

# 海曙区综合交通设施专项规划

(2021-2035)

(公示稿)

宁波市海曙区交通运输局

二〇二二年十月

## 前 言

海曙区行政区划调整后，迎来了长三角区域一体化、杭绍甬一体化发展进程的推进，战略机遇凸显。海曙紧抓区域融合历史机遇，实现了空间结构重构、城乡统筹发展、交通网络整合增效、客货运输能力提升，为宁波高水平建成小康社会、建设现代化国际大都市发挥了海曙作用，树立了海曙典范。

随着宁波提出的全面建设高水平交通强市，加快建设现代化滨海大都市，高质量发展建设共同富裕先行市的奋斗目标。海曙区作为宁波市的中心城区和对外门户，抢抓宁波西枢纽建设等重大机遇，承载着更多的担当与使命。

综合交通作为国民经济体系中基础性最强、服务面最广、民生关系最为密切的行业之一，直接影响社会经济生产和市民日常出行活动。谋划好、建设好高标准的综合交通运输体系，对于推动海曙作为全市交通枢纽门户再上新台阶，更好地支撑社会经济高效运转具有重要意义。为充分发挥交通运输对当前和今后经济社会发展的支撑和服务作用，根据宁波市人民政府的统一部署，结合全市新一轮国土空间规划调整的契机，特制定本规划。

本规划是指导未来十五年海曙区综合交通发展的纲领性文件，是制定推进相关交通项目建设的重要依据。规划范围为海曙行政区。规划对象包括客运和货运，运输方式涵盖轨道、民航、水运、公路等内容。规划期限为 2021-2035 年。

## 目 录

<b>第一章 发展环境</b> .....	<b>- 1 -</b>
第一节 发展基础 .....	- 1 -
第二节 发展形势 .....	- 6 -
<b>第二章 指导思想与发展目标</b> .....	<b>- 10 -</b>
第一节 指导思想 .....	- 10 -
第二节 基本原则 .....	- 10 -
第三节 发展战略 .....	- 11 -
第四节 发展目标 .....	- 13 -
<b>第三章 枢纽筑城，打造门户海曙</b> .....	<b>- 16 -</b>
第一节 高标准建设国际空铁一体化综合枢纽 .....	- 16 -
第二节 高质量打造空港货运枢纽 .....	- 17 -
第三节 高效率转型升级公路客运枢纽 .....	- 17 -
<b>第四章 路网联城，建设畅通海曙</b> .....	<b>- 19 -</b>
第一节 优化高速公路网，积极融入都市圈交通网 .....	- 19 -
第二节 加快推进快速路联网工程，助力现代化滨海大都市建设 ..	- 19 -
第三节 完善区域主次干路，支撑城市重点片区开发建设 .....	- 20 -
<b>第五章 绿色塑城，营造品质海曙</b> .....	<b>- 24 -</b>
第一节 建设轨道上的海曙 .....	- 24 -
第二节 优化常规公交服务 .....	- 24 -
第三节 改善慢行交通环境，倡导海曙慢城慢生活 .....	- 25 -

<b>第六章 数创融城，助推智慧海曙</b> .....	<b>- 27 -</b>
第一节 搭建智慧海曙交通出行体系 .....	- 27 -
第二节 推进智慧停车系统建设 .....	- 27 -
<b>第七章 保障措施</b> .....	<b>- 28 -</b>
第一节 强化规划体系保障 .....	- 28 -
第二节 强化资源要素保障 .....	- 28 -
第三节 强化规划监督评估 .....	- 28 -
第四节 强化人才资源保障 .....	- 29 -
第五节 强化行业宣传引导 .....	- 29 -

## 第一章 发展环境

### 第一节 发展基础

“十三五”期间，海曙区促融合、谋长远，打基础、蓄势能，抓落实、勇攻坚，听民生、应期盼，强队伍、提作风，围绕努力建设高质量发展的现代化国内一流强区，综合交通网络进一步完善、客货运输能力逐步优化、行业治理能力不断提高，总体构建起一个布局合理、外联内畅、优质惠民、安全有序、智慧绿色的现代化综合交通体系，基本满足人民群众日益增长的交通出行需求，有力支撑海曙经济社会快速发展。

#### 一、综合枢纽地位不断增强，区位门户作用不断显现

**空港枢纽能级提升。**栎社国际机场三期扩建项目完成，T2 航站楼投入使用，机场年旅客运输设计能力达 1200 万人次，年货邮运输设计能力达 30 万吨。国际国内航线网络进一步完善，截至“十三五”末，开通民航航线 143 条，航线网络在覆盖省会城市的基础上正逐步向三、四线城市拓展。尽管受疫情影响，航空客货吞吐量依然较“十二五”期末明显增长，旅客和货邮吞吐量分别增长 30.9%和 54.5%，达到 897.2 万人次和 11.9 万吨（峰值年分别为 1241.4 万人次和 11.9 万吨）。

**铁路枢纽能级稳步提升。**积极推进宁波枢纽庄桥至宁波段增建三四线工程前期工程，为火车南站服务能力扩容提级

奠定基础。至 2020 年底，火车南站年旅客发送量达到 1409.6 万人次，日均发送量 3.9 万人次，占宁波铁路枢纽旅客发送总量的 67.4%，继续保持海曙在宁波对外铁路到发的主导地位。进一步扩大城市联通度，至 2020 年底火车南站可通达城市 36 个，其中高铁直达 19 个。进一步提升南站集疏运能力，结合轨道 4 号线开通运营，与轨道 2 号线在南站形成同站多线换乘。优化南广场二层送客平台交通组织，协调南站到发交通和外围交通关系，充分发挥接送平台效能。

**公路客运枢纽平稳发展。**随着高铁网络完善，航空服务水平提升，公路客运量逐年下降，海曙集聚了宁波中心城区最主要的两个公路客运站：宁波汽车中心站和宁波汽车南站，2020 年旅客发送量分别为 62.8 万人次和 256.9 万人次，分别占市区公路客运站旅客发送量的 18.2%和 74.5%。

## **二、综合交通网络进一步完善，区域融合发展统筹一体**

**干线公路网进一步加密。**“十三五”期间完成了 214 省道（鄞州大道至奉化段）改建工程、雅戈尔大道修复提升工程、鄞城大道（海曙区段）工程，开工建设联丰路西延新建工程、鄞县大道（奉化江-同德路）改建提升工程、横街至章水（毛家岙至樟村段）公路工程。

海曙区“十一横十一纵三联络”的骨架路网格局基本形成，2020 年底，海曙区公路总里程达到 995.179 公里，公路网密度 167.2 公里/百平方公里，各镇、乡均通达三级及以上公路，全区所有行政村等级公路通达率达 100%。目前海曙区境内有国道 50.441 公里(其中国家高速公路 36.699 公里，

一般国道 13.742 公里)，省道 43.245 公里（其中省级高速公路 12.293 公里，普通省道 30.952 公里）。此外，海曙区拥有县道 26 条，总计 275.208 公里；乡道 33 条，总计 168.909 公里；村道 490 条，总计 457.376 公里。

**2020 年海曙区公路里程表**

项目	总计	公路等级					
		合计	高速	一级	二级	三级	四级
国家高速	36.699	36.699	36.699				
普通国道	13.742	13.742		13.742			
省级高速	12.293	12.293	12.293				
普通省道	30.952	30.952		26.234	4.718		
县道	275.208	275.208		79.685	34.159	87.667	73.697
乡道	168.909	168.909			2.447	11.351	155.111
村道	457.376	457.376			26.42	21.561	409.395
合计	995.179	995.179	48.992	119.661	67.744	120.579	638.203

**农村公路四好五美六通。**海曙区始终围绕“建好、管好、护好、运营好”总目标，强机制、重保障、快推进、显特色、严执法、增后劲、深融合。结合海曙实际，坚持“环境美、设施美、服务美、管理美、体验美”的“五美”标准，制定并实施以“通户、通景、通行、通富、通畅、通安”为具体举措的“六通工程”。“十三五”期间累计投入 20 余亿元，涉及海西片区九个镇（乡）街道公路项目 70 余个，完成新建农村公路 84 公里、农村公路大中修 142 公里，美丽经济交通走廊 210 公里，累计完成 97 座桥头跳车整治，实现区内县道及以上公路桥梁“桥头跳车”清零。

其中大庄至观顶、广泽路等两条公路和杭甬运河航道（海曙段）入选全市 2019 年度“美丽经济交通走廊”。

**城乡公交实现全域覆盖。**目前，全区已经建成农村客运

停靠站 900 余座，城乡港湾式停靠站 25 座，新改建农村物流服务点 165 个。中心镇 100%建成公交场站，建制村及公路沿线自然村 100%建成候车亭。通过“点”串好“线”，客运通村率、公交一体化率均达 100%，城乡出行费用下降 50%，城乡客运一体化水平连续三年达到 5A 级水平。基本建成了覆盖全面、功能明确、层次分明、衔接顺畅、竞争有序、安全高效的一体化发展体系，城乡客运集约化管理、规模化经营、组织化程度处于全省领先水平。坚持“路站运”一体化，农村停靠站实现同步规划、同步设计、同步建设、同步验收。

### **三、交通出行品质逐步提高，引领城市绿色低碳发展**

**轨道出行网络化运营。**“十三五”期间，续建轨道交通 4 号线（2015 年 11 月 30 日开工，2020 年 12 月 23 日开通运营），开工建设轨道交通 5 号线一期（2016 年 9 月 28 日开工）。海曙区新增轨道交通里程约 6.5 公里，轨道交通总里程达到 32.9 公里。海曙区目前有轨道 1、2、4、5 号共 4 条轨道交通线路，基本覆盖了中心城主要建成区。

**公交出行更加便捷。**公交设施建设逐步推进，结合薛家路、环城南路西延等新改建道路工程，新增一批公交专用道，为公交提速、公交优先通行奠定基础。“十三五”期间，新增南塘老街、中医院等公交场站 6 个，为公交车辆停放保养和线路优化提供保障。

**停车供给持续增量。**应对机动化水平持续增长的挑战，大力提高停车供给水平，在新开发地块同步配建停车位的基础上，围绕老城停车历史缺口，通过土地集约利用、功能叠



加、综合开发、老小区停车改造等多种途径挖掘停车资源。

**慢行出行环境不断增优。**构建景美宜行城市空间，余姚江、奉化江滨江绿带按照“优功能、塑景观、通断点、重文脉”的整体策略持续拓展提升，通过打通滨江断点、提升沿江景观、挖掘文化内涵、增设人性化设施，打造“可走、可跑、可骑”连续贯通、充满活力的公共滨江开放空间。其中“三江六岸核心区滨江绿道”入选“浙江最美绿道”。充分挖掘海曙历史老城文化资源，开展月湖西区马北区块、东渡路步行街区等特色街区步行环境整治提升，为市民打造高品质的出行亮点打卡地。

#### **四、行业治理创新先行先导，服务软实力明显提升**

**交通治理改革创新持续深化。**全面推进交通运输“放管服”改革，海曙以更高标准狠抓“最多跑一次”改革，交通运输领域基本实现“网上办”“掌上办”“一窗办”，形成群众办理跨层级跨部门的“一件事”全流程“最多跑一次”的服务体系。法治交通建设加快推进，交通运输行政执法体系初步形成，行政执法规范化水平稳步提升。交通运输重点领域改革和市场化改革持续深化推进，交通运输综合治理体系和治理能力不断完善。

**便民利民举措不断推出。**围绕市民综合枢纽打车难困境，结合南站地下接送系统，联合网约车企业，推出打车平台进枢纽，设置专门候车、上车服务区，提高南站交通疏解能力。

## 五、存在问题

**空铁枢纽辐射能力尚有不足。**栎社机场年旅客吞吐量维持在 1000 万量级，全国排名 33 位，低于杭州、南京、厦门、青岛等城市，总体能级较弱。宁波高铁通道较少，速度较低，导致铁路出行效率不高，除杭州外，与上海等长三角中心城市的高铁出行时间均超过 2 小时，无法满足《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》提出“中心城市之间享受 1-1.5 小时客运服务”的要求。城区通达空铁区域时效性不强，主要依靠 1 条快速路，高峰期间拥堵严重。

**交通网络通达能力尚需完善。**市域快速交通体系正在逐步形成，但尚不完善，长距离出行主要依托高速公路和国省道。城西片区交通干道覆盖不强，快速路集散功能受限，城市品质有待提升。轨道交通网络覆盖有限，绿色出行比例需进一步提高。

**生态交通发展仍需深化。**海曙区生态文明建设已有显著成效，未来十五年仍需统筹推进高质量发展和生态环境保护，为高质量发展建设共同富裕样板区、全面建设现代化滨海大都市卓越城区提供交通支撑。

## 第二节 发展形势

### 一、高效融入长三角

为了更好地推动长三角一体化发展，国家发改委和交通运输部近日正式印发《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》。长江三角交通一体化规划的编制目的在于

贯彻落实长三角一体化发展规划纲要，指导长三角地区的交通运输实现更高质量的一体化发展。加快推进长三角对外交通、城际交通、都市圈交通等多种层级有效衔接和有机融合的轨道交通体系；提升港口和机场辐射能级，全面提高一体化运输效率、服务品质和融合水平，构建层次清晰、协同高效、智慧互联、绿色安全的现代化综合交通运输体系。规划提出以轨道交通为骨干，公路网络为基础，水运、民航为有效补充，以上海、南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波等为主要节点，构建对外高效联通、内部有机衔接的多层级综合交通网络。

## 二、提升城市竞争力

宁波将全面建设高水平交通强市，加快建设现代化滨海大都市，高质量发展建设共同富裕先行市。

宁波副省级城市和计划单列市红利仍在，加之港口城市地位，跻身全国大城市第一方队大有潜力，海曙区应该抓住战略机遇，发挥潜力板块、枢纽中心的优势，着力打造都市经济发展引领区、对外开放合作门户区、城乡生态品质标杆区。海曙区交通运输建设应该把握好新时代赋予交通发展的使命和新要求，聚焦落实交通强国政策，奋力打造一流设施、一流技术、一流管理，建设立体互联、布局完善的基础设施体系，打造先进适用、完备可控的交通设备，提升运输服务品质和效率，坚持科技创新、绿色集约、开放合作发展、引入精良专业的人才队伍，完善治理体系和保障措施，加快构建安全通畅、便捷高效、智慧绿色的现代化综合交通运输体

系，助力宁波弯道超车；宁波处于与宁合杭三大省会城市并列地位，海曙区应积极承接宁波分工，为其发挥都市圈核心城市作用、跻身于大城市第一梯队、打造有国际影响力的港口经济圈、建设国际化城市做出贡献。

### **三、提高民生满意度**

习近平总书记反复强调“经济要发展、国家要强大，交通首先要强起来”“‘要想富、先修路’不过时”，赋予了交通“先行官”的战略定位；强调要建设人民满意交通，明确了构建现代化综合交通体系的重点任务，提出体制机制上、方式方法上、工作措施上都要勇于创新、敢于创新、善于创新，并亲自推动建设世界一流的超级工程和“四好农村路”等民生工程。这些重要论述和重大部署，为新时代交通发展指明了方向。交通关系千家万户，联通生产生活，发展交通最根本的是更好满足人民群众对美好生活的向往。今后交通发展要坚持需求导向和人民满意标准，重点解决不平衡不充分问题，打造一批民心工程、平安工程、精品工程、廉洁工程。更加注重城乡区域交通的协调发展，补上交通短板，更广泛地惠及群众；更加注重提升交通运输服务品质，满足多层次、多样化、个性化的群众出行需求，满足快速化、门到门、经济性的货运需求，做到“人便其行、物畅其流”；更加注重群众出行体验，让出门更便捷、途中更舒心、换乘更高效。

### **四、发展绿色低碳模式**

应对区内资源要素紧张、保护与发展并重问题，坚持综

合交通体系绿色低碳集约发展模式。海曙城乡建设用地规模已出现明显倒挂，用地矛盾突出，交通供给扩容增量需要以集约化、复合化发展模式为主，积极推动既有设施用地存量改造。从交通出行模式来看，海曙生态保护压力大，交通运输是碳排放的重要领域之一。推动公路运输领域做好“碳达峰”“碳中和”工作，是加速行业绿色低碳转型、推动交通运输高质量发展的重要抓手。完善绿色交通体系，大力推进绿色出行、绿色货运，推广新能源技术在综合交通行业的应用，全力推进交通运输降碳，提升绿色化水平。

## **五、推动交通治理能力**

迎接交通行业新时期的革新冲击，推动交通治理能力现代化发展。顺应技术革新，提高交通要素资源的使用效率及精细化的管理水平。综合交通行业发展应注重新技术的应用，通过“互联网+”“大数据”等手段实现科技赋能，创新交通出行结构、运输组织方式和交通治理模式。加强综合交通治理信息化应用，提高决策支持能力，加强新业态的协同监管，推动新业态规范和可持续发展，促进综合交通科技创新不断适应时代需求，为综合交通全面协调可持续发展提供强有力的支撑。

## 第二章 指导思想与发展目标

### 第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，深入贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，学习习近平总书记在浙江考察时的重要讲话精神，在浙江建设“畅通交通示范省”的统一部署安排下，以市委、市政府高质量发展建设共同富裕先行市、现代化滨海大都市和高水平交通强市等发展目标为指引，打响“海曙创造、海曙美好、海曙品质”三大品牌。以加快建设现代化滨海大都市卓越城区为使命担当，以推动高质量发展为主题，以深化人民交通出行共同富裕为根本目的，着力打造海曙综合交通枢纽门户，着力加密交通基础设施网络，提升一体化运输服务效率，提高智慧绿色和交通运输治理能力。努力营造顺畅、高效、优质的综合交通网和高效率运输服务网，充分发挥交通对城市经济社会高质量发展的支撑引领作用，更好地满足人民群众对美好生活的新需要。

### 第二节 基本原则

**服务大局。**综合交通网规划布局要突出“一带一路”、长三角经济区、杭州湾新区、上海都市圈等区域战略和新型城镇化、乡村振兴、杭绍甬一体化发展战略的支撑作用，满足全区经济社会高质量发展需要。

**统筹融合。**统筹地上、地下、水上、空中各种交通方式，

强化衔接协调，充分发挥各种交通方式的比较优势和组合效率，发挥综合交通基础设施网络效应和规模效益，提升交通运输系统的整体性和协同性。

**优化供给。**优化交通基础设施供给结构，充分利用存量资源，扩大优质增量供给，补齐设施短板，破除无效供给，适度超前发展，提升交通基础设施供给能力、质量、效率，提高全要素生产率。

**集约绿色。**充分考虑我区资源禀赋条件和环境承载力，将生态文明理念融入交通基础设施规划建设云运营管理全过程，注重节约集约利用土地、水域、过江通道、空域等资源，促进交通与自然和谐共生，形成科学、绿色、可持续发展模式。

**智慧安全。**通过科技、政策、管理等方面创新，打造与智能载运工具协同、适应智慧运营管理的智能化交通基础设施，推动基础设施网与运输网、通信网、传感网的融合，研究新一代交通基础设施发展要求。

### 第三节 发展战略

面对交通强国、长三角一体化、全省“四大建设”及宁波全域统筹等战略部署，海曙区应提高发展站位，积极争取并充分利用区域交通资源，提升交通区位优势，面向区域促进融入长三角一体化发展，面向市域强化对宁波全域的发展带动作用，面向中心城区实现与海曙西片区的融合发展，面向片区打造一体化交通体系，推动交通品质的持续提升，提

出“**辐射长三角、畅通全海曙、协同大交通、提质新出行**”的四大交通发展战略。

**辐射长三角。**充分利用枢纽资源，提升宁波栎社国际机场能级，落实宁波西站战略定位，实现空铁联运，打造国际空港+国际海港+高铁网络的全球链接系统，全面提升综合枢纽能级。对标上海虹桥、杭州萧山等区域综合交通枢纽，承担都市圈及更大范围对外联系门户功能，形成面向长三角的总部集聚区与高端科技企业集聚区。

结合市域高速公路网规划，完善高速路网格局，加快推进海曙内部高速公路建设，优化区内高速出入口布局，实现人员物资快速集散，强化与市域中心、次中心、港口、机场和重要的工业基地的连接。

**畅通全海曙。**结合海曙区“一心两城四片”的总体布局，推进快速路建设，重点实现海曙中西片区各功能组团间快速交通联系，对内强化“一心”辐射、实现“两城”联动、加强“四片”联系，对外强化周边区域联系，实现海曙与外围片区的“快速化、大容量、直联直通”效果。完善主干路网体系，结合海曙区自身地势特征，形成平原城区“十一横十一纵”、四明山区“1+4+6”的主干路网体系，强化海曙中心区对中西片乡镇组团和重点产业片区的辐射，实现全海曙路网的全局通畅。

根据现有轨道网规划与新一轮轨道网规划研究方案，配合推进轨道建设，提出轨道优化方案建议，重点提升轨道对姚江新城、空铁新城的服务能力，进一步增强轨道对海曙西



片区的辐射。

**协同大交通。**优化公交场站分布与公交运行方式，加强建成公交区场站综合立体式开发，加快乡镇公交场站建设，降低线路重复系数，实现乡镇内部公交循环。结合未来交通发展趋势与客货运发展需求，优化现有客货运输体系，结合空、铁枢纽布局，整合客货运枢纽，提升运输效率，实现多种交通方式便捷换乘。

**提质新出行。**继续推进“四好农村公路”、美丽交通经济走廊等相关项目建设，结合海曙自身特色打造慢行通道网络。进一步优化城区路网，缓解交通拥堵问题，提升出行满意度。

以建设高品质交通作为出发点和落脚点，着力提升交通运输管理服务水平，努力实现“人便于行、货畅其流”的发展目标。实现交通品质、管养水平、交通治理水平、智慧交通、民众满意度的较大提升。

#### 第四节 发展目标

**总体定位：**现代化滨海大都市枢纽门户、卓越城区品质交通践行区、共同富裕生态交通样板区。

**规划目标：**按照“服务大局、统筹融合、优化供给、集约绿色、智慧安全”的规划原则，围绕“综合交通产业体系完善、城市产业支撑有力、民众出行满意度高”的交通强国示范城市总目标，落实交通十大举措，加快建设现代化空港、铁路枢纽，构建融合衔接的“五网”，形成“航空+铁路+公

路+水路+公共交通”综合性实体联运系统，最终以打造“民众满意交通”为核心，构建“10大系统”相融合，各种运输方式协调发展的“区域连接通畅、片区支撑有力、生态品质优异、智慧创新高效”的现代化综合交通体系。

**区域连接通畅。**进一步提升海曙区交通枢纽门户地位，重点关注对外交通便捷畅通，全面提升海曙至长三角主要城市的出行效率，缩短海曙至宁波全市域的通达时间及航空铁路枢纽的通达时间。

**片区支撑有力。**重点关注海曙区域内交通便捷度的提升，促成海曙区居民通勤时效性的再提升，坚持打造外围城镇体系间互联互通的交通网络，全面提升核心区机动化公交出行分担率。

**生态品质优异。**重点关注海曙绿色交通发展，维持推进全区美丽公路建设，推进全区绿色交通不断普及，大力提倡交通领域绿色、环保、节能高效的基本理念。

**智慧创新高效。**重点关注交通智慧化建设，做精做细交通管理，维持完善镇（乡）、街道运输服务体系建设。

**海曙区综合交通设施专项规划发展指标表**

发展目标	关键指标	对象	关键指标
区域连接通畅	1. 长三角主要城市直达时间	全区	120分钟
	2. 宁波市域通达时间	全区	30分钟
	3. 空、铁枢纽通达时间	全区	15分钟
片区支撑有力	1. 城区、乡镇上高速时间	全区	15分钟
	2. 90%居民平均通勤时间	全区	30分钟
	3. 高峰期公交机动化公交分担率	全区	70%

发展目标	关键指标	对象	关键指标
生态品质优异	1. 绿色交通分担率	全区	80%
	2. 轨道周边接驳体系覆盖率	全区	100%
	3. 能源公交占比	全区	100%
智慧创新高效	1. 客货运输场站覆盖率	全区	100%
	2. 无线公交区域覆盖率	全区	100%
	3. 智慧停车系统接入数	全区	3500个

## 第三章 枢纽筑城，打造门户海曙

### 第一节 高标准建设国际空铁一体化综合枢纽

围绕国际国内双循环战略，积极参与建设面向世界的长三角国际性综合交通枢纽集群，依托宁波西枢纽，高标准建设空铁新城，推进周边100平方公里区域综合开发和城市功能整体提升，打造宁波城市第一地标，形成海曙发展第一引擎。

栎社国际机场按照“东客西货、3条跑道、1个航站区、4座航站楼”的总体构型，分近远期建设，近期规划用地面积12.02平方公里，远期规划用地20.3平方公里。近期2030年满足年旅客吞吐量3000万人次、货邮吞吐量50万吨、飞机起降25.3万架次，在现有跑道南侧新建一条南一跑道。远期2052年满足旅客吞吐量6000万人次、货邮吞吐量120万吨、飞机起降48.3万架次，在南一跑道外侧再新建一条近距跑道。

铁路西站引入甬金铁路、甬舟铁路、通苏嘉甬高铁、甬台温高铁、杭甬客专，并建设8台16线规模的高速铁路车场，衔接通苏嘉甬、甬台温高铁、甬舟铁路等。远期至2050年增加的铁路线有甬金高铁、杭甬货运通道、杭甬城际等，预留建设8台17线规模的城际铁路车场，衔接沪甬城际、杭甬城际、甬金高铁等线路。海曙区全力配合宁波市提升铁路枢纽城市地位，配合铁路项目的建设，重点推进宁波西站方案研究，争取实现西站功能最优化。

## 第二节 高质量打造空港货运枢纽

以空铁枢纽为依托，谋划空港生产服务型国家物流园区。建设与城市产业发展需求精准匹配的仓储配送设施和物流信息平台，加快完善农产品物流和冷链物流设施，鼓励传统运输、仓储企业向供应链上下游延伸发展，提供原材料供应、中间产品和产成品储运、分销等一体化及供应链金融、信息追溯集成服务，打造支撑产业链和供应链协同发展的生产服务型国家物流枢纽。

以空港物流园区为依托，规划建设航空快递功能集聚区，扩大航空运输业务规模，打造服务高附加值航空快件为特色的临空快递智慧综合体。

在横街和鄞州之间预留空港南货运枢纽用地，满足远景空港货运进一步发展需求。

## 第三节 高效率转型升级公路客运枢纽

协调公路客运站与城市综合枢纽功能关系。加强公路客运站与机场、火车站的整合与高效衔接，推动外围市、县新建公路客运站与综合交通枢纽共建共享。协调公路运输与铁路、航空之间的关系，通过交通资源共享，提高综合枢纽的服务水平和效率，促进道路客运与不同运输方式间的顺畅衔接与快速转换。

鼓励客运站以商养站的经营模式。以空间闲置资源较多的客运场站为重点，转变场站经营模式，引导场站经营主体以租赁、承包或联合经营等多种形式结合商业、办公、旅游

集散中心、物流中心等多种功能业态进行混合开发。拓展客运场站发展商办、旅游、物流及公交首末站、城配车辆停靠站等关联增值服务。多种增值服务的创新为客运场站注入新活力以提高营运收益，并促进客运场站有机融入城市功能。探索结合多种业态，推动段塘客运中心站功能提升。打造形成 1-2 个客运场站混合开发经营样板。

## 第四章 路网联城，建设畅通海曙

### 第一节 优化高速公路网，积极融入都市圈交通网

适应城市空间格局优化和城市发展需求，将杭甬高速（绕城内部分）改造为城市快速路，推进城西南北两侧用地融合发展；结合西枢纽开发建设，优化改造绕城高速西南段线型，增加城西空铁新城城市开发建设腹地。届时海曙区境内形成“一环两射”的3条高速公路及4个高速出入口。

3条高速分别为：绕城高速、杭甬高速、甬金高速。

4个高速出入口分别为：大隐、横街、宁波西、洞桥。

海曙区内规划高速公路体系

类型	道路名称	规划调整	交通功能
一环	绕城高速 (局部改线)	绕城高速外移(宁波西枢纽影响段)：由横街互通至鄞城大道经朝阳互通接回	海曙至市区外围间快速通达，疏解穿城交通，减轻中心城区交通压力，承担部分疏港功能
两射	杭甬高速 (局部取消)	取消绕城以内段高速功能	取消绕城以内段高速功能，实现海曙西向与杭州方向及东向与鄞州、北仑中心区的联系
	甬金高速 (起点段调整)	起点随绕城高速改线而调整	实现海曙与南向奉化、金华方向的联系，是舟山港集疏运体系的主通道

### 第二节 加快推进快速路联网工程，助力现代化滨海大都市建设

结合海曙“一心两城四片”空间发展格局，在现有快速路网规划的基础上，将广德路北延（环城南路-尹江路）、鄞城大道、秋实路等提升为快速路，对外强化与鄞州、奉化、江北及余姚等方向的通道联系，加快宁波都市融合发展；新

建空港大道、通港大道等快速路，完善西枢纽对外的快速路网络体系，支撑片区的快速发展。打造海曙区“四横三纵三联”的快速路网布局。

海曙区规划快速路网规划体系

类型	线路名称	交通功能	建设性质
四横	通途路	海曙与余姚、三江片区的快速链接	快速化改造
	环城南路	海曙高桥、集士港与宁波东片区的快速链接	在建
	鄞州大道	海曙集士港、古林与鄞州等快速链接	快速化改造
	S309 省道	海曙鄞江、洞桥与东钱湖片区的快速链接	快速化改造
三纵	秋实路及南延	海曙高桥、集士港与江北、奉化的快速链接	新改建
	机场路	海曙东片与江北、奉化的快速链接	现状
	广德湖路	宁波市区与鄞州、奉化的快速链接	快速化改造
三联	夏禹路	机场路与宁波南站的快速链接	现状
	空港大道	西枢纽与秋实路、机场路的快速链接	快速化改造
	通港大道	西枢纽与秋实路、机场路的快速链接	新建

### 第三节 完善区域主次干路，支撑城市重点片区开发建设

根据海曙区“半山半城”格局以及东西区域路网发展不平衡等特点，结合规划快速路网，优化区域干线路网体系，形成城区“十一横十一纵”主干路网布局，山区“1+4+6”干线路网格局（1条四明山大环线+4条特色风景环线+6条山区对外联络线），实现海曙西部与海曙中心城区的衔接，强化海曙中心区对海曙西南部组团的辐射，支撑重点片区发展。



海曙区“十一横十一纵”城区主干路网体系

类别	名称	范围	建设性质
一横	新星路—环城北路	余姚江至望童北路	新建
		望童北路以东	现状
二横	甬梁线	绕城高速以东	现状
		通途路至绕城高速	改建
三横	汇士路—望童路	横鄞线北延—秋实路	改建
		秋实路—薛家路	改建
四横	联丰路	横鄞线以西	新建
		横鄞线以东	改建
五横	布政路—四明路	横古路—广蔺路	新建
		广蔺路—聚才路	现状
		聚才路—奉化江	新建
六横	云林路	广泽路—机场路	改建
七横	鄞县大道	阳光路—奉化江	改建
八横	古中路—空港大道地面主干路—句章路	横鄞线—秋实路	改建
		秋实路—机场路	改建
		机场路—奉化江	新建
九横	站南主一路	秋实路—奉化江	新建
十横	龙溪线—荷梁线	龙溪隧道—奉化江	改建
十一横	张鄞线	鄞里线—奉化江	改建
一纵	解放路	奉化江—余姚江	现状
二纵	望京路—长春路	柳汀街—兴宁桥	现状
三纵	环城西路—甬临线	鄞州大道以北	现状

类别	名称	范围	建设性质
		鄞州大道-奉化界	现状
四纵	薛家路	环城北路-蓝天路	新建
		蓝天路-环城南路	现状
		环城南路-鄞州大道	新改建
五纵	庙洪路-阳光路	姚江西路-中山路	新建
		中山路-联丰路	改建
		联丰路-鄞县大道	新建
六纵	学院路-新典路	通途路以北	新建
		通途路至联丰路	改建
		联丰路-机场路	新建
		机场路以东	现状
七纵	梁祝路-聚才路	梁祝小镇-秀丰路	现状
		秀丰路-望童路	新建
		望童路-工贸三路	新建
		工贸三路-鄞县大道	现状
八纵	集古路	甬梁线-鄞县大道	现状
九纵	广泽路	中山路以北	新建
		中山路-鄞县大道	现状
		鄞县大道-甬临线	新建
十纵	G228 国道	余姚江-奉化界	新建
十一纵	横鄞线	横街镇以北	新改建
		横街镇-鄞江镇	现状
		鄞江镇以南	现状

海曙区“1+4+6”山区干线路网体系

类别	路段名称	范围	建设性质
四明山大环线	规划S309	大皎至小皎公路-望童线	现状
	大皎至小皎公路	全线	拓宽改造
	细北线	细岭-李家坑	拓宽改造
	龙铜公路及西延	龙溪线-茅镬大桥	新改建
	龙溪线	龙铜线-乌头门	现状
	规划S309	乌头门-章毛公路	改造提升
	章毛公路	全线	现状
	望童线	大雷村-规划S309	新改建
一环	横街绿色环 (景观、旅游、产业为主题)	上大线(望童线—余姚)	提升
		望童线(上大线—乌岩至仓明公路)	提升
		乌岩至仓明公路(全线)	改建
二环	章水红色环 (革命、水库、生态为主题)	规划S309(密北线—细北线)	改建
		细北线(海曙界全线)	提升
		密北线(海曙界全线)	提升
三环	龙观黄色环 (文化、景观、休闲为主题)	大庄至观顶公路(全线)	现状
		厂跟至观顶公路(全线)	改建
四环	鄞江褐色环 (民俗、文化、古村为主题)	规划S309(龙观段)	改建
		龙兴路(规划S309—龙溪路)	现状
		龙溪线(龙观段)	现状
		鄞里线(全线)	改建
一联络	望童线	大雷村-鄞县大道	改建
二联络	规划S309	乌头门-洞桥出口	新建
三联络	龙溪线	龙铜线-奉化界	新建
四联络	细北线	密北线-余姚界	改建
五联络	规划S309	望童线-余姚界	改建
六联络	上大线	乌仓公里-余姚界	改建

## 第五章 绿色塑城，营造品质海曙

### 第一节 建设轨道上的海曙

规划形成 8 条轨道线网规模，优化 2、6、9、12 号线，更好服务海曙的城市开发建设。

轨道交通 2 号线：在已有线位上通过西侧绕行规划跑道，连接宁波西枢纽南侧，实现枢纽南北方向串联。

轨道交通 6 号线：规划宁波西站作为起点站，并设置快速列车越行站，有效缩短西枢纽与市区组团通行时间；远期向南延伸至方桥片区，强化西枢纽与奉化方桥片区联系。

轨道交通 9 号线：调整 9 号线线位，将新线位接入宁波西枢纽，构建轨道交通南北向联系通道。

轨道交通 12 号线：将宁波西枢纽与余慈市域线、宁象市域线快速串联，构建余姚、慈溪—西枢纽—象山快速通道。

其中轨道交通 9 号线改线接入西枢纽，构建轨道交通南北向联系通道，轨道交通 12 号线接入西枢纽，构建余姚、慈溪—西枢纽—象山快速通道。轨道交通 2 号线、6 号线越站运行，提升通行效率。

### 第二节 优化常规公交服务

实现公交无缝对接机场、城市城际轨道和公交直通主要景区，推动海曙区实现城乡公交顺畅对接，提升公交服务水平。建设智慧公交系统，提高公交线网规划、线路调整和投放的科学决策水平，实施公交运行智能化监控，提供公交运

行状况公众信息服务等。建立公交专用道车载违章抓拍监控系统，实现通行公交专用道公交车辆100%覆盖。开展公交优先通行信号系统建设工作，在市区公交客流量较大且有条件的主干道进行公交优先信号配置，减少公交车辆在交叉口的等候时间。

构建四级客运（城际、城市、县乡、镇村）一体化网络，规范层级间运输接驳管理，提升接驳效率和换乘体验。继续巩固现有的运输服务成果，结合新增轨道交通线网，进一步优化调整现有跨市公交线路，按需新增调整跨市公交线路。以新型城镇化发展为契机，完善城乡一体客运服务，推进城镇客运班线公交化运营。

夯实公交场站保障，支撑公交停保、维修和始发等功能。

### 第三节 改善慢行交通环境，倡导海曙慢城慢生活

构建“一横一纵”的绿道主轴，其中一横为西塘河-中山路轴线，一纵为沿山绿道轴线。

以“十品打造、四款创新、六环带动、五营培育、五寻统领、一线整合”的方式创建海曙全域游步道总体布局。

十品打造：打造十大精品游步道，龙鹫登山游步道、惠明许家游步道、大嵩湾游步道、杖锡游步道、清修岭游步道、晴江岸游步道、毛岙游步道、茅垟山游步道、中坡山游步道、西塘河游步道。

四款创新：创建四款人气游步道，横街朱敏村“村底游步道”、龙观上半山村“树顶游步道”、鄞江晴江岸村“竹

筏漂流道”，章水崔岙村“踏水游步道”。

六环带动：贯通六条片区游步环线，绿谷龙观环线、四明问秋环线、毛岙寻芝环线、竹海山居环线、水运古镇八字环线、运河印象大环线。

五营培育：培育五大游步道服务基营，鄞江古镇大本营、龙观龙峰村大本营、章水大本营、李家坑大本营、横街惠明村大本营，提升旅游休闲和公共服务功能。

五寻统领：统一五类主题游步道发展，按“四明寻彩”、“甬城寻根”、“红史寻踪”、“运河寻味”、“山野寻趣”五个系列进行游步道主题归类，通过主题引领提升方向。

一线整合：整合百公里海曙毅行线路。依托海曙游步道资源分布，通过范围建设游步道连接线，新城鄞江古镇-龙峰村-龙谷村-樟村-大雷村-竹丝岚村-童皎村-杜岙村-杖锡村-李家坑村，长约百公里的“毅行海曙”徒步路线。

## 第六章 数创融城，助推智慧海曙

### 第一节 搭建智慧海曙交通出行体系

围绕“通畅、智慧、绿色、美丽”的发展理念，以信息化与行业业务的深度融合为抓手，向科技要生产力，促进交通运输服务方式、运营组织方式、管理决策方式等转型升级，发挥海曙智慧交通指挥中心的功能作用，到2035年，基本建成适应现代交通运输业发展要求的，具有海曙特色和示范意义的智慧交通体系。在缓解交通拥堵、增强公共交通吸引力、提升综合交通运行决策能力、提高出行信息服务水平四个方面取得突破，基本实现出行服务人性化、行业管理精细化、交通决策科学化。

### 第二节 推进智慧停车系统建设

考虑在机场、铁路站、中长途客运站、地铁站等设置社会车辆“P+R”停车场等接驳停车场站。打造“货截流、人换乘”，分区有特色的停车网络，以合理的配建标准基本实现车位供需平衡，以差别化的停车政策和合理的公共停车场布局实现静态交通与动态交通的协调。明确三类停车分区的停车供给、管理策略，实施差异化的车位供给。

全面对接“甬城泊车”系统，在实现全区路内停车全覆盖基础上，逐步推进路外公共停车接入“甬城泊车”，逐步实现不停车收费；稳步推行在主要商圈、综合性医院的预约停车、共享停车等举措，全面推进智慧停车在海曙先行先导。

## 第七章 保障措施

### 第一节 强化规划体系保障

积极利用当下国土空间调整的契机，充分发挥规划对优化交通布局、安排项目时序、集约利用资源等方面的指导作用。进一步将现代交通发展纳入区域发展的总体规划，做到交通与经济社会发展同步规划、同步保障、同步实施，推进“多规合一”。成立全区现代交通建设领导小组，研究决定全区交通发展中的重大政策性事项、协调解决交通建设中的重要问题。制定规划任务分解落实方案和行动计划，对主要目标和重大任务，落实责任人、制定路线图、明确时间表，健全规划衔接协调机制。

### 第二节 强化资源要素保障

加大财政支持力度，统筹国有资产、财政性资金、政策性资金和企业自筹资金的四合一使用，引导商业银行加大信贷支持力度，争取政策性开发银行更大力度支持，鼓励企业直接融资，确保工程资金需求。

### 第三节 强化规划监督评估

加强对规划实施的跟踪、监测和预警工作，特别是对重大项目、重点工程和重要任务，要进行定期跟踪分析，根据形势变化和规划执行情况，适时进行必要的修订，增强实施规划的科学性和针对性。建立对规划的执行考核评估制度，



规范评估主体和评估程序，将规划实施考核评估工作纳入规范化、制度化轨道。切实做好规划的中期评估工作，完善独立评估机制，对中期评估中发现的问题及时制定解决对策，保证规划目标的顺利完成。

#### **第四节 强化人才资源保障**

深入实施“人才强交”战略，加强人才引进与培养，统筹各类人才队伍建设，制定吸引国内外优秀人才的配套政策与措施，完善交通运输人才引进和选聘办法。采取多岗位锻炼与对外合作交流相结合、梯队建设与团队建设相结合、“产、学、研”相结合的方式，培养一支数量充足、结构合理、素质优良、勇于创新的交通人才队伍。

#### **第五节 强化行业宣传引导**

加强新闻宣传，创新宣传模式，抓好交通运输重大题材的策划宣传，加强与社会媒体的联系沟通。畅通新闻宣传信息网络，加强新闻宣传体系建设。提升新媒体运用水平和突发事件舆论引导能力，注重引导网络媒体传播行业“正能量”。进一步加大网络媒体的跟踪分析。