

上海轨道交通站点调查及开发刍议

On-the-spot Investigation of Shanghai Rail Transit Stations and Development Suggestions

郑宙青 毛春鸣

文章编号1673-8985 (2017) 02-0121-06 中图分类号TU981 文献标识码A

摘要 通过实地调研和相关资料分析,统计出2015年1月前上海已建设的399个轨道交通站点中的288个站点的类型、站点周边的土地开发与交通配套状况。结合上海目前土地存量盘活、建设全球城市及推进轨道交通场站及周边土地综合利用等新的政策动向,借鉴香港地铁的成功经验,从制度政策和运营模式两个层面剖析上海轨道交通存在的问题,并建议上海轨道交通近期可以充分改造独立型站点,大力发展通道型站点,中远期积极探索上盖型站点的建设。

Abstract Based on the field investigation and analysis of relative materials, this paper makes a statistics on the type, surrounding land-use and traffic facilities of the 288 stations of Shanghai rail transit which were put to use before January, 2015. This paper analyses the problems of Shanghai rail transit in two levels of policy and development, combining with the research of new relevant policies such as to activate land stock, to build a global city and to promote the comprehensive development and utilization of rail transit station and surrounding land, together with the references of the successful experiences of Hong Kong MTRC. Finally, it is suggested that in the short term stations of the independent type can be transformed and the passageway type can be vigorously developed. In the long term, top-head type must be actively explored.

关键词 轨道交通站点 | 通道型 | 上盖型 | 体制 | 政策 | 集约化

Keywords Rail transit station | Passageway type | Top-head type | System | Policy | Intensive

作者简介

郑宙青

上海愿景建筑规划设计咨询有限公司
工程师,硕士

毛春鸣

上海建筑设计研究院有限公司
工程师,硕士

1 上海轨道交通站点调查缘起

上海轨道交通开发从1994年底1号线正式运营算起,已经历了20余年。在此期间,上海轨道交通开发经历了从“无”到“有”、从“线”到“面”、不断延伸扩展的发展过程。截止2014年底,上海轨道交通全网运营线路共16条,总长548.69 km,车站共计339座,轨道交通总里程居全国首位^①。轨道交通基本网络的形成在缓解城市交通压力、优化城市空间布局、提升城市环境品质等诸多方面发挥了积极作用。

2014年2月,上海市出台了一份名为《关于进一步提高本市土地节约集约利用水平若干意见的通知》的指引文件,提出今后上海市对于土地利用方面的五大总纲,即“总量锁定、增量递减、存量优化、流量增效、质量提高”^[1]。这对上海土地集约化开发提出了新的要求,交通设施用地的高效集约利用将是土地存量盘活的重

要课题。

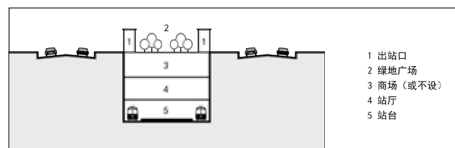
2014年4月,上海市发展和改革委员会与上海市规划和国土资源管理局联合发布的《关于推进上海市轨道交通场站及周边土地综合利用的实施意见(暂行)》(沪发改城[2014]37号)指出,“新建轨道交通场站综合建设用地,由所在区(县)政府按照现行分工负责征收;既有轨道交通场站综合建设用地,在完成轨道交通场站本体工程后,由综合开发主体负责经营性‘上盖’建设。在明确规划和形成‘净地’或‘上盖’后,可以以协议出让方式,出让给综合开发主体。用于车站、轨道部分的土地,按照划拨土地方式管理;用于经营性开发的部分,按规划建设轨道交通前的市场评估地价收取;涉及地下经营性部分,地价按本市相关规定收取”。该《实施意见》明确了在轨道交通场站周边500 m范围内,以协议出让土地的方式明确

注释 ① 数据来源:中国轨道交通网<http://www.ccmetro.com/>。

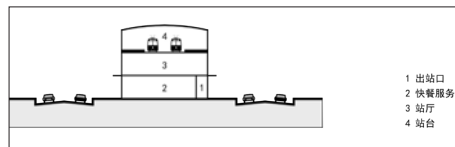
地铁线名称	地铁站名称	换乘站			地下站	所属区域	区位分类			开发强度			公共交通(对接)设施			步行(衔接)体系			停车设施		开通时间	备注
		换乘站	普通站	地下站			内环线内	内中环之间	中外环之间	外环线外	高强度	中强度	低强度	轨道交通/公共需求站	出租车候客区	自行车租赁点	地下通道(连接功能区)	二层天桥(连接功能区)	地面	机动车停车场		
1号线	翠庄	1				内环线内														1997/7/1	1和6	
	外环线					外环线外														1997/7/1		
	莲花路					外环线外														1997/7/1		
	锦江乐园					外环线外														1995/4/10		
	上海南站					外环线外														1995/4/10	1和3	
	漕河泾					外环线外														1995/4/10		
	上海体育馆					外环线外														1995/4/10	1和4	
	徐家汇					外环线外														1995/4/10	1、7和11	
	漕河泾					外环线外														1995/4/10		
	常熟路					外环线外														1995/4/10	1和7	
	陕西南路					外环线外														1995/4/10	1和10	
	人民广场					内环线内														1995/4/10	1、2和8	
	黄渡南路					外环线外														1995/4/10		
	静安寺					内环线内														1995/4/10		
	汶中路					外环线外														1995/4/10		
	上海火车站					外环线外														1995/4/10	1、3和4	
	中山北路					外环线外														2004/12/28		
	汶中路					外环线外														2004/12/28		
	上海马陆					外环线外														2004/12/28		
	汶水路					外环线外														2004/12/28		
	彭浦新村					外环线外														2004/12/28		
	共康路					外环线外														2004/12/28		
	漕河泾					外环线外														2004/12/28		
	漕河泾					外环线外														2004/12/28		
	漕河泾					外环线外														2004/12/28		
	漕河泾					外环线外														2004/12/28		
	漕河泾					外环线外														2007/12/29		
	漕河泾					外环线外														2007/12/29		
	漕河泾					外环线外														2007/12/29		

地铁线名称	地铁站名称	开发强度			公共交通(对接)设施	步行(衔接)体系			停车设施		开通时间	备注
		高强度	中强度	低强度		地下通道(连接功能区)	二层天桥(连接功能区)	地面	机动车停车场	非机动车停车场		
1号线	翠庄	1			1			1	1	1	1997/7/1	1和6
	外环线										1997/7/1	
	莲花路										1997/7/1	
	锦江乐园										1995/4/10	
	上海南站										1995/4/10	1和3
	漕河泾										1995/4/10	
	上海体育馆										1995/4/10	1和4
	徐家汇										1995/4/10	1、7和11
	漕河泾										1995/4/10	
	常熟路										1995/4/10	1和7
	陕西南路										1995/4/10	1和10
	人民广场										1995/4/10	1、2和8
	黄渡南路										1995/4/10	
	静安寺										1995/4/10	
	汶中路										1995/4/10	
	上海火车站										1995/4/10	1、3和4
	中山北路										2004/12/28	
	汶中路										2004/12/28	
	上海马陆										2004/12/28	
	汶水路										2004/12/28	
	彭浦新村										2004/12/28	
	共康路										2004/12/28	
	漕河泾										2004/12/28	
	漕河泾										2004/12/28	
	漕河泾										2004/12/28	
	漕河泾										2007/12/29	
	漕河泾										2007/12/29	
	漕河泾										2007/12/29	

图1 1号线站点调查表
资料来源:作者自绘。



a) 地下站



b) 地面站

图2 独立型站点典型剖面
资料来源:作者自绘。



图3 7号线场中路站现场照片
资料来源:课题组拍摄。

上海地铁在地铁上盖开发的主体地位,并且鼓励引入社会投资主体参与开发^[2]。此举有利于打破各部门间的条带分割,对未来上海轨道交通利用市场化运作的手段提高开发收益提供了政策依据。

2016年1月,上海市规划和国土资源管理局官网正式发布了《上海市城市总体规划(2015—2040)纲要概要》,这是上海第六轮城市总体规划内容的首次亮相。《上海市城市总体规划(2015—2040)纲要概要》提出上海要建设“追求卓越的全球城市”,指出应突出“交通—空间”联动发展,以区域交通廊道引导空间布局,以公共交通提升空间组织效能。《纲要》强调,应加强轨道交通沿线新建和更新项目的控制和引导,围绕轨道交通枢纽、站点及车辆基地,加强土地的集约、综合和立体开发,促进主城区空间立体优化,减少居民出行距离^[3]。由此可见,轨道交通基础设施是上海建设全球城市必不可少的硬件条件,轨道交通开发必将在城市土地利用、功能布局、空间塑造、绿色低碳等

方面发挥更为重要的作用。

以上一系列涉及上海轨道交通开发的重要文件的陆续发布,必将显著影响上海轨道交通的未来发展思路和发展模式。有鉴于此,上海建筑设计研究院有限公司规划所组织课题组,于2014年7月到2015年1月间,通过现场调研为主,结合相关文献检索,并邀请上海申通公司相关人员以座谈的方式,对上海轨道交通288个站点进行了较为全面的调查整理,希望通过统计发现目前上海轨道交通站点建设与开发中的突出问题,同时借鉴香港地铁的成功经验,探索上海轨道交通在新的政策环境和新的技术条件下的发展思路。

2 调查表设计及简要说明

调查表包括以下内容:地铁线名称、地铁站名、地铁站分类、区位分类、站点建设分类、用地类型、开发强度、公共交通(对接)设施、步行(衔接)体系、停车设施、开通时间及备注等。

以一号线站点调查表为例(图1)。图中,地

铁站分类依照是否具备换乘功能,分为换乘站和普通站,备注则表明换乘站点同时属于哪些线路。依照站点与地面的关系,站点分为地面站和地下站。区位分类分内环内、内中环之间、中外环之间、外环外4类。地铁站体用地类型分为交通设施用地、商业设施用地、混合用地3类。轨道交通站点站体周边500 m范围内用地类型分为居住区、商办区、工业(产业)区、公共中心和其他,共计5类。开发强度分为高强度(容积率大于4.0)、中强度(容积率在1.0—4.0)、低强度(容积率低于1.0)3类。

图中,依据轨道交通设施用地开发的复合性、其与相邻地块的联系方式以及结构处理方式,课题组将轨道交通站点建设类型分为独立型、通道型、上盖型3种类型。

独立型指轨道交通站体位于独立的交通设施用地,仅设置地面出站口,未设置空中连廊或地下通道与相邻地块连接(图2)。如目前七号线场中路站即为独立型站点(图3)。

通道型指轨道交通站体位于独立的交通

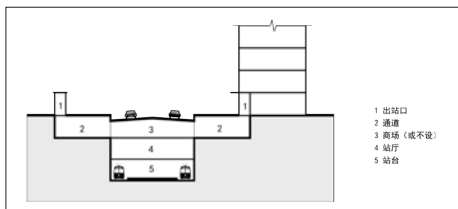


图4 通道型站点（地下站）典型剖面
资料来源：作者自绘。

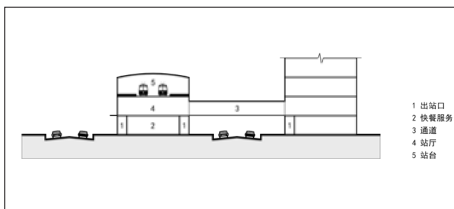


图5 通道型站点（地面站）典型剖面
资料来源：作者自绘。

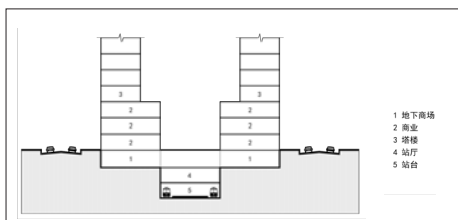


图7 上盖型站点（地下站）典型剖面
资料来源：作者自绘。

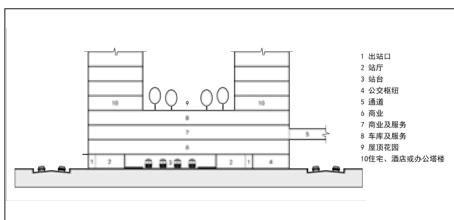


图8 上盖型站点（地面站）典型剖面
资料来源：作者自绘。

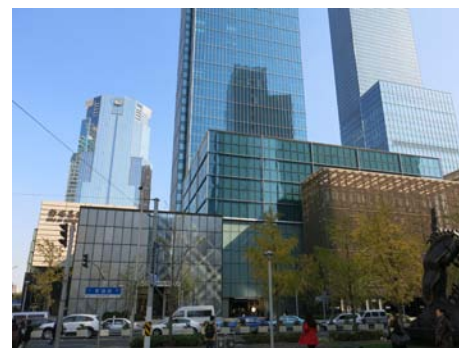


图6 2号线静安寺站现场照片
资料来源：作者自绘。



图9 9号线打浦桥站现场照片
资料来源：课题组拍摄。

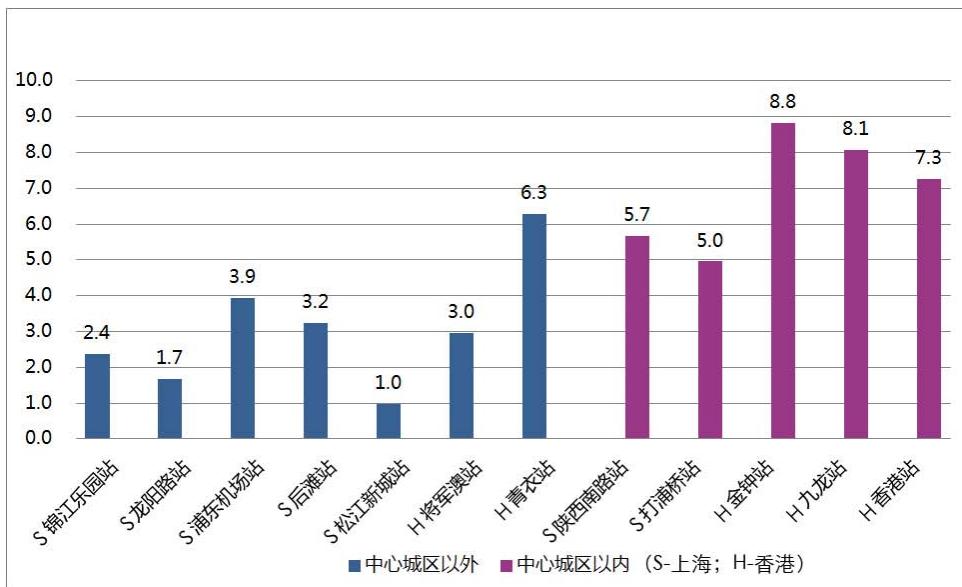


图10 上海和香港轨道交通站点区位与容积率比较
资料来源：作者自绘。

设施用地，地下站一般通过地下通道，地上站一般通过空中连廊，或两者综合使用以与相邻地块联系。出站口的位置比较灵活，可设置在站点地面层，亦可设置在相邻地块的建筑中（图4-图5）。如2号线静安寺站即为通道型站点（图6）。

上盖型指在轨道交通用地上方进行高复合度、高容量的开发（图7-图8）。如9号线打浦桥站即为上盖型站点（图9）。上盖型依然可综合

采用地下通道或空中连廊同周边地块联系。与通道型的差别在于，通道型开发一般轨道交通用地本身以提供交通功能为主，开发量和复合度不高，而临近地块则进行高复合度、高容量的开发。换言之，在通道型开发中，交通用地本身并非开发的核心所在，而仅是提供了客源点。上盖型开发一般轨道交通用地不仅底层提供交通功能，而且在其上层进行高复合度、高容量的开发。该地块的开发强度往往大于周边

地块，从而成为该区域的核心。上盖型轨道交通站点的开发，仍然可保留通道型开发的连接性优点，同时以其片区开发峰值的高容量与高复合度成为片区业态引擎与功能核心。上盖型开发的资金门槛与复杂程度最高，技术难度也最大，因而可说是轨道交通物业开发的高级阶段。其中地上站的建设更是在成本控制、工程进度控制、财务安排、法律及市场风险控制等方面环环相扣，难度极高。

3 从统计数据看上海轨道交通建设开发存在的主要问题

3.1 开发强度相对较低

上海轨道交通站点按照开发强度统计，高强度开发（容积率大于4）22个，占比7.6%；中强度开发（容积率在1—4之间）225个，占比78.1%；低强度开发（容积率低于1）41个，占比14.2%。以上数据说明，上海的轨道交通站点周边以中等开发强度为主。

课题组选取上海和香港中心城区内外的若干站点进行比对发现：同样在中心城区，香港地

铁站点容积率大多在7以上,而上海地铁站点容积率很少超过5.7。在非中心城区,香港地铁站点容积率普遍在4左右,低于4的站点较少;而上海地铁站点则较少超过3.0。区位类同的地铁上盖,香港地铁站点的开发强度平均比上海高出一半以上(图10)。

3.2 立体化、综合化开发程度相对较低

在上海轨道交通的288个站点中,上盖型站点9个,通道型站点57个,独立型站点222个,占比分别为3.1%、19.8%和77.1%。可以看出,上海的轨道交通站点建设中,独立交通设施用地占主导地位,上盖型物业极少。

上海的地铁上盖商业占较大比例,办公、居住占比均不高。龙阳路站、松江新城站只有商业零售而没有其他业态,2009年12月启用的打浦桥站是国内首个地铁上盖商业,零售商业的比重也占了50%,而居住只占24.3%。相比之下,香港商业占比不是特别突出,而办公居住占较大比例,达到75%以上(表1)。

4 上海轨道交通建设开发问题剖析

上文所述上海轨道交通建设开发中存在的两个主要问题,一言以蔽之,就是开发效益不够高,轨道交通的潜在价值没有得到充分挖掘。其原因可以从体制政策和运营模式两个层面进行剖析。

4.1 体制政策

体制政策是轨道交通站点开发的外部因素,是基础。

上海轨道交通建设已跨20余年,这20年也是中国从意识形态上逐步摆脱计划经济、确立市场经济地位的时期。这无疑是一个渐进的过程。与此相适应,上海轨道交通也从原来计划经济色彩浓厚的运营方式逐渐过渡到以市场经济为导向,逐步实现从“输血”到“造血”的转变。

在计划经济时代,不管是轨道交通设施还是轨道交通周边用地,其产权及收益均归属于国家或集体。在这种情况下,轨道交通开

表1 上海与香港地铁站点开发混合度比较(单位:%)

站点名称	功能配比				
	零售	酒店	办公	居住	其他
锦江乐园站	22.0	71.2			6.8
陕西南路站	36.9		36.9	12.3	13.9
龙阳路站	100.0				
浦东机场站	9.9	49.3			40.8
打浦桥站	50.0		15.9	24.3	9.8
松江新城站	100.0				
金钟站	20.0		80.0		
九龙站	7.6	8.7	21.3	62.4	
香港站	14.2	24.6	61.2		
将军澳站	12.2	35.6	3.1	49.1	
青衣站	13.6			86.4	

资料来源:作者自制。

发仅仅被看作是一项政府工程,其外部效应没有受到足够重视,也无法得到有效实现。同时,计划经济时代的规划管理也较为僵化,条块分割明显,复合型用地往往难以通过审批。通道型站点由于牵涉相关用地的产权,也往往难以实现。在此条件下,资金投入小、产权界定简单、审批难度小的独立型站点自然成为首选。

在市场经济条件下,轨道交通设施和轨道交通周边用地的产权可以归属于不同对象,轨道交通开发带来的巨大的外部效应自然成为各方博弈的“香饽饽”。各方将积极推进轨道交通地块的整合,克服资金和技术上的问题,以追求利润最大化。在这种情况下,轨道交通的商业价值和社会价值才能被充分发掘。这反映在站点的开发建设上,就是用地的开发强度和综合性提升。

上海轨道交通站点以独立型居多。除了市中心地段可能受到建设现状、用地权属等限制,绝大多数轨道交通站点可以说带有明显的计划经济体制的印记。独立型站点不论是地下站还是地上站(含地面站),都未充分挖掘轨道交通人流所能带来的潜在商业机会,因而经济效益低下,属于轨道交通物业开发的初级阶段。近10年来,由于市场经济的发展,旧的体制壁垒逐渐松动,人们开始逐渐意识到轨道交通人流的商业价值,通道型站点和上盖型站点才逐渐增多。统计显示,目前上

海的9个上盖型站点中,有2个建成于1995年(1号线锦江乐园站和人民广场站),1个建成于2000年(2号线龙阳路站),其余6个均建成或改造于2007年之后。这与我国近10年在政治、经济等领域的体制改革是分不开的。

4.2 运营模式

运营模式是轨道交通站点开发的内部因素,是核心。运营模式受到国家体制政策的直接影响。其中,国家住房制度改革与上海轨道交通站点建设的关系极为紧密,因为轨道交通站点建设最直接的作用就是改善了市民的出行条件。我们可以从时间上看到两者之间的某种关联性。

从1994年到1998年,我国住房制度处于从住房实物分配向住房市场化改革的过渡阶段,该阶段以1994年7月18日国务院下发的《关于深化城镇住房制度改革的决定》与1998年7月3日发布的《国务院关于进一步深化城镇住房制度改革加快住房建设的通知》(国发[1998]23号)两份文件为标志。从1994年底1号线建成至2000年,上海地铁总公司负责1号线的运营和其他线路的建设;线路融资由上海久事公司负责。该阶段的轨道交通开发由政府主导,上海地铁总公司属于全资国有且没有盈利任务,运营和建设主要依赖政府补贴,运营效率低下,使上海轨道交通后续的建设开发面临巨大的资金缺口。



图11 莘庄综合交通枢纽 (TODTOWN) 效果图
资料来源:百度文库《莘庄综合交通枢纽今天动工啦, 2022年将整体竣工》, <http://wenku.baidu.com/>。

在此期间,上海轨道交通构建了“十字形”基本骨架,建设了1号线16个站点、2号线12个站点和3号线16个站点,共计44个站点,在这44个站点中,有30个处于内环内,占站点建设总数的68%,显示该阶段的主要任务是疏导内环交通,尚未与大规模的房地产挂钩。

从1999年到2004年,我国住房制度处于住房市场化全面推行阶段。2003年国发[2003]18号文发布《国务院促进房地产市场持续健康发展的通知》,认为自国发[1998]23号文件发布5年来,住房建设步伐加快,住房消费有效启动,房地产业已经成为国民经济的支柱产业,要坚持住房市场化的基本方向^[6]。18号文的出台将大多数家庭的住房推向了市场,实现了我国住房市场化的根本转变,也刺激了土地价格的大幅上扬。2000年4月,久事公司携手上海城投,投资组建申通集团,推出了投资、建设、运营、监管“四分开”模式。四分开模式的主要特点就是由申通集团以控股方的身份,与线路经过地区的区政府合作组建项目公司,由项目公司负责该条线路建设。在资金筹措方面,采取“3个1/3”的办法,即市财政、申通公司与地铁建设所在区财政各负担1/3。该模式一方面使得一条轨道交通线路的融资和建设都由申通集团进行掌控和协调,在一定程度上化解了投资和建设的矛盾,另一方面刺激了区政府通过轨道交通建设拉动土地开发,提升了区政府参与轨道交通建设的积极性。截止2013年6月,1号线之后上海的11条线路都是以这种方式建成的。在这个阶段,香港地铁的“R+P”(地铁+物业)模

式与“TOD”模式(交通引导开发)越来越受到关注和借鉴。如何利用地铁拉动房地产市场,成为各级政府与开发商关心的问题。

2005年之后,房地产市场处于持续的调控阶段。2005年3月26日,为了对房价上涨过快的问题“加以全局性控制”,国务院办公厅发出《关于切实稳定住房价格的通知》,但房地产市场至今未有明显降温。土地价格的持续攀升,对轨道交通开发起到了推动作用。2004年到2009年,经过一系列重组之后,上海地铁的运营交由申通地铁集团统一管理。这样,申通地铁集团和其他区政府合作组建的项目公司负责上海地铁线路的融资和建设,申通地铁集团负责地铁线路的运营管理,上海地铁逐渐形成了投资、建设和运营的一体化模式。2009年到2013年,申通地铁集团以“自主拿地,线路建成之后高价出让地块股份,合作开发”的方式,着手车站周边土地的综合性开发。2014年至今,申通地铁集团组建有限合伙,合作拿地,合作开发。

2014年10月,即《关于推进上海市轨道交通场站及周边土地综合利用的实施意见(暂行)》(沪发改城[2014]37号)发布6个月之后,申通地铁集团与交银国际信托有限公司、上实融资租赁有限公司、上海地铁资产管理有限公司、上海申通地铁资产管理有限公司和上海善卓投资管理合伙企业签订有限合伙合同,出资40亿成立上海轨道交通上盖物业股权投资基金合伙企业(有限合伙)。

从上海轨道交通运营模式的演变,我们可以看出,这是一个逐渐市场化和专业化的过程。具有政府背景的轨道交通实际运营方——从早期的上海地铁总公司到现在的申通地铁集团对于轨道交通周边地产的综合开发及融资的能力相对不足,需要借助各方面具有资金实力与专业技术的公司共同合作,才能实现轨道交通站点的高效开发。而这又必须建立在法律制度和政策保障的基础之上。这也必定是一个渐进的过程。

运营模式的市场化和专业化反映在站点

开发上,就是从原先相对开发规模小、功能业态单一、与周边联系弱的交通设施,逐渐向规模扩大、功能复合度提升、与周边用地联系紧密的城市综合体的方向演变。例如,在上海于1994年底建设首条地铁线的15年后,2009年出现了首个地铁上盖商业——打浦桥站月光广场。而到了2022年,我们将迎来首个TOD地铁上盖——莘庄综合交通枢纽TODTOWN(图11),地上地下总开发量高达70万²。该项目由美冠投资有限公司(新鸿基地产)、上海城开(集团)有限公司、上海莘闵轻轨实业有限公司、上海莘庄投资经营有限公司共同投资组建开发,已于2014年6月26日正式动工兴建^②。其规模之大、建设时间之长、投资开发主体之多,是迄今上海轨道交通开发之冠,没有开发运营模式的突破是无法实现的。

5 结语

文章开头的3份文件,传达了一个信息,就是上海轨道交通站点的开发必将走向更加集约化、立体化和综合化。我们可以在法规和技术层面对上海轨道交通站点开发做一个预判与展望。

在法规层面,第一,应使各方责、权、利的界定更加清晰。对于立体化开发要积极探讨分层产权制度的实施可能性。第二,在用地和工程审批方面,也必须与经济社会发展相适应,简化相关程序。以地铁上盖开发为例。目前地铁上盖综合开发的地块控制性详细规划大约需要1年,由于属于经营性土地还需要1年才能确定开发主体,开发主体依据规划进行设计至少还需要1年,这样到方案的落实阶段至少需要3年。而3年内国内外经济环境可能发生显著变化,导致轨道交通开发容易错过最佳的“窗口期”。第三,在日照、消防等技术法规方面也应该积极探索发展高密度地铁站点开发的可能性。

在技术层面,需要探索功能的高度复合及空间的高度整合。例如,通过将高度复合化的城市功能聚集在交通便利的区域或建筑物内,在车站聚集的乘客向附近区域移动的步

注释 ②数据来源:网易房产<http://sh.house.163.com/>。

行距离得到了缩短。这样一来,轨道交通乘客的购物活动将变得更为便利。此外,这样的车站周边开发通常规模都比较大,因此会吸引各等级及各类型的承租商入驻,从而吸引更多的乘客。比如,在以上班和上学等为目的出行中,会顺便去咖啡厅休憩、去餐厅品尝美食、去图书馆查阅资料等。在下班之后,可以方便地在车站及周边地区购物、看电影、听音乐、健身、在商务学校学习,并且在此之后,还可以赶上回家的列车。这些服务贴心且商品优质的消费场所,提高了轨道交通使用者的生活便利性。除此之外,这一系列功能上的充实与提升还增加了轨道交通这种出行方式的魅力。通过规划强化市民生活方式对轨道交通的依赖。在站点出入口、周边地区优先布置一些综合性的、易于吸引人流的商贸、购物、居住等设施,从而强化其对人流的吸引。在城市规划的相关法定图纸中,对轨道交通沿线土地利用均在规划上设置综合发展区,充分为地铁物业发展提供支持,使地铁公司能够通过主导站点周边地区规划,统筹商业、居住、办公等的高强度土地混合使用以吸引、集聚客流,同时为更多市民提供交通便利,引导城市人口疏散。通过结合轨道站点设置社会停车场、公交总站等设施,建立发达的综合交通换乘体系,充分提高轨道站点的可达性,进而强化轨道交通对周边中远距离地区居民的吸引力。

上海轨道交通开发正处在深化体制改革、探索开发新思路的阶段,既要结合自身实际,又要积极学习包括港铁在内的先进的理念和管理经验。展望未来,我们提出两点建议。一是近期可以充分改造独立型站点,大力发展通道型站点。相对而言,这是一个投资小、见效快、能较快提高地铁站点运营效益的举措。二是在中远期要破除体制障碍,积极探索上盖型站点的建设,这对于提升轨道交通站点土地价值、有效盘活存量土地具有重要的意义。■

(感谢上海建筑设计研究院有限公司沈思伟、芮丽丽、李伟、袁芯等协助调查整理。)

参考文献 References

- [1] 上海市人民政府. 关于进一步提高本市土地节约集约利用水平若干意见的通知[R]. 2014. Shanghai Municipal People's Government. Information of some suggestions on further increase the level of economical and intensive use of urban land[R]. 2014.
- [2] 上海市发展和改革委员会,上海市规划和国土资源管理局. 关于推进上海市轨道交通场站及周边土地综合利用的实施意见(暂行)[R]. 2014. Shanghai Municipal Development and Reform Commission, Shanghai City Planning and Land Resources Administration. Opinions on promoting the comprehensive development and utilization of Shanghai city rail transit station and surrounding land (Provisional) [R]. 2014.
- [3] 上海市城市总体规划编制工作领导小组办公室. 上海市城市总体规划(2015—2040)纲要概要[R]. 2015. Leading Group Office of Shanghai Master Plan. Outline of Shanghai master plan (2015—2040) [R]. 2015.
- [4] 国务院. 关于深化城镇住房制度改革的决定[R]. 1994. The State Council. On deepening the reform of the urban housing system[R]. 1994.
- [5] 国务院. 国务院关于进一步深化城镇住房制度改革加快住房建设的通知[R]. 1998. The State Council. Notice of the state council on further deepening the reform of the urban housing system to speed up housing construction[R]. 1998.
- [6] 国务院. 国务院关于促进房地产市场持续健康发展的通知[R]. 2003. The State Council. Notice of the state council on promoting the sustained and healthy development of the real estate market[R]. 2003.
- [7] 国务院. 关于切实稳定住房价格的通知[R]. 2005. The State Council. Notice on the practical stability of housing prices[R]. 2005.
- [8] 奥森清喜. 实现亚洲城市的站城一体化开发——展望城市开发联合轨道建设的未来[J]. 西部人居环境学刊, 2013(5): 85-89. OKUMORI Kiyoyoshi. Promoting integrated station-city development in Asia-on future prospects of coordinating urban development and railway improvement[J]. Journal of Human Settlements In West China, 2013(5): 85-89.
- [9] 吕元祥建筑师事务所. 上海闵行区莘庄车站策略性发展计划[R]. 2008. Ronald Lu & Partners (Hong Kong) Ltd. XinZhuang station strategic development[R]. 2008.
- [10] 吕骅. 地铁车站上盖项目开发模式初探——以上海莘庄地铁站为例[J]. 上海城市规划, 2012(5): 66-70. LV Hua. Exploration on the development mode

of subway upper cover project:a case study of XinZhuang subway station[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2012(5): 66-70.

- [11] 卢艳. 基于城市轨道交通站点的立体空间综合开发规划研究——以上海市闵行区地块莘庄站点上盖开发为例[J]. 上海城市规划, 2012(3): 70-74. LU Yan. Comprehensive development planning research based on three-dimensional space of the urban rail transit stations: a case study of subway top head accessory development of XinZhuang station in Minhang District of Shanghai[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2012(3): 70-74.
- [12] 林楚娟,庄毅璇,戚月昆. 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]. 科技和产业, 2011(12): 143-146. LIN Chujuan, ZHUANG Yixuan, QI Yuekun. Hong Kong MTR and the superstructure of the development of research and its impact on development, Shenzhen metro superstructure construction inspiration[J]. Science Technology and Industry, 2011(12): 143-146.