

读特客户端·深圳新闻网2021年10月8日讯（记者 董非）10月11日13日，历来被称为中国城轨发展最权威的智囊会议——“中国城轨交通业主领导人峰会2021年深圳年会”将在深圳举行，助力智慧城轨和交通强国建设。借此契机，作为此次会议承办单位，深圳地铁也将于10月13日举办以“抵达无限可能”为主题的TOD品牌发布会，分享如何用“轨道物业”模式持续反哺轨道交通建设运营，又能构建立体化、高效能、集约式的城市生态空间的先行者经验。TOD模式引发业内人士热议的背后，离不开一幅幅激动人心的蓝图：截至2020年底，全国已有29个城市开展TOD综合开发，土地储备总规模近5000万 \square ，收益增长约为170亿元。如果对标国际经验，几乎所有繁荣的地区都有中心城市作为主要平台，且强大的轨道交通网往往是其重要的基础设施，比如，旧金山湾区、纽约湾区、东京湾区四通八达的轨道交通和TOD布局便是范本。相比之下，粤港澳大湾区尚处于大都市圈TOD版图扩张的初步阶段，但核心城市深圳已从中闯出了一番天地，诠释着城轨建设

TOD开发模式的城市双引擎故事。与时代竞速：中国城轨迈向新蓝海 谚语有云，“要想富，先修路”。道路通，百业兴。从1969年10月1日的中国第一条城轨——北京地铁1号线出发，到如今以49座城市投运的8449公里城轨交通线路稳居世界第一（其中地铁线路6641公里）；从落后百年（全球第一条城轨是于1863年通车的伦敦大都会地铁），到成为国家新名片，中国城轨以震惊世界的速度完成了跨越式发展。图片来源：bigemap大地图这一条条纵横交错、穿山越海的城轨，是新时代城市道路的象征，也承载着亿万中国人民的梦想，凝聚着中华民族伟大复兴的中国梦奔赴远方，抵达无限可能。据不完全统计，2020年国内城轨网全年累计完成客运量175.9亿人次，相当于把地球总人口运载了2次有余。同年，全国范围内城轨交通客运量占公共交通客运总量的比例为38.7%，同比提升4.1个百分点；其中，北上广深宁蓉等6城各自的城轨客运量占据了至少半壁江山。数据来源：中国城市轨道交通协会，由交通部官网公布的中心城市月度客运量数据计算所得在我国经济继续稳步发展，交通拥堵问题却日益严峻的今天，城轨交通建设毋庸置疑地得到了国家政策的大力支持，由城轨大国更上一级台阶——向城轨强国迈进。“十五”期间，国家层面首次把发展城轨交通列入计划发展纲要，并作为拉动国民经济，特别是大城市经济持续发展的重大战略；2019年国家推出新基建战略，七大重点基建领域中，“城市轨道交通”建设赫然在列；在“十四五”开局之年，《十四五规划和2035年远景目标纲要草案》也提出，“十四五”期间我国城市轨道交通运营里程数将新增3000公里，预计“十四五”累计客运量将突破千亿人次，累计完成投资额有望达到18188亿元。即便抛开政策红利，城轨依旧是一个与时代竞速的交通系统，有着强劲的内生发展动力。一是从需求端看，国内即便强如北京、上海等超一线城市，其城轨密度相比国际大都市仍有相当大的差距。在城镇化继续深化的背景下，所形成的城市群和都市圈将进一步释放物流、人流等交通需求，紧随而来的还有私家车保有量持续攀升等现象，以交通拥堵为典型的城市病突出。这意味着在可预期的将来，国内城市轨道交通建设仍有较大增长空间。二是从供给端看，截至2020年底，全国共有61座城市的线网规划获批并在建，线路长度6797.5公里，占当前已运营总线路长度的80%。以深圳为例，按照市交通运输工作会议提出的计划，到2025年深圳将

建成“城轨640公里铁路220公里”。数据来源：Wind，中信建投另一方面，国内正在规划轨道交通的城市超过100座，较多符合地铁申报条件的城市也仍无地铁开通，意味着更多供给后备军正蓄势待发。因此几乎可以断定，随着“都市一体化”推进，全国城轨系统将持续获得发展动能。遍地开花的城市轨道，正通过由点到线、由线至网的方式改变着一座城市的时空布局，亦拓宽了城市走向美好未来的道路。一座现代化城市的有序运行有赖于公共交通，而公共交通首选城市轨道交通。进一步探究，国内城市轨道交通的主动脉则非地铁莫属。数据来源：中国城市轨道交通协会，截至2021.06.30地铁作为城市公共交通系统的重要组成部分，如果撇开让出行更加方便、快捷的基础功能，项目建设运营也会带动周边沿线物业、商贸流通发展，往往会形成独具优势的“地铁经济带”。毕竟，出行并非目的，抵达才是。

探秘城中“城”：TOD模式赋能城市多元高效发展 “人们来到城市是为了生活，人们居住在城市是为了生活得更好。”——亚里士多德中国城轨建设进入了提速的快车道，从一条地铁到遍布全国各大城市的轨道交通，开拓创新仍在继续，中国智慧正创造未来。那么灵魂拷问来了，除了提供日渐方便快捷的交通，城轨还将为人们的生活带什么样的惊喜？由于个人喜好的不同，答案必然五花八门。但TOD项目，将会是其中的热门答案之一，它代表着城轨时代中，人们对美好生活的向往。TOD是个什么新物种？过去国内城市发展以空间扩张为主，而今逻辑已转变为空间优化。就拿国内城轨密度位于前列的上海来说，国内TOD项目尚未引进之时，由于地铁线路建设不断在上海各区蔓延开来，往往是轨道造到哪里，楼盘就开发到哪里，即通常意义上的“地铁房”。尽管在这种模式下，1号线带动了莘庄，9号线带动了松江，11号线带动了嘉定……但这种简单粗犷的开发模式对于用地空间日渐不足、城市拥堵的情况日益加剧的大城市来说，明显不是长久之计，新的城市规划亟需一剂“TOD良药”。提及TOD，相信多数人最深的印象便是“地铁上盖”。在普通城轨车辆段，原先是车辆露天停靠，如果在上面加一块大大的混凝土盖，那么这个“盖”相当于重新造了一块宝贵的建筑用地，列车在盖下，新的物业在盖上拔地而起，这便是俗称的“上盖物业（地铁上盖）”。这个创造性的开发思路，一方面解决土地资源紧缺和住房难的问题，另一方面则实现物业反哺城轨，保障城轨物业的可持续发展。△“上盖物业”效果对比需要注意的是，“上盖物业”仅仅体现TOD项目的一个侧面，而非全貌。早年，美国率先提出城市发展的出行新模式TOD：Transit Oriented Development，即以公交交通枢纽为中心的城市发展模式，以400-800米为半径建立中心广场或城市中心。毫不夸张地说，标准TOD即是一个“mini城市中心”，你可以长久“宅”在其中，却总能轻松与外界保持互通。所以说，TOD概念的项目绝不等同于地铁房，不是在城轨上建单一的住宅/商业区，也不是各业态的简单组合，而是生活场景的融合：把办公、商业、居住及其他公共建筑和景观环境等融合进一个项目里，并且让人享有适宜的街道网络格局、工作和生活空间。

TOD模式开发示意图图片来源：深铁置业精品TOD是如何练成的？在东京新宿地铁片区，有17条轨道线路在这里汇聚，出入闸人次高达364万/天，地铁出口一共有178个，数量之多令人乍舌，早已被吉尼斯世界纪录认证为世界上使用人数最多的地铁站。为了强化车站与周边商业设施的链接，开发者将整个区域升级成为更加多样

化的“国际交流都市”。比如，在换乘规划方面就做到了地下车站、车站商业、地上车站、地上商业等整体性的无缝连接；在停留体验方面，增添了诸如绿色露台等更多的绿色节点“点缀”其间。图片来源：网络这里不仅是东京新规划的行政与商业中心，还是百货公司与商业街云集的商业区，更云集了众多名企总部，使得庞大流动人群的购买力、以及对城市的赋能都得到了质的提升。再将视野拉回国内，TOD项目比普通物业开发项目周期更长，按照34年为周期估算，后续规划数量、投资需求以及板块业务收入反哺在“十四五”期间或有较大的放量空间。此外，较多后发城市如贵阳、南昌、兰州等尚在轨交建设初期阶段，线路尚未成网，土地业务一二级联动及TOD项目谋划受限于轨交规模还未开展，但长期来看，随着越来越多的城市城轨交通规划获批，TOD项目开发的市场前景非常广阔。近年来，不少内地城市也率先涌现出一批优质的TOD项目。上海最大的交通枢纽——大虹桥，汇聚了机场、高铁、城轨、高速等交通要道，盘踞于此的万科·天空之城项目则借鉴了日本TOD模式的思路，围绕17号线徐盈路站，规划的核心是《上海2035》提到的15分钟生活圈理念。图片来源：网络在地铁建设热火朝天的当下，深铁集团旗下全资子公司深铁置业的TOD探索之路，同样有不少可圈可点之处。创新“轨道物业”模式，践行TOD发展理念

在业内人士看来，TOD因牵扯众多利益相关方且设计方案复杂，对开发者的全局考量能力和综合协调能力要求很高，目前国内相对成功践行TOD模式的企业并不多见，而深铁集团旗下的深铁置业正是少数领先的探索者之一。深铁置业的“轨道物业”开发模式，实质就是上盖物业（深铁置业统筹）与地铁线路建设（深铁建设统筹）同步规划、同步设计、同步施工，通过地铁上盖物业开发为城市轨道交通可持续发展提供资金支持。图片来源：深铁置业或许也是得益于与母公司深圳地铁集团在业务协同层面的深度耦合，涵盖物业开发、枢纽两大核心业务的深铁置业已连续5年荣获“深圳市房地产开发行业综合实力十强”前三甲，连续6年实现销售额超100亿元。截至2021年9月，深铁置业累计获得16个轨道沿线上盖项目的综合开发权，总开发规模达1107万

□，其中，已建交付面积约395.56万□，在建面积约544万

□，尚未开工面积约166.6万□。资料来源：深铁置业深铁置业旗下各大TOD项目相继落成，实际上体现了近些年TOD发展模式的新变化。一是从“单站独立开发”向“片区统筹、站城一体化”转变。以深铁前海国际枢纽中心项目为例，该项目规划的枢纽及上盖物业项目总用地面积20公顷，总建筑面积约215.9万□。建成后，预计全天客流量达75万人次。该项目规划巧妙地采用了“站城一体化”设计理念，从总体规划来看，前海枢纽联通五线纵贯粤港，立体公共交通与高端城市综合体无缝连接，构建立足深圳前海，辐射珠三角、香港地区的集约型、立体化的24小时活力社区，塑造国际化的现代城市窗口形象，形成前海片区地标和区域核心。交通设计方面，在保障内部人行交通高效换乘的前提下，还通过地下、地面和二层人行系统与周边建筑或地块连接，实现本项目与周边快速、便捷的人行联系。最后，物业与枢纽通过一体化设计管理、策划、施工及运营，落实项目的全流程“一体化”理念。未来，这样集混合功能为一体的综合社区里，地铁正承载一颗颗梦想日夜穿梭。一边是穿流不息的列车，一边是繁华热闹的商业及办公区，再另一边却是安祥静谧

的宜居之地。△“深铁前海交通枢纽”站城一体化示意图二是从“空间规划”向“功能策划、空间规划、一体化设计”转变。由深铁集团和振业集团两大国企联袂巨献的地铁锦上花园，与地铁3号线六约站无缝接驳，是涵盖住宅、公寓、商业、体育公园等业态的大型综合体。项目创新性融合“地铁”、“公园”两大价值，在功能策划上毗邻大型体育公园，包含网球场、篮球场、环形慢跑道等多元设施；在空间规划上云集盒马鲜生、中影国际影院、星巴克、迪卡侬等品牌商家，一体化构筑都会大城体验。三是从“站点周边空间设计”向服务于人民生活、出行、工作需求的“特色场景营造”转变。深铁阅山境花园项目，可以说为深铁置业TOD特色场景营造留下了浓墨重彩的一笔。该项目定位为学府生态区、地铁大都会、精英品质住区，是集住宅、学校和配套商业于一体的高档精英品质社区，由于毗邻北大、清华、南方科技大学等知名高等院校，成功营造了伴山人文学府的特色场景。四是从“开发建设”向“综合运营”转变。深铁懿府项目作为深铁置业匠心打造的城市高端住宅首发力作，是集高端住宅、缤纷商业、运动公园、九年教育配套为一体的75万 \square 人文生态综合体。从设计之初，该项目就带着综合运营的思考，并不过度依赖一个地铁站点，改为依托安托山、深康、侨城北、深云四个地铁站群而立，所在安托山片区则与香蜜湖、华侨城连为一体，坐拥三山一海六公园的自然馈赠，有望成为城市山居新的样本。△深铁懿府示意图从“前海国际枢纽中心”到“深铁懿府”，对年轻的城市里更加年轻的深铁置业来说，都是一次次全新的探索和突破。依托深铁集团十余载的深厚积淀，深铁置业将继续深耕TOD模式，构建起一个更值得期待的“轨道物业”版图。当然，转变之外还需要更多的坚守，以人为中心、土地高效开放、高效可达性等诸多TOD经典理念，也始终贯穿在深铁置业的漫漫征途中，助力城轨上的居民抵达无限可能。