

基于“五结合”理论的高铁新城规划创新实践

Planning Innovation for High-speed Rail New Towns Based on the “Five-Integration” Theory

杨宝民¹, 朱昌宏² | Baomin yang¹, changhong Zhu²

(1. 深圳市新摩尔商业管理公司, 深圳 广东 518001; 2. 广州城市勘察设计院, 广州 广东 510030)

(1. NewMall Business Management Limited, Shenzhen, Guangdong 518001; 2. Guangzhou Urban Survey and Design Research Institute, Guangzhou 510030)

DOI:

摘要: 针对传统城市规划中存在的“千城一面”、功能割裂等问题, 本文提出城市规划、产业规划、商业规划、旅游规划与城市主题文化“五结合”的创新方法论。以长沙高铁东部新城为实证案例, 系统阐述该方法论在区域定位、产业规划、功能布局、开发时序等方面的具体应用, 为新时代高铁新城高质量发展提供理论借鉴与实践参考。

关键词: 高铁新城; 五结合规划; 城市主题文化; 长沙东部新城

Abstract: Traditional urban planning has long suffered from urban homogenization and functional fragmentation. This paper proposes an innovative “Five-Integration” methodology that integrates urban planning, industrial planning, commercial planning, tourism planning, and urban thematic culture. Taking Changsha East High-speed Rail New Town as a case study, the paper systematically demonstrates the practical application of this methodology in regional positioning, industrial planning, functional layout, and development phasing. The research provides theoretical references and practical guidance for promoting high-quality development of high-speed rail new towns in the new era.

Keywords: high-speed rail new town; Five-Integration planning; urban thematic culture; Changsha East New Town

作者简介: 杨宝民 深圳市新摩尔商业管理公司总经理, 清华大学商业地产总裁班老师, 大连海洋大学一带一路研究院特聘教授 2021-2024
朱昌宏 广州城市勘察设计院二所所长 博士

一、引言

中国高铁网络的快速崛起催生了大批高铁新城, 但传统规划模式往往导致功能单一、文化缺失、产城脱节等弊端。2008年以来, 笔者在批判性借鉴国内外新城建设经验基础上, 创新性提出“三结合”(城市规划+商业规划+旅游规划)理论, 并持续迭代完善, 最终形成“五结合”规划方法论。该体系强调多规合一、文化引领与以人为本, 旨在破解新城发展瓶颈。本文以长沙高铁东部新城为例, 论证该方法论的科学性与实效性。

二、“五结合”规划创新方法论

(一) 理论演进与核心内涵

“五结合”方法论历经三个阶段演进: 2008年提出“三结合”理论, 首次将商业、旅游规划纳入城市规划体系; 2010年增补产业规划, 形成“四结合”框架; 2012年进一步融入城市主题文化, 构建完整方法论体系(图1)。该理论认为: 城市战略决定发展方向, 产业功能提供发展动力, 商业与旅游提升空间活力, 而主题文化则是塑造城市灵魂、避免“千城一面”的根本保障。

(二) 规划协同的关键原则

1. 商业规划与人流动线耦合。例如摒弃传统功能分区割裂模式, 坚持“以人为本”统筹布局。深圳福田CBD将大剧院、图书馆等人流引擎集中于深南大道北侧, 而商业设施置于南侧, 导致人气与商气分离, 购物中心长期萧条。反例警示我们: 公共文化设施必须与核心商圈集中布局, 通过人流规划激活商业价值。

2. 旅游规划与生态建设融合。现代城市需提供高品质生态休闲空间。规划应将旅游功能

嵌入城市肌理, 依托自然禀赋构建全域游憩网络, 实现“城在景中、景城共生”。

3. 产业规划与城市布局锚固。产业是城市造血系统, 决定人口、财富与文明兴衰。新城规划必须以产业规划为基石, 确保产城融合、职住平衡。

4. 主题文化贯穿规划全程。城市个性源于文化基因。需在规划前期确立文化主题, 并将其渗透到空间结构、建筑风貌、景观营造等各层级, 塑造可识别的城市意象。

三、长沙高铁东部新城规划实证

研究区域为黄兴镇48平方公里(长沙三环内), 武广、沪昆双高铁与黄花空港在此交汇, 具备打造长株潭城市群副中心的战略区位(图2)。笔者新摩尔公司团队联合广州城市勘察设计院, 运用“五结合”方法论开展系统性规划。

(一) 区域关系定位

1. 东部新城与长沙老城的关系

类比上海浦东陆家嘴, 高铁东部新城(黄兴镇)与西侧武广新城(18.92平方公里)共同构成长沙“大东城”, 承担城市副中心职能。武广新城以商务枢纽为主, 东部新城则侧重生态宜居与高端要素集聚, 规划20年内聚集15-20万高素质人口(人均年收入10万元以上)。

2. 东部新城与黄花空港的关系

两大增长极错位协同, 空港侧重保税物流与临空经济, 东部新城聚焦高端服务与生态休闲, 共建长株潭客流、物流、信息流核心区。

3. 东部新城与长沙县城的关系

星沙经开区为成熟产业引擎, 东部新城作为南部拓展区, 承接商务、旅游与现代农业示范功能, 联合打造长沙大东城格局。

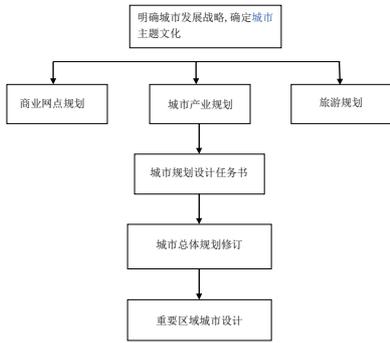


图1

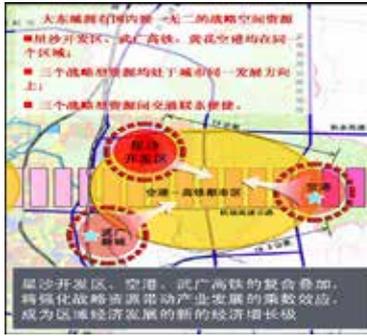


图2



图3



图4

图1 “五结合”规划方法论流程图

图2 长沙东城区发展战略图 (引自中国城市规化院)

图3 长沙东部高铁新城与长沙武广新城区域图

图4 长沙南站西侧武广新城总平面彩图

4. 高铁新城规划创新要点

长沙高铁东部新城重点和长沙高铁西侧为主的武广新城对接,通过东西公路和南北公路以及地铁与主城区对接。长沙高铁武广新城城市设计范围占地面积 18.9 平方公里,核心区 4.4 平方公里,以高铁南站为核心,基地以浏阳河和磨盘洲作为最大的景观资源。形成东西景观轴心,结合主要站点,打造地标建筑,沿着主要干道建立良好的绿化联系,并将周边的滨水资源合理利用,使得浏阳河滨水魅力得以充分展现(图3)。

城市设计延续城市规划中东西向开放的空间轴线,与主城区和黄兴镇相互呼应,重点安排商业,文化,商务和居住等功能(图4、5)。

高铁新城的规划需要创新,考虑以下因数:

立体交通:借鉴深圳前海经验,构建地下、地面、地上多维度交通系统,设置多车道并行出租车通道,缓解枢纽拥堵。

弹性管控:引入新加坡“白地”概念,以 30-50 公顷为单元控制总体开发强度,允许地块指标弹性调整。

时序优化:靠近主城区区域优先开发,推行“1.5 级开发”模式,缩短培育周期。

5. 产业定位

依托黄兴镇 2 万亩蔬菜、2000 亩花木的农业基础,确立五大主导产业——高科技产业、金融服务业、商贸旅游业、创意产业、生态农业(图6、7)。

6. 开发时序为

首期发展会展旅游、生态农业与商贸物流;二期聚焦高科技与创意产业;三期成熟后发展金融服务。

(二) 旅游规划体系

1. 资源基底:拥有黄兴故居、许光达故居等红色文化 IP,浏阳河“九道湾”生态景观,磨盘洲生态公园等。现有农业观光基础扎实,日供长沙蔬菜占马王堆市场本地菜 1/3。

2. 规划突破:摒弃镇级视野,立足 48 平方公里全域构建浏阳河旅游经济带。重点举措包括:

1) 依托黄兴中央生态公园建设民歌广场,



图 8



图 9

长沙国际会展中心黄兴选址方案



图 10



图 11

图 8 高铁东部新城（黄兴）旅游规划图

图 9 长沙高铁东部新城商业规划图

图 10 方案 1——选址范围 5865 亩

图 11 方案 1 4804 亩功能分区初步建议

表 2：48 平方公里用地结构表

用地类型	面积	说明
中央商务区 CBD	4 平方公里	建议作为湖南省自由贸易区的重要组成部分，其中覆盖率最多在 45%
公园和森林绿地	10 平方公里	考虑森林覆盖率接近 20%，规划两个重点生态公园，黄兴生态公园和柞山河湿地公园
居住区	12 平方公里	降低居住密度，提高居住质量，满足外来高素质白领人群和本地居住要求
旅游观光与文物保护区	5 平方公里	重点以浏阳河旅游为主，文物保护以黄兴故居区域为主
现代市场群	3.3 平方公里	其中黄江公路以南，湿地公园以西商贸物流园区 1 平方公里
生态农业	13.7 平方公里	要考虑国家土地法规和耕地保护政策

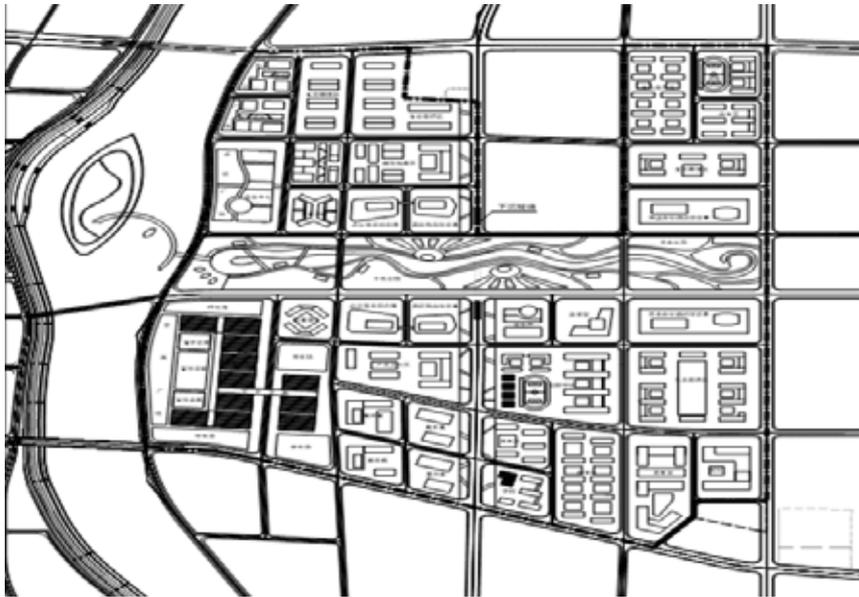


图 12

图 12 长沙高铁东部新城和会展中心周边城市设计初步方案（深圳新摩尔公司与广州城市勘察设计院设计）

5000 亩现代市场群		
一期开发	配套居住区和商务配套建设，黄兴大道南延至鹿芝岭互通，黄江公路拓宽（黄兴大桥至长株高速段）	配合轨道公司建设磁悬浮线路延伸到长沙黄花机场
二期	开发道路交通，劳动东路东延至高塘村与黄兴大道、泉沿公路相连，泉沿公路拓宽（劳动路至三环线段），规划建设湘府路到三环线鹿芝岭互通道路，规划建设长株高速樟山互通，建设现代市场群东南樟山互通至三环鹿芝岭互通的辅道。	启动长沙国际会展中心建设，2017 年建成开业
三期	启动长株潭 CBD 建设，建设黄兴中央生态公园绿化带，	磨盘洲生态旅游项目作为重点
四期	重点建设高水平学校和医院，建设浏阳河音乐小镇	“十四五”期间作为重点
五期	建设生态农业旅游开发区	

表 3 长沙高铁东部新城重点招商项目

长沙国际会展中心	占地 555 亩，长沙国际会展中心建筑面积 25 万平方米，可以配套 1000 多亩作为 BT 方式建设会展中心的回报（2016 年已经建成）	总投资 60 亿元
超五星酒店和国家会议中心以及下一代综合体建设	预计占地 600 亩左右包含磨盘洲作为生态岛统筹建设	28 亿元
长沙高铁东部新城生态型国际软件园	规划 1 平方公里，以超级生态综合体模式规划建设	预计园区投资 100 亿元
黄兴森林生态公园及大型居住区开发	配套住宅用地 500 亩	预计公园投资 4 亿元
黄兴浏阳河五星酒店及旅游接待中心综合体	占地 18 万平方米，建筑面积 27 万平方米最佳	包括配套写字楼、公寓等建设，预计投资 14 亿元
磨盘洲生态及沿岸度假村开发	磨盘洲 200 亩左右，岸上 200 亩，共计 400 亩	预计投资 20 亿元
浏阳河防洪大堤加固加宽美化与旅游景点建设工程	从画田垌至蓝田九道湾 26 公里	预计投资 20 亿元 建议采用 PPP 方式
商贸物流园区项目	项目规划选址为黄兴柞山河湿地公园以西，高塘坪路以东，黄江大道以南，三环路以北 1 平方公里	需要投资 20 亿元左右
浏阳河湾大型花木为主的田园综合体项目	考虑花木业，产业结合田园综合体项目一起实施	需要投资 20 亿元左右

100 米绿化带。（图 10、11）

长沙国际会展中心建议选址在中轴线和黄江大道以及滨江路包围的 555 亩范围，依据是可以充分利用现有高铁和机场交通设施搞建设，对保护生态环境有利，具有较好的预留发展空间。深圳新摩尔商业管理公司的选址得到湖南省各级领导认同，最后形成了统一思想。

会展中心用地以会展中心，酒店、写字楼为主，配置少量酒店公寓。会展中心用地亏损，在其他地块土地取得回报。会展中心室内展馆留出 200 米空间广场到浏阳河大堤，超五星酒店和磨盘洲一体化，后者作为附属生态用地。广场标高等浏阳河堤坝一样，至少保留超五星酒店西侧浏阳河边 100 米道路绿化带。

新城规划必须考虑旅游景点的建设，注重特色旅游线路的打造，此外，要注重公共空间的旅游元素，结合长沙高铁东部新城的实际，我们需要把旅游规划与会展中心建设需要密切结合。（图 12）

（二）土地开发创新策略

1. 生态文化优先：在土地出让前，优先建设主题文化公园、绿化带、医院、学校等公共配套，提升区域氧气含量与空气品质，夯实价值基础。

2. 人气先导开发：借鉴深圳前海 1.5 级开发经验，优先建设国际会展中心、文化体育设施及餐饮休闲业态，聚集人气后再开发核心商业街区，带动已出让地块升值。

3. 政企合作共建：对区域标志性商业文化综合体，政府负责公共文体设施投资，企业主导商业开发，共享客流、统一规划，加速商圈成熟。

(三) 高铁东部新城开发顺序与土地增值策略

实践验证：2017年会展中心投入运营后，显著带动湖南省会展经济发展，证实选址高铁东部新城的科学性与前瞻性。

(四) 配套制度设计

1. 失地农民保障：

成立黄兴镇农民子女教育基金，资助失地农民子女至大学毕业；开展职业技能培训，传承徐特立职业教育精神，帮助农民转型就业。

2. 行政体制改革：

建议设立副县级长沙高铁东部新城管委会，下辖黄兴、高塘、仙人市、光达四个街道办，提升治理效能。

3. 精准招商政策：

产业链招商：梳理汽车、电子信息和工程

机械等产业链，关注新兴产业和未来产业，聚焦“缺链”环节，建立产业协作平台，提高综合配套率；

高效审批：简化流程，建立项目全周期服务平台；

金融支撑：设立投资担保公司与产业创投基金，为重点项目提供融资服务。

鉴于比亚迪电子已经落户长沙经开区，建议长沙东部新城对汽车芯片类关键项目，配套投资的40%作为产业基金。

4. 重点招商项目库（表3）：

五、结论与展望

“五结合”方法论在长沙高铁东部新城的成功应用，验证了其科学价值。该体系通过多规协同与文化引领，有效破解了高铁新城“空城”“睡城”困局，实现了交通枢纽向经济枢纽、生态高地、文化名片的转化。

战略启示：世界城市发展普遍遵循“枢纽聚合”规律。长沙高铁、空港均布局大河东，

2013年前重点开发大河西属于战略误判，造成资源错配。建议长沙市确立“大河东主导战略”，待河东高质量发展后再有序开发河西，形成务实稳健的“东引西联”格局。

本方法论对同类高铁新城规划具有普适性参考价值，未来需在数字化规划、韧性城市、双碳目标等方面持续深化，为新型城镇化贡献更多创新智慧。

参考文献：

1. 专著：李文捷，管娟. 设计城市——阿特金斯城市设计十年中国路 [M]. 上海：同济大学出版社，2009.
2. 专著：郝寿义. 国家综合配套改革试验区研究 [M]. 北京：科学出版社，2008.
3. 专著：张捷，赵民. 新城规划的理论与实践——田园城市思想的百年演绎 [M]. 北京：中国建筑工业出版社，2005.

表3 鼓励投资项目建议

黄兴镇五星酒店和旅游接待中心项目	要求五星酒店面积不低于3万平方米，旅游接待中心2000平方米交给黄兴镇政府旅游部门所有	优惠政策：减免五星酒店30亩地价，配套地价优惠
大型生态旅游项目		
国际外包软件以及文化创意产业园区项目	布局CBD内	
蔬菜保鲜项目	与5000亩黄兴大市场结合	重点给予政策倾斜，给予配套宣传推广经费支持
林木为基础的高档生态项目		
高档医院	引进广州或者长沙等地著名医院落户，政府规划土地在会展中心北侧国际医疗城1000亩土地上	中介人奖励20万元
国际出国留学高中或名牌初中小学	要求国内名校或者国际高中，政府无偿划拨教育用地，鼓励投资和管理团队入住	帮助解决教师户口住房，成功后中介人奖励20万元

* 备注：限制投资项目：高耗能和污染项目