

地铁站区TOD综合开发策划浅析

夏云波

上海穗华置业有限公司 上海 200080

【摘要】当前我国大城市地铁车站地区TOD综合开发发展迅猛，综合分析和强化综合交通优势，策划城市设计物业发展，基于站区空间规划体系化和地上地下协同，多维度提出综合开发策略。

【关键词】地铁；TOD；综合开发

2019年初中国内地累计有37个城市建成投运城轨线路5540公里。按照远期发展规划至2020年规划里程近8500公里，开通城市将达40座，地铁带来大运力快捷的出行方式、助推城市发展结构演变，改变空间形态与价值分布，城市从拥堵、高碳、粗放、蔓延为特征的汽车主导发展阶段，转变为地铁便捷、低碳、集约为特征的新阶段。地铁站区的综合开发已成为重要城市发展战略，综合分析和强化综合交通优势，策划城市设计物业发展，基于站区空间规划体系化和地上地下协同，多维度提出综合开发策略有着重要的现实意义。

1. 地铁车站深刻的改变着城市与生活

地铁让我们的生活更加舒适、便捷，拉近了城市间的距离。一线核心城市的地铁基本都已经延伸到了周边城市。地铁更佳符合现代化城市的发展模式，在一定程度上促进城市的发展、缓解城市交通压力、扩展城市群都市圈。

2.1 地铁引导绿色、便捷的出行

地铁运量大、速度快，相对安全又准点，效利用土地资源，缓解城市交通拥堵问题。北京、上海、深圳、广州等形成网络的特大城市，地铁分担了约30%~36%的交通客流，客流量的大幅攀升充分体现了网络化的优势和便利性，大大缓解了地面交通压力，减少了城市空气污染。轨道交通行程助力，支撑着广大居民的“1小时生活圈”。

2.2 轨道交通助推城市空间的结构演变

地铁站影响着城市空间形态，轨道沿线的各个站点构成了城市空间扩展的发展轴，行程延轴线的连续性扩展或者是高密度点状扩展，同时轨道交通线路亦成为城市发展的轴线。城市的轴向扩展主要依托城市大容量交通系统布置城市住宅和就业岗位，通过有限的伸展轴，可避免城市的圈层扩展；同时延轴线的土地开发，必然增加对客流的吸引率，可为客运走廊的形成及发展提供良好的条件，而客运走廊的形成和交通设施的集中建设，必然带来土地的潜在价

值，进一步提高城市的良性循环。

城市具有一定规模时，能产生规模效益，城市持续扩大，城市问题日益严重。地铁的带状疏散，使整个城市如指状的疏散出去，在郊区建立卫星城，目的在于如何有效的疏散人口与就业。中心城市疏散的实质是人口从中心向郊区的转移。城市轨道交通的修建，使得城市郊区的可达性大大增强，其与城市中心区的时间距离大大缩短，城市居民和工作的分离也成为了可能，有效地疏解成市中心的功能。现代轨道交通系统已经成为了城市人口与就业离心化的强大动力。

2.3 轨道交通促进土地空间价值形态

地铁站点所在区域以及城市土地与站点的距离所产生的空间效应随着距离站点的远近有规律地变动。这种城市上土地空间效应的规律性体现在站点周边的住宅价格分布上。地铁站点对周边住宅价格存在显著的空间效应，距离地铁站点不同范围的房产价格差主要是由地铁站点带来的可达性的改善和地铁站点建设的相关因素而引起的。

3. 城市TOD模式发展理念的意义

1990年初，Peter Calthorpe定义TOD：指平均半径为1/4英里，以公交站点和核心商业区为核心的土地混合利用社区；其构造、设计、土地混合使用都强调使用公交和步行导向，在适于步行的范围内，TOD将居住、办公、零售、公共空间和公建设施等有序组合，从而使居民和通勤者能方便地选用公交、自行车或步行等多种出行方式。

3.1 轨道交通城市 TOD 模式发展理念有利于推动城镇空间的“体系化”发展

地铁作为一种新建公共交通的一种，在公共交通中所占比重越来越大，已行程了主导地位，因此轨道交通作为公交系统主力将是城市未来发展的重要因素。轨道交通站点设立之后不能更改因此站点周边的客流和土地开发态势将影响轨道交通是否盈利。基于TOD

的轨道交通发展和城市空间、土地利用是相互联系、相互影响的，轨道交通线路和站点的布置及运行影响着城市空间形态和未来空间的发展方向，对居民就业、居住的空间分布和规模大小产生较大影响，导致城市空间布局结构和形式发生巨大变化。

3.2 轨道交通城市 TOD 模式发展理念有利于行程多方共赢的城市运营格局

轨道交通在城市的建设运营过程中，对政府部门而言能获得土地出让金；相关轨道交通产业的股票市值，股息获利；相关运营及产业部门获得轨道交通的运营收益；让政府减少对相关交通拥堵所带来的财政补贴。对开发商而言，让开发商获得优质的地铁上盖资源，并且大大提升了地铁站周边的物业价值。对承建轨道交通公司本身而言，提高了建设融资的能力，增加轨道交通所带来的客流，轨交运营与物业开发的全面盈利。对市民而言，可使用效率高、服务号、票价合理的轨道交通，为广大市民带来了便利的居住环境和就业条件。

4. 站区综合开发的复杂性和规划目标

地铁站区综合开发的规划建设，其直接目标是充分利用轨交可达性提升和站点作为重要的人流发生源，在满足城市居民日常便捷、绿色出行的前提下，促进与空间运行绩效的联动协同，以挖掘站点建设后的空间价值潜力。站区的综合开发也意味着“以交通为导向的城市发展”，并非单纯的建筑设计项目，需要配置的专业多：建筑、交通、结构、经济……，且专业间高度交叉，须解决各方面大量的复杂技术问题。

地铁站区的综合开发规划须同时考虑政府、城市、投资人、使用者等多方利益，其项目具有空间权属复杂、管理方业主多、建设周期长、开发不同步等难题，也决定站区综合开发是技术难度高的系统规划。需从城市角度整体考虑，全局思维策划站区综合开发，促进规划管理机制创新，实施城市精细化管理。

地铁站区的综合开发在获得土地和空间的增值效益基础上，需协同发展统筹进行，分析站区空间价值差异及分布规律，同时梳理主要使用者的活动行为及其行为需求，兼顾空间发展的使用品质，促进轨道交通与城市环境、空间使用与交通体系、行为需求与空间供给的多层面协同，最终实现站区空间的体系化发展。

5. 基于站区协同发展目标的规划建议

5.1 分析客群特征，作为设计的重要行为依据

基于城市区位、上位规划等分析站区典型客群的群体特征、行为模式及其空间需求，成为规划的重要切入点。将客群分析作为规划重要的行为依据，主要进行站区范围内的交通衔接、功能和公共

空间的构成、规模控制以及多层面布局分析。

5.2 建构以步行网络为基础的一体化交通体系

地铁站区综合开发必须以实现便捷出行和换乘为基础，分析站区的交通出行模式以及交通需求，合理配置交通设施，依托上位交通规划和站点设计，对公交站、出租车和 K+R 设施等进行合理布局，串联体系化的步行网络，将各换乘点的步行时间控制在 3-5min 内，推动综合体交通与城市交通、步行交通与衔接点作为整体的出行模式。

5.3 基于轨交站区特有的空间分异特征进行布局

尊重 TOD 这类典型空间区域特有的空间发展规律，建议形成围绕站点的圈层式布局模式，并根据不同空间的微区位价值差异，对商业、办公、酒店、住宅（公寓）进行合理的功能布局，以最大限度地挖掘站区的空间价值。

5.4 推动多样化宜人化的公共空间体系建设

公共空间是体现轨道交通地区规划品质的重要因素，重视公共空间的多样化和宜人化，一方面开放的公共空间结合办公、商业，根据不同客群特征合理配置广场类和公园类公共空间；另一方面在公共空间建设充分体现“以人为本”，合理控制空间尺度、城市广场、绿化景观等内容。

5.5 促进城市要素协同，实现体系化发展目标

地铁地区的规划需要将多种城市要素通过联动协同进行整合，以形成整体运行的空间机制，激发出交通和空间使用系统相互配合。交通客流量、出行结构、人车路径的优化布局将逐步引导商业、办公等功能空间强度和布局，基于行为模式和微区位价值建构的空间使用体系，预测不同的交通设施规模和布点。各系统考虑子系统（如商业、办公等）的相互支撑和互补性，确定合理的功能业态和配比关系。

6. 结语

地铁引领城市发展新阶段，交通带来空间增值潜力，实现车站和城市协同发展的模式是其关键路径，地铁站区的综合开发，基于协同发展目标，多维度多方面的开发规划策略，既可兼顾城市发展空间效益和品质，也有利于地铁的可持续建设。

【参考文献】

[1]金自军. 城市轨道交通与城市空间布局结构优化分析——以西安市为例[J]. 新西部月刊, 2009(5): 154-155.
 [2]韩英姿. 交通型地下空间与周边物业开发结合方式研究[J]. 城市轨道交通, 2007(8): 17.
 [3]王兆辰. 基于 TOD 的北京轨道交通站点周边地区城市设计研究[D]. 北京: 清华大学, 2009.