

# 浅谈车站公共区装修设计手法

陈 铭

北京城建设计发展集团股份有限公司 北京西城 100037

**摘要:** 地铁作为城市的交通工具,所完成的不仅仅是快捷和便利的交通功能,还需要满足人们对环境、功能等多方面的需要。本文以北京地铁8号线三期车站装修为例,分析了在北京轨道交通全网装修概念设计的指导下,采用一线一景的设计理念,通过“统一化”与“差异化”的设计手法,实现空间的秩序化、模块化以及线路文化的局部体现。

**关键词:** 轨道交通;概念设计;差异化;统一化

## 引言:

如今的城市,经济迅速发展,城市的人口和汽车数量不断的增加,导致了交通量剧增。毋庸置疑,地铁正在改变着人们的出行方式,并逐渐成为人们日常生活中密不可分的一部分。轨道交通作为老百姓出行的基本交通工具,其规划建设的根本目的就是让出行更加方便、快捷和舒适。同时,地铁作为城市的符号,代表着一个城市的形象,地铁站的装饰也寓意着城市的文化底蕴。而地铁车站作为一个有大量人流集散及快速通过的公共交通建筑,他的装修设计除了应该创造一个供乘客合理通行的空间环境,还应该满足乘客在精神方面的需要,削减地下空间带给人的局促与压抑,尽可能的挖掘及开放车站的公共空间尺度,使乘客获得宽敞、舒适的活动区域;同时采用温暖、明亮的材料和色彩,流畅、自然的造型及构成比例形成简约、现代的、具有独特地域文化特征的地下空间。

## 一、工程概况

8号线三期主要沿南中轴由北向南敷设,经过了东城区、丰台区、大兴区三个区,起于美术馆站南,南至五福堂站,共设置车站14座<sup>[1]</sup>。根据线路的环境特征,将全线划分为:城市核心区(古城保护区)、城市过渡区以及城市发展区三个区域。8号线三期工程是北京中轴线上的交通流线,支撑并引导着城市交通沿中轴线向南扩展,是轨道交通网中南北向骨干地铁线路,提高了前门、王府井等大型商业中心轨道交通的服务水平,缓解

**作者简介:** 陈铭、女、汉族、1987.10.20、籍贯:湖南益阳、学历:本科、职称:工程师、毕业院校:大连理工大学、研究方向:土木工程、邮箱:305409472@qq.com。

了南城地段的交通压力。车站装修设计根据总网的指导思想,通过分析城市的周边环境,对每个车站所处的不同区域加以分析研究,同时根据不同车站的结构特点,在统一各车站装修设计基调的前提下,保证车站的整体效果,同时注重细部处理<sup>[2]</sup>。

## 二、概念设计

### 1. 设计原则

#### (1) 实用性、安全性

车站作为交通建筑,其设计原则应该是经济、实用、舒适、环保、充分体现地铁现代化交通方便、快速、和谐、人性化的特点。充分体现“安全第一”的设计理念,并弥补土建设计中的不足,消除车站的各种安全隐患,为乘客创造一个安全的公共环境<sup>[2]</sup>;同时在材料的选择上选择对人体无害的、符合国家标准的装修材料。

#### (2) 释放空间、系统整合

从车站结构分析,尽可能释放最大空间,在满足各专业相关规范及标准的前提下,对各专业的设备末端和装置根据车站方案重新进行排版和布置,既满足各专业的实用需求,又能与装修方案完美融合<sup>[3]</sup>。

#### (3) 车站人性化设计——“以人为本”

用人性化的公共设施设计完善各项使用功能,人性化设施的设置应该与车站室内设计概念相互协调、相互统一。同时,人性化设施的设置要有利于车站的运营管理、清洁保养、维护和检修。

### 2. 车站装修设计理念分析

#### (1) 车站分级

根据北京轨道交通全网装修概念设计、车站地理位置分析、周边环境分析、车站换乘关系分析及人文特点,将全线14个车站分类为三种类型:全网重点站、线路重点站及普通站(如表1);

表 1

区段	站点名称	站点类型
城市核心区 (古城保护区)	王府井北站	线路重点站
	王府井站	线路重点站
	前门站	全网重点站
	珠市口站	线路重点站
	天桥站	线路重点站
	永定门外站	线路重点站
城市过渡区	木樨园桥北站	普通站
	木樨园桥南站	普通站
	大红门站	线路重点站
	大红门桥站	普通站
城市发展区	和义站	普通站
	西洼地站	普通站
	六营门站	线路重点站
	五福堂站	普通站

(2) 设计主题

“门中观轴”——从车站主体结构空间入手，分析车站周边环境定位，提炼出“门中观轴”的线路概念，以“门”的形象创意体现和延续“中轴”概念；在细部处理上，加强“门”的元素应用、“门”的应用手法、材质、色彩的变化形成全线的韵律。

三、车站装修设计手法

在装修手法上采用“一线一景”的设计方式，区分“差异化”与“统一化”的设计范围，采用现代、简洁的设计手法，通过材料颜色的变化、不同的组合方式来体现8号线三期的线路特色。标准站的站厅中跨重点体现“门”的概念，重视站厅侧墙的设备整合。站厅通道口、换乘通道及站台楼扶梯三角房处为人流密集区，本着导向性和识别性的原则重点装修。公共区地面、站厅边跨吊顶、站厅端墙及站厅天花低调处理。

1. 统一化设计

(1) 材料标准化、模数化

北京地铁8号线三期装修的特点是采用“标准化、模块化”设计，全线采用统一的装修材料，尽可能统筹车站装修的各种元素，包括吊顶天花、地面、墙面、柱子、公共区分隔栏杆、楼扶梯实体栏板、楼梯栏杆、公安值班亭、出入口门套样式、导向指示系统、照明灯具等，达到模块化、标准化的目的，强调了地铁的高效性、功能性、和经济性。

装修材料和设计的共性原则：车站地面主要选用珍珠白花岗岩，规格600mm×600mm；统一站厅地面石材由中线向两边墙面方向铺砌，站台地面石材从屏蔽门边线向中线方向铺砌<sup>[4]</sup>。

车站内吊顶天花，采用铝方通和铝板材料，规格为50mm×70mm间距80mm的方通。天花与柱子、墙面装修完成面采用分离式收口，距墙、柱装饰面100-300mm，使天花、墙面、柱面独立施工，收口设计简化。

墙面采用300mm×1200mm宽的烤瓷铝板，利用颜色的不规则排列，营造出变化感、序列感，形成全线特有的韵律。

(2) 共性元素在空间中的运用

从8号线三期全线车站周边环境分析，从古建筑的门体中提炼出“门”的设计元素运用在天花拱顶位置，贯穿全线，形成全线的线路特点，同时也呼应了全线“门中观轴”的总概念。

统一全线车站附属通道装修原则，墙面楼梯侧为铝板，扶梯侧为石材，所有设备箱体（如消防栓、配电箱、给排水泵箱、广告、导向等）集中设置在石材墙面，保持铝板面的整洁；在材料、颜色、形式上运用不对称的装修设计手法，将沉闷压抑的狭长封闭空间营造为有“窗口”感的氛围空间，将空间内复杂的功能性要素最大限度集中于“单一”窗口界面，降低了工程及运维复杂性，将商业性元素进一步合理化，增强了换乘通道的导向性，减轻狭长通道给人带来的枯燥感。

在门套的处理上也运用了“门”的元素，从车站向通道望去，形成“打开的门扇”的设计效果（如下图）。



通道口

2. 差异化设计

(1) 车站空间色彩设计

全线车站运用一站一色的设计理念，各车站以颜色区分，永定门外为分界线北段向代表“新中国”的红色系过渡，南端向新型发展的绿色过渡。

(2) 设计元素的叠加原则

根据站点的分级，提取与地铁站点室内空间和视觉形象系统有关的元素，如文化性元素、艺术性元素、商业性元素等，并在基本模式的基础上形成不同的搭配和叠加组合，完成站点从简单到复杂、从一致到特殊的设计方法。主要用于各线的重点站。

本期主题概念为“门中观轴”，在概念的基础上，通

过对各车站周边环境调研,提取出各种实体“门”中的主要元素,如传统木门上的铺首、门环,门钉,门神等元素运用在公共区通道入口处,让主题更生动,更公众化(如图6)。同时,通过各站的不同元素的叠加,既能反映各车站周边的文化地域特色也能反映北京城市的内涵,满足各站的识别性、导向性、功能性需求。

### (3) 公共艺术品的设置

根据各车站的文化特色,在重点站中加入了艺术墙的设计,如前门站艺术品主题定位为“皇城之门”,天桥站艺术品设计主题为“天桥百戏”、六营门站则契合火箭航空研究院,将艺术品设计主题定为“自由翱翔”。艺术品的设计不仅是与装修概念的呼应,也是起了画龙点睛的作用,通过各站不同的主题设计也展示了北京雄厚的文化底蕴和多元的文化定位。

## 四、结束语

我国目前面临着城市不断扩张,大力发展城市轨道

交通是大势所趋,在地铁车站装修风格设计中,既要充分体现城市的历史环境、社会环境和人文环境,也应充分考虑装修成本控制以及便于运营维护管理等问题,在建设节约型地铁的同时给乘客带来更好的乘坐环境<sup>[5]</sup>。

### 参考文献:

[1]胡斌,韩彪,张继,张健.基于制约因素分析的高架地铁站形象设计[J].都市轨道交通,2018,31(1):73-77.

[2]张磊,尹强,王琦.北京地铁13号线车站装修设计回顾[J].都市轨道交通,2004,17(4):35-39.

[3]佟媛媛.浅谈地铁公共区域装修的接口处理[J].经营管理者,2015,(22):432.

[4]毛翠萍.广州地铁2号线车站装修的共性与个性[J].都市轨道交通,2005,18(2):47-51.

[5]刘鑫.谈沈阳地铁装修风格设计[J].现代装饰(理论),2015,(4):105.