

# 轨道 TOD 周边开发地块价值评价体系研究

张颖 罗琼 周芷琦

中国建筑技术集团有限公司

DOI:10.12238/btr.v5i3.3962

**[摘要]** 轨道TOD站点周边规划布局以圈层结构的形式影响着周边用地的发展,本文从土地权属、交通条件、区位条件、用地性质、调规可能性、容积率强度分区、建设现状(拆迁难度)、地块规模及形状、周边配套九方面指标对TOD站点周边开发地块进行价值判断。文章在最后以实例举证进行分析,通过价值评价体系对站点周边地块做出了评分。

**[关键词]** 轨道TOD; 开发地块; 价值评价

**中图分类号:** TD524 **文献标识码:** A

## Study on value evaluation system of development plots around track TOD

Ying Zhang Qiong Luo Zhiqi Zhou

China Construction Technology Group Co., Ltd

**[Abstract]** The planning and layout around the railway TOD station affects the development of the surrounding land in the form of circle structure. This paper makes a value judgment on the development land around the TOD station from nine aspects: land ownership, traffic conditions, location conditions, land nature, regulation possibility, plot ratio intensity zoning, construction status (demolition difficulty), plot scale and shape, and surrounding supporting facilities. Finally, the paper analyzes the evidence with examples, and scores the plots around the site through the value evaluation system.

**[Key words]** Track TOD; Development plot; Value evaluation

## 1 绪论

### 1.1 研究背景

城市的快速发展造成了城市化人数增加和城市化空间急速蔓延的现状,但同时也导致城市拥堵、无序扩张等城市问题。在此背景下,轨道交通在引导城市发展、优化城市空间布局和改善城市交通条件上发挥着举足轻重的作用。

### 1.2 研究目的

TOD发展模式的形成是为了重新激发城市及交通发展活力,采取了公共交通为核心、综合发展步行化社区的区域措施,将轨道交通站点周边用地的发展模式从以工程为导向转变为以服务 and 运营为导向。

在轨道交通建设和城市发展一体化中,TOD开发主要为了促进城市空间的重构与转型,促进城市更新,倡导低碳绿色发展方式,在增加周边土地综合使用效率、促进土地和空间资源的集约利用方面,形成一种紧凑型城市布局形态。本文旨在探索出一套简单、高效,针对轨道交通站点周边待开发土地的价值评价体系,为轨道站点周边用地综合开发的前期地块价值评价提供一定的思路。通过价值地块的有效开发,增加轨道周边土地综合使用效率,缓解轨道交通建设的快速发展与城市财政的压力,从而提高

城市的运行效率。

## 2 适用范围及方法

在结合成都、重庆、广州、东莞等城市轨道TOD站点影响范围以及TOD圈层理念的基础上,本次研究根据长沙市的实际情况,根据站点类型划定不同的影响范围(详见下文全要素价值评分表),轨道站点影响范围内的地块基本都能适用这套价值评价体系。

在评价方法上,通过现场踏勘、实地分析、区位分析等方法,主要为打分法结合影响因子权重进行评分的方式。

## 3 以长沙市地铁站为例,轨道TOD周边开发地块价值评价体系研究

开发地块价值评价体系主要是从城市层面、地块层面以及其他影响层面进行全面分析,针对轨道沿线地块价值的一套综合评判标准。这套评价体系在操作层面进行了重点考虑,把调规可能性等因素也纳入了评价体系。

### 3.1 影响评价因子

通过对全国各地轨道站点周边用地的相关研究,轨道站点的开发建设会带动站点周边用地土地效益的增值,本文从轨道站点的两大影响层面分析,提出影响轨道站周边土地价值的核

心要素主要为现实开发层面考虑的土地权属A和技术层面考虑的其他因素B,其中其他因素又包括交通条件、区位条件、用地性质、调规可能性、容积率强度分区、建设现状(拆迁难度)、地块规模及形状、周边配套等八大影响因素。

地块开发价值判断从两大方面进行考虑,其中土地权属要素因其特殊性单独列为一类,其他影响因素归为一类,主要从如下分类和评价因素考虑:

A、土地权属

土地权属影响、不同级别平台影响。

B、其他因素:

(1)交通条件

轨道站点影响、交通便利性影响。

(2)区位条件

地块城市区位、土地价格。

(3)用地性质

规划土地利用性质。

(4)调规可能性

调规的可能性大小。

(5)容积率强度分区

规划容积率。

(6)建设现状

现状建筑密度、现状建筑质量。

(7)地块规模及形状

地块大小、地块规整性。

(8)周边配套

周边配套影响。

3.2价值影响评价公式

本文仅针对B类其他影响因素做主要分析,权属因素根据各地实际情况进行考虑。通过B类八大影响要素分析,量化选取的影响要素,赋予开发价值权重并建立数学模型,最终提出轨道周边开发地块价值影响评价公式,并建立影响轨道站点周边土地开发价值的价值评价要素表。

$P(Li) = N1 * \text{交通条件} + N2 * \text{城市区位条件} + N3 * \text{用地性质} + N4 * \text{调规可能性} + N5 * \text{容积率强度分区} + N6 * \text{建设现状(拆迁难度)} + N7 * \text{地块规模及形状} + N8 * \text{周边配套}$ 。

$P(Li)$  为第*i*个地块的价值评分,代表开发潜力概率; $N_i$ 为相对应的系数,*i*为1-8。

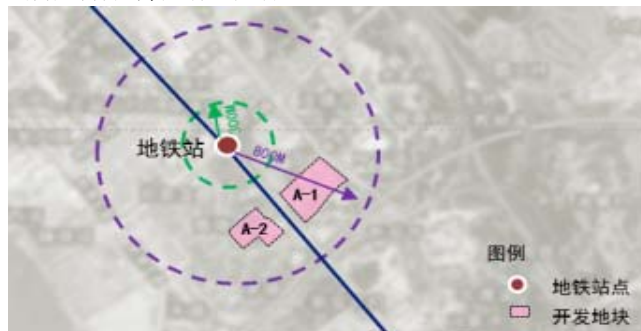
4 实例分析——以某地铁站为例

4.1地铁站情况介绍

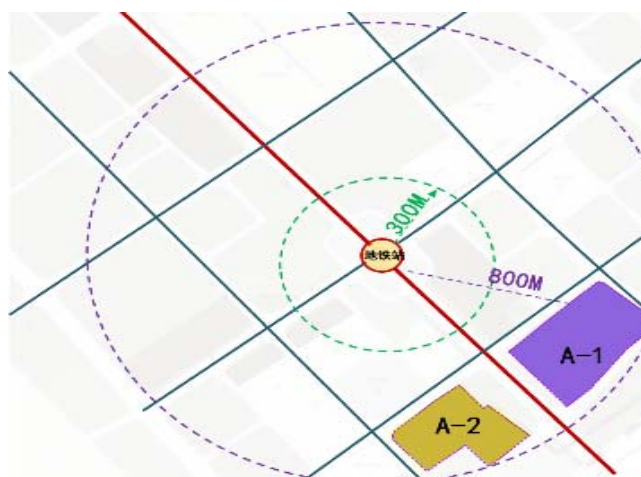
以长沙市某一站点区域位置类似的两个地块为案例,说明轨道周边开发地块价值评价体系在实际操作中的运用。

情况介绍:该站点为一般站,A-1、A-2地块均位于站点辐射区,土地基准地价V级区域,容积率强度三区,周边配套一般。A-1地块紧邻四条城市道路,现有规划为物流仓储用地,为开发区产业需求用地调规可能性较小,地块面积约为36亩(24101m<sup>2</sup>),地块形状为基本规整,现状为空地,基本无建筑分布;A-2地块紧

邻三条城市道路,现有规划为居住用地,调规可能性较小,地块面积约为103亩(69011m<sup>2</sup>),地块形状为基本规整,现状有部分村民自建房分布,具有一定拆迁量。



区域位置示意图



用地规划示意图

4.2 A-1、A-2地块价值评价分析

本文将以长沙市某地铁站为例,根据地块现状情况,结合地块全要素评分表对A-1、A-2地块进行评价。根据操作过程中遇到的问题,增加其他重要影响因素来进行应对。

根据地块价值评价结果,A-2地块相对来说比A-1地块更具开发价值,应优先开发。

全要素价值评分表

评分类别	评分因素	评分标准						系数	评分结果		备注
		枢纽站 (300、500、1000)	中心站 (300、500、1000)	组团站 (200、300、800)	端头站 (100、300、800)	一般站 (100、300、600)	特殊控制站 (100、300、600)		A-1	A-2	
1、交通条件 (100分)	轨道站点影响 (70分)							0.25	8.75	8.75	以站点为核心的轨道影响范围
	站点影响区	核心区	影响区	辐射区							
		70	60	50	45	40	30				
		50	50	40	45	35	25				
	临4条城市道路				30			7.5	5	按插入法打分	
	临3条城市道路				20						
	临2条城市道路				10						
	临1条城市道路				5						
	不临城市道路				0						

评分类别	评分因素	评分标准	系数	评分结果		备注
				A-1	A-2	
2、城市区位条件(100分)	土地基准地价I级区域	100	0.15	3	3	其他区域总分1,具体地块得分按该区域的地价等级赋予系数得出
	土地基准地价II级区域	80				
	土地基准地价III级区域	60				
	土地基准地价IV级区域	40				
	土地基准地价V级区域	20				
	土地基准地价VI级区域	10				
	其他区域参照该区域分类级别	按所属级别打分				

3、用地性质(100分)	居住用地		100				0.1	1	10
	居住用地	商住用地	商业占比60%	60%<商业占比≤70%	70%<商业占比≤80%	80%<商业占比≤90%			
	15 < P ≤ 40	其中	40	30 ≤ P < 40	25 ≤ P < 30	20 ≤ P < 25	15 < P < 20		
	商业服务设施用地			15					
	公共管理与公共服务设施用地			15					
	道路与交通设施用地			0					
	工业用地			10					
	物流仓储用地			10					
	公用设施用地			0					
	绿地与广场用地			0					
	村镇建设用地			10					

4、调规可能性(100分)	大		100	0.1	3	3
	一般		70			
	小		30			
	无法调规		0			

5、容积率强度分区(100分)	高强度开发地区		100	0.08	3.2	3.2
	一般地区	强度一区	80			
		强度二区	60			
		强度三区	40			

6、建设现状(拆迁难度)(100分)	建筑密度(50分)	建筑较多、分布密集、居民较多	0 ≤ P < 20	0.1	5	2.5
		建筑相对较少、密集程度一般	20 ≤ P < 50			
		少量村民自建房或基本为空地	50			
	建筑质量(50分)	建筑质量一般	0 ≤ P < 20			
		建筑质量较差	20 ≤ P < 50			
		基本无建筑、建筑质量差	50			

7、地块规模及形状(100分)	规模(50分)	形状(50分)	备注	评分结果				
				A-1	A-2	A-3		
	规模 ≥ 100亩	规整		50	0.1	1	5	地块小于6亩的地块剔除;退让后无开发价值的地块剔除
	100亩 > 规模 ≥ 50亩	基本规整		15 ≤ P < 50				
	规模 < 50亩	异形		0 ≤ P < 15				
				50		5	5	
				30				
				10				
8、周边配套(100分)	配套设施	配套齐全		100	0.12	7.2	7.2	根据规划结合现状来判断
		配套较齐全		80				
		配套一般		60				
		基本无配套		40				
合计				—	1	49.65	55.65	
其他重要影响因素		根据实际情况对地块周边不利因素或有利因素的补充						
		备注: 1、场站上盖直接入选重点地块 2、评分标准有区间的用插入法打分						

### 5 结束语

研究TOD规划理论重点在于理解其理念,在实际应用中需与具体情况相结合。本文对TOD规划九项主要要素的价值判断体系进行研究,对每一项要素做出分值评判,在提高TOD周边用地规划理念方面具有一定指引意义。

### [参考文献]

- [1]王岩.基于轨道交通的重庆市主城区TOD空间发展模式研究[D].重庆交通大学,2012.
- [2]刘泉.TOD地区规划圈层结构划分的影响要素[J].国际城市规划,2017,32(05):72-79.
- [3]刘泉.轨道交通站点地区TOD规划管理中的指标控制[J].规划师,2018,(1):48-58.
- [4]中国城市规划学会,CCDI悉地国际.城市新引力:轨道交通综合开发规划理论与实践(3)[M].北京:中国城市出版社,2016.

### 作者简介:

张颖(1972--),女,汉族,上海市人,工学学士,中国建筑技术集团副总规划师、高级规划建筑工程师,国家注册城乡规划师,研究方向:城乡规划、产业策划。

周芷琦(1992--),女,汉族,湖南醴陵市人,工学学士,中国建筑技术集团有限公司城乡规划师,国家注册城乡规划师,研究方向:国土空间规划、旅游规划。

罗琼(1988--),女,湖南益阳市人,工学学士,中国建筑技术集团有限公司城乡规划师,研究方向:城乡规划、旧城更新等。