集美区"十四五"综合交通发展规划

集美区建设与交通局 厦门市国土空间和交通研究中心 二〇二一年十一月

目 录

第一章 发展基础	1
一、 片区发展概况	1
二、 综合交通网络初步成型	2
(一)铁路网络基本成型	2
(二) 骨架路网逐步完善	2
(三)公交服务不断提升	3
(四)配套服务设施持续优化	4
(五)综合治理稳步推进	4
三、 现状问题与发展短板	5
第二章 发展趋势	7
一、"十四五"时期区域层面规划	7
二、"十四五"时期厦门城市发展形势	8
(一) 构建综合立体区域交通网络	9
(二) 发展高品质城市交通网络	9
(三) 建设人民满意的现代运输服务体系	9
三、"十四五"时期集美区发展趋势	9
(一) 加强与区域枢纽联系功能	10
(二) 全面加快骨干设施建设	10
(三) 提升交通出行环境品质	10
(四) 完善停车设施供应	10
(五) 推动交通领域信息化发展	11

第三章	总体要求	12
一、指導	寻思想	12
二、基	本原则	12
三、发	薎目标	12
目标一:	加强区域枢纽建设和衔接配套	13
目标二:	完善城市交通设施网络体系	13
目标三:	升级公交慢行服务水平	13
目标四:	出行方式协调发展	14
目标五:	优化停车资源配置	14
目标六:	建立智慧交通管理体系	14
第四章	主要任务	16
一、加强	区域枢纽衔接配套,提升集美区域竞争力	16
二、推动	公共交通融合发展,增强进岛及环湾联系	17
三、加强	重点片区交通治理,打造高品质交通网络	23
四、强化	2片区道路网络,支撑新城快速发展	24
五、延伸	理康宜行的绿色网络,提升慢行交通品质	28
六、完善	停车设施布局,缓解停车难	30
七、完善	物流与货运交通运输体系	34
八、提升	H精细化交通管理水平	35
九、促进	掛业态新模式发展	35
第五章	保障措施和推进机制	37

第一章 发展基础

集美区位于厦门岛西北部,十三五时期,集美区坚持稳中求进,立足新发展阶段,贯彻新发展理念,积极服务并深度融入新发展格局,全方位推动高质量发展超越。2020年GDP实现822.41亿元,生产总值较上年增长5.5%,城乡居民人均可支配收入增幅高于经济增速,成为全市首个国家"全域旅游示范区",全市唯一入选省级县域集成改革试点。

城市发展,交通先行。交通是经济社会发展的重要基础和基本保障。完善综合交通体系建设和发展,对于进一步发挥集美的区位优势,打造"一心两翼四片"的城市总体空间格局和推进岛内外一体化发展具有重要意义。集美区牢牢把握交通"先行官"定位,紧紧围绕"岛外大发展"的工作要求,大力推进铁路设施、道路网络、公共交通、交通管理等多方面的建设。至"十三五"期末,集美区交通运输服务品质稳步提升,全面支撑厦门交通强国建设试点城市的有序推进。

一、 片区发展概况

根据第七次全国人口普查数据,集美区常住人口约 103.7 万,建设用地面积 93.7 平方公里。居住用地主要位于杏林、杏滨、集美旧城片区;商务用地主要集中在新城核心区;工业用地集中在后溪、机械工业集中区、北部工业区和杏林中亚城工业区;教育用地集中于大学城和集美旧城。

集美区日平均出行次数为 2.66 次/人·日,主要为区内出行,占比约为 87.76%,其次为厦门岛。区内联系主要集中在杏林、杏滨、大学城和侨英等片区,交通走廊和山水格局的分隔造成部分片区之间联系

较为薄弱。

二、 综合交通网络初步成型

(一) 铁路网络基本成型

集美区拥有全国沿海快速铁路通道上的重要枢纽——厦门北站,现状福厦铁路、龙厦铁路、厦深铁路、鹰厦铁路以及在建福厦高铁均汇聚于此。2020年厦门北站日最高到发旅客量已超过10万人次。

货运场站包括杏林货场和前场铁路货场。前场铁路货场横跨集美、海沧两区,已初具规模,是我国铁路货运最大的集散地之一,将建成国际一流物流基地,担负起厦门物流产业向外省及全国拓展的重任。

(二) 骨架路网逐步完善

高速公路:集美区现状共有沈海高速、厦沙高速 2 条高速公路,设有 3 个高速公路出入口。日均进出车流量 56959 辆,约占全市总流量的 54%。

普通国、省道: 新 324 国道(集美段) 2018 年底全线通车,经过集美区的普通国道共有 3 条: G324、G319、G228;普通省道有 3 条: S209、S217、S507。

城市道路:集美区的"八横八纵"骨架路网基本形成,拥有 3 桥 1 堤四条出入岛通道衔接厦门岛,跨岛联系较为便捷,集美大桥桥头立交提升改造已启动,新 324 国道全线通车,同集路改造提升,实现主线无红绿灯。西滨路、杏滨路提升改造已完成。软三片区、新城核心区道路建设持续推进。至 2020 年底,现状快速路长度约 66.5km,主干路长度约 161.1km。路网密度 7.84km/km²,与规范值 8 km/km²

存在一定差距,主要原因是次支路建设相对滞后,现状路网存在较多断头路。

农村公路:集美区大力推进农村公路的建设规模,衔接主要行政村、旅游景点、工业园区、物流园区,促进城乡交通一体化发展。现状农村公路网总里程为 163.4 公里。二级公路 3.3 公里、三级公路 29.2 公里、四级公路 119.3 公里,等外级公路 11.6 公里。高等级农村公路占比低,低等级占比高,道路等级分布不均匀。

(三) 公交服务不断提升

轨道交通:积极推进轨道线网的建设。轨道一号线于 2017 年 12 月 31 日正式开通,全长 30.23 千米,途径集美区与厦门岛,设站 24座,其中 11 个位于集美区,地铁四、六号线建设正在加快推进。截至 2020 年底,集美区轨道交通日均客流量 7 万人次。轨道交通出行比例较低,仅 0.17%。

BRT: 经过集美区的 BRT 共有快 1、快 2、快 5、快 6 四条线路, 联系厦门岛在集美区共有 11 个站点, 日均客流量 17.5 万次。

常规公交: 截止 2020 年底,集美区的公交线路共计 85条,15km以上的公交干线超过 70%,微循环线路较少。公交线网密度 2.6km/km²,中亚城、侨英片区的公交线网密度未达到规范对中心区公交线网密度 3-4km/km²的要求。公交站点 383个,公交站点 500米覆盖率(建成区)接近 80%。日均客流量为 26.4 万人次。常规公交出行占比 11.62%,提升空间较大。区内现状共有 18 个公交场站,主要分布在杏林、杏滨、集美、侨英街道。

特色公交:区内积极推出城际公交、网约公交、旅游公交微循环

公交等特色公交产品,持续提升市民公共交通出行体验。推进轨道交通1号线配套公交衔接方案,推动园区与轨道交通站点接驳电动小巴常态化运营,初步实现轨道交通与常规公交一体化运营管理。

长途客运站:在集美区拥有集美长途客运站、杏林长途客运站及 后溪长途客运站 3 个长途客运站,其中后溪长途客运站正在建设当中。

(四) 配套服务设施持续优化

停车设施:区内的公共停车泊位持续增长,结构基本合理。现状共有停车场 1180 个,停车泊位数约 19.7万,高于全市平均水平,与机动车保有量比值为 1.29,满足规范要求,但由于分布不均衡,旧城区存在停车压力。

慢行设施:集美区不断提升片区的慢行系统。结合新建、改建道路增设自行车专用道;大力推进健康步道的建设,主要有:环杏林湾步道、滨海旅游浪漫线、天马山步道、风景湖步道、后溪步道、瑶山溪步道,步道总里程约47.1km。

(五) 综合治理稳步推进

交通管理:交通改善方面,为协调跨岛通道的资源利用,集美区对进出岛通道的桥头片区以及集美大道等主要集散通道沿线进行交通改善,提升通道的疏散能力。为提升轨道交通的无缝衔接,对轨道一号线沿线交通配套进行完善。交通安全方面,依托市交通运行监测指挥中心、"四桥两隧"监控中心等信息管理平台,实时动态监测集美区进出岛通道,及时保障安全畅通,提升应急效率。通过"智慧眼"执法仪、设置电子围栏等技术手段,提高精准执法成效。

智慧交通:建设精准服务、动态科学决策、高效便捷运输、有效安全防控的智慧交通系统。集美区大力推进车路协同系统应用,目前已具备 C-V2X(蜂窝车联网)网络覆盖的智慧站台,能够有效提升群众共享出行服务能力,推动综合运输智能化发展。

绿色交通:积极投放新能源和清洁能源车辆。加快推进新能源纯 电动公交车的推广应用,全面淘汰营运黄标车。

三、 现状问题与发展短板

过境交通网络对片区造成的分割影响较大:集美区交通枢纽地位 突出,因福厦铁路、厦沙高速、沈海高速以及途径集美区的快速路等 过境交通路网对片区用地形成分割,铁路穿越通道等组团间便捷的联 系通道较少,造成片区交通的阻隔。

跨海通道能力不足制约集美与本岛的联系:集美区每日与厦门岛的机动化出行量约 28.6 万人次,占集美区机动化总体出行的 9.6%,既有进岛通道的常态化拥堵,造成出行时间的增加,对集美区与本岛的联系造成影响。

未充分利用海岸线推动港口建设:集美区拥有良好的岸线资源, 现状缺少港口枢纽,水上交通难以发展。

城市交通网络发展不平衡不充分,集散交通组织压力较大: 现状城市路网次支路建设相对滞后,路网通达性不足,区内主要集散通道较少。片区受村庄拆迁限制,现存较多断头路导致微循环较弱,现状路网密度 7.84km/km²,未达到规范值 8 km/km²的要求,片区交通主要集中在集美大道、同集路、杏前路等少数集散通道上,造成组团间联系通道经常性拥堵,难以适应集美区的高质量发展。

农村公路的道路等级较低:农村公路"两多两弱"状况仍较为突

出(即低等级、单车道路多,安保、防毁设施弱),沥青路面铺装率较低,部分旅游资源、产业开发、沿线人口密集村庄的交通需求尚得不到充分满足。农村公路配套的交通设施不够完善,一定程度上影响乡村休闲旅游业的发展。

公共交通接驳能力有待提升:大运量公共交通走廊对人口和岗位聚集作用不够,轨道交通站点的交通一体化设计不足。现阶段公交线路和站点基本覆盖全区,但与轨道的衔接不够紧密,微循环公交线路较少,片区仍然较依赖机动化出行,轨道交通的出行比例仅 0.17%,公交(常规公交+BRT)的出行比例仅 12.75%。

停车资源分布不均,乱停车现象普遍:区内停车资源发展具有一定的不均衡性,中亚城片区、机械工业集中区等片区路外公共停车位不足,对路内停车依赖较高。停车缺乏有效监管,部分地区乱停车现象严重。

慢行系统不连续,配套设施不完善:集美区山水资源丰富,步道与自然资源的结合不够充分,部分步道慢行空间局促且不连续,现状品质较低,且人性化设施配套不足。

第二章 发展趋势

一、十四五"时期区域层面规划

(一) 福建省"十四五"综合交通运输发展规划

到 2025 年,初步形成便捷联通两大协同发展区,覆盖所有地市、基本覆盖县级行政节点,全面对接周边省份的"四轴六廊"综合运输大通道。

加快厦门国际性综合交通枢纽建设,重点打造厦门翔安机场、厦门高崎机场、厦门北站、厦门国际邮轮母港等门户型综合客运枢纽; 建设厦门站、厦门东站等地区型综合客运枢纽,力争实现新建综合客运枢纽换乘距离小于300米,换乘时间小于5分钟。

构建"强引领、多支撑"快速交通网,以厦漳泉、福州都市区为核心,加快推进福厦高铁,开展厦金铁路通道前期研究。重点推进沈海高速公路福厦段扩容二期、厦门第二东通道等项目建设。到 2025年,基本实现厦门 2~2.5 小时快速通达省内各区市。持续推进厦门城市轨道交通建设,重点建设厦漳泉城际轨道交通 R1 线,到 2025年,两大中心城市之间、中心城市至都市圈内部 1 小时通勤交通圈基本建成。

全力建设厦门国际航运中心。加快打造海沧集装箱核心港区、东渡邮轮母港,完善服务古雷大型临港石化产业基地的配套港口基础设施,开辟翔安集装箱新港区。着力发展智慧港口、邮轮运输、港口物流等新兴业态,推动港口高质量发展。

(二) 闽西南协同发展区发展规划

闽西南地区规划形成"一核三湾两带两轴"区域发展格局,提出

构建现代综合交通网络,主要包括以下几个方面:

构筑衔接顺畅的区域轨道网络:加快推进福厦客专、兴泉铁路等建设,形成闽西南内部及与闽东北之间的重要交通纽带。开展南昌至厦门(福州)铁路等项目方案研究。积极争取改造提升鹰厦等既有铁路以及福厦、龙厦、厦深铁路货运或城际化客运能力。推进厦漳泉城际轨道交通 R1 线建设,加快厦门地铁 6 号线漳州角美延伸段前期工作。统筹做好城际铁路与城市轨道、干线铁路规划衔接,逐步构建多方式、大容量、高效率的区域城际轨道交通体系。

优化提升区域道路网络布局:以厦漳泉快速公路运输网络为核心,加快完善闽西南高速公路网络。提升互联互通水平,加强高速公路与沿海港口、重要城镇、经济开发区、产业园区、城市新区、物流场站和城市交通主要干道的连接。

打造陆海互通高效的航运枢纽:加快厦门东南国际航运中心建设,优化闽西南各港口发展方向和功能定位,形成优势互补、互惠共赢的港口、航运、物流设施和航运服务体系,打造对接长三角和珠三角、服务内陆腹地的现代化港口群。以疏港铁路和公路为重点,统筹港口、铁路、公路、内河港口等联动发展,重点强化重要港区与铁路、高速公路的对接,加快港口疏港铁路建设,完善"最后一公里"路网,提升港口快速集疏运能力。

提升综合交通枢纽辐射能力: 加快建设厦门国际性综合交通枢纽建设,按照"零距离换乘,无缝化衔接"的要求,着力打造集铁路、公路、机场、城市交通于一体的综合客运枢纽,推动具备条件的客运枢纽与城市综合体紧密融合发展。

二、"十四五"时期厦门城市发展形势

(一) 构建综合立体区域交通网络

厦门作为国际门户枢纽城市,不断提高国家铁路枢纽能力,加强国家物流枢纽建设,全面提升城市服务能级,支撑具有核心竞争力的中心城市服务功能。

闽西南协同发展区、厦漳泉同城化发展水平持续提升。通过构筑 衔接顺畅的区域铁路交通网络,高效互联的区域快速公路网络,支撑 "两岸双向互济、山海内外联动"的区域协同发展格局。

(二) 发展高品质城市交通网络

完善全市道路网络,推动公共交通网络融合发展,拓展健康宜行的慢行网络,着力提升绿色交通服务品质,推进"轨道交通+步行"的绿色出行服务体系,大力发展交通基础设施建设,打造多元化的公共交通体系,构建一体化的绿色交通网络。

(三) 建设人民满意的现代运输服务体系

厦门市作为第二批交通强国建设试点城市、国家重要的创新中心,打造绿色便捷的公众服务体系,构建高效经济的现代化交通物流体系,推动厦门市交通运输由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变。在公众出行服务方面,"十四五"时期全市出行总量将增加至1470万人次/日,出行目的也日趋多样化,应加强前瞻性,引导出行"服务化",推进智慧交通不断升级,实现多模式交通出行提质。绿色物流、智慧物流是"十四五"时期物流发展重点领域,需注重城市末端配送的绿色化、智能化,切实做到提效降本。

三、"十四五"时期集美区发展趋势

十四五时期集美区牢牢把握厦门市的交通发展机遇,加快建设现代化综合交通运输体系,努力实现"进出岛畅起来、环湾串起来、区内快起来",着力打造文旅交融的枢纽强区。

(一) 加强与区域枢纽联系功能

集美作为东南沿海区域重要交通枢纽,依托厦门国际门户枢纽城市,交通强国建设试点城市的建设,应充分利用交通区位的有利条件,进一步发挥铁路枢纽优势,加强厦门北站的枢纽辐射功能,支撑厦门成为海峡西岸城市组群核心城市、粤闽浙沿海城市群核心城市,深度融入闽西南协同发展区、海峡西岸经济区的快速发展。

(二) 全面加快骨干设施建设

集美区与海沧、同安、翔安的环湾联系不断加强,与厦门本岛交通联系持续增强,应加快构建市域轨道和快速路"双快"交通设施建设,提升集美区交通枢纽的优势。

(三) 提升交通出行环境品质

针对步道网络空间局促、连续性不强的特点,集美区应依托良好的生态资源,积极推动步道的建设实施,构建"绿色、连续、生态、经济"的步道网络,提升居民出行的安全感、幸福感、舒适感、满意度。

(四) 完善停车设施供应

推进公共停车场的建设,缓解老城停车压力,配套新城发展。利用"互联网+"智慧停车模式,引导各类型车位补充夜间停车短板,盘活停车资源,推动停车泊位的开放共享。

(五) 推动交通领域信息化发展

积极融入厦门市公共交通车路协同应用等交通强国建设试点工作,推进5G无线通信网络建设和深度覆盖,推动交通运输领域新型基础设施建设。

第三章 总体要求

一、指导思想

落实中共中央、国务院《中共中央关于制定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的建议》等重要文件、《交通强国建设纲要》重大战略部署,依据《厦门市集美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》、《厦门市"十四五"综合交通运输发展规划》,围绕"人民满意、保障有力、世界前列"的交通强国建设总目标,牢牢把握交通"先行官"定位,以高质量发展为根本要求,充分发挥集美区的区位优势和发展基础,构建高效通达的综合交通网络,打造高品质的城市交通。

围绕集美区"一心两翼四片"的空间布局,加强综合交通规划与城市空间的统筹协调,强化公共交通引导,构筑人民满意的现代化交通运输服务体系。大力推动智慧交通发展,全面支撑厦门"两高两化"城市建设。

二、基本原则

统筹协调、先行支撑、科学可行、适度超前。

三、发展目标

集美区"十四五"阶段全力配合厦门国家枢纽城市的建设要求, 紧紧围绕跨岛发展的战略部署,助力构建完善高效的区域交通网络、 打造高品质的城市交通网络、构筑人民满意的现代运输服务体系、建 立智慧交通管理体系,完善交通行业治理体系,农村公路提质发展, 全面支撑厦门交通强国建设试点城市的有序推进。

目标一:加强区域枢纽建设和衔接配套

集美区作为东南沿海重要交通枢纽,十四五期间厦门北站将引入福厦高铁,全面接入国家高速铁路干线网络,对外交通联系大幅度增强;依托厦门北站建设城市航站楼,提升出行的便捷程度。在发挥枢纽优势的同时,积极加强铁路枢纽接驳配套,提升集美区的区域竞争力。

大力发展海铁联运、多式联运,鼓励铁路、公路等运输方式与国际集装箱班轮有效衔接,打造多式联运物流服务链条。强化前场陆路枢纽与海沧港区的无缝衔接。

目标二:完善城市交通设施网络体系

加快高效快捷的城市轨道线网建设,建成岛外环湾快线地铁 4号 线和地铁 6号线,枢纽集疏运体系逐步完善,集聚岛外片区客流。

在城市道路方面,完善快速交通网络,建设均衡服务的主次干路体系,加密微循环路网,提升路网的通达性。

在农村公路方面,提升公路等级,提高路网的密度和通达性,实现城乡交通一体化,全面提升农村客、货运服务水平。

通过完善集美区综合交通设施网络,充分发挥轨道交通和城市快速路网的优势,加强片区间的交通联系,推动集美区形成"一心两翼四片"的空间格局。

目标三: 升级公交慢行服务水平

在公交方面,持续推进公交优先发展,建设高品质、具有竞争力的公交系统。新建公交场站,推动公交专用道的建设,加密公交支线和微循环线路,增强公交的吸引力和服务水平。

在慢行方面,结合区内生态资源,将步道有机连接成网。对现状标准较低的步道,提升其步道品质。完善步道的配套设施,增加步道的系统连通性和生态景观性。结合新城建设和老城更新及村庄改造等开发建设计划,推进慢行系统的建设。

目标四: 出行方式协调发展

构建"以枢纽为核心,协调各种交通方式,形成集约、高效的交通体系"以及"轨道衔接顺畅、公交覆盖全面、交通配套完善"的交通布局,完善公共交通接驳设施,提升公共交通出行比例。

目标五: 优化停车资源配置

加快推动公共停车场的建设,缓解集美老城区的停车压力,配套 新城的快速发展。实施差别化收费制度,优化路内停车布局。积极出 台停车共享政策,引导非住宅配建闲置车位补充公共停车短板。

目标六:建立智慧交通管理体系

在智慧交通方面,建设 BRT-5G 车路协同系统,促进 BRT 系统与车路协同系统融合发展。以 BRT 车路协同测试为基础,推动车路协同的应用场景。推进 5G 无线通信网络在厦门北站等重要枢纽站、场站等重点集散地的深度覆盖。打造"多种道路环境下无人驾驶汽车测试"示范基地。

在交通管理方面,提高交通精细化管理水平,积极改进交通安全管理,提升综合交通系统整体运行效率。

表 1 集美区"十四五"综合交通发展规划主要指标表

发展目标	指标 分类	具体指标	单位	2020年	2025 年
区域层面		铁路营业里程	km	23.6	40
		轨道交通营业里程	km	15	38
	基础	轨道站点 800m 覆盖率	%	13	29
	设施 面	公交站点 500m 覆盖率	%	80	90
城市层面		路网密度	km/km ²	7.84	8.0
次 下 /云 田		健康步道里程	km	47.1	78.4
	运输	绿色出行率	%	/	≥70
	服务	公共交通占机动化出 行分担率	%	/	≥50

第四章 主要任务

随着厦门"国际性综合交通枢纽"、"交通强国试点城市"等一系列国家战略的推进实施,集美区迎来了重大的发展机遇,同时也面临了更多的挑战。按集美区的人口发展趋势,至2025年末,集美区出行总量将增加至306万人次/天。出行总量随着人口的发展趋势稳步增长。"十四五"期间,应充分发挥集美的区位优势,打造枢纽强区。

一、加强区域枢纽衔接配套,提升集美区域竞争力

提升铁路枢纽及配套设施建设:助力厦门北站高铁站和福厦客专的建设,福厦客专争取 2022 年建成通车,全面融入国家高速铁路干线网络,运输服务能力持续优化提升。依托厦门北站北广场建设城市航站楼,提升航空出行的便捷程度,为旅客提供高效、一体化的出行服务。

货运铁路方面,积极配合开展兴泉铁路支线研究工作,强化铁路 货运能力。加强前场陆路中心与海沧海铁联运中心联动,提升公铁海 多式联运能力,完善重要节点一站式服务。

铁路枢纽集疏运方面,加强高铁枢纽站、前场物流园与高快速路、 国省干线及城市干道等重要节点的衔接;强化高铁枢纽站与城市轨道、 城市公共交通的衔接。通过完善区域枢纽集疏运条件,提升枢纽一体 化服务功能。

推动港口的枢纽建设完善: 推动集美学村客运码头的规划建设,

配套建设侯船楼等设施,规划至和平码头、邮轮母港、高崎北、鼓浪屿、马銮湾等码头的航线,加强集美区与本岛、马銮湾、鼓浪屿的联系。

完善快速交通体系,融入市域交通网络:进一步提升集美区对外 集疏运通道衔接,构建完善高效的高速公路和国省道网络,强化集美 区与本岛和环湾的联系,全面支撑国际门户和枢纽城市建设。重点推 动海翔大道提升改造、新 324 国道提升改造、集美北大道提升改造工程、沈海高速厦门段 ETC 出入口、沈海高速杏林互通及连接工程项目 等项目前期工作开展。

二、推动公共交通融合发展,增强进岛及环湾联系

加强轨道线网和常规公交网络的融合,打造紧密配合、无缝衔接、可靠舒适的一体化公共交通服务网络,提升公共交通的整体竞争力。

轨道交通:推动地铁四号线和六号线的建设,区内总长度为 23km。 其中轨道四号线一期工程和轨道六号线一期工程为"十三五"时期项 目继续推进,轨道六号线东延伸段为结合第三轮城市轨道交通建设规 划进行调整,实现拥湾发展,加强集美区对外的交通联系。

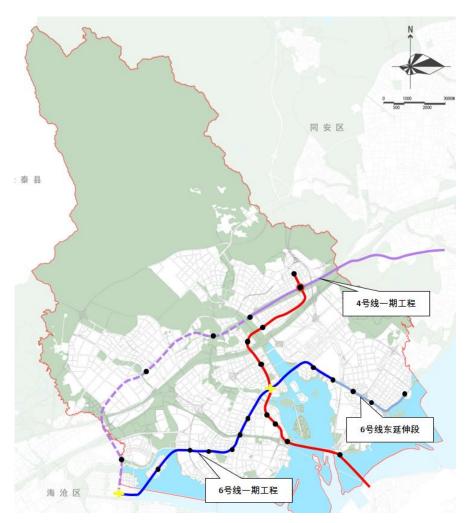


图 1 集美区轨道交通项目分布

表 2 集美区"十四五"时期轨道交通项目表

序号	道路名称	长度(km)	主要功能	进展情况
1	轨道交通四号线一 期工程(集美段)	6	促进岛外环湾 发展走廊的形 成	"十三五"时期 项目继续推进
2	轨道交通六号线一 期工程(集美段)	12	促进岛外环湾 发展走廊的形 成,加强闽西 南互联互通	"十三五"时期 项目继续推进
3	轨道交通六号线东 延伸段	5	与九号线形成 换乘	结合第三轮城市 轨道交通建设规 划进行调整
合计	——	23	——	——

注: 轨道交通建设以后续批复的线网建设规划为准。

公交场站: 规划公交场站 11 处, 占地面积共 93685m², 其中, 与地铁 1 号线、6 号线交通一体化衔接的公交枢纽站共规划布局 5 处。为服务华西医院、华侨大学西侧、软件园片区、杏锦路沿线出行需求, 需推动配套华西医院、白石、河南山、杏锦路 4 处首末站建设; 灌口中和大学康城首末站等临时场站需要落实用地等因素。



图 2 集美区近期建设场站分布图(2020-2025年)

表 3 集美区近期建设场站统计表(2020-2025年)

编号	名称	性质	面积 (平米)	建设时机	开发形式
1	厦门北站	枢纽站	47215 (新增 7215)	3~5 年	综合开发
2	软件园三期 (扩建)	枢纽站	2000+3000 (新增 3000)	3~5 年	独立占地

编号	名称	性质	面积 (平米)	建设时机	开发形式
3	西滨路口	枢纽站	8000	3~5 年	综合开发
4	集美中心	枢纽站	4000	1~2年	独立占地
5	集美学村	枢纽站	8470	1~2年(已做前 期策划)	独立占地
6	杏锦路	首末站	3500	在建	综合开发
7	华西医院	首末站	4000	1~2年	独立占地
8	白石	首末站	3500	1~2年	综合开发
9	河南山	首末站	4000	1~2年	独立占地
10	灌口中	首末站	3500	3~5 年	综合开发
11	大学康城	首末站	2500	3~5年	独立占地
合计			93685		

公交专用道: 持续加快推进公交专用道网络的建设, 形成公交专用道网络, 减少道路交通拥堵, 有效接驳轨道交通站点。提升公交运行速度, 增强公交吸引力。

公交线路:优化调整现有公交线网,整合主干道客运走廊公交线路,打造进出岛公交快线、干线。围绕人流密集区增开支线和微循环线路,加强客流接驳喂给,构建"快线+干线+支线+微线"的常规公交网络,提升公交运营效率。加强"互联网+公交"新型业态研究,发挥与固定线路公交的相互协调补充作用,满足乘客个性化的出行需求,打造为全民服务的公共交通。

旅游公交:推动"互联网+旅游+公交"的深度融合,构建"一体化"观光出行网络。集美区持续培育文化旅游业,完善旅游景区的公

交接驳,实现覆盖集美学村、龙舟池、老院子、园博苑等主要景点和新建景点的旅游公交服务网络,完善公共交通的旅游服务功能和旅游交通引导标识系统,全面提升旅游区的通达性。适当降低旅游公交票价,支持多种购票方式,提升旅游公交的客流量,加快文旅交融的发展步伐。

公交接驳设施:强化轨道交通与常规公交、慢行、停车系统的衔接配套,让公交接驳更便捷更高效。

在常规公交接驳方面,优化设置轨道交通与常规公交场站的换乘 节点,积极打造"零换乘"城市公共交通换乘体系,中途停靠站距离 轨道出入口100米以内,有条件的设置风雨连廊。

在慢行接驳方面,完善公交枢纽站点周边的慢行路径、自行车停放区等接驳设施,提升换乘的便捷性和舒适度。打造紧密配合、无缝衔接、可靠舒适的一体化公共交通服务网络,提升公共交通的整体竞争力。

在停车换乘方面,结合轨道线网布局,在中心区边缘的轨道站点周边推动实施P+M换乘停车场7个,合计3408个停车位,主要有:集美学村站P+M停车场、厦门北站北广场地下停车场、柏涛学校轨道P+M停车场、白石公交首末站停车场、莲花小学停车场、杏林中心小学停车场、天水路P+M停车场。



图 3 集美 P+M 停车换乘设施布局图

表 4 集美区 P+M 停车场建设规划项目一览表

序号	停车场名称	泊位	建设形式	地块	建设时序
1	集美学村站 P+M 停车场	250	地下	轨道交通	建议实施
2	厦门北站北广场地下停车 场	1500	地下	交通枢纽	可明确实施
3	柏涛学校轨道 P+M 停车场	408	地下	中小学	可明确实施
4	白石公交首末站停车场	300	地下	其他交通设 施	可明确实施
5	莲花小学停车场	250	地下	中小学	可明确实施

序号	停车场名称	泊位	建设形式	地块	建设时序
6	杏林中心小学停车场	300	地下	中小学	建议实施项目
7	天水路 P+M 停车场	400	近期独立占地	轨道交通、 混合用地	建议实施项目
	合计	3408			

三、加强重点片区交通治理, 打造高品质交通网络

优化交通拥堵片区及相关节点的交通集散问题,包括:厦门北站片区、新城核心区、进出岛通道桥头片区、旧城片区、灌口东部新区等片区交通改善,以及集美大桥桥头改善、海翔大道正新立交桥、集美大道孙厝高架、田集连接线提升改造等节点改善工程。通过畅通交通动线、节点扩容、加强交通分流引流设施建设、提升交通组织管理等改善工程,提升片区的出行品质。



图 4 集美区十四五期间片区交通改善项目示意图

四、强化片区道路网络,支撑新城快速发展

完善轨道站点周边路网建设:为强化轨道交通设施与周边交通的协调整合关系,实现轨道和道路交通之间的一体化衔接,促进轨道交通和道路交通之间的"互补"格局形成,十四五期间集美区应进一步加强轨道一号线、四号线和六号线的一体化衔接,优化交通组织,改善站点客流集疏运条件,完善轨道站点周边路网建设。推动轨道一号线(集美段)的园博苑站周边的海提路北延段和宁海三路北延伸段,杏林村站周边的杏林北二路东段,官任站周边的立德路和诚毅中路,集美软件园站周边的凤歧东路和岩内站周边的环山路、圣岩路和学院路等道路建设;推动轨道四号线的灌口-后溪区段的灌口中路、岩兴路、凤泉路和纵四路等道路建设;推动轨道六号线的杏林区段的环湾大道的道路建设,集美片区的湾东路、侨英路、凤安路等道路建设。

打通断头路:优先打通对系统性影响大的路段,完善路网结构; 着重提高城市建成区的道路供给,加强片区微循环,分流路网的交通 压力;理清轻重缓急,优先打通学校、医院等公建设施周边断头路, 如学校、医院等公建设施等。

断头路应结合村庄拆迁计划、片区开发时序,同时综合考虑实施 难度,近期优先打通对系统性影响大的路段,完善重点建设片区道路、 铁路穿越通道衔接道路,统筹协调区域性道路与片区路网结构,着重 提高城市建成区的道路供给,分流路网的交通压力。考虑分片实施, 按片区集中打通断头路,使路网系统达到实施见效快的目的。

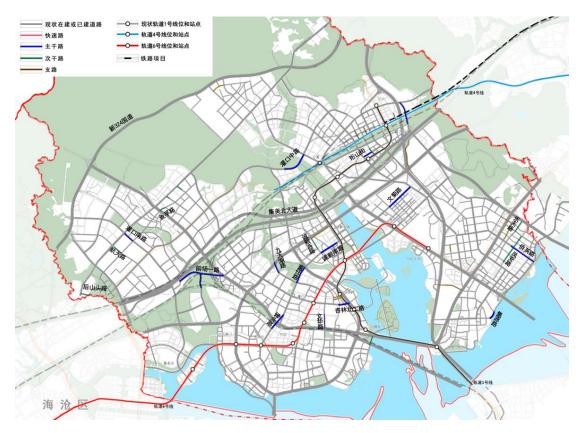


图 5 集美区十四五期间断头路项目示意图

表 5 十四五期间集美区断头路项目一览表

序号	道路名称	路段范围	道路	打通长度 (km)	规划红 线宽度 (m)	建设进展	打通意义
1	学院路	珩圣路-圣岩路	快速路	0.8	40	已完成施 工图	完善组团间联 系
2	灌口南路	灌口南路-灌口大道 交叉附近	主干路	0. 05	43	已开展前 期工作	完善干道系统
3	前场一路	上头亭东路-杏前路 段	主干路	1.71	40	已开展前 期工作	完善干道系统
4	前潮路	贞林路-前场一路	主干路	0. 5	32	未开展前 期工作	完善片区间联 系
5	杏林北二 路	苑亭路-杏锦路	主干路	0. 4	40	已完成施 工图设计	完善干道系统
6	九天湖路	海翔大道-九天湖西 一路	主干路	0. 31	43	已开展前 期工作	完善片区联系 及干道系统
7	灌口中路	软件园三期 C 片附 近至孙版北路段	主干路	1	43	已完成施 工图设计	完善干道系统
8	诚毅南路	诚毅西路-西亭路	主干路	0. 7	30	已完成施 工图	完善干道系统
9	碑头路	杏美路-杏前路	主干路	0. 42	30	已开展前 期工作	完善片区间联 系

序号	道路名称	路段范围	道路	打通长度 (km)	规划红 线宽度 (m)	建设进展	打通意义
10	文华路	中宛路-杏前路	主干路	0. 48	30	未开展前 期工作	完善干道系统
11	董任路	九天湖路-杏锦路	主干路	0.6	30	已开展前 期工作	完善干道系统
12	珩山街	天水路-珩丰路	主干路	0. 38	43	未开展前 期工作	完善干道系统
13	侨英路	凤安路-红林路	主干路	0. 24	40	未开展前 期工作	完善干道系统
14	集源路	集源路-滨海西大道	次干路	0. 27	30	开展前期 工作	完善干道系统
15	文菊路	博知路-孙坂南路	主干路	0.8	24	已完成施 工图	完善干道系统
16	石笔路	灌口大道南侧附近	次干路	0. 17	30	已开展前 期工作	完善干道系统
17	后山头路	G324-清源路	次干路	0.41	30	_	完善干道系统
18	松林路	鱼孚路-灌口大道	次干路	0. 17	30	已开展前 期工作	完善干道系统
19	堤顶路	宁海二路-杏前路	次干路	0. 35	24	未开展前 期工作	改善集散,完 善干道系统
20	航天路	G324-金龙路	次干路	0. 44	24	已完成征 地	打通路网微循 环
21	诚毅西路	诚毅南路-海翔大道	次干路	1. 6	30	已完成施 工图	完善干道系统
22	鱼孚路	安仁大道东侧	次干路	0. 25	30	未开展前 期工作	完善干道系统
23	珩丰路	珩田路-珩源路	次干路	0. 27	24	未开展前 期工作	完善干道系统
24	乐天路	东安北路-天马路	次干路	0. 28	24	未开展前 期工作	完善干道系统
25	凤安路	侨英路-东安路	次干路	0. 5	24	未开展前 期工作	完善片区微循 环
26	规划五路	规划三路-杏锦路辅 路	支路	0. 29	12	未开展前 期工作	打通路网微循 环
27	规划六路	规划三路-杏锦路辅 路	支路	0. 34	12	未开展前 期工作	打通路网微循 环
28	华夏学院 西侧道路	海翔大道-沈海高速	支路	0. 9	17	已完成施 工图	完善学校周边 道路
29	横五路	诚毅西路-诚毅大街	支路	0. 9	15	开展前期 工作	便捷片区对外 交通联系
30	西莲路	连胜路-英瑶路	支路	0. 26	18	未开展前 期工作	完善片区微循 环
31	环珠路	英瑶路-同集南路	支路	0. 24	18	未开展前 期工作	完善片区微循 环

序号	道路名称	路段范围	道路	打通长度 (km)	规划红 线宽度 (m)	建设进展	打通意义
32	金岭北路	新田路-白虎岩路	支路	0. 47	18	未开展前 期工作	打通路网微循 环
33	纵一路	曾厝路-东安路	支路	0. 2	18	未开展前 期工作	完善片区微循 环
34	岩和路	岩兴路-岩和路交叉 口附近	支路	0. 13	22	未开展前 期工作	完善片区间联 系
35	窗内路	岩隆路-窗内路交叉 口附近	支路	0. 11	18	未开展前 期工作	完善片区间联 系
36	锦安路	岩隆路-锦安路交叉 口附近	支路	0. 12	18	未开展前 期工作	完善片区间联 系
合计				17. 06		-	

进出岛通道交通诱导提升:加强进出岛通道的交通诱导,以进出岛通道交通提升为导向,完善交通诱导屏和信息采集设备等设施的布局,并结合交通诱导设施加快建设智能交通信息诱导系统,实现交通诱导信息的智能生成与发布,并在此基础上对智能系统功能进行优化升级,进一步提高交通诱导的精准度。

加快四好农村公路建设:聚力四好农村路建设,打赢交通扶贫脱贫攻坚战。全面贯彻党中央国务院和省委省政府实施乡村振兴战略部署,着力从大规模建设转向提质增效,实现集美区农村公路路网结构明显优化,通畅水平明显提高,安全条件明显改善,服务质量明显提升,发展目标如下:

(1) 建设层面:将农村公路建设分为农村公路网规划与旅游公路网规划两个层面进行特色规划,进一步优化完善路网结构,改善农村公路技术等级和路面状况。其中建设乡道里程 17.65km,村道里程11.25km,环山风景道主线新建、改建、提升里程 23.91km,主线建

成率达100%。

- (2) 管理层面:兼顾农村客货运输,从农村客运和农村物流规划做好农村公路运营管理;路长制管理机制进一步完善,形成责任明确、协调有序、监管严格、奖惩有力的农村公路管理体系,农村重要货运源头单位依法配载率达 98%以上;农村公路货车超限超载率控制在 1.2%以内。
- (3) 养护层面:农村公路养护体制机制进一步完善,养护监督管理水平,养护市场化水平成熟,并从管养结合角度考虑,进行农村公路管养建设;全区县、乡及村道 4.5 米以上有铺装路线全面达到养护示范标准,研发小型通用养护机械进行全区推广应用。
- (4) 运营层面: 城乡道路客运一体化评价达到 4A 及以上等级; 农村物流技术装备水平和流通组织化程度显著提升,结合农业、农村 现代化的发展需求,对集美区农村公路进行信息化与智能化规划,采 用大数据可视化平台初步实现物流全过程可视化、可追溯化,智能化 平台技术成熟。

五、延伸健康宜行的绿色网络,提升慢行交通品质

构建安全、连续的慢行网络,营造美丽、舒适的慢行设施和环境,提升集美区的慢行品质。

健康步道网络:十四五时期共规划新增 47.5 公里的健康步道网络,健康步道网络包括:瑶山溪步道、后溪步道、天马山步道、滨海浪漫线、河南山步道、杏林湾大学城步道共6条步道。



图 6 十四五期间集美区健康步道规划布局图

表 6 集美区健康步道策划总体情况表

实施时序	序号	实施项目	长度 (km)	建设 形式意向	宽度意向
	1	瑶山溪步道	8.4	大部分贴地贴 地、局部架空	不宜小于 3m
	2.	后溪步道	11.1	贴地	不宜小于 3m
未来三年	2	<i>口跃少</i> 坦	7.0	贴地	不宜小于 3m
	3	天马山步道	4.7	大部分贴地,局 部架空	一般为 2.6-3m
	4	滨海浪漫线	7.3	贴地	不宜小于 3m
	小计		38.5		
至 2025	1	河南山步道	5.5		
年进一步	2	杏林湾大学城步道	3.5		
建设	小计		9.0		
		合计	47.5		

自行车道网络:集美区将进一步完善片区自行车道网络,新建和 改扩建的城市道路应同步建设自行车道,十四五期间重点建设滨海自 行车道、杏林-集美新城-大学城自行车道、后溪-灌口自行车道、环湾自行车道、天马山自行车道等自行车主干道和旅游休闲专用自行车道。结合集美新城、软件园三期、集美旧城、杏林旧城更新及村庄改造等开发建设计划,将自行车道渗透到社区等有条件设置自行车道的次支道路,延伸自行车道系统的网络末端,从而提升自行车出行的优越性和竞争力。

轨道+自行车的接驳服务网络:进一步完善"轨道+自行车"的绿色交通体系,重点改造轨道站点周边的自行车道建设,结合片区开发建设计划,优化自行车道网络,加强轨道周边居住区和商业区的自行车接驳服务,形成连续可达的轨道+自行车接驳服务网络,提升自行车接驳服务的品质与竞争力,实现点到点的出行服务。

六、 完善停车设施布局, 缓解停车难

依据停车设施供应策略,结合厦门城市土地资源紧缺现状、合理 引导城市交通出行方式选择,优化调整停车场总量和空间布局,构筑 合理的停车供应体系。

明确配建停车为主、路外公共停车设施为辅、路内公共停车设施 为补充的供应策略。考虑不同类型建筑物的停车需求的时段差异,鼓 励停车设施资源的共享,并建立统一管理平台,精细化盘活停车资源, 制定合理收费体制,健全管理机制,完善配套法规,推动停车产业化。 十四五期间集美区规划建设公共停车场 64 个,合计泊位 22188 个。 主要措施包括: 加快推进公共停车场建设: 统筹利用新建、改建城市道路、广场、公园、绿地以及学校、医院、体育场馆、车站等公共设施地下空间,加快推动老城区、新城核心区、工业集中区等片区的公共停车设施建设,缓解片区的停车压力,配套新城发展。

提高存量停车位的使用效率:充分挖掘既有资源潜力,提高停车设施利用效率。鼓励政府机关、企业事业单位、社会团体将停车设施有偿开放、错时共享,提高存量停车位的使用效率。依托厦门市停车系统管理平台,动态发布停车信息,盘活停车资源,实现停车共享。

加大停车管理力度: 加强停车执法管理工作,进一步完善违停常 发路段监控设备配套,加强路内违章停车的监管与处罚力度。

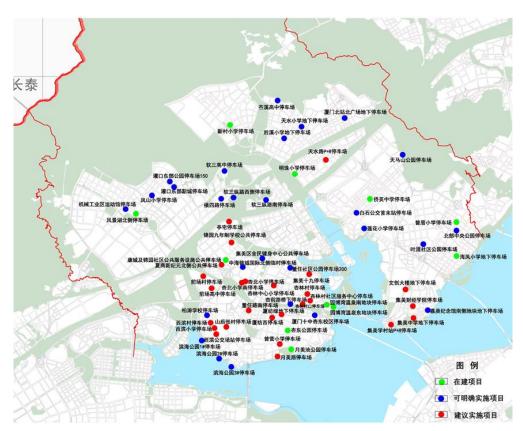


图 7 十四五期间集美区路外公共停车场规划布局

表 7 集美区公共停车场建设规划项目一览表

序号	停车场名称	泊位 (个)	建设形式	地块性质	建设时序	所属 街道	是否需完善规 划一张蓝图
1	杏东公园停车场	287	地下	公园绿	內方	杏林	利一派监图 否
2	月美池公园停车	421	地下	地 公园绿		杏林	否
3	场 园博湾温泉南地	470	地下	地 混合用			否
4	块停车场 园博湾温泉东地	400	地下	地 混合用			否
	块停车场 康城及锦园社区	100		地	去油	<u> Б</u> 781-	Ц
5	公共服务设施公 共停车场	299	地下	医院	在建	杏滨	否
6	曾厝小学停车场	400	地下	中小学		侨英	是
7	侨英中学停车场	300	地下	中小学		侨英	是
8	海凤小学地下停 车场	180	地下	中小学		侨英	是
9	明珠小学停车场	265	地下	中小学		后溪	是
10	新村小学停车场	150	地下	中小学		后溪	否
11	风景湖北侧停车 场	361	地下	商业 服务业		灌口	否
12	集美区全民健身 中心公共停车场	1200	地下	体育		杏滨	是
13	杏前路桥下公共 停车场	334	地面	道路设施用地		杏 林、 杏滨	是
14	厦门十中杏东校 区停车场	355	地下	中小学	可明	杏林	是
15	软三纵路南停车 场	105	独立占 地	社会停 车场	确实施	杏林	否
16	董任社区公园停 车场	200	地下	公园绿 地	,, =	杏林	是
17	柏涛学校轨道 P+M 停车场	408	地下	中小学		杏滨	是
18	环湾大道滨海带 状公园1号停车 场	200	地下	公园绿地		杏滨	否
19	环湾大道滨海带 状公园2号停车 场	150	地下	公园绿 地		杏滨	否
20	环湾大道滨海带 状公园3号停车 场	150	地下	公园绿地		杏滨	否
21	中海锦城国际北 侧临时停车场	286	地面	公园绿 地		杏滨	否

序号	停车场名称	泊位 (个)	建设形式	地块性 质	建设时序	所属 街道	是否需完善规 划一张蓝图
22	白石公交首末站 停车场	300	地下	其他交 通设施		侨英	是
23	莲花小学停车场	250	地下	中小学	可明	侨英	是
24	北部中央公园停 车场	1078	地下	公园绿 地	确实 施	侨英	否
25	叶厝社区公园停 车场	100	地下	公园绿 地		侨英	是
26	嘉庚纪念馆南侧 地块地下停车场	1000	地下	文化设 施		集美	否
27	苎溪高中停车场	200	地下	中小学		后溪	否
28	天水小学地下停 车场	300	地下	中小学		后溪	否
29	软三高中停车场	250	地下	中小学		后溪	否
30	后溪小学停车场	300	地下	中小学		后溪	否
31	天马山公园停车 场	150	地下	公园绿 地		后溪	否
32	凤山小学停车场	180	地下	中小学		灌口	是
33	横四路停车场	250	独立占 地	社会停 车场		灌口	否
34	软三纵路西侧停 车场	300	独立占 地	社会停 车场		灌口	否
35	灌口东部新城停 车场	120	地面	公园绿 地		灌口	否
36	机械工业区运动 馆停车场	300	地下	体育		灌口	是
37	灌口东部公园停 车场	150	地下	公园绿 地		灌口	否
38	厦门北站北广场 地下停车场	1500	地下	交通枢 纽		后溪	否
39	集美中学地下停 车场	400	地下	中小学		集美	是
40	曾营小学地下停 车场	250	地下	中小学		杏林	是
41	锦园九年制学校 公共停车场	611	地下	中小学		杏滨	是
42	夏商新纪元北侧 公共停车场	250	地下	公园绿 地		杏滨	否
43	杏北小学公共停 车场	250	地下	中小学		杏滨	是
44	文创大楼地下停 车场	400	地下	行政办 公		集美	否
45	天水路 P&R 停 车场	400	近期独 立占 地,远 期地下	轨道交 通、混 合用地		后溪	是

序号	停车场名称	泊位 (个)	建设形式	地块性 质	建设时序	所属 街道	是否需完善规 划一张蓝图
46	厦纺西停车场	300	地下	商业服 务业		杏林	否
47	月美路停车场	300	地下	公园绿 地		杏林	否
48	杏林村停车场	500	地下	社会停 车场		杏林	否
49	杏林村社区服务 中心停车场	100	地下	商业服 务业		杏林	否
50	杏林中心小学停 车场	300	地下	中小学		杏林	是
51	夏纺绿地下停车 场	290	地下	公园绿 地	建议	杏林	是
52	杏林村口停车场	250	地下	发展备 用地	实施项目	杏林	是
53	集美十九停车场	300	地下	公园绿 地	7.1	杏林	否
54	亭宅停车场	300	地下	社会停 车场		杏滨	是
55	杏北小学南停车 场	110	地下	社会停 车场		杏滨	否
56	董任路南停车场	700	地下	居住, 在调规		杏滨	是
57	前场村停车场	300	地下	公园绿 地		杏滨	是
58	前场高中停车场	300	地下	中小学		杏滨	是
59	西滨村停车场	408	地下	商业服 务业		杏滨	否
60	山后张村停车场	200	地下	工业		杏滨	是
61	西滨公交场站停 车场	150	地下	社会停 车场		杏滨	否
62	西滨小学停车场	300	地下	中小学		杏滨	是
63	集美财经学院停 车场	620	地下	高等院 校		集美	否
64	集美学村站 P+M 停车场	250	地下	轨道交 通		集美	是
	合计	22188				-	

七、完善物流与货运交通运输体系

加快构建高效物流枢纽网络。强化前场陆路枢纽与海沧港区的无 缝衔接,依托铁路货场、物流园区等货运节点设施和货运通道,促进 资源优化配置、物流活动组织系统化,实现产业发展降本增效。 推进专业化物流发展。推进电商物流、冷链物流、大件运输、危险品物流等专业化物流发展,促进区内末端配送有机衔接,鼓励发展集约化配送模式。推动末端服务智能化,末端无人配送等应用。

八、提升精细化交通管理水平

交通组织精细化:实施路口精细化渠化,打通道路"瓶颈";优 化路段交通组织,清理道路"管壁";实施道路提速增效,提高道路 "弹性"。

交通设施标准化: 规划片区交通标志信息, 加强交通设施的管理 维护和动态更新。

交通管理智慧化:强化数据汇聚与共享服务,深化提升数据分析能力和综合性大数据分析技术,提高集美区交通信息应用水平、精细化管理与数据应用能力,增强交通行业的社会服务能力。为交通规划建设、运营管理和政策制定提供综合性、全局性、关键性的指标数据支持。对近期重要交通设施规划、建设、交通综合改善以及交通与土地利用协调的工作给予支持。

九、促进新业态新模式发展

助力 BRT-5G 车路协同系统的建设。集美区配合厦门市分期完成 BRT 全部线路的网络覆盖,支持实时车路协同、超视距防碰撞、智能车速策略、安全精准停靠等应用,推动 C-V2X(蜂窝车联网)相关技术、产品和应用的成熟度。利用华侨大学 BRT 站-厦门北站建设车路协同示范路。

以 BRT 车路协同测试为基础, 加快推动城市普通公交、消防车、 物流车、出租车、清扫车等车路协同应用, 扩大多场景的应用程度。

探索"智慧物流"的运用方向。推动末端无人配送,"5G+物流"、 无人车等末端智慧物流要素运用。

持续改善配送车辆通行条件。推动实施更加精准、灵活的货运道路交通保障措施。

推动绿色物流发展。更新绿色运输工具,加快智能设备在物流企业的广泛使用。提高新能源车、冷藏保温车辆占比。

第五章 保障措施和推进机制

(一) 规划编制

发挥本规划对单元控规、详细规划及专项规划的指引作用。下位规划需贯彻本规划的核心理念与规划要求, 开展规划编制工作。

(二) 规划管理

科学制定规划,强化各相关部门的工作职责与权责,强化各级分工协作和部门协调配合。强化规划执行监督检查,及时制止、纠正和严肃依法查处违法犯罪行为。

(三) 规划实施

提升政府服务水平:进一步强化政府的服务职能,合理划分事权, 提高政府部门的综合服务能力。

完善公众参与机制:在规划编制、审批、修改的全过程中加大公 众参与力度,鼓励公众参与城市规划管理,切实协调和维护多方利益。

(四) 机制保障

强化推进工作机制:需要按照各类重点项目权属分工,明确项目建设主体和配合单位,并根据项目需求合理配备管理人员和技术人员,按规划确定的时间节点推进项目实施。另一方面,可以通过开展中期评估,发挥监察、审计、统计等部门对规划实施的监督作用,充分听取人大、政协意见和建议等方式形成"十四五"重点项目监督机制,分析检查规划实施效果,协调解决规划实施问题,推动重点项目保质保量实施。

强化资金保障力度:需要通过加大财政投入、引入社会资本投入等多种方式,加大交通基础设施建设资金保障力度,通过制订年度政府投资计划并分批实施,确保重点项目顺利实施。

树立建管并举理念:在加大交通基础设施建设投入的同时,更需要强化交通管理理念。树立形成交通建设和运行的全过程管理理念,强化管理提高建设和运行水平。