

高速铁路站点与城市空间演化：述评与反思

High-speed Rail Station and Urban Spatial Evolution: Review and Introspection

洪世键 姚超

Hong Shijian, Yao Chao

摘要: 作为一种大运量快捷的交通运输方式, 高速铁路从不同尺度影响区域与城市空间发展。在微观层面上, 高速铁路站点与城市空间演化关系密切。随着高速铁路建设的蓬勃发展, 有关高速铁路站点与城市空间演化的研究成果也日渐丰富。以理论与案例为主线, 结合城市发展、空间演化、土地开发三个不同层面, 全面概述高速铁路站点与城市空间演化的相关研究成果, 归纳高速铁路站点影响下的城市空间演化规律, 进而为中国高速铁路站点布局与建设提供借鉴。

Abstract: As one of the mass rapid transport systems, high-speed rail impacts the regional and urban spatial developments at different scales. On microscopic level, high-speed rail stations are closely associated with the urban spatial evolution. With the booming construction of the high-speed rail, the research findings about stations and urban spatial evolutions are also growing rich. This article is mainly about the theory and cases. It's an overview of the research about high-speed rail stations and spatial evolution in three aspects: urban developments, spatial evolution and the land exploitation. The law of urban spatial evolution with the influence of the stations is summarized, and hopefully can provide some references for the distribution and construction of China's high-speed rail stations.

关键词: 高速铁路; 站点区位; 城市空间演化; 新城建设

Keywords: High-speed Rail; Station Location;

Urban Spatial Evolution; New Town Construction

国家自然科学基金青年项目 (51208444)、教育部人文社会科学
研究青年基金 (11YJCZH058)、厦门大学中央高校基本科研业
务费 (20720140519) 共同资助

作者: 洪世键, 厦门大学建筑与土木工程学院, 厦门大学海峡两
岸城市规划研究所, 副教授
姚超 (通信作者), 厦门大学建筑与土木工程学院, 硕士
研究生。cloveryyao@qq.com

高速铁路 (以下简称“高铁”) 是一个具有国际性和时代性的概念。它是目前陆地上行驶最快的交通工具, 指提速改造后时速 200 km 以上, 新建时速 250 km 以上的铁路系统。在我国, 时速 200 km 以上并使用“中国铁路高速列车”(CRH) 和谐号列车的铁路称为高铁, 时速 160~200 km 的城际列车称为准高铁 (即常说的动车)。世界上最早的高铁系统是 1964 年日本的新干线, 它是高铁专线, 也是高速铁路与其他线路分开运行的代表。1981 年法国高铁 (TGV: Train à Grande Vitesse) 为减少造价建设了半混合线路的高铁网络, 即旧的铁路线可服务于高铁及一般火车, 而高速铁路为专线。1991 年德国 ICE 是第一个完全混合的高铁路网, 但速度因此受到限制。之后, 高铁在世界范围内都经历了蓬勃的发展, 截至 2011 年, 有 23 个国家和地区的高速铁路已经开通或者在规划当中。中国在 2003 年建成开通了第一条高铁线——秦沈客运专线, 而第一条严格意义上的高铁则是 2008 年开通的京津城际高铁^[1]。之后, 武广、郑西、沪宁、京沪高铁相继开通, 我国“四纵、四横、三大城际”的高铁网络建设目标也正逐步实现, 而即将建成的高速铁路网络将是全世界规模最大、里程最长的^[2]。

作为一种大运量快捷交通运输方式, 高铁的建设无疑会对城市发展产生深远影响。首先是引起交通方式的竞争, 尤其是对短时航空客运的影响较大, 因此城市间的交通模式构成也在发生改变; 同时高铁网络建设对于带动相关区域和沿线城市经济发展、促进空间结构演变都起着不容忽视的作用。在高铁蓬勃发展之际, 众多学者也开始研究其给城市带来的利弊。目前多数研究都集中在高速铁路在宏观区域范围内给沿线城市带来的影响, 相关探讨都侧重于某高速铁路建设对区域结构、城市形态的影响以及所起到的作用或是在整体大环境中所扮演的角色, 如带动城市经济、提高区域可达性等等, 而针对微观尺度上高铁站点对城市空间演化影响的研究大多散见于相关文献之中, 缺少专门的归纳总结, 这正是本文试图解决的问题。

1 高铁站点选址及其意义

高铁站点以提供快捷、便利、舒适的服务为特点，通常以城市客厅、城市门户甚至城市地标的身份出现，是展示城市形象的重要因素。高铁站点选址往往要求与城市发展战略相结合，而高铁站点这样的国家大型交通设施，其本身的特点也对选址提出了一定的要求。

由于运量大、快捷等特点，高铁站点本身的内外部交通的集散尤其重要。目前建设的高铁站点都致力于实现“零换乘”或“一体化”，尽量避免出现城际出行时间短而城市内部出行时间反而更长的反效果。李胜全、张强华提出高铁站点规划对外应注重交通集散，对内应注重人车分流，实现交通网络化^[3]。霍尔（Hall）也强调站区要建立网络化的交通联系^[4]。王缉宪和林辰辉提出站点周围的交通组织应实现人车分流，充分利用地下步行空间，实现地上地下一体化；注重站点与周边地区的整合以及与轨道交通和其他城市公共交通的无缝衔接；根据车站区位进行分类，高铁站点可分为中心、城边、新城与外围四种类型，并认为从方便市民出行的角度出发，通过建设地下通道或高架铁路线等方式解决高铁线路穿越城区问题，高铁站点完全可以设置在市区内^[5]。

此外，作为大规模的人流集散地，高铁站点周边通常是功能混合发展地区，对城市发展起到触媒作用，促进人口、经济增长而形成城市节点或生活中心。段进发现站点地区往往成为土地利用的峰值地区和城市新活力中心形成的助推器^[6]。乌雷纳（Urena）认为站点区域能促进新的城市项目、提供高质量服务来创造机遇、提高竞争力^[7]。阿尔约夫（Aljoufie）则通过一系列指标分析指出交通基础设施的扩容引起人口增长、改变出行方式的选择、促进居住区域增长和城市空间扩张^[8]。奥尔特加（Ortega）也认为重大交通设施的建设将引起土地利用集聚^[9]。李胜全、张强华通过分析国外多个大型高铁枢纽改造案例，发现它们都是以高铁站点为触媒带动周边大规模开发建设进而实现内城的复兴^[3]。博伊尔（Boyle）也指出高铁区域的开发能够对城市经济起到催化剂或者推动作用^[10]。

在实际操作过程中，高铁站点的选址及建设一般是无法由单方面决定的，而是通常涉及多个部门，且各方考虑都有所不同。张艳、华晨分析了中央与地方的博弈关系（国家铁路公司和地方政府）以及地方不同尺度之间的博弈（里昂城市共同体和里昂都市区），展示了空间重组过程中的利益博弈^[11]。博伊尔根据促进增长型和均衡增长型两种类型的城市，研究市场主导和政府主导模式对城市所产生的不同效果^[10]。乌雷纳指出效果良好的协议应包含各种类型等

级的投资、公共部门和参与者，以及新的高质量交通系统、公私合作和区域规划多方面的内容^[7]。

综上所述，高铁站点由于其本身特点会对城市发展产生影响，因此对其选址及后期发展也提出了一定的要求，建设过程中应多方面综合考虑以达到正面效应最大化。

2 高铁站点与城市空间结构

高铁站点具有显著的空间效应，无疑会对城市空间结构产生重要影响，不少学者从理论及案例等不同层面进行深入研究。

2.1 理论分析

从理论上讲，高铁站点建设改变了城市特别是周边区域的可达性和人流分布，从而促进城市发展与空间扩张。

高铁站作为高铁网络上的节点，对周围区域的可达性影响很大。可达性是衡量交通网络结构与分布的一个重要指标，高铁站点的设置必定会对区域可达性和城市空间结构产生一定的影响。现有研究包括以旅行成本、区位吸引力度量高铁引起的可达性变化，研究可达性变化在空间上的分布差异以及高铁站点区位及其对区域可达性的影响^[2]。而高铁站点周边的首要发展区是与高铁站点通勤时间在5~10分钟之内的区域，这些片区由于可达性较好，不需借助过多其他交通方式，因此常作为发展建设的重点区域^[10]。良好的可达性会促进高铁线路沿线城市的发展，有学者用“走廊效应”来描述这一现象，即高铁沿线会形成一条经济走廊，走廊内的所有城市均能从中获益^[2]；但普拉萨尔（Plassard）为了强调高铁站的区域影响，提出用“隧道效应”来描述更为合适^[12]。

可达性的变化进而对城市空间演化产生深远的影响。于涛等提出，在高铁新城形成的过程中，高铁站点发挥了一个“放大器”的功能，包括城市通勤范围、影响腹地的放大以及城市资源获取能力的放大^[13]。这种“放大”特性使高铁站点地区具备了较好的发展潜力，并逐渐成为政府和市场开发的焦点，推动以高铁新城为主体的城市郊区化进程。也有学者提出高铁的便捷性使得出行时间大大缩短，产生了一种“时空压缩”效应。王缉宪、林辰辉提出由于高速铁路既没有航空方式的灵活性，也没有公路覆盖的全面性；而且铁路速度越快，对线路取直的要求越高，由此造成一种通道时空收缩的效果，使得沿线城市之间的时间距离缩小，与非沿线城市之间的时间距离相对加大，带来了城市间空间相对位置的变形，会带来更大的特定城市之间的互补性^[5]。

因此，高铁站点的设置需要考虑各方面的因素，不仅仅

是区域范围内对于高铁线路途径城市的站点设置非常重要，城市内部对于站点区位的设定同样也是至关重要的一环，这个问题决定了高铁站点能否与城市整体相结合从而成功地给城市带来正面效应。

2.2 案例分析

欧洲高铁发展历史悠久、站点众多，为案例分析提供了丰富的素材。虽然欧洲高铁布局区位多种多样，但是多数站点选址于毗邻传统城市中心，在实践中这类站点较好地实现了与城市空间的协调发展。例如科尔多瓦、里尔、萨拉戈萨三个城市均选择城市中心或准中心地区作为高铁车站选址，以更好推动周边商业开发和城市更新改造^[7]。托多罗维奇（Todorovich）根据欧洲城市高铁建设的经验，总结出目前的高铁站点位置选择通常有四种类型（表1），他分别对连接性和区域经济发展的影响做出分析，认为一般的城市中心区比外围地区更有优势，但是任何区位的高铁站带来的效益都受到已有的物质、经济条件制约^[14]。彼得·霍尔也总结了三种区位的高铁站点，认为位于中心区附近的站点旨在加强中心发展，位于传统中心商区边缘的则是为了城市再生，位于城市郊区的站点发展则不太好，而依托于新的高铁站点发展新的城市商区的成功实例则非常少^[4]。

当然，高铁站点设置还需要因地制宜，才能更好地实现与城市空间的融合。博伊尔根据各个城市的情况，分析了两种城市类型而得出相应结论（表2）^[10]。殷铭则通过分析里尔站和阿姆斯特丹南站，强调站点地区开发始终与城市整体空间发展趋势保持一致，协同站点地区开发与城市空间发展是实现两者共赢的关键^[15]。此外，一些大都市拥有多个高铁站点，这就需要根据不同地段特点采取不同策略^[11]。以上这些城市的案例也说明站点发展与城市定位密不可分，高铁站点的发展与城市自身各方面的考量息息相关，站点开发需要立足于城市本身的特点及需求。

中国从2000年开始进行大规模高速铁路建设，这为高铁站点与城市空间演化的案例分析提供了很好的素材。

表1 高速铁路站点区位与城市空间发展的关系

车站区位	案例	定位	优势或劣势
城市中心区	莱里达，皮里纽斯站（西班牙）	老城更新，产业转型	促进旅游，吸引企业，与其他地区衔接良好
城市边缘	阿维尼翁站（法国）	基本门户，与自然风景结合进行拓展	缺少联系，竞争作用大于互补作用，缺乏整体性
郊区或外围	塔拉戈纳站（西班牙）	促进整合及城镇化以开发新城	收效不大，汽车主导的交通
毗邻机场	戴高乐机场站（法国）	补充机场服务	针对地方市而不是整个片区

资料来源：参考文献[4]

总体而言，高铁站点建设对于城市空间的演化与重构能够起到一定的积极作用。由于我国高铁建设热潮与中国快速城市化进程相叠加，而且高铁站点本身是城市的重要景观，大多拥有高铁站点的城市拟将站区打造成为城市的枢纽门户，试图通过高铁站点建设调整产业结构、扩大城市规模和拉伸城市空间结构框架^[16]。段进以苏州城际铁路站和南京铁路南站为例，说明高铁站点的建设能够促进城市重构，重新塑造城市系统^[6]。不过，与西方特别是欧洲多样化的高铁站点区位布局不同，中国的高铁站点区位呈现出显著的边缘化特征，即新建站点大多数位于城市边缘。截至2011年底，长三角16市新建高铁站点32个，其中29个站点位于城市边缘或外围^[15]。王兰的研究发现京沪高速铁路沿途的23个站点均被定位为综合交通枢纽，大部分城市都将之定位为新的增长区域，其中一半城市的高铁站点建在城市建成区以内，其他的则设置在城市建成区以外^[17]。由于这些站点特别是新建站点选址均位于城市外围地区，而围绕着高速铁路及其客运枢纽需要配套建设居住、购物、娱乐、商务办公等设施，不少城市依托高铁站点枢纽规划了一定规模的承载城市功能的新城区，也就是“高铁新城（新区）”。

不容忽视的是，边缘化的位置选择也会带来一些问题。殷铭等对比了我国长三角地区和欧洲城市的高铁站，指出我国站点地区开发存在区位过于边缘化、经济带动作用被盲目夸大、发展定位雷同、与周围空间缺乏有效衔接等问题，但同时也强调了高速铁路在城市发展中的作用^[15]。于涛等则发现京沪高铁站点基本选址在距离城市中心较远的郊区甚至是偏远的农村地区，其中某些城市的高铁站并没有带来预想中的发展^[13]。此外，随着高铁建设高潮的到来，如雨后春笋般涌现的高铁新城也带来了“高铁鬼城”隐忧。据报道，在全国“四纵四横”主要高铁网上，截止到2014年8月已有36座高铁新城正在规划或建设，其中密度最大的属京沪线和哈大线（哈尔滨—大连）。如图1所示，哈大线和京沪线沿途站点均为24个，其中规划的高铁新城分别有16座和17座，如今这些高铁新城的发展出现分化：诸如北京、上海、南京等大城市的高铁新区发展态势较好；而诸如德州、宿州、滁州、蚌埠等缺乏经济、人口等实体支撑的中小城市的高铁新城已显露出类似“鬼城”的萧条^[18]。

表2 不同类型城市高铁站点区位的作用

城市类型	实例	高铁站区位	站点作用
转型中的城市	鹿特丹、里尔	靠近城市中心	催化经济发展
国际服务型城市	泽伊达斯（阿姆斯特丹）、慕尼黑	设置于城市的延伸空间	平衡空间结构、促进快速增长、进一步推动经济发展

资料来源：参考文献[10]

2.3 规律剖析

从理论上讲,虽然所用名词各异,但是中外学者普遍认可高铁站点对于城市空间演化具有重要的影响。不过,由于城镇化水平、人口、高铁建设的定位等等因素的不同,一些学者提出国外的众多研究并不能为我国发展过程中的问题提出有效的解决方案,因而需要构建适合中国具体国情的高铁站点影响城市空间演化的理论分析框架。正如王缉宪和林辰辉所言,法国、日本、德国等早已发展高铁网络的国家研究和关注的问题与中国存在较大差异:他们那里曾出现的现象,我们这里出现了;而他们那里没有出现的情况,我们这里也正在出现^[5]。此外,中国当前高速的经济、快速的城市空间扩张与大规模的高速铁路建设等多重历史阶段相叠加,高铁站点对于城市空间演化的冲击必定比西方特别是欧洲国家来得更加猛烈和复杂。因此,在介绍和引入外国相关理论与方法研究我国的情况之前,必须对本国的情况有一个清晰的宏观判断,而最终目标应该是建立一个基于中国国情的理论体系与分析框架。在这一方面,王缉宪和林辰辉已经做了不错的尝试^[5]。

从案例上看,中外高铁站点设置存在较大的差异。从国外特别是欧洲的实践经验来看,高铁站点区位布局在城市中心优势要大于布局在郊区。这主要是由于欧洲城市由于发展较为分散,使用小汽车进行长距离出行的现象较为普遍,并且城镇化多半已达到了较高水平,故大部分城市将高铁站点选址在城市中心区附近或中心商业区边缘,希望以高铁站点带来城市的再发展或者城市复兴,而且许多研究发现位于城市郊区的站点区域发展远不如位于中心区的发展有优势,高铁站建设给小城市带来的影响比大城市要更为明显。反观中国高铁站点的布局,与国外特别是欧洲的实践存在较大差异,新建的站点几乎无一例外都布局在远离城市中的外围地区。从中国现在所处的经济发展和城市化阶段来看,外围化的高铁站点布局似乎具有一定的合理性。由于我国正处在城镇化

高速发展的阶段,人口众多,大部分城市都致力于实现以公共交通为主导的交通网络建设,故高铁站一般都修建在城市的边缘或外围,希望以此带动城市交通网络发展,促进城市空间增长,形成新的城市副中心,从而拉动经济发展。但是,从实际效果来看,高铁站点的带动作用似乎并没有预想的那么显著。不少地方对于高铁站点建设的效应有着盲目乐观和夸大的倾向,脱离城市自身定位,建设模式单一,一味寄希望于高铁站点本身拉动城市经济发展与空间扩张。类似这样不详加考虑、不立足于地方实际情况的高铁站点建设最终并不能给城市带来预想中的发展,反而会产生新的城市问题。

实际上,笔者通过研究国外特别是欧洲高铁站点与城市空间结构的案例发现,城市的时空差异性是影响高铁站点布局及其与城市空间耦合程度的重要因素,换句话说,高铁站点设置要考虑所在城市的发展阶段、发展规模和未来发展方向,只有实现高铁站点与城市空间结构的有效耦合,才能更好地实现高铁站点建设带动下的城市空间演化的目标。

3 高铁站点与周边土地开发

由于目前众多高铁站点区域定位早已不只是单一站房服务,而是多种功能混合的城市项目,通常规模相对较大,以拉动周边土地开发。城市公共活动功能需要与便捷的交通集散方式相辅相成、和谐发展,车站及其周边地区应发展成为整合交通、服务、商业、文娱、会展、信息服务的城市新型功能混合区^[6],从而使站点地区由“交通综合体”向“城市综合体”转化^[3]。

在布局结构方面,学术界通常认为高铁站点对周边土地开发的影响具有混合性、圈层性和距离衰减的规律。高铁站点周边土地开发一般是以交通综合枢纽为核心,混合各种功能,呈核心区—拓展区—影响区等圈层式布局结构^[19,20,6]。安德烈(Andre)提出火车站地区圈层式的三个横向空间结构:车站中心区、步行合理区、汽车外围区,并分别将每个

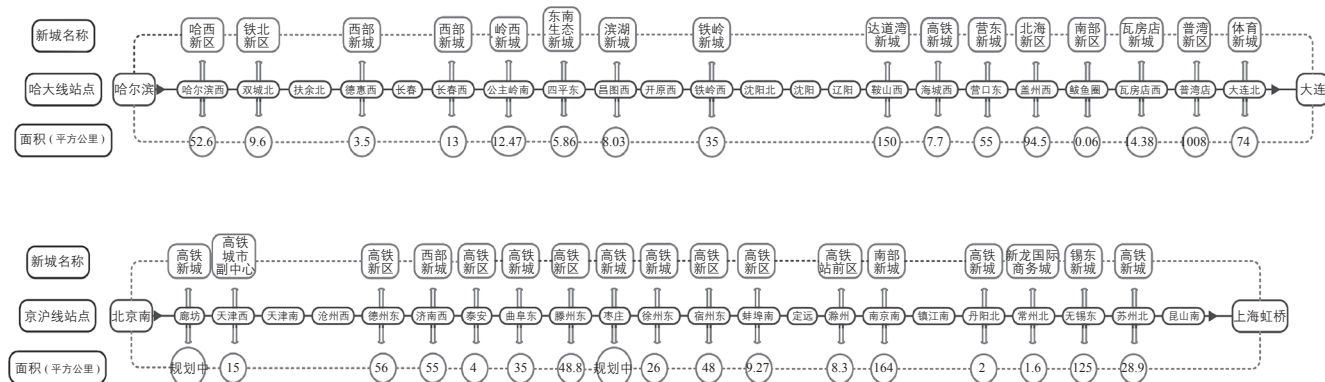


图1 哈大线和京沪线上规划的高铁新城示意图

资料来源:根据参考文献[18]补充整理而成

圈层的土地利用分成三类,共得到那九种类型,离站点最近的圈层一般被认为是高铁站点影响较为直接和明显的区域^[21]。段进根据 TOD 理论总结出了枢纽周边地区的城市土地开发应遵循的原则^[6]。郑德高和张普庆比较研究了上海虹桥枢纽与嘉兴南站的商务区规划,发现二者周边的土地开发结构虽然都大致分为三个圈层,但是上海虹桥枢纽发展面积较大且功能更加综合^[22]。史官清等认为当前中国高铁站点周边土地开发主要有轴式和圈层式两种模式,前者以高铁枢纽站为核心和起点,以垂直于高铁线路的轴线为发展轴,面向城市中心区在发展轴两侧呈纵深式星状发展;后者以高铁线路以及垂直于高铁的轴线为横纵轴,构筑十字形空间结构轴线,两条轴线交点为圈层式结构的高铁新城的核心^[16]。

关于交通设施对站点周边地区影响的实证研究,主要集中在交通系统对站点周边地区(0.25~3 英里,约 400~4 800 m)的土地使用^[23,24]和房地产价格^[25-27]的影响方面。通常以定量分析为主,用以检验周边地区土地使用和房地产价格因站点设置发生的改变。王兰的研究表明,不同要素随距离站点的远近而发生不同程度的改变。在最靠近站点的地方房地产价格下降,随着距离的增加迅速增加,在短距离内达到最高价格,然后再迅速下降,与“三个发展区”结构略有差异^[17]。但研究同时也认为,TOD 规划模式包括在站点地区进行相对高密度的开发、混合使用和步行友好的公共空间等许多方面,为站点地区的用地规划和环境设计提供了原则,因而,高速铁路站点地区的设计仍然需符合公共交通导向开发的原则^[17]。

总而言之,高铁站点周边土地开发除了要遵循 TOD 理论以外,开发的具体模式和大致范围要根据城市自身的实际情况和发展定位来决定,不可盲目乐观地寄希望于高铁站点促进城市发展。如伦敦、巴黎等城市,由于有较多历史因袭和约束条件,非常注重站点周边的现存环境,通常采用枢纽与周边社会公共设施相结合的发展模式;而以纽约和东京为代表的城市则采用枢纽与商务功能相结合的高密度开发模式。各种模式都不能离开站点的复合功能,故高铁站通常以多功能综合体的形式呈现^[28]。在开发范围方面,由于不同城市的高铁站点的影响范围有差异,故周边土地开发也应该根据城市自身发展制定策略、划分开发区域。

4 总结与反思

4.1 研究成果总结

通过梳理相关文献我们不难发现,要建立高速铁路站点与城市空间演化之间的良性互动关系,需要将高铁车站带给城市的正面效应最大化,而将其负面效应最小化,同时应该因地制宜,全面、综合地考虑多方面的因素。

首先要注重站区与周围空间的整合,站点地区不论在交

通上还是功能上,都应与周围的空间相协调。张艳和华晨强调空间整合、环境协同,提出促进高铁催化型开发与城市发展需求的时空契合^[11]。段进认为国家大型基础设施的布局和选址要注重与城市发展相协调^[6]。殷铭等则从四方面分析站点地区与城市空间发展的协同:站点选址符合整体空间发展趋势,功能业态符合城市经济发展方向,站点与城市其他地区整合互补发展,空间质量强调现代站点与城市传统空间的联系与整合^[15]。

其次,区域的整体发展离不开各部门的协调合作,城市开发受各方利益博弈的影响。各部门自身价值和城市功能价值的平衡需要各部门之间的协调、协商^[6]。城市想获得良好发展应当协调各方利益、寻求一致的发展战略^[11]。因此高速铁路方面的城市开发需要构建有效的合作开发机制^[29]。

最后,落实到城市规划方面则应该有更加周全的考虑。规划作为一项指导性的工作,需要体现自身的完备性和预见性。段进分析认为城市规划需要充分发挥变化给城市带来的正面效应,由于规划工作本身受到多种因素的交织影响,不能完全预见和考虑到城市发展的因素,尽管如此,也要尽可能应对规划没有预料到的重大变化,加强对发展规律的认识,深化工作的广度和深度,加强规划的科学性、预见性和对变化的适应性^[6]。王兰总结了站点区域规划应考虑的规则:规模和定位需要对多个要素进行评估,明确城市自身发展阶段和特点,增强各种用地之间的互动,并根据与站点的距离确定土地混合利用的方式^[17]。殷铭等则建议在规划上加强研究本土站点地区空间发展规律,重新审视和修订当前站点地区发展规划,对站点地区的开发机制进行探索和试点^[15]。

总之,通过科学合理的规划布局,高铁站点可以实现与城市空间演化的良好互动关系。高铁站点作为城市的重要形象地标,交通上致力于实现“零换乘”、“一体化”,功能上要求多样复合,站区建设可促进城市经济、空间的发展,在区域、城市、站区三个维度上均有体现。不过,在发展过程中,需要注重站区与周边地区的整合和相关部门的合作,在规划工作中提高预见性和完备性,才能将高铁带来的正面效应最大化。

4.2 对中国问题的思考

高铁站点建设通常会给城市相关区域带来的多方面的改变,如站点周边交通可达性的提高和城市功能的日趋完善等,都将引起城市空间的重构。因此,高铁站点的选址和建设都需要详尽而全面的考虑,需要各方面协调一致,制定出符合城市空间结构发展的规划。而规划通常涉面较广、涉时较长,有时也会出现规划无法适应战略的改变或城市空间发展需要的状况,因此规划需要提高自身的完备性和预见性,增强对

城市空间结构变化的适应性。

中国目前大多将高铁站点设置在城市的边缘或外围区域,甚至以外围区域居多,高铁站点的建设通常与新城建设联系在一起,城市常常希望高铁站区发展能够带动新城发展,形成新的城市中心,缓解城市问题。但是位于城市边缘或外围的高铁新城发展本身就耗时较长且需要许多条件,目前某些高铁站点建设存在盲目夸大其给城市带来的正面效应的现象,对城市自身条件缺乏认知,以致新城无人居住,与想象中的繁荣场景相去甚远;而站点的过度边缘化也让高速铁路的便捷性大打折扣。因此,国家大型基础设施的建设亟须立足于本土的分析和定位,让高铁站点正面效应最大化,促进城市的合理发展。

当前中国高铁站点周边土地开发理论基本上以 TOD 理论为指导,众多高铁新城试图以高铁站点区域为核心,促进城市经济增长和城市空间演化,进而催化发展出新的城市中心,因此站点区域与老城区的联系以及站点区域的复合功能建设尤其重要。高铁站区各圈层的发展区域功能定位不能“千站一面”,而应充分发挥所在城市自身的特点,因地制宜规划建设高铁站点,实现高铁站点与城市空间发展的和谐良性互动。UPI

参考文献

- [1] 王丽,曹有挥,姚士谋.高速铁路对城市空间影响述评[J].长江流域资源与环境,2012,9: 1073-1079.
- [2] 李廷智,杨晓梦,赵星烁,梁进社.高速铁路对城市区域空间发展影响研究综述[J].城市发展研究,2013,2: 71-79.
- [3] 李胜全,张强华.高速铁路时代大型铁路枢纽的发展模式探讨——从“交通综合体”到“城市综合体”[J].规划师,2011,7: 26-30.
- [4] Hall P. Magic Carpets and Seamless Webs: Opportunities and Constraints for High-speed Trains in Europe[J]. Built Environment, 2009, 1: 59-69.
- [5] 王缉宪,林辰辉.高速铁路对城市空间演变的影响:基于中国特征的分析思路[J].国际城市规划,2011,1: 16-23.
- [6] 段进.国家大型基础设施建设与城市空间发展应对——以高铁与城际综合交通枢纽为例[J].城市规划学刊,2009,1: 33-37.
- [7] Urena J, et al. The Challenges for Big Cities Along the High-speed Rail in National, Regional and Local Perspective[J]. Cities, 2009, 5: 266-279.
- [8] Aljoufie M, et al. Spatial-Temporal Analysis of Urban Growth and Transportation in Jeddah City, Saudi Arabia[J]. Cities, 2013, 2: 57-68.
- [9] Ortega E, et al. Territorial Cohesion Impacts of High-speed Rail at Different Planning Levels[J]. Journal of Transport Geography, 2012, 4: 130-141.
- [10] 彼得·波尔.高速铁路车站周边地区城市开发管理:四个欧洲城市的经验[J].国际城市规划,2011,3: 27-34.
- [11] 张艳,华晨.解析高铁作为城市空间重组的结构性要素:法国里昂案例[J].国际城市规划,2011,6: 102-109.
- [12] Plassard F. Transport and the Spatial Distribution of Activities[C] // European Conference of Ministers of Transport. OECD, Paris, 1991.
- [13] 于涛,陈昭,朱鹏宇.高铁驱动中国城市郊区化的特征与机制研究——以京沪高铁为例[J].地理科学,2012,9: 1041-1046.
- [14] Todorovich P, et al. High Speed Rail: International Lessons for U.S. Policy Makers[J]. Documents De Treball, 2011, 2: 537-553.
- [15] 殷铭,汤晋,段进.站点地区开发与城市空间的协同发展[J].国际城市规划,2013,3: 70-77.
- [16] 史官清,张先平,秦迪.我国高铁新城的使命缺失与建设建议[J].城市发展研究,2014,10: 中彩页 1-5.
- [17] 王兰.高速铁路对城市空间影响的研究框架及实证[J].规划师,2011,7: 13-19.
- [18] 鲍小东,等.新城傍高铁:“死城”隐忧[N/OL].南方周末.(2014-08-15) [2015-01-25]. <http://www.infzm.com/content/103202>.
- [19] Pol P. A Renaissance of Stations, Rails and Cities Economic Effects, Development Strategies and Organizational Issues of European High-speed Train Stations[D]. Delft: DUP Science, 2002.
- [20] Priemus H. HST-Rail Stations as Dynamic Nodes in Urban Networks[R]. CPN Conference Proceeding, 2006.
- [21] Sorensen A. Land Readjustment and Metropolitan Growth: An Examination of Suburban Land Development and Urban Sprawl in the Tokyo Metropolitan Area[J]. Progress in Planning, 2000, 3: 217-330.
- [22] 郑德高,张普庆.高铁综合交通枢纽商务区规划研究——以上海虹桥枢纽与嘉兴南站地区规划为例[J].规划师,2011,10: 34-38.
- [23] Cervero P, Landis J. Twenty Years of the Bay Area Rapid Transit System: Land Use and Development Impacts[J]. Transportation Research Part A, Policy and Practice, 1997, 4: 309-333.
- [24] Polzin E. Transportation/Land Use Relationship: Public Transit's Impact on Land Use[J]. Journal of Urban Planning and Development-Asce, 1999, 4: 135-151.
- [25] Ryan S. Property Values and Transportation Facilities: Finding the Transportation-Land Use Connection[J]. Journal of Planning Literature, 1999, 4: 412-427.
- [26] Hess D, Almeida T. Impact of Proximity to Light Rail Rapid Transit on Station-area Property Values in Buffalo, New York[J]. Urban Studies, 2007, 5-6: 1041-1068.
- [27] Immergluck D. Large Redevelopment Initiatives, Housing Values and Gentrification: The Case of the Atlanta Belt Line[J]. Urban Studies, 2009, 8: 1723-1745.
- [28] 于长明,杨浚,冯雅薇.世界城市高铁枢纽及周边土地利用形态——伦敦、巴黎、纽约、东京与北京[J].北京规划建设,2013,6: 71-77.
- [29] Yin M, et al. The Effects of the High-speed Railway on Urban Development: International Experience and Potential Implications for China[J]. Progress in Planning, 2015, 5: 1-52.

(本文编辑:张祎娴)