

大城市轨道交通与新城的协调发展

——东京、巴黎新城建设经验借鉴

纪尚志

(天津市城市规划设计研究院,天津 300000)

摘要:新城建设是构建大城市多中心空间格局的重要手段,轨道交通则是新城发展的重要支撑。本文选取东京多摩新城、巴黎马恩拉瓦莱新城,从轨道交通建设时机、引导土地开发模式、与主城区轨道系统的衔接、政府的政策导向等方面,分析了轨道交通对新城发展的巨大作用,并对我国大城市轨道交通与新城协调发展提出了建议。

关键词:轨道交通;新城;协调发展

在经济持续高速发展以及城镇化水平不断提高的大背景下,我国北京、上海、天津等大城市事实上依然延续着“单极化”的发展模式,城市功能的过度集聚引发了严重的交通与社会问题,如城市交通的过度拥堵、就业与居住用地的失衡、区域发展不均衡等。通过快速轨道交通系统的引导,建设新城以疏解城市过度集聚的功能与人口,最终形成多中心城市空间格局,成为大城市所追求的理想。然而,多数大城市新城的建设并没有实现疏解主城区功能与人口的目标,不仅主城区的交通与社会问题没有得到实质性的解决,甚至还产生了新城“空城化”、新城成为主城区的“卧城”、轨道交通线路客流压力过大等新的城市问题。轨道交通系统如何引导新城健康发展,是我国大城市急需解决的难题。

东京、巴黎轨道交通建设起步早,在轨道交通与新城的发展关系方面积累了比较丰富的经验,这对于我国新城与轨道交通的建设具有重要意义。

1 新城与轨道交通建设

(1)多摩新城

多摩新城位于东京以西的多摩丘陵地带,距东京站 25~35km,东西长约 15km,南北长约 5km,规划总面积为 28.84km²,规划总人口为 28.59 万人。多摩新城是日本政府投资建设的规模最大的新城,目前拥有约 20 万人。多摩新城涉及 3 条轨道交通线路:京王相模原线、小田急多摩线、多摩单轨线。联系多摩新城与东京主城区的京王相模原线与小田急多摩线,在多摩新城内设有 8 个站点,日均客流量约为 44 万人次(2008 年)。^[1]

(2)开发背景

20 世纪 50 年代后期,东京进入飞速发展时期,东京主城区人口急剧膨胀,住房短缺问题愈演愈烈。在此背景下,政府制定了多摩新城建设计划。

多摩新城的规划目标是承接东京不断溢出的居住功能,居住定位贯穿整个新城的建设过程。如多摩新城约 80% 的土地由东京都、UR 都市机构、东京都公社等采用新住宅市街开发模式主导开发(新住宅市街开发是指由公共部门利用土地征用权全面收购土地进行住宅开发的模式)。

(3)轨道交通建设

多摩新城的建设扩大了城市的空间,增加了居民的出行距离,为保证新城与东京主城之间的快速交通联系,轨道交通的建设必不可少。

多摩新城轨道交通建设主要是联系新城与东京主城的京王相模原线、小田急多摩线(见图 1)。其中,小田急多摩线于 1974 年 6 月开通至永山站,1975 年 4 月开通至多摩中心;京王相模原线于 1974 年 10 月开通至多摩中心,多摩新城的居民乘坐轨道交通可直达东京主城区。

作者简介:纪尚志(1986—),男,工学硕士,研究方向为交通运输规划与管理。

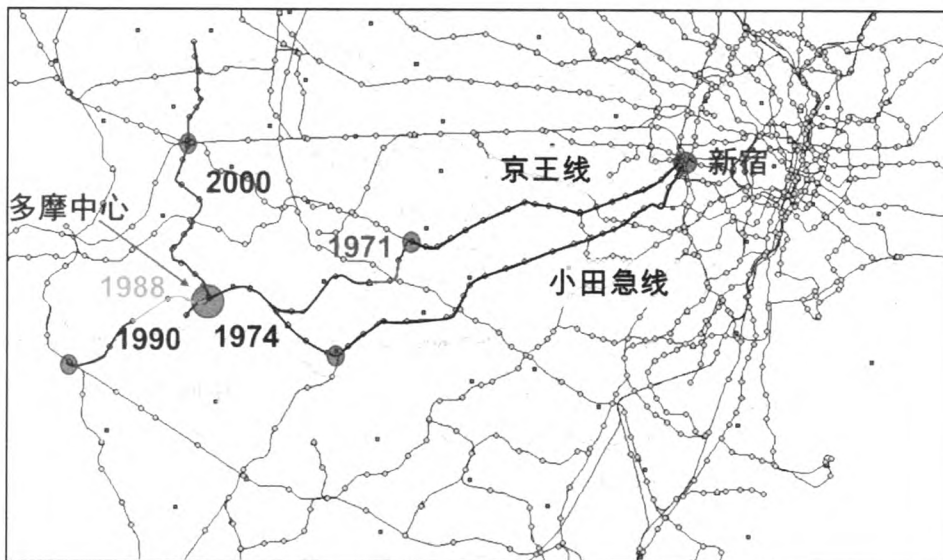


图1 多摩新城轨道交通发展示意图

(4) 巴黎新城

马恩拉瓦莱新城位于巴黎城市主轴线的东端，面积约150km²，东西长22km，南北长3~7km。马恩拉瓦莱新城是巴黎沿塞纳河两侧平行轴线规划的5个新城之一，是巴黎新城中公认发展最快、最成功的一个。马恩拉瓦莱新城并不是在一片空白土地上发展起来的，而是由3个省26个市镇组成，依托马恩河谷及轨道交通，呈轴线带状空间结构（见图2）。^[2]

①开发背景。不同于东京，马恩拉瓦莱新城的规划目标并不是解决巴黎主城区人口的不断外溢以及城市空间的无序拓展，而是定位为新的地区中心。虽然在发展初期，马恩拉瓦莱新城也曾进行高密度住宅区的开发，并通过轨道交通的建设为新城引入人口。但是马恩拉瓦莱新城不断从大巴黎区的角度审视、调整自身的发展定位，力图促进大巴黎区东部的均衡发展。因此，马恩拉瓦莱新城政府严格控制住宅用地的开发，大力开发商业、办公及产业开发等城市组团，使其成为居住与就业平衡的功能复合新城。

②轨道交通建设。马恩拉瓦莱新城北面是马恩河，南面是森林，特殊的地理条件决定了新城的轴线状空间结构。新城以RER A线为引导支撑，在新城的西部建设城市中心，由西向东形成城市的优先发展轴线；优先发展轴线上的城市建设用地被分解为若干相对独立的组团；不同组团之间以及新城与巴黎主城区之间通过RER A线实现便捷交通联系；功能组团内部以RER A线车站为中心进行圈层式空间布局，人口与建筑密度从车站到外围逐渐降低，由此造就了新城“珠链式”的城市空间布局。^[3]

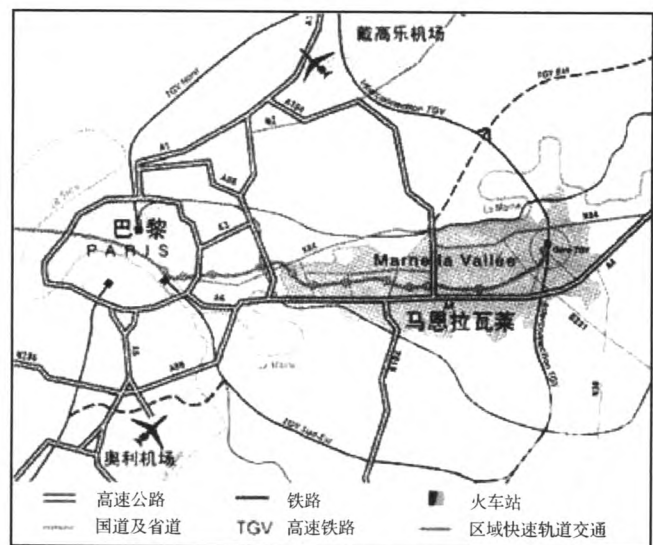


图2 巴黎新城轨道交通发展示意图

2 新城与轨道交通的协调发展

(1) 轨道交通建设时机

新城的选址往往位于城市主城区的外围，建设初期最重要的是吸引人口及产业的进驻，因此新城与主城区之间方便快捷的交通联系必不可少。如多摩新城这种以承接主城区外溢居住功能为主的新城，必须规划建设轨道交通以满足新城居民与主城区之间的快速出行需求，才能吸引足够的人口选择居住在新城。但是多摩新城开发建设的主体并非一家，且与轨道交通建设主体的关系较弱，新城的建设与轨道交通的建设

基本不同步,新城开业3年后才配套轨道交通。在此之前,新城居民需要换乘多种交通方式才能完成去往东京主城区的出行,由此导致新城人口增长缓慢。而在轨道交通开通后,大大方便了新城与东京主城区之间的交通联系,新城人口增长速度明显加快。

反观马恩拉瓦莱新城,巴黎最初规划建设新城时,为了满足区域一体化发展的目标提出建立区域性交通运输体系,满足新城与主城区之间快速出行需求。这一举措使马恩拉瓦莱新城在建设初期就具有交通优势,人口增长迅速,为轨道交通线路带来了大量的客流,二者形成良性循环。

(2) 轨道交通引导土地开发模式

轨道交通车站形成的交通枢纽对地区经济的带动作用十分显著。多摩新城与马恩拉瓦莱新城在建设时,都以轨道交通车站为核心,内圈层集中布置公共设施、商务办公建筑以及部分住宅,进行高强度的土地开发;外围则布置以集中式住宅为主的居住区,兼顾商务、办公用地的开发,提倡商住混合。

这种土地开发模式大大缩短了居民与公共服务设施、交通枢纽、商业办公建筑之间的距离,从侧面削减了居民对机动车的需求,提高了城市功能组团的集聚效益。

(3) 与主城区轨道交通线网的衔接

贯穿多摩新城的京王相模原线,于1980年借助京王线与都营新宿线实现了京王多摩中心站到新宿线的岩本町站的直通运营。1991年,直通运营段从南大沢站延伸至新宿线另一端终点站——本八幡站。

巴黎为了实现主城区与新城的便捷交通联系,建成了由13条市域快速轨道线路(RER+市郊铁路)及常规公交网络组成的市域公共交通网络,很好地引导了新城居民的出行。区域快铁RER有5条,其中区域快铁RER A线支撑了马恩拉瓦莱新城的建设发展,不仅可以将新城居民快速运送至巴黎市中心,而且通过与郊区环线的衔接换乘,居民可以很方便地到达主城区各个地方。

(4) 政府的政策导向

多摩新城的发展属于市场经济引导模式。^[4]由于东京土地价格的飞涨以及交通基础设施的不断完善,东京主城区的居住功能沿轨道交通线路不断外溢,大量主城区外迁人口进入多摩新城。东京城市功能的过度集聚导致居住与就业用地的失衡,而以居住功能为主的新城的建设导致职住分离固化,由此产生大量的通勤交通,轨道交通线路拥挤不堪,引发严重的社会、经济、环境问题。

马恩拉瓦莱新城的发展属于政府政策导向模式。巴黎由于主城区旧城保护的需要而严格限制主城区的进一步开发,对新城的建设则给予多方面的政策支持,引导人口与产业涌入新城,如公共机构迁入、准入产业优惠政策、税收减免、拨款资助、公共基础设施建设等。最终的结果是,马恩拉瓦莱新城的开发建设比多摩新城更为成功;马恩拉瓦莱新城不仅是巴黎主城区功能外溢的承接地,其自身非常注重多元化产业的建设发展,逐渐成为功能复合型的新城。

3 对我国大城市轨道交通与新城建设的启示

根据以上对多摩新城、马恩拉瓦莱新城开发建设的总结分析,对我国大城市轨道交通与新城的协调发展有以下几点启示。

(1) 轨道交通对新城的开发建设必不可少

经济是城市发展的命脉,新城在建设初期最重要的就是人口与产业的集聚。新城的选址往往距离城市主城区较远,为加强新城与主城区之间的联系,轨道交通的建设必不可少。同时,新城建设初期若缺乏便捷的轨道交通系统,就会导致更多的居民转而投向私人交通,不利于公共交通客流的培育。因此,轨道交通的建设宜与新城的建设同步开展。

(2) 轨道交通站点宜进行土地混合利用开发

轨道交通导引大量的客流进入新城,并以轨道站点为核心进行集散,站点周边地区成为人流活动集中区。交通条件的优势,使得站点周边地区土地价格上涨,土地利用趋于集约使用模式,在轨道交通站点周边形成紧凑的城市空间格局。新城开发建设时,应建立适合轨道交通服务的土地利用模式。依据轨道交通站点的不同类型,轨道交通站点周边的用地性质一般呈复合功能,由内向外依次布置商务、办公、住宅等功能,以提高轨道交通的便利性。

(3)新城轨道交通与主城区轨道交通系统应有良好衔接

为保证新城与主城区的一体化发展,充分发挥轨道交通网络的运输优势,新城轨道交通必须与主城区轨道交通网络系统形成良好的衔接,形成区域性交通运输体系,实现新城—主城区—新城相互之间的快速交通服务。

(4)政府应积极引导复合功能型新城的建设

以居住功能为主的新城,在发展过程中会逐渐出现新城功能单一、人口结构单一、潮汐交通严重等问题。大城市在发展新城时一定要以构建功能复合型新城为目标,从政策、经济、交通、公共服务设施等多方面采取措施保证新城的健康发展。

参考文献

- [1]谭瑜,叶霞飞.东京新城发展与轨道交通建设的相互关系研究[J].百家论坛,2008.
- [2]刘健.马恩拉瓦莱:从新城到欧洲中心——巴黎地区新城建设回顾[J].规划研究,2002.
- [3]赵学彬.巴黎新城规划建设及其发展历程[J].规划师,2006.
- [4]刘龙胜,杜建华,张道海,等.轨道上的世界——东京都市圈城市和交通研究[M].北京:人民交通出版社,2013.