厦门市“十四五”综合交通运输

发展规划

目 录

[前言 1](#_Toc71381964)

**[第一章 发展基础 2](#_Toc71381965)**

[一、综合立体交通网络初步成型 2](#_Toc71381966)

[二、交通运输服务水平显著提升 4](#_Toc71381973)

[三、交通行业治理体系稳步推进 6](#_Toc71381976)

**[第二章 发展环境 11](#_Toc71381981)**

[一、发展短板 11](#_Toc71381982)

[二、发展形势 14](#_Toc71381988)

[三、发展需求 17](#_Toc71381995)

**[第三章 总体要求 20](#_Toc71381999)**

[一、指导思想 20](#_Toc71382000)

[二、基本原则 20](#_Toc71382001)

[三、发展目标 21](#_Toc71382002)

**[第四章 主要任务 26](#_Toc71382003)**

[一、建设国际性综合交通枢纽 26](#_Toc71382004)

[二、构建区域综合立体交通网络 32](#_Toc71382008)

[三、打造高品质的城市交通网络 34](#_Toc71382013)

[四、构筑人民满意的现代运输服务体系 38](#_Toc71382017)

[五、建立全国领先的智慧交通管理体系 43](#_Toc71382020)

[六、完善保障有力的交通行业治理体系 47](#_Toc71382025)

**[第五章 环境影响评价 56](#_Toc71382029)**

**[第六章 规划保障措施 58](#_Toc71382033)**

前言

“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，是我市全方位推动高质量发展超越、更高水平建设高素质高颜值现代化国际化城市的关键五年。“十四五”综合交通运输发展规划是构建现代化高质量国家综合立体交通网、全面推进交通强国建设的第一个五年规划，是推动交通运输高质量发展的五年规划，也是贯彻落实中央完善规划体系、加强规划衔接要求的五年规划。我市作为第二批交通强国建设试点城市，主动服务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，打造综合立体交通网络，促进区域协同发展，提升运输服务品质，推进交通运输治理体系和治理能力现代化，是“十四五”时期我市更高水平建设高素质高颜值现代化国际化城市、推进“五中心一基地”建设的重要任务。依据《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》和《厦门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》，编制本规划。

本规划基年为2020年，规划期为2021-2025年，主要阐述规划期内全市综合交通运输体系发展的战略意图和工作重点，是引导和推进综合交通运输体系发展的纲领性文件，是制定交通发展相关政策、规划，安排重点项目建设与投资的基本依据。

第一章 发展基础

“十三五”时期是全面建成小康社会决胜阶段。我市持续推动交通运输高质量发展，建设人民满意交通，现代化综合交通体系日臻完善，交通基础设施建设加快推进，交通运输服务水平和治理能力不断提升，现代物流产业快速发展，服务经济、改善民生的支撑作用日益凸显，为“十四五”时期综合交通运输发展奠定了坚实的基础。

1. 综合立体交通网络初步成型

**机场枢纽地位不断上升。**“十三五”时期，高崎国际机场已经成为我国东南重要的区域性航空枢纽，是国内重要的干线机场和国际定期航班机场。现状高崎国际机场拥有1条3400米跑道，停机坪总面积77万平米，机位89个，候机楼总建筑面积23.78万平方米，机场年出港航班约9.5万班次，出港运力约1650万座。至2020年末，高崎国际机场现状通航城市122个，航线175条，含国际（地区）航线36条，其中洲际航线13条，航线网络覆盖欧洲、北美洲、大洋洲，通达东南亚、东北亚及港澳台地区，旅客联程国际中转量跻身全国第5位，已成为具有较高全球通达性的国际航空中转枢纽机场。

**国际航运中心建设扎实有效推进。**“十三五”时期，厦门港持续高质量发展，不断优化完善港口布局和基础设施。至2020年末，厦门港现有生产性泊位176个（含漳州），其中万吨级以上泊位78个。“十三五”时期，厦门港完成水运工程固定资产投资110亿元，新增生产性泊位16个，新增货物通过能力2106万吨。全市现状主要有三处货运港区，分别为海沧港区、东渡港区、翔安港区。全市共有11处水上客运码头，分别为嵩屿码头、和平码头、轮渡码头、第一码头、邮轮码头、五通码头等。航运网络进一步拓展，至2020年末，厦门港共有集装箱班轮航线157条，其中国际航线99条，内支线12条，内贸线46条。

**海西铁路网基本成型。**“十三五”时期，随着东南沿海与华南、西南铁路新通道贯通，我市铁路逐步发展成为东南沿海的重要铁路枢纽，已形成以厦深铁路、龙厦铁路、福厦铁路、鹰厦铁路为骨干，以海沧港货运专用线、东渡港货运专用线为支线的“四干两支”的铁路线网格局，运营里程达到146公里。沿线共设铁路场站共10处，包含厦门站、厦门北站等2处客运站，高崎一场（货场）、高崎二场（货场）、杏林货场、海沧车站、前场铁路货场等5处货运站以及东孚编组站、厦门客车整备场（所）、厦门北动车运用所等3处其他场站。

**道路网络体系初步形成。**“十三五”时期，我市大力推进厦门新机场高速通道的建设，其中机场高速（翔安南路以南段）已完成大部分建设，陆续完成了海翔大道（厦漳段）、同集路提升改造、同翔大道、海沧货运通道、杏滨路提升改造、集灌路提升改造、灌新路、马青路（南海一路-钟林路）提升、第二西通道（海沧隧道）等重点项目建设，同时第二东通道（翔安大桥）、海沧疏港通道、溪东路、芦澳路、滨海东大道、同安东路、机场大道等工程也在加紧推动建设中。至2020年末，我市共有国家高速公路4条，普通国道3条，普通省道5条，全市公路通车里程（不含自然村道）2223公里，初步形成以高快速路为骨干，主干路、国省道为补充的“内外通达、环湾放射”的路网骨架。

**公路客运站加快布局。**2020年我市拥有公路客运站共8个，其中本岛设有梧村长途客运站、枋湖长途客运站及高崎长途汽车配客点；集美区设有集美长途客运站、杏林长途客运站及后溪长途客运站（未投用）；同安设有同安长途客运站、后垵长途车站。

**物流产业体系逐步完善。**“十三五”时期，我市物流产业总收入从936亿元提升至1301亿元，增长了39%，产业增加值由312亿元提升至471亿元，增长了51%。现代物流产业已经成为我市的支柱产业之一，国家物流枢纽城市地位进一步凸显。中欧（厦门）班列开行五年来，累计开行910列，完成71518个标箱、货值27.81亿美元。城市货运配送体系进一步优化，农村物流配送网点不断完善。至2020年末，我市县（区）级物流节点覆盖率达到100%，乡镇级物流节点覆盖率达到100%，村级物流网络节点覆盖率达到73.5%。

1. 交通运输服务水平显著提升
2. **运输需求总量不断增长，运输结构持续优化**

**旅客运输结构不断优化。**全市对外旅客运输总量由2015年的11364万人次增长至2019年的13304万人次，2020年受疫情影响减少至6315万人次。绿色集约交通方式旅客运输占比持续提升，铁路、航空的旅客运输占比分别由2015年的37%、19%增长至2020年末的47%、27%。至2020年末，我市全年航空客运吞吐量1671（2741）[[1]](#footnote-0)万人次，航空吞吐量位列全国第14名，铁路客运到发量达2981（5637）万人次，公路客运量为1154（4137）万人次，水路客运量为235（752）万人次。

**货物运输总量快速增长**。全市对外货运总量由2015年的25774亿吨增长至2020年的54550（57161）万吨。至2020年末，我市航空货邮吞吐量28（33）万吨，排名位列全国第13名；全年港口货物吞吐量20750（21344）万吨，集装箱吞吐量1141（1112）万标箱，航运集装箱吞吐量位居全国第7名；全年公路货运量20713（23158）万吨；全年铁路货运量994（1088）万吨；全年水运货运量12115（11594）万吨；全年邮政业务总量为138（102）亿元，物流快递业务量5.21（4.26）亿件。

1. **运输服务能力不断提高，服务品质大幅改善**

**轨道交通蓬勃发展。**轨道交通1号线、2号线、3号线开通运营后，城市轨道交通形成网络，实现本岛与岛外各区三向联系，客流明显增加，城市轨道交通4、6号线建设不断推进；新增文灶BRT站，加强了BRT与轨道交通系统换乘接驳，推动公共交通网络融合发展。2020年轨道交通客流增幅明显，第四季度日均客流量超40万人次，全年日均客流量为31.1（16.2）万人次，BRT年日均客运量18.5（25.6）万人次。

**常规公交服务水平不断提高。**中心城区城市公交站点500米覆盖率提升至接近100%，接驳方式多样化发展。全市公交车辆4314（4423）台，万人拥有公交车辆12.8（13.1）标台，农村客运车辆数163（175）台。至2020年末，常规公交日均客运量144.8（183.9）万人次。

**积极尝试特色公交服务。**积极尝试个性化、针对性强的公交运营服务，目前已推出城际公交、网约公交、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。

**公交政策持续配套。**积极推动轨道交通与常规公共交通融合发展，公交换乘优惠政策已正式实施，公交线路规划标准与实施导则、轨道交通配套公交衔接方案陆续制定出台，园区与城市轨道交通终点站接驳电动小巴常态化运营。出台《厦门市公交运营服务质量考评办法》、《厦门市出租汽车运输服务质量信用考核办法》等系列管理办法。

**邮政网点强化覆盖。**邮政服务覆盖能力增强，平均每营业网点服务面积为1.22（1.18）平方公里，平均每一营业网点服务常住人口为2856（2953）人。

1. 交通行业治理体系稳步推进
2. **综合交通**

**全面推进“四好农村路”建设。**建立健全的政府部门监督机制，市级领导小组、市级路长办、各区区级路长办和乡镇路长办挂牌成立工作已全部完成，制定建设实施方案，梳理编制农村公路项目库，大力实施村村通公交工程，促进城乡交通一体化发展。

**深化交通运输行政审批改革。**大力推行“互联网+”政务服务，依托“E政务”自助机、手机“i厦门”等“互联网+政务”方式实现全程网办，实现群众“多走网路，少走马路”，保证“一次提交、7日办结”，“一趟不用跑”和“最多跑一趟”的事项占比达99%。

**出台公共交通融合发展配套政策。**全面落实福建省《关于城市优先发展公共交通的实施意见》，正式实施公交换乘优惠及分时浮动票价制度，陆续出台公交线路规划标准与实施导则、轨道交通公交配套公交衔接方案，推进园区与轨道交通车站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。

**持续深化多层次立体交通发展。**在铁路建设方面，开展《基于厦门新机场综合交通枢纽的轨道交通多网融合发展策略研究》，逐步构建多通道、多方式、大容量、高效率的城际轨道交通体系；在港口建设方面，认真贯彻落实国家关于推进交通运输供给侧结构性改革，出台《厦门市促进厦门港海铁联运发展的扶持意见》，促进物流业降本增效，推进多式联运发展。

1. **智慧交通**

**建设城市大交通信息共享服务平台。**以“一库、一图、一平台”为主线，搭建统一的交通工作平台，现已汇集全市20余家单位的动静态业务数据，日更新记录超过1亿条，初步建立了大交通数据资源集约化管理体系，推动实现跨部门、跨层级信息互联互通和政务信息资源共享交换。

**综合运输智能化发展。**智慧港口方面，自主开发全国首创的集装箱智慧物流平台，实现设备交接单电子化。建设国际贸易单一窗口，推动完成智能航道监控、厦门港口进出港船舶调度引航管理系统3.0等项目。智慧机场方面，我市先后推进机场协调决策系统、自助托运一体机、智能停车、智能乘机等项目，推进智慧技术在机场的应用。智慧公交方面，率先全国落地5G智能技术应用，在BRT上实现5G车路协同夜间物流系统的改造，已经完成数万公里可靠性测试；在环岛路试行全电动、自动驾驶的ART（智能轨道快运系统）智轨列车，通过车载传感器识别路面状况，快速准确模拟出行轨迹，实现智能运行，免去轨道铺设。

**搭建交通信用信息平台。**建设交通信用体系标志着我市交通运输信用工作迈入新的阶段。依托信息平台，实现行业信用信息的汇集上报。全市交通运输行业超过3千家企业、5万名从业人员的基本信息都囊括其中。

**运输监管精准化。**建立“两客一危”重点营运车辆动态监管平台、出租汽车行业监管系统、轨道交通行业监管系统、汽车租赁行业监管服务平台，实现多方位的动态监测和管理。

**综合执法智慧化。**建设卡口分析系统、重点区域“黑车”自动监测、车牌自动识别比对系统，迅速识别锁定重点监控车辆，提高现场处置效率。

**建设交通运输综合业务服务平台。**为实现交通运输系统内部业务规范化、图形可视化管理及政务办公一体化，推动建设厦门市交通运输综合业务服务平台（一期）。

1. **绿色交通**

**先行先试绿色物流。**继绿色包裹、绿色回收、绿色配送、绿色智能之后，在城市维度推出全球首个绿色物流城市，我市将率先成为绿色物流城市的先行者。

**推广绿色公交车辆。**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，积极投放新能源和清洁能源车辆。出台厦门市网约车行业地方标准，明确提出各网约车平台应引导新增车辆采用纯电动车型，并计划修订网约车细则，从2020年起实现厦门市新增网约车全部采用纯电动车型。

**建设绿色生态港口。**积极建设绿色生态型港口，开展新一代绿色生态型港口建设示范项目，出台了相关扶持政策，绿色生态型港口发展水平位居全国前列。

**打造绿色慢行系统。**陆续策划建成了与城市山海格局相适应的厦门山海健康步道、环东海域滨海浪漫线、自行车快速道等一系列高品质慢行系统。

**出台绿色交通标准。**绿色交通政策和地方技术标准体系逐步完善，尤其以绿色道路为重点领域，出台道路扬尘防治考评标准，强化地方绿色道路标准发展，支撑交通可持续发展。

1. **平安交通**

**稳步推进道路运输“业安”、“路安”工程建设。**以“平安交通”为抓手，全面开展风险管控、隐患治理、事故防范，推动《落实公路（道路交通运输）行业安全生产领域改革发展意见实施方案》、《厦门市道路运输安全工作计划（2018-2020年）实施方案》、《厦门市交通运输系统平安交通三年攻坚行动实施方案（2018-2020年）》、《厦门市交通运输“业安工程”创建活动实施方案》等一系列安全生产工作。

**以科技助力“平安交通”。**道路运输方面，依托“两客一危”动态监管平台，推行日研判，强化对驾驶员行车过程中的监督管理；交通执法方面，通过“智慧眼”执法仪、卡口分析系统、交运通系统、设置电子围栏等技术手段，提高精准执法成效；交通建设工程方面，推广在建工程项目“VR（虚拟现实）安全体验馆”；管养公路桥隧方面，依托市交通运行监测指挥中心、公路路网中心及进出岛通道监控中心等信息管理平台，实时动态监测管养公路桥隧，及时保障安全畅通。

**持续优化应急管理。**落实应急保障制度，保证应急救援物资、设备的管养、维护，强化机场、火车站等重点区域执法保障；切实做好新冠肺炎疫情防控应急物资运输保障，开发“入厦登记”系统保障疫情防控工作开展，开通客运专线保障复工复产，推动我市交通重点项目建设；积极做好防台防汛工作，强化对易积涝点、高边坡等重点部位安全巡查。

第二章 发展环境

1. 发展短板
2. **国际综合交通枢纽能级亟待提升**

一是现有高崎国际机场对厦门作为国际性综合交通枢纽城市的支撑不足。机场跑道容量受限，客流增速放缓，综合客运量排名由第11名降至第13名；近10年全货机航线由42班/周缩减至11班/周，航线流失严重，空港竞争力下降；周边机场迅速崛起，国际及区域客流占比仅13%；国际航班航时航权航线仍存在短板，洲际航线占比不足。二是厦门港国际航运中心建设仍有待加强。主要表现为国际集装箱中转率较低，仅为9.7%，远低于国际港口40%的比例；港口腹地范围较小，东西向狭窄、纵深较短，与区域港口群腹地高度重叠，货源同质竞争激烈，直接经济腹地与泉州港重叠，间接经济腹地货量少、竞争强；港口与城市发展在土地、海洋、岸线资源开发利用上存在矛盾，集疏运通道条件有限，集疏运方式结构亟待优化，海铁联运比例不足1%，远低于国际主要港口超过20%的海铁联运比例。三是厦门铁路枢纽尚处于高速铁路的洼地。与成渝、长沙等中部城市群缺乏高标准直达通道，与长三角等城市群铁路联系超过5小时，对厦门辐射带动闽西南乃至更广阔区域发展形成制约。

1. **区域交通网络互联互通急需完善**

一是我市对台目前尚缺乏直达陆路通道。客运方面，受两岸形势、新冠肺炎疫情及民众旅游意愿影响，大陆赴台旅游市场萎缩；货运方面，厦门至台湾集装箱班轮总体运力过剩，实载率不高，竞争激烈，运价提升困难。二是区域交通设施互联互通有待加强。厦门与漳州、泉州的联系仍以公路设施衔接为主，尚缺乏轨道交通联系，仅有在建的轨道交通6号线延伸段与漳州联系，城际轨道交通建设尚处于启动阶段，厦蓉、沈海等对外高速通道高峰日接近饱和，难以支撑厦门对内陆城市的辐射带动作用。三是不同城市体制机制仍有待协调。城市间交通设施互联互通涉及不同的行政主体和管辖范围，城市发展策略存在差异，规划建设协同推动、资金分担、运营管理等机制、政策仍待优化，亟需创新区域协同发展模式，推动交通基础设施互联互通。

1. **城市交通网络发展不平衡不充分**

一是我市中心城区路网密度供给仍显不足，交通微循环不畅。本岛路网密度约为9公里/平方公里（含街坊巷道），与东京、香港、深圳等城市中心区12-20公里/平方公里的路网密度相比仍存较大差距。在道路网络结构方面，全市快速路：主干路：次干路：支路的长度级配比约为1：3：2：4，次、支路网不足。二是旧城片区慢行出行环境差。仍停留在“走得通”层面，与“走得好”的要求存在较大差距，步行和自行车出行比例出现一定程度的下滑，步行出行比例由2015年的30.3%降至28.8%，自行车出行由4.8%降低至3.5%。

1. **交通信息化技术研究和应用不足**

一是交通智能检测感知体系的部署尚不完善。当前货运场站设施的安全、国省干线主要道路出入口的视频监控和运行状态监测设施等不充足，全市重点道路门架、高清视频卡口等智能网联路测单元的升级改造进度缓慢，尚未构建泛在互联并总体适应行业管理服务需求的智能交通感知网络。二是信息互联互通的协同机制有待规范。各部门、单位建立的数据应用系统条块分割明显，“信息孤岛”问题仍客观存在，导致相关业务无法协同管理。三是数据赋能交通发展的广度和深度尚显不足。缺乏供规划、建设、运营、管理各环节决策支持的一体化交通数据平台，在自动驾驶、智慧道路等方面应用落后，缺乏具有全国影响力的示范项目。

1. **城市交通综合治理能力有待提升**

一是交通运输多头管理、职能分散。交通管理职能设置不系统、权力碎片化、职能分散，公路、市政道路、港口、停车场等管理职能分散在交通、资源和规划、市政园林、建设、港口管理、商务、交警等多个部门，多头管理、政出多门，容易导致衔接不畅、管理脱节、协调难度大等问题，不利于交通整体效率的提升和交通一体化发展。二是交通运输主管部门权、责与人员编制不匹配。市交通运输局作为政府交通主管部门，负有保障城市道路通畅的责任，但却缺乏相关道路交通规划、建设、管理等职能权限，权、责、人员编制不协调，全市交通无实质意义的统筹部门，难以形成交通发展合力，容易造成项目落不下地、交通管理运行不畅等问题。三是交通综合执法职能有待进一步整合。公路执法、进出岛通道执法、航道执法、航运执法、港口执法等交通执法权分散在交通运输、路桥公司、港口管理等多个部门，多层执法、多头执法，造成执法力量分散、执法成本高、执法行为不规范，制约我市交通综合执法效率。四是智慧交通建设统筹协调机制有待进一步完善。全市智慧交通建设缺乏牵头统筹部门，港口、航空、海事、口岸等部门都独立开展部门的信息化建设，普遍存在重复开发建设问题，智慧交通建设处于小、散和无序发展阶段。五是部门间沟通协调难度大。由于交通管理职能分散、权力碎片化，许多交通管理问题必然需要多部门协调解决，而一些主管部门又往往从自身利益出发，导致协调难度大，许多问题得不到合理的解决，如交通枢纽设计不合理、多种交通方式换乘不方便等。

1. 发展形势
2. **新发展格局要求巩固国际性综合交通枢纽**

当今世界面临着百年未有之大变局，新冠肺炎疫情、中美经贸摩擦对国际经济政治格局和全球治理产生深远影响，全球规则将深度调整。“十四五”时期，我国将发挥国内超大规模市场优势，逐步形成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。我市将致力推进国际航运中心、国际贸易中心、国际旅游会展中心、区域创新中心、区域金融中心和金砖国家新工业革命伙伴关系创新基地等“五中心一基地”建设，推动城市综合竞争力大幅提升。国际经济格局的变化以及新的发展格局对厦门的高水平开放和外向型经济提出更高要求，《国家综合立体交通网规划纲要》将厦门确立为全国重要的国际性综合交通枢纽城市、国家重点建设的四大国际航运中心之一，在全球城市网络中承担人员往来、货物交换等方面的门户和枢纽作用，应积极发挥“五中心一基地”的平台优势，提高国际性综合交通枢纽辐射水平，在空港、海港、铁路、公路等方面扩大客货运输能力，打造通达全球的国际航空枢纽，不断强化国际航运中心地位，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。

1. **区域协同发展要求构建综合立体区域交通网络**

当前两岸格局发生深刻变化，两岸关系存在较大不确定性、面临新的挑战，更加需要厦门发挥独特的区位优势，先行先试，探索新形势下两岸交流合作的新思路、新模式、新途径，率先建成台胞台企登陆的第一家园，积极开辟两岸融合发展新通道，实现两岸融合“通”、“惠”、“情”持续深入推进，构建“厦金共同生活圈”。厦门作为闽西南协同发展区建设的核心引擎，应构筑衔接顺畅的区域铁路交通网络，构建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。

1. **更高水平建设高素质高颜值现代化国际化城市要求发展高品质城市交通网络**

更高水平建设高素质高颜值现代化国际化城市，是习近平总书记亲自为厦门未来发展指明的战略方向。推动我市交通运输由追求速度规模向更加注重质量效益转变，实现高质量发展先行示范是“十四五”时期落实习近平总书记重要指示精神的一项重大而紧迫的任务。为此，“十四五”时期需着力提升本岛绿色交通服务品质推进“轨道交通+慢行”的绿色出行服务体系，大力发展岛外交通基础设施建设打造多层次的公共交通体系，构建一体化的“绿色交通城市”，积极服务跨岛发展战略。

1. **以人民为中心的发展思想要求建设人民满意的现代运输服务体系**

我市作为第二批交通强国建设试点城市，打造绿色便捷的公众出行服务体系，构建高效经济的现代化交通物流体系，推动我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，实现“人便其行、货畅其流”，是落实以人民为中心的发展思想，建设人民满意交通，增强人民群众对交通运输的获得感的重要举措。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，通勤、通学等生产需求所占比例逐步减少，购物、休闲等生活需求日益上升，对慢行、公共交通等符合生态要求的绿色出行方式的政策支持更有力，民众由简单完成出行向高品质出行转变，对精细化管理和服务要求提升。在现代交通物流方面，生活消费品物流需求仍将迅速发展，将更强调个性化和高效物流服务；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。

1. **创新驱动发展要求强化智慧交通管理体系**

以5G、人工智能、大数据、工业互联网等为代表的新技术在“十四五”将陆续进入核心技术突破或商业化时期，催生新一轮工业革命，必将推动智慧交通产业升级。“十四五”时期，智慧交通将成为我市交通运输行业发展的重点领域和全新动力，积极利用新技术改造传统的交通行业生产、管理、组织和服务模式，推动互联网、大数据、人工智能与交通运输行业深度融合，构建以数据为关键要素的数字化、网络化、智能化的智慧交通体系。

1. **全面深化改革要求完善交通行业治理体系**

完善治理体系提升治理能力是《交通强国建设纲要》的重点内容之一。新冠肺炎疫情从用户偏好、技术水平、行业生态等多个维度改变了城市交通发展，后疫情时代强调防控常态化，提倡健康出行。牢固树立安全发展理念，提高安全应急保障能力，构建完善可靠、反应迅速的交通运输安全体系，是统筹推进新冠防控和经济发展工作的基本要求。为此，需完善依法治理体系，实施一体化交通管理体制，建设服务型交通政府部门，完善绿色交通服务标准；提高交通安全运输管理体系，推进道路运输行业安全生产责任制度体系和道路运输行业安全管理体系建设；健全交通应急支援体系，完善预防控制体系，实施应急事件与交通运输联动机制。

1. 发展需求

“十四五”时期，我市将更高水平建设高素质高颜值现代化国际化城市，致力推进“五中心一基地”建设，推动城市综合竞争力大幅提升，中心城市发展能级显著增强。“岛内大提升、岛外大发展”实现新跨越，闽西南协同发展区的核心引擎功能逐步增强，城市辐射能力不断提升。通过对运输需求总量、结构及分布特征的预测，未来我市运输需求具有如下特点：

1. **对外交通联系需求持续增长**

根据《厦门市对外铁路通道及铁路枢纽总图规划研究》、《厦门新机场总体规划》、《闽西南协同发展区互联互通交通设施规划》等相关上位规划，结合近年我市各对外交通系统客货流增长趋势，使用趋势外推法、插值法等对城市对外交通需求进行推测，预计未来厦门对外交通联系将进一步增长。铁路方面，福厦高铁和漳汕高铁引入新的铁路客流，预计2025年全年旅客发送量将达4200万人，货运发送量将达1600万吨，2035年全年旅客发送量将达6350万人，货运发送量将达4150万吨；航空方面，厦门新机场开通后释放运力瓶颈，引发航空客货运迅速增长，2025年全年旅客吞吐量将达3200万人，邮货吞吐量将达40万吨，2035年全年旅客吞吐量将达6500万人，邮货吞吐量将达130万吨；港口方面，2025年全年厦门港全港旅客吞吐量将达900万人，货运吞吐量将达2.5亿吨，集装箱1400万标箱，2035年全年厦门港全港旅客吞吐量将达960万人，货运吞吐量将达4.18亿吨，集装箱2000万标箱；公路方面，闽西南一体化的推进将诱发更强的交通需求，预计2025年全年公路客运量5500万人次，货运量2.94亿吨，2035年全年公路客运量6700万人次，货运量3.95亿吨。

1. **城市交通出行总量不断上升**

未来我市人口岗位将进一步增加，经济的增长也将带来人均出行次数的上升，预测2025年全市居民全日出行总量约1470万人次，较现状上升约15%。随着轨道交通成网运营，公交客流止跌回升，预计2025年全日公交系统客流总量约455.5万人次。小客车出行将维持现状增长趋势，但有所放缓，预计至2025年保有量将达170万台，全日出行量约350万人次。总体上看，2025年绿色出行占全方式71.2%、公交占机动化分担率51.8%，基本可以达到国家《绿色出行创建行动方案》制定的绿色出行占比70%与公交机动化占比50%的目标。

2035年全市居民全日出行总量约1970万人次。其中，全日公交系统客流总量约843万人次，小客车出行量约392万人次。

1. **出入岛及环湾联系增强**

2025年全市交通出行分布在岛内外依然存在较大差异。出入岛出行继续增强，预计2025年全日双向总量约160万人次，以本岛为中心的放射状客流形态依然十分明显。岛外片区间出行联系量较现状显著提高，环形带状客流出行特征逐步形成。

“十四五”时期我市对外交通客流迅速增长，城市交通出行总量不断上升，跨组团出行不断增加，私人机动化持续快速增长，预计将对现有对外通道、跨海通道及枢纽集疏运系统造成较大压力，公交方面，轨道交通成网运营，客流迅速增加，公交系统整体分担率与“十三五”时期相比有所提升。

第三章 总体要求

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、五中全会精神，深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神和对福建、厦门工作的重要指示，落实《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》和《厦门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》等重大战略部署和要求，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，紧紧抓住服务经济发展和服务民生两条主线，充分发挥“五中心一基地”城市定位、闽西南协同发展区核心引擎以及对台的区位优势，加快建设国际性综合交通枢纽城市，构建高效通达的区域交通网络，打造高品质的城市交通，构筑人民满意的现代化交通运输服务体系，推进交通治理体系和治理能力现代化，大力推动智慧交通发展，打造沿海开放型城市交通强国建设示范样板，全面支撑更高水平建设高素质高颜值现代化国际化城市。

1. 基本原则

**服务大局，先行支撑。**突出我市“五中心一基地”和闽西南协同发展区核心引擎的战略地位，发挥交通先行官作用，适度超前，建设国际性综合交通枢纽，支撑更高水平建设高素质高颜值现代化国际化城市。

**系统布局，融合发展。**立足我市综合交通运输管理职能，整合优化、合理配置综合交通运输资源，统筹各交通方式的发展，打破各行业之间、各部门之间的壁垒，推动交通与产业、港口与城市的融合发展，提高城市交通治理能力，加快构建高效便捷通达顺畅的现代综合交通运输体系。

**创新驱动，示范引领。**围绕“五中心一基地”建设和交通强国建设试点工作，坚持创新驱动，在国际性交通枢纽建设、区域交通协同、城市交通治理、交通科技创新等领域，在模式、技术、政策、法规等方面率先突破，完善城市交通治理体系。

**多方联动，合力推进。**紧扣交通治理体系和治理能力现代化发展要求，强化顶层设计，建立实施机制，完善配套政策体系，加强与中央、省、周边城市对接，调动政府、企业、研发机构、社会公众等各方力量，确保工作取得良好成效。

1. 发展目标
2. **二〇三五年远景目标**

为实现全方位高质量发展超越，支撑社会主义现代化强国的样板城市建设，结合交通强国建设厦门行动方案要求，2035年全面建成规模合理、方式协调、安全可靠、便捷高效、绿色集约、经济实用的现代化综合交通运输体系，交通运输服务水平达到国际先进、全国领先水平。

**建成直通两岸、畅达亚太、通达全球的国际性综合交通枢纽。**深度融入国家大通道大动脉，枢纽一体化水平、通道辐射能力和网络连通度达到国际先进水平。

**建成共建共享、互联互通的区域交通运输网络。**我市在区域中的核心引擎功能进一步凸显，区域辐射力、影响力、带动力全面提升，有机衔接“福建省211交通圈”，融入“全国123出行交通圈”、“全球123快货物流圈”。

**建成高品质城市交通体系。**绿色交通高质量发展，基本实现公共交通服务均衡发展，物流成本大幅降低，交通智能化水平达到世界领先，率先实现交通行业治理体系和治理能力现代化。

1. **“十四五”发展目标**

锚定2035年远景目标，综合考虑我市交通发展基础、发展条件，坚持目标导向和问题导向相结合，助推“五中心一基地”建设，着力巩固“一座枢纽”：国际性综合交通枢纽，助推我市“五中心一基地”建设；优化“两层网络”：区域综合立体交通网络、城市高品质交通网络，促进区域协同发展，服务民众便捷出行，基本形成闽西南协同发展区“2.5小时商务圈”、厦漳泉金“1小时生活圈”和厦门市域“半小时通勤圈”；完善“三个体系”：人民满意的现代运输服务体系、全国领先的智慧交通管理体系、保障有力的交通行业治理体系，至2025年，基本建成“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化综合交通运输体系，服务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。

**巩固国际性综合交通枢纽。**作为“一带一路”海上战略支点城市和国际门户枢纽城市，主动融入“6轴、7廊、8通道”的国家综合立体交通网主骨架形成面向全球的互联互通网络，建设与国际接轨、高效便捷的国际航运中心。到2025年，港口货物吞吐量达到2.5亿吨，港口集装箱吞吐量达到1400万标箱，邮轮旅客年吞吐量达到60万人次，空港旅客年吞吐量达到3200万人次，机场国际通航航线达42条以上，市域内铁路营业里程达到194公里。

**基本建成综合立体的区域交通网络。**充分衔接全省“两群、一片、多节点”的综合交通枢纽体系和“三纵六横两联”综合运输大通道，闽西南协同发展区核心引擎功能持续增强，对台先行示范作用进一步凸显，厦金区域融合取得新进展，形成闽西南协同发展区“2.5小时商务圈”、厦漳泉金“1小时生活圈”。到2025年，城际轨道交通建设里程达到52公里，建成公路通车总里程（不含自然村道）2300公里。

**基本建成高品质交通网络。**交通支撑“岛内大提升、岛外大发展”实现新跨越，形成“衔接区域、支撑全域、通达便捷、环湾放射”的高品质城市交通网络。轨道交通的骨架作用逐步凸显，实现三向跨岛和拥湾发展。形成与山水格局相适应的安全、连续慢行路径和网络，将我市打造成为国内领先的高品质慢行交通城市。到2025年，全市快速路里程达到400公里；轨道交通运营里程达到162公里；健康步道里程达到500公里以上。

**基本建成人民满意的现代化运输服务体系。**运输服务能力达到一流水平，交通运输基本服务均等化水平不断提高，形成多元化交通运输服务格局，实现“人便其行，货畅其流”，增强公众的幸福感、获得感。公共交通多网融合持续深化，公共交通通达率显著提高，绿色出行水平实现新突破。深入实施乡村振兴战略，乡村交通服务水平达到全国领先水平。形成“集约、高效、绿色、智能”的城市货运配送服务体系，有力支撑城市可持续发展。到2025年，全方式绿色出行率不少于70%，公共交通占机动化出行分担率达到50%，通自然村道路硬化率接近100%，邮政业业务收入达到150亿元。

**基本建成全国领先的智慧交通管理体系。**建设独具特色的智慧交通样板城市，智慧港口、智慧公交、智慧物流等交通智能化水平达到全国先进水平，要素资源数字化水平显著提升，泛在互联感知网络基本建成，综合运输一体化服务成效显著。到2025年，岸桥自动化控制率达到30%，交通运输基础设施、运载装备、行业管理等要素的数字化率达到100%，重点路段动态监测覆盖率达到90%以上，公共交通电子支付率达到90%。

**基本建成保障有力的交通行业治理体系。**交通运输行政审批制度进一步优化，基本建成交通运输服务型政府部门。绿色交通制度体系和绿色技术标准逐步完善，车辆装备清洁能源利用取得突破性进展，形成系统完备、科学规范、运行高效、绿色经济的现代化交通运输制度体系，落实“碳达峰、碳中和”部署要求。交通应急保障水平全面提升，交通安全综合治理和防控体系基本实现。到2025年，较大以上等级道路运输行车事故万车死亡人数下降率比2020年下降20%，沿海离岸100海里以内水域应急到达时间小于90分钟，交通运输CO2排放比2020年下降3%，邮件快件绿色包装规范化达到95%。

第四章 主要任务

1. 建设国际性综合交通枢纽
2. **打造通达全球的国际航空枢纽**

作为“一带一路”海上战略支点城市和国际门户枢纽城市的重要支撑，厦门新机场对区域经济的发展以及区域同城化的进程起到关键作用。以“世界一流、国内领先”为目标，推动厦门新机场定位进一步提升为我国重要的国际机场、枢纽机场、国际货运口岸机场和对台主要口岸机场。

**加快新机场建设。**推进厦门新机场建设，在“十四五”时期建成2条跑道、55万平方米的航站楼，196个站坪机位资源，1座塔台，3处站坪运行管理设施及其他辅助生产生活设施和公用配套设施，推进厦门区域管制中心建设。巩固和提升航空运输、飞机维修、航空工业等优势，建设厦门新机场航空工业园和全球一站式航空维修基地，打造国家临空经济示范区。

**打造通达全球的航线网络。**积极争取航权和时刻资源，谋划厦门往金砖国家的航线，强化机场与金门、东南亚、海丝陆丝节点城市的交通联系，开通战略性远程航线，深耕国际重点航线，实现与世界主要枢纽城市的通航，至2025年，通航航线增长至200条以上，其中国际通航航线增加至42条以上，出入境客流占比增长至17%以上；打造具备国际竞争力的基地航空公司，培育本土全球网络型航空公司，吸引全球高品质航空公司入驻，力争成为主要航空联盟在中国东南的重要运作基地。

**打造空地、空海、空铁一体化集疏运体系。**“十四五”时期推动建设“两快两高”（即第三东通道、溪东路、机场高速、泉厦金联络线）与“一快一普”（轨道交通快线4号线和普线3号线），形成与国铁、城际轨道交通、城市轨道交通、公交等多种交通方式一体化的陆域交通无缝衔接体系，加强新机场对闽西南协同发展区及海峡两岸集疏运辐射能力，打造厦漳泉金1小时、闽西南协同发展区2.5小时以及周边区域半天内的陆域交通圈。依托机场配套码头、五通客运码头形成包含水上运输与远程值机服务的海空联运系统；开展国铁干线引入厦门新机场研究工作，推动城际轨道交通R1线预留大铁联运接入条件，形成广覆盖高效率的空铁联运系统。

**推进通用航空建设。**依托厦门新机场，培育本市骨干通航企业，积极引进国内有实力的通航企业，形成覆盖闽西南的通用航空服务能力，进一步研究高崎国际机场保留为通用机场的可行性。

**完善货运设施配套。**积极培育重点货运航线、拓展货运航点，争取在厦建立亚太地区航空货运发展基地；推进航空物流全链条统一信息跟踪与管理，提升航空物流效率与服务附加值；强化机场与海关合作，提升通关环境，推进7×24小时全天候通关、通关过程无纸化、远程查验和电子放行；推进厦门新机场货运南区及物流园区建设，确保机场高速与机场同步建成通车；加快推进机场货运通道前期及建设工作。

**推进厦门新机场片区产城人融合发展。**借鉴上海虹桥枢纽开发建设经验，推动厦门新机场与周边土地综合开发，促进与商贸金融、旅游餐饮、购物娱乐等协同发展，增强厦门新机场在资金、用地、信息服务、市场准入、金融制度等要素保障。

1. **强化国际航运中心地位**

到2025年，厦门港在“安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力、世界先进”等方面取得重大进展，国际航运中心建设卓有成效，构建形成覆盖海西、连接内陆的服务网络；强化厦门邮轮母港“龙头”带动，打造“海丝区域性邮轮母港”与“国际邮轮旅游目的地”品牌，成为东南沿海最具活力的国际邮轮母港和海峡邮轮旅游经济圈的核心港口；现代航运服务体系基本完备，航运要素进一步积聚；两岸航运合作取得重要进展。至2025年，港口吞吐量达到2.5亿吨，其中集装箱吞吐量达到1400万标箱，年邮轮艘次和邮轮旅客吞吐量分别达到200艘次和60万人。

**提升港口基础设施综合服务能力。**港口功能布局优化方面，东渡港区持续腾退同益码头、海达码头和东渡21#泊位以北的港口码头（包括中交三航预制厂码头、鹭甬油码头、现代码头、高崎5000吨级码头等）和后方配套区域，发展邮轮产业和高端航运服务业；海沧港区强化集装箱核心港区功能定位，整合调整液化泊位区规模，改造部分液化泊位和散货泊位为集装箱功能；翔安港区加快启动集装箱码头建设，升级通用泊位的集装箱运输能力，适应厦门港对集装箱运输的增量要求，提高港口竞争力。货运码头建设方面，海沧港区完成集装箱泊位自动化升级和启动散货、液体泊位改建集装箱泊位工程，翔安港区新建5个大型集装箱专业化泊位。航道建设方面，新建刘五店航道二期工程等航道项目，不断完善大型深水航道等公共基础设施。集疏运通道建设方面，推动远海码头铁路专用线、厦门多式联运港站、海沧沧江路等集疏运通道建设，加强多式联运要素资源归集和统筹运营能力。推进海沧港区铁路专用线货场规划与建设，加快实现区域港铁联运系统建设，推动7#泊位铁路专用线改造、新建9#泊位后方专用线场站、新建海沧港区铁路专用线复线等工程的方案研究，聚焦打通“进港一公里”。客运码头建设方面，有序推进邮轮母港水上集散中心、高崎渔港客运码头、集美学村客运码头、美峰体育公园客运码头和一场两馆客运码头建设，推动海上客运业主合并、功能整合、航线优化，加快海上旅游客运产业发展。

**打造多式联运体系。**大力发展海铁联运、多式联运，鼓励铁路、公路、水运、航空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。强化海沧港区与前场陆路枢纽的无缝衔接，改扩建多式联运港站，同时提升铁路场站功能作用，推动临港铁路场站集约化升级。

**打造厦门国际邮轮优质品牌。**完善邮轮母港基础设施，大力打造厦门市国际邮轮始发港，建设“海峡邮轮经济圈”。加快厦门邮轮母港二期航站楼建设，形成邮轮母港片区“前港、中区、后城”联动发展模式，完善邮轮母港片区及周边道路交通设施和公共交通线路的规划建设，提高邮轮港区与城市轨道交通、机场、高铁和主要旅游集散中心的接驳能力，构建高效便捷的邮轮码头配套交通体系。拓展邮轮航线网络，发挥对台区位优势，积极向上争取恢复厦门对台邮轮航线常态化运营；在传统邮轮航线基础上，发展具有特色的“主题航线”、“中长航线”和“多点挂靠航线”，大力拓展厦门—“海丝”等邮轮精品航线。

**加强“丝路海运”的品牌建设。**加强“丝路海运”品牌建设，提升“丝路海运”运营质量，研究制定“丝路海运”高质量服务标准，全面运作“丝路海运”运营平台公司、组建并有效运行“丝路海运联盟”、不断增加“丝路海运”航线、探索港航合作空间、深化港口企业合作、便捷交通运输通道、建成高效海运服务体系、推动“丝路海运”标准复制推广、“丝路海运”品牌深入全球市场等发展措施。拓展“丝路海运”国际班轮航线，鼓励航运企业开行、加密“丝路海运”航线，吸引“海丝”航线和省内外港口纳入“丝路海运”体系；开展与“海丝”沿线地区主要港口企业交流合作，加大沿海内支线建设力度，推动省内外海丝航线货物到港中转。延伸“丝路海运”物流链条，加快港口多式联运设施建设，积极推进厦门邮轮港口综合服务及保障基地建设，完善厦门港航运基础设施。用好过境运输政策，促进“丝路海运”平台与中欧（厦门）班列的结合，开拓线路沿线、台湾、东南亚地区和金砖国家货源，做大做强“一带一路”物流新通道。优化“丝路海运”营商环境，提升口岸服务，有序推动“丝路海运”大数据平台建设，提高业务协同和数据共享能力。

**升级与金砖国家货航服务水平。**发挥铁路、海运长远距离、大运量运输的优势，大力发展中俄班列对接俄罗斯，“丝路海运”对接印度、巴西、南非。以金砖国家产业互补为基础，建立厦门港与金砖国家定期航运班列，推动厦门港成为金砖国家与中国联系的窗口。建立多式联运中心，畅通高效联动的国际物流通道，推进金砖国家间海关合作，提升与金砖国家口岸间通关便利化水平。

1. **提升国家铁路枢纽**

厦门铁路枢纽是我国中长期铁路网规划“八纵八横”之沿海通道的重要节点之一，“十四五”时期将逐步打造为北通华中、南达华南、西连华中西南等地区的区域性枢纽，主动融入“6轴、7廊、8通道”的国家综合立体交通网主骨架。

**形成多向对外的铁路通道格局。**“十四五”时期，加快推进福厦高铁建设，开展既有福厦铁路承担货运功能研究。积极推进厦渝高铁、昌厦高铁等通道前期研究，争取纳入国家中长期铁路网规划，加强厦门铁路枢纽与国家“八纵八横”铁路大通道的衔接。货运铁路方面，开展兴泉铁路厦门支线前期研究工作，加快推进远海码头铁路专用线建设，对海沧铁路支线复线进行预留控制，提升港区海铁联运水平。

**推动铁路枢纽体系建设。**加快推进厦门北高铁站、福厦铁路翔安站建设，做好与城市轨道、城市道路网络的衔接建设，打造高效、立体、互联的枢纽集疏运体系。开展厦门东站、新高崎站、同安货运站等铁路车站前期研究工作。加快推进轨道交通4号线一期工程、轨道交通6号线一期工程建设，开展跨东海域通道工程、集美北大道（海新路至安仁大道段）前期研究工作，“十四五”时期初步构建以轨道交通为骨干、以道路交通为补充的厦门北高铁站集疏运系统。

1. 构建区域综合立体交通网络
2. **打造海峡两岸融合发展立体通道**

推动两岸贸易合作，打通多渠道、多方式海空联动双向通道，积极打造“厦金共同生活圈”，支持台湾地区货物经厦门过境运向中亚、中欧等地。

**做优做强对台水上客货运通道。**提升对台客运服务水平，推出两岸旅游精品航线，做大做好赴台旅游。推进对台航线旅客舱单全面无纸化，推广旅检通道“自动通关”服务。推动厦金航线客船和“中远之星”邮轮更新，提高船舶安全性和舒适度。继续完善五通对台客运码头三期软硬件设施配套，建立更加便捷的厦台海运直航运输体系，为两岸同胞往来提供安全便捷的客运服务。提升对台海陆联运水平，大力发展经厦门口岸的海峡滚装运输陆海联运，推动台湾水果、农副产品及高货值产品等有快速运输需求的货物直航厦门港，推动形成两岸集装箱联运网络，力争成为中西部省份及中欧（厦门）班列沿线地区货物进出台湾的主通道和枢纽港。

**推动厦门新机场与金门机场、港口资源深度整合。**推动厦金两地往来的交通圈建设，共用厦门新机场，为两地人员往来、货物运输提供更加便捷、更低成本的通道。推动厦金航班常态化运行和台湾“海外仓”建设，打造对台海运快件物流新通道，做大做强厦台海运快件业务。

**推进陆路通道前期研究。**重点围绕厦门本岛、大嶝岛、大金门、小金门，开展厦金（台）高铁项目前期研究，推动第三东通道前期工作开展并适时启动建设。

1. **构筑衔接顺畅的区域铁路交通网络**

按照《厦漳泉都市圈发展规划》和《闽西南协同发展区互联互通交通设施规划》，加快构建厦漳泉“一轴、一环、三放射”的城际轨道交通网络，推进厦漳泉城际轨道交通R1线建设，共同打造“轨道上的厦漳泉”，持续推进厦漳泉同城化建设。

1. **构建完善高效的区域快速公路网络**

构建“安全可靠、便捷高效、绿色智能、服务优质”的公路交通运输网络，带动区域产业、城乡、区域布局优化。畅通区域内高速公路和国省道网络，全面建设区域中心城市。推进第三东通道、晋江内坑至同安高速公路、泉厦金联络线、厦沙高速扩容工程、厦蓉高速复线（规划预留）、沈海高速厦门段ETC出入口等项目前期工作开展，推动第三东通道、泉厦金联络线等项目纳入国家高速公路网规划，并适时启动建设。推进国道324（纵二线）厦漳界至凤山段、沈海高速杏林互通及连接工程、S209线官路至小盈岭段、S217线提升等项目前期工作开展，适时启动建设，开展S213线提升、S507线方案研究。推进沈海高速东孚、龙掘东服务区进行综合功能提升，向交通、生态、旅游、消费、物流配送等复合功能型服务区转型升级。

1. **建设厦漳泉金水上客运通道**

推进邮轮母港、五通码头、胡里山炮台、厦门新机场等客运码头及其配套设施建设。在同安、鼓浪屿等沿海地区试点海上公交，增加鼓浪屿与厦门岛、海沧、集美和翔安的水上巴士线路，完善连通岛内外并延伸至漳州、泉州、金门的客运航线网络。

1. 打造高品质的城市交通网络
2. **完善城市道路网络**

“十四五”时期，进一步加密各区快速路网、强化环湾联系及与城市对外通道间衔接，完善重要交通枢纽集疏运路网，一是基本构建衔接区域、支撑全域、通达便捷、环湾放射的快速路网骨架。重点推进第二东通道、跨东海域通道、同安进岛通道、国道324复线提升、灌新路、集美北大道、海沧南大道、沧江路、马青路提升、田集连接线提升、同翔大道（东西段）、同安大道提升、环城南路提升、洪新路、溪东路、滨海东大道提升、环岛干道提升等快速路项目建设。二是结合重要产业园区及重点片区，完善全域主干路网体系，强化组团间交通联系。推动通福路（西柯村-滨海西大道）、东孚西路、环湾大道、港北路、梧侣路、双溪大道、民安大道市政化提升、滨海西大道（浦头村段）、北站连接线（上湖路-同集路段）、美溪道、同丙路、西洲路、城东中路与万家春路连接段工程、进场路、沙美路东延伸段、港中路、云顶南路改线、鳌冠环湾线等主干路项目建设。三是完善路网“毛细血管”，大力推进全市打通“断头路”三年行动，加快打通对片区路网系统性影响大的蔡岭路、祥岭路、新光路、西莲路、朝晖路等47个断头路，提高次支路网密度，畅通交通微循环，提升路网通达性，提升出行品质，切实推动解决交通拥堵问题。

1. **推动公交网络多网融合发展**

完善以轨道交通为骨干、常规公交为网络、出租车和水上公交等方式为补充的多层次公共交通体系，开展中运量公交系统研究，推进轨道交通、常规公交融合发展，打造紧密配合、无缝衔接、可靠舒适的一体化公共交通服务体系，提升公共交通的整体竞争力。

**完善轨道交通线网布局。**推进“十三五”时期轨道交通项目的建设工作，轨道交通3号线南延伸段、4号线软三东至新机场段、6号线林埭西至华侨大学段及角美延伸段实现竣工投用。完成第三期轨道交通建设规划的上报及审批，并加快新增批复项目的开工建设。“十四五”时期实现三向跨岛和拥湾发展，加强城市中心与对外枢纽的联系，依托轨道交通有效提高进出岛以及环湾的交通服务水平，围绕轨道交通轴线构成岛外、环湾的经济产业带联系本岛极核，充分发挥本岛的辐射带动作用，从而发挥极化效应和扩展效益，精准支持各区发展，实现贸易和产业的增长，进一步强化支撑和引导城市跨岛发展。

**推进公交场站建设。**打造“公交车场+枢纽站+首末站”的公交场站体系，实现公交车场服务化，枢纽功能综合化，首末站配建化、卫星化。强化对外枢纽公交配套，与综合客运枢纽、普通客运站、普通客运码头组成多层次客运枢纽体系，实现运输方式便捷衔接。通过独立供地建设和大型建筑体配套建设的方式，加大完善公交场站建设力度，尤其是进出岛换乘枢纽站，以及大型产业园区、居住区、公建设施群等片区公交场站的建设，强化对固定场站、临时场站的用地保障，为优化公交线网提供支撑。结合《厦门市公交场站专项规划(2020-2035年)》要求，围绕枢纽、重点片区，结合轨道交通线网、近期重点建设项目，“十四五”时期着力推动建设海沧商务中心、集美学村、体育中心、官浔公交枢纽、同安客运站二级停保场、翔安洪溪一级停保场、蔡浦一级停保场等公交场站。

**完善公交专用道网络。**按照绿色出行创建行动方案的要求，结合新一轮轨道交通线网规划，进一步完善编制全市层面公交专用道规划，持续加快推进建设，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。公交专用道配套实施公交优先信号，提升公交运行速度，平均运营速度不低于15公里/小时，增强公交吸引力。

**优化公交线路布局。**结合城市轨道交通线路的开通运营、公交专用道的建设和公交换乘优惠政策、公交线路规划导则的出台实施，利用大数据技术，大力优化调整现有公交线网，整合主干道客运走廊公交线路，打造公交快线、干线，围绕轨道交通、BRT站点增开支线和微循环线路，特别是加强岛外轨道交通站点客流接驳喂给，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。

**推进公交服务“四网”融合。**以公交综合智慧系统工程、BRT车路协同等为示范引领，由一张“公交网”基础保障功能走向“四网”（车联网、能源网、城配网、社商网）新型服务提供，实现融合发展。以“车联网”建设为主线，打破数据壁垒，以数据激活土地、能源要素的潜在价值与优势。赋能城配网、能源网、社商网，增加服务供给，获取出行需求。发展公交场景生态，提升公交运营效率与服务质量，拉动新旧基建产业迭代升级，促进招大引强项目落地，重构民众出行供需模式，实现产品模式对外推广。

1. **延伸健康宜行的绿色网络**

构建安全、连续的慢行路径和网络，营造美丽、舒适的慢行设施和环境，建设国内领先的高品质慢行城市。

**完善全市健康步道网络。**至2025年，全市健康步道规划新增里程约300公里，总里程将达到约500公里。厦门岛加快推进滨海步道、万石山山海步道、南北步道-东坪山步道、狐尾山-文曾路步道等、金融大街、万石山北部步道等6条步道。海沧区策划新增马銮湾健康步道、蔡尖尾山健康步道、钟林溪健康步道、瑶山溪健康步道、过芸溪健康步道、滨海浪漫线鳌冠段等6条步道。集美区策划新增瑶山溪步道、后溪步道、天马山步道、滨海浪漫线、河南山步道、杏林湾大学城等6条步道。同安区策划新增东西溪步道、官浔溪步道等2条步道。翔安区策划新增滨海浪漫线、大嶝环嶝步道、体育会展新城步道、翔安南部新城步道、厦大香山步道、九溪步道等6条步道。

**建设人性化的道路断面。**全力打造与公交系统的一体化衔接、便捷通达的完善网络、以人为本的设施标准，加强街道精细化设计；新建道路同步建设路权分离的非机动车道和人行道，满足条件的既有道路改造时应增加独立的非机动车道；恢复骑楼空间的步行功能；增加步行出入口和街角花园。

1. 构筑人民满意的现代运输服务体系
2. **绿色便捷的公众出行服务体系**

落实国家关于“碳达峰、碳中和”的部署要求，积极打造绿色便捷的公众出行服务体系，满足人民日益增长的美好生活需要。

**国际客运服务。**强化厦门机场区域综合交通枢纽功能，构建以轨道交通为核心、公共交通为主体、多种交通方式紧密衔接的机场集疏运系统，实现航空、城际轨道交通、城市轨道交通、长途汽车、常规公交、轮渡、小汽车之间的高效转换。

**区域客运服务。**做好铁路枢纽与城市轨道交通、长途汽车、常规公交、小汽车的衔接建设，将厦门北高铁站建成便捷换乘的示范性综合客运枢纽，在全国主要城市中率先实现城市轨道交通与动车、高铁安检互认，提高进出站的效率和旅客满意度。优化长途客运站、区域客运码头周边的常规公交、小汽车、慢行等衔接配套，实现与城市交通融合。

**公共交通服务。**按照“岛内重构、岛外完善、进出岛能减尽减”原则，开展公交优化调整，推动普通公交和轨道交通融合发展。优化设置城市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站点出入口100米以内，有条件的设置风雨连廊。

**公交枢纽服务。**完善公交枢纽周边的慢行路径、出租车停靠站、自行车停放区等接驳设施，提升客运服务的覆盖范围、服务能力及换乘舒适度。

**水上客运服务。**加快厦门岛内外客运码头、集疏运体系及配套设施建设，适时增开串联岛内外，连通漳州、泉州和金门的水上交通旅游航线。

**新兴业态服务。**继续规范发展网约车，完善网约车标准体系，健全信用管理；规范发展汽车分时租赁经营，推动行业依法依规发展，完善关于新能源汽车分时租赁经营业务的政策配套力度，鼓励企业围绕市场需求创新经营与服务模式，满足多样化的出行需求。

**做好“四好农村路”服务。**构建“建养并重、外通内联、安全舒适、路域洁美、服务优质”的农村公路交通运输体系，建立规范化可持续管护机制。健全农村公路管理体制机制，推进各级“路长制”建立；大力提升路网服务水平，推进交通与乡村旅游深度融合，重点推进厦门环山风景道建设，进行县乡道公路逐步提升，完善公路安保、路灯、绿化等配套设施；全面加强公路养护工作；不断强化农村公路管理；提升农村运输服务品质，推进农村公交服务水平提升及城乡一体化物流配送网络建立。

1. **高效经济的现代化交通物流体系**

**升级物流枢纽。**一是加强海沧海铁联运中心与前场陆路中心联动，提升公铁海多式联运能力，推动陆地港建设，完善重要节点一站式服务。以“海铁联运+过境运输”为重点，加快推动中欧（厦门）班列通道沿线关联产业发展。探索开行汽车平行进口班列，打造跨境电商物流通道，加快推进厦门港口型国家物流枢纽建设。二是以中国（福建）自由贸易试验区厦门片区的两岸贸易中心核心区（东渡港区物流园）为主体，线上线下联动、国际国内互补，以新业态新模式为引领加快新型消费发展，服务超大规模国内市场，挖掘开拓新兴国际市场，近期谋划申报厦门商贸服务型国家物流枢纽，支撑国际消费中心城市建设。三是以厦门新机场物流园为主体，与互补设施联动，采用全货机包机与航班、客机腹舱带货等多种方式，开拓优势航线，适时推动厦门空港型国家物流枢纽布局建设，集聚高附加值临空产业。

**完善对外公路通道设施。**加强五大物流产业集聚区、物流枢纽设施公路集疏运通道建设，新建沧江路、海沧南大道（马青路-沧江路）提升改造工程、翁角路、灌新路、前场路、同翔大道北段、二环南路、洪新路、机场高速、溪东路、新324国道（接泉州段）、滨海东大道（翔安东路—莲河段）、东进场路、厦泉金联络线等14条通道；提升改造海翔大道、新324国道等2条通道。

**推动货运公共停车场建设。**新增货车公共停车场设施，考虑停车场与货运场站、堆场、物流园区等设施相结合，实现均衡分布，并通过停车场与配套设施的一体化规划来提高整体物流效率。策划新增货运公共停车场13个，其中海沧港区5个，分别是三都路停车场、海沧货场南停车场、后井停车场、贞庵1号停车场、慈济北宫北侧停车场；东渡港区2个，分别是寨上西路停车场、屿北五路停车场；翔安港区1个，为码头后方停车场；前场港区5个，分别是东孚北路西停车场、前场四路南停车场、前场三路西停车场、贞林路南停车场、贞林路北停车场。

**打造高效专业的物流服务网络。**促进国家物流枢纽与区域内相关产业协同联动和深度融合发展，打造以国家物流枢纽为核心的现代供应链。大力发展邮政快递物流、电子商务物流、冷链物流、大宗商品物流、驮背运输、航空物流、应急物流，培育示范企业，依托产业开展供应链物流业务，促进跨区域、跨国际的协同发展。

**推进城乡高效配送体系发展。**优化配送基础设施网络布局，可采取以市场方式共建联合配送站点和设施，支持邮政综合服务平台建设，发展自助提货设施等末端公共服务点，推进快递服务站、智能快件箱、无人售货机、智能垃圾回收机等智能终端设施建设，优化提升末端网点运行效率。打造绿色物流通道大力更新绿色运输工具和装备，加快新能源设备和车辆推广使用。加快提升城市配送绿色发展水平。

**依托信息化、智能化提高组织效率。**依托信息网络枢纽开发常态化、稳定化、品牌化的“一站式”多式联运服务产品，加强干支衔接和组织协同。完善枢纽内部和外部物流配套设施，推进智能物流装备制造产业化，提升装备技术智慧化水平，重点补齐多式联运设施短板，创新标准形成和应用衔接机制，推广多式联运“一单制”。加强综合信息服务平台建设，推动物流资源交易平台建设，增强物流枢纽平台支撑能力。

**优化运输结构降低物流成本。**加快推进港口集疏运铁路建设，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。充分利用铁路、海运长距离、大运量、低成本的运输优势，降低运输成本；加强干支衔接和组织协同，提高物流体系核心竞争力。

**构建和谐的绿色物流体系。**推动新能源车辆和设备使用，加强新技术、新工艺、新装备的研发，提高节能环保型车船、港站节能环保技术和工艺的应用水平，推进节能环保型和新能源运输设施设备应用。加快天然气加气站建设，推进港口、机场“油改新能源”工程，引导发展轻型、高效、电能和清洁能源驱动、变频控制的港口装卸设备。加大交通运输节能减排力度，优先支持重点节能低碳技术和产品的推广应用。

**推动邮政业高质量发展。**完善全市邮政业基础设施网络体系，推动快递产业园区建设，加快跨境寄递基础设施建设。提升邮政寄递服务水平，提高邮件全程时限标准和跟踪查询水平。推进邮政多式联运与对外发展，发展“仓储+落地配+海外仓”模式，构建“海铁互换+海空接驳+国内分拨”立体化多种工具联运的快件物流枢纽。深化产业融合并形成优势互补，促进邮政产业与农业、制造业等行业的协同发展，推进邮政业与大型专业市场和商品交易批发市场合作。

1. 建立全国领先的智慧交通管理体系

以智慧交通项目为新基建的主力军，依靠科技赋能、促进服务变革，鼓励新业态交通健康发展，打造出行即服务（MaaS）平台，提升公众出行体验。

1. **建立全市交通综合数据平台**

持续强化部门之间数据共享，建设和完善集规划、建设、运管于一体交通大数据共享平台。通过进一步强化数据汇聚与共享服务功能，深化提升数据分析能力，构建综合性大数据分析技术，全面提升各交通管理部门决策支持服务的针对性和一体化水平，提高交通行业空间信息应用水平、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。推动集宏观、中观、微观于一体的交通模型开发，通过精细化建模和大数据技术，实现不同分辨率的交通仿真。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进行支持。

1. **构建出行即服务的智慧交通体系**

贯彻出行即服务理念，通过打造覆盖全方式的综合客运服务，提供“按需响应”的客运出行服务。鼓励平台型企业深化多源数据融合，整合线上和线下资源，推动各类交通运输客票系统充分开放接入，打造数字化出行助手，为旅客提供“门到门”的全程出行定制服务。

**乘客换乘平台。**整合多方式交通资源，配套公交换乘优惠等政策，科学引导实现P+R或P+M（停车换乘）及其它多模式公交换乘。通过旅客联程运输服务设施建设，鼓励建设智能联程导航、自助行李直挂、票务服务、安检互认、标识引导、换乘通道等服务设施，实现不同运输方式的有效衔接。推动客运枢纽智能化升级改造，应用物联网、人工智能等技术，实现客运售票、检票、登乘的无纸化，实施无感智能安检，构建各种运输方式一体衔接、城市群服务同质的全程电子化服务体系。

**共享交通平台。**针对共享单车、共享汽车、网约车等共享出行方式，完善相关法律法规制定，借助大数据分析和科技手段规范车辆停放、规划更符合公众需求的非机动车道，建设绿色、共享出行的友好城市。

**预约交通平台。**对个体交通、公共交通开展预约出行研究，从系统最优角度，改善出行需求的时空分布，实现出行需求与系统服务能力相适应，从而提升交通系统的服务效率。

1. **促进新业态新模式发展**

**智能车路系统（车联网）。**通过在全市域范围内选择不同技术类型公路（高速公路、普通公路、城市道路）典型路段，构建路侧、断面短通讯、不间断监测、导航技术条件，推动厦门车路协同试验路段加快建设，优先推动半封闭路段级试验，并逐步走向开放性试验，从而快速抢占自动驾驶道路技术标准制高点。基于厦门BRT道路专有路权，通过构建5G网络的全面覆盖发展条件，构建5G无人驾驶实体道路环境，推动自动驾驶车辆应用和共享共配物流先行先试车联网相关技术、产品的开发和应用，推动实时车路协同、超视距防碰撞、智能车速策略、安全精准停靠等应用，带动厦门智慧交通相关产业发展。

**城市公交综合智慧系统。**通过对车载、路侧和基础人群的数据进行融合，提取城市级公共出行各级关键性指标，并通过新一代通信技术结合智能网联控车技术，实现非实时、准实时和实时规划、调度和行车业务的智能化分级决策，并与定制公交、网约巴士、接驳车等新型公共交通工具形成系统结合，从而提高整个城市公共出行的整体效率，提升整个城市的交通智能化水平，相关项目包含数据中心建设、5G智能网联车路协同系统项目等内容。推动5G、AI（人工智能）、智能网联等前沿技术的深度应用，建设城市公交综合大数据系统，推动公交智能化运行分级决策支持，提高城市公共交通出行整体效率。

**推动智慧物流突破发展。**通过数据链打通物流链，推动车源、货源、仓储、园区等物流要素的数字化，构建覆盖物流全链条的“一站式”、“一单制”智能物流服务体系。推进就近仓储、网上下单、智能拣选、高效配送的仓配一体化。建设完善智慧物流信息服务公共平台，加快物联网、区块链技术推广应用，形成集数据采集、信息互联、政府监管于一体的公共物流信息服务系统。推动物流配送末端服务智能化，支持末端无人配送，开展“5G+物流”、无人车等末端智慧物流要素运用。

1. **推动融合高效的智慧交通基础设施建设**

**智慧道路。**充分利用新一代信息技术，升级传统道路管理系统，实现道路管理对交通流、基础设施、路面状况等的实时、全面、深度感知，构建涵盖智慧设施、智慧决策、智慧管理、智慧服务等多个方面的智慧道路体系，实现主动干预、快速响应，提升道路管理能力和服务水平。依托重要运输通道，推进智慧道路示范区建设。开展道路基础设施数字化、道路管理养护智慧化、道路安全防控主动化试点。

**智慧港口。**打造智慧物流服务体系，实现船舶作业智能化、堆场作业自动化、平面运输无人化。构建高度智能化的港口物流生态圈，实现对各环节拖车和货物的全方位监控统筹，实现信息的准确交换与及时共享。“十四五”时期重点推进远海码头5G应用系统工程和海润智慧化改造工程，将厦门港建设成为全球智慧港口标杆。

**智慧机场。**加强机场新技术的研发应用，推进机场管控模式、服务模式的智能化提升，发展车路协同在机场的应用，实现“智慧出行”、“智慧管理”。

**智慧枢纽。**以厦门新机场、厦门北站扩建工程为依托，开展智能化示范应用，着力实现枢纽内多种运输方式资源的优化配置，促进铁路、民航、长途汽车、城市轨道交通、城市公交、出租汽车等多种运输方式之间运力匹配、集散协调，实现突发事件客流快速疏散，提升枢纽运行效率和管理水平。重点完善枢纽综合信息服务、无缝出行服务、智能联合调度、应急指挥管理等功能。

1. 完善保障有力的交通行业治理体系
2. **完善依法治理体系**

**建立一体化交通管理体制。**一是推动交通规划职能的纵向整合。强化我市交通主管部门在城市交通规划的指导性作用，以“一张图”联动的方式，建立完善“规划-立项-建设-评估-规划修编”的系统闭环式责任链条，统筹交通建设项目的规模和建设时序。二是推动公路和市政道路的统筹管理。树立公路和市政道路均为城市道路的理念，整合市级道路建设管养事权，构建一体化的公共道路体系，实现全市公路网、市政道路网两套路网的有机融合。三是推动交通行政执法的综合管理。整合由路桥管理公司负责的“四桥两隧”行政执法权，切实解决当前治超乏力、执法力度不够、桥隧安全隐患等突出问题。四是完善综合物流管理体制。整合交通、商务、口岸等部门物流管理职能，加强物流协调管理力量，打造连续、准时、高效的货物联运体系。五是建立全市交通智慧管理协同平台。提升城市公共安全平台的全市数据汇集、集约发展、协同共治能力，构建以公共安全平台为新型智慧城市大脑，公共安全、智慧交通、智慧城管等“一个大脑多个行业副中心”的智慧城市治理格局，提高公共资源的使用效率，降低中心城区的拥堵成本和环境治理成本，让城市交通综合治理更智能、更精准。

**深化交通工程审批制度改革。**一是梳理和推动交通工程审批事项的流程优化和标准化。制定交通工程行政“简化审批”项目清单，提高行政审批效能。二是制定厦门市交通工程变更审批管理办法。进一步规范工程变更的申报、审查、批准等工作程序，统一操作流程。三是完善信用监管体系建设。建立健全贯穿市场主体全生命周期，衔接事前、事中、事后全监管环节监管机制，深入开展联合奖惩，制定联合奖惩目录。四是以厦门港为依托，进一步完善厦门港航第三方公益性信用评价体系。实现港航信用管理的常态化和长效化，打造行业信用评价体系和信用监管工作的“厦门港范例”，突出示范引领，助力信用监管工作深入推进。

**持续建设服务型交通政府部门。**一是建设“E通百通”交通政务网上行工程。“E通百通”政务模块是厦门市为民办实事项目的重点工程之一，为交通运输管理部门与公安系统搭建了信息共享的衔接点。二是继续推广“全程网办”工程，完善“E政务”网上业务模块，增加“全网通办”事项数量，进一步将业务特征符合自动办理要求的业务进行人工办理向网上自动办理的转换，增加公安系统与交通政务之间信息共享内容，减少群众办事环节，压缩审批审核时限，全面提升便民化程度。三是加大服务站点布局。在城市轨道交通站点、快速公交枢纽、客运场站等区域设置自助服务终端。

**加强厦门市绿色交通制度体系建设。**一是积极探索交通领域碳达峰、碳中和实施路径，研究制定厦门市绿色交通发展战略，对厦门绿色交通发展中长期工作作出整体谋划和部署，编制厦门绿色交通“十四五”发展规划，推进交通运输绿色发展，实现厦门绿色交通治理体系与治理能力现代化。二是研究制定厦门市关于推进绿色交通发展的指导意见。明确厦门绿色交通发展的总体思路、目标、重点任务与政策保障，营造绿色交通可持续发展协同推进的政策环境。三是研究编制厦门绿色交通评估体系。研究编制厦门绿色交通评估体系和考核办法，将相应工作举措纳入评价或者考核，确保各项任务分阶段落实，相应措施将统筹推进；根据评估基础，适时研究编制厦门市绿色交通指数。四是创新交通管理与服务模式，研究建立适合厦门的交通需求管理政策和长效机制，引导合理拥有和使用小汽车，推行立体、生态停车设施的建设。

**完善厦门市绿色交通技术标准体系。**一是研究绿色道路技术指南。对公路工程全生命周期对环境、资源造成的影响进行经济论证及环境影响分析，围绕绿色建造、绿色经营等领域提出技术指标，满足绿色公路的设计、建设、运营、管理、养护等需求，以及新技术、新工艺、新产品的应用，最大程度地保护生态环境、提高资源利用效率、降低能源消耗和减少污染物排放。二是研究绿色枢纽、站场技术指南。通过绿色场站影响因素分析，构建绿色场站建设的核心要素，从枢纽（站场）宏观选址、布局工艺、建筑设施、场站设备、运营管理的视角，从选址及功能区域设计优化情况、建筑节能设计情况、运输及搬运装卸设备燃料替代情况、节能产品（灯具）使用率、非传统水源利用率、废弃物分类收集和回收率、信息化系统应用情况等方面研究提出技术指标。三是研究绿色城市客运技术指南。建设一个出行更节能、更低碳、更绿色、更便捷的城市出行环境，提高城市交通资源利用效率、有效缓解城市交通拥堵。

**全方位提升交通文明建设水平。**一是完善运行机制、加强科技创新，打造厦门交通文明品牌。持续完善交通文明运行框架，以《厦门经济特区促进社会文明若干规定》为依托，进一步细化完善交通领域文明建设运行框架、运行机制、运行制度，营造交通文明建设优质“软环境”。二是运用科技手段引导文明交通。规范公交驾驶行为，引导公交车安全驾驶、绿色驾驶、文明驾驶，升级“礼让斑马线”品牌建设。升级“智能公交安全节能行车诱导系统”，结合公交车辆管理和运营的需求，预知道路、交通和车辆信息，对车辆进行更好的管理和控制，进一步提升驾驶安全系数，降低不良驾驶行为。

1. **健全综合运输安全治理与防控体系**

**完善综合运输安全治理体系。**一是加快制定社会关注度高、重点领域的法规、规章。重点推进道路危货运输、道路旅客运输、网络预约出租车运营、城市公共交通、海上交通安全等重点行业以及人员聚集场所等重点区域的配套规章和标准的制定，结合5G车路协同建设试点工作开展自动驾驶环境下交通运输系统的运行法律标准体系，促进交通安全治理工作法制化、规范化。二是制定厦门市综合运输安全监管责任清单。明确政府、行业主管部门和其他相关主管部门的监管责任边界，根据安全责任提出人员、设备、政策、资金等各类资源配备需求，编制各相关单位和部门尽职履责清单，为交通运输各行业综合安全监管提供有力支撑。建立安全运输、生产制度以及执行效果评估制度，把交通安全指标管理转换目标管理，避免粗放型追责模式。三是强化安全生产监督检查执法。建立并落实监督检查执法计划，完善工作程序，加大监管执法力度，健全联合执法机制，实现安全监管信息互通共享，消除监管盲区和监管漏洞，解决交叉执法、重复执法等问题。四是全面落实道路交通安全设施与道路建设主体同时设计、同时施工、同时投入制度，建立健全交通信号灯建设管理机制，切实做好道路交通信号灯、安全护栏等设施配套，预防和减少道路交通事故，确保交通安全畅通。

**强化企业主体责任。**一是强化企业安全生产主体责任。实行企业全员安全生产责任制，落实企业主要负责人、管理人员和每个岗位责任。有效改善企业安全生产条件，保障安全投入，推动企业安全生产标准化达标升级。落实道路运输、建设施工、港口危险物品储存企业、船舶运输、铁路公司以及各航空公司的主要负责人的安全生产责任。二是加强企业安全生产信用管理。建立健全交通运输领域安全生产信用失信联合惩戒和守信激励制度，明确和落实对有关单位及人员的惩戒和激励措施。将生产经营过程中极易导致生产安全事故的违法行为依法纳入安全生产领域严重失信联合惩戒“黑名单”管理，建立失信联合惩戒对象管理台账，强化联动管理和失信联合惩戒，推动企业提升安全管理水平。

**引导社会公众参与。**一是加强宣传引导。研究制定和发布厦门市综合交通运输安全发展白皮书。鼓励主流媒体加大交通安全公益宣传、案例警示教育，借助微信、微博等新媒体加强交通安全法律法规、安全和应急知识宣传。开展“安全生产月”等宣传活动，及时收集和预判交通安全事故舆论，加强正确的舆论导向。二是完善安全生产教育培训机制。建设交通运输安全培训基地，打造交通运输安全生产教育平台，定期组织危险货物运输、网约车、出租车的培训教育。加强从业人员信息管理和服务，制定有关考核和职业资格认定工作。三是推进小微企业安全生产社会化服务。针对小微企业安全生产主体意识不强、独立组建安全生产团队困难的局面，构建社会化服务体系，倡导企业和社会力量为小微企业提供安全生产标准化的企业社会化服务工作。四是加强交通安全人才培养。推进全市交通运输安全生产和应急各层级、各领域人才队伍建设。

**加快构建风险分级管控和隐患排查治理双重预防体系。**一是推进交通运输安全风险管理。指导企业建立健全安全风险分级管控工作制度，开展安全风险辨识、评估、管控与监督工作，落实重大风险登记、重大危险源报备和控制责任，切实把风险控制在隐患形成之前。二是健全安全生产隐患排查治理体系。督促企业建立完善隐患排查治理制度，推动企业全员自主参与隐患排查，全程记录报告隐患排查治理情况，实行企业安全隐患自查自改自报闭环管理。三是强化对交通运输生产经营单位和场所落实隐患排查治理制度情况的监督检查。建立健全重大事故隐患整改不落实追责制度，督促企业落实安全生产主体责任，强化安全管理机构建设、车辆施工现场管控和人员管理，不断提高从业人员的安全生产意识和技能，自觉落实安全防护措施。四是开展重点监管车辆运力研究。准确把握市场需求动向，包括危险货车、旅游大巴、网约车和巡游车运能运力研究，做到精准按需投放，从源头进行风险防范。

**突出技术创新驱动。**一是推进先进安全技术的试点，与高等院校、科研院所开展先进安全技术的研发、应用，生成一批有影响力的试点项目，充分运用标准规范、科技设备、信息化智能化和大数据分析应用等提升行业安全发展水平。二是推进安全生产监管监察、安全生产培训教育等信息化建设，研究危险货物在铁路、道路、水路运输等领域的生产信息共享和数据标准统一技术，实现危险货物运输有关信息与安监、公安、应急等部门共享。三是依托全市安全生产大数据平台开展综合交通运输安全监管，实现安全生产数据资源“底细清、情况明”，有效支撑道路运输、船舶运输、轨道运输等业务的分析决策。四是推动治超非现场执法系统建设，缓解执法力量不足，提高货车监测率，实现精准打击超限超载行为。

1. **健全交通应急救援体系**

**建设预防控制体系。**一是结合交通运输行业特点，加强自然灾害、紧急事件等信息收集和形势研判，查找防台防汛工作的发展变化趋势和规律，制定有效的政策措施和应急预案，对现有应急预案进行实时评估，并根据需要及时修订。二是加强应急演练，结合实际工作需要，组织开展综合性、专项性应急演练，并通过总结、评估演练效果，进一步修订、完善各类应急预案，提高应急预案的全面性和可操作性。三是逐步加大交通运输应急产品、应急服务的政府采购力度，建立交通运输应急物资储备、交通运输风险评估和隐患排查治理、安全生产和应急管理教育培训等方面社会化服务、专业化运作的工作机制。四是强化社会监督体制。发挥公众、媒体的监督作用，完善举报、受理、处置、信息公开办法，加强与媒体合作，设立曝光台，建立完善的应急联系渠道。

**建设技术支撑体系。**一是强化“智慧引领”，提升信息化对交通运输安全生产和应急管理的保障能力，逐步实现行业风险管控、隐患治理和应急处置的信息化监管。二是根据防疫、防台、防汛等要求，配备必要的监测设备、设施，对突发事件易发区域、事故高发点加强信息监测。三是完善交通运输突发事件信息管理和应急处置系统，开展应急事件信息的收集、报告、统计、分析、评估等工作。四是强化部门之间的信息共享联动机制，及时获取与交通运输有关的突发事件预警信息并联动处置。五是开展预警、分析、评估模型建设，提高辅助决策水平。

第五章 环境影响评价

一、环境影响因素

工程建设对生态环境的主要影响因素包括农田占用、植被破坏、水土流失，施工场地的扬尘、污水、泥沙和噪声，以及海洋环境影响等。交通运营对生态环境的主要影响因素包括危险品运输可能造成污染事故，交通工具的噪声污染，交通集散场所的污水排放等。交通运输对社会环境影响的主要因素包括征用大量的房屋、土地和海域，将会对农业生产和居民生活产生一定的影响，机场对周边地区净空条件形成约束等。

二、环境保护要求

设计阶段，重点合理设计项目线路走向和场站选址，尽可能避绕水源地、湿地、自然保护区、森林公园等生态敏感区，与当地城镇体系规划、环境规划、海洋环境保护规划、生态功能区规划和近岸海域环境功能区划做好衔接，制定合理的建设方案，尽可能减少对植被和自然环境的破坏，尽量不占用基本农田、基干林带，避免直接排污进入水域，充分考虑各项减噪措施。施工阶段，合理安排工期、工序，防治水土流失，处理好施工污水等，防治水污染，采取场地洒水、密闭式运输等，防治大气污染，尽可能选用低噪声的施工机械等，防治噪声污染。运营阶段，要严格控制尾气排放未达标车辆上路，居民密集区应禁止车辆鸣笛，使用吸声路面材料铺设或建隔声屏障，对危险品的运输安全采取应急措施。

三、环境保护措施

本规划涉及的交通运输发展项目，必须全面考虑环境影响因素和环境保护要求，严格执行交通建设规划、建设项目环境影响评价制度，全面开展工程环保设计、工程环境监理和施工期及运营期环境监测，逐步开展运营工程的环保后评估工作，加大对建设项目环境保护“三同时”执行情况的监督检查力度。交通运输项目建设运营全过程，都要落实节能减排、环境保护目标责任制，并纳入绩效考核体系。

第六章 规划保障措施

一、全面加强党的领导

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，加强党对交通运输工作的全面领导，牢固树立“四个意识”，坚定“四个自信”，做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的作用，为推动交通运输高质量发展提供坚强政治保证。各有关部门要围绕本规划主要任务，细化年度工作目标及推进方案，认真组织实施，统筹协调推进综合交通发展的重大项目、重大工程，确保各项目标任务的全面完成。

二、强化规划实施保障

**加强组织协调。**注重上下联动，加强与国家部委沟通对接，积极争取国家政策和资金支持。依托闽西南协同办工作平台，加强跨市域项目对接与信息沟通，积极推进城际轨道交通、高速公路、普通国省道等相关项目建设。强化部门协同，做好本规划与我市国民经济、国土空间、区域发展等规划衔接，与交通强国试点工作协同推进。

**强化前期研究。**针对影响全市交通布局的重大项目，提前进行前期研究论证，加强用地、用海等资源要素保障。推进“十四五”交通项目储备与年度实施库的建立与滚动实施，保障本规划实施落地。

**做好评估督导。**建立定期考核工作机制，加强规划实施事中事后监管和动态监测分析，制定各项任务落实方案，将建设工作纳入年度目标任务，加强跟踪和评估，确保各项任务有序推进。

二、推进人才队伍建设

**建设高素质人才队伍。**以强化党管人才为统揽，建立和完善人才管理新机制，依靠制度管人才。探索强化党管人才工作统筹规划、协调发展的管理机制，形成党委统一领导，组织部门牵头、密切配合的人才工作新格局。完善人才引进、人才培养、人才使用、人才保障体系，优化交通运输人才布局和结构。

**建立和完善人才培养新机制。**加强各类人才的培养，坚持“重要人才重点培养、优秀人才优先培养、紧缺人才加紧培养、年轻人才全面培养、专业人才专门培养”的原则，有效地提高人才队伍的素质。对人才实行分层分类管理，重点是建立和完善适合党政人才、经营管理人才、专业技术人才的特点和成长规律、公平与效率相统一、激励和监督相结合、竞争和创新相促进的管理机制。

**增强人才吸引力。**坚持把科技引领作为提升服务能力、提高管理效能和实现现代化的重要手段，高度重视并不断强化交通科技、节能减排、交通职业教育等方面的工作。努力建立符合交通发展规律的科技创新、成果推广工作体系，提高我市人才吸引力。

三、完善资金保障机制

**完善交通资金筹措机制**。提高项目预算保障能力，加强交通投资项目规划与投资计划、财政预算的衔接协调。中期财政规划要根据规划目标任务与财力情况，合理安排支出规模和结构。研究轨道交通、常规公交融合发展的财政补贴机制及票价调节机制，加大公交补贴投入，促进公共交通优先发展。

**形成重大项目投资平衡机制。**综合交通重大项目应当进行投资平衡论证，制定投资平衡方案。平衡来源主要为项目本身产生的收益，以及为平衡项目投资而划定的平衡用地的开发收益。

**统筹项目建设时序。**强化与重大项目保障能力和中期规划对年度预算衔接，年度预算优先保障重大项目和在建项目。

**顺畅政府与市场相结合的多元化筹资渠道。**积极吸引社会资本投资带动招商，导入优质企业和社会资本参与交通项目建设，优化投资方式，采用财政直接投资、注入资本金、财政补助、PPP模式等多元渠道筹集项目建设资金，提高交通项目建设质量和综合效益。

1. 注：数据截止至2020年末，括号内数据截止至2019年末，下同。 [↑](#footnote-ref-0)