

# 基于 TOD 模式的小城镇全域旅游规划研究

张红岩, 韩枫, 翟彤彤

(同圆设计集团有限公司, 山东 济南 250100)

**摘要:** 随着当今社会旅游产业与交通业的飞速发展, 旅游与交通的融合成为必然趋势。TOD 是以公共交通为主要导向的城市开发新模式, 目前已经成为指导城市可持续发展的先进开发理念。全域旅游是将区域整体作为旅游目的地进行整体规划布局, 而 TOD 模式与全域旅游规划结合, 通过公共交通线路实现旅游资源整合与城市要素覆盖两者结合, 能够实现交通对旅游的支撑作用, 从而实现城旅融合。文章在用地布局、空间结构、公共交通系统等方面探索 TOD 模式下小城镇的全域旅游发展路径, 希望借此能实现“诗与远方”在城市空间的结合。

**关键词:** TOD; 全域旅游规划; 小城镇建设  
**中图分类号:** F592

**文献标志码:** A

**文章编号:** 1006-6012 (2019) 07-0223-01

TOD 模式 (Transit Oriented Development) 即“公共交通为导向的开发”模式, 指交通系统与土地利用相结合的发展模式。TOD 模式倡导“节点+走廊”的城市发展模式, 整合人、活动、建筑和公共空间, 陶静<sup>[1]</sup>提出“交旅融合”背景下的旅游 TOD 模式, 并探讨未来旅游 TOD 模式的应用方向。顾彬<sup>[2]</sup>研究了 TOD 模式在旅游城市的应用, 强调公共交通引导旅游城市空间形态。陈方等<sup>[3]</sup>基于 TOD 策略, 研究旅游新区公共交通系统规划方法, 并表示支持旅游新区用地布局和旅游业发展。在新课题的带领下, TOD 模式导向下的全域旅游将逐步成为未来全域旅游项目的主要发展方向之一。

## 1 基于 TOD 模式的全域旅游研究

### 1.1 全域旅游的基本内涵

全域旅游是相对于景点旅游提出的概念, 是将区域整体作为旅游目的地进行整体规划布局, 从而促进旅游业全区域、全要素、全产业链发展的新理念和新模式。主要任务一是统筹全域旅游空间, 包括全域旅游核心载体(旅游区)、连接纽带(旅游廊)及环境背景(旅游场域)。

### 1.2 全域旅游目的地公交系统需求分析

公共交通是旅游的重要组成部分, 是旅游活动中的主要时间、费用消耗以及效果因素。全域旅游以区域整体作为旅游目的地, 公共交通系统作为全域旅游活动的主要时间和空间载体在实现旅游者的空间位移的基础功能上, 还应满足旅游者旅行、游览、娱乐与享受的升级需求, 并且对外交通与旅游线路之间的换乘也提出了更高的要求<sup>[4]</sup>。与常规城市公共交通相比, 全域旅游目的地对

公交系统需求如表 1 所示。

### 1.3 TOD 模式的城市发展策略

TOD 模式倡导“节点+走廊”的城市发展模式, 实质在于城市土地开发利用与城市交通系统建设相协调。城市以公交走廊为骨架, 以公交站点(主要指轨道交通站点)为中心, 呈现出线性与圈层共生发展的城市布局结构与规划系统。

公共交通的发展影响城市规划的功能分布、土地开发强度、设施配置和空间形态等。公共交通沿线多为高密度、多样化的土地开发。同时随着城市的开发建设, 公交站点周边的区位价值和开发带动效应随着与其距离的增加而衰减, 布局多呈现圈层结构。

多样化的 TOD 鼓励人们使用公共交通系统, 通过减少私家车的使用来给城市道路减压, 有效地减少城市的道路需求, 达到缓解交通拥堵的目的, 并且可以缓解目前中国城市外向型的无限盲目蔓延趋势。对于城市下一步精明增长有很大作用。因此, 可以说 TOD 模式引导下的城市发展是可持续的健康发展。

### 1.4 基于 TOD 的全域旅游目的地模型构建

基于 TOD 的全域旅游开发, 是指在城市(镇)的旅游开发过程中, 以公共交通站点为核心, 围绕其进行新旅游业态的深度开发与传统旅游业态的升级改造, 以公共交通线路为轴线, 将各个旅游圈串联起来形成更大规模的旅游组团, 而不同的公共交通线路相互交错, 能够使不同的旅游组团相互关联, 进而形成各具特色的旅游圈, 并在最终形成系统化的旅游网络开发体系<sup>[5]</sup>。

全域旅游 TOD 模式, 实质是旅游节点—旅游线路—旅游圈层—旅游组团—旅游网络的空间扩张过程。这种开发思路的规划体系是符合旅游系统空间结构

演化规律的。

(1) 公交系统构建。旅游区的公共交通在很大程度上是为了减少在旅游旺季由于人民生活水平日益提高, 自驾游逐渐成为主流所带来的通勤交通、旅游交通、过境交通相互干扰对地区交通产生巨大影响的情况。这也是一种能够节约游客时间和金钱的方式, 能够做到游客与旅游系统的双赢。

全域旅游目的地公交系统应采用大容量快速公共交通系统与慢行交通系统共建的模式。大容量快速公共交通系统主要包括轨道交通与快速公交, 具有大容量、耗时短的特性, 可将游客迅速带到各景点及旅游服务区。而“自行车+步行”的慢行交通系统则以人为本, 支撑着全域内部的出行需求, 为游客提供更加多样化、友好型的道路空间。

加入 TOD 模式后的全域旅游目的地以旅游景点为核心, 且大容量的快速公共交通直达景点, 交通枢纽紧靠景点, 游客出站后步行即可到达景点。

(2) 功能分区构建。TOD 全域旅游目的地需要对全域用地进行多样化的开发利用, 并具备一整套的旅游服务接待设施, 为游客提供“吃住行游购娱”一站式的公共服务。

根据不同旅游服务设施的作用, 对全域用地进行功能区划, 除核心景点外, 大致可分为商业区、住宿区、公共空间以及辅助区域。商业、餐饮、住宿应根据城市用地整体布局, 以满足不同游客群体的需要。公共空间可供游客休闲及开展各类活动。辅助区域主要是办公场所和医疗急救点等配套设施。相邻的两个功能区之间应该保证步行可达, 相隔的功能区之间由共享单车或者使用清洁能源的旅游公交等绿色交通模式相连接。

## 2 结束语

TOD 导向下的全域旅游应构建“节点+走廊”的多中心用地布局和空间结构, 多样化公交系统为主体的交通组织, 无缝整合的旅游换乘与核心景区, 以及与交通枢纽相结合的分级旅游服务体系。在 TOD 模式的引导下, 小城镇的空间形态与旅游产业将呈现有序可持续发展, 最终将实现城旅融合的“诗与远方”。

表 1 全域旅游目的地公交系统需求

需求类型	需求项目	需求内容
客流需求	城市(镇)居民	居住地与景点间的客流集散、居住地与岗位间的客流集散
	游客	景点间的客流集散; 以各种交通方式进入旅游区后的换乘客流集散
线网需求	覆盖率	在满足规定条件下覆盖所有景点; 连接出入境换乘点
	可达性	缩小步行距离; 提高公交服务水平与可靠性
衔接需求	换乘	提供多模式的换乘方式; 换乘方便快捷; 提供公共交通换乘信息; 降低换乘率