# 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，**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，计划建设榆垡公交中心场站、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。