

北京规划研究地下路网缓解拥堵 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/613/2021\\_2022\\_\\_E5\\_8C\\_97\\_E4\\_BA\\_AC\\_E8\\_A7\\_84\\_E5\\_c57\\_613676.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/613/2021_2022__E5_8C_97_E4_BA_AC_E8_A7_84_E5_c57_613676.htm)

北京规划研究地下快速路网，欲用四纵两横缓解二三环及长安街拥堵，建设目前尚存争议。届时北京日益严重的交通堵塞将有望以新的方式得到缓解。昨日召开的国际地下空间学术大会上传来消息，北京有望通过建立四纵两横的地下快速路网，缓解二环、三环以及长安街的交通压力。 目的 贯通南北缓解二环压力 昨日在京召开的国际地下空间学术大会上。在《北京地下空间规划》这本由市规划委、市民防局、市城市规划设计研究院共同编制的规划书中，有关部门进行了相关专业规划研究，包括地下交通系统、地下市政设施系统。其中，市城市规划设计研究院、北京城建设计研究总院共同编制了“北京城市地下交通系统规划研究”规划。专家组在书中提出，由于北京地面路网格局为方格网与环行加放射形式，快速路终止于二环以外，二环路成为机动车长距出行的惟一选择，因此其交通压力可想而知。为缓解中心城区、特别是二环路的拥堵，修建穿越中心城区的地下快速路十分必要。此外，目前中心城道路系统缺乏南北走向贯通的干道，因此在北京地下空间规划所涉及的地下交通系统专题规划中提出了四纵两横的地下快速路系统方案。 方案 四南北干道和两东西干道 按照书中的规划方案：西侧两条南北向地下快速路，将缓解西二环、西三环的交通压力，同时为重点功能区如金融街、中关村等，提供长距离南北向通行干道；东侧两条南北向地下快速路，可缓解东二环、东三环的交通压力，同时为CBD、

望京等地区提供长距离的出行服务。此外，在长安街南北两侧各修建一条东西向的地下干道，缓解南北二环、三环和长安街的交通压力。在书中现有的方案中，这六条地下通道彼此并不连通，它们通过与地面的出入口和地面道路系统联系，每条地下快速路约设46个出入口，出入口的形式将根据具体情况安排。这样，既可起到弥补地面路网系统的作用，又便于实施和进行交通组织。

建设 2010年前为建设起步期 另外书中还提出，地下快速路系统还考虑与主要人流集散点的地下停车库相连接，不仅增强地下快速路的可通达性，还可以减少地面交通量，增加地下车库的使用率，改善地面行车和停车环境。书中提到，地下快速路建设的起步期为2005年2010年，2010年2020年为建设的高潮期，预计2020年至2050年，人们的小汽车出行可以更加便利。据参会的专家介绍，对于北京地下快速路网的建设，相关部门尚存在争议。从建设成本、实施效果等多方面考虑，有专家还提出了建立两横两纵的方案。

四纵两横示意图 观点正方 地下道路可缓解用地难 昨日，据正在参与北京城市地下空间专题研究工作的有关专家介绍，地下道路系统有消除噪音、尾气对周围环境的影响，缓解旧城道路用地紧张的矛盾，同时还能完善城市快速路系统，有效缓解地上交通拥挤，减少机动车对行人和非机动车的安全干扰等优势。

反方 造价和难度均超过地铁 北京市交通管理工程科研所名誉所长、著名交通专家段里仁教授昨晚表示，他并不是很清楚北京要建设地下交通系统，但建设如此规模的地下交通体系在世界上几乎没有先例可以借鉴。而且其建设的成本和技术性要求都很高，其造价和建设的难度都将高于地铁建设。段里仁认为，世界上修建的地下公

路一般都是用于跨江和跨海的通行，但距离都比较短，且地下公路建设的造价很大，要比地铁高许多。此外，还要解决技术和安全问题，由于地下公路要通行汽车，它不像地铁采用的是轨道运行，系统可人为控制，而且一旦发生交通事故，发生火灾和毒气泄漏等事件处理起来都很麻烦。段里仁还表示，如果技术和资金的问题都可以解决，建设地下公路交通体系也是改善城市交通环境有效的手段。

- 相关信息 - 黄庄将建5600平方米地下车库2020年北京地下空间将达9000万平方米 位于中关村的黄庄地下空间开发总面积将达到17500平方米。昨日从国际地下空间国际大会上获悉，这些建筑面积中，地下机动车停车面积3400平方米；自行车停车面积达2200平方米。目前，北京地下空间建成面积已达3000万平米，近年来平均每年增加约300万平米，其中，建设地下停车空间的约占30%。据介绍，到2020年，北京市域地下空间将达到9000多万平方米，人均拥有地下空间建筑面积可达5平米。据中国工程院院士钱七虎介绍，按照估计，旧城区可开发地下面积为41.2km<sup>2</sup>，以地下两层建筑计算，可提供0.55亿平米的建筑面积，比旧城区原有的建筑面积还多，如此一来，可相对减少城市面积，制止城市超限扩展，建成“紧凑型”的城市结构。为此，应对中心城区重点区域进行规划，重点应集中在地铁周边地区。在地铁周边的地下空间开发中，黄庄是一个典型。黄庄车站附近宽阔的路面和巨大的交通流量，而目前车站周边基本为建成区，无法提供更多的停车设施。针对这些问题，在现有的黄庄地下空间规划中，规划者提出了建立地下步行网络，使路口四角各建筑与地铁相连。

1 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

