

一批 50 后、60 后上海人毕业被分配到金山石化总厂上班，就像是去了另一个城市工作。现在的地铁枢纽中山公园站，当年是金山支线长宁火车站。那个时候在中山公园的天桥往下看，年轻人踏上开往金山的绿皮火车，隆隆出站，汽笛长鸣。如果留下个恋人在城区，那就是不折不扣的“异地恋”。

如今在人民广场坐 1 号线到上海南站，换乘轨道交通 22 号线，俗称金山铁路，通到金山卫站，全程只要半小时左右。只不过和其他轨道线不同的是，金山这一段是动车。

在这 20 年间，上海人真切地感受到，地铁让城市变小了。算上 2015 年底通车的 12、13 号线，目前上海的地铁网络已有 14 条线路。不仅市内轨道交通四通八达，跨省地铁也在建造中，苏州、无锡已经在规划轻轨项目与上海地铁相连。过去上海人在城市内游逛都要靠火车，以后可以坐着地铁唱着歌儿去江浙玩。

当年在混乱的公交车厢挤脱了鞋子，堵在混浊的隧道头晕作呕，推着自行车被人流裹挟涌向轮渡……这一帧帧的画面，随着上海挥别轮渡、公交唱主角的时代，被定格在历史记忆中。看着今日上海地铁里步伐从容迅速的上班族，让人深切地感受到，地铁不仅改变上海人的出行，还改变了一个城市的气质。

打破“浦东房、浦西床”魔咒

上一代上海人结婚时，丈母娘的标准是“宁要浦西一张床，不要浦东一间房”。可想而知，当时浦西和浦东房价差距悬殊。但现在的毛脚女婿如果在浦东仁恒滨江有套房子，绝对有底气向女方父母提亲。

时过境迁，浦东房价今非昔比，尤其是陆家嘴、世纪公园等板块，豪宅林立，房价甚至高过浦西大部分地区。而张江、世博等新崛起的板块，上涨速度也比浦西一些老城厢快。这番改变，和上海的轨道交通发展密不可分。

“轨道交通是呈放射状发展的，从中心城区向外辐射，带动城市人口向周边移动扩散。不仅仅是浦东，其他像闵行、宝山、嘉定、杨浦等周边区域的房价也伴随地铁发展迅速上涨。”上海中原地产研究咨询部高级经理卢文曦表示。

美国建筑学院教授哈里森·弗雷克最早提出“TOD 城市发展模式”：城市开发以公共交通为导向，城市居民向郊区转移，通过地铁快速来往。

一般地铁立项，周边房源就会涨 5% 左右；地铁正式动工，说明项目已经明朗了，会涨 10% 左右；地铁开通前后一段时间，是上涨最快的阶段，一般可以上涨 15%—20% 左右。整个过程累计涨幅会达到 30%—50%。

这正是上海轨道交通发展和城市变化的写照。当年 1 号线通到闵行，莘庄段由区政府自己出钱修建，为的是带动莘庄发展，最终结果恰如人意，地铁使得莘庄发展成一个卫星城。同样，11 号线的开通也造就了嘉定新城。

“嘉定新城过去什么配套都没有，后来轨道通进去，住的人慢慢多起来。现在 11 号线嘉定段的几站人都挤不上去，说明在那里居住生活的人确实多了。有了人气以后，商业配套也越来越成熟，生活设施便利了，又吸引了更多人住过去，开发商会推出更多项目，而一旦有好的开发商进去，房价就会上一个层级。”卢文曦说。

“地铁一响，黄金万两”，人们看到了地铁对城市周边区域带来的经济曙光，对轨道资源的争夺也白热化。奉贤政府强力要求 5 号线延伸到当地，据说，开工仪式搞了两次，每搞一次房价就升一下。

随着轨道网络不断成熟，地铁打散了原先都市的房价格局。过去上海不同区域房价的高低，和它离中心城区的距离有直接关系，越靠近市中心，房价越贵。伴随着轨道交通发展，这个定律被逐渐打破，“轨交房”成为楼市的新宠，全市各个区域都有高端住宅项目。

因为人们从各个区域到市中心的时间，不再与距离呈线性关系。因此，衡量一个地段是不是交通便利，地铁成了最主要的因素。地铁站附近 5—10 分钟步行距离的房子，成为住宅市场的一大硬通货。在市中心拥有住宅将不再具有明显的优越感；相反，环境好、地铁沿线的城郊，会更吸引人。

“地铁通到哪里，房价涨到哪里，房价要跟地铁走，这是上海的历史规律。”地铁对房价的刺激直接而显著。卢文曦分析，一条轨交从立项到开通，附近房价会随着轨交开通时间阶段一步步上涨。一般地铁立项，周边房源就会涨 5% 左右；地铁正式动工，说明项目已经明朗了，会涨 10% 左右；地铁开通前后一段时间，是上涨最快的阶段，一般可以上涨 15%—20% 左右。整个过程累计涨幅会达到 30%—50%。

比如周康地区，受到轨交 16 号线影响，2013 年 12 月通车时板块均价 2.6 万 / 平方米，11 月价格是 2.4 万 / 平方米，10 月则是 2.2 万元 / 平方米，房价上行速度很明显。而 2010 年地铁刚开始动工时板块均价才 1.6 万 / 平方米。

去年底 12 号线正式开通，闵行顾戴路附近的二手房挂牌涨幅也非常显著，将近 10%，12 月莘庄还出了个“地王”。“顾