

苏州地铁南门站与地块结合建设实例

周 维

北京城建设计发展集团股份有限公司苏州分公司 江苏 苏州 215000

摘 要：地铁作为城市公共交通体系的重要组成部分，其建设不仅关乎交通功能的实现，更与周边地块的开发、城市空间的优化等方面密切相关。地铁建设周期长，受地质条件、管线迁改、征地拆迁、周边环境等许多因素制约，与周边地块的开发往往存在时间差。苏州地铁南门站作为老城区的重要交通枢纽之一，其与周边既有及新建建筑的结合建设，为类似工程提供宝贵的实践经验。

关键词：地铁；苏州南门；结合建设

引言：地铁交通能改变区位条件，对商圈的形成与发展产生影响^[1]。南门商圈作为苏州古城区打造的重要商圈，地区内历史文化资源丰富，北部有沧浪亭，西部有盘门三景，南部有苏古城绿带，在漫长的历史发展进程中形成了传统的商业购物活动与旅游休闲活动相结合的模式，与同在古城区的观前商圈和石路商圈相似。然而南门商圈虽历史悠久，但发展相对滞后，人气不足，早在轨道交通规划之初，就有设计建议在人民路下的地铁内建地下商业街，并借此将周边的旅游和历史文化资源整合到步行体系中^[2]。随着地铁4号线和5号线南门站的相继开通运营，南门商圈迎来了前所未有的发展机遇。地铁的开通不仅带来了大量的日常客流，使南门商圈的人气大幅提升，而且通过地铁与周边建筑地下商业的连通，形成巨大的地下商业街，消费者可以在地铁站点与周边商业之间无缝衔接，享受更加便捷、舒适的购物体验，进一步开拓了商圈的辐射范围和影响力。

1 工程概况

南门站地处繁华的南门商圈核心地带，位于新市路、竹辉路与人民路的交叉口，为苏州轨道交通4号线与5号线换乘站，是一座T型节点换乘车站。4号线沿人民路南北向建设，5号线沿新市路、竹辉路东西向建设。4号线车站建设时，车站周边已建成文庙古玩、工人文化宫、瑞富广场、三友商厦及泰华商城等标志性商业建筑。人民路西侧有一大片待开发的空地，是苏州实验小学拆迁地块，规划为一个全新的商业综合体，即金地广场。5号线车站建设时，金地广场开始动工，与车站同期

作者简介：周维（1989），性别：男，民族：汉，籍贯：苏州，职称：建筑师（建筑设计专业），学历：本科，单位：北京城建设计发展集团股份有限公司苏州分公司，职务：设计人，研究方向主要从事：地铁车站及上盖的建筑设计，邮箱：15051725166@163.com

建设，这座高24米，地上4层，地下4层的庞然大物，不仅是苏州古城区内规模空前的商业综合体，更是南门商圈的新名片。5号线运营后，新市路北侧的原市政府大楼拆迁地块上又建成了地铁的配套楼。至此，南门站地铁及周边建筑已基本全部完工。

苏州地铁南门站从2012年4号线正式开工，到2021年5号线正式运营，加上报批、验收等流程上的时间，前后历时十余年，在此期间，周边地块有拆除、改建，也有新建。城市轨道交通站点与城市综合体从点一线一面这三个层面上以不同的形式进行对接，将交通、功能、环境形象三大因素综合到一个整体的空间中去考虑^[3]。通过不同的结合方式，目前车站已与金地广场、地铁配套楼、泰华商城地下室连通，出入口可方便的到达宏基大厦、文庙古玩、工人文化宫、瑞富广场、三友商厦等周边商业办公楼，详见图1。为综合利用地上和地下空间，改善道路两侧沿街面，南门站出入口、风亭、无障碍电梯及冷却塔等附属设施，均被精心设计与金地广场及地铁配套楼这两处新建建筑结合。地铁与周边建筑结合建设既确保了地铁站的顺畅运营，提升了乘客的出行体验，又极大地丰富了周边建筑的功能性与便捷性，促进了周边商业的发展，为南门商圈带来了前所未有的活力与魅力。

2 结合建设方案

南门站总共有6个出入口、3个风亭组与周边地块的建筑结合建设，另外还设有2个对接口，其中4号线车站的1个出入口及1个风亭组是改造后接入地块建筑的，详见图2。本工程代建及改造的工程量巨大，实施的难度很高，不仅要考虑实施方案的合理性，更要注重其安全性，改造工程不能影响4号线的正常运营，代建工程不能影响5号线开通运营的时间节点，设计方案、施工方案以及具体实施过程等都需要遵循《苏州市轨道交通条例》中轨道交通保护的相关规定。

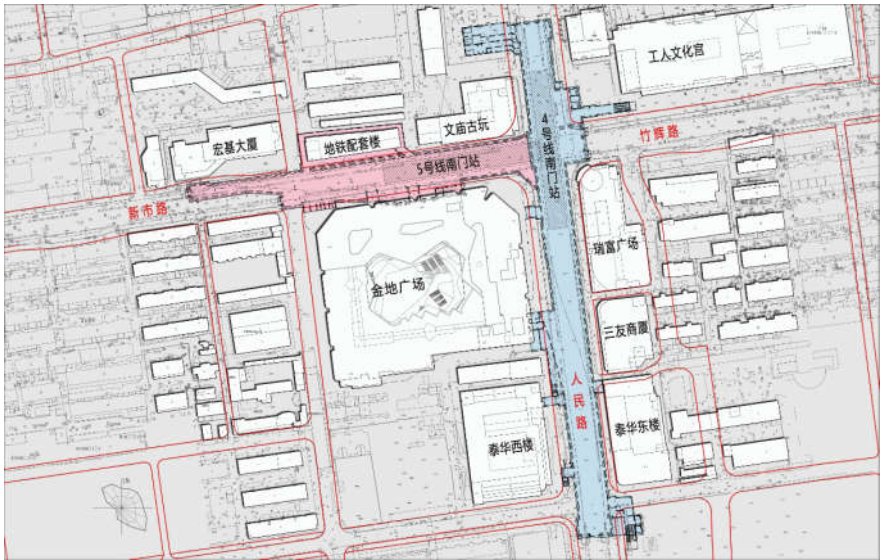


图1 总平面图

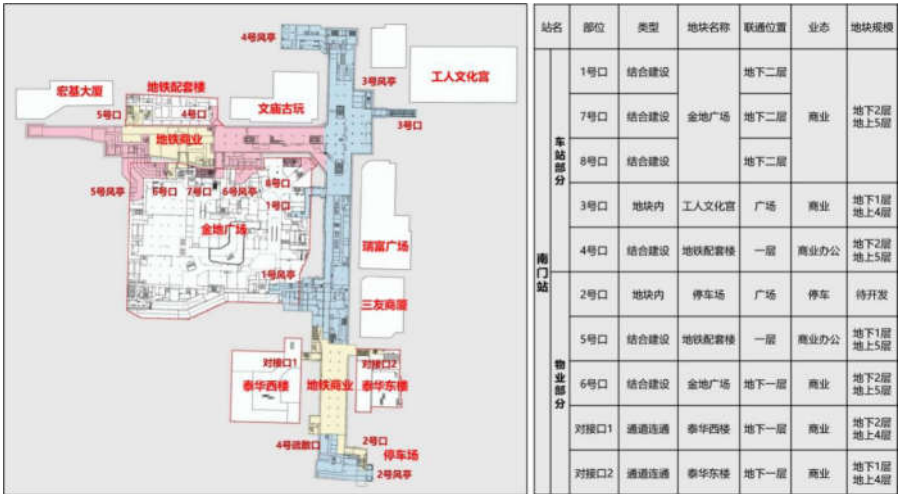


图2 结合建设平面图

2.1 与泰华商场对接口

4号线建设时，泰华商城早已建成。泰华商城因为早期设计规划、后期扩建等原因分为东西两楼，中间隔了人民路这条主干道，两楼联系不紧密。地铁车站与泰华商场地下室对应位置为地铁地下商业，与泰华商城东西两楼都设置对接口，可直达泰华商城两楼的负一层，对接口通道内设置楼梯及扶梯解决高差问题。对接口完成后，不仅泰华商城东西两楼的地下室得以连通，而且地铁地下商业与泰华商城连成一片。

2.2 与金地广场结合建设部分

4号线南进站先于金地广场建设，1号出入口及1号风亭组位于金地广场地块内，作为地铁正常运营的必要附属设施，在工期不匹配的情况下，为满足地铁车站消防疏散和运营管理的要求，需按照临时建筑建成并投入使

用，后期改造后接入金地广场并拆除地面部分。5号线南进站与金地广场同期建设，位于新市路南侧的6号、7号、8号出入口及5号、6号风亭组均位于金地广场地块内，在设计阶段已考虑结合建设的方案，地铁车站的土建工程仅建设至设计分界处，预留对接条件，剩余部分由金地广场代建。5号线南进站除6号出入口外，其余附属均为地铁运营必要的设施，应在车站运营前建设完成。结合建设部分示意详见图3。

4号线南进站原1号出入口为公共区出入口，设置于人民路与新市路交叉路口西南侧，主要引导新市路西向客流及人民路南向客流，是1个无盖出入口，通道宽度为6米，设置有2部扶梯和1部楼梯。原1号出入口深入地块较多，对金地广场方案影响很大，且与5号线南进站8号出入口距离近，功能上有所重复。经各方协商，将原1

号出入口人防门藏门段以外部分拆除后与金地广场负二层商业空间连通,在分界处设置2道防火卷帘及2道管理卷帘分隔,金地广场内新建1号出入口的1部楼梯及1部无障碍电梯,在一层通往室外。原先4号线南门站因为周边条件限制的原因,车站公共区仅有1号出入口及3号出入口建设完成,为确保原1号出入口拆除期间车站的正常运营,在对原1号出入口改造前,需将5号线车站的8号出入口先行完工,暂时作为4号线车站的出入口使用。原1号风亭组设置于人民路西侧,是1个高风亭组,设有1个新

风井、1个排风井、2个活塞风井及2个设备区疏散口,另设有冷却塔1组,放置于顶部。与金地广场结合建设后,1号风亭组的新风井与排风井通过一层的百叶窗侧出,2个活塞风井通过屋顶的百叶窗侧出,2个设备区疏散口在一层直通室外,冷却塔放置于屋顶。1号风亭组作为车站运营的必要附属设施,无法采用先拆除后重建的方案,需先完成金地广场内的代建部分,与原1号风亭组地下部分连通,在确保4号线车站能正常运营后,方可拆除原1号风亭组的地面部分。

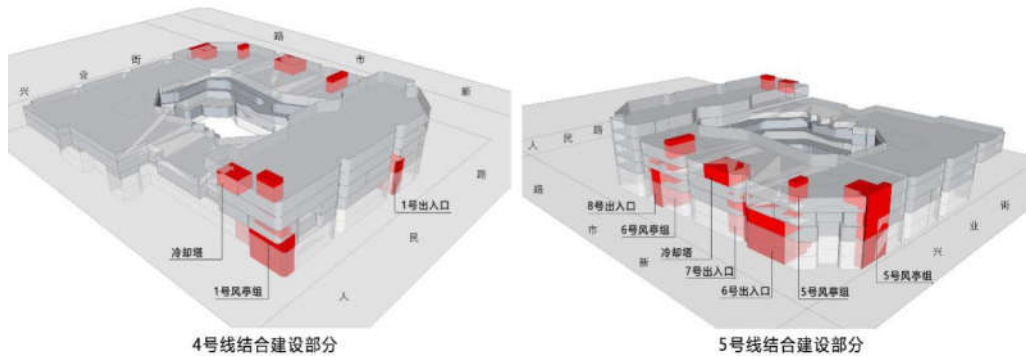


图3 金地广场代建部分示意

5号线南门站6号出入口为车站物业开发出入口,通道宽度为6米,设有一组剪刀楼梯;7号出入口为公共区出入口,通道宽度为6米,设有2部自动扶梯及1部楼梯;8号出入口为公共区出入口,通道宽度为6米,设有2部自动扶梯及1部楼梯。6号出入口与金地广场负一层商业连通,7号出入口及8号出入口与金地广场负二层商业连通,分界处均设置2道防火卷帘及2道管理卷帘分隔。5号风亭组设有1个新风井、1个排风井、1个车站物业开发排风井、2个活塞风井及2个设备区疏散口,均从金地广场负二层接入,为满足各风井的间距要求,新风井和1个活塞风井在一层通过百叶窗侧出,1个活塞风井在二层通过百叶窗侧出,排风井和车站物业开发排风井在屋顶通过百叶窗侧出,2个设备区疏散口通过1组剪刀楼梯在一层通向室外。6号风亭组设有1个新风井、1个排风井、1个设备区疏散口及1个冷却塔,风道均从金地广场负二层接入并在屋顶通过百叶窗侧出,疏散口在负三层接入并在一层通向室外,冷却塔放置于屋顶。

2.3 与地铁配套楼结合建设部分

5号线建设期间,新市路北侧的原市政府大楼地块同意纳入搬迁范围,地块内新建地铁配套楼,楼内设置出入口解决车站西北象限出入口缺失问题。地铁配套楼地下2层、地上2层,地下功能为地铁运营用房,工作人员可从地下室直达车站站厅层,地上功能为商业。楼内设

有4号出入口及5号出入口,均直接对外,4号出入口为公共区出入口,设有1部无障碍电梯,5号出入口为地铁物业开发出入口,设有1部扶梯、1部楼梯及1部货梯。地铁配套楼建设完成后,不仅车站服务水平提高,而且车站地下商业、配套楼商业与金地广场商业得以连通。

结束语

城市高速发展,人口密集,交通压力巨大,土地资源稀缺。地铁建设时往往需要采用与周边地块的建筑结合建设的方案,受地铁与地块建筑建设先后顺序、结合建设部分的工程量大小以及结合建设部分是否为地铁运营的必要设施等因素影响,需根据实际情况采取不同的设计,以实现连通周边地块建筑,方便大家出行购物,营造良好的商业氛围,进而推动商圈发展的目的。

参考文献

[1]胡敏.城市地铁建设对沿线商业圈的影响研究[D].西南交通大学,2007.
[2]华益,郑浩,周焯.古城门户的塑造——苏州古城南门商业中心城市设计探析[J].规划师,2007(06):51-55.
[3]徐匆匆.城市轨道交通站点与周边城市综合体一体化空间设计[C]//江苏省扬州市人民政府,中国城市科学研究会,中国城市规划学会,江苏省住房和城乡建设厅.2011城市发展与规划大会论文集.武汉大学;,2011:6.