

交通运输需求与交通运输布局

区域发展的同时，产生了更多的交通运输需求，从而要求交通运输布局做相应的变化。一般而言，交通运输需求量较小，则布局的交通线标准较低、场站规模较小；交通运输需求量较大，则需要布局的交通线标准较高、场站规模较大。

区域内的发展是不平衡的，因此，区域内的交通运输需求差异较大，交通运输布局需重点关注交通运输需求大的点和线。城市是区域经济发展中心，也是区域客货集散中心，交通运输需求大。因此，城市成为区域交通运输网的节点，区域主要交通运输线应尽可能连接沿线主要城市（图4.3）。我国规划未来50万人口以上城市都通高速铁路。



图 4.3 京沪高速铁路站点分布示意

思考：1.京沪高速铁路沿线的高铁站的布局有什么特点？如果高铁站布局过密或过疏，会产生哪些问题？

2.高铁站基本上都设立在城区的边缘，为什么？

在相邻重要城市之间，往往需要布局多条平行的交通线，才能满足两城市间庞大的交通运输需求。例如，北京和天津之间，就建设了高速公路、高速铁路、普通公路和铁路等不同交通线。

交通运输需求有运距、运时、运量、运价、运向等差异，因此，区域交通运输布局要充分发挥不同运输方式的特点。客、货运输任务的完成往往需要经过不同运输方式。随着经济全球化的发展，不同区域间经济联系更加紧密，人们生活水平不断提高，对交通运输的需求不仅关注单种运输方式的运速，更关注从起点到终点的运输时效。因此，交通运输布局还要注意不同运输方式之间的衔接和转运效率，综合性交通运输枢纽便应运而生（图4.4）。

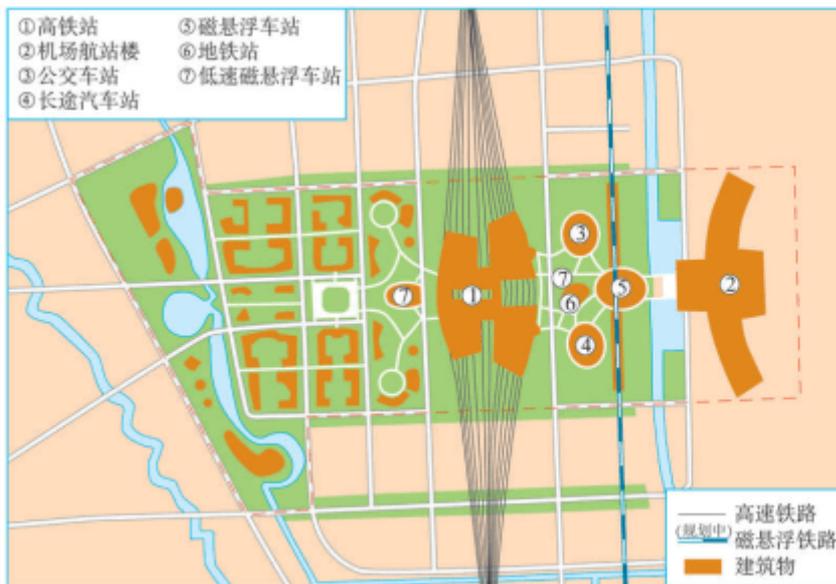


图4.4 上海虹桥综合交通枢纽平面示意

上海虹桥综合交通枢纽可以实现民用航空、高速铁路、磁悬浮铁路、城市轨道交通、市区公共交通、高速公路客运等集中便捷换乘，被称为“世界上最复杂的综合交通枢纽”。

区域交通运输需求增长的特点，决定了区域交通运输布局变化的特点。改革开放以来，义乌逐渐发展成为我国乃至世界最大的小商品生产和销售中心，对航空运输的需求快速增长，促使义乌航空港的开通和逐步扩建。区域交通运输需求分布的特点也决定了区域交通运输布局的特点。