



建设中的城市副中心综合交通枢纽。

昔日的通州漕运通济、左辅京师,是北上进京的必经之路。如今的城市副中心公路、公交、轨道交通、铁路四通八达。从古至今,交通之“通”都是通州的优势所在。

今年6月,北京公交集团正式承接“通”字头公交,经过5个月的改变,部分“通”字头公交车改变了运营时间和发车间隔,北京城市副中心的地面交通更加顺畅;京通快速、通燕高速取消除早高峰外收费,让市民进出城市副中心多了一种选择;京唐、京滨城际铁路联调联试圆满结束,两条高铁正式转入运行试验阶段,全线通车近在眼前……

作为京津冀协同发展桥头堡,十年来,北京城市副中心的交通愈发畅通。对内,打通道路堵点,优化公交线路,方便市民出行的最后一公里;对外,通过公路、高铁等形式加强与市中心以及河北、天津等地的联系,打造“京津冀一小时”出行圈。北京城市副中心“桥头堡”交通框架加速形成。

### 增加运力 “通”字头公交靠拢市级标准

今年6月1日,北京公交集团北京城市副中心客运有限公司成立,北京公交集团正式承接70条“通”字头公交,通州区全域的公共交通迎来市级标准。经过5个月的改变,已有45条线路完成运营服务水平提升。

公交站通州北苑路口西途经通1、通3等多趟“通”字头公交。今年7月,由该站发往平家疃村的通3路末班车延长至20时30分。家住小营村的李先生在国贸上班,每天晚上在通州北苑下地铁,然后赶通3路是他多年来几乎固定的通勤路线。“原来末班车是晚上8点,稍微加会儿班儿,可能就要从北苑打车回家了。现在延长了半小时,让赶公交的人轻松了不少。”

北京城市副中心客运有限公司相关负责人介绍,截至目前,已有14条线路不同程度延长营业时间15至60分钟;19条线路低峰间隔缩短5至15分钟;12条线路缩短高峰间隔3分钟。提升运速的同时,还增加了市郊铁路、地铁站、公交枢纽等人流密集地区的接驳便捷度,并且加大行政办公区、运河商务区、环球度假区等区域的公交线路覆盖密度。

一些微调整,也为交通大循环打通小微堵点。9月1日起,往来于地铁通州北苑站与房辛店之间的通12路末班车延长至23时。据介绍,3个月内通12路进行了两次调整。首先是因为这条线路的客流量是城市副中心客运有限公司中最大的;其次,按照地面交通的市级标准,接驳地铁站的公交线路运营时间,要与地铁的运营时间相匹配。“改动体现了‘通’字头公交向市级标准靠拢,下一步也将有更多的线路按照市级标准调整,副中心居民乘车将越来越方便。”这位负责人说。

目前,70条“通”字头线路已经全部接入公交智能调度系统,实现与北京公交大系统一张网。“接入北京公交的智能调度大系统后,可以实现统一调度。提升乘客的体验感与运营效率。”北京城市副中心客运有限公司相关负责人说。

除了此次新成立的北京城市副中心客运有限公司,同样承担副中心公交业务的还有北京公交集团客五分公司。2017年6月,客五分公司正式组建成立。立足副中心,辐射京津冀。5年间,城市副中心、北三县线网优化与区域调等等大动作不断,客五分公司常规线路新开20条,调整84条,撤销2条;多样化线路新开29条,调整23条,撤销21条。5年内共运送69303.52万人次,相当于将全国一半的人口运输了一遍。同时,更新纯电动车222部,气电混合动力20部,天然气车辆100部,淘汰老旧车辆共计366部,为打赢副中心蓝天保卫战作出贡献。

备受期待的城市副中心轨道交通也在紧锣密鼓建设中。M101线预计年内开工。与八通线、6号线、7号线等东西向地铁不同,这条线路为南北向且全线在副中心境内。M101线全线设置车站14座,先后经过行政办公区、运河商务区、“三大”建筑等城市副中心重要区域。M101线对构建城市副中心绿色公共交通体系,优化城市功能布局,促进职住平衡、带动区域协同发展具有重要意义。

市规自委通州分局还会同副中心党工委管委会规自局,组织城建院、市规划院等编制完成了《轨道交通M101线资源聚集、一体化和实施保障“一站一册”》。其中,提出轨道交通M101线要体现出“三个第一、三个之最”,即城市副中心第一条内部南北向骨架轨道交通、第一条承接市级赋能推动的轨道交通、全市第一条“轨道+土地”模式示范线,突出表现出网络化换乘最便捷、站城一体化衔接最紧密、规划设计推进最高效的特点。



今年6月1日,北京公交集团正式承接70条“通”字头公交。

# 补角 联 畅

本报记者 张群琛

副中心内

副中心  
与中心城区

副中心  
与津冀

### 进城“小火车” 客流涨三倍

“我现在每天都走京通快速路上下班,每个月花费比原来少了200多元。”除了早上7点到9点之间正常收费,其余时间京通快速和通燕高速都是免费的。京通快速和通燕高速取消收费后,不少居住在通州区的市民享受到了实实在在的实惠。

今年6月10日起,京通快速、通燕高速公路和京哈高速六环路内路段调整收费,除部分路段早高峰单向收费,其余路段、时间均免费通行。新政策下,错峰、分流效果明显,不少车主赶在7点收费前驶入京通快速进城,高峰时段车流有所下降。同时,很多市民进出副中心也有了新的路线选择,城市副中心与主城区联系进一步加强。

从交通流量监测看,新政实施首日,早高峰时段交通流量就开始向非高峰时段分流,5时至7时京通快速进城比前一日增长50.41%,7时至8时下降8.31%,8时至9时下降10.71%。而据交通部门监测数据显示,京通快速、通燕高速和京哈高速六环路内路段调整收费后,这三条高速公路流量增长明显。

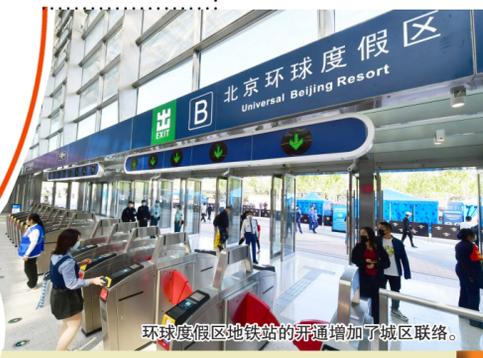
除了公路,大部分上班族依赖的轨道交通也在这两年发生了新变化。去年8月份,北京地铁1号线与八通线正式贯通运营,对于上班族来说,每天早上“翻山越岭”换乘的时代过去了。“虽说1号线和八通线之间的换乘较短,但是早高峰期间换乘通道经常堵塞,时间不可控。取消换乘之后,从通州到国贸只需要35分钟,早上至少省去了10分钟在换乘站排队的时间。”一位上班族说。

也是在去年8月份,地铁7号线和八通线的环球度假区站开通运营,两条地铁线正式连接。其中,地铁7号线东延于2019年底开通,沿途共有十个车站,六个都在通州区。地铁7号线东延的开通,大大缓解了八通线的客流压力,为通州南部居民进城提供了新方式。同时,伴随着环球度假区站的开通,吸引了城区居民乘地铁来环球影城游玩,增加了城区联络。地铁6号线则是通州北部居民进城的首选。2014年底,6号线草厂站至潞城站开通,如今这趟线路途经运河商务区、行政办公区等多个城市副中心重点区域。统计数据显示,6号线日均客流量在60万人次左右。

在城市副中心与中心城区的联络方式中,市郊铁路城市副中心线也发挥着重要作用。2017年,市郊铁路城市副中心线正式运营,起初只有北京西、北京站、北京东和通州这四站。到了2019年,城市副中心线东延至乔庄站。如今,线路已经西延至良乡站,成为北京轨道交通东西联络的重要线路。城市副中心线的日均客流量也由最初的800余人次增至2400余人次。

作为连通北京中心城区和城市副中心的重要轨道交通,市郊铁路城市副中心线的开通不仅缓解了通往城市副中心的道路交通压力,也为居住在通州的市民提供了新的出行方式。对于东西通勤或是赶早班高铁的市民来说,大大减少了路上时间,还提升了路途中的舒适度。

记者了解到,今年北京市将启动实施城市副中心线复线化改造、新建车站、与城轨网衔接换乘等整体提升工程,加快实现公交化运营。同时,本市将深化研究城市副中心线(东段)与八通线在通州北苑南路加建换乘站,加快推动市郊铁路接入城市轨道交通网。



环球度假区地铁站的开通增加了城区联络。

### 京唐、京滨城际铁路冲刺全线通车

根据《北京市“十四五”时期交通发展规划》,“十四五”时期,城市副中心“桥头堡”交通框架将基本建成。目前,城市副中心对外的各种交通联络线正在开足马力建设。

去年3月,北京地铁22号线(平谷线)慈云寺桥站正式开工建设,3个月后,平谷线河北段也开始动工。今年7月,北京市发展改革委批复轨道交通22号线(平谷线)北京段可行性研究报告,代表这条跨越京冀、备受关注的轨道线路迈入全面建设阶段。这不仅标志着北京市平谷区和北三县(河北省廊坊市三河市、大厂回族自治县、香河县)正式接入京津冀城市轨道交通网,而且上述地点至北京中心城区最短时间将分别缩短为55分钟和32分钟,进入1小时交通圈。轨道交通22号线(平谷线)全线21个车站已有16个车站实现进场施工,区间工程也在同步加快建设。

近日,北京轨道交通22号线(平谷线)再次传来新进展。该线路河北段可行性研究报告通过了河北省发改委审批。至此,平谷线全线完成了可研阶段前期工作,标志该工程的车辆选型、投资模式、供电模式等各项前期工作全部完成,工程正式进入全面建设阶段。

记者了解到,北京地铁22号线(平谷线)计划2025年建成通车。该线建设不仅加强了城市副中心与其他区域的联系,更将中心城区、城市副中心以及东部地区的发展轴完整串联,成为推动京津冀协同发展交通先行的重要工程。

公路方面,目前,城市副中心与北三县已连道路共有10条,其中4条高速公路,6条普通公路。京津冀协同发展的重点工程厂通路正在加紧建设。作为连通城市副中心与河北省廊坊市大厂县的公路,预计建成通车后两地直线距离将缩短至4公里。厂通路全长7.9公里,双向4车道。作为北京城市副中心与河北北三县协同发展的重要交通基础设施,厂通路将进一步便利两地居民通勤出行。同时,厂通路也是对北京城市副中心高质量发展的全力推动,是河北北三县与北京城市副中心承接、疏解、协同联动一体化发展的具体落实,预计2024年上半年建成。值得注意的是,厂通路的建设分为北京段和河北段两部分。目前,河北段厂通路桥梁引道工程路面施工全部完成,等待竣工验收。

11月2日,京唐城际铁路、京滨城际铁路联调联试工作圆满结束,两条高铁正式转入运行试验阶段。

京唐城际铁路起自北京城市副中心站,终至河北省唐山市既有唐山站,途经北京市通州区、河北省廊坊市、天津市宝坻区、河北省唐山市,线路全长约148.7公里,开通初期,由北京站始发终到。京滨城际铁路起自宝坻站,新建线路向南经天津宝坻区、武清区、北辰区、东丽区、滨海新区,引入既有滨海西站。正线线路全长约96公里,设计时速250公里,宝坻南至北辰段基础设施预留时速350公里提速条件,初期开通宝坻至北辰段。

中国铁路北京局集团有限公司相关负责人介绍,联调联试期间北京局集团公司共组织开行试验列车2462列次,累计完成检测里程349280公里,高质量完成了联调联试各项任务。京唐城际和京滨城际是京津冀协同发展国家战略的重要交通支撑,是京津冀城际交通网的重要组成部分。目前,京唐、京滨城际铁路开通初期投入使用的大厂站、宝坻站、唐山站、北辰站等7座新建高铁站的主体施工和站房装修已完成,正在有序开展各项验收。京唐、京滨城际铁路建成通车后,将进一步完善和优化区域及全国路网布局,极大便利沿线人民群众出行,促进沿线经济社会发展,对更好服务京津冀协同发展国家战略实施,具有十分重要的意义。



京唐城际铁路是京津冀交通网的重要组成部分。