

TOD dao xiang xia di tie zhan
di shang shang ye kong jian gui hua she ji yan jiu

TOD导向下地铁站 地上商业空间规划设计研究

■ 霍婷

随着我国城市化建设不断推进,以城市轨道交通为主要代表的公共交通与城市商业空间的联系越发紧密。地铁站地上商业空间的合理规划受到人们关注,运用科学、合理的方法对其进行规划设计,是城市化建设水平的重要标志。因此,如何基于TOD模式对城市地上商业空间进行规划与设计,成为相关领域工作人员的工作重点之一。

一、地铁车站地上商业空间规划设计原则

1.整体性

基于TOD模式对地上商业空间进行规划设计,首先要遵循整体性原则。地铁空间与商业空间是两个相对独立的个体,由于客流的关系二者又成为一个有机整体。地铁为商业空间客流输送提供交通便利,商业为地铁站点吸引更多潜在客流,二者相互渗透,相辅相成。因此,在规划设计之初,应依据城市规划中对该地块商业的功能定位,将地铁空间与商业空间作为一个整体来设计,从空间形态、流线组织上协调二者关系,形成一个完整的功能空间。

2.步行可达性

步行距离是界定TOD空间尺寸的一项重要标准,适宜的步行距离既有利于商业空间的塑造,又能够有效提高轨道交通使用率。根据人们的出行特征,应将商业设置在

人们5-10min步行可达的范围内,并建造适宜步行的街道网络,使商业空间成为人们基本生活的一项内容。

3.多样性

地铁车站上的商业空间作为城市公共空间,在功能、空间形态、交通组织及开放空间设计等方面都应具有多样性。人的出行和购物需求及其选择行为是多样的,因此作为承载人的需求和购物行为的商业空间,应当提供可以满足人们多种购物需求的商业功能,满足人们多种路径选择的交通换乘方式,满足人们多种休闲娱乐需求的开放空间和绿地系统。

4.特色性

特色性原则是不能忽略的一个设计原则。不同城市拥有不同的历史与文化,同时也赋予商业空间不同的文化底蕴,遵循特色性原则对地铁站点的商业空间进行规划设计,能够彰显出商业空间的地域、历史、文化等特色,摆脱千城一面的设计模式。

二、地铁车站地上商业空间发展的影响因素

1.区位因素

在初步确定商业建筑的位置后,应该把项目建设放到宏观层面,在地段、市域甚至区域的更大空间范围中进行分析,根据城市整体规划的具体要求,判断其选址的合理



性,并关注周围用地对商业地块的影响,而不能仅仅考虑地块自身的规划布局。

2.交通因素

通常情况下,城市商业空间的发展与城市道路的交通情况紧密相连,在TOD模式下发展地上商业空间时,城市规划部门需明确TOD模式的要求,积极发展以交通要素为导向的城市地上商业空间。选址初期应重视周围的交通条件,避免远期商业建筑发展成为大型的商业聚落后,大量的人流和车流对交通组织造成较大的压力。

3.功能需求因素

应用TOD模式对地铁车站地上商业空间开发,需要对土地开发利用模式进行综合性管理。例如,将广场、住宅、办公、休闲和商业区进行统一管理,配合当地的交通规划方案,从而满足不同城市居民日常生活和工作的需求。为有效满足功能多样化需求,需明确商业定位,提升商业功能业态的选择性,为商业建筑的发展和地上商业空间的规划提供帮助。

4.历史文化因素

我国在发展过程中不同地区逐渐形成了独具特色的历史和内涵。因此,在对城市地铁车站地上商业空间进行规划设计时,要重点关注如何利用现代化的商业空间传承和发展优秀的传统文化。通过合理有效利用不同区域的区位因素和历史文化因素,将城市地上商业空间打造成为更具特色的综合性商业空间,避免缺少特色的千篇一律的发展模式。

三、地铁站地上商业空间规划设计

1.地上商业空间交通网络设计

在进行地上商业空间规划和设计工作时,需要将交通网络设计放在首要位置。通过打造合理的交通网络,将地铁、公交、步行、自驾等多种交通出行方式以及换乘相互连接,为人们的商业活动提供更加周到的交通出行服务。例如,北京市的城市规划部门在地铁站附近增设了多条公交线路,以公交配合地铁的方式为城市居民的交通换乘提供方便。随着人们绿色出行和环保意识的增强,人们更加倾向于选择共享单车作为中短距离交通出行工具。针对此种新变化,在对地上商业空间规划的过程中,在人行道附近划分出单车停放区域可有效解决单车随意摆放而阻碍交通的问题。同时对商业区附近的停车场也要进行规划和管理,避免在交通枢纽地区因停车问题而造成的交通瘫痪,为人们营造了更加舒适的出行空间。

2.地上商业空间功能布局设计

我国大部分地区的地上商业空间主要是为上班族提供较为便捷的购物功能,最初并没有形成较为浓厚的商业氛围。随着经济的发展以及城市地下交通网络的完善,我国城市地上商业空间经历了由点到线的发展过程。大部分地区逐渐形成了地上商业街、地上商业圈。在这一时期,地铁车站地上商业空间规划不断完善,功能也不断增强。地铁车站地上商业空间成为了代表城市经济发展水平的一

项重要标志。城市地铁车站地上商业空间功能布局形式有中心集结式、带状布局式以及网格布局式等多种类型。在对城市内部不同区域的地铁车站地上商业空间进行规划和设计的过程中,需要根据各区域的特点选择合适的功能布局形式,从而有效提升设计水平,增强其功能性。例如,北京西单地铁站,地上商业由多个百货商场构成了商业群落,交通道路由西长安街、西单北大街以及多个胡同构成,主次路交错,商业布局是典型的网络布局形式。

3.地上商业空间公共区域设计

地铁站外部的开放空间是城市公共空间的一部分,通过地铁站外部的广场进入到商业空间,形成了一个整体的公共区域。因此,在对商业空间公共区域进行规划和设计的过程中,需要协调统一各个组成部分之间的相互关系,采用动态一致的设计方法,对原有的区域空间进行调整和完善。例如,上海市的静安寺地铁站在对地上商业空间的公共区域进行设计时,重点考虑了地铁站附近的景观因素和区域空间的开阔性,并将二者进行整合管理,形成了较为完整和连续的公共空间。同时还借鉴了日本难波公园等优秀的设计案例,结合当地城市规划发展的实际需求,将开放性的空间与商业区和公园相互融合,规划出了一个较为协调的下沉广场,使人们在能在公园当中进行购物、餐饮、参观等休闲娱乐活动,优化了城市居民的购物消费的体验。

4.地铁空间与商业空间衔接节点设计

由于地铁站和商业建筑都有大量的人流,需要有一个空间对密集人流进行疏导,因此二者之间的衔接节点设计显得十分重要。衔接节点借助内部空间,将乘车与购物路径连接,再根据人流的不同需求进行再分配,最终将人流输送到相应的功能空间。常用衔接方式分为通道式衔接和开放式衔接两种。例如北京地铁西局站,单独设置一个G出口,采用通道的方式与商业地下空间连通。又如上海地铁站静安寺站利用下沉广场设置5号出入口,借助广场的开放性对乘车与购物的人流进行重新组织,将地铁空间与商业空间有效地衔接起来。

四、结语

综上所述,TOD导向下的地铁车站地上商业空间的合理规划,能在一定程度上提升规划建设水平,吸引更多的商业发展资源,提升城市经济发展水平。大量的理论和实践经验证明,城市规划工作人员利用TOD模式,遵照整体性、步行可达性、多样性、特色性的规划设计原则,对地上商业空间的交通网络、功能布局、公共区域以及衔接节点等多个环节进行合理设计,可为我国城市化建设发展作出积极贡献。

(作者单位:中交铁道设计研究总院有限公司)