

建国以来的 北京城市建设资料

第三卷 道路·交通

(内部资料)



北京建设史书编辑委员会编辑部
一九八九年六月

前 言

《建国以来的北京城市建设》一书，已于1986年4月出版。该书是由北京市20多个局、院、公司发动了数百名专家、专业技术人员和管理人员，通过对建国以来各项城市建设实践的回顾和总结，搜集、整理、编写了280多万字的文稿资料，并在此基础上缩编、精编而成的。

1985年以来，中共北京市委开始组织编写《当代中国的北京》，其中城市建设部分又动员北京市的广大城市建设工作者搜集、编写了50多万字的文稿。

这两本书的原始文稿资料，详尽地记录了三十多年来北京城市建设各个方面的历史发展过程及其经验教训，是十分宝贵的资料。为了将这些史料保存下来，作为今后北京市广大城市建设工作者工作中的借鉴，北京市人民政府决定由北京建设史书编辑委员会负责组织编写这本《建国以来的北京城市建设资料》。全书共分六卷，分别为：《城市规划》、《城市环境》、《道路·交通》、《水利·能源·通信》、《房屋建筑》、《施工·建材·管理》。

在资料的编写中，我们保留原稿作者的原意，只在文字上作适当的删节和修改，并编纂成书。

北京建设史书编辑委员会编辑部

一九八九年六月

书名题字: 佟 铮

本卷主编: 陈鸿璋 赵峰

本卷资料原作者:

王绪安	谭伯仁	陈永德	张一德
沈予俊	王文俊	崔玉璇	张文游
彭世明	姚振淮	王勤义	佟克正
英增荫	张式骞	汪惠兰	周 天
姚光荣	金熙义	常宗新	吕三虎
崔庆林	李 珍	黄志毅	刘俊卿
傅宗良	张德荣	蔡体祜	李铭山
马 麟	刘 佩	张希林	马增乐
叶叔宪	冯士诚	尚德镛	王登之
王政恩	郭锡元	王 礼	张洪亮
吴清伯	皋学炳	王文军	郭景春
黎珍薇	张伯奇	冯焕生	刘贵为

建国以来的北京城市建设资料

第三卷 道路·交通

北京建设史书编辑委员会编辑部 编辑

北京门头沟印刷厂 印刷

12.625 印张 30 万字

1989 年 10 月 印刷

目 录

绪言	(1)
市区道路部分	(3)
市区道路建设概况	(5)
概述	(5)
旧北京市区道路系统	(7)
建国以来市区道路的建设	(11)
立体交叉和人行过街立交设施的建设	(24)
值得总结的几个问题	(27)
今后应采取的方针和措施	(37)
东、西长安街	(39)
朝阳门至阜成门道路	(58)
二环路（北半环）	(65)
三环路	(71)
东南二、三环路新建、改建工程	(78)
人行过街立交设施的建设	(87)
公路部分	(97)
公路建设概况	(99)
概述	(99)
建设概况	(102)

存在的问题及未来展望	(115)
京山公路	(120)
京塘公路	(123)
京开公路	(126)
京保公路	(130)
京原公路	(133)
京兰公路	(137)
昌赤公路	(143)
怀丰公路	(146)
京石公路	(151)
 铁路部分	 (157)
铁路建设概况	(159)
干线的修复、改造和新建	(164)
环线、支线及联络线的修建	(173)
旅客车站建设	(179)
货运车站建设	(182)
编组站建设	(183)
各项铁路运输设施的改造	(189)
存在的问题及展望	(194)
北京站	(198)
丰西编组站	(202)
丰沙线	(205)
京秦线	(208)
大秦线（北京段）	(211)
 桥梁部分	 (215)
桥梁建设概况	(217)

概述	(217)
各类桥梁工程的建设	(220)
经验和问题	(227)
北海大桥的改建	(230)
建国门立体交叉	(236)
三元立体交叉	(240)
大北窑立体交叉	(248)
玉蜓(蒲黄榆)立体交叉	(253)
黄良公路永定河大桥	(260)
黄土嘴弯形连续箱梁桥	(264)
密云玻璃钢公路桥	(267)
密云大关双曲拱桥	(271)
 公共交通部分	 (275)
公共交通建设概况	(277)
基本情况	(277)
解放前的概况	(279)
解放后的发展历程	(283)
几个政策性问题和今后展望	(294)
地下铁道的建设	(298)
北京地下铁道建设的依据和建设概况	(298)
地下铁道的建设方针	(300)
地下铁道的工程概况	(300)
地下铁道的作用和建设中的经验教训	(305)
地下铁道复兴门站折返线工程	(307)
新建公共汽车六场工程概况	(311)
永定门长途汽车站	(316)

货运部分	(321)
货运建设概况	(323)
概述	(323)
建国以来的发展概况	(324)
问题和展望	(330)
民用航空部分	(333)
民用航空建设概况	(335)
基本情况	(335)
首都机场的建设	(343)
存在的问题及今后发展	(349)
市政管线综合布置部分	(353)
市政管线综合布置发展概况	(355)
1949 年~1965 年	(355)
1966 年~1976 年	(366)
1977 年~1987 年	(366)
建设实例	(372)
毛主席纪念堂的市政管线工程	(372)
东单北大街市政综合建设工程	(376)
附录	(379)
几项道路交通基本数据资料	(381)
北京市市区道路历年长度、面积发展资料	(383)
北京市公路里程历年发展资料	(385)
北京市各种民用机动车历年发展资料	(387)
北京市各种非机动车历年发展资料	(389)
北京市公共交通客运量历年增长资料	(391)

北京市公路货运量历年发展资料	(392)
北京市铁路客、货运量历年发展资料	(394)
北京市公路环内现状主要道路长度、面积统计资料 ...	(396)
北京市公路环内二、三、四块板道路统计资料	(399)

附图

明东、西长安街复原图

东、西长安街门阙、牌楼、牌坊位置图

民国二年东、西长安街图

绪 言

城市交通建设是城市形成和发展的先决条件，城市道路、公路、铁路又是交通建设的基础。在整个城市建设中，城市交通建设必须先于其它各项建设。在现代化大城市中，完善的城市道路、公路、铁路系统，高效率的城市交通，不仅能促进各项城市建设的发展，也会给城市经济增添活力，为城市居民创造方便的工作、生活条件和良好的居住环境。

北京是我们伟大社会主义祖国的首都，是全国的政治中心和文化中心，城市交通建设更具有特殊的意义。建设一个完善的城市道路、公路、铁路网，为交通提供快速、方便、安全的良好条件，对于党中央、国务院领导全国工作和开展国际交往具有重要的作用。

解放前，北京城从明朝重建以来，经历了五百多年的封建社会和半殖民地半封建社会，城市道路建设发展极其缓慢，道路稀少，质量低劣，交通不便。

解放后，随着首都建设的发展，进行了大规模的道路、公路、铁路、地下铁道、桥梁、立体交叉和民用航空机场的建设，公共交通工具在种类、数量和质量上都有很大的发展，客货运交通条件比解放前有了极大的改善。

但是，建国三十八年来北京城市人口急剧增长，民用机动车辆增长了118倍，公共交通客运量增长了114倍，城市货运量增长了近百倍，铁路和民航的客货运量也有很大的增长。而城市交

通建设跟不上各项建设发展的需要，如市区道路只增长 12.2 倍。因此，目前北京无论是市内交通还是对外交通都显得十分紧张，也暴露出城市交通建设和经营管理上的不少问题，有许多值得总结的经验教训。

市区道路部分

市区道路建设概况

一、概述

建国以来随着城市建设的发展和交通量的不断增长，在北京市区进行了大规模的道路建设。至 1987 年底，市区道路总长度达 2628 公里，道路总面积达 2198 万平方米（见图 1）。

旧北京城的街道呈棋盘式格局。解放以后，展宽了东、西长安街，打通了东单至建国门、西单至复兴门的道路，并向东、西延伸至通县和石景山，扩展成长 40 公里、宽 14~80 米、横贯市中心的東西向主干道。在东西向干道方面，还展宽、打通了从朝阳门经东四、景山、西四至阜成门的朝阜干线，改建了北海大桥，开辟了从东便门至西便门的前三门大街，改建了骡马市大街、地安门东、西大街、体育馆路等几条道路；在南北向干道方面，改建了永定门内大街、宣武门外大街、新街口北大街、崇文门内、外大街，打通了磁器口至红桥道路，拓宽了天坛东侧路。另外，拆除了城墙，修建了 23.7 公里的二环路北半环（含前三门大街），在二环路上修建了 10 座互通式立体交叉（含西直门北的小立交）。还修建了 6.5 公里的东南二环路和 5 座立体交叉。

在近郊区，分期分段修通了长达 49 公里、联通各郊区的三环路，建成了三元等 12 座立交，修建了部分四环路，打通了东直门外大街和一些地区性道路，还先后修建、改建、拓宽了从城区通往八达岭、小汤山、昌平、顺义、首都机场、通县、南苑、房山、门头沟、香山等十多条放射干线。

这些道路的建成，在改善原有棋盘式道路格局的基础上，形

成了一个由环路加放射路组成的新的市区道路系统。

至 1987 年底，北京市区道路总长度达 2628 公里，比解放初增加了 12.2 倍，道路质量也有很大提高。过去修建的道路大多是“一块板”，快慢车混行。近十几年来，修建快慢车分行、中间有绿化隔离带的“三块板”道路迅速增多，少数路段修建了“四块板”。在市区道路总长度 2628 公里中，高级路面的道路有 1172 公里，占 44.6%。此外，还大力改造了城区的胡同土路，铺上了沥青路面。在市区道路迅速发展的同时，北京市的各种车辆也有很大发展。1949 年全市有民用机动车 2266 辆，自行车 14 万辆。到 1987 年底，全市有民用机动车 26.8 万辆，自行车 670.5 万辆，分别增加了 118 倍和 47.8 倍。总的看来，虽然三十八年来修建了不少道路，但道路的增长远远跟不上车辆的增长，很多路口的交通量已达到饱和或超饱和状态，造成交通阻塞，车速缓慢，并有进一步恶化的趋势。因此，必须全面考虑，分期分批地采取有效措施，缓解道路交通问题。

二、旧北京市区道路系统

旧北京城内的棋盘式街道系统是在元大都城的基础上经明代改建而成的（见图 2）。明、清时代，皇城居内城中心，突出了封建帝王至高无上的权势，东西城之间的交通被隔断，必须绕行地安门北的皇城根或正阳门内的棋盘街，形成了内城南北向道路较多，长度较长，东西向道路则少而短的特点。除外城广渠门到广安门之间可通行外，内城各城门之间都不能直通（见图 3）。承天门（清初改称天安门）前是一个用宫墙围起来的“T”字形封闭广场，东西两翼及南端各开一门，东为长安左门，西为长安右门，正南为大明门（清代改称大清门，民国改称中华门），平民百姓禁止出入。旧北京街道的另一特点是胡同极多，约有 4550 条，大部分为东西向，宽度仅 5 米左右，最窄处不足 1 米。胡同

间距较近，平均约 80 米。外城胡同不如内城规整。旧北京街道的再一个特点是，除皇帝行走的御道是石板道外，都是土路。1905 年（清光绪三十一年）开始有石碴路面的街道，如东、西长安街、前门大街、西四南北大街等。1915 年，东交民巷才有北京最早的沥青路面。以后，西长安街新华门前一段也铺上了沥青。

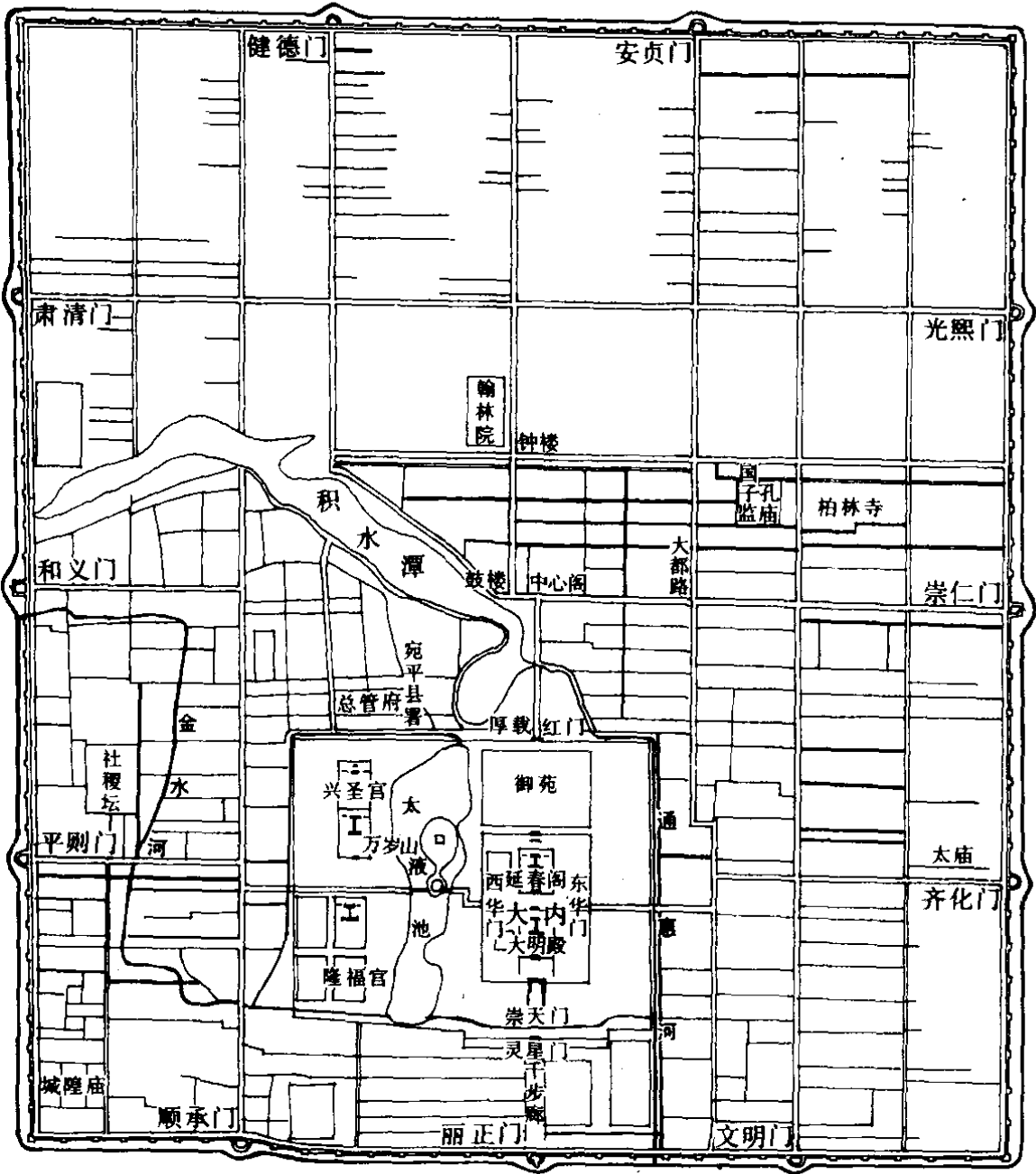


图 2 元大都城示意图