

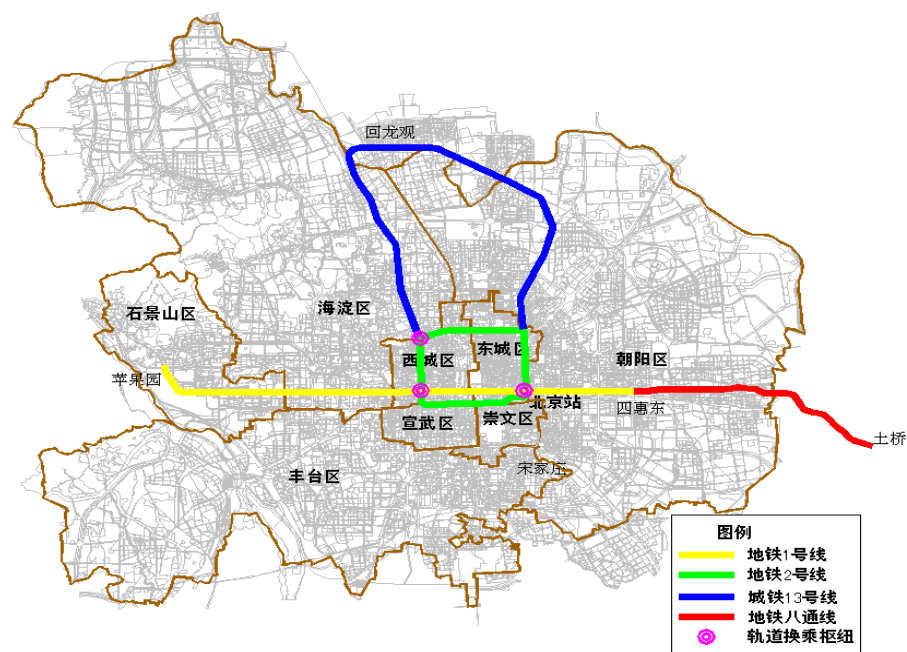


图 8-5 轨道交通运营线路图

表 8-8 轨道交通网络概况

年份	线路	电动客车 (辆)	从业人员 (人)	客运量 (万人次)	车站数 (个)			
					地下	地面	高架	合计
1999	环线	206	13550	27045	18			18
	一线	285		21057	21	2		23
2000	环线	206	13648	23809	18			18
	一线	381		18452	21	2		23
2001	环线	206	12769	25334	18			18
	一线	411		18883	21	2		23
2002	环线	206	9254	25819	18			18
	一线	381		22065	21	2		23
	13 号线	42		357	1	15		16
2003	环线	200	8704	24172	18			18

	一线	378		20805	21	2		23
	13 号线	60	1963	2250.77	1		15	16
	八通线	54	940	19.66		4	9	13
2004	环线	212	12784	29222	18			18
	一线	399		25519	21	2		23
	13 号线	157		4262.48	1		15	16
	八通线	74		1649.52		4	9	13

数据来源：北京市地铁运营公司

8.3.2 轨道客运量

2004 年地铁和城铁共开行列车 450635 列，运送乘客 6.07 亿人次。各年轨道交通客运量见表 8—1。

表 8-9 北京轨道交通技术指标一览表

年份	线路	全年列车正点率 (%)	全年列车满载率 (%)	旅行速度 (公里 / 小时)	平均站距 (公里)	最小发车间隔 (分)	全日开行列车数 (列)	高峰小时最大运力 (人 / 小时)
1999	一线	99.3	48.7	33.2	1.384	3	424	25044
	环线	99.6	46.2	34	1.278	3.5	374	17663
2000	一线	99	43.4	33.2	1.384	3	424	25044
	环线	99.8	45.3	34	1.278	3.5	370	17663
2001	一线	99.6	45	33.2	1.384	3	434	24000
	环线	99.8	48.7	34	1.278	3.5	368	13000
2002	一线	99.2	50.0	33.2	1.384	3	434	25320
	环线	99.7	45.0	34	1.278	3.5	364	18360
	13 号线	98.1	43.0	44.5	2.723	10	141	4050
2003	一线	99.7	30.19	33.2	1.384	3	433	2400

	环线	99.7	46.66	34	1.278	3.5	366	18360
	13 号线	98.9	43	44.5	2.723	8	198	3240
	八通线	—	—	—	1.58	—	—	—
2004	一线	99.72	36.83	33.2	1.384	3	434	28800
	环线	99.31	55.53	30.50	1.278	3.5	371	18360
	13 号线	99.82	—	43.90	2.723	5	223	11280
	八通线	99.50	—	33.90	1.58	6	204	9400

数据来源：北京市地铁运营公司

8.4 出租车

8.4.1 车辆

2004 年底，全市共有出租小轿车运营车辆 51561 辆，比上年减少 17.2%。出租小轿车，按照收费标准不同，其保有量变换情况如下：

表 8-10 出租车（小轿车）保有量（单位：辆）

年份	1.2 元/公里	1.6 元/公里	2.0 元/公里	合计
2000	47424	15373	2059	64856
2001	36879	24791	1979	63649
2002	35973	25855	1977	63805
2003	35772	27228	1492	64429
2004	23362	27366	1618	52346

数据来源：北京市运输管理局

8.4.2 客运量

2004 年底, 全市出租小轿车全年客运量为 5.88 亿人次, 比上年增长 13.5 %。

九、智能交通系统建设

2004 年北京市智能交通系统建设在 2003 年的基础上又有较大发展，在项目研究上，市科委重大项目“北京市智能交通系统（ITS）规划与示范研究”以及科技部十五科技攻关重点项目“北京‘科技奥运’智能交通系统技术开发与应用”都进入到结题验收阶段，取得了一些新的、较为成熟的基础研究成果。在系统建设上，北京市作为科技部“十五”期间选择的十个智能交通系统建设示范城市，在交通管理和公共交通等领域的智能交通系统示范建设项目也已陆续完成，并初显效益。此外，交通部门科技信息化建设依然在积极开展，依托行业管理和信息服务建立了一些智能交通应用系统，并在提高管理和服务效率方面发挥着积极作用。

9.1 智能交通系统基础研究

2004 年北京市智能交通系统基础研究取得了一些结论性成果，为示范工程建设以及未来应用系统建设提供了理论指导和技术支持。

9.1.1 北京市 ITS 系统规划研究

2004 年 5 月，“北京市 ITS 系统规划”课题通过市科委和市交通委组织的验收，完成了课题研究全部工作。课题针对北京市的实际特点和需求，对北京市 ITS 发展进行了总体规划和设计，开发了北京市区域 ITS 框架，提出北京市 ITS 规划方案及实施方案，并对北京市的 ITS 发展和建设进行了分阶段的规划和重点建设项目实施排序。该规划方案详细论述北京市 ITS 系统建设过程中各种重大的纲领性问题，对系统长远发展将起到指导和规范作用。

9.1.2 北京市路网功能层次划分及功能整合技术研究

路网功能层次划分及功能整合技术研究旨在从宏观层次构建适合 ITS 发展

的道路交通网络环境。该课题于 2004 年 11 月完成全部研究工作并顺利通过验收。课题提出的利用“车流成分构成分析法”，以浮动车观测为技术手段，对城市路网实际运行功能状况进行评价，为城市发展、规划和建设的工程技术人员提供了一套新的理论分析方法。对于城市路网规划和交通管理，以及未来智能交通系统发展有重要的理论和应用价值。

9.1.3 交通流特征参数研究

课题针对北京市交通流特点进行了研究，利用开发完成的 Track 视频分析软件对采集的交通数据进行分析，得出了包括主干道、快速路以及信号交叉口的交通特征参数模型和算法，并提出了畅通可靠度的概念来评价城市路网运行状态。该课题为北京市 ITS 建设提供了地方化的基础参数，并为实际工程建设提供了决策参考。课题于 2004 年 11 月完成并通过验收。

9.1.4 信号交叉口仿真优化设计系统

2004 年 11 月，课题完成全部研究工作并通过验收。主要研究成果包括：开发完成了信号交叉口优化设计专家系统和信号交叉口优化仿真系统两套软件并完成了软件登记。同时上述软件在北京市选择具有代表性的牛街、幸福大街、花市西口交叉口，开展了示范工程设计，验证了软件和模型的可行性和有效性。

9.1.5 北京市 ETC 集成应用战略研究

2004 年 5 月课题已经通过验收评审，完成了课题研究全部工作。主要研究成果包括：建立了 ETC 技术在北京市 ITS 建设中的集成应用框架和评价指标体系，提出了 ETC 应用项目的评价方法；提出了 ETC 技术应用于北京市高速公路收费系统和城市道路拥挤收费的技术模式、建设序列、投资估算，并定量评价了 ETC 系统的社会效益；初步提出了 ETC 集成应用系统的运营管理模式；提出了发展 ETC 集成应用系统所需要的技术、政策和社会支持。

9.1.6 北京市 ITS 社会保障体系研究

课题重点研究影响北京市 ITS 发展的外部环境，其目的在于通过社会保障体系的建立，排除 ITS 建设的非技术性障碍。2004 年 5 月，课题已经通过验收评审，完成了课题研究全部工作。课题提出了北京市 ITS 组织机构与建设体制、信息资源共享管理法规、ITS 项目管理法规、ITS 发展的产业政策、ITS 社会培训体系的建设建议，为北京市 ITS 社会保障体系的建设奠定了理论基础，有助于 ITS 建设和规划部门吸收国际 ITS 相关领域的发展经验，提高我国 ITS 社会保障体系建设的先进性，保障北京市 ITS 健康、协调发展。

9.1.7 商用车辆运营关键技术及示范

课题研究建立了交通预测模型，建立了适用于日常调度以及应急调度的调度模型和求解方法。设计了基于 GIS 的路网模型，构建了物流配送车辆调度软件系统，实现了网络版商用车辆物流调动软件系统。此外，本研究提出了动态网络数据信息资源与计算资源行业化共享，最后进行了系统的效益分析。研究以北京某知名物流企业的实际业务数据进行车辆调度，通过与人工调度在所用车辆数、行驶里程及里程利用率、行驶时间、吨位利用率等几方面的对比，进行了结果效益评价，取得了很好的结果。

9.1.8 交通诱导技术与设备研究

课题研究工作始于 2003 年年底，重点解决了基于实时交通信息的动态车载导航系统的相关关键技术研究。与目前市场上的静态自主导航仪不同的是项目研究开发的智能车载导航终端具有了实时交通信息的支持，实现了基于动态交通信息的车载导航。通过本项目的研究和开发，掌握交通诱导（车辆导航）系统的关键技术与相应的自主知识产权。不仅解决了系统开发的关键技术问题，而且将设计并安装运行一批车载设备进行示范实验，同时在奥运会期间实现车辆诱导信息服务（包括对特殊车辆的定位和导航服务）。

此外, 2004 年的智能交通系统相关课题还包括:《交通违章自动监测系统研究与应用》、《北京城区道路交通流动态显示系统》、《勤务相位信号保障系统的开发研制》、《北京市先进交通管理系统(ATMS)可行性研究》、《北京市智能交通管理系统示范工程和北京市停车诱导系统应用试点示范工程》等课题, 其中前四个课题已通过验收, 为提高城市道路交通管理和服务水平奠定了基础。

9.2 智能交通应用系统和示范工程建设

9.2.1 智能交通管理与控制

1、交通流检测与监视系统建设

1) 交通流信息实时检测系统: 完成四环路及菜户营-马家楼、天宁寺-莲花桥、西直门-学院桥三条联络线交通流实时检测系统 116 套检测设备的安装调试, 正式投入使用。完成德胜门-健翔桥、苏州桥-肖家河、西直门-四季青桥、西二环北段(积水潭-天宁寺)交通流实时检测系统的设计工作。

2) 交通电视监控系统: 完成了交通电视监控系统扩建 100 处监控点的系统设计方案和施工方案, 完成了交通电视监控系统数字化应用系统、交通事件检测系统关键技术研究 and 总体方案设计。

3) 高速公路交通监测系统建设: 完成京沈高速公路交通监测系统的总体方案、制定了四环路交通监测系统总体方案和五环路系统建设方案。

4) 远郊检查站交通管理监测系统: 完成了系统功能分析和远郊检查站交通管理监测系统总体方案初步设计。

5) 交通违章监测系统: 完成了 300 处违章监测器的技术文件准备工作、违章监测系统上端的总体方案设计和系统通信招标技术规范。

6)GPS 警车卫星定位系统扩容:完成了系统设备扩建、改建的招标工作,项目正在实施中。

表 9-1 交通流检测与监视系统建设规模汇总

	交通流量检测器 (个)			电视监控 摄像机	违章自动 监测仪	牌照自动 识别系统	GPS 卫星 定位系统
	合计	微波	线圈				
全市	4089	303	3786	440	762	52	348

2、城市道路交通智能信号控制系统

2004 年 11 月,城市道路智能交通信号控制系统研究与示范课题的研究和示范工程建设已经完成。完成了系统控制中心的软、硬件改造升级和系统扩容、完善建立了二环路以内信号控制系统综合数据库、开发了具有国内领先水平的基于 GIS 技术的综合信息管理平台,为整个信号控制系统发挥应有控制效益奠定了良好的基础。具体内容包括:

完成了 164 处信号灯的新建工作,以及二环路内 209 个路口进行了系统改造,纳入了计算机联网控制。完成了二环内信号系统的通讯网络改造建设;完成二环以内全部灯控路口的交通调查与交通工程设计和信号配时方案的设计与调试,全市路口灯控率达到 94.3%。通过系统效果调试,在控制范围内协调控制比单点控制机动车停车次数下降 20%、机动车停车时间协调控制比单点控制下降 10%、机动车旅行时间协调控制比单点控制下降 14%的效果。各路口“空放”情况和车辆等灯停车次数明显减少,路口、路段高峰时段通行能力平均提高了 10%,从而使二环路以内路口交通拥堵状况得到缓解。

建设完成崇文区体育馆路示范段,共 5 处路口,1 处行人过街,对 34 辆公交车和 4 个路口信号灯都安装了无线信号发射、接收设备。通过多种方式对公交信号优先控制运行效果进行评价表明,平峰期间公交车辆运行速度有了明显的提高,停车次数有所减少,通过路口的等待时间大大缩短。

3、快速路控制系统示范工程

建设完成了二环路朝阳门南到德胜门东示范段上共 7 处出入口的示范工程,通过实现 " 主路优先 " 的控制原则,进行出入口的交通渠化和增设了出入口信号灯。实施信号控制后,辅路及出口的安全性得到提高,同时提高了主路车行速度,相对均衡了主辅路交通流量。主路速度最大提高 10km/h,提高比率最高达 44%,平均提高 25%,辅路速度相对降低,降低比率平均达 23%。

4、交通流信息采集、处理、发布系统二期建设

在一期建设基础上,对室外诱导大屏自动发布增加了交通拥挤信息、行驶时间等信息,根据每块大屏的位置和道路布局情况分别建立算法模型,组织软件编程人员进行开发。在此基础上还进行了大屏信息自动显示的试验,取得了较好的效果,目前系统及设备正在进一步修改完善之中。

完成了二三环 20 块交通诱导信息室外显示屏的调试安装,投入使用。完成了四环路沿线 20 块室外显示大屏的方案设计和市政工程建设。

5、指挥调度信息管理系统建设

完成了整个系统的软件设计工作,软件开发工作已基本完成,系统将进入调试和试运行阶段;完成地理信息系统平台、对外信息发布平台、事故信息系统(二期)、停车管理系统等建设方案的设计工作。

9.2.2 先进的公共交通系统

1、动物园枢纽站智能调度和乘客信息服务系统

2004 年 7 月年动物园公交枢纽正式投入使用,平日发车 2000 次,日均登降量 5.5 万人次,充分发挥了人车分流、有序疏导的交通设计功能,改变了过

去动物园地区换乘无序、人车拥堵现象。2004 年底，动物园枢纽站智能调度和乘客信息服务系统完成了软硬件开发、集成调试和试运行，建立了一套全新的公共汽车枢纽场站管理模式。开发研制了枢纽场站使用优化系统、运营调度系统软件，利用车辆自动识别、数字电视监控、电子显示等技术实现了枢纽站内运营车辆的实时优化调度，使动物园公交枢纽成为国内公共交通行业第一个拥有智能调度系统的大型综合性枢纽站。实现了人员、车辆集中管理，统一调度，全部实现电子化办公，发车能力提高超过 10%，节省调度人员 10 人。



图 9-1 动物园枢纽调度管理中心

2、南中轴路快速公交智能调度系统

南中轴路快速公交智能调度系统于 12 月 25 日正式投入使用。完成了数据库指标体系和编码工程等信息化建设基础项目。物资管理信息系统一期项目进行了试运行。GPS 监控系统更新、电子站牌信息服务系统扩展和 800 兆数字集群通讯系统建设都得到稳步推进。在 4200 辆公交车上加装七段码发光路牌和电子滚动显示屏，3200 辆车安装移动电视，方便了乘客夜间乘车，为乘客提供了更加快捷的信息服务。



图 9-2 南中轴路 BRT 智能调度系统

3、公交 IC 卡收费系统二期应用工程

2004 年，“一卡通”工作得到了进一步推进，增加 2000 辆公交车辆实行“一卡通”收费，地铁 1、2 号线和八通线 AFC 系统改造项目开工建设。

公交华讯公司组织完成了公共电汽车环境布线任务和北汽九龙 2900 辆出租车的读卡机具安装工作，并做好了编制软件系统、挂机联调的准备。八方达公司采用手持 POS 机，实现了 3500 余辆运营车与巴士运营车辆的一卡通用。此外，奥运会等大型活动及突发事件运营组织与调度系统、中意环保合作项目—公交运营管理子系统等一批信息化项目都已完成开发立项，陆续进入实际建设阶段，为实现“新北京，新奥运”，提升了公共交通科技含量。

9.2. 交通运输管理信息系统

1、交通运输行业信用信息系统

2004 年 2 月，全面启动了交通运输行业信用信息系统建设工作。10 月 22 日，正式启用信用信息系统。局机关处室可以进行信息查询、录入、发布，郊区县交通局、市区管理处可以进行信息查询。

2、占道作业及重点工程动态管理信息系统

该系统于 2004 年 9 月 30 日开始试运行。为实现对全市占道作业计划管理从申报、审批、实施、完工的全过程管理和控制，合理有序的安排占道作业工程，最大限度的减少占道作业工程对交通的影响。

3、化学危险品运输车辆监控系统

截至目前，全市共有 8 户危险化学品运输企业在 283 辆运输车辆上安装了 GPS 系统。

4、长途客运联网售票系统

12 月 24 日上午，北京长途客运联网售票首期试运行系统在八王坟长途客运站顺利开通。首期试运行系统的运营范围包括四个客运站（六里桥、八王坟、莲花池、木樨园）、票务管理中心（设在六里桥客运枢纽站）、网站（www.e2go.com.cn）、三个代理售票点（分别位于前门、北京站、西客站）。提供的服务是基于上述四个客运站的站间互售、代售点预售及网上查询、订票服务，主要涉及发往东北、江浙、河南及河北等地的 200 余条线路、900 多个班次的 1200 余部车辆。



图 9-3 北京长途客运联网售票系统

5、京津塘高速公路综合管理信息系统

华北高速公路股份有限公司围绕京津塘高速公路管理与运营建立了京津塘高速公路管理信息系统。该系统包括办公自动化系统、收费管理、运营监控系统、道路桥梁养护与维修等信息子系统。京津塘高速公路全线各互通立交桥主线附近, 全线共计 11 台路侧摄像机, 其中北京段 5 台。全线 LED 可变情报板共计大型 9 块, 小型 6 块, 其中北京段大型 3 块, 小型 1 块, 通过通信网络实现在互联网上实时发布视频信息、实时路况信息以及天气状况等信息, 为高速公路创造有序、迅速、安全舒适的行车环境。

十、对外交通

2004 年,北京市各运输方式积极变化,在市场经济的环境中既积极竞争、又互相协调,铁路、公路、民航和管道的立体交通网络初步形成,城市对外辐射功能不断增强。

表 10-1 运输线路

项目	条 数 (条)		长 度 (公里)	
	2004	2003	2004	2003
铁路	30	30	1108.4	1108.4
公路		2870	14630	14453
民航		211		
管道	9	9	1119	1119

数据来源: 2004 北京市统计年鉴

2004 全年旅客运输量 50388 人次,比上年增长 84.1%。其中,铁路 5437 万人次,增长 24.7%;公路 41463 万人次,增长 66.3%;民用航空 3488 万人次,增长 43.2%。全年旅客周转量 2321369 万人公里,比上年增长 76.2%。其中,铁路 738955 万人公里,增长 18.3%;公路 1582441 万人公里,增长 128.3%。

表 10-2 2004 年与 2003 年旅客运输量比较

项目	2004 年	2003 年	增长率
旅客运输量 (万人次)	50388	31735	84.1%
铁路 (万人次)	5437	4359	24.7%
公路 (万人次)	41463	24940	66.3%
民用航空 (万人次)	3488	2436	43.2%
旅客周转量 (万人公里)	2321396	1317487	76.2%
铁路 (万人公里)	738955	624387	18.3%
公路 (万人公里)	1582441	693100	128.3%

数据来源: 2004 北京市统计年鉴

10.1 铁路

北京市铁路枢纽是北京市和华北地区的客货交流的中心，范围为：京山线至黄村站、京广线至琉璃河南站、京原线至良各庄站、丰沙线至安家庄站、京包线至南口站、京通线至怀柔北站、京承线至密云站、京秦线至燕郊站、京九线至黄村站、大秦线下庄至木林站。北京铁路枢纽现运营铁路有 1108.4 公里，车站百余个。

表 10-3 北京铁路枢纽主要站点列表

名称	位置	概况	功能
北京站	北京市东部	枢纽内 主要客运站	承担京山、京秦、京承、大秦等线的旅客列车和少量市郊旅客列车的始发终到作业
北京西站	北京市西部	枢纽内 主要客运站	承担京广、京九、丰沙等线客车的始发终到作业
北京南站	北京市南部、 北邻南二环	枢纽 辅助客运站	担当京山、京广、京九、京原、京包、丰沙、京秦等线的始发终到作业
北京北站	北京市北部、 南邻南二环	枢纽 辅助客运站	担当京通、京包线的始发终到作业
北京东站	北京市东部、 北邻建国路	客货运站	担当部分客货运作业
丰台西站	枢纽西南部	三级六场 路网性编组站	担当枢纽衔接各干线车流的解体作业、直通车流的无调中转作业，以及编组作业、摘挂列车和解编作业
双桥站	枢纽东部	枢纽辅助性 编组站	承担京承、京通、京秦等部分线路解编作业
丰台站	枢纽南部	枢纽 辅助编组站	旅客列车的到发和通过作业
三家店站	枢纽西部的 丰沙线上	枢纽西部 辅助编组站	担当京门、大台支线及西北环线有调作业车和京西煤矿车流集结始发作业
石景山南站	石景山	工业编组站	首钢等各专用线列车到发、解编、取送作业

数据来源：北京铁路局

随着经济和城市建设的发展,以及北京将举办 2008 年奥运会,北京市铁路设施的现状不能满足国际化大都市的要求。表现在对外铁路运输通道能力紧张,没有客运专线和高速铁路;主要客运站能力紧张,北京南站和北京北站客运设施简陋、陈旧,其客运能力紧张和设施质量差成为突出的薄弱环节。



数据来源：北京铁路局

图 10-1 北京铁路枢纽示意图

2004 年是实现铁路跨越式发展, 加快北京铁路设施建设的一年, 完成铁路建设投资 9.7 亿元 (其中基本建设投资 1.9 亿元, 更新改造投资 7.8 亿元), 较 2003 年减少 0.9 亿元。

2004 年,北京市铁路货物发送量完成 1959 万吨、较 2003 年减少 306 万吨,货物到达量完成 5515 万吨、较 2003 年增加 165 万吨;铁路客运量完成 5437 万人、较 2003 年增加 1078 万人。

10.2 公路

北京已拥有较为发达的公路网,到 2004 年为止,公路总里程达 14630 公里,其中高速公路 525 公里。京石、京津塘、首都机场、京哈、八达岭、京沈等高速公路构成了北京的放射型快速通道。图 10-3 是 2003 年高速公路网图。

表 10-5 2003 年高速公路明细表

路线名称	起止点名称		公路里程 (公里)	年日平均交通量	
	起点	止点		自然车	折算成小型 客车
合计					
1.京福线(京津塘高速)	三环路	市界	37.6	27283	38670
2.京珠线(京石高速)	六里桥	琉璃河	45.602	47092	58976
3.丹拉线			146.565		
其中: 1.(京沈段)	四方桥	市界	39.891	12876	16956
2.(六环段)	京哈路	京沈路	9.5	9860	14290
(六环段)	京哈路	高丽营	39		
(六环段)	高丽营	京银路	21		
3.(八达岭二期)	昌平西关	西拔子	29.064	87387	112352
4.(八达岭三期)	西拔子	市界	8.11		
4.京银线(八达岭一期)	马甸	昌平西关	31.2		
5.京哈线	通州北关环岛	燕郊	11.854	13826	16950
6.京广线(京开高速)	玉泉营	榆垓	35.9	21126	24571
7.五环路			62.03		
其中: 1.(一期)	G110 路	机场路	15.2	26938	32263
2.(二期)	京银路	衙门口	23		
3.(三期)	机场路	京津塘高速	24		

8.六环路	京沈路	黄村南	38.226	9860	14323
9.京承高速	四环	高丽营	21	2680	
10.机场路	三元桥	首都机场	18.735	98324	107977
11.京塘路（京通快速路）	三环路	通州北关环岛	13.8		

数据来源：北京市路政局



图 10-3 2004 年高速公路网图

十一、郊区城镇与农村交通

北京市远郊区县主要包括门头沟区、房山区、通州区、顺义区、大兴区、昌平区、平谷区、怀柔区、密云县和延庆县，面积共计 15426.4 平方公里。近年来，随着社会经济快速发展，各远郊区县也加大了交通投资力度，交通建设有了较大发展，交通状况有了较大改善。

2004 年，开工建设 4 条 101.3 公里高速公路，建成通车 24 公里；国市道等一般公路新开工 20 项 154 公里，建成通车 229 公里，其中新增 85 公里，改建提级 144 公里。公路交通的快速发展，对我市经济社会及城市发展起到了积极的促进作用。同时，完成了“村村通油路”工程 700 公里，实现了 216 个行政村通油路，改善了郊区特别是山区的生产生活条件。

由于各区县的相关数据在统计口径上存在一定差异，本章中关于远郊区县的交通发展情况以资料较为齐全的区县的交通情况作为区县交通发展的代表，来展示远郊区县交通在近几年取得的成绩。

11.1 道路基础设施

11.1.1 公路

截至 2004 年底，北京市远郊区县（不包括昌平区、平谷区，下同）公路总长度达到 11523.9 公里，高速公路达到 13 公里，国主干线达到 118.05 公里。

表 11-1、图 11-1 为远郊区县历年公路里程的情况。到 2004 年，大兴公路总里程达到 1652.2 公里，房山达到 2017.3 公里，怀柔达到 1183 公里，门头沟达到 708.6 公里，密云达到 1274.6 公里，顺义达到 1760 公里，通州达到 1782.3 公里，延庆达到 1145.9 公里。

表 11-1 远郊区县历年公路里程统计 (单位: 公里)

	1999 年	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年
大兴	1424.14	1473.94	1463.47	1610.80	1647.02	1652.21
房山	1795.66	1865.20	1865.16	1946.20	1943.90	2017.31
怀柔	1105.94	1154.90	1154.95	1154.95	1137.12	1183.00
门头沟	558.40	649.50	674.30	685.10	691.50	708.61
密云	1169.39	1265.00	1265.00	1265.00	1264.76	1274.61
顺义	1516.26	1576.73	1606.68	1651.82	1693.55	1759.96
通州	1784.56	2041.16	2108.21	2111.40	2091.89	1782.34
延庆	909.38	919.30	907.95	954.09	1092.85	1145.88
合计	10263.73	10945.73	11045.72	11379.36	11562.59	11523.90

数据来源: 各区县政府统计

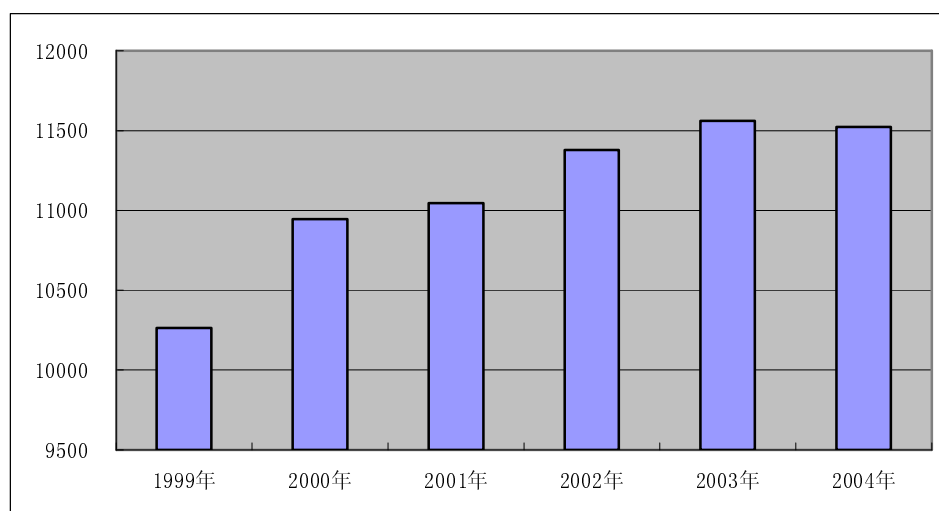


图 11-1 远郊区县历年公路里程发展图

表 11-2、图 11-2 为远郊区县历年公路里程按技术等级统计的情况。到 2004 年, 高级公路总里程达到 13 公里, 一级公路达到 305 公里, 二级公路达到 1664 公里, 总里程达到 11575.4 公里。

表 11-2 远郊区县历年公路按技术等级统计表 （单位：公里）

	1999 年	2000 年	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年
高级	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00	13.00
一级	376.73	230.88	187.04	193.18	209.49	304.96
二级	802.06	1054.00	1191.56	1315.47	1343.60	1664.41
三级	4120.14	3877.96	3808.85	4224.70	3520.13	3487.14
四级	4664.23	5419.47	5421.71	5238.31	5836.68	5841.32
等外	465.57	363.98	446.58	417.77	704.69	277.56
小计	10428.73	10946.29	11055.73	11389.42	11614.59	11575.40

数据来源：各区县政府统计

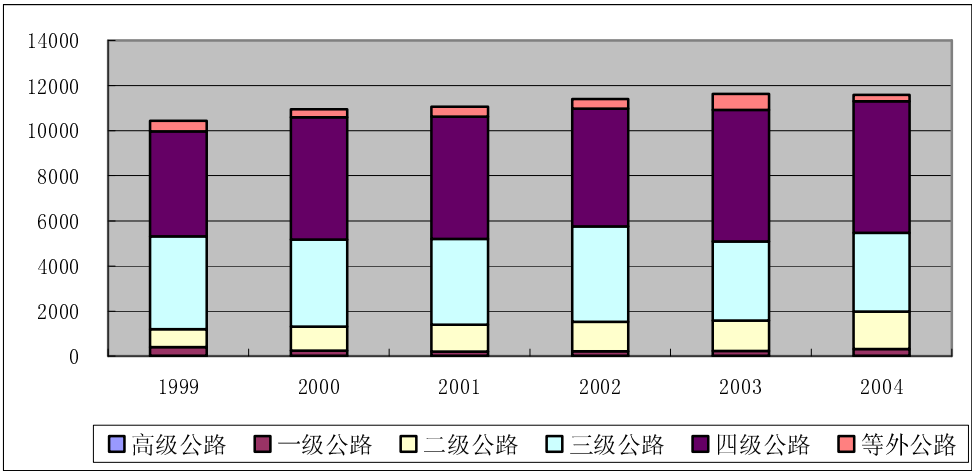


图 11-2 远郊区县不同技术等级公路发展趋势图

表 11-3、图 11-3 为远郊区县历年公路里程按行政等级统计的情况。到 2004 年，国道达到 472.6 公里，市道达到 1174.3 公里，总里程达到 11524.4 公里。

表 11-3 远郊区县历年公路按行政等级统计表 (单位: 公里)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
国主干线	117.15	117.15	117.15	117.15	118.05	118.05
国道	506.85	507.046	470.92	470.616	470.586	472.606
市道	1031.85	1093.379	1077.819	1156.799	1123.849	1174.274
县道	2572.28	2615.498	2651.79	2759.84	2827.19	2873.485
乡道	5791.09	6423.28	6459.33	6577.649	6735.98	6515.506
专用公路	254.55	259.93	268.71	297.36	286.93	370.477
合计	10273.77	11016.28	11045.72	11379.41	11562.59	11524.4

数据来源: 各区县政府统计

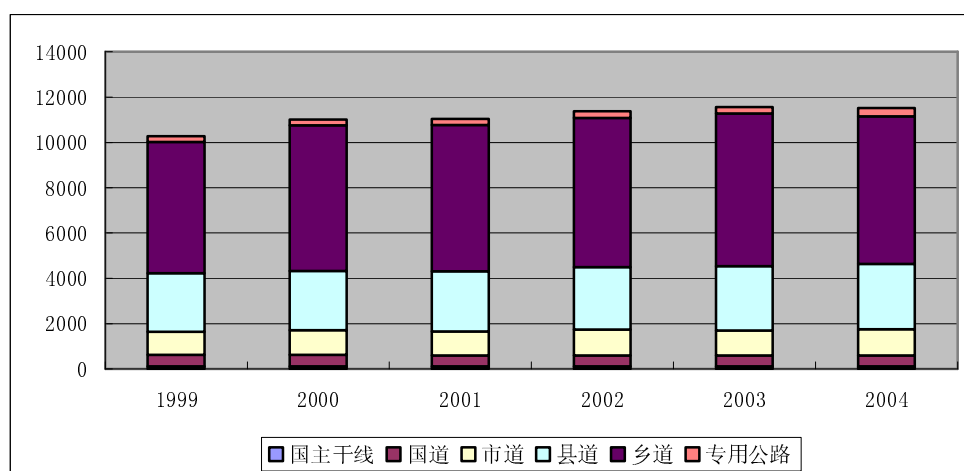


图 11-3 远郊区县不同行政等级公路发展趋势图

11.1.2 道路

近几年中,各远郊区县的城市道路建设也得到了较快发展。表 11-4 为大兴与顺义城市道路里程情况。截至 2004 年底,大兴共有城市道路 62.764 公里,道路面积 1.62 平方公里,顺义共有城市道路 89.81 公里,道路面积 1.47 平方公里。2004 年,大兴共完成道路投资 6337.4 万元,顺义完成道路投资 4477.9 万

元。

表 11-4 城市道路里程统计表

项目		大兴		顺义	
		长度(km)	路面面积 (Km ²)	长度(km)	路面面积 (Km ²)
合计		62.76	1.62	89.81	1.47
其中	快速路	—	—	15.95	0.41
	主干路	35.95	1.12	46.54	0.65
	次干路	26.82	0.50	27.32	0.41

数据来源：各区县政府统计

11.1.2 基础设施

近几年，各远郊区县在交通基础设施中，也进行了大量的投入，截止到 2004 年，大兴区共有人行过街地下通道 1 个，房山区共有人行过街天桥 6 座。

表 11-5 为各个远郊区县拥有分离式立体交叉的情况。

表 11-5 分离式立体交叉统计表

	1994	1995	1996	1997	2003	2004
大兴	1	1	1	2	2	2
怀柔	19	19	19	19	19	19
顺义	3	3	3	3	3	3
通州	19	19	19	20	20	20
合计	42	42	42	43	43	43

数据来源：各区县政府统计

表 11-6 为各个远郊区县拥有完全互通式立体交叉的情况。

表 11-6 完全互通式立体交叉统计表

	1994	1995	1996	1997	2003	2004
怀柔	3	3	3	3	3	3
门头沟	—	—	—	—	1	1
顺义		1	1	1	1	1
通州	2	2	2	3	3	3

数据来源：各区县政府统计

此外，到 2004 年，怀柔地区还有不完全互通式立体交叉 2 座，环形立体交叉 8 座。

11.2 公共交通

11.2.1 车辆

表 11-7 为怀柔、门头沟、顺义三个区县的公交运营车辆情况。到 2004 年，怀柔地区公交运营车辆达到 408 辆，门头沟地区达到 580 辆，顺义地区达到 864 辆，从 1999 年到 2004 年，各区县投入的公交运营车辆成持续上升趋势。

表 11-7 公交运营车辆统计表（单位：辆）

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
怀柔	284	284	289	345	372	408
门头沟	199	233	260	355	667	580
顺义	98	490	640	829	864	864
合计	581	1007	1189	1529	1903	1852

数据来源：各区县政府统计

11.2.2 线路

近几年,各个远郊区县公交线路以及线路长度不断得到提高,表 11-8、11-9 为怀柔、门头沟以及顺义地区的公交线路以及线路长度统计表。2004 年底,怀柔、门头沟、顺义地区公交线路达到 98 条,公交线路长度为 4190.34 公里。

表 11-8 公交线路统计表 (单位:条)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
怀柔	30	36	36	37	39	42
门头沟	13	14	18	23	26	28
顺义	11	15	19	27	28	28
合计	54	65	73	87	93	98

数据来源:各区县政府统计

表 11-9 公交线路长度统计表 (单位:公里)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
怀柔	1116.00	1879.00	1879.00	1946.00	1998.00	2087.00
门头沟	398.60	386.80	586.30	718.58	947.74	1239.34
顺义	381.00	490.00	640.00	829.00	864.00	864.00
合计	1895.60	2755.80	3105.30	87.00	3809.74	4190.34

数据来源:各区县政府统计

11.2.3 场站

根据统计,门头沟地区现有首末站 1 处,占地 0.59 公顷,建筑规模 2.6 万平方米,保养站 1 个,占地 0.0063 公顷,建筑规模 0.172 万平方米。

顺义地区现有保养站 1 处,占地 0.252 公顷,建筑规模 0.097 万平方米。

11.2.4 客运量

表 11-10 为大兴、怀柔以及通州地区小公共汽车交通运量。大兴小公共汽车交通运量为 986.96 万人次，怀柔为 126.72 万人次，通州为 1108.82 万人次。

表 11-10 小公共汽车交通运量 （单位：万人次）

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
大兴	126.72	454.06	457.10	460.26	500.65	986.96
怀柔	109.90	118.40	126.00	128.70	90.10	126.72
通州	513.00	698.50	687.30	711.70	746.85	1108.82

数据来源：各区县政府统计

随着公交线路以及里程的增加，各个区县公共电汽车交通运量也在不断的提高，如怀柔和门头沟地区。表 11-11，图 11-5、11-6 为怀柔以及门头沟地区公共电汽车交通运量情况。

表 11-11 怀柔公共电汽车交通运量 （单位：万人次）

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
怀柔	635.6	612.4	597.9	609.9	746.2	819.4
门头沟	1312	1347.7	2055.9	3502.4	5220.7	6840.8

数据来源：各区县政府统计

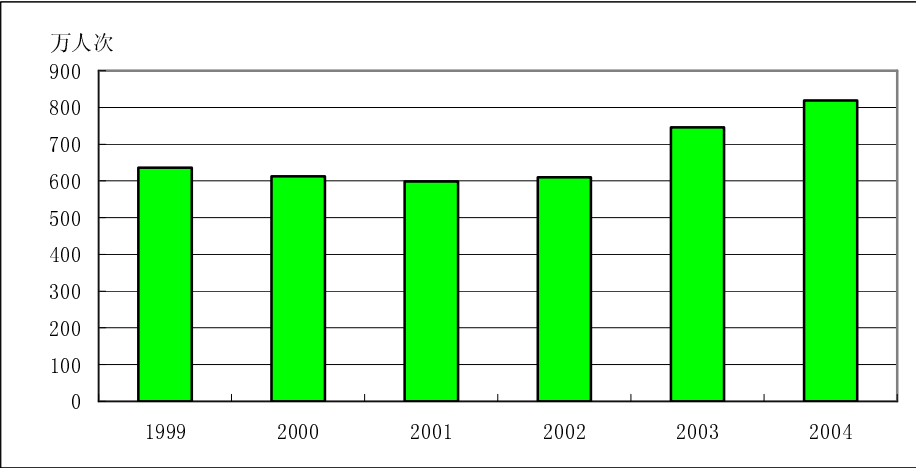


图 11-5 怀柔公共电汽车交通运量增长趋势图

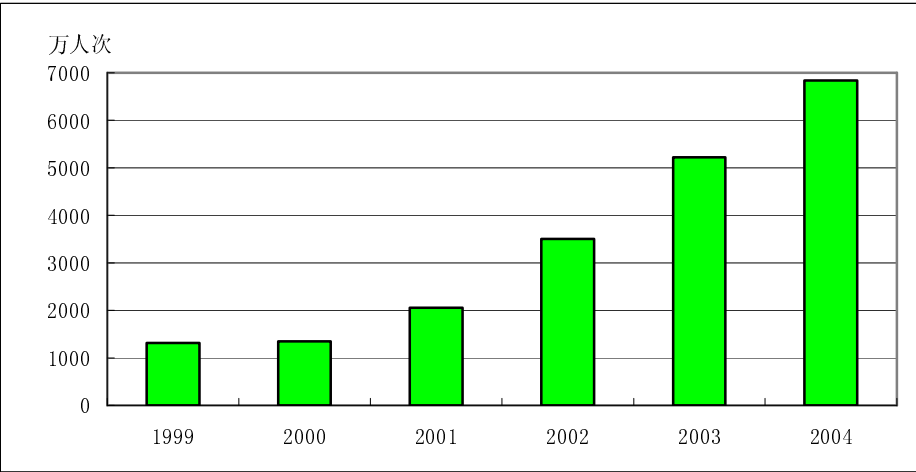


图 11-6 门头沟公共电汽车交通运量增长趋势图

到 2004 年，怀柔出租车交通运量为 159.9 万人次，通州为 1896.58 万人次。

十二、交通环境与安全

12.1 机动车排气检测

12.1.1 车辆更新

加快老旧车辆的淘汰是控制机动车污染，改善首都大气环境的主要措施之一。2004年，北京市将加快老旧车辆的淘汰纳入控制大气污染第十阶段措施中，市政府专门划出资金用于引导加速老、旧车的淘汰，运用财政资金激励高污染排放车辆的淘汰，鼓励购买更高环保标准的车型，加速更新公交车、环卫车和出租车。

在2003年的基础上，2004年共发放新车绿标25.7万个，黄标1.5万个，有效地控制了北京市高排放车辆的总量。继续进行公交车和出租车的更新改造工作，全年共报废老旧公交车540辆，新购公交车2336辆。2005年，市政府将组织实施控制大气污染第十一阶段措施，将完成3800辆老旧公交柴油车、2万辆老旧出租车更新淘汰任务。

12.1.2 新上车辆检测

2004年1月1日起，北京市对重型汽油车和摩托车新车开始实行第二阶段排放标准，制定并实施了地方车用燃油标准。同时，开始进行第三阶段机动车排放标准（相当于欧洲3号标准）上报工作，并研究制定《石油、化工行业大气污染物排放标准》、《机动车排放遥测检测标准》等地方标准，为提前执行国家第三阶段机动车排放标准做好了准备工作。

2004年进一步加强了对新上车辆的尾气排放检测，全年通过排放标准检测的新增车辆为29.4万辆，未通过车辆为12万辆，检测不合格率为29.0%，与2003年相比，新增车辆总量减少了9.2万辆，但检测不合格率基本持平。

12.1.3 机动车年度检测

2004年继续采用简易工况法检测车辆尾气排放情况，共检测109.9万辆，一次检测合格率为73%。其中汽油车99.2万辆，一次上线合格率77%；柴油车10.7万辆，一次上线合格率为39%。同时，清理更正了“大吨小标”车辆9041辆，追查未年检车辆7325辆。

持续进行对夜间车辆路查和抽查工作。2004年，夜间共检查车辆4.8万辆，达标率94%，相比2003年达标率略有上升。2004年，入户抽查机动车排放共8.6万辆，达标率为95.9%，相比2003年检查规模扩大了4倍，达标率也上升了约5个百分点。公交总公司抽检和其下属各单位自检车辆尾气排放18.0万辆次，平均合格率达到98.42%。

表 12-1 2002 年~2004 年北京市机动车路检和抽检情况

	2002		2003		2004	
	全年检查量	达标率	全年检查量	达标率	全年检查量	达标率
路检	81922 辆	91%	81724 辆	92.16%	4.8 万辆	94%
抽检	43963 辆	93%	18647 辆	90.56%	8.6 万辆	95.9%

数据来源：北京市环境保护局

2004年，加强对机动车检测场的监管力度，重点查处机动车排放检测做假行为，对5家检测厂停止了委托检测，10家检测场被停业整顿。

12.1.4 进京车辆检测

2004年，北京市控制机动车污染联合执法办公室继续加大对进京车辆的专项检查，全年共检查机动车42.7万辆，其中超标车总量为4.6万辆，超标率为10.9%。较2003年，在检查规模扩大的情况下，超标车的数量和超标率明显降低。

表 12-2 2003 年和 2004 年进京车辆检查情况

年份	检查车辆总量 (万辆)	超标车总量 (万辆)	超标率
2003	38.9	5.7	15.0%
2004	42.7	4.6	10.9%

数据来源：北京市环境保护局

12.2 环境质量

12.2.1 空气质量水平

2004年，我市实施了控制大气污染第十阶段措施。在交通污染控制方面，通过在新车排放控制、在用车排放控制、油品控制等方面一系列控制措施，有效地削减了机动车排放污染物的存量，市区空气质量二级和好于二级的天数达到229天，占总天数的62.5%，城市空气质量得到进一步改善。

表 12-3 2000 年~2004 年北京市大气质量统计

年份	2000	2001	2002	2003	2004
一级天数	14	12	21	27	32
二级天数	163	173	182	197	197
三级天数	166	157	143	136	120
四级天数	16	14	8	4	9
五级天数	7	9	11	1	8
合计	366	365	365	365	366

数据来源：北京市环境保护局

2004年，市区的大气污染物浓度进一步降低，机动车尾气排放对城市空气

质量的影响进一步减少。与2003年相比，市区的二氧化碳、一氧化碳年均浓度分别下降1.4%、8.3%，可吸入颗粒物年均浓度略有上升；与2000年相比，一氧化碳、可吸入颗粒物年均浓度分别下降3.7%和8.0%。

表 12-4 市区与机动车排放相关的大气污染指标年际变化情况

（单位：毫克/立方米）

年份	2000	2001	2002	2003	2004
二氧化氮	0.071	0.071	0.076	0.072	0.071
一氧化碳	2.7	2.6	2.5	2.4	2.2
可吸入颗粒物	0.162	0.165	0.166	0.141	0.149

数据来源：北京市环境保护局

12.2.2 噪声防治

城市道路交通噪声污染问题受到市民的更大关注。2004年全市各级环保部门共受理交通噪声扰民投诉300余件，比2003年有所上升。反映的交通噪声扰民问题主要有三类：一是反映大型车辆夜间行驶产生的交通噪声问题；二是反映城市主要交通道路的交通噪声问题；三是反映居民区附近的公交总站车辆噪声扰民问题。

与2003年相比，2004年北京市近郊区和远郊区县的平均噪声均有降低，但总体声级仍然较高，这与相应区域的平均车流量略有减少但总量仍然较大有密切的关系。市区四环内不同区域道路交通噪声在交通量增长的情况下，噪声的平均等效声级呈现下降趋势，并呈现出噪声等级沿着城市中心区向外逐渐增大，再到近郊区逐渐减小的特点。

表 12-5 城市建成区道路交通噪声年际变化情况

年份	近郊区		远郊区县	
	平均等效声级 dB(A)	平均车流量 辆/小时	平均等效声级 dB(A)	平均车流量 辆/小时
2000	71.0	3907	69.5	984
2001	69.6	3945	70.1	1090
2002	69.5	4985	69.0	1113
2003	69.7	5822	69.3	1311
2004	69.6	5654	69.1	1282

数据来源：北京市环境保护局

表 12-6 市区不同区域道路交通噪声（不含环路）

年份	2003		2004	
路段	平均等效声级 dB(A)	平均车流量 辆/小时	平均等效声级 dB(A)	平均车流量 辆/小时
二环内	67.9	2667	67.6	2876
二环至三环	68.4	3624	68.7	4218
三环至四环	69.7	4562	69.5	4605
四环外	71.7	7371	70.7	6302

数据来源：北京市环境保护局

在交通噪声控制方面，2004年完成了首都机场及周边地区噪声功能区划，并对五环路两侧交通噪声影响进行监测调查并确定了治理计划，完成西四环路

丰台北大地段、北四环路惠新东街段噪声敏感点的隔声降噪工程，取得了明显的治理效果。

12.3 交通安全

12.3.1 交通执法

2004年，以贯彻实施《道路交通安全法》和《行政许可法》为契机，北京市公安局公安交通管理局等相关部门积极参与地方立法，完善交通管理法律、法规体系，研究起草了《北京市实施〈道路交通安全法〉办法》，先后修改制定了《交通安全防范责任制规定》、《交通安全协管员管理办法》、《处置突发事件交通管理总体方案》等配套规范性文件20余件。并进一步规范执法制度，进一步明确了执法主体、依据、程序和监督措施；制定了《办理交通肇事案件程序规定》、《办理行政拘留案件程序规定》等一系列执法规范性文件，规范了执法行为和执法环节。

2004年加强了非现场执法工作，全年新增交通违法自动监测点300处，非现场执法设备规模总数达到1140台，全年非现场处罚142.2万起，占对本市机动车驾驶员交通违法行为处罚量的47.2%，发挥了极大震慑作用。

表 12-7 2004 年全市道路交通非现场执法情况

	已处理	录入数
固定违法自动检测仪	1055419	504750
数码摄像机监测仪	272882	106472
数码照相机监测仪	722117	329726
违法停车处理通知单	605310	481022
合 计	2655728	1421970

数据来源：北京市公安局公安交通管理局

表 12-8 2004 年全市交通执法情况

	交通违章 执法	交通事故 执法	交通安全 宣传执法	车管执法	合计
处罚起数 (起)	9100596	10164	5245	7327	9123332
罚款金额 (万元)	49190.6	177.6	432.3	159.8	49960.2
吊扣驾驶证 (个)	22291	5008	0	0	27299
吊销驾驶证 (个)	0	696	0	0	696
行政拘留 (人)	9478	0	655	0	10133
建议追刑 (人)	0	448	0	0	448
行政复议 (起)	676	0	0	0	676

数据来源：北京市公安局公安交通管理局

2004年进一步强化北京市相关机构执法办案职能，严厉打击交通肇事逃逸行为。全年侦破交通死亡肇事逃逸案件150起，共拘留143人，侦破率达73.2%。进一步加强交通事故处理能力，全年快速处置各类突发、偶发事件5861起，查扣布控车辆3辆，破获案件5起，抓获犯罪嫌疑人5名。进一步规范了事故的快速处理，6月以来共快速处理事故21.3万起，达到98%，有效减少了事故造堵。

2004年全年处罚交通违法超标单位10042家，追查交通事故858起（其中重大事故719起，受到行政追究纪律处分的226人次），发放交通事故隐患警告书4640份，黄牌警告153个，停车整顿4家，促进了社会单位交通安全工作落实。

12.3.2 交通事故

与2003年相比，2004年北京市交通安全状态明显好转。全年发生交通事故8536起，同2003年相比，减少了21.27%，造成直接经济损失4057.97万元，同2003年相比减少了6.96%。全年交通事故死亡1744人，万车死亡率为7.59，比2003年下降0.14，达到近五年的最低水平，均低于公安部 and 市政府下达的控制指标。

表 12-9 按车型统计交通事故

年份	车型	事故数 (起)	伤人 (人)	死亡 (人)	直接经济损失 (万元)
2002	机动车	9552	8155	1111	3710.60
	非机动车	1484	1398	195	245.79
	其他	1017	903	193	155.64
	全市合计	12053	10456	1499	4112.04
2003	机动车	8683	7961	1230	3933.40
	非机动车	1309	1203	208	249.70
	其他	850	713	203	178.30
	全市合计	10842	9877	1641	4361.40
2004	机动车	7008	6914	1332	3712.26
	非机动车	931	865	149	201.60
	其他	597	505	150	144.11
	全市合计	8536	8284	1631	4057.97

数据来源：北京市公安局公安交通管理局

表 12-10 按地区统计交通事故

年份	地区	事故数 (起)	伤人 (人)	死亡 (人)	直接经济损失 (万元)
2002	市区	4115	3842	583	1412.21
	郊县	7938	6614	916	2699.83
2003	市区	3859	3544	631	1471.6
	郊县	6983	6333	1010	2889.8
2004	市区	3095	2903	620	1483.63
	郊县	5441	5381	1011	2574.34

数据来源：北京市公安局公安交通管理局

2004年，机动车仍然是造成交通事故的主要因素，并且导致的直接经济损失更为巨大。全年机动车造成的交通事故总计为7008起，占到总数的82.1%，造成的受伤人数为6914人，占总数的83.5%，造成的死亡人数为865人，占总数的81.7%，产生的直接经济影响占全年总数的91.4%，达到3712.26万元。在机动车造成的交通事故中，大型货车和小型客车占的比率最高，在全年的交通事故总数和死亡人数中，大型货车和小型客车所占比例分别为12.52%，44.13%，死亡人数比例分别为20.23%，34.89%。

就造成交通事故的具体原因来说，车辆违章行驶（包括违章超车、违章占道行驶、违章掉头等）仍然占有较大比例；而在非机动车事故中，违章占用机动车道、突然猛拐、违章穿行车行道是交通事故的主要原因，这说明市民的交通意识依然淡薄，交通安全观念差，市民交通素质有待提高。同时，统计数据也显示，2004年，不按规定让行、操作不当、纵向间距不够所造成的交通事故的比例非常高，这反映了2004年由于机动车驾驶员急剧增加，道路上“新手”驾驶员增多，造成因驾驶不当造成的交通事故增多的实际情况。

12.3.3 交通违章

2004年北京市共处罚各类交通违法行为1124.9万起，处理违章人次1348.3

万人次，扣留违法机动车18.3万辆，行政拘留9478人，主干道机动车、非机动车、行人遵章率分别达到了99.4%、97.8%、96.5%，有效规范了路面秩序。全年查处违规施工1006起，共拆除非法设置的广告牌匾、指路牌186面。

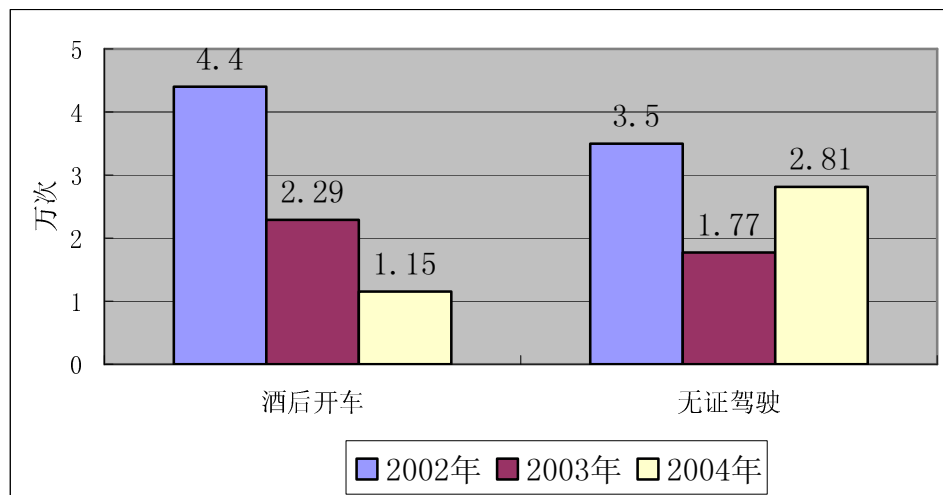
表12-11为2004年各种违章行为违章率分类表，可以看出各种违章行为的百分比均有较大幅度的下降，说明我市交通出行者对交通安全及交通规则的认识有所提高；但在所有违章行为中，“主干道行人违章”、“主干道非机动车违章”依然是主要的违章行为，也说明有必要进一步加深对非机动车和行人的交通安全宣传和教育。

表 12-11 2002~2004 年交通违章行为分类分析

违章行为	违章率		
	2002 年	2003 年	2004 年
主干道机动车违章	1.30%	0.90%	0.60%
主干道非机动车违章	4.00%	3.00%	2.20%
主干道行人违章	7.70%	5.75%	3.50%
非交通占用道路	0.04%	0.00%	0.00%

数据来源：北京市公安局公安交通管理局

2004年机动车违章中酒后开车行为较2003年下降49.8%，而无证驾驶行为较2003年却有较大增加，增加幅度为58.8%。



数据来源：北京市公安局公安交通管理局

图 12-2 2002 年~2004 年机动车违章行为比较

2004年全面开展治理超载超限工作，治超点由2003年的3个扩展到全市29个。全年出动治超警力共20.8万人次，检查货运车辆121.7万辆次，对5.1万辆次超载超限车辆实施卸载，卸载货物38.2万吨。由于始终保持了严管力度，货车严重超载率和因超载造成的交通事故明显下降，超载车辆由过去的80%—90%下降到了2%以下。

十三、研究课题与规划编制

2004 年，随着北京总体规划修编工作的开展和《北京交通发展纲要（2004~2020）》的完成，相关的规划和研究工作全面展开。

13.1 规划编制

13.1.1 北京城市总体规划

2004 年 1 月~12 月，北京市完成了城市总体规划修编工作，形成了《北京城市总体规划（2004~2020 年）》，并上报国务院。这次城市总体规划的修编工作由中国城市规划研究院、北京市城市规划设计研究院、清华大学等单位为研究主体，以国务院批复的《北京城市空间发展战略研究》为主要依据，将新城规划及功能布局调整、交通及基础设施规划、生态环境保护规划、历史文化名城保护规划作为 4 个重点。

《北京城市总体规划（2004 年~2020 年）》中城市交通规划共完成交通发展战略、中心城道路网规划、公路网及公路主枢纽规划、公共交通系统规划、中心城停车规划、交通管理规划、铁路枢纽规划、民用航空规划八项专业规划，完成旧城道路网系统规划、步行和自行车交通发展研究、城市道路横断面规划研究、公共交通线网规划研究、轨道交通线网规划研究等 6 项专业研究。

13.1.2 《北京交通发展纲要（2004~2020 年）》

2004 年，由北京市交通委员会牵头，北京交通发展研究中心、上海市城市综合交通规划研究所、北京市城市规划设计研究院等多家单位编制的《北京交通发展纲要（2004~2020 年）》经北京市人大、政协、各委办局、各区县政府、以及社会各界的广泛征求意见后，于 2004 年 12 月，通过北京市委常委会和北京市政府常务会审议，正式向社会发布。

《纲要》对北京的交通发展历程进行了全面的总结，提出了建设“新北京交通体系”的发展目标，和实现北京交通发展战略目标的两项战略任务：一是坚定不移地加快城市空间结构与功能布局调整，控制市区建成区的土地开发强度与建设规模；二是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。为保证目标实施，提出五项基本交通政策，即：交通先导政策；公共交通优先政策；区域差别化交通政策；小汽车交通需求引导政策；政府主导的交通产业市场化经营政策。制定了近期实施的七项重大行动计划。即：完善交通规划体系；加快交通基础设施建设；改善城市运输服务；提高交通组织管理水平；加快交通信息化与智能化建设；营造优良交通环境；改革交通体制，加强交通法制建设。

13.1.3 奥林匹克公园综合交通规划

2003 年，北京交通发展研究中心委托北京市市政工程设计研究总院编制《奥林匹克公园综合交通规划》；北京交通发展研究中心、北京市城市规划设计研究院、美国柏诚(PB)公司、德国 PTV 公司、同济大学和澳大利亚 GHD 公司为协作单位共同参与完成此项目。

本规划主要是为奥林匹克公园及周边交通设施建设和赛时交通提供建议方案，同时为奥林匹克公园的可持续发展提供交通保障。

奥林匹克公园综合交通规划于 2004 年 6 月完成，并通过专家评审。

13.1.4、北京市北部地区综合交通规划

2004 年 3 月～9 月，北京交通发展研究中心负责编制了《北京市北部地区综合交通规划》。

规划范围北至回南北路，西至京包高速公路、京密引水渠，南至西外大街、北三环路，东至京承高速公路、机场高速公路，规划范围约为 240 平方公里，

占市区面积的 22.7%。

《规划》分析总结了北部地区交通拥堵的根本症结；对北部地区未来的交通发展趋势进行了预测，据此提出了多个规划方案，并进行了方案比选和综合评价；重点对北部地区道路网、公交线网等进行了规划；提出了道路、BRT 以及公交场站的建设计划和投资估算，同时提出了调整土地使用性质，控制土地开发规模和速度以及按计划实施道路和公交设施建设，提高交通网络的承载能力等相关建议。

13.1.5、北京市东部发展带第二阶段交通规划

2004 年 10 月，MVA 香港顾问有限公司承担该项规划的编制工作，将于 2005 年编制完成。

此份报告是在北京市 2004 年 8 月已制定的东部发展带的用地发展战略规划和相关轨道建议交通网和路网的建议的基础上所做的第二份报告，其中对北京交通基建的发展进行了更深一步的建议。2004 年 10 月，相关单位在现有的规划的基础上，提出了北京市东部发展带改善方案的建议，本报告将对这些建议和轨道交通建议作出阐述。

《报告》分析了北京市东部发展带地区交通现状，总结提出北京市东部发展带地区交通改善的方案；对其未来的交通发展趋势进行了预测，据此提出了多个规划方案，并提出相关的建设性建议；重点对北京市东部发展带地区土地利用、交通流量，出行需求，交通设施的分期投资等进行了规划；提出了下一步工作计划和总的目标。

13.1.6 CBD 及周边地区交通规划

CBD 及周边地区交通规划研究工作由 MVA 香港顾问有限公司进行。该项工作自 2003 年 11 月开始，在 2004 年 6 月 MVA 公司提出了初步研究报告，9

月完成最终报告的初稿。该报告补充了地铁客流、出行率、出行模式等交通流量调查，提出了泛 CBD 道路系统规划调整方案和实现公交优先的具体措施。

同时，CBD 管委会还委托北京市公交研究所进行了 CBD 及周边地区公交线网调整规划的调研工作，着手对泛 CBD 公共电汽车线网进行了补充调整，最终成果于 2004 年 12 月完成。

13.1.7 《北京市智能交通系统规划与示范工程》

承接 2003 年，继续开展科技部和北京市科委共同资助项目“北京市智能交通系统规划与示范工程”项目的研究工作。该项研究由北京交通发展研究中心、北京市公安局公安交通管理局交通科研所、国家智能交通系统工程技术研究中心、北京工业大学、北京市公共交通研究所、北京交通大学 6 家单位共同承担。目前一期项目初步完成，二期项目稳步推进。

项目一期主要是对 9 个分课题进行中期审查并完善后续工作；5 月，“分课题一：北京市 ITS 规划研究”率先完成了结题验收；10~11 月，相继完成其它八个分课题的验收。截至 2004 年底，9 个分课题已经全部完成了结题验收，各分课题研究单位和项目总体组开始进行一期项目研究成果的汇总和整理工作，以确保项目一期课题在 2005 年完成结题验收。

项目二期设置了 4 个分课题，即：北京市 ETC 集成应用战略研究、北京市 ITS 社会保障体系研究、商用车辆运营关键技术及示范、交通诱导技术与设备，主要有北京交通发展研究中心和北京工业大学承担课题研究工作。进入 2004 年以后，二期各分课题均进入了高速推进阶段。2004 年 5 月，北京市 ETC 集成应用战略研究、北京市 ITS 社会保障体系研究两个分课题率先完成了课题的结题验收；其他两个分课题也取得了大量阶段性成果，截至 2004 年底，课题研究已经接近尾声。

13.1.8 《北京市汽车租赁发展规划研究》

2004 年,北京市市运输局委托交通部公路科学研究所完成《北京市汽车租赁发展规划研究》。12 月 25 日,研究初稿通过专家组初期评审。《规划研究》(初稿)从汽车租赁的定位、现状评析、发展模式研究、需求分析及预测、发展规划和对策建议等 6 个方面对汽车租赁业的有关问题进行了深层次的分析研究,思路明确、资料详实,提出的对策具体且具有借鉴意义,开创了对汽车租赁业专题研究的先河,对汽车租赁业的有序发展有着重要意义。

13.2 研究课题

13.2.1 政策类

1、城市及都市带的综合交通研究

该研究由项海帆、施仲衡、陈清泉三位院士牵头,同济大学、上海市城市综合交通规划研究所、北京工业大学、北京交通发展研究中心等多家单位参与完成。本报告包括两部分:简要稿和正式稿。简要稿主要介绍了城市及都市带的综合交通的现状,战略指导思想与战略规划,设施和政策(宏观设想)。正式稿从一个更详细的角度进行评述,在简要稿的基础上给予充分的补充。该项目已于 2004 年 4 月完成。

2、关于北京市实施错时上下班的可行性分析

2004 年,北京交通发展研究中心开展了“关于北京市实施错时上下班的可行性分析”的研究。

随着我国经济和社会的持续高速发展,大中城市的交通拥堵状况日益严重,也逐步成为影响城市健康发展和人民生活水平的焦点问题。全国好多城市实行

错时上下班对交通拥挤有一定的改善。研究在大量调查资料的基础上分析了目前北京市居民出行特征和道路交通状况,并分析了错时上下班措施的实施条件,综合考虑这两方面因素,并结合国内部分城市实行该措施情况,认为在北京市实施该措施所能达到的效果有限,得到了北京市缺乏实施错时上下班的基础和条件的结论。

13.2.2 轨道交通类

2004 年,北京市轨道交通建设管理有限公司及相关单位完成了多项地铁新技术应用和课题研究。简介如下:

1、地铁施工对桥基、管线和建筑物的影响及控制研究

本课题的研究目的是以 10 号线、4 号线工程为对象,研究地铁隧道施工对邻近桥梁基础、建筑与管线设施影响的规律与控制,为北京地铁施工安全和建筑环境保护提供技术保障和系统储备。

2、浅埋暗挖法近距离穿越既有地铁构筑物(区间与车站)关键技术研究

本课题重点以北京地铁五号线的崇文门、东单和雍和宫穿越既有地铁区间和车站作为工程背景,分别对下穿、上穿和侧边穿越既有地铁构筑物的关键技术问题进行系统的研究,并将研究成果直接用于北京地铁五号线的 05、06 和 18 标段的工程建设,解决有关的技术难题,在施工过程中进行理论研究的同时完成有关注浆、列车振动影响以及地层变位的现场试验和实测。在综合分析的基础上形成地铁隧道施工穿越既有地铁构筑物的关键技术。

3、盾构法与浅埋暗挖法结合建造地铁车站综合技术研究

根据北京市轨道交通的发展规划,未来 680km 的轨道交通主要将在市区穿过。根据实际情况,未来北京地铁拟通过开展盾构法与浅埋暗挖法结合建造

地铁车站综合技术的试验研究，解决这个问题，并为北京地铁车站建设青一色的盖挖（明挖）或暗挖法提供一种新的解决方案。

4、地铁车站健康检测技术研究

本课题的研究目标是利用先进的光纤传感器技术、结构健康监测技术，针对地铁车站的特点，建立地铁车站健康监测系统。主要研究内容包括地铁车站结构健康监测用光纤光栅传感器和 FRP-OFBG 筋的研究、地铁车站结构健康监测方案设计、地铁车站结构健康监测数据采集和分析方法、地铁车站结构健康监测诊断系统。

5、城市轨道交通计算机连锁系统研制通过验收

由北京地铁公司、北京全路通信信号研究设计院合作完成的“北京城市铁路技术研究——城市轨道交通计算机连锁系统研制（北京地铁 D T - 1 型计算机连锁系统研制）课题”通过了由北京市科委组织的课题验收。课题全面完成了《北京市科技项目合同书》规定的各项目标任务，其工作内容、技术指标、社会效益指标、其他指标、成果提供形式、项目完成时间等均符合合同要求。

13.2.3 环境类

1、五环路交通噪声现状分析与控制对策研究

2004 年，市环保局委托北京市劳动保护科学研究所开展了“五环路交通噪声现状分析与控制对策研究”课题。

五环路于 2003 年 11 月 1 日全线建成通车。五环路采取了隔声屏障和隔声窗等降噪措施，有效控制了交通噪声对敏感路段的影响。但随着车流量的增加，噪声影响扩大。研究针对沿线不同的情况分别提出了交通噪声控制对策。该课

题对于了解北京市高速路交通噪声现状以及选择五环路类似道路的交通噪声控制方法具有比较重要的工程应用意义。

2、加快北京市老旧车淘汰的财政补贴政策设计

2004 年，北京市环保局委托中国环境规划院开展了加速老旧车淘汰的财政补贴政策研究。

近几年，北京市机动车保有量以高于 10% 的年平均速度增长。统计显示，机动车排放造成的污染在北京大气污染中仍占有较高的比例。控制机动车污染对改善首都大气环境意义重大，其中加快老旧车辆的淘汰是主要措施之一。2004 年，北京市将加快老旧车辆的淘汰纳入控制大气污染第十阶段措施中。在对北京市老旧车辆淘汰更新的经济机制进行研究的基础之上，选择针对具有补贴可操作性的公交车、环卫车和出租车进行加速更新的政策设计，运用财政资金激励高污染排放车辆的淘汰，鼓励购买更高环保标准的车型，减少北京市机动车的污染排放。“加快北京市老旧车淘汰的财政补贴政策设计”对 2005 年我市出台相关老旧车辆淘汰政策起到巨大支持作用。

13.2.4 交通管理类

1、北京市动态交通信息示范平台（DYNASTY Demonstrating a Platform for DYNAmic Traffic Information Services for the CiTY of Beijing）

DYNASTY 是中国和欧盟的一个合作项目。合作单位有：欧洲智能交通联合会、德国宇航中心交通研究所、北京市交通委员会、北京交通发展研究中心、北京市公安局、公安交通管理局、交通科研院所和北京市无线电管理局、西门子、GAWI 等欧洲智能交通相关企业和中国相关企业。

DYNASTY 于 2004 年 10 月开始启动，为期 15 个月。项目研究目标是在中国北京建立一个动态交通信息服务示范平台，验证动态交通信息的收集、处

理、加工和发布技术，研究 TMC 交通信息编码、解码和数字地图编制。主要的研究工作有：编制在移动服务和导航系统中使用的电子地图和 TMC 位置编码表；研究动态交通信息技术，包括实时的信息采集、信息处理和加工、交通信息实时广播等；研究 TMC 解码车载设备；完成两次由中方和欧方机构和企业参与的公开研讨会；完成在北京实验地点的交通信息服务平台的示范。

2、北京市先进交通管理系统（ATMS）可行性研究

该课题为北京市交通管理局与美国贸发署（TDA）合作项目，已于 2004 年 11 月 9 日通过专家验收。项目是 2002 年由美方间接提供赠款，用于资助北京市进行先进交通管理系统（ATMS）可行性研究。项目最终报告现已完成。该项目对北京市交通信号控制系统管理平台的建设做了比较全面、详细的可行性论证和初步方案设计。

3、京津塘高速公路综合管理信息系统

京津塘高速公路综合管理系统是国家“十五”科技攻关项目“智能交通系统关键技术开发和示范工程”中“高等级公路综合管理系统关键技术及示范工程”中的示范工程之一。2004 年 12 月 25 日，该课题研究通过验收。

京津塘高速公路管理信息系统主要功能是，应用高科技手段优化高速公路管理。京津塘高速公路综合管理信息建设根据京津塘高速公路业务管理需求，将相关业务管理系统集成，实现信息共享及业务管理流程的一体化。该系统包括办公自动化系统、收费管理、运营监控系统、道路桥梁养护与维修等信息子系统。

十四、年度交通发展大事记

14.1 战略研究与规划

1 月~12 月，北京市完成了城市总体规划修编工作，并上报国务院。

6 月，《奥林匹克公园综合交通规划》编制完成，并通过专家评审。

9 月，北京交通发展研究中心编制完成《北京市北部地区综合交通规划》。

9 月，MVA 香港顾问有限公司完成《CBD 及周边地区交通规划研究》工作。

10 月，MVA 香港顾问有限公司承担北京市东部发展带第二阶段交通规划该项规划的编制工作。

12 月，《北京交通发展纲要（2004~2020 年）》通过北京市委常委会和北京市政府常务会审议，正式向社会发布。

14.2 交通行业管理

1 月 1 日起，五环路停止收费，纳入城市快速路系统。5 月全部收费岛被拆除。

1 月 1 日起，本市对重型汽油车和摩托车新车实行了第二阶段排放标准，同时制定并实施了地方车用燃油标准。

2 月 15 日，2004 年春运工作圆满完成，铁路、省际长途、民航共运送旅客 2003.97 万人次，比去年增长 5.53%。

3月23日，京承高速公路二期（高丽营—沙峪沟段）项目合作投资协议正式签署，该项目是《北京市城市基础设施特许经营办法》颁布后交通系统首例特许经营项目。

4月1日，北京地铁实现连续安全运营3000天。

4月20日，《北京市轨道交通安全运营管理办法》经市政府第23次常务会议审议通过，并于6月1日正式实施。

4月，“道路安全改造工程和专业运输安全治理工程”启动。

1月~6月20日，北京、天津、河北、山西、内蒙古自治区五省市联合治超。全市26个治超站点出动人员54563人次，共检测车辆322862辆，卸载车辆27505辆，卸载货物137508.91吨，劝返车辆7662辆。

8月30日24时，京承公路（北京段）经过十年收费还贷期满停止收费。至此，我市成为全国第一个除高速公路外不存在收费公路的省市。

9月28日，北京公共交通控股（集团）有限公司正式完成工商注册登记，标志着北京市公共交通总公司改制成功。

9月29日，地铁八通线竣工验收工作全部完成。

10月，119.2公里的109国道北京段安全保障工程全面完成。

11月1日，市政府正式批准同意奥运支线采用BT模式进行投资建设。

11月2日，“北京地铁1、2号委托运营协议”正式签订。

12月7日，北京市交通委员会印发《北京市公路项目代建制实施办法（试行）》和《北京市公路项目代建制监督管理办法（试行）》，公路代建制试点工作

开始启动。

2004 年, 我市搬家运输行业重组整顿工作完成。全市共有搬家运输企业 14 户; 比重重组前企业个数减少 90.8%。货运机动车 1524 辆, 户均车辆 109 辆, 比重重组前提高 13.7 倍; 14 家企业经济类型全部为有限责任公司, 净资产共 6427 万元, 户均资产 459 万元。

14.3 交通建设

14.3.1 新建城市道路

1 月 18 日, 北小街跨河桥改造工程放行交通。

4 月 27 日, 首体南路建成通车。工程南起阜成路, 北至西外大街, 全长 1.5 公里, 规划为城市主干道。

4 月 27 日, 圆清路建成通车。工程南起农大北路, 北至北清路, 全长 5.3 公里, 规划为城市主干路。

4 月 29 日, 方庄路南延路建成通车。工程南起石榴庄路, 北至南三环方庄桥, 全长 1.42 公里, 规划为城市次干道。

9 月 28 日, 白云路建成通车。工程南起莲花池东路, 北至复外大街, 全长 1.1 公里, 规划提级为城市主干路。

11 月 14 日, 五塔寺路通车。工程西起西三环紫竹桥北 500 米处, 东至白颐路, 全长 1.3 公里, 规划为城市次干道。

11 月 26 日, 邮电东路通车。工程南起学院南路, 北至北三环路, 全长 1.04 公里, 规划为城市次干道。

12月20日,通惠河北路、西大望路、朝阳路、广渠路、安立路、惠新西街立交、湖光中街立交七项工程同时开工。通惠河北路西起东二环东便门立交,东至东四环四惠立交,全长4公里,规划为城市快速路标准;西大望路南起左安东路,北至朝阳公园南路,道路全长6.9公里,规划为城市主干路标准;朝阳路西起东大桥路,东至东四环路,道路全长3.52公里,规划为城市主干路标准;广渠路西起东二环广渠门立交,东至东四环路,道路全长3.87公里,规划为城市主干路标准;安立路南起北四环路安慧桥,北至立水桥,道路全长6.33公里,规划为城市主干路;惠新西街立交桥梁面积1.25万平方米,占地面积18.45万平方米;湖光中街立交桥梁面积1.78万平方米,占地面积18万平方米。

12月20日,马家堡西路通车。该工程北起菜市口大街与南二环滨河路相交处,南至南四环,全长4.6公里,规划为城市主干道。

12月30日,北极阁路通车。工程西起春雨胡同,东至朝阳门南小街,道路全长237米,规划为城市支路。

14.3.2 改造城市道路

4月29日,三环路苏州桥东至安华桥西段改建工程竣工,全长6.4公里。

6月10日,西客站北广场候车区整治工程竣工,对西客站北广场公交候车区步道进行拓宽,由0.75米改为5米。

7月30日,台基厂路改造工程竣工,全长743米。

8月5日,正义路改造工程竣工,全长746米。

9月15日,内二环辅路西便门至北京站西街东口段改造工程竣工,全长5519米。

9月20日,体育馆路改建工程竣工,全长1.5公里。

9 月 20 日，虎坊路改造工程竣工，全长 647 米。

9 月 24 日，海淀路改造工程竣工，全长 865 米。

9 月 25 日，三里河路（阜外大街至西外大街段）改造工程竣工，全长 1595 米。

9 月 30 日，莲花池东路改造工程竣工，全长 3435 米。

9 月 30 日，景山西街、后街、东街改建工程竣工，全长 1608 米。

9 月 30 日，天坛北路改建工程竣工，全长 1776 米。

10 月 31 日，昌平路改造工程竣工，全长 5580 米。

11 月 10 日，立汤路改建工程建成通车，工程全长 10.75 公里。

12 月 10 日，北京站东路改造工程竣工，全长 387.42 米。

14.3.3 新建公路

5 月 20 日，首都机场东路新建工程通车。工程北起顺平公路，南接李天路，跨越公路六环，双向六车道，全长 9 公里，道路设计等级为平原一级公路。

10 月 15 日，平谷黄关路黄土梁隧道工程竣工通车。

12 月 20 日，京周公路、马家堡西路、六环路（黄良段）道路工程竣工通车。京周公路起自广安门，终至周口店猿人遗址，全长 48.17 公里，六环路黄良段起自大兴黄村镇大庄村，终至房山良乡镇闫村，路线全长 23.77 公里，设计行车速度 100 公里/小时，双向四车道，加连续停车带。马家堡西路北起菜市口大街与南二环滨河路相交处，南到南四环，全长 4.6 公里，设计为城市主干

道，三上三下六车道。

14.3.4 轨道交通

8月31日，北京地铁4号线工程可行性研究报告经国务院批准。地铁四号线南起丰台区马家楼，北至海淀区龙背村，全长28.65公里，共设车站24座，4号线项目估算工程总投资151.27亿元，其中项目资本金60.51亿元，资本金以外部分，均通过申请国内银行贷款及吸引社会投资等方式解决。四号线工程已于2003年12月27日开工。

8月31日，北京地铁10号线一期（含奥运支线）工程可行性研究报告经国务院批准。地铁10号线起点位于海淀区万柳，终点位于丰台区宋家庄，本工程分两期建设，一期工程为万柳至劲松，线路长24.59公里，全部为地下线，设车站22座；奥运支线是轨道交通线网中八号线的一部分，起点为熊猫环岛，沿北中轴路穿越奥林匹克公园，终点为规划森林公园南门，线路全长5.91公里，全部为地下线，共设车站4座。10号线一期（含奥运支线）项目估算工程总投资159.94亿元，其中，项目资本金63.97亿元，资本金以外部分，均通过申请国内银行贷款及吸引社会投资等方式解决。地铁十号线一期工程于2003年12月27日开工。

10月27日前，地铁35kv供电设备放油工作全部完成，火灾隐患消除。

12月28日，地铁公司在13号线全线各车站启动“按线候车”工作。

年内，完成了地铁1号线、2号线24个通风亭和5个出入口整治及消除35kv供电设备火灾隐患等10余项整改工作。

14.3.5 改造无障碍设施

对对建外大街、平安大街、西长安街等10余条城市道路无障碍示范街实施

改造和补建施工，完成盲道设施改造面积 1.3 万平方米，完成了 46 个地铁站及 12 个省际客运站的无障碍设施改造工作。

14.3.6 疏堵工程

完成 30 座过街天桥建设、五环路内 77 个路口优化和 84 处拥堵点段治理。清理整顿了五环路内航天桥、联想桥、白纸坊桥等 100 座立交桥桥下空间，引导桥下空间合理用于交通导流和停车。清理了 93 根占道线杆，建成 12 处公交港湾。

进行“微循环”系统改造试点，打通了白云路、五塔寺路等一批“断头路”和南小市口路、利泽路等一批支路。

14.3.7 公路与道路养护

9 月 14 日至 10 月 25 日，104 国道（南大红门～青云店段）断路大修。

9 月 30 日，经过 3 个半月施工，109 国道全国公路安全保障工程全国示范段完工。

10 月 29 日，便民路工程完成道路大中修 161 条，面积 108.7 万平方米，提前完成列入 2004 年市政府 56 件实事“维修改造道路 100 万平方米”的任务。

全年，村村通油路工程完成通村油路 700 公里，通村 216 个。

推进“便民路工程”，完成了 184 条 136 万平方米城区坑洼、破损道路的维修改造工作。

完成了 109 国道北京段等 562 处 691 公里的公路安保工程。

14.3.8 北京站扩能改造工程

该工程为北京市 2004 年重大工程之一。2004 年完成地下行包库、办公室装修, 变电、风管、消防管道、自动喷淋装置安装及调试, 行包库南北通道, 1 站台至 6 站台改造及新建 7 站台及 8 站台; 完成 1 站台至 8 站台雨棚改建及新建, 包括 28 个立柱及钢屋架吊装、吊顶板 62721 平方米、屋面板 65377 平方米; 接建中央高架进站通廊, 东西两侧天桥及 2 站台至 8 站台步梯栏杆, 13 道铺轨; 新建 14 至 16 道站场土方及铺轨, 14 至 16 道给排水, 接触网新建及改造 7.2 条公里。

14.4 公共交通

2 月 26 日, 我市第一条通过招投标方式取得运营权的线路开通。第一条通过招投标方式取得运营权的线路 984 路(高丽营—四惠), 由中标单位八方达专线分公司运营。

3 月下旬, 市运输局、市公安交通管理局、市公交总公司在调研的基础上经过反复论证, 制定了 2004 年我市第一批公交线路优化调整方案。第二批线网优化方案于 11 月 30 日前基本落实完成。

6 月 10 日, 动物园公交枢纽工程提前 100 天基本完成工程建设任务, 具备试运营条件。7 月 15 日, 枢纽正式投入使用。

11 月 23 日, 本市第一条无障碍公交专线(北京站至西直门火车站)开通。

12 月 25 日, 南中轴路大容量快速公共交通线路(简称 BRT)前门至木樨园段开通, 线路长 5 公里, 前门站为本线北端终点站, 木樨园站为本线临时终点站。其中, 快速公交专用路约为 2.5 公里。

12 月 31 日, 公交巴士公司、八方达公分公司线路的 2000 辆公交车实现了一卡

通收费。在月票有效线路启动硬件系统建设，完成 7000 余部车辆的供电、通信线缆等的环境安装。

2004 年，长安街上的公交站牌全部更换为造型美观功能多样的新式电子站牌。全年共更换新式站杆 206 个，站牌 1236 块。

14.5 交通运营与管理

4 月份，全面展开电子咪表（路侧停车电子计时收费系统）试点工作。二环路以内设置 124 条路段为咪表试点区，共安装 6093 块咪表。

5 月，由北京市首都公路发展有限责任公司负责建设的北京市高速公路信息中心一期工程已经完工并投入运行。

7 月 9 日，首汽、北汽、双祥、友联、渔阳联合、三元等 6 家出租汽车公司 1.2 万辆出租汽车的一卡通收费系统开通。该系统包括出租车一卡通结算分中心、84 个数据采集点。

7 月 30 日，市路政局提前完成新增通州区北河堤道口、顺义区后桥北道口、怀柔区驸马庄道口、密云县岭东道口、房山区吉羊道口、下坡子道口、丰台区和义道口、昌平区采石厂道口等 8 处铁路监护道口的建设任务，并于 2004 年 8 月 1 日起对 8 处铁路道口正式实行监护。

12 月 24 日，北京长途客运联网售票首期试运行系统在八王坟长途客运站顺利开通。该系统主要涉及发往东北、江浙、河南及河北等地的 200 余条线路、900 多个班次的 1200 余部车辆。

十五、近期交通展望

15.1 逐步落实《北京交通发展纲要》

2004 年 12 月,《北京交通发展纲要》(以下简称《纲要》)已经市政府常务会议和市委常委会先后审议通过,随后将向社会发布。

《纲要》提出了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”的战略目标,并明确了实现这一目标的两大战略任务、五项基本政策和七项重大行动。《纲要》的通过和发布明确了北京交通发展战略和战略任务,为以后北京交通发展提出了具体要求并指明了发展方向,对北京交通发展来说,具有划时代意义。

好的理念更需要较好的落实,在今后一段时间,北京交通发展应以全面落实《纲要》为核心,全市各部门应按照政府组织、专家领衔、部门合作、公众参与、科学决策的方针,制定《北京交通发展纲要》分阶段实施计划,落实责任,认真实施,统筹、引导北京交通的建设和发展。

15.2 统筹城乡发展,加快交通基础设施建设

继续加大交通基础设施投资力度,扩充路网规模。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,在加快建设快速道路系统的同时,要积极推动次干路和支路建设,完善“微循环”系统。以奥运场馆周边道路建设为契机,提高区域路网通达性;继续以“内涵挖潜,重在治标、兼顾治本,以治标为治本赢得时间”为原则,实施交通疏堵工程,提高设施使用效率。

在确保安全和质量的前提下,全面推进轨道交通建设。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。在建设新线的同时，要加快旧线的改造，同步进行轨道交通与其它交通方式衔接换乘设施建设。

按照“因地制宜、区别对待”的原则，加快停车设施建设。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配建标准，完善各类停车设施规划，制定相应规范和法规，严格执行；近期在合理新建停车设施的同时，还要注意整合资源，充分挖掘现有停车资源的潜力，重点解决老旧小区、医院、学校等停车难点、热点问题。

全面贯彻城乡统筹发展思想，加快公路建设。继续完善高速公路网，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。全面实施郊区公路提级改造和村村通油路工程，提升郊区公路整体技术和服务的现代化水平。

15.3 大力发展公共交通，优化调整交通结构

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。

加大公共交通投资力度，提高公共交通设施容量。加快综合交通枢纽的规划建设，通过枢纽实现公共汽（电）车、轨道交通等多种交通方式的“零换乘”；优化调整公交线路，扩大线网覆盖率，完善功能级配结构，加快大容量快速公共汽车运营系统（BRT）建设，继续扩展公共汽（电）车专用道路。

要特别注重提高公共交通服务水平，提高运输效率。做好公共汽（电）车车辆更新工作，提高工作人员整体素质，为公众提供良好的乘车环境；改善公共汽（电）车、轨道交通等不同交通方式的衔接换乘条件，提高换乘效率；积

极推进公共交通票制票价改革，避免公共交通系统内部的恶性竞争，实现协调发展。

在大力落实“公交优先”政策的同时，还要积极探索交通需求管理措施。通过有效的科学引导，调整交通需求的时空分布，充分发挥交通系统整体效益，同时为公共交通优势发展提供空间。

15.4 加快交通信息化与智能化建设，提升交通科技水平

信息通信技术的应用，使人们办事方式产生了极大的改变，办事效率得以极大的提高，目前，信息通信技术已经或正在被广泛的应用到人们生产、生活的各个领域，随着交通信息化和智能化建设的逐步推进，也必将给交通领域带来革命性的变化。

这一点已被社会各界所普遍认同，《纲要》中也明确提出“以信息化、智能化为重点推进交通行业的科技水平，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”，北京市相关部门也经过不断探索，使得北京市智能交通建设工作走在了全国前列，取得了极大的社会效益和经济效益。

随着北京市近年开展的智能交通系统理论基础研究、系统规划和框架搭建、应用系统方案设计、示范系统建设等各个环节的工作的推进，从北京市实际需要出发，在交通信息化和智能化建设方面，近期北京市将主要开展如下几方面工作：规划全市高速公路电子不停车收费系统；整合形成统一的全市高速公路联网监控系统；建设出租汽车运营调度及信息采集系统；完善大容量快速公交（BRT）智能系统建设；建设包括多种交通方式零换乘的客运枢纽管理系统和面向乘客的综合信息服务系统；建设地铁自动化售检票系统（AFC）；建设北京市交通综合信息平台一期工程。

15.5 加大宣传和执法力度，普及现代交通文明意识教育

交通基础设施作为硬件，是为全体交通参与者服务的，而交通基础设施的有效的、最大化的利用，又必须以交通参与者的文明、规范的使用为前提。在社会经济迅速发展而全民教育相对落后的今天，交通参与者对于文明交通意识的缺乏，一方面增加了交通事故的发生率，给人们带来巨大生命、财产损失，另一方面也增加了交通拥堵，降低了各种交通设施的使用效率，造成了极大的社会、经济浪费。

可见，提高交通参与者的现代交通文明意识势在必行。近期要逐步健全现代交通意识和交通法规宣传教育体系，以“迎奥运”为契机，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（包括流动人口）进行交通安全教育。