

初探铁路站场开发与城市融合发展研究-以海宁观潮站为例

章耀明

海宁市长三角一体化发展中心 浙江海宁 314400

摘要: 以铁路杭州萧山机场站枢纽及接线工程海宁观潮站为例, 谋划海宁观潮站与周边区域开发建设, 实现站城一体化发展开展系统研究。通过对铁路站场与城市发展历史演变分析, 结合运用TOD理念, 把车站及毗邻区域作为一个整体, 提出高铁站开发与城市发展实现立体布局、站城深度融合、合理有序渐进式综合开发的站城融合发展设想。

关键词: 站城一体; 交通枢纽; 海宁

一、前言

自古交通要冲之地皆为繁华城市之所在, 古有北宋都城东京(又称汴京, 今河南开封), 当时汴河是北宋时期最重要的漕运枢纽, 商业交汇要冲, 画家张择端的清明上河图生动描绘了北宋的繁华; 近有新加坡, 毗邻马六甲海峡, 凭借着地理优势, 成为亚洲重要的金融、服务和航运中心之一。

古代的城市交通多依赖于水路, 发达的城镇多建设于有利航运的水道附近。近现代以来, 随着铁路, 特别是高速铁路的兴起, 火车站尤其是高铁站日益成为一座城市的中心区域, 一座城市的对外形象窗口。如何推进高铁站周边区域合理开发, 实现站城一体化发展, 最大化发挥铁路便捷人民出行、服务地方经济建设的功能就

摆在我们面前。

二、背景和目的

1. 政策影响

2018年, 国家发展改革委等四部委联合发布了《关于推进高铁站周边区域合理开发建设的指导意见》(发改基础〔2018〕514号), 提出了促进站城一体融合发展的基本原则, 要求提升综合配套保障能力, 合理把握开发建设规模和时序(单个站场平均规模不超过50公顷控制, 少数站场综合开发用地规模不超过100公顷), 防范地方政府债务风险, 创新开发建设体制机制, 明确责任主体, 严格监督管理, 强化协同联动, 加强宣传引导等方面推进高铁站周边区域合理开发。

2. 项目概况

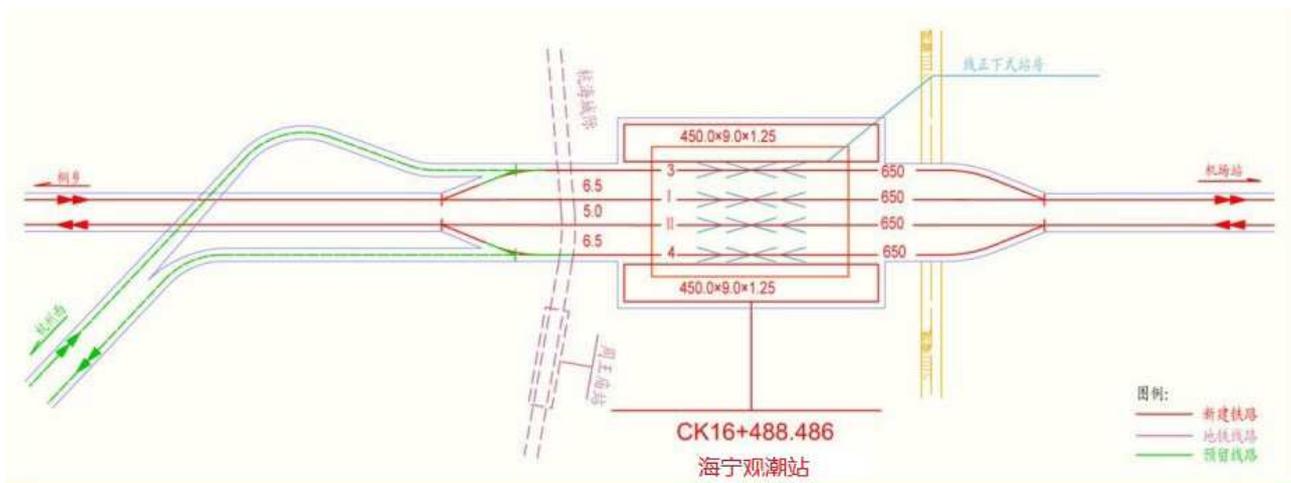


图1: 海宁观潮站平面布置图

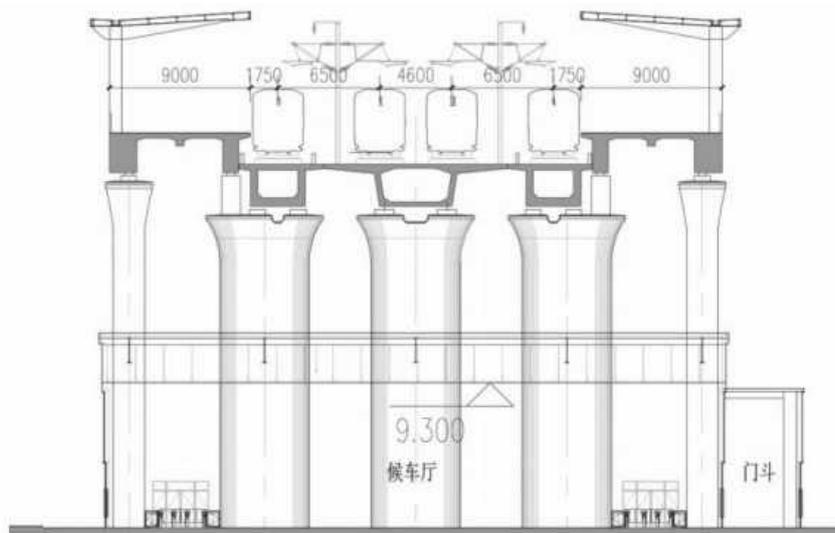


图2: 海宁观潮站断面图

铁路杭州萧山机场站枢纽及接线工程列入国家发展改革委《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》(发改基础〔2021〕811号),项目北起嘉兴市桐乡市,经海宁市、钱塘新区至绍兴柯桥区,正线为桐乡至绍兴北站段,线路全长72.572km,其中,新建工程长度71.24km,利用在建及规划线路长度1.332km,速度目标值为250km/h及以上;新建杭州南站至萧山机场联络线,线路全长13.65km,速度目标值为160km/h,均位于杭州市内。全线共设桐乡站、海宁观潮站、江东站、萧山机场站、绍兴北站5座车站,本项目投资估算287.56亿元,其中海宁境内约10公里,设海宁观潮站(2台4线),估算总投资约30.8亿元。

海宁观潮站设在周王庙镇区域,东临在建苏绍高速,北跨在建杭海城际,南接S101省道。观潮站站房形式为线正下式,建筑面积约8200平方米(含楼梯2000平方米),可满足年均100万人次旅客发送量。

3. 研究目的

为谋划海宁观潮站与周边区域开发建设,实现站城一体化发展,破除铁路车站与城市建设“桥归桥、路归路”的藩篱,借鉴杭州东站、海宁站等开发建设经验教训,以车站为核心,运用TOD理念,谋划好海宁观潮站站城一体化开发,调整完善区域产业布局,促进交通、产业、城镇融合发展,把海宁中部地区打造成为新的增长极,实现海宁中部崛起。

4. TOD概念

TOD模式是以公共交通为导向的开发(transit-oriented development, TOD),是规划一个居民区或者商

业区时,使公共交通的使用最大化的一种规划设计方式。以公交站点为中心,集工作、商业、文化、教育、居住等为一身,尤其在站点周边土地高强度开发,公共使用优先。

三、铁路站场与城市发展历史演变

火车站与城市关系经历了有站无城,站城分置,依站建城,站城融合等发展阶段,两者关系越来越复杂,也越来越不可分割。对各阶段站城之间的关系,不能简单的判定对与错,只能从历史的维度进行分析站城之间演化发展。

1. 第一代 有站无城

早期的火车站,基本都是“铁路+站房+广场”的组合。重要特征是一侧是城市对外的铁路,一侧是城市对内衔接的站前广场。客站作为当地最重要的公共建筑之一,在功能上虽不复杂,却担负着代表城市形象的重任,所以比较强调站房本体的独立性和存在感,并以宽阔的站前广场加以烘托。

这一阶段的站城关系,主要是“站”相对独立,缺乏城市功能,所以称之“有站无城”。



图3: 沪昆铁路斜桥站



图4: 海宁站



图6: 上海站



图5: 海宁西站

2. 第二代 站城分置

改革开放后出现了第二代火车站, 如上海站、北京西站等, 主要特征是站房设置在铁路上方, 旅客可以从铁路的两侧进入, 在缩短旅行流线、节约集约用地的同时, 把被铁路分隔的城市连接起来, 加强了“站”与“城”的衔接。

3. 第三代依站建城

我国进入高铁时代以后出现了第三代火车站, 如北京南站、上海虹桥站等。其最重要的特征是把高速铁路与城际铁路、公路客运、航空客运等其他交通运输方式集合起来, 同时引入地铁、公交等城市交通, 建成综合交通枢纽, “站”与“城”做到了交通方面的初步融合。



图7: 上海虹桥站

4. 第四代站城融合

随着近年来“站城融合”发展政策的逐步完善,越来越多的铁路客站项目与城市建设规划紧密地结合起来,以“TOD”建设理念规划建设了一批创新的铁路客站方案,“城”与“站”之间没有了明显的界限,一切以人为中心,真正达到了“站城融合”。



图8: 杭州西站

以上四代铁路站场与城市历史发展演变,主要是从车站的功能定位和站与城的关系上进行总结划分的,铁路客站的演化过程反映了社会经济的发展、时代的进步和人们观念体制的变化。但铁路客站是“地标”还是“消隐”,是“依站建城”还是“站城一体”,并不是先进与落后的技术迭代关系,也不会是后者完全取代前者的关系,而是满足不同需求的类型,在较长时间内并行发展,并行不悖,以适应我国幅员辽阔差异巨大的具体情况。例如不同区域的不同经济状况、不同客流性质、不同开发强度以及不同的建设定位。

展望未来,铁路客站枢纽将进一步与其周边城市相融合,只保留其交通换乘中心的功能,而本身体量消隐,有城无站,成为城市最富活力的生活中心。

四、海宁观潮站站城融合发展设想

海宁观潮站作为海宁市域重要的交通枢纽之一,为实现海宁交通发展目标,将定位为海宁西部门户综合枢纽、铁路主枢纽之一,是杭州-上海、杭州-海宁十字铁路通道的重要交汇点。海宁观潮站站城融合发展应以服务人民群众为中心,坚持经济、绿色、环保、智能新发展理念,践行“轨道海宁、枢纽海宁、通勤海宁”的目标,高铁、轨道、智轨、公交等多形式的交通方式在枢纽内部综合,一体化打造,做强做大枢纽,完善枢纽的综合功能,满足多样化的交通枢纽出行需求。同时,结合区域城市规划,打造枢纽型产业服务核心,建设“家业、宜居的魅力新镇”,促进“站城融合”发展。

1. 实施思路

运用TOD理念,把车站及毗邻区域作为一个整体,按照“站城融合、交通综合、功能复合、绿色结合、智

能统合”原则,使高铁站开发与城市发展实现紧凑立体布局、站城深度融合、合理有序渐进式综合开发。

2. 实施设想

采用多圈层开发的理念。

一是枢纽综合体。以海宁观潮站站体为主体,杭海城际周王庙东站(暂命名)为重要组成部分,共同构成海宁中部区域枢纽,规划枢纽综合体占地面积约20公顷,借鉴杭州西站理念,打造海宁城市客厅,布局商业、商务、酒店、餐饮、学校、娱乐等功能,车站与城市相融相伴,满足中高端商务客流的多种需求,杭海城际铁路与高速铁路区间中转免检,无缝换乘,规划综合交通融合分层接驳立体匝道系统,规划满足中长期立体或地下停车场,周边快速道路系统、公交系统相互融合,交通、城市功能紧密结合。

二是枢纽核心区。以枢纽综合体为依托,与杭海城际周王庙镇站实现城铁、高铁站三站联动,规划枢纽核心区,占地面积约1平方公里,以交通枢纽+文旅服务+特色商业深度融合,以三站换乘、公交首末站为依托,推动TOD综合开发,打造枢纽型的交通门户。配足配强多层次区域交通网络,建设快速路直达苏绍高速、杭浦高速,做好与S101省道、硖许公路等地方快速路网的联通,加密区域城市道路路网,有条件谋划实施地下快速路,做好公共交通和最后1公里接驳。

三是枢纽辐射区。依托枢纽核心区,打造枢纽辐射区,辐射面积约100平方公里,辐射周边长安、盐官镇及景区、百里钱塘,与主城区、杭海新区实现联动发展,承接钱塘新区外溢效应,打造环杭州轨道交通系统重要结点。利用其未来联通上海浦东机场、萧山机场的契机,高标准打造融杭接沪海宁发展新高地。

3. 实施方法

一是明确一个建设开发主体,可以总结杭海城际铁路建设开发经验;二是做好征、建、招,落实属地责任做好征迁工作,全力推进项目建设,做好招商引致;三是按照合理有序渐进式开发理念,做好周边区域规划留白。

五、结语

铁路综合客运枢纽站城一体开发,已经越来越成为相关各方的共识,站城一体开发可以充分发挥带动区域经济社会融合发展的作用,较大程度地解决城市发展过程中产生的交通拥堵和用地不足的矛盾。

项目的规划设计是“站城融合”建设迈出的第一步,但是每个城市甚至每个站点情况都不同,要结合海宁观潮站的实际情况,结合海宁市实施的“全面融杭”战略,

积极谋划连接杭州市余杭区、钱塘新区的多条通道, 做大做强观潮站枢纽, 提倡公交优先, 为海宁交通发展打下坚实基础。

参考文献:

[1]《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》, 中共中央国务院, 2019.

[2]《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》, 国家发改委, 2020.

[3]《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》, 国家发改委, 2021.

[4]《关于推进高铁站周边区域合理开发建设的指导意见》(发改基础[2018]514号), 国家发改委, 2018.

[5]《关于推进高铁站周边区域合理开发建设的指导意见》解读, 《城市交通》杂志2018年第4期, 2018.

[6]《站与城-第四代铁路客站设计创新与实践》, 《建筑技艺》杂志2019年第7期, 2019.