

城市交通枢纽一体化开发建设模式研究

——以北京西直门交通枢纽为例

奚雪垠

北京市公联公路联络线有限责任公司

摘要:城市综合交通枢纽是城市公共交通系统中重要的基础设施。本文以国内第一代交通枢纽(西直门枢纽)为研究对象,分析建设模式对综合交通枢纽建筑布局、交通组织等方面产生的影响,总结成功经验并发现问题,为北京未来交通枢纽建设提供参考。

关键词:综合交通枢纽;一体化开发;建设模式

一、项目介绍

(一)项目概况

西直门交通枢纽位于北京二环西北角,是由西北方向进入首都核心功能区的交通要地。枢纽用地西至高梁桥路,东至西二环,北起南长河,南至西直门外大街,项目规划用地约5.99 hm²,总建筑面积约26.5 hm²,其中交通建筑面积约6.67 hm²,综合开发(办公及商业)建筑面积约18.25 hm²。枢纽所在区域人口、建筑密度极高,地理区位优势明显,作为国内第一个开工建设的大型综合交通枢纽,目前每天接待旅客约40万人次,是北京城市西北部地区最重要的乘客换乘中心。

(二)功能及总体布局

该枢纽功能定位以轨道交通换乘为主(地铁2号线、4号线、13号线),地面公交接驳换乘为辅,集多种交通方式和综合服务功能于一体的综合大型客运交通枢纽。除国铁北京北站外,该枢纽主要分为东、中、西3个区域,东区主要为枢纽换乘广场,围绕换乘广场地下设置了地铁2号线与4号线换乘车站;中区为城铁13号线高架车站;西区包括商业开发(底层裙房)、三栋高层写字楼及西北侧城铁指挥中心,枢纽综合体功能包括地铁西直门站及换乘设施、公交首末站场、地下停车库、商业开发及场地景观设计等。

(三)交通组织

人行交通:地铁13号线西直门站为高架站,地铁2号线、4号线车站分别位于地铁13号线西直门站东南侧,地下呈“十字”换乘关系,围绕场地东南侧广场的三层立体换乘大厅是枢纽内部核心功能空间,枢纽换乘客流经地下换乘大厅可进入西侧商业地块地下空间,出闸机后向北可进入北京北站。立体换乘厅内宽阔的换乘通道由地下一层斜向连通地上二层,与地铁13号线站厅层贯通联系,为乘客提供连续、便利的室内换乘条件。

车行交通:公交停车场布置在枢纽西侧,出租车通过枢纽东、西两侧出入口进入地下专用停车位。用地南侧和西北侧的两个地下车库出入口为西区商业综合开发提供服务。原规划方案中,社会车辆围绕枢纽开发、地铁13号线车站与国铁北京北站间西侧路进行交通组织形成环路。

(四)建筑设计

该枢纽在功能定位基础上,从城市空间环境层面对枢纽建筑群体进行了深入的研究。综合分析轨道换乘客流及多种交通方式的流线组织,通过场地设计将各种复杂功能的建筑体有序整合。结合东南角枢纽换乘大厅设置步行广场,形成面向西北二环开放的城市公共空间和重要景观节点。三座百米高层办公塔楼与水平商业裙房基座相连,高层建筑形体简洁优美,借鉴北京传统屋顶形式,玻璃幕墙和艺术遮阳构件结合,实现现代建筑技术美与传统建筑形式美的艺术结合。

二、西直门枢纽建设模式研究

该枢纽是国内第一代大型综合交通枢纽,于20世纪90年代末启动设计研究,作为北京市2001年重点工程建设项目开工建设,地铁13号线车站于2002年9月建成投入使用,西区枢纽商

业综合体于2005年9月建成交付使用,枢纽主体及地下换乘通道于2008年6月完工,项目建成历时8年,于2011年枢纽地下多功能换乘大厅完整投入运营使用。

北京金融街建设开发有限公司作为该枢纽的业主单位,承担了枢纽主体、西侧商业开发及枢纽周边配套道路的建设工作,建设过程中得到了国家开发银行及中关村科技园区的大力支持。该项目采用开发企业为主导,以枢纽配套开发代建交通基础设施的建设模式,具有以下特点。

(一)开发代建模式的创新性

传统交通场站建设依赖政府大量的财政投入,难以实现城市土地高效、集约利用。随着城市轨道交通线网的建设,以轨道交通为骨架,多种交通方式相互衔接的立体、多层次交通体系正逐步形成,交通网络重要节点处的枢纽为乘客提供便利换乘条件的同时,也吸引大量客流成为地区活力中心,大幅提高周边土地的商业价值。开发代建交通枢纽的模式,可充分发挥市场化优势,在高效集约利用土地资源的同时有效缓解政府财政压力。西直门枢纽的落成为该地区轨道三线换乘提供舒适、便利的出行条件,西环广场商业裙房为城市增加了商业配套功能,三座高层塔楼形成了地区的门户形象地标。

(二)开发代建模式的局限性

城市交通枢纽具有明显的社会公益属性,但优越的地理位置及土地商业价值使开发企业较难在经济效益与社会效益间平衡兼顾。以西直门枢纽为例,地铁换乘为商业综合体带来大量消费客群,为写字楼办公人员轨道出行提供便利,但高密度的商业开发吸引了大量社会车辆,进一步加剧了西直门立交周边城市路网的交通负荷,规划设计中公交场站功能与枢纽主体脱离,未能实现多种公共交通方式间的无缝换乘。

综合交通枢纽功能需整合多种公共交通方式(如:高铁、地铁、长途、公交、出租车等)及城市外部路网,投资建设、运营管理界面复杂。地产开发企业通常不具备全方位的资源整合能力,难以完整实现设计使用功能,容易造成枢纽建设周期延迟,以西直门枢纽为例,东侧环路至今未能与城市外部路网连接投入使用。

综合交通枢纽专业复合性强,设计通常需要多家设计单位共同协作。西直门枢纽主要设计单位就有6家,科学合理地确定设计条件,清晰明确地划分工作界面,使设计单位间高效配合,优质完成设计任务,是建设单位管理过程中必须解决的难题。

三、结论

北京综合交通枢纽的建设发展大致可分为三个阶段:第一阶段,20世纪90年代中期至2007年,商业开发带建交通枢纽的市场化模式,以西直门枢纽为代表;第二阶段,2007年底至2019年,建管合一政府主导的建设模式,突出枢纽交通设施的基本功能,实现对枢纽建设和运营的专业化管理;第三阶段,始于2020年,随着对枢纽理解的不断深化,在推行政府主导建设模式的同时,逐渐转向政府主导的市场化模式,开始在枢纽投资主体、供地模式、运营管理等方面进行全方位探索,在学习国外先进经验的同时立足当下,进一步优化解决在不同建设模式中遇到的典型问题。

参考文献

- [1]朱晓琳.北京市中心区综合公交客运枢纽与城市公共空间整合研究[D].北京:北京工业大学,2008.
- [2]张忠国,徐婷婷,解宏涛.城市公共交通枢纽换乘空间问题分析——以北京西直门交通枢纽为例[J].城市交通,2009(1):120-126.