

四、技术方案

目录

第一部分 项目认知

一、项目背景分析

- 1、郑许一体化上升为省级战略，区域发展进入新环境
- 2、突破人口与城镇化门槛，许昌城市发展进入新阶段
- 3、城市轨道交通建设起步，许昌进入轨道交通新时代

二、项目重要性和意义分析

- 1、轨道建设促进郑许都市区一体化
- 2、轨道发展提升许昌城市集聚能级
- 3、轨道变革支撑城市产业发展转变
- 4、轨道模式促进市民生活方式转变

三、重点问题剖析

- 1、轨道交通对城市的重构，造成城市发展方式的整体转变
- 2、轨道交通作为许昌的新事物，造成城市开发、管理模式的转变
- 3、轨道交通选线调整，对城市各层面规划编制、调整的影响

第二部分 规划设计初步方案

一、规划层次与范围

- 1、 研究指导范围：郑许大都市区（郑州空港、许昌长葛市区）
- 2、 控规重点范围：沿线最大区（线路两侧 1-2km 范围）
- 3、 城市设计范围：站点影响区（站点周边 800m 步行区域）
- 4、 重点设计范围：站点核心区（站点周边 300-500m 核心区域）

二、规划期限：远近结合，至 2035 年

三、现状分析

- 1、 现状规划编制情况
- 2、 现状用地规划情况
- 3、 各站点现状基本情况
 - (1) 许昌东站：西侧为主，建设成熟
 - (2) 永昌大道站：部分工业，逐步建设
 - (3) 昌盛路站：尚未形成，村庄为主
 - (4) 农大路站：尚未形成，村庄为主
 - (5) 北苑大道：工业为主，基本形成
 - (6) 大周西站：尚未形成
 - (7) 永兴东站：快速建设，规划成熟
 - (8) 新元大道：西侧形成，东部村庄
 - (9) 葛天大道：西侧成熟，快速建设
 - (10) 颍川大道：乡村工业，村庄为主
 - (11) 幸福城站：尚未形成

四、 相关规划解读

- 1、 区域层面《中原城市群发展规划》：“1 拖 4”到 4 托 1”，产业升级、轨交衔接
- 2、 区域层面《郑许一体化发展战略规划》：轨交衔接
- 3、 区域层面《郑州大都市区许港产业带空间规划》：产业整合
- 4、 城市层面《许昌市城市总体规划》：空间重构、布局优化
- 5、 城市层面《长葛市城乡总体规划》：向北对接，重点拓展
- 6、 专项规划《许昌市轨道交通专项规划（在编）》：丰字网络，区域协同

五、功能定位

六、规划设计理念

- 1、 落实“TOD”开发理念
 - （1）TOD 分类
 - （2）TOD 布局模式
- 2、 “步行化、小街区”式布局
- 3、 产城融合、以大带小
- 4、 立体开发、混合多元
- 5、 水绿交融，海绵示范
- 6、 智慧交通，绿色低碳

七、总体规划策略

- 1、 总体规划策略：“活力导向、依站兴城、以地养铁”
 - （1）活力导向；（2）依站兴城；（3）以地养铁
- 2、 分段规划引导
 - （1）许昌段（6 站）——“产城双向带动”

- (2) 长葛段（3 站）——“以城为主、单侧服务”
- (3) 临港段（2 站）——“中心串联”

八、初步规划方案

- 1、 城市层面：实行“大辐射、核集聚、优配套”开发策略
- 2、 线路层面：“分段优化，功能重构”

(1) **许昌城区段：**对原有城市商业布局进行“微调、结合”；对城市中心格局进行结构型调整，“再布局”；产业园区格局进行“战略东移，转型服务”调整；交通系统衔接建设“丰”字型公交廊道体系；

(2) **长葛城区段：**对城市商业布局进行“布局微调、衔接交通”；对于城市公共服务进行“站点周边集聚”的调整；产业格局调整“优化布局”；交通格局调整“廊道衔接、节点一体”；

(3) **临港城区段：**城市商业布局“中心集聚，新城轴线”；城市公共服务进行“局部调整”；产业格局调整“功能优化、仓储外移”；公共交通格局“点对点·快速化”。

- 3、 站点层面：“分类引导，因站制宜”。

(1) 站点分类：依据国标分类：“1325”站点体系

(2) 开发模式之一：以人为本，活力导向

(3) 开发模式之二：以居带商，由外到内

(3) 开发模式之三：以一带四，近远结合

(4) 站点规划引导

(5) 初步方案：枢纽站--许昌东站--“城市门户”；中心站--永兴东站：“CBD 休闲中心”；中心站---新元大道站；中心站-葛天大道；中心站-颍川大道站；中心站----幸福城站；一般站----永昌大道站；一般站----昌盛路站：“社区----商贸配套区”；一般站----农大路站：“宜居社区

服务区”；一般站——北苑大道：“产业配套服务区”；一般站——大周西：“产业配套服务区”。

九、案例研究

1、 枢纽站案例研究

- (1) 案例研究：温州高铁枢纽站
- (2) 案例研究：郑洛城铁地铁
- (3) 案例研究：上海虹桥站

2、 中心站案例研究

- (1) 案例研究：厦门 1 号线集美大道站
- (2) 案例研究：上海 11 号线嘉定新城站

3、 一般站案例研究

案例研究：上海 11 号线白银路站

4、 工业园区站点案例研究——借鉴工业园区周边开发的几种模式

案例研究：苏州工业园区产业区周边站点布局模式研究

第三部分 规划编制质量管理体系与措施

一、 本院优势

二、 规划编制质量管理体系

三、 服务承诺

- 1、 项目负责人和专业负责人的确定及承诺
- 2、 设计前的准备
- 3、 设计工序控制
- 4、 设计文件签发

5、承诺工作质量保障

第四部分 规划编制进度计划与措施

- 一、 工作计划
- 二、 保障措施
- 三、 编制深度和成果内容
- 四、 人员参与承诺
- 五、 项目承诺

第一部分 项目认知

一、项目背景分析

1、郑许一体化上升为省级战略，区域发展进入新环境

在河南省十三届人大一次会议上，《政府工作报告》中谈到“加快中原城市群建设”时明确提出，“推进郑汴、郑许一体化和郑新、郑焦深度融合”。这标志着“郑许融合发展”的省级战略正式提档升级为“郑许一体化”发展战略。此调整郑许一体化给许昌未来发展带来的重大利好。

《中原城市群发展规划》中提及“1+4”郑州大都市区格局，要求推动郑州与开封、新乡、焦作、许昌四市深度融合。《河南省建设中原城市群实施方案》中对于许昌的定位为：加强与航空港区对接，重点壮大智能电网装备、新材料、新能源汽车等产业，建设先进制造业基地和区域现代物流中心。

《郑许一体化发展战略规划(2016—2020年)》中提及近期建设目标。到2020年，郑许一体化发展格局基本成形。远期目标：到2030年，郑许一体化发展全面实现。中原城市群最具活力和竞争力的组合型都市区域，带动中原城市群发展的核心增长极地位更加巩固。郑许一体化建设交通先行，构建“一纵两枢纽”战略布局，郑许纵向发展轴、郑州中心枢纽、许昌门户枢纽。强化轨道对接 建设轨道交通廊道。许昌成为郑州战略发展的重要部分。

《郑州大都市区许港产业带空间规划》发展定位：以航空经济、智能终端、高端装备为主导的先进制造业发展带。空间布局：一轴、三区、六组团；复合发展轴、许昌片区、长葛片区、航空港片区。临空产业园组团、中德金属生态城组团、高铁北物流组团、中原电气谷组团；长葛宜居组团、示范区宜居组团。

2、突破人口与城镇化门槛，许昌城市发展进入新阶段

2017年，许昌城市化发展飞速进行，城市化进程超过50%，人口超过100万，城市GDP是2642亿元，位居河南省第4名。整个许昌城市发展突破了人口与城镇化的门槛，进入城市化的新阶段。

3、 城市轨道交通建设起步，许昌进入轨道交通新时代

2017 年 10 月经过专家评审《线路站点初步设计方案》，通过郑许快轨建设，许昌进入轨道时代。该线路全场 58.6 公里，许昌段 33.8 公里，从许昌东站通向新郑机场，全程 21 个站点，郑州段 10 个站点，许昌段 11 个站点，由北向南分别是幸福城站（路侧）、大周西站（路侧）、颍川大道（高架）、葛天大道（高架）、北苑大道（高架）、农大路站（高架）、新元大道（高架）、昌盛路站（高架）、永兴东路（高架）、永昌大道（地下）、许昌东站（地下）。

总投资额约为 110 亿元，许昌段 99.5 亿元。设计时速 120 公里/小时，全程 51-57 分钟。客流量：近期高峰小时 0.8-1.0 万人，远期 1.3-1.6 万人。

途经东城区、示范区、建安区、长葛市，覆盖 10 个产业园区（新城），接入郑州 17 号线工业十路站，至郑东机场换乘中心。

许昌轨道是郑许融合发展的重大基础设施，是许昌功能提升的重大推动项目，使许昌进入“轨道时代”。

二、 项目重要性和意义分析

1、 轨道建设促进郑许都市区一体化

随着轨道交通的建设，郑许一体加速推进，许昌成为中原城市群的重要节点，在大都市区中扮演着更重要的角色。

2、 轨道发展提升许昌城市集聚能级

2016 年 12 月 28 日，国务院正式批复《中原城市群发展规划》。《规划》提出将中原城市群建设成为：中国经济发展新增长极、重要的先进制造业和现代服务业基地、中西部地区创新创业先行区、内陆地区双向开放新高地和绿色生态发展示范区；《规划》提出：建设现代化郑州大都市区，推进郑州大都市区国际化发展。许昌自此进入大都市区时代，成为中原城市群的重要部分。

3、 轨道变革支撑城市产业发展转变

轨道交通的发展有利于建立产业提质增效与城镇功能升级的同步演进机制。创新规划理念，由单纯的“产业区”规划转向“产业新城”规划，加快产城融合示范区建设。协调包容，以城促产，夯实产城融合发展的实现机制，培植产城融合发展的动力机制。

产业周边站点的开发可以给产业人群提供快速交通服务，提升从业人员整体的生活水平，利于企业引进人才，留住人才；产业类站点周边产业服务业可以增加产业服务功能，加快产业园区发展；同时承接产业园区发展和人口集聚衍生的生产生活服务消费需求，前瞻布局城镇产业配套功能，提高生活配套设施的便利化、品质化；加强基础设施的互联互通。

4、 轨道模式促进市民生活方式转变

轨道交通的建设将改变原有交通方式，引领商业和服务业向站点集聚，交通集散和生活服务的模式将发生一定的变革，产生更便捷的交通和生活方式。轨道交通建设引导城市的发展和新的城市中心的建设。

三、 重点问题剖析

1、 轨道交通对城市的重构，造成城市发展方式的整体转变

“人：用脚投票一再决策”。轨道交通的建设，对居民什么造成深远的影响，部分地区交通条件的改善，影响着整个城市的结构重构，人向更有利于的方向移动，用脚投票，影响整个城市的格局和未来的发展。

人口结构的转变带动居、商、娱、业、游等各个方面的需求，对于城市有“拉动型”布局模式，产生站点集聚效应，在站点周边的服务性设施提出更多的需求和更高的要求，城市结构会发生一定的调整。

设施：主要城市公共设施的布局需考虑到轨道站点建设对于周边人口的吸引和增加的人口对于设施的需求。

用地：沿线城市用地功能的调整。根据站点的布局，城市土地级差发生变化，新的中心区将被创造，新的人口集聚必然带来新一轮的土地更新。

交通：沿线城市交通体系的衔接。

2、 轨道交通作为许昌的新事物，造成城市开发、管理模式的转变

轨道交通站点周边区域的开发建设，以及立体开发、混合开发等工作的要求对许昌原有城市规划建设的制度建设、工作方式、编制管控都提出了新的调整，面对新挑战，改革城市规划、建设、管理方式，成为目前工作的一个重要方面。

3、 轨道交通选线调整，对城市各层面规划编制、调整的影响

城市原有总体规划以及各层次法定规划均为考虑轨道交通的影响，由于轨道交通的建设，势必对原有城市规划的理念、布局、人口分布等产生一系列的重大影响。本次规划需要对这些变化做出调整意见和建议。

第二部分 规划设计初步方案

一、规划层次与范围：区域协调，引导设计

1、 研究指导范围：郑许大都市区（郑州空港、许昌长葛市区）

通过对于整个许昌市功能和用地结构的分析，以及影响许昌未来发展的重大项目的研究，对于本次规划进行指导，形成上层指导思想。

2、 控规重点范围：沿线最大区（线路两侧 1-2km 范围）

最大区一般包括站点周边 1-2 公里以内，该范围内对其用地价值有比较明显的提升，是该轨道线路的价值提升边界，面积总计约 5658.3 公顷。

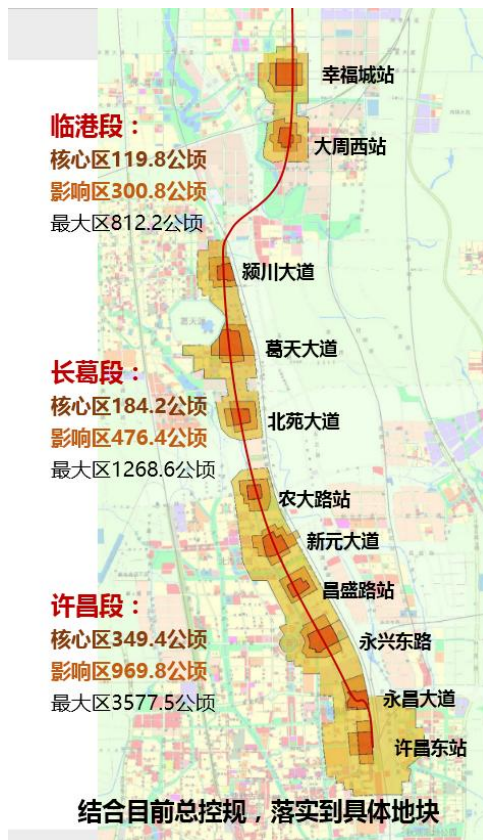
重点控制范围主要是为城市协调功能、配套基本服务、调整用地平衡。

3、 城市设计范围：站点影响区（站点周边 800m 步行区域）

城市设计引导范围一般包括站点周边 1km 以内，该范围内总面积约 1727.0 公顷，设计内容主要包括慢行交通设计，公共服务设施设计和规划，空间形态布局模式等内容。

4、重点设计范围——站点核心区(站点周边 300-500m 核心区域)

重点城市设计范围为站点核心区，是核心功能承载区，主要包括站点周边 500m 范围内，总面积为 653.3 公顷。设计内容包括步行衔接，功能业态，综合开发建议等规划布局和控制条件，引导进一步的城市设计和开发。



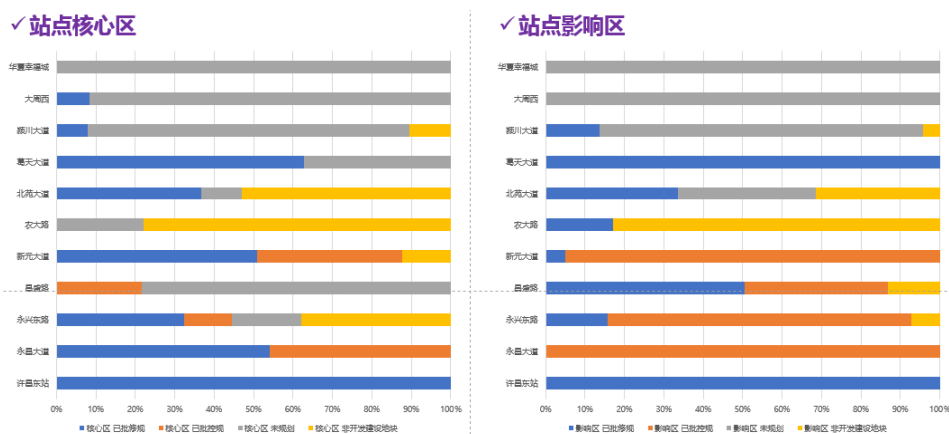
二、规划期限：远近结合，至 2035 年

轨道交通的建设影响下一轮城市总体规划用地布局，对许昌城市的发展有深远的作用，因此规划目光宜放长远。另一方面，在站点周边用地的开发建设上，近远宜协调，充分结合近期开发需求，因此确定规划期限如下。

规划近期为 2018-2020，规划远期至 2035 年。

三、现状分析

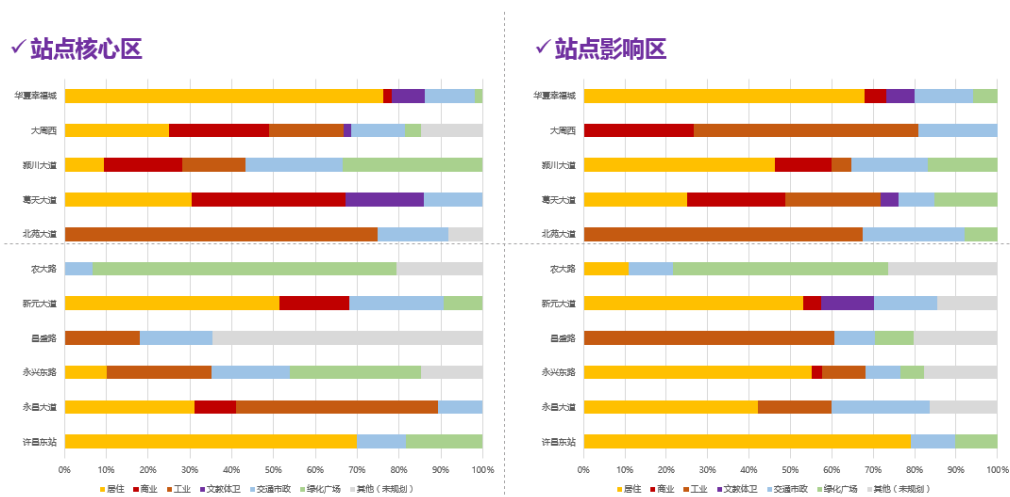
1、现状规划编制情况



许昌东、永昌大道、新元大道、北苑大道、葛天大道、颍川大道已经基本覆盖详细规划；永兴东路、北苑大道其次；昌盛路、农大路、颍川大道、大周西、幸福城基本没有形成详细规划。

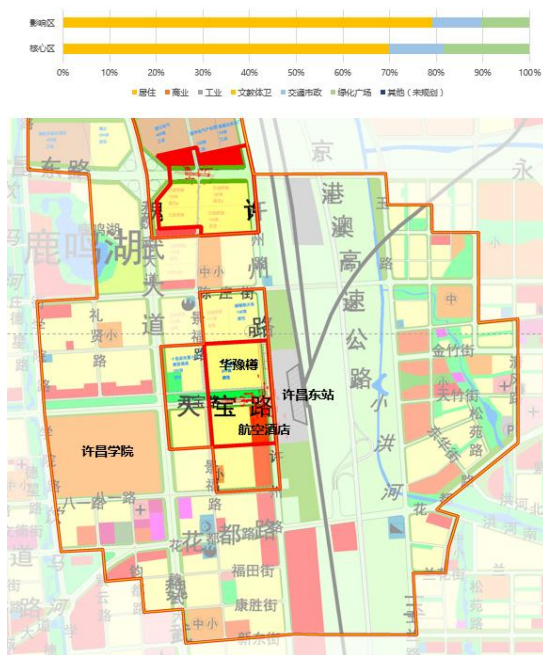
本次针对这一规划情况提出：未编制规划地块，按照轨交需要编制控规；已编制控规，未编制修规地块，结合轨交需要适当调整；已编制修规，未建设地块，结合轨交需要探讨调整的可能性；已建设地块，充分尊重现状，优化交通衔接。

2、现状用地规划情况



现状各站辐射圈层规划用地性质比例差异大，华夏幸福、许昌东居住用地比例较高、昌盛路、大周西产业比例较高。

3、 许昌东站：西侧为主，建设成熟



4、 永昌大道站：部分工业，逐步建设

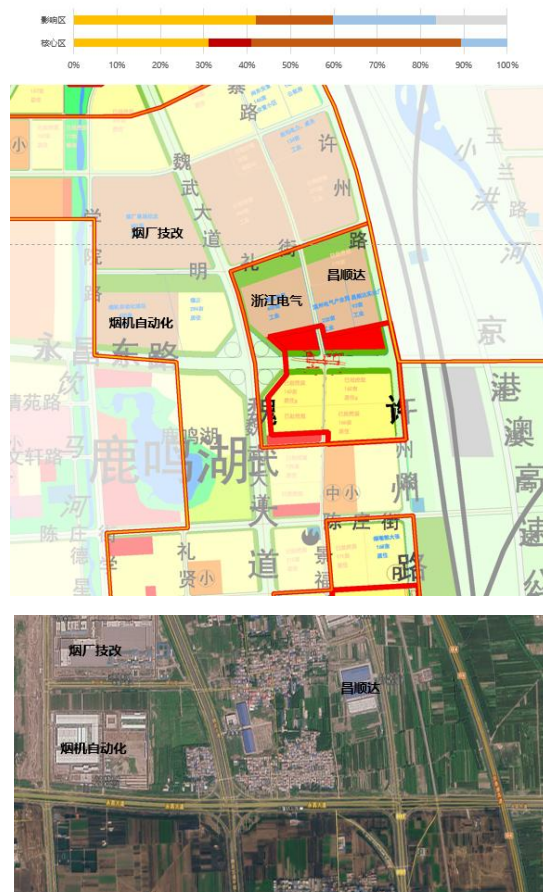
辐射范围：核心区 58.9 公顷、影响区 125.1 公顷、最大区 320.3 公顷

建设情况：核心区尚未形成；影响区形成部分工业；最大区形成部分工业，鹿鸣湖周边完成规划。

人口与客流：轨交覆盖 2.86 万人口。

公共服务设施情况：1 所中学、1 所小学、1 体育公园。

绿化用地情况：44.1 公顷，人均 15.4 平米。



5、 昌盛路站：尚未形成，村庄为主

辐射范围：核心区 42.4 公顷、影响区 132.9 公顷、最大区 312.3 公顷。

建设情况：核心区尚未形成；影响区形成部分工业；最大区：形成部分工业。

人口与客流：轨交覆盖 8.6 万人口。

公共服务设施情况：1 所中学、3 所小学。

绿化用地情况：40.5 公顷，人均 4.76 平米。



6、 农大路站：尚未形成，村庄为主

辐射范围：核心区 33.8 公顷、影响区 142.1 公顷、最大区 349.8 公顷。

建设情况：核心区尚未形成；影响区尚未形成；最大区：少量居住。

人口与客流：轨交覆盖 2.64 万人口。

公共服务设施情况：1 所中学、2 所小学、1 所医院。

绿化用地情况：74.0 公顷，人均 28.0 平米。



7、北苑大道：工业为主，基本形成

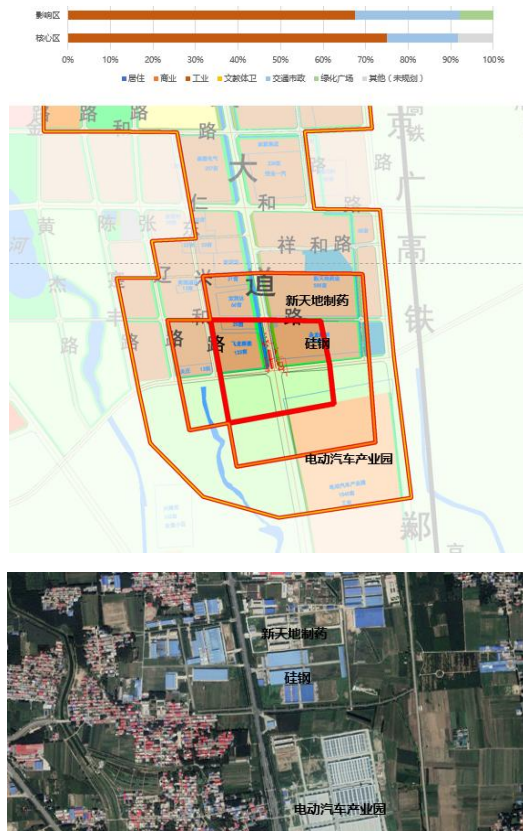
辐射范围：核心区 46.2 公顷、影响区 143.6 公顷、最大区 327.3 公顷。

建设情况：核心区基本形成，工业为主；影响区基本形成，工业为主；最大区基本形成，工业为主。

人口与客流：周边没有布局社区

公共服务设施情况：无

绿化用地情况：21.2 公顷



8、大周西站：尚未形成

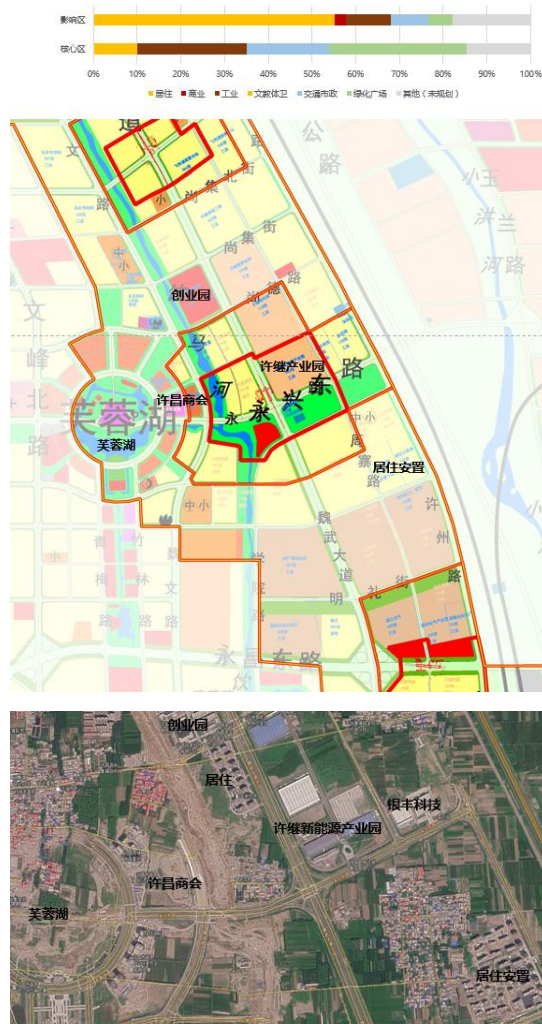
辐射范围：核心区 43.4 公顷、影响区 119.6 公顷、最大区 368.8 公顷。

建设情况：核心区尚未形成；影响区尚未形成；最大区：尚未形成。

人口与客流：轨交覆盖 1.5 万人口。

公共服务设施情况：1 所小学

绿化用地情况：37.5 公顷，人均 25 平米。



10、 新元大道：西侧形成，东部村庄

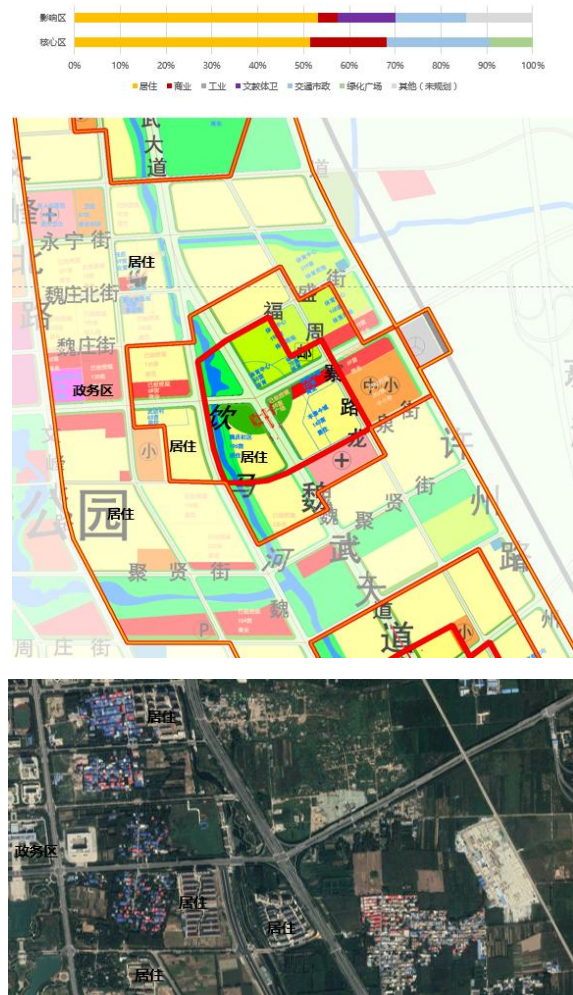
辐射范围：核心区 71.3 公顷、影响区 186.7 公顷、最大区 580.7 公顷。

建设情况：核心区大多数地块未建；影响区部分建设完成，居住为主；最大区西部政务区形成，服务完备，东部尚未形成。

人口与客流：轨交覆盖 9.1 万人口。

公共服务设施情况：2 所中学、3 所小学、1 所医院、1 体育中心、1 处消防站。

绿化用地情况：124.2 公顷，人均 13.6 平米。



11、 葛天大道：西侧成熟，快速建设

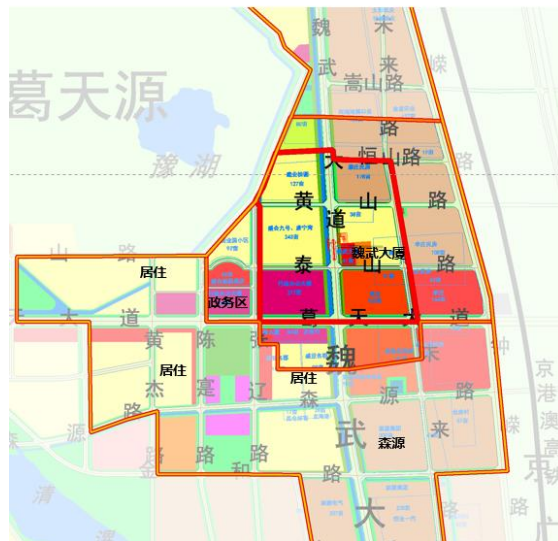
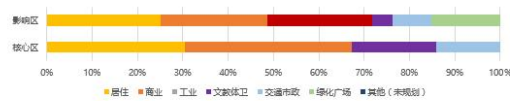
辐射范围：核心区 94.6 公顷、影响区 213.5 公顷、最大区 582.3 公顷。

建设情况：核心区东侧数地块未建，西侧形成政务区、社区；影响区东侧数地块未建，西侧形成政务区、社区；最大区西部政务区形成，服务完备，东部尚未形成。

人口与客流：轨交覆盖 5.23 万人口。

公共服务设施情况：1 所中学、1 所小学、1 体育馆。

绿化用地情况：84.0 公顷，人均 16.2 平米。



12、 颍川大道：乡村工业，村庄为主

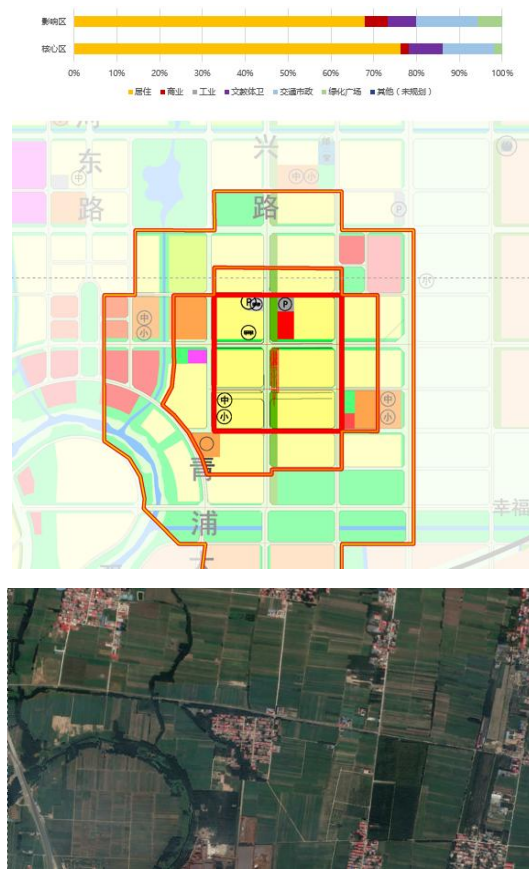
辐射范围：核心区 43.4 公顷、影响区 119.6 公顷、最大区 359.0 公顷

建设情况：核心区尚未形成；影响区尚未形成，少量建设；最大区尚未形成，少量建设。

人口与客流：轨交覆盖 3.5 万人口。

公共服务设施情况：2 所中学、2 所小学、1 所医院、1 体育馆。

绿化用地情况：71.1 公顷，人均 20.3 平方米。



四、相关规划的解读

1、 区域层面《中原城市群发展规划》：“1 拖 4”到 4 托 1”，产业升级、轨交衔接

规划提出：加强许昌与航空港区对接，重点壮大智能电网装备、新材料、新能源汽车等产业，建设先进制造业基地和区域现代物流中心。

“1+4”郑州大都市区格局，要求推动郑州与开封、新乡、焦作、许昌四市深度融合一核，未来郑许通过错位发展将达到“1+1>2”的整体效果，由“1 拖 4”向“4 托 1”的模式转变。许昌融入郑州大都市区格局，给许昌提出了新的要求也带来新的机会。

一轴是复合发展轴；三区是许昌片区、长葛片区、航空港片区；六组团是临空产业园组团、中德金属生态城组团、高铁北物流组团、中原电气谷组团；长葛宜居组团、示范区宜居组团。

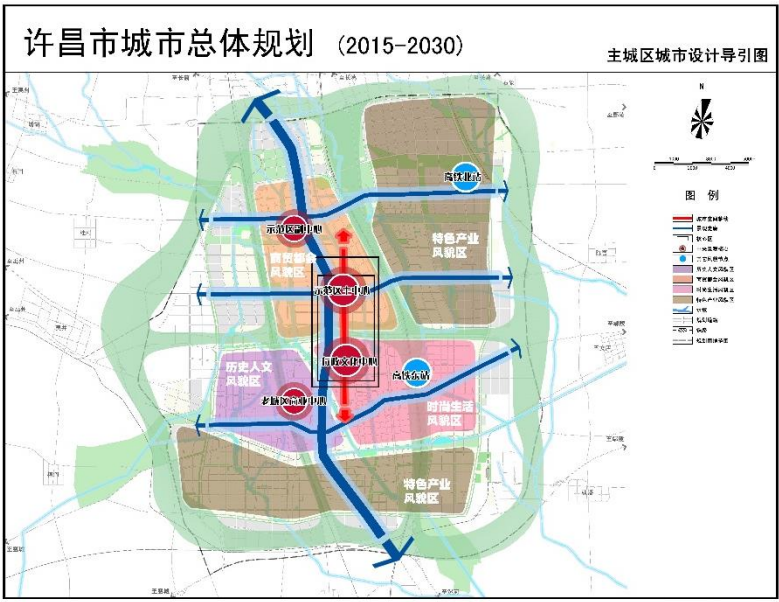
许昌和郑州港区经济产业联动发展。成为重要的以航空经济、智能终端、高端装备为主导的先进制造业发展带。

4、 城市层面《许昌市城市总体规划》：空间重构、布局优化

城市性质：中原城市群地区性中心城市，中原经济区交通和物流枢纽城市，全国重要先进制造业基地，汉魏历史文化名城。

中心城空间结构“一核两心、一轴三廊、绿环五片、组团发展”。“一核”：示范区主中心和行政文化中心。“两心”：老城商业中心和城乡一体化示范区副中心。“一轴”：沿文峰路形成的主城区中部南北向发展轴。“三廊”：新元大道、永兴路和许继大道—莲城大道。“五片”：主城区南片区、主城区北片区、东北片区、东南片区和西南片区。

轨道交通的建设给许昌带来新的机会，也将引领总体规划的新一轮修编。

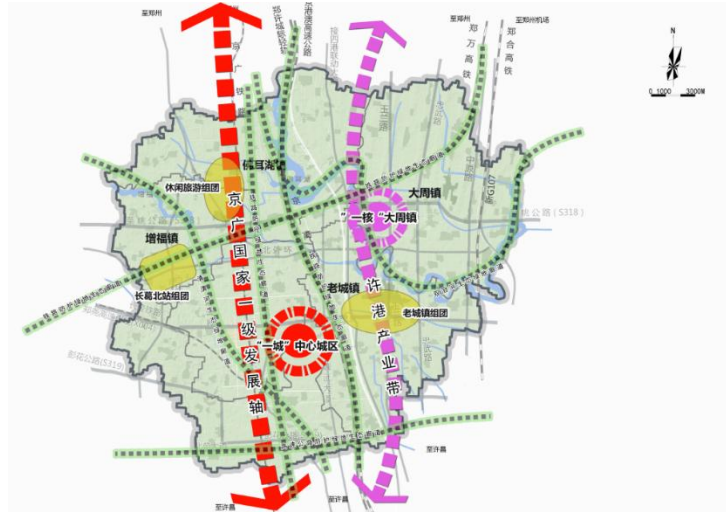


5、 城市层面《长葛市城乡总体规划》：向北对接，重点拓展

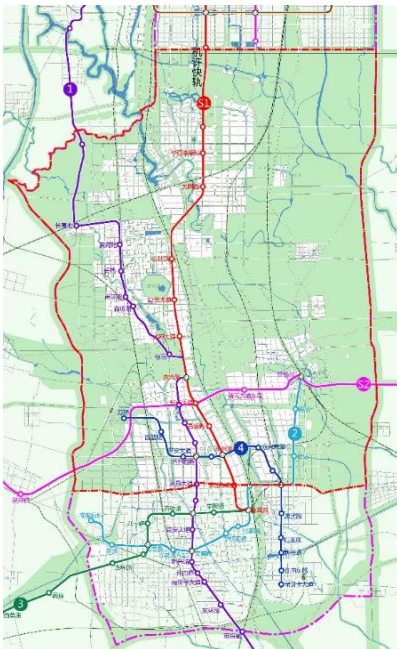
城市性质：全国性先进制造业基地，郑许融合发展的支点城市，产城融合发展的生态宜居示范城市。

城乡空间结构：“一心三核两轴三片区”。西优北扩、向北为主

“一心”：即长葛市中心城区。“三核”：分别指由后河、坡胡二镇组成的西部工业极核；由大周、老城二镇组成的中部临空产业极核；由董村、石象培育构城的东部农业服务极核。“两轴”：即南北向区域发展主轴和东西向城乡一体化发展轴。“三片区”：即中部综合发展区、东部生态农业发展区、西部新型工业发展区。



6、 专项规划《许昌市轨道交通专项规划（在编）》：丰字网络，区域协同



郑许快轨是向北对外联系郑州的主干线。

S1 线是东西向轨道干线，联系许昌北站。1 号线从长葛西侧向南穿越许昌主城区。2 号线穿越许昌主城区，许昌东站向西，是内部线。3 号线穿越许昌主城区，从许昌东站向西延伸。4 号线穿越许昌主城区北部，至东部新城。

轨道交通将成网串联城区，快速连接周边组团。轨道交通的大量建设可以引领许昌人出行方式结构的转变，带动更多人流引向轨道交通，城市出行结构的转变会引导城市交通结构的调整，同时带动城市结构的调整。

五、功能定位

结合上位规划的分析，我们提出：

郑许快轨沿线地带应当成为“郑许一体化先导示范都市带”。

一体化：从许昌东站轨道沿线至郑州空港只需一小时，大大缩短了路程时间，实现了区域内的同城化。

先导区：接轨郑州作为优先发展区域，广泛辐射周边地区。

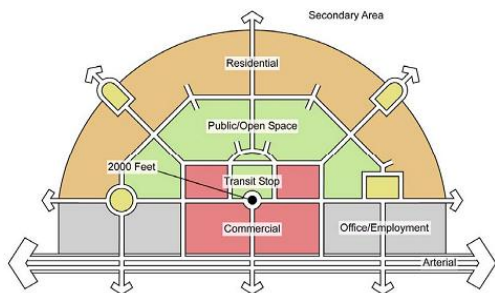
示范区：发展高水准产城融合区域，树立中原城市发展建设的典范。

都市带：激发都市区域的城市活力，使其具备多种功能。

“郑许一体化先导示范都市带”对许昌有着重要意义，其对接空港优势，承接外溢效应，最大化临空产业。利用许昌资源，在已有本地产业的基础上激发内在活力。

六、规划设计理念

1、 落实“TOD”开发理念



TOD (Transit Oriented Development) 是指：“以公共交通为导向的发展模式”。

TOD 规划的 4D 原则，即土地混合开发 (Diversity)、高密度建设 (Density)、宜人的空间设计 (Design) 和到交通站点的距离

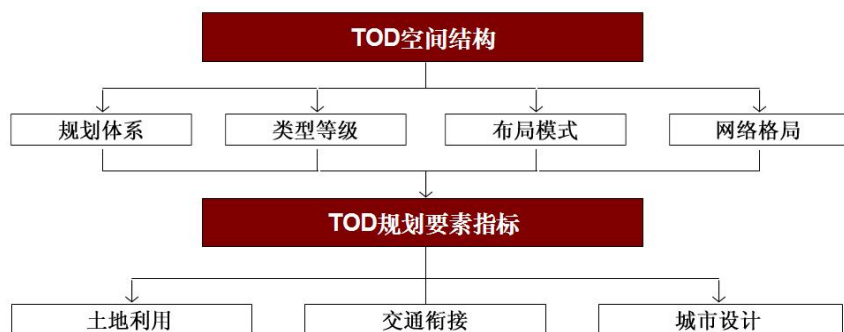
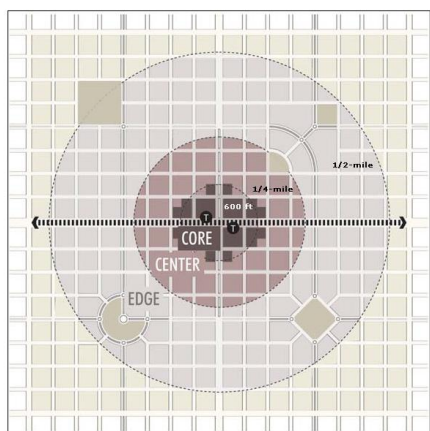
(Distance)。从目前国内外 TOD 开发的实践来看，实现“4D”原则也就基本能够体现出 TOD 的开发理念并对关键性的规划要素起到控制和引导作用。

(1) TOD 分类

根据卡尔索普的分类，TOD 主要包括“城市型 TOD” (Urban TOD) 和“社区型 TOD” (Neighborhood TOD) 两种主要类型。

“城市型 TOD”是指位于区域公共交通网络中主干线，将成为区域中较大型的交通枢纽和商业、就业中心的 TOD。这一类型的 TOD 具有更高的发展密度，同时规模也更大，一般以步行 10 分钟的距离来界定它的空间尺度。

“社区型 TOD”是指布置在区域公交次要线路上的 TOD。这一类型的 TOD 通过轨道支线与主干线相连，运行时间同样不宜超过 10 分钟。



(2) TOD 布局模式

TOD 的区域界定主要取决于步行的出行距离。在美国，常用的是 400 米或 5-10 分钟的步行距离。在 TOD 街区之外还有次级区域，次级区域最大的服务半径可达 1.6 公里，即零售市场的邻里规模。次级区域的密度可以比 TOD 街区低。

以公交站点为圆心、以一定距离为半径的圆通常作为限定“TOD”范围的方法。调查发现，大多数人愿意步行的范围在约 150 米之内，40%的人愿意步行 300 米，只有不超过 10%的人愿意步行 800 米。通常采用步行 5 分钟至 15 分钟的距离，约 1/4 英里（400-500 米）至 1/2 英里（600-800 米）的半径作为“TOD”的空间范围。

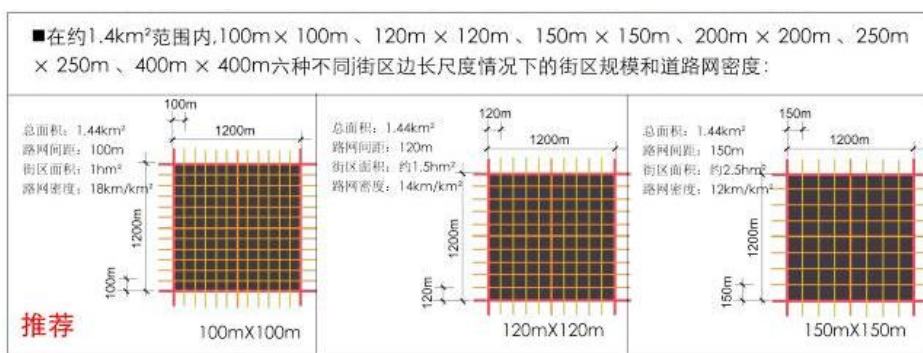
一般情况下，以半径 200 米为核心区域、400 米中心区域、800 米为边界区域、1.6 公里为次区域。其中，半径 200 米的核心区域开发强度最高，800 米的边界区域应该覆盖邻近的社区中心。

2、“步行化、小街区”式布局

“小街区”指的是由城市主干道围合、中小街道分割、路网密度较高、公共交通完善、用地功能复合、公共服务设施就近配套的开放街区模式。“小街区”可以提升微循环、增强通透性、体现人情味，延续城市发展文脉。

从用地性质上，“小街区”分商业商务型“小街区”和居住型“小街区”两种类型，两种类型小的程度也不一样。

商业商务型“小街区”尺度宜控制在 0.8—1.5 公顷，不宜超过 2.0 公顷。居住型“小街区”，尺度不宜超过 4.0 公顷，以 2—3 公顷为宜。



3、产城融合、以大带小

为促进许昌产业带的发展，轨道交通在同线路上的发展定位在帮助产业城与主城区的互相融合，提升产业城的宜居性的同时也提升主城区的人员流动、拉动经济发展。如何把产业、交通、城市联动发展，成为轨道交通布局的重心。总体发展模式简称为产城融合，互相滋养。

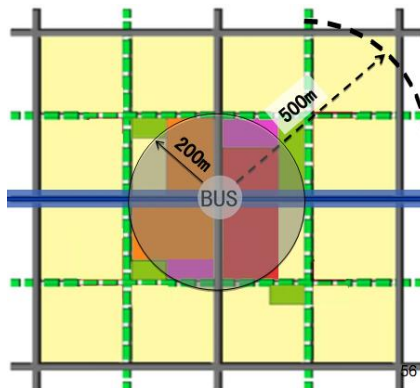
优先发展重点站点，在形成一定的人流集聚与区域规模以后，再由先发展的区域带动后发展的区域，逐渐改善小站点发展落后的情况，由轨道人流自主带动沿线发展，小集聚带动大发展。

4、立体开发、混合多元

城市综合体已经逐步成为城市功能的重要组成部分，应在满足交通换乘基本功能的基础上，融入居住、文化娱乐、商务办公等多种城市功能，提供“一站式”服务。



站点 500 米范围内幼儿园、小学、公共活动空间以及商业服务设施可达率 80%，站点 200 米范围内公共服务和商业服务设施可达率 100%。形成小区域多元服务，混合发展的格局。



5、 水绿交融，海绵示范

通过景观廊道、水系界面与绿地的设计，彰显城市的格局，落实海绵城市措施，优化整体生态，提升环境品质。通过建筑风貌、植被引导、公共空间塑造，体现许昌文化特色和地域元素。



6、 智慧交通，绿色低碳

采用智慧交通的方式，使城市高效运转。建设大数据技术保证数据类型的多样化和数据规模的海量化，使大数据技术广泛运用。

推进绿色建筑。秉承可持续发展的低碳城市理念，运用现代技术，降低城市能源、水资源等资源消耗，提升城市系统功能自循环能力，营造人与自然和谐共融的环境。



七、总体规划策略

1、总体规划策略：“活力导向、依站兴城、以地养铁”

（1）活力导向

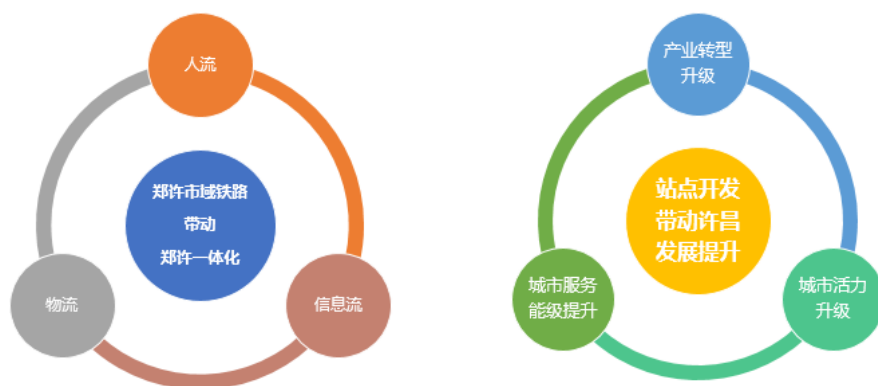
站点开发吸引人流物流信息流的交汇，带动周边的开发建设。人口集聚主导的多业态区域与高强度的开发引导带动了城市活力。城市服务的优化改善，促进了许昌城市活力的整体提升。

（2）依站兴城

依托站点带动城市周边配套设施的完善，以轨道交通沿线站点的综合开发带动郑许一体化加速推进，产业转型助推升级。站点开发引导和带动许昌整体的发展提升，从产业升级转型，城市服务能级提升，以及城市的整体提升。

（3）以地养铁

土地价值的提升，带动轨道价值运营。城市功能的发展与人流的集聚为轨道交通带来更多效益。城市活力的发展也带动轨道沿线地区的价值提升。



2、分段规划引导

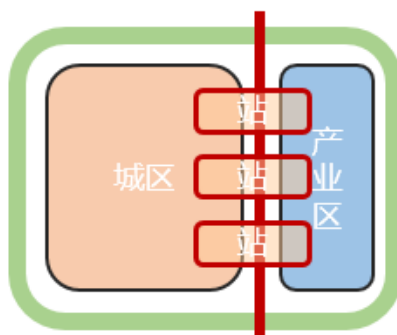
（1）许昌段（6站）——“产城双向带动”



轨交一侧布局：轨道交通位于产业区和生活区中央，联动两侧区域发展；

周边功能多样：轨道站点需要进行功能协调，站点一侧为生活区，要集聚提供居民生活所需的生活类服务设施，另一侧为产业区，需要提供生产性服务业，功能上要进行写调和扩张，形成两侧区域联系的纽带。

城市风貌差异：对城市发展不均衡的东西部进行协调融合，使城市扩大发展，均衡发展。



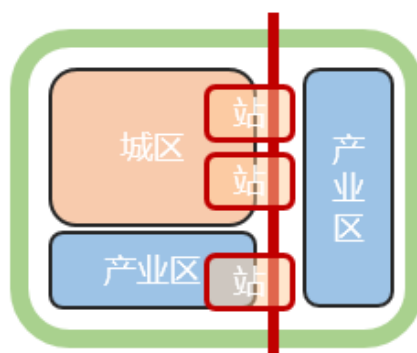
(2) 长葛段（3 站）——“以城为主、单侧服务”



轨轨交一侧布局：站点在城区东侧，通过交通连接。增加西侧与东侧的来往，增加服务范围。

功能一致性强：周边用地功能一致性强，建设配套设施，完成整体片区的功能一致性。

城市风貌差异：对城市发展不均衡的东西部进行协调融合，使城市扩大发展，均衡发展。



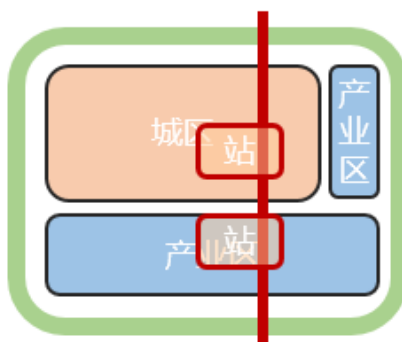
(3) 临港段（2 站）——“中心串联”



轨交中心布局：建立慢行交通与轨道交通，由城市功能板块的中部通过，加强周围社区联系。

功能一致性强：建设功能配套的设施，完成整体片区的功能一致性。

城市风貌差异：对城市发展不均衡的东西部进行协调融合，使城市扩大发展，均衡发展。



八、初步规划方案

通过不同层次的策略引导和方案落实和设计，层层引导规划理念的落实和指导下一层次的城市设计和建设。

通过不同层面的引导手段，对于设计层层落实达到实际指导建设的作用。城市层面通过结构调整的引导，引导城市进行重新布局，对城市进行结构性的引导，对后续总体规划修改提供一定的支撑。

功能格局上，对城市公共服务和产业空间进行再布局，主要针对商业中心、公共服务中心产业园区中西等，通过站点带动，视线小集聚大服务的功能角色。

交通组织上，坚持公交导向开发，站点与公交系统无缝衔接近距离换乘，实践 P+R 体系，在站点周边进行综合停车布局，包括个人非机动车辆、共享单车、个人机动车辆、出租车等进行综合的布局 and 引导。道路体系设计坚持慢行优先的原则，实现小街区密路网的指导思想要求，街道密度达到人居城市标准 $8\text{km}/\text{km}^2$ ，支路断面不超过 20m，创造宜人的街区环境和适合慢行的街道体系。

组团层面进行引导落实，将结构性修改细化为引导性条款和图纸，对于下一层次的详细规划进行指导。

站点层面进行细化设计，对建筑形态、空间模式、慢行系统、绿地空间进行细化设计，落实指导思想，指导后期实施建设。

开发管理上实行混合立体的开发，组织高密度强开发，实践包含居住、就业、服务的混合街区开发的新思想，核心区对公共地块进行强度下限控制的管控方式的探索。

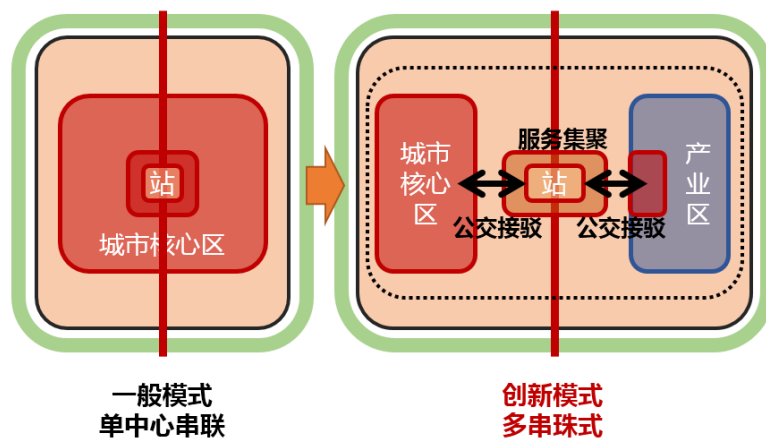
1、 城市层面：实行“大辐射、核集聚、优配套”开发策略

提高站点的辐射范围，引领更大范围内功能优化和价值提升。核心站点周边聚合多种服务中心功能，切实带动周边发展。进行结构性引导，对商业服务业中心，公共服务中心，产业园区中心进行结构性的局部调整，通过站点带动服务设施集中，引导城市结构调整。

大辐射：通过快速公交以及常规公交接驳，来使站点的辐射范围扩大 服务成熟核心功能，对于线路西侧的城市核心功能区进行辐射和带动，是轨道交通建设的影响力加大，实现大辐射的策略。

核集聚：站点核心集聚城市公共服务功能，形成业态功能混合，服务功能集中的城市重要服务点，形成高度集聚的吸引点，通过高强度建设，满足周边各种居民的需求。

优配套：对于居民区周边的站点重点发展生活配套，优化各类服务设施，产业区周边站点发展生产服务配套优化产业结构，带动产业进一步发展。



2、 线路层面：“分段优化，功能重构”

(1) 许昌城区段：对城市商业布局进行微调，商业结合站点开发建设；



许东商业中心：许东商业中心仍处于规划阶段并未开工建设，规划考虑车站向东部的辐射拓展功能延伸，形成新的轴线，未建设的许东商业中心建议向北移动，承接城市轴线功能的延伸。

芙蓉湖 CBD：芙蓉湖 CBD 正在进行建设中，有部分地块已经完工，该区域临近轨道交通永兴东路站，建议未来设计中结合永兴东路站点的开发和建设，适度向东疏散休闲娱乐功能，临近永兴东路站成为 CBD 重要功能组成部分。

新元商业中心：对新元商业中心进行功能调整；结合新元大道站、县政务区、市体育中心，发展组团级商业，对原有的功能进行一定的调整和重构，结合新建体育中心形成新型的城市体育娱乐中心。

社区级别商业：主要包括农大路站、永昌大道站、昌盛路站等站点的核心区。

城市中心格局进行结构型调整，再布局相关城市中心；



市级文化中心：结合芙蓉湖定位以及临近的永兴东路站，适度疏散城市文化功能，给站点周边带来新的文化功能的布局，成为市级文化中心。

市级体育中心：规划结合新元大道站进行重新布局，新元大道站是轨道交通 1 号线和轨交 S2 线的交叉口，未来流量大，交通条件便利，结合即将建设的体育中心以及县政务区，形成城市北部组团中心。

社区级公共服务调整：结合昌盛路站、永昌大道站、农大路站，配套中小学、社区医院、社区中心等。

产业园区格局进行“战略东移，转型服务”调整



结合现状产业布局，进行退 2 进居、退 2 进 2.5、退 2 进 3 等策略，对于现有产业用地进行布局调整 and 战略转型，升级配套，带动整个产业区的提升。对已经形成的中原电气谷局部进行调整，对还未开工建设的项目按照新的产业布局进行区位和布局的调整。

南部：结合永昌大道站，对于已经形成的产业区，近期部分退 2 进居、退 2 进 2.5，进行产业置换和产业升级，远期对于产业园区向东移东，将站点周边进行土地置换；

中部：结合永兴东路站，产业用地进行调整东移，退 2 进 3，发展产业服务业，进行产业结构的转型和升级；

北部：结合昌盛路站，近期部分退 2 进居、退 2 进 2.5，进行产业结构的转型和升级，远期考虑产业园区功能东移。

电动汽车产业园：电动汽车产业园已经基本形成，规划对其进行保留。

交通系统衔接上建设“丰”字型公交廊道体系；



结合永昌大道建设快速公交廊道提升公交单次密度，方便日常接驳和通勤，提高轨道交通的使用频率。沿新元、永兴、莲城花都进行公交廊道的建设和增容，快速连通许昌老城区以及其他的城市主要功能区。

昌盛路、农大路规划为连通性公交廊道的建设，做到有车可做，方便日常接驳

对于许州路、永昌东路上轨道交通进行站距加大，车速加快的调整，提高运行速度，提升运行效率。

永昌东路站采用地下通道形式，两侧组团增强独立性，减少交通干扰

南北向主要道路例如魏武大道等不再布局公交线。

(2) 长葛城区段：对城市商业布局进行布局微调、衔接交通的调整策略；



产业商贸中心：产业商贸中心已经有一定的建设基础，规划结合北苑大道轻轨客运进行适度交通衔接。

建设中的长葛商务中心与葛天大道站、政务中心结合较好，后续详细规划阶段关注出站交通衔接优化与综合开发协调。以加强在空间层面的连通性和便利性。

对于尚未形成的北部特色商业区建议结合颍川大道站东移，与站点影响区结合，站北商业组团适当缩减，加强公共交通与老城商区衔接。

对于城市公共服务进行站点周边集聚的调整，



在葛天大道和颍川大道站周边规划尚未建设的公共服务设施向站点周边适度集聚，提高站点周边土地价值。

对产业格局调整，优化布局；



对于已经少量形成中部工业组团，建议缩减中部工业组团规模，结合葛天大道、颍川大道站重新布局城市功能。将产业功能向南北两侧产业集中区布局。南部工业组团基本形成，将来可以进行布局的优化，轨道交通站点周边进行生产性服务业布局。北部工业组团已经有少量基础，建议将来发展方向远离轨道影响区。

对交通格局调整，采取廊道衔接、节点一体策略；



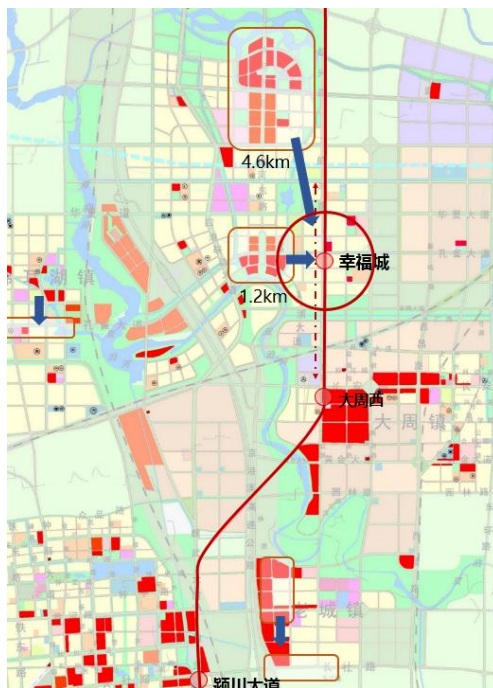
公交布局上，快速公交廊道主要发展颍川大道，实现站点与原有城市中心区的快速链接，次级大量的公交廊道为葛天大道、泰山路，满足接驳功能方便居民日常出行，连通性公交廊道主要包括北苑大道。

道路体系布局上，快速路包括北苑大道，实现快速交通联络，其生活性功能向向次干路、支路疏解。主干路主要包括颍川大道，采取公共交通站距加大，车速加快 等措施，实现居民快速便捷的出行。次干路主要保罗泰山路、葛天大道泰山路为主，便于节点一体换乘，增加班次。

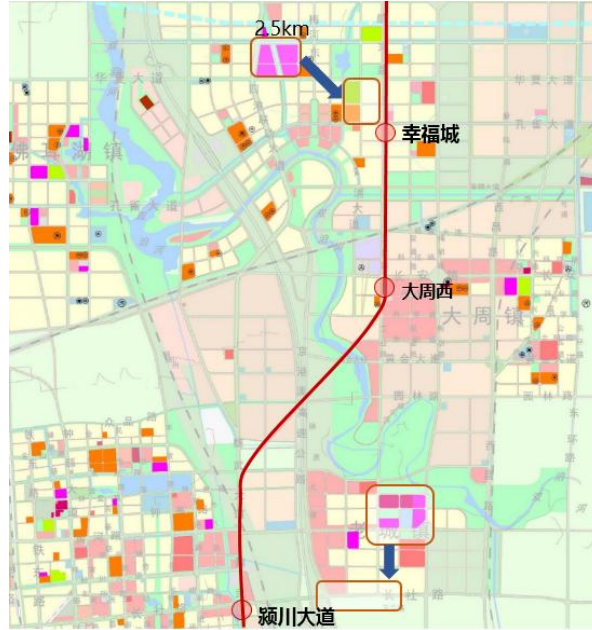
（3）临港城区段：城市商业布局采取中心集聚，新城轴线调整策略

对于老镇商业布局，规划建议结合颍川大道站，延长社路布局，对于处于研究阶段的产业商贸中心规划建议结合大周西站布局；对于大周镇商业中心现有规划布局较适合，结合大周站进行综合的设计和开发。

对于处于规划研究阶段幸福城商业商务中心，规划建议向幸福城站集中，依托车站形成新城中心区，万湖镇商业布局向孔雀大道方向集聚形成幸福城商业中心区。



城市公共服务进行局部调整；



老镇公共服务：主要服务与现有老镇部分群众，基础较弱，规划建议结合颍川大道站，延长社路布局

大周镇公共服务中心已经具有一定基础，现有规划布局较适合；

幸福城文化中心现处于规划研究阶段，规划其向幸福城站集聚与幸福城公共服务中心商业服务中心形成复合 TOD 模式

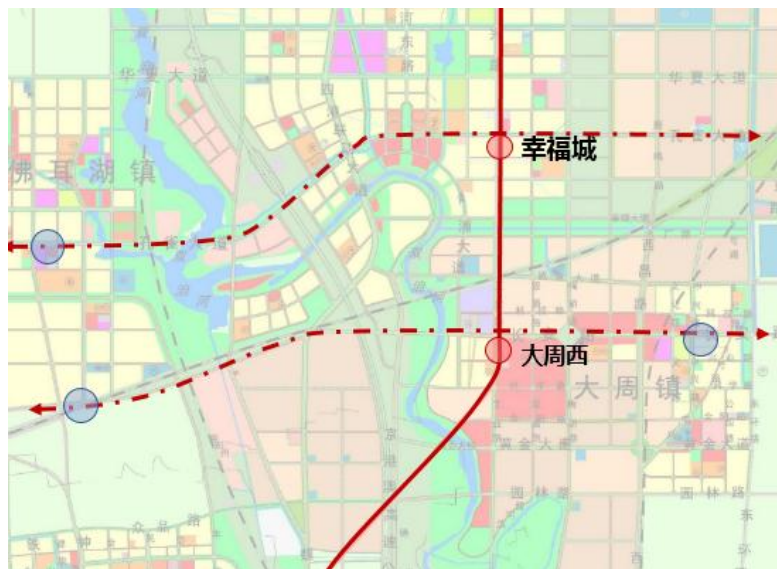
万湖镇公共服务现有基础较弱，规划布局较适合。

产业格局优化调整 ， 功能优化、仓储外移；



中德产业园大周西站附近的仓储用地外调，国标明确仓储用地不适宜在站点影响区内。产业园区目前处于研究阶段，规划将对其他功能进行优化完善。

公共交通格局调整，采取点对点·快速化策略；



沿主干路孔雀大道和长安路设置快速公交线路，实现从佛耳湖镇—幸福城到 点对点快速服务，以及佛耳湖镇—大周西—大周镇三个点的快速公交线。实现规划轨道交通站点和现有部分城区的快速连通。

3、 站点层面：“分类引导，因站制宜”。

(1) 站点分类：依据国标分类：“1325” 站点体系

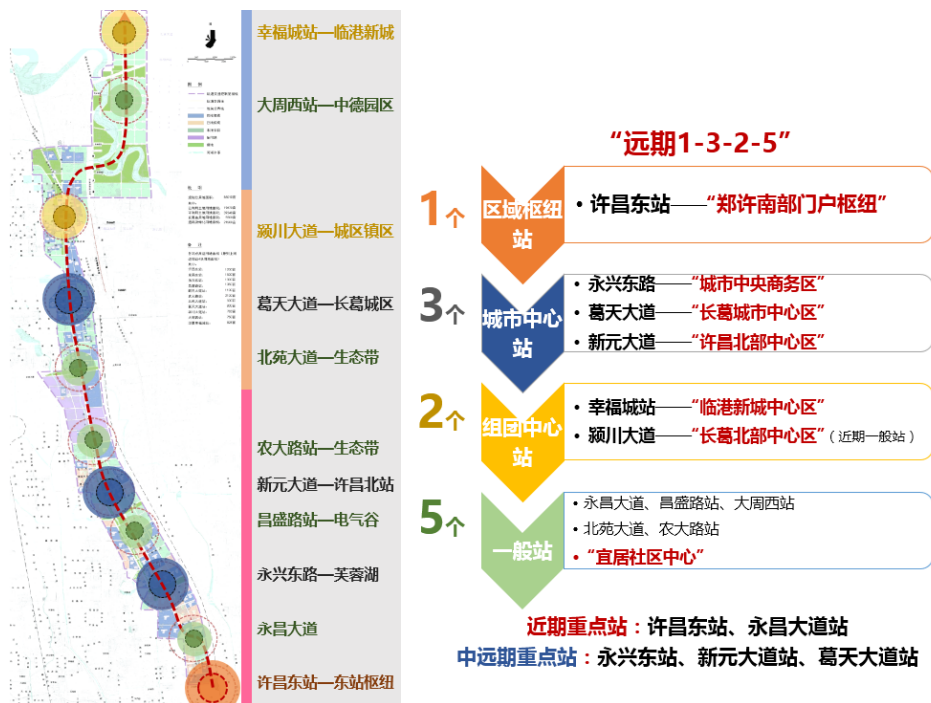
根据住建部《城市轨道交通沿线地区规划设计导则（2015）》站点类型划分原则，许昌属于 II 类城市规模标准，站点分为六类站点，包括枢纽站，城市级中心站，组团级中心站，特殊站点，端头站和一般站。

国标：住建部《城市轨道交通沿线地区规划设计导则（2015）》

站点类型划分原则



本次规划涉及枢纽、城市中心、组团中心、一般三大类，四小类站点，不涉及特殊站、端头站。针对许昌较多站点与产业相结合，本次在国标基础上，对该类站点进行个性化处理。



本次规划中站点结构分为“1-3-2-5”的站点体系。

一个区域枢纽站：即区域枢纽站即许昌东站——“郑许南部门户枢纽”

三个城市中心站：永兴东路——“城市中央商务区”；葛天大道——“长葛城市中心区”；新元大道——“许昌北部中心区”

两个组团中心站：幸福城站——“临港新城中心区”； 颍川大道——“长葛北部中心区”（近期一般站）

五个一般站：永昌大道、昌盛路站、大周西站，北苑大道、农大路站

（2）开发模式之一：以人为本，活力导向

站点开发吸引人流物流信息流的交汇，带动周边的开发建设。人口集聚主导的多业态区域与高强度的开发引导带动了城市活力。通过城市服务的优化改善，促进许昌城市活力的整体提升。

对上海地铁五角场站的案例研究。其周边是现在上海第一商圈，商业副中心，包括3个城市级综合体，2座百货大楼，2所大学、周边社区其快速发展和公共设施的集聚吸引了稳定的人流—稳定的消费力和活力。

（3）开发模式之二：以居带商·由外到内

站点的开发以及周边建设带有一定的周期性和长期性。前期通过住宅开发回流部分资金，带动人流，形成一定人气，集聚人口。然后在形成成熟的生活配套和产业的发展，形成一个成熟的居住区，提升地区价值。此时地价已经一定程度增长，地块的开发进入了第三个阶段，试运行阶段，可以开始综合的住宅开发和综合商业的开发和运营，最终进入成熟期，配套增加文化体育和休闲娱乐设施，成为一个成熟的城区。

开发的过程中，功能上先开发居住用地，形成一定的人流吸引，带动周边商业地块的开发，形成周边的社区中心和商业服务圈层。再此过程中地价是不断攀升的，所以在规划初期就要考虑地价增长带来的后续价值的提升，设计上带有一定的前瞻性和综合型。



时间维度

(3) 开发模式之三：以一带四·近远结合



“一站四社区”：一个站点带动四个社区的发展，汇集站点人流，带动周边开发；

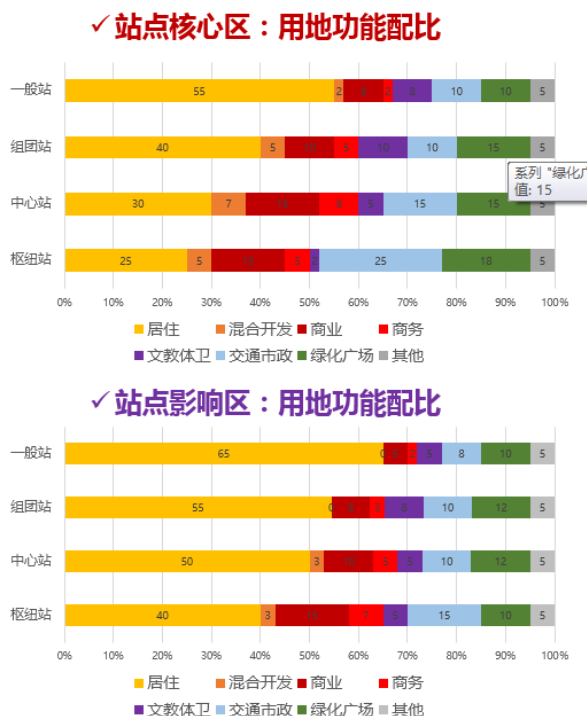
“一站一小一医一园一中心”：形成一站式社区中心，包含小学、医院、公园形成多样化的社区活动和服务中心，成为周边的人气吸引点。



整体规划、分期开发：土地价值提升得到显现，利于近远期资金平衡。远期预留一部分价值较高商业地块，进行远期开发，达到收益近远期平衡，持续增长。

(4) 站点规划引导

1) 用地功能引导



结合上海、深圳、香港、新加坡等案例，综合研究各类站点周边功能业态比例和开发强度，结合许昌城市能级，“增居、减商、保公服”，开发强度采用上下限控制，以供各个站点布局参考。

对于各个站点普遍存在的用地比例不合理,缺乏配套路网密度低等问题进行调控,采取业态布局的调整,保证公共空间,提倡多元交通多方式换乘,加密路网等多方面的措施。

2) 开发强度引导

参考国家轨道交通沿线地区的标准,并且结合许昌市实际情况,制定各类站点的开发强度引导原则。

枢纽站:核心区静容积率 3-4,影响区容积率在 2-3.5。中心站:核心区静容积率 3-5,影响区容积率在 2.5-4,建筑密度 60%,停车配建折减 10-20%。组团站:核心区静容积率 2.5-4,影响区容积率 2-3.5,建筑密度 40%,停车配建折减 10-20%。一般站:核心区静容积率 2-3.5,影响区容积率 1.5-2.5,具体的设计和建设过程中针对不同站点进行调整

3) 交通衔接引导

轨道交通站点出入口主要有三种形式:

地面出入口:主要优点包括设计、工程难度小,便于日常管理。不受车站形式影响。缺点主要包括商业带动相对弱,受天气影响较大,不利于换乘等。

地下出入口:主要用于地下线路,出入口一般通向商场停车场服务中心等综合服务设施,优点包括利于人防、地下商业整体立体开发,利于带动地下商业,利于组织整体停车空间,提高停车空间使用率,不受天气影响,利于换乘等方面。其缺点主要包括,设计、工程难度相对大,权属复杂,日常管理难度相对大,一般只适用于车站一般为地下站。

空中廊道口出入口:主要适用于高架线路,出入口一般通向商场停车场服务中心等综合服务设施或者路侧人行空间。其优点是利于整体立体开发,利于带动周边街区型开发,有盖空中廊道不受天气影响,便于日常换乘。缺点包括设计、工程难度相对大,日常管理难度相对大,适用车站一般为高架站。

结合许昌轨道交通不同站点情况选用不同的出入口,以在实际带动周边开发上发挥实际作用。对于两个地下站点采用地面出入口和地下出入口相结合的方式,以带动周边

地下的商业开发以及慢行交通的联系，对于高架站采用空中廊道口，以利于整体立体开发，带动周边街区型开发。

(5) 初步方案：枢纽站—许昌东站：“城市门户”

定位：紧邻高铁站的“城市门户”。区位优势明显，结合城市交通枢纽的功能、形成城市形象门户、城市商务门户。

规划策略：西优东拓。

近期：探讨华豫樽调整可能性：结合出口，小街区、立体混合开发结合 2、3 号线地下通道空间发展地下商业街。

远期：东站改造，双侧拓展，形成站前商务区，延伸结合北部产业区形成商贸会展中心，考虑地铁 2、3 号线向东延伸的可行性。



许昌东站站周边用地调整图



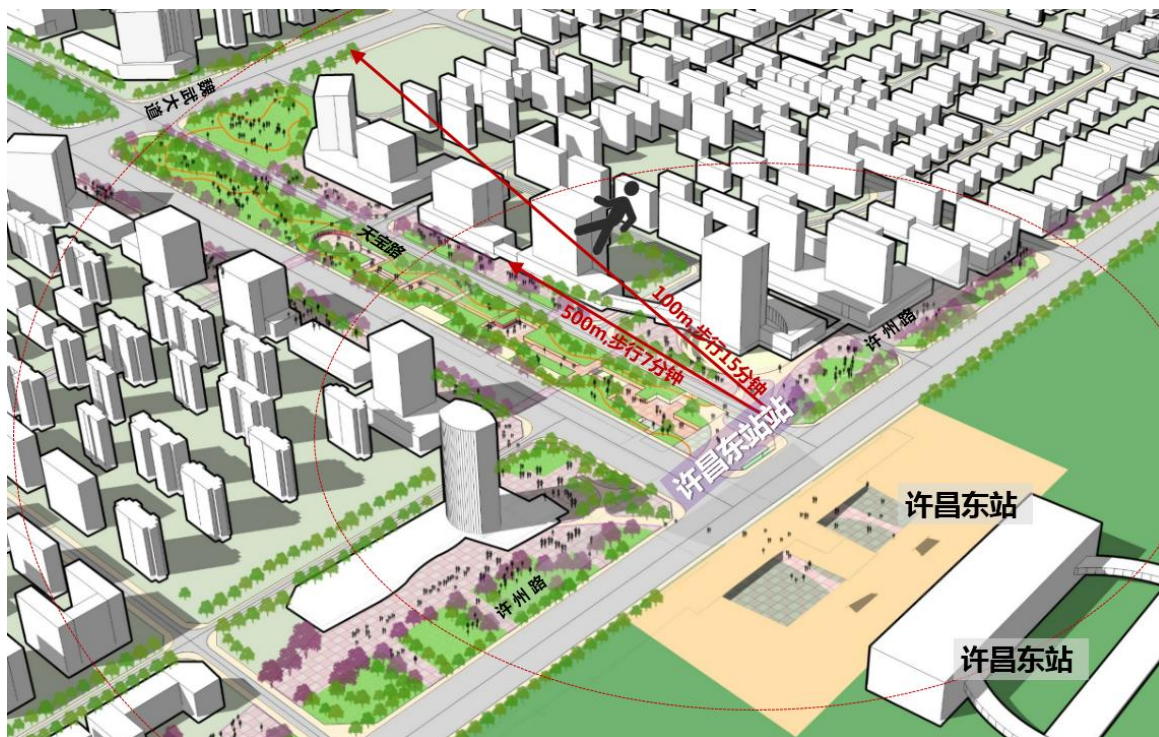
许昌东站站周边城市设计总平面

东站站前广场综合改造与地下空间联动开发，立体混合开发结合 2、3 号线地下通道空间发展地下商业街。



许昌东站站周边城市设计地下一层设计图

地面形成联动绿带，加密道路，行成小街区发展，在未建设地块增加小尺度口袋绿地。



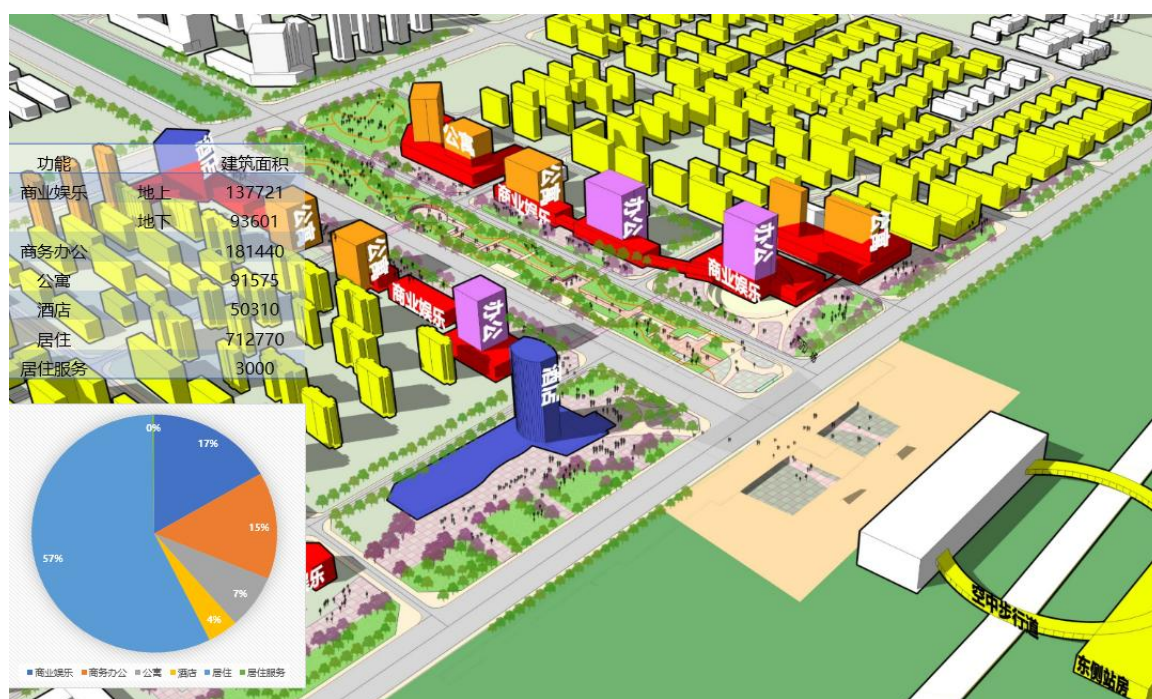
许昌东站站周边城市设计绿地与慢行系统设计图

综合考虑各种交通方式换乘，战前广场形成综合交通枢纽，结合地下空间改造建设地下送客通道。



许昌东车站周边交通衔接示意图

对于周边建筑功能进行整体化优化考虑，调整用地比例结构。



(6) 初步方案：中心站—永兴东站：“CBD 休闲中心”

定位：“CBD 休闲中心”。结合 CBD 大量商务功能，配套个性化休闲空间、特色商业服务、酒店商务配套、社区商业配套，形成重要的区域中心和市级休闲中心。

规划策略：交通连接，节点优化。

补充配套，方便周边居民生活，对空间节点进行优化，功能上结合地铁大厦选址，西北角形成立体混合开发，补充休闲娱乐功能。

交通上调整路网，增加支路，增加 CBD 摆渡车，采取公交化运行方式，方便与 CBD 周边地区的交通联系。设施上进行增补，建设社区医院、建设休闲公园带等日常设施。



永兴路站周边用地调整示意图

(7) 初步方案：中心站—新元大道站

定位：“综合活力区”。规划结合周边社区，配套宜居慢行街区，站点周边成为许昌北部政务区、城市体育活力区、宜居交通换乘枢纽

规划策略：节点优化。

交通上结合与 S2 线，形成无缝换乘，与体育中心通过跨街天桥无缝衔接。调整原广场用地性质，交通换乘区形成复合街区开发。



新元大道站周边用地调整图

(8) 初步方案：中心站-葛天大道

定位：“政商综合服务区”，该站点周边将成为长葛政务服务区、长葛商务核心区

规划策略：社区支撑，功能优化。

用地上调整东北部工业用地性质，改成居住用地，布局城市社区，支撑人口客流，结合出站平台形成社区商业，并于南侧商业区通过空中步道连接，增加公共服务设施，主要包括东北部社区内部布局 1 所小学，1 所社区医院。



(9) 初步方案：中心站-颍川大道站

定位：“长葛北部交通枢纽”，服务范围较大，人口较多，结合客运东站，长葛北部交通转换枢纽，周边社区服务区

规划策略：布局优化，集聚人流

用地功能站点北部调整为城市社区，增加客流量，东南侧用地功能结合轨道交通调整，形成出站复合街区，形成核心集聚区，形成区域内平衡。交通上与客运东站通过绿道进行慢行衔接。



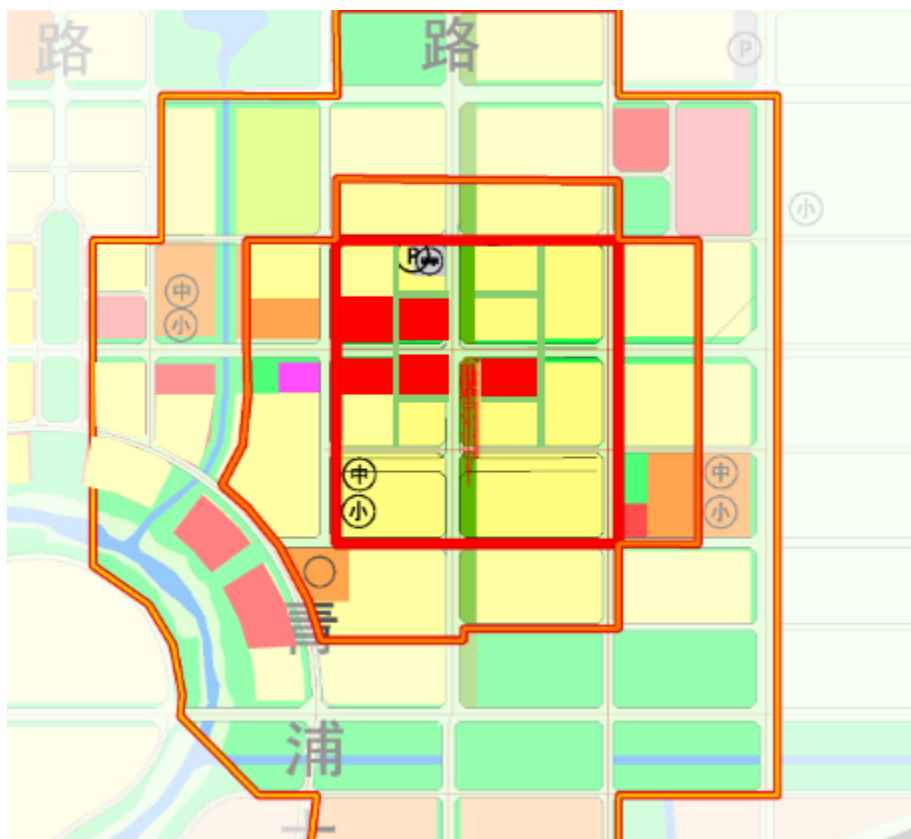
颍川大道站周边用地调整图

(10) 初步方案：中心站——幸福城站

定位：“幸福中心城”规划本站周边为临港核心城市活力区，配套宜居慢行街区、一站式商业休闲中心、慢行小街区、社区商业配套。

规划策略：衔接轨交，核心布局

功能上结合轨道交通进行整体规划调整和设计；用地上周边以复合街区建设为主，站点周边混合开发；交通上按照小街区规划，调整复合街区尺度。



幸福城站周边用地调整图

(11) 初步方案：一般站—永昌大道站

定位：“宜居社区服务区”。其区位功能相对统一，是周边社区综合服务区。

规划策略：上下联通、节点复合。

主要包括社区的一体化建设，以及对周边用地优化调整。用地规模上远期调整北侧工业用地性质，建设社区增加客流，建筑功能上依托地下站出站客流，东北角形成复合街区开发，南侧基本尊重鹿鸣湖已有规划设计。交通上按照小街区要求重新布局路网。



• 永昌大道站周边用地调整图

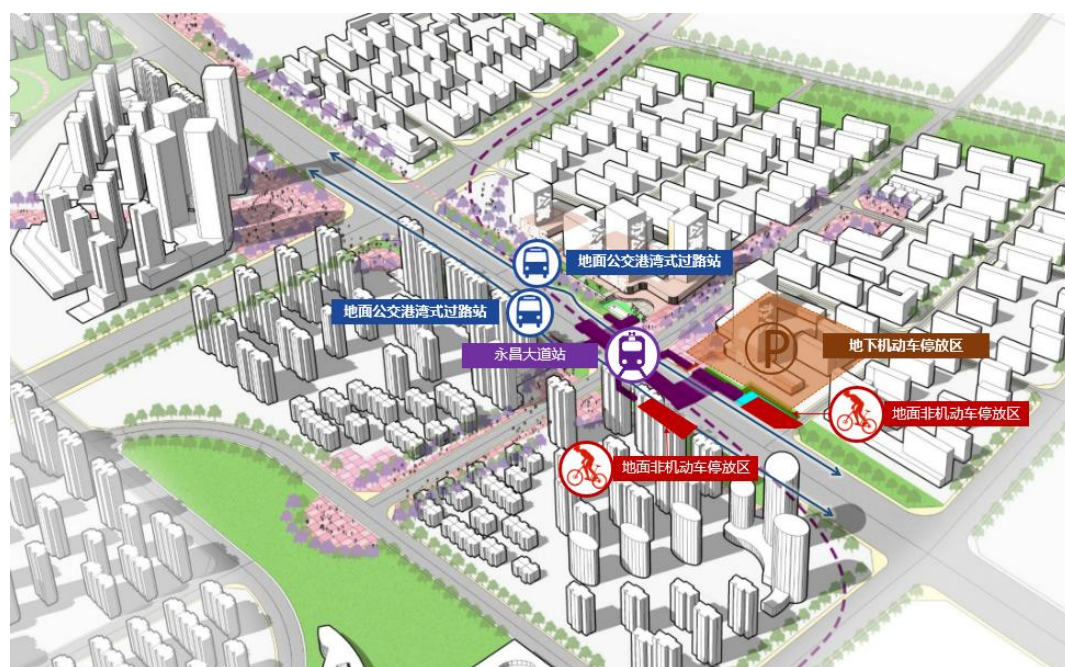


• 永昌大道站周边建筑功能和建筑量统计图

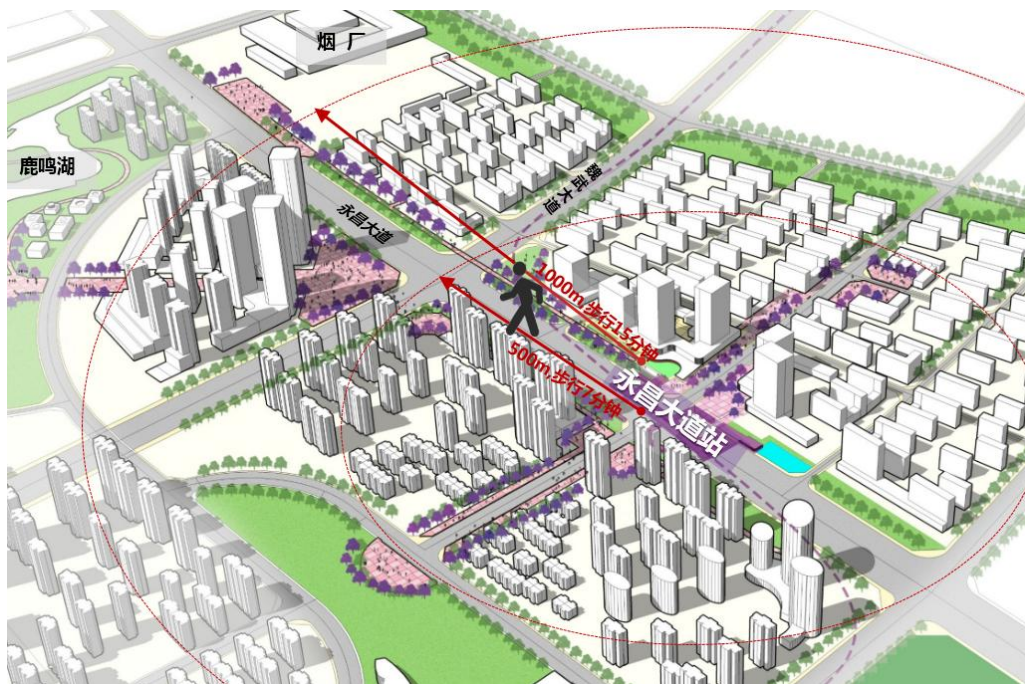
地下一层连通开发，形成地铁和商业的互利互惠。



• 永昌大道站周边建筑地下一层设计图



• 永昌大道站周边交通衔接图



• 永昌大道站周边绿地和慢行空间衔接图

•

(12) 初步方案：一般站—昌盛路站

定位：“社区—商贸配套区”。规划上对接中原电气谷，成为中原电气谷商贸服务区，社区配套区

规划策略：完善配套。

功能上结合站点形成社区商业；设施上增加 1 所小学、1 所社区医院、2 个社区公园；按照小街区要求对于周边进行路网的重新布局。



昌盛路站周边用地调整图

(13) 初步方案：一般站—农大路站

定位：“宜居社区服务区”。其区位功能相对统一，将来成为社区综合服务区。

规划策略：远期主导。

采取远期为主导的策略，用地规模上结合远期城市备用地的开发，建设城市社区，保留城市水系；用地功能上结合出站布局社区商业；

设施布局上对城市公园先不做调整，因其涉及城市绿线，提出调整思路，调整总规后，进行远期开发。



农大路站周边用地调整图

(14) 初步方案：一般站—北苑大道

定位：“产业配套服务区”。本站点区位功能相对统一；规划发展为产业人群服务区以及产业商贸配套。

规划策略：完善配套。

商贸带动周边发展、站点周边集聚配套产业服务业、开发时序上以远期为主；其用地规模主要为 1/4 象限开发城市社区，规划需平衡客源人流增加服务产业，增加商贸设施配套和生活设施配套。



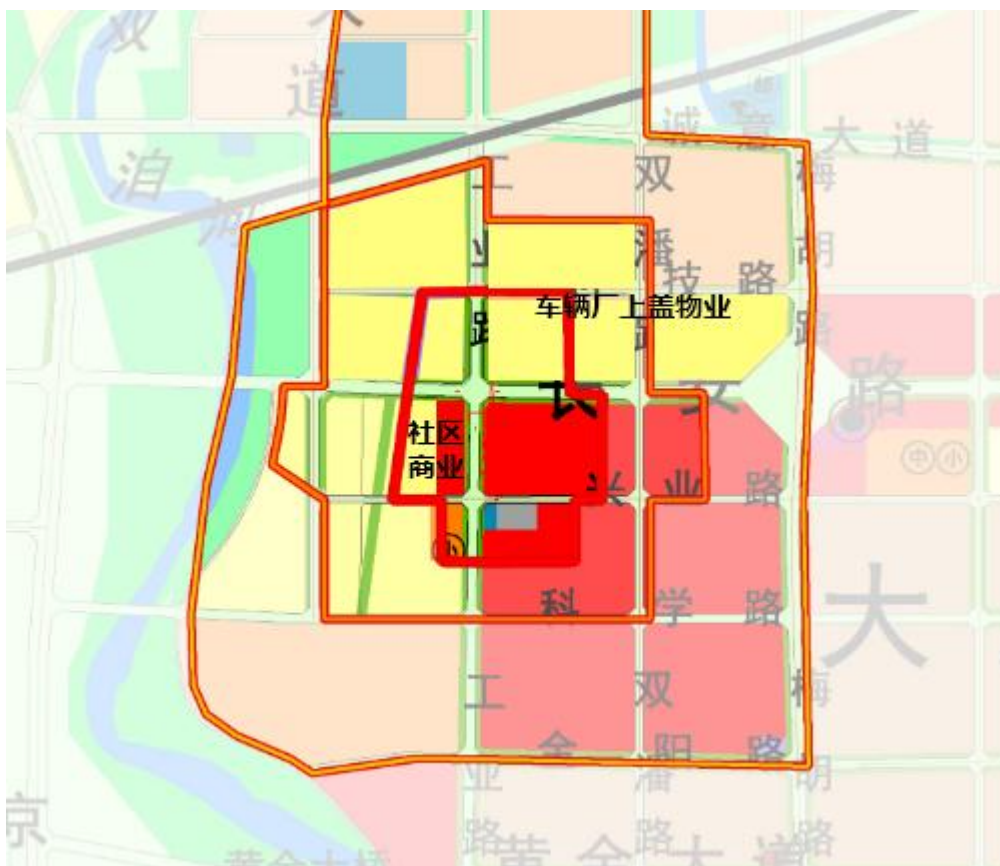
北苑大道站周边用地调整图

(15) 初步方案：一般站一大周西

定位：“产业配套服务区”。本站周边区位功能相对统一；规划为产业人群服务区以及产业商贸配套。

规划策略：功能转换、优化布局。

城市用地规模上调整增加城市社区；用地功能上仓储物流及货运功能外移，结合出站形成社区商业，探索车辆厂上盖物业的可能性。



大周西站周边用地调整图

九、案例研究

1、枢纽站案例研究

(1) 案例研究：温州高铁枢纽站

主要结构为双侧布局。核心区的功能布局为交通换乘中心、汽车站、公交站、交通广场；影响区的功能布局为商务、会展、旅馆酒店、餐饮休闲、购物。

借鉴要点：结合商务进行双侧布局。



温州高铁站周边效果图

(2) 案例研究：郑洛城铁地铁

交通组织：无缝换乘地铁、客运、公交等无缝换乘。

牡丹广场站：地铁 1 号线与规划地铁 3 号线换乘站。地下 1 层为商业+站厅层+1 号线主变电所，地下 2 层为站台层+停车场，500 个停车位。

谷水站：地下两层岛式站，总长 446 米，共设 6 个出入口、两个消防疏散口及两个预留出入口。集高铁、地铁、轻轨、长途汽车及公交车于一体的大型综合交通枢纽，并在 1 号线与往新安方向的轻轨之间预留对接位置。

借鉴要点：多式换乘、无缝换乘。



牡丹广场站周边效果图



牡丹广场站周边地下空间布局图

(3) 案例研究：上海虹桥站

核心区 4.7 平方公里，会展中心 1 平方公里，核心区开发地上 500 万平、地下 280 万平，28 条地下通道，整体连接，直达虹桥枢纽。

主要结构为模式对标。核心区的动能布局为交通换乘中心、汽车站、公交站、交通广场；影响区的功能布局为商务、会展、旅馆酒店、餐饮休闲、购物。

借鉴要点：小街区布局，商贸会展结合，整体连接。



2、中心站案例研究

(1) 案例研究：厦门 1 号线集美大道站

核心区的功能布局为城市服务、城市综合体、文化中心、体育馆；影响区的功能布局为商业、社区服务、商务办公、公寓酒店、城市公园、商业街区。交通组织为小街区式，地面小街区为主、步行舒适。

借鉴要点：功能多元、服务全面。



(2) 案例研究：上海 11 号线嘉定新城站

功能布局为模式对标。核心区主要为城市服务、城市综合体、文化中心、体育馆；影响区主要为商业、社区服务、商务办公、公寓酒店、城市公园、商业街区。交通组织为模式对标，一站式、步行化。做好引导人流与一站服务，使步行舒适。

借鉴要点：高架直达、城市综合体、双侧带动。



3、 一般站案例研究

案例研究：上海 11 号线白银路站

核心区主要为和影响区主要为大面积的居住区、绿地以及未使用土地。居住街区尺寸 200m 边长左右的正方形为主。交通组织为模式对标，在高架区域的地面做好了人流引导与步行区域，使步行舒适。

借鉴要点：控制尺度，引导步行。



4、 工业园区站点案例研究——借鉴工业园区周边开发的几种模式

案例研究：苏州工业园区产业区周边站点布局模式研究

一类是发展居住商业配套和商业配套来服务产业人员的生活；一类是发展商贸物流功能来服务产业链条融合。单纯发展工业产业，一般不需设站。可以在空间上采用 1/4、2/4、3/4 象限布局的方式。

