城交通协调发展对策

范小勇

(天津市城市规划设计研究院 交通研究中心, 天津 300201)

【摘要】 为将天津滨海新区建设成为我国北方国际航运中心和国际物流中心, 解决港口发展与城市建设中集疏港交通与城市交通的矛盾, 通过对比国内外港口与城市发展模式, 结合滨海新区目前港城交通存在的主要问题, 分析其空间布局 and 交通模式, 认为滨海新区将由单一的“港城平行”发展模式向“港城融合”发展的方向推进。

【关键词】 港口; 用地布局; 交通模式

天津建设北方国际航运中心和国际物流中心是滨海新区开发开放的重大历史机遇。根据“依托京津冀、服务环渤海、辐射三北、面向东北亚, 努力建成高水平的现代制造和研发转化基地、北方国际航运中心和国际物流中心”的目标定位, 滨海新区需要充分发挥港口资源优势, 在区域经济发展中发挥带动作用。不论是港口还是城市都将在规模和效益上面临新的发展需求, 由此将带来港口与城市在土地、交通等环境资源上的新矛盾。城市现代化和航运集约化发展的新形势, 也对城市与港口发展的空间利用和资源配置提出新的要求, 其中最重要的就是处理好港城关系, 协调好发展空间, 搞好发展规划, 优化布局, 改善集疏运条件, 保护环境, 实现资源的合理利用以及港口和城市的可持续发展。

1.1 港城平行发展, 争夺空间资源

港口是滨海新区发展的核心战略资源, 彰显海滨特色是新区发展目标之一。长期以来, 港口与城市平

行发展, 缺乏有效分隔, 在有限的空间里争夺资源。一方面, 港城发展相互制约, 海港与河港缺乏后方陆域, 城市缺乏高品质的滨海、滨河生活岸线, 环境杂乱, 滨海城市形象难以得到有效展示; 另一方面, 疏港交通成为制约港口发展的瓶颈, 疏港通道与城市交通相互干扰, 严重影响城市及港口的正常秩序。

1.2 疏港运输结构欠合理, 对城市干扰较大

按照腹地的产业、资源所确定的港口发展方向, 煤炭、铁矿石等大宗干散货是支撑港口发展的主要货类, 高附加值的集装箱运输比重相对较小。长期以来, 与远距离大宗干散货运输相匹配的铁路运输发展滞后, 不但增加运输成本、降低经济效益, 而且使公路运输压力过大、环境污染严重, 严重制约新区的健康发展。

1.3 港城交通系统不完善, 相互影响严重

目前滨海新区疏港交通系统与城市交通系统存在着相互混合交织的现象。对外疏港通道大多从城区中心穿越, 严重分隔城市, 运输能力不足且分布不合理。疏港运输, 尤其是港区客运与城市交通系统之间缺乏有效衔接。城市交通由于城区道路网络的不完善而占用疏港通道, 影响疏港效率, 突出表现为由于跨海河通

道不足而造成的城市交通对海滨大道的过度使用。

2.1 港城关系

港口建设和城市建设是一个有机的综合体,二者互为依托、相辅相成、共同发展。港口活动关系到城市各种生产、经营活动,港口是城市发展的引擎,城区是港口发展的依托。^[1]只有港区和城区有机结合并协调发展,才能形成功能完善、运营良好的现代水运枢纽和港口城市。这是港口城市应遵循的基本规划原则。^[2]

2.2 港城用地布局和交通模式

在港口与城市用地布局方面,国内外港口城市由于不同的区位条件有着不同的布局特点,同时也形成相应的交通模式,可以简单概括为以下几种类型。^[3]

2.2.1 城区包围港区型(见图1)

沿河形成的内河港口主要采用该模式,港区一般沿河两侧布局,城区则沿港区向外扩展,逐步形成对港区的包围。该模式中陆域疏港道路经常要穿越城区,极易造成对城市的分隔和对城区交通的影响。该模式的代表港口有鹿特丹港、安特卫普港、汉堡港等。上述港口在处理疏港交通带来的影响时,主要通过核心区外围构筑高速环线,将几条主要的放射性通道与环线相接,形成“环—放”式的疏港运输结构,放射性通道在穿越城市建成区时两侧设置绿化带,减少对城市的干扰。

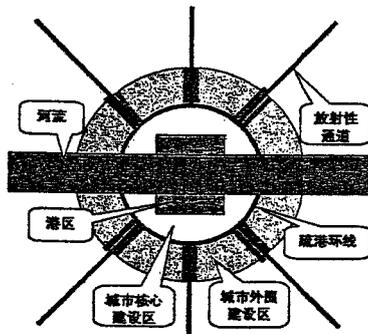


图1 城区包围港区型

2.2.2 港区与城区平行型(见图2)

该模式的出现大多是由于港口的发展促进城市的逐渐形成。最初,城市与港口的规模均比较小,城市与港口在空间资源上相互挤压的现象并不明显,但随着城市和港口规模的扩大,二者沿平行于海岸线的方向平行发展,相互之间的矛盾也日益明显。世界上许多

沿海港口的发展都经历过这个阶段。对此,不少港口在港区与核心区之间通过快速通道或绿化带进行空间隔离,疏港通道则从核心区的外围经过,以避免对核心区的干扰,该模式的典型代表有美国的纽约港和日本的横滨港。



图2 港区城区平行型

2.2.3 港区远离城区型(见图3)

该类型的港口与城市之间有较大的预留空间,该空间或者是规划预留,或者由港口向海向纵深迁移形成。由于城市与港口之间在空间上分离,形成有效的缓冲,因此其交通系统之间相互影响较小,城市交通与疏港交通大多在城市、港口、预留缓冲地3个区域内完成,城市用地与港区之间不存在空间资源的相互挤压问题,城市交通与疏港交通之间既相互联系又互不干扰,是较为理想的布局模式。

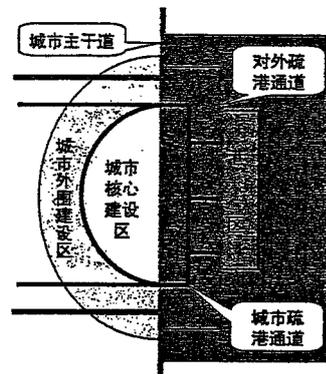


图3 港区远离城区型

2.2.4 3种发展类型的比较分析

在上述3种港城用地及交通的布局模式中,城区包围港区型不但使城区缺乏适宜的亲水空间,同时疏港交通穿越城区,极易造成对城市的分隔及对城区交通的影响;城区与港区平行型则主要面临城区与港区空间资源的相互挤压问题,影响城区对亲水空间的需求;港区远离城区型相对来讲是一种比较理想的发展模式,但港区与城区之间缓冲空间控制的难度较大。无论是哪一种类型,都有其相对应的较为合理的发展

模式,关键在于结合港城发展的实际情况,确定适宜的发展模式。

2.3 滨海新区港城交通发展模式的选择

2.3.1 滨海新区城市用地布局和港口布局

根据《滨海新区总体规划(2005—2020)》,未来天津滨海新区的发展将更符合国际大城市发展的共同趋势,呈现“轴向、带状、多中心”的布局形态。^[4]滨海新区核心区与大港、汉沽等主城区之间规划预留绿化控制带;在港区以北重点发展旅游、生活岸线,重点布置海滨休闲旅游度假区、环渤海渔港等,为城市发展提供亲水空间,彰显滨海城市特色;在港区南侧重点发展工业、生产岸线,重点布置临港工业区、临海产业区。结合功能布局,长远可形成以天津港北疆、南疆港区为主体,包括临港工业区港区、临港产业区港区、海滨休闲旅游度假区港区、环渤海渔港港区的带形组合港。

2.3.2 对港城布局关系的思考

滨海新区沿海岸线的利用,兼顾城市与港口发展对岸线资源的需求,但港口与城市陆域空间的相互挤压现象并没有完全消除,前港后城的布局及腹地的扇形分布造成疏港通道与城区之间不可避免的矛盾。穿越既有城区的疏港通道面临着调整与优化,必须从空间上进行有效分离,以减少对城区的过度干扰;规划建设城区则需要尽量避免疏港通道的穿越,或者在穿越区提前预留疏港通道,利用隔离带减少对未来建设区的干扰,促进港口与城市的共同发展。滨海新区在解决港城矛盾方面也有一定的条件和优势。按照滨海新区总体规划,滨海新区将形成“轴向、带状、多中心”的布局形态,在滨海新区核心区与其他主城区之间预留绿化控制带,可避免3个主城区连为一体,同时也为疏港通道的布设提供空间。

2.3.3 滨海新区港城交通发展模式的推测

从滨海新区的用地规划来看,未来滨海新区将逐步由单一的“港城平行”模式向“港城融合”的方向推进。如此一来,港城交通发展将兼有城区包围港区及港城平行发展两种模式的特点。按照这种发展模式,随着港口不断发展,城区逐步扩大,疏港交通与城市交通之间的矛盾会进一步加剧。

交通是港城发展的基本支撑,如何使疏港交通与城市交通之间的关系由混杂走向有序,必须统筹考虑

港口与城市发展的需要,综合以上两种模式的发展经验,取长补短,充分协调用地与交通之间的关系,对用地布局及交通网络进行调整、优化,以提高港城交通系统的综合效率为指导,实现港城交通的共赢。

3.1 优化港口与城市用地布局,提高空间资源利用效率

在滨海新区总体用地布局规划的指导下,建议对港口局部用地与城市用地的功能进行调整,使二者有效分离,减少相互之间的影响。通过东疆保税港区和临港产业区港区的建设,完善“一港多区”布局,缓解集疏港交通过于集中的压力。严格控制大港城区与临港产业区之间发展备用地的使用,预留其与临港产业区之间的绿化控制带,形成有效分隔,避免与临港产业区连成一片,形成新的港城矛盾(见图4)。



图4 滨海新区港城交通发展模式

3.2 优化港口功能,调整疏港运输结构,提高综合运输效益

顺应世界港口的发展趋势,结合天津港自身的特点,积极发展集装箱运输业务,将天津港建成面向东北亚、辐射中西亚的国际集装箱枢纽港。对于附加值低、污染严重、与周边港口竞争激烈的煤炭运输则采取逐步缩减的方式,以减轻煤炭运输对城市环境的污染。同时要进一步优化疏港运输结构,借鉴国外港口运输的成功经验,大力发展铁路运输,尤其是铁路集装箱运

输,更好地发挥海铁联运的优势,拓展集装箱腹地。

3.3 完善疏港与城市交通网络,提高综合运输效率

3.3.1 结合用地布局,预留疏港主通道,完善疏港交通系统

东西方向,主要避免对城市用地的过度分割,在滨海新区核心区与滨海休闲旅游区之间规划疏港主通道,并通过通道两侧的绿化控制带减少对城区的干扰。在滨海新区核心区南侧的城市发展备用地中部预留临海产业区的疏港主通道,以避免发展备用地建设以后,临海产业区无疏港通道的情况发生。

南北方向,主要通过打通疏港交通瓶颈,提高南北向集疏运能力。针对南北向疏港通道少、能力不足的问题,加强对既有海滨大道的改造。

在滨海新区核心区则通过优化疏港网络组织,形成核心区的保护环线,减少疏港交通对核心区城市交通的干扰,按照不同的服务对象,在港区外围形成如下3个疏解环线。^[5]

(1)环线1——快速环线 主要由西中环快速、庐山道—第九大街、津滨大道、海滨大道(城区段)组成,作为服务于市区以城市道路为主的疏港主要环线。该环线主要为市区疏港交通从中心商业、商务区外围快速进入港区服务。

(2)环线2——近期高速环线 主要由京津塘高速公路二线、唐津高速、津晋高速、疏港专用通道组成,作为以高速公路为主的对外疏港主环线。该环线主要为区域对外交通从滨海新区核心区外围快速进入南、北疆港区和临港工业区服务。

(3)环线3——远期高速环线 远期预留沿港区及工业区外围的跨海通道,与规划的北侧112高速公路、南侧穿港高速公路,形成进出港区的“U”形疏港骨架。该环线从北至南,依次穿越由环渤海渔港港区、海滨休闲旅游度假区港区、北疆港区、东疆保税港区、南疆港区、临港工业区港区、临港产业区港区组成的带形组合港区。

3.3.2 完善城区道路交通网络,提高出行便捷度,减少对疏港交通的依赖

对于与疏港交通有冲突的主要城市交通发生区域,通过完善该区域的城区交通网络减少与疏港交通的相互干扰,创造便捷的城市交通环境。

重点完善滨海新区各主城区之间的联系通道,减少滨海新区主城区之间客货交通对海滨大道的依赖,分离海滨大道的区间交通功能。完善滨海新区核心区至中心城区的对外出行通道、滨海新区核心区的跨海河出行通道及滨海新区核心区内东西向的联系通道,减少对现有疏港通道的依赖,提高滨海新区核心区的出行便捷度。

参考文献:

- [1] 许路,吴岩松.厦门海湾型城市与港口发展关系[J].中国港口,2002(11).
- [2] 李振福.港口城市交通文化[J].水运管理,2005,26(2).
- [3] 王益澄.港口城市形态与布局规律[J].宁波大学学报(理工版),2000(4).
- [4] 天津城市规划设计研究院.滨海新区总体规划(2005—2020)报告[R].天津:天津城市规划设计研究院,2005.
- [5] 天津城市规划设计研究院.天津港集疏运交通规划研究报告[R].天津:天津城市规划设计研究院,2005.

投 稿 须 知

1. 本刊欢迎以电子邮件方式投稿(Word文档作为附件),文稿字数一般不超过6000字;

2. 来稿请注明未一稿多投;

3. 根据学术论文规范要求,来稿须提供英文标题、参考文献(文中相应处必须按序标明)、作者简介(姓名、出生年、性别、职称、研究方向),基金项目应填写国家有关部门规定的正式名称及项目编号;

4. 来稿应写明作者的姓名、单位、联系地址、邮政编码、电话号码、电子邮箱;

5. 来稿不退,请作者自留底稿;

6. 根据需要,本刊录用稿件将在本刊或与本刊合

作的网站上传播,作者文章著作权使用费与本刊稿酬一次性给付;

7. 投稿者须保证来稿没有侵犯他人著作权或其他权利的内容,否则须对此承担全部责任;

8. 对上述要求有异议者,请在来稿时声明,否则将视为同意;

9. 本刊在收到稿件的下一个工作日发送“稿件收到”电邮回执,并在30天内通知作者稿件采用与否;

10. 本社地址、电话、电子信箱见本刊版权页。

《水运管理》杂志社