

基于县城不同发展情景的高铁站选址研究

——以如东县高铁站选址为例

刘 婕

上海同济城市规划设计研究院有限公司 上海 200082

摘 要: 以县城为重要载体的城镇化建设“新图景”下, 县城高铁站已由传统的交通节点逐渐转变为城市交往空间, 承担越来越多的城市功能, 高铁给县城带来机遇也充满挑战。高铁站选址是一项运用多学科知识和技能的系统性、综合性、前瞻性研究。本文以“如通苏湖”城际铁路如东站选址为例, 以规划师视角, 把握县城发展的特殊性, 研究适应县城不同发展情景的高铁站选址方案, 探索县城高铁站选址的可行路径。

关键词: 城镇化, 高铁站, 县城, 情景演绎

Study on the Location of high-speed railway station Based on Different Development Scenarios of County——Take the site selection of high-speed railway station in Rudong County as an example.

Liu Jie

Shanghai Tongji urban planning design & research institute co., ltd., Shanghai 200082

Absrtact: Under the “new prospect” of urbanization construction with the county as an important carrier, high-speed railway station, a county seat, has gradually changed from a traditional traffic node to an urban communication space, taking on more and more urban functions. High-speed rail brings opportunities and challenges to the county seat. The site selection of high-speed railway station is a systematic, comprehensive and prospective study using multidisciplinary knowledge and skills. In this paper, taking the site selection of “Rutong Su Hu” intercity railway such as East Station as an example, from the perspective of planners, grasping the particularity of county development, studying the site selection scheme of high-speed railway station adapted to different development scenarios of county, and exploring the feasible path of county high-speed railway station site selection.

Key words: urbanization, high-speed railway station, county, scenario interpretation

1 引言

1.1 中国县城发展的政策变迁

我国开始实行“城市化战略”是在1990年代中期, 政府加大对县城的投资力度, 发展县城的基础设施和公共服务, 提高县城的生活质量和城市形象。2000年代初, 中国政府开始实行“新型城镇化”战略, 提出了“城镇化要以县城为重点”的要求。2014年, 中国政府提出了“县域经济振兴战略”, 明确提出要“以县城为中心”, 发展县域经济。2022年中共中央办公厅国务院办公厅印发《关于推进以县城为重要载体的城镇化建设的意见》, 要求增强县城综合承载能力, 提升县城发展质量, 县城正迎来历史发展的重大机遇。

1.2 研究意义

情景规划法 (Scenario Planning) 是一种战略规划方法, 它的主要目的是通过预测未来可能出现的多种情景, 通过定制不同的假设条件, 预测和应对市场变化、技术变革、政策调整等因素的影响, 探索未来可能的不同发展方向, 从而更加科学合理地制定相应的战略计划和决策方案。本文提出县城高铁相关理论基础与如东项目实际相结合的“双线并行”研究思路, 运用情景规划法, 为类似项目提供经验。^[1]

2 高铁站区与主城区的空间关系类型

通过研究高铁站区与中心城区在作用、功能、形态等层面的差异, 归纳出3种结构关系: 独立模式、联动模式、融合模式。

● 独立模式 (1=1)



有些城市的高铁片区在主城区外部,如城市的边缘或者周边地区,这种位置关系可能需要通过其他的交通方式,如地铁、公交等来连接高铁站区和中心区,会增加一定的交通运输成本,但也可以使城市的发展更多元化。独立模式的优点在于,较远的空间距离保证了站区和中心区可以实现功能的差别化发展,且对周边地区产生带动提升的总体辐射范围较大。但这种模式也会导致高铁站区和中心区联系不充分,站区的交通效益与中心区的综合服务功能之间耦合不足,高铁站区往往表现出发展动力的缺失。

● 融合模式 (1+1=2)

即高铁站建在中心区内部,这种位置关系可以使得高铁站区与主城区更为紧密地联系在一起,有助于资源要素的高效整合、复合集约,相对较好地保障发展动力。但这种模式也有缺点,即单极核带动模式,给市中心的交通组织和疏解增加难度,且高铁站区的外向性和中心区的内聚性之间的矛盾常常难以化解。

● 联动模式 (1+1>2)

即站区和中心区并不在同一区域内,但是它们的位置比较接近,如城市近郊,这种位置关系的站区和中心区在功能上可实现一定错位发展,且站区和中心区彼此通过较小的交通成本即可对接联系,有利于二者功能产业联动发展,枢纽效益和中心区效益能较好地耦合提升。但由于联动模式较为折中,耦合效应与辐射范围均不是最优状态,若缺少发展动力保障或良好的交通组织方式,也可能导致二者的发展与联系问题。

3 如东县高铁站选址背景

3.1 基于高铁机遇的县城发展诉求

● 如何找准区域定位

如东县是江苏省南通市下辖的一个县,如东县在长三角城市群的定位与苏南地区其他市县有很多相似之处,主要围绕江海联运、产业转型升级、生态文明建设等方面,但相比上海的金融中心、苏州的制造业中心等,城市群的其他城市则在特定领域或业态上形成了较为明显的功能分工,具备更明显的专业化和特色,而如东县的发展定位相对模糊,城市形象和品牌营销也有待提升。^[2]

● 如何优化产业结构

如东县的产业结构相对单一,主要以传统农业、渔业和轻工业为主,缺乏新兴产业和高端制造业支撑,而周边其他城市,如上海、杭州、苏州等,其产业结构相对多元化和高端化,具备更高的竞争力和吸引力。如东如何将高铁产业与本地优势结合,实现三产融合发展,引入高附加值产业业态,也是一项亟待解决的问题。

● 如何协调功能布局

如东目前存在县城规模无序扩张、布局不合理、基础设施和公共服务设施不足、人居环境质量不高等问题,城市功能主要集中在老城区且各功能板块之间没有明确的界

限,空间布局非常混乱。通过高铁站片区的建设契机,亟需厘清县城的功能结构,同时构建县城与周边乡镇及港城的有效协调和合作机制,促进优势互补发展。

● 如何衔接内外交通

如东是连接长三角城市群与苏皖两省的重要交通枢纽,具有一定的轴心地位,但如东缺乏综合交通枢纽,对区域交通运输系统的协调与集成作用并未显现。同时,城市的公共交通也存在缺陷,使得县城与周边城市的交通联系不够紧密,公路、铁路、水路交通都有待进一步完善,且县城内部道路狭窄,通行效率低,高铁进入后的对外区域协作和内部可达性都亟待解决。

● 如何促进人口导入

如东是长三角城市群的重要组成部分,紧邻南通市中心城区,距离苏州、南京、上海等城市均在两小时车程内,开设高铁站可能会导致一部分人口外流,加剧地区发展失衡。因此,如东应充分利用高铁建设契机,积极引导和培育本地的高技能人才和创新型企业,完善产城服务,打造具有吸引力的宜居环境,提高就业和生活质量。

3.2 基于县城诉求的发展方向分析

就外部发展环境来看,如东向东发展承接上海“沿海高质量发展带”;且如东是南通打造“全国富有江海特色的海洋中心城市”、“江海相拥的区域中心城市”的战略承载地。因此,未来应向东对接上海、向南联动南通,打造沿海经济“新引擎”。

就内部发展条件来看,如东县西部主要以农业、休闲旅游、健康养老等功能为主,东部以港口经济和现代化产业为主,是当下如东产业发展重点。城市公服设施和新建楼盘逐渐向城东集聚,沿嘉陵江路向南部老城和城北经开区的双向辐射态势明显,且建设用地较为充足,可以预见将是未来一段时间如东的发展热点。^[3]再综合如东“建设沿海生态带、风光带、经济带,带动沿海产业新动能”的发展战略,向东北方联动港城发展是大势所趋,最有望成为城市发展的新增长点。

通过外部发展环境和内部发展条件研判,未来南拓、东进为如东的主要发展方向。由于已有的区域轨道交通线路规划,县城南部已有预留站点,故不宜在县城以南再设新的高铁站点,综合以上分析,建议高铁站在城市东部进行选址。

4 基于县城不同发展情景的高铁站选址方案

● 情景一:老城东拓,打造东部副中心

区位:西至东环路,北至迎宾路,南至扶海大道,东至洋通高速。靠近如东东收费站,位于如东县城的西南门户。^[4]

优点:靠近高速交叉口,对外交通较为便利。考虑县城发展惯性,仍以中心区为活力核心,向西打造产城融合家园,向北串联产业组团,向东建设高铁新城,延续中心区部商业休闲和公共服务功能,适当引入商务办公及会展经济等高附加值业态,三个方向的辐射轴线形成合力,可齐头并进

发展。

缺点：与规划预留的如东南站距离较近，不符合经济性要求；且靠近中心区，拓展空间有限。

● 情景二：产城融合，联动港城

区位：西至钟山路，北至黄河路，南至长江路，东至东二环。

优点：通过高铁片区的建设，不仅能够织补现状碎片化的城市组团空间，作为县城空间的缝合剂，搭建老城区、经开区和城北新行政文化片区的互联共享平台，又能强化与

港城联动，促进经开区与港城产业协作创新发展，塑造产、城、人交汇融合的门户枢纽陆港，吸引多层次人才荟聚。

缺点：距离高速口较远，城市的内外交通组织需要重点考虑。

5 结论及讨论

5.1 选址方案综合评价

基于如东发展诉求，从产业发展、与中心区距离、交通衔接、人口导入四个方面对两个选址方案进行综合分析总结。

表5-1 选址方案比较（自绘）

如东高铁站选址方案比较（与城市结构关系）				
	产业发展	与中心区距离	交通衔接	人口导入
方案一 选址1	主要承接老城功能溢出，以城市服务、文化会展等功能为主导	约3公里 融合模式	靠近多个高速口，绕行少，高铁枢纽产生的交通流对城市内部交通影响较小	主要服务于市中心和周边企业
方案二 选址2	有利于布局高附加值新兴产业和综合型生产、生活服务等产城融合的复合业态	约5公里 联动模式	通过高铁枢纽能与各片区形成有效联系，同时也会造成对外交通和城市交通叠加	客群类型多元，主要为县域和周边地区的商务人士、改善型置业人群、港城创新人才等

结合两个方案的用地情况分析，选址1距离中心区较近，且周边基本农田较多，高铁片区可拓展的土地资源较少，且中心区边界呈不规则锯齿形，不利于高铁站地块的用地出让和开发建设；选址2土地资源较为充足，且靠近城北新城，路网等基础设施和配套设施建设均有一定基础，随着各项资源向城东和城北片区的涌入，高铁片区的落成会进一步带动区域发展。

权衡后，最终建议方案二即选址2作为如东的首选方案。

5.2 县城高铁站选址建议

县城建设高铁站需要充分考虑自身的发展实际情况，找准区域定位，量力而行。

首先，县城建设高铁站的首要任务是解决县城内部的发展矛盾，需要对当地的经济、地理、人口等方面进行全面的调研和分析，找出县城发展的潜力和优势，明确发展目标和方向。通过高铁站的建设，促进县城的经济发展与功能协调、缓解交通压力和提高吸引力与竞争力，使其成为一个更加繁荣、宜居的地方。^[5]

其次，要找准区域定位，高铁站的选址需要综合考虑外部协作的需求，高铁站区不只是交通换乘的场所，也是地区间资源交换的共享平台和汇聚创新活力的枢纽节点，县城高铁站选址要以较高站位和科学远见，考虑未来长远的发展前景，带动县城积极融入区域分工。

最后，建设高铁站需要量力而行，不能盲目跟风或者超出县城实力所能承受的范围。建设高铁站需要耗费大量的财力和物力，需要考虑到建设和运营的成本，还要充分考虑高铁站带来的经济收益和社会效益。

5.3 不足之处

本次论文是基于站城关系研究和县城发展诉求，通过综合研判县城的发展方向，结合所掌握的上位信息，以场景演绎的规划方法，提出高铁站区位县城的空间构想，并通过多方案比选，得出的较为粗略的高铁站选址建议。论文在研究过程中存在很多不足，如数据获取不详细、缺少科学评价方法校验等，希望后续完善后，为县城高铁站选址提供更为科学、谨慎的研究路径。

参考文献

[1]李亦聪,高蕾.高速铁路车站选址研究[A].科技视界,2019.21.038.
[2]田园.高速铁路车站选址与城市空间结构辨析——以菏泽高铁站选址为例[A].科城市规划与设计,2016.06: 61-65.
[3]王媛.市场可达性、空间集聚经济与高铁站区经济发展[A].财富经济,2020:131-145.
[4]王勇.顺应城市结构优化调整的高铁站选址.
[5]张翌.城际高铁站选址比选与周边地区开发-规划引导研究——以淮安高铁站选址为例[D].南京:东南大学,2017.