

西咸新区城市综合交通体系 建设规划

陕西省西咸新区开发建设管理委员会
二〇二二年三月

目 录

前 言.....	1
第一章 发展基础.....	3
一、发展现状.....	3
二、存在问题.....	4
第二章 发展要求.....	6
第三章 总体思路.....	9
一、指导思想.....	9
二、基本原则.....	9
三、发展目标.....	10
第四章 重点任务.....	12
一、城市交通综合体系发展战略.....	12
二、综合交通枢纽体系规划.....	14
三、轨道交通体系规划.....	16
四、区域骨架路网规划.....	18
五、农村公路网规划.....	20
六、公共交通规划.....	23
七、物流与货运系统规划.....	26
八、智慧交通规划.....	27
九、绿道体系规划.....	30
十、公共停车场规划.....	31
十一、“十四五”综合交通建设计划.....	32
第五章 保障措施.....	39
一、加强规划组织实施。.....	39
二、加强政策调控管理。.....	39

三、加强资金保障管理。.....	39
四、加强人才队伍建设。.....	40

前 言

近年来，西咸新区社会经济快速发展，城市化进程不断加快，城市综合功能全面增强；机动车拥有量迅猛增长，居民出行机动化水平也随之迅速提高。城市交通如何面对城市化和机动化进程加快带来的交通压力和矛盾，适应市场经济发展及城市可持续发展的需要，同时发挥其在引导城市发展方向方面起到的重要作用，需要以新的观念和思路重新审视，探索新的对策。同时，2019年，西咸新区总体规划修编工作已经完成，作为城市总体规划的重要组成部分——城市综合交通规划，对实现西咸新区的城市交通与城市土地、经济的协调发展，促进城市结构的合理布局和城市经济的发展具有重要的意义。为贯彻落实党的十九届五中全会精神和习近平总书记“发挥西咸新区创新城市发展方式试验区的综合功能”的重要指示要求，西咸新区亟需从区域协同的角度，协调西安都市圈交通规划建设，尤其是处理好与西安、咸阳中心城区之间的协同关系，明确新区交通区域职能、设施定位和发展思路。

规划范围：本规划范围覆盖西咸新区全域。

规划期限：规划期为2021—2025年，远景展望至2035年。

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（2021-2050年）》
3. 《关中-天水经济区发展规划》
4. 《关中城市群发展战略规划》
5. 《交通强国建设陕西实施意见》
6. 《陕西省综合立体交通网规划纲要（2021-2050年）》

7. 《陕西省“十四五”综合交通运输发展规划》
8. 《西安建设国家中心城市实施方案》
9. 《西安市“十四五”综合交通运输发展规划》
10. 《西咸新区城市总体规划》
11. 《西咸新区控制性详细规划》
12. 《中华人民共和国城市规划法》
13. 《城市道路交通规划设计规范》
14. 《城市综合交通体系规划编制办法》
15. 《城市综合交通体系规划编制导则》

第一章 发展基础

一、发展现状

1. 社会经济发展现状

西咸新区 2017 年建立统计体系以来，地区生产总值年均增长 10.3%，2021 年全年地区生产总值（GDP）达到 590.13 亿元。在西咸一体化背景下，西咸新区 GDP 占比（西安、咸阳）逐年提高。其中，第一产业增加值 40.22 亿元，同比增长 6.5%；第二产业增加值 221.24 亿元，同比增长 2.0%；第三产业增加值 328.67 亿元，同比增长 4.5%。三次产业构成为 6.8:37.5:55.7。地方财政收入年均增速 26.8%，2020 年达到 106.49 亿元。产业兴区战略稳步推进，招商引资成效显著，重点项目支撑有力，“6+1”现代产业体系基本成型。

2. 综合交通发展现状

西咸新区内按高速路、快速路、主干路和次支路四个等级规划建设道路交通，已形成“两环四射两联”高速路网，由快速路和主干路组成“五纵五横”骨架路网已经形成，但断头路依然较多，路网体系有待完善。截至 2020 年底，建成市政道路 845 公里。新区公路目前通车里程达 1948.77 公里，其中高速公路 107.8 公里、国道 128.944 公里、省道 51.456 公里、县道 199.76 公里、乡道 173.536 公里、村道 1276.971 公里、专用道 10.299 公里。辖区内所有建制村均实现了水泥（沥青）混凝土硬化路通达，达到了硬化率 100%，通客车率 100%，通公交车率达到 80%以上。

新区城市公交迅速发展，截止 2020 年底，已开通运营各类公交线路 121 条，其中 72 条线路联通西安城区、11 条线路联通咸阳

城区，日均客流 35.6 万人次/日（西咸公交集团 11.7 万人次/日），新区公交 500 米站点达到 70%，出行分担率达到 30%。已建成公交场站 16 处，在建公交场站 5 处，建设公交车专用充电桩 119 个，建成公交专用道 48 公里。陆续建成公共绿道 140 公里，编制《西咸新区互联网租赁自行车管理实施细则》，引导 3 家共享单车企业落地，初期投放“共享单车”3100 辆，逐步补齐公共交通短板。

新区目前运营和在建轨道交通线路 4 条，已运营线路有 1 号线二期、5 号线二期及 14 号线（机场线）3 条，在建线路 16 号线一期。西咸新区已进入西安市区 30 分钟通勤圈，实现 14 分钟高铁到西安北站、30 分钟地铁到西安市中心、30 分钟车行到城区重要节点的目标。

航空运输业迅猛发展，西安咸阳国际机场国内外通航城市突破 235 个、航线突破 370 条，通达全球 36 个国家、74 个主要枢纽和经济旅游城市。年旅客吞吐量达到 4722 万人次，其中国际旅客吞吐量达到 292 万人次，年货邮吞吐量达到 38 万吨。年旅客吞吐量排名全国第 7 位，货邮吞吐量全国排名第 11 位。西咸国际机场三期扩建工程竣工后可容纳旅客吞吐量 7900 万人次、货邮吞吐量 100 万吨、年起降飞机 59.5 万架次，航空枢纽定位进一步凸显。

西咸新区内仅阿房宫一个高铁四等站，主要的铁路客运枢纽仍集中在西安，每日仅 32 趟列车经停阿房官站，且集疏运体系不完善，与新区发展定位不相符。

二、存在问题

1. 交通网络基础设施建设尚不完善。

西安咸阳国际机场供给能力没有得到充分发挥。道路网整体服务水平仍不能满足交通出行需求，建设标准缺乏统筹考虑，快

速路建设相对滞后，城市与外围公路网衔接不畅，导致对外交通出行困难。各个新城基础设施网络发展差距较大，断头路较多，导致区域间衔接不畅。

2. 各种运输方式缺乏统筹规划。

既有的航空、铁路枢纽之间以及与城市交通系统衔接不畅、结构比较单一，以道路为主，不同运输方式的枢纽各自规划，虽然相互之间有对接机制，但由于建设主体不同，使综合枢纽成为各种运输方式的平面拼搭，运输方式转换不便，无法实现综合运营，零距离换乘没有得到充分体现，多式联运发展缓慢。

3. 公共交通建设与城市空间发展不协调。

城市公共交通设施建设未能跟上城市空间的发展，地铁与常规公交之间缺乏中运量公交的衔接，道路交通拥堵问题严重导致常规公交运行效率下降，公交线路布局不合理，配套场站建设缺乏保障，影响乘客出行效率和公交出行体验。

4. 交通基础设施建设制约严重。

建设项目受土地政策、环境保护，文物保护等因素的制约，导致前期手续办理复杂，交通运输领域省市与新区财政事权和支出责任划分不合理，与现代财政制度不匹配，与国家治理体系和治理能力现代化要求不适应，投融资体制仍需改革，各部门协力配合、综合交通运输联动协调发展机制尚不完善。

第二章 发展要求

1.落实交通强国规划蓝图，建设人民满意的综合交通运输体系。

建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。“十四五”时期是西咸新区建设现代化综合立体交通网络，构建便捷顺畅的城市交通网，形成广覆盖的基础设施网，构筑城市内外一体化的综合交通枢纽体系重要发展时期，也是促进公路、铁路、航空和城市交通的深度融合，建成现代化大西安新中心的关键期。

2.深度融合“一带一路”建设，进一步加强新区对外交通运输联系。

随着“十三五”国家区域总体发展战略向纵深推进，全市“一带一路”建设取得显著成效，辐射带动作用显著增强，国际影响力进一步扩大。“一带一路”倡议依然是全市当前和今后一个时期的重要发展目标。“十四五”时期，全市将加快打造国家级物流枢纽、提升国际航空枢纽功能、构建全球数字“丝绸之路”、创新多式联运组织模式。要求西咸新区完善各种交通基础设施的，进一步加强对外交通运输联系，主动融入“一带一路”建设，加强与西安中心城区以及周边区域的紧密衔接，融入区域协作联动，有效推动资源要素流动，提升新区的竞争力和影响力。

3.继续推进关中平原城市群发展，强化新区交通枢纽地位。

“十三五”期间，国务院正式批复《关中平原城市群发展规划》，

关中平原城市群成为国务院批复的第7个国家级城市群。关中平原地处我国内陆中心，是亚欧大陆桥的重要支点，是西部地区面向东中部地区的重要门户。关中平原城市群发展以建设具有国际影响力的国家级城市群为目标，以深度融入“一带一路”建设为统领，以创新驱动发展、军民融合发展为动力，加快高端要素和现代产业集聚发展，提升人口和经济集聚水平，打造内陆改革开放新高地，充分发挥关中平原城市群对西北地区发展的核心引领作用和我国向西开放的战略支撑作用。推进关中平原城市群发展，加快完善以西咸都市圈为中心辐射关中平原的高速铁路网、高速公路网、骨架干线网，增强西咸新区与关中平原城市群的融合。

4.加快西安国家中心城市建设，强化综合交通运输服务能力。

加快建设国家中心城市，西安市肩负着带动大关中、引领大西北的国家使命。“十四五”时期，西安市进一步加快建设国家中心城市，强化面向西北地区的综合服务和对外交往门户功能，提升维护西北繁荣稳定的战略功能，打造西部地区重要的经济中心、对外交往中心、丝路科创中心、丝路文化高地、内陆开放高地、国家综合交通枢纽。西安将大力推进国家门户城市和对外大通道建设，深入探索自贸区改革，优化海关监管模式，支持综合保税区开放升级，做强航空和铁路口岸，通过织密航空运输网、拓展轨道交通网、优化快速道路网、做强智慧信息网，切实提高交通精准供给水平，加快构建陆空海铁一体、联通全国、辐射全球的现代化综合立体交通网络，强化综合交通运输服务能力。

5.加快推进西咸一体化进程，促进区域交通深度融合发展。

自《关中-天水经济区发展规划》提出“加快推进西咸一体化”以来，设立西咸新区，创建了首个以创新城市发展方式为主题的

国家级新区。“十四五”时期，西安-咸阳一体化进程将持续加快，推动西安、咸阳规划协同、产业协作、要素流动、设施共享，以提升对全省、对西北发展的带动能力。西咸新区要积极对接并融入西安总体规划，从区域协同的角度，统筹考虑大西安范围内的交通网络布局，重点梳理与西安衔接区域的基础设施，优化提升西咸新区与西安中心城区基础设施的互联互通，加快建设西咸都市圈，加强与周边城市协同联动，带动关中平原城市群发展，努力形成高质量发展的区域集群。

第三章 总体思路

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，认真学习贯彻习近平总书记来陕考察重要讲话重要指示和党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，统筹推进“五位一体”总体布局 and 协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，立足新发展阶段，坚持新发展理念，融入新发展格局，牢牢把握大西安新中心建设目标和交通强国发展要求，主动适应“一带一路”建设，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，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，推动交通发展实现“三个转变”，努力构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，助推大西安向国家中心城市迈进，奋力谱写西咸新区新时代追赶超越新篇章。

二、基本原则

服务大局、交通先行。分析把握当前面临的形势，贯彻交通“先行官”定位，结合新区未来经济社会发展对交通运输的要求，紧抓交通发展的宝贵时间窗口，加快提升新区交通运输发展质量，打造结构合理、功能齐全、人民满意的交通运输网。

创新引领、深化改革。坚持理念创新、科技创新、体制机制创新、工作方式创新等在内的全面创新。科学推动交通发展质量变革、效率变革、动力变革，抢占交通科技发展制高点，努力实现交通运输从高速增长到高质量发展。

统筹规划、协同发展。充分发挥交通规划的引领作用，做好

与国土空间规划的衔接，优化交通枢纽布局，完善交通运输网络。充分发挥中心城市引领作用，进一步促进区域交通融合，引导西咸一体化区域协同发展。

因地制宜、特色发展。结合新区历史、人文、生态特色，打造彰显城市特点的交通符号。加强自身交通主体功能的研判，实事求是制定发展目标对策，细化落实各个新城交通战略，促进区域合理分工、特色发展，建设西咸新区特色交通。

三、发展目标

以创新城市发展方式为重点，以走新型城镇化发展道路为理念指导，以公交优先、交通与用地协调发展为规划原则，构建辐射关中城市群、覆盖西安大都市圈、连接西咸两市中心的高效、快捷的对外综合交通运输系统，实现西咸一体化下网络化大都市“同城效应”，打造都市经济圈“1小时交通圈”；打造公交优先发展、走廊功能复合的内部骨干交通系统，引导新城组团式空间发展，加强各组团紧密连接、整体联动；打造内部高品质、生态、绿色的慢行交通系统，实现不同交通方式之间的无缝衔接，构建分功能的路网体系，提高基本公共服务均等化水平，增强创新城市发展方式试验区综合功能。为优化生态、宜居、营商“三个环境”提供交通基础保障。

“十四五”综合交通运输发展主要指标表

类别	指标名称	2020年	2025年	属性
基础建设	1.城际快线总里程（公里）	-	104	预期性
	2.公路总里程（公里）	1441	>2000	预期性
	3.高速公路总里程（公里）	80	>120	预期性
	4.城市快速路总里程（公里）	120	>250	预期性

类别	指标名称	2020年	2025年	属性
	5.地铁运营总里程（公里）	49	64	预期性
运输 服务	6.航空旅客吞吐量（万人次）	4722	>6700	预期性
	7.航空货邮吞吐量（万吨）	37.6	>65	预期性
	8.公交专用道（公里）	48	>140	预期性
	9.公共交通机动化出行分担率（%）	61	70	预期性
	10.公共交通到站正点率（%）	87	90	预期性
	11.公共停车场（万）	1.9	>2.9	预期性

第四章 重点任务

一、城市交通综合体系发展战略

交通发展的根本目的不在交通本身，而是为支持和促进新区的经济与社会发展，为全体市民、投资者、来客提供生产生活、商务交流和休闲娱乐等必需和满意的交通服务，从而提升西咸新区的城市功能和地位，增强区域的活力和竞争力，营造区域优良品质和鲜明的特色。

1. 区域融合发展—协同建立适应关中城市群都市区一体化发展的交通基础设施

共享共建空港等区域交通设施，打造空中丝绸重要的交通枢纽城市：加强与区域级重大机场设施的衔接，共享周边西安、咸阳的区域资源。推动高速/城际铁路接入新区，连接区域核心城市并密切都市区联系：大力推动区域性交通基础设施引入西咸新区，提升西咸新区面向区域的辐射力与影响力。加快高速公路与干线公路建设，适应关中城市群都市区融合一体化发展：大力整合现有公路体系和城市道路体系，形成市域范围内一体化的道路网络，适应城市化进程的迅速推进。完善物流园区及货运交通体系，支持区域协作和产业发展：加强铁路、公路、航空货运设施建设，强化多式联运设施的供应，健全综合运输体系；加强货运通道建设，优化货运交通组织，促进物流业健康发展。

2. 都市区一体化—构建支撑城市空间布局发展的城市骨架交通网络

强化轨道交通的引导作用，引入智能轨道快运系统，支撑城市空间布局：积极配合推进轨道 16 号线一期的建设，支撑近期西

咸新区与西安主城之间的融合发展。推进西咸新区中运量公交系统建设，支撑新区发展。构建骨架道路网络，支持新区一体化发展：加快快速路、主干路等骨干路网的建设，在新区范围内形成高效畅达的交通体系，满足都市区范围内出行距离不断增加的物流和客流交通需求。构筑一体化的综合交通枢纽，满足不同层次和各种交通方式之间的顺畅转换：依托高速公路、城际轨道等区域干线交通设施，加强与西安市、咸阳市区域级枢纽设施衔接。加快推进西咸新区自身枢纽体系建设，构筑城市内部客运枢纽体系。

3.交通与用地协调—大力扶持公交+慢行发展，打造现代化客运交通体系

创新公共交通发展模式，营造高品质公交服务水平：坚持公交优先发展战略，大力发展公交专用道、公交场站等公交基础设施，打造线网结构层次分明、场站功能明晰的公共交通设施体系。

构筑以人为本的慢行交通空间，引导“慢行+公交”的出行方式，支撑田园城市建设：构建行人、自行车网络，满足短距离出行要求。建立行人、自行车与轨道及公交站点的接驳设施。严格按相关标准设路路段及交叉口过街设施，保障行人、自行车交通安全。

4.加强城市交通管理，提高设施使用效率

加强交通需求管理，有序引导个体交通方式向公共交通方式转移：采取交通宁静化的技术手段，在优美小镇、旅游景区、文化传承区、核心商务地区等地区，加强对小汽车出行需求以及运行的调控与管理，营造高品质的交通出行环境，引导交通出行以公共交通出行为主。实施差异化停车设施供应，建设与道路和公

交设施相适应的停车系统：按照区域差别和分类供应的原则，制定停车规划配建标准。差异化的公共服务区域的停车位供应，满足人们日常社会经济活动的停车需求。加强道路交通管理，提高交通系统运行效率和交通安全：建立先进的交通管理设施和交通监控设施，建立交通安全管理的长效机制，加强交通安全宣传和教育。

二、综合交通枢纽体系规划

紧抓区域交通设施建设的历史机遇，以铁路和城际轨道为主要依托，全面整合综合交通系统，大力协调枢纽与关中城市群都市区、枢纽与西咸新区关系，打造“区域畅达、布局合理、换乘高效”的综合交通枢纽体系，提升西咸新区面向区域的核心枢纽地位，提高综合运输体系整体运作效率，引导可持续交通体系建立。

1.构筑城市内外一体化客运枢纽体系

适应区域综合交通运输发展趋势，以空港和城际铁路为依托，全面整合综合枢纽布局，形成以高速铁路、城际快铁、城市轨道为主导的综合交通客运枢纽体系。在客运枢纽体系中，公交、轨道、停车等城市交通应充分接驳城市对外客运枢纽，城市对外客运枢纽中，承担关中城市群地区对外出行的公路客运枢纽、城际铁路枢纽应接驳承担跨区域对外出行的国家铁路、机场等客运枢纽。

作为提升西咸新区区域影响力和城市交通客运一体化水平的重要战略设施，从区域和城市发展的战略层面进行考虑，将西咸新区综合客运枢纽交通枢纽划分为对外交通枢纽以及内部综合交通枢纽。城市对外客运枢纽：主要包括空港枢纽、国家铁路枢纽、城际铁路枢纽、公路客运站等，主要承担城市对外以及城市内外

交通之间的衔接与转换。城市内部客运枢纽：主要分为综合客运枢纽与一般客运枢纽，其中综合客运枢纽主要是结合城市轨道交通进行规划布局，一般交通枢纽主要是结合新城内部的功能组团进行布局。

2.构建新区对外客运枢纽，提升区域辐射力

目前西咸新区境内的咸阳国际机场已经具备成为连接国外和辐射全国的区域性航空枢纽。此外，西咸新区正大力推动高速铁路、城际铁路等区域交通基础设施引入西咸新区设站布局。因此，西咸新区应着力打造区域内外综合交通枢纽，主要包括阿房宫铁路枢纽、咸阳国际机场枢纽。

多种交通方式之间的换乘设施应实现一体化布置，各种交通方式之间在平面和立面布局方面应高度“综合”，换乘距离要短；综合交通换乘设施应立体化布置，铁路、公路等对外交通方式进入车站可以是地面、地下或地上若干层，根据换乘便捷的需要及周围建筑环境等条件进行选择；在保证客流集散便捷的前提下对车站周围空间进行综合开发。根据车站远期的集散客流规模，优先保证并预留足够的客流集散空间，在换乘设施周围进行商业、旅游、居住等空间的开发。充分发挥客流集散的商业价值。

3.构建新区内部客运枢纽，提高转换效率

在新城中心，依托城市轨道交通网络、骨干道路体系，建立快速服务各大新城的交通换乘枢纽，带动新城发展。主要包括上林路换乘枢纽、欢乐谷换乘枢纽、创新港换乘枢纽、沣东小镇换乘枢纽、能源三路换乘枢纽、斗门换乘枢纽、昆明池换乘枢纽、沣泾大道换乘枢纽、恒大童世界换乘枢纽、茯茶小镇换乘枢纽等。在各功能组团内部，依托城市轨道交通站点、公交总站，建立服务组

团的交通换乘枢纽，引导组团用地开发。逐步形成布局合理、功能完善的客运枢纽体系，实现城市对外交通之间、城市内外交通之间以及城市内部交通之间的高效转换。

采用枢纽城市的开发理念，以综合交通枢纽建设为核心，带动商务核心区的发展建设。将高速铁路、城际铁路等区域性的交通基础设施引入城市核心区设站，与城市交通系统一体化整合，提升城市核心区面向地区的辐射带动力。一体化整合轨道、常规公交、出租车、小汽车、自行车、慢行、旅游集散中心等交通设施，实现多种交通方式的无缝衔接换乘，提升换乘效率；采用上盖物业开发，全天候立体化的行人交通系统将枢纽与城市建设相融合，枢纽城市一体化，枢纽即为城市核心，带动城市开发。

专栏一 综合枢纽重点工程

航空枢纽：西安咸阳国际机场三期扩建工程。

轨道枢纽：阿房宫高铁站交通枢纽（TOD）项目。

三、轨道交通体系规划

根据西咸新区城市功能定位、客运交通发展需求，整合关中城市群城际铁路及西安市地铁交通规划体系，构建西咸新区功能层次清晰、覆盖客流走廊、强化枢纽衔接的一体化轨道交通网络，引导土地集约利用，提升公共交通整体水平，形成以轨道交通为主导的可持续交通发展模式。

1.构建新区一体化轨道交通系统

通过关中城市群区域城际铁路，快速联系 200km 范围内的中心城市和重要城镇。优化西咸新区与关中城市群区域城际铁路的衔接，快速融入区域城际铁路交通网络，实现西咸新区与关中城

市群中心城市和主要城镇之间的快速交通联系。密切联系五个新城以及重要产业发展地区，加强五个新城之间的快速衔接，促进关中城市群都市区一体化发展。

根据城市空间功能结构发展的要求，将西咸新区的轨道（包括铁路）交通网络共划分为三个功能层次：第一层次是高速铁路：主要为国土层面的城市群区域或跨区域的高速客流提供服务。第二层次是城际铁路：主要为关中城市群地区内的中心城市之间提供快捷便利的交通服务。第三层次是城市轨道：西咸新区都市区范围内，以满足城市主中心和主要发展轴的沿线片区之间的联系，以中心城与组团之间联系的客流为主，兼顾内部客流。

2.高速及城际铁路规划

结合西安市“米”字型的综合交通运输走廊，推进西安-武汉、西安-延安、西安-安康高速铁路建设，构建实现与 500km 范围的中西部城市群的快速衔接。建设西安至法门寺、机场至法门寺、阎良至机场等城际铁路，启动机场经新西安南至西安东城际铁路项目的研究。加强与 200km 范围内的关中城市群中心城市的快速联系，实现 2 小时可达，提升西咸新区面向关中城市群地区的辐射带动作用。

3.城市轨道规划

《西安市城市轨道交通线网规划（修编）》中基于西安市单中心的城市空间结构，提出了“环+放射”的轨道线网架构。本次规划将保持西安主城区“环+放射”格局不变的基础上，架构西咸新区内部轨道干线格局。“十四五”期间，西安市继续推进地铁三期建设，待项目全部建成，西安市将形成 12 条运营线路，总长为 416 公里的轨道交通运营网络，成为中心城区最快的大运量公共交

通工具。其中，1号线二期、5号线二期、16号线一期和14号线（机场线）途经西咸新区，届时途经西咸新区地铁线路将达到4条，共设地铁站点33个。同时，为完善西咸新区多层次综合交通体系，弥补轨道交通空缺，结合线网规模、空间结构以及线路走向的宏观控制，以及城市客运交通走廊和主要客运交通枢纽点，规划西咸新区智能轨道网络，规划线路13条，总长度225.6km，“十四五”期间，建成运营智轨示范线1号线（斗门~欢乐谷）和智轨示范线2号线（正阳大道~茯茶小镇及支线）。

专栏二 轨道交通重点工程

城际铁路：阎良至机场铁路、西安至法门寺至机场铁路、机场经新西安南至西安东铁路。

城市轨道：西银高铁与T5航站楼轨道交通连接工程、16号线一期、智轨示范线1号线、智轨示范线2号线。

四、区域骨架路网规划

整合道路网和公路网体系，在新区范围内构筑布局完善、等级结构合理、功能清晰的一体化城市干线道路网络，提高面向国际和国内特别是关中城市群的辐射力，促进关中城市群的协调发展，形成市域范围内高效畅达的交通体系，支持产业布局和城市发展的需要。

1. 高速及国省干线公路网布局规划

高速公路作为区域重大交通基础设施，西咸新区需充分利用好新区范围内丰富的高速公路资源，强化高速公路对新区的服务带动作用，加强西咸新区对外交通的畅达性。随着西安市高速公路网加密联网工作的推进，大西安高速公路网“三环十二辐射”

格局逐步构成。西咸新区位于“三环十二辐射”格局的“一环”与“二环”之间，并占据了“十二射”中的“五射”，这些高速绕城高速的转换，基本可以满足西咸新区的全方位的通达。同时依托国省干线线位调整规划，逐步完成国道城市过境一级化改造，进一步优化国省干线路网结构，全面提升道路通行能力。

本次规划与西安、咸阳共同推进高速网络建设，加快提升高速公路通行能力，开工建设马家堡至泾阳高速公路、西兴高速西安至兴平段改扩建（西安段）、福银高速西安至永寿段改扩建（西安段）等建设项目，结合高速路网建设项目增设包茂、京昆、连霍等高速公路出入口，新建和改造提升高速口联络道路。开工建设国道 211（吉元大街至沔泾大道）、国道 312（包茂高速至吉元大街）、省道 105（正平大街至泾河）、省道 312（迎宾大道至余村段）项目。高速及国省干线公路网的完善将加强与关中城市群中心城市的衔接，拓展西咸新区面向区域的辐射带动作用。

2.城市快速路网布局规划

本次规划结合关中城市群都市区空间布局，以及西咸新区发展轴带，改变“环+放射”路网为方格网状路网，加强西咸新区对关中城市群的功能辐射，推进关中城市群都市区一体化发展。根据西咸新区空间结构，在西咸新区用地规划和其他已有规划的基础上，充分考虑未来城市空间布局完善的需要，提出本次新区规划“六横六纵”的方格网状快速路主骨架，道路红线宽度 80~100 米。其中“六横”为原点大道、正平大街-泾河大道、兰池三路-兰池四路、西咸快速干道、昆明路、西鄂快速路；“六纵”为规划西快速路、城西快速路、自贸大道-丰镐大道、秦汉大道、茶马大道、西铜快速路。

3.城市主干路网布局规划

在本次骨架路网规划中，以干线性主干道串联各新城功能片区核心，兼顾交通性和用地服务性，承担中长距离交通特别是新城之间客运交通，以公交优先理念引导用地“轴线+葡萄串”模式发展，支撑新区组团式空间结构布局。主干路网布局与沿线的土地利用规划相结合，兼顾交通性和用地服务性，加强服务城市的功能；与快速路相协调，串联新城个功能片区核心，规划新区“八横八纵”的主干路网，扩展干线道路覆盖范围，并对高、快速路交通进行集散，其中“八横”为高泾大道、沔泾大道、兰池大道、世纪大道、沔景路、红光大道、科技路、陈之路；“八纵”为咸户路、周公大道—秦皇大道、绕城高速辅道、天章大道、空港西环路、沔泾大道、秦阳大道、正阳大道。

4.西咸新区互联互通道路布局规划

本次规划与西安、咸阳共同推进提升西咸中心城区与西咸新区基础设施互联互通水平，西咸新区与西安中心城区、咸阳主城区互联互通道路规划 46 条，总计 527 公里。目前，已通车 33 条（406 公里），其中，与西安中心城区互联互通道路已通车 22 条（277 公里），与咸阳互联互通道路已通车 11 条（129 公里），在建 6 条（55 公里），计划建设 7 条（66 公里）。

专栏三 区域路网重点工程

高速公路：五年计划实施高速公路 43 公里，包括马家堡至泾阳高速公路、西兴高速西安至兴平段改扩建（西安段）、福银高速西安至永寿段改扩建（西安段）项目，五年计划实施 4 个高速出入口项目。

国省干线：五年计划实施国省干线 50 公里，包括国道 211（吉元大街至沔泾大道）、国道 312（包茂高速至吉元大街）、国道 310

专栏三 区域路网重点工程

西咸新区过境公路、省道 105（正平大街至泾河）、省道 312（迎宾大道至余村段）项目。

快速路：五年计划实施快速路 33.5 公里，包括尚稷路、昆明路、南北六号路、高泾大道、泾河大道、自贸大道、丰镐大道项目。

主干路：五年计划实施主干路 62.4 公里，包括南北七号路（县道 214）、兰池三路西段、大寨路西段、泾高南路西段、原点大道-高永路西段、尚苑路西段、渭城四路-尚航五路、秦宫三路、征和一路、云水四路南段、科技六路西段、云水八路-锦业路、经四十四路北段、沣渭大道北段、科技二路西段项目。

次支路：五年计划实施次支路 200 公里。

互联互通道路：五年计划实施互联互通道路 60.0 公里，包括陈之路-科技二路、昆明路-连霍高速辅道快速化改造、红光路拓宽提升改造、阿房一路（西三环-咸户路）、西兴高速市政化改造-西安高架快速干道拓宽、西三环-草滩八路立交及快速化改造、秦直大道（兰池大道-天章大道）项目。

五、农村公路网规划

围绕巩固脱贫攻坚成果、促进乡村振兴及新型城镇化、农业农村现代化发展需要，进一步构建和完善便捷高效的农村骨干公路网络、普惠公平的农村基础公路网络。努力创建“四好农村路”省级示范区（县），使农村公路“建、管、护、运”达到全国领先水平。

1.继续深化“四好农村路”建设，助推乡村振兴发展

持续推进《西安市加快推动全域“四好农村路”高质量发展三年行动方案（2020-2022年）》的实施，优先考虑对改善区域农村公路骨架路网作用突出、对产业发展带动作用明显、交通量大

的路段，实施县乡公路改建工程。按照一村一路原则，合理选择交通需求大、受益人口多的路段，通过硬化路肩、增设错车道、整治路面破损、完善排水和安保等设施，有序解决早期建成通村路路面偏窄、错车难等问题，推动新区建制村通双车道公路建设，切实改善农民群众出行条件。

秉承“生命至上、安全第一”原则，针对新增县、乡、村道特别是通客车、通校车、通旅游客车、出行需求旺盛路段，以及临崖、临水、长大陡坡路段实施安全生命防护工程，逐步解决农村公路安全通行隐患。积极实施桥涵配套及危桥整治工程，解决农村公路缺桥少涵和农民群众出行不便等问题。以建设“美丽乡村”为目标，结合《西安市加快推进农村人居环境“百村示范、千村整治”工作方案》，开展美丽宜居村庄创建工作，强化路域环境治理、农村人居环境整治，打造“畅、安、舒、美”出行环境，助推新区乡村振兴发展。

2.完善农村公路管理体系，提升农村公路养护水平

贯彻落实《国务院办公厅关于深化农村公路管理养护体制改革的意见》（国办发〔2019〕45号），推动农村公路管理养护体制改革。建立长效管理机制，进一步落实区、街办和村级的公路养护责任，实现农村公路管理全覆盖。完善农村公路管理制度，做到农村公路管理人员、机构、职责、经费、制度、程序、行为、台账“八个到位”。落实新区农村公路建设质量监督责任，保障农村公路建设过程中政府质量监督责任有效落实和“六位一体”质量保证体系正常运转。全面推行“路长制”，设置新城、街办（镇）、村三级路长制，构建责任明确、协调有序、监管严格、

奖惩严格的路长管理体系。

加快推进农村公路养护市场化改革，逐步建立政府与市场合理分工的养护生产组织模式。将农村公路养护经费全部纳入财政预算，引导开展农村公路灾毁保险，减轻灾毁公路资金筹措压力。定期开展路况检测评定，加强桥、隧、涵日常性检查，鼓励采用“新技术、新工艺、新材料、新设备”等技术手段提升农村公路养护技术含量和工程品质。探索建立“四好农村路”综合服务平台，构建农村公路养护市场信用评价机制。

专栏四 农村公路工程

县乡公路：五年计划实施县乡公路 100 公里。

其他农村公路：五年计划实施建制村通双车道 50 公里、建制村联网路 50 公里、通村公路完善工程 50 公里、农村公路安全防护工程 100 公里、桥涵配套工程 100 延米。

六、公共交通运输规划

此部分规划主要依据《西咸新区城市公共交通专项规划（修编）》及“十四五”公共交通发展规划研究》，构建与小汽车出行相比具有较强竞争力的多模式、一体化、高效率、广覆盖的公共交通系统，着力满足全民多元化、品质化的公交出行需求，系统提升西咸新区公交便利化水平，全面打造高品质、人性化公交都市新区，进一步增强新区生态、宜居、营商环境吸引力，实现公交支撑引领新区经济社会创新、高质量、可持续发展。

1. 中运量公交系统规划

以重大客运枢纽为锚固点，将中运量公交和轨道交通、常规公交以及慢行交通共同构成公共交通系统网络，提供一体化的服

务，实现多模式一体化协调发展。以现状常规公交线网为基础，提升既有常规公交主走廊，兼容、优化走廊内公交线路，弥补轨道交通走廊覆盖不足，并与轨道交通有机衔接。充分利用快速路等快速行驶条件的道路资源，主要利用城市快速路和城市主干路布设。通过引入中运量公交，合理分配公交和小汽车道路资源，提高道路通行效率。本次规划形成“三横五纵”复合通道，覆盖大客流走廊（弥补近中期未建轨道，培育客流）及中低客流走廊，结合通道情况，选择中运量制式（“智轨”或“公交车辆”等）进行布设。

西咸新区中运量公交系统通道规划表

通道		衔接功能区	覆盖走廊	与轨道关系
三横	1 号线	泾河新城-空港新城	正平大街-沔泾大道	过渡
	2 号线	沔西新城-沔东新城	沔景路-科源北路-征和六路	补充
	3 号线	沔西新城-沔东新城	红光大道-沔东大道	补充
五纵	4 号线	秦汉新城-沔西新城	秦皇大道-周鼎五路	过渡
	5 号线	秦汉新城-空港新城	自贸大道-迎宾大道	补充
	6 号线	沔东新城	天章大道-天台路	过渡
	7 号线	秦汉新城-泾河新城	秦汉大道-秦苑大道	补充
	8 号线	秦汉新城-泾河新城	正阳大道-高泾大道	补充

2.常规公交线网规划

在城市轨道初步成网的背景下，西咸新区远期常规公交与轨道交通并重发展，常规公交承担客运主体功能，对轨道提供接驳、延伸、补充、加密功能，有效支撑城市用地开发。结合各个新城不同区域公交客流出行需求特征，构建“快、干、普、支”多层次常规公交线网结构，形成错位发展、互为支撑的一体化、集约化常规公交线网体系。以公交需求为基础，围绕着各新城和客流集

散中心确定公交换乘枢纽；以换乘枢纽为核心，布设具有“点式运输”特征的公交干线；以公交服务区作为分析“面”的基础，构造具有“线式运输”特征的公交普线与支线；形成“点-面”结合、网络分层、线路分级的常规公交网络。各级线网提供差别化的服务，具体服务水平控制指标如下表所示。

各级公交线网服务水平控制指标表

项目	快线	干线	普线	支线
线路长度	20-35km	15-25km	10-20km	4-15km
高峰发车间隔	10-15 分钟	5-10 分钟	10-15 分钟	可靠准点
运行速度	30-40km/h	≥25km/h	15-25km/h	10-15km
准点率	95%以上	85%以上	75%以上	75%以上
串联组团	2-3 个	2-3 个	1-2 个	1 个
串联集散点	新城核心区、 枢纽	居住区、客 运枢纽、医 院等	居住区、商 业区、医院 等	居住区、村 落、市场、 超市、办公 地点等
所经道路等级	快速路、主干 路为主	以快速路辅 路、主干路 为主	主干路、次 干路为主	次干路、支 路、社区道 路为主
首末站	需保障	需保障	需保障	需保障一端
与轨道站点换 乘距离	100m 内	100m 内	100m 内	—
平均站间距	1500-2000 米	500~800 米	300~500 米	300 米

3.公交基础设施规划

构建与西咸新区城市发展和公交发展战略相适应的发展模式和公交场站布局体系。此次公交枢纽场站布局规划与未来公交需求增长相适应，与公交网络布局相适应，促进公交多模式、一体化格局的形成；整合对外客运站，促进城市公交与对外交通方式的一体化衔接；与土地利用相结合，保证场站对主要客流集散点和人流密集区域的覆盖。至 2035 年，规划公交枢纽场站共 111 个，

占地 99.58 公顷，其中公交首末站 68 个，占地 45.31 公顷；公交枢纽站 29 个，占地 24.49 公顷；综合车场 14 个，占地 29.78 公顷。

结合走廊客流需求、道路条件及公交线路优化调整，规划设置公交专用道网络。逐级布设、优化成网，合理规划专用道，提高公交系统竞争力、吸引力。考虑短期内形成专用道规模效应，迅速抢占路权，解决公交专用路权不足的历史遗留问题，同时为未来路权系统的升级改善提供基础，专用道设置方案采用路侧专用道形式；其中沔泾大道、泾渭大道考虑中远期规划中运量公共交通，预留路中式公交专用道。至 2035 年，规划形成“十四横十一纵”共 381.25km 的公交专用道网络。

专栏五 公共交通工程

中运量公交系统：昆明池智轨接驳线、泾河新城智轨专线。

公交线网：五年计划新增公交线路 27 条，打造准点公交 8 条。

公交场站：五年计划公交枢纽场站 58 个，占地面积 60.72 公顷。其中公交首末站 30 个，占地面积 20.66 公顷；公交枢纽站 20 个，占地面积 19.39 公顷；综合车场 8 个，占地面积 20.67 公顷。

公交专用道：五年计划选取 14 条双向 4 车道及以上路段，共施划 93.6km 公交专用道。

七、物流与货运系统规划

依托西咸新区承东启西、沟通南北“门户”优势，依据城市功能及用地规划，合理布局物流园区和配送中心，建立高效、快捷的货运交通体系，大力发展多式联运，引导货运产业集聚化、规模化发展，与西安市联合打造西北地区物流枢纽城市、中西部地区重要的区域物流中心，提高新区的综合竞争力。

1.物流园区规划

随着西咸新区辐射范围的不断扩大，依托铁路、机场等资源优势，打破行业垄断，加快建设综合型物流园区，提高以航空与高速公路为核心的多式联运水平，加强综合货运设施系统的规划建设，促进综合运输发展、减轻道路交通压力。结合航空、铁路、公路网布局，优化货运站场布局，在都市区北部加强对产业区的货运服务，依托西咸咸阳国际机场，规划布局空港型国家物流枢纽。在都市区北部和南部加强城市配送中心建设，分别规划布局泾河物流园区和沣西物流中心。

2.促进“空、铁、公”联运发展

依托西安咸阳国际机场，完善机场集疏运网络和货运通道建设，加强与西安综合保税区等产业园区、物流园区的有机衔接，加快开辟通达全球主要货运枢纽的全货运航线，扩大航空货邮覆盖范围，充分发挥航空口岸、空陆联运、空空联运等功能，提高货物快速转运效率。

3.推动农村物流高质量发展

推动农村物流高质量发展。有序推进国家农村物流服务品牌筛选申报，以点带面，加快构建畅通便捷、经济高效、便民利民的县、乡、村三级物流服务体系。推动农村物流发展模式创新，鼓励发展“客运+货运两网合一”、“交通运输+邮政快递融合”、“网络平台货运+农村物流”、“电子商务+农村物流”、“特色产业+农村物流”等服务模式。

八、智慧交通规划

按照西咸新区智慧城市建设“八个一”的战略部署，确立以服务为核心的智慧交通发展战略，明确“人、车、路、企一体化协同”发展思路，统筹及整体推进交通动态感知、资源共享、智

慧管理、公众服务等功能建设，在加强交通运输系统管理，提升综合交通运行监测与预警体系，提高社会化服务水平等方面取得突破，实现“行业治理在线化、交通数据聚集化、城市运行高效化、应急指挥协同化、信息服务一体化”。

1.打造智慧交通大数据仓库

全面推进交通运输行业基础设施、运载装备、经营业户、从业人员等基本要素，以及许可证件、档案、票据等过程要素的数字化、在线化。利用云计算等新一代信息技术为支撑建设综合交通数据中心，提升交通大数据承载能力,实现与省厅、管委会、行业企业等单位的对接，整合全行业动静态数据、视频信息，形成涵盖四桥一隧、公路网、地面公交、出租、两客一危、交通枢纽、物流、轨道交通、航空等多个领域的综合数据管理体系，研究制定全区交通运输数据资源开放共享框架，以服务和应用为导向，明确数据资源合理布局和治理架构，形成标准权威的统一数据中心。规范数据处理流程，实现交通数据互联互通，为交通管理及服务平台提供数据支撑，为指挥中心平台和各应用系统提供综合数据服务，为相关政府机构和社会公众提供交通信息资源共享服务。

2.构建智能交通感知网络

充分利用新一代信息技术和社会资源，在西咸新区物联网感知体系框架内建设交通运输行业智能感知网络，加强对综合交通运行信息的采集，从“全区一盘棋”角度考虑各单位、各领域业务需求，实现公共交通、公路货运、两客一危、维修、驾培等领域运行信息的共享、汇聚、融合，构建覆盖更为完善、共享更为

便捷、感知更为智能的综合交通动态感知网络。重点推进信息采集和监测设施与基础设施的同步规划、同步建设和改造。加强手机信令、互联网数据等社会化数据的补充利用，丰富数据采集和运行监测手段。

3.打造协同联动交通治理体系

大力推动交通运行监测、运输行业管理、市场监管、安全应急等核心业务信息化应用向基层管理机构、基础管理业务延伸，加快成熟信息系统的推广应用，推进跨区域、跨部门业务协同，推动行业信息化均衡发展，全面提升交通治理能力。进一步加大交通运行态势分析、监测和预警，实现全区交通运行状态统一感知、交通数据资源充分共享、决策支持体系科学可靠，行业治理手段闭合完善，基本实现行业管理部门管理精细化和决策科学化。

4.建设综合交通运行调度指挥系统

利用现代化信息技术，通过对交通运输动静态数据的汇聚、展示和分析，建设先进、高效、平战结合的运行监测和调度指挥系统，常态实现常态和专题的监测及预警，发生突发事件时为政府领导和行业主管部门及时、全面、直观地掌握重大突发事件等的第一手资料提供快速信息通道，并提供决策信息支持手段，便于统一进行决策，实现交通事件的应急预案、应急指挥调度管理。

5.构建便民惠民交通服务体系

围绕交通出行、物流、汽车后服务等领域，在政府资源开放、信息安全保障、诚信体系建设等方面加强支持力度，鼓励以市场为主体的创新服务模式。充分利用互联网公司的资源，定制新区出行信息服务体系，推行出行服务（MaaS）平台，通过政企合作，

释放出行数据资源潜力，为公众提供更加便捷、高效、智能的出行信息服务。

专栏六 智慧交通工程

综合交通运行监测及应急指挥平台二期

五年计划实施综合交通行业管理平台、基于 BIM+GIS 的综合交通管理平台、交通运输安全监管平台、出行即服务（MaaS）试点、大数据仓库二期、智慧交通基础支撑体系升级、标准规范编制、交通运输大数据诊断系统。

九、绿道体系规划

此部分规划主要依据《西咸新区绿道建设规划》。绿道是绿色公共开敞空间。具有休闲娱乐功能、生态保护功能、环境改善功能、经济促进功能、民生提升功能等多种功能，当前，我国绿道建设正处于快速发展和完善中。在城市慢行交通体系中，绿道系统是对传统城市慢行交通系统的拓展，包含步行、自行车等慢行休闲功能。绿道的构成系统包括绿廊系统、发展节点、慢行道、标识系统、服务系统和基础设施。其中与城市慢行交通系统紧密相关的部分主要包括慢行道、标识系统和服务系统。

本次绿道体系规划，结合西咸新区组团化发展的空间结构和城市功能，绿道采用“叶脉状布局”，形成中心绿道、特色绿道、社区绿道三个层级，层层疏解联通，形成高效服务的有机绿道网络。中心绿道是全区绿道体系的骨架，依托新区沣、渭、泾、沙四条河流，串接昆明池等重点生态空间和城市节点，缝合五个新城，对新区人流吸引汇集，以及生态环境保护 and 休闲游憩体系的构建具有重要作用，总长度约 155 公里。特色绿道与中心绿道直接相连，承接中心绿道功能，为各城市功能组团提供重要的绿色

出行、文化活动、景观观赏以及城市形象展示作用。具体包括锦绣绿道、沔城绿道、五陵塬绿道等十八条绿道，总长度约 245 公里。社区绿道是社区内部形成的绿道微循环系统，主要服务于居民日常生活，是对城市道路的改造提升。新区“十四五”五年计划实施 235.8 公里，远期规划完成建设 400 公里。

十、公共停车场规划

此部分规划主要依据《西咸新区公共停车专项规划》。在新区发展的起步阶段，需充分重视静态交通对动态交通的约束调控作用，在新区的发展过程中，秉承供需统筹，以供定需的发展战略，制定与停车需求相协调的泊位供给政策，使机动车使用者负担合理使用成本，引导人们选择合理的交通方式出行，实现“以静制动”的规划理念。高起点制定停车配建标准与准则，实现“一车一位”的基本车位发展策略；建立停车政策分区，明确差别化的停车发展政策；严格管控路内停车系统，施行引导式的路内停车管理策略；合理引导小汽车的使用，采取差异化的停车收费策略。宏观上引导小汽车与公共交通在不同区域充分发挥各自的优势与效用，形成互动协调发展。微观上调节停车设施供应紧张地区停车资源的合理共享与高效利用，实现地区停车供需平衡。

本次规划采用三种建设模式：模式一：条件许可的情况下，可以选址有独立用地的停车场；模式二：利用绿地、广场、体育场或操场地下空间建设地下停车场；模式三：项目综合开发代建，多配建停车位。规划方案共确定路外公共停车场 210 处，提供车位约 6.47 万个，总占地面积 669.5 亩。其中独立用地停车场 57 处，提供车位约 1.85 万个；结合绿地停车场 123 处，提供车位约 3.87 万个；非绿地地下空间开发停车场 12 处，提供车位约 0.24 万个；

综合开发项目代建停车场 18 处，提供车位约 0.51 万个。新区“十四五”五年计划实施公共停车场 29 个，总投资约 8.9 亿，可新增停车位 10302 个。

十一、“十四五”综合交通建设计划

结合西咸新区发展目标，制定“十四五”综合交通建设计划，包括枢纽建设、轨道交通、骨架路网、农村公路、公共交通、智慧交通、绿道建设、公共停车场等内容，预计“十四五”完成交通建设投资 1374 亿元。

西咸新区“十四五”综合交通建设投资汇总表

序号	类别	建设规模	投资
1	综合枢纽	-	480 亿元
2	轨道交通	170.7 公里	353 亿元
3	高速公路	43 公里	52 亿元
4	国省干线	50 公里	24.3 亿元
5	快速路	33.5 公里	134.5 亿元
6	主干路	62.4 公里	45.5 亿元
7	次支路	200 公里	100 亿元
8	互联互通道路	60.0 公里	160.7 亿元
9	农村公路	350 公里	7 亿元
10	智慧交通	-	0.2 亿元
11	绿道	235.8 公里	8.3 亿元
12	公共停车场	29 个	8.9 亿元
预计“十四五”完成交通建设投资 1374 亿元。			

西咸新区“十四五”综合交通建设项目表

项目名称		建设类别	建设性质	建设规模	投资估算	建设年限
综合枢纽				-	480 亿元	
1	西安咸阳国际机场三期扩建工程	机场枢纽	续建	-	430	2021-2025
2	阿房官高铁站交通枢纽（TOD）项目	高铁枢纽	续建	-	50	2021-2025
轨道交通				170.7 公里	353 亿元	
1	阎良至机场铁路	城际快线	新建	22	70	2021-2025
2	西安至法门寺至机场铁路	城际快线	新建	82	142	2021-2025
3	16 号线一期	地铁	续建	15.1	109	2019-2023
4	西银高铁与 T5 航站楼轨道交通连接工程	地铁	新建	10	10	2023-2025
5	智轨示范线 1 号线	智轨	新建	11.9	7	2021-2023
6	智轨示范线 2 号线	智轨	新建	29.7	15	2021-2023
7	机场经新西安南至西安东铁路	城际快线	新建	59	-	启动研究
高速公路				43 公里	52 亿元	
1	西兴高速西安至兴平段改扩建（西安段）	高速公路	改建	12	16	2021-2024

西咸新区“十四五”综合交通建设项目表

项目名称		建设类别	建设性质	建设规模	投资估算	建设年限
2	福银高速西安至永寿段改扩建（西安段）	高速公路	改建	24	26	2022-2024
3	马家堡至泾阳高速公路	高速公路	新建	7	10	2022-2025
4	高速出入口（4个）	出入口	新改建	-	-	2021-2025
国省干线				50 公里	24.3 亿元	
1	省道 105（正平大街至泾河）	一级公路	新建	7	3.9	2022-2023
2	省道 312（迎宾大道至余村段）	一级公路	改建	24	8.4	2023-2025
3	国道 211（吉元大街至沔泾大道）	一级公路	改建	5	5	2024-2025
4	国道 312（包茂高速至吉元大街）	一级公路	改建	14	7	2024-2025
5	国道 310 西咸新区过境公路	一级公路	改建	65		启动研究
快速路				33.5 公里	134.5 亿元	
1	尚稷路	快速路	新改建	2.8	9	2021-2023
2	昆明路	快速路	新建	8.6	27.5	2021-2023
3	丰镐大道	快速路	新改建	14.8	74.7	2022-2025
4	南北六号路	快速路	新建	3.6	11.5	2023-2025

西咸新区“十四五”综合交通建设项目表

项目名称		建设类别	建设性质	建设规模	投资估算	建设年限
5	高泾大道	快速路	新建	1	3.2	2023-2025
6	泾河大道	快速路	新建	2.7	8.6	2023-2025
主干路				62.4 公里	45.5 亿元	
1	尚苑路西段	主干路	新建	2.3	1.8	2021-2023
2	沣渭大道北段	主干路	新建	7.6	6.1	2021-2023
3	征和一路	主干路	新建	6	4.8	2021-2025
4	南北七号路（县道 214）	主干路	改建	8.6	6.9	2021-2025
5	科技二路西段	主干路	新建	1.1	0.9	2022-2023
6	云水八路-锦业路	主干路	新建	4.1	3.3	2022-2024
7	泾高南路西段	主干路	新建	2.4	1.9	2023-2024
8	原点大道-高永路西段	主干路	新建	1.5	1.2	2023-2024
9	秦官三路	主干路	新建	0.9	0.7	2023-2024
10	渭城四路-尚航五路	主干路	新建	5.3	4.2	2023-2025
11	兰池三路西段	主干路	新建	0.9	0.7	2023-2025

西咸新区“十四五”综合交通建设项目表

项目名称		建设类别	建设性质	建设规模	投资估算	建设年限
12	大寨路西段	主干路	新建	6.4	5.1	2023-2025
13	云水四路南段	主干路	新建	5.6	4.5	2023-2025
14	科技六路西段	主干路	新建	3.4	2.7	2023-2025
15	经四十四路北段	主干路	新建	0.9	0.7	2024-2025
次支路				200 公里	100 亿元	
互联互通道路				60.0 公里	160.7 亿元	
1	陈之路-科技二路	快速路	新建	5.4	22.3	2022-2024
2	昆明路-连霍高速辅道快速化改造	快速路	改建	17.1	45.6	2023-2025
3	红光路拓宽提升改造	主干路	改建	4.5	12.5	2021-2024
4	阿房一路（西三环-咸户路）	主干路	新建	15.5	43.2	2022-2024
5	西兴高速市政化改造-西安高架快速干道拓宽	快速路	改建	10.1	18.6	2023-2024
6	西三环-草滩八路立交及快速化改造	快速路	改建	7.4	18.5	2021-2024
7	秦直大道（兰池大道-天章大道）	主干路	新建	4.3	-	启动研究
农村公路				350 公里	7 亿元	

西咸新区“十四五”综合交通建设项目表

项目名称		建设类别	建设性质	建设规模	投资估算	建设年限
1	县乡公路	县乡道		100 公里	3.5 亿元	2021-2025
2	建制村通双车道	农村路		50 公里	0.7 亿元	2021-2025
3	建制村联网路	农村路		50 公里	0.6 亿元	2021-2025
4	通村公路完善工程	农村路		50 公里	0.4 亿元	2021-2025
5	通村公路安全防护工程	农村路		100 公里	0.3 亿元	2021-2025
6	桥涵配套工程	桥涵		100 延米	0.05 亿元	2021-2025
公共交通				-	-	
1	新增公交线路	常规公交	新设	27 条	-	2021-2025
2	准点公交	常规公交	新设	8 条	-	2021-2025
3	公交首末站 (30 个)	枢纽场站	新建	20.66 公顷	-	2021-2025
4	公交枢纽站 (20 个)	枢纽场站	新建	19.39 公顷	-	2021-2025
5	综合停车场 (8 个)	枢纽场站	新建	20.67 公顷	-	2021-2025
6	公交专用道	专用道	新建	93.6 公里	-	2021-2025
智慧交通				-	0.2 亿元	

西咸新区“十四五”综合交通建设项目表

项目名称		建设类别	建设性质	建设规模	投资估算	建设年限
1	综合交通运行监测及应急指挥平台二期		扩建	-	0.055	2021-2022
2	综合交通行业管理平台		新建	-	0.0065	2021-2022
3	基于 BIM+GIS 的综合交通管理平台		新建	-	0.012	2021-2022
4	交通运输安全监管平台		新建	-	0.003	2021-2022
5	出行即服务 (MaaS) 试点		新建	-	0.0035	2021-2022
6	大数据仓库二期		扩建	-	0.05	2021-2022
7	智慧交通基础支撑体系升级		扩建	-	0.015	2021-2022
8	标准规范编制		新建	-	0.005	2021-2022
9	交通运输大数据诊断系统		新建	-	0.05	2022-2025
绿道			新建	235.8 公里	8.3 亿元	
公共停车场 (29 个)			新建	10302 车位	8.9 亿元	

第五章 保障措施

一、加强规划组织实施。

加强组织领导，建立发改、国土、公路、铁路、民航、环保、住建等部门促进综合交通运输发展的协调机制，各有关部门、单位、各新城按照职能分工，加强沟通配合，细化落实规划确定的主要目标和重点任务，统筹协调推进重大项目，完善相关配套政策措施，确保规划顺利实施。建立和完善规划实施情况跟踪分析评估制度，定期组织开展规划实施情况分析和评估，及时掌握和全面分析检查规划实施效果及存在问题，根据经济社会发展需要，按照规定程序适时调整。

二、加强政策调控管理。

进一步加强行业政策研究，深入完善综合交通运输管理、服务、保障等相关政策，完善政府购买服务、引入社会资本等机制，加快形成集公路、铁路、航空等于一体的综合运输管理体制，促进行业健康发展。进一步利用和争取上级部门的支持，创造良好的政策环境，不断完善新区交通法规体系和技术标准体系，建立健全交通专业领域的法规规章，完善各项管理制度和各类规范性文件，规范交通规划、建设、运营、管理与服务工作。继续深入推进执法规范化建设，不断提高依法行政水平。

三、加强资金保障管理。

夯实公共财政保障，切实加强交通运输发展公共财政保障，积极争取上级资金支持，加大新区财政投入。引导鼓励各新城就跨区交通基础设施建设建立联合投资机制。拓展融资渠道，充分利用信贷资金，采取发行地方政府债券、鼓励社会投资等多种方

式，广泛吸引社会资本参与，鼓励开展政府和社会资本合作模式（PPP 模式）。

四、加强人才队伍建设。

完善交通人才培养使用机制，加强优秀拔尖人才、急需紧缺人才、科技创新人才和创新团队建设与培养。注重交通运输行业内部再教育、再提升，加强职业资格建设，培养和造就一支结构优化、布局合理、素质优良的从业人员队伍。加强智慧交通运输技术人才、服务人才培训和引进，建立高素质管理人才队伍，提高交通行业整体科技管理水平。