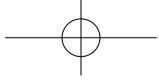


1

京津冀地区发展的新进展

- 1.1 一、二期报告回顾及三期报告的研究背景
- 1.2 京津冀地区人居环境建设的进展
- 1.3 区域合作行动积极开展
- 1.4 三期报告的新形势

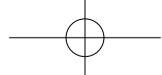


1.1 一、二期报告回顾及三期报告的研究背景

2002年《京津冀地区城乡空间发展规划研究一期报告》出版，对京津冀地区发展面对的原则性、方向性和战略性问题进行了理论探索，报告主张以整体的观念，综合研究城市发展的战略目标、空间布局和协调机制，通过京津共同建设“世界城市”的战略，带动整个大北京地区的繁荣和健康发展。一期报告出版后得到了各界的关注。北京、天津进行了空间发展战略研究，编制了新的城市总体规划，河北省也完成了省域城镇体系规划。随着北京首钢搬迁、天津滨海新区开发开放、河北省曹妃甸港口和工业区建设等相继启动，各地新一轮城市规划进入实施阶段，京津冀地区城乡空间呈现加快发展的局面。

2006年《京津冀地区城乡空间发展规划研究二期报告》出版，对京津冀地区提出了区域性的空间结构，构想了由“京津发展轴”、“滨海新兴发展带”、“山前传统发展带”和“燕山—太行山山区生态文化带”组成的“一轴三带”空间格局。2006年以来，北京举办了2008年夏季奥运会，天津滨海新区、北京中关村自主创新示范区纳入国家战略，京津城际客运专线、京沪高速铁路、京广高速铁路投入运营，京津城市走廊在整个区域中的核心地位得到加强，天津临港地区、唐山曹妃甸工业区以及沧州黄骅港区加快发展，京津冀地区呈现出向沿海产业和城镇密集地带迈进的态势。

然而必须清醒地看到，尽管京津冀各地在产业结构升级以及城市化、城乡统筹、生态保护与水资源利用、区域协调机制等方面，有了一些积极的实践探索，但就地区整体而言，还未找到积极、有效的、科学的发展方式，以适应越发复杂的国际形势，应对更加迫切的国家转型发展要求。京津冀面对的人口、资源和环境问题仍然十分严峻。在这种情况下，继续深入探索京津冀地区城乡空间的组织模式、资源保护与利用方式、区域协调合作模式，是十分迫切的，以此可以进一步促进区域发展方式的转型，实现良好人居环境，这也是我们进行《京津冀地区城乡空间发展规划研究三期报告》工作的主要目的。



专栏 1-1 《京津冀地区城乡空间发展规划研究一期报告》的主要内容

(1) 核心城市“有机疏散”与区域范围的“重新集中”相结合，实施双核心/多中心都市圈战略。以北京、天津双核为主轴，以唐山、保定为两翼，根据需要与可能，疏解大城市功能，调整产业布局，发展中等城市，增加城镇密度，构建“大北京地区”的组合城市。

(2) 实现大北京地区的土地整体利用、综合平衡，强化生态建设。划定保护地区或限制发展地区，进行区域生态环境建设和流域综合治理，保护缺水地带的农田和林地，发展生态绿地，改善地表覆盖状态。

(3) 逐步形成“两带、三轴、两绿心”的空间布局结构。“两带”即滨海产业带和沿山开发带；“三轴”即北京—天津为主轴，北京—唐山—秦皇岛形成沿燕山南麓的东部发展轴，北京—保定—石家庄形成沿太行山脉的西南发展轴；“两绿心”即以白洋淀为核心的白洋淀绿心和以盘山、于桥水库为主的蓟县绿心。

(4) 京津两大交通枢纽进行分工与协作，实现区域交通运输网从“单中心放射式”向“双中心网络式”的转变。

(5) 采取“交通轴+葡萄串+生态绿地”的发展模式，将交通轴、“葡萄串”式的城镇走廊融入区域生态环境中，塑造区域人居环境的新形态。

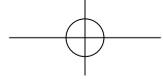


▲ 京津冀北城乡空间发展规划结构示意图



▲ 京津冀地区城乡空间发展规划研究范围

资料来源：吴良镛，等．京津冀地区城乡空间发展规划研究[M]．北京：清华大学出版社，2002．



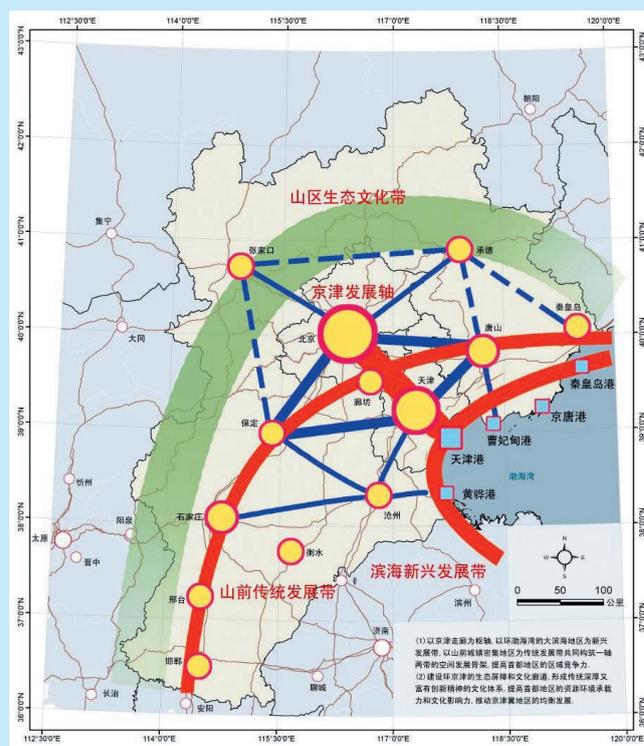
专栏 1-2 《京津冀地区城乡空间发展规划研究二期报告》的主要内容

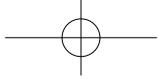
(1) 京津冀区域发展趋向与战略要点: 区域发展趋向将由天津滨海新区为“引擎”的“大滨海新区”向中部平原地域乃至西、北部山区地域推进;“京—廊—津—海”走廊及京广、京秦、京张、京承等走廊地带将成为区域发展的“脊梁”;一批发展条件(如交通条件和区位条件)好的中小城市将崛起,成为地区的“增长极”。

(2) 以“首都地区”的观念,构筑“一轴三带”空间骨架。完善以北京、天津为核心的京津走廊,积极培育环渤海湾新兴发展带——“大滨海新区”,使之成为京津冀地区乃至华北地区发展的引擎,壮大燕山和太行山山前传统发展带,建设山区生态文化带,提高首都地区的资源环境承载力和文化影响力。

(3) 建设和完善区域综合交通体系。推动首都第二机场选址于京津走廊地区,在此基础上规划建设第二机场航空城,使之成为首都地区新的城市节点。推动渤海湾港口群的形成,培育天津港、唐山港(包括曹妃甸港区和京唐港港区)、秦皇岛港和黄骅港组成的港口群,促进合理分工、有序竞争,加强疏港交通体系的建设。

(4) 继承和发扬文化传统,创建良好生态环境,建设良好人居环境。构建以北京历史文化名城为核心的区域文化体系。积极保护北京旧城,努力再创“新京华”文化辉煌;拓展视野,促进“津门文化”走向开放;振兴燕赵文化,培育“新河北人文精神”。





1.2 京津冀地区人居环境建设的进展

1.2.1 地区战略地位得到加强，世界城市地区建设成为共同目标

2006年以来，特别是2008年国际金融危机发生后，京津冀两市一省在国家转型发展的要求下，开始了新一轮的发展目标和发展战略的再确认。北京提出建设中国特色世界城市的战略思考，自主创新、建设全国文化中心等成为发展的重要内容；天津进一步梳理并形成新的发展战略，发展重心继续向滨海地区倾斜；河北省提出建设沿海强省战略，并将沿海发展和环首都发展战略作为河北省的发展重点。总体看来，“世界城市地区”已经成为京津冀地区共同的发展目标。

1. 京津冀地区经济总体保持较快发展，与沿海地区共同引领国家发展

2006—2012年期间，京津冀地区生产总值从24048.12亿元，增加到57261.2亿元，年增长率达到15.6%。在国家西部开发、中部崛起战略的引领下，京津冀与长三角、珠三角一起仍然维持了改革开放以来较好的发展态势，京津冀地区经济总量占全国的比重始终维持在10%以上，与珠三角相当。

人均GDP方面，京津冀地区由2000年的10218元增长至2010年的41887元，翻了两番。北京、天津人均GDP均已经超过10000美元。

表 1-1 2006—2010年京津冀分省地区生产总值情况 亿元

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	年增长率/%
北京	8118	9849	11115	12153	14114	16252	17801	14.0
天津	4463	5253	6719	7522	9224	11307	12885	19.3
河北	11468	13607	16012	17235	20394	24516	26575	15.0

资料来源：国家统计局·中国统计摘要 2013[M]. 北京：中国统计出版社，2013.

注：本表按当年价格计算。

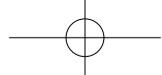


表 1-2 2006-2010 年三大城市密集地区地区生产总值比较

亿元

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	年增长率 /%
京津冀	24048	28707	33846	36910	43732	52075	57261	15.6
沪苏浙	48033	57266	66515	72494	86314	100625	108766	14.6
广东	26588	31777	36797	39483	46013	53210	57068	13.6
三大城市密集地区合计	98669	117750	137157	148887	176059	205910	223095	14.6
三大城市密集地区占全国比重 /%	45.61	44.30	43.67	43.73	43.85	43.52	42.96	
京津冀地区占全国比重 /%	11.12	10.80	10.78	10.84	10.89	11.01	11.03	

资料来源：国家统计局，中国统计摘要 2013[M]，北京：中国统计出版社，2013。

注：本表按当年价格计算。

表 1-3 京津冀与沪苏浙、广东省人均地区生产总值比较

万元

	2000 年	2010 年	增长倍数
京津冀	10218	41887	4.10
沪苏浙	14160	55292	3.90
广东	11337	44115	3.89

数据来源：中国统计年鉴、第五次人口普查、第六次人口普查。

2. 北京首都地位不断提升，区域服务能力得到加强

根据第一、第二次经济普查的数据，在 2004—2008 年间，北京制造业从业人员（-2.37%）呈现负增长的趋势，而生产性服务业增长迅速，其中金融业（16.88%）、信息传输计算机服务和软件业（15.89%）、交通运输仓储和邮政业（15.44%）、租赁和商务服务业（12.57%）、科学研究技术服务和地质勘查业（11.30%）是增长最快的五个行业部门。到 2008 年，北京第三产业在地区生产总值中的比重已经达到 75% 以上，其中金融业、房地产业、租赁和商务服务业这三个典型的高等级服务业从业人员高达 162 万人，远超过制造业从业人员。这表明北京已经进入后工业经济发展时代，高级服务业和自主创新角色进一步强化。

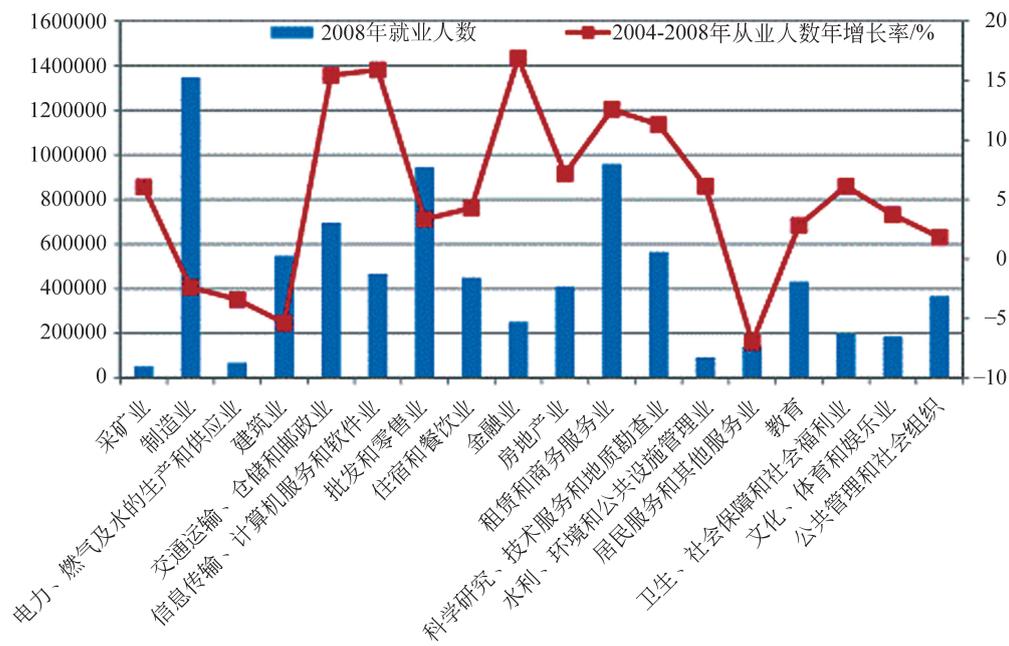
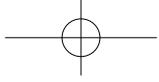
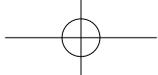


图1-1 北京分行业从业人员状况

资料来源：北京市第一次、第二次经济普查。

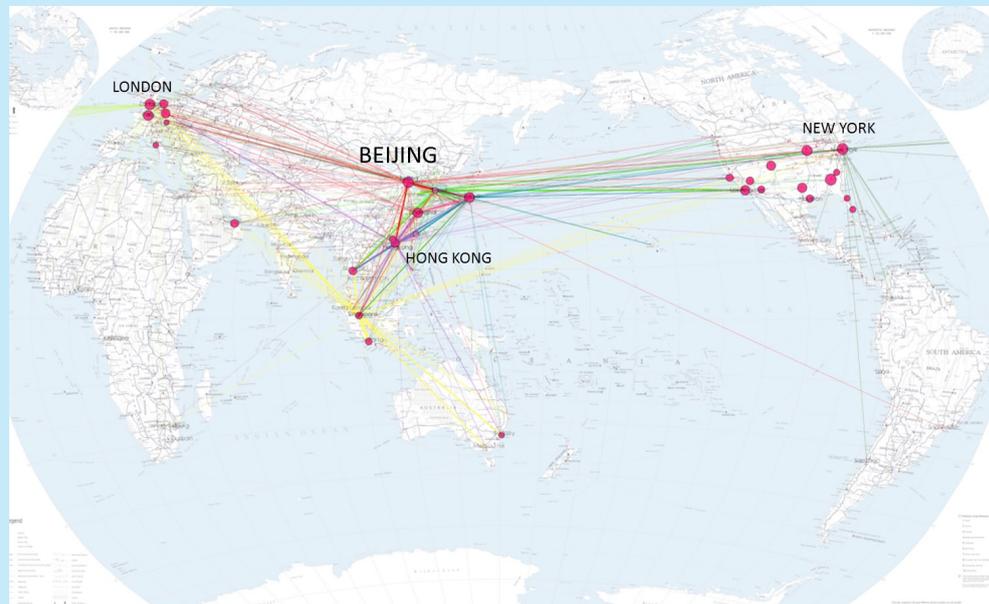
北京与世界、特别是与亚太地区的人员联系越来越密切，成为中国参与世界经济活动的重要窗口，国家政治、经济活动决策中心的地位在不断得到增强。2012年世界五百强企业中的44个在北京设立总部机构，仅次于拥有49家500强企业总部的东京。北京参与世界经济体系的关键行业（金融业、能源等）发展速度加快，金融业等就业规模接近于伦敦和纽约等城市。2008年北京金融业从业人员为22.8万，其中银行和保险业为20.07万，与之对比2005年大伦敦地区金融业人员32.50万（金融危机后估计在25万~30万），纽约金融就业接近35万。未来随着中国国际地位的提升，在全球金融市场中竞争力的提升，北京辐射全球全国的金融服务业仍将获得较快发展。



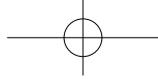
专栏 1-3

北京在世界经济活动中的地位

目前，在 CBD 内以区域总部为代表的商务服务业占到企业总数的 60% 以上，高端商务产业已经在区域内形成了较为完整的产业链，构建起了良好的国际化商务产业环境。北京市 60% 的外资银行分行、80% 的外资汽车金融公司均入住 CBD 及周边地区，其中法人金融机构 71 家，外资金融机构 146 家。全球最大的纳斯达克和纽约证券交易所、日本东京证券交易所、韩国证券交易所、VISA（中国）北京公司的入驻，苏黎世保险、安邦财产保险、三星火灾海上保险、中航三星人寿、中英人寿、中意人寿、盈科保险等众多保险机构的落户，更完善了北京 CBD 的金融产业格局。

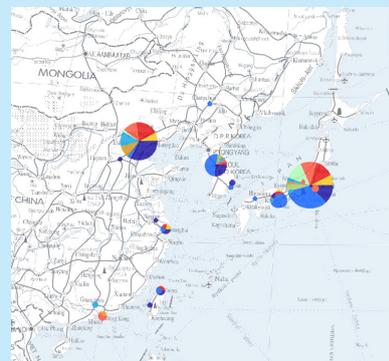
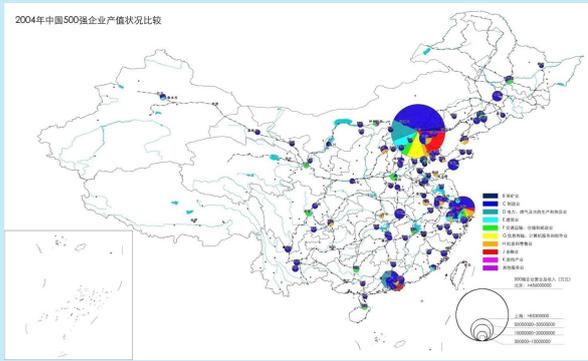


▲ 世界机场年客运量排名前 30 的城市及航线分布（2009 年）



专栏 1-3 (续)

北京在世界经济活动中的地位



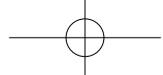
▲ 全球 500 强总部在东亚地区的分布

▲ 中国 500 强企业产值分布状况



▲ 北京 CBD

资料来源：清华大学建筑与城市研究所，北京总体规划实施评估，2010。



3. 天津滨海新区为代表的战略性新兴产业集聚区的发展基础更加雄厚

2006年以来,以天津滨海新区为代表的战略性新兴产业集聚区在国家政策的支持下获得了较快的发展。2010年,天津地区生产总值达到9224.46亿元,在全国城市中排名第5位,仅次于上海、北京、广州和深圳。

2006年以来,天津累计完成固定资产投资1.92万亿元,先后实施了6批共120个工业重大项目、3批共60个服务业重大项目,促进滨海新区经济保持20%的年增长速度。2005—2010年,滨海新区经济总量由1623亿元增长到5030亿元,超过上海浦东新区,全市地区生产总值由3698亿元增长到9109亿元,天津地区生产总值占京津冀地区比重由18%上升到21%。2010年,天津战略新兴产业的工业总产值已经达到全市规模以上工业的80%,成为国内唯一兼有航空和航天产业的制造基地。

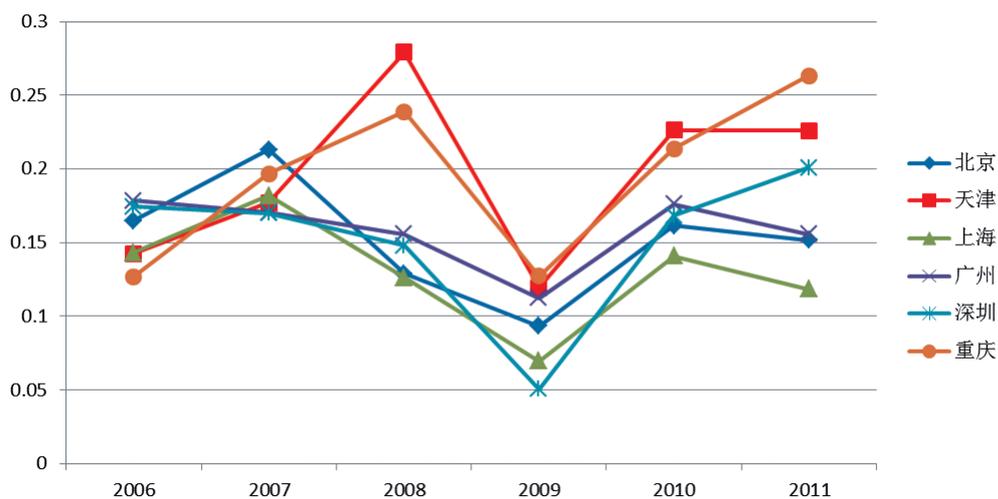
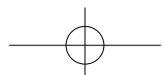
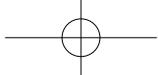


图1-2 天津与国内五大城市的经济增长速度对比(%)

资料来源:国家统计局网站-国家数据。





专栏 1-4

天津装备制造业发展状况

2006年,天津滨海新区开发开放纳入国家发展战略。同年,国务院批复了《天津市城市总体规划(2005-2020年)》,确定了天津“国际港口城市、北方经济中心、生态城市”的城市定位。

2006-2010年,天津先后实施了6批共120个工业重大项目,初步形成高端化高质化高新化的产业体系,已形成航空航天、石油化工、装备制造、电子信息、生物制药、新能源新材料、国防科技、轻工纺织等八大优势支柱产业。2010年,八大优势支柱产业实现工业总产值15269亿元,占全市规模以上工业的92%。为北京发展高端服务业和实现科研成果产业化提供了先进制造业支持,为天津、河北加强产业协作和产业梯度转移创造条件。

天津成为国内唯一兼有航空和航天产业的制造基地。随着空客A320总装线、中航直升机、彩虹无人机、长征火箭、通信卫星等航空航天产业龙头项目落户,天津航空航天产业规模位列全国第四,成为国内四大新兴航天基地之首、航空直升机总部研发中心和直升机产业基地。

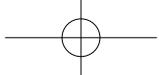
装备制造业成为天津第一支柱产业。天津在高档数控机床、工程机械、轨道交通等高端制造业已经具备比较优势。随着中国南车、北车、中船重工等一批大项目的落户,天津在高速动车组、大功率机车、城市轨道交通装备、大型船舶制造维修等领域形成新的产业优势。

资料来源:天津市规划局提供。

4. 河北省大力实施经济结构调整,区域空间发展新格局初步成型

河北省坚持以经济结构调整为重点,制定实施钢铁、装备制造、石化、医药等十个产业调整振兴规划,推进产业结构优化升级。同时,加快发展战略性新兴产业,新能源、新材料、电子信息、生物医药等新兴产业形成局部强势。2012年规模以上高新技术产业增加值达到1301亿元,是2007年的3.3倍。节能减排成效明显,实施“双三十”和“双千”示范工程,坚定有序淘汰落后产能,2012年单位生产总值能耗比2007年下降22%,化学需氧量、氨氮、二氧化硫排放量分别比2010年削减4.49%、4.57%、4.94%。^[1]

河北省重点区域的发展有所突破,新的区域空间发展新格局初步成型。河北沿海地区发展规划上升为国家战略并全面实施,沿海地区发展势头强劲,2012年秦唐沧沿海地区生产总值占全省的比重达到36.9%。冀中南地区列入国家重点开发区域,邯郸、邢台纳入中原经济区,正定新区、冀南新区、衡水滨湖新区、白沟新城等建设有序推进。县域经济实力不断壮大,2012年全部财政收入超10亿元的县(市)达到52个,比2007年增加36个,藁城市成为首个全部财政收入超百亿元的县级市。



专栏 1-5

河北省装备制造业发展现状

河北省装备工业经过几十年的发展，建立了具有一定规模和实力的装备制造体系。

一是在局部领域形成了较强的竞争优势。形成保定天威、长城汽车、唐山轨道客车、凌云工业、河北长安、戴卡轮毂、中钢邢机、巨力索具、风帆股份、新兴铸管等一批在国内具有一定影响力的优势企业，涌现了一批具有较强市场竞争力的产品，如大型输变电设备、风电设备、乘用车、动车组、关键汽车零部件、冶金轧辊装备、煤矿装备、索具、管道装备、电线电缆等。

二是高端装备制造业发展潜力较大。如在通用航空、轨道交通、智能机器人、新能源、环保和资源综合利用装备等领域开发了一批适应市场需求、技术先进、发展空间广阔的产品，特别是我国低空空域逐渐开放，以石飞公司为代表的通用航空产业将有飞速发展，这都将成为河北省经济发展新的增长点。

三是初步形成了一批具有较强竞争优势的装备工业产业集群。如保定输变电设备及新能源设备制造集群、保定汽车产业集群、唐山冶金矿山设备制造集群、唐山高速列车设备制造集群、邢台冶金轧辊产业制造集群、沧州管道产业集群等。

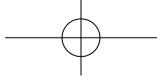
四是创新能力不断增强。60%的大中型企业建立了科研开发机构，其中国家级技术中心9个，省级技术中心62个。大中型企业积极采用CAD、CIMS、ERP等技术，加强与高校、科研院所的合作，科技成果转化率高，企业自主创新能力增强，产学研合作机制初步形成。唐山轨道客车350km/h公里高速动车组、保定天威1000kV特高压变压器、秦皇岛天业通联重工900t架桥机、宣化工程机械SD9高驱动推土机等一批高技术含量、高附加值的产品研制成功，并投放市场。

五是对内对外合作加快。积极参与京津冀生产协作和分工，加强与美国、日本、韩国等发达国家的公司以及兵装集团、中船重工、中航工业、中钢集团、中铁集团、哈动力、北汽集团等国内大企业合资合作，不断扩大产品出口，全方位对内对外开放迈出实质性步伐。

资料来源：河北省工业和信息化厅，2011年全省装备制造业发展现状。

5. “世界城市地区” 已经成为京津冀地区的共同目标

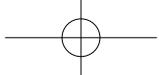
2005年以来，京津冀地区产业结构和布局调整态势显著，北京服务业占GDP的比重已经突破75%，由2005年的67.7%上升到2012年的76.4%，制造业从主城区外迁的趋势非常明显；天津、河北现代制造业不断改造升级，并向沿海地区聚集。随着中国经济强劲增长，北京、天津等城市的国际职能不断强化，在全球政治、经济事务中的控制力和话语权在不断



提升，未来的首都和首都地区，将担负更多的国家和全球级事务。另外，国家设立中关村国家自主创新示范区和天津滨海新区，对京津冀地区的发展提供了政策支持，可以说京津冀地区已经初步具备向世界城市地区迈进的基础条件。

尽管京津冀地区与伦敦、巴黎、纽约、东京等世界城市地区在经济规模、全球影响等方面相比仍有很大的差距，但是以世界城市地区为目标，努力提升经济总体实力、环境品质、科技创新能力和文化影响力，推进区域协调发展，已经成为京津冀两市一省的共识。2008年奥运会后，北京提出建设世界城市，大力实施“人文北京、科技北京、绿色北京”发展战略，提高全球影响力。天津建设国际航运中心，提出加强与北京的产业分工，共同作为世界城市地区的核心城市。河北省规划发展环首都绿色经济圈，希望分担世界城市功能，推动与北京的协调发展。总的来看，京津冀地区迈向世界城市地区的共同目标应该包括，聚集具有全球影响力和控制力的高端服务业，形成具有国家战略价值的创新中心，彰显具有京津冀地区独特魅力的自然和文化特色，遏制地域差距、城乡差距的扩大，实现区域的均衡发展。

以“世界城市地区”作为共同战略目标，有助于京津冀地区在更高的标准下贯彻落实国家对京津冀地区的战略要求，在更高水平上进行区域产业升级与合作、生态环境保护协作和城乡统筹工作。当然，也必须看到，世界城市地区并非京津冀发展的唯一目标，要和首都职能、宜居环境、文化传承密切结合起来，这一过程应该看作是不断提升城市发展目标，提高建设水平、竞争能力的过程。此外，建设世界城市地区，还要关注全球格局的变化，纽约、伦敦、东京近年来的发展都面临提高全球竞争力的各种各样的问题，也都在寻找新的方向，以新的领域引领世界潮流。京津冀地区要在关注世界发展动向的同时，走具有自身特色，符合自身特点的道路。

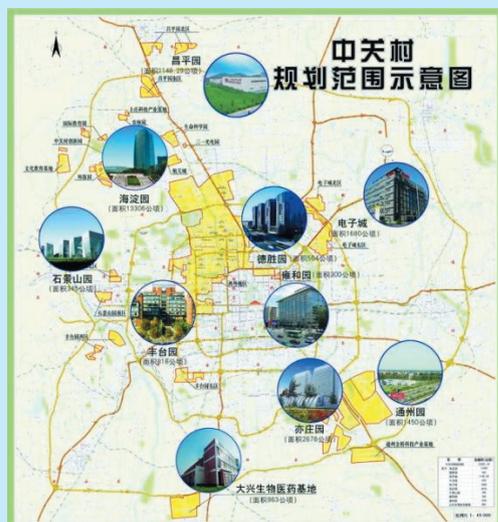


专栏 1-6

中关村国家自主创新示范区

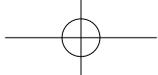
2009年3月13日，国务院批复建设“中关村国家自主创新示范区”，要求把中关村建设成为具有全球影响力的科技创新中心，这也是我国第一个国家自主创新示范区。2011年1月26日，国务院批复同意《中关村国家自主创新示范区发展规划纲要（2011-2020年）》，纲要提出坚持“深化改革先行区、开放创新引领区、高端要素聚合区、创新创业集聚地、战略产业策源地”的战略定位，服务于首都世界城市的建设，力争用10年时间，建成具有全球影响力的科技创新中心。

在空间格局上，继续完善“一区多园”各具特色的发展格局，重点建设“两城两带”，即中关村科学城、未来科技城和由海淀北部、昌平南部和顺义部分地区构成的北部研发服务和高新技术产业聚集区，以及由北京经济技术开发区、大兴和通州的部分地区构成的南部高技术制造业和战略性新兴产业聚集区。



▲ 中关村国家自主创新示范区范围示意

资料来源：国家发展改革委员会．国家发展改革委关于印发中关村自主创新示范区发展规划纲要（2011—2020）的通知，2011．



1.2.2 区域交通系统持续完善，引导并支撑城镇格局走向多中心网络化

过去八年来，京津冀地区的交通基础设施条件得到很大提升，为提高区域经济的运行效率，提高中小城市的可达性，促进区域城镇的多中心发展，提供了有力支撑。

（1）航空运输迅速发展，国际航空门户功能增强

2005年至2012年，京津冀航空吞吐量增长迅速，旅客吞吐量从4400万增长到9900万人次，货邮吞吐量从88万吨增长到207万吨，年均增速分别达到12.4%和13.0%。首都机场国际航空门户功能的提升，提高了区域参与国际产业分工的能力。2012年首都机场旅客吞吐量达到8190万人次，位居亚洲第一、全球第二，占京津冀地区机场旅客吞吐总量的83%。

区域机场群的初现端倪。邯郸、唐山机场相继投入使用，使得京津冀地区民用机场达到7座，根据全国民用机场布局规划（2020），未来京津冀地区还将增加北京新机场、衡水、承德、张家口四座民用机场，届时京津冀地区将拥有10座民用机场（南苑机场受北京新机场空域影响将关闭），成为中国东部地区机场密度较高的地区之一（长三角地区拥有19座机场，平均11500平方公里一座，是我国机场密度最高的地区；粤港澳拥有8座机场，平均23000平方公里一座；京津冀地区拥有10座机场，平均22000平方公里一座）。

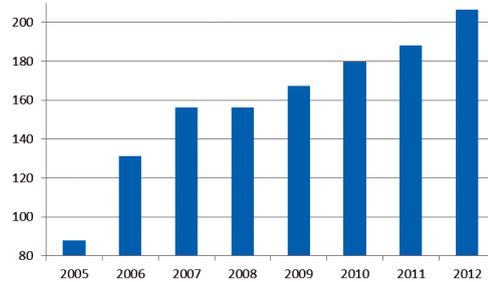
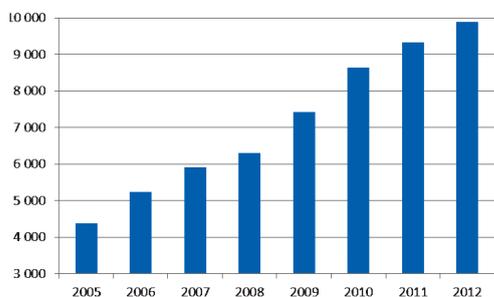
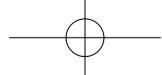


图1-3 京津冀地区机场旅客吞吐量（万人） 图1-4 京津冀地区机场货邮吞吐量（万吨）

资料来源：2005-2012年度全国民航机场生产统计公报。

注：包括北京首都机场、天津滨海机场、北京南苑机场、邯郸机场、秦皇岛山海关机场、石家庄正定机场、唐山三女河机场。



2. 沿海港口货运能力增强，适应了区域货运增长需求和临港产业集聚要求

天津港、曹妃甸港、黄骅港、秦皇岛港组成的环渤海湾港口群持续扩建，成为中国北方最为重要的能源输出基地和货物集散基地，山西、内蒙等省份的煤炭等大宗战略性物资绝大部分均由京津冀地区港口群运输中转。2010年京津冀地区港口货物总吞吐量达到10.2亿吨，占环渤海地区港口货运吞吐量的比重始终保持在40%以上。

随着曹妃甸港区的建设运行，唐山港吞吐能力大幅度提升，2010年唐山港完成货物吞吐量2.46亿吨，增长42.1%，成为国内第10个吞吐量突破2亿吨的大港。曹妃甸港区的运行，使得河北省沿海港口货物吞吐量大幅提高，占京津冀沿海港口货运吞吐量的60%左右，成为京津冀最为重要的能源、矿石集散输出地。天津港2010年集装箱吞吐量突破1000万标准箱，居全球第十一位，中国第七位，是京津冀地区的门户港口。

围绕港口的加工制造业、现代物流业、生产型服务业的不断发展，促进沿海发展带的人口和产业聚集，进而引导京津冀地区的产业的协调分工与合作。

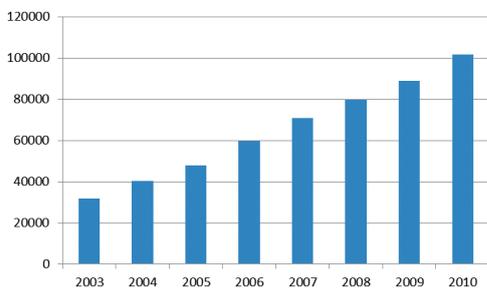


图1-5 京津冀地区沿海港口吞吐量统计 (2003—2010) 单位: 万吨

资料来源: 中华人民共和国交通运输部·中国航运发展报告, 2010.

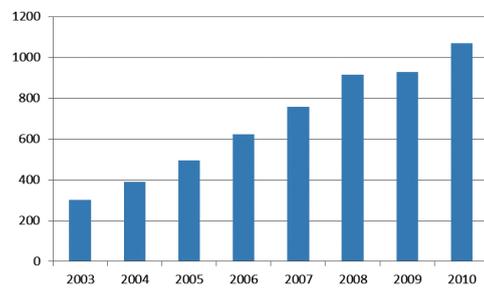
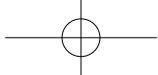


图1-6 京津冀地区沿海港口集装箱吞吐量统计 (2003—2010) 单位: 万标箱

资料来源: 港口杂志社, 中国港口年鉴 2011.

注: 京津冀港口包括天津港、秦皇岛港、唐山港(京唐港区、曹妃甸港区)、黄骅港。



3. 网络化的客货运交通格局逐步成型，中小城市交通条件明显改善

近年来，京津冀地区的高速公路网络已经从由京沈、京石、京津塘、津唐、津保、京沪等连接核心城市的骨架路网，拓展成为连接大部分平原县份的网络化路网结构。高速公路里程从2006年3600余公里增加到2011年的6800余公里，80%以上的县城已经通高速公路。等级公路从15.89万公里增加至18.55万公里，等级公路网密度达到每百平方公里85.2公里，为中小城市的发展创造了条件。^[2]

京津冀地区高速铁路进入全面建设的阶段，京津城际铁路、京沪高速铁路、京广高速铁路已经建成通车，京武、京承、京张等城际高速铁路也在建设中。随着未来高速铁路网络成型，将缩短京津冀地区中心城市与华东、东北、西部以及中部地区城市的交通时间。

此外，北京、天津特大城市郊区铁路已经开始规划建设，为特大城市的多中心发展，特别是新城的发展提供了支撑。

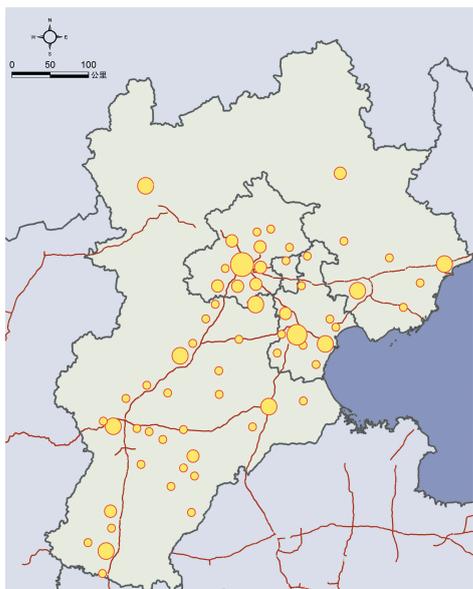


图1-7 2006年京津冀高速公路网现状

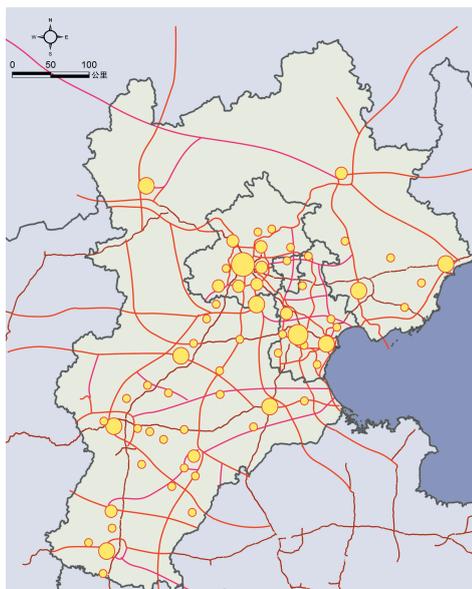
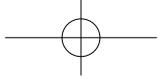


图1-8 2011年京津冀高速公路网（现状+在施工）

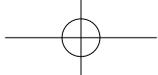


1.2.3 宜居城市建设成效显著，城市基础设施水平与承载能力得到提高

京津冀地区城镇化发展总体处于加速发展时期。北京市城镇化率由 2004 年的 79.5% 增长至 2011 年的 86%；天津在城乡一体化发展战略的基础上，大力推动示范工业园区、农业产业园区、农村居住社区“三区”联动发展，扎实推进城乡统筹发展，全市城镇化率达到 81%^[3]。河北省为扩大内需、改善民生，积极推进城镇建设水平，通过完善配套设施、提升城市功能、聚集优质产业等策略，使全省城镇化率达到 45.5%。

在推进城镇化发展的同时，京津地地区城镇建设水平也不断提高，在提供保障性住房、城市环境整治等方面都取得了一定成绩。“十一五”期间，北京保障性住房累计新开工面积达 3648 万平方米，约占同期全市住房总规模的 1/3，完成“十一五”规划目标的 1.2 倍，累计解决 35 万户中低收入家庭住房困难^[4]。天津市累计为 41 万户中低收入住房困难家庭提供住房保障，其中新建各类保障性住房 33.5 万套，共计 2405 万平方米；保障性住房建设量占住宅建设量 30%^[5]；河北省“十一五”期间解决了 55 万户居民住房困难。

过去的八年是京津冀地区城市面貌变化最为巨大、城市产业结构和布局调整最为剧烈的时期。以北京奥运会、天津海河改造为代表的城市更新、建设项目，提升了城市的承载能力，改善了城市的环境质量，并促进城市的文化建设和城市管理水平的提升。



专栏 1-7

奥运期间北京城市建设概况

2001年以来,北京市在城市交通、能源基础设施、水资源、城市建设等4个重点基础设施建设方面共完成投资约2800亿元。

(1) 奥运比赛的场馆及配套的交通设施。先后兴建改建了各类场馆86座,完成奥运村、新闻中心建设;轨道交通完成了地铁13号线、八通线、5号线、10线一期、奥运支线以及机场快线等6条线路、共146公里建设,并对地铁1号线、2号线老旧车辆进行全面更新,使得全市轨道交通通车总里程超过200公里;对首都机场T3航站楼、北京南站、京津城际铁路以及其他交通枢纽设施进行了新建、扩建、改建。

(2) 全市范围内的环境改善、综合整治。与奥运村、奥运林匹克公园、奥林匹克森林公园建设同步,整修了北海公园、故宫、天坛等古迹,改造了前门大街、复建了永定门城楼,再现并且进一步拓展北京传统中轴线。在轨道交通沿线,奥运项目经过区域等,清理垃圾废物、拆除违章建筑、拓宽道路、重新铺装路面、添置绿化装饰,整体改善城市面貌。

(3) 基础设施和公共服务设施。奥运筹办期间,城市交通累计投资1782亿元,能源基础设施累计投资685亿元,水资源建设累计投资161亿元,城市环境建设累计投资172亿元。另有环境保护和其他非重点建设方面的投资数以亿计。建设内容涵盖小至自愿者服务亭、公交车站,大到河流、干渠、污水处理厂、输变电设施等,涉及市民生产生活的方方面面,经过治理,将一个水绿,天蓝,路宽,空气清新,服务便捷的新北京呈现在北京市民和国内外选手、游客面前。

(4) 文化建设。圆明园、颐和园、历代帝王庙、黄花城和古北口段长城等诸多文物古迹得到进一步的修缮,几十处保护单位在历史上首次实现开放。百余台文化演出精彩纷呈,为市民、游客,选手提供了丰富文化盛宴。

资料来源:清华大学建筑学院·第29届奥运会对北京城市发展的长期影响,2009。

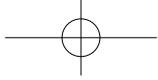
专栏 1-8

天津市海河两岸综合开发改造

天津大力推动海河两岸城市地区特色提升,打造独具特色的城市名片。

海河是天津城市空间的灵魂主脉。2002年,天津市编制《天津海河两岸地区开发改造规划》,提出把海河建成国际一流的服务型经济带、文化带与景观带,弘扬海河文化,创建世界名河。海河两岸综合开发改造工程作为天津历史上最大规模的改造活动,涉及多个主题,十类工程,长达72公里,覆盖312平方公里的广袤区域。

经过近年来的建设,海河两岸地区基础设施得到完善,创造了吸引投资的优良环境。沿河两岸产业结构得以调整提升,形成第三产业沿海河集聚发展的态势,增加就业机会,注入新的经济活力。展现并保护了老城区悠久的历史、深厚的文化底蕴,形成多元特色的城市建筑群与城市特色展示区。城市空间品质得以提高,成为市民亲近流水、享受自然、缓解压力的最佳休闲区域。



专栏 1-8 (续)

天津市海河两岸综合开发改造



▲ 天津市海河夜景

资料来源：天津市规划局提供。

专栏 1-9

河北省城市宜居建设

河北省实施城镇面貌“三年大变样”。河北省推动城市建设“三年大变样”，以实现：

一、城市环境质量明显改善，加大污染治理力度，加快搬迁和改造重污染企业，使各市的大气质量和水质达到国家标准，为人民群众提供宜居的生活环境。二、城市承载能力显著提高，根据城市的长远发展趋势和要求，切实加强交通、供排水、电力、通信、燃气、园林等基础设施建设，不断提高市政公用工程的承载能力。三、城市居住条件大为改观，城中村、危旧房拆迁改造基本完成，一般建筑的改造率达到 10% 左右，市容市貌明显改善。四、城市现代魅力初步显现，形成一批展示现代城市魅力的标志性建筑，推出若干精品和亮点工程，打造靓丽的城市名片。五、城市管理水平大幅提升，城市管理实现精细化，体现便捷高效和以人为本；市民素质不断提高，城市的软实力进一步增强。

河北省主要城市实施园林绿化、容貌整治、污水垃圾处理等专项提升行动，整治改造城市主要街道 305.6 公里，新增园林绿地 6380 公顷，新增国家级园林城市 4 个、省级园林城市（县城）25 个，设区市及县级市的城市污水和垃圾无害化处理率分别达 86% 和 80%。启动实施 1020 个省级新民居示范村建设，完成 10 万户农村危房改造。整体改善了城镇居民和农村的生活环境。

此外，河北省从 2003 年启动廉租住房保障工作以来，不断扩大保障范围，2007 年对城市住房困难的低保家庭实现了应保尽保；2008 年将廉租住房保障扩大到了城市低收入住房困难家庭，并强力推进城市棚户区改造；2010 年全面启动公共租赁住房制度，将住房保障工作范围扩大到了城市中等偏下收入住房困难群体。

资料来源：根据河北省政府工作报告整理。