

诸暨市综合立体交通网规划（2021-2050年）

征求意见稿

诸暨市交通运输局

杭州市交通规划设计研究院

二〇二一年五月

征求意见稿

前 言

为支撑经济社会高质量发展，满足人民高品质出行的需要，诸暨在全面推进交通强市建设的背景下，以长三角区域一体化、长江经济带、全省大湾区大花园大通道大都市区建设和绍兴融杭联甬接沪、杭绍甬一体化发展战略为契机，加快实施诸暨与杭同城战略，坚持服务人民、引领发展、统筹协调、创新发展、绿色发展的基本原则，落实枢纽能级重塑、通道整合提升、空间协调发展、城乡统筹兼顾的发展策略，为全面推进诸暨交通强市建设提供支持和保障。综合立体交通网是交通基础设施最高层次的空间网络，是全面构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系的重要基础，按照国家、省市编制综合立体交通网的相关要求，特编制《诸暨市综合立体交通网规划（2021-2050年）》。本规划是诸暨市未来30年的综合交通网络布局规划，规划范围为诸暨市全部行政区域，规划期限为2021-2050年，其中，基础年为2019年（部分数据更新至2020年，规模预测基准年仍为2019年），目标年分别为2025年、2035年和2050年。

征求意见稿

目 录

一、现状及评价.....	1
(一) 发展现状.....	1
(二) 现状评价.....	2
二、形势与需求.....	5
(一) 形势分析.....	5
(二) 发展趋势.....	6
(三) 需求预测.....	7
三、总体思路.....	9
(一) 指导思想.....	9
(二) 基本原则.....	9
(三) 发展策略.....	10
(四) 规划目标.....	11
四、构筑现代综合立体交通新格局.....	13
(一) 构建多向辐射的综合通道.....	13
(二) 打造布局合理的枢纽体系.....	15
五、建设互联互通交通设施网络.....	17
(一) 打造外联内畅的道路网.....	17
(二) 打造层级分明的轨道网.....	19
(三) 打造优质高效的水运网.....	20
(四) 打造便捷易达的航空圈.....	21

(五) 打造布局合理的油气管网	21
六、打造高质量综合交通体系	23
(一) 提升交通网络运行效率	23
(二) 发展高品质智慧交通	23
(三) 推进交通绿色化发展	24
(四) 强化交通安全保障体系建设	24
(五) 统筹推进综合交通体制改革	25
七、投资规模及近期建设重点	26
(一) 中长期要素测算	26
(二) 近期建设重点	26
八、国土空间规划衔接	28
(一) 实现存量与增量的有机统一	28
(二) 实现开发与保护的统筹协调	29
(三) 建立规划一张图动态协调机制	29
(四) 合理把控用地需求规模	29
九、环境影响评价	31
十、保障措施	33
(一) 加强组织保障	33
(二) 加强机制保障	33
(三) 加强要素保障	33
(四) 加强人才保障	34
附图	35

一、现状及评价

（一）发展现状

至 2020 年底,诸暨市综合交通线网总规模达 3150 公里,线网总里程约占绍兴市 26%,基本形成层级分明、功能齐全、布局合理的综合交通网络。其中,铁路方面,诸暨市拥有杭长高铁和浙赣铁路,铁路运营里程达 106 公里,设有诸暨站(普高共站)和诸暨东站货运站。公路方面,诸暨市公路通车里程预计 2782 公里,其中国道 108 公里,省道 195 公里,农村公路 2479 公里,形成以 G60 沪昆(杭金衢)高速公路、杭州绕城高速西复线、S26 诸永高速公路和 S24 绍诸高速公路及延伸线为主骨架,03、31、22 省道为主干道,县乡公路为网络的公路运输体系。水路方面,诸暨市内河航道总里程约 127 公里,主要通航航道为浦阳西江、浦阳东江和枫桥江,诸暨港区包含新亭埠码头作业区、店口码头作业区,共有 500 吨级泊位 9 个,300 吨级泊位 13 个。航空方面,诸暨依托沪昆(杭金衢)高速实现与杭州萧山机场 1 小时车程通达,基本适应航空旅客需求。管道方面,天然气管道网约 55 公里,成品油管道 80 公里。

交通运行状况良好。近年来,诸暨市综合客货运量保持稳中有升,公路客货运量仍占主导地位,公路客运量呈上升趋势,公路货运量震荡上涨;水路客运量呈下降趋势,水路货运量震荡上涨。2019 年,全市公水总客运量为 415.8 万人,

其中公路客运量为 378.3 万人，水路客运量为 37.5 万人，公水总货运量为 2906.3 万吨，其中公路货运量 2375.8 万吨，水路货运量 530.5 万吨。整体对外与杭州、绍兴、金华方向均有较高强度的交通联系。

城市交通基本适应经济社会发展要求。城市道路方面，城市快速路网体系不断扩充。公交方面，诸暨城区城市公交线路有 45 条，运营配车 414 标台，城乡公交线路 234 条，运营配车 458 标台，初步形成定点、定时、定车，标识统一、票价统一、管理统一的公交运行体系。

（二）现状评价

总体而言，近几年诸暨交通整体处在一个快速发展期并且取得了一定的成果，但对照新时代建设交通强国的高水平发展要求，仍然存在不足，具体表现在：

一是综合交通枢纽地位呈下降趋势。诸暨位于国家“十纵十横”运输通道上海至瑞丽综合运输通道上，国家级高速公路 G60 沪昆（杭金衢）高速和国家级高速铁路沪昆（杭长）高铁穿城而过，在过去很长一段时期内使得诸暨的对外交通区位优势突出。但随着整个高铁网络、高速公路网络的不断完善，尤其是随着途径诸暨周边地区的杭黄铁路、杭温铁路、杭绍台铁路、杭绍台高速等新一轮区域性高铁、高速新线的陆续建设，诸暨作为区域性综合交通枢纽的地位被不断削弱。

二是沪昆（杭金衢）通道对诸暨的服务能力受限。诸暨

依托 G60 沪昆（杭金衢）高速、G235 国道、杭长（沪昆）高铁、浙赣铁路、浦阳江等形成公铁水复合型交通走廊，实现与杭州、义乌的快速联系。受限于 G60 沪昆（杭金衢）主通道的持续饱和情况，大量旅客和货物“只过不停”，通道能够提供服务诸暨的资源十分紧张，从而无法对诸暨经济社会发展起到足够的促进作用。

三是与周边城市的快速联系不足。诸暨市地处杭州、绍兴、金华-义乌三大城市区域组成的中心位置，是杭州都市圈紧密层的重要节点城市，杭州都市圈与金义都市圈联系的桥头堡。目前，诸暨仅与杭州、绍兴、东阳、富阳有高速公路联系，其余周边地区包括嵊州（宁波）、建德（黄山）等均无高等级通道联系，各个区域通道都面临通道扩容、提质的问题。此外，店口等经济重镇缺少高速公路等高等级对外联系通道来支撑社会经济发展的问题也较为突出。

四是高速公路与城市道路转换不畅。诸暨作为全国最早形成环状高速的县级市，中心城区周边高速出入口多达 9 处，布局相对合理，使得市区与高速公路网联系十分便利。但随着城市道路拥堵加剧，与高速公路出入口衔接道路等级不高、速度不快的缺点逐步显现，导致城市内外交通衔接服务水平较低。

五是综合交通运输方式结构有待完善。综合客运方面，2019 年全市公路客运量占比 51.5%，铁路客运量占比 43.4%，水运客运量占比 5.1%，但未来区域交通将以铁路运输为主，

运输结构仍待深化。综合货运方面，公路货运占 80%左右，占据主导地位。在全国运输结构调整、降本增效的政策背景下，加快发展铁路、水运等大运量、长距离的运输方式，是优化交通运输方式结构，实现各种方式均衡发展的有效途径。

六是城市综合运输服务水平一般。城市综合客运交通枢纽整合度低，换乘不便，长途客运受高铁冲击亟待转型，城乡公交与城市公交线网衔接不顺畅；城市公交线网和站点覆盖不足、公交场站设施不足、线网缺乏分层分级统筹、发车间隔大等导致公共交通服务水平与市民的期待仍有很大的差距，公共交通方式在城市居民交通出行方式结构中的占比较低。物流方面目前几种运输方式虽有一定的衔接，但仍旧基本保持独立分散的状态，高效联程联运水平有待进一步提升。

二、形势与需求

（一）形势分析

当前，诸暨市综合交通发展面临新的形势与要求：从**高质量发展**看，要求诸暨全面提升交通品质，新的高质量经济发展阶段对航空、高铁、高速等快速化、高品质客运促进明显，对高附加值消费品有更多需求，小批次、高附加值货物运输需求快速增长。同时，“两山”理论要求以保护生态环境为主旨，明确底线约束下的用地精确增长。从**交通强国建设**看，要推动交通发展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，建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。要求诸暨突出交通引领作用，构筑集约化、网络化、绿色化、智慧化、共享化、品质化的交通运输完整体系。从**区域一体化发展**看，要求诸暨实现多向联通：面向长三角，要求诸暨做强主轴，主动加强与杭州的联系，“借力”融入沪杭金发展带，缩短与长三角区域中心城市的时空距离；面向大都市区建设，要求诸暨发挥区位优势，融入杭州都市区，衔接金义都市区，打通东西通道，衔接宁波都市区，提升省内枢纽地位；面向市域融合发展，要求诸暨加强市域联系，完善城区环线快速路系统，明确各自分工，同时加快国省道及重要干道建设，强化城区与重点乡镇，及各重点乡镇之间的联系。

(二) 发展趋势

整体来看，下阶段诸暨交通运输行业发展主要面临以下三点趋势：**一是客货运输向高能级通道枢纽集聚特征更加显著。**随着城市群、都市区快速发展以及机场、高铁等战略性交通资源向中心城市集聚，客货运输向综合运输通道和都市区集中的趋势更加突出。依托通道枢纽资源推进交通与城市及物流、制造、旅游等相关产业融合发展，成为发挥综合效益、促进经济发展的新路径。诸暨位于沪昆国家通道走廊上，区位条件良好，要充分发挥通道资源优势，加强高能级枢纽建设，增强交通吸引能力。**二是构建多层次、高品质交通网络成为交通发展重点。**目前，东部发达地区综合交通网络已基本形成，交通建设进入完善交通网络层次、提升设施品质的新阶段。国家层面提出的综合立体交通网概念，要求加强各种交通方式间的衔接。目前，诸暨综合交通骨架已基本形成，但是运输通道相对单一，交通方式还不完备，下阶段应进一步聚焦补齐交通设施短板，加快完善多层次综合立体交通网络。**三是便捷高效客货运输服务体系逐步普及。**随着经济社会发展持续发展、产业结构转型升级和人民生活水平日益提高，诸暨客货运输总规模将稳步提升，百姓对运输的经济性、高效性、时效性要求也会越来越高。要充分考虑新产业、新装备、新模式的发展，充分满足百姓需求，使老百姓有体验感、获得感。

(三) 需求预测

结合诸暨市经济社会发展趋势、人口发展趋势以及诸暨市总体规划等，考虑到未来铁路仍可能进入年度统计以及为了更准确预测诸暨市综合交通发展，本次预测包含铁路客货运量。预计到 2025、2035、2050 年，诸暨市客运总量将分别达到 2019 年的 1.5 倍、2.3 倍、3 倍，分别为 1067 万人、1704 万人和 2232 人，铁路客运比例将逐步提高，公路营运性旅客客运量占比将不断下降，未来将形成中长距离以高速铁路为主，中短距离以城际铁路为主的客运出行模式。全社会货运总量将达到 2019 年的 1.2 倍、1.5 倍、2.1 倍，分别为 4364 万吨、4519 万吨和 6207 万吨。多式联运货运枢纽的构建，将明显提高铁路、水运等节能低碳型运输方式的货运量比例，公路货运比例将略微下降。

表 2-1 诸暨市 2020-2050 年预测客、货运量表

指标	2019	2025	2035	2050
综合客运量（万人）	735	1067	1704	2232
公路客运量（万人）	378	451	757	946
水路客运量（万人）	38	42	86	169
铁路客运量（万人）	319	574	861	1117
综合货运量（万吨）	3531	4364	4519	6207
公路货运量（万吨）	2906	3470	3210	4267
水路货运量（万吨）	531	700	1066	1600
铁路货运量（万吨）	94	194	243	340

利用国土系数、运输强度等方法对诸暨市综合交通线网规模以及各种交通方式对应的合理里程进行预测，且对多种

方法的预测结果进行对比分析，最后取其平均值作为本次预测的合理规模。预测至 2050 年，诸暨市综合交通线网合理规模约超 3900 公里，其中公路网里程约 3200 公里，铁路和轨道交通网里程约 270 公里，内河航道网约 150 公里，管道网约 280 公里。

征求意见稿

三、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，深入贯彻落实十九大精神，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持以供给侧改革为主线，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，全面提升公路、铁路、水运、航空发展水平，有力支撑全市经济社会发展。

(二) 基本原则

坚持服务人民。以建成人民满意交通为统领，坚持以人民为中心的发展思想，注重提升人民群众的获得感和满意度，提供一流的服务效率和服务品质，实现“人享其行、物优其流”。

坚持引领发展。充分发挥交通基础性、先导性和引领性作用，在引导城市空间结构优化、城市资源合理开发、城市产业发展布局、城市交通拥堵治理等方法发挥应有作用。

坚持统筹协调。全面统筹协调各种运输方式之间、区域交通之间以及交通行业与其他行业间的协调发展，推进区域交通一体化、城乡交通一体化和综合交通一体化发展。

坚持创新发展。不断提升交通自主创新能力，及时将新技术、新手段运用于全市交通各领域。以智能交通手段，推进全市交通智能精准管理，持续完善全出行链智慧出行服务。

坚持绿色发展。持续推进交通生态文明建设，优化交通基础设施结构、运输装备结构、运输组织方式以及能源消费结构。将绿色交通理念贯彻到全市交通运输发展的各领域和全过程。

（三）发展策略

枢纽能级重塑。结合国家上位规划、战略要求，积极谋划争取新增高能级交通走廊，主动融入长三角一体化发展战略、全省“四大建设”，成为全省乃至全国综合交通走廊中重要的枢纽节点，全力打造杭州都市区国际性门户枢纽的重要组成部分和浙中地区重要区域交通枢纽。

通道整合提升。统筹考虑诸暨对外交通各方向的交通需求，结合城市空间形态和现有通道布局，整合、加强、提升诸暨与杭州、绍兴、金华-义乌等地的多方向集约、复合、高效的交通通道。立足长远，推进城际铁路建设，充分考虑与杭州都市区之间多模式、多通道的交通联系。

城乡统筹兼顾。着力推进诸暨市域城乡交通一体化和服务均质化，继续加强四好农村路建设，优化完善诸暨市域“环+放射”的道路交通网络布局，进一步完善诸暨市区与各中心乡镇、各中心乡镇之间的交通联系。

空间协调发展。进一步理顺综合交通与城市空间布局的关系，基于城市空间结构、人口分布、产业分布合理布置客、货运交通枢纽和公共交通枢纽站点，加强公路与城市道路的

功能协调与融合，实施骨架公路网快速化改造并与城市内部快速路网系统充分融合、协调。

（四）规划目标

1、总体目标

以高速公路和高速铁路为主骨架，以国省干道、普速铁路、城际铁路、内河航道为重要支撑，以综合立体交通枢纽为转换节点，建立布局完善、城际畅通的现代化综合交通网络体系。至**2025年**，围绕“‘交通强市’示范区、杭州都市区交通一体化先行区、浙中地区重要区域交通枢纽（两区一枢纽）”的总体目标，基本建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，综合交通实现一体化，绿色智慧安全水平全面提升，基本实现诸暨与杭州-绍兴-金义周边三大城市区间轨道上半小时的商务圈、诸暨市域（市中心与中心乡镇）半小时通勤圈。至**2035年**，高标准建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，全面实现“人享其行，物优其流”，各种运输方式实现深度融合，高水平实现诸暨至杭州、绍兴、金义城区的多方式半小时通勤圈，满足多样化、个性化大众出行需求，高质量公共服务覆盖乡村。至**2050年**，建成高水平交通强市，成为浙中地区重要交通枢纽，“杭州-绍兴”亚太重要国际门户枢纽的重要组成部分。

2、具体目标

时空目标：至 2050 年，高质量融入杭州都市圈，成为杭州-绍兴联合枢纽的重要组成部分。充分借助杭州交通能级，实现“全国 123 出行交通圈”，即杭州都市圈 1 小时多方式通勤、长三角城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖；

“全球 123 快物流圈”，即国内 1 天送达、亚太地区 2 天送达、全球主要城市 3 天送达。

规模目标：至 2050 年，全市综合交通线网里程超过 3900 公里，能较好引领全市经济社会高质量发展。其中，铁路和轨道交通总里程超 270 公里；公路网总里程超 3200 公里；内河航道总里程约 150 公里，其中四级及以上航道 69 公里；油气管道总里程约 280 公里，其中天然气管道约 200 公里，成品油管道约 80 公里。

质量目标：至 2050 年，诸暨市在交通通达水平、效率水平、智慧化水平、绿色化水平、安全性方面有显著提升，全面形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。全部乡镇实现 15 分钟进入高速公路网，城市公共交通 300 米覆盖率达到 100%，进出高速车辆 ETC 安装率和应用率达到 100%，营运公共交通新能源车辆比例达 100%，道路交通事故万车死亡率降低至 0.7 人/万车·年。

四、构筑现代综合立体交通新格局

（一）构建多向辐射的综合通道

诸暨市位于三角城市群腹地及杭州都市圈的双重辐射圈层之中，作为沪昆（杭金衢）通道节点，是杭州都市圈主枢纽重要组成部分。充分利用位于沪昆（杭金衢）国家级运输通道的优势地理位置，扮演浙江中部重要区域交通枢纽角色，规划形成“一轴五张网”的总体布局。

“一轴”即沪杭金发展带，北接杭州、上海，南接义乌（金华），是诸暨联系杭州都市区、金义都市区，高质量融入长三角一体化的重要通道，规划形成“高铁+普铁+城际铁路+高速+普通国道+航道”的复合通道。

“五张网”分别为诸暨至绍兴（上海）通道网、诸暨至嵊州（宁波）通道网、诸暨至东阳（温州）通道网、诸暨至建德（黄山）通道网、诸暨至富阳（合肥）通道网，加强诸暨与长三角重要城市联系。

诸暨至绍兴通道，依托绍诸高速、柯诸高速、S309、S211(31省道)、沪绍金(杭深)高铁、绍诸城际铁路等设施，加强与绍兴城区联系，主动接轨杭州湾大湾区和上海；**诸暨至嵊州通道**，依托诸嵊高速及谋划的诸嵊城际铁路、S310，加强与嵊新组团沟通，同时强化与宁波-舟山都市圈联系，接轨全省开放大走廊；**诸暨至东阳通道**，依托诸永高速、S211，实现与温州都市圈的联系，接轨国家沿海大通道；**诸暨至建**

德通道，依托规划诸建高速，联系杭州西部县市，进一步加强与皖南方向联系；**诸暨至富阳通道**，依托杭州绕城高速西复线、S309省道，加强与富阳、临安、湖州联系，进一步加强与安徽、江苏方向联系。

表 4-1 综合通道规划设施一览表

类型	通道名称	现状交通设施	规划交通设施	作用
一轴	杭州、上海方向	杭长高铁、浙赣铁路、杭金衢高速、G235、浦阳江、杭州绕城高速西复线	沪绍金高铁、杭诸城际、03省道东复线高架、S217	加强与杭州、上海直接联系，实现国际化出行
	义乌、金华方向	杭长高铁、浙赣铁路、杭金衢高速、G235	沪绍金高铁、诸义城际铁路、诸义高速、S217	加强与金义都市圈联系，接轨全省开放大走廊
五张网	绍兴、上海通道网	绍诸高速、31省道	S309、柯诸高速、绍诸城际	连接绍兴城区，主动接轨杭州湾大湾区
	嵊州、宁波通道网	县道枫谷线	S310、诸嵊高速	加强与宁波都市区联系，接轨全省开放大走廊
	东阳、温州通道网	诸永高速、S211省道	沪绍金高铁、诸义高速、S211	联系温州都市区、接轨国家沿海大通道
	建德、黄山通道网	安同线	S310	联系杭州西南部县市，进一步加强与皖南联系
	富阳、合肥通道网	316县道	杭州绕城西复线、S309	加强与江苏、安徽方向联系，融入长三角区域一体化

（二）打造布局合理的枢纽体系

结合城市空间布局和产业布局，以综合客、货枢纽为锚点，加强各交通网的衔接转换，实现客运无缝衔接和货运多式联运。

1、客运枢纽

综合客运枢纽是多种交通方式的交汇点，是实现客运零距离换乘和一体化服务的核心，在城市内外交通及城市内部交通的联系中起关键作用。规划形成以**诸暨站、诸暨东站、诸暨中心站**三大客运枢纽为门户型枢纽，以**城际铁路站点、城东客运枢纽、城南客运枢纽、城西客运枢纽、城北客运枢纽**以及**诸暨通用机场**为集散型枢纽，以**常规公交站点**为换乘型枢纽的**三级客运枢纽体系布局**。统筹推进店口站、姚江站、王家井站等 10 余个城际铁路站点建设，加强城际铁路与城市公共交通的无缝换乘。

2、货运枢纽

综合货运枢纽是具有货物集散、仓储、中转运输等功能，集中布设并实现不同运输方式之间货物有效换装与衔接，是实现货物无缝衔接的核心。规划形成“**两主一副多点**”的货运枢纽体系，“**两主**”即店口物流园区、现代物流园区，“**一副**”即国际商贸城物流园，“**多点**”即多个物流中心、配送中心；另外结合“两主一副多点”的布局，规划在城市内部以社区为单位形成一批社区服务站，直接提供配送服务。发展

公铁水多式联运和集装箱运输业务，统筹谋划各乡镇次级配送中心，实现货物高效运输。

征求意见稿

五、建设互联互通交通设施网络

（一）打造外联内畅的道路网

1、高速公路

进一步加强诸暨与周边区县（市）以及上海、南京、宁波、合肥等地的联系，支撑浙中地区重要交通枢纽建设，规划形成“一环九射”高速公路网布局，远期规划高速公路总里程超 240 公里。

“一环”即 G60 沪昆（杭金衢）高速公路-S26 诸永高速公路-S24 绍诸高速公路诸暨延伸线围成的高速环线。

“九射”分别为：G60 沪昆（杭金衢）高速公路（城区以北段）、柯诸高速、绍诸高速公路、诸嵊高速、S26 诸永高速公路（城区以南段）、诸义高速、G60 沪昆（杭金衢）高速公路（城区以南段）、诸建高速、杭州绕城高速公路西复线。

2、普通国省道

结合浙江省国道网规划方案以及省道网规划调整方案研究成果，加强国省道体系在诸暨市域合理布局，加强重点乡镇街道间的联系，支撑诸暨全市经济社会发展，规划形成“三纵两横”的国省道布局。

“三纵”分别为 G235 国道、S211 桐乡至洞头公路、S217 萧山至磐安公路；

“两横”分别为 S309 鄞州至开化公路、S310 奉化至桐庐公路。

3、四好农村公路

推进诸暨市域大环线建设，支撑全域四好农村公路建设。对公路不断推行精细化管养，加大日常性养护力度，突出及时性、预防性养护，加大对农村公路的监管力度，努力实现农村公路养护生产专业化、管理规范化的目标。进行日常监督检查、不断加强考核，将农村公路监管养运中存在的问题及时通报并督促整改。到 2025 年，建成能力适度引领、结构科学合理，组织集约高效、安全保障有力、生态环境友好、体制机制顺畅的农村交通运输服务体系，农村公路发展质量位居绍兴前列。至 2035 年，探索并落实具有诸暨特色的高水平“四好农村路”，形成长效建管养运机制，各方面水平达到国内领先水平。

4、公路与城市道路快速衔接

根据诸暨市城市道路网规划，将形成两条快速路环线，适应诸暨城区快速沟通需求。“一环”为诸暨城市二环线，目前为城市主干路，全长约 24.5 公里。“二环”为现状城市三环，全长约 45 公里。

结合城市道路两环快速路布局，规划八条快速公路与之衔接，呈“八射”状，形成城市快速路环线与主要干线公路的快捷联系。“八射”包括十诸线、暨东路、03 省道东复线、双金线、诸安线（诸暨南-环城南路）、官弦线-诸暨至浦阳快速路、市南路-草塔支线、诸东线。

5、绿道网

加强市域绿道网建设，串联市域生态环境、人文景观、自然景观和地方风貌，规划形成“两环六带”总长度超过500公里的干线绿道网。

“两环”为绿道外环（郊野绿道环）和绿道内环（城市绿道环）。“六带”为依托重要水系、山谷形成联系中心城区和外环绿道的放射形绿道带。

（二）打造层级分明的轨道网

规划形成“两高一普三城际”的轨道网布局。“两高”为既有杭长高铁和远期谋划的沪绍金高铁；“一普”为既有浙赣铁路；“三城际”分别为杭诸城际铁路、绍诸城际铁路、诸义城际铁路。

1、高速铁路

形成“两纵”高铁格局，做强沪杭金主轴。在原有杭长高铁基础上，在诸暨城区东侧新增沪绍金高铁。线路市区段沿诸永高速东侧布设，在诸暨浣东收费站东北侧汤家店村附近布设诸暨东站。

2、普速铁路

强化浙赣铁路客运功能，实施浙赣铁路诸暨至杭州段通勤化改造。

3、城际铁路

形成“三城际”区域快速轨道网格局。近期新建杭诸城

际、绍诸城际；远期谋划杭诸城际继续延伸，接义乌站，与金华城际铁路互通；启动研究诸嵊城际铁路等轨道交通布局。

4、市域（郊）铁路

顺应城市组团式、珠串式发展态势，通过既有浙赣铁路诸暨至杭州段通勤化改造和新建市域（郊）铁路强化诸暨与杭州、绍兴、义乌等城市的联系。统筹考虑干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路等轨道网络规划，避免层级之间割裂，积极推进“轨道交通一张网”规划建设工作。

（三）打造优质高效的水运网

重点依托浦阳江优质航道，提升航道等级，合理规划沿线港口布局泊位，强化航道通行能力。

1、内河航道

充分发挥诸暨水运资源优势，加快完善“一主两支”内河航道网，通过浦阳江加强与杭甬运河联系，实现诸暨通江达海。重点提升浦阳西江为三级航道，浦阳东江、枫桥江为五级航道。远期全市四级及以上航道里程达到 69 公里。

2、内河港口

充分利用航道资源，结合城市空间结构和产业结构，加快完善内河港口布局，规划形成“两主多点”的内河港口布局。

“两主”包括店口作业区、新亭埠作业区，规划 500 吨

级泊位 6 个。“多点”包括山下湖作业区、江藻作业区、枫桥作业区等。

(四) 打造便捷易达的航空圈

1、运输机场

通过高铁、城际铁路、高速实现与上海浦东机场、上海虹桥机场、杭州萧山机场、宁波栎社机场、义乌机场等周边机场的快速联系。

重点加强与杭州萧山机场联系，通过“两高速两城际”全方位接入萧山机场。**两高速**：沪昆（杭金衢）高速至机场高速；柯诸高速至苏绍高速及接线至杭绍甬高速；**两城际**：杭长高铁至杭州南至机场连接线；沪绍金（杭深）高铁至杭绍台连接线。

2、通航机场

加快**诸暨通用航空产业基地**建设，一期建设可连续起降的临时起降点，包括直升机机场、飞行员培训学校、通航旅游中心、通航物流中心、通航应急救援中心、机外作业中心、通航俱乐部、停车场等；二期扩建为 A1 类通用机场及相关航空产业园，修建 1200 米固定翼飞机跑道。

(五) 打造布局合理的油气管网

1、石油管道

结合省、市综合立体交通网方案，规划形成“一油库三

支线”的石油管道。其中“一油库”为诸暨油库，“三支线”分别为联系绍兴、义乌和桐庐的石油管道支线。诸暨境内石油管网里程达 80 公里。

2、天然气管道

强化杭州-诸暨-金华天然气主管道的能力，形成十字交错的天然气管道网。新建甬绍干线天然气管道工程（西段：新昌-诸暨）、萧山-义乌天然气管道工程。远期全市天然气管道网总里程达 200 公里。

征求意见稿

六、打造高质量综合交通体系

为贯彻落实国务院交通强国建设纲要“三个转变”，满足人民对美好生活的向往，要求交通基础设施高质量发展，以自身发展的质量和效益为出发点，聚焦质量效益、优化结构、创新引领、全面协调、绿色生态、群众满意，突出高效、智慧、绿色、平安等高质量发展内涵，建设人民满意、保障有力的综合立体交通网，高效支撑诸暨市建设现代化经济体系。

（一）提升交通网络运行效率

以“打通断头路”为重点，完善路网联通度，优化现有路网结构，推进干线公路提速提标提质，打破公路瓶颈路段，提升公路网运行效率，提高公路网运行效率，妥善处理“通”与“达”的关系。强化诸暨与绍兴、杭州的快速联通，推进建设“二环八射”城市快速路网体系，做好高速互通与快速路网衔接，完善高快速骨干网，打通区域断头路，实现诸暨城区通过快速路网 40 分钟至绍兴，50 分钟到萧山。以“枢纽一体化衔接”为重点，在谋划新增干线铁路通道、增设城际铁路等轨道交通补充铁路网层级的基础上，做好枢纽站点多方式的衔接工作，提供人性化、高效化的客货集疏运系统，实现“客运零距离换乘”和“货运无缝衔接”。

（二）发展高品质智慧交通

积极推进技术创新在交通领域的应用，推动大数据、互

联网、人工智能、5G 等新技术与交通行业深度融合，构建数字交通设施，实现设施管理一体化。推广先进的智能运输工具，推进智能驾驶运载工具的示范应用，推广货运物流的快速智能化分拣技术和装备设施应用。推进城市综合交通智慧平台建设，提高基层道路运输管理部门的数据采集、应用与管理水平，推进交通运输基础设施、运输工具、运行信息等互联网化。深化大数据技术在行业监管、公众出行、城市治堵、应急救援、道路运输等领域的应用。积极打造高效便捷的数字化交通服务体系，推行无感安检、无感支付、ETC 应用等智慧服务模式，全面打造“出行即服务”响应式出行。

（三）推进交通绿色化发展

大力推广资源节约循环利用新技术，推广节能环保运输装备，全面推广清洁能源和新能源车辆应用。和新能源车辆应用，加快建设加气站和充电桩高速公路服务网络。优化运输组织结构和经营结构，发展集约高效运输组织，提升铁路、水路货物运输量比重。建立以公共交通为主体的城市客运体系，提高步行、自行车、公交等绿色出行比重。推进通道资源复合利用，鼓励建设公铁复合型通道，统筹规划布局线路和枢纽设施，推进一体化站场建设，提高资源利用效率。

（四）强化交通安全保障体系建设

提升基础设施安全质量，加强新技术、新工艺、新材料、新设备在交通建设、运营全过程中的应用，着力提升设施安全水平，围绕交通建设工程施工工艺、技术和管理提升，构

建质量安全提升技术管理体系，促进交通基础设施耐久性、安全性整体提升，打造平安百年品质工程。统筹公路、水运布局通用机场提供区域应急救援保障，不断提升交通运输应急保障能力。建立上下联动、的综合交通应急管理体制机制，完善应急救援预案，依托城市综合交通智慧平台信息互通构建综合交通应急指挥平台，统筹应急物资储备基地布局，建立全天候通行保障与应急通道。建设高素质、高水平的交通应急保障队伍，提升应对紧急、复杂、突发情况的保障能力。

（五）统筹推进综合交通体制改革

推动交通规划体系重构，加强综合立体交通网规划与国土空间规划衔接，推动多规合一。强化多部门协同，加强交通部门的整体统筹能力。加快构建公平、公开、透明的交通市场体制，全面清理妨碍统一市场和公平竞争的各项规定。加快建立市镇乡建管养相协调、事权和支出责任相适应的管理体制。推进运输领域市场化改革，更多地发挥市场机制的决定性作用。推动交通投融资体制改革，积极探索吸引社会资本参与交通运输基础设施建设、运营的有效机制或模式，构建交通运输可持续发展的资金保障机制。

七、投资规模及近期建设重点

（一）中长期要素测算

经初步测算，至 2050 年，诸暨市综合立体交通网总投资超 1600 亿元。至 2050 年，新增线网总里程约 780 公里，推进新建高速公路 90 公里，新建普通国省道约 170 公里，新改建农村公路超 600 公里，新建干线铁路 55 公里，新改建城际铁路和市域（郊）铁路约 145 公里，提升高等级航道 69 公里，新建绿道网 500 公里，新建天然气管道 145 公里。形成综合客运枢纽 3 个，区域客运枢纽 20 个以上，综合货运枢纽 2 个。全市综合立体交通网建设共需新增用地约 3.8 万亩。

（二）近期建设重点

“十四五”期间，规划投资约 580 亿元。公路方面，计划完成柯诸高速诸暨段工程、诸义高速工程、G235 国道杭州至诸暨公路萧山河上至诸暨安华段改建工程、诸暨官庄至弦腔公路工程等重点工程项目；铁路方面，计划完成浙赣铁路诸暨至杭州段通勤化改造工程，开工建设绍诸城际，争取杭诸城际在“十四五”期间开工，积极推进诸义、诸暨城际铁路以及沪绍金高铁前期研究；水运方面，完成诸暨市店口综合港区工程，谋划浦阳西江三级航道改造等航道提升改造工程，推进江藻、山下湖作业区等作业区前期研究工作；航空方面，加快诸暨通用航空产业基地建设，积极推进诸暨通用

机场及配套设施前期研究；**运输管道方面**，完成甬绍干线天然气管道工程（西段：新昌-诸暨）、萧山-义乌天然气管道工程；**枢纽方面**，完成诸暨东货站改扩建工程、店口物流园区工程、三环周边及市中心区域 12 个公交首保站新改建工程，争取开工建设诸暨中心站、现代物流园区工程，推进诸暨东站前期研究。

征求意见稿

八、国土空间规划衔接

国土空间规划是国家空间发展的指南、可持续发展的空间蓝图，是各类开发保护建设活动的基本依据。综合立体交通网规划是典型的空间线性规划，空间跨度大、覆盖范围广，是国土空间的支撑体系，对区域空间格局的形成和经济发展具有重要影响，既服务于国土空间开发，也受国土空间保护的约束。本规划与诸暨市国土空间规划充分衔接，布局方案与诸暨市空间发展战略导向完全一致，由“一主一轴五张网”综合运输通道、多网融合的综合交通网络、布局合理的综合枢纽体系，可有效支撑构建全新城镇空间发展格局，在我省引领对外开放、支撑空间拓展、服务民生发展方面，将发挥重要的基础性、服务性、引领性、战略性作用。

（一）实现存量与增量的有机统一

坚持需求导向，根据诸暨市综合交通需求和支撑重大战略的现实需求，优化交通基础设施供给结构，充分利用存量资源，扩大优质增量供给，破除无效供给，提升交通基础设施供给能力、质量和效率，提高资源配置效率和全要素生产力。优先布局供需矛盾突出、短板问题明显的运输方式和区域，优先通过扩容改造、等级提升、智慧化管理等手段，挖掘现有综合交通网络运输能力，实现交通供给与需求更高水平的动态平衡。

(二) 实现开发与保护的统筹协调

突出交通基础设施空间资源有效储备、统筹协调、严格管控和高效利用，优先布局制式多样、多层立体的复合通道。系统谋划综合枢纽，利用客运综合体、货运多式联运区等新载体，整合各类交通功能，提高国土管控下的交通资源使用效率。合理确定与国土空间规划“三条控制线”的关系，做好线位、重要节点的空间预留，严守生态底线，注重无害化穿越；根据城镇开发强度，合理确定路网规模和密度；严守永久基本农田底线，尽量避免直接穿越，实现交通基础设施总量在控制边界中有序增长。

(三) 建立规划一张图动态协调机制

主动衔接国土空间成果，以国土空间规划的“一张图”为依据，统一底图、统一标准，构建交通规划成果空间信息平台，实现交通基础设施规划“一张图”。深化规划项目方案研究，建议达到工程可行性研究报告深度(1:10000精度)，其中拟在“十四五”期间实施项目建议达到1:2000精度。建立综合交通规划与国土空间规划的动态协调机制，交通走廊和具体线位所受影响因素多，特别是在规划研究阶段很难获得稳定线位，因此在国土空间规划中应具有阶段性和动态性，后续根据相关控制因素的变化动态调整和优化。

(四) 合理把控用地需求规模

强化与国土空间规划衔接，积极推动重大交通建设项目

纳入国土空间规划，保障交通项目用地。深化规划编制上下级联动，强化规划编制相关部门横向合作，共同协商研究项目用地，控制用地规模合理化。

征求意见稿

九、环境影响评价

本规划坚持绿色发展理念，充分考虑既有设施的利用，集约节约利用土地、能源、岸线等资源，从资源占用、生态影响、污染排放等方面提出环境影响评价措施，以期提升能效，提高资源综合利用水平。

坚持“保护优先、避让为主”的原则，加强对沿线环境敏感区的保护。交通基础设施选线（址）要充分考虑生态环境因素的约束和限制，尽量避开各类环境敏感因素和目标，尽量利用既有交通设施，避开永久基本农田保护区，避让水源地、自然保护区等环境敏感区域。

加强能源节约利用和生态保护。大力推进使用节能、节水、环保的材料和机械设备，鼓励使用可再生资源 and 能源，推广使用清洁能源车辆，提高能源资源使用效率，从源头上降低交通基础设施的能源消耗和污染排放。发展先进适用的节能减排技术，加强新型智能、节能环保的技术装备的应用，鼓励使用低噪音、低排放的交通工具，合理调整交通昼夜出行比例，努力提高交通运输效率和降低排放。开展环境恢复和污染治理，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作；做好水土保持和生态修复等工作。

严格实施项目审批、土地、环保准入制度。加强对交通基础设施建设规模和用地规模的管控，完善交通基础设施建设的节地规划、设计等，高效实施土地综合开发利用，尽可能减少土地占用和资源消耗，促进土地节约、集约利用。

严格执行相关法律法规。严格执行环境影响评价制度、节能审查制度，严格规划、土地、岸线、环保等准入制度，根据能源资源条件、区域环境承载能力等要求合理确定交通项目的建设规模。交通基础设施的实施要符合生态保护红线空间管控要求；严格执行国家及省有关海岸线保护与利用政策，加强自然岸线保护。强化交通建设项目全过程环境管理，严格执行防治污染设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用的“三同时”制度，建立完善、统一、高效的环境监测体系。

征求意见稿

十、保障措施

(一) 加强组织保障

坚持党的全面领导，发挥党在规划总揽全局、协调各方的作用，强化与诸暨市发改局、诸暨市规划和自然资源局、诸暨市住建局、诸暨市林业局、绍兴市生态环境局诸暨分局等各责任单位的分工协作，共同推进综合立体交通网落地。强化纵向部门联动，积极争取上级指导与支持。

(二) 加强机制保障

强化规划严肃性和约束力，坚持“一张蓝图干到底”，强化与国土空间规划的协调，积极争取规划中重大项目纳入国家、省级重大基础设施专项规划和国土空间规划。落实省市联动机制，细化分解目标任务，推进规划项目落地。建立动态评估调整机制，根据城市空间结构和经济社会发展适时开展规划评估。

(三) 加强要素保障

强化重点工程项目用地保障，统筹保障规划用地指标，做好与国土空间规划衔接，加强交通走廊带的预留和管控。强化资金保障，设立区级交通重大项目建设专项资金，积极争取部省资金补助，完善交通建设投融资体制，鼓励社会资本参与交通建设。强化生态保障，协调项目与“三线一单”的关系，减少项目建设对生态环境的影响。

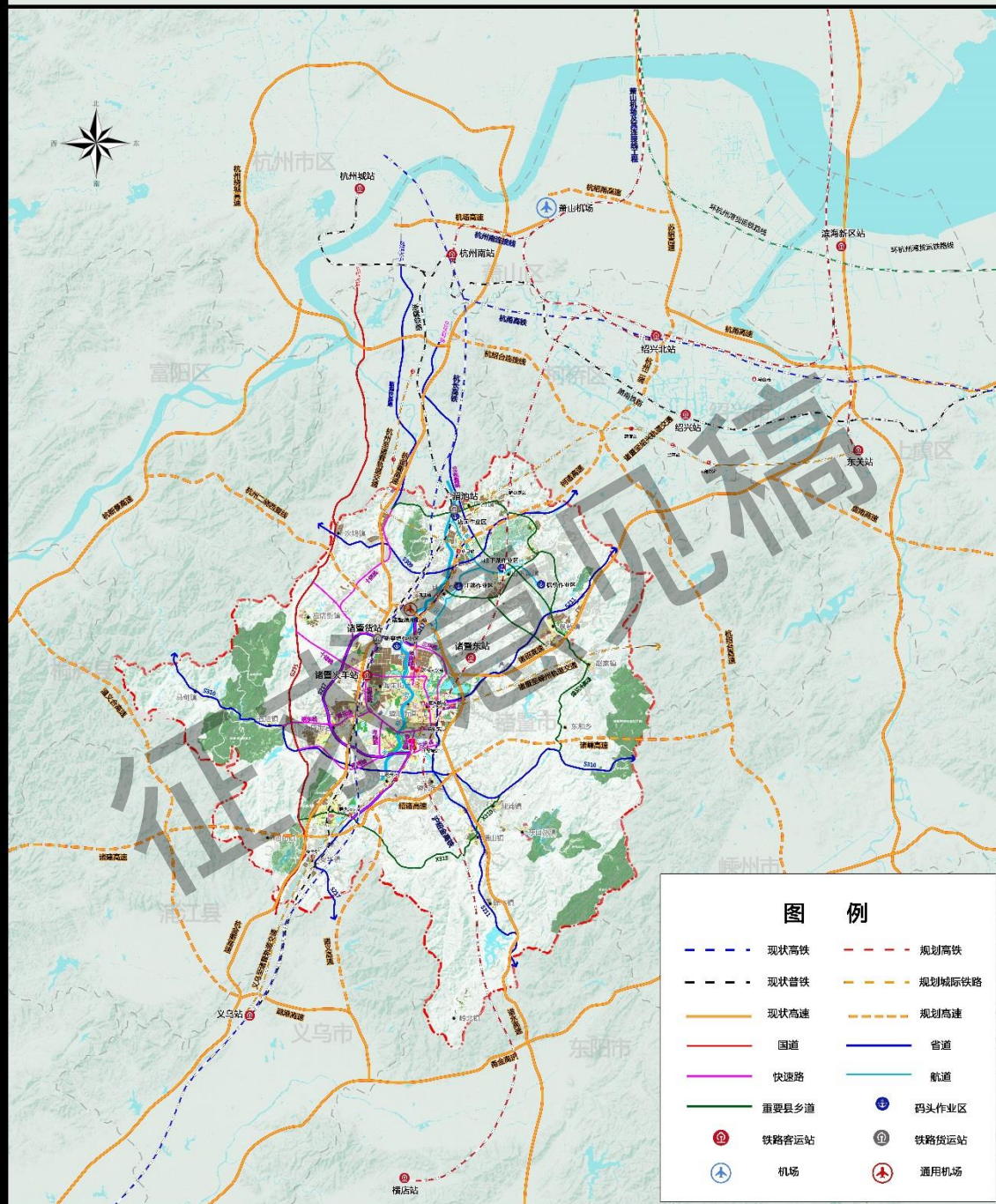
（四）加强人才保障

实施“人才强交通”战略，坚持以高素质人才保障交通高质量发展，加强交通人才培养引进力度，推进人才资源开发，有效增加人才总量，着力优化人才结构，稳步提高人才素质。培育一批懂规划、善治理、具有较高专业素质的交通类战略科技人才和高水平创新团队。优化干部队伍结构和专业能力，为诸暨交通建设做好人才保障。

征求意见稿

附图

诸暨市综合立体交通网规划布局图



02 总体规划布局图