



济南R1线长清园博园段周边楼盘林立,呈现一体化开发的态势。本报记者 周青先 摄

2017年7月20日 星期四
编辑:翟恒水 组版:陈华



京沪企业更愿意来泉城了

“TOD”理念建地铁,重塑济南发展格局

济南轨道交通R1线建设至今已两周年了,预计2019年试运行,未来,济南将有多条地铁线开通,为济南的经济发展和城市建设注入活力。“TOD”理念之下,打造地铁新经济或将优化城市结构。轨道交通的选址和建设,影响着市民的置业选择,也成为各区域的招商招牌,济南旅游前景或将因此受益。济南轨道交通还将缩短各区域的时空距离,破除济南东西长南北窄的发展壁垒,助推济南实现组团发展、精明增长。

本报记者 于悦 蒋龙龙
实习生 王觅

站点周围圈层式发展 地下可直通商业区

在两年的轨道交通建设中,“TOD”理念贯穿始终。这种“以公共交通为导向”的开发模式,以人为本,最大程度上发挥公共交通的作用,目前在许多城市备受推崇。济南的轨道交通建设也在遵循这一模式,以轨道交通站点为中心实现圈层式的发展,打造地铁经济。

据济南轨道交通集团相关人士介绍,现在规划的轨道交通线路会和城市规划相衔接,引导城市的发展方向,站点设置方面也会和规划部门配合,争取做一些高容量的用地性质布局。“在地下空间方面,由于站点基本都有地下二层、三层,我们会让它们和周边的商业项目相连通,市民可以直接从地下到达商业区。”该负责人介绍说。

在香港,约有45%的人口居住在距离地铁站仅500米的范围内,九龙、新九龙以及香港岛更是高达65%。港岛商务中心内以公共交通枢纽为起点的步行系统四通八达,凡与步行系统相连的建筑,本身就是步行系统的组成部分,其通道层及邻接的楼层通常作为零售商业和娱乐用途,给行人提供了极大的方便。

在城市发展中,“TOD”模式能有效地促进周边土地的开发,使其价值得到实现,并通过立体空间的连接让整个城市更紧凑,避免“摊大饼”式大幅度的蔓延,起到优化城市结构的作用。例如,济南一直在提倡的“15分钟生活圈”就是以公交站点为依托,社区规划也是在从公共交通站点步行十分钟、600到800米范围内来规划设计。“未来地铁开通以后,以地铁站点为中心,必将实现便利的生活圈。”济南轨道交通集团相关人士分析道。

值得一提的是,济南轨道交通集团还根据TOD的理念提出

了“轨道+物业”的发展思路,即轨道交通加上沿线的物业开发。“轨道交通的修建能够带动周边地块项目的开发建设,提升它们的品质,轨道站点沿线用地都是和轨道结合起来,一体化设计和开发,这样有利于土地的集约利用,而且可以‘上盖开发’,即站点上面也可以建房,形成建筑一体化,使用起来更加方便。”济南轨道交通集团相关负责人称。

与地铁线距离 成购房新标准

对于市民来说,轨道交通建设最直观的感受是,出门交通方便了,因此,轨道交通站点的设定,也直接影响着市民的置业选择。2016年,2017年,济南市区房价出现快速上涨。房价的快速上涨,让很多刚毕业的大学生选择到西客站片区、唐冶片区购房。

在八一立交桥附近工作的王女士告诉记者,“原先没有考虑到西客站和唐冶片区购买住房,在没有轨道交通的情况下,每天上下班都要耗费两三个小时。”王女士最近在唐冶片区购买了一套住房,“虽然唐冶距离八一立交桥很远,但是地铁修好后,坐地铁上下班就很方便了。”

王女士告诉记者,据她了解,和她一样在市区上班,在距离单位较远的轨道交通沿线站点周围买房,成为了很多年轻人的选择。

在刘长山路和党杨路交叉路口的绿地欢乐颂售楼处,记者看到,来这里看房的人还真不少。置业顾问告诉记者,这里距离轨道交通R1线王府庄站不远,因此吸引了不少人来购房。“现在已经有不少人把是否靠近地铁沿线站点作为购房的重要标准之一了,不少客户前来咨询时,都会询问距离最近的轨道交通站点距离。”该置业顾问说。

据相关研究发现,地铁系统越大的城市,城市的集中化特征越弱。事实上,每增加一条地铁线路,城市的中心化程度就降低0.5%。

济南市某房地产公司相关负

责人告诉记者,从北京等城市的经验来看,地铁周边的房子要比非地铁房贵一些,地铁也能带动片区周边的房价上涨,并且上涨幅度都不小。轨道交通也有望重塑济南的房地产格局。在济南,市民以往的购房观念大多是“要选市区的房子”,对郊区的房子则不太感兴趣。尤其是刚需购房者会慢慢向有轨道交通的近郊区域转移。

轨道交通促进招商 也会提升旅游业

R1线途经的创新谷,来自北上广等一线城市的企业较多,轨道交通施工的两年,这里的客户群也明显增加,“两年前我们还是得靠跑出去招商,现在都是坐等客户上门。”济南创新谷加速器合新2025项目招商经理鹿苗苗说。

“我们有一个做智能终端科技的客户是济南人,公司在北京,经常在两地往返,以前他都是招聘员工后送到北京培训,再输送到全国各地,得知R1线即将贯通创新谷和西客站后,他就把培训基地和研发团队都放到我们这里,能够降低很大一部分成本。”鹿苗苗说。

轨道交通的建设不仅成为了济南市各区域的招商利器,也让省城的旅游业对未来发展充满了期待。记者细数发现,未来8条轨道交通线连成了网,连接千佛山、腊山、大明湖等诸多景点。不管市民以后出去游玩,还是外地游客来济南,都能通过轨道交通游泉城。

济南国际园博园到现在已有8年时间。从2009年开园以来,除了一开始人气特别旺,后来由于交通方面的影响变得不再那么火爆。而R1线在园博园设站让园博园对未来的旅游前景充满了期待。

据园博园相关负责人介绍,R1线开通后,从西客站过来乘坐地铁花费的时间只有十几分钟。“这样就方便了游客的出行,交通便捷能够促进我们园区人流的聚集,现在可以预期未来西客站片区的客流占比会比较大。”

格局变化

缩短时空距离 助推济南组团发展

根据济南市发布的《济南市新型城镇化规划(2015年—2020年)》,到2020年,济南全市常住人口已经接近770万,城镇化率达到73%左右。城镇常住人口更是达到570万人左右。

根据规划,2015-2020年之间,济南中心城区常住人口预计增加70万左右,周边卫星城人口也相应增加。不过要实现这个目标,济南却面临着城市发展格局狭窄和交通拥堵的问题。

济南为东西狭长的城市,从最东侧的唐冶新区到西侧的济南西站,乘坐公交至少需要两个小时。省委副书记、济南市委书记王文涛表示,从长远来看,济南的城市建设不可能东西方向无限拉伸延长,未来的发展必须瞄准和实施“北跨”,变“跨河发展”为“携河发展”。未来的城市结构就像一个原子,济南将致力于打造一个主中心、一个副中心、5个次中心、12个地区中心和卫星城,划定城市边界,实现精明增长和组团发展。

正在施工的R1线为南北向市域快线,连接长清组团中心和济南西站副中心,串联创新谷、园博园、大学城、济南西站等重点区域。根据目前的轨道交通规划,未来轨道交通线将勾连济南市的老城区、中央商务区、洪家楼、唐冶、北湖、西客站等多个省城的主城、次中心以及地区中心。

山东师范大学城市与房地产研究中心程道平教授认为,R1线为济南主城区至长清的覆盖面广的分支型轻轨线路,并且处于优先建设地位。长清区必将借势崛起,真正形成与主城区的同城发展。

济南未来建设的轨道交通线将大大缩短城市各个区域之间的时空距离,在治堵的同时,也改变了城市发展格局。轨道交通的建设将实现城市的合理均衡发展,推动济南市实现精明增长和组团发展。



R1线附近,许多楼盘将地铁作为卖点。本报记者 张中 摄