

我国城市地铁车站区域综合开发亟待加强 PDF转换可能丢失
图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/256/2021_2022__E6_88_91_E5_9B_BD_E5_9F_8E_E5_c67_256945.htm 据调查统计：进入“十一五”规划全面实施期，我国现有的48座百万人口大城市中，已有25座城市已经或正在规划进行地铁及轨道交通建设，其总规划建设里程超过5000公里。城市地铁及轨道交通车站是地铁及轨道交通系统网络中的重要节点，是人们出行、换乘以及购物的集散地。如何创造区位优势，推动站域周边地区房地产与地铁车站的综合与整合开发，已成为解决现代大中城市客运交通问题，实现城市现代化、立体化开发建设的重要内容。国际上已有不少成功的例子可以借鉴。德国柏林中央车站(Lehrter Bahnhof)就是很好的例证。柏林中央火车站是德国战后最大的建筑工程，耗资7亿欧元、历时10年精心打造，于2006年世界杯前正式建成并投入运营。该车站也是目前欧洲最大、最现代化的中转车站，每天可以接纳30万乘客，能够停靠1100次列车。其中远程列车164列，地方铁路区间车314列，城市快速交通及地铁列车600列。其最具特色的是总面积达15000平方米的“购物世界”，有80家商店，全天24小时营业，商品涵盖人们生活的方方面面，而且商店的规格、规模、档次从高到低，一应俱全，满足了不同旅客的需求。该车站也是“通向世界的大门”。连接巴黎和莫斯科的东西线列车从高出地面12米处进出，而连接哥本哈根和雅典的南北线则在地下15米深处通过，形成了高架轨道、地面铁路、地下轨道的三维立体交通换乘体系。中央火车站的建设有力地推进了横跨东西柏林原有两个车站地区更新改造

，形成新的柏林中心城区。我国城市地铁建设已有40余年历史，在规划建设与管理等方面也已积累了丰富的经验和教训。由于我国独特的国有体制与市场机制，与国外先进国家相比还有不少差距，在轨道交通与城市土地、地域更新相结合，进行综合开发与整合建设等方面还存在不少问题。具体表现在以下几个方面。其一、国家对城市地铁及轨道交通规划建设的功能定位单一，缺乏交通系统建设与沿线土地和城区开发建设相结合的政策、法规的导向与控制。其二、车站建设缺乏与周边地区房地产、地区振兴及再开发的综合规划和整合建设规划的引导与控制。其三、缺乏民营资本参与城市地铁及轨道交通建设的投资、开发、运营与管理的体制和机制，缺乏市场竞争的机制和活力等。由于这些问题的存在，不仅影响地铁及轨道交通建设的成本与效率，更重要的是单一功能的规划建设、尤其是地铁车站地区的开发建设会损失很多与周边协调综合开发建设的机会，使地铁的功效不能更好地发挥，并浪费了车站周边道路地下空间资源，甚至成为未来发展的障碍。因此，有三点建议：第一、我国应尽快倡导和建立“地铁及轨道交通与沿线土地、城区综合开发和整合建设”的新理念、新政策和新模式。第二、应尽快研究编制“地铁及轨道交通沿线、车站与站域地区综合开发整合建设的规划”，进行引导和控制。第三、应尽快研究“民营资本参与地铁车站及周边地区综合开发与运营管理的新体制、新机制”。我国香港、上海、广州等城市的地铁及轨道交通建设已经进行了成功的探索，积累了非常宝贵的经验。在贯彻落实科学发展观，建设资源节约型、环境友好型和谐社会与和谐城市的新浪潮中，地铁车站地区综合开发建设势

在必行。“十一五”中后期，我国城市地铁及轨道交通在“综合化、集约化、效能化、现代化”等方面的规划建设应该取得更大的成就。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com