

新时期轨道交通引导发展 (TOD) 特点



中国城市规划设计研究院
CHINA ACADEMY OF URBAN PLANNING & DESIGN

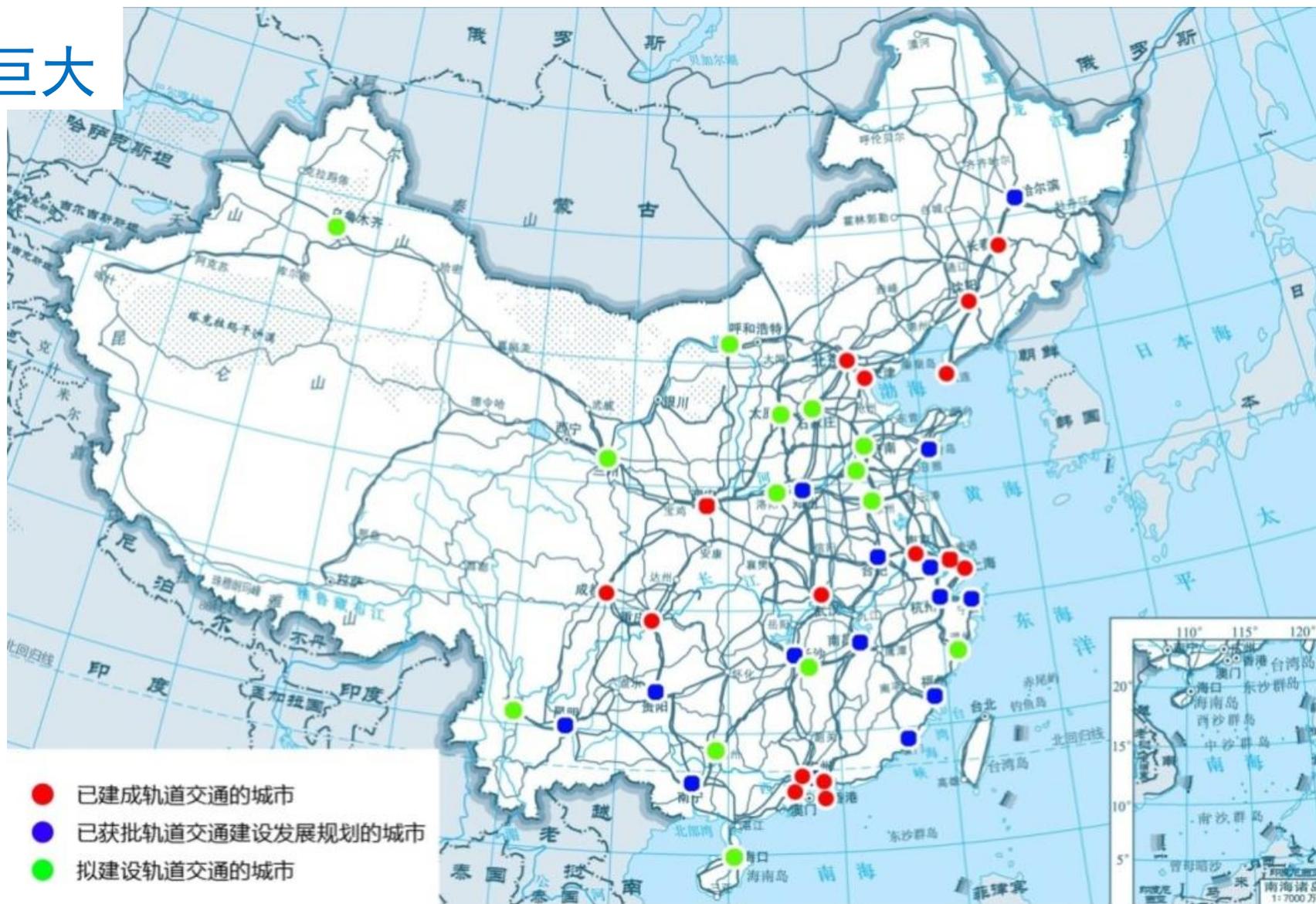
经天纬地 图画江山

周干峙

轨道交通发展潜力巨大

截至2017年，中国内地共34个城市开通城市轨道交通并投入运营，营运线路长度达到约5000公里；

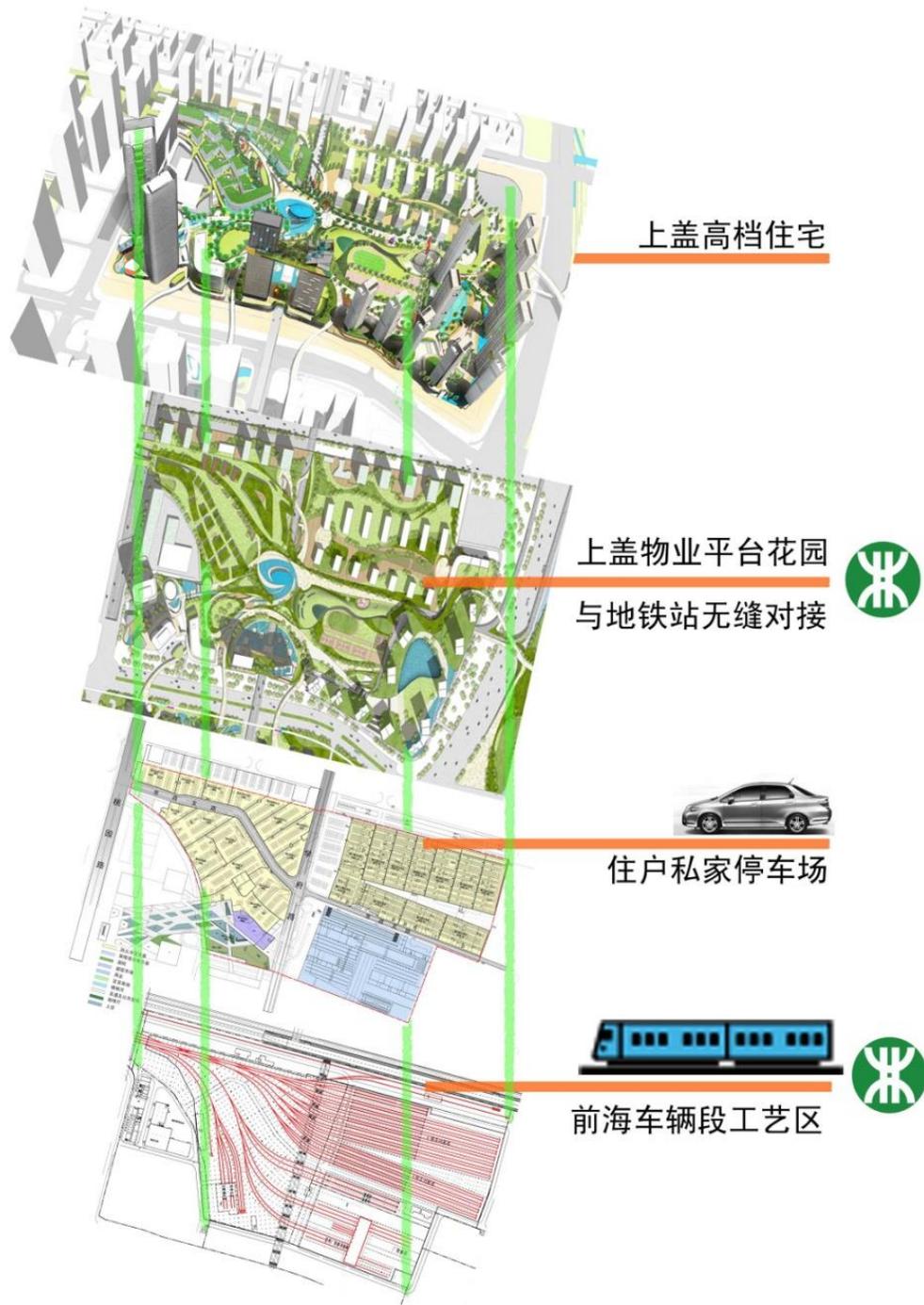
截至2017年，共62个城市的城轨交通线网获批，规划线路总长7400公里。



02 | TOD得到初步发展

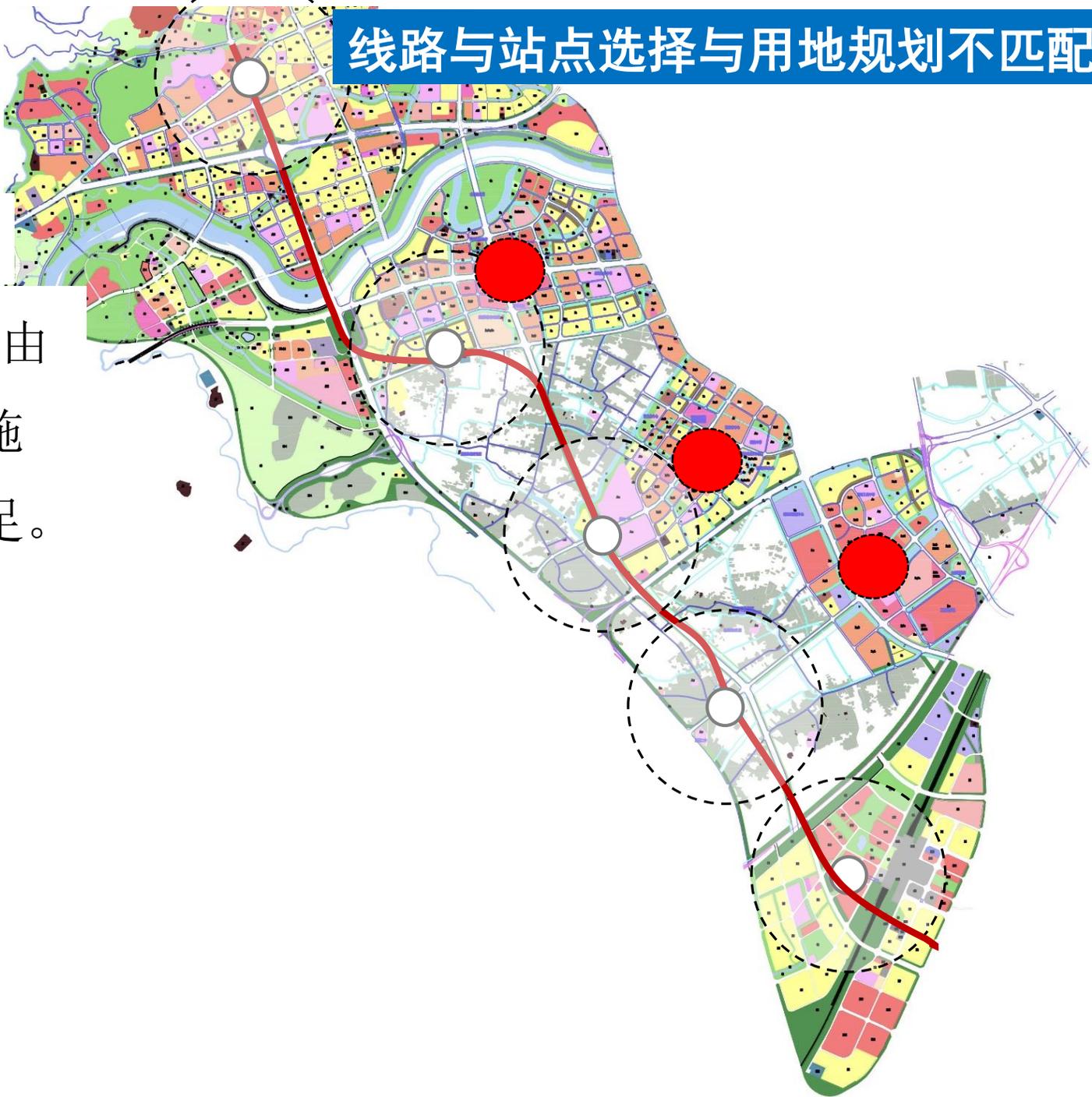
深圳—前海

TOD有了初步发展，
主要集中在车辆段



(1) 轨道交通引导城市发展不充分

轨道线网规划和建设规划大多数是由工程设计单位编制，重工程建设和实施性，对轨道交通引导城市发展认识不足。



(2) 轨道交通建设成本高、政府财政压力大

截至2017年，获得批复的7400公里轨道交通，在可行性研究中批复的投资额累计3.9万亿元，平均每公里的轨道交通投资额为5.27亿元。

建规函〔2015〕276号

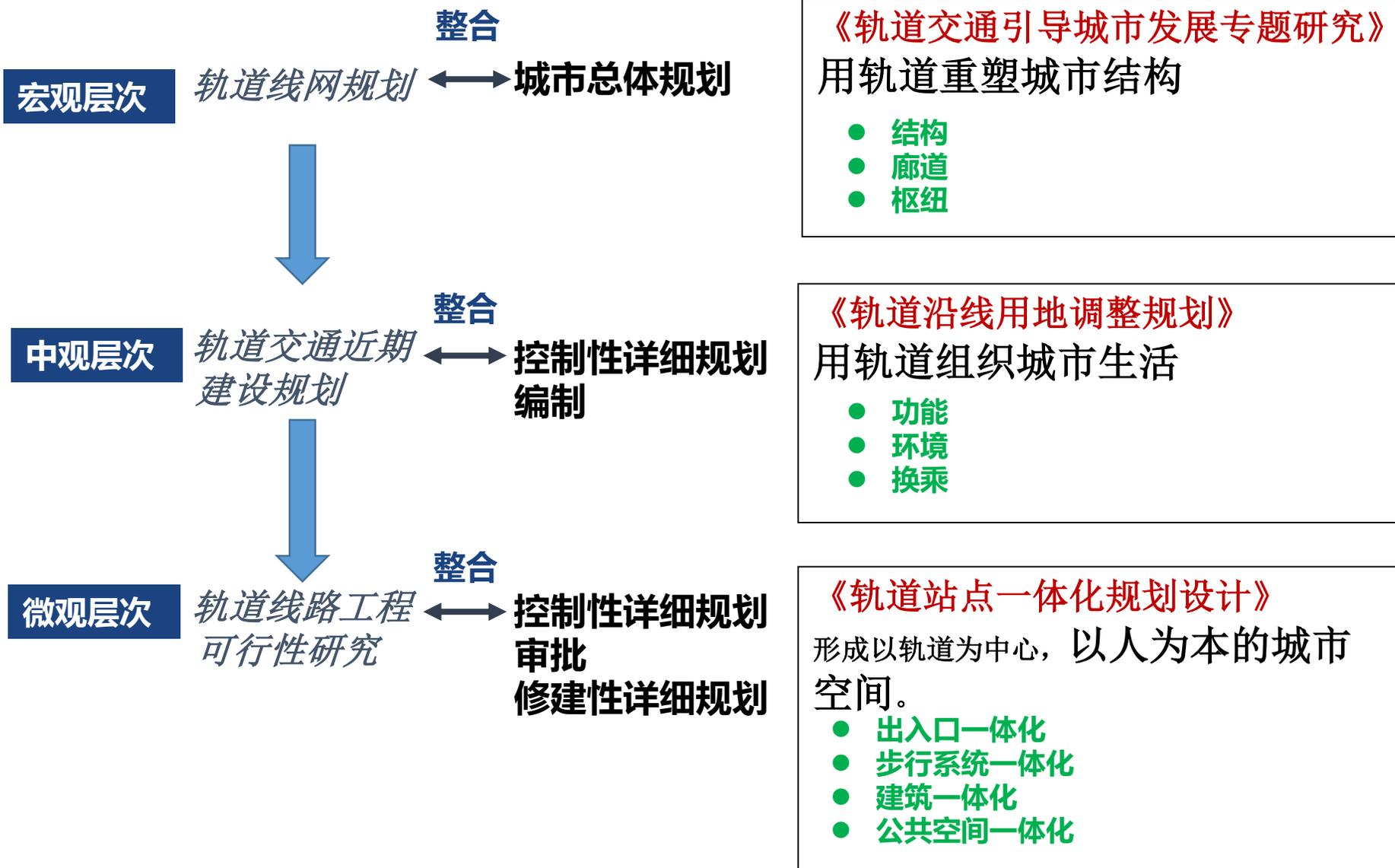
住房城乡建设部关于印发城市轨道交通 沿线地区规划设计导则的通知

各省、自治区住房城乡建设厅，直辖市规划委（局）、建委、交通委：

轨道交通是现代城市发展的重要支撑。当前我国正值轨道交通快速发展的关键时期，但是也出现了轨道交通与城市功能割裂脱节，轨道车站与周边环境缺乏协调等问题。为进一步加强和改进城市轨道交通沿线地区规划设计工作，推进轨道交通与沿线地区地上与地下整体发展，促进轨道交通建设与城市发展相协调，提高轨道交通运营效益，根据《国务院关于加强城市基础设施建设的意见》（国发〔2013〕36号），我部制定了《城市轨道交通沿线地区规划设计导则》，现印发给你们，请各地结合实际，按照导则要求，积极开展工作。我部将在城市总体规划审查、城市轨道交通线网及建设规划审核过程中，指导相关落实工作。

《城市轨道交通沿线地区规划设计导则》可在我部网站 <http://www.mohurd.gov.cn> 下载。

《城市轨道交通沿线地区规划设计导则》层次与重点：



充分利用轨道沿线地区土地及物业收益支持轨道交通建设和运营正成为城市和轨道可持续发展趋势。

（2）政策支持

➤ 国家层面：

- 《关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》国务院办公厅国办发〔2014〕37号

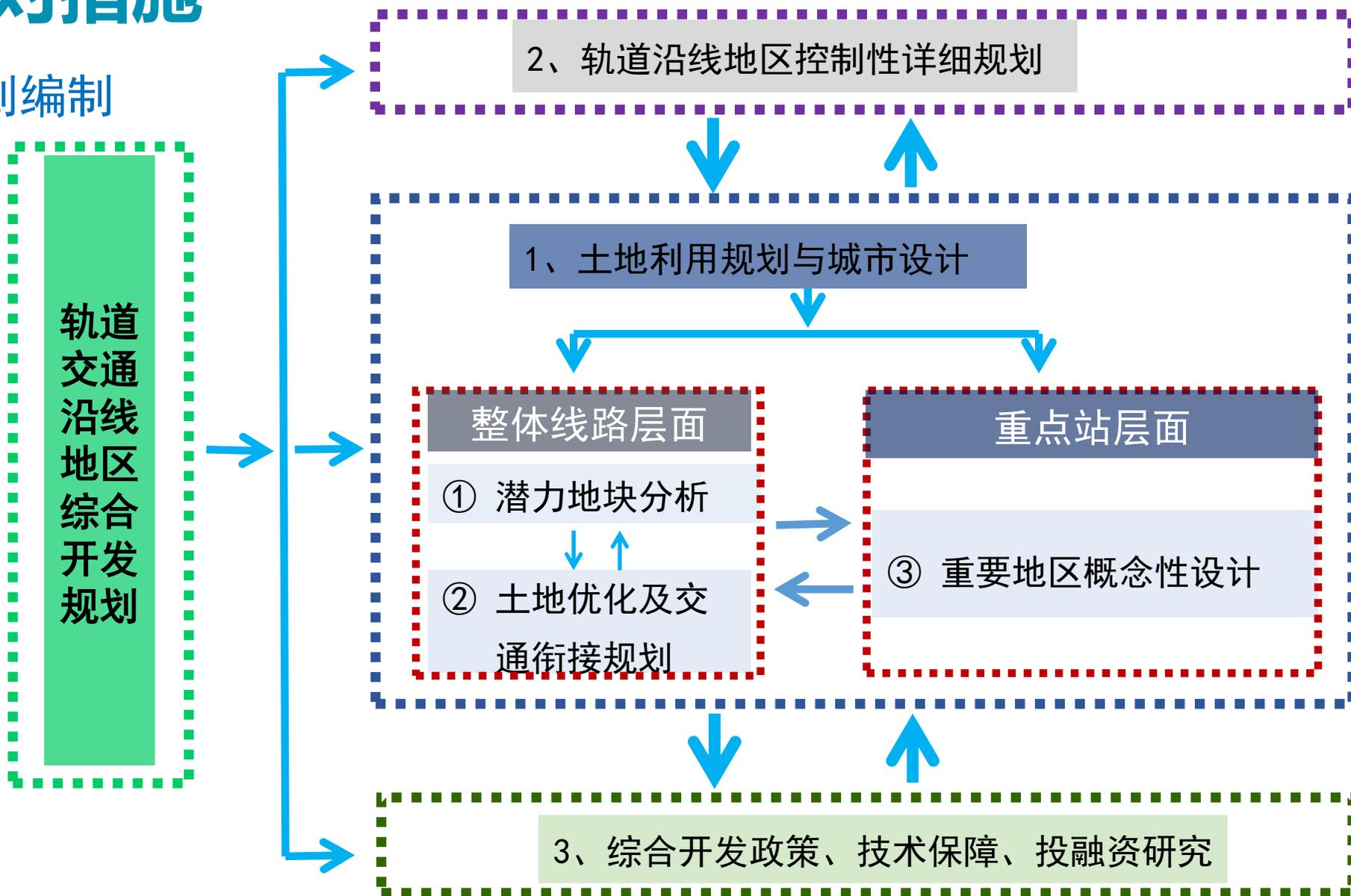
➤ 省域层面：

- 广东省制定《珠三角城际轨道交通沿线土地综合开发机制意见》

➤ 城市层面：

- 广州市：广州市轨道交通场站综合体建设及周边土地综合开发实施细则（试行）
- 成都市：成都市人民政府关于轨道交通场站综合开发的实施意见
- 济南市：济南市人民政府办公厅关于加快推进轨道交通建设与发展的实施意见

(3) 规划编制



(2) 规划编制

轨道线网

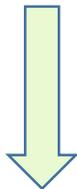
城市规划

宏观层次

1、轨道线网规划

《轨道交通引导城市发展专题研究》

整合

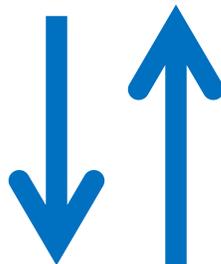
空间规划编制
(总体规划)

中观层次

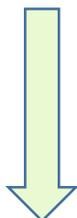
2、轨道交通近期
建设规划

《轨道沿线用地调整规划（总体阶段）》

整合



控制性详细规划编制



微观层次

3、轨道线路工程
可行性研究

《轨道沿线用地调整规划（控规阶段）》

《轨道站点一体化规划设计》

整合

控制性详细规划调整
修建性详细规划

政府主导
企业不参与



优点：易于落实到控规中。

缺点：与轨道结合不紧密、对开发业态、开发时序等考虑不足。

企业主导
政府被动参与



优点：从市场开发、TOD参与者主体等角度出发，综合考虑沿线地区的规划，将土地经济价值发挥到最大化。

缺点：规划部门被动参与，不利于落实到法定规划中。

企业主导
政府审查



优点：从市场开发、TOD参与者主体、城市规划管理等角度出发，综合考虑沿线地区的规划，将土地与轨道相结合的效益发挥到最大化。

缺点：项目实施周期长。

政府主导
企业参与



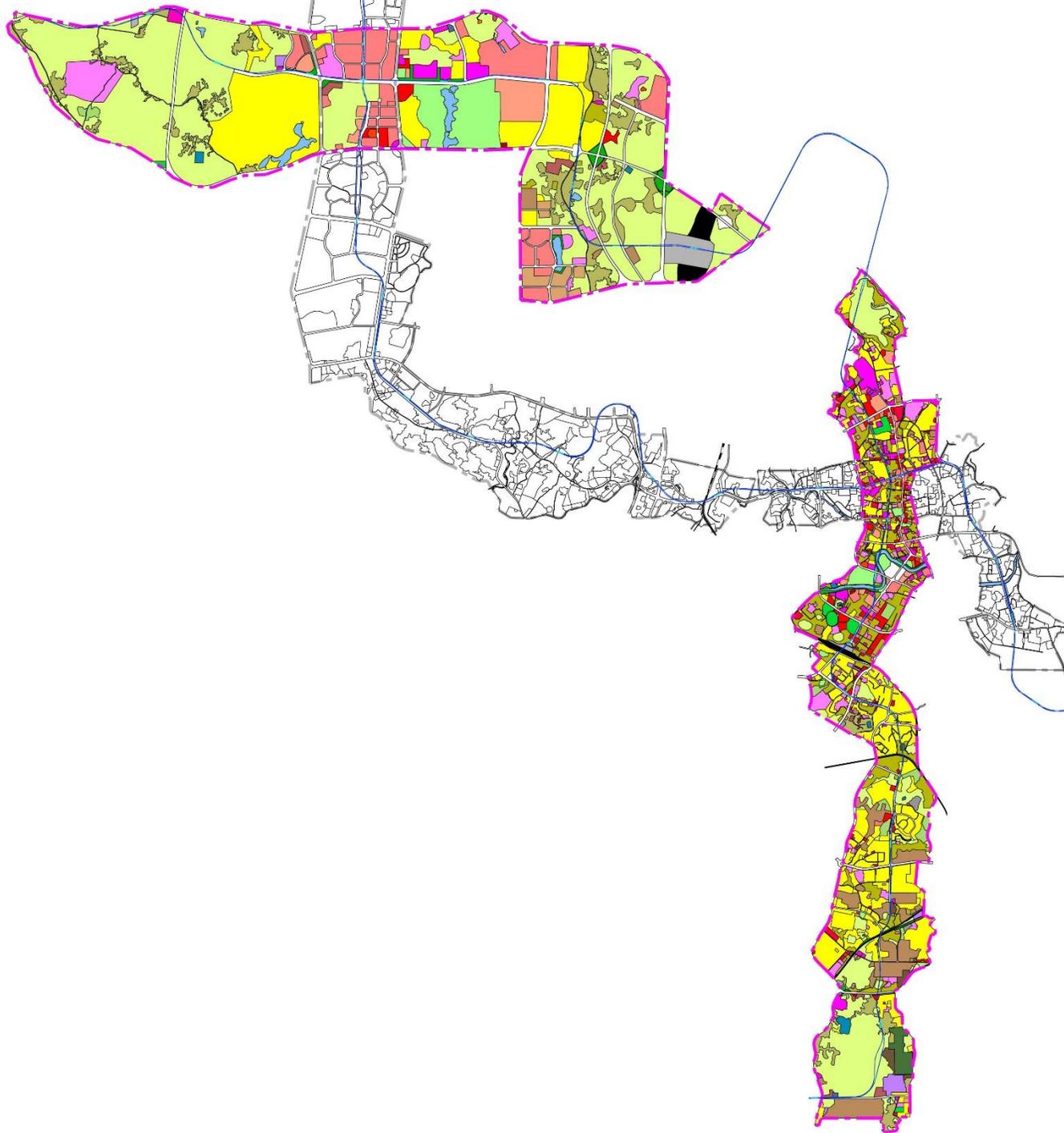
优点：从市场开发、TOD参与者主体、城市规划管理等角度出发，综合考虑沿线地区的规划，将土地经济价值发挥到最大化，规划落实到法定规划中。

缺点：无。

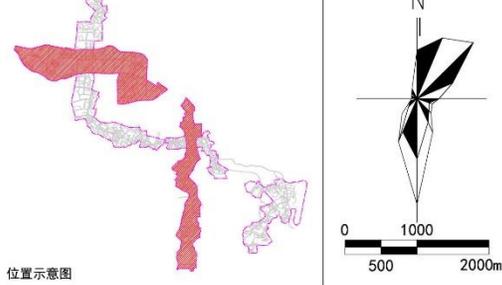


贵阳市轨道交通1、2号线沿线地区 综合开发规划

(1) 潜力分析



位置示意图

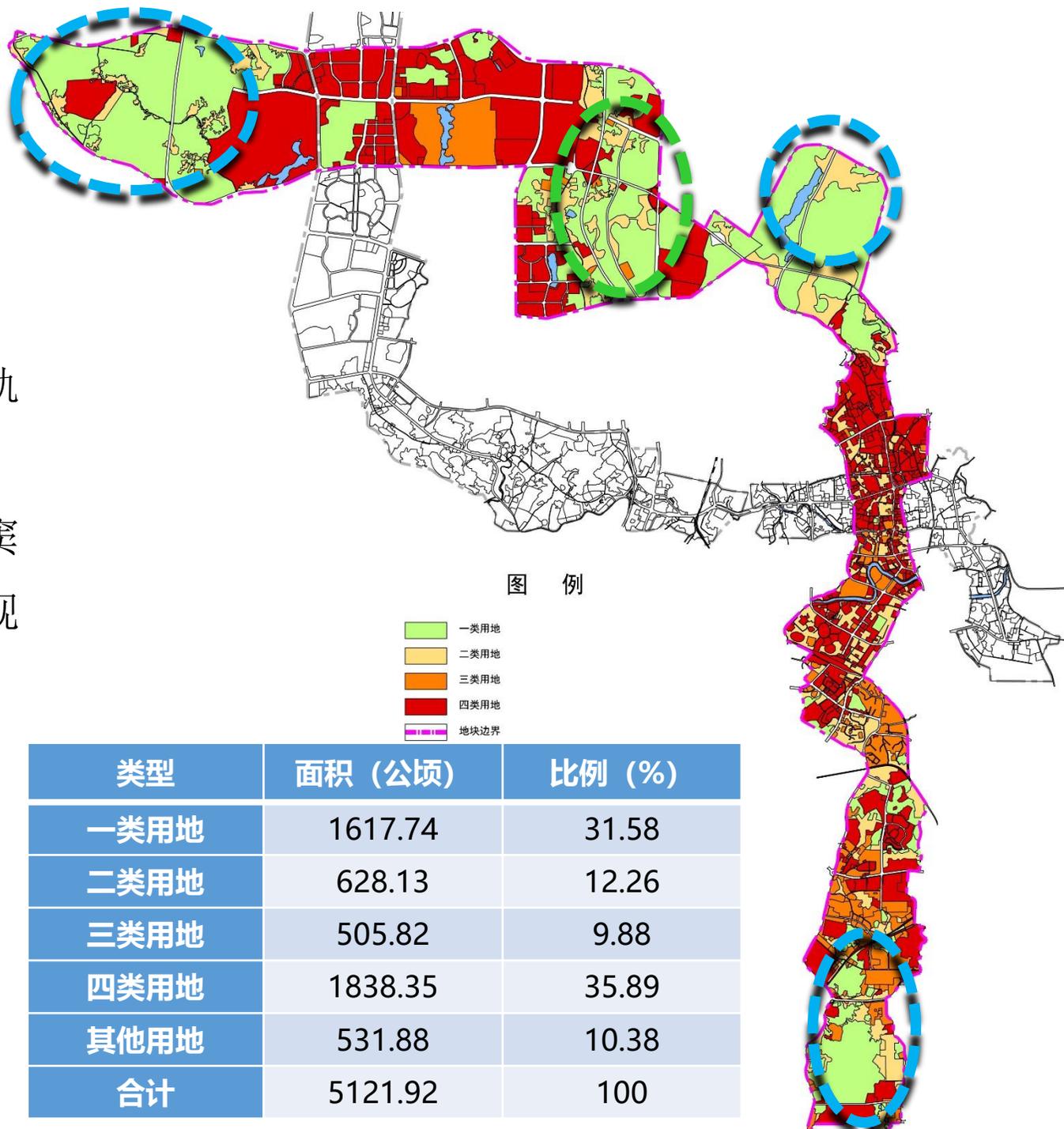


图例

一类居住用地	三类工业用地
二类住宅用地	一类物流仓储用地
二类服务设施用地	二类物流仓储用地
三类住宅用地	三类物流仓储用地
三类服务设施用地	城市轨道交通用地
行政办公用地	交通枢纽用地
图书展览用地	公共交通场站用地
文化活动用地	社会停车场用地
高等院校用地	其他交通设施用地
中等专业学校用地	供水用地
中小学用地	供电用地
特殊教育用地	供燃气用地
科研用地	供热用地
体育用地	通信用地
医院用地	广播电视用地
卫生防疫用地	排水用地
特殊医疗用地	环卫用地
其他医疗卫生用地	消防用地
社会福利用地	公园绿地
文物古迹用地	防护绿地
宗教用地	广场用地
零售商业用地	村庄建设用地
批发市场用地	铁路用地
餐饮用地	机场用地
旅馆用地	区域公用设施用地
金融保险用地	军事用地
艺术传媒用地	安保用地
其他商务用地	其他建设用地
娱乐康体用地	水域
公用设施营业网点用地	农林用地
其他服务设施用地	其他非建设用地
一类工业用地	地块边界
二类工业用地	现状边界

(1) 潜力分析

可开发建设用地主要集中在轨道交通1号线的两端（小河片区、将军山站、下麦西站和窦管车辆段）、北站地区和雅观站地区。



(2) 轨道沿线地区发展策略

一号线对沿线片区的带动主要体现在七个区域：

百花新城窦官生态创智发展区：以发展生态型创智商务办公、酒店、居住等功能为主；

贵阳市行政与商务办公集中发展区：以发展贵阳市级的行政办公中心、市级CBD等功能为主；

贵阳北站区域服务综合片区：以为区域服务的金融、商务办公、商贸服务业酒店、区域交通等功能为主；

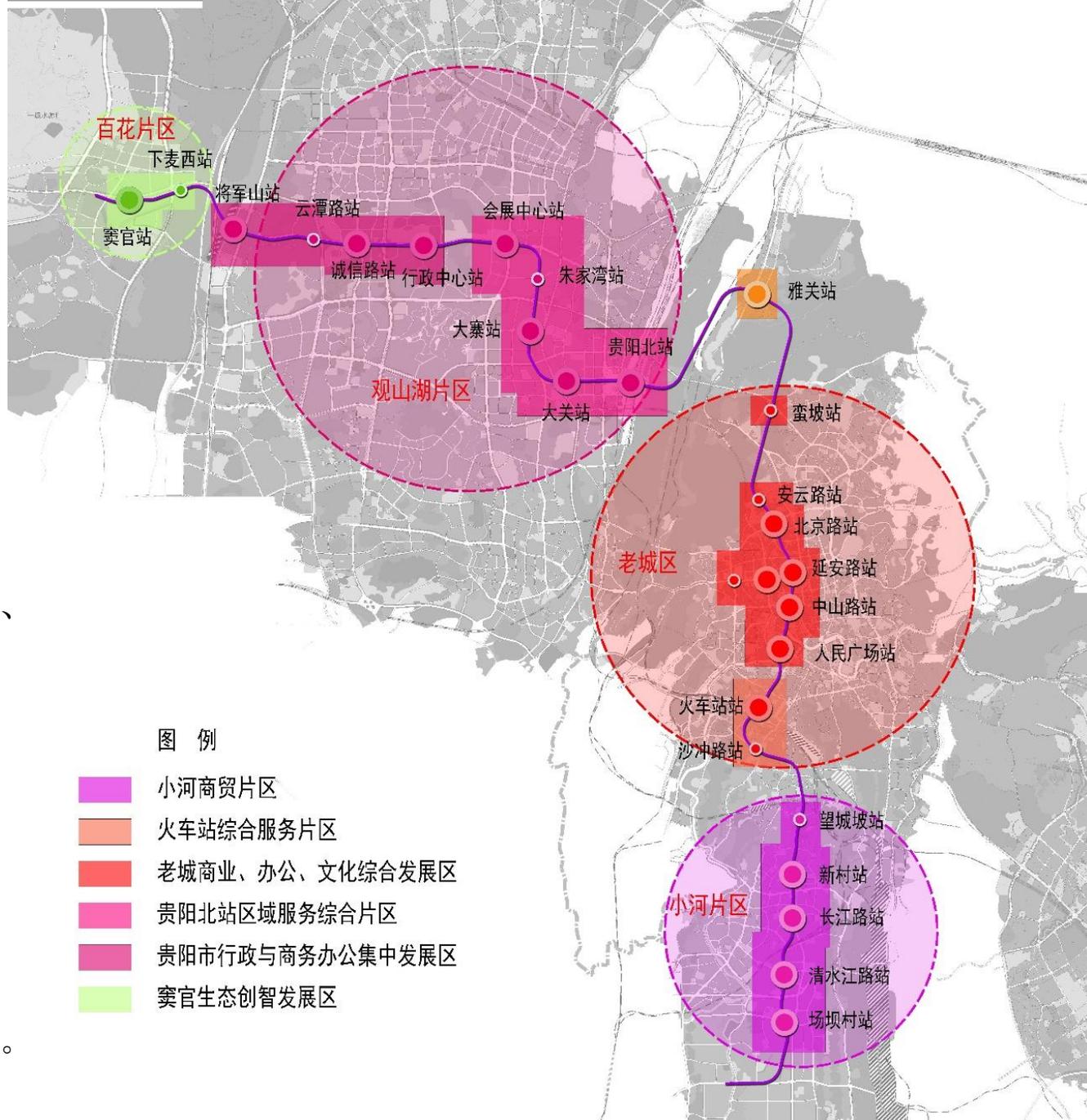
雅关站片区：以发展休闲商贸、居住等功能为主；

老城商业、办公、文化综合发展区：在“疏老城、建新城”的思路下，以发展商贸、商务办公、文化休闲等功能为主；

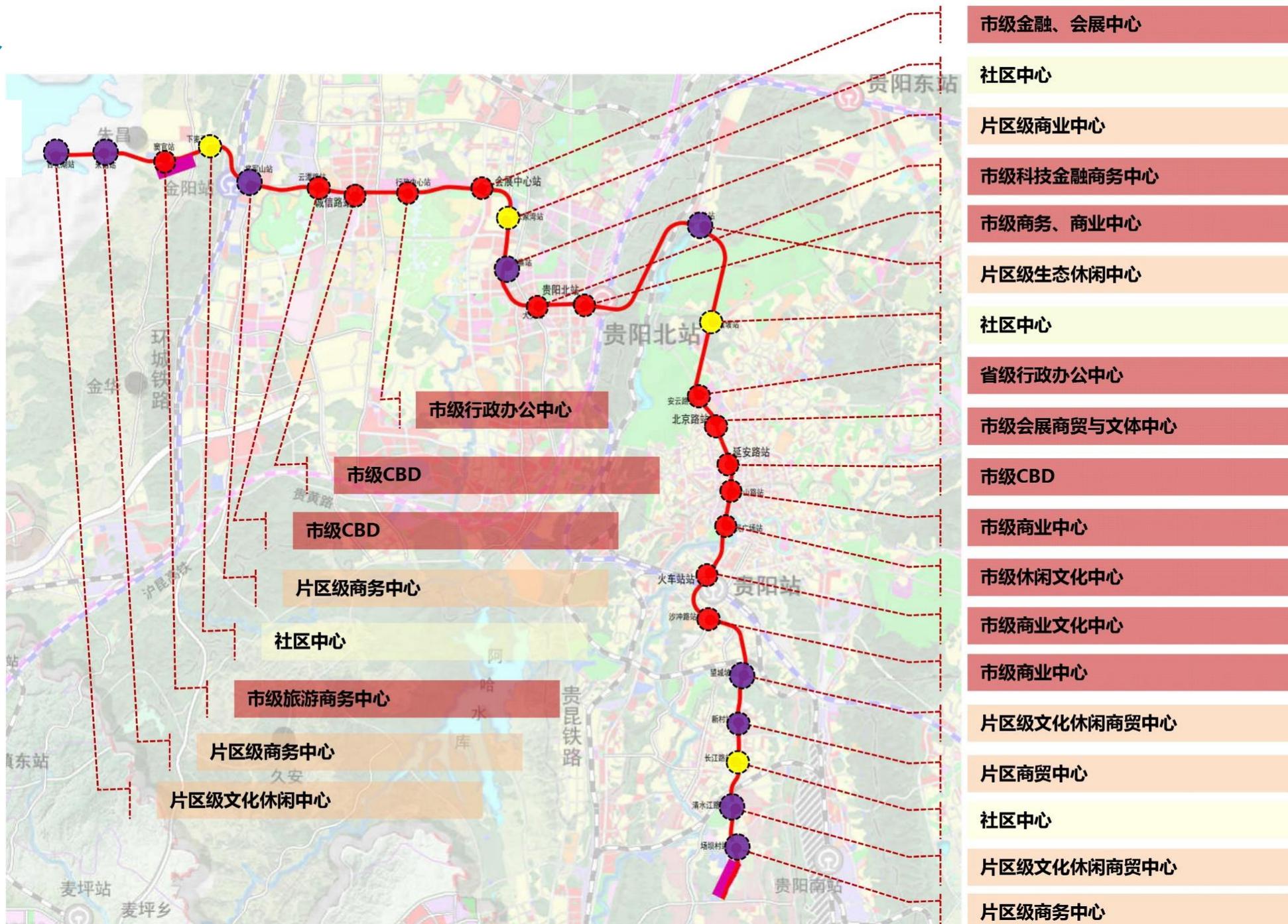
火车站综合服务片区：以发展商贸、酒店、交通、商务办公、体育等功能为主；

小河商贸区：以商贸、文化休闲、商务办公、酒店等功能为主。

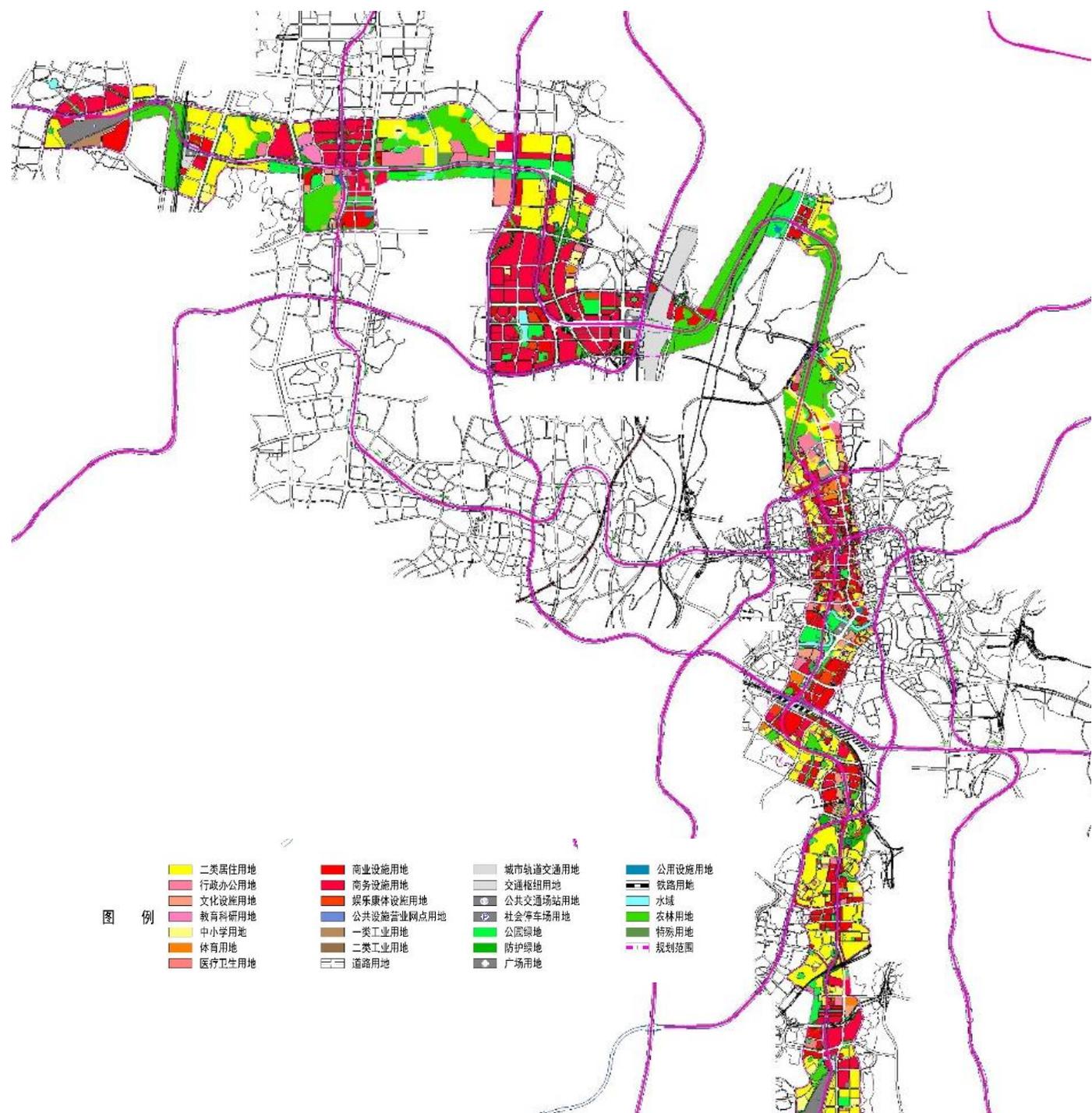
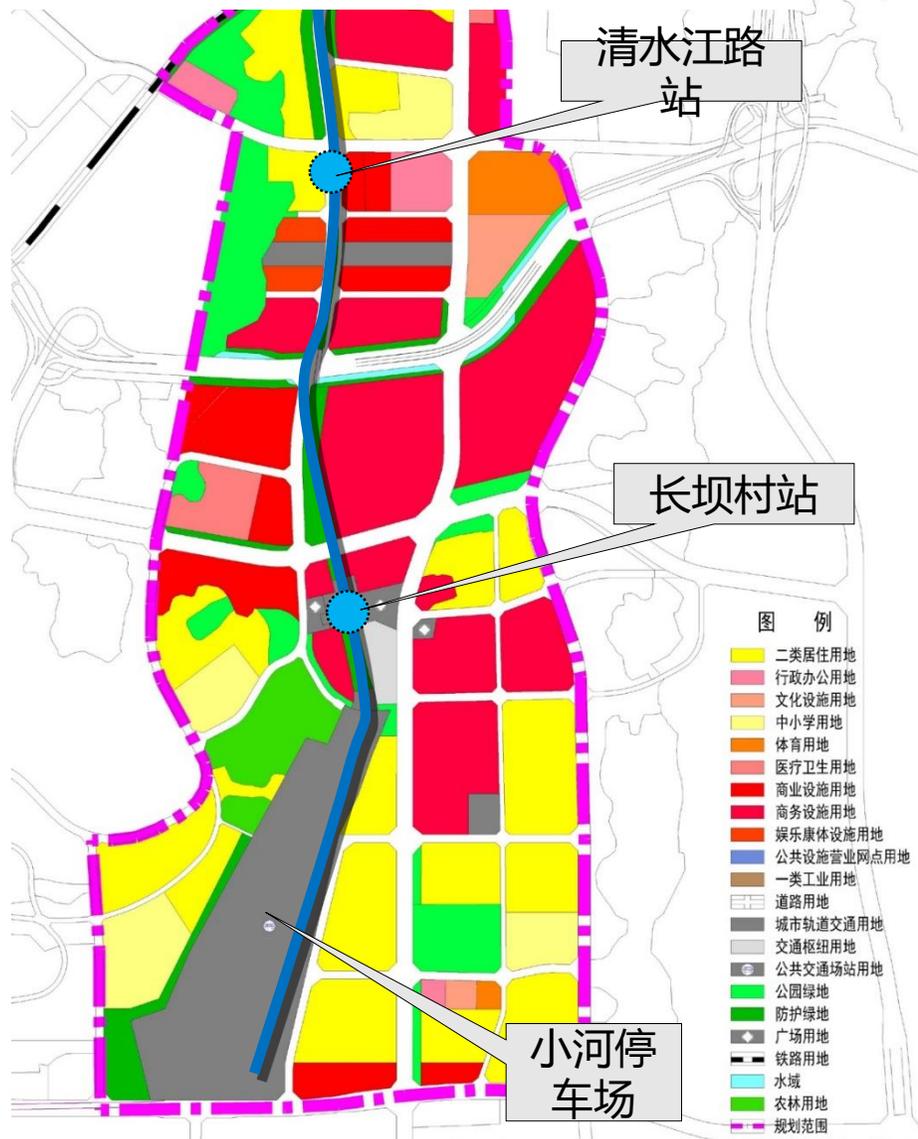
1号线全线地区



(3) 站点功能定位



(4) 土地利用优化



05 | 案例简介

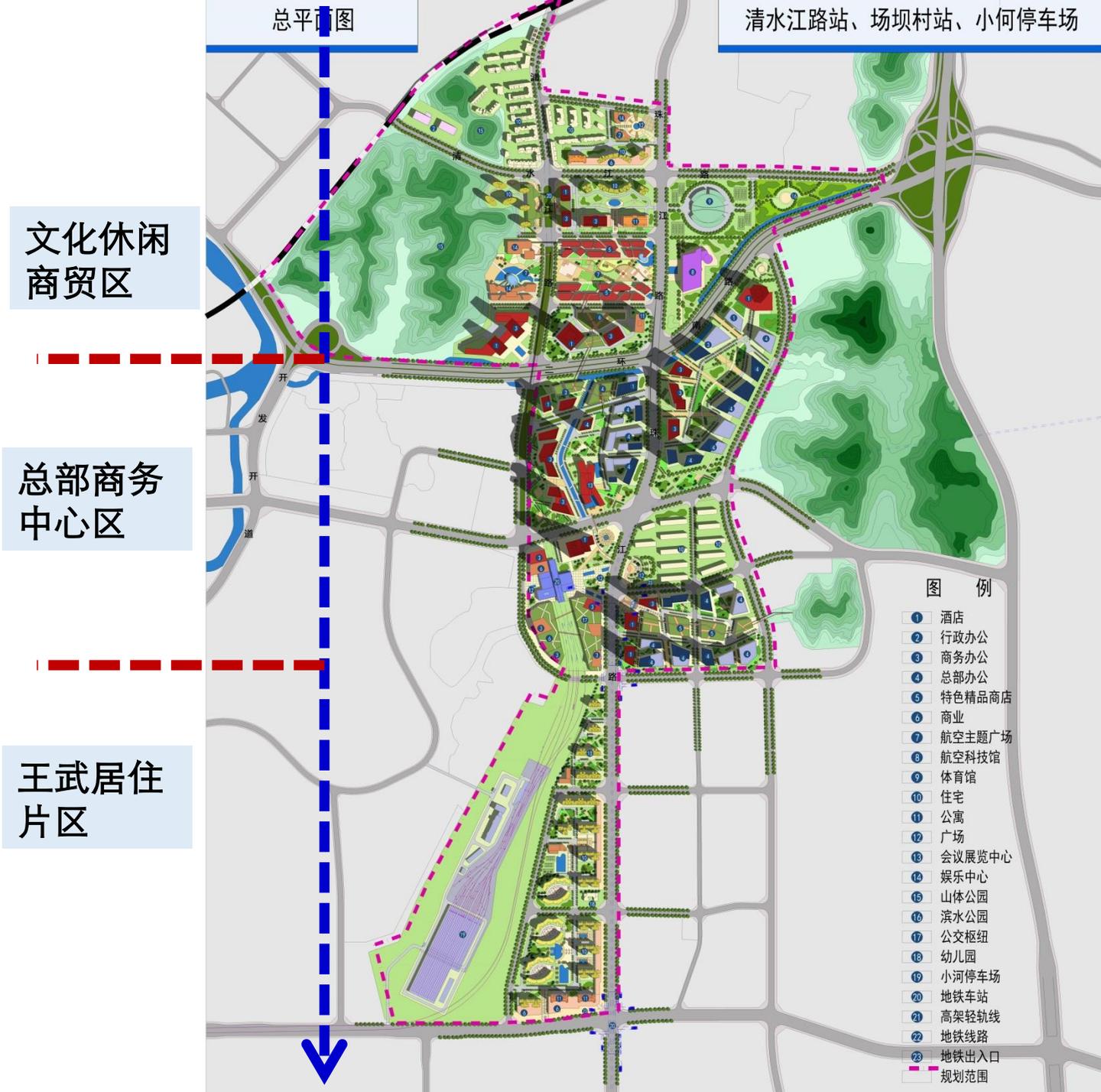
(5) 重点站一体化规划设计

清水江路、场坝村站、小河停车场城市设计

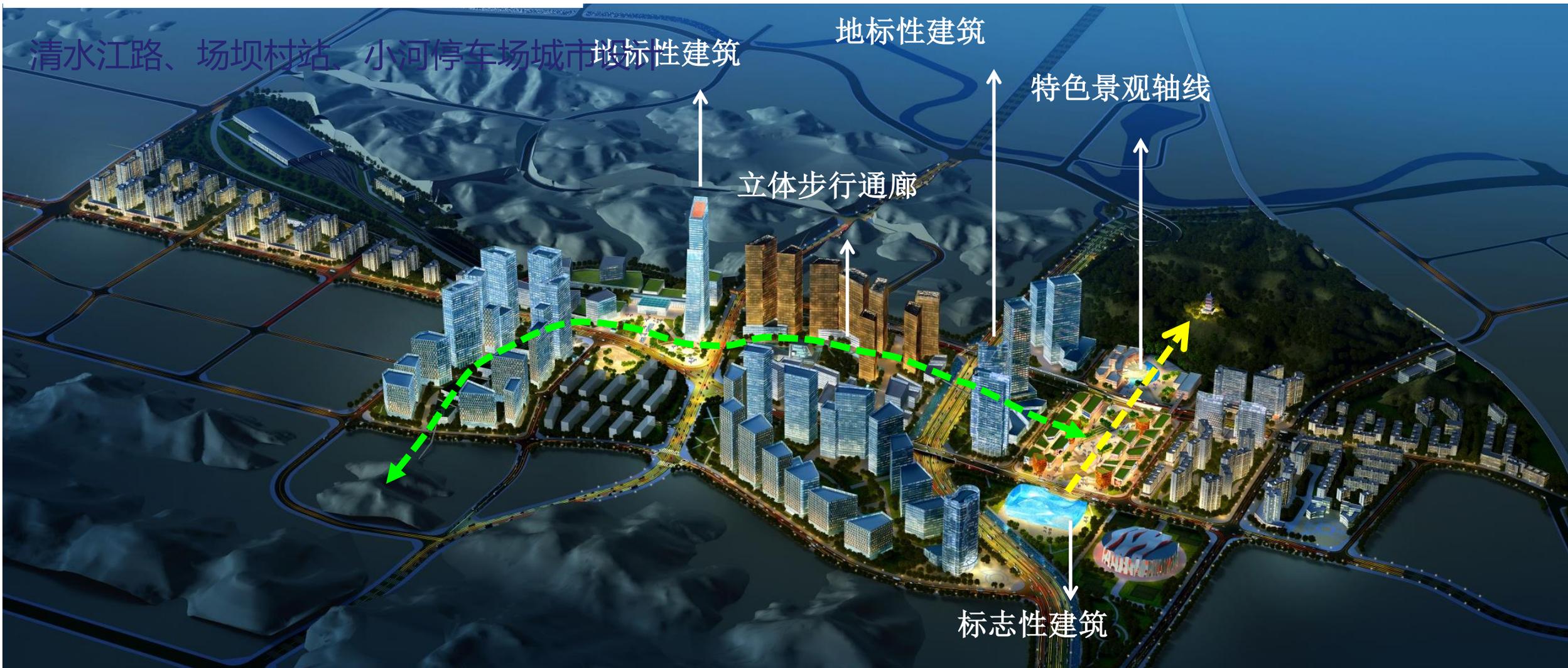
文化休闲商贸区：主要安排航空科技馆、体育馆、航空主题公园和广场、精品购物中心、酒店、特色休闲餐饮等重要商业设施，形成地区级特色休闲商贸商务中心组团。

总部商务中心区：主要安排国际5A 级写字楼、金融中心、五星级酒店、国际时尚精品购物中心、交通等商务设施。

王武居住片区：位于小河停车场的东部地区，主要以安排住宅及相关服务设施为主。



(5) 重点站一体化规划设计



(5) 重点站一体化规划设计

道路网规划

- 继承总体规划道路网骨架，片区规划“三纵三横”骨架路网；
 - 三纵：开发大道、珠江路、贵惠大道；
 - 三横：南二环、规划航天路、金戈路（乌江路）
- 加强东西向通道与贵惠大道衔接，相关节点预留立交建设；
- 优化规划航天路线型，衔接贵惠大道；
- 预留浦江路上跨南二环路条件；
- 增加支路网密度



(5) 重点站一体化规划设计

慢行交通规划

➤ 以东西两侧山体公园、主要轨道站点为主要节点，以主要景观轴线、河流水系等为纽带，构建地区慢行（步行为主）交通系统；

- 骨干：两横一纵；
- 辅助：多条放射线



(5) 重点站一体化规划设计

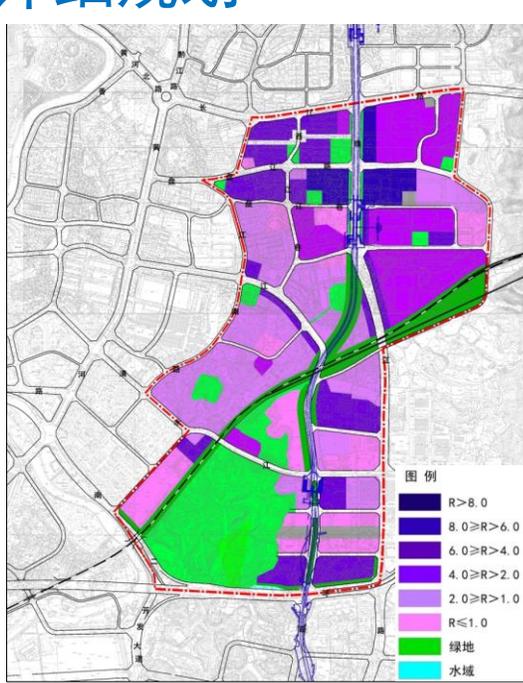
轨道衔接—场坝村站

- 轨道交通1、6号线之间、轨道与公交、轨道与其它交通方式的无缝换乘
- 轨道与周边地区的步行联系
- 过街立体交通

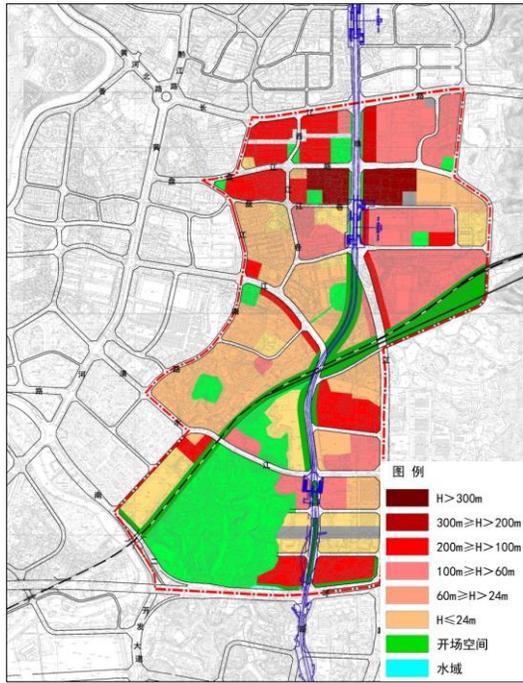
站点客流衔接关系示意



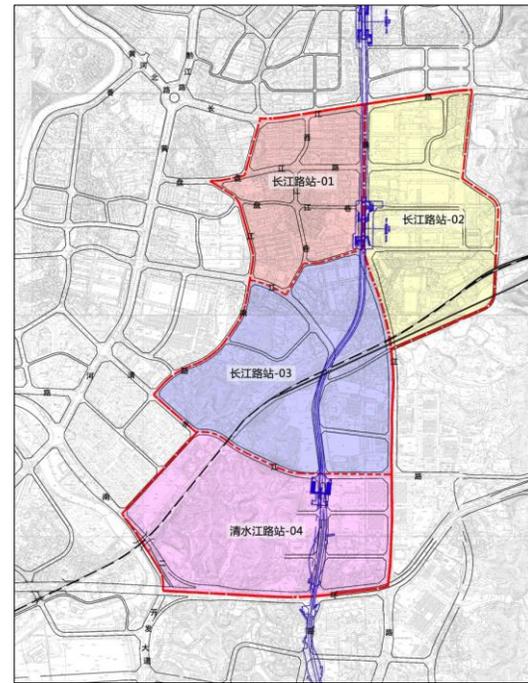
(6) 控制性详细规划



建设强度分析图



建筑高度分析图



地块划分图

根据《关于对贵阳市建设项目建筑密度及容积率控制指标相关要求的通知(试行)》，站场周边建设用地的开发强度应呈圈层式布局，结合用地布局，从核心区向外分别形成 >5.0 、 $4.0 \sim 5.0$ 、 $3.0 \sim 4.0$ 、 $2.0 \sim 3.0$ 、 $1.0 \sim 2.0$ 、 ≤ 1.0 六个不同的建设用地容积率分区。

规划区建筑高度呈现以轨道站点核心区建筑为最高建筑，逐渐向外围降低的趋势。本片区金融中心地标建筑高度不低于150m。

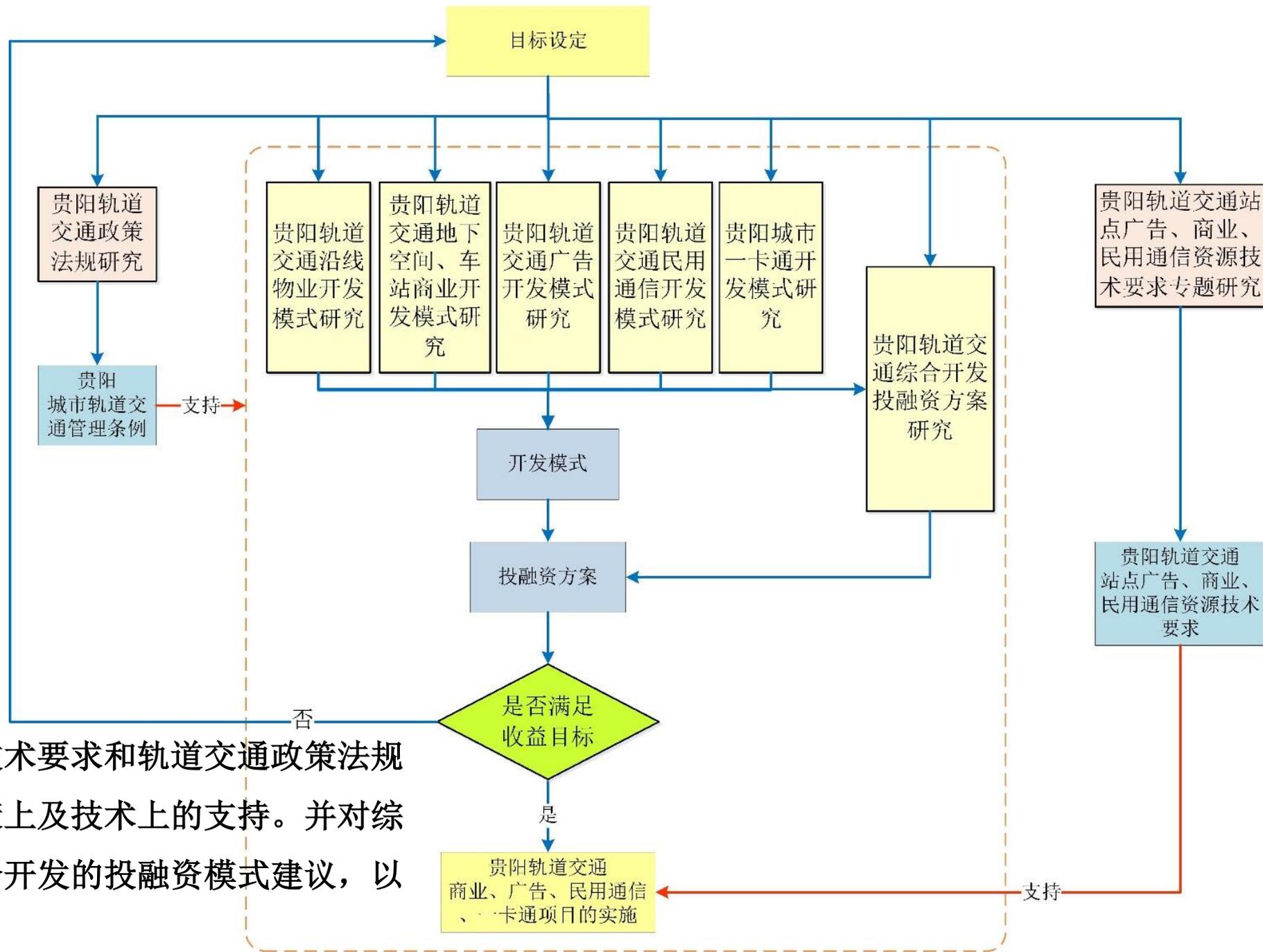
管理单元编号	用地面积 (公顷)	主导用地功能	建设总量 (万平方米)	综合容积率	建筑限高 (米)
长江路站-01	37.52	G1/B1	97.18	2.6	300
长江路站-02	54.30	R2/B1	114.03	2.1	200
长江路站-03	70.93	R2/B1	99.98	1.4	200
清水江路站-04	65.75	B1/G1	84.21	1.3	300

05 | 案例简介

(5) 地铁综合开发

政策与技术保障研究

综合开发政策和技术保障研究的各项内容，均为保障贵阳轨道交通综合开发服务，其中轨道交通资源开发模式包含地铁沿线物业、地下空间、车站商业、广告资源、民用通信资源、城市一卡通的开发，而贵阳轨道交通站点广告、商业、民用通信资源技术要求和轨道交通政策法规研究均为交通资源开发提供政策上及技术上的支持。并对综合开发进行经济分析，提出综合开发的投融资模式建议，以保障综合开发的实施。



An aerial photograph showing a dense urban area with numerous high-rise buildings in the background, partially obscured by a vast expanse of lush green forest in the foreground. The sky is blue with scattered white clouds. The text '汇报结束' is overlaid in the center of the image.

汇报结束

谢谢!