

5.27



一路通畅爽八方

本报记者 张群琛 王骥

爽，明也，通达疏朗之意。

回望北京城市副中心十年建设征程，交通领域翻天覆地的变迁，尽数凝于一个“爽”字之中。“爽”字正中藏“大”，寓意立足副中心建设宏大格局，以四通八达的通衢大道筑牢城市发展骨架；四方分列四枚“义”（音同“意”），恰似路网纵横交汇、八方连通，分别对应铁路外联互通、公交织网便民、道路疏堵提质、民生出行普惠。

十年光阴，阡陌乡道蜕变为康庄坦途，绕行奔波化作直达畅行，全城路网成型落地、轨道交通纵横贯通、便民公交全域覆盖，既让百姓日常出行愈发顺畅舒心，更助推城市发展蹄疾步稳。诚有诗云：“道路无虞客行爽，通衢十里贯京华。”

爽

绿色出行率先行

绿色出行，节能减排，守护家园，谓之“爽”。

建设步行与自行车友好的城区，是《副中心控规》对城市副中心交通的又一要求，不仅要便捷民生，更要节能绿色。依据《副中心控规》，城市副中心将构建连续安全的骑行系统，依托干支线绿道建设自行车专用道，到2035年城市副中心自行车道里程达到2300公里左右。

东古城街与六合东西路之间，有一条全长近3公里的多功能慢行道。踏上自行车，从南向北可依次经过路县故城遗址公园、运河湿地公园、大型居民社区等处，不仅可以领略通州区悠久的历史，也可以感受副中心的建设成果。十年来，通州区共完成近60公里非机动车道增设、拓宽及自行车优先标识设置，慢行环境全面升级。

构建共享出行新格局，也是北京城市副中心慢行系统发展的重要组成部分。目前，全区运营共享单车4.2万辆，共享电单车0.9万辆，单车日均周转率约2.7次，电单车约5.3次，绿色出行已成为市民日常习惯。共享单车已经覆盖全区主要街道、轨道站点及商圈景区等，迅速成为市民短途出行的重要选择。至此，副中心构建起“单车全覆盖、电单车有效补充”的绿色出行新格局。

在城市副中心，地铁不只是“绿色”出行方式，每一次进站刹车更能“踩”出清洁能源的电能。北京地铁八通线，世界首套城市轨道交通地面超级电容/电池混合储能装置投入使用，成功将列车制动过程中产生的能量回收再利用，以科技手段为绿色出行添砖加瓦，让城市轨道交通更低碳、更高效。

双城畅行友好通勤者

进京通勤，轨道为主，大站快车，谓之“爽”。

从一条地铁线、一条主干道，到多种选择、多种方式，北京城市副中心与中心城区之间的通勤方式与体感逐步变好。《副中心控规》中指出：“加强中心城区与城市副中心之间的交通联系，形成以轨道交通为主、地面公交为辅的公共交通体系。”

翻开北京市地铁线路图，地铁1号线八通线、6号线、7号线，三条地铁线相互平行，覆盖城市副中心大部分区域，它们一起向西延伸，触及中心城区的各个角落。而在南部，北京地铁17号线连接台马地区，串联三里屯、望京、未来科学城等重点功能区域，同时其“大站快车”的属性对于通勤族十分友好。

2021年，涉及城市副中心的轨道交通变化很大。首先八通线与7号线的环球度假区站开通，两条线路可在花庄站与环球度假区站实现同站换乘。几天后，地铁1号线与八通线贯通运营，通勤族不必再“翻山越岭”换乘，前往中心城区的时间缩短，乘车体感大幅提升。年底，地铁17号线开通，这是一条“大站快车”轨道线路，站距与车速均高于普通地铁线路，极大方便了通州台马地区居民出行。2025年，地铁6号线再延一站，潞阳站开通运营。算上2010年开通的北京地铁亦庄线，通州区与中心城区之间共有5条地铁线路。目前，京冀之间首条地铁线路，地铁22号线建设提速，轨道交通M101线全线开工。

不只是地铁，市郊铁路城市副中心线也是重要组成部分，通勤族亲切称呼它为“小火车”。每天早晨7点03分，由乔庄东站首发，终到北京西站的S102次列车是沿线通勤族的最爱。这趟列车停靠北京东站、北京站、北京西站，换乘列车或通勤都很方便。“我在朝阳门上班。每天乘坐这趟列车到北京站，再换乘地铁抵达公司。比纯坐地铁爽多了，而且价格还差不多。”一位通勤族说。

京津冀共编畅行网

通衢十里，联通津冀，路轨并行，谓之“爽”。

“下了班就乘坐高铁去秦皇岛看海，这座高铁站让我实现了看海自由。”周五晚，在通州上班的小黄背着行李走进了北京通州站，她要乘坐晚上六点前往秦皇岛的列车。“从运河畔到大海边全程90分钟，比之前去中心城区坐车节省了不少时间。”

去年年底，北京通州站投入运营，为北京城市副中心与京津冀协同发展注入了强劲动能，也助力北京市“八站两场”枢纽格局全面成型。北京通州站沟通津冀的功能定位日益凸显，车站党支部书记张金就是见证者。他说，北京通州站是京唐、京滨城际的始发站，旅客从北京通州站出发最快26分钟抵达天津，55分钟抵达河北唐山，90分钟抵达河北秦皇岛，无论是双城通勤、周末出游还是商务差旅都能满足。“开站近半年，北京通州站经历了元旦、春运、清明、五一共四次大客流，单日发送旅客最高1.3万人次。目前车站累计发送旅客31万人次，到达旅客40万人次。”

京唐、京滨城际铁路南侧，京津城际日夜繁忙，距离武清仅12分钟车程的亦庄站被清晨停靠的C2608次列车唤醒。该列车从天津西站始发，经停武清，6点47分抵达亦庄站，不少天津通勤族在此下车前往经开区或换乘地铁。目前亦庄站每日开行12对列车，集中在早晚高峰，客流以通勤和旅游流为主。国铁北京局亦庄站站长王政表示，车站开通后客流显著提升，日均发送旅客4000人次，今年五一单日达4200人次，创历史新高，越来越多的通州居民选择在此乘高铁赴天津游玩。

目前，从亦庄站最快12分钟到武清，25分钟到天津，已成为联通北京城市副中心与天津的重要站点。

地面公交也正在与轨道交通实现良性互补。今年4月底，京津首条跨省公交线路——“武清专1路”正式开通，连接天津武清区与北京通州区。线路自新光之城始发，终至通州次渠地铁站，全程设16站，其中15站位于武清区境内且均为居民小区，出站可无缝接驳北京地铁亦庄线和17号线。

城市副中心与相邻的河北北三县之间的道路逐步通畅。2024年9月29日，京津冀协同发展的第十年，连接河北省大厂回族自治县与北京城市副中心的厂通路正式通车，两地之间的核心距离缩短约5公里，驾车时间缩短半个小时，为两地的群众提供了一条方便快捷的直通道。

2025年年底，京津冀协同发展第十年的开端，连接北京城市副中心与河北香河县的石小路正式通车，道路全长近5公里，东段是香河县多个住宅小区，西段是北京城市副中心的功能组团，石小路就是之间的纽带。道路开通后，香河方向的居民可以快速接入北京G103国道，并抵达通州的商务服务、文化旅游等核心功能区。

至此，北京城市副中心与廊坊北三县之间的连通道路增至12条。4条高速公路，分别为京秦、京哈、通燕、首都环线高速公路；8条普通道路，分别为徐尹路、京榆旧线、厂通路、武兴路、唐通线、京津公路、通武线、石小路。区域交通“骨架”更强健，“血脉”循环更通畅。

【教说十年·交通】

区域内道路：今年新增通车道路17条，总里程约10.15公里。五年间，累计建成城市道路超过50公里，现状建成区城市道路总里程达577公里，累计通车道路总里程超660公里。

外联道路：北京城市副中心与廊坊北三县之间的连通道路目前有12条。4条高速公路，京秦、京哈、通燕、首都环线高速公路；8条普通道路，徐尹路、京榆旧线、厂通路、武兴路、唐通线、京津公路、通武线、石小路。

轨道交通：城市副中心范围内运营3条地铁线路，分别为6号线、7号线、1号线八通线。运营里程达39.3公里，轨道网密度为0.25公里/平方公里。全区轨道交通运营里程达72.8公里，包括5条城市轨道交通线路55.75公里和2条市郊铁路线路23.7公里。

公交线网：城市副中心范围内公交站点500米覆盖率达95%，实现重点区域、主要居住区全覆盖。累计调整22条公交线路，服务大型社区通勤需求。建成东夏园交通枢纽、群芳枢纽、东小营公交中心站、施园公交首末站等重要枢纽站，全区公交场站总数达69处，公交基础设施支撑能力显著增强。

铁路：开通运营北京通州站，累计发送旅客31万人次，到达旅客40万人次，单日发送旅客高峰1.3万人次。开行12趟列车。京津城际亦庄站日均发送旅客4000人次。

十一横九纵路畅通

道路坦途，通达舒朗，民生关切，谓之“爽”。

4月底，千荷湾露桥东延道路正式通车，这座全长201米的桥梁，让附近百姓少走了不少两公里的远路。

打通堵点，畅行民生。截至今年5月，通州区新增通车道路17条，总里程约10.15公里，服务范围覆盖运河商务区、文化旅游区、校园周边及多个居住片区。近五年来，城市副中心城区路网建设稳步推进，先后实施东六环入地改造工程、行政办公区及文化旅游区配套道路等重点项目，累计建成城市道路超过50公里，现状建成区城市道路总里程达577公里，建成区路网密度提升至5.17公里/平方公里，较2020年底增长29.3%。

若俯瞰城市副中心，纵横有序，经纬交错，这便是《副中心控规》中的“十一横九纵”，这五个字从十年前的新名词，变成了如今城市副中心交通领域的新成就。

“十一横”由北向南，从潞苑北大街一直到施园街；“九纵”由西向东，从金榆路一怡东西路，一直到东部发展带联络线，二十条道路将城市副中心编织成棋盘。目前“十一横九纵”骨干路网体系建设正稳步推进。

“九纵”中最东边的“一纵”，东部发展联络线正在公示。道路北接京平高速，南连京哈高速，串联中间的京秦高速、厂通路、通燕高速等7条快速路，这不仅是串联城市副中心南北的重要道路，更是京津冀协同发展的“硬支撑”。

路网逐渐成型，以轨道为干线、公交为支线的“鱼骨状”接驳模式已在城市副中心铺开，越来越多的居民实现了“出了家门上车门，下了车门进地铁”。

早上7点20分，朗芳园小区门口，居民李建国快步走向T108路公交站。“这车五分钟一趟，十几分钟就到地铁站桥站，比原来自己开车省心多了。”T108路是城市副中心区域内第一条“短频快”线路。线路从东安路出发，串联起朗芳园、金隅七零九零等多个地铁周边的大型社区，终点直达地铁桥站，全程仅需15分钟。

北京公交集团客五分公司运营管理部副经理刘京隆介绍，“短频快”线路精准锁定早晚高峰通勤需求。“T108路早高峰7点到8点客流最集中，其中7点到7点半发车间隔一度压缩到5分钟，7点到8点每天发10辆车，车厢满载率相当高。”《2026年通州区交通综合治理行动计划》中显示，今年通州区还将新增“短频快”轨道接驳公交线路。

2024年春季学期，通学公交驶入城市副中心。两年了，这条“上学路”越织越密。刘京隆介绍：“目前客五分公司在副中心服务的通学线路达58条，覆盖22所学校，服务学生3300人，日均服务人次5000人。今年春季学期又新增了两条。”

