

高铁站点对周边地区的影响与应对策略

——以杭州西站为例

商文芳

近年来，随着技术进步和大规模建设，高铁作为一种高效便捷的现代化交通工具，越来越影响着人们的出行、工作和生活方式。对于城市而言，高铁站不仅是大容量城市交通运输网络的节点，更是带动城市经济发展的空间场所。如何评估高铁站建设对城市发展带来的机遇，如何有效利用这一“催化剂”促进高铁周边地区开发？本文以杭州西站对余杭区的影响为分析案例，从空间结构、交通可达、产业集聚等方面分析高铁促进城市发展的趋向和特征，结合国际高铁枢纽站推动周边地区经济发展的经验，提出高铁枢纽周边地区发展的应对策略，以期能够对高铁枢纽站建设助推城市发展提供有力的支撑。

一、高铁对城市发展的影响效应

每一次交通方式的变革和交通网络的优化，都会深刻影响城市空间和产业体系的演变。通常认为，高铁站点开发与周边地区发展是一种相互促进、相互协同的关系。从理论层面和实践层面研究可知，高铁对社会经济以及城市发展的影响分别体现在空间重构、产业集聚、人口增长等方面。

（一）高铁推动城市空间重构

高铁站点作为沿线的重要交通节点，能够加速人口的集聚和周边土地的高密度开发，形成城市新的发展核心，从而推动城市空间的重构。交通的可达性扩大了城市通勤范围和影响腹地，时空距离被“压缩”，城市空间被“放大”，高铁站点周边地区具备较好的发展潜力，成为城市建设的重点区域，发展要素相对集中，经济活动不断加快，最终在空间上体现为整个城市空间结构的改变。关于高铁空间影响范围，圈层结构理论认为高铁站周边的土地将呈现圈层式发展，并将影响区域划分为三个圈层：核心圈层（半径约800米以内），建筑密度和建筑高度最高，以交通枢纽、高端商务办公、站房综合体为主；扩展圈层（半径为800米-1500米），建筑密度和建筑高度相对较高，以商务办公、商业服务设施功能为主；影响圈层（半径为1500米以外），以居住、公共服务用地为主，如日本新大阪站距离大阪城市中心约6KM，由于河流阻隔发展受到了限制，新干线开通后，围绕站点进行大规模开发和新城建设等，成功地将站点地区建成大阪市重要的城市次中心之一。

（二）高铁激发产业新活力

交通基础设施是影响产业发展的重要因素之一。综合国内外高铁的发展案例可知，高铁对城市产业发展的影响主要体现在两个方面：一是产业布局的影响。高铁扩大和拓宽了人们的生活半径和经济活动范围，对空间集中度要求降低，吸引较高产业梯度的企业沿高铁站点周边或沿线扩展自己的产业链，加快了区域间的产业分工和合作、产业的集聚和转移，逐步形成集群式的产业空间布局。二是产业业态的影响。高铁促进人流、物流、资金流、信息流等生产要素在区域间相互流动，使得次级中心地也可以共享高级中心地的各项资源，进而具有引进培育新产业、新业态、新商业模式的机会，经过高铁站流量经济的催化和辐射，有可能超越高级中心地的发展规模。高铁最为显著的影响是促进第三产业的发展，据调查，有72%的第三产业公司通过法国高铁TGV往来于里昂与巴黎之间，里尔欧洲站商业中心平均每年吸引1400万游客，会展中心每年接待100万以上的来访者。

（三）高铁促进城市人口增长

高铁开通后，高铁站点周边地区将迅速形成新的产业集聚区，经济的空间集聚会产生劳动力池效应，促进劳动力由低工资地区向高工资地区迁移，高铁的可达性降低了人口流动的时间、交通成本，促使人口从农村或偏远地区向高铁站点周边流动，带来巨大的人流集聚。同时，高铁大幅度提升了城市便利性和生活质量，增强了对高素质人才的吸引力，优化了劳动力要素配置，带来巨大的“人口红利”，促进区域创新发展。据统计，无论是人口流入的绝对值还是增幅度，京沪高铁沿线站点城市均高于非站点城市，2000~2011年，非高铁站点流动人口密度从9.28人/平方公里增至24.62人/平方公里，增幅15%；高铁站点从39.67人/平方公里增至109.9人/平方公里，增幅17%。

二、杭州西站对余杭区经济社会发展影响的趋势分析

高铁设站是当地经济、社会、科技、交通发展到一定阶段的必然选择。杭州西站位于余杭区，近年来，该区作为国家“双创”示范基地，各类创新要素和科创平台快速集聚，逐渐成为杭州市乃至浙江省产业转型升级和创新发展的平台。同时，杭州西站将带来巨大的人流、物流、资金流、信息流，必将对余杭区经济社会发展产生极大的影响。

（一）杭州西站有利于提升余杭区的区位优势

从地理空间上来看，根据《余杭分区规划（2017-2020年）》，余杭区的空间格局为“三城一区一带”，具体指临平创业城、未来科技城和良渚文化城、大径山生态区、大运河文化带。其中临平创业城是杭州对接上海的桥头堡，未来科技城是杭州的“西大门”，余杭区对推进海宁、桐乡、德清、安吉、临安等区县融杭发展具有突出的作用。从发展战略上来看，余杭区作为沪嘉杭G60科创走廊、城西科创大走廊、沪杭发展轴线上的战略节点，对接长三角一体化战略前沿的优势突出。但从发展现状来看，余杭区的区位优势并没有充分发挥，主要原因在于大型交通枢纽的缺失，资源集聚效应不佳。杭州西站将形成外接长三角城市群、内联杭州都市圈、服务杭州城区的交通网和基础设施网，打通杭州通往中西部地区的新通道，加快推动杭州成为亚太地区重要的国际门户枢纽，也会进一步提升余杭区的区位优势。

（二）杭州西站有利于提升余杭区的交通可达性

当前，杭州已建成的三大高铁站（杭州东站、杭州站、杭州南站）都集聚于城市偏东的同一轴线上，而在集聚了大量人口的城西地区交通体系尚不健全，内部交通通道单一，高铁、城际轨道、地铁等交通基础设施建设滞后，区域铁路线路较多设站却很少，仅沪杭铁路在临平设有站点，且站点等级不高，交通可达性不强。杭州西站将引入商合杭、沪乍杭、沪杭城际复线、杭温二期、杭黄、杭临绩（杭武）等铁路线，便捷地将杭州、上海、合肥、商丘、黄山等城市连接起来，使余杭区成为长三角城市群、长江经济带、“一带一路”上的重要交通节点。

（三）杭州西站有利于推动余杭区的产业集聚

总体来看，余杭区产业发展路径分为三个方向。一是东部的高端制造业，依托沪杭甬发展带、杭州城东智造大走廊的辐射带动，东部片区制造业基础雄厚；二是西部的信息产业，依托阿里巴巴、浙大、之江实验室等平台优势，信息产业蓬勃发展；三是北部的旅游产业，依托良渚、大径山的生态资源环境，文化旅游产业兴起。高铁可以加强区域间的经济联系，促进产业的集聚化。杭州西站将加快杭州城西科创产业集聚区下辖未来科技城、青山湖科技城“一区双城”的同城化效应，集聚高端技术人才和创新资源要素，吸引国际、国内顶尖的科研平台入驻，推动城西科创大走廊从城市化边缘地区向竞争优势地区转变，成为杭州科创产业发展的主战场。

三、余杭区应对杭州西站对城市经济发展影响的策略

高铁枢纽站的建设是城市发展的机遇和外因，而城市自身的资源禀赋、规划配套、产业基础则是内因，要想发挥高铁枢纽站的集聚效应、同城效应，避免过境效应、虹吸效应，地方政府的政策导向和应对策略是非常必要的。

（一）空间优化策略：形成“圈层发展、轴带支撑”的空间结构

在传统铁路站点中，交通以外的功能往往只是作为配套设施存在。在高铁时代，大型交通枢纽不仅是城市交通集散与换乘中心，更是融合了商务、商业、娱乐、文化、居住等多种功能的城市生活场所，高铁站点往往会从交通节点逐步演变成为商业服务中心，甚至是城市副中心，进而改变城市整体空间结构，形成“多中心、网络化”的城市空间形态。由此，余杭区可以杭州西站枢纽为核心，整合周边地区，拓展城市开发空间，优化功能布局，打造高铁新城。一方面，围绕高铁站，规划形成“枢纽区、核心区、辐射区”三个发展圈层，枢纽区是与交通枢纽紧密衔接的城市功能一体化设计的建筑群，用地面积约1平方公里；核心区为高密度开发区域，用地面积约3平方公里；辐射区为低密度开发区域，用地面积约10平方公里。另一方面，以高铁站为中心，南北向贯通良渚文化遗址、杭州西北部生态带、五常湿地、闲林湿地，打造一条人文生态轴；东西向连接浙大科技城、未来科技城、青山湖科技城，打造一条科创文化轴。

（二）交通引导策略：构建“成环成网、互通互联”的综合交通体系

最大化地发挥高铁对城市发展带动作用的前提，是强化高铁作为交通枢纽的核心地位，提高高铁站点与周边地区的交通可达性和通达性。枢纽站内部交通方面，应坚持“全天候、零换乘”原则，实现高铁、普铁、地铁、公交、出租车、长途客车、公共自行车、社会车辆等各种交通工具在西站枢纽可高效换乘、无缝接驳，并引导新城TOD模式（以公共交通为导向的开发）开发。市域交通方面，完善区域交通骨架网，一是以杭长高速、杭州绕城、杭徽高速以及规划建设的杭州二绕组成的城际交通骨架网；二是以东西大道、留祥快速路、文一西路快速路构建的城区快速路网，构成西站枢纽连接杭州主城区、瓶窑、良渚、青山湖等核心组团的骨架网。区域交通方面，通过杭临城际铁路打通余杭区通往临安的便捷通道，通过商合杭、杭武、沪乍杭等高铁线，打通余杭区通往全国各地的便捷通道，真正实现区域一体化。

（三）产业发展策略：打造“快旅慢游、穿今越古”的高铁旅游线路

随着“高铁时代”的到来，高铁带来的同城化、近城化、网络化、网格化等多种变化将开创旅游业新局面，“休闲游”“文化游”“商务游”成为可能。余杭区拥有丰富的旅游资源，应充分发挥高铁枢纽的交通优势，依托径山、超山、东明山、大运河、余杭塘河、苕溪河等山水生态资源，建设生态公园，开通余杭塘河与西溪湿地北部水系的水上巴士线路，改造余杭港崇贤、仁和、獐山及临平货运码头，打造“高铁+水运”的特色旅游线路；充分挖掘良渚古城、仓前古镇、章太炎故居的文化内涵，推动旅游与休闲、餐饮、文化、健康等特色潜力产业深度融合，打造一系列有深度、有内涵的文化旅游产品；加强与杭州西部、长三角地区的区域合作，将名城（杭州）、名江（富春江、新安江）、名湖（千岛湖）、名山（黄山）串连起来，形成一条世界级黄金旅游通道。

（四）公共服务策略：提供“资源共享、均衡发展”的生活类公共服务设施

与杭州主城区相比，余杭区教育、医疗、养老、文体等公共设施空间分布不均匀，服务水平不高，服务品质有待提升。可考虑，一方面，发挥高铁站的核心引领作用，集聚核心要素，强化现代服务功能，建设杭州西部公共服务中心，与城东行政中心形成东西呼应、两轮驱动格局。另一方面，在现代化城市，城市公共服务设施逐渐从物理空间延伸到人们的生活空间，形成了一种共享服务、共享社会的城市高级发展形态。针对余杭区高科技人才聚集的特点，可以采用政府购买服务方式，加快建设包括出行、居住、餐饮、家政等在内的美好生活类服务设施，重新配置更多社会资源，提高城市运行效率，促进社会的共享、包容与和谐，开创共享经济新模式。

（五）景观风貌策略：营造“山水门户、现代之都”的城市景观风貌

余杭区自然风光优美，山水生态资源、环境资源突出，人文景观资源丰富，但是景观风貌缺乏特色、不成体系，文化特征不够鲜明，缺少具有代表性的文化空间。一是打造“一核两轴”的文化景观走廊，以交通枢纽站为中心，南北往吴山寡山、东西往高铁线位，打造两条贯穿历史未来、融合文脉水脉、彰显时尚魅力的世界级文化景观走廊。文化走廊围绕“良仓”文化、良渚文化、创新创业文化、高铁文化，布局博物馆、图书馆、文化馆等文化基础设施。二是坚持“花园式城市”理念，利用区位优势和发展条件，扬长避短，凸显地形地貌特征，以城市公园、绿化带、河道等生态设施为导向，建立独具特色的生态安全格局和绿地系统网络，打造城市地标，串点成线、串线成面、串珠成链，构建城景相融、田园相连、山水相依的生态城市。

（六）城市国际化策略：建设“杭州特色、国际视野”的国际化示范区

提升城市国际化，是杭州“十三五”的首位战略、首要任务，到2020年，杭州将成为具有较高全球知名度的国际城市，到本世纪中叶，将成为具有独特东方魅力和全球重大影响力的世界名城。对标国际国内先进地区，城市设施国际化是城市国际化的基础，而杭州目前适合国际化人才生活居住区不多。余杭区创新要素丰富，高端人才密集，集聚了城市国际化发展所需要的人才资源，具有建设国际化城市的基础。可考虑依托高铁带来的基础设施优势、资源要素优势，规划建设一个国际化高端生态社区，从双创人才、创新产业、城市功能、交通设施、生态环境、人文风貌、城市治理等方面的国际化，构筑国际化社区的硬件基础、功能内涵、生活配套、景观形象，打造国际人才工作、交往、休闲、创业等一站式的港湾。

本文系杭州市余杭区社会科学研究重点资助课题（编号Yhsk18Z03）的研究成果。

（作者单位：杭州国际城市学研究中心）