

高铁与城乡规划应对

HIGH-SPEED RAILWAY & URBAN-RURAL PLANNING RESPONSE

王春 张京祥 郑德高 王慧芳 王兴平 彭瑶玲 王引 马向明 黄富民
唐凯 袁锦富

WANG Chun; ZHANG Jingxiang; ZHENG Degao; WANG Huifang; WANG Xingping; PENG Yaoling;
WANG Yin; MA Xiangming; HUANG Fumin; TANG Kai; YUAN Jinfu

王春

(贵州省住房和城乡建设厅总规划师):



欢迎大家来到多彩贵州,感谢中国城市规划学会、江苏省规划院和贵州省住建厅一起举办这个论坛,

体现了规划年会服务地方的要求。广州至贵阳的高铁去年底开通,标志着贵州进入了高铁时代。今年6月沪昆高铁长沙至贵阳段开通,今后几年将陆续开通贵阳至昆明、重庆、成都、南宁等地的高铁,贵阳作为西南陆路交通的枢纽作用将日益显现。过去贵州贫困落后的一个重要因素就是交通不便,现在以高铁为引领的综合交通网已逐步建成。城乡规划如何应对高铁带来的变化,已有的规划如何优化调整,如何打造贵州的特色产业带、新型城镇带、生态旅游带?去年底我们请江苏省规划院和广东省规划院作了一些专题研究,提出宏观层面要体现前瞻性,中观层面要强调针对性,微观层面要注重可操作性,机场、铁路、公路要互联互通,城区、园区、景区要互动融合发展。今天正好请全国的规划专家来,请你们不吝赐教,大家自由发表观点,帮我们多提宝贵意见,谢谢。

张京祥

(中国城市规划学会理事,南京大学建筑与城市规划学院党委书记,教授):



围绕主题谈几个观点。

第一,高铁对空间发展的影响在不同层面的体现是不一样的,由此导致的要素流动、聚集形态也是不一样的。从区域层面看,高铁主要是创造了一种新的生活、工作方式,改变了区域内经济社会要素的流动、配置与

组合方式,重塑了新发展环境下区域、城市的资源禀赋条件、区位条件,进而引发区域、城市功能角色的变化;从城市层面看,高铁主要是影响了一个城市空间发展的方向,城市结构,形成了城市发展的新功能引擎;从高铁站点周边地区层面看,主要是因为高铁而相应聚集了新的业态和活动,塑造了新功能与新用地复合形态,形成了新型的城市或地区中心。我们在研究高铁效应时,不能把不同空间层面的影响混淆在一起,也不能简单高估高铁站点的集聚作用,将许多无关的功能都规划在站点周边地区是不科学的。

第二,要如何客观地看待当前中国出现的一些“高铁鬼城”现象。一段时期以来,出于种种原因或需要,许多城市对高铁带动作用的预期过于乐观,导致站点布局远离城市、高铁新城定位过高,由此带来了高铁新城迟迟难以成长、功能单一、缺乏人气的“鬼城”现象。但是也要看到,中国高铁总体上还处于初始或快速发展时期,高铁新城的培育也需要一个长期的过程,不能因为短期内一些高铁新城发展迟缓就统统冠以“鬼城”的标签。当然,在中国当前经济增长减速、城镇化减速的大背景下,许多高铁新城的发展确实面临着比以前更大的压力,不排除一些不切实际规划的高铁站区可能成为永久的“鬼城”。对于这些站点区域要尽快思考如何“精明收缩”,务实转型。

第三,高铁站区应该进行综合功能的统筹谋划。首先从站区功能集聚来看,重点不是高铁客流会如何带动周边的功能发展,而是要考虑如何吸引那些对高铁具有强烈需求指向的人群、活动和业态。其次,高铁站区应该尽量与其他交通方式复合成为枢纽——高铁+地铁,高铁+公交,高铁+空港等等。尤其是高铁与航空之间并不是简单的竞争替代、零和博弈关系,实际上两者是可以互相支撑、合作共赢的。例如上海虹桥枢纽就是一个成功的案例,由于与高铁的无缝换乘,使得上海虹桥机场的辐射范围大大扩展,变

【文章编号】 1002-1329
(2015)12-0101-06

【中图分类号】 U238; TU984

【文献标识码】 C

【doi】 10.11819/cpr201512175

【作者简介】

详见正文。排名以论坛发言先后为序。

【修改日期】 2015-11-30

成了真正意义上的“长三角机场”。第三，不要一味追求高铁站区的宏大布局和过于独立的功能组织，要改变高铁站区单一的用地结构和纯粹的空间用途。例如，高铁站房可以与购物中心(shopping mall)合为一体，站房也可以成为联系城市两侧空间的公共走廊，欧洲很多城市因为车站深入市中心而都采取了这种做法，反而使得站区成为了人气旺盛的新中心。

郑德高

(中国城市规划学会青年工作委员会主任委员，中国城市规划设计研究院上海分院院长，教授级高级规划师)：



2007年做虹桥交通枢纽

地区规划，当时还没有高铁经济区概念，所以存在较大的争议，争议的焦点是围绕交通枢纽要不要开发。我们结合国内外对高铁的研究，提出高铁周边可以有一定量的开发，要寻求交通功能与城市功能的平衡发展。其理论依据首先是从空港经济区得到的理论启示，就是空港如何寻求非航空性收入大于航空性收入，包括空港内部和毗邻空港两个地域空间概念。围绕航空枢纽和高铁枢纽的企业主要是对时间比较敏感的企业，这些企业要么是人员要经常出差，要么是货物要经常流动。这里强调围绕枢纽周边会有一定量的开发，但不要过量开发。

第二，有高铁的城市就一定会有高铁新城吗？我们的研究结论是不一定，应该有三类：第一类是一些特大城市，高铁建设带来了更大的腹地，其城市整体商务功能会增加，比如北京、上海、南京等城市，这类城市商务有增量。第二类城市商务总量不增加，但会带来城市本身的商务空间的转移，围绕高铁周边形成新的城市中心。第三类城市可能是小城市，商务总量可能还会减少，由于交通的便捷性，城市的一些商务量会被沿线的大城市转移走。

第三，高铁的选址，什么区位是最合适的。高铁新城的发展与区位有很大的关系，如果高铁距离城市比较远，想发展商务功能与高铁新城是非常困难的。国外发展比较好的高铁车站选址一种是深入到城市内部，第二种是紧邻城市发展的边界上。我认为如果中国的城市还在扩张阶段，在紧邻城市的边上是比较合适的区位，这样既减少对城市的分割与干扰，又方便旅客进出城市，同时还能带来高铁新城与新功能的发展。比如上海的虹桥交通枢纽，它的区位选择就具有这个特点。

第四，高铁车站如何变成高铁枢纽，所谓枢纽就是多种交通的结合，要与城市中心链接，最

好有城市轨道，也要与其他对外交通方式衔接，比如机场等。同时交通之间的转换要以人为本，提供更好的便捷性与舒适性，比如虹桥交通枢纽之间的转换当时设计遵循最远步行距离不超过500m，超过500m的要有轨道等方式衔接。

第五，高铁形成网络，其综合效应能够加倍增加，所以在高铁网络中的城市比不在高铁网络中的城市更具有竞争力。

王慧芳

(长沙市城乡规划局总工程师)：



我认为高铁发展对于城市而言总的来说是机遇与挑战并存，对长沙来说，机遇更大一点。我们国家如此辽

阔，城市如果没有进入国家的高铁网络，就失去了直接面对高铁时代的机会。哪个城市有了高铁，就是这个城市在时间角度提高了可达性。当然，还要看高铁站与城市的关系。如果高铁远离城市，从城市到高铁的时间就比较长，挑战变强。我认为高铁站是一个节点，是城市和区域之间的一个关键节点。这个节点一头连着城市，一头连着相关区域。如果没有便捷的市内交通方式的无障碍换乘，高铁站的作用将大打折扣，要解决所谓的睡城、空城等问题，必须解决交通体系的对接问题。举个例子，沪昆高铁湘潭站，离湘潭和长沙的城市主要地段都比较远，离长沙河西的坪浦组团还相对近一点，湘潭和长沙都需要有一张城市群内部交通网把高铁站和城市联系起来。这张网除了高速公路和快速路之外，就是公共交通网，特别是轨道网。现在，沪昆高铁开通了，长沙的轨道网还没有成系统，湘潭还没有轨道交通系统，建设与之匹配的内部交通系统还需要一段时间和大量的投资。这种情况肯定影响高铁站作用的发挥，也影响高铁站周边的吸引力。从这个角度来看，高铁站在城市里面要尽可能地相对集中布局。昨天听说无锡有4个站，我个人认为长沙都市区有两个站就可以了，南部离长沙高铁站比较远的地区，可以共享湘潭的高铁站。在总体规划里面我们规划了两个高铁站，并配套规划了强大的城市内部交通系统无缝对接。城市应该设置多少个站，布局在什么地方，需要一个研究过程，在这个过程中，与交通部门特别是铁路部门的衔接非常重要，要做大量细致的专业工作，要让各个设计者理解城市，然后把城市的规划、基础数据等都与交通特别是铁路规划设计对接，让铁路、公路的规划设计与城市的发展方向、结构和具体的地块规划，包括坐标都无缝对接好。

高铁对长沙来讲具有战略性，我们规划了比

较强大的轨道线网和高快速道路网对接，并规划了城市组团相匹配。在高铁长沙南站规划了两条垂直于高铁站的地铁线，其中2号线与老火车站联系，已经运行了。还有一条与空港连接的磁悬浮线，明年即将运行，同时还预留了一条市域快线。除对接长沙的交通体系之外，总体规划还在高铁站周边增加了一个组团。逻辑是这样的，这个地方是一个结点，是跟全国联系的一个结点，各种对接需要相匹配的设施，设施的集聚需要城市空间，这个空间近期是一个城市组团，远期可能成为城市的副中心。长沙湘江之西还有城市的半壁江山，也布局了一个高铁站，高铁长沙西站，除了与城市对内交通对接外，还与湖南城际铁路网的4条线对接，也布局了一个城市组团。

在高铁的周边干什么好呢，这个是值得探讨的问题。单建住宅是不够的，我们配套了城市组团，布局了会展中心，还做了很多的研究，如何做到产城融合，高铁偏好型的项目有哪些，高铁新城的新面貌是什么样子？等等，还是没有满意的答案。我个人认为，这或许是国家城镇体系重大变革的一个重点，高铁新城规划可能是一种实验田，规划和策划要相结合。我们反省一下我们自己的成果，以往与事件相关的研究太少了。有件事情，在这里跟大家讨教一下。高铁长沙南站就在浏阳河旁边，河中两个洲，形态非常有特色。在这样比较方便到达又有特色的地方，我们准备把附近大大小小的公园、洲岛、古镇都关联起来，做好交通支撑，申办园博会。欢迎大家关注长沙，关注长沙市规划局的网站。

王兴平

(中国城市规划学会城市规划历史与理论学术委员会副秘书长，东南大学建筑学院教授、博士生导师)：



我国的高铁从局部地区、单条线路到如今的成网、成环、成系统，以及长三角核心区县级单元站点全覆盖和部分小城市实现“一城多站”，高铁已成为我国新阶段城镇化发展的重要推动力。回顾我们团队针对动车、高铁的相关研究，以下方面值得关注：

首先是高铁带动下区域层面“三圈”的扩大。一是生活圈扩大：多城安家、跨城通勤的人群正在增长；二是商务圈扩大：高铁沿线众多“高值低价”的小城市正在吸引企业由“单区位”向“多区位”发展；三是“旅游圈”扩大：快速交通网络提升了沿线地区的旅游资源的可达性和居民出行的快捷性，大大激发了区域的旅游潜能。这“三圈”的扩大需要我们在新的尺度上

谋划区域经济发展、协调区域规划，如高铁带来的城际一体化使用地功能的平衡不再局限于城市内部，而是拓展到区域层面，静态封闭的“用地标准”是否需要更新、如何更新等都直指规划变革的核心问题。

其次是小尺度层面以高铁站区为核心的“三区”关系的变化。高铁站区带动城市空间的扩展与重组，不论何级别站点，均涉及如何协调站区、城区、园区的关系，这三区的空间和功能关系协调对于城市整体空间使用效率的提升具有决定性的作用。以京沪高铁沿线为例，依据我们开展的调研，发现沿线城市的城、站关系大致可划分为三种：一是以北京、上海等特大城市为代表的“城中站”；二是以南京等其他区域性城市为代表的“城间站”；三是以中小城市为代表的“城外站”，小城市的高铁站区距离城市大多比较远，这既反映出城市对高铁带来的城市扩展的预期较大，也反映了小城市在高铁站区选址方面发言权较少。就站区、城区、园区的空间布局关系而言，我们发现目前有三种规划模式，有围绕站点圈层式拓展，站区、城区、园区高度叠合包围布局的，有以站点到城市中心区主要道路为骨架、三区串联式开发的，也有以站点和城区联系轴为依托、自内而外分层布局的，当然还有其他一些模式，在高铁站区周边功能配置上，普遍突出商务商贸、交通物流以及产业集聚、商住开发这四大功能，其与站点建设的时序关系各不相同，需要我们总结既有规划与开发建设的经验，为以后高铁站区的规划建设提供参考。

最后，如何应对当下的“高铁热”值得思考。目前，高铁一方面在大力度“走出去”，另一方面在国内已经出现了各地争抢高铁建设和布局的热潮，客观上已经形成了“高铁均等化”的声势，是应当顺势而行在全国层面推行均等化发展还是分区引导，如划定高铁鼓励发展区、限制发展区等，现在还很难定论。可以肯定的是，高铁作为对流动性具有显著促进作用的工具，在中国这样的人口高密度大国尤其要考虑，高铁应该在什么阶段、什么层次上，促进、引导还是适度限制流动性？这些问题都对高铁时代的区域规划、城镇体系规划等提出了新的要求。

彭瑶玲

(中国城市规划学会居住区规划学术委员会副主任委员、城市生态规划学术委员会委员，重庆市规划设计研究院总规划师、副院长)：



个人认为，高铁将极大地改变我们对时空的

认识,密切城市间的联系,同时还有利于大幅度提高交通的可靠性。

首先,我认为高铁将会给城市发展带来新的动力。以重庆为例,重庆是一个因水而兴、因商而盛的城市,在古代,水运码头是城市人流物资集散中心,也是城市发展的动力原点,就发展趋势预测,未来高铁站点将类似过去的码头,有望成为带动城市发展的新的动力原点。目前,我国的高铁规模是1.6万km,按照国家新型城镇化规划,今后高铁网要基本覆盖50万以上人口城市,因此,随着高铁的普及化,正如互联网上网一样,还将对通达高铁城市产生倍增的发展推动效应。另外,从旅行的舒适性和时间成本上综合考量,高铁还是一种很有上升潜力的交通工具,特别是在提高舒适性上大有可为。

第二,在城市规划的应对策略上,我认为需要注重三点:一是要组织好高铁站点的交通。高铁是以快速、大运量为特征的一种高效便捷的客运交通工具,规划要着力把控好总的时间成本,因此,一定要组织好进出站交通,处理好与城市各种交通方式的换乘关系,实现无缝衔接。周边没有高铁的小城市(镇)要主动对接站点,这有利于发挥高铁站的辐射带动效应,从更广阔的区域来合理配置资源,提升周边土地价值。二是高铁站的功能选择要因地制宜。功能设置一定要注意结合高铁自身的特点,符合乘坐人群的需求和行为规律。譬如,应有餐饮店,因为大多数早班人群都会选择在高铁站的周边用早餐;甚至还可在高铁站配备百货商店。因为由于种种原因,人们会在高铁站作短暂停留,并会由此产生一些随机的消费需求。关于这些,值得进一步专题研究。三是应以人为本,注重设施的人性化。过去,我们的城市可以说是建立在汽车上的城市或者是在轮船上的城市,由于高铁等的发展,未来的城市将是建立在轨道上的城市。可以预期,随着高铁的发展,人们交往出行的范围、频率将进一步扩大,由于高铁的舒适性,还可能引发以家庭为单元的旅游热潮。在欧洲,我们注意到,火车站候车室、车厢内配有婴幼儿专用座椅,换尿布的平台,还设有为老人、孕妇、残疾人服务的专用通道、电梯等人性化的设施,总之,我认为规划一定要为未来可能的需求做好超前预控和准备。

第三,按照规划,未来重庆有6条高铁通达周边的省会城市——成都、贵阳、昆明、西安、武汉、长沙等,运行时间在1~4小时之内,7~8小时可以通达京津冀、长三角、珠三角,基本实现朝发午至与朝发夕至,蜀道难的历史将重新改写,重庆将成为我国西部一个真正意义的高铁枢纽城市。

王引

(中国城市规划学会城市设计学术委员会副主任委员,北京市城市规划设计研究院总规划师、教授级高工):



高铁与城乡规划的关系

是我国城乡规划建设的新课题,作为补充的内容,应该放在当代城乡规划原理的授课课程之中去讲明白。之所以拿出来单独讨论,是因为高铁的选线与设站(以下简称高铁)与城乡规划出现了太多的不协调。故仅就如何应对此不协调状况谈些个人的看法。

首先,应该反思一下我国现阶段城乡规划制定的合理性。我国城乡规划战略层面的内容,既与国家及区域宏观经济社会发展相关联,也与地方行政长官的意识水准关系密切,城市规划师是否具备准确的战略眼光以及能够发挥多大的作用已有定论,加上城市功能随时代发展而不断调整,具有可塑性,因此,关于城市规划前瞻性内容的评价很难道个明白,科学与盲动常常是一步之差,依这样的城乡规划来判定高铁的合理性似乎站得不够稳。

其次,城乡规划应该勇敢地面对高铁的挑战。面对已经形成的高铁,既使其再不合理,抱怨已然无用,规划师只能接受现实。冷静下来思考全国高铁网络的形成将给城市的对外交通造成什么影响、城市功能在高铁地区会发生什么样的变化,等等。虽然高铁的出现改变了传统出行的时空概念,可我国毕竟是发展中国家,在经济社会高速发展的背景下依然存在大量的欠发达地区,这些地区虽然可以借力高铁而获得较好的发展条件,但是不能冒进。应该结合具体情况调整原来的城乡规划,尤其是孤立于城市建成区外围的高铁地区。

第三,“新常态”下的城乡规划心态。快速与变化是近20年我国城乡建设的特征,由此产生的心理是“躁”,城市行政官员更是常常不顾实际情况追求高等级、大规模,不顾市场规律自上而下地进行产业与功能调整——拔苗助长的现象十分普遍。在此情况下,孤立于城市建成区外的高铁周边的建设成为关注的对象,希望能快速地建设发展起来,不然将会“愧对高铁”。其实,对于没有建设起来的高铁周边地区不妨放一放。城乡建设不是只争朝夕,符合客观规律的城乡规划才是好规划,这也是“新常态”的内容之一。

总之,高铁与城乡规划的关系十分复杂,在我国也属新问题新情况,国外的经验可以借鉴,但国情更重要。尊重客观规律才能办实事,采用“动态维护”的观点处理城乡规划与高铁的矛盾

是现阶段良好的选择。

马向明

(中国城市规划学会城市影像学术委员会副主任委员, 广东省城乡规划设计研究院总工程师):



我想要表达几个观点, 第一是对高铁作用的认识。

高铁的作用除了带来商务发展的机会, 对于地方来说, 还有人才汇集的功能, 特别是在城镇密集地区, 高铁带来的商务功能常常是服务于大区域的, 这些服务于大区域的商务功能, 还可以积聚一些本地不具有的人才。

第二个观点是高铁重要的并不是设施本身, 而是它提供的服务。高铁1小时一班的服务对城市的拉动与15分钟一班的服务是完全不一样的。服务水平的高低对城市的影响巨大, 由此入网很重要, 但班次频度也非常的重要, 这直接影响到商务功能发展的可能性。我们的高铁站地区的规划关注商务功能的发展, 但有两方面的要素在制约着商务功能的发展, 第一是城市的产业结构, 现在大量的城市服务业的发展动力比较弱, 城市的增长还是靠工业去带动。现在中国真正服务业发展动力较足也就是上海、北京这样的一线城市, 广州服务业的发展都还是十分坎坷, 城市中心区的服务业发展都充满波折, 你觉得高铁新城的服务业就可以这么容易就形成吗? 第二是很多高铁线的服务水平还没上去, 对城市的带动作用也就有限。从了解到的伦敦的情况看, 20世纪他们侧重码头区CBD的开发, 现在则在强调城市中心区作为中央活动区的功能发展, 也就是除了商务功能, 还要重视文化、旅游等活动交流, 也就是商务功能的培育, 除了交通通达这个基础条件, 还要有文化等功能的配套。所以我认为我们的高铁新城的发展, 从起步阶段就死死盯着商务功能是有问题的, 商务功能可以是规划的终极目标, 但不应该是全部。我们知道广州南站的开发就不是很顺利, 我认为其中一个原因正是起步阶段就过于强调商务功能的开发。如果有高铁新城的话, 这个新城的中心应该是复合型的, 功能的多样化才可以为这个新城的发展提供多元的动力, 要把商务的功能作为其中之一, 复合其他的功能。高铁站对外交通的便利性和与城区联系的便利性为多种功能的成长提供了条件。而多样化的功能, 如文化、体育等功能的发展, 可以促进聚集的人才与本地市民的交流, 而交流、共享, 才是城市的价值所在。

黄富民

(江苏省城市规划设计研究院总工程师, 教授级高级工程师, 国务院政府特殊津贴专家):



日本新干线的发展已经证明高铁是促进国民经济发展的重要工具, 能够加快区域性人口流动和产业重新布局。我国高铁规模位居世界第一, 是全球知名品牌, 对国家发展起着至关重要的作用, 城乡规划应积极应对。

高铁会引起城镇体系的进一步极化, 顶端城市的优势地位得到强化, 城镇间专业分工得到进一步发展, 形成完善的城镇网络; 中小城镇发展取决于在交通网络中的地位以及与区域的交通联系, 而未进入高铁网络的边缘地区城镇则会变得更加落后。高铁对城镇发展的影响具有双面性, 在一定程度上提升了部分城镇发展的集聚效应, 同时也会导致部分中小城镇自身发展要素外流, 因此需要协调高铁与城镇之间的多方面关系。

第一, 合理确定站点与城市的距离。根据日本大阪、京都等城市的站点选址经验, 站点与城市中心的距离通常不超过现有城市建成区半径的两倍。如果相距过远, 不仅会导致高铁与城市内部交通接驳不便, 而且站点周边用地开发和城市相互独立, 难以融合。例如京沪高铁沿线的一些城市就存在站点距离城市中心过远的问题, 高铁站点地区与城市主城区融合不够, 无法接收主城区辐射带动, 发展较为缓慢。

第二, 处理好高铁与城市内外交通的接驳关系。高铁应完善与市郊铁路、高等级公路等城市对外交通的换乘系统, 扩大站点辐射范围。同时与城市轨道交通、常规公交、旅游交通、慢行交通、小汽车交通等城市内部交通方式无缝对接, 并缩短站点内部步行距离, 构建快速便捷的交通接驳网络。

第三, 协调站点周边开发与城市空间结构的关系。高铁站点形成新的城市中心难度较高, 更应关注如何与城市既有功能布局、中心体系相互协调互补。高铁站点定位需要与城市能级、经济状况、空间结构等相契合, 定位过高、开发规模过大的高铁新城极易引发产业、人口等要素集聚的严重脱节。目前沪宁高铁沿线大部分城市提出规划建设高铁商务区, 但是其城市能级、经济发展能否支撑高铁商务区的形成并没有得到科学论证。

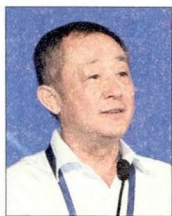
第四, 高铁站点周边用地规划应注重紧凑布局和功能混合。高铁站点规划要重功能轻形式、重便捷轻构图。目前我国不少高铁站点出于图面效果的美观, 喜欢规划设计以高铁站点为中心的长轴线、大广场, 导致站点与城市功能、城市用

地的相互隔离,土地资源浪费严重。实际上,站点规划设计更应关注乘客的使用体验,处理好与周边功能互补、交通立体衔接的关系。此外,站点内外分离的管理体制也在制约站点与城市的融合,因此需要打破体制约束,促进铁路部门和地方政府相互协作。

未来,高铁的交通功能能否衍生为日常通勤功能值得探讨。城市之间的高铁职住通勤并不符合绿色低碳理念,城市更应关注职住平衡。同时,高铁自身定位也需要进一步研究。

唐凯

(中国城市规划学会副理事长,住房和城乡建设部原总规划师):



我认为“高铁与城乡规划”这个题目涉及一个新的领域,积极地探索,我们可以处在国际领先地位。为什么这样说,一是因为中国的高铁里程占全世界总里程的一半以上,实际应用最广泛。我听铁道部的一位同志介绍,他说,就高铁的发明及其核心技术而言是产生在发达国家,中国是引进来的;中国的成就在于将一些新技术整合并大规模地实际运营,这需要系统的解决方案和各种软硬件配合,这在全世界是领先的。因此我认为当前中国在进行大规模的高铁建设与运营,高铁发展与城市发展的关系如何处理,我们的实践经验最多。二是铁路部门进行了较大的体制改革。国家成立了铁路总公司,他们在高铁建设中已经主动地与城市政府沟通,希望高铁站建设与城市建设紧密结合,这对统筹发展很有好处。过去城市管理者吐槽“铁老大”,以后是伙伴,很多问题可以深入协商。如:新型城镇化发展过程中城市网络与高铁网络的结合;高铁路线如何进入区域基础设施廊道用地;高铁如何与城市铁路及其他轨道交通衔接,构成轨道交通系统;高铁站设在城内还是偏离市中心;高铁站如何与机场及城市公共交通组合形成交通枢纽;高铁站如何设计得更加方便旅行者并且多功能等等。作为城市规划工作者,我们还应看到积极探索“高铁与城乡规划”的紧迫性,国家在大力推动高铁建设走出去,规划师应该跟出去。建议关注“高铁与城乡规划”的同行积极探索专业问题,努力争得国际领先。

袁锦富

(江苏省城市规划设计研究院总规划师,教授级高级规划师):

根据我们的研究,讲讲与高铁相关的六个主

要观点:

第一,高铁对区域的影响各不相同:区域经济发展水平、发展阶段、地形地貌以及其他交通方式的建设水平等因素决定了高铁的影响效应。比如,从高铁对长三角和珠三角区域的影响研究来看,两者差异明显,均衡提升和中心极化现象在长三角都出现了,而珠三角以中心极化为主,催生了新的城镇节点。此外,高铁还带来了超大城市功能的疏解,比较典型的是北京附近的廊坊,高铁通勤的需求已经产生。



第二,高铁对城市的影响因城而异:与城市的能级、规模、性质密切相关。高铁对城市产业的影响主要是对第三产业的影响,高端产业向中心城市集聚明显,但旅游资源丰富的小城市旅游业发展迅速。我们也发现对第二产业的发展有间接促进作用,高铁促进了人才的流动,中小城市可以利用大城市的智力资源发展自己。

第三,高铁站点是城市的有机整体。作为一种对外交通方式,其选址在城市的边缘较好,其与城市合理距离与城市尺度、结构相关,原址改造的站点与市内交通衔接更为方便。高铁站点周边地区功能与站点的规模、功能和区位密切相关。高铁与城市中心没有必然联系,人的需求和集聚规模是站点地区功能及其规模的基础。城市的发展要靠多元动力,高铁站点只是一种触媒,夸大高铁作用是造成“鬼城”的原因。

第四,高铁综合衔接枢纽与高铁枢纽方式多样:交通方式的衔接方面,除了地铁、公共汽车等常规交通方式以外,还要注意长途汽车站,高铁外围站不需要与之相衔接,而山区城市两者衔接需求更为强烈;特大、超大城市应当考虑与航空港衔接,高铁、航空、高速公路三者本质上是综合时间成本的竞争,三者互为补充。高铁枢纽是一组车站体系,既包括城市中心站,也包括外部门户站和内部分流站。

第五,高铁站地区规划要研究体制、机制:在现阶段有很多无奈制约了站点地区的综合开发,但这种情况已经发生改变。另外,车站本身站房和物业产权关系的进一步理顺对站点地区的规划会产生新的影响。

第六,高铁效应要关注长远影响:我国的高铁虽然发展比较快,但仍处在发展初期。站点地区的规划要关注人的需求以及由此产生的新功能,更要关注长远的需求和功能变化,在空间上、实施中留有余地。