



喝杯咖啡的工夫 就从北京到涿州了

□本报记者 周美玉

“广渠路东延说了多少年了，终于在通州要建设城市副中心的时候，广渠路二期通车了，我还专门开车去体验了一趟，从通州到市里开会也就十几分钟的车程。接下来的广渠路东延项目，对我们通州来说是一件天大的好事儿。”在今年1月召开的市人代会上，市人大代表、通州区梨园镇大稿村党总支书记邢仲山用“心里一块大石头落了地”来形容对广渠路东延项目的感受。

今年的政府工作报告中明确了广渠路东延项目，该项目与广渠路二期相连，是中心城区与城市副中心的快速联系通道，由怡乐西路向东延伸至东六环路，全长7.6公里，按城市主干路标准建设。目前，项目已取得规划设计方案批复，正在按照“一会三函”模式加快推进项目前期工作，预计2017年年底前，地面道路和公交系统均可建成投入使用，3到5年的时间地面和地下部分能够全部建成。

大项目通车的同时，畅通

微循环、打通断头路，也为京城交通提速不少。拿2016年底开通的广泽桥来说，北五环南北居民对这座桥的开通已经期盼了五个年头。家住望京西园三区的王先生说，广顺北大街高峰时段，拥堵时间最长的一次有25分钟。2016年12月25日，广泽桥正式开通的当天，王先生对新桥进行了测试，据他计算，从来广营去往望京西园，走广泽桥可省下15分钟。王先生说，广泽桥对于家住望京东部的人来说，真是条捷径。

南湖东园在广顺北大街附近，车主吴先生进行了多次测试。他发现在早晚高峰时段，绕行广泽桥反而比走广顺北大街更快，“能节省5到10分钟吧，虽然绕了一小段，但是不堵车啊。”吴先生分析说，住在望京偏中或偏西的人，在非高峰时段仍可以选择广顺北大街，但高峰时段，如遇堵车，绕行广泽桥一定更快。

北京交通拥堵指数下降的同时，京津冀交通一体化也在提速。

家住北京、在保定涿州工作的于先生对此颇有体会。去年，公司搬到了保定涿州，原本只在北京市内穿梭的于先生也开始了两地奔波。之前，公司在海淀区上地，而住在西城区莲花桥附近的于先生，上班坐地铁的话也得一个小时，如果开车的话，车程更是一个小时起步，每天的上下班路程都是一次痛苦的经历。如今，公司虽然搬到了涿州，离北京有六七十公里远，但是于先生上班在路上的时间反倒缩短了，从北京西站乘高铁到涿州只需20分钟，再加上两边路上的时间，也就四五十分钟就到公司了。用他自己的话说，坐在高铁上也就是“喝一杯咖啡”的工夫就到了，“早上坐上车‘连盹都不敢打’，也不能总是戴着耳机，一上车就得注意听广播，生怕错过站。现在，我已经非常习惯这样的‘双城生活’，虽然上班路程远了，但时间却短了，这也是京津冀交通一体化给我带来的便利吧。”



交通一体化让“双城”生活更幸福

每天早上，从北京乘高铁到涿州上班。下午下班之后，倒着重复早晨的路线，回到在北京莲花桥附近的家。单程短短的四五十分钟的时间，让于先生感受到了京津冀交通一体化给他带来的便利。一年多来，于先生就是这样，日复一日、周而复始的过着他的“双城”生活。

北京交通拥堵指数的下降，

居住在望京东部的居民有着切身的感受。过去高峰时段经常拥堵的广顺北大街，在广泽桥开通后，也顺畅了许多。

过去几年来，随着京津冀交通一体化的提速，北京的交通发生了日新月异的变化。地铁运营里程每年都在大幅度的增长，地面公交接驳越来越顺畅，高速路有步骤的拓宽，拥堵节点逐步打通……交通拥堵

指数的下降，绿色交通出行比例不断上升，北京交通建设的成就，也反映在了这些数字上。虽然大多数市民更关注的是家门口、上班路上或是几条常走的路线是否好走，但随着一条一条地铁新线的开通运营，一条条新路的正式通车，或是一个个拥堵节点的打通，北京交通的变化也让市民幸福指数得以提升。



已于去年12月9日正式通车的京台高速公路北京段。

本报记者 周世杰 摄

实施疏堵工程 增加轨道交通运营里程 多条高速通车

市民绿色出行比例大幅提升

□本报记者 周美玉

疏堵工程每年实施超100项，轨道交通运营里程年年增长，公租房3年增加8万多辆，高速公路运营总里程突破1000公里……一直以来，北京把治理交通拥堵摆在突出位置，加强治堵之策研究的同时，有针对性的排查交通堵点，有效控制道路车流量，优化公共交通接驳换乘。三年来，市民绿色出行比例从46%提升到71%。

每年完成疏堵工程均超过100项

市交通委公布的数据显示，2016年全年，北京中心城日均交通指数控制在5.6以内，相比去年同期(5.7)下降1.8%。

三年来，北京每年完成疏堵工程均超过100项，对缓解交通拥堵效果明显。2017年，北京将实施疏解道路拥堵节点改造工程100项，在主要道路拥堵节点段，特别是核心区实施疏堵工程。

三年轨道交通运营里程增长109公里

2014年新增62公里，2015年新增27公里，2016年新增20公里，北京轨道交通运营里程从2013年底的465公里增加到2016年底的574公里，三年共增长了109公里，市民出行更加方便、畅通。

2017年，北京将分段开通运营S1线、西郊线、燕房线，新增运营里程30公里以上。加快推进轨道交通新机场线、6号线西延、7号线东延等线路建设，新开工建设CBD线、燕房支线。

在公交方面，全市多样化公交线路总数达到303条；快速直达专线达到140条，初步实现地面公交“快线成网”。正式启用三环路、京藏高速和京港澳高速三条公交专用道，全市公交专用道达到845公里。2017年将新开、优化调整公交线路40条，公交专用道施划里程增加40公里以上。

为了倡导绿色出行，缓解交通拥堵，在2014年底已建成4万辆规模的公共自行车服务系统的基础上，2016年车辆达到8.1万

辆。绿色出行比例从2013年底的46%提升到2016年底的71%。交通部门表示，今年将再增加一个百分点。

城市副中心已开工公路建设75公里

城市副中心建设稳步推进，交通保障先行。相关部门专项编制《北京城市副中心交通基础设施项目表》，以倒排工期的方式，加快推进工程建设。2016年新开工公路建设项目7项75公里，已完成京榆旧线提级改造和广渠路二期两项。

2017年，本市将新开工11项共35公里。包括东六环环球影城立交、京哈高速公路与九德路立交、综合客流中心(地铁6号线东小营)、九德路改建等。

轨道上的京津冀让三地居民尽享便利

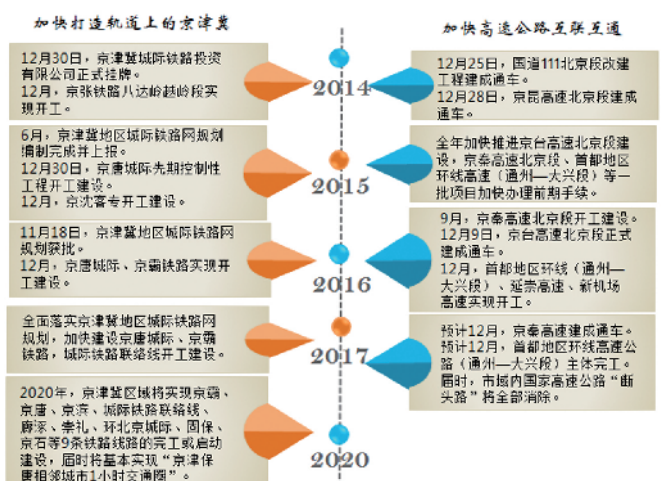
北京区域内推进交通建设的同时，京津冀交通一体化重点工程项目建设也在全力推进。去年一年，京津冀地区高速公路网进一步完善，北京境内“断头路”将在今年全部打通。

京台高速的建成通车，使北京高速公路运营总里程突破1000公里，在全国大城市中稳居较高水平。本市还将加快建设兴延高速、京秦高速、新机场高速等，在建里程达到184公里。

着力打造“轨道上的京津冀”。2016年，京津冀城际铁路网规划敲定，将以“京津塘、京保石、京唐秦”三大通道为主轴，以京、津、石三大城市为核心，形成“四纵四横一环”为骨架的城际铁路网络。

京津冀一卡通互通方面，2015年底工程试点启动，首批139条公交线路实现京津冀一卡通互联互通。2016年，标有“交通联合”标识的京津冀一卡通，均可在北京市区全部地面公交线路刷卡乘车，同时可在天津、河北省7城市刷卡乘车。2017年，北京市的轨道交通将全面实现一卡通互联互通。

京津冀交通一体化建设进展时间轴



京津冀地区交通领域建设取得实质性突破