
重庆城市轨道交通沿线物业开发趋势

聂鑫路

(重庆市轨道交通建设办公室, 重庆 400014)

【摘要】: 本文主要以重庆轨道交通沿线物业开发为例, 分析了上盖物业一体化、开发强度圈层化和新城区 TOD 开发三个层次的发展趋势, 并针对轨道交通沿线物业开发的可持续发展问题, 从土地招拍挂、网络化开发等方面提出了建议。

【关键词】: 轨道交通; 沿线物业; 开发趋势; 重庆

【中图分类号】: U491.1+21 **【文献标识码】:** A **【文章编号】:** 1671-8089 (2013) 05-0008-04

随着国内社会、经济的高速发展, 城市轨道交通(地铁、轻轨等)在公共交通体系中所占比例日益凸显, 轨道交通在加强沿线土地资源综合利用的同时, 也促进了土地增值。近几年, 国内各大城市的轨道交通沿线物业发展迅速, 北京、上海、深圳等城市的轨道交通沿线物业开发已具规模, 并从物业开发中取得了收益。但与香港地铁相比, 国内轨道交通沿线物业开发收益仍相对较低。鉴于各大城市的发展情况差异较大, 轨道站点对城市土地开发的影响效果千差万别, 沿线物业开发模式各不相同, 本文主要以重庆轨道交通沿线物业开发为例, 分析轨道交通沿线物业开发趋势。

1 重庆概况

重庆以“山水之城”闻名, 主城区地形起伏, 为“多中心、组团式”城市格局, 渝中、南坪、观音桥等 21 个组团既相对独立又彼此联系。为促进重庆主城区各大组团的发展, 加强组团间的联系, 缓解日益增长的交通压力, 重庆正在大力发展轨道交通。目前, 重庆轨道交通已建成通车 140 公里以上, 运营的 4 条线路衔接了主城区“五大商圈”, 串联了江北机场、火车北站等大型客流集散地(图 1)的轨道交通线网。



图1 运营线路图

为有效利用轨道沿线的土地资源，拉动沿线经济发展，重庆轨道交通建设之初就着重发展沿线物业开发，从借鉴纽约、香港等物业开发的成功经验，到探索适合自身的开发模式，现已建成车站上盖物业 9 处，总建筑面积约为 32 万平方米。

2 重庆轨道交通沿线物业开发趋势

重庆轨道交通沿线物业现已涵盖站厅内物业开发、站点地下空间开发、站点上盖物业开发和站点周边物业开发等类型，经历了从站点物业开发到站点周边物业开发的历程。其中，尝试上盖物业一体化、开发强度圈层化和新城区 TOD 开发等模式取得的成果，将成为后续轨道交通沿线物业发展的导向标。

2.1 上盖物业一体化开发

轨道交通建设早期，站点与上盖物业开发分离，两者之间缺少衔接，存在站点整体功能单一、空间资源浪费、客流量不足等问题。为解决上述问题，行业内提出了轨道交通上盖物业的一体化开发方案。在重庆轨道交通上盖物业的开发过程中，有关部门正积极尝试一体化开发模式，主要集中在站点和车辆基地上盖物业的开发。

2.2.1 站点上盖物业开发

轨道站点上盖物业的一体化开发，即将商业、站点功能、地下停车场等各类服务设施结合起来，进行立体规划和开发，打造成服务功能的综合体。比较成功的如香港新界荃湾地铁站，其上盖物业的商铺面积近 17 万平方米。重庆轨道交通三号线南坪站，该站为地下站，上盖物业为万达广场（图 2），站厅与万达广场的室内步行街连为一体。

整个万达广场商业主体与轨道站点同步设计、施工，配置有大型商场、酒店、写字楼、住宅等功能设施，总建筑面积约为

78 万平方米，现已成为南坪的商业中心，具有极强的客流吸引力和极高的商业价值。



图2 万达广场实景图

轨道交通车辆基地是保证轨道正常运营的后勤基地,它包括停车、日常检修、综合维修等功能。由于功能需求的特殊性,车辆基地具有占地面积大,建筑密度较小,用地强度低等特征,因此,车辆基地可利用的上部空间资源极大。为集约化利用车辆基地用地及空间,北京、广州、深圳等城市正在大力推进车辆基地上盖物业的开发,如深圳的前海湾车辆基地上盖物业,建筑面积近 54 万平方米。重庆轨道交通上盖物业这些年也在向车辆基地上盖物业发展,如轨道交通六号线(地铁)一期工程大竹林车辆段上盖物业,两者共用基础结构主体,分层设置于同一用地内,配置有商场、写字楼、住宅、酒店、幼儿园等功能设施(图 3),总建筑面积约 26 万平方米。



图3 大竹林车辆基地上盖物业

2.2 开发强度圈层化

相关研究表明,轨道站点的步行吸引范围为 500m,在这个影响范围内的用地,距离轨道站点越近,乘客步行时间越短,其开发强度越高(反之较低),物业开发强度围绕轨道站点呈现出一种圈层化趋势^[8]。图 4 示意了轨道交通站点 100m 范围内主要以核心商业开发为主,100m-200m 范围内主要以综合办公开发为主,200m-500m 内以住宅开发为主,500m 吸引范围以外则以修建学

校、医院、公园等配套设施为宜。香港地铁的九龙站、金钟站、中环站周边物业开发强度就是典型的圈层式开发。

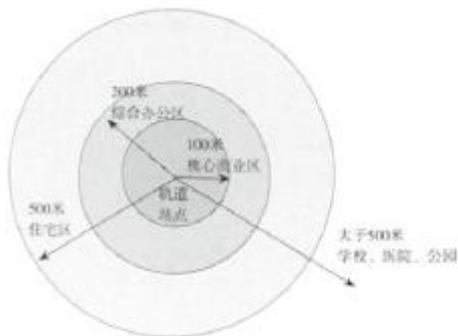


图4 开发强度圈层化示意图

为提高轨道站点周边用地的利用率和开发强度，重庆在轨道交通三号线和二号线建设过程中，就充分借鉴了这一开发模式，打造了观音桥商圈和杨家坪商圈。其中，观音桥商圈日均客流量达 35 万人次，日均销售额 3,000 余万元，2012 年销售总额更是突破千亿，成为重庆轨道站点周边用地圈层化开发的典型案例，受到政府规划、建设主管部门的广泛关注。

重庆轨道交通三号线观音桥站就设在观音桥商圈步行街内，出入口毗邻各大商场、超市、写字楼等，周边地下空间开发有大型商城，距离出入口稍远的区域，还配置有学校、银行、住宅、公园等功能设施（图 5），整个商圈围绕轨道车站，由近及远呈现出开发强度的圈层化，既节约了土地及空间资源，又保证了城市格局的分层有序。又如轨道交通二号线杨家坪站，该站位于杨家坪商圈内，其周边用地开发强度同样呈圈层化分布（图 6）。



图5 观音桥商圈夜景图



图6 杨家坪商圈实景图

2.3 新城 TOD 开发

随着城市的快速扩张，为有效解决城市的无限制

蔓延，美国新城市主义倡导者之一的卡尔索尔普提出了公共交通导向的土地使用开发策略，即交通引导开发（Transit-Oriented Development, TOD）（图 7），其中，公共交通主要是指地铁、轻轨等轨道交通。TOD 策略现已广泛应用于城市开发中，尤其是新城开发。新城 TOD 开发，具有交通便利、高密度开发、综合性功能布局、物业类型多样、高质量的公共空间等特点。如东京地铁新宿多摩新镇站就是 TOD 模式开发的典型；广州地铁中山站片区，也是依托于轨道站点的开发新区。

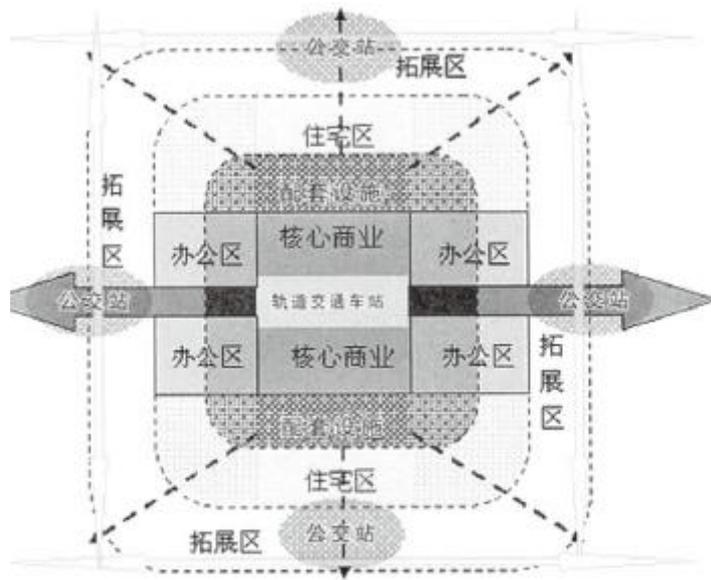


图7 TOD模式理想示意图

2010年6月，重庆两江新区正式挂牌成立，成为我国内陆地区唯一的国家级开发新区，也是继上海浦东新区、天津滨海新区后，由国务院直接批复的第三个国家级开发新区。为加快两江新区的建设，重庆市在城市总体规划中为两江新区增设了多条轨道交通线路，加大了两江新区范围的轨道交通线网密度，意图通过轨道交通的建设，拉动两江新区基础设施建设和用地开发，其中，悦来国际会展新城就是两江新区第一个引入轨道交通线路的新城区。

重庆悦来国际会展新城地处两江新区西部片区的中心位置，属空港国际新城拓展区，距江北国际机场约8公里，距观音桥商圈约15公里，规划总面积8.68平方公里。区域内增设2条轨道交通线路，其中，在建的轨道交通六号线直接引入国际会展中心，分别于会展中心中部和北端设站；规划的十号线车站设置于会展中心北端，与六号线换乘。为充分发挥轨道交通对周边用地开发的带动作用，综合利用会展中心区域用地，周边用地功能已调整为集展览中心、会议中心、商业、娱乐、酒店、办公楼、高级住宅、景观等多功能于一体的综合功能区（图8），具备承担超大型国际展览和综合性会议、节日等活动的能力。



调整前 调整后
图8 会展新城用地规划调整前后对比图

重庆作为西部地区的重要增长极和长江上游地区的经济中心，主城区将会有越来越多的新城区被开发，基于城市轨道交通的新城区 TOD 开发策略无疑是最好的选择，它的广泛应用将加快新城区的开发进度，有利于新城区各项功能的合理布局。

3 结论与建议

随着城市经济、社会的快速发展，为进一步集约化利用土地资源，优化城市格局，轨道交通沿线物业正往上盖物业开发一体化、周边用地开发圈层化和新城区 TOD 开发的方向大规模发展。为了更好地解决国内轨道交通沿线物业开发过程中的相关问题，促进物业开发和发展，笔者认为还应关注土地招拍挂、物业网络化开发等方面的问题，以此创新开发模式，引导开发趋势。

3.1 土地招拍挂

按照国家相关法律、法规的规定，当城市轨道交通设施用地及空间用于开发经营时，其用地及空间的使用权已超出划拨范围，必须按公开招拍挂的程序获取，不利于用地功能设计和整体开发。因此，可研究、探索轨道交通设施用地使用权的分层设置原则，进一步明确划拨、协议出让、公开招拍挂的用地及空间范围。

3.2 网络化开发

城市轨道交通沿线物业具备网络的基本特征^[1]，其互通性和功能一体性，将彻底打破城市房地产开发“各自为政”的传统模式；其外部经济性和网络依赖性，也将促进沿线物业以全新的方式、速度，不断完善和发展。因此，有必要将轨道交通沿线物业的网络特征融入到开发和经营中，打造基于轨道交通的网络化物业。

参考文献：

- [1]周建非. 香港地铁建设物业开发模式简介[J]. 地下工程与隧道, 2003 (3): 43-47.
- [2]杨京帅. 城市轨道交通线网合理规模与布局方法研究[D]成都: 西南交通大学, 2006.
- [3]Martijn Brons, Moshe Givoni, Piet Rietveld. Access to railway stations and its potential in increasing rail use[J]. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2009, 43(2): 136-149.
- [4]林楚娟. 香港地铁及上盖物业开发情况调研及其对深圳市地铁上盖物业开发建设的启示[J]. 科技和生产, 2011 (12): 143-150.
- [5]徐霖. 深圳前海湾地铁枢纽上盖物业结构设计[J]. 福建建设科技, 2010 (4): 66-67.
- [6]李孟然. 土地使用权“分层设置”破题——深圳地铁上盖物业土地使用权分层出让调查[J]. 中国土地, 2008 (8): 33-36.
- [7]郑堃. 轨道交通与地铁上盖物业协调开发研究[J]. 华中建筑, 2010 (5): 117-119.
- [8]杨卫国. 地铁车站周边地块合理开发强度之初探——由深圳市轨道交通二期广场详细规划说起[J]. 现代城市研究, 2006 (8).
- [9]杨京帅, 张殿业. 城市轨道交通车站合理吸引范围研究[J]. 中国铁路, 2008 (3).

[10]谭敏, 魏曦. TOD 模式下城市轨道交通站点地区规划设计实践探索[J]. 建筑学报, 2010 (8) .

[11]聂鑫路. 城市轨道交通沿线物业的网络特征[J]. 现代物业, 2013 (2) .