

站城融合视角下地铁站点核心区综合开发对土地利用效率的优化机制研究

李 宁

陕西地建土地勘测规划设计院有限责任公司 陕西 西安 710075

【摘要】：站城融合作为现代城市发展的重要趋势，已成为提高土地利用效率的关键路径。地铁站点核心区的综合开发，不仅能提升交通便利性，还能推动城市土地资源的高效利用。通过合理的土地开发模式，可以优化地铁周边区域的功能布局，实现空间资源的最大化利用。在站城融合视角下，地铁站点核心区的开发能够有效带动周边经济的提升，改善区域的综合功能，并促进可持续发展。探索和建立适合的优化机制，将为未来城市规划提供实践指导和理论支持。

【关键词】：站城融合；地铁站点；核心区；土地利用效率；综合开发

DOI:10.12417/2811-0536.25.12.028

引言

城市化进程的加速与交通设施的完善对土地资源的开发利用提出了更高要求。地铁站点作为城市交通的枢纽，逐渐成为推动周边区域发展的关键要素。随着城市空间资源的日益紧张，站城融合已成为优化土地利用效率的重要手段。地铁站点核心区综合开发，通过集约化的土地使用模式，可以促进交通、商业、居住等多种功能的融合，提升土地使用效益。探索这种模式在不同城市环境中的应用，不仅有助于解决交通拥堵问题，还能推动城市环境的改善与经济发展。研究如何在站城融合框架下优化地铁站点核心区的土地利用效率，已成为当前城市规划领域的重要课题。

1 站城融合概念及发展背景分析

1.1 站城融合的基本定义

站城融合是指将城市站点（如地铁站点）与城市功能的有机结合，通过空间、功能、交通等各方面的集约化开发，实现站点周边区域的土地资源最大化利用。这一概念强调站点作为交通枢纽的核心作用，不仅仅是交通的终点站，更应成为多元化功能空间的交汇点。站城融合注重利用交通便捷性，将商业、办公、居住等功能有机结合，从而优化城市空间结构，提高土地的使用效率。随着城市化进程的推进，站城融合作为解决城市空间紧张与交通压力的重要模式，逐渐成为现代城市规划的重要组成部分，能够促进城市功能的互补和区域的均衡发展。

1.2 国内外站城融合发展现状

国内外多个城市在站城融合的实践中积累了丰富的经验。国外如日本东京、韩国首尔等城市，早期便通过地铁站与周边区域的开发，推动了地铁经济的迅

速发展。东京的“东京站周边综合开发”案例，便通过高效的土地利用，实现了多功能一体化的空间布局。国内如北京、上海、广州等大城市在站城融合的探索中，逐渐提出了符合本地特点的土地开发模式。北京的“轨道交通与城市发展一体化”战略，推动了地铁周边土地的高效利用。上海通过政策引导与市场化运作的结合，实现了地铁沿线的综合开发，增强了城市的整体交通网络功能。不同城市的经验显示，站城融合在促进城市发展的也带来了交通、经济与环境的多方面优化。

1.3 站城融合对土地利用的影响

站城融合对土地利用的影响深远，主要体现在提升土地利用效率、优化空间布局及改善区域环境等方面。地铁站点作为交通核心，其周边区域的集约化开发，能够提升土地的整体利用率。在交通网络的支持下，地铁站点周边可开发的土地面积和容积率都得到有效提高，实现空间资源的最大化利用。站城融合还能够通过多功能空间的设计，打破传统单一功能布局的局限，为城市提供更多元化的土地使用模式。交通、商业、办公、居住等功能的混合发展，减少了城市中不同功能区域之间的交通流动，提高了地块的使用效率。站城融合还通过提升区域的交通便利性，改善城市环境，缓解了交通拥堵和城市功能不均衡的矛盾，进一步促进了土地价值的提升。

2 地铁站点核心区的土地利用特点

2.1 核心区土地资源现状分析

地铁站点核心区通常位于交通枢纽位置，这些区域的土地资源具有重要的战略价值。随着城市化的推进，许多地铁站点周边的土地已经被开发，部分地区

的土地资源逐渐稀缺。这些核心区的土地往往具备较高的开发潜力，能够承载较大规模的商业、办公、居住等功能。由于地铁站点的交通便捷性，核心区的土地利用具备良好的市场需求，吸引了大量的投资与开发。然而，由于土地资源的有限性，核心区的土地开发面临着空间紧张与功能冲突的双重挑战。如何平衡交通、商业和居住等多种功能，合理配置土地资源，是提升核心区土地利用效率的关键。

2.2 地铁站点的交通优势与土地开发潜力

地铁站点作为城市交通网络的重要节点，其核心区的土地开发具有显著的交通优势。地铁带来的交通便捷性，使得站点周边成为高度集中的商业与住宅开发区域。这些区域不仅交通畅通，而且由于其连接多条地铁线路，往往成为人流密集、商业活动频繁的热点区域。地铁站点核心区的土地开发潜力巨大，尤其在城市中心区域，地铁站点周围的土地价值呈现出快速增长的趋势。利用地铁的交通优势，可以促进周边土地的多层次、多功能开发，实现土地的高效利用。尤其在中心城区，利用交通枢纽带来的便利性，可以在有限的土地资源上，进行集约化开发，最大程度地提升土地的经济价值。

2.3 不同城市的核心区开发模式对比

不同城市地铁站点核心区的开发模式各具特色，体现了各地经济发展水平和城市规划的差异。大城市如北京和上海，通常采取集约化开发与政策引导相结合的模式。在北京，通过“轨道交通+综合体”模式，将商业、办公、居住等功能集成于地铁站点周边，有效提高了土地利用效率。上海则通过政府主导的城市更新项目，将地铁站点周边土地进行高密度整合，实施交通导向型开发。而一些二线城市则更侧重于居住功能的开发，商业空间的布局较为分散。这些不同的开发模式表明，地铁站点核心区的开发应根据当地的经济环境、交通需求和市场条件进行灵活调整，以实现土地的最佳利用。

3 优化地铁站点核心区土地利用效率的策略

3.1 集约化土地开发模式的应用

集约化开发是提高地铁站点核心区土地利用效率的重要策略之一。集约化开发强调在有限的土地空间内，进行高密度、高容积率的开发，通过科学的规划和设计，最大限度地提高土地的经济效益。在地铁站点周边，集约化开发可以通过建设多功能综合体，将商业、办公、居住等功能集中在一个区域内，减少土地的闲置和浪费。集约化开发不仅提高了土地的利用

率，还能有效缓解城市交通压力，促进区域经济的发展。通过合理规划和设计，集约化开发可以实现城市功能的多样化，提升城市的综合竞争力。

3.2 多功能综合体与土地效率的关联

地铁站点核心区的开发应注重多功能综合体的建设，因其能有效提升土地利用效率。多功能综合体将居住、商业、办公、文化等功能整合在一个建筑群中，不仅提高了空间的使用效率，还满足了居民和商户对交通、商业和办公空间的多重需求。特别是在交通枢纽地带，地铁站点周边的土地资源非常宝贵，传统的单一功能建筑无法充分发挥土地的潜力。而多功能综合体能够最大程度地压缩空间，提供丰富的功能选择，从而提升土地的整体利用效率。通过这一方式，地铁站点核心区的土地利用可以更加高效，同时也能增强城市区域的活力。

3.3 政策支持与规划导向对土地利用的影响

政策支持和规划导向是影响地铁站点核心区土地利用效率的重要因素。政府可以通过土地出让、税收优惠、基础设施建设等手段，推动地铁站点周边区域的集约化开发。规划导向也需要明确地铁站点周边区域的功能布局，合理引导开发方向，避免资源浪费。在某些城市，政府还通过建立交通导向型开发(TOD)政策，鼓励开发商在地铁站点周围建设多功能的商业和居住空间。通过政策引导，能够提高土地利用效率，促进地铁站点周边区域的可持续发展。

4 站城融合在土地利用优化中的实施机制

(1) 跨部门协同机制的构建：站城融合的顺利实施，需要各相关部门的紧密合作与协同。这包括交通、规划、建设、土地等部门的紧密配合，确保各项政策和规划能够实现有机结合。在站城融合的过程中，交通部门需提供站点的交通流量数据和分析结果，为土地开发提供依据；规划部门则需根据土地的特点，制定合理的开发方案。土地部门则要配合制定土地出让政策，推动开发项目的落地。通过跨部门协同机制的建立，可以有效避免规划和开发过程中出现的协调问题，确保站城融合的顺利进行。

(2) 公共交通与土地开发的联动机制：公共交通系统是站城融合的核心组成部分，公共交通与土地开发的联动机制至关重要。在地铁站点的核心区，公共交通需要与土地开发密切结合，确保交通系统的高效运作与土地资源的优化配置。政府可以通过交通导向型开发(TOD)政策，将土地开发与公共交通网络的建设紧密结合。此类联动机制可以通过加强地铁站点

与周边商业、居住等功能的连接，确保出行便利，提升土地的综合价值。联动机制还需要关注公共交通运营的持续性和高效性，确保交通和土地开发的长远发展。

(3) 土地开发可持续性管理机制：可持续性管理是土地开发的重要目标，尤其是在站城融合的背景下，如何在提升土地利用效率的同时保护环境，已成为一项重要任务。土地开发过程中应注重生态环境保护和资源的节约利用。在地铁站点周边的土地开发中，应合理设计绿化空间、公共设施等，提升土地开发的生态效益。通过加强对土地开发的环境影响评估和持续监管，可以确保开发项目不仅追求经济效益，还能在环保和社会效益方面做到平衡。可持续性管理机制的建设，将为地铁站点核心区的长期发展奠定坚实基础。

5 地铁站点核心区开发面临的挑战与对策

(1) 土地资源与开发需求的不匹配问题：地铁站点核心区的土地资源有限，然而随之而来的开发需求却逐年增加，尤其是在大城市中，土地资源变得越来越稀缺。这种供需不平衡的现象，使得土地开发变得更加紧张。为了有效应对这一问题，首先需要在规划阶段进行科学合理的土地利用布局，确保每一块土地的使用都能够达到最大效益。可以通过提高土地开发密度来利用有限的土地资源，在不破坏原有功能的基础上，合理增加建筑的层数和功能配置。政府应加强土地储备，通过长期规划合理调度土地资源，避免短期内土地的过度开发。利用土地流转机制，鼓励土地的高效利用和资源的流动，既能平衡需求，又能确保土地的可持续发展。推广土地综合利用模式，减少单一功能区的开发，使不同功能区能够共享资源，从而最大化利用有限土地资源。

(2) 交通与功能混合开发的协调难题：在站城融合的过程中，交通与功能混合开发面临着复杂的协调问题。不同功能区域的需求差异往往导致交通负荷的激增，造成交通流量的增加，进一步加剧交通拥堵和出行不便。商业功能区域和居住区的紧密交织，可能

导致人流和车流的混杂，给站点周边交通带来很大的压力。如果交通规划与土地功能布局没有紧密配合，很容易出现交通堵塞和居民出行困难的局面。为了有效解决这一问题，开发商和政府需要加强协调与合作，制定出符合区域特色的交通规划。合理划分交通流线，减少不同功能区域之间的交叉影响，优化公共交通系统，确保地铁站点的交通流畅。还应考虑建设多层次的交通系统，例如设置地下停车场、分散式交通路线等，避免大规模的交通集聚，确保功能区之间的顺畅过渡。通过这些措施，能够有效降低交通负担，提升居民的出行便利性。

(3) 未来站城融合发展路径的探索：未来，站城融合将着力于高效利用有限的土地资源，同时推动环境可持续发展。在城市空间日益紧张的背景下，如何实现多功能集约化开发成为关键。通过将公共服务设施、商业、办公与住宅功能融合，能够提升土地利用效率，并缓解城市人口压力。公共交通系统的优化是站城融合成功的核心，未来的发展应确保交通与土地开发的无缝连接，提升公共交通的便捷性和可达性。智能化城市管理技术，如大数据与人工智能的应用，能够优化资源配置，提升城市运行效率，并推动绿色发展。站城融合还需平衡经济与环境效益，保护生态环境，构建低碳、环保的城市空间，推动城市可持续发展。

6 结语

本文探讨了站城融合视角下地铁站点核心区综合开发对土地利用效率的优化机制，分析了当前面临的土地资源供需矛盾、交通与功能混合开发的协调难题，以及未来站城融合的发展路径。站城融合不仅能够提高土地利用效率，还能推动城市的可持续发展。随着城市化进程的推进，站城融合将在提升土地利用效率、改善城市环境、促进经济增长等方面发挥越来越重要的作用。因此，合理的规划与政策支持对于实现站城融合的可持续发展至关重要。未来，站城融合将继续优化土地开发模式，提升交通系统的便利性，推动绿色生态城市建设。

参考文献：

- [1] 刘云杰,周鑫.站城融合模式下地铁站点开发效益分析[J].城市规划学刊,2023,45(5):123-134.
- [2] 赵雨涵,徐博文.基于集约化开发的站城融合模式研究[J].城市与区域规划,2024,39(2):99-107.
- [3] 陈凯,王海波.交通导向型开发对城市土地利用的影响分析[J].城市交通,2023,21(4):45-52.
- [4] 李华,朱小明.站城融合对土地利用与交通流动的协同作用[J].建筑与城市规划,2023,15(3):78-85.
- [5] 许岩,孙泽阳.智能化管理对站城融合的促进作用研究[J].智慧城市,2024,12(1):56-63.