# 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。