

新模式：以公共交通聚城市活力

■中国城市报记者 王楠

踏上“十四五”新征程，推进落实交通强国及新型城镇化建设等国家发展战略进入关键阶段，交通与国土空间规划转型迎来大发展机遇；同时，交通与城市、区域的可持续协同发展也面临着新挑战。

值得注意的是，近些年，以公共交通为导向带动城市发展(Transit Oriented Development,以下简称TOD)的模式正成为热门话题，交通、建筑、规划等行业对TOD的探索及建设提出大量诉求。

TOD模式满足多群体需求

回顾我国城市与交通协同发展历程，无论是对城市空间和用地规划的思考，还是对公共交通站点周边设施布局 and 空间设计指引的探索，我国多地都在与时俱进探索新模式。

北京交通大学副校长、TOD研究院院长闫学东接受

记者采访时表示，TOD概念是指围绕各类公共交通枢纽周边空间进行高密度、混合型开发，打造集工作、商业、文化、教育、居住等为一体的生活中心。在各群体对TOD的关注中，专家学者主要集中于研究土地利用与交通系统深度融合；政府管理者更关注土地利用效率，发挥土地综合价值，借助对城轨建设的巨额投资，为城市注入新活力、新动能，提升城市品质和服务效率；城轨企业则希望通过落实站城一体化理念，改善企业财务效益，扩大企业服务范围，使其成为实现可持续发展的关键抓手；而城市居民大多期望通过TOD开发，将单纯出行转化为更优质的生活服务体验。

“由于TOD是综合性开发建设项目，因此实现以上愿景的关键因素是各地政府部门的支持和正确引导，必须形成一套自上而下的政策体系、流程方法和利益共享模式。”闫学东说，“城轨企业也应改变以往轨

道交通建设和城市发展不同步的格局，做到轨道交通与城市产业融合发展，实现土地综合开发效益最大化和对轨道交通建设运营的反哺，让轨道交通的规划、建设和运营形成健康可持续发展的生态体系，让每一座车站成为生产、生活、生态多元复合的城市活力中心。”

助力推动城市高质量发展

“十四五”是推动新型城镇化实现更高质量发展的关键时期，国家已陆续提出建立20个中心城市为核心的都市圈，并相继提出京津冀协同发展、粤港澳大湾区建设、长三角一体化发展等国家战略。

此外，中心城市、都市圈、城市群等城市空间形式将成为发展新趋势。如何进一步适应新的发展要求，实现国土空间与交通协同发展？成为政府、学界和企业共同面临的新课题。

对此，中国城市规划设计研究院院长王凯分析建议，城轨交通在众多交通形式中具有较强的城市空间属性，是重要的城市基础设施。

“TOD能更新城市开发理念，重构城市经营方式，是解决大型城市发展规划和完善都市圈、城市群发展的首选模式。”王凯认为，TOD将成为推动我国城市高质量发展的重要着力点之一。“目前，我国有超过17个城市出台政策，从明确地铁物业开发方向、缓解融资困境到推

动综合开发等多角度切入，盘活公共交通资源，推动城市发展。”

查阅我国地市发展史可见，交通布局与城市建设既紧密相连又相互作用。做好两者协同发展大文章，能大幅提高我国新型城镇化的发展水平与建设质量。

在推动落实交通强国及新型城镇化建设等国家发展战略背景下，城市轨道交通发展情况已成为衡量区域公共服务水平和城市建设现代化水平的重要指标。

值得注意的是，以公共交通基础设施和沿线土地一体化开发为基础的TOD模式，能够整合沿线站点土地、商业、产业等资源，形成多元化的综合商业体，带动人流、物流、商业流、资金流及信息的高度汇集，从而实现从单纯交通动线到区域经济综合体的转变，促进沿线地区商业繁荣、土地增值、物业升值。

“可见，TOD模式能有效提升城市规划效率、缝合城市空间碎片、缓解资源压力、助力区域增值，真正落实推动城市高质量发展、创造高品质生活的理念。”王凯说。

应结合本土特色规划建设

据中国城市轨道交通协会资源经营专委会的年报统计，我国TOD的综合开发已经从2010年5座城市发展到2020年的29座城市；TOD土地储备总规模从2019年的1162万平方米增加到2020年的近5000万平方米；城轨交通TOD综合开发的收益从2019年的14.3亿元增加到2020年的170亿元……数据的变化见证了中国城市轨道交通TOD综合开发的兴起与成熟，为交通强国和城市持续高质量发展指引了新的方向，是城轨交通企业产业经营发展的有效路径和战略选择。

另据北京交通大学提供的研究资料显示，“十三五”期间，

我国TOD发展模式较以往有了较大变化：从单站独立开发向片区统筹、站城一体化转变，从空间规划向功能策划、空间规划一体化设计转变，从站点周边空间设计向服务于人民生活出行工作需求特色场景营造转变，从开发建设向综合运营转变。

北京交通大学教授、TOD研究院副院长夏海山告诉记者，TOD不是一个新的概念，在我国城市当前发展阶段，交通领域“双碳”目标的实现以及新型城镇化建设都面临新的问题和挑战。“在此背景下，政府、学界和企业应该跨学科交叉创新，探索属于中国自己的TOD模式。”

如今，TOD在我国北京、上海等城市已取得良好成效。未来，大城市应如何进一步做好TOD？中国工程院院士吴志强认为需要注意几大关键要素，如地方政府领导战略创新及全市重点空间战略布局，“家园中心”(城市综合公共服务组合包)组织地铁区域联动开发相应资源等。

吴志强团队曾对北京不同年龄段的市民作过调研，他认为，了解市民的实际需求，才是践行TOD模式的根本。

记者了解到，从城市级、区域级、家园级、小区级等不同层面精准定位与规划的区域即吴志强提出的空间战略布局。同时，吴志强表示，以“家园中心”为基础，组织地铁区域联动再开发，可促成社会生活和地铁设施全面结合，为市民提供方便快捷的生活圈。

此前，我国部分城市在践行TOD模式时学习国外做法，将空间规划为工业区、居住区、商务区、休闲区等。吴志强认为中国城市最有活力、最能引发市民文化情感的，大多是独具特色、古今交融的空间复合地。“TOD不仅仅要向外学习，更要找回自己的文化自信，探索时间相位在同空间内的组合规划建设。”



北京大兴机场的商业区域达到52000平方米，300多家品牌店铺包含了国内、国际的精品服饰、化妆品、电子产品、特色礼品和趣味玩具等。餐饮区面积近18000平方米，涵盖了传统餐企、北京老字号、新兴网红、米其林餐厅等众多知名品牌。在这里，等飞机对于消费者来说不再是一件闹心的事，还可以感受在机场“逛吃逛吃”的奇妙体验。

中新社发 赵雅丹摄

新版汽车三包政策将新能源汽车纳入售后保障

■中国城市报记者 刘唤宇

近日，国家市场监督管理总局发布《家用汽车产品修理更换退货责任规定》(以下简称《汽车三包规定》)，自2022年1月1日起施行。该规定在2013年施行的《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》的基础上，进行了较大幅度的修改。

随着新能源汽车的不断发展，新版本《汽车三包规定》也将其纳入其中。针对新能源汽车，该规定除了将动力电池、行驶驱动电机作为与发动机、变速器并列的家用汽车主要零部件纳入免费更换总成的规定范围，以及将反复发生的质量

问题纳入退换车条款之外，还要求生产者将家用纯电动、插电式混合动力汽车产品的动力电池在包修期、三包有效期内的容量衰减限值明示在三包凭证上。

同时，新规在退换车条款中补充了家用电动汽车动力电池起火故障的情况：自销售者开具购车发票(或者交付产品)之日起60日内或者行驶里程3000公里之内(以先到者为准)，如果出现动力电池起火的问题，销售者应当负责免费更换或退货。

此外，新版《汽车三包规定》明确，家用汽车产品的三包有效期不得低于2年或者行驶

里程50000公里(以先到者为准)；包修期不得低于3年或者行驶里程60000公里(以先到者为准)；三包有效期和包修期自销售者开具购车发票之日起计算，开具购车发票日期与交付家用汽车产品日期不一致的，自交付之日起计算。

相比旧版《汽车三包规定》，此条款中从开具发票之日改为交付日，这是对消费者权益的一大保障。尤其是一些热销车型，由于交车时间较长，提早开发票导致交车晚于发票时间，最多可达几个月，使消费者产生一定的维权风险。新政策很好地解决了这一问题。

值得关注的是，在加强对

消费者权益保障的同时，新版《汽车三包规定》也对生产者和经营者提出了更高的要求。其中明确规定，经营者不得限制消费者自主选择对家用汽车产品进行维护、保养的企业，并将其作为拒绝承担三包责任的理由。因此，即便车主没有在其买车的4S店做维修保养，经营者也不能拒绝提供三包服务。

对于商家拒绝履行三包责任的，新版《汽车三包规定》加大了处罚力度。相比旧版《汽车三包规定》里“处一万元以上三万元以下罚款”，新版《汽车三包规定》的罚款最高可达近50万元。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树在接受记者采

访时表示，家用汽车产品的新版三包政策完善了原有三包规定的争议焦点问题，有利于维护消费者和企业的权益。日常生活中，很多消费者其实并不了解三包政策，加上部分零售商爱钻政策空子，给广大消费者的维权增加了难度。新政策细化完善了相关条款，有利于改善这一情况。

“新三包适应了新能源汽车销量和保有量快速增长及私人用户购买成为主力的趋势，明确了动力电池、驱动电机等电动汽车核心零部件的三包规范，是与时俱进保障相关消费者合法权益的必要举措。”崔东树说。