



北京市大兴区“十五五”时期道路基础设施 发展规划（征求意见稿）

北京市大兴区城市管理委员会

二〇二六年九月



目 录

前 言	1
第一章 发展基础	2
第二章 面临形势	5
第三章 发展目标	7
3.1 指导思想	7
3.2 总体目标	7
3.3 具体目标	8
第四章 主要任务及重点措施	10
4.1 对外交通网络能级全面跃升	10
4.2 城乡道路交通基础设施提档升级	11
4.2.1 区域路网骨架加快织密	11
4.2.2 产业功能区路网精准配套	12
4.3.3 区域微循环与交通品质全面提升	13
4.3.4 桥梁安全韧性监管能力全面增强	14
4.3.5 “四好农村路”高质量发展助力乡村振兴	14
4.3 轨道交通网络持续增强	15
4.4 地面公交服务保障提质增效	15



4.5 慢行交通品质全域改善.....	16
4.6 静态停车综合治理精准发力.....	16
4.7 智慧化交通赋能管理创新突破.....	17
第五章 保障措施.....	18
5.1 加强组织领导.....	18
5.2 完善政策机制.....	18
5.3 强化监督评估.....	18
名词解释.....	19



前 言

“十五五”时期是大兴区落实首都现代化战略、衔接2035年目标的关键期，也是应对形势变化、推动高质量发展与高水平安全的重要阶段。加快构建现代化综合交通体系，是支撑大兴高水平对外开放和保障人民群众高品质生活的必然选择。

本规划依据《北京城市总体规划（2016年-2035年）》《北京市国民经济和社会发展的第十五个五年规划纲要》《北京市“十五五”时期现代化综合交通体系发展规划》《大兴分区规划（国土空间规划）（2017年-2035年）》《北京市大兴区国民经济和社会发展的第十五个五年规划纲要》等编制，是指导“十五五”期间大兴道路交通基础设施建设的纲领性文件，对近期发展具有重要现实意义和指导作用。



第一章 发展基础

“十四五”期间，大兴区坚持交通先行，以京津冀协同发展和大兴国际机场建设为牵引，综合交通体系初步建成，基础设施承载能力与现代化水平大幅提升，有力支撑了经济社会高质量发展，为“十五五”时期奠定了坚实基础。

对外交通网络通达能力显著增强：大兴区已形成“三横三纵”的高快速路网，总里程 238 公里，其中高速公路 212 公里，城市快速路 26 公里。机场北线高速公路西延段建成通车、京雄高速北京段全线贯通，联通京津冀的快速交通走廊实现跨越性提升。

城乡道路交通基础设施日趋完善：紧抓城南行动机遇，持续加大道路交通建设投入，“十四五”期间共建成公路 3 条、城市道路 175 条，里程合计 164.865 公里，路网通达能力和服务水平显著提升。截至“十四五”末，全区规划道路总里程达 906.724 公里，路网规模与密度持续提升。对外通道加快布局，京津冀互联互通不断强化，国道 105 全线贯通，构建起大兴南部连接河北廊坊与大兴国际机场的进京辅助通道，有效分担了 104 国道的车流压力，进一步织密了京津冀交界地区干线公路网；国道 230 双线贯通并与京沪高速实现全方向互通，串联了房山区、大兴区与通州区，打通了北京境内国道 230 的“断头路”，形成大兴南部东西向产业新动脉；芦东路一期全线完工通车，打通了永定湾区域被铁路



分割的南北交通瓶颈，成为第三条跨铁路通道，有效缓解了芦求路的交通压力；马西路南延取得重要进展；魏永路东延的建设形成大兴新城直达通州区的东西向交通大动脉，有效分担南六环车流压力；京良路东段的建设打通了大兴北部连接房山的关键节点。内部路网有序补足，重点推进大兴新城、临空经济区、生物医药基地等地区道路建设，有效支撑重点园区发展和新城功能完善。公路路网密度达 2.78 公里/平方公里，居平原新城第二。完成公路大修工程 61 公里、大修面积 63.4 万平方米，全面推行乡村公路路长制，实现 1498 条、1833 公里乡村公路养护管理全覆盖，乡村公路中等路以上比例保持在 90%以上，位居全市前列。

轨道交通网络覆盖能力持续拓展：地铁 8 号线大兴段投入运营，实现“地下中轴线”全线贯通，为中心城区往返大兴的市民提供了高效便捷的出行选择；19 号线南延纳入市级轨道交通三期建设规划，将串联西红门东、大兴经济开发区、团河组团及海子角地区，并与 R4 线一期南段实现换乘；R4 一期南段、S6 轨道站线位方案逐步稳定，9 号线南延启动前期研究。全区现有轨道交通线路 4 条（4 号线、大兴机场线、8 号线、亦庄线），线路总长 58.3 公里，站点 16 个。

地面公交服务保障能力稳步增长：“十四五”期间，大兴区坚持公交优先发展战略，持续提升地面公交服务品质。全区现有公交站点 2469 个，运营公交线路 79 条，运营车辆 1165 辆，运营线路长度 2396.9 公里，日均客运量达 17 万人



次。大兴区共有现状公交场站 48 处。其中，永久用地公交场站 13 处（占比 27.08%），临时公交场站 35 处。

慢行交通出行环境持续改善：“十四五”期间，大兴区积极推进慢行交通系统建设，践行绿色出行理念，对区域内慢行系统开展了信息采集工作。完成新城 16 公里步道建设，结合河道治理与公园绿道加密步行和自行车交通网络，完成路口秩序化改造，撤除隔离护栏，慢行出行品质和安全性明显提升。

静态停车资源配置更加规范有序：“十四五”期间，大兴区聚焦停车难、停车乱等民生痛点，持续加强静态交通综合治理。截止 2025 年 10 月，全区现状经营性备案停车场 110 个，停车位 50198 个。截至 2025 年 6 月，全区已在 67 条道路上，设置 7020 个路侧电子停车位。

智慧化交通管理效能稳步提升：“十四五”期间，大兴区积极推进智慧交通基础设施建设，以科技赋能行业治理。全区共设置电子围栏 3871 处，可容纳车辆 8.8 万辆；新增 6 个公路非现场执法设备，城市管理步入智能化新阶段。



第二章 面临形势

“十五五”时期是大兴区落实首都现代化战略、衔接 2035 年目标的关键期，也是推动道路交通高质量发展与高水平安全的重要阶段。面向未来五年，大兴区道路交通发展机遇与挑战并存，必须准确把握行业发展新趋势，在深刻变化中抢抓机遇、赢得主动。

从首都发展全局看，支撑“四个中心”功能建设、优化城市空间结构，全市发展重心沿中轴线向南拓展，以更大力度支持平原新城建设。大兴区作为全市唯一一个以“协同发展”为定位的平原新城，承担着“聚焦开放改革示范，重点建设协同发展示范区、繁荣开放国门新城”的职责使命。作为“一核两翼”的桥梁纽带和战略腹地，大兴必须主动融入现代化首都都市圈通勤圈、功能圈、产业协同圈，坚持人口、产业、城镇、交通一体规划，精准配置交通资源，以道路交通先导作用支撑大兴区“6+5+3”产业发展布局深化铺开和重点片区开发建设。

从区域协同发展看，京津冀协同发展进入“十五五”新周期，现代化首都都市圈建设全面提速。大兴国际机场作为“国家发展新的动力源”，区域人流、物流聚集效应持续释放。城市更新与新城建设协同推进，市民出行需求向个性化、高品质升级，亟需推动道路交通从“单一设施建设”向“融



合韧性发展”深刻转变，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化道路交通体系。

同时，对照首都发展与群众期盼，大兴区道路交通短板仍较突出：对外通道以京开高速为主、常态拥堵，京津冀深层协作仍需突破；次干路和支路密度不足，新城与产业功能区联系效率不高；轨道交通尚无换乘站，公交场站永久用地占比偏低，“三网融合”绿色出行体系尚需加快构建；交通数字化转型起步较晚，道路本质安全和应急保障能力有待增强。

综合分析判断，“十五五”时期是大兴区道路交通发展的关键期、窗口期和攻坚期，应着力补短板、强弱项、提品质、增效能，为建设协同发展示范区、繁荣开放国门新城提供坚强交通支撑。



第三章 发展目标

3.1 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，深入贯彻习近平总书记对北京重要讲话精神，立足“三区一门户”功能定位，严格落实《北京城市总体规划（2016年-2035年）》及《大兴分区规划（国土空间规划）（2017年-2035年）》要求，衔接《北京市“十五五”时期现代化综合交通体系发展规划》与《北京市大兴区国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化道路交通体系，全面提升城乡道路交通基础设施承载能力和服务品质，完成《大兴区“十五五”时期道路基础设施发展规划》。

3.2 总体目标

构建高效便捷的综合交通网络。构建互联互通、内外畅达的现代化综合交通体系，深度融入京津冀协同发展格局。围绕“五横七纵”高快速路骨架，打通跨区域瓶颈、强化多网衔接，全面强化与北京中心城区、城市副中心、北京经济技术开发区、房山区及京津冀重点区域的快速交通联系。推动地铁19号线南延、R4一期南段开工建设，推进京德高速、京雄高速市内连接线等跨区域项目建设，提升智慧化与韧性水平，支撑京津冀协同与临空经济区的对外交通新格局。



强化区域交通枢纽辐射带动作用。围绕大兴国际机场“国家发展新的动力源”，积极融入现代化首都都市圈通勤圈、功能圈、产业协同圈。优化以机场为核心的地面线路布局，提升环京通勤通行效率；持续优化大兴新城、临空经济区路网建设，畅通全域“大动脉”和城市“微循环”，支撑京津冀协同与临空经济区高质量发展。

强化绿色交通主导地位：坚持公交优先发展战略，构建“轨道+公交+慢行”三网融合的绿色出行体系；围绕轨道交通优化公交站点设置，稳步提高站点500米覆盖率；提升新能源公交车占比，完善公交场站建设，推动绿色低碳出行，持续降低小汽车依赖，形成集约高效的低碳交通模式。

推动“互联网+智慧交通”深度融合：持续推进交通信号灯智能化升级，扩大联网智能信号控制设备覆盖面，推广绿波信号控制和区域信号协调控制，提升道路通行效率；深化货运领域非现场监管改革，打造京津冀非现场执法示范走廊，以科技赋能交通精细化管理。

优化道路网络与交通治理：立足“6+5+3”产业发展布局，精准匹配临空经济区、生物医药基地、花园城市永定湾等重点功能区交通需求；完善城市内部道路网络，缓解交通拥堵，提升道路服务能力；持续推进“学医景商”周边交通综合治理，改善群众出行体验。

3.3 具体目标



“十五五”时期大兴区道路基础设施发展指标表

序号	指标	规划值	类型
1	道路建设里程数（公里）	127	预期性
2	道路大修里程比例（%）	10	预期性
3	城市桥梁安全隐患排查比例（%）	20	预期性
4	乡村公里提升面积（万平米）	85	预期性
5	50 米内公交接驳的轨道站点比例（%）	95	预期性
6	推进轨道微中心建设（处）	10	预期性
7	轨道站点接驳优化（处）	4	预期性
8	新建、扩建和改建交通设施无障碍达标率（%）	100	预期性
9	新增道路空间非机动车停车位比例（%）	20	预期性
10	新增路侧停车位比例（%）	10	预期性
11	公路非现场执法设备（处）	2	预期性

第四章 主要任务及重点措施

4.1 对外交通网络能级全面跃升

十五五期间，围绕“五横七纵”高快速骨架，打通跨区域瓶颈、强化空路轨多网衔接、提升智慧化与韧性水平，构建支撑京津冀协同与临空经济区的对外交通新格局。

融入京津冀协同发展大格局。主动对接京津冀产业布局 and 现代化首都都市圈规划，推动实施京德高速等项目，构建南联北畅的干线路网体系，强化与雄安新区的快速直连直通，增强产业链供应链交通保障能力，有力支撑京津冀世界级城市群建设。

畅通环首都经济圈交通联系。实施五环路功能提升等项目，缓解区域东西向环路交通压力，提升与副中心、“三城一区”的交通联系，推动环首都区域交通一体化向纵深发展。

打通跨界地区关键联络通道。联动推进房黄亦联络线等规划建设，串联京昆、京雄等多条高速，构建东西向对外大通道，强化与房山、亦庄及东部新城的互联互通。

带动重点功能区产业发展。加快研究京雄高速市内连接线等项目，加强与中心城区、京津冀地区的交通联系，为大兴国际机场及花园城市永定湾提供便捷的交通环境。

专栏 1：对外交通网络建设重点任务

1. 融入京津冀协同发展大格局：推动实施京德高速建设、京沪高速公路扩容改造等项目。



2. 畅通环首都经济圈交通联系：推动实施五环路功能提升、南六环路扩容项目。

3. 打通跨界地区关键联络通道：推进房黄亦联络线规划建设。

4. 带动重点功能区产业发展：加快研究京雄高速市内连接线、大兴机场高速市内连接线、芦西路项目。

4.2 城乡道路交通基础设施提档升级

4.2.1 区域路网骨架加快织密

优化区域路网布局，提升交通基础设施服务水平，服务首都南部高质量发展。积极推进国道 230 西延建设工作，推进国道 104 中段等骨干通道前期研究工作，通过提级县道、将城市道路纳入公路体系，强化干线路网结构，形成支撑区域发展的核心交通网络，有效疏解过境交通压力，强化京津冀交界地区普通公路互联互通。

深化跨界地区快速连通。推动大礼路等跨区通道规划建设，打通行政交界区域交通瓶颈，实现区域路网无缝衔接、高效运转。分段打通广阳大街，实施马家堡西路南延等道路，破解交通瓶颈，增加南北向骨干道路，加强中心城、大兴新城与大兴国际机场的交通联系；打通立交节点，实施双高路等道路，贯通东西向骨干通道。优化调整部分道路行政等级，构建支撑京津冀协同与临空经济区的骨干路网新格局。

专栏 2：骨干路网建设重点任务

1. 增加骨干道路：积极推进国道 230 西延建设工作，推进国



道 104 中段、青礼路新线、永兴河北路西延、芦求路新线等骨干通道前期研究工作；分段打通广阳大街，实施马家堡西路南延、芦东路、京良路东段。

2. 打通立交节点：实施双高路、清源西路、林校路。

4.2.2 产业功能区路网精准配套

大兴区聚焦六大产业功能区、五个特色集聚区和三大发展新片区，紧密围绕“6+5+3”产业发展布局，以交通先行牵引产业集聚，系统构建“对外畅通、区间联动、内部循环”的多层次现代化交通基础设施网络，推动产城融合发展。打通产业对外通道，加快推进临空经济区及大兴国际旅游度假区与河北廊坊地区交通联系，缓解国道 106 进出京交通压力，启动研究兴华大街与丰台区路网连接方案，研究京南物流基地与六环或京开高速交通转换节点，实现物流车辆“直进直出南六环”，提升对外道路通过能力及物流运输转换效率。畅通产业区间联络通道，加强生物医药基地与南五环、永定湾及京南花卉科技园交通联系，实施国道 104 提级改造等项目，形成北京经开区—亦庄综保区—长子营镇—采育数字时尚小镇高效联动。完善产业内部微循环，推进各产业园区内部道路及市政基础设施提升改造，为产业高质量发展提供坚实交通支撑。

专栏 3：产业功能区路网建设重点任务

1. 大兴机场临空经济区及大兴国际旅游度假区：规划研究永兴河北路西延、凌云路南延等项目；推进实施广方大街道项目；



加快编制度大兴国际旅游度假区综合交通规划。

2. 大兴生物医药产业基地：实施双高路、清源西路、林校路。

3. 北京中日创新合作示范区：实施芦求路南延、春林大街等道路工程建设。

4. 花园城市永定湾：推动实施永源路等道路。

5. 大兴经济开发区及荟聚商务科技聚集区：实施马西路南延（公安大学段）、广阳大街（与丰台路网连接）道路建设。

6. 京南物流基地：研究基地与六环或京开高速交通转换节点，推动实施贸源大街、天河北路、丰利东街等项目。

7. 产业协同发展示范区：推动实施国道 104 提级改造、黄亦路提级改造、瑞合路南延等项目。

4.3.3 区域微循环与交通品质全面提升

以“打通断点、治理堵点、提升品质”为核心导向，开展全域交通基础设施精细化提升与综合治理行动。

打通断头路，织密路网微循环。针对现状路网实现率低、结构不完善的问题，将打通断头路作为优化路网结构的战略性突破口，系统性打通民和路、饮马井规划 3 号路等一批关键断头路，大幅提升建成区尤其是新城地区的路网密度和道路实现率，形成层级清晰、互联互通的“棋盘式+放射状”路网格局，增强交通系统韧性与可靠性。

推进道路大修，提升设施耐久水平。结合道路使用年限和病害状况，科学安排城市道路大修工程实施时序，重点对建成区老化破损严重、群众反映集中的主次干路进行集中整



修，同步完善排水、照明、无障碍等附属设施，恢复和提升道路综合服务功能，延长设施使用寿命，保障群众出行安全顺畅。

精细化治理，破解“城市病”。 围绕交通拥堵、秩序混乱、环境不佳等问题，实施精细化交通综合整治。重点围绕北京大兴站、黄村火车站等重要枢纽以及地铁 19 号线南延新线站点，开展交通综合治理，全面提升接驳效率与出行体验品质。持续推进“学医景商”周边交通综合治理，治理重点路口交通秩序，改善群众出行体验。

绿色低碳，营造全龄友好出行环境。 超越“车行优先”传统思维，将提升全龄友好、绿色低碳的交通环境作为核心目标。优化行人过街设施、完善无障碍系统、构建连续舒适的慢行网络，推动交通发展方式向绿色低碳转型。

4.3.4 桥梁安全韧性监管能力全面增强

以实现“平安道路、韧性城市”为总体目标，以“全生命周期管理、风险分级管控、数字智能赋能”为主线，推动城市桥梁日常监管与安全隐患排查从“事后应急”转为“事前预防”，从“定期体检”升级为“实时监护”。建立健全“区级统筹、行业监管、企业主责、社会参与”的闭环责任体系，确保全区桥梁结构安全可控、运行状态可视、应急处置可达，全面提升道路交通本质安全水平。

4.3.5 “四好农村路”高质量发展助力乡村振兴

紧抓新一轮农村公路提升行动契机，以路况为依据统筹



健康工程实施时序，推动农村公路健康状态、外观品质、韧性水平、融合深度全面提升。坚持高标准规划引领，优化农村路网布局，强化长效管养机制与智慧化水平，增强农村公路安全韧性、服务品质与综合效益。深入推进路域环境整治，落实北京市绿化、彩化、立体化要求，推动“四好农村路”与特色产业、乡村旅游、物流电商深度融合，畅通城乡经济循环、带动农民就业增收，为全面建设宜居宜业和美乡村提供坚实交通保障。

4.3 轨道交通网络持续增强

“十五五”期间，大兴区坚持“以站定线、站城融合、接驳便畅”，强化轨道交通在城市综合交通体系中的骨干作用。加快新线建设，推动地铁19号线南延、R4线一期南段等线路开工建设，研究大兴线南延（M4）、R4线一期延伸段、中低运量交通线等线路，谋划推动轨道交通向南部重点功能区和特色小镇延伸。践行TOD发展理念，推进10处“零换乘”轨道微中心建设，促进站城一体化开发，完善站点周边接驳体系，稳步提高公交地铁50米内接驳换乘比例，提升地面公交与轨道交通的换乘效率。

4.4 地面公交服务保障提质增效

大兴区将构建支撑城市高质量发展的优质公共交通服务体系。一是持续深化“轨道+公交”双网融合，优化公交线路布局与站点设置，提升换乘效率；增强大兴新城与亦庄新城、临空经济区等功能区间的快速直达联络，并同步推进



公交场站规划建设。二是提升服务品质与智慧化水平，推行全域精细化运营与城乡服务均等化，新建及改造智慧公交站台，改善农村候车环境。三是推动集约低碳发展，新建区域落实公交配套同步建设，精准匹配“6+5+3”重点功能区通勤需求；优化站点周边步行与自行车接驳环境，广泛布设共享单车停放点，构建“公交+慢行”一体化绿色出行链，形成集约高效的低碳交通模式。

4.5 慢行交通品质全域改善

“十五五”期间，大兴区将多措并举打造安全便捷、全龄友好的慢行交通体系。一是依托水系治理和绿道建设，打造“水路绿三网融合”慢行廊道，打通跨水系及铁路断点，构建层次分明、互联互通的全域慢行网络。二是统筹建成区与新建道路，优先保障非机动车道和人行道有效宽度，通过机非隔离、交叉口精细化改造及无障碍设施完善，营造畅通舒适的步行与骑行环境；新建项目从源头高标准配建独立慢行系统。三是聚焦临空经济区等重点区域，强化慢行与轨道公交一体化接驳设施，增设非机动车停车区，完善“最后一公里”出行环境。四是创新停放与安全管理，推广电子围栏和分区分类停放，试点应用高抗滑铺装及发光标识等设施，规范通行秩序、降低安全风险，全面提升慢行系统的安全性与运行效率。

4.6 静态停车综合治理精准发力

“十五五”期间，大兴区将构建分区分策、智慧调控的



停车供给与管理体系。新建区域及重要枢纽严格执行并适度提高配建标准，配套建设 P+R 停车场、智慧立体车库等专项设施；利用路侧设置停车位，缓解重点区域停车难；建成区结合城市更新与空间挖潜，利用零星地块、桥下空间增设公共停车场，推广“绿荫+停车”“公园+停车”等复合模式。鼓励社会单位夜间错时共享车位，缓解居住区停车难题。同时，强化轨道交通站点 P+R 设施与公交网络一体化衔接，有效截流外围进城的个体交通，构建以轨道交通为骨干、多种方式高效衔接的现代化城市交通体系。

4.7 智慧化交通赋能管理创新突破

“十五五”期间，大兴区将打造京津冀非现场执法示范走廊，在京周边通道新增 2 处非现场执法设备，推动治超精准化、长效化，维护首都交通秩序。同时，推进交通管理设施智能化升级，新建道路信号灯实施自适应绿波协调控制，提升通行效率；完成道路“一路一档”数字化建设，以科技赋能交通精细化管理。



第五章 保障措施

5.1 加强组织领导

完善规划决策部门与执行部门之间的协调机制，确保决策过程与实施过程的高效衔接。强化部门联动，加强在公共财政投入、重大项目推进与空间布局上的协调，合理安排重点任务的年度计划。

5.2 完善政策机制

创新交通领域投融资机制，引导社会资本广泛参与交通基础设施建设；强化战略走廊及设施用地资源储备与管控，以科学规划统领综合运输体系布局优化。

5.3 强化监督评估

进行任务分解，明确责任部门及完成时限，确保规划任务有计划、按步骤落实。引入第三方评估，采用定性与定量考核相结合的方式，定期评估各责任单位的贯彻落实情况。将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、重大项目实施情况进行监督评估。



名词解释

【“三横三纵”】三横：五环路、六环路、新机场北线高速—密涿高速；三纵：京开高速、大兴机场高速、京台高速。

【“五横七纵”】五横：京雄高速市内连接线工程、五环路、六环路、房黄亦联络线、新机场北线高速—密涿高速；七纵：芦西路、京开高速、京德高速、大兴机场高速、京台高速、博兴西路、京沪高速。