

高速公路建设

与平谷区可持续发展



GAOSU GONGLU JIANSHE YU
PINGGUQU KECHIXU FAZHAN

李波 徐培玮 / 著

中国环境科学出版社

国家自然科学基金面上项目 (40871135)

国家科技支撑计划项目 (2007BAC16B02) 资助

北京市科委软科学研究项目 (Z000608100007123)

高速公路建设与平谷区 可持续发展

李 波 徐培玮 著



中国环境科学出版社·北京

图书在版编目 (CIP) 数据

高速公路建设与平谷区可持续发展/李波, 徐培玮著.
北京: 中国环境科学出版社, 2009

ISBN 978-7-80209-914-2

I. 高… II. ①李…②徐… III. ①高速公路—建设—
概况—平谷区②区 (城市)—地区经济—经济建设—概况—
平谷区 IV. U412.36 F127.13

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 000088 号

责任编辑 张维平
责任校对 刘凤霞
封面设计 龙文视觉

出版发行 中国环境科学出版社
(100062 北京崇文区广渠门内大街 16 号)
网 址: <http://www.cesp.cn>
联系电话: 010-67112765 (总编室)
发行热线: 010-67125803
印 刷 北京市联华印刷厂
经 销 各地新华书店
版 次 2009 年 3 月第 1 版
印 次 2009 年 3 月第 1 次印刷
开 本 787×1092 1/16
印 张 9.25
字 数 200 千字
定 价 30.00 元

【版权所有。未经许可请勿翻印、转载, 侵权必究】

如有缺页、破损、倒装等印装质量问题, 请寄回本社更换

前 言

高速公路是经济发展的产物，是一个国家现代化水平的重要标志。在当今政治、经济、科技、文化飞速发展的情况下，高速公路已成为经济社会发展的“加速器”，也被誉为“新世纪腾飞之路”。作为北京市的远郊区，按照北京市功能定位的总体思路，平谷区是北京东部发展带的重要节点，京津发展走廊上的重要通道之一，引导其发展都市型工业和现代制造业，以及物流、休闲度假等。京平高速公路对加快京津区域一体化进程和平谷的腾飞，具有重要历史性的意义。因此，对京平高速公路修建及平谷区域可持续发展进行研究，具有特别重要的理论和现实意义。

2007 年，受北京市平谷区科技委员会委托，由北京师范大学资源学院/资源管理研究所李波副教授主持完成了科研项目“依托京平高速公路促进平谷经济发展若干关键问题对策研究”，经过多次实地调研、座谈咨询以及资料数据的收集整理，采用了 3S 技术和定性定量结合分析的方法，取得了以下重要的研究成果。

1. 平谷区在环渤海及京津冀区域协调发展中的定位上，要在京津一体化背景下，立足于整个京津冀地区，才能凸显平谷区位优势；利用京平高速公路开通的契机，发掘自身特色，建成为北京市的特色新城。

2. 在京平高速公路影响分析的基础上，预测交通噪声、评价噪声危害，针对性规划设计绿化带消减交通噪声，提出全线噪声污染防治措施规划方案。

3. 在京平高速公路影响区产业背景、产业带现状及发展方向综合分析的基础上，重点研究农业产业和马坊物流业的发展，提出农业产业结构调整对策，对马坊物流业予以准确的发展定位。

4. 依托京平高速公路，进行平谷新城及夏各庄特色新区发展定位研究；优化平谷区城镇体系，提出促进沿线城乡协调发展的对策，调整城乡发展格局；分析东高村及马坊面临的机遇与挑战，提出可持续发展对策。

本书是在总结上述研究工作的基础上编写的。主要内容是：平谷区域背景综合分析、平谷区在环渤海及京津冀区域协调发展中的准确定位、以物流业为重点的京平高速公路产业带空间组织与发展战略研究、高速公路影响区分析及环境影响评价、平谷新城和夏各庄特色新区发展的定位研究、京平高速公路沿线城乡发展研究。

本书共分十三章，各章的作者分别是：

第 1 章 绪论，由李波、张书慧、宋晓媛撰写。

第 2 章 平谷区在环渤海及京津冀区域协调发展中的定位，由荆琰、李波、徐培玮撰写。

第 3 章 京平高速公路影响分析，由宋晓媛、李波、侯鹰撰写。

第 4 章 京平高速公路环境影响评价，由侯鹰、李波、宋晓媛撰写。

第5章 京平高速公路影响区产业带空间组织与发展战略研究, 由张书慧、李波、郝利霞撰写。

第6章 重点产业分析, 由张书慧、杨勤勤、李波、徐培玮撰写。

第7章 平谷区城镇发展与规划现状分析, 由徐培玮、李洁、李波撰写。

第8章 京平高速公路沿线城镇类型及发展模式研究, 由李洁、徐培玮、李波撰写。

第9章 平谷新城与东高村发展格局分析, 由范毓婷、李洁、徐培玮撰写。

第10章 依托京平高速公路实现东高村镇可持续发展对策, 由范毓婷、李洁、徐培玮撰写。

第11章 夏各庄—金海湖地区发展定位研究, 由范毓婷、徐培玮、李洁撰写。

第12章 京平高速公路影响下马坊镇发展对策研究, 由杨勤勤、徐培玮、李波撰写。

第13章 依托京平高速公路促进平谷经济发展若干关键问题的对策与建议, 由李波、徐培玮撰写。

本书研究方案和写作纲要由李波主持。初稿完成后, 由李波、徐培玮、宋晓媛、李洁修改、订正和统稿。

感谢平谷区科学技术委员会和平谷区各局、各部门领导的大力支持与积极配合。感谢北京师范大学资源学院各级领导的信任和支持, 并创造了良好的科研环境。感谢参加这项工作的各位同志所作出的贡献。

本书旨在通过分析京平高速公路给平谷区可持续发展带来的机遇与挑战, 并就平谷区新兴产业、重点区域发展战略等关键问题进行深入研究, 为平谷区发展提供重要决策咨询意见。

受专业水平和写作能力的限制, 加之时间仓促, 错误和不妥之处, 敬请批评指正。

2008年10月

目 录

第 1 章 绪论	1
1.1 自然地理条件	1
1.2 经济社会背景	2
1.3 京平高速公路的修通是平谷区区域经济可持续发展的良机	3
参考文献	4
第 2 章 平谷区在环渤海及京津冀区域协调发展中的定位	5
2.1 平谷定位调整的必要性	5
2.2 对平谷区地理区位的重新认识	6
2.3 京津冀的产业分工与合作	8
2.4 平谷区在北京市产业转移中的承接作用	16
2.5 本章结论	19
参考文献	19
第 3 章 京平高速公路影响分析	21
3.1 京平高速公路项目概况	21
3.2 京平高速公路影响分析	22
3.3 京平高速公路工程环境影响分析	24
3.4 京平高速公路运行状况及分析	26
参考文献	28
第 4 章 京平高速公路环境影响评价	29
4.1 京平高速公路运营环境影响综合预测评价	29
4.2 京平高速公路运营交通噪声预测	32
4.3 京平高速公路运营噪声污染防治规划	36
参考文献	46
第 5 章 京平高速公路影响区产业带空间组织与发展战略研究	47
5.1 研究背景	47
5.2 京平高速公路影响区产业背景综合分析	47
5.3 平谷京平高速公路产业带的现状与发展方向分析	56

5.4 京平高速公路产业带的空间分析	59
参考文献	62
第6章 重点产业分析	63
6.1 京平高速公路影响区农业产业化与农业产业结构调整研究	63
6.2 马坊物流业——在京平高速公路影响下的发展	71
参考文献	78
第7章 平谷区城镇发展与规划现状分析	79
7.1 平谷区城镇发展现状	79
7.2 城镇发展中存在的主要问题	83
7.3 高速公路对城镇发展与布局的影响	86
7.4 城镇体系调整的基本思路	88
第8章 京平高速公路沿线城镇类型及发展模式研究	90
8.1 京平高速沿线四乡镇发展现状及成因分析	90
8.2 京平高速公路沿线城镇化发展模式分析	93
8.3 京平高速公路沿线城镇发展对策分析	95
参考文献	97
第9章 平谷新城与东高村发展格局分析	98
9.1 平谷新城与东高村发展概况	98
9.2 发展面临的问题分析	99
9.3 现行规划分析	101
9.4 平谷新城与东高村的空间格局调整思路	103
参考文献	105
第10章 依托京平高速公路实现东高村镇可持续发展对策	106
10.1 东高村镇发展基本状况	106
10.2 产业发展前景分析	108
10.3 优劣条件分析 (SWOT 分析)	108
10.4 依托京平高速公路, 促进东高村镇可持续发展对策	111
参考文献	113
第11章 夏各庄—金海湖地区发展定位研究	114
11.1 现状条件	114
11.2 产业发展前景分析	117
11.3 SWOT 分析及城镇发展定位	119
11.4 依托京平高速公路, 促进夏各庄—金海湖地区可持续发展对策	123

参考文献	124
第 12 章 京平高速公路影响下马坊镇发展对策研究	125
12.1 现状	125
12.2 马坊镇发展的优势和劣势分析	128
12.3 产业发展思路	129
12.4 京平高速公路影响下马坊镇发展对策	131
参考文献	133
第 13 章 依托京平高速公路促进平谷经济发展若干关键问题的对策与建议	134
13.1 总论	134
13.2 产业发展	135
13.3 城镇发展	136

第1章 绪 论

京平高速公路是北京市政府的重点项目。京平高速公路起于顺义区李桥镇，终点位于夏各庄东南梁杠山，全长 52.967 km，大部分路段与现在的顺平路平行。京平高速终点与天津蓟县相连接，可连接津蓟高速直达天津。北京市内直接影响的区域有顺义区、平谷区和通州区，本书主要针对的是“京平高速公路”的平谷部分。京平高速公路在平谷境内长 26.696 km，直接穿越了马坊、东高村和夏各庄 3 镇共 19 个村庄。

本章立足《北京城市总体规划（2004—2020）》及北京市对平谷区的功能定位——“生态涵养”、“优质农业”、“现代工业”、“现代物流中心”、“休闲旅游”，概括了平谷区自然地理及经济社会背景特征，分析了平谷区工农业、城镇、交通运输和旅游等发展的现状及存在的问题，为深入探讨京平高速公路对平谷区经济发展的影响与对策奠定了基础。

1.1 自然地理条件

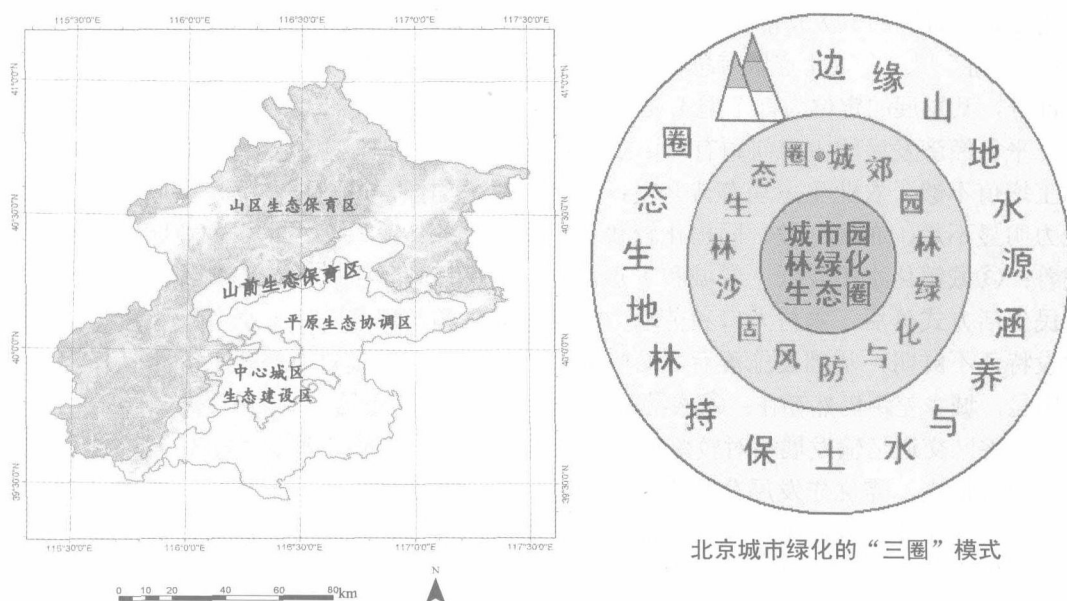


图 1-1 北京市生态建设的三大圈

平谷区位于北京市东部偏北，城区距市区 70 km，三面环山、中间为平原，故名平谷。平谷区群山耸翠，万里长城妖娆于北部山间，沟、洳二河映带其东西，萦回境内，成就

了绿谷之自然神韵和人文特色。然而,优越的自然条件、优美的风景背后,也隐藏着严重水土流失、湿地萎缩、生物多样性减少、水质恶化等生态环境问题:①山区、半山区水土流失较严重;②湿地萎缩,生物多样性减少,水质恶化,水体污染严重;③地震、泥石流、滑塌,洪涝、旱灾和雹灾等自然灾害时有发生^[1]。山区及距北京城区较远区县部分(包括平谷的大部分),属于最外围的生态圈——生态保育区(带)。这一圈层处于北京市最外围,是城市生态环境的保护圈。平谷在北京区域功能定位中属于生态涵养发展区,还是北京市的应急水源保护地。

1.2 经济社会背景

平谷区地处首都北京的东部发展带,虽然拥有发展经济的许多优越条件,然而农业结构不合理、生产经营方式较落后,工业总量低、产业关联度低、创新能力不足,城镇发展也面临缺乏产业支撑、居民生活方式落后、基础设施薄弱、非农就业压力大等难题。改革开放以来,区域合作成为经济发展的重要驱动力。然而,平谷的区域经济合作还处于自然发展阶段,合作的深度和广度都不够,在政策、机制、产业等多层面上仍存在许多制约因素。平谷区交通发展落后,是北京市最后一个通高速公路的区(县)。全区尚未形成物流、客流和信息流、资金流的枢纽体系,缺少与京、津等地快速便捷的交通联系,区位优势难以充分发挥。交通成为平谷区域发展的第一制约因素。

北京城市总体规划构架出两轴、两带、多中心的结构模式。平谷处于京津冀的交汇处(图 1-2),融于环京经济圈及环渤海经济圈之中。根据北京市对平谷区功能定位的总体思路,平谷区的五大功能为“生态涵养”、“优质农业”、“现代工业”、“现代物流中心”、“休闲旅游”^[2]。在《北京城市总体规划(2004—2020)》中,平谷是东部发展带的重要组成部分,其发展的定位为都市型工业和现代制造业,以及物流、休闲度假等。

平谷经济发展的主要问题有^[3-5]:①农业结构不太合理,生产经营方式较落后,产品加工增值不够,农业生态功有待开发;②工业总量偏低,产业链条短、关联度低、创新能力明显不足、布局分散、同构化较普遍、支撑服务体系发育不足、产业园区管理尚待完善;③城镇化水平较低:新城和重点镇规模过小,缺乏坚实的产业支撑,市政建设和居民生活方式落后。农村人口和劳动力向城镇转移和实现非农就业面临巨大压力。新城建设特色不鲜明,基础设施落后,影响城市整体形象。城镇对农村辐射和带动作用发挥不明显,城乡差距仍然存在;④旅游基础设施薄弱,交通是第一制约因素。

平谷区交通运输发展相对较落后,是北京市最后一个通高速公路的区(县)。公交车辆缺口也很大,需优先发展公共交通。货运基础设施薄弱,没有形成货运枢纽或物流园区,货运枢纽体系也尚未形成。缺少与京、津等地快速便捷的交通联系,区位优势难以充分发挥。公路货物运力结构比重不够合理,适合长途运输的大型车和市内配送的厢式货车比重过小。货运社会化、集约化程度不高,运输效率低,专业运输队伍萎缩。货运、物流信息化水平较低,缺乏公共货运信息平台,企业的信息化水平也太低,不能满足未来发展的需要。

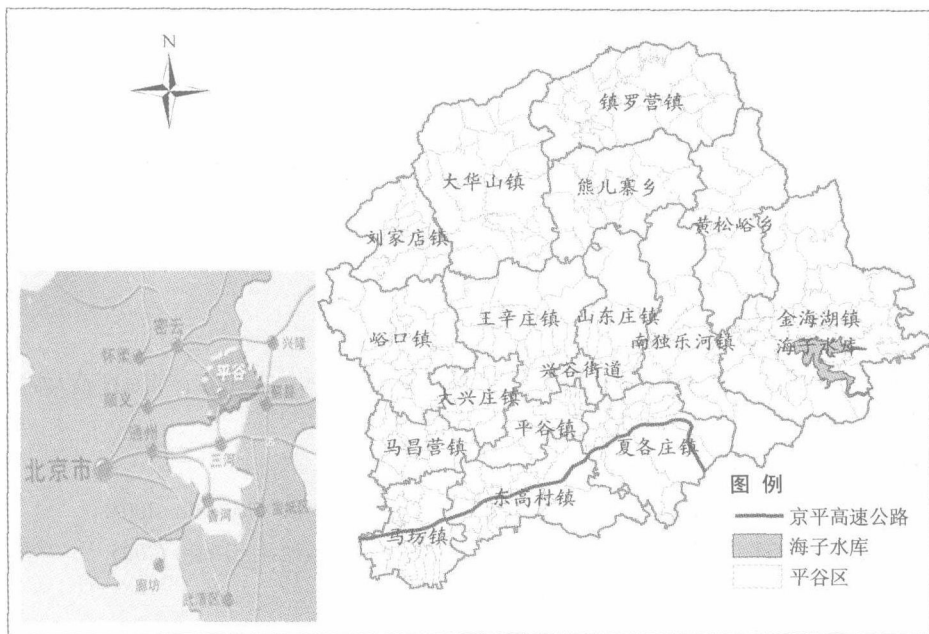


图 1-2 平谷区位置图

平谷区域经济合作仍处于自然发展阶段。虽然近年来，区域合作意识不断提高，但合作开展的深度和广度仍然不够，仍然存在着一些制约平谷区域经济合作的问题，主要表现为：①政策层面，目前尚未出台专门的区域合作政策文件，没有长远规划；②机制层面，缺乏区领导一级负责牵头的综合规划和协调，区域协调和交流工作有待进一步加强，缺乏区域分工和利益分享机制；③产业层面，产业层面上困扰平谷经济合作发展的主要瓶颈问题主要体现在两个方面，一是平谷与周边区县经济发展同处于起步阶段，产业结构趋同，竞争不可避免，对于有限的资源、人才、资本的争夺十分激烈，平谷、顺义、密云、蓟县、三河都兴建了工业开发区，为了吸引企业进入自己的园区，地方政府部门牺牲了大量地方应得的经济效益提出各种优惠，形成了“不发展吃亏，发展也吃亏”的奇怪现象。二是平谷与周边区县政府都致力于发展高新技术产业，但未形成有效的分工与合作。

1.3 京平高速公路的修通是平谷区区域经济可持续发展的良机

根据国内外经验，重大基础设施建设对经济及社会发展有着重要的基础作用。考虑到平谷区当前内需不足、社会公共基础设施总体相对落后的现实情况，采取财政措施、加大基础设施投资力度，无疑是一项符合实际的正确选择。京平高速公路的修通是平谷区可持续发展的良机。京平高速公路是北京市政府的重点项目。京平高速公路是连接北京和天津的第二条交通大动脉，将成为一条重要的临空和物流经济走廊，将凸现平谷的区位优势。由过去的边缘地区成为环渤海经济圈的重要节点。京平高速公路对加快京津区域一体化进程和平谷的腾飞，具有重要历史性的意义。

平谷是北京市最后一个开通高速公路的行政区。京平高速公路的开通,这无疑可以为平谷区经济社会的发展带来机遇。作为北京市生态涵养区和应急水源地的平谷区,在面对这一重大发展良机的时候,必须对功能定位进行重新审视,尤其要将生态涵养、水资源保护与经济发展、社会进步有机结合起来。需要通过统筹地考虑,对已有规划进行适当调整,优化调整平谷的功能,以大力推进平谷区区域经济和谐、健康和持续发展的进程。

参考文献

- [1] 李波.水资源保护与生态建设战略研究——以北京市平谷区为例[M]. 北京:北京师范大学出版社, 2008.
- [2] 北京城市总体规划(2004—2020年).
- [3] 平谷区统计局.北京市平谷区统计年鉴 2004 年[M]. 北京:中国统计出版社, 2004.
- [4] 平谷区统计局.北京市平谷区统计年鉴 2005 年[M]. 北京:中国统计出版社, 2005.
- [5] 平谷县志编纂委员会.平谷县志[M]. 北京:北京出版社, 2001.

第2章 平谷区在环渤海及京津冀区域 协调发展中的定位

区域功能的定位，需要从不同角度出发进行综合判断。

首先，要从平谷所处的主体功能区出发进行定位。主要是就地理区域分异状况进行客观的分析，以揭示不同区域在生态环境上的联系及其功能分担。在北京市总体规划中，平谷被定位为生态涵养和水资源保护区，这就意味着要突出生态功能，对内要以生态保护为产业发展的依循，对外要通过生态补偿进行联系。

其次，要从平谷所处区位出发进行定位。这主要是就地理位置上的判断分析，随着京平高速公路的开通，一定会改变平谷区在京津冀区域中的区位特点。京平高速一端连接顺义临空经济区，另一端连接天津航空城，并可延伸至滨海新区，将成为一条重要的临空和物流经济走廊，使平谷的区位优势凸现，由过去的边缘地区成为环渤海经济圈的重要节点。

最后，要从产业联系出发进行定位。不同地区的产业特色不同，不同地区产业间的联系也不同，产业发展不仅体现在产业的升级转换，也表现在产业在不同地域间的演进转变。随着京平高速公路贯通实现平谷与首都空港、天津海港的快速对接，平谷作为京津冀发展走廊上的重要节点，日益凸现出良好的区位优势与后发优势，这将促进平谷区旅游、物流、商务会展等产业的快速发展。

2.1 平谷定位调整的必要性

2.1.1 现行的规划定位

平谷现行的规划定位主要集中于3个文件，这3个文件对平谷的规划定位分别为：

2005年，北京市对自身发展规划进行了修编。在新的《北京城市总体规划（2004—2020年）》中，将平谷定位为北京东部发展带的重要节点，京津发展走廊上的重要通道之一，引导其发展都市型工业和现代制造业，以及物流、休闲度假等功能^[1]。

在2005年5月30日发布的《中共北京市委北京市人民政府关于区县功能定位及评价指标的指导意见》中，将平谷定位为生态涵养发展区，主要任务是加强生态环境的保护与建设，引导人口相对集聚，引导自然资源的合理开发与利用，发展生态友好型产业，成为首都坚实的生态屏障和市民休闲游憩的理想空间^[2]。

在北京市最新发布的《平谷新城规划 2005—2020》中，平谷新城是北京十一个新城之一，是京津发展走廊上的重要通道之一，是北京东部的都市型工业、现代制造业、物

流及休闲度假及绿色农业基地。平谷的发展目标是京东发展门户、山水宜居新城、清洁制造中心、精细果蔬基地、生态休闲绿谷。平谷的主要职能是：①京东地区以服装、食品加工等都市工业和适度的现代制造业为主的工业生产基地；②京津发展走廊上的重要通道和具有口岸功能的综合物流中心；③京郊的旅游、观光、休闲、度假基地；④北京东部地区重要的生态屏障和生态环境保护地^[3]。

现行的 3 个规划中，前两个为指导性文件，《平谷新城规划 2005—2020》具体指导了平谷的建设和经济发展。京平高速公路的建成通车，是平谷经济建设发展的一个新契机，结束了平谷与中心城及京津没有快速联系通道的历史，平谷经济发展的优势与劣势产生了变化。因此，有必要以此为起点，对平谷的区位、节点位置进行进一步分析，调整平谷发展策略，从而促进平谷经济更快、更好的发展。

2.1.2 发展观的转变

从北京市来看，平谷区位于北京市的东北角，距中心城区较远，是北京市的一个远郊区。在北京市的功能分区中，将平谷区定位为生态涵养区，平谷的大部分地区属于北京三大生态圈最外围的生态圈——生态保育区（带），担负着首都生态环境保护的功能。平谷区作为北京远郊区的地理区位使其需要担负更多的生态保护功能，这限制了平谷区的发展。

但是，如果跳出北京市行政区域的束缚，从另一个角度来看，即以平谷区为中心，以 150 km 为半径画一个圆圈，北京市、天津市、唐山市、秦皇岛市、保定市、张家口市、承德市甚至沧州市等京津冀地区的主要城市都被画进这个圆圈里。从这个角度再看平谷区的地理区位条件，则平谷区处于京津之间的位置，地理区位极为优越。

由此，可以看出如果局限于北京市，平谷区位偏远，经济发展处于劣势。但是，转换一个角度，把平谷区放在京津一体化的背景下看，平谷区处于该地区的中心位置，地理区位由劣势转为优势。因此，要站在更高的角度、用更广阔的视野来分析，平谷区的发展必须在京津一体化的背景下，立足整个京津冀地区，才能凸显平谷区的区位优势，实现地区更快、更好的发展。

2.2 对平谷区地理区位的重新认识

2.2.1 平谷区的地理区位

平谷区位于北京市区的东北方，西、北与顺义区、密云县接壤，东、南与天津市蓟县、河北省兴隆县、三河市为邻，处在京、津、冀三省市的交汇处（图 2-1）。平谷区是全国生态示范区，有“京东绿谷”的美誉。

从北京市的地理区位来看，平谷区位于北京市的东北角，距中心城区较远，是北京市的一个远郊区。在北京市的功能分区中，将平谷区定位为生态涵养区，平谷区的地理区位不利于其自身的经济发展。

平谷区经济发展较周边地区相对滞后，很大程度上是受交通状况制约所致。京平高速公路的建成通车结束了平谷区没有快速交通的局面，为平谷区的经济发展提供了良好

机遇,从根本上改善了平谷区的对外交通条件,优化了投资环境,使平谷区的交通网络节点和经济网络节点地位上升。



图 2-1 平谷区在北京市的地理区位

2.2.2 平谷区新的发展机遇

从全国的背景,用区域发展的视角来看,平谷区的发展具有以下几个新的机遇利于平谷区的进一步发展。

(1) 落实科学发展观,转变经济增长方式。2003 年 10 月召开的中国共产党十六届三中全会提出了科学发展观,全面落实科学发展观,进一步转变经济增长方式,大力推进经济增长方式向集约型转变,走新型工业化道路。

(2) 环渤海的新机遇。1986 年,被称为我国北方“金项链”的丹东、大连、营口、盘锦、锦州、秦皇岛、唐山、天津、沧州、惠民、东营、潍坊、烟台、青岛和滨州共 15 个环渤海湾的市(地区),在天津市举行市长联席会,确定建立环渤海经济区,开展多方面、多层次、多种形式的经济联合,促进经济发展繁荣。

环渤海区域,面向三北,是我国北方经济最活跃的地区,属于东北、西北、华北的接合部,是我国城市最密集、工业基础最雄厚的区域之一,在我国的整体发展战略中始终占据着十分重要的地位。随着我国经济发展重心的逐渐北移,21 世纪,以“十一五”规划为标志,以中央重点投资的滨海新区开发为契机的京津地区,乃至环渤海区域再次成为我国经济发展的重点区域。“十一五”期间,国家的主要经济增长区域向环渤海经济区转移。顺义临空经济区、天津滨海新区、唐山京唐港成为“十一五”期间环渤海经济发展的重心。

借助环渤海区域发展的强劲春风,地处京津之间的平谷区,应当跳离北京远郊区的定位困境,立足更高的层次——环渤海区域,对自己的地位进行重新认识,抓住机遇,发展平谷区经济。

2.2.3 京津通道中的新节点

目前平谷境内有总长 1 000 km 的标准化公路, 境内密三路对接 101 至 102 国道, 连接首都机场和天津蓟县的京平高速已经于 2008 年正式通车。依托北京市作为中国铁路客货运路网的核心枢纽优势, 设有京郊区县唯一的地方铁路货运站——坐落于平谷区马坊镇的平谷地方铁路货运站, 1977 年修建的第一条地方铁路, 由三河市李旗庄至平谷县马坊村, 该地方铁路与全国各大铁路干线相连; 大秦铁路穿境而过。

2008 年, 京平高速公路的建成通车, 连接北京—顺义—平谷—天津蓟县(图 2-2), 结束了平谷区作为北京市郊区个别没有通高速公路的区县之一的状况, 解决了京津冀地区东北部山区出行难的问题。



图 2-2 京平高速公路路线图

从图 2-2 京平高速公路的示意图中可以看出: 京平高速起点的延伸路段可以连通到首都国际机场, 终点经平蓟高速与天津市蓟县相通, 然后连接建成的津冀高速直达天津, 途中与京津第二通道、京津塘高速都有交叉, 可连接大天津市的滨海国际机场、塘沽区, 进而到达天津新港。

京平高速公路的建成通车不仅结束了平谷区没有快速交通的历史, 而且提升了平谷区海陆空三位一体交通网络节点的地位, 成为京津通道中的新节点。

因此, 随着京平高速的开通, 从京津及整个环渤海区域来说, 平谷区正成为名副其实的重要节点, 交通及经济地位迅速上升。

2.3 京津冀的产业分工与合作

利用京平高速公路建成后平谷区形成的区位优势及多种效益, 充分发挥其对区域经济的带动作用, 为平谷区未来的长远发展确定新的目标, 开拓新的空间, 提供新的支撑

条件,是当前平谷区需要解决的重大发展战略问题^[4]。

平谷区地处京津之间,周边颇具规模的大都市主要有北京市、天津市和唐山市。总的来说,北京市是我国的政治文化中心;天津市是金融、港口和贸易中心;唐山市则是以能源、原材料为主体的重化工业基地。

根据《北京市统计年鉴 2006》^[5]和《2006 天津市统计年鉴》^[6],本文从京津两市的各类土地面积(图 2-3)和近五年京津两地实现的地区生产总值(图 2-4、图 2-5 和表 2-1)两个方面对两地的经济总量特征进行简要描述。

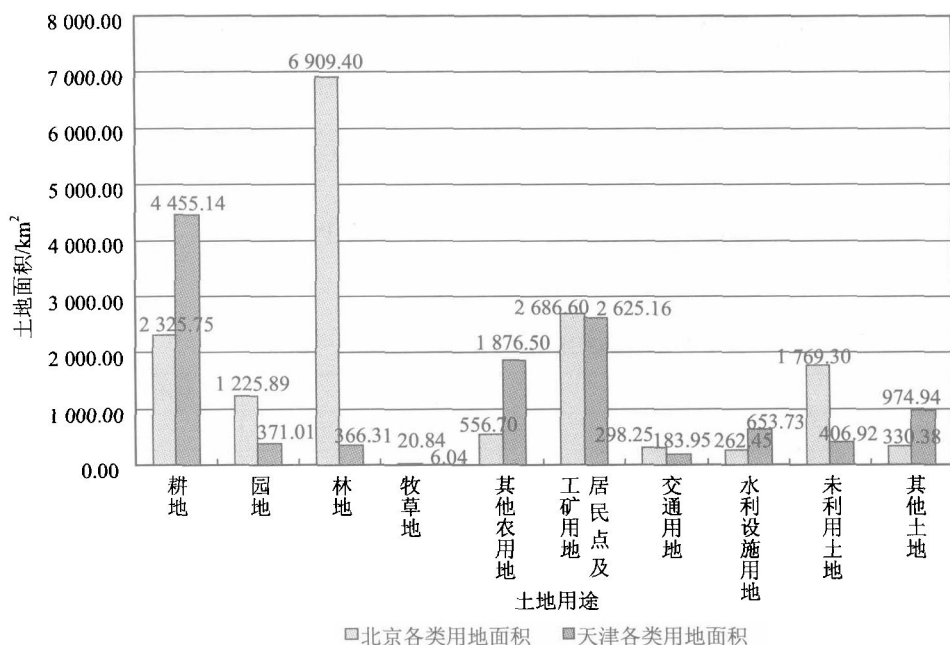


图 2-3 京津土地利用结构

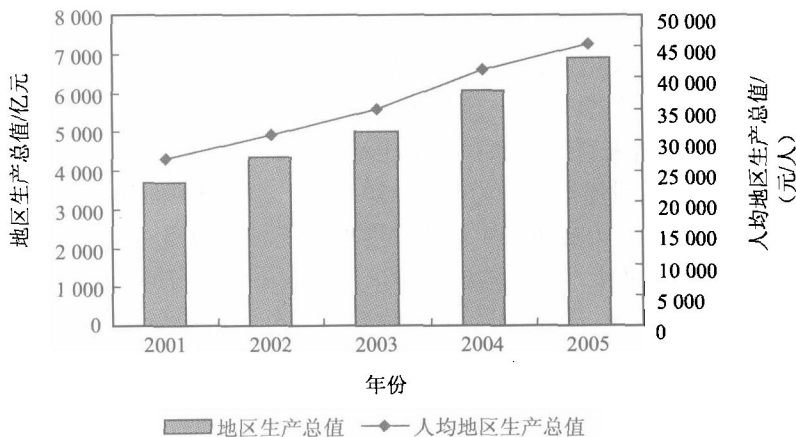


图 2-4 北京市 GDP 及人均 GDP (2001—2005)