附件24

天津市滨海新区基础设施高质量

发展“十四五”规划

“十四五”时期，我国基础设施发展从以规模扩张为主的阶段转向以提高质量为主的阶段，加大基础设施投资建设力度是拉动经济发展的重要抓手。党中央明确指出，加快推进国家规划已明确的重大工程和基础设施建设，加快5G网络、数据中心等新型基础设施建设进度。随着“一带一路”建设取得新进展，京津冀城市群建设向纵深发展新格局，以及落实“双城”发展布局，推进“二次创业”，实现新时代高质量发展，加快建设生态、智慧、港产城融合的宜居宜业美丽滨海新城的发展目标，对滨海新区建设更加高效、安全、可靠、绿色、智能、舒适的基础设施体系提出更高的要求。

为加快推进新时代基础设施高质量发展，落实“双城”发展布局，全面建设生态、智慧、港产城融合的宜居宜业美丽滨海新城，制定《天津市滨海新区基础设施高质量发展“十四五”规划》。本规划主要阐述滨海新区“十四五”时期基础设施发展形势、发展目标及发展重点任务，是滨海新区“十四五”时期进一步构建完善基础设施体系的行动指引。

一、发展基础

“十三五”时期，滨海新区围绕建设生态、智慧、港产城融合的宜居宜业美丽滨海新城目标，贯彻落实创新、协调、绿色、开放共享的发展理念，初步建成安全便捷、畅通高效、绿色智能的现代综合交通、能源、水利基础设施，为滨海新区经济社会发展提供了有力支撑。

（一）发展现状

**北方国际航运核心区建设持续推进。**集装箱吞吐量由“十三五”初的1450万标准箱增加至1835万标准箱，增幅达26%，占津冀港口群集装箱总量的80%；出入境旅客72.6万人次，较“十三五”初增加70%。港口承载能力进一步提升，建成南疆港区27号通用码头工程、中国石化天津液化天然气（LNG）码头项目、天津港高沙岭港区新兴建材产业基地通用码头一期工程等9个码头工程，万吨级码头泊位达到123个；建成高沙岭港区10万吨级航道一期工程、大港港区10万吨级航道工程等。2020年末，港口现有泊位数178个，码头最大等级为30万吨级，码头岸线长达40公里，港口通过能力4.9亿吨。港口服务辐射范围不断扩大，成功开发7条外贸新航线，增加环渤海运力至11条，集装箱航线总数达到130条以上，通达200多个国家和地区、500多个港口，建成内陆营销中心105个。在3条陆桥运输通道基础上，新开天津至白俄罗斯、莫斯科集装箱专列，打造天津港至乌兰察布、河北武安、山西阳泉的三条铁路钟摆式运输线路。

**滨海机场运输规模不断扩大。**区域航空枢纽功能进一步增强，开通客运航线270条，通航城市159个，较“十三五”初分别增加48%、38%，初步建立国内干支结合、国际主要通航东北亚、东南亚及欧洲的客运航线网络；累计建成异地城市候机楼30座；货运通航城市25个，执行货运航线27条。2019年底旅客吞吐量2381万人次，较“十三五”初增加30%，增幅居全国前列；2019年底货邮吞吐量22.6万吨，居全国第16名；2020年受疫情影响，吞吐量为1328万人次。航空物流中心建设加快推进，建立大通关基地一期、中外运二期、顺丰电商产业园等，吸引海航现代物流集团、联邦快递等快递物流企业落户。

**京津冀协同服务能力大幅提升。**铁路客货运服务能力稳步提升，“十三五”期间启动京滨城际铁路建设，津秦、京滨动车所、滨海西站综合交通枢纽工程稳步推进，目前新区已有高速（城际）总里程62.2km，普速客运铁路总里程62.5km。铁路运营服务能力大幅提高，京津城际与北京、天津中心城区实现“公交化”运营，滨海站至北京南站实现半小时对开；铁路旅客到发总量由“十三五”初的1.4万人次增加至2.0万人次，增幅40%以上。货运铁路建设成绩突出，大北环铁路、西南环线、进港三线、新港北铁路集装箱中心站等建成并投入运营，建成南港铁路、货运铁路（不含专用线）里程达到264.2km，基本实现“北进北出、南进南出”的货运铁路布局。

**规划高速公路网络基本形成。**“十三五”期间，建成宁静高速、绕城高速、滨保高速等，滨石高速正在加快建设，新区规划高速公路（含在建）已实施80%以上，高速公路网密度达到17km/100km2，居全国首位。初步形成以绕城高速为起点，向北3条（沿海、唐津、塘承）、向西4条（京津、京津塘、津晋、津石）、向南2条（荣乌、沿海）的格局。普通干线公路能力得到提升，启动津岐公路、工农大道拓宽、津汉公路改造等项目，对外公路瓶颈正逐步消失。截至2020年底，新区干线公路总里程1900km，公路网密度0.85km/km2。

**城市交通承载力进一步提升。**核心建成区路网初具规模。滨城核心建成区道路总长度约为292km，路网密度达到6.4km/km2。城市道路网络持续完善，双城之间规划8条通道实现7条；滨海核心区向北与生态城、汉沽方向规划4条通道全部建成；滨海核心区向南与大港城区及大港油田方向规划4条通道实现3条。骨架道路持续完善，实施北海路南延、世纪大道东延、中央大道南延、闸南路南延、珠江道西延等道路工程，新区骨架道路进一步完善。跨铁路通道逐步打通，北海路地道建成通车，闸南路跨南疆铁路桥、二大街跨京山铁路桥、洞庭路地道加快建设。道路微循环系统得到完善，实施完成中塘路地道、紫云环道工程、京山南道西延工程、莱茵北道（车站北路-曲径路）、贵州路北延（扬州道-福州道）、育贤街与学府路打通工程、永明路东延东段等7项工程完工通车，完善交通微循环系统，打通支路，优化了局部拥堵节点。

**公共交通体系加快发展。**“十三五”期间全面启动新一轮轨道建设，B1线、Z4线一期、Z2线推动前期工作，公交服务能力进一步提升，设施供给能力稳步提升，“十三五”期间，公交线路由110条增加至121条，车辆由1726辆增加至1914辆，场站由29万平米增加至32万平米。服务水平得到明显改善，500m人口覆盖率由“十三五”初的64%提高至76%，服务水平大幅提升。常规公交作用进一步增加。新区常规公交日均客流由“十三五”初的41.8万人次增加到45万人次，约提升了7.6个百分点。现状新区居民常规公交出行占比8.0%，与“十三五”初基本持平。

**表1十四五期间轨道建设项目**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **名称** | **起终点** | **长度** | **站点数** |
| B1 | 欣嘉园-新城四站 | 31.3km | 22座 |
| Z4 | 汉蔡路-新城五站 | 42.4km | 23座 |
| Z2 | 金钟河大街-北塘 | 52.8km | 17座 |

**“智慧交通”系统逐步完善。**新区正在稳步实现“交通数据一网传输、交通数据一库存储、交通资源一图管理、交通态势一屏掌控、交通信息一站服务”。针对滨海新区内456处交通信号灯进行配时优化，通过对调优区域主干道进行全时段的车流特点分析及拥堵问题采集，以系统化思维，借助大数据、人工智能等现代信息技术，建设更智能的信号控制系统和中心调优平台系统。

**能源供应保障能力显著提升。**新区大力推进能源供给侧结构性改革，天然气生产能力有较大提升；北疆电厂二期、南疆热电厂建成投产，电源装机总容量达到764.1万千瓦，发电量达到新区全社会用电量的1.8倍，作为我国重要LNG接收中心，已投运LNG接收站2座，已建成接收能力820万吨/年。能源输配网络建设稳步推进，互联互通互济的能源设施集成优势加速形成，为能源安全稳定供应保驾护航。滨海新区2019年可再生能源装机总容量约120万千瓦，占全市可再生能源装机总量的58.97%。

**生态环境品质持续提升。**滨海新区地处海河流域下游，境内自然河流与人工河道纵横交织，水系较为发达，境内河道总长约188.33公里，各河道除具有行洪功能外，还兼有排涝或蓄水、景观等功能。污水处理基础设施建设及改造成效显著，老旧小区供水管网改造工程改造户数8030户，雨污分流管道敷设28.897公里，完成26座污水处理厂提标改造，新建南港工业区应急污水处理厂，截至目前，滨海新区城镇污水集中处理率达到95%。基本消除建成区黑臭水体，黑臭水体消除比例达到100%。

（二）存在问题

**海空两港辐射力不强，功能有待提升。**港口优势突出，但区域带动能力减弱，航运服务水平有待提升。京津冀作为天津港的直接腹地，国内生产总值占全国总量的10.0%，而天津港集装箱吞吐量只占全国港口吞吐量的6.7%，与腹地经济发展水平不相称。2019年，港口货物吞吐量为4.92亿吨，全国排名第7位，由北方第一大港沦为北方第三大港。港航服务发展滞后，高端港航服务薄弱。航空运输规模小，难以发挥规模效应，2019年旅客吞吐量2380万人次，排在第19名，为4个直辖市中排名最低，与天津城市定位不符；货邮吞吐量22.6万吨，不足京津冀区域总量的1/10，难以支撑我国国际航空物流中心的定位。集散交通等配套设施不完善，进出机场不便捷。对内进出机场客货运通道出行不畅，周边辐射不足。

**表2 2020年全国港口集装箱吞吐量前六排名**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **排序** | **港名** | **2020年（万标箱）** | **比增（%）** |
| 1 | 上海 | 4350 | 0.4 |
| 2 | 宁波舟山 | 2872 | 4.3 |
| 3 | 深圳 | 2655 | 3.0 |
| 4 | 广州 | 2317 | 1.5 |
| 5 | 青岛 | 2201 | 4.7 |
| 6 | 天津 | 1835 | 6.1 |

**货运交通组织不畅，网络亟待健全。**现状疏港交通瓶颈问题较为突出，南北向海滨高速多功能重叠，压力较大，现状饱和度超过1，拥堵时有发生，高峰期尤为明显；同时，随着四号路、第九大街及泰达大街陆续限货，北部港区对外横向疏港通道仅剩京津高速。现状集疏运体系东西向内外衔接不畅，北部港区多通道合一进港，可靠性低，并且已基本饱和，现有集疏运体系已经无法支撑港口吞吐量逐渐增长的需求。

**道路设施承载力不高，潜能有待挖掘。**双城北部联系能力不足，核心区与生态城交通拥堵状况突出，新区北侧缺乏通往中心城区的快速客运通道，现状需经滨海核心区转换，北部通道交通压力较大。高快速路节点不通。道路网存在瓶颈节点，高快速路节点不通、干支路衔接不顺、建成区内存在断头路，影响路网整体效能发挥。干支衔接点不顺，部分断头路不接。滨海主城区内存在大量断头路、瓶颈路，制约道路功能发挥。核心区空间分割严重，网络系统性差，影响“滨城”集聚发展。跨河跨铁路通道不足，跨开发区通道不畅，存在拼贴痕迹，影响“滨城”集聚发展。河流、铁路对城市切割严重，滨海核心区现状跨河通道间距4km，远大于中心城区（1.5km），跨河通道不足，致使跨河通道时常拥堵。

**公共交通服务水平不高，结构有待优化。**轨道周边用地开发强度不高，难以支撑未来轨道客流，现状津滨轻轨区间出行时间长，线路接驳系统有待优化。胡家园站的公交接驳服务水平差，暂无公交接驳线路，滨海核心区的泰达站、市民广场站、太湖路站、会展中心站、东海路站等5个站点虽有公交线路接驳，但接驳服务水平仍有待进一步提升，常规公交线网层次不清，缺乏快速化、个性化公交服务。

**慢行交通设施不健全，环境有待提升。**自行车道缺失，慢行交通未成网络，海滨大道、京津高速、西中环快速路、海河围合范围。此外，还包括北塘及滨海西站地区。非机动车路权缺失，有54%的道路没有自行车道；57%的主干路自行车道分隔形式为划线和护栏，仍有27%的道路缺失自行车道；有54%的次干路没有自行车道；有84%的支路没有自行车道。跨越通道难，出行环境差，大大降低出行体验与吸引力，跨越河流、铁路、快速路等通道难，平均间距远大于机动车，且出行环境差，大大降低出行体验与吸引力。过铁路通道中设置非机动车道的比例不足一半，非机动车与机动车混行的现象比较普遍，安全隐患较大。

**能源供应保障水平不足，亟待提高。**滨海新区自身能源保障资源有限，煤炭全部依靠外调满足，原油、天然气资源国家统一调配，北疆电厂为京津唐区域性电厂，新区自身能源供应保障存在隐忧。受限于京津唐及周边“2+26”个城市大气污染防治政策、国家能源政策导向等约束，区外电力引进传输通道尚未完善，局部电网结构有待加强。能源结构转型面临困难，能源消费中原油、煤炭占比在60%以上，清洁能源消费仅约25%。

**水环境质量问题破解难度较大，生态环境亟待提升。**流经新区内河道37条，总长约552.45公里，水质均为V类和劣V类，分别占13.6%和86.4%，由于自身存在的雨污不分、水系不通、面源污染还未完全根治等因素，水环境质量改善难度极大。环境执法监管基础能力不足。新区环境执法装备相对滞后，企业违法排污的手段的多样化，导致环境执法的压力越来越大。相关环境执法部门协同治理工作机制未形成，环境综合执法效能有待提升。

二、面临形势

（一）发展机遇

**创新驱动为基础设施高质量发展赋予新动能。**人工智能、大数据、5G等新一代信息技术广泛应用，将加速推进、引领基础设施业务创新发展，“互联网+交通运输”深入实施，将加速对新的交通基础设施、运输装备以及新的运输组织模式、治理模式等产生影响，在前瞻性基础研究、关键核心技术上的突破将为交通运输发展赋予新动能和新优势。始终把科技创新作为推动基础设施高质量发展的第一动力，通过探索新业态、拓展新模式、布局新市场、研发新技术等方式，着力向创新要空间、要增量、要效益，加快培育新动能，走出一条高质量发展之路，发挥我国巨大市场应用规模优势，推动相关领域技术装备产业化发展，形成构建现代化经济体系的新动能。

**区域协调发展为基础设施高质量发展拓展新空间。**国家区域布局由大区域一般性布局向区域走廊、城市群网络、都市圈精准布局转型的大背景下，我国形成了以“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展、粤港澳大湾区建设、长三角一体化发展、黄河流域生态保护和高质量发展、成渝地区双城经济圈建设等重大国家战略为引领，以西部、东北、中部、东部四大板块为基础的区域协调发展新格局。基础设施建设要适应经济高质量发展要求，针对区域发展新格局、新型城镇化、社会主义新农村、产业布局优化调整等需求，精准发挥基础设施的支撑和引领作用，需要从形成交通与城市、产业融合发展、基础设施承载能力、基础设施服务效率等方面补齐短板，为区域发展新格局，提供基础赋能。同时，天津市委十一届九次全会明确提出，打造“津城”“滨城”双城发展格局，大力发展“滨城”，增强“滨城”城市综合配套能力，增强发展后劲，为增强滨海新区与天津城市通勤和轨道交通一体化建设提供了重大契机。

**生态文明建设为基础设施高质量发展提供绿色保障。**坚持绿色智能安全，拓展基础设施发展新内涵，绿色是底色、智能是基调、安全是底线。要将生态环境保护作为基础设施发展的前提条件，集约节约利用土地、廊道、岸线、地下空间等资源，加强生态环保技术应用，彻底转变传统粗放的发展模式。要紧紧把握新一轮科技和产业革命大势，加强人工智能技术在基础设施领域的应用，加快形成适应智能经济和智能社会需要的基础设施体系。要强化底线思维，加强基础设施风险管控、安全评估和安全设施设备配套，提升基础设施保障国家战略安全、人民群众生命财产安全以及应对自然灾害等的能力。

**新型基础设施建设更加丰富了基础设施高质量发展的内涵。**2020年4月，国家发改委首次明确新基建范围，即以新发展理念为引领，以技术创新为驱动，以信息网络为基础，面向高质量发展的需要，提供数字转型、智能升级、融合创新等服务的基础设施体系。发力“新基建”是立足当前，应对疫情冲击和经济下行的有效手段，更是面向长远，构筑数字经济创新发展之基、谋取未来国际竞争优势的关键之举，符合产业升级要求，代表着我国经济社会高质量发展的方向。目前，我国正处于“滚石上山、爬坡过坎”转型升级关键阶段，“新基建”在加速新旧动能转换、推进产业转型升级、带动有效投资与优化投资结构、加快高端人才培育及创新社会治理等方面作用突出，将成为我国高质量发展新动能。紧紧抓住“新基建”带来的历史机遇，加快新旧动能转换，做好高质量发展这篇文章，使“新基建”成为实现高质量发展的一个重要路径。

（二）面临挑战

**京津冀协同发展向纵深推进对滨海新区基础设施高质量协同提出更高要求。**新时代下，随着人口流动、城市形态调整、城市群战略等的调整，城市群协同发展成为“十四五”时期，空间结构上的最大红利。随着京津冀协同发展进入新的征程，天津作为京津冀城市群建设的重要支点城市，在基础设施供给和协同服务方面具有重大使命，因此，对滨海新区高铁通勤、快速交通建设、新基建协同、生态环境协同治理、海陆空港口一体化等方面提出更高的要求和挑战。

**疫情冲击与内外双循环战略对基础设施投融资体制创新提出新的挑战。**站在世界百年未有之大变局的历史关口，由于疫情的影响，同时交织了国外疫情对全球供应链、贸易链的冲击，逐步形成以国内大循环为主，国内国际双循环相互促进的新发展格局，同时，面临基础设施投资增速大幅下降，建设资金不足、投融资体制机制不适应高质量发展的需要等问题日益凸显。为此，更需进一步深化改革，建立和完善企业自主决策、融资渠道畅通、融资平台转型、社会资本合作、提高财政资金使用效率等方面的新型投融资体制。

**新型基础设施的深入推进对基础设施细分领域高质量体系建设提出新挑战。**新型基础设施建设作为对冲新冠肺炎疫情影响的重要手段，同时，“新基建”具有鲜明的网络化、数字化、智能化特征，更容易精准聚焦推进，对推动高质量发展具有更加积极和长远的意义。新基建结合战略性新兴产业发展，并在传统基础设施建设的基础上，给予“新基建”更大的发展空间。但是，随着新基建内涵的不断延展和融合性强的特性不断丰富，对传统基础设施硬件配套标准提出更高的要求。以新基建为主要特征的高质量基础设施体系的搭建更需精细化、标准化、数据化、共享化。

**“津城”“滨城”双城发展新格局对滨海新区基础设施承载能力提出挑战。**天津市委十一届九次全会明确提出，打造“津城”“滨城”双城发展格局，“十四五”时期，是美丽“滨城”建设的关键时期，为加快建设生态、智慧、港产城融合的宜居宜业美丽滨海新城，加强滨海新区与天津市区域协同发展，亟需加强滨海新区基础设施承载能力，完善与天津中心城市建设相匹配的基础设施配套及服务能力。以推进高质量发展为主题，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，统筹高质量发展和高品质生活，在构建“双城”新发展格局中展现滨海新作为，推动城市布局更加优化、城市功能更加完善、城市管理更加精细、城市经济质量更加提高、城市居民生活更加幸福，为建成生态、智慧、港产城融合的宜居宜业美丽滨海新城打下坚实基础。

三、发展思路及目标

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入落实习近平总书记对天津工作提出的“三个着力”重要要求和一系列重要指示批示精神，认真落实党中央、国务院和市委、市政府决策部署，围绕建设生态、智慧、港产城融合的宜居宜业美丽滨海新城的总体目标，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，以深化供给侧结构性改革为主线，坚持战略支撑、提质增效，需求引领、补齐短板，优化升级、有效供给，融合共享、创新驱动，统筹存量和增量、传统和新型基础设施发展，建设更加高效、安全、可靠、绿色、智能、舒适的基础设施体系，更好地满足人民群众和经济发展的需要。

（二）基本原则

**战略支撑、提质增效。**围绕“一带一路”“京津冀协同发展”重大战略，布局实施一批重大支撑建设项目，适度超前规划建设，着力提升基础设施整体发展质量、系统效率和效益水平。

**需求引领、补齐短板。**加强精准供给，抓住基础设施全生命周期各环节的关键问题，精准发力，及时响应和精准匹配经济社会发展的动态需求。补齐基础设施短板，着力提升基础设施人性化服务水平，通过闲散资源盘活、老旧设施更新、低效设施改造、传统设施升级，加快推动基础设施由表及里、由量向质、由大而全向精而专转变。

**优化升级、有效供给。**以提升全生命周期质量水平为发力点，统筹基础设施规划、设计、建设、运营、维护、更新等各环节，加强项目全生命周期管理，提升基础设施产业全链条质量水平。扩大有效和中高端供给，促进供需精准匹配，放大有效供给的叠加效应、乘数效应和共振效应。

**融合共享、创新驱动。**依托前沿科技与现代技术手段，促进基础设施与关联产业融合发展。推动新型基础设施与传统基础设施跨界融合发展，加强大数据、云计算、5G、人工智能等先进科学技术在交通、能源、水利等传统基础设施领域的广泛应用。创新要素投入方式，统筹基础设施网络空间布局，推进基础设施资源共享、设施共建、空间共用。

（三）发展目标

**京津冀协同服务能力进一步提升。**航空服务及物流功能进一步完善，滨海机场与京冀机场群通勤效率进一步提升。完善京津冀交通网络布局，强化与北京、雄安新区的联络，形成轨道上的京津冀，完善环渤海市郊铁路交通网，初步建立1小时京津冀通勤圈。

**北方国际航运枢纽功能进一步完善。**进一步完善海洋门户空间，提升海港、空港服务能级，推进港口群间协同发展，区域枢纽地位进一步提升。港口码头和航运基础设施的信息化智能化水平加速提升，实现5G、北斗、大数据、物联网等信息技术在港口基础设施的应用，邮轮旅游服务能力加快提升，完善高效、智能、绿色的集疏运体系，建设成为世界一流智慧、绿色国际枢纽港。

**基础设施服务能力加快提升。**完成B1线、Z4线和Z2线轨道交通建设，实现区域内“轨道+公交”的公共交通快速通勤网络，推进全区智慧公共交通建设。实现新区内部“南北联通、东西畅通”，提升区域内交通道路通勤效率，强化各片区的交通接驳能力。

**新型基础设施体系逐步完善。**构建形成服务数字化转型、智能化升级、融合化创新的新型基础设施体系，5G、人工智能、工业互联网、智能网联、云计算等新技术全面融入城市生产生活，新型基础设施成为新区经济高质量发展的新引擎。

**能源供应保障能力进一步提升。**2025年滨海新区油气勘探开发能力达到4000万吨，天然气供应能力180亿立方米以上，事故应急储备达到国家要求。积极推进存量火电灵活性改造，大力提升系统消纳新能源能力。“十四五”新增220千伏及以上变电容量693万千伏安，推动五大开发区主干配电网架全覆盖。

四、重点任务

（一）积极推进区域协同，构建京津冀城市群新格局

**共建京津冀多层级机场群。**升级机场基础设施，构建辐射京津冀的综合枢纽。推进天津滨海国际机场扩容，新建T3航站楼及卫星厅，延长东一跑道，适时建设东二跑道，实现“三航站楼、三跑道”运行，打造区域航空枢纽，“十四五”末旅客年吞吐量达到4000万人次。推动京滨城际铁路、Z2线等轨道交通的建设，强化机场与双城间的联系，打造空铁联运的国家样板综合交通枢纽。实现滨海新区与国际、国内主要城市间的快速连接，强化新区国际交往功能。与首都机场、北京新机场实现合理分工、错位发展，积极发展国内航线和公务航班，大力发展“经津飞”。提高滨海机场货运服务水平，优化机场周边物流功能布局，打造国际航空物流中心，引入国内外知名第三方物流商进驻，积极建设天津航空口岸大通关基地，适时扩建东货运区，规划建设南货运区，加快津北路改造建设，启动建设航双路，吸引产业链条龙头企业进驻，促进航空物流产业集聚发展。补足航运服务短板，积极发展航运金融、航运保险、航运交易、海事仲裁等高端航运服务。积极承接非首都航运功能转移，主动承接北京航运服务总部机构，优化航运服务区功能布局。

**积极构建京津冀通勤圈。**构建京津冀城际铁路系统，打造“轨道”上的京津冀，布局完善城际铁路及高速铁路，研究增加京滨城际停靠车次，提升滨海高铁站为区域性交通枢纽地位，推动开通通往华东、华南等区域列车，完善车站附近交通配套设施。积极推进京滨、津雄城际滨海新区段建设工作，促进新区融入国家骨干铁路网体系。规划建设环渤海市郊铁路交通网络，开通新区通往唐山、秦皇岛、黄骅、沧州-德州、保定等周边城市的市郊铁路，规划布局环渤海区域1小时城市通勤圈，促进公交化发展，加强与周边及环渤海中小城市的经济互动、人口流动与吸引。积极探索利用既有铁路设施，通过站点改造和完善配套等措施，完善市郊铁路线和重点枢纽布局。加快京津合作示范区建设，主动衔接城区交通网络。规划滨海新区直达雄安新区的区间快速路，实现与雄安新区的快速联系。

（二）加快港口转型升级，形成“港城融合”新布局

**建设世界一流智慧、绿色国际枢纽港。**加快北方国际航运中心建设，加快港口转型升级，建设成为国家枢纽港和综合交通运输体系的重要枢纽。依托北部港区加快建设北方国际航运核心区主体承载区，积极提升码头设施能力，推进北疆、东疆港智能化集装箱码头建设，新建一批可靠泊20万吨级以上集装箱船泊位，完善提升航道等设施功能，配套实施30万吨级主航道通航功能提升、大港港区航道功能提升等一批航道、港池及锚地扩容浚深工程，加快实施重要港口设施建设和升级改造，进一步优化港口资源配置，提升天津港的支撑能力，实施邮轮旅游设施提升工程，提升邮轮客运码头综合服务功能，拓展邮轮产业链，改善客运码头条件，加强与城市公交和其他交通方式衔接。实施高质量港口提振，强化多式联运，对接高质量交通网络，借助滨唐、滨沧港口合作，对接雄安新区物流需求，推进国际航运、游轮经济等服务业创新发展，实现港口多元综合发展，推动津冀港航资源跨域整合提升，打造以高端海洋服务产业体系为核心的复合交通网络。

**构建高效集疏运体系，推进“港城融合”。**加快完善“绕城进港、客货分离、水铁联运”的综合集疏运体系，加强港城之间的便捷联系，加强公路和铁路货运设施建设，打造“双网疏港体系”。加快建设天津港集疏运专用货运通道及津石高速，逐步形成‘北进北出、南进南出、过境绕行’的公路快速集疏运体系。推动港内专用线项目建设，打通铁路最后一公里与区域铁路通道对接，取消铁路进港一线，实现六大港区铁路直通，积极推动公转铁运输工作，提高铁路运输比例。

**推进智慧港口建设。**立足建设世界一流智慧港口、绿色港口，建设基于5G、北斗、大数据、物联网等技术的港口信息基础设施，推动港区内部集卡和特殊场景集疏运通道集卡自动驾驶示范，深化港区联动。有序实施生产设施智能化改造。升级改造港口云数据中心及集装箱码头一体化操作系统，实现港口作业单证无纸化、全程服务“一站式”。依托天津港云数据中心，建设天津港绿色智慧专业化码头科技示范工程，以5G、北斗、物联网、区块链等新兴技术为依托，建设新型信息基础设施、智能化集装箱码头、智能化生产操作系统和港口数据信息枢纽，促进铁路、港口、航运、第三方物流等各方深度合作。提升口岸智能化便捷化通关水平，建立“全覆盖监测，全流程防控，全智慧管理”的智慧口岸检疫平台，应对全球传染病疫情、动植物疫情、核生化有害因子等非传统安全输入性风险。

（三）构建便捷高效交通网络，完善多层次城市交通新体系

**建设完善骨干快速路网。**完善级配合理的城市路网系统，提升交通精细化组织水平，全面提升道路交通综合承载能力。不断加密滨海主城区内骨干路网，规划形成“五横五纵”的快速路网系统，实现新区内部“南北联通、东西畅通”，加强与核心城区的联系，实现核心城区快速通勤，提高进出城和远距离快速通行效率。加快推进津石高速、塘承高速滨海新区段建设工程，完善高速公路出口布局。推进津歧公路拓宽改造、工农大道改建、汉南路改线等国省干线道路工程，推动津淄公路提级改造建设，逐步提升通勤效率，完善快速路网体系。完善区内南北干线公路，加快滨海新区南北方向干线公路建设，启动建设规划国道G205（港城大道-中南五街段），开展国道G228线位规划前期研究，推动形成新区南北贯通干道，缓解海滨大道通行压力，有效组织市域货运交通。优化南北两翼公路网络，积极推动汉南路改建工程，实现北翼货运交通重组，积极推进板港公路改建道路，与海景大道、大港西环线、大港南环线形成大港主城区外围货运保护环。建成各开发区内部“10分钟通勤圈”，中心城区与各开发区“30分钟通勤圈”，60分钟到达周边城市，90分钟到达环渤海主要城市，形成对外交通、双城交通、区内交通相互贯通，各种交通方式有效转换的现代化交通网络，打造高效、快捷、智能、生态、人性化的综合交通系统。

**加快建立公共交通快速通勤系统。**积极完善“轨道+公交”的公共交通快速通勤网络，“十四五”期末，基本形成由双港（海港、空港）+高铁（城际）+市域轨道快线+城区轨道+中低运量接驳+常规公交构成的多层级、多方式、广覆盖、零换乘的一体化公共交通出行体系提高接驳换乘效率。加快推进轨道交通建设，推进B1线、Z4线和Z2线建设实施，与轻轨9号线共同构建新区城市发展的基本骨架，形成与天津市区的快速联系。积极推动Z1线建设前期工作，推进开展B2、B3及B6线的规划研究工作，“十四五”末，形成“两横两纵”的新区轨道交通骨架网，加大轨道交通通勤比例，完善轨道交通体系。加快核心区与南北两翼之间的公交化运行，启动建设北塘站至东疆保税港区低运量接驳交通项目，与新区主线网同步建成投用，积极推进新城三站至大港城区低运量接驳项目。结合轨道建设进度，推进研究汉沽老城、大港老城等地区公交接驳线路，便于汉沽城区及大港城区居乘坐轨道交通出行。实施规划改造连续成网的公交专用道，构建地面公交快速通勤系统。围绕轨道交通站点大力发展微循环公交系统，提高公共交通集散效率。推广直达快线、商务班车等定制公交，推进服务多元化，提升公交服务水平和吸引力。同时，推动公交车车道、站台、线路建设，推动公交系统向城市郊区延伸，提升城市交通对郊区的辐射带动能力。完善公交场站配套建设，落实现状未建的规划场站及在南片区、北片区和空港分别新增建设共计14个公交首末站。

（四）提升基础设施供给品质，完善城市服务功能

**积极推进“站城融合”发展。**推动交通枢纽与城市功能融合，融合交通与商业、商务、会展、休闲等功能，促进交通枢纽与周边空间联动开发。加快推动滨海南站铁路枢纽工程，建设津秦高铁动车所，提升滨海站枢纽功能，形成以滨海西站、滨海站、滨海南站、滨海北站、塘沽站等的“二主多辅”的铁路客运布局。加快推进文化街站、欣园片区、新北路等一批地铁沿线交通TOD综合开发项目，提升城市配套品质，高品质布局生活休闲空间、文化体验空间、商务服务空间等生活配套设施，大力发展“枢纽经济”，打造城市新的活力空间。结合轨道交通综合开发，积极推进塘沽、大港、汉沽等区域的城市更新工作，依托轻轨9号线，积极推进高新区区域内海德路、海川路、杭州道建设，提升滨海西站辐射能力。结合地铁Z2建设，同步推动建设海平路、丰祥道，增加高新区南北联系通道，同步提升轨道交通道路接驳体系。针对在建Z4线，结合文化中心站点建设，改善万达广场区域出行条件，提升地铁站辐射能力。完善地铁站点周边的商业配套功能布局，提高铁路站点周边区域土地开发强度，带动盘活南部土地升值洼地。积极推进轨道交通和公交换乘站点优化，积极推进核心区上海道、泰达站集散换乘枢纽及商业设施综合开发。

**加快完善高品质慢行系统。**构建“骑行+步行”的绿色出行环境，规划建设全天候慢行系统、滨水滨河步道系统、公园步道系统、自行车快速路系统等高品质慢行系统。沿滨水、滨河、滨海空间，建设一批以休闲、游憩、健身为主的慢行步道，提升海河两岸慢行系统建设品质，规划绿色城市全天候慢行步道，串联滨水休闲餐饮服务、观景平台等设施，提升慢行系统的城市体验功能，提升海河两岸观光体验效果，将慢行步道与滨河公园中慢行系统进行串联，完善核心区城市慢行系统网络。规划建设独流减河、潮白新河、永定新河两岸自行车道和人行步道系统，完善生态廊道及河道两侧的慢行系统，沿线布局旅游驿站、集散设施等服务设施，结合步道建设，争取举办马拉松、自行车比赛、竞走等健身活动。构建核心区慢行廊道，通过新建、改建一批立体过街设施，推动黄海路与泰达大街交口、南海路与泰达大街交口等道路平面过街设施优化改造，加强区域慢行连通，大幅提升居民出行便捷度，提高居民慢行出行体验。推动建设北海路跨进港二线铁路天桥、北海路跨泰达大街天桥等工程，逐步缝合慢行网络。坚持绿色出行优先、网络化布局，建设连接社区、公园、交通枢纽和就业区的适宜骑行、步行的专用道。因地制宜，发挥森林公园、城市公园、生态公园及周边绿色空间优势，并进一步打通与中心城区连接，构建连续安全、覆盖广泛的“骑行+步行”网络体系。

**完善静态交通布局。**坚持“以人为本、公交优先”的发展原则，提升公共交通服务水平，加快发展停车换乘（P+R）、汽车合乘、车辆租赁共享、慢行交通等集约化、替代性交通出行方式，引导社会交通出行理念加快转变，从源头降低对小客车的使用需求。加快推行基于公交卡、支付宝、微信等多种形式、便民利民的电子支付手段，创建示范性智能停车场（库）。与相关停车企业合作开展预约停车、共享停车、自动计费支付等经营服务。加快制定停车共享实施办法，重点盘活利用既有的公共、道路、专用等各类停车资源向周边住宅小区、医院、学校等错时开放共享。深入挖潜、统筹配置停车资源，统筹静态交通与动态交通发展，以静态交通资源调控引导车辆合理使用。围绕换乘枢纽站点，建设P+R停车场，在各开发区、汉沽、塘沽、大港等城区，充分利用公交场站、城市绿地等公共设施、道路桥下资源、边角地等空间，建设一批立体化、智能化停车场，同步加快充电桩设施布局。

（五）大力补齐基础设施短板，提升城市承载力

**推进微循环及支路网建设。**强化骨干路网衔接，实现南北交通“连”起来，实施一批跨海河工程，加快建设安阳桥、于新桥工程，积极推进车站北路、滨河南路、西中环跨海河桥项目，缩短核心区平均跨河间距和通行时间。积极推动永定新河两岸联通工程、新建东疆港至滨海旅游区跨河、塘汉快速至生态城的跨蓟运河大桥，实现两岸配套设施共享和产业协同发展。加快第二大街跨京山铁路桥、闸南路跨南疆铁路桥等跨铁路通道建设，改善东西向和南北向通行条件，逐步缩短跨铁路通道平均间距。打通主次干道断头路，提升路网服务水平推动实施太湖路、一大街与新港四号路交口、第二大街与东海路交口、解放路节点等断头路，畅通片区道路微循环，提高交通网络载体能力，支撑区域发展。提升南北翼路网服务水平，加强生态城、汉沽区域对塘汉快速路利用，缓解生态城对外交通压力，丰富大港副中心西向、北向联系通道，提升大港对外交通能力，完善西部片区道路网，推动海洋片区、渤龙湖片区断头路建设，畅通片区道路微循环系统。

**完善基础设施配套，推进“产城融合”。**依托新区内五大开发区内园区发展基础，不断完善城市功能，加快完善建设一批住宅、文化娱乐、商业服务、教育、培训实训等配套设施。依托经开区、保税区、高新区高端装备制造产业基础以及科技研发平台，完善建设一批文化体验空间、活力空间、生态空间。建设完善一批具有城市展示功能的展览馆、科技馆、会展设施等，增强其科普、体验、展示功能。积极推进政企合作、产教融合发展，依托企业聚集优势，积极培育100个战略性新兴产业实训、培训基地。加快推进国家经济海洋经济发展示范区、空港经济区产城融合示范区、南港工业区等园区基础设施建设，加快产城融合进程。积极推进经开区核心区、滨海中关村、渤龙湖等城市核心区基础设施配套工程，完善核心城区公共服务供给。实施园区绿化品质提升工程，积极推进渤海二十六路-四十路、汉北路、临港湾区、津晋高速、彩辰道、蓟运河河岸等景观提升工程，推进环境综合整治亮化，提升城区生态环境品质。

（六）推进水利基础设施建设，提升城市环境新品质

**全面构建多元供水格局。**按照“节水优先、空间均衡、系统治理、两手发力”的新思路，优化调配利用，强化储备涵养，完善调水通道，保障水资源供应，努力实现水资源可持续利用。加快推进供水系统建设、供水管网铺设及提质升级工程，加快新河水厂扩建，推进南港、空港区域自来水供给工程。加快推进杨家泊镇、茶淀街等农村引水提质增效工程。统筹区域水资源配置，完善多元化供水系统，多渠道保障水资源供给，在现状基础上扩建2座、新建2座海水淡化厂，强化再生水循环利用，争取未来海水淡化、再生水、雨洪水等水源占比50%以上。

**积极推进水系连通、河道综合整治。**全力构建林水相依的绿色生态体系，建设森林城市，加快恢复河道生态功能，推进河湖水系连通，补充生态用水，提升城市河湖水系生态景观。实施清淤、扩挖工程等，优化水网循环，改善水生态环境。加快推进旅游区南部水系连通及排海工程、旅游区域海滨高速两侧水系连通工程、中新天津生态城临海新城水系连通工程、临海新城水系连通二期工程等项目。

**全面提高污水处理能力及再生水利用。**加快提升污水处理效率，提升水质，积极建设京津合作示范区污水处理厂及再生水厂、经开区第一污水处理厂出水管网改造项目，推进一批污水处理厂改造升级。积极推进再生水在河湖补水、绿化、环卫、工业冷却等方面的利用，加大再生水管网等配套设施建设力度，核心区公共绿地、公园湖泊生态补水优先使用再生水。加快完善街镇污水处理厂建设和改造工作，完成街镇污水管网铺设工作，基本实现区域内污水全收集、全处理，污水处理率达到96%。

**加快推进海绵城市建设。**综合采取“渗、滞、蓄、净、用、排”等措施，大幅减少城市硬铺装地面，推广透水建材铺装，建设雨水花园、储水池塘、湿地公园、下沉式绿地等“城市海绵体”，提高城市雨水就地蓄积、渗透比例，实现雨水的自然积存、自然渗透、自然净化。建设雨水收集利用工程，推进海绵型建筑、道路、公园、绿地建设，减轻市政排水压力。进一步完善新区排水管网系统，加快永定新河东兴隆泵站及12条道路排水工程建设，积极推进完成新村、新港等地区共73公里的雨污分流改造，促进水资源循环利用。

（七）拓展绿色生态空间，构建蓝绿交融新体系

**实施全域增绿，推进生态公园建设。**构建国家湿地公园、森林公园、城市公园、口袋公园等多级公园体系，以绿道串接自然、人文节点和开敞空间。推进湿地公园二期工程建设，建设人工湿地、原生湿地及相关水循环设施工程。积极推进京津合作示范区中央公园、黄港公园、东扩区绿地公园、中新友好景观温室、生态城中部片区生态谷景观等公园绿地建设。继续提升城市品质，加快塘沽外滩公园、紫云公园、河滨公园、于家堡东半岛沿河、大沽船厂东片区公园、南半岛片区公园等公园绿化提升工程。继续加大利用三角地、边角地、街镇等区域开展植树绿化，新建15个城市公园，包括滨河公园、街心公园、街角公园、社区口袋公园，形成城市绿色休闲新亮点；同步抓好道路、河道、社区、工业园区等绿化，推进垂直绿化、屋顶绿化、高架绿化等立体绿化。

**拓展自然生态空间，建设双城生态廊道。**开展“河湖水系”和“林田草地”全要素生态修复工程，严守海陆生态保护红线。建设双城间绿色生态屏障，完成双城间绿色生态屏障造林600亩，全区建成区绿化覆盖率达到39.2%。加快开展“蓝色海湾”建设工程，开展古海岸湿地生态廊道、西外环高速生态廊道、空港宁静高速生态廊道、京津高速生态廊道等项目，提高蓝绿空间比例，加快建设双城间生态廊道。

**强化滩涂、湿地、盐田生态系统的保护和修复。**严守生态红线，实施沿海滩涂、海岸、海河河口等污染控制和生态恢复工程。建立完善污染物排海总量控制制度，提高海洋污染重大事故应急处理能力。高标准整治海河下游两岸生态环境，加快实施永定河故道、潮白河等湿地修复保护工程。加大牡蛎礁、古海岸等国家级保护区的保护力度，实施生物多样性保护工程。

**保护环首都地区重要的碧海蓝湾，优化海岸线功能。**保护各类生态岸线，保留自然岸线18.63公里，保留河口岸线21.26公里。优化人工岸线功能，在保障航运码头功能基础上，对于不适合开发为航运码头的岸线调整为人工生态或生活旅游岸线。规划人工生态岸线92公里，生活旅游岸线由现状6.2%提高到23%以上。开展海域、岸线整治修复，保育重要海域空间。开展自然岸线区段、北大港湿地实施退养还滩、退养还湿；开展北三河、海河、独流减河河口地区环境综合整治；优先在天津港、临港、南港选择典型非生产性岸段开展人工堤岸生态重建。

（八）推进新型基础设施建设，打造滨海发展新引擎

**加快布局5G网络。**大力推进5G网络规模化部署，累计新建5G基站1万个，推进5G独立组网建设，逐步实现基础设施智慧化水平100%，推动5G网络在经开区、生态城、高新区、保税区、东疆保税港区以及重要交通枢纽、港区、学校、工业园区、办公楼宇等室内外场景的深度覆盖。加快5G网络在医疗、教育、工业互联、车联网等方面的场景应用。

**加快布局全面感知体系工程。**加强城市感知信息覆盖和共享共用，推动万物感知和万物互联，促进基于全面感知的新型智慧城市建设。推进智慧多功能杆、5G智慧杆塔建设，完善物联感知手段。形成共建共享、集约高效的城市物联感知网络建设模式，提升公共安全、城市管理、道路交通、生态环境等领域的智能感知水平。积极推进全域旅游区域及周边智能视觉工程，提升旅游设施信息化水平。推进基于地理信息系统的时空信息平台建设，利用遥感遥测、卫星定位、移动定位、物探、激光、雷达等各类地理信息处理系统，对新区的土地空间数据进行整合、应用，实现一图知新区事，完善地理信息基础设施建设。

**加快布局智慧交通设施。**以大数据、云计算、车联网等技术为基础，探索构建智慧道路、智慧机场、智慧港口等智能交通设施，为无人驾驶、无人机等智能交通工具发展提供支撑。积极推进生态城智慧城市综合应用与系统提升建设项目，加快推进经开区、东疆保税港区智慧城市建设进程。推进全区公交站建设，到2025年完成全区公交站智慧化；在经开区、高新区、生态城建设30个电动汽车智能充电桩，以及15个氢能站，推进停车场智慧化升级，完成100个智能停车场改造。提升轨道交通枢纽智慧化水平，建设智慧交通枢纽系统。在经开区、生态城、东疆保税港区各改造建设一条智慧道路。加快推进无人驾驶试点道路、自动驾驶研发中心、无人车车路协同测试场、智能网联汽车封闭实验场等智慧化道路升级项目落地实施。加强车、路、信息系统、数据库的协同技术开发，推动智能监控设备与智能交通设施同步建设，对智能交通设施的风险状况、运行状态、移动装置运行等情况进行实时监控，形成动态感知、全面覆盖、泛在互联的智能交通设施网络体系。提升交通设施的信息化、数据化水平，综合地理、气象、交通流向、流量等各类数据，为交通管理提供支撑，加快北斗系统在交通行业的应用，提供全天候、高精度的全方位定位导航服务，为车联网、船联网、自动驾驶等发挥基础支撑作用。加快建设公交智能化应用示范工程，推动公交车辆车载终端、视频监控等，完善地面公交智能调度系统及公共交通基础信息数据库。

**积极推进一批融合基础设施建设。**推进城市大数据工程，构建包括数据汇集、数据融合、数据服务和数据开放等功能的大数据中心和人工智能计算平台。推进政务数据开放平台项目建设，为企业及市民提供增值服务。积极推动“交通智能体”泰达交通大数据应用、“安全智能园区”南港工业区大数据应用、“泰达城市云”大数据中心等项目建设。推动数字经济快速发展，借助5G、人工智能、区块链、虚拟现实等新技术，推进滨海新区生产制造工厂向“智慧工厂”、“数字工厂”升级，建设200个无人生产线、100个无人车间、50个智能工厂。积极建设工业互联网云平台、工业互联网大数据中心项目，完成新区企业上云、上平台。

**完善智慧滨海基础设施建设。**推进“互联网＋政务服务”体系建设。以数字孪生和全域感知为基础，统筹推进智慧应急、智慧环保、智慧能源、智慧水务等工程，提升城市现代治理水平。加快社会公共服务智能化升级，推进医疗信息平台和数据中心、智慧医院、智慧社康中心建设，提高医疗领域的信息化水平及智能化。积极推进数字校园、智能体育设施、数字虚拟图书馆项目，发挥教育、文化、体育资源的乘数效益。

**完善智慧物流基础设施建设。**打造国家数字物流枢纽节点，大力推进物流信息技术在物流运输、仓储、配送、多式联运等领域的推广应用，开展仓储、分检、配送、装卸等一体化集配设施智能化升级。积极推进天津航空口岸、宝能智慧供应链产业园等重点项目建设，打造第三方智慧物流平台，促进物流信息的充分共享和互联互通，提升现代物流产业竞争力。

（九）建设安全高效能源保障体系，完善能源基础设施

**提升能源保障能力。**形成以油气、电力为重点，可再生能源、氢能、冷能等为创新点的多能互补、安全高效能源保障体系，打造能源革命先锋城区。继续深化与龙头企业的战略合作，加大油气资源勘探开发力度，加快原油储备基地建设；加强天然气储备调峰能力，储备气量满足可保障18天应急供应。充分利用沿海LNG资源，加快南港工业区液化天然气二期扩建和应急储备、天津港南疆港区液化天然气二期、LNG外输管线等重点项目建设，打造北方地区重要的LNG资源接收区。加快完善智慧配网，加快110千伏电网目标网架建设，提升110千伏本级电网供电安全和支撑上级220千伏电网负荷灵活转移。有序推动35千伏变电站升压改造，强化10千伏线路联络，提高10千伏设备水平。

**持续优化能源结构。**推动能源消费向清洁低碳转型，严格控制煤炭消费总量，推动煤炭消费尽早达峰。坚持化石能源清洁利用和清洁能源开发并重，推动煤炭集约清洁高效利用，提高非化石能源比重。建立多元清洁的能源供应体系，有序推进风能、太阳能、生物质能等可再生能源开发利用规模，提升可再生能源消纳能力。稳步推进氢能、LNG冷能开发利用，拓展示范应用场景，建设一批综合示范项目。加大生活、工业、交通等领域电能替代力度，扩大电能占终端能源消费比重。做好碳达峰、碳中和工作，制定并实施力争碳排放提前达峰行动方案，开展重点行业碳排放达峰行动。推动“风光储一体化”和“源网荷储一体化”发展，建设绿色港口创新型一体化项目。推进氢能应用示范，以天津港保税区等区域为重点承接载体，打造氢能产业链，建设氢能应用示范中心。加快培育氢能制、储、运、装备配套产业，推动加氢基础设施建设，统筹部署“油-氢”合建综合能源补给站，开展氢燃料电池汽车示范运营。加快冷能综合利用。依托滨海新区已建成和在建的三座LNG接收站，发挥LNG冷能资源和市场优势，有序推动一批LNG冷能综合利用示范项目，实现冷能梯级开发，要素循环利用。到2025年，建成北方地区领先的LNG冷能综合利用示范基地。

**建设能源互联网综合示范区。**推动能源与大数据、物联网、云计算、区块链、5G等新技术融合，统筹推进网源荷储协调发展，积极推广综合智慧能源和分布式能源发展，推行节能低碳电力调度，建设多能互补的分布式综合能源系统。推进储能关键技术研发，加快储能在可再生能源、分布式发电领域示范应用。加快中新天津生态城智慧能源小镇建设，推广零能耗建筑、主动配电网、虚拟电厂及新型智能电表等建设经验，率先建成能源互联网综合示范区。

（十）积极推动基础设施融合发展，建设现代化基础设施体系

**推动交通与旅游融合发展。**积极推动交通旅游融合发展，加快交通与旅游融合发展规划编制，统筹考虑交通、游憩、娱乐、购物等旅游要素和旅游资源开发，构建“快进”“慢游”的综合旅游交通网络。依托高速铁路、城际铁路、航空、高等级公路等构建“快进”交通网络，提高旅游目的地的通达性和便捷性。加快完善快速路网以及干线公路与旅游景点的接驳。积极挖掘跨海河桥系列工程的旅游价值，提升其实用性、功能性、创新性、观赏性等复合功能。健全完善新区交通道路两侧的旅游服务设施及旅游产品，完善观景台、旅游标志牌等建设。

**推动交通与产业融合互动发展。**发挥交通基础设施的支撑作用，着力推动交通基础设施与旅游业、制造业、商贸业、信息业等关联产业深度融合，完善旅游景区、景点周围的道路建设以及高铁、地铁等接驳系统的建设，完善制造业、商务楼宇周围的交通枢纽综合开发，完善商业服务业业态周围的公共交通通勤以及慢行系统，引导高铁经济、枢纽经济、临港经济、临空经济等发展，培育壮大新领域新业态。

**加快市政基础设施智慧化升级。**推广智慧能源基础设施，推进能源互联网建设，建设基于互联网的智慧能源运行云平台，实现电、气、热等多种能源系统的互联互通、协同运行，积极推进建立“人工智能节能中心”。支持市政基础设施数字化改造，广泛布设终端感知设备，加快对市政工程和生态环境的智慧监测监控基础设施建设。构建城市地下三维可视化地质模型，为地下空间开发利用提供全方位智能服务；推动综合管廊智能化建设，因地制宜设置改造环境感知、状态监测、信号传输、运行控制等智能设备，逐步实现实时监测、自动预警和智能处置。

**规划建设地下综合管廊。**编制地下综合管廊建设专项规划，完善建设管理体系，分类推进建设。加快推进生态城北部区域综合管廊建设，补齐于家堡、中心商务片区等核心城区综合管廊建设，南港、临港等新开发区域新建道路同步建设地下综合管廊；塘沽、汉沽、大港等老城区结合轨道交通建设、河道治理、道路整治、旧城更新、棚户区改造等逐步推进地下综合管廊建设。建立有偿使用、合理收费的管廊使用机制，鼓励社会资本投资和运营地下综合管廊。

**推动基础设施绿色发展。**坚持生态优先，加强规划控制，集约节约利用水、土地、廊道、岸线等资源，源头端减少生态空间占用。严守生态保护红线，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程。积极推广绿色交通建设，鼓励绿色设计和施工，积极推进使用绿色建材，建材循环化利用，推进基础设施全过程绿色建设，全面提升基础设施的绿色发展水平和资源利用效率，并对已有设施进行智能化改造，进一步提升基础设施运营效率。优化运输结构，提升公转铁、散改集、公共交通出行占比。优化城市交通车型结构，新增更换巡游出租车采用新能源和清洁能源，推广应用新能源城市物流配送车辆。港口、机场、铁路货场等新增或更换作业车辆主要使用新能源或清洁能源汽车。

（十一）提升基础设施规划水平，提升城市公共安全保障能力

提升城市基础设施规划建设和综合管理水平，树立安全底线思维，坚持安全第一，统筹常态与应急、地上与地下，加强病险设施消隐加固，完善应急管理协调机制，建设坚强可靠运行体系，引导和动员全社会共同筑守城市安全。

**加强设施消隐改造。**加强市政基础设施运行管理，完善设施管养和维护机制，确保设施安全运行。加强基础设施安全隐患排查和运行风险评估制度，排查治理基础设施安全隐患，加强轨道交通、桥梁隧洞、水库闸坝等老旧和病险设施消隐改造，消除安全隐患。实施电力、通信等架空线入地，加强供排水等市政管线改造维修加固清淤，积极推动地下综合管廊建设，保障地下管线安全运行。

**强化能源生命线安全保障。**完善水、电、油、气等战略资源应急储备和应急调度制度。制定战略储备水源控制红线和调度程序，增强供水设施能力储备。强化高峰时段运行调度，做好冬夏用能高峰、重要节日和重大活动能源保障。

**提高灾害应对能力。**完善灾害应对指挥调度和协调机制，全面提升风险防范、应急响应、有序处置能力。完善地质灾害、地震、气象、洪涝等预警预报系统，提高信息的时效性和精准度。坚持防灾演练，编制巨灾风险区划，细化应急预案，提升实操性和针对性。建立救灾物资储备库。结合公园绿地等设施完善应急避难场所功能布局。加强消防设施和消防通道建设，严格人防空间管理。

**引导全社会共守城市安全。**建立全民应急教育与培训机制，提高全社会防灾避难意识和自救技能。健全应急管理社会动员机制，完善特大暴雨、冰冻暴雪、大气污染、疫情突发等情况下学校、商城、公交等行业的应对措施。加强宣传，引导和动员社会公众有序参与，确保政府、社会、市民同心同向行动。完善志愿者机制，增强基层应急管理能力。

五、保障措施

**强化组织领导。**组建基础设施高质量发展工作专班，成立重大项目领导小组，成立由区各职能部门形成合力的协同建设机制。建立基础设施项目库，根据项目条件、区域分布和实际需求，做好重大项目的年度实施计划，完善项目的前期论证策划，及审批工作。优先启动一批较为成熟的高质量、补短板、新基建项目，形成储备一批、论证一批、建设一批、投产一批的良性循环机制。

**创新投融资改革。**建立多元化投资机制，强化融资能力，加强政府专项债券资金和项目管理，建立专项债券项目安排协调机制，加强区发展改革委和区财政局的沟通衔接，重点用于基础设施高质量发展重大项目。完善项目资本金管理制度，探索专项债作为重大项目资本金的投资模式。创新基础设施融资模式，在高铁、地铁等轨道交通建设领域，积极采用TOD、EOD、GOD等理念，构建片区开发的可持续投融资模式，将综合开发理念贯穿到区域项目整体设计、运营过程中。创新水利水务设施工程投融资模式，探索水利水务设施与片区综合开发、生态综合提升改造、文旅等项目绑定开发模式。对5G、工业互联、物联网、数据中心等新基础设施，积极探索社会资本PPP模式，将数据和信息基础设施的使用权作为资本金的建设模式。探索研究通过国企混改、股权转让、ABS、REITs、特许经营等方式盘活存量资产、提升运营效率、拓宽融资渠道、降低政府杠杆率、促进经济升级转型。

**推进科技创新。**积极提升基础设施建设过程的数字化水平，提高工程规范和技术水平，鼓励市场主体以需求为导向，开展技术服务、组织模式等创新。发展先进技术装备，加强关键共性技术、前沿引领技术、现代工程技术、颠覆性技术的应用转化，推进先进智能技术装备、绿色技术应用。基础设施建设过程中积极应用BIM等数字化技术手段，强化建设过程的技术数据储存和分析功能。

**加快落地实施。**强化人才支撑，加强交叉学科建设及学术研究，加快研究成果转化应用，积极引进工程建设、桥梁、信息化、金融等方面的专业型人才，定期开展各种类型、各种层次的研讨、交流和培训活动。培育跨界融合的高端智库，为基础设施高质量发展提供支撑。加快完善监督评估制度，完善社会监督机制，鼓励公众积极参与，共同推动新区基础设施高质量发展。