

习总书记2·26视察北京两周年
特别报道 ⑤

车轮上的京津冀进入“快车道”

——京津冀交通一体化发展纪实

在2月初召开的全市交通工作会议上，市交通委相关负责人介绍，今年，北京力争交通拥堵指数控制在5.7左右，这意味着今年中心城区道路交通将控制在“轻度拥堵”状态。

中心城区道路交通控制在“轻度拥堵”状态

2015年初，在北京两会政务咨询会上，北京市交通委主任周正宇表示，2014年北京市平均交通拥堵指数为5.5，与2013年持平，这也是近几年来交通拥堵指数首次没有上升。2014年末，在北京市常住人口比上年末增长36.8万、机动车保有量比上年末增长15.4万辆的背景下，北京市公共交通出行比例从28%提高到48%，小汽车出行比例下降至32.5%。

在今年初召开的北京两会新闻发布会上，周正宇介绍，北京中心城区交通运行状况逐步得到改善，2015年交通指数稳定在5.7，属于“轻度拥堵”状态，比2010年(6.14)大幅降低，首都交通可持续发展能力切实增强，全面完成“十二五”时期既定任务。

交通拥堵指数的稳定，得益于北京近几年基础设施的快速发展。习总书记在北京视察时，提出的五点要求中，便有“要提升城市建设特别是基础设施建设质量”、“加强市政设施运行管理、交通管理等”的要求。

“十二五”期间，京津冀交通一体化取得实质性突破。京昆高速、111国道、京新高速（五环至六环段）、G111二期工程、密兴路二期、徐尹路二期建成通车。京昆高速公路北京段的建成通车，沟通了北京市房山区、河北省保定市、石家庄等地区与北京市区的联系。111国道二期建成，沟通了北京市怀柔区与河北省丰宁县之间的联系，提高了北京北部山区的道路通行能力。京

新高速（五环-六环）贯通后，自五环开始经六环实现了与110国道的互通，使北京与河北、内蒙古等地区的联系更为密切，极大地缓解了京藏高速的交通压力。密兴路北京段（密云巨各庄镇-京冀界）的扩建，使得北京市密云区与河北省兴隆县之间实现公路同等级对接，提高了北京东北部山区的道路通行能力。

另外，平谷至三河、蓟县等3条班线实现公交化运营，139条地面公交线路与天津、河北五城市实现京津冀一卡通互联互通。ETC应用累计发行202万套，基本实现全国联网。

本市轨道交通总里程达到554公里

“十二五”期间，京新高速五环至昌平段、八达岭过境线、广渠路二期（四环至五环段）、京良路等重点项目相继建成，一般公路、高速公路、城市道路、快速路分别达到21887、982、6435、383公里。开通地铁6号线、昌平线二期等线路，本市轨道交通总里程达到554公里。

开通京沪高铁、京广客专，开工建设北京新机场，建成西南货运主枢纽和四惠、宋家庄2个综合客运枢纽，建设郊区客运站52个。另外，加快疏堵工程和微循环建设，完成408项疏堵工程。公共交通日均客运量达2040万人次。

此外，公共交通吸引力也明显增强。“十二五”期间，日均客运量从“十一五”末的1886万人次增长到2040万人次。地面公交方面，建成阜石路大容量快速公交线路、京通快速路和西南三环快速通勤走廊。新开、调整公交线路1331条，定制公交和快速直达专线246条，新开80余条微循环公交线路。

轨道交通方面，先后64次调整线路运行图提高运力，公共交通

通分担率上升至45%，最高日客运量突破1300万人次。公共自行车方面，全市建成公共自行车网点1730个，规模达5万辆，年租还总量8000万，覆盖11个区。

实施了小客车数量调控、工作日高峰时段区域限行、错时上下班、差别化停车收费政策等多项需求管理措施。进行了48期小客车指标配置，新增机动车81万辆，交通指数控制在5.7。

治理停车难停车乱，综合实施居住区停车设施挖潜、错时停车、建设驻车换乘设施等措施，建成40处驻车换乘（P+R）停车场、8100个停车位，建设6.7万个老旧居住区停车位，提供错时停车位近2万个。

300公里范围京津冀中心城市出行时间不超1小时

记者从市交通委了解到，按照“十三五”时期交通发展的总体思路，到2020年，将初步建成北京现代化综合交通运输体系。

打造公共交通快速通勤系统，形成1000公里的轨道交通网络，中心城区公交专用道里程达1000公里，公共交通站点500米覆盖率达到100%。打造地铁、市郊铁路、地面公交、小汽车组成的“1小时城市交通圈”。打造安全、便捷、舒适、宜人的步行和自行车出行环境，形成“一刻钟生活圈”。

公路总里程达22200公里，高速公路里程达1200公里。实现内外交通有机融合，300公里范围京津冀中心城市出行时间不超过1小时。

形成以绿色出行方式为主导的城市交通出行模式，中心城区绿色出行（公共交通、自行车、步行）比例达到75%，小客车出行比例控制在25%以内。交通指数控制在6.0左右，机动车污染物排放年均下降5%。



“我们研发的系统与国外比毫不逊色”

□本报记者 周美玉

在北京市轨道交通指挥中心里，圆形的调度指挥大厅十分宽敞，10多块巨型显示屏环绕在四周，屏幕上实时显示着10多条轨道交通线的运行情况。

日均客运量超1000万人次

近年来，北京市轨道交通发展迅速。两年前，习近平总书记来到北京市轨道交通指挥中心视察，“当时，北京有17条轨道线路投入运营，总长度有465公里。”北京市轨指中心主任战明辉回忆：“随着这两年7号线、6号线二期、15号线一期西段、14号线东段和中段以及地铁昌平线二期的陆续开通运营，目前，本市轨道交通总里程达到554公里，日均客运量超过1000万人次，约占公共交通出行的48%，是世界上最繁忙的轨道交通网之一。”

当年，习近平总书记来到调度指挥大厅视察时，战明辉正在地铁10号线的调度台前工作着。在地铁10号线指挥台前，习近平总书记和工作人员亲切交谈，了解客流量计算方法，察看线路运行情况。“总书记的问题问得非常细，会关注每一位工作人员的具体工作细节，比如通过什么样的先进技术计算客流，如何实现远程调度，如何通过信息化手段疏通车流等等。”战明辉回忆。

每天，一千多万客流在这张地下线上往来，快速通勤。这些轨道线路的协调调度都是靠北京市轨道交通指挥中心远程操控完成的。

信号系统不再依赖国外技术

当时，战明辉告诉总书记，“地铁10号线是北京轨道交通路网最重要的一条线路，也是最繁忙的一条地铁线，它的最小运行间隔已经缩短到2分15秒，非常能体现出北京轨道交通高效运转的特点。”

如今，地铁10号线宋家庄停车场将投入使用，32列新车陆续进场，列车外环早高峰间隔缩短至2分钟，运力提高4.2%。不仅是10号线，近两年，北京很多条地铁的发车间隔都缩短了，拿去年12月份来说，就有北京地铁公

■短评

“血脉畅通”是大战略实施的保障

□郭则成

两年前，习近平总书记就推进京津冀协同发展明确要求，要着力构建现代化交通网络系统，把交通一体化作为先行领域，加快构建快速、便捷、高效、安全、大容量、低成本的互联互通综合交通网络。

两年来，北京市自觉打破自家“一亩三分地”的思维定式，不仅站在了京津冀的层面思考北京的问题，而且把首都发展放在了国家发展战略的“大棋局”中，统筹规划。去年公布的京津冀协同发展交通一体化北京推进方案显示：干线铁路、城际铁路、市郊铁路和城市轨道交通

等四层网络将构成“交通一体化”体系，正在积极推进中，京津冀区域的交通问题将由四个轨道体系的合理衔接解决；2019年新机场投入使用，将带动北京南部地区以及河北环首都地区的经济发展；三地市民除了走高速可以实现ETC一卡通，北京、天津以及河北的石家庄、保定、张家口、廊坊6座城市被确定为全国首批试点“交通一卡通”的区域，市民一张卡有望走遍京津冀……

“要致富，先修路”“经济发展，交通先行”。在推进京津冀协同发展国家战略实施、破解

司所辖1号线、9号线、昌平线、房山线、亦庄线5条线路缩小了发车间隔。其中，值得一提的是全国第一条地铁线——北京地铁1号线在经46年风雨历程后，通过信号改造，达到了世界轨道交通运营间隔的一流水平，实现2分钟间隔。

回忆起当时，战明辉还向总书记介绍，北京轨道交通的装备水平属于世界一流。但是一些设备，比如信号系统仍然主要依靠国外技术。不过，近年来，我国已经自主研发出信号系统，并在一些地铁线路上开始应用，与国外比毫不逊色。“总书记听后非常高兴，特意说，‘今后我们就是要大量研发这种自主知识产权的系统，在应用中不断完善。’”

总书记提出的“要大量研发这种自主知识产权的系统，在应用中不断完善”，成为北京交通人的奋斗目标。战明辉介绍，在2008年，10号线一期投入运营时，成为北京地铁第一条开通后就使用CBTC信号系统的地铁线路。当时，10号线的CBTC技术并非出自中国企业，这项技术牢牢地被海外轨道交通巨头垄断。从2004年开始，由北京交通大学、北京交控科技主导的技术团队开始了探索自主化CBTC技术的艰难过程。

2010年，自主化CBTC技术终于取得突破，率先应用在当年开通的亦庄线上。与此同时，多项技术山头也被“攻占”了下来：同年，自主化生产的屏蔽门系统装进了地铁昌平线；继亦庄线、昌平线和14号线之后，7号线也采用了自主知识产权的信号系统。

2014年底，国产的无线调度通信系统用到地铁7号线上，对此，北京交控公司项目部经理刘超信介绍，与跨国巨头的信号系统相比，7号线自主信号系统功能毫不逊色，能满足最小发车间隔2分钟的设计要求，且现场服务效率更高。

2015年12月21日晚，北京地铁8号线的信号控制系统全面完成升级，实现了由点式模式向全功能运营的转型。自此，8号线的最短发车间隔将由三分钟缩短至两分钟以内。

图为工作人员在北京市轨道交通指挥中心内进行实时监控。