**卡通画

中度可信度描述已自动生成** T/CECS xxx-2022

**中国工程建设标准化协会标准**

城市轨道TOD规划评估标准

Standard for Evaluation of Urban Rail Transit-Oriented Development Planning and Design

（征求意见稿）

XXXX - XX - XX 发布 XXXX - XX - XX 实施

**2022年 北京**

**前 言**

根据中国工程建设标准化协会《关于印发<2021年第一批协会标准制订、修订计划>的通知》（建标协字〔2021〕11号）的要求，制定本标准。

本标准共分为6章主要内容包括：总则；术语和符号；基本规定；TOD开发潜力评估；TOD规划设计方案评估；TOD实施效果评估。

本标准由中国工程建设标准化协会城市交通专业委员会归口管理，由北京城建设计发展集团股份有限公司（地址：北京市北京市西城区阜成门北大街5号；邮编100032）负责具体技术内容的解释。本标准在执行过程中如有意见或建议，请寄送解释单位，以供修订时参考。

主编单位：北京城建设计发展集团股份有限公司

参编单位：略

主要起草人：略

目录

[1 总则 1](#_Toc122271983)

[2 术语和符号 3](#_Toc122271984)

[2.1术语 3](#_Toc122271985)

[2.2符号 4](#_Toc122271986)

[3基本规定 6](#_Toc122271987)

[4TOD开发潜力评估 7](#_Toc122271988)

[4.1一般规定 7](#_Toc122271989)

[4.2车站功能区位 8](#_Toc122271990)

[4.3车站交通能级 9](#_Toc122271991)

[4.4车站开发影响区服务配套 10](#_Toc122271992)

[4.5车站开发影响区市场潜力 12](#_Toc122271993)

[5TOD规划设计方案评估 14](#_Toc122271994)

[5.1一般规定 14](#_Toc122271995)

[5.2紧凑开发 15](#_Toc122271996)

[5.3混合功能 16](#_Toc122271997)

[5.4交通接驳 18](#_Toc122271998)

[5.5公共空间 20](#_Toc122271999)

[6TOD实施效果评估 21](#_Toc122272000)

[6.1一般规定 21](#_Toc122272001)

[6.2规划实施度评估 22](#_Toc122272002)

[6.3运营效果评估 27](#_Toc122272003)

Contents

[1 General provisions 1](#_Toc122271983)

[2 Terms and symbols 3](#_Toc122271984)

[2.1 Terms 3](#_Toc122271985)

[2.2 symbols 4](#_Toc122271986)

[3 Basic provisions 6](#_Toc122271987)

[4Evaluation of TOD potential 7](#_Toc122271988)

[4.1General Requirements 7](#_Toc122271989)

[4.2 Functional location of the station 8](#_Toc122271990)

[4.3 Traffic capacity of the station 9](#_Toc122271991)

[4.4 Service package of TOD influence zone 10](#_Toc122271992)

[4.5 Market potentia of TOD influence zone 12](#_Toc122271993)

[5 Evaluation of TOD planning and design 14](#_Toc122271994)

[5.1General Requirements 14](#_Toc122271995)

[5.2 Compact development 15](#_Toc122271996)

[5.3 Mixing functions 16](#_Toc122271997)

[5.4 Transport connections 18](#_Toc122271998)

[5.5 Public spaces 20](#_Toc122271999)

[6 Evaluation of TOD performance 21](#_Toc122272000)

[6.1General Requirements 21](#_Toc122272001)

[6.2 Evaluation of Planning implementation 22](#_Toc122272002)

[6.3 Evaluation of operational effectiveness 27](#_Toc122272003)

# 1 总则

**1.0.1** 为量化评估城市轨道交通车站公共交通导向开发（TOD）机会，指导公共交通导向开发规划设计方案的编制，提升公共交通导向开发的实施效果，推动公共交通导向开发实践进程，提升城市轨道交通车站与周边区域土地利用的协调性，编制本标准。

1.0.1条文说明：快速城镇化和快速机动化叠加，城市空间快速蔓延，交通、住房、公共服务等普遍面临挑战，传统的低效粗放式发展难以为继，城市必然向集约化的公共交通引导城市开发模式转变。为了促进城市可持续发展、提高土地利用效率、缓解城市交通拥堵，国家和多省市陆续推出TOD相关政策和TOD项目规划名单。2021年2月，中共中央、国务院发布《国家综合立体交通网规划纲要》，明确提出要“推进以公共交通为导向的城市土地开发模式”，4月国家发改委印发《2021年新型城镇化和城乡融合发展重点任务》，提出要优化城市空间治理，探索推行TOD模式。北京、成都、重庆陆续公布TOD综合开发计划。在政策引领和城市转型发展需求驱动下，多省市陆续开展TOD实践。国外已形成贯穿TOD工作生态链的完整评估体系，但各环节选取指标及指标阈值不完全适用国内城市。而国内城市TOD实践仍处于探索阶段，现有相关标准、导则在评估层次、数据获取、指标使用等方面存在缺陷，未形成完整体系的TOD规划评估标准，导致了国内TOD项目缺乏引导和技术指导。因此，为了助力国内城市TOD实践，制定一套科学有效、具有实际指导意义的TOD规划评估标准体系势在必行。

基于TOD工作生态链，以挖掘TOD开发高潜力车站、指导TOD开发规划设计、检验TOD开发效果为目标，遵循数据可获取、指标可测算等原则，制定城市轨道TOD规划评估标准。

**1.0.2** 本标准适用于城市轨道交通车站开发影响区TOD开发潜力评估、TOD开发规划设计方案评估及已完成TOD开发后的实施效果评估。

1.0.2 条文说明：本条规定了标准的适用范围。轨道交通为导向的TOD模式将逐步成为城市开发建设的重点，但轨道交通车站在区位分布、辐射能力等方面差距显著，TOD开发基础表现不一，本标准的制定为全市轨道交通车站的TOD开发条件提供了科学的、行之有效的评估工具，以更好的指导城市TOD综合开发车站的选定。本标准的制定为TOD开发方案中开发强度、土地利用功能、交通衔接等方面的规划、设计提供了评估工具，为更好的指导TOD开发原则的推广应用。本标准的制定为车站开发影响区TOD开发项目的实施成果提供了科学、合理的评估工具，以更好的提升TOD落地项目的效益、提高项目吸引力。

**1.0.3** 城市轨道交通车站开发影响区TOD开发潜力评估、TOD开发规划设计方案评估及已进行TOD开发的实施效果评估除应符合本标准外，尚应符合国家现行有关标准的规定。

1.0.3条文说明：本标准重点考虑了轨道交通车站开发影响区TOD开发的潜力评估、规划设计方案评估和实施后评估过程涉及的相关内容、方法等，国家现行的相关标准中的强制性要求是必须遵守的。

# 2 术语和符号

## 2.1术语

2.2.1公共交通导向城市发展模式 Transit-Oriented Development（下文简称TOD）

以公共交通车站中心点为核心，在车站400~800m半径（5~10分钟步行路程）范围进行紧凑、功能复合、步行友好、适宜密度的开发，建立集多种功能为一体的社区，以鼓励绿色出行、实现城市紧凑型开发、促进城市可持续发展的城市发展模式。

2.1.2TOD开发影响区TOD influence zone at Station level

TOD 开发影响区一般指公共交通车站中心点400~800m半径范围的围合区域，本标准针对中高运量轨道车站TOD，开发影响区指车站中心点800m半径范围区域。

2.1.3城市中心体系urban center system

指城市内部由不同主导职能、不同服务范围、不同等级规模的中心区结合构成的有机整体，通常由城市国土空间总体规划确定，一般分为城市主中心、城市副中心和片区中心（组团中心）三个等级。

2.1.4 45分钟公共交通岗位可达性Jobs accessible within 45 minutes by mass transit

以轨道交通车站为起讫点，居民乘坐公共交通出行45分钟内可到达区域内的就业岗位规模总数。

2.1.5步行10分钟可达性 10-minute walking accessibility to urban rail transit station

以轨道交通车站出入口为起点，步行10分钟内可到达区域范围与车站中心点800m半径范围面积的比值。

2.1.6影响区开发紧凑度 development compactness of TOD influence zone at Station level

车站中心点300m半径范围开发强度与车站中心点300-800m范围开发强度的比值。

2.1.7 绿色出行比例the proportion of green travel

车站中心点800m半径范围内采用公共交通、非机动车、步行方式出行的出行量占800m范围内总出行量的比例。

2.1.8建筑一体化实现指数the proportion of entrance connected with buildings

与周边物业直接连通的车站出入口数量占该车站出入口总数的比例。

2.1.9完整街道complete streets

一种交通政策和设计方法，对街道合理的规划、设计，提供公平路权分配，确保所有使用者包括行人、骑行者、汽车驾驶者及轨道交通乘客，都能安全使用街道。倡导街道功能的完整，包括街道的交通功能、生活功能、景观功能和休闲游憩等功能。

2.1.10活动渗透界面physically Permeable Frontage

指平均每100米长的街区界面所含的商铺、建筑物入口和行人出入口的数量。包括店铺、餐厅和咖啡厅、建筑大堂、商业服务、行人通道、公园大门、街角公园入口，不包括紧急逃生专用出入口、机动车车库和机动车出入口。

2.1.11视觉活跃界面visually Active Frontage

地面层超过20%建筑界面使用全透明、半透明的窗户或其他具有视觉穿透性的材料，与外界有视觉联系和互动的临街街道界面称为视觉活跃界面。

2.1.12 TOD开发影响区活力人口密度 active Population Density of TOD influence zone at Station level

指工作日、非工作日6:00-22:00时段内，轨道交通车站中心点800m半径范围内每小时活力人口数量均值与车站800m范围面积的比值。

## 2.2符号

**2.2.1TOD开发潜力评估**

——TOD开发潜力评估体系第类评估项权重；

——TOD开发潜力评估体系第类评估项得分；

——TOD开发影响区TOD开发潜力评估总得分。

**2.2.2TOD规划设计方案评估**

——TOD规划设计方案评估体系第类评估项权重；

——TOD规划设计方案评估体系第类评估项得分；

——TOD开发影响区TOD规划设计方案评估总得分。

**2.2.3TOD实施效果评估**

——TOD实施效果评估体系第类评估项权重；

——TOD实施效果评估体系第类评估项得分；

——TOD开发影响区TOD实施效果评估总得分。

# 3基本规定

**3.0.1** 本标准评估对象应为轨道交通车站中心点800m半径范围区域，车站周边单体建筑开发项目不应纳入评价范围。

3.0.1条文说明：本标准以TOD开发影响区整体区域为评价对象，影响区内单体建筑开发项目、部分地块开发项目不作为评价对象。

**3.0.2** TOD 开发潜力评估宜为建成车站现状TOD开发潜力评估或是规划车站TOD开发潜力预评估。

3.0.2 条文说明：考虑到城市TOD规划布局的超前性，本标准将规车站TOD开发影响区预评估也纳入评估范围。

**3.0.3** 已列入城市TOD 项目规划名单的轨道交通车站，完成周边区域 TOD 规划设计方案后，可进行规划设计方案评估，避免因前序规划不当，影响建设实施效果。

3.0.3 条文说明：规划设计方案评估可掌握TOD开发影响区可能实现的TOD规划设计原则，可以及时优化或调整规划设计方案，提升实施效果。

**3.0.4**车站开发影响区按照TOD 规划设计实施完成、通过验收，并投入使用满一年后，可进行TOD实施效果评估。

3.0.4条文说明：TOD实施效果评估定位在规划设计方案实施、验收，并投入使用一年后的效果，更加有效约束规划方案的落地，保证充足数据积累和TOD规划目标的实现。

# 4TOD开发潜力评估

## 4.1一般规定

**4.1.1**车站开发影响区 TOD 开发潜力评估包括车站功能区位、车站交通能级、车站开发影响区服务配套、开发影响区市场潜力4个分项的评估，满分为100分。

4.1.1 条文说明：车站开发影响区TOD开发潜力评估以量化车站区域TOD开发机会为导向，构建的TOD开发潜力评估体系涵盖了车站功能区位、车站交通能级、车站开发影响区服务配套、开发影响区市场潜力4项内容。

**4.1.2** 各评估分项的权重系数与二级指标之间的权重系数必须满足式4.1.2的要求：

(4.1.2)

式中：——TOD开发潜力评估第项评估分项；

——第项评估分项内二级指标的数量。

**4.1.3**各评估分项的权重系数满足必须式4.1.3的要求：

=1 (4.1.3)

**4.1.4** 各评估分项包含评估指标和相关评分条件。二级指标应根据评分条件确定得分，评估分项得分为该分项下二级指标实际得分之和。

4.1.3条文说明：各评估分项二级指标的评价，依据评价条文的规定确定得分或不得分，得分时根据需要对具体评分子项确定得分值，或根据具体达标程度确定得分值。

**4.1.5** 车站开发影响区TOD开发潜力可分为“高潜力型”、“中潜力型”、 “低潜力型”三个等级，等级应按表4.1.5的规定确定。

表4.1.5车站开发影响区TOD开发潜力评价结果等级规定

|  |  |
| --- | --- |
| 总得分 | 评估结论 |
| 60＜100 | 高潜力 |
| 30＜ | 中潜力 |
|  | 低潜力 |

## 4.2车站功能区位

**4.2.1** 车站功能区位评估包括车站空间区位价值和车站周边重点建设项目2个二级评估指标。

4.2.1条文说明：车站功能区位评估项主要评估轨道交通车站所在空间区位与城市整体空间结构与中心体系的耦合关系。位于各级发展中心或主要发展廊道上的车站发展机遇高于其他区域车站。

**4.2.2** 车站功能区位评估内容和评分规则应符合表4.2.2的规定。

表4.2.2 车站功能区位分项评估指标和评分规则

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 二级评估指标 | 权重 | 定性定量指标 | 分值 | | 备注 |
| 子项分值 | 满分 |
| 空间区位价值 |  | 车站位于城市中心体系的城市主中心内 |  |  | 车站与城市中心体系的耦合关系，城市中心体系由国土空间总体规划或城市总体规划确定 |
| 车站位于城市核心区(主城区)重要发展轴带或中心体系的城市副中心内 |  |
| 车站距离城市主中心≤1500m或距离城市副中心距离≤1000m |  |
| 车站位于城市核心区(主城区)的其他区域或中心体系的片区中心内 |  |
| 其他区域 |  |
| 车站周边重点建设项目 |  | 车站800m范围内有已建成提升客流吸引力的市级重点建设项目 | 0 |  | 重点建设项目指纳入城市重点建设项目清单的项目；  提升客流吸引力项目包括交通枢纽等基础设施项目，政策性住房、文旅项目、教育、医疗、养老、文化、体育设施、便民服务等民生改善项目，以及产业基地等高精尖产业项目 |
| 车站800m范围内有已建成提升客流吸引力的区级重点建设项目 |  |
| 车站800m范围内在建或规划有提升客流吸引力的市级重点建设项目 |  |
| 车站800m范围内在建或规划有提升客流吸引力的区级重点建设项目 |  |
| 车站800m范围内有提升客流吸引力的非重点建设项目 |  |

4.2.2 条文说明：空间区位价值指标评价车站与城市国土空间总体规划中城市中心体系、发展廊道的空间耦合关系，反映车站所在空间的城市功能区位等级；车站周边重点建设项目指标评价区域内在建或规划建设项目对区域客流吸引力的影响。

## 4.3车站交通能级

**4.3.1** 车站交通能级评估包括车站建设时序、衔接城市客运交通枢纽等级、车站城市轨道交通线路数量、车站日均进出站量、45分钟公共交通可达岗位5个二级指标。

4.3.1条文说明：车站交通能级评估项主要评估轨道交通车站在城市公共交通网络及其服务体系中的重要程度以及基于公交网络交通辐射能力。

**4.3.2** 车站交通能级评估内容和评分规则应符合表4.3.2的规定。

表4.3.2 车站交通能级分项评估指标和评分规则

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 二级评估指标 | 权重 | 定性定量指标 | 分值 | | 备注 |
| 子项分值 | 满分 |
| 车站建设时序 |  | 已建成运营车站 |  |  |  |
| 在建车站 |  |
| 已批未建车站 |  |
| 衔接城市客运交通枢纽等级 |  | 衔接城市特级客运交通枢纽 |  |  | 枢纽等级划分参照《城市客运交通枢纽设计标准》(GB/T51402-2021) |
| 衔接城市一级客运交通枢纽 |  |
| 衔接城市二级客运交通枢纽 |  |
| 衔接城市三级客运交通枢纽 |  |
| 衔接城市四级客运交通枢纽 |  |
| 车站城市轨道交通线路数量 |  | 城市轨道交通线路数量≥5 |  |  | 城市轨道交通线路制式参照《城市轨道交通分类》（T/CAMET 00001-2020） |
| 城市轨道交通线路数量=4 |  |
| 城市轨道交通线路数量=3 |  |
| 城市轨道交通线路数量=2 |  |
| 城市轨道交通线路数量=1 |  |
| 车站日均进出站量 |  | 车站日均进出站量全市排名前20% |  |  | 非疫情影响关站、限流背景下车站日均进出站客流量 |
| 车站日均进出站量全市排名前21%~40% |  |
| 车站日均进出站量全市排名前41%~60% |  |
| 车站日均进出站量全市排名前61%~80% |  |
| 车站日均进出站量全市车站后20% |  |
| 45分钟公共交通岗位可达性 |  | 覆盖岗位数量占全市(城区)岗位数量比例≥40% |  |  | 以轨道交通车站为起点(终点)，居民乘坐公共交通出行45分钟内可到达区域内的就业岗位规模总数。 |
| 30%≤覆盖岗位数量占全市(城区)岗位数量比例＜40% |  |
| 20%≤覆盖岗位数量占全市(城区)岗位数量比例＜30% | \* |
| 10%≤覆盖岗位数量占全市(城区)岗位数量比例＜20% |  |
| 5%≤覆盖岗位数量占全市(城区)岗位数量比例＜10% |  |

4.3.2 条文说明：车站建设时序指标评估车站建设状态；衔接城市客运交通枢纽等级指标评估城市轨道交通车站与城市客运枢纽体系的耦合度；相交轨道交通线路数量评估车站在城市轨道交通物理网络中的重要程度；车站日均进出站量评估车站服务轨道交通乘客量级，即车站在城市轨道交通客运服务中的重要程度；45分钟岗位可达性评估车站基于公共交通网络的空间可达性和接触就业机会的大小。

## 4.4车站开发影响区服务配套

**4.4.1**车站开发影响区服务配套评估包括功能多样性、道路网密度、步行可达性以及公共服务设施覆盖4个二级指标。

4.4.1条文说明：车站开发影响区服务配套评估主要评估区域城市功能服务品质本底，如功能服务类型、交通基础设施、公共服务设施等。车站开发影响区现状城市服务品质越高，商业、办公、居住等吸引能力越强，越有益于TOD开发。

**4.4.2**车站开发影响区服务配套评估内容和评分规则应符合表4.4.2的规定。

表4.4.2 车站开发影响区服务配套分项评估指标和评分规则

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 二级评估指标 | 权重 | 定性定量指标 | 分值 | | 备注 |
| 子项分值 | 满分 |
| 功能多样性 |  | 车站800m范围用地类型包含居住用地、文化用地、教育用地、体育用地、医疗卫生用地、商业用地、商务金融用地、绿地与开敞空间用地的6类级以上 |  |  | 用地分类参照《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南（试行）》；每类用地面积比例不低于5% |
| 车站800m范围用地类型包含居住用地、文化用地、教育用地、体育用地、医疗卫生用地、商业用地、商务金融用地、绿地与开敞空间用地的5类 |  |
| 车站800m范围用地类型包含居住用地、文化用地、教育用地、体育用地、医疗卫生用地、商业用地、商务金融用地、绿地与开敞空间用地的4类 |  |
| 道路网密度 |  | 道路网密度≥12km/km2 |  |  |  |
| 10km/km2≤道路网密度＜12km/km2 |  |
| 8km/km2≤道路网密度＜10km/km2 |  |
| 步行10分钟可达性 |  | 10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例≥80% |  |  | 以轨道交通车站为起点，居民步行10分钟内覆盖区域的称为10min步行可达区域。 |
| 60%≤10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜80% |  |
| 40%≤10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜60% |  |
| 20%≤10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜40% |  |
| 10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜20% |  |
| 公共服务设施覆盖 |  | 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的5种或以上 |  |  | 教育设施指中小学、幼儿园；医疗设施指医院，不包含药店 ；文化设施指市政府提供服务的图书馆、文化馆、科技馆等，不包括商业用途的艺术馆、影院等；体育设施指城  市政府提供服务的体育场、体育馆等，不 包括街边的简易体育器械、商业健身房等 |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的4种 |  |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的3种 |  |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的2种 |  |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的1种 |  |

4.4.2条文说明：功能多样性评价区域可提供的城市功能服务类型；道路网密度评价区域道路供给规模以及区域街区尺度，道路网密度越高，区域内部目的地之间的可达路径数量越多；步行10分钟可达性评估区域步行条件，步行可达性越高，区域越契合TOD提倡步行的理念原则；公共服务设施覆盖评估区域教育、医疗等基础生活服务设施的丰富程度。

## 4.5车站开发影响区市场潜力

**4.5.1**车站开发影响区市场潜力评估包含常住人口密度、就业岗位密度、规划未实施建设用地比例、房地产活力4个二级指标。

4.5.1条文说明：车站开发影响区市场潜力评价区域市场消费需求、区域进一步建设开发空间以及房地产市场需求。

**4.5.2** 车站开发影响区市场潜力评估内容和评分规则应符合表4.5.2的规定。

表4.5.2 车站开发影响区市场潜力分项评估指标和评分规则

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 二级评估指标 | 权重 | 定性定量指标 | 分值 | | 备注 |
| 子项分值 | 满分 |
| 常住人口密度 |  | 车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度≥2.5 |  |  |  |
| 2.0≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜2.5 |  |
| 1.5≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜2.0 |  |
| 1.2≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜1.5 |  |
| 1.0≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜1.2 |  |
| 就业岗位密度 |  | 车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度≥2.5 |  |  |  |
| 2.0≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜2.5 |  |
| 1.5≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜2.0 |  |
| 1.2≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜1.5 |  |
| 1.0≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜1.2 |  |
| 规划未实施建设用地比例 |  | 车站800m半径范围内规划未实施建设用地面积/车站800m范围内建设用地面积≥40% |  |  | 规划未实施建设用地现状建设状态与规划用地性质、容积率等规划指标不相符的用地 |
| 30%≤车站800m半径范围内规划未实施建设用地面积/车站800m范围内建设用地面积＜40% |  |
| 20%≤车站800m半径范围内规划未实施建设用地面积/车站800m范围内建设用地面积＜30% |  |
| 10%≤车站800m半径范围内规划未实施建设用地面积/车站800m范围内建设用地面积＜20% |  |
| 0＜车站800m半径范围内规划未实施建设用地面积/车站800m范围内建设用地面积＜10% |  |
| 房地产活力 |  | 房地产销供比≥1 |  |  |  |
| 0.5≤房地产销供比＜1 |  |

4.5.2条文说明：常住人口密度与就业岗位密度指标评估车站区域人口本底条件，现状车站周边人口本底条件越高，开发潜力越大；未开发建设用地或纳入城市更新单元建设用地比例评估车站周边进行土地开发活动机会的大小；房地产活力评估车站区域房地产市场供需关系。

# 5TOD规划设计方案评估

## 5.1一般规定

**5.1.1** 车站开发影响区 TOD 规划设计方案评估包括紧凑开发、混合功能、交通接驳、公共空间4个分项的评估，满分为100分。

5.1.1 条文说明：车站开发影响区TOD规划设计方案评估以优化区域TOD规划设计方案为导向，结合TOD规划设计理念、原则，评估体系涵盖了紧凑开发、混合功能、交通接驳、公共空间4类内容。

**5.1.2** 各评估分项的权重系数与二级指标之间的权重系数必须满足式5.1.2的要求：

(5.1.2)

式中：——TOD规划设计评估第项评估分项；

——第项评估分项二级指标的数量。

**5.1.3**各评估分项的权重系数必须满足式5.1.3的要求：

=1 (5.1.3)

**5.1.4** 各评估分项包含评估指标和相关评分条件。二级指标应根据评分条件确定得分，评估分项得分为该分项下二级指标实际得分之和。

5.1.4条文说明：各评估分项二级指标的评价，依据评价条文的规定确定得分或不得分，得分时根据需要对具体评分子项确定得分值，或根据具体达标程度确定得分值。

**5.1.5 车站**开发影响区TOD规划设计方案评估结果可分为“ Ⅰ”、“ Ⅱ”、 “ Ⅲ”三个等级，等级应按表5.1.5的规定确定。

表5.1.5车站开发影响区TOD 规划设计方案评价结果等级规定

|  |  |
| --- | --- |
| 总得分 | 评价结果等级 |
| 60＜100 | Ⅰ |
| 30＜ | Ⅱ |
|  | Ⅲ |

## 5.2紧凑开发

**5.2.1** 紧凑开发评估包括开发强度、开发紧凑度、常住人口密度、就业岗位密度4个二级评估指标。

5.2.1条文说明：紧凑开发评估项主要评估轨道车站核心区域高强度开发、外围影响区域适当高强度开发的紧凑开发形态，以及这种开发形态下的常住人口、就业岗位聚集效果。

**5.2.2** 紧凑开发评估内容和评分规则应符合表5.2.2的规定。

表5.2.2 紧凑开发评估内容和评分规则

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 二级评估指标 | 权重 | 定性定量指标 | 分值 | |
| 子项分值 | 满分 |
| 开发强度 |  | 车站周边开发强度≥4.0 |  |  |
| 3.0≤车站周边开发强度＜4.0 |  |
| 2.0≤车站周边开发强度＜3.0 |  |
| 1.5≤车站周边开发强度＜2.0 |  |
| 1≤车站周边开发强度＜1.5 |  |
| 开发紧凑度 |  | 车站300m核心区域开发强度/300-800m影响区域开发强度≥3 |  |  |
| 2≤车站300m核心区域开发强度/300-800m影响区域开发强度＜3 |  |
| 1.5≤车站300m核心区域开发强度/300-800m影响区域开发强度＜2 |  |
| 1.2≤车站300m核心区域净容积率与300-800m影响区域净容积率比值＜1.5 |  |
| 1.0＜车站300m核心区域净容积率与300-800m影响区域净容积率比值＜1.2 |  |
| 常住人口密度 |  | 车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度≥2.5 |  |  |
| 2.0≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜2.5 |  |
| 1.5≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜2.0 |  |
| 1.2≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜1.5 |  |
| 1.0≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜1.2 |  |
| 就业岗位密度 |  | 车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度≥2.5 |  |  |
| 2.0≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜2.5 |  |
| 1.5≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜2.0 |  |
| 1.2≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜1.5 |  |
| 1.0≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜1.2 |  |

5.2.2条文说明：开发强度指标评估规划设计方案是否遵循TOD设计的“密度”原则；开发紧凑度指标评估规划设计方案是否遵循TOD设计的“紧凑”原则；常住人口密度及就业岗位密度指标评估车站区域人口、岗位聚集效应。

## 5.3混合功能

**5.3.1** 混合功能评估包括功能多样性、公共服务设施覆盖、保障性住房3个二级评估指标。

5.3.1条文说明：混合功能评估项主要评估车站开发影响区规划城市功能的多样性，和提供的社会基础服务设施的多样性，以及多元居住人群的包容性。

**5.3.2** 混合功能评估内容和评分规则应符合表5.3.2的规定。

表5.3.2 混合功能评估内容和评分规则

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 二级评估指标 | 权重 | 定性定量指标 | 分值 | | 备注 |
| 子项分值 | 满分 |
| 功能多样性 |  | 车站800m范围用地类型包含居住用地、文化用地、教育用地、体育用地、医疗卫生用地、商业用地、商务金融用地、绿地与开敞空间用地的6类级以上 |  |  | 用地分类参照《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南（试行）》；每类用地面积比例不低于5% |
| 车站800m范围用地类型包含居住用地、文化用地、教育用地、体育用地、医疗卫生用地、商业用地、商务金融用地、绿地与开敞空间用地的5类 |  |
| 车站800m范围用地类型包含居住用地、文化用地、教育用地、体育用地、医疗卫生用地、商业用地、商务金融用地、绿地与开敞空间用地的4类 |  |
| 公共服务设施覆盖 |  | 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的5种或以上 |  |  | 教育设施指中小学、幼儿园；医疗设施指医院，不包含药店 ；文化设施指市政府提供服务的图书馆、文化馆、科技馆等，不包括商业用途的艺术馆、影院等；体育设施指城  市政府提供服务的体育场、体育馆等，不 包括街边的简易体育器械、商业健身房等 |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的4种 |  |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的3种 |  |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的2种 |  |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的1种 |  |
| 保障性住房 |  | 车站800m范围内配建保障性住房面积占居住建筑总面积比例≥20% |  |  | 车站800m范围内有居住用地车站，按保障性住房配建比例赋分；无居住用地车站此项评分为满分 |
| 15%≤车站800m范围内配建保障性住房面积占居住建筑总面积比＜20% |  |
| 10%≤车站800m范围内配建保障性住房面积占居住建筑总面积比＜15% |  |
| 5%≤车站800m范围内配建保障性住房面积占居住建筑总面积比＜10% |  |
| 0%＜车站800m范围内配建保障性住房面积占居住建筑总面积比＜5% |  |

5.3.2条文说明：功能多样性指标评价车站开发影响区规划服务功能的多样性，公共服务设施覆盖评价车站开发影响区规划的社会基础服务设施的完备性，保障性住房评价车站开发影响区是否形成多元居住模式。

## 5.4交通接驳

**5.4.1** 交通接驳评估包括绿色交通出行比例、车站出入口数量、建筑一体化实现指数、道路网密度、步行10分钟可达性、非机动车接驳便捷性、公交接驳便捷性、出租车接驳便捷性以及小汽车控制与管理9个二级评估指标。

5.4.1条文说明：交通接驳评估项主要评估轨道与其他交通方式是否形成一体化交通衔接。

**5.4.2** 交通接驳评估内容和评分规则应符合表5.4.2的规定。

表5.4.2 交通接驳评估内容和评分规则

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 二级评估指标 | 权重 | 定性定量指标 | 分值 | | 备注 |
| 子项分值 | 满分 |
| 绿色出行比例 |  | 车站800m范围绿色出行比例≥80% |  |  | 绿色出行方式包括步行、非机动车（电动非机动车）以及地面公交、城市轨道交通，不包含出租车 |
| 70%≤车站800m范围绿色出行比例＜80% |  |
| 60%≤车站800m范围绿色出行比例＜70% |  |
| 车站出入口数量 |  | 出入口数量≥8 |  |  | 一个通道连接多个出入口时，出入口数按实际站外出口数量计算 |
| 6≤出入口数量＜8 |  |
| 4≤出入口数量＜6 |  |
| 建筑一体化实现指数 |  | 一体化实现指数=100% |  |  |  |
| 50%≤一体化实现指数＜100% |  |
| 25%≤一体化实现指数＜50% |  |
| 道路网密度 |  | 道路网密度≥12km/km2 |  |  |  |
| 10km/km2≤道路网密度＜12km/km2 |  |
| 8km/km2≤道路网密度＜10km/km2 |  |
| 步行10分钟可达性 |  | 10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例≥80% |  |  |  |
| 60%≤10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜80% |  |
| 40%≤10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜60% |  |
| 20%≤10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜40% |  |
| 10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜20% |  |
| 非机动车接驳便捷性 |  | 非机动车停车场与车站出入口步行距离≤50m |  |  |  |
| 50m≤非机动车停车场与车站出入口步行距离＜100m |  |
| 100m≤非机动车停车场与车站出入口步行距离＜150m |  |
| 公交接驳便捷性 |  | 车站出入口与最近公交车站换乘距离≤50m |  |  |  |
| 50m＜车站出入口与最近公交车站换乘距离≤100m |  |
| 100m＜车站出入口与最近公交车站换乘距离≤150m |  |
| 出租车接驳便捷性 |  | 车站出入口附近设有即停即走上下客车位，且车位步行至车站出入口距离≤50m |  |  |  |
| 50m＜车站出入口附近设有即停即走上下客车位，且车位步行至车站出入口距离≤100m |  |
| 100m＜车站出入口附近设有即停即走上下客车位，且车位步行至车站出入口距离≤150m |  |
| 小汽车控制与管理 |  | 车站800m区域建筑物停车配建标准折减≥20% |  |  |  |
| 15%≤车站800m区域建筑物停车配建标准折减＜20% |  |
| 10%≤车站800m区域建筑物停车配建标准<15% |  |
| 5%≤车站800m区域建筑物停车配建标准<10% |  |
| 0%＜车站800m区域建筑物停车配建标准<5% |  |

5.4.2条文说明：绿色出行比例指标评估车站区域交通结构目标；出入口数量、建筑一体化实现指数指标评估车站与周边区域、核心区域物业衔接的顺畅程度；道路网密度指标评估车站区域道路供给规模、街区尺度；步行10分钟可达性、非机动车接驳便捷性、公交接驳便捷性及出租车接驳便捷性指标评估轨道交通车站与其他交通方式换乘衔接的一体化程度；小汽车控制与管理指标对评估车站区域机动车停车配建折减程度，衡量规划是否遵循公交优先原则。

## 5.5公共空间

**5.5.1**公共空间评估包括完整街道模式、活动渗透界面、视觉活跃界面、公共空间面积4个二级评估指标。

5.5.1条文说明： 公共空间评估项主要评估车站开发影响区建筑与公共空间的衔接以及公共空间品质。

**5.5.2** 公共空间评估内容和评分规则应符合表5.5.2的规定。

表5.5.2 公共空间评估内容和评分规则

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 二级评估指标 | 权重 | 定性定量指标 | 分值 | | 备注 |
| 子项分值 | 满分 |
| 完整街道模式 |  | 车站800m区域道路采用完整街道设计模式的道路比例≥80% |  |  | 街道功能的完整，包括街道的交通功能、生活功能、景观功能和休闲游憩等功能 |
| 60%≤车站800m区域道路采用完整街道设计模式的道路比例＜80% |  |
| 40%≤车站800m区域道路采用完整街道设计模式的道路比例＜60% |  |
| 20%≤车站800m区域道路采用完整街道设计模式的道路比例＜40% |  |
| 10%≤车站800m区域道路采用完整街道设计模式的道路比例＜20% |  |
| 活动渗透界面 |  | 车站800m区域平均每100米长的街区界面所包含的出入口数量≥10 |  |  | 均每100长的街区界面所含的商铺、建筑物入口和行人出入口的数量 |
| 5≤车站800m区域平均每100米长的街区界面所包含的出入口数量＜7 |  |
| 3≤车站800m区域平均每100米长的街区界面所包含的出入口数量＜5 |  |
| 视觉活跃界面 |  | 视觉活跃界面占比≥90% |  |  | 视觉活跃界面指超过20%建筑界面使用全透明、半透明的窗户或其他具有视觉穿透性的材料，与外界有视觉联系的临街步行道界面；视觉活跃界面占比=视觉活跃界面路段数/公共步行道路段数 |
| 80%≤视觉活跃界面占比＜90% |  |
| 80%≤视觉活跃界面占比＜70% |  |
| 60%≤视觉活跃界面占比＜70% |  |
| 50%≤视觉活跃界面占比＜60% |  |
| 公共空间面积 |  | 人均公共空间面积≥8m2 |  |  | 公共空间包括街道、绿地、公园、广场等 |
| 6m2≤人均公共空间面积＜8m2 | \*0.6 |
| 4m2≤人均公共空间面积＜6m2 |  |

5.5.2条文说明：完整街道模式指标评估车站区域街道设计功能完整性；活动渗透界面评估建筑与街道的连接的畅通性；视觉活跃界面指标评估街道底层空间的活跃度；公共空间面积指标评估车站区域公共空间供给规模。

# 6TOD实施效果评估

## 6.1一般规定

**6.1.1**车站开发影响区TOD实施效果评估主要包括紧凑开发、混合功能、交通接驳、公共空间和运营效果5个分项的评估，满分为100分。

6.1.1 条文说明：前四项评估对应车站开发影响区TOD规划设计方案评估，侧重评估规划设计方案落地实施度；运营效果评估侧重项目建设完成后取得的实施效果。

**6.1.2**实施效果评估中，紧凑开发、混合功能、交通接驳、公共空间4个分项评估统称为规划实施度评估。

**6.1.3**各评估分项的权重系数与二级指标之间的权重系数必须满足式6.1.3的要求：

(6.1.3)

式中：——TOD实施效果评估第项评估分项；

——第项评估分项二级指标的数量。

**6.1.4**各评估分项的权重系数满足必须式6.1.4的要求：

=1 (6.1.4)

**6.1.5** 各评估分项包含评估指标和相关评分条件。二级指标应根据评分条件确定得分，评估分项得分为该分项下二级指标实际得分之和。

**6.1.6**车站开发影响区TOD 实施效果可分为“ Ⅰ”、“ Ⅱ”、 “ Ⅲ”三个等级，等级应按表6.1.6的规定确定。

表6.1.6 车站开发影响区TOD实施效果评价结果等级规定

|  |  |
| --- | --- |
| 总得分 | 评价结果等级 |
| 60＜ | Ⅰ |
| 30＜ | Ⅱ |
|  | Ⅲ |

## 6.2规划实施度评估

**6.2.1**规划实施度评估中紧凑开发、混合功能、交通接驳、公共空间4个评估分析的评估内容与5.2~5.5对应节一致。

**6.2.2**规划实施度分项评估细则如表6.2.2所示。

表6.2.2规划实施度评估内容和评分规则

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 评估维度 | 二级评估指标 | 权重 | 定性定量指标 | 分值 | | 备注 |
| 子项分值 | 满分 |
| 紧凑开发 | 开发强度 |  | 车站周边开发强度≥4.0 |  |  |  |
| 3.0≤车站周边开发强度＜4.0 |  |
| 2.0≤车站周边开发强度＜3.0 |  |
| 1.5≤车站周边开发强度＜2.0 |  |
| 1≤车站周边开发强度＜1.5 |  |
| 开发紧凑度 |  | 车站300m核心区域开发强度/300-800m影响区域开发强度≥3 |  |  |  |
| 2≤车站300m核心区域开发强度/300-800m影响区域开发强度＜3 |  |
| 1.5≤车站300m核心区域开发强度/300-800m影响区域开发强度＜2 |  |
| 1.2≤车站300m核心区域净容积率与300-800m影响区域净容积率比值＜1.5 |  |
| 1.0＜车站300m核心区域净容积率与300-800m影响区域净容积率比值＜1.2 |  |
| 常住人口密度 |  | 车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度≥2.5 |  |  |  |
| 2.0≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜2.5 |  |
| 1.5≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜2.0 |  |
| 1.2≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜1.5 |  |
| 1.0≤车站800m半径范围内常住人口密度/全市建成区常住人口密度＜1.2 |  |
| 就业岗位密度 |  | 车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度≥2.5 |  |  |  |
| 2.0≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜2.5 |  |
| 1.5≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜2.0 |  |
| 1.2≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜1.5 |  |
| 1.0≤车站800m半径范围内就业岗位密度/全市建成区岗位密度＜1.2 |  |
| 混合功能 | 功能多样性 |  | 车站800m范围用地类型包含居住用地、文化用地、教育用地、体育用地、医疗卫生用地、商业用地、商务金融用地、绿地与开敞空间用地的6类级以上 |  |  | 用地分类参照《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南（试行）》；每类用地面积比例不低于5% |
| 车站800m范围用地类型包含居住用地、文化用地、教育用地、体育用地、医疗卫生用地、商业用地、商务金融用地、绿地与开敞空间用地的5类 |  |
| 车站800m范围用地类型包含居住用地、文化用地、教育用地、体育用地、医疗卫生用地、商业用地、商务金融用地、绿地与开敞空间用地的4类 |  |
| 公共服务设施覆盖 |  | 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的5种或以上 |  |  | 教育设施指中小学、幼儿园；医疗设施指医院，不包含药店 ；文化设施指市政府提供服务的图书馆、文化馆、科技馆等，不包括商业用途的艺术馆、影院等；体育设施指城  市政府提供服务的体育场、体育馆等，不 包括街边的简易体育器械、商业健身房等 |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的4种 |  |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的3种 |  |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的2种 |  |
| 车站800m半径范围内有教育、医疗、文化、体育、公园及生活服务的1种 |  |
| 保障性住房 |  | 车站800m范围内配建保障性住房面积占居住建筑总面积比例≥20% |  |  | 车站800m范围内有居住用地车站，按保障性住房配建比例赋分；无居住用地车站此项评分为满分 |
| 15%≤车站800m范围内配建保障性住房面积占居住建筑总面积比＜20% |  |
| 10%≤车站800m范围内配建保障性住房面积占居住建筑总面积比＜15% |  |
| 5%≤车站800m范围内配建保障性住房面积占居住建筑总面积比＜10% |  |
| 0%＜车站800m范围内配建保障性住房面积占居住建筑总面积比＜5% |  |
| 交通接驳 | 绿色出行比例 |  | 车站800m范围绿色出行比例≥80% |  |  | 绿色出行方式包括步行、非机动车（电动非机动车）以及地面公交、城市轨道交通，不包含出租车 |
| 70%≤车站800m范围绿色出行比例＜80% |  |
| 60%≤车站800m范围绿色出行比例＜70% |  |
| 车站出入口数量 |  | 出入口数量≥8 |  |  | 一个通道连接多个出入口时，出入口数按实际站外出口数量计算 |
| 6≤出入口数量＜8 |  |
| 4≤出入口数量＜6 |  |
| 建筑一体化实现指数 |  | 一体化实现指数=100% |  |  |  |
| 50%≤一体化实现指数＜100% |  |
| 25%≤一体化实现指数＜50% |  |
| 道路网密度 |  | 道路网密度≥12km/km2 |  |  |  |
| 10km/km2≤道路网密度＜12km/km2 |  |
| 8km/km2≤道路网密度＜10km/km2 |  |
| 步行10分钟可达性 |  | 10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例≥80% |  |  |  |
| 60%≤10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜80% |  |
| 40%≤10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜60% |  |
| 20%≤10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜40% |  |
| 10min步行可达区域面积占800m范围面积的比例＜20% |  |
| 非机动车接驳便捷性 |  | 非机动车停车场与车站出入口步行距离≤50m |  |  |  |
| 50m≤非机动车停车场与车站出入口步行距离＜100m |  |
| 100m≤非机动车停车场与车站出入口步行距离＜150m |  |
| 公交接驳便捷性 |  | 车站出入口与最近公交车站换乘距离≤50m |  |  |  |
| 50m＜车站出入口与最近公交车站换乘距离≤100m |  |
| 100m＜车站出入口与最近公交车站换乘距离≤150m |  |
| 出租车接驳便捷性 |  | 车站出入口附近设有即停即走上下客车位，且车位步行至车站出入口距离≤50m |  |  |  |
| 50m＜车站出入口附近设有即停即走上下客车位，且车位步行至车站出入口距离≤100m |  |
| 100m＜车站出入口附近设有即停即走上下客车位，且车位步行至车站出入口距离≤150m |  |
| 小汽车控制与管理 |  | 车站800m区域建筑物停车配建标准折减≥20% |  |  |  |
| 15%≤车站800m区域建筑物停车配建标准折减＜20% |  |
| 10%≤车站800m区域建筑物停车配建标准<15% |  |
| 5%≤车站800m区域建筑物停车配建标准<10% |  |
| 0%＜车站800m区域建筑物停车配建标准<5% |  |
| 公共空间 | 完整街道模式 |  | 车站800m区域道路采用完整街道设计模式的道路比例≥80% |  |  | 街道功能的完整，包括街道的交通功能、生活功能、景观功能和休闲游憩等功能 |
| 60%≤车站800m区域道路采用完整街道设计模式的道路比例＜80% |  |
| 40%≤车站800m区域道路采用完整街道设计模式的道路比例＜60% |  |
| 20%≤车站800m区域道路采用完整街道设计模式的道路比例＜40% |  |
| 10%≤车站800m区域道路采用完整街道设计模式的道路比例＜20% |  |
| 活动渗透界面 |  | 车站800m区域平均每100米长的街区界面所包含的出入口数量≥10 |  |  | 均每100长的街区界面所含的商铺、建筑物入口和行人出入口的数量 |
| 5≤车站800m区域平均每100米长的街区界面所包含的出入口数量＜7 |  |
| 3≤车站800m区域平均每100米长的街区界面所包含的出入口数量＜5 |  |
| 视觉活跃界面 |  | 视觉活跃界面占比≥90% |  |  | 视觉活跃界面指超过20%建筑界面使用全透明、半透明的窗户或其他具有视觉穿透性的材料，与外界有视觉联系的临街步行道界面；视觉活跃界面占比=视觉活跃界面路段数/公共步行道路段数 |
| 80%≤视觉活跃界面占比＜90% |  |
| 80%≤视觉活跃界面占比＜70% |  |
| 60%≤视觉活跃界面占比＜70% |  |
| 50%≤视觉活跃界面占比＜60% |  |
| 公共空间面积 |  | 人均公共空间面积≥8m2 |  |  | 公共空间包括街道、绿地、公园、广场等 |
| 6m2≤人均公共空间面积＜8m2 | \*0.6 |
| 4m2≤人均公共空间面积＜6m2 |  |

## 6.3运营效果评估

**6.3.1**运营效果评估包括物业租售率、物业增值率、车站人气活力提升指数、车站人气活力均衡指数4个二级评估指标。

6.3.1条文说明： 运营效果评估项主要评价TOD开发实施后，车站开发影响区在物业价值、区域整体活力等方面取得的成果。

**6.3.2** 运营效果评估内容和评分规则应符合表6.3.2的规定。

表6.3.2运营效果评估内容和评分规则

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 二级评估指标 | 权重 | 定性定量指标 | 分值 | | 备注 |
| 子项分值 | 满分 |
| 物业出租率 |  | 出租型物业出租率≥80% |  |  | 出租型物业：开发商保留产权，对外租赁经营的物业 |
| 60%≤出租型物业出租率＜80% |  |
| 40%≤出租型物业出租率＜60% |  |
| 物业出售率 |  | 出售型物业出售率≥80% |  |  | 出售型物业：开发商对外出售产权的物业 |
| 60%≤出售型物业出售率＜80% |  |
| 40%≤出售型物业出售率＜60% |  |
| 物业增值率 |  | 物业增值率≥30% |  |  | 物业增值率=车站800m范围内物业平均租售价格/车站800~1500m范围物业平均租售价格 |
| 20%≤物业增值率＜30% |  |
| 10%≤物业增值率＜20% |  |
| 车站周边活力人口密度均值 |  | 车站周边活力人口密度均值/max｛车站周边常住人口密度，车站周边岗位密度｝≥8 |  |  | 车站周边活力人口密度均值为工作日、非工作6:00-22:00内车站800m范围内每小时活力人口密度值的均值 |
| 6≤车站周边活力人口密度均值/max｛车站周边常住人口密度，车站周边岗位密度｝＜8 |  |
| 4≤车站周边活力人口密度均值/max｛车站周边常住人口密度，车站周边岗位密度｝＜6 |  |
| 2≤车站周边活力人口密度均值/max｛车站周边常住人口密度，车站周边岗位密度｝＜4 |  |
| 1＜车站周边活力人口密度均值/max｛车站周边常住人口密度，车站周边岗位密度｝＜2 |  |
| 公众满意度 |  | 开发范围内居民、就业人员、消费者等公共对TOD开发影响区整体满意度评价结果≥90 |  |  | 满意度评价结果为公众主观评价结果，可通问卷调查方式获得 |
| 80≤开发范围内居民、就业人员、消费者等公共对TOD开发影响区整体满意度评价结果≥90 |  |
| 70≤开发范围内居民、就业人员、消费者等公共对TOD开发影响区整体满意度评价结果≥80 |  |

6.3.2条文说明： 物业出租率、物业出售率指标评估TOD开发影响区物业运营效果；物业增值率指标评估车站区域物业价值提升效果；车站周边活力人口密度均值评估TOD开发后车站周边的人气增长效果；公众满意度指标体现区域内居住、就业、消费、休闲等使用者的主观感受。

**本标准用词说明**

**1**为便于在执行本规范条文时区别对待，对要求严格程度不同的用词说明如下：

1）表示很严格，非这样做不可的：

正面词采用“必须”，反面词采用“严禁”；

2）表示严格，在正常情况下均应这样做的：

正面词采用“应”，反面词采用“不应”或“不得”；

3）表示允许稍有选择，在条件许可时，首先应这样做的：

正面词采用“宜”，反面词采用“不宜”；

4）表示有选择，在一定条件下可以这样做的，采用“可”。

2　条文中指明应按其他有关标准执行的写法为：“应符合……的规定”或“应按……执行”。

# 引用标准名录

1. 《城市轨道交通运营指标体系》GB/T 38374-2019
2. 《城市轨道交通接驳设施技术要求》JT/T 1410-2022