

舟山市发展和改革委员会文件 舟山市交通运输局

舟发改规划〔2021〕45号

舟山市发展和改革委员会 舟山市交通运输局 关于印发《舟山市交通发展 “十四五”规划》的通知

各县（区）人民政府，各功能区管委会，市（新区）直属有关单位：

《舟山市交通发展“十四五”规划》现印发给你们，请结合实际，认真组织实施。

舟山市发展和改革委员会

舟山市交通运输局

2021年12月9日

舟山市交通发展“十四五”规划

交通运输是战略性、基础性、先导性、服务性行业，是我市加快建设“四个舟山”，展示“重要窗口”海岛风景线，争创社会主义现代化海上花园城市的重要支撑，是提升城市竞争力的重要抓手。“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年。党中央作出立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局战略部署，要求加快建设交通强国。省委省政府明确要求加快高水平交通强省建设，争当社会主义现代化先行省的先行官。为贯彻交通强国战略和《中共浙江省委浙江省人民政府关于深入贯彻〈交通强国建设纲要〉建设高水平交通强省的实施意见》《浙江省综合立体交通网规划》《中共舟山市委舟山市人民政府关于进一步打好“综合交通大会战”建设高水平交通强市的实施意见》《舟山市综合立体交通网规划》，进一步明确全市交通运输“十四五”发展目标任务，畅通国民经济循环和现代流通体系，加快建设高水平交通强市，依据《浙江省综合交通运输发展“十四五”规划》《舟山市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》，参照《中共中央国务院关于支持浙江高质量发展建设共同富裕示范区的意见》等国家、省、市层面相关规划要求，编制《舟山市“十四五”交通发展规划》。本规划是我市“十四五”时期交通运输发展的重要依据。

一、发展基础

(一) 发展成效

“十三五”时期，全市交通运输系统认真贯彻落实习近平总书记重要指示精神，紧紧围绕市委市政府打好“五大会战”、建设“四个舟山”的决策部署，坚持“稳建设、提品质、勇创造”的工作主线，累计完成综合交通投资 668.5 亿元，干出了我市交通新气象。

1. 引领城市发展新升级。建成了东西快速路、鱼山大桥、富翅门大桥、秀山大桥、新城大桥和江南大桥“一路五桥”等重大项目，初步形成本岛半小时交通圈；宁波舟山港主通道全线贯通，甬舟铁路先行段开工建设，甬舟高速公路复线金塘至大沙段工可获批，沪舟甬跨海通道列入《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》等上位规划，为早日接轨上海、实现甬舟一体化奠定了坚实基础。宁波舟山港成为全球首个 10 亿吨大港，货物吞吐量连续 12 年稳居全球第一，其中油气吞吐量突破亿吨大关，集装箱吞吐量实现翻番。江海联运物流模式和服务规范不断创新突破，海事服务要素聚集和服务能级成效显著，口岸开放水平和服务效率取得大幅提升。

2. 交通基础网络广覆盖。全市公路总里程达 1929 公里，其中中国省道干线公路里程达 244 公里，国道县域全覆盖，农村等外公路全面消除。民用运输航线基本覆盖国内经济热点地区城市，旅客吞吐量突破 150 万人次；通用航空航线试点开辟至东极、菜园等新航线，通用航空业务量华东地区第一。全市油气管线 10 条、总长达 680 公里，油气网络初步成形。邮政普遍服务网点 54 个、村邮站 305 个、农村电商服务站 684 个、农

村物流网点 220 个，建制村直接通邮率、快递乡镇网点覆盖率均达 100%。城镇绿道达 136 公里、郊野绿道 128 公里、登山步道 272 公里，初步形成串联公园绿地、滨海景观等资源的舟山特色绿道体系。

3.海岛群众出行更便捷。全方位建立“一部手机行舟山”智慧出行体系，实现移动支付应用全覆盖，公路水路客运网上售票“一站式”集成，推广 ETC、移动支付便捷通关模式，成为智慧舟山创新亮点。在全省率先实现 100 人以上岛屿陆岛交通码头全覆盖、1000 人以上岛屿一岛两码头、3000 人以上岛屿滚装码头全覆盖，形成 176 艘船、86 条航线、86 个站点的水路客运 2 小时交通网络。建成智能公交候车亭 514 个，基本实现本岛城区智能公交候车亭全覆盖，建成区 500 米半径站点覆盖率 100%，公交年客运量突破 1 亿人次，乘客满意度提高至 95.3%。推进道路运输行业转型升级，引导企业推出热门目的地直达班车、短途点对点定制专线、多样化包车等服务，满足群众个性化出行需求。

4.交通设施品质大提升。开展船、站设施和服务标准化建设，提升陆岛交通码头泊位 88 个，建成 33 艘现代化豪华船舶。实施隧道亮化提升工程，50 座隧道因地制宜实现畅美化、特色化、舒适化。提升公路路面性能，普通国省道路面使用性能指数均值达 93.5，跃升至全省前三。提升公共交通场站配套，借势借力建成枢纽站、首末站、停保场 9 处。提升巡游出租车基本服务配置，“一抹黄”成为舟山特色品牌。创建“美丽经济交通走廊”579 公里，对渔农村产业发展带动效应快速显现。推进载运工具更新换代，结构化淘汰老旧营运车辆和客渡运船舶，持

续打造清洁绿色的运力梯队。

5.交通行业治理更高效。开展告知承诺审批，试点“智能秒批”模式，企业、群众 113 项办事事项网上办、掌上办、跑零次、材料电子化四项指标均达 100%。形成“1+N”数字交通体系，全方位建立公路运营、道路运输、水路客运、行业安全等数字监管平台，数字化监管高效、精准优势凸现。推广“掌上执法”，深化“双随机一公开”，落实超限车辆、出租车、施工企业等失信名单制度，提升交通执法效率。在全省率先实施水路客运实名制，利用现代化手段抓好行业安全生产责任体系、风险防控体系和应急体系建设，维护安全稳定的行业生产环境。推进水路客运船舶和港口污染突出问题整治，多措并举创建绿色交通示范城市。

表 1-1 “十三五”主要指标完成情况

指标分类	具体指标	单位	2015 年	“十三五”末	
基础设施	规模	公路网总里程	公里	1924.9	1928.5
		公路密度	公里/百平方公里	133.7	132.2
		二级及以上公路	公里	504.3	595.5
		陆岛码头数	个	150	163
		陆岛码头泊位数	个	237	259
		港湾式停靠站	个	1185	1466
	结构	公路网二级及以上公路比例	%	26.2	30.9
		公路网等级化率	%	96.6	100
运输服务	运输生产	公路客运量（2019）	万人次	2856	2450
		公路旅客周转量（2019）	亿人公里	8.9	12.0
		公路货运量（2019）	万吨	5760	6671
		公路货物周转量（2019）	亿吨公里	108.8	115.9
		水路客运量（2019）	万人次	2515	3234
		水路旅客周转量（2019）	万人次公里	43944	52561

指标分类		具体指标	单位	2015 年	“十三五” 末
运输 装备		营运客车总数（含公交）	辆	1451	1687
		营运客车客位数	客位	50785	55671
		营运客船总数	艘	134	138
		营运客船客位数	客位	35238	39677
	服务水平	普通国省道公路拥挤度		1.1	0.5
		城市公共交通乘客满意度	%		94.4
		具备条件建制村客运车辆通达率	%	96.5	100
绿色交通		营运车辆单位运输周转量能耗下降率 （相对上一个五年，下同）	%	6.5	14.3
		城市公交单位客运量能耗下降率	%	0.3	23.6
		出租车单位客运量能耗下降率	%	3.5	18.0
		营运车辆单位运输周转量 CO ₂ 排放下降率	%	7	16.4
		城市公交单位客运量 CO ₂ 排放下降率	%	1	34.2
		出租车单位客运量 CO ₂ 排放下降率	%	8	31.3
		节能环保型营运车辆占比			
		城市公交车	%	30	88.6
		出租汽车	%	40	82.3
		主城区公交站点 300 米覆盖率	%	70	71.8
		城市公交出行分担率	%	16.9	26
		路面材料循环利用率	%	85	96
		干线公路绿化率	%	97	100
科技与信息 化		高速公路 ETC 使用率	%	25	62.5
		治超非现场执法点	处		10
		重载 12 吨以上的普通货物运输车辆 GPS 装置安装率	%		100
		本岛出租车 GPS 装置安装率	%		100
安全应急		国省道监测覆盖率	%		93
		一般灾害情况下公路应急救援时间	小时		1
		一般灾害情况下公路应急抢通时间	小时		10

*受疫情影响，为体现“十三五”期间运量和周转量增长情况，采用 2019 年数据。

*根据 2019 年 3 月 2 日国务院令 第 709 号《国务院关于修改部分行政法规的决定》第三次修订，《中华人民共和国道路运输条例》中规定取消总质量 4.5 吨及以下普通货运车辆营运证和驾驶人从业资格证。

（二）存在问题

一是综合交通能级不高。舟山是目前全省唯一未通铁路的地级市，对外联系主要依靠甬舟高速单一通道，陆路通道尚未完全与上海等长三角主要城市实现互联互通。港口核心竞争力有待增强，港口智慧化、高端航运服务业等发展水平偏低，港产城联动和向内陆腹地拓展不够。

二是新业态的引导不足。智慧交通建设处于起步阶段，5G、人工智能等前沿技术研究应用深度不足，与新兴关联产业融合发展有待深化。危化品运输需求增长，水路、管道、公路运输分担能力及适应性有待研究。通用航空发展缺乏引导，尚未形成常态化运营机制。

三是结构性问题需改善。高等级公路比例偏低，部分经济大岛仍存在骨架路网不够通畅、连接路网不够通达等共性问题。道路客运转型业务尚未形成规模，城乡客运发展不均衡，小汽车出行占机动化出行比例过高。对外、岛际、城市交通之间衔接效率不高。城市快递末端“最后 100 米”、城乡物流共配“最后 1 公里”仍未完全解决。

四是治理能力仍待增强。集约节约利用空间资源、新能源设施与装备应用水平有待提高，交通安全和应急保障体系建设有待加快。综合交通运输协同管理的体制机制有待健全，法治交通、清廉交通仍需深入建设，适应新时期经济社会发展趋势的现代交通治理能力仍需增强。

二、发展要求

（一）宏观形势要求

从总体战略要求看。世界正经历百年未有之大变局，不稳定性不确定性明显增强，我国已进入高质量发展阶段，将加快构建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。国家提出了建设交通强国、“一带一路”、长江经济带、长三角区域一体化等重大战略，群岛新区、自贸试验区、舟山江海联运服务中心、国家大宗商品储运基地等政策红利相继落户舟山，一方面有利于舟山在新一轮改革发展中承担创新示范海洋经济、引领对外开放、陆海统筹的重要战略作用，另一方面要求舟山找准战略结合点，积极参与全球资源配置，进一步构建双向对外开放交通格局，不断凸显辐射内陆、远眺国际的东部海上门户型枢纽地位。

从社会使命担当看。“十四五”是浙江省建设第二个“高水平”和高质量共同富裕示范区的开篇五年，省委省政府统筹全局作出大湾区大花园大通道大都市区建设以及甬舟一体化发展部署，在区域经济发展中先行引领。根据舟山市委市政府部署，为打好“五大会战”，建设“四个舟山”和共同富裕示范区先行市，展示“重要窗口”海岛风景线，争创社会主义现代化海上花园城市，舟山交通要以早日融入浙江省域、市域、城区3个“1小时左右交通圈”和“轨道上的长三角”为目标，构建系统完备、高效实用、智能绿色、安全可靠的现代交通体系，为高质量发展、竞争力提升、现代化建设提供坚实保障。

从行业发展阶段看。根据交通强国战略，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，建成人民满意、保障有力、

世界前列交通强国是新时代做好交通工作的总抓手。“十四五”将是舟山建设交通强市的机遇期、转型期和突破期，“互联互通、构建枢纽”的交通新格局要求将更加清晰，运输服务将要求更加舒适多元，战略、创新、数智等驱动新动源将加快交通发展迎来重大变革，但也面临着用地用海资金环境等要素制约日益趋紧，特别是落实碳达峰、碳中和任务尤为艰巨，突发公共卫生事业等非传统安全因素不确定性增加，对交通行业发展带来新的挑战。总体而言，综合交通要素结构、运输结构、动力结构、治理结构的四大结构性转变构成了今后一个时期舟山交通发展的基本判断和重要特征，是“十四五”加快推进舟山交通革新发展的总基调、总路径。

（二）客货运输需求

1.公路客运面临转型发展。受小汽车快速发展及城乡客运班线公交化改造等因素影响，预计“十四五”期全市传统公路运输客流仍将持续分流，到2025年公路客运量约1940万人次。但随着公路客运班线结构优化、包车业务等转型发展，平均运距将保持缓慢增长，预计到2025年公路客运周转量约14.2亿人次，道路旅客运输服务需求将进一步往个性化、特色化、品质化方向发展。

2.水路客运增长态势趋缓。随着岛际交通网络布局逐步完善和全域旅游的快速发展，2019年水路客运量达3234万人次，创历史新高。但受新冠疫情影响，2020年水路客运量降至2480万人次，预计“十四五”期间将逐步恢复，但年均增幅较“十三五”有所趋缓，到2025年水路客运量约为3500万人次，其中，与本岛的水运需求约占全市的83%左右。同时，随着宁波舟山港

主通道、G526 岱山段和岱山燕窝山陆岛码头等一批重大项目相继建成，本岛至岱山、嵎泗的部分水运需求将经公路北移至岱山燕窝山。

3.货运大进大出特征显著。港口资源和区位优势，决定了我市货运长期具有大进大出、长途输送的特点，“十三五”期间公路、水路货运量增速均高于全省平均水平。“十四五”期间，由于区域性货运运力结构调整、以及重大产业生产能力的逐渐稳定，综合运输货运量增速放缓、总量趋于平稳，预测2025年港口货物吞吐量将达到7亿吨，公路货运量将达到8600万吨。

三、总体思路

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局，深入贯彻国家、省委省政府和市委市政府重大战略部署，坚持以高质量发展为统领，以区域一体化为突破，以改革创新为驱动，以人民满意为宗旨和目标，进一步打好“综合交通大会战”，全面推进高水平交通强市建设，统筹综合交通各要素融合发展，全力构建门户功能一流、群岛特色鲜明、基础保障多元、管理服务先进的现代化综合立体交通网，争当社会主义现代化先行省的先行官，为高质量发展建设共同富裕示范区先行市、展示“重要窗口”海岛风景线、争创社会主义现代化海上花园城市提供坚实保障。

（二）基本原则

支撑战略、引领发展。立足国家、区域和城市发展战略，

充分发挥交通战略性、基础性、先导性作用，注重交、产、城相融相促，引领海洋经济的新一轮发展，全面融入“双循环”新发展格局。

统筹协调、彰显特色。统筹铁路、公路、水运、航空、管道、公交、邮政、枢纽、绿道等综合交通要素，推进落实空间格局优化、绿色低碳发展、要素资源集聚、海洋文化融入，凸显海岛交通特色。

改革创新、科学治理。围绕数字经济、数字社会、数字政府建设，坚持改革攻坚与创新驱动、做大规模与做强实力、做优增量与盘活存量、设施提升与治理提效并重，全面增强交通行业综合竞争力。

提升品质、普惠发展。以人民为中心，倡导海岛交通出行均等化服务，提升海岛城乡物流效能，加强交通安全保障，鼓励运输服务模式多样性，进一步培育交通文明，着力增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

（三）发展目标

“十四五”期间，围绕建设高水平交通强市，统筹推进“两强两特五提升”工程。聚焦推进交通基础网、运输服务、发展动力和治理模式4大结构性转变，实现铁路、公路、水路、航空、管道、公交、邮政、枢纽、绿道9大要素融合发展，完成综合交通投资800亿元以上。到2025年，基本补齐铁路短板，综合立体交通网更趋完善，交通强国试点“蓝色岛链”水运示范工程和“舟山江海联运和港口一体化”示范项目成为全国样板，网络效应持续放大，交通支撑陆海统筹开放门户和提升城市综合竞争力显著增强。

到 2035 年，基本建成高水平交通强市，以沪舟甬跨海通道为主轴的综合运输通道格局全面形成，宁波舟山港成为全球第一综合枢纽港，长三角区域综合交通枢纽地位显著提升，海洋特色交通优势充分发挥，实现人民满意、保障有力、走在前列的目标。

表 3-1 “十四五”全市交通发展主要指标

指标分类		具体指标	单位	2020 年	2025 年	
基础设施	线网规模	公路网总里程	公里	1928.5	2015	
		高速公路里程	公里	41.9	70	
		*普通国省道里程	公里	202.6	400	
		能源管网里程	公里	680	951	
	综合枢纽	综合客运枢纽	个	2	4	
		A 类通用机场数量	个	5	≥ 6	
		万吨级以上泊位数	个	83	93	
运输服务能力	运输装备	营运客渡运船舶	艘/客位	176/43929	180/45000	
		营运客车	辆	719	780	
		*营运货车	辆	5417	5000	
		万人次公交车辆保有量	标台	12	≥ 12	
		巡游出租车	辆	1221	1250	
	客运总量	水路客运量	万人次	2480	3500	
		公路客运量	万人次	1162	1940	
		民用机场旅客吞吐量	万人次	114	280	
	货运总量	港口货物吞吐量	亿吨	5.71	7.0	
		江海联运货运量	亿吨	2.56	3.6	
		公路货运量	万吨	7235	8600	
		航空货运量	万吨	0.06	0.5	
		邮政快递业务量	亿件	0.2	0.5	
	高质量发展	通达覆盖	*城乡公交一体化率	%	78	85
			城乡一体化发展 5A 级县（区）比例	%	75	100
二级及以上公路网比例			%	30.9	34	

指标分类	具体指标	单位	2020年	2025年
	普通国道二级以上公路占比	%	89	95
	建制村快递物流网点覆盖率	%	80	100
平安交通	道路交通万车死亡率	人/年	2.0	1.6
	一般灾害下干线公路抢通平均时间	小时	12	10
	农村公路高落差安保设施设置标准	米	8	4
	危化品进出电子围栏覆盖率	%	-	100
	客车ETC通行使用率	%	61.8	90
智慧交通	货车ETC通行使用率	%	65.2	70
	“一部手机行舟山”服务人次增长率	%	-	5
	城市公交站点300米覆盖率	%	71.8	75
绿色交通	*城市公交机动化出行分担率	%	40.7	≥45
	清洁能源化城市公交车占比	%	88.6	90
	清洁能源化出租车占比	%	82.3	85
	重点事项一网通办率	%	-	100
现代治理	基层执法站所规范化建设达标率	%	-	100

*国省道增加里程以规划省道里程为主，需《浙江省道网规划》批复后认定。

*营运货车受老旧车辆淘汰、车辆大型化以及专业化车辆注册地等的影响，预测数量下降。

*城乡公交一体化率=（全市）实现城乡公交一体化行政村数/全市行政村总数。

*城市公交机动化出行分担率结合“十三五”期间发展情况，采用2019年数据。

四、以“两强”工程提升海上门户枢纽地位

以全方位融入“双循环”新发展格局为发展主线，以区域一体化为重要抓手，对标世界一流，构建国际和国内、沿海和内陆双向对外开放综合交通格局，以“门户型”和“枢纽型”的综合交通运输组织，凸显舟山链接国内国际双循环的东部海上门户型枢纽地位。

（一）建设世界一流强港

推进国际一流江海联运枢纽港建设，发挥港口通江达海、商品大进大出、制度先行先试等优势，大力提升港口能级，提升舟山在全球供应链体系中的地位。至“十四五”末，舟山港域

港口货物吞吐量力争突破 7 亿吨，集聚 1000 家以上海事服务企业，形成具备较强国际影响力的港航产业岛链，树立长三角世界级港口群发展的“舟山样板”。

1. 加快建设世界一流现代枢纽港口。充分融入长三角世界级港口群建设，强化沪舟、甬舟一体化规划，进一步优化舟山港域功能和布局规划，打造功能突出、特色显著的港口产业岛链。拓展与长三角及沿江港口的合作，谋划和促进浙沪自贸区在洋山区域的合作，促进浙沪共同打造长三角一体化“海上合作”示范区；支持临港商贸做大做强，打造东北亚铁矿石分销中心、粮油集散贸易加工中心，以舟山绿色石化基地为核心，加强危化品运输服务，推进中下游精深加工产业岸线集群发展。提升港口、航道、锚地等基础设施服务能级，推进油气、集装箱、铁矿石、煤炭等主要货种港口基础设施建设，打造亿吨级原油储运基地、宁波舟山 LNG 登陆中心、亿吨级铁矿石储运交易加工中心，形成主要港区集装箱连片发展格局。完善港口综合信息服务系统，推进“互联网+航道”建设，构建清洁低碳用能体系，强化“四港”联动，打造融合协同、设施先进、智慧绿色的国际一流现代化枢纽港口。

2. 推进江海联运服务中心多点突破。依托国家大宗商品储运基地建设，进一步巩固扩大铁矿石、油气、粮食等联运规模。深化长江港口合作，加快江海直达船型推广应用，建成规模化江海直达运输船队，培育散货准班轮化运输，开辟“江进海”散货班轮航线；做强做大铁矿石全程物流，拓展煤炭、粮食等货种；联动长江铁水联运枢纽，推动大宗商品“散改集”多式联运。深化江海联运数据中心建设，扩大长江沿线物流数据交

互共享，深化场景开发应用，提升大数据分析能力，以数字化赋能企业发展。

3. 提升国际海事服务基地服务能级。开展海事服务产业规划布局研究，构建片区产业特色引领、百亿级产业集群发展格局。推进小干岛、普陀等海事服务产业园和新城航运服务集聚区建设，加快海事服务相关企业和机构集聚。持续打造国际船用燃料油供应中心，基本建成舟山北部供油基地，实现跨港跨关区供油常态化；打造国际船用 LNG 加注中心，布局建设 LNG 加注锚位，开展船用 LNG 加注业务，促进 LNG 储运、加注、贸易一体化。打造国际船舶综合服务基地和国际船员服务基地，提升船舶交易、航运科技、金融保险、海事法律等中高端海事服务能级，提升综合配套服务水平。

4. 积极营造高效创新口岸营商环境。重点围绕构建长三角世界级港口群和升级建设宁波舟山港一体化 2.0 版，加快口岸共享共建和对外开放。加大政策创新力度，深化自贸试验区“131+N”通关监管工作机制，形成新一轮自贸区口岸创新集成举措。全面提升国际贸易“单一窗口”功能，推动大数据、物联网、人工智能、区块链等新技术与口岸业务深度融合；打造国际海事服务智慧通关 2.0，建设口岸物流协同平台，实现“通关+物流”一体化联动。

专栏一 港航建设重点项目

1. 实施类：

港口码头及配套：继续推进金塘大浦口集装箱码头二阶段、六横东白莲油品储运工程；加快开工建设六横 LNG 接收站配套码头工程、衢山港区西三区堆场及配套码头工程、鼠浪湖矿石码头扩建工程、马迹山矿石码头三期、大洋世家产业园配套码头、浙江中奥能源码头改

扩建工程、富通住电 3 万吨级码头工程、金塘宏运物流码头改扩建工程、六横自在盛达公司 3 号码头、常石集团邮轮舾装码头工程、小洋山北侧集装箱江海联运码头区、金塘原油储运基地码头等工程。

危险品货运码头：建成舟山海洋产业集聚区危化品码头工程、鱼山危化品码头改造工程、岱山经济开发区 2000 吨级危险品码头等提升程。

航道：继续推进宁波舟山港鱼山二期北部 5 万吨级航道工程、宁波舟山港虾峙门口外 30 万吨级人工航道扩建工程、黄泽山航道工程、宁波舟山港双屿门航道一期工程；加快开工建设宁波舟山港条帚门航道扩建工程、六横南进港航道等。

2. 预备类

港口码头及配套：适时启动建设册子岛小马柱混合砂项目码头改扩建工程、金塘上岙集装箱码头、双子山油品储运基地、小衢山油品储运基地等。

航道：研究推进蛇移门航道扩建工程等。

（二）建设世界级连岛工程

围绕“接沪、联甬、融入长三角”的目标，依托国家“六轴、七廊、八通道”和浙江“六纵六横”综合运输走廊，以沪甬甬跨海通道为主轴，打造世界级连岛工程体系，早日融入 3 个“1 小时左右交通圈”和“轨道上的长三角”。至“十四五”末，全市跨海桥隧超 80 公里，“海陆统筹、双向开放”对外综合运输大通道持续完善，服务国际国内双循环新格局能力不断增强。

1. 加快构建沪甬甬跨海通道主轴线。加快推进甬舟铁路和甬舟高速公路复线建设，共同打造快速便捷的宁波舟山 1 小时通勤交通圈，推动甬舟一体化发展，支撑全省大湾区大花园大通道大都市区建设。加快推进沪甬跨海通道前期工作，适时启动建设，着力推进舟山全方位接轨上海大都市圈，积极融入长三角区域一体化发展，进一步提升舟山服务重大国家战略的能力，打造长三角经济发展的重要增长极。

2.持续优化公路铁路跨海通道布局。加强沪舟甬跨海通道主轴线的辐射能力，加快完善“一纵多联”的跨海铁路网、“一纵两横多联”的高速路网的中长期布局，形成世界级连岛工程体系。不断联通大小洋山、衢山、六横等重要岛屿，辐射长峙、小干、鲁家峙、朱家尖、秀山等岛屿，着力构建“海陆统筹、双向开放”的现代化综合立体交通走廊，实现与长三角核心城市、浙中城市群、沿海及内陆腹地城市间的快速联系，更好发挥舟山在长三角门户枢纽功能。

专栏二 连岛工程重点建设项目

1. 实施类

建成宁波舟山港主通道，基本建成甬舟铁路及甬舟高速公路复线金塘至大沙段。

2. 预备类

加快推进甬舟高速公路复线宁波好思房至舟山金塘段建设工作、宁波舟山港六横公路大桥六横至梅山互通段、沪舟跨海通道前期工作，适时启动建设。

3. 研究类

加快推进定海至普陀高速前期研究工作。

五、以“两特”工程打造海岛特色交通网络

强化岛际联通，补齐岛际交通短板、丰富岛际交通方式、提升岛际出行体验，打造支撑群岛新区 2.0 空间格局，多元融合的特色化、高品质的岛际交通网络。

（一）打造蓝色岛链水运特色工程

以满足群众优质水路出行为根本目的，全面提升水路客运综合能级。到 2025 年，布局合理、服务优质、多元融合、特色鲜明的陆岛交通格局基本成型，水路客运“六位一体，智慧引领”

的发展格局全面形成，水路客运品质提升指数效应充分显现，“蓝色岛链”水运特色工程成为市域“1 小时左右交通圈”的主要载体，为浙江综合交通“三区”建设提供舟山经验和方案。

1. **构建码头站点体系，推动码头舒适化发展。**以陆岛交通码头及候船设施建设提升改造为主要抓手，打造一批星级码头，构建国内领先的高品质水路客运站点集群，形成“蓝色岛链”发展支点。加强码头全域环境文化内涵和旅游服务功能提升，加快推动码头服务多元发展。积极推动陆岛交通码头候乘设施和环境升级，因地制宜加大客渡运码头与陆上公交有效衔接。面向老年人群等特殊群体出行需求，加快无障碍设施建设。到 2025 年，全市 3000 吨级客滚泊位达到 10 个左右，水陆无缝换乘成为常态，多层次、梯队化海岛码头示范样板全面形成。

专栏三 陆岛交通码头建设重点项目

1. 实施类

新改（扩）项目：建成普陀庙子湖客运码头、普陀桃花悬鹤岛交通码头、东港（半升洞）客运码头、岱山燕窝山陆岛交通码头、岱山燕窝山陆岛交通码头防波堤、岱山衢山万良客运码头、岱山大嵛山交通码头改扩建工程、嵊泗沈家湾车客渡码头三期、嵊泗泗礁岛车客渡码头、嵊泗五龙交通码头改扩建、六横悬山交通（旅游）码头工程等项目；加快开工建设宁波北仑峙头车客渡码头工程、普陀莲花洋客运码头工程、岱山长涂大浦口码头改扩建工程、嵊泗剑门交通码头工程、金塘东堍车渡码头工程、六横大岙码头改扩建工程等项目。

提升改造项目：提升改造定海小盘峙渡口、定海摘箬山东岙交通码头、定海西蟹峙交通码头、普陀登步车渡码头、普陀庙子湖北岙客运码头、普陀虾峙车客渡码头、普陀东福山大岙交通码头、普陀白沙沙头交通码头、普陀樟州交通码头、普陀蚂蚁交通码头、普陀黄兴交通码头、普陀青浜交通码头、普陀葫芦交通码头、普陀桃花茅草屋客运码头、普陀东极东福山交通码头、岱山竹屿码头、岱山高亭码头、嵊泗花鸟客运码头、嵊泗李柱山客运码头、嵊泗枸杞车客渡码头、嵊泗小菜园交通码头、嵊泗沈家湾客运码头、六横沙岙码头候船厅等项

目。

2. 预备类

新改（扩）项目：积极推进岱山衢山客运码头提升改造、嵎泗马鞍列岛车客渡码头等项目。

提升改造项目：积极推进岱山秀山陆岛交通码头、嵎泗泗洲塘交通码头、嵎泗洋山车客渡码头等提升改造项目。

2.构建运输装备体系，推动船舶现代化发展。聚焦客运船舶“大型化、舒适化、快速化、高端化”发展方向，打造“高保障、高档次、高颜值”运力梯队，形成“蓝色岛链”移动示范。大力实施高品质船舶“10、20”行动计划，打造引领船舶品质升级“示范船”。聚焦海岛车客流高峰期和恶劣天气应急疏客需要，推动高疏运能力船舶建造，提升岛际客运船舶运输能级。积极推动双体高速船、游艇式线型高速客船、观光船舶等新式船型在岛际运输中的实践应用，打造海上网红打卡点。积极推动老旧、简易、低档次乡镇渡船新增更新工作，加快补强岛际运力短板，助力乡镇渡船品质化发展。顺应海岛群众对于舒适水路出行环境需求，重点推动船龄15年以上老旧船舶舒适性提升装修改装工作。

3.构建航线布局体系，推动航线多样化发展。深入谋划民生航线、涉旅航线、旅游专线开辟调整工作，形成“蓝色岛链”工程运行经脉。结合陆路重大通道、水路枢纽节点变革，调整优化舟山北向水域、宁波方向等相关航线，强壮岛际交通主动脉。围绕公共服务均等化、城乡协调发展要求，推动县（区）内部民生航线优化调整，畅通岛际交通微循环。配套海岛公园建设，完善嵎泗东部海岛、普陀南部诸岛、岱山方向各岛海岛旅游专线布局，加速形成“一域一游”旅游专线网络；以普陀山、

东港、沈家门渔港、新城滨海湾等区域为重点，做强做优海上观光游览产品。推动海上交通与教育、科研、文体等领域交流合作，延伸拓展海上交通综合功能。

4.构建智慧服务体系，推动服务智慧化发展。深化水路客运便捷出行环境建设，加快无纸化通关、电子发票、网上售票、电子支付、船班信息、车渡服务等全覆盖应用，推进全市主要站点“刷脸购票”、一体化智能客服终端建设应用。推动码头运行管理信息化建设，推动客运站点开发建设生产调度指挥系统。探索“5G+智慧码头”在水路客运领域创新应用。推进智慧服务向农村渡口延伸。

5.构建管理标准体系，推动行业标准化发展。持续深化品质客船、品质水路客运站软硬件配置标准和全流程客运服务操作标准体系建设。建立涵盖客运设施、便民设施、标志标识以及装饰装修、客运秩序在内的客船、客运站点软硬件配置标准。围绕“进站-候乘-登船-出站”的客运服务流程，建立船站从业人员全流程客运服务操作标准，促进站点服务和乘船服务标准相衔接，推进行业服务同标同质。

（二）打造多元服务航空特色工程

通过加强设施配套、完善航线网络、培育产业发展、增强服务功能，推动民用航空与通用航空“两翼齐飞”、协同发展。着力构建便捷可靠、特色鲜明、快速响应的海岛航空服务体系，基本形成岛际通用航空网络布局，实现主要海岛之间30分钟快速互通，杭州、上海及周边重要旅游城市1小时左右通达，成为我市融入省域“1小时左右交通圈”的重要载体。

1.完善航空基础设施建设。立足“旅游+公商务”客源转型需

求，持续实施普陀山机场候机配套设施扩容工程，提升空港旅游门户服务功能。筹建通用航空运营基地，根据岛际航空市场拓展情况，逐步修缮嵎泗菜园和枸杞、东极庙子湖等既有岛际直升机场，谋划布局嵎泗花鸟等水上机场，规划建设通用航空运营服务基地，加强产业大岛和重点保障区域直升机起降点及配套设施的规划建设。

2.积极研究开辟航空航线。以“海岛快巴”岛际通用航空特色服务项目为核心，巩固和开通东极、菜园、枸杞、花鸟、衢山等岛际航线，逐步打通普陀山、鱼山等重点保障区域的应急救援航线，实现主要海岛之间30分钟快速互通。根据省内“一湾六场”建设情况，加密和开辟省内短途航线，积极打造省域“1小时左右交通圈”。以“沪舟风景快线”省际通航特色服务项目为基础，谋划开辟省际短途航线，通过“民航+通航”、通航网点互通等模式融入长三角航空服务网。

3.加强通航产业现代化建设。提升传统通用航空运输服务水平，推出短途客货运预约服务、完善线上线下购票渠道等，努力实现通航“私人订制”服务。依托普陀山机场，引进和支持万丰通用航空、中信海直等企业在舟业务升级，完善通用航空运营服务功能，形成一定规模和影响力的通用航空运营服务基地。依托航空产业园平台优势，拓展并形成通用航空制造基地，进一步巩固我市通航产业在华东地区的领先地位。丰富通用航空旅游服务产业，制定“通航+旅游”为核心的产业发展模式，推动高端旅游产业升级。

专栏四 民用、通用航空重点建设项目

1. 实施类

民用航空：建成普陀山机场国内候机楼扩容工程。

通用航空：建设嵊泗枸杞等直升机场配套设施。

2. 预备类

适时启动建设机场业务保障综合楼。

六、以“五提升”工程丰富综合交通新内涵

全面提升干支路网、综合枢纽网、公共交通网、能源管道网、邮政快递网五张网，持续放大综合交通网络效应。

（一）推进路网提档升级

1.构建干线路网协调发展格局。优化完善 G329、G526 和 S201、S308、S313 普通国省道路网布局，形成“一纵一横”的普通国道网和“两纵一环”的普通省道网布局，充分发挥普通国省道支撑城市空间布局、服务地方经济主力军作用。以提升网络化、优化路网等级结构为重点，优先打通待贯通路段、提升低等级路段，按照“先通后扩、通扩并举”原则，注重利用现有公路走廊和存量资源，持续推进普通国省道“三提”工程，鼓励平交口改造等建设，高标准建设沿海美丽交通走廊，全面提升路网服务水平。到 2025 年，全市公路网规模达 2015 公里以上，普通国省道里程达 400 公里以上，实现各县区均通达 2 条以上高等级普通国省道。

专栏五 普通国省道重点建设项目

1. 实施类

普通国道：建成 526 国道岱山段和嵊泗段改建工程。

规划省道：建成 S201 嵊泗至定海公路嵊泗嵊山至枸杞段改建工程、S308 舟山本岛环岛公路小干至长峙通道及普陀鲁家峙至东港公路工程，新开工 S201 嵊泗至定海公路金塘炮台山至沥港横河公路改建工程、金塘东风岭互通工程、岱山浪激咀至双合改建工程，S308 舟山本岛环岛公路定海环城南路至白泉段改建工程、定海甬东至长峙大桥、小干至鲁家峙公路，S313 普陀至宁海公路鲁家峙至朱家尖公路、六横大岙至龙山公路。

2. 预备类

普通国道：526 国道岱山秀山至定海段工程（青山大桥）、526 国道衢山段改建工程。

规划省道：S201 嵊泗至定海公路金塘大浦口至柳行公路改建工程。

3. 研究类

普通国道：329 国道朱家尖段改建工程。

规划省道：S308 舟山本岛环岛公路定海文化路高架延伸工程。

2.高水平推进城乡路网建设。加强完善城乡交通路网，助推均衡发展，以提升品质、彰显特色为抓手，加大低等级农村公路提升改造力度，提高通达深度和通畅能力，实现 4A 级及以上景区基本通二级及以上公路，3A 级景区、具备建设条件的常住人口 2000 人以上村基本通达三级及以上公路，省级历史文化名村、省级美丽乡村精品村、旅游风情小镇、农家乐示范村基本通达四级及以上公路，常住人口 1000 人以上村均通达双车道公路，基本实现百人以上自然村等级公路“村村通”，全域建成海岛特色鲜明的优质农村路。科学推进农村公路与绿道融合发展，加快建成一批交通绿道，助推岱山本岛、衢山、嵊泗本岛、桃花、长峙、鲁家峙、六横等重点岛屿形成一岛一环绿道网络，构建舟山“千岛千环、通山达海”特色绿道体系。

专栏六 农村公路重点建设项目

1. 实施类

建成马岙至定海疏港公路、岱西海丰至浪仇线公路、岱山衢山西长沙至里高涂至外泥螺山公路、岱山秀山环岛公路（海岙至九子段）等工程，新开工城市中部通道、岱山高亭至石化小区至双峰新城公路、岱山衢山下洞礁至沙龙公路、岱山衢山环岛西线潮头门至小黄沙公路、岱山秀山环岛公路（叶岙至兰山段）、嵊泗沈家湾接线公路、嵊泗五龙会城村至六井潭公路、嵊泗枸杞环岛公路油库段、朱家尖松四路道路等工程。

2. 预备类

高铁马岙站接线公路、定海岑港至白泉公路小沙至马岙段公路、定海岑港至白泉公路干览至白泉段公路、定海双拥路至白泉公路、定海马目-黄金湾滨海公路（北段）、定海白泉至远洋渔业基地滨海公路、高铁金塘站接线公路、普陀干施岙至东港公路、普陀登步鸡蛸线改建、普陀桃花稻乌线改建、朱家尖东北区块（月岙-松毛尖）环岛公路、六横海闸门至田岙公路、六横悬山小筒箕至马跳头公路、六横大梅线提升、岱山南峰至司基至东沙公路、岱山衢山凉峙至田涂公路、岱山衢山潮头门至中洞礁公路、岱山衢山岛六条溪至万良至大沙碗公路、岱山衢山石子门至四平至黄泥坎公路（四平至黄泥坎段）、岱山秀山三礁至南浦至兰山码头公路、嵊泗双龙大桥、嵊泗金青二桥、嵊泗洋山环岛公路西段、嵊泗马关船厂至马迹山新村公路改建、临螺线改建工程等。

3. 高质量推进“平安放心路”建设。高质量推进“平安公路”建设，全面完善公路安全生命防护工程基础数据库，加大安全隐患点系统化综合处治力度。计划实施生命安全防护工程 150 公里，实现交安设施完好率达到 100%。国省道 2.5 米、农村公路 4 米以上临水临崖高落差路段防护设施全覆盖，消除 4 类、5 类桥梁隧道。推进日常养护和预防性养护常态化，着力推进精准养护，逐步提高路面大中修比例和路况指数，计划实施公路大中修 500 公里以上，年度大中修里程占公路总里程 6%以上，公路优良中等路率保持 90%以上。推进科技信息养路护路，定期开展公路技术状况检测评定工作，国省道自动化检测比例达

到 100%，科学决策技术运用普及率达 100%，县乡道自动化检测比例达到每年不少于 1 次，村道五年内不少于 2 次。积极推广公路养护“四新技术”应用，促进养护工程质量和效益提升，逐步实现周期性养护、科学性养护，推动公路路况进入良性循环。

（二）完善枢纽服务功能

全力推进枢纽上的城市建设，共建长三角国际性综合交通枢纽集群。到 2025 年，全市综合客运枢纽达到 4 个，规模合理、功能齐全、衔接高效的综合客运枢纽布局初步形成，实现中心城市 30 分钟到达综合客运枢纽、枢纽平均换乘时间 8 分钟，基本建成出行即服务应用体系，“一票制”旅客联程联运、货运“一单制”落地见效，基本实现人享其行、货畅其流。

1.加快完善功能完备、衔接高效的综合客运枢纽布局。加强综合客运枢纽在重大通道谋划、建设时期的动态调整，着力提高要素衔接转换水平和流通效率，切实增强人民生活获得感。围绕高铁枢纽建设，重点推进沿线站点配套设施建设，实现多种运输方式的无缝衔接，提升土地综合利用效率，形成城市新的增长点和活力区。围绕水路枢纽建设，整合优化水路客运资源，建设一批国内领先的高品质水路客运站点集群。围绕公路枢纽建设，整合舟山本岛及岱山、泗礁等大岛客运资源，优化长途客运枢纽布局，提升对外客运辐射能力和效率。

2.科学谋划联转联运、信息流集成的综合货运枢纽布局。加快推进区域大型综合性物流园区和配套集疏运体系建设，基本形成“市重点物流园区为核心、县（区）物流中心为骨干、城乡配送中心为基础、农村配送网点为补充”的交通物流体系，推进城市物流配送一小时交通圈建设。发展仓储物流一站式服务，

促进专业物流精细化，积极探索无车承运等物流新模式，推进农产品冷链物流建设。发挥普陀山机场航空运能优势，发展以冷链物流、航空快递、保税物流、跨境电商等“航空快递+现代产业”模式。

专栏六 客货运枢纽重点建设项目

1. 实施类

综合客运枢纽：建成岱山燕窝山客运中心、嵊泗旅游交通集散中心、嵊泗沈家湾交通旅游集散中心、宁波北仑峙头客运场站；加快开工建设高铁舟山站、马岙站、金塘站。

普通客运站：建成舟山朱家尖西岙旅游交通集散中心、普陀东港（半升洞）客运站场及城市广场，新开工岱山交通集散中心、衢山汽车总站、嵊泗泗礁岛陆上客运中心。

公路货运枢纽（物流园区）：开工建设岱山物流仓储中心、嵊泗县新中心渔港南港区物流仓储中心，金塘危化品运输车辆综合管理基地。

2. 预备类

综合客运枢纽：金塘客运站。

普通客运站：马岙客运站、岱山客运总站。

3. 研究类

综合客运枢纽：白泉长途客运站、普陀展茅客运中心。

（三）提升公交服务品质

1.形成保障有力的场站体系。树立公共交通引导城市发展（TOD）理念，结合旧城改造、地块开发，优先落实公交首末站、枢纽站、停保场和港湾式停靠站等基础设施建设，加强公交场站设施立体化、功能复合化建设。进一步扩大公交站点以及电子站牌覆盖率，到2025年，力争实现主城区电子站牌覆盖率达100%，舟山本岛及朱家尖的公交电子站牌覆盖率达到50%以上。加强乡镇客运站建设改造，实现“出门有车坐、镇镇有站场、村村有站点、服务有平台”。

专栏七 公交场站重点建设项目

1. 实施类

枢纽站/停车场：建成党校北停车场，新建白泉高铁枢纽（兼停车场）、新城洞岙枢纽（兼停车场）。

公交首末站：新建盐仓、定海北、鸭蛋山、西码头、朱家尖西岙旅游交通集散中心、观音文化园南总门首末站，扩建墩头码头首末站。

2. 预备类

公交首末站：结合旧城改造适时新建小洋岙、定海医院、草子坑首末站。

2.提供品质多元的智慧服务。进一步研究完善以舟山高铁站为核心、快联定海、新城、普陀等主城区的快速公交线网。到2025年，中心城区公交线网密度达4公里/平方公里。打造面向乘客的“舟山公交2.0”APP，重点推进定制公交功能，探索开通就学、就医、通勤、旅游等定制专线10条以上。发展微循环特色公交服务，加强接驳换乘，引导和培育公共交通+自行车出行方式。提升个性化服务品质，满足特殊人群出行等需求。

3.打造绿色低碳的设施体系。推进公交车辆、农村客运车辆更新，中心城区新增更新公交车辆500辆以上，新增更新农村客运车辆40辆。统筹公交场站充电桩配套建设，原则上按照1:3的枪车比进行配置。到2025年，主城区实现新能源、清洁能源公交车全覆盖，新能源车辆占农村客车总数比例达12.5%。

4.推进城乡客运服务均等化。研究完善本岛至定海长白和岱山的岛际公路客运系统，持续推进农村客运基础设施建设和车辆更新，不断完善城乡客运一体化服务体系。到2025年，农村客运网络覆盖200人以上的自然村，陆岛交通码头与城乡公交衔接更加高效，假日班车、电话（网络）约车等方式有效完善乡村旅游客运网络。

（四）加快能源管网建设

1.加强油气管道网络布局。加快陆海统筹、支撑发展的能源油气管网建设，推动完善油气外输和贸易网络，打通绿色石化成品油终端销售渠道，提升服务国家油气战略储运基地能力。围绕舟山绿色石化基地等重大项目，加强与全省石油天然气管网规划、实施的衔接。结合已建、新建、待建油气储运设施项目，综合考虑油气保供、大宗商品贸易、保税燃料油加注等功能，建立全市油气互联互通网络。推进新建能源管道路由与生态环境要素、城市空间布局相适宜，保障管道建设、运营安全。

2.推进油气管道设施建设。按照“突出近期、兼顾长远、总体规划、分布实施”的原则，统筹推进原油、成品油、天然气管网及配套设施建设，逐步满足浙江乃至华东、长江沿线地区油气消费需求。到2025年，油品管道达308公里，天然气管道达643公里，服务国家油气战略储运基地能力进一步提升。加快建立以政府和国资企业为主导、社会资本参与的油气管网共建共管共享机制。

专栏八 油气管网建设重点

1. 实施类

原油：建成册子-马目输油管道；开工建设黄泽山-鱼山原油管道、金塘-册子原油管道。

成品油：开工建设舟山-宁波成品油管道。

天然气：开工建设六横-宁波春晓天然气管道、小洋山-奉新天然气管道。

2. 研究类

原油：谋划黄泽作业区-上海漕泾原油海底管道、六横-宁波原油管道、黄泽作业区内部原油输送管道。

成品油：谋划黄泽作业区内部成品油管道、鱼山-黄泽作业区成品油管道。

（五）优化快递邮政体系

1.优化邮政快递设施布局。重点推进快递类专业园区建设，完善城市社区快递服务公共设施，统筹推进农村物流网络节点“多站合一”，基本实现“市有园区、县有中心、镇有场站、村有站点”的四级邮政快递服务网络体系。优化岛际快递配送体系，推进主要经济大岛共同运输、共同投递。积极谋划低空无人机配送体系布局，拓展无人机综合应用，构建智慧低空快递网络。到2025年，全市邮政快递业务量超5000万件，具备舟山至省内当日达、长三角主要城市次日达、全国主要城市隔日达的服务能力。

2.全面推进“快递进村”。主要经济大岛实现“快递进村”全覆盖，服务渔农村产业做优做特，助推乡村振兴。加快推进建制村快递服务站建设，五年内建设50个以上农村物流网点。创新发展城乡货运公交、农村物流班车、小件快运等配送模式，加大农村物流绿色通道建设力度，打造农村电商快递配送、海（农）产品供销、邮政服务和农村客运小件服务“四张网”，助推农村电商、现代渔（农）业等新业态发展。

3.加强引导“快递进厂”。引导快递企业进驻水产加工等制造业园区，增加公共仓储、寄递和信息服务功能。引导快递企业针对水产品特征开发定制化服务，依托快递物流网络和大数据，整合产业链关键资源。鼓励快递企业与制造企业建立协同发展、对接扶持和利益共享机制。

4.协同推动“快递出海”。抓住国际快递业务经营许可审批下放的机遇，利用浙江（舟山）自贸试验区平台和先行先试政策，推动与上海及杭州、宁波等自贸协同区域的分工合作，积极推

动舟山跨境电子商务发展。汲取自贸试验区制度创新成果，力争实现通关便利。谋划推进跨境电商集聚区和跨境商品集散处理中心建设，加强部门联动、信息共享，进一步推动海运企业发展国际海运业务，共同开辟海外市场。

专栏九 邮政快递建设重点

快递园区：谋划新建1个邮政快递类专业园区。

试点项目：谋划推进1个岛际无人机配送试点项目。

七、以现代化建设促进行业全领域提质增效

抓好行业软实力建设，强化交通管理、服务领域创新，以软硬实力双提升促进行业综合实力的全面增强。

（一）推动行业现代治理

深化重点领域改革。将“最多跑一次”改革向公共服务事项进一步延伸，建立健全“一件事”全周期服务机制，推进“跑零次”、全流程网上审批模式，市本级网办、掌办率达到100%。加快推进行政审批服务数字化转型，推进交通运输审批服务零跑常态化，深化舟山“办事不出岛”的主题方向，推动一批办事事项审批更便捷。进一步简政放权，推进自贸区证照分离改革工作，助推营商环境优化提升。

健全交通执法体系。深化交通运输综合行政执法改革和“四基四化”建设，实现非现场执法全覆盖，改善基层执法条件。深入推进“综合查一次”联合执法工作，市县（区）联动提升执法效率。深化“危货道路运输监管”“网约车平台监管”“道路旅客运输企业联合检查”“出租汽车业联合检查”以及“驾校经营管理联合检查”，加强交通运输领域综合执法力度，推动交

通运输行业规范健康持续发展。

实施信用监管模式。建成统一的交通运输信用综合管理系统，进一步完善涵盖交通工程、道路运输、水路运输、公路养护等多领域的信用工作网络，推进平台系统实施信用分级分类监管。努力打造信用交通评价、交通制度、综合监管、交通管理体系，实现事前信用承诺、事中信用监管、事后信用奖惩的全链条信用治理。

强化跨区域协调机制。顺应湾区、都市圈综合交通一体化发展趋势，推动交通、发改、自然资源、环保、财政、公安、建设等部门政策协同，加强交通部门对综合交通要素的整体统筹，实现“规划一张图、建设一盘棋、管理一体化”。推进落实交通运输电子证件长三角互认，加强区域监管合作，联系宁波等兄弟单位开展案卷互评等，全面提升运输市场、监管力度、执法队伍。

（二）加快数字交通改革

构建“1+6+N”交通数字化改革总体应用架构，推进数字技术与行业管理、部门治理、民生服务深度融合、高效联动，全面提升智慧决策、高效管理和精准服务能力。

完善“1”个数字交通统一的基础平台。完善交通运输大数据中心，重点统筹交通基础设施、重要节点、运载工具、作业装备的物联感知网络建设，加强信息资源归集共享，推动与社会数据融合应用。强化信息化技术支撑，推进使用省市一体化智能化公共数据平台设施和服务，增强数据安全、预警、溯源等能力，提升网络、信息系统安全运行能力。

谋划“6”个重点板块的交通数字化改革。深入分析和把握交

通数字化改革目标和方向，紧扣“一体化、全方位”“制度重塑”“数字赋能”“现代化”等改革特征，以抓好数字公路、数字水路客运、数字交通工程、数字交通执法、数字应急保障和数字出行服务等六个业务板块的数字化改革为重点，推动舟山交通运输全领域的改革进程。

建设“N”个数字化改革服务应用场景。深化道路运输多跨协同服务应用场景，进一步完善“浙里畅行”平台、提升交通公共场所数字化、优化出租车电召爱心服务，实现交通惠民服务数字化全面覆盖，实现城乡群众行有所畅。完善蓝色岛链指尖出行服务应用场景，升级水路客运领域目的地“一键畅行”，完善电子车船票“一键申领”，打造客运场站“一秒通关”，推动海上交通出行“全程在线”和“指尖出行”。加强重点领域精准监管服务应用场景，围绕危化品运输、交通工程建设、交通应急保障等领域大力推进数字化监管应用建设，实施精准高效的非现场监管。

（三）践行低碳绿色交通

围绕“碳达峰”“碳中和”愿景，以打造共建生态宜居家园为目标，制定实施交通领域二氧化碳排放达峰专项行动，优化运输结构、推进节能减排。

深化运输结构调整。做强舟山江海联运服务中心，发挥水路运输污染低的优势，加快构建以绿色运输为主的港口集疏运体系。统筹铁路上岛等，引导优化跨市出行结构，重点推动道路客运转型升级，规范客运定制服务，推进包车客运转型发展。开展无人机等技术应用，推动客运无缝对接和货运多式联运。

推进绿色出行转型。加快构建绿色出行网络，强化公交站点与公共自行车站点、共享单车停靠点以及城乡绿道系统的串

联衔接。推动交通运输领域共享经济发展，提升共享租赁全产业链网络化、规模化、专业化水平，引导拼车、顺风车等业务健康发展，试点推行共享交通出行项目。

狠抓环境污染治理。基本淘汰国三及以下标准营运柴油货车，加快淘汰国四及以下营运柴油货车，加大新洁能源车更新力度。加快码头岸电设施升级完善，建设各类港口生活污水及船舶污染物接收设施，积极探索推进清洁能源船舶应用。

强化资源节约集约。提高资源综合循环利用率，实现沥青路面旧料“零废弃”。促进邮政快递行业绿色发展，建立涵盖揽收、分拣、运输、配送、包装与回收“五位一体”的绿色快递物流体系。

（四）强化平安交通建设

牢固树立“安全发展理念”，坚持“安全第一，预防为主，综合治理”的工作方针，严守安全生产“红线”与“底线”，不断提供持续向好的安全保障。

安全责任体系建设。持续强化以“三个必须”为原则的行业监管责任，厘清安全生产监管职责边界，压实企业安全生产主体责任。完善隐患排查治理和风险控制机制，实现安全问题实行清单化、闭环式管理。加强重点运输企业风险评估，持续做好安全生产标准化建设。

风险防控体系建设。围绕公路运行、水路客运、道路“两客一危”运输、工程建设等重点领域，加强安全隐患排查和重大隐患清零。建立重大风险基础信息、防控责任、监测监控、防范措施、应急处置等清单，修订完善各类自然灾害防御预案和突发公共卫生事件的防控预案等。

应急处置能力建设。强化抢险队伍建设，确保一般灾害情况下公路应急救援 1 小时内到达、一般灾害情况下公路应急抢通 10 小时内完成。加强重大节假日、重大活动期间的安全生产工作，提升水陆客运高峰的管理水平。疫情期间，持续做好交通运输领域重点场所、重点车辆、重点人群的防控工作。

科技综合监管建设。“两客一危”车辆全部完成智能视频监控系统安装，客运站安检设备配置实现全覆盖，客船、站（渡口）视频监控系统建设基本覆盖，普通国省道重点路段监测覆盖率达到 100%，推进工程建设领域危险作业“机械化换人、自动化减人”，实现由被动到主动的转型升级。

（五）纵深推进清廉交通

坚持综合交通发展与清廉交通建设“两手抓、两手硬”，深化源头治理、系统治理、科学治理，构建清廉交通体制机制。

建设清廉机关。贯彻落实“一岗双责”党风廉政建设责任制，夯实廉政风险防范措施、廉政教育制度等长效机制，进一步纠正“四风”问题，全面提高交通系统党的建设质量。

建设清廉工程。开展从项目审批到竣工验收的全环节监督，加强全链条、全周期、全过程的权力监督制约，推动权力运行公开化。重点优化交通工程建设领域的政治生态，完善工程领域廉政建设工作机制。

建设清廉队伍。加强对“关键少数”监督管理，常态化加强政治把关和政治素质考察，树好清廉标杆。加强交通队伍和思想教育建设，着力打造一支忠诚干净担当的高素质“交通铁军”。

建设清廉文化。做好清廉建设与行业文明创建的融合，持

续完善“一家一走廊”（交通之家和廉政走廊）建设，推进清廉文化上公路、进车站、进码头、入工地、入企业，营造守廉践廉的浓厚氛围和良好舆论环境。

八、保障措施

（一）**加强党的领导**。充分发挥党在规划推进过程中总揽全局、协调各方的作用，建立市级部门协同、上下机构联动、周边地市互动、军民融合发在的综合交通规划实施工作机制。充分发挥各级交投集团的主平台作用，强化重大规划、重大项目、重大政策、重大改革的统筹协调和督促落实。

（二）**强化要素保障**。强化用地保障，用好土地政策，积极争取重大项目列入国家和省级重大平台，盘活调剂用地、用海指标。建立项目储备库，做深项目前期工作，提高规划精度，加强用地预留。强化资金保障，贯彻落实交通领域财政事权与支出责任，全力争取国家和省补资金，加大对公益性、保障性交通基础设施建设运营项目的支持力度。深化交通投融资改革，支持社会资本等依法合规参与交通基础设施建设运营。

（三）**加强统筹协调**。加强与上级综合立体交通网规划、浙江省综合交通运输发展“十四五”规划及相关专项规划的对接，紧密对接舟山市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。积极对接国土空间规划等空间利用规划，集约节约利用廊道，加强地上地下空间综合开发利用。

（四）**加强规划执行**。充分依托现有平台，实现专班化运作、项目化推进、清单化管理，确保规划执行良好可控。建立“规划—计划—项目”闭环管理机制，严格按照规划审批项目，增强规划的刚性约束和执行力。加强规划实施事中事后监管、

动态评估调整，及时把握规划实施过程中出现的新情况、新问题，及时调整规划和相关政策。

（五）加强环境保护。在交通基础设施建设、运输生产、行业管理各领域和全过程，严格执行项目环境管理、环境影响评价、水土保持、节能审查制度。建设项目中防治污染的措施，必须与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用。注重资源集约节约利用，加强交通行业污染防治，提升生态保护和修复水平。