

广东省管铁路项目TOD规划研究 ——以揭惠铁路项目惠来站为例

李雅香^{1,2}

(1. 广东揭惠铁路有限责任公司; 2. 广东梅龙铁路有限公司)

【摘要】广东省管铁路项目TOD以“省市合作”方式进行开发,建立“铁路项目+土地开发”综合回报模式,使其在TOD规划中存在固有的特点与难点。文章以揭惠铁路项目惠来站为例,探讨了开展广东省管铁路项目TOD规划思路与策略,以期为后续广东省或其他各省市省管铁路项目TOD规划提供参考。

【关键词】广东省管铁路; TOD规划; 铁路项目TOD

中图分类号: TU984

DOI: 10.13655/j.cnki.ibci.2023.11.017

Research on TOD Planning of Guangdong Provincial Railway Projects ——A Case Study of Huilai Station in Jiehui Railway Project

LI Ya-xiang^{1,2}

(1. Guangdong Jiehui Railway Co., Ltd.; 2. Guangdong Meilong Railway Co., Ltd.)

【Abstract】The TOD (transit-oriented development) of Guangdong provincial railway projects is developed through the way of "province-city cooperation". It establishes the comprehensive return model of "railway project + land development", which makes it have inherent characteristics and difficulties in TOD planning. This paper takes the Huilai Station of the Jiehui railway project as an example to explore the idea and strategy of TOD planning of Guangdong Provincial railway project, aiming to provide a reference for the subsequent TOD planning of railway projects managed by Guangdong Province or cities in other provinces.

【Keywords】Guangdong provincial railway; TOD planning; railway project TOD

1 铁路项目TOD的理念和核心思想

铁路TOD的理念和一般TOD类似,都是以公共交通为导向,提高城市可达性、降低碳排放、促进城市可持续发展和社会公平为目标的城市综合开发规划理念。但铁路TOD相比其他类型的TOD,更加注重以铁路交通为核心的规划和设计。

铁路TOD的核心思想是将铁路交通作为城市发展的主导因素,围绕铁路线路和车站,规划和建设各种城市设施和服务,提高公共交通的便利性和覆盖面,以鼓励人们减少驾车出行,改为乘坐铁路交通、步行、骑车等更环保和健康的出行方式。铁路TOD的重点是围绕铁路车站规划和建设各种城市设施和服务,从而提高城市可达性和交通网络的完善性。

铁路TOD还应结合“生态网络理论”和“邻里社区发展理论”统筹进行规划。“生态网络理论”即通过将不同规模的生态廊道层次化,按照层级结构构成城市生态网络,提供基础性的资源和服务。“邻里社区发展理论”是以功能混合为基础,邻里单元鼓励土

地的综合利用,基本单元包含几个小尺度街区 and 必要的公共服务设施,混合居住、零售、娱乐和运动等功能,满足居民的日常生活需求。

2 广东省管铁路项目TOD的特点与模式

广东省管铁路项目TOD以“省市合作”方式进行开发,用地数量与铁路项目沿线各市承担的补亏责任相匹配。建立“铁路项目+土地开发”综合回报模式,将铁路项目财务内部收益率纳入土地综合开发收益进行计算,原则上应高于3%的行业基准值,并结合招募社会资本情况综合确定^[1]。

铁路项目沿线各市应与项目公司按照“一体规划、联动供应、立体开发、统筹建设”进行TOD开发。目前省市合作一般采取“一级开发”形式,即双方共同确定开发的用地规模、位置、供应以及可行性缺口补助的支付方式等内容,然后由铁路项目沿线各市组织TOD开发,将取得的收益用于承担城际铁路项目的运营亏损^[2]。

3 广东省管铁路项目 TOD 规划的要求

在此背景下,广东省管铁路项目 TOD 规划需满足以下要求:

①区域统筹与城镇协调发展在全面分析站点在区域、镇区、片区三级层面所带来的综合效益基础上,评价调整已有的区域和城市发展策略,在规划中充分发挥轨道交通引导城市空间结构优化、促进区域协作的重要作用。

②贯彻 TOD 模式依据总体空间布局,结合站点具体条件,把握“公交引导、紧凑开发、混合发展,活力提升”的十六字原则,创新城市空间组织形式,提升空间品质,依托新建站点建成一批符合 TOD 理念的集约、高效、宜居的高品质新型空间载体,体现低碳、低冲击、以人为本、适宜步行等城市建设理念。

4 揭惠铁路项目 TOD 规划研究

4.1 揭惠铁路项目概况

4.1.1 线路基本情况

揭阳至惠来铁路位于揭阳市内,线路自揭阳站引出,经过霖磐镇、洪阳镇、普宁市,终至惠来站。线路长 88.66km,全线平均站间距离 14.6km,共设 6 个车站,其中新建站 1 个。揭阳至惠来总时长约 0.5h。

4.1.2 站场基本情况

揭阳至惠来铁路惠来站与在建汕汕铁路惠来站并站布置,该站按一台两线布置;设到发线 2 条(含正线),有效长均为 650m,设岛式基本站台 1 座,站台尺寸为 450×12×1.25m。

4.1.3 规划范围

结合现状道路、河流等现状特征,划定惠来站 TOD 综合开发规划范围。北接东陇文化广场,南近华房村,西临东陇镇,东靠赤洲村、盐岭河。规划面积为 287.55hm²,其中核心区面积 57.33hm²。

4.2 规划的重点与思路

本次开发用地规划在确保综合开发收益的基础上,尚需与地方市政府的城市规划相匹配。可以以单元的形式对 TOD 范围内的用地展开布局,以便更科学、更全面地对单元内用地布局进行优化、提升。

综合开发规划区内若涉及稳定耕地和水田,则还应与县国土空间总体规划布局做好衔接工作。

从服务未来区域发展高度和整体开发角度,可以对用地布局、轴线方式、商业设施及公共服务配套设施等内容进行优化,通过考虑区域内的公共服务配套,完善惠来老城公共服务配套短板,满足区域配套服务功能和分期开发需求。

4.3 综合现状分析

4.3.1 区位分析

规划区位于惠来高铁新城——惠来县中心城区南部,站点北部有沈海高速以及 228 国道经过,站点东部为揭神公路,车站可通过 176 乡道直接与高速出入口联系,距离约 4.6km,对外交通较为便利。

4.3.2 发展研判

广东省层面——建立“三横六纵两联”综合交通体系。揭阳至惠来铁路主要联系粤东北上通道和沿海大通道。

潮汕揭都市圈层面——惠来县处在环惠来-揭东-饶平协作轴。总体定位为现代化沿海经济带增长极、与“一带一路”沿线国家合作的重要节点、海峡西岸城市群对接粤港澳大湾区的先行示范区、同城化发展试验区。

揭阳市层面——强化揭阳滨海节点,助力揭阳东部片区一体化发展,是揭阳向海发展的强力引擎。惠来站位于揭普惠高速经济发展带南部核心地区,与揭阳城市中心共同构成中北部城镇发展轴线,形成揭阳市新的经济发展格局。以站点开发为契机,加速粤东新城整体开发建设,打造粤东新城核心服务区,是揭阳向海发展的强力引擎。

揭阳滨海新区层面——惠来站交通区位优势显著,围绕高铁新区开发形成强力触媒,加速推动粤东新城整体开发建设。惠来站位于粤东新城中心,其综合服务能力将辐射整个粤东地区城市。交通区位优势明显,立足揭惠铁路、汕汕铁路、潮揭汕城轨、深汕高速、国道 G228、G238、揭神公路等区域性交通干线,可实现 2 小时内连通广州、东莞和惠州主城区,1 小时直达潮汕国际机场、汕头及潮州主城区。

4.3.3 基地条件分析

规划区内基本农田整体较少且相对集中,对后续开发建设影响较小。规划区周边以农林用地为主,尚未进行城市开发。

根据基地条件综合判断,惠来站作为粤东新城

未来对外交通门户,站点800米范围内多为一类用地,可开发潜力用地规模大,开发价值高。

惠来站周边开发主要困难在于水田指标,根据“三调”地类统计,区内大量的水田,需要多途径做好水田指标协调工作。

4.4 规划策略与功能

4.4.1 规划策略

根据城市发展建设情况,结合规划区既有资源条件,明确规划策略。

1) 凸显自然水体,打造滨水景观休闲空间

依托站点外围自然水体景观资源,强化自然景观东西向的空间渗透和互动,与站场建立景观互动。充分利用盐岭滨水空间,布置商业及休闲功能。

2) 强化人文资源的保护利用

在站点外围区域强化现状人文资源的保护利用,对重点传统村落实施保护与改造利用,保留站点周边的传统肌理。

3) 构建南北功能发展轴,打造高铁创智中心

借助粤东新城平台及高铁站的有利条件,结合站点周边环境,构建南北向功能发展轴,以站点为核心形成高铁创智中心。

4.4.2 规划功能

围绕“粤东新城交通核心产研城文融合的粤东新城高铁新区”两大定位,形成以生态居住生活、工业产业、商业商务、道路交通和公园广场等五大核心功能,强调不同的功能类型与空间形态相融合,并为不同年龄段不同类型的人群提供多种功能与活动可能性。

4.5 规划布局

4.5.1 规划区功能分区

结合站点功能复合,构建商业核心区。商业服务业设施用地以商业用地为主;绿地与广场用地以公园绿地为主;道路与交通设施用地以城市道路用地、城市轨道交通用地为主。

依托既有资源优势,构建综合服务区。公共管理与公共服务设施应包括文化、学校、医疗用地;居住用地以商住用地为主;商业服务业设施用地以商业用地为主;绿地与广场用地以公园绿地为主。

依托既有资源优势,构建科创集聚区。商业服

务业设施用地包括商业用地和其他商务用地;居住用地以商住用地为主;公共管理与公共服务设施用地包括文化、学校、医疗用地;绿地与广场用地以公园绿地为主。

依托水绿廊道,打造滨水宜居区。居住用地以二类居住用地为主;公共管理与公共服务设施用地包括文化、学校和体育用地;商业服务业设施用地包括商业、商务用地。

构建现代时尚的生态宜居区。居住用地以商住用地为主;公共管理与公共服务设施用地以中小学用地为主。

4.5.2 开发强度与高度分区

开发强度、建筑高度由站场核心区向外逐渐降低。规划区中部商业商务建筑在100m~150m之间,形成视觉焦点,统领全局,开发强度在4.0~6.0之间;居住建筑控制在45m~80m之间,容积率在2.5~3.5之间,公共建筑控制在40m以下,容积率控制在2.0以内。

4.5.3 铁路项目综合开发用地

结合惠来站高铁新城规划,对铁路项目综合开发用地进行调整,调整后综合开发用地与土地利用总体规划相协调。惠来站毗邻区域综合开发用地规模99.32hm²。毗邻区域无须新增城乡建设用地规模。不涉及基本农田。

为平衡综合开发选地调整后的开发收益,将南部三块商务用地调整为商住用地,对高铁新城整体规划设想影响较小。

5 结语

本文通过对广东省管铁路项目TOD的特点与模式进行分析,提出了广东省管铁路项目TOD规划的要求。以揭惠铁路项目为例,探讨了结合地方市政府的城市规划,具体开展广东省管铁路项目TOD规划思路与策略,并形成了详细的规划布局。

参考文献

- [1] 广东省人民政府办公厅、广东省人民政府办公厅印发关于支持铁路建设推进土地综合开发若干政策措施的通知[R].广州:粤府办〔2018〕36号,2018.
- [2] 戴艳梅.广东“铁路+土地”综合开发省市合作中存在的问题及对策研究[D].广州:华南理工大学,2021.