

北京市西城区人民政府文件

西政发〔2016〕27号

北京市西城区人民政府关于印发 北京市西城区“十三五”时期 城市道路发展规划的通知

区政府各委、办、局，各街道办事处，各有关单位：

经第146次区政府常务会议研究同意，现将《北京市西城区“十三五”时期城市道路发展规划》印发给你们，请遵照执行。

北京市西城区人民政府

2016年12月16日

北京市西城区“十三五”时期 城市道路发展规划

前 言

“十二五”时期，在区委区政府的领导下，西城区按照“十二五”规划的工作部署，全力推进西城区城市道路建设工作。通过五年来的努力，我区城市道路建设取得了辉煌成绩。

“十三五”时期是我国实现全面建成小康社会宏伟目标的最后五年，是经济新常态下全面建成小康社会、全面深化改革、全面依法治国、全面从严治党的关键时期。在京津冀协同发展、首都核心区建设的背景下，西城区城市道路建设面临着前所未有的机遇和挑战。面对新的发展要求和更高的发展标准，西城区为贯彻落实习近平总书记系列重要讲话特别是视察北京重要讲话精神，特提出编制《西城区“十三五”时期城市道路发展规划》，用以指导西城区城市道路发展建设工作。

本规划编制的主要依据：《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》、《京津冀协同发展规划纲要》、《中共北京市委北京市人民政府关于全面深化改革提升城市规划建设管理水平的意见》、《北京市西城区国民经济和社会发展的第十三个五年规划纲要》、《中共北京市委北京市西城区人民政府关于切实加强规划建设管理工作全面提升城市品质的实施意见》等。

规划适用范围和实施期限：

规划适用范围为北京市西城区。规划基准年为 2015 年，规划实施期限为 2016—2020 年。

一、发展形势

（一）西城区“十二五”城市道路建设取得的成绩

“十二五”期间，西城区城市道路总里程明显增加，路网系统明显完善，路网结构趋于合理，路网体系更加畅达。其中，主干路建设工作取得显著成果，完成了右内大街、南中轴路、白纸坊西延等重点项目的建设，推动了西城区骨干路网体系的完善；次干路和支路建设工作也取得一定成果，完成了南横东街、新壁街、前门西河沿街、西黄城根南街等道路的建设。

1. 城市道路总里程明显增加，路网系统明显完善

共建设道路 15.27 公里，截至 2015 年末，实现规划道路 248.7 公里，规划实现率为 64.3%；城市道路通车里程达到 348.2 公里；路网密度达到 6.9 公里/平方公里。

2. 路网结构更加合理，路网体系日趋畅达

截至“十二五”期末，西城区快速路建设完成 26.6 公里、主干路建设完成 58 公里、次干路建设完成 67.2 公里、支路建设完成 96.9 公里。快速路、主干路、次干路、支路的比例为 1:2.1:2.5:3.6。

3. 优化骨干路网，支撑区域交通需求

“十二五”期间共建设主干路 7.41 公里，其中：建设完成

4.21 公里，主要项目包括：右安门内大街、太平桥大街、南中轴路、白纸坊西延路；正在施工 3.20 公里，主要项目包括：新街口北大街，手帕口北街等。快速路已全部实现规划。至“十二五”期末，西城区确定的“十二横九纵”的骨干路网格局基本形成。

4. 次干路、支路建设进程不断加快

“十二五”期间，建设次干路 4.12 公里，其中：建设完成 1.42 公里，主要项目包括：西黄城根南街、南横东街；开工建设 1.64 公里，主要项目包括：北纬路、北新华街南段；启动征收 1.06 公里，主要项目包括：永安路、红居北街东段等。建设支路 3.7 公里，其中：建设完成 2.15 公里，主要项目包括：新壁街、前门西河沿街、三庙街、莲花河南街；正在施工 0.52 公里，主要项目包括：槐柏树后街；启动征收 1.03 公里，主要项目包括：马连道东三号路等。“十二五”时期末，西城区次干路规划实现率达到 67.3%，支路规划实现率达到 51.1%。

5. 加强重点区域道路建设，支撑重点区域发展

西城区地处北京市中心城核心位置，区内重点区域较多，为支撑重点区域发展，“十二五”期间西城区加大重点区域道路建设力度，共建设完成重点区域内道路 4.67 公里，其中建设完成主干路 3.3 公里，支路 1.37 公里。

（二）西城区“十二五”城市道路建设存在的问题

“十二五”期间，西城区城市道路建设虽然取得了显著的成

绩，但还存在一些问题，具体如下：

1. 路网存在瓶颈点、断头路，影响路网总体功能发挥

由于建筑物、铁路、河流等阻隔，部分规划道路在空间上形成一头断、两头断或中间断的情况，连通度受阻，致使局部节点压力过大。如西二环——赵登禹路、平安大街——阜内大街的区域内，规划受壁街未打通，现状为断头路，整个区域内无东西向贯通的通道，进出该区域的车辆只能到赵登禹路、平安大街等主干路绕行，对主干路形成交通压力。对西城区内断头路和瓶颈路进行梳理，目前共有断头路 16 条，瓶颈路 4 条。

2. 历史文化街区道路建设保护优先，需保持原有肌理

西城区作为北京历史文化名城重要承载区，行政辖区范围内涉及多处文保区、建控区、风貌协调区。《北京历史文化名城保护规划》中规定：“在‘整体保护、科学利用、弘扬提升’的原则下，需要保持历史文化街区原有道路网骨架和街巷、胡同肌理。”依据《北京市西城区“十二五”时期历史文化保护区保护与发展规划》中提出的皇城区、阜景地区、什刹海、大栅栏、琉璃厂等历史文化街区中的道路进行梳理，西城区涉及历史文化街区内道路有 63 条。

3. 危改区和棚改片区内道路建设受片区整体规划影响

危改片区和棚改片区内道路需要与片区项目整体规划相结合，并同步实施。受危改片区和棚改片区整体规划的影响，在一定程度上影响了西城区整体道路规划实现率的提升。

4. 重点区域路网尚未完全实现，难以支撑重点区域发展

西城区重点区域内道路尚未完全实现规划（尤其是次、支路），未形成完善的微循环路网，难以支撑重点区域发展。对重点区域未实现规划道路进行梳理：三里河——金融街——中南海示范区内，共有7条未实现规划道路，共3.15公里；广内、椿树地区未实现规划道路有21条，共16.2公里；广外地区内未实现规划道路有12条，共6.38公里；天桥演艺区内未实现规划道路有4条，共3.5公里。

5. 道路建设资金逐年增加，投资压力增大

新建道路或改扩建道路用地征收困难，居民意愿与期望值较高，道路两旁房屋多为商业用房，征收费用相对较高，因征收进度影响，道路建设周期长、跨度大，投资额逐年增加，道路建设资金多为政府投资，道路建设投资压力不断增大。

（三）西城区“十三五”城市道路建设总体形势

“十三五”时期是我国实现全面建成小康社会宏伟目标的最后五年，是经济新常态下全面建成小康社会、全面深化改革、全面依法治国、全面从严治党的关键时期。

在京津冀协同发展的背景下，北京城市功能定位进一步明确，建设“国际一流和谐宜居之都”的城市发展目标，需要着力提升交通基础设施的质量和交通服务的品质。西城区地处北京市中心城核心位置，需要紧扣新时期首都城市战略定位、京津冀协同发展、全面建成小康社会、全面深化改革，重新审视区域资源

禀赋，把握区域发展要求，科学谋划区域发展定位、目标任务、空间布局，优化提升首都核心功能，坚决有序疏解非首都功能，将工作重心聚焦在履行好首都服务职能上，建立国际一流和谐宜居之都，创造安全、安静、舒适、典雅、古朴的城市环境；以“强化疏解、优化服务、惠及民生、提升环境、发挥优势”的发展理念为指导，做好人口调控、棚户区改造、建设优美环境等重点工作。

西城区社会经济发展水平在全市处于领先地位，就业岗位规模大，交通需求总量大、产生吸引强度高，过境交通影响严重。保障首都核心功能，需要畅通的道路系统支撑其发展；和谐西城的发展也需要西城区创造良好的绿色交通出行环境；西城区汇聚了众多历史文化街区以及重点功能区，需要加强交通基础设施建设。

“十三五”期间，西城区在道路建设方面主要面临三个方面的挑战：西城区发展定位与既有交通条件之间的差距；道路建设与旧城保护之间的结合；道路建设需求不断增大与建设成本日益高涨之间的矛盾。

面对机遇与挑战，“十三五”期间，西城区必须在道路建设思路、时序和策略等方面有新的突破。

二、指导思想、规划原则、发展目标

（一）指导思想

全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中全会及中

央城镇化工作会议、中央城市工作会议精神，深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话特别是视察北京重要讲话精神，落实区委十一届十一次全会工作部署，按照“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局，坚持以人民为中心的发展思想，牢固树立创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，认识、尊重、顺应城市发展规律，坚持“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，完善和调整城市路网规划，优化交通基础设施建设，努力缓解交通拥堵问题，不断提升区域承载力。

（二）规划原则

西城区“十三五”城市道路规划主要遵循以下几条原则：

1. 与北京中心城道路建设发展目标保持一致

完善级配合理的城市路网系统。加快城市骨干路网建设，基本实现中心城区快速路网规划，建成三环路和四环路间主干环路系统以及四环路内主干路网，到2020年中心城区主干路规划实现率达到70%。优化中心城区城市道路规划，到2020年完成城六区微循环道路建设，中心城区平均路网密度提高到8公里/平方公里、道路面积率达到15%。西城区道路建设发展目标要与北京中心城道路建设发展目标保持一致，与周边区域路网建设协调统一。

2. 保证路网整体功能匹配和系统协同，注重路网功能与级配结构

提高各类道路的通行率，建成系统完善、级配合理、层次清

晰、功能明确的道路网络系统。推进主干路系统和次干路、支路建设，打通“断头路”，消除“瓶颈路”。

3. 与历史文化街区保护有机结合，与城市生态环境、城市景观相协调

与历史文化街区保护有机结合，保护历史文化街区特色，保持胡同的传统肌理、尺度和风貌，加快完善地区市政基础设施建设。推动技术手段创新，用最新的科技成果、设计成果服务于历史文化名城保护，服务于群众生活条件改善，在道路建设的同时，完成整治、美化胡同的公共空间，展现胡同特有的亲和宜人环境，并探索历史街区慢行胡同建设。

4. 深化改革、促进体制机制创新，与经济和城市发展速度相适配

进一步深化改革，完善道路建设统筹工作机制，建立健全项目实施平台，畅通绿色审批通道，加快道路建设审批速度。深化研究道路建设模式，研究道路建设项目吸引社会资本参与投资建设的方法，统筹优化政府财政支出结构和投资结构，发挥财政资金支撑和引领作用，引导好社会资金投向，为道路发展建提供资金支持。

（三）发展目标

以总体规划路网以及西城区综合交通规划、控规为基础，结合西城区发展要求，对区内道路进行适当的调整优化，建成系统完善、级配合理、层次清晰、功能明确的道路网络系统，推进骨

干路系统和次干路、支路微循环系统建设，打通“断头路”，消除“瓶颈路”。到2020年道路规划实现率达到70%以上，平均路网密度提高到8公里/平方公里、道路面积率达到15%，城市规划道路通行率达到100%。改善西城区绿色交通出行环境，提升居民出行品质，有效支撑功能区建设，具体目标如下：

1. 到2020年，平均路网密度由6.9公里/平方公里提高到8.0公里/平方公里；道路面积率达到15%，城市规划道路通行率达到100%。

2. 到2020年，实现规划的道路总里程由248.7公里提高到277.2公里，道路规划实现率达到70%以上。

三、主要任务及重点项目

（一）主要任务

以建管并举，动静结合、绿色优先，公交主导为发展策略，通过城市道路的建设促进西城区综合交通体系的完善。

1. 加快主干路建设，基本实现中心城区骨干路网系统

完善级配合理的城市路网系统。加快城市骨干路网建设，到2020年基本实现西城区快速路、主干路路网规划。

2. 推进次支路建设，完善微循环系统

推进次干路、支路微循环系统道路建设，完善的西城区城市道路微循环系统，合理分配交通流量，缓解骨干路路网系统的交通压力，提高道路通行速度。

3. 打通“断头路”，消除“瓶颈路”

打通“断头路”、消除“瓶颈路”，加强常发拥堵区域内道路建设，畅通造成交通拥堵的节点。

4. 制定差异化的方案，推进街区建设

根据西城区各街区发展特点，制定差异化的道路建设方案。

以“三里河——金融街——中南海”周边地区为试点的和谐宜居示范区，重点加强核心示范区内未实现规划道路的建设，优先建设区域内出行起关键作用的道路。

广内、椿树地区重点工作是结合片区进展进行道路建设。

广外地区重点工作是加强车站西街、莲花河东侧路等进出该地区的主干路建设，并同时完善地区内微循环系统。

天桥地区主要是完成北纬路和永安路的建设，并结合地区发展目标相应进行支路路网的建设。

5. 探索新模式，完善历史文化街区市政建设体系

加大旧城区内原有胡同肌理实施方式的研究，调整实施内容和工作计划，对历史文化街区内现有道路规划和实施情况进行评估，在保护胡同原有机理的前提下，多措并举、多种方式研究探索优化交通和市政条件的政策和实施策略，结合民生改善和品质提升，不断规范环境秩序，试点地下停车和综合管廊建设，将有条件的胡同逐渐纳入到交通管理体系。

6. 优化道路空间设计，推行绿色出行

多措并举全面推行慢行系统，促进其与公共交通无缝衔接，提升慢行系统的连续性、安全性、舒适度和便利化水平。实施自

行车道、步行道建设和环境整治，依法从严治理占用非机动车道行为。减少车流量密集的区域路侧停车位，适度设置机非隔离护栏和便道护栏。到 2020 年实现绿色出行比例达到 75%。

7. 完善市政基础设施，推进地下综合管廊建设

道路建设同步实施市政基础设施建设，提升市政基础设施建设水平和城市运行监控预警能力。推进城市核心区管线改造，开展缆线型管廊建设试点，加快推进受壁街市政道路拓宽地下综合管廊建设。实施道路架空线入地工程，5 年内全部完成次、支路架空线入地，完成历史文化街区架空线梳理，基本解决城市“空中蜘蛛网”现象。

8. 优化道路生态环境，提升城市品质。

优化道路景观布局，与道路建设同步进行道路沿线绿化工程，利用道路周边边角地开展小微绿地建设，具备条件的地区与道路建设同步实施街道沿线环境整治改造，优化公共空间设计，提升城市品质。

9. 加强技术规范引导，推进海绵城市建设

新建道路建设过程中加强技术规范引导，提高城市雨水就地消纳水平。减少城市硬覆盖地面，新建道路的非机动车道、人行道等加大透水建材铺装力度，增加雨水入渗，并通过道路和绿地的协同设计，加强超标准降雨的疏导和滞蓄。

（二）重点项目

“十三五”期间共规划建设城市道路 54 条，共计 28.5 公

里。其中：主干路 7 条，长 7.35 公里；次干路 15 条，长 7.72 公里；支路 32 条，长 13.46 公里。预计资金需求 249.5 亿元，其中建设费用：约 32.4 亿元；征收费用：约 217.1 亿元。

1. 主干路建设

“十三五”时期，西城区规划建设主干路 7.35 公里，主要任务包括：完善南北贯通通道，加快建设新街口北大街、手帕口北街等道路；支撑城市重点区域发展，改善路网级配，建设莲花河东侧路、白纸坊东街、陶然亭路等道路。

2. 次支路建设

“十三五”时期，西城区规划建设次支路 21.18 公里，主要任务包括：建设干道系统和轨道交通沿线的微循环系统，重点建设核桃园东街、新文化街西段等道路；建设城市重点地区周边微循环系统，重点建设北纬路、永安路、丰盛胡同等道路。结合人口疏解及环境整治建设城市道路，重点建设北新华街北段、阜丰路、上斜街等道路。

3. 断头路、瓶颈路建设

重点改造西城区的主要拥堵节点，打通一批断头路，改善瓶颈路，重点打通红居北街东段、受壁街等断头路；改善南横西街、未英胡同的瓶颈点；按照“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，进行规划调整，新增四十四中东侧路和报国寺西侧路，加密路网密度。

4. 历史文化街区内道路建设

对历史文化街区的道路进行规划调整，保持胡同原有尺度，结合风貌保护、腾退修缮和环境整治工作，进行市政基础设施建设，并实施架空线入地工程。

5. 道路整治、疏堵工程建设

根据区域道路建成与大中修改后使用年限，结合重点大街、重点地区和旅游景区周边环境整体改造提升工程，分批次实施西直门内大街和广安门产业园等周边 150 条道路大中修，完成疏堵工程 25 条，促进道路改造升级与微循环。继续推进路口交通设施改造与进出口优化，增加左转车道，调整等待区，改造信号灯，进一步完善道路功能，提高道路通行率。

四、实施保障

（一）体制机制保障

1. 健全道路建设的协调推进机制

成立西城区交通基础设施建设工作领导小组（以下简称领导小组），统筹协调全区市政道路和轨道交通建设各项手续的办理、征收推进、工程建设等工作，确保按时完成每年度的建设任务。领导小组下设办公室、综合组、前期组、征收组、司法保障组、拆违组、资金保障组和工程建设组。

2. 建立城市道路建设动态调整机制

系统梳理影响道路建设的影响因素，建立城市道路建设的评价指标体系，形成城市道路建设动态调整机制，合理安排前期储备项目，建立前期储备项目库，按需求合理的确定年度建设计划。

（二）资金、政策保障

1. 政策保障

贯彻落实北京市《关于加快本市交通基础设施等公共服务类建设项目投资审批有关工作的意见》精神，优化公路、城市道路、停车设施以及相关的市政管网等交通基础设施类建设项目审批流程强化前期工作，实行集中审议，明确牵头部门，加强统筹协调，限定工作时限，确保道路和基础设施建设项目按时开工、顺利施工。

2. 资金保障

不断拓宽道路建设项目资金来源，加大道路建设资金保障力度，积极推进道路建设项目吸引社会资本参与投资建设的方法和途径研究。有效利用各级市政道路建设补助政策，积极争取市级财政资金支持，加大区级财政资金保障力度，统筹优化政府财政支出结构和投资结构，发挥财政资金支撑和引领作用，引导好社会资金投向，确保道路建设推进资金需求。

（三）道路管理保障

1. 强化交通秩序管控

通过疏堵结合，增加物理隔离措施，以科技手段规范动态交通管理和停车问题；在主要路口安装高清视频探头，加大执法力度，杜绝违章停车。实施区域微循环、实行胡同单停单行，解决胡同行车难、停车难问题。

2. 提升科技交通管理水平

进一步规范完善交通标志、标线、隔离设施、信号灯、科技设备等设施，提高交通管理精细化管理水平，加大利用科技手段实施非现场执法的力度，提供多元化的运输模式，体现步行舒适、骑行安全、机动车通行有序。

加强交通管理科技设备建设资金投入，对信号灯设备更新换代，同步建设路口视频检测设备，实现对车辆、驾驶员和道路交通运行情况的实时信息采集，根据实时交通流数据动态调整优化信号配时，以“高峰时段确保路网最大通行能力，平峰时段减少交通延误”为目标，科学组织点、线、面交通信号协调控制。通过借助现代化的智能化技术手段，全面提升科技交通管理水平，打造西城先进的交通管理系统。

3. 建立静态交通建管体系

整合规划、建设、公安、公交、运输、工商等多个部门职权和资源，从建设规划、配建标准、停车产业、投资方式、空间利用等多方面入手，完善统筹协调、综合管理、深度开发、充分运用的静态交通建管工作体系与机制。

抄送：区委各部门，区武装部。

区人大常委会办公室，区政协办公室，区人民法院，区人民检察院。

北京市西城区人民政府办公室

2016年12月16日印发
