

城市轨道交通车站公共区空间一体化设计研究

张琦锋

22038119*****3213 吉林 长春 130000

【摘要】：我国城市化建设正在逐渐深入，城市建设规模也正在呈现中心到周边辐射的趋势。在日益紧张的城市化建设背景下，为了改善当前交通建设中的困难局面，轨道交通的投资政策已经步入正轨，政府在大力号召社会资源积极参与到交通建设领域的同时，轨道交通建设及设备制造等方面的发展前景逐渐突显出来。本文结合加强景观与功能的配置优化、遵循因地制宜设计要求、提高设计便利特性等措施，为城市轨道交通车站公共区空间一体化设计提供策略依据。

【关键词】：城市；轨道交通车站；公共区；空间一体化

Study on Integrated Integration of Urban Rail Transit Station

Qifeng Zhang

22038119*****3213, Jilin Changchun 130000

Abstract: China's urbanization construction is gradually deepening, the scale of urban construction is also showing a trend of center to the surrounding radiation. Under the background of increasingly intense urbanization construction, in order to improve the difficult situation in the current transportation construction, the investment policy of rail transit has been on the right track. While the government vigorously calls on social resources to actively participate in the field of transportation construction, the development prospects of rail transit construction and equipment manufacturing are gradually highlighted. This paper provides a strategic basis for the spatial integration design of public areas of urban rail transit stations by strengthening the optimal configuration of landscape and function, following the design requirements of adjusting measures to local conditions, and improving the convenience characteristics of design.

Keywords: city; rail transit station; public area; space integration

轨道交通站在城市化建设中，属于工程结构及空间建筑的整合内容，其现代化充分的体现着城市建设的速度。轨道交通车站的公共空间具有较多的性能，除服务于乘客外，还有完善城市建设，构建城市景观等多种功能。但是结合目前城市轨道交通车站公共空间设计来看，尚存一定问题亟待解决。所以，通过研究城市轨道交通车站公共空间一体化设计，能够充分发挥城市轨道交通车站站区空间设计特性，帮助轨道交通车站公共空间一体化设计找到优化方向，促进城市建设逐步完善。

1 城市轨道交通车站公共空间一体化设计必要性

我国近年来在城市轨道交通方面的建设步伐逐渐加速，车站建设在城市进步中已经成为了重要的内容。但是结合目前发展来看，车站及周边环境的品质并未得到全方位的提升。而结合实际问题来看，主要因素在于规划单位、建设部分对城市轨道交通车站公共空间一体化设计必要性的认知不足^[1]。

城市轨道交通车站公共空间属于城市空间的关键组成部分，在社会生活中，人们的交通交流，需要行为活动的满足。通过创造出具备独特魅力的城市地标，将城市居民的生活方式、审美取向以及价值观念等展示出来，是彰显城市精神面貌及建设品质的关键。在现代城市轨道交通建设规模不断扩大的背景下，区域间的沟通交流逐渐密切，人们对于公共空间环境的需求与不断提升，所以公共空间建设需要考虑的因素逐渐变得复杂。在城市公共空间设计中，要以美学为原则，融合空间

设计理念，塑造出具有特色的城市景观。例如，在城市的广场及街道等地，融合公共设施、公共艺术以及植物配置等方面的美学设计，既能提升设计的美感，还能满足人性化、生态化的需求，为人们提供休闲放松、观赏娱乐等功能，从而实现城市美观化和服务性能的提高。

2 城市轨道交通车站站区空间设计特性

2.1 立体集中化强

城市轨道交通车站因为土地具有较高的价值空间，所以在建设中主要以集中化为主，无论是功能性建筑物还是休闲等场所，建设的密集度都较高。结合我国大部分车站建设来看，虽然站区的开发集中化强，但是并不利于空间立体化与步行立体化的发展，并且其余内部的地面、地下、空中活动基面空间特征也都显现出较为明显的集中化特点^[2]。

2.2 空间功能混杂

城市轨道交通车站属于城市交通的枢纽部位，主要的服务性能在于满足于人们对站区的多功能需求，所以每日将会有巨大的人流量。在推动区域经济发展的过程中，多功能是发展的基础，通过商业、休闲、办公及居住的功能混合，来满足于区域发展需求，激发站区活力，便于人们得空间中交流穿插，为人们的活动提供最佳动力。

2.3 空间设计组织高效

轨道的交通车站功能空间较为混杂,所以会面对较大的人流走向。在设计期间,轨道交通车站的一体化设计一般都会采取流线型组织,从而保证空间设计组织高效有序。借助地下空间科学分配,保证组织轨道间与轨道站、其他公交站等便于换乘,缓解人口流通及车流集中带来的混乱,保障空间设计组织的高效性。

3 城市轨道交通公共空间的构成要素分析

3.1 建筑要素

轨道交通车站主体建筑物包含了人行通道的风亭、出入口等部分。在主体出入口建筑设计中,应当充分加强特色建设,提升辨识度,并满足城市建设中的美学原则,在城市建设过程中,要保证城市整体设计的风格特征,并加强特色建设,才能彰显出城市建设的优势^[3]。

例如,我国东北沈阳地区的“原奉海铁路局办公楼”旧址,位于大东区东站街1号,现为沈阳东站,被列为沈阳市不可移动文物。奉海铁路是我国东北第一条中国人自己建设的铁路。奉海铁路填补了东北国有铁路的空白。东北奉海铁路自奉天省城北北边门外的毛君屯起,向东北延伸,经抚顺、营盘、八家子、北三城子等地至海龙。沈阳东站是奉系军阀和设计师模仿欧洲古典主义建筑风格的典型实例,建筑对称布局,采用巨柱式、方形穹隆、古典线脚、半圆形券窗等形式要素。内部采用钢筋混凝土结构,体现了当时建筑设计从形式到结构的先进性。重要的、官方投资的、大型公共建筑会采用钢筋混凝土结构。

可见,建筑要素的内容是较为复杂的,既要求符合历史性原则、美学原则,还要求对城市具有人文价值,所以在开展交通公共空间设计规划时,要充分明确建设要素,从而提升设计的合理性与科学性。

3.2 客流要素

在轨道交通车站公共空间建设过程中,首要考虑因素就是客流,并且要结合交通接轨的具体情况,渗透人性化原则,才能为人们创造更便利的交通条件。在空间景观设计过程中,要考虑到人群和车辆的疏散及集中因素,所以在设计过程中,要预留部分空间作为集散分布区域。同时,要合理分析客流的流动、分布等情况,在布局时,才能有效引导车流及人流的流动方向。

3.3 服务要素

服务是交通车站及公共空间设计的最大性能,主要面向于居民、游客群体,轨道交通车站的公共空间作为城市建设中占据空间比例较大的部分,在公共小品设计中,要最大性能的渗透人文关怀理念,并保证符合城市建设美观性的要求,才能为

人们提供最舒适、最安全的服务,提升游客、居民的使用满意度^[4]。

4 轨道交通车站公共空间一体化设计策略研究

4.1 加强景观与功能的配置优化

加强景观与功能的配置优化,本意在于为人们提供更全面、更舒适且满意的公共空间服务,满足轨道交通车站公共空间设计的美观性和实用性要求。以A地铁站为例,在一号线开始运行后,在附近的某一点交通系统已经初步完善,随着站点人流量的加大,建设交通设施已经成为必然措施。在部分节假日中,人流与车流会出现聚集的现象,所以导致交通压力持续增大。因为部分站点属于构建附近区域连接的枢纽部分,所以为了解决该问题,缓解道路的压力,建设部门进行了公共空间设计优化,通过修建附近的交通辅助设施,并建设了新的客运站,包含出租车停靠点、公交站点、绿化广场、天桥等等,还建设了公共设施小品,从而达到美化环境、分散人流的目的。通过设施投入,显著的改善了客运站的人流及车流压力,并提升了换乘效率,还加强了服务性能。可见,城市轨道交通公共空间设计要充分符合景观和功能加强,并实现配置优化的原则,从而达到缓解城市交通紧张,提升车站公共空间美观性,为人们提供便利服务的目标。

4.2 坚持以人为本设计要求

城市化建设中,轨道交通发挥着不可忽视的作用,随着轨道交通建设的完善,在人们工作、购物、生活等场所,都会考虑到交通轨道的位置。通过重新思考轨道交通的区域位置,并进行设计优化,能够有效促进区域流通,推动城市经济共同发展。同时,在建设中,要坚持以人为本的设计要求,通过扩大交通覆盖面积,更新人们在区域发展中的认知,提升资源配置优化,从而改善区域经济发展过于单调的问题,帮助城市建设更加多元化。针对轨道交通公共空间设计来讲,人性化、美观性、实用性等特点,充分的满足了人们的身心发展需求,从而促进城市化建设不断加强^[5]。

4.3 遵循因地制宜设计要求

我国具有独特的地理特点,大部分在温带,小部分在热带区域,地势西高东低、东南部雨水充沛,且气候多样,包含了盆地、丘陵、高原等地区,尤其在东北区域,气候特征主要为温带季风气候,冬季寒冷漫长,夏季温暖短促,并且降水集中在夏季。地形主要以平原、丘陵及山地为主,在开展轨道交通车站公共空间一体化设计时,需要全面考虑地理特征,才能为居民提供更加全面的公共空间服务。并且在东北部很多区域具有深远的历史背景及文化内涵,当地的居民们有着独特的审美意识和生活观念。在城市建设中,不仅建筑物具有较为浓厚的当地气氛,在轨道交通车站公共空间建设中,也要突出城市文化和历史背景,彰显城市的特色性,将城市的文化氛围、精神

面貌充分展现出来。

在实际建设中,首先,要求车站的公共空间环境建设充分与周边环境融为一体,创造出协调的城市环境,并保证空间形态与地方特色的统一性及完整性。其次,要充分显示出城市当地的艺术设计,符合艺术品位、文化底蕴的要求,融合城市当地的区域特色,设计出具有当地特色、提升城市魅力的内容。在设计中,要注重统一性和整体性,让人们充分明确所属的区域位置。并在设计中融入独特风格的车站建筑物,创造出车站独有的空间特色,从而为人们带来明确、清晰的形象,创造出视觉的焦点,从而提升车站的可识别性。由此可见,在设计中,为了避免公共空间设计过于一致,一定要加强风格设计,充分优化空间形态的统一性,符合因地制宜的设计要求,从而将城市的精神面貌、文化底蕴、艺术品味充分体现出来。

4.4 提高设计便利特性

轨道交通车站公共空间要充分渗透便利性原则,首先应当保证公共交通空间的设计要符合物理环境要求,为人们提供一个安全舒适的公共氛围。在空间中的多个设施,要设置科学的位置,保证设施合理,符合乘客们的需求和习惯,提升使用的便利性。其次,要加强公共环境的安全措施建设,确保乘客在等候车辆、通性、换乘等活动中,得到安全性的保障。比如,通过采取标识系统,来快速引导人流,既能缓解车站的人流、车流拥堵现象,还能为人们提供更加周到的服务。还可以通过设置监控系统、屏蔽门系统等等,为人们、公共设施提供安全保障,从而构建优质的公共空间环境,提升人们的满意度。同时,车站空间的建设还要本着建设优质光环境的理念,创造出安全、舒适的空间环境,尤其在夜间照明方面,要加强一体化

设计,避免出现对人活动的危害性,提升服务满意度。

地铁车站的空间建设是一项较为复杂的工程,所涉及的领域内容角度,其中建设周期较长,所以为了提升建设周期时间,达到建设程序的精简,促进经济效益提升,加快标准化、系统化以及模块化的建设,要充分渗透建设理念,从而为工程建管管理创造条件。同时,为了保证为人们提供舒适、便利及美观的空间环境,在公共空间装修方面,还要注重卫生清洁与定期维修,在材料选择中尽量以环保安全为前提,使用防潮防腐、易清洁、寿命长的材料,既能促进公共空间设计安全性提升,还能提高一定的经济性,创造出既美观,又实用的公共设施。同时,借助公共空间建设,还能满足人们生活中的多种需求,为人们提供多重生活体验,从而构建城市交通空间和公共生活空间融合的一体化工程,让人们从新的角度出发理解公共空间的作用。

5 结语

随着我国城市化建设的深入,城市轨道交通车站建设在城市化发展中占据着重要的位置,公共空间一体化也成为城市轨道交通车站建设的重点内容。在建设中,车站公共空间因为涉及的内容较多,所以需要综合进行思考。想要实现车站公共空间建设的完善,首先要明确城市轨道交通车站公共空间一体化设计的必要性,其次在设计中要充分了解城市轨道交通车站站区空间设计特性,并结合实际情况分析城市轨道交通公共空间的构成要素,从而找到轨道交通车站公共空间一体化设计的完善方向。本文从加强景观与功能的配置优化、提高设计便利特性等角度出发,为轨道交通车站公共空间一体化设计的策略,为部分建设人员规划提供充分参考。

参考文献:

- [1] 韩曼莉.数字化在地铁室内空间的运用[J].智能建筑与智慧城市,2021,(5):113-114.
- [2] 郑鑫鑫.地铁车站与商业连接型式及接口防火设计[J].现代城市轨道交通,2021,(4):91-96.
- [3] 张丹.地铁车站单端大系统结合新型冷源设计的探析[J].低碳世界,2020,10(11):156-158.
- [4] 陈俊天,尤秋菊,邱蓉,等.装配式地铁站建筑布局研究与方案设计[J].中国安全生产科学技术,2019,15(S1):95-100.
- [5] 陈佳.大数据背景下武侯祠公共交通+旅游一体化规划研究[J].物流工程与管理,2021,43(12):85-86+75.