

东莞市轨道交通站场 TOD 与 TID

规划研究技术指引

(试行)

东莞市轨道交通建设及 TOD 开发领导小组办公室

2018 年 10 月

目录

第一章 总则	1
一、编制背景	1
二、编制目的	1
三、编制依据	1
四、总体原则	2
五、TOD 规划体系	3
六、适用范围	3
七、《指引》的工作深度.....	4
第二章 TOD 总体策略研究及线路/片区 TOD 规划编制技术指引	5
一、总体要求	5
二、规划研究目标	5
三、规划研究范围	6
四、TOD 总体策略研究编制内容.....	7
4.1 协调城市空间与轨道建设发展	7
4.2 发展策略与规划指引	7
4.3 站点分级分类及开发模式研究	7
4.4 土地综合开发总体策略.....	7
4.5 土地整备计划建议.....	8
4.6 土地收储成本及开发收益初步测算.....	8

4.7 投融资建议	8
五、线路 TOD 规划编制内容	8
5.1 站点周边地区土地摸查.....	8
5.2 线路走向通道及线站位方案比选	9
5.3 站点分级分类及开发模式初步建议	9
5.4 线站位控制性规划.....	10
5.5 土地综合开发策略.....	10
5.6 投融资建议	11
六、片区 TOD 规划编制内容	11
七、其它规划	11
第三章 TOD 综合开发规划及 TID 概念方案技术指引.....	12
一、 TOD 综合开发规划	12
1.1 总体要求.....	12
1.2 规划目标.....	12
1.3 规划范围.....	12
1.4 编制内容.....	13
二、 TID 概念方案.....	18
2.1 总体要求.....	18
2.2 工作目标.....	18
2.3 工作范围.....	18
2.4 编制内容.....	18

三、TOD 综合开发规划深化.....	23
3.1 总体要求.....	23
3.2 规划目标.....	23
3.3 规划范围.....	23
3.4 编制内容.....	23
第四章 成果构成与形式.....	32
一、总体要求	32
二、成果构成	32
2.1 TOD 总体策略研究.....	32
2.2 线路 TOD 规划.....	32
2.3 TOD 综合开发规划及 TID 概念方案	33
2.3 TOD 综合开发规划深化	36
三、成果形式	38
3.1 书面成果.....	38
3.2 电子数据成果.....	39
附件一：基本概念及定义.....	40
一、TOD 综合开发	40
二、轨道交通场站综合体（TID）	40
三、控制性规划.....	40
四、站点分类分级	41
五、开发模式	41

六、多首层	42
附件二：规划编制组织及审批指引	43
附件三：征求意见审查内容指引	45
一、TOD 综合开发规划审查内容指引	45
二、TID 概念方案审查内容指引	46
三、TOD 综合开发规划深化审查内容指引	47

第一章 总则

一、编制背景

为贯彻落实《东莞市人民政府关于创新体制机制加快轨道交通建设发展的若干意见》（东府[2018]26号）、《东莞市轨道交通站场周边土地综合开发及站场综合体建设实施细则》的要求，明确轨道交通站场 TOD 及 TID 概念方案编制技术内容、组织流程、审批流程，加快推进轨道交通建设和站场周边土地综合开发，加强规划指引与管控约束，推进土地储备，实施综合开发，实现站场周边土地高效集约利用，充分发挥轨道交通综合效益，筹集轨道建设资金，实现轨道交通的可持续发展。依据相关规范、标准的要求，制订《东莞市轨道交通站场 TOD 与 TID 规划研究技术指引》（以下简称《指引》）。

二、编制目的

（1）明确站场 TOD 及 TID 各阶段规划技术成果编制要求，以保障技术成果的质量；

（2）明确规划管控的重要内容，为各部门进行规划管理、土地收储及出让提供技术支撑，并为 TOD 规划及 TID 概念方案重要成果落实到法定规划中提供技术参考依据。

三、编制依据

- 《东莞市人民政府关于创新体制机制加快轨道交通建设发展的若干意见》（东府[2018]26号）
- 《东莞市轨道交通站场地区规划管理办法》
- 《东莞市轨道交通站点周边土地专项储备管理办法》
- 《东莞市轨道交通建设投融资管理办法》
- 《东莞市城市轨道交通建设管理办法》

- 《东莞市轨道交通站场周边土地综合开发及站场综合体建设实施细则》
- 《珠三角城际轨道站场 TOD 综合开发规划编制技术指引(试行)》
- 《珠三角城际轨道站场 TOD 综合开发规划基础调查技术要求》
- 《城市轨道沿线地区规划设计导则》
- 《东莞市轨道站场 TOD 综合开发总体策略研究》

四、总体原则

- 贯彻国家法律、法规、标准、规范及相关强制性规划的要求；
- 坚持以人为本、集约高效的可持续城市发展原则，促进城市用地的集聚发展，节约轨道造价、提高运营效率，优化换乘条件；
- 坚持城市规划与轨道交通规划同步对接的原则，促进公共交通支撑和引导城市发展，实现城市功能与轨道交通的协调。

五、TOD 规划体系

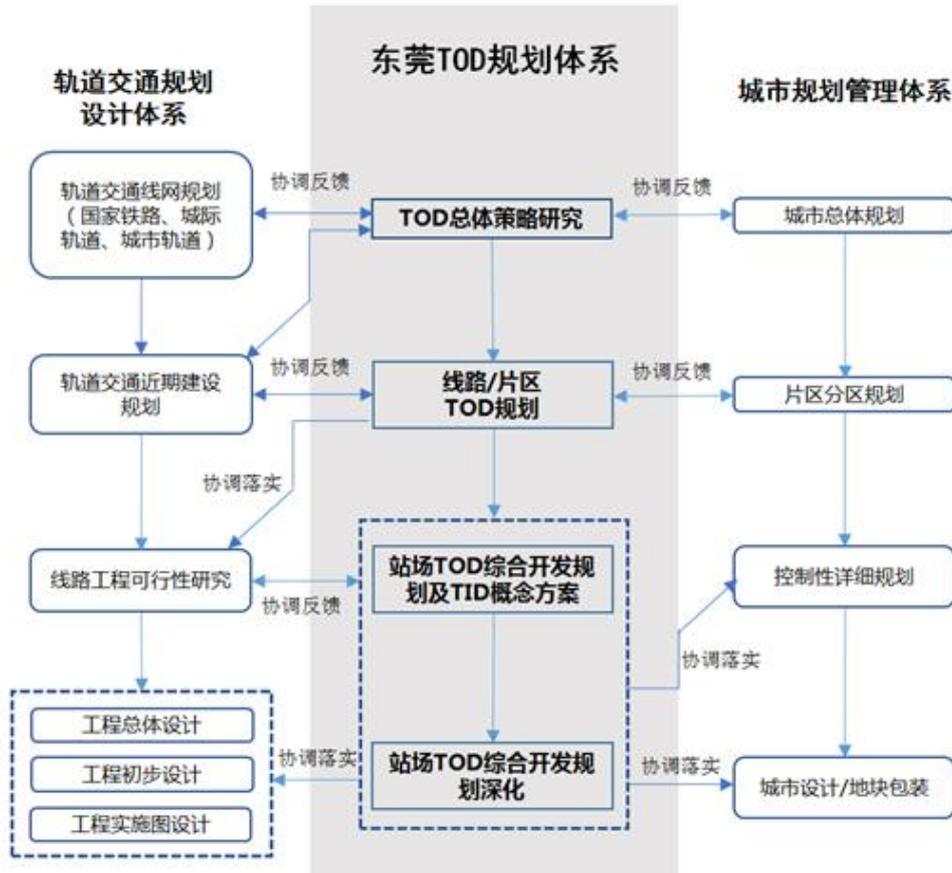


图 1 东莞市 TOD 规划与其它相关规划的技术对应关系

六、适用范围

东莞市轨道交通 TOD 规划包括 TOD 总体策略研究、线路/片区 TOD 规划、站场 TOD 综合开发规划、站场综合体（以下简称“TID”）概念方案，涉及宏观、中观、微观多层次的 TOD 规划体系。

由于我市第一轮 TOD 总体策略研究已经完成，部分轨道站场的 TOD 综合开发规划已启动，且站场 TOD 综合开发规划涉及不同的统筹主体、编制单位众多，情况复杂。因此，本次指引主要针对微观层面的站场 TOD 综合开发规划、TID 概念方案。

本指引适用于我市境内城市轨道交通不同层面的 TOD 规划，但不适用于有轨电车。高铁及城际站点 TOD 综合开发规划原则上参照执行，具

体要结合省有关部门的要求，根据实际情况由项目合同约定。

七、《指引》的工作深度

本指引主要结合国家、省市有关政策、其它城市经验，并结合东莞的实际情况和现实紧迫问题，在梳理了东莞 TOD 总体体系框架和总体思路的基础上，重点提出单个站场的 TOD 综合开发规划及 TID 概念方案的工作目标、通则性框架内容指引、规划编制组织及审批流程。在具体 TOD 综合开发规划及 TID 概念方案编制过程中，涉及不同类型的站点和不同外部的条件，需要编制单位在总体目标不变的前提下结合项目情况细化具体的工作思路和内容。涉及具体的指标指引、TOD 理念落实优先落实本指引中相关内容，若本指引未涉及的内容可结合项目实际情况，参照住建部 2017 年印发的《城市轨道沿线地区规划设计导则》以及省住建厅 2012 年印发的《珠三角城际轨道站场 TOD 综合开发规划编制技术指引（试行）》有关要求，分站点具体研究并落实到具体项目中。

第二章 TOD 总体策略研究及线路/片区 TOD 规划编制 技术指引

一、总体要求

原则上 TOD 总体策略研究、线路/片区 TOD 规划应根据实际情况需要，与轨道交通线网规划或轨道交通近期建设规划或城市总体规划或城市分区规划同步启动编制、修编或深化工作。其中修编或者深化工作内容根据实际需要确定。

二、规划研究目标

不同层次的 TOD 规划目标均包括两个方面，城市空间品质、土地开发经济效益。

（一）TOD 总体策略研究

从市域层面进行全面统筹，需与城市总体规划和轨道线网规划或近期建设规划相协调，研究目标包括：

（1）城市空间及功能发展策略方面，以城市轨道交通规划与建设为契机，构筑公共交通支撑和引导城市发展的城市结构；以轨道交通廊道和枢纽为骨架及节点，布局城市各级公共服务中心；以轨道交通及其它公共交通的服务水平为依据，分布城市的居住与就业功能及建设强度。

（2）TOD 土地开发策略方面，通过站点周边土地资源盘整提出分片区的 TOD 开发策略、各线路站点分级、站点规划设计指引、TOD 综合开发统筹主体、站点开发模式、土地收储及出让策略、城市更新发展策略，以及通过近期建设规划线路资金需求测算、提出土地储备及出让等有关投融资策略建议。与轨道交通线网规划同步编制时，重

点考虑车场选址与综合开发的相关内容。

（二）线路 TOD 规划

以线路为研究对象，以土地摸查为基础，从城市规划、土地利用、交通组织、土地经济测算等多角度，比选轨道线路走向通道及站位方案；分析沿线各片区的功能定位、空间发展重点及概念性建设规模；提出站点分级分类建议、土地综合开发策略建议，强调特色发展，避免均质化布局；分析轨道沿线各站点的交通服务职能和服务范围，明确各站点的交通发展定位；对沿线土地资源进行初步摸查，进行线站位控制性规划，提出土地收储红线建议、土规及总规调整建议等。在通道初步可行的前提下，尽量使线路走向和站点的设置覆盖主要的城市功能区、城市人口密集区，同时也要兼顾考虑线路两侧的土地资源利用。使轨道交通线路实现与城市空间协调发展的同时，统筹考虑土地开发效益。

片区 TOD 规划视需要开展，站在片区的角度以及新的政策、客观条件变化、片区政府诉求等因素影响下深化、优化、调整相关内容。

三、规划研究范围

TOD 总体策略研究的规划研究范围为东莞市域范围。

线路 TOD 规划的规划范围以线路为单位，当站点位置调整幅度可能较大时，可采用线路两侧 500-800m 作为规划区范围。当站点位置调整幅度较小时，可以以站点周边 500-800 米半径作为规划区范围。

站场 TOD 综合开发规划的规划范围，国铁及城际线路按站点周边 800 米半径、城市线路按站点周边 500 米半径确定规划范围，具体范围结合周边规划路网、自然地理界线、行政界线及相关政府部门意见划定。

片区 TOD 规划的规划范围为东莞市总体规划确定的 6 大片区。

四、TOD 总体策略研究编制内容

4.1 协调城市空间与轨道建设发展

协调城市总体规划和轨道线网规划的总体发展目标，结合城市总体规划确定的城市发展模式、空间发展策略以及轨道线网规划确定的城市交通发展模式，明确 TOD 发展的重点和方向。协调城市空间与轨道建设的联系，构筑公共交通支撑和引导城市发展的城市结构。

4.2 发展策略与规划指引

制定全市 TOD 发展策略及规划指引。结合总体规划提出的分区发展指引策略，综合考虑城市空间结构、交通网络布局、交通需求强度、土地发展潜力等主要因素，在符合 TOD 总体发展目标的前提下，重点关注各分区的自身发展特点和发展要求，制定 TOD 分区发展策略。提出站点周边人口、岗位聚集目标。

4.3 站点分级分类及开发模式研究

结合城市总体规划、轨道网络规划等上位规划确定的轨道交通站场的交通特征及功能特征对站场进行分级分类。

4.4 土地综合开发总体策略

在摸查全市轨道交通沿线土地资源的基础上，结合各线路、各城市片区自身的特色，提出站点周边土地利用协调发展、交通接驳与换乘、功能混合使用等方面的总体开发策略，为各线路、各城市片区的土地综合开发策略提供指导。

4.5 土地整备计划建议

结合全市轨道交通沿线土地资源及轨道建设资金需求，研判土地供需情况，提出土地整备的原则、思路，制定土地整备的工作计划建议，指导土地整理和收储工作开展。

4.6 土地收储成本及开发收益初步测算

对全市轨道交通沿线的土地收储成本及开发收益进行初步测算。

4.7 投融资建议

对传统政府投资建设、授权建设经营、PPP 等投融资模式进行分析并提出建议。对全市轨道交通建设与运营的资金需求进行测算，综合分析站点 TOD 综合开发在各类投资建设方式下的可行性。

五、线路 TOD 规划编制内容

5.1 站点周边地区土地摸查

5.1.1 技术要求

结合站点周边规划路网、自然地理界线、行政界线、地籍权属界线及相关政府部门意见等，调查沿线土地利用的相关情况。

5.1.2 工作内容

土地摸查主要内容：（1）现状建设情况；（2）土地利用现状；（3）土地利用总体规划；（4）城乡规划；（5）在建拟建项目情况；（6）“三旧”改造地块标图建库及项目进展情况；（7）开发意愿（政府对片区的开发意向、属地政府对地区的发展意向、地方发展意向等）。

绘制线路及站点周边地区土地摸查图纸（包括土地利用现状图、建设用地现状图、在建拟建项目分布图、“三旧”图斑分布图、总体

规划三区四线图、土地利用总体规划图、现行控规土地利用规划图、地块控制规划图、工业保护线等。

5.1.3 工作深度

土地摸底的工作深度及技术要求参考《珠三角城际轨道站场 TOD 综合开发规划基础调查技术要求》执行。

5.2 线路走向通道及线站位方案比选

5.2.1 技术要求

充分落实城市轨道交通线网方案，进一步稳定轨道交通线站位方案，并对线路走廊、站点用地进行规划选址，有效推进轨道交通线路有序建设，指导轨道线路工程设计，减少工程实施过程中的用地矛盾，实现与周边用地的协调发展。

5.2.2 工作内容

从城市空间布局、城市用地规划、交通衔接、城市轨道网布局、城际轨道网布局、客流需求、土地开发资源等角度出发，对轨道交通线路走廊及站点设置方案进行比选论证。主要技术内容包括（1）线站位规划原则；（2）线站位方案比选；（3）线站位推荐方案；（4）线路敷设方式建议。绘制线站位方案比选图、线路控制标准图则。

5.3 站点分级分类及开发模式初步建议

根据轨道交通站场的交通特征及功能特征对站场的分级分类给出初步建议，基于土地摸底对站场的开发模式提出初步建议。

主要包括（1）站点分级分类初步建议；（2）站点开发模式初步建议。

5.4 线站位控制性规划

5.4.1 技术要求

结合线路走向通道及线站位方案比选，稳定轨道交通线站位，编制线站位控制性规划。

5.4.2 工作内容

根据初步稳定的轨道线路编制线站位控制性规划，将控制保护线落实到 GIS 平台。主要包括：

（1）线路走廊通道与敷设方式控制性规划：根据线路方案，结合沿线条件，研究确定轨道交通线路的敷设方式，并以此为基础，编制线路的控制性规划方案。

（2）沿线车站控制性规划：结合线路在线网中的定位以及规划控制要求，分析线路沿线的客流需求和周边用地条件，编制沿线车站的控制性规划方案，并对重点换乘车站的换乘条件进行控制。

（3）线路车辆段、停车场控制性规划：结合周边现状与规划情况，落实轨道交通线网规划中车辆段、停车场的选址，编制线路车辆段、停车场的控制性规划方案。

5.4.3 工作深度

应达到控制性详细规划的深度要求，能够用于城市规划管理，并为轨道工程设计提供依据和支持。

5.5 土地综合开发策略

通过对现状土地的摸查及分析，明确轨道交通线路在地区发展中的重要作用并提出各站点的发展定位、发展特色，在此基础之上，结

合站点自身特色，提出轨道线路各个站点周边差异化的 TOD 开发策略，具体的开发策略根据项目需要制定。

5.6 投融资建议

5.6.1 技术要求

通过对政策的解读和相关基础数据的测算，综合分析站点 TOD 综合开发项目投资估算及轨道运营效益，并结合投融资模式的研究，提出线路投融资建议。

5.6.2 工作内容

主要内容包括：（1）投融资政策解读；（2）轨道线路投融资估算；（3）投融资模式可行性分析；（4）轨道线路投融资建议。

六、片区 TOD 规划编制内容

片区规划需要站在片区的角度以及新的政策、客观条件变化、片区政府诉求等因素影响下，深入分析片区内部各站点之间的内在关联，主要内容包括：（1）深化站点开发模式研究；（2）优化片区发展及土地开发策略；（3）评估站点分级分类；（4）深化片区土地储备计划。

七、其它规划

本指引不做具体要求，视工作需求开展其它规划，具体工作要求在工作任务书中明确。

第三章 TOD 综合开发规划及 TID 概念方案技术指引

根据第一章明确的东莞轨道交通 TOD 规划体系，站场 TOD 综合开发规划及 TID 概念方案分两个工作阶段，第一阶段工作内容为 TOD 综合开发规划及 TID 概念方案，应与轨道交通工程可行性研究同步开展，作为轨道交通线路可行性研究重要的技术支撑。具体技术指引如下：

一、 TOD 综合开发规划

1.1 总体要求

TOD 综合开发规划应以站场为中心，建立集交通、商务、商业、文化、教育、居住为一体的城市功能区，优化城市布局，提升城市品质，为高效集约利用站场周边土地、推进土地储备奠定工作基础。

1.2 规划目标

TOD 综合开发规划围绕轨道交通场站进行土地储备潜力评估，重点提出 TOD 规划范围与储备红线建议，明确地区功能定位，初步确定产业发展目标、土地利用布局、开发建设规模及综合交通系统，估算 TOD 范围内土地开发经济测算。

1.3 规划范围

TOD 规划范围包括核心区、控制区，具体技术要求如下：

1.3.1 TOD 规划核心区

为了提升站点周边公共空间品质，实现站城一体的核心交通和公共空间功能，划定 TOD 规划核心区。TOD 规划核心区为与站点建筑和公共空间直接相连的街坊或开发地块，安排交通换乘设施、混合

功能开发为主。以站场周边半径 300 米范围为基础，结合控制区范围、周边用地布局、规划道路等确定。

1.3.2 TOD 规划控制区

为 TOD 政策落地提供空间保障，划定 TOD 规划控制区。城际轨道站点 TOD 规划控制区以站点周边 800 米半径范围为基础，依据规划路网、用地权属、地形等要素确定，面积约 3000 亩；城市轨道站点 TOD 规划控制区以站点周边 500 米半径范围为基础，依据规划路网、用地权属、地形等要素确定，面积约 1200 亩。原则上控制区范围要包含站点半径 800 米或 500 米范围内的全部用地。

1.4 编制内容

1.4.1 项目概况

主要内容包括：规划背景、规划依据、规划目标、技术路线、规划范围。

1.4.2 土地利用基础调查及储备潜力评价

A. 土地利用基础调查

技术要求：从区域因素、宗地因素、变动因素、交通因素四大方面进行现状调查，细化场站周边地区现状 GIS 空间数据库，为土地储备潜力评价提供数据基础。

工作内容：（1）土地利用现状；（2）建筑质量现状；（3）道路交通现状；（4）公共服务设施现状；（5）产业发展现状；（6）地形地貌现状；（7）景观环境现状；（8）土地权属现状；（9）“三旧”改造地块标图建库、项目推进情况及权属人改造意愿情况；（10）行政历史

审批；（11）土地利用总体规划；（12）城乡规划。

工作深度：土地利用基础调查的工作深度及技术要求参考《珠三角城际轨道站场 TOD 综合开发规划基础调查技术要求》执行。

B. 土地储备潜力评价

技术要求：从国土、规划、交通三个视角进行分析，通过量化评估模型运算得出土地储备潜力评价结果。筛选出现状建设强度较低、土地权属情况简单、功能有待升级、具有开发潜力、可以优先收储的用地。

工作内容：（1）土地储备潜力指标选取与量化；（2）土地储备潜力权重确定；（3）土地储备潜力的空间分析；（4）土地储备潜力等级划分。绘制可开发用地潜力分析图纸。

1.4.3 功能定位（优化）

在 TOD 总体策略研究、线路 TOD 规划基础上（若有），从线路、所在统筹片区的角度，结合最新的城市发展现状、规划条件、类似站点案例研究等，对站点功能定位进行优化。功能定位包括交通定位、城市定位，以及由二者确定的综合功能定位。

1.4.4 产业发展研究

技术要求：在明确轨道沿线各片区的功能定位、空间发展重点的基础上，分析轨道沿线地区、站点周边地区现状产业分布情况，结合产业发展趋势和规律，研判轨道沿线地区、站点周边地区产业发展方向，提出产业功能业态类型。

工作内容：主要包括（1）产业发展现状；（2）产业发展趋势与方向；（3）产业功能业态类型。

工作深度：达到概念规划的深度。

1.4.5 土地利用规划

技术要求：按照 TOD 开发模式，采用圈层式的布局原则与较高开发强度，宜采用小街坊、密路网的用地规划布局形态。

工作内容：

(1) 用地布局。分析影响规划区用地布局结构与功能组织的重大因素，阐述用地布局与功能组织的基本思路及规划方案，确定各类用地的布局、规模及规划要求，明确混合用地占建设用地总量的比例及其布局，列出规划用地汇总表。绘制土地利用规划图纸。

控制区内鼓励合理的用地功能混合，核心区内优先布局市区级、片区级、镇区级、社区级（与站点分级分类对应）的商业服务和公共服务设施，并充分利用垂直空间提高用地功能的混合度。

(2) 建设用地强度控制。贯彻 TOD 理念，体现以站场为核心整合开发、圈层式用地功能布局的要求，分区确定地面上总建筑面积、绿地率、建筑限高等控制指标。绘制建设用地强度分区引导图纸。

控制区内总体建设规模根据轨道及周边交通设施的承载力进行校核，站场核心区范围内鼓励采用较高的开发强度，与核心区外形成开发强度梯度。

工作深度：达到《珠三角城际轨道站场 TOD 综合开发规划编制技术指引（试行）》规定的工作深度。

1.4.6 综合交通规划

技术要求：提出轨道场站 TOD 规划范围内周边道路交通、公共交通、慢行交通等的综合交通规划方案，通过切实可行的交通改善措施，

包括规划范围对外出入的衔接与转换、规划区内公交网络优化、慢行交通网络完善等，落实周边区域以及规划区内部车行道路的连接及交通转换，加强规划区内部与外部交通系统的衔接，改善和疏解地区交通。

工作内容：（1）周边区域及规划内交通现状；（2）交通需求预测；（3）道路系统规划；（4）常规公共规划；（5）慢行交通方案；（6）交通组织方案。绘制交通系统规划图纸。

工作深度：达到《珠三角城际轨道站场 TOD 综合开发规划编制技术指引（试行）》规定的工作深度。

1.4.7 经济测算

技术要求：对项目规划方案进行经济评估，确保项目规划方案具有较好的经济效果，根据项目土地一级开发投资、出让收益情况，对 TOD 综合开发规划方案进行反馈校核。

工作内容：（1）土地开发建设成本估算；（2）土地出让及更新项目收益测算。

工作深度：达到概念规划的深度。

1.4.8 规划实施建议

A. 控制区范围建议

提出控制区范围建议。

B. 土地储备建议

以土地储备潜力评价结果为基础，结合功能布局及交通规划，提出 TOD 储备红线建议及土地储备计划的建议（包括职责主体，时间计划等）。绘制土地储备规划图纸，以便指导开展土地储备工作。

C. 开发模式建议

根据实际情况提出 TOD 开发模式建议。

D. 土规调整建议

明确土地利用总体规划调整要求，提出土地利用总体规划中需调整用地的规模。绘制土地利用总体规划调整示意图纸，以便协调落实到土规调整工作中。

E. 城乡规划调整建议

根据 TOD 综合开发规划，适时提出镇街总体规划调整建议以及工业保护线等方面的调整建议。

F. 土地综合开发实施计划的建议

结合经济测算初步提出综合开发参与主体及相关的责任、权利、利益，对项目建设、投资、管理界面划分提出建议。

1.4.9 刚性及弹性引导内容

明确刚性内容及弹性引导内容。

其中刚性内容包括：

(1) TOD 控制区、核心区、储备用地红线范围建议；(2) 控制区内总体开发建设规模；(3) 综合交通规划优化原则；(4) 土地利用总体规划中需调整用地的规模。

弹性引导内容包括：

(1) 功能定位；(2) 产业发展方向；(3) 核心区内混合用地占建设用地总量的比例。

二、TID 概念方案

2.1 总体要求

TID 概念方案应满足轨道交通设施建设和交通衔接需求，通过整合轨道设施、周边建筑及公共用地，充分利用地上、地下空间，达到“零换乘”的目标，促进交通功能与城市生活服务功能的有机结合。

2.2 工作目标

TID 概念方案研究的工作目标为划定 TID 选址红线，提出站点综合体的建筑概念方案，完成交通衔接设施设计，明确各类建设工程及投资界面，为后续提出开展枢纽体初步设计招标或设计方案竞赛提供材料支撑。

2.3 工作范围

轨道交通场站综合体为构建轨道交通场站及相关设施布局协调、交通设施无缝衔接、地上地下空间充分利用、轨道运输功能与城市综合服务功能有机衔接的一体化建设项目。用地范围主要包括轨道交通站场、轨道车辆段及附属工程（含出入口、通风亭等）和轨道交通控制保护及交通衔接工程所需用地所需用地，视实际情况可延伸至轨道交通设施的共构地块项目。具体范围根据场站等级、地形、现状用地条件、用地权属、城市道路等实际情况划定。应尽量避免地块分割，造成零星用地、边角地。

2.4 编制内容

2.4.1 TID 红线划定

综合考虑轨道交通设施、控制保护范围、交通衔接工程的用地需

求，结合地块实际，合理划定 TID 项目用地范围。

2.4.2 用地功能布局

技术要求：明确 TID 红线内各项功能、布局和组织形式。在优先满足交通功能的基础上，充分挖潜地上地下空间，通过复合设计、立体开发、功能融合的手段提升 TID 项目的城市综合服务功能。

工作内容：（1）用地功能布局；（2）用地规划指标控制。绘制 TID 用地功能布局规划图纸。

工作深度：达到控制性详细规划的深度。

2.4.3 建筑设计概念方案

技术要求：满足轨道交通设施建设和交通衔接需求，通过整合轨道设施、周边建筑及公共用地，充分利用地上、地下空间，固化与站点直接连通的公共空间设计、预留与各类交通设施换乘的工程接口，达到“零换乘”的设计目标，促进交通功能与城市生活服务功能的有机结合。

工作内容：

（1）功能布局：通过综合体上盖综合开发的功能业态策划，完成各类场地、功能的布局，着重解决与站房功能的相互衔接。公共空间组织应充分考虑不同产权单位的使用需求和管理需要，在不同高程空间中明确权属边界和管理边界，明确不同权属空间的对接要求。绘制 TID 总平面规划图纸。

（2）建筑规模：根据周边地块性质、产业特点、区域规划、综合开发、商业模式、投资估算来确定综合体开发建设规模。

（3）高度控制：根据站房建设选址，以城市设计角度出发，提

出建筑高度控制要求。

(4) 退缩要求：根据相关规范严格落实用地红线、道路红线、骑楼建设范围、裙楼建设范围、塔楼建设范围、地下室建设范围、地铁建设范围、城轨和高铁建设范围、各类市政管线、各类绿线蓝线控制范围退缩等要求。

(5) 形态风貌：完成场站综合体建筑的立面造型和主要空间形态设计。绘制 TID 建筑立面图纸及建成效果示意图。

(6) 建筑体内部换乘设施（交通核）设计：根据外部交通组织建议的方案，确定各层平面功能布局（包括地道、天桥）及旅客进出站流线及交通核心。绘制 TID 建筑各层平面图纸。

(7) 人车动线组织：结合旅客进出站的流线、候车模式进行统筹安排场站综合体内外人车动线组织衔接。

(8) 综合体结构体系：选定综合体结构体系和完成盖上盖下建筑主体结构衔接的建议。绘制 TID 建筑剖面图纸。

(9) 出入口设计：结合场站综合体人车动线及周边建设情况，分别设计主要出入口、与规划建筑结合的出入口、以及利用公园绿地、或在街头独立设置的出入口。出入口设计应与城市周边环境有机融合。

(10) 附属设施设计：应当考虑公交站点、出租车及 K+R 上落客设施、P+R 小汽车停车场、自行车停放处、长途客运站、跨境交通等多交通方式衔接的场地，并宜在场站综合体建筑内部结合设置，进行一体化设计。

工作深度：建筑设计达到修建性详细规划深度。

2.4.4 交通衔接规划

技术要求：优化站点交通功能定位及规模研究，整合轨道交通与

公交站场、停车换乘停车场（P+R）、出租车停靠点等衔接要求，对紧邻用地的城市道路设置提出优化建议，完成区域交通衔接规划。

工作内容：

（1）交通现状分析：分析 TID 周边交通发展现状，总结存在问题，明确规划目标和对策。

（2）站点交通功能定位：根据交通规划和区位特征，进一步研究确定站点功能定位。

（3）交通衔接设施规模研究：制定交通衔接设施配套标准，预测站点客流量及各类交通接驳需求，明确站点及交通接驳设施建设规模。

（4）站点交通衔接规划：研究确定站点一体化换乘体系构成，采用一体化、立体化的原则，围绕轨道交通站点为核心进行交通整体规划，统筹安排轨道交通与 P+R 停车场、公交车站、出租车站、自行车停车点等接驳交通设施布局。绘制 TID 交通衔接设施布局图纸。

（5）交通组织：合理规划场站综合体的各类交通人流和车流组织流线，创造简单便捷的换乘流线，实现人流与车流的立体分离，保障场站综合体整体交通的高效运行。绘制 TID 交通组织规划图纸。

（6）区域交通衔接规划：场站综合体与周边道路交通、公共交通、步行交通、静态交通等的衔接规划方案，构建站场综合体与周边交通系统一体化的高效、便捷的立体交通空间。车辆段人工地面应设双向消防车道连接地面。

工作深度：达到修建性详细规划深度。

2.4.5 景观环境设计

编制要求：整合历史、自然、人文资源，传承和延续自然地理与

历史文化特色，形成站点 TID 特色景观空间，通过景观升级改造改善城市形象，加强交通引导功能。

工作内容：（1）TID 景观节点；（2）TID 视线廊道；（3）TID 景观界面。

工作深度：达到控制性详细规划阶段的城市设计深度。

2.4.6 经济测算

技术要求：在稳定场站综合体各项主要经济技术指标的基础上，对 TID 红线内建设项目进行经济评估，确保项目规划方案具有较好的经济效果，根据 TID 项目开发投资、出让收益情况，对 TID 概念方案进行反馈校核。

工作内容：（1）土地征拆成本估算；（2）交通衔接工程投资估算；（3）物业开发投资估算；（4）枢纽主体工程建设投资估算；（5）项目融资地块规划；（6）土地出让收益测算。

工作深度：达到控制性详细规划的深度要求。

2.4.7 规划设计条件建议

技术要求：综合 TID 概念方案各项内容研究成果，总结提出 TID 红线内各地块的规划设计条件建议，绘制图则，为后续开展 TID 地块体初步设计招标或设计方案竞赛提供材料支撑。TID 地块在解决好交通衔接设施配套需求的基础上，应根据自身条件，集约发展，综合开发，宜规划为控制区范围内的地标性建筑。

工作内容：（1）TID 规划技术经济指标建议；（2）TID 建筑设计要求建议；（3）TID 交通衔接要求建议；（4）TID 景观环境要求建议。

三、TOD 综合开发规划深化

3.1 总体要求

在已完成的 TOD 综合开发规划基础上，全面结合控制性详细规划的工作要求，深化规划方案与成果表达，制定实施计划，形成 TOD 综合开发深化成果。

TOD 综合开发规划深化宜与轨道交通工程初步设计同步互动，成为该片区控制性详细规划编制（调整）的规划依据。

3.2 规划目标

完成 TOD 规划范围的整体城市设计，确定规划范围内各项规划设计指标及控制要求；根据实际情况，提出土地实物储备及出让分期计划、控规调整建议、近期配套交通设施建设计划，深化土地储备的投融资测算，为控制性详细规划编制（调整）及近期土地出让、开发提供规划依据。

3.3 规划范围

延续上一个工作阶段 TOD 综合开发规划的规划范围。

3.4 编制内容

3.4.1 项目概况

简要阐述规划背景、规划依据、规划目标、技术路线以及规划范围。

3.4.2 功能定位（深化）

在 TOD 综合开发规划功能定位的基础上，根据上层次规划的要求，进一步深化功能定位、发展方向与发展目标，并预测规划区的人口发

展规模和开发建设规模。

3.4.3 产业发展规划

技术要求：在 TOD 综合开发规划产业策划的基础上，进一步深化分析产业发展及业态规模，根据 TOD 综合开发理念构建适合于各车站地区的产业发展体系，基于整体研究范围所处的区位条件、建设条件，策划与车站的类型、能级、地区的发展趋势等紧密相关的重大项目，带动周边地区城市发展。

工作内容： 1) 宏观背景分析；(2) 产业发展现状与方向；(3) 产业发展定位与策略；(4) 产业功能与发展规模；(5) 重大产业发展项目。

工作深度：根据站点类型划分为不同的工作深度，枢纽型、市域级城市型、片区级城市型的站点按照专题研究的深度进行编制，形成独立成果；镇区级城市型及特殊型站点按照研究专章的深度进行编制，作为成果说明书的一部分；社区型站点在技术要求的基础上，可简化编制内容，进行要点阐述。

表 1 各类型站点产业发展规划工作深度一览表

分类	枢纽型	城市型			社区型	特殊型
		市域级	片区级	镇区级		
专题研究 (独立成果)	○	○	○			
研究专章				○		○
要点阐述					○	

3.4.4 土地利用规划

技术要求：在 TOD 综合开发规划土地利用规划的基础上，进一步深化分析影响规划区用地布局结构与功能组织的重大因素，确定各类用地的布局、规模及规划要求。新增公建配套要有明确的基本可行的落地实施方案。

工作内容：

（1）建设用地性质：确定地块和细分地块的土地使用性质，细分地块的土地使用性质原则上分至小类；确定地块和细分地块土地使用性质的兼容范围或适宜建设要求。绘制土地利用规划图纸，以便落实到控规中。

（2）建设用地使用强度：确定各地块地面以上总建筑面积和绿地率等控制指标；确定各细分地块地面以上总建筑面积、容积率、建筑密度、绿地率、建筑限高、人口密度等控制指标。绘制建设用地强度控制图纸，以便落实到控规中。

（3）绿地系统规划建议：阐明绿地系统规划原则，确定绿地的种类和规模，提出其空间布局及建设要求的规划建议。绘制绿地系统规划图纸，以便落实到控规中。

（4）公共服务设施规划建议：结合综合开发建设规模提出公共服务设施的种类、数量、分布和规模，提出其空间布局及建设要求的规划建议。绘制公共服务设施规划图纸，以便落实到控规中。

工作深度：达到控制性详细规划的深度要求。

3.4.5 综合交通规划

技术要求：根据轨道交通站场功能定位，结合用地布局，对站场

交通衔接设施（公交、出租&K+R、P+R、非机动车）、道路网、步行交通设施以及交通组织等做出规划设计安排，并明确交通接驳设施规模及规划设计要求、道路网规划设计要求、步行交通设施规划设计要求等强制性规定。

工作内容：

(1) 交通衔接设施规划设计

1) 站点分向客流预测：预测近远期全线全日客流强度，根据各线路沿线土地利用和客流特征，确定各区段客流分布比例，结合站点周边规划土地利用指标、用地出行产生吸引率以及轨道方式比例得到各站点的分向客流集散量。

2) 交通衔接设施规模：建立详细的站点周边的路网、公交模型，模拟出站点周边辐射范围的各种交通方式与站点的连接线路，然后通过居民出行调查以及地铁衔接相关调查的数据进行分析综合确定各种集散方式的比例，得出各种衔接交通方式的衔接客流量。根据各方式衔接客流量和衔接模式，得到各站点衔接设施规模需求，对于衔接设施的用地规模控制，非机动车泊位可按 $1.2\sim 2\text{m}^2/\text{个}$ ，P+R、K+R、出租车泊位按 40m^2 进行控制。

3) 交通衔接设施布局方案：换乘步行距离是交通衔接设施布局的决定性因素，其受到换乘设施布局和换乘设施规模等因素的影响，轨道交通换乘优先次序应为步行>自行车>地面公交>出租汽车>小汽车。各种衔接设施的换乘距离目标值为：自行车停车场与站点出入口的步行距离宜控制在 50m 以内；常规公交总站与站点出入口步行距离宜控制在 150m 以内，公交停靠站与站点出入口步行距离最好控制在 80m 内，不宜超过 120m；出租汽车上下客区与站点出入口的步行距离

宜控制在 150m 以内；小汽车停车场与轨道站点出入口的步行距离宜控制在 200m 以内。轨道交通换乘设施原则上要布局在 TID 地块内。绘制交通衔接设施布局图纸，以便落实到控规中。

(2) 道路网规划设计：主要内容包括道路网络规划、TID 综合体出入口设计、衔接道路设计、关键交叉口渠化设计。控制区路网密度宜大于等于 8 公里 / 平方公里，为轨道站点周边提供便捷、通达的步行和慢行网络。绘制道路交通规划纸，以便落实到控规中。

(3) 步行交通设施规划设计：主要内容包括步行网络规划布局、地面人行道设计、空中步行连廊设计、地下过街隧道设计。

(4) 交通组织设计：主要内容包括车行交通组织设计、商住人流组织设计、地铁及换乘人流组织设计。

(5) 近期实施建议：主要内容包括近期建设交通衔接设施、近期建设道路。

工作深度：对于枢纽型、市域级城市型、片区级城市型站点应编制独立的交通规划专题。其它类型的站点应编制研究专章纳入 TOD 综合开发深化成果。规划成果应包括上述所有内容，TOD 核心区需达到修建性详细规划深度要求，TOD 控制区需达到控制性详细规划的深度要求。

表 2 各类型站点综合交通规划工作深度一览表

分类	枢纽型	城市型			社区型	特殊型
		市域级	片区级	镇区级		
专题研究 (独立成果)	○	○	○			

研究专章				○	○	○
------	--	--	--	---	---	---

3.4.6 地下空间规划

技术要求：TOD 地区地下空间开发利用应遵循交通主导、统一规划、综合开发、合理利用的原则，依托地下交通组织进行商业、交通集散、休闲娱乐、市政管线等功能综合开发，加强地上地下空间功能的合理布设，利用多首层的概念，促进地下空间环境地面化，优化地下空间环境。重点对 TID 及其临近地块进行地下空间规划，提出控制建议。

根据站点类型对布局原则、主要功能、设计要求三方面进行差异化的设计指引，详见下表：

表 3 地下空间规划设计指引一览表

		枢纽型	市域级城市型	片区级城市型	镇区级城市型	社区型
地下空间	布局原则	共构地块应作高强度地下空间开发，并鼓励周边地块配置适当规模的地下空间。同时应充分利用广场、绿地的地下空间，通过地下公共通道形成完善的步行网络。			共构地块应作适当规模的地下空间开发，并通过地下公共通道形成完善的步行网络。	
	主要功能	共构地块重点考虑商业、交通及疏散避难功能。周边地块可配置适当规模的商业及停车库功能。				
	设计要求	共构地块应考虑设置地下主通道与轨道站厅联系，宽度8m~12m。其它地块之间以次通道联系，宽度6m~8m。 地下相邻100m布置150m ² ~200m ² 防灾广场一个。公共绿地地下空间每相邻100m至少设置一个直通地面的出入口。 地下空间需考虑人防功能，人防设施应利用平战结合原则，物资库				

		和人员掩蔽所平时可兼停车功能。
--	--	-----------------

工作内容：（1）地下空间整体布局方案；（2）地下空间竖向布局方案；（3）地下交通系统规划建议；（4）地下公共空间设施规划建议；（5）TID 地下空间规划控制建议。绘制地下空间规划图纸，以便落实到控规中。

工作深度：根据站点类型划分为不同的工作深度，枢纽型、市域级城市型、片区级城市型的站点按照专题研究的深度进行编制，形成独立成果；镇区级城市型以及特殊型站点按照研究专章的深度进行编制，作为成果说明书的一部分；社区型站点在技术要求的基础上，可简化编制内容，进行要点阐述。规划成果应包括上述所有内容，TID 需达到修建性详细规划、TOD 控制区需达到控制性详细规划的深度要求。

表 4 各类型站点地下空间规划工作深度一览表

分类	枢纽型	城市型			社区型	特殊型	密集建成区站点
		市域级	片区级	镇区级			
专题研究 (独立成果)	○	○	○				
研究专章				○		○	○
要点阐述					○		

3.4.7 整体城市设计

技术要求：以 TOD 理念为指导，明确规划控制区内城市空间组织、公共空间、建筑形态、景观环境设计的控制要求，重点对核心区城市空间、建筑形态进行规划设计。

工作内容：（1）城市空间组织结构；（2）总平面设计；（3）建筑形态设计；（4）城市设计框架分析；（5）核心区重要节点城市设计；（6）城市设计控制要求。绘制城市设计总平面图纸及核心区城市设计总平面。

工作深度：TOD 核心区城市设计达到修建性详细规划方案深度要求，TOD 控制区城市设计达到控制性详细规划方案深度要求。

3.4.8 经济测算

技术要求：对项目规划方案进行经济测算，根据项目土地一级开发投资、出让收益情况，给出项目开发财务结论。

工作内容：（1）项目开发建设投资估算；（2）项目土地出让收入测算；（3）项目开发财务评价。

工作深度：经济测算达到控制性详细规划的深度。

3.4.9 实施措施

A. 土地储备实施计划

根据土地储备计划的工作进展，以宗地为单位制定土地实物储备实施计划。绘制土地储备规划图纸，明确土地储备宗地范围及分期计划。

B. 控制性详细规划调整建议

明确土地储备红线范围内控制性详细规划的编制或调整要求，制定控制性详细规划调整工作计划，绘制控制性详细规划调整示意图。

需明确的强制性内容包括：

(1) 建设用地性质；(2) 建设用地使用强度；(3) 公共服务设施规划；(4) 道路交通规划；(5) 交通衔接设施规划。

需明确的引导性内容包括：

(1) 功能定位；(2) 产业发展规划；(3) 地下空间规划。

C. 近期配套交通设施实施规划

结合轨道站场建设计划，制定近期区域道路交通、站场配套交通衔接设施的实施计划。结合轨道站场建设、区域交通建设计划等，制定近期区域道路、交叉口、公交站场、导向标识等配套交通衔接设施的实施方案、计划，提出实施保障建议，可直接指导相关工程的方案设计。

D. 土地综合开发计划建议

明确参与主体及相关的责权利，提出项目主题策划方案、土地处理方案和行动运营计划，通过经济测算，提出利益分配、资金筹措等保障机制。

第四章 成果构成与形式

一、总体要求

为了统一东莞市轨道交通站场 TOD 规划编制成果的内容、深度及格式，规范规划编制工作，提高审批效率，本章节对 TOD 规划成果构成及组成形式进行指引。

二、成果构成

2.1 TOD 总体策略研究

TOD 总体策略研究成果为说明书，内容如下：

- (1) 城市空间与轨道协调发展研究
- (2) 发展策略与规划指引
- (3) 站点分级分类及开发模式研究
- (4) 土地综合开发总体策略
- (5) 轨道交通近期建设线路建设运营资金需求测算
- (5) 土地整备计划
- (6) 土地收储成本及开发收益测算
- (7) 投融资建议

2.2 线路 TOD 规划

线路 TOD 规划成果包括说明书与图册，成果构成如下：

A. 说明书

- (1) 站点周边地区土地摸查
- (2) 线路走向通道及线站位方案比选
- (3) 站点分级分类及开发模式初步建议
- (4) 线站位控制性规划

- (5) 土地综合开发策略
- (6) 投融资模式建议

B. 图册

(1) 线路及站点周边地区土地摸查系列图册（包括土地利用现状图、建设用地现状图、在建拟建项目分布图、“三旧”图斑分布图、总体规划三区四线图、土地利用总体规划图、现行控规土地利用规划图、地块控制规划图、工业保护线等）。

- (2) 线站位方案比选图
- (3) 线路控制标准图则

2.3 TOD 综合开发规划及 TID 概念方案

涉及 TID 开发的站点成果项目名称建议统一为《东莞市轨道交通 XX 线 TOD 综合开发规划及 TID 概念方案-XX 站》（城市线），不涉及 TID 开发的站点成果名称为《东莞市轨道交通 XX 线 TOD 综合开发规划-XX 站》。成果分别包括说明书、说明书简本、图册、表格。具体要求如下：

2.2.1 TOD 综合开发规划

A. 说明书

- (1) 规划概况
- (2) 土地利用基础调查及储备潜力评价
- (3) 功能定位
- (4) 产业发展研究
- (5) 土地利用规划
- (6) 综合交通规划

- (7) 经济测算
- (8) 规划实施建议
- (9) 刚性及弹性内容

B. 说明书简本

- (1) 功能定位
- (2) 用地布局方案（含开发强度及总建设规模）
- (3) 综合交通规划
- (4) 土地整备方案
- (5) 投资及收益估算
- (6) 刚性及弹性内容说明

C. 图册

- (1) 可开发用地潜力分析图
- (2) 土地利用规划图
- (3) 建设用地强度分区引导图
- (4) 交通系统规划图
- (5) 土地储备规划图
- (6) 土地利用总体规划调整示意图
- (7) 控制区红线规划图

D. 表格

- (1) 综合开发规划指标汇总表（强制性内容，表头……）

综合开发规划指标汇总表

序号	站点	TOD规划范围		TOD控制区用地规划指标								TOD储备红线范围						备注
		TOD控制区范围(公顷) A	TOD核心区范围(公顷)	混合用地比例(%)	容积率 B=C/A	计容建筑面积(万 m ²) C=D+E+F+G	居住建筑面积(万 m ²) D	商业服务设施建筑面积(万 m ²) E	公共管理与公共服务设施建筑面积(万 m ²) F	其他建筑面积(万 m ²) G	TOD储备红线范围(公顷)	权属人	现行土规用地情况	现行控规用途	涉及总规强制性内容情况	涉及三旧图斑情况	征拆成本(亿元)	
1	XX站	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX
2	XX站	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX
3	XX站	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX

2.2.2 TID 概念方案

A. 说明书

- (1) TID 红线
- (2) 用地功能布局
- (3) 建筑设计
- (4) 交通衔接规划
- (5) 景观环境设计
- (6) 经济测算
- (7) 规划设计条件建议

B. 说明书简本

- (1) 用地功能布局
- (2) 交通组织及衔接方案
- (3) 建筑设计概念方案
- (4) 景观环境设计概念方案

(5) 主要经济技术指标

C. 图册

- (1) TID 用地功能布局规划图
- (2) TID 交通组织规划图
- (3) TID 交通衔接设施布局图
- (4) TID 总平面规划图
- (5) 建筑设计方案图册 (含各层平面、剖面、立面、效果图)

D. 表格

- (1) TID 规划指标汇总表 (强制性内容, 表头……)

序号	站点	TID用地构成								TID用地规划指标							D范围投融资测	备注	
		TID范围 (m ²) A	交通设施用地选址范围 (m ²) B=C+D+E+F+G	车站主体工程用地 (m ²) C	交通衔接设施用地 (m ²) D	交通集散广场及换乘空间用地 (m ²) E	市政道路用地 (m ²) F	绿地及水域用地 (m ²) G	其他用地 (m ²) H=A-B	用地性质	用地兼容	容积率	计容建筑面积 (万 m ²)	不计容建筑面积 (万 m ²)	总建筑面积 (万 m ²)	建筑限高 (m)			TID投资总额 (亿元)
1	XX站	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	交通场站用地	商业用地、商务用地等	XX	XXXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
2	XX站	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	交通场站用地	商业用地、商务用地等	XX	XXXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX
3	XX站	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	交通场站用地	商业用地、商务用地等	XX	XXXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX

2.3 TOD 综合开发规划深化

建议成果名称统一为《东莞市轨道交通 XX 线 TOD 综合开发规划深化-XX 站》，包括说明书、图册、基础资料汇编、相关专题研究。

2.3.1 TOD 综合开发规划深化

A. 说明书

- (1) 规划概况

- (2) 功能定位深化
- (3) 产业发展规划
- (4) 土地利用规划
- (5) 交通详细规划
- (6) 地下空间规划
- (7) 整体城市设计
- (8) 经济测算
- (9) 实施措施

B. 图册

- (1) 可开发用地潜力分析图
- (2) 土地利用规划图
- (3) 建设用地强度控制图
- (4) 绿地系统规划图
- (5) 公共服务设施规划图
- (6) 道路交通规划图
- (7) 交通接驳设施规划图
- (8) 地下空间规划图
- (9) 城市设计总平面
- (10) 核心区城市设计总平面
- (11) 土地储备规划图
- (12) 土地利用总体规划调整示意图
- (13) 控制性详细规划调整示意图

C. 基础资料汇编

- (1) 上层次及相关规划要求
- (2) 自然条件
- (3) 人口及居住状况
- (4) 土地利用现状（含权属）
- (5) 建筑物状况
- (6) 道路交通现状
- (7) 公共服务设施现状
- (8) 市政公用设施现状
- (9) 历史文化及建筑风貌
- (10) 环境保护现状
- (11) 研究过程中其它相关基础资料

2.3.2 相关专题研究

根据 TOD 综合开发规划深化成果各章节编制要求独立成册。

三、成果形式

成果形式包括书面成果和相应电子数据成果，具体要求如下：

3.1 书面成果

3.1.1 成果规格

- (1) 各阶段研究报告、说明书、基础资料汇编成果统一采用 A3（297 mm×420 mm）幅面装订。
- (2) 各规划成果的技术图册统一采用 A3（297 mm×420 mm）幅面装订，附在说明书之后。
- (3) 两个阶段分别出成果，装订要求为第一阶段《东莞市轨道交通 XX 线 TOD 综合开发规划及 TID 概念方案-XX 站》（说明书、简

本、图册、表格），第二阶段《东莞市轨道交通 XX 线 TOD 综合开发规划深化-XX 站》（说明书、图册、表格、基础资料汇编、专题研究）。同阶段成果可合订也可单独成册，专题研究建议单独成册，提倡采用图文并茂的形式。同一线路，站点成果可进行汇总同时上报。

3.1.2 封面与书脊

封面需有规划项目名称，列明项目委托单位、编制单位、该规划编制完成时间。

书脊需有规划项目名称，列明项目的审查阶段。

3.1.3 扉页

扉页需列明项目名称、委托单位、合同编号、编制单位、资质等级、资质证书编号、规划阶段、规划完成时间、盖章处；编制单位需列明项目负责人、相关设计、审定人员名称及职称。

3.2 电子数据成果

电子数据成果的研究报告、说明书、说明书简本、专题研究、基础资料汇编采用 word 格式，汇总表和一览表采用 EXCEL 文件格式，图纸采用 dwg 和 jpg 格式，并符合城市规划行政主管部门有关规划成果电子报批和管理的格式要求。

附件一：基本概念及定义

一、TOD 综合开发

本《指引》所称 TOD (Transit Oriented Development, 简称 TOD) 综合开发是指通过轨道交通(含中运量轨道交通)系统引领城市发展的开发方式。TOD 综合开发以站场为中心,根据与轨道交通站点距离,由近及远划分为核心区、控制区,建立集交通、商务、商业、文化、教育、居住为一体的城市功能区,优化城市布局,实现社会效益和经济效益最大化。

二、轨道交通场站综合体 (TID)

本《指引》所称轨道交通站场综合体 (Transport Integrated Development, 简称 TID) 是指与区域轨道交通同期建设的轨道交通站点上盖以及与轨道交通站点整体相连的项目。TID 开发应采取与轨道交通站场融合的综合开发方式,推进土地价值最大化利用。按照“零距离”换乘要求,以便利出行、便捷换乘为主要目的,以轨道交通站场为核心,科学组织出入口、换乘设施、步行系统与城市生活服务设施,构建轨道交通站场及相关设施布局协调、交通设施无缝衔接、地上地下空间充分利用、轨道运输功能与城市综合服务功能有机衔接的建设项目。

三、控制性规划

对城市轨道交通线网的线站位进行控制和管理的需要编制的规划,作为城市规划管理的依据。工作深度达到控制性详细规划的深度要求。

四、站点分类分级

根据轨道交通站场的交通特征和功能特征划分为四种类型、三个级别：

站点 (四种类型、三个级别)		交通特征	功能特征
枢纽型		综合枢纽站 对外交通门户	周边将依托成为 城市中心或次中心
城市型	市域级	综合枢纽站/交通接驳站 /片区接驳站	市域级商业就业中心
	片区级	交通接驳站/片区接驳站	片区级商业就业中心
	镇区级	交通接驳站/片区接驳站	镇区级商业就业中心
社区型		一般站	居住及配套服务为主， 亦可扩展至服务周边产业区
特殊型 (行政中心、文教、科研、 康体旅游、规模化工业园区)		一般站	功能以用地要求 具一定特殊性的功能为主导

图 2 站点分类分级图

五、开发模式

TOD 开发实施模式根据轨道交通站点周边业态、区域交通、土地利用等要素可采取整体开发或分散开发实施模式。

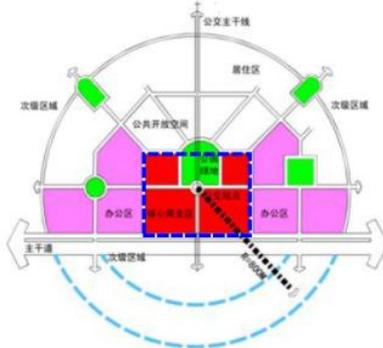
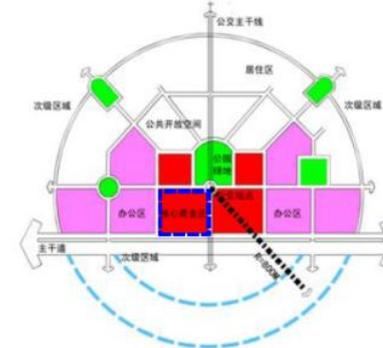
	整体开发	分散开发
内涵	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 连片综合开发 ● 特点：同步规划、具有联动性 ● 优点：节约一级开发成本、综合效益好 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 单独宗地开发 ● 特点：相对独立、具有灵活性 ● 优点：短期获利、出让地价相对较高
示意		
范围	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 有连片空地和待改造用地的站点 如东莞火车站、虎门火车站等 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 用地条件一般，基础设施建设已成熟站点 如鸿福路站、东城站等

图 3 TOD 开发模式分类图

六、多首层

通过缓坡布道、扶梯等建筑交通元素的布局应用，将一层与非底层自然贯通起来，把临街性以及开发性运用到了非底层的层面，提高了非底层的经济性，将多层之间传统的垂直动线转换为自然起伏的曲线，达到多首层的效果，扩大聚拢人流的功能。

附件二：规划编制组织及审批指引

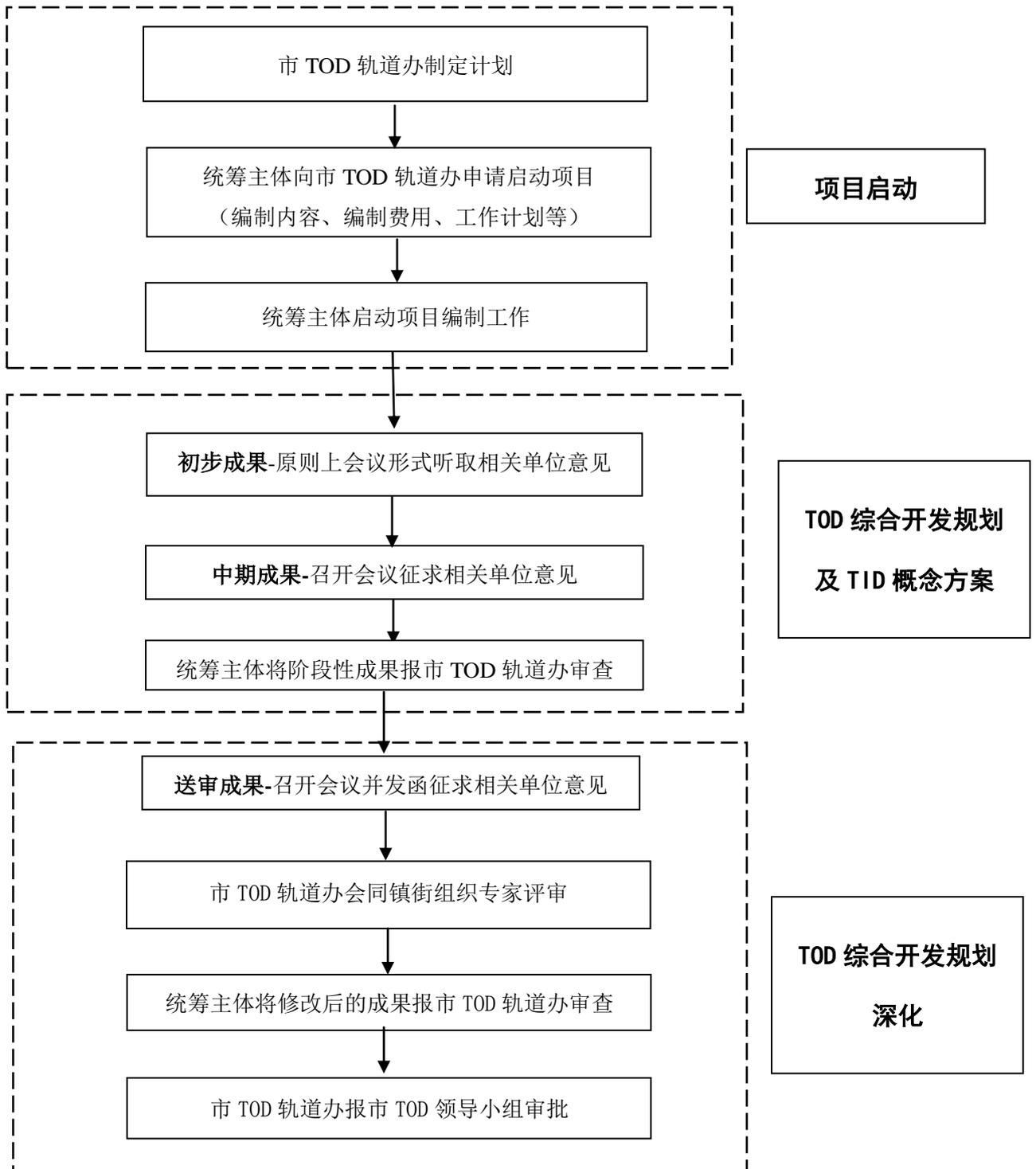


图 4 规划编制组织与审批流程图

备注：

(1) “阶段性成果”是指土地收储红线建议、TID 红线建议、土

地储备计划建议、土规及城规调整建议，《指引》明确的刚性及弹性约束内容，已开展工可研或初步设计工作的轨道交通衔接及优化方案，已处于施工图设计阶段的轨道站配套交通设施实施规划以及其它 TOD 轨道办认为需要尽快提前明确的、重要的、阶段性的规划研究内容。具体根据各站轨道交通的规划建设进度略有差别，征求意见时 TOD 轨道办会提出明确要求。

(2) 之前由规划局和东实集团组织编制的 TOD 综合开发规划的专家评审的组织方式，可由市 TOD 轨道办与规划局另行协商明确。

(3) “相关单位”通常包括镇街园区、市 TOD 轨道办、规划局、交通局、市国土资源局、城市更新局、土储中心、发改局、财政局、轨道公司等，具体要结合项目需要选择性确定。

(4) 城际站的组织审批流程原则上参照执行，具体要结合实际政策进行调整，具体由市 TOD 轨道办解释。

附件三：征求意见审查内容指引

根据“附件二”的规划组织及审批流程，TOD 综合开发规划及 TID 概念方案在规划阶段主要通过征求意见的形式报各相关单位，因涉及单位、内容较多，为明确目标和重点，提出如下征求意见阶段的审查内容指引。

一、TOD 综合开发规划审查内容指引

由市 TOD 轨道牵头，组织市发改局、国土局、规划局、交通局、土地储备中心、属地园区、镇街开展规划审查。规划情况及涉及审查部门如下：

市职能部门	序号	TOD 综合开发规划审查内容
市 TOD 轨道办	1	1、统筹审查各项内容 2、审查 TOD 综合开发规划范围
市发改局、财政局	2	1、审查 TOD 综合开发经济测算。 2、审查 TOD 控制区内省、市重点项目落实与指标情况
市国土资源局 (城市更新局)	3	1、审查 TOD 控制区内基本农田、耕地的占补情况 2、审查 TOD 控制区土规调整建议 3、审查 TOD 控制区内省、市重点项目落实与指标情况。 4、审查 TOD 控制区范围内的三旧项目情况
市规划局	4	1、审查 TOD 控制区综合交通规划方案的合理性； 2、审查 TOD 控制区内控规编制、建设项目案件等历史审批项目的落实情况； 3、审查 TOD 控制区用地布局合理性 4、审查 TOD 控制区内与现行控规衔接情况 5、审查 TOD 控制区用地开发强度分区的合理性、建筑限高要求、历史保护相关内容、与城市总规及其它上层次规划的符合情况。
交通局	5	1、审查 TOD 控制区综合交通规划方案的合理性。
市土地储备中心	6	1、审查 TOD 控制区的用地权属及储备情况 2、审查 TOD 控制区储备红线建议的合理性

属地园区、镇街	7	<p>1、核实 TOD 控制区用地功能、开发强度的合理性</p> <p>2、核实 TOD 控制区土地权属、现状调查、历史审批案件落实情况</p> <p>3、核实控制区内镇街、园区城规、土规的相关情况，核实省市重点项目落实情况。</p>
---------	---	---

二、TID 概念方案审查内容指引

市职能部门	序号	TID 概念方案审查内容
市 TOD 轨道办	1	<p>1、统筹审查各项内容</p> <p>2、组织编制单位落实各部门修改意见。</p>
市发改局	2	<p>1、审查 TID 选址红线</p> <p>2、审查 TID 的工程界面分工、物业开发、经济测算。</p>
市财政局	3	审查 TID 概念方案经济测算
市国土资源局（城市更新局）	4	<p>1、审查 TID 红线内基本农田、耕地的占补情况、TID 选址红线；</p> <p>2、审查 TID 红线内土规调整情况及用地预审条件</p> <p>3、审查 TOD 控制区范围内的三旧项目情况</p>
市规划局	5	<p>1、审查 TID 选址红线边界合理性</p> <p>2、审查 TID 规划设计条件的合理性</p> <p>3、审查 TID 建筑设计功能布局、建筑形态、建筑高度与城市片区的协调关系。</p> <p>4、审查 TID 交通衔接设施功能规模及布局的总体原则及具体方案的合理性。</p>
交通局	6	1、审查 TID 红线内交通衔接设施功能规模及布局的总体原则及具体方案
市土地储备中心	7	1、审查 TID 地块的用地权属及储备情况。
属地园区、镇街	8	<p>1、核实 TID 用地功能、开发强度的合理性；</p> <p>2、核实 TID 红线内土地权属、现状调查、历史审批案件落实情况；</p> <p>3、核实职能部门意见的响应落实情况，核实省市重点项目落实情况。</p>
市轨道公司	9	1、审查同步预留结构功能、规模及布局的总体原则及具体方案。

三、TOD 综合开发规划深化审查内容指引

市职能部门	序号	TOD 综合开发规划深化审查内容
市 TOD 轨道办	1	1、统筹审查各项内容。
市发改局	2	1、审查 TOD 综合开发投融资或经济测算。 2、审查 TOD 控制区内省、市重点项目落实情况。
市国土资源局（城市更新局）	3	1、审查 TOD 控制区内基本农田、耕地的占补情况； 2、审查 TOD 控制区红线土规调整情况 3、审查 TOD 控制区内省、市重点项目指标落实情况。
市规划局	4	1、审查 TOD 控制区道路红线、交通设施等规划的合理性； 3、审查 TOD 控制区内控规编制、控规调整、建设项目案件等历史审批项目的落实情况； 4、审查 TOD 控制区内与现行控规衔接情况、控规调整建议的合理性； 5、审查 TOD 控制区用地开发强度指标的合理性；审查 TOD 控制区公建配套、市政配套的规划配置情况；审查 TOD 控制区建筑限高要求；审查 TOD 控制区历史保护相关内容； 6、审查 TOD 控制区城市设计方案的合理性。
交通局	5	1、审查 TOD 控制区综合交通规划方案的合理性。
市土地储备中心	6	1、审查 TOD 控制区地块的储备及供应落实情况。
属地园区、镇街	7	1、核实地块容积率等强度指标的合理性； 2、核实职能部门意见的响应落实情况，核实省市重点项目落实情况。 3、核实土规指标调整及部分城规调整的落实情况。