

(上接4版)

## 2. 农用地保护规划

严格保护耕地。锁定耕地保有量目标,至2040年,全区耕地保有量不低于599.7平方公里。严格落实耕地占补平衡制度。全面实行“以补定占、先补后占”的策略。加大耕地补充力度,切实提升耕地质量。全面开展土地整治工作,大力推进土地综合整治、建设低效用地减量化。积极探索耕地精细化利用模式。促进耕地保护与多元利用相结合,推广耕地利用模式向“量质并重”和“用养结合”转变,全面提升耕地的综合利用效益。

实施林地增长。鼓励增绿造林,聚焦大型生态公益林、生态片林和经济果林的集中建设和保护,强化崇明市区生态走廊等结构性林地空间的预留,重点围绕主干路网和骨干河道推动林地廊道建设,严格限制建设占用林地,积极推进东平生态片林建设,引导陈家镇、港西、明珠湖、长兴等郊野公园建设,建成“点线面”相结合的林地网络空间。至2040年规划新增林地与公园绿地、农林复合类绿色空间,共同实现崇明森林覆盖率提升至35%。

保护滩涂湿地与湖泊河道。推进滩涂湿地生态系统保护、修复及合理利用。崇明滩涂湿地资源以保护为主,合理控制滩涂淤积圈规模。近期重点推进主干河道建设,至2040年与公园绿地内部水系(面)共同实现水面率增长至10.3%,全面提升崇明水生态安全保障能力。

划定粮食生产功能区,蔬菜生产保护区,标准化养殖基地和设施农业用地四类农用地功能区,通过农林、农水、林水复合积极引导农用地综合利用。郊野地区积极引导低效建设用地减量,统筹开展农用地综合整治。

## 3. 城乡空间布局

### 3.1 空间布局原则

底线约束:以资源承载能力和生态环境容量为前提,严格划定生态保育区、生态走廊、永久基本农田等生态战略保障空间,强化生态底线对空间结构和用地布局的硬约束。

全域统筹:统筹生态、城镇与乡村三类空间,优化全域城乡空间格局,实现“减量为先、增量管控、存量活化”。

弹性适应:应对未来发展面临的潜在风险和不确定性,制定多情景的规划方案,建立空间留白机制。

### 3.2 全域空间结构

统筹全域城乡空间,在上版规划七大分区格局的基础上,深化结构与功能内涵,规划形成“三区、两带、两片”的全域空间结构。

“三区”:崇西、崇北和崇东是代表崇明旅游特色与品牌资源的三大空间片区。崇西生态旅游发展片重点整合西沙、明珠湖及农场资源,拓展度假疗养、运动休闲、农业科创功能。崇北生态旅游发展片重点挖掘东平国家森林公园及北部连绵农场,发展高效生态农业,传承垦拓文化,拓展文化创意、休闲旅游、森林度假等功能。崇东生态发展片重点加强东滩及周边地区生态保育,建设国家级鸟类自然保护区和中华鲟自然保护区,适度拓展智慧创新、健康疗养、生态教育等功能。优化提升片区内部传统城镇空间,构建特色小镇功能节点,引导组团化、风景化的用地布局。

“两带”:崇南和崇中是代表崇明本地城镇特色和乡村特色的两条空间带。崇南滨江城镇带重点将吸引人口和建设活动向此集中,提升公共服务水平,形成集约化、组团化的活力滨江城镇格局。崇中乡村野趣带重点彰显特色风貌与田园风景,打造以特色村及特色村区为依托的乡村野趣区域,留存和延续乡愁。

“两片”:长兴和横沙是代表崇明战略性功能板块和留白的两个片区。长兴作为崇明最主要的智能制造功能板块,重点发展海洋装备产业,完善配套城市功能,加强环境保护;横沙作为战略储备和预留空间,是建设崇明世界级生态岛先行示范区,以保护保留为主,塑造“原味横沙”。

用地布局上根据底线约束、全域统筹、弹性适应的原则,在生态抹底色、乡村星棋布、城镇促集聚的布局理念支撑下,谋划崇明用地布局方案。促进城镇建设空间向城桥核心镇及各中心镇集聚,新增建设用地指标向崇西、崇北等地区适度倾斜。至2040年,全区建设用地总规模为265平方公里,其中城镇建设用地207平方公里,农村居民点53平方公里,机动指标5平方公里。城市开发边界内建设用地规模126平方公里,城市开发边界外139平方公里。

### 3.3 城乡体系

落实网络化、多中心、组团式、集约型发展要求,构建“核心镇-中心镇-一般镇-小集镇-村落”五级城乡体系,规划五个城镇圈,制定差别化的发展策略。

规划至2040年形成“1-6-11-20-X”的城乡空间体系,即1个核心镇镇区,6个中心镇镇区,11个一般镇镇区,20个左右的小集镇社区,X个自然村落。

1个核心镇镇区即城桥镇的镇区,打造成为综合性节点城镇。规划至2040年城镇人口为14万人。强化对崇明三岛的政治、经济、文化辐射能力,提升公共服务和生态宜居功能。推动传统工业向绿色产业、科创功能转型升级。新增就业岗位,促进产城融合,打造成为本地城镇人口集聚和吸引外来高素质人才的核心地区。

6个中心镇镇区即东滩(陈家镇)、长兴、西沙(三星)、东平、堡镇、新河的镇区。其中,东滩(陈家镇)、长兴是“上海2040”确定的中心镇;考虑到统筹城镇圈发展需要,增设西沙(三星)、东平作为中心镇;考虑到现状发展基础及服务范围,增设堡镇、新河作为中心镇,共同辐射乡村地区。

11个一般镇镇区即绿华、中兴、横沙、新海、庙镇、新村、建设、港西、港沿、竖新、向化的镇区。强化对乡村地区的统筹作用,满足周边城乡居民的基本公共服务和就业需求,引导农村居民就近集中居住。

20个小集镇社区即海桥、红星、合作、江口等以前被撤但仍有城镇建设基础的集镇,以及部分具有一定建设规模的农场场部。主要承担农村生活和农业生产的服务职能,辐射周边乡村地区。

X个自然村落即现状建设基础较好,规划予以保留和保护的村庄。应重点提升村庄基础设施建设水平,缩小城乡公共服务差距。

以五大城镇圈为抓手统筹三岛资源要素,挖掘空间发展潜力。包括两个综合发展型城镇圈,分别为城桥城镇圈、长兴城镇圈;三个生态主导型城镇圈,分别为东滩(陈家镇)城镇圈、西沙(三星)城镇圈、东平-海永-启隆城镇圈。以城镇圈为单元统筹高等级服务设施配置,以“15分钟生活圈”为单位统筹社区级公共服务设施配置。

## 4. 土地利用规划

按照强化土地集约利用,加强城镇功能融合,推进土地复合利用的规划目标和原则,调整土地利用结构。

至2040年,全区建设用地总规模控制在265平方公里,农用地总规模为1002平方公里,未利用地为146平方公里。

控制农用地空间底线,积极引导农用地结构调整。优化建设用地结构与布局,积极盘活存量建设用地。积极保护湿地生态系统,严格河湖水面率管理。

依据土地适宜性评价和发展导向,将崇明区按照土地用途类型划分为一二类生态空间、基本农田保护区、农林复合区、城镇建设用地区、其他建设用地区。

一、二类生态空间规划崇明区一、二类生态空间面积约为259.4平方公里,其中陆域面积约为23.1平方公里。

基本农田保护区将基本农田集中度较高、所占比例较大、需重点保护和整治的区域划为基本农田保护区,总面积约为838.6平方公里,具体包括崇西、崇中、崇东、长兴、横沙五大基本农田保护区。划入保护区的基本农田占基本农田总量的比例达到80%。

农林复合区将基本农田保护区外以农业、林业、果园等发展为主的区域划为农林复合区,总面积约为282.1平方公里,具体包括东平镇、绿华镇、港西镇、陈家镇等各镇内以农业种植结合林木种植为主的地区。

城镇建设用地区将规划人口和第三产业集聚、土地利用以城镇建设发展为主的区域划为城镇建设用地区,总面积约为132.8平方公里,具体包括居住生活区、商业商务区、科教文卫区以及产业研发区等。

其他建设用地区为城镇建设用地区外的其他建设用地区面积约为136.4平方公里,具体包括郊野地区的规划市政交通运输用地、规划农民安置用地、特殊用地以及规划保留的现状农村居民点。

按照全市总体规划要求,突出底线约束、刚性管控,明确以“三大空间、四条红线”为基本框架的空间分区管制体系,优化全区生态、农业和城镇“三大空间”,建立生态保护红线、永久基本农田保护红线、城市开发边界和文化保护控制线“四线”管控体系。

## 第三部分 重大专项统筹

### 1. 综合交通规划

坚持“快到慢行、减少穿行”发展理念,倡导绿色、低碳的交通出行方式,形成“外畅内优、高效集约、绿色生态”的综合交通系统,率先实现2040年绿色交通出行比重达到85%的要求。

#### (1) 对外交通规划

对外通道:优化对外跨江通道布

局,形成东、西对外双通道格局。

公路系统:优化高速公路网络,增强对外联系,形成由G40沪陕高速和S7沪崇高速组成的“两纵”的高速公路网络。完善公路客运站布局,构筑分区组织的公路运输网络,形成由城桥客运站、陈家镇客运站、长兴岛客运站和明珠湖客运站组成的“2+2”布局体系。

水运系统:优化三岛水上交通格局,强化水上客运交通功能,兼顾民生和旅游交通双重需求。加快推进内河航道提升整治,形成“一环十三纵”的骨干内河航道网络。

通用航空:积极推进通用航空机场建设,满足旅游观光、商务会议、应急救援等多元化的交通服务。规划预留2处通用航空机场,分别为明珠湖直升机场和横沙岛直升机场。

#### (2) 骨干路网规划

按照生态交通发展要求,充分尊重现状路网肌理,以景观为核心、需求为导向,强化道路与生态的功能整合,构建极具生态岛魅力的骨干路网体系。

规划策略:充分尊重现状路网,不主张大量新建和扩展;大体延续现状道路宽度,全面梳理并完善道路断面。

骨干路网规划:完善骨干道路网结构,提升内部交通组织能力,构建由高速公路、干线公路和一般公路组成的三级路网体系。

道路红线与横断面:按照“窄宽度,宽绿化”的规划理念,制定差异化控制要求。高速公路规划道路红线按60米控制,双向6车道,两侧绿化隔离带宽度按50米控制;除重要干线公路外,其他干路公路规划红线宽度按30-40米控制,双向4车道为主,增加慢行道宽度,两侧绿化隔离带宽度按10-20米控制;一般公路规划红线宽度按15-20米控制,其中路面宽度按8米控制,双向2车道为主,单幅路,两侧绿化带隔离宽度按10米控制。

#### (3) 公共交通规划

优先发展公共交通,遵循“层次清晰、模式多样、服务多元、智慧创新”的规划理念,形成由轨道城轨线、局域线、常规公交三个层次构成的多元化公共交通运营体系。

建立以轨道交通系统为骨干,常规公交为主体、轮渡为补充的多元公共交通发展模式。依托交通枢纽打造集轨道交通、常规公交、慢行和停车于一体的无缝换乘系统,强化多方式一体化衔接,提升出行效率。加快推进新能源公交车充电桩、充电站等配套设施建设,力争新能源公交车比重达到100%。

#### (4) 交通枢纽规划

客运枢纽:坚持“枢纽锚固、分层组织”的原则,形成“城市级枢纽+地区级枢纽+乡镇级枢纽”三个层次的客运交通枢纽体系。

货运枢纽:强化客货分离的枢纽布局体系,完善货运枢纽集疏运系统建设,提高货物运输效率。

#### (5) 慢行交通规划

规划坚持“以人为本、绿色先导、宜居宜游”的发展理念,串联河流水系、生态廊道、景观道路和重要的公共空间,形成连续的慢行交通网络,营造友好的慢行交通环境。

#### 慢行分区:划分三类慢行分区,制定差异发展的慢行策略,提出差异化

的规划设计要求。其中,I类区域包括东滩片区、北湖片区、明珠湖片区、长兴岛北部片区、横沙片区五片,以交通零排放为目标,严禁燃油车辆进入,大力推动新能源车辆、无人驾驶等绿色交通先行示范,区域内重点塑造灵活多样的慢行系统,满足旅游休闲、赛事健身等慢行活动需求;II类区域包括城桥镇片区、陈家镇片区、长兴镇片区三片,重点加强慢行网络的建设,强化轨道站和交通枢纽周边、居住区与公共服务设施之间慢行通道的连通性;III类区域为除I、II类区域以外的其他区域,依托景观公路、绿道、河流构筑安全畅达、连续舒适的慢行交通网络,合理引导和限制机动车出行,满足机动车基本出行需求。

慢行网络:构建“串景连园、复合驿站、多元网络”的绿道体系;构建“环岛绿道-郊野绿道-滨河绿道-城市绿道”四类城乡绿道,形成“一环四横十二纵、节点网络化”的慢行绿道体系。

#### (6) 旅游交通规划

确保崇东、崇北、崇西三大生态旅游发展片区与城桥综合交通枢纽、陈家镇综合交通枢纽之间形成多种交通方式的直达与换乘,满足多元化旅游交通需求。

规划策略:依托城桥枢纽和陈家镇枢纽实施分区旅游交通组织,强化交通枢纽的旅游集散功能。

配套设施:强化旅游交通配套设施建设,提供专业化旅游交通服务。规划设置3处旅游集散中心,包括明珠湖旅游集散中心、东平旅游集散中心和陈家镇旅游集散中心,提供各旅游片区的综合服务功能及衔接换乘功能。结合景区、游轮码头、通用机场、交通枢纽设置共享自行车系统和新能源车辆租赁点,提供舒适便捷、快速集散的旅游交通服务。

#### (7) 停车系统规划

遵循“分区控制、适度限制”的发展原则,坚持“公交+慢行”优先,从严管控静态交通设施供给,合理调控小汽车交通需求,打造绿色低碳交通发展模式的示范区。

规划策略:制定差别化停车分区策略,调控小汽车停车需求,引导个体交通方式向绿色交通方式转变。从严控制停车泊位供给总量,适度推进公共停车场建设,鼓励结合交通枢纽打造“P+R”换乘系统。

停车分区:按照严格控制、一般控制和基本满足等标准制定分区静态交通政策,划分三类停车分区,引导个体交通合理使用。I类区域(停车严格管控区)主要包括东滩、北湖、明珠湖、长兴岛北部、横沙五片区,严格控制停车泊位供给总量,以“公交+慢行”出行为主导,适当配置新能源车辆停车泊位;II类区域(停车一般管控区)主要包括城桥镇、陈家镇、长兴镇三片区,基本满足居住类刚性停车需求,适度顾及公共活动类需求,适当增加公共服务类配建指标,鼓励“P+R”(Park and Ride)出行;III类区域(停车基本满足区)主要包括城桥镇、陈家镇、长兴镇以外的岛内乡镇地区,以解决实际需求为主,满足居住类刚性需求,适当增加公共停车设施。

停车设施:合理调整车位供应结构,逐步建立以配建为主、公共为辅和路内为补充的停车设施体系,其中配建停车泊位比例达到80%以上。

(下转6版)

