



地铁打散了原先都市的房价格局。

戴路原本是个轨道空白点，12号线开通，第一个站点进去了，房价涨得会很快。相对而言，12号线市中心北外滩那段，二手房挂牌价格没怎么动，因为那里已经有成熟的轨道线。”

一般情况下，某个板块新通了一条地铁线路，如果是从0到1，则是一种交通上的质变，对房价提升很快；如果是从1到2、从2到3，房价波动就没那么明显，因为边际效用递减。所以地铁开通对郊区房价的拉动会比市区明显，因为郊区在没有地铁的情况下，交通时间准度、间隔时间区间都比中心区域差很多。

另外，同样是地铁周边的“轨交房”，越靠近地铁的房子涨价也越快。比如同样是2010年，嘉定新城里有个项目叫中信泰富又一城，均价1.3万/平方米，同年新保利湖畔阳光1.5万/平方米。前者是轨道站点上盖，后者离开轨道11号线嘉定新城站较远。2013年通车，前者售价1.7万/平方米，后者还在1.6万元/平方米左右。

重构城市的商业格局

在老一辈上海人眼中，逛马路就是指去南京路、淮海路、

四川北路等特定的几条商业马路，因为当时其他马路几乎都没有“逛”的价值。随着上海轨道交通的发展，地铁将都市人迁移到各个区域，每个区域都兴起了各自的商业中心，尤其是聚焦在轨道枢纽站。“逛商城”的概念也逐渐取代了“逛马路”。

“现在商业业态的特点是，各个商城都趋同，连锁品牌都差不多。比如中山公园有龙之梦，莘庄也有，那么闵行区的人未必要挤到中心区购物。而地铁对商业的带动作用很明显，现在的商场特别喜欢在地铁枢纽站上面盖。因为枢纽站换乘的人多，客流多就带来消费机会。像月星环球港、日月光都是盖在枢纽站上面。”卢文曦分析。

世邦魏理仕中国区房地产市场2016展望报告中也提到：基础建设的发展对于一个城市的商业零售格局起着举足轻重的作用，例如近年来蓬勃发展的地铁网络，已对主要一、二线城市的零售版图产生了长足的影响。而地铁上盖的商业物业，在日益激烈的市场竞争中也将取得一定的先发优势。

举个鲜明的例子，当初中山公园从一个二线地段变身为都市一大商业地标，就是靠几条地铁线交汇带来的便利。从1994年1号线通车开始，20年的时间使上海的地铁交通版图覆盖了包括浦东、闵行、嘉定、松江等各个区域，城市人生活版图不