



International Metro Transit
Exhibition & Forum
Beijing

北京国际城市轨道交通展览会
暨高峰论坛(2019)

TOD产品评价标准之个人见解

西南交通大学（上海）TOD研究中心

朱晓兵





“在城轨交通场段和车站上盖开发领域具有标志性意义、对行业发展产生重大创新和促进、示范引领作用和综合收益突出的项目。评选重点主要包括：顶层策划设计、政策法规和技术规范创新突破、整合规划设计、统筹实施、合作开发模式、综合开发收益及社会效益、反哺城轨交通企业贡献等。”

——《关于评选和命名“城轨交通优秀物业项目”的组织方案》





TOD评价标准

- ✓ **产品**: 符合TOD 3D原则 (Density, Diversity, **Design**)
- ✓ **价值**: 符合3V价值理论 (站点、规划、市场价值挖掘)
- ✓ **过程**: 主动作为, 勇于创新, 促进新政策、新技术出台
- ✓ **模式**: 有利于T+TOD全生命周期增值效益最大的优势互补的合作
- ✓ **基础**: DOT (Development-Oriented Transit 开发导向的交通设施优化)





Metro Trans

产品：符合TOD 3D原则 (Density, Diversity, Design)



本图为效果图，仅供参考，具体以政府审批所建实物及签署的高品质买卖合同为准。本图片内容不包含任何要约或承诺事项，购房人应当自行实地考察项目及周边环境。

“R + P” 的规划设计特色 (1)

1. 站点与用地融合设计

站点及公交枢纽设施与用地一体化设计，把单纯的交通用地转化为多能的城市节点；



Page 10

2. 提高土地使用效益

通过高强度、立体化的设计提升站点周边的土地使用效益，并增加后使用轨道的客流；



MTR

港铁天颂项目

(深圳地铁龙华车辆段上盖)

资料来源：“PTR模式 (PPP; TOD ; R+P) 在国内的深化改革建议”，梁秉坚



“R + P” 的规划设计特色 (2)

3. 强调高效无缝换乘设计，发挥聚集效益

强调高效无缝换乘设计，把传统疏解人流的单一功能，转化为换乘人群聚集所带来的经济活动的正面力



Page 11

4. 注重生活质量，创造高强度且优质生活环境

- 人车分隔的“环保小区”
 - 尽量减少内部交通
 - 完善行人网络，鼓励“步行+铁”生活模式
 - 提供大量空间绿地，
 - 各项教育及小区设施齐备
- 在高强度环境下同样能享受到优质景观和便捷交通两者兼备可持续发展的生活模式；



MTR

声明：本演讲材料所引用之案例，仅供形象说明相关观点，与其他活动无任何关联！



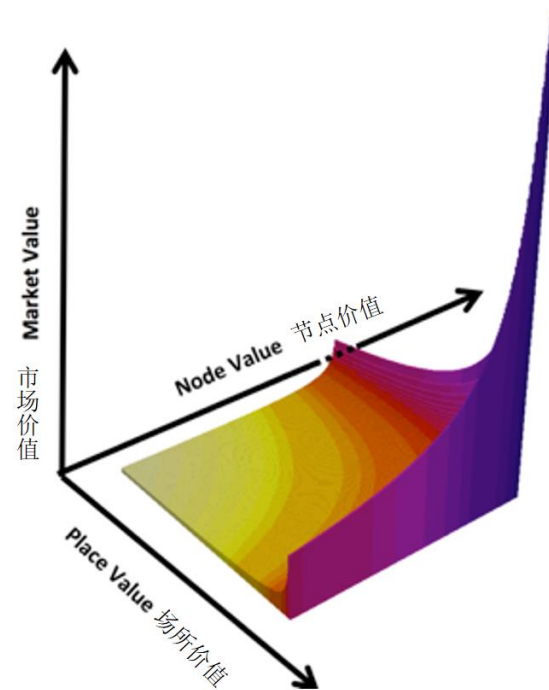
Metro Trans

价值：符合3V价值理论（站点、规划、市场价值挖掘）



“3V框架”

- 节点价值—基于在网络中的位置
- 场所价值—基于城市空间质量
- 市场价值—基于经济潜力



The 3V Framework (Serge Salat, Gerald Ollivier)

上海万象城

（上海地铁吴中路车辆段上盖）

- 项目定位为区域内高品质商业项目的典范，西上海最具竞争力的购物中心；
- 已全面提升周边商业格局，打造全新的“吴中路商圈”

声明：本演讲材料所引用之案例，仅供形象说明相关观点，与其他活动无任何关联！

过程：主动作为，勇于创新，促进新政策、新技术出台

实践一：杭州轨道1号线七堡车辆基地杭州杨柳郡



“杭州地铁的上盖开发已经从当初试着干、冒着风险干，到现在已形成“车辆段原则上要搞上盖物业，**开发是原则，不开发例外**”的原则及共识“

MTL 京投发展 | 01 了解京投发展

1.6 核心竞争力

1.6.3 减振降噪技术

京投科技独立研发 轨道内部进行实测
具备完全生产能力 经过应用效果检验



已达到国际领先水平



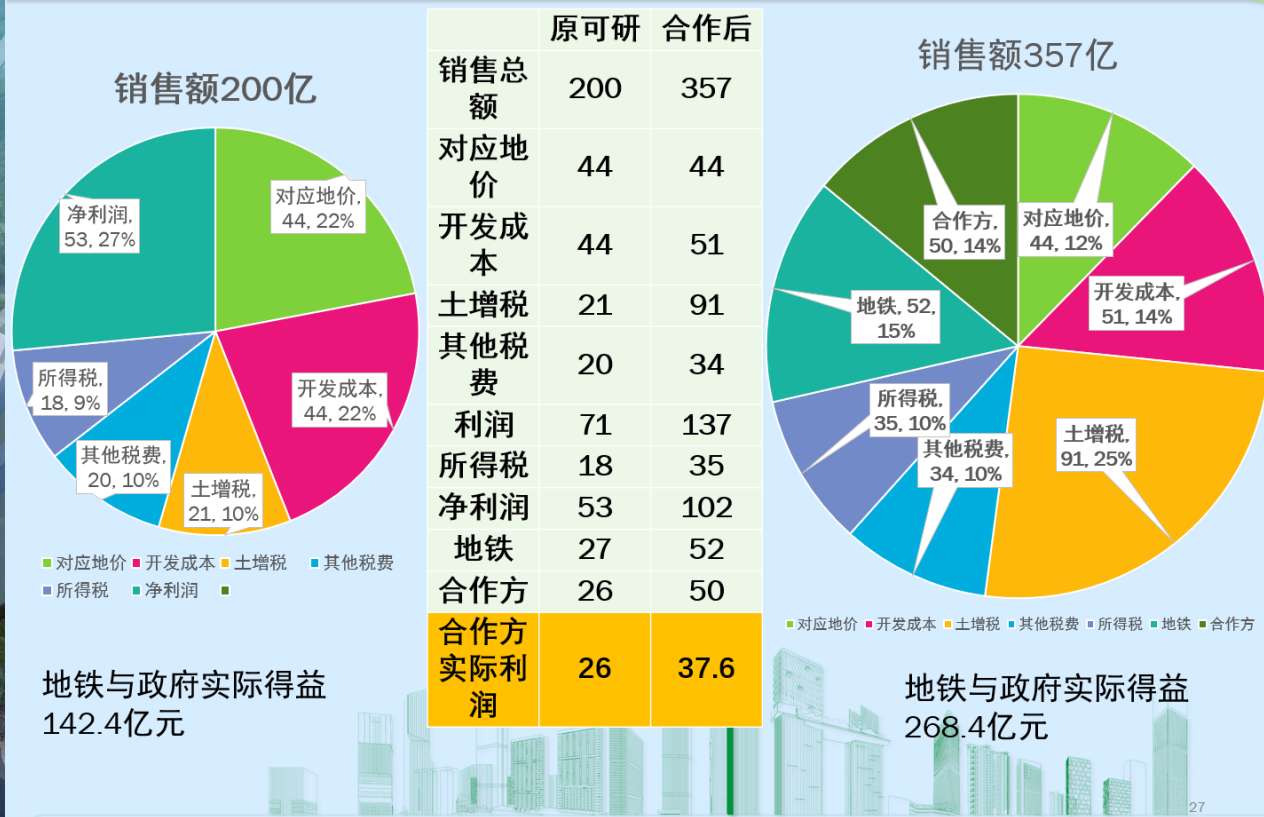
京投发展“组合减振系统”发明专利

声明：本演讲材料所引用之案例，仅供形象说明相关观点，与其他活动无任何关联！

模式：有利于T+TOD全生命周期增值效益最大的优势互补的合作



合作开发做的怎样



深圳地铁红树湾综合开发

资料来源：“深圳地铁TOD模式与合作开发模式的思考”，2017，杨建华

声明：本演讲材料所引用之案例，仅供形象说明相关观点，与其他活动无任何关联！

基础：DOT (Development-Oriented Transit 开发导向的交通设施优化)

无锡. 天空树

(无锡地铁1号线雪浪停车场上盖)

声明：本演讲材料所引用之案例，仅供形象说明相关观点，与其他活动无任何关联！



策略1：地铁站

[实质效益]

- 商业租金收入预计可提高
- 客流量增长**4.2%**
- 地铁站200米辐射半径服务范围提高**35%**

项次	评估项目	原规划	调整方案
1	地铁站与其他功能的联系性	弱	强
3	地铁200米半径内可开发用地面积	7.5公顷	8.82公顷
4	步行易达范围	6.5公顷	8.82公顷
5	沿街底层商业价值	低	高
6	500米范围内交通整合性	差	好
7	站点客流量 (影响地铁经营收入)	-	增加
8	工程可行性	可行	可行
9	额外建造成本	-	增加



策略2：车辆段下

[实质效益]

- 沿街商业长度增加近**3**
- 沿街商业面积增加**2**

项次	评估项目	原规划	调整方案
1	整体景观协调性	X	好
2	街道活动塑造	X	好
3	开发用地完整性	X	好
4	沿街商业长度	503米	增加
5	地面层可开发面积	7.12公顷	增加
6	工程可行性	X	可行
7	额外建造成本	-	增加



策略3：优化

[实质效益]

- 自北侧进入基地路程**缩短1.8公里**
- 减少交通瓶颈发生

项次	评估项目	原规划	调整方案
1	到达出入口的长度	2.35km	缩短1.8公里
2	到达出入口所需转向次数	3次	减少
3	冲突点	1	减少
4	分流点	3	增加
5	合流点	3	增加
6	工程可行性	其基础对轨道线位有一定限制	可行
7	建造成本	8.5千万元	增加



Metro Trans

敬请指正！
THANKS！

