



# 《北京城市副中心(通州区)“十四五”时期交通发展建设规划》发布 2025年副中心绿色出行比例预计达80%

本报记者 郭丽君

《北京城市副中心(通州区)“十四五”时期交通发展建设规划》(以下简称《规划》)昨日发布。到2025年,副中心绿色出行比例预计达80%左右,交通指数预计控制在4.5以内,城区道路路网密度达5.1公里/平方公里,轨道交通线网里程预计达57.3公里,公交专用道里程预计达100车道公里以上,慢行系统长度预计达1500公里,集中建设区公交站点500米半径覆盖率预计达95%以上。

## 【主要任务和目标】

### ●慢行系统

实施慢行优先策略,打造慢行系统示范城区,沿滨水空间、绿色空间构筑绿道骨架网络。加快绿色慢行廊道建设,结合亲水空间、绿地建设适宜步行、自行车出行的绿道系统。增加自行车换乘(B+R)设施,规划建设“城市风轮”通惠河沿线自行车专用路示范段。

提高步行、自行车路网通达性和建设品质。优化街道横断面,打通堵点、断点,强化步行和自行车路权保障,构建连续安全的慢行网络体系。围绕文化旅游区、城市绿心、运河商务区等重点地区,规划建设慢行专用道路。慢行交通实现示范引领、连片成网,力争高标准建设慢行系统(含自行车专用路)1500公里。

### ●城市轨道交通

加快建设轨道网络体系。构建符合“副中心”需求的轨道交通网络。加快城市轨道交通建设,逐步打造“一环六横四纵”轨道交通格局,推进副中心站综合交通枢纽建设。强化副中心与中心城区及东部、南部城市组团交通联系,强化城市副中心交通枢纽功能。建设完成M6线南延、M101线达到通车条件,推动M102线前期工作,储备M103、M104线,实现1号线和八通线的无缝换乘。

提高轨道交通运行效率。优化轨道交通站间接驳组织设计,通过开行微循环公交、建设P+R停车设施、优化自行车调度与停放管理、加强与接驳交通方式间运行时刻表衔接等措施,提高轨道交通接驳换乘效率。完善车站和出入口配置,有序实施既有车站改造提升,强化站点与周边设施便捷联通。综合运用大站快车、多交路运营、缩减站停时间等方式,进一步提升全网运行速度。加强轨道交通与其他出行方式之间的运行时刻表衔接。研究推进票种多样化工作。强化无障碍和急救设施及服务保障。

### ●副中心站综合交通枢纽

建成副中心站综合交通枢纽。该枢纽是本市服务全国的客运枢纽之一,是高速铁路、城际铁路、区域快线和城市轨道交通四网交汇点。汇集2条城际铁路(京唐/京滨城际铁路、机场联络线)、3条地铁线路(地铁6号线、地铁平谷线、地铁101线),支撑打造“轨道上的京津冀”。依托京唐(滨)城际铁路和城际铁路联络线,可实现1小时直达雄安新区、天津、唐山等地,35分钟直达北京大兴国际机场,15分钟直达北京首都国际机场。建成后将是亚洲最大的地下综合交通枢纽。

### ●公交场站

加快公交场站建设,研究确定北关、北苑公交枢纽规划调整方案。建成副中心站、环球影城北、东夏园、通马路4个交通枢纽和东小营、文旅区2个中心站;推进施园北、通湖南路南等一批公交首末站建设。

### ●公交线路

优化调整公交线路。积极推进市区公交融合,推动城市副中心公共交通纳入市级公交系统统一运营管理,构建干线、普线、微循环线定制公交的“3+1”线网层级体系。在行政办公区和文化旅游区规划一批公交支线及微循环线路,持续增开一批定制公交线路。

提升公共交通专用道建设。打造广渠路快速公交示范走廊,逐步实现公共交通专用道连片成网。结合副中心道路建设计划,施划公交专用道总里程达到100车道公里以上。

提升地面公交便利性。加强与轨道交通组织协同,提高两网在运力供给、班次时间上的匹配程度。发展定制公交、微循环公交,满足不同人群出行需求。APP到站预告信息全网覆盖。提升公共交通适老化水平。便利老年人公共交通付费,保留现金、纸质票据和凭证,在推广网上售票和移动支付的同时,保留线下售票窗口或配备自助终端,支持现金支付和凭证打印。

### ●骨干路网

推动副中心骨干路网建设。基本建成“十一横九纵”骨干路网体系。全面完成广渠路东延、京哈高速拓宽改造,推进京秦高速西延、姚家园路东延、观音堂路等项目建设,推进建设运河大街东延、九棵树西路、通惠路北延、春明西路、兆善大街、东六环路入地、东部发展带联络线、九棵树中路、玉桥西路南延、怡乐西路、施园街、召里大街等。

完善老城区次支路系统,提升交通运行效率。继续推进老城区道路设施的改造升级。推进后场西路、朝晖西街、潞苑三街、潞苑四街、半壁店路、怡乐北街等道路建设。

打通道路节点,提升老城区南北向通行能力。结合通惠路北延工程,加快建设下穿京承铁路节点,实现与通惠高速辅路和物资学院路贯通,研究改造现状玉桥中路、新华南路节点。

加快重点功能区周边道路建设。行政办公区启动宏安街西段和通源街西段建设。加快运河商务区配套道路(东关地区配套道路)建设,随副中心站综合交通枢纽同步实施通源东路等配套道路。加快推进城市绿心剧院北侧路等。

支撑安置房、学校和医院配套道路建设。围绕绿心安置房、孙各庄安置房、杨坨安置房、职工保障房、人民大学、首儿所等建设项目,配套建设周边道路。

### ●区域协同

#### 轨道交通

推进高速铁路、城际铁路、区域快线(含市郊铁路)和城市轨道网建设,加快“四网融合”。加快建设城际铁路京唐/京滨城际、城际铁路联络线,推动区域快线平谷线、副中心线,通密线建设完善,尽快稳定轨道交通R1线、规划北线、轨道交通S6线线位并启动前期工作。强化副中心与中心城区及东部、南部城市组团交通联系,强化城市副中心交通枢纽功能。

预留“四网融合”运营条件。统筹利用铁路资源服务城市通勤,优化副中心内外部的交通联系。以副中心站建设为重点,推进跨区域多条轨道交通建设。预留平谷线与城际铁路联络线跨线运营条件,完善副中心线接驳设施,预留副中心线东延条件等。

加快北三县方向轨道建设,提升京津冀一体化水平。利用平谷线连通北三县与副中心站,利用京唐/京滨城际服务北三县进京人员,预留通州区与北三县地区轨道建设运营条件。

#### 公交线路

优化调整城乡公交线路。构建快速公交通道,完善“北三县”与北京中心城区的快速公交网络,提升跨界公交运行效率,破解跨界交通拥堵问题。统筹布局、建设、共享区域内城市公共交通场站设施,完善跨区域协调政策机制。

#### 公路干线网络

推进城市副中心与北三县交通基础设施互联互通。推进建设九德路二期、九德路改建、宋梁路北延、武窑桥、日新路、孔兴路、通清路、潮马路、潮台路、潮于路、潮小路二期、国道230等一批公路建设。加强通州区与北三县道路交通联系,加快建设姚家园路东延、厂通路、通宝路、石小路等,提升京津冀交通一体化发展水平。

加快副中心与周边区域干线公路建设。建设副中心与中心城区之间、通州区内部各个组团之间、与周边新城的高等级公路网络系统,梳理对外交通走廊与内部交通干路的关系,形成功能清晰、分工明确的交通通道。实施农村公路提级改造,加强通州区各乡镇之间公路联系,促进城市一体化协调发展。

#### 水运网建设

发展以休闲为目的的水上旅游新模式。开发精品旅游线路,丰富旅游内容,打造水上旅游品牌和副中心特色水运网。推动水运与其他交通方式高效衔接,远期实现北运河(通州段)与河北跨省通航。在北运河(通州段)打造大型综合枢纽、旅游景点休闲(含游艇专用码头)、小型船舶停靠等多种类型码头。建造船闸及便桥等附属设施推动甘棠大桥、榆林庄闸桥通航。

#### 联程联运

优化主要枢纽旅客联程服务设施建设,试点推进各种运输方式共建共享售票、取票、乘降、驻车换乘(P+R)等联程设施,推动不同运输方式之间旅客“联程联运”,加快实现京津冀道路客联程网售票。

鼓励各类运输企业共建票务清算平台和清算机制,率先实现联程客票电子化、票务一体化。鼓励不同市场主体整合运输资源,试点提供信息查询、路线规划、客票购买、联程运输等“一站式”出行服务。

### ●优化交通出行结构

#### 促进区域职住平衡减少远距离出行

引导职住均衡的空间布局。基于集体用地租赁房、公租房、公寓房和共有产权房住房分布情况,加强公共交通配置,形成沿交通走廊的职住梯度分布格局。同时,在运河商务区、特色小镇等功能区内鼓励居住商业混合开发,建设保障性住房,促进区域职住平衡,从源头上减少跨区域远距离出行,提升居民出行效率。加快行政办公区住房及配套升级,减少中心城区与副中心之间的通勤需求。

#### 践行交通引导型开发模式

将综合枢纽与城市重要功能区相结合,作为交通出行的起讫点,从源头上减少不必要的交通出行,支撑绿色交通可持续发展。加快枢纽站建设,方便衔接换乘,提高候车舒适度。

推进土地综合利用开发模式。在轨道M7号线万盛西、万盛东、群芳、高楼金、花庄、M22号线永顺、市郊铁路通州站、新通州西站、徐辛庄等主要站点周边区域构建轨道微中心,将交通设施与所在区域的公共建筑结合开发,形成一体化的公共交通枢纽节点,提升地区交通出行效率和产业办公、生活配套、特色休闲等功能的服务水平,形成副中心的新城市形象。

#### 停车

近期加大停车设施供给。以配建停车位为主,路外公共停车场为辅助,路内停车位为必要补充。通过边角空地插建停车场,科学规划建设自动化立体停车设施等方式,适度缓解资源短缺地区停车难问题。注重盘活存量资源,推动居住区和周边单位开展错时共享停车。建设通马路交通枢纽停车场、环球影城北停车场等公共停车场。在老城区适量施划路内停车位,试点研究利用地下空间、桥下空间科学建设社会公共停车设施。

研究划分管中心停车分区,划分一类、二类和三类停车区域。创新停车管理机制,推动政府机关、学校等专用停车场有偿错时共享。

#### 推广新能源汽车

探索在城市副中心设立超低排放示范区,鼓励公交、出租、旅游等行业车辆新增、更新为新能源车。加快充电桩建设,研究布局换电设施,便捷新能源汽车使用。

推广清洁能源与新能源出租车、公交车及游船等,加快建设充电桩等配套设施,建成较为完善的充电设施服务网络。进一步淘汰污染严重、排放不达标的货运车辆,积极推广节能型、环保型车辆,继续引导企业组建“绿色车队”。



### ●交通精治

持续开展堵点乱点监测。加强堵点乱点整治力度。按年度制定交通堵点治理清单,全面推进重点区域综合治理,学校、医院周边专项治理,堵点乱点强化治理。

## 【趋势分析】

### 副中心正逐步转向“枢纽型交通”

《规划》分析认为,京津冀协同发展及区域交通一体化、两区建设、内部各大功能组团和特色小镇建设,构建符合副中心城市功能的交通产业,以及副中心交通发展特征转型升级等,都对通州区交通发展提出新要求。

通州区现状区域中,过境型交通及末端型交通特征突出。东西方向北三县经由通燕高速和京哈高速等进入中心城区。南北方向周边省市货运交通利用东六环过境较多。通州区内轨道系统均为中心城区轨道延伸,包括轨道6号线、轨道1号线及八通线、轨道7号线及东延等。从发展阶段特征来看,副中心正逐步向“枢纽型交通”转变,不断完善对中心城区的交通反磁力,发挥副中心的聚集和辐射作用,推动交通发展由被动适应城市发展向主动引导城市发展转型。

“十四五”时期,副中心交通辐射范围将更加广泛,交通服务模式将更加集约,交通服务品质趋向更高标准。

交通出行总量将持续快速增长。目前通州区全区人口约184万人,与规划中明确的205万人口相比还有一定增长空间。此外,副中心大量的流动人口也是交通系统服务的主要对象。在交通出行率相对稳定的前提下,全区交通出行总量将呈现快速增长态势。

出行分布将跟随城市空间布局出现新变化。副中心就业岗位和常住人口规模持续增长,宋庄、台湖、张家湾等特色小镇发展迅速,整体通勤出行需求将发生一定程度变化,重点功能区组团和周边城镇出行时空分布特征将显著增加。

## 【数说“十三五”】

#### 路网

副中心城市路网(155平方公里范围内)形成“六横四纵”骨干路网,建成11条次支路、10条微循环道路。副中心城市道路总长度为607公里,路网密度已达3.92公里/平方公里。

共有国省道61条、乡道和村道1134条,初步形成“八高速、十二横、七纵、多支”的骨干路网格局。

#### 轨道

共有轨道交通线路4条,分别为6号线、7号线、1号线-八通线和亦庄线,副中心轨道交通线网密度已达0.24公里/平方公里,高于中心城区以外的其他区。

开通市郊铁路2条,分别是城市副中心线和通密线。

#### 公交

共有公交线路164条,4000多个公交站点,日均总客流量约70万人次;公交配车3306辆,其中新能源车占比86%;开通20多条定制公交线路。

副中心区域内规划公交场站设施共63处,公交站点覆盖率为93%,地铁站周边200米范围内公交接驳率已达100%。

#### 绿色出行

截至“十三五”末,副中心绿色出行比例已达74.2%。完成82条道路66公里的慢行交通标线施划,慢行系统逐步连片成网。

2家共享单车企业投放车辆约3万辆,施划电子围栏1225处。

#### 疏堵

2018年以来,先后对61处堵点和72处交通秩序乱点进行改造和治理。

