

《北京市“十四五”时期交通发展建设规划》(以下简称《规划》)5月7日出炉。《规划》明确,“十四五”时期,北京市将重点加快轨道交通“四网融合”、轨道与公交融合,推进交通运输绿色发展,建设步行自行车友好城市,鼓励绿色低碳出行,力争“十四五”末中心城区绿色出行比例达到76.5%。

预计到2025年,中心城区日均出行总量将达约4100万人次,较“十三五”期末3619万人次增长约13%。城市副中心与中心城区之间的客流交换量显著增加。城市交通打造1小时“门到门”通勤圈,构成2500公里以上的轨道网,支撑首都圈内5万人口以上城镇组团发展和通勤需求。

增加45分钟通勤出行比例等指标

“十三五”时期是北京发展史上具有重要里程碑意义的五年,北京交通事业发展成效显著。京津冀核心区1小时交通圈、相邻城市间1.5小时交通圈基本形成,中心城区绿色出行比例提升至73.1%。在此基础上,《规划》提出,“十四五”时期,北京市将着力落实“三个优先”(慢行优先、公交优先、绿色优先)发展理念,初步构建起综合、绿色、安全、智能的立体化现代化城市交通系统。

《规划》共设置22项规划指标。与以往相比,本次《规划》新增或修改若干指标:为推动轨道交通和地面公交协同提升对小汽车的竞争力,将轨道交通占公共交通出行比例调整为公共交通占机动化出行比例;为推动一体化融合发展,增加了市郊铁路与城轨交会点设置换乘站占比、换乘站付费区换乘占比、轨道车站周边换乘距离小于50米的公交站点占比等指标;为推动绿色低碳发展,设置了交通行业营运车辆碳排放总量下降比例、营运车辆新能源化占比等指标;为响应市民快速通勤需求,增加了45分钟通勤出行比例等指标。

到“十四五”末,中心城区绿色出行比例预计将达到76.5%,轨道交通(含市郊铁路)里程将达到1600公里,道路交通指数将力争控制在5.48。

5条城市轨道交通郊区线运行提速

轨道新线飞速建设，既有线也将得到改造提升。为了构建全域快速轨道网，将提高 5 条城市轨道交通郊区线(昌平线、亦庄线、15 号线及贯通后房山—燕房线)的运行速度，为亦庄、顺义、昌平、房山、燕山提供快速通勤服务。

对通密线、东北环线、城市副中心线、东南环线和京门线实施增设专用复线改造。同时，增设改造换乘站，对城市轨道交通与市郊铁路两网 38 个交汇处(共 84 处)按照付费区换乘的要求增建换乘站，对既有 3 座换乘站(北京西站、北京北站、北京站)进行改造，实现付费区换乘。

越来越多的地铁线将实现跨线运行。《规划》提到，“实现 1—八通、9—房山、9—大兴、8—昌平、5—亦庄、10—亦庄等线路之间的跨线运营。”此外，城市轨道交通与市郊铁路跨线运行。19 号线与市郊 S2 线、平谷线与通密线、平谷线与东北环线直连直通，跨线运营。

城市各个方向，都有轨道提速规划。西北方向，延长昌平线支线至海淀山后，增加昌平支线与 8 号线联络线，实现海淀山后与回龙观、中心城区直联直通。西南方向，增加大兴线与 9 号线联络线，强化黄村与丰台科技园、丽泽以及西南部各地区之间的联系；东南方向，增加亦庄线支线，实现亦庄线与 5 号线、10 号线直联直通，强化亦庄与中关村、CBD、首都功能核心区等重要区域的联系；东北方向，增加平谷线与市郊铁路通密线、东北环线之间联络线，实现东北部地区与中心城区、北部地区与城市副中心直联直通。

《规划》提出，提升城市轨道交通与市郊铁路融合度，实现“一套体系、一网运营、一票通行、一站安检”。到 2025 年，轨道交通(含市郊铁路)总里程力争达到约 1600 公里。

地面公交干线准点率计划达 85%

按照规划，未来公交地铁换乘将更加方便。《规划》明确，促进地面公交与轨道两者功能融合、线网融合、站点融合、运营融合，持续优化地面公交线网，减少长、大线及其与轨道重复线路，增加接驳微循环线路。统筹公交和轨道站点规划，形成疏密有致、互为补充的站点布局，提升站点覆盖率，

缩短两网车站之间换乘距离，实现公交和轨道服务“一张网”。到2025年，地面公交干线准点率达85%。

深化城市副中心地面公交整合。中心城区和城市副中心间依托京通、京哈、广渠路等高快速路实现中间段快速通行。强化两端接驳，依托微循环线深入街区、办公楼，做好与公交干线和地铁站的接驳换乘。大力发展点到点的定制公交服务模式。

小客车购买管理向使用管理转变

在小客车管理方面，北京继续深化实施交通需求管理，精细化调控交通需求。到2025年，全市小客车保有量控制在580万辆以内。

根据《规划》，北京加强拥车用车管理，降低小客车出行强度。调控小客车数量，逐步增加新能源指标占比，优先向无车家庭配置小客车指标，加强“一人名下多车”治理，推动个人名下第二辆及以上在本市登记的小客车有序退出。持续强化机动车通行管理，落实外埠进京车辆禁限行和国三柴油货车全市域禁行措施，实施工作日高峰时段区域限行交通管理措施，加强违规电动三四轮车管理，实施新能源物流配送车辆优先通行政策，并适时研究新的通行管理措施。

同时，加快推动小客车由购买管理向使用管理转变，运用科技、经济、法律、行政等手段，在管好道路停车的基础上，强化居住区停车管理和单位停车管理，综合施策、“以静制动”，调控小客车使用需求，降低小客车使用强度。强化核心区交通管控，让核心区“静”下来。

五环内12米以上道路全划非机动车道

建设步行和自行车友好城市方面，《规划》提出，到2025年，五环以内路幅宽度12米及以上道路全部施划非机动车道分道线，机非混行道路全部增设自行车优先标识。

在中心城区，重点推进“两轴—三环—三横—四放射”的慢行廊道工程。“两轴”包括长安街、南北中轴线，“三环”包括二环路、三环路、四环路，“三横”包括平安大街、前三门大街、两广路，

“四放射”包括京藏高速辅路、自行车专用路南展、自行车专用路东拓、通州自行车专用路。同时，在城市副中心，规划建设“城市风轮”通惠河沿线自行车专用路示范项目，推进行政办公区步行和自行车示范路建设。

在滨水、绿道慢行系统建设方面，打造“一核、两环、五带、十片区”市级绿道系统，“一核”指首都功能核心区，“两环”指城市公园环、郊野公园环，“五带”指浅山森林游憩带、平原森林湿地游憩带、大运河文化带、西山永定河文化带、长城文化带，“十片区”指城市副中心、中关村科学城等十个重要功能区。

根据《规划》，北京还将在郊野和山区规划建设“一十百千”森林步道体系，构建1条100公里串联山区平原的森林游憩道、10条森林马拉松步道、100条10公里健身步道、1000条3—5公里的迷你步道，打造特色化的全程、半程、微型马拉松跑道。在清河、凉水河沿线建设步道和自行车道系统。

“十四五”时期，完成奥林匹克森林公园至十三陵水库42公里绿道以及永定河、潮白河等绿道建设，新建绿道350公里。“十四五”时期，全市将建设滨水慢行系统约400公里。

少一次地铁换乘，对于远道进城的通勤族来说，不仅节省了时间，还意味着有望实现“一坐到底”。《北京市“十四五”时期交通发展建设规划》日前公布，其中最受期待的就是“城市轨道交通网络化跨线运行”，亦庄线等多条线路将通过跨线运营等方式，为市民进城提速。“站城融合”也是“十四五”交通规划重点，1、2号线和八通线的41个出入口将被移出机非隔离带或主辅路隔离带；增建一批“轨道微中心”……未来，地铁不仅跑得更快，轨道上的都市生活也更加便捷。

推动多条地铁跨线运营

跨线运营已成为北京轨道交通规划的热词。规划中提到，“十四五”时期，要实现1—八通、9—房山、9—大兴、8—昌平、5—亦庄、10—亦庄等线路之间的跨线运营。

如何实现这样一批线路的跨线运营？规划提出，要通过网络化检修、网络化停车创造条件。按照“中心城区远端车辆段布局检修功能，近端车辆段停车”的思路，推动网络化检修布局，提高检修效率，特别是将近端车辆段腾出的检修基地转为停车场地，推进城市轨道交通线网跨线停车，实现四惠、郭公庄、宋家庄、古城、万柳、回龙观等车辆基地停车资源共享。

围绕亦庄线提升改造，规划指出，要增加亦庄线支线，实现亦庄线与5号线、10号线直联直通，强化亦庄与中关村、CBD、首都功能核心区等重要区域的联系。对于亦庄居民来说，亦庄线与5号线、10号线直联直通后，将进一步缩减进城时间。

9号线与大兴线的跨线运营规划颇有看点。根据规划，在城市西南方向，通过增加大兴线与9号线联络线，实现直联直通，强化黄村与丰台科技园、丽泽以及西南部各地区之间的联系。通过增建大兴线与9号线联络线，实现部分大兴线列车跨线运行至9号线，也可以缓解4号线客流压力。

此外，9号线与房山线的跨线运营也写入规划。2022年初，北京地铁运营公司在人民网政府留言板上回复市民时提到，该工程已完成车辆及信号改造工作，正在进行系统及运营组织优化，在完成后续空载试运行测试及模拟早晚高峰等测试工作后，将适时启动两线跨线运营。

对于北部居民来说，昌平线与8号线的跨线运营也值得期待。规划提到，昌平线支线延长至海淀山后，实现海淀山后与昌平新城直联直通；增加昌平支线与8号线联络线，实现海淀山后与回龙观、中心城区直联直通；增加昌平线与8号线联络线，实现昌平新城与回龙观、中心城区直联直通；增加市郊铁路S2线与19号线联络线，实现昌平地区与中心城区直联直通。

市郊铁路与城铁“直联直通”

随着未来市郊铁路延伸、提速，与地铁跨线运行，将有越来越多的市民选择“坐着火车通勤”。

“十三五”时期，北京市郊铁路运营线路增至4条、市域内运营里程达364.7公里。“十四五”时期，北京将构建方便快捷的首都市郊铁路体系，编制出台市郊铁路线网规划与五年建设行动计划。推进铁路客货运外环线建设和大型铁路编组站外迁，为开行市郊铁路创造有利条件。到2025年，市郊铁路运营里程力争达到600公里。

一批具体工程计划写入“规划实施要点”——推进东北环线南段、城市副中心线西延局部复线扩能改造，推进利用京门线、门大线等既有铁路富余能力开行市郊铁路，优化提升城市副中心线、东北环线、怀密线等既有线路运营水平；推动铁路客运和货运外环线建设，推进丰西、双桥编组站外迁，疏解过境客货运功能，为开行市郊铁路创造更有利条件；协同推进雄安新区至北京大兴国际机场快线（R1线）建设；推进京广联络线、市郊东南环线（S12）、“三城一区”与中心城区和城市副中心之间轨道线路等项目前期研究工作。

未来，城市轨道交通与市郊铁路融合度提升。“十四五”时期，计划实现19号线与市郊S2线、平谷线与通密线、平谷线与东北环线直联直通，跨线运营。此外，还将实现“一套体系、一网运营、一票通行、一站安检”。通过对城市副中心线、东北环线等市郊铁路增设复线，推动实现市郊铁路高频次公交化服务。按照付费区换乘要求在城市轨道交通与市郊铁路交会处增建换乘站，对既有换乘站实施升级改造，促进两网融合。

“站城融合”打造轨道微中心

下了地铁，不出地面就能进入写字楼、商场，一座座地铁站，正在成为都市生活的“活力中心”。

“十四五”时期，北京将继续建设发展轨道微中心，均衡轨道网络客流，为客流低迷线段、方向和时段增补客源，提高网络总体运输效能。在规划71个轨道微中心的基础上，结合城轨提速改造，再增加肖村、沙河、南郡、石门、俸伯、长阳、良乡大学城、阎村东、星城、房山城关、燕山11个轨道微中心。与此同时，逐步形成“一个车站一座城”“一条线路一串城”“一张线网一群城”的城市格局，进一步丰富“轨道上的都市生活”。

为推动“站城融合”，地铁站周边还将进行一系列“小手术”：推进遗留车站出入口建设，实施位置不合理出入口改移，增设车站出入口，推进出入口与周边建筑、地下通道和街区相联通，提升城市轨道交通的服务水平。具体来讲，要建设开通既有车站在建设时期遗留下来的 91 个出入口。实施 1、2 号线和八通线 19 座车站 41 个出入口改移，移出机非隔离带或主辅路隔离带。增设车站出入口 27 个，满足车站客流集散的基本需要。

“十四五”时期，北京规划新增城市轨道交通运营里程约 300 公里，轨道交通(含市郊铁路)总里程力争达到约 1600 公里。