

诸暨市综合交通运输发展“十四五”规划

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

前 言

交通运输是经济社会发展的“先行官”，也是国家现代化程度的重要指标。党的十九大提出了建设现代化强国的战略部署，交通强国作为其中重大战略决策，应充分发挥交通在国民经济社会中的基础性、服务性、引领性、战略性作用，为加快建设现代化经济体系提供有力支撑。

2020年4月，习近平总书记在考察浙江时，赋予浙江“努力成为新时代全面展示中国特色社会主义制度优越性的重要窗口”新使命。省委省政府高度重视交通运输对经济社会发展全局的关键作用，要求交通打头阵、当先锋，加快建设高水平交通强省，努力当好“重要窗口”建设先行官。

“十四五”时期是诸暨市交通站在“融杭品质城，都市金南翼”的历史新起点上，围绕社会主义现代化的目标，围绕交通强国战略，围绕“与杭同城”、产业融合、创新城市三大重点，同时要求聚焦加快形成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，在此背景下编制《诸暨市综合交通发展“十四五”规划》，充分发挥交通运输“排头兵”的引领作用，为西施故里增光添彩。

本次《规划》范围包含诸暨市全部行政区域，规划对象涵盖公路、铁路、轨道、水运、民航、管道、城乡绿道、邮政等交通要素，规划面积2311平方公里，规划期限为2021年至2025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），目标年为2025年。

目 录

第一章 发展基础.....	1
一、经济社会.....	1
二、发展成就.....	2
（一）基础设施建设稳步推进.....	3
（二）运输服务水平不断提升.....	9
（三）科技信息水平明显增强.....	11
（四）绿色交通发展成效明显.....	12
（五）安全保障能力不断完善.....	13
（六）深化改革全面有序推进.....	15
三、存在问题.....	18
（一）设施水平有待提高.....	18
（二）运输服务水平有待提升.....	19
（三）交通全面改革有待深化.....	20
（四）综合治理体系需要加强.....	21
（五）资源要素制约亟需破解.....	21
第二章 发展要求.....	22
一、形势要求.....	22
二、趋势研判.....	25
三、需求分析.....	26
（一）客运量分析.....	26
（二）货运量分析.....	27
第三章 发展思路.....	28

一、指导思想.....	28
二、基本原则.....	28
三、发展目标.....	29
四、主要指标.....	31
(一) 基础设施.....	31
(二) 服务质量.....	31
第四章 发展重点.....	32
一、完善综合立体网络，打造区域交通枢纽.....	32
(一) 构建多向联通的轨道网络.....	33
(二) 构建内联外畅的道路网络.....	35
(三) 构架干支结合的水运网络.....	40
(四) 构建区域低空飞行服务网络.....	41
(五) 打造便民利民的四好农村路.....	41
(六) 打造综合一体的枢纽体系.....	43
(七) 建设集约高效的运输廊道.....	46
二、提升客货运输能力，树立全国服务标杆.....	47
(一) 客货运服务.....	47
(二) 运输装备.....	52
三、推进数字交通赋能，实现交通迭代升级.....	53
(一) 加快推进数字交通平台建设.....	53
(二) 持续推进公交数字赋能.....	54
(三) 鼓励“互联网+”交通新模式发展.....	54

(四) 推动新型交通工具发展.....	55
四、加快绿色交通发展，赋能生态园林城市.....	55
(一) 推进节能环保的管理模式.....	55
(二) 倡导公交优先出行方式.....	56
(三) 推进城乡绿道网建设.....	56
(四) 完善公共自行车服务.....	56
五、促进交通融合发展，建设交通产业高地.....	57
(一) 构建交通产业引领发展模式.....	57
(二) 推进交通新模式发展.....	57
(三) 开辟交旅融合发展新篇章.....	58
(四) 推进公路综合客货服务区研究.....	60
(五) 推动现代化乡村经济建设.....	60
六、加强行业治理水平，提升交通治理效能.....	60
(一) 科技助力综合执法效能提升.....	61
(二) 深化交通体制改革.....	63
(三) 构建交通信用体系.....	65
(四) 构建文明交通体系.....	65
(五) 构建平安交通体系.....	66
第五章 保障措施.....	69
一、加强组织领导.....	69
二、加强统筹规划力度.....	69
三、加强要素保障.....	69

四、加强人才队伍.....	70
附图.....	71

第一章 发展基础

一、经济社会

“十三五”期间，在市委市政府的坚强领导下，全市上下以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，紧扣高质量发展主线，突出接沪融杭同城化、产业转型数字化、美丽建设全域化、社会治理现代化四个重点，扎实推进“十大专项行动”，团结全市人民，攻坚克难、锐意进取，有效应对外部环境深刻变化，争先创优抓好六稳六保，全力稳企业、增动能、保平安，经济社会保持稳健发展态势。

“十三五”收官之年，面对突如其来的新冠肺炎疫情，诸暨市沉着应对，砥砺前行，深入推进“三大工程、七项行动”，着力防疫情、稳企业、增动能、补短板、保平安，取得了“全年赢”的胜利战果。

综合实力稳步提升。预计2020年生产总值达1362亿元，居绍兴市第三位，年均增长6.6%，人均生产总值超11.5万元。实现财政总收入145.6亿元、一般公共预算收入90.2亿元，均是“十二五”末的1.3倍。预计五年完成固定资产投资2676.8亿元、社会消费品零售总额2131亿元、自营出口261.8亿美元，分别是“十二五”的1.1倍、1.5倍和1.1倍。经济综

合竞争力、全面小康指数分别提升至全国百强县第 11 位和第 10 位，为诸暨社会主义现代化建设打下了坚实基础。

产业层次稳步攀升。开展工业领域省级试点9项，全市数字化车间、在役工业机器人、上云企业分别达110个、2155台和8200家。开发区、高新区、特色小镇产业集聚效应凸显，工业强市排名全省第三。建筑业年产值保持千亿规模，建筑工业化考核全省优秀。旅游收入年均增长13%，成为省全域旅游示范县市。商贸物流、现代金融、工业设计、楼宇经济发展实现新突破。农业“两区”建设成效显著，获评省级“放心粮油示范县”，创成国家现代农业产业园。

二、发展成就

“十三五”期间，诸暨市综合交通运输发展紧紧围绕基本实现现代化的总体目标，在“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念指导下，积极贯彻落实“5321”工程，全力推进“综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通”建设。以党的十九大提出的建设现代化强国的战略部署为指导，充分发挥交通在国民经济社会中的基础性、服务性、引领性、战略性作用，坚持稳中求进工作总基调，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，统筹发展和安全，加快推进治理体系和治理能力现代化，同时紧密结合诸暨交通在“十三五”时期的发展特点，加快推

进现代交通运输发展，交通运输发展总体水平紧跟全市建设步伐，支撑和保障国民经济建设，社会发展、民生改善等方面的能力显著增强。至“十三五”末，基本实现综合交通基础设施网络现代化、综合交通运输服务体系现代化和综合交通行业治理能力现代化。

“十三五”时期，诸暨市始终以“全面与杭同城”、“助推乡村振兴”、“全面升级服务”为重点，积极主动谋划，切实转变作风，强化服务意识，以硬措施打造软环境，真正当好经济社会发展的“先行官”。“十三五”期间，积极推进杭州绕城高速公路西复线诸暨段、绍诸高速诸暨延伸线、杭金衢高速拓宽工程、G235杭州至诸暨公路萧山河上至诸暨安华段改建工程等重点公路项目建设，加快推进诸暨店口综合港区工程等水运设施建设，不断提升码头集装箱运输能力，扎实推进“四好农村路”建设，不断助力乡村振兴。同时交通运输服务水平不断优化，交通体制改革不断深化，交通干部队伍建设不断强化，交通行业管理和保障能力不断提高，有力地支持和保障了经济社会高质量发展。

（一）基础设施建设稳步推进

1. 交通投资步伐稳健

“十三五”时期，是诸暨市交通运输基础设施发展的关键时期。经“十三五”中期调整，诸暨市综合交通基础设施

共计实施类项目投资约 144 亿元，目标完成率 96%。

2. 铁路通道基本成型

干线铁路方面，诸暨市拥有杭长高铁和沪昆铁路，铁路运营里程达 106 公里。其中，杭长高铁于 2014 年 12 月通车运营，是国家“八纵八横”高速铁路主通道中沪昆通道的重要组成部分，是诸暨市开通的第一条高铁，诸暨境内设诸暨站，极大提升城市枢纽能级。沪昆铁路为连接杭州、金华-义乌的 II 线标准普速铁路，诸暨境内设湄池站、诸暨货运站和牌头站，是诸暨重要对外客货运通道。“十三五”期间，开展沪绍金高铁前期研究，积极争取规划沪绍金高铁经过诸暨并设站，形成杭长高铁、沪绍金高铁两条国家级高速铁路并行的新格局；积极推动浙赣铁路通勤化改造，为沪昆线开行杭州至诸暨通勤化列车夯实基础，加快与杭同城。

城际铁路方面，遵循“节约通道资源、适应城市发展”的原则，保障“都市区一体化发展、融入轨道上的长三角”的发展需求，规划诸暨至杭州、绍兴、义乌三个方向的城际（市郊）铁路。拟统一采用国铁制式，设计速度为 160km/h，按照中心城区 2-3 公里，外围片区 5-8 公里的间距设站，诸暨城区规划统一沿环城东路布设。“十三五”期间，积极开展绍诸、杭诸、诸义等城际铁路的前期研究工作，积极争取将杭诸城际铁路列入《浙江省轨道交通中长期发展规划》以及《浙江省综合交通运输发展“十四五”规划》。

3. 公路网络不断完善

“十三五”期间，诸暨市致力于美丽经济廊道建设，推动公路网不断完善。完成绍诸高速延伸线、杭州绕城高速公路西复线诸暨段、杭金衢高速拓宽工程等高速公路项目建设；03省道东复线诸暨江藻至王家井段工程、31省道诸暨王家湖至五泄段改建工程等国省道项目建设。

“十三五”期间，诸暨新建、续建高速公路84.7公里；新建、改建、续建普通国省道超150公里；新建、改建农村公路合计约388公里。至“十三五”规划末期，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。五年来，诸暨市公路通车里程逐年增长，公路网密度从“十二五”末的114公里/百平方公里提升至120公里/百平方公里。至2020年底，全市公路总里程达2782公里，较2016年初增长130公里，二级及以上公路所占比例提升至23.4%，较“十二五”末提高3.3个百分点。

基本实现对外交通的“快速化”，乡镇之间交通的“便捷化”，乡村之间的“联通化”既定目标，基本形成一个以高等级公路为骨架、与周边城市衔接良好、市域内各乡镇之

间联系密切的公路网。与杭州都市区、金义都市区的公路网络衔接进一步完善提升，将更有利促进诸暨融入杭州都市经济圈、金义都市区，积极参与环杭州湾产业带建设。

高速路网不断提升。“十三五”期间，完成绍诸高速延伸线、杭金衢高速拓宽工程、杭州绕城高速公路西复线诸暨段等项目；开工建设绍诸高速浣东出口枢纽改造、柯诸高速连接线等项目。高速路网的提质升级，为沿线区域经济的快速发展创造更为便捷、快速、舒适、高效的交通基础设施条件，极大地优化区域交通资源利用效率，加速诸暨融入杭州都市圈、金义都市圈的步伐，为实现新时期经济建设战略目标提供强大的推动力量。

国省道网不断完善。“十三五”期间，加快“三纵两横”国省道主干网的建设，促进诸暨与周边地市以及市域范围内的沟通交流更加快速、更加便捷，为区域经济快速发展奠定坚实基础，“三纵”指 G235、S217、S211，“两横”指 S310、S309。“十三五”期间，大力推进国省道“提标、提速、提质”，完成 03 省道东复线诸暨江藻至王家井段工程、31 省道诸暨王家湖至五泄段改建工程等项目；开工建设 G235 国道杭州至诸暨公路萧山河上至诸暨安华段改建工程、S217 萧山至磐安公路(金浦桥至三江口大桥段)快速化改建工程等项目，建成后融杭通道不断完善，提速融杭步伐；完成 S309 前期立项报批工作。

“四好农村路”品牌不断提升。“十三五”期间，四好农村路建设工作稳步推进，结合“村村通公交”全面提升改造县乡道，公路安保设施不断完善，农村公路等级全面提升，新改建里程约 388 公里。建成三环线西北段环境提升工程，开工建设诸暨官庄至弦腔公路、石东线（石壁至西周段）、兰亭至店口公路工程诸暨段等一批公路项目，续建诸暨市高湖大桥建设工程，提升改造一批乡村公路。

农村路网水平不断提高，农村公路品质不断做强，基层农养服务精度不断提升，城乡一体协调发展不断促进。诸暨市域范围内农村公路从建管养运等方面的 26 项具体指标进行综合评价，被评为“四好农村路”省级示范县；另外，“十三五”成功创建“美丽乡村公路示范乡镇”8 个、“四好农村路”示范乡镇 5 个，做到每个乡镇都有美丽农村公路“样板路”。

4. 内河水运加快升级

“十三五”期间，建成新亭埠码头并交付使用；完成中小散乱码头整治，切实巩固“五水共治”工作成果；完成航道疏浚 20 公里；开工建设店口综合港区。同时积极研究浦阳西江金浦桥至新亭埠航道四改三建设工程等航道提升工程；积极谋求与曹娥江、京杭运河二通道等高等级航道网的沟通，加强与上海港、杭州港、宁波-舟山港的联系，为打造与浙北航道网沟通紧密的现代化多式联运港口夯实基础，助力水运

复兴。

5. 航空设施持续提升

“十三五”期间，建成萧山国际机场诸暨航站楼，空公铁联运服务不断完善，实现专线巴士“一站式”航空出行服务和“点对点”的便捷出行体验，大大便利了诸暨市民的航空出行；积极推进诸暨通用航空产业基地（诸暨通用航空机场）项目前期；积极推进“路空一体”立体交通体系建设研究，建成诸暨市人民医院高架停机坪以及科创中心军民融合基地屋顶停机坪，通用航空临时起降点获批，积极推动路空一体研究院落户诸暨，为更好地统筹整合路空资源，梳理产业化拓展路径，构建产业集群体，形成立体交通生态下的资源深度融合，催生立体交通大脑奠定基础。

6. 枢纽布局逐步完善

“十三五”期间，建成新亭埠港航管理站房、城南客运枢纽等工程项目；开工建设城东公交换乘枢纽及公车服务平台；推进诸暨站提升改造、诸暨市公交北站、安华镇河杨客货运输站、东和乡大林客货运输站等工程项目前期工作。枢纽布局不断完善，城乡公共交通附属配套设施不断完善，城区公交500米覆盖率达100%，实现全市所有行政村500米范围公交通达，公交服务能力不断增强。

7. 运输管道建设逐步推进

“十三五”期间，积极配合国家能源管线建设，有效保

障了诸暨市能源供给。目前途径诸暨市的天然气长输管道仅 1 条，诸暨段总长 55 公里，已建成 LNG 应急站 2 座，分别为大唐应急调峰站（含门站、含 LNG 应急站）、次坞 LNG 应急站，具备 900 立方米储气能力。天然气管网覆盖市域 90% 以上街道、乡镇，基本实现管输天然气“镇镇通”。“十三五”期间，开工建设萧山-义乌天然气管道工程，完成投资 2 亿元。目前途径诸暨市的石油长输管道仅 1 条，诸暨段总长 80 公里，为浙江甬绍金衢管道储运分公司的甬绍金衢成品油管道。

（二）运输服务水平不断提升

1. 客货运输稳中有进

至 2019 年末，诸暨市全社会客货运总量、周转量较“十二五”均有明显增长，铁路客货运运输量由于统计口径原因，不再逐年统计。全社会公路、水运累计客运量 1614.3 万人，旅客周转量 194977 万人公里；完成货运量 11298.6 万吨，货运周转量 1160559 万吨公里。

2. 公交优先加快落实

公交线网不断优化，城乡公交不断融合，“村村通公交”不断落实。五年来，城乡公交累计新增线路 180 条，调整优化线路 73 条，城市公交累计新增线路 17 条，调整优化线路 48 条，目前城市、城乡公交线路共 282 条。目前已有城乡公交首末站 18 个，其中“十三五”期间新建 13 个，占比 67%。

另外，总计建成城乡候车亭 635 个，其中 2020 年新建 220 个。城乡公交新增双开门公交 150 辆，城市公交新增新能源公交车 105 辆。至“十三五”期末，公交营运车辆 818 辆，2019 年乘客运送量为 6710.1 万人次，其中免费运送老年人、残疾人等特殊免费群体 1798.9 万人次。

至“十三五”规划期末，城区公交 500 米覆盖率达 100%，相较“十二五”末提升 5 个百分点，不断适应市民对公交出行的需求。另外积极贯彻落实“村村通公交”，实现全市所有行政村 500 米范围公交通达。开展诸暨市“村村通公交”深化工程，该工程包括自然村公交通达、公交首末站和候车亭建设等项目，做好做优“村村通”方案、制定“一村一策”，由诸暨市交通运输局牵头，会同交警、当地镇乡以及公交企业做好“村村通”新通公交线路状况的踏勘和审核，把好安全关，确保线路车辆安全运营，把“村村通公交”这项惠民实事办好。自“村村通公交”提升线路运营方案实施以来，实行分类谋划、线路分类运营，与原有线路无缝衔接。“村村通公交”实施以来总计完成行政、自然村通达 326 个。

3. 交通物流降本增效不断推进

物流公共信息平台的规划和建设稳步推进。“十三五”期间完成针对区域物流发展现状与物流平台建设需求分析，明确平台规划定位和发展目标，梳理出平台总体设计思路和框架，确定系统业务层次和主要功能模块，完成有序运营模

式的建立。持续开展店口物流园区、现代物流园区等物流园区多式联运研究，依托绍兴跨境电商物流园区，大力发展国际货运，增加货运配套设施适应物流发展需求，积极推进统仓共配。“十三五期间”，快递物流业务量逐年递增，至“十三五”末，累计完成快递业务量超 11.6 亿件次，累计收入 42 亿元。以运输结构调整为抓手，提升铁路大容量货运方式占比，加快推进集装箱运输发展，“十三五”期间，年水运集装箱吞吐量达到 12083TEU，超额完成年 3000 标箱运量计划指标，与浙北航道网沟通进一步加强，为加快形成合理的货运结构、物流降本增效夯实基础，为远期与上海港、宁波舟山港江海联运、多港联动打下基础。

(三) 科技信息水平明显增强

1. 运输装备信息化转型加快

“十三五”期间，积极推进“智慧公交”建设，加快运载装备信息化转型。完成电子站牌改造 90 个、LED 始发屏等高科技管理设施、公交站台实时信息微信二维码建设等项目，实现公交移动支付 100%覆盖，城市公交智能化体系进一步完善，公交出行更加便利，公交行业管理更加高效、公交形象不断提升；“两客一危”和 12 吨以上车辆北斗、GPS 双模安装率 100%；运输装备的科技投入稳定增长，进出高速车辆 ETC(不停车电子收费系统)安装率达 50%。

2. 交通执法信息化转型加快

公路治超非现场执法电子检测系统不断完善，“十三五”期间，全市 14 条主要公路陆续建成投用了 15 个超限运输非现场执法点位，合计 66 个车道，确保重要县道以上公路均有检测点。同时充分利用公路设置监控设备，结合互联网技术，远程实时采集数据，并通过统一数据平台，建立治超快速处置机制，投入使用以来，已经查处超限车辆 2000 多辆。

（四）绿色交通发展成效明显

1. 绿色交通加快推广

“十三五”期间，大量新增以天然气、电力等绿色清洁能源为动力的运输装备和机械设备，建成综合能源功能站 2 个，分别为城西站和东和站，全市设置充电桩 262 个，推动淘汰老旧车船。客运车辆实现专业化、高级化转型，清洁能源车和新能源车比例持续增加。

2. 美丽经济走廊成效显著

“十三五”期间，紧紧围绕“修一条路、造一片景、富一方百姓”的发展理念，按照“自然风景”、“科创产业”、“生态富民”、“历史人文”、“旅游风情”等美丽经济交通走廊建设要求，全力助推乡村振兴。诸暨市被评为浙江省第一批“万里美丽经济交通走廊达标县”、省“万里美丽经济交通走廊

示范县”。紧扣全省“5411”综合交通发展战略，按照“绿色发展、科学赶超、生态惠民”发展主线，全力打造美丽经济交通精品示范走廊 152 公里，非精品示范走廊 366 公里，至“十三五”末，形成 760 公里的美丽经济交通走廊。打造全长 196 公里的“西施之眼”、“西施之裳”、“西施之恋”、“西施之泪”等东南西北 4 条美丽公路景观带；针对诸安线、37 省道、诸东线、上齐线、同安线等线路实施道路改造和景观提升；实施美丽交通走廊建设工程，新增美丽经济交通走廊 124 公里。

（五）安全保障能力不断完善

十三五期间，诸暨市安全与应急保障工作从以下三个方面展开。

1. 落实公路安保工程

贯彻落实《国务院办公厅关于实施公路安全生命防护工程的意见》（国办发<2014>55 号），结合浙江省不断深化平安浙江建设的总体部署和实施公路安全保障工程的经验，全面开展实施诸暨市公路安全生命防护工程。牢固树立以人为本，安全发展理念，坚持“安全第一、预防为主、综合治理”方针，以“防事故、保安全、保畅通”为目标，以落实安全生产责任为主线，以加强基层基础建设为抓手，以农村公路为重点，大力整治公路安全隐患，不断完善安全设施，依法强化综合治理，全面提升公路安全水平，促进诸暨市道路交通

安全形势持续稳定好转。“十三五”期间，实施重大工程 5 个，坚持公路建设、养护、管理并举及突出重点、分步实施的原则，全面深入推进公路生命防护工程。坚持政府主导、属地管理、分级负责的原则，落实诸暨市政府主体责任和公共财政投入，保障公路生命防护工程顺利实施。

2. 加强交通安全监管

交通工程安全监管不断加强。安全生产宣传力度不断加大，督促各参建单位建立健全安全生产责任制。组织开展交通建设工程执法大检查、节前安全生产专项检查，及时发现问题及时规范整改，消除安全隐患。客运站源头管理不断加强，进一步强化驻站监督工作，督促客运站加强“三品”检查，严格落实实名制购票、实行“人票证”三查验制度，从源头消除不安全因素。全面落实货运物流企业实名登记制度，治理重点车辆源头，完成诸暨市 875 辆工程车辆管理，做到户籍化管理率 100%，3109 辆中重型普通货车“三小件”安装率 100%，12 家重点货源单位全部安装称重设备和视频监控设备，危货企业安全生产“网格化”管理覆盖率 100%，做好危险品道路运输行业“雷霆整治”、“铁拳整治”工作，强化危险品运输环节管理，严把企业、驾驶员准入关。

3. 建立健全应急救援机制以及应急制度

应急救援机构以及应急制度不断健全，配备必要的应急

备用设施和技术力量，建立健全并认真落实道路交通安全紧急情况的信息收集、传递、处理、报送各环节的工作制度，信息报送渠道畅通得以确保，对事故预防和应急处理的能力明显增强。相关部门的信息共享机制不断完善，频繁开展危险品运输专项治理、安全生产月、安全生产大排查大整治、消防安全隐患大排查等活动。交通安全防护技能及救护等安全知识普及率显著提升，市民安全意识和抗险自救能力显著提高。

（六）深化改革全面有序推进

1. 依法行政全面提升

全面推广电子政务，线上业务处理能力大幅提升。至“十三五”末期，共办理各类交通行政许可及服务事项 3.23 万件，办理行政处罚案件 1.19 万件。不断强化依法行政意识，5 年来组织开展交通行政执法案卷的评查工作 6 次，评查案卷数量 500 余件，评查采取自查报送和实地抽查相结合的方式，并及时向受检单位反馈评查意见，达到以评促改的目的。

严格落实行政执法责任制，规范案卷评查机制。及时调整行政执法责任书，分解落实行政执法责任制并严格考核工作，切实调动起全体干部职工的积极性和主动性。

2. 交通体制改革稳步推进

“十三五”期间，“最多跑一次”成效明显，机构改革

顺利推进。全力推进“最多跑一次”改革，落实全项“互联网+政务服务”，推广运用“浙里办”手机端和政务服务网电脑端办件，现已实现网上可办率 100%，网上办件量已超过 80%；全力实行“一证通办”、“证照联办”、“多证联办”等改革，力推群众“零跑腿”。对照“取消审批、审批改备案、实行告知承诺、优化审批服务”四种方式，分级分类实施改革，破除办证多、办证难问题，为企业营造良好的营商环境。进一步推进电子证照的推广使用，真正做到“不见面审批”。全面推进机构改革，通过强化教育，使干部职工进一步正确认识到机构改革的重要意义和要求，提高了政治站位，主动讲服从、讲规矩、听安排，无条件地迅速实现了机构整合，接受统一安排。相关人员基本做到尽职尽责，强化统筹协调，强化协作配合，保障工作的连续性。目前，交通系统机构改革已基本完成。

3. 交通信用改革成效显著

注重管理效能提升，严格履行执法程序，整顿行业秩序，树立行业权威。规范公路货运执法行为，“联合治超、综合治理”工作范畴大大拓展，将执法规程、诚信考核、“黑名单”管理、信息抄告等形成系统性制度文件在全市推行。充分发挥非现场执法手段，严防逃避检测行为。建成运管综合监管平台音、视频证据管理系统，“两客一危”、二类以上维修企业、驾校信用监管覆盖率考核率 100%，将处罚、整改、

重点对象约谈结果应用于信用考核，行业标准化、专业化程度、综合治理效能不断提升。

4. 交通行业改革取得突破

一是深化驾培行业“按学时收费”培训模式改革。“十三五”期间，根据上级各类文件精神要求，结合诸暨市驾培市场实际情况，全面落实驾培服务模式改革任务。全面改变收费模式，签订制式服务合同，彻底改变驾培机构一次性预收全部培训费用的模式，全面落实计时收费，先培训后付费落实情况良好。针对小车驾驶证“全国通考”、分科目考试异地可办等新政为学员提供便捷转入转出、收费退费等服务，为异地按学时跨驾培机构培训奠定坚实基础。

二是全面推进交通综合行政执法队伍建设。根据上级统一部署，以此次改革为契机，全面整合交通运输执法队伍，真正形成权责统一、权威高效、监管有力、服务优质的交通运输综合行政执法体制，不断为推动地方社会经济发展提供良好的交通运输环境保障。“十三五”期间，持续推进“四基四化”建设，提高队伍整体形象。强化行政执法资格管理，突出规范行政执法证件的申领、使用和管理，执法队伍不断壮大，全部合计 143 名执法人员，持证 131 人，配备 110 套执法对讲机、110 套执法记录仪、110 套执法业务终端、15 套移动打印机已列入“智慧交通”一期项目。基层执法站所标准化建设不断加强，基础管理制度规范化建设不断深入，全

队 11 个基层站所均完成标准化建设。同时，通过“走出去”和“请进来”等多种形式，5 年里组织了 2100 多人次的执法培训，力求不断提高业务水平来适应交通发展的需要。积极落实专项整治行动，组织开展了“天网一号”、“天网二号”、“天网三号”、“绍兴市全市联合治超”等专项整治行动，严厉打击了车辆超限超载、非法改装等违法行为。

三是改良出租车管理体制。改革。“十三五”期间，通过出租汽车客运集约化、规模化经营管理。诸暨市 2019 年出租车数量为 533 辆，更新清洁能源出租车 145 辆。不断优化管理制度，创新管理模式，重抓优质服务，出租车行业改革持续深化，网约车行业管理不断规范。出租车投诉合计 7500 次，较“十二五”降低 62.3%，出租车管理体制初见成效。衔接行业发展新趋势，诸暨市已有 3 家出租车企业与滴滴出行平台签订了融合发展合同。

三、存在问题

（一）设施水平有待提高

“十三五”期间，诸暨交通基础设施在总量上虽然有了明显增加，但随着经济持续快速发展、新型城市化的逐步推进、人们对出行品质要求的日益提高，交通设施建设依然相对滞后。

对外通道方面看，沪昆通道能级虽高，但大量旅客和货

物“只过不停”，通道能够提供服务诸暨的资源十分紧张，对诸暨经济社会发展的促进作用不够。铁路枢纽辐射面较小，可直达城市较少，需至杭州、绍兴换乘，现有高铁无法完全满足区域出行需求。诸暨与杭州、绍兴、义乌等城市均以高速公路+国省道方式相连，无城际铁路和快速路联系，无法构建高效的“1小时通勤圈”。诸暨域内尚无运输机场、通用机场，航空出行需至萧山机场等周边城市机场，虽然建有异地航站楼，但交通接驳线仍存在短板，没有方便的机场公共交通，航空接驳高度依赖小汽车，出行较为不便。

市域层面看，诸暨市高等级路网比例偏低，全市公路网仍以低等级公路为主，四级及以下的公路占公路总里程的比重为75.4%，通道规模与交通量匹配度低，重点镇之间的联系相对较为薄弱，应加快市域大环线的建设，提升全域整体交通联系水平。港口总体能力不足，水运客货运码头建设总体滞后，境内水系资源优势尚未充分发挥。农村公路路网结构仍需优化，通达深度不够，还存在大量技术等级偏低的公路、渡埠，安全运行水平仍有提升空间，农村交通事故起数和死伤人数占比较高，安全形势比较严峻；管理养护的长效机制仍需完善，乡村道缺管、失管问题仍比较突出，“县道县管、乡村道（农村渡口）乡镇统管”的机制还未真正有效建立。

（二）运输服务水平有待提升

诸暨综合交通运输体系建设处于发展阶段，铁路、公路、

站场以及港口的集疏运体系尚不完善，造成各种运输方式之间、城市与城乡城际交通之间衔接不够顺畅，不能完全满足区域交通、城乡交通综合交通一体化的要求。客运基本公共服务水平与民众期盼仍有差距，运输组织结构不尽合理。城市公共交通模式尚未构建完整，城乡客运与城市公交服务水平有待提高，未形成以中运量公交为骨干，普通运量公交为基础的公交服务网络，当前城区公共交通依靠普通公交，无中运量交通方式做支撑，无法提供多维立体、便捷高效的公交服务，同时公交接驳换乘服务不够完善，导致私家车出行比例居高不下，公共交通分担比例低，公交设施使用效率不足，造成“公交设施供给过剩”的假象。

绿色出行比例不高。城市居民公交出行比例较低，一方面公共交通出行不便导致这一现象，另一方面市民未形成绿色出行习惯；绿色能源运输装备普及率较绍兴市区仍有差距；绿道未成网，公共自行车管理不够规范。

（三）交通全面改革有待深化

交通体制改革仍需加快。交通法制体系未健全，“大综合、一体化”行政执法体系未形成，对全覆盖的政府监管体系和全闭环的行政执法体系的支撑仍需加强，基层执法队伍配备设备不足、智能化水平不高等问题仍然存在，“四基四化”建设仍需不断推进深化；综合交通运输管理体制机制仍需完善，跨领域、跨区域、跨层级、跨方式的交通运输管理

和规划未形成体系，多规合一仍只停留在纸面上；交通运输政务政策公开程度不够高，民众参与度低，舆情工作未受到重视。

（四）综合治理体系需要加强

综合交通运输协同管理的体制机制有待健全，应对传统交通方式深度融合、新兴交通模式快速发展、危险货物运输的综合监管与治理手段有待突破，政策法规、技术标准、人才队伍体系还需完善，综合枢纽一体化组织、管理模式有待加强，清廉交通、法治交通建设仍需进一步强化，适应新时期经济社会发展趋势的现代交通治理能力亟待提升。

（五）资源要素制约亟需破解

交通是资源占用型、能源消耗型行业，对资源要素有着巨大的需求。诸暨交通基础设施发展已进入新的阶段，随着土地资源的逐渐紧缺以及社会环保意识的不断加强，资源要素已成为制约交通发展的瓶颈。诸暨交通建设项目前期推进困难日益增加，土地、资金、手续等难题制约明显。尽管进行了各种努力，对已有交通资源的利用、整合、扩展、提升未完全达到统筹规划和积极拓展的要求，传统交通运输产业向现代服务业转型的步子还不够大，向资源节约型和环境友好型升级的对策措施还不够有力，总体进程尚不稳健。

第二章 发展要求

一、形势要求

当今世界正经历百年未有之大变局，国际形势正发生深刻变化，叠加近期新冠疫情的影响，不稳定性不确定性明显增强。加之我国进入高质量发展阶段，长三角区域一体化战略提出，浙江省进入打造“重要窗口”的关键时期，这些都要求诸暨市加快建设现代化经济体系，加快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。

一是国际形势面临不确定性，要求发挥好交通建设的先行作用。中国的快速崛起深刻改变了世界政治经济格局，新的相对均衡的全球治理规则和经济秩序构建需要较长时间。新冠肺炎疫情持续时间之久、波及范围之广、影响程度之深远超二战以来的数次重大危机，对全球经济发展带来前所未有的严峻挑战。受疫情冲击，逆全球化的趋势大幅增强，全球产业链供应链体系的脆弱性急剧放大，原有的产业分工合作体系面临巨大考验，经济下行压力前所未有。交通作为经济社会发展的“先行官”，应发挥好“稳增长、拉投资”的作用，加快谋划和建设一批重大交通基础设施项目，对冲国际形势对诸暨经济社会发展的影响。

二是国内经济步入高质量发展阶段，要求提升交通运输效率。面对外需放缓、投资效率走低的背景，中央提出要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，坚定实施扩大内需战略，实现发展方式向高质量发展转变。区域协调和一体化发展趋势更加凸显，长三角一体化加速发展，浙江深入推进“四大建设”，这些都要求诸暨加快实施“全面融杭”发展战略，融入杭州都市圈。本轮发展中，交通解决的不仅仅是“通”的问题，而应该思考如何解决“达”的问题。通过交通设施的提质、增速，有效缩短诸暨市域各乡镇街道、诸暨与周边地市、诸暨与长三角主要城市间的时空距离，更好地支撑高质量发展需要。

三是交通强国战略纵深推进，要求实现交通全方位高水平发展。建设交通强国是党的十九大作出的重大战略决策，《交通强国建设纲要》明确提出要建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国，为全面建成社会主义现代化强国、实现中华民族伟大复兴中国梦提供坚强支撑。浙江省作为第一批交通强国建设试点单位，发布了《浙江省推进高水平交通强省基础设施建设三年行动计划(2020—2022年)》，宏伟蓝图徐徐铺开。继党的十九届五中全会中提出2035年基本实现社会主义现代化的远景目标，中共中央、国务院印发了《国家综合立体交通网规划纲要》，《规划纲要》明确了，到2035年，基本建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、

安全可靠的现代化高质量国家综合立体交通网，实现国际国内互联互通、全国主要城市立体畅达、县级节点有效覆盖，有力支撑“全国 123 出行交通圈”和“全球 123 快货物流圈”。诸暨市作为全省经济强市，应加快交通强市建设，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，为实现“人享其行、物优其流”的远景目标不懈努力，为交通强国建设添砖加瓦。

四是都市圈成为新型城镇化发展的主要形态，要求交通高度融合发展。当前我国城市化率已达到 59.58%，对照各国发展历史，未来一段时期我国城市化进程仍将保持一个较高增速。国务院出台的《关于培育发展现代化都市圈的指导意见》指出，以 1 小时通勤圈为基本范围的都市圈是未来新型城镇化的主要形态。诸暨至杭州都市区、绍兴城区、金义都市区均在 50 公里左右，都在都市圈的合理辐射范围内。在通道布局、基础设施和运输服务方面更要注重与区域中心城市的联系，积极融入杭州都市区、金义都市区，主动实现区域交通通勤化。

五是科技创新与产业加速融合，要求交通运输向智慧化转型升级。“十四五”时期是数字经济快速发展的时代，要充分发挥诸暨制造业优势，加快在 5G、大数据、云计算、区块链、人工智能、物联网等新产业方向上的技术开发和应用。牢牢抓住科技革命的黄金机遇期，将新技术与交通运输

深度融合，推动以科技创新为引领、以智慧交通为主攻方向、以人才为支撑的创新发展体系，加快智慧赋能和产业提升，引导交通运输行业转型升级。

六是空间要素从严管控，要求交通集约化发展。在国土空间规划统筹集约的大背景下，生态优先底线思维更加突出，空间管控更加严格，资源要素的管理更加精细。诸暨市土地、能源、资金等要素仍然短缺，瓶颈制约明显，与此同时，空间挖潜和存量盘活的技术方法还不成熟，配套支持政策也不够清晰。目前，全国自上而下正力推综合立体交通网，其根本目标是在有限的空间资源下高效实现各种交通方式的协调发展，促进综合交通廊道的开发利用。本轮规划要求更加综合考虑各种交通廊道布局，优先采用立体复合的方式进行建设，探索一条集约化发展的道路。

二、趋势研判

随着经济社会发展，诸暨市交通基础设施网络已基本成型，客货运输能基本满足人民群众的要求，交通行业治理能力和治理水平基本实现现代化。新时代背景赋予交通更大的使命和担当，重点实现几个方面转变：**一是由追求速度规模向注重品质效益转变**，更好把握增量建设和存量利用的关系，从追求里程、数量向注重品质服务转变，把人民满意作为根本出发点，不断提升软、硬件设施的服务品质。**二是由各方式独立发展向一体化融合发展转变**，坚持“一张蓝图绘到底”，

在综合立体网规划的指导下，既要破解“十四五”时期各种交通方式急需解决的问题，更要站在全局角度系统谋划各种方式间的衔接。三是由依靠传统要素驱动向注重创新驱动转变，坚定不移走现代化、科技化和生态化的发展方向，创新发展模式，推动交通与关联产业的融合发展，引导诸暨经济社会高质量发展。

三、需求分析

（一）客运量分析

采用趋势分析法统计值的变化趋势进行分析。从2016年开始，公路客运量统计中将公交出行客运量剔除，因此公路客运量发生断崖式下降，2011至2015年数据不具备参考价值。综合分析近十年客运量发展情况可知，公路客运量伴随区域一体化进程加快，出行频率和次数将明显增多，但受铁路出行比例增加的影响，“十四五”期将呈稳步略有增长的态势；而水运客运量在“十三五”期间总体呈下降趋势，“十四五”期间随着内河水运进一步复兴，会逐步扭转下降的趋势。结合诸暨市经济社会发展趋势、人口发展趋势以及综合考虑宏观经济发展阶段性特征、公共卫生事件、构建双循环新发展格局等因素对交通运输发展需求的影响，采用弹性系数、多元回归、国土强度法、多目标约束函数、Fuzzy多目标规划模型优化迭代等方法，预测得到诸暨市2025年

公路水运客运总量约 493 万人。

(二) 货运量分析

采用趋势分析法统计值的变化趋势进行分析。根据近十年诸暨市货运量发展情况来看，全市从 2014 年至 2019 年货运总量保持稳定，增长幅度较小，其中公路货运量呈小幅上涨，水运货运量呈小幅下降。“十四五”期间，随着全市产业进一步发展以及物流园区和货运设施的建设，全市货运量特别是水运货运量将会有明显增长。预测方法同上（客运量预测），预测得到诸暨市 2025 年公路水运货运总量约 4170 万吨。

第三章 发展思路

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，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神以及习近平总书记对浙江、交通工作的重要指示，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，聚焦新发展理念，把创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念贯彻到交通运输工作全过程；聚焦构建新发展格局，着力完善现代综合交通体系，提高运输效率，降低物流成本、构建现代物流体系；聚焦交通运输高质量发展，以供给侧结构性改革为主线，深化改革创新，着力推动治理变革、效率变革、动力变革；聚焦以人民为中心，坚持人民交通为人民，打造人民满意交通诸暨样板。统筹发展与安全，以“八八战略”为统领，突出“融杭品质城，都市金南翼”的总体定位，加快建设交通强国示范城市，推进交通运输治理体系和治理能力现代化，为西施故里添光增彩。

二、基本原则

坚持交通先行，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。

坚持人民满意，共享发展。以人民为中心，满足人民对美好生活的向往追求，是交通的根本要求。以实现城市群交通一体化为目标，加快发展更高质量的综合一体化交通，提升居民出行体验、增强人民群众获得感、幸福感、安全感。

坚持空间统筹，协调发展。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之间的协调发展，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。

坚持生态优先，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交通运输发展的全领域和全过程。

坚持数字赋能，创新发展。不断提升交通自主创新能力，及时将新技术、新手段运用于全区交通各领域。以智能交通为手段，推进全域交通智能精准管理，持续完善全出行链智慧出行服务。

三、发展目标

“十四五”时期，诸暨市综合交通运输发展将紧紧围绕

“‘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，秉承“融杭接沪”主基调，投身“杭绍同城”一体化，致力交通综合现代化，坚持“五个发展理念”，聚焦“六大领域”，推进“1526”工程，重点加快构建“一环九射”高速路网、“两高一普三城际”轨道网以及“三纵两横”国省道网，为支撑长三角一体化发展、都市圈融合发展打下坚实基础，同时抓好市域内部交通发展，构建人悦其行、物畅其流的高质量现代化综合交通体系，起到交通在支撑全市经济社会高质量发展过程中基础先导和引领示范作用。

“五个发展理念”是指安全、便捷、高效、绿色、经济发展；“六大领域”是指交通设施、运输服务、数字交通、绿色交通、产业交通和行业治理；“1526”工程是指深入完善“一个”发展轴，即杭金衢交通主轴建设；持续推进“五张”通道网，即建设至富阳（合肥）、绍兴（上海）、嵊州（宁波）、建德（黄山）、东阳（温州）五张交通网；打造“两个”半小时交通圈，即构建与杭州-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；“十四五”期间完成综合交通投资“六百亿”。

四、主要指标

(一) 基础设施

“十四五”期间，计划完成交通固定资产投资规模 580 亿元。

(二) 服务质量

“十四五”时期，诸暨市综合交通在通达、效率、智慧、绿色、平安五个方面发展水平显著提升，实现 80% 乡镇 15 分钟进入高速公路网，城区公交 300 米覆盖率达 65% 以上，进出高速车辆 ETC 安装率达 95%。

第四章 发展重点

一、完善综合立体网络，打造区域交通枢纽

“十四五”期间，规划形成“一轴五张网”总体通道布局，“一轴”即杭金衢发展轴向北至杭州（上海方向）、向南金华（义乌）方向，通道内集合铁路、公路等多种交通方式，作为诸暨对外的主要客货运通道；“五张网”即至富阳（合肥）、绍兴（上海）、嵊州（宁波）、建德（黄山）以及至东阳（温州）通道网；综合交通规划投资约 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、萧山至磐安公路(金浦桥至三江口大桥段)快速化改建工程、诸暨官庄至弦腔公路工程、石壁至东阳公路工程（石壁至西周段）、兰亭至店口公路诸暨段工程、诸暨市高湖大桥工程、绍诸高速诸暨浣东互通改扩建工程、鄞州至开化公路诸暨段工程、诸浦快速路工程等重点工程项目，实施类项目总计建设规模 465 公里（含连接线里程）；推进诸嵊、诸建高速公路以及 S310 诸暨至嵊州公路工程、诸店线提升改造等公路项目前期研究；“十四五”规划投资约 433 亿元。

铁路方面，计划完成沪昆铁路诸暨至杭州段通勤化改造工程，开工建设绍诸城际，实施类项目总计建设规模 70 公

里；争取杭诸城际在“十四五”期间开工；积极推进诸义、诸嵊城际铁路以及沪绍金高铁前期研究；“十四五”规划投资约 80 亿元。

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；“十四五”规划投资约 7 亿元。

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；“十四五”规划投资约 13 亿元。

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，总计建设规模 145 公里，“十四五”规划投资约 23 亿元。

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；各类项目“十四五”规划投资约 24 亿元。

（一）构建多向联通的轨道网络

远期规划形成“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”为既有沪昆铁路；“三城际”分别为杭诸城际铁路、绍诸城际铁路、诸义城际铁路；并启动研究诸嵊城际铁路。“十四五”

期间，加快都市圈城际铁路建设，进一步加深都市圈内部通勤化联系，不断巩固“杭绍同城一体化”成果。

1. 依托干线铁路夯实枢纽地位

加快夯实对外辐射的干线铁路运输网络，疏通客货对外主通道，诸暨市干线铁路网远期规划形成“三纵”的格局，分别为沪昆铁路、杭长高铁、沪绍金高铁（远期）。“十四五”期间，加快推进浙赣铁路通勤化改造，改建里程 25 公里，总投资 10 亿元，计划于 2021 年开工，2025 年完工，“十四五”规划投资 10 亿元，为下一步客运列车通勤化运行夯实基础，紧密都市圈通勤化联系。为打通杭广深通道，强化杭金衢城镇发展轴，拓展诸暨对外辐射功能，持续推进沪绍金高铁前期研究工作。

2. 依托城际轨道网促进区域融合

积极推动城际轨道建设，补充轨道层级。“十四五”期间，将启动绍诸城际建设，合计全长约 45 公里，线路北接绍兴 4 号线，诸暨境内自北向南设解放路站、店口站（与杭诸城际并线）、姚江站、农林大学站、暨东路站、祥安路站、商贸城站、王家井站，总投资 141 亿元，计划于 2022 年开工，“十四五”规划投资 70 亿元。加快推进杭诸城际前期准备工作，目前诸暨市发改委积极对接省发改委相关部门，争取将本项目纳入《浙江省综合交通运输发展“十四五”规划》，

杭诸城际北在临浦接入杭州城市轨道交通系统，在店口站汇入绍诸城际铁路共用段，向南在王家井站接规划诸义城际。推进诸义城际、诸嵊城际前期研究工作，加深诸暨市与金义都市区、嵊州市的通勤化联系，诸义城际规划在诸暨境内设牌头镇站、安华镇站。

（二）构建内联外畅的道路网络

诸暨市将继续大力推进都市圈、市域、市区、城乡等公路交通网络节点的互联互通，打造区域重要的公路运输节点。对外打通诸暨与杭州、柯桥、义乌等地区的便捷高速通道，拓展高速新路线，畅联诸暨市与杭州都市经济圈各地市、我省主要产业带。对内加强主城融合和城乡统筹，完善主要节点联络途径，畅通诸暨城区与店口镇、姚江镇、枫桥镇等乡镇的通道，完善中心城区环路成型，完善城乡过渡地区路网及其他街道乡镇的农村公路建设，形成“内联外畅”的路网格局。

“十四五”期间，规划新建、改建公路里程合计约 465 公里（含连接线里程），实施预备类项目总投资约 432 亿元。诸暨市公路网将继续巩固构筑成一个以高等级公路为骨架、与周边城市衔接良好、市域内各乡镇之间联系密切的公路网，实现对外交通的“快速化”，乡镇之间的“便捷化”，乡村之间的“连通化”进一步提升。基本实现市域对外主要交通方向均由高速公路连接；中心城区与六大中心集镇间由高速公路或

一级公路连接，保证中心城区与六大中心镇间有两个以上通道；六大中心集镇间由二级以上公路连接，市域内形成大环线；中心镇与周边一般乡镇间由二级以上公路连接，并根据情况加密实现网络化；乡镇与村落之间，村落与村落之间基本采用三级或四级公路连接。

1. “一环九射”高速网

高速公路近期规划为“一环七射”格局，远期为“一环九射”格局，“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（规划）、绍诸高速公路、诸嵊高速（规划）、S26 诸永高速公路（城区以南段）、诸义高速（规划）、G60 沪昆（杭金衢）高速公路（城区以南段）、诸建高速（规划）、杭州绕城高速公路西复线；远期规划高速公路总里程超 250 公里。

在“十三五”高速路网“一环五射”的基础上，“十四五”期间，柯诸高速诸暨段、诸义高速、绍诸高速诸暨浣东互通改扩建工程等一批项目将实施，规划投资 147.8 亿元，新建公路里程合计 42.3 公里，除马剑镇外，基本实现镇镇联高速（15 分钟时空圈），中远期随着温义合高速开通，诸暨全域可实现镇镇联高速。续建绍诸高速诸暨浣东互通改扩建工程，总投资 4.3 亿元，“十四五”规划投资 3.3 亿元，计划

于 2022 年完工；新建诸义高速诸暨段，建设里程 9 公里，“十四五”完成总投资 30 亿元，计划于 2022 年开工，2025 年完工；新建柯诸高速诸暨段，主线里程 26 公里，连接线里程 3.3 公里，主线起点至姚江枢纽段采用双向六车道高速公路标准，姚江枢纽至终点段采用双向四车道高速公路标准，项目起点位于柯桥区福全街道的杭绍台高速福全枢纽，接诸永高速姚江枢纽，终点位于诸永高速诸暨北附近，“十四五”完成总投资 114.5 亿元，新增用地 3028 亩，计划于 2021 年开工，2024 年完工；诸嵊高速、诸建高速将在“十四五”期间开展前期研究，未来纳入“十五五”规划，推进诸暨镇镇通高速的目标。持续推进绍诸高速（杭金衢高速-诸永高速）加宽至 6 车道、诸永高速（绍诸高速-杭金衢高速）加宽至 6 车道的方案前期研究。

至“十四五”末，柯诸高速诸暨段、诸义高速的建设完工后，绍诸高速西延伸段—杭金衢高速公路—诸永高速公路—绍诸高速将组成贯穿诸暨东北、西南方向的高速通道，杭州绕城高速公路西复线—诸永高速公路将组成贯穿诸暨西北、东南方向的新高速通道。诸绍、杭金衢、柯诸、诸义高速、杭州绕城高速公路西复线之间的转换将更加方便快捷。诸暨将成为杭州都市圈环线上的一个重要节点，大大促进诸暨市融入杭州都市经济圈，接受杭州湾甚至上海的经济文化圈的辐射。

2. “三纵两横”国省道网

国省道近期规划形成“三纵一横”格局，远期规划形成“三纵两横”的国省道布局。“三纵”分别为 G235 国道、桐乡至洞头公路(规划 S211 省道)、萧山至磐安公路(规划 S217 省道)；“两横”分别为 鄞州至开化公路(规划 S309 省道)、奉化至桐庐公路(规划 S310 省道)。

结合浙江省国省道最新研究成果，“十四五”期间，规划新建、改建国省道里程合计约 122.4 公里(含连接线里程)，投资约 174 亿元，重点乡镇街道间的联系将不断加强，实现市域范围各主要经济点、功能区、风景区的互联互通，支撑诸暨全市经济社会发展。加快推进 G235 国道杭州至诸暨公路萧山河上至诸暨安华段改建工程，主线建设里程 54 公里，连接线建设里程 6.4 公里，总投资 67 亿元，目前已开工建设，计划 2025 年完工，“十四五”规划投资 62 亿元；加快萧山至磐安公路(金浦桥至三江口大桥段)快速化改建工程建设进度，主线建设里程 6.26 公里，总投资 26 亿元，目前已顺利开工，计划 2023 年完工，“十四五”规划投资 21 亿元；推进 S217 萧山至磐安公路诸暨环城南路至绍诸高速诸暨南互通段快速化改建工程，主线建设里程 9.6 公里，总投资 36 亿元，预计 2022 年开工，计划 2025 年完工，“十四五”规划投资 36 亿元；加快推进 S309 鄞州至开化公路诸暨段工程，主线建设里程 33.1 公里，总投资 39 亿元，目前施工图

已批复，争取 2021 年开工，2024 年完工，“十四五”规划投资 39 亿元；加快推进 S211 桐乡至洞头公路枫桥段改造工程，建设里程 13 公里，预计 2021 年开工，2023 年完工，“十四五”完成总投资 16 亿元；推进 S310 洞头至桐庐公路工程、桐乡至洞头公路陈宅至枫桥树头段改建工程等一批道路前期研究工作，积极周边县市对接工作，力争“十四五”期间完成前期研究工作。

3. “二环八射”城市快速路网

推进城市内部道路快速化，远期规划“二环八射”快速路网体系，适应诸暨城区快速对外沟通的需求，加强与高速公路互通的联系。“二环”分别为诸暨城市二环线（全长 24.5 公里）、三环线（全长 47 公里）；“八射”：分别为十诸线-G235 国道、暨东路、03 省道东复线、双金线、市南路-草塔支线、诸安线、诸东线、官弦线-诸暨至浦阳快速路。

“十四五”期间，重点做好高速互通与快速路网的衔接，加强快速路系统与各主要方向高速公路系统的联系，主要服务中心城区各片区以及其与各乡镇的中长距离快速联系。

“十四五”期间，推进市南路快速化改造前期研究；推进其他快速路建设（部分包含农村公路）及前期研究工作。

(三) 构架干支结合的水运网络

1. “一主两支”水运网

构建以浦阳西江为主，以浦阳东江、枫桥江为辅的“一主两支”高等级为骨架的航道网布局，深度结合杭州拥江发展战略，积极打通浦阳江与钱塘江、杭甬运河、京杭运河，实现水上客货运功能的融杭对接。“十四五”期间，推进浦阳西江“四改三”前期研究工作，抓好浦阳东江、枫桥江航道提质升级前期研究工作，为实现千吨级船舶通行、加强与上海港、宁波舟山港联系夯实基础。中远期将形成以浦阳江干线航道为主动脉、辅以支线航道浦阳东江和枫桥江连成网的航道布局，结合各作业区集疏运条件、城市总体规划、产业布局规划、运输需求、腹地划分等条件，实现诸暨港区高效集约发展。

2. “两主多点”港口布局

构建以店口综合港区、新亭埠港区为主，以山下湖作业区、枫桥作业区等多个作业区为辅的港区布局。“十四五”期间，重点加快推进诸暨市店口综合港区建设，总投资 7.9 亿元，已开工建设，2022 年完工，“十四五”投资 7 亿元；同时推进江藻作业区、山下湖作业区、枫桥作业区等一批作业区的前期研究工作。

（四）构建区域低空飞行服务网络

1. 建设功能完备的通用航空体系

根据绍兴市民航事业发展的统一部署，“十四五”期间，诸暨市规划建设通用航空产业基地，计划投资约 12.6 亿元。工程分两期实施，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。

2. 推进路空一体的交通体系建设

“十四五”期间，重点推进交通运输行业与信息技术等其他行业的深度跨界融合，实现交通运输资源的优化配置，提升路网运输效率，助力交通运输行业转型升级。加快推进路空一体研究院项目，主动对接招引中电科集团产业园落地，促成多方合作，共谋路空体系发展新格局；持续推进“通航+”服务体系的前期研究；深化重点场景示范落地，结合现有项目基础，计划正式启动一批路空协同全国示范建设工作，加速路空经济港和一体化物流集装化体系建设。

（五）打造便民利民的四好农村路

“十四五”期间，诸暨市将积极响应上位规划，坚定不移走以人为核心的新型城镇化道路，坚持把解决好“三农”

问题作为重中之重，立足打造“四好农村路”全国金名片，为构建城乡新格局、适应城乡深度融合转型发展夯实基础。未来五年将从全面优化完善农村公路网、强化农村公路安全水平、提升道路质量、提升路容路貌、提升管养机制、提升运输服务、创建工程示范等方面统筹考虑，不断落实三级“路长制”，广泛开展示范乡镇、示范路长等示范创建工作。

1. 推进农村公路建设

“十四五”期间，计划新改建农村公路超300公里，规划投资约111亿元，推进路网不断优化，农村公路等级、安全水平不断提升，“四好农村路”不断提档升级。

2. 推进管理体制逐步完善

“十四五”期间，不断落实深化三级“路长制”，继续推行“路长+网格员”“线上+线下”覆盖，落实日常巡查责任，至“十四五”末，乡级农村公路管理站规范化创建比例达到100%，农村公路指路体系（指路标志、标线）基本完善；积极推动诸暨市广泛开展示范乡镇、示范路长等示范创建工作，逐步实现“四好农村路”区域示范引领向全域发展转变，形成高质量发展的全国样板。

3. 推进路网体系全面优化

“十四五”期间，实现乡镇基本通二级及以上公路；4A级及以上景区基本通二级及以上公路，3A级景区基本通三

级及以上公路；100人以上自然村农村公路通达率100%，自然村通等级硬化路比例达到92%，具备条件建制村通双车道公路比例达到70%；可绿化路段绿化率达到100%，村道以及渡船安全设施全覆盖。渡口平均船龄小于9.5年，渡口与陆上公交对接率达到60%，渡运交通条件和出行环境得到根本改善。

4. 推进养护水平稳步提升

“十四五”期间，实现农村公路养护逐步向规范化、专业化、机械化、智慧化、市场化方向发展。农村公路年度实施养护工程里程比例达到6%，优良中等路率达到85%以上，交安设施完好率达到100%，技术状况为4类、5类桥梁隧道发现一座、处置一座，临水临崖高落差4m以上路段的防护设施全覆盖，县道、乡村道自动化检测比例分别达到100%、40%，路面旧料回收率、循环利用率达到80%，路面状况水平逐年优化。

（六）打造综合一体的枢纽体系

1. 客运枢纽

诸暨客运枢纽体系分为三级：门户型—集散型—换乘型。

门户型综合交通枢纽：是三级客运枢纽体系中的第一层级，实现诸暨与全国主要城市的快捷联系，服务中长距离出行。规划2处铁路客站主导型综合枢纽，1处公路客站主导

型综合枢纽，分别为已建诸暨站，规划新增诸暨东站、诸暨中心站。

集散型综合交通枢纽：是三级客运枢纽体系中的第二层级，主要服务区域对外中短距离出行，实现诸暨与杭州都市区、金义都市区联系，市内共规划 3 类共 16 个集散型综合交通枢纽。其中，包括解放路、店口、姚江、农林大学、湄池站等一批城际铁路站点主导型枢纽，城东客运枢纽、城南客运枢纽、城西客运枢纽、城北客运枢纽等公路客站主导型枢纽，以及诸暨通用机场枢纽。

换乘型枢纽：是三级客运枢纽体系中的第三层级，实现内外客流转换、满足域内城乡公共交通换乘，全县形成若干城乡公交首末站、重要公交换乘站等常规公交站点主导枢纽。

“十四五”期间，门户型枢纽方面，加快诸暨站综合枢纽化改造工程建设，并启动相关配套工程建设，规划投资 1 亿元；开工建设诸暨中心站，规划投资 10 亿元。集散型枢纽方面，推进城际（市域郊）铁路站点布局的前期研究工作（包括绍诸城际店口站、姚江站等 11 个站点）；推进诸暨通用机场建设前期工作。换乘型枢纽方面，加快推进城区公共交通站场项目，包括加快诸暨市中心站以及三环周边及市中心区域 12 个公交首保站的建设工作，规划投资 1 亿元。

2. 货运枢纽

诸暨规划形成“两主一副多点”的货运枢纽体系，“两

主”即现代物流园区、店口物流园区，“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、乡镇内部以行政村为单位形成一批服务站，直接提供配送服务。

一是依托浙赣铁路、浦阳江，规划形成现代物流园区、店口物流园区两大核心物流园区，其中依托新亭埠码头、诸暨东货站等优势条件，规划将现代物流园区打造成公铁水联运试点，为发展公铁水多式联运集装箱运输业务奠定基础。

二是依托诸暨国际商贸城和诸暨的优势产业，实现诸暨市物流业从“产业支撑”向“支柱产业”的演变，打造集仓储、物流、交易三位一体的物流园，为塑造现代化物流体系夯实基础。使物流业成为诸暨未来经济发展新的增长点。

三是规划一批物流中心、配送中心，统筹谋划各乡镇次级配送中心，实现货物高效运输。

四是另外结合“两主一副多点”的布局，做好物流末端服务，形成以社区、行政村为单位的服务站，为加快完善县乡村三级农村物流体系，改造提升农村寄递物流基础设施夯实基础，深入推进电子商务进农村和农产品出村进城，推动城乡生产与消费有效对接。

立足打造绍兴地区物流次枢纽，积极引进培育物流龙头企业，依托特色加工制造业及区位优势条件，积极发挥公、

铁、水交通方式集聚优势，加快建立综合、专业、多层次的现代化物流体系。以绿色物流理念为指导，围绕“搞活大流通、发展大物流、创建特色现代物流体系”主线，整合现有物流资源，引导物流企业向规模化、集约化、信息化方向发展，重点培养最具规模实力、能主导市场发展方向的大型企业，加快传统货运企业向现代物流企业转型；加快建立综合性专业性并存的多层次物流配送体系，打造现代物流发展新平台，结合优越条件、交通条件、产业条件，打造公铁水多式联运试点，形成立足诸暨、面向长三角、连接国内外的现代物流格局，实现诸暨市物流业从“产业支撑”向“支柱产业”的演变，使物流业成为诸暨未来经济发展新的增长点。

“十四五”期间，物流建设的重点工作，完善物流基础设施建设，打造物流发展设施平台，实现统仓共配，进一步实现物流降本增效。重点推进店口物流园区建设，计划2022年完成建设，“十四五”规划投资8亿元；推进诸暨东货站改扩建工程，计划2021年开工建设，至2024年完成建设，“十四五”计划完成全部投资3亿元；推进现代物流园区项目前期工作，“十四五”规划投资1亿元；推进山下湖、五泄等一批配送中心的前期研究。

（七）建设集约高效的运输廊道

“十四五”期间，重点提升输气输油管道输送能力。新建甬绍干线天然气管道工程（西段：新昌-诸暨）、续建萧山-

义乌天然气管道工程，结合萧义线分输阀室建设次坞门站、陶朱门站、店口中心气源站，结合省网甬绍干线西段路由选址，推进店口综合站门站建设，实现天然气多气源供应；加快中心城区次高压环网南段、次坞阀室-次坞门站、陶朱阀室-陶朱门站、陶朱门站-次高压北环网、次高压北环网-陶朱北路调压站等天然气供给网络建设，推进天然气向乡镇延伸，开展村村通示范试点；结合店口中心气源站、店口综合门站建设诸暨市天然气应急调峰库，形成年用气量 5%以上的应急储气能力，“十四五”规划总投资 23 亿元。其中甬绍干线天然气管道工程建设里程 90 公里，计划 2021 年开工建设，2025 年完成建设，“十四五”规划投资 20 亿元；萧山-义乌天然气管道工程建设里程 55 公里，已于 2019 年开工建设，计划 2021 年完成建设，“十四五”规划投资 3 亿元。

二、提升客货运输能力，树立全国服务标杆

（一）客货运服务

1. 加快推进公交优先战略

围绕碳达峰目标和碳中和愿景，以鼓励倡导绿色低碳出行，实施公交优先发展战略为主线，按照“标本兼治、远近结合、铁腕治堵”的原则，以提升公共交通发展质量为准则，发展多元化公交服务。“十四五”期间，加快构建以常规公交为主体、共享交通为特色的绿色出行体系；推行精细化公

交服务，针对高峰时段、上班人群的需求，试行快线快车，适时调整票价，更好地服务不同出行人群的需求；继续强化线网优化布局，积极打造“几纵几横，高效换乘”的公交线网出行体系，不断落实便民出行；推进研究建设公交专用道的可行性，如暨东路辅路等道路；保障公共道路路权优先，集约利用城市道路资源，允许机场巴士、校车、班车使用公共交通优先车道，逐步形成公共交通优先通行网络；积极对接交警部门，给予公交通行便利条件，进一步探索“车路协同系统”试行可能，在主要高峰时段易发生堵点的路口加装感知专用公交车的车辆速度、位置、驾驶状态的传感设备，使得公交车得以和红绿灯进行联动。至“十四五”末期，形成与城市空间结构相协调，城乡公交有机融合，各种交通方式相互协作的多模式的公共交通体系。

2. 加快推进特色公交服务发展

基于交通客运枢纽布局，“十四五”期间，推进中运量快速公交系统和发展商务快线、旅游专线、大站快车、社区接驳公交、高峰通勤班车、定制公交等多元化特色公交服务发展研究，开展“微公交”试点，实施一批小微站点“进五地”（进小区、进园区、进医院、进商场、进学校等）工程，为出行“最后一公里”提供便利。

3. 促进出租车网约车客运发展

“十四五”期间，促进出租车、网约车客运集约化、规模化经营，进一步完善公平竞争、规范有序的市场体系和安全、优质、高效的服务体系，做到运输有效供给能力明显增加、运输结构基本合理、社会效益显著提高、市场主导作用明显增强。至“十四五”末，出租车、网约车客运在综合运输体系中的地位进一步提高、行业发展与市域经济发展、社会进步基本适应、运输信息化建设进一步取得显著成果的目的。

4. 推进城乡客运服务一体化

“十四五”期间，加快推进城乡客运均等化、同质化、一体化发展，强化城乡客运基础设施、运输服务资源共享和衔接。推进城乡一体、分级换乘模式，优化全市公共交通线网，打通票务系统，实施城乡一票制，进一步打造便捷出行公交网络；针对农村部分三级以下（含）山区公路不允许双开门客运车辆通行等问题，出台专项政策方案予以解决，为不断推进城乡公交向大自然村延伸铺平道路；针对由于部分公交线路驾驶员调度难和不足的问题，阶梯式、有先后地增加建制村公交首末站，做好首末站配套设施建设工作，包括驾驶员过夜、休息等，为下一步异地招驾驶员奠定基础；加强夜间公交、公交短途接驳，把便民利民落到实处；推动城际公交、全域公交发展，鼓励城市公交线路向郊区延伸，积

极发展乡镇公交，推广农村公交片区式发展模式，建立农村客运政府购买服务或运营补贴机制，实现农村客运可持续稳定发展，至规划期末，实现全市百人以上自然村全部通公交，全市城乡交通运输一体化发展水平评价基本达到 5A 级。

5. 加快货物多式联运发展

“十四五”期间，加快建立层级分明的配送网络，开展城市货运交通组织规划，明确货运通道和物流节点选址，发展“货运一单制”，打造低成本、高效率的运输体系；大力发展铁路、水运货运，研究集装箱港区改造和货运铁路进物流园区；结合铁路货运站、港区、物流园区等，开展多式联运示范工程建设，引导创新“港区+物流园区+产业园区”等联运组织模式。实施铁路货运倍增行动，加快运输结构调整，主要是店口等物流园区及码头试点开展水转公、公转铁的无缝衔接，以推进大宗货物、集装箱运输“公转铁”“公转水”及集装箱多式联运为主攻方向，不断完善综合运输网络，切实提高运输组织水平。

6. 加快物流产业现代化发展

“十四五”期间，继续深入贯彻落实国家邮政局党组关于快递业“两进一出”工程的部署要求，同时不断纵深信息化在物流行业的应用，大力发展“互联网+”高效物流新模式。一是构建农村快递物流辐射网。全市 398 个建制村电商

快递服务网点覆盖率达到 100%；建设完成或改造完成乡镇农村快递物流分拨中心 3 个；实现建制村具有联投联收功能的快递物流服务平台全覆盖；完成快递服务现代农业项目或“一县一品”“一镇一品”农特产品进城项目 2 个，全市共培育电子商务村 39 个。至规划期末，基本建成“资源共享、多站合一”的农村物流服务，农村物流发展水平显著提升，覆盖县、乡、村三级的农村物流网络进一步完善。二是构建工业互联网快递服务网。实现全市产业园区快递服务进驻全覆盖，创建示范园区或示范项目 1 个；培育 5 个“快递+先进制造业”重点项目。三是构建国际快递智能骨干网。鼓励跨境寄递服务企业进一步开辟国际货运渠道，加快提升跨境寄递服务能力；支持跨境寄递服务企业与跨境电商强化合作，拓展增值服务，打造融合发展模式，鼓励数据共享应用，以跨境寄递服务新形态支撑贸易新业态；支持引导跨境寄递服务企业整合各类要素资源，在重点区域设置海外仓，为跨境电商企业提供备货、海空转运、仓储配送等境外集成服务。设置海外仓 1 个以上。四是推进平台建设。引进阿里菜鸟或摩西管家等第三方信息平台，为建设农村快递服务点、共同配送中心等提供软件及数据支撑。实现与全省快递业服务综合平台的有效对接，推动快递与上下游产业互联互通、数据互享、业务协同，加快邮政快递领域数字化应用。五是完善“两出一进”体系建设。健全服务保障、绿色高质量发展等制度，常

态化推进快递业“两进一出”试点工作；建立人才教育培养长效机制，全市快递从业人员职业技能培训达 1520 人次；常态化推进消费投诉处理效能提升工作，行业整体信用水平明显提高，快递服务满意度不低于 98%。

（二）运输装备

1. 加快运输装备绿色化改造

“十四五”期间，鼓励发展节能环保车船，加大对 57 座（含）以上营运客车、老旧重型货运车辆、老旧船舶报废更新的政策倾斜；加快落实对新能源汽车推广应用的政策措施，继续推进客运车辆绿色化提升，进一步普及清洁能源车和新能源车，力争主城区公共汽电车清洁能源化比例达 100%；鼓励企业购买使用环保要求更严、排放标准更高的车船设；鼓励内河船舶大型化、标准化、绿色化发展，重点发展 500 吨以上标准化船舶，促进内河集装箱运输发展，不断降低船舶碳排放量；推动完善充电站、充电桩、充电架、整流站等新能源配套设施；鼓励发展符合农村路网等级状况的安全、经济型农村客车，推动乡村振兴。

2. 推进运输装备现代化改造

“十四五”期间，推进运输装备现代化、高效化提升。通过政策导向，降低航运成本，吸引周边航运发达地区的大吨位、现代化船舶进入市场，带动诸暨境内船舶的高等级化

和现代化的变革，从而推动诸暨市内河航运的快速发展；落实高速公路差异化收费政策，重点开展诸暨域内常压液体危险货物运输罐车专项治理，平稳有序淘汰老旧柴油货车；引导货运车辆大型化、智能化、集约化发展，鼓励发展厢式运输、甩挂运输和重载化运输；加强5G技术、大数据等现代互联网技术在运输车辆上的融合应用，逐步实现运输装备智能化改造。

三、推进数字交通赋能，实现交通迭代升级

（一）加快推进数字交通平台建设

“十四五”期间，推动信息化技术在政务办公、行政审批服务、规划建设养护、行政监管执法、行业检测分析、综合应急救援等领域的深度融合。深化交通数据采集、传输、交换共享机制。推进新建项目落实采集设备、传输网络等信息基础设施纳入工程建设内容，实现同步规划、同步设计、同步建设、同步运维；对于改建项目，结合实际需求制定数字化改造方案，提升数字化水平，构建覆盖辖区内车、船、路、港、站的信息基础设施网；推进交通运输系统数字化转型，整合全市交通信息资源，实现行政高效便捷、执法快速反应等，提供交通全过程服务。“十四五”期间，重点推动综合交通信息中心开发应用。推进诸暨市道路运输行业综合监管平台开发项目和“畅通诸暨”公众出行平台的建设；整合

全市交通运输系统信息化基础设施和信息资源，推动 5G、云计算、大数据、BIM、物联网等新型技术与交通行业深度融合，聚合全领域、多层次的交通数据资源，实现全领域、全过程数字化管理，全面实现针对路网的精确动态交通管控，打造上下贯通、左右衔接、互联互通的“交通智行系统”。

（二）持续推进公交数字赋能

以保障公交车辆的运营安全、提高运营调度效率和降低运营成本为导向，提升数据采集和分析能力。“十四五”期间，推进公交运营成本数据采集不断深化细化；推进基于 IC 卡的客流分析能力不断增强，不断优化公交线路，为市民提供高质量的公交服务；推进公交驿站建设，赋予公交站点智能引导、实时反馈、人站互动等功能，为公众提供方便、快捷、可开的出行服务，进一步提升公交出行体验，提升城市交通拥堵综合治理。

（三）鼓励“互联网+”交通新模式发展

“十四五”期间，以“融杭发展”为契机，积极对接杭州市相关部门、企业，促成与阿里巴巴数字交通中心等交通行业新势力的合作交流，开展 5G、云计算、大数据、物联网等新型技术与交通行业深度融合研究。以交通供给侧改革为依托，持续推进智慧高速云控平台建设，探索推进柯诸高速、诸义高速、G235 国道等主要道路建设高清地图和高精

度定位、布局 5G 通信网络等试点；推进实现共享交通等运输组织新模式广泛应用的研究，深化“浙里畅行”出行一站式服务应用开发，打造公众出行城市“一张图”，为打造“互联网+交通运输”升级版夯实基础；加快培育诸暨本土企业发展，推动海亮股份、5D 智造谷等一批 5G 交通场景应用，构建物联、数联、智联的数字场景，打造全国领先的 5G 应用样板。

（四）推动新型交通工具发展

积极采用新型中运量交通解决方案来减轻城区交通运行压力，“十四五”期间，推进数轨（DRT）内环线建设前期准备工作，争取十四五开工建设，为形成东西走向快速中运量走廊夯实基础；开展艮塔线快速中运量走廊前期研究。光电磁数字化导向的胶轮低地板列车，简称“数轨（DRT）”，作为传统低地板有轨电车基础上改进升级版交通工具，数轨智能化程度更高，车辆运能提高 2 倍以上，具有对现有道路影响较小、对城市景观影响小、高效节能、经济环保等特点。

四、加快绿色交通发展，赋能生态园林城市

（一）推进节能环保的管理模式

“十四五”期间，将采取一系列低碳节能措施，切实有效地加强能源管理。一是夯实节能工作，开展低碳行动；二是落实双控考核，完善监管机制；三是实行节能评估，淘汰

落后产能；四是创新机制体制，营造节能氛围。

（二）倡导公交优先出行方式

“十四五”期间，制定新一轮交通治堵计划；不断优化公交线路，合理布局公共自行车点，形成公交、自行车、停车场的无缝衔接，解决公交出行“最后一公里”的问题。

（三）推进城乡绿道网建设

远期规划形成“一廊两环四带”总长度超过500公里的干线绿道网，“一廊”，建设浦阳江省级绿道；“两环”，打造串联五泄景区、汤江岩景区的郊野绿道环以及沿三环线的城市内环绿道环；“四带”，打造03省道东复线、绍大线、诸东线、五泄江及双金线四条放射状绿道，建设诸暨市大运河国家文化公园，营造独特的生态风光和历史人文风采，打造长三角地区山水融合、康养休闲的花园城市样板。“十四五”期间，推进交通绿道、滨水绿道、城镇绿道、乡村绿道、森林绿道以及文化旅游、健康体育等多类型绿道前期研究；重点推进浦阳江线绿道、浣江-五泄线绿道建设，实现与全市3A级以上景区的全覆盖。至“十四五”末，全市绿道网总里程达300公里。

（四）完善公共自行车服务

统筹推进公共自行车服务提升，解决公共交通最后一公里难题。“十四五”期间，完善布点规划及配套资源，做到

科学布局站点，精准配置资源，全面提升公共自行车服务水平，提高自行车管理系统的整体运营效率。

五、促进交通融合发展，建设交通产业高地

（一）构建交通产业引领发展模式

以诸暨市全力构建“333”现代产业体系以及杭州都市圈各市轨道建设为契机，积极培育轨道交通装备制造、精密仪器制造、数智安防、新材料等产业。“十四五”期间，依托杭州、绍兴、义乌等周边城市地铁建设，进一步加快引进和培育龙头骨干企业，借势发展自身轨道交通产业，重点推进轨道交通施工装备研制和产业化；推进汽车与新能源汽车产业发展，大力发展新一代汽车技术及装备，加强核心芯片、传感器、车载信息系统北斗定位导航系统等的技术研发和创新；探索枢纽经济发展模式，统筹谋划诸暨东站等新建大型枢纽的综合开发格局，以枢纽经济激活片区发展为导向，全面考虑枢纽设施、枢纽产业和城市功能融合发展。

（二）推进交通新模式发展

“十四五”期间，加快营造全新交通模式发展环境，持续推进诸暨市“路空一体立体交通体系”建设，结合诸暨特点和需求，形成以路空协同为集成目标的资源平台，联动公路、港口、场站、应急、农林、文旅、物流、通航、装备等产业领域，构建路空协同新生态。加快推动形成布局完善、

便捷高效、绿色集约、安全可靠、智能创新、经济惠民的现代化高质量综合立体交通网，主动服务交通强国建设。

（三）开辟交旅融合发展新篇章

1. 道路交旅融合

继续推进美丽公路、美丽驿站、优质绿道网建设，推动旅游公交及配套线路发展，提升道路景观效果和服务水平，给驾车、公交出行、骑行、步行不同的出行者提供良好的出行体验，实现出行即旅游。综合考虑自然生态、人文、交通和城镇布局等资源本底要素以及相关规划等政策要素，推进诸暨市域绿道网总体布局研究工作。通过与旅游规划的配合，开展丰富多彩的绿道旅游项目，赋予绿道以旅游功能，促进旅游产业发展，促进地方经济发展。“十四五”期间，推进全域旅游交通大环线建设，以G235国道、诸浦快速路、03省道东复线等3条融杭快速干道建设为契机，积极推动核心项目和旅游资源高度整合；依托区域主干道提升2条（湮斯线、双金线）旅游风景道；推进多功能新型驿站建设，打造一批集休憩、观景、厕所、赛事体验、形象宣传等功能于一体，能同时满足停车、微购物、新能源汽车充电桩、旅游咨询等需求的多功能新型驿站；近期依托已建设的公路服务站，分别提升杭金线十二都、双金线马剑、枫谷线枫源、诸安线牌头、诸东线陈宅等服务站为新型旅游驿站，新建湮斯线花海、五泄景区、东和大林、赵家泉畈等4处驿站。

2. 水上交旅融合

通过推进集散中心、客旅码头、一般靠泊点、游艇基地、水上运动基地的建设，形成出行、旅游、运动休闲三位一体的水上客运体系。利用水面视角，可近距离感受“绿水青山、诗画诸暨”，实现出行、旅游、运动休闲一体化。“十四五”期间，重点推进水上交旅融合服务研究，着重谋划好水上客旅集散中心、主要客运及旅游码头、游艇基地等，逐步在浣江段增设1-2个游船码头，开辟水上旅游航线、水上巴士专线，为尽快形成现代水上客运体系打好基础。

3. 完善旅游交通集散体系

为整合和优化全市旅游资源和规范散客旅游市场以及满足市民个性化旅游需求，除了提供便捷的旅游交通条件，还需要创造优质的旅游交通服务，才能更好地提高旅客的出行质量。“十四五”期间，积极开通旅游专线，开通火车站至五泄景区的旅游交通专线；开通诸暨城区至山下湖珍珠小镇、枫桥古镇、“醉美”同山烧酒小镇、东白湖风情小镇、东和十里坪非遗文创村等地的城市公交专线；完善现有公交线路，在主要景区、乡村旅游点设立公交站点；推动客运中心、火车站、旅游集散中心、高等级景区等区域设置汽车、电动车租赁服务网点建设。

（四）推进公路综合客货服务区研究

“十四五”期间，以柯诸高速、诸义高速、绍诸高速诸暨浣东互通改扩建工程建设为契机，提前谋划公路综合客货运服务区，开展在浣东工业区、经济开发区、现代环保装备高新技术产业园区等产业聚集村镇周边设立公路客货运服务区的前期研究；同时推进现有物流园区统仓共配，抓好“存量”，依托公路节点规划构建货运枢纽体系，实现货物高效流转；推进店口物流园区、现代物流园区等物流园区及一批城市配送中心建设，形成诸暨高效集约的物流仓储网。

（五）推动现代化乡村经济建设

以深化“千万工程”牵引新时代乡村建设为契机，加快推动数字乡村、物流乡村建设，提挡升级乡村基础设施（包括四好农村路等），打造乡村物流体系，充分发挥各乡镇产业特色，实现错位发展。“十四五”期间，持续推进乡村片区化、组团式发展，做大做强中心村，为现代化乡村建设奠定基础。

六、加强行业治理水平，提升交通治理效能

为深入贯彻落实党的十九届四中全会决策部署，“十四五”期间，全面推进交通运输治理体系和治理能力现代化，加快落实交通强国建设试点工作，完善科学治理体系，提升交通治理效率，更好地服务交通强国战略。

（一）科技助力综合执法效能提升

“十四五”期间，诸暨交通将开展交通运输综合行政执法数字化应用建设，提高综合行政执法领域的大数据运用水平，建设“智慧天网”联合打击应用系统，打造多部门协同联合执法，实现线上、线下一体化精准打击。不断深化非现场执法，继续在主要入城口、与周边区县市交界界面等处安装车辆动态超限检测“非现场执法”设备，逐步提升非现场执法的治理水平，实现精确分析、精准管控、精细管理和精心服务，推进治堵、治超、治乱、治危工作不断深化，实现“两客一危一重”道路运输车辆的精准化、精细化管控。

1. 客运车辆非法营运治理

与绍兴市“科技打非”系统进行联动，针对在诸暨市区域范围内发现的非法营运车辆数据信息及处置信息共享至绍兴市科技打非系统中，完善绍兴市非法营运车辆信息库；客运车辆异常经营治理。

2. 客运车辆异常经营治理

对驶入诸暨市内的营运车辆进行有效监控，针对营运证数据信息过期的营运车辆，及时预警、快速反应，由执法人员进行现场稽查布控。

3. 货运车辆超限超载治理

不断完善公路治超非现场执法电子检测系统，将新增S310复线等8个点位18个车道、诸暨众阳混凝土有限公司

等 10 家货运企业重点货运源头称重设备安装、S211 超限运输检测站、S103 超限运输检测站车辆进站检测引导系统建设。

4. 两外车辆治理

基于营运车辆的卫星定位数据、车辆所属地、所属企业等信息，对入市车辆进行实时监控，将每月 3 次及以上外地入诸营运车辆进行筛选，匹配对应的电子路单信息或班次信息，将无法正确匹配电子路单或班次信息车辆，列入外地车辆本地经营黑名单。

5. 重点车辆区域管控

将两客两货车辆和渣土车辆禁入区域根据禁入规则配置电子围栏，重点监控在管控时段内进入管控区域的两客两货车辆和渣土车辆，遇异常状况，系统报警、多部门协同处理。

6. 重点路段精准管控

通过接入诸暨市公安交警交通违法行为和交通事故数据、重点路段的车流数据、分析模型等，进行重点路段评级，统计分析不同路段交通违法行为的数量和交通事故发生的数量，并按不同时间维度、不同违法类型以及事故类型进行排名展示，将排名靠前的路段作为重点路段进行管理，为精准治理提供科学依据。

7. 完善危货安全智控系统

结合运政许可、执法检查、行政处罚、联网联控、智能视频告警等数据，计算每家企业每个指标的得分明细，同时

给出企业的失分点说明和相关调整建议，提升综合治理效率。

（二）深化交通体制改革

依据《交通运输部关于推进交通运输治理体系和治理能力现代化若干问题的意见》，“十四五”期间，重点推进交通运输法治体系、交通运输行政管理体系、交通运输社会协同共治体系等不断完善。至2025目标年，基本形成交通运输高质量发展的制度体系，行业现代治理能力和治理效能明显提升，支撑交通强国建设，服务现代化经济体系建设和民生改善的作用更加突出。

1. 建立健全交通法制体系

根据《浙江省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建议》的指导精神，诸暨市将以综合执法改革为突破口提升依法行政和交通治理水平。“十四五”期间，持续推进“大综合、一体化”行政执法改革，构建全覆盖的整体政府监管体系和全闭环的行政执法体系；统筹全市行政执法管理，加强和规范事中事后监管，推行“综合查一次”；推进执法队伍职业化、执法站所标准化、管理制度标准化、执法工作信息化，强化行政执法监督机制，以“四基四化”建设为导向，100%完成基层执法站所标准化建设，加强基础管理制度规范化建设，推进全市交通执法队11个基层站实现非现场执法全覆盖，改善基层执法条件；全面整

合交通运输执法队伍，理顺职能配置，加强执法保障，提高执法效能，真正形成权责统一、权威高效、监管有力、服务优质的交通运输综合行政执法体制，力求建设一支政治坚定、素质过硬、纪律严明、作风优良、廉洁高效的交通运输综合行政执法队伍，为不断推动地方社会经济发展提供良好的交通运输环境保障。

2. 完善交通运输行政管理体系

“十四五”期间，不断完善综合交通运输管理体制机制，以综合交通一体化发展、都市圈协同发展为立足点，推进交通部门机构、职能、权限、程序、责任法定化，不断完善健全综合交通运输统筹发展、运行监测、公共服务等体系以及跨区域综合交通运输协同发展工作机制；健全交通运输发展战略规划体系，完善交通运输发展战略制定实施长效机制，健全重大发展战略与政策协同机制，加强交通规划与国土空间规划衔接，完善跨领域、跨区域、跨层级、跨方式的交通运输规划协同机制，推动多规合一；按照“放管服”要求，持续深化简政放权，坚持问题导向、需求导向、效果导向，推进办事环节、办事材料整合、办事时限，办事费用、办事流程方面不断优化，提高综合办事效率，打造“一窗通办”、“多证合一”服务升级版，打造交通“最多跑一次”改革升级版，深化“互联网+政务服务”改革，大力提升网办率、掌办率，完善“一件事”全周期服务机制，推动“最多跑一

次”改革向交通枢纽等公共服务领域拓展。

3. 完善交通运输社会协同共治体系

“十四五”期间，不断完善社会参与机制。畅通公众参与渠道，鼓励交通运输行业协会等社会组织积极参与行业治理，健全交通运输志愿者服务体系；拓宽交通运输政务公开领域和范围，推进决策公开、执行公开、管理公开、服务公开、结果公开；完善舆论监督制度，健全重大舆情和突发事件舆论引导机制，讲好交通故事，增强行业凝聚力、战斗力。

（三）构建交通信用体系

“十四五”期间，推行以信用为基础的联合惩戒机制，强化行政管理事项中对“黑名单”失信主体惩戒措施，逐步构建起“一处失信，处处受限”的信用惩戒格局，依法依规对严重失信行为进行全社会信息共享。

（四）构建文明交通体系

1. 强化交通规则意识

“十四五”期间，巩固擦亮“礼让斑马线”、“公交排队候车”、“机动车不鸣喇叭”等交通文明品牌。不断深化创新交通礼让文明，在“以达为先”的通道实行行人优先通过的“车让人”模式，在“以畅为先”的通道实行车辆优先通过的“人让车”模式。鼓励礼让交通文明向全领域、全方面扩展，实现“车让人、人让车、车让车”的良好交通氛围，全

域交通文明蔚然成风，人、车、路和谐共处。

2. 加强交通文化建设

依托诸暨市越国故地、西施故里等文化优势，找准交通与城市文化的连接点，“十四五”期间，谋划打造西施故里旅游区、五泄景区等文旅交通线路，将交通设施与历史人文景观、特殊纪念活动等关联，赋予文化内涵，传播交通精神，讲好交通故事；建设以诸暨站、西施故里旅游区示范点为代表一批城市文化新网红。

（五）构建平安交通体系

全面深化交通安全综合治理，做好基础设施本质安全保障工作，做实交通安全监管工作，做深安全风险防控治理，做优安全应急保障工作。一是提升基础设施本质安全水平，争创“平安百年品质工程”。二是加大交通安全监管力度，不断健全安全责任监管体系，深化安全风险防控治理，全面实施风险分级管控、隐患排查治理双重预防工作机制，做到行业风险管理全覆盖，加大对“两客一危”等重点领域的监管力度。三是加快构建完善高效有序的应急管理体系，提升应急救援保障能力。

1. 提升基础设施本质安全水平

提高基础设施安全质量，提升车船装备安防能力，加强交通安全生命防护，完善城乡交通安全设施。加大公路安保

工程、危桥改造、隐患隧道整治、事故多发路段等安全生产专项整治行动实施力度，充分运用物联网等信息化手段，完善综合交通运输各领域全过程安全监管体系，强化多部门协同，不断提升安全管理水平。

2. 加大交通安全监管力度

“十四五”期间，压实安全生产责任，优化交通安全风险排查和隐患治理体系，全面提升安全监管水平。完善行业安全监管责任体系，将重点安全任务目标细化分解落实，严格落实闭环管理；推进企业主体责任全面全员落实；督促企业落实安全主体责任，推进企业从“要我安全”到“我要安全”的转变；推进企业安全教育平台化、常态化、痕迹化，做到安全管理工作的与时俱进。加强安全生产风险管控，全面开展大排查大整治大执法隐患整改。以查隐患、抓整改、强执法为落脚点，从客、货、重点领域等方面分别开展专项行动，加强对公路交通事故多发点段、港口重要设施设备和特殊作业环节、道路危化品运输、货车超限超载等隐患的排查治理。大力推进科技兴安，采用营运车辆动态监控、包车业务网上审批、危运电子路单管理、第三方监控等多项技术的基础上，深入推广企业开展“车辆主动安全智能防控技术”试点，提升对两客一危车辆整治效能。

3. 建立预防预警机制

“十四五”期间，提升综合交通运输运行监测、舆情监

测、安全风险分析研判等主动预警防控能力；加快构建重点交通基础设施健康监测预警与保障平台，建立民生诉求分析预警机制，化解各类潜在风险；培养交通从业人员安全意识，提升全民交通安全素养。

4. 加快应急响应速度

依托诸暨市应急指挥平台建设为契机，建立上下联动、水陆空协同、军民融合高效顺畅的综合交通应急体系，完善应急救援预案。积极对接省、市应急指挥平台，做到同步接收、快速反应；不断完善应急资源调度机制，统筹交通行业应急物资储备基地布局，加快建立全天候通行保障与应急通道，加强高素质、专业化的交通应急保障队伍建设；充分发挥社会力量的作用，落实好企业的安全主体责任。

第五章 保障措施

一、加强组织领导

优化交通领域市级协调机制，调整设立诸暨“十四五”综合交通规划建设领导小组，完善体制机制，建立跨区域互动合作机制，加强各部门协调，促进其它行业政策与交通建设政策协同。完善督查考核制度，明确部门的主体责任，建立统计监测和绩效管理机制，营造比学赶超抓重大项目推进的良好氛围。

二、加强统筹规划力度

加强综合交通规划与国土空间规划衔接，推动多规合一。强化规划审查，提高诸暨市综合运输体系规划的法律地位，加大本规划对未来一段时期诸暨市综合运输体系建设与发展的指导力度。充分发挥本规划对于诸暨市综合交通运输建设的综合调控作用，并能随未来发展的实际情况作及时调整，将在规划实施过程进行定期总结和调整。实施过程中，强化多部门协同，加强与国土、规划、环保等相关部门的协调。

三、加强要素保障

建立市级交通基础设施重大项目储备库，做好与省储备库的对接更新。健全交通综合开发创新机制，鼓励社会资本参与交通基础设施建设，落实项目和沿线资源综合开发、建

设运营一体化、现有交通基础设施存量资产盘活等方式，完善可持续发展机制。加强用地保障，落实综合交通基础设施建设用地纳入国土空间规划统筹考虑，加强重要通道、重大设施和重大项目的空间预控。加强与生态部门沟通协调，统筹考虑交通基础设施建设和耕地保护制度、生态红线管控要求。

四、加强人才队伍

加强科技创新和人才保障。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，建立更加积极开放有效的交通人才培养机制、评价机制、引进机制、使用机制和激励机制。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。培养造就一支作风清廉、规模匹配、结构合理、素质优良、德才兼备的交通人才队伍，为交通强国建设做好人才保障。

诸暨市“十四五”综合交通规划布局图

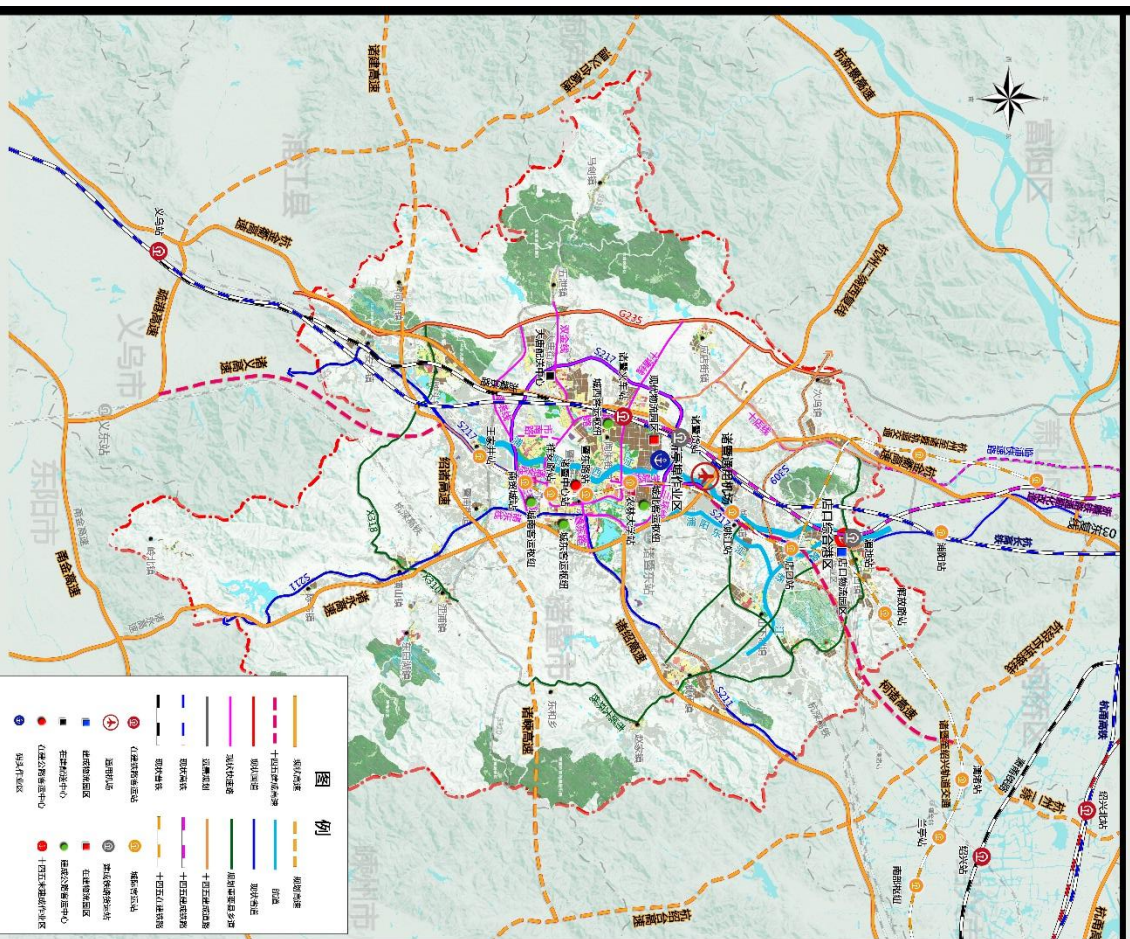


图 例	
	高速公路
	普通公路
	一级公路
	二级公路
	三级公路
	四级公路
	五级公路
	六级公路
	七级公路
	八级公路
	九级公路
	十级公路
	十一级公路
	十二级公路
	十三级公路
	十四级公路
	十五级公路
	十六级公路
	十七级公路
	十八级公路
	十九级公路
	二十级公路
	二十一级公路
	二十二级公路
	二十三级公路
	二十四级公路
	二十五级公路
	二十六级公路
	二十七级公路
	二十八级公路
	二十九级公路
	三十级公路
	三十一级公路
	三十二级公路
	三十三级公路
	三十四级公路
	三十五级公路
	三十六级公路
	三十七级公路
	三十八级公路
	三十九级公路
	四十级公路
	四十一级公路
	四十二级公路
	四十三级公路
	四十四级公路
	四十五级公路
	四十六级公路
	四十七级公路
	四十八级公路
	四十九级公路
	五十级公路
	五十一级公路
	五十二级公路
	五十三级公路
	五十四级公路
	五十五级公路
	五十六级公路
	五十七级公路
	五十八级公路
	五十九级公路
	六十级公路
	六十一级公路
	六十二级公路
	六十三级公路
	六十四级公路
	六十五级公路
	六十六级公路
	六十七级公路
	六十八级公路
	六十九级公路
	七十级公路
	七十一级公路
	七十二级公路
	七十三级公路
	七十四级公路
	七十五级公路
	七十六级公路
	七十七级公路
	七十八级公路
	七十九级公路
	八十级公路
	八十一级公路
	八十二级公路
	八十三级公路
	八十四级公路
	八十五级公路
	八十六级公路
	八十七级公路
	八十八级公路
	八十九级公路
	九十级公路
	九十一级公路
	九十二级公路
	九十三级公路
	九十四级公路
	九十五级公路
	九十六级公路
	九十七级公路
	九十八级公路
	九十九级公路
	一百级公路

02 总图

附图