北京市综合交通体系规划
（2025 年—2035 年）

序　言

北京作为伟大社会主义祖国的首都，是政治中心、全国文化中心、国际交往中心、国际科技创新中心，正朝着建设“国际一流的和谐宜居之都”目标稳步迈进。在京津冀协同发展纵深推进、超大城市治理体系持续完善、绿色低碳转型全面提速、数字技术深度赋能的新时代背景下，构建现代化综合交通体系是落实国家战略、提升首都功能、增进人民群众获得感的内在要求。

当前，北京基本形成以慢行交通为主体、轨道交通为骨干、地面公交为保障、小客车交通为补充的城市综合交通体系。随着城市快速发展，职住空间与交通供给匹配有待优化，道路拥堵仍需缓解，公共交通吸引力还需增强，交通智慧化与精细化治理水平仍需提升。

本次规划以《北京城市总体规划(2016年—2035年)》为引领，深化落实《现代化首都都市圈空间协同规划（2023—2035年）》，牢牢把握北京城市战略定位，坚持京津冀协同发展，增强现代化首都都市圈交通支撑能力。坚持交通引领城市空间功能优化，促进交通与城市融合发展。坚持公共交通优先发展战略，提升公共交通系统特别是

轨道交通的吸引力与竞争力，推动交通体系可持续发展。坚持以人民为中心，聚焦群众急难愁盼，优化通勤接驳效率，提升出行品质，不断增强人民群众获得感、幸福感、安全感，全力构建新时期“安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性”的现代化综合交通体系。

目　录

第一章　总则 1

第一节　发展基础 1

第二节　指导思想 2

第三节　规划依据 3

第四节　规划范围 3

第五节　规划期限 3

第二章　规划目标与策略 4

第一节　规划目标 4

第二节　规划策略 5

第三章　深化交通与城市高质量协同发展 8

第一节　明确分区域交通服务模式 8

第二节　提升首都都市圈交通支撑能力 12

第三节　促进交通与文旅融合发展 14

第四节　提升科创产业交通联系效能 15

第五节　推动轨道微中心高质量发展 16

第四章　全面提升对外交通辐射能级 17

第一节　建设世界一流国际航空枢纽 17

第二节　打造高效连通的铁路枢纽体系 19

第三节　构建协同畅达的干线公路网体系 21

第五章　持续提升道路网络运行效率 24

第一节　建立功能层级清晰的路网分级体系 24

第二节　完善骨架路网格局 25

第三节　提升道路建设和管理水平 28

第六章　提升公共交通系统吸引力和竞争力 31

第一节　构建协同高效的轨道交通体系 31
第二节　提供便捷可达的公交服务 34
第三节　加强枢纽体系建设 37
第四节　优化公共交通场站系统 39
第七章　推进交通系统绿色低碳转型发展 42
第一节　构建林荫交织、灰绿相融的花园交通系统 42
第二节　塑造全龄友好慢行环境 44
第三节　构建现代化城市物流服务体系 46
第四节　推动货运体系绿色低碳转型 48
第五节　优化车辆能源补给设施系统 49
第八章　推进交通综合治理体系现代化 51
第一节　构建现代化交通综合治理格局 51
第二节　持续开展机动车停车综合治理 53
第三节　加强电动自行车全链条综合治理 55
第九章　加强智慧交通系统建设 57
第一节　打造协同联动的智慧交通系统 57
第二节　构建泛在互联的数智交通基础设施 58
第三节　推广智慧交通场景应用 59
第十章　提升安全韧性保障能力 62
第一节　构建首都韧性交通保障体系 62
第二节　完善平急两用韧性交通网络 63
第三节　强化交通设施本质安全水平 64
第十一章　规划实施与保障措施 66
图纸目录 68

第一章　总则

第一节　发展基础

新中国成立以来，综合交通骨架网络在不同发展阶段有力支撑首都空间结构不断完善。北京基本形成内外交通衔接顺畅、多种交通方式分工协作的综合交通体系。

“两场”航空枢纽格局基本形成，对外辐射能力不断增强。“轨道上的京津冀”有序推进，清河站、朝阳站、丰台站、通州站相继通车，形成“八站”枢纽格局，区域交通一体化水平显著提升。高快速路网以“环形+放射”为核心骨架，通车里程稳步增长，有效支撑大兴国际机场、城市副中心、河北雄安新区、冬奥会等重大战略实施和重大活动举办，助力构建环京“1小时通勤圈”。轨道交通线网有序拓展延伸，基本形成覆盖中心城区、城市副中心、新城的多层次轨道交通网络，有效保障城市中长距离通勤高效运转。城市道路网不断织密，规划实施率稳步提升。地面公交基础保障作用显著，逐渐转向多样化服务。连续安全的步行和自行车网络基本形成，慢行出行环境显著改善。

当前，北京交通发展面临着超大城市特定发展阶段的问题，如职住分布与交通供给匹配仍需优化，交通拥堵

尚未缓解，中心城区居住停车问题突出，公共交通吸引力和竞争力不足，电动自行车迅速发展对交通治理带来挑战等。借鉴国际大城市发展经验，应坚持人口、产业、城镇、交通一体规划，支撑首都城市高质量、内涵式发展。

第二节　指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，深入落实中央城市工作会议精神，全面贯彻习近平总书记关于首都规划建设的重要讲话和重要指示精神，牢牢把握社会主义现代化强国首都发展目标，深入落实“一带一路”建设、京津冀协同发展、交通强国等国家战略部署，保障“四个中心”功能建设，提升“四个服务”水平，支撑国际性综合交通枢纽城市和现代化首都都市圈建设，实现人口、产业、城镇、交通一体化发展。

坚持以人民为中心的发展思想，深化公共交通优先发展战略，营造全龄友好的出行环境，建设步行和自行车友好城市。以存量提质增效、增量精准适配为导向优化交通资源配置，推进交通综合治理体系和治理能力现代化，形成世界领先的安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的现代化综合交通体系，彰显大国首都治理效能，打造全球城市交通治理中国范式。

第三节　规划依据

1.《中华人民共和国城乡规划法》

2.《北京市城乡规划条例》

3.《中共中央、国务院关于推动城市高质量发展的意见》

4.《交通强国建设纲要》

5.《国家综合立体交通网规划纲要》

6.《现代化首都都市圈空间协同规划（2023—2035年）》

7.《北京城市总体规划（2016年—2035年）》

8.《北京城市副中心控制性详细规划（街区层面）（2016年—2035年）》

9.《首都功能核心区控制性详细规划（街区层面）（2018年—2035年）》

10.《城市综合交通体系规划标准》（GB/T 51328—2018）

11.其他相关规划、标准、规范及文件。

第四节　规划范围

本次规划范围为北京市行政辖区，研究范围拓展至京津冀地区。

第五节　规划期限

本次规划期限为2025年至2035年。近期到2030年，远景展望到2050年。

第二章　规划目标与策略

第一节　规划目标

第 1 条　2030 年规划目标

到 2030 年，支撑首都高质量发展的现代化综合交通体系进一步完善。综合立体交通网络持续优化，交通运输能力显著提升，交通拥堵“大城市病”治理取得新成效，交通新质生产力加速培育，安全韧性水平不断提高，安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性发展水平进一步提升。

第 2 条　2035 年规划目标

到 2035 年，基本建成与首都高质量发展要求相适应的新时代现代化综合交通体系。首都功能交通保障能力显著提升，国际国内辐射能力显著增强。综合立体交通网络更加完善，交通系统运行效率稳步提升，交通拥堵“大城市病”治理取得显著成效，通勤品质不断提高，绿色低碳示范效应显著。超大城市综合交通治理水平大幅提升，交通政策法规体系不断完善，交通基础设施资源配置更加高效，全龄友好出行环境持续优化，安全韧性水平全面提升，智慧交通建设成效显著，为率先基本实现社会主义现代化提供有力支撑。

第 3 条　2050 年规划目标

到 2050 年，全面建成首都现代化高质量综合交通体系。拥有世界一流的交通基础设施，实现交通智慧化、绿色化、低碳化，实现超大城市交通治理体系现代化，支撑全面建成更高水平的国际一流的和谐宜居之都。

第二节　规划策略

第 4 条　强化交通支撑，保障首都功能

牢牢把握北京城市战略定位，构建与“四个中心”城市战略定位相匹配的现代化综合交通体系，显著提升交通对“四个中心”的支撑能力，保障首都功能与城市功能协调发展。

第 5 条　深化交通与区域协同，促进融合发展

推进现代化首都都市圈建设，支撑以首都为核心的世界一流城市群建设。坚持人口、产业、城镇、交通一体规划，以交通与城市空间结构、功能、土地深度融合为核心，坚持集约节约用地，引导城市功能向轨道站点集聚，推动交通设施更新提质，提升交通设施的城市综合服务功能，实现交通发展从外延规模扩张向内涵效能提升的系统性转型。

第 6 条　提升辐射能级，打造全球中心城市

以世界级航空枢纽与铁路枢纽体系优化为抓手，巩固提升全球交通门户枢纽功能。立足国家综合立体交通网主骨架“极”“核”战略定位，全面强化首都交通辐射带动能级，以交通一体化引领区域空间、产业、职住深度协同，打造交通强国建设首善标杆与高质量发展典范。

第 7 条　完善网络功能，提升系统运行效能

坚持系统谋划、效能优先，统筹既有交通网络提质增效与增量设施精准布局。完善“两网多节点”综合交通网络体系，构建由骨干网、集散网、枢纽节点组成的衔接高效顺畅的交通网络，促进交通网络与人口分布、产业布局、城镇体系相适配，全面提升交通网络运行效率、服务品质与承载能力，为城市内涵式高质量发展提供坚实可靠的交通支撑。

第 8 条　绿色低碳转型，践行可持续发展路径

锚定绿色低碳发展方向，以出行结构优化、运输方式转变和车辆能源结构优化为抓手，实现交通体系可持续发展。深化公共交通优先发展战略，塑造全龄友好的慢行环境，构建“公共交通+慢行”一体化出行体系。持续优化交通领域能源结构，统筹布局集约高效的新能源补给设

施，推动交通设施绿色化、集约化复合利用。深化货运结构调整，发展绿色货运模式，打造全链条低碳货运体系，助力北京实现碳达峰碳中和目标。

第 9 条　加强智慧赋能，推进治理体系现代化

以智慧赋能为核心，以系统治理、依法治理、源头治理为根本路径，全面推进交通治理体系和治理能力现代化。深化信息技术与交通行业深度融合，健全适配交通高质量发展的法规制度、标准体系与协同治理机制，引导出行结构向绿色低碳方向转变，全面提升超大城市交通综合治理的法治化、精细化、智能化水平。

第 10 条　筑牢安全防线，提升韧性保障能力

打造平急两用、能力冗余、区域协同的韧性交通网络，完善应急保障通道与快速响应机制，提升交通系统应急救援、重大活动服务保障能力。全面提升国防安全综合保障能力，筑牢首都国防安全的坚实交通支撑。完善基础设施安全技术标准规范，引导地下交通设施分层安全利用。加强交通设施监测和养护，提升交通运输基础设施本质安全水平。

第三章　深化交通与城市高质量协同发展

提升首都都市圈交通支撑能力，实施分区域差异化交通策略。重点提升核心区绿色交通品质，完善中心城区公共交通服务，推进城市副中心与中心城区及周边地区交通一体化，提高新城交通承载能力，促进乡村地区基础设施提质升级，畅通通勤圈一体化网络，构建功能圈和产业协同圈复合交通廊道。推动交通设施功能复合与存量提质，实现交通设施向城市综合服务节点转变，促进交通与城市融合发展。

第一节　明确分区域交通服务模式

第 11 条　提升核心区绿色交通品质

核心区构建以绿色交通方式为主体、小客车交通（包含私人小汽车、网约车、出租车）为补充的多样化灵活出行模式，短距离出行重点发展健步悦骑，中距离出行以非机动车悦骑和地面公交为主体，长距离出行以公共交通（包含地面公交和轨道交通）为主体。

优化地面公交与轨道交通服务。积极适应城市更新主导下的老城空间结构优化，提供可选择、可竞争、可替代小客车方式的优质公共交通服务。轨道交通侧重长距离

出行服务，地面公交侧重中短距离、全龄友好、韧性保障服务，织补轨道交通网络，重点提升学医景商等重点地区公共交通服务水平。

建设健步悦骑城区，打造健康街道，塑造场所交通空间，打造步行街区、无机动车街区、步行和自行车优先街区。依托蓝网绿道拓展健步悦骑空间，推进林荫街巷建设，构建通勤、生活、休闲多元功能融合的健步悦骑网络。

第 12 条　完善中心城区公共交通服务

中心城区主要包含中心地区、围绕中心地区的 10 个边缘集团、海淀山后和丰台河西地区，以及绿化隔离地区。

中心地区突出“面”，强化公共交通主导、慢行交通全覆盖的交通发展模式。中心地区的公共交通服务积极适应城市更新和民生改善要求，建立以轨道交通为主体、地面公交为织补的公共交通网络。中心地区以外以轨道交通走廊和节点引导组团空间发展，以轨道交通站点为核心布局地面公交线网，适配多样出行目的。研究中心城区公共交通“两网融合”票价联动机制，科学引导乘客合理选择出行方式。到 2035 年，中心城区绿色出行比例达到 80%，45 分钟内通勤占比提升到 65%。

第 13 条　推进城市副中心和周边地区交通一体化

坚持公共交通优先、轨道交通为骨干的交通结构，加强公共交通“面”状服务，强化公共交通对城市空间优化和功能提升的引导作用。对外全面提高区域协同水平，提升城市副中心交通辐射和支撑能力，提升城市副中心与中心城区的廊道能力。提高城市副中心与北三县等跨界地区轨道交通服务水平，减轻地面交通运行压力。加强城市副中心与各新城之间的快速便捷联系，保障城市副中心对外交通出行顺畅。对内优化基础设施网络，加快内部轨道交通建设，开展公交线网布局优化，优化城市副中心内部交通体系和出行结构，到 2035 年城市副中心绿色出行比例达到 80%以上。强化交通设施复合利用，加强交通需求引导，提升出行效率和服务品质，努力打造未来没有“城市病”的城区。

第 14 条　提高新城地区交通承载能力

新城内部打造地面公交与慢行交通协同主导的交通模式，提高轨道交通站点的接驳服务水平。多点新城与中心城区之间突出“廊”，布局复合廊道，以公共交通为主支撑日常跨区域通勤联系。新城之间构建以小客车交通和轨道交通协同配合的快速交通体系。提升多点新城与中

心城区、跨界地区复合交通廊道承载能力，促进站产城融合，推动沿交通廊道职住平衡，提升新城要素聚集力，支撑中心城区非首都功能疏解和区域协同发展。

加强城乡一体规划，完善生态涵养区交通基础设施保障。生态涵养区以市域（郊）铁路、小客车交通实现与中心城区之间的快速联系，以地面公交保障基础出行需求，推进城乡客运服务一体化。

第 15 条　促进乡村地区基础设施提质升级

落实乡村振兴战略要求，以建设宜居宜业和美乡村为目标，推进乡村地区基础设施提质升级，加快实现城乡基本交通服务均等化和城乡交通一体化高质量发展。促进农村公路与乡村产业融合发展，推进“四好农村路”建设，进一步提高通达性。推进农村公交服务多样化，客货邮运输一体化。

第 16 条　落实三区三线管控要求

严格落实生态保护红线、永久基本农田、城镇开发边界三条控制线要求，实现交通廊道与国土空间保护利用格局深度协同。

以生态融合为原则，交通廊道主动避让生态保护红线内自然保护地核心保护区，确需穿越生态保护红线内其他区域时，确保符合允许的有限人为活动类型和准入要求，

降低对生态功能的影响。推进生态敏感区内交通廊道生态化改造，提升生态系统连通性，维护首都生态安全。以耕地保护为原则，坚持节约用地，拓展立体建设空间，科学优化交通廊道规划方案，合理避让永久基本农田。以集约集聚为原则，精准匹配交通廊道与城市空间结构，提高城镇开发边界内交通综合承载能力，推动城市资源向城镇开发边界内集中。推进交通设施用地复合利用，提升单位用地综合效益。

第二节　提升首都都市圈交通支撑能力

第 17 条　畅通通勤圈一体化交通网络

完善与通勤走廊匹配的交通网络体系，引导通勤圈职住协同，实现通勤出行便捷高效。通勤圈强化轨道交通引领作用，打造以市域（郊）铁路和区域快线为骨架、以道路交通为支撑的通勤圈交通系统，畅通一体化交通网络。

依托轨道交通和高快速路为多点新城提供高效通勤服务，通过完善产业、医疗、生活服务功能促进产城融合，引导新城宜居宜业、职住平衡。跨界组团突出“链”，通过增强市域（郊）铁路服务城市通勤水平、扩容国家干线公路繁忙路段、推进跨界道路建设、优化进出京公交线

路、提升进京检查站功能等措施，提升跨界组团与“廊”的联系连接能力。研究利用跨界公交线路以及在建的轨道交通、市域（郊）铁路、高速铁路、城际铁路等，推动进京人员安检分散化，提升进京检查效率。重点保障通州区与北三县、北京大兴国际机场临空经济区、通武廊、房涿涞等跨界地区通勤需求。

第 18 条　构建功能圈和产业协同圈复合交通走廊

功能圈、产业协同圈构建以干线公路、城际铁路和干线铁路为主导的复合交通走廊，全面建成面向世界的京津冀国际性综合交通枢纽集群。

优化京唐秦、京津、京雄、京保石、京张、京承 6 条放射型廊道与创新链、产业链的协同，提高人员联系效率和物流组织效率，促进产业协同圈分工协作、高水平发展。优化区域铁路网络功能布局，形成首都都市圈内环和外环两条环状复合交通廊道，加快公路和铁路过境货运功能外移，与放射型廊道共同引导培育城镇发展新增长点，提升首都都市圈辐射带动能力。完善物流枢纽与区域交通网络的衔接。以空港、陆港及多级物流枢纽为锚固点，完善铁路、公路建设，促进多式联运发展。

依托京津、京雄多条城际铁路和高速公路增强三城一区

等重点功能区与天津、河北雄安新区的直接联系，引导功能圈功能中心、城镇节点、产业园区等新增潜力节点围绕铁路站点、高速公路沿线布局。

第三节　促进交通与文旅融合发展

第 19 条　强化文化带沿线对外交通联系

提升长城、大运河、西山永定河三条文化带沿线对外交通服务能力，强化交通与历史文脉、生态环境的融合。聚焦居庸关——八达岭、“两园一河”、琉璃河等文化旅游景区，提升公共交通服务品质。

第 20 条　提升旅游景区交通集散能力

加强旅游交通引导，优化旅游大巴停放及上落客设施空间，提升旅游景区的公共交通站点覆盖水平，构建快进慢游、高效舒适的旅游交通体系。促进文化消费设施与景区融合，利用慢行系统、地面公交、轨道交通、河道资源等开辟特色文化体验线路，依托胡同街巷推动核心区文化探访路体系建设。

第 21 条　提高公共文化设施公共交通可达性

改善公共文化设施交通服务，提供全面可达、接驳便利的公共交通服务。新建大型公共文化设施优先布局在轨道站点周边，强化标志性公共文化设施的轨道交通

连接，提升基层公共文化设施公共交通覆盖水平，提升地面公交服务品质。

第四节　提升科创产业交通联系效能

第 22 条　依托交通廊道强化产业发展

强化交通廊道复合功能，聚焦京津交通廊道、京雄交通廊道构建新质生产力走廊，重点推动北部地区创新链与产业链融合，依托五环路、京藏高速、北清路等高快速路的更新提质以及轨道交通廊道建设，强化科创产业发展与集聚，通过一体化协同实现交通与城市要素的良性互动。

第 23 条　强化三城一区交通联络能力

提升三城一区之间交通联系效能，强化三城一区与对外交通枢纽之间交通链接能力，加强中关村科学城与未来科学城、北京经济技术开发区的快速交通服务，提升怀柔科学城轨道交通服务能力与效率，促进怀密联动，支撑从基础研究到产业转化的全链条创新要素流动。

第 24 条　打造高品质科创交通环境

加强中心城区与新城交通联系，畅通环京地区跨界通道，提升科创人群通勤效率。以街道空间提升、场所空间营造、轨道交通站点一体化为抓手，营造出宜创、宜业、宜居的交通环境。

第五节　推动轨道微中心高质量发展

第 25 条　促进轨道交通与土地利用协调发展

以公共交通可达性引导用地开发强度分区，差异化安排轨道交通站点周边用地功能布局与建设强度，更好发挥轨道交通在引领城市发展中的关键作用。围绕轨道交通站点及周边地区，加强商业、办公、住宅、公共服务等建设指标集聚，努力实现职住商服融合，打造更多具有活力的区域中心。提升精细化规划设计水平，推动轨道交通站点与周边用地应连尽连，实现轨道交通与土地利用协调发展。

第 26 条　推动重大项目和土地供应优先围绕轨道交通站点布局

引导重点工程、重大产业项目围绕轨道交通站点布局，提升轨道交通综合效益。引导各区进一步推动轨道微中心规划实施，优先将用地指标向轨道微中心和站点周边的高净值地区投放。围绕轨道微中心优先进行项目谋划和土地供应，集中力量打造标杆项目和活力地区。促进土地收储、供地计划与轨道交通建设时空相匹配。

第四章　全面提升对外交通辐射能级

着力建设世界一流国际航空枢纽，打造高效连通的铁路枢纽体系，构建协同畅达的干线公路网络。强化航空、铁路、公路对外交通枢纽集疏运体系建设，推动交通网络一体化与多式联运发展，全面提升枢纽客货运服务效能，形成链接全球、辐射全国、通达区域的协同开放对外交通格局，有力支撑京津冀世界级城市群、现代化首都都市圈及全球中心城市建设。

第一节　建设世界一流国际航空枢纽

第 27 条　提升航空枢纽连通能力和全球竞争力

围绕构建京津冀世界级机场群的目标，增强北京国际航空枢纽洲际连接能力和全球辐射能力，提升国内国际互转、国际间中转能力，建成通达全国、连通洲际的核心链接节点，形成具有国际竞争力的北京航空枢纽格局。加强航空时刻保障，继续拓展“一带一路”共建国家新兴市场航线，推进稀缺航权资源向北京两大机场集中。全力打造全方位门户复合型国际航空枢纽、空中丝绸之路核心枢纽。

在“一市两场、双平台运作、适度竞争”原则下促

进两机场功能优化互补。聚焦北京首都国际机场“第一国门”使命，进一步加强对首都“四个中心”功能的服务保障，巩固和发挥洲际航线和国际中转优势，率先建成最具竞争力和影响力的世界级航空枢纽。立足北京大兴国际机场国家发展新动力源战略定位，通过完善覆盖广泛的国际国内航线网络，支持临空经济区高质量发展，更好地服务京津冀协同发展和河北雄安新区建设，打造首都南部新的增长极。

第 28 条　保障和提升两机场客货运综合服务能力

推动首都国际机场航站楼提质增效、大兴国际机场卫星厅建设。研究提升北京首都国际机场承载能力，适时启动大兴国际机场南航站楼规划建设。

促进航空货运和临空经济区发展。构建大兴国际机场以全货机为主、首都国际机场以客机腹舱为主的航空物流一体化协同发展格局。统筹两机场联动拓展航权航线，扩大“全球 123 快货物流圈”覆盖范围，提升国际货运规模和中转集散功能。立足“双机场+双临空区”发展优势，充分用好国家服务业扩大开放综合示范区、自由贸易试验区、综合保税区等叠加政策，稳步发展临空产业。促进北京两机场航空货运向高附加值、高效率、高协同的价值型航空物流发展。

第 29 条　提高面向区域和城市的集疏运水平

完善空铁联运功能，着力打造城际铁路、区域快线、地铁快线、机场专线多层次轨道为主体，机场大巴为补充，小客车交通为保障的综合交通集疏运系统。依托互联互通的高速铁路、城际铁路、高速公路，拓展两机场面向京津冀区域辐射范围。通过城际铁路连通大兴国际机场和首都国际机场，实现两场与京津冀及临近主要城市直接连通。

改善首都机场面向城市北部地区、城市副中心、新国展等地区的轨道通达性，提升大兴机场与中心城区、城市副中心的轨道通达性。提升两机场与中心城区、城市副中心、临空经济区及其他重点功能区的道路网络通达性。通过优化网络衔接、换乘流线等措施，提高两机场与重点功能区连通时效。

第二节　打造高效连通的铁路枢纽体系

第 30 条　提升铁路网络对外通达性

建设高连通、高效率、高标准的全国铁路枢纽城市，提升北京 2 小时高铁覆盖范围。加强北京与重点城市群之间联系，形成与长三角城市群、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈、长江中游城市群等重点城市群之间的多方向、多通道高铁网络格局。

持续完善“轨道上的京津冀”建设，以京雄、京津、京保石、京唐秦为重点方向，提升城际铁路服务能力和效率，其他方向利用高速铁路兼顾区域间城际出行需求。

整合铁路资源，提升通勤圈服务水平。重点利用既有铁路廊道资源增加城际铁路、市域（郊）铁路列车开行对数。加快京津冀核心区铁路货运环线建设，促进编组站功能布局优化，推动首都过境货运功能外移，利用释放的铁路资源增开市域（郊）铁路通勤列车。推动既有铁路货场功能优化、小散铁路货场功能整合。

第 31 条　推进铁路枢纽功能优化

优化铁路枢纽功能，提升北京西站、北京北站城际客运服务，优化北京南站承担高速铁路、城际铁路的运营组织模式，强化清河站、朝阳站承接高速铁路客运服务功能，引导部分普速客运功能向丰台站转移，推动通州站承接北京站部分铁路功能。改善北京站、北京西站、北京南站、北京北站交通接驳环境，优化交通组织，推动枢纽周边城市更新，实现与城市交通顺畅衔接。促进多点乘降，启用黄村站、良乡站等枢纽的客运功能，增加昌平站、顺义站、大兴站、亦庄站等外围新城枢纽的停靠班次，发挥北京东站区域客运枢纽作用，实现内外多节点功能联动，缓解核心区内枢纽客运压力。

第三节　构建协同畅达的干线公路网体系

第 32 条　打造分圈层干线公路网主骨架

以高效率高速公路网络为骨架，以高品质普通公路干线网为补充，提升干线公路繁忙路段交通承载能力，构建“区域协同、集约高效、安全韧性、绿色智慧”的公路网，支撑形成京津冀快速交通网络主骨架和首都都市圈交通主廊道。规划干线公路网总里程约 4400 公里。

第 33 条　推进国家公路布局优化与功能调整

有序推进国家高速公路布局优化与功能调整，将 5 条国家高速公路放射线起点调整至五环路，五环以内原放射线路段调整为城市快速路，纳入城市道路管理体系，实现国家高速公路系统与城市道路系统有机衔接。调整后全市共规划 12 条国家高速公路，总里程约 742 公里。

优化普通国道廊道布局和局部线位走向，结合城市副中心、平原新城、三城一区等重点功能区发展需求，合理避让集中建设区，引导过境交通绕行功能组团外围，减少对城市的分割与干扰，实现“近城不进城”，进一步提升路网运行效率与空间功能适配性。调整后全市共规划 15 条普通国道，总里程约 1284 公里。

第 34 条　构建功能互补、衔接顺畅的省道网络

结合国道布局优化省道网络，充分发挥国道骨架支撑

作用与省道联络集散功能，通过国省联动、功能互补，构建层次清晰、衔接顺畅的干线公路系统。完善网络衔接，提升中心城区与城市副中心、新城及跨界地区之间的互联互通能力，打通瓶颈路段，补齐联络短板，对关键廊道实施更新提质，增强主要放射廊道之间的横向联络功能，提升路网整体承载能力和运行效率。推进集中建设区内现状省道功能逐步向城市道路转变。规划省道总里程约2400公里。

第35条　推动农村公路建管养运协调发展

完善“畅通、安全、舒适、优美”的农村公路网络，加强与国省干线公路、产业节点、旅游景区的有效衔接，有序推动乡镇对外双通道建设，提升路网连通度。加强农村公路安全防护、危桥改造及路域环境整治。结合乡村振兴与城乡融合需求，适度提升路网等级，补充完善沿线停车、休憩、观景等服务设施，全面提升农村公路综合服务能力。

第36条　实现过境与集散交通协调共融

位于集中建设区的公路，应统筹考虑慢行交通、市政管线及景观需求，通过在主路两侧设置辅路、机非隔离等方式，保证主路过境交通和集散交通互不干扰。公路建

筑控制区内除河道、绿地与开敞空地、市政交通基础设施、特殊用地等之外，不得新增其他建设用地，实现过境与集散交通协调共融。

第 37 条　布局功能完备的平急两用公路附属设施

构建“覆盖均衡、设施完备、应急高效”的干线公路网附属设施系统。探索高速公路服务区向“城市客厅”转型，增加文旅展示、旅居集散、特色消费和餐饮等功能，预留应急物资中转保障功能。鼓励具备条件的服务区开设出入口，完善服务区与周边地区交通连接，探索交旅融合新模式。在进出京主要通道及放射线高速公路服务区，加密布局充换电、加氢站等新能源补能设施，逐步实现服务区精品化、充电网络全覆盖、应急救援快速化。

探索建设小而美的公路驿站，因地制宜配建停车区、观景台等设施，推动农村公路与沿线配套设施、旅游景区等一体化建设，逐步实现安全防护精细化、路侧服务多元化、交旅融合深度化，赋能沿线村镇经济发展，促进乡村休闲旅游提质升级。

第五章　持续提升道路网络运行效率

以“支撑首都功能、服务市民出行、引领城市发展”为核心，构建安全、高效、低碳、韧性的现代化路网体系。聚焦疏解非首都功能，强化跨区域通道衔接，促进通勤便捷高效，推动重点走廊智慧化、复合化、一体化升级，引导城市空间结构优化。

第一节　建立功能层级清晰的路网分级体系

第 38 条　促进城市道路与城市功能布局深度融合

明确道路功能等级，促进路网与城市功能精准匹配。高速公路和城市快速路组成城市主骨架路网，主要承担跨区、长距离的机动化联络功能，支撑中心城区、城市副中心、新城及京津冀区域高效通达。

主干路侧重于服务中心城区跨区、中心地区与边缘集团、相邻新城之间的中长距离交通转换。次干路侧重于服务组团内部，承担中短距离交通出行及集散交通功能。支路主要承担短距离交通出行功能，发挥提升出行可达性、改善慢行出行体验的作用。通过完善路网功能与级配衔接，形成“大动脉”与“微血管”协同运行格局。

第 39 条　引导出行选择习惯梯度适配道路功能

引导市民出行选择习惯，为长距离出行与中短距离出行合理分配道路资源,提升路网的整体运行效率与出行体验。

引导 15 公里以上长距离出行优先使用高快速路，细化车道级管理措施。通过控制出入口间距等措施，提高长距离通勤及跨区出行效率。引导 5—15 公里中长距离出行优先使用主干路。通过优化路网衔接关系、路段快慢分道、实施交通“绿波”等措施，提升主干路的出行时效和服务能力。引导 5 公里以内中短途出行优先使用次支路网，通过加密路网提升道路通达性，发挥次支路系统的微循环作用，服务 15 分钟社区生活圈出行。

第二节　完善骨架路网格局

第 40 条　筑牢高快速路网骨架

高快速路系统是支撑城市经济社会高效运转的骨架。持续完善“环线+放射线+联络线”的高快速路网格局，强化环向集散、放射联动与横纵联络，提升骨干路网的系统韧性。规划总里程约 2186 公里。其中，高速公路约 1472 公里，城市快速路约 714 公里。科学有序推进高快速路实施，2035 年高快速路实施率力争达到 93%。

“环线”指呈环状形态的高快速路，重点服务核心区、中心城区内部、多点新城之间的交通联系。“放射线”指以中心城区的环线为起点，呈放射形态向外辐射至市域以外的高快速路，强化城市副中心、新城与中心城区之间及津冀地区与北京市的快速交通联系。“联络线”指环线之间及放射线之间联系的其他高快速路，加强中心城区内部、新城之间、乡镇之间的交通联系。

专栏1　“环线+放射线+联络线”高快速路网

“环线”共5条，包括二环路、三环路、四环路、五环路、六环路。

“放射线”共19条，包括京藏高速、京新高速、旱河路——上庄路——京礼高速、京承高速、京平高速——承廊高速、亮马河北路——京秦高速、姚家园路、京哈高速、京津高速、京沪高速、蒲黄榆路——德贤路——京台高速、博兴西路、京开高速、马家堡东路——大兴机场高速——京德高速、京雄高速、京港澳高速、莲石路——京昆高速、108新线高速、西外大街——杏石口路——京蔚高速。

“联络线”共18条，包括万泉河路——京密引水渠北侧路、学院路、北清路——机场北线高速——顺平路、安立路、京密路、机场高速、机场第二通道、通惠河北路——京通快速路、广渠路、壁富路、通马路、芦西路、东部发展带联络线——房黄亦联络线、密涿高速——首都环线高速——大兴机场北线高速、六环京昆联络线——京良路、涞宝路新线高速、丽泽路、阜石路。

第 41 条　引导城市空间结构高质量发展

二环路为核心区支撑环，支撑核心区对外交通联络，有效减轻核心区过境交通压力。二环路作为关键联络纽带，保障首都国际机场、北京大兴国际机场、河北雄安新区、城市副中心与核心区之间的高效连接，支撑首都“四个中心”功能建设。

中心城区以三环路、四环路优化提升为重点，主要串联北京商务中心区、中关村、奥林匹克中心区、丽泽金融商务区等重点功能区，强化中心城区内部集散，支撑全国客运枢纽、重点功能区高效出行保障，打造智慧化、复合型综合服务廊道。

五环路是交通转换环，能有效疏导外围过境交通，强化边缘集团、新城之间的联系。结合五环路改造提升，补短板、强弱项，一体化规划推动交通能力提升与城市更新，缩短“一核两翼”、三城一区、两国际机场时距，保障资源要素在首都都市圈高效流动。

加快推进城市副中心外围快速路网建设，依托东部发展带联络线、京哈高速、机场第二通道南延、姚家园路东延等道路，提高对外交通效率，强化产业承载能力，增强区域综合竞争力，助力城市副中心高质量发展。

依托五环路、六环路和放射线串联多点新城及城市

副中心，加强高快速路网与中心城区道路高效衔接，完善立交节点转换与互联互通能力，提升新城要素聚集力、产业承接力和人口吸引力。

加强生态涵养区韧性交通建设，完善市域高快速路放射线走廊，保障首都安全可持续发展，提升应急防灾能力。

第三节　提升道路建设和管理水平

第 42 条　差异化路网密度要求

聚焦内部网络织密与层级衔接，提高网络连通性和可达性，保障出行集散顺畅有序。因地制宜完善路网密度要求。综合考虑交通通行效率、公共交通与慢行交通可达性、健康街道等因素，结合城市空间单元、建设用地主导功能与开发强度，提出分区域机动化道路网密度与综合道路网密度指标，体现区域路网系统的适宜性与特色化，塑造高品质步行与自行车出行环境。集中建设区道路网密度力争达到 8 公里/平方公里，商业商务等就业集中地区的规划道路网密度可适当提高，高教园区、制造业工业区、仓储区路网密度可适当降低，但须避免因路网密度和道路交通进出造成周边路网拥堵。

专栏 2　机动化道路网密度与综合道路网密度
机动化道路网密度的统计对象包括城市道路、公路、街坊路与胡同中具有机动化交通通行功能的各类道路。 综合道路网密度的统计对象包括城市道路、公路、街坊路、胡同、步行与自行车专用路以及对公众开放的内部道路中具有机动化交通、步行与自行车交通通行功能的各类道路。

第 43 条　多措并举推进规划道路实施

坚持补齐短板与同步建设并举，全面提升道路连通性。存量地区紧密结合城市更新行动，通过空间腾退、功能优化整合等，优先打通断头路，保障微循环功能的完整性。新建地区严格落实土地开发与配套道路同步规划、同步建设、同步投用的原则，确保路网密度达标。强化跨部门协同联动，统筹破解跨区、跨铁路、跨河道等瓶颈路段的拆迁与建设难题，优先推动主干路实施，持续提升全市路网连通性和整体效能，全面提高道路实施率。

第 44 条　提升路网运行效率

强化高快速路智慧化管理。通过高快速路精细化治理、智慧化运维，统筹实施空间扩能、进出匝道管理、HOV 车道管理、潮汐车道动态调控等综合措施，提升长距离出行效率，提升“四个中心”功能承载地区之间联系效率。

推进重点区域路网智慧化升级。依托大数据精准识别常发拥堵路段与节点，针对性优化交叉口渠化、节点交通转换设计，推广自适应信号控制、动态车道管理、智慧交通诱导等技术，重点缓解医院、学校、商圈、枢纽等区域拥堵状况，保障路网运行平稳有序。

建立有效的路网评估机制，形成“建设——评估——优化”的闭环管理体系，持续提升路网整体运行效率与通行能力。

第 45 条　推进街道空间品质提升

推动道路与两侧公共空间有机融合，统筹步行、非机动车、机动车等多元出行需求，利用建筑前区与道路红线空间，实现交通空间集约利用与功能重构。通过各级道路的断面优化，构建连续、安全、物理隔离的骑行环境。通过植被遮阴、街道家具优化与桥下空间改造，打造无障碍、宜人、连续的步道系统。提高轨道交通站点周边、地面公交站点周边、桥下空间及道路交叉口精细化设计水平，打造安全、便捷、舒适、包容的现代化交通环境。

第六章　提升公共交通系统吸引力和竞争力

深化公共交通优先发展战略，坚持城市资源集聚优先、设施用地集约优先、投资安排高效优先、路权分配共享优先、财税扶持精准优先，支撑城市可持续发展。完善以轨道交通为主体，地面公交为保障的公共交通系统，引导出租车（含网约车）、班车、校车、互联网租赁自行车等辅助型公共交通方式有序发展。加强地面公交与轨道交通“两网融合”，提升公共交通系统吸引力与竞争力。

第一节　构建协同高效的轨道交通体系

第 46 条　推动轨道交通“四网融合”

加强干线铁路网、城际铁路网、市域（郊）铁路网、城市轨道交通网“四网融合”，形成互联互通、功能互补、资源共享的多层次轨道交通网络。利用既有铁路富余运能开行市域（郊）铁路列车，加强市域（郊）铁路网与城市轨道交通网多线多点衔接，提升换乘接驳便捷性。统筹各层次轨道交通服务标准，实现铁路客运枢纽与轨道交通站点高效衔接，提供便捷高效的轨道交通出行服务。

第 47 条　打造站城融合、高效便捷的轨道交通体系

构建“内面外廊、以快为先、跨界联动、枢纽锚固”的线网格局，加强轨道交通对重点功能区的服务，推动

重点功能区轨道站点周边公共空间改善，支撑引领城市空间结构和功能布局优化。规划轨道交通线网总里程约2683公里，其中规划区域快线包含市域（郊）铁路，线网里程约1058公里，城市轨道交通线网里程约1625公里。

促进轨道交通与城市的协调融合发展，围绕轨道交通站点塑造集约紧凑、复合多元的土地利用格局与功能业态，提高规模集聚程度。

第48条　科学布局轨道交通网络

统筹铁路运力资源和城市轨道交通服务，打造由区域快线、地铁快线、地铁普线、中低运量线、机场专线组成的层级分明、协同高效的轨道交通发展格局。

区域快线主要服务生态涵养区新城、跨界地区与城市其他区域之间的快速联系需求。地铁快线主要服务中心城区与城市副中心、多点新城之间的通勤客流需求，提供大站快车服务。地铁普线尽可能覆盖城市主要功能区，满足多样化出行需求。中低运量线配合地铁普线提高城市轨道交通服务水平。机场专线主要服务机场客流快速抵离。

中心城区以弥补断点、增加覆盖、提升服务为核心，着力提速度、优衔接、补结构。城市副中心加强与中心城区联系，提升对新城和北三县的辐射带动作用，推进

构建内部面状网络。充分发挥既有轨道廊道作用，实现多点地区与中心城区快速连接。生态涵养区采用“市域（郊）铁路+城际铁路”的复合服务模式，实现高效绿色发展。分层次、差异化提供跨界地区轨道交通供给服务。

第 49 条　多措并举提升轨道服务水平

综合施策推动既有线网提质增效。结合既有线网提升改造，打通网络断点，提高轨道线路之间水平换乘、垂直换乘的便捷性和舒适性，持续提升线网服务水平。通过大站快车、大小交路、跨线运营等方式优化轨道运营组织方案，促进轨道交通供给与城市功能布局、居民出行需求相匹配。

完善轨道交通线网层级，加快建设轨道交通快线网络（含区域快线、地铁快线），优先在中心城区和城市副中心、多点新城之间的骨干廊道构建轨道交通快线，提升乘客出行效率，缩短时空距离。推动市域（郊）铁路与城市轨道交通多点衔接，强化市域（郊）铁路与城市轨道交通快慢功能互补，完善多向联通网络。

建立既有轨道交通站点常态化评估机制，结合城市更新统筹盘活站点及周边存量资源。通过功能复合、业态升级、空间互联互通等方式，推动轨道交通站点向城市活力中心转变。

第 50 条　提供高效便捷的接驳换乘条件

提供更加人性化的轨道交通接驳换乘条件，加强轨道交通站点接驳换乘设施建设。围绕轨道站点构建 10 分钟接驳圈，按照步行、非机动车、公交、小客车（含出租车）的优先级安排接驳设施。

构建安全、连续、便捷的步行系统，打通微循环系统，搭建地下通道、空中连廊、地面步道相结合的立体慢行网络，系统提高轨道站点周边步行路网密度，缩短步行接驳距离，全面提升轨道站点周边步行通达性。

在保障人流快速疏散前提下，鼓励非机动车停放设施、绿地、人行道等一体化规划设计，依托空间复合利用、存量资源挖潜等多元手段，合理布设非机动车接驳设施。

深化轨道交通与地面公交协同，科学设置公交接驳线路，针对轨道站点步行有效服务范围外的客流集聚区域，开通点对点公交接驳微循环线，缓解非机动车接驳停放压力。

第二节　提供便捷可达的公交服务

第 51 条　促进地面公交与轨道交通“两网融合”发展

结合轨道交通服务水平差异化优化地面公交线网，分圈层加强地面公交与城市轨道交通在线网、站点及运营

层面的全方位协作融合。适应轨道交通“内面外廊”的布局结构，轨道交通线网密集地区以“去重、织补、提效”为重点，持续优化轨道交通廊道相关公交线路与站点，提升资源配置效率；外围地区以“补白、饲喂、扩能”为重点，提升公共交通整体快速通勤服务水平。

专栏 3　两网融合重点措施
“去重、织补、提效”：优化与轨道交通廊道高度重合、客流效益低下的公交线路。以地面公交织补轨道交通线网，形成更具韧性、可达性与包容性的公共交通网络。通过优化公交站点布设、运营调度与信号控制等措施，提升与轨道交通换乘便捷度，强化地面公交集散与接驳效率，提升地面公交系统运行效能与服务品质。 “补白、饲喂、扩能”：强化地面公交对新城及乡镇等轨道交通服务薄弱区域的保障作用，填补轨道交通服务空白。强化外围组团至轨道交通站点的微循环公交饲喂接驳服务，扩大轨道交通辐射范围。优化地面公交通行保障，提升干线公交运力与速度，构建快速通勤走廊，分担轨道交通大客流压力。

第 52 条　科学布局地面公交快速走廊

结合轨道交通廊道服务水平和地面公交客流需求，近期依托三环路、四环路、京港澳高速、京藏高速、安立路、京承高速、京通快速路、阜石路，科学布局地面公交快速走廊，远期结合客流情况动态优化调整，弥补轨道交通运能与覆盖不足。规划的远期轨道交通廊道近期开行地面公交快线，培育公共交通客流。持续完善多样化地面公交

服务网络，结合各主要地面公交快速走廊的运行路况、客流特征和通行需求，优化公交专用道管理，优先保障地面公交路权，满足多元化快速出行需求。

第 53 条　完善公交普线和微循环线

增加城市次支路地面公交线网覆盖率，推动地面公交普线向织补轨道交通线网、服务地方生活性集散出行的中短线转型，提供“全年龄、全天候、多样化”出行服务。推进城乡公交一体化发展，扩大地面公交线路覆盖范围，保障乡镇地区公交运营服务。

打造“距离短、频次高、周转快”的微循环公交线路，强化主要居住区、办公区与轨道交通、公交干线间的衔接，提供便捷、灵活、可靠的接驳服务。缩短地面公交站点与居住区、办公楼和轨道交通站点出入口的衔接距离，改善站点可达性与出行便捷性。2035 年 50 米内公交接驳的轨道站点比例达到 100%。

第 54 条　持续提升地面公交出行服务水平

持续优化学医景商重点地区的地面公交特色线路，探索需求响应式公交，满足多元出行需求。增强节假日、重大活动、特殊天气应急保障等场景下的地面公交服务能力，制定多场景预案，提升地面公交系统韧性。强化地面公交与轨道交通的协同衔接与能力互补，提升公共

交通整体韧性水平。

定期监测地面公交客流及服务水平，通过动态评估，精准优化低效线路。健全地面公交线网优化调整机制，强化公众参与，提升地面公交服务水平。

第三节　加强枢纽体系建设

第 55 条　构建分工明确的枢纽系统

立足北京城市战略定位与京津冀协同发展，加强枢纽体系建设，围绕 2 个国际航空枢纽、10 个全国客运枢纽、20 个区域客运枢纽、若干个城市公共交通枢纽，构建“2+10+20+X”的客运枢纽体系。以绿色低碳、智慧赋能为导向，促进枢纽一体化运营融合，优化内外交通衔接，提升接驳效率与乘客换乘体验，实现各层级网络高效联动。强化枢纽与城市功能融合，与重点功能区空间布局耦合，提高枢纽对经济、产业的促进作用，打造安全便捷、服务优质、彰显文化魅力的首都交通门户。

专栏 4　客运枢纽体系
国际航空枢纽：承担国际及全国航空客流在北京的中转和集散功能。进一步完善机场陆侧接驳系统，提升面向区域和城市的交通服务水平，形成具有国际竞争力的北京国际航空枢纽格局。 全国客运枢纽：依托高速铁路、城际铁路和普速铁路打造全国客运枢纽，主要承担国家长大线路和首都地区市域（郊）铁路客运功能。结合城市更新，推进站城融合，加强铁路与城市交通体系的顺畅衔接和一体化运

营服务。预留 2 处全国客运枢纽。

区域客运枢纽：依托高速公路、城际铁路与区域快线廊道，统筹布局区域客运枢纽，构建高效的公共交通运输体系，保障对外交通与城市交通顺畅衔接，支撑非首都功能疏解。结合公路客运需求变化，推动公路客运枢纽向城乡出行综合服务节点转型，提升城乡客运服务质效。

城市公共交通枢纽：依托中心城区与新城、新城与新城之间的主要交通走廊，统筹布局城市公共交通枢纽，承担跨区域交通转换功能。沿轨道交通廊道合理设置城市公共交通枢纽，扩大轨道交通服务范围，深度耦合城市功能区布局，高效服务商务区、居住区等大客流集中区域出行需求。结合重点景区客流需求，因地制宜设置城市公共交通枢纽，强化交通联络、旅游服务等功能。

第 56 条　以枢纽锚固快速公共交通网络

结合轨道交通廊道和地面公交快速走廊，通过枢纽锚固快速公共交通网络。中心城区聚焦存量优化，充分发挥轨道交通网络高密度、高覆盖的优势，在主要交通走廊的客流转换节点设置城市公共交通枢纽，实现不同方式客流的高效集约换乘。新城地区结合轨道交通站点依需设置城市公共交通枢纽，进一步扩大公共交通的服务范围，减少直接进入中心城区的小客车交通量，将新城地区客运枢纽打造为地区活力中心。

新增城市公共交通枢纽以小型化为主，集约化布置换乘接驳功能，服务轨道交通、地面公交、非机动车（电动

自行车、私人自行车、互联网租赁自行车）、小客车等多方式客流需求。布局多样化的交通配套设施，设置微循环公交充电、非机动车停放及电动自行车充电、小客车临停等功能，适当融入便利店、末端配送（快递柜）等便民服务设施，提升居民通勤的效率和便利性。

第 57 条　深入推进枢纽更新提质与融合发展

加快推进既有枢纽设施功能提质升级，强化城市综合服务功能。枢纽内补充完善地面公交上落客、出租车网约车上落客、电动自行车停车充电等功能，根据客流特征安排旅游接驳、公路配客等功能，缩短各方式之间换乘距离，提高出行效率。结合枢纽区位，积极补充区域内公共服务设施短板，实现对一刻钟生活服务圈的补充完善和提质增效，通过微绿地、微空间等方式精细化提升空间品质。适当引入综合城市功能，推动枢纽更新与城市发展深度联动，充分发挥交通集散、产业带动、城市服务的综合效益，带动枢纽周边片区城市更新和功能集聚。

第四节　优化公共交通场站系统

第 58 条　推动轨道交通车辆基地资源共享和集约利用

统筹城市空间结构与用地空间利用布局、轨道交通线网特征、资源共享需求，坚持因地制宜、集约高效原则，科学确定车辆基地的功能定位、空间布局及建设规模，

保障轨道交通网络安全高效运转，推动土地资源集约高效复合利用。结合车辆基地选址条件、周边用地规划及开发潜力，科学论证车辆基地综合利用可行性，整合轨道交通功能与用地资源，推动车辆基地向复合化、多样化综合利用转型。

第 59 条　分圈层完善公交场站功能体系

结合人口规模、民生保障及需求变化，动态调控公交车辆规模，优化公交场站规划布局，强化空间用地保障，鼓励复合利用。

统筹布局公交保养场，严格遵循安全生产要求，结合功能保障需求与经济合理性原则，服务核心区、中心城区的公交保养场主要布设在五环、六环圈层，服务新城的公交保养场原则上每区一处，鼓励建设停保中心。

强化公交中心站、首末站功能协调，推进“驻运分离”模式。中心城区首末站聚焦运营组织核心功能，驻车功能逐步外移，保留必要备车保障能力，驻车需求主要由公交中心站统筹承担。鼓励公交中心站立体化建设，优先推动现状有条件的平面公交中心站实施立体化改造，提升空间利用效率。优先聚焦轨道交通站点 300 米半径范围内的现状公交场站，结合场站区位特征、规划要求、建设时序等

因素，按照先建后迁、梯次承接的原则，分类精细化推进场站实施和功能优化。

第 60 条　鼓励交通设施功能复合，提高资源配置效能

推动交通设施提质增效，进一步强化城市综合服务功能，充分发挥空间综合效益。倡导集约立体的场站功能布局，在保障功能需求的前提下，鼓励场站综合利用，通过复合、兼容、配建等模式，提升土地利用效率。深化场站与城市功能融合，推动与商业办公、社区服务、便民零售、文化休闲等多元业态有机衔接，促进交通功能与城市生活服务功能协同增效，提升资源利用效率，激发城市更新活力。利用数智化手段推动既有交通设施融合化、安全化、绿色化发展，提升存量设施利用效能。

第七章　推进交通系统绿色低碳转型发展

塑造高品质慢行环境，引导出行结构优化。深化运输结构调整，打造全链条低碳货运体系。完善车辆能源补给设施布局及功能，支撑交通能源结构绿色化转型。推进交通系统规划、设计、建设、运营、管理、养护全链条绿色低碳转型，系统施策降低交通领域碳排放。

第一节　构建林荫交织、灰绿相融的花园交通系统

第 61 条　强化道路系统与花园城市理念融合

新（改）建道路在规划阶段同步统筹绿化彩化设计，健全配套标准、规范和技术指引，将绿廊连通、彩化风貌、花卉景观、生物多样性等纳入城市主干路、立交桥等基础设施同步设计，充分保护现状林木资源，全域推进特色彩化林荫道路建设，提升道路沿线空间的绿视率，达到“出行即游憩”的景观效果。

第 62 条　推进交通系统与沿线绿化带一体化融合设计

统筹道路红线内绿地与沿线防护绿地、周边区域绿地等一体化设计，打通道路绿化带与城市公园、小微绿地、绿楔、滨水廊道的连通通道，构建贯通全域的绿色通风廊道。

统筹交通设施与绿化空间一体化设计。采取攀援彩化植物、景观花境等措施，将公交场站、地面公交站点、轨道交通站点出入口等打造为花园式站点、花园式候车区。

第 63 条　构建特色彩化林荫路体系

落实“春新彩、夏浓绿、秋斑斓、冬银墨”四季景观要求，因地制宜配置乡土观花、彩叶乔木，分路段规划主题林荫廊道，兼顾道路降噪滞尘、生物多样性保育、景观风貌塑造等目标。将国际交往通道、两轴及其延长线、高快速路放射线等道路打造为高标准城市画廊和四季彩化林荫路。将环路等快速路打造为环城花廊和彩化林荫路。以口袋公园、小微绿地串联生活性主次干路、支路系统，打造亲民型林荫街巷。过街天桥、人行通道应同步设计立体彩化空间，形成车行观景、步行游憩复合线性生态廊道。

第 64 条　桥下灰绿空间彩化绿化提升

统筹交通安全管控与桥下空间复合利用，鼓励新建桥区利用桥下空间建设低线公园，形成绿化彩化片区、连续慢行廊道和便民休闲活动场地。加强存量桥下空间更新盘活，按照“应绿尽绿、能彩尽彩”的规划导向，差异化开展桥下空间绿化彩化改造提升，形成“一桥一景”立体生态节点，补充花园城市便民游憩空间短板。

第二节　塑造全龄友好慢行环境

第 65 条　构建多层次、特色化慢行网络

建设步行和自行车友好城市，以高品质慢行环境支撑城市高质量发展。构建“连续安全、便捷可达、舒适健康、全龄友好、充满活力”的城市慢行交通系统，提升城市慢行交通吸引力，引导绿色出行方式转变。

构建多层次、特色化、连续、开放的慢行网络，依托城市道路的人行道和自行车道，形成慢行系统主体网络。通过设置街坊路提高慢行路网密度，提升慢行系统通达水平。依托胡同打造高品质、特色化的慢行出行及休闲空间。通过在商业、文娱活动聚集处规划建设步行街，提升街道活力，为市民创造高品质的交流与交往空间。因地制宜，按需规划建设自行车专用路。

构建“三级五类”绿道体系，统筹高速公路、快速路、铁路沿线绿色空间资源，因地制宜构建兼具生态屏障、交通防护、慢行休闲功能的绿色廊道体系，推动慢行网络与生态空间深度融合。

专栏 5　“三级五类”绿道体系
构建由“市级绿道——区级绿道——社区绿道”三级、“城镇休闲绿道、平原郊野绿道、山区森林绿道、历史文化绿道、滨水游憩绿道”五类绿道相互配合的绿道体系，共同承担生态、风景、文化、绿色交通等

功能。聚焦两轴地区、北京老城、一绿地区、二绿地区、三条文化带、浅山区、潮白河两岸地区等，着力打造市级特色品牌绿道。

第 66 条　点面结合，完善慢行网络

以“十五分钟生活圈”为基本单元，围绕轨道站点、学校、医院、枢纽、公共中心等关键节点，构建 1 公里范围内步行便捷、5 公里范围内骑行舒适的慢行网络。通过精细化设计、无障碍贯通、环境整治与智慧赋能，确保慢行路径连续，系统性提升慢行出行全过程的安全感、便捷度与舒适性。

推动城市道路慢行网、绿道网、滨水慢行网“三网融合”，鼓励打开公园边界围墙，整合道路绿化与滨水绿地，实现功能互补、空间互联、服务一体的慢行网络，满足多样化慢行出行需求。

第 67 条　推进慢行网络贯通与提质

打通慢行网络瓶颈段，确保网络物理连续。推进交叉口友好化改造，通过建设安全岛、彩色铺装、行人优先信号等措施，提升慢行出行友好度。强化多网融合节点设计，在“三网”交汇处、公共交通站点地区，进行一体化设计，设置清晰的标识引导系统、舒适的休憩设施与安全的照明系统，提升转换体验。提高“公共交通+慢行”衔接水平，合理设置非机动车停放空间，不断提高公共交通站点周边

慢行系统的连通性、便捷性、舒适性。

围绕滨水空间、绿化空间营造，系统优化慢行网络，同步提升对外交通通达水平，完善停车场等配套服务设施，推动空间综合价值最大化。

第 68 条　提升安全、便捷、舒适的慢行体验

优化道路通行无障碍设施布局，提升公共交通无障碍服务水平。结合城市更新行动打通居住区与慢行系统、公共交通站点间的无障碍路径。推行人行道、公交站台等交通设施无障碍化改造，确保盲道、人行横道、天桥及地下通道等路径连续、平整。

完善学医景商、历史文化街区等重点地区慢行系统。通过设置清晰的慢行引导标识系统，保障慢行空间的畅通与舒适。实现公共交通站点、停车场与公共设施入口的便捷联系，鼓励建筑前区与慢行空间一体化设计。因地制宜通过机动车限速、限行及停车管理，降低机动车交通干扰，营造历史文化街区“安宁交通”。

第三节　构建现代化城市物流服务体系

第 69 条　完善城市物流节点体系

以服务首都功能为核心，以保障城市运行为基础，加快城市物流节点转型升级，打造“功能匹配、布局合理、集约高效、绿色低碳”的现代城市物流节点体系。

专栏 6　城市物流节点体系
城市物流节点体系由物流基地、物流中心、配送中心、末端配送场所组成。 物流基地重点承接外埠进京货物集散与中转分拨功能。物流中心主要服务区域商贸流通、专业物流及相关产业配套物流需求。配送中心承接物流基地、物流中心辐射，开展规模化集中配送。末端配送场所聚焦便民服务，提升城市物流保障支撑能力。

第 70 条　深化物流基地与产业发展的衔接适配

聚焦智能制造、医药健康、新能源汽车等高端制造业货运服务需求，重点面向三城一区等重点功能区，增强物流基地与产业发展的衔接适配能力，强化城市内外货物转换功能。持续推进顺义空港、经开区马驹桥、大兴京南、平谷马坊物流基地的转型升级，加快房山窦店物流基地建设，推进昌平南口物流基地前期研究工作。

第 71 条　优化末端服务设施配置

优先在商业区及大型居住区等客流、货流集中区域布局末端配送场所。统筹施划货车专用停车位或优先车位，配套完善装卸作业设施及电动车辆充电设施，预留新型物流技术装备的应用发展空间。

第 72 条　加强城乡均衡的物流配送服务

支持快递末端服务设施布局建设，补齐乡村快递基础

设施短板。推动乡村地区客货邮融合发展，鼓励客运站、公交首末站等拓展货运物流、邮政快递、商贸供销等功能。整合共享运力资源，依托乡村公交线路开展快件代运服务，构建城乡协同、高效便捷的农村物流配送网络，实现城乡物流服务均等化、一体化发展。

第四节　推动货运体系绿色低碳转型

第 73 条　优化货运通道网络

加快过境货运功能外移，推进铁路货运环线建设及区域编组功能外迁，加快六环路过境货运功能外移，提升首都环线高速公路对过境货运的吸引力。优化货运车辆进出中心城区限行线路和时段，科学完善货运通道网络和交通管理措施。

第 74 条　推进运输结构调整

遵循“宜公则公、宜铁则铁”原则，持续推进公转铁绿色运输，重点提升矿建材料、钢材、煤炭等大宗物资的铁路运输占比，探索商品车、电子设备等高端产品及快递、生活用品的公铁联运路径，探索利用城市轨道交通开展物流配送服务，提升新能源货车比例，2035 年全市货物到发绿色运输比例不低于 15%。

提升铁路货运服务能力，提高京津冀地区物流调运水平及综合运行效率。推动铁路专用线进港区、连园区，

强化物流基地铁路运输支撑。研究提升平谷地方铁路货运能力，加强与天津港、唐山港、黄骅港等港口群对接，提升马坊——天津港等海铁联运设施能力。推进铁路货运场站布局优化，提升铁路货运场站资源配置效益。

具备集约化、绿色化集疏运条件的物流中心、配送中心强化铁路集疏运功能，“一点一策”明确主营货物品类及运营模式，全面促进城市货运集约化发展。

第五节　优化车辆能源补给设施系统

第 75 条　构建多能互补的车用能源补给设施体系

落实双碳目标，推进车用能源绿色化。推动大功率充电、氢燃料电池汽车等技术发展与应用。乘用车领域加速向纯电动化倾斜，重型货车和长途客运领域探索氢能应用，稳步降低传统燃油消费占比。到 2035 年，新能源车辆占民用汽车比例达到 28％。

坚持供需匹配与安全保供并重，构建以绿色低碳能源为主的多能互补车用能源补给体系。优先发展充电设施，推动充电与出行场景深度融合，构建“超充、快充满足快速补能，慢充适配长时停车”协同互补的公共充电设施体系。稳妥推进加氢设施建设，推进存量加油、加气设施优化升级，鼓励多元服务，保障车用能源结构平稳转型。

推动车用能源补给设施信息资源整合，实现多种能源补给设施的实时监测和智能调度，引导用户错峰补能、均衡使用，提高设施整体利用效率。

第 76 条　因地制宜、因类制宜布局车用能源补给设施

统筹考虑新能源汽车发展趋势、车辆补能需求时空分布、安全管控要求等因素，合理布局车用能源补给设施，鼓励在物流园区、公交场站、干线公路沿线优先布局，促进设施布局与城市发展相协调。

结合老旧小区改造、城市更新项目补充存量地区短板。推广充电基础设施“统建统服”建设方式，着力解决居住区充电难问题。围绕商业区、枢纽、重点功能区和大客流出行走廊，完善公共充电网络，缓解高峰时段排队问题。围绕氢燃料电池汽车应用场景和用氢需求，稳步推进加氢站规划建设。

第 77 条　提升车用能源补给设施应急保障能力

围绕首都安全和重大活动保障需求，加强设施安全管理和风险防控，系统提升车用能源补给设施应急保障能力，确保车用能源补给体系稳定可靠。

加强京津冀区域协同，推动车用能源补给设施网络与相关能源产业链跨区域衔接，提升首都都市圈整体运行效率和跨区域应急保障能力。

第八章　推进交通综合治理体系现代化

立足城市战略定位，适配超大城市交通运行规律，聚焦过境交通与本地交通、客运与货运、行驶与停放、机动车与慢行、个体交通与公共交通的多元需求，构建以法治为根基、服务为核心、全过程管控为抓手、全周期管理为保障、治理模式创新为动力的现代化交通综合治理体系。发挥多部门协同治理合力，通过全链条、精细化综合治理全面提升系统运行效能。

第一节　构建现代化交通综合治理格局

第 78 条　健全权责清晰、协同适配的现代化法治体系

完善顶层法规架构。严格落实国家交通运输、道路交通安全等上位法律法规，不断强化京津冀区域交通法规与政策的协同衔接，立足首都特点，进一步完善多网融合、共享出行等新兴领域的法规政策，实现全方位、全领域覆盖。

细化标准规范体系。健全覆盖交通系统全流程的地方标准体系，重点完善绿色低碳交通、无障碍出行、慢行系统、车路协同等领域的标准，推动标准与法规联动实施。

规范执法与监督机制。推进交通综合执法规范化建设，完善非现场执法、信用监管的法规依据，健全执法全过程记录制度，推动跨部门、跨区域联合执法制度化，建立法规实施效果动态评估与定期修订机制，确保法规体系适配城市交通发展的动态需求。

第 79 条　推进交通治理模式向协同多元共治转变

凝聚多元共治合力。构建权责清晰、上下联动、全域协同的全过程治理体系，完善“市——区——街道（乡镇）”分级治理体系，健全跨部门常态化协同联动机制，深化首都都市圈跨区域交通协同治理，健全规划衔接、执法联动、服务互通的工作机制，全面提升区域一体化治理效能。构建政府统筹主导、企业主体尽责、社会广泛参与的多元协同共治格局。

第 80 条　推进交通治理模式向智慧化、精细化转变

推进智慧化治理。推动跨部门、跨区域交通数据共享与开放，深化人工智能、大数据、车路协同、自动驾驶等在交通治理中的深度应用。

推进精细化治理。推行分区域、分时段、分类型的精准化管控，优化公交路权保障，畅通慢行系统网络，推动城市交通发展模式绿色转型。

第二节　持续开展机动车停车综合治理

第 81 条　构建动静协调、供需平衡的停车系统

遵循“动静协调、供需平衡、智慧治理、动态调整”的原则，构建与城市功能布局、公共交通发展、道路承载能力及拥车情况相协调的现代化停车体系。机动车停车位供给结构以建筑物配建停车为主，以社会公共停车场为辅，以道路停车为补充。

第 82 条　强化精细化、秩序化、智慧化停车治理

构建基层主导的区域停车综合治理体系。以需求为导向，合理划定治理区域，在区域内因地制宜、综合施策，着力破解现状停车供需分布不均衡的问题，提升设施使用效率与精细化管理水平，形成“以街道（乡镇）为主体、以居住区为核心”的区域停车综合治理机制，实现治理全覆盖，推进街区停车规范化、秩序化。

实施基本车位与出行车位分类治理。对于基本车位供给严重短缺的居住小区，强化政府引导、基层治理与社会共治，通过桥下空间整治提升、立体停车设施建设、内部资源挖潜、错时共享利用、路侧停车位施划等方式，持续增加停车位供给，切实缓解停车难问题，保障民生诉求。对于出行需求集聚的学医景商等重点地区，通过立体增容、经济杠杆、智慧调节等手段强化地区停车综

合治理。

全面加强停车管理与违停执法。严格停车执法，规范建筑退线区域停车秩序，加强公共停车场建设和停车共享地区执法，进一步培育市民“停车入位、停车付费、违停受罚”意识。

构建智慧停车管理体系。形成全市停车资源“一张图”，完善全市统一停车资源管理平台，整合共享停车信息平台，推动停车设施智慧设备改造。鼓励街道（乡镇）等基层治理主体探索实践数智化停车管理，利用现代化信息技术手段赋能基层停车治理工作。

第 83 条　完善建筑物停车配建标准与模式

建立与公共交通可达性挂钩的停车配建指标体系，细化停车政策分区，优化建筑物配建停车标准。结合城市更新，探索建立区域建筑物配建停车统筹机制，允许通过地块间整体核算、统筹平衡，统筹落实配建停车位指标，通过共建共享方式提升使用效率。停车缺口较大地区的新（改、扩）建项目，在满足配建标准的基础上，适度增加停车供给，补充地区停车缺口。

第 84 条　强化社会公共停车场政策支持和复合利用

强化规划引导和要素保障，鼓励采用租赁、先租后让、

政府作价出资入股等方式供应停车场用地。鼓励在停车场合理设置便民服务设施，提升综合收益和服务能力。推动新（改、扩）建公共绿地、广场、学校操场、公交场站等复合利用，补充停车设施。结合城市更新行动，鼓励利用老旧厂房、低效楼宇、临时用地等存量空间资源更新改造建设停车场，向社会开放。

第三节　加强电动自行车全链条综合治理

第 85 条　推动电动自行车与其他交通方式融合发展

电动自行车是绿色交通重要组成部分，是综合交通体系中中短距离个体出行的重要交通方式，也是公共交通接驳换乘的重要载体。严格规范管理电动自行车，推动电动自行车与其他交通方式协调衔接、融合发展。

第 86 条　加强非机动车秩序管理

探索建立与公共交通服务水平、空间承载能力等相协调的分区域电动自行车管理机制。加强电子执法手段应用，保障非机动车有序行驶。优化交叉口精细化设计，针对非机动车流量集中交叉口，优化交通信号配时，科学设置非机动车等候区，因地制宜优化非机动车道渠化，提升交叉口通行效率和安全水平。探索人行道限制电动自行车行驶的相关措施，保障人行道安全友好。

第 87 条　完善静态停放，强化配建保障

坚持“配套建设为主、独立建设为辅、临时设置为补充”的原则，压实地块主体责任，新建、改建居住建筑和公共建筑按要求配建非机动车停车及电动自行车充电设施，在地块内部解决电动自行车停放和充电需求。在学医景商、轨道站点等大客流区域深化存量空间挖潜，充分利用行道树间隔、桥下空间、绿化复合利用、周边空闲用地等增设非机动车停放空间，推进独立建设非机动车停车设施，合理配置老旧小区保障电动自行车停车区域充电设施，实现停充一体化。

第 88 条　建立电动自行车全生命周期治理机制

构建全链条闭环管控体系，提升治理效能，推进车辆精细化管理，围绕电动自行车登记、停放、回收等关键环节，构建全生命周期治理体系，明确全链条管理责任主体。健全跨部门协同监管与联合执法机制，强化源头管控与综合治理效能。广泛开展交通安全宣传教育，引导规范骑行、文明出行，营造安全有序的骑行环境。

第九章　加强智慧交通系统建设

以提升交通系统效能与服务水平为目标，构建“大脑+中枢”双核驱动的智慧交通系统。依托智慧交通大脑实现监测预警、指挥调度、应急处理、规划决策与社会服务的核心功能，依托数据中枢打通多方式、跨行业数据壁垒。建设泛在互联的数智交通基础设施，形成时空一体化的感知、通信、计算网络。深化智能网联、智慧信控、智慧公交、智慧停车等场景应用，推动交通规划管理从经验驱动向数据与人工智能双驱动跃升，支撑“双智”城市建设与居民高品质出行。

第一节　打造协同联动的智慧交通系统

第 89 条　建设智慧交通大脑

以数字孪生为内核，构建可生长、可联动、可决策的智慧交通大脑。依托垂域大模型和智能体等人工智能技术，实现交通运行监测预警、调度协同响应、突发事件处置、智能决策评估、公共服务推送的全链条闭环管理，支撑城市空间结构优化与土地利用效能评估，为“双智”城市规划与建设提供决策依据。通过数字孪生平台与实际交通系统联动，形成现状分析、场景仿真、评估优化的有效闭环，打造随城市发展不断生长的智慧交通系统。

第 90 条　构建数智融合的数据中枢

依托市级大数据平台汇聚行业交通数据，建立数据分类分级、确权授权、使用流通和市场化流通等运行机制，推动公共数据与企业数据融合创新。推动数据要素与交通运输行业深度融合，完善信息资源共享交换和开放服务能力。

第二节　构建泛在互联的数智交通基础设施

第 91 条　构建泛在互联的交通基础设施网

推动交通基础设施网与运输网、信息网、能源网深度融合，构建时空一体化的泛在通信与感知网络。探索多维感知、高精度定位、边缘计算等智能终端的规模化部署，使传统交通基础设施具备网联与计算能力，实现交通设施、运载工具、出行终端之间的全域即时连接。以交通为重要抓手，深度赋能城市治理与居民生活，串联出行、工作、消费、休闲等城市生活各环节。全面深化出行即服务理念，依托泛在连接的设施网络，支撑航空、铁路、轨道、公交、慢行等多元方式的信息互通与服务协同，逐步实现一票制、一站式出行服务。

第 92 条　有序推进既有交通基础设施数智化改造

利用新技术赋能既有交通基础设施，重点对高速公路、普通国省道及城市主干路进行数字化与智能化改造，完善

电子不停车收费门架、路侧智能终端、智慧信控系统等设施应用，提升干线通道主动管控与区域交通协同控制能力。推动道路智慧养护，提升基础设施安全监测覆盖水平，实现设施运行状态可感知、可评估、可预警，降低全生命周期运维成本。推进多杆合一、多箱合一的智慧杆柱建设，集约化采集动静态交通数据，实现存量设施的效能提升与数据赋能。

第 93 条　制定新建交通基础设施数智化标准规范

研究制定新建交通基础设施数字化与智能化标准规范，明确分级分类配置要求。根据道路等级、功能定位、预期交通量及场景需求，差异化部署感知、通信、计算等智能化设施，避免过度建设或标准不足。新建高速公路、快速路、枢纽场站等重点设施应同步部署必要的感知、车路通信、边缘计算等系统，预留技术升级接口。建立从规划设计、施工建设到运营养护全生命周期的数字化交付与管理体系，确保新建基础设施建成即具备智能化基础，从源头实现数智化有序提升。

第三节　推广智慧交通场景应用

第 94 条　深化智能网联与自动驾驶多场景应用

深度践行车路云一体化，分等级、分区域推进自动驾驶规模化应用。在重点区域科学布局车路云协同感知与

控制设备，支持智能网联汽车实现出行引导、事件预警、高阶自动驾驶，提升道路交通安全与运行效率。推动自动驾驶与物流配送、景区服务、园区接驳、智慧环卫、智慧巡逻等场景深度融合，降低人工成本，提高作业效率与标准化水平。探索无人车在末端配送、应急救援等特定场景的创新应用，形成立体化智慧运输体系，拓展城市服务时空边界。

第 95 条　建设智慧信控系统

推动交通信号控制从单线绿波向区域面控升级。完善全域交通感知与信号联网基础，实施精细化信号配时，落实时空一体化管控策略。构建“监测、预警、诊断、优化、评价”的联动机制，通过数据驱动的区域协同智慧管控，动态分配时空资源，实现自适应调整。推广干线协调、区域自适应、瓶颈溢出控制等策略，形成点线面结合的信控体系。面向全出行链提供路径级动态出行诱导与信号优先服务，实现高峰少拥堵、平峰不空等，显著提升路网通行能力与出行效率。

第 96 条　发展全链条智慧地面公交

以降本、提质、增效为目标，构建全链条智慧地面公交体系。通过实时客流监测、车辆智能调度、信号优先控制等技术，提升公交运营可靠性、准点率与运行效率，

增强公交吸引力。推广需求响应式公交、定制公交等智慧服务模式，实现运力与需求的动态匹配。建设面向乘客的数字化公交信息服务，提供到站精准预测、拥挤度提示、无障碍出行规划等功能，推动地面公交从有车乘向体验好转变。

第 97 条　构建全市智慧停车管理体系

汇聚经营性备案停车场及路侧泊位动态数据，以提高存量车位周转率为核心目标，推行无感支付、动态定价、共享停车等措施，缓解重点区域停车供需矛盾。针对医院、枢纽、商圈等热点区域提供分时段停车预约服务，减少巡游拥堵。实现停车数据统一接入、统一服务，形成全域互联、无感离场、精准预约、共享高效的停车新生态。

第十章　提升安全韧性保障能力

构建首都韧性交通保障体系，完善平急两用韧性交通网络，全面支撑首都功能和城市功能运行。因地制宜强化区域韧性水平，保障灾后应急疏散救援与恢复，实现应急救援迅速通达，守牢首都功能与百姓生命安全底线。

第一节　构建首都韧性交通保障体系

第 98 条　因地制宜提升分区域韧性保障能力

提升核心区内外快速疏散、救援及联络能力，推进应急疏散救援通道建设。

完善中心城区、城市副中心韧性交通网络，坚持供需匹配、适度冗余、安全可靠的原则，提升交通生命线廊道抗灾水平，推动一、二、三级应急疏散救援通道按规划实施，确保重要通道灾时畅通。强化城市副中心与中心城区联系，打造多方式协同的复合交通走廊，提高通道冗余度和多样性。

坚持避让优先、让防结合、尽快恢复的原则，以提升重要通道防洪、抗震能力为重点，提高多点地区重要通道抗灾水平。聚焦地质灾害高风险区重要通道防护，提升生态涵养区重要交通廊道韧性保障能力，加强自然灾害

高风险、地形地质条件复杂区域多通道、多路径连接。加强山区道路与防洪沟、截洪沟的统筹规划建设，提升山区高风险路段抗灾能力，提高镇村与区域路网连通水平，加强进出通道单一镇村的对外联系通道规划建设，打通村庄之间的“断头路”和瓶颈路，用好防火通道、森林步道、登山步道，筑牢生命安全多重保险通道。

第二节　完善平急两用韧性交通网络

第 99 条　构建分级响应的韧性交通保障体系

构建分灾害等级响应的韧性交通保障体系，保障灾后生命线畅通与快速恢复。罕遇巨灾情景下，坚持交通生命线廊道通达优先，打造安全可靠的应急疏散救援通道，支撑城市重要功能运转和救灾工作开展，严防重要区域形成交通孤岛。中等灾害情景下，以保障应急疏散救援通道通行能力为核心，匹配疏散、救援、物资运输需求与设施供给，防范因通道疏散能力不足和救援物资短缺造成伤亡扩大。低损伤灾害情景下，以缩短应急部门救援时间为导向，完善高效畅通的日常突发事件应急交通网络，满足小规模应急交通需求，确保受伤人员快速转运救治，支撑城市生产生活功能快速恢复。

第 100 条　建立多层次、立体化的韧性交通网络

以道路交通为主体，以铁路、航空为补充，打造平急两用、多方式协同的综合交通疏散、救援系统。依托国家综合立体交通网主骨架，完善韧性交通网络，提升通道韧性水平。全面提升韧性网络连通性和多元性，确保在主干网络局部受损时具备多重替代路径。为保障市域韧性城市空间分区之间高效连通，构建由交通生命线廊道、应急疏散救援通道、日常突发事件应急交通网络组成的“三类三级”交通网络。为增强首都韧性保障，依托铁路和航空运输，形成应急情形下区域协同联动格局，全力保障救援人员和应急物资运输畅通。

第三节　强化交通设施本质安全水平

第 101 条　加强交通设施防灾韧性建设

坚持预防为主，规划阶段统筹空间韧性布局，从源头规避地质、洪涝等风险区域。针对不同区域、不同防灾等级的交通设施，适度提高关键节点的抗震、防汛设防要求。建立重要应急通道路上空间安全性和两侧建、构筑物抗灾能力评估制度，定期开展抗灾能力评估，及时修缮和加固危险建筑，保障灾时应急通道的正常使用。提升轨道交通结构本体抗灾冗余度，强化关键节点与薄弱

部位的抗疲劳、抗冲击能力，确保设施在极端工况下的结构稳定性与功能可恢复性。

第 102 条　加强交通设施全生命周期运行监测

结合桥梁、道路、隧道等交通设施建设年代特征，对老旧重要桥梁和骨干道路进行系统性抗灾能力评估，充分考虑材料老化、结构退化及历史标准滞后等问题，实施分类、分级的精细化管理与韧性提升措施。引入物联网、雷达测绘、数字孪生等技术，构建全天候、全要素的交通设施安全运行监测网络，加强轨道交通结构变形、设备状态、环境参数等数据实时采集，运用大数据与人工智能等技术进行故障预判与风险预警。

第 103 条　强化地下交通设施安全管控

综合考虑地下空间地层结构特征、地下水分布情况和上升趋势、施工难度和安全风险等因素，引导轨道、隧道、地下通道等地下交通设施安全合理利用地下空间，加强已建成交通设施实时监测，做好抗浮防渗措施，新增地下交通设施按要求兼顾人民防空需要。针对不同的自然灾害、事故灾难、公共卫生事件、社会安全事件等风险场景，制定差异化防控措施与应急处置预案，推动风险辨识、评估、监测、处置的闭环管理。

第十一章　规划实施与保障措施

立足首都城市发展阶段与交通建设实际，坚持党建引领、高位统筹，完善部门联动、市区协同机制，分解落实重点任务。健全法规政策、跨域协同、投融资及治理机制，深化改革创新。建立规划纵向传导体系，常态化开展交通体检评估，推动规划落地，支撑首都高质量发展。

第 104 条　加强组织管理

坚持党建引领，以高质量党建推动综合交通高质量发展。坚持高位统筹、部门联动、市区协同，完善推进综合交通体系规划、建设、管理的工作机制。研究制定规划实施重点和时序建议，强化交通与用地实施的空间统筹与时序匹配，推动交通设施与城市建设协同。明确职责分工，按部门分领域统筹推进。

第 105 条　健全政策机制

完善地方性法规和相关配套政策。健全跨领域跨区域统筹协同机制，完善路市合作共赢的市域（郊）铁路实施路径。完善交通与土地融合发展政策体系，探索公交场站规划实施新路径，制定枢纽地区更新政策。健全多元化投融资与可持续运营机制，创新道路投融资和建养模式，

完善社会公共停车场投资、建设支持政策。完善交通精细化治理与行业监管机制，研究制定推进公共交通高质量发展的指导意见，探索地面公交与轨道交通一体化运营，健全电动自行车全生命周期治理机制，提升综合治理效能。

第 106 条　推动规划有效传导落实

加强规划要求在各级国土空间规划中的传导落实，建立“市级——区级——街区级——项目级”纵向传导体系，逐级分解落实综合交通规划战略目标、空间布局和实施重点等要求。

第 107 条　健全实施评估机制

对规划中确定的各项指标进行持续监测。组织开展一年一体检、五年一评估的常态化交通体检评估工作，形成发现问题、明确任务、推动解决的有效闭环。

图纸目录

图 01　京津冀地区综合交通现状图
图 02　北京市综合交通体系现状图
图 03　中心城区综合交通系统现状图
图 04　市域干线公路规划图
图 05　市域高快速路网规划图
图 06　市域轨道交通线网规划示意图
图 07　中心城区骨干路网规划图

北京市综合交通体系规划（2025年—2035年）

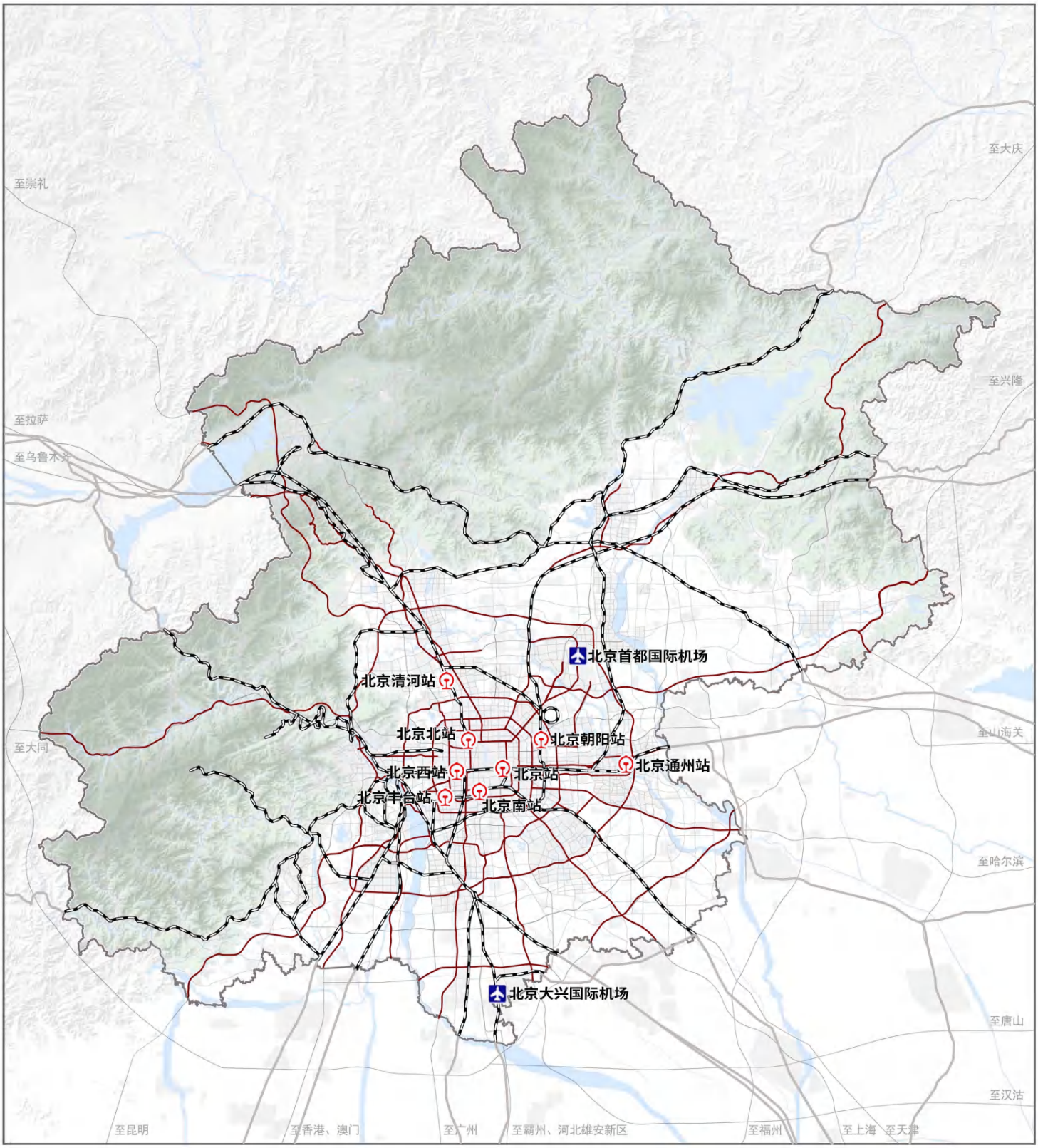
图 01 京津冀地区综合交通现状图



审图号：京S（2026）048 号

北京市综合交通体系规划（2025年—2035年）

图 02 北京市综合交通体系现状图



图例

- 高快速路
- 铁路线路
- 铁路客运枢纽
- 航空枢纽

N

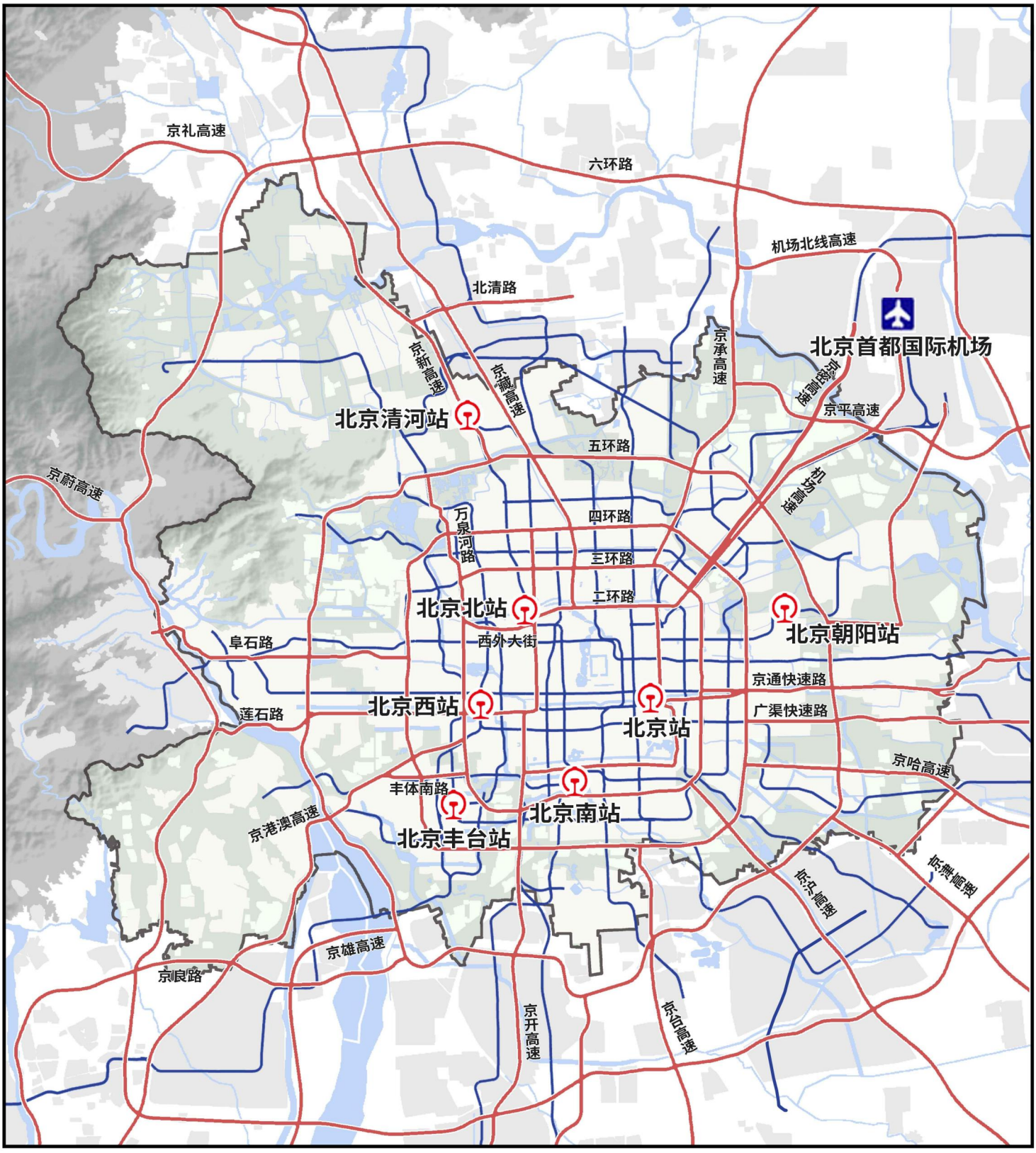
比例尺

0 5 10 20 30公里

审图号：京S（2026）048 号

北京市综合交通体系规划（2025年—2035年）

图 03 中心城区综合交通体系现状图



图例

- 高快速路
- 城市轨道交通线路
- 铁路客运枢纽
- 航空枢纽
- 中心城区边界

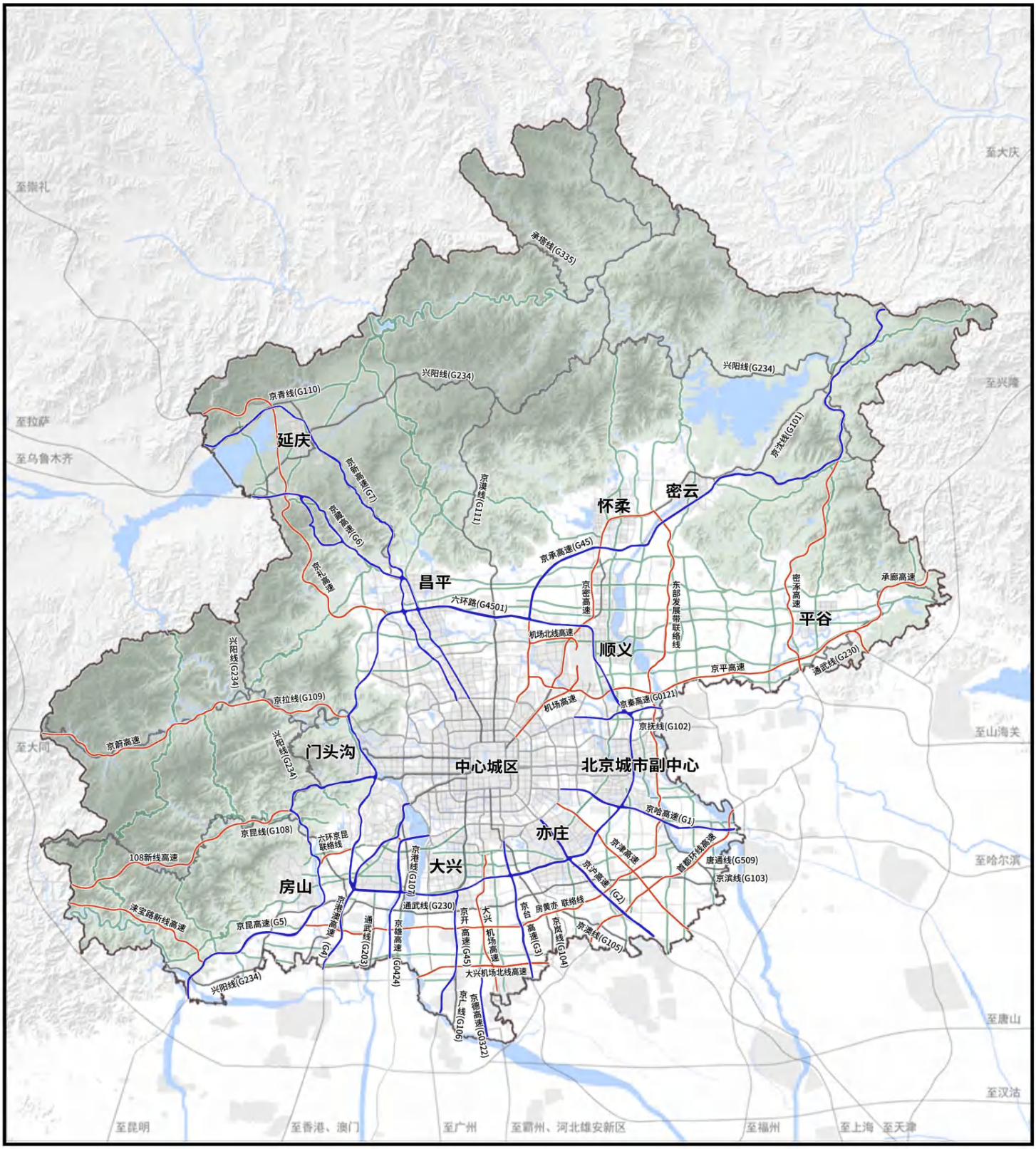
N

比例尺 0 1.5 3 6 9公里

审图号：京S（2026）048 号

北京市综合交通体系规划（2025年—2035年）

图 04 市域干线公路规划图



图例

- 国家高速公路
- 省级高速公路
- 普通国道
- 普通省道/城市道路

N

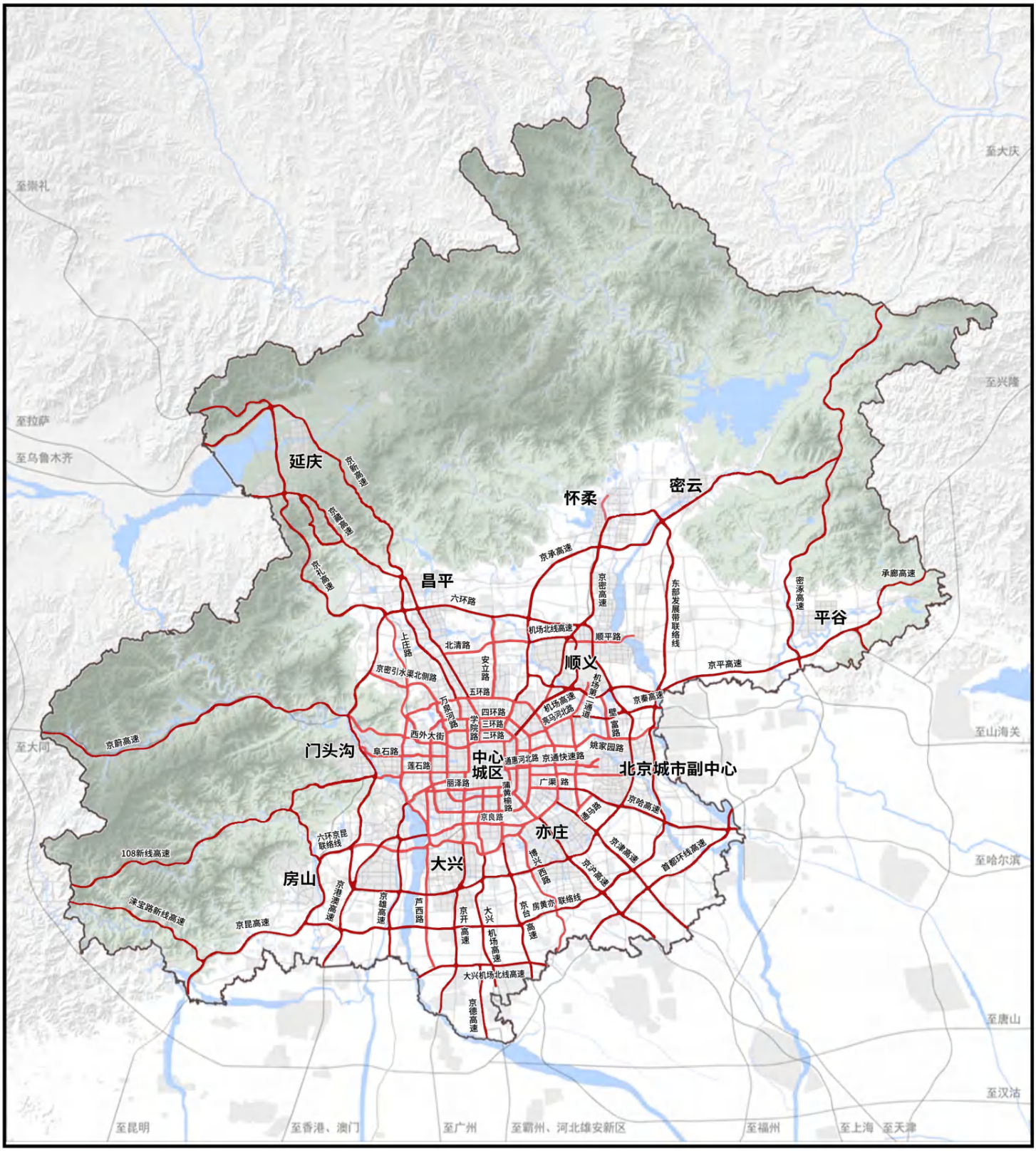
比例尺

0 5 10 20 30公里

审图号：京S（2026）048 号

北京市综合交通体系规划（2025年—2035年）

图 05 市域高快速路网规划图



图例

高速公路

城市快速路

N

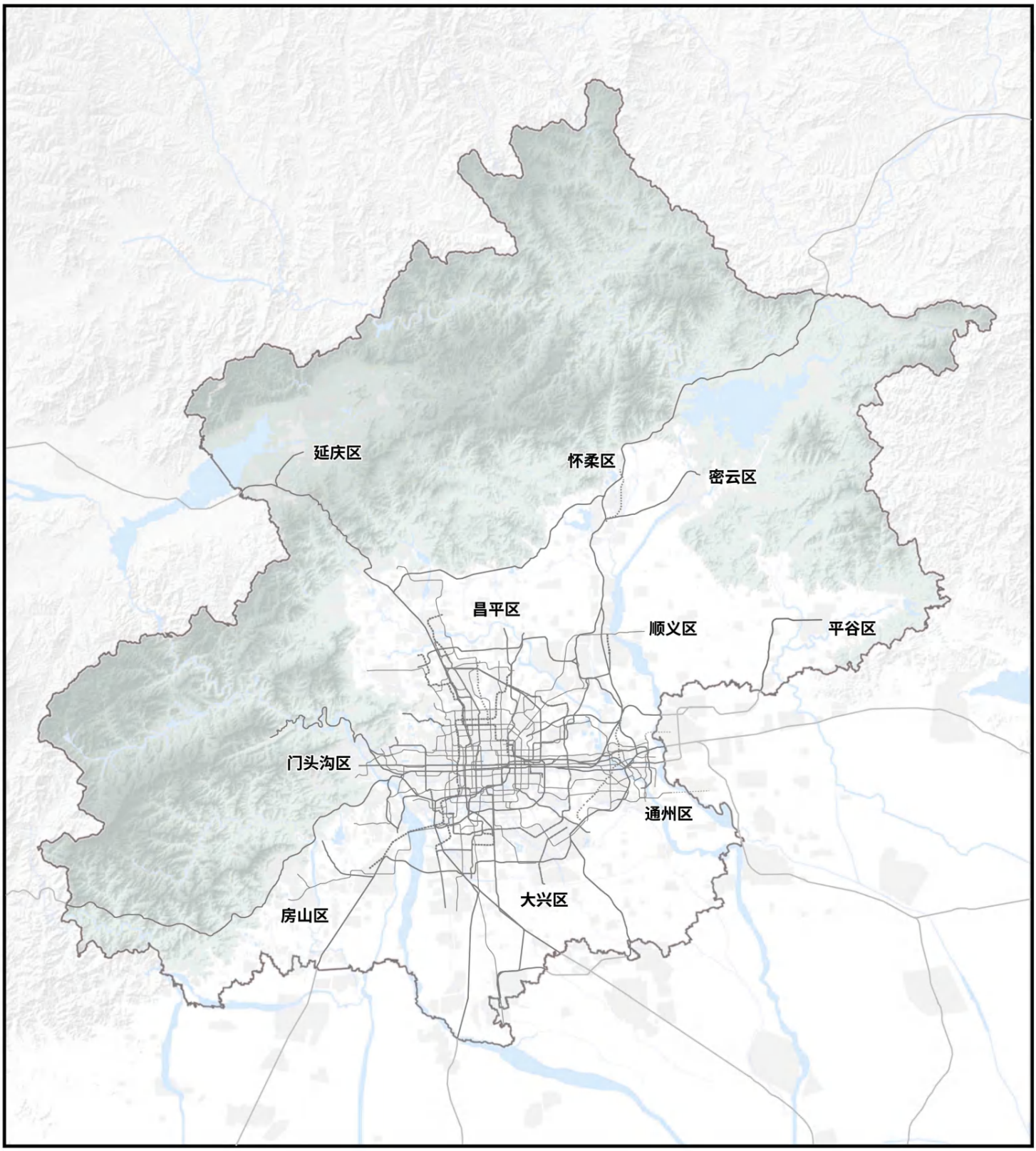
比例尺

0 5 10 20 30公里

审图号：京S（2026）048 号

北京市综合交通体系规划（2025年—2035年）

图 06 市域轨道交通线网规划示意图



图例

轨道交通线路

N

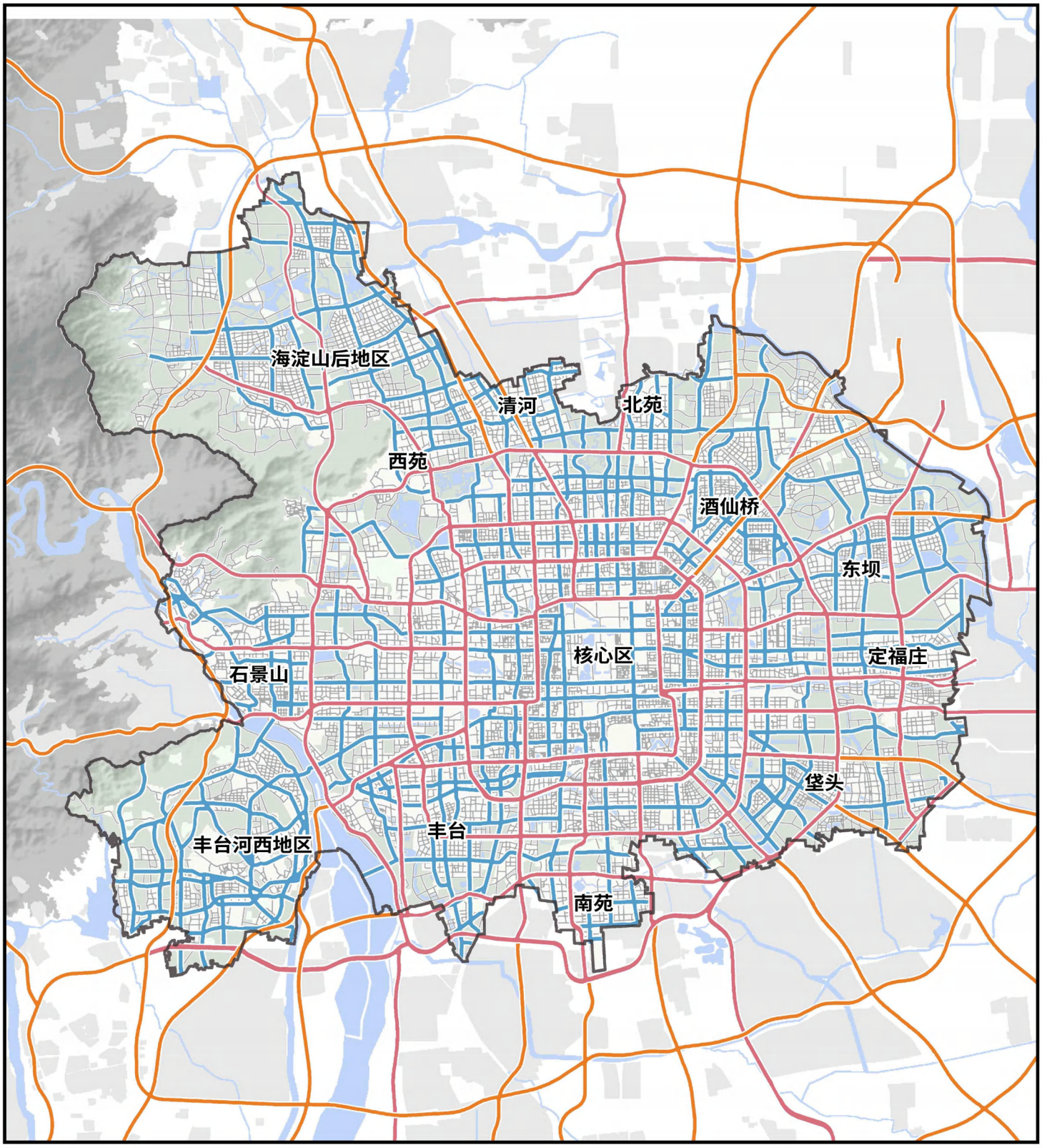
比例尺

0 5 10 20 30公里

审图号：京S（2026）048 号

北京市综合交通体系规划（2025年—2035年）

图 07 中心城区骨干路网规划图



图例

- 高速公路
- 城市快速路
- 主干路
- 次支路
- 中心城区边界

N

比例尺

0 1.5 3 6 9公里

审图号：京S（2026）048 号