

# 《京津冀交通一体化发展白皮书(2014-2020年)》发布 综合交通运输体系建设成效显著

河北日报记者 曹智

近日,由北京市交通委员会、天津市交通运输委员会和河北省交通运输厅联合编制的《京津冀交通一体化发展白皮书(2014-2020年)》正式对外发布。白皮书指出,七年来,京津冀三省市牢牢抓住疏解北京非首都功能这个“牛鼻子”,推动京津冀交通一体化从“蓝图”到“现实”,顺利完成了规划要求的各项任务,协同发展水平走在全国前列,区域安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通运输体系建设已经取得显著成效。

## 加快轨道交通网、公路交通网、机场群、港口群建设

京津冀三省市牢牢把握交通的基础先导作用,着力推进交通基础设施建设和互联互通。到目前为止,干线铁路和城际铁路主骨架基本建立,多层次的轨道交通网络初具规模,公路交通网络日益完善,机场群、港口群建设成果达到国际先进水平,“四纵、四横、一环”的京津冀网络化综合运输通道格局基本形成。

轨道交通网方面,区域国家干线铁路建设持续完善,以北京、天津为核心枢纽,贯通河北各地市的全国性高速铁路网已基本建成。城际铁路建设也加快推进,相邻城市间基本实现铁路1.5小时通达,京津冀“1小时交通圈”已经形成。截至2020年底,京津冀区域运营性铁路总里程达10480公里,较2014年增长33.6%。

公路交通网方面,基本完成了国家高速公路网建设任务,“单中心、放射状”的路网结构得到有效改善。京台、京昆、津石、大兴国际机场高速、首都环线高速通州大兴段等一批高速公路建成通车,截至2020年底,京津冀三省市高速公路总里程达10307公里,较2014年增长29.2%,有效形成了缓解北京过境交通压力的首都地区环线通道,缩短了区域各城市间的互通时间。同时,“待贯

通路”“瓶颈路”也基本消除。截至2020年底,三省市累计打通“待贯通路”“瓶颈路”32条段共计2005公里,目前,首都放射线路段已全部打通。

航空枢纽方面,“双核两翼多节点”的京津冀机场群已经布局完成,北京大兴国际机场等9个京津冀规划机场全部投入使用,京津冀共管的三大国际机场临空经济区建设也全面启动。2019年,区域9个机场客运量接近1.4亿人次,首都机场客运量达1亿人次,位居亚洲第一、世界第二。同时,机场陆侧交通保障体系不断完善,以机场为重要节点的高速路网更加完善。京津冀四大机场均已开通城市轨道交通快线,枢纽机场与轨道交通联通的综合交通运输体系正在不断形成。

港口群方面,津冀港口协同分工和合作不断深化,天津港以集装箱干线运输为重点,调整优化大宗散货运输结构,积极发展滚装和邮轮等运输功能,建设国际枢纽港,河北省港口巩固能源、原材料等大宗散货运输功能,拓展临港产业、现代物流等功能,错位发展、有效互动的格局基本形成。2020年津冀港口群集装箱吞吐量中,天津港占比80.4%,河北港口占比19.6%;货物吞吐量中,天津港占比29.5%,河北港口占比70.5%。

## 智能化、绿色化、均等化水平大幅提升

七年来,“京津冀综合运输服务示范区”建设成果突出,交通基本公共服务共建共享水平快速提升,智能化、绿色化、均等化水平大幅提高,通达能力和便捷程度显著增强,区域交通基本实现“人畅其行、物畅其流”,交通一体化服务质量全面提高。

交通智能化方面,交通信息基础设施建设投入持续加大,三省市出行信息纳入“出行云”平台并向社会开放,交通信息共享应

用示范效应不断推进。京津冀交通“一卡通”不断推广使用。截至2020年底,三省市已发卡700余万张,与全国288个城市互联互通,一卡通走遍京津冀乃至全国的出行模式基本形成。

运营模式方面,多层次的轨道交通服务体系正在加快构建,轨道交通“四网融合”不断发展,跨省客运服务水平日益提升。目前,北京已实现38条公交线路常态化运营,服务河北省廊坊市、保定市、张家口市、承德市的17个县市及地区,日均客流量约27万人次,有力支撑了环京地区居民日常通勤出行。京津冀三省市合力完成平谷至遵化、宝坻、蓟州等6条客运班线的公交化改造,沿途40余个村庄、8万余人受益。

联运模式方面,旅客联程联运模式更加多样,效率不断提升。大兴国际机场推出了空轨联运票价优惠政策,旅客可在地铁草厂站办理值机和行李托运,实现更为便捷高效的“一站式服务”。天津滨海机场、石家庄正定机场推出空铁、空巴、空轨等联运产品,异地候机楼、客直直通班线覆盖范围持续扩大。

运输结构方面,三省市强化对接,围绕货运设施建设、铁路货运服务、大宗货物“公转铁”、新能源货车推广等工作,全方位深入推进运输结构调整。到2020年底,北京、天津和河北的货物到发铁路运输比重分别达到了9.67%、20.77%和12.5%,北京大红门、三家店等铁路货场新能源货车配送比例已达到100%,天津港2017年煤炭全部实现铁路集疏港,铁矿石铁路集疏占比持续提升。

## 持续深化法制、政策、标准协同

京津冀是全国区域协同发展改革引领示范区,通过改革创新不断健全和完善协同发展机制,真正实现了“规划同图、建设同步、运输一体、管理协同”,为交通一体化的

高质量发展提供保障。

协同发展机制方面,为落实交通先行定位,交通领域率先形成了多层次的协同发展机制。七年来,交通运输部推进京津冀交通一体化领导小组牵头举行会议10次,京津冀三省市区域交通一体化统筹协调小组组织各种联席会、专题会40余次,共签署接洽协议16份,为推动京津冀交通一体化工作、提升三省市协同管理水平起到了至关重要的支撑和保障作用。

法制政策标准协同方面,三省市积极推进交通领域联合立法,法制协同不断深化。七年间,联合印发规范性文件、交叉备案件共计140份,共同研究推进大兴国际机场综合执法、冬奥会交通秩序保障等一体化法制建设工作。常态化开展区域法治协作工作,跨省市交通运输违法查处联合治理等工作,开创了三省市交通执法和治理深度协作的新局面,协同治理成效显著。同时,加快一体化政策的制定和出台,全面落实“一张蓝图绘到底”的理念,政策协同持续强化。研究拓展交通标准一体化工作,七年来,三省市共计联合发布9个交通标准,标准协同全面铺开。

京津冀交通一体化工作始终围绕疏解北京非首都功能这个“牛鼻子”,把建设好河北雄安新区和北京城市副中心“两翼”作为首要任务,全力做好2022年北京冬奥会、冬残奥会交通保障工作,共同保障大兴国际机场顺利通航,努力建设世界一流智慧港口、绿色港口,以交通一体化工作为抓手推进京津冀协同发展。

白皮书明确,“十四五”时期,京津冀三省市将继续以北京城市副中心和雄安新区建设为重点,协同做好冬奥会交通保障,努力打造安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通运输体系,为加快构建现代化首都都市圈、建设以首都为核心的世界级城市群提供交通支撑。

# 新河打造京津冀新型电池产业基地

河北日报记者 米彦泽

近日,记者跟随省工信厅调研组,来到邢台市新河县。

河北超威电源有限公司组装车间一片繁忙,在机器轰鸣声中,工人们正在抓紧生产。“我们每天向市场供应7万只电动助力车动力电池,其中70%发往京津冀。”该公司负责人杨绍坡告诉记者。

作为京津冀区域内最大的电动助力车动力电池生产基地,去年河北超威公司生产各类动力电池和新能源电池200万只,实现产值21亿元;今年1-10月实现产值20亿元,同比增长22%。

“预计明年公司将再上一个台阶。”站在河北超威公司厂区,杨绍坡指着隔壁已建成的厂房说,邢台松林环保科技有限公司一期项目,是全国先进的年处置30万吨废铅酸电池及含铅废物回收、处置项目,可将回收的废铅酸电池作为原料,生产加工再生铅和塑料颗粒产品后,再作为原料用于河北超威等企业生产新电池,打造电池“生产—回收—再生”的绿色循环产业链。

废旧电池处置不当,就会造成环境污染。随着电动助力车的普及,退役动力电池也在持续增长,河北超威公司计划2022年在京津冀建立退役动力电池回收体系,经过检测认定符合梯次利用的电池,投入生产;不符合梯次利用的电池,交由松林环保进行处置。如此一来,两家企业不仅形成产业链闭环,还能降低生产成本。

来到松林环保拆解车间,记者看到技术人员正在调试设备。该公司年底前就可以试生产,投产后年产值可达30亿元。这家来自雄安新区的企业,是新河引进的省重点项目。该公司负责人臧会松说:“未来,我们还将建设二期项目,增加新能源汽车退役动力电池回收处置线,打造京津冀区域内废旧动力电池回收利用处置新高地。”

新河县委书记韩非介绍,新河新型电池产业基地基础良好,将积极承接北京、天津和雄安新区相关产业转移,实现京津冀区域电池生产、废电池回收及处置利用一体化协同发展的目标,形成可复制可推广的绿色供应链模式。

从北京市经信局到河北省工信厅挂职副厅长的任世强在两家企业调研后表示,新河要着力打造新能源循环经济产业园,突出做好动力电池、储能电池方面产业规划、前期论证,科学把握功能定位、能耗、检验、检测、市场等,与北京形成产业配套,推动新能源动力电池回收利用产业发展壮大。

“做好全产业链规划,统筹考虑原材料、回收处理、再生利用、产学研、市场等要素,加强与京津对接,进一步延长产业链条。”省工信厅副厅长王建建议,新河要以新型电池和新能源产业为突破口,加强顶层设计,组建创新研发中心,加强校企合作,搭建互联网平台,优化金融服务,完善生态体系,进一步延伸产业链条,建立行业联盟,着力打造绿色低碳的新能源产业集聚区。

## 三地建立食品检验检测人才库

河北日报(记者马彦泽)近日,为进一步加强区域间学术、技术、人才交流联动,在人才培养尤其是高层次复合型人才培养方面开展全方位合作,河北省食品检验研究院、北京市食品安全监控和风险评估中心、天津市食品安全检测技术研究院联合建立“京津冀食品检验检测技术创新联盟检验人才库”。人才库由京津冀三地食品相关领域专家组成,首批共有30名专家入选。

人才库的建立旨在为北京冬奥会食品安全保障、区域食品安全风险预警和风险评估提供技术支持,为京津冀重大食品突发事件处置提供咨询建议。人才库将有效提升区域内食品检验机构整体技术能力和水平,助力北京冬奥会和冬残奥会等区域内重大活动食品安全保障工作高效有序开展,全面推进京津冀食品产业高质量发展。

## 厂通路京津冀段同步开工建设

河北日报(通讯员刘亮 记者周周佳)12月22日,京津冀协同发展一体化的重点工程——厂通路(河北大厂至北京通州)北京、河北段同步开工建设。该项目预计2024年竣工通车,将成为大厂回族自治县进出北京城市副中心的又一重要联络通道,标志着廊坊北三县与北京城市副中心交通一体化高质量发展向纵深迈进。

据介绍,厂通路项目全长约7.9公里,其中北京段长约7公里,河北段长约0.9公里,按照一级公路双向六车道标准设计。其中,含新建跨潮白河大桥1.638公里,桥梁型式为双向六车道连续拱桥。经北京、河北双方商定,为了加快推进厂通路项目建设,采取“路桥分开,单独立项”的方式,将厂通路大厂段分为桥梁工程、引道工程、公安检查站3个项目单独立项推进实施,总投资约3.3亿元。

目前,廊坊北三县与北京城市副中心已连通道路10条,其中4条为高速公路,分别为京秦、京哈、通燕、首都环线高速公路;6条为普通道路,分别为徐尹路、京榆旧线、武兴路、唐通线、京津公路、通武线。大厂通往北京城市副中心仅武兴路一条通道,经友谊大桥进出大厂。厂通路通车后,大厂往返北京城市副中心核心区距离将缩短约4公里,为通勤人员往返京津冀两地提供更多出行选择。

厂通路北京、河北段同时开工建设,实现了北京市和河北省两地在重点工程项目中一体化设计、一体化建设、一体化管理的工作新模式,是廊坊北三县与北京城市副中心“承接疏解、协同联动、一体发展”的具体落实行动。

## 北京轨道交通 M22 号线 河北段施工正酣



日前,担负北京轨道交通 M22 号线(平谷线)三河市燕郊潮白大街站施工任务的中铁十七局建设者正在进行车站底板防水保护层浇筑施工。

北京轨道交通 M22 号线(平谷线)是落实京津冀协同发展战略、打造“轨道上的京津冀”的重大示范工程。线路全长约 81.2 公里,共设置 21 座车站,其中河北段全长约 30 公里。北京轨道交通 M22 号线(平谷线)是首条北京跨省建设的地铁线,工程建设期为 2021 年至 2025 年。

河北日报记者 赵永辉摄

11月16日,位于涪源县白土窑乡的中国联通帮扶涪源县藜麦全产业链助农民增收藜麦飘香 产业兴旺

“这条藜麦生产线10月底投入使用,日加工能力达到24吨。车间内的藜麦生产线也正在调试,预计本月底正式投入使用。”北麦生态农业有限公司董事长王永刚说,除了藜麦米、藜麦片,过不了多久,藜麦饼干、藜麦茶、藜麦面条等深加工产品都将从这个车间内生产出来,走上老百姓的餐桌。

藜麦原产地为南美洲,低糖低脂,高膳食纤维,种植收益是燕麦、亚麻的4至5倍。涪源县平均海拔1500米,年平均气温1.6℃,并拥有日照时间长、富硒土地面积大等自然优势,对藜麦的生长极为有利。近年来,涪源县将藜麦产业发展作为调整优化农业种植结构和助推乡村振兴的重要举措,在中国联通的帮扶下,全力发展藜麦全产业链条。

涪源县北麦生态农业有限公司集藜麦生产、加工、销售于一体,是国内从事藜麦产业较早的企业之一,也是目前全国规模

## 中国联通帮扶涪源县藜麦全产业链助农民增收 藜麦飘香 产业兴旺

河北日报记者 方素菊

较大的藜麦生产加工企业。

“公司能发展得这么好,多亏了中国联通的大力帮扶。”王永刚说,都知道种植藜麦经济效益好,以前,老百姓想种但不会种,中国联通专门请来中国农科院等科研院所的专家,定期组织种植户参与技术培训,帮助提高藜麦亩产量。在中国联通消费帮扶下,北麦生态农业有限公司再以每公斤10元的保底价回收种植户的藜麦,提高种植户的收益。

在中国联通的帮扶下,涪源县与中国农科院等科研院所合作,积极引进藜麦新品种,并以北麦生态农业有限公司为龙头,建立了“企业+基地+农户”的发展模式,采取土地流转、人企务工、订单收购、入股分红等形式,多渠道带动农民增收致富。目

前,涪源县藜麦亩产突破250公斤,种植面积已由最初的数百亩发展到如今的2.5万亩,接近全国的十分之一,藜麦种植也实现了全程机械化作业。

中国联通支持投建多条藜麦产品生产线,全县藜麦年加工能力达9000吨,有效提升了产业竞争力。去年,中国联通又注入专项帮扶资金1000万元,在涪源县富硒产业园孵化研发基地园区建设中国联通藜麦产业扶贫车间,进一步完善藜麦全产业链,推进藜麦加工业做深、做细。

产量大、产能高、产品丰富,还要有畅通的销路来托底。中国联通将涪源县确定为中国联通电子商城销售试点单位,并构建了中国联通内部员工采购涪源优质农产品的渠道。此外,通过北京市顺义区消费扶

贫采购、社会扶贫网等平台,以及天猫旗舰店、淘宝店等销售渠道,涪源县构建起线上线下协同互动的销售网络,年均销售额实现2500多万元。通过发展藜麦产业,全县1500余户脱贫群众实现稳定增收。

在涪源县,日渐兴旺起来的藜麦产业不仅让农民富裕起来,还带来了显著的生态效益,实现了经济效益和生态效益双赢。

藜麦属于旱作农作物,可以大幅减少地下水开采量。在培育藜麦产业过程中,涪源县首先在白土窑乡、小河子乡、九连城镇等地率先进行推广,统筹推进藜麦种植产业发展和退水还旱工程实施,实现产业发展与首都“两区”建设协同、与生态保护互动。通过发展藜麦产业,区域地下水开采量大幅减少,水生态环境明显好转。

(上接第一版)今年,唐山市将“集中力量攻坚‘烂尾楼’化解房地产遗留问题、消除城市伤疤”写入政府工作报告,从顶层设计上,统筹各方力量,建立了一套既责任明确、又形成合力的高效机制,让楼盘“复活”有了具体时间表和负责人。目前,首批5个“烂尾楼”复工建设正在按照向社会公开承诺的交付时间表稳步推进。

随着城市化进程加快,人口聚集、城市扩容,中心城区内的多条断头路、瓶颈路严重影响了市民出行。“这条路真该好好修了。”说起市中心朝阳道、裕华路两条断头路,出租车司机刘师傅忍不住“吐槽”：“本来一脚油门就过去的路,非得

绕个‘S’弯,司机跑着也不顺畅,有时还被乘客误解为故意绕路兜圈子。”

民有所呼,政有所应——打通断头路、拓宽瓶颈路,构建内畅外联“微循环”“主动脉”成为唐山市政府对全市人民的郑重承诺。为此,该市出台《唐山市城区断头路瓶颈路(海绵化)建设提升实施方案》,今明两年共谋划建设提升30条位于中心城区的断头路瓶颈路,下决心把困扰市民多年的“堵心路”变为“舒心路”“幸福路”。

然而,由于涉及土地、产权、征拆、资金等一系列难题,每一个道路建设项目都是难啃的硬骨头。为此,唐山市成立了工作专班,按照一项任

务、一名领导、一个专班、一套方案、一抓到底“五个一”工作机制,攻坚克难,全力推进。针对新建工程体量巨大且涉及城中村改造等复杂因素,行政审批部门开辟了“高效便捷、特事特办、跟踪服务、随到随办”的审批服务绿色通道,实行项目可行性研究报告与初步设计同步受理、同步评审和同步批复,大大提高了审批效率。

为灵活统筹建设资金,市财政部门将断头路瓶颈路建设提升工作同海绵城市建设、唐山新城开发相统筹,通过项目总体打包、灵活运用土地储备专项债等方式,合理高效运用相关资金政策,有效破解了断头路瓶颈路建设提升工作中面临的资金难题。针

对征地拆迁问题,该市本着最大限度保护群众利益、满足群众需求的原则,就提供安置地点等工作进行了研究谋划,确保相关征地拆迁项目涉及的群众搬得顺心,安置舒心。

千难万难,担当作为、真心为民就不难。截至目前,今年计划开工建设的23条道路中,已有1条道路主体工程完工,4条道路正在施工建设,7条道路完成招投标手续,另有7条道路完成土地征收拆迁手续后即可进场施工。

为民办实事,不仅直击难点,还要聚焦热点。国家基础教育“双减”意见落地后,很多“鸡娃”多年的家长先是“松了一口气”,随后却又陷入了新

的焦虑:“双减”后的学习质量如何保证?素质教育无指标,孩子会不会又一次回到起跑线上?

针对这一问题,唐山市及时出台方案,自2021年秋季学期起,全市公办和民办义务教育学校全面开展校内课后服务,开展丰富多彩的科普、文体、艺术、劳动、阅读、兴趣小组及社团活动,满足学生多样化需求,并实现学校有需求和学生全覆盖。如今,唐山市校内课后服务已实现1358所义务教育学校全覆盖,参加课后服务的学生达到61.3万名;全市中小学课后服务期间开设的社团、兴趣小组超过6500个,内容涵盖德智体美劳全部领域。