

余姚市人民政府办公室文件

余政办发〔2020〕98号

余姚市人民政府办公室 关于印发余姚市建立综合交通立体网推进 区域交通一体化发展实施方案的通知

各乡镇人民政府、街道办事处，市直有关部门：

《余姚市建立综合交通立体网推进区域交通一体化发展实施方案》已经市长办公会议审议并通过，现印发给你们，请结合各自实际，抓好贯彻落实。

余姚市人民政府办公室

2020年12月25日

（此件公开发布）

余姚市建立综合交通立体网 推进区域交通一体化发展实施方案

余姚市地处长江三角洲南翼，是浙江省“大湾区大花园大通道大都市区”四大行动计划的建设区域，也是宁波大都市区的重要组成部分，未来发展潜力巨大。从区域联系上看，其位于杭甬联系的主通道上，是宁波的“西大门”，同时也是沪甬联系通道上的重要节点，是上海都市区产业与功能外溢的桥头堡。余姚优越的地理区位为未来实现大湾区、长三角区域基础设施互联互通提供了天然优势。近年来，余姚围绕综合交通发展规划及重点建设项目，加大投入、强化管理、超前运作、加速建设，交通运输事业保持了快速、健康、持续发展的良好态势，综合交通运输体系服务能力不断提升，有力保障区域经济发展和城市建设。

一、余姚交通发展的基本情况

（一）各级规划方案全方位编制，积极构建发展蓝图。

宁波在 2049 城市发展战略中提出构建“一主两副多中心、三江三湾大花园”的全域理想空间格局。其中，北部余慈副城区，承载智造创新功能。“轨道上的宁波”将构建多中心网络化的空间格局，建设市域快线，以环线模式为主，加强余姚与主城区、重要交通枢纽之间长距离、大中运量的联系。2020 年，

余姚编制的《余姚市国民经济和社会发展的第十四个五年规划基本思路》提出实施接沪融甬联杭通金义的交通枢纽策略，积极对接沪嘉甬铁路、杭甬高速杭州湾复线等工程，加密市域对外主通道，谋划建设沿海码头、内陆港和地方型通用机场，打造公铁水空联运枢纽体系和“1330”交通圈，提升长三角南翼区域性枢纽地位。当前，余姚市正组织开展《余姚市综合交通中长期发展规划（2021—2050年）》编制，全面谋划了“十四五”乃至中长期余姚市综合交通系统建设规划。

（二）交通基础设施建设步伐加快，各级线网显著改善。

“十三五”期间，余姚交通固定资产投资高位运行，预计至2020年底，重点工程余姚市本级累计完成投资约89亿元，投资完成率约为92.4%。交通线网不断完善。**公路建设步伐加快。**预计2020年底，全市公路通车总里程将达到2015公里，路网密度达到134.2公里/百平方公里。高速公路、干线公路有序建设，“十三五”期间完工慈余高速、开工建设杭甬高速复线一期工程；建设余梁公路北延、G329黄家埠段拓宽改造工程、S319甬余线（姚州大桥至余姚大道）改建工程、梁周线（姚州大桥至G329）拓宽改造工程一期等多条干线公路，骨架网络逐步形成。**铁路运输条件不断完善。**利用现有萧甬铁路改造完成了宁波—余姚城际铁路一期工程，杭甬客运专线高速铁路和萧甬铁路形成了“二横”的铁路框架。**内河航运工程加快推进。**完成杭甬运河余姚段的建设工程和东港区一期10个500吨级泊位。

(三) 货物运输生产显著增长，运输服务质量不断提升。

货物运输量增长明显。2019年，全市完成营业性公路货运量1259万吨、货运周转量14.15亿吨公里，同比上升1.8%和5.9%。**公交一体化进程加快。**持续优化区域内及同城公交线网，城区公交线路25条，投放运营车辆306辆；城乡公交线路94条，投放运营车辆392辆，形成全方位对接的公交网络，市民公共出行更加便捷。

二、试点背景及基础

(一) 试点背景。

党的十九大提出“建设交通强国”战略以来，国家和省都高度重视该项工作，推出了一系列政策和举措。在国家层面，按照抓规划、抓项目、抓试点的方向，发布了《交通强国建设纲要》，启动编制《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050）》。省级层面，配套编制了《关于深入贯彻〈交通强国建设纲要〉建设高水平强省的实施意见》《浙江省综合立体交通网规划（2021—2050年）》，发布了浙江省交通强国建设试点单位名单，4月17日召开了全省交通强国推进大会，车俊书记做了《加快建设高水平交通强省，努力当好“重要窗口”建设的“先行官”》重要讲话，要求全面推进“九网万亿”基础设施，加快建设宁波西综合枢纽、甬台温高铁等一批与我市密切相关的战略性、标志性、引领性的重大交通项目。

余姚城市空间快速扩张，与宁波主城区联系不断加密，正处于城市化与同城化同步发展的关键时期。“建设综合立体交通网，推进区域交通一体化”，有利于强化余姚与宁波主城区的有机联系，推动城市交通向都市区交通转变，实现区域间的联动和融合发展。

（二）试点必要性及意义。

一是满足余姚一体化发展的要求。交通对城市发展起着先导性作用，余姚当前处于城市化与同城化快速发展时期，构建与同城化发展相适应的综合立体交通网，尤其是面对“前湾新区”战略实施和“撤市设区”发展趋势，交通一体化对于主动承接宁波市及周边地区产业和人口转移，实现空间、产业、交通和人口协调发展，加快经济发展速度，打造宁波北部副中心核心城区之一意义重大。

二是响应宁波全域都市化发展的需要。响应《宁波2049城市发展战略》，支撑“一主两副多中心”的网络化空间格局，通过打造综合立体交通网，加快形成包括余姚、慈溪、杭州湾新区在内的北部副城，支撑城市交通向都市交通迈进，打造全域空间一体化、城市空间都市化，实现全面的高质量发展。

三是落实都市圈一体化发展的要求。余姚是宁波都市圈衔接杭州都市圈的重要支点，也是宁波都市圈沟通上海核心圈的窗口，在空间上具有对接宁波中心城区的桥头堡优势区位。建

设综合立体交通网，实现真正意义上的同城，对于强化宁波区域枢纽地位具有重要意义。

四是适应城市未来发展格局的要求。余姚城市格局依托杭甬交通廊道形成经济带，城镇自发蔓延，逐渐形成关联的城镇网络。随着城市的不断发展，传统低效率弱统筹的资源利用方式已经无法满足当今高目标高质量发展的要求，未来城市发展格局一定是逐渐融合一体化发展。构建枢纽型、开放性和一体化的综合交通运输模式是未来城市空间发展的主要趋势，也是最主要的战略需求。

（三）试点基础及优势。

1. 已开展的相关工作和探索实践。

一是多方位统筹协调，凝聚发展合力。加强交通与发改、财政、自然资源、生态环境、水利等部门的协调。发挥政府统揽主导作用，明确各部门的主体责任，推进试点任务的开展。积极对接全市规划体系，力争与上位规划协调一致。充分解读国家、省市规划，统筹编制《余姚市综合交通中长期发展规划（2021—2050年）》，积极争取将高速公路、普通国省道、内河水运等重大项目纳入国家、省级和宁波市级综合立体交通网规划、综合交通“十四五”规划等，为推进项目前期审批和落地实施提供规划依据和政策支持。加强项目审批、土地等要素保障工作，共同加快推进项目前期工作。

二是多方面规划编制，构建发展蓝图。宁波在 2049 城市发展战略中提出构建“一主两副多中心、三江三湾大花园”的全域理想空间格局，北部余慈副城区，承载智造创新功能。“轨道上的宁波”将构建多中心网络化的空间格局，建设市域快线，以环线模式为主，加强余姚与主城区、重要交通枢纽之间长距离、大中运量的联系。当前，余姚市正组织开展《余姚市综合交通中长期发展规划（2021—2050 年）》《余姚市综合交通“十四五”发展规划（2021—2025 年）》及《余姚市现代物流业发展中长期规划（2021—2050 年）》《余姚干线路网专项规划》《余姚公交线网优化专项规划》等多个专项规划的编制，全面谋划了“十四五”乃至中长期余姚市综合交通系统建设规划。

三是多项目稳步推进，打下坚实基础。高速公路、干线公路有序建设，骨架网络逐步形成。完工慈余高速、开工建设杭甬高速复线一期工程；建设 G329 黄家埠段拓宽改造工程、S319 甬余线（姚州大桥至余姚大道）改建工程、梁周线（姚州大桥至 G329）拓宽改造工程一期等多条干线公路。公路改造力度加大，养护管理成效显著。对现有的干线公路、重要的县乡道实现周期性、预防性养护，主要包括浒溪线改造工程、余姚大道、余慈连接线等项目。农村公路建设超前，通达水平明显提升。农村联网公路已完成新改建 349.13 公里，完成投资 5.88 亿元。完成交通建设投融资体制改革，成立宁波舜通集团有限公司，

我市首个交通行业 PPP 项目胜陆公路余姚段在 2017 年成功签约。相关项目的不断推进，为建设综合立体交通网，推进区域交通一体化打下坚实的基础。**多种运输方式协调发展**，利用现有萧甬铁路改造完成了宁波—余姚城际铁路一期工程，杭甬客运专线高速铁路和萧甬铁路形成了“二横”的铁路框架；形成高铁余姚北站和余姚站“一主一辅”相互协调的客运站场格局；完成杭甬运河余姚段的建设工程和东港区一期 10 个 500 吨级泊位。

2. 试点优势条件。

一是优越的区位特征。余姚市地处长江三角洲南翼，是浙江省“大湾区大花园大通道大都市区”四大行动计划的建设区域，也是宁波大都市区的重要组成部分，未来发展潜力巨大。从区域联系上看，其位于杭甬联系的主通道上，是宁波的“西大门”，也是沪甬联系通道上的重要节点，是上海都市区产业与功能外溢的桥头堡。余姚优越的地理区位对未来实现大湾区、长三角区域基础设施互联互通具备天然优势。

二是齐全的运输方式。近年来，余姚交通建设围绕综合交通发展规划及调整的重点建设项目，加大投入、强化管理、超前运作、加快进度、交通运输事业保持了快速、健康、持续发展的好态势。目前，余姚市的对外交通网络布局主要为东西通道和南北通道两条线，东西通道连接杭州—宁波，南北通道

连接上海—浙中。已建成的高速包括东西向杭甬高速、杭州湾跨海大桥、南北向杭甬高速余慈连接线，在建高速有杭绍甬高速复线一期。其中，以杭甬高速公路、G329 为主形成杭甬通道，余慈高速公路形成区域南北向通道。余姚地处宁波栎社国际机场、杭州萧山国际机场、上海浦东国际机场、上海虹桥机场等四大千万级机场的几何中心，铁路、城市轨道、高速、快速路、内河水运等各类交通方式齐全，为余姚建设综合立体交通网，推进区域交通一体化提供较大的基础优势。

三、总体思路

（一）基本思路。

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精神，聚焦高质量发展，抢抓新一轮大发展机遇，全力推进交通强国试点建设，推动交通发展由城市交通向都市交通转变、由传统发展向创新驱动转变、由行业管理向现代治理转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，率先建成基础设施强、运输服务强、创新动能强、治理能力强、支撑带动强的交通强市，为我市打造都市圈一体化发展新门户、融城发展新样板提供坚强支撑。

（二）工作原则。

1. **交通引领。**加快推进交通基础设施建设，完善交通系统网络，坚持交通建设引领、带动城市发展，充分发挥交通运输在建设智能创新经济强市中的基础支撑和现行先导作用。

2. 服务民生。以建设人民满意交通作为出发点和落脚点，着力提升交通运输服务水平，解决市民日常的出行问题。努力提升交通效率与环境品质，不断满足人民日益增长的美好生活需要，提高交通满意度和幸福感。

3. 统筹融合。统筹综合交通各个子系统，充分发挥各种交通运输方式的优势，构建层次分明、融合一体、衔接有序立体化交通网络。统筹区域发展，推动城乡一体，促进交通运输服务的开放共享。

4. 智慧创新。主动迎接互联网发展时代，加强信息化技术在交通领域的应用，实现交通系统智慧运营、智能服务、科学决策。深化交通运输领域体制机制改革，提升行业综合治理能力。

5. 绿色低碳。践行“两山”理念，努力建设资源节约型、环境友好型交通城市，充分考虑全市资源禀赋条件及环境承载能力，注重节约集约利用土地、岸线、水域等资源，促进交通与自然和谐共生，推动可持续健康发展。

（三）试点目标。

依托余姚独特的集多种交通方式为一体的综合交通基础，统筹规划建设，合理分配交通资源，加快形成余姚与长三角主要城市区间方式多元、衔接高效的综合交通网络。通过明确综合立体交通网的中长期发展思路，明确工作目标、实施阶段、

实施方法和保障措施，确保试点项目按时完成。该项目的实施将破解余姚交通碎片化困局、解决“同城化”难题，实现交通高质量一体化融合发展。

至 2023 年底，以交通基础设施建设“三年行动计划”为抓手，着力补短板、打基础，新建轨道线网约 21 公里，新建（改扩建）路网总规模约 170.5 公里，新建 3000 吨海港码头，迁改客运枢纽 3 个。三年计划实施类项目 32 个，三年完成综合交通建设投资约 143 亿。

至 2025 年底，基本实现交通运输现代化，建成布局合理、衔接顺畅、资源集约、安全可靠、绿色智能的现代综合交通运输体系，运输通道基本形成，枢纽地位逐步提升，交通网络更加完善，城市拥堵得到缓解。初步实现“1330”交通圈，即实现与长三角地区沪、杭两大都市一小时经济圈，宁波、绍兴半小时交通圈，宁波北部副城半小时交通圈，市域内主要乡镇及产业平台半小时交通圈。“十四五”期间着力推进十一类共 45 个重点项目的实施，综合交通建设投资约 1100 亿元（其中余姚市本级投入约 418 亿元，“十四五”期间投资约 265.8 亿元），高质量实施交通强市试点项目，初步取得可复制推广经验。重点谋划余姚市域郊轨道快线、城市轨道、四明山高速、杭甬高速南复线、杭甬运河“四改三”等 5 个百亿级项目储备，推进

涵盖公路、轨道、枢纽、水运、航空等 14 个 10 亿级谋划项目，总计谋划储备项目超 30 项，总投资约 1100 亿元的储备项目库。

四、主要任务

（一）构建综合立体交通网。

对我市“构建综合立体交通网”的主要任务分解展开，从六大层面推动交通由传统单一向多元融合发展。

1. 聚焦余姚北站扩建升级（枢纽）。

以宁波至余慈城际二期项目建设为契机，推进余姚高铁北站与慈溪高铁站、慈溪高铁东站（规划沪甬城际）无缝衔接，强化高铁、城市轨道、公交“零距离换乘”体验，构建综合立体的宁波西门户大型综合交通枢纽，辐射带动宁波北部副城发展，促进经济稳步发展；同时，重点谋划研究余姚高铁北站按余慈城际二期接入站点进行改扩建，远期预留市域轨道快线、轻轨、地铁等多模式轨道系统接入。

2. 构建“多网融合”轨道交通体系（轨道）。

加快“高速铁路—城际铁路—市域铁路/市域快线—地铁/轻轨”四网融合的轨道交通网建设，打造轨道上的余姚，一是链接国家级高速通道。依托杭甬客专、杭甬城际、通苏嘉甬铁路、沪甬城际，融入国家“十纵十横”综合运输大通道，实现余姚对外及主要城市间的高速直达；二是融入长三角城际通道。依托余慈城际铁路、宁波至余姚至上虞城际铁路、满足长三角

城际间商务、通勤等周期性出行需求；三是构建市域放射通道。依托市域快线，支撑同城化出行；四是加密市内网络通道。依托城市地铁或轻轨，服务余姚内部、北部副城内部的主要客流通道上的连绵出行，支撑余姚大道科创走廊（甬西科创走廊）、中意宁波生态园、余姚—姚北周巷发展轴等重要战略空间发展。

3. 布局“内畅外联”高快路网（高快路）。

加快高速路网扩能增效，扩大网络覆盖深度，完善“四横两纵”的高速路网格局，推进杭甬高速复线一期、杭州湾跨海大桥余慈中心连接线、余慈东西高速等高速公路项目，打通南北沪甬金义通道，扩容东西杭绍甬通道，有效衔接宁波都市圈和长三角区域高速公路网。畅通内外交通的快速衔接转换，形成“四横四纵”的市域快速路网，完善市域乡镇快速联系通道，提升网络效率。推动区域内高速路与城市快速路多点衔接，实现“高快相连”，自由流动。结合余姚历史文化和旅游特色，实施高速出入口及两侧环境整治，提升城市对外窗口的品质。

4. 着眼干线公路网“加密提质”（干线公路）。

持续加快国省道干线路网的互联互通，连段成线，发挥路网整体效益。进一步扩大国省干线公路对乡镇、产业园区、旅游景点、交通枢纽的联通和覆盖。加大干线公路网密度，至2025年，干线公路实现“120”目标（即新改建国省道30公里、新改建普通干线公路90公里）。推动干线公路网提质建设，国省

道普通干线公路二级及以上公路占比达到 30%以上，乡镇通二级及以上公路比例达到 100%。

5. 建设高效衔接的交通基础网（普通公路）。

配合城市空间发展框架，完善内环、构建外环与高速环，实现客货分离，内客外货的格局，加快构建快速进出高速枢纽通道系统，初步构建高速公路骨架网络，实现余姚交通“头尾相连、内外结合”。市域乡镇统筹互联互通，按照一镇一方案，提升、改善、加密农村通村公路 125 项，全力打造“畅通、安全、舒适、美丽”的高质量“四好农村路”。推进农村公路与干线公路、旅游景区、重要行政节点的有效衔接，形成城乡一体、干支衔接的公路网络。实施规范化、标准化养护，健全公路养护技术标准及规范，打造建、管、养、运全生命周期的公路运营体系。

6. 复兴通江达海内河航运网（内河航运）。

提升杭甬运河通航能力，疏通江海联运通道，加快构建以姚江为主的杭甬运河主通道。谋划杭甬运河北复线工程，构建完善杭州湾湾区内河航运网络。加强内河船舶通航管理，促进内河水运转型，助力以姚江、最良江为主的内河航运旅游产业发展和美丽航道建设。

（二）推进区域交通一体化发展。

对我市“推进区域交通一体化”的主要任务分解展开，从四大层面推动区域一体化的建设。

1. 扩容综合通道运输能力，落实长三角区域一体化。

全面提高综合运输网络的对外运输能力，进一步完善以铁路和高速公路为主，水路为辅的综合运输通道，加快形成“接沪融甬联杭通金义”的综合交通大通道格局。加快“高速铁路—城际铁路—市域铁路/市域快线—地铁/轻轨”四网融合的轨道交通网建设，打造轨道上的余姚，链接国家级高速通道。一是依托杭甬客专、杭甬城际，借力通苏嘉甬铁路、沪甬城际，融入国家“十纵十横”综合运输大通道，实现余姚对外及主要城市间的高速直达；二是融入长三角城际通道。依托余慈城际铁路、宁波至余姚至上虞城际铁路、满足长三角城际间商务、通勤等周期性出行需求，同时促进与绍兴上虞的协调发展。三是加快高速路网扩能增效，扩大网络覆盖深度，完善“四横两纵”的高速路网络格局，推进杭甬高速复线有效扩容东西杭绍甬通道、加快杭州湾跨海大桥余慈中心连接线、余慈东西高速等高速公路项目实施，谋划四明山高速，连接甬金高速，打通南北沪甬金义通道，有效衔接宁波都市圈和长三角区域高速公路网。

2. 优化高效直连直通体系，实现宁波都市圈全域都市化。

构建与宁波中心城区直连直通通道，全面融入宁波大都市圈，实现全域都市化。一是重点依托市域轨道快线，服务支撑同城化出行，以 TOD 发展模式加快城际牟山站、丈亭站、三七市站的落地；二是强化干线道路衔接，重点改造提升甬余线、古乍线、通途路西延等道路，加强与宁波江北大道、江北连接线和通途西路的衔接，提升与宁波中心城区联系；三是提升杭甬运河通航能力，疏通江海联运通道，加快构建以姚江为主的杭甬运河主通道，实现与宁波舟山港的直连，借力畅达国际。

3. 加强交通网络深度互联，推进宁波北部副城一体化。

从战略定位、产业发展考虑，统筹推动北部副城两市一区（余姚、慈溪、杭州湾新区）一体化进程，谋划北部副城内部多层次、深领域、全方位合作共享的综合交通体系。以宁波至余慈城际二期项目建设为契机，率先推进余姚北高铁站与慈溪高铁站与慈溪高铁东站（规划沪甬城际）无缝衔接，强化高铁、城市轨道交通、公交“零距离换乘”体验，构建综合立体的宁波西部大型综合交通枢纽，辐射带动宁波北部副城发展，促进经济稳步发展；统筹谋划杭甬运河北复线工程，构建完善杭州湾湾区内河航运网络，满足杭州湾新区、慈溪的水运需求。

4. 打造高品质城市交通，促进余姚市域空间一体化。

一是持续加快国省道干线路网的互联互通，连段成线，发挥路网整体效益，进一步扩大国省干线公路对乡镇、产业园区、

旅游景点、交通枢纽的联通和覆盖。二是畅通内外交通的快速衔接转换，形成“四横四纵”的市域快速路网，完善市域乡镇快速联系通道，提升网络效率。推动区域内高速路与城市快速路多点衔接，实现“高快相连”，自由流动。同时结合余姚历史文化和旅游特色，实施高速出入口及两侧环境整治，提升城市对外窗口的品质。三是依托城市地铁或轻轨，服务余姚内部的主要客流通道上的连绵出行，支撑余姚大道科创走廊（甬西科创走廊）、中意生态园、余姚—姚北周巷发展轴等重要战略空间发展。四是加强内河船舶通航管理，促进内河水运转型，助力以姚江、最良江为主的内河航运旅游产业发展和美丽航道建设。

重点配合城市空间发展框架，完善内环、构建外环与高速环，实现客货分离，内客外货的格局，加快构建快速进出高速枢纽通道系统，初步构建高速公路骨架网络，实现余姚交通“头尾相连、内外结合”。完善北环线—梁周线—城东线中心城区内环，构建南环路—G228—浒溪线—余梁公路北延外环。实施通环西路、东环路北延、东环路南延、肖朗路北延、固北路北延、荷梁线等工程，推进市域内部道路与干线公路网和轨道交通网无缝衔接，打造市域30分钟通达圈。提升改造世南东路、舜水北路、舜宇路等市政道路，畅通城市交通内循环。市域乡镇统筹互联互通，按照一镇一方案，提升、改善、加密农村通村公路125项，全力打造“畅通、安全、舒适、美丽”的高质量“四

好农村路”。推进农村公路与干线公路、旅游景区、重要行政节点的有效衔接，形成城乡一体、干支衔接的公路网络。以交通为引领，促进市域“一主一副五片”空间一体化发展格局。

（三）实施路径。

1. 研究论证阶段。

2021年：结合余姚市交通现状，分析推进“建设综合立体交通网，推进区域交通一体化”的优势条件及面临的问题，进一步深入开展“建设综合立体交通网，推进区域交通一体化”相关的政策、制度、规划、技术等研究论证工作。

2. 谋划试点阶段。

2021—2024年：在初步成果的基础上，推动“建设综合立体交通网，推进区域交通一体化”项目的建设和研究，重点谋划余姚市域郊轨道快线、城市轨道、四明山高速、杭甬高速南复线、杭甬运河“四改三”等5个百亿级项目储备，推进涵盖公路、轨道、枢纽、水运、航空等14个10亿级谋划项目；强化技术保障、政策保障和人才保障，改进前期工作中的不足，建立长效机制，到2024年底取得试点成果，针对性提出推广思路和建议。

五、预期成果

到2021年底，实现通环西路西延工程、杭甬高速牟山道口连接线工程、规划S309荷梁线改建工程一期等多个项目开工建

设，并完成胜路公路余姚段、余梁公路、古乍线（黄箭山至姚东大桥段）的整体建设和投入使用。

到 2024 年底，轨道交通网建设。推进宁波至余姚城际铁路二期开工建设，市域快轨 11 号线和城市轨道前期研究工作基本完成。G92N 杭甬高速复线一期全面建成运营，杭州湾跨海大桥余慈中心连接线建设初具规模。“四纵四横”的快速公路网初步形成，实现余姚、慈溪、杭州湾“两市一区”三地 30 分钟通勤，余姚全市域 15 分钟上高速。农村公路里程超过 1800 公里，路网密度达到 120 公里/百平方公里，交通品质提升工程完成 150 公里，绿道建设 150 公里，更新新能源车 200 辆以上。余姚东港区启动建设。中意宁波生态园 3000 吨普货码头建设完成。综合客运服务一体化发展水平达到 5A 级，公交客运满意度达到 90%以上，公交分担率提升至 15%以上。“十四五”期间力争完成综合交通建设投资约 265 亿。

六、保障措施

（一）加强组织领导。

加强统筹领导，成立专项领导小组和工作专班，明确牵头部门，细化工作措施，建立重大交通项目协调机制。加强交通与发改、财政、自然资源、生态环境、水利等部门的协调。发挥政府统揽主导作用，明确各部门的主体责任，建立统计监测和绩效管理机制。

（二）加快改革创新。

深化交通运输行政审批制度改革，推进交通运输管理理念、体制机制、政策标准、监管方式创新，强化事中事后监管，加强改革的上下衔接和后续监管。积极发挥企业的市场主体作用，支持做强做优一批交通运输领域的龙头企业。积极推进改革攻坚，对一些影响行业发展的重大改革事项，大胆探索，为全面深化改革积累经验。

（三）强化要素保障。

一是强化建设用地供给，建立交通基础设施重大项目储备库，积极争取重大项目在用地指标等方面优先保障，充分利用国家预留新增建设用地计划指标，加强耕地占补平衡保障，对重点交通建设项目实施“补改结合”。

二是对任务具体工作所需资金进行科学合理测算，积极争取国家和省市层面资金支持，深化国有投资平台改革，拓展筹融资渠道，促进综合开发、持续发展的长效反哺机制建立，预算资金使用严格按照规范执行，加强经费使用监督工作。

三是加强技术支持，组织重大设施、多式联运、现代物流、综合治理等各领域专家学者广泛开展研究及论证，形成问题解决和技术保障的常态化机制。