

# 城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计

肖敬坤<sup>1</sup> 吕放<sup>2</sup>

1. 北京城建设计发展集团股份有限公司长春分公司 吉林省长春市 130000

2. 长春市城乡规划设计研究院 吉林省长春市 130000

**摘要:** 随着城市化进程的加快,出现了城市人口和环境负担过重和交通拥堵情况,因此带动了城市轨道交通的发展。本文主要通过分析现有城市轨道交通站点与周边城市的现状关系,在此基础上进行总结和扩充,探讨城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计的必要性和需要改进的地方。

**关键词:** 城市轨道交通; 交通站点; 城市综合体; 一体化空间设计

## 引言:

社会发展与城市轨道交通发展相辅相成。正是由于轨道交通的迅速、良好发展在一方面带动了社会的发展。由于城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计具备对周边地块进行系统整合、有效的节省城市用地面积、改善交通枢纽等一系列优点,所以在城市交通发展中具有十分广阔的发展前景。

## 一、城市轨道交通的重要性

第一次工业革命以来,人类已经经历了很多次交通方式的变革。城市轨道交通距今已发展了近160年,轨道交通由于其具有的速度快、载客量大、污染小、能耗低等优点,既有效地缓解了交通拥堵问题,又能与其他交通方式无缝衔接,完善了人们的出行方式,因此得到了飞速发展。

改革开放以来,我国经济 and 城市化发展迅速的同时也加大了城镇人口压力。尤其是经济发展较迅速的城市的空间结构性矛盾越来越大,空间结构问题不仅带来了明显的交通问题,更影响了我国城市经济的发展。

我国仍旧处于城市化发展迅速时期,巨大的人口压力迫使我国对于城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计的需求越来越迫切,从而实现交通方式的转型。自1965年北京修建了我国第一条城市轨道交通线路以来,我国的近30个城市都已经建设或是正在建设了符合城市需求的交通轨道。不仅改善了城市交通压力,更优化了空间结构。

公共交通的最大特点就是换乘,换乘指的是在乘坐轨道交通工具过程中进行交通工具和线路的转换。因此城市轨道交通的站点设计是一项十分重要的内容。

## 二、城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计的优点

1、促进了城市经济的更好更快发展

通过众多的研究和数据表明交通畅通对该地经济会有重要影响。通过合理地设置交通站点、优化利用周边物质和土地资源,能够有效地提高城市的运转效率,帮助构建出新的城市交通运行结构,从而使站点周边的空间达到一种更好的平衡。

## 2、优化了周围的景观和环境

通过对站点周围的区域进行景色和建筑进行修缮和改进,能够有效地改善当地的交通风貌,侧面改善了人居环境,同时还能带动交通运输行业的经济发展。

## 3、使出行方式更加多元化

城市轨道交通方式经历了多年来的更新和进步,将不同类型的城市空间形态和城市人群串联在了一起,成为了城市多元秩序的承载者,为城市多元化发展提供了一个新的方向。

## 4、改善了城市生态环境

公共交通能够有效地减少私家车的出行次数,从而减少了污染气体的排放,降低了城市的环境污染。同时又能促使城市空间实现跨越式发展,保护了地面的自然景观。

## 三、城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计过程中存在的问题

由于我国的城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计发展时间较短,各方面设计和意识还不够完善,因此会出现很多设计和施工等方面的问题:

## 1、人车混行,秩序混乱

良好的步行环境能够很好地展示城市形象。轨道交通站点与周围人居环境、商业环境、步行环境进行有效融合,能够很好地提升公共环境的趣味性,从而建立一个好的公共交通环境形象。

然而经过调查分析发现,轨道交通换乘站点与周边

环境的融合还存在一定问题。比如人行道与车行道混合在了一起,交通混乱,很容易出现交通安全问题。由于换乘站点与周围的居住区、商业街等建筑设施融合的不合理,很容易在早晚高峰期出现拥堵问题。降低了城市的空间活动质量。减少了人们的活动和出行区域的同时将城市道路和景观分离开来,没有达到交通换乘站点与城市环境的有效融合。

#### 2、城市轨道交通站点规划不够合理

城市轨道交通的综合规划考虑的不够全面,只是着重强调了建设时的领域感而忽视了与城市空间的衔接度。与周围城市环境无法达到有效融合,因此缺乏其它交通形式的支持,因此可能会引发其它类型的交通矛盾。

#### 3、资源利用不够全面,存在浪费问题

由于城市轨道交通系统没有与其他交通运行体系进行系统的整合和相互适应,因此各种交通工具之间的换乘缺乏有效的关联,城市资源没有得到有效地利用,降低了城市轨道交通站点与周边城市一体化联系的同时影响了对周边物质和环境资源的有效利用。

#### 4、交通站点设计不合理,影响使用舒适度

虽然有的城市与轨道交通站点建立了有效的连接,但是忽视了使用舒适度,站点的封闭性太强、导向不清楚、设计不合理等原因都影响了乘客的使用感。

### 四、城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计指导建议

#### 1、城市轨道交通站点与周边城市环境的功能衔接设计

通过站点自身的设计和运作,把进入设计范围内的交通流动在一定方向上进行系统合理的分配是功能衔接空间的具体设计功能的核心。和周边的地理、建筑、人文环境等关联性越高,其运作能力和流畅性就会越好。

(1) 合理利用土地资源,将土地资源与城市交通的设计规划合理结合在一起,实现轨道交通站点的功能集合和内容优化。

(2) 综合体的公共空间和城市轨道交通站点功能进行整合与优化。其中包括地面、地下、地上三种不同层面的交通运行空间,从而创造出更加多元化、设计更优越、舒适度更高、群众满意度更高的城市轨道交通站点。

比如点式衔接空间城市综合体的空间接触面较小,不适用建设特别复杂的交通站点,可以加强衔接处的标识性,弱化节点的停留处理,既节约了空间,又提升了居民乘车换乘舒适度,还避免了人流量过大时产生人员拥挤情况。

#### 2、土地利用优化

以城市轨道交通站点为圆心,以一定半径向外划分一定区域,在与站点距离相近的土地和资源进行划分和控制,不仅能够提高土地资源利用率,合理地分配了土地资源,还能对周边的商户和开发商起到一定的促进和引导作用。因为零售地距离交通网络中心越近,其土地价值与经济价值就会越高。

比如日本著名的“土地重整”就是使用了这一类开发策略。轨道交通公司对站点周围的一系列盈利性场所进行综合经营,与交通站点的设计进行配套设计,出售部分土地粗长配套资金。通过这一方式不仅带动了周围土地的开发,培养了大量客源,还进一步提升了城市轨道交通站点的经济收益。

#### 3、城市轨道交通站点一体化发展

由于城市轨道交通站点的设计和建设需要设计多个部门介入且建设周期较长。所以必须要协调好所有建设主体负责团队,统一进行规划、设计和建设。从顶层明确轨道交通站点一体化发展目标、实施路线、近期建设计划,必须坚持依托轨道站点进行高强度开发的发展理念,并出台相关政策法规保障其落地可实施。

#### 4、完善城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化的法律政策

没有相关政策和法规的支持,很容易对站点及其周边区域的一体化的设计和建造产生一定不利影响。为了弥补在设计建设过程中审批立项等多个环节中存在的欠缺部分,轨道交通一体化发展需要出台相关的法律法规明确审批流程、监督工程质量等,创造出一个积极健康的建设环境。

#### 5、开创轨道交通站点混合模式

轨道交通站点的建立不仅可以带动其附近地区的经济和文化提升与发展,更能够带动其交通线路上的多元化发展。混合发展模式能够有效地增加交通运载能力和沿线地区的经济发展速度,同时还能提升周边城市的土地价值,增加了地区的经济和文化活力,提升了交通设施的服务效率,提升了轨道交通站点的土地利用率和其经济价值。可以树立起好的城市交通形象。使城市具有更高的活力。

#### 6、重视公共空间的利用

轨道站点的人流量大,经济发展水平较高,可以围绕站点设计专门的高水平、高品质的公共服务空间,可以增加公共空间的吸引力,提升城市轨道交通站点的活力。

## 五、结束语

本文主要探究城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计,基于现实情况,提出问题并介绍解决方案,希望从多方面考量设计出更加人性化的轨道交通站点。在节省资金的同时,提升土地和资源利用率,方便乘客出行的同时提高他们的出行舒适度,从而进一步带动城市经济的发展。

### 参考文献:

[1]李瑶,陈瑞刚,于海霞.轨道交通站点与城市综合交通枢纽一体化设计的探讨——以苹果园综合交通枢

纽为例[J].交通工程,2020,20(02):37-42.

[2]徐匆匆.城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计[A].江苏省扬州市人民政府、中国城市科学研究会、中国城市规划学会、江苏省住房和城乡建设厅.2011城市发展与规划大会论文集[C].江苏省扬州市人民政府、中国城市科学研究会、中国城市规划学会、江苏省住房和城乡建设厅:中国城市科学研究会,2011:6.

[3]陈丽君,王占生,陈学武.面向一体化设计的城市轨道交通站点功能定位方法[J].交通运输工程与信息学报,2012,10(04):49-55