

中国城市 30年

30-Year Progress for Chinese Cities

连玉明◎主编



中国时代经济出版社

中国城市

30年

30-Year Progress for Chinese Cities

连玉明◎主编

◆ 中国时代经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国城市 30 年/连玉明主编. —北京: 中国时代经济出版社, 2009. 1
ISBN 978-7-80221-781-2

I. 中… II. 连… III. 城市经济-经济发展-研究-中国
IV. F299.21

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 195580 号

中国城市30年

连玉明
主编

出版者	中国时代经济出版社
地 址	北京市西城区丰公庄大街乙5号 鸿儒大厦B座
邮政编码	100044
电 话	(010) 68320825 (发行部) (010) 88361317 (邮购)
传 真	(010) 68320634
发 行	各地新华书店
印 刷	北京鑫海达印刷有限公司
开 本	787×1092 1/16
版 次	2009年1月第1版 2009年1月第1版
印 张	23.75
印 数	1~5000册
字 数	392千字
定 价	56.00元
书 号	ISBN 978-7-80221-781-2

版权所有 侵权必究

前言 PREFACE

30年前，中国的改革开放从农村开始。30年后，中国城市化成为改革开放最具标志性的主题。改革开放以来，我国经济社会快速发展，城市建设和城市化进程快速推进，城市规模不断扩张，城市功能日益完善，这些都对城市管理提出了更高的要求。

现代化的城市需要现代化的管理。城市管理水平决定城市竞争优势。城市管理是实现城市战略转型的重要支点，也是实现城市价值的重要途径。2005年，中国城市论坛组委会携手首都科学决策研究会、北京国际城市发展研究院、领导决策信息杂志社联合发起设立“中国城市管理进步奖”，旨在促进城市管理的科学化、人文化、现代化和国际化，倡导“管理改变城市、管理改变生活”，通过提高城市的创新能力和创造精神，发现城市价值，提升城市品质。

“中国城市管理进步奖”这一计划聚集当代城市界、经济界、管理界、社会界专家学者，根据城市管理的创新程度、参与程度、重要程度和推广程度等标准对城市政府创新进行科学评估、奖励、研究和推广。创新程度是指参评项目必须具有创新性，而不是复制其他城市（包括国外）；参与程度是指参评项目必须得到最广大市民的积极参与，体现市民对城市管理的认可程度；重要程度是指参评项目必须具有明显的社会价值，这种价值必须得到公众和媒体肯定，必须体现政府执政能力的提高以及对民主政治建设和社会安定具有重要意义；推广程度是指参评项

目必须具有普遍的示范效应和推广价值，可以被其他城市的党政机关、群众组织或社会团体学习、借鉴。

“中国城市管理进步奖”遵循四项基本原则：公正、透明、独立、非营利。公正即评价过程和选拔过程是公正的；透明即整个活动的运作是公开透明的；独立即对地方政府创新的评价体系和评价过程是独立于政府和企业的；非营利即该项目不以营利为目的，不会给地方政府增加负担。

“中国城市管理进步奖”受奖者为获奖城市（区）政府。评选城市目前暂不包括香港特别行政区、澳门特别行政区和台湾省（入围城市以书面方式提出，不参评的不再评选之列）。

目前，“中国城市管理进步奖”已经成为国内最具影响力的城市管理方面的非政府奖项。其确立的较为成熟的评价体系和评估体系，符合中国城市发展实际情况。获奖项目的案例研究填补了国内城市领域的研究空白，目前已成为国内大学管理学特别是MPA教学的重要参考资料。中国城市论坛组委会正在努力推进“中国城市管理进步奖”的独立性、非营利性、科学性、权威性、民间性、透明性，并在各级地方政府、中央有关决策机构、新闻媒体的高度关注中得以进一步的发展。

“中国城市管理进步奖”每年度评选一次，自2005年以来共评选了4届，30个城市获奖。分别是：

北京公交优先破解“首堵”；青岛平衡记分卡（BSC）创新机关绩效管理；淮安以民为本的和谐城管；武汉百步亭“十无”成就社区和谐新境界；社区自治的“宁波模式”；衢州“名师共享”推进教育均衡；北京“社会管理中心”推动政事、政社分开；“国内最清洁城市”在杭州的科学试验；规范化、制度化的“泉城义工”；北京市药品监督“一纲四目”科学模式；深圳“民生净福利”成为民生政府的指挥棒；南京和谐社区的幸福指数老百姓说了算；绿城生活园区服务体系诠释杭州品质之城；安阳精细化管理让小贩和城管和谐共赢；“低保加红利”创出青岛城中村改造新模式；成都并联审批解决政务大厅“只挂号不看病”；贵阳创欠发达地区发展循环经济的成功样本；合肥市铁腕拆违实现零补偿、零突破；重庆市高品质的城市环卫专业服务；张家港市“三张名片”实现城市与农村文明协调发展；深圳市构建社会管理三大体系；青岛市打造市政服务品牌；宿迁市公共卫生社会化的医改样本；中山市破解百万流动人口管理难题；武汉实施社区建设“883行动计划”；青岛市品牌城市塑造城市形象；厦门市推进保障性住房建设；南通市廉租房管理“十字诀”；面广公式尽保动态互查；宁波市81890求助服务中心；北京市朝阳区望京街道工委实施社区党建“双折子工程”。

在改革开放30年之际，在感受中国城市为我们带来的激情与荣耀的时候，特将以上30个具有代表性的“中国城市管理进步奖”获奖案例集结成册，把案例置于改革开放的大背景中进行观察，并从理论和实践的角度加以解读。一方面，以此记录和见证中国城市的进步与成长，更为重要的是，中国城市在改革过程中实现飞跃，取得成就的同时，也累积了很多问题。比如，城乡差别不断扩大、民生问题进一步凸显、粗放型增长方式尚未根本改变、社会建设和管理面临诸多新课题等等。这些在改革推进中出现的新问题、新矛盾，如何破解、怎样应对，本书在对30个“中国城市管理进步奖”获奖案例进行总结的基础上进行了一点探讨和分析。

“中国城市管理进步奖”这一计划才刚刚开始，我们将凭借这一平台，持续观察中国城市的发展，推动城市管理转型，也希望城市界、经济界、管理界、社会界方方面面继续关注“中国城市管理进步奖”，继续关注中国城市。期待“中国城市管理进步奖”与中国城市共同成长。

目录 Contents

中国城市 30 年 30-Year Progress for Chinese Cities

- 1……公共交通优先发展的“北京模式”
- 14……青岛：平衡计分卡（BSC）创新机关绩效管理
- 28……淮安：以民为本的和谐城管
- 39……武汉百步亭——全国社区建设的一面旗帜
- 52……宁波：直选居委推动社区自治
- 63……衢州“名师共享+名校托管”推进教育均衡发展
- 75……朝外街道首创社会管理中心新模式
- 86……“国内最清洁城市”在杭州的科学试验
- 101……“泉城义工”：济南市的新品牌
- 113……北京市药监局：“一纲四目”的科学监管新模式
- 129……深圳：“民生净福利”成为民生政府的指挥棒
- 142……南京和谐社区新探索：幸福指数老百姓说了算
- 161……绿城“生活园区服务体系”——企业提供社区服务的示范
- 174……安阳精细化管理让小贩和城管和谐共赢

Contents

- 187……“低保加红利” 创出青岛城中村改造新模式
- 202……成都市并联审批制度解决政务大厅“只挂号不看病”
- 214……贵阳：欠发达地区发展循环经济的成功样本
- 226……合肥市：“铁腕”拆违实现“零补偿、零冲突”
- 237……重庆市：用高品质的环卫专业服务美化城市
- 246……张家港再创文明城市建设新经验
- 258……广东省深圳市福田区构建社会管理三大体系
- 270……青岛市打造市政服务品牌，建设“品牌之城”
- 280……江苏省宿迁市公共卫生社会化改革的探索
- 289……中山市破解百万流动人口管理“老大难”
- 299……武汉：社区建设“883 行动计划”
- 312……青岛：城市品牌提升城市综合竞争力
- 324……厦门：保障性住房建设的改革蓝本
- 335……南通廉租房管理“十字诀”：面广公示尽保动态互查
- 346……宁波市 81890 公共服务信息平台
- 358……北京市朝阳区望京街道工委实施社区党建“双折子”工程
构建安全社区

公共交通优先发展的“北京模式”

城市化是 21 世纪影响中国发展的一个重要因素。随着我国城市化进程的加速推进，一方面城市经济持续增长，社会事业发展水平不断提高，人们生活得到改善……另一方面，随着城市规模的日益扩大，也出现了人口增多、交通拥堵、环境恶化等社会问题。

北京作为我国的首都，是我国政治、文化和国际交往中心，同时又是奥运主办城市，北京迎来了有史以来发展最迅速的时期。但与此同时，北京也出现了一些现代城市普遍存在的“大城市病”，并成为北京可持续发展面临的巨大挑战。特别是随着汽车消费大众化时代的来临，快速发展的北京已开始出现交通“爆炸式”发展带来的交通拥堵矛盾。面对日趋严重的“交通拥堵”问题，北京开始“对症下药”。一方面，《北京城市总体规划（2004～2020 年）》确定“两轴—两带—多中心”的城市空间结构，以期通过调整空间布局来解决北京的“大城市病”。另一方面，北京从调整交通发展的整体战略和思路入手，通过一系列重大交通政策的出台来改善交通拥堵现状。2005 年，《北京交通发展纲要》（简称《纲要》）出台，《纲要》总结了北京的交通发展进程，并对北京交通发展的近期及远景目标、战略任务、交通政策等做出了规划。在此基础上，2006 年 12 月，北京制定发布《关于优先发展公共交通的意见》，酝酿已久的优先发展公共交通政策正式出台。低票价、路权优先……一时间北京优先发展公共交通的诸项举措被称作“北京模式”，同时，全国各大城市也掀起了一股“优先发展公共交通”的热潮。

案例背景 Anli Beijing

交通拥堵是“世纪城市病”，从先进国家和城市的经验看，公交优先是解决城市交通不畅的一剂良药。那么，什么是“公交优先”呢？《路在何方——纵谈城市交通》一书认为，公交优先包括三个方面的内涵：第一，政府部门在综合交通政策上确立公交优先发展的地位，并在政策上给予支持，包括经济扶持；第二，在城市规划、建设上，确立公交的优先发展地位；第三，在交通资源的适用与管理上，确立公交的优先权利。有关公交优先的外延，较为全面的表达应为：全面贯彻实施有利于公共交通优先发展的政策和措施，如财政、税收、公交设施及战场用地、公交企业职工优惠待遇等；全面推行公交车辆优先通行的各种技术与方法。由此可见，公交优先包含着极其广泛的内容。上述几方面相辅相成，缺一不可。政策上的支持、财政上的扶植是公交企业能够长期稳定持续地生存与发展的保证；规划用地上的优先，可保证公交网络的顺利扩展与布局的及时调整，以适应不断增长的出行需求；道路使用和交通管理上的优先，可保证公交的快速、方便和舒适，使其保持较高的服务水平。上述措施的综合效果就是保证有一个高质量、高效率、对市民有吸引力的公交系统，以此减少个体出行方式，达到缓解道路交通拥堵的目的。

通常认为，公交优先是 20 世纪 60 年代初法国巴黎最早提出的。当时，西方各国因无节制地发展小汽车，忽视了公交的发展，导致城市交通十分拥堵，交通事故频频发生，尾气及噪声污染日趋严重，交通状况极为混乱。20 世纪 60～70 年代，巴黎市公共汽车的平均运行速度每小时仅为 8 公里，每年因交通阻塞损失的工作时间相当于 1.25 亿个工作日。面对如此严峻的形势，交通界的有识之士纷纷进言优先发展公共交通。此后西方国家政府通过投资政策、补贴政策、城市规划、道路使用、优先通行、经营机制等方式推进“公交优先”战略。

20 世纪 80 年代初，公交优先的理念传入我国。由于当时我国城市机动化水平较低，城市道路与交通容量的潜力相对较大，汽车化发展初期产生的诸如停车难、行车难、城市生态环境急剧恶化等问题还不十分突出。此后的一段时期内，机动车保有量以每年大约 11%～15% 的速度增加，在我国许多大城市都先后出现了严重的交通拥堵问题。于是，公交优先被提到了议事日程上来。

1994 年，广州率先在全国提出了“公交优先”概念。此后，北京、上海、

杭州、深圳等城市也先后推出了一系列公交优先发展政策。2004年5月，建设部将“公交优先”列入城市交通中长期战略规划。2005年9月，国务院办公厅转发了建设部等部门《关于优先发展城市公共交通意见的通知》，提出了一系列“公交优先”战略措施。2006年12月，建设部、国家发改委、财政部、劳动和社会保障部联合发布了《关于优先发展城市公共交通若干经济政策的意见》，对“公交优先”推出一系列“扶助”政策，包括加大对公共交通建设的投入，规范专项经济补偿，确立公交路权优先，建立低票价补贴机制等。至此，公交优先的实践工作在我国有了实质性进展。

改革开放以来，北京交通发展非常迅速。尤其是最近十年，北京现代化、城市化和机动化同时步入高速发展期。在享受机动化带来的方便、快捷的同时，随着人口快速增长与城市交通总体出行的显著增长，北京城市资源和环境承载能力之间的矛盾越来越尖锐，交通拥堵愈演愈烈。统计资料显示，1997年北京机动车拥有量为100万辆，到2003年8月，北京的机动车突破了200万辆，到2007年5月，北京机动车突破了300万辆。

机动车快速发展的同时，也给北京交通带来了巨大压力。为了解决机动车快速发展以后带来的交通问题，北京市委市政府提出了一系列发展战略，1997年北京市率先开辟了我国最早的公交优先（公交专用）车道。此后，包括加快基础设施建设，提高路网承载能力；加快快速路网的建设和微循环系统的建设和改造，优化路网的结构；确立公共交通在交通系统中的主导地位，不断提高交通系统的运输运送能力；进一步加强综合交通管理等一系列措施陆续出台。进入2007年，北京市全面实行“公交优先”战略。对此，舆论和公众一致叫好。

ZHUANLAN

专栏

交通运输部：改革开放30年公路交通取得巨大成就

改革开放30年来，我国公路建设发展迅速。从一组组数字中，可以看到30年来我国交通行业发生的巨变。

交通运输部新闻发言人何建中25日在此间举行的交通运输部新闻发布会上公布了一组数字：

一是我国公路建设规模快速增长。30年来，我国公路通车总里程由89万公里增长到358万公里，增长3倍多；我国公路建设年投资规模由1978年的4.9亿元增长到2007年的6490亿元，提前13年实现了总长35000公里的“五纵七

横”国道主干线的基本贯通。

二是高速公路从无到有，发展迅速。从 1988 年第一条高速公路沪嘉高速公路建成通车，到 2007 年底，我国高速公路通车里程达 54000 公里，稳居世界第二。

三是农村公路建设稳步推进。改革开放初期，我国农村公路只有 59 万公里，到 2007 年，农村公路总里程达 313 万公里。已有 99.0% 的乡镇和 88.2% 的建制村通了公路。

四是桥隧建设举世瞩目。我国相继建成一批深水基础、大跨径、施工难度高的大桥或特大桥。2007 年，又有两座世界一流的桥梁建成通车，一座是 36 公里长的杭州湾跨海大桥，一座是世界上首座跨径超过 1000 米的斜拉桥——苏通长江公路大桥，这标志着我国桥梁建设已由桥梁大国步入桥梁强国。在隧道建设方面，我国相继建成了中梁山、六盘山等一批（特）长隧道。2008 年，总长 18 公里的秦岭终南山隧道建成，是世界上建设规模最大的高速公路隧道。

资料来源：新华社，2008 年 11 月 25 日

典型案例 ●●●●●●●● Dianxing Anli ○○○○○○○○○○

大力发展公共交通是世界各大城市解决交通问题的唯一出路，在发达国家著名的城市中心区公共汽车发挥的作用达到 50%~60%，而数据显示，公交在北京交通中发挥的作用从 20 世纪 80 年代的 35% 下降到了 26.5%。面对现状，北京市果断决策，进一步倡导和推行公交优先，把公交优先看成是解决北京交通问题的最为重要的方案之一，指出北京交通的出路就是大力发展公共交通。

一、分阶段实施“公交优先”战略

2004 年，针对交通拥堵日益加重的问题，北京市委市政府决定把缓解市区交通拥堵问题作为全市中心工作之一来抓，采取分年度、分阶段治理的措施，一个战役一个战役地打，积小胜为大胜，力争通过几年的努力，使北京交通有一个明显的改善。据此，有关部门制定了《缓解北京市区交通拥堵分阶段工作方案》，从 2004 年起到 2008 年，共划分了五个阶段。

二、制订规划明确“公交优先”定位

2005 年，北京市颁布第一部交通发展纲要——《北京交通发展纲要》，《纲要》明确提出要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，与首都和现代化国际大都市功能相匹配的“新北京交通体系”。

“新北京交通体系”的实现，将使北京在2010年达到城市干道高峰小时平均行程车速在20公里/小时以上，五环路内85%的通勤出行时耗不超过50分钟，边缘集团到达市中心区的出行时间在1小时以内，最远的郊区新城到中心城的出行时间不超过两小时，北京与周边地区主要中心城市的陆路运输行程时耗在3小时内。为确保“新北京交通体系”的实现，《纲要》明确提出五大基本交通政策，分别是：以交通先导政策、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。

需要特别指出的是，《纲要》确定了北京“公交优先”的总体思路，概括起来是“两定四优先”。“两定”就是确定发展公共交通在城市可持续发展中的重要战略地位，确定公共交通的社会公益性定位。“四优先”分别是公共交通设施用地优先、投资安排优先、路权分配优先、财税扶持优先。

为了确保“公交优先”的顺利实施，北京市决定，从2006年开始分三步积极稳妥推进“公共优化”发展：第一步，5月10日全面实施了市政交通一卡通，为改革、管理与决策提供了基础数据和技术支持；第二步，8月1日完成巴士公司公交客运资产置换工作，市区公交线路统一划归公交集团运营管理，纳入公共服务财政支出范围，解决了公交改革与发展的体制性障碍；第三步，从2007年开始，将按照公共交通的社会公益性定位，从优化线网、理顺票制票价、建设完善换乘枢纽和场站设施、扩大路权优先、加强行业监管等方面统筹研究、综合配套、整体推进公共交通的优化发展。

三、出台意见对“公交优先”作出具体安排

2006年12月18日，在广泛征求人大代表、政协委员和社会各界意见的基础上，市交通委等部门联合制定了《关于优先发展公共交通的意见》。《意见》确定了发展公共交通在城市可持续发展中的重要战略地位和公共交通的社会公益性定位，明确了在加快轨道建设的同时，对地面公交系统进行全面提升改造。在2005年公布的《北京交通发展纲要》的基础上，对公共交通施行设施用地、投资安排、路权分配、财税扶持的“四优先”政策作更加具体的安排。

1. 加大城市交通基础设施建设力度

在设施用地优先方面，北京市不断加快道路建设步伐，城市快速路系统由二、三、四、五环以及19条放射联络线组成，建成后总长度约280公里。这一

系统是北京中心城范围道路交通主骨架，虽然其长度只占城市路网总长度的8%，未来可承担城市日机动车交通量的50%以上。路网中相对较为薄弱的微循环的建设步伐更快。针对中心城边缘地区部分小区公交线网覆盖不够的状况，先后开辟99条线路，方便了360余个小区居民的出行。与此同时，多条城市主干道全线贯通。随着一批批断头路的打通、一个个微循环的梳理，一条条城市主干道、快速路的完工，北京路网系统外延和内涵进一步完善，道路承载能力进一步提高，路网整体功能日益凸现。

在调整优化地面公交的同时，北京市轨道交通建设全面提速。从国际大都市解决交通问题的经验看，轨道交通既能减少环境污染，又节约道路面积，而且其服务水平更优于常规公交，在舒适度、时间和效率方面都有优势。因此，《北京市轨道交通近期建设规划（2004～2015年）》把轨道交通作为公交的骨干优先发展。2007年10月7日，首条贯通南北的轨道交通大动脉地铁5号线正式开通试运营，至此，北京轨道交通运营总里程达到142公里，运营车站达到93座。2008年，地铁10号线一期、奥运支线以及机场线投入运营，北京轨道交通路网运营总里程达到200公里。

据介绍，到2015年，北京将形成“三环、四横、五纵、七放射”总长561公里的轨道交通网络。这一数字将使北京超越纽约，成为全球地铁线路总长最长的城市。2012年，将达到420公里。到2015年，北京将建成开通共19条轨道交通，总里程达561公里，车站达420座，形成“三环、四横、五纵、七放射”的轨道交通骨架网络，届时四环内的北京市民每走500米到800米就能找到一座地铁站。与此同时，北京公共交通出行比例也将由现在的30%提高到45%以上，其中轨道交通日客运量由现在的220万人次增加到800万人次以上，与地面公交各占公共交通总运量的一半，北京将成为全球地铁线路总长最长的城市。

2. 加大公共交通投资力度

在投资安排优先方面，北京市加大投资力度，特别是政府预算内财政支持力度。相关数据显示，每年北京在交通基础设施、交通管理、公共交通服务上所投入的资金，大概在300亿元上下。从2004～2006年3年间，已经投入了900亿元，往后最高将可能按照每年10%的比例增长。“十一五”期间北京公共交通投资占交通基础设施投资的45%，达到715亿元，较“十五”期间提高了18个百分点，增加了477亿元。针对北京特大城市的特点，在公共交通投资中，加大对轨道交通建设的投资力度。

3. 加大公交路权优先力度

在公交路权优先方面,北京市针对公交整体运行速度仍然偏低的现状,加大公交路权优先力度:一是新建道路同步设置公交专用道;二是现有道路增加公交专用道;三是延长现有专用道使用时间;四是修建施划公交港湾;五是实行公交优先信号;六是特勤管理兼顾公交优先;七是实施道路工程改造设置大容量快速公交专用道。2007年,北京市二、三环主路增加施划27.7公里公交专用道,平安大街及其延长线、长安街延长线等重点路段施划了55公里公交专用道,北京市公交专用道长度达到了250公里。在不远的2010年,北京市将拥有450公里公交专用道,其中二、三、四环路将全部划上公交专用道。届时,市民将坐上优先通行、速度更快的公交车。

同时,北京市加大线网优化调整力度,以提高运营速度为重点构建快线网,采用大站快车方式,满足大客流长距离出行需求,总体分为市区快线网与市域快线网;以减少重复线路为重点优化普线网,以原月票有效线路为基础,减少市区干道重复线路;以扩大公交覆盖面提高公交通达性,与快线、普线衔接形成饲喂关系。2007年,分三批开通了46条月票有效小区公交线路,普遍延长运营时间。预计线网优化调整规划全部实施后,将减少110条重复线路,三环内减少站牌约3000块,将中心区重复线路车辆约1500部投入到小区公交线路,7000人以上的居住小区都通达公交线路。逐步建立以快线网为骨架、普线网为基础、支线网为补充的三级公共交通网络。

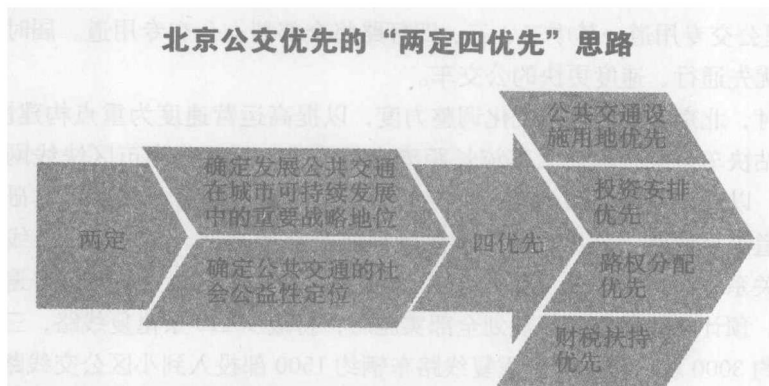
4. 加大财政补贴力度

在财政扶持优先方面,北京市按照公共交通的社会公益性定位,转变观念,将对公交的亏损补贴调整为用于购买公共客运服务的公共财政支出。加大公共财政支持力度,完成了巴士公司的资产置换,实现了市区公交统一纳入公共财政支出;进一步就低统一公共交通票制票价,增加公交吸引力。

北京市发改委副主任柴晓钟明确表示,公交优先政策最直接的体现就是价格调整,低票价制度将在以后北京的公共交通政策制定中长期坚持。2006年底,北京下发的《关于公交票制票价调整的通告》明确规定,从2007年1月1日开始,统一普票票制票价,持卡打折优惠。具体做法是,单一票制线路1元/乘次,计程票制线路12公里1元起价,每增加5公里加价0.5元。保留现有的普通卡,发行学生卡,普通卡享受4折优惠,学生卡享受2折优惠;持卡乘坐现有月票有效分段计价线路,普通卡每乘次0.4元,学生卡每乘次0.2元。此外,公交部门

还发行了三种计次限时票卡，以提供便于乘客选择的多品种优惠乘车卡。

2007年9月30日，北京市发改委发布通告，自2007年10月7日起，乘客乘坐北京市内除机场线外所有轨道线路，不论乘坐距离长短和换乘次数多少，使用一卡通卡或现金购票，均为每人每次2元。北京成为全国地铁票价最低的城市。这是继2007年元旦北京市公交实行廉价政策后，北京公交优先政策的又一实质性进展。相关数据显示，2007年仅地面公交4折和2折票价一项，北京市财政就将增加补贴超过13亿元，轨道交通的单一票价实施后，公共财政支持力度将进一步加大。



图表说明：北京市优先发展公共交通的总体思路可以概括为“两定四优先”。公交优先政策的回归和一揽子疏堵工程的实施，使北京交通正走上一条趋于良性发展的快车道。

四、奥运措施对北京“公交优先”深化推动

令世人瞩目的北京奥运完美谢幕，给飞速发展的中国留下了诸多宝贵精神财富。至此，自申办至闭幕期间，一直备受关注的关于北京环境、交通问题的喧嚣也尘埃落定，尤其是畅通有序的奥运交通保障一改世人对北京的“首堵”印象。成功治“堵”，得益于北京在促进公交优先的进一步落实的同时，尝试了许多交通组织“新措施”，让人印象深刻、启示颇多。

1. 根据客流量进行灵活的交通调度

首先，轨道交通系统尝试了24小时不间断运营。8月8日至9日北京地铁全线网已不间断运营了45个小时，共开行列车8958列，共运送乘客614.2万人次。其中8月8日，地铁奥运支线共开行列车712列，列车正点率为100%，运送持票观众、奥运会工作人员及志愿者共计6.8万人次。为做好客运组织工作，