

# TOD 模式开发下的轨道站点站前经济圈规划分析

许维果

重庆市轨道交通(集团)有限公司

DOI:10.12238/jpm.v3i9.5308

**[摘要]** 目前在进行城市轨道交通体系监测时,已经对原有规划和设计理念进行了全面更新,并且引进了更加先进开发模式,尤其是在进行tod模式应用时,促进区域内经济和交通建设进行了同步发展。在进行轨道交通站点建设时,对站点和站前之间进行了合理规划,提高了区域内经济发展水平。在进行城市轨道交通站点建设时,可以促进城市各个空间进行有效联系,还可以对经济要素进行有效连接,带动沿线区域经济进行更好发展。本文就tot模式开发下的轨道站点站前经济圈规划进行相关分析和探讨。

**[关键词]** tod开发模式; 轨道站点; 站前经济圈; 规划分析

中图分类号: F301.23 文献标识码: A

## TOD Analysis of the planning of the economic circle in front of the railway stations under the development of the model

Weiguo Xu

Chongqing Rail Transit (Group) Co., Ltd

**[Abstract]** At present in the urban rail transit system monitoring, The original planning and design concept has been completely updated, And introduced more advanced development models, Especially when applying patterns, tod the, It has promoted the simultaneous development of the regional economy and transportation construction. During the construction of rail transit stations, Reasonable planning has been made between the site and the front of the station, Raised the level of economic development in the region. During the construction of urban rail transit stations, Can promote the effective contact between the various spaces of the city, We will promote better economic development in the regions along the routes.

**[Key words]** tod Development Pattern; Orbital station; Stand in front of the economic circle; Planning Analysis

现阶段我国社会经济建设速度正在不断加快,促进区域内交通进行了更好发展,城市交通运输压力正在不断增加,对轨道交通体系建设提出了更高要求。在对轨道站点进行建设和开发时,要提高区域内土地资源应用价值,还要选择合适规划模式,通过对经济圈进行有效开发,促进交通建设与经济建设同步发展。在开展轨道交通经济圈规划和设计工作时,需要根据不同区域站点建设要求,结合区域内经济要素制定针对性规划方案,才能通过交通体系建设,带动区域内经济进行更好发展<sup>[1]</sup>。

### 1 tod 模式开发下的轨道站点站前经济圈规划特点

在对我国交通体系进行规划和设计时,工作人员需要对各方面优秀经验进行充分借鉴,还要将tod开发模式与站前经济圈规划工作进行有效融合。例如工作人员可以借鉴东京站前经济圈规划理念,京在进行站前经济圈建设时,提高了轨道外部效益,主要是对一些客流量比较大、土地利用价值比较高的区域进行建设,通过构建高等级站点,对区域内用地进行合理规划。在进行功能业态设计时,将站前经济圈与片区功能进行了统一建

设。在对新加坡城市站前经济圈进行建设时,主要是聚焦于中央活力区和产业新城,在对站前经济圈功能进行开发和设计时,将商务用地作为主要规划内容,在站点800米范围内对商业商务用地进行了高效利用,并且呈现高强度开发特征。在进行经济圈建设时,设置了商务办公楼和购物中心以及高品质餐饮业等业态。在对工业用地进行开发时,开发强度在32%左右,开发强度比较低,主要是构建研发中心和配套设施等内容,采用了创新服务业态建设形式<sup>[2]</sup>。

### 2 tod模式开发下的轨道站点站前经济圈规划措施

#### 2.1 制定合理规划

在对经济圈进行规划和设计时,需要从整体层面上制定合理方案,并且从细节区域对方案内容进行优化和完善。为了促进各个区域经济区间差异化发展,避免出现严重同质化竞争等情况,在进行站前经济圈规划和设计时,需要根据城市发展情况,结合不同产业发展需求,对功能进行优化设计。这种经济圈属于城市经济建设中非常重要一项内容,并非是对产业功能与交通

功能进行了有效融合。在进行站前经济圈建设时,需要根据片区资源特征。结合城市建设需求,对经济圈功能进行合理规划,还要充分发挥交通价值,并且带动区域内经济产业进行可持续发展。在进行经济圈规划和设计时,需要根据城市规划需求,提高经济圈布局合理性,还要充分发挥站点能级特征<sup>[3]</sup>。

## 2.2 明确业态体系

在对站前经济圈进行规划和设计时,需要对各个功能进行合理规划,并且促进功能区有效连接。要构建一体化产业发展体系,并且明确阶段性发展目标,要根据空间分布情况对站点进行精细化设计。例如可以在站前进行产业经济圈建设,在此期间工作人员还要对区域内产业功能联动需求进行充分考虑,并且对区域内经济发展情况进行深入调查,在明确经济发展趋势之后,制定符合市场客观需求的功能业态体系。在对产业业态进行开发和设计时,需要按照市场化逻辑对业态内容进行科学选择,还要对客源和消费能力以及资源分布情况进行深入的调查,在此基础上对开发规模进行设计,还要明确各个业态构成比例<sup>[4]</sup>。

## 2.3 积极探索新型开发模式

在对经济圈进行规划和建设时,需要在现有设计理念基础上,对其进行创新和优化。在进行轨道站点建设时,主要是促进轨道网络与其他站点进行联通,要想提高站点可达性和中心性,就要根据区域内实际情况,制定针对性规划方案。可达性量化指标为时间阈值和站点可达区域范围,可以对不同人群快速到达需求进行充分反映。中心性可量化指标为这一站点在交通中被经过的概率,可以反映站点对客流人群吸引力。在对轨道站点能级进行评估之后,需要对站前经济功能发展规模和承载力进行科学评估,在此基础上制定针对性规划方案,在对站点能级进行评估时,需要对轨道站点进行层级划分。在对经济圈进行整体规划时,首先要明确经济发展目标,还要对产业功能区进行合理设计,要对产业发展规模等内容进行科学梳理,并且对城市重要经济功能所在区域进行确定。在明确产业功能区核心区和高品质科技空间等内容之后,需要对空间分布内容进行合理规划。在对当前经济发展重点进行充分考虑之后,需要充分发挥不同等级站点要素聚集作用,通过对经济要素进行匹配和分析,从而对重要枢纽站点和枢纽型站点进行科学识别<sup>[5]</sup>。

## 2.4 强化功能特征

在进行枢纽型交通经济圈建设时,融合了多种类型交通方式,客群存在外向性特征。在进行整体布局规划和设计时,需要面向办公等综合服务功能,要对交通枢纽优势进行全面融合,并且充分发挥交通站点经济价值和辐射带动作用。在对枢纽型站前经济圈轨道站点进行建设时,需要将商业用地集中在经济圈500米范围内,通过构建核心经济圈,并且采用立体开发模式,确保交通站点能够与科技需求进行有效对接。在进行核心区开发时,强度需要高出周边区域,在500~800米范围内,可以设置一些城市用地,用来进行公园等业态建设,并且从内向外开发强度逐渐降低。为了促进站前经济圈枢纽经济功能与交通功能有效融合,并且构建立体统筹规划布局形式。在对各个功能进行开发和

设计时,要满足不同类型人群转换需求。在对空间进行利用时,需要提高空间利用率,还要构建多样化功能用地,要激发功能业态活力。在对站点周边网络化地下空间进行规划时,连通范围要设置在500米左右,需要对交通枢纽与周边用地进行综合应用,构建一体化特色场景<sup>[6]</sup>。

## 2.5 营造多元化消费业态

在进行消费业态建设时,需要根据区域内经济发展情况,对消费业态进行合理设计。为了保证站前经济圈核心业态建设规模,能够满足区域内发展需求,需要对商业业态空间承载情况进行全面了解,并且根据区域内容积率,对各项业态进行合理开发,要对开发强度进行合理设计,还需要对商业开发占比进行有效控制。在进行站前经济圈建设时,需要构建多样化商业空间载体,并且将站点作为核心内容,打造多元化商业空间载体系统。要根据不同消费人群购物需求,营造不同消费场景。在进行站前经济圈规划和建设时,需要强化站点与商业空间之间连接效果,需要构建网络化和立体化交通系统,并且对各项交通工具进行融合。在进行交通站点建设时,需要构建立体化交通网络系统,同时要强化站点之间空间联通效果。在为消费人群提供服务时,可以在遵循商业商务和公共服务用地出入口原则,直接对地下空间进行利用<sup>[7]</sup>。

## 2.6 促进产业发展

在对站前经济圈进行规划和设计时,要想营造产业型经济圈,就需要采用复合垂直式布局规划形式,要对各项资源进行高效利用,还要采用创新性规划和设计方式。在对邻近站点产业进行融合时,要强化站点直联式服务功能,还要对各项生产空间进行创新性应用。为了引导产业进行有效融合,还要促进产业平衡发展,要拓宽外围辐射范围,并且强化各个区域布局功能,从而满足区域内居民交流和娱乐以及生产需求。不同产业人群对服务存在不同需求,在进行产业建设时,需要根据功能类型,配置不同特色功能,例如在对科技空间站前经济圈进行规划时,需要融合科技创新和人才配套等服务功能,可以配置一些基础研发机构和科技服务群,为产业群发展提供高标准配套服务。在对产业技术服务进行完善和优化时,还需要打造金融平台,并且设置一些小型展览厅。在进行生态消费服务功能建设时,可以配置一些无人超市或打造不同风格餐饮店以及商业综合体,在为居住人群提供特色餐饮服务时,可以构建品牌快餐或特色美食店。在进行旅游购物服务功能建设时,可以配置一些品牌文化店,并且提高区域内休闲服务水平<sup>[8]</sup>。

## 3 结语

综上所述,在进行tod开发模式应用时,可以提高轨道交通站点设计合理性,还可以对各个区域经济要素进行有效融合,构建综合经济圈。在进行交通系统建设时,不仅可以对系统功能进行完善和优化,还可以促进区域内经济产业进行更好发展,并且提高经济承载力和土地应用价值。例如新加坡等城市已经通过tod开发,构建了成熟站前经济圈,在进行规划和建设时,也引进了更加先进技术和理念。工作人员需要对这些经验进行充分借

鉴,将其融入到我国交通轨道站点建设以及经济圈规划工作中。

#### [参考文献]

[1]桂汪洋,张旭.大型铁路客站站域空间步行网络构建研究[J].地下空间与工程学报,2022,18(01):20-27.

[2]李星,田苗,向蕾.TOD模式开发下的轨道站点站前经济圈规划路径与成都实践[J].规划师,2022,38(02):25-31.

[3]李玮,杨远祥,张利娟.重庆沙坪坝综合交通枢纽一体化交通接驳探析[J].智能城市,2020,6(14):114-116.

[4]梁智锋,陈锦棠.“三网合一”理念下的站城一体开发[J].建筑技艺,2019,(07):98-102.

[5]王玮,梁霄.特大城市枢纽型城市副中心规划设计策略——以武汉市杨春湖商务区为例[J].城市规划,2018,42(08):111-122.

[6]董贺轩,雷祖康,倪伟桥.差异、割裂与整合:我国铁路站两侧城市建设关系的演变及其影响因素解析[J].城市发展研究,2017,24(10):61-69.

[7]赵颖捷.日本城站一体开发经验之研究[J].苏州科技学院学报(工程技术版),2016,29(03):65-70.

[8]郭文军.京沈客运专线密云东站一体化规划设计研究[J].北京规划建设,2016,(01):111-114.