

副中心站综合交通枢纽初探

高效率与慢生活的合拍

本报记者 赵鹏

北运河畔，施工现场一片繁忙，塔吊林立，车辆穿梭，黄衫流动，焊花闪亮，机器轰鸣，土石喧嚣。酷暑时节，城市副中心站综合交通枢纽工程建设不停工，峰值时每天6200多名建设者在工地酣战奋斗。截至今年7月底，副中心站枢纽主体工程土方施工已接近完成，主体结构完成92%，装修完成40%，站房主体、平谷线、M101线、枢纽换乘轴、地上二级开发楼座等区域结构基本完成。今年底，副中心站枢纽将实现主体完工。这座亚洲最大地下综合交通枢纽，将以高效的站城一体动线设计，提高通行效率，便捷旅客出行，辐射“京津冀”，快速衔接“中心城”，便捷服务“副中心”。

“四网融合”遇到“八线交汇”

副中心站枢纽建成通车后，远期全日双向客流量有望达到近94万人次，并将形成一处“四网融合”与“八线交汇”的庞大交通中心，同时发挥出城际与市内的综合交通功能。

京投枢纽公司副总经理周伟介绍，轨道“四网融合”意味着高速铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通四张网的深度融合。这种融合将极大提高交通连贯性和便捷性，乘客能无缝换乘多种类型线路的交通，从而大大节省出行时间，提高出行效率。

“八线交汇”则是按远期规划将有八条轨道交通线路在副中心站交汇，包括京唐（京滨城际）城际、城际铁路联络线（本站与S6线共线）、城市轨道交通M6、M101、M22（平谷线）、M104支线，以及京哈铁路等。此外，预留首都国际机场、大兴国际机场值机楼条件，还有预留北运河游船码头。伴随着“四网融合”与“八线交汇”的结合，可助力副中心站枢纽成为一个交通种类多样的综合交通枢纽，能够方便国际国内出行，连接京津冀区域重要城市、北京各区域，以及副中心内部各板块，增强人们在京津冀出行的交通通达性、快捷性。

相较于现有综合枢纽较为普遍的复杂换乘方式，副中心站枢纽建成后，乘客换乘将非常便捷高效，时间也被尽可能缩短。根据规划设计，换乘距离最近两条轨道线路最快约1分钟，80%的乘客换乘基本可在约3分钟内完成，这将为乘客提供极为友好的换乘体验。与北京既有大型铁路枢纽相比，副中心站枢纽建成后，一体化范围内市民抵达轨道站点的平均时间将缩短近40%；换乘空间内商业界面覆盖率达到74%，均可达到世界领先水平。

届时，市民依托京唐城际铁路和城际铁路联络线（本站共线S6线）可实现15分钟直达北京首都国际机场，35分钟直达北京大兴国际机场和河北唐山市，1小时内直达雄安新区和天津滨海新区。依托地铁M6、M22、M101以及15条公交接驳线等，乘客还能实现快速连通北京中心城区及副中心周边区域，形成对外交通与内部交通的高效衔接，真正实现高效辐射“京津冀”、快速衔接“中心城”、便捷服务“副中心”。

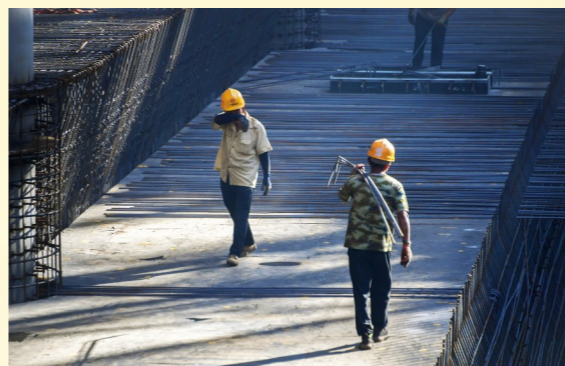
6000余个车位还首设“大巴停车场”

副中心站枢纽作为一座全国性的客运枢纽，还将实现公共交通优先。其涵盖城际铁路、轨道交通、市郊铁路、公交、旅游大巴、出租车与社会车辆、慢行交通等多种交通方式，并预留了运河游船码头与城市航站楼航空值机站等功能。

眼下，京投枢纽公司正在全力构建副中心站枢纽的综合接驳设施，还将实现枢纽与物业共享停车。并在枢纽核心区配置3条轨道交通线路，将其打造为北京地区轨道交通接驳配置最高的综合交通枢纽。届时，在副中心站枢纽的机动车停车设施配置方面，枢纽项目会采用“共用共享、错峰使用”的理念提升停车设施利用率，在枢纽一体化实施范围内将设置停车位6000余个。

结合副中心站枢纽一体化范围内的出行需求，京投枢纽公司还会助力在枢纽核心区形成由“公交专用道、中间站、首末站”构成的地面公交系统。

针对既有大型枢纽运营阶段普遍问题的反馈，副中心站枢纽将率先增设“大巴停车场”，解决全国性客运枢纽在运营阶段各类大巴停车空间缺失的问题。届时，副中心站枢纽的城际车站东西两侧将分别设置公交枢纽与旅游大巴停车场，并在项目南侧地面设置公交首末站为轨道乘客提供接驳服务，最终使其成为全国交通出行方式最为齐全的综合交通枢纽。



28处车辆进出口近160个人行出入口

创新的立体接驳方式，还将为副中心站枢纽带来多进多出的便利。借鉴国内外先进经验与北京既有车站运营情况，副中心站枢纽在为铁路旅客提供分层立体接驳服务的前提下，创新提出利用周边物业与绿地空间，预留交通核设置空间。通过对周边道路提级改造的方式提升区域交通承载力，京投枢纽公司提出了“多路来、多路解”的设计理念，采用“多进多出+多点落客+立体接驳”的交通方案，形成“1张步行网、2处接驳区、8处交通核、16处落客点、28处机动车进出口、约160个人行出入口”的交通集散网络，将营造出动静有致的交通接驳体验。通过地面交通核的设置提升旅客进出便捷性与核心区交通系统冗余度，副中心站枢纽在高峰时段还可将核心区整体交通集散能力再提升约20%。

那么，副中心站枢纽原有街区道路和新的街区道路将如何实现连接？京投枢纽公司规划设计部部长焦曼解释，副中心站枢纽按照“小街区高密度”原则，通过新建或改扩建道路与周边的主干道和快速路相连。如副中心站地下出站即可连接到广渠路交通隧道，快捷连通副中心站枢纽与中心城区、副中心文旅区等区域，不仅可以提高道路通行能力，还能有效地分流，缓解副中心站枢纽及周边交通压力。

为更好融入现有交通网络，副中心站枢纽还采用了立体交通设计，包括9处穿京哈线、连接周边7处地下匝道地下通道等，内外交通仅人行出入口就多达约160个，不仅成为国内站城一体化统筹实施项目中出入口最多的枢纽，还实现了人流、车流的有效分流，减少对地面交通干扰。“这种设计不仅提高了交通效率，还提升了行人和车辆的安全性。”焦曼介绍说。

“慢生活”也能搭配“高效率”

对于市民来说，副中心站枢纽是个多层的、中庭式超大交通建筑和城市综合体。地下枢纽每一层都有其独特的功能和作用。市民怎样才能“玩转”它呢？

快慢结合的副中心站枢纽站城一体化程度较高，地上建筑功能复合，地下交通换乘便利，人群构成呈多元化特征，具体表现为既有来往接驳换乘的通勤乘客，又有工作生活需求的居民和上班族。因此副中心站枢纽在B1、B2层营造了“慢生活”与“高效率”两种截然不同的换乘模式，以适应不同的客群需求。

具体来说，地铁与城际轨道之间在B2层采用安检互信设计，城际车站南侧设安检互认厅，无缝衔接城市轨道交通体系，减少流程，提升乘客出行体验。B1层的换乘轴为M6线与其它地铁线、城际换乘通道，通过该通道可下至B2层换乘通道，也可以通往B1层公共换乘轴和周边建筑楼座，公共换乘轴两侧布置商业，方便乘客购物休闲。这一整合和优化，还将实现乘客向潜在消费者的转化，以及综合体与周边街区的“共生”，打造出现代城市的慢生活体验。副中心站枢纽的地铁换乘正是通过B1层、B2层进行立体的竖向组织，从而实现慢生活与高效率相结合的换乘体验。

焦曼介绍，具体来说，副中心站枢纽地下三层（B3层）主要为城际车站站厅与轨道层，分为京唐城际铁路、城际联络线高速铁路区域8台14线车站，地铁平谷线车站，地铁101线车站，乘客可通过换乘通道在各区域里乘坐城际列车和地铁列车。

地下二层（B2层）主要是城际车站候车厅、出站大厅、城市轨道交通站厅以及换乘通道等空间，还预留了远期与京哈铁路等线路联通过道。在这里，乘客可以候车、出站，并换乘地铁平谷线、地铁101线、地铁6号线等。与此同时，该层还设置有社会车辆与出租车上客区，北侧预留了远期与京哈线车站的联络通道。

乘客再往上走会来到地下一层（B1层），这层为城际车站进站厅、城市公共空间、商业配套等。乘客既可以在这里进站，又可以在这层的商业设施进行购物和休闲。不仅如此，B1层还设置有社会车辆与出租车下客区，并且与东侧的运河商务区、南侧城市都可以直接连通，通行非常方便。

在副中心站枢纽火热的施工现场，建设者正全力以赴，副中心站枢纽离盛装开放的日子越来越近。

