

浅析铁路车站综合体与城市空间的整合

Discussion on the Integration of Railway Station Complex and Urban Space

曹鹏

Peng Cao

中铁十四局集团隧道工程有限公司
中国·山东 济南 250000
China Railway 14th Bureau Group Tunnel
Engineering Co., Ltd.,
Jinan, Shandong, 250000, China

【摘要】铁路交通的发展促进了区域之间的连通性不断加强,越来越多的高铁站出现,缩短了铁路运输的时间,提高了相应的工作效率。而高铁站的出现对于城市发展来说是一种大型的公共建筑的建立,与城市空间的互动关系非常显著。论文针对铁路车站综合体与城市空间的整合进行研究,旨在为后期的交通运输枢纽建设提供参考建议。

【Abstract】The development of railway traffic promotes the connectivity between regions to strengthen, more and more high-speed railway stations appear, shorten the time of railway transportation, improve the corresponding work efficiency. For urban development, the emergence of high-speed railway station is the establishment of a large public building, which has a significant interaction with urban space. This paper studies the integration of railway station complex and urban space, aiming at providing reference for the later transportation hub construction.

【关键词】铁路车站;交通枢纽;综合体建筑;城市空间

【Keywords】railway station; transportation hub; complex building; urban space

【DOI】10.36012/etr.v1i4.681

1 引言

在铁路车站建设的过程中,将其打造成为一个城市综合体,与城市空间发生相互作用已经成为非常重要的城市设计手法。其中,铁路车站综合体的作用和功能相对于传统的交通运输枢纽来说,已经不再是单一的出入货量和客流量吞吐,不仅是城市的地标性建筑,也是一道亮丽的风景线。

2 铁路车站建筑发展阶段中的综合体功能特征分析

第1个特征是单纯的铁路运输基本生产单位,所拥有的功能就是货运和客运^[1]。在二十世纪四五十年代,北京站是一个十分具有时代特征的铁路车站建筑代表。到了20世纪80

年代,中国在实行改革开放后,社会需求发生了明显变化,在铁路车站建筑建设过程中表现出比较浓重的市场经济色彩,出现了一些餐馆、商铺,为的是满足当时人们出行的基本生活需求。

第2个特征是多模式转换与换乘的交通功能综合。以21世纪初期北京南站为代表,大型铁路车站的出现是在综合交通的发展过程中衍生的,地铁、公交、飞机、步行等方式的出现对铁路车站建筑的综合性提出了较高的要求。因此,铁路车站建筑在设计过程中更多的是倾向于综合体的模式演变,需要将铁路交通与城市交通资源进行融合,以解决城市交通问题,实现一体化的综合交通设计,从平面到立体都能够更好地进行人流疏导,实现彼此之间的高效率衔接。

第3个特征是多元化交通空间的城市功能整合。高速铁路的建设在一定程度上使得城市之间的连通性不断加强,相应的运输连续性和便捷性也在大幅度提升,公交、地铁、大巴、步行等换乘体系变得越来越方便。这些显著的变化集合在铁路车站综合体的建设过程中就是多种城市功能的复合和整合。因此,当下的铁路车站综合体建设不仅需要考虑交通运输的外部路线和内部空间设置,还需要建立铁路车站综合体与周边区域之间的关系,将服务功能、生活功能等融合起来,在城市空间的整合层面上实现彼此的共赢。常见的就是在铁路车站综合体内设置购物中心,将商业、商务、服务等功能结合起来,促进铁路车站综合体及其周边的活力提升,为城市资源的整合利用提供新颖的途径。

3 铁路车站综合体与城市空间的互动

首先,铁路车站综合体与城市空间的互动关系之一就是整合,英国学者曾说过:“铁路用地形成的一些城市肌理的裂口,被轨道上的发展填补了。”这句话足以表明铁路车站综合体与城市空间融会贯通的作用,彼此的综合性得到了极大的提升。其次,两者之间的互动关系是拓展,铁路车站综合体与城市空间的关系从一开始的对抗,发展至今已经成为统一。彼此之间的结合使得城市交通运输行业的工作效率得到明显提升,相应的人民生活和工作舒适度也被提高。铁路车站综合体与城市空间结合起来使得运输功能丰富为生活娱乐功能一体化的综合功能,城市公共空间的精神面貌也焕然一新。最后,铁路车站综合体还可以优化城市景观空间,它较大的体量发挥统领周边区域的重要作用,所具备的识别性和唯一性也很强。在进行铁路车站综合体设计的时候,还需要体现出城市特色,并且与周边环境进行融合,是优化城市景观的重心核建筑。

4 铁路车站综合体与城市空间的整合途径

4.1 完善铁路车站综合体与城市交通的链接

一般来说,传统的铁路车站建筑都会被繁忙的交通孤立,与周边的城市生活区和工作区没有基本的联系,这就导致了严重的“城市割裂”。而目前,铁路车站综合体的设计,充分利用了枢纽自身的平面和立体交通模式灵活转换,借助“分层分流”的模式形成了彼此统一却又相互独立的空间组织形式。同时,将其与城市其他类型的交通方式结合在一起,大力改善了该地区整体的交通环境。

4.2 加强铁路车站综合体与城市空间的过渡

加强铁路车站综合体与城市空间的过渡是打破建筑封

闭性的重要措施,这一建筑空间的设计手法被称为“灰空间”。第一,是必备的人口处理。入口在建筑设计上属于空间的分界点,但实际上又是一种连接点,它能够控制不同空间类型的功能转化,实现人员的疏导。一般来说,在铁路车站综合体的入口空间处都是采取凹口的形式,然后,在外部悬挑处张拉膜结构的雨篷,避免极端恶劣天气带来的影响。另外,车站屋顶的悬挑很多时候会被当做半室外活动空间,满足了人员的娱乐和休息功能。第二,铁路车站综合体在进行底部作业的时候会采取收进的方法,运用柱廊、敞廊等“灰空间”来实现彼此之间的空间融合度提升,激发城市的活力。第三,还有一种底部作业形式是底层架空。底层架空设计更多的是为了实现和地铁之间的换乘,将城市空间的穿越性体现出来,增强其公共性。

4.3 促进铁路车站综合体与城市空间的互融

目前,铁路车站综合体与城市空间的融合变得越来越紧密,建筑内部空间与城市公共活动空间之前的界限逐渐模糊,在进行铁路车站综合体设计的时候,也要以开放性和公共性为主要思路进行,将相应的城市属性和建筑内部空间属性融合在一起承担城市公共化的功能。其中,常见的一种形式就是挑空中庭的设计,在一般的铁路车站综合体中都会借助这样的空间设计将复杂的功能进行分层处理。以中国广州南站为例,一层、二层之间是通过电梯或者步梯联系的,但是,二层建筑之间并不存在隔绝性的楼板,一层用来候车、检票进站,二层用来休息、吸烟、餐饮、娱乐等,而对于公共卫生间和开水间这种必要的公共服务设施则是两层都具备。这样的挑空中庭设计不仅实现了两层空间的相互融合,也保障了运输功能和服务功能的独立性,还解决了铁路车站综合体内部的采光和通风问题。有很多的建筑设计师还会在挑空中庭内部做很多的创意设施,缓解候车人群的疲劳。

5 结语

铁路车站综合体作为城市中功能开放的交通运输和服务枢纽,现阶段已经不仅仅是单纯的交通运输功能,还具有全方位的城市生活和服务功能。论文通过对铁路车站综合体与城市空间的整合研究发现,两者之间的共同融合促进了城市空间环境的健康发展,相应的现实意义和理论价值都极具积极性。

参考文献

[1]刘亚刚,孙伟.铁路车站综合体多元化功能复合与空间组织方式探讨——扬州南站综合体建筑创作研究[J].城市建筑,2017(31):35-38.