

公园城市理念下的TOD站点公共空间设计

——以成都未来科技城福田TOD为例

何玲

四川省建筑设计研究院有限公司

摘要：在践行公园城市示范区与打造TOD典范城市的双重政策推动下，成都通过不断的探索与实践，打造了一批功能复合、特色鲜明的TOD综合开发站点。文章结合设计实例，探讨了公园城市理念指导下的TOD站点公共空间设计策略，以期望对现阶段TOD公共空间设计提供思路。

关键词：公园城市建设；TOD城市开发；公共空间设计

【DOI】10.12254/j.issn.2096-6539.2022.24.107

引言：

在人居文明不断发展、更迭的进程中，世界各国都在探寻城市发展的理想目标和有效路径。千百年来人类一直在追求着身居城市也能享受“山林之乐”的生活理想。从乌托邦、理想城市，到田园城市、山水城市，再到园林城市、森林城市……一系列的理论主张无不在印证，尽管身处城市，但人们对自然的向往始终没有停止。

2014年8月，习近平总书记在考察四川时首次提出“生态文明建设”，指出“建设美丽中国，是中华民族永续发展的千年大计”；党的十九大报告首次明确提出了建设生态文明、建设美丽中国的发展战略，为实现“人与自然和谐共生”的现代化目标指明了方向。

一、公园城市的理念背景

2018年初，习近平总书记在成都考察调研时首次提出，要突出公园城市特点，把生态价值考虑进去。2022年初，时隔四年，国务院正式发布关于同意成都建设践行新发展理念的公园城市示范区的批复。¹至此，“公园城市”，这一崭新的城市理念，进入全球视野。从最初的首提地再到如今“示范区”，公园城市建设成为成都城市发展的核心主题。成都平原的千年生态涵养，孕育了天府文化；“天府之国”的自然禀赋，造就了“天府之国”的宜居城市；中华人民共和国成立以来，党和政府积极推进城乡发展，使成都从一个传统农业区发展为今天的“世界现代田园城市”，在此基础上，成都人更加关注绿色生态和公共生活品质，对公园城市建设提出了更高的要求。

二、成都公园城市探索之路

成都的公园城市建设，在借鉴国际城市建设经验的基础上，以公园城市理念为指引，提出了“一轴两山三环七带”的空间布局结构，明确了“三城三都”的总体发展定位。通过构建全域公园体系，让天府绿道成为贯通城市的绿色生态廊道；通过营造近悦远来的生活场景，让公园社区成为人民向往的生活家园；通过创造多层次、全时段、全龄段的公园生活场景，让生态价值转化为经济价值和社会价值；通过营建“美丽宜居公园城市”，让生态环境成为人民幸福生活的空间支撑。这些探索和实践，都为成都“公园城市”建设打下了坚实的基础。

近5五年的时间以来，在公园城市建设理念的引领下，成都目前已经逐步构建起了大熊猫国家公园“生态绿肺”、龙泉山城市森林公园“城市绿心”、天府绿道“活力绿脉”、环城生态公园“超级绿环”、锦江公园“精品绿轴”——“五绿润城”的示范性工程，在城园相融、蓝绿交织的公园城市格局方面取得了显著的成效。在全域公园体系的构建中，以场景营城为策略，积极提升不同尺度的公共开放空间的品质。这些公共空间载体，承载起了充满烟火气的生活场景，让成都式的幸福生活在这里上演。

三、tod开发的“成都特色”

TOD (Transit Oriented Development) 是一种以公共交通为导向的发展方式。公共交通是指火车站、地铁、轻轨、高铁等轨道方式，以这些交通枢纽为中心，以5-10分钟步行距离为半径，将公共空间、居住、商业、办公等空间集中在高密度的步行区内，实现各个城市组群紧密发展的有机协调。

成都市首个关于TOD的顶层设计规划——《成都市轨道交通TOD综合开发战略规划》于2021年初正式发布。其中，首次提出成都TOD综合开发的总体目标：按照“站城一体、产业优先、功能复合、综合运营”的理念，围绕轨道站点打造“商业中心、生活中心、产业中心、文化地标”，将成都建设成为全球TOD典范城市。²

为避免轨道交通站点同质化发展的情况，创造属于成都TOD的天府基因，以及促进站点特色化、差异化开

发,《规划》总结提炼出各级轨道站点应遵循“站城一体、产业优先、功能复合、文化彰显、形态塑造、场景营造”的六大总体要求;《规划》将成都市轨道站点从大到小分为“城市级、区域级、组团级、社区级”四个等级。为彰显成都TOD的专属名片,按照商圈核心型、交通枢纽型、综合中心型、产业社区型、生活服务型——五种不同类型TOD站点的特质,寻求差异化发展的路径。

成都市民以轨道交通为主体的绿色出行体系在成都的日常生活中已初步形成。据网络数据显示,成都城市轨道交通目前运营里程约560公里,单日客运量超500万人次,累计客运量超过90亿人次,线网单日最高客流达到722万人次,轨道交通出行占成都公共交通出行量的60%以上。轨道交通正在成为联系成都市民生产、生活的重要动脉,是成都人民最为信赖的出行方式。

四、TOD城市开发赋能公园城市建设

锚定碳达峰、碳中和目标,优化运输结构,促进绿色低碳循环生产模式的形成,引导绿色旅游,鼓励公共交通、自行车、步行等出行方式的选择,这是《总体规划》中提到的。

TOD城市开发可以重塑城市空间形态,促进基础设施完善,打造人人共享的高品质生活环境。这与公园城市示范区的打造目标——“探索山水人城和谐相融新实践和超大城市转型发展新路径”是高度统一的。

TOD综合开发将作为成都贯彻公园城市示范区建设的重要途径产生巨大的效能。公园城市倡导文明健康的城市生活风尚,践行绿色消费,选择低碳出行,呵护自然生态,积极营造低碳健康城市氛围。通过TOD综合开发有效聚集人口与就业,促进新区加速发展和旧城有机更新,优化城市空间结构,完善城市内部空间布局;促进人流、商流等经济要素高度集聚,重塑产业经济地理;调整优化生产、生活、生态空间比例,促进工业区、商业区、文化教育区、生活区、交通枢纽的嵌套连接,创造多元情景、增强城市活力;

未来,以轨道站为核心的综合慢行系统设计将实现TOD项目与绿道系统、公共交通体系的深度耦合、无缝连接,构建出高效便捷的绿色交通系统,打造轨道引导、公交优先的低碳出行模式

五、设计实践——成都未来科技城福田TOD

1. 项目区位

项目选址位于成都东部新区未来科技城起步区(南片区)。项目总用地面积约13.4公顷。项目用地位于轨道交通18号线福田地铁站南侧。南临南四线城市主干路,北侧毗邻横三路,东侧为未来科技城国际科技园

区,西侧毗邻金简仁快速路。项目距离成都中心区约50公里,距离成都双流国际机场约50公里,距离成都天府国际机场2公里。福田TOD位于未来科技城的门户,区位优势明显。

2. 总体城市规划

成都未来科技城总体规划以轨道18号线福田站作为出发点,延伸出两条城市级轴线,未来画轴与校园活力轴。用两条山水画轴将各产业与人才紧密连接。C形的“超级绿谷”以生态为载体,基于缓丘地形,建立交织的文化、生态网,促进科教与创新发展。而福田TOD中央绿地则是未来画轴浓墨重彩的一笔。

3. 项目定位

在区位优势下,成都未来科技城已形成科教、研发、智造三大板块联动之势。在全球未来科教港的定位下,着力打造西部国际科教平台、创新高地。本项目采用TOD开发模式,以18号线轨道交通引领未来科技城发展,打造“三生融合”的TOD未来城市样板。构建绿色交通支撑下的站城一体化交通枢纽,使之成为未来科技城的形象名片。

4. 设计理念

方案从探寻古代蜀人的“闲适、安逸”生活形态出发,打造“公园城市社区有机共生体”的雏形。通过研习南宋画家李公麟的《蜀川胜概图》、明朝画家仇英的《蜀川佳力图》等大师名作,从中提取出以“山川、桃源”为代表的自然形态,以“幽居、临池”为代表的居住形态,以“捕鱼、驿马”为代表的职业形态,以及以“品酒、煮茶”为代表的的生活形态,试图解析古代蜀人所追求的“美好生活·幸福密码”。

福田TOD中央绿地以“扎根川蜀文化沃土,栽种未来科技之树”为概念,设计转换为未来城市图景。打造桃源揽胜、草海品茗、登楼及目、艺坛叠翠、健园竞锦、竹林弥趣、荟趣雅集七大场景。以此回应城市居民对商业休闲、户外活动、交通换乘、生态宜居的需求,力求满足现代城市居民“最美蜀生活的期盼”。

5. 设计策略

(1) 构建公园形态与TOD站城空间融合格局

TOD区域的整体布局由福田站和中央绿轴为中心向四周发展,整体呈现出中间低三边高的秩序。从福田站为原点,顺应地势将中央绿轴向北延伸。通过中央绿轴使整个未来科技城核心区与车站进行站城一体化联接。围绕中央绿地布置商业、办公建筑,分析地形及景观视线之间的关系,从低到高,逐级提升建筑体量。在形成错落有致的天际线的同时,确保每栋建筑都能拥有面向中央绿地的良好视野。商业区内建筑顺应原有地势,

形成一个高低起伏、错落有致、流线丰富的活力商业街区。办公区内基于原有场地高差，形成多个景观绿坡与城市广场，创造出轻松惬意的办公环境。



中央公园通过一条景观绿廊与办公建筑衔接，绿廊将办公建筑与公园有机连接，在公园内创造一个沉浸式、沉浸式的办公空间。站在绿廊北侧“未来之眼”景观建筑之上，通过不同的天际线，可以看到中央公园的全貌。基于中央绿地及周边地块的现状条件，结合功能及空间布局，通过商业、办公建筑布置及游线设计，使公园形态与TOD站域空间融为一体。从中央绿轴上向下看去，建筑的顶部错落起伏，形成丰富的天际线；向南侧看去，则是一片繁华现代的城市商业广场；向北侧看去，则是一片绿意盎然的城市中央公园。中央绿轴上建筑从低到高层层递进、错落有致、高低错落的建筑形态与公园融为一体。

(2) 推行绿色低碳生活方式与多网融合的交通体系的融合

“公交优先”是TOD开发的核心战略，福田TOD一体化区域依托轨道交通18号线，以及毗邻的天府国际机场，构建了多网融合的区域交通枢纽。以轨道交通为核心，通过地下、地面和空中立体化的立体交通系统，实现公共交通、慢行系统与小汽车系统的有机融合。构建“公共交通+步行”出行方式，打造“安全、高效、绿色”的出行方式，实现人车分流。通过整合地面道路空间资源，设计立体慢行通道体系，引导人流由地面进入地下空间，实现多网融合的区域交通枢纽与城市公共空间的融合。

在福田TOD一体化区域空间的打造上，弱化地铁站体内外不同公共空间的物理划分，通过地上、地面、地下的有机相连，整合多种出行方式，使其形成三维一体的立体慢行系统。构建“BMW”（公交+地铁+步行）绿色低碳出行体系，服务引导人流实现“交通枢纽——商业片区——城市公园”三个层级间的疏解分流，有效调节了福田TOD一体化区域城市运转节奏，有力提升城市

运行效率。

(3) 引领健康美好生活方式与功能复合的空间场景的融合

秉承“站、城、人一体化”的开发模式，打造宜人、宜居、宜业的生活环境，为城市居民提供多样化的空间场景。在功能上，以地铁18号线福田站、天府国际机场交通换乘为基础，推进商业、办公、会展、文娱、居住等不同功能的深度融合。在居民使用需求上，关注人的健康需求、社交需求、艺术需求等精神需求，打造观澜广场、未来舞台、运动球场、极限场地、儿童活动长期、桥下市集，实现轨道交通站点空间与城市各功能空间相互渗透，让福田TOD一体化区域空间成为居民联系的纽带，让区域发展更有温度、市民生活更有质感。



六、结束语

深入践行“公园城市”理念，全面推进全域TOD规划建设，成都正在努力探寻一条有韧性、有温度的城市发展路径。TOD综合开发也必将成为成都建设公园城市不可缺少的重要抓手。作为雪山下的公园城市，烟火里的幸福成都，一幅万园相连、城园共融的美好画卷正在成都徐徐展开。

参考文献

- [1] 朱晓兵. 构建城市利益共同体是TOD落地最关键——中日TOD对比与中国实践感悟[J]. 交通与港航, 2021, 8(01): 2-5.
- [2]. 以轨道畅通公园城市示范区脉络以TOD开发构建多元空间价值[J]. 先锋, 2020, (07): 50-51.
- [3]. 成都市新津县: 探索TOD开发模式与路径, 打造“TOD+”数字公园城市典范[J]. 城市轨道交通, 2020, (02): 42-43.
- [4] 梁本凡. 践行绿色发展新理念谱写公园城市新篇章——成都美丽宜居公园城市建设的创新探索[J]. 先锋, 2019, (07): 48-49.
- [5] 曾鸷. 提升生活品质实现城市转型——以TOD综合开发为例[J]. 先锋, 2019, (04): 34-36.