

宁波市北仑区人民政府办公室文件

仑政办〔2022〕35号

宁波市北仑区人民政府办公室 关于印发宁波市北仑区“十四五”综合交通 规划的通知

各街道办事处，区政府、开发区管委会各部门、各直属单位，驻区垂直管理各单位：

《北仑区“十四五”综合交通规划》已经区政府常务会议审议通过，现印发给你们，请认真贯彻执行。



北仑区“十四五”综合交通规划

目 录

第一章 概述.....	4 -
1.1 规划背景.....	4 -
1.2 规划期限与范围.....	6 -
1.3 规划编制依据.....	6 -
第二章 发展基础.....	8 -
2.1 回顾.....	8 -
2.1.1 基础设施.....	8 -
2.1.2 道路养护.....	14 -
2.1.3 交通运输服务.....	15 -
2.1.4 交通管理.....	21 -
2.2 评价.....	21 -
2.2.1 成绩.....	21 -
2.2.2 主要问题.....	22 -
第三章 发展形势与需求.....	25 -
3.1 形势及要求.....	25 -
3.2 需求预测.....	27 -
第四章 指导思想与发展目标.....	29 -
4.1 指导思想.....	29 -
4.2 发展原则.....	29 -
4.3 发展目标.....	31 -

第五章 发展重点	- 35 -
5.1 基础设施建设.....	- 35 -
5.1.1 道路.....	- 35 -
5.1.2 港口水运.....	- 41 -
5.1.3 铁路.....	- 43 -
5.1.4 轨道交通.....	- 44 -
5.1.5 枢纽场站.....	- 48 -
5.1.6 组团联络通道分析.....	- 52 -
5.2 交通设施养护.....	- 54 -
5.2.1 公路养护.....	- 54 -
5.2.2 水路养护.....	- 55 -
5.3 交通运输服务.....	- 56 -
5.3.1 客运及公共交通发展.....	- 56 -
5.3.2 货运及现代物流发展.....	- 58 -
5.3.3 汽车维修行业发展.....	- 59 -
5.3.4 低碳、节能、生态交通发展.....	- 59 -
5.3.5 智慧交通发展.....	- 60 -
5.3.6 推进交通体制改革.....	- 61 -
第六章 保障措施	- 62 -
6.1 组织保障.....	- 62 -
6.2 人才保障.....	- 62 -
6.3 资金保障.....	- 62 -
6.4 政策保障.....	- 63 -

- 附件：1. 北仑区“十四五”综合交通规划建设项目表
2. 北仑区综合交通规划图
3. 北仑区“十四五”综合交通规划建设项目图

第一章 概述

1.1 规划背景

党的十九大提出了建设交通强国，这是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。为统筹推进交通强国建设，2019年9月，中共中央、国务院发布了《交通强国建设纲要》，明确提出构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，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、世界前列的交通强国。为推进《交通强国建设纲要》实施，交通运输部启动了《国家综合立体交通网规划纲要（2021~2050）》编制工作，浙江省、宁波市、北仑区也同步启动省、市、区三个层级的综合立体交通网规划编制工作，系统谋划未来30年综合立体交通网总体布局，统筹各种交通方式融合发展。宁波市发改委下发《关于印发〈宁波市“十四五”规划编制工作方案〉的通知》（甬发改规划〔2019〕218号），宁波市、北仑区启动两个层级“十四五”综合交通规划编制工作，谋划“十四五”综合交通发展，确定五年发展任务。

浙江省委省政府以“八八战略”再深化、改革开放再出发为主题，致力于高质量发展、竞争力提升、现代化建设，谋划了“两个高水平”奋斗目标，制定了实施大湾区、大花园、大通道、大都市区建设行动计划，强调交通运输要当好

先行，提出实施综合交通“三区”（交通强国建设示范区、更高质量发展先行区、人民满意交通样板区）建设战略，加快构建全国领先的现代综合交通运输体系，全力推进交通强国试点建设，为构建现代化经济体系、加快推动新型城镇化和乡村振兴提供重要支撑。宁波市开启交通强国示范城市新征程，于2019年12月入选“交通强国建设试点单位”。北仑以“交通强区”为载体，着力谋划和推进一系列港口、铁路、高速公路、城市轨道等重大交通基础项目，为全面融入长三角奠定基石。

“十四五”时期是开启全面建设社会主义现代化新征程的第一个五年期，是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期。“十四五”时期是北仑城市功能加速完善的时期、港口功能的拓展期、产业转型升级加速期，是加快建设交通强国的第一个五年期，也是北仑综合交通发展从“总体适应”转向“先行引领”“提质增效”的转型期。编制“十四五”综合交通规划，面临新时代、新阶段、新矛盾、新问题、新机遇、新挑战、新目标、新任务等一系列新情况，具有新的时代特征和继往开来的里程碑意义，是指导“十四五”时期北仑区综合交通高质量发展的纲领性文件。

为贯彻落实交通强国、浙江交通强省战略部署，推动交通强国建设试点，助力共同富裕先行市和现代化滨海大都市建设，通过梳理北仑区“十三五”综合交通规划完成情况及存在问题，分析“十四五”期间北仑区交通运输发展的总体

思路和定位目标，明确“十四五”交通发展任务，为北仑区“十四五”综合交通发展指明方向。

1.2 规划期限与范围

规划期限：2021年~2025年，远期展望到2035年。

规划范围：直接规划区范围为北仑区，间接影响区范围为北仑区周边的区、市、县。

1.3 规划编制依据

《中共中央 国务院印发<交通强国建设纲要>》;

《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》;

《浙江省高速公路网规划》;

《浙江省综合立体交通网规划》;

《浙江省综合交通运输物流规划研究》;

《浙江省推进高水平交通强省基础设施建设三年行动计划（2020~2022年）》;

《中共宁波市委 宁波市人民政府关于建设高水平交通强市的实施意见》;

《宁波都市圈综合交通运输发展规划研究（2017~2035）》;

《宁波市城市快速轨道交通线网规划》（修编）;

《宁波市综合交通发展“十四五”规划》;

《宁波市高速公路网规划（2021~2035年）》;

《宁波-舟山港总体规划（2014~2030年）》;

《宁波市国省道线位方案研究》;

《宁波市综合客运枢纽布局规划》；
《宁波市城乡建设发展“十四五”规划》；
《宁波市北仑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（2021～2025）》；
《北仑区建设高水平交通强区的实施意见》；
《北仑区推进高水平交通强区基础设施三年行动计划（2020～2022）》；
《北仑区综合交通体系规划》；
《北仑区美丽经济交通走廊创建规划》；
《北仑区“四好农村路”中长期发展规划（2018～2035）》；
《关于印发宁波市北仑区“十四五”规划编制工作方案的通知》。

第二章 发展基础

2.1 回顾

2.1.1 基础设施

1) 道路

(1) 公路基础设施投入逐步加大, 建设项目有序推进。

“十三五”时期, 北仑重点完成了 329 国道改建(北仑大榭叉口段改造)工程、沿海中线北仑春晓段(连接线~太河路)拓宽工程、穿山疏港高速梅山保税港区连接线工程等建设项目, 目前正在推进象山湾疏港高速、六横疏港高速、329 国道(富春江路-陈华)改建工程、招宝山大桥北仑连接线等项目建设, 前期谋划杭甬高速复线等项目, 疏港交通网络日益完善, 对外交通趋于便捷。

表 2-1 北仑区“十三五”道路网规划项目进度表

序号	项目名称(地块)	原规划建设年限	完成情况	进度评价
1	象山湾疏港高速	2017-2020	在建	推迟
2	杭甬高速复线	2019-2023	前期研究	推迟
3	六横疏港高速	储备项目	在建	按期推进
4	北仑铁路支线平改立工程	2016-2017	完成	按期完成
5	329 国道改建 (北仑大榭叉口段改造)工程	2013-2017	完成	按期完成
6	穿山疏港高速 梅山保税港区连接线工程	2013-2017	完成	按期完成
7	沿海中线北仑春晓段 (连接线~太河路)拓宽工程	2013-2016	完成	按期完成
8	329 国道(富春江路-陈华)改建工程	2017-2021	在建	一期在建, 其他段推迟
9	通途路东延(丁家山-富春江路)工程	2018-2021	前期研究	推迟
10	沿海中线北仑郭巨段 (郭巨互通~北堤互通)拓宽	2016-2018	完成	推迟完成

11	沿海中线北仑春晓段 (太河路~春天公路)拓宽工程	2020-2022	在建	按期建设
12	招宝山大桥北仑连接线	2019-2022	在建	推迟建设
13	北仑春晓至鄞州天童公路工程	储备项目	前期研究	按期推进
14	沿海中线北仑春晓段 (北堤互通~连接线)拓宽工	储备项目	前期研究	按期推进
15	骆霞线(通途路北延~钱塘江路)	储备项目	前期研究	按期推进
16	梅山春晓大桥工程	2014-2016	完成	按期完成
17	梅山水道抗超强台风渔业避风 锚地	2011-2017	完成	按期完成
18	泰山路路面改造工程 (通途路~陈华立交)	2014-2016	完成	按期完成
19	村道	2016-2020	完成	按期建设

除了大力推进“十三五”综合交通规划计划内建设项目外，北仑区还完成了骆霞线 K14+455-K18+612 段改建工程等建设项目。

表 2-2 新增国省道干线公路项目建设进度

序	项目名称	建设年限	完成情况
1	规划 S305, 骆霞线 K14+455-K18+612 段改建工程	2018-2020	完成

(2) 公路网络逐步优化，基本形成以“高速路为骨架、国省道为重点、农村路为基础”的公路网体系。

“十三五”期间，北仑区“六高”高速网、“四横八纵”干线路网骨架基本形成，至 2020 年底公路网通车总里程达到 556.1 公里，公路网密度达到 95.1 公里/百平方公里，基本形成以“高速路为骨架、国省道为重点、农村路为基础”的公路网体系。公路网总里程较 2015 年减少 165 公里，究其原因，主要是由于北仑对路网结构予以优化，部分公路被城市道路替代，部分等外公路被剔除数据库。公路网的不断

完善，为北仑区融入宁波都市圈、实施全域城市化发展战略提供了有力的支撑。

表 2-3 2020 年北仑区公路网里程表

等级	高速	一级	二级	三级	四级	合计
国道	9.3	15.871	14.903	0	0	40.074
省道	45.225	7.398	16.883	0	0	69.506
县道	0	90.656	22.237	26.455	85.334	224.682
乡道	0	0	0	2.678	40.018	42.696
专用公路	0	0	2.922	0.818	7.869	11.609
村道	0	0	2.643	0	164.919	167.562
总计	54.525	113.925	59.588	29.951	298.14	556.129

表 2-4 北仑区历年公路网里程表

性能指标	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
公路总里程 (公里)	721.1	718.3	613.9	557.2	556.3	556.1
面积密度 (公里/百平方公里)	123.3	122.8	104.9	95.2	95.1	95.1

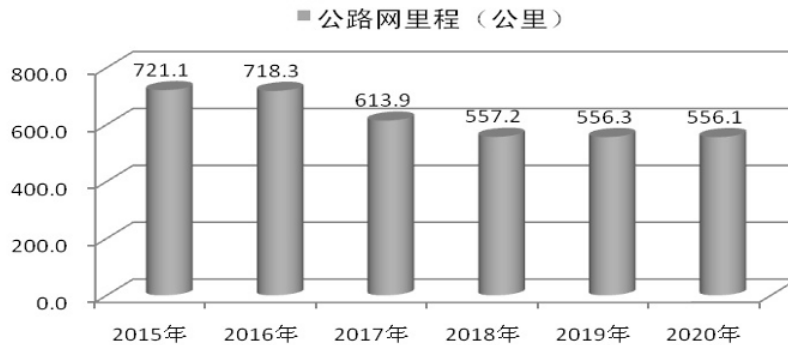


图 2-1 北仑区公路网里程示意图

(3) 快捷的城市道路体系基本成型，城市道路网络逐步完善。

北仑区城市道路依托现状路网，逐步构建结构合理、层次分明、内外衔接、通畅便捷的立体化城市道路体系。“十

三五”期间，开工建设黄山路西延，加强北仑中心城区与滨江区块的通道衔接；实施了纬中路、横中路等一批打通断头路、区块开发配套道路项目，加密了城市路网。

2) 水运

(1) 港口生产保持高增长，国际强港地位更加巩固。

北仑区有北仑港区、穿山港区、大榭港区、梅山港区四大深水良港和甬江港区内河港，北仑五个港区在宁波-舟山港中处于主体地位。2020年，宁波舟山港累计完成货物吞吐量11.72亿吨，成为目前全球唯一年货物吞吐量超过11亿吨的超级大港，并连续12年位居全球港口第一；累计完成集装箱吞吐量2872万标准箱，蝉联全球第三，其中北仑四大港区2020年完成集装箱吞吐量2629万标箱，占宁波舟山港集装箱吞吐量的90%。

表 2-5 北仑各港区集装箱吞吐量 (万 TEU)

年份	北仑港区	大榭港区	穿山港区	梅山港区	合计
2014年	591	267	792	154	1804
2015年	560	288	862	210	1920
2016年	559	281	916	241	1997
2017年	628	319	1000	337	2284
2018年	651	341	1030	415	2437
2019年	685	347	1035	479	2547
2020年	679	356	1050	544	2629

表 2-6 北仑各港区货物吞吐量 (万吨)

年份	北仑港区	大榭港区	穿山港区	梅山港区	合计
2013年	19263	7539	12245	930	39977
2014年	18998	8396	14960	1212	43566
2015年	17728	8196	15077	1736	42736
2016年	16909	8183	15845	2364	43301

2017年	17510	9312	16519	2740	46082
2018年	17335	8996	18178	3377	47886
2019年	17506	9358	17345	3599	47808
2020年	17859	9636	17732	4052	49279

(2) 港口建设项目逐步推进，港口通过能力增长。

“十三五”期间，北仑区共完成宁波梅山港区滚装及杂货码头项目、梅山海事处工作船码头、宁波舟山港北仑港区多用途码头工程等项目建设，目前正在推进宁波舟山港梅山港区 6#~10#集装箱码头工程。

表 2-7 北仑区“十三五”水运建设项目进度表

序号	项目名称	建设性质	原规划建设年限	完成情况	进度评价
1	宁波—舟山港梅山港区6#-10#集装箱码头工程项目	新建	2015-2020	在建	按期建设
2	宁波梅山港区滚装及杂货码头项目	新建	2014-2016	完成	按期完成
3	北仑港区冠保通用码头	新建	2016-2019	完成	推迟完成
4	梅山海事处工作船码头	新建	2015-2016	完成	按期完成
5	宁波华源物流有限公司5000吨级石料出运码头项目	新建	2015-2017	完成	按期完成
6	宁波—舟山港北仑港区多用途码头工程	新建	2015-2018	完成	按期完成
7	北仑第二港埠分公司码头改造项目	改建	2015-2016	未开工	推迟
8	穿山港区中宅矿石码头（二期）工程	新建	2017-2019	完成	推迟完成

(3) 推动码头升级改造，提升岸线的集约化利用率。

“十三五”期间，北仑区推进了宁波舟山港穿山港区 1# 集装箱码头与宁波舟山港通用泊位改造工程，有效提升了岸线的集约化利用率。

3) 铁路与城市轨道交通

“十三五”时期，北仑区建成宁波穿山港支线，铁路自

北仑大碇站引出，经柴桥、穿山港至中宅，线路全长 29.29 公里，为单线铁路，于 2019 年底开通。该支线的建成，使得集装箱海铁联运直达穿山港区码头后方，促进集装箱及其他临港工业产品多式联运模式的推广，打通了穿山港区海铁联运的最后一公里，提高了宁波港口集疏运能力，进一步加快宁波及周边地区融入“一带一路”的步伐。

“十三五”时期，北仑区推进轨道交通建设，完成轨道交通 1 号线二期工程，项目已于 2016 年上半年建成通车；二号线二期镇海段 2015 年底开工建设，北仑段红联站于 2019 年 3 月开工建设。

表 2-8 铁路及轨道交通建设项目进度表

序号	项目名称	建设性质	原规划建设年限	完成情况	进度评价
1	穿山港区铁路 (含北仑铁路支线电气化改造工程)	新建	2015-2018	完成	推迟完成
2	轨道交通二号线二期(北仑段)	新建	2015-2019	在建	推迟
3	轨道交通六号线	新建		前期研究	按期推进
4	甬舟铁路方案研究	--		前期研究	按期推进
5	滨海新城快速公交方案研究	--		前期研究	按期推进
6	滨海新城轨道交通方案研究	--		前期研究	按期推进

4) 场站

“十三五”时期，北仑区建成轨道交通 1 号线临时配套场站、滨江新城客运站、柴桥停保场，目前正积极推进洋沙山枢纽站、港湾式停靠站及候车亭改造建设。

表 2-9 场站建设项目进度表

序号	项目名称	建设性质	原规划建设年限	完成情况	进度评价
1	轨道交通 1 号线临时配套场站	新建	2015-2016	完成	按期完成
2	洋沙山枢纽站	新建	2018-2021	在建	推迟建设
3	梅山北枢纽站	新建	2020-2021	未开工	推迟
4	小港公交枢纽站	新建	2019-2020	未开工	推迟
5	滨江新城客运站	新建	2014-2016	完成	按期完成
6	滨海新城停保场（一期）	新建	2018-2020	未开工	推迟
7	柴桥停保场	新建	2019-2020	完成	按期完成
8	港湾式停靠站及候车亭改造	新建	2016-2020	完成	按期建设
9	春晓综合治超场站（含养护站）	新建	2016-2020	未开工	推迟
10	城西停保场	新建		未开工	推迟

2.1.2 道路养护

“十三五”期间，北仑区借力“四边三化”、“三改一拆”、“两路两侧”专项行动，全面提升路域环境，实现公路“畅、洁、绿、美、安、优”。截至 2020 年底，养护投资共计 6.77 亿元。

1) 全力推进公路危桥改造、危险边坡整治、公路大中修工作。

北仑区加大公路养护工程投入力度，全面提升区域内公路交通畅通能力和路况，改善环境。完成沿海中线（329 国道~郭巨互通）路面大中修工程、江南公路等多条交通道路维修工程，完成骆霞线北仑段（K26+600~K30+300）预防性养护等项目。

2) 积极探索科学、有效的养护方式，道路全面养护外包形式推广成效显著。

北仑区创新管养理念，推动公路养护机械化普及，实现公路养护理念转变。全面推行道路养护外包，北仑区公路部门实施的市场化养护内容主要包括：道路及沿线附属设施保洁、道路小修保养、配合业主单位其他应急工作等。道路保洁时间为每天 10 小时，确保路面无明显垃圾、杂物，附属设施按照区公路部门要求频率进行保洁维护。通过向市场购买服务的形式，引进更多的技术、人才、资源和创新思想，实现公路养护管理与城市市政道路管理无缝对接。

3) 加强对公路违法超限运输的治理。

采用流动治超、固定治超、联合治超、源头治超相结合模式，严厉打击公路超限行为，形成治超“北仑模式”。

表 2-10 养护投资情况表 (万元)

项目	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	合计
日常养护	1717	1996	1888	2377	2515	10493
路灯电费	700	950	1015	1050	830	4545
路灯维修	97	97	124	124	68	510
公路绿化	1186	1208	1240	1326	1322	6282
大中修	4939	7368	12194	14393	5129	44023
危桥隧	78	0	1075	600	52	1805
合计	8717	11619	17537	19870	9916	67659

2.1.3 交通运输服务

1) 客运及公共交通发展

2020 年，完成公交客运量 2661.52 万人次，日均客运量 7.3 万人次。自 2016 年北仑区轨道交通开通以来，轨道交通承担了越来越多的长距、跨区客流的运送，常规公交客流持续下滑，北仑区通过线路布局调整、车辆调度优化等措施，

优化常规公交与轨道交通的相互配合，提升公交运行效率。

（1）公交车辆

2020年，北仑区公交车辆总数为741实台，合计864.3标台。万人公交车拥有量为12.1标台，达到国家标准万人公交车拥有量10-12.5标台的要求，但低于交通部“公交都市”万人公交车拥有量15标台的要求。

随着绿色公交理念的不断推进，近几年北仑区清洁能源车辆比重不断增加，由2015年的426辆增至666辆，占有所有车辆的89.9%，其中LNG车辆88辆、油电混合车辆47辆、气电混合车辆193辆、纯电动车辆338辆。

（2）公交线网

2020年底，北仑区共有常规公交线路78条，区内线路里程合计1580.8公里。其中北仑公共交通运输有限公司是北仑区常规公交主要运营企业，下属有公交一公司（新碶）、公交二公司（柴桥）和公交三公司（大碶），梅山绿岛巴士有限公司负责梅山线路的运营。根据现行公交线路布局，公交线网可划分为对外公交、城区公交以及城乡公交三个层次。

（3）公交专用道

北仑区现有专用道一条，长度12.8公里，设置在中心城区的泰山路上，公交专用道规模较小。

（4）出租车

“十三五”时期，北仑区加大对出租车的投放力度，更新纯电动出租车52辆，新能源出租车比例达90.7%。

表 2-11 公共交通发展情况评估表

项目	年份	原规划2020年目标	2020年底达到值
公交机动化出行分担率 (%)		35	39.9
公交车 (台)		1500	864.3
万人公交拥有率 (标台)		15	12.1
公交线网密度 (km/km ²)		3.5	2.70
站点300米半径覆盖率 (%)		80	--
站点500米半径覆盖率 (%)		95	100

注：公交机动化出行分担率为2019年数据。

表 2-12 公交机动化出行分担率对比表

区域	公交机动化出行比例
市六区	48.7%
海曙区	65.2%
江北区	43.5%
鄞州区	55.4%
北仑区	39.9%
镇海区	40.2%
奉化区	10.5%

注：数据来源于宁波市2019年居民出行报告。

2) 货运及现代物流发展

截至 2020 年底，北仑本级共有货运业户 3805 家，货运车辆 24300 辆，其中集卡企业 1611 家，集卡车辆 19523 辆，车辆总数比上年增长 20.9%。北仑区货运及现代物流发展以“十三五”综合交通规划为指引，以调结构、促升级、求创新为主线，扎实推动道路货运行业稳定健康发展。依托各类政策措施，积极鼓励企业调整发展结构，推动运输组织模式创新，促进行业转型升级，开展无车承运人试点工作，培育了 3 家无车承运物流企业，占全市首批试点企业总数的 60%，资源整合效果明显；围绕产业转型升级，不断加强道路运输

节能减排建设，落实行业节能目标，鼓励运输企业更换 LNG 清洁能源货车，截至 2020 年底，共有 LNG 货运车辆 993 辆，占全市的 71.2%；实施互联网+道路运输，着力提升行业信息化，推广集装箱箱单电子化及提还箱电子预约平台应用，改进港口业务流程，降低企业经营成本，提高港口作业效率，降低驾驶员劳动强度，改善区域交通环境。

水运运力结构优化，以大型化、专业化、集约化为目标，以“大、特、新”船舶为载体的“北仑特色”水运业深入推进。全区水运企业营运船舶总运力突破 180 万载重吨，平均船龄 10.2 年，总运力从 2015 年度的 118.60 万吨发展至 2020 年 182.65 万吨，较 2015 年增长了 54%；万吨级船舶运力规模从 2015 年的 103.8 万载重吨发展到目前的 170.18 万载重吨，占到总运力的 93.17%，较 2015 年增长了 63.95%；普通货运船舶单船平均吨位从 2015 年的 4.20 万载重吨发展到目前的 5.06 万载重吨，较 2015 年增长了 20.48%。水运企业也从单一的散货船舶、成品油船舶运输发展到拥有集装箱船舶、原油船舶运输能力。积极引进南鑫海运等大型水运企业。达羽船务“宏桥达羽”系列船舶作为江海直达的“海上运输巴士”，投入铝矿江河联运，服务国家“一带一路”发展。

试水航运新模式，创建 B2B+O2O 整合服务平台。由浙江南鑫海运有限公司、宁波经济技术开发区龙盛航运有限公司等六家发起人发起设立的宁波众盟航联科技股份有限公司成立。该联盟是 B2B+O2O 整合服务平台，下设供应链管理、金融保险、产业投资、管理后端服务等四平台，大数据中心、

船员专业人才和船舶管理服务中心、信息化与智能化创新中心、航运标准化中心等四中心。计划以集中优势管理和供应链集中采购为切入点，以金融资本与互联网为依托，创建商流、信息流、物流和资金流为一体的产业链平台总部经济。

以节能降耗为发展方向，持续优化船舶结构，促使船舶向大吨位、多元化发展，进一步改变了原来辖区以散货船为主、结构单一的局面，实现水路运输市场经营多样化，增强了水运业对区域经济发展的贡献度。

表 2-13 北仑客货运量历年数据统计表

年份	客运（万人）		货运总量 （万吨）
	总量	其中：公共交通	
2015年	8406	7257	7788
2016年	6771	5797	8718
2017年	6192	5292	11052
2018年	--	4230	12561
2019年	--	4214	20786
2020年	--	2662	17300
“十三五”规划目标	10000		8940

注：客运量含轨道交通运量和轮渡。

3) 汽车维修业发展

截至 2020 年底，北仑区共有汽车维修企业 192 家，其中一类维修企业 17 家，二类维修企业 49 家，三类维修企业 126 家。“十三五”期间，北仑区汽车维修行业积极开展各类服务增效专项活动，借助“走一线、查问题”、“3.15 主题便民活动”、“维修大讲堂”、“金牌师傅说修车”等活动载体，深化行业民生建设，营造诚信透明的修车环境；全面推进区

二类维修企业电子健康档案对接工作，积极推进道路货运车辆检验检测改革工作，实现“两检合一”；多次联合区人社部门开展维修技能大比武活动，促进维修培训再上新台阶。

通过加大对品牌建设的扶持力度，鼓励大型企业开设专项快修，鼓励发展集中钣喷等高附加值专修店，鼓励“车享家”、“车骑士”、“福仕嘉”等外来品牌落户，助力“车能手”、“养车乐”等本土品牌的孵化，每年培育1至2家品牌企业。

4) 低碳、节能、生态交通发展

“十三五”期间，北仑区大力推进美丽经济交通走廊建设，制定《北仑区美丽经济交通走廊实施意见》，成立创建工作领导小组，对美丽经济交通走廊规划、建设、运营和管理进行全过程指导、协调和组织实施，共计创建美丽经济交通走廊229公里，其中精品示范线5条，里程合计87公里，太河路还入选宁波市美丽公路走廊。

5) 智慧交通发展

“十三五”期间，北仑区投资3400万实施数字公路项目，扩容升级公路治超电子检测系统，完成安装沿海中线、江南路、集装箱二通道、通途路各1套公路治超电子检测系统，实现电子治超检测系统覆盖22点位69车道，同时还配备视频监控113套，可变情报板13块、交通流量观测设备17套、移动车载取证系统和警灯24套。

2.1.4 交通管理

经省政府批准，采用政府购买服务的形式，自2015年12月起，对仅通行穿好高速霞浦至穿山港区路段的集卡车实

行优惠收费，2018年5月起，对仅通行北仑区境内高速公路的客车实行免通行费优惠政策。两项优惠收费政策实现了高速公路和普通道路流量平衡，缓解了地方普通道路的拥堵状况。

此外，“十三五”期间还编制完成《北仑区港外集装箱堆场及集卡停车场实施方案研究》，推进集装箱堆场转型升级。

2.2 评价

2.2.1 成绩

“十三五”时期是北仑区奋力开启高质量发展新征程，交通发展取得了丰硕成果。

1) 港口吞吐量增长迅速，国际一流深水枢纽港地位进一步强化

宁波舟山港2020年完成货物吞吐量11.72亿吨，同比增长4.7%；完成集装箱吞吐量2872万标准箱，同比增长4.3%，运输生产实现了逆势增长，货物吞吐量连续第12年保持全球第一，集装箱吞吐量继续位列全球第三，航线覆盖全球240多个国家和地区的600多个港口。

2) 积极推进海铁联运、海河联运，港口集疏运体系发展快速

大力推进海铁联运发展，缓解公路集疏运压力，建成穿山铁路支线（含北仑铁路支线电气化改造工程）。铁路穿山港站成功启用，宁波舟山港多个港区直通铁路的优势得到充分发挥，新开拓16个海铁联运业务点，新开通2条海铁联

运班列，海铁联运班列总数达 19 条，业务辐射全国 15 个省市（自治区）、56 个地级市。2020 年宁波舟山港集装箱海铁联运业务量首次突破 100 万标准箱，同比增长 24.2%。后方公路疏港交通建设得到大力推进，建成 329 国道改建（北仑大榭叉口段改造）工程、穿山疏港高速梅山保税港区连接线工程，开工建设象山湾疏港高速（昆亭-塘溪）、六横疏港高速、329 国道（富春江路~陈华）改建工程等项目，公路集疏运网络逐步完善，保障疏港交通的畅通。

3) 运输服务水平与运输效率提升，城市交通问题得到改善

公路运输效率和服务水平明显提升，智慧交通、绿色交通发展态势良好，交通管理水平持续提高。期间，实施了“禁货管制”及“客货分离”交通组织措施，北仑城区交通状况得到有效改善。公交优先发展扶植力度不断加大，公交线网、场站布局逐步完善，服务质量不断提高，满意度逐年提升。实施穿好高速集卡车通行优惠和境内高速公路客车通行优惠两项高速公路差异化收费政策，提升区域路网整体运行效率。

2.2.2 主要问题

虽然“十三五”期间北仑区交通发展取得了长足进步，但在港口集疏运交通压力持续增大、私家车交通出行需求快速增长的情况下，对照交通强国建设要求，北仑区交通仍然存在以下问题：

1) 港口对城市发展带动不足，港城矛盾依然严峻

从港口效率和带动效应层面来看，宁波舟山港与香港、新加坡、伦敦、上海等城市差距较大，港口对城市经济带动的边际效应显著下降。并且港口吞吐量日益增长导致港城矛盾问题日益显著，港口及配套设施用地与城市发展用地、城市交通与疏港交通均存在较大矛盾，港城不分、客货混行现象严重。港区发展规划与城市发展规划缺乏协调，堆场及集卡停车场布局凌乱且靠近城区，港区与堆场、集卡停车场之间交通转换造成大量无效、低效运输，影响了城市发展。近年来，北仑区逐步实施了中心城区部分堆场转型升级和东移，但推进缓慢。

2) 综合协调的运输体系未能建成，公路运输依赖度高

北仑区港口约 70%的集装箱依靠公路集疏运，干线公路上集卡车与社会车辆混行，路网常处于超负荷运行状态，加大了公路养护和管理部门的压力。海铁联运、海河联运的发展速度较快，但是总体基数较小，对公路集疏运的分担有限，相对国外强港如汉堡港、鹿特丹港，综合疏港体系发展尚有差距。

3) 对外通道、内部组团联络通道不足，周边可达性差

对外通道中北仑区与宁波市中心区、镇海和鄞州均存在通道不足，通行能力难以满足需求的问题，高峰期跨区域通道拥堵严重，制约了区块的联动发展。轨道交通呈现末端形态，未能形成网络，轨道交通分担比例偏小。北仑中心城区和滨江、滨海区块之间通道数量不足、等级偏低、通行能力有限，难以支撑“三区”之间联动发展。

4) 交通发展要素保障不足，工程建设时序滞后

交通基础设施建设项目多、投资额大、任务繁重，随着土地资源日益紧缺以及基础设施投融资政策的变化，重大交通基础设施项目推进较慢，如杭甬高速复线、六横疏港高速等开工时间均滞后于规划，难以满足区域经济社会快速发展需求。

第三章 发展形势与需求

3.1 形势及要求

1) 交通强国战略和区域一体化发展要求加强增长极之间互联互通

国家、省、市提出了“长三角一体化”、“四大建设”、“长三角一体化发展先行区”、“共同富裕示范区”等一系列发展战略，亟需高质量的城市群及都市圈交通做支撑。北仑区处于宁波市五向联通对外运输大通道的重要节点，区际交通方面，首先应重点依托大运量骨干交通设施，如轨道、高速公路、快速路等，快速衔接至宁波市中心城区，从而融入纵横交汇的国家运输大通道。其次，应进一步完善至长三角周边城市的便捷联系，提高北仑区的时效性可达范围；城区和城乡交通方面，强化各城市组团之间的有机联系，城乡一体化统筹发展，提升区内交通出行品质，以低碳集约化的出行方式为基础，建设安全舒适的交通运输服务体系，保证居民出行安全，适应北仑区建设宜居幸福城区的发展要求。

2) 锻造港口硬核力量和推进港城融合要求优化运输结构提高运输效率

随着北仑区各港口吞吐量的逐渐增加，港城发展矛盾进一步凸显，需集中力量解决城区发展与疏港交通需求之间的矛盾，着力改善港城联动不充分不协调带来的问题，如港区后方堆场与配套设施布局不合理，港区规划与疏港道路、堆场及配套设施缺乏统筹等引发的低效运输和交通品质的下降。另外，应对北密南疏的空间发展基础，综合交通系统须

为城区北部的调整优化与南部的高效拓展提供有力支撑，助力城乡之间协调发展与环境品质的提升。以不断提升货运效率与客运出行便捷度和舒适度为出发点，努力提高北仑区综合交通系统的效能和服务水平，支撑北仑区不同功能定位下的城区发展需要。

3) 一流强区建设要求提供高品质交通服务

北仑区正努力建设现代化滨海大都市高能门户，加快建设现代化一流强区，打造产业高端、文明典范、生态宜居、善治智治、共富共享的临港智创之城、滨海秀美之城要求交通运输走高质量发展之路，大力推进发展质量升级、结构升级、动力升级。随着人口总量增加、产业结构升级和城市功能的不断提升，交通出行需求和特征将发生深刻变化，各类客货运输对交通运输效率、服务水平、可持续性、安全性提出更高品质的要求。

4) 智慧绿色等科学发展为交通运输注入新理念和新动能

在新一代信息技术、人工智能技术、新能源技术以及智能制造技术的发展基础上，应运而生的覆盖海、陆、空的各类新兴载运工具和交通技术正向着安全化、智能化、环保化、高速化发展，日益成为综合交通体系中不可忽视的新生主导力量。在综合交通发展中，必须将技术变革采纳为重要影响变量，而不能仅局限于现有技术制式的规模增长和性能升级，对紧缺通道资源和核心枢纽空间资源应给予预留控制，如自动驾驶技术、新能源技术、智能船舶与绿色船舶技术、

无人机技术、高速磁浮轨道系统等。

3.2 需求预测

1) 机动车保有量

2020年，北仑区机动车拥有32.43万辆，约为2015年的1.8倍。其中九座以下小客车22.20万辆，约为2015年的2.1倍。根据增长趋势预测，2025年机动车保有量为45万辆，其中小客车32万辆。

2) 港口运量

根据《宁波市人民政府关于建设高水平交通强市的实施意见》，宁波舟山港货物、集装箱远期年吞吐量分别达到15亿吨、4000万标箱。根据《宁波市综合交通发展“十四五”规划》，宁波舟山港2025年集装箱吞吐量达到3500万标箱。

根据以上规划预测结果，结合宁波港域内北仑各港区发展趋势，考虑宁波舟山铜精矿及其他重要矿石储运基地项目入驻，预测至2025年北仑区港口集装箱吞吐量约为3300万标箱，货物吞吐量约为5.8亿吨。

3) 公路、铁路（含城市轨道交通）客货运量

根据北仑区客货运输近年发展规律特征，结合“十四五”期间运输网络结构的调整，综合考虑各种运输方式的承载力，预测北仑区客运总量将出现触底回升态势，货运量依然呈现急剧增加的趋势。预测至2025年客运量达到8000万人，货运量达到3亿吨。

随着公交优先发展及轨道交通逐步成网，公交分担率将稳步增长，尤其是使用轨道出行的需求将有所增长。预计至

2025 年，北仑区全方式公交分担率为 20%。

4) 疏港交通量预测

北仑区各港区集疏运方式将由陆路为主向多式联运转变，按照国内外类似港口经验，结合北仑区港口发展实际情况，预测 2025 年集装箱公路、水运、铁路运输比例为 65%、30%、5%。散杂货按照北仑区历年各方式运输比例，公路运输取 30%。

表 3- 1 2025 年公路集疏运量预测结果

类别	散杂货	集装箱
吞吐量（万吨/年、万 TEU/年）	28600	3300
公路集疏运比例（%）	30	65
公路集疏运量（万吨/年、万 TEU/年）	8580	2145
公路运输量（pcu/d）	81714	163428
	合计：245142	

注：pcu/d 为交通量单位，即标准小客车辆/天。

根据预测，2025 年北仑区疏港公路集疏运年平均日交通量为 24.51 万标准小客车。

第四章 指导思想与发展目标

4.1 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，深入贯彻习近平总书记考察浙江重要讲话精神，抢抓“一带一路”、长三角一体化、自贸试验区、共同富裕先行市等重大战略机遇，以参与打造世界一流强港和建设自贸试验区为引领，牢牢把握交通“先行官”定位，全方位打造安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输系统，为开启建设交通强国示范城市新征程，进一步优化完善北仑区综合交通基础设施布局，全面提升综合交通系统服务水平，积极助力交通强国和世界级港口群建设，为北仑区建设现代化滨海大都市高能门户奠定基础，为建设现代化一流强区提供有力支撑和保障。

4.2 发展原则

1) 立足全区，服务全局

北仑区的综合交通要同步响应对内、对外“两个扇面”的发展问题。一方面，要立足于北仑区交通系统的现实基础条件，结合城区的地理区位、空间格局与自然禀赋特征，充分发挥自身优势大力强化自我发展；另一方面，要主动服务于宁波市、浙江省乃至长三角和国家层面的交通发展战略，积极服从、对接全局的发展需要。

2) 统筹谋划，示范先行

统筹公路、铁路、水运、城市轨道交通等各种交通运输方式

的协调发展，加快构建现代化综合立体交通网络。依托北仑区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，在新时期国土空间规划体系“一张图”的新语境下，积极垂范先行，打造形成方式多元、衔接高效的综合立体交通网示范城区。

3) 主动融入，集聚引领

宁波市地处国家沿海运输通道（纵）和上海至瑞丽运输通道（横）的交汇点，北仑区位于宁波市东部，应主动融入国家综合运输大通道以及周边以宁波、杭州、上海为代表的国家中心枢纽城市。在城区层面，应采取差异化的分区交通策略，进一步强化内部组团片区之间联系的便捷性和高效性，缓解城区经济社会资源外流、空间上过度分散化联通薄弱等发展的难题，发挥骨干交通设施和综合服务的集聚强心、引领发展的作用。

4) 适度超前，创新提质

秉持“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念，积极发挥综合交通体系在北仑城区发展过程中的先导作用，准确把握北仑的经济社会发展形势，以前瞻性的眼光适度超前发展，依靠创新增强交通转型升级的动力，为新兴交通技术的发展控制留白，全面提升交通运输的自主创新能力和保障能力，不断提升交通运输服务品质。

5) 港城双兴，永续发展

按照建设现代化滨海大都市高能门户战略部署，以实现港产城文融合发展为目标，不断提升货运效率与客运出行便

捷度和舒适度，努力提高北仑区综合交通系统的效能和服务水平，支撑“一核两翼、三区协同、多点联动”空间总体布局发展需要。进一步统筹交通基础设施分配，优化运输结构，积极发展低碳环保的运输方式，建设资源集约、环境友好、生态和谐的综合交通系统。

4.3 发展目标

总体目标：依托多模式立体化的综合交通基础设施和便捷高效的运输服务，统筹协调、合理布局，推动引领新时期北仑区港城关系转型发展，构建覆盖多方向、模式多元化、衔接立体化的综合交通网络，至2025年实现两个“半小时交通圈”（北仑中心城区与滨海、滨江区块之间，北仑中心城区与宁波市中心城区之间）和两个“一小时交通圈”（宁波都市区范围、至舟山）。

1) 公路规划与建设

加快建设高速公路形成“三横三纵”疏港网络，形成绕北仑中部城区的保护环，实现港区车辆与城市客运交通分离。

全力构建“七横十四纵三环”干线路网，不断优化路网结构，公路总里程达到585公里。

完善交通组织及设施，提升路网服务水平。

加强交通建设市场的监管，推进市场信用体系建设。

提升交通工程建设管理水平，推广工程设计、施工、管理标准化。

2) 公路养护与管理

以精细化、规范化养护为发展方向，实现公路“畅、洁、绿、美、安、优”。

强化综合交通执法，维护路产路权，推进法治交通建设。

加强公路养护管理，提高公路养护质量，实现公路养护理念转变。

完善北仑公路应急抢险体系，提升应急抢险水平。

完成数字公路改造升级，实现县道以上公路重点路段全覆盖。

3) 港口水运

继续推进港口基础设施建设。

整合码头资源，提升既有码头能力。

推进港航转型发展，可持续发展。

进一步引导北仑区水运业科学发展、安全发展，以大型化、专业化、集约化为目标，以“大、特、新”船舶为载体的“北仑特色”水运业深入推进。鼓励和引导示范性水运企业做大做强。形成以大宗散货为主，覆盖油品、集装箱、液化品、建材等特色运输的广泛货种结构，增强水运业对区域经济发展的贡献度。

4) 铁路与轨道

重点建设甬舟铁路，建立义甬舟开发大通道，促进同城化发展。建设梅山铁路支线和北仑支线复线，提高海铁联运比率，完善港口集疏运体系，进一步发挥港口硬核力量。

重点建设2号线二期、6号线一期北仑段、轨道快线2（象山城际铁路梅山支线）建设，前期谋划轨道交通1、2

号线东延、轨道快线 1 一期工程。加强常规公交与轨道交通的联络，实现“零换乘”。

5) 场站建设

提升北仑区交通枢纽地位，结合甬舟铁路建设北仑西站，打造集合铁路（甬舟铁路）、公路、轨道交通（2 号线延伸）、常规公交、出租车、私家车为一体的综合客运枢纽。完善穿山铁路枢纽配套设施，建设宁波舟山港穿山港区配套物流服务中心。

加强北仑“三区”之间公交衔接配套场站建设，推进城西停保场、梅山北枢纽停车场等公交场站建设。

6) 公共交通

在以轨道+城市快速公交系统构成客运走廊骨干公交系统，以地面常规公共交通系统为主体，出租车为辅助，共享单车等其他公共交通方式为延伸的，换乘便捷的全覆盖、无间隙的多层次公交服务系统的发展模式下，突出公共交通在城市交通中的优先地位，做到内外衔接、城乡一体，为北仑市民提供品质、体面、舒适、可靠的公共交通服务。

保障公交路权优先，推动公交专用道建设。谋划在中心城区的长江路、泰山路、明州路、太河路、恒山路、黄山路以及钱塘江路上建设公交专用道，形成“五横四纵”公交专用道网络格局。“十四五”期间重点推进长江路公交专用道、庐山路公交专用道建设。

7) 交通物流业

积极培育物流龙头企业，引导专业化、规模化、集约化

经营。围绕中小企业网络联盟、信息化建设、运输组织技术创新等方面加大政策扶持力度，逐步引导市场对资源的合理配置，推动运输企业向现代物流企业的转型升级。

表 4-1 北仑区“十四五”综合交通发展目标

类别	指标名称	2020年实际值	2025年目标值
综合立体交通网	港口万吨级以上泊位（个）	89	94
	铁路里程（公里）	64.69	64.69
	城市轨道交通里程（公里）	15	17
	公路网里程（公里）	556.1	585
	高速公路里程（公里）	54.5	74.3
	100人以上自然村农村公路通达率（%）	100	100
交通运输与服务	北仑区各港区货物吞吐量（亿吨）	4.9	5.8
	北仑区各港区集装箱吞吐量（万TEU）	2629	3300
	公路、铁路（含城市轨道交通）客运（万人）	--	8000
	公路、铁路货运量（亿吨）	1.73	3
绿色和智慧交通	智慧高速公路里程（公里）	0	9
	清洁能源车辆比例（%）	89.9	92

第五章 发展重点

5.1 基础设施建设

5.1.1 道路

1) 道路网布局

北仑区道路网规划分为三个层次：高速公路、干线道路（包括干线公路与城市主干路）、一般道路（农村公路及城市主干路、支路）。

（1）高速公路。主要承担对外疏港交通、区域内的对外直达交通。根据《宁波市高速公路网规划（2021-2035）》，北仑区高速公路形成“三横三纵”高速网布局。

“三横”分别为杭甬高速复线、穿好高速、象山湾疏港高速构成北中南三向高速疏港通道，同时提升北仑区对外出行的便捷性。“三纵”中六横疏港高速、甬舟高速复线是促进甬舟一体化发展和宁波-舟山港打造国际强港的重要支撑，甬台温高速北仑段目前是北仑区融入宁波中心城区以及疏港交通的重要通道，待北仑区外围疏港交通体系逐步完善后，甬台温高速北仑出口至骆霞线段有条件调整为客运通道，促进北仑区更紧密融合入宁波都市圈。

表 5-1 北仑区高速公路网规划布局

布局方案	线路名称	线路走向	建设状况
三横	杭甬高速复线	柴桥~北仑港~戚家山	规划
	穿好高速-绕城高速	穿山~白峰~柴桥~大碶~好思房-镇海界	已建
	象山湾疏港高速-象山湾疏港高速东延	穿好高速~春晓~鄞州界	部分在建,部分规划
三纵	大碶疏港高速-甬台温高速北仑段	北仑港~大碶~嘉溪~鄞州界	已建,甬台温高速规划扩容提升
	六横疏港高速	梅山~昆亭~柴桥	在建
	甬舟高速复线-绕城高速	戚家山-好思房-丁家山	甬舟复线规划待建

(2) 干线道路。主要承担区域内各功能分区之间及各分区与周边相邻地区间的交通运输联系，由国省道、重要县道和重要城市主干路组成，规划形成“七横十四纵三环”干线道路网框架。

表 5-2 北仑区干线道路网规划布局

布局方案	线路名称	建设状况
七横	北仑疏港北通道 (招宝山大桥-骆霞线-货运二通道)	一级(已建,部分规划改建)
	恒山路	城市主干路(部分建成)
	黄山路	城市主干路(部分建成)
	泰山路	城市主干路(已建)
	坝头路-云台山路	城市主干路(部分建成)
	329国道	一级(已建,部分规划改建)
	北仑疏港南通道(沿海中线)	一级(已建,部分规划改建)
十四纵	江南公路	城市主干路(已建)
	小浹江路	城市主干路(部分建成)
	通途路北仑段	城市主干路(已建)
	新安江路	城市主干路(规划)
	富春江路	城市主干路(已建)
	钱塘江路	城市主干路(已建)
	梅山快速通道	快速路(规划)
	中河路及南延	城市主干路(部分建成)
	太河路及南延	城市主干路(已建)
	长江路及南延	城市主干路(部分建成)
	霞浦至梅山	一级(规划)
	穿咸线北段-嘉河线东段	一级(规划改建)
	大昆线	一级(已建)
	白梅线	一级(规划改建)
三环	大榭环岛线	城市主干路、主干路(已建)
	穿山环岛线	一级、二级(部分建成)
	梅山环岛线	城市主干路(部分建成)

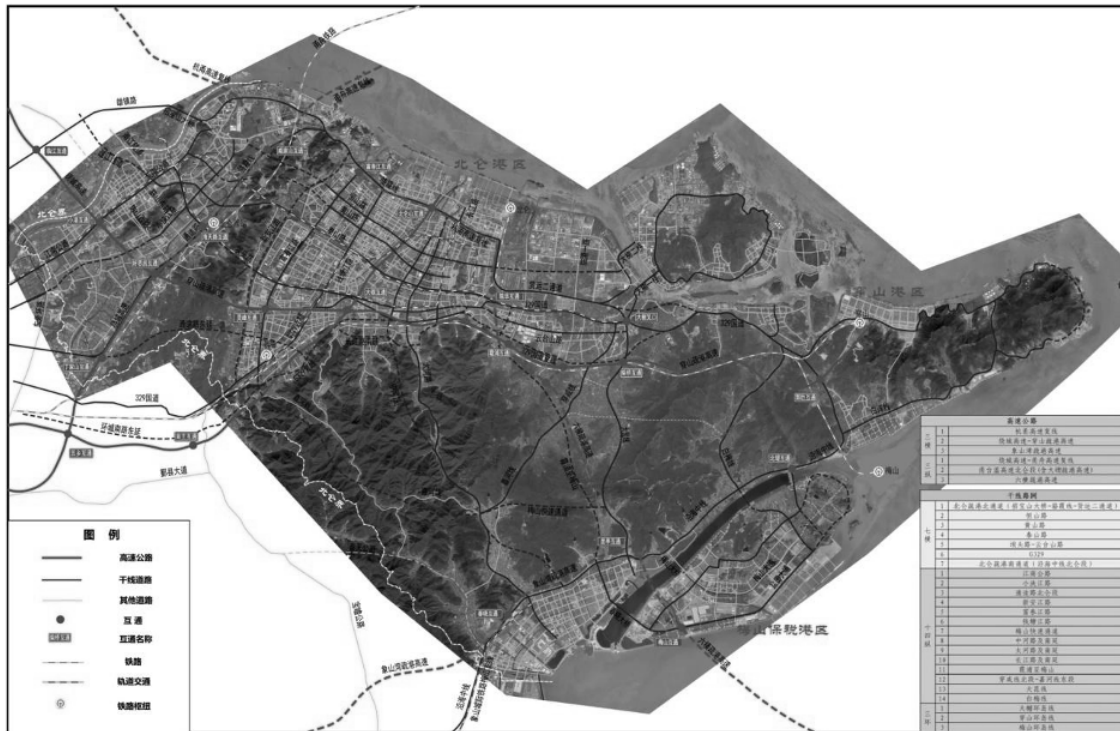


图 5-1 北仑区干线道路网规划布局

(3) 一般道路。是道路网中的“毛细血管”，由其他县道、乡村道农村公路和其他城市次干路及支路组成。

农村公路是农村地区的主要基础设施，是连接城乡的纽带，是保障和改善农村农民民生的基础性、先导性条件，对实施乡村振兴战略具有先行引领和战略支撑作用。城市次干路及支路是城市主干路的补充，支撑区块开发和经济发展。

2) 建设重点

(1) 构建“三横三纵”高速公路网，完善对外集疏运网络。

形成环绕北仑城区外围的疏港高速公路网是解决港城不分、疏港交通与城区交通矛盾的关键。“十四五”时期加快象山湾疏港高速、六横疏港高速建设，开工建设杭甬高速复线和甬舟高速复线（好思房-戚家山），形成完善的外围疏

港高速网，减少货运车辆对北仑中心城区交通的干扰。优化穿好高速出口设置，规划新增白峰出口，谋划增加中心城区出入口，增强高速公路对北仑中心区和白峰的覆盖，充分利用高速公路通道资源。开展甬台温高速公路大碶至五乡枢纽改扩建工程前期工作，拓展疏港中通道运输效能，提升北仑与宁波中心城的快速联系。

（2）以打通断头路、提升瓶颈路为重点，实现普通国省道提能升级。

国省道提升以打通断头路、提升瓶颈路为重点，紧抓安排跨县市区普通国省道建设项目时序，充分利用现有公路，盘活公路存量，提高技术等级和服务水平，全面提升普通国省道通畅水平。“十四五”时期加快 329 国道富春江路至陈华段建设，打通 329 国道育王段瓶颈，对接环城南路快速路东延，全面融入宁波市快速路网体系；结合杭甬高速复线和甬舟高速复线实施骆霞线（通途路北延—算山）拓宽工程、骆霞线（算山—钱塘江路）拓宽工程，提升疏港北通道通行能力；续建沿海中线北仑春晓段（太河路—春晓大道）拓宽工程，谋划沿海中线北仑春晓段（北堤互通—连接线）拓宽工程，提升疏港南通道通行能力。

（3）构建组团间联系快速通道，提升组团粘连度。

对外谋划镇浦路过江通道、小浃江路、通途路东延，加快北仑区与周边联系，全面融入宁波都市圈。内部构建多通道缓解交通拥堵，强化“三区”之间的有机联系。北仑中部城区与滨江新城之间续建黄山路、新建坝头路西延缓解泰山

路交通拥堵，实施招宝山大桥北仑接线，提升疏港北通道地面道路通行能力。北仑中部城区与滨海新城之间实施中河路南延、梅山快速通道，强化区块联系，分担太河路交通量。实施云台山路（东泰巷-大运河路）、恒山路东延加强北仑东部地区与北仑中心城区的联系。

（4）密网提能，完善配套道路，服务地块开发建设。

为了有效支撑疏港交通、滨江及滨海新城内部产业升级与发展，近期结合组团内部规划路网体系，构建完善的区域配套道路，增强全区路网密度，强化内外沟通联系。

（5）打造“四好农村路”精品线，助力乡村振兴。

北仑区“四好农村路”发展以“三横四纵两环”精品线为抓手，实现示范带动作用，实现全域“四好农村路”。继续推进三大工程建设：打通断头路、建设较大自然村通村公路；通乡镇、景区公路改扩建；低等级公路提升改造。

加大协调力度，尽快打通跨区域农村公路断头路。对内跨乡镇、跨行政村断头路进行梳理，具备建路条件的，尽快完成设计方案并启动实施。加快穿山半岛环岛公路工程项目的实施，打通峙南、峙北疏运环线联结成网。根据《浙江省高水平建设“四好农村路”》等文件要求，聚焦乡村公路建设，实现200人以上较大自然村通等级公路，重点解决通行“最后一公里”问题。对有需求且具备条件的低等级农村公路，加快进行提升改造，提高农村公路网络化、标准化水平。

按照平原地区乡镇和4A景区基本通二级公路，山区乡镇和3A景区基本通三级公路的要求，在已实现所有街道通

二级以上公路基础上，加快推进通景区公路的提升改造，助力乡村振兴。继续谋划春晓至天童公路等通景区、通旅游节点公路建设，促进交旅融合，带动旅游产业发展。

围绕宁波舟山港集疏运网络的建设及北仑区“一核两翼、三区协同、多点联动”的空间总体格局，多条疏港高速公路开工建设，北仑区“十四五”期间投资约400亿元继续完善公路和城市道路网络。规划建设项目如表5-3所示，详见本报告附表。

表 5-3 北仑区“十四五”道路网规划建设项目

序号	项目名称	项目类型	建设期限	“十四五”期间投资
（一）高速公路				
1	象山湾疏港高速昆亭至塘溪段	续建	2019-2023	18.5
2	六横公路大桥一期工程 (梅山互通至柴桥枢纽段)	新建实施	2021-2025	43.6
3	穿好高速白峰互通及与329国道连接线工程	新建实施	2023-2026	5
4	杭甬高速复线宁波段三期工程 (威海至柴桥段)	新建实施	2023-2027	90
5	甬舟高速复线(好思房枢纽至戚家山段)	新建实施	2024-2027	5
6	甬台温高速大碇至五乡枢纽段 改扩建工程	前期谋划		
7	穿好高速新增大河路出口	前期谋划		
（二）国省干线				
1	329国道(富春江路-陈华)改建工程	续建	2019-2026	17.63
2	S312沿海中线北仑春晓段 (大河路-春晓大道)拓宽工程	续建	2019-2023	0.9
3	S307 骆霞线(通途路北延-算山)拓宽工程	新建实施	2024-2027	2
4	S307 骆霞线(算山-钱塘江路)拓宽工程	新建实施	2023-2027	3
5	S312沿海中线北仑春晓段 (北堤互通-连接线)拓宽工程	前期谋划		
（三）县道干线				
1	招宝山大桥北仑连接线	续建	2020-2022	3.5

2	峙头智能物流产业园配套道路工程	新建实施	2023-2026	3
3	华峙地块配套道路工程	新建实施	2022-2024	5.4
4	329国道复线（柴桥—白峰）	新建实施	2025-2028	2
5	白峰四期码头进港公路拓宽工程	新建实施	2023-2025	2
6	北仑春晓至鄞州天童公路工程（北仑段）	前期谋划		
（四）城市道路				
1	富春江路（进港路-南外环）	新建实施	2023-2025	35
2	梅山快速通道	新建实施	2022-2025	86
3	环城南路东延（东外环-富春江路）	新建实施	2022-2025	3.8
4	镇浦大桥及接线工程	新建实施	2025-2027	1
5	环城南路东延二期（北仑界-云台山路）	新建实施	2023-2026	22.1
6	恒山东路东延（珠江路-临港二路）	新建实施	2022-2024	5.59
6	云台山路（东泰巷-铁路北仑支线）工程	新建实施	2021-2025	2.42
7	云台山路（铁路北仑支线-大运河路）工程	新建实施	2023-2025	13.3
8	坝头路西延（通途路-甬江南路）工程	新建实施	2024-2026	14
9	临港一路南延工程	新建实施	2024-2028	0.5
10	通途路东延（东外环-329国道）	新建实施	2025-2028	2
11	中河路南延工程	新建实施	2024-2027	10
12	穿咸线（329国道-陈胜桥）拓宽改建工程	新建实施	2023-2025	3.5
13	小浃江路（东外环-陈山西路）	新建实施	2025-2027	1
14	港口路改造提升工程	新建实施	2024-2026	2
15	海丰路（港湾路-港通路）	新建实施	2022-2025	5.19
16	海润路（港城路-港通路）	新建实施	2022-2025	5.8
17	迎潮路（梅东路-惊潮路）	新建实施	2022-2025	7.1
18	环城南路东延二期（云台山路-柴桥）	前期谋划		
（四）农村联网公路				
1	新建工程（5公里）	新建实施	2021-2025	0.25
2	局部改善（5公里）	新建实施	2021-2025	0.04
3	路面维修（110公里）	新建实施	2021-2025	0.55

到2025年，北仑区公路网里程预计将达到585公里，疏港交通压力有效缓解，道路服务水平明显提高。

5.1.2 港口水运

北仑区港口航运以打造世界一流强港为指引，重点以完善港口布局、发展港航物流、集约利用资源、协调港城发展为主攻方向，提升港口运输保障能力，完善港口集疏运体系，大力发展海铁联运、水水转运，切实强化港航管理能力，推

进宁波港航服务业转型升级，完善综合交通基础设施布局，更好服务国家重大战略，为交通强国建设乃至社会主义现代化强国建设当好先行、提供支撑。

1) 继续推进港口基础设施建设

新建一批大型化、专业化码头。加快建设大榭、穿山、梅山港区等一批深水码头，缓解集装箱、矿石、液体化工码头缺乏的状况。重点续建梅山港区 6-10#集装箱码头、北仑港区宁波信润石化储运项目，新建大榭港区中信礁门液体散货码头、大榭港区招商国际集装箱码头二期工程、穿山港区光明码头改造为 LNG 码头等工程，前期谋划梅山滚装码头二期工程等项目。

2) 整合码头资源，提升既有码头能力

以规划为引导，优化北仑港区空间布局，推进业主码头合作与开放经营；加固改造和扩建老旧码头，重点实施穿山港区光明码头改造为 LNG 码头，充分挖掘现有岸线潜能。

3) 推进港航转型发展，可持续发展

加快港航发展方式的转变，拓展港航服务功能，大力发展现代物流，积极发展现代服务业，振兴内河水运，推进绿色港航、平安港航、智慧港航建设，促进港航提质增效，集约利用资源，实现港航转型升级和可持续发展。

表 5-4 北仑区“十四五”港口水运建设项目表

序号	项目名称	项目类型	建设期限	“十四五”期间投资（亿元）
1	宁波-舟山港梅山港区 6#-10#集装箱码头工程	续建	2015-2023	21.11
2	北仑港区宁波信润石化储运项目	续建	2017-2021	2
3	梅山港区滚装及杂货码头配套工程	续建	2020-2021	0.3

4	信海油品仓储有限公司小田湾油库二期项目	续建	2020-2022	1.9
5	大榭港区东华能源礁门石化码头	新建实施	2022-2025	4.9
6	大榭港区中信礁门液体散货码头	新建实施	2022-2025	2
7	大榭港区招商国际集装箱码头二期工程	新建实施	2021-2024	10.9
8	穿山港区光明码头改造为 LNG 码头	新建实施	2023-2026	2.5
9	柴桥穿山散杂货码头工程	新建实施	2023-2025	1
10	圆山陆岛交通码头	新建实施	2022-2024	2
11	梅山滚装码头二期工程	前期谋划		
合计				48.61

5.1.3 铁路

北仑区立足于宁波市铁路运输的长远发展进行铁路运输规划。北仑区在现状仅有货运支线铁路的基础上将实现客运铁路零的突破，同时继续加强货运铁路对港区的覆盖，推进梅山铁路支线建设，提高海铁联运在集疏运体系中比重。

1) 建设甬舟铁路，建立义甬舟开发大通道，促进同城化发展。

甬舟铁路将舟山本岛与陆地相连，规划时结合舟沪通道预留至上海的铁路建设条件。其中，宁波至金塘岛段为客货混运线路，舟山段为城际客运铁路。甬舟铁路是舟山融入宁波都市圈和我国快速铁路网络的重要通道，建成后北仑结合铁路站打造枢纽城区，可以有效提升北仑区枢纽地位和竞争力。

2) 建设梅山铁路支线和北仑支线复线，提高海铁联运比率，完善港口集疏运体系，进一步发挥港口硬核力量。

梅山港区是北仑港口吞吐量发展最快的港区，建设铁路支线可以强化海铁联运的功能，缓解城市交通压力，提升港口集疏运能力。通过建设北仑支线复线，提升北仑支线货运通过能力，促进集装箱及其他临港工业产品的多式联运。

5.1.4 轨道交通

根据北仑区为宁波市副中心和区域空间布局形态，谋划三轨成网，构筑轨道上的北仑。轨道交通实现与中心城区 30 分钟交通可达，中心城区形成以轨道交通为主体、多层次、快慢结合的公共交通网络体系，主城区 30 公里外区域构建轨道快线联系，满足时效性要求。

1) 轨道交通

原六区轨道交通线网规划中，北仑区轨道里程和站点规模在六区中排名靠后，仅高于奉化区，但北仑区未来人口、产业规模在六区中靠前，与发展需求不符，同时既有轨道线路在北仑内部未连线成网，不能发挥轨道网络换乘效应。北仑城区在原 1、2、6 号线基础上，规划延伸 1 号线至芯港小镇，兼顾东部霞浦、柴桥、大榭等区域轨道出行服务；2 号线沿渡口路、坝头路、长江路进入北仑中心区，北仑内部三轨成网，带动北仑整体城市发展，2 号线延伸经过铁路北仑西站，兼顾与铁路北仑西站接驳换乘，加强与中心城区的南站枢纽、客运中心和栎社机场等交通枢纽的快速联系。



图 5-2 北仑区轨道交通线网规划

2) 轨道快线

规划两条快线，一是结合规划的象山城际线路形成轨道快线，从集士港至梅山，经过古林、铁路西站、栎社机场、云龙、塘溪、咸祥、瞻岐、春晓、梅山。串联象山湾北岸，40分钟可达东钱湖、1小时可达西站。第二条快线往北至余姚，沿途经过慈城、姚江新区、宁波火车站、东站、东部新城、下应、东钱湖、东吴、天童、春晓、梅山。串联两个城市中心，联系南站枢纽，满足日常通勤需求，30分钟可达东部新城，并可与1号线宝幢站形成换乘。



图 5-3 规划梅山轨道快线方案

3) 中运量公交

根据公交需求分布特征，在充分结合道路设施条件等因素的基础上，规划确定 3 条中运量公交线网，总里程约 53 公里。

L1: 联系北仑滨海新城、北仑中心区。线路起于北仑山，

经太河路，止于春晓大道。线路全长约 24 公里，兼顾通勤和旅游功能。

L1 比选线：作为 L1 线比选方案，联系大榭岛、滨海新城，并通过与轨道 1 号线延伸线芯港小镇站换乘，联系北仑中心城。线路起于大榭管委会，经大榭一桥、大昆线，止于春晓大道。线路全长约 19 公里。

L2：联系滨江新城、北仑中心区。线路起于太河路，沿黄山路、滨江路至滨江新城。线路全长约 17 公里。

L3：北仑中心区环线，沿太河路-坝头路-甬江路-明州路布设，满足中心城区内部、产业区与生活区之间的需求。线路全长约 15 公里。



图 5-4 中运量公交线网布局方案图

4) 建设重点

“十四五”期间续建实施 2 号线二期北仑段、6 号线一

期北仑段、轨道快线 2（象山城际铁路梅山支线）建设，前期谋划轨道交通 1、2 号线东延、轨道快线 1 一期工程。

表 5-5 北仑区“十四五”轨道建设项目表

序号	项目名称	项目类型	建设期限	“十四五”期间投资（亿元）
1	2 号线二期北仑段	续建	2015-2022	2
2	6 号线一期工程北仑段	新建实施	2022-2027	14
3	象山城际铁路梅山支线	新建实施	2022-2027	20
4	轨道交通 1、2 号线东延	前期谋划		
5	梅山轨道快线	前期谋划		
合计				36

5.1.5 枢纽场站

1) 客运场站

综合客运枢纽规划将以构建一体化的空间结构和促进交通快速转换为基本目标，通过对铁路、城际轨道站场等节点和重要客流走廊的判断，重点考虑未来北仑区“一核两翼、三区协同、多点联动”空间布局形态和人口组团分布，北仑区对外客流走廊的交汇区域和客流转换空间，公路、铁路、轨道交通线网及站点的规划等因素，同时考虑各枢纽站场之间的功能联系及其可能的服务半径，结合用地供给情况，提出北仑区“1+X”的综合客运枢纽空间布局。

(1) 1 个对外综合客运枢纽：北仑西站

随着甬舟铁路、甬舟高速公路复线等重大项目的加快建设，未来大通道沿线人员交往将更为密切，北仑西站作为宁波东部重要的客运枢纽，将成为东部地区对外交流的重要门户。

北仑西站以铁路运输方式为主导，集合城市公交、城市轨道交通、出租车、私人小汽车等交通运输方式。北仑西站

规划预留 2 号线东延伸通道，沿海天路布置，预留 2 处轨道站点，采用高铁+地铁模式，将大大促进北仑及周边融入宁波都市圈、长三角城市群。北仑西站可通过坝头路西延、泰山路与北仑中心城区联系，通过海天路、骆霞线、通途路与小港、戚家山以及镇海联系。

(2) X 个区域枢纽站

根据北仑区各重点开发建设区块，设置 X 个区域公交枢纽站、首末站。

2) 货运场站

从北仑区经济、产业、交通区位、港区分布、物流集散等条件出发，布局全区的综合交通物流枢纽，重点考虑毗邻和服务国家级经济开发区和产业园区，毗邻重要的铁路、公路、水路等高等级枢纽和海关特殊监管区域，运输方式或对外运输通道衔接等因素，结合用地供给情况，提出北仑区一个中心、三个办理站铁路枢纽和两个物流园区布局。

一个中心站：鄞隘（宁波铁路集装箱中心站），承担梅山、大榭港区铁路集疏运功能，发挥港区集装箱编组功能，项目的建设对于适应地区经济和对外贸易发展，打通北仑港集装箱疏运的内地陆路通道，打造海铁联运，促进社会经济发展具有重要意义。

三个办理站：北仑、穿山、梅山，依托北仑、穿山、梅山铁路支线，在港口后方设置铁路枢纽，直接服务于港口集疏运，为港口提供综合物流服务。

两个物流园区：宁波经济技术开发区现代国际物流园

区、梅山保税港区物流园区。宁波经济技术开发区现代国际物流园区依托北仑、大榭和穿山港区，提供国际仓储、国际分拨配送、跨境电商、保税服务等第三方物流服务。定位为服务于长三角地区港口的物流集聚区，及我国沿海和亚太地区国际贸易物流中心。梅山保税港区物流园区位于梅山保税港区内，是口岸服务型货运枢纽，为梅山保税港区提供物流服务，为集装箱码头提供综合物流服务。是服务于浙江省乃至长三角地区的保税物流平台、是服务于我国沿海和亚太地区集装箱运输和转口贸易的国际中转枢纽区。

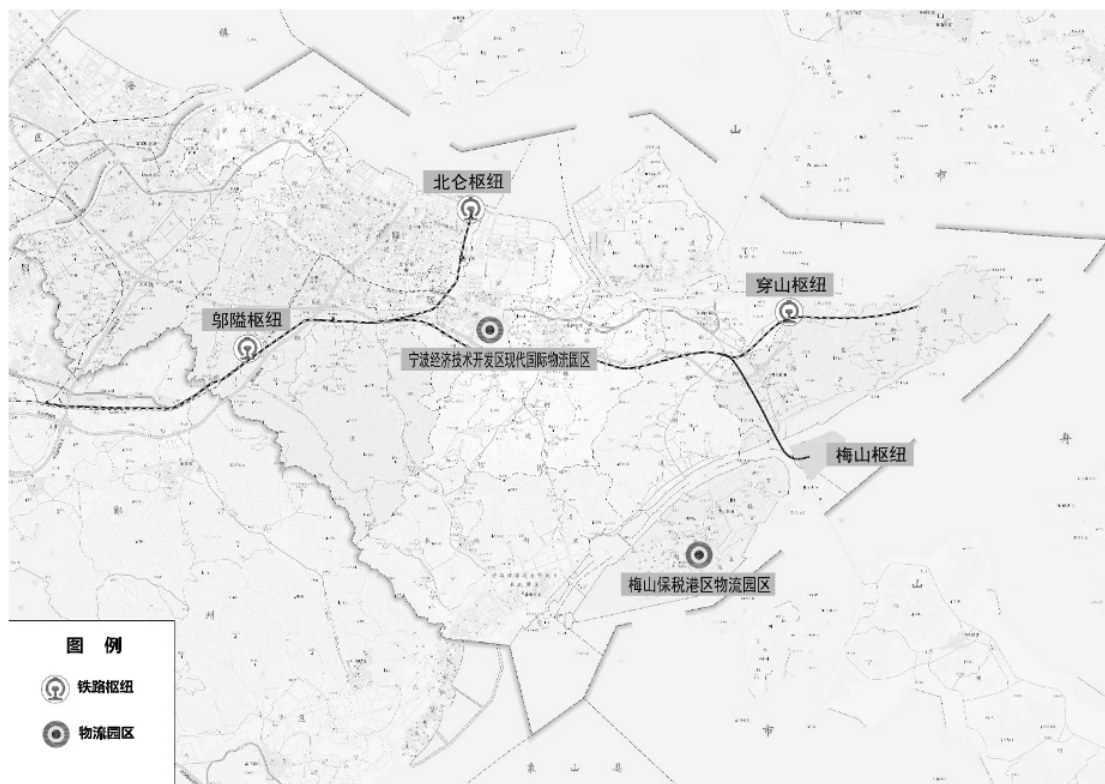


图 5-5 货运枢纽布局图

3) 危化品场站

北仑区规划设置 3 处危化品公共停车场，分别在算山区域、中宅区域、大榭区域各设置 1 处停车场。算山设置 1 处危化品公共停车场，停车泊位 150 个，选址方案分别为算山

地块或戚家山互通北侧拆迁地块。中宅区域设置 1 处危化品公共停车场，停车泊位 25 个，设置在 LNG 配建停车南侧地块。大榭区域危化品公共停车场设置 130 个停车泊位，选址方案分别位于环岛北路与关外路交叉口东北侧、兴港路和太白山路交叉口西南侧。

北仑区规划设置半山危化品堆场,提升港口危险品集装箱作业和堆存能力。

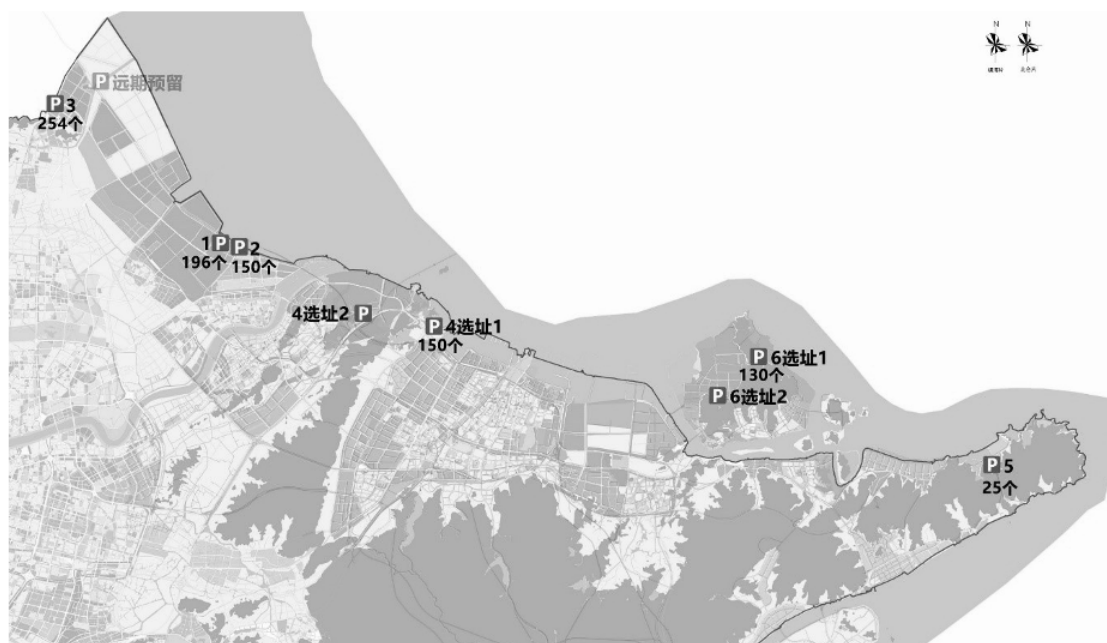


图 5-6 危化品公共停车场布局图

4) 建设重点

(1) 提升北仑区交通枢纽地位，结合甬舟铁路建设北仑西站，打造集合铁路（甬舟铁路）、公路、轨道交通（2号线延伸）、常规公交、出租车、私家车为一体的综合客运枢纽。

(2) 完善穿山铁路枢纽配套设施，建设宁波舟山港穿山港区配套停车场及物流服务中心。

(3) 加强“三区”之间公交衔接配套场站建设，推进

城西停保场、梅山北枢纽停车场等十个公交场站建设。

(4) 加强危化品道路运输安全管理，规划建设算山区域、中宅区域、大榭区域危化品公共停车场。

表 5-6 “十四五” 枢纽及公交场站规划建设项目

序号	项目名称	项目类型	项目建设时间	“十四五” 投资 (亿元)
1	北仑铁路西站	新建实施	2022-2027	
2	宁波舟山港穿山港区配套停车场及物流服务中心	新建实施	2021-2023	24
3	城西停保场 (黄山路与新安江路交叉口以西)	新建实施	2024-2025	1.5
4	梅山北枢纽停车场 (问津路与梅东路交叉口东南)	新建实施	2021-2022	1
5	春晓保养场 (沿海中线以南, 东塘路以东)	新建实施	2024-2025	2
6	小港枢纽站 (渡口路与江南东路交叉口西南)	新建实施	2021-2022	0.55
7	北仑西站公交枢纽站	新建实施	2021-2027	0.5
8	梅山枢纽站 (盐湖路以北, 七星路以西)	新建实施	2024-2025	0.5
9	洋沙山公交场站 (春晓大道与东盘山路交叉口西北)	续建	2019-2020	0.7
10	季景路首末站 (季景路与渡口路交叉口东北)	新建实施	2024-2025	0.3
11	霞浦公交站 (霞浦轨道站西北)	新建实施	2024-2025	0.5
12	横浦公交站 (太河路与进港路交叉口西南)	新建实施	2024-2025	0.36

5.1.6 组团联络通道分析

1) “三区” 之间联络通道

北仑区组团化空间形态特征明显, 北仑中心城、滨江、滨海新城路网应与各自地形、地貌、用地相匹配, 同时三城之间存在快速连通需求, 道路网络应适应组团城市的需要, 满足不同组团联系的需求, 为组团分工协作提供基础。

(1) 中心区-滨江新城

道路网在现状泰山路、骆霞线基础上新增黄山路、恒山路、坝头路、通途路东延，构成 6 通道联系格局。轨道交通新增轨道交通 6 号线、轨道交通 2 号线东延。通过增加北仑中心区与滨江新城之间的客运通道，强化滨江新城与北仑中心城的联系，促进北仑整体联动发展。

（2）中心区-滨海新城

道路网在现状太河路、大昆线的基础上新增加梅山快速通道、中河路南延、霞浦至梅山、穿咸线-嘉河线，形成南北向 6 条通道格局。轨道交通增加了轨道快线 1（鄞隘站换乘）、中运量公交 L1。

2）浙江自贸试验区宁波片区内部通道

（1）空间布局

国家批复的浙江自贸试验区宁波片区包含 4 个区块：大榭区块、保税区区块、梅山区块、北仑区块（鄞隘、凤凰城、协和、穿山北等）。自贸试验区内部需要紧密的交通联系促进区块协调联动发展。保税区、梅山、北仑分别位于“三区”核心区块，仅大榭处于外围。

（2）大榭对外通道

大榭区块对外道路网通过大榭一桥、大榭二桥与外界联系，轨道交通新增轨道交通 1 号线西延至芯港小镇，谋划中运量公交 L1 线（比选方案）接芯港小镇可直达大榭，同时大榭和梅山区块也可通过中运量公交 L1 线（比选方案）实现客运直达。

5.2 交通设施养护

5.2.1 公路养护

以精细化、规范化养护为发展方向，实现公路“畅、洁、绿、美、安、优”，保障公路的畅通、安全、高效、舒适。

坚持建设和养护并重，进一步推进养护生产市场化、专业化、信息化、机械化。做好预防性养护、针对性养护、恢复性养护，提高养护质量。“十四五”期间重点实施 329 国道北仑段局部路段（K96+500 ~ K100+580，K107+920 ~ K110+392）预防养护，骆霞线北仑段局部路段（K13+320 ~ K25+208）路面预防养护，对部分县道（太河路、大昆线、嘉河线、二通道、白洋线、江南公路）进行路面提升。

合理布局公路超限预检系统和公路治超点，实现“机器换人”，强化非现场执法，保护路产路权。

通过数字公路提升公路应急抢险反应速度，及时充实、更新应急抢险设备，畅通利用社会大型抢险机械设备的联络渠道，提升应急抢险水平。增加场外数字监控布点，实现县道以上公路重点路段全覆盖，优化数字公路平台，提高社会服务水平。

“十四五”期间，养护规划任务总投资约 5.7 亿元，如下表所示。

表 5-7 “十四五”公路养护任务 单位：万元

项目名称	2021 年	2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	合计
一、日常养护资金投入	2200	2200	2400	2400	2400	11600
二、公路大中修工程经费	2600	3000	5000	7000	7000	24600
三、招宝山大桥日常养护及大中修经费	500	600	500	800	600	3000
四、危桥隧改造	400	700	600	600	800	3100
五、安全保障工程	200	200	100	100	200	800

六、公路绿化	1400	1450	1450	1500	1500	7300
七、路灯	1250	1250	1350	1350	1350	6550
合计	8550	9400	11400	13750	13850	56950

5.2.2 水路养护

“十四五”期间，北仑区严厉打击违法使用岸线行为，推进港口岸线资源集约化利用。

1) 优岸线、提效率，推进岸线集约化利用。

进一步提升公用码头岸线占比。并通过自动化改造，提升集装箱码头自动化作业效率，在吞吐量先增后稳的情境下，有序控制码头岸线和作业区增长。以“西优-中调-东控”为基本原则，优化岸线结构，引导部分港口、生产岸线向生态、生活型岸线转型。远期，有步骤地优化甬江口两侧地区的码头岸线，青峙化工区西侧岸线；中部北仑港区加快污染源转型，推进码头功能更新和货主码头公共化利用，提升城区环境，增加城区生活岸线；东部穿山港区和梅山港区区域控制生产性岸线的大规模增长，预留生态或生活岸线。

2) 通过整治违法使用岸线项目，打击违法使用岸线行为。

针对辖区存在大量难以整治的违法使用港口岸线项目的现状，结合违法使用港口岸线专项整治行动及“三改一拆”，积极推进违法使用岸线项目的取缔或纳规。

5.3 交通运输服务

5.3.1 客运及公共交通发展

至2025年，初步形成功能完善、服务便利、运行准确的智能公交系统，全面提升公交智能化水平，实现公交决策、

公交运营调度和公交出行智能化。

1) 公交客运发展

长途客运以稳定安全为主，重点加强 800 公里以上长途车辆的安全监管，完善长途线路安全评价，促进客运行业安全、有序、健康发展。对接宁波市做好全市域范围内公交一体化。

至“十四五”末，全方式公交出行分担率达到 20%；全域公交车达到 1200 标台，万人公交拥有率达到 12.5 标台；公交线网密度达到 3 公里/平方公里，建成区站点 300 米半径覆盖率达到 100%，500 米半径覆盖率达到 100%。

(1) 推进公共交通场站建设。到 2025 年公交场站（首末站、枢纽站、停保场）总面积达到约 30 公顷，基本适应公交车停保需求。主城区中途站候车亭设置率达 100%，全区公交站点候车亭设置率达到 95%，改善市民候车环境。

(2) 保障公交路权优先，推动公交专用道建设。谋划在中心城区的长江路、泰山路、明州路、太河路、恒山路、黄山路以及钱塘江路上建设公交专用道，形成“五横四纵”公交专用道网络格局；滨江新城形成江南路、通途路两条纵向公交专用道。公交专用道规模约 85 公里。在北仑区主要客流通道上设置公交专用道，在早晚高峰等特定时段（非全天）设置公交专用道或交叉口公交优先。“十四五”期间重点推进长江路公交专用道、庐山路公交专用道建设。

(3) 优化线网布局，加强与轨道交通接驳。在轨道交通环境下的常规公交线网的优化调整，使常规公交系统与轨

道交通系统在整体化发展的需求下互相协调、互为补充，不因重复建设而引起资源浪费，注重运力配备的相对均衡。通过枢纽站站内、同台换乘，初步实现以枢纽、换乘站点为核心的换乘便捷的全覆盖、无间隙的一体化公交线网。形成快线、干线、支线和辅助线四个类型相协调的常规公交网络。

(4) 推进新能源车辆的应用。至“十四五”末清洁能源公交车达到92%以上，新能源公交车比例达到30%。新购车辆向外观艺术化、配置人性化、技术信息智能化、动力环保化方向发展，推进公交充电桩建设。

2) 出租车

进一步加快出租车基础设施建设，按照需求投入出租车数量。健全出租车考评机制，提高出租车服务质量，推进出租车信息服务系统建设，建立网络预约车辆（专车）服务监管机制。

3) 共享单车

规范发展慢行交通，促进互联网租赁自行车和公共自行车融合发展，建立和完善多层次、多样化的城市出行服务系统。互联网租赁自行车由运营企业按照需求有序投放，城市管理部门做好停车点路面秩序管理和服务工作。

5.3.2 货运及现代物流发展

1) 公路货运发展

大力培育龙头和骨干货运企业。从市场进入、车辆更新、技术改造、信息化建设等方面加大政策扶持力度，加快培育一批规模化、网络化、品牌化运作的现代货运企业，成为引

领行业发展的龙头和骨干。加快引导龙头和骨干企业充分发挥资金、技术、人才、管理、网络、品牌、货源组织等各方面的优势，通过收购兼并、资产重组、加盟连锁等方式拓展经营规模和网络，对中小货运物流企业和个体运输户起到引导、示范、整合、规范和服务的作用。对分散的道路货运资源实行整合。

促进重点企业向物流服务商转型。引导货运企业转变经营理念，积极拓展服务领域，利用信息技术和现代组织管理手段，为用户提供集运输、仓储、包装、加工、配送等为一体的综合物流服务。促进货运企业加强与生产、商贸企业的合作与联盟，拓展一体化物流和供应链集成等高附加值的物流服务。进一步引导和规范货运代理、无车承运人等运输组织的发展，鼓励拓展现代物流服务。加快推进冷链物流发展。

2) 水路货运发展

进一步引导北仑区水运业科学发展、安全发展，以大型化、专业化、集约化为目标，以“大、特、新”船舶为载体的“北仑特色”水运业深入推进。鼓励和引导示范性水运企业做大做强。形成以大宗散货为主，覆盖油品、集装箱、液化品、建材等特色运输的广泛货种结构，增强水运业对区域经济发展的贡献度。

强化安全监管，建立港口危货企业安全监管服务外包机制。针对监管环境存在危险性的特点，要加强防爆相机、防静电工作服、安全鞋等执法装备及防毒面具、防护服等整套个人防护用品和应急装备的配备；针对辖区港口危货企业监

管日益专业化的现状，将积极探索建立港口危货企业安全监管服务外包机制，深化港口危货企业的现场安全监管及应急管理，并依靠专家力量提高危货监管的专业化水平。针对港航监管日益复杂的现状，推动执法力量建设，提高水上应急处置能力。

5.3.3 汽车维修行业发展

积极引导维修行业向规模经营，快修连锁经营，品牌车辆特约维修的方向发展，合理引导布置区内维修网点。倡导“绿色维修”，在汽车维修行业中大力推广使用环保水性漆。

5.3.4 低碳、节能、生态交通发展

推动交通运输领域做好碳达峰、碳中和相关工作，加速行业绿色低碳转型。

1) 优先发展城市公共交通，努力实现公众出行的低碳化。

以创建公交都市示范城市为载体，加强普通公交与轨道交通的换乘，推进公交专用道建设，提升公交出行分担率。

2) 深入推进运输结构调整，努力实现货运物流的低碳化。

不断优化运输结构，降低公路运输比例。利用北仑、穿山支线紧邻港区的优势推进集装箱海铁联运发展。借助北仑紧靠杭甬运河的地理优势，引导腹地货源“陆改水”，扩大海河联运规模。

3) 加快推广应用新能源汽车，努力实现运输工具的低碳化。

依托配建停车位、公共停车场等建设覆盖全区、对内对外互联互通的快充网络，完善“互联网+充电设施运营体系”，提供全天候的充、换电服务。推动5G、AI等新技术在港口碳排放的监测、管理应用。推进高压岸电设施泊位全覆盖，纯电动、氢燃料电池集卡、叉车等港口物流领域清洁能源利用。

4) 加强交通拥堵的综合治理，努力实现路网运行的低碳化。

有效治理交叉口、快速路进出口、交通枢纽周边地区拥堵问题。完善与动态交通系统协调的静态交通系统政策框架，运用市场手段降低用车需求，研究动态停车费等政策。

5.3.5 智慧交通发展

北仑区以《浙江省交通数字化改革行动方案》为指导，全面融入省一体化智能化公共数据平台，同时根据交通运输领域需求实际，建设一个统一的数字交通基础平台。围绕党政机关整体智治、数字政府、数字社会、数字经济、数字法治五大方面，以业务为牵引，抓好公路、港航两条线以及工程管理、法治信用、机关智治、安全应急等四个跨条线综合业务板块的数字化改革。至2025年实现数字交通统一基础平台全面支撑交通各类应用；数字化改革场景更加丰富，应用更加广泛；交通数字化改革制度规范体系成熟定型，交通数字化改革成为交通强区建设的重大标志性成果。

推进智能公交、数字公路、两客一危、数字港航综合数据中心建设，加强应急指挥平台之间的融合，提升管理效率，

促进二次开发。在数字公路建设基础上，重点建设完善公路治超电子检测系统的外场硬件设施布局，同时积极推进数字公路设备更新换代。形成网格化全面覆盖、管理规范、运行高效的公路治超电子检测体系，实现公路超限超载车辆全方位、全时段高效监管，公路治超综合治理能力和执法水平得到显著提升。

开展港区龙门吊、桥吊作业远程化、集卡作业无人化、理货作业智慧化等技术研究和规模化试点应用作业，实现港区操作系统和设备控制系统智能调度功能。

加快物流信息化建设。在各港区附近、高速服务区合理布置寄单及预录入点，方便集卡司机办理相关业务，减少车辆空跑给道路交通带来的一系列问题，全面推广电子箱单操作模式，推进箱单中心建设。

5.3.6 推进交通体制改革

深化综合交通运输管理体制改革。按照综合交通“规划一张图、建设一盘棋、管理一体化”要求，持续深入推进全区交通运输行业管理体制改革，增强交通运输部门对本级交通运输规划、建设、管理的综合管理和统筹协调能力。

创新行业管理。优化内部治理体系，发挥“最多跑一次”牵引作用，创新交通治理方式。

第六章 保障措施

北仑区“十四五”综合交通规划的全面、完整实施需要在组织结构、人员配置、资金安排、土地供应、政策支持等方面予以保障。

6.1 组织保障

1) 统筹协调交通规划、建设和管理，促进综合交通运输一体化发展。

2) 强化效能意识，理顺路网养管主体及考核机制。

3) 强化管理，提升设施及资源配置效率。

4) 加强队伍建设，推进廉政建设。

5) 理顺管理体制，实现建管养分离。

6.2 人才保障

1) 确保可持续发展方向，保障人才结构，注重专业人才的配置与培训提升。

2) 构建和谐执法环境，提高基层人员的综合素质。

3) 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。

6.3 资金保障

1) 注重项目前期研究，提升资金效率。

2) 实行投资渠道和投资主体多元化，鼓励社会资本参与交通投资，拓宽资金来源。

3) 统一管理交通建设与交通管理资金，整合资源，发挥综合效益。

4) 加大对农村公路养护补助力度，建立乡村道农村公

路项目化管理机制。

6.4 政策保障

1) 完善土地利用规划系统，合理确定总体设计、分期实施的建设方案。从全局、整体上合理安排现有的土地资源，提高土地利用率和产出率，确保土地资源的持续利用，为今后长远的发展留有充分的余地。

2) 认真制定并实施有利于生态环境保护、对外开放和招商引资、深化投融资体制改革、培养和引进人才的各项政策，为综合交通的发展营造良好政策环境。

3) 完善农村公路养护体制改革。

4) 加强对交通运输业发展的政策引导。

5) 以区政府结构调整专项扶持资金政策为导向，引导企业逐步使用 LNG 车辆，更新大吨位节能型船舶，有效倡导节能减排经营模式。

附件 1

北仑区“十四五”综合交通规划建设项目表

序号	项目名称	项目类型	建设期限	建设内容和规模	总投资 (亿元)	“十四五”投资 (亿元)
(一) 公路与城市道路						
1、高速公路						
1	象山湾疏港高速昆亭至塘溪段	续建	2019-2023	双向6车道高速公路, 路线长约24.3公里, 其中北仑段约9公里, 鄞州段约15.3公里。	28.5	18.5
2	六横公路大桥一期工程 (梅山互通至柴桥枢纽段)	新建实施	2021-2025	新建高速公路10.8公里, 双向6车道。	43.6	43.6
3	穿好高速白峰互通及 与329国道连接线工程	新建实施	2023-2026	穿好高速门增设白峰出口, 新建高速公路匝道。白梅线改建为一级公路, 双向4车道, 长约7.5公里。	5.5	5
4	杭甬高速复线宁波段三期工程 (威海至柴桥段)	新建实施	2023-2027	新建高速公路26.2公里, 双向6车道。	190	90
5	甬舟高速复线 (好思房枢纽至戚家山段)	新建实施	2024-2027	好思房枢纽至戚家山互通段, 长8.98公里, 高速公路, 双向6车道。	48	5
6	甬台温高速大碇至五乡枢纽段 改扩建工程	前期谋划		扩建高速公路16公里(北仑段8公里), 双向8车道。	43	
7	穿好高速新增太河路出口	前期谋划		高速新增开口, 新增一对上下匝道和收费站。	1.2	
2、国省干线						
1	329国道(富春江路-陈华)改建工程	续建	2019-2026	长13.3公里, 一级公路, 双向6车道。	26.44	17.63
2	S312沿海中线北仑春晓段 (太河路-春晓大道)拓宽工程	续建	2019-2023	长约2公里, 一级公路, 双向6车道。	1.6	0.9

3	S307骆霞线（通途路北延—算山） 拓宽工程	新建实施	2024-2027	长4.2公里，拓宽成双向6车道、一级公路。	10	2
4	S307骆霞线（算山—钱塘江路） 拓宽工程	新建实施	2023-2027	长3.8公里，拓宽成双向6车道、一级公路。	9	3
5	S312沿海中线北仑春晓段 （北堤互通—连接线）拓宽工程	前期谋划		长约10公里，一级公路，双向6车道。	20	
3、县道干线						
1	招宝山大桥北仑连接线	续建	2020-2022	双向4车道，长约1.3公里。	3.8	3.5
2	峙头智能物流产业园配套道路工程	新建实施	2023-2026	主线公路等级为二级公路，4.8公里，路基宽度12m， 支线6.5m。	4.1	3
3	华峙地块配套道路工程	新建实施	2022-2024	长约2.4公里，其中一级2.1公里（34米、24米）， 三级0.3公里（12米）。	5.4	5.4
4	329国道复线（柴桥—白峰）	新建实施	2025-2028	长约15公里，双向6车道，一级公路。	36	2
5	白峰四期码头进港公路拓宽工程	新建实施	2023-2025	长2.37公里，双向六车道，一级公路。	2	2
6	北仑春晓至鄞州天童公路工程 （北仑段）	前期谋划		连接宝瞻公路和通途路延伸段，总长6.5公里，北仑 段1.5公里。先期实施双车道，远期预留双向4车道 一级公路条件。	1.8	
4、城市道路						
1	富春江路（进港路—南外环）	新建实施	2023-2025	长约11.6公里，双向6车道，高架快速路。	35	35
2	梅山快速通道	新建实施	2022-2025	长约21公里，双向6车道，高架快速路。	101.1	86
3	环城南路东延（东外环—富春江路）	新建实施	2022-2025	鄞州段11公里，北仑段2公里，快速路。	3.8	3.8
4	镇浦大桥及接线工程	新建实施	2025-2027	长4.1公里，双向6车道，含跨甬江桥梁一座。	30	1
5	环城南路东延二期（北仑界—云台山路）	新建实施	2023-2026	长约11.5公里，双向6车道。	31.6	22.1

6	恒山路东延（珠江路-临港二路）	新建实施	2022-2024	长约1.85公里，宽42米，双向6车道。	5.59	5.59
6	云台山路（东泰巷-铁路北仑支线）工程	新建实施	2021-2025	长约1.13公里，宽36米，双向6车道。	2.42	2.42
7	云台山路（铁路北仑支线-大运河路）工程	新建实施	2023-2025	长约2公里，宽36米，双向6车道。	13.3	13.3
8	坝头路西延（通途路-甬江南路）工程	新建实施	2024-2026	长约5公里，宽42米，双向6车道，主干路。	21.4	14
9	临港一路南延工程	新建实施	2024-2028	长度1.7公里，宽38米，双向6车道，主干路。	2.6	0.5
10	通途路东延（东外环-329国道）	新建实施	2025-2028	西起东外环，东至富春江路，全长约10.2公里，标准横断面宽49米，双向6车道，高架快速路。	42.5	2
11	中河路南延工程	新建实施	2024-2027	长约15公里，双向6车道。	50	10
12	穿咸线（329国道-陈胜桥）拓宽改建工程	新建实施	2023-2025	长2.7公里，全线拓宽至36米，双向4车道。	3.5	3.5
13	小浃江路（东外环-陈山西路）	新建实施	2025-2027	西起东外环，东至绕城高速，全长约5公里，标准横断面宽44米。	10.6	1
14	港口路改造提升工程	新建实施	2024-2026	兴中路段0.55公里，港口路段2.76公里，道路拓宽改造，断面宽36米，双向6车道。	3.5	2
15	海丰路（港湾路-港通路）	新建实施	2022-2025	全长约2038米，宽36米，双向4车道，城市主干路，包括5座桥涵。	5.19	5.19
16	海润路（港城路-港通路）	新建实施	2022-2025	全场约1579米，宽36米，双向4车道，城市次干路，包括3座桥梁。	5.8	5.8
17	迎潮路（梅东路-惊潮路）	新建实施	2022-2025	全长约3.8公里，城市主干路、道路标准断面宽度36米，双向6车道。	7.1	7.1

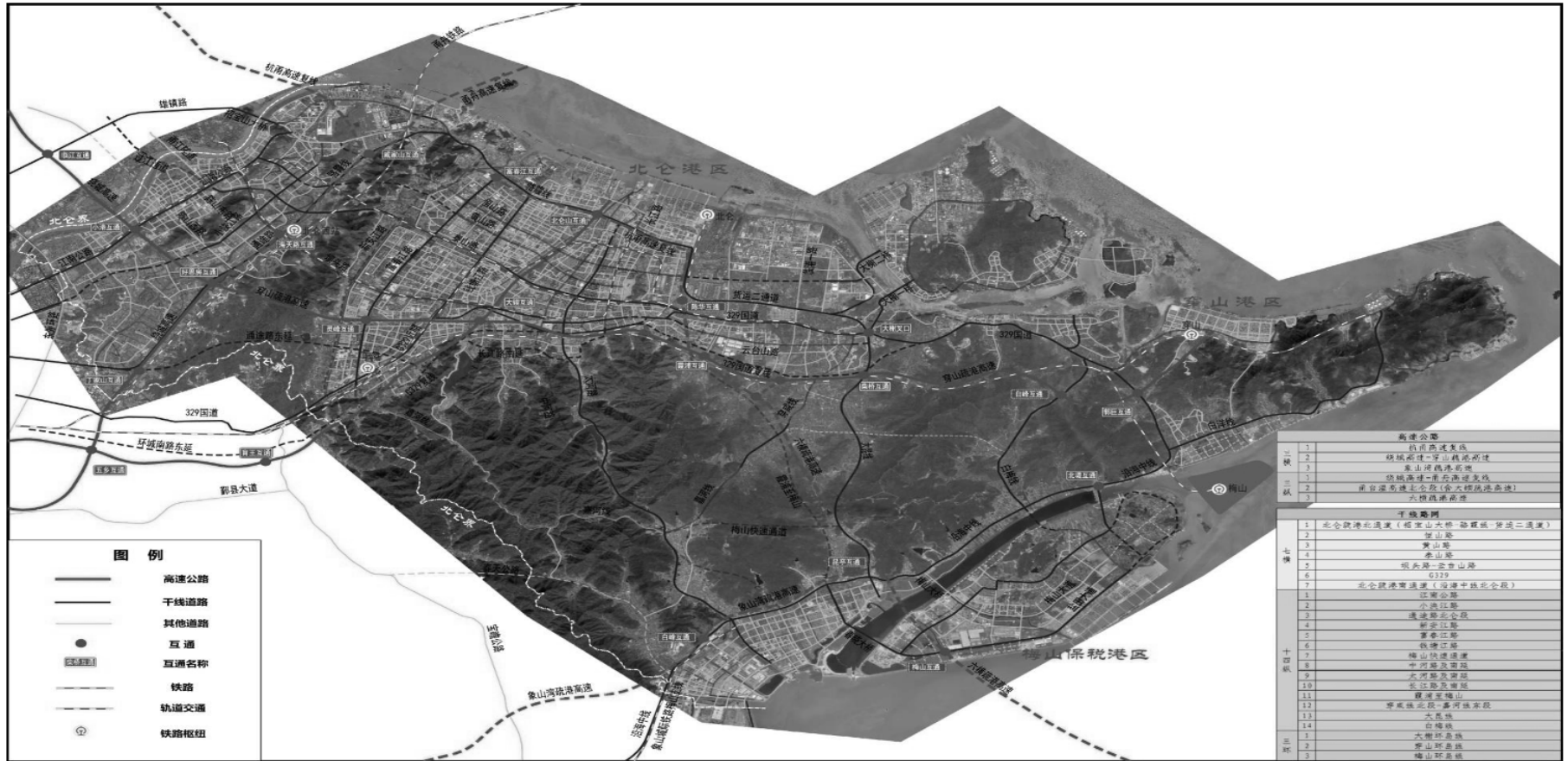
18	环城南路东延二期（云台山路-柴桥）	前期谋划		长约10.2公里，双向6车道，一级公路	29.8	
（二）港口水运						
1	宁波-舟山港梅山港区6#-10#集装箱码头工程	续建	2015-2023	新建15-20万吨级泊位5个，新增通过能力430万TEU	78.67	21.11
2	北仑港区宁波信润石化储运项目	续建	2017-2021	原协和二线码头改建为1个5万吨级液体化工品泊位	9.9	2
3	梅山港区滚装及杂货码头配套工程	续建	2020-2021	堆场设计年周转量为商品汽车12万PCU及空箱40万TEU	3.1	0.3
4	信海油品仓储有限公司小田湾油库二期项目	续建	2020-2022	各类储罐9座	2	1.9
5	大榭港区东华能源礁门石化码头	新建实施	2022-2025	新建5万吨级液化烃泊位2个	4.9	4.9
6	大榭港区中信礁门液体散货码头	新建实施	2022-2025	新建10万吨级液体散货码头1个	2	2
7	大榭港区招商国际集装箱码头二期工程	新建实施	2021-2024	新建20万吨级集装箱泊位1个	10.9	10.9
8	穿山港区光明码头改造为LNG码头	新建实施	2023-2026	改建LNG卸船泊位1个	4	2.5
9	柴桥穿山散杂货码头工程	新建实施	2023-2025		1	1
10	圆山陆岛交通码头	新建实施	2022-2024		2	2
11	梅山滚装码头二期工程	前期谋划		新建5万吨级滚装泊位1个，新增通过能力34.6PCU	6	
（三）铁路						
1	甬舟铁路	新建实施	2022-2027	新建高速铁路，双线，宁波段23.8公里	80	50
2	梅山支线	新建实施	2023-2026	新建梅山铁路货运支线项目	17	5
3	北仑支线复线	新建实施	2022-2026	新建北仑支线复线（邱隘至大碇段）	30	15

(四)通用航空						
1	梅山通用航空	前期谋划				
(五)客运枢纽、货运场站						
1	北仑铁路西站	新建实施	2022-2027	集合铁路(甬舟铁路)、公路(北仑长途客运)、轨道交通(2号线延伸)、常规公交、出租车、私家车为一体的综合客运枢纽	资金计入甬舟铁路	
2	宁波舟山港穿山港区配套停车场及物流服务中心	新建实施	2022-2024	华峙地块停车场、物流服务中心、配套道路等	25	24
(六)公共交通						
1	2号线二期北仑段	续建	2015-2022	1公里	5	2
2	6号线一期工程北仑段	新建实施	2022-2027	6.2公里	30	14
3	象山城际铁路梅山支线	新建实施	2022-2027	23.1公里	90	20
4	轨道交通1、2号线东延	前期谋划		26公里	110	
5	梅山轨道快线	前期谋划		40公里	160	
6	太河路中运量公交	新建实施	2023-2025	22.5公里	25	25
7	长江路公交专用道	新建实施	2021-2023	3.6公里	1.5	1.5
8	庐山路公交专用道	新建实施	2021-2023	4.8公里	2	2
9	城西停保场 (黄山路与新安江路交叉口以西)	新建实施	2024-2025	30000平米	1.5	1.5
10	梅山北枢纽、停车场 (问津路与梅东路交叉口东南)	新建实施	2021-2022	服务梅山产业集聚区、梅山保税港区,占地面积约1.75万平方米	1	1

11	春晓保养场 (沿海中线以南, 东塘路以东)	新建实施	2024-2025	占地约3.9万平方米。	2	2
12	小港枢纽站 (渡口路与江南东路交叉口西南)	新建实施	2021-2022	接驳轨道2号线, 占地约6000平方米。	0.55	0.55
13	北仑西站公交枢纽站	新建实施	2020-2027	接驳铁路北仑西站, 5000平方米	0.5	0.5
14	梅山枢纽站(盐湖路以北, 七星路以西)	新建实施	2024-2025	5000平米	0.5	0.5
15	洋沙山公交场站 (春晓大道与东盘山路交叉口西北)	新建实施	2019-2020	7200平米	0.7	0.7
16	季景路首末站 (季景路与渡口路交叉口东北)	新建实施	2024-2025	3000平米	0.3	0.3
17	霞浦枢纽站(霞浦轨道站西北)	新建	2024-2025	5000平米	0.5	0.5
18	横浦公交站 (太河路与进港路交叉口西南)	新建	2024-2025	3600平米	0.36	0.36

附件 2

北仑区综合交通规划图



主送：各街道，区政府各部门。

抄送：监察委，法院、检察院，区委、开发区各部门，人大、政协办公室，人武部，各群团。

宁波市北仑区人民政府办公室

2022年6月22日印发
