

TOD 车辆段项目开发难点及对策研究

刘 杨

(重庆市轨道交通(集团)有限公司 400000)

10.12238/jpm.v3i1.4566

[摘 要]随着我国社会经济的发展和城市化进程的加快,在城市发展建设水平不断提升的同时,也面临着交通拥堵、土地资源紧张、环境污染等的一系列问题,要实现城市的可持续发展和高质量发展,部分城市率先尝试采取 TOD 模式来进行城市的总体规划。为深入贯彻现代城市的新发展理念,高水平推进城市发展,明确城市空间定位,就要做到最高水平的城市设计、最节约集约的利用土地、最宜人的人居环境、最畅通便利的交通、最优美的生态景观、最完善的公共服务配套。要达到这样的目标,就要加快 TOD 车辆段项目的落地,实现 TOD 模式的推广与复制。在进行 TOD 车辆段项目建设的过程中,存在一定的开发难点,文章就主要围绕 TOD 车辆段项目的开发难点加以分析,提出有针对性的解决之策,为 TOD 车辆段项目的顺利建设提供一定的参考和借鉴。

[关键词]TOD 车辆段项目; 开发难点; 对策研究

TOD Research on difficulties and countermeasures of Vehicle Depot Project Development

Liu Yang

CHONGQING RAIL TRANSIT(GROUP)CO.LTD.

Abstract: As the social and economic development and urbanization process are accelerating, while the level of urban development and construction is constantly improving, we are also facing a series of problems such as traffic congestion, land resource shortage, and environmental pollution. In order to achieve sustainable and high-quality urban development, some cities have taken the lead in adopting the TOD model for urban master planning. In order to thoroughly implement the new development concept of modern cities, promote urban development at a high level, and clarify the positioning of urban space, it is necessary to achieve the highest level of urban design, the most economical and intensive use of land, the most pleasant living environment, the most convenient transportation, the most beautiful ecological landscape and the most complete public service facilities. To achieve these goals, it is necessary to speed up the implementation of the TOD depot project, and to promote and replicate the TOD model. During the construction of the TOD depot project, there are certain development difficulties. This paper analyzes the development difficulties of TOD depot projects, and proposes targeted solutions, which can provide some reference for the smooth construction of TOD depot projects.

Key words: TOD depot project; development difficulties; countermeasure research

TOD 主要是指以公共交通为导向,将公共交通枢纽作为布局核心,在 800m 直径的范围内,融入产业、居住、商业等复合业态,建立高密度且具有复合功能的一种开发项目。TOD 项目能同时满足人们的居住、办公、娱乐、购物、出行、休憩等的多元复合需求,致力于打造成为集商业办公、品质住宅、公共服务于于一体的现代城市综合体^[1]。在众多的 TOD 项目中,车辆段项目一般都占据着更为优越的地理位置,因此在进行 TOD 车辆段项目开发建设的过程中,要更加重视轨道交通的布局以

及周边公共设施的配套完善。之所以要重视车辆段项目的建设,一是因为轨道交通是现代城市发展过程中必不可少的组成部分,是重要的乘客集散中心,轨道交通的建设在一定程度上能够带动沿线房地产行业的发展。比如,越是靠近轨道交通站点的房价就越贵,这一点就可以直接表明其重要性。二是沿线地区的发展又反向增加了轨道交通客流量,也增强了轨道交通发展和盈利的稳定性。不少地区在进行轨道交通建设的过程中都会采取“轨道交通+物业”的模式^[2],以 TOD 理念为指导,

实现对车辆段沿线的综合开发, 强调两者之间的协调和融合发展, 这样能够在很大程度上减弱轨道交通对政府补贴的依赖, 对城市的健康和良性发展大有益处。

一、TOD 车辆段项目的开发特色

1、立体复合, 提高土地利用价值

TOD 车辆段项目在开发过程中以轨道交通站点为核心, 通过立体交通核, 连接办公、商业、城市开敞空间等一站式服务设施, 通过轨道交通段场上盖开发, 结合盖板, 转变单一且低效的用地现状, 从而在实现立体复合开发的基础上, 提高对城市土地资源的利用率, 最大限度的实现地上与地下的同步开发。

2、交通专项, 打造零换乘交通体系

基于 TOD 模式的车辆段项目开发, 致力于构建纵横交错的区域道路网络, 目的就是实现在车辆段开发区域与周边重要区域之间的快速沟通和联系, 通过上下匝道的的设计使钙板层与周边的城市市政道路进行无缝的衔接, 增设轨道交通接驳环线, 加强对外公共交通的衔接^[9]。同时要对区域慢行通道进行梳理, 增加共享单车停放设施, 完善车辆段项目地块内外慢行交通衔接, 加强车辆段上盖下一体化交通衔接, 营造便捷舒适的全时段开放立体慢行交通环境。此外增加相应的公共交通服务设施, 打造多种交通方式无缝衔接的零换乘交通体系。

3、优化设计, 打造城市综合体

在进行 TOD 车辆段项目开发与建设的过程中, 还具有的一大特色就是大多会进行建筑方案的优化设计。由于 TOD 项目建设的最终成效就是打造城市综合体, 因此在进行有关的建筑设计时, 会借鉴知名优秀的建筑设计项目, 谋划汇聚国内外的大师团队, 主导核心组团建筑方案深化设计, 在国际视野下进行高标准、高要求的建筑设计, 目的是打造现代城市的精品名片。

二、TOD 车辆段项目的开发难点

1、政府协同力不足

TOD 车辆段项目的开发需要政府参与顶层设计。纵观全球范围内的世界级城市, TOD 开发模式运用比较成熟的包括日本的东京以及中国的香港。日本轨道交通沿线的 TOD 车辆段项目发展非常普及, 并且受到土地私有制和政府财力的影响, 大多是采取政府政策引导加市场开发主导的模式来进行开发。而中国香港由于地少人多, 在进行 TOD 车辆段项目开发的过程中主要是以政府加港铁的模式来进行开发。以香港的 TOD 车辆段项目开发为例, 香港政府以无地铁地价来向港铁集团出

售地块, 港铁在以有地铁的地价向有关房地产开发商出售地块。产开发商在拿到土地后开发由港铁指定的业态, 建成后港铁再从中分取物业发展的收益, 从而反哺地铁建设与运营。无论是日本东京的开发模式, 还是香港的开发模式, 都不难看出政府政策的引导作用。但是目前从全国来看, 不少一线城市并没有正式出台有关城市公共交通用地综合开发的纲领性政策文件, 尤其是在 TOD 车辆段项目开发的前期阶段, 涉及到有关一体化城市规划设计的问题, 这就需要从政府规划部门进行多次的协商和协调, 并且要受到政府的审核与管控。在这样的开发模式下, 政府、轨道交通集团以及开发商三者之间如何进行有效协作, 实现各方资源的优化配置是需要解决的首要规划难题。

2、多业态开发运营能力不足

在进行 TOD 车辆段项目开发的过程中, 还存在多业态开发运营能力不足的问题。TOD 车辆段项目的开发体量大、占地面积广、业态多元, 对开发商的开发建设能力和运营能力都提出了非常高的要求。拿单个的 TOD 车辆段项目来说, 说其开发体量大约在 40 万方到 50 万方之间, 其业态兼具商业、住宅、写字楼、酒店以及各类公共设施的配套建设等等, 具备居住、购物、教育以及社区配套等的复合城市功能, 这种多业态复合项目对开发商的专业程度、管控能力的要求都比较高。同时 TOD 车辆段项目为更好的实现城市整体规划建设的目标, 一般要求开发商自持比例要达到 50% 以上, 但是我但是目前面临的一大难题就是不少开发商虽然具有一定的建设资质, 但是在管理复合项目的能力上却略显不足。因此不少 TOD 车辆段项目面临着运营难的问题, 如何通过有效的后期商业运营持续实现增长反哺使其亟待解决的难题。

三、TOD 车辆段项目开发的优化对策

1、强调政府前期参与与多部门协同

要解决 TOD 车辆段项目开发过程中的规划难问题, 就必须要注重城市规划的设计衔接, 加快促进管理业务之间的协调, 强调政府的前期参与以及多部门协同。首先, 在项目开发设计前期, 政府要与 TOD 车辆段项目开发商进行良好互动, 使开发商能够全方位了解 TOD 项目用地开发的政策以及有关的顶层设计, 目的是提高政府的协调能力, 为后续有关市场资源的调动打下坚实基础。与此同时政府要从城市整体规划与建设的角度出发, 着眼于城市形态的打造, 开发强度的确定以及控制性规划条件的设置, 从业态定位、布局以及地铁接驳方式等多个方面对地铁沿线可捆绑的地块进行前期的策划和研究,

并且利用政府内部信息结合土地上市信息, 为一体化的 TOD 项目设计明确标准, 提升顶层设计和引导能力。其次是要强调多部门协同参与, 以保障城市规划能够顺利衔接地产开发。要通过矩阵型设计, 将区域政府和报建人员协同对接起来, 为尽可能减少在前期规划条件设置阶段的沟通障碍, 可以专门增设 TOD 车辆段项目部门以及相关的岗位, 完善部门内部有关土地价格以及规划设计的沟通机制, 确保 TOD 车辆段项目的顺利开发建设。

2、理清开发接口实现后期运营升值

要有效应对 TOD 车辆段项目开发中的运营难问题, 就必须着力打造 TOD 复合生态闭环, 理清项目前期开发接口, 努力实现后期运营升值。首先, 要找准 TOD 车辆段项目的城市定位, 也就是要服务城市社区运营。要确保 TOD 项目在运营后期, 开发商能够最大化的自持物业, 实现稳定的盈利, 就要着重打造 TOD 复合生态闭环, 采取融合轨道交通、商业配套、生活住宅以及公园社区的新开发模式, 以城市社区为基本单位, 打造功能齐全的微缩城市。在此基础上实现商业策划的衔接与配合, 达到商业空间价值最大化的效果。比如在 TOD 项目的一体化设计阶段, 可以搭建 TOD 消费场景的顶层设计, 合理向政府建议并初步明确商住比以及开发商的自持比例; 而在项目的后期运营阶段, 要保证有关商铺的出租率, 并且其商

业发展水平要高于周围的非 TOD 项目, 通过多功能商业聚集人群、打造新的轨道沿线商圈, 持续发挥 TOD 车辆段项目的经济与社会效益。其次, 在进行 TOD 车辆段项目开发建设时, 要理清前期开发管理与后期运营的接口。要知道理清商业管理与地产开发的关键互动节点是保障项目顺利开发建设的重要基础。

结语:

综上, 随着城市化进程的加快, 诞生了更多的大型城市及超大型城市, 在这样的背景下, 对城市轨道交通的需求日益强烈, 通过探索和尝试 TOD 开发模式, 打破城市轨道交通、运营与地产开发之间的行业边界, 缓解政府财政压力, 通过整体性规划以及多业态运营, 快速拉动城市现代化建设, 从而创造地方政府、开发商以及城市居民三方共赢的良好局面, 占据城市健康发展的新风口。

[参考文献]

- [1]赵大伟.站城融合视角下市域轨道交通 TOD 综合开发分析——以金华轨道大厦站为例[J].世界建筑,2022(S1):60-64.
- [2]甘晶,方成,黄超,胡梦菲.杭州地铁五号线车辆段 TOD 综合体结构设计[J].山西建筑,2022,48(02):53-56.
- [3]董宁.未来社区建设的 TOD 模式研究[J].中国工程咨询,2022(01):68-72.

(上接第 37 页)

公铁管养不同步、铁路窗口期少等因素导致合建段节段梁的养护面临较多困难。建立智能化、信息化、科学化的体外束应力检测手段, 通过在体外预应力索主要位置布置传感器或采用激光挠度检测仪等技术, 全程监控体外束应力变化幅度和抗度-应力耦合曲线, 智能判断结构的安全状态, 为预防性养护工作开展提供科学决策。

2.结语

五峰山大桥养护管理工作以贯彻“预防为主, 安全至上, 防治结合”的工作方针, 以实现养护决策科学化, 养护管理制度化、养护作业标准化为目标, 采取科学有效的管理手段和技术措施, 创建了五峰山养护独有的体系特征。通过分析该管养体系建立过程, 可以得到以下几点启示。

(1) 加强养护工区的建设。智慧养护工区可以为桥梁管养提供良好的后勤保障, 有效促进养护工作的顺利推进。

(2) 加强养护标准化体制建设。建立完善全面的公路桥梁标准化体制, 有效提高养护工作的效率性和精确性。

(3) 加强智慧管养平台建设。将 BIM 和 GIS 技术有效融

合至全寿命健康监测系统, 可以实现建管养运各个周期的信息传递, 有效消除信息鸿沟。

(4) 加强人才培养机制的建设。建立大桥养护工匠基地, 为大桥养护行业输送更多专业可靠的人才。

参考文献

- [1]江燕斌,王磊,张鑫如.我国城市桥梁的管养思考[J].建筑技术开发,2017,44(13):62-63.
- [2]章浩.高速铁路桥梁管养技术研究[D].广州: 广州大学,2018.
- [3]张弛.浅析高速公路养护工区布局与标准化建设[J].黑龙江交通科技,2020,43(12):197-198.
- [4]简容梅. BIM+GIS 技术在桥梁管养方面的应用研究[D].西安: 长安大学,2020.

作者简介: 徐卫东 (1974-), 男, 江苏滨海, 硕士, 高级工程师, 专业研究方向: 交通运输工程。