

北京市“民生交通”治理实践： 强攻坚稳成效 居民出行心随路畅

■中国城市报记者 叶中华

北京初春的清晨，寒意未消，但家住西城区马连道东街的史大爷心里暖融融的——自从政府牵头打通了“断头路”，他出门买菜，再也不用多绕那800米的“冤枉路”。与此同时，住住房山区的沈先生驾车驶上京港澳高速，也发现早高峰的路程顺畅了不少；而在通州区潞城地铁站外，上班族刘先生轻松地就找到了可供停放共享单车的区域。

这些曾是北京市民出行的“烦心事”，也是城市治理必须直面的“必答题”。交通作为城市的“血脉”，其畅通与否直接关乎广大市民的获得感、幸福感、安全感。“十四五”时期，北京市交通治理经历深刻变革：从被动响应向主动治理转变，从“单兵作战”向“协同共治”转型，从“大刀阔斧”向“绣花功夫”深化。

近日，中国城市报记者深入街头巷尾、治理一线，探寻北京“民生交通”治理背后的逻辑与温度。

精准“把脉”： 数据驱动锁定“急难愁盼”

“治理的第一步，是知道问题在哪儿、哪个方面最急。”北京市通州区交通委停车事务中心副科长程梦迪告诉中国城市报记者。而她电脑中的“重点点位聚焦+高频诉求聚类+影响范围研判”筛选机制，正是精准锁定问题的关键。

潞城地铁站的问题由此被“打捞”出来。作为连接城市副中心行政办公区及京津冀北三县通勤的交通枢纽，这里日均客流量超6万人次。治理前，共享单车“淤积”、私家车违停、“黑车”揽客、高峰拥堵等现象是常态，相关投诉居高不下。“这类人员密集、影响面广、安全隐患大的点位，就是我们定义的‘急难愁盼’首办事项。”程梦迪说。

锁定问题后，精准诊断“病因”至关重要。对于京港澳高速杜家坎段的“世纪拥堵”，北京市交通委组织多轮“实地勘探+系统仿真”，抽丝剥茧后发现：既有西南地区进出城通道单一的“先天不足”，也有道路存在多处“瓶颈节点”的“后天梗阻”，还有公交专用道设置与车流交织的“叠加效应”。

北京市交通委城市道路

养护管理中心副主任叶凯丰在接受中国城市报记者采访时表示，北京市坚持数据驱动、问题导向，通过整合12345、12328等多平台投诉信息，将同一位置或同类问题重复反映的诉求作为高频痛点优先解决。“京港澳高速杜家坎段的常态化拥堵，正是交通需求大、通道不足、节点瓶颈等因素叠加形成的典型。”叶凯丰说。

从市民热线的高频词，到数据模型的拥堵热力图，再到一线调研的实地感受，“发现问题”环节正变得日益精准科学。这背后是超大城市交通治理理念的转变：不再“头痛医头、脚痛医脚”，而是运用系统思维，对问题进行“全景扫描”和“深度CT”。

协同“开方”： 打破壁垒“商量着办”

问题清单清晰后，进行破解的时候往往会牵一发而动全身，最大的难点在于跨部门、跨层级、跨领域的协调壁垒，以及空间、资金等资源约束。

“最难协调的就是‘部门墙’‘资源荒’问题。”回顾潞城站治理，程梦迪深有感触。通州区打破常规，成立由潞城镇镇长牵头，交通、综治、城管、公安等多部门参与的“攻坚专班”，依托“吹哨报到”机制整合力量。面对停车空间稀缺，他们巧妙“挖潜”：腾退废旧公交场站，利用战略留白地块，新增4000余个非机动车停车位。

而西城区在打通仅110米的马连道东街“断头路”时，面对历史遗留的拆迁僵局，采取市区两级联动策略。北京市交通委统筹协调，西城区城管委牵头，多部门协同创新采用“道路北侧半幅房屋征拆”方案，在保障贯通的同时大幅节约资金。“花小钱办大事，关键在精准和协同。”西城区城管委市政科科长王道康总结道。

对于京港澳高速杜家坎段这样的“硬骨头”，叶凯丰介绍，治理中最难协调的是系统性分流能力不足的矛盾，“拥堵症结不在于收费站本身，而在于下游道路汇入流量过大与分流能力不足”。

于是，治理团队采取分段改造、精准施策的组合方案：在大瓦窑桥东至大井西桥路段，通过偏移隔离墩、压缩车

道、利用绿地等方式，将进京方向由3车道增至4车道；在关键汇入点新建辅路系统、调整进口位置；针对宛平桥五环匝道口瓶颈新增加速车道；将公交专用道起点向收费站方向延长1.2公里，减少车辆交织。

实施过程充满挑战。为减少对日常通行的干扰，主路增设车道等核心作业全部安排在每晚12点至凌晨5点进行交通导改，历时5个月完成。在大瓦窑桥下覆土极浅空间内，采用顶推工艺安装巨型钢筋混凝土闭合框架，经专家反复论证，用时15天完成关键顶推，于2025年3月底整体竣工。

在破解老旧小区“停车难”问题上，“商量着办”机制同样关键。海淀区北下关街道办事处城管科科长董笑月介绍，通过启动“大家商量着办”工作机制，为湖北大厦立体停车设施建设“一站式”护航，新增车位32个并协调向周边居民错峰共享，盘活了夜间闲置资源。

商圈治理中，“协同共治”延伸至社会层面。西直门凯德MALL周边，街道、商场、物业、志愿者形成合力，动员职工车辆“远端停放”，设置外卖车辆“即停即走”专区，拆除临时围挡增设车位。“政府主导，但不再是政府包办，各方都成了治理参与者。”西城区城管委交通综合科科长姜楠说。

长效“固本”： 从“一阵风”到“可持续”

治理见效后，如何防止“反弹回潮”？北京的答案是：短期攻坚与长效机制并重，技术赋能与人文引导结合。

以京港澳高速杜家坎段改造为例，叶凯丰介绍，改造后早高峰社会车辆平均通行时间由40分钟缩短至约21分钟，通行效率实现“双提升”。“但缓解拥堵是长期系统性工作。改造后畅通的路段会吸引更多车流，效果可能动态变化，甚至可能将压力传导至下游形成新堵点。”叶凯丰说。

为此，北京市交通委着力构建长效机制：加强交通秩序管理，优化信号配时；强化拥堵点位持续监测与效果评估；加强高峰期调度与事故快速处置；加快推进规划路网和次支路建设，打通“断头路”，通过完善“毛细血管”分流主干道压力，促进区域路网动态平衡。



北京市西城区育才学校周边经过交通综合治理后，秩序井然。
北京市交通委供图

在潞城站，通州区设定“10天集中攻坚+21天巩固提升”治理周期，建立“高峰定点值守+平峰流动巡查”常态化监管，创新推出“文明积分”制度，引导市民从“被治理者”转变为“治理维护者”。

技术手段让管理更精细可持续。海淀区城管委综合运用“电子围栏+蓝牙道钉”技术治理共享单车乱停放。在育才学校新址周边，通过科学调整信号灯配时，规范上下学时段临时停靠区、开通通学公交，用“科技+工程”手段固化治理成果。

长效机制还体现在“治理模式”标准化推广上。北京总结形成“学医景商”（学校、医院、景区、商圈）交通综合治理指南，以及轨道站点“一站一策”治理模板。姜楠告诉中国城市报记者，育才学校的治理经验已沉淀为包含基础设施提升、交通组织优化等要素的可复制方案。

从杜家坎通行时间缩短近半，到马连道居民告别绕行；从潞城站周边群众满意度由52%跃升至96%，到育才学校学子坐上“安全巴士”；从湖北大厦立体停车楼缓解“停车难”矛盾，到“十四五”时期北京全市新增14余万个停车位、打通82条“断头路”……这些微观变化背后，是北京交通治理逻辑的宏观演进：从关注车流到关怀人心，从追求速度到提升温度，从解决“一个问题”到建立“一套机制”。

“治理完成不是终点，而是精细化、常态化管理的起点。”北京市交通委相关负责人表示，要将治理过程中形成的有效工作方法、协调机制、技术标准固化下来，形成制度并融入日常，长久维系市民的美好出行体验。

记者手记

交通治理成效应以 “人民满意度”为最终标尺

交通治理成果，最终要由市民的脚步丈量，由群众的感受评判。回望从“堵”到“疏”、从“乱”到“治”的转变，北京交通治理的成功实践，其内核是一次深刻的治理理念与模式升级。这不仅是一系列工程措施的胜利，更是“人民城市人民建，人民城市为人民”理念在城市交通领域的生动实践。

阅读《交畅于行 通惠于民——北京交通“十四五”发展成就概览》，其中的一句话令我印象很深：“这份沉甸甸的五年答卷，初心是‘一切为了市民’，过程是‘与市民并肩’，最终的评阅者，也正是千千万万的市民。”而在采访过程中，我也深切感受到，当“烦心事”化为“顺心事”，大伙儿脸上舒展的笑容，便是对这座城市交通治理者最高的褒奖。

前路犹长，但方向已明：唯有继续秉持人民至上理念，在共建共治共享中不断向前，方能让人享其行、物畅其流的愿景，在北京的每一条街巷、每一段旅程中生动铺展。