



协同

北京城市副中心报

4

2021年4月19日
星期一



本版编辑 赵琪
摄影常鸣
校对彭师德 耿海燕
鲍金玲 绘制

京津冀核心区加快跑进1小时交通圈

本报记者 孙宏阳

继高速断头路清零后,弯弯曲曲的跨省小路,在京津冀区域间也正被一条条通衢大道所替代。今年年底,市民从西南六环就可上京雄高速,1小时内抵达雄安新区。

“十四五”开局之年,京津冀交通一体化迎来新机遇、新挑战。京雄高速、G109新线高速、大兴国际机场北线西延、良常路南延等多个重点建设项目加速推进,京津冀核心区加快跑进1小时交通圈。在疫情防控常态化下实现“开门红”,背后发力的是政策支持和服务保障力度,以及三地在交通基础设施建设方面沟通机制常态化。



京津冀打造“四纵四横一环”交通网,首都地区环线通道是其中“一环”。

当年立项当年开工成为常态

在北京西南方向,将再添一条连通京冀的高速通道。去年底,京雄高速北京段开工建设,全长约27公里,起点位于京良路与五环立交北侧,先后跨越永定河、地铁房山线、六环路,与京雄高速河北段相接。

“项目实现一季度‘开门红’,完成预计产值计划的110%,超额完成任务,首墩、首墩、首墩的施工均比预期提前一周以上,为年底六环至市界达到通车条件争取了宝贵的时间。”市交通委协同发展处处长赵阳介绍,路真正修起来很快,难的是前期审批、征地拆迁等工作。

放管服的理念,为京津冀重大工程提速。京雄高速北京段每个建设环节都体现着高效。拿涉河施工手续来说,从京雄公司向市主管部门递交相关资料到行政许可批复,仅用了4天时间。得到批复后,市交通委协调施工进场事宜到现场开工,只用了两天时间。高效的办理流程,使得全线得以在最短时间内办理完成所有临时用地共计664亩地的行政审批手续。

京雄高速还是政府与社会资本合作的PPP项目,政府和社会资本占比49:51。近几年来,京礼高速延伸段、大兴机场北线高速、G109新线高速、首都地区环线高速,也都采用PPP模式引资,政府与社会资本方分配风险、分担责任和分享利益,提高政府对整个社会的资源管理效率。

“京津冀协同发展提出以来,北京高速公路建设无论从速度、质量还是新技术的应用上都是空前的。”赵阳感慨地说,“十二五”期间,北京只建成一条京昆高速;“十三五”期间,建成了包括京礼、京台、京秦、大兴机场高速在内的7条高速。在政策支持和投资模式的助力下,京津冀交通一体化按下“快进键”,当年立项当年开工、两年建成一条高速成为常态。

值得期待的是,新建承平高速,续建京雄、G109、机场北线东西延,都将在“十四五”期间竣工通车。

敞开大门齐心解决瓶颈问题

通州区与北三县交通一体化发展规划中,有一条重要的跨界道路——厂通路。

规划厂通路西起通州区通怀路与绿心路交叉路口,东至市界接廊坊市大厂县厂通路,全长约8公里,其中北京段约7公里,河北段约1公里。设计时速60公里,规划设计双向四车道。该项目是城市副中心与大厂县联系的重要通道之一,也是疏解非首都功能、城市副中心功能对外辐射的重要支撑。

跨界道路,两地需要协商的问题也很棘手。为了加快推动项目,市交通委主管领导多次带队赴河北。“北京建设用地涉及基本农田,不可能再批出一块地建设综合检查站。河北省很有担当,经过数次专题会、现场会后,反复论证方案,初步确定检查站建设在河北。这就解决了一个大‘瓶颈’问题。”赵阳告诉记者。

该项目还需要建设一座厂通桥,横跨北京、河北。为了避免沟通上的麻烦,河北省交通部门主动提出,跟北京选择同一家设计单位,确保两地建设步伐一致。今年3月3日,市交通委与河北省交通运输厅就厂通路京冀界确定了接线方案,将该工程向前推进一大步。

加强京津冀两地交通互联互通方面,力争今年开工的西太路也具有重要意义。西太路北起房山区十大路,南与首都地区环线(张涿高速)连接,全长约6.5公里,其中北京境内约5.5公里,河北境内1公里,河北段新建收费站及互通立交。别看河北段只有一公里,这一公里将彻底解决十渡拥堵的大问题,加强世界地质公园十渡和野三坡之间联系,同时为房山深山区增加一条新的应急抢险、生命救助安全通道。为了这一公里,两地多次召开专家论证会,确保设计方案符合沿线居民出行需求。



京唐铁路建成后,城市副中心到达唐山最快只需39分钟。(资料图)



京雄高速北京段工地上,工人有序进行承台施工。(资料图)

“四纵四横一环”搭建交通骨架

在促进京津冀交通一体化的进程中,北京市交通部门牵头三地,已经形成了定期沟通、联合决策的体制机制。

赵阳告诉记者,三省市的交通主管部门建立了统筹协调机制,成立了京津冀三省市交通一体化统筹协调小组,建立了联席会议制度。充分利用国家、北京市、还有三省市交通部门这种多层次的协调机制,共同研究区域交通发展的战略规划政策,加快交通基础设施的互联互通,及时统筹协调,确保项目如期完工。

作为连接北京与雄安新区的重要干线公路,良常路南延目前已完成总工程量的70%,计划今年年底前具备通车条件。良常路南延将与河北省京石路合力打通G230一处重要断

点,形成一条衔接京冀的新公路联络线,进一步优化路网结构、方便物流运输和百姓出行。良常路南延北起琉璃河镇务滋村,南至京冀界(南白村),与河北省涿州规划京白路相接,共5.9公里。

今年年底,大兴国际机场北线高速西延段计划完工,工程起点京开高速,终点京冀涿州界,长8.16公里。作为北京大兴国际机场与京津冀交通体系连接的重要组成部分,大兴国际机场北线高速公路东西延工程对进一步完善机场周边“五纵两横”道路路网结构,构建京津冀核心区1小时交通圈,具有重要意义。

“十四五”期间,京津冀地区将织密一张“四纵四横一环”交通网,搭建起依托各个方向

综合运输大通道的交通骨架。其中,“四纵”包括京雄通道、京沪通道、沿海通道、京承—京广通道;“四横”包括津雄保通道、京秦—京张通道、石衡沧通道和秦承张通道;“一环”即首都地区环线通道。

光有四通八达的道路还不够,行业标准、执法行动也要统一“步伐”。赵阳介绍,三地积极研究拓展交通标准一体化,加强不同交通方式行业标准的衔接协同;加强执法联动,促进区域执法协同;完善京津冀治超法规政策定期会商机制,京津冀三省市共享严重违法失信超限超载运输行为和相关法律责任主体名单,并实施联合惩戒;深化京津冀交通应急合作,提高区域交通联动应急能力。

轨道交通网将越织越密

京津城际铁路实行月票制、京雄城际铁路开通运营、京哈高铁全线贯通……高铁逐步连点成网,京津冀1小时交通圈已初具规模,让空间上的“一体化”悄然变成时间上的“同城化”。

在京津冀区域内高铁逐步成网的同时,普通铁路也在快速发展。

为盘活区域内既有铁路线路资源,铁路部门打通河北省邯郸、邢台、衡水、沧州、唐山、承德、保定、定州8个地市级城市与北京、天津和省会石家庄之间的地理阻隔,以石家庄、邯郸为支点,开行4对环绕京津冀的普通环形列车,大环列车单程运行最长距离达2898公里;小环列车由衡水始发,经停天津、唐山到达秦皇岛;由邯郸始发经停石家庄、北京西到达张家口。

环形普通列车的开通,不仅实现了京津冀区域内主要地市级城市之间的有效串联,也为目前尚未开通高铁线路区域的地市级城市民众提供了就近通过北京、天津和石家庄一次性换乘高铁的良好出行体验。

立足京津冀协同发展,铁路部门不断完善路网结构,打造互联互通、便捷高效的交通网络。目前,北京、石家庄、天津、廊坊、沧州等城市间开行了朝夕通勤早晚动车组。

中国铁路北京局集团有限公司董事长、党委书记赵春雷介绍,“十四五”期间,将进一步发挥铁路运输骨干作用,统筹推进高铁

与普速、客运与货运建设,加快北京丰台站、京滨城际、京唐城际等重点项目建设。

记者了解到,北京丰台站目前已经全面进入到结构封顶的冲刺阶段,为装修施工全面展开创造条件,确保今年年底具备开通条件。京唐铁路北京段范围内桩基施工已经完成95%,承台完成75%,墩柱完成65%。正在加紧跨京哈铁路特大桥承台、墩柱及现浇梁、连续梁、路基等工程的施工建设。北京段架梁计划于2021年底前完成。

京唐铁路设计最高时速350公里。预计北京城市副中心站到达唐山站最快仅需要39分钟,北京至唐山城际通道打通后,“轨道上的京津冀”高铁网将进一步完善,区域交通更加便利。

【专家点评】

程世东(国家发改委综合运输研究所城市交通中心主任)

京津冀协同发展实施7年来,交通一体化成为率先突破的重点领域,对于区域经济发展起到了基础支撑和引领作用。在高速路方面,最突出的成绩就是实现区域断头路、瓶颈路的打通,这也解决了三地之间出行最迫切的问题,区域公路基础设施网络更加完善。“轨道上的京津冀”越跑越快,高速铁路里程不断增加,京津城际延伸线、京张高铁、京雄城际先后建成通车,京哈高铁全线贯通,京津冀地区“1小时交通圈”初具规模。

“十四五”开局,摆在北京交通部门面前的建设任务仍然艰巨。从根本上来说,三地在投资保障、工程安排等方面存在诸多不同,工程推进中出现各种障碍在所难免。可喜的是,三地已经打破“一亩三分地”的固有思维,通过常态化的沟通协调机制解决瓶颈问题,推动建设速度。未来,还要逐步建立一种利益协调机制,根据项目收益确定投资建设比例,更高效地服务区域经济发展。