
长三角县级城市高铁地区发展的价值选择

——以张家港高铁生态城规划为例

尹维娜 刘晓勇 徐靛 季辰晔¹

【摘要】：伴随着我国高铁的建设,高铁地区也迎来新的发展浪潮,高铁站点地区的开发建设往往被寄予厚望,然而却普遍面临定位偏高、空间闲置和缺乏人气的问题。以张家港为例,梳理长三角县级城市的发展趋势,认为县级城市应科学认识高铁站的价值属性,对高铁地区发展的价值选择应由商务新城向特色小镇转变,由商务主导向特色功能转变,由高强度开发向适中强度转变,由城的尺度向镇的尺度转变,由城市快生活向小镇慢生活转变,为长三角县级城市高铁地区的发展提供一定的参照和借鉴。

【关键词】：长三角；县级城市；高铁地区；价值选择

【中图分类号】：TU984 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1000-3363 (2017) 08-0142-07

doi: 10.16361/j.upf.201708020

自2004年以来,中国进行了大规模的高铁建设,截至2016年9月,中国高铁总里程已经达到2万km,占世界60%以上^①。根据规划,至2030年长三角的铁路交通将会呈现高度网络化的格局,高铁站点将会覆盖长三角大部分县级城市。

与高铁站点开通同步的是高铁新城新区的规划与建设。在高铁建设的时代背景之下,高铁地区的发展也掀起了一轮建设浪潮。据21世纪经济报道记者的统计,将要及已经开始规划、建设的高铁新城新区有70余座,主要分布在吉林、辽宁、河北、山东、安徽、湖南、湖北、江苏、浙江、广东等省份(2015)^②。

中国的高铁建设和站点选址一般距离城市主城区较远,高铁站区周边的土地一般会成为城市土地财政的新来源,也是城市扩张的重点空间。同时,城市外围相对较少的现状限制,也为铁路建设减少了因涉及拆迁带来的不确定性。这应该是高铁站点选址其背后的逻辑。

1 理论梳理与实践反思

1.1 高铁地区的空间发展经典模式

¹ 作者简介

尹维娜,中国城市规划设计研究院上海分院规划一所,城市规划师,7715163@qq.com

刘晓勇,中国城市规划设计研究院上海分院规划一所,城市规划师

徐靛,中国城市规划设计研究院上海分院规划一所,城市规划师

季辰晔,中国城市规划设计研究院上海分院规划一所,城市规划师

高铁枢纽地区的空间发展模式一直是国外相关领域的研究热点，舒茨(Schutz)等人总结高铁站点地区开发案例，提出的“三圈层结构”空间发展模式，在一定的影响范围内，距离车站不同空间距离，表现出不同的圈层特征，包括可达性、区位潜力、建设密度、发展活力等方面(R. Cervero, 1998)。

第一圈层核心圈层，距离站点 5—10min，主要以高等级商务办公功能为主，建筑密度和建筑高度最高；

第二圈层为影响地区，距离车站 10—15min，主要集聚商务办公及配套功能，建筑密度及高度相对较高；

第三圈层为外围影响地区，相应功能有所变化，主要集聚居住及公共服务设施配套功能。

根据圈层结构的空間发展模式，高铁将增加站点地区的区域极化效应。而从我国高铁沿线城市开发的现实情况看，高铁所带来的机遇是并不确定的，尤其是对县级城市的高铁地区，经典的理论模型是否适用，值得思考。

1. 2 国内高铁地区建设的问题

我国高铁新城发展时间较短，建设成熟的案例较少，在相对发展比较成熟的京沪高铁沿线，高铁站点地区的建设目前也普遍存在选址较偏缺乏人气、定位偏高空间闲置的问题(许闻博，王兴平，2016)。

1. 2. 1 高铁地区缺乏人气和活力

由于高铁开通时间不长，高铁站的人流集聚效应尚未完全发挥，此外在高铁选址上基本持“但求所有、无论远近”的态度，高铁站选址大多也会离市中心较远，中心城区支撑作用尚不明显，新区人气不足导致基础设施使用率较低，浪费严重，尤其是县级城市，本身的能级与规模较弱，难以对高铁新城形成有效的辐射和支撑，因此县级城市高铁新区往往呈现人气缺失现象(史旭敏，2015)。

1. 2. 2 规划建设规模与定位偏高

高铁新区的功能多被定位为城市新中心区、城市副中心、城市商务区、城市枢纽门户等，这往往会带来片面追求城市服务功能、高估商务开发的规模与需求的问题，导致大量空间闲置，尤其在县级市，规划规模偏大的问题较为严重。

1. 3 长三角县级城市的发展现状与趋势

当前，受宏观经济环境影响，长三角县级城市经济增长趋缓。以江苏省所有县级行政区为例，2005—2010年的GDP年增长率为20.1%，但2010—2015年，增长率下降至10.9%。曾经火热的房地产也逐渐开始降温，2015年江阴市约有5幅地块挂牌出现流拍，开发商拿地热情下降，同时由于库存高企，政府推地也不积极，2015年全年江阴土地出让面积和出让金环比缩水近9成。经济发展动力开始出现变化，传统产业的增量扩张发展模式已经难以为继。

在经济动力面临转换、全社会倒逼创新的背景下，政府开始积极应对，面向新经济、服务经济制定针对性政策，发展逐渐转向以市场为主导，城市开始通过塑造环境品质、提升公共服务进行新一轮的“筑巢引凤”。

与此同时，经过改革开放30年，长三角居民的生活水平显著提高。县级城市昆山市、张家港市、江阴市、太仓市人均GDP已经超过2万美元，已步入发达经济阶段。居民消费观在改变，开始注重生活质量，体现在三个方面：第一，休闲旅游如火如荼，各类主题乐园纷纷涌现，如无锡拈花湾小镇、常州春秋乐同、常州环球动漫嬉戏谷等；第二，养生养老业态开始出现，康

体运动类如城市自行车赛、城市马拉松等，养老类如宜兴中大九如城等；第三，品质居住保持了竞争力和吸引力，主要表现在大部分郊区普通住宅销售水平一般，而国内龙头房企开发的高品质楼盘销售火爆，如江阴市的恒大御景和碧桂同白鹭湾等。总体而言，居民正从基本生活消费转向多元特色消费、转向注重品质消费。

1. 4 小结：新背景需要科学认识高铁站的价值属性

对于长三角县级城市来说，高铁站对于城市的意义已经变化，首先高铁的作用从提升城市可达性转向融入区域交通网络，城市通过高铁和高铁站点接驳区域联系网络。高铁地区的功能从城市对外联系的门户地区开始转向向外性较强的城市综合发展地区。因此，在高铁站区经典理论模型的基础上，应进一步结合长三角县级城市的发展特征与趋势探索更为适宜的规划技术方法。

2 县级城市高铁地区发展：由商务新城向特色小镇的价值转变

2016 年底，中国城市规划设计研究院上海分院参与了张家港高铁生态区概念规划的国际招标，并最终中标。结合该项目的研究以及对目前国内高铁新城建设的反思，项目组认为县级城市的高铁地区应该是一个具有特色功能、开发强度适中、具有小尺度空间特色的、适应小城市生活节奏的城市发展地区。

2. 1 发展功能转变：由商务主导向特色功能转变

县级城市高铁地区的发展转变，首先是从原来单纯模仿大城市的高铁新城规划模式，即商务主导的功能向突出小镇特色优势的特色化功能转变。

县级城市人口一般不多，对商务、消费等需求相对有限，高铁一方面拉近了与区域中心城市的距离，另一方面，也会使县级城市被虹吸效应所影响，出现人才、资金等要素的流出。同时，县级城市财政实力也相对有限，往往难以承担大规模开发投资的风险。因此，从高铁站周边地区的功能分布规律来看，核心区块对商务、商业会有一定需求，但其开发量是需要适度控制和相对谨慎布局的。

县级城市，往往自身都具有较强的特色，或者是旅游，或者是产业。发展特色功能，是真正发挥自身城市优势的途径，也只有通过特色塑造，才能逐渐使内向吸引的人流超越外向流出的人流，使城市得到长远的、稳定的、健康的发展。

特色功能一般包括什么？长三角整体上已经步入了后工业化时代，区域的旅游、休闲、消费需求将会逐渐释放。对区域中心城市如上海、杭州等地周边的县级城市来说，如果这类县级城市在特色的旅游、休闲资源上具有优势，能够在区域中保有较强的吸引力，应该结合高铁的枢纽功能做旅游服务、旅游集散的文章。

其次，针对区域特定人群，以特色为出发点，以服务为核心吸引力，做特色化休闲消费的文章，也有机会在区域竞争格局中，谋求到自身的发展。

从日本新干线沿线城市的发展经验来看，小城市的高铁地区开发，要结合城市职能升级，形成专业化、特色化的站点，同时从片区理性、适宜的功能定位出发，不能盲目追求“造城”。

例如新干线沿线的各个中小城市都与东京采取错位竞争的战略：名古屋政府根据发展形势，转换思路，提出要“与东京产业错位发展的策略”，东京打造金融中心、研发中心，名古屋则着力发展汽车制造、电子、纺织、商贸等先进制造业和现代服务业（实体产业相关的），培育出了丰田汽车城、松坂屋百货公司等全球知名大企业，与东京形成互补优势。静岡的一二三产均突出了本

地的优势特色：有机农业中茶产业发达，茶叶产量占全日本的一半。同时静冈县是日本的先进工业县之一。工业水平居全日本第四、五位。全县的企业数及产值均名列前茅，尤其是制造业在工业中所占比例最高，有“制造之乡”的美誉：工业产品品质优良，性能卓越，机械(运输机械和电子机械)和电子业是全县经济的骨干，乐器和摩托车已打入国际市场。为日本有代表性的产业之一，其它如纸张、医药品、家具等产品名列全国第一。三产服务业方面，一是依托温泉和富上山资源。发展区域的旅游产业；二是大力发展银发产业以及健康医疗产业。

日本挂川是县级小城市，面积 265.63km²，距东京 150km。名古屋 100km²。1988 年新建高铁站点后，挂川将自身定位为沿海的高端旅游休闲城市，从 1988 年到 1992 年，5 年间商业增长了 37.6%—高铁站区结合专业化定位，带来商业及旅游业骤增。城市环境与设施同步升级。

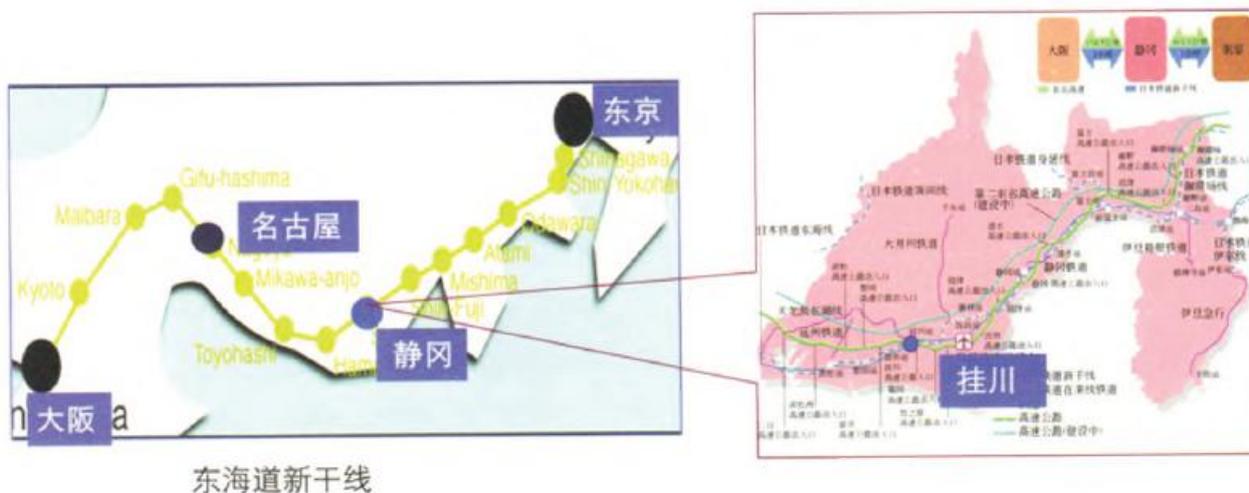


图1 日本新干线沿线城市案例——挂川
 Fig.1 Case of Shinkansen city in Japan: Kakegawa
 资料来源：笔者自绘。



图2 日本挂川的区位
Fig.2 Location of Kakegawa in Japan

此外，随着大城市生活成本的上升，已经出现了人才外溢的趋势，国内各大城市已经开始了新一轮的对人才的争夺。如武汉提出了5年吸引100万大学毕业生^⑥，南京放松了对外地户籍高学历人才的住房限购^⑦对距离大城市较近的县级城市，可以通过高铁站点地区便捷的出行条件，以及特定生活方式、文化氛围的塑造，去积极吸引年轻人才进入和留驻；通过提供更高标准、更低成本的住房，提供便捷的公共交通、公共服务，提供优美舒适的生活环境和开放的文化，以服务和环境来吸引新经济时代的人才一旦形成良性的经济循环，对城市的带动作用 and 意义是巨大的。

2. 2 开发强度转变：由高强度开发向适中强度转变

2. 2. 1 小城市高铁地区高强度开发模式有风险

大城市高铁站区规划，一般符合“三区”经典圈层结构模式：核心区发展商务办公、扩散影响区发展居住和公共服务等功能、影响区是对外服务功能区。前许多中小城市、县级城市在高铁站区规划中也往往沿用此模式：根据学者研究，大多数高铁站区的开发也体现了高强度特征，开发地块的平均净容积率达到3.34。其中，大城市如沈阳北站、广州东站、上海站的平均净容积率超过了4.0。昆山站和无锡站较低，也达到了平均约2.0和3.0的开发容积率(净容积率)(林辰辉，马璇，2012)。

实际上，高铁站点的建设往往对中小城市是把“双刃剑”。以日本新干线为例，高速铁路极大加强了中心城市的极化发展，缩短的时空距离使得特大城市在人口、产业方面的集聚能力加大，中小城市的部分产业流失，区域虹吸现象明显：名古屋的经济基础相对薄弱且缺乏特色产业，在新干线开通初期，铁路不仅没有带动当地经济的复兴，反而因为与东京的竞争，导致站点周围地区的高端商务、金融领域相关业态出现了负增长。

除了上海虹桥高铁站、杭州东站等大城市的城市型高铁站点外，我们看到规模中小的地级市、县级市，其规划的“高铁商务区”的建设发展都相对缓慢，嘉兴南站、无锡东站等按照高强度开发方案，但明显出现了开发商举棋不定、圈地等待时机、人气难以聚集等问题。且国内高铁站的选址普遍远离老城中心，距离一般在10km左右，对于小城市而言。要跨越10km的时空距离，“无中生有”打造一处高铁新城，需要较长的培育期。

表1 新干线开通前后东京和大阪设置总部的商贸从业人员变化

	在东京设置总部的企业从业人员分布 (%)				在大阪设置总部的企业从业人员分布 (%)			
	东京	大阪	其他	合计	东京	大阪	其他	合计
1965 年 11 月	76.6	15.1	8.3	100	38.7	53.9	7.4	100
1997 年 11 月	911.1	3.7	5.2	100	66.2	23.2	10.6	100

资料来源：根据日本国土交通省(2001年)公布的数据整理。

2. 2.2 从量向质的转变

张家港高铁区原来的开发强度预测达到净容积率 2.0，沿用了大城市高铁商务区的做法。研究与权衡后，最终方案中，只在核心的 T 轴区集中进行高强度开发，高铁站前的紧密圈层，采用地上地下复合开发的模式，而外围的组团，方案强调适中强度，以及高品质高密度，是紧凑小镇的强度模式，而非传统新城高强度、大规模的开发模式。

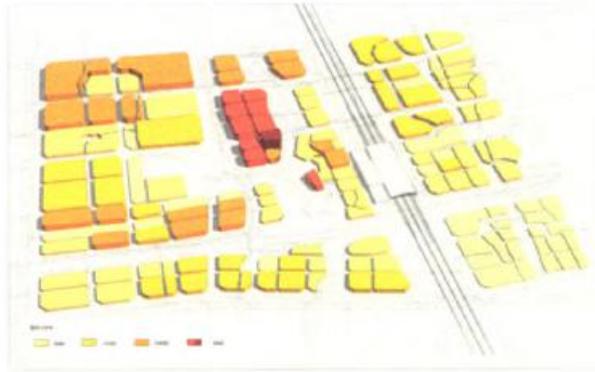


图3 张家港高铁生态城中标方案的地块开发强度

Fig.3 Development intensity of Zhangjiagang high-speed rail eco-city

资料来源：笔者自绘。

2. 3 空间尺度转变：由城的尺度向镇的尺度转变

高铁地区发展功能向小镇转变。相应的空间模式也有转变，本次规划中如何打造与特色功能相适应的镇的尺度的空间，是核心的课题之一：通过对代表性小镇中心尺度的研究发现，尽管各个小镇所在国家的人口密度、国土面积存在差异，但总体来看，小镇中心的占地规模集中在 3-6hm²左右，在小镇中心浓缩了各种主要的功能：小镇建筑风格的浓缩、小镇生活场景的浓缩、小镇文化信息的浓缩、小镇热闹人气的浓缩。

居民日常户外活动的多样性、丰富性和细微性，需要小尺度公共空间来承载和实现：小尺度公共空间与住宅地具有较好的邻近性，是日常社会生活的发生器。作为一种社区和邻里层面的平民化的公共空间，它体现了更多的社会公平性。其场所营造对于邻里交往、社区网络建构和社会资本再生产具有积极的作用：正如《建筑模式语言》中提到“一个直径 30m 的广场，需要超过 30 个人才显得热闹，一个直径 10m 的广场，只要 40 个人就显得生气勃勃”。说明空间的尺度对于空间感知的影响。

研究表明，更小尺度的街区(通常在 100m 以下)能够带来更好的街道连接性，更利于鼓励行人步行。当大尺度街区已经形成，则可以通过提供穿越地块的公共通道、步行路径等，方便行人使用。

2. 3. 1 小镇街区的尺度

在张家港高铁地区规划中采取了有别于大城市的规划设计手法处理特色小镇的道路系统。在镇区内部基于步行可达性设置公共服务设施，适度分离汽车活动空间和人的活动空间，不是大城市的人车分离系统，而是适当限定车辆的活动区域，形成宁静交通区。形成外通达，内疏导，中心加密的道路网体系。中心区的道路密度为 $12\text{km}/\text{km}^2$ ，高于目前上海街道设计导则中规定的 $8\text{km}/\text{km}^2$ 的标准。街区的尺度较小，所有地块均小于 4hm^2 。

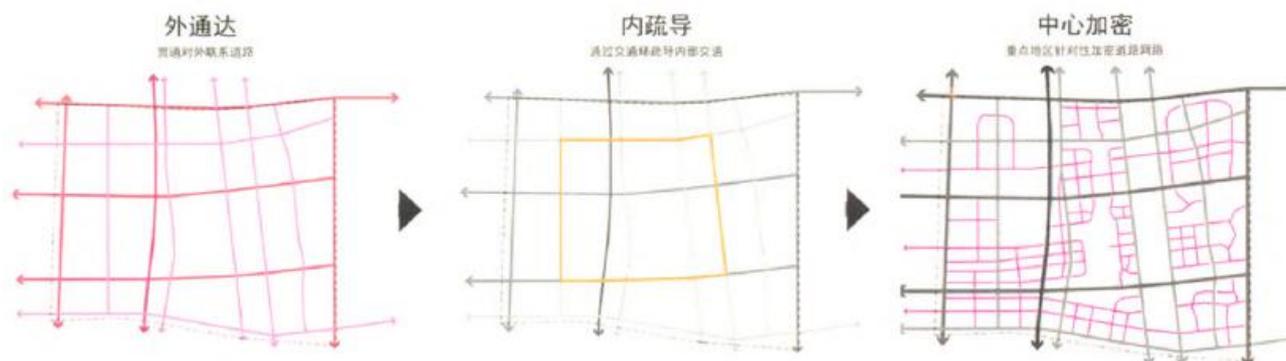


图4 张家港高铁生态城道路设计策略

Fig.4 Design strategy of the road system of Zhangjiagang high-speed rail eco-city

资料来源：笔者根据《张家港高铁生态城概念规划国际方案征集》自绘。



图5 张家港高铁生态城中心片区道路肌理

Fig.5 The texture of the central area of Zhangjiagang high-speed rail eco-city

资料来源：笔者自绘。

路网的形态设计遵循水系的走势与形态，避免了无生趣的棋盘式方格网，形成灵动有机、形态独特的小镇路网格局与小尺度的空间肌理。

根据空间肌理塑造差异化，整个高铁地区划分了4个主题化小镇，根据各自未来的发展功能及现状自然水系环境的特点，塑造不同的肌理形态，打造每个小镇的特色。休闲消费的小镇采取更自由，松散的空间组织模式，营造建筑与水系、绿地相互渗透的关系。健康小镇塑造院落、内向的空间，促进交流；创新创业小镇，注重街道空间的塑造，功能的多元混合，形成“事件发生器”。

2. 3.2 小镇邻里(社区)的尺度

方案采取了“小单元组织模式”：划分了4个小镇，每个小镇以若干“低碳单元”组织，每个低碳单元按照步行5—10min步行可达、服务半径300m进行划分。在低碳单元内，模块化布局公共服务设施、生态市政基础设施、公共交通站点、公园绿地，形成自组织、内循环的生长架构。

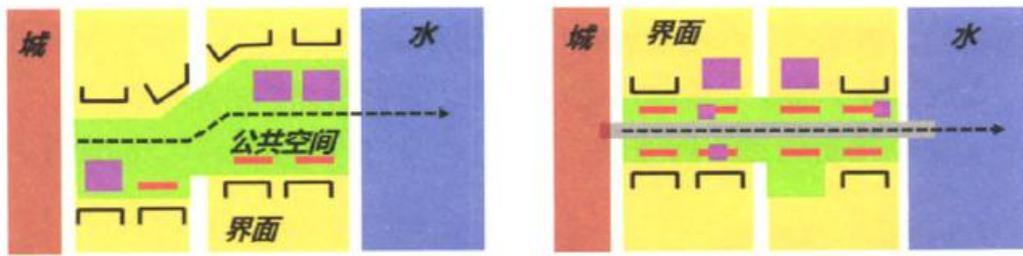


图6 街道、公共空间与水相互渗透形成廊道

Fig.6 The open space corridor

资料来源：笔者自绘。

表2 案例研究中国外精品小镇的空间尺度

名称	常住人口（万人）	小镇中心（万 m ² ）	小镇中心广场长 X 宽（m）
英国伊顿	1.5	4.1	36x46
荷兰莱顿	12	4.2	25x35
新西兰皇后镇	2.9	2.5	52x40
美国肯特兰	6	4.4	25x30
美国海滨镇	0.5	2.2	80x50
美国洛克和特	1.4	5.6	55x55

资料来源：笔者根据谷歌地图测量数据及网络资料整理自绘。

采取了职住一体的功能混合模式。同绕站点周边打造面向区域的高铁休闲社区，借助城市窗几，展现有张家港生态特色的栖居环境。启动城市建设的转型和升级，职住一体、商住结合、体现自然及文化特点的活力环境。

亲水可达的公共空间设计，突出小镇特色。串联现状水系，形成水环，以水环沟通每个小镇，在水系交汇处，适度放大水面，形成水街的空间形态，塑造特色景观。打造每个小镇的活力中心。小镇中心主广场的长宽大多在50—80m，不追求大广场。保留现状田园水系肌理，结合现状村落，打造一个风貌拙朴、充满野趣的田园生活小镇。



图7 低碳单元组织模式

Fig.7 The Low carbon cell model
资料来源: 笔者自绘.



图8 张家港高铁生态城社区划分

Fig.8 Divided community in the Zhangjiagang high-speed rail eco-city
资料来源: 笔者自绘.



图9 张家港高铁生态城社区职住一体模式

Fig.9 Work-residence balance of Zhangjiagang high-speed rail eco-city
资料来源：笔者自绘。



图10 张家港高铁生态城各个组团亲水设计示意图

Fig.10 The hydrophilic design of Zhangjiagang high-speed rail eco-city
资料来源：笔者自绘。

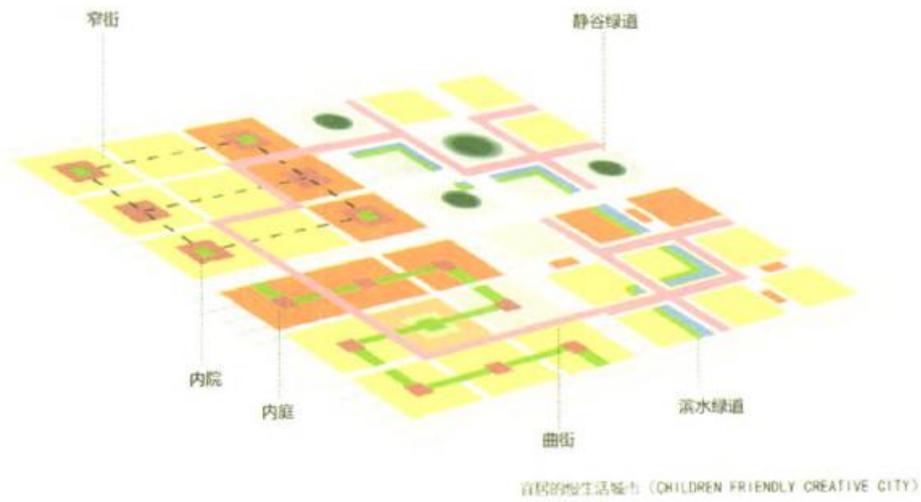


图 11 张家港高铁生态城的空间组织模式

Fig.11 The spatial organization pattern of Zhangjiagang high-speed rail eco-city
资料来源：笔者自绘。

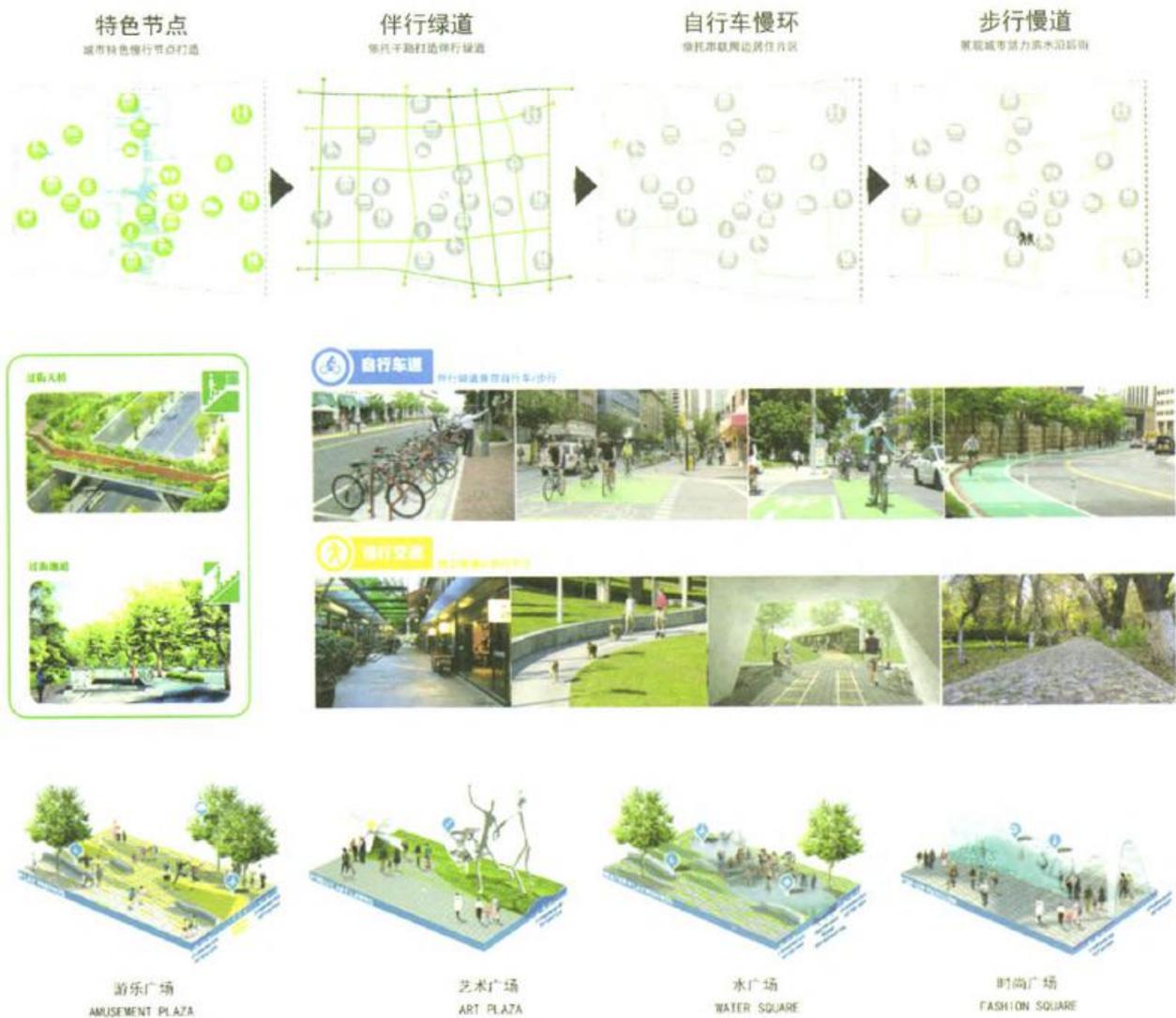


图 12 张家港高铁生态城慢行空间设计理念解析图

Fig.12 The design of people-oriented spaces of Zhangjiagang high-speed rail eco-city
资料来源：笔者自绘。

2. 4 生活方式转变：由城市快生活向小、镇慢生活转变

多样化的用地模式使人们更倾向于步行解决日常生活所需，这是典型的“小镇”生活方式，因此在本次规划中，将学校、社区服务的便利设施、幼儿同、亲子活动设施、社区级的文化活动设施等布置在社区 10—15min 步行距离范围内，增加住房的多样性供给，兼顾多种家庭结构、经济水平和年龄层次人群的需求，有利于更多的资源共享和社会交往，鼓励更多的康体活动。

规划中注重慢行空间的塑造，通过慢行绿道(干路)、自行车慢环以及步行慢道串联特色的慢行节点，塑造让人能够慢下来的慢生活空间。在通往目的地的路线上设计普遍可达的步行环境，设置清晰安全的过街标识、可由行人启动的交通信号灯，以及充足的街道照明灯。在青年社区及中心区中，可考虑轮椅和滑板、溜冰鞋等需求，设置无障碍坡道等设施。利用稳静化措施提高步行环境的整体安全性，包括减少机动车道数量和宽度、增加地面标识、营造中心岛以及设置限速装置等。

整合大范围地区的步行系统和开放空间。贯穿联通，营造慢行节点，梳理通向公共和开放空间的步行和自行车路径，提高其可见性、安全性和舒适度，使居民可以在 10min 步行距离范围内从住处或工作场所能够到达开放空间。在公园设计中，设置鼓励积极生活方式的场所和设施，慢跑径、游戏场、运动场等，并设置相应的服务设施如洗手间、直饮水处等。考虑服务人群的文化偏好，为所有年龄层次的人群提供运动的场所和机会。

3 结语

未来长三角高铁将趋向高度网络化，沿线将迎来高铁地区建设热潮，而国外经典的“三圈层”理论模型是否适用于国内县级单元高铁地区的发展？对于县级城市来说，正面临经济下行压力加大，用地从快速扩张转向精明增长；既有产业路径受阻，新经济成为新的发展动力；居民消费观念转变，更加注重幸福宜居等三个方面的发展趋势，需要遵循其发展规律，科学认识高铁站的价值属性。

本文以张家港高铁地区发展为例，探索县级城市高铁地区的发展路径，提出了县级城市高铁地区正在南大城市模式即打造高铁商务新城向突出本土和新经济优势的特色小镇功能转变、由高强度开发向适中强度转变、由城的尺度向镇的尺度转变、由城市快生活向小镇慢生活转变。因此，在县级城市的高铁地区规划与建设过程中，应避免使小城市的高铁地区陷入到盲目追求大城市建设模式的方式中去，应该因地制宜、适宜区域发展趋势，建设更具特色、强度适中、尺度宜人、适应本地生活方式的高铁地区。

注释

①新华网。<http://news.qq.com/a/20160305/021672.htm>

②高铁新城调查：趋势还是陷阱？<http://ep.aper.21jingji.com/html/2015-11/23/eon-tent-26470.htm>

③凤凰网。<http://hb.ifeng.com/a/20170214/53845700.shtml>

④新浪网。<http://finance.sina.com.cn/roll/2017-05-10/doi-ifyfeevz0777439.shtml>

参考文献(References)

[1]C.亚历山大,等.建筑模式语言[M].知识产权出版社,21102.(ALEXANDER C, et al148A pattern language[M]. Intellectual Property Press, 2002)

[2]林辰辉,马璇.中国高铁枢纽站区开发的功能类型与模式[J].城市交通,2012(5):41—49,(LIN Chenhui,MA Xuan.Function type and development model of HSR station in China[J].Urban Transport of China, 2012(5): 41—49)

[3]马强近年来北美关于 TOD 的研究进展[J].国外城市规划,2003(5):45—5.(MA Qiang Recent studies on transit-oriented development in North America[J]. Urban Planning Overseas, 2003(5): 45—50)

[4]Peter Calthorpe 未来美国大都市:生态,社区.美国梦[M].北京:中国建筑工业出版社.2009.(CALTHORPE P Future American metropolis: ecology, community, the American dream[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2009)

[5]CEVERO R The transit metropolis: a global inquiry[M]. Washington. D c: Island Press. 1998

[6]史旭敏. 基于京沪高铁沿线高铁新城建设的调研和思考[C].//中国城市规划学会 2015 年年会论文集. 2015—09(SHI Xunain Investigation and reflection on the construction of HSR new town along Beijing—Shanghai high—speed railway[C].//Proceeding of Annual Meeting of U rban Plalming Society of China, 2015—09)