

郓城高铁站站前区修建性详细规划方案的落地性研究

冯媛¹ 杨乐²

中国铁路设计集团有限公司 天津 300308

摘要: 本文介绍了郓城高铁站站前区修建性详细规划项目,秉承“站城一体”的设计理念,打造富有创意和整体性的现代交通服务空间,以提升城市西门户的郓城特色。通过与业主、铁路相关部门等多方沟通和协调,项目团队提出了具有高度落地性的枢纽规划设计方案,包括一次设计、分期建设、站城融合等创新性理念。同时,本文还介绍了项目团队在规划设计中充分落实前期概念规划的设计成果、积极对接相关工程、将“集约利用土地”的设计思想贯穿始终等关键点,以确保项目的顺利实施和落地性。最后,本文总结了郓城高铁站站前区修建性详细规划项目的关键点研究,为类似中小车站市政广场的规划提供了借鉴和参考。

关键词: 高铁站; 郓城站; 修建性详细规划; 拆旧建新

引言: 既有郓城站位于菏泽市郓城县西北侧,是京九铁路上的普速客货混线侧站台,既有2台9线,于1996年投入使用,站房规模4000m²。京雄商高铁是京港高速铁路的重要组成部分,连接北京市丰台区、河北省雄安新区与河南省商丘市。郓城高铁站为京雄商高铁与京九铁路的并线拆旧建新站。



图1 郓城站区位示意图

位于菏泽市郓城县西北侧的郓城站,是京九铁路上的一个普速铁路客货混线侧站台。该站设有2台9线,于1996年开始投入使用,站房的规模为4000平方米。作为京港高速铁路重要组成部分的京雄商高铁,连接了北京市丰台区、河北省雄安新区和河南省商丘市。规划郓城高铁站为京雄商高铁与京九铁路的并线拆旧建新站。

郓城站位于城市西北部边缘地带,紧邻城市环城主干道,其周边土地所有权形式多样,地块内建筑密集,道路拓宽潜力有限。这些因素,增加了站前区规划设计的难度。

本文以郓城站前区规划修建性详细规划方案为基础,

对拆旧建新高铁站站前交通组织、各类交通接驳布局与市政广场规划的关键点进行阐述,并提出落地性规划设计建议,对同类中小车站市政广场规划具有一定借鉴意义。

1 项目现状

既有京九铁路郓城站历经20余年,设施已显老化,车站规模较小,无法满足旅客对舒适性的需求。结合京雄商高铁引入,该站将拆除1个普速站台,新建2台4线,包括450m×12m侧式站台和550m×12m岛式站台各1座,为普速、高速场共用,同时将设提升改造550m×7.25m侧式站台1座;拆除既有普速站房,新建高铁站房,总面积将达到12000平方米,采用上进下出的线侧平站型^[1]。

现状郓城站广场进深约160米,面宽约156米,基本呈正方形。引入京雄商高铁并新建站房后,广场进深将减少至约70米,使得原本局促的用地设计难度增加。此外,现状广场与站房首层标存在4.35米的高差,既有广场采用连续台阶消解,且未设电扶梯。站前路(郓邑路)与临城路在站前广场东侧形成T字交叉口,快进站组织效率较低。





图2 现状与规划鸟瞰效果

借助京雄商高铁的引入，郟城站片区板块也将迎来功能调整的新发展契机。我们需要在综合考虑用地、交通流线和设施规划等因素的基础上，制定相应的设计策略，以满足现代化火车站所必需的功能性和舒适性需求。

2 规划设计方案与工程设计转化情况

郟城高铁站站前区项目占地约15亩，总投资约9.96亿。其中近期工程投资6.59亿，远期工程投资3.37亿。市政广场南北向面宽约763米，东西向进深74.9米，结合郟邑路东侧城市空间轴线设下沉广场。地下空间与社会车库共2.86万平米，快速送客匝道桥长330余米。设市政集散广场、公交、长途、出租、网约车和VIP车场等各类地面接驳设施；跨郟邑路地上人行、地下人行与车行设施；枢纽南侧下穿铁路站前道路（新临城路）与枢纽北侧进场道路。本项目集约利用地上、地下空间，协调好地下各类车辆流线组织，秉承“站城一体”的设计理念，流畅组织交通、建筑、景观关系，打造富有创意和整体性的现代交通服务空间，凸显城市西门口的郟城特色。

本项目2021年年末完成专家评审；2022年10通过规委会评审并进行公示；2023年4修建性详细规划获得批复。同年进入工程设计阶段，于2023年7月召开《郟城站站前广场及配套设施建设项目》一期工程初步设计审查会。目前正在开展初步设计鉴修工作。初步设计方案进一步与站房工程进行对接，优化地下空间设计接口，确定修详规提出的用建筑结构设计快速高架进站道路的设置，与地下空间一体化设计，优化地库工程方案^[2]。

3 落地性设计关键点

郟城高铁站站前区修建性详细规划项目是郟城城市发展的重要节点枢纽工程，具有复杂的基础设计条件。为确保项目的顺利实施，项目团队全面梳理了现场现状，研究了各类上位规划要求，深入挖掘业主需求，积极与各方沟通，提出了具有高度落地性的枢纽规划设计方案。

在规划设计中，项目团队提出了“一次设计，多次

分期建设”的“站城融合”的思路。这一创新性理念将实现高铁站与周边城市区域的有机结合，对提升区域整体形象和便利市民出行具有积极作用。

此外，该规划方案对其他中小型枢纽的市政广场规划具有一定的借鉴意义。通过研究本项目的实施策略和经验，其他城市节点可以汲取有益的经验，进一步完善市政基础设施网络，提高城市的整体交通枢纽效率。

3.1 充分落实前期概念规划的设计成果

在本次修建性详细规划过程中，我们贯彻了前期规划的核心思想，即将既有临城路郟城高铁站至县体育馆段塑造为城市景观轴线。结合站房南侧下穿路工程规划，我们对新临城路进行了合理优化。在保留徐氏宗祠的基础上，利用现有土路进行拓宽，有效避免了县体育馆西北侧路口形成五叉路口，并将站前T字路口转变为城市空间廊道。

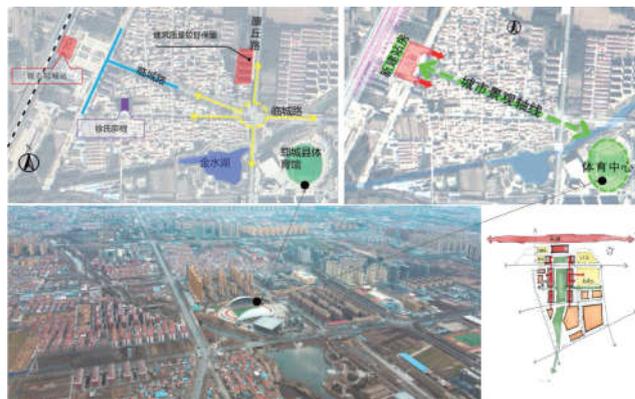


图3 郟城站片区城市空间格局调整示意

通过拓展高铁站的辐射效应，我们成功提升了郟城高铁站与县体育馆两个重要城市节点的联动能力，进而激活了整个板块的价值。此外，郟邑路东侧轴线两侧地块可以立体衔接市政广场，为远期枢纽广场提供了停车与集散功能补充。

这些举措共同塑造了郟城立体城市节点门户的形象。

3.2 与相关工程积极对接，推进规划设计落地性

项目设计团队积极与站房设计单位进行了对接，详细阐述了市政广场与站房首层存在高差的情况。我们提出通过利用现有的4.35米高差设计高架快速进站路，将出站人流引入市政广场负一层下沉广场。这样的设计方案能够避免旅客出站后需要先提升再下行的现象，提供了更为顺畅的交通路线。该观点得到了多方认可，但在实施过程中，要求市政广场工程必须加快推进，以确保能够与站房工程同步开工和竣工。

在路地双方进行了多次沟通后，考虑到快速进站路的设计，铁路相关部门也同意在站房北侧设置VIP停车

场。本站是京雄商山东段内同规模车站中唯一配置了VIP停车场的高铁站。

3.3 将“集约利用土地”的设计思想贯穿始终

在与铁路设计方案进行对接过程中,设计团队提出了两项优化建议并均被采纳。首先,我们建议对生产生活房屋布局进行优化,将广场北侧郛邑路西侧城市用地

的进深由原来的45米调整为60米。通过这种调整,地块退线后可以开展房屋建设活动,并且可以进行土地出让。否则,该用地只能作为绿地或停车场使用。为了实现地块的合理划分,完善城市路网系统,在地块北侧规划新建一条城市道路,为铁路综合区提供便捷的进出通道。

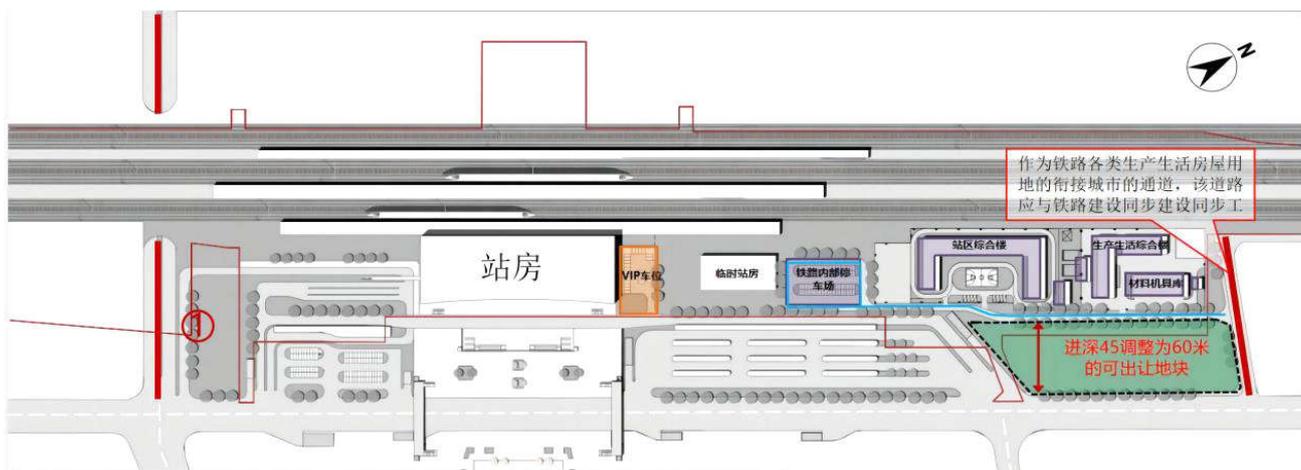


图4 可出让地块与VIP停车场布局示意

其次,设计团队建议将站房中心向北侧移动34米,这样可以提升新临城路和城市轴线夹角地块的使用效率,并增加可建设用地的面积。通过多方沟通,得以实现。

此外,枢纽规划方案利用现有4.35米的高差,通过建筑结构设计出站前高架快速进站路。这种立体规划设计方法可以有效避免人与车辆的交叉,提高旅客使用便捷度和舒适度。

4 结束语

本次《新建京雄商高铁郛城站站前区修建性详细规划方案》的制定,是在前期规划研究和交通疏解分析的基础上,对地上和地下空间布局进行了进一步的优化,合理组织了各类交通接驳设施的流线,深化了空间形体

的设计,并细化了竖向设计。这些措施为后续枢纽工程设计和施工的顺利进行提供了指导和依据。同时,通过一系列具体可行的关键点研究,确保了后续工程设计中相关要求的落实,为类似中小车站市政广场的规划提供了借鉴和参考。

参考文献

- [1]中国铁路设计集团有限公司.京雄商高铁郛城站站前区修建性详细规划方案本册,2022.9:55-57
- [2]周正.高铁客运站站前广场规划设计思路的探讨与浅析——以广西来宾高铁站站前广场为例[J].华中建筑,2016,34(10):93-97.