

## 1 两线交汇形成城轨生活圈

“城轨带来的变化将会是翻天覆地的。”22日,来自复旦大学的楼市专家蔡为民在济南演讲时说,截至2012年,进入轨道交通规划及新增投入运营的城市达到17个,路线总里程为2008公里,预计2020年前后,轨道交通总里程将超6000公

里,我国进入轨道交通的快速发展期。

“城轨开建和新型城镇化,房价将会有较大的上涨,尤其是在两条城轨交汇的地方。”蔡为民说,“一般而言,单线车站会形成一个地铁板块,而两条城轨交

汇的地方,将会形成地铁生活圈。”

在地产业内,地段曾是决定房价的最为重要的因素。蔡为民认为,随着城轨的出现将会改变这种情况,尤其是两条城轨交汇的地方,会形成一个价值高地。

城轨的出现将让以往摊大饼式的城市发展轨迹发生变化,它会重构商圈、重构楼市版

图.这种改变是如何发生的呢?来听听专家的说法。

# 城轨有望 重构楼市版图

专家认为,站点和片区配套将成重要因素

本报记者 葛亮

## 2 城轨经过的郊区房价有望上涨

“交通是影响房地产市场的重要因素。对于购房人来说,不论是居住还是投资,他们对房地产地段的理解,不只是距离,对于项目的交通条件更是给予极大关注。因此,轨道交通将成为人们关注的焦点,只要交通设施发达,出行便利,就会吸引购房者。”省政府参事、山东财经大学教授郭松海说。

山东大学房地产研究中心主任李铁岗认为,轨道交通对于城市

经济,尤其是房地产市场有着显著的提振作用。首先从经济学的角度来讲,房价的提升受到周边基础设施的资本化影响,周边基础设施建设时所投入的部分资金会体现到房价中去,直接的表现就是促进房价上涨;其次,交通条件的改善,使得整个区域以及区域内房子的功能定位产生了改变,这种改变也会促使区域的价值提升。

“地铁扩大了城市人口的宜居

住范围,吸引更多的人前来,房价也会随之出现变化。”蔡为民说,在市中心有多种交通选择,城轨的修建是锦上添花,房价不一定会上涨,而对于郊区而言,城轨作为不可替代的交通方式,会对当地的房价有较大的影响。

盛唐顾问董事长王欣也认为,随着城轨的到来,支付力不足的首次置业人群和向往田园环境的老龄化人群会主动郊区化。

## 3 商圈的兴衰,城轨成重要因素

“以前商圈是需要时间慢慢形成的,而城轨的出现,将极大地改变这种模式,缩短商圈形成的时间。”蔡为民说,站点有无将在很大程度上决定一个板块的兴衰,或许一个板块本来是好的,本来发展势头是不错的,可是它因为没有地铁经过,一旦地铁形成路网,这样的板块绝对是快速衰退,“板块的兴旺靠客流、人流,而客流、人流是跟着轨道交通走的。”

郭松海也认为,作为城市交通骨干线路,城轨所到之处,地价上升,催生商机,围绕轨道交通各个站点将形成不同等级的商业中心,聚集餐饮、购物、休闲等业态,调整了商业布局。

李铁岗举例说,“其他地区轨道交通在修建的时候大都有这样一个现象,那就是站点已经与大的综合商业区无缝对接,乘客从地铁上下来就能够直接坐上商业区的电梯,对于该商业区来说,轨道交通的价值就释放到了最大。”蔡为民说,商圈的形成以前要靠慢慢积累,要花时间,而城轨



R1线终点站池子东村附近,当地村民老孙介绍城轨站可能的位置。  
本报记者 周青先 摄

出现后,商圈会发生巨大的变化。“以前在传统的板块上,很容易形成小的社区型的消费集散地。为什么?因为你要到CBD很麻烦,舟车劳顿,但是地铁解决了这个问题,这就会就导致原本小型的,社区型的商业脉络逐渐衰退,会形成强者愈强的商圈格局。”

为此,郭松海还建议,城市轨

道交通线网规划要与城市规划、城市发展结构及土地利用形态相协调,要着重做好城市轨道交通沿线的土地利用规划,在城市轨道交通沿线形成“珠链状”发展格局;要提高站点周边土地的利用效率,加强土地利用与轨道场站的结合,做到轨道场站设施与周边物业的一体化开发。

蔡为民也认为,只有城轨不足以支撑房价,一个站点能否繁荣,需要商业和生活设施的配套,“不过这些设施它就会有价值体现;但其长期的效应释放,则要取决于后续配套设施建设,规划投资力度及定位等。”李铁岗说。

此外,李铁岗还认为,轨道交通首先是从线路上的一个个站点开始进行膨胀发展,如果站点的规划合理,配套到位,那它就会通过这些点连成一条“带状”的发展线,但是这条“带状”线路的形成需要一个相当长的时间,并不是轨道交通完成之后就能立刻实现的。



长清大学城附近的房地产项目十分密集,图为一房产项目工地。 本报记者 周青先 摄

记者探访

从郭店15站可达长清

## 城轨沿线村镇 借机寻求华丽转身

本报记者 陈玮 刘清源 殷亚楠

随着R1、R2、R3三条城市轨道交通规划线路进入环评阶段,自郭店镇至长清区仅需15个站点便可实现。以前默默无闻的小村庄可能因此焕发新的生命,王舍人、郭店等东部强镇也试图以此为契机华丽转身。

### 小村庄迎来大机遇

这些变化还将随着日后轨道交通的规划、建设、施工,给一直找不到定位的郭店、王舍人镇以新的生命;也会让给默默无闻的小高庄、于家庄成为新的发展机遇点,甚至是新的商业中心。而四大交通站点的“并联”,势必将给外地人以如此印象:济南的轨道交通如同山东的高速建设:着实方便。

作为R2线的起始站,小高庄这个只有30来户的小村庄一下子成为焦点。小高庄村坐落在济南西的一个小角落里,临近村址沿途很荒凉。

不少村民听说济南轨道交通要在小高庄设初始站,第一个念头就是担心会占用到耕地。“我们村以地为主,要是建地铁站,耕地会不会有影响?有没有补贴?”

“要是建了地铁,除了更快更便利,心里也放心了,每次去市里不用匆匆忙忙赶在七点前回来,而且经过济南西站换乘,就能有直达长清大学城的地铁,以后小女儿上学就不用我送了,省了不少事。”

根据规划,于家庄北设为R1线的起始站。如今在这一区域,只有两户人家居住,居民周女士是暂且还住在于家庄的住户之一。她介绍,于家庄北附近有多个村庄,大舍、小饮马、大饮马、演马、于家庄、彭庄等。“建地铁太方便我们去市里了。”

### 东部强镇巧借东风

处在高新区和唐冶新城之间,王舍人镇并非只想扮演一个“过渡”角色:未来大约在4公里范围内出现的

两个轨道交通站点,以及济南东站基本确定,王舍人变成一个新的城市核心指日可待。

相比于近邻高新区动辄上万平方米的房价,王舍人的房地产项目,正在逐步被有眼光的市民相中。“以前来看过几次,最近听说轨道交通在这里有站,今天又来看房子。”20日,在王舍人街办北1公里处的某楼盘,正在看房的陈女士陈述在这买房的原因。

恒大城销售经理称,随着新东建设日益明确,以及轨道交通站点的环评公示,这里房产的升值空间巨大。

“在高新区新城和唐冶新城之间,应该有一个相提并论的新核心区域。”王舍人街办有关人士称。

在纵横一横总长度为98公里的三条线路中,郭店是2号线的最东站点。20日,记者来到郭店走访发现,因为尚未确定站点具体位置,还看不到开发商的海报。

郭店街道辖区范围内,第一产业仍在当地经济中占有重要地位。近年来,该街道立足区位优势,以虞山为绿色核心,打造了总占地5000亩的农业观光园,形成“虞山红”草莓采摘区、世珍示范农业、光合园林观赏区、康友兰花农业和世珍花鸟鱼艺博览区五大观光点,吸引更多的市民近郊游。

郭店街道办事处办公楼门口,工业路路边约两公里沿线,是附近最繁华的地方,有三联家电、联邦购物中心等几家商场,还有为附近增添人气的两个集市。不过,在这周围,还看不到市区内常见的小高层办公楼和居民楼。

郭店街道办事处经委相关负责人介绍,因为轻轨建设规划刚刚公布,目前还没有开发商等主动过来洽谈项目。“很多人应该还不知道这个消息呢,等到城轨在郭店这里设站的消息传播得更广了,站点具体位置定了,到时肯定有人来谈项目。”



R1线前大彦村站点附近,村民将羊群直接赶上了与城轨平行的主干道海棠路上。 本报记者 周青先 摄



长清大学城附近的一个房地产项目广告已融入城轨元素。 本报记者 周青先 摄

记者观察

## 远郊城轨能否聚起足够客流?

22日,记者到达城轨R1线的终点站—长清区崮山办事处的池东站,这里是一个安静的山谷,当地人车十分稀少。数年前修起的东西向六车道马路上,十分钟内就过去几辆车,结果道路成了农民的晒场,在此晒庄稼倒是物尽其用。而在倒数第二个站点的前大彦村站点附近,村民则将羊群

直接赶上了与城轨平行的主干道海棠路。R1线的南段,显然短时间无法聚集起足够的客流。

记者回来经过经十路,这条路主干道从西到东一直拥堵不堪。从京沪高铁到历山路,记者开车居然走了将近一小时,很多市民反映:应该在最繁忙的城区内首先建设城轨,用公共

交通代替代私家车,缓解日益严重的市区堵车状况。

记者担心,主要在郊区运行的城轨建成后,是否会面临目前BRT的困境:大好的设备车辆却乘客不多,浪费资源;但市区依旧因为车辆骤增更加拥堵不堪。

本报记者 周青先



R3线中心换乘站西周家庄。 本报记者 周青先 摄

专家解读

中国工程院院士王梦恕:

## “地上轨道交通, 别破坏了环境”

本报记者 张榕博 实习生 林亚

在我国大部分城市,轨道交通穿越城市主城区时大都经过地下,而济南市目前公布的轨道交通设置则位于地上。20日,中国工程院院士王梦恕接受本报记者采访时表示,城轨比高架桥的墩台面积还大,而且噪音不易控制,如果济南市区要建设城轨的话,一定要注意整个环境的保护。

王梦恕表示,如果城轨建设规划不好,就会造成严重的环境破坏和噪声污染,不但无益于城市发展,更对城轨两侧的房地产发展产生不利影响。

### 解决城市交通 可以有多管齐下

王梦恕说,北京在四环以外才能让地铁“出来”,在城轨穿越主城区的城市,广州、上海等地在陆续拆除城轨,原因就是噪音、粉尘问题始终解决不了。目前济南城市轨道交通正在进行环评影响评价公示阶段,王梦恕说,在这方面,济南应该多做准备,避免破坏济南美丽的环境。

另外,王梦恕说,在城轨建设前,一个城市还需要建设试验段,要做客流调查等,形成可行性研究报告,从经济、技术、实用性如何、寿命、安全、风险等都要考虑。另外,土木工程、拆迁问题也会花费较长时间,特别是地上轨道交通,可能会牵涉较多的拆迁问题。

在今年全国两会期间,王梦恕就建言济南尝试修建单轨交通,节省城市空间。如今,王梦恕告诉记者,如果现有的城市交通可以解决问题,就可以暂时不考虑轨道交通建设。“比如有轨电车,济南还有快速公交,这些小的交通投入,可以缓解当前的交通问题。”

记者了解到,中华人民共和国城市区域环境噪声标准将噪声分为4个标准,70分贝适用于城市中的道路交通干线道路两侧区域,穿越城区的内河航道两侧区域,穿越城区的铁路主、次干线两

交通项目专家建言济南城轨:

## 优化工期 可节省成本六七亿

本报济南5月23日讯(记者 张榕博) 一个城市第一条轨道交通平均在16到20个月,而第二条轨道却可以缩短到6到10个月,如何让济南城轨建设起初就可以缩短工期,节省成本?20日,中国公路学会桥梁和结构工程桥梁专家提出了他的解决方案,优化工期可以节省建设成本六七亿。

20日,参加与港澳澳大桥、杭州湾跨海大桥等建设的冯永明告诉记者,经过他的测算,成都、南京等城市的第一条地铁建设周期在16—20个月,而有了工程经验后,工期缩短到6—10个月,这相差的10个月时间,足可以剩下工程款六七亿元。“现在昆明、长沙都在建设地铁,但总体看,他们的

工期仍然很长。”冯永明说,地铁建设经过挖洞、空跑,载人试运营,时间消耗太大,解决工期问题刻不容缓。

“如果一个城市的城轨在设计上是成熟的,工程队也是熟练工,那么问题就处在整个工程的组织方了。”冯永明分析说,比如一号和二号线同时开工,土建工程可以大大缩短工期,大约节省1年的时间,这适合交通情况较为紧迫的情况,而资金不足的城市,则可以选择一号、二号陆续开工的办法进行,因此开工前资金充裕是节省整个工程资金的一个重要方面。另外,承包方进场,工序衔接,也会影响整个工程的进度,可以提前进行有效组织。