



固定资产投资
2101-110000-04-01-757459



固定资产投资

2019 05001 5311 02396

北京市交通委员会

京交函〔2021〕518号

北京市交通委员会关于北京城市副中心站综合交通枢纽工程项目交通影响评价审查意见的函

市规划自然资源委：

我委收到北京京投交通枢纽投资有限公司关于北京城市副中心站综合交通枢纽工程项目交通影响评价审查申请。该项目位于北京城市副中心 0101 街区，西起北运河东滨河路，东至东六环外路县故城遗址区，北起京哈南侧路，南至杨坨中路、杨坨一街。项目为市政府“一会三函”项目，处于一二级联动开发阶段。项目规划用地性质为其他类多功能用地（F3）和城市轨道交通用地（S2），总用地面积 59 公顷，其中建设用地面积 37.99 公顷，代征城市公共用地面积 21.01 公顷。项目总建筑面积 267.40 万平方米，其中地上建筑面积 139.10 万平方米（办公 85.30 万平方米、商业 25.05 万平方米、酒店 7.50 万平方米、公寓 20.85 万平方米、配套设施 0.40 万平方米），地下建筑面积 128.3 万平方米（城际车站 37.88 万平方米、接驳场站 16.90 万平方米、轨道交通 8.97 万平方米、公共服务空间 14.27 万平方米、市政配套 4.65 万平方米、综合枢纽配套 45.63 万平方米），综合容积率

3.66。项目建筑性质及规模符合建设项目选址意见书（市政交通基础设施工程）（2020规自选市政字 0004号）与《北京市规划和自然资源委员会关于城市副中心站综合交通枢纽总体设计方案审查意见的函》（京规自函〔2020〕810号）。

交评报告预测结果显示，在配套交通设施按规划与枢纽同期实施的前提条件下，枢纽所生成的交通量对周边路网产生了一定程度的影响，部分干道高峰时段出现局部拥堵状况，需要通过高效合理的管控引导措施保证枢纽绿色出行比例达到90%的目标，支撑区域路网稳定有序运行。

经组织专家和相关部门评议，具体意见如下：

一、项目实施的前提条件

（一）轨道交通

平谷线和M101线应按规划与项目同期实施，并加快稳定M104支线的规划方案，做好区域内轨道交通站点与公交场站的换乘接驳，处理好副中心站枢纽与中心城区及城市副中心各组团之间的快速联系。

（二）区域路网

项目周边玉带河大街（芙蓉路-通运东路）、芙蓉路（玉带河大街-广渠路东延）、东六环西侧路（紫运南街-广渠路东延）、通运东路（通胡大街-玉带河大街）、紫运南街（玉带河大街-东六环西侧路）、杨坨一街（北运河东滨河路-东六环西侧路）、规划一路（北运河东滨河路-芙蓉路）、京哈南侧路（北运河东滨河路-东六环西侧路）、站南路（芙蓉路-东六环西侧路）、杨坨中路（杨坨一街-芙蓉路）、站西路（京哈南侧路-杨坨一街）、规划二路（规

划一路-杨坨一街)、站前路(京哈南侧路-杨坨一街)、杨坨四街(杨坨一街-杨坨中路)、街坊路和相关匝道应按规划与项目同期实施,并完善相关道路交通工程设施。

(三) 公交场站

1. 项目用地内的规划公交场站应按规划与项目同期实施,其中,大铁西公交接驳站应设置发车站台 12 个,到车站台 5 个,周转车位 45 个;大铁东公交接驳站应设置发车站台 5 个,到车站台 5 个,周转车位 30 个;开发东公交接驳站应设置发车站台 3 个,到车站台 3 个,公交驻车位与大铁西公交接驳站统筹考虑。同时,考虑到公交到发和周转车位均布置在枢纽地下部分,请规划行政主管部门组织充分论证,确保满足公交功能、运营、疏散、安全、交通组织、消防等需求。

2. 项目南侧位于杨坨中路与北运河东滨河路交叉口东北角占地面积 1.05 公顷的公交首末站应按规划与项目同期实施。

二、内部道路

(一) 一体化开发部分各地块内部双向组织交通路面宽度应不小于 7 米,单向组织交通路面宽度应不小于 5 米。内部道路应按照人车分离原则组织交通,确保机动车和行人交通组织安全顺畅。

(二) 枢纽公交停放和行驶区域应满足公交车转弯半径要求,尽量避免小汽车对公交车的影响。

三、人行设施

项目应尽快开展区域人行系统专项研究,城际车站、接驳场站、轨道交通站点和一体化开发部分应整体设计人行交通设施,

形成一个地下、地面和地上共同构成的步行交通系统网络，将城际铁路、轨道交通、公交枢纽、商业设施、景观环境等地点进行全天候衔接，保证人行通道公共空间的独立运行，并预留大客流应急疏散条件。

四、落客区

应按照《北京市机动车停车条例》第十九条和《交通枢纽学校医院上落客区规划设计指导性图集》（京规自发〔2019〕34号）的相关要求，在一体化开发部分各地块用地内设置落客区，用于机动车临时停靠上下乘客，并与主体工程同步交付使用。

五、装卸货配套设施

根据《北京市道路运输条例》第二十七条和相关文件要求，枢纽商业设施应当具备与其规模相适应的商品装卸、短期储存条件，其商品装卸活动不得影响周边道路畅通，应当同步配建商品装卸、储存等配套设施和配送车辆停车位、快速充电设施。

六、机动车出入

项目应与周边开发用地统筹考虑机动车出入口设置，各出入口位置应按相关规定远离外部城市道路交叉口。

（一）大铁西公交接驳站应在芙蓉路和玉带河大街上各设置1个公交车出入口；大铁东公交接驳站应在玉带河大街上设置1个公交车出入口；开发东公交接驳站应在杨坨中路上设置1个公交车入口和1个公交车出口。

（二）枢纽进出站落客区小汽车和出租车通过匝道在芙蓉路（具体出口位置分别位于杨坨一街和广渠路）、玉带河大街、东六环西侧路和通运东路上各设置1对进出口，并在通运东路上设

置 1 对应急出入口。

(三)一体化开发部分各地块机动车出入口原则上应设置在低等级城市道路上,不应在城市主干路芙蓉路、东六环西侧路、北运河东滨河路上设置机动车出入口,且位置应按相关规定远离外部城市道路交叉口。

七、停车位

项目应进一步降低小汽车依赖性,枢纽部分机动车、出租车、网约车和非机动车停车泊位应按照《北京市规划和自然资源委员会关于北京城市副中心站综合交通规划与配套交通组织方案的批复》(京规自函〔2020〕2280号)中相关要求落实;一体化开发部分各地块机动车停车配建标准应予以控制,并考虑创新运营模式,与周边开发用地共享地下车库,以有效压缩小汽车方式出行。

八、其他

(一)鉴于该地区开发强度较大,依靠常规交通组织方式和交通管理手段较难满足该地区的交通需求,为实现枢纽绿色出行比例达到90%的目标,建议深入研究减少小汽车使用的有效措施。

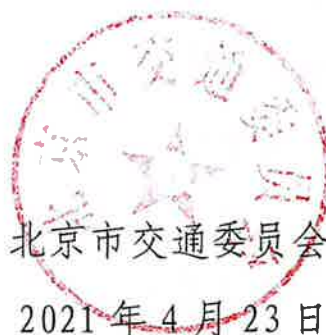
(二)建议加强微观分析,优化交通组织设计,确保连续、舒适的步行和自行车交通环境。

九、规划指标

在分别按要求落实上述交通设施,并解决好项目内外部交通组织的基础上,项目建筑性质及规模应按建设项目选址意见书(市政交通基础设施工程)(2020规自选市政字0004号)及《北京市规划和自然资源委员会关于城市副中心站综合交通枢纽总

体设计方案审查意见的函》（京规自函〔2020〕810号）严格控制。

特此函达。



（联系人：刘常平；联系电话：57078305）

抄送：市发展改革委、通州区政府。