



热点

北京城市副中心报

4

2022年5月10日 星期二



本版编辑 田北北 摄影 常鸣 校对 彭师德 刘一 鲍丽洋 绘制

《北京市“十四五”时期交通发展建设规划》发布

城市副中心将基本形成“桥头堡”交通框架

本报记者 张群琛

近日,《北京市“十四五”时期交通发展建设规划》(以下简称《规划》)发布。《规划》提出,“十四五”时期,京津冀交通一体化水平显著提升,城市副中心“桥头堡”交通框架基本形成。

“十三五”时期: 城市副中心交通保障持续增强

《规划》指出,“十三五”时期京津冀核心区1小时交通圈、相邻城市间1.5小时交通圈基本形成。京雄城际铁路全线建成通车,北京至雄安新区实现50分钟快速通达。京张高铁开通运营,增加北京至西北方向高铁通道。城际铁路联络线一期加快建设,京港台高铁、京哈高铁、京唐城际、京滨城际铁路建设全面提速,区域城际铁路网正在加速形成。

截至“十三五”期末,京津冀范围内已规划的7条国家干线铁路建设不断推进,以北京、天津为核心枢纽,贯通连接河北各地市的全国性铁路网已基本形成。北京市域内规划8座铁路全国客运枢纽站全部进入加速完成期。其中建成京张高铁配套清河火车站、北京朝阳站等铁路枢纽,完成北京北站改造工程,开工建设北京城市副中心站和北京丰台站改建工程,有力支撑“轨道上的京津冀”多层次铁路网络衔接、融合。

人流、物流、信息流一体化加快实现。38条跨省公交线路实现常态化运营,总里程达2700公里,日均客运量超过20万人次。加快省际毗邻地区道路客运班线公交化改造,完成平谷至遵化、宝坻、蓟县等5条客运班线的公交化改造,“省际公交化”成为常态,跨区域出行更加便捷。推进交通一卡通跨区(市)域、跨运输方式互通,累计发行北京交通互联互通卡700余万张,实现与全国288个城市互联互通。实现京杭大运河(通州城市段)游船通航。依托京津冀综合交通运输通道,实现部分区域性快速分拨中心外迁,跨区域物流体系更加完善。

同时,城市副中心交通保障将更有力量。提升轨道交通6号线、7号线、八通线等线路运力,加强城市副中心与中心城区快速联系。完善城市副中心路网体系,建成广渠路东延和行政办公区周边通济路、运河东大街等重点道路,开工建设东六环入地改造工程。提升公共交通服务水平,建成土桥公交中心站,加快建设东小营中心站、东夏园综合交通枢纽等枢纽站场。开通22条接驳行政办公区的定制公交线路。优化互联网租赁自行车投放布局,提高出行可达性和便捷性。

“十四五”时期: 京津冀城市群率先建成城际铁路网

《规划》中指出,“十四五”时期,京津冀交通一体化水平显著提升。城际铁路畅通便捷,高速公路辐射能力显著增强,城市副中心“桥头堡”交通框架基本形成,“一核两翼”交通联系方便快捷。区域交通一体化、公文化水平显著提高,初步构建京津冀城市群2小时交通圈和北京都市圈1小时通勤圈,基本实现市域内1小时快速交通服务全覆盖,有力支撑以首都为核心的世界级城市群发展。

交通枢纽体系打造方面。北京作为国际性综合交通枢纽城市,将联动天津、雄安、石家庄等城市,打造面向世界的京津冀国际性综合交通枢纽集群。围绕北京首都国际机场和北京大兴国际机场2个国际航空枢纽、北京站等10个全国铁路客运枢纽、若干个区域客运枢纽组成的多层次客运枢纽,构建协同融合、衔接高效的综合交通枢纽体系。打造北京天津雄安全球性国际邮政快递枢纽集群。

对外交通体系方面。京津冀成为国家综合立体交通网主骨架的重要一极,与长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈之间形成综合性、多通道、立体化、大容量、快速化的交通主轴。构建多方式、多通道、便捷化的京哈、京藏交通走廊,并形成京延通道。

京津冀城市群率先建成城际铁路网,形成“轨道上的京津冀”。率先实现京津冀城市群内部2小时、全国主要城市3小时通达,“全球123快货物流圈”(国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达)。



随着施工完成,城市副中心路网体系将更加完善。



骑行爱好者在城市副中心自行车道享受运动带来的快乐。



工人们正在加速施工,京津冀城市群率先建成城际铁路网。

新闻链接:

1 轨道交通



《规划》指出,“十四五”期间基本建成“轨道上的京津冀”。落实京津冀核心区铁路枢纽总图规划,以高铁和城际铁路建设为重点,推进跨区域重大轨道交通基础设施建设。推进城际铁路联络线建设,支撑城市副中心和“一市两场”地区发展,提升同城化效应。构建方便快捷的首都市郊铁路体系,编制出台市郊铁路网规划与五年建设行动计划。

加快建设城市副中心轨道网络。强化交通枢纽功能,建成站城一体的城市副中心站综合交通枢纽,推进轨道交通“四网融合”,同步推进城市航站楼功能建设。新建城市副中心轨道线网,提升轨道交通服务能力,初步形成“一环六横四纵”的轨道交通格局。同时构建全域快速轨道网。对城市副中心线、东北环线等市郊铁路增设复线,推动实现市郊铁路高频次公文化服务。

2 地面公交



《规划》指出,构建一千多支城市副中心公交网络,提供与中心城区之间快速通勤服务。优化公交线路运营组织,形成“一千多支+接驳换乘”的高效运营模式。中心城区和城市副中心间依托京通、京哈、广渠路等高速公路实现中间段快速通行。强化两端接驳,依托微循环深入街区、办公楼,做好与公交干线和地铁站的接驳换乘。大力发展点到点的定制公交服务模式,缩减公共交通过程通勤时间。

深化城市副中心地面公交整合,提升线网服务效率。进一步整合优化城市副中心公交线网,以城市副中心为试点,加强轨道交通和公交两网融合,持续优化公交线路,形成轨道交通一张网。发展多样化公交和需求响应式公交服务,持续增加一批定制公交线路。加强城市副中心与顺义、大兴、平谷、亦庄等周边区域以及特色小镇的公交联系。

加强与北三县的公交联系,提供快速进京服务。优化北三县进京公交线路,加强与城市副中心区域公交接驳。利用市场化手段开行市内与北三县之间的定制快巴,研究通行支持政策,实现点到点快速通勤。实施公交车和定制快巴集中远端安检,减少检查站滞留时间,实现快速进京。创新跨区域交通建设组织模式,建设区域智能化交通管理指挥平台。

加快配套公交专用道、道路和场站建设。完善公交专用道系统,全面提升与中心城区联系通道公交运行速度。依托城市副中心内部公交主要通道,规划一批公交专用道,形成连续公交专用道网络。加快建设公交场站。

3 步行与自行车



在首都功能核心区、城市副中心、重点功能区打造系统连续、通达便捷的慢行网络。改善城市副中心步行和自行车环境。优先保障步行和自行车路权,打通堵点、断点,沿河、沿绿、沿路建成连续舒适的慢行大网络,实现路网密、节点通、快慢有序,步行和自行车道总里程达到约1500公里。围绕轨道站点增加自行车换乘(B+R)设施。

《规划》中指出,要在城市副中心打造两条特色健步骑行线路。并且在城市副中心规划建设“城市风轮”通惠河沿线自行车专用道路示范项目,推进形成办公区步行和自行车示范路建设。同时打造包括大运河文化带在内的“五带”,城市副中心在内的“十片区”等滨水、绿道慢行系统。

4 道路系统



持续提升高速公路辐射能力。强化对城市副中心、北京大兴国际机场等重点区域发展支撑,加强北京市与天津市、河北省交通基础设施衔接,疏解北京地区过境交通流量。到2025年,高速公路总里程达到1300公里。

进一步提升京津冀区域公路互联互通水平,打通交通堵点。围绕城市副中心、大运河文化带等重点功能片区发展推进公路建设。加强干线公路与城市道路有效衔接,升级改造重点拥堵路段。同时完善骨干道路网,支撑城市副中心发展,基本建成“十一横九纵”骨干道路体系。打通城市副中心与北三县之间待贯通路段,完善北三县联通城市副中心快速道路系统,加快跨区域骨干道路对接。规划建设大件运输、货运专用通道,提高通达能力和承载能力。

5 交通运输体系与能力



《规划》指出,交通法治方面要加强京津冀区域执法管理协同。健全执法会商和联动联动机制,加快三地执法信息资源共享,定期开展京津冀联合执法。联合开展设计规划建设、运营管理等领域标准研究,加强标准衔接协同。推动京津冀交通运输数据资源交换共享和业务协同,健全信息互通互享机制。

客货运输行业管理发展方面,京津冀要协同研究制定跨行政区域的公共客运一体化发展政策,统筹布局、建设区域内城市公共客运场站设施,共同研究线路设置、票制票价等问题。推动实现京津冀轨道交通乘车二维码互联互通和“一码通行”。统一限行、绕行等交通管理政策,构建连续一致的交通运输政策环境。

6 交通枢纽



航空枢纽方面,强化京津冀机场群分工协同,优化航线网络布局,形成分工合作、优势互补、协同发展的世界级机场群,提升在全球资源配置中的枢纽地位。结合城市副中心站等综合交通枢纽建设,同步推进城市航站楼建设,实现机场航站楼服务向城市端延伸。研究推进航空无托运行李旅客免安检换乘轨道交通。

铁路客运枢纽方面,随新建铁路综合客运枢纽同步推进建设配套城市综合交通枢纽,实现各种交通方式立体或同台换乘,推进铁路和城市轨道交通双向安检互认,为京港台高铁(丰雄商段)、京唐城际、京滨城际、京哈高铁等顺利通车提供保障。优化既有火车站客运功能定位,结合丰台站、城市副中心站建设,优化北京站、北京西站、北京北站等主要客运站列车开行方案及协作关系,提升铁路和城市交通融合水平。

促进交通与现代物流、旅游的融合发展。适应京津冀一体化发展需要,构建网络化铁路货运新体系,串联畅通环京公路运输网络通道。实现京杭大运河(北京段)全线旅游通航,推进京津冀大运河互联互通。同时构建大运河智慧航运综合管理服务系统,实现水运行业基础管理、通航水域全域覆盖、政务服务多网融合、船舶航运管理全程可视、游客乘船服务智能快捷、安全管理智能防控等功能。