

北京城市副中心报



2025年3月4日 星期二 农历乙巳年二月初五 今日四版



北京日报客户端 融汇副中心客户端



2025全国两会特别报道

协同发展·轨道上的京津冀

京津冀交通一体化“成绩单”发布

高铁已全部覆盖京津冀地级市

交通是京津冀协同发展率先突破的三个重点领域之一，在三地的共同努力下，交通一体化从蓝图迈向现实。近日，市交通委发布京津冀交通一体化“成绩单”——京津冀协同发展实施11年来，京雄城际铁路、京唐（京滨）城际铁路、津兴城际铁路等相继建成通车，北京市域内4条市郊铁路运营总里程达365公里，“轨道上的京津冀”主骨架基本成型，下一步北京将迎来“八站两场”枢纽新格局。

京津冀“1小时交通圈”初具规模

“轨道上的京津冀”极大拉近了三地时空距离。“截至2024年底，京津冀区域内高铁总里程由2013年的1284公里增长到2024年的2669公里，实现了对区域内所有地级市的全覆盖；京津冀铁路营业里程超1.1万公里，‘轨道上的京津冀’主骨架基本成型，京津冀地区‘1小时交通圈’初具规模。”北京市交通委员会党组书记、主任李军在接受本报记者专访时介绍。

高速铁路方面，区域内国家高铁主通道加快完善，京张高铁、京哈高铁等相继建成通车，京津冀与东北、西北等周边区域联通时间大幅缩短，城市群间良性互动局面初步形成，京津冀区域主要城市之间基本实现1.5小时至2小时通达。城际铁路方面，京雄城际、京唐城际（燕郊至唐山）、津兴城际、怀兴城际（一期）等相继开通运营，京津冀城市群内部联系更加紧密，北京至6个毗邻区域全部实现1小时内通达，京雄津保唐“0.5—1

小时交通圈”已经形成。

市郊铁路方面，本市陆续开通了S2线、城市副中心线、怀柔—密云线和通密线，北京和天津中心城区与新城、卫星城之间的“0.5小时通勤圈”加速构建。

截至2024年底，北京地铁运营总里程达879公里，与外围新城及副中心连接的轨道线路达到15条，北京与外围新城之间的轨道联系更加便捷顺畅。

平谷线13座车站实现结构封顶

作为京津冀协同发展首条跨区域城市轨道交通线路，平谷线（M22号线）将成为联通北京市朝阳区、城市副中心、平谷区和河北省廊坊燕郊的重要交通通道。

目前该工程已有13座车站实现结构封顶，9个区间实现了双向贯通，工程整体进展顺利。线路建成后，从燕郊到北京城市副中心仅需9分钟，到北京CBD东大桥站最短时间约为32分钟，大幅释放京通—通燕交通廊道运行压力。

“2014年以来，清河站、北京朝阳站、北京丰台站相继建成运营，北京已实现‘七站两场’枢纽格局。”李军介绍，正在建设的北京城市副中心站综合交通枢纽，将集成2条城际铁路、4条城市轨道交通、1条骨干铁路、1条市郊铁路和15条公交接驳线路，成为“轨道上的京津冀”重要支点。建成后，这里将是亚洲最大的地下综合交通枢纽，可实现1小时直达河北雄安新区和天津滨海新区，35分钟直达大兴国际机场、唐山市，15分钟直达首都国际机场及北京核心区。届时，北京会正式形成“八站两场”枢纽新格局。

区域高速路网将持续优化完善

除了轨道交通，11年来，三地高速公路交通网也加快织密。京台、京昆、京礼、京雄等一批国家高速公路建成通车，已形成了以北京为中心，由7条首都放射线、2条纵线和3条横线构成的京津冀高速公路主干网。

截至2024年底，京津冀三省市高速公路总里程达1.1万公里（北京1276公里），较2014年增长近四成。特别是2024年，京蔚高速全线通车，区域内新增1条连接西部区域的交通要道，北京西六环至河北蔚县驾车时间由3小时缩短至2小时。此外，还有承平高速、108新线高速、京密高速等高速公路正加快建设，区域高速路网将持续优化完善。

2024年，市交通委携手津冀持续优化交通路网布局，实现了广通路、通清路、西大路、长双路等跨界道路联通，三地衔接道路达到76条段，区域路网的织补加密仍是三地“牵头”的一项重要工作。计划年底前，陆续实现承平高速、京平高速改扩建、石小路等跨界道路通车，加快推进108新线高速、京密高速、国道335等项目，增强区域交通设施供给能力，优化路网出行结构。

通勤定制快巴将扩大覆盖面

随着京津冀三省市综合交通体系不断完善，跨区域出行越来越便捷。目前，38条跨省公交线路常态化运营，服务覆盖17个环京县市及地区，每日运送乘客约22万人次。

京津冀“通勤定制快巴”自开通以来，

广受跨省通勤人员好评。目前，定制快巴已经开通了河北燕郊、大厂、香河、固安、永清、涿州、廊坊城区和天津武清、宝坻、海教园以及雄安新区至北京地区11条线路共39条支线，平台用户量超26万，累计开行8.42万余车次，日客流量7400余人次，投入运营的车辆数从开通初期的16辆增加到现在的86辆。

下一步，交通部门将结合环京毗邻区域的需求开展调研，进一步推广、扩大覆盖面，满足更多的个性化出行需求。

区域交通发展促进产业结构优化

“交通基础设施是区域社会经济活动的重要载体，有效增强了三省市经济的影响力和辐射力，促进了区域产业结构调整优化。”李军介绍，11年来，北京持续加大交通基础设施投资，进一步推动交通运输网络优化和服务水平提升，为京津冀三地经济发展、产业结构优化等提供了支撑保障。

区域交通发展加快了各类生产要素流通和周转速度，促进了京津冀区域产业结构调整优化“六链五群”转型。11年来，京津冀区域经济总量连跨6个万亿元台阶，2024年区域地区生产总值达到11.5万亿元，经济总量再上新台阶。

区域交通发展支撑了北京非首都功能疏解，产业人口向城市副中心和雄安新区有序疏解。截至2024年底，北京城市副中心高新技术企业数量突破1200家，运河商务区累计注册企业1.8万家。央企在雄安新区设立各类机构超300家，相关疏解及配套服务单位近2万人在雄安参加职工医疗保险。

本报记者 孙宏阳

总投资额超二百零七亿元

京津中关村科技城签约四十五个项目

本报讯（记者 张群琛）日前，“科创协同聚力·产业融合链未来”京津中关村科技城推介会暨重点项目签约仪式在京举行，计划总投资额为207.88亿元的45个优质项目正式签约天津市宝坻区。签约项目涵盖智能制造、新能源、数字经济等战略性新兴产业，除京津中关村科技城外，宝坻经济开发区、区属国有企业、区内24个街镇载体均有签约项目，彰显全域招商强劲势头。

京津中关村科技城位于天津宝坻。近年来，宝坻坚持举全区之力建设京津中关村科技城，建立京津两市市层面会商协调机制，通过市层面领导的互访、专项研究，发布市区两级支持科技城高质量发展的22条政策措施，解决了一系列制约京津冀协同发展、京津同城化发展的难点、堵点问题，为整体开发建设、产业组织、城市环境综合配套提供了强有力的支撑。

“北京研发、宝坻转化”的模式在京津中关村科技城愈加成熟。现如今，科技城已累计吸引1800余家市场主体入驻，培育出27家国家级科技型中小企业、17家雏鹰企业、12家专精特新中小企业和种子企业、4家瞪羚企业。无人驾驶、低空经济等未来产业的应用场景纷纷落地，使科技城的“科技成色”不断增强，奔跑的速度更快。几年来，这里已由一方陌陌村庄发展成为“科技新城”，成为京津冀科技创新协同和产业体系融合“试验田”。

好的营商环境是释放活力的“稳定器”。宝坻区聚焦打造“类中关村”的产业生态，将北京中关村推出的5大类20大项203个小项服务全部移植到京津中关村科技城，建立起涵盖科技成果转化、公共实验检测、金融超市等“十大服务平台”，成立政务服务“陪跑工作室”，推行“654陪跑”政务服务机制，形成了“签约即挂牌、拿地即开工、竣工即投产”的“一站式”常态化服务模式，不断提升市场主体的获得感、满意度。

着眼“产、城、人、景、文”深度融合，科技城一期4.19平方公里基础设施高标准建成，23公里路网网络全面通车，3个规划的主题景观公园、科普馆人才公寓、南开中学科技城学校的建设，为在科技城就业的各类人才提供了高品质的生活环境。

京津冀三地将实现志愿服务记录互认 助力三地志愿服务一体化发展

本报讯（记者 王琪鹏）为进一步推进京津冀志愿服务资源共享，京津冀三地近日签署合作协议，将推进三地志愿服务培训资源互认，行业交流互进，政策标准互通。协议明确，京津冀三地将推动实现志愿者身份互认、记录互认，助力三地志愿服务一体化发展。

近日，在“微笑北京”学雷锋志愿服务主题宣传活动中，北京市委社会工作部、天津市委社会工作部、河北省委社会工作部共同签署了《京津冀志愿服务工作协同发展合作协议》。协议明确，京津冀三地社会工作部将共同推进三地志愿服务工作责任处室进行具体联络，负责日常联络沟通工作。

根据协议，三地将充分发挥各自志愿服务工作优势，深化工作交流合作，推动工作协同发展，助力做好新兴领域党建、基层治理和凝聚服务群众工作，更好地服务于京津冀协同发展重大国家战略。

在志愿服务培训方面，京津冀三地可安排志愿者共同参训，强化专业知识培训，交流经验做法，着力提升三地志愿服务工作者队伍专业化水平；在工作交流方面，三地搭建京津冀地区志愿服务工作交流平台，举办志愿服务工作研讨会交流活动，促进三地志愿者、志愿服务组织、志愿服务工作者交流互动、项目对接、专业互助；在政策标准方面，京津冀三地将推动实现志愿者的身份互认、记录互认，进一步助力三地志愿服务一体化发展。

增开列车，优化停站，延长时段……

新增通勤列车提速副中心周边生活圈

本报记者 胡子傲 通讯员 鲁静 张雍

不用挤公交，也无需再找长途拼车。近年来，中国铁路北京局利用京唐城际、京广高铁、京九铁路等线路开行常态化的环京通勤列车，让很多人的双城生活减了几分辛苦，添了几分舒适。

增加开行对数，优化通勤停站，延长开行时间……旅客的通勤需求在变化，铁路部门同步调整优化通勤列车的车次、线路、停站。据统计，当前，环京通勤列车已开行265.5对，覆盖了10条高铁与10条普速线路，每日利用通勤列车进出京的旅客超22万人次。

新增通勤列车：30分钟从燕郊进北京站

早5点30分，天还没亮，燕郊站内已然灯火通明。前来赶乘首班通勤高铁的乘客陆续到达二候车层，等待检票通道开启。6点13分，D6676次列车准时载着近350名乘客一路西驰，仅用30分钟就抵达北京站。

今年1月5日铁路调图后，从燕郊开往北京的D6676次列车上线运营，为通勤族提供了更多选择，至今已运送近1.1万人次进京。

在教育行业工作的苏沫芋周末住在燕郊，工作日起北京菜市口上班。之前，她每周一都要从意华小区站乘坐815路公交车，“我们那站上车得排队，而且经常没座位，通勤过程身心俱疲。现在动车上有宽敞舒适的座椅，再也不用站到脚酸了。”早班通勤列车稳定的开行时间，让她每天准点到达，再也不用担心迟到。

刚一上车，乘客周先生就戴上了耳机处理工作。“铁路不受堵车影响，还可以在列车上处理工作上的事儿。”周先生告诉记者，他对比过各种交通方式所需费用，发现D6676次列车性价比很高。“相比于普通火车，高铁动车的乘车环境更优越，但票价却只高出2元。”他说。

当前，D6676次列车实行折扣票价，二等座票价11元。

老线添新站：通勤时间缩短1小时

京津城际列车是环京通勤列车中开行数量最多的线路。运营17年来，该线路实行



公化运行模式，最短发车间隔仅3分钟。如今，这一老线焕发新活力。京津城际亦庄站去年10月开通运营以来，迅速成为“天津生活、亦庄工作”通勤族的新宠。从天津站到亦庄站，最快24分钟即可到达。

自去年12月10日京津城际列车运行图调整至今，天津各站超11万人次通过京津城际前往亦庄站，超9万人次通过京津城际从亦庄站抵达天津各站。

“亦庄站让我的通勤时间缩短了1个多小时。”李倩家住天津武清，在亦庄工作。回忆起之前的通勤路，她百感交集。“那时

上班要先到北京南站，再换乘两次地铁到亦庄。”京津城际亦庄站开通后，她的通勤之路更顺畅了。“从武清到亦庄，坐城际列车仅需16分钟，出站后打车去公司，全程才半个小时。”

暖心服务：乘务员贴心叫醒补觉乘客

D6676次列车明亮的车厢里，有的乘客吃起了自带的早餐，有的乘客打开电脑提前“上工”。而刘女士为了早上多睡一会

儿，把洗漱、化妆的步骤挪到了列车上，这里有热水可以洗脸，小桌板则成了梳妆台。还有乘客戴上耳机、眼罩在车上补觉。车厢里只听见列车行驶时的运行声，大家交流时也会刻意压低声音，生怕吵到休息的乘客。乘务员们有一项重要的工作原则：“有需求，有服务；无需求，不打扰。”

列车长赵美霞有项特殊任务：每次到站，她都要从车头走到车尾，逐个车厢唤醒那些补觉的乘客。“每天都会乘客睡过头，或因戴耳机、耳塞听不见播报，我们得及时叫醒乘客下车，别误了行程。”

记者 安旭东/摄

副刊·文化

