

北京市“十三五”市级一般专项规划

北京市“十三五”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

2016年7月

目录

序言.....	- 1 -
一、规划背景.....	1
(一) 发展基础.....	1
(二) 形势要求.....	4
(三) 阶段特征.....	6
二、总体思路.....	7
(一) 指导思想.....	7
(二) 规划原则.....	7
(三) 发展目标.....	8
三、推动京津冀交通一体化发展.....	10
(一) 建设轨道上的京津冀.....	10
(二) 打造国际一流的陆空运输体系.....	11
(三) 完善便捷通畅的公路交通网.....	12
(四) 推进综合运输服务一体化.....	13
四、为首都城市战略定位提供交通服务保障.....	15
(一) 推动公交都市建设.....	15
(二) 完善自行车步行系统.....	18
(三) 提高路网承载能力与运行水平.....	19
(四) 完善交通需求管理.....	22

(五) 综合治理停车秩序	23
(六) 提高城市副中心交通保障能力	25
(七) 完善新城综合交通体系建设	26
(八) 提升农村交通设施质量和服务水平	27
五、推动综合运输服务转型升级	28
(一) 提升客运服务便捷舒适水平	28
(二) 推动现代物流集约高效发展	32
(三) 全面推进交通行业节能减排	35
六、构建现代化交通综合治理体系	37
(一) 深化体制机制改革	37
(二) 完善法律法规和标准规范体系	40
(三) 推动交通投融资模式改革	42
(四) 加强安全和应急保障体系建设	42
(五) 实现智能化交通运行治理	44
(六) 强化交通发展的智力支撑	45
(七) 创建全社会共同治理的交通环境	46
七、实施保障	48
(一) 推动规划统筹实施	48
(二) 加强规划实施保障	48
(三) 落实规划监督考评	49

序言

为全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中全会及中央城镇化工作会议、中央城市工作会议精神，深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话及对北京工作的指示精神，按照“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局，树立“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，把握首都城市战略定位，深入实施京津冀协同发展战略，依据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》、《京津冀协同发展规划纲要》、《北京市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》，结合北京城市总体规划修改工作，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铁路、民航、邮政等单位开展了《北京市“十三五”时期交通发展建设规划》的编制工作。

规划编制工作紧密结合新形势新要求，邀请国家部委直属研究单位、周边省市交通部门、北京市相关委办局、区政府、相关企业等开展了四十余次座谈会，召开了人大代表、政协委员、交通专家、市民代表等多次专题咨询会，开展了微信微博等多渠道公众建言献策活动。在广泛吸收社会各界意见和建议的基础上，形成了《北京市“十三五”时期交通发展建设规划》。

《北京市“十三五”时期交通发展规划》分为七章。其中第一章为规划背景部分，着重介绍了北京交通发展的基础，总结“十二五”时期交通发展取得的重大成就，分析“十三五”时期面临的形势以及阶段性特征；第二章为总体思路，提出“十三五”时期交通发展的指导思想、规划原则以及总体目标、指标；第三至第六章，分别从推动京津冀交通一体化发展、为首都城市战略定位提供交通服务保障、推动综合运输服务转型升级、构建现代化交通综合治理体系四个方面，阐述了“十三五”时期北京交通发展的重点；第七章提出了规划实施的保障措施。

规划实施期限：2016 - 2020 年。

一、规划背景

（一）发展基础

“十二五”期间，交通行业坚持以科学发展为主线，贯彻落实“稳增长、促改革、调结构、惠民生”的各项政策措施，在城市和人口规模不断扩大、交通需求总量不断增长、资金筹措和土地供给压力不断增大的情况下，着力调整出行结构，拓展服务功能，提高发展质量，提升发展水平，实现了稳中有进的持续健康发展，为支持和拉动社会经济平稳较快发展、保障和改善民生做出了积极贡献。

加大交通基础设施投资力度，广泛吸引社会投资。“十二五”时期完成交通领域固定资产投资 3300 亿元，占同期全市固定资产投资的 13%。公共交通投资占市级交通基础设施投资比重达到 75.7%、高于“十一五”时期的 60.5%。优化投融资模式，针对轨道交通、高速公路、城市道路及普通公路四大板块，累计吸引社会资金 433 亿元。

稳步推进交通基础设施建设，系统承载能力不断提升。公路里程达到 21885 公里，其中高速公路 982 公里。城市道路里程达到 6423 公里，其中快速路 383 公里。开工建设北京新机场，开通京沪高铁、京广客专，建成四惠、宋家庄综合交通枢纽，综合交通基础设施网络加快形成。城乡交通基

基础设施建设一体化步伐进一步加快，城乡交通网络体系已初步形成。

继续实施公交优先发展战略，推进公交都市建设。轨道交通运营线路达到 18 条 554 公里，比“十一五”末新增 218 公里，最高日客运量突破 1100 万人次。优化调整地面公交线网，建成阜石路大容量快速公交线路，开创性地在京通快速路、京开高速施划公交专用道，开通定制班车等多样化公交线路。出行结构进一步优化，公共交通出行比例由“十一五”末的 39.8% 提高到 50%。推进公共自行车系统建设，建成公共自行车网点 1730 个，规模达到 5 万辆，覆盖 11 个区。

交通领域改革成效显著，行业可持续发展能力增强。城六区政府分别成立交通工作领导小组和交通主管部门，统筹协调区域交通发展。交通与邮政融合发展取得新突破。完成轨道交通运营管理和执法体制改革，实现了管理和执法集中统一。顺利实施公共交通票制票价改革，并建立公交票价动态调整机制。制定了《公交专用车道设置规范》、《市政交通一卡通技术规范》等系列标准规范，积极推进交通行业标准化建设。加强交通法制建设，颁布实施《轨道交通运营安全条例》，轨道交通运营管理工作迈入法制化轨道。

标本兼治，实施综合缓堵措施。实施了小客车数量调控、工作日高峰时段区域限行、错时上下班、差别化停车收费等多项需求管理措施，交通需求管理体系初步形成。共进行了 48 期小客车指标配置，机动车快速增长势头得到有效控制，

中心城交通拥堵得到有效缓解，2015 年平均交通指数控制在 5.7。

智慧交通实现新突破，精细化管理水平不断提升。提高智能化监测设备覆盖率，城市公交车辆实现卫星定位全覆盖，机场高速等 7 条高速公路实现视频监控及断面交通流检测全覆盖，智能化交通运行管理系统基本建成。在全国率先建成集综合交通动态运行监测分析、视频资源管理应用、公众信息统一发布于一体的市级综合交通运行监测业务平台。推动智能交通产业发展，推出“北京实时公交”手机软件，583 条公交线路实现实时查询，出租汽车日均叫车订单数达到 36 万次，高速公路电子不停车收费（ETC）用户量达到 203 万，通行比例约 35%。在全国首次使用“千吨级驮运架一体机”工法，三元桥大修仅断行 43 小时完成桥梁上部结构整体置换，创造了新的“中国速度”。

发展绿色交通，推动行业节能减排。优化行业车型结构和排放水平，公交、出租等行业新清洁能源车辆规模达 2 万辆，货运绿色车队规模达到 5 万辆。推动绿色照明、温拌沥青等节能减排新产品新技术的示范应用并取得良好成效，初步建成交通领域能耗排放统计监测体系。编制并发布公交、轨道、货运、出租 4 大行业 5 项节能标准。

做好重大活动交通保障，行业安全维稳能力不断提升。优质、高效完成全国两会、APEC、上合峰会、园博会、世界田径锦标赛、抗日战争暨世界反法西斯战争胜利 70 周年纪念活动等重大活动交通保障任务，实现专项交通保障与社会

交通协调运转。重大节假日小型客车免费通行保障工作形成长效机制。落实交通安全标准规范，年万车交通事故死亡率由“十一五”末的 2.03 下降到 1.64。基本实现核心区域公交车辆、场站监控全覆盖，重点实现对“两客一危”和 12 吨以上重型货车及半拖挂车的动态监控，轨道新线与安防监控系统同步开通使用。“十二五”期间，全市运输行业未发生重大以上安全生产责任事故。

总体来说，经过“十二五”时期的建设与发展，北京市综合交通运输体系建设成效显著，交通综合服务和治理能力明显提升，但在交通与城市融合发展、交通基础设施建设、绿色交通体系构建等方面仍存在一些突出问题：城市空间布局与功能优化调整不同步，中心城功能过度聚集和新城功能配套设施不足导致交通出行高度集中，中心城拥堵问题依然突出；基础设施建设推动难度加大，交通供给仍存在较大缺口；交通服务品质有待提升，绿色交通服务水平不高、停车无序等问题仍然突出；现代化交通综合治理体系尚未完全建立，交通精细化管理水平仍待提高。

（二）形势要求

“十三五”是国家战略调整的重大机遇期，是全面建成小康社会的决胜阶段，是有序疏解北京非首都功能、推动京津冀区域协同发展、实现国际一流和谐宜居之都发展目标的关键时期，同时也是发挥交通先导作用、转变交通发展模式、深层次治理交通问题的战略机遇期。

一是十八届五中全会提出要在“十三五”规划中贯彻落实“创新、协调、绿色、开放、共享”五大理念，习近平总书记就北京工作做出明确指示，要求打造安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通体系，为首都交通发展指明了方向。

二是北京“四个中心”首都城市战略定位和建设国际一流和谐宜居之都的发展目标，对交通设施质量和服务品质提出了更高的要求，交通系统将着眼于提供与城市定位和发展目标相匹配的服务能力和水平。有序疏解北京非首都功能和推动京津冀协同发展，将使交通结构和运行方式发生明显变化，给首都交通发展提供了更大空间。

三是治理交通拥堵被摆在全市工作的重中之重，各级领导、社会各界、广大市民对交通工作的密切关注前所未有，举全市之力治理交通拥堵的信心和决心更是力度空前，为交通发展创造了难得的政策和体制机制环境。

四是改革创新成为重要动力，全面深化改革、依法治国、引领新常态、推进供给侧结构性改革等重大决策，为交通领域加大改革力度、破除体制机制障碍提供了政策依据。

五是新一代信息技术广泛应用，“互联网+交通”蓬勃发展，交通新模式新业态不断涌现，为行业加快转型升级、产业加快重组改造注入了强大动力。

六是冬奥会、世园会等重大活动，城市副中心建设，新机场等重点功能区建设，需要加快构建相配套的综合交通体系，为推动北京市交通基础设施建设提供了机遇。

（三）阶段特征

“十三五”时期是北京交通扩展服务范围、提升服务品质、转变发展模式的重要转折期，交通发展总体呈现出新的趋势与特征：交通服务的范围由市域向都市圈、城市群扩展，一体化运输效率和水平将加快提升；客运服务多样化和货物专业化需求凸显，客货运输结构、服务模式将发生明显变化；交通服务和管理模式由粗放向精细化转变，从“关注车辆的畅通”转向“关注人和物的畅通”转变；“互联网+”促使交通运输行业转型升级，成为交通运输产业重构的重要驱动；改革创新成为重要的发展动力，交通发展将更多依靠深化管理体制、加快推进法治和标准建设、完善交通运输市场体系等制度创新。

总体来看，未来五年北京交通形势依然严峻，预计到“十三五”末，六环内日均出行总量可达 5700 万人次以上，比“十二五”末增长 21%，治理交通拥堵仍是一项长期艰巨的任务。随着疏解北京非首都功能和京津冀协同发展的推进，交通出行需求将更为复杂多样并具有一定的不可预见性，因此要着眼长远、适度超前，在发展中兼顾刚性和弹性，既要考虑到土地资源、环境承载力等约束条件，又要适应城市快速发展的形势和要求，给未来发展留有一定余地。

二、总体思路

（一）指导思想

深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，坚持“四个全面”战略布局，树立“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，牢牢把握首都城市战略定位和建设国际一流和谐宜居之都的目标，深入实施京津冀协同发展战略，以有序疏解非首都功能、治理“大城市病”为重点任务，以完善可持续交通发展模式为主线，改革创新和法制体系建设为保障，全面构建安全可靠、便捷高效、经济适用、绿色环保的现代化综合交通运输体系。

（二）规划原则

把握规律，问题导向。深刻认识和把握现代城市和交通发展运行规律，引导交通实现科学有序发展。针对交通拥堵、停车秩序混乱、公共交通服务水平不高、绿色出行比例偏低等问题，通过规划引导、设施建设、需求调控、加强管理等多项措施完善综合交通运输体系。

深化改革，创新驱动。全面深化交通行业重点领域和关键环节改革，破解影响交通发展的深层次矛盾和问题，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，加快建立有利于构建现代化综合交通运输体系的体制机制。强化创新驱动，让创

新贯穿交通各个领域，全面推进交通行业治理体系和治理能力现代化。

科技引领，行业转型。以创新科学技术引领城市交通现代化发展，鼓励交通行业科技创新，加快信息化与智慧交通体系建设，推动行业转型升级，提升交通精细化管理和服务水平。

绿色低碳，优化结构。以可持续发展为主线，着眼于改善生态环境、治理大气污染的发展战略，按照绿色循环低碳的理念进行交通系统的规划建设。大力发展低碳、高效、大容量公共交通系统，倡导绿色出行，优化城市交通出行结构。

以人为本，安全至上。树立交通设施规划建设和交通服务的人性化宗旨，提供多元化、可选择的交通服务，把市民满意作为评价交通发展的根本标准。高度重视城市交通秩序和安全维护，创建安全有序的交通出行环境。

突出重点，有序推进。以推动京津冀协同发展为主要着眼点，以进一步完善交通基础设施、提升交通综合治理能力为主要对策，围绕总体目标和重大任务，研究制定科学可行的实施方案，分阶段、有步骤地加以推进。

（三）发展目标

“十三五”时期出行结构得到进一步优化，中心城全日绿色出行比例达到 75%；交通拥堵加剧态势得到控制，交通指数控制在 6.0；交通运行安全有序，年万车交通事故死亡率控制在 1.6 人以下；构建与出行距离相匹配的交通发展模

式，形成“一刻钟生活出行圈”、“1小时城市交通圈”、“1小时京津冀区域交通圈”。2020年初步形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。

本规划共设定四大类15项指标，其中6项为约束性指标，9项为预期性指标。

“十三五”时期交通发展建设规划指标体系

序号	具体指标	2015年	2020年	类型
1	中心城全日绿色出行比例	70.7%	75%	约束性
2	中心城交通指数	5.7	6.0	预期性
3	年万车交通事故死亡率（人）	1.64	≤1.6	预期性
4	机动车总量（万辆）	561	≤630	约束性
5	中心城采用公共交通通勤平均出行时间（分钟）	67	≤60	约束性
6	300公里范围京津冀主要中心城市平均出行时间（小时）	2	1-1.5	约束性
7	中心城轨道站点750米覆盖率	65%	90%	预期性
8	公共交通工作日日均客运量（万人次）	2160	3050	预期性
9	城市轨道交通运营里程（公里）	554	900	预期性
10	公路总里程（公里）	21885	22500	预期性
11	公交专用道里程（车道公里）	741	1000	约束性
12	公共自行车投放总规模（万辆）	5	10	预期性
13	交通行业核心业务信息化率	80%	95%	预期性
14	交通运输行业能耗总量（万吨标煤）	330	420	约束性
15	公交行业新清洁能源车辆比例	35.7%	65%	预期性

三、推动京津冀交通一体化发展

交通一体化是京津冀协同发展的骨骼系统和先行领域。要着眼于京津冀城市群整体空间布局，适应疏解北京非首都功能和产业升级转移需要，按照网络化布局、智能化管理和一体化服务的要求，构建以轨道交通为骨干的多节点、网格状、全覆盖的交通网络，提升交通运输组织和服务现代化水平，建立统一开放的区域运输市场格局。

（一）建设轨道上的京津冀

发挥交通先导作用，构建以轨道为主的客运走廊，强化国家干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道的高效衔接，构建内外疏密有别、高效便捷的轨道交通网络，建设“轨道上的京津冀”，支撑京津冀城镇空间和产业布局优化调整。

强化国家干线铁路网建设。强化干线铁路建设，提升区域运输服务能力，增强京津冀对外辐射带动作用。“十三五”期间重点推进京张城际、京沈客专、京霸铁路等干线铁路建设，同步完成星火站、丰台站、清河站等铁路枢纽建设。推进铁路货运环线规划建设及货运站功能外迁，优化调整铁路客货枢纽功能与分工，加强运营组织和管理调度的协同。充分利用客运专线、普通铁路富余能力开行城际铁路及市域（郊）铁路。

构建高效密集的城际铁路网。“十三五”期间，加快推进京唐、京滨、京石等城际铁路建设，加强北京、天津、河北主要城市间轨道交通衔接。加快城际铁路联络线（S6 线）建设，形成连接首都国际机场、新机场及沿线各新城的交通骨干走廊，京津冀区域城际铁路主骨架基本形成。

推动建设市域（郊）铁路网络。围绕有序疏解北京非首都功能及京津冀区域产业布局，推进市域（郊）铁路建设，加强中心城与新城及北京周边主要城镇之间快速交通联系，重点推动北京东部、南部平原地区的市域（郊）铁路建设。

（二）打造国际一流的陆空运输体系

依托首都国际机场和北京新机场建设，显著提升北京航空枢纽国际竞争力。以北京新机场为京津冀协同发展的新引擎，带动北京南部地区及津冀毗邻地区发展。

构建京津冀区域机场群。加快北京新机场一期建设并投入使用，建设现代化候机楼综合交通转换体系及集疏运网络体系，完善首都国际机场服务功能，显著提升北京航空枢纽国际竞争力，与天津滨海机场、石家庄正定机场等形成合理定位、优势互补、协调发展的区域机场群。适时发展通用航空，研究推进通用航空基础设施网络建设，促进完善通用航空产业发展相关保障政策。

完善机场陆侧交通系统。构建北京新机场陆侧交通系统，满足进出港客货交通运输需求，支撑临空经济区建设发展。加强北京新机场与轨道、高速公路等多种交通方式的衔接，

建设形成由京霸铁路、廊涿城际、轨道交通新机场线、新机场高速、新机场北线高速、京台高速及京开高速拓宽工程组成的“五纵两横”综合快速联络通道。完善首都国际机场陆侧交通系统，推动建设京密路等快速通道，缓解首都国际机场高速公路交通压力。

（三）完善便捷通畅的公路交通网

基本建成国家高速公路网，加快推进市域新增规划国道建设，进一步完善网络布局，形成便捷通畅的公路交通网。

全面推进高速公路运输通道建设。优化调整国家高速公路通道功能，构建“客内货外”的网络格局。建设京新高速，形成西北部货运通道，缓解京藏高速交通压力。建设京台高速、京秦高速、承平高速、首都地区环线（通州大兴段），加强京津冀区域公路互联互通。加快西向高速公路建设，对接太行山高速公路。围绕冬奥会、世园会交通保障，重点建设兴延、延崇等高速公路。“十三五”期间计划建设高速公路 300 公里以上。

推进普通公路建设，提升发展质量。加快新规划国道建设，完成 G230（良常路南延段）、G335（宝碾路段）、G234（延琉路、延康路段）等项目建设。围绕重大活动和重点功能区交通保障，推进昌赤路、磁大路、漷小路、孔兴路北延等公路建设。加快京津冀区域普通公路对接，推进张定公路、松兰路等公路建设。以环首都贫困地区毗邻区域为重点，实施公路提级改造、老旧危桥梁改造和安保工程建设。完善战

备公路系统建设，加强驻京部队出行道路建设。推进 G234（双大路三期段）、G335（滦赤路）、环场公路等项目前期研究工作。“十三五”期间，计划完成普通国道建设约 105 公里，普通国市道二级路以上比例达到 79%，计划完成市道新、改建里程约 150 公里。

提升公路养护水平。加大公路养护力度，全市国市干线公路网路面使用性能指数不低于 90，国市干线公路一、二类桥梁比例不低于 95%，新发现危桥处置率达到 100%。继续组织开展国市干线和连通 AAA 级及以上景区的重要县级公路养护标准示范路创建工作。完成公路生命安全防护工程及应急保障体系建设，积极开展桥梁隧道隐患排查整治和山区公路沿线地质灾害防治工作。加强公路配套服务设施建设，完善干线公路尤其是旅游公路的观景、休息、应急保障等附属服务设施。

（四）推进综合运输服务一体化

提升京津冀区域一体化运输服务水平，促进各种运输方式之间的衔接与合作，建设区域协同联动监管体系，提升智能化服务和管理水平，推动安全绿色可持续交通的发展。

加强运输服务衔接融合和协同监管。加快省际毗邻地区道路客运班线公交运营化改造。推动不同运输方式之间旅客“联程联运”和货物“多式联运”，全面实现京津冀道路客运联网售票，推进建设具有公共服务属性的物流园区（货运枢纽）。建立跨地区交通运输安全保障体系，建设安全畅通、

应急处置和运输服务监督信息联网工程。完善运输市场诚信体系，建立健全跨地区执法协同联动机制。强化京津冀运输服务标准衔接，推动建立统一的运输管理政策法规体系。大力发展和推广使用节能和新清洁能源车辆，统一老旧车辆提前报废及黄标车限行等政策，建立健全京津冀交通运输能耗与生态环境统计监测体系。

提升信息化智能化水平。加快公众信息服务系统和道路运输信息采集系统建设，建立共享机制，提供“一站式”公众信息服务。推动京津冀交通、气象部门数据交换融合，提高联动效率。推动建立京津冀区域一体化综合交通运行协调指挥平台，实现区域综合交通运输的统筹、协调和联动，提高区域交通事件快速反应及应急处置能力。推动京津冀城市群协同出行决策与仿真评估平台建设，实现区域联控降低机动车使用强度，支撑区域公交都市群发展和现代化综合交通运输体系建设。推动京津冀地区高速公路电子不停车收费系统（ETC）共享服务平台建设，研究标准厢式货车使用 ETC，开展汽车电子标识试点工作。建立京津冀交通一卡通清分结算管理体系，区域内全面实现交通一卡通互联互通，鼓励市场化运营。

加快综合运输服务示范区建设。开展京津冀综合运输服务示范区建设，重点从综合客运枢纽、货物集疏运中心、运输服务信息共享、综合运输组织模式、工作机制和服务标准等方面开展示范建设。通过试点示范，引领带动综合运输服务工作，实现各种运输方式协同发展。

四、为首都城市战略定位提供交通服务保障

立足首都“政治中心、文化中心、国际交往中心、科技创新中心”城市战略定位，围绕建设国际一流和谐宜居之都发展目标，以解决“大城市病”、“交通病”为首要任务，全面提升交通服务能力，缓解交通拥堵，并结合非首都功能疏解，完善提升城市副中心交通保障能力。

（一）推动公交都市建设

把推动公交都市建设作为实施公交优先发展战略的重要载体，充分发挥公共交通对城市功能疏解和布局优化调整的引导作用，实现城市公共资源利用效率与城市交通承载力的科学匹配。在提高公共交通保障能力的基础上，进一步优化供给结构，切实提升服务供给侧的质量和效率，全面构建适应社会经济发展和公众出行需求，与城市功能和城市形象相匹配的现代化公共交通体系。

1. 提高轨道交通服务能力

加密城市轨道网。加密重点功能区轨道线网，增强线网整体性和灵活性，建成功能层次明确、级配结构合理的城市轨道网。“十三五”期间推动建设 M17 线、M19 线一期、平谷线等轨道快线，M3 线、M12 线、S1 线等地铁线，以及服务 CBD 区域的 APM 轻轨；延伸既有机场线、M8 线、昌平线以及

房山线等运营线路，“十三五”末城市轨道交通网络规模力争达到 900 公里以上，中心城轨道交通站点 750 米覆盖率达到 90%。

提高轨道网络运营效率。通过增购车辆、线路与车站设施设备改造、信号和供电系统改造、改进运行组织形式等措施，逐步消除系统短板，挖掘轨道线路潜力，提高网络运营能力和效率，缓解拥挤程度。到“十三五”末，运营线路力争满足最小行车间隔 2 分 30 秒以内条件。

完善轨道站点交通接驳设施。随轨道新线建设，因地制宜地同步规划建设各类接驳换乘设施，包括步行道及过街设施、自行车存放设施、公交接驳站点及场站、小汽车驻车换乘停车场等，实现轨道交通与其他交通方式便捷顺畅衔接。

加强轨道站点与周边用地衔接。发挥轨道交通对周边用地的引导作用，适当提高轨道站点和枢纽周边用地容积率。出台相关鼓励政策，保障轨道站点换乘设施用地，促进站点出入口、通道与周边建筑形成便捷有效的连接。

提高轨道交通管理水平。完善法制化城市轨道交通运行监管体系，进一步加强行业监管。构建科技化轨道交通运行监测评价技术支撑体系，及时发现和应对运行故障，提高轨道交通运行可靠性，建设网络化轨道交通应急救援体系。完善轨道网联络线，促进大型养护机械资源共享。加强车站安防设施建设，提高技防、物防标准，研发运用大客流安检技术，强化轨道防控防范能力。

2.全面提升地面公交服务能力和水平

提升公交快捷性。围绕重点客流走廊，以轨道网络为基础，全面优化整合地面公交线路，加快构建地面公交快速通勤系统，提升通勤服务。“十三五”期间，重点推动建设由“环路+放射线+主干路”构成的地面公交快速通勤系统网络，同步推进三环、四环、京藏高速、京港澳高速等公交专用道施划工作，有序推进南中轴路、朝阳路、安立路、阜石路和广渠路等大容量快速公交线路全线按照规划实施。到“十三五”末，力争实现公交专用道里程达到 1000 公里且连续成网。

提升公交便利性。科学配置地面公交运力，合理均衡高峰时段车辆满载率。科学优化调整公交线网，扩大线网和站点覆盖范围。研究提高公交线网同站台换乘比例，加强城市轨道交通、地面公交等多种方式网络的融合衔接，提升公交换乘便利性。

提升公交智能化水平。建设公交调度指挥协同平台，以公交骨干网为主体，整合接入视频监控、决策支持、运维监控等系统，打造集成、统一、共享和协同的调度指挥体系。研究高精度客流检测与分析、公交车辆动态配置与调度、车辆运行与系统安全保障等技术。

提升公交多样化服务。加快公交服务模式创新，进一步丰富定制公交、专线公交等多样化公交服务。完善定制公交

平台，构建城市多层次的公交出行体系，满足多层次差异化公交出行需求。

3. 加强交通枢纽场站建设

推进城市综合交通枢纽建设。围绕城市功能区和铁路客运枢纽布局，加快建设苹果园、望京西、丰台火车站等 8 个城市综合交通枢纽建设，推动丽泽、亦庄火车站等 15 个城市综合交通枢纽前期研究工作。

加大公交场站建设力度，支撑公交线网优化调整。建设未来科技城等 4 个中心站，霍营、弘善家园等 20 个公交首末站，石龙等 3 处公交保养场及郭公庄立体停车场。完成马官营等 5 处现状公交场站改造。推进北七家等 10 个中心站、西直门北等 9 个公交首末站前期研究工作。

（二）完善自行车步行系统

提升自行车步行出行环境，完善公共自行车系统，充分发挥自行车步行在中短距离出行及公共交通接驳中的优势，鼓励选择绿色、低碳的交通出行模式，推动交通结构的总体优化。

1. 切实改善自行车步行环境

充分发挥规划、设计引领作用。编制出台自行车步行交通专项规划，统筹自行车步行系统建设。加强城市设计，体现人性化、精细化理念，提升环境品质、增强公共空间活力。实施道路使用空间向自行车和步行交通倾斜政策，确保自行

车和步行的路权，提供安全、连续、便捷、舒适的交通环境，建立良好交通秩序，提升城市道路空间整体品质。

推动建立连续成网的自行车步行系统。制定年度实施计划，点、线、面相结合，有序推进建成区自行车和步行交通环境改善，使之成网成片。“十三五”时期，五环内计划治理完善 3200 公里连续成网的自行车道路系统。加强自行车停车设施建设和管理，规范停放秩序。

建立自行车步行发展的保障机制。研究完善自行车和步行相关政策和资金保障机制，确保规划实施。建立评估机制，每两年对自行车和步行交通系统进行调查和评估，及时对发展策略和年度计划进行调整，确保规划目标的完成。

2. 完善公共自行车系统

明确功能定位，合理确定服务范围与规模，优化网点布局，发挥在公共交通系统中的接驳功能，提高公共自行车的使用效率和便捷程度。研究公共自行车的长效管养机制。“十三五”末，全市公共自行车总规模达到 10 万辆以上。

（三）提高路网承载能力与运行水平

优化城市道路网络功能和级配结构，全面推动实现城市快速路网规划，围绕缓解交通拥堵和主要功能区建设完善主干路网络格局，推进次支路的建设。同时，通过盘活存量，提高既有路网的承载能力和运行水平。

优化路网级配结构。树立“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，建设快速路、主干路和次支路级配合理的道路网系统。打通各类“断头路”，形成完整路网。推动发展开放便捷、尺度适宜、配套完善、邻里和谐的生活街区，新建住宅推广街区制，实现内部道路公共化，提高路网通达性。

完善快速路网系统。加快建设广渠路、京包快速路、丽泽路、西外大街西延、姚家园路、亮马河北路等，推进万泉河快速路北延、北部地区快速联络线等项目前期研究工作。

“十三五”期间计划建设快速路里程约 30 公里，基本实现快速路网规划。

完善主干路网格局。围绕打通“三环半”主干路系统、完善路网格局，推进巴沟村路、西大望路南延、石榴庄路西延等项目建设。结合丽泽、首钢、环球影城等城市功能区和丰台火车站、清河站、星火站等铁路枢纽建设，加快长安街西延、永引渠南路等主干路建设，推进红莲南路等主干路项目前期研究工作。“十三五”期间计划建设主干路约 135 公里。

推进次支路建设。以中心城为重点，完成北新华街北段、革新南路、受壁街等次干路、支路建设，打通“断头路”，消除“瓶颈路”。结合棚户区、文保区和危房改造，调整优化中心城区次支路规划，建设完善次支路网，全部建成城六区微循环道路。

推进实施疏堵工程。继续加大疏堵工程建设力度，重点开展行人过街设施、立交节点改造、瓶颈路段拓宽、轨道周

边自行车步行设施完善等项目，扩大疏堵工程储备项目库。发挥市区两级联动作用，共同推进工程建设。“十三五”期间计划完成疏堵工程项目 300 项以上。

加强无障碍设施建设。在交通规划、建设、管理等各个环节，关注社会各类出行需求，积极应对人口老龄化，营造更加人性化的交通出行环境。完善行人过街设施，在道路较宽的路段和交叉口设置行人二次过街安全岛。完善盲道系统并做好后期管理维护工作，加强公共交通站点及车辆无障碍设施建设。

提高城市道路养护水平。坚持“建管并重”原则，提高道路养护状况指标，完善城市道路养护制度和标准化养护模式。强化养护技术科学化评价和决策，提高养护管理信息化水平。加快推进“海绵城市”建设，推广建设透水式道路。推进建设地下综合管廊，统筹地下管线、路灯等设施与道路同步实施。

加大交通秩序综合整治。在重点拥堵地区开展交通综合整治工作，在城六区实施缓解交通拥堵试点示范建设。针对重要路口潮汐交通流，开展路口可变导向车道的研究，研究在快速路放射线上设置潮汐车道。完善城市道路、自行车步行系统、轨道交通等标志标牌体系建设。实施主干道信号灯绿波工程，形成道路绿波带。进一步优化路口路段交通组织和信号灯配时，加大各类交通违法行为的查处和处罚力度。

（四）完善交通需求管理

综合运用法律、行政、经济、科技等方式，完善交通需求管理措施。

从源头减少交通需求。增强城市布局的合理性，使住宅、商业、办公、文化等不同功能区相互交织、有机组合，并结合环境整治、存量土地再开发，推进职住平衡，让居民工作、生活、就学等尽量接近居住地，缩短出行距离。构建富有人情味的城市街区 and 道路，在保障道路通行功能的基础上，形成具备骑行散步、逛街购物、餐饮会友、休闲娱乐等综合功能的街区。

完善小客车指标调控政策。继续提高新能源小客车指标在年度指标规模中的比例，研究普通小客车指标引入市场化配置方式的改革方案。2017 年底将全市机动车保有量控制在 600 万辆以内，2020 年控制在 630 万辆以内。

降低机动车使用强度。针对雾霾天气和中心城区域拥堵情况，完善机动车分区域、分时段限行政策。研究完善外埠小客车高峰时段限行政策，引导外埠过境大货车绕行。

调节高峰集中出行。研究建立早晚高峰遇极端雨雪天气实施弹性上下班、上下学机制，推动重点功能区内企事业单位实施错时上下班，大力提倡“互联网+”办公模式。

（五）综合治理停车秩序

加强停车综合治理，完善工作机制，形成“政府主导、市场调控、社区自治、公民自律、法规保障”的公共治理格局，做到“车位分类、停车入位、合理付费、严格管理”。

1. 加强科学规划引领

明确城市停车发展战略，制定停车位分区域差别化供给策略。在空间、时间、收费等方面按照中心区比外围地区更严格的“内严外松”原则，分区域、分层次研究停车需求，按照区域城市功能定位，明确限制供给、适度供给、基本供给和宽松供给范围和控制目标。完善城市建筑物配建停车位标准，加强电动汽车充电配套设施建设，编制区域公共停车场控制性详细规划及年度建设计划，优化调整路侧停车位设置。

2. 合理增加停车设施供给

居住区停车设施。新建居住区严格按照配建指标建设，老旧居住区因地制宜深入挖潜，引导鼓励周边区域具备条件的单位开展错时停车，居住区周边道路根据条件增设合法的限时停车位。

公共停车场。充分利用公共设施地上地下空间建设公共停车设施。推进医院、学校、旅游景区、体育场馆周边公共停车设施建设。“十三五”期间，建成国学中心停车楼、五

棵松地下停车场并投入使用，重点推进东单公园、西山隧道植物园等公共停车场前期研究工作。

驻车换乘停车场。结合轨道交通和交通枢纽建设，进一步完善驻车换乘停车场规划，并同步推进建设。“十三五”期间，重点推动北苑北、苹果园等驻车换乘停车场建设。

3. 提升管理服务水平

完善管理体制。完善市级统筹、区级主责、街乡镇执行的三级停车管理体制，成立市级停车管理中心、强化区级停车主体责任、落实街乡镇管理职责。研究路侧占道停车收费收支两条线的可行措施。进一步加强停车设施规划、建设、经营全过程和全周期的管理。研究建立停车设施多部门联合验收机制，逐步实施停车设施登记制度。

加强停车信息化建设。推动建设“北京市停车资源管理与综合服务应用平台”，着力打造停车行业的“一个中心、三大系统”，即全市停车资源数据中心，管理业务应用系统、行业运行分析系统、停车信息服务系统。推动“停车+互联网”技术应用，为公众提供车位查询、停车引导、车位预订、费用支付以及错时停车等服务。

推动停车资源平衡管理试点工作。以街道为单位，将区域停车管理纳入社会综合治理范畴，通过增划车位、建设机械式立体停车设施等方式，增加基本车位供给。发挥区域自治管理能力，提高自治管理水平。统筹优化利用居住区路侧、单位大院、商业设施等各类停车资源，试点区域实现基本车

位平衡。“十三五”期间，力争打造 50 个停车资源平衡统筹管理的街乡镇。

4. 强化监管执法工作

切实加强停车执法工作，全面规范停车秩序。持续开展“停车秩序大整治”专项行动，重点整治核心区等主干道、次干道的路侧违法停车行为，实施高频巡查、高限处罚、高压执法，坚决遏制乱停车行为，净化道路通行环境。制定违法停车清拖实施办法，并在核心区开展试点工作。推动人行步道上设置人行道桩，避免机动车停放占用人行步道。继续综合整治“黑停车场”和“黑停车位”，加大巡查、投诉处理力度，依法实施处罚，规范经营秩序。“十三五”末，力争完成 200 条停车秩序管理示范街。

（六）提高城市副中心交通保障能力

结合京津冀协同发展和中心城功能疏解，优化城市副中心空间结构与功能布局，充分预留重大交通设施发展空间，坚持交通基础设施先行，以绿色和智慧交通为导向，构建与城市副中心定位相匹配的现代化综合交通运输体系。

充分发挥轨道交通的先导作用。加快京唐、京滨城际铁路建设，推动八通线南延、M7 线东延、城际铁路联络线（S6 线）、市域（郊）铁路等多层次轨道线网建设，完善城市副中心与中心城、其他新城及周边区域的轨道连接，引导城市

沿轨道走廊有序发展。结合环球影城等功能区规划，进一步完善城市副中心轨道网规划并推进建设。

推动完善副中心综合交通体系。结合城市副中心功能定位，优化调整东六环路、东部发展带联络线、京哈高速等道路功能，建设广渠路、通怀路、潞苑北大街等主要道路，研究构建副中心快速环路，进一步优化内部道路网规划布局。推动建设新北京东站、北苑等客运枢纽，形成面向京津冀、与城市功能区紧密结合的多层次客运枢纽体系。构建绿色交通体系，规划层次功能明确、快普支线结合的地面公交系统，推进城市副中心与中心城之间大容量快速公交的规划建设。完善轨道交通接驳系统，改善自行车步行环境，增加公共自行车规模。研究制定区域交通需求管理政策，推动建立智能交通管理与服务平台，提高交通管理和服务水平。

（七）完善新城综合交通体系建设

通过完善新城交通体系，辐射带动周边地区发展，充分发挥新城在承接中心城功能、推动城乡统筹发展中的作用。

完善新城内部交通体系。加快新城交通基础设施和公共交通服务配套建设，增强新城承接力和吸引力，支持首都功能布局优化调整。建设完善级配合合理的道路网系统，加强拥堵区域综合治理。推动新城综合交通枢纽建设，加强枢纽与新城融合发展，改善衔接换乘，到“十三五”末，每个新城至少建设一个综合交通枢纽。完善区内公共交通服务网络，逐步在有条件的道路上推进公交专用道的规划和建设，构建

便捷舒适的自行车步行系统，“十三五”末新城内绿色出行比例力争不低于 70%。

构建新城对外便捷通道。加强中心城与新城及新城间的快速交通联络通道，构建以轨道交通及快速公交为主体的对外交通体系，引导形成合理的出行结构。

（八）提升农村交通设施质量和服务水平

适应农村经济社会发展需要，加强农村地区交通基础设施建设，进一步提高乡村公路桥梁建养水平和安全防护水平，推动公共交通服务均等化发展，提升服务水平，促进城乡客运融合发展。

提高乡村公路建养水平。推进乡村公路生命安全防护工程建设，到“十三五”末，完成全部乡道隐患点治理，五类桥随时发现、随时消灭，四类桥控制在 4%以内。提高乡村公路管养水平，“十三五”期间，计划完成乡村公路大修 3000 公里以上，全市乡村公路中等路以上比例保持在 90%以上。

推进城乡公共交通服务均等化。提高“村村通”公交服务广度和通达深度，优化公交线路、增加公交班次，具备条件的行政村 2 公里范围内通公交比例达到 100%。

推进农村物流体系建设。统筹规划建设农村物流基础设施，引导创新农村物流发展运作模式，培育农村物流经营主体，加快构建“快递下乡”和“农产品进城”双向物流服务体系。加快构建覆盖新城、乡镇、村的三级农村物流网络体系，形成一批功能综合、一点多用的农村物流服务站。

五、推动综合运输服务转型升级

加快推进综合运输体系建设，利用“互联网+”推动运输服务模式转型升级，充分发挥各种运输方式之间的组合效应和整体优势，提升综合运输服务品质，实现统筹发展。

（一）提升客运服务便捷舒适水平

1. 推进省际客运转型发展

加快推进旅客联程运输发展。加快推进跨运输方式的客运联程系统建设，推动道路客运联网售票系统与其他运输方式售票系统的衔接。推动普及联网售票、手机购票，加快实现旅客出行一次购票、无缝衔接、全程服务。引导鼓励客运联程联网第三方服务平台建设。

转变运输服务模式、创新运输组织方式。重点发展与其他省市中小城市之间的客运班线，逐步减少 800 公里以上长途客运班线数量。在京津冀区域内充分发挥道路客运机动、灵活、便捷的比较优势，实现与其他运输方式的资源互补、协调发展。在市区内合理设立中途站点，继续推行站间配载，形成资源共享的场站配载体系。研究推动机场快线“空巴通”、铁路快线“铁巴通”、精品班线、商务快客等特色客运业务，满足多样化运输需求。

统筹区域客运发展。推广省际毗邻地区客运班线公交化运营模式。采取政府引导、市场化运作、公司化运营、股份

制合作等手段，建立统一的市场准入与退出机制、统一的收费标准和结算机制、统一的服务标准和监管机制，稳步推进城际间道路客运一体化发展。

加强公路客运枢纽建设。加快建设与城市功能紧密结合、多种运输方式相衔接的公路客运枢纽。“十三五”期间建设阎村、南兆、土桥、北苑北4个公路客运枢纽，有序优化疏散中心城公路客运枢纽功能。

建设完善道路运政信息系统。将道路运输业户、营运车辆和从业人员信息全部实现在线查询，并与重点营运车辆联网联控等系统相融合，实现对道路运输行业人、车、户的关联式管理。建设运输业从业人员的信用系统，加强行业管理水平和社会监督力度。

2. 推动旅游客运多元化发展

优化旅游客运发展结构，实现多元化发展。适应包车市场需求新变化，坚持运力规模总量调控，调整优化运力结构，鼓励发展新清洁能源车辆。借助互联网技术突破行业发展瓶颈，实现供需精确对接，提升运输服务质量效率。坚持促发展与保安全、提服务与求效益并重，创新完善监管体系，不断提升行业管理水平。

3. 促进出租汽车健康有序发展

促进“互联网+出租汽车”融合发展。鼓励“互联网+出租汽车”发展，创新出租汽车服务方式，关注行业发展动态，

积极研究应对措施，促进行业健康发展。探索发展预约出租汽车，推动出租行业转型升级，发展高端预约出租汽车和无障碍出租汽车，提供高品质、多样化运输服务。建立行业数据资源中心，搭建信息管理系统，利用科技手段动态监控市场供求，提高出车效率。

合理控制出租汽车规模。出租汽车特许经营权归政府所有，继续实行特许经营权政府无偿配置。进一步明确出租汽车发展定位，提供高标准、个性化服务，按照规模化、集约化、公司化原则，实行总量动态调控机制，并与城市社会经济发展水平相协调。

完善运价与油价联动动态调整机制。完善运价形成机制，增强出租汽车行业吸引力，提高出租汽车运行效率和高峰时段出车率，中心城高峰时段出车率不低于 80%，逐步理顺企业与驾驶员的分配关系。

完善出租站点设施布局。加快调度站、扬招站和专用停车位建设，加强出租汽车站点与客流集散点之间的衔接，在主要商业金融区域、医院、宾馆饭店、大型居住区增设出租汽车专用停车位。

4. 推进水路运输精细化管理

创新管理模式，实现行业管理向全周期和精细化管理转变。强化船舶动态监管，推进全市水上视频监控系统建设，全面提高视频监控覆盖率，提升水上动态监管效率和应急处置能力。

5. 提升机动车维修服务水平

加强机动车维修经营监管，推动信息化管理手段应用，提升维修经营规范化水平和维修服务质量。结合机动车维修服务新型业态发展，适时发布《关于实施机动车维修上门服务经营监管的指导意见》。继续开展维修企业质量信誉考核，提升考核结果的社会影响力。突出抓好以汽车喷烤漆房交通产品认证和维修危险废物规范处置为主要内容的安全生产管理工作，鼓励维修企业积极参加安全生产标准化达标考评。鼓励维修企业积极采用先进技术设备和生产工艺，不断创新经营模式，拓展服务领域。

6. 转变汽车租赁管理与服务模式

创新发展分时租赁，引导传统企业转型升级。合理调控租赁车辆总量，推广纯电动小客车分时租赁新业态发展，推进纯电动小客车分时租赁网络建设。鼓励引导汽车租赁企业发展互联网租赁服务，拓展汽车租赁细分市场。

研究行业监管新模式。完善汽车租赁行业信息化管理手段，提高行业事后监管能力和精细化水平。推进汽车租赁行业管理与服务平台系统建设，加强行业运行大数据分析。实施汽车租赁企业网上备案便捷服务，简化企业办事程序，提升服务效率。

（二）推动现代物流集约高效发展

1. 提升货运行业发展水平

（1）推动物流园区（货运枢纽）规划建设

加强规划引导。编制完善物流园区（货运枢纽）规划，优化设施布局，将区域性物流园区向中心城外有序疏解。在京津冀交汇的京东、京东南、京南、京西南方向，规划布局若干大型综合性物流园区；在六环沿线规划建设一批服务于城市配送的物流园区。整顿规范现存六环内的物流和货运场站，研究将符合条件、发展良好的货运场站纳入规划。

加快物流园区建设。推进传统货运场站向物流园区转型升级，引导和推进具有较强公共服务属性的物流园区发展，积极打造与产业园区相配套的物流园区，重点建设具备多式联运功能的物流园区，提升货运组织水平和衔接转换效率。

“十三五”期间，重点推动京南昌达、北京新机场、马驹桥等7个物流园区（货运枢纽）新改扩建工作，推进通州物流园区前期研究工作。

（2）优化货运组织模式

大力发展货物多式联运。加快推进公铁、公水、空陆等多式联运发展。引导企业创新多式联运全程运输组织模式，推行“一单制”联运服务。加快推广公路甩挂运输，重点推进多式联运甩挂，开展多式联运试点。

大力推动专业化运输。推进道路货运专业化发展，提高危险化学品、大型物件、冷藏保鲜、城市配送的专业化水平，适应特种运输需要，大力发展标准化、专业化公路货车车型。

继续发展甩挂运输。继续推动京津冀区域网络化甩挂运输和甩挂运输联盟发展，鼓励运输企业间加强协作，整合运力和货源资源。加快甩挂运输场站建设，对传统货运场站进行升级改造，支撑甩挂运输的发展。

完善智能物流配送调配体系。加快推进货运车联网与物流园区、仓储设施、配送网点等信息互联，促进人员、货源、车源等信息高效匹配，有效降低货车空驶率，提高配送效率。

（3）推进城市配送发展

发展专业化城市配送。以保障基本民生和城市运行需求的快速消费品配送、冷藏货物配送等为重点，鼓励城市配送企业向社会化、专业化、规模化发展，提高配送效率。鼓励发展社区自提柜、冷链储藏柜、代收服务等新型社区化配送模式，结合物联网加快推进末端配送网点建设。

优化完善车辆结构及通行政策。加快城市配送车辆设备的更新改造，大力发展标准化载货汽车，完善《北京城市中心区货运车辆营运技术要求》。进一步推进厢式、冷藏等专用车型、轻量化车型的应用。引导货运配送企业积极购置新清洁能源车辆。按照保障需求、便利通行、分类管理、适度调控的原则，推进研究进入中心城货运车辆实施动态管理办法，完善城市配送车辆通行调控机制。

（4）提高行业管理水平

强化运行监测，加强诚信管理。修订完成《北京市道路货物运输行业监管实施细则》、《北京市道路危险货物运输行业监管办法》等，加强日常监管。建立风险监测预警和跟踪制度。推进道路货运信用体系与其它运输方式、其他部门信用体系的有效对接和信息共享，制定并落实守信激励和失信惩戒制度，建立健全“黑名单”制度。

提升货运行业信息化水平。规范企业监控平台和货运车辆车载卫星定位装置的使用，逐步建立行业信用考核系统和行业运行监管平台。建设完善北京市交通运输物流公共信息服务平台，支撑城市配送、干线运输、政府行业监管。转变危险货运管理方式，开展危险货物道路运输电子运单试点工作并逐步推广。积极参与北京市危险货物集中管理体系建设工作，实现全市危化品的信息共享、联网联控、集中管理。

2. 促进交通与邮政融合发展

加强基础设施规划对接。以建设京津冀综合运输服务示范平台为契机，推动北京新机场邮政处理中心、快递园区规划纳入新机场临空经济区规划，同时完善天竺邮政快递核心区建设。推动邮政、快递基础设施专项规划与城市综合交通体系规划全面深入对接。鼓励支持交通枢纽场站加载邮政便民服务。

加强邮政与干线综合运输方式衔接。鼓励邮政、快递企业与铁路、公路、民航运输企业深度合作，深入实施快递“上车、上船、上飞机”工程，完善快件处理设施和绿色通道，

辐射带动电子商务等相关产业集聚。大力推动快件航空运输，加强航空快件运能保障。研究利用北京周边区域内既有铁路货运场站，配套建设快件运输通道和接驳场所，发展高铁快递和电商快递班列。加强与高速公路沿线物流园区的衔接。

合作构建“最后一公里”服务体系。鼓励交通与邮政、快递企业依照“有偿、互惠、共赢”的原则，开展城市货运、社区配送等多层次的设施和网络运营合作，在郊区各乡镇开展公共配送平台建设，打通新城与乡镇之间的快件运输网络，鼓励农村地区有条件的交通站点拓展邮政、快递的仓储和物流输送功能。

（三）全面推进交通行业节能减排

大力推动交通行业节能减排，实现资源节约集约利用，稳步推进绿色交通运输体系建设。

1. 全面推进绿色管理体系建设

全面落实国家与北京市对能耗总量与强度双控的考核机制，以公共交通等公益行业为重点，研究探索交通节能减排目标分解与考核制度。完善政策体系，实施绿色货运激励政策，研究维修、旅游等行业绿色发展创新型引导政策，研究温室气体排放等低碳交通策略，引导促进行业升级转型和绿色发展。制定交通领域节能减排降碳相关标准。

2. 持续优化调整行业车辆结构

推进交通行业新清洁能源车辆应用，到“十三五”末，新清洁能源公共汽车比重达到 65%以上。加快推动充电、加气等基础设施规划建设，落实新能源车相关激励和补贴政策。加快淘汰交通行业高排放老旧机动车，促进营运车辆向绿色化发展。

3. 加大科技研发与绿色低碳技术推广力度

加大绿色通风照明、绿色轮胎、能源智能管控、地热资源循环利用、抑尘降尘、水处理和再利用等绿色低碳技术工艺的推广应用，进一步提升道路工程项目中节能环保材料使用和路面旧料循环利用水平。推广提倡生态驾驶技术，加强机动车污染防治、轨道交通节能、交通污染排放模式、交通环境监测等领域的科研攻关和关键技术研究。

4. 加强节能减排监测管理体系建设

推进交通运输能耗与生态环境统计监测体系建设，推动交通运输车辆出厂前加装能耗监测计量器具，建设北京市交通领域节能减排统计与监测平台二期，建立完善北京市交通运输环境监测网络与交通节能减排实验室，推进企业节能减排管理体系建设，为交通节能减排综合决策与政策制定提供技术支撑。

六、构建现代化交通综合治理体系

围绕“交通病”治理，注重行业体制机制创新，加快改善硬环境，着力提升软实力，全面提高交通治理能力，更好地支撑现代化综合交通运输体系的建立。

（一）深化体制机制改革

1. 完善责任体系推进简政放权

推进简政放权、放管结合、优化服务，在转变政府职能中提高政府效能。深化完善“权责一致、管理下移”的交通治理体系，明确规划、建设、运营、执法各环节主体职责及衔接关系。落实区政府治理交通拥堵主体责任，将治理交通拥堵工作纳入区政府重点工作任务，将次支路建设与维护、区域综合治理、机动车和自行车停车秩序管理、配合市级道路建设开展征地拆迁等工作，纳入区政府工作考核范畴。加快转变政府职能，推进交通运输领域行政审批制度改革，加大简政放权力度，简化审批程序和环节，加强事中事后监管。

2. 完善交通与城市融合发展机制

加强交通与城市的融合发展。将交通承载力作为城市发展的约束条件，形成城市功能、土地开发与交通基础设施相配套的协调发展模式。研究建立公共交通引导城市发展机制，推动城市设计与交通紧密衔接，提升城市活动空间综合功能。

完善建设项目审批、验收、移交机制。研究制定《道路交通建设前期手续办理办法》和《加强交通建设征地拆迁工作的意见》。深入推行行政审批制度改革，进一步优化前期手续办理流程，采取有效措施促进征地拆迁工作，为保障交通基础设施建设顺利推进提供坚实保障。完善代征代建道路的建设、管理和移交机制，确保将代征代建道路及时移交道路交通行政主管部门。

3. 完善落实交通用地机制

加大交通基础设施建设的土地供应力度。在储备用地、城乡结合部腾退用地和城六区疏解腾退用地中，优先安排交通基础设施用地，特别是用于支持综合交通枢纽、公交场站及停车场建设的用地。

4. 深化公共交通管理体制变革

加大公共交通管理体制变革力度，加快提升公交引导城市发展能力、服务保障能力、可持续发展能力和综合治理能力。

加快完善公共交通可持续发展保障机制。促进社会化资本和社会公众参与公共交通发展，形成通过市场机制和社会监督提升公共交通服务品质的良性机制。完善公共交通票价调整机制。推动建立包括规划、建设、运营、监管“四位一体”的公共交通管理体系。

促进公共交通与周边用地融合发展。健全公共交通用地综合开发政策落实机制，推动城市综合枢纽周边用地和轨道交通、快速公共交通系统等走廊沿线用地的综合开发利用，促进公共交通与周边区域协同发展。

健全城市公共交通服务质量考评机制。研究制定公共汽车运营服务标准，转变政府补贴补偿为购买服务，研究建立与公交服务质量考评相挂钩的政府购买公交服务机制，研究制定与公众基本出行需求及公共财政保障能力相适应的城市公交购买服务方案。

5. 加强交通综合执法体制改革

整合执法资源、明确职责分工、强化协调配合，理顺交通综合执法体制机制，推进交通综合行政执法改革。

构建综合执法体系。进一步加强市级各部门间配合，加大联合执法力度。各区政府结合实际制定区级治理交通拥堵执法工作方案，强化日常管理和执法检查，形成市区两级权责明晰、运转高效的治理交通拥堵执法体系。

加强交通路政执法。加强路面执法管理，建立健全固定检测和巡查检测相关的执法管理制度。加强公路路政执法监督规范化建设，加强执法信息公开和执法评议考核。

加强交通运输执法。进一步加强多部门联合执法，理顺执法工作体制机制。严厉打击机场、火车站等区域非法运营行为。构建交通执法综合信息平台，开展装备、业务管理、

指挥决策、非现场执法领域建设，初步建成高效、安全的智能化综合执法体系。

推进车辆超限超载治理体系建设。结合京津冀治超一体化，完成治超站点布局规划，探索共建共管模式。完善综检站“护城河”工程，新建道路随路建设，既有道路加快完善。构建全路网防控体系，推进高速公路计重收费和入口称重阻截治超模式，实现普通公路重点路段全方位防控，重点乡村道路物防设施设置率达到 100%。发挥区政府治超主体责任，力争实现全路网货车受检率 85%以上，确保无重大桥梁损毁和人员伤亡事故发生。推广应用源头治超监控系统，力争实现重点货运源头和货物接收单位的日常监管率达到 100%。制定综检站设计标准，提高装备水平，改善执法环境，进一步完善治超站运营保障机制，建立治超资金适时调整和人员稳定投入的长效机制。推动落实黑名单制度和违法超载驾驶人记分制度，探索非现场与现场执法相结合模式，力争实现全路网货车超限率降至 1%以下。

（二）完善法律法规和标准规范体系

1. 完善法律法规

加快完善交通行业法律法规，运用法治思维和法治方式治理交通。加强交通拥堵治理法规保障，研究制定降低机动车使用强度的管理办法，综合运用经济杠杆和行政手段，切实降低机动车使用强度，减少污染物排放，制定《北京市机动车停车管理条例》，修订《北京市小客车数量调控暂行规

定》。结合出租汽车行业改革及“互联网+出租汽车”新业态发展，修订《北京市出租汽车管理条例》，研究出台《北京市网络约租车管理办法》，制定网络平台、经营者、车辆、驾驶员准入条件和监管要求，根据运营模式变化，响应乘客需求，合理配备网约车数量。完善公路和城市道路法规建设，研究启动《北京市公路条例》和《北京市城市道路管理办法》修订工作，进一步提升交通基础设施管理水平。

2. 加强标准规范体系建设

充分发挥标准在推进交通运输行业治理体系和治理能力现代化中的作用，完善政策制度，优化标准体系，强化标准实施监督，提升标准化服务能力。

建设适应首都交通发展需要的标准体系。突出政府在强制性、基础性、公益性标准的主体作用，进一步完善综合运输服务、工程建设与养护、信息化、安全应急、节能环保等关键领域标准技术体系。增强标准的先进性、有效性和实用性，加快安全应急、节能减排等方面标准的编制。加大交通行业国标行标参与力度，发挥首都人才优势，积极参与交通行业国标行标的制定工作。

加强京津冀交通标准一体化建设。围绕京津冀交通一体化，进一步增强横向协作和纵向联系，形成区域交通标准化工作机制，制定一批区域性交通标准。

（三）推动交通投融资模式改革

完善投资环境引导市场发展。改革创新交通设施的供给机制和投入方式，优化政府投资，改善政策环境。纯公益性交通基础设施稳定政府投资保证投入，具有一定收益类交通基础设施有效吸引社会资本，保持交通投资持续稳定增长。建立公开透明的市场秩序，让各类市场主体有序参与、公平竞争，继续推行特许经营和政府购买服务制度。更好发挥政府引导和监管作用，保证交通基础设施的发展思路和规划得到实现。

建立健全合作发展模式。健全价格调整机制和政府补贴、监管机制，兼顾好公共利益与投资收益之间的平衡。加快在城市轨道、综合交通枢纽、停车楼等公共交通基础设施建设中采用政府和社会资本合作的模式。

（四）加强安全和应急保障体系建设

以交通安全应急法治化、标准化、信息化、社会化建设为抓手，以改革创新、依法治理、基础建设、专项整治为重点，以完善法规制度、安全责任、预防控制、宣传教育和综治维稳体系为保障，基本建成责任全覆盖、管理全方位、监管全过程的交通安全应急现代化保障体系。

强化安全生产责任落实。坚持“党政同责、一岗双责、齐抓共管”和“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”总要求，健全交通行业“党政同责”、“一岗双责”制度，推动安全生产责任有效落实。制定安全

监管权力清单、责任清单，强化履职检查和履职考核，做到日常照单监督、失职照单追责。

推进安全生产标准化建设。推进安全生产标准化建设，进一步健全安全生产标准规范，完善行业安全标准。强化安全生产考核制度建设，出台交通行业千分制考核办法，开展行业监管部门和交通企业监督考核，强化行业监管责任和企业主体责任落实。

提高交通安全预防控制能力。推进安全生产关口前移，制定安全隐患分类分级规范，形成“总则+分则”整套制度体系和管理体系，建立分类排查、评审挂账和整改销账的动态工作机制。制定交通行业事故调查管理办法，逐步建立交通安全生产事故倒查机制。强化公共交通、“两客一危”、建设工程施工等重点领域安全监管，开展专项督查检查和整治，切实提高事故防范和处置能力。加强交通行业综合治理和维稳防范工作，强化行业人防、物防、技防措施落实。

夯实安全应急基层基础。建立安全应急管理信息化平台，充分运用大数据、物联网等新技术，集成预测预警、隐患排查、安全监管、督查检查、应急管理等功能。购买安全应急社会化服务，借助安全应急专业服务中介机构，服务政策标准研究、事故统计分析、事故调查处理等基础工作。加大安全应急宣传教育力度。

完善安全应急保障机制。加强应急处置救援体系建设，健全应急决策、现场指挥与协调、应急联动保障等机制。健全安全应急资金保障制度，协调建立安全应急专项资金和资

源征用补偿赔偿机制。统筹整合全行业应急抢险队伍、物资。完善应急演练制度，强化演练评估和考核。

（五）实现智能化交通运行治理

推进智慧交通建设，通过交通大数据开放、信息共享和集成应用，形成“用数据说话、用数据决策、用数据管理、用数据创新”的交通运行治理模式，提升精细化管理水平。

1. 推动交通大数据开放应用

推动跨部门数据融合共享。推进京津冀区域交通与航空、铁路、邮政等部门的信息共享。推进基于云计算的大数据挖掘分析应用，实现多节点数据整合管理、多并发数据处理与应用、跨行业数据关联挖掘分析，为行业决策管理、交通信息服务、对外数据开放提供基础支持。

完善交通数据共享相关机制。出台行业数据管理制度，制订开放共享标准，研究构建行业数据开放共享平台。制订交通运输信息资源目录体系和管控机制。加强行业行政许可、综合执法、市场信用、决策管理与应急处置等核心业务与信息化工作的深度融合。

2. 加强科技研发和创新能力建设

加强智能交通基础设施建设。推动营运车辆监控、道路网路况检测、公共交通客流检测、电子证件、电子运单等交通感知设备建设及应用。鼓励符合条件的行业使用公共云服务，创新交通信息化项目建设运维模式。推动建立安全可靠

的软硬件应用服务和信息安全管理模式，完善安全防护流程，探索建立移动应用程序第三方安全检测机制。

推进交通决策与管理精细化。围绕缓堵总目标，推动综合大数据分析服务决策的应用，建立人口与交通拥堵的跟踪分析与决策支持系统，提升城市交通发展总体思路和规划建设决策水平。建立基于全行业数据的交通运行时空分析诊断与拥堵会商系统，为新一阶段的拥堵治理、核心区缓堵等重点工作提供一体化的决策手段。

推进新技术创新应用。扩大电子支付在交通领域的应用范围。推进研究基于无线通信、传感探测等技术的车路协同技术。推进车辆及设施分享应用，推进智能停车位诱导、智能充电桩技术及充电桩统一使用、服务结算等关键技术应用。

3. 提供便民信息服务

建设综合交通出行信息服务平台，通过手机 APP 等方式提供公交换乘、交通状况预报、动态交通出行规划、停车诱导等信息服务，满足公众精细化、个性化出行需求。建设轨道全路网综合客流引导信息系统，向乘客提供客流拥挤度信息，引导乘客合理选择线路。

（六）强化交通发展的智力支撑

加大交通行业人力资本的投入，培养选拔政治强、有锐气、敢担当、作风正的领导干部，加强行业人才队伍建设，充分发挥对现代化交通体系建设的引领和支撑作用。

坚持全面从严治党。坚持思想教育从严、干部管理从严、作风要求从严、组织建设从严、制度执行从严。持续深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话，立根固本，不断增强政治意识、大局意识、核心意识、看齐意识。着力强化思想作风、能力素质和运转制度建设，全力打造合格党员和优秀干部。坚持把纪律和规矩挺在前面，严格落实主体责任和监督责任，强化对权力运行的制约监督，深化推进廉政风险防控管理，着力打造风清气正的政府部门。

推进人才队伍建设。加大教育和培训力度，提高管理队伍把握现代城市及交通发展规律的能力，培养高素质交通治理队伍。优化配置人才资源，加强人才分类培养和选拔使用，着力建设人才信息服务平台，推动人才发展体制机制改革及政策创新。大力实施专业技术人才知识更新工程。加快建立完善高技能人才评价体系，完善高技能人才培养激励机制。

（七）创建全社会共同治理的交通环境

让全体市民成为交通发展的主体，尊重市民对交通发展的知情权、参与权和监督权，拓展市民参与交通治理的有效途径，形成全社会共同参与、共同治理的和谐交通环境。

开展文明交通宣传。做好缓解交通拥堵措施的宣传工作，大力宣传交通发展成就和治理理念，营造缓解交通拥堵人人有责的社会氛围。持续开展“向交通陋习说不”主题宣传引导活动，继续深入开展排队日、让座日、“交通文明我参与”的志愿者活动和交通文明示范创建活动。组织交通宣讲团进

单位、进学校、进社区，讲好交通故事，展现行业精神，宣传管理政策，培育交通文明。

倡导绿色出行理念。通过开展“公交出行宣传周”、“无车日”、“全国交通安全日”等活动，引导市民主动选择绿色出行方式，倡导使用清洁能源、低排放、低能耗的绿色车辆，引导生态驾驶行为。持续开展“绿色出行畅通北京”宣讲活动，开展多渠道、多形式的宣传引导，倡导绿色出行理念。

加强公众参与交通治理。持续开展“我为首都交通献良策”缓解交通拥堵市民意见建议征集活动，充分利用互联网等方式，畅通市民建言献策渠道，推动交通问题社会协同治理。搭建治理交通拥堵互动平台，邀请专家学者以及广大市民，就交通治理热点难点开展讨论，推动社会各界在治理理念和思路上逐步取得共识。

七、实施保障

本规划通过明确发展目标、重大项目、实施路径和保障措施，推动未来五年北京市交通行业发展建设。

（一）推动规划统筹实施

确保本规划对交通发展的指导作用。本市交通发展各领域专项规划，各区、各部门交通工作要以本规划为指导，确保发展思路、目标符合本规划要求，确保将本规划各项任务落到实处。

健全跨区域规划联动机制。加强与津冀规划对接，建立交通一体化推进机制，在京津冀协同发展领导小组领导下，统筹协调解决交通运输领域的重大问题，推进交通一体化的发展。

（二）加强规划实施保障

加强组织领导。组织成立规划实施推进小组，交通系统各有关部门要按照职能分工，加强沟通配合，细化落实规划确定的主要目标和重点任务，制定和完善相关配套政策措施，统筹协调推进重大项目，确保规划顺利实施。

保障资金投入。坚持交通投入与社会经济发展相适配，“十三五”期间交通基础设施项目总投资约 7505 亿元，包含民航、铁路、城市轨道、公路、城市道路、枢纽场站等领

域。为保证项目顺利实施，应积极推动投融资模式改革创新，稳定政府投资，广泛吸引社会资本。

落实规划用地。“十三五”建设任务艰巨，为保障规划的顺利实施，需要坚决落实规划用地，尤其要优先保障公共交通以及涉及重大项目的交通基础设施项目用地。

（三）落实规划监督考评

加强宣贯工作。采取多种形式、多种渠道，广泛开展本规划宣传，让规划的理念、目标任务深入人心，凝聚各方面力量参与规划的实施监督工作。

加强考核评价。分解本规划确定的发展目标和主要任务，明确牵头单位和工作责任，加大绩效考核力度。强化对约束性指标、重点任务完成情况的综合评价考核。

完善监督评估。依据本规划，加强对规划实施情况的跟踪分析和监督检查，及时把握北京交通发展中出现的新情况、新问题，组织开展不同阶段规划执行情况的全面评估，动态完善规划，进一步增强规划对交通行业发展的指导性。