



# 谋定思变舞正酣

本报采访组

交通一体化



51分钟！乘坐京沪高铁，从北京到沧州如此之快。高铁、亿吨大港黄骅港，让沧州一跃成为京津冀都市圈的重要节点。

在天津宝坻，京唐（北京—唐山）城际高铁和京滨（北京—天津滨海新区）城际高铁都已规划在宝坻设枢纽站。天津宝坻区委书记陈浙闽说：“以后北京到宝坻20分钟，交通一体化给宝坻发展带来新机遇。”

在河北藁县，京藁城际铁路列车开通，藁县正式加入首都“1小时经济圈”。单程票价14.5元，又快又便宜，每天1000人次，满座率达60%至70%，藁县旅游迎来井喷，不再“养在深山人不知”。

在天津武清，探索与北京通州、河北廊坊、香河的区域



交通一体化，未来衔接京津冀三地的轨道交通将由四层网络构成：干线铁路、城际铁路、城市轨道交通和市(域)郊铁路

交通一体化，轨道交通扛大梁。历史形成的单一的公路运输网络，高耗能、高污染、高成本。纵观世界级都市圈，都是依靠轨道交通实现大量人口在更广区域内常态化流动分布。京津冀协同发展，核心是疏解首都非核心功能，以此为目标进行交通基础设施的衔接，突出构建快速、便捷、高效、安全、大容量、低成本的互联互通综合交通运输网络，打造“轨道上的京津冀”。无论客运，还是货运，都倡导轨道交通。因此，未来将是京津冀区域轨道大发展的黄金时期。

未来将建设高效密集的轨道交通网，三地的客运将主要依靠轨道交通解决。北京市交通委发展计划处处长王少辉介绍：“北京将以城际铁路为重点，统筹推进干线铁路、城际铁路、市(域)郊铁路、城市轨道交通建设。”

以北京为观察点，可见未来衔接三地的轨道交通将由四层网络构成。

城市轨道交通主要解决30公里范围内的短途通勤需求，市(域)郊铁路负责30公里至70公里的交通出行，70公里至150公里出行由城际铁路承



从顶层设计着手，在中央和有关部门统筹下，三地打破体制机制藩篱，实现“规划同图、建设同步、运输一体、管理协同”

北京携手张家口成功申请冬奥会，举国欢庆。承德市民陈利的兴奋点有点特别：作为滑雪爱好者，他每年冬天都会到张家口崇礼滑雪，可是虽然张家口和承德相邻，但自己开车走高速还得绕道北京，光在路上花费的时间就得4个小时。而以后，他就不用绕远了。张承高速公路建设正加速推进，张家口崇礼至承德凤山段将于今年年底率先开通，其余路段正在加快建设。

长期以来，京津冀路网格局呈“单中心、放射型”，不仅让北京承担了大量周边城市的过境运输，也增加了出行负担。京津冀交通一体化最大的症结——“条条大路过北京”的现状正在



京津冀合力打造北方国际航运核心区，实现了相互协作、优势互补，促进港口群协同发展；京津冀三地将一起打造国际一流的航空枢纽

京津冀区域内，港口之间、机场之间同样存在协同发展不够、综合交通枢纽发展滞后、各种运输方式衔接不畅、旅客换乘不方便和货物中转不顺的问题。

面对北方最大的港口群、全国最大的枢纽机场群，三地放远眼光，快马加鞭，取得突破性进展。

港口方面,构建现代化津冀港口群。

公交互联互通，目前已完成大沙河公交场站选址工作，建成后将成为京津冀三地公交枢纽。由于交通改善，这块京津冀接壤处的“北京金三角”一跃成为投资安居热土。

交通通，一通百通。交通一体化是京津冀协同发展的骨骼系统，交通要真正成为京津冀协同发展的先行官。京津冀三地交通一体统筹协调小组去年4月成立，一年多时间以来，在规划编制、政策协调、建设推进、运输服务等方面取得了重大突破。着眼于京津冀城市群整体空间布局，适应疏解北京非首都功能和产业升级转型需要，按网络化布局，智能化管理和一体化服务的要求，构建以轨道交通为骨干的多节点，网络化，全覆盖的交通网络的大幕已然拉开。

## 轨道上的京津冀

担，更远范围出行将依托国家干线铁路。

四层网络中，干线铁路，将依托国家铁路网络，加强京津冀主要城市间的沟通。目前，以北京为中心列入计划的包括京张、京沈、京九、京唐客专等。

城际铁路，主要用于加强北京和京津冀城市群间的相互沟通。京津冀城际铁路投资有限公司已成立，作为未来京津冀城际铁路的投资建设主体，京津冀城际铁路网规划已初步完成。

城市轨道交通，也就是人们常说的地铁，主要负责城市内的短途出行。目前，北京地铁里程为527公里，今年将再增加27公里，达到554公里。在河北，石家庄的地铁正在建设中。

在四层轨道网络中，市(域)郊铁路是目前最欠缺的部分，下一步将加强建设。记者了解到，目前，第一条新建示范线初步确定为京平线，全长72公里，其中约22公里穿过河北，具体走向及站位设置细节正在征求意见中，意向中往东连通通州、燕郊、三河、平谷。

畅想不远的将来，行走在京津冀城市群间，可体验风驰电掣的快捷。从北京往北，1小时抵达张家口；从北京六环往东，1小时达唐山；往东南，1小时到达天津滨海新区；从天津，1小时到

石家庄。路通之后，人和车能否畅通无阻？将来，旅客在京津冀旅行，将和在同一座城市里旅行一样便捷，“一卡通”通行三地，不再遥远。

记者在采访中了解到，目前，在高速公路方面，北京已与全国13个省市实现了不停车收费联网，京津冀“一卡通”已经实现。在公交卡方面，据了解，在交通运输部通信中心的指导下，三地已经初步形成了《京津冀交通一卡通互联互通实施方案》，将积极建设区域清分结算中心，力争2017年实现京津冀全区域公交、地铁领域的一卡通互联互通，再扩大推进一卡通在出租车、长途客运汽车及铁路等多种运输服务方式上的互联互通。北京、天津以及河北的石家庄、保定、张家口、廊坊已确定为全国第一批试点“交通一卡通”的区域。今年，北京部分公交线路与天津市的部分公交线路、河北省石家庄、保定、张家口、廊坊四市的公交系统将实现“交通一卡通”的互联互通。

推进京津冀交通运输信息通、政策通、执法通和标准通；建立区域执法联动机制，促进执法统一等工作也在稳步进行。提升交通运输组织和服务现代化水平，建设统一开放的区域交通市场格局的大棋局正在落子布局，全力推进。

## 路网规划“一揽子”

目前，交通运输部与国家发改委确定的涉及北京的国家高速“断头路”有3条，即京秦高速、京台高速、首都地区环线的密涿高速。预计2017年，这些断头路将全部打通。至于“对接路”，由京津冀三地提出意愿，实际真正纳入视野的有10条，河北有8条，天津有2条，目前已进入实质性对接。

京津冀三地共同编写交通发展规划，对“断头路”、“瓶颈路”进行梳理，列出完工时间表。河北与北京约定2017年前全部打通京台、京秦、密涿三条高速公路的断头路。更长远的，从顶层设计着手，在中央和有关部门统筹下，三地打破体制机制藩篱，实现“规划同图、建设同步、运输一体、管理协同”。

目前，围绕京津冀区域的两条环线——全长940公里的首都环线通道暨北京大外环、全长1250公里的京津冀区域环线通道正在紧张建设中。

此外，河北省正在打造四纵四横的公路网——沿海、京廊沧、京衡、



△ 曹妃甸港25万吨级

矿石码头。

本报记者 祝惠春摄

▷ 京津冀启动三地充

电设施协同建设联合行动。

7月30日,工作人员在京沪

高速马驹桥服务区介绍已经

安装好的电动汽车充电设

备。

新华社记者 罗晓光摄



## 采访札记

京津冀协同发展，交通先行先导已成共识。三地的交通基础设施建设同绘“一张图”，由中央和部委牵头，搭建对接平台，建立京津冀交通合作协同机制，统筹推进跨省市重大基础设施项目建设,实现规划、建设、运营三同步。通俗讲,就是实现“三接通”:交通基础设施接通;运输服务标准的接通;管理的接通。

在采访中，记者了解到，工作难点也不少。

一是规划难。要改变以前各做各的规划,突破机制、管理障碍,统筹融合,搞规划“一张图”。

二是融资难。比如在极端地形下,1公里高铁造价4亿元。政府筹资压力大。京津冀三地都在积极探索新的投融资模式,创新铁路投融资机制,建立政府、企业、社会资本多元投入机制,努力打破资金瓶颈,为加快交通一体化率先突破提供有力保障。

三是协调难。交通建设,技术上不难,难的是推进过程中需要协调的方面太多。就“交通一卡通”来说,各个城市的卡要统一制式,还要建立一个区域清分结算中心。目前每座城市的市民刷卡出行享受优惠不同,但都局限于本区域内的优惠。越来越多的公交甚至轨道线路跨省运营之后,旅客刷一张卡,车费如何结算?这些都可望在协同发展中推进解决。

业内人士表示,困难再大,有三地积极努力,有国家层面上的顶层设计和一体化规划,以及由此带来的体制机制创新,相信都能在实践中求解。

同时,业内人士也向记者表示,虽然说路通,才能人通、财通。但是,单纯说“要想富,先修路”,也不一定全面。要正确理解交通一体化和产业协同发展的关系。

比如北京国贸地区,交通已经很成熟,但还是堵车。原因是产业布局的不平衡,人流潮汐流动,造成交通拥堵。这时候,就不是交通一个部门能解决的。

因此,在京津冀协同发展中,要全面看待交通一体化的重要性。比如河北燕郊距离北京35公里,通燕高速建成快10年了,但是燕郊的交通情况改善并没有带来整个区域实质性腾飞,原因是没有产业协同发展的跟进,只做“睡城”不会“富”区域,同时还会带来新的交通问题。

交通一体化虽是先行官,但更重要的是地方产业要发展起来。在京津冀协同发展中,产业协同发展的布局也要先定下来,而不是盲目修路。交通一体化和产业协同发展,两者之间绝不分离,也没有前后之分,需要综合考虑。

(本报采访组 雷汉发 武自然 杨学聪

祝惠春 周 剑)

本版编辑 陈 艳 陶 珏

## 共绘

## 交通

## 』

## 空港、海港协同发展

发展目标、主要任务和政策措施进行了明确。

三是津冀港口建设实现了统筹。河北省与天津共同出资组建了渤海津冀港口投资发展有限公司,全面深化与天津港的合作,合力打造北方国际航运核心区,实现了相互协作、优势互补,促进了津冀港口群协同发展。

民航方面,一是河北机场集团正式纳入首都机场集团托管。京津冀三地主要机场将实现统一管理、一体化运营。二是机场建设取得新进展。石家庄机场改扩建工程完成并投入使用。北戴河机场、邯郸机场改扩建按计划完工,北京新

机场、承德机场、任丘通用机场开工建设,三地将一起打造国际一流的航空枢纽。

一是港口设计通过能力跃居全国第二位。加快港口转型升级,努力培育全国知名大港,港口设计通过能力和吞吐量实现双超9亿吨的大跨越。港口设计通过能力达到9.2亿吨,由全国第三位上升到第二位;港口吞吐量达到9.5亿吨,居全国第五位,其中唐山港吞吐量达到5亿吨,跃居全国港口第四位。港口集装箱吞吐量达到180万标箱,增长30%。

二是优化了港口功能布局。明确了天津重点发展集装箱干线运输,河北重点发展能源和原材料运输的港口布局定位;同时,河北省政府出台了《关于加快沿海港口转型升级为京津冀协同发展提供强力支撑的意见》,对本省港口的