

北京城市副中心报



2022年11月1日 星期二 农历壬寅年十月初八 今日四版



北京日报客户端 融汇副中心客户端



北京4条高速同步在建 明年开工承平及京密高速 京津冀交通网“缝补织密”再提速

本报记者 孙宏阳

京津冀交通一体化，正从蓝图变成现实。八年来，北京交通行业落实京津冀协同发展战略，实现京津冀交通领域率先突破，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，“轨道上的京津冀”初步建成，高速公路网结构得到优化。

一条条跨省道路“牵手”，让三地居民不再绕路；一个个高速路项目落地，打通三地间快速通道。记者从市交通委获悉，目前北京4条高速同步在建，明年开工承平、京密高速，京津冀交通网“缝补织密”再提速。“十四五”期间，京津冀将基本建成“四纵四横一环”的综合运输大通道。

高速新增里程超过六环总长

交通基础设施互联互通，加速三地资源流通。北京地区“双枢纽”格局初步形成，年旅客吞吐量超过一亿人次。“轨道上的京津冀”初步建成，京张高铁、京哈高铁京承段、京雄城际铁路建成通车，城际铁路联络线一期、京港台高铁、京唐城际、京滨城际铁路建设全面提速，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。

2014年以来，北京高速公路里程从982公里增至1176.5公里，新增里程超过六环路总长度，增幅达到19.8%，以北京为核心的京津冀“单中心、放射状”路网结构进一步优化。一条条高速的通车，对于完善京津冀道路网结构，改善居民出行条件，带动相关产业发展以及区域经济增长的作用十分显著。

“交通基础设施的建设，有效推动了三地间人流、物流、信息等要素加速流通和周转，提升了社会资源的配置效率，促进了区域产业结构调整优化。”市交通委协同发展处处长赵阳介绍。同时，基础设施建设的加快，极大支撑了北京非首都功能的疏解，城市副中心配套设施逐步完善，行政办公区第二批搬迁稳步推进，超1.6万家企业入驻运河商务区。

城市各个方向均有高速在建

在城市各个方向，正在建设的高速路，继续为京津冀路网提速——

城市南部，京雄高速公路北京段北起五环路，跨越永定河、地铁房山线后连接六环路，继续延伸至河北段，是连接北京与雄安的重要通道。截至目前，已经完成总投资的95%，北京段全线有望明年具备通车条件。

城市西部，国道109新线高速始于西六环路军庄立交，向西穿越军庄、妙峰山、雁翅、斋堂等镇，最终在市界与张涿高速公路相接。作为京西地区第一条高速公路，将成为



京雄高速六环立交至市界段。(资料图)记者 常鸣/摄

连通河北与京西地区的快速交通走廊。项目于2019年底开工，计划2023年12月完工。

城市东部、北部，备受市民期待的高速工程也有新进展。京哈高速拓宽改造工程，自五方桥至施园桥，全长约12公里，原有双向六车道主路将拓宽成双向八车道，同时按照城市次干路标准，对辅路进行拓宽改造。明年9月建成后，将提升中心城区与城市副中心的交通连接。

东六环入地改造工程，南起京哈高速，北至南苑北大街，全长约16公里，由现状双向四车道拓宽至六车道，计划2023年底建成，不仅可缓解东六环拥堵，还可实现副中心11条东西向城市道路贯通。

因交通量大、常态拥堵，京密路改造呼声已久。市交通委工程协调与市场监管处副处长王建辉介绍，2020年底，京密路太阳宫至京平高速的城市快速路已经开工；从京平高速向北至六环的二期快速路，计划明年开工。项目可服务新国展、串联三城一区、支撑“两区”建设、疏解首都机场交通，对推动北京国际交往中心和科技创新中心的建设具有重要作用。

此外，承平高速(鲍家庄市界—红石门市界)计划明年开工，向北衔接承平高速承德段，向南衔接首都地区环线三河段，在京津

冀多个重要城市组团间形成快速通道，同时促进北京城市副中心及东部发展带建设，带动平谷地区经济发展。

通勤定制快巴将服务更多地区

跨省通勤，三地越来越多人选择城际铁路、跨省公交、定制快巴。

八年来，北京38条公交线路实现跨省常态化运营，服务河北省廊坊市、保定市、张家口市、承德市的17个县市及地区，日均客运量约27万人次。京津冀三省市合力完成平谷至遵化、宝坻、蓟州等6条客运班线的公交化改造，沿途40余个村庄、8万余人受益。

出行难、通勤慢，一直困扰着北三县在京上班的通勤族。今年7月，北三县至国贸的定制快巴开通，凡纳入“通勤定制快巴”系统的车辆，均可享受使用公交专用道、快速通过进京检查站、京内地铁和写字楼宇等地段设立上下客点。一系列创新举措为跨省通勤提速，燕郊至国贸通勤时间由2小时缩短至1小时以内。

赵阳介绍，通勤定制快巴正探索向环京更多地区开行的可能性，比如河北固安方向、天津武清方向，满足更多跨省通勤族快速、舒适出行需求。

打造“四纵四横一环”运输大通道

“十四五”时期，北京将持续完善综合交通网络化布局。推进京雄高速、京港台高铁(丰雄商段)、雄安新区至北京大兴国际机场快线(R1线)建设，加强与雄安新区连接。加快M22平谷线、京唐京滨城际铁路、京雄高速、G109新线高速、承平高速、广通路等项目建设，推进城市副中心与主城区、北三县交通基础设施互联互通。

加快打造世界级综合交通枢纽。提升航空“双枢纽”国际竞争力。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。建立全国铁路客运枢纽格局。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，为京唐城际、京滨城际等顺利通车提供保障。

到“十四五”末期，京津冀“四纵四横一环”的综合运输大通道将基本建成。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。

北投集团与北三县、工商银行签署战略合作协议

1600亿元意向性金融服务推动项目落地

本报讯(记者 陈施君)记者从北投集团与北三县、工商银行战略合作协议签约会上获悉，工商银行北京分行给予北投集团1600亿元意向性金融服务支持，将为城市副中心高质量发展提供坚实金融保障，并对推动北三县项目落地提供支撑。

据了解，北投集团将以三河市作为推动城市副中心与北三县一体化高质量发展的起步区，以燕郊科学城规划建设开发为切入点，积极提供规划研究、产业策划等服务，下

一步将积极推进科技创新、文化创意等产业向北三县布局。

工商银行北京分行是工商银行集团辖内资产规模最大、盈利能力最强的一级分行，始终保持系统内第一和北京同业领军者的地位，为城市副中心高质量发展提供了坚实的金融资本保障。此次签约，工行北京分行给予北投集团1600亿元意向性金融服务支持，是工商银行与北京市级企业中规模最大、涵盖范围最广的一次银企互利

共赢合作。双方将在更广泛领域、更深层次合作，进一步创新融资模式，切实落实《国务院关于支持北京城市副中心高质量发展的意见》中提出的支持北投集团创新融资模式的要求。

作为副中心投资建设平台企业，北投集团全方位拓宽融资渠道，大力吸引金融机构和社会资本参与城市副中心建设，并以千亿级城市副中心投资基金为引领，在市场化融资、债券发行、资产证券化等方面与金融

机构建立良好的全面战略合作关系和优质的企业资信，形成了间接融资与直接融资相结合，长短期融资相匹配的多元化可持续融资架构。

“北投集团将以此次签约为契机，发挥城市综合运营优势，为确保疏解非首都功能取得更大成效，为通州区与北三县一体化高质量发展示范区建设作出新的更大贡献。”北投集团融资管理部部长李静源介绍。

京雄高速六环立交主线桥全幅贯通

本报讯(记者 张群琛 通讯员 范通师 邵庆杰)近日，京雄高速公路(北京段)六环立交主线桥最后一幅19米箱梁架设完成，标志着六环立交主线桥实现全幅贯通。

记者了解到，京雄高速公路(北京段)六环立交包含主线桥1座、匝道桥8座，共有1159幅箱梁预制、架设任务。其中主线桥梁上跨既有北京绕城高速公路，4座匝道桥梁

下穿既有京广高铁，具有结构复杂、施工难度大、施工空间狭小、安全风险高、工期紧、任务重等特点。

据介绍，六环立交主线桥全长3492米，包含桩基1896根、承台473个、墩柱471个、盖梁192个、桥台2个、现浇梁14联、预制箱梁1159片、钢混叠合梁2联、桥面铺装70联、防撞护栏13908米。为确保安全高效推进箱

梁架设，中铁一局全体参建员工在思想上“绷紧弦”、行动上“拉满弓”，牢牢守住施工质量和安全生产两条主线，细化工作措施，狠抓工作落实，多次组织技术人员和施工班组进行施工技术培训和安全教育交底，不断加强施工组织和过程管控，优化施工方案，技术人员全程把控每道工序，专职安全员重点盯控，有序推进项目建设，确保架梁过程安全可控。

六环立交主线桥全幅贯通，为通车目标的顺利实现打下了坚实基础。下一步，全体参建员工将以党的二十大精神为指引，把学习成果转化到建设京雄高速公路的内在动力，在确保安全和质量的前提下，抢抓六环立交匝道桥涉铁施工、桥面附属等剩余工程施工进度，全面加快项目建设，为京津冀协同发展贡献更大力量。

定位生态智慧小城镇 围绕行政办公功能建设智库集聚区 潞城镇国土空间规划草案公示

本报记者 曲经纬

《通州区潞城镇国土空间规划及控制性详细规划(街区层面)(2020年—2035年)》草案近日在市规自委网站公示，听取公众意见。潞城镇要围绕行政办公功能建设智库集聚区，成为涵盖田园交往和智慧创新功能的生态智慧小城镇。

根据规划草案，潞城镇要立足生态环境和区位优势，在服务保障副中心、协调区域发展的要求下，到2035年建设成为京津冀协同发展先行示范区、生态优先与绿色发展示范区和特色小镇新型城镇化示范样板区。

布局四大主导功能

规划草案显示，潞城镇要以承载副中心行政功能外延与京津冀区域协同为两大出发点，着力打造行政配套服务、智库咨询、北三县协同创新、休闲服务四大主导产业功能。要突出潞城镇中心区对主导产业的承载和吸引作用，布局行政办公区、智库集聚区、综合服务中心与北三县协同产业区。同时，利用美丽乡村地区优越的生态景观资源，重点发展乡村旅游、生态休闲产业。

在空间布局上，潞城镇要构建“一镇、一环、多组团”的格局，建设蓝绿交织、清新明亮、水城共融、多组团集约紧凑发展的生态城镇。其中，“一镇”指集聚全镇生产、生活职能，建设宜居宜业的潞城镇中心区；“一环”指依托主要交通绿道，构建贯穿全镇域的“幸福之环”体验游线；“多组团”则指沿潮白河与大运河建设活力多彩的美丽乡村与田园综合体组团。

“两带、两廊、三区、多点”

规划草案提出，全面提升水绿空间规模与质量，突出潞城镇“疏朗开阔、蓝绿交织、城乡交融、林田呼应”的生态空间特色。具体包括：构建“两带、两廊、三区、多点”的生态安全格局。记者了解到，“两带”为潮白河生态带和副中心环城绿色休闲游憩生态带，“两廊”分别指武兴路生态绿廊和新礼生态绿廊，“三区”包括生态保育功能区、风景游憩功能区和农业生产功能区，“多点”为依托生态本底建设城乡融合的生态空间节点，如森林公园、主题公园等。

同时，规划草案提出，潞城镇将融合城乡绿色空间，健全绿色空间体系和结构，提升道路景观品质，构建连续贯通的绿道网络，串联建筑与景观，形成全域体验的游览体系等。

定位生态智慧小城镇

规划草案提出，潞城镇将围绕行政办公功能建设智库集聚区，成为涵盖田园交往和智慧创新功能的生态智慧小城镇，并为潞城镇发展树立了各项“小目标”。

到2035年，在生态环境方面，森林覆盖率提升至40%，集中建设区内人均公园绿地面积达到17平方米以上，公园绿地500米服务半径覆盖率达到100%。

在绿色出行方面，干线公路网总里程达到27公里，集中建设区路网密度达到8公里/平方公里，打造水、路、绿“三网融合”慢行网络，建立“快速公交+干线公交+微循环公交”三级公交网络。

在基础设施方面，达到20年一遇防洪标准，建成区80%以上面积达到海绵城市建设要求，城乡污水处理率达到99%以上，可再生能源供热比例达到25%以上，供电可靠率达到99.995%，生活垃圾无害化处理率100%。

在公共安全方面，人均应急避难场所用地面积达到2.1平方米。

