

“站”与“城”融合发展的规划思考:影响因素、实践误区和类型差异

Planning Reflections on Integration Development of "Station" and "City": Influence Factor, Misconceptions in Practice and Type Differences

葛春晖 孙 娟 郭祖源 尹砾枫 王行健 GE Chunhui, SUN Juan, GUO Zuyuan, YIN Luofeng, WANG Xingjian

摘 要 在铁路客站日益增长的背景下,“站城融合”迅速成为车站地区规划建设新理念。研究认为“站城融合”是多因素共同作用下可能呈现的发展趋势,并不是每个车站的必然结果。首先,客观分析“站城融合”的动力机制,纠正“逢站必城”误区,提出车站地区应在综合分析客流规模、客群结构、区域价值、片区定位、开发机制等的基础上进行理性判断。其次,以长三角城市群50个枢纽为研究对象,基于长期跟踪和实践观察,总结“站”与“城”融合发展的5大影响因素和实践误区。最后,以典型车站剖析新建客站和老客站两种“站城融合”发展类型,思考“站城融合”理念下的规划应对重点,以期为枢纽地区高质量规划和建设提供参考。

Abstract Against the backdrop of the growing number of railway stations, "station-city integration" has swiftly become a new concept in station area planning. This paper sees it as a potential development trend, not an inevitable outcome for every station. First, this paper objectively analyzes the driving mechanisms of "integrating the station with the city", correcting the misconception that every station must become a city. Station areas should make rational decisions based on a scientific analysis of passenger flow, demographics, regional value, urban positioning, and development mechanisms. Secondly, focusing on 50 hubs in the Yangtze River Delta urban agglomeration, the paper summarizes five major influencing factors and practical misconceptions of station-city integration. Lastly, through case studies of new and old stations, the paper explores planning responses under the "station-city integration" concept, aiming to provide guidance for high-quality planning and construction in hub areas.

关 键 词 站城融合;动力机制;影响因素;实践误区;规划策略

Key words station-city integration; driving mechanism; influencing factor; misconceptions in practice; planning considerations

文章编号 1673-8985 (2025) 01-0042-08 中图分类号 TU984 文献标志码 A

DOI 10.11982/j. sup. 20250106

作者简介

葛春晖

同济大学建筑与城市规划学院

博士研究生

中国城市规划研究院上海分院

副总规划师,正高级工程师

孙 娟

清华大学建筑学院创新领军工程

博士研究生

中国城市规划研究院上海分院

院长,教授级高级工程师

郭祖源 (通信作者)

中国城市规划研究院上海分院

高级工程师,硕士, 404727265@qq.com

尹砾枫

中国城市规划研究院上海分院

工程师,硕士

王行健

中国城市规划研究院上海分院

工程师,硕士

0 引言

我国高速铁路发展迅速,2023年底国家高铁营业里程达4.5万km,高铁车站超1 000座。“站城融合”理念迅速成为车站地区规划建设新理念,一批以高铁车站为核心的新城、新区建设方兴未艾,但成功案例并不多。2018年,国家发改委、自然资源部、住建部、铁路总公司共同颁布《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“防止盲目追求规模和

大干快上”“坚持规划引领,充分论证高铁车站周边开发建设可行性、必要性,因城施策、因站而异推进高铁车站周边区域合理有序开发建设”。因此,厘清“站”与“城”融合发展的影响因素、实践误区和规划方法,对指导车站周边开发具有重要意义。

1 “站”与“城”融合发展的理论综述

“站”与“城”融合发展作为枢纽地区发展的新理念,学者从交通、功能、空间和开发机制等多个维度进行过阐释,盛晖^[1]提出站城融合是中国新一代铁路客站开发建设中将车站与周边地区以TOD理念进行一体开发建设的新模式;覃晴^[2]提出站城融合关键在于交通一体化,是提高公共交通便利性的结果;Bertolini等^[3]提出站城融合是对街区尺度的城市功能与车站交通功能的有机融合;唐枫等^[4]认为站城融合是以构建全新的城市空间为目标,对车站空间与城市空间的深度融合;李晓江等^[5]指出“站城融合”和TOD在服务人群、功能、空间布局,以及开发建设机制等方面存在显著不同。可见,广义上“站”与“城”在功能、空间、交通和开发机制等单个或多个维度联动,实现车站与周边地区一体化发展被称为“站城融合”,认清其动力机制至关重要。

1.1 区域一体化催生“中短距、高频次”的多元客群

区域一体化发展推动城市间联系日趋紧密,人的居住、就业和出行范围也由“城市”走向“区域”,催生城际出行客群大规模增长。李晓江等^[5]对长三角、珠三角、京津冀的铁路出行数据进行实证分析,发现2010—2019年3大城市群内铁路出行的平均运距均下降12%以上、平均乘次均上升60%以上,反映出区域一体化背景下,铁路出行客流特征呈现从“长距离、低频次”转变为“中短距、高频次”。以长三角城市群为例,LBS人群大数据显示跨城际间“中短距、高频次”出行人群以通勤、商务和休闲等目的为主(见图1)。

1.2 多元客群的新需求推动区域特定功能向车站地区集聚

与过去低频率、长距离的区际出行相比,区域内的跨城通勤、商务、异地就医等出行行为目的更明确、对时间的敏感性更高,“出门即可进站、到站即到目的地”的诉求更强烈。如跨城通勤人群因在轨时间较长,为缩短整体出行时间,倾向于将就业地和居住地优先选择在车站周边;商务出行人群因以商务洽谈为主,邻近车站步行可达的商务会晤和休闲成为其首选;异地就医人群倾向于选择车站周边的高水平医院,如虹桥枢纽周边的新虹桥国际医学中心,就医人群中上海市外长三角内的占比超过50%。新客群催生区域商务、会议会展、区域公共服务设施等特定功能在车站周边集聚,推动“站”和“城”融合发展,车站地区也因此成为区域中重要的功能网络节点。

1.3 枢纽双重可达性推动车站地区逐步成为城市的重要功能节点

伴随“四网融合”建设不断推进,车站作为城市连接区域的中枢,双重高可达性决定了车站成为城市实现多层次轨道交通融合的重点区域,吸引居住、就业和消费人群在车站周边地区集聚。郑德高等^[6]引用贝托里尼(Bertolini)于1990年代提出的“节点—场所”模型,认为车站地区将由交通节点逐步演变为功能场所,且应注重交通功能和城市功能平衡。熊健等^[7]基于虹桥枢纽地区实践,提出得益于区域和城市的高可达性,车站地区一方面

承载服务区域的会展、商务、科创等功能,另一方面衍生大量服务于上海西部地区的商业消费、居住就业等城市功能,从而推动其成为长三角重要的功能节点和上海城市副中心。

1.4 区域一体化和城市高声誉共同推动“站”与“城”高质量融合发展

区域一体化发展作为基础动力,催生了大量“中短距、高频次、高时间价值”的“站城融合”人群,对时间价值更敏感,更关注总出行时耗,最为理想的模式是“出门即可进站、到站即到目的地”,为最大程度地减少城市交通衔接时间,从而引发车站周边集聚为“站城融合”人群服务的区域功能,推动车站地区由单一交通枢纽演变为服务区域的功能节点。同时,城市的高可达性进一步加速“站城融合”程度,使得车站周边地区成为城市高声誉地区,吸引更多城市人群居住和生活,推动车站地区成为城市重要的功能片区^[8]。因此,区域一体化发展背景下客群结构演变和车站地区城市声誉的提升,共同推动“站城融合”发展。

2 “站”和“城”融合发展的关键影响因素和实践误区

为推动车站地区理性开发,避免将“站城融合”发展理念演变为城市盲目开发的推手,笔者从“站城融合”发展动力出发,认为“站”和“城”能否融合发展,受区域一体化背景下铁路、客群、城市、机制等多重因素的叠加影响,应从“站”“城”和“站城关系”3个维

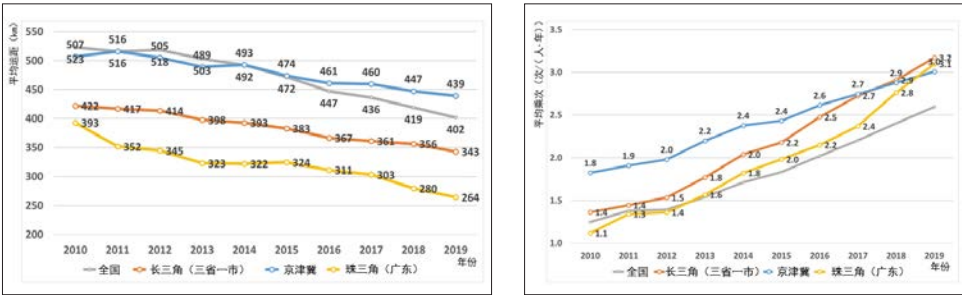


图1 2010—2019年3大城市群铁路出行平均运距(左)和平均乘次(右)变化
Fig.1 Changes in average distance and average number of trips for railway travel in the three major urban agglomerations from 2010 to 2019

资料来源:参考文献[5]45。

度分析“站城融合”发展。本文对长三角50个主要高铁枢纽地区的枢纽流量、客群结构、区域价值、片区定位、开发机制等影响因子与车站周边2 km范围内开发建设情况（见表1）

表1 长三角50个高铁枢纽地区开发建设情况
Tab.1 Development and construction of 50 high-speed rail hub areas in the Yangtze River Delta

序号	名称	区位	站房面积/m ²	2 km 开发比例/%	站台数量/个	线路数量/条	2021 年旅客发送量/万人次
1	杭州东站	城区站	340 000	70	15	30	5 274
2	上海虹桥站	城郊站	440 000	87	16	30	5 108
3	南京南站	城郊站	730 000	75	15	28	3 467
4	上海站	城区站	97 000	91	7	15	2 352
5	合肥南站	城区站	490 000	41	12	26	2 347
6	苏州站	城区站	157 000	89	7	16	1 898
7	宁波站	城区站	120 000	88	8	16	1 592
8	南京站	城区站	420 000	65	8	16	1 408
9	徐州东站	城郊站	45 000	45	13	28	1 371
10	无锡站	城区站	18 000	91	6	12	1 168
11	温州南站	城郊站	71 209	31	4	10	1 096
12	上海南站	城区站	50 000	89	6	12	1 048
13	合肥站	城区站	27 355	90	9	13	1 043
14	义乌站	城郊站	15 000	28	6	15	950
15	芜湖站	城郊站	56 000	70	8	20	861
16	常州站	城区站	28 600	89	5	13	806
17	昆山南站	城郊站	71 000	52	4	12	709
18	杭州站	城区站	50 000	86	5	14	686
19	徐州站	城区站	50 000	82	5	9	582
20	金华站	城郊站	30 000	82	10	15	525
21	苏州北站	城郊站	46 690	58	2	6	524
22	嘉兴南站	城郊站	9 985	26	4	8	492
23	阜阳站	城区站	12 000	75	5	15	488
24	连云港站	城郊站	20 121	51	9	22	436
25	杭州南站	城郊站	228 000	58	7	21	425
26	蚌埠南站	城郊站	23 996	47	5	11	425
27	淮安东站	外围站	300 000	19	4	10	411
28	盐城站	城区站	50 000	72	5	12	395
29	镇江站	城区站	14 000	81	5	11	393
30	湖州站	城郊站	19 920	26	3	7	375
31	阜阳西站	城郊站	40 000	28	7	17	371
32	六安站	城郊站	10 224	42	7	17	358
33	无锡东站	城郊站	10 988	62	2	6	332
34	衢州站	城区站	14 000	58	9	18	329
35	常州北站	城区站	12 253	78	2	6	307
36	诸暨站	城郊站	9 485	62	4	10	266
37	丽水站	城区站	28 000	24	2	5	261
38	黄山北站	外围站	40 000	9	3	7	235
39	宿州东站	外围站	23 782	31	2	6	219
40	丹阳站	城区站	13 000	83	4	11	203
41	宣城站	城郊站	12 600	69	5	14	194
42	海安站	城区站	8 998	68	5	11	190
43	松江南站	城郊站	7 800	29	2	4	155
44	镇江南站	城郊站	42 314	37	2	6	134
45	嘉兴站	城区站	15 000	75	3	6	89
46	杭州西站	城区站	512 220	53	11	20	—
47	南通站	城区站	11 741	70	3	7	389
48	绍兴北站	城郊站	49 971	28	4	12	401
49	滁州站	城郊站	4 000	25	4	6	155
50	台州西站	城郊站	43 962	23	5	13	389

资料来源：笔者自制。

进行相关性分析，归纳总结“站城融合”的发展经验和实践误区。

2.1 没有一定的客流规模难以实现“站城融合”

车站地区常出现“逢站必城”的认知误区，认为车站建成后就一定推动周边地区大规模开发建设。基于前文论述可知，“站城融合”发展核心是服务城际间特定客群，没有一定规模的客流量做支撑，很难推动真正意义上的“站城融合”。

基于长三角50个高铁枢纽长期跟踪研究，发现车站周边开发遵循客流量越高，周边地区开发建设比例相应提高的特征，存在年发送旅客量500万人次的门槛现象（见图2）。经跟踪研究，年到发旅客超过800万人次的高铁枢纽中，典型代表为上海虹桥站、杭州东站与南京南站，2021年铁路发送量分别达到5 108万人次、5 274万人次与3 467万人次，车站周边2 km开发建设比例均超过70%，核心区均已基本建成。苏州北站在2016年到发客流量首次超800万人次后，车站周边核心区在2018年也基本完成建设。反之如松江南站所在的松江新城虽然规划定位为城市副中心，2021年发送量仅155万人次，制约了车站周边功能培育和集聚，目前车站周边2 km开发建设比例较低，仅为29%，且以居住功能和开敞空间为主。

2.2 车站地区活动人群不足难以支撑“站城融合”

车站地区规划建设常出现高等级与高客流车站一定能带动车站地区“站城融合”发展的实践误区，认为客流规模越大，相应“站城融合”程度就越高。基于前文论述可知，“站城融合”发展的核心动力来源于“中短距、高频次、高时间价值”的“站城融合”人群，一些车站地区即使满足客流规模门槛的要求，若选择在车站地区活动的“站城融合”人群比例较低，也难以实现“站城融合”。如合肥南站，2021年旅客发送量为2 347万人次，在长三角名列前茅，但由于该枢纽距离城市中心过

远,车站周边地区对“站城融合”人群的吸引力低,在车站周边活动的客流仅为客流总规模的28%,低于长三角同等规模车站,车站周边地区2 km开发建设比例仅为31%。

笔者依据铁路客群的活动轨迹、停留时间、出行目的地,将铁路客群进一步细分为以商务出行为目的的商务人群、以旅游和休闲娱乐为目的的休闲人群、以跨城通勤为目的的通勤人群、以异地就医和出行换乘为目的的其他人群等4类。分析长三角各车站客群和活动停留轨迹,发现商务和通勤人群是典型的

“站城融合”人群,将车站周边地区作为出行的目的地的可能性最高(见图3)。如上海虹桥站、上海站、杭州东站、南京南站、苏州北站、无锡站、苏州站、宁波站和杭州站等9个枢纽商务人群占比超过40%，“站城融合”发展程度较高,车站周边地区2 km开发建设比例均高于70%;上海虹桥站、昆山南站、苏州站、上海站和苏州北站等通勤人群占比高于3%,相对较高,如昆山南站为沪宁线上离开上海的“首站”,仅需20 min可达上海虹桥站,且列车班次频率高,存在大量在昆山居住、在上海工作的

跨城通勤人群,一定程度上推动“站城融合”,车站周边开发建设比例达到近55%^[9]。

2.3 没有独特的区域节点价值难以推动“站城融合”

车站地区规划建设中存在习惯性认为车站的区域门户价值一定能够吸引区域功能集聚的实践误区,认为车站地区凭借链接区域的交通优势,就一定能成为城市面向区域的重点战略地区。对长三角50个高铁枢纽地区跟踪分析,发现车站周边2 km开发建设比例低于30%的枢纽地区共有12个,大多无明确的区域定位和优势,以交通、居住等功能为主,“站城融合”程度较低;车站周边2 km开发建设比例高于70%的枢纽有21个,其中超过50%拥有商务、商贸等面向区域的服务功能。笔者认为若车站所在城市能级不足或车站地区无明确的区域节点价值,就难以形成对“中短距、高频次、高时间价值”城际客群和区域功能的吸引力,难免陷入“盲目开发”或“无力而动”的困境。

例如,上海虹桥站在谋划初期便明确定位为长三角商务功能区,后期叠加国家会展中心等区域功能,成为长三角城市与全球城市上海链接的关键节点。车站周边地区具备独特的区域节点价值,才更有条件集聚“站城融合”人群和区域功能,从而推动“站城融合”发展。区域特色功能除高铁商务功能外,还有科研创新、会展贸易、高等级公共服务、特色休闲旅游等^[10]。

2.4 片区声誉不足难以实现高质量“站城融合”

“站城融合”发展需要城市赋予车站地区长期的支持,较高的地区声誉和明确的片区定位可以显著提升“站城融合”发展水平;如果城市发展方向摇摆和片区定位不明确,则会对车站地区声誉造成负面影响,从而影响开发建设潜力。笔者梳理长三角50个高铁枢纽地区,发现枢纽周边2 km开发建设比例高于70%的21个枢纽均被赋予较高能级的城市功能定位,其中超过50%被定位为城市或片区中心;而开发比

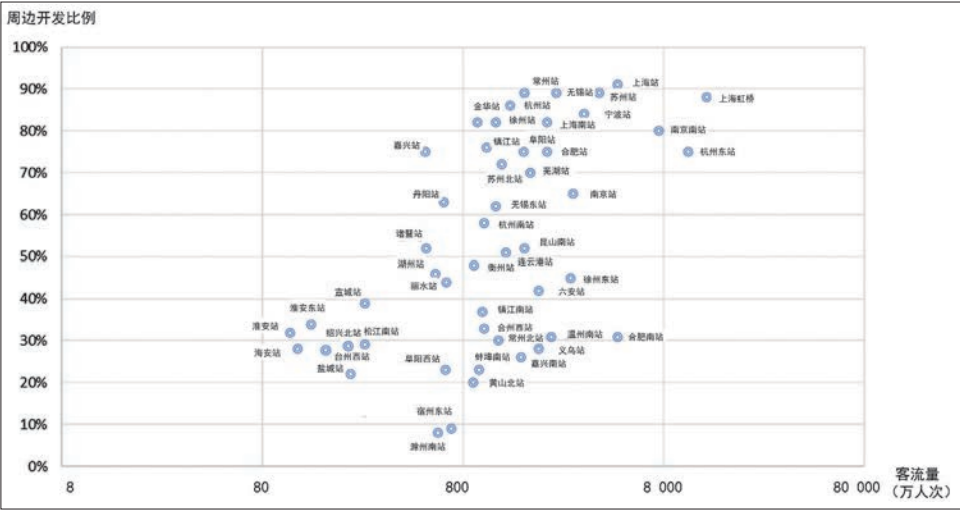


图2 长三角主要高铁车站周边的开发建设比例和客流量相关性分析
Fig.2 Correlation analysis of the proportion of development and construction around major high-speed railway stations in the Yangtze River Delta and the passenger traffic flow

资料来源:笔者自绘。

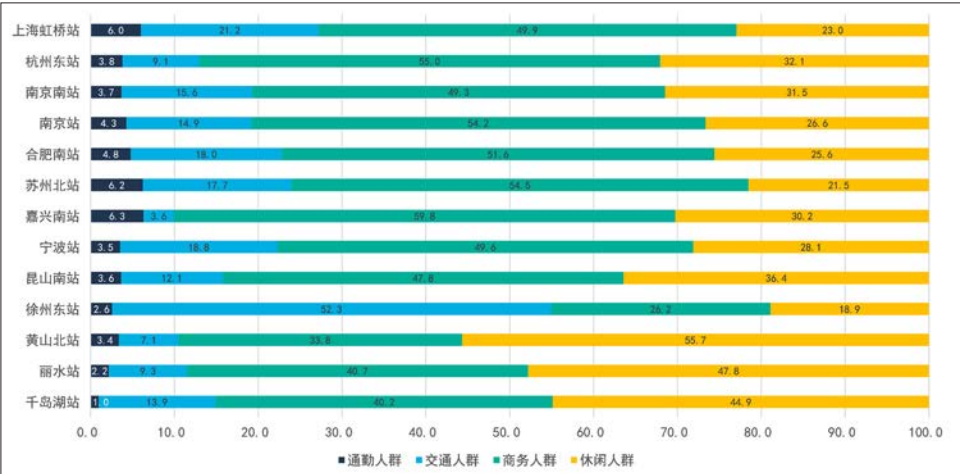


图3 长三角主要枢纽地区人群结构统计
Fig.3 Statistics on population structure of major hubs in the Yangtze River Delta

资料来源:笔者自绘。

例低于30%的12个枢纽地区则缺乏能带来高声誉的片区定位,大多仅定位为交通节点。例如《上海市城市总体规划(2017—2035年)》《上海市虹桥主城片区单元规划》等明确赋予虹桥地区长三角商务功能区、上海主城副中心、虹桥国际开放枢纽等定位,在此过程中虹桥枢纽地区能级持续跃升,成为长三角商务CBD和开放贸易新平台。

枢纽地区空间资源条件与明确的片区定位紧密相关,也是影响“站城融合”发展的重要因素。“站城融合”发展的枢纽周边地区一般具有较好的土地开发条件或者更新发展动力,如上海虹桥主城片区、杭州东站所在的城东新城、南京南站高铁新城等开发之初,周边均为成片未利用土地;而上海站、苏州站等枢纽周边则是较为成熟的城市建成区,区位条件优越,城市更新动力强。反之,有空间掣肘或者负面因素的枢纽周边地区一般也难以实现“站城融合”的开发与建设。

2.5 没有强有力、一体化的开发机制难以实现“站城融合”

车站及周边地区开发建设涉及铁路总公司、轨道公司、地方政府(平台)等多个主体,各主体间尤其是铁路总公司和地方政府间在车站和线位选址、“站”和“城”空间和功能衔接、建设投资和收益分配等方面容易形成分歧,导致车站地区规划建设容易出现各自为政的问题。研究梳理长三角地区50个枢纽地区开发建设机制,其中19个枢纽有较成熟的一体化开发机制,成立了建设领导小组或新城管委会,如上海虹桥站、杭州东站、南京南站、苏州北站等站城融合程度较高。虹桥枢纽开发建设



图4 虹桥综合交通枢纽规划建设管理机制
Fig.4 Hongqiao comprehensive transportation hub planning and construction management mechanism

资料来源:笔者自绘。

之初,为避免出现因割裂的开发机制导致“站城”难以融合问题,打破“路地红线”成立上海市虹桥综合交通枢纽建设领导小组和上海市虹桥综合交通枢纽工程建设指挥部,由铁道部、上海市共同参与,下设上海机场建设指挥部、高铁车站建设指挥部、市政配套设施建设指挥部和申虹公司等,统一部署站房、站场与城市综合开发,形成一体化开发建设决策平台(见图4)。有5个较早综合开发的枢纽曾成立建设指挥部等统筹机构,如上海站、杭州站等站城融合水平也较高。相比之下,未形成一体化开发机制的其余26个枢纽大多站城融合程度较低(见表2)。

2.6 小结

基于长三角50个高铁枢纽地区“站城融合”发展实践误区的辩证分析,一定规模的客流(发送旅客量不小于500万人次)、一定比例的“站城融合”人群(“中短距、高频次、高时

间价值”城际客群占比不小于50%)、独特的区域价值、明确的片区定位和一体化的开发机制是“站城融合”发展的关键影响因素。围绕5个方面评估长三角50个高铁枢纽地区“站城融合”可行性和发展程度,已形成“站”和“城”融合发展的车站分别为杭州东站、上海虹桥站、南京南站、上海站、合肥南站^①、苏州站、宁波站、南京站、徐州东站、无锡站、温州南站、上海南站、合肥站、义乌站、常州北站、芜湖站、常州站、昆山南站、杭州西站、嘉兴南站、杭州站、徐州站、金华站和苏州北站等24个枢纽。其余26个高铁枢纽尚未形成“站城融合”发展趋势(见表3)。

3 “站城融合”高质量发展的规划思考

依据“站”和“城”关系演进差异,“站城融合”发展进一步分为新建客站“站城融合”和老客站“站城融合”两种类型,其中新建客站一般指位于城市边缘或外围的新建高铁(城际)车站,老客站一般指位于城区内、

表2 “站城融合”发展五大要素评估
Tab.2 Assessment of five key elements of "station-city integration" development

枢纽名称	客流规模	客流结构	区域价值	目标定位	开发机制	枢纽名称	客流规模	客流结构	区域价值	目标定位	开发机制
杭州东站	✓	✓	✓	—	✓	嘉兴站	—	✓	✓	✓	✓
上海虹桥站	✓	✓	✓	—	✓	阜阳站	—	✓	—	✓	—
南京南站	✓	✓	✓	—	✓	连云港站	—	✓	✓	—	—
上海站	✓	✓	✓	—	✓	杭州南站	—	✓	✓	—	✓
合肥南站	✓	✓	✓	—	✓	蚌埠南站	—	—	✓	✓	—
苏州站	✓	✓	✓	—	✓	淮安东站	—	—	—	✓	—
宁波站	✓	✓	✓	—	✓	绍兴北站	—	✓	✓	✓	—
南京站	✓	✓	—	—	✓	无锡东站	—	✓	✓	✓	✓
徐州东站	✓	✓	✓	—	✓	盐城站	—	—	—	✓	—
无锡站	✓	✓	—	✓	—	镇江站	—	✓	—	✓	—
温州南站	✓	✓	✓	—	✓	台州西站	—	✓	✓	✓	✓
上海南站	✓	✓	✓	—	—	湖州站	—	—	✓	✓	—
合肥站	✓	✓	✓	—	✓	阜阳西站	—	—	✓	—	—
义乌站	✓	✓	—	—	✓	六安站	—	—	✓	—	—
常州北站	—	—	✓	✓	✓	宣城站	—	—	✓	✓	—
芜湖站	✓	✓	✓	—	—	衢州站	—	✓	—	—	—
常州站	✓	✓	✓	—	—	南通站	—	✓	—	✓	—
昆山南站	✓	✓	✓	—	—	诸暨站	—	✓	—	—	—
杭州西站	✓	✓	✓	—	—	丽水站	—	—	—	✓	—
嘉兴南站	—	✓	✓	✓	✓	黄山北站	—	—	✓	—	—
杭州站	✓	✓	✓	—	✓	宿州东站	—	—	—	✓	—
松江南站	—	✓	✓	✓	✓	丹阳站	—	—	✓	—	—
徐州站	✓	✓	✓	—	—	海安站	—	—	✓	—	—
金华站	✓	✓	✓	—	✓	滁州站	—	—	✓	—	—
苏州北站	✓	✓	✓	—	✓	镇江南站	—	—	—	—	✓

资料来源:笔者自制。

注释: ① 合肥南站南侧片区由原骆岗机场更新改造为骆岗公园,并于2023年9月起对外开放。车站南侧功能更新吸引“站城融合”人群在周边地区集聚,逐步显现出站城融合的趋势。

甚至是城市核心区的存量车站（见图5）。新建客站周边多为增量空间，规划应从匹配客群需求出发，谋划精准的功能定位和构建理想的空间格局。老客站周边多为存量空间，通过迭代新功能、复兴新场景、融合新空间来满足人群变化需求。笔者基于对长三角重点车站地区的规划实践与观察，聚焦5大影响因素的综合分析，对2种类型“站城融合”的规划策略重点进行思考。

3.1 新建客站“站城融合”的规划建设抓手：以虹桥枢纽为主要案例

新建客站地区初期以客站的交通功能为主，随着“站城融合”人群规模增长，区域功能开始集聚。随着与城市的交通、功能联系日益加强，车站周边地区逐步成为承载城市功能的机会区域。因此，新建客站“站城融合”是在客群规模增加和客群结构变化的推动下，交通、区域和城市功能不断叠加迭代的过程。2010年建成投用的上海虹桥站是国内新建客站高质量“站城融合”发展的典型代表，其发展先后经历从初期单一交通功能到集聚商务、会展、创新等区域功能，再到补充完善公共服务、居住等城市功能3个阶段^[12]。笔者认为新建客站“站城融合”规划重点应聚焦区域功能、空间一体、客群需求3个方面。

3.1.1 匹配客群变化，精准谋划目标定位和核心功能

依据LBS大数据和实地调研访谈，动态跟踪虹桥站客群变化，发现客群结构呈现3个阶段演变特征（见图6）。第一阶段为2010—2014年，客群以交通人群为主，功能以对外和对内交通运输为主。第二阶段为2014—2019年，虹桥站日均客流由2014年的23.5万人次增至2019年的37.6万人次，“站城融合”人群占比也不断提升，在2019年反超交通人群。为匹配“站城融合”人群需求，规划将虹桥商务区定位为集“大交通”“大商务”和“大会展”为一体、服务长三角的国际开放枢纽，“站城融合”建设呈现出区域和交通功能齐头并进的态势。第三阶段为2019年至今，到发客群中“站城融合”

表3 长三角50个枢纽地区站城融合发展水平评估结论
Tab.3 Evaluation and conclusions on station-city integration in 50 hub areas of the Yangtze River Delta

站城融合趋势	数量/个	代表车站
有站城融合趋势	24	杭州东站、上海虹桥站、南京南站、上海站、合肥南站、苏州站、宁波站、南京站、徐州东站、无锡站、温州南站、上海南站、合肥站、义乌站、常州北站、芜湖站、常州站、昆山南站、杭州西站、嘉兴南站、杭州站、徐州站、金华站、苏州北站
无站城融合趋势	26	阜阳站、连云港站、杭州南站、蚌埠南站、淮安东站、绍兴北站、无锡东站、松江南站、嘉兴站、盐城站、镇江站、台州西站、湖州站、阜阳西站、六安站、宣城站、衢州站、南通站、诸暨站、丽水站、黄山北站、宿州东站、丹阳站、海安站、滁州站、镇江南站

资料来源：笔者自制。

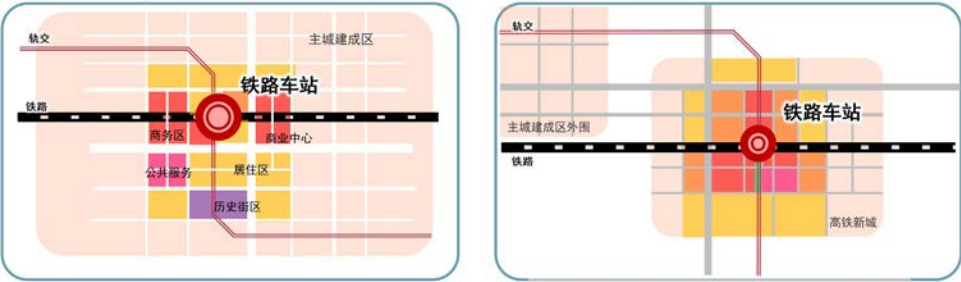


图5 新建客站“站城融合”和老客站“站城融合”的类型差异
Fig.5 Differences in the types of "station-city integration" of new passenger stations and "station-city integration" of old stations

资料来源：笔者自绘。

人群占比平缓上升并趋于稳定，规划将虹桥地区定位为上海主城副中心，要求逐步完善商业休闲、公共服务、居住生活等城市功能，引导虹桥商务区存量空置楼宇调整为公寓、公共服务设施，虹桥枢纽地区迎来城市能级和建设标准的双重提升，至此枢纽地区达到区域、城市和交通功能综合发展的高质量“站城融合”发展阶段。

可见，新建客站“站城融合”功能引导应以保障交通功能为基础，以集聚区域功能为核心，以完善城市功能为补充，动态平衡交通、区域和城市等多元功能（见图7）。面对不断增长且具有不确定性的区域功能，规划布局上应做好充分的空间预留，空间管控上应强化弹性管控机制，制定功能发展的两类清单，包括做精区域功能的正面清单和禁止低端功能准入的负面清单。

3.1.2 强化空间一体，精细构建“核心圈层+廊道拓展”的空间格局

新建客站为更好承载区域功能，并成为城市战略空间节点，应全力构建“站”和“城”融合发展的一体化空间格局。首先，聚焦核心圈层，作为承载面向区域服务的核心空间。如

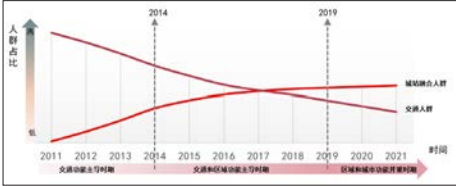


图6 虹桥枢纽客群（“站城融合”人群和交通人群）演变趋势
Fig.6 Trends in the evolution of Hongqiao Hub segments ("station-city integration" and transport segments)

资料来源：笔者自绘。

虹桥站站前2 km范围内是承载“大交通”“大商务”“大会展”等功能的核心区域，依据“站城融合”人群对空间距离的敏感程度分为2个圈层：一是依托虹桥天地、万科中心等形成以餐饮、酒店、购物等功能为主的内圈层；二是依托国家会展中心、商办核心区，形成以会议会展、商贸服务等功能为主的外圈层，采用二层连廊、地下通道等方式构建车站与不同圈层间的一体化空间联系。核心圈层空间范围大小受车站规模等级和“站城融合”发展水平的影响，有所差异。其次，引导“站城融合”核心区功能沿城市轨道、高快速路等交通廊道拓展布局。如虹桥枢纽“站城融合”核心功能在2 km范围外主要沿轨道2号线、轨道17号线，以及北

翟路、吴中路等主干道路布局。位于北翟路两侧的临空经济园区和长风商务区逐步成为服务长三角企业的总部集聚区,位于北青公路北侧的新虹桥医学中心日益成为长三角异地就医目的地(见图8)。

3.1.3 注重人本设计,精巧空间应对“站城融合”人群需求

针对“中短距、高频次、高时间价值”的“站城融合”人群,虹桥枢纽地区一方面强化功能复合,打造共享中庭、混合街区等共享空间以及在虹桥天地综合体等片区有机兼容商业、商务、娱乐等设施;另一方面提升公共空间活力,通过立体开发将分隔空间的铁路、快速路等消极廊道转化为富有活力的公园,采用多

种尺度的院落式建筑组群塑造宜人的空间场所。为满足商务和通勤人群的便捷需求,通过立体步行连廊将周边商业商务功能高效串联,实现站内、站外交通换乘无缝连接(见图9)。

3.2 老客站“站城融合”的更新提升路径:以上海站为主要案例

随着城市铁路枢纽体系重构,老客站运行列车逐步转向以高速、城际为主,笔者认为老客站更新规划设计应关注枢纽地区演变历程、历史基因、区位价值,通过盘活场所记忆、修复站城空间、共建更新机制等方式推动高质量“站城融合”。上海站(又名上海新客站)建设可追溯到1984年(原旧址为麦根路货站,

建于1913年),位于超大城市的核心区,更新起步较早,从20世纪80年代“不夜城计划”,后经过南北广场的升级改造以及周边区块的更新建设,逐步成为集聚商务办公、金融酒店的重要城市中心(上海八大商业中心之一)。

3.2.1 以历史为线索,营造文化特色的车站场景

历史风貌和文化特色是老客站区别于新建客站的重要维度,对其活化既是对城市 and 车站发展历程的尊重,也是提升车站地区“站城融合”活力的抓手。首先,将老站房活态遗产更新改造为高辨识度、延续历史记忆的站房地标建筑,使其成为体现城市形象和文化内涵的“门户名片”。其次,聚焦站前营造唤醒记忆的场所空间,围绕高时间价值人群换乘需求、城市年轻人群时尚消费需求等,针对性嵌入相关功能业态。再次,推动车站地区整体风貌统一,融合历史魅力与时尚气息。提炼老客站地区的共性文化要素,营造协调统一、多元魅力的“站城融合”建成环境。如苏州站要求车站及车站地区建筑以淡黄、浅灰和棕红等明度较低的色彩为主,对建筑风格和建筑高度提出明确要求(基准高度不得超过24 m),体现苏州清新淡雅的江南特色风貌。

3.2.2 以更新为重点,重塑有归属感的活力片区

老客站地区站城割裂、站区两侧不连通是站城空间优化需破解的核心问题。其一,可以通过步行链接强化站城空间的缝合。提倡车站、铁轨地下化,通过上盖建筑或步行连廊高效链接不同站区间功能板块,缝合“站”与“城”。其二,通过老客站站前大广场更新改造,推动公共空间的有机整合与功能提升。如上海站经过南北站房及广场的两次改造提升,新增近9万m²地下空间,保证地下一层出站厅、地铁3/4号线换乘厅及长途汽车站一体化衔接,营造地面广场全步行环境。其三,激活空间场景,以物质空间更新为契机带动社会空间缝合,重塑有归属感的活力片区。如上海站周边的多轮功能和空间更新通过关键节点空间的品质提升和高品质商业消费设施的进驻,吸引青年人与中高收入群体定居,推动社会空间与网络重构,凤凰涅槃为蓬勃发展的“新静安区”。

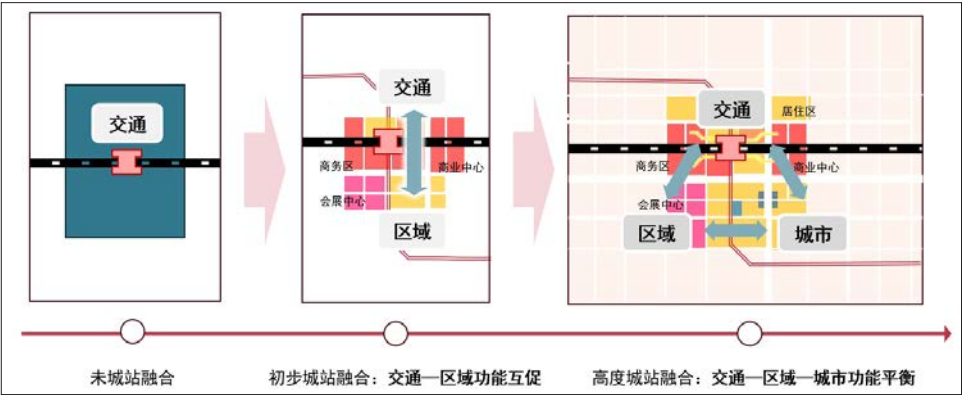


图7 新建客站地区交通、区域和城市功能演变和布局模式
Fig.7 Evolution of transport, regional and urban functions and layout patterns in new passenger station areas
资料来源:笔者自绘。

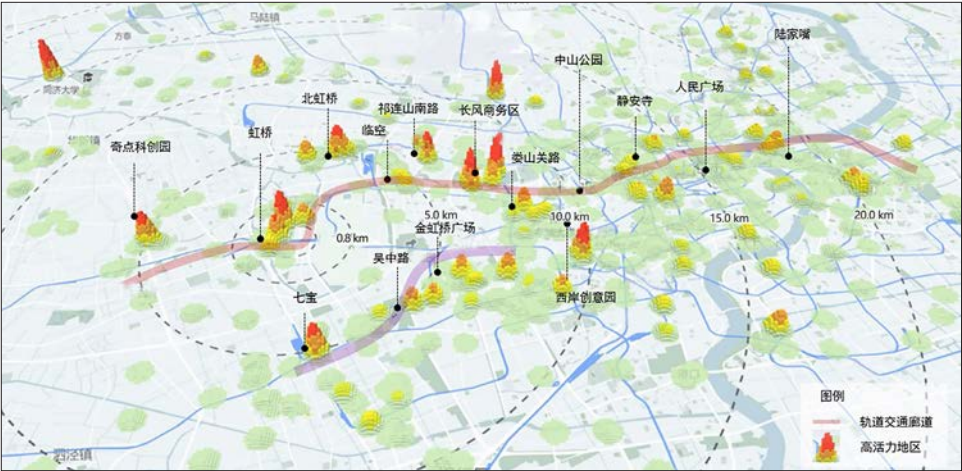


图8 虹桥枢纽地区功能布局的“圈层、廊道”特征
Fig.8 Characteristics of "circle and corridor" in the functional layout of Hongqiao Hub Area
资料来源:中规院上海分院交通所绘制。

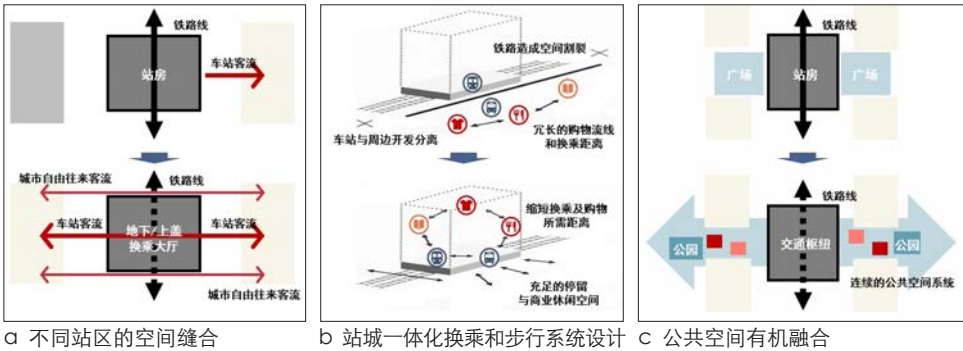


图9 有机融合的空间设计模式
Fig.9 Organic integration of spatial design patterns

资料来源:笔者自绘。

3.2.3 以协同为突破,共建统筹联动的更新机制

老客站更新应建立整合更新规划、建设与运营于一体的协同部门(平台),从“政府与铁路”“政府与市场”“政府与百姓”3个维度构建统筹联动的更新机制。首先,强化铁路与地方政府意愿协同,避免规划脱节和目标冲突,双方共同推进老客站地区的更新建设和运营管理。其次,搭建政府与市场协同的平台,探索老客站地区城市更新特定政策,更好引入优质社会资本。再次,平衡好枢纽地区更新发展的经济效益和社会效益,将历史传承、文化保护、百姓需求放在首位。最后,老客站地区“站城融合”人群的动态变化性,决定了老客站地区是动态式、渐进式城市更新,需建立分期开发、弹性预控的更新模式,动态判断功能和业态迭代升级方向,保障区域整体持续运营。

4 结论与展望

笔者深入剖析“站城融合”的动力机制和实践误区,基于对长三角城市群50个枢纽的跟踪调查和实证研究,判断影响“站城融合”发展的关键因素包括“一定规模客流、一定比例客群、独特区域价值、明确片区定位和一体化开发机制”等5个方面,明确指出“站城融合”发展存在5大误区,从规避误区视角提出理性分析“站城融合”影响因素的重要性,应作为判断“站城融合”发展可行性的依据。为推动枢纽地区“站城融合”高质量规划建设,笔者对新建客站和老客站2种类型“站城融合”通过典型实证归纳总结其核心规划策略,

新建客站功能集聚更加面向区域,应关注交通、区域和城市功能的三元平衡,“圈层+廊道”的功能和空间布局模式,老客站功能集聚更加面向城市,应以城市更新推动文化活化、场景再造和社区重塑。期望本文对“站城融合”实践误区的辨析和规划思考,可为枢纽地区建设成为卓越的“站城融合”地区提供参考。

当然,本文对于“站城融合”规划研究以理论和案例研究为主,笔者也希望下一步能创新量化、精准化、智慧化的规划设计方法,在广泛实证经验的基础上做进一步拓展和探讨。

(致谢:衷心感谢中国城市规划设计研究院李晓江院长领衔的《站城融合规划与设计战略研究》课题组提供的思路启发、真知灼见与研究帮助。)

参考文献 References

[1] 盛晖. 站与城——第四代铁路客站设计创新与实践[J]. 建筑技艺, 2019(7): 18-25.
SHENG Hui. Station and city: innovation and practice in the design of fourth-generation railway passenger stations[J]. Architectural Technique, 2019(7): 18-25.
[2] 覃晴. 站城一体化开发理念在深圳前海枢纽的应用[J]. 都市快轨交通, 2015, 28(4): 51-56.
QIN Qing. Application of the integrated development concept of station-city in the Qianhai Hub of Shenzhen[J]. Urban Rapid Rail Transit, 2015, 28(4): 51-56.
[3] BERTOLINI L. Nodes and places: complexities of railway station redevelopment[J]. European

Planning Studies, 1996, 4(3): 331-345.
[4] 唐枫,徐磊青. 站城一体化视角下的轨交地块开发与空间效能研究——以上海三个轨交站为例[J]. 西部人居环境学刊, 2017, 32(3): 7-14.
TANG Feng, XU Leiqing. Study on rail transit block development and spatial efficiency from the perspective of station-city integration: a case study of three metro stations in Shanghai[J]. Journal of Western Human Settlements Environment, 2017, 32(3): 7-14.
[5] 李晓江,蔡润林,尹维娜,等. 站城融合之综合规划[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2022.
LI Xiaojiang, CAI Runlin, YIN Weina, et al. Comprehensive planning of station-city integration[M]. Beijing: China Architecture & Building Press, 2022.
[6] 郑德高,杜宝东. 寻求节点交通价值与城市功能价值的平衡——探讨国内外高铁车站与机场等交通枢纽地区发展的理论与实践[J]. 国际城市规划, 2007(1): 72-76.
ZHENG Degao, DU Baodong. Looking for the balance between transport value of node and functional value of city: discussing theory and practice in the development of airport area and high speed rail station area[J]. Urban Planning International, 2007(1): 72-76.
[7] 熊健,孙娟,葛春晖,等. 区域一体化发展背景下枢纽地区规划的实践探索——以上海虹桥枢纽地区为例[J]. 城市规划学刊, 2020(4): 73-80.
XIONG Jian, SUN Juan, GE Chunhui, et al. A practical exploration of hub area planning under the background of integrated regional development: taking Shanghai Hongqiao hub area as an example[J]. Urban Planning Forum, 2020(4): 73-80.
[8] 葛春晖,尹泳枫,蔡润林,等. 长三角铁路枢纽地区影响因素和发展路径研究[J]. 城市规划学刊, 2022(s2): 94-106.
GE Chunhui, YIN Luofeng, CAI Runlin, et al. Study on influencing factors and development path of railway hubs in Yangtze River Delta[J]. Urban Planning Forum, 2022(s2): 94-106.
[9] 孙娟,葛春晖,郭祖源,等. 基于客群精准识别的长三角高铁枢纽地区发展评估: 门槛、分异和核心空间[J]. 城市规划学刊, 2024(4): 58-66.
SUN Juan, GE Chunhui, GUO Zuyuan, et al. Development assessment of high-speed railway hub areas in Yangtze River Delta based on accurate identification of passenger groups: thresholds, divergences and core spaces[J]. Urban Planning Forum, 2024(4): 58-66.
[10] 郑德高,孙娟,葛春晖,等. 上海虹桥枢纽地区规划回顾及优化建议[J]. 城市规划, 2024, 48(s1): 35-43.
ZHENG Degao, SUN Juan, GE Chunhui, et al. Review and optimisation of the planning of Shanghai Hongqiao Hub area[J]. City Planning Review, 2024, 48(s1): 35-43.