|  |
| --- |
| **对市政协第十五届一次会议 第0471号提案的办理答复** |
| 方天滨委员： |
| 您的提案很好，对推动我市轨道交通高质量发展、建设“交通强市”具有积极意义，经会同市住房城乡建设委、市规划资源局、市发展改革委、市财政局研究答复如下： |
| 一、项目规划方面  （一）城市轨道交通  2020年，我市编制了《天津市城市轨道交通建设规划调整（2021—2026年）》报告，包括6条延伸线和1条新线，规模46.4公里，总投资427亿元，并完成环评、社稳、财承、规划等支撑要件，已具备上报条件，但由于相关政策要求尚未受理。为推进项目建设，经积极争取，国家发展改革委同意我市在线路里程、地下线路长度、直接工程投资（扣除物价上涨因素）等较建设规划增幅控制在20%以内的前提下，自行审批项目。目前，8、11号线延伸线已完成项目审批并开工建设，5号线延伸线正在履行项目审批程序。  下一步，我市将加强与国家发展改革委衔接，紧盯轨道交通二期建设规划调整上报工作，一旦具备条件将立即组织上报，争取尽快审批。  （二）国家铁路  2021年12月，国家发改委等部门印发《“十四五”铁路发展规划》，津承城际、津蓟扩能改造等项目已纳入。我市在《天津市国土空间总体规划（2021—2035年）》中已包含津雄城际、环渤海城际等项目，并在“三区三线”划定中预留了项目线位。  下一步，我市将全面总结“十四五”前两年铁路建设发展情况，评估各国家铁路项目实施情况，全力支持配合国家发改委、国铁集团做好“十四五”铁路发展规划中期评估工作。同时，国铁集团计划2023年开展国家中长期铁路网修编工作，我市计划结合此项工作开展津雄城际规划研究，并争取将津沧城际、霸州—徐水—涞源铁路纳入。  二、项目建设方面  （一）市域（郊）铁路  2020年，我市批复了《天津市市域（郊）铁路专项规划（2019—2035年）》，规划形成由走廊线、联络线构成的天津市域（郊）铁路网络，共9条线路、总规模 681公里（新建494公里、利用既有铁路187公里）。其中，津静线首开段是我市第一条新建市域（郊）铁路，于2021年开工，目前进展顺利，计划2024年通车。  下一步，我市将按照《关于推动都市圈市域（郊）铁路加快发展的意见》（国办函〔2020〕116号）相关要求，综合考虑经济社会发展、城镇空间发展布局和客流规模，以及区级财力、建设能力和运营能力，有序推动津武、津宁市域（郊）铁路建设。  （二）城际铁路  2022年12月，京滨城际（宝坻—北辰）和京唐城际同步开通运营，是京津双城间第三条高速铁路，有力增强了我市北部地区经济活力。2022年11月，京滨城际（北辰—滨海新区）正式开工建设，计划2027年开通运营，目前3个施工标全部进场，开展大临设施建设，加快机场段隧道盾构始发井等控制性节点施工，正在加快开展先行用地交付、正式用地组卷等工作。津兴城际是京津双城之间的第4条高铁通道，2020年8月开工，目前桥梁、路基、铺轨工程已全部完成，正在进行四电以及站房装修等工程，计划年底完成国铁集团验收手续，实现开通运营。  下一步，我市将按照《关于进一步做好铁路规划建设工作的意见》（国办函〔2021〕27号）相关要求，加强与国家发改委、国铁集团、河北省沟通对接，共同研究津承城际、津雄城际等后续项目前期工作。同时，将结合我市的财政状况，充分利用既有设施提质增效，新建项目需进一步考虑财力和运营成本等因素，合理把握建设节奏。  三、港口集疏运方面  规划新建通道主要为天津港直通西部铁路通道（徐水—涞源—张家口）、京原扩能改造、津蓟铁路北延及货运东北环线等，线路位于北京市、河北省、山西省，工程投资大、实施难度大、经济可行性差，既有铁路网满足天津港运输需求，将适时开展项目建设。  下一步，我市将重点改善制约天津港海铁联运发展的问题：一是加快实施黄万铁路电气化改造，提升港口端与西部通道朔黄铁路的连通能力，通道运量将提升至5400万吨，2024年建成；二是2023年上半年开通运营南疆铁路扩容3条铁路专用线，新增港口端铁路装卸能力1500万吨；三是推动天津港集团与中铁联集研究建设集装箱中心站二线束；四是研究启动东大沽至港口改自动闭塞工程，解决进出南疆港区能力限制问题，提升“嗓子眼”通过能力1800万吨。  感谢您对交通运输工作的关注和支持，希望您能一如既往地为我市交通运输事业发展提出更多的意见建议。 |
| 2023年4月12日 |