

招商公告·附件1

长春市东部客运枢纽站项目简介

01

项目简介

基础信息 | 区位信息 | 地块条件



项目基础信息

- ① 项目名称：长春市东部交通枢纽站工程项目；
- ② 项目区位：项目位于经开区长石公路与哈尔滨大街交汇处东南地块内；
- ③ 土地现状：商业用地（含交通枢纽功能）；净地；
- ④ 计划建设期限：26个月；

项目区位信息

- ① 项目所处位置位于长春吉林大路、哈尔滨大街交汇处；
- ② 北接长春经济技术开发区北区工业集中区域；
- ③ 南连长春经开区、长春经开区管委会所在地；
- ④ 东临长春经开区东部商业、住宅集中区域，长春入城主干道吉林大路；
- ⑤ 西通长春市城区门户；
- ⑥ 服务范围内有居民小区四十余处，欧亚万豪等商业综合体；
- ⑦ 长春医学高等专科学校、长春大学光华学院等高等学府，均为客流集中区域，区位优势明显；

项目地块条件

- ① 土地方面：目前场区无地上建筑，无明显高差，可满足本项目建设；
- ② 区供水方面：给水引自哈尔滨大街市政给水管网，水源，水质，水压等条件可以满足项目建设及运营需要；
- ③ 电力方面：供电引自长新东路市政供电线，可满足项设运营需要；
- ④ 供热方面：采暖热源利用热力一次网，可满足项目运营需要；
- ⑤ 通讯方面：区域各种通讯线路齐全，信息通讯基本完善，可满足项目建设、运营需要；

02

项目优势

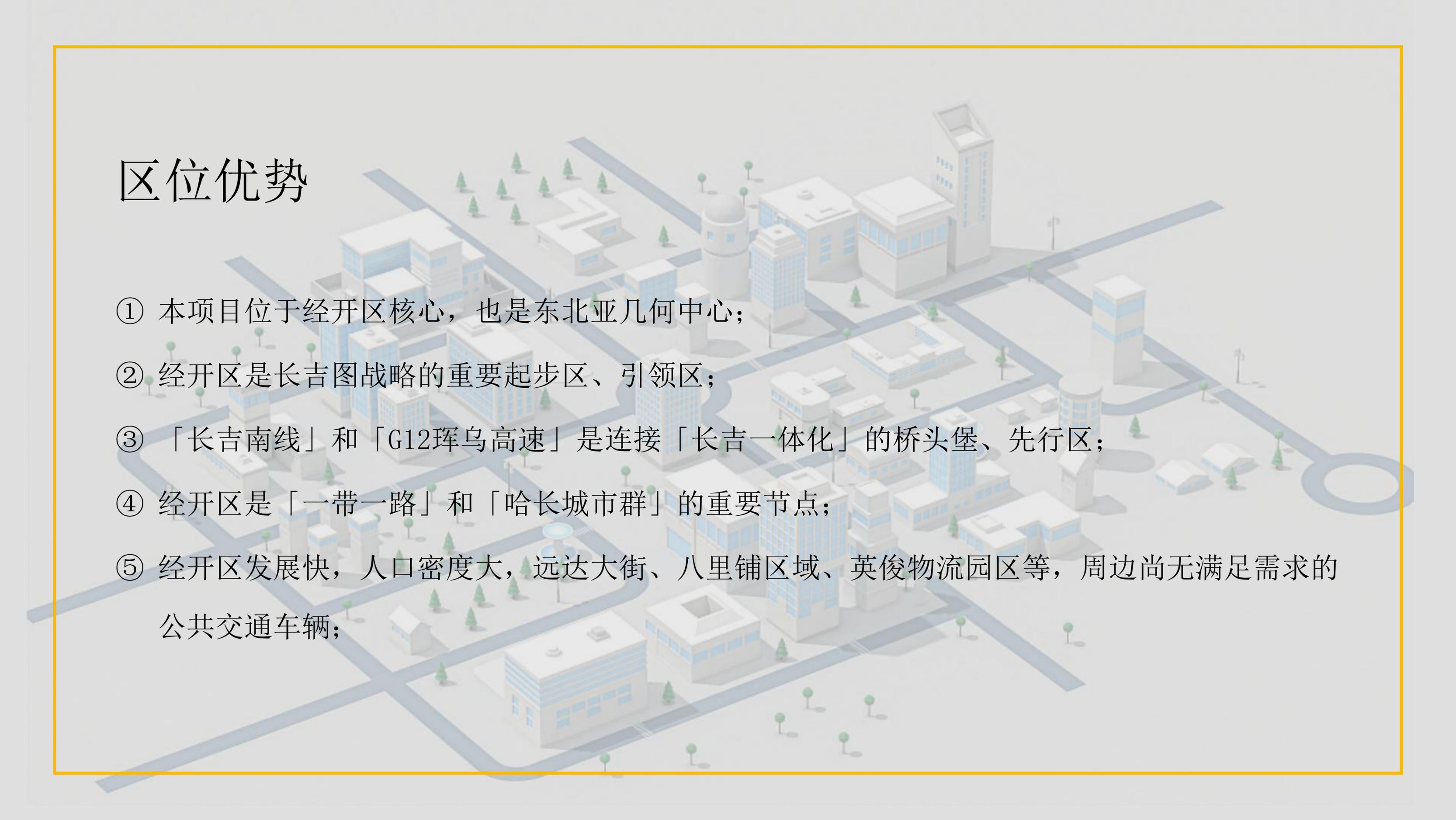
政策优势 | 区位优势 | 环境优势 | 交通规划



政策优势

- ① 2020~2025年，经开区将按照“一三六”发展思路，推动全面振兴全方位振兴实现新突破。
 - ① “一个目标”，建设社会主义现代化新经开；
 - ② “三主战略”，争当长春现代化都市圈建设主导区、现代产业体系建设主力军、长吉一体化“东协同”主战场；
 - ③ “六个现代化体系”，加快构建经济、开放、生态、城乡、民生、治理为2035年基本实现社会主义现代化奠定基础。
- ② 2020年城市人口普查显示，「东北四市」只有长春的城市常住人口少于1000万，这表明长春的城市扩容和发展仍有上升空间。
- ③ 长春现代化都市圈建设在不断加速实现一小时通勤圈，打造长春现代化都市圈，成为全国重要、具有影响力的经济都市圈；

区位优势

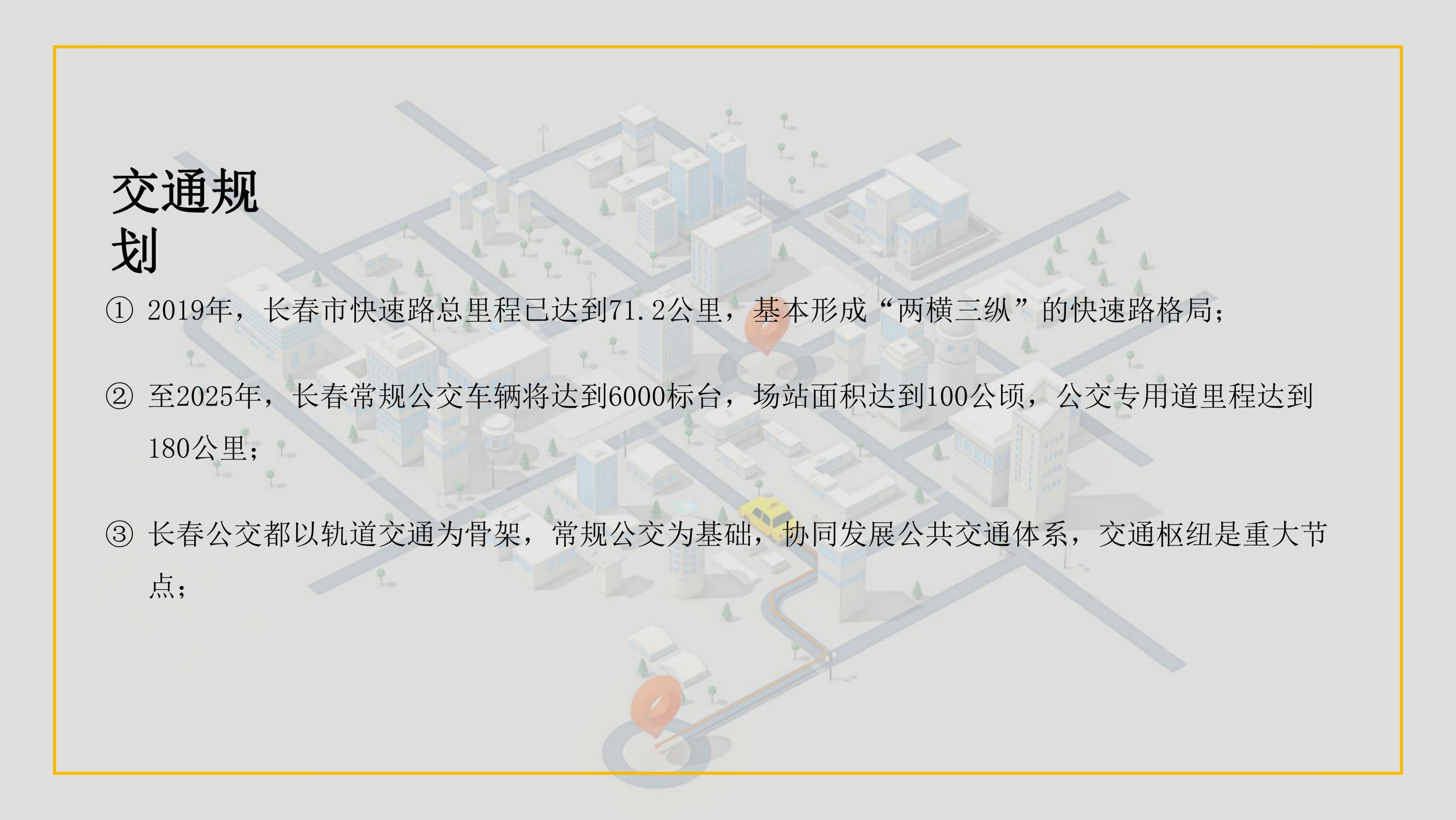


- ① 本项目位于经开区核心，也是东北亚几何中心；
- ② 经开区是长吉图战略的重要起步区、引领区；
- ③ 「长吉南线」和「G12珲乌高速」是连接「长吉一体化」的桥头堡、先行区；
- ④ 经开区是「一带一路」和「哈长城市群」的重要节点；
- ⑤ 经开区发展快，人口密度大，远达大街、八里铺区域、英俊物流园区等，周边尚无满足需求的公共交通工具；

环境优势

- ① 周边2.5KM的居民社区有16座（凯利花园、恒大帝景、聚宝富苑、聚宝家园、爱琴湾、金色橄榄城2期、六合一方、新开河小区北区、新开河小区南区、黎明家园、天富东苑、大唐东方盛世、万豪城、西派府、嘉惠红树湾、佳泰V公馆）
- ② 周边2.5KM的高等学府有2所（光华学院、长春医学高等专科学校）
- ③ 周边2.5KM的小学有2所（花园小学和长青小学）
- ④ 项目2.5KM范围内，居住人口密度大，商业、教育等民生资源发展相对滞后。

交通规 划



- ① 2019年，长春市快速路总里程已达到71.2公里，基本形成“两横三纵”的快速路格局；
- ② 至2025年，长春常规公交车辆将达到6000标台，场站面积达到100公顷，公交专用道里程达到180公里；
- ③ 长春公交都以轨道交通为骨架，常规公交为基础，协同发展公共交通体系，交通枢纽是重大节点；

03

项目规划

项目使命 | 核心理念 | 商业功能



项目使命

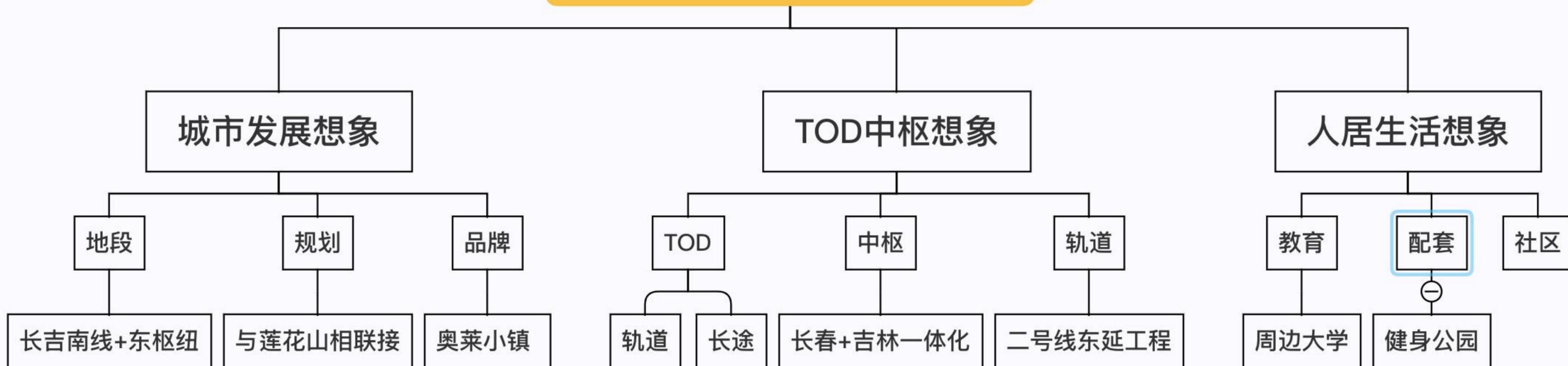
- ① 交通枢纽——承担市域交通与东部市镇交通、航空交通的转换任务。
- ② 社区中心——服务于公共交通人群和周边社区的混合型邻里服务中心。
- ③ 门户地标——中心城区的东部门户和东部节点，衔接东部市镇，塑造长春的门户形象。



本案所属的TOD类型

	TOD类型	使用需求	需求群体	功能	规模	交通模式
城市型 TOD	市中心型	办公、零售、居住、娱乐和市政使用	周边居民和大公司	大型CBD的shopping mall及高档公寓、大型公建	大	所有
	主要城市中心	办公、零售、居住、娱乐	周边居民和公司	主要办公和购物街、住宅、部分公建	大	轻轨、地铁、快速交通、城市公交
	城市中心	办公、零售、居住	周边居民和公司	办公和购物、住宅、公建	较大	轻轨、地铁、快速交通、城市公交
	城市邻里	少量办公、零售、居住	周边居民和少量公司	办公和购物、住宅、公建	较大	轻轨、地铁、快速交通、城市公交
邻里型 TOD	城市近郊区	居住、零售、B级商业	周边居民和近郊居民	办公和购物、住宅、公共设施、多元化住宅套房	中等	快速公交、公交
	郊区中心	办公、区域娱乐中心、多元住宅、零售	周边居民和近郊居民	办公和购物街、住宅、公共设施、多元化住宅套房、独栋住宅	中等	快速公交、城市公交、市郊公交
	郊区边缘	多元住宅、小型零售	周边居民和近郊居民	近郊住宅、少量公建	小型	城市公交、市郊公交
	邻接交通区	多元住宅、小型零售	近郊居民	近郊住宅	微型	市郊公交
	通勤小镇中心	多元住宅、小型零售、交通设施	近郊居民	近郊住宅	微型	市郊公交

三维构建·价值体系



核心规划理念

- ① 以公共交通为导向的新城开发模式，以围绕地铁、轻轨等城市公共交通展开，以公共交通场站为中心，建立400-800米为半径的城市中心的公共化配置土地资源和公共资源的开发模式；
- ② 提高土地使用效率、服务设施使用效率、城市运作效率；
- ③ 活力：24小时活力都市、公共交通使用频繁；
- ④ 可持续：土地资源集约化、服务设施集约化、减少机动车带来的环境压力、城市良性发展。以公共交通为导向进行城市综合开发，利用交通最大化土地、物业价值，对新城发展带动效果明显；

核心功能规划

交通功能

驳接省域交通	长途客运站	进场30条客运班线
		平均日发车111个班次
		平均日发送量 2020人
驳接市域交通	地面和轨道公交	地铁2号线东延线，接驳连接东枢纽与主城区
	公路	长石公路+哈尔滨大街，东枢纽与其他城区乡镇
	高速	长春龙嘉国际机场； 琿乌高速+长春绕城高速
	公交建设需求	夜间驻车数134辆(2020年) 161辆(2025年) 300辆(2030年)
	8条首发线路	6条在运营线路，另2条待开通

商业功能理念

TOD项目公共空间需要承担的功能比较多，不但要满足人流通过的需求，还要创造购物、休憩、聚会、社交等需求，从而增强TOD项目的吸引力，提升商业收益。早期TOD项目，主要功能是办公、商业、住宅，功能排布依据物业价值，只有这些功能，所以要在本案开发中更多考虑以下需求：

- ① 提供多元互补的场景功能，保持平衡的重要性；
- ② 约每150-200米步行距离设计节点，高频串联场景；
- ③ 混合多种类型、不同建筑密度的居住、工作和商业、场景随时转换；
- ④ 将商业、住宅、办公楼、公园和公共建筑，设置在公共交通站点周边范围内；
- ⑤ 业态群的场景共享，让生活场域大大增加；
- ⑥ 人性尺度的街区，串联场景的更多可能；
- ⑦ 全时商业内容，部分7X24小时商业为场景加时。

04

项目限制条件



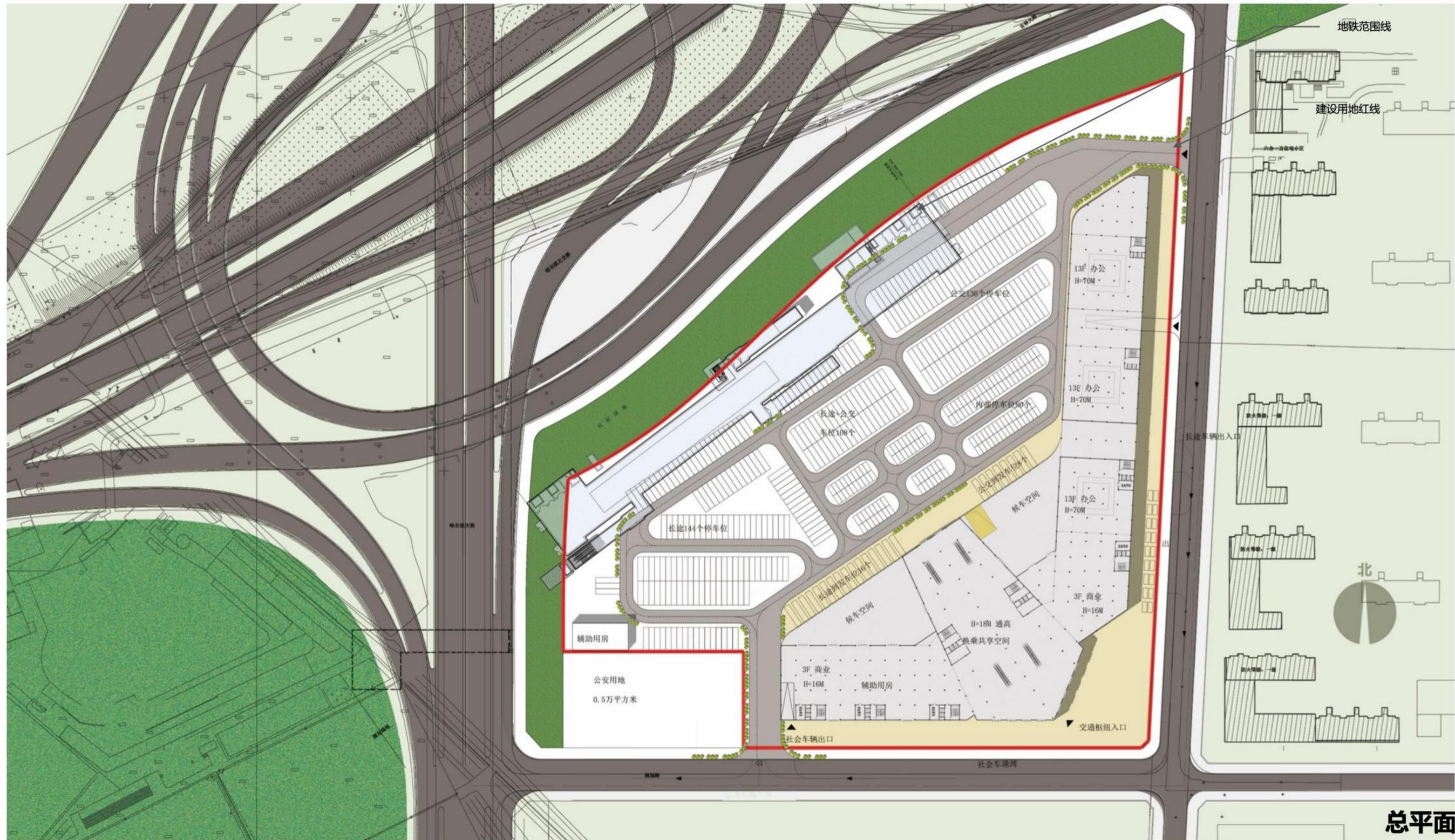
项目开发限制条件

- ① 北侧道路与西侧道路不具备场地开口条件，仅东侧富阳街和南侧规划路可作为场地开口方向；
- ② 枢纽应退让出一定的距离以减少公交和长途车站产生的噪音污染；
- ③ 其中四万平方米地铁站上方，不可施工建筑，但可用于停车，需要提前进行商榷；
- ④ 其中地块东南角5000平米已划给公安部门；
- ⑤ 建成后无偿移交给政府制定部门接收运营；
- ⑥ 本项目一期必须完成交通枢纽的建设；
- ⑦ 考虑到公路客运下滑的发展趋势，客运停车区域未来可划分为公交停车区域；

05

建议方案





总平面图

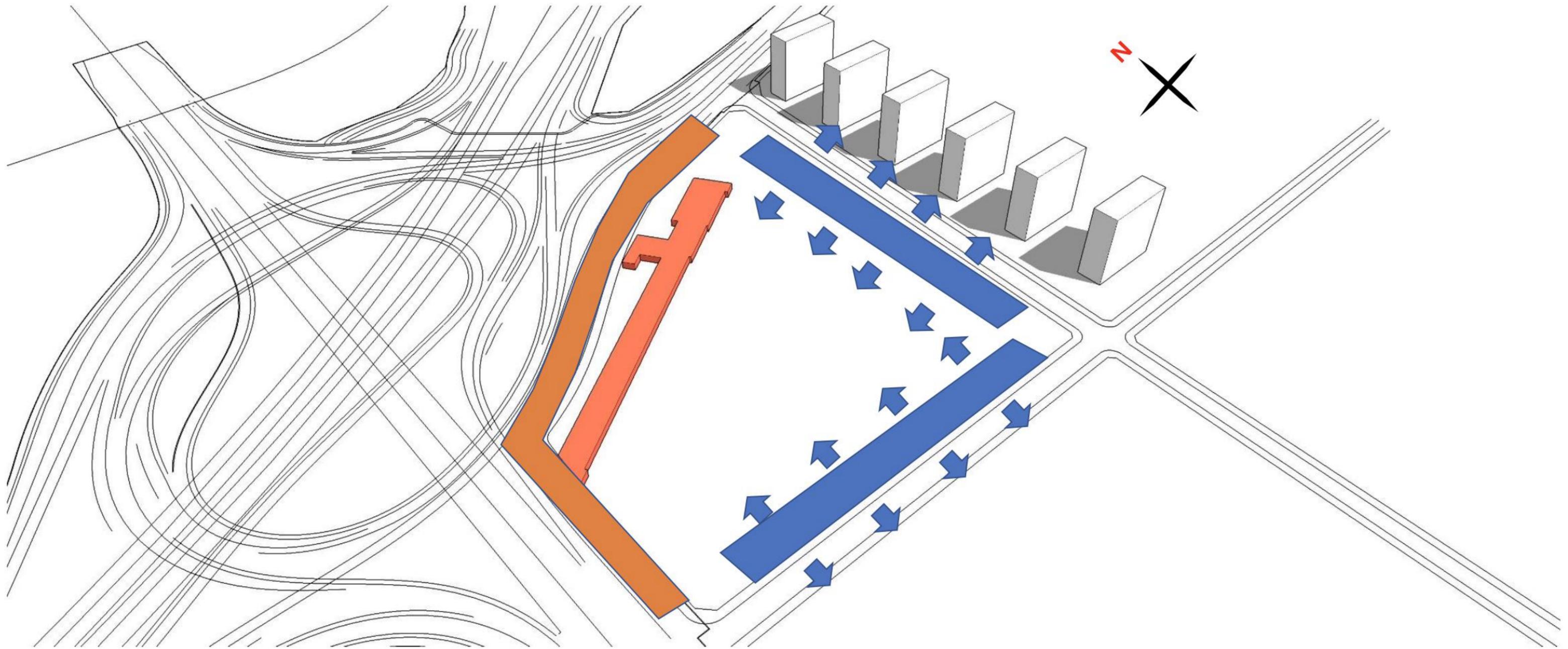
场地驻车数预计数量

场地驻车数（2025年）
公交驻车数161辆
长途驻车数210辆

场地驻车数（2020年）
公交驻车数134辆
长途驻车数240辆

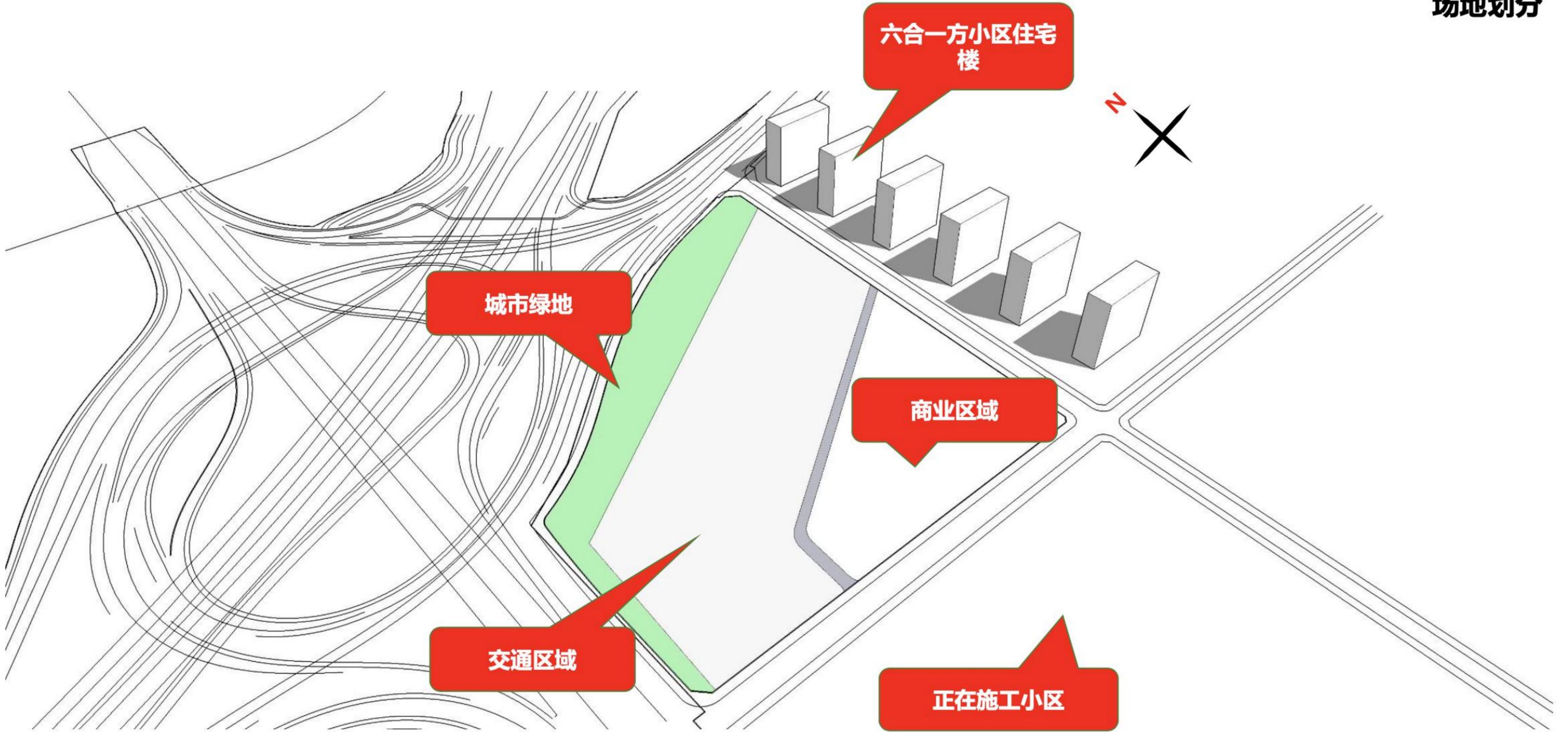


场地划分



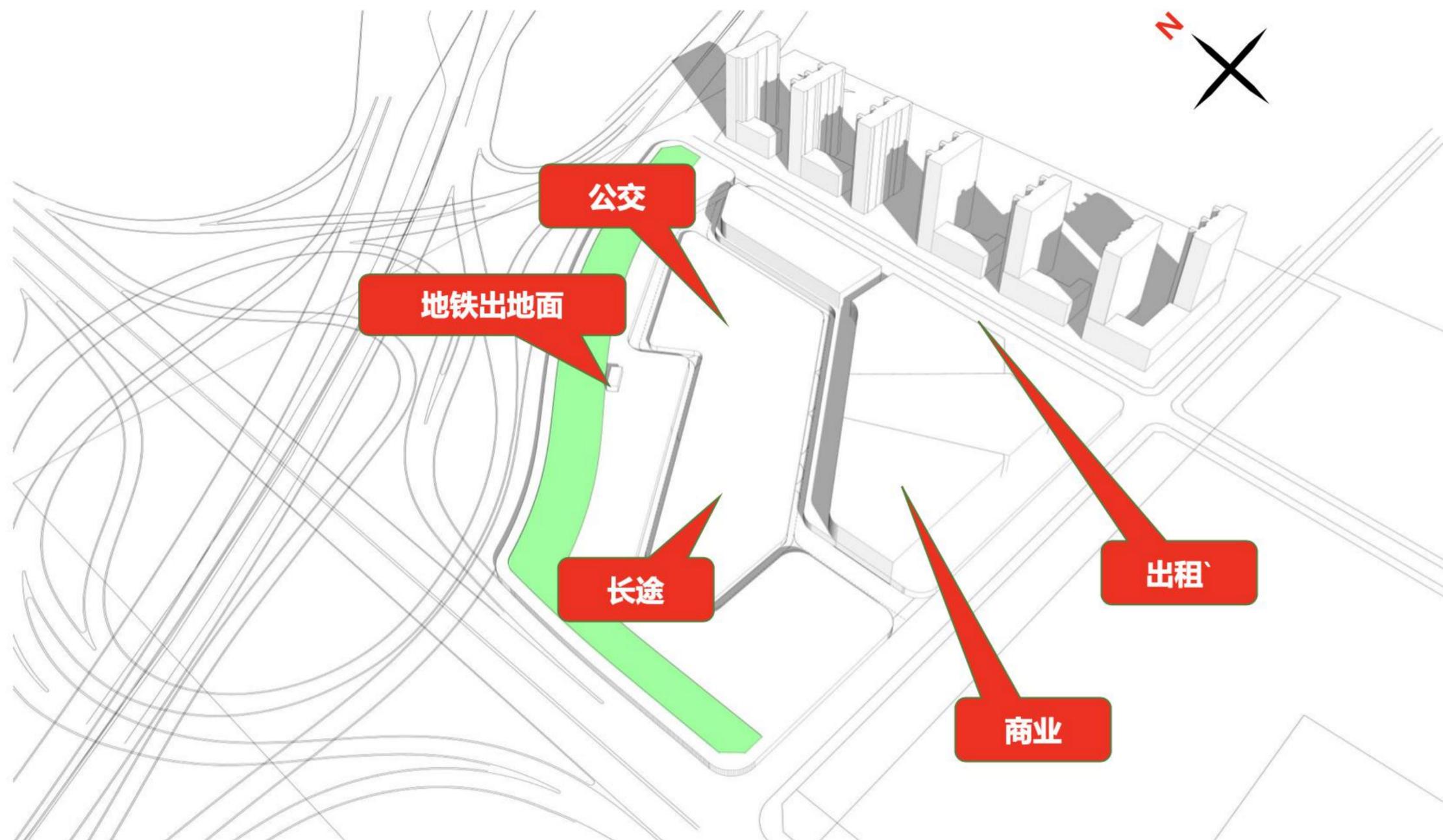
现有场地条件由于地块紧邻互通立交，所以场地北侧道路与西侧道路不能作为场地开口方向。所以地块内的所有功能通道只能有东边与南边两条道路作为道路开口方向。场地内地铁位于地块北侧距离周边居住区较远。

场地划分

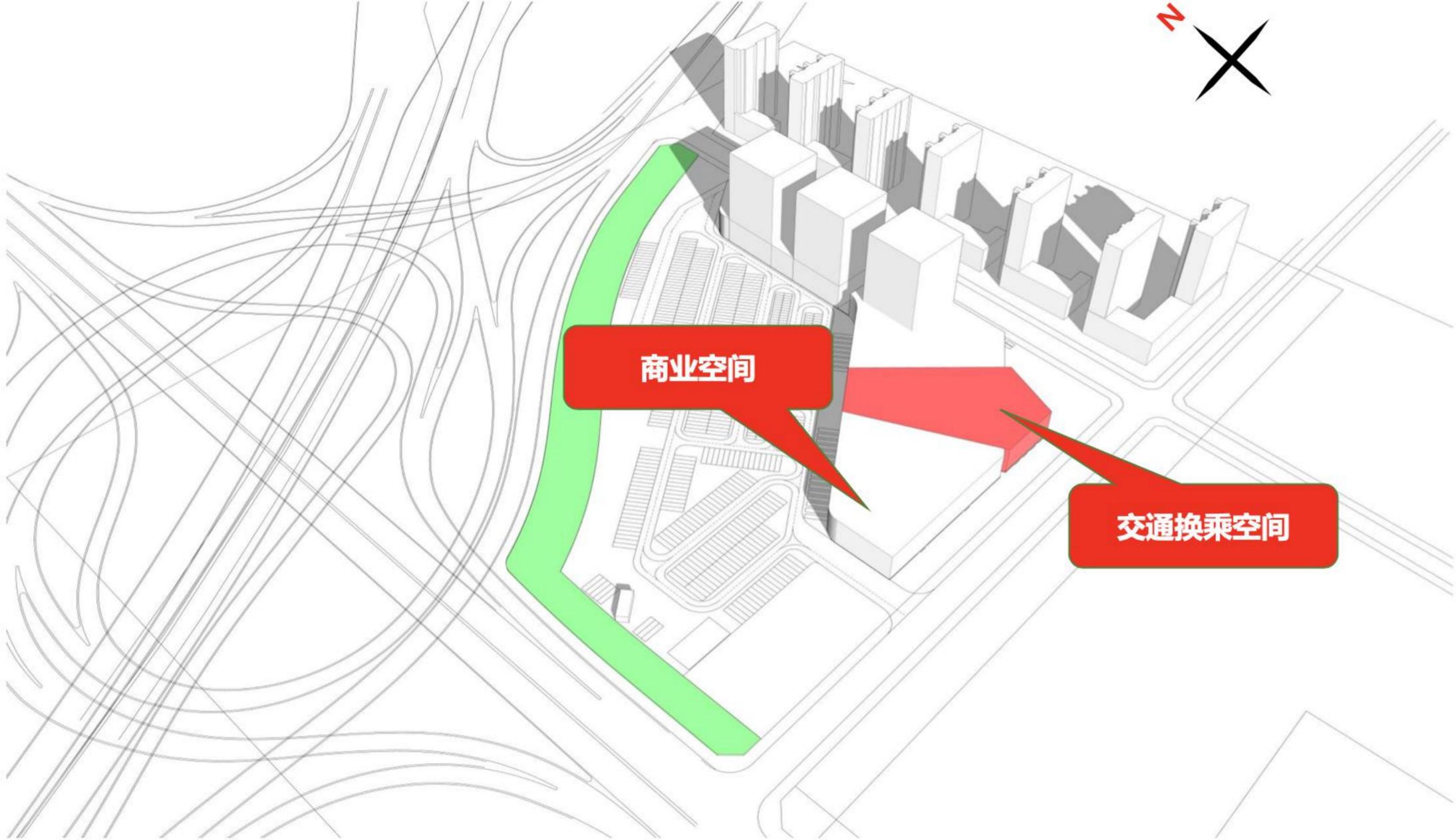


由于地块西侧与北侧地铁区域范围内有城市绿地，所以根据地块的使用功能将地块划分为3段，影响较大的交通类功能放在地块中间，将于居民日常生活有关的商业功能贴近居住用地。两种功能之间用一条区间道路分割开。

功能划分



按照大区域道路分析地块周边交通情况，将交通区域分为东边的公交区域与西边的长途区域，中间区域为出租区域，为了减小对现有居住区居民的影响，将地块内的区域道路进行开口位置的修改。原有的地铁人流为了能更好的与地面公交长途系统换乘，将地铁区间做一个地面人流的引出，方便换乘功能的使用。



换乘区间由于人流量较大，具有较好的商业空间，所以采用商业街的形式，在地铁与商业之间连续成为一条商业动线，长途与公交、出租功能分别在商业街的两侧方便换乘。设计商业内街的开放模式与换乘通道相连，更好的方便行人进行交通换乘。

预估表

经济技术指标表	总建筑面积	155990	地上枢纽	10800	公交长途共享空间	6000		
					公交候车	2300		
					长途候车	2500		
			地上商业办公	120420	办公设施	62400		
					商业设施	58020		
			地下	24770	停车库	22880		
					地铁通道	1890		
			总用地面积	94400	代征绿地		14370	
					建设用地面积	80030	公交用地	26000
	长途用地	30980						
			商业办公用地面积	23050				
	容积率	1.64						
	建筑高度	70m						
	建筑层数	地上13层, 地下1层						
城市绿化带绿化率	30%							

交通设施	公交车驻车数		134辆
	公交首发泊位		8
	长途车驻车数		246辆
	其中	B区	138辆
		C区	108辆
	长途到发泊位		16
	地面内部驻车数		80辆
	社会驻车数		350辆
	出租车泊位		4
	自行车停车数		350辆

投资估算	土建		面积	单价	小计	总价
		枢纽地上	10800	0.55万	0.60亿	8.49亿
		办公商业	120420	0.45万	5.42亿	
地下空间	24770	1万	2.47亿			

06

方案要求

潜在投资人 | 提交方案 | 提交身份说明



潜在投资人权益

- ① 参与本项目的潜在投资人，需经过土地的「招拍挂」流程，合规合法进行摘地；
- ② 潜在投资人可以依照本附件第5部分的建议方案，对项目进行开发测算；
- ③ 如建议方案无法满足合作条件的，潜在投资人可根据地块条件提出全新的开发方案；
- ④ 新的开发方案需满足地块限制条件、同时不得侵害周边居民的物权；
- ⑤ 潜在投资人可以依据项目开发理念和经济效益分析，合理要求调整土地性质、调改地块容积率；
- ⑥ 无论选用任意方案，本项目一期必须完成交通枢纽功能的建设；
- ⑦ 交通枢纽工程建设完成后，需无偿移交给政府制定部门经营管理（非产权移交）；

潜在投资人提报项目

① 项目方案

- ① 开发理念：根据项目信息进行构思、整合，最终得出发展思路；
- ② 项目说明：项目规模、公共设施有关内容；
- ③ 经济分析：主要经济效益、社会效益、就业情况等；

② 潜在投资人资料

- ① 公司名称、公司简介；
 - ② 公司经济效益情况、公司资产情况（含固定资产）、税收贡献；
 - ③ 公司品牌及主要从事行业、生产布局、公司荣誉说明；
- ③ 其他资质说明（详见附件二）；

潜在投资人提报项目

- ① 交通动线分析——本案与市域交通动线、本案内部交通动线、建筑内部纵向流线分析、换乘流线分析；
- ② 建筑功能——衔接人流动向、城市功能的区域规划说明、建筑风格说明、建筑立面造型及效果图展示；
- ③ 用地指标——核心功能、商业功能等用地说明，提供开发理念的总平面图；
- ④ 经济开发指标表——交通设施表、土地容积率、建筑高度、建筑层数、绿地面积、土建成本估算、设备使用表等；
- ⑤ 经济指标分析——总建筑成本、ROI、静态投资回报周期；
- ⑥ 除核心枢纽功能外的运营方案——自持、出售，自持运营或出售方式说明；

谢谢观看

长春交通运输局

2021.10.10