

轨道交通 TOD 发展模式的管理策略

唐珂

重庆市轨道交通（集团）有限公司 重庆 401120

【摘要】：轨道交通是支撑城市发展的重要交通方式，便捷的轨道交通可以快速提升城市空间通勤效率，有效缓解城市交通拥堵，同时极大地带动轨道交通沿线区域的发展，是新时代经济动脉和重要的交通工具。TOD 是近几年来对于轨道交通规划以及城市发展新提出的一种模式，通过该模式建立完整的体系，能够更好地促进城市可持续发展。本篇文章主要是对轨道交通 TOD 发展模式进行分析探讨，并提出了几点相关建议。

【关键词】：城市轨道交通；TOD 模式；宏观分析；实施策略

引言

为了更好地提升公共交通品质，充分凸显轨道交通的优势，就需要对城市整体的空间进行充分的利用，对周边土地资源的有效整合优化，对周边相对较低和高密度的非均质城市土地进行综合开发。通过对城市轨道交通附属用地（包含车站、车场或车辆段）进行高强度的综合开发，对促进轨道交通健康发展具有重要意义。

1 轨道交通 TOD 模式的基本理念与宏观体系分析

1.1 实施 TOD 模式的基本理念

TOD 发展模式在实施过程中对城市进行了再次规划，通过结合城市内轨道交通线路进行全面分布和规划，这样就需要对城市的整体规划以及资源利用和土地布局等一系列问题，进行全面的探讨分析，从整体上进行空间利用整合，配置合理的轨道线网规划密度，提升轨道交通沿线城市开发强度，充分利用沿线土地资源，打造集聚轨道交通高复合度发展的现代化城市。因此，在进行轨道站点区域管理的过程中，要能够结合其基本特点，设计合理的空间，在一定的管理平台上形成组合形式，这样才可以更好地提升轨道交通区域价值以及城市发展的经济水平，从另一方面利用商业板块，对轨道交通可持续发展提供助力，提高该模式的整体作用和实施效果。

1.2 宏观分析体系

首先是它要充分结合新经济时代，规划相合一的整体城市规划设计体系，在整个城市规划的各个功能层次设计工作中，贯彻落实城市 TOD 在整体城市规划中的区域分布、定级以及整个城市整体设计；其次它还要从城市政策、技术、资金等各个层面，积极探索城市政府与轨道交通经营企业的直接组织投资合作模式；最后它还要充分结合当前城市轨道交通的实际经营财务状况，以及城市周边重点开发项目土地的中长期经济价值投资回报，对整个 TOD 项目整体的投融资发

展计划进行统筹协调控制，以期尽快形成“轨道+物业”的良好市场经营发展循环。

1.3 重庆轨道交通 TOD 项目开展情况

2021 年 4 月 13 日重庆轨道交通 1 号线（璧山站至马家岩站）4 个 TOD 城市示范站城市设计初步方案公布。针对重庆市整体规划的要求与市自然资源局进行统一的沟通协调，选择适应线路的站点进行策划。在满足各方条件下，通过专家的评审，选择了四个车站作为 TOD 模式主要的示范站。第一阶段工作已完成，第二阶段将主要开展继续深化方案设计，进一步落实租赁住房布局、地下空间开展，轨道交通品牌等工作。主要是以 TOD 项目为主要核心，对城市的产业结构进行调整，从而形成了统一平衡的功能布局，最大程度发挥 TOD 的开发效应。从 2021 年底开始主要将推动海峡路站等多个轨道 TOD 项目，在短时间内完成标志性 TOD 项目建设。

2 充分实施轨道交通 TOD 发展模式的有效策略

2.1 针对该模式的规划策略

在线网编制总体监控规划的环节中，要充分注意城市轨道交通规划线网整体结构与整个城市规划中心结构高度协调统一，形成一个城市规划级、区域级、组团规划级三个城市规划中心或区域 TOD 中心站点，不同规划级别的城市 TOD 中心站点建设，应分别给予不同城市规划建设强度及相关服务配套，通过合理有序的轨道交通规划线网布局和站点建设施工时序进行安排，避免由于城市经济发展不均衡性所造成的流量超过轨道交通的负荷。

因此，在进行 TOD 站点设计过程中，需要根据一定的地理环境以及地质结构等多种情况进行详细的探讨分析，并对不同的站点进行合理分类。结合实际情况，综合周边公共区域、居民建筑群以及商业情况等对站点进行充分开发与规划。实施过程中重视 3D 设计理念的应用，结合 3D 技术对站

点周边建立规划模型,直观地了解周边规划环境。而在建设规划时,则根据信息数据对站点的分布、大小、客流以及人流流动线等,进行充分规划和设计。另外,根据地理位置以及站点区域的基本情况,要能够合理地设置一些通道和接口,便于进行后续开发等。而设置于城市外围发展区域的站点,可在其周边规划设置人行交通通达性较强的展馆、酒店、轨道交通 P+R 停车场等,有效缓解城市外部空间与主城区之间的机动车通勤压力,增加轨道客流,释放该区域内部经济效益,综合效益提升至最大。

2.2 实施该模式的组织策略

针对 TOD 模式项目进行相关轨道交通站点设计时,为了更好地进行合理的规划,除了必须满足各项国家标准规范之外,必须建立该模式实施过程的统筹组织体系或设立专门的议事协调机构,利用有序、高效的组织,保障城市轨道交通 TOD 开发实施的整体运作水平。为了进一步完善策略,一方面需要通过管理部门进行统一的批准,还应该在此过程中履行好自身的职责。另一方面需要在政府各部门之间,建立起服务该模式发展的专项审批体系和制度,确保组织实施高效率常态化,实现对 TOD 模式的执行与落地。

实际上,这种模式推行之后,相继在很多城市不断地进行应用,在发展的过程中,根据不同的情况,采用了不同的建设特点。综合上述分析后可以发现具体建设模式大体分为包括以政府轨道交通项目经营企业公司自身为营运主体,共同进行项目建设;以政府城市区域土地,以及城市土地利用开发项目相关运营企业共同建立的项目合作管理体系,公司为运营主体;共同进行项目建设三种运营模式,而这三种建设模式的共同基本特点则在于当地政府部门不作为直接决策参与者,只是在项目建设实施过程中,对该项目建设具体模式和实施过程效果,进行一个全程严格监督和有效管理。

在运作轨道交通 TOD 模式的过程中,轨交企业不仅需要作为线网站点的主要建设者,还应当是此项目的主要开发者,拥有双重身份的轨交企业应用 TOD 模式进行开发,可充分发挥其在规划、设计、建设、运营全过程的高度专业集成

优势。以香港行政区为范例,该地块区域内由轨道交通建设企业,自主进行独自物业承包与投资开发,并建立了具有集轨道交通与住宅物业为一体的轨道交通物业 TOD 运营模式,赢得了良好的项目资金市场回报。此种管理模式在国内目前仍然有一些关于土地利用政策和相关法律法规层面的管理壁垒,这是一个比较困难的问题。

第三种开发模式比较类似于市级 PPP 开发模式,政府与土地开发商和企业直接合作出资成立市级项目开发公司,由市级项目开发公司负责进行市区轨道交通核心站点及沿线住宅土地的整体综合规划开发。此种谈判模式的双方合作用地基础,也就在于要使两者之间的双方合作用地谈判具备条件,需要充分保证土地开发建设企业和地方政府的“双赢”。与城市轨道交通项目相关的其它部分的这种 PPP 入股模式不同, TOD 的这种 PPP 入股模式,由于政府往往通过购买土地股权作价方式入股,一般不以此达成理想的政府投资收益回报。

2.3 财务策略

轨道交通项目建设的前期设备投资投入是相当大的,通过房产抵押或股权转让一部分,其他物业开发资产方式获取物业剩余初期建设项目资金。运营期间的实际亏损额也可通过依托物业公司持续发展经营中所获得的流动资金长期回报方式,加以有效弥补。以项目开发投资企业自身为投资主体的一个 TOD 投资项目,轨道交通项目建设的初期资金投入,对开发企业的前期现金流管理压力巨大,需要开发企业必须具备足够的前期融资抵债能力、抗短期风险管理能力以及前期偿债承担能力,方可及时进行前期投资项目建设。

3 结语

综上所述,在当前我国的实际发展情况下,仍然可能存在一定发展问题,在今后我国现代城市化工程建设发展进程的前期以及中期,应紧紧抓住有利于城市发展的好时机,迅速研究形成新的发展战略蓝图,并有序渐进地推动现代城市化和 TOD 协同发展,尽快形成落地。

参考文献:

- [1] 何景师,胡青善.基于 TOD 的轨道交通引导城市发展策略[J].都市快轨交通,2014,27(1)23-26.
- [2] 刘婧玮.基于 TOD 的轨道交通综合体设计初探[J].北京交通大学,2013(4)12-17.