科学时报

区域周刊 Region Weekly

■2010 年 8 月 18 日 ■周三出版 ■第 138 期 ■编辑部电话：010-82618207 ■电子信箱：region@stimes.cn

编辑视点

地铁：都市商圈的辐射芯片

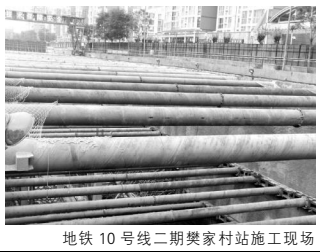
地铁是一列汇集财富的动车，能够把人流、物流、商流和信息流形成一股快速涌动的能量，成为城市财富功能快速升级的载体。地铁的聚合效益，使来自不同地方的人流和信息流快速通达，然后又集中释放出来。

城市地铁网络一旦形成之后，将对区域板块产生巨大影响。城区发展中原本存在的不均衡性，随着一列列机车的驶过变得趋于均衡。对城市商圈而言，地铁网络无疑成为商业地产投资的风向标，是对土地财富的成倍叠加。

在地铁经济中，地铁商业是一个全新的理念，也是比较好的投资机会。香港之所以成为购物天堂，地铁商业功不可没。仅在 2004 年，香港地铁商业就创造出 96 亿港元的惊人利润。地铁因其不受交通阻碍、准时快捷、跨地域性强的优势，以极高的效率盘活了整个城市的人流，从而诞生出一个巨大的商业链条。

地铁商业的模式，不仅需要在设计之初将地铁通道与城市功能充分结合，更需要对地铁商业总体营运的思路进行统筹、规划、管理、运行。成功的地铁商业模式一定是从城市的功能去考虑，能够通过整体营运的思路统筹规划，并将众多商业元素注入其中。地铁的多元通达性，也为城市商圈赋予了全方位的市场定位。因此，地铁出口的商业模式并非都要一味高档化，追求多元化更符合地铁四通八达的功能特色。

地铁 4 号线



地铁 10 号线二期樊家村站施工现场

基本完工的地铁大兴线西红门站

一方面是满足如中关村、金融街、CBD 等人群高度集中区域的交通需求，另一方面能够拓展城市新城及城市边缘组团发展空间，轨道交通正以一种非常直接的方式，引导北京城市空间结构和功能布局不断调整。

地铁经济 北京领舞

□本报记者 张林 实习生 王瑾

地铁大兴线西红门站区间施工现场。 张林 / 摄

随着奥运后城市轨道交通建设的不断提速，北京开始成为“地铁经济”的受益者。轨道交通在酝酿新的经济增长点的同时，也切实拉近了北京南北与东西区域的互通共荣。

今年底，北京将有地铁亦庄线、房山线、昌平线、大兴线和 15 号线 5 条新线路投入运营。目前，几条线路已陆续交付运营单位，并展开车辆测试。届时，北京地铁运营里程将达到 300 公里。

截至 2009 年，我国有 10 个城市 30 条地铁线路投入运营，总里程达 1000 公里，在建和拟建的还有 30 条线路，里程数也为 1000 公里。北京到 2015 年地铁里程将达到 561 公里，2020 年达到 1050 公里，在当下国内轨道交通建设的高潮中继续领跑。

值得注意的是，今年北京即将投运的线路大都位于远郊区县，并与中心城区相连，从而使今年成为北京郊区与中心城区最为“亲密接触”的一年。

轨道交通不仅带来城市空间结构和功能布局的变化，还催生了方兴未艾的地铁经济。随着记者走访几条已建成和仍在建设的地铁线路，不难发现其强大的活跃度和辐射力：交通汇集、人流往来、房价攀升、商圈崛起，乃至引发城市文化内涵的更迭。

贯通区域发展

8 月中旬，北京地铁 10 号线二期工程 08 标段的工地上骄阳似火，施工人员依然坚持作业。地下，两台盾构机像两条长龙盘踞在盾构井内整装待发。受丰台火车站改造选址不定的影响，盾构作业未能如期进行，这让项目经理王鹏程略显焦急。

王鹏程是中铁十二局集团第二工程有限公司(以下简称中铁十二局集团二公司)副总经理，同时也是 08 标段的项目经理。08 标段位于丰台区，包括一站(暂定名为樊家村站)三区间，标段全长 3.8 公里。其中樊家村站长度达到了 490.8 米，是北京在建地铁线路中最大的车站；3 个区间涉及草桥、玉泉营等站，主要采用盾构法施工。

地铁 10 号线分一、二两期，一期西起海淀区巴沟，向东南至劲松。二期规划自劲松再向西北方向延伸，与 5 号线交于宋家庄站，终止于一期工程起点巴沟站，形成像 2 号线一样的闭合环。

据介绍，10 号线二期工程具有施工线路长、工程量大、拆迁难、风险源多等不利因素。例如征地拆迁和管线改移等工作，南城进展较慢，曾一度影响到施工方按期进场。然而即便如此，08 标段依然克服重重困难，按计划完成了 40%的工程量。

“原来是东北半环，现在是西南半环，最终形成一个闭合环，10 号线将来对改善北京的交通状况要比其他线路更明显。”谈及自己的项目，王鹏程如此评价，“特别是它对南城的带动作用，把原来相对隔离的南城贯通了，对北京整个城市的融合会起到很大的作用。”

诚如其所说，单纯从连接南城与中心城区的角度看，已运营的地铁 4 号线、5 号线像两条大动脉，在线上实现了不同区域的联通。10 号线作为北京地铁第二条环线，更像一个骨架线路，它连接城市东南部、西北部最为密集的居住地区，在面上实现了区域间的网状联系。

“提速”公共交通

地铁 4 号线公益西桥站，这个丰台区马家堡地区曾经平静的一隅，旧秩序被彻底打破了。

周末下班时间，记者在公益西桥地铁站出口，看见紧挨主路横七竖八地停满了载客的私家车，车辆包围着操持各种生意的商贩，让赶时间的行人只能择路而逃。

现在，这一幕已成为司空见惯的场景。

地铁未通之时，这里车水马龙、井然有序，原来途经这里的 511、556、377 等多路公交，客源并不充裕，即使在上下班高峰期，也难以碰到挤车的情况。地铁带来的南北人流的交汇，使公共交通的滞后凸显出来。

4 号线通车后，依托这个贯通北京南北的大动脉，南城居民便捷“进城”、“北上”成为可能。以记者经常乘坐的 377 路公交车为例，大兴区西红门地区的居民多以该路公交为摆渡车，直达 4 号线，从而使该路公交原来客源不足的情况被运力紧张所取代。

为此，377 路不得不在高峰时间增加车次，同时还增设了开往地铁的区间车。

377 路并不是鲜例。虽然北京的公交线网四通八达，能够覆盖主干道，然而很多新小区仍普遍存在距离公交站太远的难题。今年，大兴线、亦庄线、房山线等 5 条地铁线将开通，小区对公交车接驳地铁的需求将更加强烈。

数据显示，今年上半年，北京轨道交通客运量同比增长 34%，公交车客运量同比增长仅为 4.7%。特别是暑运以来，地铁客流增势明显，日均客运量超过 500 万人次，不得不采取分流、限流等措施。

地铁满负荷运转，一方面缓解了地面交通的压力，另一方面也对公共交通建设提出更高要求。

北京市交通委有关负责人近日表示，公共交通应肩负起市民往返居住地和工作地的重任，其中公交车主要负责接驳地铁，覆盖如地铁周边小区、在城中心但地铁达不到的地区等。因此必须加快提高北京公交线网的覆盖率。

地铁房山线长阳站区间

公共交通建设提速，将加速地面交通深入居民区，一批新形态的摆渡车、短途公交车将出现。

地铁 10 号线二期工程 08 标段项目经理王鹏程说：“北京三环的交通拥堵问题很突出，10 号线二期完成后，不仅能有效缓解三环的地面交通压力，还在一定程度上推动了城市公交一体化进程，方便了沿线居民出行。”

有关专家强调，虽然公交车目前还是公共交通的主力，但地铁作为缓解城市交通压力的重要手段，其作用将会越来越突出。

活跃远郊楼市

在建的地铁大兴线预计今年 8 月底空载试运行，10 月通车，比原计划提前两个月。记者 8 月中旬来到大兴线西红门站时，正好目睹一辆列车缓缓驶过。

大兴线全长 21.76 公里，北起丰台区公益西桥站(接 4 号线)，南至大兴区天宫院站。西红门站是高架车站，也是大兴线 11 座车站中唯一一座地面高架车站。

从围挡看进去，可见西红门车站主体工程均已完工，内部装修基本完成，但外围环境还比较凌乱，尘土飞扬。高架轨道车车站向北延伸，然后在京良路向东。高架轨道上，有工人正在进行护栏安装等作业。高架西侧是一片规划中的绿地，未来将成为一个街边公园。

虽然环境略显凌乱，但宏伟的地铁高架无疑提升着周边的土地价值，带给人以巨大的信心。

据洪坤理想城售楼处工作人员介绍，随着大兴线通车的临近，虽然有国家政策的影响，但其楼盘价值仍有较大提升空间。这家售楼处紧挨着西红门地铁站的开发商，为此将二期几栋楼盘延期发售，并预言届时价格将突破 2 万元 / 平方米。而一两年前，这里楼盘的均价约为 1 万元 / 平方米左右。

记者了解到，西红门地区被大兴区定位为承接丰台区的大型居住社区。而理想城的开发商于 2002 年进驻西红门，已成功开发了多个住宅项目。此次延期发售的项目为其理想城二期楼盘，大约在京开高速和地铁大兴线的中间位置，距离地铁七八百米远。

理想城项目在南四环外，紧邻南五环，其房价飞速上涨固然有多种原因，但周边配套商业设施的兴起、相关产业带动等地铁经济的影响因素不容忽视。

南三环的万年花城项目也同样受到了地铁 10 号线二期建设的影响。据介绍，中铁十二局集团 2008 年中标该标段项目时，附近万年花城的价格在 1.2 万元 / 平方米左右，今年已涨到 3 万元 / 平方米，而且现在已经没有房源。

> 截至 2009 年，我国已投入运营和即将建设的轨道交通里程均为 1000 公里，而北京到 2020 年地铁里程将达到 561 公里，将长期处于领跑的位置。今年，北京即将投运的 5 条地铁线路大都位于远郊区县，使北京郊区与中心城区的联系更为“亲密”。

在房山区，地铁房山线的开通为购房者提供了更多的期待。房山线起点设在良乡城南长虹西路和苏庄大街交叉口，终点设在丰台郭公庄站，全长约 24.79 公里。

此前，鉴于区域配套并不成熟，房山的商业类住宅价格一直较低。房山线的开通对于区域价值的提升将起到关键作用。

在房山地产板块中，长阳板块较为受外界关注。这不仅因为长阳镇规划的低碳产业布局及宜居城市功能，还因为一些知名开发商的纷纷聚集。

房山线设有长阳站。长阳站为地面高架车站，位于长阳镇政府西南，京良路南侧，处于规划中的长阳镇军留庄综合组团核心位置。长阳镇希望利用轨道交通建设的机遇，推进基础设施建设，加大城郊农村改造力度，初步构建现代小城镇的基本构架。

聚拢商机

地铁站设到哪里，人流、物流和财流自然会随之流动，轻轨交通对沿线商业功能的提升作用毋庸置疑。同时，地铁站周边的配套商业，也在影响着地区乃至城市的品位和形象。

与北京其他在建地铁线路不同的是，大兴线秉承了边建地铁、边建城市的原则，在建设地铁的同时，集聚周边商业人气，地铁修建好后，周边的公交换乘中心和商业街等商业配套设施也随之逐步完善。

例如，义和庄站分为车站建设、周边土地开发建设、核心区建设与地下空间综合开发三个阶段。其中第三个阶段将重点开发建设地下商业区。采取这一开发模式的还包括西红门站、高米店南站、枣园站等 6 个车站。

在西红门站，地铁贯通使大型商业设施经历了从无到有的过程。紧邻五环外的物美卖场于 2009 年开业。虽然存在地理位置较偏、交通不便等不利因素，但由于附近缺乏大型商超，所以人气仍一直较旺。

同时，围绕理想城等住宅区配套建设的商业街、学校、体育公园、康体中心(医院)等大多数仍在规划中。记者在施工现场看到，商业街以两栋写字楼为主，已具备入驻条件，正在招商。写字楼北面是理想城二期在建楼盘，其中多栋楼主体工程已完工。

地铁 10 号线二期樊家村站分地下两层，其中地下部分也已预留了约有 6000 平方米的商业项目。中铁十二局集团 10 号线二期 08 标段总工程师贾大鹏介绍，作为北京在建车站中最大的站，樊家村站设有 8 个出入口，一方面为了服务地铁乘客，一方面为了服务将来的商业项目。

在商圈营造方面，丰台区借助地铁建设，先后布局乐购超市万年花城店、北京华联公益西桥购物中心、南三环首地大峡谷购物广场等项目，其中华联落户 4 号线终点公益西桥显然是早有准备。

随着地铁 4 号线的开通运营，公益西桥的人流物流激增。此前，该地区缺乏大型商超，居民有大的采购需求时往往要坐车到城里去。地铁规划的启动，第一时间刺激了商家的神经。

最早规划大型购物中心的乐天玛特，短时间内就聚集了不同业态的商家入驻；与之相邻的华联紧随其后，也于一年后开业。粗略看来，两者经营范畴大致相同。但两家大型购物中心却聚拢了附近的人气，其中就包括西红门地区。

彰显城市魅力

对首都而言，轨道交通不仅是奥运之后北京推动经济发展的重要动力，还是塑造城市形象的主要途径。随着地铁建设及地铁融入人们生活的繁密程度不断加深，随着科技在地铁中的广泛应用和地铁与城市文化相互交融，地铁正在日益影响着城市的布局和经济发展。

在车站、列车、座椅等不同部件的设计上，地铁辐射的文化魅力得以集中体现。例如针对车站设计，年内开通的 5 条新城线均强调营造“一线一景”的特色。其中，亦庄线高架站造型分为木盒子和瓢板式两种，房山线高架站统一采用“城市画卷”造型，昌平线主要为六边玻璃柱造型。

据介绍，之所以强调“一线一景”，而不是像 5 号线一样“一站一景”，是因为郊区轨道线路相对穿越空旷区域较多，风格统一的车站外观更容易识别。同时，站点设计也会兼顾周边地域文化特色，突出一定的个性化设计。

例如房山线 9 座高架车站中，良乡大学城站就作为特色站进行装修，其 3 层吊顶与其他车站有所区别，以体现高教园区的文化特色。这正是一种地铁文化对城市发展潜移默化的影响。

据了解，目前正在进行动车调试的地铁亦庄线，其粉红色的列车，不锈钢外壳与 5 号线基本相似。两者主要区别则在于座椅的不同。除此之外，亦庄线的车厢还增添了一些人性化设计，如“S”型把手，可以让人在拥挤的车门附近更方便扶握。

诸如此类的设计，处处体现出智慧与和谐，让人随时能够感受到都市的发展气息。

相关阅读

2020 年 武汉轨道交通 将基本覆盖

武汉被长江、汉江一分为三，武汉三镇由此形成独特的区域环境和人们的生活习惯。轨道交通作为“大武汉”多个大型居住组团连接主城的大动脉，它的建设提速和延伸将给这些区域带来新的生命力，促使片区间的商业、景观配套，实现共通共用。

据《武汉市城市快速轨道交通建设规划(2009-2020)》显示，未来 7 年内，武汉将建成 7 条包括轻轨、地铁在内的轨道交通线，基本形成覆盖全市的轨道交通网络体系。这 7 条线分别为：在延伸现有轻轨和地铁 2 号线、4 号线运行里程的基础上，新增地铁 3 号线、6 号线、7 号线和 8 号线 4 条线路。

目前，轻轨二期已于 7 月底投入运营，使轻轨通车里程从现有一期的 10.2 公里增加到 28.8 公里，贯穿武汉长江以北的闹市区和众多居住社区，并成为国内最长的城中轻轨线路。此外，武汉地铁的 2 号线、4 号线已全面开建，3 号线、6 号线、8 号线部分站点已启动前期招标，年内将陆续开工。

武汉地铁集团称，武汉将在 2017 年前完成市内城市轨道交通覆盖，可分担全市公共交通客流量的 35%、过江交通的 80%，逐渐缓解和改善江城交通拥堵的状况，引导和促进新城区开发建设。

在过江地铁的影响下，鲁巷将成为武昌新的核心商业区。这里规划为 70 多万平方米的商业区，地铁通车后，将使汉口过往武昌变得十分方便。正如长江大桥、二桥催生了中南和徐东商圈，武汉地铁的建设将拉近武昌和汉口的距离，并推动武昌的商业核心进一步向东延伸。

目前，武汉已经开工的地铁线正串联起城市最富有活力的商业中心、写字楼，形成现代服务产业带。在现有地铁线路的设计中，所有站点都要求与周边高层写字楼的地下车库和地下商场连接起来，地铁线周边将成为城市建设投资最大的区域之一。

从城市格局来说，轨道交通的建设，将极大地促进城市新区新城的发展。根据武汉市社会经济发展战略要求，武汉市城市总体规划提出了创造城市新的生存和发展空间、促进周边地区发展、形成合理的城镇结构体系的城市地区发展思想。随着主城地区的人口趋于饱和，武汉将形成以主城为核心，以新城为支柱，主城紧凑发展，新城各具规模，交通联系方便的城乡一体化地区。 (本报记者张林整理)

国外城市地铁：在商业经济中扮演重要角色

世界上各大城市地铁的情形不大一样。有的大力发展“地下经济”，使地铁成为城市文化的一道独特风景；有的则将目光转向地铁口外的黄金地带，让地铁在“大商业经济”中扮演重要的角色。

巴黎地铁之发达堪称世界之最，它不仅有运输功能，还犹如一个地下超市。巴黎的地铁站中设有许多商业点，包括百货店、饮食店、音像中心、书店、服装店、鞋帽店、香水店、花店、礼品店、照相馆以及免费报纸供应处，一些名牌商品专卖店也位列其中。除此之外，地铁内还有数以千计的各类自动售货机。在巴黎，店铺的经营活动已成为地铁网络的一部分。当地政府还计划继续扩建商业网点，让地铁真正成为巴黎的一个经济增长点。

东京的地铁公司为了增加收益，也充分利用空间从事经营活动。地铁站内摆放着很多投币式物品保管箱，使用一次 300 日元。地铁公司还向电话公司、银行、旅行社、销售商等提供场地，在站内设有公用电话、自动取款机、旅行服务窗口、自动贩卖机等。稍大一点的车站站台上设有简易售货亭，里面出售报纸、杂志、香烟、饮料、点心，以及雨伞等应急物品。地铁公司从中收取场地租金。

伦敦和纽约的地铁比较古老，站台和过道狭窄，不像北京地铁里有敞亮的“大厅”。另外，纽约地铁线路复杂，规则繁多，很容易让乘客认不准路线。即便如此，地铁也成为纽约这座大城市的商业经济的重要组成部分。

(本报记者张林整理)

主 编 郑金武
本版责编 张 林