

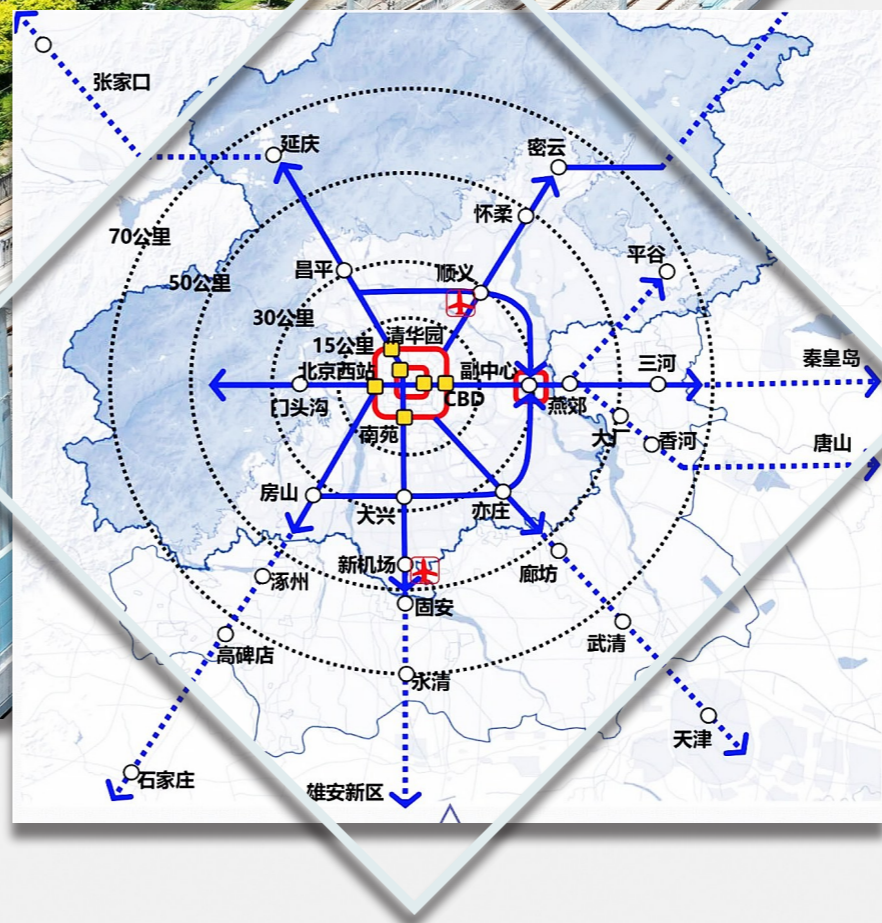


北京市轨道交通线网规划获批 城市副中心线网呈“半环+放射” 副中心至中心城打造半小时轨道圈

本报记者 曲经纬



京津冀地区城际轨道交通网骨干线路——京唐城际铁路。



市郊铁路乔庄东站



地铁7号线花庄站



地铁7号线万盛东站

近日,市政府正式批复《北京市轨道交通线网规划(2020年—2035年)》(以下简称“规划”),以“中心城区加密度、外围廊道提速度、副中心搭框架、环京地区促通勤”的规划思路,构建多层次高效率轨道交通体系。其中,规划明确了包括城市副中心在内的轨道交通线网在绿色、高效、融合、低碳等方面的占比和要求,城市副中心线网呈现“半环+放射”形态。提出提升轨道出行效率,全网实现“中心城45分钟,副中心及多点地区至中心城30分钟,市域跨界一小时”的服务。

规划38条城市轨道交通线路

沿着习近平总书记的足迹,北京步入大调整、大提升、大协同的发展新阶段。以疏解非首都功能为“牛鼻子”,解决北京“大城市病”问题,推动京津冀协同发展,成为首都发展的明确方向和重要使命。据统计,北京轨道交通历经近60年发展,已形成包含783公里城市轨道交通及365公里市域(郊)铁路的超大规模线网网络,承担着支撑首都高质量发展、疏解非首都功能、保障居民绿色出行、缓解交通拥堵的重要任务。

在新发展阶段下,为落实新时代国土空间规划体系,北京城市总体规划及交通强国要求,需进一步统筹、协同、融合轨道交通空间资源,科学制定轨道交通线网规划及分期实施路径,优化出行结构和引导城市空间布局,谋划首都轨道交通高质量发展蓝图和可持续发展路径。

围绕“都”与“城”的建设,规划构建了“内面外廊、以快为先、空间融合、枢纽锚固”的线网布局。分区域、分层次形成高速(城际)铁路、区域快线(含市域(郊)铁路)、地铁快线、地铁普线四网融合,国家级、区域级和城市级三级枢纽锚固的规划网络。规划线网总规模约2683公里,包括区域快线和城市轨道交通。其中区域快线(含市郊铁路)是提供北京市区主要节点之间快速服务的轨道交通方式,包含市郊铁路线路及新建区域快线,由15条(段)线路构成,总里程约1058公里。城市轨道交通由38条线路构成,包含地铁普线、地铁快线、中低运量、机场专线等,总里程约1625公里。

规划根据不同空间轨道交通发展需求和特征,划分为不同功能层次,分区域、分层次研究各类轨道交通方式的功能定位、功能组织和发展模式。高速(城际)铁路,满足半径100至300公里圈内城市之间及重要节点之间点对点快速出行需求,以商务、休闲、低强度通勤客流为主。区域快线(S),满足半径50至70公里圈内一区新城及跨界城市组团与城市其他区域之间点对点快速出行需求。

地铁快线(R)满足半径30公里圈内中心城区与城市副中心及多点新城之间的快速出行需求,提供大容量、快速、公交化服务。地铁普线(M)满足中心城区及城市副中心内部快速出行需求,提供大容量、高密度、公交化服务。其他线路中,机场专线主要服务机场客流,中低运量作为地铁普线辅助服务线路。

内外衔接拉开城市发展框架

规划要求,围绕服务“四个中心”功能建设,促进城市高质量发展和坚持以人民为中心三个方面综合构建线网。

在北京市域层面,线网呈现“半环+放射”的形态,围绕城市副中心和多点新城形成半环骨架,围绕中心城区形成多个放射廊道;在中心城区范围,呈现“双环棋盘+放射”形态,其中四环内为网状覆盖、边缘组团为放射廊道式服务;在多点地区提供“一快一普”的廊道式服务,重点方向提供“两快”条件;一区采用市郊+城际的复合模式服务生态涵养区高效绿色发展;分层次提供跨界组团的差异化轨道交通供给服务。

在城市副中心范围,明确城市副中心搭框架,内部形成“环形+放射”网,满足多层次需求。对外,构建城市副中心对外廊道,以轨道交通辐射周边区域,并支撑与东部新城及北三县协同发展,形成都市区1小时功能圈,依需分层次差异化供给,利用城际和区域快线等方式形成快速通勤联系,使环京生活圈联动起来。

规划要求坚持以人民为中心提升轨道服务品质,提高出行效率,构建“区域快线+地铁快线”的快线体系,布局对角度地铁快线,提升线网直达性及出行效率。全网实现“中心城45分钟,副中心及多点地区至中心城30分钟,市域跨界一小时”。

规划还提出以更高的效率疏解非首都功能,聚焦城市副中心和多点新城,内外衔接拉开城市发展框架,拓展出行方向,通过四网融合,发挥市郊铁路互联互通及多线多点衔接作用,缩短通勤时间,为乘客提供多方向出行选择。在推动本地职住平衡的同时,构建轨道上的职住平衡,实现新城宜居宜业。

城市副中心9个站点将变轨道微中心

规划指出,要塑造活力空间,细化规划编制要求,重点打造轨道微中心,塑造成为城市发展的活力空间与市民愿意前往的魅力空间。

什么是轨道微中心?轨道微中心是与轨道交通站点充分融合、互动、可达性高,土地集约化利用程度高,具有多元城市功能,具备场所感和识别性的城市地域空间。结合在编试点单元控规范围,轨道交通在建线路及市郊铁路重点项目,并结合各区实际,北京市第一批共划定了71个微中心,涉及14个区、28条线路。其中城市副中心将拥有9个,数量位居全市第二。

首批71个轨道微中心站点分布在朝阳、通州、海淀、丰台、石景山等14个区,其中以朝阳区、通州区和昌平区三区的轨道微中心最多,分别有10个、9个、9个,其中通州区有7号线万盛西站、万盛东站、群芳站、高楼金站、花庄站、22号线永顺站、市郊铁路通州站、新通州西站和徐辛庄站。

根据市政府批复的《北京市轨道微中心名录(第一批)》,轨道微中心具备活力共享、复合多元、高效集约、便捷出行、空间宜人五大特征——立足于形成

功能复合、高品质、服务人民的活力中心,与城市公共服务体系、各级城市生活服务区有机融合;站点周边用地功能混合度高,生活性服务业、文化娱乐等多种功能和公共设施在站点周边布局,使市民在完成日常通勤的同时,能够就近购物、娱乐;复合化交通方式,形成便捷高效的交通接驳和地上地下连接;通过精细化设计与管理营造高品质空间环境,形成有温度的、具有空间可识别性的场所。

规划进一步强调,要以创新的理念推动轨道交通与城市协同发展。通过底线控制、用地集聚等手段提升轨道站点周边地区聚合发展能力,实现轨道与城市的融合,带动城市更新、提升城市运行效率、改善居民生活和出行品质。

同时,立足轨道交通引领作用,创新轨道交通导向的用地规划编制方法与要求,明确各分区各阶段轨道交通与用地规划要求与协调重点,提出轨道与城市一体的综合实施方案编制方法,强调从功能、控制至实施的传导路径,围绕轨道交通站点实现城市用地高效集聚。

构建国家级、区域级和城市级三级枢纽体系

规划提出,依据城市发展和地区发展条件,构建国家级、区域级和城市级三级枢纽体系。

国家级客运枢纽依托高速铁路、城际铁路和干线铁路打造,用于承担国家长距离铁路和首都地区市郊铁路客运功能。主要包括北京北站、北京西站、北京南站、北京站、丰台站、北京朝阳站、城市副中心站和清河站等。

区域级客运枢纽依托城际铁路和区域快线打造,主要布局在中心城区与多点新城地区,用于承担京津冀核心区域和首都圈地区客运功能。中心城区的区域级客运枢纽主要功能为加强重点功能区对外辐射力,带动区域协同发展,如北京东站。多点新城的区域级客运枢纽主要功能为提升区域发展动能,如昌平站、顺义站、黄村火车站等。

城市级客运枢纽依托区域快线、地铁快线和地铁普线打造若干轨道交通换乘节点,服务城市集中建设地区客运需求,支撑城市功能区及主要就业中心发展,如丽泽站、望京站、霍营(黄土店)站等。

规划提出,要加强四网融合、站城融合,提高绿色出行比例,优化城市空间结构及功能布局,建设“轨道上的京津冀、轨道上的北京城”。规划还在绿色、融合、低碳等方面提出要求。如绿色出行比例占80%以上,中心城区和城市副中心轨道交通出行比例占27%以上,放射廊道轨道交通出行比例占40%以上。融合方面,轨道站点800米范围覆盖50%以上的全市居住人口和就业岗位,覆盖70%以上中心城区和副中心的居住人口和就业岗位。低碳方面,通过轨道交通优化出行结构,促进交通出行人均碳排放下降20%至30%。

规划实施要求以规划统筹,建立轨道发展顶层设计,政策支撑打破市郊铁路与城市轨道交通边界,促进多网融合;通过土地出让形式多元化、优化投融资政策引导轨道与周边土地一体化开发,反哺轨道交通建设运营,促进轨道交通可持续发展,探索实施“轨道+土地”开发模式。

培育站点周边“轨道+慢行”“轨道+公交”出行模式,在公共交通不完备的站点周边,合理推动驻车换乘。加快轨道交通站点周边慢行设施建设,构建安全、便捷、连续、舒适、宜人的慢行环境。

