

# 面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会分论坛综述

## 论坛一：TOD 高质量发展全周期设计与 管理

2024 年 5 月 19 日在面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会期间组织召开了第一分论坛：TOD 高质量发展全周期设计与 管理。



本论坛由广州地铁设计研究院股份有限公司主办，邀请中国国土经济学会国土交通综合规划与开发（TOD）专业委员会副会长兼专家委主任陆化普、广东省工程勘察设计大师、广东省杰出工程勘察设计师、广州地铁设计研究院股份有限公司资深总建筑师何坚致辞。广州地铁设计研究院股份有限公司建筑规划分院规划总监刘雨菡主持会议。

论坛邀请了来自西安、杭州、成都的轨道业主代表，以及北京、广州等地的业内技术专家，包括西安轨道交通投资发展有限责任公司副总经理王雯，杭州地铁开发有限公司产品设计部部长史一波，成都轨道城市投资集团副总工程师王华文，广州地铁设计研究院股份有限公司建筑规划分院副院长周海成，北大国土空间规划设计研究院常务副院长、大湾区分院院长王昊，北京市市政工程设计研究总院规划与建筑院总工王志刚。

王雯副总经理作了《西安轨道交通 TOD 综合开发的探索和实践》的报告，报告详细介绍了西安 TOD 的政策历程、发展历程、轨道集团的代表实践项目，展示了西安在 TOD 方面的持续探索与地域特色实践，为全国其他城市提供西安经验，这些实践项目不仅提升了市民的居住和出行体验，也为优化城市空间布局、提升交通效率、城市可持续发展注入了新动力。史一波部长作了《杭州车辆段项目一二级开发全流程详解》的报告。他深入剖析了相关政策，详细梳理了杭州从前期规划到后期运营的完整开发流程，并分享了多个高品质的实践案例。这些案例不仅展示了杭州地铁在车辆段项目开发中的专业实力，也为行业同仁提供了宝贵的经验借鉴。王华文副总工作了《TOD 模式下成都未来轨道生活》的报告。他深入解读了 TOD 成都模式的核心理念，并展望了在此模式下成都未来轨道生活的美好图景。通过分享多个实践案例，

展示了 TOD 模式在提升城市品质、优化交通结构、促进区域发展等方面的显著成效，为成都构建便捷、舒适、绿色的轨道生活提供了有力支撑。周海成副院长作了《存量时代背景下轨道交通场站地区多元融合可持续发展的思考与实践》的报告，他结合当前城市发展的新形势，分析了轨道交通场站地区在存量时代面临的挑战与机遇，并结合大量车辆基地上盖开发一体化落地实践项目提出了相应的解决方案，受到参会业主及专家的一致认可，引发广泛关注。王昊常务副院长作了《以站城一体化（TOD）专项规划促进城市存量时期高质量发展》的报告。她详细阐述了 TOD 模式在城市规划中的应用，包括技术编制要点，如何通过优化交通布局、提升城市功能，实现存量资源的有效利用，进而推动城市的高质量发展。王志刚总工作了《新时代构建轨道上的都市圈研究》的报告。他详细分析了轨道交通在都市圈构建中的关键作用，并探讨了如何通过优化轨道交通网络布局，促进都市圈内的经济、社会、文化等多方面的融合发展。

### **主要观点和结论：**

全周期设计与管理的在 TOD 高质量发展中起到至关重要的作用。它贯穿于项目从规划、设计、实施到运营管理的全过程，确保各个环节的紧密衔接和高效协同。通过一二级开发联动、土地资源整合、属地合作以及创新开发模式等手段，全周期设计与管理的不仅优化了资源配置，提升了项目品质，

还确保了项目的可持续发展。它使 TOD 项目能够充分发挥轨道交通的引领作用，为城市带来更加便捷、高效、宜居的生活环境，推动城市的持续繁荣与发展。在项目案例中，西安草滩停车场上盖开发项目采用一二级联动开发的模式，把加盖造地土地整理与二级开发同步穿插进行，大大缩短了供地周期。通过已建成的绿城杨柳郡（2008-2015）和万科未来天空之城（2015-2022）项目，展示了杭州车辆段一二级开发中的做价出资和大包大揽的早期模式，并结合目前正在推进的蜀山南车辆段和乔司车辆段，展望了属地双方合作和配建盖板模式的新阶段。双凤桥 TOD 项目通过对“隔壁子”的品牌打造，成为代表成都未来轨道生活模式的首个青年社区空间。广州赤沙车辆段、西塱车辆段、嘉禾望岗车辆等项目在存量时代背景下，通过腾挪改造和上盖开发实现道交通场站地区多元融合的可持续发展。厦门市轨道交通沿线站城一体化规划研究依据公共服务性、社会经济性及其他原则确定重点片区的规划方案布局。对于合理构建轨道上的都市圈，可深入研究既有客群特征，初期构建符合主要客流流向的城际快线；依托都市圈空间特征，沿轨道交通廊道合理构建相关节点，并依托节点合理规划周边区域，起到良好带动作用；深入研究轨道沿线整体产业、业态的匹配连动，综合考虑一条线层面的“职住平衡”与产业业态连动互补；深入四网融合主要制约点，从技术、行政、市场三方面合力推动解决问

题；研究跨行政区域轨道交通站点土地政策，提出一区两管的土地政策，有利于发挥轨道引领作用，以及减小“虹吸”效应。展望未来，随着科技的不断进步，大数据、人工智能等新技术将广泛应用于 TOD 项目的规划、设计、实施与运营管理中，助力项目实现更加高效、精准的资源配置和运营管理。全周期设计与运营将进一步加强科技创新和智能化应用，优化资源配置，提升项目管理效率。通过深入研究城市人口流动、产业分布等规律，实现轨道交通与城市规划的深度融合，构建更加科学合理的城市空间布局。通过腾挪改造、上盖开发等方式，充分利用存量土地和地下空间，提高土地利用效率，为城市未来发展提供更多的空间资源。

## 论坛二：TOD 智慧城市建设与运营



2024年5月19日在面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会期间组织召开了第二分论坛：TOD智慧城市建设与运营。

本论坛聚焦于数字化背景下的智慧城市建设和TOD运营理念，涵盖了TOD及相关领域的趋势分析、案例解读、技术研发、创新实践和项目经验分享等多个方面。

本论坛由深圳市蕾奥规划设计咨询股份有限公司承办，中国国土经济学会国土交通（TOD）委员会副会长、雄安新区特聘专家、深圳市人民政府原副秘书长赵鹏林为本次专题分论坛致辞。深圳市蕾奥规划设计咨询股份有限公司城市设计事业部（TOD规划研究中心）主任设计师花丽红主持会议。

专题分论坛邀请了7位TOD领域的专家学者发表报告：北大国土空间规划设计研究院有限责任公司常务副院长王昊、三菱地所设计株式会社Global Design Office理事高桥洋介、深圳国家高技术产业创新中心总工程师宗传苓、广州市交通规划研究院有限公司总工程师徐士伟、北京市市政工程设计研究总院有限公司总建筑师赵新华以及蕾奥常务副总经理张震宇和首席总工程师徐波。

张震宇副总经理在《面向运营的智慧化TOD规划实践》报告中首先对国内外TOD的前沿研究与实践进行了深入分析，提出了中国TOD未来发展的五大趋势，并详细总结了当

前我国城市轨道交通面临的三大主要困境。他强调未来 TOD 发展应重视可运营维度，利用数字化与智慧化技术手段进行综合评价和模拟，以确保 TOD 模式的科学有效实施。其次，张震宇副总经理详述了蕾奥公司在 TOD 领域的规划实践与运营理念，涵盖战略设计、综合治理及各关键要素的协调管理，并概述了 TOD 运营的五个基本要素。最后，张总介绍了蕾奥公司在智慧 TOD 及轨道投融资等领域的研究成果。此次报告的目的在于分享蕾奥公司在 TOD 领域的最新探索，并为参会者提供一个深入理解和讨论 TOD 未来发展方向的平台。

王昊院长在《智慧赋能轨道生态圈，激活平台公司数据资产》报告中首先总结了轨道公司在可持续运营方面面临的新挑战。然后，他提出了在存量发展时期，轨道 TOD 应该如何适应新的发展方向，特别强调了轨道影响区域内用地功能的布局与调整应旨在组织和优化城市生活。最后，王院长提出了构建以智慧技术赋能的轨道社区生活圈的工作框架，旨在提升 TOD 社区居住和生活质量。

高桥洋介理事作了题为《步行环境的整備与城市建设》的报告。首先概述日本 TOD 的主要特点及日本轨道站点地区步行空间规划的基本原则。其次，介绍了东京站周边片区（大丸有）地面、地下步行空间系统的发展历程、实施机制、重要节点项目及未来趋势。最后简单介绍了三菱地所设计参与的东京站最新的常磐桥地块城市更新项目。

宗传苓总工在《都市圈发展背景下 TOD 思考》报告中首先综述了国内主要大城市中 TOD 的应用情况，并探讨了在都市圈背景下轨道交通及 TOD 所面临的问题与新趋势。然后，以深圳都市圈为例从都市圈空间范围、产城融合、外围区域中心培育等方面，分析了都市圈空间发展的特征。最后，提出了未来中国 TOD 应重点关注的策略，包括通过轨道促进产业链在更大范围内合理分布和发展、提升都市圈外围区域功能与空间品质以及增强规划的可实施性等方面。

徐士伟总工在《基于国土空间规划全流程的低效地铁站点识别监测和优化》报告中首先分析了国内低效轨道站点识别的政策背景及广州市低效站点的整体情况。接着，介绍了基于全流程的低效站点土地利用监测技术路线，涵盖总体规划监测、详细规划监测和建设运营监测三个主要步骤。最后，报告总结了广州市在提升低效站点工作中获得的三点经验：行政系统的协同行动、技术部门的强力支持，以及顶层设计的前瞻部署。

赵新华院长作了题为《交通枢纽设计数字化转型》的报告。报告首先结合中国综合交通枢纽设计的发展历程，对枢纽的数字化及智慧化建造各个阶段进行了回顾和展望。其次，介绍了三维数字化设计、智慧应用服务、数字管控等技术在枢纽建设中的应用案例。最后，赵总提出了高品质“智慧+”城市设施的一体化综合解决方案的工作框架。

徐波大师在《TOD 模式引领城市高质量发展》报告中首先回顾了国内外 TOD 理念与实践的发展历程，特别强调 TOD 应被视为一个系统性的营城问题，而非仅仅关注于交通。然后，他总结了当前中国 TOD 面临的四大主要问题：轨道站点空心化、居住与出行离心化、站域慢行网络不畅以及轨道站群缺乏统筹。最后，徐波大师通过深圳北站、罗湖站等项目实践，介绍了在 TOD 发展中应关注的关键问题与采取的策略。本次分论坛为 TOD 领域的专家学者提供了一个理想的交流平台，不仅促进了思想和成果的交流，还提供了解 TOD 行业最新动态的重要窗口。与会者共同探讨了该领域的新技术和新应用，深入分析了面临的重大机遇与挑战，并致力于为国土交通的融合发展贡献更多的智慧和解决方案。

### **主要观点和结论：**

经过长期的高速发展，中国城市轨道交通网络的线路总长度已超过一万公里，为大城市区域的快联系络和土地开发提供了有力支持。尽管如此，许多城市的轨道交通客流量未能达到预期的规划目标和国家的相关要求。这种现象主要原因之一于轨网布局与城市土地利用之间的不协调，以及轨道建设与运营间的脱节，形成了所谓的轨道与城市的“两层皮”问题。中国已经进入了存量运营时代，运营管理成为城市发展面临的新挑战。近年来，TOD 规划设计变得更加综合，实施过程愈发复杂。TOD 规划必须融入运营思维，从全链条专

业协同、全方位利益统筹、全周期策划运营等角度出发，对都市圈轨道网络优化、投资模式创新以及轨道片区的运营策划等关键问题进行深入研究。在 TOD 运营过程中，智慧新技术为多层次、多类型的 TOD 提供了更科学有效的分析支撑。在都市圈层面的 TOD 规划中，深圳都市圈正在探索应用新技术促进产业链在都市圈范围内的合理分布和发展、提升都市圈外围区域功能集聚度与空间品质，以及增强 TOD 规划的可实施性等核心问题。广州市则在探索基于全流程的低效站点土地利用监测技术，涵盖总体规划监测、详细规划监测和建设运营监测三个阶段。站点片区层面的 TOD 规划，在存量运营时期，应特别强调轨道影响区内用地功能的布局与调整，以优化城市生活出行方式。在此方面，东京丸之内的经验对我国具有借鉴意义，尤其是步行网络对日常生活空间的组织。此外，还应构建智慧技术赋能的轨道社区生活圈的规划工作框架，以提升 TOD 社区居住和生活质量。轨道枢纽建筑层面，北京市四惠枢纽正在探索将三维数字化设计、智慧应用服务、数字管控等技术应用于枢纽建设与后续管理，并初步形成了高品质“智慧+”城市设施的一体化综合解决方案的工作框架。通过这些实践和探索，期望为理解和解决轨道与城市“两层皮”问题提供新的视角和方法，进而增强城市轨道交通在城市发展中的作用，促进更加和谐、可持续的城市与交通一体化发展。

### 论坛三：多维度视角下的站城融合创新发展

2024年5月19日在面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会期间组织召开了第三分论坛：多维度视角下的站城融合创新发展。



本论坛围绕 TOD 背景下站城融合展开，通过多维度视角探讨站城融合的创新发展。

本论坛由北京城建设计发展集团股份有限公司承办，邀请中国国家铁路集团有限公司鉴定中心陈东杰副主任进行了分论坛开幕致辞，对当前 TOD 背景下，站城融合的创新发展寄予了深切的期望。北京城建设计发展集团股份有限公司副总经理沈佳担任论坛主持人。

北京城建设计发展集团知名专家工作室特聘专家梁秉坚、东莞市轨道交通有限公司副总经理吴俊泉、重庆城市综

合交通枢纽(集团)公司副总工程师易兵、北京城建设计发展集团股份有限公司城市院 TOD 所长吴闯、北京城建设计发展集团技术总监周延虎、中铁上海设计院城建院副总建筑师兼城市发展研究中心副主任袁铭、深圳市城市交通规划设计研究中心股份有限公司轨道城规一院副院长崔晓天、北京市城市规划设计研究院副所长杨志刚，八位专家依次上台进行了特邀报告，分享他们在各自领域内对站城融合的实践与思考。

梁秉坚在《从打造新质生产力角度谋划推广站城融合的轨道交通投融资方案》报告中指出站城融合就是结合城市自身的条件，利用铁路及轨道交通超大客流的外溢效应，发展高效的集约用地去激发城市活力。但每站的 TOD 发展除了以点带面外还应该结合成网，这样才能够真正提升城市的整体效益。当前全国各地的地方财政存在一定程度的吃紧，房地产市场转型还需忍受一段震荡的行情，各地城市兴建轨道交通与开发轨道场站都面临财政瓶颈。为着手减轻地方政府及开发单位的资金负担，高质量推进轨道交通场站 TOD 模式落地，助力城市优化空间布局、提升轨道路网运营效益，报告的分享目标旨在提出一个轨道交通补贴的创新模式，即，通过一次性计算方程式、固定补贴方法帮助城市轨道交通运营单位摆脱单一公益轨道的企业定位，促进运营企业优化经营管道、实现自我造血，同时帮助内地的地方政府和香港特区

政府一样可以长远地摆脱沉重的财政补贴负担，进一步减小开发商的资金投入风险，实现“一招多赢”且可以被各级政府及行业认同的可行性方案，助力内地城市轨道交通建设开发及站城融合模式的新质发展。

吴俊泉以《虎门高铁站改扩建 TOD 站城一体化规划与建设》为题作专题报告。报告通过对虎门高铁站改扩建工程的规划、设计和建设的系统分析，从土地利用、政策指引、圈层设计和建设管理等方面阐述了 TOD 站城一体化的实施路径，成为国内首个在运营高铁车站改扩建工程的成功范例。

易兵带来了《重庆东站 TOD 综合交通枢纽的实践》专题报告。报告针对重庆市综合立体交通网国际枢纽集群的发展需求，借鉴枢纽集群、TOD 模式等相关概念，梳理了重庆市“三主两辅”综合客运枢纽建设实践、用地开发、主要矛盾等，以重庆东站为案例，提出了综合客运枢纽集群 TOD 模式与城市协同发展优化和管理的对策建议，包括开发利益还原、集群开发模式、管理模式、集群交通等。

吴闯的报告主题是《面向新形势，推动轨道交通与城市发展创新融合》。报告分析了新形势下轨道交通 TOD 面临的变化，提出了新形势下如何进一步增强轨道与城市的融合关系，以及新形势下如何进一步提高车辆基地综合开发价值等解决方案和思路。

周延虎在《大数据助力 TOD 规划设计与决策》报告中指

出大数据已成为城市规划领域越来越重要的本底资源，其深度应用也是体现城市治理能力现代化和高质量可持续发展的重要标志。报告展示了城建交通院自主研发、基于多源数据融合的“1个数据底座平台+N个应用系统”的产品体系，并重点对大数据在轨道交通线站位比选、TOD方案比选、潜力用地筛查、轨道客流提升策略等领域的应用进行交流。

袁铭以《多维视角下的场段上盖开发设计与实践》为题作了主题分享。基于“四网融合”背景下场段上盖开发面临的新特征与复杂性，报告主要从机遇与视角、实践与趋势、目标与策略等三方面，提出多维视角下的场段开发设计思考与项目实践。分析“四网融合”背景下场段开发的内外部复杂性及面临的机遇挑战，阐述多维视角下场段开发的必要性和主要内涵；进一步围绕国内外发展概要以及温南动车所上盖开发等工程实践，梳理产业导向下国铁动车所场段上盖开发的重难点和亮点，初步研判场段上盖开发的三方面趋势；最后，提出多维视角下场地上盖的目标策略体系，以促进高标准场段上盖开发的实施、助推场段区域体系化发展，实现空间的多维增值效益。

崔晓天在《站城一体深圳综合交通枢纽规划实践探索》报告中系统回顾梳理了深圳综合交通枢纽发展的历程，指出目前枢纽规划建设的痛点难点问题，分享了新时期综合交通枢纽站城一体创新发展的新理念，指出要以提升旅客体验和

枢纽价值最大化为导向，打造交通一体、站城一体、功能复合、智慧创新、绿色低碳的综合交通枢纽。

杨志刚以《北京南站站城发展的启示与思考》为题进行了分享交流。他指出北京南站是一座历史悠久的车站，始建于1897年，时称马家堡站；于2006年5月10日正式开始封站改造；2008年8月1日，随着京津城际铁路开通而正式重新启用。北京南站见证着北京城市的变迁与发展，这样一个国家级铁路枢纽车站在与城市发展的冲突与融合中深刻影响着这车站周边地区的发展，报告分享拟南站与周边城市发展的历程入手，分析城市、交通、车站三者之间的互动影响关系、总结发展过程中的问题和规律，提出站城发展的启示与思考。此次论坛加强了不同领域、不同城市间专家学者对于站城融合发展的沟通，使与会者深入了解了多个实践成果、拓展了多维度的设计思路，为今后工作学习提供了更多站城融合的解决策略。

### **主要观点和结论：**

站城融合是当前城市轨道交通发展的重要理念，旨在通过结合城市自身条件与轨道交通的大客流效应，高效利用土地，激发城市活力。这种发展模式不仅要求每个站点的TOD项目发挥点状带动作用，还强调了形成网络化的必要性，以全面提升城市整体效益。面对地方财政紧缩和房地产市场调整的现实，创新的轨道交通投融资模式，可帮助城市轨道交通

通运营企业实现从单一公益向自我造血的转变，减轻政府财政补贴压力，同时降低开发商的投资风险，实现经济效益和社会效益的双重提升，促进站城融合的新质发展。在实践案例中，虎门高铁站的改扩建工程通过全面的规划、设计和建设，解决了原有设施缺乏统一规划导致的换乘不便和设施凌乱问题，提升了乘客体验和城市功能。重庆东站的 TOD 综合交通枢纽建设则体现了城市综合立体交通网发展需求下，通过集群开发模式和管理模式的创新，促进了城市与交通枢纽的协同发展，为其他城市提供了宝贵经验。北京南站的历史变迁，揭示了车站与城市互动发展中的冲突与融合，为站城融合的发展提供了深刻的启示与思考，强调了城市规划中应充分考虑交通节点与城市空间的协同作用，以促进更和谐的城市发展环境。在新的形势下，轨道交通 TOD 面临的变革，需要提出增强轨道与城市融合、提升车辆基地综合开发价值的策略，以适应城市与交通发展的新要求。在新技术应用方面，大数据成为了推动 TOD 规划与决策的关键工具。通过构建包含数据底座平台和多个应用系统的体系，能够有效辅助轨道交通线站位的选择、TOD 方案评估以及潜力用地的识别，从而提升决策的科学性和效率，进一步优化轨道客流和提升城市交通系统整体效能。站城融合已成为推动城市空间优化、提升轨道交通效益的关键策略。通过创新的投融资模式、科学的规划与设计、大数据技术的应用以及对实践经验的借

鉴，可以有效促进轨道与城市的深度融合，解决当前发展中的财政、规划和技术难题，实现站城一体化的可持续发展。

#### **论坛四：多维度视角下的站城融合创新发展**

2024年5月19日在面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会期间组织召开了第四分论坛：铁路（轨道）与文化旅游融合发展。本次论坛由中国旅行社协会铁道旅游分会承办，论坛围绕新时期如何推动铁路与旅游高质量融合发展以及国内外实践展开了热烈的交流与讨论。



中国工程院院士、原铁道部常务副部长、国土交通（TOD）委员会会长孙永福出席论坛。本次论坛由中国铁路投资集团有限公司原副总经理、中国旅行社协会铁道旅游分会会长蒋学斌担任论坛主席并致辞、中国旅行社协会铁道旅游分会秘书长曾辉担任论坛秘书长。论坛分为上、下半场，分别由北京交通大学建筑艺术学院教授张纯，北京建筑大学建筑与城市规划学院副教授王晶主持。

论坛邀请了国土交通（TOD）委员会副秘书长沈砾子、中铁二院工程集团有限责任公司总建筑师金旭炜大师、四川成都铁路国际商旅集团有限公司总经理邓鉴舫、中国建筑西南设计研究院有限公司轨道交通设计院总建筑师贾震东、昆明铁路局集团国际旅游服务有限公司红色文化公司副经理杜婷婷、乌鲁木齐铁道国际旅行社副总经理林闻、哈尔滨铁路文化旅游集团旅游管理部副部长刘博颖、贵州固尔康文旅产业集团市场策划总监蒋露做主旨报告。

沈砾子作题为《全铁路旅游发展格局与我国实践》的报告。报告首先介绍了非洲和日本等国家和地区的旅游列车的概况和主题旅游列车的主要特点，分析了其多层次的旅游列车产品体系，指出旅游列车不仅是交通的工具、更是商业的产品，不仅是旅行的环节、更是旅游的体验，不仅是物理的空间、更是文化的载体。报告第二部分分析了旅游列车的概念和全球旅游列车的发展脉络及其空间分布，从政策、市场、资源潜力四方面分析了国内旅游列车发展优势，指出中国旅游列车事业进入了最佳窗口发展期，以列车为核心载体的旅行方式将是中产阶级家庭生活方式的新生态。报告最后介绍了呼伦贝尔号项目、北京门头沟“一线四矿转型发展”项目、天路格桑花号青甘藏旅游列车项目的实践推进情况并提出了旅游列车项目实施的关键要素。

金旭炜大师作题为《轨道交通助力交旅融合发展实践与

探索》的报告。报告探讨了交通与旅游之间的互动关系并展望了交通与旅游融合发展的未来趋势。便捷的交通不仅能方便游客出行，还能提升旅游体验。交通网络的布局决定了旅行目的地的可达性和游客的出行方式，也推动综合交通的发展建设。实践部分详细介绍了海南环岛高铁、四川都江堰至四姑娘山山地轨道交通和云南丽江城市综合轨道交通项目等具体案例，展示了轨道交通、高铁等多网融合的综合交通网络在优化旅游空间结构、旅游资源互补、实现安全、生态绿色和可持续交旅融合体验方面的作用。

邓鉴舫作了题为《特色旅游列车模式创新旅游路径探索》的报告。报告分为三个部分：铁路旅游迎来历史机遇，促进铁路旅游融合发展，探索旅游列车的发展路径。在历史机遇剖析部分，报告指出系列国家政策的出台为旅游列车发展指明了前进方向，不断扩大的路网规模为旅游线路开发奠定了坚实基础，不断完善一体化的经营机制为旅游经营提供了有效保障。在促进铁路旅游融合发展部分，报告介绍了成都局 2023 年以来积极引进社会资金盘活普速客车资源、积极适应旅游列车竞价模式、多方式拓展旅游列车营销等开行旅游列车等做法，经济效益、社会效益、品牌效益大幅提升。最后，报告分别从“产品多样、品牌谱系，沉浸体验、品质升级，开放共享、合作共赢”三方面分享了成都局探索旅游列车发展路径的经验。

贾震东作了题为《山地轨道与文旅融合发展》的报告。在新时期交旅融合的背景下，以交通基础设施投资为基础的山地轨道与文旅融合发展成为创新消费和旅游业高质量发展的重要增长点。报告在明确交旅融合发展内涵的基础上，分析了交旅融合发展趋势，以山地轨道交通发展为契机，重点阐述山地轨道与文旅融合发展的思考与实践。报告分为三部分内容，首先，从国家政策层面出发梳理交旅融合发展的趋势及当下存在的问题；其次，结合国内外实践案例及川西山地轨道交通发展规划，阐述以轨道交通为支撑的“交旅融合”提升的战略思路；最后报告以西南院-轨道院/TOD设计研究中心设计实践为基础，分享都四线山地轨道车站及站区规划设计实践案例，解读山地轨道与交旅融合的理念与模式，总结了个人对山地轨道交通方式带动文旅融合发展的不同视角和理解。

杜婷婷作了题为《以中老铁路开通为契机进一步丰富铁路旅游服务》的报告。报告介绍了丝路快车中老铁路的开通过程、战略意义和运营情况。对昆铁旅服围绕“铁路+旅游”，精心设计文旅产品、提升旅游专列服务品质、营造温馨旅途的服务宗旨，满足旅客对铁路出行及旅游消费服务美好愿望的服务理念和经营业务内容进行了宣介。最后，分别结合中老铁路沿线旅游资源分享了“坐着火车游老挝”、“老挝+版纳”等富有特色的中老跨境旅游线路产品的运营情况，以

及“坐着专列游云南”的“象往号”省内环线旅游列车的运营、线路建设和“从雪山到雨林”谱系化产品打造情况。

刘博颖作了题为《充分发挥比较优势，在铁路与文化旅游融合发展中展示作为》的报告。报告分为四个部分，分别从依托铁路线路规划，打造丰富的旅游专列产品；发挥东北独特文化旅游优势，完善旅游专列产品；呼应市场需求，推进旅游专列提档升级；坚守铁路品牌信誉，提升游客旅游体验四个方面分享了哈铁国旅近年来发挥铁路和地方比较优势，以区域特色资源为基础，开发“铁路+旅游”融合发展的旅游服务产品的经验。最后，提出了打造2025年亚冬会“亚雪号”旅游列车、改造“夕阳红”硬卧、开行绥芬河-符拉迪沃斯托克城市宽轨客车的铁路与文旅融合计划。

林闻作了题为《火车游新疆—铁路与文化旅游融合发展》的报告，报告分为国家铁路促进文旅融合发展、新疆铁路践行宗旨意识和旅发集团公司履行责任担当三个部分。报告介绍了新铁旅发优化产品开发、提升客运服务的客运发展理念以及深化提质增效、坚持市场化开车、普惠性服务的宗旨意识。以全国首个高品质旅游专列新东方快车旅游专列、普惠型天山号旅游专列、畅览南疆系列产品、南北疆环线产品、以“春赏花、夏踏青、秋胡杨、冬冰雪”为主题的季节性线路产品四个典型产品为例分享了新铁旅发专列的发展模式和运营经验。最后提出未来将以专列为依托打造全

方位服务链条，促进经济发展。

蒋露作了题为《文旅产业融合发展与运营实践》的报告。报告围绕文商旅开发、旧工业改造、住宅、酒店投资、科技开发等内容分5各版块分享了贵州固尔康文旅产业集团在文旅产业布局、文旅产业运营方面的丰富案例和经验。包括文商旅开发项目：贵州花溪区出山里商业街区、安顺锦绣大明虹湖夜画、贵州息烽全域文旅开发。参与开发项目：北京西店记忆项目、北京数字科技产业基地华腾锦绣项目、北京通州日化二厂日化锦绣项目、北京梵悦·108和梵悦·万国府住宅。酒店投资项目：北京国贸CBD亚朵S XFunCenter、北京华腾锦绣亚朵酒店、西安曲江亚朵轻居酒店等。科技开发项目：贵州智慧残联数字化平台、惠若琪VAL赛事管理平台、模拟对战系统综合数字对战平台。

### **主要观点和结论：**

在新时期交旅融合的背景下，以交通基础设施投资为基础的铁路（轨道）与文旅融合发展成为创新消费和旅游业高质量发展的重要增长点，对标日本市场和产业测算，中国旅游列车市场的潜在总规模预计超过千亿。旅游列车不以交通运输为主要目的，它旨在通过利用铁路沿途旅游资源，提供豪华/特色的火车，或是结合丰富多样的活动，使乘客获得怀旧、观光、休闲娱乐等难忘的旅行体验。国际旅游列车的成功经验表明：旅游列车不仅是交通的工具、更是商业的产品，

不仅是旅行的环节、更是旅游的体验，不仅是物理的空间、更是文化的载体。当前中国旅游列车进入了最佳窗口期，以列车为核心载体的旅行方式将是中产阶级家庭生活方式的新生态。线路具备开行条件，铁路沿线风景秀丽和始发地和目的地有较强吸引力是运营旅游列车三个基本条件，其中列车、行程和服务是铁路列车融合发展的关键要素。当前，铁旅融合的高质量发展策略和路径主要可以概括为5个方面：

一、轨道线路规划设计与施工结合自然地理条件，因地制宜的选择经济合理的建设方案，车站设计应尊重自然、融入环境，成为自然景观的一部分，体现人与自然的和谐共生。

二、旅游列车线路策划应充分发挥区域文化资源联动优势。首先，要充分发挥省内地区独特的文化资源吸引力，打造特色铁路文旅。其次，应发挥铁路和地方比较优势，开发管外旅游目的地跨区域旅游线路和跨境旅游线路。第三，构建空铁联运大交通旅游模式，借助便捷换乘增强客流吸引力。

三、旅游列车产品设计多样性、品牌谱系化。产品层次多样化，形成面向不同需求消费群体的高端型、舒适型、普惠型、体验型多层次体系专列产品；主题多样化，包括季节性线路主题、银发主题、游学主题、地域文化主题等，除此之外，与地方经济社会发展结合的乡村振兴和社会公益主题极大的扩展了特色旅游列车的内涵和外延，成为新的主题方

向。

四、打造沉浸式乘车体验、提升服务品质、提供全方位服务链条。在专列功能设计上，打造集餐饮、娱乐、游戏、休闲、观光、购物、文化表演于一体的“路上邮轮”“移动的五星级酒店”，提升体验感；在服务人员配置方面，成立旅游列车车队，提供更加专业细致服务；在基础设施配置上，探索旅游列车专用车站；重视文创纪念品设计，结合专列主题推陈出新；应急反馈迅速及时，提升旅游专列韧性。

五、创新运营模式，开放共享、合作共赢。第一，以铁路为引领，以社会投资盘活铁路存量资产、以客运增收带动地方经济良性循环、以资产再利用推动铁路客运增收，从而实现服务于地方需求、服务于铁路规划、服务与国家战略的目标。第二，秉持开放理念，鼓励社会各界多方参与到项目投资、品质升级、场景营造、科技赋能、产品研发、管理运维等各个环节，加强路地双方深度合作，实现“铁路+旅游”在更深程度、更广范围、更高层次上融为一体。三，多方式拓展旅游列车营销，加强扩大宣传。

### **论坛五：立体城市与低碳韧性发展**

2024年5月19日在面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会期间组织召开了第五分论坛：立体城市与低碳韧性发展。



本次论坛西南交通大学建筑学院承办，论坛围绕立体城市与低碳韧性理念，探讨城市立体空间的规划与开发利用路径，建设高质量可持续发展的立体、低碳、韧性城市。

本次分论坛由西南交通大学建筑学院副院长崔叙教授和袁红教授共同主持，邀请了多位行业内的专家学者和实践者，共同探讨轨道交通与城市发展、TOD综合开发、城市更新以及低碳发展等议题。西南交通大学建筑学院沈中伟院长在开幕致辞中强调了在城市高质量发展进程中，构建立体城市与实现低碳韧性发展的重要性。

论坛上，多位嘉宾发表了精彩演讲。

上海地铁资产管理有限公司副总经理、总工程师温玉君以“上海轨道交通TOD综合开发的实践与思考”为题，分享了上海在TOD领域的成功经验。

中国建筑西南设计研究院有限公司总建筑师、四川省工程设计大师刘艺则从多维城市视角出发，探讨了成都TOD实

践的案例。

华建集团规划专业副总师，华东建筑设计研究院有限公司城市空间规划院院长查君就“TOD开发与城市共生——最后一公里城市更新”进行了深入探讨，强调了TOD开发在推动城市更新中的重要作用。

上海市城市建设设计研究总院(集团)有限公司副总规划师黄昊以“迭代与重构——既有轨交基础设施的焕新之路”为题，深入剖析了如何通过创新设计和技术手段，对现有的轨道交通基础设施进行升级改造。

广州市城市规划设计有限公司TOD和交通规划所所长余二威带来了题为“轨道上的广州——广州市轨道交通TOD综合开发历程回顾”的报告。

中国建筑西南设计研究院有限公司轨道交通设计院总建筑师杨林山就“基于城市更新的地铁站点周边地下空间开发实践——以成都为例”进行了主题演讲。

北京交通大学交通运输学院马路教授就“城市综合交通立体网与TOD协同发展：改变出行结构的思考”进行了深入分析，为与会者提供了关于如何通过城市交通立体网与TOD协同发展来改变出行结构的新思路。本次论坛不仅为与会者提供了一个交流思想、分享经验的平台，也为为城市立体发展与低碳转型提供了宝贵的思路和方案。

**主要观点和结论：**

本论坛展示了我国在建设立体城市和绿色、低碳、可持续发展方面的承诺与成果，同时也体现了深化 TOD 模式探索助推城市空间高质量开发和城市更新转型和生态文明建设上的整体努力。当前我国大城市呈现高度集聚性及立体化的发展趋势，在考虑我国城市如何实现低碳韧性发展，以及在人口众多、土地资源紧缺等限制条件下如何更好地发展城市的问题上，立体城市的发展成为了关键环节。

从城市化进程的整个过程来看，我国已经进入了一个新的城市更新阶段，这个阶段更加注重提高城市化的质量。在城市更新的过程中，TOD 模式能够带动新兴产业的发展，改善区域建成环境，增强城市的经济活力。我们注意到伴随交通运输高速发展的不断创新迭代，交通基础设施则需要多种新技术不断地高效协同，产生技术“核聚变”，“赋能”轨道交通主体去为社会创造价值。通过对交通基础设施技术的改造和设备的更新，为传统轨道交通行业转型升级提供技术支撑。发展 TOD，有利于优化城市出行方式。过快的城市化让过去宜居的城市不再与人亲切，公共交通与居住空间分布变得不甚合理，过多的汽车让街道变得拥堵，公共空间与商业空间的割裂让整座城市变得更加碎片化。伴随着城市综合交通立体网络的迈进与完善，做为线网链条上的重要一环，TOD 站点周边开发及区域发展逐渐成为城市发展的焦点，通过构建地上地下立体交通网络，串联多种交通方式，有效提

高城市运转效率，缓解交通拥堵。而 TOD 本质上是在围绕着城市中人们的出行方式选择问题做文章。出行方式是 TOD 发展的原点。是否拥有安全和舒适的出行环境，是 TOD 模式能否成功的最关键支撑点。

## 论坛六：国土空间开发保护与交通可持续发展

2024 年 5 月 19 日在面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会期间组织召开了第六分论坛：国土空间开发保护与交通可持续发展。



本论坛以“国土空间开发保护与交通可持续发展”为题，聚焦国土空间开发保护协同，从国土空间保护视角分析交通可持续发展相关研究与实践。

论坛由北京交通大学城乡规划系朱高儒教授召集。邀请中国国土经济学会国土交通（TOD）委员会专家委副主任、北京交通大学国土空间与交通协同发展研究院副院长夏海

山教授为论坛致辞。论坛由朱高儒教授和北京交通大学城乡规划系张纯教授共同主持。

论坛邀请了七位嘉宾作报告：招商局重庆交通科研设计院有限公司景观与建筑工程院院长杨航卓、西南交通大学建筑学院副院长崔叙、中铁科学研究院有限公司成都分公司总经理孙家振、四川省公路生态环境工程技术研究中心主任兼总工谭昌明、四川省环境保护科学研究院生态所所长谢强、成都市建筑设计研究院有限公司 TOD 设计中心主任蒋飞、北京交通大学城乡规划系教授朱高儒。

杨航卓作了题为《美丽中国视角下公路交通设施的可持续发展》报告，他指出在国土空间规划、美丽中国建设、交通强国等国家政策背景下，公路交通作为国家运输体系中重要的基础设施，将迎来新的发展机遇。传统公路建设会对国土空间生态环境带来一定破坏，公路设施品质与服务也存在东西部差异性和地域不均衡性。随着人民对美好生活向往的不断增强，大众出行需求的不断增加，未来在旅游公路、旅游风景道及特色服务区等交通设施建设运营中，将更加关注“环境品质”与“服务质量”，可持续发展将成为公路设施的重要考量指标。一方面通过生态优先、路景相融，让公路与周边环境和谐共生，打造风景在路上的美好体验；另一方面加强公路品牌创建，提升服务品质，让用路者有获得感，为美好出行赋能。实现引车上路，在服务出行的同时，通过

服务设施打造，加快公路商业价值转换，让路产保值增值，实现“绿水青山”向“金山银山”的转化。

崔叙在《轨道枢纽（群）韧性评估机制与提升方法——关键词、核心问题与范式构建》报告中指出在城市综合交通网络中，轨道枢纽（群）发挥着不可或缺的作用，它是构建交通系统的核心节点，也是实现多网融合的关键所在。为确保整个交通网络的适应性和连通性，增强枢纽（群）的韧性是至关重要的。如何基于风险场景和轨道枢纽客流行为揭示枢纽（群）的风险传导机制及变化规律，并促进枢纽群整体和城市相适配的体系化韧性提升，成为四网融合发展阶段枢纽群和城市发展面临的新挑战。本次报告聚焦轨道枢纽（群）的韧性，解析关键词内涵，研究不同风险场景对轨道枢纽（群）韧性的影响。通过明确枢纽（群）韧性的核心问题，构建轨道枢纽（群）多尺度韧性评估机制，提出枢纽群核心节点、轨道枢纽站区和接驳、枢纽群组合三个尺度的韧性提升方法。同时，展望了未来轨道交通枢纽设计新范式，如站场上盖式高铁站和立体站场十字形多厅等。对于解决轨道枢纽群韧性综合评判方法问题，完善轨道枢纽（群）韧性多尺度评估机制与提升方法，提高城市抗风险能力具有重要的理论和现实意义。

孙家振以《山区公路港口建设与国土空间保护协调性探析》为题，针对山区公路港口建设项目与国土空间规划保护

协调性发展问题，解读了国土空间保护相关法律法规，重点对公路港口建设规划与国土空间三区三线协调性发展进行了探讨，最后结合3个实际案例分析了公路港口建设项目与国土空间保护的协调性。对山区公路港口建设与国土空间保护协调发展有实践指导意义。

谭昌明作了《构建高速公路建设国土空间保护利用新格局》专题报告。报告以《四川省国土空间规划》确定的“三区三线”及其管控要求为基础，结合四川省高速公路建设现状及发展需求，按“限制区、控制区、融合区”三类区域系统构建了高速公路建设国土空间保护利用的新格局，研究确定了总体设计的方法体系和基本原则，介绍并提出了创新实践的具体内容和发展方向。

谢强带来了《与综合交通建设相结合的生态保护科研与监管工作思考》的报告。报告针对综合交通与国土空间协同的政策要求，探讨构建与之相适应的生态监管技术支撑体系。重点从强化国土空间管控、维护生态系统服务功能和承载力、建立“五基”协同生态系统功能跟踪技术体系三个角度，分别以《四川省国家公路和省级公路国土空间控制规划》生态保护专题研究案例、生态保护红线与自然保护地内建设活动监管核查实践、以及空基遥感在生态修复绩效评估和生物多样性监测方面的运用进行研讨交流。

蒋飞在《生态价值导向的公园城市TOD建设探索与实践》

报告中指出，随着城镇化快速发展，生态环境面临严峻挑战。城市轨道交通 TOD 建设作为解决“大城市病”的有效方式。并以成都市 TOD 建设为例，结合公园城市理念和未来公园社区特征，从理论支撑、规划建设，管理策略以及制度保障等维度给出相应的参考及建议。坚持以人为本，坚持生态优先。通过四项前置，五大原则，六大理念，一个 TOD 综合开发项目就是一个美丽宜居未来公园社区。与公园城市理念深度融合的成都 TOD 模式是城市可持续发展的重要手段和中国方案。

朱高儒分享了《综合交通网对国土空间保护的影响与协同发展路径》。报告从国土空间开发保护与资源环境管理新体制出发，梳理了国土空间规划发展历程和现状，分析了交通基础设施与“三区三线”的关系，以及交通运输与国土空间的相互作用。报告剖析了综合交通网对国土空间保护的影响机理，以国家综合立体交通网为例，分析了对生态敏感区、景观生态、土地资源等方面的影响。在梳理国土空间保护要求基础上，报告分析了交通规划的转变方向，提出了交通—国土空间系统协同与双向优化路径，并聚焦交通国土空间保护关键领域，基于团队研究成果展示了基于空间适宜性的基础设施选址选线、道路生态学、绿色低碳交通、港口生态化围填海规划设计、交通国土空间保护全流程管理政策与标准、交通适应气候变化等方面的研究。

## 主要观点和结论：

论坛汇集高校、科研院所、企业等各方专家，报告主题涉及铁路、公路、港口等综合交通以及生态环境、国土空间等不同领域，全面讨论了国土空间开发保护与交通可持续发展相关议题。形成如下共识：

1. 交通运输与国土空间存在复杂的相互作用关系，其中国土空间保护与交通可持续发展是重要关键领域。

2. 绿色交通、旅游交通、韧性交通，是交通国土空间保护需要重点关注的内容。

3. 交通国土空间保护应涵盖综合交通各方式，形成铁公水航协同保护新格局。

## 论坛七：TOD 规划的技术管控及实施机制

2024年5月19日在面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会期间组织了第七分论坛：TOD 规划的技术管控及实施机制。



本论坛围绕探讨如何在实际操作层面加强 TOD 规划的技术细节把控，探索适应中国国情的城市公共交通导向发展模式，并分享国内外成功案例的经验教训，剖析从规划编制、审批到建设、运营管理全过程中的关键节点及其相应的技术要求和制度安排。同时，分论坛也将致力于构建一个交流平台，汇集城市规划、交通工程、建筑设计、政策研究、碳中和等多个领域的专家和实践者，共同研讨完善 TOD 规划落地实施过程中的分工协作机制，以期为中国城市的高质量发展提供切实可行的策略参考和决策支持。

本论坛由四川省建筑设计研究院承办。邀请四川省建筑设计研究院总建筑师柴铁锋致欢迎辞。当前，TOD 已成为推动城市空间布局优化与高质量、可持续发展的重要抓手，对于国内城市群的战略融合发展、提高城市可持续性与宜居性

有着重要的推动作用。本次论坛搭建汇聚众智的交流平台，邀请国内外专家共同研讨 TOD 规划的技术管控及实施机制，丰富覆盖规划、建设、运营等各环节的“朋友圈”，推动 TOD 在规划实施落地纵深方向走深走实。四川省建筑设计研究院总规划师薛晖主持论坛。活动旨在探讨在实际操作层面加强 TOD 落地阶段的规划管控和实施机制，探索适应中国国情的城市公共交通导向发展模式，从而推动国土交通 TOD 学科的创新发展。

佩里克拉克建筑师事务所总监杨红茜作《TOD 与都市桃花源：打造可持续的城市绿洲》主题报告。对比分析跨越三大洲的 TOD 设计实践实例，探讨前瞻性的 TOD 设计策略与综合规划的影响力。

Aedas 建筑事务所全球设计董事温子先作《新型城市中的门户枢纽》主题报告。TOD 开发模式可将高密度开发项目转变为连通性绝佳的城市枢纽，随着中国城际和城市轨道交通路线的快速增长，一体化综合开发模式变得越来越普遍，在新时代下为社群打造了更连通、更方便、更绿色、更可持续的城市空间。

法国 AREP 设计集团中国区西南区总经理欧瑞·奥格尔作《以北京副中心站为例浅谈 TOD 一体化设计与实施》主题报告。围绕北京副中心枢纽的 TOD 综合开发，从规划、功能

定位、交通组织、景观营造及实施等多个层面，提出了系统性的设计思考和创新实践。

日建大连设计总监本郷太郎作《从环境工程专家的角度看公共空间和 TOD 的规划与实践》主题报告，日建设计执行董事、海外事业总部中国区总裁付开楠协助翻译。介绍了公共空间、TOD 领域的碳中和措施。亲自然设计、在建筑生命周期内对现有建筑进行合理节能，对客户更具吸引力。

欧博迈亚工程咨询（北京）有限公司上海分公司城市规划与智能交通高级主管、副总监贺剑锋作《从城市化角度审视 TOD 规划的发展历程与趋势》主题报告。从城市化角度审视 TOD 规划的发展历程与趋势，思考随着近年来城市化增速以及轨道交通建设的放缓，TOD 的未来发展方向。

四川省建筑设计研究院副总规划师、A6 建筑（交通与规划）工作室主任贺昌全作《TOD 一体化落地实践》主题报告。提出了“产业功能一体化、空间布局一体化、交通系统一体化、基础设施一体化、土地调控一体化、利益统筹一体化”的六个一体化策略，探索 TOD 一体化开发、城市高质量的发展模式。

四川省建筑设计研究院副总规划师、建筑规划一所所长郭世伟作《TOD 规划的技术管控与实施机制——以成都站为

例》主题报告。从规划总控视角，以成都站片区的 TOD 综合开发和旧城更新为例，介绍如何在复杂城市环境中构建系统性城市设计体系并保证其落地实施的高效性，并对类似区域城市设计的实施保障提出相关建议。

### **主要观点和结论：**

1.TOD 模式的重要性与影响：TOD 被视为推动城市空间优化、高质量及可持续发展的关键工具，对于促进国内城市群融合、增强城市的可持续性和宜居性具有重要意义。

2.技术管控与实施机制的探讨：论坛强调了在 TOD 项目规划、建设和运营各阶段加强规划管控和实施机制的重要性，旨在探索符合中国国情的 TOD 发展模式，推动该领域学科的创新和发展。

3.可持续城市绿洲的构建：通过国际案例分析，提出前瞻性的 TOD 设计策略，强调结合自然与城市的综合规划，以创建可持续的城市生活环境。

4.门户枢纽的新型城市角色：TOD 模式能将高密度开发转化为高效连通的城市枢纽，随着轨道交通的快速发展，这种一体化开发模式正促进城市空间变得更加绿色、便捷和可持续。

5.TOD 一体化设计的实践案例：以北京副中心站等为例，展示了 TOD 在规划、功能定位、交通组织等方面的综合设计思考和实践成果，强调系统性与创新性。

6.公共空间与碳中和：讨论了公共空间和 TOD 规划中的碳中和措施，如亲自然设计和既有建筑的节能改造，以吸引客户并促进环境友好型城市发展。

7.TOD 规划的发展趋势：从城市化的视角审视 TOD 规划的演变趋势，考虑城市化进程和轨道交通建设的变化，探讨 TOD 的未来方向。

8.一体化策略与高质量发展模式：提出了“六个一体化”策略，强调在产业发展、空间布局、交通系统等方面的一体化，以探索 TOD 一体化开发和城市高质量发展的路径。

9.技术管控与实施案例分析：以成都站为例，详细阐述了在复杂城市环境下如何有效实施 TOD 规划，构建系统性城市设计体系，确保项目的高效落地，并为类似项目提供了实施保障的建议。综上所述，会议汇集了国内外专家对 TOD 模式的深入探讨，强调了技术创新、实施机制优化、环境可持续性以及城市高质量发展的重要性，同时也提供了丰富的实践案例和策略思路。

## **论坛八：TOD 政府债务投融资工具设计与创新合作机制**

2024年5月19日在面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会期间组织了第八分论坛：TOD政府债务投融资工具设计与创新合作机制。



本论坛围绕新时期中央政府债务与地方政府债务的发展趋势，结合TOD项目可使用的政府债务工具的申报种类、方式以及避免政府债务与企业债务混同，造成新增隐性债务隐患。

本论坛由北京天达共和律师事务所主办，北京天达共和律师事务所管理合伙人翟耸君主持会议。

本论坛邀请中央财经大学博士生导师，温来成教授，德勤咨询全球基础设施投资中心总监常德亮，北京天达共和律师事务所管理合伙人翟耸君，戴德梁行大中华区副总裁陶汝鸿，北京和明投资咨询有限公司副总经理赵曦，铁建融城发

展有限公司董事、副总经理总法律顾问、首席合规管孙一明等六位嘉宾，从政府债务发展的历史脉络及其内核，专项债与 TOD 模式的融合使用，依法合规申请、使用政府债务支持资金，TOD 模式策划的 36 项原则，央企在 TOD 领域的实践、成功经验及教训等方面通过主题演讲与现场交流互动问答的方式，进行了充分的研讨。论坛由翟耸君律师主持，大会拟邀请的 6 位嘉宾均全程参与活动，预留听众席座无虚席，此类主题为 TOD 年会中第一次进行研讨，参会嘉宾认真聆听报告，用手机记录专家的演讲 PPT，活动中，专家还用恰当方式分享了国家保密文件，对政府债务投资工具使用的要求，并分享了最新的政策趋势和拟发布的新政。

温来成在《中国政府债务工具的发展及助力新质生产力的改革趋势分析》报告中首先分析了我国政府债务工具的现状，接着阐明了新质生产力的核心内容及对政府债务工具的要求，指出现阶段我国政府债务工具的运用要服务于新质生产力的发展。最后剖析了促进新质生产力发展的政府债务工具改革和运用趋势：运用政府债务工具，支持建立新型举国体制，突破一批卡脖子技术，实现我国技术革命性突破；运用政府债务工具，支持教育高质量发展，推进科技兴国战略，建设创新型国家；运用政府债务工具，支持国家重大区域发展战略，实现国家经济社会协调、可持续发展；运用政府债

务工具，支持我国经济社会绿色发展，建设生态文明，实现中国式现代化发展目标。

常德亮作了《从地方政府债务化解看 TOD 模式的政府及企业债务风险管控》的报告。报告主要围绕着 TOD 所涉及的区域性开发建设内容相关的最新投融资政策展开，包括城市更新、三大工程、超长期特别国债、中央预算内投资、政府专项债等目前可利用的政策进行分析解读，关注各类融资政策实操的相关条件，同时对政府专项债的会计处理意见进行分析；投资发展的进程中同时需要防范债务风险，在中央一揽子化债的大背景下，地方政府法定债务、隐性债务、平台公司经营债务等均需要制定可靠可行的债务化解方案，本次报告分析地方政府债务化解、平台公司债务化解的基本路径和方式方法，探索地方经济发展与平台公司转型的路径。

陶汝鸿在《全域 TOD 综合开发之中国城市实践报告中创造性提出“TOD 一体化设计 36 原则”，该原则也成功运用到一线城市和新一线城市的 TOD 建设中。TOD 开发不是简单的以轨道站点为中心，在一定的半径范围区域里进行高密度开发的地产或片区开发项目，因此 36 原则是围绕人的需求，站在“站 - 产 - 城 - 人 - 文 - 绿”6 大视角分析后，再从‘目标定位、空间整合、换乘接驳、慢行系统、产业生态、职住平衡、功能业态、核心设施、地标空间、地缘融合、绿色低碳、自然交互’划分出 12 个要素对应不同项目，并细

分出 36 原则对应项目中的各类需求。” “36 原则” 助力着未来治理大城市病、重塑城市空间结构、实现资源高效配置、助力新经济中心建设等方面发挥不可忽视的重要作用。

翟耸君作了题为《地方政府债务风险管控的政策演变及案例分析》的报告。报告回顾了近年来中央政策和财政收支体系以及地方政府专项债务的发展趋势，对政府隐性债务的前世今生、现阶段常见隐性债务产生原因、隐性债务的甄别、隐性债务管理等进行了总结，归纳 PPP、特许经营、ABO、EPC+O 等基础设施投融资模式用于地方政府债务及公共基础设施投资使用效率方面存在的问题，并分别基于案例进行了模式分析，利用盘活存量资产的方式及金融工具，以期为化解地方政府债务提供思路。

孙一明结合 TOD 发展现状和国内外成功案例作了《轨道车辆段上盖 TOD 模式投融资实践与探索》的报告。报告指出中国式现代化背景下 TOD 发展的机遇与挑战：一方面政府出台多项政策，支持 TOD 模式发展，推动城市可持续发展。另一方面 TOD 模式涉及多个领域，技术难题较多，需加强技术研发和创新。同时 TOD 模式需要大量资金投入，资金压力较大，需寻求多元化融资渠道。接着分享了中铁建融城发展有限公司在 TOD 项目经验积累与成果、投资项目以及投资与融资策略。最后报告指出 TOD 模式在促进城市发展、提高交通

效率、改善环境质量等在国土交通领域的重要性，中国式现代化背景下 TOD 的高质量发展方向。

### **主要观点和结论：**

随着国家超长期特别国债的发行，中央政府债务与地方政府债务作为调整新时期发展过程中中央政府事权与地方政府事权统筹的新抓手，TOD 模式结合政府债务资金的使用，不仅有利于缓解目前大部分项目遇到的投资压力，同时，能够通过政府债务融资工具的使用，减低政府和轨道交通集团现有的负债率，化解地方政府隐性债务，通过合理的规划，TOD 项目将成为新人口、新城市、新交通、新文化、新经济、新生态的高质量发展的有效动力。

### **论坛九：交通、空间、产业协同与融合发展**

2024 年 5 月 19 日在面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会期间组织了第九分论坛：交通、空间、产业协同与融合发展。



本论坛主要围绕交通-产业-空间协同发展理论，探索国土空间规划背景下交通·产业·空间协同创新规划与实践经验。分享交通产业国土空间协同发展思维逻辑和思路、推动国土空间综合交通体系的高质量发展。

本论坛由中国国土经济学会国土交通综合规划与开发（TOD）专业委员会主办，中国国土经济学会国土交通（TOD）委员会专家委副主任、北京交通大学国土空间与交通协同发展研究院副院长夏海山为本次专题分论坛致辞北京交通大学北京交通大学建筑系副教授曾忠忠和北京交通大学交通运输学院教授马路分别主持了上下半场会议。

本论坛邀请上海建筑设计研究院有限公司建筑六院副院长曹杰勇、江苏省规划设计集团交通院总工程师王树盛

(戴光远)、AECOM TOD 建筑设计董事宋宏宇、成都公交集团.成都新锦城公交枢纽发展有限公司投资商管部副部长王光英、林同棧国际(中国)城市发展事业部建筑设计总监/TOD 产品总监张震、北京市城市规划设计研究院大数据联合实验室主任研究员李慧轩、北京市城市规划设计研究院区域规划所高级工程师史芮嘉等专家学者作报告。

曹杰勇副院长在《枢纽地区城市综合体开发实践中的协同效应》报告中首先回顾了紧凑城市概念及发展趋势，特别强调蔓延式的城市扩张发展是不可持续的，紧凑城市是解决城市病的一种路径；城市需要平衡的经济性、高效率、舒适性、科技性…可持续发展是一个没有终点的过程。协同意味着打破边界、壁垒，优化游戏规则；实现共同利益最大化，发挥最大的社会价值。然后，他以雄安国贸中心 TOD 综合体项目和苏州北站站城融合 TOD 综合开发项目为案例总结了 TOD 枢纽综合体战略协同、区域协同、交通协同、功能协同、立体空间协同、场所协同、技术协同、组织协同等 8 大协同策略。

王树盛总工(戴光远代讲)在《城市轨道交通-公交-慢行三网融合方法与实践》报告中指出城市轨道交通客流规模是 TOD 开发的基础保障，以城市轨道交通为核心优化调整城市公交和慢行交通接驳组织来提高轨道交通客流，有助于提升 TOD 实施效果。报告以合肥、昆山等地区为例，分析轨道-公交-

慢行三网融合发展的现状特征、存在问题，以问题和目标为导向建立三网融合发展的评价指标体系，剖析问题存在的原因，结合对客流发展趋势的判断，从公交和慢行交通设施、交通网络、交通组织等方面提出轨道-公交-慢行三网融合发展的策略与方案，并对所提出的方案进行评估验证。

宋宏宇总监以《超越到达感——小型车站 TOD 思路》为题作了专题分享。首先他反思了小型车站 TOD 设计思路：宏大的定位、冗余的配套、过大的尺度、同质的设计。随后提出了小型车站 TOD 设计应做的三个回归：放弃上帝视角，回归蚂蚁视角；放弃消费主义，回归多元，人文与日常；放弃宏大叙事，回归人间烟火。他指出交通、功能、空间、形象等站城融合四要素，是底层逻辑，三个回归，是小型站房 TOD 设计的灵魂。

王光英部长在报告主要介绍了成都公交集团及其枢纽公司的概况、改革转型措施以及公交 TOD 产业的发展布局。成都公交集团以公交场站为核心，通过一体化综合开发，积极推进 TOD 模式，促进城市高质量发展。主要项目包括金沙公交枢纽综合体项目、黄金时代公交 TOD 开发项目、新川公交 TOD 开发项目及观东公交 TOD 开发项目，通过融合商业、居住和社区服务的模式，打造未来社区新生活场景。同时，通过参与编制《成都市中心城区公交发展及场站规划（2022—2035）》，推动公交场站用地规划，强化公交对城市发展

和群众出行的支撑。后续将通过探索 TOD 发展新模式，进一步提供高效、便捷、绿色的交通解决方案，助力可持续发展。

张震总监在《微 TOD - 交通建筑流量转化的“站城融合”模式》报告中指出随着城市化的进程及基础设施建设放缓，高铁新城、枢纽 TOD 等宏大叙事尺度下的交通及 TOD 建设项目越来越少见。设计师的关注点应更多开始着眼于城市里的毛细血管是否畅通，关注存量空间如何有机更新，关注小微尺度的交通建筑如何与城市功能更好融合，关注如何充分发挥交通流量的价值。本报告着眼于以微见大，以 TOD 站城融合的理念结合实践案例，研究探讨和激发思考，如何让城市中的小节点创造出大价值。

李慧轩研究员以《北京 TOD 城市战略及近期实践》为题作了主题分享。TOD 城市战略涵盖愿景、指南、操作手册、导则、行动计划、评估体系等若干方面，北京结合自身需求，围绕能力建设、知识传播、政策影响进行了 TOD 本地化探索，研究制定了以公共交通与城市各功能中心体系协同、公共交通廊道与城市增长廊道融合、基于“节点-场所-市场潜力”的 3V 价值框架站域评估、政府-机构-市民利益协调机制、交通规划设计实践范式革新为核心的 TOD 战略，并在城市、廊道（线路与站点）、片区层面进行了探索实践。近期北京 TOD 的工作实践以廊道层面和重点地区的既有站 TOD 改造为具体抓手，前者在市郊铁路通密线 TOD 廊道层面工作探索的

基础上，进一步转化巴黎、伦敦、新加坡国际城市经验，联动轨道廊道各类要素与深化价值提升；后者则是将平台、评估、操作手册等战略思考传导落实到具体片区的战术行动。

史芮嘉高工在《北京市城市轨道交通一体化评估及思考》报告中回顾了北京轨道交通及一体化发展历程，指出城市轨道交通是北京市落实非首都功能疏解、公共交通优先、解决大城市病、促进城市高质量发展的重要抓手。报告结合首都发展特点，从网与城、线与廊、站与地三个层次评估轨道交通与城市分圈层耦合性、轨道交通网络布局与城市中心体系耦合性、轨道交通廊道与职住联动的关联度、轨道交通车站与周边用地的协调性，分享北京在城市功能融合、廊道建设、站城一体等方面的一体化工作探索，并从“都”与“城”的思考、空间协同模式、资源要素配置、市区统筹、财务可持续、评估机制等角度提出规划发展建议。

### **主要观点和结论：**

当前，我国正处于公共交通引领城市发展的重要历史阶段，应发挥公共交通对城市发展的支撑作用，推动轨道交通与产业布局、人口集聚、未来发展有机结合，为交通强国建设提供强力支撑。在我国进入高质量发展阶段，怎样协调好交通、产业和空间的关系是当前城市交通的重要课题。我们既要应对产业发展和新的业态带来的新问题，还要面对传统空间的更新重构、新发展空间的高质量融合，这就需要研究

交通与关联产业及空间的相互作用，针对存在的问题和发展的趋势来强化系统思维和顶层设计，积极探索新的发展路径和统筹规划问题，以支撑国土交通空间科学高效利用，加快形成交通产业新质生产力。

TOD项目的综合开发，通过“轨道+土地”相耦合的发展模式，促进交通-空间-产业的协同发展。以人流、资源、信息的高效流动推动空间培育和产业发展，实现交通与城市的有效互动，推进集约高效的土地利用，有助于推进交通-空间-产业协同格局的形成，成为推动铁路站城融合和城市轨道交通发展的重要引擎和典型范式。

交通、产业和空间协同发展需要站城融合和产城融合。交通学科一直强调与城市规划的结合，事实上交通问题、土地问题是社会经济集聚到国土空间上反映和投影。产业是基础、空间是载体、交通是工具。站城融合设计则更加注重车站与城市空间的有机衔接，通过合理的规划布局，将车站与周边商业、文化、居住等功能区紧密联系起来，形成功能互补、资源共享的城市发展格局。当前，我国城市发展的动力从要素驱动向创新驱动转换，产业体系从传统产业主导向新兴产业引领转型，城市治理从传统管理向现代治理转变，需要认识和把握好产业发展和城市功能的内在关系，从产业、

空间、交通三个维度加快构建现代产业体系，强化产业与城市功能融合、空间整合，从而实现“以产兴城，以城促产”。

### 论坛十：国土交通 TOD 学科建设与人才培养

2024年5月19日在面向中国式现代化的国土交通高质量发展论坛暨国土交通（TOD）委员会年会期间组织了第十分论坛：国土交通 TOD 学科建设与人才培养。



本论坛围绕 TOD 学科建设与人才培养、轨道 TOD 新发展与多学科交叉、交通建筑与规划、交通与土地利用的互动、TOD 政策展开。

本次论坛由西南交通大学建筑学院和中国城市规划学会青年工作委员会共同承办。中国国土经济学会国土交通

(TOD)委员会会长、中国工程院院士、原铁道部常务副部长(正部级)孙永福到会讲话。孙永福院士指出我国国土交通协同发展形势良好,对学科建设与人才培养提出了更高要求,国土交通协同发展(TOD)学科要体现多学科交叉、要寻求国家相关部门自上而下的支持。

西南交通大学建筑学院沈中伟院长在致辞中强调了在城市高质量发展进程中,构建立体城市与实现低碳韧性发展的重要性,以及国土交通TOD学科建设与人才培养的紧迫性。激励着在场的各位专家学者为国土交通TOD学科建设与人才培养贡献力量。西南交通大学建筑学院副院长崔叙和西南交通大学建筑学院教授杨林川分别主持了上下半场会议。

长安大学未来交通学院执行院长孙健教授、华南理工大学建筑学院袁奇峰教授、北京交通大学国土空间与交通协同发展研究院(TOD)副院长夏海山教授、长沙理工大学交通运输工程学院龙科军教授、北京交通大学建筑与艺术学院张纯教授、重庆交通大学建筑与城市规划学院刘亚南副教授、西南交通大学公共管理学院李东坤副教授、山东建筑大学交通工程学院于晓桦副教授纷纷上台进行了特邀报告,分享着他们在领域内的研究成果和心得体会。

孙健教授以《基于共享出行大数据的城市交通排放时空分布机理研究——以上海市为例》为题,分享了其在城市交通

排放研究方面的最新成果。通过构建多（两）水平发展模型（Two-Level Growth Model），报告论述了多水平因素（城市圈层、土地利用、公共交通可达性、天气等）对网约车（滴滴快车和出租车）订单需求以及市场占有率的影响；基于多种不同类型影响因素的考量，报告进而分析了上海市网约车新政后市场变化情况，验证了政策影响在不同城市圈层的分化、快车与出租车业务的互补性及不同因素对需求以及市场结构产生的影响。

袁奇峰教授则就《广佛都市区高铁新城建设的得与失》进行了深入分析，探讨了高铁新城建设对城市发展的影响。

夏海山教授就《轨道 TOD 新发展与多学科交叉研究》进行了精彩的演讲，提出了多学科交叉在 TOD 发展中的重要作用。

龙科军教授发表了题为《湖南交通强省的思考》的报告，详细阐述了面临的主要问题与挑战和推进交通强省战略的对策思考。他强调了统筹规划、优化综合立体交通网络和完善交通投资、经营政策等方面的重要性，有助于提升综合治理能力和实现交通强省的目标和推动湖南省交通发展。

刘亚南副教授分享了《重庆东站片区绿色低碳人居环境营造关键技术研究》的成果。报告立足于“双碳”和“城乡建设绿色发展”的战略背景，针对重庆东站片区人居环境发展

面临的低碳绿色需求，从区域、城市、街区三个维度出发，深入探索全周期、跨尺度、多要素的重庆东站片区绿色低碳人居环境营造技术框架，助力重庆东站片区实现可持续发展，达到"绿色化"导则要求，提高重庆东站片区人居环境形象，推动城乡建设绿色发展。

张纯教授探讨了《低碳和多元包容视角下的交通与城市协同发展》。她强调了多领域协同减碳的必要性，提出以公共交通为导向的发展模式（TOD）的重要性，并以北京为例介绍了 TOD 给城市带来的减碳作用。

李东坤副教授就《中国式现代化进程中的城轨 TOD 发展政策需求、评估逻辑及其变动趋势》进行了深入讲解，系统阐述了城轨 TOD 在中国式现代化进程中的重要作用，探讨了政策需求的变化、评估逻辑的创新以及未来的发展趋势。

于晓桦副教授就《多元赋能下 TOD 开发的城市轨道交通功能适应性评估》进行了分享。报告结合中国式现代化发展理念与 TOD 模式新内涵，对轨道车站进行多元赋能诠释，包括客流集聚赋能、公共服务赋能、环境生态赋能和人文社会赋能，并提出赋能测度指标。基于 TOD 车站多元赋能，以济南轨道交通 2 号线为例，首先对轨道车站协调性进行耦合分析，其次利用耦合度和耦合协调度的概念构建轨道车站适应性评价体系，评估多元赋能下轨道车站的功能适应性。对比模

糊综合评价法，说明两种评估方法结合下的轨道车站地区更新升级策略。

本次论坛的成功举办，为与会者提供了一个交流思想、分享经验的平台，展示了各交流单位在立体城市领域的实践与成就，也深刻探讨了国土交通教育和研究方面的思考。通过专家学者的智慧分享与经验交流，期待为中国式现代化下的国土交通交叉学科建设与创新人才培养贡献力量。

### **主要观点和结论：**

国土交通 TOD 作为一种高效、可持续的城市发展模式，对于缓解城市交通压力、优化城市空间结构、提升城市竞争力具有重要意义。随着我国新型城镇化的不断推进，TOD 模式的应用前景广阔，对相关学科建设和人才培养提出了新的更高要求。在此背景下，有必要加强国土交通 TOD 学科的理论创新和实践探索，培养一批懂土地利用、交通、建筑与规划、经济发展、公共管理、城市治理等复合型人才。这种跨学科的人才培养需要学校与企业之间的密切合作。校企合作不仅可以使学生接触到实际项目，获得更丰富的实践经验，还可以让学校更好地了解行业需求，调整课程设置，提高教学质量。同时，企业也能从中获得人才储备，并与学校共同探索行业前沿，促进产学研一体化发展。提高学生的实践能力是校企合作的重要目标之一。通过与企业合作的项目，学生可

以将课堂所学知识应用到实际中去，从而更好地理解 and 掌握所学内容。同时，他们也能在实践中培养解决问题的能力、团队合作精神以及创新思维，这些都是未来从业者所必备的素养。共同推动国土交通 TOD 领域的高质量发展需要学校、企业、政府以及社会各界的共同努力。只有通过多方合作，才能够更好地促进 TOD 模式在中国城市化进程中的应用，实现城市发展的可持续性和高效性。因此，建立起一个稳定而密切的校企合作机制，为国土交通 TOD 领域的人才培养和学科发展提供坚实的基础，是当前迫切需要解决的问题之一。