

北京市房山区： 京西南交通跃升 激活发展新引擎

■中国城市报记者 胡安华

作为中国式现代化的“开路先锋”，交通运输事业在经济社会发展中发挥着至关重要的支撑作用。“十四五”时期，“人享其行、物畅其流”的美好愿景正加快实现；展望“十五五”，交通新篇章正蓄势谋篇。

在人民城市理念指引下，北京房山区作为首都“西南门户”，五年来在公路、城市道路、公共交通、慢行、综合治理、智慧交通、行业转型升级等多个方面取得了显著成果。

中国城市报记者近日走进北京市郊铁路副中心线房山站建设现场，只见工人正加紧进行站台、桥涵、路基等工程施工，全力冲刺2026年竣工目标。

市郊铁路副中心线(北京西至良乡段)将实现公交化运营

作为连接北京中心城区与城市副中心的关键交通动脉，北京市郊铁路副中心线对优化区域交通结构、促进京津冀协同发展具有重要意义。

据了解，北京市郊铁路副中心线西起房山区良乡站，途经北京西站、北京站，东至通州区乔庄东站，线路全长约63公里。

去年7月，北京市郊铁路副中心线对(北京西至良乡段)实施整体提升工程，提升工程线路全长约31.5公里，设车站5座(即良乡站、房山站、后吕村站、衙门口站、北京西站)，其中，房山区域内长约5公里，包括新建房山站和改造良乡站。

目前，工程总体进度已完成69%，其中房山站站房主体结构完成100%，良乡站信号综合楼、宿舍综合楼主体结构完成100%，特大桥主体结构完成87%，预计本月底完成跨京广铁路特大桥连续梁施工合龙。

作为此次整体提升工程的新建车站，房山站规划建设两台六线，建成投运初期预计每日可开行18对列车，高峰时段最短发车间隔10分钟，远期可开行44对列车。

“本次提升工程的最大特点，在于充分利用和盘活了既有铁路资源。”房山区住建委副主任董金强接受中国城市报记者采访时表示，工程探索了“路市合作”新模式，通过“局部利旧、部分建新”的方式，例如新建三、四线来增加运力，并增设改造车站来激活周边城市发展潜力。

不仅如此，未来的出行体验也将融入城市生活，该线路将支持普通一卡通、北京一卡通APP(含NFC)、支付宝、亿通行等多种支付方式，在北京市域范围内还可享受与城市轨道交通路网合并的月累计优惠政策。

值得一提的是，线路开通后，将进一步完善北京市西南市郊铁路交通线网，加快房山区与中心城区、副中心间的高效连接，改善市民的出行条件。同时，该线路未来可换乘1号线支线、7号线、9号线、11号线以及京雄城际铁路等线路，将有效带动城市更新发展进程。房山区将以市郊铁路副中心线建设为契机，持续激发城市潜力、提升城市活力、全面提升城市综合竞争力。

双轨交织加速京西南通勤

从“通”到“优”，北京地铁房山线已开通15年。这条连接房山新城与北京中心城区的快速客运通道，持续升级其通勤网络：5年前，房山线北延段郭公庄站至东管头南站开通运营；2年前，房山线与9号线实现跨线运行，市民出行体验因此焕然一新。

“从良乡大学城西站出发，在郭公庄站换乘9号线可直达国家图书馆站，继续向北便能方便地抵达海淀各大商圈。”居住在房山区的王女士谈及感受，曾经漫长的通勤，如今化作窗外流动的风景，双线交织的轨道，正为京西南生活按下“加速键”。

如今，房山线已构建起全长30余公里的成熟运营体系，配备阎村车辆段1座，设车站16座(含4座换乘站)，形成高效便捷的交通枢纽布局。

随着线路辐射能力增强，一些“成长中的烦恼”也随之出现。以开通15年的良乡大学城西站为例，初步统计，其服务范围已覆盖约1万余户、3万余居民以及38家周边商铺。巨大的客流使得站前非机动车停车压力骤增——年均高峰期停车需求约3340辆，而原有规范停车位仅600个左右，供需缺口巨大。

面对挑战，房山区拱辰街道以“党建引领、多元协同、精准施策”为核心，聘请专业团队编制治理方案，创新形成“三维联动”工作法，从空间优化、资源整合、长效管理三方面发力，逐步破解停车难题，构建系统化治理体系。

如今，良乡大学城西站利

用绿化景观、休憩座椅扩大站前广场集散面积、优化人流动线、增设非机动车充电设施等方式，治理后非机动车停车位达3900余个，并且每天高峰期街道、居委会、志愿者等10余名工作人员引导停放，已有效缓解停车压力，停车秩序明显改善。

国际物流通道平稳顺畅

今年10月底，房山区的北京国际陆港内，集装箱鳞次栉比，车辆运转不息。随着汽笛长鸣，一列满载货物的中亚(欧)班列缓缓驶出，奔赴哈萨克斯坦阿拉木图。这是北京国际陆港自今年3月运营以来开行的第20列中亚(欧)班列，国际物流大通道运行能力稳步提升，为服务首都深度融入共建“一带一路”大格局，推动高水平对外开放走深走实注入强劲动能。

本趟班列共搭载100个标准集装箱，货物总价值约1839万元，经由阿拉山口口岸出境，预计10天后抵达阿拉木图。班列所搭载的汽车零配件、纤维素等货物，充分体现了北京及周边地区的产业特色，彰显了“北京智造”与“通道服务”协同出海的强劲动能。

成功开行第20列，不仅是一个数字的累积，更是北京国际陆港服务能力、运营效率和市场认可度的综合体现。

“我们一直在努力，让班列发展越来越稳定。”北京房山国际陆港运营有限公司总经理王传蒙表示，自首列班列开行以来，北京国际陆港持续完善港区基础设施，优化场站

布局，与海关、铁路等部门紧密合作，有效提升中欧班列的运输组织效率，吸引了稳定、优质的货源供给，实现了班列“跑得快、走得稳”。

作为京津冀地区重要的物流枢纽，北京国际陆港自投入运营以来，已成功拓展5条国际班列线路，辐射亚欧20多个国家和地区，构建起“四大口岸、五线常态”的国际物流网络格局，以便捷高效的集疏运体系和不断完善的服务功能，为区域产业链供应链的畅通无阻提供了坚实支撑，更好地服务首都外向型经济发展。

截至目前，北京国际陆港已累计运送货物2176标箱、货值约3.25亿元。一条纵贯亚欧、双向互济的陆上大通道正在京西南加速成型。

房山区商务局局长路鹏表示，将继续围绕“大通道带动大贸易、大贸易促进大产业”的发展思路，持续加大班列开行规模，加速推动保税物流中心、铁路口岸、海关监管场所等功能区申报建设，逐步形成以“公铁海空”多式联运为支撑、智慧低碳双轮驱动的首都西南国家级物流枢纽及国际陆港，打造国际商品与战略物资输入的战略节点和“北京智造”出海口与跨境商贸服务高地，为首都经济高质量发展注入新动力。

记者手记

午间，我从北京朝阳出发，搭乘地铁6号线、9号线、房山线，一路向西向南，前往房山。与早高峰的紧绷不同，午间车厢安静而松弛。列车时而潜入地下，时而跃上高架，窗外风景流转——从城市楼宇飞速掠过，到郊野天空缓缓铺开。

房山线开通已15年，它不再只是一条交通线，更串联起无数人的生活与梦想，将市郊和城区紧紧相连。

在良乡大学城西站，出口处非机动车整齐排列。这里停车位从600个增至3900余个，早晚高峰时有工作人员耐心引导。“人民交通为人民”的理念，在“最后一公里”的用心守护中，让冷硬的设施透出城市的温度。

不远处，市郊铁路副中心线房山站的建设现场，工人们正为2026年通车全力奋战。站台、桥涵、路基的每一次提升，都在缩短蓝图化为现实的距离，让每一个奔波的身影，更快抵达那盏温暖的灯火。

北京：坝河实现水陆贯通

近日，北京首条连接中心城区与城市副中心的坝河旅游航线启动试通航，沿线21公里滨水慢行系统同步实现贯通，形成“步道+骑行道”复合交通网络，13座跨河桥梁完成桥下空间联通，全面提升了滨水空间可达性。预计明年，市民游客即可乘游艇、骑行单车畅游坝河，沿线配套商业空间也将陆续投入运营，为市民游客再添休闲生活新场景。

中国城市报记者 全亚军摄

