

北京城市副中心（通州区）“十四五”时期 交通发展建设规划

北京市通州区交通局

2022年1月

前 言

“十四五”时期是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，“十四五”规划是开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年规划，也是全面推进交通强国建设的第一个五年规划。对于通州区交通体系而言，“十三五”期间外部环境发生了巨大变化，北京城市总体规划(2016年—2035年)发布、交通强国建设纲要发布、市级行政机关入驻，都对通州区交通发展提出新要求，各项任务需要在“十四五”时期扎实推进、稳步落实。“十四五”时期将迎来北京环球主题公园开业、副中心站交通枢纽开通等重大活动及事件，对城市交通保障能力也提出了更高要求。

为了更好地指导“十四五”时期通州区交通发展，落实《北京城市副中心控制性详细规划（街区层面）（2016年—2035年）》，按照区委区政府统一部署，区交通局会同区发展改革委、市规自委通州分局、区城市管理委、市交通委通州公路分局、通州交通支队等部门开展了《北京城市副中心（通州区）“十四五”时期交通发展建设规划》的编制工作。

本次编制工作总结了通州区“十三五”时期交通发展基础，分析了“十四五”时期交通发展面临的形势和挑战，明确了交通发展思路，提出了“十四五”时期交通发展的目标和指标，确定了通州区交通工作主要任务和重点项目，并制定了相关保障措施。

规划期限：2021-2025 年。

规划范围：重点范围 155 平方公里，拓展 906 平方公里。

目 录

一、交通发展环境.....	1
(一) 交通发展基础	1
(二) 发展形势分析	6
(三) 需求趋势研判	9
二、交通发展思路及目标.....	10
(一) 指导思想	10
(二) 基本原则	10
(三) 发展思路	11
(四) 发展目标	12
三、主要任务及重点项目.....	13
(一) 完善副中心基础设施，构筑综合立体交通网.....	13
(二) 推进运输服务一体化，促进区域协同发展.....	20
(三) 优化交通出行结构，推动健康绿色发展.....	23
(四) 加强交通治理精细化，提高交通运行效率.....	26
(五) 强化交通行业监管，提升安全运营水平.....	29
四、实施保障.....	31
(一) 规划与用地保障	31
(二) 政策保障	31
(三) 资金保障	31
(四) 组织保障	32

一、交通发展环境

“十三五”时期，在区委区政府的正确领导下，交通系统认真贯彻“通州区国民经济和社会发展的第十三个五年规划”，交通基础设施建设实现重大突破，公交优先发展战略持续推进，交通承载能力不断提高，交通运输行业稳步发展，交通服务质量和管理水平不断提高，为支持和拉动社会经济平稳较快发展、保障和改善民生做出了积极贡献。

（一）交通发展基础

1. 道路交通设施稳步推进，路网结构逐步完善

“十三五”期间，副中心城市路网建设有条不紊持续推进，形成“六横四纵”骨干路网，其中六横包括潞苑北大街、通燕高速、新华大街、玉带河大街、运河西大街（含运通隧道）和云景南大街；四纵包括新华南北路-通马路、京塘路、东六环路以及通怀路-通济路。同时，建成水仙东路、将军府路等 11 条次支路，完成潞苑一街、翠华西路等 10 条微循环道路建设。目前，副中心城市道路总长度 607 公里，路网密度已达 3.92 公里/平方公里，道路建设速度位列远郊区前列。

同时，全区公路共有国省县道 61 条、乡道和村道 1134 条，副中心外公路里程达到 2128 公里，初步形成“八高速、十二横、七纵、多支线”的骨干路网格局。

2. 公共交通设施积极推进，公交出行环境不断优化

全区共有轨道线路 4 条，分别为 6 号线、7 号线、1 号线-八通线和亦庄线，共有轨道车站 23 座，运营长度 37.16 公里，副中心轨道交通线网密度已达 0.24 公里/平方公里，

高于中心城区以外的其他区。2019-2020 年，开通市郊铁路 2 条，分别是市郊铁路城市副中心线和通密线。

全区公交线路有 164 条，4000 多个公交站点，日均总客流量约 70 万人次。全区公交配车 3306 辆，其中柴油车 460 辆，新清能源车 2846 辆，新清能源占比 86%。副中心区域内规划公交场站设施共 63 处，在用公交场站 25 处。副中心区域内公交站点 500 米覆盖率为 93%，地铁站周边 200 米范围内公交接驳率已达 100%。

“十三五”期间，累计新开或优化调整公交线路 123 条，其中新开 47 条，优化调整 76 条。持续推动慢行系统治理工作，通过对老城区道路进行摸排，已完成 82 条道路 66 公里的慢行交通标线施划，慢行系统逐步连片成网。2 家共享单车企业已在通州区投放车辆约 3 万辆，共施划电子围栏 1225 处。随着通州区公共交通出行环境持续提升，绿色交通设施不断完善，副中心绿色出行比例不断提升，截至十三五末，已达到 74.2%。

3.交通出行保障多措并举，行政办公区交通运行顺畅

“十三五”期间，北京市级行政中心正式迁入北京城市副中心。随着副中心行政办公区逐步投入使用，副中心内交通配套设施不断完善，交通服务水平稳步提高。为做好副中心行政办公区人员通勤保障，提高交通出行效率，从轨道、市郊铁路、定制公交、共享单车等多个方面全面推进了相关保障措施。

轨道方面，通过优化时刻表实现大小交路套跑，调节轨道不均衡客流，提高发车班次，提升6号线服务水平。市郊铁路方面，开通市郊铁路城市副中心线，共设5站，分别为北京西站、北京站、北京东站、通州站和乔庄东站，并从线路方案、列车时刻表、运行时间、接驳公交四个方面，持续优化副中心线交通保障，不断提升通勤吸引力。同时，为配合市郊铁路运营，北京西站、通州站及乔庄东站均开设有接驳公交，服务快捷接驳换乘副中心线。定制公交方面，开通20多条定制公交线路，提升公交出行保障能力。

4.交通综合治理持续推进，交通运行效率不断提高

2018年，按照市委市政府的决策部署，通州区缓解交通拥堵工作推进小组调整为通州区交通综合治理领导小组，由区长担任领导小组组长，成员单位35家，在更深层次、更广领域对“交通病”进行综合治理。近几年，以更大力度、更加科学、更加全面、更加精准的改革措施治理交通拥堵，治理水平和治理效果得到有力提升。

结合市级任务及全区实际，精心筛选亟待解决和可实施性强的治理措施，每年制发全区交通综合治理行动计划，共制定具体任务措施100余项，涵盖交通基础设施建设、堵点乱点治理、慢行交通体系构建、绿色交通发展、违法行为整治、文明交通宣传等交通领域各个方面，疏堵结合，标本兼治，“微治理”和“大项目”统筹推进，在一定程度缓解副中心交通拥堵，提高了副中心交通运行效率。

采取点线面结合的思路，针对重点区域和点位开展系统化、智能化的综合治理。2018年以来，先后对土桥路口、运河明珠小区周边、万达广场、家乐福周边等61处堵点和72处交通秩序乱点进行改造和治理，通过渠化路口、增设转弯车道、优化信号灯配时、建设过街天桥等“微手术”改善拥堵状况，提高通行效率。同时，分两期对区域内906平方公里内信号系统进行了升级改造。对155平方公里范围内的255个路口全面进行信号策略及方案优化，综合运用了近20种信号控制手段，实现了三个维度信号控制策略优化应用。随着多项交通综合治理工作的持续开展，高峰时段交通拥堵指数也在不断降低，由2019年3.67（中心城区5.48）降至2020年3.37（中心城区5.07），降幅达8.2%。对比中心城区，通州区交通运行状况相对良好。

5.交通秩序整治力度持续加强，交通出行环境逐步改善

依托联合执法机制，严厉打击道路交通和运输市场违法行为。2018年至2020年，交管部门违法停车处罚每年约22万起，货车违法处罚量每年约11万起，闯禁行违法处罚量每年约4万起，交通环境秩序不断提升。

全区共有9个综合检查站，交通、交管、路政、环保等8部门联合执法，形成合力。2018至2020年，检测货运车辆1017万辆，查获超限车辆1.9万辆（含绿通车辆），卸载超限车辆1.4万辆，进京路口货车超载超限问题得到有效治理。

总体来说，“十三五”时期综合交通运输体系建设成效显著，交通综合治理体系和治理能力迈出新步伐，与此同时也应注意到交通行业正处于转型发展的关键时期，交通发展不平衡不充分的矛盾仍然突出，存在诸多发展薄弱环节：

一是交通设施仍需进一步完善。从现状副中心道路总体布局来看，东西向干路相对较多，南北向贯通性道路较为缺乏，整体网络化运行效能仍然不高；城市道路网层级结构有待优化，次干路、支路等低等级道路规划实施率低，道路网密度距离总规要求仍有差距。轨道交通线路均为中心城区地铁延伸线路，处在线路末端，与副中心的高度集聚和辐射能力匹配性差，建设速度亟待提高。

二是绿色出行吸引力有待大幅度提升。步行、自行车、公交车、交通接驳出行环境相对较差，连续、安全的专用路权保障亟待加强。公交专用道不连续，中断频繁，部分私家车占道行驶，扰乱公交车行车秩序；公交线路重复度高，不同线路公交车在停靠时容易出现串车排队现象，造成乘客上下车效率降低，公交服务水平有待提升。轨道接驳设施如道路、公交、慢行、出租设施等规划建设不到位，导致轨道接驳换乘体验感较差，一定程度上降低了轨道交通吸引力。

三是交通治理精细化水平需持续加强。目前在交通执法、路政养护、云政服务、市政管理等领域都有自己的信息化管理平台，但处于各自运行的状态。由于缺乏部门统筹，难以有效整合和对接所有交通数据，无法实时获得区域层面综合交通状况信息，也难以对交通运行进行实时综合管理和调度。

另外，停车供需矛盾依然突出，引发的停车难、秩序乱等问题尚未得到彻底改观，规范停车意识仍有待提升，道路停车管理及执法仍需加强。

（二）发展形势分析

“十四五”时期，为全面落实京津冀协同发展战略，坚持世界眼光、国际标准、中国特色、高点定位，以创造历史、追求艺术的精神，以最先进的理念、最高的标准、最好的质量推进北京城市副中心规划建设，着力打造国际一流的和谐宜居之都示范区、新型城镇化示范区和京津冀区域协同发展示范区，通州区将面临新的交通发展形势。

1.京津冀协同发展及区域交通一体化对通州区交通发展提出新要求

交通一体化是推进京津冀协同发展的先行领域，通州区应聚焦京津冀协同发展桥头堡这一定位，做实做细与北三县的交通一体化建设工作，推动区域交通设施的互联互通，加强与周边区域之间的交通联系，构建统筹开放的交通网络，显著提升内外交通畅达能力，形成承载辐射功能突出的综合立体交通系统，实现首都功能在更大范围内优化布局。依托京唐（滨）城际铁路和城际铁路联络线，在京津冀地区构建与河北雄安新区、区域性中心城市及枢纽机场之间直连直通的城际铁路网络。

持续推动落实《北京市通州区与河北省三河、大厂、香河三县市协同发展规划》，加快区域轨道和道路网等交通基础设施建设。同时，未来北京东部各区与中心城区的单向联

系将调整为多向联系，要充分发挥城市副中心的引领作用，激活带动顺义、平谷、大兴（亦庄）等东部各区联动发展，形成主次分明、分工有序的网络化城镇体系，加快构建综合、绿色、安全、智能的立体化现代化区域交通系统。

2.两区建设、内部各大功能组团和特色小镇建设对通州区交通发展提出新要求

通州区不断推进国家服务业扩大开放综合示范区和中国（北京）自由贸易试验区建设，将进一步促进区域联动，加大区域交通联系。副中心整体功能提升，使得通州区内各组团的分工更加明确，其间协作性增强，相互间联系将更加紧密，交通出行强度将快速提高。副中心内三大功能区正在飞速发展，宋庄艺术创意小镇、台湖演艺小镇和张家湾设计小镇的发展都需要高标准交通体系的支撑，应结合各功能区和特色小镇的发展趋势和交通特征，提供相适应的交通服务，促进区域社会经济的发展。

3.构建符合副中心城市功能的交通产业对通州区交通发展提出新要求

随着智能化、电动化、无人驾驶技术的成熟完善，通州区交通出行产业将逐渐具有竞争力和吸引力。未来以数字化、智能化技术为特征的新出行产业将迎来更快的发展和建设时期。需要构建实时感知、监测、预警、决策、管理和控制的智能交通体系框架，实现交通建设、运行、服务、监管全链条信息化和智能化。逐步实现人车路协同一体、实时交互和信息共享，保障交通安全，提升道路通行效率。充分考虑

未来科技发展趋势，为智能驾驶、智能物流等新兴技术预留实施条件，逐步实现“出行即服务”，让居民出行更便捷，选择更多样，体验更舒适。

推动交通强国建设，实现交通运输高质量发展，使交通运输成为现代产业体系协调发展的坚实支撑、产业链供应链安全稳定的保障基石、内外经济循环相互促进的重要纽带，为实现高质量发展做好“先行官”。

4.副中心交通发展特征转型升级对通州区交通发展提出新要求

从现状区域整体角度看，通州区过境型交通及末端型交通特征突出。过境型交通特征一方面体现在东西方向北三县经由通燕高速和京哈高速等进入中心城；另一方面体现在南北方向周边省市货运交通利用东六环过境较多。末端型交通特征主要体现在轨道交通层面，通州区内轨道系统均为中心城区轨道延伸，包括轨道6号线、轨道1号线及八通线、轨道7号线及东延等。

从发展阶段特征来看，副中心逐步向“枢纽型交通”转变，不断完善对中心城的交通反磁力，发挥副中心的聚集和辐射作用，推动交通发展由被动适应城市发展向主动引导城市发展转型。在建立城市副中心区域枢纽型交通的发展过程中，以不同层次的枢纽体系为载体，主动对接不同范围的多种交通需求，促进区域交通的转换、集散和融合，逐步形成综合交通运输体系。

总的来看，“十四五”时期副中心交通辐射范围将更加广泛，交通服务模式将更加集约，交通服务品质趋向更高标准。

（三）需求趋势研判

1.交通出行总量将持续快速增长

目前通州区全区人口约 184 万人，与规划中明确的 205 万人口相比还有一定增长空间。此外，副中心大量的流动人口也是交通系统服务的主要对象。在交通出行率相对稳定的前提下，全区交通出行总量将呈现快速增长态势。

2.出行分布将跟随城市空间布局出现新变化

《北京城市副中心控制性详细规划（街区层面）（2016年-2035年）》明确提出形成“一带、一轴、多组团”的空间结构，在新的格局下，交通需求空间分布随着城市空间结构、人口就业岗位空间布局的变化而变化。副中心就业岗位和常住人口规模持续增长，宋庄、台湖、张家湾等特色小镇发展迅速，通州区整体通勤出行需求将发生一定程度变化，重点功能区组团和周边城镇出行时空分布特征将会显著增加。

3.交通需求将进一步呈现个性化、差异化特征

人民群众对交通出行品质的要求显著提高，交通出行需求也将呈现多元化趋势。传统的供给导向交通服务管理模式将难以满足出行者对品质的要求，交通系统需要进一步深化供给侧改革，交通服务和治理需要更加精细化。信息技术的快速发展将为实现跨交通方式服务资源整合、出行需求实时动态响应以及更加灵活的交通调度组织提供可能。

二、交通发展思路及目标

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入落实习近平总书记视察北京重要讲话精神，切实落实《交通强国建设纲要》部署要求，扎实推进《北京市城市总体规划（2016年-2035年）》《北京城市副中心控制性详细规划(街区层面)(2016年—2035年)》，紧紧抓住疏解北京非首都功能这个“牛鼻子”，实施创新驱动和京津冀协同发展战略，以筑框架、强动能、促协同、提品质为重点，全面强化行政办公、商务服务、文化旅游、科技创新四大主导功能，坚持慢行优先、公交优先、绿色优先基本理念，坚持目标导向与问题导向相结合、坚持区域统筹与城市发展相协同、坚持全面发展与重点保障相结合的规划原则，紧抓新总规、新格局、新技术三大机遇，科学谋划“十四五”时期副中心（通州区）交通发展，聚力综合立体交通网建设，贯彻绿色发展理念，深化京津冀交通一体化顶层规划，初步构建综合、绿色、安全、智能的立体化、现代化城市交通系统。

（二）基本原则

坚持以人为本、绿色优先。在副中心（通州区）交通规划、建设、管理、服务各个环节，从出行者的体验出发，坚持“慢行优先、公交优先、绿色优先”，还空间、还设施、还路权于人。坚持将优先发展公共交通作为解决城市交通问

题的关键途径，并引导全社会形成以公共交通水平衡量大城市交通水平的社会评价机制，营造尊崇绿色出行的社会氛围。

坚持协同发展、区域融合。强化城市对外交通与城市交通体系之间、不同交通方式之间以及规划、建设、运营、管理、服务等不同环节之间的界面融合与相互协同，充分发挥不同空间范围、运输方式和流程环节的综合效益。强化副中心与中心城、北三县及周边区域的交通融合，促进区域道路和地面公交、轨道交通等骨干交通系统支撑，促进运输服务协同对接，构建高效的跨区域交通协同机制。

坚持共担共治、综合治理。坚持“部门协同、社会参与”的治理思路，推动交通综合治理职责下沉，通过赋能、赋权，充分发挥副中心（通州区）各部门的能动性，争取市民的支持和配合，在全社会最大程度的凝聚共识、形成合力，培育文明出行文化，营造文明有序出行环境，推进交通综合治理工作不断取得新成效。

（三）发展思路

坚持“慢行优先、公交优先、绿色优先”三大理念，加快推进慢行网、轨道网、公交网、道路网等基础设施建设，初步构建布局完善、便捷高效、绿色集约、安全可靠、经济惠民的现代化高质量区域综合立体交通网，适时制定并出台副中心交通政策措施，打造一批高品质、精细化交通改善示范项目，促进交通系统对城市空间布局的支持引导作用。

(四) 发展目标

本次规划共设定 7 项指标，其中 1 项为约束性指标，6 项为预期性指标。

“十四五”时期交通发展建设规划指标

序号	指标	现状值 (2020 年)	目标值 (2025 年)	性质
1	绿色出行比例 (%)	74.2%	80%左右	预期性
2	交通指数	3.37	4.5	预期性
3	城区道路路网密度 (公里/平方公里)	3.92	5.10	约束性
4	轨道交通线网里程 (公里)	37.16	57.3	预期性
5	公交专用道里程(车 道公里)	48	100 以上	预期性
6	慢行系统长度 (公里)	1200	1500	预期性
7	集中建设区公交站 点 500 米半径覆盖 率 (%)	93%	95%以上	预期性

三、主要任务及重点项目

（一）完善副中心基础设施，构筑综合立体交通网

1.推进步行和自行车系统建设，优化慢行出行环境

深入落实“慢行优先”交通发展理念。实施慢行优先策略，打造慢行系统示范城区，沿滨水空间、绿色空间构筑绿道骨架网络。以道路新改扩建和优化完善为契机，通过优化节点彩铺、加强局部改造、强化路面执法，扎实推进慢行优先。推动自行车专用路建设，构建慢行出行廊道，营造友好步行和自行车出行氛围。

沿滨水空间、绿色空间构筑绿道骨架网络。推进全域绿道网络建设，完善“区域级-城区级-社区级”三级绿道体系，不断升级绿道服务功能，打造品质优良、配套完善、特色突出的健康绿道网络。加快绿色慢行廊道建设，结合亲水空间、绿地建设适宜步行、自行车出行的绿道系统。增加自行车换乘（B+R）设施，规划建设“城市风轮”通惠河沿线自行车专用路示范项。

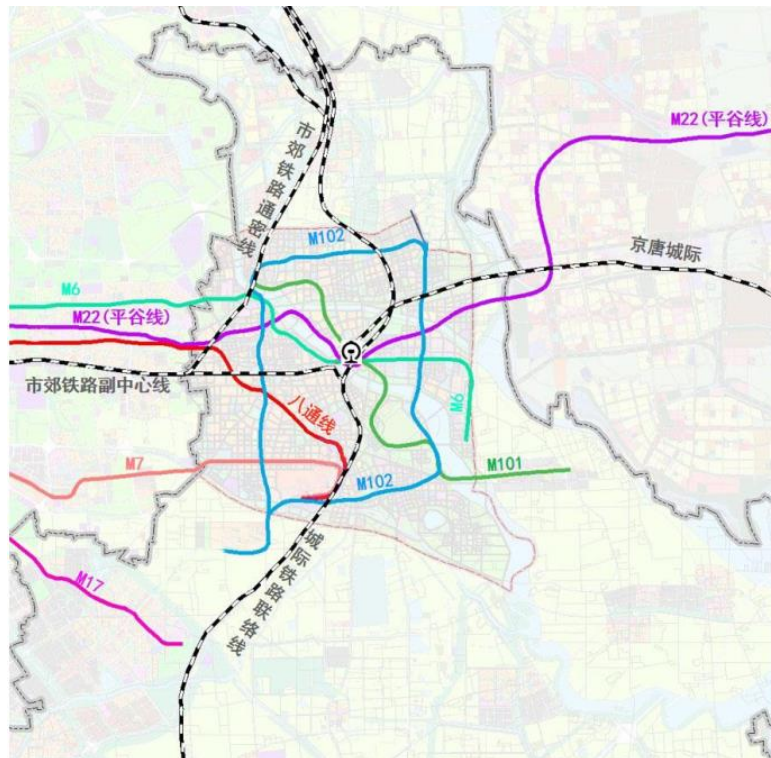
提高步行、自行车路网通达性和建设品质。优化街道横断面，打通堵点、断点，强化步行和自行车路权保障，构建连续安全的慢行网络体系。围绕文化旅游区、城市绿心、运河商务区等重点地区，研究建设慢行专用道路。慢行交通实现示范引领、连片成网，力争高标准建设慢行系统（含自行车专用路）1500公里。

2.推进城市轨道网建设，提高轨道运行效率

加快建设轨道网络体系。在原有规划轨道交通线路的基础上，构建符合“副中心”需求的轨道交通网络。加快城市轨道网建设，逐步打造“一环六横四纵”轨道交通格局，推进副中心站综合交通枢纽建设，支撑副中心快速发展。强化副中心与中心城区及东部、南部城市组团交通联系，强化城市副中心交通枢纽功能。建设完成 M6 南延，M101 线达到通车条件，推动 M102 线前期工作，储备 M103、M104 线，实现 1 号线和八通线的无缝换乘。

专栏 1 “一环六横四纵”轨道交通格局

- ✓ 一环：M102 线；
- ✓ 六横：6 号线、22 号线(平谷线)、八通线、市郊铁路副中心线、京唐城际、7 号线；
- ✓ 四纵：17 号线、M101 线、城际铁路联络线、市郊铁路通密线。



提高轨道交通运行效率。优化轨道交通站点接驳组织设计，通过开行微循环公交、建设 P+R 停车设施、优化自行车调度与停放管理、加强与接驳交通方式间运行时刻表衔接等措施，提高轨道交通接驳换乘效率。完善车站和出入口配置，有序实施既有车站改造提升，强化站点与周边设施便捷联通。完善轨道交通运营组织，综合运用大站快车、多交路运营、缩减站停时间等方式，进一步提升全网运行速度。加强轨道交通与其他方式之间的运行时刻表衔接，方便乘客换乘。完善轨道交通服务，研究推进票种多样化工作，优化交通引导标志标识设置，强化无障碍和急救设施及服务保障。

3.加快公交场站建设，提升运输保障能力

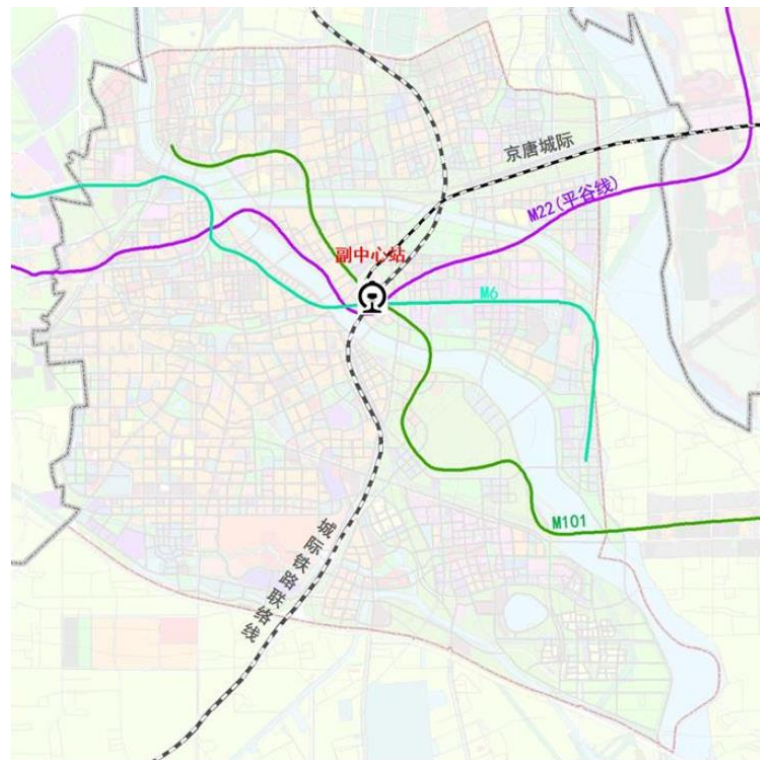
建成副中心站综合交通枢纽。该枢纽是集城际铁路、市郊铁路、城市轨道、公交、出租车、私家车等多层次交通的全地下大型枢纽，也是《北京城市总体规划(2016-2035年)》确定的本市服务全国的客运枢纽之一。

副中心站综合交通枢纽汇集 2 条城际铁路(京唐/京滨城际铁路、机场联络线)、3 条地铁线路(地铁 6 号线、地铁平谷线、地铁 101 线)，支撑打造“轨道上的京津冀”。聚集企业总部、金融、高端商务等业态，推动建成“产一站一城”一体的城市副中心站综合交通枢纽。

专栏 2 城市副中心站综合交通枢纽

副中心站综合交通枢纽位于城市副中心“一带一轴”交汇处，实施范围约 59 公顷，建成后将是亚洲最大的地下综合交通枢纽。站体分为三层，地下一层是城际铁路和地铁进站厅以及城市公共空间和商业配套设施。地下二层是城际车站候车厅和出站大厅，以及轨道交通 22 号线（平谷线）、M101 线、6 号线的换乘空间，并设置了社会车辆与出租车上客区。地下三层是城际车站站台与轨道层。同时，将利用夹层空间，设置东西两处公交场站。

副中心站综合交通枢纽是高速铁路、城际铁路、区域快线和城市轨道交通四网交汇点。依托京唐（滨）城际铁路和城际铁路联络线，可实现 1 小时直达雄安新区、天津、唐山等地，35 分钟直达北京大兴国际机场，15 分钟直达北京首都国际机场。



加快公交场站建设。研究确定北关、北苑公交枢纽规划调整方案。结合公交场站一体化开发，推进规划场站用地移交；提升汽车客运站与城市公交站点的换乘接驳便捷性，提升客货运输场站一体化水平。建成副中心站、环球影城北、东夏园、通马路4个交通枢纽和东小营、文旅区2个中心站；推进施园北、通胡南路南等一批公交首末站建设。

4.整合优化公交线网，发展多样化公交服务

优化调整公交线路。积极推进市区公交融合，推动城市副中心公共交通纳入市级公交系统统一运营管理，推进落实城市公交线网总体规划，构建干线、普线、微循环线加定制公交的“3+1”线网层级体系。以“减重复、增覆盖”为目标，优化副中心公交线网，提升运营服务水平，开展多样化公交服务，提升公交接驳换乘服务能力，切实保障副中心公交出行需求。在行政办公区和文化旅游区规划一批公交支线及微循环线路，持续增开一批定制公交线路。

加快公交专用道建设。落实副中心公交专用道规划，提升骨干走廊专用道保障效率，打造广渠路快速公交示范走廊，逐步实现公交专用道连片成网。加强公交专用道非现场执法力度，研究建立信用联合惩戒机制，为提升地面公交运行效率提供保障，提高专用道使用效率。结合副中心道路建设计划，施划公交专用道总里程达到100车道公里以上。

提升地面公交便利性。加强与轨道交通组织协调，根据客流需求和线网能力，提高两网在运力供给、班次时间上的匹配程度，方便旅客便捷快速换乘。进一步丰富公交服务组

织形式，积极发展定制公交、微循环公交，满足不同人群多层次、差异化出行需求。强化地面公交线路精细智能管控，实现车辆定位设备安装率 100%，APP 到站预告信息全网覆盖，为乘客提供更为便捷的信息化服务。

提升公共交通适老化水平。便利老年人公共交通付费，保留现金、纸质票据和凭证，在推广网上售票和移动支付的同时，保留线下售票窗口或配备自助终端，支持现金支付和凭证打印。便利老年人凭证件乘坐城市公共交通，推行老年人凭身份证、社保卡等证件乘坐城市公共交通，让老年人享受到城市公共交通优待服务。

5.推进骨架干线建设，支撑重点地区建设，完善城区路网，提高路网密度

推动副中心骨干路网建设。基本建成“十一横九纵”骨干路网体系，支撑副中心建设。全面完成广渠路东延、京哈高速拓宽改造，推进京秦高速西延、姚家园路东延、观音堂路等项目建设，推进建设运河东大街东延、九棵树西路、通惠北路北延、春明西路、兆善大街、东六环路入地、东部发展带联络线、九棵树中路、玉桥西路南延、怡乐西路、施园街、召里大街等。

专栏3 “十一横九纵”规划路网体系

十一横：潞苑北大街、朝阳北路-潞苑二街、潞苑南大街、通燕路、新华大街-召里大街、玉带河大街-兆善大街、广渠路东延-运河东大街、怡乐中街-九棵樹东路-京津公路、怡乐南街-云景南大街-小圣庙街、万盛南街、云瑞南街-施园街。

九纵：金榆路-怡乐西路、商通大道-通惠北路-翠屏西路-九棵樹西路、通顺路-新华北路-九棵樹中路、榆西路-东关大道-故城东路-颐瑞东路、潞苑东路-芙蓉东路-潞阳大街、东六环西侧路、通怀路-通济路-张凤路、春明西路-通济路、东部发展带联络线。



完善老城区次支路系统，提升交通运行效率。完善路网功能与层级结构，按照“宜宽则宽，宜窄则窄”的原则推进城市道路建设。继续推进老城区道路设施的改造升级，提升道路交通承载能力。综合考虑路网连通、沿线拆迁、背街小巷

治理、工程投资等因素，推进后场西路、朝晖西街、潞苑三街、潞苑四街、半壁店路、怡乐北街等道路建设。

打通道路节点，提升老城区南北向通行能力。结合通惠北路北延工程，加快建设下穿京承铁路节点，实现与通燕高速辅路和物资学院路贯通；研究改造现状玉桥中路、新华南路节点，提升道路通行能力。

加快重点功能区周边道路建设，保障交通服务。加强重点功能区联系，行政办公区启动宏安街西段和通源街西段建设。加快运河商务区配套道路（东关地区配套道路）建设，随副中心站综合交通枢纽同步实施通运东路等配套道路。加快推进城市绿心剧院北侧路等。

支撑安置房、学校和医院配套道路区建设。围绕绿心安置房、孙各庄安置房、杨坨安置房、职工保障房、人民大学、首儿所等建设项目，配套建设周边道路。

（二）推进运输服务一体化，促进区域协同发展

1.推进高速铁路、城际铁路、区域快线和城市轨道网建设，加快“四网融合”

推进高速铁路、城际铁路、区域快线（含市郊铁路）和城市轨道网建设。加快建设城际铁路京唐/京滨城际、城际铁路联络线，推动区域快线平谷线、副中心线、通密线建设完善，尽快稳定轨道交通 R1 线、规划北线、轨道交通 S6 线线位并启动前期工作。强化副中心与中心城区及东部、南部城市组团交通联系，强化城市副中心交通枢纽功能。

预留四网融合运营条件。统筹利用铁路资源服务城市通勤，落实四网融合，实现互联互通，优化副中心内外部的交通联系。以副中心站建设为重点，推进跨区域多条轨道交通建设，构建便捷的轨道交通运营环境。预留平谷线与城际铁路联络线跨线运营条件，完善副中心线接驳设施，预留副中心线东延条件等。实现互联互通，优化副中心内外部的交通联系，促进建设“轨道上的京津冀”，构建内外疏密有别、高效便捷的轨道交通网络。

加快北三县方向轨道建设，提升京津冀一体化水平。利用平谷线连通北三县与副中心站，利用京唐/京滨城际服务北三县进京人员，预留通州区与北三县地区轨道建设运营条件。加强副中心与京唐、京滨产业带主要城镇之间的联系，促进周边城镇协同发展。

2.优化公交线网布局，提升跨界公交运行效率

优化调整城乡公交线路。全面提升通州区城乡一体化水平。同时，构建快速公交通道，完善“北三县”与北京中心城区的快速公交网络，提升跨界公交运行效率，破解跨界交通拥堵问题。统筹布局、建设、共享区域内城市公共交通场站设施，完善跨区域协调政策机制。

3.完善公路干线网络，促进京津冀区域道路协同发展

推进城市副中心与北三县交通基础设施互联互通。推进建设九德路二期、九德路改建、宋梁路北延、武窑桥、日新路、孔兴路、通清路、漷马路、漷台路、漷于路、漷小路二期、国道230等一批公路建设。加强通州区与北三县道路交

通联系，加快建设姚家园路东延、厂通路、通宝路、石小路等，提升京津冀交通一体化发展水平。

加快副中心与周边区域干线公路建设。建设副中心与中心城之间、通州区内部各个组团之间、与周边新城的高等级公路网络系统，梳理对外交通走廊与内部交通干路的关系，形成功能清晰、分工明确的交通通道，实施农村公路提级改造，加强农村公路养护管理，深入推进“四好农村路”高质量建设，加强通州区各乡镇之间公路联系，促进城市一体化协调发展。

4.推动水运网建设，发展以休闲为目的的旅游新模式

发展以休闲为目的的水上旅游新模式。开发精品旅游线路，丰富旅游内容，打造水上旅游品牌和副中心特色水运网，推动水运与其他交通方式进行高效衔接，远期实现北运河（通州段）与河北跨省通航。在北运河（通州段）打造大型综合枢纽、旅游景点休闲（含游艇专用码头）、小型船舶停靠等多种类型码头。建造船闸及便桥等附属设施推动甘棠大桥、榆林庄闸桥通航。

5.优先发展旅客联程联运，提升服务效率与品质

提升出行全过程的服务效率和服务品质。优化主要枢纽旅客联运服务设施建设，试点推进各种运输方式共建共享售票、取票、乘降、驻车换乘（P+R）等联运设施设备，推动不同运输方式之间旅客“联程联运”，加快实现京津冀道路客运联网售票。鼓励各类运输企业共建票务清算平台和清算机制，率先实现联运客票电子化、票务一体化，简便换乘手

续，提高换乘效率。推进运输企业间、政府与企业间对客流规模、运行动态、旅客中转换乘等信息的开放共享，鼓励不同市场主体整合运输资源，试点提供信息查询、路线规划、客票购买、联程运输等“一站式”出行服务，提升出行服务效率和服务品质。

（三）优化交通出行结构，推动健康绿色发展

1.促进区域职住平衡，减少远距离出行

引导职住均衡的空间布局。基于集体用地租赁房、公租房、公寓房和共有产权住房位置分布情况，加强公共交通配置，形成沿交通走廊的职住梯度分布格局。同时，在运河商务区、特色小镇等功能区内鼓励居住商业混合开发，建设配套保障住房，促进区域职住平衡，从源头上减少跨区域远距离出行，提升居民出行效率。加快行政办公区住房及配套升级，减少中心城与副中心之间的通勤需求。

2.践行交通引导型开发模式，支撑交通绿色发展

践行交通引导型开发模式。引导交通资源向绿色交通倾斜，加强交通资源的统筹和整合，促进 TOD 模式应用，将综合枢纽与城市重要功能区相结合，作为交通出行的起讫点，从源头上减少不必要的交通出行，支撑绿色交通持续发展。加快枢纽场站建设，方便不同交通方式之间的衔接换乘，实现公共交通客流的快速转换和有效集散，并提高候车舒适度。

推进土地综合利用开发模式。加强轨道交通车站周边用地控制，统筹轨道交通站点周边用地，强化站点周边功能聚集，引导周边区域土地利用模式及强度的优化调整，有效织

补城市空间。在轨道 M7 号线万盛西、万盛东、群芳、高楼金、花庄，M22 号线永顺，市郊铁路通州站、新通州西站、徐辛庄等主要站点周边区域构建轨道微中心，将交通设施与所在区域的公共建筑结合开发，形成一体化的公共交通枢纽节点，提升地区交通出行效率和产业办公、生活配套、特色休闲等功能的服务水平，形成副中心的新城市形象。

3.综合施策，构建精细化停车市场秩序

深化停车市场精细化管理。加强停车规范化管理，落实“停车入位、停车付费、违停受罚”基本要求，推进道路停车电子收费全覆盖，强化停车管理执法，全面规范路内路外停车秩序。完善停车政策，完善市级统筹、区街共治、社区自治的停车治理体系，健全居住停车认证机制。实现对机动车保有量和使用量的“双控”，规范停车秩序，建立“路侧高于路外、路外高于居住区、地上高于地下”的差异化停车收费体系；分区域、差异化适度供给基本车位，逐步建立合理的收费体制、科学的管理机制，推动停车发展走社会化、产业化道路。

近期加大停车设施供给。以配建停车为主、路外公共停车为辅助，路内停车为必要补充。通过边角空地插建停车场、科学规划建设自动化立体停车设施等方式，适度缓解资源短缺地区停车难问题，注重盘活存量资源，推动居住区和周边单位开展错时共享停车。建设通马路交通枢纽停车场、环球影城北停车场等公共停车场。在老城区适量施划路内停车位，

试点研究利用地下空间、桥下空间科学建设社会公共停车设施。

规范共享单车发展和管理。采取措施规范共享单车停车秩序，严格落实共享单车违规停放的惩处机制。加强行业服务质量考核和行政处罚约束，组织开展秩序整治专项治理，分期分批推进停放区优化设置和电子围栏、蓝牙道钉建设，引导租赁自行车行业平稳、有序发展。

4.研究探索需求管理政策，调控交通需求

加强交通政策研究储备工作。研究机动车限行、停车收费体系调整等出行政策措施，减少机动车出行强度，推动出行结构升级，支撑交通节能减排持续发展。

开展停车相关政策研究。研究划分副中心停车分区，划分一类、二类和三类停车区域，为制定差异化收费标准提供基础，提高停车收费标准，适当增加机动车出行成本。创新停车管理机制，推动政府机关、学校等专用停车场有偿错时共享。

推行新工作方式，降低交通需求。积极引导错峰和弹性出行，推行网上办公、视频会议、网上审批等工作方式，降低早晚高峰时段交通需求。

5.推广新能源机动车，促进绿色低碳可持续发展

推动绿色低碳转型发展。探索在城市副中心设立超低排放示范区，为实现碳中和、碳达峰目标贡献交通力量。推广低碳新能源运输工具，优化车辆能源结构，推动交通能源消费变革，鼓励公交、出租、旅游等行业车辆新增、更新为新

能源车。加快充电桩建设，研究布局换电设施，便捷新能源汽车使用。

逐步淘汰高排放货运车辆。严格执行《北京市促进高排放老旧柴油货运车淘汰方案》及《北京市打赢蓝天保卫战行动计划》工作要求，综合施策，进一步加快本辖区高排放老旧柴油货运车淘汰步伐，切实降低机动车污染物排放，持续改善首都空气质量。

引导车辆能源结构优化调整。推广清洁能源与新能源出租车、公交车及游船等的配置，加快建设充电桩等配套设施，推动形成市场化的建设、运营、管理机制，建成较为完善的充电设施服务网络。同时，以运营激励以及设置超低排放区等路权配置措施为重点，进一步加大存量燃油车替换为新能源车的政策引导力度，为新能源汽车使用创造有利环境。进一步淘汰污染严重、排放不达标的货运车辆，积极推广节能型、环保型车辆，继续引导企业组建“绿色车队”。

（四）加强交通治理精细化，提高交通运行效率

1.加大综合交通治理，缓解道路交通拥堵

持续开展堵点乱点监测。依托综合出行指数等评价指标，对副中心交通运行和交通治理进行监测，加强城区交通堵点乱点治理，优先在重点区域开展治理试点，并在其周边开展综合交通治理工作。不断优化道路信号周期，优化设置交通标志标线、隔离带，完善慢行系统，努力建设“安全便捷、经济高效、绿色智慧、开放融合”的交通出行环境。

加强堵点乱点整治力度。加大对机动车、行人、非机动车交通违法的整治力度。对机动车闯红灯、闯禁行、逆向行驶等影响通行安全、群众反映强烈的违法行为打击力度，切实形成震慑；对行人、非机动车闯红灯、逆行、横穿道路、占压机动车道等违法行为，开展强力执法整治，切实规范行人、非机动车通行秩序。充分利用“12345 市民热线”，聚焦副中心交通热点、难点和重点区域，稳步提升交通诉求的解决率和满意率。

持续开展堵点乱点治理。持续开展副中心交通堵点分类治理工作，实行交通综合治理方式。逐一研究制定各类堵点治理方案，提升重点区域交通运行效率，保障各种交通方式出行有序。按年度制定交通堵点治理清单，全面推进重点区域综合治理、学校、医院周边专项治理、堵点乱点强化治理。定期归纳总结疏堵治理措施，形成治理措施数据库，建立、优化和完善各级堵点治理效果评价体系，定期开展评价。

2.充分利用智能化手段，提高交通监测和管理能力

充分发挥智能交通监测能力。充分运用物联网、5G、人工智能等新技术，配合市级交通部门构建大整合、高共享、深应用的副中心“城市大脑”。围绕构建实时感知、监测、预警、决策、管理和控制的智能交通体系框架，以物联感应、移动互联、人工智能等技术为支撑，实现交通建设、运行、服务、监管全链条信息化和智能化，明确智慧交通建设和重点项目。积极推进“雪亮工程二期”、综治信息化平台等智

能化应用，把大数据应用为特征的智能元素融入到基层交通治理各个方面。

改善交通出行体验。实时采集处理浮动车数据，实现对副中心道路交通运行状况的监控。建设通州区动态交通信息服务系统，依托可变情报信息板以及互联网站、手机、广播电视等各种媒体，为市民提供城市道路实时路况、驾车路线、停车场等交通信息服务，最大限度方便公众出行。

3.搭建交通信息化平台，实现精细化管理

加快交通信号平台建设。将全区信号终端控制平台接入交管指挥中心及第二办公区，利用流量检测器提供的相关数据及视频信息，实现信号灯上端的手动、自动控制以及信号配时策略的实时下发。同时，在环球影城区域及区内重要路口，利用联网信号灯，实现路线单向或双向绿波、区域联网联控以及警车、救护车、公交车等特种车辆信号优先，提升交通总体运行水平。

推进交通执法平台建设。开展通州区交通运输行政执法综合管理信息系统建设，围绕“以科技推动交通执法转型升级，助力交通法治建设”的要求，建设五大任务，包括行政执法综合管理相关应用系统、交通运输行政执法数据中心和对外接口、完善智能化执法终端系统、完善软硬件支撑环境及执法勤务调派平台；实现执法办案智能化、跨区域跨部门执法协同化、监督管理精细化、执法队伍管理规范化的目标。

推进道路运输平台建设。通过道路运输车辆动态信息服务平台对全区危险品运输车辆监控数据进行分析，发现超速、疲劳驾驶报警及时通知相关企业进行处置，消除安全隐患。

4.加强综合检查站管理，提升进出京出行效率

推动与北三县综合检查站共同管理。研究进京综合检查站向北三县东、南部边界设置的可能性和方案（警戒线长度基本不变），推进城市副中心与北三县互联互通及便利出行。加强执法联动，健全执法会商和联勤联动机制，加快三地执法信息资源共享，促进区域执法协同联动。推动落实进出京车辆检验检测结果互认，为取得相应许可和认证的进京车辆、货物、人口开设快速免检通道，便利群众快速通行。

（五）强化交通行业监管，提升安全运营水平

1.完善交通运输管理，提升行业服务水平

加快转变行业管理方式。强调政策引导、市场主导、行业监督的管理理念，加快行业管理方式和服务方式的转变，充分发挥市场对资源配置的决定性作用，提高区域出租、旅游客运、机动车维修、水域游船等运输行业的服务效率和质量，加强行业事中事后监管，引领行业有序发展。

加强安全生产管理。加强对运输企业经营的全过程监管，对不满足安全生产条件的，严格依法处理。实施安全生产标准化达标创建，促进运输企业强化基础工作。健全运输企业安全生产责任体系，建立安全隐患排查制度，加强设施设备的安全技术管理。加大安全生产宣传力度。

加强安全监管执法。加大对出租汽车、省际客运、旅游客运、道路货运、机动车维修、汽车租赁等行业的监督管理，重点加大对非法客运和非法运输危险化学品的打击力度。

2.强化行业依法管理，维护良好交通秩序氛围

加强执法部门联动。实施综合执法、联合惩戒，加大交通执法力度。加快建设非现场执法设备设施，建立健全交通信用监管机制，对各类交通违法行为实施综合执法、联合惩戒，提高违法行为的长期成本，提升处罚的警示作用。强化网约车、共享单车等新型交通运输组织模式规范监管，维护良好交通环境和秩序。加大交通文明宣传力度，强化交通参与者法治意识，引导养成良好交通习惯，培育形成维护城市交通秩序的社会氛围。

3.强化人才队伍建设，促进交通行业健康发展

加强交通人才队伍建设。强化人才政策创新，加大交通人才引培力度，全面优化人才发展环境，打造人才高地，抓好业务培训和业务培育，加强交通运输行业技能人才队伍建设工作，确保交通行业队伍健康发展，为城市副中心高质量发展提供人才支撑和智力支持。

四、实施保障

（一）规划与用地保障

优先安排交通基础设施用地。充分在城市总体规划、副中心控规及城市副中心综合交通规划实施方案等上位规划的指导下，统筹编制交通专项发展规划。坚持土地利用与交通协调发展，优化副中心交通发展模式，建立交通基础设施用地储备与批次供地的保障制度。公共交通枢纽场站、公共停车场、交通接驳设施等交通基础设施用地须在规划中优先安排落实。与通州区国民与社会经济发展规划、北京市“十四五”时期交通发展建设规划做好对接工作。

（二）政策保障

加强交通基础设施建设项目前期储备。适度超前、优先发展交通基础设施，提前规划控制交通走廊和重大交通设施用地。综合考虑经济发展、社会需求、交通承载力和环境容量等因素，研究制定交通资源配置相关政策，确保交通用地、资金资源向绿色交通倾斜，并建立社会化监督与评价机制。

（三）资金保障

探索交通基础设施建设与土地捆绑开发模式。充分利用市场化经营手段拓宽公共交通、次支干路、枢纽场站、停车设施等投融资渠道，广泛吸引社会资本投入交通基础设施的建设和经营。

建立分类引导的交通枢纽建设投融资模式。综合考虑规划条件、交通枢纽功能定位、周边商业需求、交通基础条件等因素，分类展开交通枢纽建设工作，可采取带条件招拍挂

上市供地方式，以商业开发代建交通枢纽，建成后交付运营使用。

（四）组织保障

加强组织领导。交通运输系统相关部门要按照职能分工，加强沟通配合，细化落实规划确定的主要目标和重点任务及项目，制定和完善相关配套政策措施，统筹协调推进重大项目，确保规划顺利实施。

强化监督评估。分解规划目标、落实责任主体，并加强对规划实施情况的跟踪分析和监督检查，及时把握交通发展中出现的新情况、新问题，组织开展不同阶段规划执行情况的全面评估，适时调整规划和相关政策，进一步增强规划对交通行业发展的指导性。