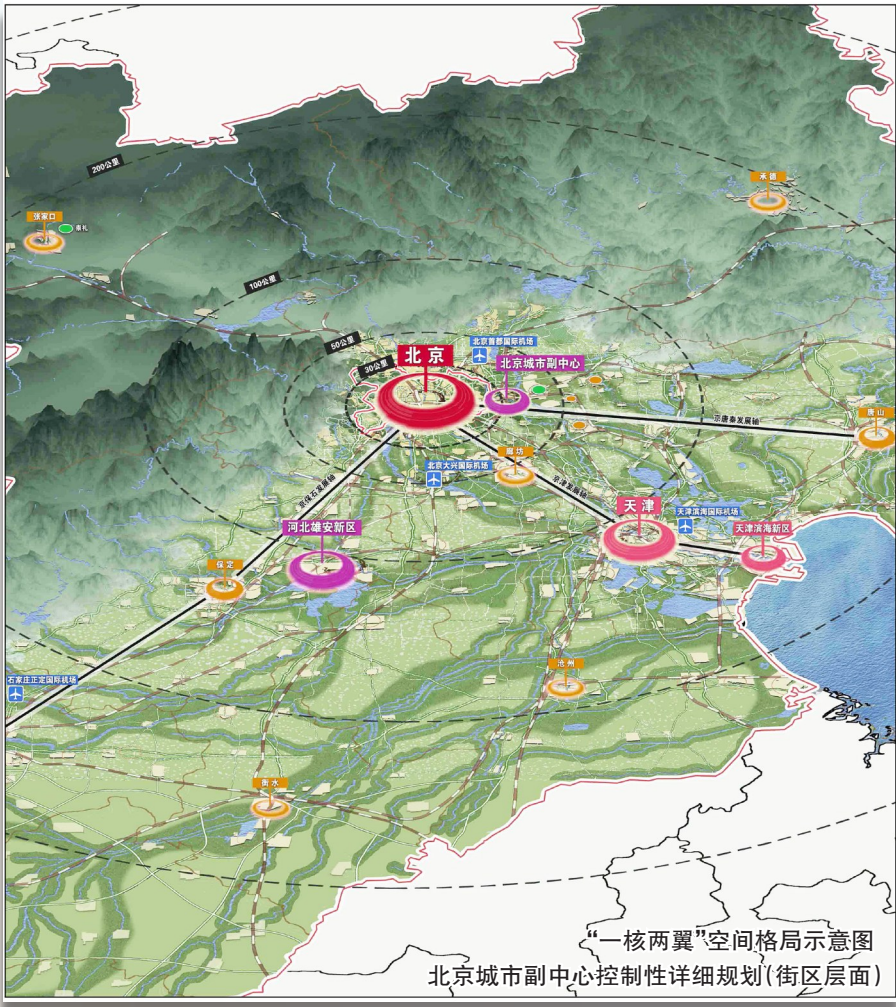




天空之眼

俯瞰城市副中心路网变迁 本报记者 曲经纬 通讯员 白晓辉

交通一体化是京津冀协同发展的开路先锋。近年来,城市副中心聚焦京津冀协同发展桥头堡定位,加快构建快速、便捷、高效的互联互通综合交通网络。“十四五”征途在前,天空俯瞰,日益“健壮”的交通一体化“骨骼”让京津冀联系更紧密,更让城市副中心的强大发展势能充分释放、集中迸发。



打通“断点” 通州与北三县“握手”贯通

打开京津冀协同发展交通版图,纵横交错的路网连绵延伸,辐射四方。

厂通路于去年底开工建设,横跨城市副中心与廊坊大厂县两地的潮白河大桥设计方案已经市政府专题会审议通过。姚家园路东延、石小路、通宝路正在稳步推进前期工作,建成后,将进一步实现北三县与城市副中心一体化贯通。

北京地铁22号线(平谷线)北京段已开工,计划2025年建成,北京城市轨道交通工程将首次延伸到河北省。即将开通的京唐城际铁路也将让两地更加紧密地联为一体。

越画越大的“一小时交通圈”是城市副中心落实京津冀协同发展国家战略的积极作为。“落子民生实事,快慢之间彰显为民情怀,京津冀三地同城化趋势更明显,尽最大可能满足人民通勤、商务、旅游的需求。”市规自委通州分局副局长刘磊说。

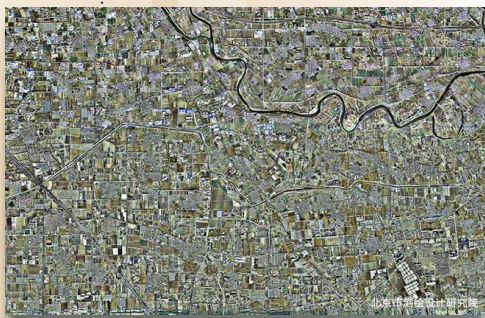
近五年来,城市副中心对外交通的区域连通性和道路景观也有了很大改善。

2018年,首都地区环线高速(通州段)建设完工,使北京大七环成环。2019年,东六环加宽(入地)改造工程正式启动,地上部分将建高线公园,缝合城市景观,目前已启动国际方案征集。

2021年2月,武窑桥新桥合拢,改建后主桥结合周边环境设置了4处弧形观景平台,并利用4座梯道与运河沿岸步道形成连续漫步景观廊道,方便行人与游客领略北运河风光。

三地“一盘棋”,协同之路越走越宽。

根据远景目标,到2035年,城市副中心将发挥城市交通枢纽门户作用,依托京唐(滨)城际铁路和城际铁路联络线,在京津冀地区构建与河北雄安新区、区域性中心城市及枢纽机场之间直连直通的城际铁路网络,实现城市副中心1小时直达河北雄安新区,15分钟直达北京首都国际机场,35分钟直达北京大兴国际机场。京津冀协同发展桥头堡的潜力持续释放。



△ 2016年首都地区环线高速(通州段)所在地影像图



▽ 2018年首都地区环线高速(通州段)影像图



△ 2020年旧武窑桥影像图



▽ 2022年新武窑桥影像图

建“骨干”路网 畅通道路内循环

近年来,城市副中心不断推进内部路网建设,畅通道路内循环,提升交通承载力。

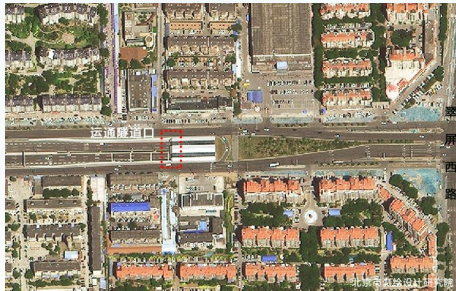
2019年,连接北京中心城区与城市副中心的快速通道——广渠路东延道路工程开工建设,该工程成功实施了我国大规模的桥梁基础托换,刷新了我国轨道桥梁

基础托换的最高纪录。

2021年,广渠路东延正式通车,地面道路为主路双向六车道,地下道路设置双向隧道,双向六车道。东西环大郊亭桥到达副中心行政办公区的行车时间由1小时缩短到20多分钟,大大缩短了中心城区与城市副中心间的通勤时间。



2018年未建成广渠快速路(运通隧道)影像图



2022年已建成广渠快速路(运通隧道)影像图



2018年广渠快速路-果园环岛拆除前影像图



2022年广渠快速路-果园环岛拆除中影像图

“十三五”期间,城市副中心形成了“六横四纵”骨干路网。“六横”包括潞苑北大街、通燕高速、新华大街、玉带河大街、运河西大街(含运通隧道)和云景南大街;“四纵”是指新华南北路-通马路、京塘路、东六环路以及通怀路-通济路。同时,建成水仙东路、将军府路等11条次支路,完成潞苑一街、翠华西路等10条微循环道路。

截至目前,副中心城市道路总长度664公里,路网密度已达4.3公里/平方公里,道路建设速度位列远郊区前列。同时,全区公路共有国省县道61条、乡道和村道1134条,副中心155平方公里外公路里程达到2128公里,初步形成“八高速、十二横、七纵、多支”的骨干路网格局。

根据“十四五”规划,副中心基本建成“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,推进建设运河东大街东延、九棵树西路、通惠北路北延、春明西路、兆善大街、东六环路入地、春明路、九棵树下路、玉桥西路南延、怡乐西路、施园

街、召里大街等。

2035年,副中心将建立城市干道、街区道路两级路网体系,实现路网密、节点通、快慢有序。加强南北向交通联系,形成“十一横九纵”布局结构。街区道路重点满足生活出行,红线宽度15至35米,街区道路比重达70%以上。新建住宅推广街区制,原则上不再建设封闭住宅小区,老城区逐步打通封闭大院内部市政道路。到2035年,城市副中心道路网密度达到8公里/平方公里以上,新建集中建设区达到10公里/平方公里。

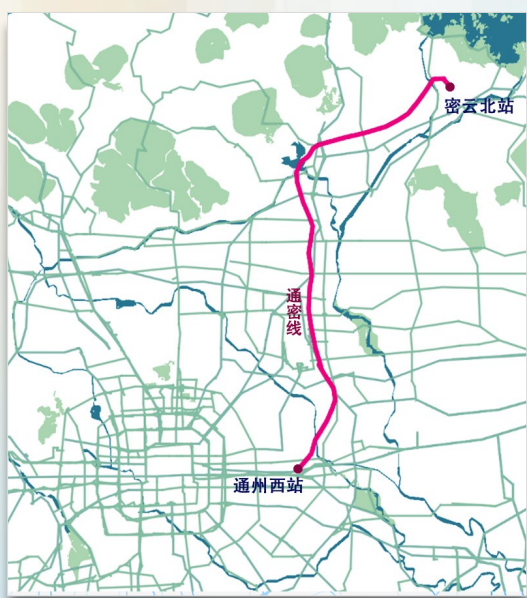
城市副中心“十四五”规划还提出,将建设现代高效的轨道交通。推进高速铁路、城际铁路、区域快线和城市轨道交通“四网融合”。2020年6月30日,市郊铁路城市副中心线西延和通密线(原称“京承线”)同时开通运营。由通州西站驶向密云云北站的市郊铁路通密线预计于2025年完工。北京地铁6号线二期工程(草厂站至潞城站)开通运营,地铁7号线、八通线环球度假区站开通运营。南至通州区嘉会湖站的地铁17号线南段正式开通。M101、地铁6号线南延计划2022年启动建设,代表性站点包括运河商务区站。



北京地铁6号线、7号线、八通线、17号线南段地铁线路图



城市副中心“六横四纵”路网图



通密线线路图



市郊铁路城市副中心线线路图

“一体化”设计综合枢纽 打造站城一体典范

城市副中心将再添四大交通枢纽,分别为城市副中心站、环球影城北、东夏园和通马路交通枢纽。

城市副中心站综合交通枢纽,总投资345亿元。已于2019年底开工,预计2024年年底具备通车条件。

城市副中心站是北京唯一连接两大国际机场的铁路综合枢纽,是副中心唯一连接京津冀和城市中心区的换乘枢纽。包括地铁6号线、M22线(平谷线)、M101线3条地铁、京唐高铁、京哈铁路、城际铁路联络线3条铁路和1条市郊铁路,建成后将成为亚洲最大地下综合交通枢纽,15分钟直达首都国际机场,35分钟直达大兴国际机场,40分钟直达唐山、天津滨海新区,1小时到达雄安新区。

值得一提的是,通过一体化设计,城市副中心综合枢纽站将实现商业、交通、休闲有机衔接。地面层为都市生活圈,地下一层是城际车站站厅,城市公共空间和商业配套设施。地下二层是城际车站候车厅和出站大厅,以及地铁平谷线、M101线、地铁6号线的换乘空间。地下三层为城际车站站厅与轨道层。为方便市民旅游观光休闲,枢纽站的地面层还将建设一条长约2公里的空中走廊,也就是串联北运河码头、枢纽站地面主要商业楼宇的六环高线公园。

今年,城市副中心文化旅游区再添两大交通枢纽,一体化开发部分包含酒店及商业两大功能,计划2024年完工。这两个项目分别是通马路综合交通枢纽和环球影城北综合交通枢纽。两大综合交通枢纽项目建成后,将有效承接环球影城商业外溢功能,形成环度假区商业圈。

地铁6号线东夏园站东北侧,一座集公交地铁换乘与便民商业服务于一身的综合交通枢纽正拔地而起,力争2023年完工,未来,将成为服务周边15万人的站城融合“活力中心”,这便是东夏园交通枢纽。东夏园交通枢纽作为副中心对外交通与内部交通的核心衔接点,将主要服务微循环公交线路,成为周边居民换乘地铁最方便的综合枢纽,换乘时间只需3到5分钟。

刘磊表示,未来通州区将以更高的标准打造更高质量的交通体系,全面落实京津冀协同发展国家战略,坚持世界眼光、国际标准、中国特色、高点定位,以创造历史、追求艺术的精神,以最先进的理念、最高的标准、最好的质量推进北京城市副中心规划建设,着力打造国际一流的和谐宜居之都示范区、新型城镇化示范区和京津冀区域协同发展示范区。