



GUANCHA 观察

GAOTIE JINGJIDAI FUSHE YUE GUI QIAN
GUANGXIYUAN LIUZHOU KONGJIAN FAZHAN ZHANLVE BUJU

高铁经济带 辐射粤桂黔

——广西园（柳州）空间发展战略布局

文_王 静 (硕士, 全国注册城市规划师, 柳州市城市规划设计研究院规划研究中心副所长)

王艺瑾 (高级城市规划师, 全国注册城市规划师, 柳州市城市规划设计研究院)

吴 剑 (全国注册城市规划师, 广西住房和城乡建设厅城市规划园林处主任科员)

一、规划背景

(一) 粤桂黔高铁经济带合作试验区(柳州)广西园的由来

泛珠江三角洲高铁经济网建设不断加快, 已通车的武广、厦深、新湘桂、南广、贵广等铁路线, 皆成为区域联系的快速通道, 再加上筹备建设中的贵南高铁(贵阳经河池至南宁), 在粤桂黔三地形成了一个以高铁为载体的三角经济区域。粤桂黔三省区把握高铁发展契机, 就开展高铁经济合作达成广泛共识, 签署合作框架协议并启动了合作试验区的建设。其中, 广东园落户于佛山, 贵州园选址于贵阳贵安新区。广西采取“桂柳双园+各市分园”的模式, 即在桂林市建设广西“旅游+”园, 在柳州市建设广西“先进制造业”园(以下简称“柳州园”), 其他相关市设立广西分园。



图1: 泛珠江三角洲高铁经济网与粤桂黔发展格局示意图

（二）柳州园的发展概况

1. 无高铁直通的困境

没有高铁直通是柳州园发展当前面临的重大困境，导致其在商务客流、旅游客流等方面的竞争力减弱；柳州“十三五”规划明确通过柳州至三江、柳州至河池、柳州至南宁的城际客专连接贵广、贵南、南广高铁，这是柳州主动对接国家高铁网的理性举措。

2. 柳州园的选址

柳州园以柳州市为空间载体，其具体落址应基于柳州城市空间的发展格局。《柳州市国民经济和社会第十三个五年规划纲要》和《柳州市近期建设规划（2016—2020年）》明确规定并落实柳州城市的发展格局为：“一江两岸、一主三新、多点支撑”，其中，“一主三新”，即主城区（即市中心城区）、柳东新区、柳江新区、北部生态新区。柳州园与柳州市区、柳州园与北部生态新区的空间关系将是规划考虑的重点问题之一。

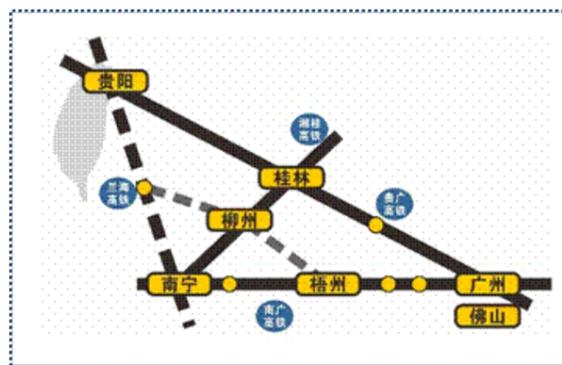


图2：柳州周边高铁网示意图



图3：柳州城市发展格局



二、柳州园空间发展的问题与对策

（一）发展规模

发展规模取决于发展定位。柳州园的发展定位从根本上取决于柳州的发展定位，柳州在西南地区甚至在广西区内的地位日趋微妙，柳州园在一定程度上代表了柳州在未来一段时间内参与区域城市群竞争与分工的水平。

有鉴于此，柳州园的发展规模必须从柳州的长远与整体发展着手进行梳理：柳州市“十三五”规划的“一主三新”格局中，主城区已与柳东新区、柳江新区在产业分工、交通组织、人口分布等多个方面实现了协调统一，唯有北部生态新区仍处于待规划建设阶段，需要切实考虑其定位、规模等问题；与此同时，北部生态新区是“十三五”的建设重点，应主要着眼于近期；柳州园规划了包括新机场、空港经济区、与空港联动的高铁站区等区域性的重大设施，从国家对城市发展引导与柳州的现实情况出发，这些规划设想实现的时间节点应在远景（即2050年左右）；而承载这些区域性重大设施落地的空间需要在柳州都市区范畴内才能实现（根据《柳州总规实施评估》对柳州都市区的初步规划构想）。如此，柳州园的规划规模应包含柳州都市区。

(二) 结构形态

绿色、智慧、人文城市引领城市风向标，越来越多的城市选择走集约发展与精明增长之路。其中，公交都市，即公交导向引导城市结构形态、城市中心体系以及城市TOD开发逐渐成为规划共识。

柳州当前正处于城市整体形态的重构期：市区空间结构由“一心两城”向“一主三新”转化（“一心两城”引自《柳州市第十二个五年国民经济与社会发展规划》，其中，“一心”为都市绿心、“两城”为市中心城区与柳东新区）。一方面，“两城”及柳江新区一体化建设已进入加速状态（依据修编中的《柳州城市总体规划（2016—2030年）》，上述“两城”及柳江新区为柳州市区范围内的新主城区）；另一方面，北部生态新区的各项规划建设工作仍虚位以待。如此，规划可整体引入公交导向理念以统领处于不同发展阶段的城镇空间，全力打造“柳州指状城市”。

规划以“北环高速公路+宜柳高速公路+桂柳高速公路”构建“掌区”，分别以轨道S2线、屯秋线、S3线、S1线、柳太路BRT线为轴，延伸出沙塘—石碑坪组团、东泉组团、汽车城北部片区、鹿寨组团、太阳村镇组团共五个“指区”。“指区”间有两条平行的联系通道：老湘桂线市区段、新增轨道S4线，沿两条平行通道与其他城轨线的相交点发展多个TOD节点（远期发展为二级城市中心体系），“指缝”则保留原有山体、田园、水系。

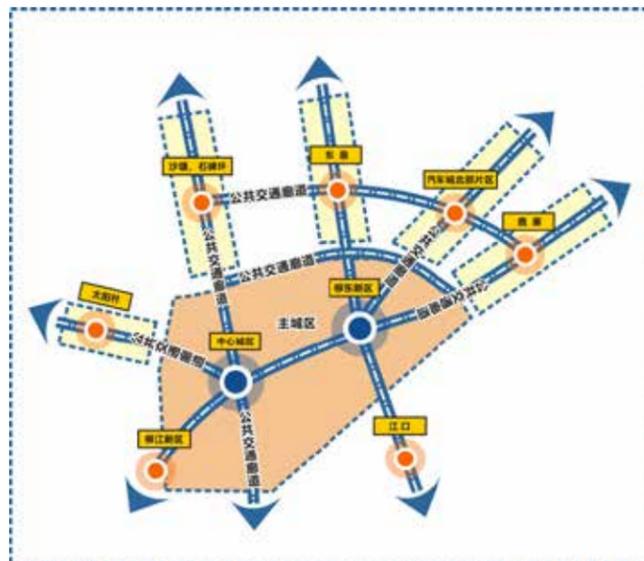


图4：柳州园空间形态与结构图

(三) 重大空间要素

1. 柳州园东部铁路货运线

柳州当前的工业重心落在柳州园东部，两大整车厂的生产线也在此区域，新增的雍容商品汽车发运基地的运能有限，要从根本上解决广西园东部的铁路货运物流问题，仍需从整个东部的铁路货运线系统考虑。依据《改建铁路柳州枢纽总图规划研究》（以下简称《柳州枢纽总图》），柳州园东部仅有柳南城际延伸线（客运）与老湘桂线（客货并行）显然是无法满足运能需求的，规划建议根据我国《中长期铁路网规划（2016—2025）》（远期展望到2030年），将新增的2条向东联系的普速铁路选线于柳州园东部区域：一条为柳州经贺州至韶关的柳韶铁路，一条为柳州经梧州至肇庆再到广州的柳广铁路。其中柳广铁路可结合江口、导江既有的柳梧高速公路和港口码头进行改线，将江口、导江打造成真正意义上的“公、水、铁联运的现代工业园”。

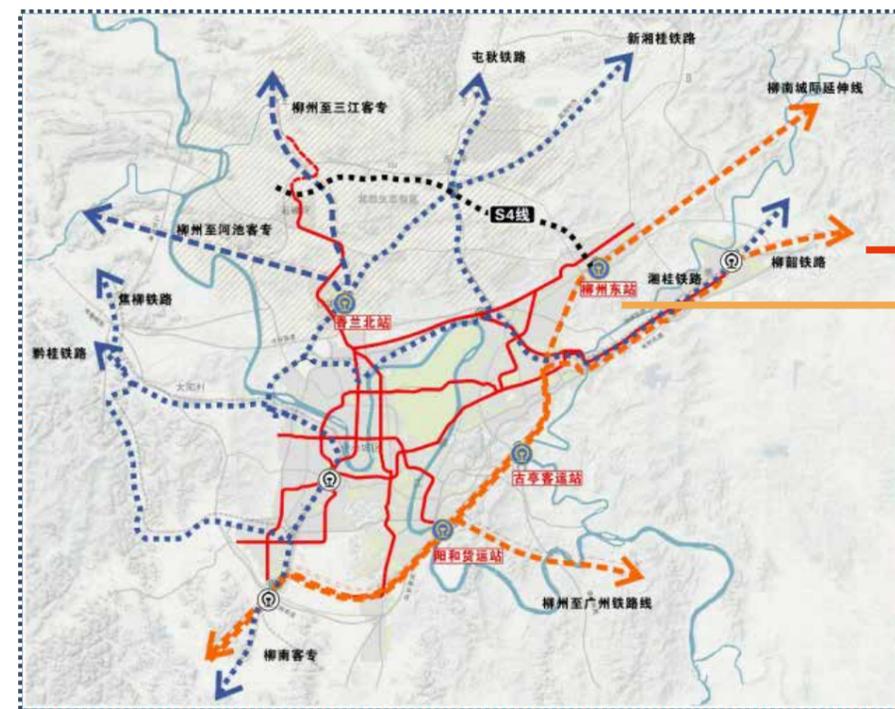


图5：柳州铁路网规划调整建议

2. 柳州东站高铁站及其站区

柳州东站是柳州园东部的门户和交通枢纽，从长远发展来看，它的战略意义等同于现在的柳州火车站（位于柳州园西部），它的选址在很大程度上决定了柳州园北部的组织形态。按照《柳州枢纽总图》，柳州东站落址于汽车城北部片区的核心区，意在通过柳州东站的建设带动整个汽车城北部片区的发展，打造真正意义的高铁站区。





3. 古亭高铁站及其站区

柳州东站的服务范畴集中在柳州园的北部，该站点选址往南约50公里的区域内，均无站点可服务，而官塘片区作为柳州市近期重点打造的双中心之一，其客流得不到高效便捷的疏散。因此近期迫切需要在古亭周边区域新增高铁客运站点，以服务官塘核心区及阳和片的客流，规划建议该站点可以结合官塘客运枢纽、轨道1号线站点设置，打造广西园南部的综合客运换乘枢纽。

4. 阳和货运站

柳南城际延伸线自南向北依次经过柳州市长乐物流园、洛维工业园、阳和工业园、雒容工业园、中欧产业园，沿线货运对外运输的需求非常大。而目前仅在雒容站规划有一处铁路货运站和雒容商品汽车发车基地（主要服务于上汽通用五菱汽车股份有限公司），远远不能满足未来柳州园对物流运输的需求。规划结合铁路线形和工业用地格局的分布，建议在阳和工业园附近新建一座铁路货运站点，与柳广铁路衔接。

由广西柳州延伸到贵阳的黔桂铁路全线。

5. 轨道S4线的新建与屯秋线的改造

轨道S4线的规划设置意义重大，它联系着柳州东站与香兰北站，贯穿北部生态新城、汽车城北部片区。从长远发展来看，这条S4线将成为柳州园北部发展的城市主轴，也是柳州园贯彻“指状城市”理念的创新之举，即主城区与北部生态新城之间有S2线、主城区与汽车城北部片区之间有S3线、主城区与东泉组团之间则需要通过改造屯秋线才能实现“柳州指状规划”的宏大构想。

6. 城市CBD

柳州若想借助柳州园的建设实现城市转型，并重回西南地区中心城市的地位，必须建设真正意义上的城市CBD。柳州的CBD定位于地区性CBD，更多的是为企业尤其是先进制造业和高新技术产业服务。建议在龙湖商务中心先预控1平方公里的用地，空间上要求与行政办公、公共服务设施等相对分离，作为高效率的商务交易空间进行单独规划。

7. 空港经济区

在“互联网+”带动下各大电商物流迅猛发展，国际性的航空物流需求飞涨（如海淘），建议柳州抓住机遇，大力发展航空物流。近期，增加白莲机场的物流输送能力，积极引入顺丰等国内航空物流巨头入驻，开辟多条物流航线，运输“量轻价高”的中小型包裹；远期，若柳州至广州铁路建设开通，必将成为柳州对粤的产品输送通道，届时，可结合机场规划航空城，在航空产业辐射下，积极发展与其相关联的物流业、制造业、医疗服务业、计算机维修、旅游业等，全面打造真正意义上的柳州经济升级版。🏠

