

温州市“十四五”城市轨道交通TOD 整体发展专项规划（印发稿）

温州市发展和改革委员会

温州市铁路与轨道交通投资集团有限公司

2021年07月



01 绪论

1.1 规划背景	01
1.2 规划目的	01
1.3 规划对象	02
1.4 温州 TOD 综合开发解读	03
1.5 规划期限	03
1.6 规划依据	03

02 发展回顾及现状认识

2.1 发展回顾	05
2.1.1 温州城市发展情况	05
2.1.2 轨道交通发展情况	08
2.2 存在问题	10
2.2.1 轨道线网运行效率不高	10
2.2.2 轨道对城市发展引领作用还未充分发挥	11
2.2.3 轨道站点 TOD 综合开发不够	13
2.3 本章小结	15

03 既有规划评估

3.1 规划梳理	17
3.1.1 上位相关规划梳理	17
3.1.2 轨道建设规划梳理	18
3.2 规划评估	19
3.2.1 TOD 规划编制待成体系	19
3.2.2 TOD 规划需与其他规划进一步融合	20
3.2.3 TOD 相关政策支撑不足	29
3.3 评估结论	30

04 发展目标

4.1 指导思想	32
4.2 基本原则	32
4.3 总体思路	32
4.4 “十四五” TOD 发展目标	33
4.4.1 总目标	33
4.4.2 分目标	34

05 重点任务

5.1 尽快完善 TOD 综合开发相关规划及政策	40
5.1.1 建立 TOD 规划成果体系	40
5.1.2 建立轨道沿线地区土地储备库	42
5.1.3 出台轨道交通站点综合开发管理政策	44
5.2 大力推进站点周边土地综合开发	45
5.2.1 推进 3 大 TOD 新城建设	45
5.2.2 推进 6 大 TOD 社区建设	52
5.2.3 启动 9 大 TOD 中心建设	65
5.2.4 预留 23 个 TOD 节点建设	84

06 保障措施

6.1 土地保障	86
6.2 资金保障	86
6.3 人才保障	86



绪论

- 1.1 规划背景
- 1.2 规划目的
- 1.3 规划对象
- 1.4 温州 TOD 综合开发解读
- 1.5 规划期限
- 1.6 规划依据

第一章 绪 论

1.1 规划背景

（1）响应“大干交通、干大交通”号召，加快打造全国交通枢纽城市

随着打造全国性综合交通枢纽城市动员大会暨大通道建设推进会，温州迈出了标志性步伐，掀起了“大干交通、干大交通”热潮，正着力破除交通基础设施的瓶颈制约，构建适度超前的综合交通体系。轨道交通作为综合交通体系的重要组成部分，其建设任务任重而道远。

（2）以轨道交通引领城市发展格局，突出 TOD 重塑城市空间形态作用

在长三角一体化发展、区域中心城市建设和大干交通等战略全面推进的大背景下，温州正式迈入轨道交通时代，“建轨道就是建城市”理念更加突出，TOD 综合开发对于优化城市空间结构、重塑产业布局、推动场景营造、实现轨道交通可持续发展具有重要作用，TOD 综合开发势在必行。总体来说，轨道交通 TOD “十四五”时期的发展任务和目标将发生重大变化。

（3）顺应温州十四五规划建设要求，推动打造轨道上都市区工作部署

“十三五”期间，以建轨道为主要任务，主要完成市域铁路 S1 线一期建设运营，全面加快 S2 线建设，深化 S3 线和城市轨道 M 线前期研究工作，但总体来说，轨道建设缺少 TOD 综合开发思路。十四五规划纲要提出全面推进轨道交通 TOD 综合开发，以 TOD 引领城市空间优化和功能升级，并通过加快构建轨道交通“S+M”网络，推动中心城区、周边城市（镇）、新城新区等统筹发展，以提升温州都市区发展水平，打造“轨道上的都市区”，为 TOD 综合开发指明了方向。

1.2 规划目的

稳步推进“规划一批、建设一批、完成一批”的 TOD 建设工作

围绕《温州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》的目标和任务，结合我市轨道交通建设实际，编制本规划，明确“十四五”期间轨道交通 TOD 综合开发的总体目标、主要任务和保障措施，作为指导全市未来五年轨道交通 TOD 综合开发的重要依据，以稳步推进“规划一批、建设一批、完成一批”的 TOD 综合开发工作。

第一章 绪 论

1.3 规划对象

十四五期间城市轨道交通 TOD 综合开发规划，主要以温州区域杭温铁路、温福铁路、金丽温铁路及 S1 线（一期）、S2 线（一期）、S3 线（一期）、M1 线、M2 线（一期）为规划对象；同时统筹考虑 S1 线（二期）、S2 线（二期）、S3 线（二期）、M2 线（二期）、M3 线。

S1 线：一期工程西至桐岭车辆段，东至灵昆车辆段，长约 53.5 公里，共有 21 个站点，2 个车辆段，并预留 3 个站点。二期工程东延至洞头客运站。

S2 线：一期工程，北起乐清市新下塘车场，南至瑞安市城区，线路全长约 63 公里，共有 20 个，1 个车场，1 个车辆段。二期工程北延至雁荡山站。

S3 线：一期工程北起温州站，南至新城广场站，长约 31 公里，共有 12 个站点，1 个车辆段。二期南延至龙港新城。

M1 线：北至永嘉车辆段、南至丽岙车辆段，全长约 32.5 公里，共有 23 个站点、2 个车辆段。

M2 线：一期工程东至科技城站、西至仰义车辆段，全长约 27.9 公里，共有 22 个站点，1 个车场，1 个车辆段。二期工程东延至经开机场东站。

M3 线：一期工程北至七都车场、南至温州南站，全长约 25.2 公里，共有 20 个站点，2 个车场。二期工程东延至万岙站。



第一章 绪 论

1.4 温州 TOD 综合开发解读

(1) TOD 综合开发概念认识：

依据《城市轨道交通沿线地区规划设计导则》（2015年，住房和城乡建设部），轨道站点周边500-800米为轨道影响区（步行约15分钟路程），围绕轨道影响区进行高密度开发，打造集工作、商业、文化、教育、居住等为一体的混合功能区，实现生产生活生态高度和谐统一。

(2) TOD 综合开发理念概述：

高密开发：通过 TOD 高密度开发住宅、商业、办公用地，形成混合型社区，有效缩短出行距离，提高公共交通使用频次，进而减少机动车使用频次，增加步行和自行车机会，打造紧凑城市综合体，各种功能的地块方便地靠近在一起，并最大限度地发挥互动的潜力。

人口集中：土地利用更适合人的居住、工作和休闲，土地的功能是综合的、复合型的。

消费导航：TOD 模式以人为本，行人、自行车、小汽车等不可混乱、互不干扰，区域间尺度合理，拥有友好的步行区域、美观的休闲区域，行人在内穿行是舒适且方便的。

未来导向：实现公共交通 TOD 综合高效开发是未来社区建设的必然要求，以居民步行半径为考虑原点，推动公交 TOD 混合街区建设，打造符合市民生活习惯的社区文化生活综合体。

(3) TOD 综合开发模式转变：

从“单站开发”向“片区统筹开发”转变。轨道站点能级应该与城市各级中心、各类功能、产业协调发展，然而传统“以站论站”的单站开发可能出现站点之间功能雷同、同质化竞争等问题。

从“空间规划”向“策划规划设计一体”转变。在规划设计中，将功能策划在空间中进行落实，形成“策划、规划协同的一体化设计”，促使功能与空间“动态”融合，推动 TOD 项目良性可持续发展。

从“站点周边空间建设”向“特色场景营造”转变。TOD 综合开发应从人的全天行动需求的角度出发，围绕人的生活、人的出行、人的工作、人的游憩、人的感知等多样化需求，在站点周边营造多样特色场景，激活新兴业态，引导生活时尚，重振商业服务体系。

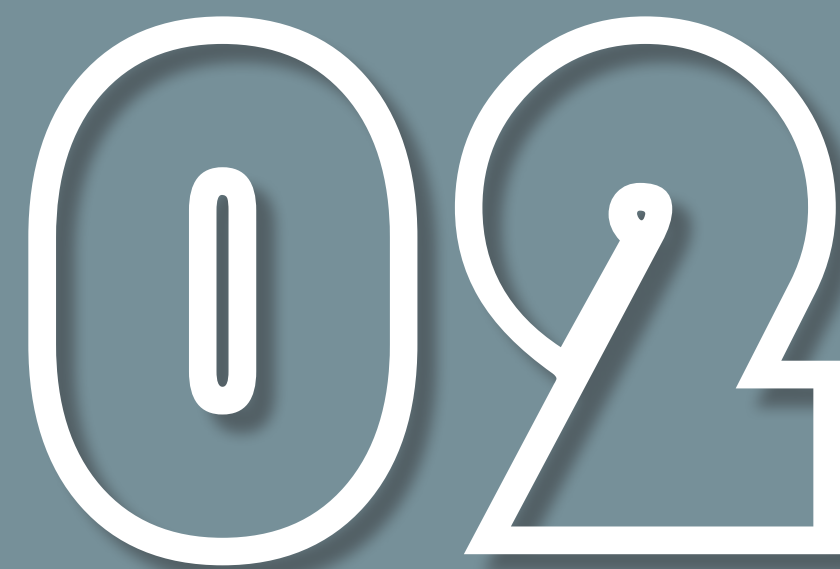
从“开发建设”向“综合运营转变”。依托 TOD 的开发收益筹措，建立全套土地供应与保障体系，统筹土地的规划、建设、实施各环节，对支撑城市和轨道交通可持续发展具有重要意义。

1.5 规划期限

本次规划期限为 2021 年至 2025 年

1.6 规划依据

- 1、《温州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》
- 2、《温州市城市总体规划（2003-2020年）》（2017年修订）
- 3、《瑞安市域总体规划（2017-2035年）》
- 4、《乐清市域总体规划（2013-2030年）》
- 5、《永嘉县城市总体规划》（2005-2020）
- 6、《温州市土地利用总体规划（2006-2020年）》
- 7、《瑞安市土地利用总体规划（2006-2020年）》
- 8、《乐清市土地利用总体规划（2006-2020年）》
- 9、《永嘉县土地利用总体规划（2006-2020年）》
- 10、《温州市国土空间总体规划（2019-2035年）》（在编）
- 11、《温州市轨道交通线网规划（修编）》（2018年）
- 12、《温州市综合交通体系规划（2016-2030年）》
- 13、《温州市城市轨道交通近期建设规划（2020-2025）》
- 14、《浙江省未来社区建设试点工作方案》（浙政发【2019】8号）
- 15、其它相关规划、技术标准等文件



发展回顾与现状认识

2.1 发展回顾

2.2 存在问题

2.3 本章小结

第二章 发展回顾与现状认识

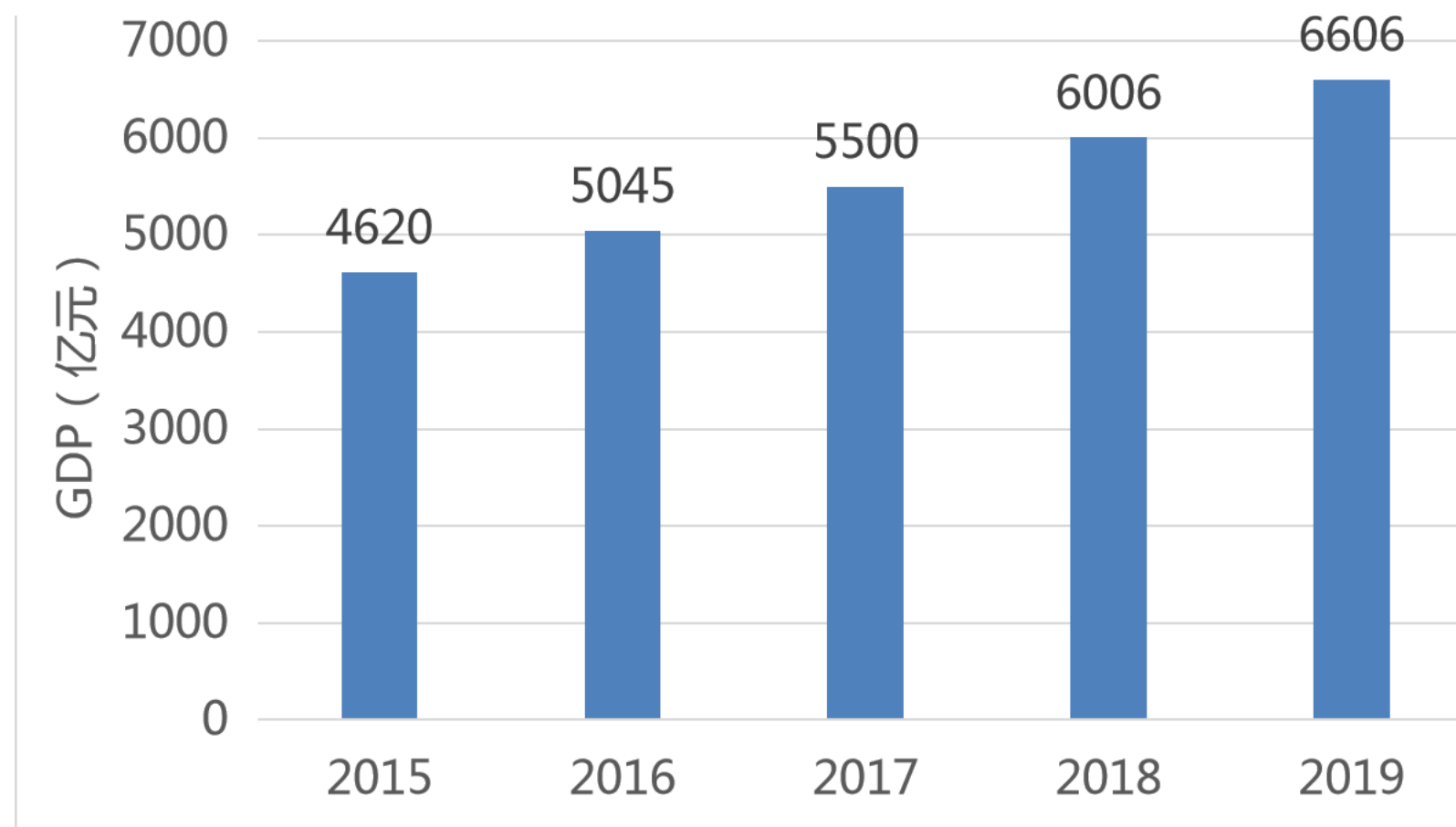
2.1 发展回顾

2.1.1 温州城市发展概况

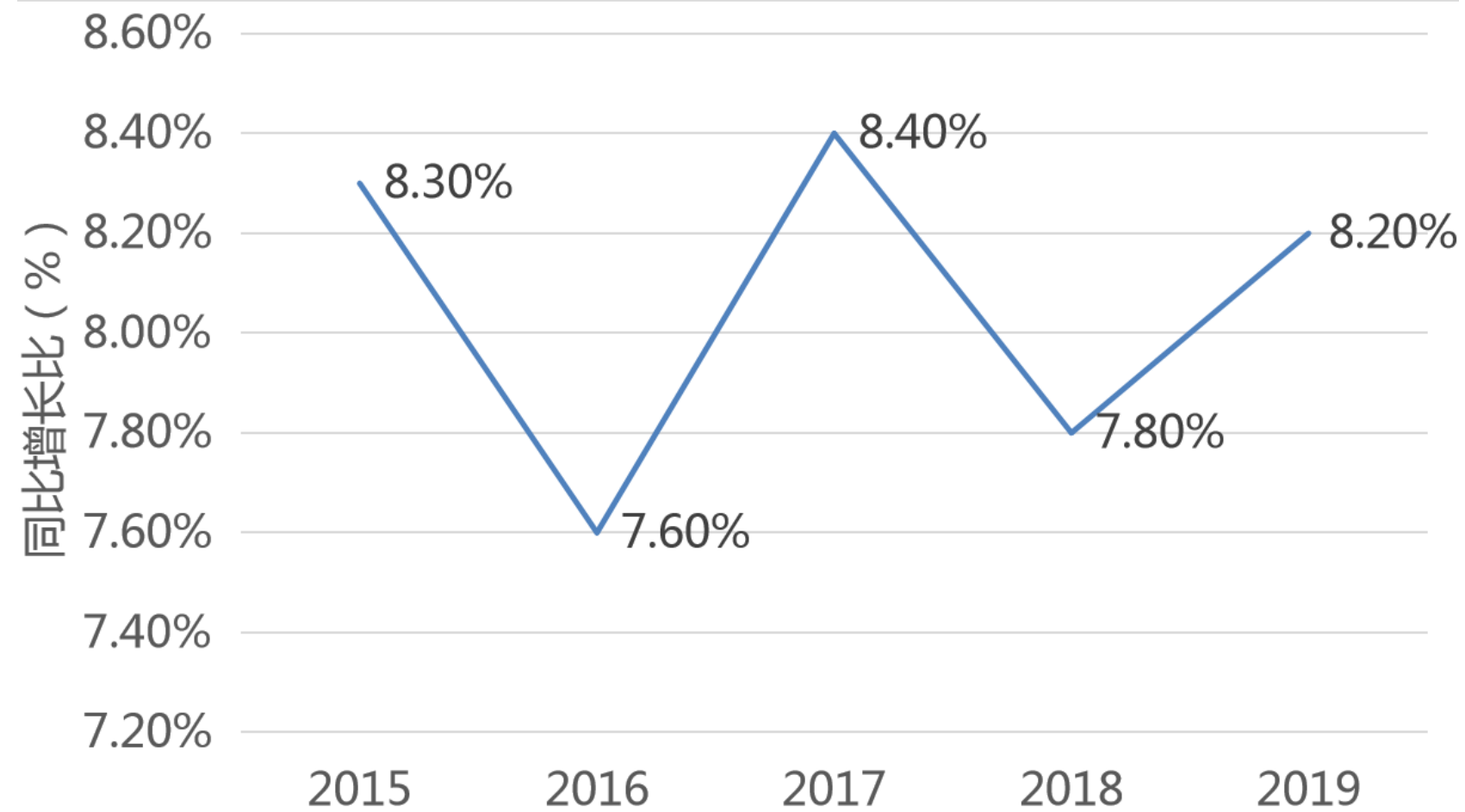
(1) 总体经济发展稳步增长

十三五期间,温州经济发展呈现稳步增长趋势。2020年全市实现地区生产总值6871亿元,“十三五”年均增长7.2%,与2010年相比提前两年实现翻一番;人均生产总值73000元;财政总收入962.5亿元,其中一般公共预算收入602亿元。经济总量迈入全国城市30强,温州城市品牌价值进入全国20强。十三五期间GDP情况如下:

- 2020年,温州GDP达6871亿元,同比增长4.0%。
- 2019年,温州GDP达6606亿元,同比增长8.2%。
- 2018年,温州GDP达6006亿元,同比增7.8%。
- 2017年,温州GDP达5500亿元,同比增长8.4%。
- 2016年,温州GDP达5045亿元,同比增长7.6%。
- 2015年,温州GDP达4620亿元,同比增长8.3%。



2015-2019 温州 GDP 总量情况



2015-2019 温州 GDP 总量情况

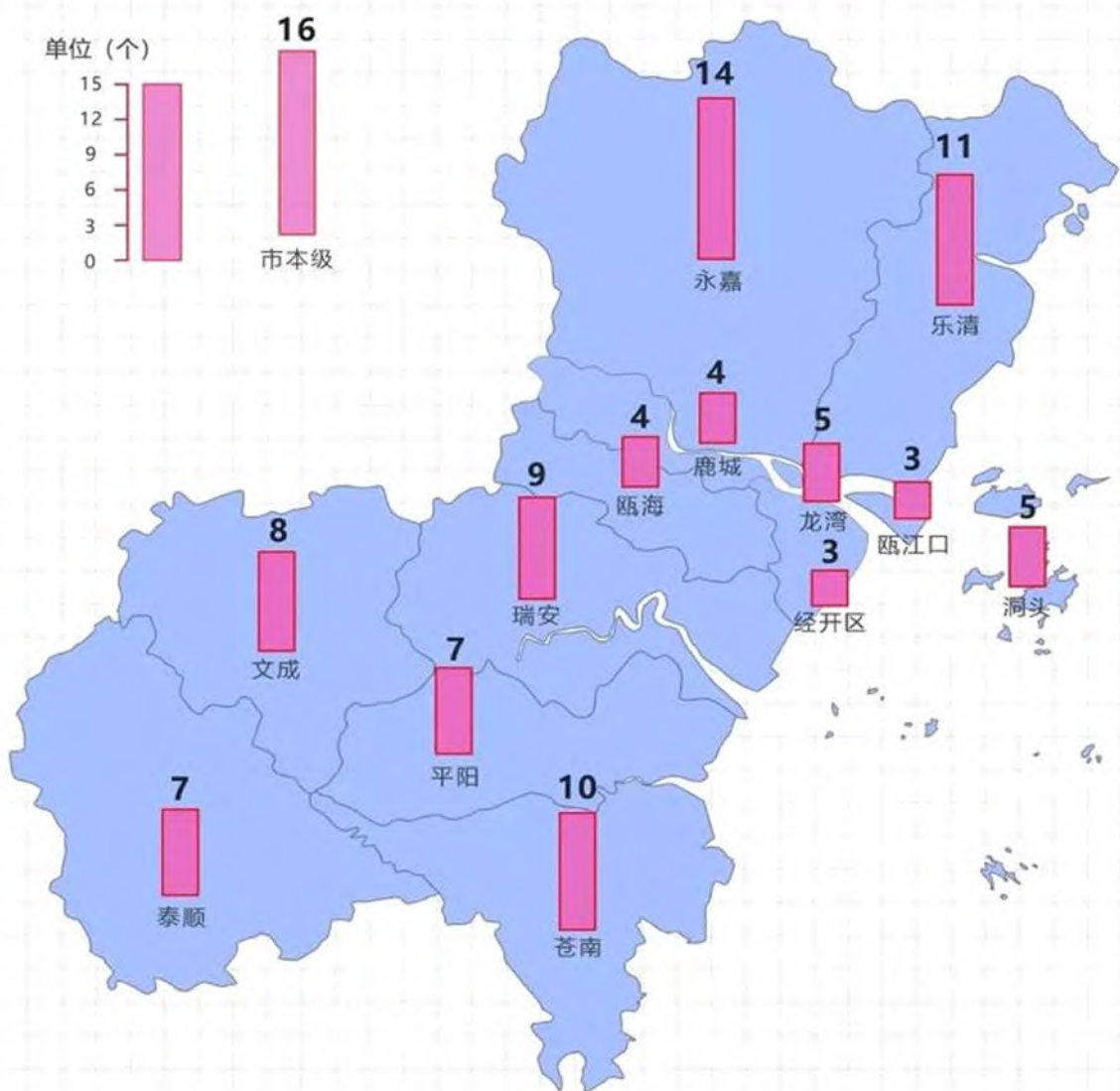
第二章 发展回顾与现状认识

(2) 综合交通发展势头较足

温州牢牢锚定“全国性综合交通枢纽城市”，以“大干交通、干大交通”为导向，加快构建现代综合交通运输体系。2019年综合交通类重大项目数量为106个（市本级16个），较2018年68个，增长了56%；投资额方面，综合交通类重大项目投资额达3929亿元，其中2019年计划投资302.4亿元。

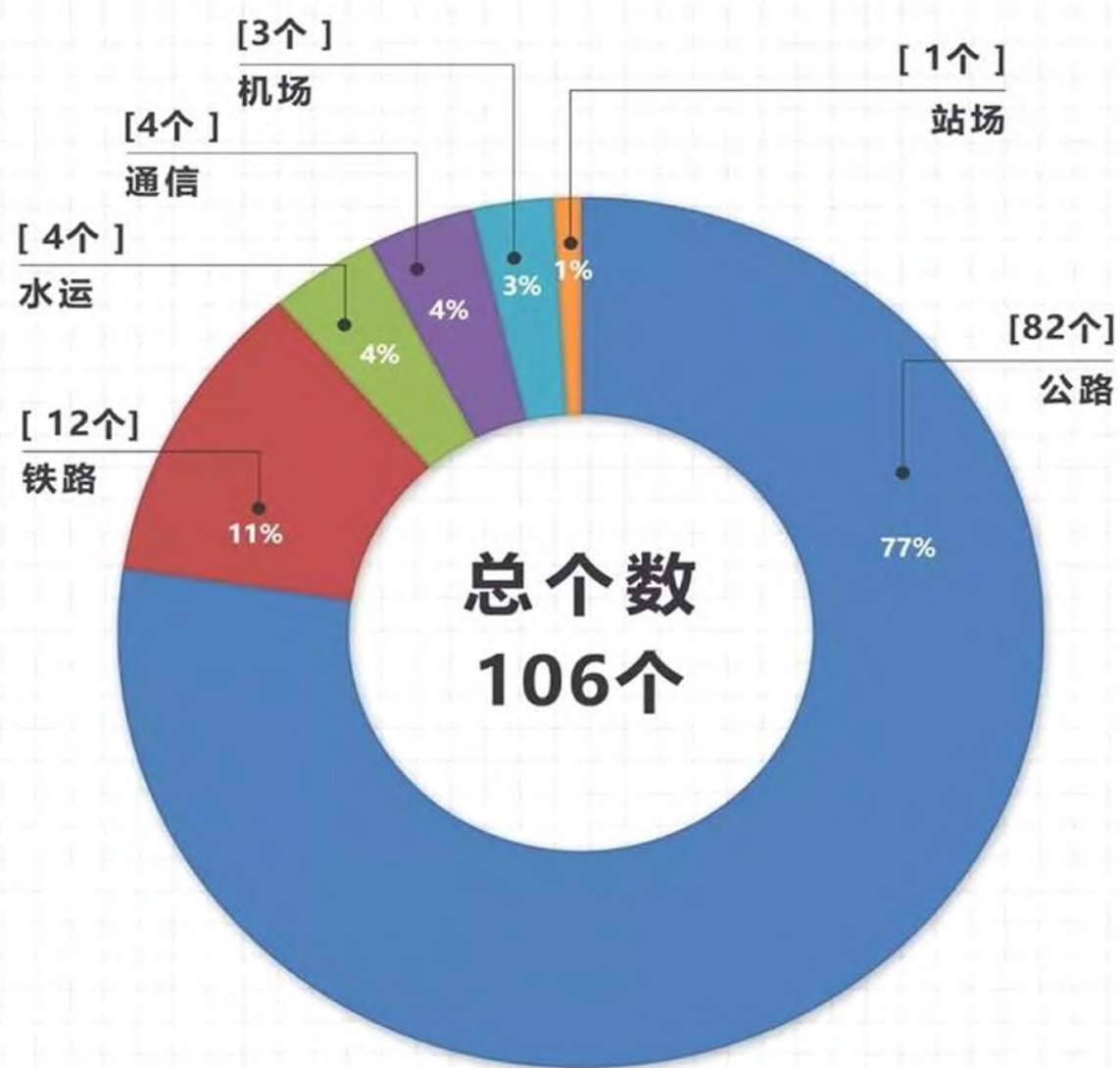
2019年温州市重大建设项目统计分析(交通篇)

—— 各区县项目数量统计



2019年温州市重大建设项目统计分析(交通篇)

—— 投资领域数量占比分析

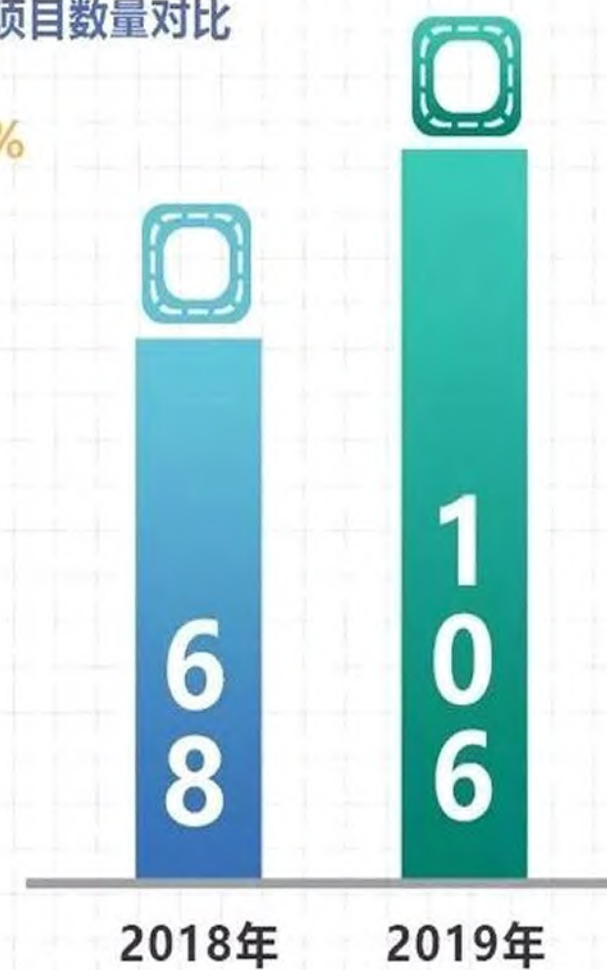


2018年、2019年投资项目数量对比(交通篇)

重大建设项目数量对比

单位：(个)

增长56%



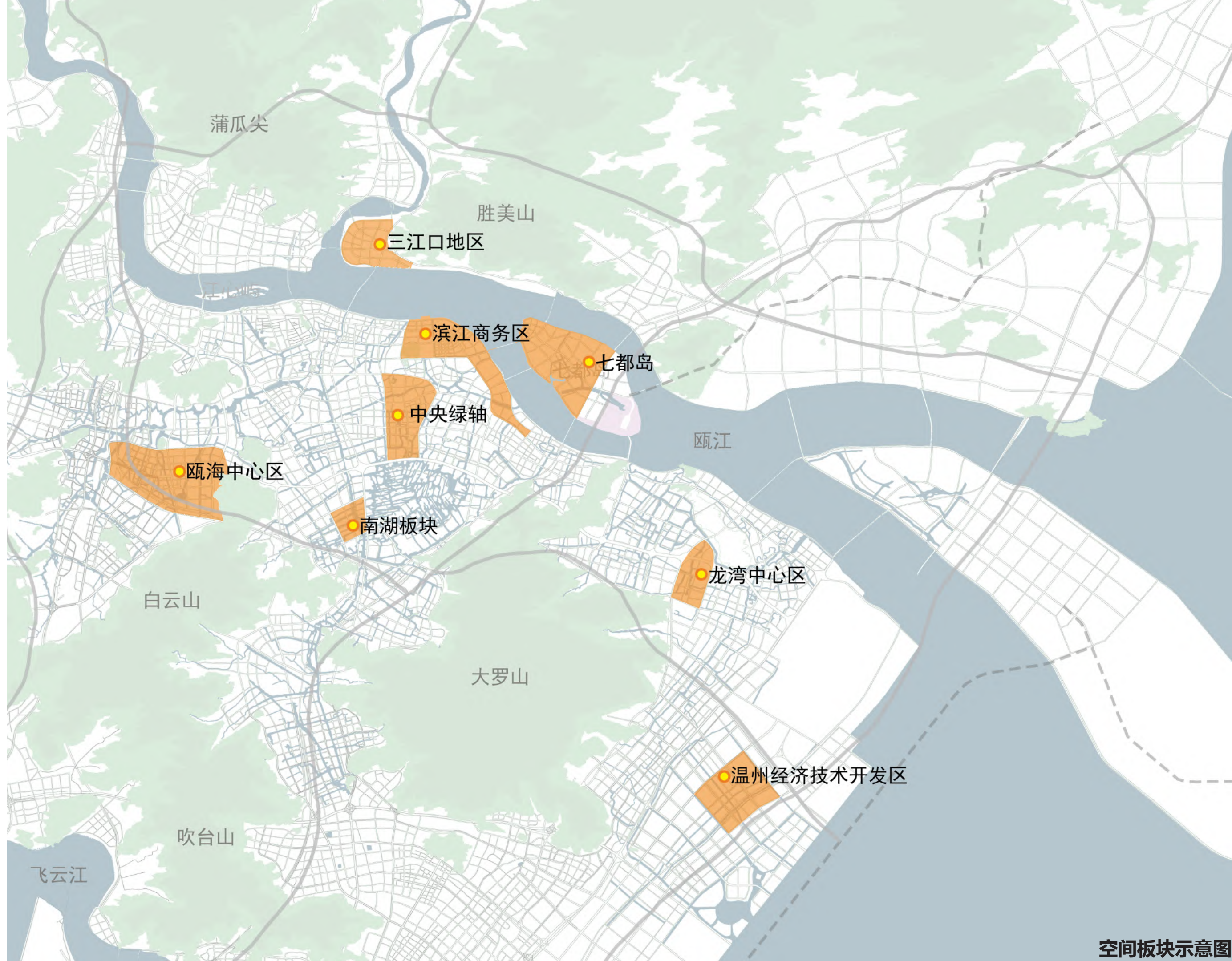
第二章 发展回顾与现状认识

(3) 空间板块关系更加清晰

目前，温州城市着力推进**中央绿轴、滨江商务区、七都岛、三江口地区、瓯海中心区、龙湾中心区、空港新区、瓯海南湖区块**等重点板块建设，这些板块已然成为城市开发建设的热点。城市建设主要围绕中心城区开展，逐渐向外辐射。

(4) 城市运营管理更加智慧

2019年，温州列入全国首批“5G试点城市名单”。以此为契机，温州正从4G时代走向5G时代，用大数据、云计算、区块链、人工智能等前沿技术推动城市管理手段、管理模式、管理理念创新，从数字化到智能化再到智慧化，不断深化“城市大脑”在城市管理中的运用，如大力推进云计算中心、数据交换平台及城市基础数据库等软硬件设施建设，提升信息资源整合、共享、交换、分析的能力。



第二章 发展回顾与现状认识

2.1.2 轨道交通发展情况

(1) 轨道交通建设情况

温州轨道交通建设正处于起步阶段。共建成 1 条 S1 线，运行里程 53.5 公里；获批 2 条轨道线路，为 S2 线、S3 线（一期）；上报 2 条轨道线路，为 M1 线、M2 线（一期）地铁线。其中，S2 线通车里程 63.6 公里、正在建设中；S3 线通车里程 31.7 公里、处于工可阶段；M1 线通车里程 32.5 公里，M2 线（一期）通车里程 27.9 公里；其它线路 M3 线、M4 线尚在规划研究中。



轨道交通建设示意图

第二章 发展回顾与现状认识

(2) TOD 开发情况——TOD 开发尚在起步阶段

据调查，目前 S1 线站点 TOD 开发，主要还是围绕站点本身进行建设，未与周边统筹建设，致使站点周边仍存在大量农用地、空闲地、旧村、旧工业等，如惠民路站、新桥站等。此外，部分已开发站点周边用地基本以居住用地为主，缺乏商业商务、产业办公、娱乐体验等功能引入，如科技城站、三垟湿地站等。



惠民路站及周边情况示意



新桥站及周边情况示意

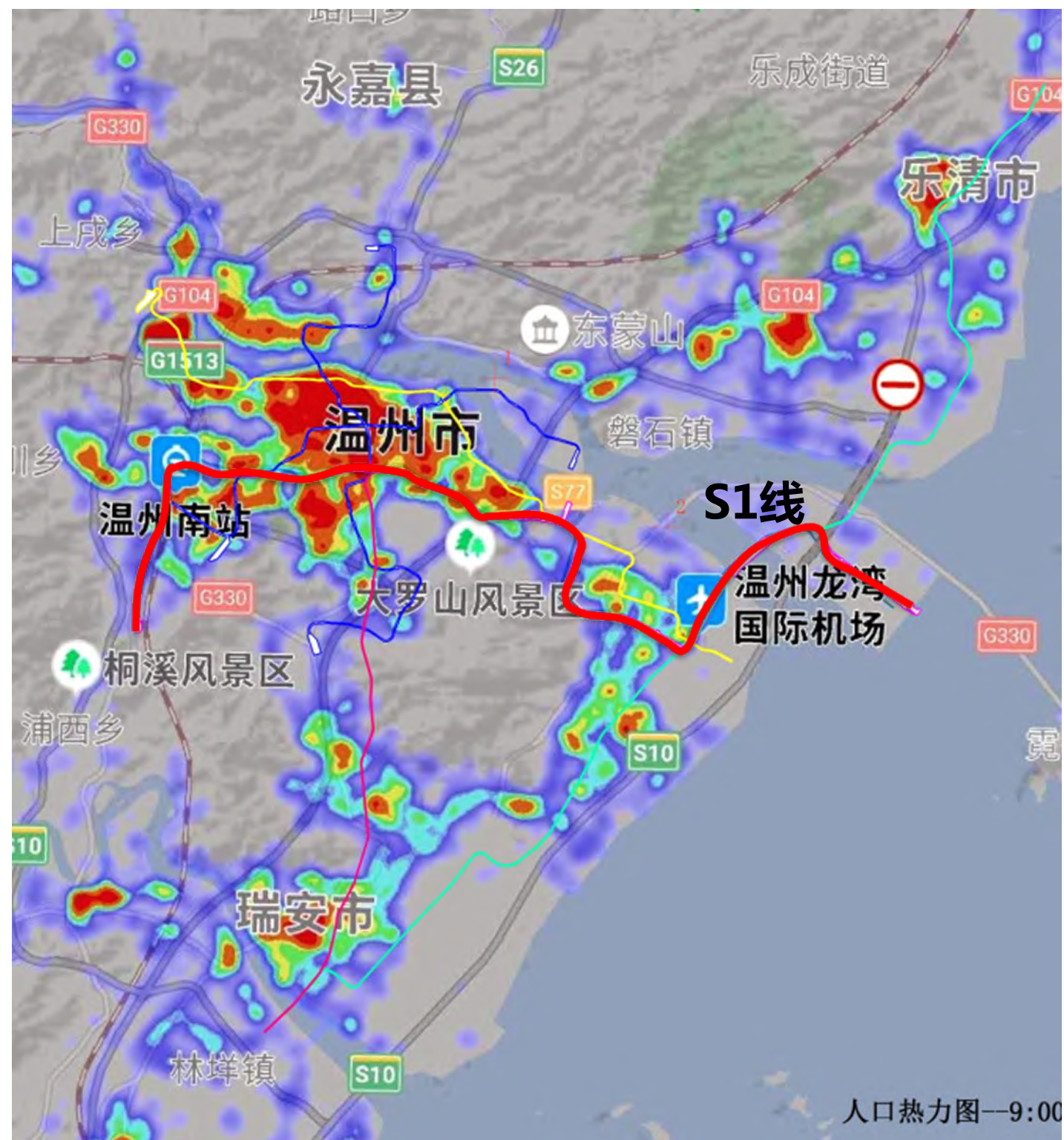
第二章 发展回顾与现状认识

2.2 存在问题

2.2.1 轨道线网运行效率不高

——日均客流量不足 3 万人

由于轨道建设不成网，当前 S1(53.5 公里)沿线人口集聚度不高，工作日日均客流量约为 2.87 万人次。与同等城市福州相比，福州轨道交通运营线路共有 2 条，里程总长 53.4 公里，日均客运量 35 万人次(数据统计时间截止至 2019 年 12 月)。与宁波相比，宁波轨道交通运营线路共有 3 条，里程总长为 154.31 公里，日均客运量约 55.24 万人次(数据统计时间截止至 2020 年 12 月)。



S1 沿线人口热力分布示意图

第二章 发展回顾与现状认识

2.2.2 轨道对城市发展引领作用还未充分发挥

(1) 城市建设重心与轨道建设重心不协调

目前，温州城市建设主要集中在城市中心区域，重点结合三江板块、绿轴板块、七都板块、南湖板块、CBD 板块、瓯海中心区、龙湾中心区等开展建设。由于轨道交通建设尚未成网，就已建 S1 线及获批的 S2 线、S3 线来看，当前轨道建设重心主要偏向于城市外围区，如温州东部区域、经开区等，与上述城市建设重心，存在一定程度偏离。



第二章 发展回顾与现状认识

(2) 城市级公共设施建设与轨道站点耦合不强

温州全市区已建城市级公共设施约 40 个，包括城市级公共服务设施、商业设施、文体设施、交通设施等。就已建 S1 线及获批的 S2 线、S3 线来看，站点核心区范围覆盖城市级公共设施约 8 个，仅占温州全市区公共中心 20%，因此轨道交通站点与城市级公共设施的匹配关系需要进一步的协调。

站点覆盖率



■ 站点覆盖 ■ 站点未覆盖

站点核心区范围城市级公共设施覆盖率仅 20%



轨道站点 500-800m 范围现状城市级公共设施分布情况示意图

第二章 发展回顾与现状认识

2.2.3 轨道站点 TOD 综合开发不够

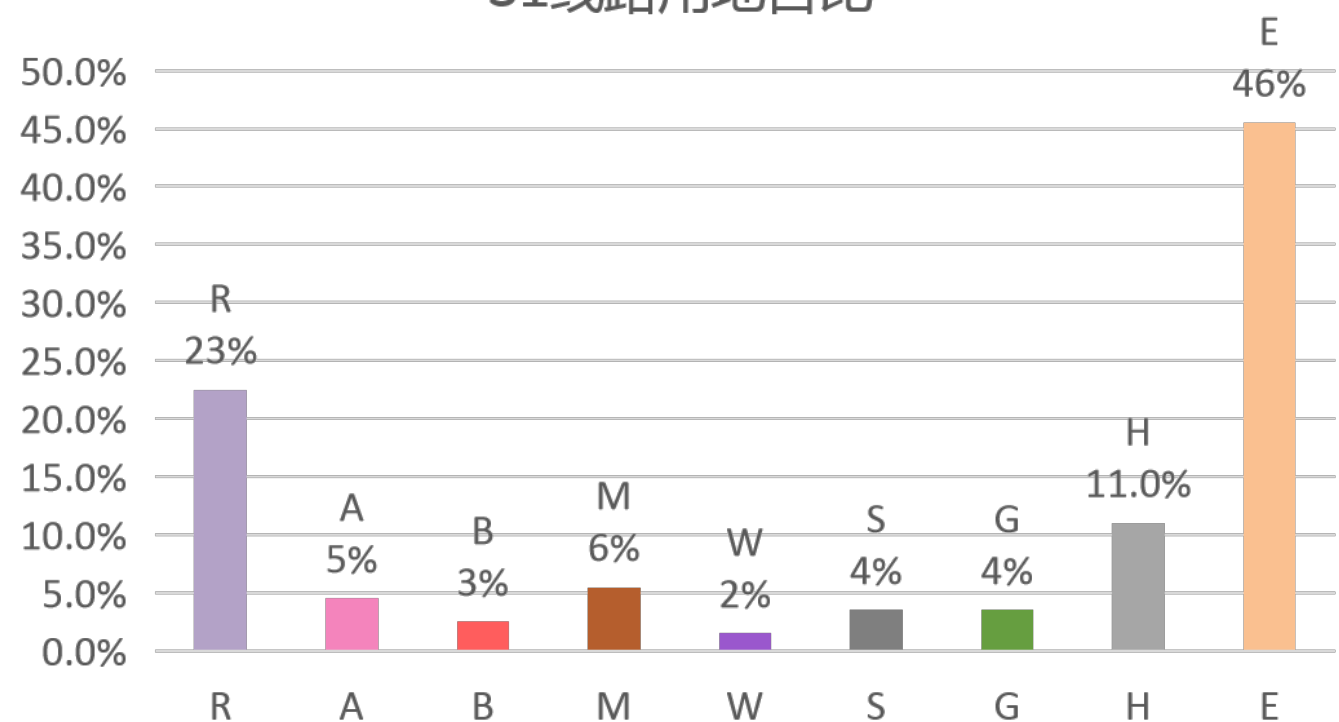
(1) 功能集聚度不高，土地利用效率待提升

现状 S1 线沿线用地主要以居住用地、未利用地及交通设施用地为主，其中未利用地约为 46%，居住用地约为 23%、交通设施用地约为 11%，整体来说 S1 线沿线用地混合度不强，开发程度不高。

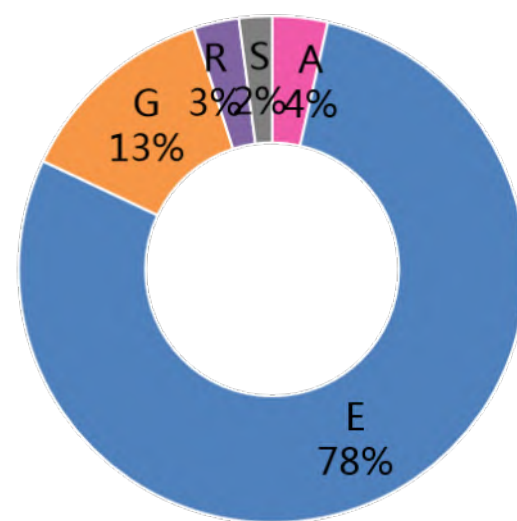


S1 线周边用地现状图

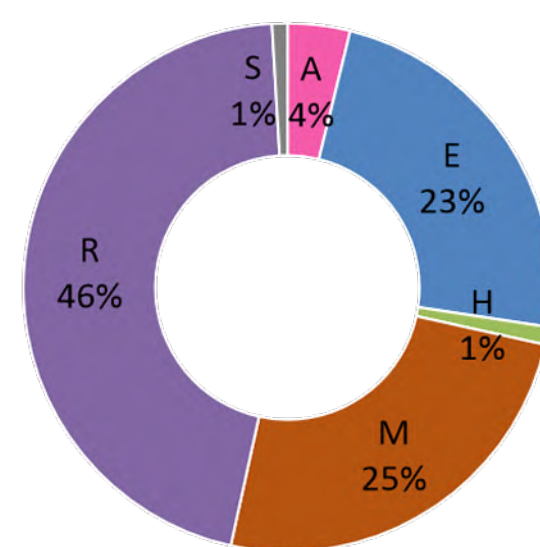
S1 线路用地占比



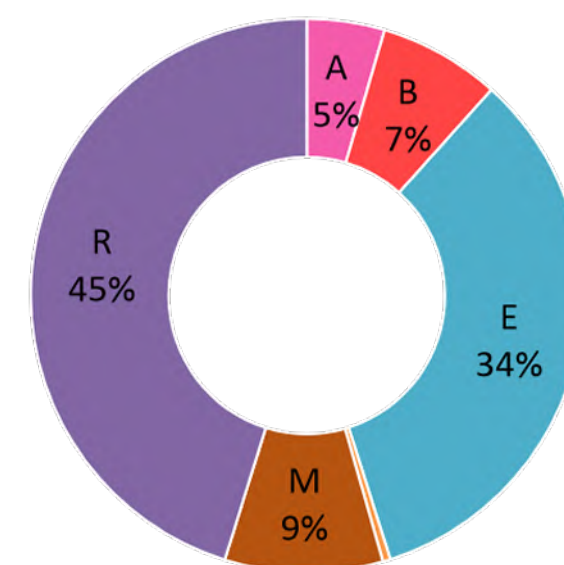
下斜站用地配比



龙霞站用地配比



永中站用地配比



第二章 发展回顾与现状认识

(2) 交通融合度不强，与周边连通度待提升

对比深圳、上海等先进城市，S1 线建设实施尚未进行 TOD 站点物业上盖开发，轨道站点与周边地区缺乏一体化设计，比如立体联系缺乏、公共交通设施接驳不畅等，导致站点与周边区域互动发展不足，且与城市空间存在一定的割裂现象。比如惠民路站、三垟湿地站南北联系不畅，一定程度上降低了站点客群吸引力。



惠民路站及周边建设情况示意图



三垟湿地站及周边建设情况示意图

第二章 发展回顾与现状认识

2.3、本章小结

√ 一定程度上推动了站点一体化开发的实施进程

由于温州 TOD 开发尚在起步阶段，轨道建设尚不成熟，在实施过程中存在较多问题。但通过轨道站点周边规划用地的大力实施，一定程度上激发了片区土地功能与空间结构的协同发展效应，推动了站点空间一体化开发的实施进程，改变了传统的用地开发模式与形态，极大地促进了城市活力提升。

√ 一定程度上提升了轨道交通潜在的出行需求

虽然与福州、宁波等城市相比，温州轨道运行效率不高，日均客流量不高。但据调查，自 S1 线开通以来，日均客流量不断提升，部分站点如动车南站、机场站、科技城站、惠民路站等周边的人口较为活跃，为轨道交通培育了稳定客源，有助于提高轨道交通分担率，进而优化温州市民的出行结构，引导绿色低碳出行。

√ 一定程度上展示了轨道交通建设的初期形象

S1 线穿越城市东西向主要空间节点，如动车南站、奥体中心、中央绿轴、机场等。虽然受既有建设条件影响，S1 线周边建筑风貌大多以旧村、普通住宅建设为主，但围绕惠民路站、德政站、科技城站、三垟湿地站等，初步结合 TOD 开发理念进行谋划建设，以轨道为引领的城市风貌正在彰显。

× 大多站点周边建设速度有待提升，利用效率有待优化

从规划用地实施情况来看，部分站点的用地开发实施率较低，其用地性质与规划不符，存在改进空间；城市外围以及末端站的规划用地实施率普遍较低，开发强度不大，不利于区域能级提升，未能充分发挥轨道站点的引领作用；部分站点空间的建设速度慢，可能对客流吸引和用户体验产生负面影响，应加快建设实施进度，完善周边配套建设。

× 部分站点接驳和连通设施有待完善

由于城市土地开发建设早于轨道建设，导致轨道站点周边用地空间较为局限，此外，从规划出入口开通情况来看，由于受接驳配套方案落实不到位以及工程施工难度影响，阻碍了站点与周边交通功能联系。大大影响了客流导入效率。因此在今后的建设工作中，中心城区的站点属地应进一步重视接驳设施的挖潜和配套，尤其加快完善慢行过街设施，外围城区的站点属地应注重土地开发和市政设施配套的平衡，并强化接驳设施的规范使用和秩序管理。

× 轨道交通 TOD 开发标杆形象未树立

就现 S1 线轨道建设实施情况来看，温州尚建立真正意义的 TOD 综合开发的站点，既有轨道站点建设与周边用地开发、空间环境塑造、慢行交通组织存在较大的脱节，TOD 地块城市空间形象未彰显。因此，下一步轨道交通建设应强化重要空间节点或重要地段的标志性站点打造，突出轨道引领城市建设的作用。

03

既有规划评估

3.1 规划梳理

3.2 规划评估

3.3 评估结论

第三章 既有规划评估

3.1 规划梳理

3.1.1 上位相关规划梳理

本次规划，主要对温州市十四五规划纲要、城市总体规划、国土空间总体规划（在编）、土地利用总体规划、综合交通体系规划等上位相关规划进行衔接，主要从规划定位、发展目标、建设要求、开发建议等方面进行梳理总结。具体衔接内容详见下表：

序号	项目名称	衔接要点
1	《温州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》	规划提出打造轨道上的都市区，加大城市轨道交通建设力度，全面推进轨道交通 TOD 综合开发，加快构建轨道交通“S+M”网络，推动中心城区、周边城市（镇）、新城新区等轨道交通有效衔接，片区联动发展。
2	《温州市城市总体规划（2003-2020年）》（2017年修订） 《温州市域总体规划（2017-2035年）》 《乐清市域总体规划（2013-2030年）》 《永嘉县城市总体规划（2005-2020年）》	规划提出“提升综合交通枢纽地位、实现市域交通系统、公共交通组织网络化布局，支撑都市区内部高效联通、快速通达和网络化发展”要求。经衔接，总体线站位骨架与总规发展骨架吻合，但永嘉车场、温州北站、丽岙车场等站点位于总规建设用地范围，为支撑轨交通高效联通发展，外建议逐步纳入建设用地范围。
3	《温州市国土空间总体规划（2019-2035年）》	该规划提出打造生态全要素保护优先、高质量民营经济驱动、浙南山水诗意特色浓郁的区域中心城市，建立高效的设施支撑体系。
4	《温州市土地利用总体规划（2006-2020年）》 《温州市土地利用总体规划（2006-2020年）》 《乐清市土地利用总体规划（2006-2020年）》 《永嘉县土地利用总体规划（2006-2020年）》	衔接该规划，大部分站点都位于城镇建设用地上；部分站点，如永嘉车场、汀田站丽岙车场等涉及基本农田。建议结合国土空间规划，逐步调整站点核心区范围内的基本农田。
5	《温州市综合交通体系规划（2016-2030年）》	该规划提出构建“开放畅达高效领先的全国性综合交通枢纽城市，生态集约创新智能的现代化绿色交通城市”发展目标，实施“枢纽升级、绿色发展、智慧交通”发展战略。并提出构建“S+M”的城市轨道交通线网架构，促进土地利用与交通协调发展，支撑城市空间结构扩展和优化。
6	《浙江省未来社区建设试点工作方案》（浙政发【2019】8号）	该方案提出依据 TOD 站点等级确定开发强度，自站点向外围梯度递减，促进用地混合与弹性开发，形成混合社区有高到低的圈层结构；强化内外转换，完善 TOD 站点对外接驳系统；倡导人车分流、优化自行车与步行系统，开辟“小街区”；实施“站城一体化”，引导功能立体开发等要求。
7	其它总体层面相关规划、技术标准等文件	.....

第三章 既有规划评估

3.1.2 轨道建设规划梳理

目前，温州轨道建设相关规划主要涉及线路层面、站点层面，编制类型主要以前期研究为主。目前仅编制 1 个 TOD 综合规划，5 个及以上前期研究规划。同时也开展了一些其他相关规划，如资金测算研究、交通衔接研究等。具体衔接内容详见下表：

轨道建设及 TOD 开发规划一览表

序号	项目名称	编制时间	规划类型	重点内容
1	温州市域铁路 S2 线 TOD 综合开发规划	2017	TOD 综合规划	该规划结合温州东部特点，对轨道沿线地区进行分区、分段，对站点地区进行了分级、分类，同时按照不同站点类型从土地利用、交通组织、空间设计三个方面提出了控制引导要求，针对汀田和灵昆两个重要站点提出城市设计方案，同时，加强了重要站点、重要项目的策划，制定了近期行动计划。
2	温州市城市轨道交通线网规划	2014 年	线路研究	该规划在原轨道网框架基础上，对轨道交通网络进行合理的补充和完善，提出与城市空间发展和交通发展相适应战略，从而更好的指导温州未来城市轨道交通建设
3	温州市域铁路客运 S1 线站点周边用地规划调整前期研究	2012 年	前期研究	该研究首先综合考虑了轨道沿线用地现状建设和已编控规情况，确定了市域客运铁路 S1 线各站点周边用地的功能定位分类，同时对各站点进行了不同层次的范围划定，包括协调范围、重点设计范围、近期开发范围，最后，对各站点提出了用地开发建议与调整策略。
4	温州市域铁路 S2 线整体沿线开发规划总体研究	2016 年	前期研究	该研究从四个区段进行研究，提出各区段重点发展点位与目标，确定各个站点的功能定位和站点类型，理清了站点周边现状用地情况，并衔接既有规划，结合 TOD 开发理念，对站点周边用地提出了开发功能、强度、交通等方面意见。
5	温州市域铁路 S3 线沿线 TOD 综合开发前期研究	2019 年	前期研究	该研究从全线及区域角度，根据 TOD 发展理念，明确各站点类型，同时，结合各片区功能特征，明确各站点 TOD 地区的功能定位，且对站点周边现状用地情况进行全面调查摸底，梳理未利用地和低效用地等土地资源情况，并对接相关规划编制情况。
6	温州市轨道 M1、M2 线 TOD 综合开发研究	2019 年	前期研究	该研究并从用地、交通、形象等方面，研究沿线土地的总体发展策略，从站点类型、功能定位、用地布局、交通衔接、开发强度多维度入手，提出各站点下一步发展的相关指引，同时，对现状土地利用情况进行了梳理，盘整了土地资源。
7	《温州市域铁路 S2 线配套和综合开发用地收益测算研究》	2019 年	资金测算	该研究主要是对 S2 线站点配套用地、综合开发用地进行初步资金测算盘整
8	《温州市城市轨道交通近期建设规划（2020 ~ 2026 年）交通一体化衔接规划》	2019 年	交通衔接	该规划主要以温州市城市轨道交通近期建设项目为 M1 线和 M2 线一期工程为对象，对沿线各站点衔接设施布局进行研究，提出规划指引
9	其它轨道相关规划、技术标准等文件	.....	.....	.....

第三章 既有规划评估

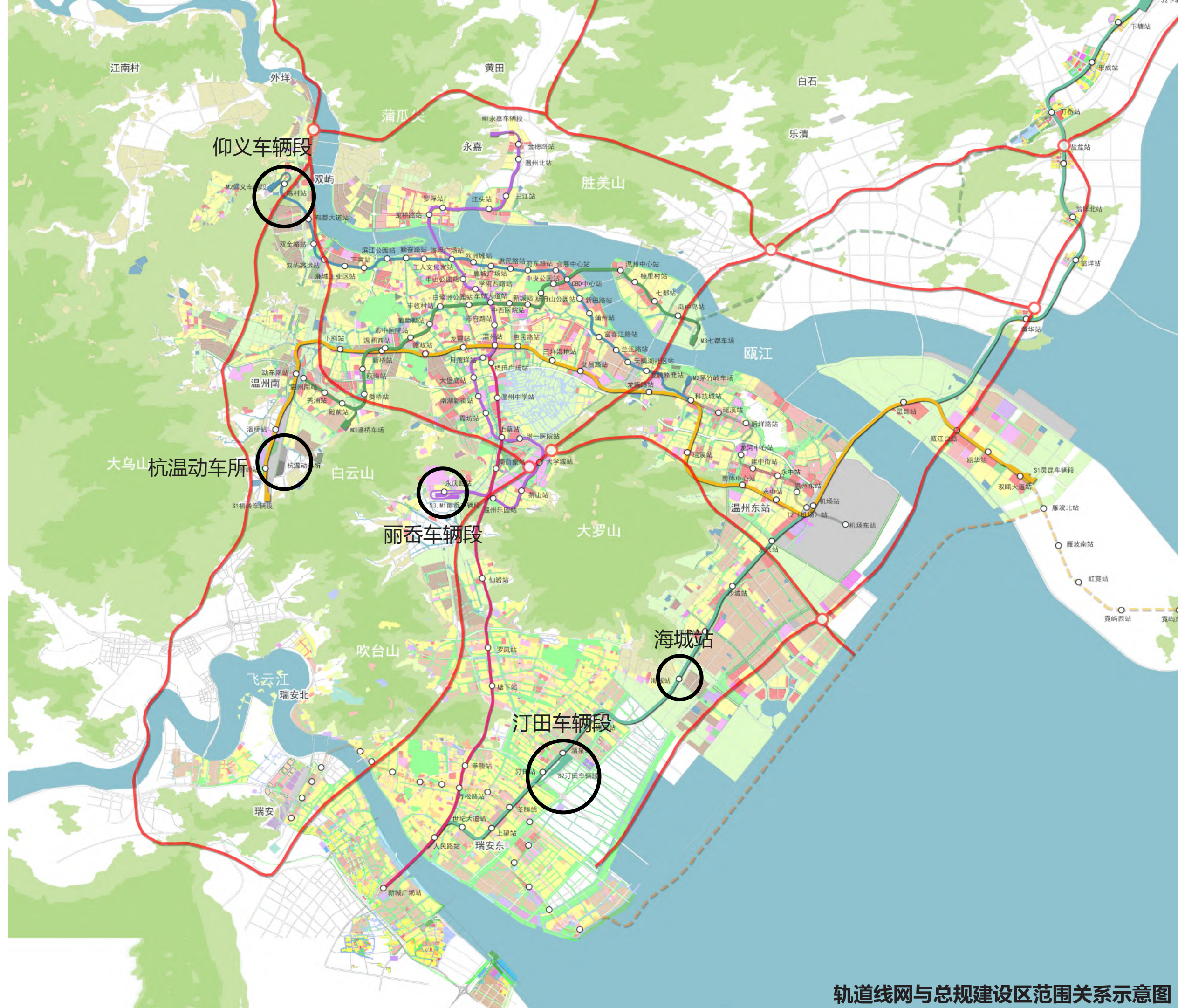
3.2.2 TOD 规划需与其他规划进一步融合

(1) 与总体规划衔接评估

通过与城市总体规划衔接，线站位骨架总体与总规发展骨架吻合，但用地与轨道 TOD 综合开发导向不相符，同时衔接建成区范围，可知**永嘉车辆段、丽岙车辆段、海城站等站点部分用地位于总规建成区范围外。**

部分用地位于总规建成区范围外站点情况一览表

序号	线路	站点
1	M1	永嘉车辆段、丽岙站
2	M2	陈村站
3	S1	灵昆站、龙腾路站、潘桥站、桐岭站、杭温动车所
4	S2	海城站 汀田车辆段
5	S3	仙岩站



轨道线网与总规建设区范围关系示意图

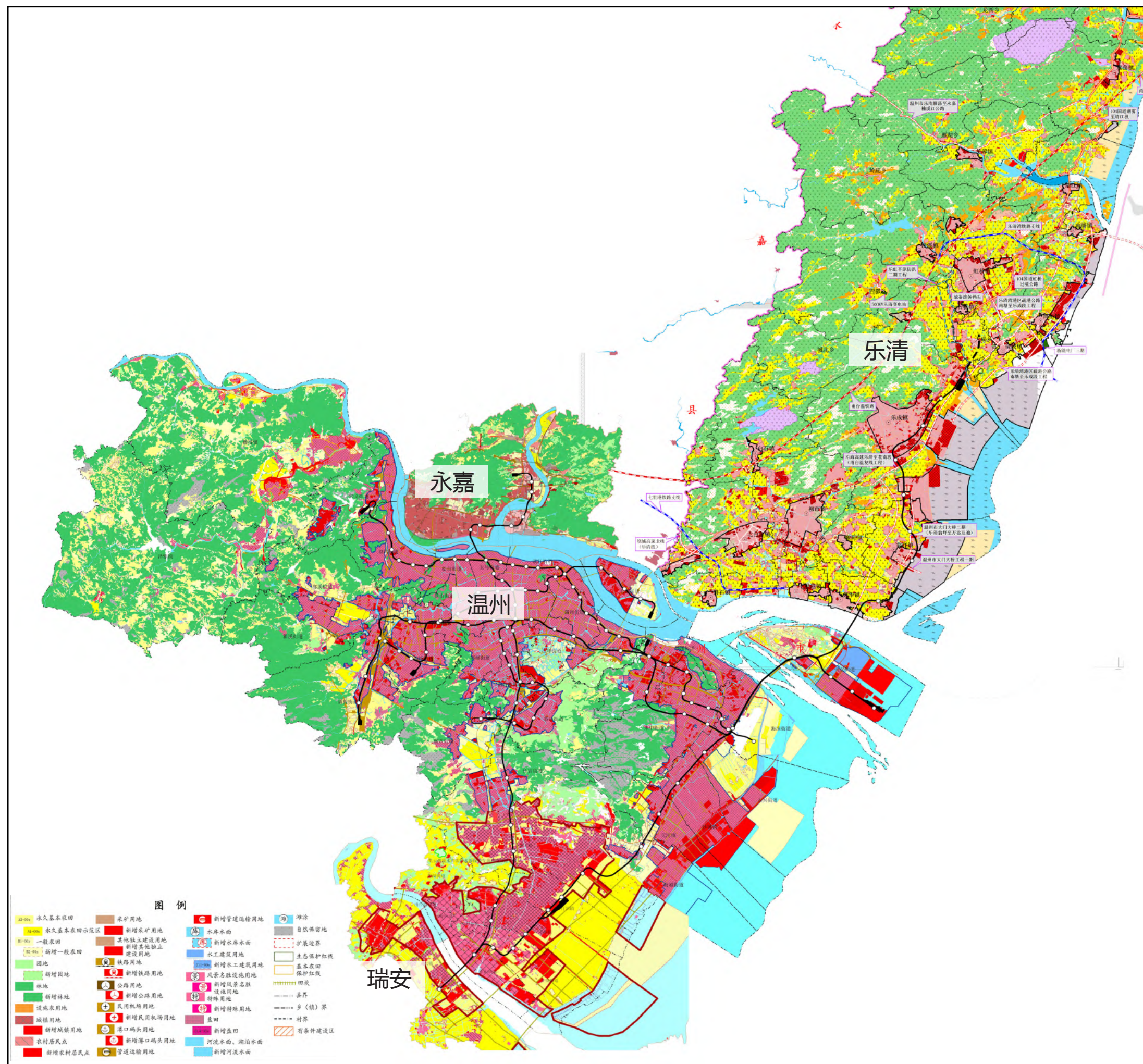
第三章 既有规划评估

(2) 与土地利用规划衔接评估

通过与土地利用总体规划衔接，大部分站点都位于城镇建设用地上；部分站点，如永嘉车场、汀田站、清泉站、丽岙车场等涉及基本农田。

涉及基本农田站点情况一览表

序号	线路	站点
1	S1	潘桥站、灵昆站
2	S2	下塘站、翁垟北站、黄华站、海城站、塘下站、清泉站、世纪大道
3	S3	无
4	M1	无
5	M2	机场东站
6	M3	岛中岛站

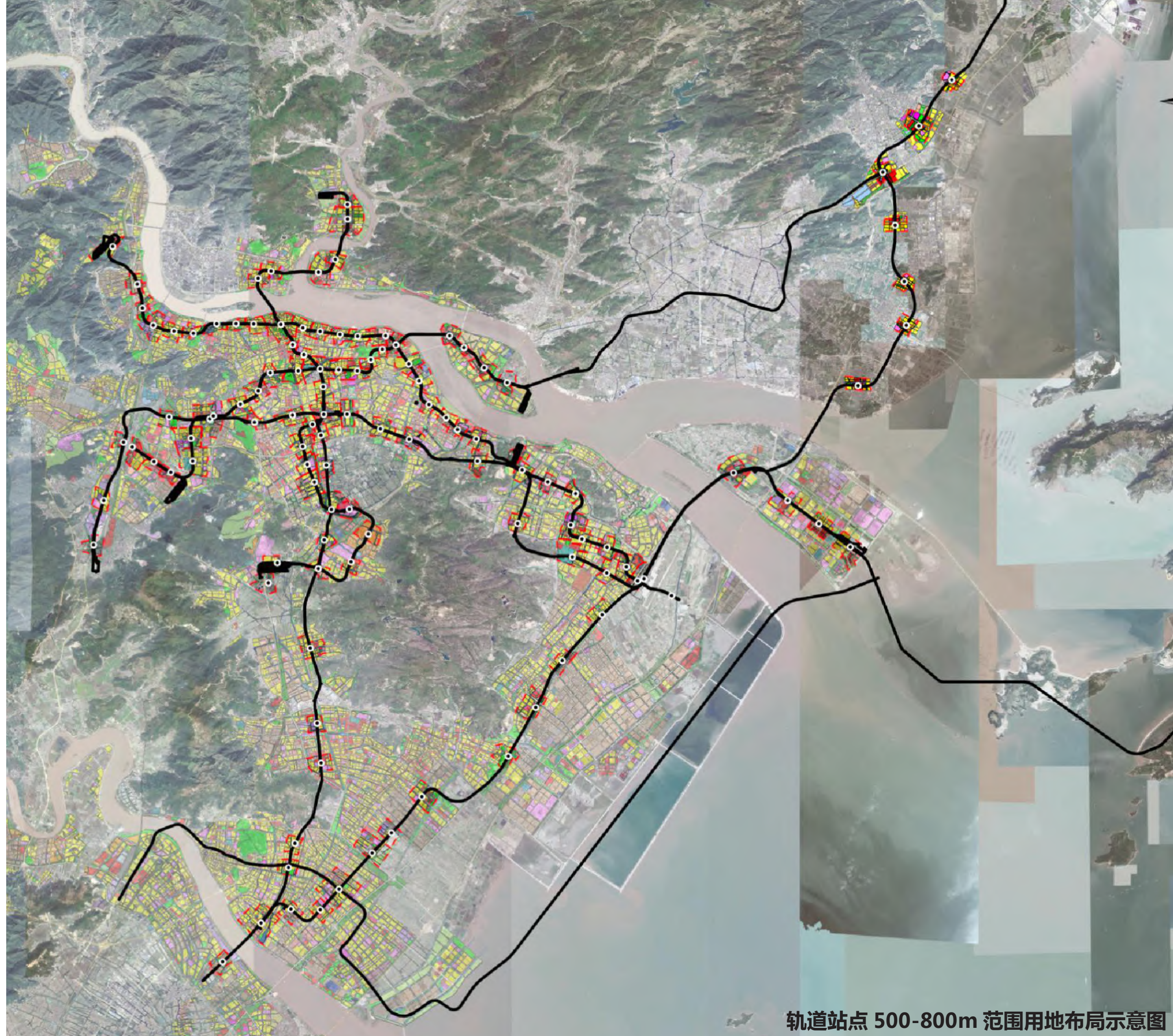


第三章 既有规划评估

(3) 与现行控规衔接评估

——站点周边控规用地功能与 TOD 综合开发导向相符度不足

通过轨道站点 500-800 米研究范围与现行控规的叠加比对，站点周边主要以居住用地为主，约 3355 公顷，占总用地 43%；商业商务用地约 1086 公顷，占总用地 14%，公共服务设施用地约 789 公顷，占总用地 10%。总的来说，控规用地功能与轨道 TOD 综合开发导向相符度不足，需结合 TOD 综合开发思路进行用地优化。



轨道站点 500-800m 范围用地布局示意图

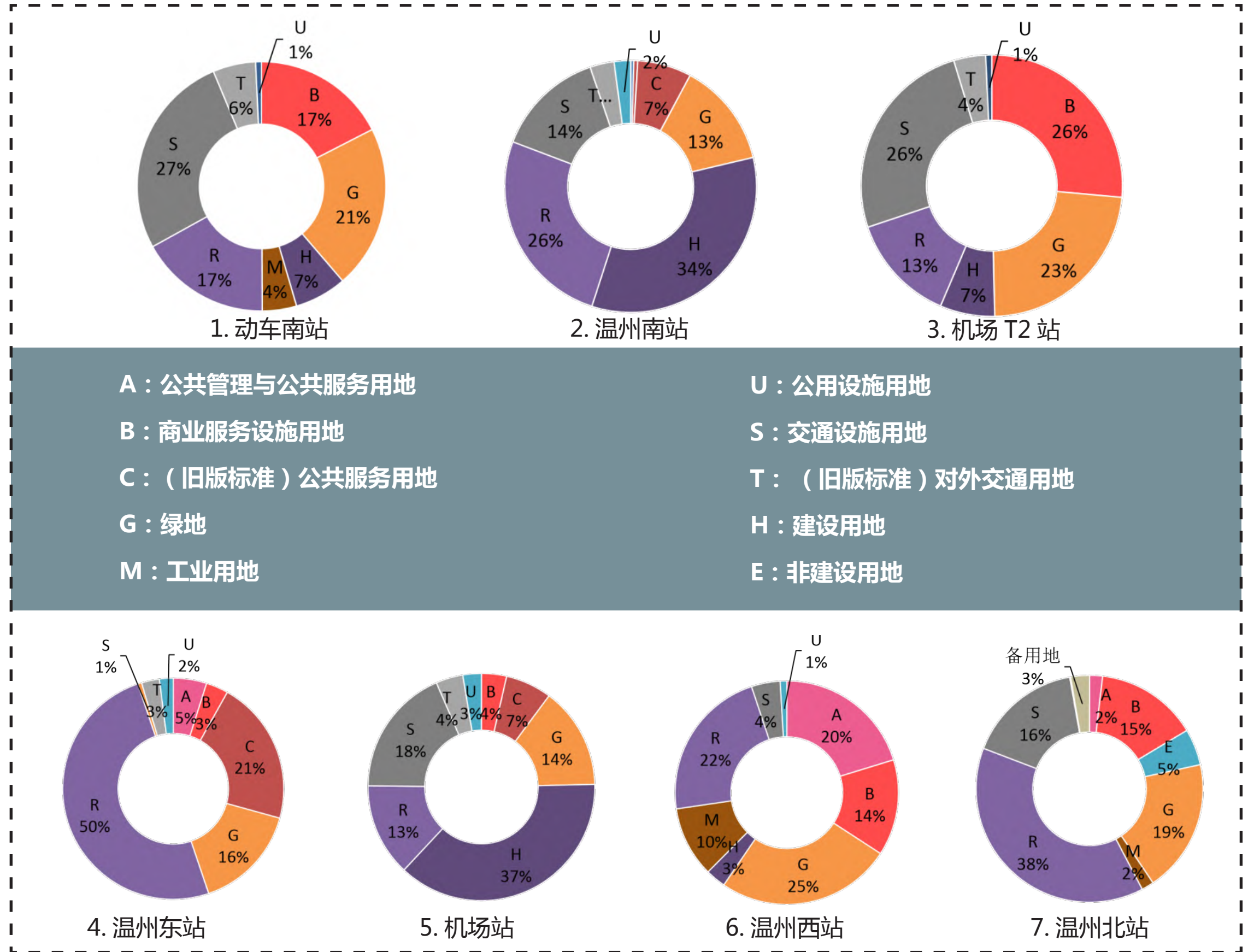
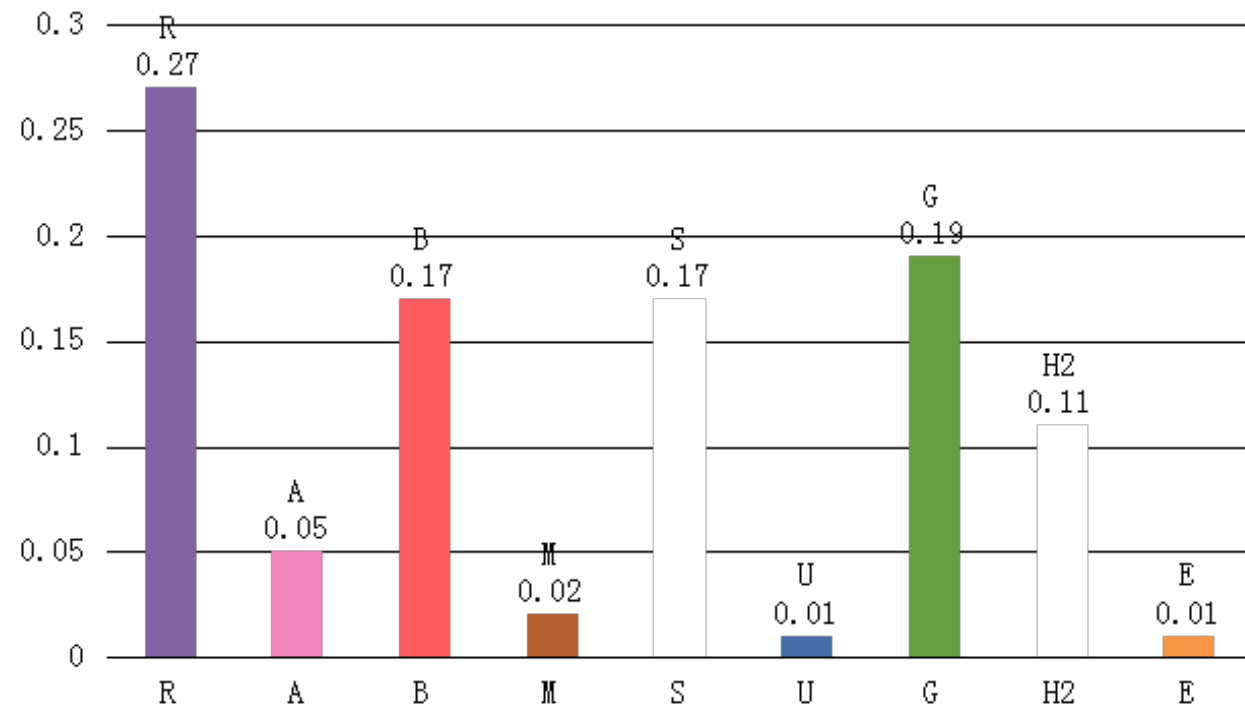
第三章 既有规划评估

以枢纽站为例：规划站点开发混合度整体较低

规划用地混合度特征分析：

- ◇ 枢纽站用地类别为 7-8 类，周边用地相对多元；
- ◇ 交通场站（S/T/H）用地平均达到 31%；
- ◇ 居住用地（R）占比区间为：13%-50%，平均为 26%，各站点 R 类用地差别较大；
- ◇ 商业商务用地（B）平均占比为 11.29%，较少或无该项用地；
- ◇ 绿地（G）占比区间为 13%-25%；
- ◇ 3 个枢纽站周边有少量工业用地。

枢纽站用地平均占比



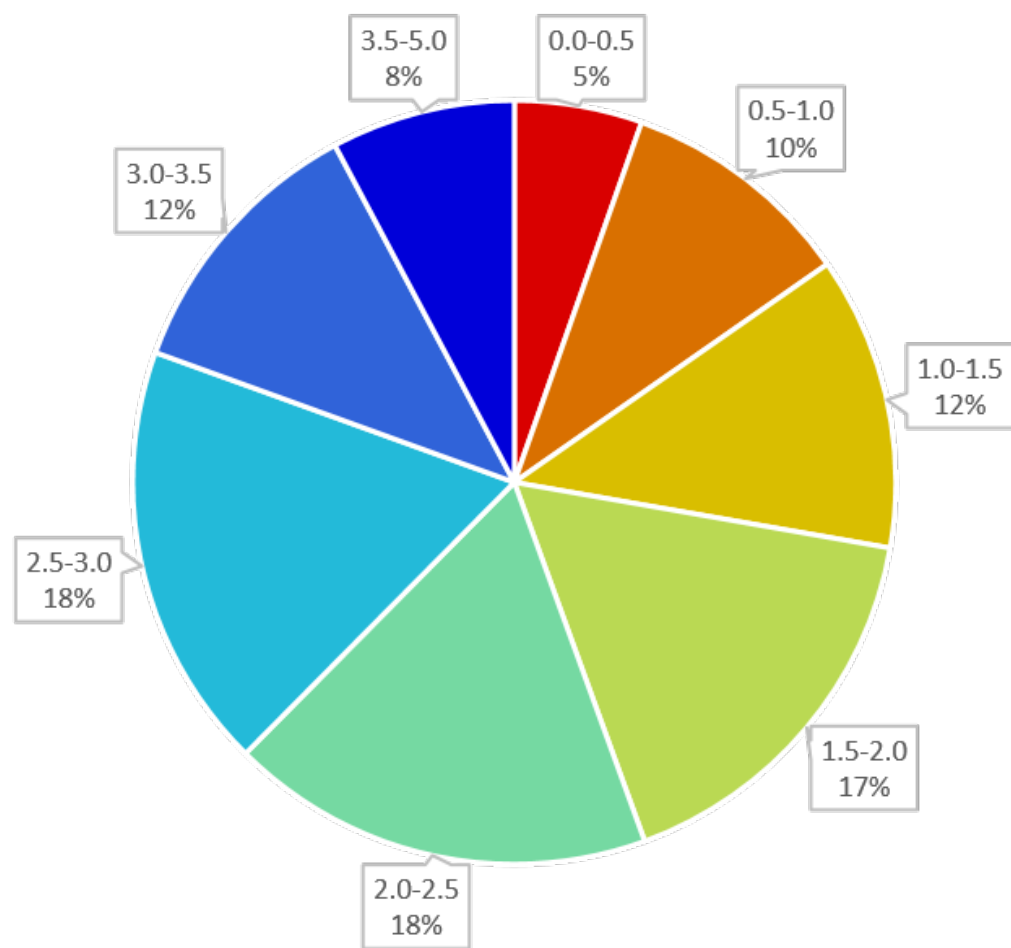
枢纽站 800m 范围内用地占比分析

第三章 既有规划评估

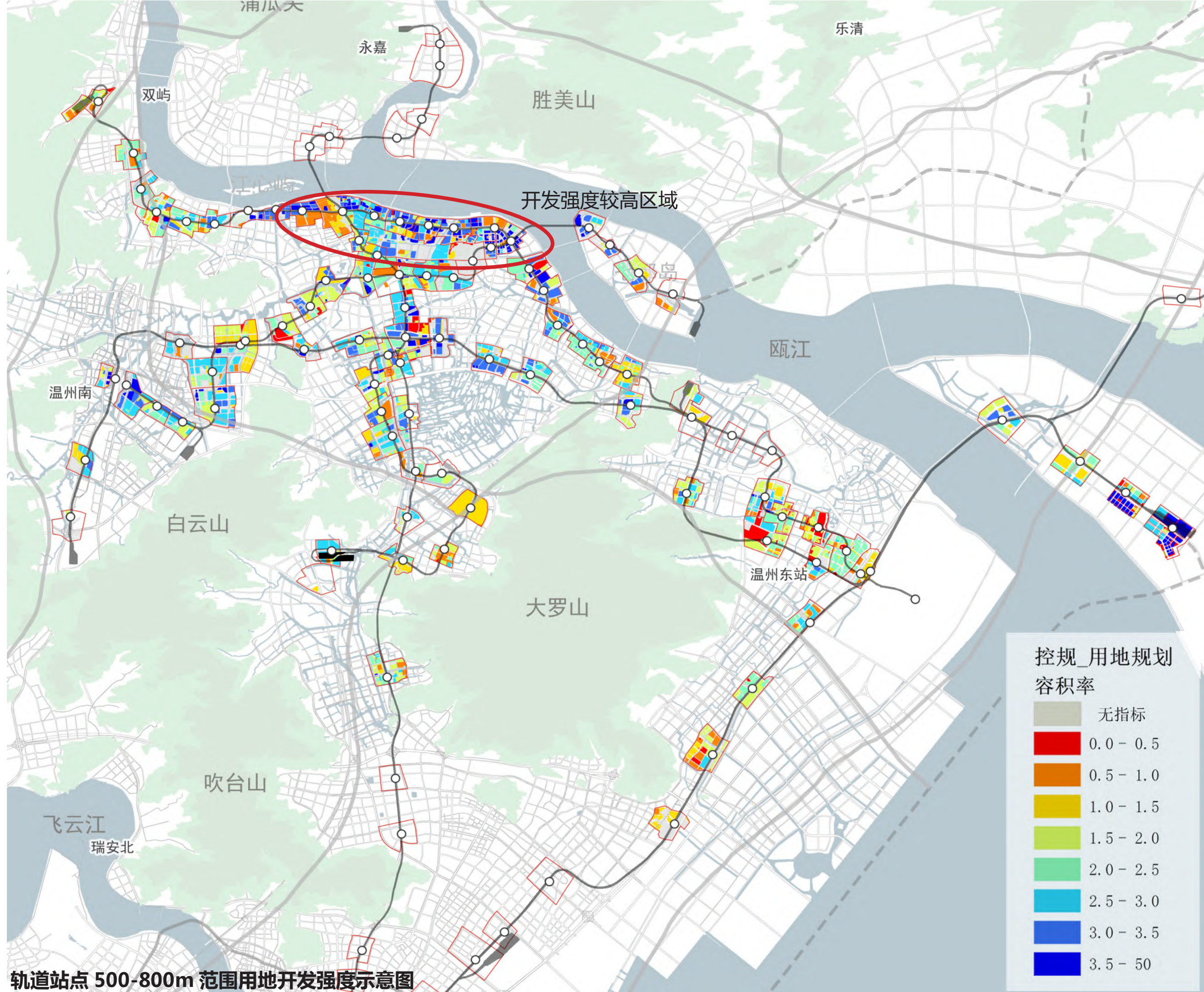
(3) 与现行控规衔接评估

——开发强度整体不高，与站点关联度不高

据统计温州中心城区站点周边用地开发强度以容积率 1.5~3 为主，占总用地的 65%，其中 M2 线中心城区沿江段为高强度开发区域，其他站点周边土地开发强度与站点关联度不高。



总开发强度分布比例



轨道站点 500-800m 范围用地开发强度示意图

控规_用地规划
容积率

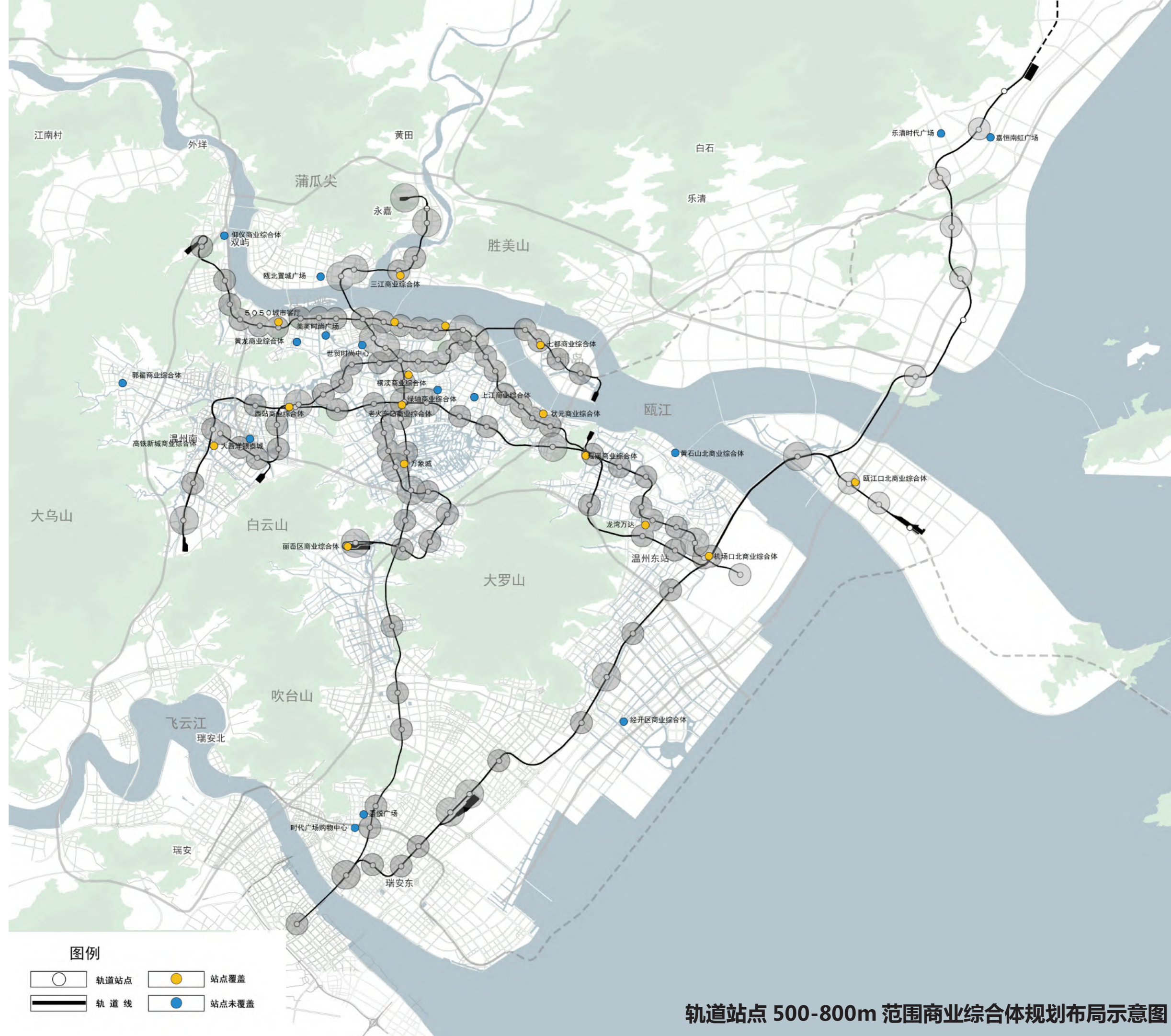


第三章 既有规划评估

(4) 与专项规划衔接评估

- **站点核心区商业综合体覆盖率为 59%**

根据温州中心城区商业综合体，在中心城区共规划布局了 29 个商业综合体，其中，现状及在建的商业综合体 8 个，规划新建的商业综合体 21 个。轨道站点覆盖现状 4 个，规划 13 个，总覆盖率 59%。



第三章 既有规划评估

(4) 与专项规划衔接评估

- **站点核心区城市公共文化设施覆盖率为 36%**

衔接公共文体设施专项规划，温州市区布局城市级文化活动设施 22 处、博物馆 23 处、纪念馆 18 处、图书展览馆 19 处、其它城市级展示场馆 25 处，共计 107 处城市级公共文化设施，其中轨道站点周边核心区范围内共设置 39 处城市公共文化设施，覆盖率占 36%。

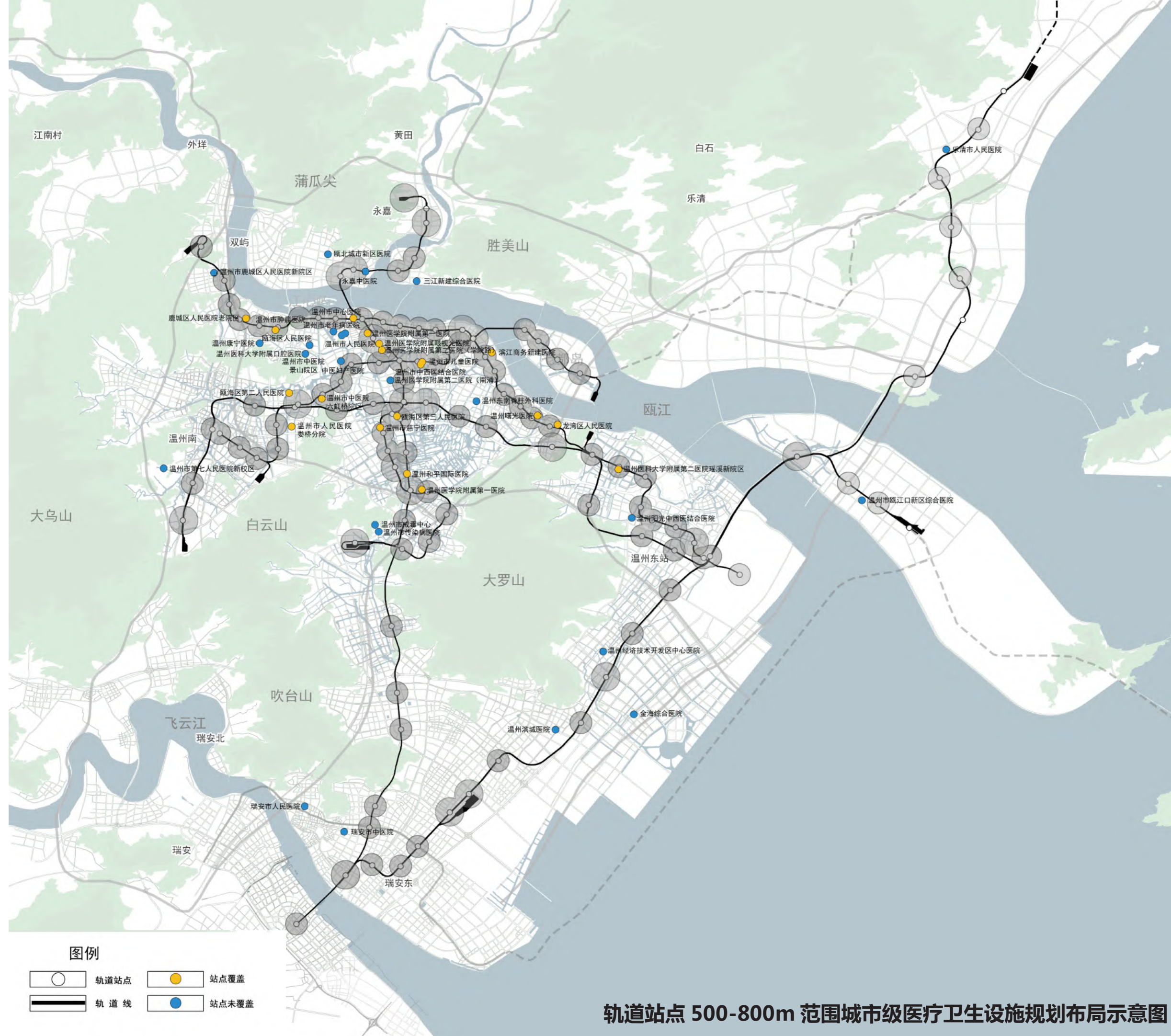


第三章 既有规划评估

(4) 与专项规划衔接评估

- **站点核心区城市级医疗卫生设施覆盖率为 43%**

衔接温州中心城区卫生医疗专项规划，温州市区布局综合医院 29 处、中医院 9 处、专科医院 16 间，共计 54 间医院，其中轨道站点周边核心区范围内共设置医院 23 处，其中综合医院 13 处、中医院 5 处、专科医院 5 处，覆盖率占 43%。



第三章 既有规划评估

(4) 与专项规划衔接评估

- **站点核心区公共交通枢纽覆盖率为 51%**

衔接温州中心城区公共交通专项规划，温州市区布局 43 处公共
枢纽，轨道站点周边核心区范围内共设置公共枢纽 22 处，其中
都市区级公共枢纽 4 处，城区级公共枢纽 10 处，片区级公共枢
纽 8 处，覆盖率占 51%。



第三章 既有规划评估

3.2.3 TOD 相关政策支撑不足

目前温州出台了《温州市城市轨道交通管理办法》,《轨道交通沿线土地综合开发的实施意见》等两部轨道交通建设相关政策,与其他 TOD 城市相比,在政策上存在较多的“真空区”,缺少完善的 TOD 公共保障政策。主要表现为以下四个方面:

(1) 缺少 TOD 规划审批协调机制

目前,温州 S1 线相关规划审批,仍采用常规的规划体系审批制度。在轨道沿线 TOD 开发及建设过程中,存在规划选址、用地规模、容积率、绿地率、建筑密度、建筑高度等指标内容与现有规范标准不协调的矛盾;此外,停车、人防、消防等建设要求难以满足现有规范要求,导致建设实施进度慢,最后实施效果可能不尽人意。

(2) 缺少土地出让支撑政策保障

目前,温州 S1 线轨道站点土地出让大多按照单一用途、单一招投标宗地开发思路进行,与先进城市相比,缺少联合开发、分层出让、合宗出让等土地综合开发的特征,也缺少容积率奖励、开发权转移、商业面积奖励和限期使用权奖励等土地出让开发激励政策。

(3) 缺少土地储备长效管控政策

与其他城市相比,温州轨道建设缺乏土地储备长效管控机制,用地管控相对滞后,且前期谋划不足,如土地储备严格控制区域范围不明确,致使轨道交通建设资金平衡缺口大、轨道沿线用地以一般房地产开发为主,缺乏 TOD 理念。

(4) 缺少融资模式拓展创新政策

温州市域铁路采用 PPP 等融资模式,在一定程度上缓解了政府的资金压力。但对比先进城市相比,其融资模式创新不够、与市场接轨不强,建议后续项目研究过程中,可结合国家相关政策,积极探索多元化的投融资模式,鼓励政府和社会资本合作建设城市轨道交通,拓宽融资渠道。

对比广州、上海地区:

- 广州出台《珠三角城际轨道站场 TOD 综合开发规划编制技术指引(试行)》的通知,对规划报批提出明确要求。
- 上海出台《上海市轨道交通车辆基地综合开发建设管理导则(试行)》创新了轨道物业开发的审批机制和建设方式。

对比佛山、深圳地区:

- 佛山采用带设计方案的土地出让及相关条件的设置方式,针对 TOD 项目地块提出混合业态用地、分层供地方式、住宅配比及商业体量等强制要求,以保证用的混合开发
- 深圳草签《深圳市轨道交通 4 号线特许协议》,对深圳地铁 4 号线沿线综合开发土地使用权进行管理

对比重庆、东莞地区:

- 重庆出台《重庆市轨道交通站点周边土地专项储备与联合开发管理办法》
- 《东莞市轨道交通站点周边土地专项储备管理办法》
- 《东莞轨道交通站场周边土地综合开发及站场综合

第三章 既有规划评估

3.3 评估结论

√ 编制体系逐步完善

目前，围绕轨道交通逐渐开展了土地盘整、TOD 综合开发及前期研究、站点及车辆段上盖城市设计等规划工作，先后出台了 TOD 综合开发实施意见、不具备单独建设条件轨道交通用地论证通知等政策文件。目前正在谋划实施 TOD 专项规划、综合开发技术管理办法等，总的来说温州版 TOD 综合开发编制体系正在逐步完善。

√ 支撑了温州城市空间和功能结构的拓展

就温州“S+M”线网来看，整体拉大了城市框架，围绕 M2、S1、线促进城市沿江向东发展；围绕 M1、M3、S3 线城市南连北进；围绕 S2 线促进了城市沿江一体化发展。整体来说，轨道“S+M”线网有效支撑了城市空间结构调整。

√ TOD 复合、高效开发理念逐渐深入规划

在控规、城市设计等编制过程中，大多规划开始考虑 TOD 综合开发因素，尤其针对位于关键空间节点及区位的站点，基于 TOD 综合开发思路，在规划上不断完善功能、梳理交通联系等，融于片区发展。

× 未构建适应温州 TOD 开发模式的规划及政策体系

目前温州关于 TOD 及周边用地的规划审批、管理，仍采用常规的规划体系审批制度。在轨道沿线 TOD 开发及建设过程中，存在、容积率、绿地率、建筑密度、建筑高度、停车、人防、消防等内容与现有规范标准不协调的矛盾，导致建设实施进度慢，最后实施效果可能不尽人意。因此，亟需构建适应温州 TOD 综合开发的规划引导和政策管控体系。

× TOD 规划统筹力度不足，与温州特色功能区缺少呼应

TOD 规划缺乏总体统筹，尚未形成统一的、明确的、具有温州特色的 TOD 发展总体战略，导致轨道站点周边用地规划布局等方面缺乏有效的指导思想和准则，影响 TOD 规划的推进效率与效果。既有相关规在强调协同城市发展重点、配套功能完善等方面稍显欠缺，缺少对站点服务功能的控制，不利于轨道站点服务的多元化发展，TOD 建设容易功能重叠。

× TOD 政策支撑不够，部分站点规划用地开发指标未能达到能级要求

从站点等级来看，部分站点规划指标仍然偏低（如中心站、枢纽站），无法满足中心级站点的能级要求，是城市自身发展原因所致。部分一般站的指标值较差，这是前期规划原因所致。此外，受既有规划管理技术标准限值，导致 TOD 综合开发用地按照一般规划用地进行控制。

04

发展目标

4.1 指导思想

4.2 基本原则

4.3 总体思路

4.4 “十四五”TOD 发展目标

第四章 发展目标

4.1 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的十九大精神，以建设“轨道上的都市区”为引领，以“站城一体、产业优先、功能复合、综合运营”为理念，积极引导轨道交通沿线用地集约、复合利用，推动城市结构优化、产业功能完善、创新生态构建和都市形象提升，促进温州更高质量、更好品质的发展。此外，温州十四五规划纲要提出全面推进轨道交通 TOD 综合开发，以 TOD 引领城市空间优化和功能升级，打造轨道上都市区。具体建设思路如下：

一、是加快“S+M”轨道交通网络建设，大力提升市域主要发展轴快速通勤能力及中心城区交通服务品质，充分发挥快速公交 BRT 过渡、补充、延伸和联络作用，加快成网成环，与“S+M”共同构建都市区一体化公交骨干网络，推动中心城区、周边城市（镇）、新城新区等轨道交通有效衔接。

二、是全面推进轨道交通 TOD 综合开发，以 TOD 引领城市空间优化和功能升级，按照整体规划、分期实施的原则，突出人跟线走、集约高效的理念，通过公共交通的延展性和交通枢纽的聚合性，对商业、办公、居住等城市功能进行有序叠加组合，按照整体规划、分期实施的原则，突出人跟线走、集约高效的理念，推动城市的持续性发展。

三、是加快推进物联网、云计算、大数据、人工智能、移动互联网等现代信息技术与轨道交通深度融合，大力推进智慧轨道、智慧轨道服务等“数字交通”建设，提升交通管理和运输服务现代化水平。

4.2 基本原则

城市层面原则：

构筑公共交通支撑和引导城市发展的城市结构；强化轨道交通与城市各级公共服务中心的联系；大力推进郊区新城建设，加快城市优质资源向郊区新城拓展、组团式发展。

线路层面原则：

构建公共服务与公共活力中心；有效控制公共服务设施与公共开放空间；优化换乘功能；保障支路网及人行通道的密度与连通性；□ 保障其可实施性。

站点层面原则：

构建以人为本、步行优先、环境友好的公共空间；创造换乘便捷、人车分行、全天候、无障碍的交通枢；纽换乘空间；促进轨道设施和建筑空间有机融合，促进集约紧凑型城市建设；促进站点与核心区地下、地上空间的一体化利用。

4.3 总体思路

——混合开放的城市功能，即城市具有全天候的活力；

——高效集约的用地开发，即土地利用高效率，

——轨道交通周边城市发展 具有综合效益；

——品质舒适的空间环境，即轨道站点周边具有特色的城市形态，体现美丽宜居城市；

——以人为本的便捷、绿色交通系统，即站点周边立体化、安全、便捷、舒适的慢行系统及便捷、安全的、高效的公共交通系统。

第四章 发展目标

4.4 “十四五” TOD 发展目标

4.4.1 总目标

结合现状问题及规划评估，应对当前 TOD 综合开发在规划实施、政策保障等方面问题，亟需突出 TOD 规划引领，坚持 TOD 综合价值导向，集中力量打造一批 TOD 综合开发示范工程，展现“人随线走”“站引人聚”的实体效果，形成良好的社会效应和城市新名片。因此，提出十四五期间 TOD 综合开发目标：

——突出规划引领，构建具有温州特色的 TOD 规划框架与政策体系

准确把握温州市国土空间总体规划编制的契机，充分考虑温州轨道交通发展的阶段，着力抓好顶层设计、系统谋划。如开展线网和线路 TOD 综合开发专项规划，坚持“适度超前”，统筹考虑近期发展和远期目标，增强规划的前瞻性和引领性。并结合开展场站 TOD 综合开发规划按照高起点、高标准规划要求，对场站周边综合开发用地进行规划控制，突出轨道场站与周边区域协调发展，发挥轨道“TOD”引领作用。

——坚持 TOD 特色标杆示范，发挥 TOD 综合价值，集中力量打造“369” TOD 综合开发示范工程

围绕轨道交通重要线路、核心场站，加快推进场站周边区域连片开发建设，鼓励采用“TOD 物业”、“TOD 社区”、“TOD 小镇”的综合开发模式，做大 TOD 综合开发收益，有效减轻轨道交通建设的投资压力，保障轨道交通持续发展。因此按照“站城一体、产业优先、功能复合、综合运营”思路，围绕轨道交通重要线路、核心场站，打造“商业中心、生活中心、产业中心、文化地标”，形成 3 大 TOD 新城、6 大 TOD 社区、9 大 TOD 中心。

第四章 发展目标

4.4.2 分目标

(1) 规划层面：形成“1+X” TOD 规划编制体系

“1”：开展线网、线路、站点等层面 TOD 综合开发专项规划

指结合《温州市国土空间总体规划》和《温州市城市轨道线网规划》等上位规划的，开展线网、线路、站点等层面 TOD 综合开发专项规划，以明确轨道 TOD 综合开发总体目标、构建全市统筹的站点分级体系、梳理场站周边可综合开发土地资源、提出站点一体化设计指引及政策指引等。为城市相关宏观政策的直达提供参考依据，为相关地区城市控制性详细规划的编制和调整提供参考依据和引导。

“X”：与 TOD 综合开发相关的各专题研究

指与 TOD 综合开发相关的各类专题研究，包括产业发展、交通衔接、公共设施布局等专题研究。

(2) 政策层面：形成“1+X” 政策管控体系

主要围绕已出台的《轨道交通沿线土地综合开发的实施意见》温政办函〔2020〕15号文件，从做地储备、土地出让、技术审查、开发机制、管控措施、实施保障等方面，进一步研究探索轨道交通 TOD 综合开发实施政策管理机制，形成若干个保障 TOD 综合开发顺利开展、持续开展的政策文件。

温州市人民政府办公室文件

温政办函〔2020〕15号

温州市人民政府办公室关于 轨道交通沿线土地综合开发的实施意见

各县（市、区）人民政府，市各有关单位：

为加快构建我市“S+M”轨道交通体系，全力推动轨道交通沿线土地综合利用，根据国务院办公厅《关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》（国办发〔2014〕37号）、自然资源部办公厅《关于印发〈轨道交通地上地下空间综合利用节地模式推荐目录〉的通知》（自然资办函〔2020〕120号）、市委市政府《关于加快轨道交通建设发展的若干意见》（温委发〔2012〕147号），经市政府同意，现结合我市实际，制定本实施意见。

一、总体目标

充分利用轨道交通区位优势，深入落实公共交通引领城市

第四章 发展目标

(3) 建设层面：打造“369” TOD 综合开发示范工程 ——3大 TOD 新城

选取原则：主要围绕枢纽交通综合开发，推动温州北站 TOD 新城、温州东站 TOD 新城、温州南站（西部）TOD 新城发展，将其打造成城市对外重要门户，强化城市功能外溢发展，大力提升城市对外门户形象。

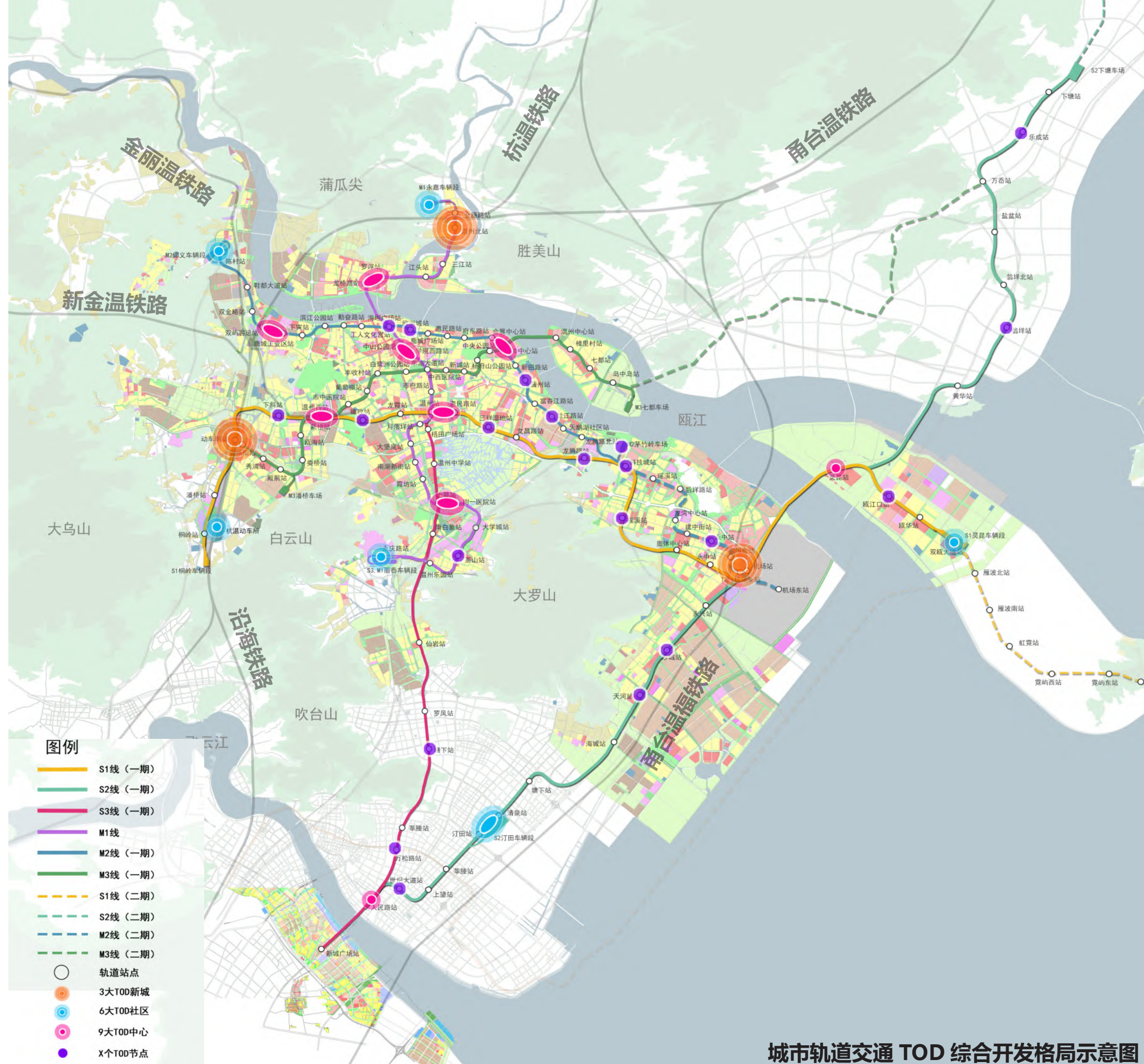
形象目标：“站城一体、多维门户”

3大 TOD 新城为城市对外重要门户节点，是实现“枢纽即城市”的高度融合区，突破铁路、城市两张皮的传统模式，强化城市功能外溢发展，大力提升城市对外门户形象。主要围绕“温州北站、温州东站、温州南站（西部）”枢纽交通进行综合开发建设。

发展理念：规划按照站城一体理念，坚持以人为本原则，提出轨道绝对优先下的枢纽布局 and 换乘组织，打造多功能网络化的地下城市，拓展空间资源、缝合城市功能、实现城市织补，破解高铁割裂城市的难题。

建设指引：借鉴先进地区枢纽建设经验，在用地布局上，以高强度、混合开发为主，强化区域产业引导作用；在交通组织上，强化立体无缝衔接，交通垂直分流，构建“地下、地上一体”的多维立体慢行网络；在空间组织上，统筹交通枢纽与城市开发，强化公共空间一体、慢行系统一体、地下空间一体、内部空间一体的城市综合体建设。

土地开发：十四五期间，按照站点 500-800 米范围，预计完成土地拆征 4370 亩，启动土地拆征 5930 亩；完成土地开发 510 亩，其中含住宅用地 390 亩，商办用地 120 亩；启动土地开发 2188 亩，其中含住宅用地 1071 亩，商办用地 1117 亩。具体数据详见附表 1。



城市轨道交通 TOD 综合开发格局示意图

第四章 发展目标

(3) 建设层面：打造“369” TOD 综合开发示范工程

——9 大 TOD 中心

选取原则：主要选取位于城市片区中心，且处于城市片区空间发展关键节点的站点，以 TOD 综合开发为契机，打造片区级 TOD 中心，塑造城市亮点板块，包含温州站 -- 惠民路站、罗浮 -- 龙桥站、中山公园 -- 学院西路站、温州西站、上蔡 -- 附一医院站、双屿客运站 -- 鹿城工业区站、CBD -- 会展中心站、灵昆站、瑞安人民路站等。

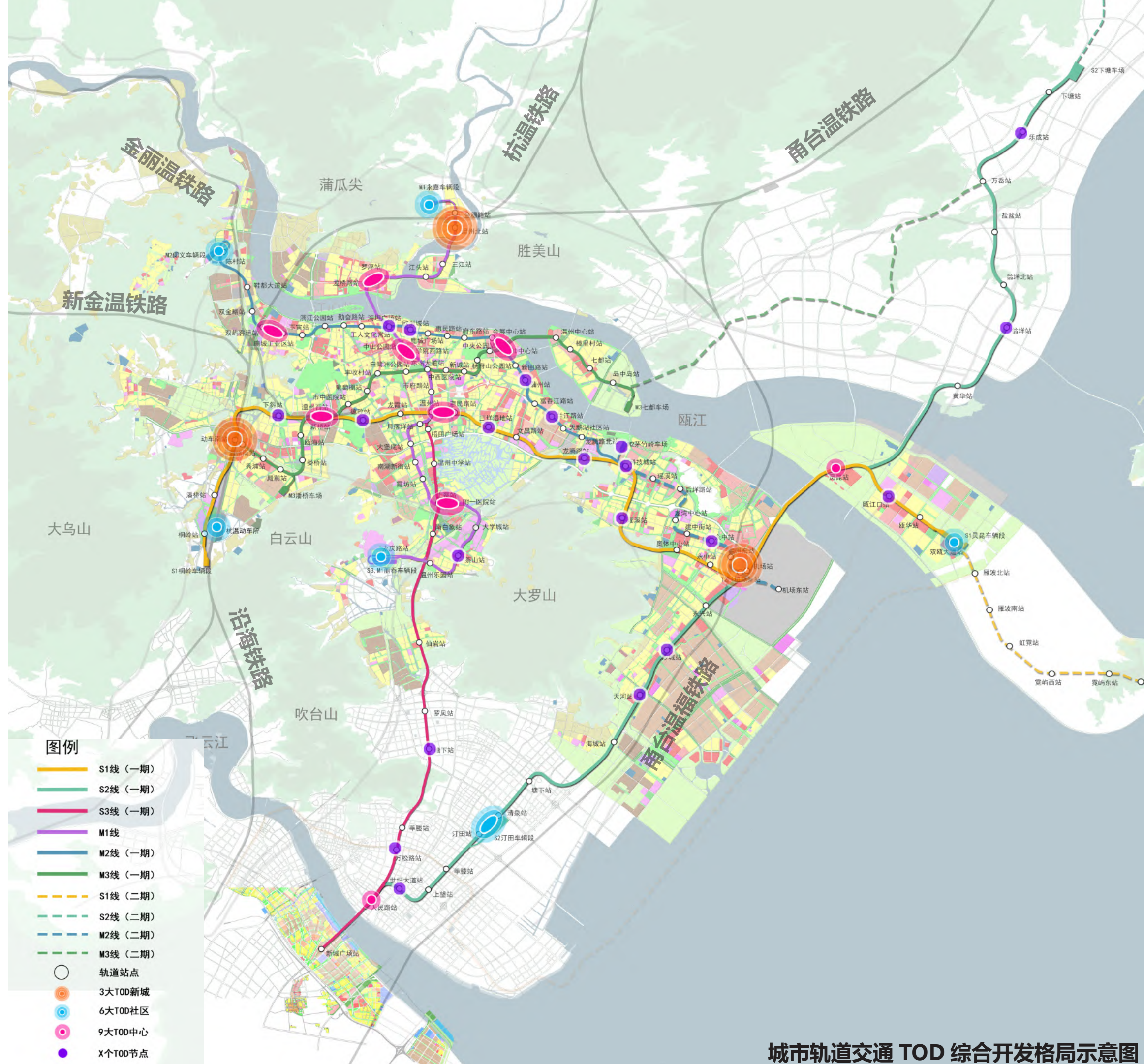
形象目标：“核心地标、更新样板”

9 大 TOD 中心位于城市片区中心，且处于城市片区空间发展关键节点的，对标香港西九龙、日本新宿、韩国 D-Cube City 等站点，借势 TOD 突围城市更新，打造城市地标，推动城市更新升级。

发展理念：规划按照“TOD+ 城市更新 + 功能适度混合”思路，在站点核心区范围内，通过新型商业再开发，周边交通再衔接，城市空间再梳理，打造集商业、办公、住宅于一体的社区综合体项目，培育新生活方式。

建设指引：借鉴先进地区 TOD 城市更新建设经验，围绕站点核心区形成交通圈、商业圈、生活圈“三圈合一”的城市空间布局，把“站城空间”建设成城市的活力中心，集工作、学习、休闲、娱乐等为一体综合生活区。

土地开发：十四五期间，按照站点 500-800 米范围，预计完成土地拆征 3736 亩，启动土地拆征 5820 亩；完成土地开发 1994 亩，其中含住宅用地 1525 亩，商办用地 469 亩；启动土地开发 2402 亩，其中含住宅用地 1022 亩，商办用地 1380 亩。具体数据详见附表 3。



第四章 发展目标

附表 1：3 大 TOD 新城 TOD 土地开发计划表

序号	站点名称	站点范围 (公顷)	土地拆征		可开发用地					
			完成土地拆征 (亩)	启动土地拆征 (亩)	完成土地开发			启动土地开发		
					住宅用地开发 (亩)	商办用地开发 (亩)	小计 (亩)	住宅用地开发 (亩)	商办用地开发 (亩)	小计 (亩)
1	温州北站 TOD 新城	213	570	1480	190	--	190	371	262	633
2	温州东站 TOD 新城	240	3000	2350	--	--	--	180	855	1035
3	温州南站(西部) TOD 新城	366	800	2100	200	120	320	520	--	520
合计		819	4370	5930	390	120	510	1071	1117	2188

附表 2：6 大 TOD 社区综合开发土地开发计划表

序号	站点名称	站点范围 (公顷)	土地拆征		可开发用地					
			完成土地拆征 (亩)	启动土地拆征 (亩)	完成土地开发			启动土地开发		
					住宅用地开发 (亩)	商办用地开发 (亩)	小计 (亩)	住宅用地开发 (亩)	商办用地开发 (亩)	小计 (亩)
1	永嘉车辆段 TOD 社区	281	280	--	85	60	145	--	--	--
2	丽岙车辆段 TOD 社区	618	1150	--	590	150	740	--	--	--
3	灵昆车辆段 TOD 社区	190	460	--	300	60	360	--	--	--
4	汀田车辆段 TOD 社区	119	780	--	350	--	350	--	--	--
5	杭温动车所 TOD 社区	541	--	1130	--	--	--	540	200	740
6	仰义车辆段 TOD 社区	139	--	675	--	--	--	380	20	400
合计		1888	2670	1805	1325	270	1595	920	220	1140

附表 3：9 大 TOD 中心综合开发土地开发计划表

序号	站点名称	站点范围 (公顷)	土地拆征		可开发用地					
			完成土地拆征 (亩)	启动土地拆征 (亩)	完成土地开发			启动土地开发		
					住宅用地开发 (亩)	商办用地开发 (亩)	小计 (亩)	住宅用地开发 (亩)	商办用地开发 (亩)	小计 (亩)
1	温州站 - 惠民站 TOD 中心	310	350	600	40	90	130	--	250	250
2	罗浮站 - 龙桥站 TOD 中心	217	866	--	480	120	600	--	--	--
3	中山公园站 - 学院西路站 TOD 中心	201	130	480	90	--	90	280	--	280
4	温州西站 TOD 中心	323	250	410	100	--	100	60	--	60
5	上蔡 - 附一医站 TOD 中心	452	40	1070	40	--	40	--	330	330
6	会展 - CBD 站 TOD 中心	215	720	1370	295	15	310	65	280	345
7	双屿客运站 -- 鹿城工业区站 TOD 中心	284	730	380	400	84	484	215	--	215
8	瑞安人民路站 TOD 中心	257	--	510	--	--	--	102	260	362
9	灵昆站 TOD 中心	147	650	1000	80	160	240	300	260	560
合计		2406	3736	5820	1525	469	1994	1022	1380	2402

05

重点任务

5.1 尽快完善 TOD 综合开发相关规划及政策

5.2 大力推进站点周边土地综合开发

第五章 重点任务

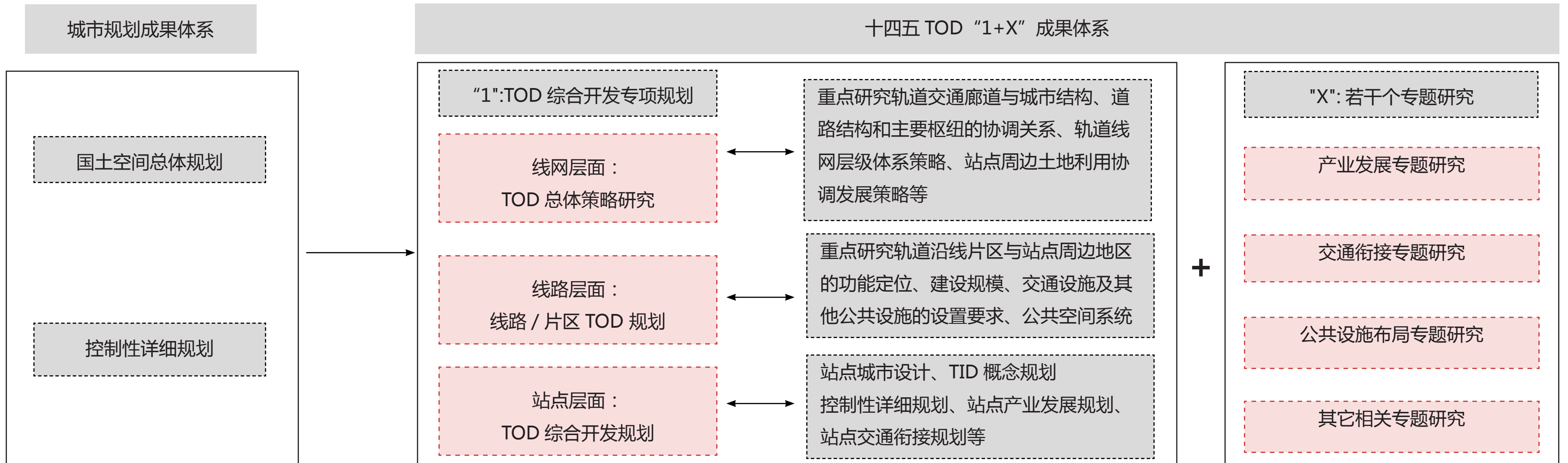
5.1 尽快完善 TOD 综合开发相关规划及政策

5.1.1 建立 TOD 规划成果体系——搭建“1+X”规划成果体系

借鉴成都、广州等先进地区做法，考虑上位规划要求和建设时序，搭建“1+X”成果体系。

“1”：指对接温州市规划成果体系，为指导下一步轨道站点周边规划建设，围绕温州建设“轨道上的城市”总体要求，结合《温州市国土空间总体规划》和《温州市城市轨道交通线网规划》等上位规划的，开展线网、线路、站点等层面 TOD 综合开发专项规划，以明确轨道 TOD 综合开发总体目标、构建全市统筹的站点分级体系、梳理场站周边可综合开发土地资源、提出站点一体化设计指引及政策指引等。

“X”：指与 TOD 综合开发相关的各类专题研究，包括产业发展、交通衔接、公共设施布局等专题研究。



第五章 重点任务

温州“十四五”城市轨道交通 TOD 综合开发相关规划研究编制计划表			
层面	规划名称	编制目的	计划完成时间
线网层面	1、温州市轨道交通线网 TOD 综合开发专项规划	线网层面重点研究轨道交通廊道与城市结构、道路结构和主要枢纽的协调关系，强化公共交通支撑和引导城市土地使用的开发，以有效引导城市重要功能板块与轨道交通 TOD 综合开发融合发展，推进“轨道上的都市区”建设。同时，统筹全网明确站点分级体系、梳理场站周边可综合开发土地资源、提出站点一体化设计指引及政策指引等。	2022 年
专题研究	1、轨道沿线地区产业专题研究	合温州整体产业布局，对轨道沿线产业发展提出总体思路，可结合 TOD 综合开发专项规划共同编制。	2022 年
	2、轨道沿线地区交通衔接专题研究	各交通设施衔接方式，出行率、出行时间和成本的研究，，可结合 TOD 综合开发专项规划共同编制。	2022 年
	3、轨道沿线地区公共设施专题研究	结合轨道站点功能定位及辐射强度，对站点沿线地区大型商业综合体、文化教育设施、体育设施等分布、规模情况进行研究，，可结合 TOD 综合开发专项规划共同编制。	2022 年
	4、轨道沿线地区业态及客流分布专题研究	对各轨道交通站点远期客流量大小、性质、及站点未来交通功能定位（上班流、下班流、购物流；潮汐流、稳定流等），以及车站及轨道交通系统的能力和 TOD 开强度关系的匹配度研究，，可结合 TOD 综合开发专项规划共同编制。	2022 年
线路层面	1、温州市域铁路 S3 线 TOD 综合开发规划	确定轨道沿线片区与站点周边地区的功能定位、建设规模、交通设施及其他公共设施的设置要求、公共空间系统的引导要求等，为相关地区城市控制性详细规划的编制和调整提供参考依据，可结合 TOD 综合开发专项规划共同编制。	2022 年
	2、温州市轨道交通 M1 线 TOD 综合开发规划		2022 年
	3、温州市轨道交通 M2 线 TOD 综合开发规划		2023 年
站点层面	1、杭温动车所上盖 TOD 综合开发城市设计	对接上位规划，顺应城市发展格局，注重与区域功能的衔接，有效结合轨道交通线网规划和专项规划，以 TOD 综合开发为理念，进行站点开发综合规划。主要包括目标定位、功能布局、产业研究、交通组织、空间设计、配套指引和经济测算等工作，为相关控制性详细规调整提供规划指引。	2023 年
	2、S1/S3/M1 线温州站 -- 惠民路站 TOD 综合开发城市设计		2023 年
	3、S1 线温州西站枢纽（新桥站）TOD 综合开发城市设计		2022 年
	4、S1/S2 线灵昆站 TOD 综合开发城市设计		2022 年
	5、S2 线海城站 TOD 综合开发规划城市设计		2022 年
	6、S3/M1 线上蔡站 - 附一医站 TOD 综合开发城市设计		2023 年
	7、S3/M1 线梧田广场站 - 大堡底站 TOD 综合开发城市设计		2023 年
	8、S3/M1 线丽岙车辆段上盖 TOD 综合开发城市设计		2022 年
	9、S1/M2 线科技城站 TOD 综合开发城市设计		2023 年
	10、M1 线罗浮 - 龙桥路站 TOD 综合开发城市设计		2023 年
	11、M1 线永嘉车辆段上盖 TOD 综合开发城市设计		2022 年
	12、M1 线中山公园 -- 学院西路站 TOD 综合开发城市设计		2023 年
	13、M2 线双屿客运站 -- 鹿城工业区站 TOD 综合开发城市设计		2023 年
	14、M2 线仰义车辆段上盖 TOD 综合开发规划城市设计		2022 年
	15、温州市 S2 线沙城站 TOD 综合开发城市设计		2024 年
	16、温州市 S2 线天河站 TOD 综合开发城市设计		2025 年
	17、温州市 S2 线人民路站 TOD 综合开发城市设计		2024 年
	18、温州市 S3 线塘下站 TOD 综合开发城市设计		2024 年

第五章 重点任务

5.1.2 建立轨道沿线地区土地储备库

(1) 建立土地储备机制，超前谋划

借鉴国内广州、深圳土地储备成功经验，严控线路两侧及站点周边 500-800 米控制区域范围内用地，逐一核实站点周边地区用地建设用地规划许可、规划报建、用地通知书、用地批准书等行政许可情况，划定轨道沿线地区土地储备范围，对储备用地进行编码，掌握土地储备信息，如用地面积、用地性质、权属情况等。

案例借鉴：

广州：土地储备分三步走，通过划定近期可储备用地范围、制定初步储备时序、编码并制定可储备地块图则等内容，建立土地储备库。如广州 TOD 土地储备范围为“城际轨道交通站点周边 800 米半径、城市轨道交通站点周边 500 米半径范围内”，同时还明确了 TOD 土地收储责任主体、各部门的职责分工等。

深圳：土地储备优先考虑轨道沿线重点地区，包括轨道交通车站 500M 核心腹地、城市重点发展地区、重点改善地区；同时制定土地储备计划，建立沿线土地储备机制，土地储备期近期控制为 2—3 年，远期根据情况可以延长 7—10 年。

轨道沿线地区土地储备库情况示意图

序号	地铁站点	地块编号	用地面积(m ²)	规划用途	容积率	拟取得式	储备计划	
							是否近期储备	是否远期储备
1	温州站	WZZ-01	1000	居住用地	3.0	征地	是	否
		WZZ-02	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		WZZ-03	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	上蔡站	SCZ-01	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		SCZ-02	.....	.....	.....	.....	.....	.....

土地储备库建立的工作计划表

1、2020 年 10 月前，划定轨道沿线地区 TOD 综合开发范围
2、2021 年，依据轨道线网和线路 TOD 综合开发规划，初步划定 TOD 综合开发范围内的储备用地。
3、2022 年，依据各站点 TOD 综合开发规划以及站点周边用地控规调整的情况，明确储备用地的位置、规模等内容。
4、2022 年之后，依据每年土地出让情况，定期更新和维护用地储备库。

十四五期间 TOD 综合开发土地储备库研究计划表

规划名称	编制目的	计划完成时间
1、轨道交通沿线用地储备库研究	借鉴国内广州、深圳土地储备成功经验，控制站点周边范围内用地，逐一核实站点周边地区用地建设用地规划许可、规划报建、用地通知书、用地批准书等行政许可情况，划定轨道沿线地区土地储备范围，对储备用地进行编码，掌握土地储备信息，如用地面积、用地性质、权属情况等。	2022 年

第五章 重点任务

(2) 建立云 GIS 信息平台，动态管理

动态管理目的是为对站点周边土地的储备、开发、出让的全面性掌控提供管理依据。

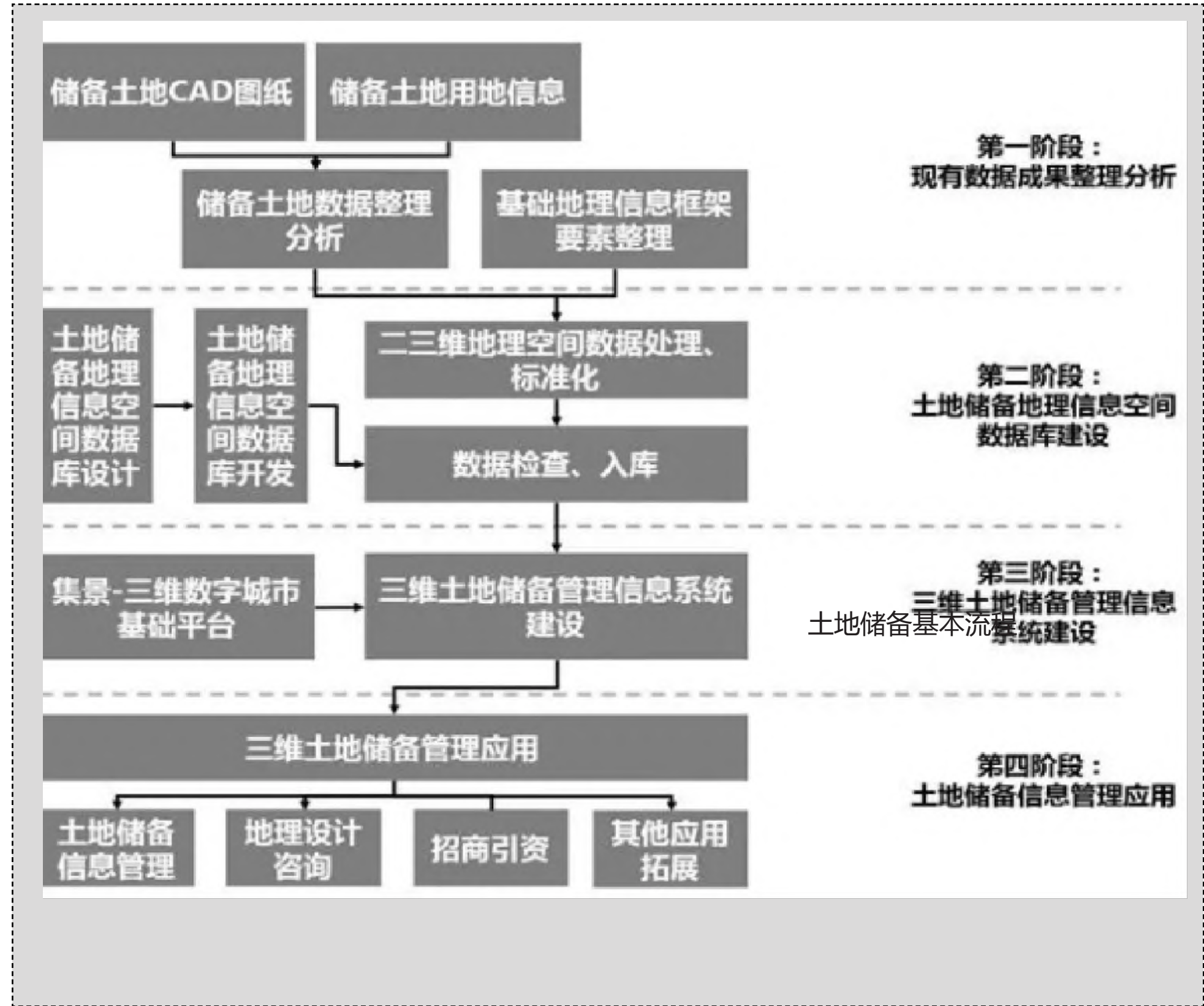
尽快引入 GIS 土地储备管理系统，从整合土地储备数据与梳理办公流程出发，加强对可

储备土地资源的有效管理和动态跟踪，强化数据管理、地图应用、业务应用三大板块。

土地储备基础数据库示意图

地块编号	行政级别	年份	地块名称	土地面积	取得方式	规划土地证号	规划用途	备注	删除	详情	打印
TC43100015045	梧阳县	2015	梧阳县梧阳大道与中兴路交口	6.53	收买	1-2007-0021	城镇村及工矿用地		✖	🔍	🖨️
TC43100015027	南塘区	2015	梧州市定远镇南塘村(S2012-18)	12.63	收买	1-2010-0034	城镇综合住宅用地		✖	🔍	🖨️
TC43100015025	梧阳县	2015	梧阳县梧阳大道与中兴路交口	1.75	收买	梧集用2008第0078号	军事设施用地		✖	🔍	🖨️
999999	北塘区	2015	梧州市定远镇南塘村(S2012-18)	525	525	22525			✖	🔍	🖨️
43102414007	梧州市	2014	梧州市土地储备地块项目(2012-18)	85.125	收买	梧集用2008第008号	其他土地		✖	🔍	🖨️
43100014012	梧州市	2014	梧州市定远镇南塘村(S2012-18)	51.36	收买	梧集用(2004)第006号	城镇综合住宅用地		✖	🔍	🖨️
4304001015010	苍梧区	2015		31444.4	转让	41414	天然牧草地		✖	🔍	🖨️

土地储备可视化示意



第五章 重点任务

5.1.3 出台轨道交通站点综合开发管理政策

轨道交通站点综合开发涉及到综合开发规划、土地储备与出让、运营管理及投融资等各个方面，既有管理办法及实施意见，尚不能全面覆盖。因此，借鉴广州、深圳、成都、上海等先进地区经验，十四五期间，建议加快出台以下管理政策：

《温州市轨道交通 TOD 综合开发利用规划管理办法》

《温州市轨道交通上盖物业预留工程前期审批指导办法》

《温州市轨道交通站点周边土地专项储备管理办法》

《温州市轨道交通建设投融资管理办法》

十四五期间 TOD 综合开发管理政策研究计划表

研究名称	编制目的	计划完成时间
1、温州市轨道交通 TOD 综合开发利用规划管理办法	制定轨道交通站点 500-800 米核心区范围内的做地储备、土地出让、技术审查等管控要求，以规范轨道交通周边用地综合利用，加快推进 TOD 模式的实施。	2022 年
2、温州市轨道交通上盖物业预留工程前期审批指导办法	制定城市轨道交通上盖物业预留工程的实施步骤及审批标准，以加快推进城市轨道交通上盖物业开发建设。	2023 年
3、温州市轨道交通站点周边土地专项储备管理办法	制定轨道交通站点土地储备管理政策，以实现轨道交通建设与沿线土地开发的协调联动，保障轨道交通建设资金的筹集。	2023 年
4、温州市轨道交通建设投融资管理办法	制定轨道交通多元投资模式，合理引导投融资方案和资金平衡方案制定，以保障轨道交通项目资金需求	2024 年

案例借鉴：

- ◇ 《东莞市轨道交通站点周边土地专项储备管理办法》、
- ◇ 《东莞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》
- ◇ 《东莞市轨道交通建设投融资管理办法》
- ◇ 《深圳市城市轨道交通运营管理办法》
- ◇ 《深圳市轨道交通 4 号线特许协议》
- ◇ 《成都市轨道交通场站综合开发实施细则》
- ◇ 《成都市城市轨道交通保护区内项目建设管理实施细则（试行）》
- ◇ 《成都市人民政府关于推动城市轨道交通加速成网建设计划的实施意见》
- ◇ 《上海市轨道交通车辆基地综合开发建设管理导则（试行）》
- ◇ 《上海市轨道交通场站及周边土地综合利用的实施意见》
- ◇ 《珠三角城际轨道站场 TOD 综合开发规划编制技术指引（试行）》
- ◇ 《福州城市轨道交通控制保护区管理实施细则（试行）》

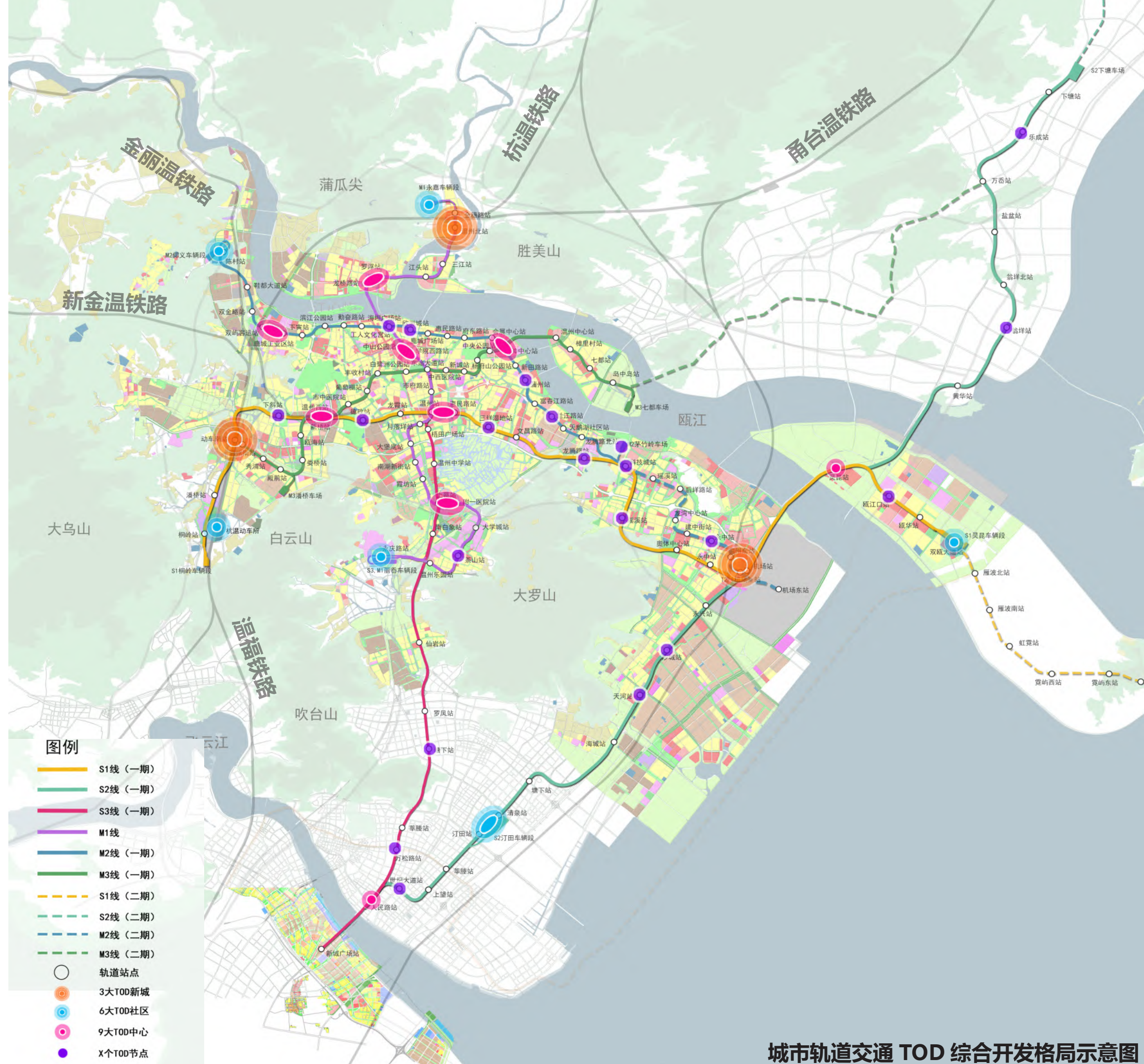
第五章 重点任务

5.2 大力推进站点周边土地综合开发

5.2.1 推进 3 大 TOD 新城建设

——温州北站 TOD 新城、温州东站 TOD 新城、温州南站（西部）TOD 新城

“十四五”期间，围绕温州北站、温州东站、温州南站（西部）等 3 个枢纽站周边土地综合开发，明确其综合开发目标与任务，开展土地拆征、站点核心区块建设等工作，以大力推动温州北站 TOD 新城、温州东站 TOD 新城、温州南站（西部）TOD 新城发展。



城市轨道交通 TOD 综合开发格局示意图

第五章 重点任务

(1) 温州北站 TOD 新城

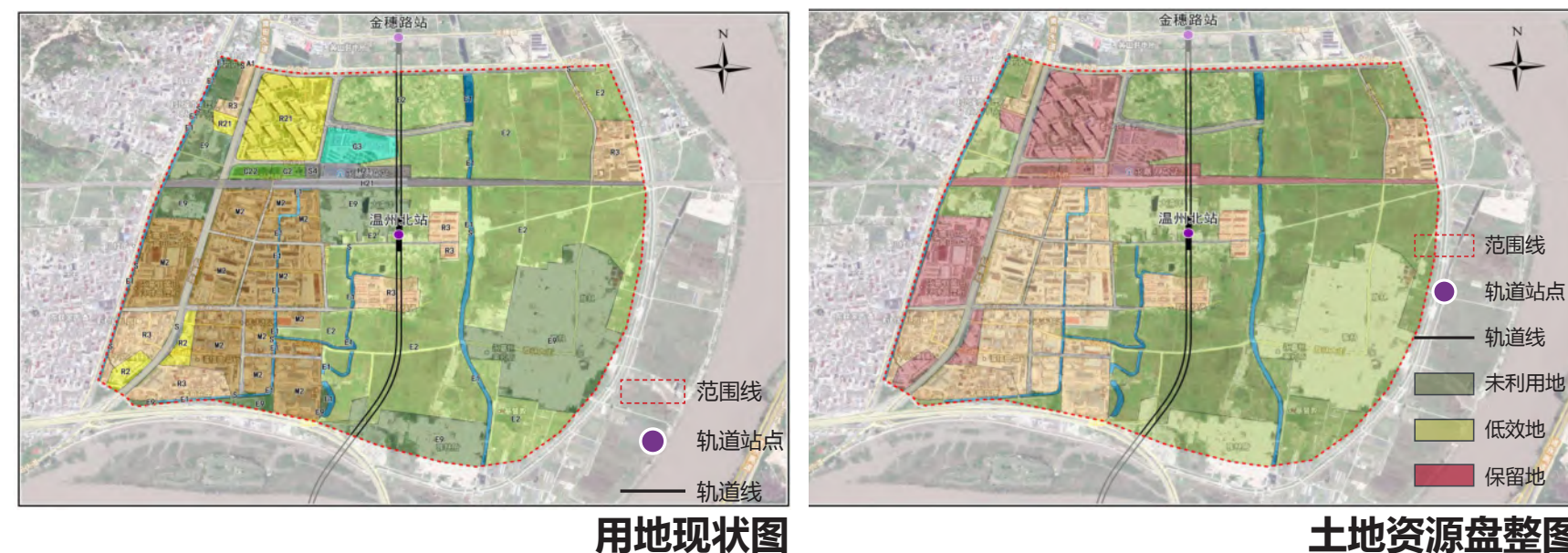
- **站点核心区范围**：东至规划路，南至 104 国道，西至干东南路，北至站北路，约 213 公顷。
- **现状土地情况**：核心区范围以旧村、农用地为主。现状含低效地 42 公顷，未利用地 127 公顷。
- **与总体规划衔接**：核心区范围以居住、商业用地功能为主；部分位于总规范围外，在轨道后续开发建设，结合片区发展需求，合理安排非建设用地，调整时序，逐步纳入建设用地范围。
- **与土地利用规划衔接**：核心区范围大部分位于土规建设用地边界内，涉及部分一般农田。
- **对接《温州北站 TOD 新城（黄田片区）控制性详细规划修编》（报批阶段）**

功能定位：根据该规划内容，黄田片区的整体功能定位为打造高铁 3.0 时代全国区域性综合交通枢纽标杆、浙江南北经济走廊贯通发展的信息交互之窗、温州全域旅游的都市活力服务门户、瓯江北岸 TOD 现代服务核心。

规划结构：根据该规划内容，黄田片区整体形成“一核、三心、五板块”的总体空间结构。拟定杭温高铁温州北站站房周边约 4 平方公里为温州北站 TOD 新城核心区。

对本片区要求：本片区以居住、商业、交通枢纽功能为主，以高铁经济为驱动，以地标建筑为载体，强化空间轴线关系，打造城市活力核心，助力“温北新门户”建设。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



第五章 重点任务

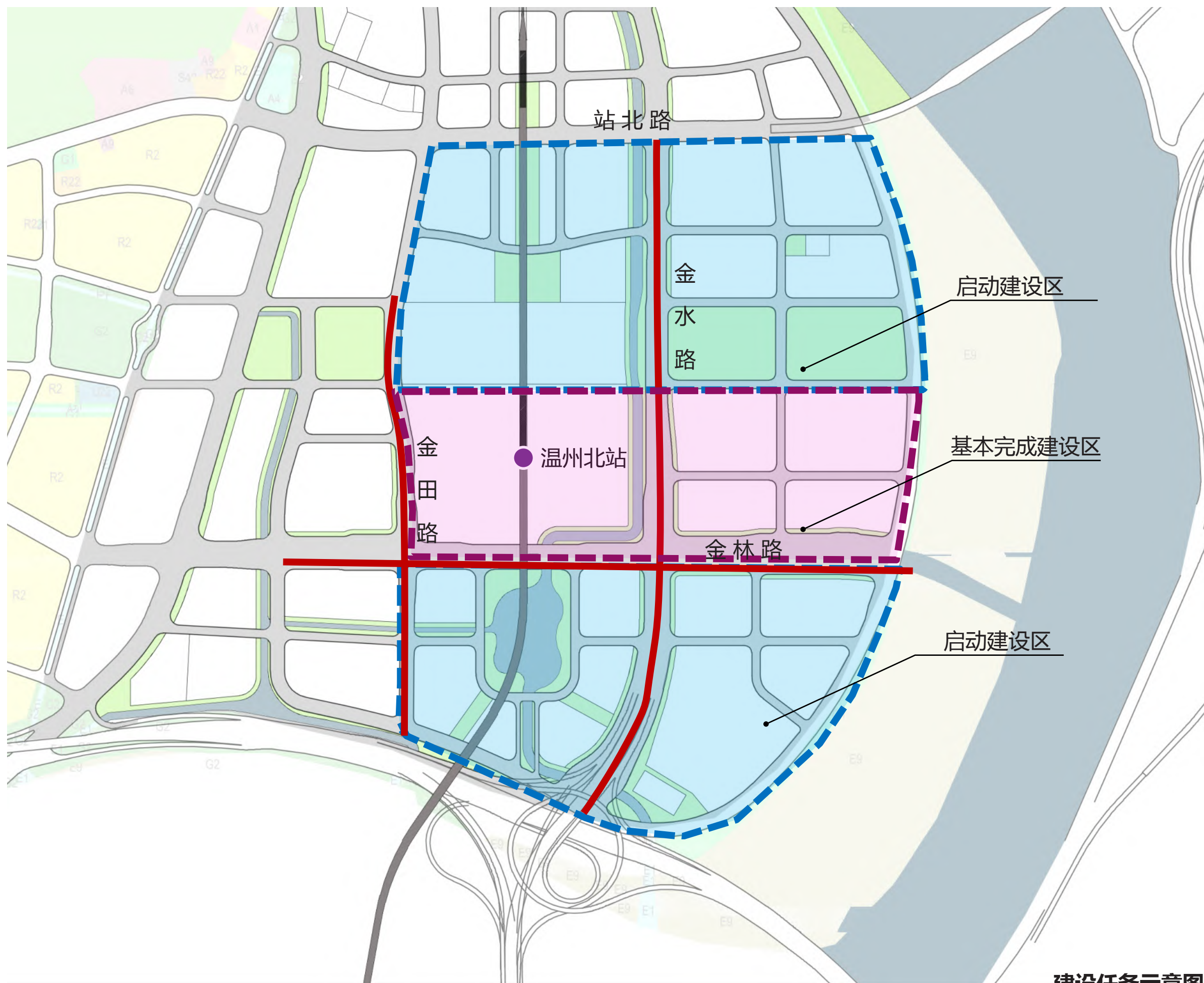
(1) 温州北站 TOD 新城

建设思路：以打造高铁 3.0 时代全国区域性综合交通枢纽标杆、瓯江北岸 TOD 现代服务核心为目标导向，结合温州北站周边建设条件及空间资源特色，以高铁经济为驱动，以地标建筑为载体，强化空间轴线关系，打造城市活力核心，助力“温北新门户”建设，推动城市跨江发展，大力提升城市对外门户形象。十四五期间，预计基本完成 570 亩核心区建设，启动 1480 亩南北板块建设，争取枢

“十四五”期间温州北站 TOD 新城具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 570 亩土地拆征，启动 1480 亩土地拆征
2	基本完成 190 亩住宅用地开发。启动南北板块约 633 亩土地开发，其中住宅用地 371 亩、商办用地 262 亩
3	基本完成金田路、金林路、金水路建设，金田路长约 0.8 公里，金林路长约 1.7 公里，金水路 1.5 公里，结合地块开发适时完
4	基本完成站南 68 亩景观中心建设。
5	结合地块开发适时完成市政供应设施建设。

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。

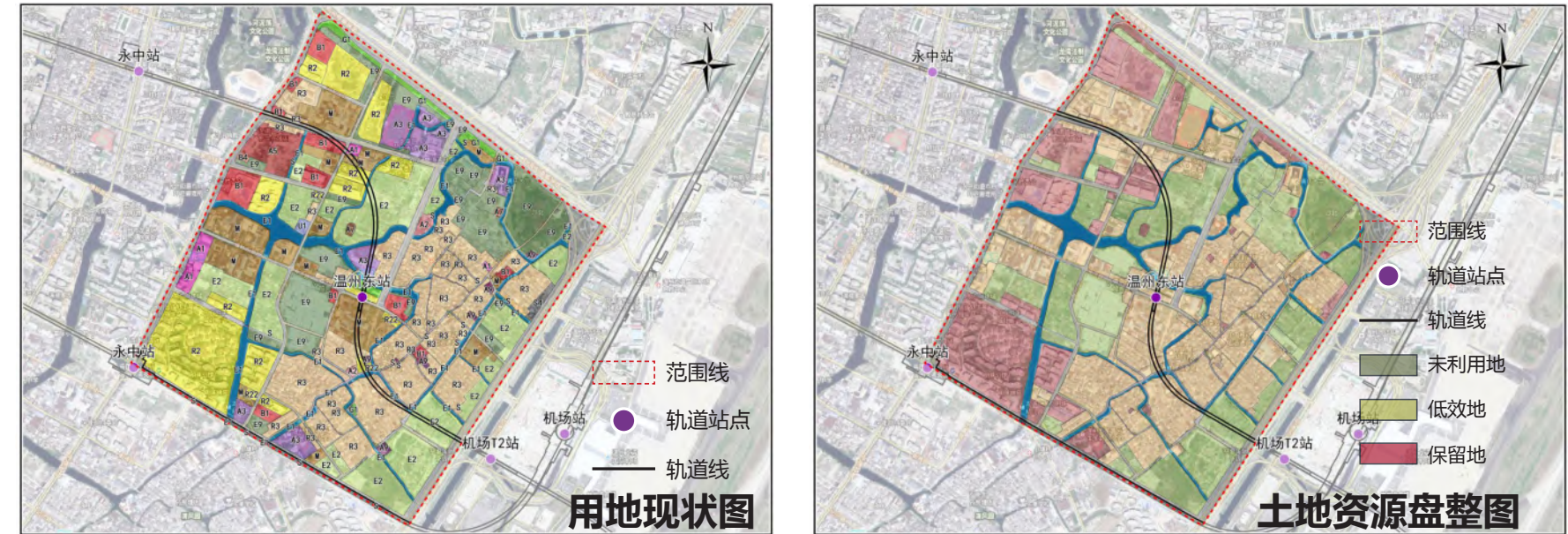


第五章 重点任务

(2) 温州东站 TOD 新城

- **站点核心区范围**: 东至滨海大道, 南至围垦路, 西至永强大道, 北至瓯海大道, 约 240 公顷。
 - **现状土地情况**: 核心区范围以旧村、农用地为主。现状含低效地 86 公顷, 未利用地 65 公顷。
 - **与总体规划衔接**: 核心区范围以居住、商业用地功能为主; 部分位于总规范围外, 在轨道后续开发建设, 结合片区发展需求, 合理安排非建设用地, 调整时序, 逐步纳入建设用地范围。
 - **与土地利用规划衔接**: 核心区范围大部分位于土规建设用地边界内, 涉及少量永久基本农田
 - **与现行控规衔接**: 对接《温州市龙湾区海滨片控制性详细规划》(2011), 核心区范围以居住、商业办公功能为主。
 - **与《温州东部交通枢纽片区综合规划暨城市设计》2019(中间成果)衔接**
 - 规划愿景**: 打造国际视野、世界一流的第四代空铁枢纽典范, 最大化实现“站城一体化、交通管道化、换乘高效化”
 - 目标定位**: 全国性综合交通枢纽、区域产业服务中心、时尚之都国际门户
 - 空间结构**: 整体形成“一核、一湾、一带、三轴、四坊”空间结构。
- 对本片区的要求: 以商业商务、商住及交通枢纽功能为主, 开发强度约控制在 1.5-2.0, 高度约控制在 45 米以下, 宜采用街区院落式的高密度街区布局, 保障环境品质。

备注: 该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



备注: 开发时序安排对接该规划, 后续若规划调整, 则开发计划相应调整。



控规用地图

第五章 重点任务

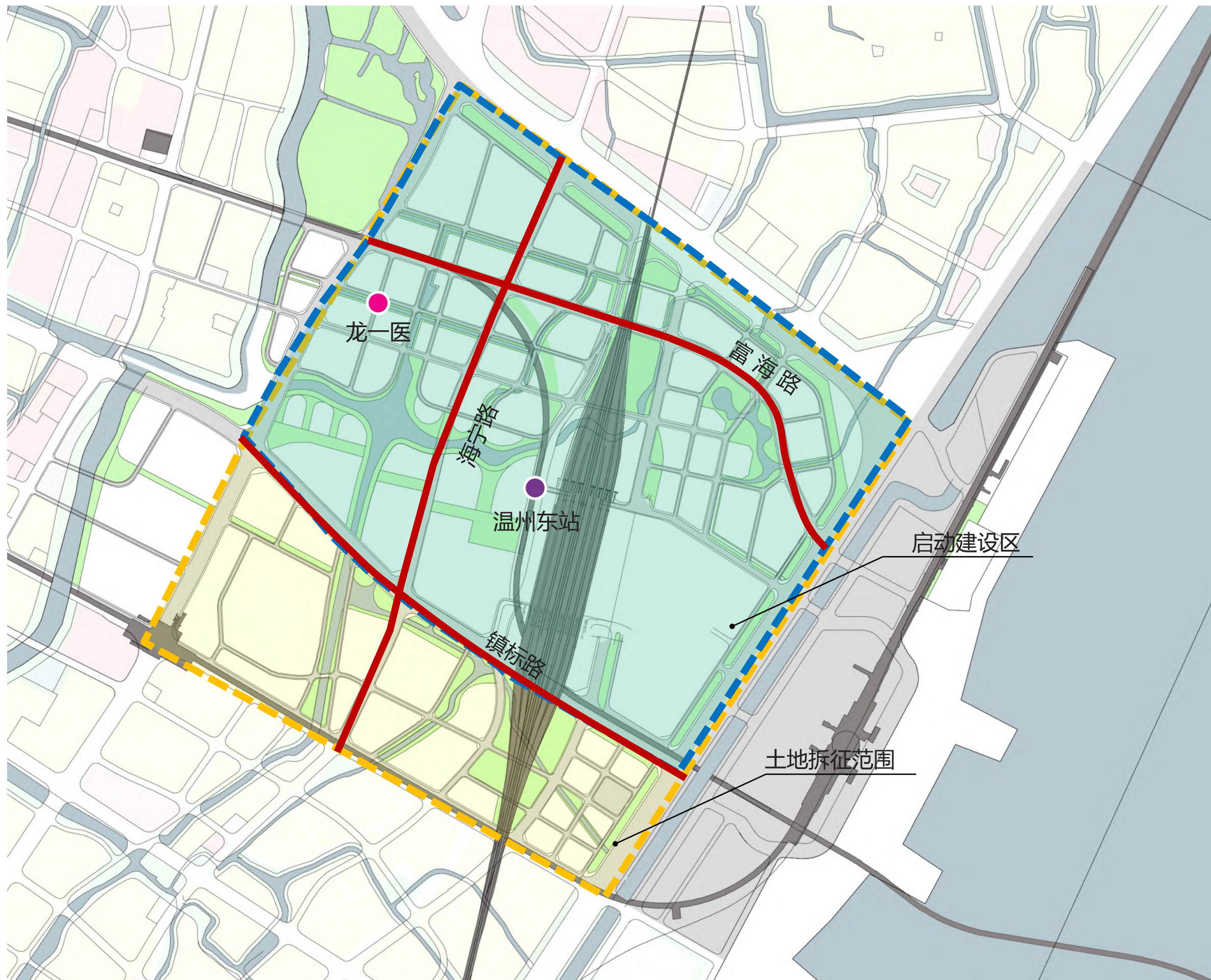
(2) 温州东站 TOD 新城

建设思路：以打造国际视野、世界一流的第四代空铁枢纽典范，最大化实现“站城一体化、交通管道化、换乘高效化”为目标导向，结合温州东站周边建设条件及空间资源特色，以商业商务、商住及交通枢纽功能为主，引导产业功能升级、将片区打造成“区域产业服务中心、时尚之都国际门户”，大力提升城市东部沿海对外门户形象，拉动温瑞乐一体化发展。十四五期间，预计基本完成 3000 亩土地拆征，启动 2350 亩核心区建设，启动温州东站及周边配套

“十四五”期间温州东站 TOD 新城具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 3000 亩土地拆征，含启动建设区 2350 亩土地拆征
2	启动 1035 亩土地开发，其中含商办用地 855 亩，商住用地 180 亩
3	基本完成镇标路、海宁路、富海路建设，镇标路长约 1.4 公里，海宁路长约 1.7 公里、富海路长约 1.7 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	完成龙一医建设
5	启动温州东站及周边配套设施建设

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



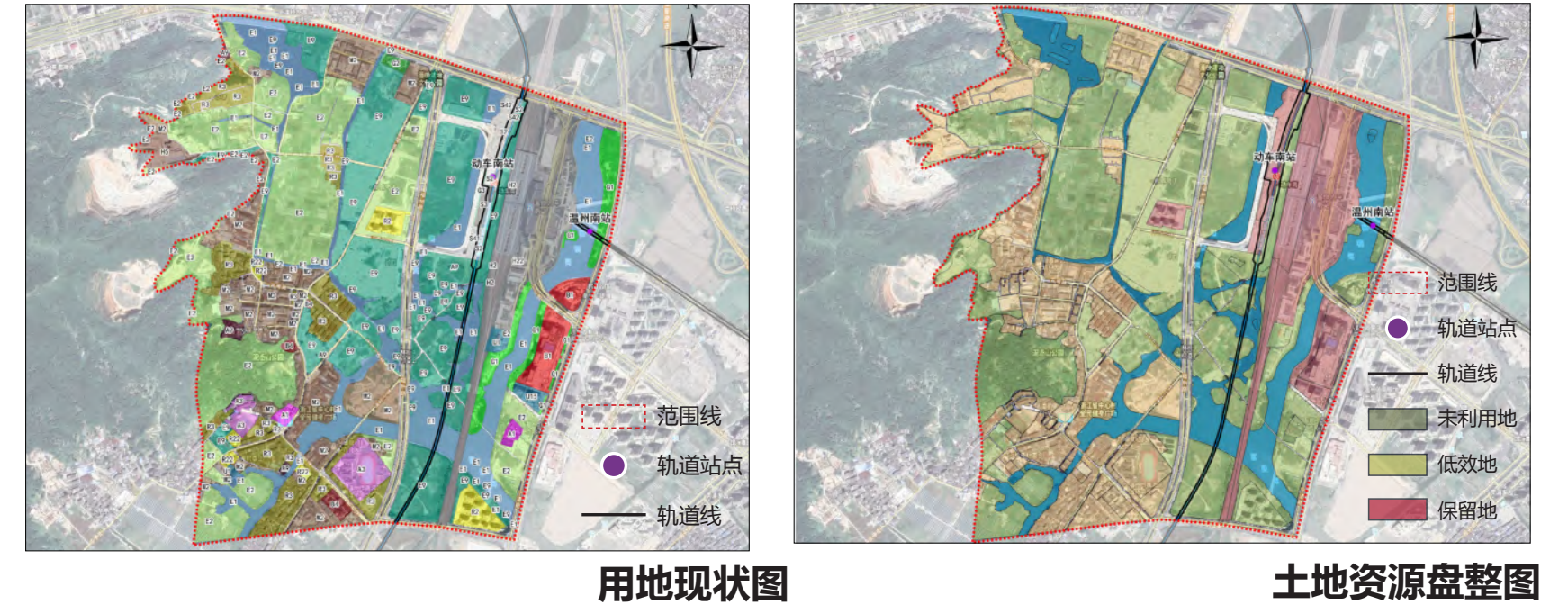
建设任务示意图

第五章 重点任务

(3) 温州南站(西部)TOD新城

- **站点核心区范围**：东至宁波路，南至大连路，西至山脚，北至瓯海大道，约 366 公顷。
- **现状土地情况**：核心区范围以村庄居民点建设用地、农用地为主。现状含低效地 72 公顷，未利用地 162 公顷。
- **与总体规划衔接**：核心区范围以居住、商业、交通枢纽用地功能为主，部分位于总规范围外，在轨道后续开发建设，结合片区发展需求，合理安排非建设用地，调整时序，逐步纳入建设用地范围。
- **与土地利用规划衔接**：核心区范围大部分位于土规建设用地边界内，涉及少量永久基本农田。
- **与《温州市三溪片潘桥单元(0577-WZ-SX-12)控制性详细规划》(2018年)衔接**
 - 功能定位**：将本片区打造成温州西部以发展现代高端商贸、生态居住等功能为一体的“西向门户、生态智城”。
 - 规划结构**：本片区总体形成“一心双轴四区多节点”的空间布局结构。
 - 对本片区要求**：本片区以居住、商业、教育功能为主，以中高强度开发为主，开发强度控制在 2.0-4.0 之间，并融合周边山水环境，整体形成显山露水空间格局，共享城市山水生活。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



第五章 重点任务

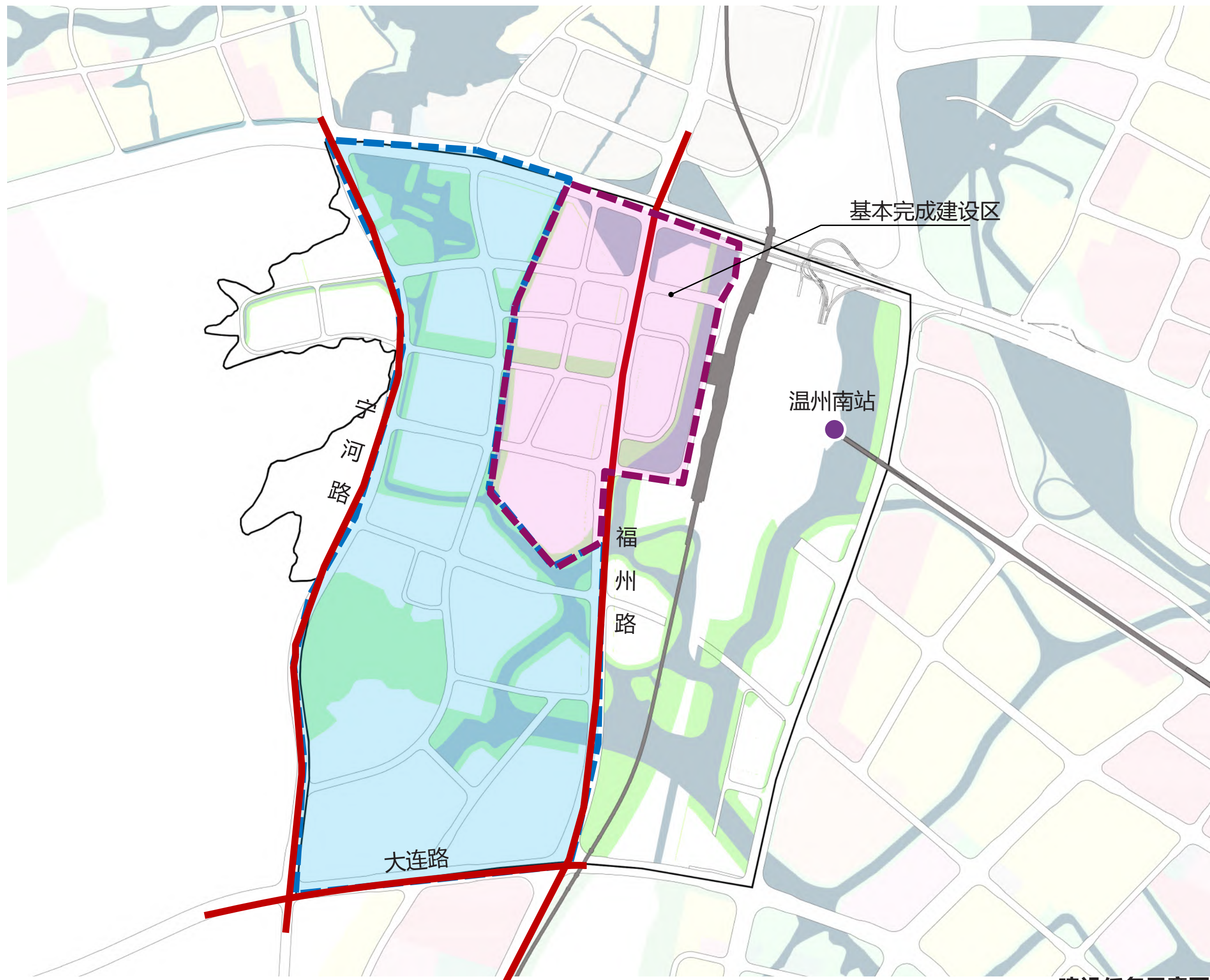
(3) 温州南站(西部)TOD新城

建设思路：以打造“西向门户、生态智城”为目标导向，以居住、商业、教育功能为主，并融合周边山水环境，整体形成显山露水空间格局，共享城市山水生活，将本片区打造成温州西部生态创新活力门户，大力提升城市西部对外门户形象。十四五期间，预计基本完成 800 亩核心区建设，启动 2100 亩核心区建设，枢纽形象大力提升。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间温州南站(西部)TOD新城具体建设任务一览

序号	具体内容
1	基本完成 800 亩土地拆征，启动 2100 亩土地拆征
2	基本完成 320 亩土地开发，其中住宅用地 200 亩、商办用地 120 亩。启动西侧 520 亩住宅用地开发
3	完成福州路提升，长约 2.0 公里；完成宁河路、大连路建设，宁河路长约 2.2 公里，大连路长约 0.8 公里。结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	完成南站西广场扩建及配套设施完善
5	完成东西两侧门户景观提升

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



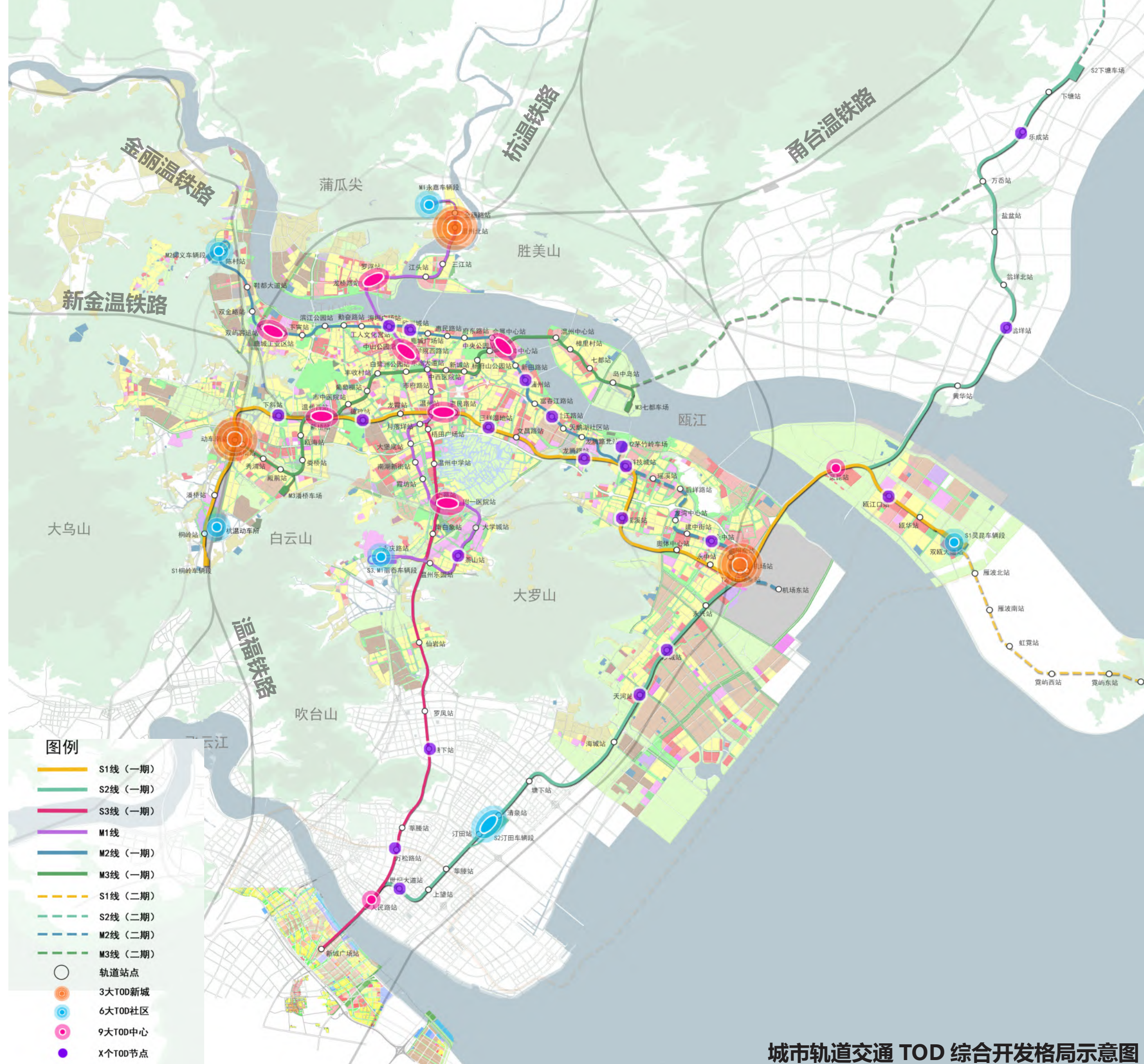
第五章 重点任务

5.2 大力推进站点周边土地综合开发

5.2.2 推进 6 大 TOD 社区建设

——永嘉车辆段 TOD 社区、丽岙车辆段 TOD 社区、灵昆车辆段 TOD 社区、汀田车辆段 TOD 社区、杭温动车所 TOD 社区、仰义车辆段 TOD 社区

“十四五”期间，主要围绕车辆段，明确其综合开发目标与任务，开展土地拆征、车辆段上盖、站点核心区块建设等工作，并融合其周边片区功能、空间环境特色及产业发展需求等，将永嘉车辆段、丽岙车辆段、灵昆车辆段、汀田车辆段、杭温动车所、仰义车辆段等 6 个车辆段片区打造成 TOD 特色社区。



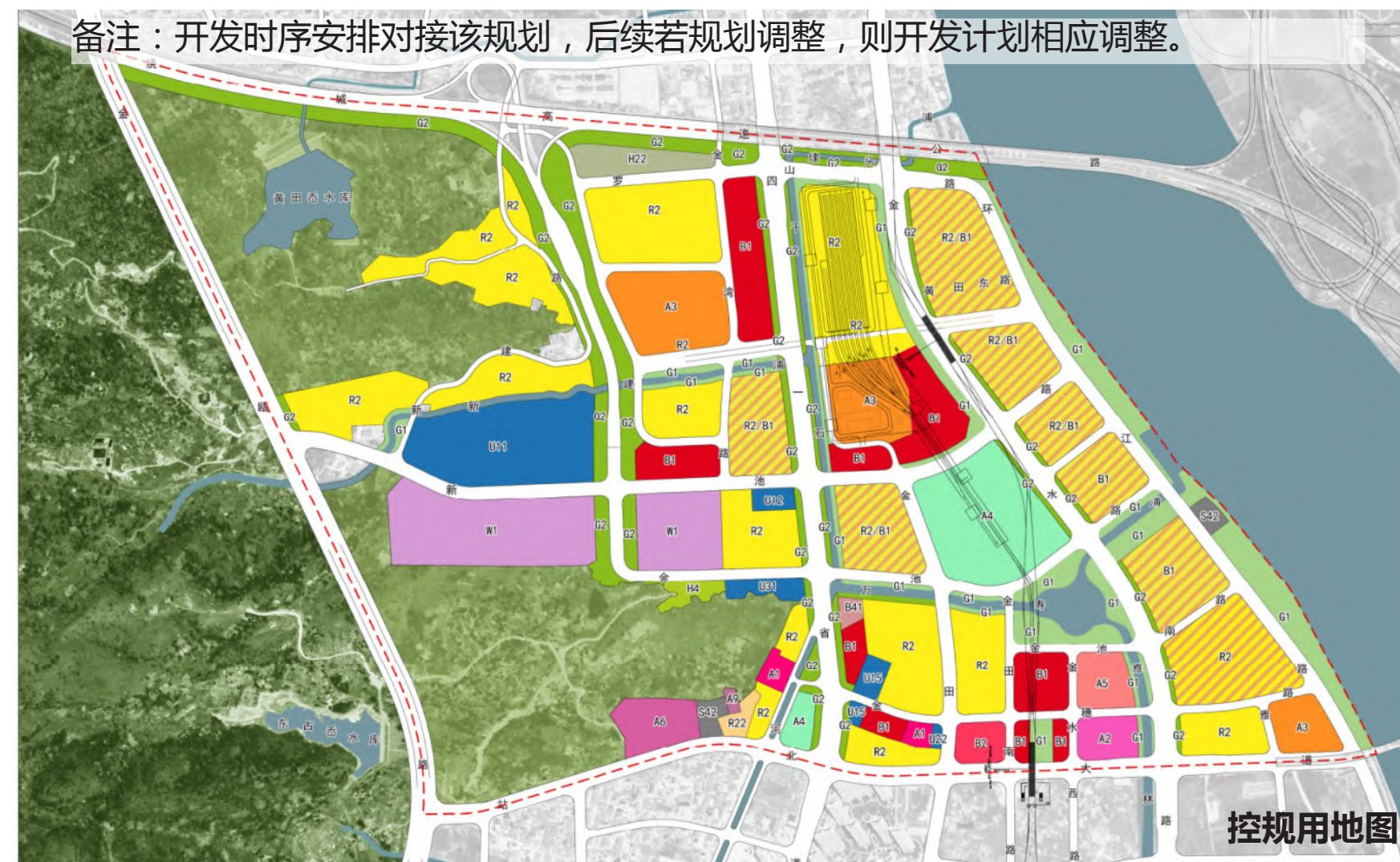
城市轨道交通 TOD 综合开发格局示意图

第五章 重点任务

(1) 永嘉车辆段 TOD 社区

- **站点核心区范围**：东至楠溪江，南至站北路，西至黄田大道，北至绕城高速，约 281 公顷。
现状土地情况：核心区范围以村庄居民点建设用地、农用地为主。现状含低效地 83 公顷，未利用地 80 公顷。
- **与总体规划衔接**：核心区范围以居住、商业用地功能为主，部分位于总规范围外，在轨道后续开发建设，结合片区发展需求，合理安排非建设用地，调整时序，逐步纳入建设用地范围。
- **与土地利用规划衔接**：核心区范围大部分位于土规建设用地边界内，涉及少量一般基本农田。
- **与现行控规衔接**：对接《《温州北站 TOD 新城（黄田片区）控制性详细规划修编》（报批成果）》，核心区范围以居住、商业、文化教育功能为主。
- **与《城市轨道交通 M1 线永嘉停车场选址研究》（正在编制）衔接**
规划愿景：山水 in 城 / 云上生活
目标定位：打造集交通换乘、商业办公、文化体验、生态宜居为一体的城市空间综合体。
对本片区的要求：为充分发挥滨江价值，引导站点 TOD 综合开发，最大化发挥 M1 线车辆段综合效益，围绕车辆段采取上盖综合开发，以品质居住及教育科研用地功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



第五章 重点任务

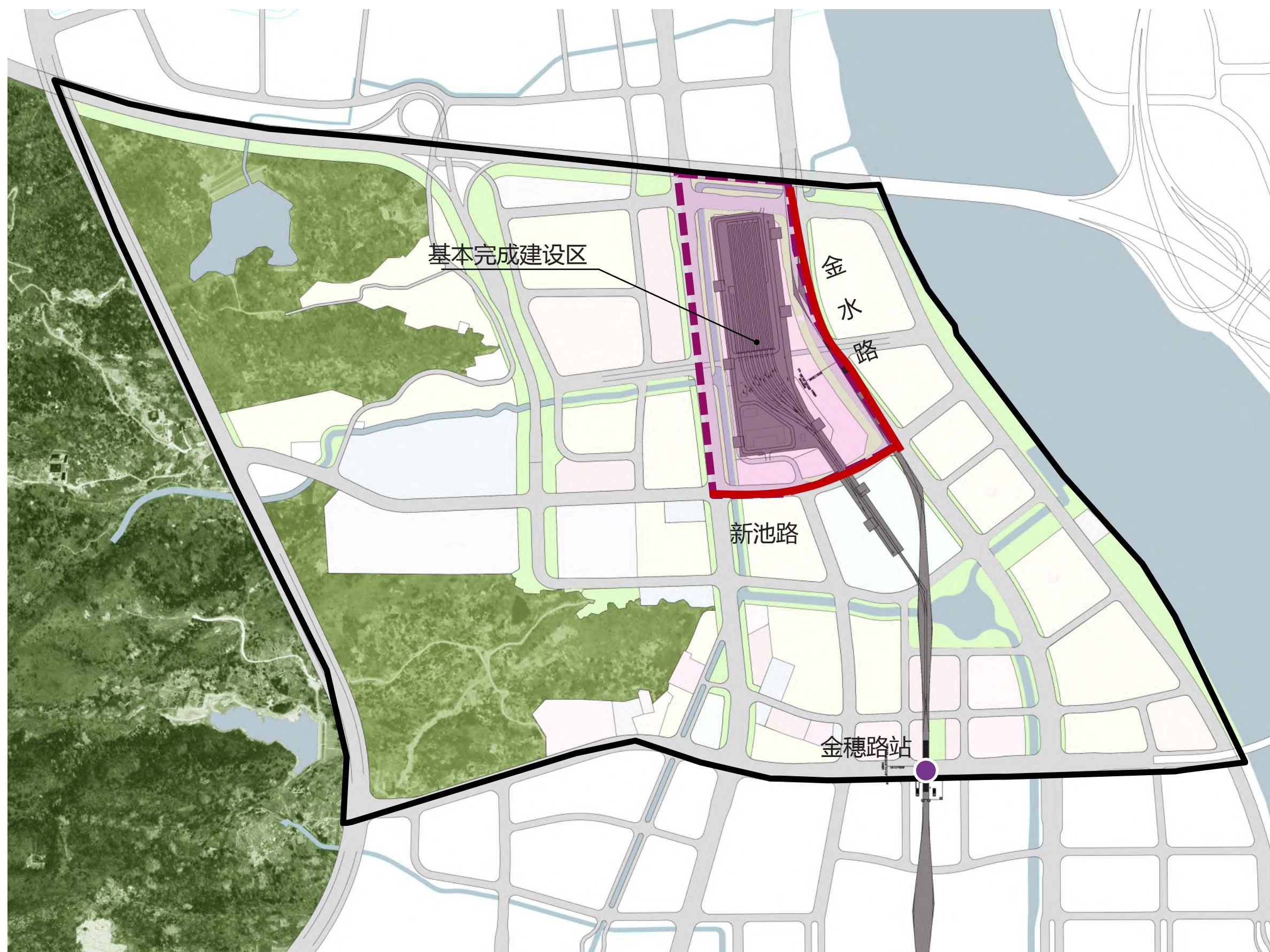
(1) 永嘉车辆段 TOD 社区

建设思路：结合永嘉车辆段周边特色空间及产业发展需求，可适当扩大车辆段研究范围，利用未来社区建设理念，以“云上生活”为目标导向，充分发挥滨江价值，引导站点 TOD 综合开发，最大化发挥 M1 线车辆段综合效益，将本片区打造成集交通换乘、商业办公、文化体验、生态宜居为一体的城市空间综合体。十四五期间，预计基本完成 280 亩核心区建设，基本完成车辆段上盖，TOD 社区建设初步出形象。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间永嘉车辆段 TOD 社区具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 280 亩土地拆征
2	基本完成 145 亩土地开发，其中住宅用地 85 亩、商办用地 60 亩
3	基本完成金水路、新池路道路建设，规划路长约 0.6 公里，金林路长约 0.3 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	基本完成小学配套设施建设
5	基本完成车辆段上盖

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



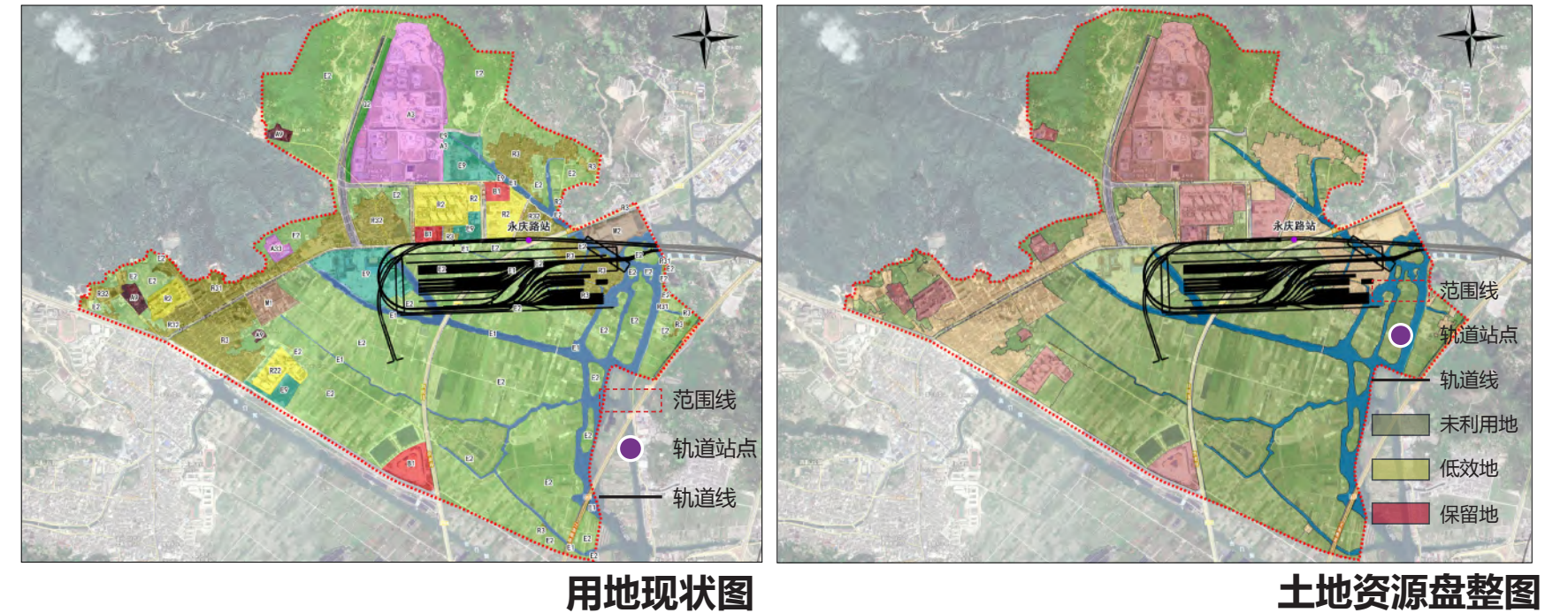
建设任务示意图

第五章 重点任务

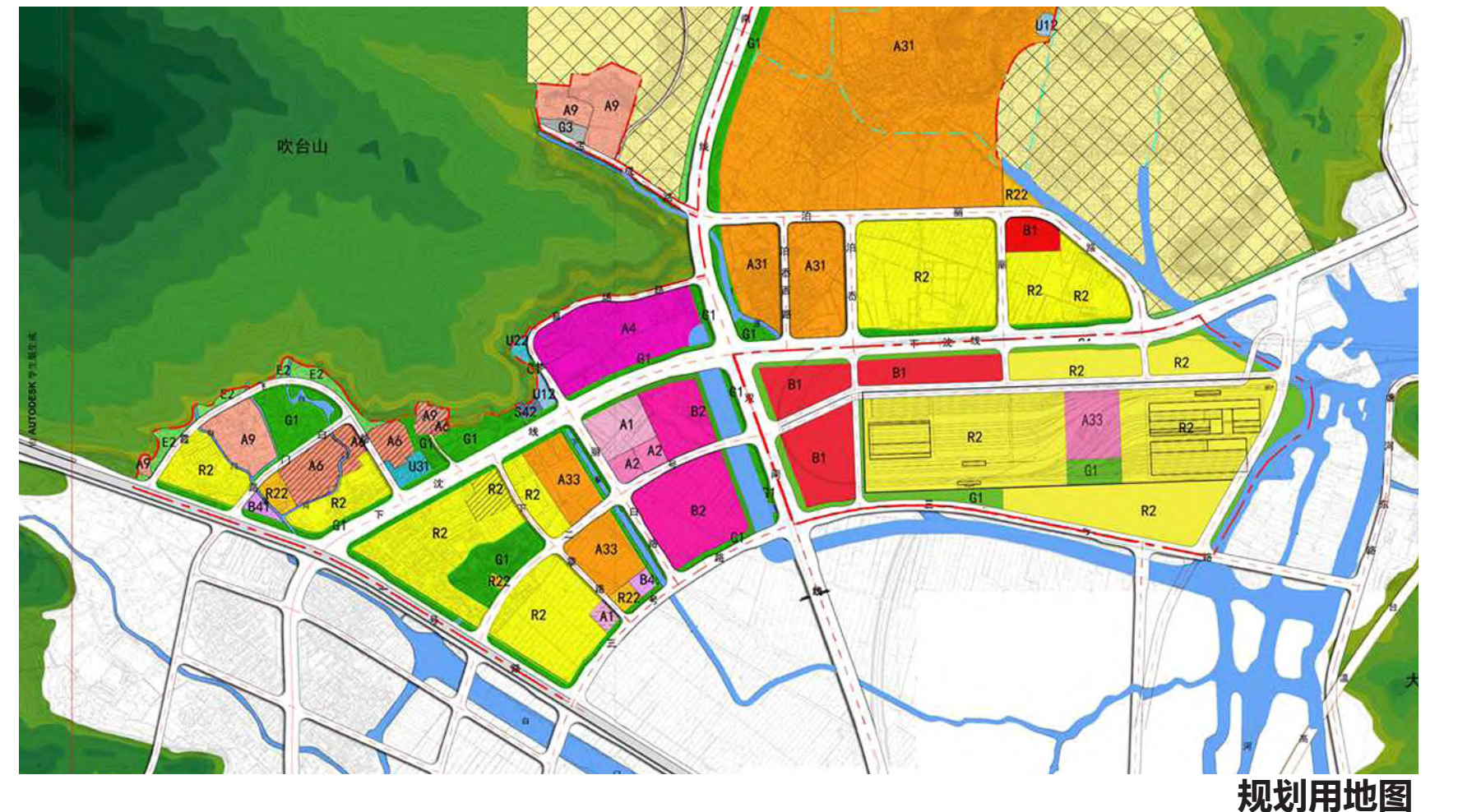
(2) 丽岙车辆段 TOD 社区

- **站点核心区范围**：东至大罗山脚，南至一号路，西、北至吹台山脚，面积约 618 公顷。
现状土地情况：核心区范围以商业、农用地为主。现状含低效地 84 公顷，未利用地 379 公顷。
- **与总体规划衔接**：核心区范围以居住、教育用地功能为主，大部分位于总规范围外，在轨道后续开发建设，结合片区发展需求，合理安排非建设用地，调整时序，逐步纳入建设用地范围。
- **与土地利用规划衔接**：核心区范围大部分位于土规建设用地边界外，涉及大量基本农田。
- **与现行控规衔接**：对接《温州市仙丽片区泊岙单元控制性详细规划(修编)》(2015年)，核心区范围以居住、商业、教育功能为主
- **与温州市 M1 线丽岙车辆段研究前期成果衔接**
目标定位：公园城市建设先行区、都市山水环南部中心、开放、创新、绿色的国际园博城。
空间结构：以生命共同体理念，构建“一心、两带、六谷”的空间结构，统领全域发展。
对本片区的要求：本片区宜围绕“园博绿心”，形成北聚南疏的空间形态，并最大化发挥 M1 线车辆段综合效益，围绕车辆段采取上盖综合开发，以品质居住及教育功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



第五章 重点任务

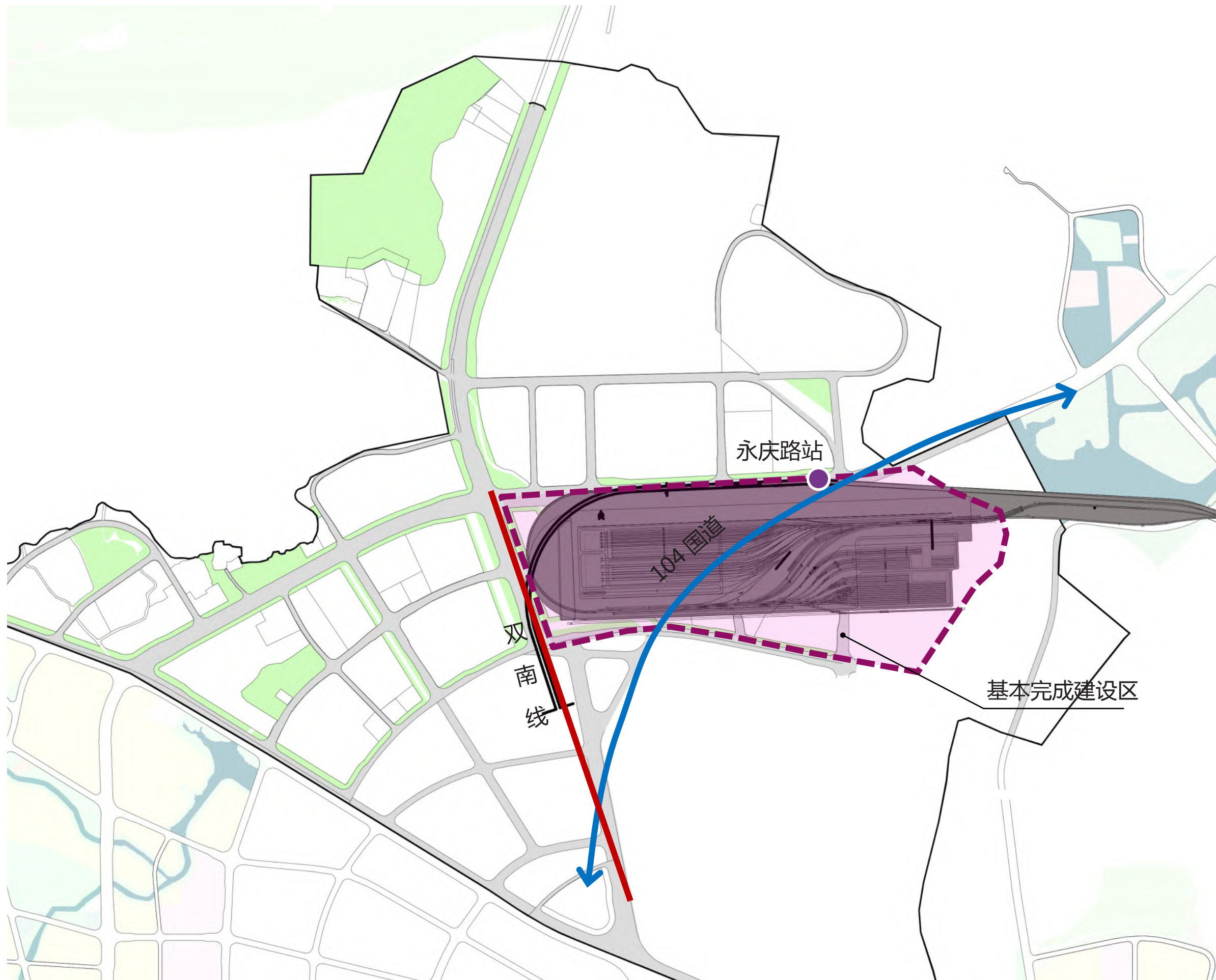
(2) 丽岙车辆段 TOD 社区

建设思路：结合丽岙车辆段周边特色空间及产业发展需求，可适当扩大车辆段研究范围，利用未来社区建设理念，以构建公园城市建设先行区、都市山水环南部中心为目标导向，最大化发挥 M1 线车辆段综合效益，围绕车辆段采取上盖综合开发，主导品质居住及教育功能等。十四五期间，预计基本完成 1150 亩核心区建设，完成车辆段上盖，TOD 社区建设初步出形象。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间丽岙车辆段 TOD 社区具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 1150 亩土地拆征
2	基本完成 740 亩土地开发，其中住宅开发 590 亩、商办开发 150 亩
3	基本完成 104 国道改线；基本完成双南线道路建设，长约 1.6 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	基本完成核心区小学配套设施建设

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



第五章 重点任务

(3) 灵昆车辆段 TOD 社区

- **站点核心区范围**：东至规划路四，南至规划路三，西至规划路二，北至规划路一，约 190 公顷。
- **现状土地情况**：核心区范围以空地为主。现状无低效地，未利用地 186 公顷。
- **与总体规划衔接**：核心区范围以居住、商业、轨道交通用地功能为主，部分位于总规范围外，在轨道后续开发建设，结合片区发展需求，合理安排非建设用地，调整时序，逐步纳入建设用地范围。
- **与土地利用规划衔接**：核心区范围大部分位于土规建设用地边界内，涉及少量滩涂用地。
- **与《温州市瓯江口新区一期控制性详细规划》（2015 年）衔接**

功能定位：依托空港临近地区区位优势，构建以临空金融、科讯服务、教育科研等生产性服务业为主导产业，同时建立先进制造业、生物医药、新材料、新能源等战略新兴产业为辅的制造业基地。

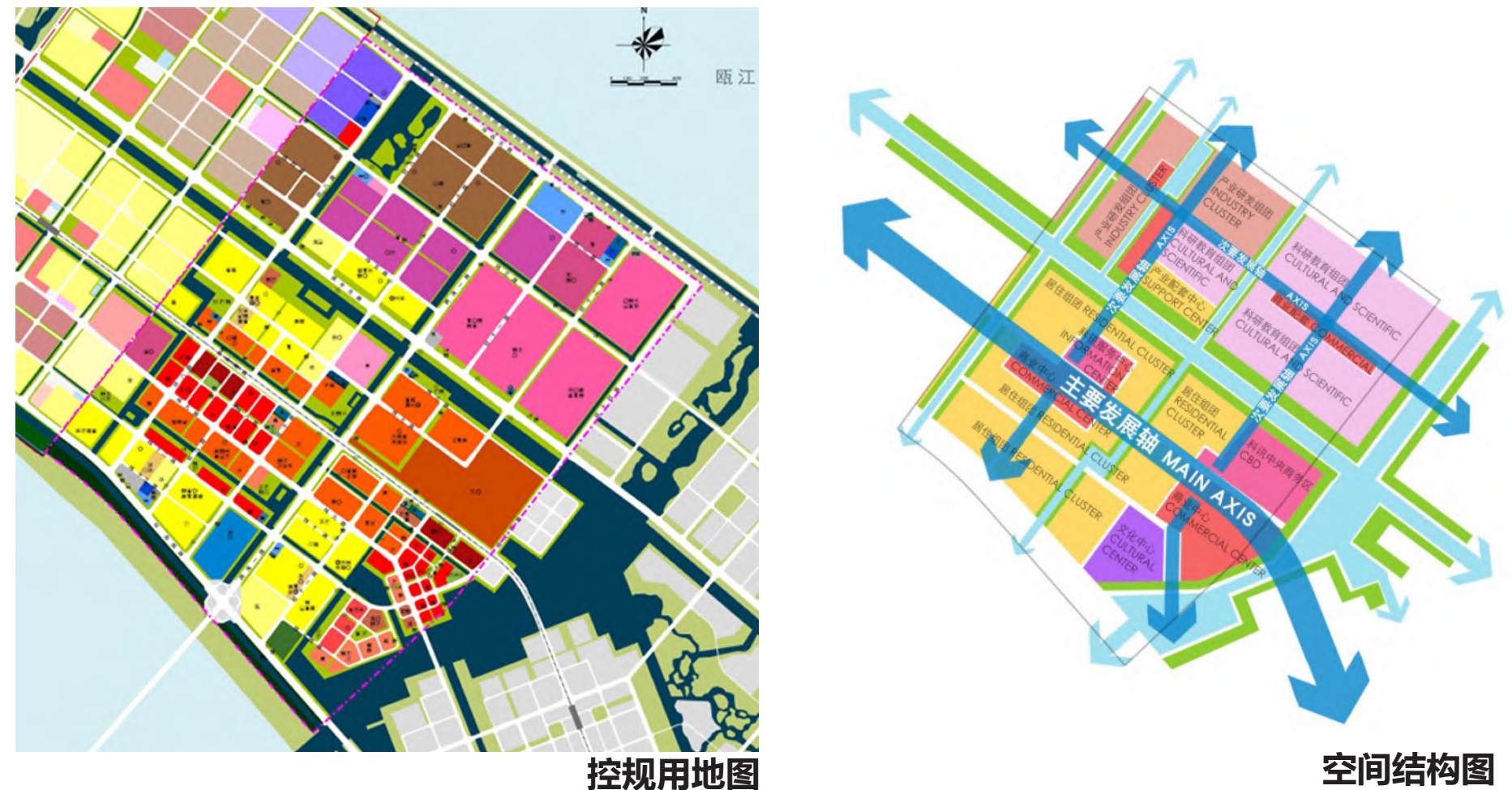
空间结构：规划基于绿色基底，以生态宜居为基础，确定城市发展轴线：一个基于 S1 轨道形成的城市发展主要廊道和三个次要城市发展轴，形成有科讯服务中央商务区、科讯服务中心区、科研教育组团区、产业研发组团区、商业中心区、居住组团区、产业配套区等片区。

对本片区的要求：本片区以居住、商业办公功能为主，以中高强度开发为主，整体打造科技服务型商务区。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



第五章 重点任务

(3) 灵昆车辆段 TOD 社区

建设思路：结合灵昆车辆段周边特色空间及产业发展需求，可适当扩大车辆段研究范围，利用未来社区建设理念，并采用车辆段上盖开发，形成底层车辆段场站、顶盖绿化庭院、上层居住空间等多元功能垂直混合布局模式，将车辆段片区打造成具有产业、文化、生态等多元交流空间。十四五期间，预计基本完成460亩核心区建设，完成车辆段盖板建设，TOD社区建设初步出形象。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间灵昆车辆段 TOD 社区具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 460 亩土地拆征
2	基本完成 360 亩土地开发，其中住宅开发 300 亩、商办开发 60 亩
3	基本完成瓯绣大道、规划路一、二、三、四建设，长约 7.6 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	完成车辆段盖板建设
5	基本完成配套、基础设施建设

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



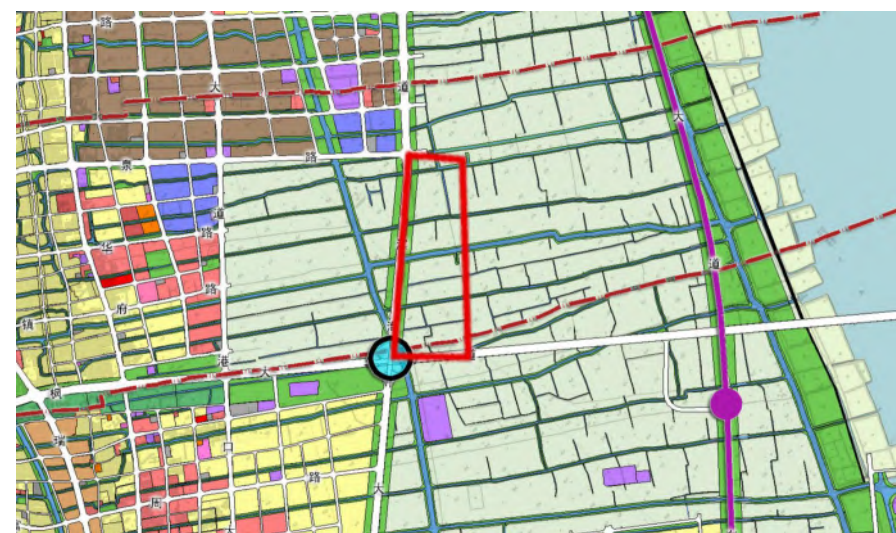
第五章 重点任务

(4) 汀田车辆段 TOD 社区

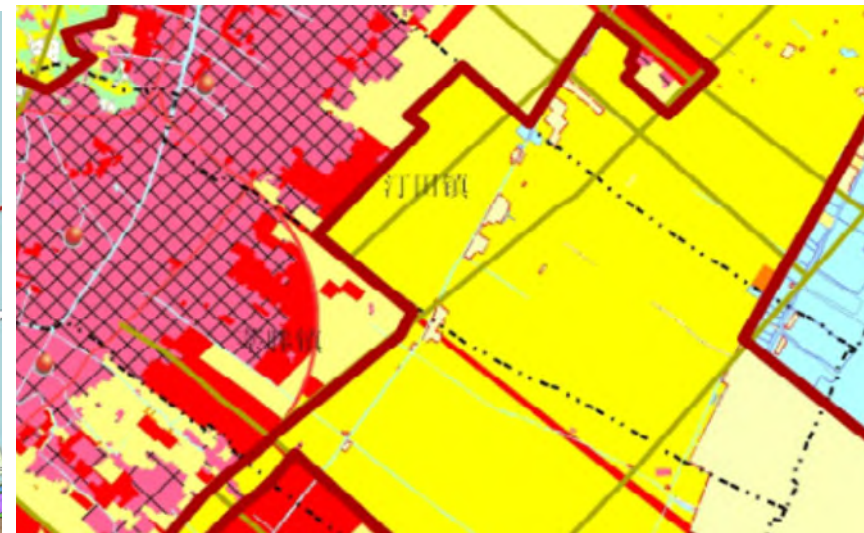
- **站点核心区范围**：东至纵一路，南至瑞枫大道，西至港口大道，北至清泉路，约 119 公顷。
- **现状土地情况**：核心区范围以空地为主。现状无低效地，未利用地 107 公顷。
- **与总体规划衔接**：核心区范围位于总规范围外，在轨道后续开发建设，结合片区发展需求，合理安排非建设用地，调整时序，逐步纳入建设用地范围。
- **与土地利用规划衔接**：核心区范围涉及大量基本农田。
- **与现行控规衔接**：核心区范围以居住功能为主。
- **与《温州市域铁路 S2 线汀田车辆段不具备单独建设条件论证》（2020）衔接**

规划结构：整体构建“两轴、三核心、多街区”的规划结构，应对南北跨度极大的情况。居住分散开来，并配置相应的商业部分，以生活轴线和景观轴线将场地各部分紧密联系起来。

对本片区的要求：以公园、商业、社区服务功能为主，轨道站点与车辆段一体化设计，并以上盖公园开发为支撑，整体打造环形开放街区。



总体规划用地图（局部）

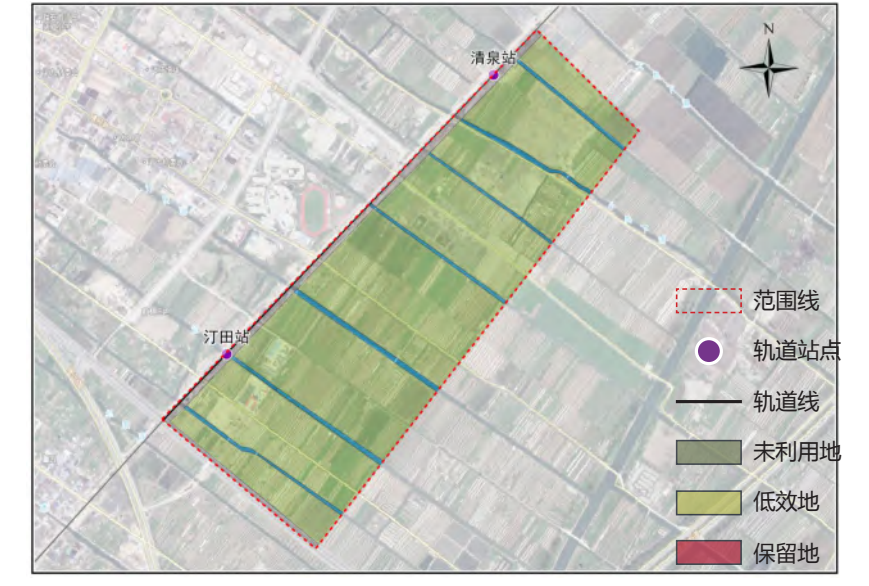


土地规划用地图（局部）

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



用地现状图



土地资源盘整图



备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。

第五章 重点任务

(4) 汀田车辆段 TOD 社区

建设思路：结合汀田车辆段周边特色空间及产业发展需求，可适当扩大车辆段研究范围，利用未来社区建设理念，以公园、商业、社区服务功能为主，将轨道站点与车辆段一体化设计，并以上盖公园开发为支撑，将片区整体打造成环形开放街区。十四五期间，预计基本完成 780 亩核心区建设，完成车辆段盖板建设，TOD 社区建设初步出形象。具体建设任务如下：

“十四五”期间汀田车辆段 TOD 社区具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 780 亩土地拆征
2	基本完成 350 亩住宅用地开发
3	基本完成规划道路一、规划道路二建设，规划道路一长约 1.7 公里，规划道路二长约 0.5 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	基本完成车辆段盖板建设

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



第五章 重点任务

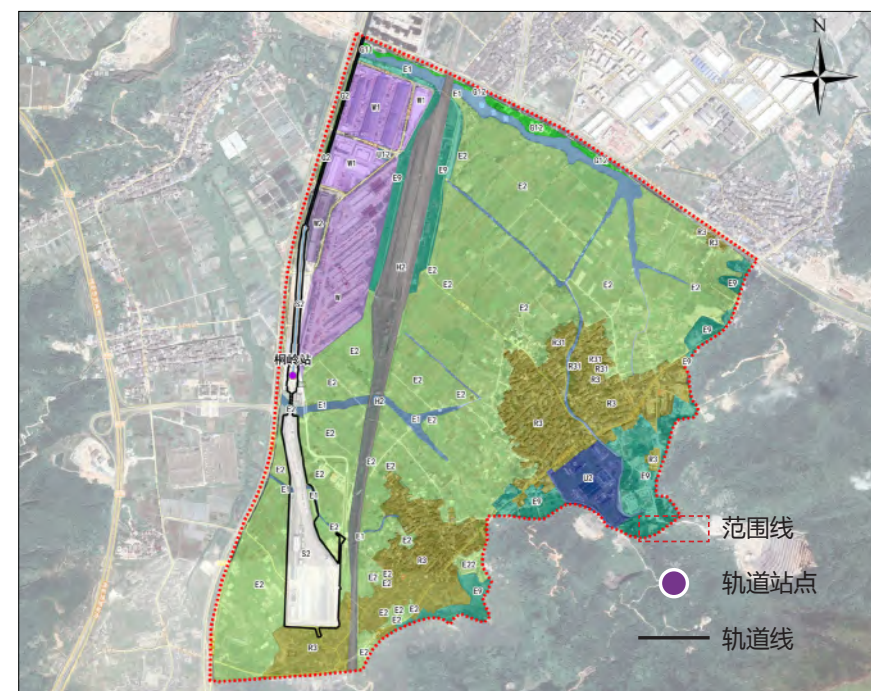
(5) 杭温动车所 TOD 社区

- **站点核心区范围**：东、西、南至吹台山，北至连云港路，约 541 公顷。
- **现状土地情况**：核心区范围以农用地为主。现状含低效地 83 公顷，未利用地 245 公顷。
- **与总体规划衔接**：核心区范围位于总规范围外，在轨道后续开发建设，结合片区发展需求，合理安排非建设用地，调整时序，逐步纳入建设用地范围。
- **与土地利用规划衔接**：核心区范围涉及大量基本农田。
- **与现行控规衔接**：对接《温州市铁路新客站站前区控制性详细规划》（2012 年），核心区范围以商业、仓储功能为主。
- **与《温州市域铁路 S2 线汀田车辆段不具备单独建设条件论证》（2020）衔接**

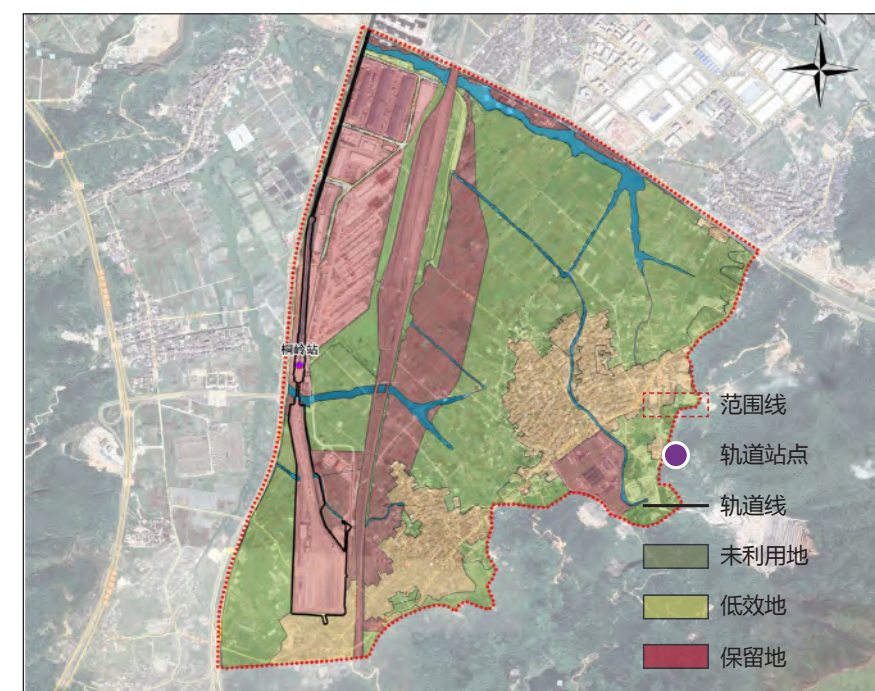
规划结构：整体构建“两轴、三核心、多街区”的规划结构，应对南北跨度极大的情况。居住分散开来，并配置相应的商业部分，以生活轴线和景观轴线将场地各部分紧密联系起来。

对本片区的要求：以公园、商业、社区服务功能为主，轨道站点与车辆段一体化设计，并以上盖公园开发为支撑，整体打造环形开放街区。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。

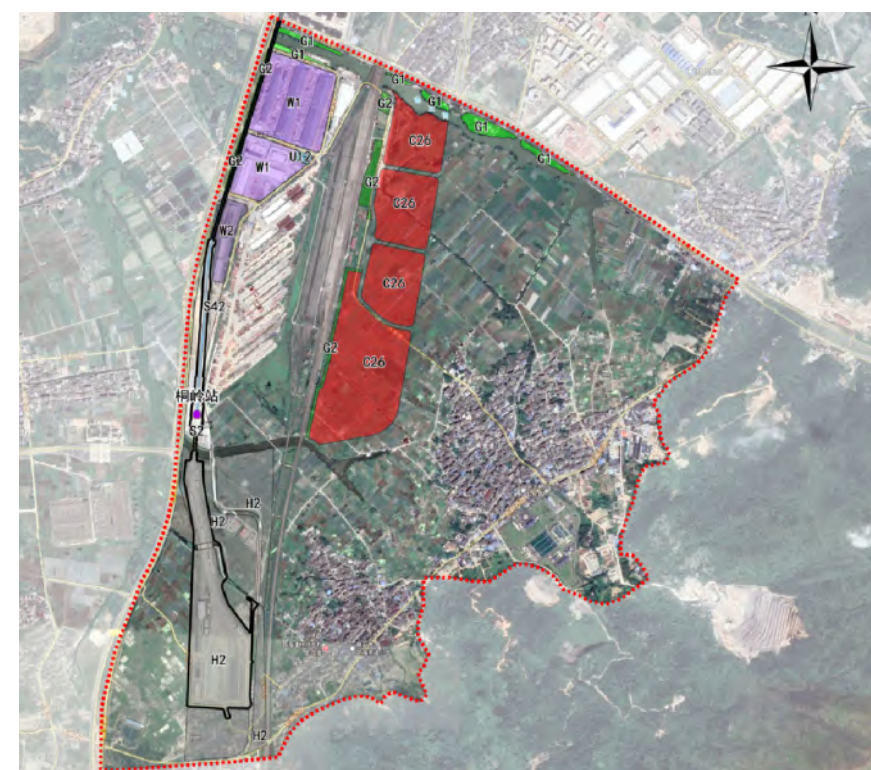


用地现状图

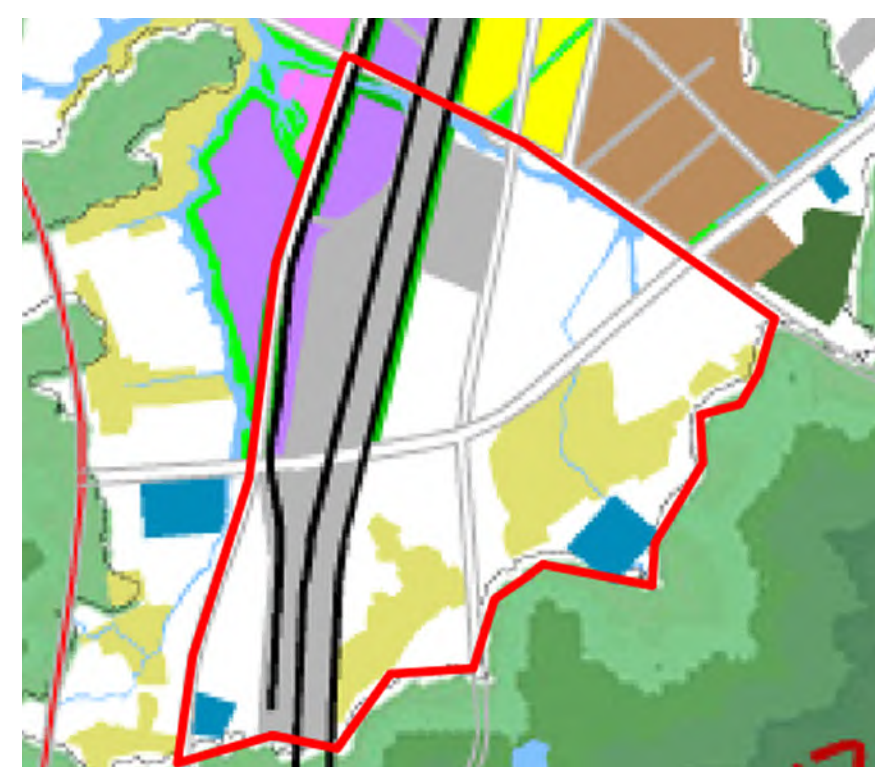


土地资源盘整图

备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



控规用地图



总规用地图

第五章 重点任务

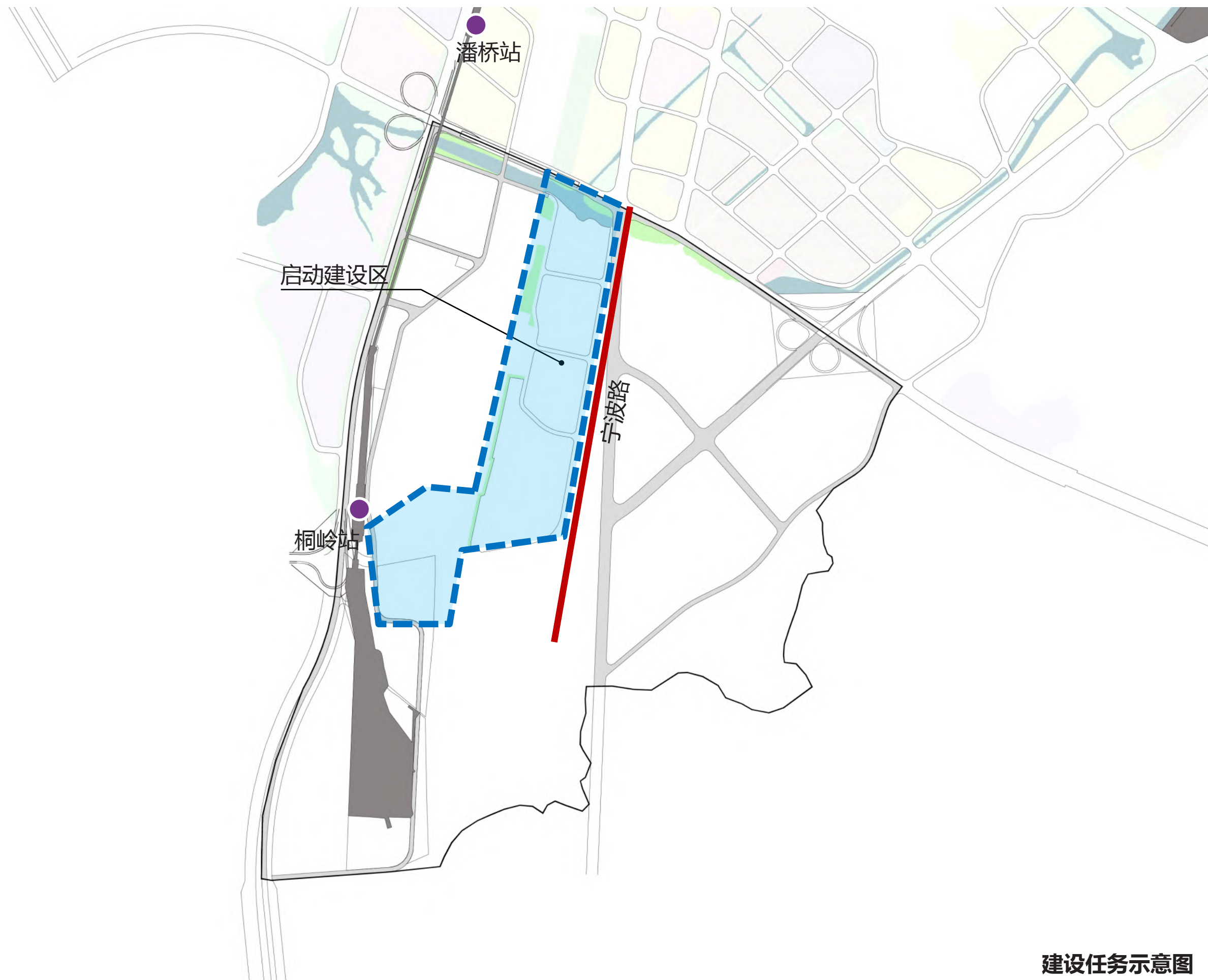
(5) 杭温动车所 TOD 社区

建设思路：结合杭温动车所周边特色空间及产业发展需求，可适当扩大车辆段研究范围，结合未来社区建设理念，并采用车辆段上盖开发，形成底层车辆段场站、顶盖绿化庭院、上层居住空间等多元功能垂直混合布局模式，将车辆段片区打造成 TOD 特色社区。十四五期间，预计启动 1130 亩核心区建设，启动车辆段盖板建设，TOD 社区建设初步出形象。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间杭温动车所 TOD 社区具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	启动 1130 亩土地拆征
2	启动 740 亩土地开发，其中住宅开发 540 亩、商办开发 200 亩
3	启动宁波路道路建设，长约 1.4 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	启动车辆段盖板建设

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



建设任务示意图

第五章 重点任务

(6) 仰义车辆段 TOD 社区

- **站点核心区范围**：东、西、南至山脚，北至河流，约 139 公顷。
- **现状土地情况**：核心区范围以农用地为主。现状含低效地 83 公顷，未利用地 245 公顷。
- **与总体规划衔接**：核心区范围部分位于总规范围外，在轨道后续开发建设，结合片区发展需求，合理安排非建设用地，调整时序，逐步纳入建设用地范围。
- **与土地利用规划衔接**：核心区范围涉及大量基本农田。
- **与现行控规衔接**：对接《温州市仰双片区澄沙桥单元 (YS-CS) 控制性详细规划》(2010 年)，核心区范围以居住功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



用地现状图

土地资源盘整图



控规用地图

总规用地图



总规用地图



总规用地图

第五章 重点任务

(6) 仰义车辆段 TOD 社区

建设思路：结合仰义车辆段周边特色空间及产业发展需求，可适当扩大车辆段研究范围，结合未来社区建设理念，并采用车辆段上盖开发，强化车辆段与周边空间联系，并以居住和配套服务功能为主导，将车辆段片区打造成 TOD 特色社区。十四五期间，预计启动 675 亩核心区建设。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间仰义车辆段 TOD 社区具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	启动 675 亩土地拆征
2	启动 400 亩土地开发，其中住宅开发 380 亩、商办开发 20 亩
3	启动陈村路、规划路建设，陈村路长约 1.3 公里，金林路长约 0.7 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	启动体育场馆等配套设施建设

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



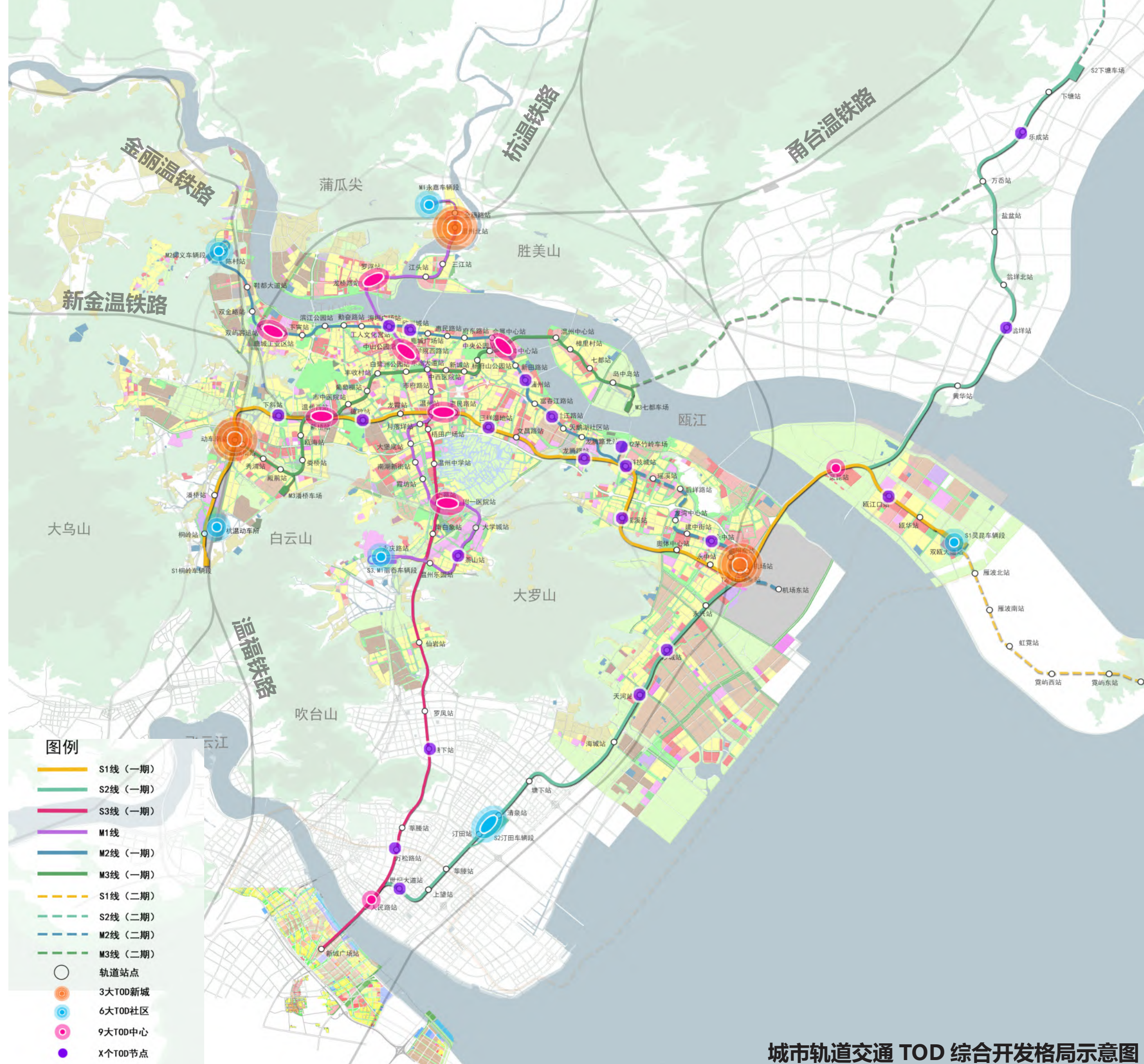
建设任务示意图

第五章 重点任务

5.2 大力推进站点周边土地综合开发

5.2.3 启动 9 大 TOD 中心建设

“十四五”期间，针对城市片区空间发展关键节点，以 TOD 综合开发为契机，明确其综合开发目标与任务，大力推进温州站 -- 惠民路站、罗浮 -- 龙桥站、中山公园 -- 学院西路站、温州西站、上蔡 -- 附一医院站、双屿客运站 -- 鹿城工业区站、CBD -- 会展中心站、灵昆站、瑞安人民路站等 9 大 TOD 中心建设，强化城市亮点板块塑造。

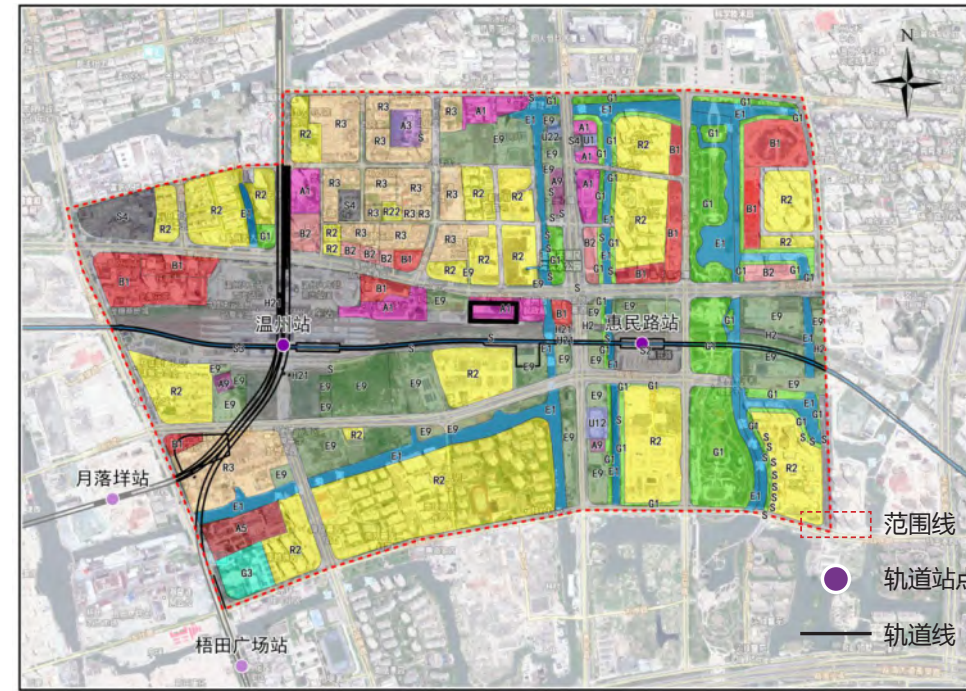


第五章 重点任务

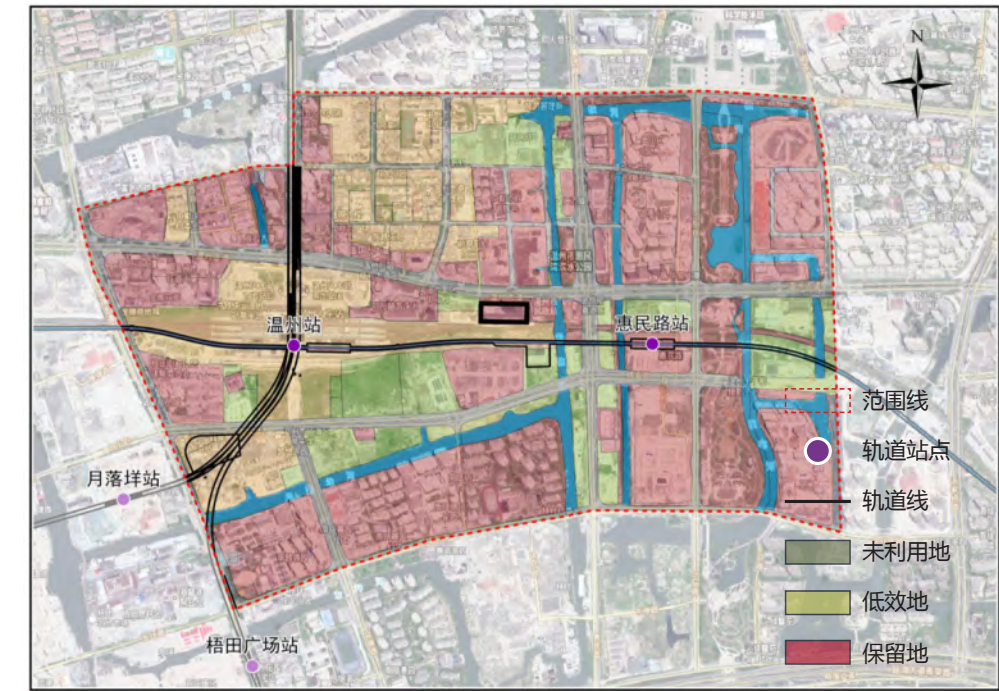
(1) 温州站 - 惠民站 TOD 中心

- **站点核心区范围**：东至府东路，南至东垟东路，西至温瑞大道，北至锦江路，约 310 公顷。
- **现状土地情况**：核心区范围以铁路、居住、商业商务用地为主。现状含低效地 59 公顷，
- **与总体规划衔接**：核心区范围位于总规范围内，以居住、商业办公等功能为主。
- **与土地利用规划衔接**：核心区范围位于土规建设用地范围内。
- **与现行控规衔接**：对接《温州市梧田站南片整合规划》（2012 年）、《温州市城市中央绿轴（中轴线）区域控规暨城市设计》（2014 年）及相关控规修改，核心区范围以居住、商业办公、轨道交通用地功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。

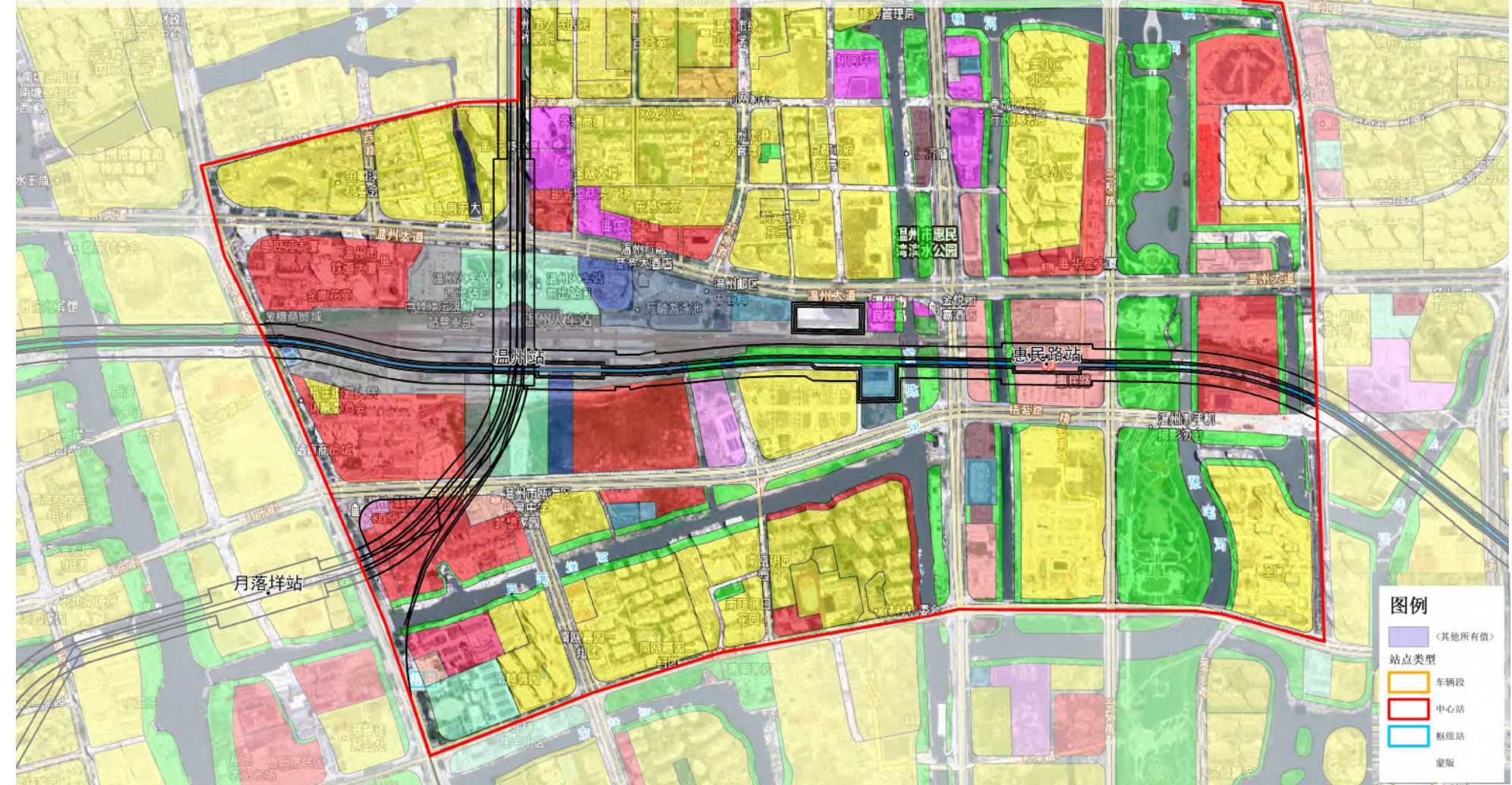


用地现状图



土地资源盘整图

备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



控规用地图

第五章 重点任务

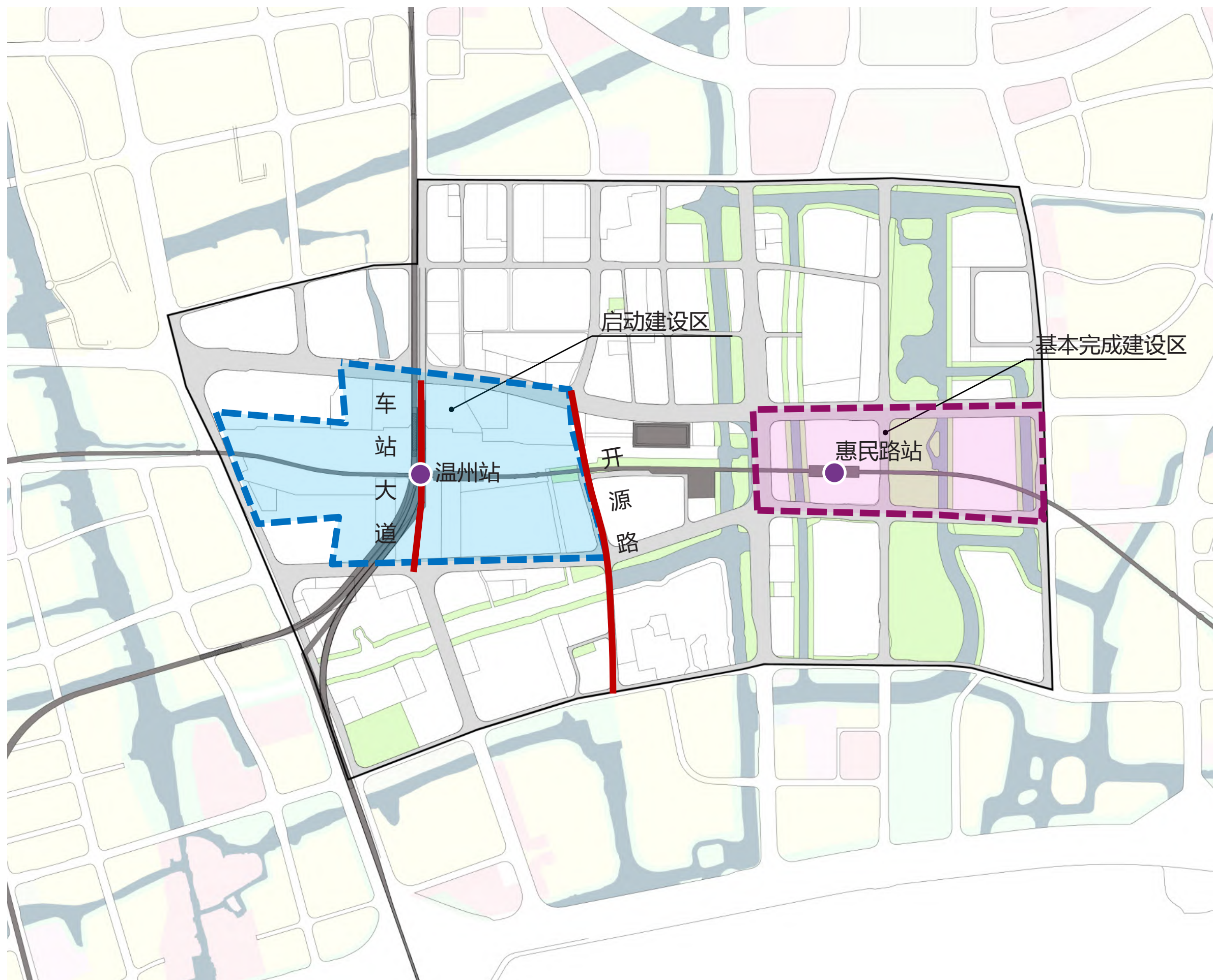
(1) 温州站 - 惠民站 TOD 中心

建设思路：按照“TOD+ 城市更新 + 功能适度混合”思路，结合温州站片区城市更新需求，围绕温州站、惠民路站核心区优化城市空间布局，做好与中央绿轴等周边区域衔接，整体形成产城融合的城市亮点板块。十四五期间，预计基本完成 350 亩核心区建设，启动 600 亩站点区域建设。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间温州站 - 惠民站 TOD 中心具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 350 亩土地拆征，启动 600 亩土地拆征
2	基本完成 130 亩土地开发，其中住宅用地 40 亩、商办用地 90 亩；启动 250 亩商办用地开发
3	启动车站大道、开源路建设，车站大道长约 0.6 公里，开源路长约 0.5 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	启动小学配套设施建设
5	贯通 S1 线桥下空间绿道，传承金温记忆文化

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



第五章 重点任务

(2) 罗浮站 - 龙桥站 TOD 中心

站点核心区范围：东至罗浮大街，南至阳光大道，西至昌新路，北至瓯江大道，约 217 公顷。

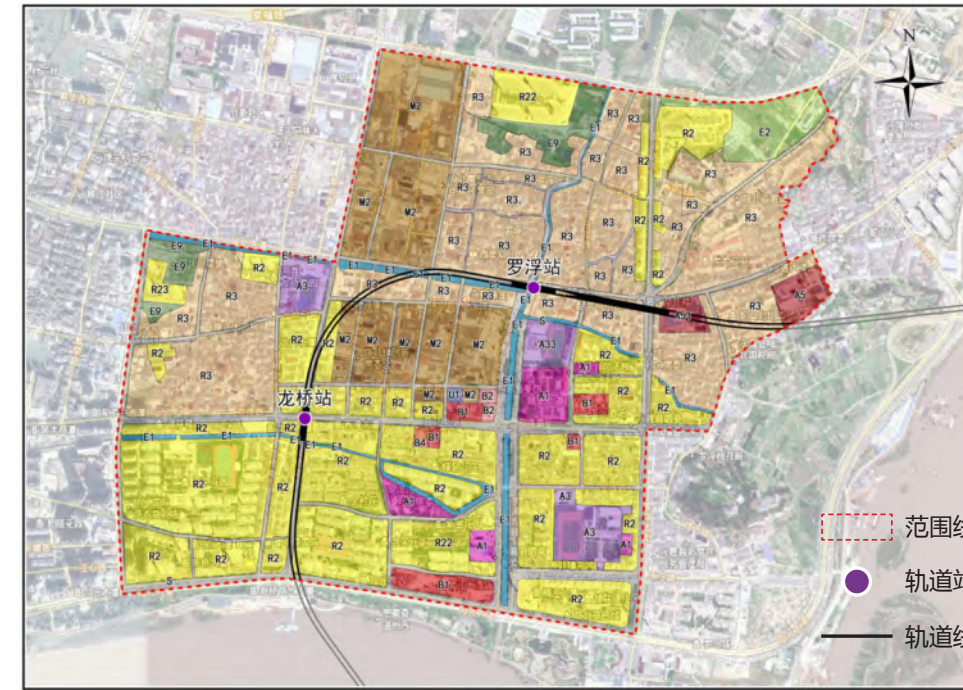
现状土地情况：核心区范围以旧小区、旧村用地为主。现状含低效地 106 公顷，未利用地 9 公顷。

与总体规划衔接：核心区范围位于总规范范围内，以居住、商业等功能为主。

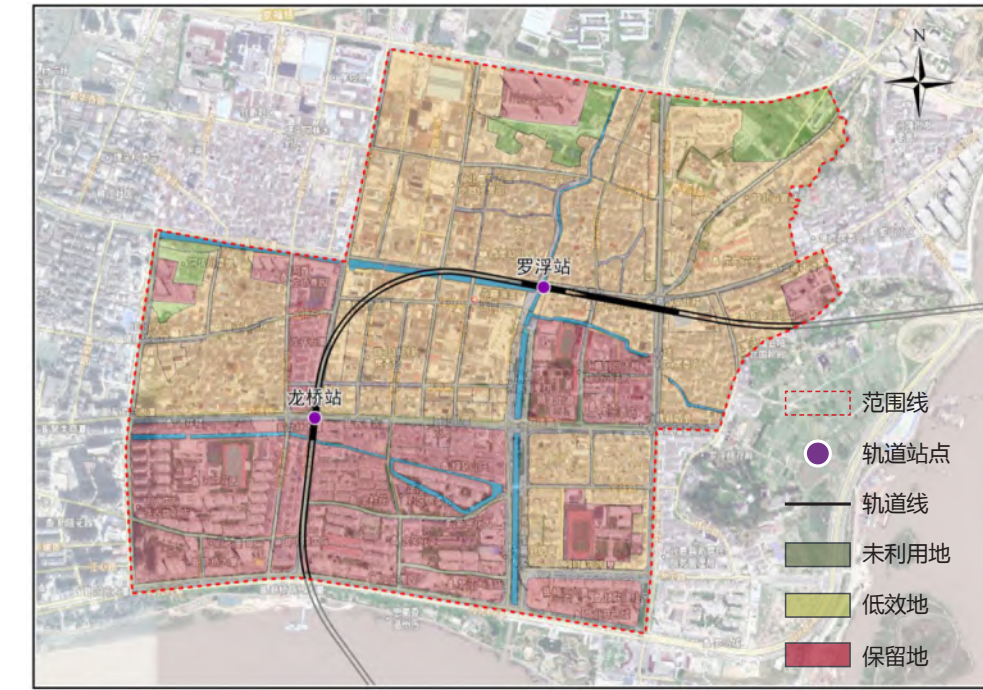
与土地利用规划衔接：核心区范围位于土规建设用地范围内。

与现行控规衔接：核心区范围以居住、商业、文化教育功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。

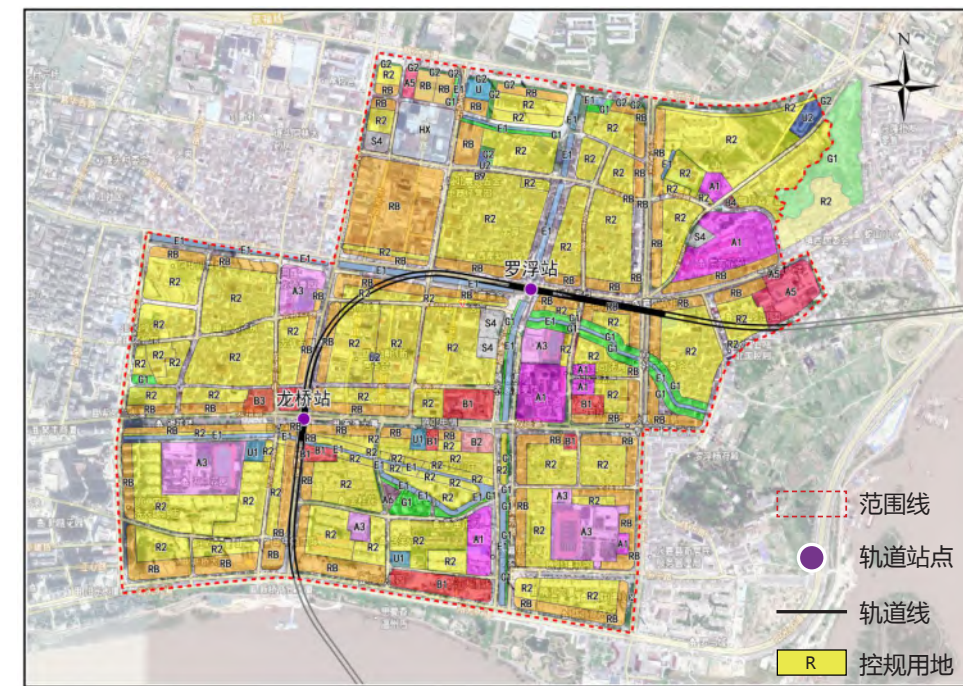


用地现状图

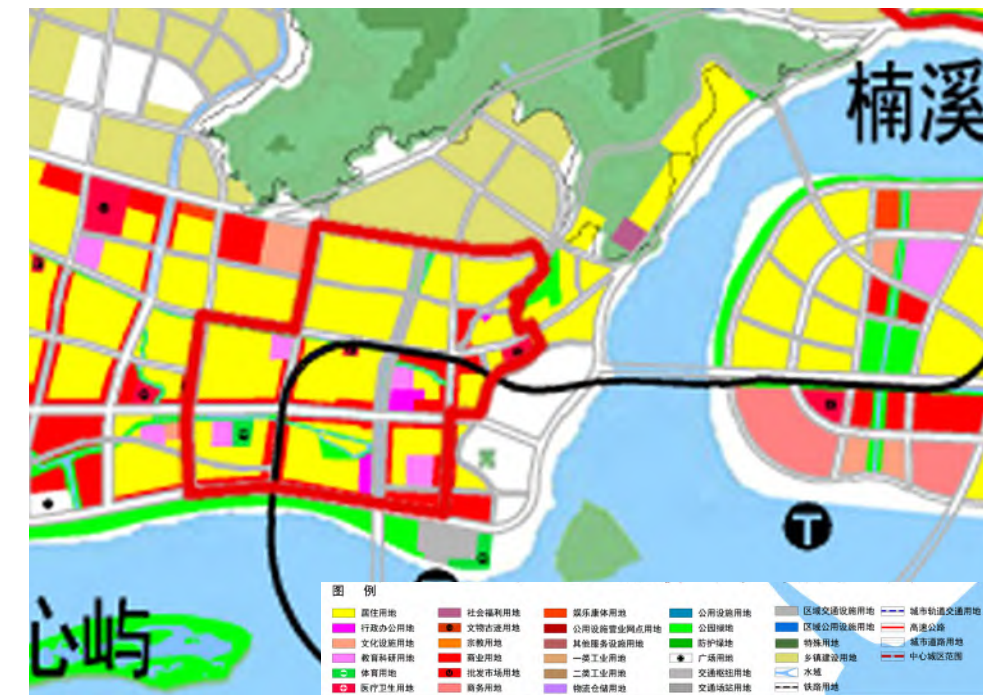


土地资源盘整图

备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



控规用地图



总规用地图

第五章 重点任务

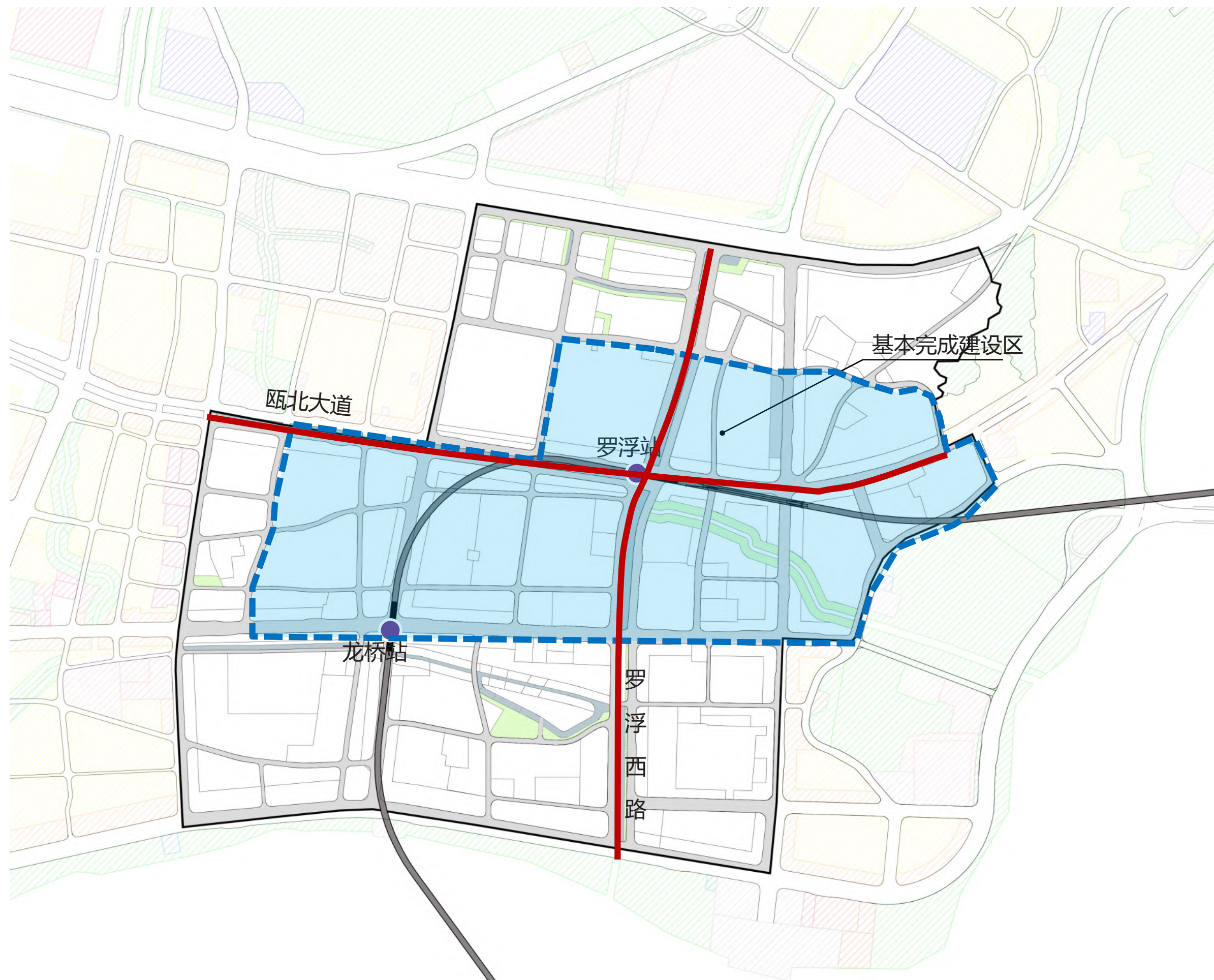
(2) 罗浮站 - 龙桥站 TOD 中心

建设思路：按照“TOD+ 城市更新 + 功能适度混合”思路，以“时尚智造、潮流生活”为发展目标，结合罗浮站、龙桥站核心区城市更新，以 TOD 综合开发为抓手，通片区联动开发建设，整体打造形成瓯北“产城联动核、都会乐活心”。十四五期间，预计基本完成 1500 亩核心区建设。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间罗浮站 - 龙桥站 TOD 中心具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 1500 亩土地拆征
2	基本完成 920 亩土地开发，其中住宅用地 700 亩，商住用地 220 亩
3	基本完成小学配套提升
4	基本完成瓯北大道、罗浮西路等主干道路提升，结合地块开发适时完成片区支路建设。

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



第五章 重点任务

(3) 中山公园站 - 学院西路站 TOD 中心

站点核心区范围：东至车站大道，南至龟湖路，西至大南路，北至黎明西路，约 201 公顷。

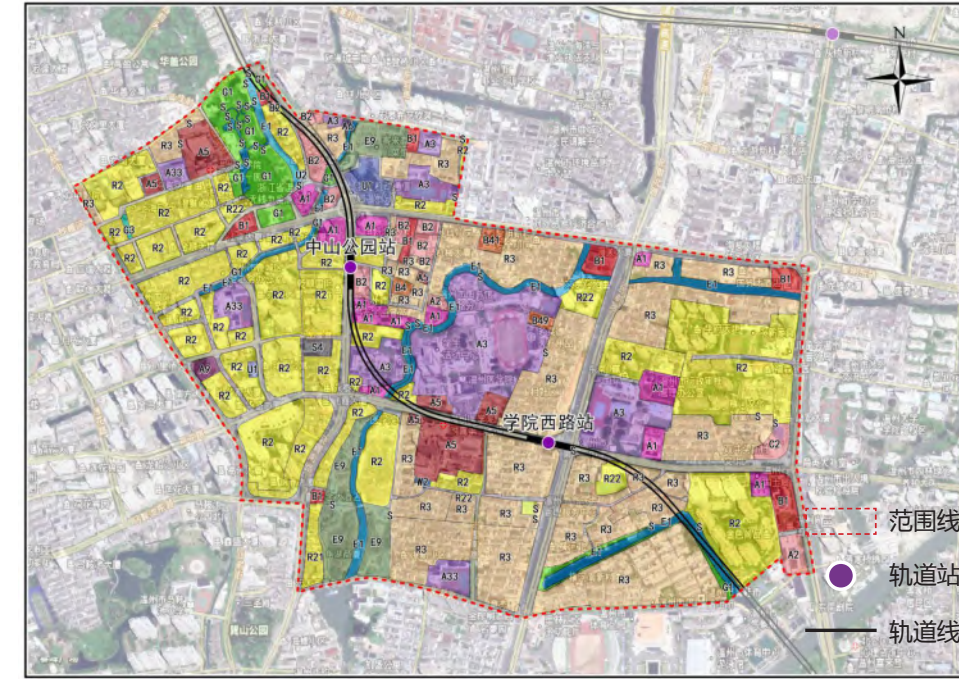
现状土地情况：核心区范围以农用地为主。现状含低效地 75 公顷，未利用地 7 公顷。未利用地 36 公顷。

与总体规划衔接：核心区范围位于总规范范围内，以居住、商业、教育等功能为主。

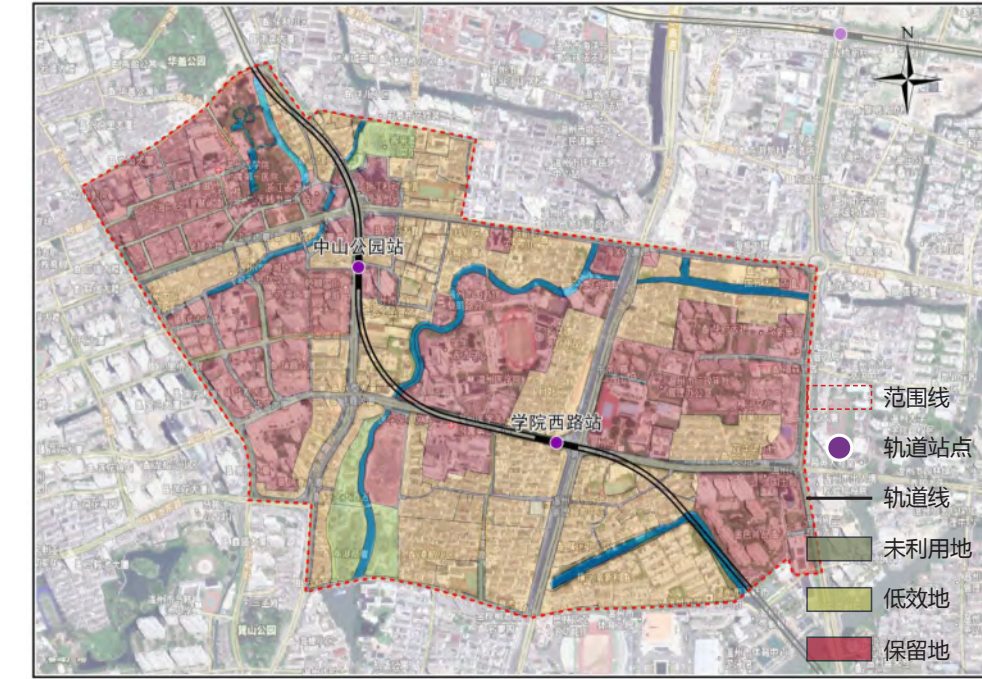
与土地利用规划衔接：核心区范围位于土规建设用地范围内。

与现行控规衔接：对接《温州市旧城控制性详细规划》（2007 年）、《温州市蒲鞋市单元控制性详细规划修编》（在编）及相关控规修改，核心区范围以居住、商业、教育、医疗功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。

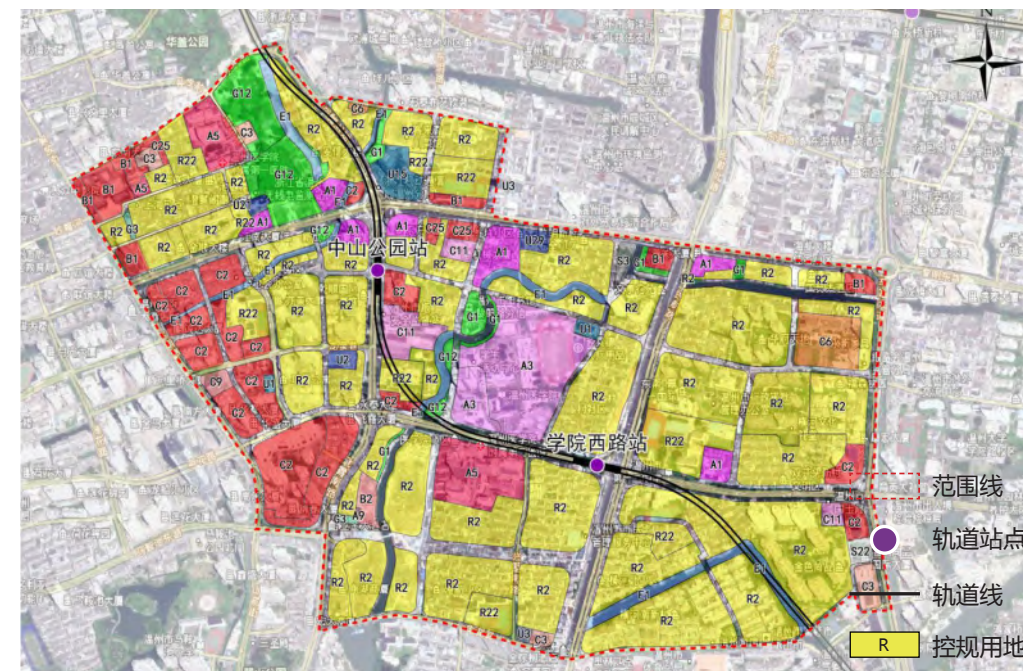


用地现状图

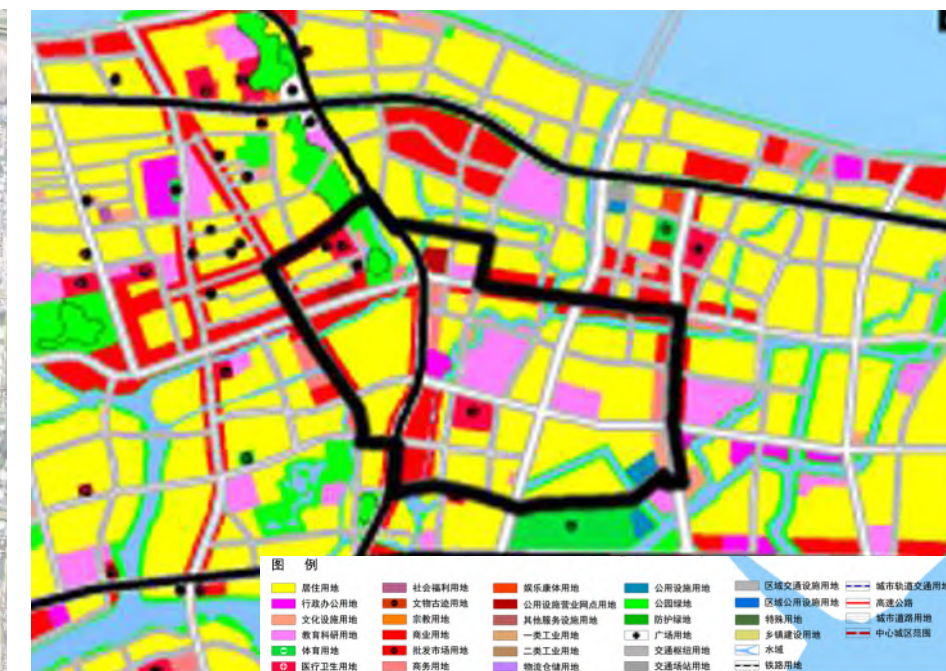


土地资源盘整图

备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



控规用地图



总体规划用地图(局部)

第五章 重点任务

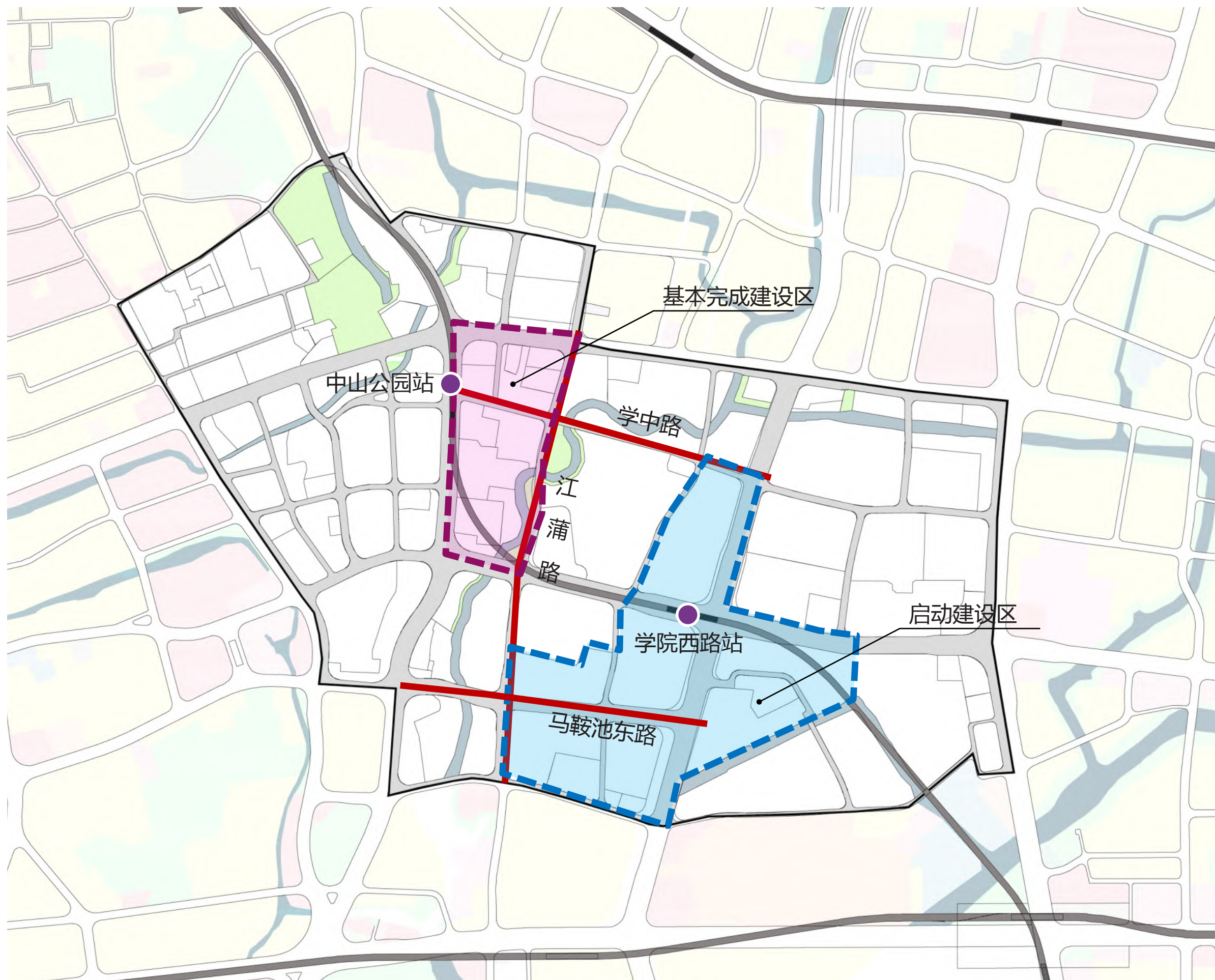
(3) 中山公园站 - 学院西路站 TOD 中心

建设思路：按照“TOD+ 城市更新 + 功能适度混合”思路，结合中山公园站、学院西路站站片区城市更新，充分利用好优质的水乡文化资源、医教资源，通过新型商业再开发，周边交通再衔接，城市空间再梳理，培育新生活方式，推动城市更新升级。十四五期间，预计基本完成 130 亩核心区建设，启动 480 亩核心区建设。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间中山公园站 - 学院西路站 TOD 中心具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 130 亩土地拆征，启动 480 亩土地拆征
2	基本完成 90 亩住宅用地开发，启动 280 亩住宅用地开发
3	启动马鞍池东路、学中路、江浦路道路建设，马鞍池东路长约 0.7 公里，学中路长约 0.7 公里，江浦路长约 1.4 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	完成小学配套设施建设

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



建设任务示意图

第五章 重点任务

(4) 温州西站 TOD 中心

站点核心区范围：东至高翔路，南至古岸路，西至国鼎路，北至金禅大道，约 323 公顷。

现状土地情况：核心区范围以旧工业、农用地为主。现状含低效地 77 公顷，未利用地 69 公顷。

与总体规划衔接：核心区范围位于总规范范围内，以居住、商业、工业等功能为主。

与土地利用规划衔接：核心区范围位于土规建设用地范围内。

与现行控规衔接：对接《温州市景山新桥单元南片、瓯海中心单元北片、牛山单元西片控制性详细规划（2017）暨城市设计》，核心区范围以居住、娱乐康体、文化教育功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



用地现状图



土地资源盘整图

备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



控规用地图



总体规划用地图(局部)

第五章 重点任务

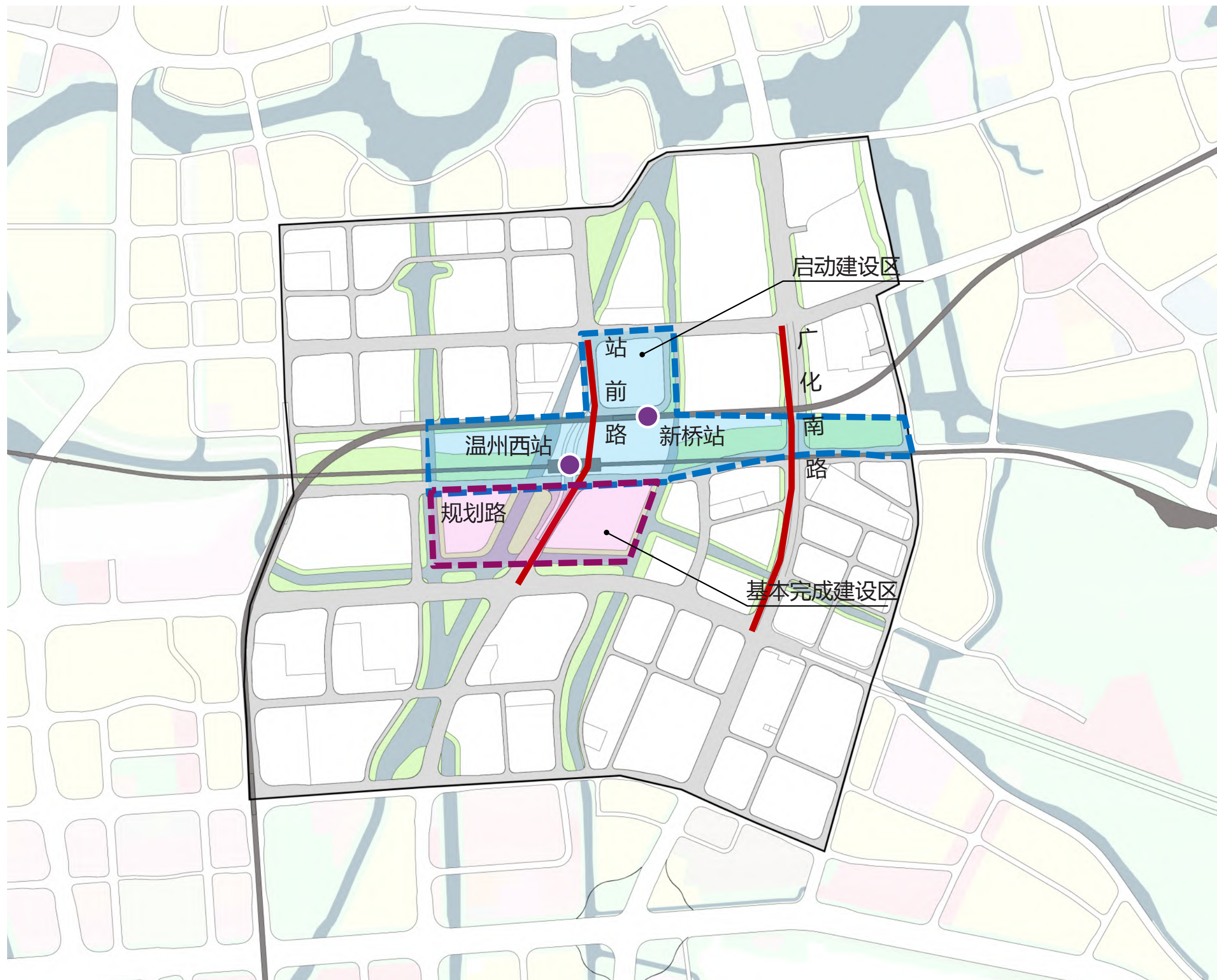
(4) 温州西站 TOD 中心

建设思路：按照“TOD+ 城市更新 + 功能适度混合”思路，以温州西站为核心地标，强化站点 TOD 综合开发，并依托温州西站 500 米范围核心区构建的综合服务核，承担交通转换、时尚购物、餐饮酒店等多元功能，片区整体形成“都市门户、水韵绿城”的空间意向。十四五期间，预计基本完成 250 亩核心区建设，启动 410 亩核心区建设，完成西站搬迁。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间温州西站 TOD 中心具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 250 亩土地拆征，启动 410 亩土地拆征
2	基本完成 100 亩住宅用地开发；启动 60 亩住宅用地开发
3	基本完成西站及配套设施建设
4	基本完成站前路、广化南路、规划路建设，站前路长约 0.3 公里、广化南路 1 公里，规划路长约 1.5 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



第五章 重点任务

(5) 上蔡 - 附一医站 TOD 中心

站点核心区范围：东至三垟湿地，南至绕城高速，西至双凤路，北至南湖路，约 452 公顷。

现状土地情况：核心区范围以居住、商业及空地为主。现状含低效地 19 公顷，未利用地 200 公顷。

与总体规划衔接：核心区范围位于总规范围内，以居住、商业、娱乐康体等功能为主。

与土地利用规划衔接：核心区范围位于土规建设用地范围内。

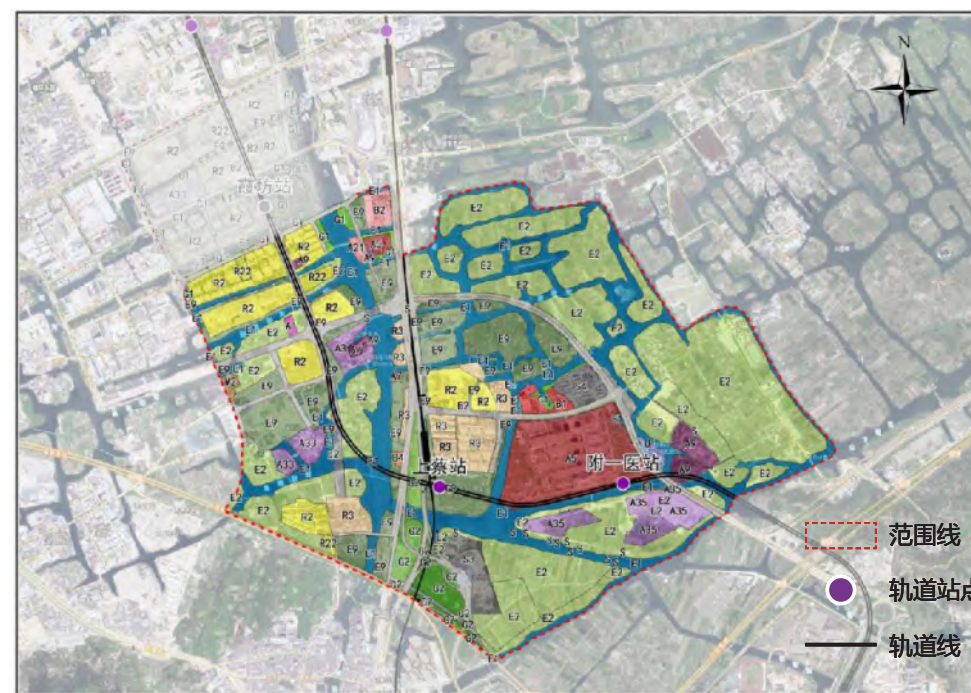
与现行控规衔接：对接《温州市茶白片区南湖单元控制性详细规划修编》（2018 年）、《温州生命健康社区（茶白片区 - 上蔡单元）控制性详细规划修编》（2018 年），核心区范围以居住、商业商务、公服功能为主。

目标定位：科创之区，未来之城——以创新驱动发展，以科教汇聚资源，瓯海南部新区将以依托其温瑞走廊的位置优势，形成温州大都市的枢纽价值高地。

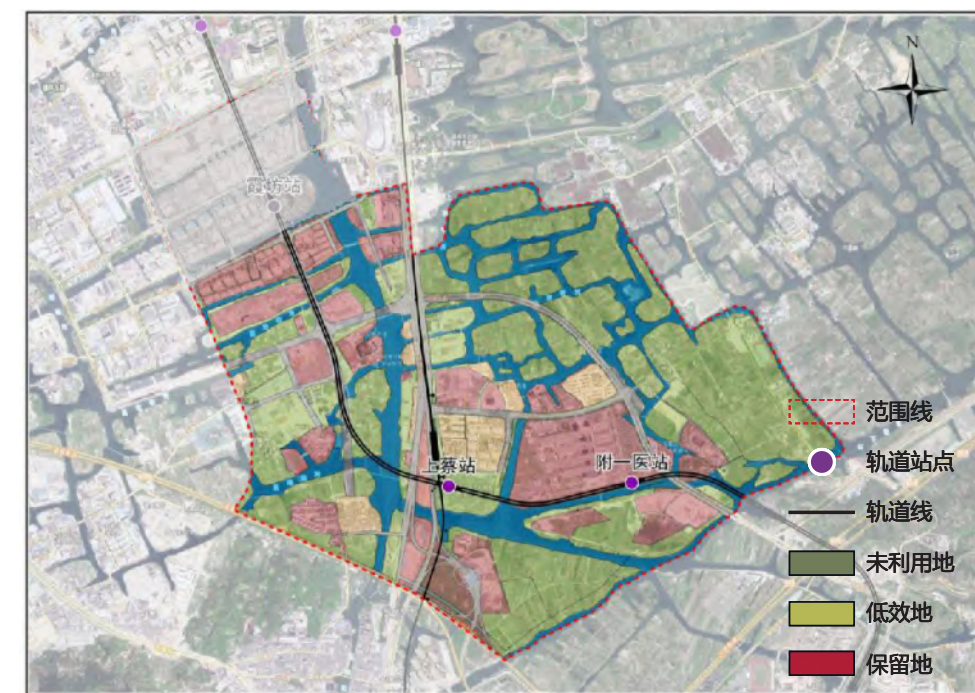
空间结构：整体呈现“一芯一带五廊”空间景观结构。

对本片区的要求：本片区处于南部新区核心区，以商务办公、品质居住、科研服务为主导功能，开发强度以中高强度开发为主，容积率控制在 2.0-5.0 之间。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。

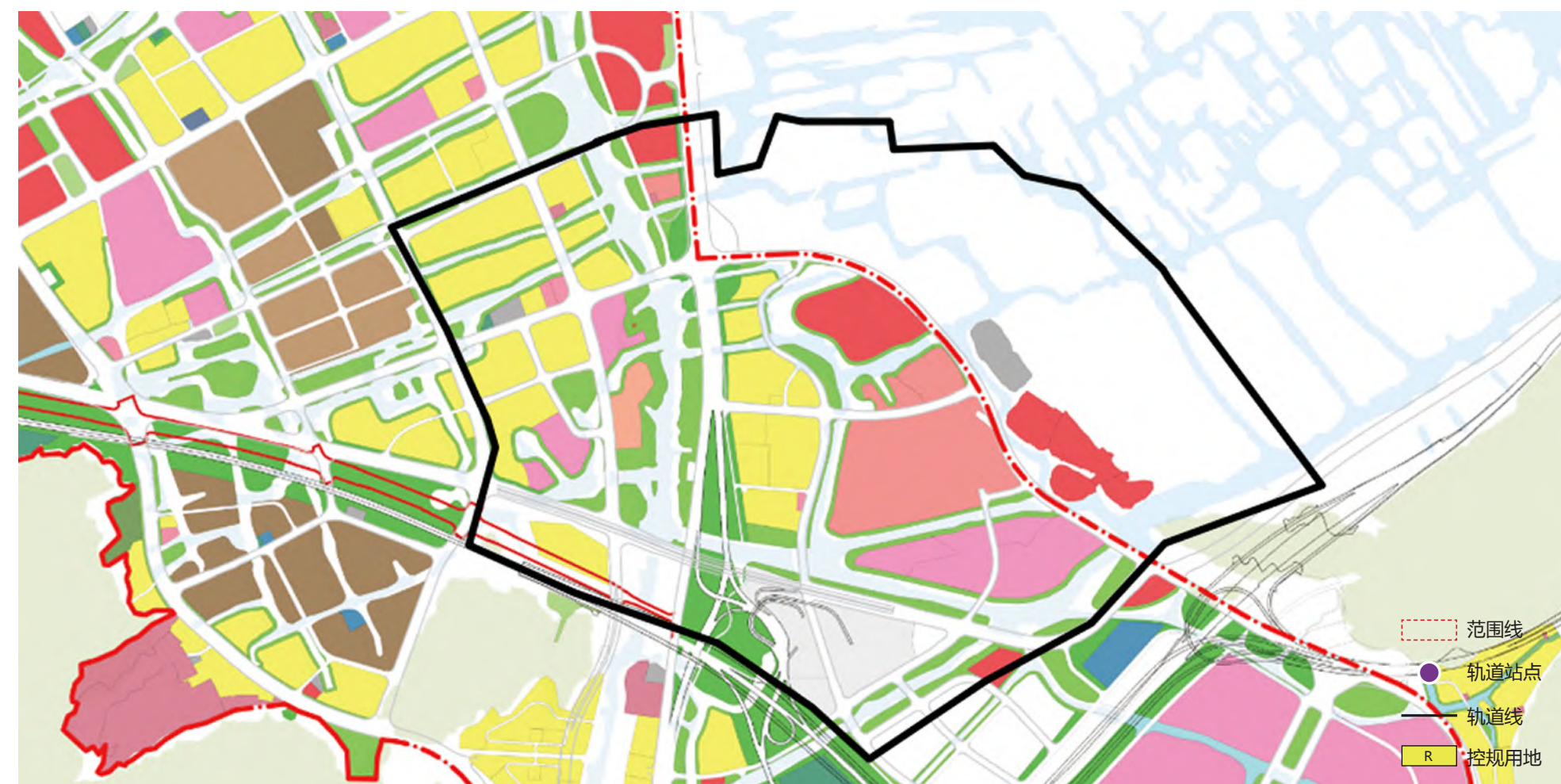


用地现状图



土地资源盘整图

备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



控规用地图

第五章 重点任务

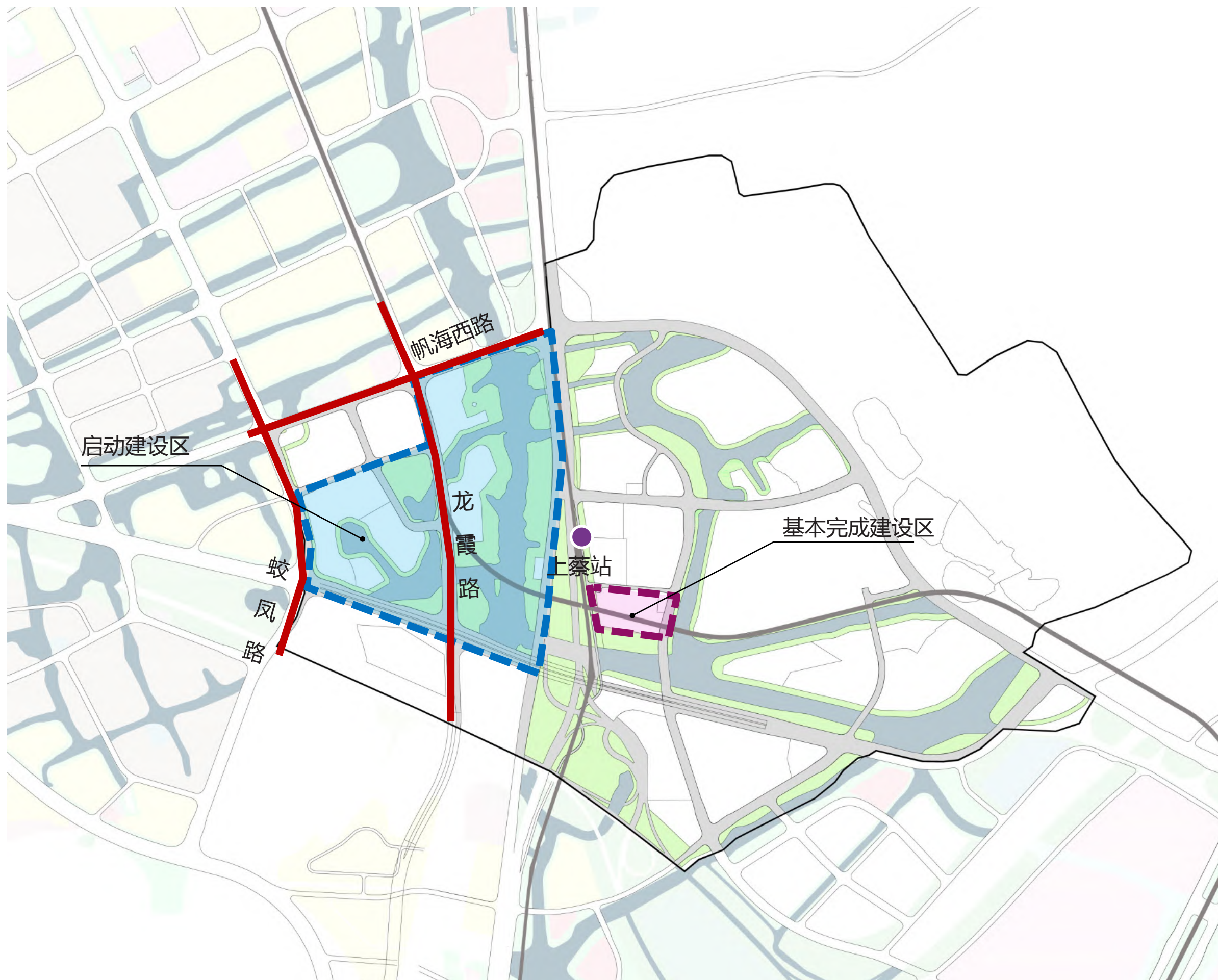
(5) 上蔡 - 附一医站 TOD 中心

建设思路：按照“TOD+ 城市更新 + 功能适度混合”思路，结合南部新城“创新之区、未来之城”发展定位，充分利用好片区科教、医疗资源优势，做好与上蔡站、附一医站周边山水空间资源衔接，并通过片区 TOD 综合开发，强化与周边资源板块的联系，积极融入环大罗山科创走廊。十四五期间，预计基本完成 40 亩核心区建设，启动 870 亩核心区建设。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间上蔡 - 附一医站 TOD 中心具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 40 亩土地拆征，启动 870 亩土地拆征
2	基本完成 40 亩住宅用地开发，启动 72 亩住宅用地开发
3	启动帆海西路、龙霞路下穿、蛟凤路建设，帆海西路长约 1.6 公里，龙霞长约 1.3 公里、蛟凤路长约 1.0 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设
4	启动小学、初中配套设施建设

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



第五章 重点任务

(6) 会展-CBD站 TOD 中心

站点核心区范围：东、北至瓯江路，南至学院东路，西至加州路，约 215 公顷。

现状土地情况：核心区范围以空地为主。现状含低效地 10.92 公顷，未利用地 104 公顷。

与总体规划衔接：核心区范围位于总规范范围内，以商业商务、文化娱乐等功能为主。

与土地利用规划衔接：核心区范围位于土规建设用地范围内。

与现行控规衔接：对接《温州市核心片区商务中心单元（0577-WZ-HX-01）控制性详细规划》（报批成果），核心区范围以居住、商业、商务办公功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



用地现状图



土地资源盘整图

备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



控规用地图



总体规划用地图(局部)

第五章 重点任务

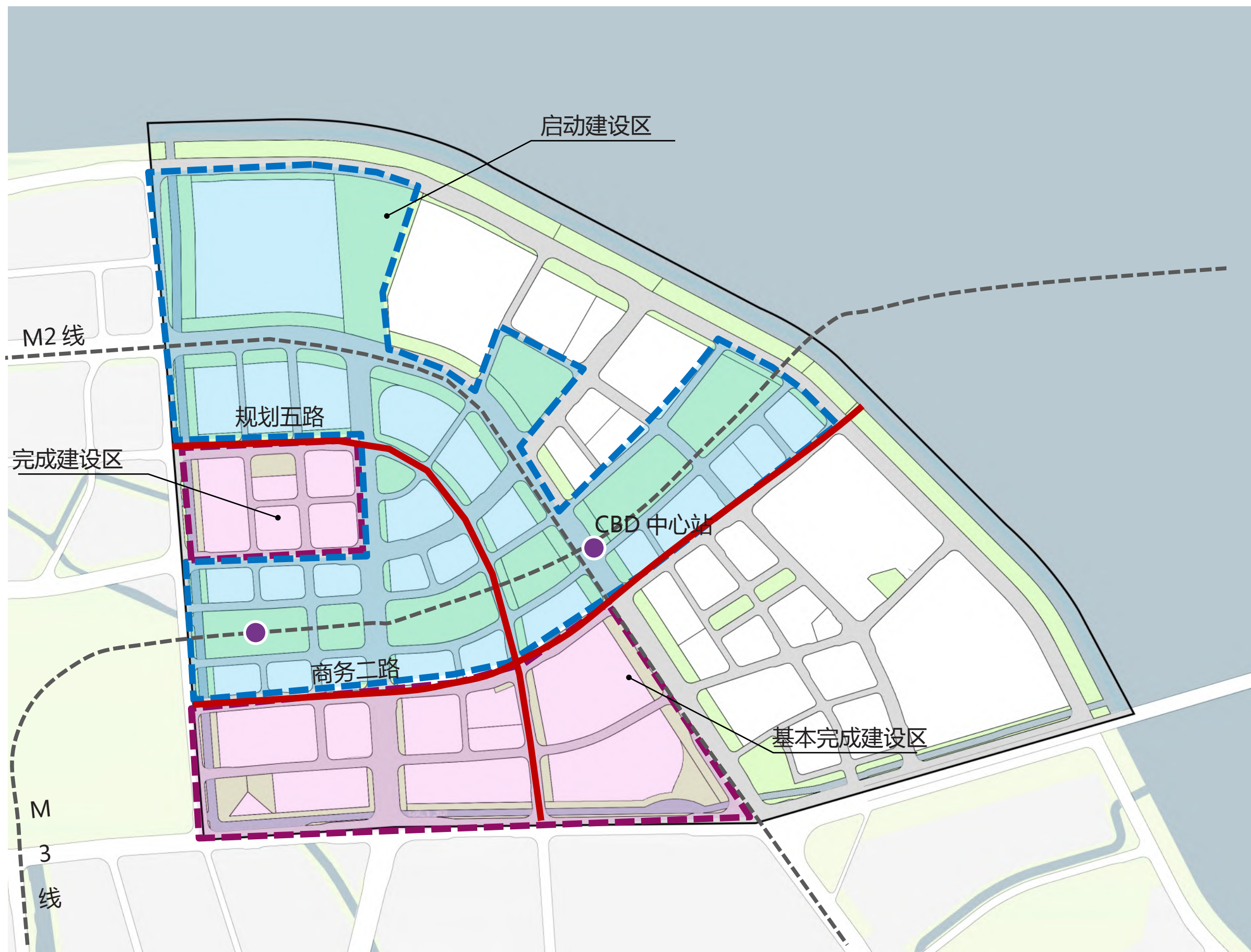
(6) 会展 -CBD 站 TOD 中心

建设思路：依据温州 CBD 城市中央商务区的发展定位，以会展站、CBD 站 TOD 综合开发为重要抓手，聚合多元功能，并通过产业复合、公服完善、文化丰富等策略，整体形成以商务、商业和公共服务为主，休闲文化娱乐、品质居住为辅的特色品质城区。十四五期间，预计基本完成 720 亩核心区建设，启动 1370 亩核心区建设。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间会展 -CBD 站 TOD 中心具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 720 亩土地拆征，启动 1370 亩土地拆征
2	基本完成 310 亩土地开发，其中住宅用地 295 亩，商办用地 15 亩；启动 345 亩土地开发，其中住宅用地 65 亩，商办用地 280 亩
3	基本完成规划五路、商务二路建设，规划五路长约 1.4 公里，商务二路 1.7 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	启动小学、市政配套设施建设

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



第五章 重点任务

(7) 双屿客运站 -- 鹿城工业区站 TOD 中心

站点核心区范围：东至牛三角路，南至黄龙住宅区，西至金丽温高速，北至霸力路，约 284 公顷。

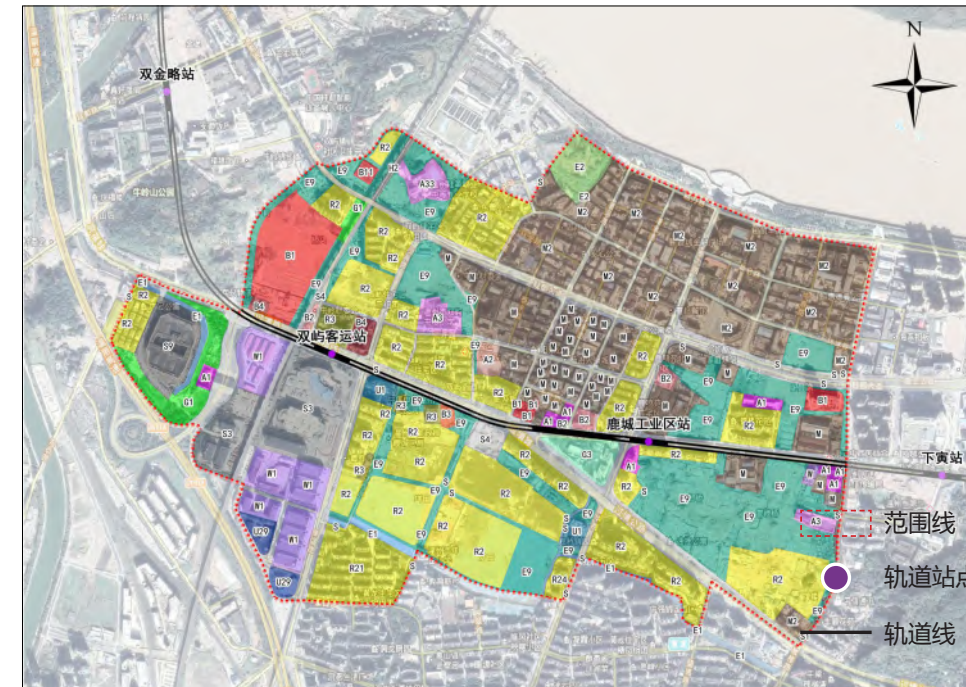
现状土地情况：核心区范围以居住、工业为主。现状含低效地 95 公顷，未利用地 40 公顷。

与总体规划衔接：核心区范围位于总规范范围内，以居住、工业等功能为主。

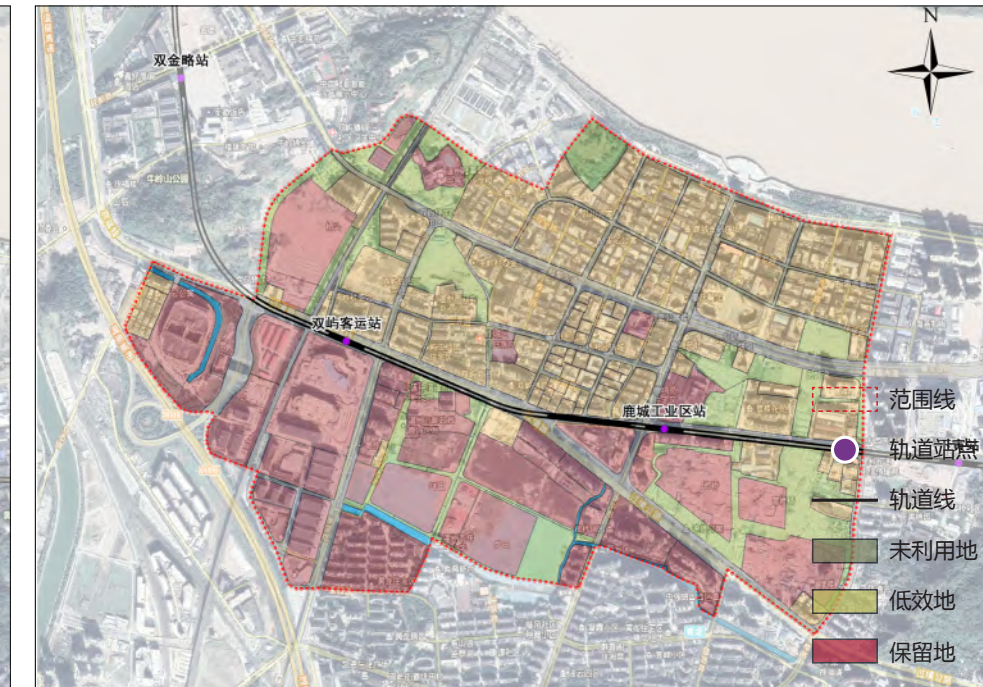
与土地利用规划衔接：核心区范围位于土规建设用地范围内。

与现行控规衔接：对接《温州市仰双片区中央涂单元控制性详细规划(2017年修编)》，核心区范围以居住、商业、仓储等功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。

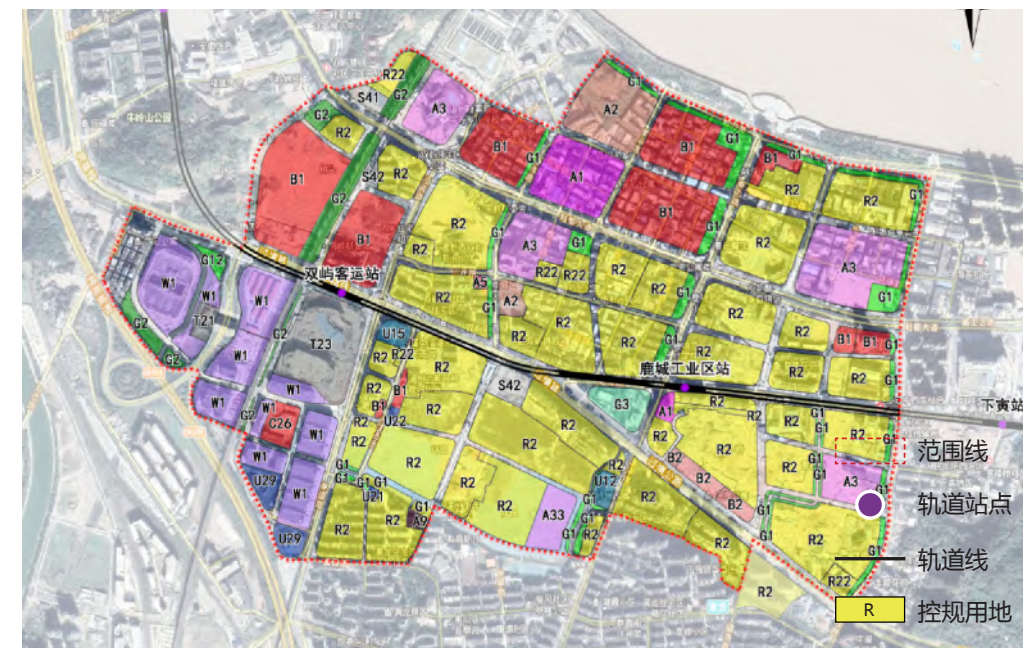


用地现状图



土地资源盘整图

备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



控规用地图



总体规划用地图(局部)

第五章 重点任务

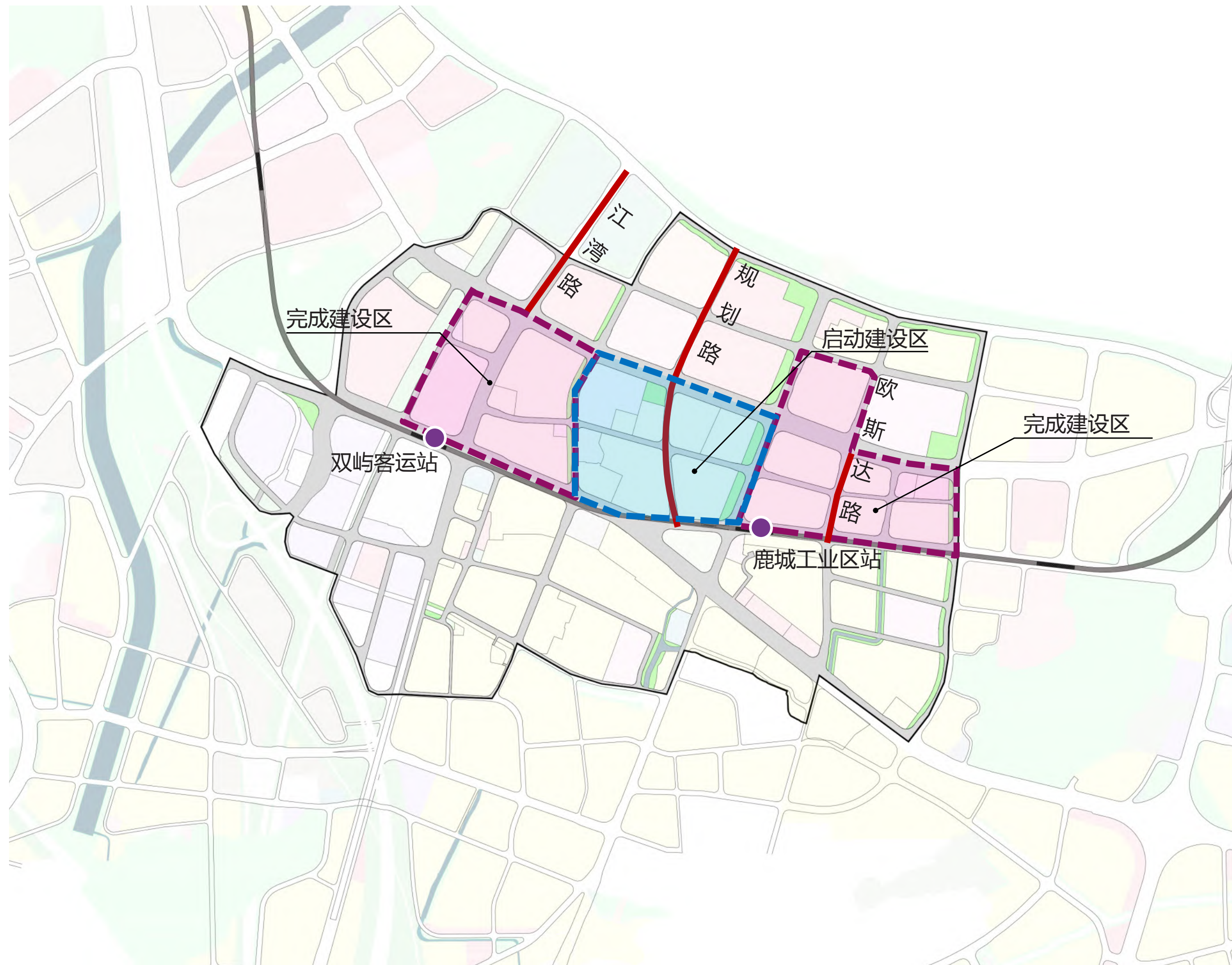
(7) 双屿客运站 -- 鹿城工业区站 TOD 中心

建设思路：双屿客运站、鹿城工业区站作为鹿城西部新城有机更新的核心区块，应按照“TOD+ 城市更新 + 功能适度混合”思路，充分利用好 TOD 综合开发的优势，通过 TOD 开发，实现新型商业再开发，周边交通再衔接，城市空间再梳理，培育形成新生活高地，推动城市更新升级。十四五期间，预计完成 730 亩核心区建设，启动 380 亩核心区建设。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间双屿客运站 -- 鹿城工业区站 TOD 中心
具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	完成 730 亩土地拆征，启动 380 亩土地拆征
2	完成 484 亩土地开发，其中住宅用地 400 亩，商业用地 84 亩；启动 215 亩住宅用地开发
3	启动江湾路、规划路、欧斯达路建设，江湾路长约 0.6 公里，规划路长约 0.9 公里，欧斯达路长约 0.3 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。
4	启动小学配套设施建设

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



建设任务示意图

第五章 重点任务

(8) 瑞安人民路站 TOD 中心

站点核心区范围：东至东新线，南至飞云江，西至安阳南路，北至，约 257 公顷。

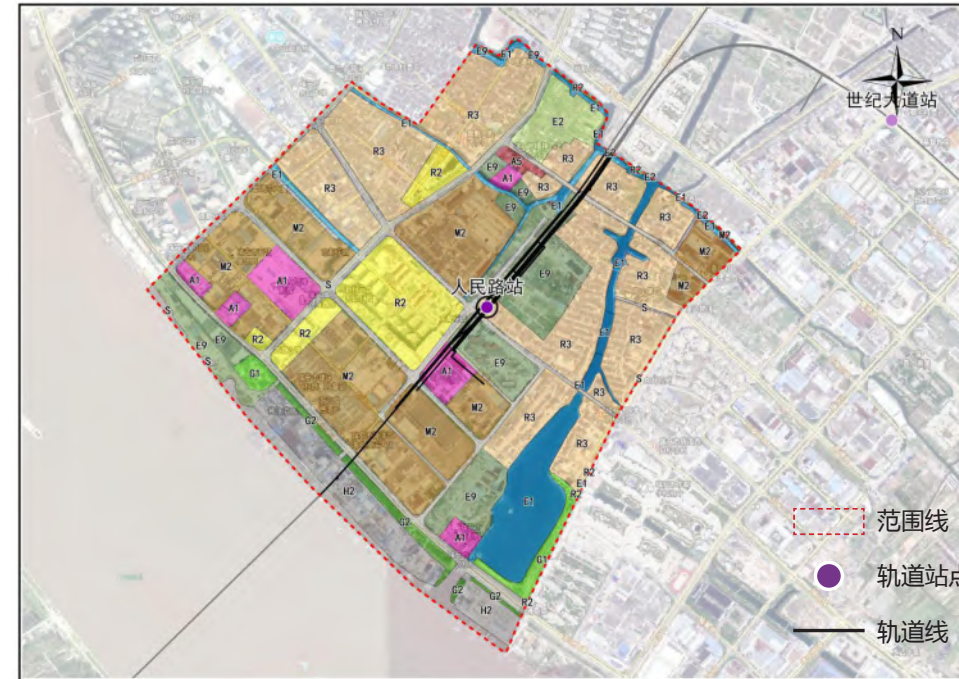
现状土地情况：核心区范围以居住、工业用地为主。现状含低效地 142 公顷，未利用地 34 公顷。

与总体规划衔接：核心区范围位于总规范范围内，以居住、商办等功能为主。

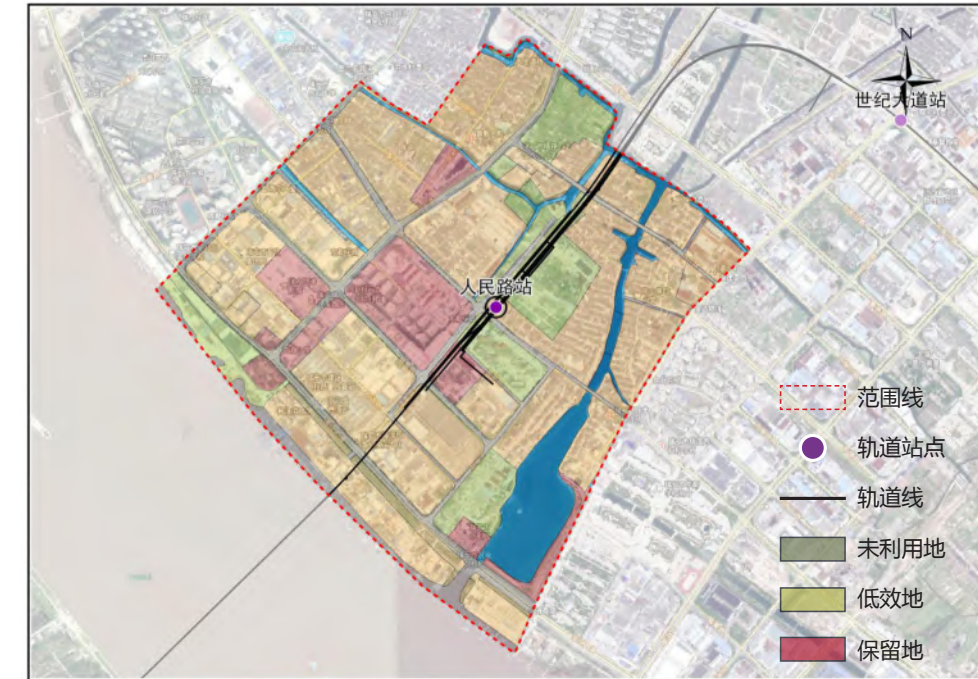
与土地利用规划衔接：核心区范围位于土规建设用地范围内。

与现行控规衔接：核心区范围以居住、商业办公等功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。

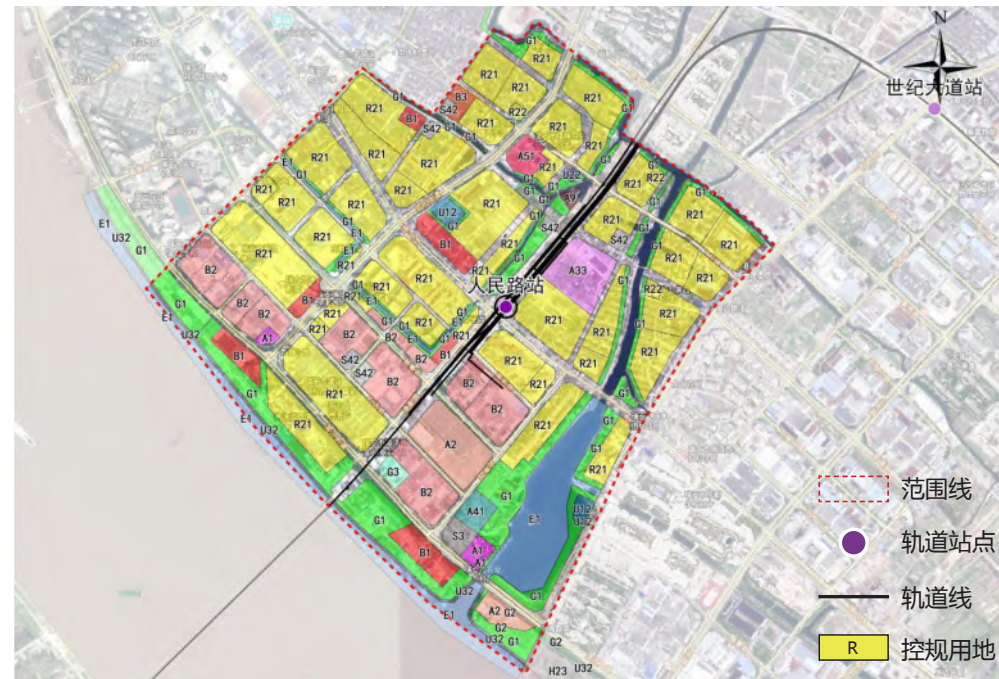


用地现状图



土地资源盘整图

备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



控规用地图



总体规划用地图(局部)

第五章 重点任务

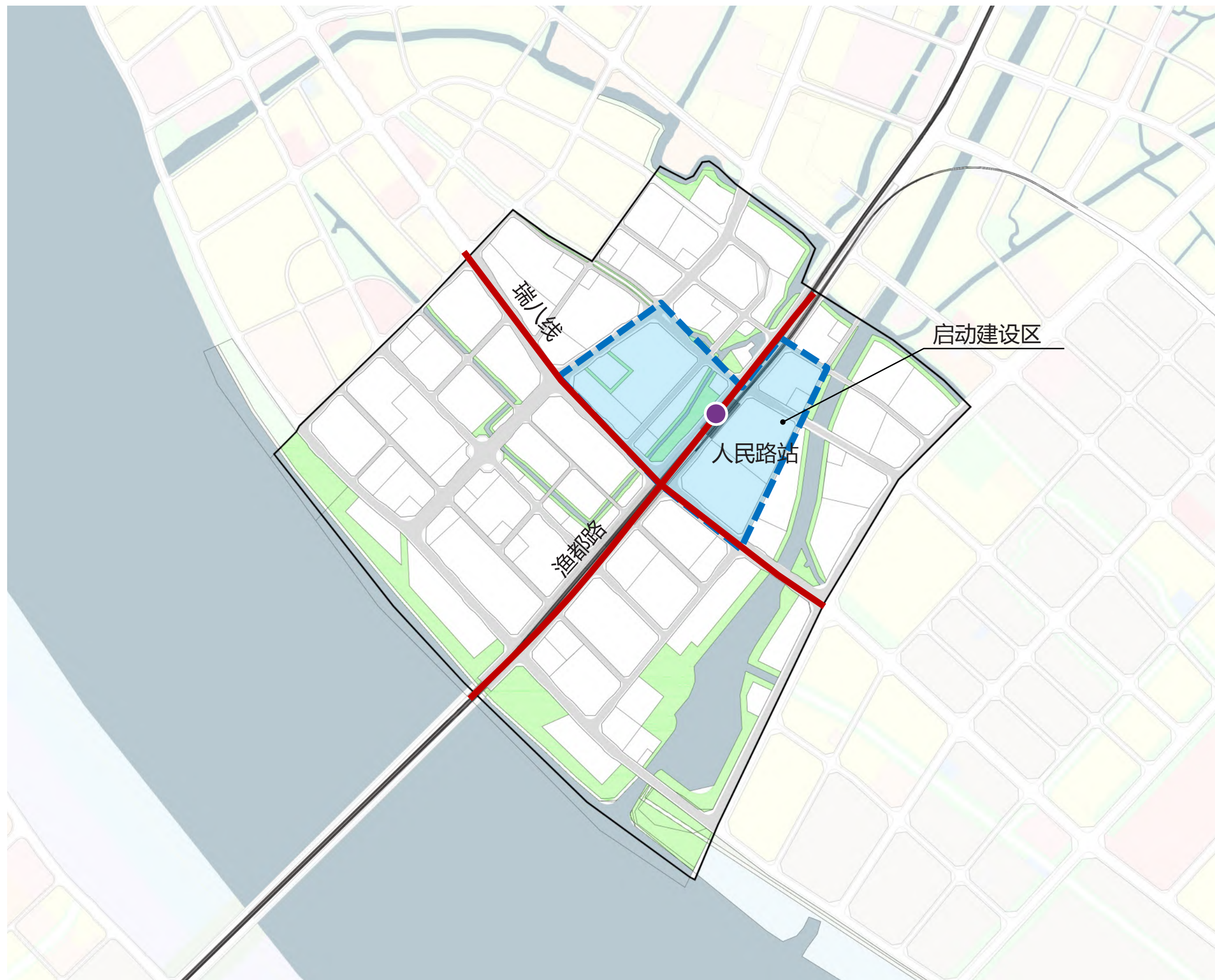
(8) 瑞安人民路站 TOD 中心

建设思路：按照“TOD+ 城市更新 + 功能适度混合”思路，围绕瑞安人民路站核心区形成交通圈、商业圈、生活圈“三圈合一”的城市空间布局，通过新型商业再开发，周边交通再衔接，城市空间再梳理，培育新生活方式，打造城市地标，推动城市更新升级。十四五期间，预计启动 510 亩核心区建设。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间瑞安人民路站 TOD 中心具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	启动 510 亩土地拆征
2	启动 362 亩土地开发，其中住宅用地 102 亩、商办用地 260 亩
3	启动宏远路、渔都路提升，结合地块开发适时完成片区支路建设。

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。



第五章 重点任务

(9) 灵昆站 TOD 中心

站点核心区范围：东至相东路，南至江口大道，西至十四亩殿，北至叶先，约 147 公顷。

现状土地情况：核心区范围以湿地、滩涂及农田为主。现状含低效地 47 公顷，未利用地 74 公顷。

与总体规划衔接：核心区范围大部分位于总规范围外，在轨道后续开发建设，结合片区发展需求，合理安排非建设用地，调整时序，逐步纳入建设用地范围。

与土地利用规划衔接：核心区范围涉及大量基本农田。

与现行控规衔接：对接《温州市灵昆岛控制性详细规划（修编）》（2015 年），核心区范围以居住、商业等功能为主。

备注：该站点土地资源信息调查统计于 2020 年 12 月。



用地现状图



土地资源盘整图

备注：开发时序安排对接该规划，后续若规划调整，则开发计划相应调整。



控规用地图



总体规划用地图(局部)

第五章 重点任务

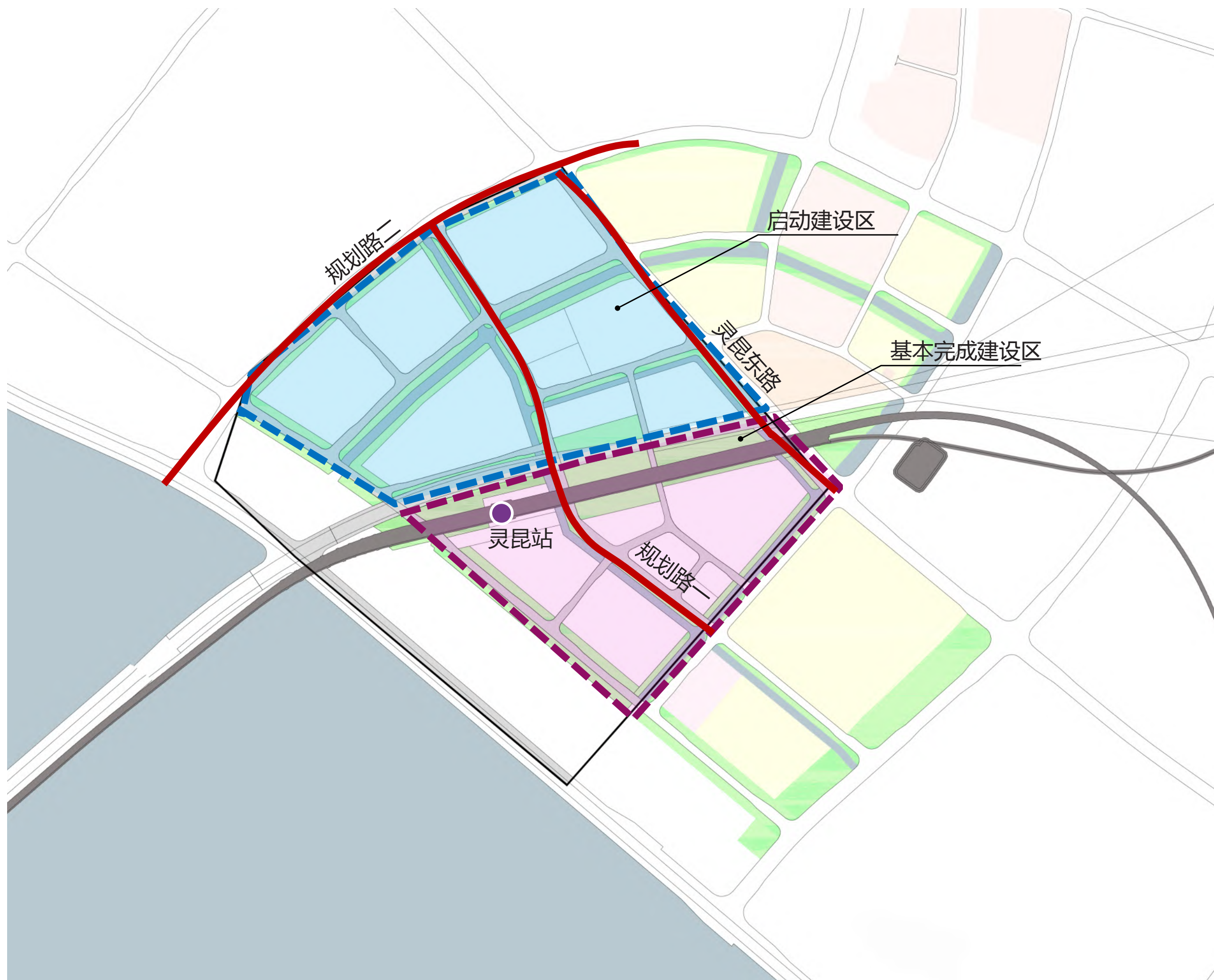
(9) 灵昆站 TOD 中心

建设思路：依托 S1 线及机场站，结合现状水系，通过灵昆站 TOD 开发，将片区打造成特色区域旅游休闲节点，聚集商业、展示、商务办公、酒店等旅游服务功能。十四五期间，预计基本完成 650 亩核心区建设，启动 1000 亩核心区建设。具体建设任务详见下表：

“十四五”期间灵昆站 TOD 中心具体建设任务一览表

序号	具体内容
1	基本完成 650 亩土地拆征，启动 1000 亩土地拆征
2	基本完成 240 亩土地开发，其中住宅用地开发 80 亩，商办用地开发 160 亩；启动 560 亩土地开发，其中住宅用地开发 300 亩，商办用地开发 260 亩。
3	启动灵昆东路、规划路道路建设，灵昆东路长约 1.2 公里，规划路长约 0.8 公里，结合地块开发适时完成片区支路建设。

备注：该数据统计于 2021 年 3 月。

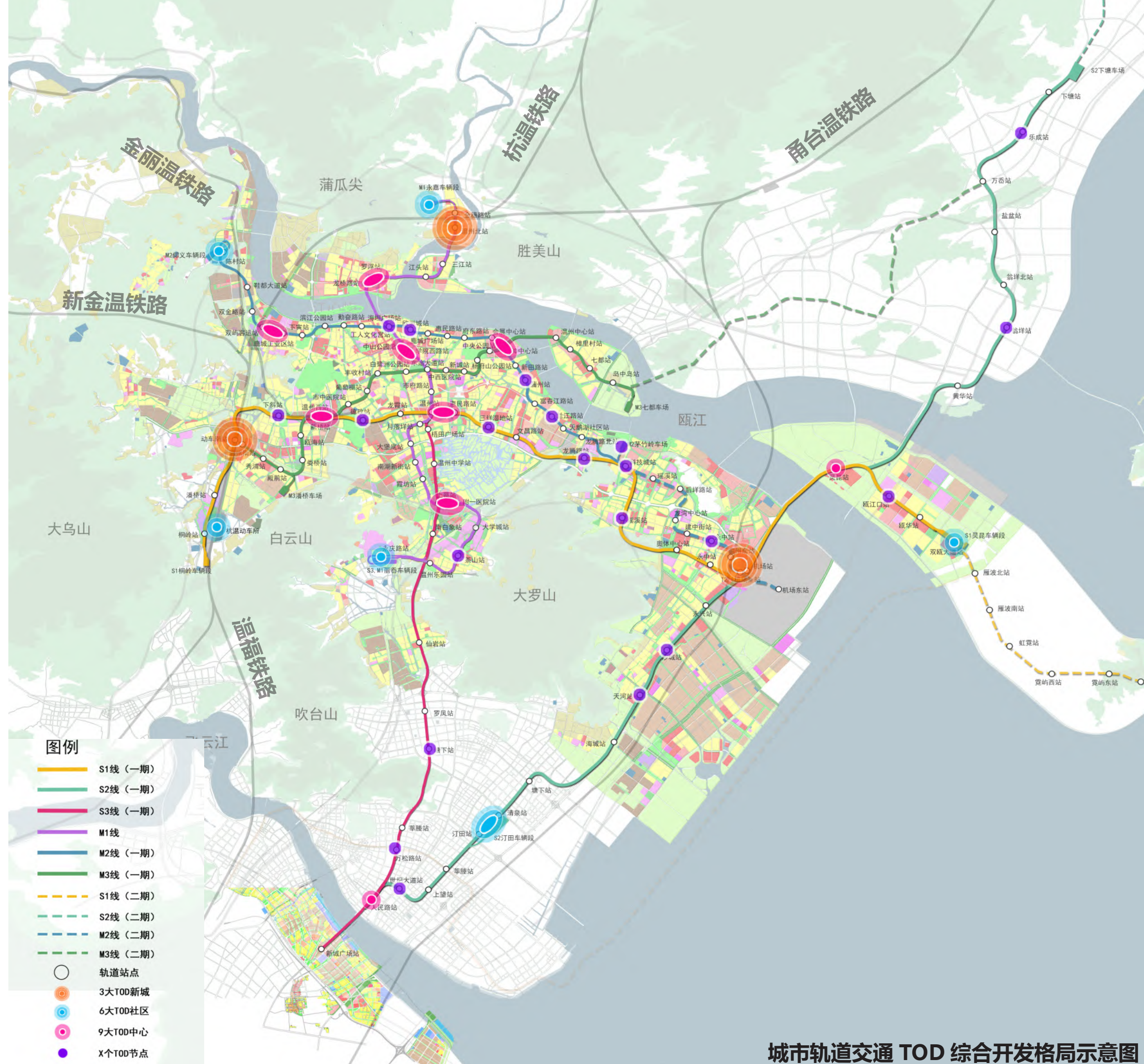


第五章 重点任务

5.1.4 预留 23 个 TOD 节点建设

——动车南站、德政站、下斜站、三垟湿地站、龙腾路站、科技城站、瑶溪站、永中站、天河站、昆阳站、鳌江站、龙港新城站等 23 个站点

“十四五”期间，拟预留动车南站、德政站、下斜站、三垟湿地站、龙腾路站、科技城站、瑶溪站、永中站、天河站等 23 个站点（暂定）综合开发弹性空间，主要开展前期土地储备、土地出让等严格管控工作。下一步研究深化中，根据城市发展需求及轨道建设需求，进一步明确 TOD 节点数量及位置。





保障措施

6.1 土地保障

6.2 资金保障

6.3 人才保障

第六章 保障措施

6.1 土地保障

一是做好土地指标落实工作。

结合温州轨道建设实际，要优先保障轨道交通建设的土地指标供应，十四五期间重点围绕 3 大 TOD 新城、6 大 TOD 社区、9 大 TOD 中心进行做地储备，并适当超前管控轨道交通“S+M”线网沿线 500-800 米范围内用地，贯彻 TOD 综合开发的理念。

二是做好国土空间衔接工作。

督促相关区（市）县在国土空间总体规划调整完善阶段落实城市轨道交通项目及配套枢纽场站用地，纳入国土空间。本次规划建议合理安排永嘉车场、丽岙车场、灵昆车场、汀田车场、温州南站动车场等区域非建设用地，调整时序，逐步纳入建设用地范围。

三是做好沿线三旧拆迁工作。

落实区（市）县政府征地拆迁工作的主体责任。对于车辆段、停车场等涉国有及集体土地的征地拆迁工作，由各区（市）县主要领导负责，保障轨道交通建设需要；加大对轨道交通用地的支持。

四是做好配套管线迁改工作。

管线产权单位应按照相关管理部门认可的方案和时间进度完成管线迁改、恢复等工作；沿线相关部门和单位应积极支持配合管线迁改工作。

6.2 资金保障

一是优化土地资源配置。

划定满足城市轨道交通项目资金需求的土地，强化对项目资本金、还本付息和运营亏损的覆盖。由于站点周边用地不稳定，且拆迁情况不明朗，该阶段难以开展 TOD 开发投入测算工作，建议下一步结合线路层面建设，进行投入测算专题研究。

二是加强城市轨道交通场站综合开发。

加强对城市轨道交通沿线地下空间、站点、P+R 停车场、车辆段等的综合开发，同步开发城市轨道交通沿线的上盖物业和地面、地下空间。

三是拓宽资本金筹集渠道。

加快政府和社会资本合作模式在城市轨道交通项目的运用，探索设立城市轨道交通项目投资引导基金，充分发挥财政资金的放大和撬动作用，引导社会资本投入。

四是拓展企业融资渠道。

进一步强化对企业的资本金注入，充实企业资本规模，支持企业以项目为载体，争取银行、国际金融组织和外国政府贷款，发行公司债券、中期票据和项目收益债券，开展融资租赁和经营租赁。探索资产证券化融资，积极推进企业上市募集资金。

五是增加财政投入。

已获批城市轨道交通项目资金严格按照既定政策及时足额筹集相关建设发展专项资金，其他项目资本金由市级财政与沿线区（市）县政府根据区域内里程按一定比例分担，轨道交通主线和站点范围内的征地拆迁、管线迁改等费用由沿线区（市）县政府承担。

6.3 人才保障

一是成立 TOD 研究中心。

协助各部门厘清城市与轨道交通发展诉求，从 TOD 项目落地所涉及的技术、体制机制和政策法规等多个层面，研究实现温州 TOD 战略的路线图。对 TOD 领域的专业课题开展研究和实践，并对 TOD 共性问题进行提炼总结，推动编制温州 TOD 的相关技术标准、规范以及项目运作程序。

一是健全人才培养标准体系。

健全轨道交通行业职业分类和职业标准体系，加快制定城市轨道交通职业标准，重点完善水平评价类职业资格相关标准。加快推进行业（调度、行车、站务等）标准化建设，统一岗位名称、分类标准、主要工作内容。

二是搭建人才培养协作平台。

行业协会要发挥人才培养协作平台作用，深入开展行业人力资源跟踪研究，评估行业人才发展水平，根据行业发展、企业需求情况，制订年度行业人才培养指南，定期发布行业人才需求报告。

三是深化校企合作培养模式。

鼓励轨道交通有关企业积极参与教育部门产学研合作项目，支持高校开展专业综合改革、课程改革、师资培训、大学生创新创业训练计划等，校企共同培养适应城市轨道交通需要的高质量人才。

四是加快实训基地规划建设。

鼓励对接普通高等学校和职业学校，加快城市轨道交通人才实训基地建设，提升软硬件教学条件。加强实训资源共享共用，有条件的普通高等学校、职业学校与城市轨道交通企业合作共建实训基地。