北京市轨道交通线网规划（2020年-2035年）

（草案公示稿）

北京市规划和自然资源委员会

2021年11月

必须着眼于整个城市群空间布局和结构，统筹规划和建设交通网络系统。

——2015年2月10日习近平总书记在中央财经领导小组第九次会议上的重要讲话

城市轨道交通是现代大城市交通的发展方向。发展轨道交通是解决大城市病的有效途径，也是建设绿色城市、智能城市的有效途径。北京要继续大力发展轨道交通，构建综合、绿色、安全、智能的立体化现代化城市交通系统，始终保持国际最先进水平，打造现代化国际大都市。

——2019年9月25日习近平总书记考察北京市轨道交通建设发展情况和大兴机场线运营准备情况的讲话

一、总则

为深入贯彻习近平总书记对北京重要讲话精神，深化落实《京津冀协同发展规划纲要》、《北京城市总体规划（2016年-2035年）》，促进非首都功能和人口有序疏解，服务保障“四个中心”功能建设，北京市规划和自然资源委员会组织编制了《北京市轨道交通线网规划（2020年-2035年）》。

本次规划编制工作坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真贯彻落实新发展理念，着力推进综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通建设。坚持以人民为中心的发展思想，深化供给侧结构性改革，积极回应人民群众关切。坚持深入推进京津冀协同发展，优化区域交通体系，促进非首都功能和人口有序疏解，支撑和引领城市空间结构调整。坚持公共交通优先的城市交通发展战略，着眼于提高首都交通承载力，标本兼治缓解交通拥堵。坚持交通与城市融合发展，推进站城一体化规划建设，加强与城市空间规划衔接，引导人随线走。坚持远近结合、通盘考虑，构建“四网融合”的轨道交通体系。

二、规划目标

立足服务“四个中心”功能建设、推动城市高质量发展、坚持以人民为中心发展思想，完善线网体系，加强四网融合。坚持城市跟着轨道走，提升绿色出行比例，优化城市空间结构及功能布局，建设“轨道上的京津冀、轨道上的北京城”。

提高轨道出行比例。规划全市绿色出行占比80%以上，

中心城区和城市副中心的轨道交通占比27%以上。放射廊道轨道交通出行比例占40%以上。

加大轨道站点覆盖率。规划站点800米范围覆盖全市50%的居住人口和56%的就业岗位，覆盖中心城区71%的居住人口和76%的就业岗位、城市副中心81%的居住人口和73%的就业岗位。

提升轨道出行效率。中心城区内45分钟可达，副中心内、主副之间及多点至中心城区30分钟以内；一区及跨界组团至主副中心一小时以内。

减少交通碳排放。通过轨道交通优化出行结构，促进交通出行人均碳排放下降20%-30%。

三、规划构建

围绕服务“四个中心”功能建设、促进城市高质量发展和坚持以人民为中心三个方面综合构建线网。

1、服务 “四个中心”功能建设

服务政治中心方面，一是提升服务水平，净化地面交通；新增地铁快线廊道，提升办公政务人员出行效率；疏解北京站、北京北站长途功能；围绕轨道站点推动城市更新，提升环境品质。

服务文化中心方面，聚焦两轴地区，并提升文化中心重要节点服务；加强对奥林匹克等文化功能区和沙河等高教园区的服务。

服务国际交往中心方面，优化提高国际交往功能区与机场、铁路枢纽的直达性；加强国际交往承载地本身内外轨道

交通服务。

服务科技创新中心方面，利用枢纽提升区域辐射力，实现三城一区与机场直达；提升科技创新三类人群的职住联系服务，提高通勤效率；三城一区内部构建公共交通走廊，加强与骨干轨道线路接驳换乘。

2、优化线网布局促进城市高质量发展

根据京津冀区域及北京市城市空间结构，线网按照“中心城加密度，外围提速度，跨界留联通度”的思路，形成了“内面外廊、以快为先、跨界联动、枢纽锚固”的布局。

在市域层面，线网呈现“半环+放射”的形态，围绕副中心和多点新城形成半环构架，围绕中心城形成七个方向的放射廊道；在中心城区范围，呈现“双环棋盘+放射”形态，其中四环内为面状覆盖、边缘集团为放射廊道式服务；在城市副中心范围，以“环+放射”形态实现面状覆盖；在多点地区提供“一快一普”的廊道式服务；在一区及跨界组团主要提供点式服务。

中心城区弥补断点、增加覆盖、提升服务为核心强化提速度、优衔接、补结构。城市副中心加强与中心城联系及对新城和北三县的辐射带动，同时加强内部面状网的构建。多点地区充分发挥既有轨道廊道作用，原则上均提供“一快一普”的轨道服务，重点方向提供“两快”条件。一区采用市郊+城际的复合服务模式，实现高效绿色发展。分层次提供跨界组团的差异化轨道交通供给服务。

3、坚持以人民为中心提升轨道服务品质

提高出行效率，构建“区域快线+地铁快线”的快线体

系，布局对角型地铁快线，提升线网直达性及出行效率。全网实现“中心城45分钟，副中心及多点地区至中心城30分钟，市域跨界一小时”的服务。

拓展出行方向，通过四网融合，发挥市郊铁路互联互通及多线多点衔接作用，为乘客提供多方向出行选择。

廊道职住平衡，推动本地职住平衡的同时构建轨道上的职住平衡，提升乘客通勤出行便捷性。

塑造活力空间，细化规划编制要求，重点打造轨道微中心，塑造成为城市发展的活力空间与市民愿意前往的魅力空间。

精细运营管理，根据乘客的实际需求优化运营组织模式，市郊铁路通勤骨干线路着力提升高峰时段服务水平，地铁线路采用不对称发车、大站快车等方式降本增效。

四、规划方案

1、总体方案

北京市轨道交通线网由区域快线（含市郊铁路）和城市轨道交通组成，规划线网总规模约2673公里。

区域快线（含市郊铁路）包含市郊铁路线路及新建区域快线，里程约1095公里。城市轨道交通包含地铁普线、地铁快线、中低运量、机场专线等，里程约1578公里。

2、区域快线

区域快线（S线）是提供北京都市区主要节点之间快速服务的轨道交通方式。规划区域快线网由15条（段）线路构成，线网里程约1095公里。其中，包括利用铁路资源线

路和新建线路。

3、城市轨道交通

规划城市轨道交通线网由38条线路构成，线网里程约1578公里。

地铁快线（R线）是中心城区与副中心、多点新城与中心城区之间快速联系的主导轨道交通方式，线路以服务通勤客流为主，提供大站快车式服务。共计6条线路约403公里。

地铁普线（M线）强调尽可能覆盖城市主要功能区，满足多样化出行需求，提高城市公共交通服务水平。共计24条线路约985公里。

机场专线计2条线路约75公里主要服务机场客流，中低运量计6条线路约115公里作为地铁普线辅助服务线路。

4、枢纽布局

依据城市发展要求和地区发展条件，构建国家级、区域级和城市级三级枢纽体系。

国家级客运枢纽依托高速铁路、城际铁路和干线铁路打造，用于承担国家长距离铁路和首都地区市郊铁路客运功能。包括8个铁路全国客运枢纽和2个预留客运枢纽。其中，8个铁路全国客运枢纽为北京北站、北京西站、北京南站、北京站、丰台站、北京朝阳站、城市副中心站和清河站。

区域级客运枢纽依托城际铁路和区域快线打造，主要布局在中心城区与多点新城地区，用于承担京津冀核心区域和首都圈地区客运功能。中心城区的区域客运枢纽主要功能为加强重点功能区对外辐射力，带动区域协同发展，如金融街站、北京东站等。多点新城的区域客运枢纽主要功能为提升

区域发展动能，如昌平站、顺义站、黄村火车站等。

城市级客运枢纽依托区域快线、地铁快线和地铁普线打造若干个轨道交通换乘节点，服务城市集中建设地区客运需求、支撑城市功能区及主要就业中心发展，如丽泽站、望京站、霍营站等。

5、方案效果

中心城区加密度。主要通过补结构、优衔接、提速度、强换乘，实现整体网络服务水平提升，四环以内实现面状服务。

城市副中心搭框架。构建副中心对外廊道，以轨道交通辐射周边区域并支撑与东部新城及北三县协同发展，同时内部形成“环形+放射”网，满足多层次需求。

外围廊道提速度。通过快线系统构建中心城及副中心对外联系的轨道交通廊道，多点新城与中心城实现“一快一普”或“两快”服务，大幅提升出行时效。

环京生活圈促联动。形成 1 小时功能圈，依需差异化供给，利用城际和区域快线等方式形成快速通勤联系。

四网融合优换乘。实现“一张网”服务，形成多个四网换乘枢纽，疏解北京站、北京北站长途客流。通过优化火车站与地铁高效衔接，并对接市郊铁路与城轨运营标准，为乘客提供更便捷、多方向、高效能的出行选择。

五、规划实施

1、建立轨道发展顶层设计

规划统筹。优化完善轨道交通规划设计体系，明确各阶

段主要牵头部门、各阶段主要规划内容、加强各层级规划的衔接。建立线网规划管控体系、监督评估和统筹决策机制。

政策支撑。健全相关法律法规、标准规范，打破市郊铁路与城市轨道边界，促进多网融合；通过土地出让形式多元化、优化投融资政策引导轨道与周边土地一体化开发，反哺轨道交通建设运营，促进轨道交通可持续发展。

管理保障。促进统一管理，降低协调成本，开展轨道交通资产全寿命管理；综合考虑客流特征和运输能力，统筹安排运营组织模式和开行方案，考虑预留贯通运行、跨线运行、互联互通条件，实现运输管理模式一体化。

2、创新投融资建设模式

统筹轨道交通（含区域快线）规划建设运营全周期成本效益，统筹资金平衡，开源节流，支持轨道交通全产业链发展。深入推进轨道交通投融资体制改革，创新投资建设模式，研究部市合作、市区分担机制，建立多方式反哺轨道交通机制，探索票价动态调整流程，探索实施“轨道+土地”开发模式。做好预留工程及资金配套，结合远景发展目标，提前做好资金配置，埋设预留工程，并将预留工程相关费用纳入基础设施规划建设程序。

3、完善线网管控体制机制

建立线网规划管理和用地控制体系、健全轨道交通线网监督评估机制。保障廊道预控、设施落地，将廊道预控及设施落地作为刚性约束，研究制定廊道内其他用地有序腾退机制；结合控制性详细规划编制，先行落实轨道交通相关设施规划用地与指标。提升与相关规划体系的匹配度，逐级传导

整体规划战略与空间落实，监督评估线网规划实施效果并反馈优化工作。

4、加强轨道与用地融合建设

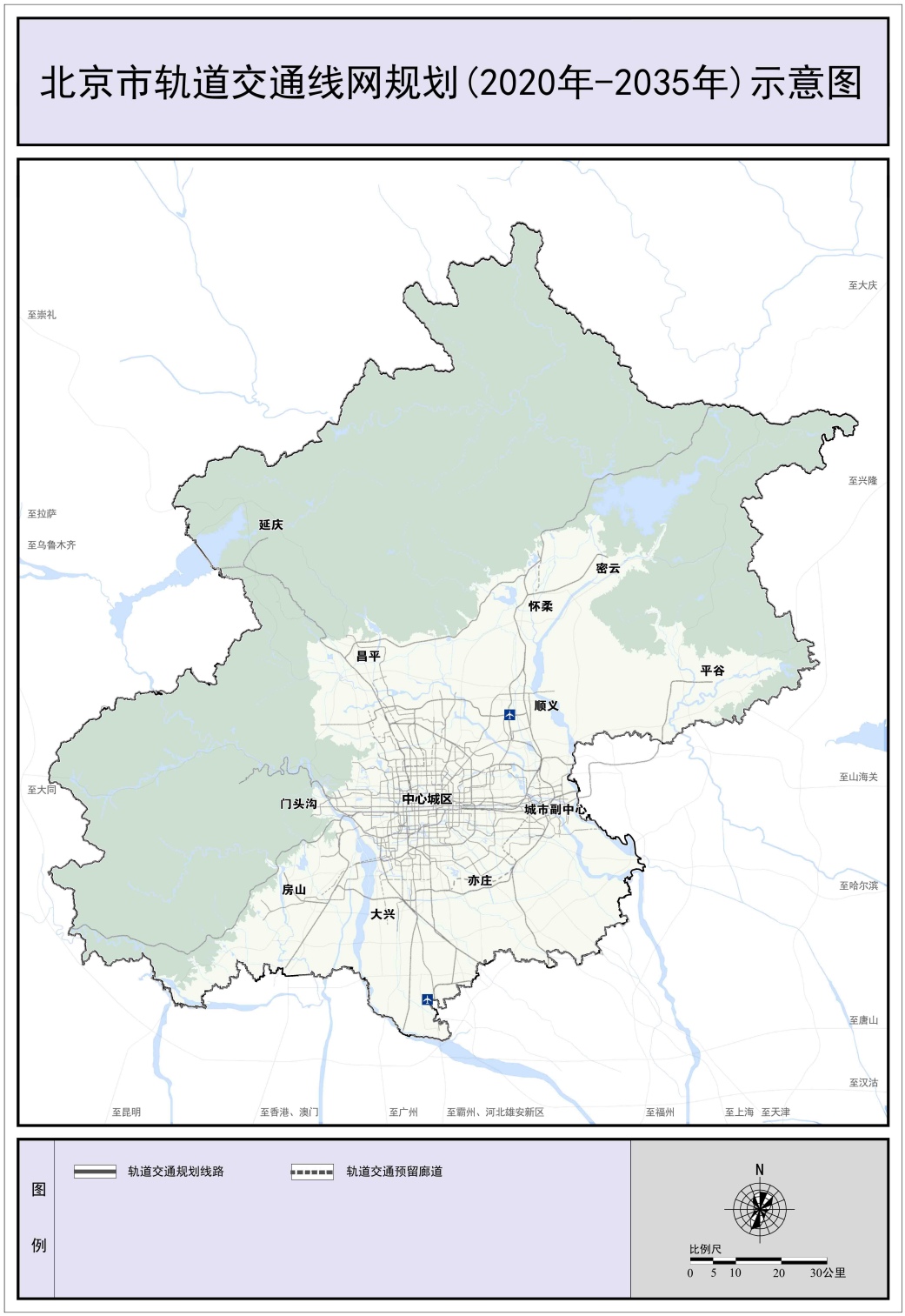
依据轨道交通建设规划制定土地收储、供地计划。建立沿线土地储备库和供地库，结合轨道工程建设进度，研究制定相关用地的供地计划。统筹管控轨道交通一体化站点周边用地。根据线网确定的一体化站点、轨道微中心地块，提出站点周边用地管控范围及管控要求，分批形成站点目录。按照管控要求组织开展一体化方案、站点周边详细规划和规划综合实施方案编制工作。围绕站点探索城市更新及公共品质提升。加强站点周边城市更新规则、规划技术创新与应用的探索，制定公共空间品质提升系列激励政策；形成用地功能兼容性分类标准、控制性详细规划编制单元容积率统筹及转移办法等，研究制定土地供应中公共设施与公共空间竞争性条件等工作。探索相关鼓励政策。

5、统筹以轨道交通为骨干的综合交通体系

以轨道交通为骨干加强综合交通施策、需求管理，发挥整体效益。研究轨道交通供给条件导向下的停车配建标准，加强核心区、重点功能区小汽车需求管理，提升公共交通吸引力。统筹轨道交通与地面公交关系，实现公共交通体系高效发展，研究以轨道交通统筹公共交通系统整合规划。培育站点周边“轨道＋慢行”、“轨道＋公交”出行模式，在公共交通不完备的站点周边，合理推动驻车换乘。加快轨道交通站点周边慢行设施建设，着重打造轨道车站800米核心影响范围内的步行空间以及轨道站点3公里内的骑行系统，构建安

全、便捷、连续、舒适、宜人的慢行环境。

附图


北京市轨道交通线网规划(2020年-2035年)示意图
至崇礼
至大庆
至兴隆
至拉萨
至乌鲁木齐
延庆
密云
怀柔
昌平
平谷
顺义
至大同
门头沟
中心城区
城市副中心
至山海关
房山
亦庄
大兴
至哈尔滨
至唐山
至汉沽
至昆明
至香港、澳门
至广州
至霸州、河北雄安新区
至福州
至上海
至天津
图例
轨道交通规划线路
轨道交通预留廊道
N
比例尺
0 5 10 20 30公里