



世联地产顾问丛书

轨道 黄金链

轨道交通与沿线土地开发
GOLDEN TRACK CHAIN
MASS TRANSIT AND LAND
DEVELOPMENT ALONG

世联地产 编著



机械工业出版社
China Machine Press

世联地产顾问丛书

轨道黄金链

——轨道交通与沿线土地开发

世联地产 编著



机械工业出版社
China Machine Press

城市因交通的变迁而由兴及衰,再到复兴。对城市发展进程影响最大的交通方式莫过于轨道交通。轨道交通不仅带来新的城市分工体系,还延伸到城市内部,构建起新的城市骨架,从而最大化地改写城市历史。改革开放30年,中国在城市轻轨、地铁和城际高速铁路等新型轨道交通方面都有了长足进步,未来将进入轨道交通的新纪元。如何抓住这一历史机遇,引导轨道交通的正向能量,合理地规划和经营轨道交通及开发其沿线物业,将是一个复杂的课题。作为与中国的轨道交通城市一起成长的专业顾问公司,世联最早系统引入国外轨道交通的理论及案例,服务过的轨道交通策划项目遍布全国,并在项目中积累了大量宝贵的实践经验。本书探讨了对城市形态影响最大的地铁、轻轨和高铁三种新型轨道交通方式,是世联多年来理论研究与实践经验的智慧积淀。

版权所有,侵权必究

本书法律顾问 北京市展达律师事务所

图书在版编目(CIP)数据

轨道黄金链:轨道交通与沿线土地开发 / 世联地产编著. —北京:机械工业出版社, 2009.8

(世联地产顾问丛书)

ISBN 978-7-111-27482-7

I. 轨… II. 世… III. ① 城市铁路-轨道运输-研究 ② 土地资源-资源开发-研究
IV. U239.5 F301.24

中国版本图书馆CIP数据核字(2009)第109119号

机械工业出版社(北京市西城区百万庄大街22号 邮政编码 100037)

责任编辑:刘斌 版式设计:卡邦文化传播

北京瑞德印刷有限公司印刷

2009年8月第1版·第1次印刷

170mm×242mm·8.75印张

标准书号:ISBN 978-7-111-27482-7

定价:38.00元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

本社购书热线:(010)68326294

投稿热线:(010)88379007

序

轨道时代的盛宴

轨道交通实际上不是一个简单的交通问题，它是一座城市再发展、土地再利用、商业恢复活力的问题，这就是为什么轨道交通之于城市而言，素有“黄金链”之称。

世联一向将自己视为一家市场公司，如果从市场的角度来审视轨道交通建设，那么无论是在2001年世联第一次参与的天津地铁1号线延长线建成区的商业区再定位和未建成区沿线的土地利用，还是后来又陆续参与的深圳地铁4号线端头区域土地开发价值研究、远洋地产中山轻轨项目、武汉市轨道交通4号线站点项目、无锡高铁站前国际商务区等17个轨道类项目，轨道交通所必然涉及的轨道沿线物业开发、站点物业开发、地下物业开发、上盖物业开发等多个领域，都可谓是一道道重新分配城市资源的饕餮之享。

当下的城市化正在策动着一场巨大的转型，我们将之喻为“城市化第三波”。这是一股由轨道交通所驱动的城市化冲击波，它迥异于以住宅的商品化带动城市的住宅产业发展，从而激活旧城区商品住宅开发的“城市化第一波”，也完全不同于以城市区域功能化为主要特征的“城市化第二波”，即城市被逐步划分为工业园区、CBD区、综合商业区等功能区，城市空间通过拉骨架得以迅速扩大，区域功能化以后所产生的大批土地供应，给投资者和开发者提供了无限广阔的进入机会。同时配合政府土地公开招拍挂的出让政策使房地产企业如

世联地产顾问丛书编辑委员会

陈劲松 周晓华 张艾艾 林蔚 周洋 景承蔚 侯颖方

主要编撰人员 / 杜烨 杨昭 蔡本玮

编审 / 甘霖

沐春雨，迅速成长。这一波是中国房地产发展最快的一波，也是推动城市化发展比较有效的一波。

但是即将到来的第三波能量可能更大，其主要特征是大区开发——上海浦东新区、天津滨海新区、成渝统筹城乡综合区、武汉城市圈、长株潭城市群、广西北部湾经济区、海西经济区，等等，“都市大区化”已然是国家战略。在大区化进程中最重要的一步就是推动大区同城化，而同城化最有效且唯一的方式就是轨道，这包含了城市内的地铁、城市之间的轻轨，以及大区之间的高铁。

通过轨道的连接迅速同城化，并依托轨道几乎可以盘活城市的全部资源。日本从1950年开始，经过20年实现了城市间的轨道连接。如果将日本20世纪50年代与70年代的城市配套、公共设施、人口流动进行对比，我们就会发现轨道交通系统建成后出现了城市人口迁移和商业配套的转移，也就是城市资源围绕轨道进行重新分配。

这是一个很重要的结论，反观中国城市的资源分配，交通也是决定因素。城市资源的分配可以是区（城市街区）、可以是环（城市环线）、可以是道（城市街道），土地价值自然跟区、环、道息息相关。由于轨道在重新分配城市资源的同时，也盘活了土地资源，使更多的投资者有动力在靠近建成区或靠近交通干线以较低的开发成本，进行成块开发，这远胜于城市的分散开发。城市边缘带的交通相对于市中心更加便利，可以最小的代价将城市居民与城市就业机会连接起来，同时降低老城区的压力。回想当年日本激活房地产市场的动力，就是重新盘整国家的土地资源，然后提供土地供应计划，使更多的投资者能够进入参与，同时带来城市住宅的多样化。

当然，轨道交通建设未必都能让城市更加美好，享用这场盛宴，时刻考验着我们在轨道选择、轨道运营、轨道空间、轨道人流上的理性计算能力和市场经验。根据世联对全世界盈利状况最佳的香港特区地铁的研究，发现很多问题

在轨道建设之初就需要重点考虑了。例如轨道的线路,轨道经过的区域需要盘活哪些资源;轨道建成后的运营,通过什么样的方式来进行补给;轨道地上空间和地下空间商业物业、持有性物业的升值和再开发;轨道沿线的土地利用价值如何最大化,等等。

今天的大都市化能不能由捷运、铁路串起我们理想中的半小时生活圈、1小时生活圈乃至2小时生活圈的黄金链,不仅取决于城市发展主体设定的目标、所持的理念、规划的能力,也愈益受制于其市场的运营经验,因此,作为一家市场化咨询顾问机构,面对轨道时代的轰然到来,应该如何与市场主体一起去努力完成这一新的城市化课题,这正是世联出版本书的迫切动力。

世联地产董事总经理 周晓华

2009年7月

目录

Contents

序 轨道时代的盛宴

第一部分 轨道城市的时代到了

- 2 第1章 城市的生命线和城市交通的骨干——地铁及轻轨
 - 1.1 世界100多座城市的7000多公里地铁
 - 1.2 2015年中国地铁将达2500公里
 - 1.3 地铁是一座城市的生命线工程
- 14 第2章 连接大都市群的主动脉——高速铁路
 - 2.1 高铁的诞生
 - 2.2 从“新干线”到“欧洲之星”
 - 2.3 中国是最适合建高铁的国家
 - 2.4 高铁的“2小时商务圈”

第二部分 城市地铁掘“金”三尺

- 32 第3章 站点旧改
 - 3.1 日本大阪难波城的背景与功能组成
 - 3.2 难波城的景观与空间设计
 - 3.3 大阪的新门户
- 39 第4章 上盖物业开发
 - 4.1 香港地铁的上盖物业
 - 4.2 北京地铁的上盖物业——壹线国际

56

第5章 地下空间

5.1 日本Nagahori地下街

5.2 日本虹地下商业街

5.3 日本川崎Azalea地下商业中心

63

第6章 地上空间与地下空间的共融

6.1 日本埼玉商业中心

6.2 中国香港青衣城购物中心

6.3 日本梅田商业中心

第三部分 郊区轻轨

——TOD城市

70

第7章 公共交通导向开发TOD

7.1 TOD的起源

7.2 TOD的概念

7.3 TOD的3D原则

72

第8章 为什么是TOD

8.1 最高效、最经济的全民交通方式

8.2 高密度的住宅社区大量出现

8.3 地铁沿线土地开发利用

74

第9章 TOD模式的关键要点

9.1 土地利用规划与交通系统规划结合

9.2 政府合理供应沿线土地

9.3 公共交通的主导者有整体规划设计和综合开发的理念

9.4 建立联合开发机制, 保证轨道交通建设、物业开发、资源利用的良性循环

第四部分 综合体城市

——城际高铁牵引下的新城市形态

79 第10章 日本新干线

10.1 横滨21世纪港

10.2 埼玉新都心

87 第11章 法国TGV

11.1 里尔——以交通枢纽为特点的新型城市中心的规划与实施

11.2 里昂——连接“巴黎都市圈”和“地中海都市圈”，打通法国南北经济大动脉

第五部分 青睐地铁

——沿线物业土地开发模式

96 第12章 联合开发(TJD)的物业开发模式——香港

12.1 香港地铁建设概况

12.2 香港地铁发展阶段

12.3 香港地铁物业开发模式

12.4 香港地铁开发物业

12.5 香港地铁沿线物业开发效果评价

107 第13章 日本TOD模式下的轨道交通与房地产的综合开发

13.1 日本地铁建设概况

13.2 日本轨道交通的融资方式和体制设定

13.3 日本地铁物业开发模式

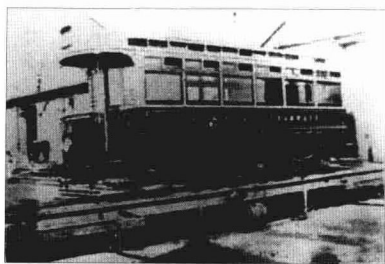
13.4 日本轨道交通企业对物业开发的操作

13.5 日本地铁沿线物业开发的经验

110	第14章 中国地铁沿线物业开发模式演变——广州
	14.1 广州地铁建设概况
	14.2 广州地铁沿线物业开发模式
120	第15章 中国地铁沿线物业开发模式演变——上海
	15.1 上海地铁建设概况
	15.2 上海地铁建设模式一：地铁公司自行开发物业
	15.3 上海地铁建设模式二：地铁公司与房地产企业合作开发物业
124	第16章 地铁物业开发模式盘点
	16.1 联合开发(TJD)是国内外普遍采用的模式
	16.2 物业开发参与者的选择
	16.3 城市轨道交通对土地利用空间结构的负面效应
127	后记
129	参考文献

第一部分

轨道城市的时代到了



近代用于第一条有轨线路的电车

城市兴衰的历史往往伴随着人类交通方式的变革史。近代以来，随着现代航运、铁路、公路等新式交通方式的

兴起，中国传统的交通地理发生了巨大变迁，从而打破了中国传统城市的发展格局，而这其中，轨道交通所带来的城市变化是影响范围最广、幅度最大的。

伴随着铁路轨道的延伸，许多传统交通重镇由于交通区位的变化，不再具备或丧失了优越的交通地理条件，逐渐陷入停顿或走向衰落，而部分位于新式交通干线上的城市出现快速发展，并带动了区域经济和城市群的发展。而在城市内部，新型轨道交通几乎在一夜间改变了城市的格局，重新分配城市土地价值，引发城市空间的变迁，形成了轨道沿线特有的物业形态。

轨道交通有着快速、准时、安全、舒适、污染少、运量大、运输效率高等特点。本书所探讨的新型轨道交通方式主要包括三种：地铁、轻轨和高速铁路（以下简称高铁）。地铁的通行使城市核心区的土地价值重新再分配；轻轨带动城市向外蔓延，形成城市新区；而高铁将城市更紧密地连接在一起，形成现代大都市集群和新的区域经济范围。

第1章 城市的生命线和城市交通的骨干

——地铁及轻轨

1.1 世界100多座城市的7000多公里地铁

自1863年英国伦敦建成世界上第一条地铁以来,这140多年间,世界上共有100多座城市建成了里程超过7000公里的地铁。最近30年发展尤为迅速,地铁已经成为各国繁荣大城市市区公共交通的最佳选择。

早期的地铁发展主要是欧美各国的中心城市,然而,对地铁车站的开发则是由日本创风气之先。

日本东京的第一条地铁线路于1927年建成通车。虽然日本的地铁也是效法欧洲技术建设而成的,但它们在修建地铁的同时,着重开发主要车站及其邻近的公众聚集场所,这些场所能促进地下商业中心的建设,而且与地下车站连成一片,使地铁这一公共性基础设施获得了新的活力,取得了较好的经济效益和社会效益。



世界上地铁客运量最大的城市之一——繁忙的东京地铁

表1-1 世界地铁交通发展简史

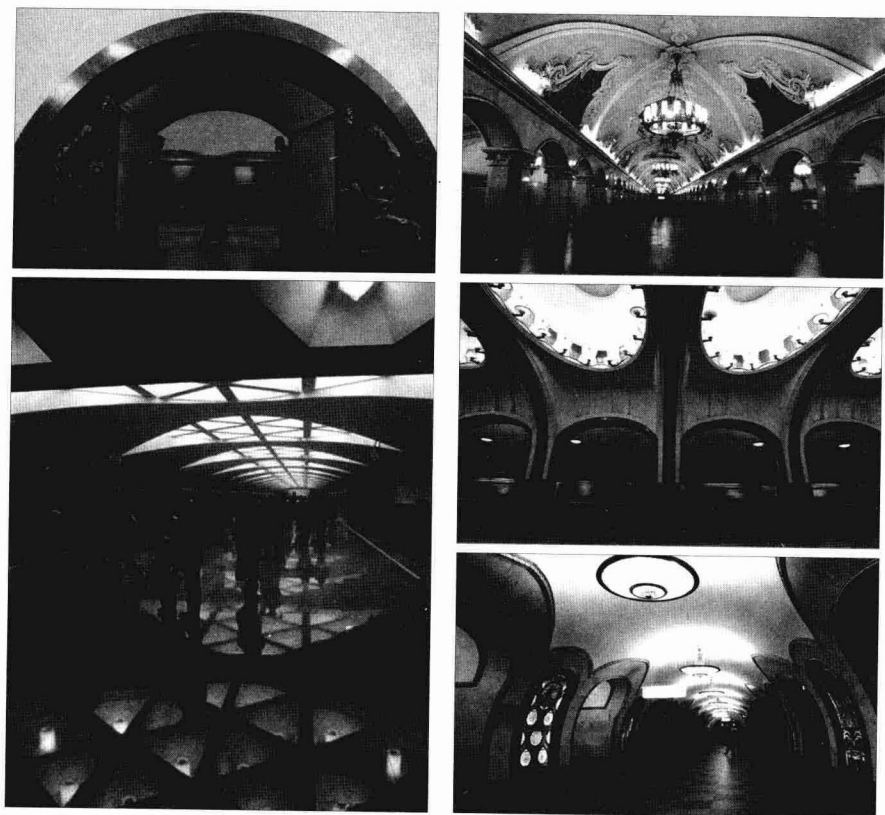
年代	地铁发展
1863~1899年	有英国的伦敦和格拉斯哥、美国的纽约和波士顿、匈牙利的布达佩斯、奥地利的维也纳以及法国的巴黎共5个国家的7座城市率先建成了地下铁道
1900~1924年	欧洲和美洲又有9座大城市相继修建了地下铁道，如德国的柏林和汉堡、美国的费城以及西班牙的马德里等
1925~1949年	其间经历了第二次世界大战，各国都着眼于自身的安危，地铁建设处于低潮，但仍有日本的东京、大阪，苏联的莫斯科等少数城市在此期间修建了地铁
1950~1974年	世界上地铁建设蓬勃发展。在此期间，有加拿大的多伦多、蒙特利尔，意大利的罗马、米兰，美国的费城、旧金山，苏联的列宁格勒、基辅，日本的名古屋、横滨，韩国的首尔以及中国的北京等约30座城市相继建成了地铁
1975~1995年	地铁建设在原有基础上，取得了长足的进展，世界上30多座城市在此期间建成了地铁或正在修建地铁，美洲有华盛顿、温哥华等9座城市，欧洲有布鲁塞尔、里昂、华沙等9座城市，亚洲则更多，有神户、加尔各答、香港以及天津和上海等16座城市

背景资料

地下的艺术殿堂——莫斯科地铁

到莫斯科旅游，绝不能错过参观这座城市的地铁站。原因有三：它是世界上堪称最古老的地铁站，是世界上效率最高的地铁站；它也是世界上最深入地底的地铁站；最重要的是，它保留了浓厚的斯大林时代色彩，是世界上最美丽、最宏伟的地铁站。

莫斯科地铁 (Moscow Metro) 一直享有“地下的艺术殿堂”之美称。地铁站的建筑造型各异、华丽典雅。每个车站都由国内著名建筑师设计,铺设的大理石就有几十种,并广泛采用大理石、马赛克、花岗石、陶瓷和五彩玻璃,装饰出具有不同艺术风格的大型壁画及各种浮雕、雕刻,再配以各种别致的灯饰,犹如富丽堂皇的宫殿,让人完全没有置身地下的感觉,其中一些作品美妙绝伦,令人流连忘返。地铁车厢除顶灯外,还设计了便于读书看报的局部光源,在车厢门口安装了报站名用的电子显示屏。地铁站除根据民族特点建造外,还以名人、历史事迹、政治事件为主题而建造。

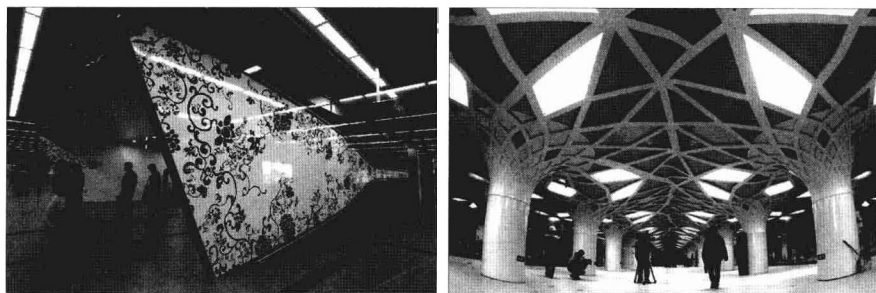


以宏大的建筑规模和华美的地铁站风貌闻名的莫斯科地铁

1.2 2015年中国地铁将达2500公里

我国城市轨道交通始建于1965年的北京地铁1号线,1969年10月建成,1971年1月开始试营运,从此揭开中国地铁历史序幕。在国家发展政策的指导下,我国地铁的发展到目前阶段可分为三个阶段。

第一阶段是从20世纪60年代中期开始,以北京地铁为代表,一期工程从苹果园至火车站,全长23.6公里,设计17座车站,于1969年10月1日通车。这是我国依靠自己力量,在51个月内建成的第一条地铁,这极大地鼓舞了中国地铁建设者,同时上海、天津、广州等城市开始积极筹划,开始地铁试验段工程,为大规模工程启动准备条件。

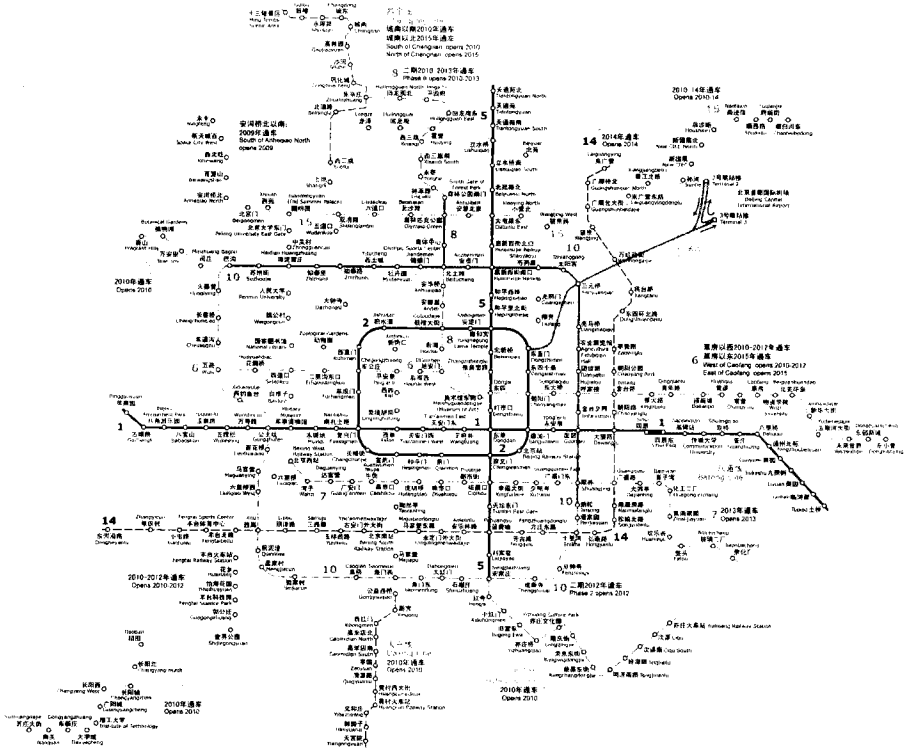


北京地铁“奥运支线”站点



上海人民广场站1、2、8号线三角地换乘大厅

第二阶段是改革开放以后，国内经济迅速发展，与境外交往日益频繁，国外地铁技术信息不断传入，随着国内城市建设的大好形势，又唤起了地铁建设的信心。上海、广州着手工程可行性研究，直至20世纪90年代初，上海、广州地铁相继开工，其他城市也紧锣密鼓地开始筹备和研究，全国十多座城市要建地铁或轻轨，掀起了国内地铁和轻轨建设热潮。但由于资金不足，在借贷外资和设备引进方面缺乏经验，造成地铁造价急剧上涨，同时给日后运营维修、部件更换、补充等留下许多隐患。国家及时发现问题，便全面实施整顿，暂停审批地铁的立项。



北京2015年地铁规划