轨道交通站点土地价值评估与管控

刘晶莹

摘　要：城市轨道交通站点周边土地价值增值，是城市轨道交通站点建设发展的核心动力，也是当前城市轨道交通站点建设和运营中亟须解决的重要问题之一。文章通过对我国典型城市轨道交通站点周边土地价值增值现状、评估方法进行系统分析，对不同类型轨道交通站点周边土地价值增值评估方法进行对比分析，并提出了轨道交通站点周边土地价值增值管控策略，以期为我国城市轨道交通站点建设和运营中的土地价值增值评估及管控提供借鉴。

关键词：城市轨道交通；站点周边；土地价值增值；评估方法；规划管控策略

一、引　言

地铁车站周边土地价格的上涨，是地铁建设完成后，周边市政道路和公共服务设施持续改善的结果。在国家层面，《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》（以下简称《意见》）中，明确提出要“统筹城乡发展，统筹城乡土地利用”；在城市层面上，深圳和广州等主要城市已经开始将轨道交通线沿线的土地资源纳入土地市场，将市场机制和经营理念与土地市场结合起来，充分利用这两个重要因素。

目前，我国很多大城市的地铁站周边土地价格不断上涨，具有很大的开发潜力。以上海为例，上海已经开通了 17 条地铁线路，13 条地铁车站周边土地价格涨幅较大。据相关调查与研究，目前，我国大部分大城市的地铁站周边土地价格一般上涨 15%至 50%，部分一、二、三线城市的土地价格上涨幅度甚至达到了 70%。所以，在国内很多大城市中，地铁站点周边土地的增值已成为亟待解决的问题。

然而，对于地铁站周围土地价格的增值状况、地价评估方法及调控措施等问题，目前国内外尚缺乏系统的研究。鉴于此，项目通过对典型站点周边土地价格的分析与评价，结合案例分析，提出了基于案例的土地价格调控策略。

轨道交通作为一种被普遍采用的公交方式，被认为是城市功能综合体的典型代表，对城市空间结构的重构具有重要作用。根据《关于进一步加强城市轨道交通规划建设管理的意见》（以下简称《意见》），我国将从宏观上推动“TOD+TOD”融合发展，为我国城镇空间结构优化提供有力支撑。因此，在我国的城市轨道交通车站的建设和运营过程中，要综合考虑空间结构，综合利用土地资源，提高土地价值，对站点周围土地进行全面规划，合理地利用其周围的土地资源。

《意见》提出，要将城市轨道交通纳入城市发展规划，并与周边土地开发相结合。因此，课题基于车站周围土地价格增值的视角，研究车站位置对周围土地价格增值的影响机制，探索车站位置对周围土地价格增值的影响机制，提出相应的调控策略和路径。文章对上述问题进行了初步分析和探讨。

二、案例选取与土地增值现状分析

以深圳市地铁工程为例，其地铁站分布于城市中心区、大学城及重点商业区，共 21 座地铁站。据深圳市地铁集团提供的数据，目前深圳市轨道交通线路总长 586 公里，在建线路 367 公里。通过对深圳轨道交通用地价格的计算，研究深圳轨道交通站点周边土地价格的变动情况，得到如下结论：（1）在站点建设期，地铁公司以运营补贴的方式，对周边土地进行增值；（2）在车站建成后，通过与政府和开发商共同开发，实现对站点周边土地的全面开发，使站点周边土地增值；（3）由于地铁站点的建设周期较长、开发难度较大、投入较高、效益较

差，致使部分站点周边土地资源出现闲置现象。

基于上述三个特点，并根据深圳市地铁建设用地价值增长的特点，选取深圳市龙华线为案例，选取3个站点进行实证分析。该线路途经南山区、罗湖区、宝安区，共有8个站台，并设有8个站台。以深圳地铁集团为例，对这3个站点的土地增值情况进行评估，得到以下结果：(1)在地铁建设完成后，3个站点周边土地价格从西部到东部总体呈递减趋势；(2)深圳一期龙华线土地价格相对于其他两条线有更大的增值。

文章以广州地铁为例，选择广州地铁2号线站点为案例，分析其周边土地价格上涨的主要原因。其中，站点周边土地价格的增值与站点建成时间、轨道交通建设周期、土地价格和土地利用政策等因素有一定的联系，如广州市地铁二号线已于2007年完工，随着地铁建设的进行，其土地价格也大幅上涨。2009年至2015年间，广州第二期地铁建设用地价格上涨幅度超过60%。目前广州地铁2号线周边地块已基本被开发，但由于广州地铁建设周期长，建设与运营存在滞后现象，期间周边土地价格涨幅有限。从2014年开始，广州市地铁2号线的土地价格涨幅比较大，累计涨幅达40%左右。

文章以我国几个典型城市为例，通过对其周边土地价格的增值分析，揭示了其对促进城市空间布局、优化用地布局、提高土地利用效率的重要作用。但是，在当前的地铁建设中，由于缺乏一套科学的评估方法和手段，地铁车站周边土地价格的增值并不明显；目前，我国城市轨道交通规划与建设过程中，普遍存在着“重建设轻运营”的现象，致使车站周边土地增值潜力未能得到充分发挥。

就国土规划与管理而言，国家应加大对城市轨道交通建设的支持力度；从市场层面来看，应积极培育地铁车站周边土地增值的市场主体，明晰各市场主体的职责；从政策上讲，应加速完善城市轨道交通规划体系，将车站周边土地价格的增值问题列入规划管理体系，并在制定过程中加以考虑。

深圳市规划和自然资源委员会微信公众号内回复“地铁”，可查阅有关资料。

三、站点周边土地增值特征与影响因素

土地增值，就是通过发展城市轨道交通，对周边地区进行综合开发，从而带动周边土地的增值。因此，课题拟围绕轨道交通站点及周边土地价格的增值过程、特征及影响因素展开研究。近年来，我国各大城市的轨道交通建设速度越来越快，为加快地铁及周边用地的发展，很多城市都制定了相应的站点规划、控制和用地发展策略，并对其进行了较为全面的评估。通过对典型城市轨道交通站点及周边土地价格的增值情况的分析，总结了城市轨道交通站点及周边土地价格的主要特征及影响因素。

1.典型城市概况

广州、深圳、上海、北京等城市具有良好的发展基础和发展环境。广州是我国第一个开展轨道交通的城市，目前已经有7条轨道交通线路，总里程702公里，位居全国第四；在深圳，深圳较早启动了轨道交通建设，拥有341公里的地铁线路，居全国之首；上海是最早开通城市轨道交通的城市之一，目前已建成5条地铁线路。广州作为“泛珠三角”的核心区域和“首个全国中心”，在“泛珠三角”战略中具有举足轻重的地位；深圳，粤港澳大湾区核心都市；上海作为长三角的中心城市和长江经济带的重要城市，无论从经济发展水平还是综合实力上，都走在了全国前列。

2.土地增值特征与现状

从我国当前车站周边土地的开发与利用现状分析，在轨道交通快速发展的背景下，5–7年内，车站周边地区的土地开发与建设将基本结束。由于轨道交通用地的开发和建设具有明显的周期效应，目前国内许多大城市对其进行了初步的开发利用。比如深圳地铁5号线已于2017年12月开通运营，站点周边用地已提前进行了前期开发，但目前工程已接近尾声。在我国，房地产开发投资规模大，投资周期长，风险大，收益周期长，土地增值周期长，具有鲜明的地域特征。在对我国城市轨道交通站点周边土地价格变动特征进行研究的基础上，得出如下结论：(1)城市土地价格的增值是一个长期的过程；(2)不同地块周边土地价格的增值程度存在差异；(3)不同区位的地铁站点周边土地增值存在差异；(4)铁路对沿线区域具有明显的辐射效应；(5)城市轨道交通站点周边土地价格的增值是有差别的。

四、土地增值评估方法比较

课题将选取3个典型城市成都、重庆、北京，选取12个典型站点，采用地价指数法、基准地价系数修正法、残值法等3种评估方法，对比

三种评估方法的共性与差异。

土地价格指数法，即以站点周边各类用地的发展强度、单位面积的建设成本、单位面积的地价等为变量，通过构建数学模型来测算某一地块的开发价值。地价指数法适用于地铁车站周边的各类土地开发强度较高或较低的区域，由于地铁站周边已有较为完善的配套设施，因此，在对地价指数法进行修正时，应当将该区域已有的各类配套设施纳入其中。

基准地价系数修正法。该方法根据某一地区的基准地价，将该地区各类建设用地的实际使用情况和市场发展情况适当转化，从而得出相应的土地基准价格系数，并通过下面的公式进行计算。在地铁车站周边区域，对各类土地进行评估时，要将未开发的市场、基础设施较弱、轨道交通站点周边可供开发的土地面积不足或已被规划为住宅等公建配套设施的区域，将其原有的配套设施对土地价格的影响纳入考量范围。

残值法是在分析站点周边的发展情况和地价的基础上，依据待估站点与轨道交通站点的距离，结合站点周围已有的配套设施的建设情况和站点周边的开发建设情况，分析计算出估算站点与轨道交通站点之间的距离，以及站点周边已有的配套设施，从而得出待估站点与轨道交通站点之间的地价差异。这种评估方式适用于地铁站点周围地价较低，或已按居住及其它公用建筑配套的区域。

剩余法与土地指数法均基于地铁站点周边各类土地的市场价格，并根据各地块的实际使用情况及已有的配套设施加以调整。其中，残值法是指对地铁站点周边各类用地进行市场价格调整后得到的土地价值增值；土地价格指数法是将待评价的地铁车站周边各类土地的市场价格乘以其市场价格系数，再综合计算得到相应的土地价格增值价值。这两种评估方法均适用于城市发展初期，或位于地铁沿线土地价格相对较高的区域。

五、分类规划管控策略

轨道交通站点周边土地增值受用地性质、开发强度、利用方式及交通联系等多方面因素影响。按其建设模式，可分为传统 TOD 模式、TOD 模式和混合模式。这三种模式使其周围土地价格升值幅度有较大差别。其中，传统 TOD 模式下土地价格的增值会受到用地性质、开发强度和交通衔接等多个因素的综合影响，而 TOD 模式下的土地增值又会受到用地性质和交通衔接等诸多因素的综合影响。这两种方式都是通过加强城市空间集聚和融合，来重塑和优化城市功能，达到综合和集约利用城市用地，促进土地增值的目的。因此，在城市轨道交通站点的建设和运营过程中，应根据其用地性质和开发强度的差异，将其划分为不同的类型。

为解决传统 TOD 模式下土地价值增值的问题，文章从新的角度对城市土地利用进行调控。通过优化交通枢纽，使各功能区之间形成联系；二是要对土地利用的密度进行严格控制。根据不同的土地类型、不同的区位、不同的城市发展需求，在确保总体发展强度不变的前提下，对土地利用强度进行分区。在以轨道交通为主导的 TOD 发展模式下，应加强土地利用强度的划分；三是要加强“站城一体”，加强城市管理；然后，文章从“站城一体”的角度出发，对“站城一体”工程进行了全面系统的研究，并对其进行了分析。

六、结　语

在我国快速发展的同时，周边土地价格也在持续上涨，因此，开展土地增值评估和调控方法的研究，可以为我国地铁工程的建设和运营提供有益的借鉴。经研究，通过对既有地铁站周边土地价格增值的现状及问题的剖析，探讨了当前地铁站点周边土地增值的计算方法，并对不同站点周边土地增值的测算方法进行对比。在此基础上，提出了完善地价政策，优化土地使用管理，优化规划设计等措施，为站点周边土地价格的调控提供理论依据。□

参考文献：

[1]李立.基于特征价格模型的城际快速轨道交通站点综合开发用地价值测度研究 [J]. 铁道运输与经济,2019,41(06):1-7+13.

[2]童瑞咏,毛保华,许奇等.城市轨道交通场站周边土地开发模式的效益分析[J].都市快轨交通,2022,35(05):9-15.

[3]吕凤琴,袁奇峰,吴海蓝.基于特征价格模型的城际轨道交通站点周边土地价值影响效应研究[J].工程经济,2021,31(09):64-67.

[4]李旭伟,王红平,孙海玲.城市轨道交通对土地增值效应研究——以郑州市轨道交通一号线一期工程为例[J].城市发展研究,2014,21(09):21-24.

[5]李欣怡.轨道交通建设对站点周边地价和用地布局的影响研究[D].安徽建筑大学,2021.

作者单位：河北省衡水市武邑县自然资源和规划局