

轨道交通站点 TOD 综合开发分析

许维果

重庆市轨道交通(集团)有限公司

DOI:10.12238/jpm.v3i10.5389

[摘要] 目前我国在进行城市交通体系建设时,已经引进了tod建设模式,通过对交通站点进行综合开发,初步满足了区域内交通发展需求。tod属于城市轨道交通建设中比较新颖的一种模式,具备更强区域性功能特征,利用这项理念开展轨道交通站点规划工作,可以保证布局更加合理,还可以提高各个站点协调性,促进整个区域交通系统进行全面发展。在对交通站点进行综合开发时,需要将tod理念融合到各个环节中,才能提高开发水平。本文就轨道交通站点tod综合开发进行相关分析和探讨。

[关键词] 轨道交通; 站点; tod综合开发; 分析

Comprehensive development analysis of rail transit stationsTOD

Xu Wei Guo

Chongqing Rail Transit (Group) Co., Ltd.

[Summary] At present when our country carries on the urban traffic system construction, The construction model has been introduced tod, Through the comprehensive development of transportation stations, It has initially met the needs of traffic development in the region.tod It is a relatively new model in the construction of urban rail transit, With stronger functional characteristics of location, Using this concept to carry out the planning of rail transit stations, To ensure a more rational layout, Can also improve the coordination of the various sites, Promote the overall development of the entire regional transportation system.

[Key words] Rail Transit; station; tod Comprehensive Development; analyse

在当前时代背景下,城市轨道交通建设速度正在不断加快,促进各个区域融合,进行了更好发展。大多数城市已经进行了地铁线路建设,可以对区域内交通压力进行有效缓解,也为各个地区经济文化交流提供了有效支持。在对轨道交通站点进行规划和设计时,应用tod理念可以促进线路沿线与周边土地和空间进行高效融合,通过对各项资源进行整合应用,构建一体化公共交通体系。tod理念在应用时,具备较多优势,在对交通站点进行综合开发时,可以根据不同区域交通需求,制定针对性规划措施^[1]。

一、轨道交通站点 tod 综合开发特点

(一) 城市交通规划

在对城市交通网络进行规划时,利用tod开发理念开展各项工作,需要对各个功能价值进行有效区分。例如在进行枢纽站和换乘站以及综合枢纽站建设时,需要根据不同功能需求,制定针对性规划方案。综合枢纽站属于轨道交通站点开发中非常重要的一项内容,要与换乘站和站点区位规模匹配,还要充分突出城市交通建设优势,要促进枢纽站与站点开发工作协调发展。在进行实际规划时,需要加强交通设施建设,还要对城

市内外交通进行有效连接,要保证居民换乘更加方便,还要采用灵活性换乘方式。在进行交通枢纽站开发建设时,需要增强客流吸引力,还要强化交通转换功能,可以利用交通枢纽站建设,扩大公共交通网络服务范围。一般情况下在进行交通站点建设时,需要在人口密集区域进行规划和设计。在对交通枢纽站进行开发时,需要增强交投转换功能,在进行交通换乘设计时,换乘方式不能少于三种。在对交通站点进行开发和建设时,工作人员需要对城市发展规模进行充分考虑,还要对区域内经济能力以及空间布局情况进行深入调查,要采取因地制宜建设方式,还要实事求是进行城市开发和建设,要对各个站点进行协调处理,要为城市经济建设提供充足支持。因此工作人员需要做好实际调查,在此基础上制定针对性规划方案^[2]。

(二) 交通线路规划

在进行tod综合开发理念应用时,是指将公共交通站点作为中心,通过对区域内交通功能进行完善和优化,提高整体布局合理性。在进行公共交通线路设置时,要根据区域内经济发展情况,对交通线路进行合理规划,还要为居民出行提供充足便利。在进行城市轨道交通站的建设时,tod综合开发重点在

于促进线路沿线公共设施和空间以及交通站点协调发展,要将交通站点作为各个工作区域连接枢纽,还要扩大交通网络覆盖范围,要从整体层面上对其进行合理规划,将tod综合开发理念与交通站点建设工作进行有效融合,需要对各方面影响因素进行充分考虑和处理,要根据不同区域发展需求,对交通系统功能进行合理设计^[3]。

二、轨道交通站点tod综合开发现状

(一) 资金投入力度不足

目前在对城市轨道交通进行开发时,虽然已经引进了综合开发模式,通过对城市交通布局进行优化,提高了轨道交通站点建设水平,在进行公共交通网络体系建设时,可以缓解交通压力。但因为各个地区交通建设会受到区域内经济发展水平影响,如果区域内公共基础设施比较多或存在拆迁性问题,就会对轨道交通建设产生不良影响。地方政府没有提高对这项工作重视程度,也没有相关政策更不会大量资金投入,就无法为各项规划工作开展提供有效支持,会制约这项工作发展^[4]。

(二) 受各方面因素影响

在进行现代城市建设时,城市人口正在不断增加,不同地区人口密度和数量存在较大差异,在一定程度上制约了综合开发工作发展。因为我国人口基数比较大,大多数城市人口数量多,郊区人口分布过于密集,在对城市环境进行改善时,虽然可以提高城市功能性特征,但无法为公共交通体系建设提供有效支持,大多数乡村是通过长途客运汽车与城镇进行连接。在对场地布局进行规划时,如果工作人员没有对区域内人口分布情况进行全面了解,就无法提高tod开发水平。工作人员在开展规划工作时,没有构建一体化设计体系,无法促进城市规划和交通设计工作深度融合。在进行城市规划和交通线路设计时,各项工作独立性比较强,就会导致工作开展时缺乏协调性特征。在进行公共交通体系建设时,难以为城市发展提供充足支持,在一定程度上制约了交通发展。在对城市土地资源进行规划时,需要将商业功能区与居民区进行紧密连接,才能为我国居民出行提供充足便利。但因为在进行城市土地规划时,设计内容不合理,降低了公共服务水平,导致区域内交通运输混乱,存在人车混行等现象,严重制约了交通系统发展,也增加了tod综合开发难度^[5]。

三、轨道交通站点tod综合开发措施

(一) 加大资金投入力度

在对城市轨道交通进行开发和设计时,地方政府需要提高对这项工作重视程度,要出台专门法律法规,为各项工作开展提供有效依据,还需要加大资金投入力度。在开展规划工作时,工作人员还要积极借鉴各方面优秀经验,例如日本虽然占地面积比较小,但是对交通系统比较大,在进行城市地铁和高铁建设时,根据不同城市交通发展模式,构建了针对性规划方案。在进行涩谷站线路开发和设计时,因为不同线路所属公司不同,建设时间也存在较大差异,导致线路换乘难度比较大。在对线路进行改造时,利用了tod理念构建综合系统,对各项线路进

行了灵活设置,并且加大了基础设施建设力度,通过将基础设施与线路进行融合,提高了线路联动性和系统性。在对项目进行开发和建设以及维护、管理时,构建了一体化体系,提高了线路建设水平^[6]。

(二) 构建协同规划机制

在对轨道站点开发和利用时,要想提高站点布局合理性,需要对现有综合开发模式进行创新性应用,要在保证公共交通网络体系正常基础上,促进城市经济协调发展。工作人员需要对轨道站点功能需求进行充分考虑,还要从整体层面上制定合理规划方案,并且从细节区域对建设风险进行全面预防。在进行城市轨道交通信息体系之前,需要对区域内物业组合进行优化设置,还要对出入口进行合理设计。在对区域内经济发展需求进行充分考虑之后,需要对交通站点进行针对性开发。在开展站点规划工作时,还需要开发商和交通公司以及政府支持,工作人员需要对轨道站点布局 and 整体规划需求进行充分考虑,要促进各项工作协调发展,要对各个设计环节进行有效监管。工作人员可以积极引进信息化技术,通过构建数据模型,对设计成果进行模拟分析。在对最终设计方案进行可视化展现时,可以对各方面缺陷问题进行及时发现和修改,避免后期设计方案在应用时,出现更加严重问题^[7]。

政府和开发商以及交通公司需要全面落实责任,在对站点开发和沿线建设情况进行监管时,需要组建专门监督小组,对各项工作开展情况进行有效追踪和管理,避免开发建设过程中出现缺陷问题。在进行交通站点建设时,需要保证布局规划更加合理。工作人员需要对不同区域经济发展情况以及空间布局需求进行充分考虑,在对站点沿线进行开发和设计时,需要构建阶段性方案,并且将其全面落实,要保证沿线开发处于连续性状态,还要根据市场发展变化,对开发内容进行适当调整,才能充分突出交通站点功能价值,降低市场风险。在进行站点建设时,需要对公共交通体系进行优化和完善。因为当前现代城市人口密度正在不断增加,在进行交通运输体系建设时,为了缓解区域内交通运输压力,需要构建可持续发展体系,要促进交通站点开发与城市规划工作有效融合,确保各项工作能够协调发展,同时要加大基础设施建设力度。在进行交通站点建设时,需要与公共交通设施进行配套应用,还要尽可能扩大公共交通网络覆盖范围,要提高公共交通服务质量,为我国居民出行提供更加优质服务^[8]。

结语:

综上所述,在tod综合开发模式下,对轨道站点进行设计,需要对交通站点功能需求进行充分考虑,还要从整体层面上制定合理规划方案,并且从细节区域对建设缺陷进行全面弥补,通过对空间布局进行合理优化,确保交通运输与经济建设能够处于同步发展状态。规划人员需要从各个层面对影响因素进行全面分析和控制,还需要引进更加先进规划理念,确保交通设计工作在开展时能够发挥多大作用,还要提高综合规划水平,确保轨道站点设置更加合理。

[参考文献]

- [1]翟长青,马晨光,于子丽,张海涛.基于绿色发展理念的轨道交通站点周边用地综合开发模式研究——以重庆广阳湾智创生态城为例[J].城市建筑空间,2022,29(06):74-78.
- [2]李玖诺.轨道交通沿线站点综合开发策略探讨——以天津地铁4号线北段为例[J].科技创新与应用,2022,12(17):124-127.
- [3].嘉兴市人民政府办公室关于促进嘉兴市轨道交通站点及车辆基地综合开发的暂行意见[J].嘉兴市人民政府公报,2022(03):2-3.
- [4]张磊.轨道交通站点 TOD 综合开发创新模式分析[J].工程建设与设计,2021(24):44-46.
- [5]曹永庆.TOD 模式下轨道交通站点区域一体化设计研究——以潍坊轨道交通1号线一期项目为例[J].科学技术创新,2021(23):135-138.
- [6]向蕾,田苗.“以公共交通为导向的开发”理念引导下的成都轨道交通站点综合开发体系框架[J].城市轨道交通研究,2021,24(08):11-16+22.
- [7]赵礴,周俭.郊区古镇与轨道交通的交集——上海轨交11号线两站点地块综合开发相关规划分析[J].上海城市规划,2016(04):103-109.
- [8]史懿亭,李珽,符文颖.香港与深圳轨道交通站点综合开发典型案例对比分析[J].城市轨道交通研究,2014,17(04):5-9.