

大兴区“十四五”时期 交通发展建设规划

北京市大兴区交通局
二〇二一年十月

目录

序言	1
一、发展基础与趋势研判	3
（一）现状发展基础	3
（二）发展形势要求	6
（三）阶段特征及趋势研判	11
二、着力构建现代化综合立体交通运输体系	16
（一）指导思想	16
（二）基本原则	16
（三）发展目标	17
三、发挥门户作用，打造合理、高效、便捷的综合交通网络	20
（一）推动京津冀公交一体化建设，推进区域协同	20
（二）依托机场，建设旅游客运优质服务品牌	20
（三）发挥国际综合枢纽带动作用，完善发展航空运输服务	21
（四）加强与北京中心城区、城市副中心、周边新城的交通联系	22
四、以绿色交通方式为主导，建立“三城多点”之间便捷的交通系统	23
（一）优化建立“三城多点”间交通联系的公交走廊	23
（二）优化区内公交普线网	24
（三）提升公交场站设施保障能力	26
（四）完善配套公交专用道网络	27
（五）开展绿色出行行动，倡导绿色低碳出行理念	27
五、构建智慧交通体系，引导新兴交通模式健康发展	28
（一）建设“互联网+智慧交通”	28
（二）提升货运集约化与专业化水平	29
（三）文化创新，培育文明出行文化	30

六、严格执法，完善治理体系，提升治理能力 32

 （一）机制创新，推动行业管理改革..... 32

 （二）优化交通服务管理模式..... 33

 （三）加强交通管理能力支撑..... 38

七、实施保障..... 39

 （一）加强组织领导..... 39

 （二）完善政策机制..... 39

 （三）强化考核评价..... 40

附表..... 41

附图..... 44

序言

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年。“十四五”规划也是全面推进交通强国建设的第一个五年规划。对于北京市大兴区综合交通体系而言，“十三五”期间外部环境发生了巨大变化，世界范围内，中美战略博弈、新冠肺炎疫情对全球化进程造成冲击，国际经济秩序深度调整；国内方面，党的十九大、十九届五中全会胜利召开、北京新版城市总体规划发布、交通强国建设纲要发布，适逢大兴国际机场通航、临空经济区和北京新两翼规划建设、雄安新区建设的历史机遇，对北京市大兴区交通发展提出新的更加明确的要求，各项任务需要在“十四五”时期扎实推进、稳步落实。

依据《大兴分区规划（国土空间规划）（2017 年-2035 年）》、《北京市城市总体规划（2016 年-2035 年）》、《交通强国建设纲要》和《北京市大兴区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，大兴区交通局完成了《大兴区“十四五”时期交通发展建设规划》的编制工作。

《大兴区“十四五”时期交通发展建设规划》是指导“十四五”时期大兴区交通发展建设的纲领性文件。规划内容分为四个方面，其中第一方面为发展基础与趋势研判，着重梳理大兴区交通发展的基础，总结“十三五”期间交通发展取

取得的成绩和存在的不足，分析“十四五”时期面临的形势以及阶段性特征；第二方面为规划总体思路及目标，提出“十四五”时期交通发展的指导思想、基本原则以及发展目标、指标；第三方面为主要任务，分别从发挥门户作用，打造合理、高效、便捷的综合交通网络、以绿色交通方式为主导，建立“三城多点”之间便捷的交通系统、构建智慧交通体系，引导新兴交通模式健康发展、严格执法，完善治理体系，提升治理能力四个部分，阐述了“十四五”时期大兴区交通发展的重点任务；第四方面提出了规划实施的保障措施。

规划范围与大兴分区规划保持一致，为大兴区行政辖区（含亦庄新城大兴部分），重点规划区域为大兴新城及北京大兴国际机场临空经济区（北京部分）两个区域。总面积约为 1036 平方公里。

规划实施期限：2021—2025 年。

一、发展基础与趋势研判

（一）现状发展基础

“十三五”时期，大兴区交通领域各项工作按照规划既定的总目标稳步推进，已取得显著成效，对发挥大兴区功能定位、推动社会经济发展、服务保障民生都发挥了积极作用。

1. 公交客运规模显著提升，全面推进绿色交通系统建设

“十三五”时期，大兴区积极贯彻落实北京市政府“慢行优先、公交优先、绿色优先”的公交优先发展战略。公交客运规模不断提升。境内公交运营线路 60 条，线路长度 1685.1 公里，年客运量约 4500 余万人次；优化调整地面公交线网，在京开高速施划公交专用道，开通旅游公交、通勤班车等多样化公交线路。推动公交场站建设，极大地改善了公交接驳换乘条件。现有 43 处公交场站，大兴新城公交站点 500m 覆盖率达到 90%，2020 年前三季度大兴区境内公交企业北京市兴顺达客运有限责任公司和北京市新国线客运有限公司的公交整体服务水平满意度平均为 88.9%和 84.9%。积极推进新农村建设，改善农村公交环境。建设宜居宜业和谐新大兴，共修缮建设农村候车亭 990 个，交通基础设施建设一体化步伐进一步加快，城乡交通网络体系已初步形成。

2. 交通领域改革成效显著，行业可持续发展能力增强

落实公共交通优先发展战略，创新管理模式，进一步提升大兴区公共交通运营保障能力和服务水平。制定了《大兴区政府购买境内公交服务实施办法》和《大兴区境内公交考核管理办法》。服务保障民生，坚持问题导向落实接诉即办

工作机制。成立 12345 市民热线“接诉即办”投诉处理机构，建立 7×24 小时响应机制，并结合区域交通运输特点和群众诉求，归纳、总结、创新了“12345”工作方法，打造了“收-派-处-访-督-评”的闭环工作机制。**建立健全联合治超执法长效机制。**进一步规范联合治超执法程序，积极参与“镇街吹哨、部门报到”、“并肩治乱”等联合执法行动。**深化“放管服”改革，营造良好的营商环境。**坚持“服务优质、办事高效、依法行政、群众满意”的理念，通过“优化审批流程，再造流程，提高效率”进一步简化审批手续，减少审批内部流转环节。

3.信息化水平不断提升，有效提高科技在行业管理中的作用

推进大兴区公交智慧系统建设。2019 年大兴区客运交通监控调度中心正式投入使用，并与北京市局系统联网；利用调度指挥平台加强对 600 辆公交客车和 300 辆出租车的交通日常监管和对“接诉即办”案件进行全面研判梳理，深化交通大数据应用，开展大兴区公交优化和管理。**汽修信息系统建立完成。**“大兴区机动车维修行业管理信息系统”通过项目专家组验收正式使用，完成“汽车电子健康档案”系统和汽车维修服务质量评价网络平台建设，机动车维修、驾驶员培训等运输辅助服务业全面发展，交通运输业综合服务能力显著增强。

4.发展绿色交通，推动行业节能减排

持续深化交通行业节能减排。优化行业车型结构和排放

水平，在线运营公交车辆 1040 辆，均已采用新能源及清洁能源作为能源供给，新清洁能源公交车比例达 100%；截至 2019 年，大兴区内公交企业共有充电桩 283 个，变压器 31 台，充电枪 418 把，已能基本满足新能源公交的运营需求。**加快淘汰国Ⅲ排放货运车辆，推进绿色货运交通系统建设。**运力结构得到优化，高档次、大型化、低油耗车辆为主体的绿色运力结构基本形成，节能新技术、新标准和规范得到推广应用，新能源及清洁能源货运车辆达到 55 辆。

5.提升依法治理的能力，营造良好的文明执法环境

全面提升综合治理能力。成立综合违章处理室，规范监督管理机制，统一违章事实的认定标准和处罚标准。建立灵活的执法机制，增强执法合力。完成综合检查站规划、建设、运维管理的顶层设计，推进磁各庄治超站、十里堡治超站、凤河营治超站改建工作，建成大广高速综合执法检查站临时站。启动公路超限非现场执法工作；在南中轴路、芦求路等多个路段投入使用执法方舱，在芦求路、南中轴路安装两套非现场治超执法设备，以提高治超非现场执法力度。**加强交通法治环境建设。**持续开展专项整治行动，加大交通违法打击力度，把整治交通乱象与扫黑除恶专项斗争相结合，从根本上解决行业突出问题，维护交通运营秩序。

6.做好重大活动交通保障，行业安全维稳能力不断提升

重大活动服务保障能力进一步提升。优质、高效完成 70 周年纪念活动等重大活动交通保障任务、大兴国际机场通航初期运输保障任务，实现专项交通保障与社会交通协调运转。

着力实现平安交通工作目标。积极组织开展安全生产标准化创建活动、城市安全隐患三年治理行动及城市安全风险评估等工作。建立健全安全应急管理体系。修订和完善《大兴区交通运输行业突发事件应急预案》、《大兴区交通运输行业防汛应急预案》等多项安全制度。与周边地区协同联动，确保大兴国际机场安全应急工作稳步开展；交通运输企业安全生产形势总体呈稳定趋势，未发生安全生产责任事故。

总体来说，“十三五”时期北京市大兴区各项交通工作平稳有序推进，综合交通运输体系建设成效显著，交通综合服务和治理能力明显提升，与此同时也应注意到交通行业正处于转型发展的关键时期，面临着诸多机遇和挑战，存在诸多发展的薄弱环节：一是公交基础设施建设薄弱，基础设施建设推动难度加大；二是公交线网布局及线网结构不尽合理，可靠性差，公交服务水平有待提升；三是货运行业监管缺乏有效手段，行业竞争力有待进一步提高；四是维修行业进入与退出机制不完善，影响监管效能、阻碍行业发展的因素较多；五是综合检查站建设滞后，治超执法科技化、信息化水平低，治超工作形势依然严峻；六是交通运输安全监管压力大，应急管理信息化、智能化水平低；七是机构设置与人员配备有待进一步完善；八是现代化交通综合治理体系尚未完全建立，交通精细化管理水平仍待提高。

（二）发展形势要求

全面落实城市总体规划，提升新城综合承接能力。依据

《北京城市总体规划（2016年-2035年）》，北京空间布局确定为“一核一主一副、两轴多点一区”，更加突出了首都功能、疏解导向与生态建设。大兴是平原区5个新城之一，是承接中心城区适宜功能和人口疏解的重点地区，是推进京津冀协同发展的重要区域。总规中提出强化多点支撑，提升新城综合承接能力，对大兴功能定位为：面向京津冀的协同发展示范区；科技创新引领区；首都国际交往新门户；城乡发展深化改革先行区。要主动融入京津冀协同发展大局，积极对接支持河北雄安新区规划建设，实现与北京中心城区、城市副中心与雄安新区的功能分工和发展。“十四五”时期是落实新版城市总体规划所提出城市发展新要求的关键时期，大兴区综合交通系统应与大兴功能定位相匹配，**重点关注促进交通与城市协调发展，实现区域交通协同，保障对外交通与城市交通顺畅衔接，落实城乡发展新要求。**坚持公共交通优先与需求管理并重，提高交通运行效率和服务水平；加强客运枢纽和交通节点建设，提高换乘效率和服务水平；提升出行品质，实现绿色出行、智慧出行、平安出行；引导支持交通物流融合发展，发挥交通运输基础和主体作用。

落实交通强国战略部署，做好长远战略在“十四五”时期的具体谋划。建设交通强国是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。“十四五”时期是开启全面建设交通强国新征程的起步期，围绕建设“人民满意、保障有力、世界前列”的交通强国总目标，在主要任务方面突出增强人

民群众的获得感、幸福感、安全感。为落实交通强国战略要求，“十四五”时期应从基础设施布局完善，运输服务便捷舒适、经济高效，科技创新智慧引领，安全保障完善可靠、反应快速，绿色发展节约集约、低碳环保，完善治理体系，提升治理能力等方面持续完善交通体系。

深入落实京津冀协同发展国家战略，持续推进区域交通一体化行业发展深度融入。大兴区地处北京南部地区，是京津冀协同发展的示范区，也是城乡发展深化改革先行区，特殊的区位条件、全新的功能定位和产业布局要求大兴区在“十四五”时期应积极贯彻京津冀区域一体化的发展要求。“十四五”时期应紧紧围绕京津雄都市圈为中心的“五纵两横”立体交通网络，推进大兴区各种交通方式融合发展。应以城乡区域为重点，发挥大兴新城对外连通市中心及京津冀区域的功能，加快大兴新城与雄安、廊坊等区域的公路、轨道及公交线路建设，同时深入推进京津冀交通立法协同、标准规范对接与管理政策衔接。

新国门大兴国际机场、临空经济区对区域、北京、大兴带来变化。大兴国际机场和临空经济区的空港经济将带动区域产业转型升级发展，成为“十四五”时期拉动区域、北京、大兴经济的重要引擎。需要突出大兴国际机场和临空经济区的客货流集疏散工作，建设和完善客货运通道，完善大兴国际机场的陆侧接驳交通系统，建设临空经济区公共交通走廊，优化公交线网和客运班线的布局，调整运输结构，提高公共交通（轨道+公交）出行比例和服务水平；提升区域对内对

外交通保障能力，做好交通设施的规划及衔接工作，完善空铁联运系统、打造航空物流体系，规范机场货物运输，加强空港经济区周边超限超载治理工作，为空港经济发展做好交通保障工作。

着力转变经济发展方式，交通运输结构调整和产业升级的步伐加速。受新冠疫情影响，经济下行压力持续增大，财政收入呈下行趋势、财政收支矛盾凸显。国内经济逐渐转向以国内大循环为主体，国内国际双循环相互促进的新发展格局。在外循环充满着不确定性的当前，通过科技革命和数字化生产带来的产业升级、“两新一重”等良性内循环持续驱动经济发展。“十四五”期间，大兴区的运输结构调整力度不断增大，需要努力提高集约化发展水平，大力发展运输效率高、通达度深的客货运输组织方式，推进传统产业形态的升级。货物运输结构明显优化，铁路、航空承担的大宗货物运输量显著提高。城乡居民整体收入水平和消费能力将持续增长，交通运输需求特征变化显著，人民群众对运输多样化、个性化、高品质、高效率提出更高要求，要更注重以人民为中心，积极发展旅游客运、定制客运、商务包车，分段式客运接驳运输体系，着力推进转型与升级，切实加大行业结构调整力度，不断提高交通运输的灵活性、机动性和多样性，满足个性化、多样化特别是高品质运输服务需求，切实增强运输服务保障的稳定性和可靠性。

交通运输大部门体制将继续深化改革，推进行业治理体系和能力现代化。《关于推进交通运输治理体系和治理能力

现代化若干问题的意见》提出，“十四五”时期，推进交通运输治理体系和治理能力现代化的总体目标是，到2025年，交通运输高质量发展的制度体系基本形成，行业现代治理能力和治理效能明显提升，有力支撑交通强国建设，服务现代化经济体系建设和民生改善的作用更加突出。因此需要创新大兴区公共交通等公共服务提供方式，让广大人民群众享有公平可及的交通服务。同时，充分运用“接诉即办”提高大兴区政府公共服务水平和效率，规范行政和执法行为，加强系统治理、依法治理、综合治理、源头治理，构建共建、共治、共享的社会治理新格局。推进政府管理和社会治理模式创新，运用信息化、大数据等手段感知社会态势、畅通沟通渠道、辅助科学决策，创新完善行业监管、安全应急、规划建设等，提升行业治理现代化水平。

新模式、新业态、新产业不断涌现，交通运输与产业融合发展不断增强。牢牢把握“交通+旅游”产业融合发展新机遇，突破传统边界，紧密筹划旅游客运发展规划，推进道路客运转型升级，打造便捷、高效的大兴区旅游交通运输系统。通过规划融合、设施融合、服务融合、产品融合和信息融合，引领大兴交通运输与供销、商务、物流等产业融合高质量发展。推动现代信息技术与物流业发展深度融合，提高物流产业运行组织效率，提升行业和企业竞争力。推动空轨联运、公转铁等多式联运向高质量的现代物流体系发展。“互联网+”平台不断涌现（互联网+物流、互联网+旅游、互联网+电商），进一步提升大兴区各种交通运输方式之间的融

合深度。

交通运输处在新技术、新模式的前沿领域，将带来系统性变革。随着新一轮技术革命的到来，大数据、云计算、人工智能、5G 通讯等新技术将得到广泛应用，新能源、新材料将不断普及，会为交通运输带来系统性变革。新能源汽车、先进轨道交通技术和装备等交通技术设施和运输装备不断发展，将提升交通系统运行效率；互联网+物流、出行即服务（MaaS）等服务平台，基于数据的共享服务原理，运用大数据技术进行资源配置优化、决策，提升交通系统运行效率和服务品质；随着信息技术的不断升级，交通系统参与者之间的信息壁垒正在逐渐被打破，新的交通服务模式层出不穷，传统交通运输服务也在寻求借助信息技术实现转型升级。

（三）阶段特征及趋势研判

1.发展阶段特征

“十四五”时期是交通发展建设由“追求速度规模”向“注重质量效益”的转换期，是建设综合立体交通网的关键窗口期，是交通装备水平提升、运输服务水平提高和转型发展的黄金时期，是全面提升交通运输发展安全保障水平的攻坚期，是开启全面建设交通强国新征程的起步期，大兴区交通发展总体呈现出新的趋势与特征：

（1）品质化客运服务和高效经济货物需求凸显，运输结构将持续优化，联程运输和多式联运将加速发展，运输效率和水平将加快提升；

（2）交通服务和管理模式由传统要素驱动向创新驱动

转变，从“关注以车为本”向“关注以人为本”转变；

（3）交通与产业融合发展促使交通运输行业转型升级，新业态、新动能深刻改变传统交通运输模式发展态势；

（4）改革创新成为交通高质量发展的关键动力，交通发展将更多依靠深化交通运输供给侧结构性改革、优化营商环境、完善交通运输制度体系、综合行政执法改革。

2.交通需求趋势研判

交通出行总量仍将保持持续增长态势。2020 年大兴区常住人口 184.5 万人与 2025 年目标 199.8 万人相比仍有增长空间，此外大量的流动人口也是交通系统服务的主要对象。在交通出行率相对稳定的前提下，交通出行总量受人口疏解的影响相对较小，将基本保持稳定并呈现增长态势。

出行空间分布将跟随城市空间布局出现新变化。在新的城市（群）空间格局下，交通需求空间分布随着城市空间结构、人口就业岗位空间布局变化而变化。中心城区常住人口规模将持续疏解减量，大兴区将承接中心城区适宜功能和人口疏解。未来一段时间就业岗位集中与外围人口规模增长态势将长期存在，适逢大兴国际机场通航、临空经济区建设，长距离通勤出行需求以及大兴区与中心城区、周边新城、天津、河北等地出行需求以及“三城多点”内出行将会增加。

交通需求将进一步呈现多样化、个性化特点。人民群众对交通出行品质的要求显著提高，交通出行需求也将呈现多元化趋势。传统的供给导向交通服务管理模式将难以满足出行者对舒适、准时、高效的高品质服务的要求，需要进一步

优化线网和线路，交通服务和治理需要更加精细化。信息技术的快速发展将为跨交通方式服务资源整合、出行需求实时动态响应以及更加灵活的交通调度组织提供可能。

3.工作重点及战略任务

“十四五”时期，大兴区交通发展着力打造“三好交通”（交通秩序好、公共交通好、信息服务好）。具体包含六大战略任务：

任务一：发挥门户作用，打造合理、高效、便捷的综合交通网络。发挥交通先行作用，树立大交通思维，注重整体考量和重点谋划，统筹考虑综合交通体系建设。

任务二：构建便捷高效的对外交通系统，促进交通城市协调发展。配合近期重点区域的建设，持续推进场站项目建设。强化大兴与北京中心城区、周边新城的交通联系，建立快线客运走廊，优化大兴与中心城区的职住关系，强化大兴与东部各区统筹发展。

任务三：以绿色交通方式主导，建立“三城多点”之间便捷的交通系统。落实公交优先政策，进一步优化交通出行结构，合理利用城市交通资源，优先发展集约型公共交通系统。做实做细做好大兴机场外围交通保障工作，统筹各类公交资源的利用，调整优化全区公交线路。

任务四：构建智慧交通体系，引导新兴交通模式健康发展。推动“互联网+智慧交通”建设，着力形成创新驱动的城市交通发展模式，整合提升大兴区（客运）交通监控调度中心平台，实现信息技术与交通行业的深度融合，促进交通

可持续发展，助推“公转铁”多式联运并向现代物流转型升级。

任务五：严格执法，完善治理体系，提升治理能力。强调建设与治理并重，依法治理，严格执法，提升交通治理精细化水平，优化交通法治环境和营商环境，构建统一开放、竞争有序的现代交通市场体系。

任务六：建设高素质专业化交通干部队伍。进一步优化科室职能职责，不断充实一线执法力量，增强干部队伍适应现代综合交通运输发展要求的能力。

对于不同空间区位、不同发展定位的空间范围和功能区，交通发展建设的工作重点应各有侧重：

“一门户”大兴国际机场——有序推进区域交通互联互通，不断提升大兴国际机场陆侧交通接驳系统服务水平。

“两走廊”京雄、京津交通走廊——打造京雄交通走廊服务核心区向雄安新区的功能疏解，强化京津交通走廊服务经开区与河北、天津的产业联动。

“两轴带”沿南中轴的城市文化轴、沿市郊铁路 S6 线的东南部承接带——构建便捷高效的对外交通系统，促进交通与城市协调发展，沿南中轴打造城市文化轴，沿市郊铁路 S6 线打造东南部承接带。

“三片区”大兴新城、亦庄新城（大兴部分）、北京大兴国际机场临空经济区（北京部分）——以绿色交通方式为主导，加强“三城多点”之间的交通联系。以城市更新为契机，补足大兴新城与亦庄新城的交通欠账；以交通引导新区

建设为指引，努力构建交通高效、畅达、宜人的新机场临空经济区。

二、着力构建现代化综合立体交通运输体系

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，树立“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，把握“三区一门户”的功能定位和建设国际一流的和谐宜居之都的总体目标，紧抓大兴国际机场通航、临空经济区和北京新两翼规划建设的历史机遇，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，以供给侧结构性改革为主线，通过规划引领、设施建设、需求调控、加强管理等多项措施，促进结构调整和交通运输新业态、新模式快速发展，全面推进交通行业治理体系和治理能力现代化，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化交通体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，建设人民满意交通。

（二）基本原则

目标导向与问题导向。对标十九大提出的中长期目标要求和北京、大兴区城市发展总体目标，理清“十四五”规划期内大兴交通发展的阶段性目标和重点领域发展的阶段性要求。深刻认识和把握现代城市和交通发展运行规律，引导交通实现科学有序发展。针对公共交通服务水平不高、综合检查站建设滞后等问题，通过规划引领、设施建设、需求调控、加强管理等多项措施，完善大兴交通运输体系。

安全发展与科技先导。把安全放在交通运输的突出位置，

强化交通运输从业人员安全技能培训教育，提高运输装备的安全技术标准，完善交通基础设施的安全防护和监测能力。加强政府安全监管，加快信息化和智慧交通体系建设，加大交通信息监控平台硬件和软件建设，依托科技和创新的力量提高交通运输效率，提升行业技术和管理服务水平。

深化改革与创新驱动。全面深化交通行业重点领域和关键环节改革，破解影响交通发展的深层次矛盾和问题，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，加快建立有利于构建现代化交通运输体系的体制机制，全面推进交通行业治理体系和治理能力现代化。

绿色低碳与行业转型。大力发展低碳、高效的公共交通系统，推进出行服务快速化、便捷化；货运发展多式联运，优化交通能源结构，推进清洁能源车辆的应用，促进货运节能减排。

战略统领与务实可行。阐明城市交通运输发展的阶段性部署和安排、明确政府工作重点、引导规范市场主体行为；因地制宜设定规划目标和指标、任务和项目、路径和措施，将规划作为编制年度工作计划的重要依据，使规划可操作、能总结、易评估。

（三）发展目标

“十四五”时期大兴区交通发展总目标为：协调推进“四个全面”战略布局，推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变；运输基础设施建设明显加快，交通运输服务水平和安全水平有效提高，智慧绿色平安交通稳步推进，

城市公共交通基础设施智能化水平全面提升；运输结构趋于合理，多式联运高效经济，科技进步和创新的力量推动交通运输效率提高，行业技术和管理服务水平提升，市场监管水平进一步提高；交通运输新业态、新模式快速发展，行业治理体系和治理能力现代化水平不断提升。初步形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。

为实现发展目标共设定客运、货运、汽修、治超、安全应急和信息化六个方面 14 项核心规划指标，其中 4 项为约束性指标，10 项为预期性指标。

表 1 “十四五”时期大兴区交通运输发展建设规划核心指标表

领域	序号	指标	规划值 (2025 年)	类型
客运	1	新能源公交车占比	100%	约束性
	2	大兴新城公共交通站点500米覆盖率	90%	约束性
	3	公交专用道里程 (车道公里)	16	预期性
	4	公交场站建设数量 (个)	48	预期性
	5	公交满意度	95%	预期性
货运	6	货运车辆数 (辆)	9890	约束性
	7	新能源和清洁能源道路货物运输车辆数 (辆)	100	预期性
	8	多式联运	1	预期性
汽修	9	企业总数量 (个)	300	约束性

	10	一类、二类企业占比	55%	预期性
治超	11	非现场执法设备（个）	3	预期性
	12	综合检查站建设（个）	1	预期性
安全 应急	13	应急保障车辆数（辆）	208	预期性
信息化	14	交通智能化管理系统 （客运、货运、 汽修、安全应急）	1	预期性

三、发挥门户作用，打造合理、高效、便捷的综合交通网络

树立大交通思维，注重整体考量和重点谋划，统筹考虑综合交通体系建设。发挥大兴国际机场大型国际航空枢纽的辐射作用，服务好河北雄安新区，打造京津冀世界级城市群的新的增长极。

（一）推动京津冀公交一体化建设，推进区域协同

强化大兴与京津冀的交通联系，建立快线客运走廊，打造区域交通门户。推动京津冀公交一体化建设，推进区域协同，对接交通系统，加强与京津冀城市群交通联系的公交走廊建设，开通大兴黄村火车站-固安火车站、固安西站等枢纽、大兴-广阳区（廊坊市）以及大兴-涿州市的公交走廊或通勤线路。

（二）依托机场，建设旅游客运优秀服务品牌

依托机场，建设优秀服务品牌。依托大兴国际机场良好的经济发展和安全管理环境，充分利用大兴国际机场客运站的便利条件，指导企业逐步开拓省际班线，打造优质服务的品牌线路。

推动旅游客运多元化发展。满足游客多元化的出行需求，改善和丰富旅游交通供给，持续加强对旅游客车线上监管和现场执法的有效结合，提高对旅游客车的监管工作。加强行业信息数据统计监测，利用信息技术手段加强统计分析。

强化企业安全生产主体责任，夯实基层基础。全面推进

安全生产达标创建和行业千分制考评活动，督导省际旅游企业将安全生产主体责任落实到位，提升企业安全生产制度建设，建立完善安全生产和应急管理的长效机制，促进企业健康发展，安全生产工作良好有序。

（三）发挥国际综合枢纽带动作用，完善发展航空运输服务

发挥大兴国际机场国际航空综合枢纽的辐射带动作用，加强大兴机场与京津冀地区的交通联系，服务好河北雄安新区，打造京津冀世界级城市群的新的增长极，完善发展航空运输服务。

尝试城市快递空轨联运，促进航空运输服务。围绕大兴机场构建国际枢纽机场，响应国家发展地下物流系统及多式联运的号召，将大兴国际机场线停车场引入临空经济区物流区（非保区）地下设置。依托首都机场和大兴国际机场的密集客运航线网络，通过高水平的腹舱带货能力和相对低廉的航空运价，吸引货源。着力吸引国际货运企业，重点引入跨境电商与航空快递业。充分利用好腹舱舱位，提高腹舱货运的载运率，利用大兴国际机场线富裕运力，实现航空快件的空轨联运，至丽泽站、大兴新城站附近再进行集散分拣。

严格机场货运安全管理。保障机场附近货运通道安全行驶，应对大兴国际机场带来的货运规模的提升，在大兴国际机场附近主要高速公路、省际干线开展以危险品运输车辆，重型自卸货车为重点的安全监管工作，从严整易扰乱秩序的违法行为入手。加强机场信息化的建设，从信息化角度为机

场货运提供安全保证。

（四）加强与北京中心城区、城市副中心、周边新城的交通联系

加强大兴区客运枢纽和交通节点建设。构建功能清晰的对外客运枢纽格局，提高换乘效率和服务水平，保障对外交通与城市交通顺畅衔接。配合近期重点区域的建设，推进公交场站实施，提供交通支撑，围绕轨道交通、新航城等主要客流集散地，建设公交枢纽。持续推进黄村一体化公交场站项目建设。

强化大兴与北京中心城区、城市副中心、周边新城的交通联系，依托轨道交通和高速公路网络，优化大兴与中心城区的职住关系，强化大兴与城市副中心及东部各区统筹发展。构建便捷高效的对外交通系统，促进交通与城市协调发展，沿南中轴打造城市文化轴，沿市郊铁路 S6 线打造东南部承接带。依托京开高速、五环路、六环路、京良路、芦求路、南中轴线等主要干道，建立快线客运走廊，新增采育、旧宫、礼贤、青云店、安定、北臧村、临空经济区、榆垓等 8 个组团与中心城区的公交客流走廊，主要服务于大兴区区内居民去往中心城区的交通出行需求，以及中心城居民进入大兴区及大兴国际机场的出行需求，促进重要组团间沟通。

四、以绿色交通方式为主导，建立“三城多点”之间便捷的交通系统

全面落实“优供、控需、强治”三大举措。补齐交通设施供给短板，提升供给能力与服务品质，改善交通出行体验。落实公交优先政策，增加轨道交通、常规公交的吸引力。优先发展集约型公共交通系统，加强大兴新城、亦庄新城、临空经济区之间的交通联系。配合近期重点区域的建设，推进公交场站实施，提供交通支撑。创新客运交通运输组织模式，提升公共交通接驳换乘环境。坚持公共交通优先与需求管理并重，科学合理设置公交港湾。依托城市干道施划公交专用道，实现公共交通通勤时间有效缩短。开展绿色出行行动，倡导绿色低碳出行理念。

（一）优化建立“三城多点”间交通联系的公交走廊

落实公交优先政策，增加轨道交通、常规公交的吸引力。优先发展集约型公共交通系统，加强大兴新城、亦庄新城、临空经济区之间的交通联系。落实大兴分区规划，推进大兴新城与亦庄新城间走廊建设。加强机场公交客流数据分析，适时新增大兴国际机场与大兴新城、大兴国际机场与亦庄新城各2条公交线路。考虑机场内工作、服务人员的通勤需求，在优化公交线路的同时，适时增加大兴国际机场范围的通勤线路1至2条。

完善北京大兴国际机场的客流集疏散。建立健全“无缝

衔接、内外一体、平战结合、运转高效”的常态化应急服务保障体制机制，全面贯彻落实市委市政府、区委区政府关于做好北京大兴国际机场地方运营管理工作的有关要求，对接北京大兴国际机场的交通保障需求，依照相关法律法规履行应急服务保障工作职责，进一步完善大兴机场地区交通应急管理体制机制，加强重点公共交通线路和站点的风险管控和隐患排查治理，做实做细做好大兴机场外围交通保障工作。

（二）优化区内公交普线网

主要从大兴国际机场周边、新城范围内的公交线路规划着手，调整优化全区公交线路，减少重复线路，设置区间线路、微循环线路，缓解城区交通拥堵，实现大兴区多种交通方式无缝衔接。

协同优化调整市区、区内公交线路。加快与公交集团进行资源整合，统筹市区、区内各类公交资源的利用（包括场站、线路等），**形成两者互为补充、互为衔接的局面。**进一步明确线路功能与定位，统筹规划公交线路，调整优化全区公交线路，在线路重复系数高的区域，进行相应优化或撤出，以减少重复线路，综合优化公交线路、站点，提升公交服务水平。

基于乘客满意度，开展公交线路提质改造工作。开展常态化的乘客公交出行满意度调查，基于乘客满意度和 12345 投诉中总结的重点问题，开展公交线路提质改造工作，全面提高地面公交服务能力和品质。主要从大兴国际机场周边、新城范围内的公交线路规划着手，调整优化全区公交线路，

减少重复线路，设置区间线路、微循环线路，缓解城区交通拥堵，实现大兴区多种交通方式无缝衔接。

增强公交与轨道线网的融合度。加强轨道交通与地面公交协同调度，实现运力供给、到站时间、运营时段匹配。围绕新建公交枢纽站调整线路走向，通过地面公交与地铁的有效衔接，加强新建地铁的可达性，实现地面公交网和轨道网协同发展。加强新建轨道线路 M9 南延轨道线与区内各组团的通连性，围绕新建公交枢纽站北京建筑大学西侧站点及芦求路与黄良铁路交叉处北侧站点（与 S6 线的换乘站）调整线路走向。“十四五”期间，进一步优化地铁 4 号线大兴线各地铁站周边站点停靠线路数，以及公交接驳线路的末班车时间。根据大兴国际机场线轨道交通运行需求，优化大兴新城站和大兴国际机场站周边公交线路，适时开通新的公交运营线路，增强大兴国际机场线与区内公交线网的有效衔接。

完善就业通勤班车线路规划。继续拓展公交多样化服务，进一步丰富定制公交服务，探索建立响应式公交服务模式，并开展区域试点工作。通过线上预约、拼车同行、智能调度等手段，满足用户不同场景下的精准需求。“十四五”时期，进一步完善就业通勤班车线路的规划，以满足大兴区通勤出行需求，促进大兴区的职住平衡。

建设区内重点镇域内及镇域间的微循环线路。整治区内接驳公交线路乱停违停现象，解决社区到地铁站的最后一公里出行问题。以不影响接驳点交通为原则，对接驳公交线路的站点位置进行调整，建立临时停靠点。对于不合规的线路，

逐步对其进行整改。结合需求响应式公交服务模式，优化接驳线路；提高接驳车辆公交车辆外观辨识度，通过车辆外观调整，提升车辆辨识度。

合理规划和调整大兴区内重要乡镇区域内及重要乡镇区域之间的公交微循环线路，使线路规划和站点设置与乘客需求相适应。以旧宫镇、采育镇以及庞各庄镇作为示范镇，开展镇间及镇域内的微循环线路网建设。

（三）提升公交场站设施保障能力

完善公交场站规划建设。加强资源整合，大力推进大兴区场站设施建设，提供优质公交资源，提高换乘效率和服务水平。配合重点区域的建设和**推进公交场站实施**，加快综合交通枢纽建设，践行交通引导型开发模式。随公交场站建设同步推进充电桩等场站配套能源设施建设。“十四五”时期，计划建设榆垓公交中心场站、礼贤公交首末站、瀛众巷公交场站、美澜湾团河东站 4 个公交场站，大兴新城公共交通站点 500 米覆盖率达到 90%。

推进公交站台提升改造。配合公交线网优化，建立未达标公交站台改造提升台账，逐步推进改造工作。坚持公共交通优先与需求管理并重，科学合理设置公交港湾。结合首都城市功能定位，满足市民公交出行需要，规范大兴新城、临空经济区主要公交走廊内站台设计，将大兴特色融入公交站点的设计理念，在实现公交站台和城市街景完美融合的同时，让公交站点成为城市景观和城市文化窗口。进一步完善公交站点设施，开展智能公交车站设计，设置智能化电子站牌，

增加公交信息服务，为郊区乘客公交出行提供线路情况信息、车辆到站信息预报、交通出行信息提示、远程信息发布等信息服务，提供舒适候车环境。完成“兴 11 路”公交示范线建设工作，打造智能化、信息化线路、站台，提升公交线路智能管理服务水平。

（四）完善配套公交专用道网络

为提升地面公交运行效率提供保障，提高专用道使用效率，结合公交线网规划的实施同步施划公交专用道，积极依托城市干道施划公交专用道，实现公共交通通勤时间有效缩短，达到北京市同等或略低水平。“十四五”期间，施划公交专用道 **16 公里**。

（五）开展绿色出行行动，倡导绿色低碳出行理念

引导交通资源向绿色交通倾斜。加强全区交通资源的统筹和整合，综合考虑经济发展、社会需求、交通承载力和环境容量等因素，研究制定交通资源配置的优先规则和相关政策，确保交通用地、资金资源向绿色交通倾斜，加强交通枢纽综合性开发，使公共交通出行方便快捷；进一步推广新能源，优化交通能源结构，推动城市公共交通工具和城市物流配送车辆全部实现电动化、新能源化和清洁化。继续实施新能源物流配送车辆优先通行政策，在保有、通行、使用环节创造适宜新能源车发展政策环境。

创新绿色出行激励模式。开展绿色出行行动，倡导绿色低碳出行理念，不断调整、优化、创新绿色出行激励模式。

五、构建智慧交通体系，引导新兴交通模式健康发展

推动“互联网+智慧交通”建设，整合提升大兴区（客运）交通监控调度中心平台，将货运行业、维修行业、治超等纳入平台监管范围，以科技手段，实现对交通运输行业精准监管。以京南昌达物流为试点，以实施“公转铁”多式联运为契机，助推“公转铁”多式联运并向现代物流转型升级。

（一）建设“互联网+智慧交通”

科技创新，做实智慧交通系统。通过智能化手段，实现交通运输全局优化、系统协同与智能可控，有效提升交通运输整体运行效率、平衡调节交通系统供需关系，提升交通服务管理水平，为居民提供高品质出行服务。

1.构建先进的交通领域“新基建”

推动交通基础设施数字转型、智能升级，建设经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的交通运输领域新型基础设施。强化 5G 技术、北斗系统、遥感卫星技术与人工智能在交通领域的应用，推动部署灵活、功能自适、云网端协同的安全体系建设。

2.建设大兴区综合交通信息服务平台

构建智慧交通体系，引导大兴区新兴交通模式健康发展，建立大兴区交通信息综合服务平台。整合提升大兴区（客运）交通监控调度中心平台，将货运行业、维修行业、安全应急等纳入平台监管范围，以科技手段，实现对交通运输行业精准监管。

开展大兴区（客运）交通监控调度中心二期的建设工作。将境内公交公司所有营运公交车辆全部联网，实现车内监控全覆盖；提升大兴区（客运）交通监控调度中心平台中的传输效率，升级网络；加强多源数据分析，通过视频识别、人工智能等手段，加强大兴区客流识别、统计和分析；基于客流数据分析，进行车辆智能调度。进一步强化客运安全保障，鼓励在客运车辆上应用驾驶辅助系统（ADAS）和驾驶行为分析系统，提高客运主动安全防控能力。

着力推进构建现代化的货运行业信息化子平台。将市级危险货物运输车辆管理平台纳入指挥中心，实现平台对接、数据共享，对危险超限车辆进行跟踪把控。构建货运行业信息化平台，促进“互联网+货运”新业态、新模式发展，培育创新能力强、运营管理规范、资源综合利用效率高的品牌企业。

依托北京市应急管理信息服务平台，搭建大兴区应急管理信息服务子平台，实现安全信息化管理，提高科技管理手段。

努力构建交通运输信用管理新格局，进一步完善大兴区交通运输全行业归集和信用评价体系，健全行业信用管理措施，促进信用管理信息化，实现信用监管在区域和领域的规范化、精准化和智能化。

（二）提升货运集约化与专业化水平

优化运输结构，提高运输效率。适应城市功能定位，推动物流功能转型。促进“互联网+货运”新业态、新模式发

展，贯彻落实网络平台道路货物运输经营管理办法，培育创新能力强、运营管理规范、资源综合利用效率高的品牌企业。

推动货运行业绿色化。结合北京市“绿色货运”项目的实施成果，推动扶持大兴区内企业规模化、品牌化发展，促进大兴区货运行业车辆转型升级。“十四五”期间，积极开展宣传活动，营造“绿色货运”氛围；城市建成区内，新增和更换物流配送车辆，使用新能源或清洁能源汽车比例逐年提高，至 2025 年全区新能源和清洁能源道路货物运输车辆达到 100 辆。

以京南昌达物流为试点，以实施“公转铁”多式联运为契机，助推“公转铁”多式联运并向现代物流转型升级。

（三）文化创新，培育文明出行文化

培育预约出行文化。在全社会培育预约文化，调控群众性活动总量，缓解集中交通出行压力。开展客运智能化预约服务，加强科技化、信息化管理。

依托 MaaS 提升绿色出行服务。以人为本，依托大数据、5G 等新技术，提升 MaaS 等一体化交通供需模式对绿色出行水平的贡献。开展一体化出行的顶层设计。“十四五”时期，积极与北京交通绿色出行一体化服务平台（北京 MaaS 平台）对接，为区内市民提供整合多种交通方式的一体化、全流程的智慧出行服务，积极倡导和推动市民绿色出行，同时提高区内乘客的出行体验。

引导礼让绿色出行的社会氛围。持续宣传“慢行优先、公交优先、绿色优先”交通发展理念，培育市民绿色出行的

文化理念，倡导全社会礼让绿色出行，引领文明出行风尚。

规范网约车，促进巡网融合发展。强化对运营车辆、驾驶员准入资质管理；研究调整网约车人车许可条件，增加合规人车来源，提升网约车水平。研究推进巡游车与网约车在运营模式、管理服务、监管政策等方面不断趋同。

促进出租汽车行业健康有序发展。坚持优先发展公共交通，适度发展出租车的理念，明确出租汽车作为公共交通补充的定位，实行总量调控机制。按照规模化、集约化、公司化原则，对出租汽车企业和车辆规模进行调控。**规范网约车，促进巡网融合发展。**优化经营模式，实现出租汽车企业的线下管理能力和网约车平台公司的线上服务能力优势互补。强化对运营车辆、驾驶员准入资质管理，监督平台公司清退不合规驾驶员车辆，督促守法经营；研究推进巡游车与网约车在运营模式、管理服务、监管政策等方面不断趋同。**完善配套运营服务设施建设，优化经营环境。**枢纽场站配套建设出租汽车调度站，在有条件地区增设出租汽车扬招站，方便乘客打车和驾驶员停车候客。严厉打击“黑巡游”、“黑网约”非法出租车运营行为，加大对非法网约车平台公司以及网约车平台公司使用不合规驾驶员和车辆的执法处罚力度。提升精细化管理水平，推进科技应用。

六、严格执法，完善治理体系，提升治理能力

依法治理，严格执法，以疏解整治为抓手，打造稳定、规范的道路运输市场秩序。推进大兴区综合检查站规划与建设工作，推动京澳路综检站等综检站实施建设；提高治超非现场执法力度，增设电子执法点位，结合高速入口治超、源头监管的综合手段进行管控；加强执法数据分析，合理分配执法力量，入驻规划综合检查站，形成科技化综合执法体系。持续开展专项整治行动，把整治交通乱象与扫黑除恶专项斗争相结合，从根本上解决行业突出问题，维护大兴区交通运营秩序。进一步完善政府购买服务，提高接诉即办“三率”（响应率、解决率和满意率）。优化营商环境，构建统一开放、竞争有序的现代交通市场体系。

（一）机制创新，推动行业管理改革

持续推进《大兴区政府购买境内公交服务实施办法》，加强对境内公交企业的动态监管，开展精细化管理。加强《大兴区境内公交考核指标体系》中各项服务考核指标的动态监控，开展精细化管理。结合管理重点和行业发展需求，及时启动指标权重动态调整工作，完善《大兴区境内公交考核管理办法》（试行）及《大兴区境内公交考核指标体系》，进一步提升大兴区公共交通运营保障能力和服务水平。

服务保障民生，坚持问题导向落实接诉即办机制。建立7×24小时响应机制，进一步完善“12345”工作方法和“收-派-处-访-督-评”的闭环工作机制。结合大兴区（客运）交

通监控调度中心的运营，全面打造智慧交通，利用调度指挥平台提高交通日常监管，全面研判梳理接诉即办案件，进一步提升市民热线“12345”三率（响应率、解决率和满意率），让群众出行更满意。

（二）优化交通服务管理模式

1.提升货运集约化与专业化水平

严格货运行业准入监管，鼓励企业使用新能源及清洁能源车辆，加强对重点企业的日常监管，优化行业结构。

加强专业化货物运输。督促企业落实危险货物道路运输电子运单，依托线上监管、视频监管等非现场监管手段，提升危险货物运输安全管理水平。

加强行业安全生产监管工作。根据交通运输行业安全生产工作的要求和政策法规的支持，规范企业安全管理工作，落实企业安全生产主体责任。“十四五”时期，大兴区内规模以上（20 辆）道路货物运输经营者全部达到安全生产标准化三级及以上；规模以上运输企业主要负责人、专兼职安全管理人员及实际控制人要通过交通运输部门安全考核。

完善危险品货运监管“责任清单”，形成对危险货物运输统一的监控与管理。强化依法行政，规范检查内容，完善检查标准，提高执法检查的专业性、精准性、有效性。依法严肃追究事故企业相关人员责任，持续夯实企业安全生产基础，推动危险品运输企业落实安全生产主体责任。

加强货运行业风险管理，构建道路货运企业量化评估预警系统。加强货运行业的动态监测，实时了解大兴区境内货

运企业的潜在安全风险，推进道路货运企业及其车辆、驾驶人的交通违法、安全事故等相关信息跨部门共享，加大对违法失信经营主体的惩戒和定向监管力度，构建道路货运企业量化评估预警系统。

加强动态监督管理工作。依托“北京道路运输行业车辆公共服务平台”，根据《动态监督管理办法》的要求，制定和更新动态监督的具体实施方案，督促货物运输企业落实动态监控主体责任，开展动态监督管理工作。

2.强化机动车维修行业治理、信用和质量管理

贯彻落实国务院决定，推进机动车维修经营改革，加快汽车维修行业发展，以一类企业为骨干，二类企业为基础，三类企业为补充，建立适应新时期交通发展的汽车维修行业发展机制。力争在 2025 年完成行业结构更合理、网点布局更规范、服务连锁更便民、行业管理更有效、从业人员更专业的目标。

深化机动车维修行业质量信誉考核和信用体系建设，依托汽车维修电子健康档案，打造透明服务环境，提升维修质量和服务水平。**加快行业结构优化调整**，推进一、二类企业数量和规模的增加，三类企业逐渐减少。“十四五”期间，重点发展“四位一体（4S）”维修企业，规范行业发展以及市场服务。大力发展服务好、环境好、口碑好的高品质汽车维修品牌。力争到 2025 年，大兴区品牌汽车维修企业（一类和二类企业）所占比例增至 55.0%。

完善维修网点布局。在现有汽车维修园区以及“十三五”

时期规划建设的汽车维修园区的基础上，推进中小企业自发形成维修园区或集中网点，推动建立具有大兴区特色的汽车维修文化。

推动汽修服务连锁化。鼓励推动企业进行连锁经营，促进市场结构优化。积极会同发展改革、城乡建设、商务主管等部门，按照“因地制宜、合理布局、供需平衡、便民利民”的原则，制定《大兴区汽车维修行业发展规划》，将汽车维修纳入当地经济社会发展总体规划，在城市发展中为汽车维修业提供一定功能空间，增强城市承载功能，促进汽车维修业发展与人民群众维修服务、汽车消费需求相适应。

推进科技管理，构建机动车维修行业社会共治体系，实现维修企业基本情况和车辆维修信息面向社会公开。依法加强对维修企业经营资质的监管，建立约谈机制，加强对企业的监督检查。完善市场退出机制，创新监管措施，加强对企业的日常和环保监督检查；建立由环保、质检等多部门联动监督检查机制。

加强从业人员管理，控制从业人员规模。加强人员培训工作，提升人员素质。在保证从业人员数量符合规定的同时，需要提高从业人员专业素质。

3.持续治理道路超载超限

依法治理，严格执法，以疏解整治为抓手，打造稳定、规范的道路运输市场秩序。推进交通运输和公安部门治超联合执法常态化制度化工作。加强企业监管，加强各属地政府的治超作用，深入企业进行法规宣传工作，对企业从源头进

行监管，逐步提高运输企业的守法意识。加大巡查与处罚力度，坚持 24 小时全天候工作机制，对所有通行的 5 吨以上货运车辆，做到“逢车必查、逢车必检、逢超必卸、违法必纠”。按照“一超四罚”超限超载治理模式，严格落实对超限超载车辆的驾驶员、承运人、装载企业、货运企业各类信息登记、汇总、报送等制度，确保“一超四罚”落实到位。

提高治超非现场执法力度，增设电子执法点位，结合高速入口治超、源头监管的综合手段进行管控；大力推进非现场执法，充分利用 5 个轴载监测设备与两个非现场检测设备，开展超限超载车辆 24 小时全天候、全方位准确打击，提高治超效率，减少大兴区内超限超载违法行为。积极建设非现场检测设施，在重点区域、重点路段安装非现场检测设备，对辖区内超限超载违法车辆做到实时检测，提高治超执法科技化、信息化水平，预计在 2025 年实现区内至少建设 3 个非现场执法设备。

加快推进大兴区综合检查站建设工作。配合国家京津冀一体化战略实施和首都外围治安查控防线建设，推动综检站与京津冀对接道路等公路建设同步进行，提升综检站在进京通道上的覆盖率，提升进京车辆、人员和货物的受检率。“十四五”时期，持续推进京澳路综检站、大礼路东站等综检站建设。

4.强化安全应急管理提升交通韧性

强化落实行业安全监管职责。建立健全交通运输系统运营安全管理组织机构，明确大兴区各交通运输管理机构职责，

建立健全跨部门协作机制，切实将客货运综合治理转入常态化管理。建立城市公交车、出租汽车和道路旅客运输行业管理法规，完善大兴区危险货物道路运输电子运单相关的使用管理规定。健全考核监督制度。针对交通运输企业和驾驶员制定监督考核指标。进一步完善升级大兴区重点运营车辆各类各级视频监控系统平台。从驾驶员、治理非法营运、货物运输、危险品运输、超限运输和挂靠经营方面强化运营安全管理。

完善安全生产风险管理机制，健全完善隐患排查治理机制。研究建立健全交通运输风险管理体系和隐患治理组织体系，完善风险管理流程建设，明确交通运输管理部门风险管理职责、管理工作中可能存在的风险，确定风险辨识范围、评估方法、风险处置方法、风险管控登记办法等，以更好的指导、监督交通运输企业的风险管理工作。建立重大风险辨识清单，实现重大风险全过程动态科学管控。全面构建预防控制体系，强化前端安全指标分析，加强形势分析、风险评估等前端数据应用。建立完善安全风险研判机制、风险防控协同机制和风险防控责任机制。对重大隐患实行严格的挂牌督办，增强隐患排查治理的监督执法力度，推进建立安全生产隐患依法处罚和追责机制。

加强交通运输系统应急救援保障能力建设。建立健全企业安全生产责任制度，明确落实企业安全生产主体责任。建立健全政府与相关企业在信息传递、预警响应、应急处置、社会面控制、紧急疏散和善后恢复等方面紧密衔接的安全风

险联控机制。按规定及安全风险特点建立专（兼）职应急救援队伍，加强应急救援队伍专家建设，提高应急救援队伍技术装备水平，强化应急救援社会协同能力。强化应急装备技术支撑，加大先进适用装备配备力度，通过信息化手段提升应急处置效率。强化应急机制建设，加强突发事件应急指挥和调度处置机制建设；加强应急预案管理，健全行业应急预案体系，落实应急处置责任和措施；强化区域和部门联动应急机制建设，推进应急救援合作，提高联合应对突发事件能力水平。

（三）加强交通管理能力支撑

深化党建引领交通综合治理。加强党的政治思想建设，用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑，坚持以人民为中心的思想，推动广大党员干部牢固树立“四个意识”，坚定“四个自信”，坚决做到“两个维护”，锻造信仰坚定、政治过硬、理论精通的交通队伍。加强党风廉政建设，深入贯彻落实全面从严治党各项要求，强化主体责任清单制和动态考核制，建立健全决策、审批、监管、执法等环节公开制度，把管党治党政治责任落到实处。

建设高素质专业化交通干部队伍。进一步优化科室职能职责，不断充实一线执法力量，营造一支忠诚、干净、担当的执法队伍。新建综合检查站的同时配备专业执法工作人员，注重交通信息化、安全监测、运输管理等方面专业技术性人才培养，增强干部队伍适应现代综合交通运输发展要求的能力。

七、实施保障

（一）加强组织领导

推进组织协调，规划决策部门与执行部门之间进一步完善决策过程与实施过程的协调。完善部门联动机制，加强各部门在公共财政投入、土地供应、重大项目推进与空间布局在建设时序上的相互协调，合理确定重点任务的年度安排和行动计划，实现市区协调、部门联动、同步高效。

（二）完善政策机制

资金保障。为落实交通强国建设要求，确保交通发挥“先行官”作用，在财政资金紧张的前提下应尽量保证交通固定资产投资规模。进一步探索创新交通领域投融资模式，充分发挥市场机制作用，引导鼓励社会资本参与交通基础设施建设。加强市区两级统筹，完善交通设施建设财政投资分担机制。

政策保障。研究简化交通基础设施建设规划审批流程，加快推进重大设施建设。加强交通基础设施建设项目前期储备。适度超前、优先发展交通基础设施，提前规划控制交通战略走廊和重大交通设施用地。加快构建交通运输高质量发展的政策体系，做到“五个坚持”。

体制保障。当前必须重视解决4个问题。一要着力深化行政体制改革，要坚持通过建立大部门体制，实现各种运输方式的统筹发展、科学发展。二要着力加强规划引领，尽快制定和完善现代综合运输体系规划，以科学的规划指导综合

运输体系的合理布局 and 结构优化。三要着力加强科技创新，通过信息化提升交通现代化水平，以信息化手段整合各种交通资源。四要着力加强政策引导，交通作为提供公共服务的重要基础产业和先导产业，应列入宏观调控“有保有压”中“保”的范围，确立先行发展的理念，国家应在土地、财政、金融政策以及项目审批程序等方面予以大力支持。

科技进步与人力资源保障。牢固树立“人才是第一资源”理念，坚持以科技人才队伍建设为主线，在解束缚、拓平台、优服务、建梯队、引外脑、提素质上下功夫，形成合力，加快培养和造就一大批新时代交通运输科技领军人才，为交通强国建设提供智力支撑、夯实人才基础。

（三）强化考核评价

完善规划任务分工及考核机制。对规划指标、重大工程项目、重大政策、重大改革措施进行任务分解，并明确责任部门及完成时限。将规划任务纳入各部门年度工作计划，确保规划目标任务有计划、按步骤得到落实。建立规划实施定期考核机制，围绕规划确定的指标任务，引入第三方评估，采用定性评估与定量考核相结合的方式，定期考核各责任单位及部门的贯彻落实情况，增强规划考核的客观性和科学性。

加强规划任务实施监督评估。将“十四五”规划任务与城市总体规划“城市体检”工作相结合，对规划指标、重大工程项目、重大政策、重大改革措施实施情况开展跟踪监测分析，强化动态管理，保障规划实施效果。

附表

“十四五”时期大兴区交通运输规划建设主要任务汇总表

序号	任务	完成时限
任务 1	强化大兴与北京中心城区、周边新城、京津冀的交通联系，建立大兴至固安县、廊坊市以及涿州市等地的交通走廊，打造区域交通门户	2025 年
任务 2	依托大兴国际机场，充分利用机场客运站条件，指导旅游企业逐步开拓省际班线，打造优质服务的品牌线路	2025 年
任务 3	完善北京大兴国际机场的客流集疏散，建立健全“无缝衔接、内外一体、平战结合、运转高效”的常态化应急服务保障体制机制	2025 年
任务 4	严格机场货运安全管理，保障机场附近货运通道行驶安全，开展危险品运输车辆的监管工作	2025 年
任务 5	优化交通能源结构，推广新能源，推动城市公共交通工具和城市物流配送车辆全部实现电动化、新能源化和清洁化	2025 年
任务 6	强化大兴与北京中心城区、周边新城的交通联系，依托京开高速、五环路、六环路、京良路、芦求路、南中轴线等主要干道，建立采育、临空经济区、榆垓等 8 个组团与中心城区的公交客流走廊	2025 年
任务 7	加快与公交集团进行资源整合，统筹市区、区内各类公交资源的利用（包括场站、线路等），协同优化公交线路，提升公交服务水平	2025 年
任务 8	开展常态化的乘客公交出行满意度调查，基于乘客满意度，开展公交线路提质改造工作	2025 年

序号	任务	完成时限
任务 9	加强轨道交通与地面公交协同调度，开展地铁 4 号线、大兴线周边公交线路提质改造工作	2025 年
任务 10	整治区内接驳公交线路乱停违停现象，优化接驳公交线路的线路、站点	2025 年
任务 11	进一步完善就业通勤班车线路规划，继续拓展公交多样化服务，进一步丰富定制公交服务，探索建立响应式公交服务模式，适时增加大兴国际机场范围的通勤线路 1 至 2 条	2025 年
任务 12	加强机场公交客流数据分析，适时新增大兴国际机场与大兴新城、大兴国际机场与亦庄新城公交线路	2025 年
任务 13	加强大兴区客运枢纽和交通节点建设，持续推进黄村一体化公交场站项目建设	2025 年
任务 14	完善公交场站的规划建设，加强资源整合，大力推进大兴区场站设施建设，公交站点 500m 覆盖率达到 90%	2023 年
任务 15	全面梳理站点停靠线路数，坚持公共交通优先与需求管理并重，科学合理设置公交港湾	2025 年
任务 16	进一步完善公交站点设施，开展公交车站智能化建设，完成“兴 11 路”公交示范线建设工作	2025 年
任务 17	结合公交线网规划的实施同步施划公交专用道，积极依托城市干道施划 16 公里公交专用道	2025 年
任务 18	构建智慧交通体系，引导大兴区新兴交通模式健康发展，构建大兴区综合交通信息服务平台	2025 年

序号	任务	完成时限
任务 19	提高货运行业绿色化水平，推动大兴区内货运企业规模化、品牌化发展，形成核心竞争力，引导货运企业使用新能源或清洁能源汽车比例逐年提高	2025 年
任务 20	以京南昌达物流为试点，助推“公转铁”多式联运并向现代物流转型升级	2025 年
任务 21	持续推进《大兴区政府购买境内公交服务实施办法》，加强对境内公交企业的动态监管，开展精细化管理	2025 年
任务 22	坚持问题导向，落实大兴区“12345”热线接诉即办机制，提升热线的响应率、解决率和满意率	2025 年
任务 24	提高货运信息化管理水平，完善动态监督管理工作，进一步加强货运行业风险管理	2025 年
任务 25	推进机动车维修经营改革，加快汽车维修行业发展，推进企业结构改革，一、二类企业占比达到 55%	2025 年
任务 26	提高治超非现场执法力度，推动非现场执法设备增设工作，加强科技手段治理能力	2025 年
任务 27	加快推进大兴区综合检查站规划与建设工作，推动京澳路综检站、大礼路东站等综检站的实施建设	2025 年
任务 28	强化安全应急管理，提升交通韧性，完善安全生产风险管理机制，加强交通运输系统应急救援保障能力建设	2025 年

附图

- 01 规划研究范围
- 02 郊区客运运营线路图
- 03 大兴区境内客运企业公交场站位置示意图
- 04 大兴区治超站现状位置分布
- 05 “十四五”期间大兴区内与中心城连接线路示意图
- 06 大兴机场新增公交线路示意图
- 07 大兴新城与亦庄新城间新建线路图
- 08 大兴区内与京津冀城市群连接线路示意图
- 09 在建与计划实施的公交场站位置示意图
- 10 综合检查站改造及新建任务

大兴区“十四五”时期交通发展建设规划

图 1 规划研究范围

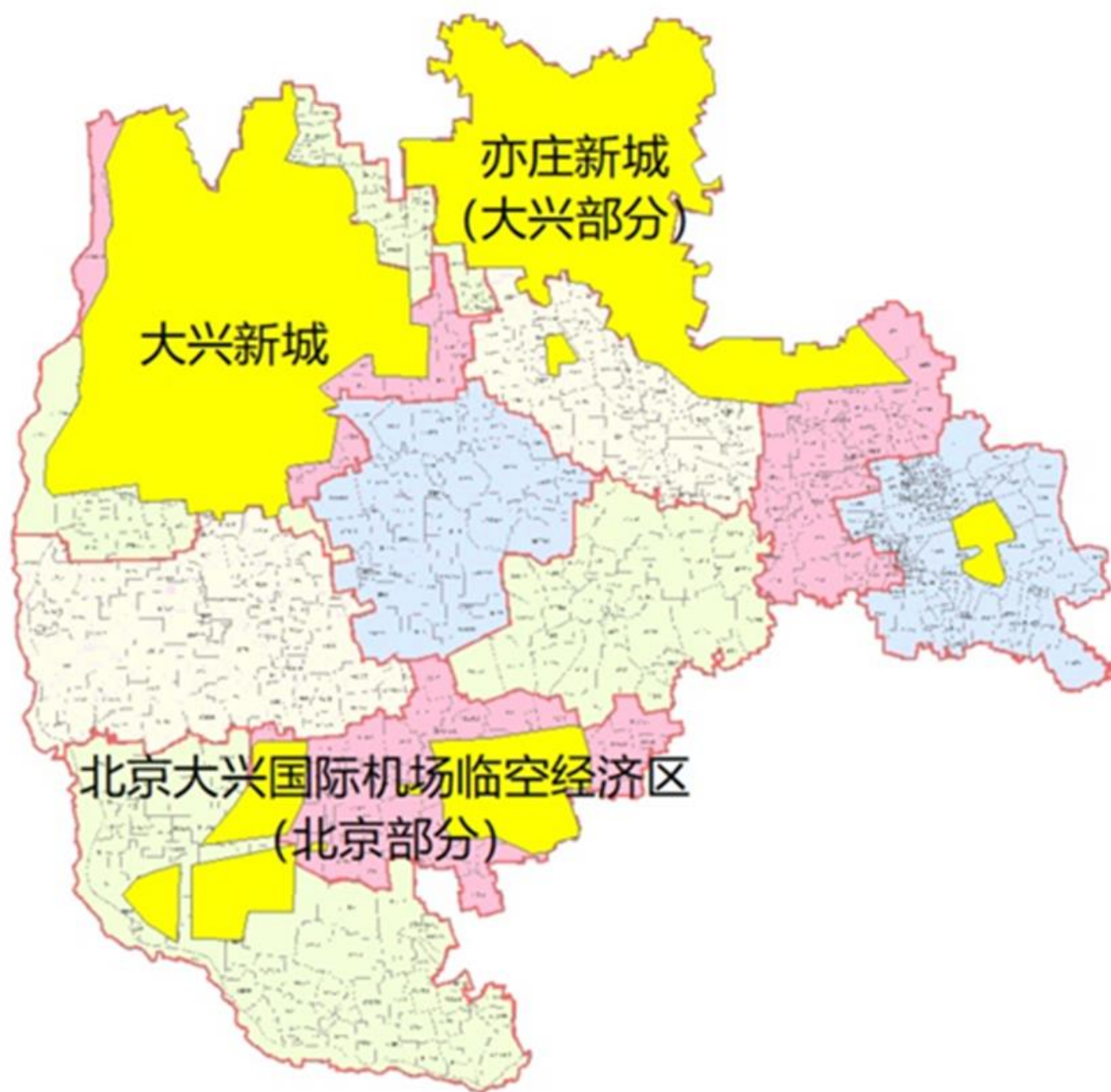
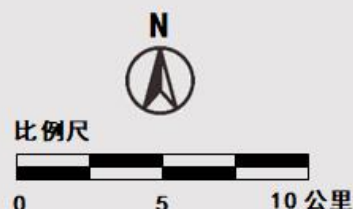


图
例

重点研究范围



大兴区“十四五”时期交通发展规划

图 2 郊区客运运营线路图

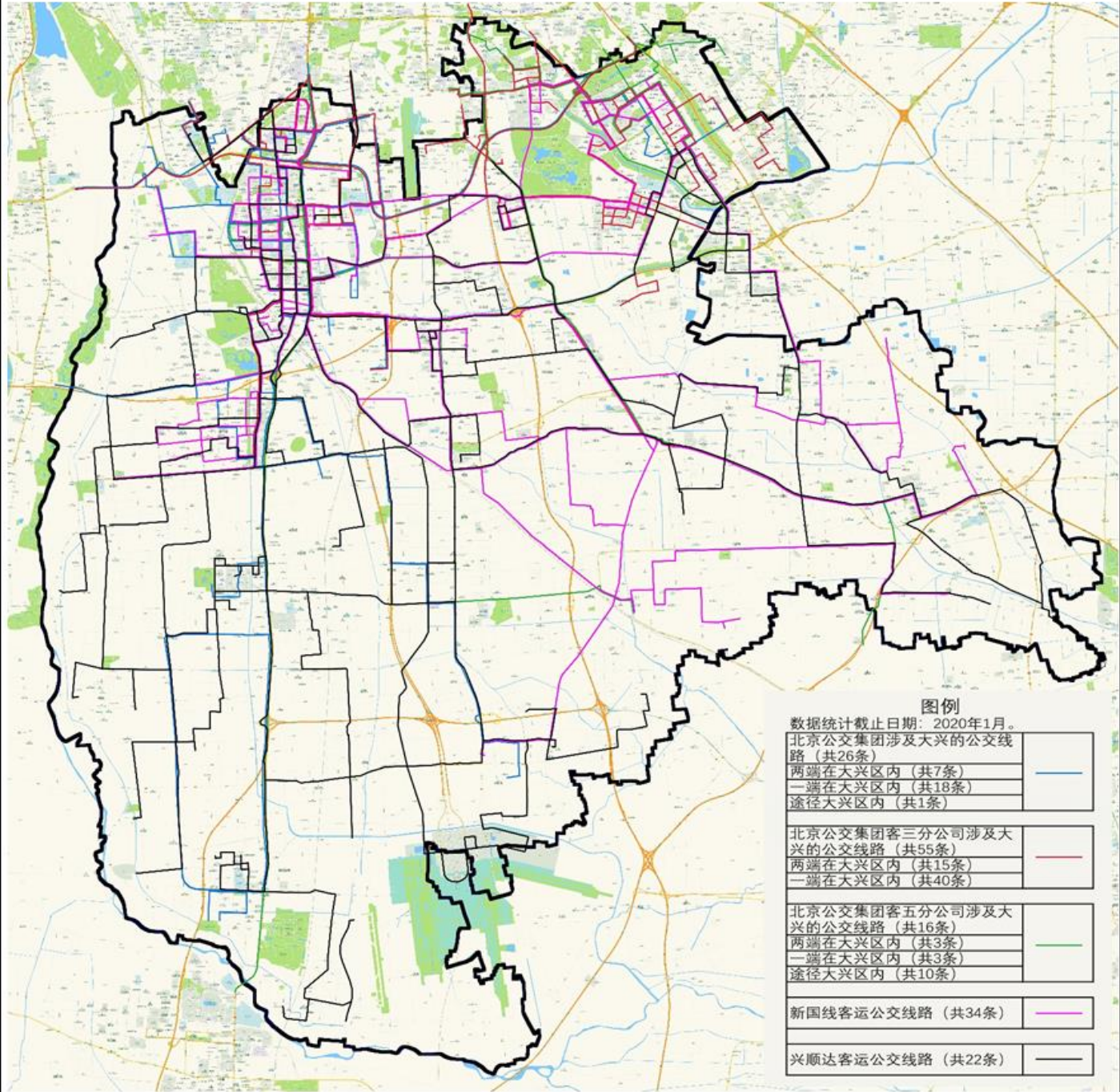
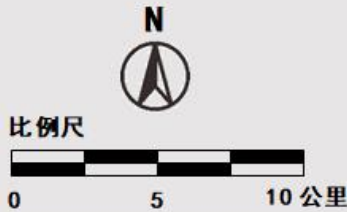


图
例

- 北京公交集团涉及大兴的公交线路（共 26 条）
- 北京公交集团客三分公司涉及大兴的公交线路（共 55 条）
- 北京公交集团客五分公司涉及大兴的公交线路（共 16 条）
- 新国线客运公交线路（共 34 条）
- 兴顺达客运公交线路（共 22 条）



大兴区“十四五”时期交通发展规划

图 3 大兴区境内客运企业公交场站位置示意图

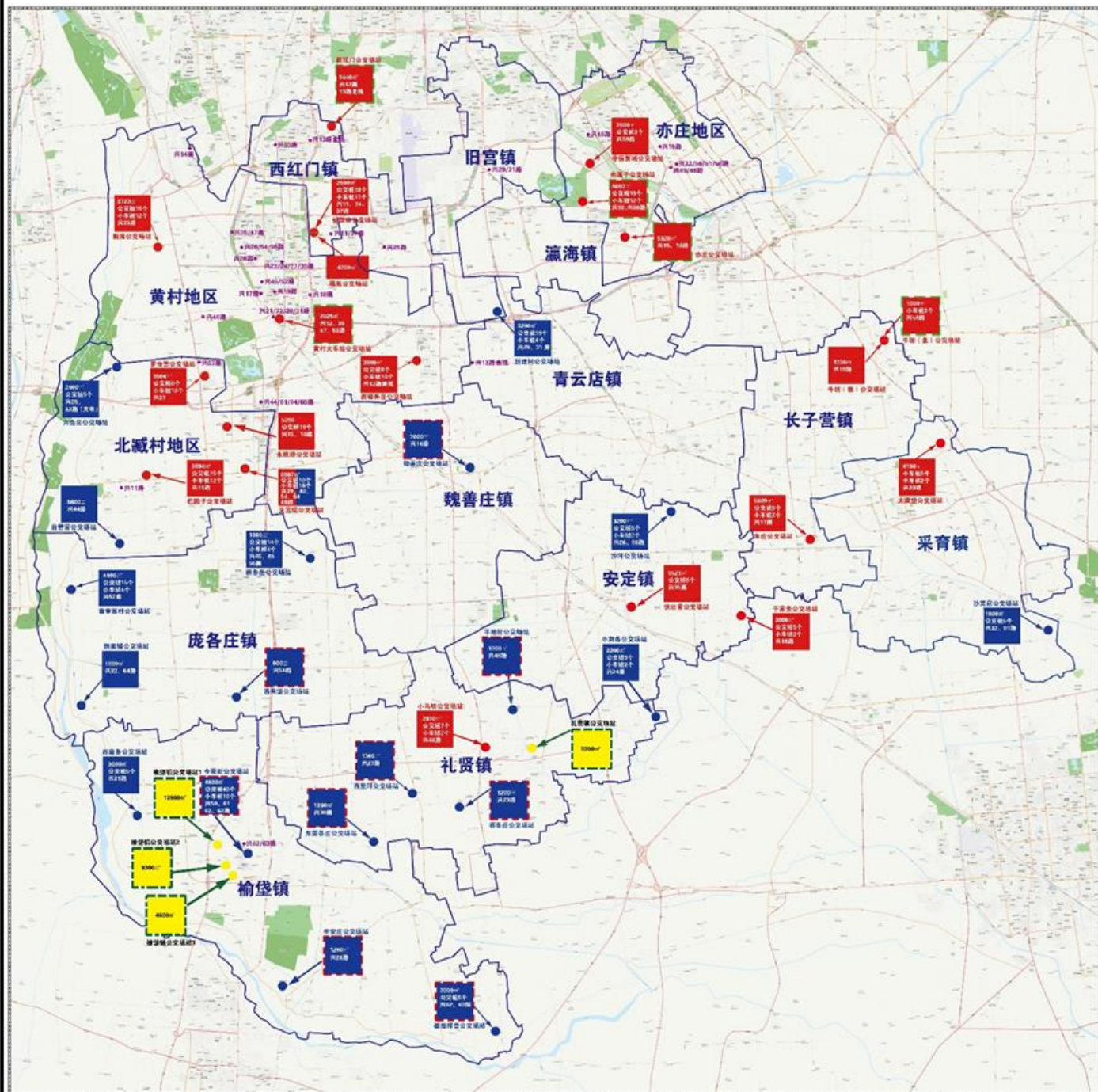
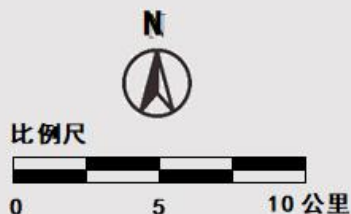


图
例

- 兴顺达公交场站（永久）
- 兴顺达公交场站（临时）
- 新国线公交场站（永久）
- 新国线公交场站（临时）
- 建设中公交场站

公交车临时驻车点



大兴区“十四五”时期交通发展建设规划

图 4 大兴区治超站现状位置分布



大兴区“十四五”时期交通发展建设规划

图 5 “十四五”期间大兴区内与中心城连接线路示意图



图
例

- 组团
- 客流走廊
- 新建线路



图 6 大兴机场新增公交线路示意图



大兴区“十四五”时期交通发展建设规划

图 7 大兴新城与亦庄新城间新建线路图

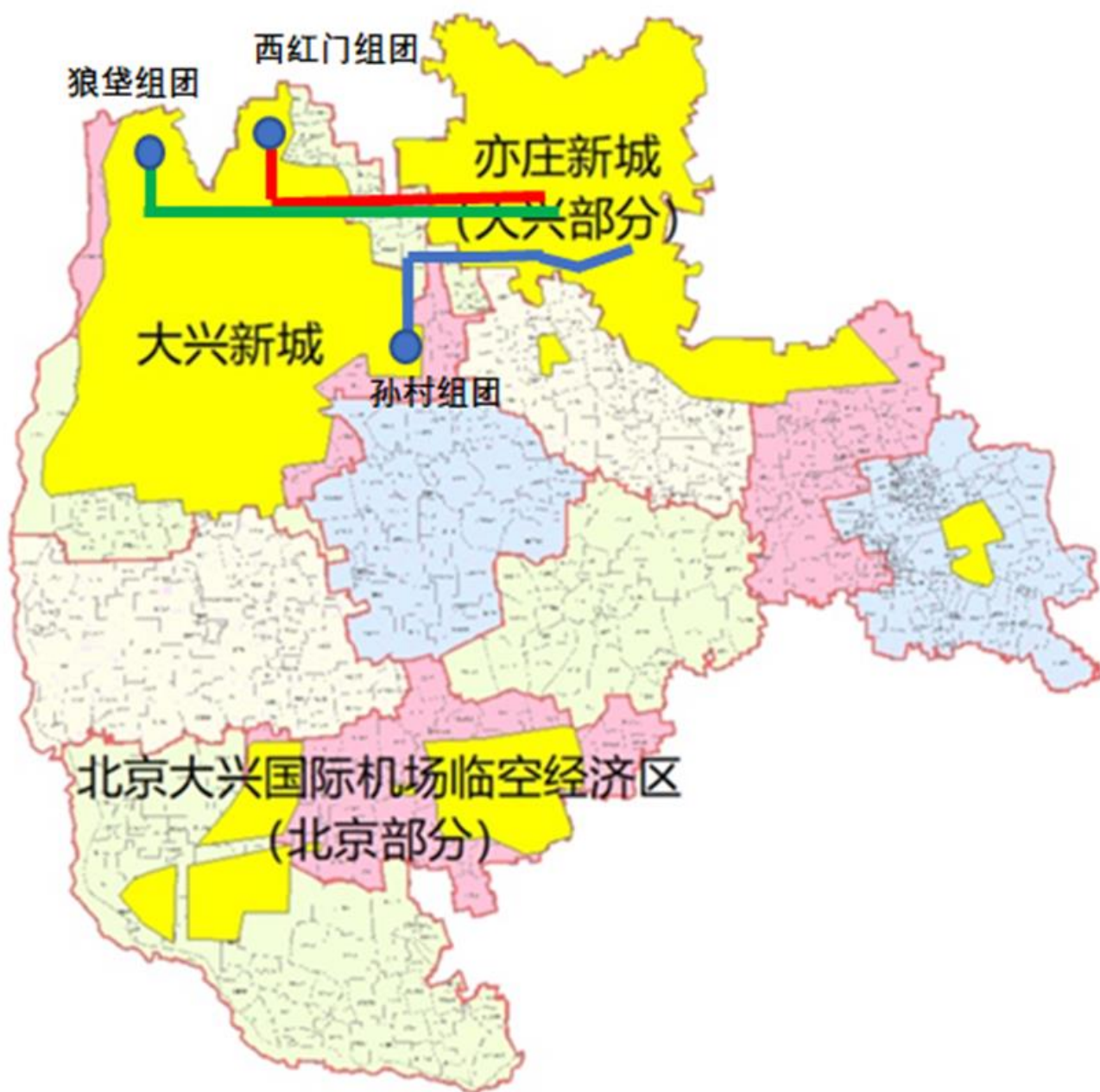
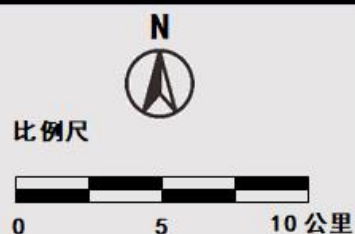


图
例

- 孙村组团到亦庄新城新建线路
- 西红门组团到亦庄新城新建线路
- 狼垡组团到亦庄新城新建线路
- 组团



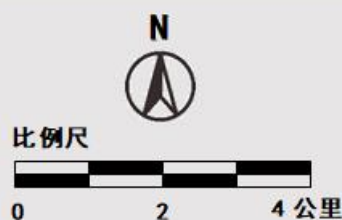
大兴区“十四五”时期交通发展建设规划

图 8 大兴区内与京津冀城市群连接线路示意图



图
例

新建线路



大兴区“十四五”时期交通发展建设规划

图9 在建与计划实施的公交场站位置示意图



图例

- 2020 年底交付
- 2021 年交付
- 2022 年交付
- 2023 年交付



比例尺

0 5 10 公里

大兴区“十四五”时期交通发展建设规划

图 10 综合检查站改造及新建任务



综合检查站

图
例



比例尺

0 5 10 公里