

---

# 北京交通发展纲要

(2004—2020 年)

二〇〇五年四月

---

# 目 录

## 前 言 1

## 第一章 交通发展进程 2

### 1.1 发展成就 2

### 1.2 主要问题 3

### 1.3 发展趋势 5

## 第二章 交通发展目标与战略任务 8

### 2.1 交通发展目标 8

### 2.2 战略任务 11

## 第三章 基本交通政策 13

### 3.1 交通先导政策 13

### 3.2 公共交通优先政策 13

### 3.3 区域差别化交通政策 14

### 3.4 小汽车交通需求引导政策 14

### 3.5 政府主导的交通产业市场化经营政策 15

## 第四章 完善交通规划体系 16

### 4.1 交通规划编制 16

### 4.2 近期重点规划编制任务 16

## 第五章 加快交通基础设施建设 18

### 5.1 城市道路系统 18

---

5.2	市域公路系统	20
5.3	城市轨道交通系统	21
5.4	客货运输枢纽	21
5.5	停车设施	22
5.6	铁路枢纽及航空港	23
<b>第六章</b>	<b>改善城市运输服务</b>	<b>25</b>
6.1	轨道交通客运服务	25
6.2	公共汽（电）车客运服务	25
6.3	出租车客运及租赁服务	27
6.4	道路货物运输服务	27
<b>第七章</b>	<b>提高城市交通管理水平</b>	<b>29</b>
7.1	道路交通组织	29
7.2	道路交通执法管理	29
7.3	加强安全管理	30
7.4	交通应急保障	30
7.5	现代交通意识教育	30
<b>第八章</b>	<b>促进交通科技发展，加快交通信息化与智能化建设</b>	<b>31</b>
8.1	交通科技发展	31
8.2	交通信息化建设	31
8.3	智能交通系统建设	32
8.4	交通管理设施建设	33

---

## 第九章 营造优良交通环境 34

9.1 交通建设与城市环境风貌相协调 34

9.2 交通污染防治 34

9.3 构建优质出行环境 35

## 第十章 改革交通体制，加强交通法制建设 36

10.1 改革投融资体制与经营管理体制 36

10.2 改革交通设施建设与养护管理体制 37

10.3 推进价格与收费体制改革 37

10.4 加强交通法制建设 38

附 图 (01-19) 39-57

---

## 前 言

北京是中华人民共和国的首都，是全国的政治中心和文化中心，是世界著名古都。北京也是我国综合运输体系中重要的航空与陆上交通枢纽城市。

在党中央、国务院的关怀支持下，北京交通事业不断发展，为首都功能发挥与经济社会发展提供了有力的保障。新世纪的第一个十年是北京实施“新三步走”战略的重要时期，全面实现“新北京、新奥运”战略构想是这一时期的主要任务。北京经济社会的快速发展将有力地推进交通事业的持续发展，同时，交通的现代化也将为北京建设成为具有鲜明特色的现代国际城市、文化名城和宜居城市提供必要的基础条件。

北京交通发展既面临世界大城市的共性问题，也有其特殊性。解决城市交通问题，既需要政府审时度势，不失时机地作出正确决策，同时也必须依靠社会公众的积极参与和广泛支持。为此，市委、市政府决定编制《北京交通发展纲要（2004～2020）》（以下简称《纲要》），以指导北京交通事业的新发展。

《纲要》在总结历史经验教训的基础上，分析了交通问题的症结与未来发展趋势，提出了建设“新北京交通体系”的目标，制定了实现这一目标的战略途径、基本交通政策和

---

近期实施的重大行动计划。《纲要》将作为今后一个时期指导制定全市交通规划、交通政策和实施计划的纲领性文件。《纲要》既是政府在发展交通方面对社会的承诺，也是规范公众交通行为的基本准则。

《纲要》编制的基准年为 2003 年，近期指 2010 年，远期指 2020 年以远。

## 第一章 交通发展进程

### 1.1 发展成就

北京经济社会的快速发展和城市现代化步伐的加快，为北京的交通发展提供了前所未有的机遇和条件，交通事业实现了跨越式发展。

#### (1) 交通建设投资持续增长

1993~2003 年，全市交通基础设施建设投资累计达 1219 亿元，占同期地区生产总值的 5.32%。其中，“九五”期间交通建设投资总额比“八五”期间增加了 3.5 倍，达到 602 亿元，占地区生产总值的比例由“八五”期间的 3% 上升到 5.97%。2003 年，交通建设投资总额 208 亿元，占地区生产总值的比例达到 5.67%。

#### (2) 交通设施供给水平不断提高

---

2003 年,市区道路总里程达 3727 公里,其中城市快速路达到 216 公里,道路面积 7344 万平方米;与十年前相比,市区道路总里程和面积分别增长了 41%和 1.7 倍,路网功能结构及运行条件显著改善;市域公路网总里程 14453 公里,其中高速公路总里程达到 501 公里;城市轨道交通运营里程 114 公里;公共汽车及无轨电车总数已达 18929 辆(含小公共汽车 2295 辆),运营线路总长度 17908 公里;航空港及铁路枢纽运输能力与服务水平均有较大的提高。

### (3) 交通运输能力快速增长

城市机动车保有量由 1993 年的 56.4 万辆上升到 2003 年的 212.4 万辆,道路系统承载能力基本适应了机动车保有量快速增长的需要。公共客运交通系统年客运量达到 42.7 亿人次,增长了 19.2%;道路年货运总量达到 2.86 亿吨,增长了 10%。

### (4) 交通管理水平不断提高

初步建成了以交通控制系统为龙头,以交通实时信息采集为基础的现代化智能交通管理体系框架。交通法制建设和教育宣传取得显著成效,主干道机动车遵章率 99.1%,交通事故万车死亡率 7.7,均达到历史最好水平。城市公共客运系统引入现代信息技术和先进管理手段,运营效率和服务水平得到提高。

### (5) 交通环境明显改善

---

2003 年，新增轻型汽车和重型柴油车排放全部达到第二阶段机动车排放标准（相当于欧洲 II 号标准）；使用压缩天然气公共汽车达到 2078 辆；机动车尾气排放污染得到初步控制，一氧化碳和氮氧化物浓度较“九·五”期间下降 26.7%；交通环境噪声降至 70 分贝以下；行人交通设施和步行街区的建设为市民提供了良好的出行环境；在改善城市交通状况的同时，对交通建设与城市风貌及自然生态环境的协调关系愈加关注，交通服务愈加重视“以人为本”的原则。

## 1.2 主要问题

尽管在交通设施建设与运行管理上不断增加投入，但由于交通需求总量的急剧增长及需求构成的多样性和复杂性，城市交通总体形势依然非常严峻。

北京社会经济现代化、城市化以及机动化已同时步入高速发展期，当前城市交通的紧张局面是城市快速发展进程中多种矛盾的集中反映，交通拥堵状况的根本缓解是一个长期的过程。

北京交通发展既面临世界大城市普遍存在的共性问题（例如小汽车交通需求过度膨胀，与城市资源和环境承载能力的尖锐矛盾），同时也有其自身的特殊性问题，主要表现在：

### （1）城市建设与城市交通发展不协调

市中心区城市功能的过度聚集和土地的超强度开发导致人口与就业岗位的高度集中，由此也带来了交通出行的高度



---

集中，三环以内集中了全市出行量的 50%。同时，由于交通基础设施建设与城市交通结构的优化调整滞后于城市发展，难以满足城市空间结构和功能布局优化调整的需要，在客观上助长了中心区超强度开发和无序蔓延扩展的趋势，进一步加剧了中心区的交通拥堵。

### （2）公共客运交通系统基础薄弱，难以应对小汽车交通的强劲挑战

北京目前处于小汽车进入家庭的快速发展期，而且小汽车在日常通勤出行中的使用率高于发达国家一些大城市的水平。市区全日小汽车出行方式比重已经由 1986 年的 5% 上升到 2003 年的 26%，这种出行方式的需求与道路交通基础设施供给的矛盾日益加剧，是导致城市交通拥堵的首要因素。与国外同类城市交通发展状况相对照，北京的不利条件在于公共客运系统基础相对薄弱，轨道交通承担日常出行量的份额不足 5%，地面公交系统结构单一，难以充分满足日常出行的多样性要求。因此，在推行合理使用小汽车，改善城市交通出行结构策略计划上，北京比其它国际大城市更困难。

### （3）城市布局与资源条件制约道路系统扩充和结构调整

中心城道路网的密度、面积率与国外同类城市有相当大的差距，在功能级配结构上也存在明显的先天性缺陷：环路之间快速联络通道建设滞后；主干道系统空间布局不均衡，贯通市区的城市南北向主干道不足；次干道、支路严重短缺，

---

“微循环”系统薄弱；道路交叉口通行能力低，制约路网整体效能的正常发挥；封闭独立的“大院”分割城市路网，严重损害了路网系统的整体性，交通组织困难。

受特殊的城市历史和环境条件限制，中心城土地空间资源严重短缺，加之旧城风貌保护的严格要求，今后中心城路网难以大幅度扩充，路网结构调整难度更大。

#### （4）交通系统规划、建设、运营、管理及服务缺乏有效整合

交通基础设施规划、综合运输规划与交通组织管理规划不配套。附属道路交通设施与主体设施建设不配套。城市交通与城际区域交通网络，市区与市域交通网络，以及城市轨道交通与地面公交网络运力不匹配，衔接不顺畅。城市交通服务价格体系不完善，没有建立合理的比价关系。交通运营管理者与服务对象之间缺乏必要的信息沟通平台和手段，难以对各类交通服务需求进行有效的引导，交通设施资源未能充分有效利用。

#### （5）交通管理水平不适应现代交通发展的要求

交通需求管理薄弱，客货运输组织以及交通出行引导缺乏科学手段和有效措施。交通信号、标志、标线设置缺乏统一规划，交通秩序管理有待进一步加强。交通法规标准体系不健全，现代交通宣传教育不够深入。交通参与者缺乏现代交通观念，交通法制意识淡薄。

---

### 1.3 发展趋势

经济和社会现代化、城市化和交通机动化三大发展进程依然是未来城市交通发展的外部条件，而交通战略模式与政策的选择将是决定交通发展走势的内在决定性因素。

#### (1) 经济和社会现代化进程影响

随着国民经济总量快速增长和交通建设投融资体制改革的不断深化，未来北京城市交通建设投入将持续稳定增长。全面信息化的进程将深刻影响市民的生活和工作方式，不仅出行量持续增长，出行结构特征也将发生重大变化。

#### (2) 城市化进程影响

北京将按照国务院批准的《北京城市总体规划（2004—2020）》全面实施新的城市空间发展战略，优化调整城市功能布局，逐步构建“两轴—两带—多中心”的城市空间结构（参见图 01—04）。城市功能布局及空间结构的优化调整是改善中心城交通的治本之策，但布局调整是一个长期的渐进过程，短期内难有明显成效。

此外，北京作为环渤海地区中心城市，在区域经济和社会一体化协调发展进程中，其综合服务功能将进一步加强，城市交通综合体系也将发生重大改变。

#### (3) 交通机动化进程影响

今后几年，北京市民用机动车保有量的年增长率仍会保持在 10% 左右。预计 2010 年全市民用机动车总量将达到 380

---

万辆左右，其中私人小汽车总量将从 2003 年的 93 万辆发展到 280 万辆左右，私人小汽车拥有率由 2003 年的 0.22 辆/户增加到 2010 年的 0.53 辆/户。预计 2020 年，北京市民用机动车保有量有可能突破 500 万辆，家庭小汽车拥有率可能达到 0.8 辆/户以上。

#### (4) 交通需求变化趋势

需求总量大幅度增长。从 1986 年第一次出行调查以来，全市日出行量年均递增 4%，2003 年已达到 2100 万人次(不含步行出行量)，增长了 87%；一次出行平均行程也由 6 公里增加到 8 公里，出行周转量(人·公里)增加了 1.49 倍；市区机动车出行总量由 42 万车次/日发展到 345 万车次/日。未来交通出行需求增长的突出表现在出行距离的增长和机动车出行总量的大幅度上升。预计 2010 年平均一次出行距离将可能达到 10 公里左右，出行周转量比 2003 年增加 90%。

需求构成明显改变。未来交通需求特征的重大改变主要表现在需求的多样性和个性化。市民上班和上学的日常通勤出行所占份额由 1986 年的 80%降至 2000 年的 58%，预计 2010 年，将会进一步下降到 50%左右。市民对于出行方式、出行路线及出行时机的选择会趋于理性化，同时对交通服务的安全、快捷、舒适、经济及灵活便利方面也会有更高的要求，交通服务的供求关系将变得更加复杂。

#### (5) 基本需求量和道路负荷水平预测

---

2010 年预计全市出行总量将达到 3500~4000 万人次/日，其中，中心城出行量 2300 万人次/日；预计 2020 年全市出行总量将达到 5200~5500 万人次/日。2010 年预计全市道路货物运输发生量 4.5 亿吨/年；2020 年预计将达到 5.5 亿吨/年。

由于未来城市交通结构的不确定性及其交通供给方式的不同，中心城的道路网高峰负荷也会有很大的差别。在全面实施本纲要推荐的战略方案前提下，预计 2010 年市区道路网高峰小时负荷量为 516 万车公里，比 2003 年增长 34% 左右。

总之，2010 年之前，出行需求总量和中心城建设规模的增长趋势较为稳定；而出行需求时空分布及出行方式构成的发展趋势则有很大的不确定性。因此，未来中心城交通状况的改善关键在于城市功能布局、交通发展模式、系统整合和政策调整的力度。

## 第二章 交通发展目标与战略任务

### 2.1 交通发展目标

#### (1) 远期目标

北京交通发展的远期目标是：全面建成适应首都经济和

---

社会发展需要，满足全社会不断增长和变化的交通需求，与国家首都和现代化国际大都市功能相匹配的“新北京交通体系”。

“新北京交通体系”以现代先进水平的交通设施为基础，构建以公共运输为主导的综合交通运输体系；以信息化与法制化为依托，提供安全、高效、便捷、舒适和环保的交通服务；城市交通建设与历史文化名城风貌和自然生态环境相协调，引导、支持城市空间结构与功能布局优化调整，实现城市的可持续发展（参见图 05-13）。

“新北京交通体系”的基本特征：

以人为本的交通服务宗旨。注重交通与环境保护的协调和可持续发展，提供与自然和城市风貌相和谐的交通环境，合理分配与使用交通资源，满足社会多样性交通服务需求。

以一体化交通作为新体系基本构架。在交通规划、建设、运营、管理和服 务全面整合的基础上，实现中心城交通与市域交通、城市交通与城际交通，以及各类交通运输方式的一体化协调运行。

实施以内涵发展为主的集约化发展模式。从城市环境与资源条件出发，北京交通发展必须采取以内涵型增长为主的集约化发展模式。“新北京交通体系”以公共运输为主体，建立现代化城市综合运输体系；充分发挥既有交通设施的潜在效能，以系统结构优化和先进的运行管理为战略手段，最大

---

限度地提高道路网及各类交通运输设施整体运行效率和服务水平，减少资源消耗及对环境的影响。

以信息化为依托。交通体系发展的各个环节和服务领域全面实现信息化，交通运输与设施运行管理全面实现智能化。

以法制化为保障。交通规划、建设、运行管理与社会服务全面纳入法制化轨道，通过健全法律、规章和完善规范、标准体系，有效地约束决策、管理、服务等所有交通参与者的行为，保证交通系统的有序发展和高效运行。

## （2）近期发展目标

2010 年之前，初步建成交通设施功能结构较为完善，承载能力明显提高，运营管理水平先进，基本适应日益增长交通需求的“新北京交通体系”框架，初步形成中心城、市域和城际交通一体化新格局，中心城交通拥堵状况有所缓解，为全面实现“新北京、新奥运”战略构想提供支持。

2010 年，城市干道高峰小时平均行程车速达到 20 公里/小时以上；五环路内 85%的通勤出行时耗不超过 50 分钟；边缘集团到达市中心的出行时间在 1 小时以内；最远的郊区新城到中心城的出行时间不超过 2 小时；北京与周边地区主要中心城市的陆路运输行程时耗在 3 小时内。

为确保近期目标的实现，要继续加大交通建设资金投入并适度超前，确保 2004～2010 期间全市交通建设累计投资总额达到 2000～2500 亿元。

---

2010 年之前，北京的交通建设要在以下几方面取得重大进展：

第一，建成功能完善的综合交通运输网络，道路交通设施总体承载能力与服务水平明显提升。

2010 年，要按城市总体规划基本建成总长 890 公里的市域范围内高速公路系统，建设京津冀地区城际快速铁路干线，扩建首都国际机场，形成完善的对外综合运输网络；全面改善中心城道路系统结构，基本建成 14 条快速放射干线，与 3 条快速环路一起构成中心城快速路网系统。大幅度扩充和完善道路“微循环”系统，提高集散能力与交通可达性水平。中心城道路网高峰小时负载能力比 2003 年增长 40%以上，路网整体应变能力有明显改善；初步建成与道路交通容量相匹配的停车系统，基本停车位实现“一车一位”，公共停车位总量达到汽车保有量的 10%以上。

第二，建成以快速大容量客运交通为骨干、多种方式协调运输的城市公共客运系统，初步建成现代化物流运输系统，城市交通运输结构得到改善。

2010 年，城市轨道交通线路网通车里程达到 250~300 公里。新型大容量快速公共汽车(BRT)系统初具规模，运营里程达到 60 公里以上。公共交通服务水平和吸引力大幅度提高，中心城公共客运系统承担全日出行量比例达到 40%以上，其中，在早晚高峰通勤出行中分担的比例达到 50%~60%。



---

以综合运输枢纽、物流配送系统及综合运输信息平台的建设为基础，初步建成高效、畅达、有序运转的现代化城市客货运输体系。

第三，初步实现智能化交通系统管理，提高交通运行效率与安全水平。

实现交通体系的全面整合和信息共享，科学配置交通工程设施；以全方位的信息化、智能化为依托，基本建成具有国际先进水平的智能化道路交通管理系统和交通出行信息服务系统；初步建成先进的智能化公共客运调度与乘客信息服务系统；交通拥堵点（段）治理取得成效，干线路网高峰时段平均车速逐步提升，2010 年之前达到 20 公里/小时以上。加强交通管理法制化建设和市民现代交通意识教育，改善交通秩序与交通安全水平，全市道路交通事故万车死亡率下降到 6 以下。

第四，发展“绿色交通”，交通环境质量进一步改善。

2005 年开始执行国家第三阶段机动车排放标准（相当于欧洲Ⅲ号标准），力争 2008 年与国际排放控制水平接轨，污染物总量逐步减少，交通噪声得到有效控制。

## 2.2 战略任务

基于交通发展的历史经验和未来发展趋势，必须着手优化调整城市总体布局及城市交通结构模式，即：坚定不移地加快城市空间结构与功能布局调整，控制中心城建成区的土

---

地开发强度与建设规模；坚定不移地加快城市交通结构优化调整，尽早确立公共客运在城市日常通勤出行中的主导地位。同时，全面整合既有交通设施资源，提高资源使用效能。

### （1）城市交通与城市布局协调发展

全面贯彻实施国务院批准的《北京城市总体规划（2004—2020）》，积极推进城市空间发展战略的实施，加快构建“两轴—两带—多中心”城市空间新格局，同步实施城市功能布局的优化调整，以期从根本上缓解中心城交通紧张状况。

实施新的城市空间发展战略要以交通建设为先导，与城市交通发展战略相协调。当务之急是实施城市建设重点战略转移，严格控制中心城建设规模。旧城区实施“整体保护，有机更新”策略，严格控制建设总量；中心城建成区重点进行环境整治和基础设施改善，不再进行高强度开发；集中力量建设新城，优化调整城市功能布局，完善新城功能结构，引导中心城的就业岗位和人口向新城转移；为支持城市空间结构及功能布局调整，要重点建设贯通东部发展带以及连接新城与中心城多种交通方式兼容的复合型快速交通走廊，按规划抓紧构建新城内部交通网络体系，为新城建设提供交通支持。

### （2）建设以公共运输为主导的综合运输体系

从体制、机制、政策和运行上整合规划、建设、运营、

---

管理和服务各个环节，实现多方式交通网络的匹配与无缝衔接，以优质高效的集约化运输网络满足通勤出行和集中物流的需要，寻求资源利用和环境效益的最大化。

以城市快速轨道交通系统为龙头，全面推进现代化公共客运系统建设，加快确立其在城市客运中的主体地位。改善不同客运方式衔接换乘条件，实现公共客运交通、自行车交通、步行交通与汽车交通多种交通运输方式协调发展，形成多方式和多层次出行服务体系。同时，建立由快速公共客运以及实施严格流量控制的快速道路（或高速公路）组成的城市快速出行服务系统与应急交通保障系统。

优化调整货运枢纽及物流园区布局，建立陆路、海上与航空综合运输体系。

### 第三章 基本交通政策

#### 3.1 交通先导政策

坚持城市交通基础设施适度超前、优先发展，充分发挥交通建设对城市空间结构调整的引导和支持作用。中心城建成区的改造和新城建设要坚持交通基础设施“同步规划，先行实施”的原则，建设规模及功能布局要以交通设施资源可能提供的容量为约束条件，实行建设项目交通影响评价和交

---

通组织设计审查认证制度。

### 3.2 公共交通优先政策

从城市可持续发展的要求出发，按照公平和效率的原则，合理分配和使用交通设施资源，在规划、投资、建设、运营和服务等各个环节，为公共交通发展提供优先条件。

设施用地优先。优先安排公共交通设施建设用地，确保公交场站设施与土地开发项目同步建设。各阶段城市土地使用规划中均须为公共汽（电）车场站、地铁车站、换乘枢纽和车辆维修保养设施留足建设用地。不得随意挤占或挪用公共客运设施用地。

投资安排优先。2010 年以前，公共客运交通在交通建设投资中所占份额由 18%提高到 50 % 以上，重点支持轨道交通、大容量快速公共汽车（BRT）系统和综合交通枢纽建设。公共交通（含轨道交通、公共汽车及电车等）基础设施建设以政府资金投入为主导，积极吸引社会投资。

路权分配优先。在城市道路资源分配和路口放行上给予公共客运优先权。

财税扶持优先。公共交通实行与居民承受能力相适应的低价格政策，给予公交企业税费减免、政策性运营补贴以及其它有利于公交企业良性发展的扶持政策。

### 3.3 区域差别化交通政策

---

从城市不同区域交通需求和可能提供的交通资源实际状况出发，中心城与新城采用不同的交通模式，实施因地制宜的交通设施供给与管理政策。中心城内的旧城区和旧城以外的区域交通模式与政策也要有所区别。

旧城区：按照整体风貌保护的要求，基本维持既有的道路网整体格局。对已划定的历史文化保护街区和内环路以内地区，尤其是皇城范围，道路空间尺度基本维持现状。在对胡同系统的整体格局实行原貌保护的前提下，进行必要的整理，按照行人、自行车和小型公共汽车的优先次序合理利用。重点发展以地铁和地面公交为主的公共客运体系，通过停车位供给总量控制、停车收费政策以及必要时对特定区域实行通行收费等手段，对小汽车交通实行相对从紧的管理政策。

旧城以外的中心城：优先发展以轨道交通和快速大容量公交为骨干的公共交通系统，根据道路资源和环境容量允许限度，对小汽车交通实行适度调控政策。

新城和郊区城镇：在优先发展公共交通服务网络的同时，要为小汽车交通提供相对较为宽松的使用空间。新城道路网密度要达到 5~7 公里/平方公里，道路用地率要达到 20%以上，新城的各类停车泊位总数要达到机动车保有量的 1.2~1.3 倍。此外，新城要有适度规模和完善的配套功能，减少与中心城之间的穿梭交通量。

### 3.4 小汽车交通需求引导政策

---

在大力发展公共客运为主体的综合运输前提下，对小汽车交通在行驶区域、行驶时段以及停车服务等方面实行差别化调控管理，特定区域和特定时段实施必要的限制，保持汽车交通量与道路负荷容量协调匹配增长，确保中心城道路系统维持适当的服务水平。

把停车设施的建设与运营管理作为调节道路交通负荷的重要手段，对不同区域制定不同的停车设施配建标准和停车服务价格，推行分时段弹性停车费率制度，调节道路交通负荷的时空分布，提高道路交通设施利用效率。

积极推进公车改革，减少单位公车的配置和使用量。提倡“合乘”制，对高载客率的车辆给予优先通行权。

### **3.5 政府主导的交通产业市场化经营政策**

在充分考虑城市交通社会公益性，满足公众需要的前提下，积极推进政府主导的交通产业市场化步伐。

进一步深化城市交通投融资体制改革，构筑政府投资、企业自筹、社会投资等多元化主体的投融资体系，拓展投融资渠道，盘活存量，引进增量，不断增加交通建设投资规模。对公益性的交通基础设施项目和有收益的经营性项目实行分类管理。建立统筹协调的交通服务价格体系，满足不同服务水平档次的交通需求。对企业为实现公益性目标承担的指令性任务给予相应补贴。

向国内外开放交通基础设施建设与交通服务经营市场，

---

引进竞争机制，推进特许经营制度。取得特许经营权的企业，自主经营，自担风险。

政府制定和完善市场经营法规，对经营市场严格监管。不断完善企业资质和信用考核制度，同时对企业合法经营权益给予充分保障。

## 第四章 完善交通规划体系

### 4.1 交通规划编制

交通规划要与城市总体规划和国民经济和社会发展规划相协调，要与城市规划层次和编制阶段相衔接，建立和完善多层次的城乡一体化交通规划体系。各层次的交通规划要与相应层次的城市规划同步编制，相互协调，同时要建立交通规划与城市土地使用规划之间的反馈机制。

不断提高交通规划编制科学化水平，重视交通规划理论与方法的创新，加强交通规划方案的科学论证和实施效果的跟踪检验评估工作。处理好交通规划与建设计划、工程设计的衔接关系，做好重大工程项目前期论证和建设项目储备工作，为交通规划的顺利实施提供充分保障。

交通规划研究与编制要向社会开放，重大规划编制项目实行社会公开招标；建立专家论证与社会公示制度，鼓励社会公众参与规划的编制和监督规划的实施工作。

---

## 4.2 近期重点规划编制任务

以《北京城市总体规划》和《北京交通发展纲要》为指导,进一步规范城市综合交通体系规划的目标、内容和编制方法,修订《北京综合交通体系规划》,同时编制《北京东部新城发展带交通战略规划》。

加强城市综合运输规划及交通管理规划等专项规划编制工作,整合交通设施规划、运输规划及交通管理规划关系。修订和完善《北京市城市轨道交通近期建设规划》(参见图 14)、《北京高速公路网规划》(参见图 15)、《北京市中心城道路网规划》、《北京市公共汽车线网规划》、《北京市停车规划》、《北京城市物流园区与货物运输规划》。研究编制《北京市交通流组织与交通管理规划》、《北京市智能交通体系总体规划与近期建设规划》。

修订和完善顺义、通州、亦庄等重点新城以及回龙观、北苑、望京、东坝、定福庄、垡头、南苑等十个边缘集团综合交通规划。

研究和编制《北京奥运公园地区综合交通规划》以及 2008 年奥运会专项交通规划,同时开展相关专题研究工作(参见图 16~19)。

## 第五章 加快交通基础设施建设



---

## 5.1 城市道路系统

(1) 城市道路系统包括中心城、新城及郊区城镇的道路网。城市道路系统的长远建设目标是：适应未来城市发展的需要，具有高度的畅达性、安全可靠性和应变能力，与城市布局、风貌、环境相协调，为多种交通方式协调运行提供足够的交通承载能力和良好的出行环境。

(2) 近期在继续扩充中心城路网规模的同时，要特别重视路网结构优化，提高路网整体承载能力和运行效率，充分挖掘既有道路系统潜力。重点抓好两头：加快建设快速道路系统，为进出中心城和中心城内中长距离交通提供通畅的出行条件；加快中心城 10 个边缘集团的道路网络建设，同时要大力扩充支路“微循环”系统，提高路网的集散能力和交通可达性。

2010 年，中心城快速路系统总里程达到 280 公里；中心城主干道网总里程达到 540 公里，城市主、次干道网密度由 1.5 公里/平方公里提高到 1.85 公里/平方公里。路网总体承载能力比 2003 年提高 40% 以上，基本适应 380 万辆左右机动车总量的发展需求。

在抓好中心城道路建设的同时，要按照《北京城市总体规划》和新城规划加快新城道路系统建设。

(3) 自行车和步行系统

---

充分利用旧城胡同、街坊道路和支路开辟自行车交通系统，逐步形成地区性的自行车通行网络。在市级商业区、中央商务区（CBD）、奥林匹克公园、中关村科技园区等重点功能区以及新城普遍建立与城市风貌和自然环境和谐的无障碍步行系统。在旧城区，要充分利用胡同和街坊路开辟自行车或行人专用系统。在新建住宅区，建设良好的自行车交通和步行设施，提高居住环境质量。完善行人过街设施和行人步道系统，禁止挤占人行道和自行车道，确保自行车和行人出行安全、便利。

#### （4）近期重点建设项目

环路间快速联络通道建设。包括：二环路、机场高速路联络线、京承高速路与三环路联络线、西外大街延长线（至五环路）、通惠河北路、莲花池东西路西延（至西六环）、阜石路（三环至五环区间）以及蒲黄榆路南延（至五环路）等。增辟贯通中心城的南北通道。包括：蓝靛厂路、展览馆西侧路、北苑路、西大望路南北延长线、玉泉路延长线及惠新西街延长线等。改造一批主干道，包括：中关村大街、南中轴路（前门至德茂庄）、朝阳路及安立路等。

完成中关村科技园、中央商务区（CBD）、奥林匹克公园、亦庄、望京、北苑、回龙观等重点建设地区路网改扩建工程，建成北京站东街、金融大街、前门东侧路、马连道路、南湖渠东路、清华东路、岳各庄东路、金顶山路等一批地区集散

---

道路。

新改建一批重要立交节点和平面交叉口，包括：东直门、西直门、东便门、丽泽桥、崇文门、东大桥、德胜门等。

分期分批整治和清理封闭大院、胡同和街坊道路，加密中心城路网，扩充“微循环”集散系统。次干道、支路的实现率由 2003 年的 30% 提高到 2010 年的 45% 左右。

#### （5）道路配套设施建设和维护管理

交叉口渠化、公交港湾、道路标志、标线、信号、安全保障及照明等交通工程附属设施要与道路主体同步规划设计，同步建设，并加强维护管理。同时，道路建设要与各类市政管线设施统一规划、同步施工，避免“拉锁”工程，条件成熟时建设市政综合管廊（沟）。

### 5.2 市域公路系统

（1）实现市域公路网与国家干线公路网及周边地区城际公路网衔接匹配，强化北京公路主枢纽功能，为京、津、冀环渤海经济区资源共享、全面合作、统筹协调发展提供有力交通支持。

2010 年，初步建成以高速公路和一级公路为骨架，功能级配合理，与国家干线和环渤海经济区干线公路网有机衔接的公路运输网络。市域公路网总里程达到 16000 公里，公路网密度由 2003 年的 0.86 公里/平方公里提高到 0.95 公里/平方公里。高速公路网总里程达到 890 公里。新城及平原区

---

重要中心城镇均直接与高速公路走廊相连接，市域范围内公路网将覆盖全市所有村镇，实现村村通油路。

(2) 2010 年之前，市域公路网重点建设项目：

建成京津间第二条高速公路、京沪高速北京段（104 国道）、京承高速北京段、京平（谷）高速，并对既有京津塘高速公路进行改造和扩建。

建设首都机场南线高速公路和机场北线高速公路，完善机场周边公路网络，修建六环路与机场高速公路之间的高速联络线（李天路）。

建设密云、怀柔、顺义、通州、亦庄等新城之间的高速公路通道，强化东部及东南部新城开发带的交通联系。

继续建设六环路，全线贯通运行，疏解市域过境交通。着手改造 108 及 109 国道，畅通市域西部出入通道，缓解西北方向出入通道的交通压力。改造 110 国道，并与六环路连通，提高西北货运通道的能力，明晰客货运输通道，有效分流八达岭高速公路的交通。分段扩建规划 111 国道（市区至小汤山区段），提高北京正北方向交通能力。

新、改扩建白马路、密兴路、辛樊路、房通路、长周路、沙阳路、京塘路、杨雁路、顺密路、周张路、长韩路、京良路、南雁路、延疏路等一批市级干道项目。

(3) 优化市域公路网功能结构，加强既有公路技术改造和养护工作，提高既有公路网整体运输能力和效率。改进公

---

路设计技术标准和设计方法，节约使用土地，降低工程造价。

### 5.3 城市轨道交通系统

(1) 加快建设市郊铁路、地铁、轻轨及有轨电车组成的轨道客运系统，改善中心城交通，并为开发建设中心城边缘集团及郊区新城提供强有力的交通支持。2010 年，全市轨道交通线网运营总里程达到 250-300 公里。

(2) 2010 年之前，轨道交通重点建设项目：

地铁 4 号线、5 号线、10 号线（一期）、8 号线北段（奥运支线）、9 号线，机场客运专线以及通往亦庄等郊区新城的轨道交通线。

在建设新线的同时，对地铁 1 号线、2 号线进行技术改造，同步进行轨道交通与其它交通方式衔接换乘设施建设。

(3) 积极研究开发低能耗、高效能的新型轨道交通系统。改进轨道交通规划设计和施工技术，加快车辆及通信、信号设备国产化进程，降低工程造价。

### 5.4 客货运输枢纽

(1) 加快综合客运枢纽建设，组织和协调各种不同层次客运网络，为乘客提供集中换乘服务。

2010 年之前，初步建成城市客运与城际客运一体化综合枢纽体系，改善城市与城际客运衔接与换乘条件。建成首都国际机场、北京铁路南站、北京铁路西站及六里桥客运站等大型综合客运枢纽。

---

改善市域范围内客运网络的衔接关系，建成西直门、东直门、四惠、一亩园、北苑及宋家庄等一批为中心城与郊区线路衔接换乘服务的公共客运枢纽站。改善市区公共汽车、电车、轨道交通及出租车等不同客运网络的衔接换乘条件，建设一批公交中心站。

### （2）建设“停车～换乘”枢纽

为了适应私人小汽车普及发展进程，引导小汽车合理使用，在中心城边缘主要交通走廊规划建设一批“停车～换乘”枢纽设施。2010年之前，要结合轨道交通和大容量快速公共交通新线建设，在五环路周边地区统一规划建设小汽车停车换乘公交的设施。

（3）加快货运枢纽建设。公路货运枢纽体系采用分级结构布局，规划建设6个一级货运枢纽和6个二级货运枢纽。2010年之前，重点建成马驹桥、阎村、天竺等货运枢纽。

## 5.5 停车设施

（1）根据城市交通综合体系运行的全局需要，对停车设施的供给与运行管理采取因地制宜、区别对待的原则。

（2）根据不同地区道路交通承载能力和土地空间资源条件，重新修订居住区及各类公共建筑停车位配建指标，完善各类停车设施规划，制订停车设施建设与运营管理法规，加强停车设施建设、使用及停车秩序的执法管理。

（3）2010年之前，优先解决各类车辆不出行时所需驻车

---

位（即自用基本停车位）短缺问题。全市各类机动车都要拥有自用基本停车位。新建居住区及各类公共建筑均按新的配建指标同步建设自用基本停车位；旧居住区根据规划分期分批补建或租用（购置）公共停车位用于弥补基本停车位的不足；各类客货运输经营企业（个体）必须足额配置具有合法使用权的自用停车位，作为经营资质必要条件。已取得经营许可，但尚未达到要求的，限期解决，并纳入年度考核。

（4）加快公共停车设施建设。2010 年，全市公共停车位供给总量要达到机动车保有量的 10%以上。

（5）统筹调配，充分利用各类停车设施资源。对中心城各类公用停车位及单位附建停车设施实行注册登记，统一调配管理，满足全日不同时段不同停车需求。

（6）为自行车短途出行及换乘公共客运交通创造良好条件。在中心城主要客流集散中心、公共客运交通中心站及换乘枢纽站建设自行车停车场。

（7）按照统一规划，结合公共汽（电）车运营场、首末站及中心站的布局调整，优先安排专用停车场地，基本满足全部营运车辆的夜间驻车和维修保养需要。同时，建设安排出租车专用停车（含夜间驻车）场地，并在主要客流集散点建设出租车服务站或候客区。

## 5.6 铁路枢纽及航空港

（1）改造和扩充北京铁路枢纽的客货运输集散能力，引

---

入京沪、京哈、京广等客运专线及京秦、京津等地区快速客运干线。同时，建设和改造枢纽内的货运编组站及货运作业站，提高货物吞吐能力。

2010 年之前，配合京沪客运专线及京津快线等新线建设，完成北京站及北京南站站区改造，同步完成市内交通及公用市政设施配套建设；修建北京站与北京西站之间的地下直径线；改善北京北站、北京西站、丰台站及北京东站地区的交通集散条件和地区环境。

(2) 2008 年之前，完成首都机场国际枢纽港的扩建任务，实现飞机起降量 50 万架次/年，旅客吞吐能力 6000 万人次/年和货运吞吐能力 180 万吨/年的目标，充分满足 2015 年之前航空业务量发展的需求。2010 年之前，要完成第二航空港的选址、规划设计和立项审批，力争尽早开工建设。

## 第六章 改善城市运输服务

### 6.1 轨道交通客运服务

(1) 扩大轨道交通客运规模，轨道交通客运量从 2003 年的 130 万乘次/日增加到 2010 年的 400~500 万人次/日，占公共客运系统总运量比重由 10%提高到 25%左右。

(2) 利用先进科技手段，改造既有线路，优化运营输组



---

织，缩短发车间隔，扩大运能，降低运营成本。2008 年前，地铁 1、2 号线车全部更新为舒适便利的新型空调车。

(3) 改造车站配套服务设施，引入自动售检票系统和乘客信息服务系统，增加为老人、儿童和残疾人士提供特殊服务的设施，改善出入条件和乘车环境。

(4) 加强轨道交通运营的安全保障。新线建设严格按照国家规范标准，同时着手对既有轨道交通线进行改造，消除安全隐患。建立突发事件应急保障系统。

## 6.2 公共汽（电）车客运服务

(1) 2010 年，公共汽（电）车客运交通承担日客运量达到 1300~1500 万人次。

(2) 优化调整公共汽（电）车线网和场站布局，扩大线网覆盖率，完善功能级配结构。按照城乡统筹协调发展的需要，建立中心城、新城和郊区城镇三级公共汽（电）车运营网络。完善功能层次结构，优化快速干线网、普通干线网及支线网的级配比例与衔接关系。

重点调整中心城线网，增加边缘地区和旧城区的线网密度，改善站位和线路衔接关系，缩短换乘距离和乘车前后的步行距离。2010 年，中心城 90% 公交乘客步行到站时间不超过 8 分钟；平均换乘距离不超过 300 米。

扩大郊区线网覆盖率，建立和完善新城公共客运网络，满足新城和郊区城镇日常出行需要。

---

(3) 加快大容量快速公共汽车运营系统 (BRT) 建设。2010 年前, 在完成南中轴路 BRT 示范工程基础上, 选择有条件的主要客流走廊再建设 3-4 条 BRT 线路, 与快速轨道交通线网相结合, 构成中心城公共客运系统的骨干网。

(4) 以高速公路与城市快速路为依托, 开辟以大容量公共客运为骨干, 多种交通方式协调运行的复合型客运走廊, 支持新城开发建设。重点是沿东部新城发展带建设连接各个新城的复合型走廊, 并与京津方向城际快速通道相衔接。

(5) 继续扩展公共汽(电)车专用道网络。2010 年, 中心城 50% 的主干道和有条件的快速路均要开辟公共汽(电)车专用或优先车道, 总里程由现在的 114 公里增加到 300~350 公里。结合城市“微循环”系统建设, 选择一批有条件的街巷、胡同开辟公共汽车专用道路。改造交叉口信号控制系统, 分期分批地实现公共汽车优先通行。

(6) 进一步完善公共汽(电)车的运营、保养场站体系, 建立以运营场为中心的运营组织调度系统和以枢纽站为中心的分区服务网络系统。

(7) 改善公共汽(电)车客运系统运力配置及车辆构成, 建立适合不同服务类别、不同运量等级的运力级配体系。既要发展适合 BRT 的专用车辆和快速干线所需大容量、大功率、低底盘、环保型的公共汽车, 也要按适当比例配置中型车辆和适用于支线运营的小型公共汽车。

---

### 6.3 出租车客运及租赁服务

(1) 继续推进出租汽车企业兼并重组，控制出租车总量规模，实现规模化和规范化经营；合理调整企业、司机和乘客之间的关系，维护各方合法权益；逐步统一租价，建立健全出租汽车市场准入和退出机制，建立良好的出租汽车运营市场秩序和环境；加强对出租汽车企业的监督管理，规范企业行为，切实保障从业人员合法权益，提高服务水平。2010年前，重点建设全市出租车预约服务和智能调度系统，提高运营效率，空驶率降低到30%以下，日客运量达到200万人次。

(2) 制定并实施汽车租赁业、旅游客运业发展规划，建立企业信用体系，实施特许经营，创建规范有序的市场环境，加强政府监管。汽车租赁业要调整车型结构，优化车辆档次配置，扩大企业规模，规范企业经营行为，实行网络化经营。旅游客运业要满足多元化需求，建立起服务本市及外省市的旅游客运班线和网络。

### 6.4 道路货物运输服务

(1) 道路货物运输是现代城市物流体系的基础。为满足城市物流畅达、安全及服务方式多样化需求，必须加快市域范围道路货物运输网络建设，并与铁路、海运、空运接驳，形成功能结构完善的货物集散体系。2010年，全市公路货运总量从2003年的2.8亿吨增加到4.5亿吨。

(2) 根据城市空间结构调整和区域经济发展的需要，优

---

化全市货运枢纽及物流园区规划布局，统筹协调运力配置、货物仓储、配送及大宗物资转运分发等各个环节，并处理好与口岸的衔接关系。制定城市货运走廊和货物运输组织规划，调整货运交通流在时间与空间上的分布状况。

（3）鼓励和支持运输企业资产优化重组，组建区域性大型道路货运骨干企业，发挥其在跨省市专递快运、集装箱、危险品、大型物件运输领域的主导作用。加强货运市场管理，鼓励规模化与专业化经营模式。

（4）优化货运车种结构，调整运力分布。在城际干线上鼓励使用高效率、低能耗、低污染的大型货运车辆；建立和完善货物配送系统，以低污染厢式货车为主要运输工具。

## 第七章 提高城市交通管理水平

### 7.1 道路交通组织

（1）根据路网特性和交通需求结构，科学组织交通，合理划分道路使用功能，调节路网交通流时空分布，有效缓解拥堵点（段）的交通压力。在路网总体负荷水平较高的情况下，维持城市快速走廊系统的畅通，满足长距离出行和应急交通需求。减少特种交通服务对日常交通流的影响，保障路网整体运行稳定性。

---

(2) 建立分工明确、运行高效的由公共汽(电)车、普通机动车、自行车和行人等各类交通有机衔接的道路交通运行体系。为步行和自行车交通提供良好条件,鼓励短距离出行使用自行车和步行方式。充分运用专用道、单行线、可变车道以及灵活方便的空间分隔等交通流组织手段把各类交通流的交叉和交织干扰降低到最低程度。

(3) 加强对高速公路网、城市快速路网以及中心城干道网交通流的调控,提高通行效率。

## 7.2 道路交通执法管理

(1) 认真贯彻落实《中华人民共和国道路交通安全法》和《北京市实施〈中华人民共和国道路交通安全法〉办法》等道路交通管理法律法规。

(2) 加强道路交通执法队伍建设,改善装备与技术手段。在路面秩序管理、驾驶员管理、车辆管理、交通事故处理等方面坚持严格执法,文明执法,严格管理,进一步加大对执法力度。

(3) 建立和完善城市交通规划、建设、设施维护、运输市场管理、交通环境等城市综合执法体系,全面整合并理顺城市交通执法管理与城市综合管理的关系,提高综合执法管理水平。

## 7.3 加强安全管理

完善全市道路交通安全管理系统和工作机制,健全交通

---

安全责任制，加强道路交通事故分布规律研究，建立交通安全预警信息发布制度。实施人、车、路及环境交通安全综合管理，预防重、特大交通事故的发生，提高道路交通安全水平。

#### 7.4 交通应急保障

建立各类灾害及突发事件应急交通指挥联动调度系统和应急交通保障体系，减少突发事件和日常交通事故对道路运行的影响，为城市防灾减灾提供交通保障条件。建立交通事故受伤人员快速抢救绿色通道，按照《中华人民共和国道路交通安全法》要求，设立并用好道路交通事故社会救助资金，化解社会矛盾，维护社会安定。

#### 7.5 现代交通意识教育

健全现代交通意识和交通法规宣传教育体系，做到组织健全、人员到位、工作落实。以“建首善之区，创一流城市”为行动口号，分阶段开展“迎奥运，共建首都交通文明”教育实践活动。

滚动实施北京交通文明建设五年规划，坚持开展交通安全宣传活动。

将现代交通意识和交通安全纳入幼儿园、中小学的教学活动，同时将交通法制宣传教育纳入全民普法教育序列。通过各级安委会、劳工组织等对全社会（含流动人口）进行交通安全教育。

---

## 第八章 促进交通科技发展， 加快交通信息化与智能化建设

重视交通科技进步、科技成果转化和应用，引进、吸收国外先进的交通科技成果，以信息化、智能化为重点推进交通行业的科技进步，全面提升交通科技含量，提高交通规划、设计、施工、管理的科技水平，实现交通科技跨越式发展。

### 8.1 交通科技发展

组织重点交通科技项目攻关和国内外交通科技合作，研究开发新交通方式、新交通工具、新材料、新工艺。组织开展城市综合交通体系规划、智能交通系统、轨道交通装备与运行服务、地下工程施工、高效环保型运输车辆、运输组织优化以及交通环境影响评价等重点领域关键技术的研究开发工作。

充分利用首都人才优势，全力整合人才智力资源，建设一支专兼职结合的高素质交通专业技术队伍，提高交通行业整体科技水平。

### 8.2 交通信息化建设

(1) 制定全市交通信息化建设总体规划和分期实施计划。在国家主管部门指导下，以国家标准为依据，结合北京

---

智能交通系统（ITS）的实际，建立地方性标准体系和技术规程。

（2）全面整合交通信息资源，建立信息共享机制。2008年前，完善全市交通基础信息和交通实时动态信息采集系统。在此基础上，建立全市交通综合信息平台，为全市交通发展的综合决策、公众交通信息服务以及交通应急指挥调度提供保障。

（3）逐步建设综合交通信息发布体系，包括出行信息服务系统、运输市场信息系统、路边交通信息发布系统、车载信息接收和自动导航系统等。

以全市综合交通信息平台为主要依托，充分运用互联网、电视互动信息服务网、交通信息广播电台、咨询服务热线电话、个人数字助理（PDA）或手机等信息服务手段向政府主管部门及社会公众提供交通资源管理、投资经营、运输服务、紧急救援以及出行引导等全方位和全天候的交通信息服务。

### 8.3 智能交通系统建设

（1）2005年，完成智能交通系统示范工程建设，包括：综合交通信息平台，交通流信息采集、分析、发布系统，智能交通信号控制系统，停车诱导系统，高速公路不停车收费系统，出租车智能指挥调度系统，客运枢纽站运营调度管理与乘客信息服务系统，公共电汽车区域运营组织与调度系统，公共交通车辆救援调度系统。



---

(2) 2010 年之前,在智能交通系统示范工程基础上,全面建设智能交通运输体系,逐步建成“交通控制”、“公交运输”、“高速公路不停车收费”、“物流运输”、“出租车智能指挥调度系统”以及“停车诱导”等智能化子系统。

**交通控制系统** 实现城市智能交通信号控制系统的协调控制。2010 年,把中心城 90%的信号灯纳入智能交通信号控制系统,对主要道路实施线控制,对主要区域实施区域控制。实行公交车、救援车辆以及特种勤务车辆的信号优先。

**公交运输系统** 建立以 GPS 为基础的区域智能调度和乘客服务系统。

**出租车智能指挥调度系统** 以 GPS 为基础,实现出租车动态交通信息采集,建立智能调度平台,实现预约服务和智能调度,提高出租车安全水平和运输效率。

**物流运输系统** 建立货运综合管理与信息平台,提供货运供求信息服务;建设智能化货运运力资源调配、价格管理及运费结算等运转系统;实施对货运车辆的全程监测和路线引导服务。

**不停车收费系统** 在高速公路收费系统中逐步采用不停车收费方式,减少行车延误,提高收费口通行效率。

**停车诱导系统** 建设覆盖整个中心城的智能停车诱导系统和自动停车计时收费系统,增加停车信息服务设施,近期重点建设地区为金融街、CBD、中关村等繁华地区。

---

## 8.4 交通管理设施建设

按照世界先进城市交通管理标准，加强交通管理设施建设，提高科技含量。充分利用高新技术和新型材料，全面提升交通管理设施的档次和使用效果。规范道路交通标志、标线、信号的制作和设置，重视可变交通信息标志的应用，为交通参与者提供全面、系统的交通引导服务。

# 第九章 营造优良交通环境

## 9.1 交通建设与城市环境风貌相协调

交通发展与城市发展保持协调的互动关系，充分考虑土地资源、环境容量的制约，因地制宜科学配置城市交通资源，保持交通建设与城市资源环境的协调发展。

依据历史文化名城保护规划，维持旧城区道路系统历史格局，严格控制路网空间尺度。旧城区道路的改造与扩建在服从历史文化风貌保护需要的前提下，充分兼顾基本交通需求与市政基础设施建设的需要。

提高旧城区公共交通服务水平，控制旧城区小汽车的拥有量和通行量。

## 9.2 交通污染防治

交通发展与环境保护相协调，做好大气污染、噪声和振

---

动的污染防治工作。

严格控制新车污染排放。逐步严格新车排放标准，鼓励生产、销售、使用低排放，超低排放和零排放的机动车。公共汽车、出租车、环卫车、邮政专用车及旅游车等高出行率的车辆要达到更严格的排放标准。加强在用车污染控制。不断强化和完善在用车排放检查与维修制度，对机动车实行环保标志管理，对高排放车辆分时段在划定的区域内采取限行措施。采取鼓励和强制相结合的措施，加快老旧车辆的更新淘汰。加强油品质量管理，不断提高车用燃油质量。鼓励生产、使用优质清洁的车用燃料，减少车辆排放和燃料挥发对大气造成的污染。

加强交通噪声和振动的污染防治。道路及轨道交通规划中要考虑交通噪声和振动的污染控制，开展交通环境噪声和振动影响的评估。研究推广使用低噪声车辆和降噪、隔声的建筑材料，研究、推广低噪声路面材料。

大力发展高效、清洁交通工具，鼓励使用符合国家质量标准，安全性能达标的各类电动车辆。在适宜的街道和地区保留无轨电车运行，积极研究建设有轨电车线路的可行性。

### 9.3 构建优质出行环境

城市交通设施的建设、运营管理及交通服务以人为本，因地制宜，以适宜方式充分满足人的多样性出行需求，为道

---

路交通设施使用者提供公平服务。

构建良好的步行、自行车交通环境，提倡绿色交通方式，开展“绿色交通日”活动，营造全社会支持公交发展，人人以公共交通为首选出行方式的社会环境。

实施“无障碍”工程，新建交通设施必须按照国家和本市有关规范标准进行建设，2008年前逐步对现有交通设施进行无障碍改造。公共客运逐步推行无障碍服务。

## 第十章 改革交通体制，加强交通法制建设

### 10.1 改革投融资体制与经营管理体制

深化投融资体制改革的基本目标是：充分发挥政府主导作用，调动社会投资积极性，改革政府投资运作方式，合理界定政府投资职能，落实企业投资自主权，实现政府宏观调控与监督下的多元化投融资体系。

（1）2010年前，首先以轨道交通和高速公路投融资体制改革为突破口，放开市场，“引进增量，盘活存量”，搭建交通基础设施投融资平台。

采取BOT、TOT、PPP、BT等多种投融资方式，建立投资回报机制，鼓励国内外企业和财团投资，充分利用资本市场筹措交通发展资金。

---

(2) 推行交通设施建设和运营服务特许经营制度。在政府扶持与监管下，积极推进收费道路、停车设施、交通枢纽、城市客运及货物运输经营的市场化运作，实施特许经营，打破行业垄断，形成有效竞争格局。政府投资的建设项目实行代建制，通过公开招标选择项目法人。

(3) 进一步深化交通建设和运营企业改革，剥离企业承担的政府职能，企业按市场规律自主经营，以契约形式维系投资、建设与经营主体之间的关系，实现政企分开，产权明晰的经营管理机制。建立市场诚信体系，对所有进入交通设施投资建设、经营与服务市场的主体实行资质和信用考核制度，维护交通建设与经营市场正常秩序。

(4) 政府对公益性服务为主的交通经营企业给予政策扶持，并对服务价格与服务质量严格管理。

## 10.2 改革交通设施建设与养护管理体制

建立责权分明、分工合作、高效运转的市、区（县）两级交通设施建设体制和市、区（县）、乡（镇）三级交通设施养护体制，提高交通设施建设与养护水平，确保交通系统的正常运行。

交通设施建设与养护工程通过市场招标，实行市场化运作，提高工程质量和投资效益。

逐步增加交通设施养护资金投入，明确资金分担和管理职责，确保养护资金按国家标准金额到位，养护工作到位，

---

道路、桥梁及其它附属构筑物完好率全部达标。2010 年中心城市道路养护资金由 2003 年的 1.4 亿元/年增加到 6.5 亿元/年。2010 年，全市公路养护资金投入达到 10.7 亿元/年。

### 10.3 推进价格与收费体制改革

以各类交通设施使用的社会总成本和社会承受能力核算为基础，以交通需求管理政策为指导，建立统筹协调的交通服务价格体系。逐步理顺公共客运、道路通行和停车收费的价格体系，建立合理的服务收费比价关系。以价格杠杆调节供需平衡，既满足不同服务水平档次的交通需求，也有助于提高既有交通设施资源的有效利用率。

建立高速公路联网收费系统，改革高速公路收费办法，提高高速公路运行效率和经营效益。

调整路内与路外停车设施服务价格，充分发挥停车服务价格对供求关系调节作用。

全面推进交通服务“一卡通”收费系统建设，先行实施公共客运系统（城市轨道交通、公共汽车、出租车）的“一卡通”，再扩大到停车等领域。

以“一卡通”实施为契机，改革交通补贴办法，实行公共交通勤优惠票价，适时替代公交月票。

### 10.4 加强交通法制建设

完善法规体系，充分运用法治手段规范交通规划、建设、运营、管理与服务工作。

---

制订《北京市公共交通条例》、《北京市道路条例》、《北京市轨道交通运营安全办法》、《北京市公共停车场管理办法》等地方性法规和政府规章；修订《北京市出租汽车管理条例》、《北京市道路运输管理条例》、《北京市交通安全责任制暂行规定》、《北京市城市道路桥梁管理暂行办法》等地方性法规和政府规章。

根据北京交通建设与管理的需要，加强各类道路交通设施标准、规范的研究、编制和实施工作。

建立交通规划、建设、运营、管理与服务相协调的综合决策机制，完善专家咨询和社会公示制度。重大交通政策及交通规划的制定要经专家充分论证，必要时举行听证会，听取社会公众意见。