

舟山市治理城市交通拥堵 “十四五”规划

(征求意见稿)

舟山市治理城市交通拥堵工作领导小组办公室



舟山市交通规划设计院

二〇二一年十二月

目 录

一、 规划概述	1
1.1 规划背景	1
1.2 规划范围及年限	2
1.3 规划依据	3
1.4 技术路线	4
二、 发展回顾与现状评价	6
2.1 “十三五”治堵工作回顾	6
2.2 城市布局及土地利用现状	10
2.3 城市交通发展现状	11
2.4 总体评价	24
三、 发展趋势分析	28
3.1 形势分析	28
3.2 需求分析	29
3.3 面临的挑战	34
四、 总体思路	37
4.1 指导思想	37
4.2 基本原则	37
4.3 发展目标	38
4.4 发展指标	40
4.5 发展策略	41
五、 主要治堵行动措施	43
5.1 强化规划引领	43
5.2 完善路网结构	44

5.3	提升公交品质	50
5.4	塑造慢行系统	53
5.5	强化停车调控	56
5.6	疏解旅游交通	59
5.7	精细交通管理	60
六、	保障措施	64

附 表：“十四五”交通治堵项目汇总表

附 图：“十四五”铁路及道路建设项目规划图

“十四五”交通场站建设项目规划图

“十四五”慢行系统建设项目规划图

“十四五”停车设施建设项目规划图

一、规划概述

1.1 规划背景

自 2012 年浙江在全国率先启动治理城市交通拥堵工程以来，舟山市不断加大交通基础设施投资力度，聚焦道路交通管理，城市路网体系逐步完善，公交运营效率不断提高，交通管理迈向智能化、精细化，人民满意度明显提高，疏堵工程初见成效。随着经济社会进入高质量发展阶段，对治堵工作提出了新的更高要求。

习近平总书记在视察交通工作时指出“要把解决交通拥堵问题放在城市发展的重要位置，加快形成安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通体系”。党的十九大提出建设交通强国的宏伟目标，《交通强国建设纲要》制定了“2035 年城市交通拥堵基本缓解”的发展目标。浙江省在 2018 年再次开启新一轮的五年治堵行动，吹响全面建成“畅通交通示范省”的攻坚号角；省委省政府明确提出要开展交通强国试点、建设高水平交通强省，在“推进城市交通拥堵治理”方面开展试点，实现全省交通全面畅通。为深入贯彻落实交通强国战略、响应高水平交通强省建设，舟山市委市政府提出建设高水平交通强市，持续深化城市交通拥堵治理，提高路网通行能力，实现路网、枢纽、公共交通等“五张网”提升。

“十四五”时期是舟山市乘势而上提升城市品质能级、建设高品质海上花园城市的关键阶段。为深入贯彻习近平总书记系列重要指示精神，落实交通强国、强省、强市关于城市交通拥堵治理的要求，扎实推进“十四五”阶段全市治堵工作，深入挖掘“畅

美交通”品牌内涵，着力提升城市交通系统服务能力和水平，努力实现城市交通状况改善和群众满意度提高，为展示“重要窗口”海岛风景线、建设品质高端独具韵味的海上花园城市提供强有力支撑，特制定本规划。

1.2 规划范围及年限

1.2.1 规划范围

规划范围：舟山中心城区范围，包括舟山本岛、朱家尖岛、普陀山岛、鲁家峙岛、小干岛、长峙岛及定海南部诸岛等。陆域面积约 673 平方公里。

重点治堵区域：定海城区、新城城区、普陀城区、朱家尖岛。



图 1-1 规划范围示意图

1.2.2 规划年限

本规划年限为 2021-2025 年。现状基础年为 2020 年，规划

目标年为 2025 年。

1.3 规划依据

- 1、《交通强国建设纲要》
- 2、《国家综合立体交通网规划纲要》
- 3、《数字交通“十四五”发展规划》
- 4、《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》
- 5、《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》
- 6、《浙江省综合立体网规划（2021-2050年）》
- 7、《浙江省综合运输发展“十四五”规划》
- 8、《浙江省数字交通建设方案（2020-2025年）（试行）》
- 9、《浙江舟山群岛新区（城市）总体规划（2012-2030）》
[2018年修改]
- 10、《舟山市综合立体交通网规划（2021-2050年）》
- 11、《舟山本岛综合交通体系规划（2018-2030）》
- 12、《舟山群岛新区绿道专项规划》
- 13、《舟山市公共自行车系统规划（2016-2030年）》
- 14、《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》
- 15、《舟山市“十四五”交通发展规划》
- 16、《舟山市城市公共交通“十四五”实施计划》
- 17、《舟山市市政公用设施建设“十四五”规划》
- 18、《舟山市住房和城乡建设事业发展“十四五”规划》
- 19、《舟山市城市园林绿化发展“十四五”规划》
- 20、《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》

- 21、《舟山市绿色出行创建行动方案》
- 22、《舟山本岛公共交通场站布局建设方案》
- 23、《舟山统计年鉴（2016-2020）》
- 24、《舟山市 2020 年第七次全国人口普查主要数据公报》
- 25、其他相关规划资料

1.4 技术路线

回顾“十三五”阶段城市治堵工作主要措施及成效；分析舟山社会经济、城市布局及土地利用的现状发展特征；结合相关交通调查数据，分析中心城区交通系统的发展现状及运行特征，总结和评价现状交通体系存在的主要问题。立足“十四五”时期，分析经济社会对城市治堵工作的新趋势、新要求；结合未来社会、经济、人口、用地、产业等变化趋势，合理预测未来中心城区交通需求情况趋势及特征；结合新形势要求和实际需求，分析未来五年面临的交通挑战，为后续工作提供方向性指引。确定“十四五”阶段治堵工作指导思想、基本原则、目标与指标，为规划方案制定提供顶层设计指导。为实现近期改善目标，以“增加设施供应、优化出行结构、调控交通需求、强化交通管理”为发展策略，按照七大行动、二十项任务持续开展城市交通拥堵治理工作；本着“缓堵效果优先、建设管理并重”的原则，提出“十四五”重点建设项目及保障措施建议。

本次规划采用的技术路线如下图所示。

一、规划概述

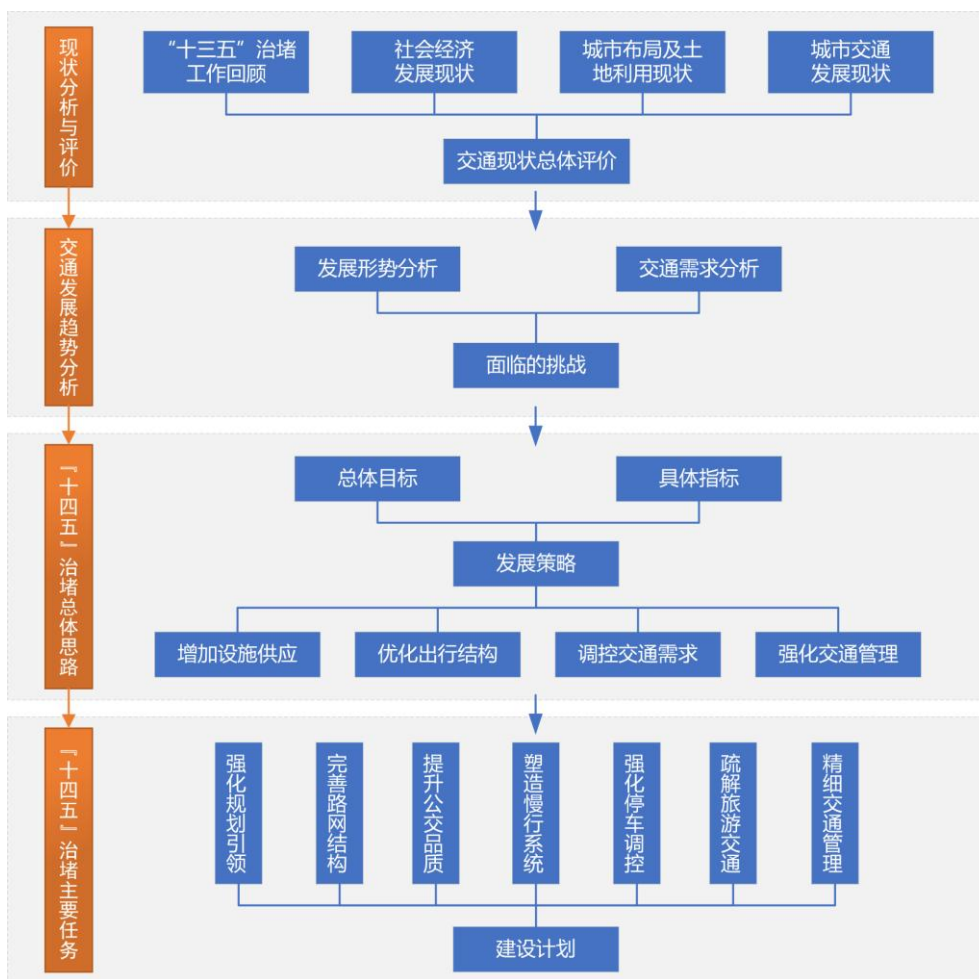


图 1-2 技术路线图

二、发展回顾与现状评价

2.1 “十三五”治堵工作回顾

“十三五”期间，舟山紧紧围绕“两个明显”的总目标和“增强人民群众获得感”的总要求，深入打好“规划、建设、创新、引导、严惩”的交通治堵组合拳，主攻城市交通运行指数、交通满意度、公交分担率、交通守法率四项核心指标，城市基础设施建设、公交优先发展和交通秩序管理等方面实现了显著提升。

1、增加基础设施供给，完善供给结构

“十三五”期间，立足“衔接合理，布局完善”的目标，大力实施织路网、疏堵点、建车位”工程。一是**加快城市道路建设**。

“十三五”期间，建成舟山本岛东西大动脉通道—329国道（东西快速路）、百里滨海大道普陀段、新城大桥复线、港岛大桥、新城隧道复线等重要道路，城市路网结构日益完善，通行能力显著提高，舟山本岛半小时交通圈初步形成。高标准实施完成了海天大道提升改造工程，精细化建设改造百里滨海大道、弘生大道、新城大道等一批城市道路，全面提升城市道路品质，实现了“四季有花、四季有景”的海岛道路新风貌。二是**实施交通堵点治理**。

深入开展“民选民评”堵点乱点治理活动，通过渠化改造、设施提升、强化管理等措施，完成了定海区人民南路与卫海路交叉口、环城西路与工农路交叉口和普陀区兴普大道与海莲路路口等 11 个堵点治理重点项目，切实有效提升了交通畅通率。加大资金投入力度，成功打通总府路延伸段、城西河路等多条断头路、瓶颈路，改造完成总府路、芙蓉洲等街区微循环，畅通城市交通毛细

血管，有效盘活老城区道路交通资源，实现城市路网“无缝链接”。
三是增加停车设施供给。借势“全国文明城市创建”，结合“危房改造”、“城中村改造”等项目，深入挖掘停车资源，强力推进道路两旁、小区内部、中小商圈等各个区域的停车位增设工作，至“十三五”末，主城区公共停车位达 3.06 万个，其中路外公共停车位 1.14 万个，有效缓解老城区“停车难”问题。立足打造与舟山旅游景区相适应的停车设施，完成省内规模最大的立体停车楼—朱家尖禅意小镇立体停车楼一期工程，新增 4500 余个停车位，朱家尖景区公共停车位达 1.97 万个，极大地改善了朱家尖景区的停车环境。

2、提升公共交通品质，改善服务质量

立足“服务优质，智慧便捷”的目标，重点突出公交优先核心地位，不断提升公交服务品质。**一是持续完善公交线网布局。**

“十三五”期间，城市公交线路新增 41 条、优化 52 条，重点解决市民就医、就学、买菜等微循环公交出行需求；完成岑港公交换乘中心建设，实现乡镇到建制村的公交分级换乘，新增优化长峙岛和鲁家峙岛等片区 4 条连岛公交，打造了“八一双拥线”、

“渔港新风线”等一批品牌线路，较好地满足了广大群众的公交出行需求。**二是狠抓公交品质提升。**“十三五”期间，主城区累计完成公交站点统一新改建及电子站牌配建 514 个，基本实现电子站牌主城区全覆盖，建成区公交站点 500 米覆盖率达到 100%；全市新建改造公交停靠站 379 个（其中港湾式公交停靠站 314 个）、公交首末站 2 个、改建 3 处快速公交换乘站；新增、更新公交车辆 446 辆（其中新能源公交 394 辆），新增公共自行车 1830 辆，

不断完善绿色出行体系，大力推进公交出行信息化、便捷化。三是着力促进公交创新发展。城市公交一卡通工作持续完善，实现市域公交移动支付全覆盖；初步搭建公交数据大脑和推出“舟山公交 2.0” APP，着力提高公交准点率，深化一小时免费换乘，大力推行公交优惠、便民服务等多项举措；完成综合交通运输指挥中心建设，实现公交、出租车车辆的动态监管和出租车电话、网络约车等功能；深入推进出租车改革，通过高压治理、奖惩激励、综合培训、政策引导等综合举措，实现本岛出租车服务质量合格率达到 90% 以上，投诉率大幅下降。

3、深化交通秩序管理，实现严管严治

立足“查违治乱，科技提效”的目标，全力打造安全、有序、畅通的道路交通环境。一是做好“严管”文章。紧密结合创城工作，出台了《路面严管整治行动“十二个一律”》铁规，始终保持对各类交通违法行为的高压严管；围绕重点道路、重点违法、重点对象，持续开展“双网双线”滚动联合执法，重拳打击“两非车辆”，强力整治“三乱两驾一牌证”。二是做好“严治”文章。以交通守法率为“第一标准”，围绕“三个关键”（关键违法、关键路段、关键时段），紧抓“三类重点”（工程车、拖拉机、电动车），持续开展各类专项整治行动；大力开展城乡环境综合整治“三项行动”，严厉查处“机动车 10 项、非机动车 10 项、行人 4 项”重点交通违法行为；围绕主要区域、主要路口、主要节点，实施路口“四个一”标准化建设（一条减速带、一排警示桩、一盏爆闪灯、一面反光镜）。三是做好“智能”文章。以科技为引领，实施铁骑指挥平台改造升级，持续完善道路交通

拥堵指数系统、停车诱导系统、智慧停车云平台等一系列应用系统，建设完成全省首个违法停车电子自动抓拍系统，城市交通大数据互联、共享、利用机制逐步建立，智慧交通管理能力显著增强，治堵工作数字化、精细化、智能化水平不断提高。

4、健全治堵工作机制，聚焦统筹协调

立足“综合协调，统筹推进”的目标，确保治堵工作顺利推进。一是**强化制度建设**。每年定期召开2次全市治堵工作领导小组扩大会议，对治堵工作做出明确指示，全市上下紧密联动，协同作战，合力推进，形成齐抓共管、综合施策的良好工作格局。二是**强化基础工作**。持续做到周有例会，月有通报，季有督查，年有考核；同时，细化目标任务，实施挂图作战，项目清单管理，确保各项工作信息上呈下达，各项工作数据报送准确及时。三是**强化督查检查**。定期开展季度督查，同时结合不定期、明查、暗查等多形式进行跟踪督查，重点督查推进难度大、任务重、进度慢的项目，及时协调相关责任单位，明确整改时限，确保治堵各项工作落实到位。

5、开展治堵工作宣传，营造全民氛围

立足“人人知晓，全民参与”的目标，全力抓好治堵宣传工作。一是**抓好舆论宣传，提升治堵“影响面”**。充分发挥报纸、广播、电视等传统媒体和微信等新媒体的作用，开设“治堵进行时”、“治堵深入时”、“城市治堵畅通新区”等专栏专版，对治堵工作进行立体化、全方位、针对性宣传。二是**抓好重点宣传，提升治堵“反响面”**。以破解人民群众反映强烈的城市治堵难题为主题，在《舟山日报》以及《浙江日报》上抓好重点宣传；依

托义务宣讲团、社区文化礼堂、老年活动室等载体，融合公安交警“心防”宣传，进村入户开展“点对点”宣传，让更多群众了解治堵、支持治堵、参与治堵。三是抓好主题宣传，提升治堵“参与面”。市治堵办组织开展大型主题、公益骑行等户外宣传活动，通过线上转发倡议书的方式，实现治堵宣传“个十百千万”（一份倡议、十人转发、百人关注、千人渗透、万人响应）。

2.2 城市布局及土地利用现状

舟山中心城区陆域面积约 672.6 平方公里，常住人口 70.6 万人。从舟山中心城区的空间集聚特征看，呈现明显的南部城市组团集聚，北部乡镇点状分布和乡村聚落散布的特征。南部的定海、新城和普陀城区集聚了中心城区约 76.6% 的常住人口，是主要的人口集聚和城市化地区。



图 2-1 中心城区结构图

舟山中心城区“一城三带”的空间结构正在逐步形成。一城

即中心城区。三带分别为南部花园城市带、中部生态保育带、北部产城融合带。重点建设新城城区，并向甬东、勾山、小干方向拓展，定海城区重点向盐仓拓展，普陀城区重点向东港发展，北部产城融合带重点建设白泉城区。“十三五”末，中心城区建成区面积 68.33 平方公里，相比 2015 年(62.15 平方公里)增加 6.18 平方公里，其中居住用地占 31.8%，公共管理与公共服务设施用地占 11.2%，商业服务业设施用地占 5.3%，工业用地占 9.2%，道路交通设施用地占 12.7%。

2.3 城市交通发展现状

1、机动化水平

近年来，舟山市机动化趋势迅猛，绿色交通模式备受挑战。截至 2020 年，舟山市小汽车保有量为 20.0 万辆，同比增长 8.1%。

“十三五”期间，小汽车保有量维持高快速增长，年均增长率达 12.1%。根据国内外城市机动化发展规律，舟山现阶段正处于机动化的普及膨胀期，未来还将持续快速增长。舟山中心城区小汽车保有量约占全市小汽车保有量的 85%，2020 年约 17 万辆。

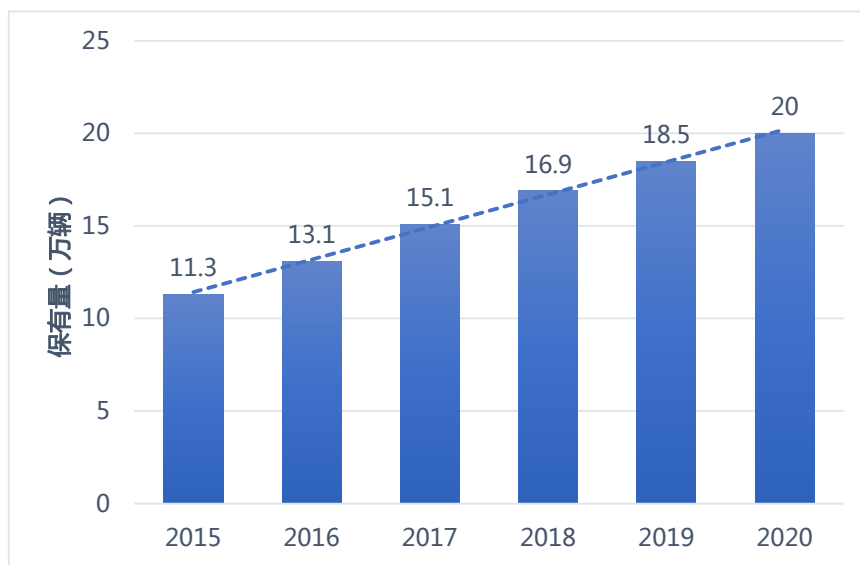


图 2-2 舟山市小汽车拥有量增长情况（2015-2020 年）

2、路网

(1) 路网规模

现状中心城区“一环、四横、六纵”骨架道路网络初步成型。至“十三五”末，舟山市城市道路总长 876.45 公里（建成区 651.5 公里），城市道路面积达到 1587 万平方米，人均城市道路面积 21.41 平方米，建成区路网密度 8.24 公里/平方公里，建成区道路面积率 15.18%。

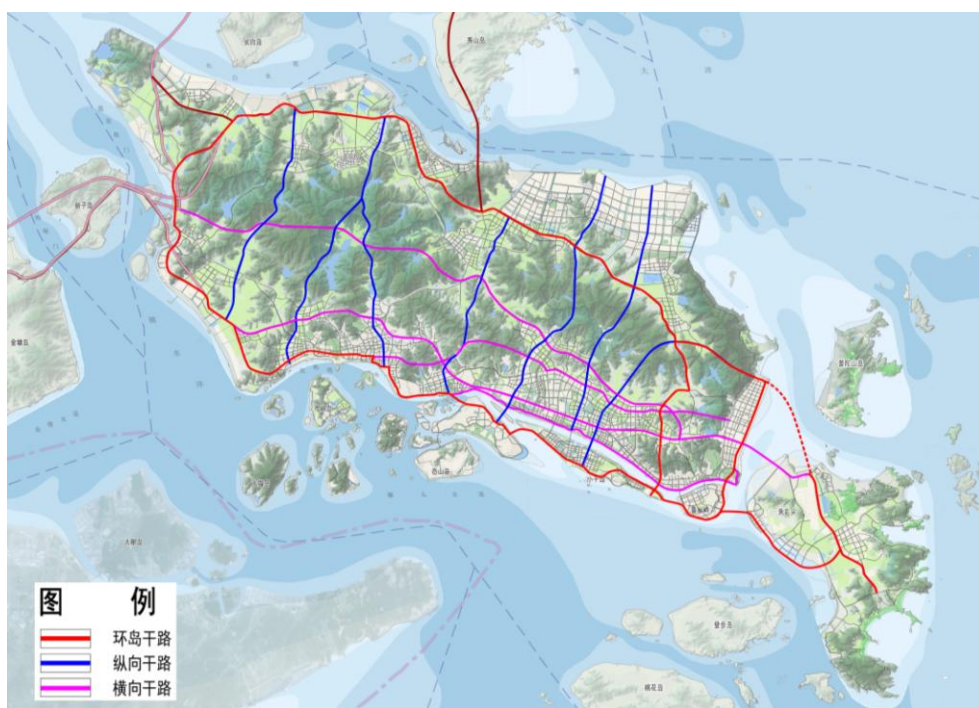


图 2-3 中心城区骨架路网规划图

表 2-1 “十三五”城市路网发展情况

类别	指标	单位	“十三五”计划	“十三五”末现状
城市道路	道路长度	公里	--	876.45
	人均道路面积	平方米	20	21.41
	建成区路网密度	公里/平方公里	≥8	8.24
	建成区道路面积率	%	≥15	15.18

(2) 主城区路网

1) 定海城区

定海城区现状路网结构主要成方格网结构，总体空间尺度比较小，布局有较多古城街巷。道路总长度 93.75 公里，路网密度 $5.32\text{km}/\text{km}^2$ ，路网规模水平中等；路网结构级配主:次:支=1:0.5:1.7。从现状路网布局来看，定海城区瓶颈路、断头路情况比较显著；此外，盐仓片区为定海城区的未来人口疏散区域，新城和甬东与定海城区交通联系最为密切，应注重完善片区间干线道路网络。

2) 新城城区（本岛）

新城城区（本岛）现状道路基础设施条件较好，道路总长度 92.98 公里，现状道路网密度 $3.13\text{km}/\text{km}^2$ ，路网结构级配主:次:支=1:0.6:0.8。现状路网结构主要成方格网结构，路网布局比较方整，但路网间距较大，支路网建设尚待加强。

3) 沈家门城区

沈家门城区现状路网结构主要成方格网结构+自由状型式，现状道路总长度 33.16 公里，路网结构级配主:次:支=1:0.5:1.6，路网密度 $8.18\text{km}/\text{km}^2$ 。由于城区地形狭窄，居住密度高，道路空间尺度总体比较小，部分路段机非混行干扰严重。从路网布局来看，现状路网布局对东西方向车流疏散支撑能力不足，完善路网结构、提高路网总体供给能力以及拓宽瓶颈路、打造区块内部交通微循环是优化路网体系的主要方向和工作；此外，东港城区为沈家门城区的主要人口疏散区域，沈家门城区与东港以及新城的交通联系最为密切，应注重完善片区间的干线道路网络。

4) 东港城区

东港城区现状路网结构主要成方格网结构，路网布局方整。现状路网总长度 50.88 公里，路网密度 $4.51\text{km}/\text{km}^2$ ，结构级配主:

次:支=1:1:1.5，路网级配较为合理，但支路网密度尚可提升；人均道路面积 10.7m^2 ，指标适中。

3、公交

由于舟山中心城区用地功能组团呈带状分布的特性，常规公交线网明显呈“双核心、一走廊”布置：两大核心城区定海老城和沈家门老城区公交线路最为密集，定海城区前者主要分布在兴舟大道—环城南路、文化路—环城东路、西山路—新桥路上，东港城区主要分布集中于东海路、滨港路等主干道上；组团间线路基本集中于东西向主要通道（海天大道—定沈线）上。

(1) 公交线网

至 2020 年末，舟山中心城区已经开通运营线路 143 条（含兼营线路），初步形成了由走廊线、组团间线、组团内线和城乡线分工组织的四级网络。公交线路的总线路长度为 2521.2km，线网长度为 765.7km，线路重复系数为 3.2，现状公交线网密度为 $3.36\text{km}/\text{km}^2$ 。

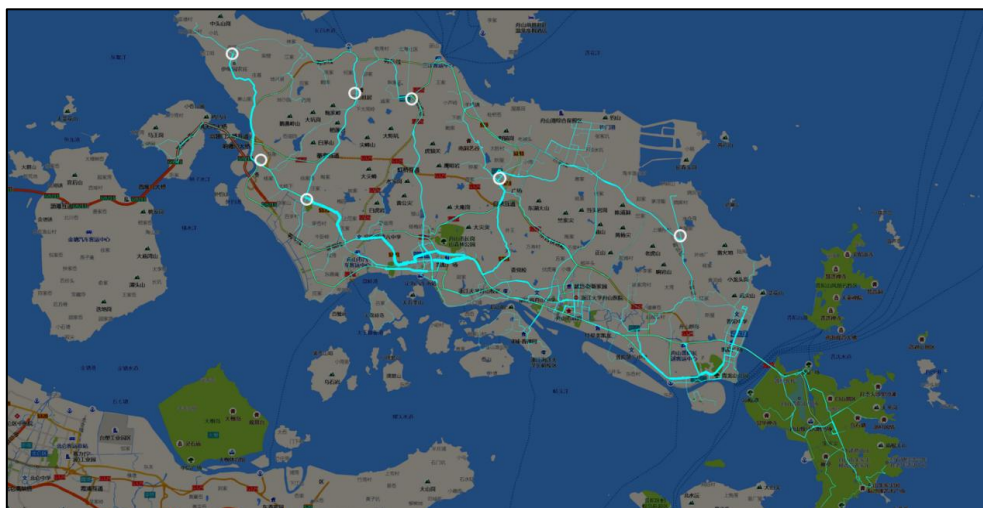


图 2-4 公交线路网分布图

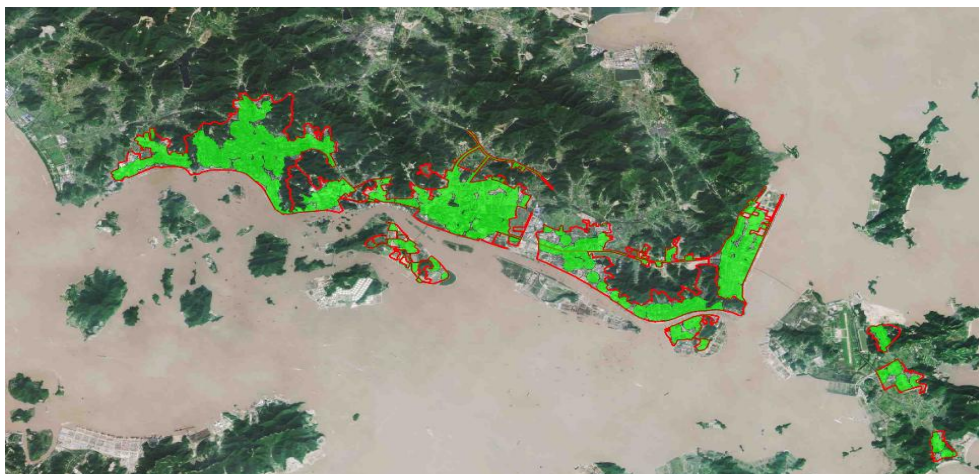


图 2-5 公交站点 300 米服务范围示意图

(2) 运力发展

1) 车辆规模

截止 2020 年末，舟山中心城区营运公交车辆 797 辆（计 907 标台）。其中新能源和清洁能源车辆达到 804 标台，占比 88.6%；空调车比例为 100%；万人公共交通车辆拥有率已达到 12 标台/万人，达到国标要求水平（10 标台/万人）。

2) 公交专用道

现状主城区的公交专用道集中在海天大道、定海解放东路部分路段（新河路至东河路）以及东港海莲路（海天大道-兴港大道段），双向 25.7 千米，目前工作日早上 7 点至 8 点 30 分，下午 16 点 30 分至 18 点 30 分两个时间段内，仅允许公交车辆等黄牌客车通行，其余时间段可对社会车辆开放。

(3) 公交场站

“十三五”期间，白泉潘家山首末站、岑港枢纽站、小干岛首末站、长峙岛首末站、朱家尖枢纽、党校停车场、鸿毛湾首末站等相继建成使用，一定程度上缓解了公共交通场站以及充电桩等基础设施的需求矛盾。

舟山中心城区目前主要在用公交场站 42 处，场站用地总面积约 17.6 公顷，其中公交维修厂 2 处（檀东修理车间、甬东修理厂），停车场 4 处（甬东停车场、浦西停车场、党校北停车场、东港停保场），停车场、保养场总占地面积约 5.8 万公顷。但自有产权及政府调拨的场站仅有 9 处（用地面积合计 5.6 公顷），其余均为临时借用场地，设施简陋，车辆充电难、加气难、停保难的现象较为突出，严重制约新能源车辆发展与公交日常运营。

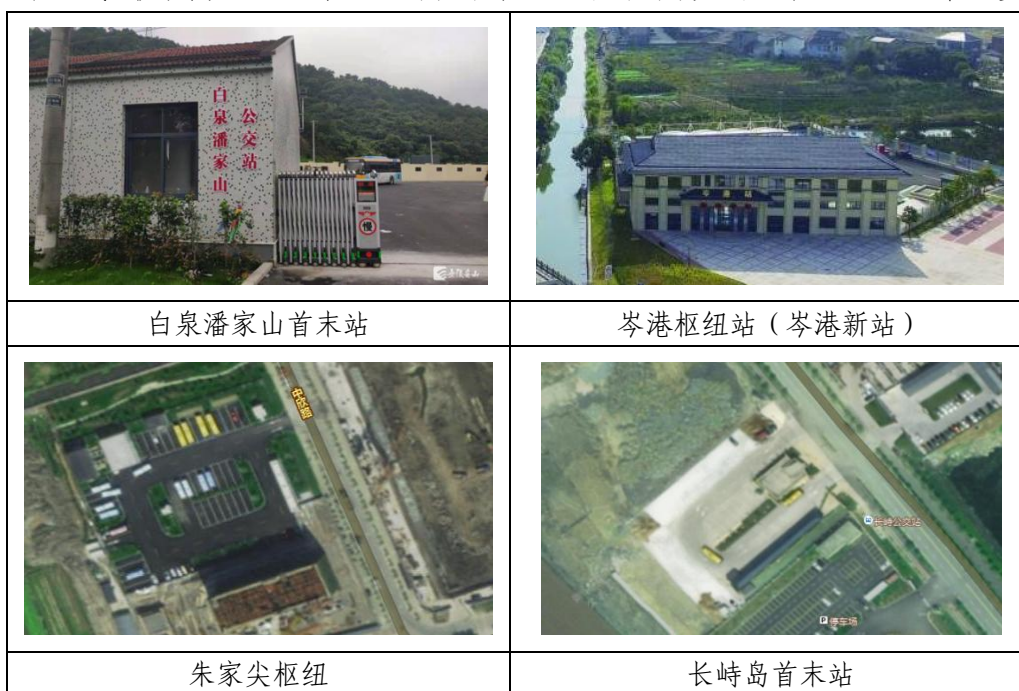


图 2-6 “十三五”建成公交场站

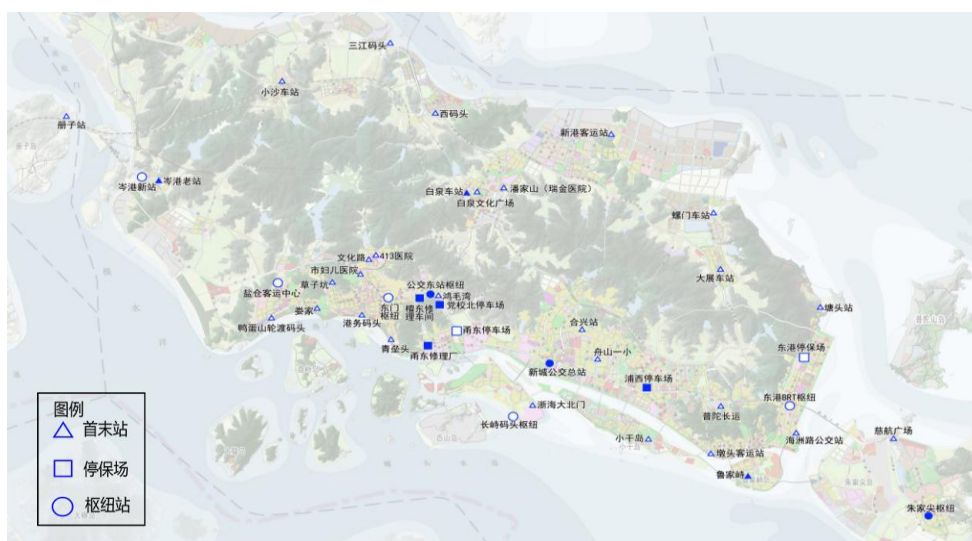


图 2-7 现状公交场站分布

(4) 满意度

根据调查数据反映，2020 年市民对城市公交总体满意度为 95.3%，比 2016 年提高 6.3 个百分点。

(5) 运行情况

1) 运行速度

根据统计，舟山本岛早高峰 7:00-7:30 是公交运行的速度低谷，本岛公交平均行驶速度为 24.7km/h，城区公交平均行驶速度 17.0km/h；晚高峰 16:30-17:00 为速度低谷，本岛公交平均速度 24.9km/h，城区公交平均行驶速度 17.7km/h。

2) 公交客流

2020 年，舟山本岛（不含朱家尖）工作日日均客流量约 13.1 万人次/日，周末日均客流量约 12.2 万人次/日。三大组团内部公交客流明显大于其他地区，客流量由外围逐步向中心区汇集；三大组团之间的客流以解放路-新桥路-海天大道-东海西路-东海东路主走廊，呈现带状布局的公交走廊形态。

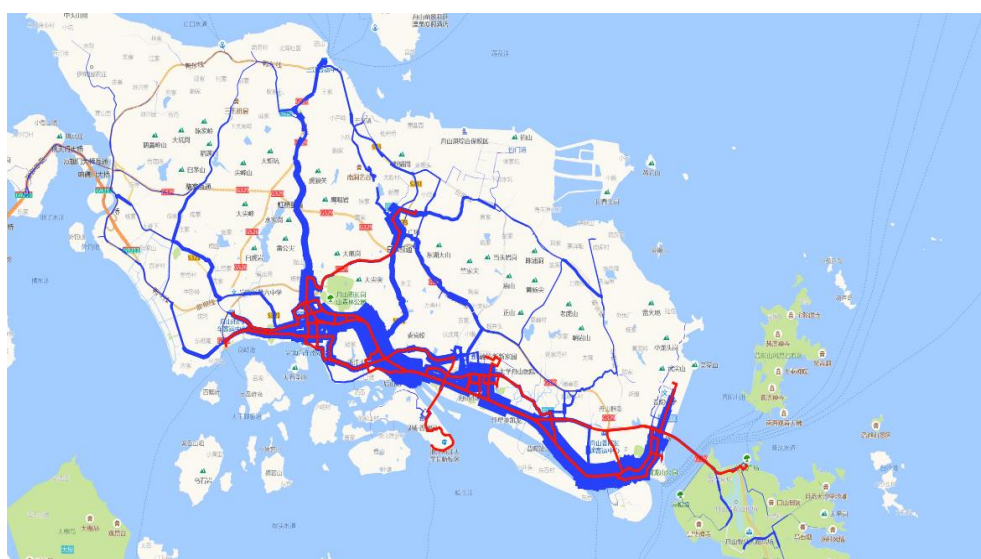


图 2-8 舟山市区 Top10 线路与公交客流廊道

3) 公交客流公共交通机动化出行分担率

“十三五”期间，舟山城市公交不含步行的公交分担率、全方式中的城市公交分担率、公共交通机动化出行分担率由 2017 年的 21.3%、12.7%、41.1%提高至 2020 年的 26.0%、16.1%、48.7%。

4、停车场

(1) 定海城区

定海城区现状路内停车泊位 4531 个、路外公共停车泊位 5033 个，部分区域高峰时间停车需求比较大。路内停车位分布比较分散，单个点位可停数量较少；路外公共停车位主要集中在老城核心区，但规模均不大，如东山公园停车场（60 个）、文化广场停车场（76 个）。

(2) 新城城区（本岛）

新城城区现状路内停车泊位 6798 个、路外公共停车泊位 4617 个，总体尚不紧张，部分路段高峰时间停车需求比较大，例如体育路、港岛路、合兴路。路内停车主要集中在桃湾路、长升路、田螺峙路、合兴路、翁山路等路段；路外公共停车位主要集中在设置在老碇菜场、体育馆南面等区域。

(3) 普陀城区

普陀城区（沈家门、东港、城北）现状路内停车泊位 6193 个、路外公共停车泊位 1653 个，沈家门老城停车泊位紧缺，停车困难现象突出，东港停车困难现象尚不十分突出。现状路内停车泊位主要设置在滨港路（船厂路至中兴路段）、海华路（兴普大道以北）、文康街、学运路、湖滨广场环线等路段；路外公共

停车位主要设置在岭陀隧道两侧、海滨公园等区域，停车泊位数相对较少。

(4) 朱家尖

朱家尖公共停车位主要解决旅游需求，现状城区共有路内停车泊位 1620 个、路外公共停车泊位 141 个，景区现状共有路外公共停车泊位 19738 个。路内停车泊位主要集中在朱家尖城区，路外公共停车泊位主要集中布置在蜈蚣峙片区（1788 个）、松帽尖片区（15588 个）、南沙片区（1555 个），单个停车场规模比较大，旅游高峰期饱和度较高，对周边道路影响较大。



图 2-9 现状各片区公共停车位分布示意图

5、慢行交通

(1) 自行车设施

目前舟山本岛公共自行车站点 310 个（定海 86 个、普陀 119 个、新城 90 个、海洋产业集聚区 15 个），正常投入使用的公共自行车约 6300 辆，押金用户数约 7.2 万户。互联网租赁自行车

企业 1 家，哈罗单车共计投放 9900 辆，注册激活用户万户，车辆日均租用频次呈上升趋势，目前基本维持在 2.8-3 次/日 辆。



图 2-10 公共自行车站点现状图

(2) 绿道设施

舟山市形成了城镇绿道、登山步道、骑行道、景观游步道为基础的绿道慢行系统，打造了滨海大道沿海景观绿道、定海双小线绿道、普陀山景观游步道等，已建成各类绿道 477.6 公里（可骑行 205.5 公里），其中城镇绿道 101.1 公里、郊野绿道 104.4 公里、游步道、登山步道 272.1 公里。

6、交通运行

(1) 主要道路交通运行参数

根据交警采集的中心城区早高峰主要路段机动车流量，发生严重阻塞道路为临长路（国道 329 段）、桃湾路（千岛路段），十分拥挤的道路为海天大道（弘生大道段）、新城大桥、海天大道（千岛路段），拥堵路段为文化路（海天大道段）、弘生大道（海天大道段）、海天大道（临长路-体育路段）、桃湾路（千岛路段）、海宇道（体育路段），主要道路负荷度如下表：

表 2-2 主要道路服务水平和饱和度

道路名称	等级	方向	高峰小时交通量 (pcu/h)	饱和度	服务水平
文化路（海天大道段）	主干路	南-北	883	0.63	C
	主干路	北-南	1104	0.79	D
海天大道（文化路段）	主干路	东-西	1434	0.40	A
	主干路	西-东	1227	0.45	B
弘生大道（海天大道段）	主干路	南-北	1343	0.75	C

	主干路	北-南	1389	0.77	D
海天大道（弘生大道段）	主干路	东-西	2434	0.90	E
	主干路	西-东	2524	0.93	E
新城大桥	主干路	南-北	2531	0.94	E
	主干路	北-南	2542	0.94	E
海天大道（临长路段）	主干路	东-西	2280	0.84	D
	主干路	西-东	2253	0.83	D
长升路（海天大道段）	次干路	南-北	442	0.74	C
	次干路	北-南	373	0.62	C
海天大道（长升路段）	主干路	东-西	2241	0.83	D
	主干路	西-东	2062	0.76	D
金岛路（海天大道段）	次干路	南-北	811	0.68	C
	次干路	北-南	142	0.24	A
海天大道（金岛路段）	主干路	东-西	2087	0.77	D
	主干路	西-东	1875	0.69	C
千岛路（海天大道段）	主干路	南-北	1157	0.43	B
	主干路	北-南	1129	0.42	B
海天大道（千岛路段）	主干路	东-西	2439	0.90	E
	主干路	西-东	1912	0.71	C
体育路（海天大道段）	次干路	南-北	724	0.52	B
	次干路	北-南	586	0.42	B
海天大道（体育路段）	主干路	东-西	2067	0.77	D
	主干路	西-东	1397	0.52	B
港岛路（海天大道段）	主干路	南-北	900	0.64	C
	主干路	北-南	880	0.63	C
海天大道（港岛路段）	主干路	东-西	1546	0.57	B
	主干路	西-东	1613	0.60	B
临长路（国道 329 段）	主干路	南-北	1260	0.70	C
	主干路	北-南	1880	1.04	F
国道 329（临长路段）	主干路	东-西	1404	0.70	C
	主干路	西-东	1740	0.87	D
千岛路（定沈路段）	主干路	南-北	1121	0.42	B
	主干路	北-南	1091	0.40	A
定沈路（千岛路段）	主干路	东-西	676	0.48	B
	主干路	西-东	807	0.58	B
千岛路（翁山路段）	主干路	南-北	1120	0.41	B
	主干路	北-南	1445	0.54	B
翁山路（千岛路段）	次干路	东-西	856	0.61	C
	次干路	西-东	836	0.60	B
千岛路（桃湾路段）	主干路	南-北	1284	0.48	B
	主干路	北-南	1068	0.40	A

桃湾路（千岛路段）	支路	东-西	542	1.08	F
	支路	西-东	437	0.87	D
体育路（海宇道）	次干路	南-北	868	0.62	C
	次干路	北-南	635	0.45	B
海宇道（体育路段）	次干路	东-西	632	0.45	B
	次干路	西-东	1117	0.80	D

（2）主城区道路运行情况

根据调查数据，目前定海城区拥堵现象较为明显，晚高峰期间较多路段、交叉口存在不同程度的拥堵情况，拥堵有呈面状趋势。严重拥堵路段主要为芙蓉洲路的昌国路-解放东路段、环城南路的环城东路-东山路段、环城东路的环城南路-沿港东路段、海天大道的新城大道-兴东路段；中度拥堵路段主要为文化路的海天大道-环城北路段、环城南路的环城东路-人民南路段、解放西路的城西路-西园街段、西园街的环城南路-解放西路段、昌国路的海天大道-芙蓉洲路段、环城北路和人民北路-文化路段、青垒头路的沿港路-东山隧道段以及海天大道的昌国路-蟠洋山路段、兴东路-新桥路段。

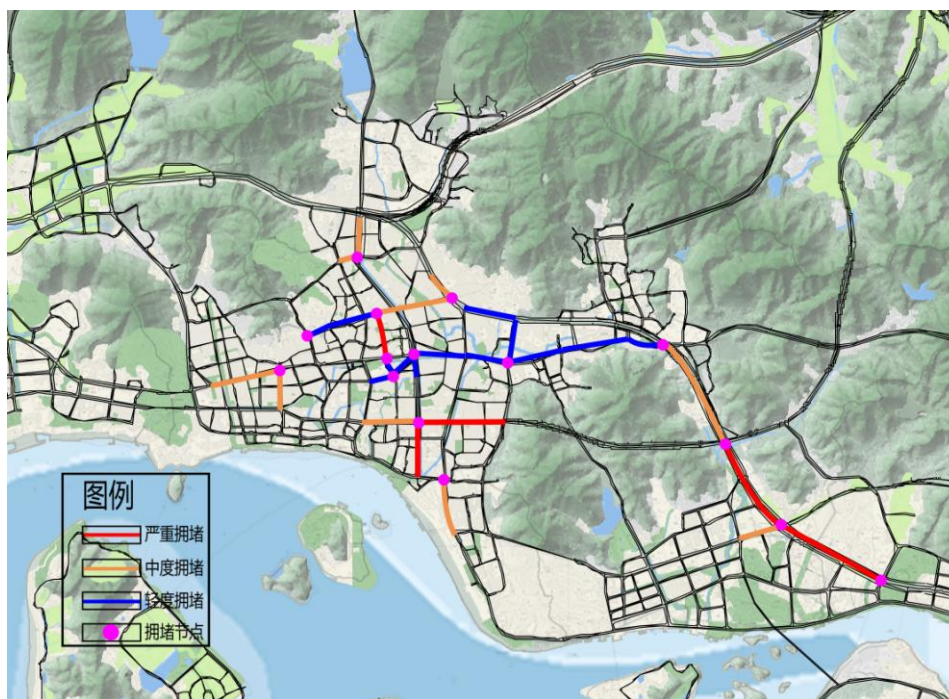


图 2-11 定海主要拥堵路段分布图

目前新城晚高峰期间道路总体运行情况较好，但部分路段和交叉口存在不同程度的拥堵情况。其中严重拥堵路段为临长路的新城大桥段和 G329-体育北路段，中度拥堵路段主要为定沈路的体育路-金岛路段、体育路的海宇道-定沈路段、体育路的滨海大道-海天大道段、翁山路的体育路-怡岛路段、海宇道的千岛路-体育路段、千岛路的桃湾路-新城大道段、弘生大道的海天大道—兴东路段、桃湾路的千岛路-体育路段以及海天大道的金岛路-千岛路段、港岛路-体育路段和高云路-长升路段。

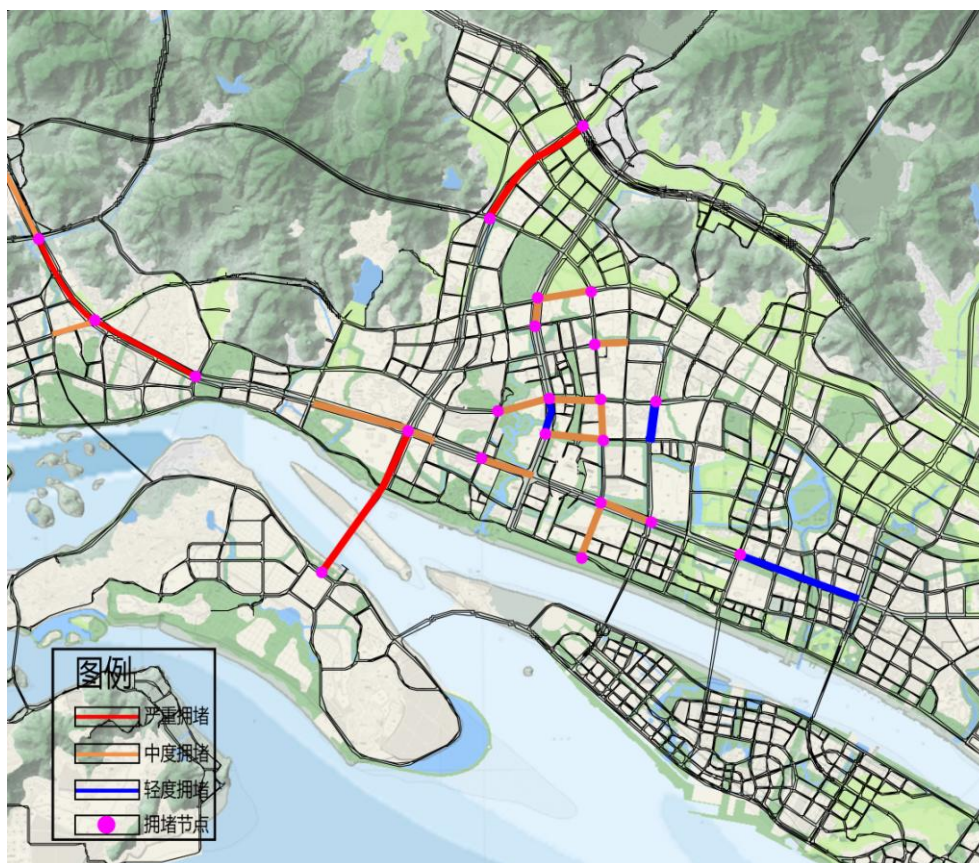


图 2-12 新城主要拥堵路段分布图

目前沈家门城区拥堵现象较为明显，晚高峰期间较多路段、交叉口存在不同程度的拥堵的情况。主要拥堵路段包括严重拥堵的东海中路天吴隧道-渔市大街段，中度拥堵的中东海中路的渔市大街-中洲路段、兴建路的天吴隧道-中洲路段、东海东路的东

河路-东港隧道东出口段、滨港路的荷里路-中兴路段、中洲路的鲁家峙大桥段、北安路的东海中路-宫下路段。东港总体运行较好，个别路段和交叉口存在拥堵情况。

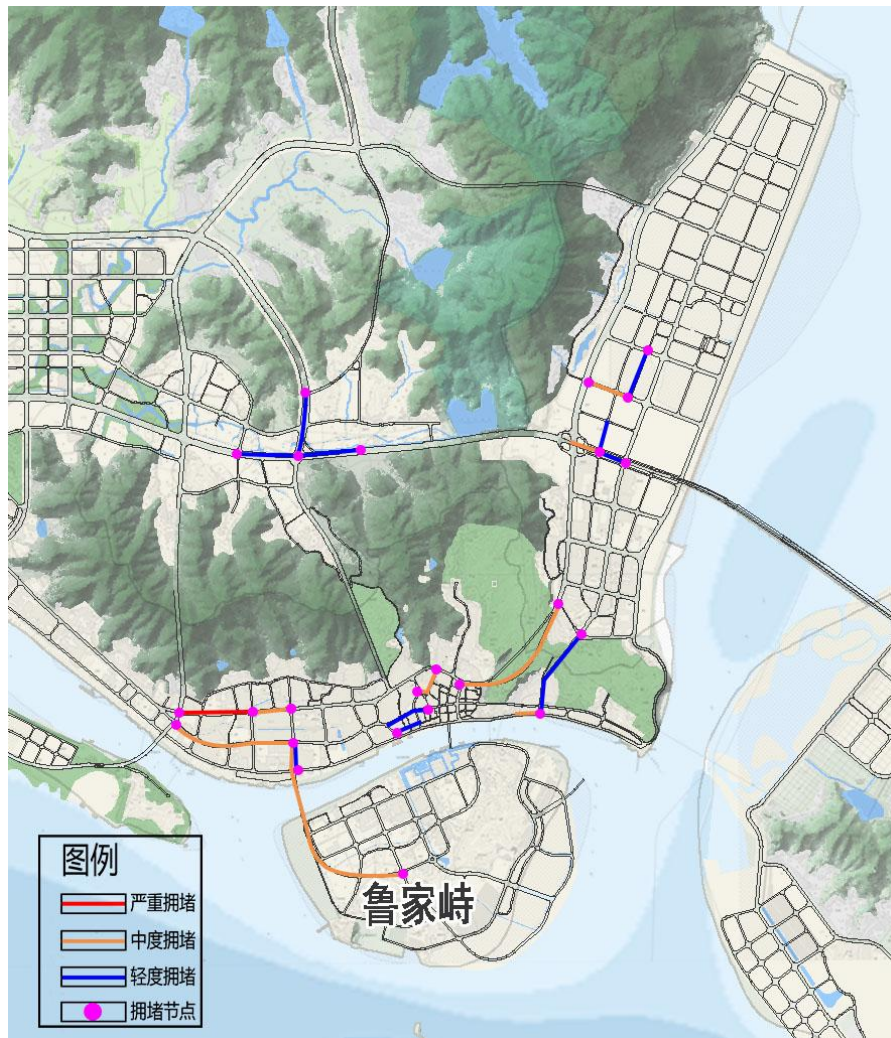


图 2-13 普陀主要拥堵路段分布图

2.4 总体评价

“十三五”期间，舟山将交通治堵工作通盘纳入全国文明城市创建、现代化海上花园城市建设总体部署中，各项治堵任务的执行工作有条不紊的推进，治堵目标总体基本完成。

1、公交系统优化

至“十三五”期末，公交系统部分推进目标已超额提前完成，

如公交线路累计新增 41 条、优化 52 条，远超“十三五”规划要求的新增 3 条、优化 5 条线路的目标；公交车万人拥有率达到 12.07 标台/万人，超过“十三五”规划要求的 11 标台/万人；节能环保车型比例达到 87.11%，超过 60% 的目标值；完成 12 个纯电动公交车充电站和 13 个；插电式混合动力车充电站建设，一定程度上缓解了公交充电桩的需求矛盾。但由于城市组团间通道仍然有限，公交走廊布设过于集中于部分主要道路，公交线路重复系数高达 3.2，至 2020 年末，公交线网密度为 3.36km/km²，主城区公交站点 300 米覆盖率为 71.8%，未能达到预期的 4km/km² 80% 目标要求。此外，公交枢纽站、停保场建设不及“十三五”规划要求，公交场站建设仍存在明显的滞后和保障不足，场站层级和品质仍需持续完善。

2、基础设施完善

(1) 道路网络建设方面，主干道和微循环路网持续完善，截止 2020 年底，40 个规划道路项目已完成 35 个，富丽岛路（新城大道-沈白线）、兴建路二期道路改造等尚未完成项目目前正加快推进，预计近期将陆续建成通车，路网通畅性和通达性不断提升。

(2) 停车设施建设方面，大力推进凯虹广场停车场、普陀天地停车场、动力公园停车场、长峙客运码头停车场、禅意小镇交通集散中心停车场等停车系统建设，停车场车位建设基本完成目标。至“十三五”末，主城区公共停车位达 3.06 万个（路内停车位 1.92 万个、路外停车位 1.14 万个），朱家尖景区路外公共停车泊位 1.97 万个，停车难问题得到有效缓解。

(3) 旅游交通建设方面，“十三五”期间，围绕朱家尖等重要旅游风景区周边道路、交通枢纽、通道的交通拥堵问题，在路网完善、停车优化、交通引导等各方面均有所突破，其中，普陀至开化公路舟山朱家尖段、香莲路等骨干网络建设完成。

(4) 慢行系统建设方面，“十三五”期间，打造了滨海大道沿海景观绿道、普陀山景观游步道等，初步形成了城镇绿道、登山步道、骑行道、景观游步道为基础的绿道慢行系统；通过加大道路慢行路权保障力度、建设完善公共自行车系统、鼓励和规范互联网自行车租赁等举措，持续促进慢行交通的良性发展。

3、智慧交通建设

“十三五”期间，深入推进完善智慧交通管理系统、智慧公交系统和停车诱导系统建设。全面实施更新道路交通数据开放内容，持续完善城市交通运行指数系统功能和综合应用，深化智能化公共交通调度系统，初步完成公交数据大脑架构，建立全市首个停车系统云平台，相继推出“舟山公交”、“舟山智能交通”等公众出行手机客户端 APP 和微信公众号，力促“出门查路况，开车选路线，候车看时间”逐渐成为市民的出行习惯。

4、交通管理提升

结合全国文明城市创建工作，交通组织管理完成情况良好，基本达到目标要求。一是建成区主干道违法行车控制在 1 辆/公里以内；二是交警部门通过监控设备加强对违法驶入公交专用道的社会车辆管控，同时在早、晚高峰期增派警力切实管理公交专用道，基本达到占用数在 1 起/10 分钟内；三是目前建成区城市主干道范围内，路口交通信号灯、电子警察和视频监控覆盖率均

已达到 95% 以上；四是路口交通信号灯实现联网控制协调已经达到 70% 以上；五是交通标志、标线、信号灯、隔离护栏等交通安全设施的设置规范率达到 100%，六是构建了“情、指、勤、督”四位一体的勤务体系。七是深入开展“礼让斑马线”活动，主城区机动车礼让率已经达到 95% 以上。

三、发展趋势分析

3.1 形势分析

“十四五”是我国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开篇时期，已转向高质量发展、治理效能提升阶段，城市治堵工作也将面临新的阶段形势要求。

从总体战略要求看。十九大以来，党中央先后作出长三角一体化、建设交通强国、推进共同富裕等重大决策部署。浙江省委省政府提出“奋力打造‘重要窗口’，争创社会主义现代化先行省”的新目标，高质量发展建设共同富裕示范区。舟山城市治堵工作需要聚力人民满意、优质高效、一体融合，由追求速度规模向更加注重质量效益转变、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、由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，围绕“2035年城市交通拥堵基本缓解”的交通强国发展目标，“打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”，加快构建门户功能一流、群岛特色鲜明、基础保障多元、管理服务先进的现代化综合交通体系，不断提升服务国内国际双循环新发展格局的能力。

从城市发展定位看。《舟山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》提出建设“四个舟山”、展示“重要窗口”海岛风景线、争当高质量发展建设共同富裕示范区先行市、争创社会主义现代化海上花园城市新要求 and 目标。“建设品质高端独具韵味的海上花园城市”要求重点梳理城市空间布局对综合交通体系的发展要求，提炼城市特色，大力发展以“品

质公交+特色慢行”为主导的绿色交通发展模式，形成与城市空间结构相匹配的完整道路网体系，打造全程、全域、全方式的高品质旅游交通服务系统，大力构建公交和慢行优先、内外衔接高效、具有海岛花园城市特色的绿色交通系统，塑造绿色低碳之城、宜居品质之城、宜游典范之城，提升海岛花园城市的活力。

从治堵阶段特征看。机动化快速增长和有限道路资源下的城市交通拥堵问题日益突出，治理城市交通拥堵已成为当下城市交通管理的一大难题和重要任务。党的十九届五中全会将碳达峰和碳中和“3060目标”纳入“十四五”规划建议，对治堵工作提出了更严标准，要求打造绿色低碳的交通模式，减少碳排放；近两年国家、省市出台了多份数字交通发展规划和建设方案，明确推动交通基础设施全要素、全周期数字化，推动运输服务智能升级，提升行业管理数字化水平，数字交通发展为推行数字治堵工作提供了强大动能。这就要求舟山紧抓交通现代化发展的“重要窗口期”和“关键突破期”，坚持以人民为中心，将城市治堵工作作为重要窗口的关键和先行领域，促进交通综合治理向精细化治理方向转变，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，推进城市交通高质量发展，为高水平推进社会主义现代化建设当好先行。

3.2 需求分析

“十四五”时期，在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中，需要交通更好的发挥好支撑引领经济发展作用，城市交通发展理念由交通工程思维向系统工程思维转变，发展需求由供需矛盾向合理适度供给、减少需求转变，

发展动力由要素拉动向创新驱动转变，发展模式由相对独立向一体化转变。城市交通发展呈现三大需求特征：

1、注重交通资源统筹分配，调整交通出行结构

“十四五”期间，在扩大内需的战略背景下，舟山市小汽车保有量仍会保持高增长态势，预计到 2025 年，全市小汽车保有量为 29.1 万辆，年均增长率 7.8%，其中，中心城区小汽车保有量为 26.0 万辆，机动化出行需求愈发明显。未来在路网结构上，需要更加注重完善快速路、主（次）干路、支路级配，打通道路微循环，提高道路通达性，形成结构和布局合理的城市道路网。在交通结构上，需要更加注重提高绿色交通出行分担率，实现绿色交通主导的出行方式。在路权保障上，需要更加注重发展公交系统，共享单车、步行通道、非机动车道等慢行系统，道路通行资源向公共汽车、步行和非机动车通行空间倾斜。

2、注重运输服务品质提升，适应交通出行体验需求

舟山作为旅游城市，除 2020 年受疫情影响外，“十三五”期间游客接待量年均增幅达 16.1%，预计到 2025 年，舟山游客接待总量为 11923 万人次，年均增长率 9.1%。“十四五”期间，在甬舟高铁建成前的一段时期内，舟山交通仍存在铁路短板问题，直接导致舟山目前的区域交通可达性不高，旅游交通仍以公路为主要出行方式。依据舟山旅游吸引力辐射范围，旅游自驾、旅游大巴仍为主要交通出行主体，需要利用有区别于面向舟山本岛居民的非常规性交通系统来精准响应服务旅游交通需求。同时考虑到旅游交通群体对普惠均等、安全便捷、经济高效的运输服务要求日益强烈，对服务品质和效率的要求进一步提高，需要更加注

重无缝换乘和出行即服务体验，需确保对外交通与内部交通高效衔接，打造城市交通及旅游交通双循环。

3、注重交通出行需求与城市空间布局深度融合发展

统筹安排城市功能和用地布局，实施公共交通引导城市发展(TOD)模式，发挥公共交通对空间的锁定作用，建立交通与城市更新协同机制，实现从源头上减少交通需求、缩短出行距离、绿色交通主导的目的。根据《舟山本岛综合交通体系规划》，未来随着基础设施的完善和人口、岗位的稳步增加，跨组团、中长距离的客运走廊需求持续存在，特别是以新城、定海、东港为核心的通勤交通将持续增长。定海老城区、普陀老城区功能疏解情况较好。北部的产业片区将新增大量就业岗位，其基础设施和产业配套将得到进一步的完善和发展，白泉片区将成为城市居民出行热点地区，中心城区将面临交通网络补短板优布局的黄金期。

(1) 中心城区人口总量和分布

根据2016年舟山市居民出行调查，中心城区人口总量为69万人，结合现状人口分布、总人口发展趋势，对中心城区各交通分区的人口进行预测，2025年各交通分区的人口预测结果如下：

表 3-1 2025 年舟山市中心城区人口规模一览表

交通分区	人口(万人)
新城城区	17.4
定海城区	19.0
普陀城区	25.3
白泉城区(含北蝉)	5.0
老塘山粮油集散区(含岑港、双桥)	2.9
定海工业园区(含马岙、小沙)	3.1
干览水产加工区	1.4
舟山海洋产业集聚区	2.8

普陀山-朱家尖旅游区	3.1
合计	80

(2) 交通出行需求总量

2016年居民日平均出行次数为2.72人次，一般来说，城市规模越大，出行距离越长，人均出行强度越小，但考虑未来随着经济发展水平逐步提高，购物、休闲等居民各种潜在的出行需求逐步释放，结合国内中小城市案例研究，“十四五”时期内，居民出行次数仍会小幅上升，预测到2025年中心城区居民日均出行率将达到2.75人次。

表 3-2 2025年舟山市中心城区出行总量一览表

项目	2016年	2025年
中心城区总人口(万人)	69.0	80.0
平均出行率(人次/日)	2.72	2.75
中心城区人口出行总量(万人次/日)	178	220

按照舟山市中心城区预测的常住人口计算，2025年全天居民出行总量为220万人次/日，交通出行总量较2016年增长约23.6%。2025年中心城区各交通分区出行总量结果如下：

表 3-3 2025年舟山市中心城区各交通分区出行总量一览表

交通分区	人口(万人)	出行总量(万人次/日)
新城城区	17.4	47.9
定海城区	19.0	52.3
普陀城区	25.3	69.6
白泉城区(含北蝉)	5.0	13.8
老塘山粮油集散区(含岑港、双桥)	2.9	8.0
定海工业园区(含马岙、小沙)	3.1	8.5
干览水产加工区	1.4	3.9
舟山海洋产业集聚区	2.8	7.7
普陀山-朱家尖旅游区	3.1	8.5
合计	80	220

（3）交通出行分布

舟山市中心城区 2025 年交通需求仍主要集中于本岛南部，新城是出行的主中心，定海城区、新城城区、普陀城区南部组团一体化发展趋势明显，交通出行在南部组团东西发展主轴上呈“轴带状”分布。未来随着甬舟铁路舟山站的建设进程，白泉城区将成为北部产业带的出行主中心，白泉城区与新城城区之间的联系逐渐增强，形成南北交通联系轴线趋势显著，其他北部乡镇以白泉为中心的发展态势明显。

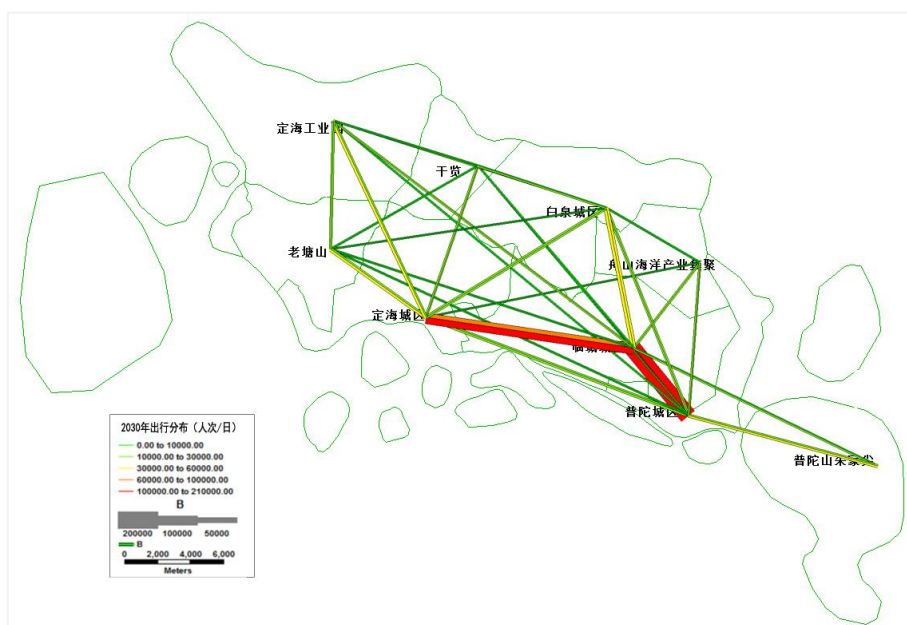


图 3-1 远期中心城区居民出行空间分布图

（4）交通出行结构

通过不断提升公共交通系统服务水平、合理引导小汽车交通需求，预计到 2025 年，公共交通出行比例将由现状的 16.1% 大幅提升至 20%，私人小汽车出行比例将维持在 20% 左右的合理水平。此外，慢行交通仍将作为中心城区居民出行最主要的出行方式，分担率基本维持在 60% 左右的高位。

表 3-4 2025 年舟山中心城区规划出行方式结构预测

年份	步行、非机动车	公共交通	私人小汽车
2025 年	60%	20%	20%

3.3 面临的挑战

面临新形势和新需求，着眼建设“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发展目标，立足舟山现状和发展要求，城市治堵工作还将面临诸多挑战。

1、机动化快速增长，道路交通面临挑战

随着居民收入水平的提高，城镇化和机动化的快速发展，舟山市机动化趋势迅猛，预计 2025 年舟山中心城区小汽车保有量将达到 26.0 万辆，千人小汽车保有量将超过 300 辆，小汽车保有量相比现状增加超 50%。小汽车保有量的不断增加促使其使用强度不断增强，出行需求也快速增长，尤其是定海-新城-普陀三大组团机动车出行量将不断增大。此外，随着长峙岛、小干岛、鲁家峙岛的开发建设，本岛与南部重要岛屿的岛际通道交通需求量也日益增长，可以预见道路交通面临机动化发展的挑战。

2、城市职住功能分离，交通拥堵呈面状趋势

本岛南部走廊带内居住人口主要集中于老城区（定海老城、沈家门），而办公类用地则更多的分布在新城区（新城、东港），城市职住功能分离，从而造成潮汐交通现象明显。由于滨海大道尚未完全贯通，G329 以承担旅游交通为主，定海-新城-普陀三组团间交通联系仍然以海天大道为主，早晚高峰期的潮汐交通造成多个交叉口出现拥堵情况，尤其是东西进口道。老城区由于存在较为突出的路网结构问题，断头路、瓶颈路较多，道路承载力与

人口规模的匹配程度较低，道路网络容量有限，定海、普陀老城区拥堵现象较为明显，并且拥堵有呈面状发展趋势。

3、公交竞争力不足，服务品质仍需提高

调查数据显示，舟山中心城区现状不含步行公交分担率、全方式公交分担率分别为 26.0%、16.1%，均低于全省平均水平，在现状小汽车交通发展迅速的情况下，短时间之内提高公交出行比例，面临较大挑战。现状公交首末站、停车场、保养场规模缺口大，公交优先保障力不足；现状线网结构不够合理，除快速公交 1 号线外，其他公交服务呈均质化，不能满足多样化的出行需求，另外常规线路大量的线路重复，不利于提高整体运营效率；部分运营线路过长，导致发车频率低，乘客的等车时间过长，影响公交服务品质，降低公交车方式对出行者的吸引力。

4、停车设施布局失衡，供需结构矛盾突出

“十三五”期间，舟山主城区结合文明城市创建，增设了大量公共停车位，但新增的停车位多以商业服务为主，高度集中于商业区域，如定海城区主要集中在解放路附近，沈家门集中在新街商业圈附近，其他区域公共停车位数量较少，且规模都较小，停车设施布局空间失衡现象较为突出，老城区、商业区机动化压力较大，不利于动静交通平衡。此外，主城区现状公共停车供给结构中，路内停车泊位比例高达 63%（合理比例应为 25%~30%），受城区空间资源制约影响，原本拥挤的路面设置大量的路内停车，迫使道路交通供给接近饱和，将进一步加剧道路拥挤现象，仍需进一步加大路外停车位建设力度，持续优化停车供给结构。

5、旅游需求旺盛，交通组织模式不佳

“十四五”期间，预计舟山游客接待量仍将维持高增长态势，年均增幅达 9.1%，游客主要集中在本岛东侧旅游“金三角”地区，并存在节假日大客流涌入的情况。舟山目前是浙江唯一未通铁路的地级市，“十四五”期间公路仍将是主要对外联系方式，以自驾游为主的旅游交通方式，以及对接普陀山、朱家尖的道路、水路通道过于单一，使得相关道路和停车场不堪重负，且中心城区日常交通和旅游交通叠加，旅游旺季交通拥堵情况时有发生，亟需构建与水路枢纽、重要景区无缝对接、快进畅游的旅游交通体系。

四、总体思路

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系列全会精神，以创新、协调、绿色、开放、共享发展理念为引领，牢牢把握交通“先行官”的定位和人民满意交通的宗旨，坚持专项治理与依法治理、综合治理、源头治理、系统治理相结合，健全完善城市交通规划、建设、管理“三位一体”联动共治机制，通过五年治堵（2021-2025年）工作，逐步形成“有序、畅通、绿色、安全、和谐”的交通环境，交通服务水平全面提升，交通拥堵问题得到明显缓解，公众对城市交通的满意度明显提高，塑造绿色低碳之城、宜居品质之城、宜游典范之城，为建设“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发挥强有力的交通保障和示范引领作用。

4.2 基本原则

——**系统思维、综合施策**。结合城市特点和现状，将交通治堵的各类措施统筹考虑，系统化研究制定实施方案，强化设施建设与管理措施相互协调，有效保障交通畅达性。重视近期实施的可行性、有效性，统筹建设项目实施内容、工期安排等，实现治堵工作有序稳步开展。

——**问题导向、标本兼治**。统筹长远目标与当前问题，坚持“扩大供给”和“优化结构”并行并重，对交通问题的产生源进行调控，集中力量解决当前突出问题。协调平衡交通设施与土地

使用性质、开发强度等的关系，均衡分布交通流量，保障交通设施与土地利用相互协调发展。

——**低碳高效、绿色发展**。积极培育可持续发展的交通出行模式，突出公交优先、绿色出行理念，持续优化交通出行结构，纾解出行压力。以人为本，强调慢行交通环境的安全、优质、连续，重视道路功能要求提升，重视道路的自然和人文景观设计，创造宜人的道路交通环境。

——**创新管理、协同共治**。以技术创新为支撑，运用大数据、物联网等信息化手段，实现交通管理的智能化、精细化、规范化。坚持政府统筹，构建部门协同、条块结合、全民参与、齐抓共管的工作机制，打造共建共治共享的城市交通治理格局。

4.3 发展目标

围绕“畅通交通”的拥堵治理总目标，以“增加设施供应、优化出行结构、调控交通需求、强化交通管理”为抓手，深化公交都市和绿色出行示范城市创建，推进公交优先发展，完善绿色出行体系，加强科技治堵和需求管理，到2025年，形成以“公交+慢行”为主导，小汽车适度发展的高品质交通体系，实现“便捷高效、绿色低碳、数字交通、安全文明、群众满意”的先行示范引领，推动舟山城市交通拥堵治理成效再上新台阶，为浙江全面建成“畅通交通示范省”贡献舟山经验。

便捷高效：路网结构持续优化，道路承载能力明显提高，城市建成区道路网密度达到8.5公里/平方公里以上；高水平建设“五型公交”，全面提升城市公交吸引力，中心城区公共汽(电)车线路达到150条以上，线路网密度达到4公里/平方公里以上，公共交通站点300米覆盖率达到75%以上，城乡公交一体化率达

到 85%以上；中心城区高峰期城市交通拥挤度控制在合理水平，机动车平均速度达到 40 公里 / 小时，公共汽（电）车平均运营时速达到 20 公里 / 小时。

绿色低碳：以“公共交通+绿道”为特色的绿色出行系统建设取得成效，中心城区绿色交通出行分担率达到 80%以上。公共交通在城市交通中的主体地位和作用不断提升，中心城区公共交通出行分担率（不含步行）达到 30%以上、公共交通机动化出行分担率达到 45%以上，万人公交车拥有率达 12 标台以上，新能源和清洁能源公交车占比达到 90%以上，其中主城区达到全覆盖；非机动车和行人出行条件逐步改善，通行空间得到有效保障，建成“山-海-城”绿道体系，各级绿道总长度达 561 公里。

数字交通：建成数字交通体系和一批标志性应用场景，全面提升智慧决策、高效管理和精准服务能力。力争实现主城区电子站牌覆盖率达 100%，中心城区智慧停车覆盖率 100%，建成区城市主干道范围内路口交通信号灯智能控制、电子警察和视频监控覆盖率均达到 98%以上，全面推广出行即服务“一站式”模式，推进电子客票无感支付等智慧服务全覆盖。

安全文明：交通执法更加文明规范，交通参与者安全、文明出行意识明显增强。建成区城市主干道范围内路口机动车守法率达到 95%以上，非机动车和行人守法率达到 90%以上，斑马线礼让率提高到 95%以上；交通标志、标线、信号灯、隔离护栏等交通安全设施的设置规范率达到 100%。

群众满意：形成人民满意的高质量出行系统，城市交通总体满意度保持在 95%以上；城市公交服务品质全面提升，公共交通乘客满意度达 95%以上；进一步缓解交通拥堵以及停车难问题，

道路和停车等基础设施满意度、交通秩序满意度分别达 90%、95% 以上。

4.4 发展指标

表 4-1 舟山市治理城市交通拥堵“十四五”指标表

类别	指标名称	单位	2020 年	2025 年
便捷 高效	建成区平均道路网密度	km/km ²	8.24	8.5
	公共汽（电）车线路网密度	km/km ²	3.36	4.0
	城市公共交通站点 300m 覆盖率	%	71.8	75
	城乡公交一体化率	%	78	85
	高峰时段行车速率	km/h	-	40
	高峰时段公共汽（电）车平均运营时速	km/h	18	20
绿色 低碳	绿色交通出行分担率	%	85.7	≥ 80
	城市公共交通出行分担率（不含步行）	%	26	30
	公共交通机动化出行分担率*	%	40.7	≥ 45
	万人公共交通车辆保有量	标台/万人	12	≥ 12
	新能源和清洁能源公交车占比	%	88.6	90
	城市新建、改造道路红线内人行道和自行车道空间比例	%	-	30
	各级绿道总长度	公里	478	561
数字 交通	主城区电子站牌覆盖率	%	84	100
	中心城区智慧停车覆盖率	%	-	100
	建成区城市主干道范围内路口交通信号灯智能控制、电子警察和视频监控覆盖率	%	95	98
安全 文明	建成区城市主干道路口机动车守法率	%	98	≥ 95
	非机动车和行人守法率	%	96	≥ 95
	斑马线礼让率	%	95	≥ 95
	交通标志、标线、信号灯、隔离护栏等交通安全设施的设置规范率	%	100	100
	公共汽（电）车责任事故死亡率	人/百万车公里	0	≤ 0.02
群众 满意	城市交通总体满意度	%	95.1	≥ 95
	公共交通乘客满意度	%	95.3	≥ 95
	道路和停车等基础设施满意度	%	90.8	≥ 90
	交通秩序满意度	%	95.0	≥ 95

注 1：依据《舟山市住房和城乡建设事业“十四五”规划》，到 2025 年，舟山中心城区建成区达到 76.42 平方公里左右。

注 2：依据《2021 年度浙江省治理城市交通拥堵工作考核实施细则》，舟山主城区为定海、普陀两区及经

济技术开发区（产业集聚区等）。

注3：公共交通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。

4.5 发展策略

以“畅通交通”为总目标，以“增加设施供应、优化出行结构、调控交通需求、强化交通管理”为发展策略，按照七大行动、二十项任务多措并举持续开展舟山市中心城区交通拥堵治理工作。

1、增加设施供应

合理增加交通基础设施有效供给，提升交通系统承载能力，重点实施完善路网结构、增加停车供给、打造特色绿道网等行动任务。合理布局和优化城市路网结构，打造“沪甬甬跨海通道”对外交通主轴线、完善“一环四横六纵”骨架路网布局、畅通片区内部道路微循环，全面增强道路网络供给能力，提高城市网络通达性。着力强化停车泊位配备，鼓励社会资本进入公共停车设施建设市场，统筹各类停车场建设。依托山海本底资源，打造沿山、沿海、沿湾特色绿道系统，提升生活和旅游品质和体验感。

2、优化出行结构

不断优化城市交通出行结构，大力发展公共交通、步行和自行车交通等绿色出行方式，构建以绿色出行为主导的城市交通体系，重点实施提升公交品质、塑造慢行系统、锚固客运网络等行动任务。围绕“轨道上的长三角”目标，建设甬舟铁路，着力改善对外出行结构。持续推进“公交优先”发展战略，高水平建设“五型公交”，优化公交线网布局和站点设置，提高公共交通智能服务水平，加强公交运营保障，推动共享交通发展。加强非机动车、人行步道系统的规划建设，优化慢行出行环境，保障通行

空间的安全性和连续性。完善综合枢纽和旅游集散中心布局，锚固对外交通与城市内部交通客运网络，促进多种交通方式有机衔接、无缝换乘。

3、调控交通需求

合理优化城市功能布局，综合运用 TOD、出行需求引导、出行调控管制等手段，进一步缓解交通供需矛盾，重点实施强化规划引领、促进动静态交通平衡、降低小汽车使用强度等行动任务。加强规划对城市交通和治堵的引领作用，强化规划刚性约束，推动人口、产业、设施合理布局，减少低效出行需求。加强机动车增量和出行调控，引导车辆有序增长和合理使用，促进城市交通方式结构优化。积极推行公共交通或慢行交通出行，完善差别化停车收费政策，推动停车资源进一步有效配置和充分利用。综合采用经济杠杆和行政手段，逐步提高城市核心区小汽车使用成本，降低小汽车使用强度。

4、强化交通管理

精细交通组织管理，提升智慧化水平，倡导文明出行行为，全面提升路网运行效率，重点实施强化科技治堵、常态高压严管、深化文明出行等行动任务。完善运行指数、公交调度、停车和行车诱导、信号控制、违法监控等系统，提高科技治堵含量和对突发事件的协同响应处置能力。保持严管严治的常态化高压态势，加大严管路段、严管区交通执法强度，优化交通组织，重点加强对景区节假日交通运行的精细化管理。广泛开展文明交通宣传，积极倡导文明礼让出行行为，加快交通出行领域信用记录建设。

五、主要治堵行动措施

5.1 强化规划引领

1、加强顶层规划指导引领

加快编制完成《舟山市国土空间总体规划》等上位规划，强化规划刚性约束，推动人口、用地、产业、设施合理布局，推进产城融合发展，从顶层设计统筹平衡城市空间与交通出行需求，减少低效出行需求。注重城市空间战略下的交通控制，有效指导区域交通网络优化布局，实现城市和交通系统协调发展。坚持全市“一张图”，遵循“南居、北业、东游、西新、中秀”总体布局，统筹生产、生活、生态三大空间，提升宜居宜业宜游承载能力，构建枕山面海发展新格局。做大做强新城，进一步完善核心城区功能，强化集聚和辐射作用，提高人口承载能力，着力推进新城南部滨海区域和长屿岛、小干岛建设，有序推进勾山、甬东区块有机更新，建设“山城岛湾”相融的现代化新城；合理控制定海老城、沈家门老城开发强度，优化老城区公共服务设施布局，积极拓展城区发展空间，定海城区向盐仓、城东拓展，普陀城区向东港、城北发展；突出公共交通与城市用地的轴带关系，以TOD理念指导白泉高铁新城等城市新区发展。

2、推进专项规划全覆盖

在《舟山本岛综合交通体系规划》1+6体系等规划成果基础上，持续深入编制《舟山市综合交通枢纽规划》、《舟山市城市公共交通“十四五”实施计划》、《舟山市市政公用建设“十四五”规划》、《舟山市城市园林绿化发展“十四五”规划》等一

批治堵相关规划和政策文件，引领城市交通治堵工作。滚动编制年度治理城市交通拥堵工作白皮书，跟踪把握城市交通发展态势，制定年度实施计划，进一步提高交通拥堵治理的科学性、前瞻性和系统性。建立健全交通影响评价制度，强化城市重大建设项目交通影响评价，严格落实城市规划建设、交通运输、公安交管等部门联合审查和验收制度，重点监督出入口设计、停车配建、交通组织以及配套设施的落实和整改情况，从源头上减少对交通的影响。

5.2 完善路网结构

3、打造“沪甬甬跨海通道”对外交通主轴线

围绕“轨道上的长三角”目标，规划建设宁波至舟山铁路，扭转过度依赖公路运输不利局面，构建公路、铁路相对均衡发展的运输格局，促进对外联系交通结构重大变革，争取早日融入省域“1小时左右交通圈”。以“接沪、联甬、融入长三角”为目标，向西着力构建由甬舟高速、甬舟铁路、甬舟高速复线和宁波至舟山水陆联合通道构成的公铁水复合跨海通道，加快推进甬舟都市区基础设施互联互通，共同打造快速便捷的宁波舟山“一小时”通勤交通圈，支撑浙江省共同富裕示范区建设；向北加快宁波舟山港主通道续建步伐，确保舟岱大桥 2021 年建成通车，深入谋划沪舟公路、铁路通道，着力推进全方位接轨上海大都市圈，纵深融入长三角一体化发展核心区，打造长三角经济发展的重要增长极，适时启动青山大桥前期研究和建设准备工作，加快形成舟岱同城化发展“两翼齐飞”交通格局。依托“沪甬甬跨海通道”主轴线，积极融入区域大通道，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，着力构建“海陆统筹、双向开放”的现代化综合立体交通走廊，支撑国际国内双循环新格局，更好地发挥舟山在长三角门户枢纽功能。

4、优化骨架路网结构布局

基于带状组团城市空间和交通需求特征，加快完善中心城区“一环四横六纵”骨架路网布局，提升主干路网容量，塑造结构清晰、功能完好的干线路网系统，促进交通与空间协调融合发展。

“十四五”期间，规划建设甬东至朱家尖（东港）南部诸岛连岛工程，串联长峙、小干、鲁家峙、朱家尖，构建彰显岛海相拥的“海上花园城市环”；加强三组团主要通道建设，建设城市中部通道，疏解中心城区东西向交通压力，适时推进滨海大道甬东段建设，确保滨海大道全线贯通，升级改造新城大道，着力提升城市道路效率和品质；强化南北向通道联系，建设定海环城南路至白泉公路等南北向主干道路，构建港产城协调发展的路网格局。

专栏 1 中心城区骨架路网建设项目

1、一环

建成 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，加快启动 S308 舟山本岛环岛公路定海甬东至长峙大桥工程、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，沿港东路（海滨桥-港务码头）改造。

2、四横

城市中部通道、新城大道（富丽岛路-小干大桥接线道路）、滨海大道甬东段（预备类）、滨海大道新城提升改造工程（预备类）。

3、六纵

S308 舟山本岛环岛公路定海环城南路至白泉段改建工程、富丽岛路提升改造工程（新城大道-329 国道）、马岙至定海疏港公路工

程。

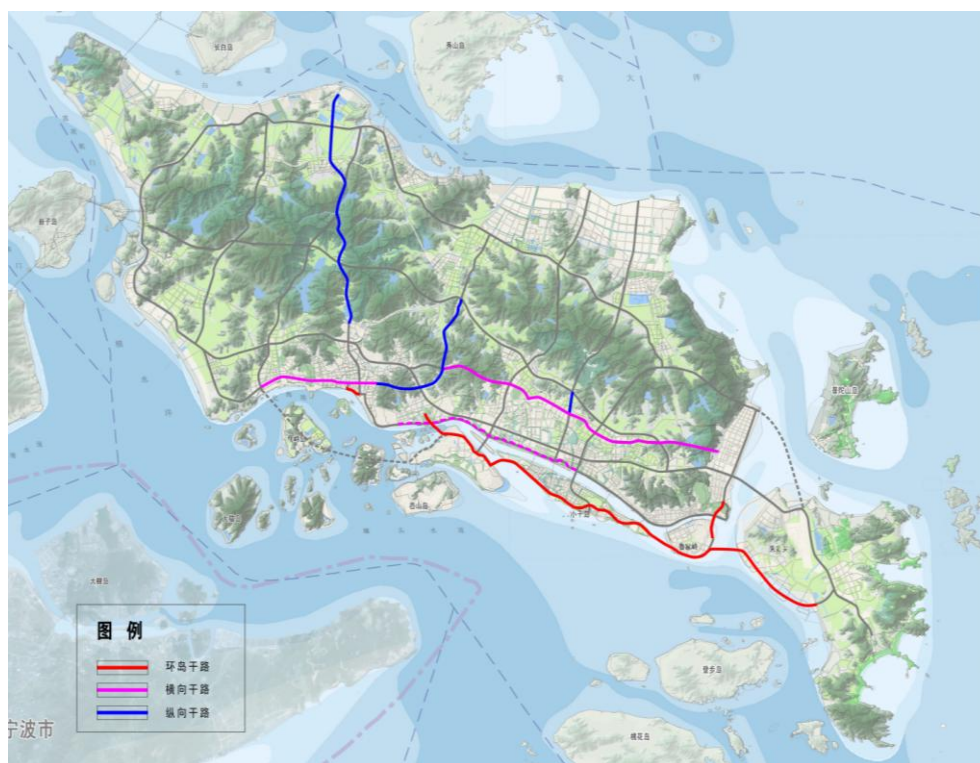


图 5-1 中心城区骨架道路建设项目规划图

5、畅通片区内部道路微循环

落实“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，完善中心城区路网级配，加大次干路、支路建设力度，提高支小路利用率，至“十四五”末，城市建成区平均道路网密度达到 8.5 公里 / 平方公里以上。结合旧城区有机更新、景观整治，着力提升道路品质，以提升道路功能、美化道路环境为出发点，推进沈家门城区道路白改黑，定海老城区、盐仓、东港一期、新城翁山等片区的道路提升改造；加快城市新建道路建设，结合区块开发配套完善小干岛、沈家门城西、普陀城北、海洋产业集聚区、普朱松帽尖等片区路网体系；着力打通一批断头路、拓宽瓶颈路，实现关键节点畅通，改善定海老城、沈家门老城、长峙岛、鲁家峙岛对外出行条件，提高城市路网的通达性，提升居民出行的便捷度和舒

适度。发挥道路微循环系统作用，科学设计各类交通流的通行，合理均衡城市道路交通负荷。

专栏 2 各组团区块城区道路建设项目

定海：新建原西门车站安置项目配套道路 0.23 公里；提升改造定海老城区、盐仓道路等 5 个项目 13.69 公里。

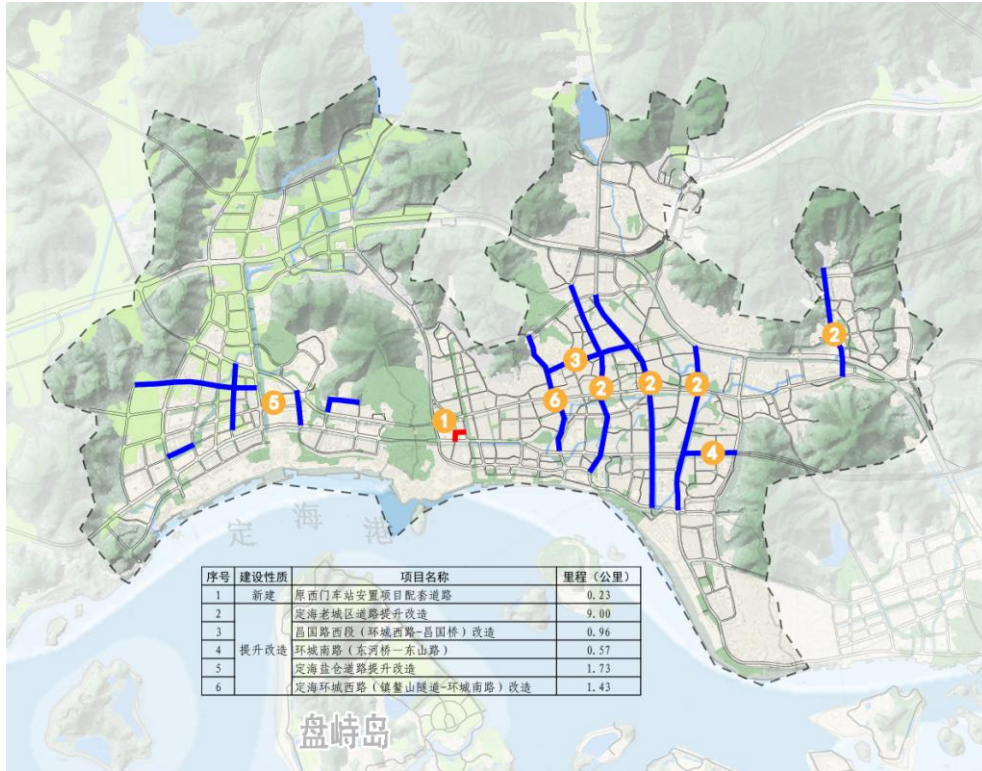


图 5-2 定海城区道路建设项目规划图

普陀：新建沈家门城西、普陀城北等 6 个项目 22.18 公里；提升改造东港一期等 3 个项目 14.77 公里，完成普陀城区道路白改黑 20 公里。



图 5-3 普陀城区道路建设项目规划图

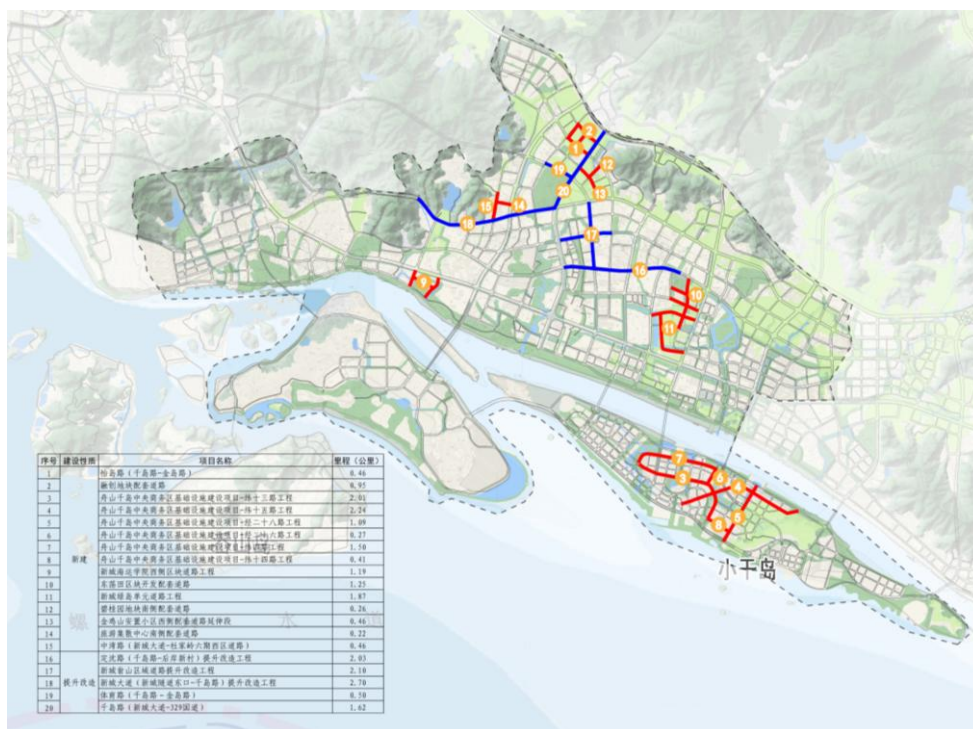


图 5-4 新城城区道路建设项目规划图

新城：新建千岛中央商务区基础设施等 15 个项目 14.64 公里；提升改造定沈路等 5 个项目 8.95 公里。

普朱：新建朱家尖松四路等 3 个项目 3.54 公里；提升改造庙箐线 1.6 公里。



图 5-5 朱家尖道路建设项目规划图

海洋产业集聚区：完成大成九路南段道路、钓梁经十三路、钓梁纬七道中段等新建道路 9.5 公里。



图 5-6 海洋产业集聚区道路建设项目规划图

6、挖掘拥堵节点交通潜力

持续推进“民选民评”堵点乱点治理行动，解决交通热点问题，每年整治堵点乱点和路面（路况）较差路段各不少于3处。充分运用大数据综合分析，对重点拥堵路口、路段及敏感区域进行专项排查，实施交通拥堵点段优化改造，落实精细化改造和管理措施，缓解道路的节点性拥堵，进一步提高路网通行效率和本质安全水平。科学优化学校、医院、商圈等重点区域的交通组织，依据交通流量变化规律和道路条件，综合采取单向交通、可变车道、潮汐车道等有效措施，缓解早晚高峰主干路及重要点段的交通拥堵；对海天大道-蟠洋山路、文化路-环城北路、青垒头路-弘生大道等重要拥堵节点进行改善，通过路口拓宽与渠化改造，增加车道、借道左转、非机动车前置等微创手段，提高节点通行能力。加快城乡结合部和城市出入口道路的统一规划、建设和改造，从严控制和规范普通国省道一级公路平面交叉。强化城市干支路网、快速路网和干线公路衔接转换，提升路网整体运行效率。

5.3 提升公交品质

高水平建设“畅通公交、智慧公交、绿色公交、平安公交、人文公交”，打造层次清晰、运作高效、服务优质、人民满意的公共交通系统，努力形成以公共交通为主体的城市出行服务体系。

7、落实公共交通高质量服务工程

(1) 优化完善公交网络布局。按照“线网分层、线路分级、注重可达、优先换乘”的原则，持续完善公交快线、干线、支线、城乡线分工组织的四级网络，中心城区线路网密度达到 $4\text{km}/\text{km}^2$ 以上。结合公交换乘站、公交枢纽站和公交快速通道，提高本岛

公交一次换乘通达率，二次换乘到达本岛任何地点。动态科学优化公交线网，不断提高公交线网的覆盖面，全面提升城市公交吸引力，力争 2025 年中心城区公共汽（电）车线路达到 150 条以上。在快速公交 1 号线基础上，进一步研究完善以舟山（白泉）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。

（2）加大早晚高峰运力投入。根据居住人口和就业岗位分布，配合公交专用道设置及交叉口公交优先设置，重点围绕社区、学校、医院、企业、机关单位等重点地段的公交班次，在早晚高峰适时增加公交运力投入，进一步缩短居民出行时间和换乘时间，降低拥挤程度，提高舒适度。新建区域及时弥补公共交通服务空白，塑造公共交通导向发展模式。

（3）发展特色公交辅助系统。响应乘客个性化、多样化出行需求，积极探索发展定制公交，开发运行舟山定制公交平台，按需开行就学、就医、通勤、旅游、高铁等定制专线，至 2025 年力争开行定制公交线路不少于 10 条。发展微循环特色公交服务，通过走街串巷型式，解决市民往来商贸集中地、产业集聚区、医院、学校和社区之间的出行问题。进一步完善规范互联网租赁自行车，加强与公共交通接驳换乘，引导和培育公共交通+自行车出行方式。到 2025 年，力争中心城区公共交通出行分担率（不含步行）达到 30%以上，乘客满意度达 95%以上。

8、打造绿色低碳公交运力体系

（1）推进清洁能源公交车辆更新投放。全面助力碳达峰、公交都市创建等行动，进一步优化公交车辆结构比例，逐步淘汰传统燃料公交车，优先配置清洁能源、新能源公交车。以“足量、

安全、舒适、环保”为目标，以海岛旅游公交为特色，建立层次化、特色化的公交车型更新计划，不断提升公交车辆新度系数，逐步提高与人口规模、城市和社会经济发展、运营线路特征相适应的公交车辆配备。到 2025 年，中心城区新增更新公交车辆 500 辆以上，总标台数达到 970 标台以上，万人公交车拥有率达到 12 标台以上，新能源和清洁能源公交车占比达到 90% 以上，其中主城区实现全覆盖。

（2）推进清洁能源公交辅助设施建设。积极推进城市综合供能站或充电站、加气站建设。结合公交停保场及枢纽站的新改建，同步推进公交充电桩配套建设，公交充电枪按照 1:3 的桩车比进行配置，满足新能源公交车充电需求。

9、提高公共交通优先服务能力

（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。“十四五”期间重点建设白泉高铁枢纽、新城洞岙枢纽站（兼停保场）、党校北停保场 3 处枢纽站/停保场，新建扩建盐仓、定海北、鸭蛋山、西码头、墩头、观音文化园南总门、普陀墩头码头 7 处首末站，结合旧城改造适时新建小洋岙、定海医院、草子坑 3 处首末站。

专栏 3 舟山中心城区公交场站建设计划

公交场站现状情况。中心城区目前主要在用公交场站 42 处，场站用地总面积约 17.6 公顷，但自有产权及政府调拨的场站仅有 9 处（用地面积合计 5.6 公顷），其余均为临时借用场地，站内设施简陋，车辆充电难、加气难、停保难的现象较为突出，严重制约新

能源车辆发展与公交日常运营。

公交场站“十四五”建设数量及规模。通过重点建设 13 处配套（含充电桩）完善的公交场站并将产权移交给公交公司，独立占地自有产权的公交场站面积将达到 15.8 公顷，即车均场站用地面积约 162 平方米/标台，达到国家标准要求。

（2）优化公共交通出行环境。进一步保障公共汽（电）车通行路权优先，坚持‘越堵越设’，通过在市区双向六车道道路上设立公交专用道、对有条件的两条双向四车道平行道路交通组织调整增设公交专用道等措施，推动城区公交专用道建设成网连片，提高公交服务水平。鼓励推行无公交专用道路公交信号优先和右转车道允许公交直行措施，提升公交运营效率。市区主要道路有条件的公交站点划定公交停靠区和公交车辆出站让行区。充分利用科技手段，加强对公交专用道的监管。到 2025 年，中心城区早晚高峰公共汽（电）车平均运营时速达到 20km/h、公共汽（电）车平均拥挤度小于 80%。

（3）加快港湾式公交站点和电子站牌建设。全面实现城市干道公交停靠站的港湾化，公共交通站点 300 米覆盖率达到 75% 以上。对具备条件的公交站点按照全市统一样式配建公交电子站牌，进一步扩大公交电子站牌覆盖率。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。

5.4 塑造慢行系统

10、打造特色绿道网

（1）建立“山-城-海”的绿道体系。充分挖掘舟山地域特

色，整合城市滨海资源，结合山体、公园、广场、体育文化教育等公共设施等，依托道路绿化、滨海绿化和防护绿化等线性绿地，有机串联城市公园绿地、文化、健身场所等休闲、开放空间，建立“山-城-海”绿道体系。加强海线环通，串联海滨公园、打开滨海空间建立连续性的环岛沿海绿道；强化山线锚固，加强登山步道建设，提升乡野绿道环境；推动城线提增，串联城市公园、绿地空间，联通山线与海线，提升道路绿化，助力海绵城市，带动城市微循环。“十四五”期间，新增绿道长度不少于 83 公里。

（2）完善绿道服务设施。根据不同绿道功能，因地制宜建立绿道附属设施，加强山线和城线的驿站、厕所、停车场等服务设施的建设。结合驿站建立 5 公里骑行圈，践行骑行友好城市理念。完善海线景观节点系统，拓展滨海空间，根据合理的服务半径建设滨海驿站，打造一站式休闲驿站，为市民和游客提供休闲健身和旅游观光的慢行载体，提升生活和旅游品质和体验感。

（3）深度挖掘舟山特色绿道文化。根据舟山市独有的自然环境特色、城市格局特色、重要的文化形象和精神象征，延续和发展舟山的城市特色，植入舟山特色品牌，打造网红打卡点，实现“一岛一天地，一屿一故事”的独具舟山特色的绿道文化和品牌。以“宗教文化”为纽带，联动“山、海、佛、城”，串连寺庙、古亭、道埠、村落、乡镇及其他人文遗迹，建设独具舟山文化特色的人文绿道。

专栏 4 特色绿道工程

环岛绿道工程。谋划舟山本岛、长峙岛、鲁家峙、朱家尖岛等重点岛屿的环岛绿道建设。

海线建设工程。重点继续推进省级绿道 3 号线舟山段建设工程。

定海区启动滨海绿道提升改造工程,谋划实施省级绿道3号线支线。普陀区完善东港至塘头滨海绿道。新城推进十六门海塘观海绿道和小干西塘、小干南通、小干北塘观海绿道。普朱启动普陀山金沙路游步道工程建设和福利门海塘观海绿道。

山线建设工程。本岛谋划朝圣古道建设,以“禅茶一味”和“今人寻古线”为故事品牌,依托现有古栈道,结合周边村落和产业,打造“文旅双修”的特色山线绿道。定海区积极推进五山绿道的建设,将建设成为与周边地形匹配、自然景观相融的线型开敞空间。新城谋划建设外环绿道和中环绿道建设。

城线建设工程。定海完成启动定马公路绿道和城北湿地公园绿道。普陀启动海莲路绿道、晨晖街绿道和普陀本岛中小流域舵岙河综合治理(二期)工程配套绿道。

11、充分保障慢行路权

(1) 科学分配路权改善慢行环境。加强城市非机动车专用道、人行道系统的规划建设,保障慢行通行空间的安全性和连续性。合理拓宽步行区域,按照道路等级和流量合理设置非机动车道宽度和形式,在机非干扰大的道路中设置必要的隔离实施,消除机非共板等不合理现象,严管路边违章停车,逐步清除路内不合理停车位,增设慢行导示系统,保障慢行交通独立路权。

(2) 加强行人过街设施建设。坚持立体与平面相结合的原则,科学设置行人过街设施,推广设置安全岛、行人驻足区等二次过街安全设施和行人过街信号灯,缩短单次过街距离,提供安全便捷过街条件。在人流密集的区域,结合周边建筑、公交车站、客运站等,探索城市立体交通发展模式,统筹规划建设千岛路、定沈路翁山区域等道路过街天桥、地下通道设施,形成连续、贯通的慢行连廊,减少行人交通、非机动车交通和机动车流的交叉

干扰，提高交通运行效率。

12、科学引导非机动车出行

(1) 推广公共自行车租赁服务。鼓励和规范互联网租赁自行车发展，按需合理设定互联网租赁自行车和公共自行车的投放规模和固定停放点位，推动公共自行车、互联网租赁自行车与公交、客运场站共同探索形成潮汐人群运力调配机制，构建便捷的半小时自行车体系，解决市民出行“最后一公里”出行需求。实施网络化监控管理，实时对租赁点车辆进行优化调度，规范通行停放秩序。深入贯彻落实市区一体化发展理念，推动公共自行车和共享单车运行体系的改革，实现“扩容增效、智能便捷”。

(2) 加强非机动车治理力度。严格按照国家标准，实行电动自行车产品目录管理制度和牌证管理制度，对无证驾驶、驾驶无牌无证超标车、违法载人、不按车道行驶、闯红灯等违法行为，加大电动车违法惩处力度。推动建设电动自行车集中停放场所、安全充电设施。开展联合执法，依法查处生产销售不合规电动自行车、低速电动车、老年代步车和伪造电动车牌证等违法违规行为，严厉打击生产、销售假冒伪劣电动自行车及配件等犯罪活动。

5.5 强化停车调控

13、合理增加停车供给

多措并举总体形成配建为主、公共为辅、鼓励挖潜、推动共享、产业扶持的发展方向。

(1) 新增公共停车泊位。新增或升级改造包括定海 D5 停车场、滨海大道（千岛路-体育路）市民中心停车场、普陀东港体育馆停车场等 10 个公共停车场，以缓解重点地区的停车供需

矛盾；继续推进老旧小区停车设施改造，利用小区闲置空间增加停车泊位。建议加大地下空间开发利用，鼓励利用校园操场、公园等地的地下空间建设停车场。

（2）优化停车配建指标。提升与优化建筑停车配建指标，保障停车配建标准作为强制性审核指标得到有效落实，鼓励建筑内部挖潜改造，引入立体停车设施，缓解周边停车矛盾。

（3）积极推动停车共享。倡导企事业单位、体育文化场所配建泊位等专用停车资源共享利用，推动单位内部停车场对外开放，推广分时停车、错时停车、分类停车等措施。加强对已建成停车设施挪用和占用的清理，提高现有停车设施利用效率。

（4）停车产业政策扶持。加大公共停车场建设的政策支持和扶持力度，加强停车场用地的规划控制，探索建立专项基金、简化审批流程、综合开发等多措并举，引导社会力量投资建设公共停车场，推进公共停车场产业发展。

14、促进动静态交通平衡

按照“供需统筹、以供定需”原则，不同区域采用差别化停车供给策略，合理配置停车资源。

（1）推行差别化停车收费。加强重点片区停车泊位总量控制，因地制宜优化路内泊位设置，按照“分区、分类、分时”原则推行差别化停车收费，以价格杠杆调节停车需求，提高周转率。调整停车收费结构。建立停车收费动态调节与定期更新机制，将收费价格与道路运行水平、停车设施使用、公共交通服务等挂钩。全面启动路内停车收费管理制度，区别高峰时段、拥堵路段和平峰时段、畅通路段的停车费收费标准，实行路内停车和路外停车

差异化停车收费，利用经济杠杆逐步引导路内停车向路外转移。

专栏5 停车收费“八高八低”原则

老城区高于外围区、城市核心区域高于非核心区域、道路高于非道路、干道高于支路、地面高于地下、白天高于夜间、长时间高于短时间、违停成本高于规范停车成本。

(2) 推动智慧停车建设。有序推进智慧停车系统建设，“十四五”期间实现中心城区智慧停车全覆盖。推进舟山市智慧停车管理服务总平台建设，同时有序接入社会化停车场，逐步实现智慧停车服务全域覆盖，提高识别、计时准确率，提升智慧停车运营效率。推动大型公共停车场实现ETC收费升级改造，进一步完善停车诱导系统，推进城市核心区三级停车诱导系统的建设，减少车辆无效绕行，提高停车系统整体效率。

专栏6 城市核心区三级停车诱导系统

一级诱导显示屏：设置在市区主要交通干线（核心区外围道路）上，发布多个停车场（库）的名称、位置、实际车位状态信息的显示装置，为进入核心区的车辆提供有效停车信息。

二级诱导显示屏：主要分布于核心区内部主要道路上，设置在停车场（库）周边区域的街道两旁，发布停车场（库）的名称、行驶路线、实际车位状态信息的显示装置，可同时发布多个停车场的有效信息。

三级诱导显示屏：主要设置于停车场出入口附近的合理位置，指明该停车场的入口位置和泊位信息。

(3) 严格违规停车管理。严格路内停车管理，大幅降低道路违停车辆数量。配强执法工作人员，完善执法专业装备，适当增加道路清障专项作业车辆，加强对违法停放车辆的拖离和处罚力度。加强对占道经营、占位经营的管控，执行好道路开挖施工

等协调机制，严格规范审批。

5.6 疏解旅游交通

15、锚固客运网络

围绕白泉、普朱区域等重点交通集散地，完善综合枢纽布局，促进公、铁、机、水、慢行交通等多种交通方式有机衔接、无缝换乘，以枢纽锚固城市内外交通客运网络，提升系统运行整体效率。围绕高铁发展主线，本岛重点建设甬舟铁路舟山站、马岙站，发挥枢纽的集聚功能，引导片区高起点、高标准的城市功能配置，形成城市新增长点 and 活力区。围绕水路客运发展主线，统筹区域设施协同发展，规划建设普陀莲花洋客运码头、宁波北仑峙头客运站场、普陀东港（半升洞）客运站场、普陀朱家尖西岙旅游交通集散中心水上客运枢纽，形成对接普朱区域水上旅游交通多通道格局，缓解蜈蚣峙客运中心客流过度集中压力。

16、促进内外循环

加强节假日旅游旺季高速公路疏堵工作，加快甬舟高速复线建设步伐，结合主要汇流点、收费站车流量及交通运行情况，完善分级响应管控机制，及时高效、规范有序地开展交通管控和应急处置工作。推进旅游循环通道建设，提高旅游车辆通达景区的便捷性，减少对于城市交通的干扰。加快建成 S308 东港至鲁家峙海底隧道，规划建设 S313 朱家尖海底隧道，尽早打通朱家尖岛对外第二通道，构建本岛-朱家尖-鲁家峙“三岛交通环线”。优化松冒尖、长乔海洋科技馆等片区停车场功能布局，完善片区与 G329 联系路网以及停车诱导系统，完善观音法界等景区旅游公交线路及配套设施，建立旅游高峰预警机制，精细化旅游车辆

交通组织应对方案，疏通旅游旺季片区内循环。

5.7 精细交通管理

17、强化数字治堵

搭建“1+6+N”交通数字化改革总体应用架构，谋划和打造一批高质量的交通治堵数字化场景，全面提升数字治堵智慧决策、高效管理和精准服务能力。

（1）加快交通数字化改革。全面应用省市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，建设舟山交通出行服务平台，夯实基础系统和行业数据，为交通数字化改革提供全面支撑。完善道路运输多跨协同服务应用场景，深化“浙里畅行”出行服务应用，形成功能齐全、体系成熟的交通出行信息服务通道；提升客运场站等交通公共场所数字化服务，着力增强公众智慧出行服务体验。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”。

（2）提升交通智慧管理水平。充分利用物联网、大数据、云计算、人工智能等信息技术，建立健全道路交通感知、预警、拥堵和事件实时报警、研判等体系，形成对交通事件的快速发现、反应和处置机制。加强交通管理指挥中心基础建设，强化执法管理数据分析应用能力，构建“情、指、勤、督”四位一体勤务体系。以公众服务为导向，继续推进城市交通数据开放，提高数据开放质量。深化城市交通运行指数系统的分类应用，推进指数系统应用于治堵政策的制定与后评估。提升城市交通控制水平，优

化交通控制设施和系统，试点东港区域红绿灯区域自适应技术应用，促进道路拥堵“治理”向“智理”转变。

（3）打造智慧公交系统。完善舟山公交数据大脑平台，支撑政府“数据说话、高效务实”、企业“自主调度、动态排班”、出行信息“丰富多样、实施更新”，形成常态化、动态化、高效化、闭环化的监管、决策及管理模式，为舟山公共交通发展提供核心科技支撑。打造面向乘客的“舟山公交 2.0” APP，提供公交线路站点、公交车辆当前位置、出行引导、智能公交、定制公交等服务，引导乘客合理选择出行线路和车辆，缩短等待时间，提升出行体验。

（4）加快构建非现场安全应急指挥平台。以易拥堵路段、事故多发路段、人流密集站场等为重点，完善信息感知节点，强化突发事件、重特大事故应急指挥及日常管理。加快构建省、市、县（区）三级互联互通、高效响应的安全应急平台，提高对突发事件的协同响应处置能力，促进应急指挥智能化、应急处置高效化。大力推进可执行、可量化、可追溯的数字化监管应用建设，实施精准高效的非现场监管，提升科学监管和预判能力。

18、降低小汽车使用强度

综合采用经济杠杆和行政手段，逐步提高城市核心区小汽车使用成本，降低小汽车使用强度，持续优化城市交通出行结构。严控城市核心区出行车位配建标准和规模，持续开展城市道路停车位设置情况评估，合理清退交通拥堵区域的路内停车泊位。按照“总量控制、科学投放”原则，合理制定和控制中心城区每年小汽车增量指标额度，试点推行节假日景区小汽车预约通行制，

科学有序引导小汽车使用强度。探索建立绿色出行奖励制度，通过碳积分平台，实现公交津贴、景区预约、电影票、餐饮票等利益兑换，建立小汽车出行与绿色出行的反馈循环机制，引导市民出行向绿色交通方式转移。

19、常态高压严管

(1) 创建交通治堵执法新模式。在机动车有序管理的基础上，进一步加强对“人、车、路”各类交通要素的风险隐患治理，加强非机动车、步行秩序管理和电子化执法，提高交通参与者交通文明和规则意识。基于大数据应用，发展“一体化+智慧执法+信用监管”交通治堵新模式，推进交通治理体系和治理能力现代化，增强交通治堵执法权威和公信力。

(2) 加大交通管理力度。强化对中心城区主要交叉口、事故多发路段（交叉口）电子监管，“十四五”期间对新桥路与畚金路、西山路与尾山路、海华路与麒麟街等交叉口增设灯控管制及电子警察系统，对宋都区块北侧和平路等路段增设违停抓拍系统，进一步规范道路交通秩序，切实提高生命安全本质，确保道路交通安全、有序、畅通。

(3) 强化长效常态严管机制。推进治堵执法队伍革命化、正规化、专业化、职业化，建立灵活布警、快速反应、动态查控的用警机制。提高交警上路率，加大交通违法行为查处力度，建立交通违法举报奖励机制，结合“信用舟山”、“舟山广电”等平台加大交通违法曝光力度，保持严管严治的常态化高压态势。加大严管路段、严管区交通执法强度，巩固治堵重点道路整治成果。

20、深化文明出行

(1) 加大新闻和社会宣传力度。充分利用车载广播、电视、微博、公众号等传播媒体，积极倡导文明出行，合理引导公众预期，不断推进宣传手段、活动形式和服务方式创新，对城市交通拥堵治理工作进行立体化、全方位、针对性宣传。

(2) 积极开展主题教育活动。围绕“文明交通”、“绿色出行”等理念，结合文明城市创建和舟山特色海洋文化，组织开展丰富多样的特色主题教育活动，不断增强公众对绿色出行的认同感，提高群众对城市交通拥堵治理工作的关心度、支持度和参与度。

(3) 提高市民治堵工作参与度。完善志愿服务工作机制，充分发挥企业、社团、公益组织等的作用，开展交通文明体验活动和志愿服务，引导维护城市道路交通秩序。加快推动城市交通信用信息共享和应用，鼓励公众参与，建立完善举报奖励制度，建立实施交通违法行为公众监督采信机制。畅通反映渠道，建立健全交通拥堵点反映和投诉机制。

六、保障措施

1、加强组织领导

建立健全党委领导、政府负责、部门协同、社会参与、法治保障的城市交通拥堵治理机制。各级各部门要明确工作职责与权限，强化各级分工协作和部门协调配合，统筹规划、建设、管理三大环节。特别是市各牵头部门要按照规划要求，指导各地细化落实各项措施，形成整体工作合力。市领导小组办公室要发挥统筹协调作用，建立定期会商和专题协商制度，全力抓好城市交通拥堵治理“七大行动、二十项任务”的实施推进，确保规划主要目标和任务顺利实现。

2、加强要素保障

城市交通拥堵治理牵头单位要主动协调对接国土空间规划，做好土地存量和挖潜，保障重大项目和基础设施建设用地的需求，为城市交通拥堵治理各项目工程预留足够空间。市、县（区）政府、功能区管委会要建立健全资金保障机制，满足城市交通拥堵治理人、财、物的刚性需求；要加大交通科技信息力量上的财政投入力度，为大数据平台建设和维护管理提供保障，并设立专项奖励资金，鼓励智能交通领域的创新发展；要积极引入科技信息技术类相关优秀人才，为缓解交通拥堵提供人才和技术保障。

3、加强督查考评

加强规划监测预警，完善规划评估调整与动态维护机制，强化规划实施执法督查。充分利用智能交通系统、互联网企业的监测数据和委托第三方抽样测评，跟踪监测规划中确定的各项指标

和任务的实现进度。加强体检，对城市交通拥堵治理实施推进情况加强检查督导，对拥堵治理实际效果进行科学客观动态的综合考评，评价结果作为综合考核的参考依据，确保各项任务不折不扣落实，实现规划编制、审批、实施、监督全过程管理。

4、营造良好氛围

通过政府购买服务方式，为开展城市交通拥堵治理、城市交通组织优化、乱点堵点科学治理等提供社会化专业服务。加强舆论引导，创新宣传方式，营造有利于城市交通拥堵治理的良好氛围。建立市民参与机制，畅通参与渠道，聘请专家咨询和市民察访，建立健全第三方评估机制，鼓励社会团体和民众对规划实施进行监督，落实城市交通拥堵治理对策社会公示和新闻发布制度，增强社会各方的认同感和积极性，汇聚形成推动城市交通拥堵治理的强大合力。

附表：“十四五”交通治堵项目汇总表

序号	七大治堵 行动措施	二十项治堵 专项任务	百余个治堵建设项目	所属 区域			
1	一、强化规 划引领	(一)加强顶层 规划指导引领	编制完成《舟山市国土空间总体规划》	市本级			
2		(二)推进专项 规划全覆盖	编制完成《舟山市综合交通枢纽规划》	市本级			
3			编制完成《舟山市城市公共交通“十四五”实施计划》				
4			编制完成《舟山市市政公用建设“十四五”规划》				
5			编制完成《舟山市城市园林绿化发展“十四五”规划》				
6			滚动编制年度治理城市交通拥堵工作白皮书				
7	二、完善路 网结构	(三)打造“沪 甬跨海通道” 对外交通主轴 线	新建甬舟铁路	市本级			
8			续建宁波舟山港主通道				
9			新建甬舟高速公路复线金塘至大沙段				
10		(四)优化骨架 路网结构布局		续建 S308 舟山本岛环岛公路普陀鲁家峙至东港公路工程	市本级		
11				新建 S308 舟山本岛环岛公路定海甬东至长峙大桥工程			
12				新建 S308 舟山本岛环岛公路定海环城南路至白泉段改建工程			
13				续建 S308 舟山本岛环岛公路小干至长峙通道			
14				新建 S308 舟山本岛环岛公路小干至鲁家峙公路			
15				新建 S313 普陀至宁海公路鲁家峙至朱家尖公路			
16				新建城市中部通道			
17				续建马岙至定海疏港公路工程	定海区		
18				沿港东路(海滨桥-港务码头)改造	新城 管委会		
19				富丽岛路提升改造工程(新城大道-329国道)			
20				续建新城大道(富丽岛路-小干大桥接线道路)			
21				(五)畅通片区 内部道路微循 环		新建原西门车站安置项目配套道路	定海区
22						定海老城区道路提升改造,完成双拥路、东河路、人民路、环城东路等道路提升改造	
23						昌国路西段(环城西路-昌国桥)改造	
24						环城南路(东河桥-东山路)改造	
25						定海盐仓道路提升改造,完成盐仓庄家湾配套道路、海龙三支路道路工程、盐纬四路、盐经四路、盐纬七路(边防配套)道路工程等道路提升改造	
26	定海环城西路(镇鳌山隧道-环城南路)改造						
27	新建东港二期市政基础设施建设工程	普陀区					
28	新建东港至塘头滨海道路工程						
29	新建沈家门城西片区市政路网建设项目,新驰路南段,海天大道南侧次干道(夏新段),改建小蒲湾和长地片区块现有道路,新建泰莱地块配套道路,新建校场西区块北侧配套道路,蒲东路,定沈路延伸段,平渔路延伸段一期,兴海路新建一期,饭						

“十四五”交通治堵项目汇总表

序号	七大治堵 行动措施	二十项治堵 专项任务	百余个治堵建设项目	所属 区域	
			蒸山区块新建道路,小千大桥商务区一期路网,蒲东路提升改造	普陀区	
30			新建兴普大道南侧城市次干道		
31			新建城北基础设施建设项目,含城北支八路,兴北东西段、东段、次一路、主四路、主四路延伸段、硃湾塘路、小学南路、中段路		
32			新建沈家门海洋渔业局西侧道路(江湾地块东侧)建设工程		
33			东港一期市政道路提升改造		
34			东塘线市政道路改造工程		
35			普陀城区道路白改黑及雨污水管分流,包括东港和沈家门城区海莲路、海珠路、兴建路、东河路、滨港路等		
36			沈家门兴建路改造二期工程		
37			新建怡岛路(千岛路-金岛路)		
38			新建融创地块配套道路		
39			新建舟山千岛中央商务区基础设施建设项目-纬十三路工程		
40			新建舟山千岛中央商务区基础设施建设项目-纬十五路工程		
41			新建舟山千岛中央商务区基础设施建设项目-经二十八路工程		
42			新建舟山千岛中央商务区基础设施建设项目-经二十六路工程		
43			新建舟山千岛中央商务区基础设施建设项目-纬四路工程		
44			新建舟山千岛中央商务区基础设施建设项目-纬十四路工程		
45			新建新城海运学院西侧区块道路工程,含高云路延伸段、规划一路、规划二路		
46			新建东荡田区块开发配套道路		
47			新建新城绿岛单元道路工程,含纬二路、经三路、经一路-纬四路		
48			新建碧桂园地块南侧配套道路		
49			新建金鸡山安置小区西侧配套道路延伸段		
50			新建旅游集散中心南侧配套道路		
51			新建中湾路(新城大道-杜家岭六期西区道路)		
52			定沈路(千岛路-后岸新村)提升改造工程,包括道路品质提升,新建位于定沈路人行天桥一座,下穿通道一座等		
53			新城翁山区域道路提升改造工程,包括体育路(定沈路-新城大道)、翁山路(千岛路-怡岛路)		
54			新城大道(新城隧道东口-千岛路)提升改造工程		
55			体育路(千岛路-金岛路)改造		
56			千岛路(新城大道-329国道)改造		
57			新建朱家尖凤凰城三四期地块规划1路工程(暂定名)		普朱 管委会
58			新建朱家尖凤凰城三四期地块规划2路工程(暂定名)		
59			新建朱家尖松四路道路工程		

“十四五”交通治堵项目汇总表

序号	七大治堵 行动措施	二十项治堵 专项任务	百余个治堵建设项目	所属 区域	
60			朱家尖庙笕线道路提升改造工程（暂定名）	海洋产 业集聚 区	
61			新建海洋产业集聚区道路建设，完成大成九路南段道路、钓梁经十三路、钓梁纬七道中段等道路建设		
62		（六）挖掘拥堵 节点交通潜力	实施路段交通基础设施提升，包括文化路（海院北路-海院路）	定海区	
63			实施交叉路口交通基础设施提升，包括海天大道与蟠洋山路路口、文化路与环城北路路口、青垒头路与弘生大道路口		
64		三、提升公 交品质	（七）落实公共 交通高质量服 务工程	开行定制公交线路不少于 10 条	市本级
65			（八）打造绿色 低碳公交运力 体系	新增公交车辆 32 标台、更新公交 468 标台，共计 500 标台	市本级
66	结合公交停车场及枢纽站的新改建，建设党校北停车场、观音文化园南总门首末站、东港 BRT 站、西码头首末站、港务码头首末站、甬东停车场、西岙旅游交通集散中心客运站首末站、党校北停车场、盐仓公交首末站、鸭蛋山首末站、新城洞岙枢纽站、定海北首末站、白泉枢纽高铁枢纽 13 个电动公交车充电站点、158 个充电桩			各区、 管委会	
	67			（九）提高公共 交通优先服务 能力	建设白泉高铁枢纽（兼停车场）、新城洞岙枢纽站（兼停车场）、党校北停车场 3 处公交枢纽站/停车场，新建扩建盐仓、定海北、鸭蛋山、西码头、西岙旅游交通集散中心客运站、观音文化园南总门、普陀墩头码头 7 处公交首末站，结合旧城改造适时新建小洋岙、定海医院、草子坑 3 处公交首末站
68			建设主城区 10 米亭站点 150 个、次城区 8 米亭站点 50 个，共计 200 个电子站亭（牌）	市本级	
69	四、塑造慢 行系统	（十）打造特色 绿道网	定海五山绿道（长岗山段、雷鼓山段、海山段、竹山段）	定海区	
70			定马公路绿道		
71			城北湿地公园绿道		
72			普陀海莲路绿道项目	普陀区	
73			晨晖街绿道项目		
74			东港至塘头滨海绿道		
75			普陀本岛中小流域舵岙河综合治理（二期）工程配套绿道		
76			建设普陀中央山体公园绿道体系	新城 管委会	
77			十六门甬东海塘观海绿道		
78			小干西塘、小干南塘、小干北塘绿道	普朱 管委会	
79		普陀山金沙路游步道			
80		福利门海塘观海绿道	新城 管委会		
81	（十一）充分保 障慢行路权	建设千岛路地下交通工程			

“十四五”交通治堵项目汇总表

序号	七大治堵 行动措施	二十项治堵 专项任务	百余个治堵建设项目	所属 区域
82			完善海天大道与东皋路路口行人安全过街设施	定海区
83			新桥路部分路段增设非机动车道，实行机非分离	
84		(十二)科学引导非机动车出行	改革和完善舟山本岛公共自行车体系，规范互联网自行车运行管理	市本级
85		五、强化停车调控	(十三)合理增加停车供给	定海新建 D5 停车场、定海公交东站停车场、城西停车场等工程
86	东港新建东港体育馆停车场、公交首末站南面停车场、保利大剧院北面停车场、东塘公园停车场、普陀天地东面滨海广场等工程			普陀区
87	半升洞智能停车库项目，总停车位 242 个			
88	建设滨海大道（千岛路-体育路）市民中心停车场工程，新建停车位约 731 个			新城管委会
89	(十四)促进动静态交通平衡		搭建舟山市智慧停车平台系统	市本级
90			建设普陀区智慧停车系统，含硬件设备安装、停车场改造，建设 1900 个泊车位	普陀区
91	六、疏解旅游交通	(十五)锚固客运网络	新建宁波北仑屿头客运站场工程	市本级
92			新建甬舟铁路舟山站	
93			新建甬舟铁路马岙站	
94		(十六)促进内外循环	新建普陀朱家尖西岙旅游交通集散中心	普陀区
95			新建普陀东港（半升洞）客运站场及城市广场	
96			新建普陀莲花洋客运码头工程	
97	七、精细交通管理	(十七)强化科技治堵	开展东港区域红绿灯区域自适应技术试点应用	普陀区
98			搭建舟山公交数据大脑平台	市本级
99		(十八)降低小汽车使用强度	建设舟山交通出行服务平台	
100		(十九)常态高压严管	新桥路与畚金路路口、海天大道汽车连路口、气象台路与文化路路口、西山路与尾山路路口、西山路与解放西路路口、东皋路与海院北路路口和东皋路与定北线路口、和平路与和横河路路口、海华路与麒麟街路口、海华路与文康街路口、海华路与兴港大道路口等 10 个路口增设信号灯及电子警察系统	定海区 普陀区
101			宋都区块北侧路段（和平路）、新桥路与檀枫路（老二中）交叉口南侧路段增设违停抓拍设备	定海区
102		(二十)深化文明出行	每年开展不少于一次的绿色出行宣传活动	市本级
103			每年举办不少于一次的绿色出行实践活动	
104			开展公交司机节能减排、安全驾驶培训或大比武	
105			开展公共交通服务提升与文明出行宣传	
106	每年开展不少于一次的相关主题的道路交通安全整治活动			