

# 大学城自身发展与对外联系如何并重？看看广州、筑波的做法

北京规划国土 2018-08-20

一周交通  
新视野

本栏目将立足综合交通规划，以更宽广的视野为大家网罗国内外前沿的交通探索、新鲜的交通资讯、专业的交通研究和多样化的交通解决方案。



## 导读

大学城作为一种功能特殊的城镇地区，应该如何组织内外交通，才能满足自身发展、处理好与母城的关系呢？本期的一周交通视野为您介绍国内外大学城的交通建设经验。

大学城指一种因为高等教育而形成的城镇模式。大学城中一般有至少一所大型综合性大学，或者是集中了一些比较小但是数量较多的小型院校。**大学城的当地居民一般为学校的雇员和教师，而外来的学生人数一般都会超过当地居民人数。**大学城的生成方式既有自然生成，也有主动构建。本期以广州大学城和筑波大学城为例重点关注主动构建而成的大学城。

# 广州大学城

采用发展走廊、环路与放射路、快速路和地铁多层次交通体系，构建聚散相宜的空间结构



北京规划国土

广州大学城实景图



广州大学城区位

2004年投入使用的广州大学城距离广州市中心地标小蛮腰大约10公里，选址于珠江上的一个江心岛，是广州城市南拓轴上的重要节点。

广州大学城规划研究范围43.3平方公里，可建设用地面积约为35平方公里，规划可容纳人口为30-35万人。目前，广州大学城入驻了12所广州名校和10多万人口，以良好的绿

化和灵活的空间结构跻身成为我国建设较为成功的大学城之一。



广州大学城空间布局设计图

广州大学城以资源的分级共享为原则，采用了“城-组团-校区”的空间分层结构和“发展走廊+组团软核网络”的布局结构。环路和放射路将大学城分成若干“组团”，分散布置教学科研区，各组团以生态公园为“软核心”。

此外，广州大学城中部有一条纵贯南北的、长达4公里的“发展走廊”，布置商业金融、公共服务、房地产、大型生态公园和体育中心等设施，利用集聚效应增强大学城的活力。



广州大学城的交通规划图



## 广州大学城中环路实景图

广州大学城内部道路分级明确，各功能区之间通过主干道和区间干道彼此联系，各单元内部则利用次干道联系。内部道路网采用方格网+放射的形式，既保证地块的方正、交通的有序，又提供了极为便捷的人行联系，实现了完整的景观组织。

广州大学城的道路网规划的一个鲜明特征就是内环、中环、外环三条环路。三条环路将岛分成三圈，分别布置不同功能。外圈以教学和研究功能为主，中圈为学生生活区，内圈和纵贯南北的带形空间布置共享公共设施。由于中环路两侧分别是教学和生活区，学生经常需要跨越中环路，因此中环路上布置了许多人行立交桥和人行地道，用立体交叉方式消灭机非冲突点，保障行人安全。

广州大学城的外部交通依赖于岛西部的中部快线和岛南北两侧的过江隧道。中部快线用4个匝道与中环路相连。另外，由于广州市到大学城的车流流量较大，中部快线还增加1个匝道和外环路相连。过江隧道直接与放射干道相连。除了道路交通，将河心岛与周围城区相连的还有地铁4号线和7号线。“十字型”地铁结合主干道和城市资源共享带设置，吸引和方便更多的人员使用，同时利于交通疏散。地铁站点结合大型公共设施及生活居住区设置。

## 日本筑波大学城

**建设高速路和轨道快线直达东京，采用干线道路搭建空间增长网格**



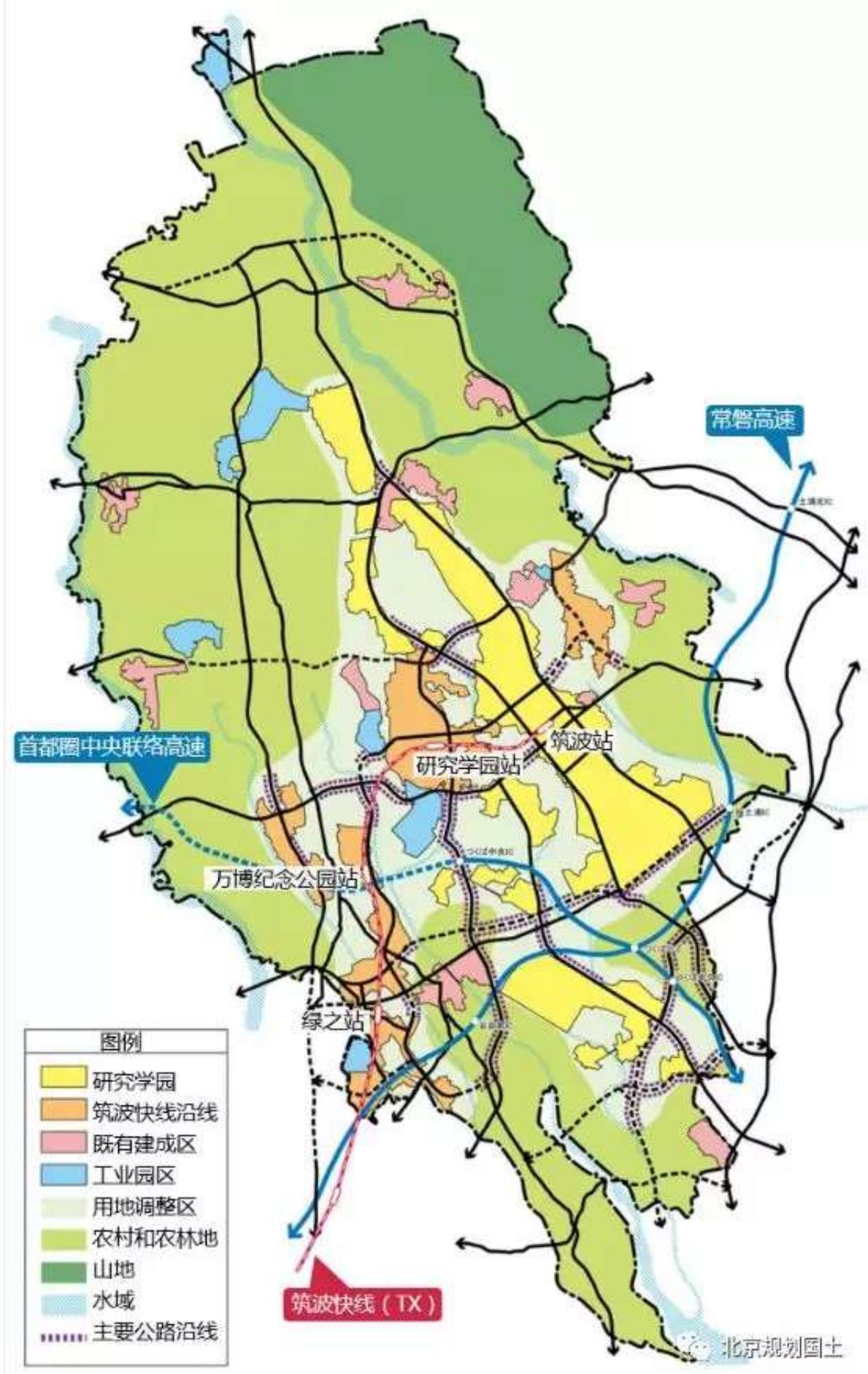
北京规划国土

筑波大学城实景图



筑波市与东京的区位关系及对外交通

筑波大学城位于东京东北约50公里处，是一座郊区新城。筑波大学城和筑波市互为彼此，总面积约284平方公里，人口约20万。经过多年发展，筑波大学城形成了以国家实验研究机构和筑波大学为核心的综合性学术研究和高水平教育基地，“**科学城、居住环境城、独立城**”成为筑波的标签。

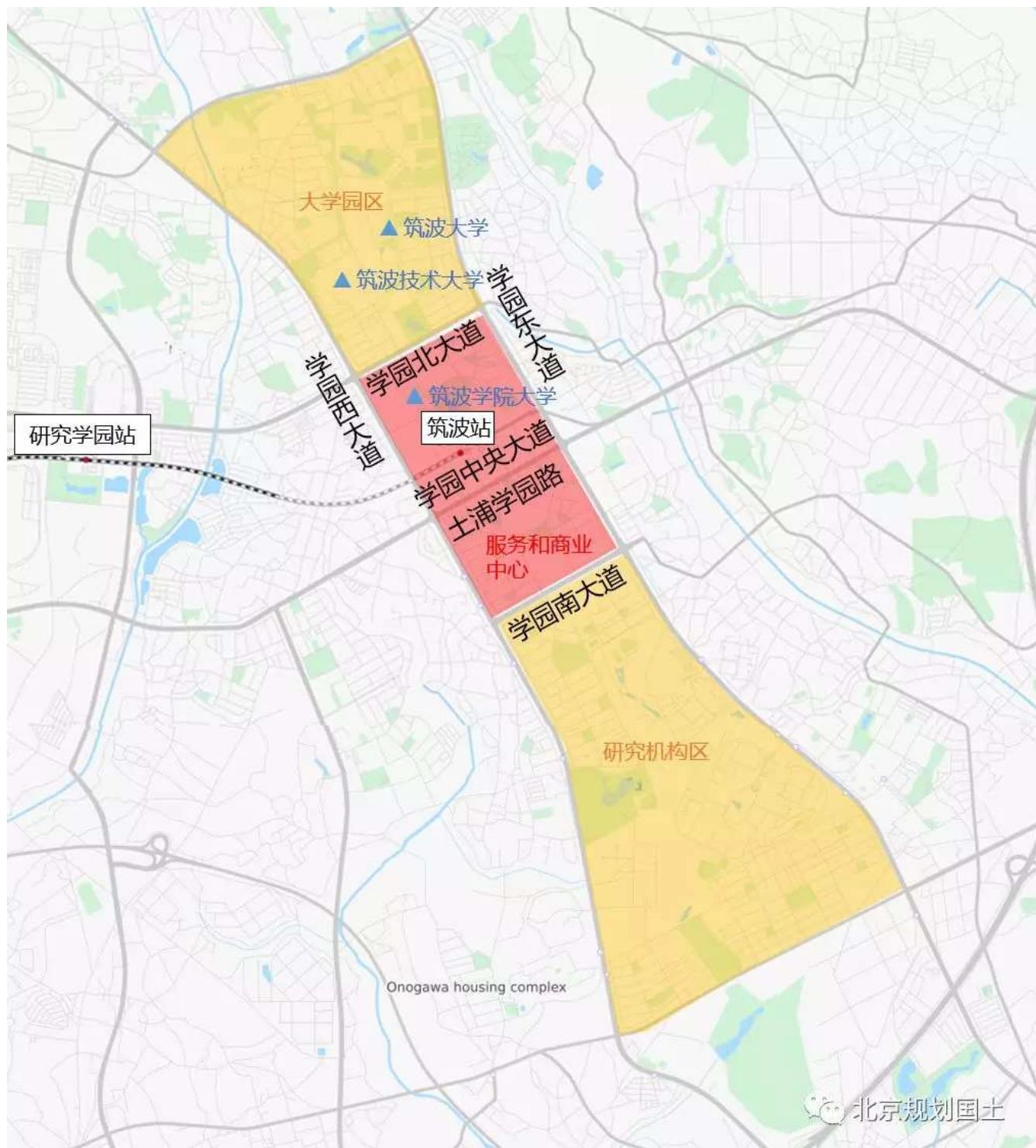


筑波大学城空间布局总图

筑波大学城包括研究学园与周边地区两大部分。研究学园是筑波大学城的中心，面积27

平方公里，其中15平方公里为科研、文教机构建设用地，12平方公里为住宅建设用地。研究学园中部为服务和商业中心，北部为文教、科研区、南部为理工研究区，西北部为建筑研究区，西南部为生物、农业研究区。**研究学园以外的区域称为“周边地区”，面积约257平方公里，包括大面积受保护的自然和田野环境，以及部分私人研究机构，采用据点方式渐次开发，是支持大学城灵活增长的储备空间。**

筑波大学城拥有完善的对外交通网络，包括快速轨道交通线筑波快线（TX）、首都圈中央联络高速、常磐高速、一般公路等，与东京之间联系非常便利。从筑波驾车前往东京市只需1小时，乘坐筑波快线也仅需1.5小时。



筑波大学城研究学园部分，采用干线道路格局规划。2条南北向的干道和4条东西向干道形成梯形网络。干道所挟地段为研究学园的中心，南北向的主干道将北部的大学园区与南部的科研机构区相连于中部的服务和商业中心。干线道路格局有助于研究学园相关功能的集聚发展，也便于未来城市拓展时灵活增加道路和用地。另外，市区内部引入人车分离的理念，修建了一条人行专用道，沿着筑波公园大街，通至筑波大学。



研究学园东大道实景图



北京规划国土

研究学园中央大道实景图

资料及图片来源：理想空间、建筑帮、规划中国、上海城市规划、筑波市网站、Wikimedia Commons

本文内容由综合交通工程管理处提供

### 你可能还喜欢



多方式回归人本主义：城市文化地区街道改造实践研究



CBD的交通如何让商业与生活相得益彰，看看伦敦、巴黎和纽约的做法



城市更新背景下新兴金融商务区交通开发策略



从“宽街廊、大马路”走向“小街区、密路网”，德国柏林是这样做的



微信



微博



今日头条

长按关注北京规划国土，解锁更多权威资料



点这里，查看一周交通新视野往期文章

阅读原文 阅读 682

5

写留言