

多层次轨道交通融合规划促进区域一体化发展

光振雄

(中铁第四勘察设计院集团有限公司总工程师)



2019年9月20日,党中央、国务院发布了《交通强国建设纲要》。该《纲要》指出:建设城市群一体化交通网,推进干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通融合发展。

城市群和都市圈发展,会衍生出多层次出行需求,出行特征将从对外的“低频次、长距离、低时间价值”转向内部的“高频次、中短距、高时间价值”,旅客更加关注“门到门”全出行链效率。推动城市群、都市圈区域内干线铁路网、城际铁路网、市域(郊)铁路网、城市轨道交通网“四网”多层次轨道交通融合规划,是支撑区域一体化发展的必然选择。开展区域内“四网”融合规划时,应重点关注以下几方面:

1) 厘清“四网”的功能定位和融合发展基本原则。干线铁路网是区域发展战略支撑,能增强区域辐射、带动和引领能力,因此,要构建多向通达高速铁路通道,拓展提升普速铁路网,加强区域内干线铁路与全国铁路网的衔接联通;城际铁路网是区域内互联互通“轴带”,能增强主要节点城市之间及与周边城市的高效联通,因此,要充分发挥既有干线铁路城际功能,规划形成“轴带通达、节点辐射”的城际铁路通道;市域(郊)铁路网是超大城市、特大城市、大城市内部的重要通道,能促进大城市中心区和远郊区的一体化发展 and 优化大城市的布局结构,因此,要以保证通勤供给为重点,提倡优先利用既有资源、有序推进新线建设,打造0.5~1.0 h的市域(郊)铁路通勤网;城市轨道交通网是现代大城市公共交通网的骨干,能提升城市运输服务品质,有助于形成城市可持续发展能力,因此,要聚焦服务城市中心区,加强与城市重要交通枢纽高效衔接,完善优化城市轨道交通网。

2) 把握“四网”融合发展的本质特征。“四网”融合发展的根本意义在于提供“以人为本”的便捷出行服务,使人的出行由“段式出行”向“链式出行”转变,由“人便其行”向“人享其行”转变,使出行成为一种享受;并在区域内实现“一张网、一张票”的出行愿景和出行体验,实现“无纸化”“非接触”“易安检”等。

3) 确立“四网”融合规划的基础。“四网”融合规划应以“空间、需求、供给”为基础,与城市群、都市圈发展阶段相适应,“以空间定层次、以需求布网络、以功能谋供给、以枢纽促融合、以服务提质量”。

4) 关注多层次及一体化发展中的“12345”关键问题。围绕“1”个总目标,即构建轨道上的城市群或都市圈。推动“2”个转变,即:各层次轨道交通网独立规划向多层次轨道交通网融合规划转变,网络规划向运管一体化转变。构建“3”大圈层,即城市半小时生活圈、城郊1 h通勤圈和城际1~2 h畅行圈。锚固“4”网定位,即确定各层次轨道交通网的功能定位。“5”大实施径路,即:网络化布局,以功能为导向,从“一张网”角度优化布局多层次轨道交通网;互联互通,以需求和服务能力为导向,为一体化运营提供“硬联通”支撑;一体化运营,从“一张网、一张票”角度,提出“软联通”运营方案;融合发展,提出与城市、产业、交通的融合发展方案;智能、绿色、资源共享方案,建立融合发展的体制机制。

5) 优化枢纽衔接规划。以枢纽内任意交通方式间换乘最长走行时间为控制标准,优化枢纽衔接规划。按换乘时间不超过5 min、3 min和2 min为换乘服务评价标准,构建形成I型枢纽、II型枢纽和III型枢纽,并以此推演换乘通道和枢纽体系融合规划。



Multi-level Rail Transit Fusion Planning Advancing Regional Integrated Development

GUANG Zhenxiong

(Chief Engineer of China Railway Siyuan Survey and Design Group Co., Ltd.)

On 20th September, 2019, the Party Central Committee and the State Council issued the Outline on Building China's Strength in Transportation. The Outline points out building urban cluster integrated transportation network, and advancing fusion development of trunk railway, intercity railway, suburban railway, urban rail transit.

(Continued on Page 260)