

轨道 TOD 视角下的南昌老城更新思考

魏星 袁瑶 黄青霞

南昌市城市规划设计研究总院集团有限公司

摘要：建轨道就是建城市，轨网带来的时空可达性的变化，将使城市机能“自主不自主”的围绕轨道展开重组。本文从南昌市轨道线网建设实况出发，分析了南昌市城市发展和轨道交通推进TOD模式中遇到的问题，并提出了城市更新中的规划策略。本研究对推动城市结构优化、功能完善和品质提升具有重要的实际意义。

关键词：城市更新；轨道TOD；品质升级

【DOI】10.12254/j.issn.2096-6539.2024.14.009

引言

2021年全国两会，城市更新被写入政府工作报告，并在《“十四五”发展规划及2035年愿景目标纲要》中升级为国家战略，标志着中国城市建设逐渐从增量走向存量，从扩张发展转为品质提升。借助城市更新盘活站点周边的存量资源、增效提质，为TOD理念模式的落地提供了新的机遇。付丽、杜小天^[1]从功能业态、交通组织、空间形态3个方面总结了不同更新模式下的城市更新策略。苏映琼、王唯山^[2]探讨了轨道交通影响下的城市更新策略，包括开展轨道交通与城市更新的综合规划、建立多方参与、协同合作的联合机制、延续历史文

脉，构建场所精神等。

当前南昌市外围轨网及站点乘降客流尚未达到规划预期，老城中心区轨网密集、轨道交通可达性最优但未体现与之相接近的城市经济活力，轨道带来的溢价效用低于全国平均水平。因此既有轨网覆盖范围城市机能的更新和重组问题亟待审视应对。

一、南昌市轨网建设及 TOD 发展总体情况

(一) 轨网建设情况

目前南昌市已开通4条轨道线路，轨网运营里程达128.6千米，日均客运量为65.51万人次/日。其中1号线占轨道线网总客流的37.08%；2号线、3号线和4号线分别占25.06%、19.98%和17.88%。除2015年开通的1号线客流接近预期外，其他已开通线路客流距预期存在比较明显的差距。

从轨道通勤OD看，工作日早高峰时段日均通勤量82000人次，约占全天的12.5%，出行主要集中在1号线沿线和2号线中心城区段。城市外围进出中心区的轨道通勤客流相对较小，老城区更多的呈现与红谷滩CBD之间的往来，相对长距离利用轨道的出行反而是跨越老城区城东与红谷滩CBD区间的往来。

南昌市从老城中心放射出去的廊道，解决了近郊交

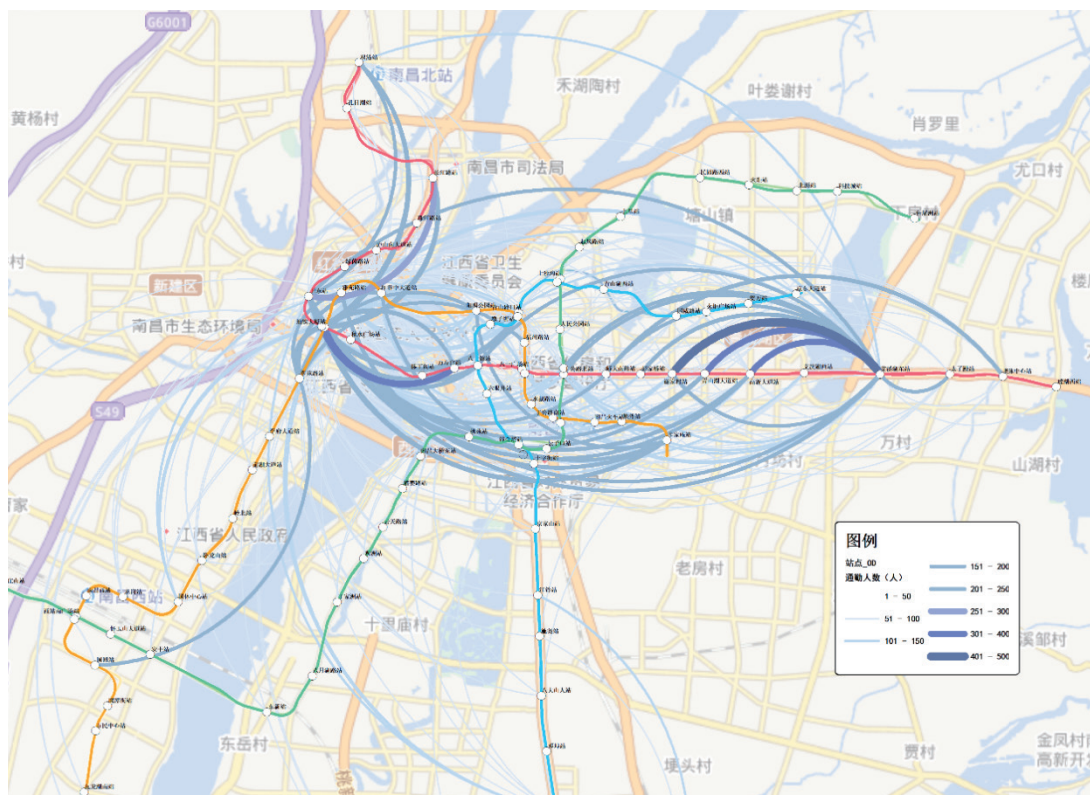


图1 轨道通勤OD图(2022年6月23日)

通，但并未显现预测中的大客流，外围线路车厢的载客率不足效益低下。其中，一环线内客运强度0.6万人次/（km·d），是一环线外客运强度0.3万人次/（km·d）的2倍。

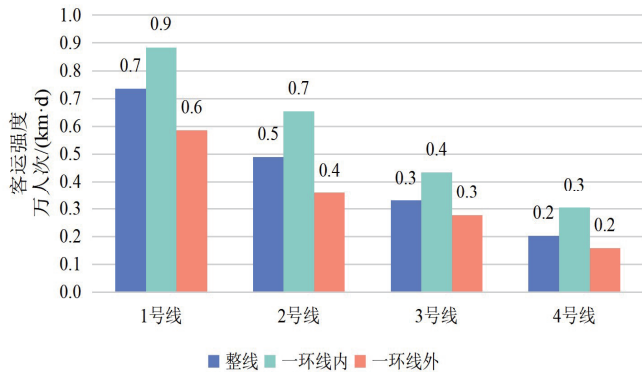


图2 一环线内、外轨道客运强度 (2022年6月)

城市外围区域的用地开发虽初具规模，除1号线外其他线路还未看到产生基于轨道的自组织现象，客流培育进程相对较慢，一定程度上造成轨道客流量的匮乏和设施资源的浪费。

二、南昌推进 TOD 模式的问题分析

(一) 轨道运输更多是平替公共巴士，还未实现交通结构升级

自2015年运营第一条轨道线路以来，南昌市城市居民出行结构发生了显著地变化。轨道交通全方式出行比例于2022年达到了4.8%，占公共交通出行方式的39.3%，占机动化出行方式的14.2%，在城市公共交通系统的骨干作用逐步强化，但与规划目标仍较远。

轨道线网在一环线内老城中心区密度达到了1.19km/km²，但轨道出行全方式占比仅有7%；在红谷滩中心区密度为0.81km/km²，轨道出行全方式占比达到13%，占公共交通出行方式的39.3%，占机动化出行方式的14.2%，但整体出行效率和服务水平仍比不过个体的小汽车。单纯的提供轨道服务不能提升公交出行比例，还需要通过城市更新从生活方式、活动链、文化倾向等角度推动变革。

(二) 建成区轨道沿线客流增长相对缓慢，外围设施利用率仍较低

南昌市轨道1号线开通时间最早，围绕解决建成区交通问题总体布置在最主要的客流走廊上。从图3可以看出，向外的放射线支持并强化了外围次级商服中心的发展。但不少站点客流经年几乎无变化，轨道带来的“溢价效应”长时间未得到市场认可，自主更新升级缓慢，需要更高级别的城市更新行动助推，综合提升既有设施的利用率。

(三) 轨道支持下的城区发展还需找到新的增长点
据《中国城轨TOD指数报告 (2022)》^[3]可知，南

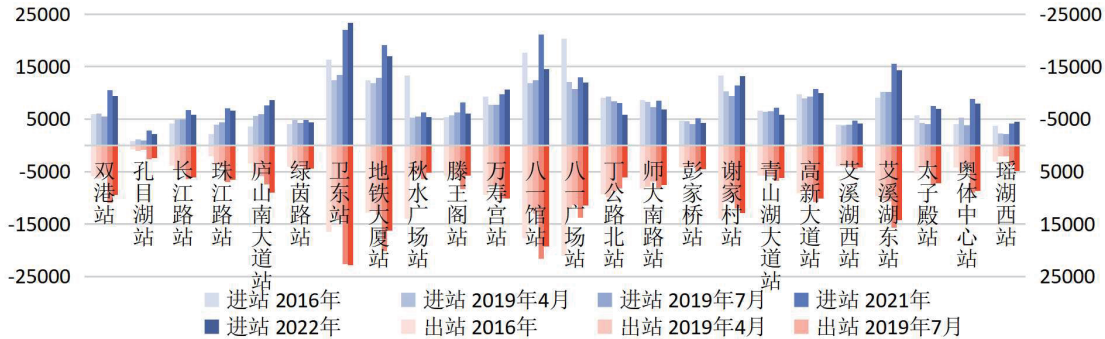


图3 轨道1号线历年站点日均客流变化

昌市轨道线网长度全国排名21，年客运量排名18，客运强度排名12。同期，长沙、重庆、苏州、南宁和合肥，这五个城市的轨道站点800米半径覆盖人口比例分别为26%、19%、10%、21%和26%，其客流量分别位居全国第11、第6、第14、第16和第17名，均领先于人口覆盖比例31%客流排名18的南昌。在轨道线网规模相近的城市，南昌客流表现显得良好，但是从地价角度分析，全国轨道对地价的带动能力达到14%，物业租金带动效益也达到2.6%；而南昌市的土地溢价仅有4%，物业租金溢价率为2%。TOD发展模式所期待看到的土地溢价有限，需要在物业数量的基础上提升空间质量、创造更多活动场景，提升物业价值，进而能提升对基础设施建设的回补力度。

三、更新规划策略思考

(一) 人口和岗位密度并不直接带来地区活力

人口和岗位密度并不直接带来地区活力，青年人的比例、有影响的核心岗位数量才是关键。在上一轮城市总体规划（2006版）中，老城区受制于道路交通、停车设施、教育等公共服务设施服务能力的缺失，提出了功能外迁、人口疏解的政策。近20年，除棚改、轨道建设拆迁外仅有零星地块的自主更新，老城区格局总体维持，风貌得以保护。随着时间流逝、经济发展众多老城家庭完成了代际更替，不少家庭特别是新婚家庭为追求住房改善多搬迁到新城，使得老城区人口密度从2005年近5万人/平方公里^[4]降到2022年的3.3万人/平方公里，但60岁及以上人口占比超过20%，老龄化程度是全市均值的1.4倍^[5]。

从规划实施评估看，人口密度降低，房产总量维持，人均居住面积相当于提升了34%，一定程度改善了老城生活条件，但整体呈现为自给自足的状态。近年

来，老城区完成了非区属行政机关、大学和医院等事业单位的外迁，除传统银行类金融企业留存外，少有新的高标准写字楼投入使用，虽然岗位总数没有大的变化，但影响力弱化。老城区人口、岗位分布集中，覆盖率达到90%。但老城区对外辐射能力已现不足，主要表现在居民以短距离出行为主，依赖步行和电动车等交通方式，50%以上的出行在4km以内，平均出行距离4.9km。老龄化和经济影响力的缺失使得老城区虽然已拥有最便利的轨道交通设施但轨道出行方式占比仅有红谷滩新区的一半。

由此可见，城市更新在关注历史文化保护及物质空间环境的同时还需注意场所人群社会意义上关系网络的变迁。老城区作为一个区块是城市复杂系统的一部分，但不是一个封闭系统，老城区建成环境、交通设施的更新，与其经济社会活动并不遵循简单的线性关系。建筑、轨道等设施一旦建成就不可移动，但人会依据自身条件对居住地、工作地、活动地进行自主选择。依据《住房和城乡建设部关于在实施城市更新行动中防止大拆大建问题的通知》精神，城市不再推崇规模性拆建更新，因此理解、重视人的可移动性，通过系列举措提升人的自由选择 and 迁移能力，利用市场选择方式达成城市公共服务物业利用效率均衡，是值得研讨的方向。

（二）商业类物业竞争内容体验强于交通区位

据《中国城轨TOD指数报告（2022）》统计，南昌市轨道站点的800米范围内的商业服务设施数量在全国排名第17名。但在2023年城市商业魅力排行榜，南昌位列全国第36名，在30个二线城市中排第17，处于中下游水平。南昌日均商圈客流量为276.45万人次/天，排名第38；全市年轻人消费力指数为23.95，排名第41名。

传统经验中，区位和规模是商业成功的关键，但随着商品经济的丰富、网络购物的便捷与高性价比，商业竞争从展示推广、交易便捷转为对目标客群的针对性体验服务供给。有轨道支持的商业综合体、商业街，未在商业竞争上显示出绝对的优势。把目标客群锁定在青年人能经常推出特色体验场景、活动的商业街、商业综合体反而展示出更强的活力。单纯的提高商业、公共服务设施数量和环境，并不能激发活力。老城区珠宝街，800米长一条普通甚至有些破败的市井街巷，凭借独一份的民俗口味小吃走红南昌并引来旅游特种兵和大量外地游客，2023年五一期间接待游客近百万。

因此可以看到，交通服务设施是催化剂、助燃剂，但不是引动发展的触媒、点火物。城市更新工作应该针对不同居民制定客群偏爱的改造提升方案，帮助老城区将文化和环境推向它的受众。城市生活需要的是独特的场所和场景，通过人们在其上产生多样性和独具魅力的活动，吸引更多的人来体验、打卡、生活和创业。

（三）老城应面向青年人实施更新

老城区如果围绕空间环境、公共服务补缺开展更新行动，无疑会进入增设社会停车场、加装电梯等“望梅解渴”式的改善行动中，笼统的期望使城市各个社区达

成或维持在标准均值之上并不一定是系统最优方案。

从城市活力需要、轨道出行年龄特征、公共服务配套需要看，老城区更应该面向青年人实施更新。2021年南昌入选青年发展型城市建设试点，万广明市长在接受采访时说道：“青年不仅是国家未来、民族希望所在，更是一座城市的发展潜力、希望、活力所在。”青年群体等倾向于工作地附近居住，偏爱更准点的轨道出行方式，没有车也更健康，还不到需要考虑子女教育的年纪，他们更适合在老城区居住、生活、工作。

城市经济效率来源于人口密度，但更重要的是交流频度和质量。如果能通过系列助推，使老城区更适合青年人生活、工作，老年人更愿意住在外围，或许是轨网建设运营条件下更有效率的城市社会形态之一。

（四）应围绕提高公共租赁住房比例开展更新

老城区棚户区改造、老旧小区改造等重大民生工程已完成数个批次的实施。但产生的直接经济收益有限，专项债和财政资金的公共投入，在一定程度上是另一种“转移支付”，实施负担沉重。持续更新，需要找寻触媒，激励并引导居民愿意投入参与自我修缮、参与公共环境治理。

公共租赁住房并不一定只能面向低收入或无住房家庭，其应形成数量众多、分布广泛的、不同层次、价格更透明、适合长租的市场体系，从而创造一个低交易成本的居住自由选择的市场环境。新市民和青年人能够根据自身条件和偏好，选择居住地，进而更好的融入城市。

四、结论

本研究结合南昌市轨道交通建设发展的现状，分析了城市在推进TOD发展过程遇到的问题，并探究了城市更新的规划策略，提出了人口和岗位密度并不能直接带来地区活力、商业类物业竞争内容体验强于交通区域、应提高公共租赁住房比例等观点，对城市更新发展提出了一个新的思考方向。未来研究将着重于更新举措，例如推动城市旅游、增加街头公共活动场地等，以保证城市改造提升方案的落地性。

参考文献

- [1] 付丽, 杜小天. 中心城区TOD站域城市更新策略探究——以成都市金牛区赛云台站点为例[J]. 四川建筑, 2023, 43(06).
- [2] 苏映琼, 王唯山. 轨道交通影响下的城市更新策略探析[C]. 中国城市规划学会. 人民城市, 规划赋能——2022中国城市规划年会论文集(02城市更新). 2023: 8.
- [3] 中国城轨TOD指数报告(2022)[R]. 中国城市轨道交通协会. 2022.
- [4] 南昌市居民出行调查(2005)[R]. 南昌. 2005.
- [5] 南昌居民出行补充调查(2022)[R]. 南昌. 2022.

作者简介：魏星（1979.11.19），男，汉，江西南昌，本科，主要从事：交通规划。