

北京市“十二五”市级一般专项规划

北京市“十二五”时期 交通发展建设规划

北京市交通委员会
北京市发展和改革委员会
2012年7月

目 录

前 言

一、交通发展形势	1
二、交通发展战略	5
(一) 指导思想	5
(二) 规划原则	5
(三) 发展目标	6
三、主要任务及重点项目	9
(一) 着力推进公交城市建设	9
(二) 着力推进综合交通体系建设	13
(三) 着力推进实施交通需求管理	19
(四) 着力推进交通精细化管理	20
(五) 着力推进绿色交通体系建设	27
(六) 着力推进交通科技创新与信息化	28
(七) 着力推进交通文明建设	32
(八) 着力推进实施人才工程	33
四、实施保障	35
(一) 规划与用地保障	35
(二) 资金与政策保障	35
(三) 体制与机制保障	36

前 言

“十二五”时期是推动首都科学发展、全面建设小康社会的关键时期，是北京建设以“人文北京、科技北京、绿色北京”为特征的中国特色世界城市的重要阶段。为了更好地指导“十二五”时期交通发展，认真落实国务院批复的《北京城市总体规划（2004—2020年）》，加快推进《北京交通发展纲要（2004—2020）》和《北京市建设人文交通科技交通绿色交通行动计划（2009—2015年）》各项目标的完成，按照市委市政府的统一部署，北京市交通委员会会同北京市发展和改革委员会、北京市规划委员会、北京市公安局公安交通管理局等部门以及民航、铁路、邮政等相关单位开展了《北京市“十二五”时期交通发展建设规划》的编制工作。

《北京市“十二五”时期交通发展建设规划》总结了“十一五”时期交通发展的成功经验和存在问题，分析了“十二五”时期交通发展面临的形势，并通过对城市经济社会发展与交通发展的形势分析，按照首都功能定位的要求提出了“十二五”时期交通发展的目标和战略对策，确定了发展重点和主要任务，并制定了相关的保障措施。

《北京市“十二五”时期交通发展建设规划》遵循“开放、科学、务实、创新”的编制原则，举办了国家部委、周边省市交通部门、北京市相关委办局、区县政府等十余次座谈会，召

开了院士、国务院参事、人大代表、政协委员、交通专家、市民代表等多次咨询会，开设了网上公众建言献策专栏，在广泛吸收社会各界意见和建议的基础上，形成了《北京市“十二五”时期交通发展建设规划》。

规划实施期限：2011 - 2015 年。

一、交通发展形势

“十一五”期间是北京市机动车增长最快、交通投入最大、交通结构改善最明显、交通管理最有效、市民得到实惠最多的时期。在市委、市政府的坚强领导下，交通系统深入学习实践科学发展观，振奋精神、开拓创新，克服重重困难，加快构建以“人文交通、科技交通、绿色交通”为特征的新北京交通体系，应对了5年净增200多万辆机动车的挑战，基本满足了市民不断增长和变化的交通需求，适应了首都经济社会发展的需要。

“十一五”时期市级交通基础设施投资达到约2118亿元，占同期GDP的4.0%，比“十五”时期增长101.3%。优先发展公共交通，公共交通投资占交通基础设施投资的59%。实施公共交通低票价优惠政策。建成10条轨道交通线路，运营里程达到336公里。优化调整地面公交线网，实现全市行政村“村村通公交”。2010年城市公共交通客运量达到68.98亿人次，比“十五”末增长33.2%。公共交通出行比例由“十五”末的29.8%提高到39.7%。

加快交通基础设施建设。市区城市道路总里程达到6355公里，其中城市快速路达到263公里，比“十五”末增长14.3%。市域公路总里程达到21114公里，其中高速公路达到903公里，

比“十五”末增长 64.8%，实现了“区区通高速”。干线公路里程达到 3462 公里，比“十五”末增长 15.6%，二级及以上公路里程占干线公路总里程的比例从 63.5%提高到 88.6%，在全国率先实现了“村村通油路”。建成了 T3 航站楼、北京南站、我国第一条自主创新的高速铁路——京津城际铁路等对外交通设施。建成了东直门、西直门等 5 个综合客运枢纽。

建成了城市交通智能指挥控制系统、轨道交通运行指挥系统、国内首个动态交通信息服务系统等一批智能化交通运输管理系统。建立了三级交通应急预案体系，形成了治超、治安等多项职能为一体的公路综合执法检查网络。实施了市政交通一卡通应用技术等 30 多项地方交通标准。推广使用了纯电动和混合动力等新能源汽车，推进了废旧轮胎胶粉改性沥青等一批节能环保技术的研发应用。

分阶段实施缓解市区交通拥堵工作，完成了 1000 多项疏堵工程项目。实施了工作日高峰时段区域限行、错时上下班、重点区域停车价格调整等需求管理措施。科学筹划，精心组织，实现了安全、准点、可靠、便利的奥运交通总目标，赛事交通和社会交通和谐运转，圆满完成了国庆 60 周年系列庆祝活动的交通保障工作。

“十一五”期间北京交通虽然取得了长足发展，但与经济社会发展和人民生活日益增长的需求相比仍有差距，主要表现在：人口、就业岗位和城市主要功能区建设仍集中在中心城，

出行时空分布更为集中，潮汐特征更为明显，中心城交通聚集效应进一步加剧；机动车发展呈现高速度增长、高强度使用、高密度聚集的态势，与资源环境的矛盾日益加剧；轨道交通线网密度低，地面公交运行速度慢，换乘设施不完善、衔接不畅，难以与小客车出行方式竞争；路网结构不合理，微循环不畅；枢纽场站设施建设滞后，缺乏有效的换乘衔接，公共停车设施建设缓慢，占路停车等问题凸显；步行和自行车出行环境恶化；市民现代交通意识、绿色出行意识需要进一步提高；交通规划、投资、建设、运营、管理体制机制尚需进一步理顺。

“十二五”时期首都仍然处于可以大有作为的重要战略机遇期，是以科学发展为主题，以加快转变经济发展方式为主线，全力推动“人文北京、科技北京、绿色北京”战略，推进中国特色世界城市建设的重要时期，也是首都交通发展的关键时期。

随着首都经济社会持续快速发展，城市化、现代化、机动化进程进一步加快，人口、资源、环境矛盾日益加剧，未来五年，北京交通形势依然严峻。人口规模突破城市总体规划预期，出行总量将持续增长、出行需求更为复杂多样。“十二五”末全市日均出行总量将达到 5400~5900 万人次，平均出行距离增加到 11 公里。机动车保有量持续快速增长势头很难自行减缓，中心城路网承载能力难以支撑。出行结构优化调整将面临巨大挑战，绿色交通出行比例提升难度大。提高公共交通吸引力主要取决于运行速度、衔接换乘条件、线网布局、舒适度等，而受

用地、专用道网络等条件的制约，改善难度极大。同时，改善自行车出行环境，保持步行和自行车在中短距离出行中的合理比例，也将面临巨大挑战。

未来五年北京交通将面临人口、机动车保有量持续快速增长的严峻考验。影响交通发展的“六大关键”是：有效调控人口和城市功能布局，从源头上抑制交通需求过快增长；强化交通的引导与支撑作用，协调城市开发建设与交通发展；控制机动车过快增长，引导小汽车合理使用；继续保持交通投入与经济同步增长，提高交通设施承载能力；进一步落实公共交通优先发展政策，大幅改善交通出行结构；进一步强化交通管理，提高路网运行效率。“十二五”时期必须在发展方式、途径和策略上有新的突破。

二、交通发展战略

（一）指导思想

以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，深入贯彻落实科学发展观，紧紧围绕全力推动“人文北京、科技北京、绿色北京”战略，进一步提高“四个服务”水平，推进中国特色世界城市建设，以缓解城市交通拥堵为中心，以建设公交城市为主线，努力构建以“人文交通、科技交通、绿色交通”为特征的新北京交通体系，进一步增强发展能力和服务能力，促进首都交通全面协调可持续发展。

（二）规划原则

“十二五”时期是推动首都科学发展的关键时期，要认真贯彻落实《北京市国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》的要求，以科学发展为主题，以加快转变经济发展方式为主线，坚持以人为本，以为市民提供安全、方便、快捷、公平、和谐的交通服务为根本出发点；坚持统筹兼顾，更加注重优先发展公共交通和加强交通需求管理并重、建设管理与养护并重、交通设施规模扩充与结构调整并重、动态交通与静态交通并重、中心城和新城交通发展并重；坚持标本兼治，通过扩大基础设施供给、挖掘基础设施潜力、改善路网设施服务水平，大力发展公共交通，强化需求管理政策，加大智能交通系统建设力度，

实行精细化管理等综合措施，努力缓解交通拥堵；坚持体制机制管理创新，理顺市区两级交通体制，创新和完善交通基础设施建设和投融资体制，特别要注重公交场站、公共停车场和道路微循环的建设，进一步完善停车管理体制机制。

（三）发展目标

“十二五”时期，交通发展要确保首都交通整体安全顺畅，确保中心城特别是核心区交通运行状况不恶化并逐步得到改善，为首都经济社会发展提供有力的交通支持。

具体目标为：

1、公共交通吸引力明显增强，出行结构得到进一步优化。

中心城公共交通出行比例力争达到 50%，小客车出行比例控制在 25% 以下，自行车出行比例保持在 18% 左右。

2、交通设施承载能力进一步提高，中心城交通拥堵状况得到缓解。城市快速路达到 300 公里，建设城市主干路 200 公里，建设城市次干路支路微循环系统 400 公里；轨道交通运营里程达到 660 公里；综合客运交通枢纽力争达到 14 个；建设 5 万个公共停车位、2.1 万个驻车换乘停车位、5 万辆规模的公共租赁自行车系统；力争交通设施承载能力提高 20%，中心城路网拥堵指数控制在 7 左右。

3、构建一体化综合运输服务体系，对外辐射能力显著提高。

基本建成 21500 公里市域公路网，其中高速公路达到 1000 公里；

加快铁路枢纽建设，强化高速铁路的区域辐射能力；打造适应北京未来发展的世界级大型国际枢纽机场，航空旅客年吞吐能力超过 1.2 亿人次，中转旅客比例达到 20% 以上，货邮吞吐量超过 300 万吨；加快出海通道建设。

4、交通出行效率不断提升，交通安全水平进一步提高。形成“1—1—2”小时交通圈，即中心城内通勤出行时间平均不超过 1 小时，最远新城到中心城（五环路）出行时间平均不超过 1 小时，北京到环渤海经济圈（华北、京津冀）中心城市出行时间平均不超过 2 小时；交通安全处于国内领先水平，年万车交通事故死亡率控制在 1.7 以下。

5、交通科技水平进一步提升，交通节能减排效果显著。全行业核心业务实现信息化；大幅提高工程科研成果的推广使用率；通过管理、经济、技术手段降低全行业能耗水平，基础设施建设、轨道交通用能大幅降低；力争机动车氮氧化物排放量在“十一五”末的基础上削减 10% 左右。

表 2-1 北京市“十二五”时期交通发展建设规划指标体系

类别	指标		规划目标
一、交通出行效率	1	中心城公共交通出行比例	力争达到 50%
	2	中心城小汽车出行比例	25%以下
	3	中心城自行车出行比例	18%
	4	中心城拥堵指数	7 左右
	5	中心城内通勤出行时间	平均不超过 1 小时
	6	最远新城到中心城（五环路）出行时间	平均不超过 1 小时
	7	北京到环渤海经济圈中心城市出行时间	平均不超过 2 小时
二、交通基础设施	8	轨道交通运营里程	660 公里
	9	城市快速路总里程	300 公里
	10	城市主干道建设里程	200 公里

类别	指标		规划目标
	11	城市次干路、支路建设里程	400 公里
	12	公路总里程	21500 公里
	13	高速公路里程	1000 公里
	14	干线公路二级及以上公路里程比例	92%
	15	综合客运交通枢纽	力争达到 14 个
	16	建成公交中心站	5 处
	17	建设公共停车位	5 万个
	18	驻车换乘停车位	2.1 万个
	19	北京新机场	力争完成一期工程
	20	铁路客运枢纽	达到 7 座
	21	建设邮政局所网点	1000 个
	22	城市快速路完好率	92%
	23	城市主干道完好率	90%
	24	高速公路平均 PQI (路面使用性能指数)	大于 92
	25	普通干线公路平均 PQI	大于 90
	26	县级路平均 PQI	大于 88
三、交通运输	27	轨道交通日均客运量	1200 万人次以上
	28	中心城地面公交日均客运量	1300 至 1500 万人次
	29	中心城公共电汽车数量	2.3 万辆
	30	中心城公交专用道里程	450 公里
	31	航空旅客年吞吐能力	1.2 亿人次以上
	32	航空货邮年吞吐量	300 万吨
	33	铁路旅客年发送量	1.8 亿人次
	34	铁路货物年发送量	2900 万吨
	35	公路省际年客运量	2640 万人次
四、交通安全	36	年万车交通事故死亡率	1.7 以下
五、绿色交通	37	公共租赁自行车规模	5 万辆
	38	货运“绿色车队”规模	5 万辆
	39	机动车氮氧化物排放量	“十一五”末基础上削减 10%
六、交通科技	40	新一代智能交通运输管理与服务体系	建立以交通运行协调指挥中心为核心,包括信息基础、行业监管、交通安全应急、综合运输管理与协调、决策支持、多方式公众出行服务平台六个方面的“一个中心、六大平台”
七、交通人才	41	实施“十百千万”人才工程	十名领军人物;百名拔尖人才;千名青年骨干人才;万名技术能手

三、主要任务及重点项目

（一）着力推进公交城市建设

全方位深化优先发展公共交通政策措施，以方便广大市民出行、最大限度减少路网交通负荷为目标，推进以轨道交通为骨干、地面公交为主体的公交城市建设，实现交通与城市和谐发展。

1、大力发展轨道交通

（1）加快轨道交通建设

确立轨道交通在城市公共客运系统中的骨干地位，发挥其引导与支撑城市空间结构优化调整的作用，按照安全、质量、功能、成本、效率五统一原则，加快轨道交通新线建设，扩大线网规模，增加中心城线网密度。建设完成 6 号线、8 号线二期、9 号线、10 号线二期、7 号线、14 号线、西郊线、S1 线、昌平线二期等 10 条线路，全面完成 2015 年轨道交通 561 公里近期线网建设规划。加快实施中心城轨道交通加密工程，重点推进 16 号线、8 号线三期、海淀山后线、燕房线建设，2015 年全市轨道交通线网运行总里程达到 660 公里，五环路内线网密度达到 0.58 公里/平方公里以上，平均步行 1000 米即可到达地铁车站。

随轨道交通新线同步规划、投资、建设完善的接驳换乘系统，实现轨道交通与公共电汽车、出租汽车、社会车辆、自行车、步行之间的舒适、顺畅、便捷衔接。同时，在既有轨道交通线路的四环路外站点逐步增加建设驻车换乘停车场。驻车换乘停车位建设 2.1 万个，“十二五”末达 3 万个以上。

（2）提高轨道交通运营管理水平

按照安全、高效、服务相统一和骨干线网集中运营的原则，运营主体提前介入轨道交通新线建设，依托轨道交通指挥中心，实现轨道交通运营主体间的协调运营和统一指挥。中心城新投入运营的骨干线路最小发车间隔 2-2.5 分钟。实施既有轨道交通线路改造工程，更新运营线路老旧车辆，缩短发车间隔，提高运输能力，实现地铁 1 号线、2 号线、4 号线、5 号线、10 号线一期高峰发车间隔 2 分钟。轨道交通日均客运量达到 1200 万人次以上。

（3）加强轨道交通养护

健全完善轨道设施监测和养护维修体系。配备完善设施监测和养护设备，实现养护维修作业对全线网的覆盖，实现工务大车维修检测作业的全面覆盖，对既有线路进行车站、桥梁及线路、场区以及结构等方面的检测和维修，加强运营的安全保障。

2、优化完善地面公交系统

充分发挥地面公交的主体作用，规划、实施以快线网为骨

架、普线网为基础、支线网为补充，覆盖中心城、新城、乡镇的公共电汽车服务网络。

优化调整地面公交线网，加强与轨道交通的衔接，增加支线网密度，增设小区延伸线路和区域“袖珍线路”，提供多样化公交服务，完善线网功能结构。公共电汽车线路条数达到 760 条，中心城日均客运量达到 1300~1500 万人次，90% 乘客步行到最近车站距离不超过 500 米，高峰时段主要干线候车时间 3 至 5 分钟，高峰时段平均满载率控制在 70% 左右。

重点建设地面公交快速通勤系统，在主要客流走廊和快速路上施划公交专用道 150 公里，总里程达 450 公里以上并连续成网；建设完成阜石路、广渠路等大容量快速公交线路，完善朝阳路、安立路快速公交线路的道路设施条件，基本实现与社会车辆的物理隔离；依托专用道，重点发展市区公交环线、快线及与新城之间联络线。

优化车型结构，适当增加地面公交运力，提高车辆的安全、舒适、环保性。中心城公共电汽车数量达到 2.3 万辆，其中空调车比例由 50% 提高到 70%，车辆能源结构以国 IV 和国 V 柴油公共汽车为主，以天然气公共汽车为辅，以无轨电车、纯电动、混合动力公共汽车为补充。

3、加快枢纽场站建设

(1) 综合交通枢纽

重点建设四惠、宋家庄、苹果园、北苑北、望京西、丰台

火车站、菜户营、北苑、通州核心区、霍营等 10 个客运枢纽；推动开展首钢、海淀山后、新国展、芍药居、奥体南区、首都机场、商务中心区（CBD）、星火站、北京新机场、门头沟等枢纽的前期研究工作。保证内外交通及各种交通方式的合理衔接，改善换乘条件。

（2）公交场站

加快永久性公交场站建设，建成温泉、北七家、后沙峪、郭公庄、丽泽南 5 处中心站，西直门南、西直门北、冷泉、青塔等 25 处首末站；将一批临时场站转化为永久场站；重点在公主坟、大北窑等 10 处区域建设多港湾式中途换乘站，建设临时场站 40 处；合理调整车辆保养布局，建成五里店、清河 2 处保养场；鼓励新能源电动汽车的使用，建成小营、四惠 2 处电动车公交场站；规划建设木樨园、方庄、右安门、和平里等多处立体停车场，提高现有场站停车能力。

4、加强郊区客运体系建设

完善郊区客运场站建设，新建五级客运站 80 个，实现乡镇客运站覆盖率达到 100% 的目标。推动郊区客运经营主体公司化、经营方式公交化、经营行为规范化，建立以轨道交通、大容量快速公交、市区公交放射线为快线、区县城到乡镇线路为干线、乡镇到行政村线路为支线的三级客运体系，实现城乡服务均等化。

（二）着力推进综合交通体系建设

强化交通对城市发展的引导作用，加大交通基础设施建设力度，提高设施承载能力和安全应急保障能力。加快推进中心城区干道系统和次支路系统建设，利用地下空间完善路网结构，加大中心城公共停车场建设力度，改善停车环境，缓解中心城交通拥堵。加大新城内部综合交通体系建设，建立多模式交通走廊，引导新城开发。加快以高速公路和国、市道为骨干，功能和结构完善的市域及区域公路网建设，构建公路、铁路、民航为一体的交通设施体系，提升对外辐射能力。

1、提高中心城基础设施承载能力

（1）城市道路

完善“环路+放射线”架构的快速路系统。建设广渠路二期、京良路、怀丰路、西外大街西延、京新高速公路（北四环至北五环段）、丽泽路，总里程达 300 公里。加快推进建国门桥、十八里店桥、远通桥、太阳宫桥等 11 处快速路节点改造，打通“瓶颈”，完善快速路功能。

继续推进主干路系统建设。增加南北贯通通道，建设城东干道、城西干道、万寿路南延、上庄路（含西山隧道）等；推进建设新街口北大街、台基厂大街、学院南路东延、北辰东路南延和首体南路南延等，打通断头路；建设柳村路、金中都南路、西客站南路南延、梅市口路西延、射击场路、翠湖南路、

定福庄路、长安街西延、古城大街南延和北辛安路南延等，支撑城市重点功能区及城南地区、园博会等重点地区发展。建设主干路 200 余公里。

着力推进次支路建设，改善微循环系统。重点改造中心城的主要拥堵节点，打通一批断头路，改善街坊路及居住区内道路系统；建设干道系统和轨道交通沿线的微循环系统；建设城市重点功能区、交通枢纽及交通拥堵区域周边微循环系统。建设次干路、支路里程约 400 公里。

提高城市道路养护水平。大修道路 870 万平方米，大修桥梁 20 座，加强桥梁抗震改造、车辙治理、桥梁安保、道路桥梁检测等日常养护工作。城区主干路完好率达到 90%，快速路完好率提高到 92%，步道完好率达到 88%，A、B 级桥梁占 90%，无 E 级桥梁。

（2）停车设施

本着“以静制动”的原则，着重改善居住停车条件，适度满足出行停车需求，逐步形成以配建停车为主、路外公共停车为辅、路侧停车为补充的城市停车格局，推动城市静态交通资源社会共享。落实规划公共停车场用地，以解放军总医院、同仁医院、北京医院和人民医院公共停车楼（库）建设为试点，推进中心城 5 万个公共停车位建设；在开展老旧小区停车改造试点的基础上，因地制宜建设 20 万个简易式、机械式停车位。

2、推进区域、城乡交通一体化

(1) 公路

全面建成国家高速公路网市域内高速公路，推进国、市道高速公路系统建设，提高高速公路网络整体承载能力。配合河北省加快推进首都大外环高速公路建设，有效疏解过境交通。建设 G3 京台高速（五环—市界）、G5 京昆高速（大苑村—市界）、G7 京新高速（五环—六环、德胜口—延庆县城）、京密高速一期（京承高速—开放环岛），共计 126.9 公里。“十二五”末高速公路总里程达 1000 公里。推进 G45 大广高速通州平谷段、密涿支线（机场第二高速—市界）、连接北京新机场的高速公路、京密高速二期（北五环—京承高速）、109 国道高速（六环军庄立交—市界）、京承高速—大广高速联络线等高速公路建设。适时拓宽改造六环路。

完善国道网布局，加大国道提级改造力度。按照一级公路标准改造 101 国道绕城线（密云县彩虹门—沙河铁桥）、108 国道（小园—河北镇）、110 辅线应急线（黑龙潭北部停车场—袞天沟停车场）、111 国道（汤河口—市界）等，共计 80 公里。启动建设 104 国道（青云店—市界）、107 国道（六环—市界）、111 国道昌平、怀柔段等。

加强市道建设。改建国道间联络线，东部发展带联络线，南部、北部横向联系道路；重点改造昌金路、怀长路、密兴路等。市道新、改建里程共计 200 公里。

完善区县之间、区县内部县道网布局，支持山区旅游产业

及沟域经济发展，新、改建县道 300 公里。

推进农村道路建设，支持城乡一体化发展。完善重点镇、一般镇、行政村之间的联络道路，提升乡村道通行条件。完善村道路面状况，推进村内干道和街坊路道路硬化。

完善战备公路系统建设，加强驻京部队出行联络线的道路建设；完善大件运输通道系统建设，满足大型设备运输需求；以防止和减少事故为重点，加快推进铁路道口“平改立”。

提高公路养护水平，公路养护覆盖全部公路网。加强桥梁抗震、交通工程改善、绿化工程改善、地质灾害防护工程等。到 2015 年，平均路面使用性能指数（PQI）高速公路大于 92，普通干线公路大于 90，县级路大于 88，普通公路小于 70 的比重下降至 7%以内；国省干线公路每年大中修的比例不少于 13%，其中大修不少于 8%；及时消除国省干线上的危桥，每年国省县公路一二类桥梁比例保持在 90%以上。全市公路养护废旧路面材料循环利用率达到 50%，国省干线公路废旧路面材料循环利用率达到 80%以上。实现一般灾害情况下公路应急救援 2 小时内到达，建立健全应急保障体系和队伍。

完善货运场站体系。扩建马驹桥、阎村、黄村、丰台等货运站，新建大庄、东坝、孙村、豆各庄等货运场站，完善平谷马坊物流基地，加快具有口岸功能的马驹桥物流基地建设。同时，对现有货运场站进行整顿规范。初步建成专业化、多方式整合的货运场站体系，支撑城市产业布局及各项功能发挥。

（2）民航

力争建成北京新机场一期工程，同步建设周边交通基础设施；建设首都国际机场第四条跑道及相关配套设施，完成2号航站楼升级改造及西区A380运行区域改造，完善周边交通基础设施。到2015年，航空旅客年吞吐能力达到1.2亿人次，中转旅客比例达到20%以上，货邮年吞吐量达到300万吨。

提升首都国际机场功能和地位，将其建设成大型国际枢纽机场。实施首都国际机场总体规划修编；争取完善空域政策，提升空域、航路、航线的容量和流量；深化低空空域管理改革，加快通用航空业发展。

（3）铁路

建成京沪高速铁路、京广客专，建设京沈客专、京张城际，推进京唐城际、京九客专至北京新机场一期工程建设。建成北京站至北京西站地下直径线，建设西长线至丰沙、京原2条联络线，实施黄良线电化改造及东北环复线、电化改造，推进货运外环线及魏善庄、三河技术站建设，推进百子湾至亦庄联络线建设，形成“10条铁路干线、4条客专、4条城际、3条环线”、“客内货外”的总体布局。

改扩建丰台站，新建星火站和新北京东站，形成北京客运七站布局。建设窦店集装箱中心站、昌平集装箱办理站。建成顺义、通州、大兴、双桥、房山货运物流中心。完成黄村行邮基地改造。

实现京原、京通、京承电化改造。建成北京铁路调度中心和铁道部调度中心。建成北京客专综合维修基地，完善北京动车检修设施。加强客运信息化建设。加强铁路枢纽与城市交通的高效接驳。

到 2015 年，基本建成点线能力匹配，适应城市经济社会发展需求，安全、高效、便捷的首都铁路运输服务体系。铁路旅客年发送量达到 1.8 亿人次，货物发送量达到 2900 万吨、货物到达量达到 6700 万吨。

（4）邮政

建设北京站邮政枢纽改扩建工程、约 1000 个邮政局所网点建设工程；完成全市 1.8 万多幢老旧住宅楼房信报箱补建更新、2000 个社区邮政服务站建设；新建 700 个邮政报刊亭；加快邮政技术措施和信息化水平的建设与改造。利用现代化交通平台提升快递服务水平。

基本实现每万人一个邮政服务网点、住宅楼房一户一个信报箱、有条件的城市规模社区设置一个邮政服务点、农村每个行政村建有一个健康运行的村邮站；局所平均服务人口 1 万人，平均服务半径 1.8 公里；具备通邮条件的住宅楼房通邮率达到 100%、住宅楼房标准信报箱插箱投递到户率达到 100%、辖区内互寄邮件次日送达率达到 100%。

（5）新城交通体系

建立新城内部综合交通体系。坚持新城开发建设与交通协

调发展，建立以公共交通为导向的土地开发模式；建立级配合理、尺度适宜的新城道路网络，特别重视次干路、支路建设；打造新城便捷、舒适的步行及自行车系统，创造有利于“步行/自行车+公交”的出行模式。

加快构建新城多模式对外交通走廊。利用市郊铁路、高速公路、国省道等建立新城与中心城、新城之间联系的多层次、复合型交通走廊；加快建设连接三个重点新城的综合交通走廊，实现三个重点新城分工合作的一体化发展，促进中心城人口、产业和功能疏解。

（三）着力推进实施交通需求管理

综合利用经济、法律、科技和必要的行政手段，强化交通需求管理，抑制机动车的过快增长和过度使用，努力缓解中心城交通拥堵。

1、北京市各级党政机关、全额拨款事业单位不再增加公务用车指标，并严格公务用车使用管理。在此基础上，对单位和个人年度净增载客汽车实施总量调控，遏制过快增长。

2、继续实施机动车工作日高峰时段区域限行措施和黄标车限行规定。遇有恶劣天气、重大活动、重要节日等可能引发严重拥堵情况，适时采取重点交通拥堵路段高峰时段机动车单双号行驶措施。

3、提供多元化交通服务。积极发展中小学校校车服务系统；鼓励单位开行班车；规范合乘。

4、充分利用电视电话会议等现代化手段，提高效率，减少交通出行。鼓励有条件的企事业单位实行弹性工作制，错峰出行。

5、加强停车管理，按照差别化供给的原则，修订颁布建筑物停车位配建标准；按照“中心高于外围、路内高于路外、地上高于地下”的原则扩大差别化停车收费区域范围，制定停车收费政策；加强停车经营企业信誉管理，提高停车服务水平。

（四）着力推进交通精细化管理

提高交通系统安全、有序、顺畅运行水平，寓管理于服务中，在管理中体现服务，以规范化为手段，以人性化为目标，推动交通精细化管理。

1、加强交通秩序管理

优化交通组织方式。科学设置区域交通单行线系统。研究城市快速路及主干道的高承载率车道和放射线的潮汐车道设置。优化调整城市快速路和主干道出入口，渠化改造道路交叉路口，改善路网功能。

完善和提升交通标识系统功能。优化复杂交通点段标识的设置，增设预告类和确认类指路标识，增设地面标识，规范交通枢纽、场站的标识设置，使交通标识系统科学、连续、有效。

综合治理交通秩序。调整优化信号灯配时，完善设施抢修模式。改进勤务指挥模式，突出重点环节管控。严整道路交通

秩序、停车秩序，减少因乱致堵，集中力量治理和疏导交通堵点、乱点、黑点。

完善交通安全设施。实现交通安全设施与新改建道路交通建设同步规划，同步实施，同步验收。重点加强乡村公路交通安全设施建设。

2、推进交通路政管理

创新路政管理手段，提高路政管理设施与装备水平，加快路政管理信息化系统建设，加强路政设施管理，实现路政管理的精细化和科学化。

加大对恶意违法和严重危及公路设施安全的查处力度，力争路政案件查处率达到90%以上。完善路政全程办事代理制度，优化服务环境。建立纪律严明、作风过硬、快速反应的路政执法队伍，推进规范执法、文明执法。

提高城市道路管理水平。加强城市道路占掘路许可和监管工作，强化对地下工程穿越道路桥梁设施的安全监管；明确市区两级道路的管理职责，落实管理主体，消灭“无主路”，建立城市道路数据动态更新机制。

制定开放使用地下交通连廊的相关管理办法。完善配套设施，加快实现中关村西区、金融街、奥林匹克中心区地下连廊的交通功能，建设商务中心区（CBD）地下交通连廊。

3、强化交通运输行业监管与服务

（1）出租汽车

继续实施出租汽车总量调控政策，出租汽车总量保持 6.66 万辆；推进新能源车在出租汽车行业的示范应用，运营车辆全部达到国 IV 标准及以上；全市具备调车功能的出租汽车数量达到 75% 以上，车辆空驶率降低到 35% 以下；完善管理机制，依法维护乘客、驾驶员和企业的权益，保持行业安全稳定。

（2）道路客运

依托客运枢纽，科学配置客运班线和运力资源，省际客运班线达到 850 条、线路总里程为 46 万公里左右；本市省际客运车辆达到 1270 辆；省际客车 GPS 使用率达到 100%；年客运量达到 2640 万人次、旅客周转量 96.36 亿人公里；旅客平均运距达到 365 公里左右。

坚持旅游客运运力规模总量控制，保持合理的运力结构，调整和优化旅游客运运力资源，高级客车占客车总数比重达到 70% 以上，营运客车 GPS 使用率达到 100%。形成以旅游包车为主，其他包车、旅游班线为辅的旅游客运服务体系。逐步建成以北京市旅游集散客运体系为主导，布局合理、功能完善的旅游散客运输网络体系。

（3）汽车租赁

租赁汽车规模控制在 4 万辆左右，经营备案业户 300 家、营业门店 420 家左右，具有安全监控及导航功能的车辆达到 40%。建设汽车租赁信息管理系统，搭建政府与企业联网的管理

平台，建设汽车租赁公共信息服务和信用管理平台。初步形成管理机制完善，公共服务规范，市场环境良好，行业健康发展的新局面。

（4）道路货运

以满足城市正常运行、生产生活需要为目标，建立和完善城市配送体系，研究并制定城市中心区货物运输组织方案和措施，制定城市中心区从事昼运的货运经营者的条件、货运车辆营运技术要求地方标准以及城市中心区货运车辆通行证管理办法等规定，城市配送体系基本形成规模，与铁路、水路、航空运输接驳的道路货物运输网络初步形成，中心城区道路货物配送系统承担城市正常运行所需货运量的 70%左右。

加快新技术及货运信息平台的开发和应用，加快北京公共物流信息平台建设，建成道路货运公共信息服务系统；推进危险品等专用车辆安装行车记录仪和 GPS 装置，构建危险品运输监控平台，提高货运行业服务水平。注重培育货运市场，推进形成综合性一体化服务的物流龙头企业。

（5）机动车维修

建设诚信行业。机动车维修行业 AAA 级企业占考核企业总数的比例由 10.4%上升至 12%。完善机动车维修电子地图和维修企业收费备案等各种信息，规范企业经营服务行为，提高行业和企业服务水平。

建设机动车维修行业管理信息系统、推广汽车不解体诊断

技术、汽车维护标准化作业模式等科技项目，提高汽车维修故障诊断水平和确保汽车维修质量。开展水性漆示范项目调研和推广工作。

全面实施机动车维修技术人员从业资格考试制度，机动车维修行业从业人员持证率达到 30%以上。

制定并落实机动车维修企业危险废物归集处置相关办法，力争实现全行业签约率 100%。逐步推行营运车辆检测/维护制度。通过开展喷烤漆房设备安全管理等安全示范项目和各种安全活动，提高安全意识，加强安全检查，确保行业安全。

（6）水域游船

加强水上安全管理。力争 20% 的游船单位通过安全质量管理体系认证或达到 4A 级景区标准；游船单位安全保障资金投入的年增长率不低于 5%；现有老龄船舶以每年 10% 的比例淘汰更新，自航船舶平均船龄达到 5 年以下，达到全国非水网地区先进水平；保持船舶法定检验率 100%；形成高效应对水上交通和公共突发事件的快速反应机制；建立一支高素质、精通业务、人员稳定的海事执法队伍。

4、加强交通运输行业市场监管

创新监管方式，加大市场主体在市场规范发展中的责任；加强科技执法装备建设，完善覆盖全市的交通执法信息管理系统和执法指挥调度系统。进一步提高交通运输市场监管效率和水平。

加大对出租汽车、省际客运、旅游客运、货运、机动车维修等行业非法经营的管控力度，重点加大非法客运经营打击力度；加大对业内重大违法行为的查处力度，重点打击严重侵害乘客权益的行为和化学危险品违法运输行为。为交通运输全面协调可持续发展创造良好的市场环境。

5、提高交通安全应急管理水平

坚持预防与应急并重、常态与非常态管理相结合，以应急准备为抓手，以处置救援能力建设为核心，以“平安交通”建设为主线，以构建现代化交通应急体系为目标，实现本市交通行业应急体系的可持续健康发展。

（1）交通安全应急综合管理

强化应急处置救援体系建设，建立健全应急决策机制和现场指挥与协调机制；推进应急救援抢险队伍和应急物资的建设管理，建立基础数据库和调动方案；完善应急预案体系建设，制定应急保障预案和专项处置预案；强化风险管理体系建设，健全风险管理工作体制机制；建立应急善后保障体系，加强恢复重建机制建设、调查评估机制建设。

（2）交通安全应急行业管理

健全法规标准，规范安全管理制度，加强行业监管，全面履行安全监管职责，规范经营行为，完善汽车喷烤漆房等交通产品认证、安全综合评价、备案、监管与退出机制管理制度；建立安全隐患排查制度，加强设施设备的安全技术管理；加大

安全宣传力度，强化人员安全、应急救援知识和能力培训考核和管理。

6、严格超限超载治理

以构建管理机制为中心，确立和完善市区两级治超及综检管理机构为重点，依托固定站点，按照“建设标准化、管理制度化、运营规范化”要求，不断完善治超网络，强化联合执法力度，提高科技治超水平，形成治超工作的稳定态势，确保全市超限超载率控制在 1%以内。

完成 15 个综合检查站的建设；在所有货车绕行的县、乡、村等低等级公路上，统一设置龙门架、隔离墩等限高限行设施，强化县乡村公路治超工作力度；推进实施货物装载源头运政派驻和巡查制度，加强超限源头监管。

7、加大交通疏堵工程力度

实施交通疏堵工程，提高既有道路通行能力。加大专项资金投入力度，在规划红线范围内，对既有道路设施进行改造和完善，提高通行能力和服务水平。市级每年安排 2 亿元，专项用于优化平交路口、设置公交港湾、交通组织优化等疏堵项目，以及交通信号优化、增设交通标志、标线、隔离护栏和安全防护设施等交通管理项目。

8、完善法规、标准和制度

出台一批促进交通可持续发展、缓解交通拥堵的配套法规、

规章，以保障停车泊位管理、拥堵收费管理、公共交通管理、出租汽车管理、城市道路管理、汽车租赁管理、水运管理、乡村道路管理等工作的顺利开展。

各相关行业依据法规和规划，制订行业发展指导意见，建立企业信用考核体系，完善市场准入和退出机制，优化行业结构，提高监管和服务水平。

建立内容完整、结构合理、层次清晰的北京市交通标准体系。组织完成设施建设、养护、运营、管理、监管及服务等方面约 60 项地方交通标准的制修订任务。

制定完善全市交通执法程序性规定。建立功能完备的法规培训考核系统，修改完善行政许可和行政处罚文书案卷评查标准。

（五）着力推进绿色交通体系建设

1、完善步行及自行车系统

改善步行、自行车设施条件，提高出行安全、便捷、舒适程度，鼓励步行、自行车出行。重点排查并完善中心城及功能区的行人步道和自行车道系统，建设完善一批立体人行过街设施；在 CBD 等重点地区、重点大街和历史文化保护区建设一批自行车、步行示范区；在主要公交车站、轨道站点及客流集中地区设置自行车停车设施；依托轨道交通站点和公交枢纽，推进公共自行车租赁系统建设，设置 1000 个左右自行车租赁点，形成 5 万辆以上租赁自行车规模；推进无障碍交通设施与服务

体系建设，基本建成中心城无障碍交通出行网络。

2、构建绿色配送系统

适应现代物流业发展需要，实现传统道路货运业向现代物流业社会化、专业化和规模化转变。组建 5 万辆规模的“绿色车队”，承担 70%的日常物资运输和本行业全部应急物资运输任务。依托货运枢纽场站，带动城乡物流配送业发展。

3、推进交通行业节能减排

加强公交车辆节能环保技术研究和既有车辆改造，扩大新能源汽车使用规模。开展轨道交通机车牵引、照明、供电、通风空调等节能减排工作。扩大高速公路不停车电子收费（ETC）系统、动态车载导航系统的应用规模。开展低碳公路、高速公路服务区、交通枢纽、轨道交通等示范工程，建设交通节能减排重点实验室。

（六）着力推进交通科技创新与信息化

1、促进交通运输科技创新

（1）建设新一代智能交通运输管理与服务体系

逐步建立以交通运行协调指挥中心为核心的新一代智能交通管理与服务体系，基于新一代的通信平台、全流程数据采集、处理与决策支持的新方法，着重建立“一个中心、六大平台”，为交通运输规划管理决策、运营组织服务和公众出行提供城乡一体化的新应用与新服务，实现人、车、路及环境信息互通和

谐运转。

建设信息基础平台。重点建设城市道路、公路数据采集与服务系统，公共交通客流数据采集与服务系统，交通运输统计信息系统等。

建设行业监管平台。完善交通综合业务管理信息系统、城市道路网管理与应急处置、执法管理等行业监管系统，建成出租行业运营数据采集分析、机动车维修服务与监管、汽车租赁服务、货运信息服务等运输行业服务与监管系统。

建设交通安全应急平台。完善交通行业图像管理系统，最大化整合接入北京市交通行业现有与外部图像资源，建设完善地面公交、轨道交通、场站等图像信息系统。建设交通安全应急指挥调度系统、城市道路网管理与应急处置系统、轨道交通安全防范物联网应用示范工程、极端天气条件下道路交通保畅物联网应用示范工程等。

建设综合运输管理与协调平台。建设覆盖县级以上公路的公路运行状况监测系统，建成覆盖轨道交通、地面公交、出租等行业的公共交通运营安全监测体系，实现地面公交、轨道交通、出租汽车、民航、铁路、交管等部门之间的协调联动。

建设决策支持平台。重点建设全市交通运行仿真分析系统、面向交通规划的出行分析系统、基础设施建设计划管理系统、基于手机定位数据的交通出行指数分析及预报系统、交通运行监测分析系统、拥堵会商决策支持系统、拥堵收费监测评

价系统等。

建设多方式公众出行服务平台。重点建设公共交通出行信息服务系统、交通拥堵收费管理系统、智能化公共自行车服务系统、慢行交通出行信息服务系统、智能停车信息服务系统、智能化交通设备设施检测中心、车辆租赁信息服务系统等。

建设行业企业运营智能化系统。重点建设地面公交智能调度与安全防范管理系统、停车管理和诱导系统、出租运营调度与管理系统、物流综合信息网、轨道网络化运营安全、综合交通枢纽智能化系统等。完善两客一危智能调度与网络化运营组织系统。

（2）工程科技

开展道路、桥梁、轨道交通结构类型与构造设计、抗震及修复加固等规划设计新技术的研究与应用。

推广新型拌和材料、高性能道路结构、地下工程等基础设施建设新材料新技术新工艺研究与应用。

推动基础设施快速修建、应急抢险、道路排水除雪等基础设施预防性养护及快速修复新技术的研究与应用。

开展山区高边坡综合防治、隧道施工风险识别和监测预报、轨道交通设施及车辆状态监测与故障诊断、机动车状态监测评价等防灾减灾监测技术研究。

（3）研发基地建设

重点建设城市轨道交通车辆产业基地、轨道交通关键技术

研究及产业化基地、交通基础设施材料研发基地、城市交通仿真与规划研究基地、动态交通信息服务产业化基地等一批交通重点科研、产业基地。

2、提升交通管理科技水平

建设城乡一体化的交通信号控制系统。新建信号系统控制路口 1700 处(含高清视频检测和闯红灯违法监测功能),对 1984 处单点控制机进行联网改造,实现全市所有路口的信号系统覆盖和联动协调控制;新建公交优先控制系统 400 处。

扩建交通综合监测系统。新建 1600 个双向交通综合监测断面,实现对 8 道防控线以及全市 17 条高速公路的全覆盖;建设电视监控设备 2000 套,新建固定式交通违法监测设备 3000 套;新建公交车载违法监测设备 1000 套;新建交通流检测设备 500 套。

完善公众信息服务与诱导系统。新建室外诱导显示屏 550 块,形成一整套动态信息诱导服务体系,实现道路交通信息的社会共享。

建设交通组织优化与智能停车管理系统。建设路侧停车智能化管理系统 1000 套,实现停车信息监测、违法停车监管、智能停车收费、数据分析与服务、停车信息诱导以及辅助决策与管理;完善全市交通仿真基础模型,构建北京市区域大规模路网的交通组织优化仿真平台,完成路网改造仿真评价。

开展物联网交通运输服务平台建设。重点实现对危险品运

输车辆、专业货运车辆等重点车辆的管理和服务，完成通行证防伪车辆准入限行控制；全面推广应用“电子专用标签”等检测手段，逐步实现对全市车辆的动态感应和有效控制；开发涉车涉驾信息应用系统，促进车驾信息资源在社会领域的全面应用。

全面整合强化“一个中心，三个平台”。全面融合共享交通基础数据，形成“大情报”体系；完善接处警和指挥调度监督、警务信息快速部署系统；增加122接警座席数量，实现智能语音导航功能，提高系统的自动处理能力；建设交通管理容灾备份中心和网络中心，提高系统和数据对灾难性事件的抵御能力；开展机房等科技配套工程建设。

（七）着力推进交通文明建设

加大宣传教育力度，增强交通参与者现代交通意识，营造“改善交通我参与，交通顺畅我快乐”的社会氛围，完善文明出行、文明服务、文明管理长效机制。

1、开展交通文明宣传

开展交通文明宣传进社区、进家庭、进学校、进单位、进农村活动，号召市民文明行车、乘车、停车、行路；深入开展排队日、让座日、交通志愿者服务活动和公交、地铁、出租汽车等窗口行业创建文明行业、文明单位活动；提升交通服务、管理文明水平。

2、倡导绿色出行

通过开展“公交周”、“无车日”、“少开车”等活动，倡导乘坐公共交通工具、骑自行车和步行等绿色出行方式。倡导使用清洁能源汽车和低排放、低能耗汽车。

3、提高行业文明素质

围绕“服务文明、管理文明”，精心打造具有时代特点、首都特色、行业特质的服务品牌和交通文化，开展职业道德教育，加快诚信体系建设，培养树立先进典型，促进交通发展环境明显提升、行业文明素质明显提高、岗位服务意识明显增强。

（八）着力推进实施人才工程

1、建设人才引进、培养、服务、管理平台

建设人才引进平台，为紧缺型及关键性岗位人才引进建设绿色通道；建设人才开发与培养平台，加强行业行政管理、企业经营管理、高层次专业技术、行业高技能和关键岗位人才的培养和储备；建设人才激励平台，鼓励人才创优争先；建设人才使用及管理机制交流平台，创新交通行业用人机制；建设人才信息服务平台，加强对行业人才管理的宏观指导。

2、加强行业从业人员培训，提高素质和技能

完善行业从业人员录取、培训、考核和监督管理机制，强化培训管理，提高操作技能和职业素质。培养 2 万名高素质轨

道交通网络化运营管理人员；实现执法队伍管理规范化、装备标准化；强化安全应急管理专业人才建设。

3、打造一支精干高效的创新人才队伍，增强交通可持续发展源动力

实施“交通科技人才集聚工程”，集聚一批国内外交通科技前沿的学术领军人才，建设“十名领军人物、百名拔尖人才、千名青年骨干人才、万名技术能手”的创新人才梯队，完善高技能人才教育培训体系。组建交通行业专家技术委员会。组建北京市交通规划设计研究院。

4、提高管理人才素质和能力

在高级专业性岗位探索职员聘任制度，开展大规模干部教育培训，加大实践锻炼工作力度，坚持把岗位锻炼、岗位轮换、挂职锻炼、交流任职作为实践锻炼的主要方式，探索和拓宽机关干部到基层和生产一线锻炼的新方法、新途径。

5、建设交通人才培训基地

充分发挥首都高校人才优势，积极探索集团化办学模式下的交通职业教育改革与创新，继续加大对北京交通运输职业学院投入力度，建成学院房山新校区。形成全日制高职在校生 5500 人、成人学历教育 1000 人、职业培训能力 2.5 万人、职业技能鉴定 2.5-3 万人，专业涵盖城市轨道交通、汽车工程、交通管理工程、公路管理工程等 16 个专业的北京交通人才培训基地。

四、实施保障

（一）规划与用地保障

坚持土地利用与交通协调发展，有效疏解中心城功能和人口，严格控制中心城建设总量增量，优化新城交通发展模式。建立交通基础设施用地储备与批次供地的保障制度。公共交通枢纽场站、公共停车场、交通接驳设施等交通基础设施用地须在规划中优先安排落实。在用地紧张、场站停车矛盾突出的地区，应与绿化、公建等用地相结合安排交通功能。

（二）资金与政策保障

坚持交通投入与经济社会发展相适配，“十二五”市级交通基础设施投资约需 3635 亿元。

启动机动车排污、交通拥堵、特许经营、土地增值及相关税费的研究工作，推进建立交通发展专项基金。

完善轨道交通、高速公路建设融资模式，逐步建立政府投资、银行贷款、土地一级开发、资产证券化、社会股权投资、企业自筹、政府贴息等综合融资体系，拓宽融资渠道。

确定中心区微循环道路建设市级财政资金补助政策、交通枢纽和地面公交场站、公共停车场投资政策以及地下隧道工程专项投融资政策。

按照建管并重原则，加大交通规划、科技、管理、应急、

法规标准等方面的资金投入。

（三）体制与机制保障

明确市政府各部门、区县政府交通疏堵责任，进一步完善缓解交通拥堵会商机制；理顺市、区（县）交通建设管理体制，明确职责，建立考评机制；重点推进征地拆迁、停车建设与管理、超限超载治理等方面的体制机制完善。

建立公共电汽车场站建设投资管理体制机制；制定将公共停车场纳入交通基础设施政策机制，优化完善停车设施建设运营管理机制；进一步优化交通基础设施建设项目前期工作流程，提高审批效率；将建设项目交通影响评价纳入审批环节，由政府主管部门对开发代征、代建交通基础设施项目进行专项审查、验收、接养，并实施监管；继续完善郊区客运运营管理机制，改革完善公共交通票制票价；建立全市交通信息共享机制，研究将交通信息化建设纳入到交通基础设施建设的工作机制。