

沿线站点物业开发与城市更新的关系

刘睿

中国铁路设计集团建筑设计研究院

DOI:10.32629/btr.v2i7.2320

[摘要] 近年来,随着人类对地下空间资源的日益关注,地铁成为人类利用地下空间的一种有效形式,它对于提高土地利用效率、缓解地面交通、改善人类居住环境、实现人车立体分流、减少环境污染、保持城市历史文化景观等都具有十分显著的作用。

[关键词] 地铁; 物业开发; 城市更新

1 多层次开发模式的概念

沿线物业与城市地铁的多层次开发,是指在城市地铁建设前和建设过程中,结合城市总体规划和沿线土地开展规划,将城市地铁的建设与沿线物业开发整体考虑与统筹安排,注重两者的衔接与协调,以提升城市地铁沿线物业的经济、社会价值。

2 多层次开发模式的功能布局

在紧靠站点的区域开发高密度的核心商业区和办公区;在距离交通站点较远的区域开发住宅;在邻近公交站点的区域开发公共开放的开敞空间,为附近的居民提供休闲、娱乐服务设施;在外围较远的次级地区,可以开发密度较低的住宅、学校等。

紧邻站点的多用途核心商业区的布局,用广场与公共绿地为纽带强化其核心地位,使轨道交通站点成为多功能的目的地,增强了轨道交通站点的吸引力;紧邻站点布置的办公区,在一定程度上鼓励了市民通过轨道交通解决工作出行问题,缓解了城市道路的压力;在邻近站点布置的公共开敞空间,包括公园、广场、公共绿地等,为市民提供了良好的交往环境;在公共交通站点步行范围内布置的住宅一定程度上满足了轨道交通线路布设的基础性条件;外国低密度的次级区也是轨道交通一体化开发必不可少的重要组成部分,次级区布置的低密度住宅、学校、社区公园,满足了不同收入群体对于居住的需求。

3 一体化开发模式的特征

3.1 较高的土地利用效率

一体化的物业开发通过提高开发密度来增强土地利用效率,高密度的开发将城市中心、副中心、组团中心联为一体,以纽带的作用增强了各中心、组团间交通的可达性。另一方面,通过提高开发密度可以使区域内的商业、物业获得较好的发展,客户流、物流增加,进而提升了地区的商业价值。

3.2 较高的区域土地混合利用率

在可开发的区域开发各种类型和形态的物业,可以通过区域内多座建筑的混合利用、同一座建筑在垂直方向上的混合利用两种途径来实现。

3.3 完善的公共交通服务体系

规划区内土地开发和轨道交通的发展是相辅相成的,规

划区内轨道交通服务质量,轨道交通与其他各类公共交通衔接的紧密程度,在一定程度上决定着规划区内商业氛围的质量,进而影响潜在的客流。在规划区城市设计中,需要合理布局枢纽交通建筑,合理布局交通网络,完善交通信息系统、标识系统,有机的组织好各类公共交通的换乘,提高公共交通的服务质量与环境。

4 多层次开发模式的意义

沿线物业与城市地铁的多层次开发可以使城市地铁与沿线物业互相弥补,形成功能强大的城市综合体,可以节约城市空间资源、促进城市可持续发展。

4.1 引导城市更新,推动城市中心的转移

地铁作为一种全新的交通方式,它的引入将会使站点周边土地综合开发价值提高,因其受上位规划影响较小,开发自由度较大,业态分布类型较多,积极地引导城市更新,使城市结构发生变化,带动城市发展。

4.2 增强了站点的服务功能

一体化开发将城市原有的各可能单元的功能整合在一起,强化了商业中心,改善了公共服务空间环境、提升了区域的商业价值。

4.3 节约了城市空间资源

一体化开发模式较高的土地利用效率和较高的土地混合利用率,实现了在有限的城市空间中包纳各种社会活动的目的,避免了城市土地资源以及空间资源的浪费。

5 依托更新型开发——辅助加强开发模式,开发需要依托现有环境

5.1 依托更新型开发的概念

城市轨道交通的建设和运营,带动了城市中心区域的集中化发展和向郊区的轴线扩展,城市原有规模将扩大,进而引起城市中心的变迁和原有城市布局的改变。商业区在交通站点高度聚集,随之商业用地需求量增大,商业用地需求的变化将促使站点沿线区域土地利用类型的转变。依托更新型开发是政府利用行政手段,通过规划将原有沿线区域行政或其他城市功能进行空间迁移,置换土地利用类型,使开发的区域市政、商业、社会服务设施同步完善,优化城市空间布局,实现了土地的集约化利用,提升沿线物业的经济、社会价值。

5.2 依托更新型开发模式的特征

5.2.1 与城市空间形态形成互动效应

轨道交通建设带动土地价值升高,为城市的土地利用类型转变、土地开发、空间结构调整提供强有力的支撑。同时价值提升的土地促进了沿线高强度、高密度的物业开发,汇聚人流、物流,更好地促进了轨道交通的建设。

5.2.2 形成高强度的土地开发走廊

已有城市用地规模、用地布局形态、土地开发强度及用地功能混合度等用地因素对轨道交通的建设及日后的交通运营将产生较大影响,在这些因素中,土地开发强度影响最为显著。开发区域低密度的用地格局以及不相适应的土地使用类型很难形成轨道交通所需求的相应密流,更难以维系轨道交通的运营效益。因此,在轨道交通沿线区域,依托城市更新型的物业开发中,适当提高土地开发强度和土地混合利用效率,培育高强度土地开发“走廊”,使轨道交通的“线”串联起高强度土地开发“走廊”,提升区域的综合价值。

5.3 单线辅助型开发

单线辅助型物业开发是以站点为中心来组织沿线各项用地,实施房地产开发,实现土地的集约化利用,优化土地利用布局,根据物业与站点的相对位置关系,合为四种类型:站厅内物业开发,站点地下室开发,站点上盖物业开发,以及站点周边物业开发。

5.3.1 商铺资源开发

主要是利用车站公共区富余面积,在不影响车站运营管理前提下,建设适量的商铺,方便乘客购买日常小商品。通过连锁出租的方式,收取租金,作为地铁投资初期可以弥补地铁运营的成本。与其它地面商铺相比,轨道交通商铺利用车站公共区内富余的现成地面,不占用地面土地资源,仅需进行商铺架构搭建。

5.3.2 广告资源开发

广告资源开发主要是利用车站公共区墙面,在不影响车站运营管理前提下,登挂适量的广告,满足市民对多类信息的需求。通过连锁出租的方式,收取租金弥补地铁运营亏损。与其它户外广告媒体相比,地铁广告具有发布成本低、信息表现直观、干扰度低等优势。轨道交通车站广告媒体的类型多种多样,广告媒体主要有普通灯箱、楼梯广告牌、轨行区墙贴、广告看板等多种形式。

5.4 站点地下空间物业开发

当开发区域用地位于城市核心区,地面的开发建设基本完成,周边存在着公园、广场等公共空间,利用这部分公共空间地下部分结合车站进行地下空间开发。布置商场、大型超市、餐饮等商业形态。这种模式开发强度大,受站点区域既有的城市格局约束较大,开发质量的高低取决于区域内周边

物业配置是否齐全。

5.5 站点上盖物业开发

地铁站与周边商业、居住区紧密结合在一起,成为综合建筑体,即为上盖物业,城市轨道交通站点的上盖相对于周边区域具有明显的交通便捷优势。

上盖物业通常以大型商业、交通枢纽为主,配合酒店、办公居住等发展为多功能一体化的服务中心。这种开发模式需要上盖物业与地铁站有着良好的结合,广泛应用于旧区域的城市更新中,通过开发在站点吸引大量消费群体,经济效益显著。

6 两者结合方式的影响

6.1 对土地使用性质使用强度的影响

轨道交通的建设以及开通,对沿线站点周边的用地性质将产生很大的改变。一般来说,在轨道交通步行紧密区内多布置大型公共建筑,尤其是商业、金融业、旅馆业、综合办公楼等,其服务半径约为200m左右。在步行合理区的外围,一般布置大专院校、城市公园、工业用地等,形成站点间的联系纽带。

轨道交通能极大的改善交通的可达性,促成城市土地高密度的使用。在轨道交通站点及沿线建造高密度商业、住宅公共服务空间,既扩大了吸引范围,同时城市新区依托这种高密度开发形成自己的发展轴。

6.2 对于地区活力的影响

区域的经济活力不断增强,人流不断汇聚,站点沿线土地利用率高,满足大量人流对商务、住宅、娱乐、休闲等城市活动的多样性需求。

6.3 强化了城市文化传递,社会活动的载体功能

促进了多个站点沿线物业与城市新区公共基础设施建设的统筹规划,避免了单个站点因客观条件的限制导致开发的随机性,统筹开发、功能配套齐全,强化了城市满足各种文化、社会活动需求的载体功能。

总的来说,地铁站点及沿线物业开发与城市更新设计密不可分。城市更新项目与地铁沿线物业开发时序的不同决定了沿线物业开发模式的选择,也决定了沿线物业开发于城市更新项目是主动的“引导”还是被动的“融合”。

[参考文献]

[1]陈美玲.城市轨道交通对沿线商业地产价值的影响研究[D].长安大学,2017(03):89

[2]王成芳.广州轨道交通站区用地优化策略研究[D].华南理工大学,2013(05):245

[3]吴聪.地铁沿线站点一体化综合利用开发策略的分析[J].住宅与房地产,2018(27):248.