# 轨道交通对城市商业空间和房地产价值的影响

来源：网络 作者：烟雨蒙蒙 更新时间：2024-01-09

*摘要：轨道 交通 对城市的客流量在数量、空间分布、出行方式等方面产生深刻 影响 ，在商业空间方面，轨道交通的影响主要体现在市场因素、空间因素、竞争因素等方面；文章对202\_年上海轨道交通1号线沿线房地产价格进行了实际调查，通过 分析 车站周...*

摘要：轨道 交通 对城市的客流量在数量、空间分布、出行方式等方面产生深刻 影响 ，在商业空间方面，轨道交通的影响主要体现在市场因素、空间因素、竞争因素等方面；文章对202\_年上海轨道交通1号线沿线房地产价格进行了实际调查，通过 分析 车站周边楼盘价格与楼盘距车站距离的关系，得出1号线部分车站对沿线房地产价格的实际影响范围，并得到相关推论。

关键词：轨道交通；商业空间；房地产

一、引言

现代 城市的快节奏生活离不开便捷的交通工具。轨道交通快捷、安全、舒适、环保，拥有其他公交方式不可比拟的优势。轨道交通的高能达性，加强了各个区域的 经济 联系，节省了运输成本和时间。它的强烈“吸引力”使得大量的商业、娱乐、商务、文化设施集中，同时也促进了沿线商业的 发展 和房地产的高密度开发。因此， 研究 轨道交通对城市商业和房地产的影响有重要意义。

二、轨道交通对商业发展的影响因素分析

（一）对市场因素的作用

轨道交通的建设通过改变沿线的土地利用方式来改变城市人口的分布。房地产的发展方向、人们的置业方向、城市人口收入的分布状况也会发生改变。土地利用方式的改变意味着城市的人口密度和人口分布的改变，随之而来是交通流量、流向和流动速度的改变，进而改变零售商业区位。

（二）对空间因素的影响

“距离不是距离，时间才是距离”，轨道交通使人们改变了“区位”的概念，把地理距离变成了准确的时间距离。轨道交通不仅缓解城市中心区的交通压力，分散市中心区过度密集的人口，而且极大地拉近了与城郊的距离，增强了购物者、购房者的心理接受意愿。许多市民会根据轨道线的延伸而改变自己的工作、生活方式。

（三）对竞争因素的影响

轨道交通使得沿线地区间的经济地理位置差异发生变化，城市的区位集聚利益随之提高，从而使城市的吸引力和辐射力增强。靠近交叉点和重要站点的区位往往会大大得益于增强了的可达性，经济地理位置趋优发展。

轨道交通的独特优势，必然会吸引众多商家纷纷在轨道沿线布局设点，但是由于机会和土地的有限性，这必将加剧竞争，使进入门槛抬高。一种情况是众多商家在竞争过程中优胜劣汰，“溢出”效应明显，最终只剩下那些有竞争力的商业 企业 生存下来。另一种情况是，零售企业强强联合，极大增强其集聚能力和扩散能力。

三、轨道交通对商业活动空间的影响机制

作为成功的商业空间，首先要具有较强的诱导力，其次是能够提供商业活动所需的空间，最后是在时间上能为持续购物休闲活动提供保证。便捷的城市交通枢纽站与商业空间的结合则达到了上述三个必备因素的完美统一。

轨道交通的建设会对商业区位因子产生重要的影响，使商业企业在城市中的区位发生改变，从而改变空间变化的经济、 社会 、交通等环境，进而改变空间结构。同时，商业空间的发展与交通 网络 的完善有密切关系，许多商业网点直接依托交通网络布局而发展。由于两者的共生关系，城市商业网点的发展必然受到交通网络的深刻影响。轨道交通对商业空间具有间接的、宏观的调控效应，将影响区域的人口集聚、市场需求和土地利用结构调整，有助于形成商业密集带。

四、上海一号线对沿线房地产价格的影响

根据调查所得数据，分析车站周边楼盘价格与楼盘距车站距离的关系，可以发现：在车站周边某一范围内，距离车站越远的楼盘价格越低，价格曲线呈现下降趋势；而当距离继续增加，价格曲线又由下降改为水平或上升。这里就选取一个站进行说明。

由图1可见，在车站周边1600米以内，房价按距离由近至远一直呈现下降的趋势；在大约1600米处，房价曲线由下降改为水平，并有少量的上升。因此，可以认为1号线莲花路站的建设对周边房价的实际影响范围约为1600米。

根据这样的统计现象，可以认为：城市轨道 交通 车站在某一范围内对房地产价格起到了 影响 ，而曲线拐点处的距离值即为此影响范围的边界值。需要说明的是，在市中心区域，房地产价格受到各种因素的综合影响，轨道交通的影响难以单独地表现出来。另外，在类似上海这样的特大型城市，一般有多个副中心，为此，一般将线路所通过的最接近城市外围车站的市中心或副中心作为基点。

五、结论

由于轨道交通会对市场因素、空间因素、竞争因素产生深刻的影响，所以轨道交通对城市的商业空间和沿线的房价产生重大的影响。地铁和轻轨淡化了空间的距离，这种新形式的商业空间更新了人们的生活方式（见图2）。

本文通过 研究 1号线对房地产价格的影响可得两个推论：

第一，城市轨道交通对沿线房价变化的影响范围并不是单一的值，而是随着至市中心的可达性变化而变化。一般而言，距市中心越远的车站，影响范围越大。

第二，城市轨道交通对沿线房价变化的影响范围并不单纯以基于步行或自行车的影响范围为基准。在靠近市中心的车站，如上海 体育 场站、漕宝路站、中山北路站、延长路站，实际影响范围的大小与基于步行的影响范围值较为接近，反映人们到车站是以步行方式为主的；在远离市中心的车站，实际影响范围的大小与基于自行车的影响范围值较为接近，反映人们到车站是以骑自行车为主的，这一推论符合人们的出行习惯。

参考 文献 ：

2、章云泉.快速轨道交通与城市 发展 ——以广州为例[D].中山大学博士论文,202\_.

3、毛保华等.城市轨道交通[M]. 科学 出版社,202\_.

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！