

# 站城一体化视角下的高铁站点及周边区域规划思考

胡连军

青岛市城市规划设计研究院

**摘要：**作为现代化铁路运输重要标志的高铁，为人们提供了快捷的出行方式，同时也对国家和地区的经济发展形式产生深远影响，推动铁路建设与城市发展有机融合不仅仅是土地集约节约利用以及功能复合开发的基本要求，也是城市实现高质量发展的重要课题。在此背景下，本文分析高铁站点及其周边区域整体发展特征，结合近年来国内部分高铁站点及其周边区域的规划建设，对站城一体化发展导向下的站城融合发展以及周边区域规划进行了相关思考和探讨。

**关键词：**站城一体；高铁站点；规划思考

【DOI】10.12254/j.issn.2096-6539.2022.04.038

## 一、研究背景

随着我国高速铁路快速发展，近年来，各地依托高铁建设的优势，积极探索实践高铁车站周边区域开发建设，2018年国家发展改革委、自然资源部、住房城乡建设部、中国铁路总公司四部门联合发布《关于推进高铁站周边区域合理开发建设的指导意见》，鼓励有序推进高铁车站周边区域开发建设，推动高铁建设与城市发展良性互动与有机协调。依托高铁车站推进周边区域开发建设，作为城市空间挖掘和拓展、城区内部功能优化和完善产业布局的重要措施，对促进交通、产业、城区融合发展具有重要作用。

## 二、发展趋势

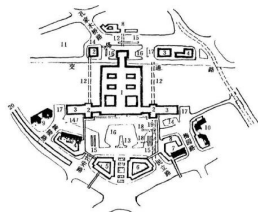
### （一）铁路枢纽建设趋势

我国的铁路枢纽建设最初为功能相对单一的铁路站点，代表铁路站点为北京站及长沙站等；后发展为铁路站点与其配套换乘交通（如公交、出租车、长途汽车站等）平面布置，代表铁路站点为上海站、北京西站等；再到逐步发展为零换乘理念下的铁路枢纽与城市接驳交通立体换乘的交通综合体，其功能仍以交通属性为主，代表铁路站点为北京南站、广州南站等；再到以重庆沙

坪坝火车站等为代表的综合一体化铁路枢纽，在采用立体换乘枢纽建设方式的前提下，进一步推动土地综合开发，结合地上物业承载城市相关配套服务功能，一体化的站城综合体建设也逐渐成了铁路枢纽建设的典范。铁路枢纽的建设发展，逐步解决了交通交织混乱、换乘距离过长、配套功能缺失问题，在土地集约节约利用也得到了极大的推动和改善。



北京站



上海站



北京南站



重庆沙坪坝火车站

### （二）站点周边区域发展特征

以站促城，围绕高铁枢纽构建高铁经济增长极，打造城市重要的功能节点已成为一种趋势。在此趋势下，周边区域开发伴随着土地价值的提升，逐步呈现高强度建设、立体化开发、功能多元复合化等特征，城市服务功能与相关产业空间与高铁枢纽的关联度与融合度越来越高，空间距离上也越来越紧密。

部分高铁站点周边核心区域开发强度

	南京南站	天津西站	广州南站	青岛北站
核心区占地面积	5.6平方公里	2.1平方公里	4.5平方公里	1.9平方公里
核心区总建筑面积	约670万平方米	约470万平方米	约700万平方米	约300万平方米
区域平均容积率	1.2	2.2	1.6	1.6

## 三、规划思考

### （一）站城一体化发展思考

随着高铁枢纽进一步发展，已不仅是交通功能与地上物业相结合的站城综合体，其逐步发展为城市的门户客厅，成为城市重要的公共活力空间和特色空间，站点综合体承载的功能也将随着更加多元，空间的人性化、体验化与共享化使枢纽空间不再消极化，实现了人的驻留、体验及消费等。另一方面，绿色共享以及智慧城

市理念下的空间延展，将高铁枢纽和在步行便捷可达范围的地块融合考虑、配备商务办公、商业服务、文化会展、休闲娱乐等多方位综合服务功能，也成了高铁枢纽开发建设一体化思考的重要内容。

以杭州西站为例，铁路站点设计与周边整体环境合理规划，站房与城市综合体建立多层次多维度的联系，站融于城，城合于站，打造站城高度融合的超级综合体。在汇集多种交通方式于一体的基础上，整体布局高

度复合，打造立体城市。在南北向主轴上，以“云门”作为整体形象统领，打造城市会客厅；北侧承担以特色会展、商业为主体的会展中心功能。周边地块融入站点一体化设计，打造面向未来的新经济综合体复合业态。



杭州西站

## (二) 交通功能思考

(1) 枢纽交通设施一体化。高铁站点基本功能为客运功能，随着其高效化特征引导下，不仅要求接驳衔接方式多元化，业需要保障交通设施空间配套齐全完整，包括中长途客运、城市内部轨道交通、公共交通、社会车辆等多种交通方式的交通设施空间；同时在便捷化要求下，需要通过立体空间、便捷可达的方式等手段实现各公共交通空间的有效快速联系。以重庆沙坪坝火车站为例，利用地下公共空间（换乘大厅或平台）及竖向交通核组织国铁、地铁、公交、大巴、网约车、出租车及社会车辆等枢纽交通设施各板块空间。



重庆沙坪坝火车站枢纽一体化立体换乘示意

(2) 交通组织思考。一方面构建以公共交通和慢行为主导的绿色交通体系是高铁枢纽交通的通常做法，从空间上保障公共交通及慢行交通的优先权，是实现绿色出行和高效便捷的基础。营造多层次、多层次的慢行网络及慢行环境，也有利于实现枢纽无缝换乘及与周边地块融合发展；另一方面，交通分离是交通高效化的重要手段、通过枢纽内外交通相互分离以及立体交通等措施，实现人车分流、快慢分离，通过精准管控组织，使各类交通相不干扰，提高交通组织效率。

(3) 空间缝合思考。高铁枢纽及线路通常对城市空间产生负面的割裂作用，因此如何实现空间缝合也是高铁枢纽一体化发展的重要议题。首先是实现交通联系的缝合，一方面需要考虑通过加强铁路两侧城市空间的道路交通联系，另一方面需要考虑结合枢纽站点的建设，营造人性化的慢行公共空间。再者如何对城市功能协调布局、利用公共环境的一体设计和空间上的立体开发，都是实现空间缝合的重要手段。

以重庆沙坪坝火车站为例，综合体开发整体采用铁路上盖形式，利用大面积步行公共平台形成慢行公共活动空间，缝合联系铁路两侧区域。城市道路采用上跨或下穿方式保证合理的城市路网间距，实现人车分离。有效利用交通和公共空间组织实现铁路线对城市消极分割的空间缝合。

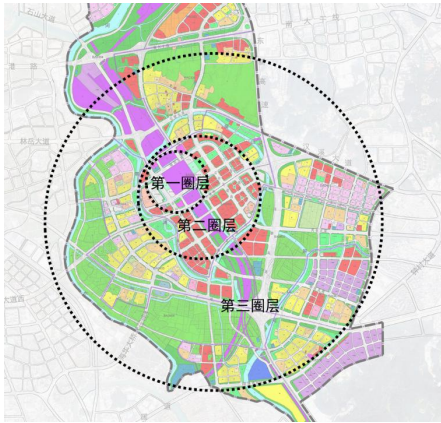
## (三) 站点周边功能思考

以TOD圈层理念为核心的高铁站点及其周边区域土地综合开发得到广泛运用，其核心圈层一般为高铁站点



重庆沙坪坝火车站交通组织

及其与之相接驳的城市公共交通系统，复合开发的上盖枢纽物业也逐步成为其重要组成，其中公共交通系统往往作为其“刚性”内容，需优先保证其功能落地；第二圈层作为第一圈层的延续和拓展，其功能上与站点关联性相对降低，一般为以商务办公、商贸会展、现代物流及新兴产业等功能与高铁特征、城市发展相适应的产业空间为核心，依托高铁站点便捷的对外交通优势以及在城市中的区位特征，注重土地价值与产出的综合培育，有效利用优势拓展产业空间，完善城市产业体系；第三圈层则趋向于正常的城市功能空间，是在第一、二圈层功能基础上，对城市整体功能布局的协调和补充，一般以居住与生活服务功能为主。与此同时，在相对明确的圈层理念下，强调功能多元化及多维复合开发也成了发展趋势。



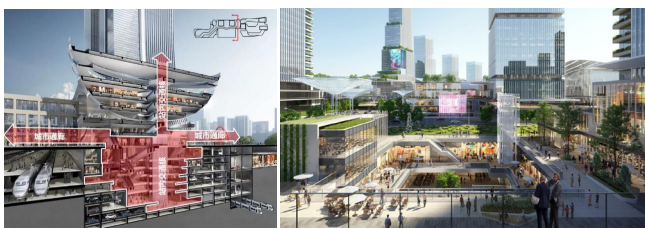
广州南站周边区域规划圈层特征

业态方面越来越呈现多元化特征，如以文化设施、会展会议、市民服务设施、商业设施、交流空间等城市公共活力空间，以总部经济、商务办公、科技研发、金融服务、专业服务、文化创意等为代表第三产业，以铁路运输为依托的现代物流产业，以低碳产业、数字经济等代表的前沿新兴产业等，业态的多元化和适应性成为高铁周边区域规划建设和发展的重要研究内容。

#### (四) 立体开发思考

枢纽站点及周边的立体开发应遵循区域统筹、地上地下一体化原则，实现土地高效利用。地下空间利用方面，结合枢纽站点，有效解决交通接驳无缝换乘，同时可以结合地下空间延伸，与周边地下停车、商业服务、公共服务等空间互联互通，实现“站-城”的高效联通。因此，围绕枢纽站点及周边的地下空间利用，应作为补充完善功能需求、拓展城市空间容量、打造立体城市的重要内容。地上开发则需结合片区整体设计，塑造特色城市形象，打造城市门户客厅。在竖向空间上应考虑功能的混合适应，形成多样复合的空间，实现从地下到地面、再到空中的立体开发和功能组织，体现高效集约特征。

以重庆沙坪坝综合体为例，通过采用超级共享空间，在站内通过垂直交通核，联系地下枢纽交通设施各板块空间，地面利用城市通廊与铁路两侧城市空间相接，地上利用垂直交通核连接商业综合体、商务办公等空间。再以青岛北站站前区域为例，站前区域地下以零售商业，公共庭院及通道、停车等功能为主；地面至二层平台以大型综合商业、产业服务、共享空间为主要功能业态；二层平台以上以总部办公、星级酒店，高端公寓等其他多种业态。



沙坪坝火车站综合体立体开发示意 青岛北站站前区域立体开发示意

#### (五) 公共空间塑造思考

公共空间塑造应注重交往体验以及便捷可达需求，

公共空间不仅限于地面层，应从地面空间扩展到立体空间，同时公共空间塑造应注重其连续性、多层次特征。地面公共空间塑造通常应以生态、便于慢行、多样的公共活动交往空间为主；地下公共空间主要结合枢纽站点及周边人流密集区域，可重点打造以服务功能及便捷可达的步行连接体系为核心的公共空间；结合空中连廊、多层露台等方式可以实现空中公共空间塑造。

以青岛北站为例，站点东西广场区域规划多层次公共空间，串联地铁换乘大厅、地下商业、节点广场及国棉六厂，利用地上地下连续的人行体系，解决慢行系统割裂问题，形成东西向完整的公共轴线空间。二层利用连廊形成以云环为核心的空中公共空间系统，通过云环及其周边活力触点，串联多元的站前核心建筑群及公共空间。结合周边建筑功能与空间，设计不同尺度空间，同时预留连廊与站体未来衔接的弹性空间，活力云环不仅作为功能性连廊，也是城市门户客厅重要的城市公共艺术品。



青岛北站东广场区域公共空间示意

#### 四、结语

我国正处在城市化转型的重要时期，高铁站点及周边区域对城市空间拓展及功能优化布局具有战略意义。本文结合高铁站点及周边区域发展趋势及特征，以部分高铁站点及周边开发实例为借鉴，重点在站城一体化发展、交通组织、站点周边功能、立体开发以及公共空间塑造等方面进行了规划思考。与此同时，高铁站点及周边区域需要在规划、土地、交通、建筑等多专业的综合统筹规划和衔接，在土地开发和运营管理上做到互利共赢，以更好的推动站城一体化发展。

#### 参考文献

- [1] 张建平. TOD模式下铁路车站及其周边土地开发的探索与实践[J]. 建筑实践. 2019, 09: 34-39.
- [2] 熊薇 王帅. 高铁枢纽影响下的周边地区空间布局模式研究[J]. 山西建筑. 2018, 01: 31-32.
- [3] 曹嘉明、查君、王溯凡 以城市激活为导向的站城一体开发[J]. 建筑实践. 2019, 09: 24-33.
- [4] 李玮 杨远祥 张利娟 重庆沙坪坝综合交通枢纽一体化交通接驳探析[J]. 智能城市. 2020 (14): 114-116.
- [5] 刘宇 琛齐季 基于TOD模式下的高铁站区空间圈层发展策略研究. 2020年中国城市规划年会论文集.
- [6] 肖健 李福映 高铁枢纽地区发展研究——以广州南站地区为例. 2017年中国城市规划年会论文集.

#### 作者简介:

胡连军(1988.11-), 男, 山东青岛人, 本科, 工程师, 研究方向: 国土空间规划。