

北京奥运交通丛书之三

北京奥运交通规划

Beijing Olympic Transport

Planning

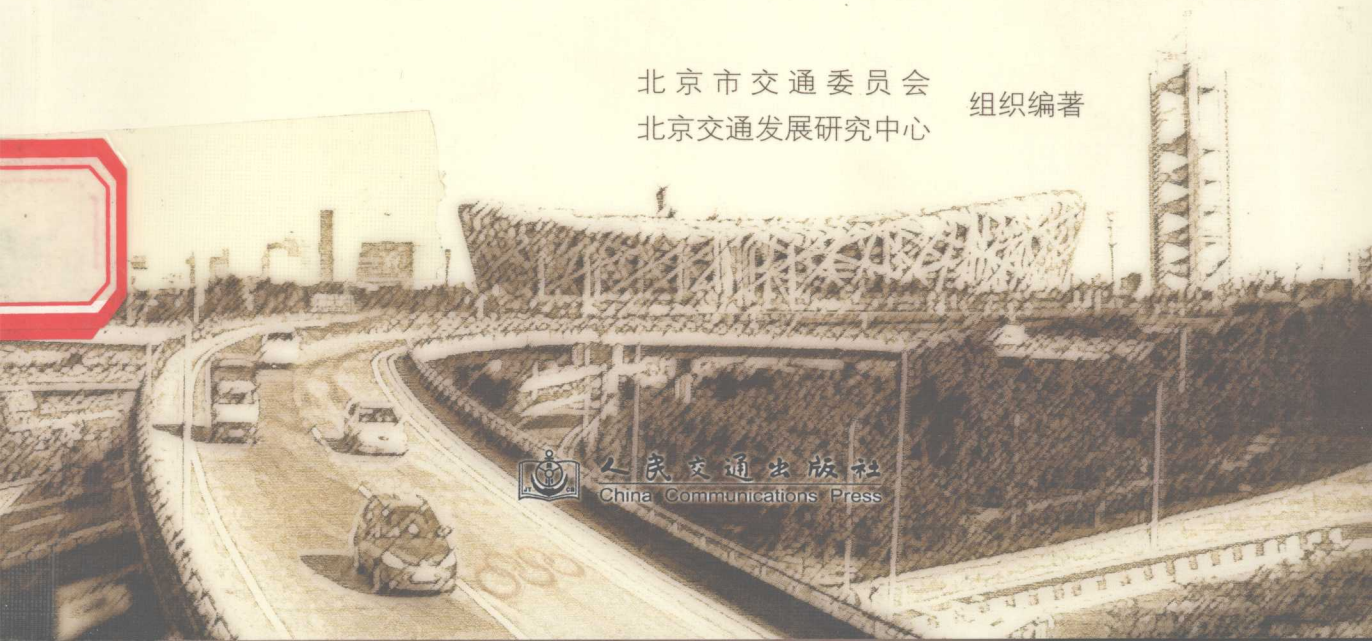
刘小明 全永燊 张仁 陈燕凌 孙壮志 编著

北京市交通委员会
北京交通发展研究中心

组织编著



人民交通出版社
China Communications Press



北京奥运交通丛书之三



北京奥运交通规划

Beijing Olympic Transport

Planning

刘小明 全永燊 张仁 陈燕凌 孙壮志 编著

北京市交通委员会
北京交通发展研究中心

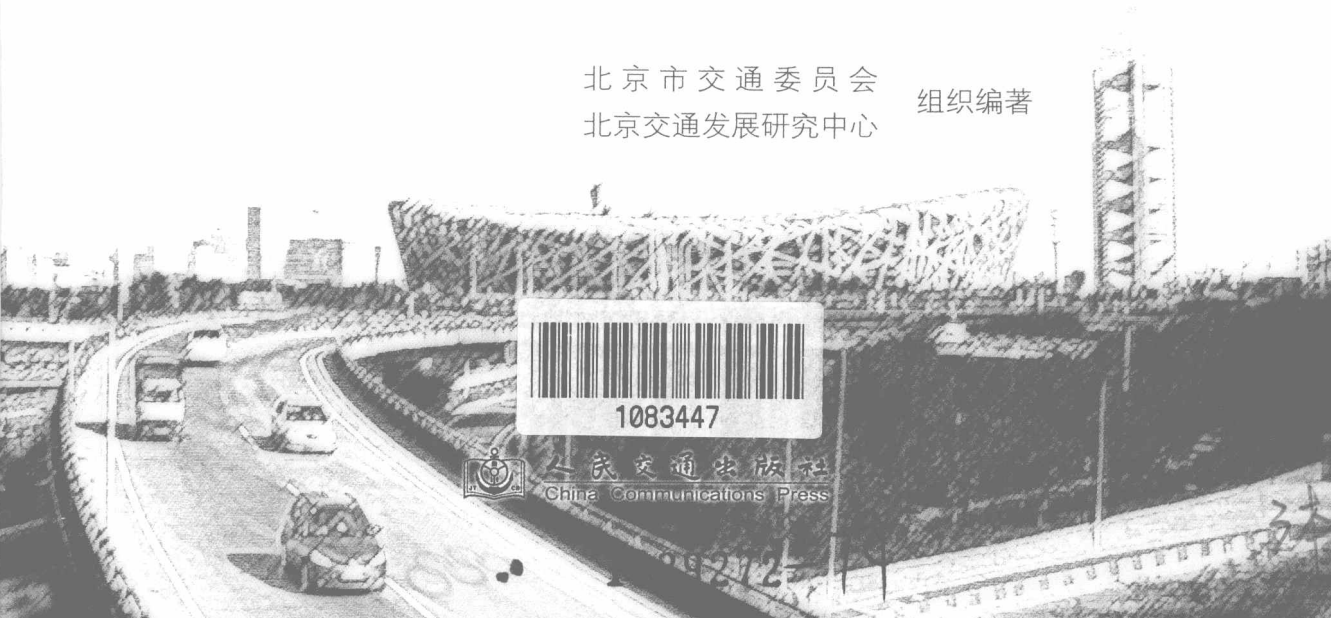
组织编著



1083447



人民交通出版社
China Communications Press



内 容 提 要

本书是北京奥运交通丛书之三，内容包括：概述、交通战略规划、交通基础设施规划、交通运行规划及规划方案的评估与优选。

本书可作为政府部门、大型活动组织人员决策和工作参考书，也可作为交通工作者、科技工作者、教育工作者研究和教学的参考资料。

图书在版编目 (CIP) 数据

北京奥运交通规划 / 刘小明等编著. -- 北京 : 人民交通出版社, 2010. 7

(北京奥运交通丛书 ; 3)

ISBN 978-7-114-08507-9

I. ①北… II. ①刘… III. ①奥运会—交通规划—研究—北京市 IV. ①G811.21②U491.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第119632号

书 名：北京奥运交通丛书之三
北京奥运交通规划
著 者：刘小明 全永荣 张 仁 陈燕凌 孙壮志
责任编辑：戴慧莉
出版发行：人民交通出版社
地 址：(100011)北京市朝阳区安定门外外馆斜街3号
网 址：<http://www.ccpres.com.cn>
销售电话：(010) 59757969, 59757973
总 经 销：人民交通出版社发行部
经 销：各地新华书店
印 刷：北京市盛通印刷股份有限公司
开 本：787×980 1/16
印 张：11
字 数：202千
版 次：2010年7月 第1版
印 次：2010年7月 第1次印刷
书 号：ISBN 978-7-114-08507-9
定 价：68.00元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

北京奥运交通丛书 编著委员会

顾 问 吉 林 赵凤桐 黄 卫 赵文芝

主 任 刘小明

副 主 任 周正宇 李建国 王兆荣 全永燊 郭继孚

成 员 池坤丽 李晓松 谷胜利 孟 桥 李 军 刘 缙
姜 帆 郝红专 张 仁 薛江东 容 军 孙中阁
吴天宝 刘通亮 冯建民 丁保生 崔燕苹 郑树森
张国光 晏 明 王德兴 谢正光 张树人 杨 斌
吴宏建 郭普金 王亚忠 戴景珠 贾 维 王 琪
王 灏 田振清 郝志兰 张 闽 向连方 张 彤
战明辉 于国成 郭卫亮 孙壮志

执行编委 王兆荣 郭继孚 郭卫亮 孙壮志 张奋搏

前 言

Preface

2008，百年奥运，中华圆梦。

在党中央国务院的坚强领导下，在北京市委市政府和北京奥组委的统一指挥下，在国际奥委会国际残奥委会和相关国际组织的积极帮助下，在全国各族人民的大力支持下，北京奥运会残奥会圆满成功。北京奥运会残奥会实现了有特色、高水平 and 两个奥运同样精彩的目标，达到了让国际社会满意、让各国运动员满意、让人民群众满意的要求，全面兑现了向国际社会作出的郑重承诺。北京奥运会残奥会的成功举办，为我们留下了丰富的物质财富和精神财富，同时也积累了宝贵的经验。奥运会后，北京市委市政府站在新的起点上，认真贯彻落实科学发展观，坚持“绿色奥运、科技奥运、人文奥运”理念，大力推进人文北京、科技北京、绿色北京建设，努力把首都建设成为繁荣、文明、和谐、宜居的首善之区。

北京奥运会残奥会的交通问题一直是国际社会关注的热点之一。从2001年申奥成功至2008年奥运会残奥会举办，这7年间，为实现申办奥运交通承诺，首都交通人深入学习实践科学发展观，全面践行“绿色奥运、科技奥运、人文奥运”理念，了解奥运交通需求、编制奥运交通规划、加快奥运交通建设、制订奥运交通政策、实施交通科技创新、评估奥运交通风险、落实奥运交通方案等，实现了北京奥运会残奥会期间交通安全顺畅，公共交通和城市货运保障有力，赛事交通与社会交通和谐运转，受到了国际社会、各国运动员和广大北京市民的高度称赞。

“新北京、新奥运”战略为北京交通的跨越式发展提供了难得的机遇：创新了科学高效的交通管理体制和运行机制；建成了一大批交通基础设施；大力优先发展公共交通，使人民群众普遍得到实惠、出行更加便捷；智能交通等一批科研成果得到了推广应用，城市交通管理服务水平进一步提高；实施了交通需求管理政策，积累了城市交通管理的成功经验；开展了交通安全隐患排查治理和交通应急演练，全面实现了“平安奥运”交通目标；成功实施了奥运交通运行各项方案，为举办大型活动做好交通保障积累了宝贵经验；锻炼培养了一批懂技术、能管理、会服务、高素质的交通服务团队和人员；首都交通行业服务意识和水平大幅提高，交通志愿者热情服务成为了首都窗口服务行业的靓丽风景；“公交优先、绿色出行”的理念更加深入人心；交通规划、建设、

运营、管理、服务水平明显提升，为北京奥运会残奥会提供了强有力的交通保障。

北京奥运会残奥会交通保障任务的圆满完成，为我们留下了丰富的物质财富和精神财富，同时也积累了宝贵的交通发展经验。站在新的发展起点上，北京市委市政府提出了今后一段时期建设以“人文交通、科技交通、绿色交通”为特征的新北京交通体系的目标，制订印发了《北京市建设人文交通科技交通绿色交通行动计划》，为建设“人文北京、科技北京、绿色北京”，努力把北京建设成为繁荣、文明、和谐、宜居的首善之区提供强有力的交通支持。

为进一步坚持以科学发展观为指导，借鉴奥运交通保障的成功经验推动首都交通发展，为大型活动交通保障提供借鉴，并为教学、科研人员提供研究参考，北京市交通委员会、北京交通发展研究中心组织有关人员编著了《北京奥运交通丛书》。这是集体智慧的结晶，也是将实践经验、科研成果与理论相结合的有益探索。

《北京奥运交通丛书》共分8册，从奥运交通需求、规划、建设、运行、政策、科技、安全应急等方面对北京奥运交通进行了较为全面的描述。《北京奥运交通总论》介绍了奥运交通工作的主要内容及做法经验；《北京奥运交通需求》介绍了北京奥运交通服务标准、需求特征、需求分析和北京奥运需求情况等内容；《北京奥运交通规划》介绍了北京奥运申办以来交通规划系统的构成及主要规划内容；《北京奥运交通建设》介绍了北京奥运筹办期间城市交通基础设施及奥运期间临时交通设施的建设情况；《北京奥运交通政策》介绍了北京奥运期间采取的交通需求管理政策制订过程及方法，实施效果及其评价；《北京奥运交通运行》介绍了北京奥运赛时期间交通运行和交通保障过程；《北京奥运交通科技》介绍了北京奥运筹办举办过程中智能交通技术和新技术、新材料、新工艺在交通中的应用；《北京奥运交通应急管理》介绍了北京奥运期间交通安全风险评估、交通应急管理等内容。

《北京奥运交通丛书》的编写力求采取理论和实际相结合的手法，既反映北京奥运申办、筹办、举办过程中的交通筹备、运行组织过程，也论述了大城市交通发展和大型活动的交通规划、建设、组织、管理等相关理论问题，提出了一些新理念、新观点、新方法，并进行实证分析，希望能让广大读者从中获益和启迪。

由于时间仓促，加上编写水平有限，不妥之处敬请广大读者批评指正。

《北京奥运交通丛书》编著委员会

2010年2月

目 录

Contents

1	概述	001~006
1.1	交通规划总体目标和主要内容	001
1.2	交通规划体系与规划系统集成	001
2	交通战略规划	007~022
2.1	《北京交通发展纲要》	007
2.2	战略方案设计与测试	013
3	交通基础设施规划	023~084
3.1	交通基础设施总体规划的基本策略	023
3.2	城市交通基础设施专项规划	024
3.3	奥运场馆交通设施专项规划	043
3.4	场馆交通设施规划实例——奥林匹克公园	045
3.5	场馆交通设施规划实例——五棵松场馆群	075
3.6	部分场馆交通规划的共性问题及解决方案	083

4 交通运行规划 085~148

- 4.1 交通运行规划的策略原则·····086
- 4.2 场馆交通运行规划·····086
- 4.3 奥运专用道规划·····087
- 4.4 奥运公交专线规划·····100
- 4.5 出租汽车奥运赛时运营组织规划·····130

5 规划方案的评估与优选 149~157

- 5.1 规划方案评估的必要性·····149
- 5.2 交通规划方案评估的方法与技术手段·····150

图索引·····158

表索引·····162

后 记·····164

参考文献·····165

1

概述

1.1 交通规划总体目标和主要内容

奥运交通规划的总体目标是在保证城市交通可持续发展的前提下，以尽可能少的资源消耗和环境影响，全面满足奥运交通服务要求。

奥运交通规划是由很多相互关联的专项规划构成的一个系统，其主要内容包括交通战略规划、城市交通基础设施规划、城市综合交通系统运行规划、交通需求管理规划。城市交通基础设施规划又包括对外交通枢纽规划、道路网系统规划、轨道网规划、公交网规划、城市公共交通枢纽、奥运场馆周边交通设施规划等。城市综合交通系统运行规划包括道路运行管理规划、轨道交通运行规划、城市公交运行规划、出租汽车运行规划、城市货运运行规划和与奥运赛事服务相关的规划，如奥运专用道规划、奥运公交专线规划、奥运出租汽车服务规划、场馆交通组织规划等。

1.2 交通规划体系与规划系统集成

往届奥运会对上文各项规划逐项编制时，有一个难以解决的问题就是如何处理这些规划之间复杂的交互关系，更为棘手的问题是如何处理它们与交通领域之外的其他规划（既有指导交通规划的上位规划，如城市土地利用规划，也有与之平行但又相互制约的规划，如场馆设施规划、安保规划等）的互动衔接关系。

实际上，数十项交通专项规划，都是互为依据、彼此之间存在交互链结关系的。各项规划分别处于不同层次、有不同的功能目标，由内容关联性构成的相互制约链条把它们组成一个有机的整体。

1.2.1 交通规划体系的结构层次与相互关系

从规划层级上来说，奥运交通规划可分为战略目标层、总体规划层、城市基础交通规划层和奥运专项规划层四个层级，每个层级有各自的目标和定位（图 1-1）。

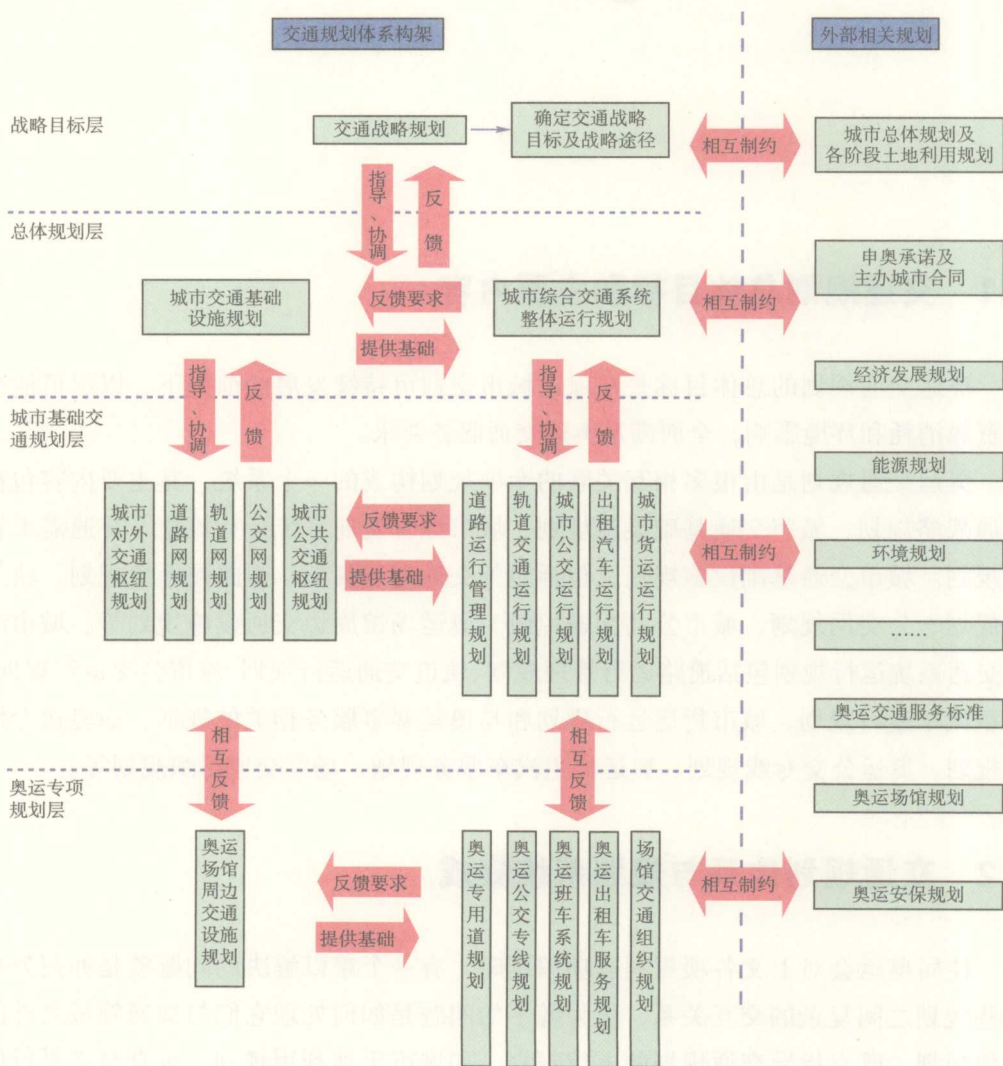


图1-1 奥运交通规划体系层次结构

战略目标层是交通规划体系的最高层，它为以下三个层次规划规定各自的目标、基本原则和应当包含的成果内容。北京市于2004年颁布的《北京交通发展纲要(2004~2020)》(简称《纲要》)，综合考虑奥运期间交通需求和城市中长期可持续发展而制订城市交通远期和近期发展目标，就属于这个层次的规划。

总体规划层是以城市总体发展目标及城市综合交通规划为依据，制订奥运交通发展战略目标，提出实现战略目标的基本策略和各项战略任务实施计划与保障政策。

城市基础交通规划层是以上两个规划层面提出的总体目标、战略任务为依据，着重研究城市日常运转的交通服务体系外延扩充和内涵改造的任务与实施途径。具体包括：城市交通基础设施规划和城市综合交通体系整体运行规划。这一层面是整个规划体系承上启下的重要环节，也是整个交通规划体系的核心部分。其中，城市交通基础设施规划是以满足城市可持续发展需求为前提，兼顾奥运需求而制订的城市骨干基础设施网络建设规划；城市综合交通系统整体运行规划以奥运会期间可提供的基础设施为前提，配置和有效利用各项交通资源，建立一个满足赛时需求的高效运行系统。

奥运专项规划层是应对奥运会交通需求而编制的一个特有的规划层次。规划项目分两个部分：基础设施规划和交通运行规划。基础设施规划主要包括奥运场馆周边交通设施规划等，交通运行规划包括奥运专用道规划、奥运公交专线规划、奥运出租汽车服务规划、奥运场馆交通组织规划(包括奥运会残奥会的开闭幕式交通组织规划)等。

如前所述，四个规划层次由上至下，是逐级辖属的关系，下一层次受上一层次的指导和要求，同时也向上一层次提出反馈意见，作为上一层次规划调整、落实的依据。

战略目标层提出远期和近期交通发展目标，以指导总体规划层。总体规划层需要按照这个目标制订相应的基本策略、战略任务实施计划与保障政策等，同时要向战略目标层反馈各种策略实施的难度和代价，必要时可提出调整战略目标的要求。

城市基础交通规划层是总体规划层制订各项策略的具体落实。例如，总体规划层提出加快城市交通结构优化调整，在城市基础交通规划层就要加大公共交通网络的规模，改善运营模式。同时，城市基础交通规划层也要向上一层反馈方案实施的可行性，对总体规划层提出修改建议。

奥运专项规划层的各项规划与城市基础交通规划层有着非常紧密关系。城市基础交通设施和交通运行系统是奥运交通规划的基础，而奥运交通规划提出的方案可

能要对城市基础设施和交通运行方案进行修改或修正。例如,在进行奥林匹克公园综合交通规划时,考虑过境交通对奥运公园地区的影响,对总体规划道路网规划进行了修编,将中轴路(四环路以北段)规划为步行街,同时提升北辰西路和北辰东路的道路等级;为了改善奥运期间场馆周边的交通设施水平,很多连接场馆及场馆周边的道路都在建设时序上加以提前。

在同一层次上的多项规划也同样存在相互制约、相互反馈的关系。例如,在城市基础交通规划层次内,城市交通基础设施规划和城市综合交通系统整体运行规划共同构成了城市交通供给系统,并以满足交通需求为目的。前者是后者的基础,在基础设施条件下建立的交通运行系统具备一定的能力,此能力如果不能满足交通需求,就要重新研究交通基础设施规划的合理性,可能要从建设项目的选择、建设时序安排等方面重新调整规划,或者对交通需求管理方案作出调整。同理,虽然交通需求管理的规划方案是基础设施建设规划的依据条件之一,但在研究编制需求管理方案之后,也可能要对基础设施的规模提出修正,系统也要作相应调整。此外,交通需求管理政策导致需求的结构、时空甚至交通运行组织规划也要作相应调整,而这种调整又将引起基础设施建设规划的相应更改。同一层次各项规划编制过程中,多重交互关系决定了整个编制过程中反复地相互反馈和反复迭代修正的编制流程。

战略目标层与总体规划层的各项规划的这种制约与反馈的关系可能更为复杂,它更多地涉及交通规划与城市总体规划,以及已经纳入经济社会发展规划中的五年交通投资规划等外部规划之间的交互关系,影响范围大,协调难度也更大。比如,面对奥运交通需求与城市发展的背景需求双重叠加的特殊需求形势,交通发展与城市空间结构、功能布局之间的互动关系,就成了比以往任何时期都更为突出的关键。它既决定交通基础设施建设方向,也决定交通政策取向。只有谨慎、深入、细致地把握这种互动制约关系,与其他相关规划相衔接的前提下,才有可能完成这一层面规划编制的“反馈—修正—指导—修正—再反馈”的迭代流程。

1.2.2 交通规划体系与外部相关规划的关系

在进行交通规划的同时,除了要重视交通规划体系内各子项规划的相互制约与依存关系之外,还要认真处理与外部系统的衔接、互馈、协调关系。交通规划体系与外部系统的联系是普遍的、覆盖各个层次的。

首先,交通发展是城市发展的重要组成部分,同时也要服从并服务于城市发展的总体目标要求。城市总体规划及经济社会发展规划是交通规划的上位规划,不仅

决定交通需求总量和特征，而且也决定交通供给能力及供给模式。因此，交通规划是以上位规划为依据的。鉴于城市交通对城市发展的能动反作用，也不应忽视交通规划对城市总体规划的反馈作用。随着城市的发展，交通问题会成为影响城市发展的制约条件和城市管理的难点问题。

交通规划不仅与城市总体规划之间存在密切的相互制约、相互支持的关系，与其他相关的规划（如产业布局规划、能源规划、环境规划等）之间同样也存在相互制约、相互支持的关系。交通规划要符合其他规划提出的规定，如在环境敏感地区限制交通基础设施建设等；同时，交通规划也要给其他规划提供支持，如改善交通结构，提倡公共交通出行有利于降低能源消耗、改善空气质量等；另外，其他相关规划也要充分考虑交通承载能力，对规模有所控制、发展时序有机统一和匹配。

奥运会的相关要求和规划与交通规划也有紧密联系，奥运会申办报告《北京·2008》和《主办城市合同》中有许多关于交通的条款，《交通服务标准》中也对交通系统的指标提出了要求，这些都需要通过交通系统的规划实现。此外，许多有关奥运会的其他规划也都与交通规划相互配合、相互衔接，如《奥运场馆建设总体规划》、《奥运安保规划》、《奥运场馆运行规划》、《奥运服务规划》等，这些规划既是交通规划的基础依据，又都需要交通规划的支持。例如，在《安保规划》中规划了场馆安检口的布局和能力，为了在不同安检口之间平衡观众需求和安检能力，需要在周边公共交通系统规划的时候就充分考虑。在安检能力强的入口规划覆盖范围更广的公共交通线路，吸引观众，以达到供需均衡。

1.2.3 交通规划集成的必要性

奥运交通规划包含宏观、中观、微观三个层面数十个专项规划，每项规划的目标、功能地位、时空范围、规划依据条件、内容及成果要求都有很大差异，但这些专项规划之间却存在密切的制约关系，是一个不可分割的相互依存的整体。如何正确把握各专项规划之间以及与交通系统外部相关规划之间错综复杂的交互制约关系是困扰往届奥运会交通规划人员的一个难题。北京奥运会交通规划在认真总结以往经验的基础上，从交通规划系统集成入手，力图在破解这个难题上取得突破。

交通规划的集成，一方面是基于对各项规划之间交互关系的认识，另一方面是出于规划编制程序的科学性及规划成果可实施性的考虑。历届奥运会交通规划的实践经验表明，忽视规划体系的客观存在，忽视构成这一体系的各专项规划在体系中的客观位置及相互之间的关联性，就无法准确把握各项规划的功能目标及编制条件。

如果规划定位不明确,各规划之间的衔接关系不清楚,不进行有效整合,势必导致各专项规划目标、策略原则乃至一些重大规划不一致,甚至相悖。如下位规划不遵守上位规划提出的要求,存在的问题不及时向上位规划反馈,上位规划对下位规划存在的问题视而不见,平行规划之间的衔接错位等。所有这些难以避免的弊病不仅导致规划工作程序混乱、效率低下,而且影响规划的有效性和可实施性。

1.2.4 交通规划集成的内涵

交通规划集成就是要明确各项规划的功能地位,界定各项规划的基本目标,编制的前提条件,实施保障条件,梳理各规划的衔接关系,明确各专项规划在整个规划体系中的层级,以及它们与交通系统外部相关规划的关系。在此基础上,建立高效有序的规划编制工作程序,并对各项规划的“输入”(依据条件)与“输出”(成果反馈)制订规范要求。

2

交通战略规划¹

交通战略规划是交通规划体系中最高层级的专项规划，是下面三个层次规划的基础和原则依据。交通战略规划要解决的问题是城市交通中长期发展战略方向、基本目标和实现这一目标的战略途径。

自 2002 年年初开始，北京市着手奥运会筹备期至奥运会后交通发展战略的研究，其主要成果《北京交通发展纲要》于 2004 年年底经市政府正式批准并向社会公开发布。在这份纲要的编制过程中，对 2004 ~ 2020 年期间可供选择的战略方案进行了具体设计和测试比选，作为战略规划中有关发展目标、战略途径、基本政策及行动计划论证的一个重要内容。

2.1 《北京交通发展纲要》

2.1.1 背景

《北京交通发展纲要》（简称《纲要》）的编制工作始于 2002 年。新世纪伊始是北京实施“新三步走”战略的重要时期，这一时期的主要任务是成功举办一届“有特色、高水平”的奥运会，全面实现“新北京、新奥运”的战略构想。

在 20 世纪最后的 10 年，尽管北京在交通设施建设与运行管理上不断加大资金投入，但由于交通需求总量的急剧增长及需求构成的多样性和复杂性，城市交通总

¹ 本章的主要内容及图表引自《北京交通发展纲要 2004 ~ 2020》及其综合研究报告。

体形势依然非常严峻。展望未来 10 ~ 20 年,北京的经济和社会现代化、城市化以及交通机动化将同时步入高速发展期,受资源环境容量的制约,继续沿用传统的交通发展模式,将无法摆脱日益严峻的交通拥堵困扰。

正是在这一背景下,市委市政府提出要重新思考北京交通发展模式和战略目标定位,探索适合我国国情和北京市城市经济社会发展客观实际的交通战略途径。

《纲要》在总结北京及国内外同类城市交通发展历史经验的基础上,以定性定量相结合的手段剖析了北京城市交通问题的症结,对未来供需关系发展趋势作出科学判断。在此基础上为北京量身定制了一套交通发展战略方案,提出了建设“新北京交通体系”的目标和控制性指标,并为实现这一目标制订了基本交通政策和重大行动计划。

《纲要》是一份中长期战略规划,也是指导 2004 ~ 2020 年期间北京市交通规划、建设与运营管理的一份纲领性文件;《纲要》既是政府在发展交通事业上对社会的承诺,也是规范社会公众交通行为的基本准则。

2.1.2 对交通症结的诊断

《纲要》指出:“北京交通发展既面临世界大城市普遍存在的共性问题(例如,小汽车交通需求过度膨胀,与城市资源和环境承载力的矛盾不可调和……),同时也有其自身的特殊性问题。

(1) 城市建设与城市交通发展不协调。市中心区城市功能的过度聚集和土地的超强度开发导致人口与就业岗位的高度集中,带来了交通出行的高度集中,三环路以内集中了全市出行量的 50%。同时,由于交通基础设施建设与城市交通结构的优化调整滞后于城市发展,难以满足城市空间结构和功能布局优化调整的需要,在客观上助长了中心区超强度开发和无序蔓延扩展的趋势,进一步加剧了中心区的交通拥堵。

(2) 公共客运交通系统基础薄弱,难以应对小汽车交通的强劲挑战。北京市处于小汽车进入家庭的快速发展期,而且小汽车在日常通勤出行中的使用率高于发达国家一些大城市的水平。市区全日小汽车出行方式比重由 1986 年的 5% 上升到 2003 年的 26%,这种出行方式的需求与道路交通基础设施供给的矛盾日益加剧,是导致城市交通拥堵的首要因素。与国外同类城市交通发展状况相对照,北京市的不利条件在于公共客运系统基础相对薄弱,轨道交通承担日常出行量的份额不足 5%,地面公交系统结构单一,难以充分满足日常出行的多样性要求。因此,在推行合理使

用小汽车、改善城市交通出行结构策略上，北京比其他国际大城市更困难。

(3) 城市布局与资源条件制约道路系统扩充和结构调整。中心城道路网的密度、面积率与国外同类城市有相当大的差距，在功能级配结构上也存在明显的先天性缺陷：环路之间快速联络通道建设滞后；主干道系统空间布局不均衡，贯通市区的城市南北向主干道不足；次干道、支路严重短缺，“微循环”系统薄弱；道路交叉口通行能力低，制约路网整体效能的正常发挥；封闭独立的“大院”分割城市路网，严重损害了路网系统的整体性，交通组织困难。

受特殊的城市历史和环境条件限制，中心城土地空间资源严重短缺，加之旧城风貌保护的严格要求，今后中心城路网难以大幅度扩充，路网结构调整难度更大。

(4) 交通系统规划、建设、运营、管理及服务缺乏有效整合。交通基础设施规划、综合运输规划与交通组织管理规划不配套。附属道路交通设施与主体设施建设不配套。城市交通与城际区域交通网络，市区与市域交通网络，以及城市轨道交通与地面公交网络运力不匹配，衔接不顺畅。城市交通服务价格体系不完善，没有建立合理的比价关系。交通运营管理者与服务对象之间缺乏必要的信息沟通平台和手段，难以对各类交通服务需求进行有效的引导，交通设施资源未能充分有效利用。

(5) 交通管理水平不适应现代交通发展的要求。交通需求管理薄弱，客货运输组织以及交通出行引导缺乏科学手段和有效措施。交通信号、标志、标线设置缺乏统一规划，交通秩序管理有待进一步加强。交通法规标准体系不健全，现代交通宣传教育不够深入。交通参与者缺乏现代交通观念，交通法制意识淡薄。

2.1.3 对供需关系发展趋势的判断

经济和社会现代化、城市化和交通机动化发展进程依然是未来城市交通发展的外部条件，而交通战略模式与政策的选择将是决定交通发展走势的内在因素。

(1) 经济和社会现代化进程影响。随着国民经济总量快速增长和交通建设投融资体制改革的不断深化，未来北京城市交通建设投入将持续稳定增长。全面信息化的进程将深刻影响市民的生活和工作方式，不仅出行量将持续增长，出行结构特征也将发生重大变化。

(2) 城市化进程影响。北京市将按照国务院批复的《北京城市总体规划(2004 ~ 2020)》全面实施新的城市空间发展战略，优化调整城市功能布局，逐步构建“两轴一两带一多中心”的城市空间结构。城市功能布局及空间结构的优化调整是改善中心城交通的治本之策之一，但布局调整是一个长期的渐进过程，短期内难