

京津冀交通一体化发展白皮书

(2014-2020 年)

北京市交通委员会
天津市交通运输委员会
河北省交通运输厅

2021 年 12 月

目 录

前言.....	1
一、发展历程：从“蓝图”到“现实”	1
（一）谋思路、定方向，绘就交通一体化发展蓝图.....	2
（二）补短板、强弱项，协同发展不断取得突破.....	3
（三）攻难关、抗疫情，“十三五”工作圆满完成.....	4
二、建设互联互通的交通网络.....	5
（一）建设高效密集的轨道交通网.....	5
（二）完善便捷通畅的公路交通网.....	7
（三）加快构建现代化津冀港口群.....	8
（四）打造形成国际一流航空枢纽.....	9
三、打造一体高效的运输服务.....	10
（一）加快交通智能化转型，不断提升管理和服务水平.....	11
（二）实施运营模式创新，有力改善出行便利化程度.....	12
（三）推动多种联运模式发展，有效提高客货运输效率.....	13
（四）深入推进运输结构调整，推动区域交通绿色发展.....	13
四、健全完善的协同发展机制.....	14
（一）建立多层级的协同发展机制.....	15
（二）持续深化法制政策标准协同.....	16
（三）不断探索提出重大创新举措.....	17

五、围绕战略重点深化工作..... 18

 （一）高水平规划建设北京城市副中心交通体系.....19

 （二）高起点规划高标准建设雄安新区综合交通运输体系..... 20

 （三）高标准打造世界一流的智慧绿色港口群.....22

 （四）构建完善冬奥会大型活动交通支撑保障体系..... 22

 （五）协同保障大兴国际机场顺利通航.....23

六、未来展望..... 24

结束语.....25

前言

京津冀协同发展是以习近平同志为核心的党中央在新的历史条件下作出的重大决策部署，是总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的重大国家战略。

交通是京津冀协同发展过程中率先突破的三个重点领域之一。2014 年 2 月 26 日，习近平总书记在北京市考察工作时发表重要讲话，强调“把交通一体化作为推进京津冀协同发展的先行领域，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”。

七年多以来，在以习近平同志为核心的党中央坚强领导下，在交通运输部的统筹部署下，在京津冀三省市的共同努力下，以轨道为骨干的多节点、网格状、全覆盖的交通基础设施网络不断形成，区域运输组织和服务质量有效提升，法制政策标准等方面不断深化协同，为京津冀协同发展提供了有力支撑。

为全面介绍京津冀交通一体化发展成就，增进社会各界的认识和了解，促进京津冀协同发展取得更大突破，特发布此白皮书。

一、发展历程：从“蓝图”到“现实”

随着城市化、机动化、信息化的全面快速发展，我国城镇空间结构体系已经发生深刻变化，重大战略区域、中心城市和城市群成为承载诸多发展要素的主要空间形态。放眼世界，产业和人口向优势区域不断集中，形成以城市群为主要形态的增长动力源，进而带动经济总体效率提升，这是经济发展的客观规律。美国的

波士顿—华盛顿城市群、日本的太平洋沿岸城市群等都是其经济发展极其重要的增长极。在这个过程中，交通起到了基础支撑和先行引领的重要作用，其一体化发展水平决定了区域协调发展的广度和深度。

2014 年以来，京津冀三省市交通不断适应新发展形势，牢牢抓住疏解北京非首都功能这个“牛鼻子”，把握交通基础发展、服务水平提升和协同发展机制完善的关键机遇，着力打造设施与世界级城市群相适应的综合交通网络，推进京津冀交通一体化发展从“蓝图”迈向“现实”。

（一）谋思路、定方向，绘就交通一体化发展蓝图

京津冀协同发展上升成为国家战略之前，京津冀交通发展已处于全国领先水平。2014 年已初步形成了以北京为中心，以快速铁路、高速公路为骨干，普速铁路、国省干线公路为基础，与港口、机场共同组成的放射圈层状综合交通网络，营运铁路网密度、高速公路网密度都是全国平均水平的 3 倍以上，为初步开展综合运输服务提供了较好的基础。但总的来看，交通一体化发展仍不充分，综合交通网络布局和衔接、运输服务能力和效率等尚不足以满足区域协同发展和打造世界级城市群的要求。

京津冀协同发展上升成为国家战略后，发展蓝图逐步清晰，交通领域率先发力。2014 年，交通运输部成立了推进京津冀交通一体化领导小组及其办公室，三省市交通运输主管部门建立了京津冀交通一体化联席会议机制，交通一体化工作机制率先建立。

2015 年，在《京津冀协同发展规划纲要》的指导下，国家发展改革委和交通运输部联合编制了《京津冀协同发展交通一体化规划》，明确了京津冀交通一体化发展的目标和主要任务。2016 年 3 月，中央政治局审议并原则同意《关于北京市行政副中心和疏解北京非首都功能集中承载地有关情况的汇报》，明确了北京市重大空间格局调整和集中承载北京非首都功能的新区选址。至此，坐标落定、蓝图绘就，京津冀交通一体化发展驶入快车道。

（二）补短板、强弱项，协同发展不断取得突破

2017 年和 2018 年，京津冀三省市围绕战略重点和主要任务加速推进，各项工作取得实质性突破。交通一体化工作作为河北雄安新区及北京城市副中心建设、大兴国际机场和冬奥会、冬残奥会交通保障当好先行，持续加大对重点区域交通基础设施规划建设和运输服务保障力度。京滨、京唐等部分规划城际铁路进入前期研究阶段，北京城市副中心线等市郊铁路开通运营；国家高速公路“对接路”不断延展，国省干线“瓶颈路段”持续升级改造；沿海港口码头泊位、航道工程建设持续推进，后方集疏运体系不断完善，区域交通一体化运输服务水平快速提升。京津冀交通一卡通推广使用，客运联网售票系统搭建形成，ETC 率先实现联网，跨省市公交线路持续优化、省际客运班线公交化改造试点完成，公铁、空铁和海铁等联运模式快速发展。协同发展机制全面落实并不断健全，区域交通运输管理政策、执法、信息、标准“四个统一”工作不断推进，区域交通管理协同水平实现新突破。

（三）攻难关、抗疫情，“十三五”工作圆满完成

2019 年，交通一体化工作进入了“滚石上山、爬坡过坎、攻坚克难”的关键阶段。雄安新区从规划编制转向大规模建设、北京市级机关迁入通州副中心，交通一体化工作继续向纵深迈进。轨道上的京津冀初步形成并逐步发挥作用，国家高速公路待贯通路段基本打通，国省干线“瓶颈路段”大部分消除，三省市互联互通进一步加强。大兴国际机场顺利开通运营，“双核两翼多节点”的世界级机场群布局成型，基本建成以天津港为核心、河北港口为两翼的世界级港口群。北方国际航运核心区加快建设，天津港起步建设世界一流智慧绿色港口，京津冀对外开放格局进一步扩大。环京津贫困地区高速公路基本实现全覆盖，“公转铁”、货物绿色配送等工作加快实施，交通一体化工作坚持打好决胜全面建成小康社会攻坚战。津冀两地港口企业签署《战略合作框架协议》，本着“优势互补、资源共享、平等互利、协同创新”的原则，进一步拓展码头项目合作，合力建设津冀世界级港口群，合力打造雄安新区便捷出海口，合力拓展海外合作项目和开辟更多国际航线，错位发展集装箱和大宗货物等运输，不断创新津冀港口协同发展模式。

2020 年，三省市全力克服疫情影响，高质量完成京津冀协同发展中期和“十三五”时期目标任务。面对突如其来的新冠肺炎疫情，交通主管部门迅速反映，强化京津冀区域联防联控联动机制。共同制定了《关于加强疫情防控、服务保障和重点建设协调

联动实施意见》，在公路保畅、运输保障、建设推进等方面相互支持，共同拱卫首都安全。在疫情防控常态化背景下，协同优先保障重点建设项目物料供应，在年底基本完成各项重点任务，确保“十三五”圆满收官。

2014 年以来，京津冀交通一体化从“蓝图”到“现实”，顺利完成规划要求的各项任务，协同发展水平在全国走在前列，区域安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通体系建设已经取得显著成效。进入“十四五”时期，京津冀协同发展仍然面临着许多关键挑战，交通一体化对于加强互联互通、促进三省市民心相通发挥着日益重要的作用。

二、建设互联互通的交通网络

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，多层级的轨道交通网络初具规模，公路交通网络日益完善通畅，机场群、港口群建设成果达到国际先进水平，“四横、四纵、一环”的京津冀网络化综合运输通道格局基本形成。

（一）建设高效密集的轨道交通网

京津冀多层级的轨道交通网络建设持续深入，“轨道上的京津冀”初步形成并不断发挥作用。

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。京张高铁、京沈高铁等相继建成通车，雄商、雄忻、津潍高铁加快推进，区域

地级以上城市全部实现高速铁路覆盖，京津冀与东北、中原、山东半岛城市群等周边区域联通时间大幅缩短，城市群间良性互动的局面初步形成。

城际铁路建设加快推进，京津冀城市间联系更加紧密。京津城际延伸线、京雄城际、津保铁路、崇礼铁路建成通车，京唐城际、京滨城际、津兴铁路、石衡沧港城际和城际铁路联络线一期等一大批城际铁路加快建设。相邻城市间基本实现铁路 1.5 小时通达，京雄津保“1 小时交通圈”已经形成。截至 2020 年底，京津冀区域营运性铁路总里程达 10480 公里，较 2014 年增长 33.6%。

市郊铁路发展实现重大突破，轨道交通网络结构不断优化。截至 2020 年底，北京市已开通城市副中心线、怀柔-密云线、通密线和 S2 线等 4 条市郊铁路共 400 公里（其中市域内 364.7 公里），加快推进东北环线整体提升工程、城市副中心线整体提升工程（西段）等市域（郊）铁路项目前期工作，出台《关于促进市域（郊）铁路发展的指导意见（试行）》。天津市发布《市域（郊）铁路专项规划（2019-2035 年）》并开行津蓟市郊铁路等。北京和天津中心城区与新城、卫星城之间的“0.5 小时通勤圈”加速构建，未来将对支撑远距离通勤、引导城镇空间优化拓展发挥日益重要的作用。

地铁建设力度继续加大，有效促进城市交通绿色发展。北京地铁网络进一步织补、加密、优化，截至 2020 年底里程已达 727 公里，七年来增加了 200 公里，城市绿色交通出行比例连年上升。

天津已建成 6 条地铁，通车里程达到 232 公里，多条线路在建，城市轨道交通覆盖不断扩大。石家庄地铁实现从无到有，近年来通车里程已达 60 公里，对改善路面交通状况、拓宽城市发展空间起到积极作用。

（二）完善便捷通畅的公路交通网

基本完成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、京礼、津石、大兴国际机场高速等一大批高速公路建成通车，首都环线高速通州大兴段贯通，京秦、承平等高速加快推进。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，同时也缩短了区域各城市间的互通时间。

强化协同共建，“待贯通路”、“瓶颈路”基本消除。过去，京津冀三省市因为规划和建设节奏不同，形成了多条“待贯通路”和“瓶颈路”，阻碍三省市互联互通。京津冀交通一体化工作开展以来，三省市交通主管部门主动加强工程对接。截至 2020 年底，三省市累计打通“待贯通路”、“瓶颈路”32 条段、共 2005 公里，国高网首都放射线路段全部打通。

提升路网通达水平，助力脱贫攻坚任务顺利完成。加快推进贫困地区高速公路建设，重点围绕燕山—太行山集中连片特困地区、黑龙港流域等区域，建成太行山高速、曲港高速（曲阳至肃宁段）等贫困地区高速公路 14 条段。加快实施农村公路提级改造、

安保和危桥改造工程，贫困区域交通现状彻底改变。

（三）加快构建现代化津冀港口群

天津港初步建成国际一流枢纽港口。国家出台《关于加快天津北方国际航运枢纽建设的意见》。建成高沙岭港区、大港港区深水航道和南疆港区 27 号通用码头、中石化天津液化天然气码头等一批专业化码头，港口设施能级持续提升。铁路集疏运比例持续提高，岸电设施广泛覆盖，绿色港口建设成效显著。累计开通集装箱航线 130 条，每月航班 550 余班，建成内陆营销中心 111 个，海陆双向辐射能力明显增强。开展口岸降费提效、治乱出清优化环境专项行动，口岸营商环境显著改善，实施集装箱进口“船边直提”和出口“抵港直装”，口岸通关效率大幅提升。2020 年港口货物吞吐量达到 5.03 亿吨，集装箱吞吐量达到 1835.3 万标准箱，较 2014 年提高 31%，2020 年新华·波罗的海国际航运中心发展指数排名较 2018 年跃升 10 位。

津冀港口协同分工和合作不断深化。贯彻落实《加快推进津冀港口协同发展工作方案（2017—2020 年）》，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。以资本为纽带，天津港集团与河北港口集团、唐山港实业集团合资成立两个集装箱码头公司，开通环渤海内支线 16 条。天津港 2020 年完成中转吞吐量 185 万标

准箱。设立天津港集团雄安新区服务中心，为货运开通绿色通道。津冀两地港口企业在 2019 年签署《战略合作框架协议》基础上，2020 年再次签署《世界一流津冀港口全面战略合作框架协议》，深化渤海湾深水资源共享利用，制定实施《津冀沿海锚地布局方案》等。着眼错位发展，实现优势互补，在 2020 年津冀港口群货物吞吐量中，河北港口占比 70.5%，天津港占比 29.5%；在津冀港口群集装箱吞吐量中，河北港口占比 19.6%，天津港占比 80.4%。

港口后方集疏运体系日臻完善。建成滨海新区绕城高速，塘承高速与西中环联络线、西中环南延线等集疏港道路建设稳步推进。南疆矿石铁路专用线投入运营，南港铁路项目全线通车。

（四）打造形成国际一流航空枢纽

“双核两翼多节点”的京津冀机场群布局完成。北京大兴国际机场顺利通航，天津滨海国际机场三期扩建工程加快推进，秦皇岛北戴河机场、承德普宁机场建成通航、冬奥会配套工程张家口宁远机场以及邯郸机场等改扩建工程建成投用，邢台军民合用机场主体完工，京津冀 9 个规划机场全部投入使用。2019 年，区域 9 个机场客运量接近 1.4 亿人次，其中首都机场客运量达 1 亿人次，位居亚洲第一、世界第二；天津滨海、石家庄正定机场的保障能力和区域枢纽地位也不断提升，天津机场旅客吞吐量由一千万人次提升至两千万以上。京冀共建共管的大兴国际机场临空经济区建设全面启动，三省市多个空港型综保区、跨境电商综合实验区、自由贸易试验区等空港经济区落地，机场群成为京津冀区域经济

增长新引擎。

机场群协同分工、差异化发展的格局初步形成。首都机场加快结构调整，不断腾挪优化远程国际航线航班。从 2014 年到 2019 年，国际航点数增加了 31 个。天津滨海机场强化区域枢纽功能，大力发展航空物流。石家庄正定机场积极发展航空快件集散及低成本航空，成功迈入千万级机场行列，旅客吞吐量年均增长 18.8%，实现跨越式发展；空铁联运成效明显，2019 年运送空铁联运旅客 130 万人次，年均增长 50.3%。

机场陆侧交通保障体系不断完善。京雄城际大兴国际机场站、京广高铁正定机场站开通运营，天津滨海国际机场三期改扩建工程与京滨铁路机场站进行一体化设计，首都机场与京哈高铁连接线开展前期研究。津兴铁路、城际铁路联络线一期工程按期推进，京津石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，为扩大机场辐射范围、提升航空服务水平和枢纽运营效率提供了有力支撑。京开拓宽工程、京石、大兴国际机场北线高速（京开高速—京台高速）工程等建成通车，京密路加快改造，以机场为重要节点的高速路网更加完善。

三、打造一体高效的运输服务

“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、均等化水平大幅度提高，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。

（一）加快交通智能化转型，不断提升管理和服务水平

交通信息基础设施建设投入持续加大。北京市交通运行协调指挥中心二期工程建成使用，天津市综合交通数据分析服务平台建成使用，在全国率先搭建交通专有云平台，河北综合运行协调与应急指挥中心上线使用。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。京津冀交通一卡通互联互通工程是交通一体化的重要举措，也是提升京津冀区域百姓出行的一项重大民生工程。2015年起，京津冀三省市联合发行“交通联合”互通卡，在京津冀区域内可享受同城优惠政策。到2017年底已基本实现京津冀区域主要城市、各种公共交通方式“一卡全覆盖”。三省市不断扩大互联互通城市数量，推广交通一卡通移动支付便民应用，居民出行更加便捷。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，一卡走遍京津冀乃至全国的出行模式基本形成。北京轨道交通乘车二维码“一码通行”工作启动并不断推广，已实现与天津、上海、广州、呼和浩特的互联互通。

省级客运联网售票系统投入使用。京津冀三省市交通主管部门组织编制《京津冀道路客运联网售票一体化实施方案》，保证省级道路客运售票系统联网工程按时建设完成并联网运行。截至2020年底，三省市共计169个二级及以上客运站（北京8个、天

津 10 个、河北 151 个）均可提供跨省（市）内联网售票、改退签和快捷乘车等功能，推出互联网、手机等多个服务入口，“互联网+便捷交通”的服务理念深入人心。

（二）实施运营模式创新，有力改善出行便利化程度

多层级的轨道交通服务体系加快构建。京津城际延伸线实现“公交化”运营，方便京津两地居民互通。利用既有铁路开行市郊列车取得实效，北京市郊铁路 S2 线、城市副中心线、怀密线、通密线 4 条市郊铁路相继开通并不断改造提升。轨道交通“四网融合”不断发展。北京清河站、北京西站和天津站等铁路站实现铁路与城市轨道信息共享、安检互认；北京站、北京北站、天津站、天津西站等多个铁路站实现高铁与市郊铁路、城市轨道的便捷换乘，各层级轨道交通间的融合发展逐步完善。

跨省客运服务水平日益提升。京津冀三省市着手大力推动公交和省级客运改革，极大方便了毗邻地区居民出行。北京共实现 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，日均客运量约 27 万人次，有力支撑了环京地区居民日常和通勤出行。京津冀三省市联合制定《京津冀省际毗邻地区主要通道客运班线公交化改造实施方案》，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，对扩大省级道路客运服务覆盖、推动城乡客运一体化发展起到极大的促进作用。

（三）推动多种联运模式发展，有效提高客货运输效率

旅客联程联运模式更加多样，效率不断提升。大兴国际机场推出空轨联运票价优惠政策，旅客可在地铁草桥站办理值机和行李托运，实现“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、客运直通班线覆盖范围持续扩大，对周边中小城市的辐射作用有效增强，旅客在不同运输方式间的中转换乘更加方便快捷。

货运多式联运进入快速发展期。多式联运重点项目建设加快推进。天津新港北铁路集装箱中心站投入运营，成为京津冀地区首个海铁联运综合性集装箱铁路枢纽；天津航空物流园区航空口岸大通关基地一期、邯郸货运中心站、河北保定高新物流园等货运枢纽等项目先后建成使用；天津港中蒙俄经济走廊集装箱多式联运、唐山港集团等国家示范项目建设进展顺利，客货站场衔接转换水平进一步提升。依托港口、货运枢纽、物流园区建设开行京津冀海铁、公铁联运班列，立足京津冀持续扩大多式联运覆盖范围，国际班列开往“一带一路”沿线、东盟等国家，部分线路实现常态化运营，对扩大京津冀与国内外其他区域的经贸往来具有深远意义。截至 2020 年底，河北省已累计开通多式联运线路 30 条，完成集装箱多式联运量 41.52 万标准箱；天津港 2020 年完成海铁联运量 80.5 万标准箱，较 2014 年增长近 3 倍。

（四）深入推进运输结构调整，推动区域交通绿色发展

京津冀三省市强化对接，围绕货运铁路建设、铁路货运服务、

大宗货物“公转铁”、运输工具升级等工作，全方位深入推进运输结构调整。

发挥区域既有铁路路网优势，铁路货运加快释放运能。拓展可实现“公转铁”运输的货物种类，货物运输重点企业铁路运输比例显著提高。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%，在“十三五”期间均有了较大幅度的增长，区域铁路货运网越织越密。铁路专用线建设加快，铁路进港“最后一公里”不断打通，港口大宗货物“公转铁”运输需求基本满足。天津、河北港口煤炭铁路集港比例都已达 100%，矿石等其他大宗货物集港比例也在逐年提升。

车辆结构加快转型升级，推动区域货运绿色化发展。加快新能源货车推广使用，推动城市物资终端实现绿色配送，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%，天津以网络平台推动城市共同配送服务，平台接入规模城配企业新能源车辆占比超 70%。以联合开展柴油货车超标排放专项整治为抓手，大力淘汰国三及以下排放标准柴油车，到 2020 年底实现京津冀及周边地区淘汰国三及以下营运中重型柴油货车超过 100 万辆。

四、健全完善的协同发展机制

京津冀是全国区域协同发展改革引领示范区，交通肩负着探索区域协同发展新模式的重任。在党中央和国务院的大力推动下，三省市立足实际情况，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”，

有效保障交通一体化的高质量发展。

（一）建立多层级的协同发展机制

为了落实交通先行的定位，在京津冀协同发展领导小组和地方推进京津冀协同发展领导小组的部署和领导下，交通领域率先形成了多层级的协同发展机制。

在国家部委层面，国务院 2014 年 6 月率先成立京津冀协同发展领导小组，领导小组办公室设在国家发展改革委，负责组织拟订并协调实施京津冀协同发展战略规划、重大政策，并承担领导小组日常工作。交通运输部 2014 年 7 月牵头成立了推进京津冀交通一体化领导小组，由交通运输部书记和部长挂帅，三省市人民政府、交通运输部各相关领导同志参加，下设办公室及综合规划组、政策协调组、建设推进组等工作组，协调解决推进交通一体化发展过程中的重大问题。在区域层面，三省市交通主管部门联合成立了京津冀三省市区域交通一体化统筹协调小组，由三省市交通主管部门主要领导任组长，各相关单位参加，并对照设立办公室以及专项工作小组。确立了京津冀交通一体化联席会议机制，通过定期召开会议、专项对接工作，凝心聚力、共同推进一体化的具体工作。

七年来，交通运输部推进京津冀交通一体化领导小组（现为京津冀暨雄安新区交通建设领导小组）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，共签署接线协议 16 份。协同发展机制的建立为推动京津

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。在新冠肺炎疫情爆发后，三省市交通主管部门迅速建立起对口工作机制，共同落实联防联控联动的各项措施，为打赢疫情防控阻击战保驾护航。

（二）持续深化法制政策标准协同

交通一体化工作着眼于打破行政区划壁垒和地区分割，大力争取国家政策支持，通过促进法律法规、运输政策、技术标准对接，加快推进区域交通运输综合治理能力的现代化。

积极推进交通领域联合立法，法制协同不断深化。三省市联合印发《京津冀公路立法协同工作办法》《京津冀交通运输行政执法合作办法》等规范性文件，交叉备份文件 140 份（其中北京 100 份，天津 30 份，河北 10 份），共同研究推进大兴国际机场联合执法、冬奥会交通秩序保障等一体化法制建设工作，圆满完成了“一带一路”高峰论坛等一系列重大活动保障任务。

常态化开展区域联合执法，协同治理成效显著。京冀两地共同开展区域治超协作工作，加大环京市县区域超限超载运输车辆执法力度，强化源头治理。三地毗邻区域签订合作框架协议，为深化区域治超合作奠定了坚实基础。开展跨省市运输违法违章联合治理工作，在执法内容上由单纯执法拓展到信用联合惩戒，在执法频率上由重大活动联合保障拓展到经常性执法联动，在组织方式上由交通主管部门协同扩展到多部门合作，开创了三省市交通执法和治理深度协作的新局面。

加快一体化政策的制定和出台，政策协同持续强化。《京津冀协同发展交通一体化规划》出台并适时修改调整，多个项目调整纳入铁路、公路、港口等中长期专项规划，出台《京津冀核心区铁路枢纽总图规划》等区域专题规划，全面落实“一张蓝图绘到底”的理念。《推进京津冀民航协同发展实施意见》《加快推进京津冀港口协同发展工作方案（2017—2020 年）》《津冀沿海锚地布局方案》等各行业的协同发展政策密集出台，区域分工协作、竞合发展的局面加快形成。津冀积极配合《北京市高排放货车通行管理方案》有效实施，引导过境货车绕行，缓解北京过境交通压力；机动车排放标准、油品标准和监管、老旧车辆提前报废以及黄标车限行等政策实现统一，区域连续一致的交通运输政策体系逐步完善。

研究拓展交通标准一体化工作，标准协同全面铺开。三省市着力推动多个跨区域的交通行业技术标准落地实施，“以标准创新促进法规创新、管理创新和技术创新”的工作局面不断形成。2015 年 6 月，首个区域性交通行业技术标准《电子不停车收费系统路侧单元应用技术规范》对外发布，为后续的区域标准编制起到示范引领作用。七年来，三省市共计联合发布《京津冀跨省市省级高速公路命名和编号规则》《高速公路服务区服务规范》等 9 个标准，区域协同的地方标准体系正在加快形成。

（三）不断探索提出重大创新举措

加强体制机制重大创新，通过先行先试、突破藩篱，三地以

资本为纽带的合作不断深化，市场机制作用进一步增强，为解决跨区域、跨方式交通一体化发展积累了宝贵经验。

铁路投资体制改革加快实施。京津冀三省市政府和中国国家铁路集团有限公司共同出资组建京津冀城际铁路投资有限公司，并在 2020 年底完成改革调整工作。通过推动京唐、京滨、津兴铁路、城际铁路联络线等城际铁路项目的投资、建设及运营，不断探索铁路投融资改革、土地综合开发、站城融合发展和资本运营新模式新机制，积极服务京津冀交通一体化发展大局。

津冀港口集团合作不断深化。天津港集团和唐山港集团共同组建津唐国际集装箱码头有限公司，实现两港之间的集装箱资源统筹和航线共享，推动津冀两地集装箱运输跨越发展。天津港和河北港口集团联合成立渤海津冀港口投资发展有限公司，联合对河北和天津的港口基础设施和业务运营进行投资和管理，对推进津冀港口资源集约利用、促进两地港口提质增效作用明显。

区域统一的机场管理体系建立完善。首都机场集团公司统一管理京津冀三省市枢纽机场，实现机场管理体制的重大革新，真正构建起航空枢纽协同发展机制，对促进区域机场群合理定位、优势互补、协调发展起到有力支撑。

五、围绕战略重点深化工作

京津冀交通一体化工作始终围绕着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，以交通一体化工作为抓手推进京津冀协同发展。

（一）高水平规划建设北京城市副中心交通体系

各项规划密集出台，持续推动北京城市副中心交通体系规划建设。《北京城市总体规划（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）》等一系列规划先后出台，明确了构建以北京城市副中心为交通枢纽门户的对外综合交通体系的目标，提出加强北京城市副中心与中心城区、北京城市副中心与各新城之间的快速便捷联系，加快建设七横三纵的轨道交通线网以及五横两纵的高速公路、快速路网络，为高标准规划建设北京城市副中心交通体系提供了有力支撑。市郊铁路副中心线开通并东延至乔庄东站、西延至良乡站，地铁 6 号线西延、7 号线东延、八通线南延等工程顺利完工，城市副中心与中心城区间的轨道交通快速联系得到加强。结合实际客流需求及交通设施条件，持续优化公交线路，地面公交服务水平和出行品质不断提升。京通快速路、广渠路等快速路延伸至城市副中心，东六环路改造工程加快推进，总计新建或改扩建高速公路、城市道路、普通公路等道路设施 33 项、超过 250 公里，城市副中心骨干路网络格局得到有效完善。新建东夏园、城市绿心区域和东关公交三个交通枢纽，北京城市副中心站综合交通枢纽开工建设，通过投放共享单车实现“最后一公里”通勤保障。城市副中心轨道交通和内外路网建设齐头并进，基本构建起以公共交通为主导的城市副

中心综合交通体系，有力支撑了北京市级行政机关迁入城市副中心。

打造通州与北三县一体化发展示范区。《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》印发实施，通州与北三县交通互联互通工作重点推进。轨道交通平谷线全线规划方案获批，完成全线可研报告专家评审及上报工作，密涿京沪高速公路联络线、首都地区环线全线绕出北京等项目开展前期研究论证。加快实施跨河桥梁建设，燕潮大桥建成通车，通州与廊坊北三县的交通基础设施互联互通正在加强。建立交通执法区域联动机制，实现区域交通统一执法。

（二）高起点规划高标准建设雄安新区综合交通运输体系

强化顶层设计，建立健全综合交通规划体系。“四纵三横”高速公路网、网格化普通干线公路网全部纳入《河北雄安新区规划纲要》《河北雄安新区总体规划（2018-2035 年）》，27 个对外骨干路网项目（总长约 1195 公里、总投资约 1866 亿元）全部纳入《河北雄安新区综合交通专项规划》。路网联通高铁站、城际站和白洋淀站、白沟站“两主两辅”枢纽，京雄、津雄快速直达，与大兴国际机场直通，与天津港、黄骅港畅通，构建起多中心、网络化的交通布局。完善规划体系，编制《京津冀核心区铁路枢纽总图规划（2016 年—2030 年）》并获得批复，规划建设雄安铁路枢纽、霸州技术作业站及白沟物流基地等；编制《河北雄安新区智能交通专项规划》，对新区智能交通体系进行总体设计；编制《河北雄

安新区综合立体交通网规划》，对新区各类交通基础设施进行统筹布局，夯实新区交通基础设施系统底盘；编制《河北雄安新区物流体系布局专项规划》《白洋淀水运交通专项实施规划》等专项规划，做好交通运输各细分领域的整体谋划。面向重点项目及复杂工程的落地实施，编制《起步区东西轴线铁路和道路基础设施专项实施规划》《雄安新区农村公路网实施规划》《道路管养设施专项实施规划》等，充分衔接上位规划与项目建设。

雄安新区快速便捷的区域综合交通网络初步成型。京雄城际铁路全线贯通，雄商、雄忻高铁、石雄城际、雄安新区至大兴国际机场快线等项目前期工作开展顺利，雄安新区“四纵两横”高速铁路网建设加快。京雄高速等 4 条段高速公路和良常路南延（G230）、容易线、安大线等 3 条普通干线公路将陆续于 2021 年建成通车，雄安新区对外骨干交通路网初具规模。同步推进雄安高铁站枢纽、白洋淀站以及白沟站枢纽拓展物流功能研究，以铁路为核心的综合交通枢纽建设形成。天津港集团雄安新区服务中心投入运营，依托保定、胜芳、白沟等物流节点形成了“一中心三节点”的服务保障体系，为雄安新区打造便捷高效的出海口。

着力打造交通强国建设先行区。《河北雄安新区交通强国建设试点实施方案》编制获批，雄安新区列入全国首批交通强国建设试点。京雄城际引入智能建造手段，打造中国智能化高铁建设“新标杆”。京雄高速全线贯穿智慧创新理念，聚焦车路协同式自动驾驶产业发展，为雄安未来之城的数字化、智能化、融合化提供更

多的支撑。雄安新区交通建设经验逐步形成，先行区建设初见成效。

（三）高标准打造世界一流的智慧绿色港口群

智慧港口建设取得重大突破。天津港完成全球第一个既有码头（五洲国际）集装箱堆场自动化改造，开工建设北疆港区 C 段智能化集装箱码头，实现全球首批完全无人驾驶电动集卡商业化运营，成为全球首个获批建设自动驾驶示范区的港口，建成京津冀港口智慧物流协同平台。唐山港以科技创新提升口岸综合服务能力，借助 5G 网络技术加快数字化转型升级，在集装箱自动化码头建设、无人驾驶集装箱卡车研发等领域取得重大成果，有效降低用工成本、提升码头效率。

绿色港口建设取得显著成效。实施天津港绿色智慧专业化码头科技示范工程，30 余个专业化泊位建成港口岸电设施，发布《推进来津靠港船舶使用岸电工作若干措施》，推动靠港船舶应用尽用岸电。打造“公转铁”“散改集”双示范港口，天津港 2017 年煤炭全部实现铁路集疏港，铁矿石铁路集疏运占比持续提升。实施船舶排放控制区升级政策，港作船舶低硫油使用率达到 100%。

（四）构建完善冬奥会大型活动交通支撑保障体系

冬奥会配套重大交通基础设施基本建设完成。京张高铁、崇礼铁路、京礼高速和万龙至转枝莲公路、太子城至古杨树至棋盘梁公路等相继建成，北京市郊铁路 S2 线和延庆综合交通服务中心投入运营，冬奥会张家口赛区核心区“6+1”项目和张家口宁远机

场改扩建工程完工并投入使用，畅通便捷的冬奥通道全面构筑。京银路大修、松闫路改造和小大路改建等工程均已完工，崇礼客运枢纽等工程的稳步推进，延庆和张家口赛区道路内部循环实现四通八达。

交通运输保障体系构建完善并发挥实效。冬奥会交通工作协调小组工作机制适时全面启动，统筹推进跨部门、跨区域、跨方式的交通政策制定、规划建设、交通组织等各项工作。在严格疫情防控措施的基础上，冬奥会交通运输服务保障任务按节点有力有序推进，冬奥会专用道路网规划和标志标识设计工作有序进行，适应并支撑 2021 年冬奥测试赛的顺利举行。

（五）协同保障大兴国际机场顺利通航

大兴国际机场配套交通基础设施建设顺利完成。城市轨道交通大兴国际机场线、京雄城际铁路、京开高速拓宽改造、京台高速、大兴国际机场高速、大兴国际机场北线高速（北京段京开高速—京台高速、东延段和河北段）建成通车，津兴铁路、大兴国际机场北线高速西延、城际铁路联络线一期工程加快实施，大兴国际机场“五纵两横”的基础交通设施网络基本成型，构建起了与高铁、城际铁路、城市轨道、高速公路等多种交通方式衔接的国际性综合交通枢纽，为大兴国际机场助力北京航空“双枢纽”建设、辐射带动京津冀协同发展起到关键的支撑作用。

京冀联合的陆侧交通保障体系建立完善。京冀签署《北京大兴国际机场陆侧交通保障合作框架协议》，建立跨区域的交通管理

和保障机制，共同维护机场地区交通秩序。陆侧交通指挥调度和机场运行中心高度融合，实现全交通方式信息共享，为旅客提供实时信息。两地联合完成公路管理、客运综合、交通执法、科技信息等 10 个方面具体任务，为大兴国际机场的通航起到重要支撑。

六、未来展望

中国特色社会主义进入新时代，京津冀协同发展进入新阶段，交通一体化发展进入攻坚期，在发展理念、协调机制、土地资金、政策法规等领域的一些长期性、深层次矛盾和问题仍然存在，交通网络布局与区域空间和产业格局适应度还有待进一步提升，运输服务质量与人民群众美好出行需求仍有一定差距，一些跨区域、跨部门重点项目和重要事项的协商机制还应持续完善，区域交通绿色化、智能化、安全化发展水平还需要进一步提高。

针对这些问题，“十四五”时期，京津冀交通一体化发展将继续以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，落实党中央、国务院关于京津冀协同发展的战略部署，牢牢把握疏解北京非首都功能这个“牛鼻子”，按照高质量发展的要求，加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，以北京城市副中心和雄安新区建设为重点，全力将天津港建设成为世界一流智慧港口、绿色港口、枢纽港口，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。

——统筹规划，突出重点。围绕区域空间格局战略调整，充分考虑经济发展要素流动、产业和人口分布等因素，统筹规划布局交通网络和设施，对河北雄安新区、北京城市副中心、天津港等重要区域优先考虑、重点突破，构建起区域综合立体交通网。

——安全可靠，人民满意。坚持以人民为中心，把提升人民群众满意度作为交通一体化发展的基本准则，让交通一体化发展惠及所有人。牢固树立安全第一的理念，全面提高交通的安全性、可靠性和应急保障能力。

——绿色环保，智慧引领。以资源环境承载力为基础，着力发展绿色低碳、集约节约的交通运输方式，积极调整交通运输结构，发展绿色交通体系。瞄准新一代信息技术、人工智能、智能制造、新材料、新能源等世界科技前沿，加速布局新基建，大力发展智慧交通，推动交通系统变革升级，实现交通决策科学化、交通管理精细化、交通服务精准化。

——改革创新，协同高效。坚持向改革创新要动力，以体制机制改革为先导，以协同发展为目标，不断打破行政区域分割和市场壁垒，实现互利共赢，为全国综合交通运输体系建设和区域交通一体化发展提供示范和样板。

结束语

当前和未来一段时间，适应区域重大空间格局调整、推动交通高质量发展、促进区域协调发展、建设美丽中国、新冠肺炎疫情

情常态化防控等发展形势对京津冀交通一体化发展提出了新的挑战。交通将继续发挥基础支撑和先行引领作用，实现率先突破，持续为京津冀协同发展提供坚实基础和有力保障。