

对于超大型城市来说，包括地铁在内的轨道交通成为市民出行的重要方式。然而，由于建设成本高企、土地资源有限、建设环境复杂等多重因素，轨道交通在规划、建设的过程中难题不断，如何破题轨道交通建设难？正在参加北京市政协十三届二次会议的市政协委员们给出了自己的“药方”。

北京市政协委员、京投轨道交通资产经营管理有限公司常务副总经理余乐:地铁应挖掘现有线路资源

面对目前北京地铁636.8公里的总长度、每天超1100万人的客流量，北京市政协委员、京投轨道交通资产经营管理有限公司常务副总经理余乐表示，在现有地铁线路中，应继续挖掘整合现有线路换乘资源，其中考虑到换乘客流集中，建议14号线在万红西街增设机场换乘线。

余乐认为，14号线途径北京南站、望京等客流相对集中地区，北京南站到首都机场，自驾车、打车并不能保证时间，但如果乘坐地铁，则需要多次换乘。事实上，14号线暂缓开通的高家园站与机场线相邻，目前机场线在东直门发出后，仅在三元桥站进行停留，之后一站到达机场，中间并无停靠站点。余乐建议，可以在机场线增设一座车站，在不进行规模调整的情况下，满足旅客需求。

同时，在北京地铁部分车站即将进行设备改造。对此，余乐表示，可以在设备改造的同时对现有部分乘客反映“换乘难”的车站进行优化。“例如，作为7号线和10号线换乘站的磁器口站，换乘站台有待拓宽。”

此外，为解决早晚高峰客流量大难题，北京地铁发车间隔已缩短至两分钟。对此，余乐表示，未来地铁高峰时段，发车间隔将有望继续缩短，为增加车次提供支撑。

北京市政协委员、市规自委副巡视员张亚芹:需综合考虑经济账

作为规划专家，在谈到轨道交通建设总量是否跟得上城市发展的时候，北京市政协委员、市规划和自然资源委员会副巡视员张亚芹建议，考虑到轨道交通对于周边物价等刺激作用，建设规划需综合考虑经济账，她赞同挖掘现有存量资源的同时，推动规划与产城融合同步进行。

张亚芹给现场的委员们算了笔账，按照目前的建设成本，北京地区平均轨道交通1公里的造价约10亿元，部分线路由于工程复杂甚至更高。“不仅仅是政府一次性投入的问题，轨道交通从建设开始到开通，对于周边的带动作用确实比较大，但是对于物价等的刺激也比较大，为了考虑整体经济的承受力，我们在做五年规划的时候，不单是一个工程方案和建设方案，需综合考虑经济账。”

张亚芹同样提到了既有线路利用率不高的问题。“我们现在数量远远超过了日本一些特大型城市，但为什么市民还是觉得我们的地铁建设得不够，还是对既有线路利用率不高，这需要跟相关部门沟通协调。”张亚芹提出，目前轨道交通无论是规划还是建设，都应重点考虑产城融合。“为什么会出现超级大盘的问题？就是人没有留下来。”张亚芹建议，轨道交通在规划建设的时候，应加强跨区域基础设施项目统筹协调，加密区域轨道交通线网。

北京市政协委员、国土资源部财务司司长廖永林:为三城一区规划服务

超级大盘应提前预留足够轨道交通规划、三城一区应通过地铁串联.....在1月13日北京市政协十三届二次会议小组讨论会上，作为土地利用专家，北京市政协委员、国土部财务司司长廖永林对北京轨道交通发展提出了自己的建议。

“三城一区规划已经确定，如何协调空间上的职住平衡，特别是在怀柔科学城和中关村之间搭建起轨道交通网络值得思考。”廖永林表示，怀柔科学城作为一个60平方公里的高新技术区域，未来承载的居住人口不下50万，除了科学城本身配套的住房以外，这些人才需要通过地铁、快速公交等轨道交通实现上下班和国内外出行。

“我关注到地铁13号线正在进行AB段设计公示，我认为中关村到东直门一线应该继续延伸，联通未来科学城，形成中关村和科学城交通两翼联动，满足科学城人员职住平衡。”

廖永林同样举了13号线地铁回龙观到天通苑一线的规划问题。在他看来，轨道交通配套不能仅仅关注居住问题，还需要考虑“回天地区”产业升级和规划问题：“产业和交通体系的建立可以有效地疏导人口分布，改变上班向城里挤、下班回家难的问题。”他也赞同轨道交通在建设的时候，要考虑产城融合的问题。

北京商报记者 刘洋