

**富阳区综合交通发展
“十四五”规划
(征求意见稿)**

富阳区交通运输局

杭州市交通规划设计研究院

二〇二一年五月

目 录

前言	4
第一章 “十三五”交通运输发展现状及评价	6
(一) “十三五”发展成就.....	6
1. 基础设施网络更加完善.....	7
2. 运输服务水平不断提升.....	11
3. 行业转型升级不断加快.....	14
4. 保障体系成效更加显现.....	15
5. 融杭通道建设提速提质.....	18
(二) “十三五”存在问题.....	18
1. 枢纽功能有待加深增广.....	18
2. 融杭通道发展疏密不均.....	19
3. 城区交通有待提质改善.....	20
4. 组团联络有待强化提升.....	21
5. 水路规划建设有待提升.....	21
6. 智慧交通系统尚未成型.....	22
第二章 “十四五”交通运输发展 形势和需求分析	23
(一) 形势要求.....	23
1. 国家宏观政策部署的要求.....	23
2. 贯彻交通强国建设的要求.....	23
3. 长三角城市群发展的要求.....	24
4. 杭州都市圈升级发展的要求.....	24
5. 富阳经济社会发展的要求.....	25
(二) 阶段特征.....	25
1. 向铁路构成区域主要对外交通系统转变.....	25
2. 向构建大运量公交走廊转变.....	26
3. 向枢纽无缝化衔接的集疏运体系转变.....	26
4. 向慢行交通转变.....	27
(三) 需求特征.....	27
1. 客运需求特征.....	27
2. 货运需求特征.....	28
(四) 需求预测.....	29
1. 经济社会发展分析.....	29
2. 交通需求发展趋势.....	31
3. 交通运输需求预测.....	33
4. 主要通道交通量预测.....	34

第三章 指导思想、规划原则和总体目标	36
(一) 指导思想.....	36
(二) 规划原则.....	36
(三) 发展目标.....	37
(四) 规划指标.....	38
第四章 “十四五”交通运输发展重点	40
(一) 综合枢纽引领工程.....	40
(二) 轨道交通融合工程.....	43
(三) 立体路网提升工程.....	43
(四) 水运交通复兴工程.....	45
(五) 数字交通赋能工程.....	46
(六) 交通治理增效工程.....	47
(七) 运输服务提质工程.....	48
(八) 美丽交通富民工程.....	48
第五章 保障措施	49
(一) 资源要素保障.....	49
(二) 体制机制保障.....	50
(三) 政策法规保障.....	50
(四) 人才科技保障.....	51

前言

富阳区位于浙江省杭州市的西南角，与西湖区、萧山区、余杭区接壤，为杭州第九区，是杭州沟通西南部县市的桥头堡，“旅游西进”的第一站，杭州都市经济圈辐射西部区域的桥头堡，同时也是长三角—沪杭金发展带重要发展节点。

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标志。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，应当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。“十四五”时期，是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时刻，也是全面推进交通强国建设的第一个五年计划；对交通运输行业来讲，是交通基础设施建设的窗口期，运输服务转型发展的关键期，是交通运输由“基本适应”向“提质增效”的转换期，更是开启全面建设交通强国新征程的起步期。

为进一步贯彻落实一带一路、长三角区域一体化、交通强国建设等国家战略，围绕党中央“两个一百年”、浙江省“两个高水平”、杭州市“一城一窗”以及“干好一三五，争当排头兵”的总体要求，全面推进富阳区综合交通运输实现更高质量发展，在充分结合富阳区国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要、富阳区国土空间规划等基础上，特编制《富阳区综合交通发展“十四五”规划》。它是指导富阳

未来五年综合交通规划、建设、运营和管理相关工作的纲领性文件。规划范围为富阳区行政辖区，规划面积 1831 平方公里，规划期限为 2021 年至 2025 年。

第一章 “十三五”交通运输发展现状及评价

（一）“十三五”发展成就

回顾“十三五”，是富阳交通运输发展取得丰富成果的五年，也是波澜壮阔、充满挑战的五年。在发展过程中，紧紧围绕区委“三看四态促转型”战略部署，聚焦“三高”发展，坚持“项目为王、实干至上”的理念，以“最快速度、最高标准、最严要求”的工作标准，全力以赴加快推进“三铁三高三快速”（三铁：杭黄、湖杭高铁，轨道六号线富阳段；三高：杭景新高速、绕城高速西复线和杭淳开高速；三快速：春永快速路、彩虹快速路、“杭州中环”）重大交通项目和高品质“四好农村路”建设，不断强化交通运输行业管理，各项工作取得明显成效。

“十三五”期间规划交通基础设施投资 361.3 亿元，实际立项项目总投资 436.82 亿元，实际完成投资 418.09 亿元，地方支出 219.56 亿元。相比“十二五”时期，完成投资额增加 354.59 亿元。富阳境内重大工程项目均按既定目标快速推进，春永快速路、地铁六号线富阳段、彩虹快速路富阳段（主线）、杭州绕城西复线及大源、高桥连接线等重大交通项目按照计划将于年底建成。春永快速路总投资 19.25 亿元，已

通车运行。轨道六号线富阳段，计划总投资 99.27 亿元，“十三五”实际投资 92.26 亿元，已于 2020 年 12 月 30 日开通运营。彩虹快速路富阳段与地铁同步推进，计划总投资 44.1 亿元，“十三五”实际完成投资 32.5 亿元，已通车运行。西复线富阳段计划总投资 130.5 亿元，已于 2020 年 12 月 22 日通车运行。西复线高桥连接线、大源连接线投资分别 5.83 亿元和 5.68 亿元，与绕城高速西复线同步建成通车。

1.基础设施网络更加完善

干线铁路网即将形成。“十三五”期间富阳实现了高铁从无到有的里程碑。杭黄高铁已于 2018 年 12 月建成通车，建设里程 39.19 公里，总投资 38.5 亿元。同时，湖杭铁路于 2019 年底正式开工，计划总投资 23.04 亿元，“十三五”期间实际完成投资 28.92 亿元，预计十四五期间还将投资 30.05 亿元，于亚运会前通车运营。富阳域内双高铁枢纽格局即将形成。

城市轨道方面，富阳域内已开通轨道 6 号线。该线路总长约 35.5 公里，设站 11 座，其中富阳域内 16.74 公里，设站 8 座，总投资 99.27 亿元。

表 1-1 富阳区“十三五”铁路建设汇总表

序号	项目名称	建设性质	总里程 (Km)	“十三五”投资(亿元)	
				计划总投资	完成总投资
1	杭黄铁路富阳段	新建	39.19	38.5	38.5
2	湖杭铁路富阳段	新建	38	23.04	28.92

3	城际铁路富阳段	新建	16.74	99.27	92.62
---	---------	----	-------	-------	-------

公路网密度位居全省前列。“十三五”规划各类公路投资 199 亿元，实际完成投资 247.02 亿元，完成率达 124.1%。截至 2020 年底，富阳全区公路通车里程达到 2025 公里，高速公路达 85.6 公里，公路网密度达到了 112 公里/百平方公里，相较 2015 年，公路里程新增 74.7 公里，路网密度增加 4.13 公里/百平方公里。其中国道 100.3 公里，省道 136.6 公里，县道 460.5 公里，乡道 335.1 公里，专用道 12.6 公里，村道 979.9 公里。

高快速路方面，“十三五”期间规划新建杭州绕城高速公路西复线富阳段，建设里程 48.53 公里，初期规划投资 125 亿元，计划总投资 130.5 亿元，“十三五”期间完成投资 130.5 亿元。新增杭新景高速灵桥互通改建工程，“十三五”期间计划投资 2 亿元，实际完成投资 1.7 亿元。

国省道方面，“十三五”初期规划投资 49.7 亿元，实际完成投资 61.8 亿元。暂缓推进 329 国道富阳渔山至高桥段；推进春永快速路（G235 富阳灵桥至渔山段）工程，总里程 10.48 公里，“十三五”期间计划投资 19.25 亿元，实际完成投资 16.39 亿元；落实春永线整治工程，“十三五”期间计划总投资 5.71 亿元，实际完成投资 3.36 亿元；研究 G329 国道工程跨江预留通道；推进 G320 国道提升改造工程，实施 14 省道富阳牧松线整治工程。

农村公路方面，“十三五”规划投资 19.8 亿元，实际完

完成投资 52.39 亿元。推进绕城高速西复线高桥连接线（6.13 公里）、大源连接线（6.17 公里）建设，“十三五”期间分别完成投资 5.83 亿元和 5.68 亿元。推进富阳 320 国道至富阳大桥连接线工程（鹿山隧道工程），计划总投资 8.18 亿元，“十三五”期间实际投资 8.15 亿元。推进富春湾大道、汤马线整治工程等一大批重要干线的提升改造。

表 1-2 富阳区“十三五”公路主要项目建设汇总表

序号	项目名称	建设性质	总里程 (Km)	“十三五”投资 (亿元)	
				完成投资	计划投资
1	杭州绕城高速公路西复线富阳段	新建	48.53	130.5	130.5
2	杭新景高速公路灵桥互通改建工程	新建	主线 1.96	1.7	2
3	春永快速路	改建	10.48	16.39	19.25
4	春永线综合整治工程	整治	10.48	3.36	5.71
5	彩虹快速路富阳段	改建	8.01	32.5	44.1
6	绕城高速西复线高桥连接线	新建	6.13	5.83	5.91
7	绕城高速西复线大源连接线	改建	6.17	5.68	5.75
8	富阳 320 国道至富阳大桥连接线工程（鹿山隧道工程）	新建	6.35	8.15	8.18
9	农村公路新改建提升改造	新改建	129.4	10.5	10

城市道路网进一步完善。“十三五”期间，重点推进公园路向东延伸（大桥路-高尔夫路）工程、内环快速路(高桥西路-新桥新路)工程、公望路延伸工程等。公园路向东延伸（大桥路-高尔夫路）工程十三五计划投资 3.8 亿元，现已建成通车；内环快速路(高桥西路-新桥新路)工程十三五计划投资 3.2 亿元，至 2020 年底已完成投资 1 亿元；金桥北路向北延伸工程（高桥西路——新 320 国道）十三五计划投资 1 亿

元，至 2020 年底已完成投资 0.1 亿元；江滨西大道延伸工程（上新眺至中埠路段）十三五计划投资 1.9 亿元，至 2020 年底已完成投资 0.5 亿元；推进富春湾新城与东洲街道的过江通道（东洲通道）的前期研究工作；加快东望路东延至科海路（西湖区）的前期工作，推进高教园区配套道路工程，打通了一大批断头路和低等级城市道路，提升优化城区路网格局。

内河水运升级加快。“十三五”规划总投资额 21.6 亿元，“十三五”期间实际完成投资 1.77 亿元。渌渚江航道开展养护改造工程且顺利推进，航道“六改五”方案通过审核，并全面开工建设，工程养护航道起自打石山上游富阳南方建材有限公司码头附近，终于渌渚江与富春江交汇处，航道里程约为 4.51Km，主要建设内容护岸工程、疏浚工程、防撞警示桩工程、航标工程、防洪堤护坡工程及景观绿化工程。该项目十三五期间投资 0.77 亿元。推进东洲作业区提升工程，十三五规划投资 2 亿元，“十三五”期间实际完成投资 0.4 亿元。并开展渌渚江江口码头、北之江（亚运）综合旅游集散中心建设，十三五期间分别完成投资 0.3 亿元、0.3 亿元。

综合枢纽体系逐步形成。“十三五”期间，富阳初步形成了“一个中心，两个系统”的站场布局形式，“一个中心”即以富阳主城区为中心，“两个系统”，一是指跨省市运输的中长途客运枢纽系统，二是指富阳区内城乡公交系统。当前富阳有高铁枢纽两座，分别为富阳站、富阳西站（在建），

富阳站站场规模为 2 台 4 线，站房建筑面积 12000 平方米，能承载 1200 名旅客同时候车。汽车客运枢纽体系中，有 1 座一级汽车客运站汽车南站、1 座二级汽车客运站富阳新车站、4 座三级客运站以及 13 处乡镇客运站，公交方面，目前富阳共有 37 处公交场站。推进建设富阳客运北站枢纽工程，旅游公交中心站，浙江富阳传化物流基地；东洲码头现代交通物流基地和富春互通物流基地等项目暂缓或取消实施。“十三五”客货运场站规划投资额 22.2 亿元，计划总投资降至 9.62 亿元，实际完成投资 9.13 亿元。

2. 运输服务水平不断提升

货运能级逐步提升。“十三五”期间，货运总量总体呈现稳定上升态势。公路货运占货运总体中的主导地位，其增长曲线与货运总量曲线基本拟合。水路货运量在震荡中上升，接近 500 万吨量级，但占比变化不明显，占总量四分之一左右。

表 1-3 “十三五”期间富阳货运总量及结构

单位：万吨

年份	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
公路	704	736	824	1380	1332
水运	355.83	303	523.55	474.37	498.4
总量	1059.83	1039	1347.55	1854.37	1830.4

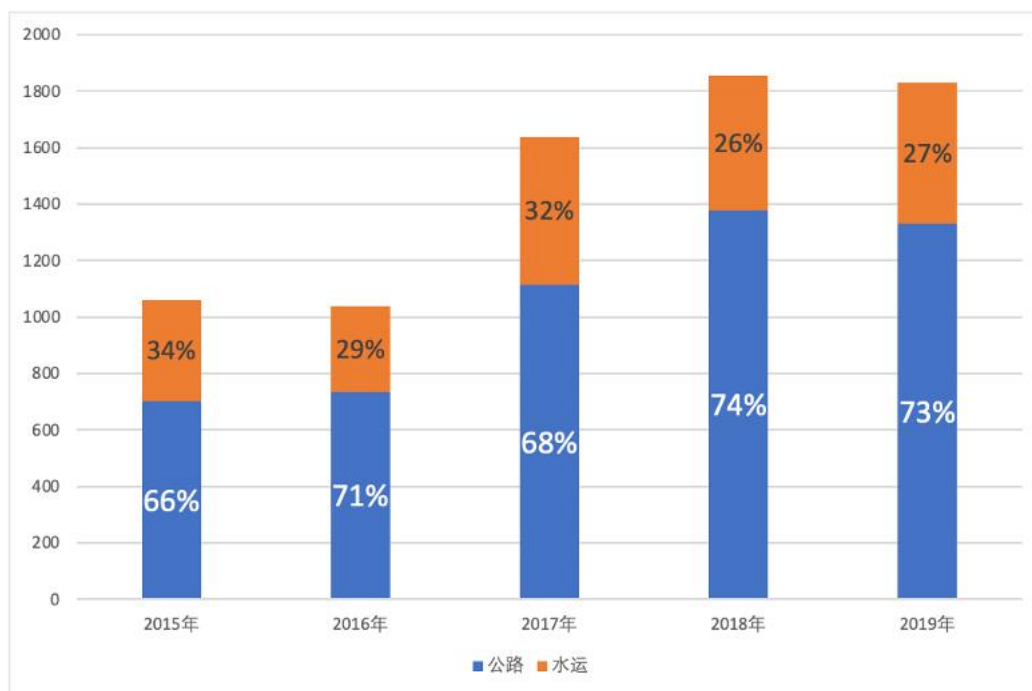


图 1-1 “十三五”期间富阳货运总量及结构（单位：万吨）

公路客运需求下降。“十三五”期间，公路客运量下降趋势明显。考虑到近年铁路客运建设成果逐步投入使用，且与杭州主城联系日渐紧密、交通日益方便，居民转换长途出行方式以及改变长途出行节点等方面的因素是造成当地公路客运萎缩明显的可能原因。

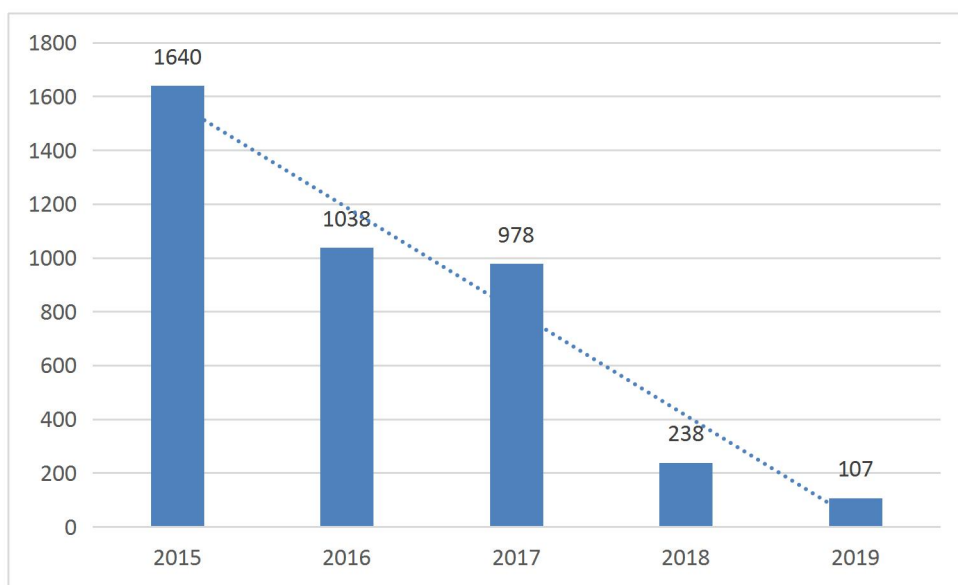


图 1-2 “十三五”期间富阳公路客运量趋势（单位：万人次）

地面公交发展迅速。“十三五”期间，公交运输量呈现快速增长态势。2019年运输量达到6623.26万人次，较“十二五”末翻了一番。巨大的公交发展潜力为接下来的轨道主导型城市公交发展模式提供了良好的需求基础。

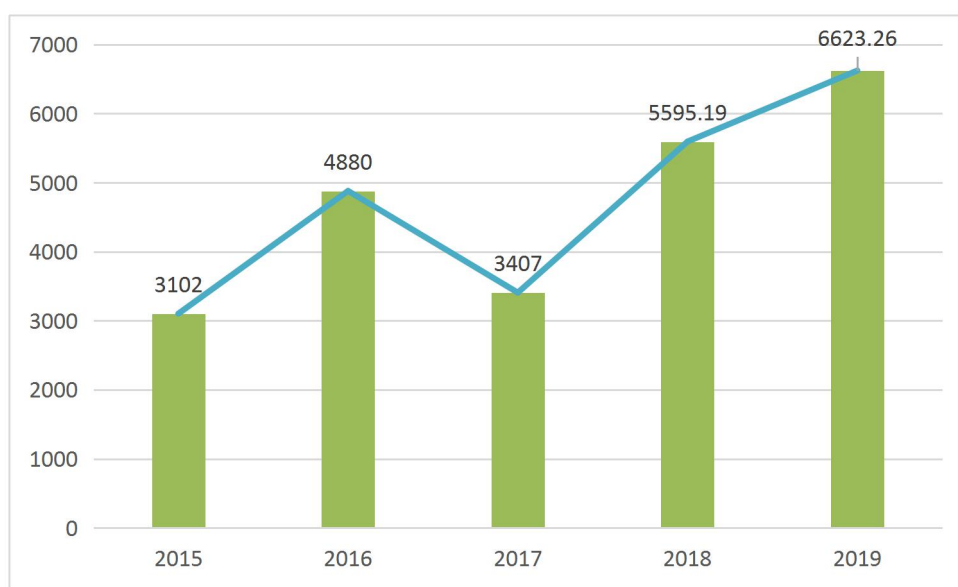


图 1-3 “十三五”期间富阳公交运输量趋势（单位：万人次）

公交一体化加快落实。“十三五”期间，着力推进融杭公交和城乡公交一体化工作。2017年，杭州市富阳公共交通有限公司成立并挂牌运营，利用市民卡公交移动支付系统，逐步推出杭富市域公交的互联互通等优惠措施，全区农村客运车辆及经营者全部签订《车辆转让协议》，圆满完成城乡公交一体化农村客运车辆收购签约工作，并于2018年1月16日完成全部交车工作，逐步实现车辆更新和线路优化，分步推出包括开辟新线和通勤线、延长线路服务时间、投入天然气新车等十大类55项服务举措。完成融杭公交一体化实现“同城同待遇”，持续深化城乡公交一体化，启用场口、

新登等公交站，启用东洲、银湖公交首末站。新增更新新能源公交车 670 余辆（全部为新能源或清洁能源车）、新增优化线路 60 余条，新开通较大自然村公交线路 25 条，新建和改造公交候车亭 800 余处。打造高效、便捷的公交服务；让广大群众尽早享受“同城同待遇”和更加便捷、经济、舒适、安全的公交出行服务。

城乡客运行政村全覆盖。“十三五”期间，落实公路改建及安保资金约 600 万元，制订《富阳区“村村通客车”实施方案》，完成道路拓宽改造后正式开通客运班车，全面实现全区行政村客车通车率 100% 目标任务。

3.行业转型升级不断加快

智慧交通持续推进。“十三五”期间，交通智慧平台接入数据量，视频量，取得的效果。公交完成车载移动支付 POS 机全覆盖，完成杭州公交 APP 软件的数据上传，开发和研究了 1185 辆车一键报警功能，完成车辆电子设备排查及优化使用工作，完成杭州公交集团统计软件、4 个售充网点、老年卡集中办理等系统软件的技术全面支持工作；信息化创新方面，2020 年完成了 35 台驾驶员主动安全的安装和软件测试、车辆在线故障系统的功能升级、驾驶员班工时等薪资功能的开发、场站进出场管理等功能。全年全面保障文明指数测评、都市公交创建、国卫复评等重要活动的电子设备的完

好率和网络安全。十三五初期规划新建综合交通指挥中心（含五个平台），十三五初期规划投资 0.2 亿元。实际计划投资 0.13 亿元，“十三五”期间实际完成投资 0.13 亿元。

绿色交通稳步提升。新能源和清洁能源车辆比例逐步上升，船舶防污染相关建设稳步推进。富阳公交目前在用车辆 1173 辆，新能源 808 辆，占比 68.88%，清洁能源车（含新能源）1114 辆，占比 94.97%。

美丽交通快速发展。富阳加速美丽公路和四好农村路建设，旨在打造高颜值、高品质、高文化附加值的“三高”公路。“十三五”期间，开展农村公路提升改造工程，累计完成 300 公里以上；开展农村公路大中修续建项目，累计完成 250 公里以上。同步开展实施农村路网优化、断头路打通等工程，“四好农村路”建设进程突飞猛进，获得全省首批“四好农村路”示范县，“四好农村路”推进情况稳定位居全市前列。

4.保障体系成效更加显现

安全应急保障做实做细。2016 年，落实公交车及车站、农村班线及水上运输等安全防范等维稳安保工作。针对 G20 峰会按照“三不进站、六不出站”封闭式管理要求，落实行包检测仪、安检门以及监控设备的安装工作。开展“打非治违”安全生产大排查大整治行动，与公安、路政、城管等部门双超整治联合执法行动，重点查处无证营运、非法改拼装

和超限超载运输车辆，确保辖区道路交通安全。加大对“黑车”打击力度，专门成立打击“黑车”专项整治行动工作领导小组，加大“四小车”整治，使道路运输市场整洁、规范。进一步完善运管、公路、港航、质安站行业管理部门的应急预案，加强恶劣天气的预警预报工作。2018年，继续推动黑码头整治，渡口渡船安全管理进一步提升。2019年，集中道路安全隐患治理，开展事故多发点、护栏安装、非法路口、路灯安装等安全民生工作。

2020年，疫情爆发期间，持续守好“富阳护城河”，在复工复产阶段，轨道六号线富阳段、绕城西复线等7个重大交通项目第一时间复工，是杭州地区复工最快、到岗人员最多的县（区、市），最大限度保障了工程进度。针对“6.13”沈海高速槽罐车爆炸事故，建立“双网格长”责任机制，实行分片包干、责任到人，强化危货运输全链条安全监管，督促落实企业主体责任、行业监管责任，切实防范化解重大安全风险，坚决遏制重特大事故发生。同时，组织开展在建重大交通项目、农村公路项目，以及桥梁、隧道和临水临崖、高边坡高挡墙等公路和水上交通安全隐患摸排、整改工作。

“最多跑一次”体制机制改革持续推进。“十三五”期间，富阳区交通运输局坚持以人民为中心的发展理念，以“跑零次”是常态、“跑一次”是例外为工作宗旨，内挖潜力、外强沟通，从办事机制再造、办理流程再造上着力，从“四

减”和“五办”上下功夫，持续深化交通“最多跑一次”改革，不断增强人民群众的获得感、幸福感。完成富阳区政务服务事项清单梳理工作，交通运输局政务服务事项共计 34 个主项，172 个颗粒化事项。小客车调控窗口“零上门”办理事项达 98%，实现“网络+”的服务模式，全面实现双向免费快递服务，增设新登镇、场口镇服务中心小客车调控和运管窗口，打破窗口业务办理界限，实现“一窗受理、集成服务”，节省办事群众时间，提高办事效率。建立回访全覆盖等制度，推出周末（双休日）小客车调控和运管事项受理窗口、“跑一次没办成”投诉电话、“一杯水”等多项便民服务举措，累计创新工作 40 余项，在杭州地区首创交通工程联审联批、涉路施工许可“零跑”、营运车辆“一件事”、工程车营运管理一件事、小客车摇号覆盖 24 个乡镇（街道）、基层党支部与民主党派支部共建项目等等，不断提升“实现率”“满意率”和“知晓率”。2020 年，制定下发“工程车营运管理一件事”实施意见，并于 6 月份组织实施，办理时间从 75 个工作日压缩到 4.5 个工作日，压缩率达 94%；从 28 份材料精简到 8 份，精简率达 71.42%，并同步实现线上申报“零次跑”，助力富阳“最多跑一次”改革走在省市前列。

5.融杭通道建设提速提质

十三五期间，富阳交通发展迅猛，投资建设了一大批基础和民生项目，以“三铁三高三快速”为骨架的综合交通体系加速成型，融杭通道建设有实质性发展。“三铁”为杭黄高铁、湖杭铁路和杭州地铁6号线富阳段，计划总投资160.8亿元，十三五期间实际完成投资160亿元。“三高”为杭景新高速灵桥互通改建、绕城高速西复线和杭淳开高速。计划总投资132.5亿元，十三五期间实际完成投资132.2亿元。

“三快速”为彩虹快速路富阳段、“杭州中环”富阳北段和春永快速路，计划总投资63.35亿元，十三五期间实际完成投资48.92亿元，春永快速路和彩虹快速路富阳段已经开通运行。富阳即将进入“双铁多快”的融杭机遇期，交通融杭态势走在行业前列。

（二）“十三五”存在问题

1.枢纽功能有待加深增广

铁路枢纽辐射面较小，需求难以满足。铁路枢纽直达城市少，需至杭州东换乘。目前富阳站可直达周边8座城市，分别为杭州（东）、建德、千岛湖、绍兴、上海、黄山、南京、宁波，主要分布在周边东、西、北三个方向，主要辐射杭州都市圈城市地区，南向辐射能力差，既有高铁无法完全满足区域出行需求。

铁路缺乏货运功能。受限于富阳境内铁路网络稀薄且未承载货运功能，大宗货物无法通过铁路进行高效运输，导致效率低、能耗大的公路货运占比偏高。

航空枢纽接驳不畅。富阳域内并无运输机场，航空出行需至萧山机场等周边城市机场。由于当前未建异地航站楼，且公共接驳线存在缺失短板，没有方便的机场公共交通。萧山机场距富阳主城区 50 公里（直线距离）左右，驾车 1 小时左右到达机场，公共交通大约需 1.5 小时，虽然可通过地铁到达，但仍存在站点多、需换乘、时间久的问题，机场大巴每日仅有 3 班，较杭州其他区县频次相对较少，居民航空接驳高度依赖小汽车，出行较为不便。

2.融杭通道发展疏密不均。

十三五期间富阳交通向东提升改造了 G320 通道、杭富沿江公路通道和春永线通道，向北融杭仅开辟了绕城西复线通道，整体表现为通道布局的“东强北弱”，彩虹快速路富阳段已建成通车，但总体快速通道数量仍然较少，融杭通道仍有待挖掘。杭富沿江公路等级较高，但未达到快速路标准，进西湖区后经铜鉴湖大道需绕行科海路，并与在建的彩虹快速路西延（西湖段）交汇于之江大桥节点，过江拥堵系数较高。春永线已完成交工验收，但萧山段建设进度较为滞后，且全线通车后与现状时代大道需通过低等级道路互联，整体进城绕行大。现状闲祝线（G235/329）富阳段道路等级较高，

但余杭段等级较低，且进城需借道小和山，绕行系数较高。轨道连接通道轨道六号线富阳段计划年底具备运营条件，但富阳仍缺乏连接城西科创大走廊等重要产业聚集区的轨道线路。

3.城区交通有待提质改善

随着杭富融合，富阳经济社会发展快速，通勤和外来人口逐渐增多。目前富阳城市为单中心发展模式，城区人口集聚密度形态呈现金字塔状，金桥北路和横凉亭路交叉口为中心的1500米圈层范围为“金字塔尖”，是现状富阳人流车流最集中的地方之一，以此为中心向四周人口密度逐渐降低。

城区并未匹配适合该类城市形态下的圆心放射状城市道路设施供给，导致进出中心城区路由不顺、出行高峰期中心城区通行不畅。同时中心城区滨临富春江，仅有的三座过江桥使两岸割裂效果明显，节点不畅制约富春湾新城片区分担中心城区压力的功能。停车设施供给方面，路内停车泊位占比达到13%，过多的路内停车位对城市道路运行产生负面影响。

城市公共交通模式尚未构建完整。富阳现状为人口不到80万的中等城市，按照客运体系规划要求，应当构建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，地铁尚未成网，公交系统未成体系，无法提供多维立体、便捷高效的公交服务，同时公交

接驳换乘服务品质不高，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。

4.组团联络有待强化提升

中心城区与富春湾新城片区联系不紧密，过江通道仅三座桥（中埠大桥、富阳大桥、富春江第一大桥），早晚高峰拥堵严重。中心城区与新登、场口之间仅通过 23 省道和 G320 等国省道通道联系，尚无高速、快速路等其他快速联系通道，联系方式单一、传统；新登-万市、新登-场口、场口-富春湾新城组团之间通道薄弱、联系不紧密；新登与万市之间依靠胥高线联系，道路等级低，通行能力较差；新登与场口之间无直连过江通道，需要绕行较大距离；东洲片区与富春湾新城之间也无直连过江城市路通道，需通过高速通道进行沟通，导致富阳的组团之间发展分散，能力聚集效应低，无法成片区的扩大富阳发展腹地。

5.水路规划建设有待提升

富春江水系历史以来便是浙北地区重要的水运通道之一，是杭州、上海通向浙江内地、福建北部、安徽南部和江西东北部的重要水道。然而近年来，在区内各项交通设施发展日新月异的同时，内河航道的建设相对滞后，已成为交通体系建设相对薄弱的一环。区内枢纽港的地位弱化，港口建

设总体投入不足，仅东洲港堪可一提，龙头不强，整体竞争力逊色。“十三五”期间水路项目投资为14.1亿元，占总投资的3.9%，且“十三五”预计完成率仅为12.55%，在杭州市拥江发展的背景下，富阳坐拥富春江、渌渚江等航道资源，但“十三五”期间未能有效推动航道、码头等项目的发展。

内河航运具有运能大、能耗低、污染轻、成本低等特点，加快内河航运发展是加快转变富阳交通运输发展方式的战略选择。应提升内河航运在交通运输中的地位，改变“重路轻水”观念，形成政府主导、部门推动、社会联动的发展新机制。

6.智慧交通系统尚未成型

目前，富阳智能交通行业与国内其他城市水平还有些差距，对智能交通的研究和应用起步比较晚，对于大数据、智慧城市领域的应用也较少，区内交通运输电子信息通信等领域里的相关单位和企业也尚待入驻。智能交通管理系统是国家中长期科技发展规划纲要关于交通行业的优先主题之一，目前，ITS已经广泛应用于城市交通指挥管理、城市公共交通管理、公路和运输管理等领域，并在北京、上海、重庆、广州、深圳和济南等重点城市实现了较大发展，富阳作为杭州的重要区，应尽快跟上国家步伐，大力发展智慧交通，为综合交通运输系统的效率提升提供有效的技术支撑

第二章 “十四五”交通运输发展

形势和需求分析

（一）形势要求

1.国家宏观政策部署的要求

世界经济复苏缓慢，我国经济进入新常态，“四个全面”战略布局深入推进，“一带一路”、长江经济带发展、长三角一体化发展国家战略加快实施，全省进入“两富”“两美”建设的关键期。在交通发展方面，综合交通运输体系的建设与整合力度不断加大。“十四五”时期，富阳区将对接国家和全省重大战略部署，要求积极发挥区位优势，全力推进现代化交通基础设施建设，全面实现与杭州都市经济圈的网络化连接，进一步完善服务网络、拓展服务领域，贴心服务管理，全面提升服务水平。

2.贯彻交通强国建设的要求

2019年9月，国务院印发了《交通强国建设纲要》，是新时代做好交通工作的总抓手，提出分两个阶段推进交通强国建设。2020年3月，浙江省交通运输厅发布《关于深入贯彻高水平推进交通强省建设的实施意见》。2020年4月，杭州市委市政府发布《深入贯彻创建交通强国示范城市的实施

意见》。面对交通行业大发展趋势，富阳应当紧抓交通强国建设机遇，积极主动打造杭州西部综合交通枢纽，做到规划好、建设好、管养好交通基础设施，不断完善优化交通运输服务，构建“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化交通运输体系。

3.长三角城市群发展的要求

富阳位处长三角城市群腹地及杭州都市圈的双重辐射圈层之中。随着长三角一体化上升为国家战略，富阳与三角地区各个城市之间的发展趋势将是高度融合、高度共享形成长三角一体化深度联动区。富阳应主动融入长三角中心城市发展圈，定位自身为长三角一体化的“桥头堡”。作为杭州的南大门，打造杭州西部副中心。借助城西科创大走廊规划、滨江富阳特别合作区，加快融杭发展的脚步。

4.杭州都市圈升级发展的要求

目前杭州都市圈发展进入了新阶段，杭州作为都市圈的核心城市，将强化集聚力、辐射力和带动力，引领都市圈打造成为长三角世界级城市群的“金南翼”。未来杭州将打造成为“全国数字经济第一城”，数字变革走在前列，推动G60科创走廊协同创新，以城西科创为核心带动大城西地区发展；设七大组群作为建设重点，包括东洲-之江组群；把湘

湖和三江汇地区建设成比肩雄安的现代化新型城市全国样本，打造创业新高地。富阳需将把握银湖与城西科创走廊、东洲及江南新城与三江汇的地域优势，以交通发展为突破口和先行官，主动融入杭州发展重点区域，打通重要廊道，抓住发展机遇，带动富阳跨越式发展。

5.富阳经济社会发展的要求

富阳“撤市设区”后与杭州主城全面对接，增强产业融合、空间融杭、交通融杭、公共设施融杭，“十四五”期间，以亚运会为契机，富阳将全面现代版“富春山居图”，提升人民幸福感，城市创新能力迈上新台阶，交通建设应走在前列，提前谋划。空间方向上聚焦科技发展新高地，明确“沿江发展-融杭发展-拥江发展”路径。提升拥江发展品质，引导城市“沿江发展-滨江发展-拥江发展”深度拥江。严格落实城市开发边界管控措施，以综合交通引导“生态空间、生产空间、生活空间、留白空间”融合发展。彰显“富春山居”魅力，践行“三美经济”，建设美丽经济、美丽城镇、美丽乡村。

（二）阶段特征

1.向铁路构成区域主要对外交通系统转变

随着杭州旅游业、跨境电子商务业、重大会议和赛事不

断涌现，城市开放水平和国际化程度将不断提升，带来航空运输和铁路运输需求持续增加，将对对外出行结构方式和基础设施建设提出新的要求。“十四五”期间，铁路运输将大概率成为区域对外交通系统的主体。富阳要顺应对外交通发展形势，率先构建以铁路为主的对外出行体系。根据《杭州市综合立体交通网规划》相关内容，杭州将积极审慎研究新型磁悬浮的规划，富阳具备优良的地域和交通优势，应争取其枢纽落地富阳。

2.向构建大运量公交走廊转变

快速路网和轨道交通网加快建设，将有效缩短富阳城区与杭州主城、区内组团之间的联系。在基础设施初步成网后，需重点考虑基于时空一体的公共交通出行模式，提升公交出行竞争优势。富阳应依托轨道交通和快速公交线路构建大运量公交走廊，通过完善轨道交通、快速公交、常规公交、公共自行车等多层次公交网络体系，进一步增强公交吸引力，落实TOD发展理念，确立公交优先的主体地位。

3.向枢纽无缝化衔接的集疏运体系转变

随着区域一体化推进，区域交通枢纽作为衔接城市内外出行的关键节点，其纽带作用更加明显。区域枢纽的功能和布局将直接影响城市出行效率。城市外部出行环境和出行条

件的改善，区域间出行链总体时间分布上出现明显内外倒置现象。航空和高铁枢纽-枢纽的高效性会倒逼枢纽-城市端效率的提升。本轮规划富阳区要更加重视轨道交通网、快速路网与枢纽的衔接，对枢纽布局和集疏运体系进行统筹考虑，提升运行效率。

4.向慢行交通转变

随着城市公共配套和交通配套设施进一步完善，交通出行需求将趋于均衡化，居民对机动化出行需求也会下降，对慢行交通设施和慢行出行品质有更高的期待。要树立“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，调整富阳城市路网结构，注重城市道路空间向慢行交通倾斜，提供连续、安全的步行和骑行环境，加快绿道网和骑行网建设。

（三）需求特征

1.客运需求特征

人均出现次数显著增加。随着富阳成为杭州第九区，城际间、区县间、城乡间的居民出行次数将明显增加，出行频率加大。受到长三角区域一体化发展，杭州都市经济圈构建等战略影响，100公里以内的出行，包括居民的生活、商务、旅游出行将更为密集；随着富阳全面融入杭州“一小时交通圈”的步伐逐渐加快，轻轨、高铁、绕城高速、城市快速通

道的建设加速，富阳城区人均出行次数将显著增加。

随着杭州城市居民职业的多样化、生活水平的提高、生活习惯及观念的转变，城市居民在居住地和就业地的选择方面也发生了深刻的变化。这些变化在一定程度上促使杭州城市的居住就业空间格局发生深刻的演变。富阳区特别是中心城区周边独特的山水人居环境和与杭州主城区良好的区位优势，同时，杭黄高铁开通，富阳区与杭州城市主城区相距仅半小时车程，交通的便利性和富阳良好的人居环境、相对便宜的商品房价格优势，使得今后往返杭州与富阳之间的通勤人口数量会显著增加。

公交出行比例上升。随着轨道六号线富阳段轨道开通，富阳公共交通将迎来重大发展时期。富阳应谋划多通道的轨道交通联系，构建以轨道交通为骨架，地面公交为补充，多模式发展的大公交体系。同时优化主城区公交接驳线路，并积极推进主城区公交场站的实施，全面实现公共交通为主导的城市交通的跨越式发展，促进公共交通出行人数的增加，提升公交出行比例，降低机动车出行压力。

2.货运需求特征

货运总体规模稳步增长。富阳区将加快传统工业向西部工业平台集聚提升，继续推进国家级富阳经济技术开发区新登新区、场口新区、渌渚循环产业园三大工业平台建设；以

产业提升为核心，大力发展新兴产业，增强产业聚集、公共服务功能。经济产业的转型升级势必带来对运输服务需求的改变，运输强度和需求层次也将发生重大变化，所需运输货物的总量和运输频率将不断增多，货运运输规模将稳步增长。

货运服务呈现“低成本”、“高时效”。低成本包括利用内河水运等运输方式支撑传统的原材料、建材、机械等货类的中、长途运输等。高时包括利用高速公路、高速铁路运输进行食品、电子和软件等成品的快速分销等。随着货运需求的高要求，对交通的提出了更高效更快捷的要求。

产业升级改变货运需求。随着产业升级，运输的货类也将发生演变。生物医药、新材料、装备制造等战略性新兴产业的增多，使未来的货物运输呈现附加值增加，科技含量逐步提高等趋势。

（四）需求预测

1.经济社会发展分析

交通运输量的增长与国民经济的发展是密切相关的。经济的快速增长会带来交通运输量的快速增长，随着经济规模加大，增长速度变缓，交通运输量的增长速度也相应变缓。富阳区在“十四五”时期，将立足杭州新城区发展起点，发展更高层次的开放型经济，高水平全面建成小康社会，绘好富裕阳光的富春山居图新画卷。

——国民经济将继续快速增长，经济总量再上新台阶。当前我区生产总值约820.5亿元，根据趋势分析，富阳的经济将保持平稳较快增长，预计在2025年生产总值（GDP）将达到1000亿元以上，人均GDP达14万元。

——城镇化进程明显加快，城乡结构进一步优化。“十四五”时期，根据富阳市域总体规划要求，通过全域融合升级战略、江城相拥拥江战略、景城相融全域景区化战略，引导富阳由“沿江时代”走向“拥江时代”，构筑“一轴两带、一城两翼三景区”的山水田园组团结构。未来富阳将以富裕阳光为目标、以现代产业为支撑、以富春山水文化为特色，把富阳建设成为空间结构有序、经济充满活力、人居环境优越、社会和谐繁荣的杭州网络化大都市副中心，实现经济社会和资源环境健康协调可持续发展，最终实现“生活富裕、生命阳光”的发展目标。

——工业化进入新时期，产业结构进一步转型升级。未来富阳区转向“绿色GDP”，聚力发展高端装备、信息制造、人工智能、现代医药、新材料、新能源汽车六大产业链。构建“1+1+X”现代化产业空间格局。分别为一个国家级经济技术开发区，一个杭州市级两能（智能、新能源）产业平台，以及由银湖总部研发产业园、高尔夫智能装备产业园、东洲电商物联产业园、东洲智慧文创产业园、金桥都市工业产业园、鹿山高端制造现代服务产业园、场口中小企业创业园、

新登先进制造产业园、胥口医药健康产业园、环山智造物流产业园等10个专业化产业园组成。

——人民生活水平普遍提高，消费结构发生较大变化。未来富阳将突出“生态+”、“文化+”的发展理念，建设“一主五次多节点”的城市公共中心体系。随着生活水平的逐步提高，人们的生活方式也将发生较大变化，由此带动了一些新的消费热点形成，并起主导性作用。如住房、汽车、通信、旅游产业等成为新一轮经济增长的主导消费热点。人们用于交通方面的消费支出也将大幅增加，随着家庭轿车逐步增多，休闲旅游等需求将快速增长。

2.交通需求发展趋势

——运输结构显著调整，要重点围绕铁路重构对外出行体系。随着杭州旅游业、跨境电子商务业、重大会议和赛事不断涌现，富阳作为杭州西南重要区县，紧跟杭州发展步伐，城市开放水平和国际化程度将不断提升，带来的融杭和对外需求持续增加，也将对对外出行结构方式和基础设施建设提出新的要求。“十四五”期间，公路运输将大概率仍为区域对外交通系统的主体。本轮规划富阳要更加重视轨道交通网、快速路网、快速公交网与枢纽的衔接，对枢纽布局和集疏运体系进行统筹考虑，提升运行效率，向枢纽无缝化衔接的集疏运体系转变。

——构建大运量公交走廊，提升公交竞争优势。快速路网和轨道交通网加快建设，将有效缩短富阳“与杭州主城、富阳副中心之间的联系。在基础设施初步成网后，需重点考虑基于地铁的公共交通出行模式，提升公交出行竞争优势。富阳应依托轨道交通构建大运量公交走廊，通过完善轨道交通、常规公交、公共自行车等多层次公交网络体系，进一步增强公交吸引力，落实TOD发展理念，确立公交优先的主体地位。

——增强枢纽无缝化衔接，完善集疏运体系。随着区域一体化推进，区域交通枢纽作为衔接城市内外出行的关键节点，其纽带作用更加明显。区域枢纽的功能和布局将直接影响城市出行效率。城市外部出行环境和出行条件的改善，区域间出行链总体时间分布上出现明显内外倒置现象。航空和高铁枢纽-枢纽的高效性会倒逼枢纽-城市端效率的提升。本轮规划富阳区要更加重视轨道交通网、快速路网与枢纽的衔接，对枢纽布局和集疏运体系进行统筹考虑，提升运行效率。

——发展慢行交通，构建步行友好、充满活力的街区。随着城市公共配套和交通配套设施进一步完善，交通出行需求将趋于均衡化，居民对机动化出行需求也会下降，对慢行交通设施和慢行出行品质有更高的期待。要树立“窄马路、密路网”的城市道路布局理念，调整富阳城市路网结构，注重城市道路空间向慢行交通倾斜，提供连续、安全的步行和

骑行环境，加快绿道网和骑行网建设。

3.交通运输需求预测

(1) 弹性系数法

弹性系数法是通过变量之间变化率的关系来预测未来的变化，通过分析国民经济和交通运输量的发展状况，来揭示国民经济与交通运输量之间的关系，国民经济发展速度越快，公路客、货运量增长速度一般也越快。这两种增长率之间的比例关系，可用交通运输量弹性系数 e 来表示。

$$E = ER/IE$$

E —交通运输量弹性系数

ER —交通运输量增长率，采用2005~2019年平均增长率。

IE —国民经济增长率，采用2005~2019年平均增长率。

(2) 函数拟合法

世界各主要工业国家经济发展的经验表明，在经济发展前期，国内生产总值及其有高度相关的交通运输量都具有较高幅度的增长率，而到经济发展的一定阶段，交通量增长率就会逐步降低，保持在一个相对稳定的增长状态。趋势外推法分析模型能充分考虑经济发展和交通量增长的这一趋势，并用采用交通运输量与国内生产总值建立数学分析模型和增长曲线，根据全区2012年至2019年实际数据进行2020~2025的数据预测。

“十四五”及今后一段时期公路运输仍将在我区综合运输体系中占主导地位，“十四五”期轨道交通将在全区发挥显著的客货运输能力。根据上述弹性系数、模型预测，结合专家预测结果。

预计2025年，富阳客运量达到约380万人次（按新口径），货运量达到约2325万吨。

表 2-1 全社会旅客运输总量及结构预测表

（单位：万人）

年份	总量	铁路	公路	水运
2019 年	311	100	211	—
结构比例	100%	32%	68%	0
2025 年	380	150	230	6
结构比例	100%	39%	61%	2%

表 2-2 全社会货物运输总量及结构预测表

（单位：万吨）

年份	总量	铁路	公路	水运
2019 年	1957	—	1459	498
结构比例	100%	0%	74%	26%
2025 年	2325	70	1511	744
结构比例	100%	3%	65%	32%

4.主要通道交通量预测

通过收集过去 10 年相关公路交通基础资料，并结合富阳区重大项目工可研究的交通量分析报告以及上位规划，预

测富阳“十四五”期的通道交通量规模，主要公路通道交通量预测结果见下表。

表 2-3 高峰小时区间交通量预测表（单位：pcu/h）

区间通道分类	通道名称	2020 年交通量	2025 年交通量
对外通道	富阳-杭州-上海	12750	15543
	富阳-萧山-绍兴	7730	8768
	富阳-临安	4250	5048
	富阳-余杭-湖州	5025	6148
	富阳-诸暨	4410	5026
	富阳-桐庐-千岛湖	8400	9004
对内通道	主城-富春湾新城	8537	9425
	主城-东洲	4654	5558
	主城-场口	7558	8597
	主城-新登	7412	8274
	主城-银湖	4735	5760
	富春湾新城-东洲	3512	4637
	富春湾新城-场口	3253	3706
	富春湾新城-银湖	3250	4374
	东洲-银湖	3583	4506
	场口-新登	3499	4065
	新登-银湖	2249	2531

第三章 指导思想、规划原则和总体目标

（一）指导思想

高举习近平新时代中国特色社会主义思想伟大旗帜,深入学习贯彻习近平总书记考察浙江、杭州时的重要讲话精神,坚持以人民为中心的发展思想,坚持稳中求进工作总基调,坚持新发展理念,以“重要窗口”为指引,以高质量发展为主题,以供给侧结构性改革为主线,以改革开放创新为动力,以数字化、一体化、国际化、品质化“四化共促”为路径,坚定“三看四态促转型”“拥抱富春江、拥抱大都市、拥抱新时代”不动摇,对标“三个一流”,聚焦“三高建设”,突出“三个窗口”,努力打造现代版“富春山居图”最美示范区、富裕阳光的大都市新型城区。

（二）规划原则

1.坚持交通先行，引领发展。

新一轮的科技革命和产业变革正在席卷全球,加上疫情等突发事件的影响,世界经济不确定性增加,以及三大国家战略的推动下,为发展转型关键期的富阳提供了新的挑战 and 机遇,以高要求、高质量、高水平建设富阳综合交通运输体系,从规划统筹、一体化发展着手,围绕“交通先导、新城开发、产业构建”的要求,建立立体化的对外交通系统、均

衡化的内部交通体系，引领城市现代化、智慧化、信息化发展。

2.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。长三角处于我国最为发达的区域之一，也是全国范围内最有希望率先实现城市群内部交通一体化的地区，发展更高质量的综合一体化交通既是全面深化国家长三角战略部署的重要课题，也是提升居民出行体验、增强人民群众获得感、幸福感、安全感的应有之义。

3.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。

4.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各领域和全过程。

（三）发展目标

十四五期间，富阳将持续发力，全面推进交通规划建设，以“立足长三角，拥抱大都市，紧扣城西科创大走廊，联接三江汇未来城市实践区”为核心，打造以“两横三纵”轨道

体系为动脉、“两横两纵”高速公路为骨架、“四纵三横”快速路网为轴线、“一圈六射”国道网为支撑、“一横三纵”省道网为纽带、“一心二轴七廊二十线”农村公路网为补充、“一江两岸五洲、一道三环十溪”绿道网为点缀的交通网，以构建“综合立体，畅行民安”的交通格局为目标，继续做强交通深度融杭工程，加快城区出行品质提升，紧抓美丽交通民生工程，构建均衡化的水陆交通体系，巩固完善杭州市西南交通枢纽地位、打造杭州立体交通示范区，预计五年建设总投资 487.1 亿元，总用地约 15220 亩。

坚持以交通引领、群众满意为切入点，分别建成、推进、谋划一批现代化、立体化、有品质的民生交通项目。至 2022 年，富阳交通将咬定目标，确保在亚运会前建成一批高效便捷、保障有力的高质量交通项目，力争在亚运前形成“两高两快，三轨三连”的综合立体交通网络格局：两条高速（杭新景高速灵桥互通改建、杭州绕城西复线）、两条快速路（彩虹快速路富阳段、春永快速路），三条轨道（杭黄高铁、湖杭铁路、地铁 6 号线富阳段）、三条连接线（高桥连接线、大源连接线、G320 至富阳大桥连接线（大盘山隧道））。

（四）规划指标

基础设施方面，“十四五”期间实施交通基础设施项目 100 余项，进一步完善综合立体交通网络，实现固定资产投

资 400 亿元以上。

运输服务方面，确立以轨道交通为主导的城市和区域交通出行模式，完善客货联程联运功能，不断提升综合运输服务能力和质量。至“十四五”末，全区客运量达到 380 万人次，货运量达到 2325 万吨，公交站点 300 米覆盖率 85%，500 米覆盖率 95%，公交出行分担率达到 15%。

数字交通方面，深入实施“互联网+交通”工程，深化智慧交通在群众出行、交通场景应用、预测预警等方面应用。至“十四五”末，全区城市公交“一卡通”使用率达 100%，ETC 车辆覆盖率 80%。

安全畅通方面，以人民满意，出行安全为宗旨，力争在十四五时期，公共交通乘客满意度达 90%以上，早晚高峰拥堵指数达到 1.65 以下，道路交通事故死亡人数小于 1.4 人/万车。

美丽交通方面，推广绿色生态的交通基础设施及运输装备，发展节能减排新技术。提升城市交通品质，新建绿道 90 公里，全区清洁能源（包含新能源）公交车辆和出租车比例达到 100%，客运人均碳排放降低至国家平均水平。

第四章 “十四五”交通运输发展重点

（一）综合枢纽引领工程

以建成更具综合性、连通性和影响力的杭州西南枢纽城市为目标，大力推进富阳区客运枢纽站场和物流基地建设，强化高铁站在城市交通中的地位，深化多种交通方式之间的融合转换，构建起“3+N”的多层级客运枢纽体系和“1+2”货运枢纽体系。

1. “3+N”客运枢纽体系

客运枢纽分为三级：门户型-集散型-换乘型。

“三核”：为高铁富阳站、高铁富阳西站、客运中心站。规划建设形成2个高铁站为门户枢纽，均属于杭州市综合客运枢纽范围，分别为已建的杭黄高铁富阳站（位于杭州市富阳区春江街道建华村，站场规模为2台4线，站房建筑面积12000平方米，2018年已建成使用）；湖杭高速铁路富阳西站（位于富春街道西邮村西侧，规划新增、建议按2台4线控制），计划于2021年开工，2022年完工。富阳客运中心站设于银湖街道大树下村G320国道路北侧，片区综合开发，总面积25000平米，兼具地铁、常规公交、客运、长途功能，总投资7亿元，“十四五”期间总投资7亿元，预计2021年开工，2025年建成使用。

“N”：规划形成以新登客运站和场口客运站为核心，

乡镇公交首末站、地铁配套首末站为补充的涵盖城区、乡镇的“N”个换车站场。考虑富阳汽车南站与高铁富阳站距离较近，遵循站城一体、零换乘的原则，研究将富阳汽车南站与富阳高铁站一体化改建，形成城乡公交、长途客运和 P+R 与高铁站一体化运营的枢纽场站，打造综合性的门户枢纽。

2. “1+2”货运枢纽体系

规划形成以场口物流园区为重心，新登、东洲物流园区为辅助的“1+2”货运枢纽布局。

其中场口物流园区位于杭新景高速场口互通附近，可通过二绕高速、杭千高速、320 国道以及新中线进行交通疏解，并结合场口作业区进行水陆联运，计划总投资 3 亿元，占地面积 75 万平方米。未来随着三江口片区的逐步推进，东洲物流园区的功能将逐渐转移到场口物流园区。新登物流园区规划布点在杭淳开高速与温义宣高速交叉点附近，以便于物流运输通过两大高速、S309 省道等干线公路进行交通疏解，并结合绿渚作业区进行水陆联运，“十四五”期间为项目前期规划研究阶段。

表 4-1 富阳区“十四五”期客货运枢纽体系表

类型	表述	站点名称	主要功能
客运	三核	高铁富阳站	杭黄高铁富阳站，整合地铁、市郊铁路和汽车南站等客运系统，多位一体，成为富阳东部枢纽核心。
		高铁富阳西站	杭温铁路富阳西部站点，连接杭州西站及桐庐建德高铁站，是富阳第二大对外枢纽核心
		富阳客运中心站	覆盖融杭、城乡一体化的公路客运系统，补充轨道客运。
	N	新登客运站	
		场口客运站	
		其他换乘站	
货运	东洲物流园区		现状物流园区
	场口物流园区		十四五谋划场站
	新登物流园区		远期谋划
	乡镇站场建设		十四五谋划场站、四级站

3. 谋划通用机场

浙江省规划 60 个 A2 级及以上通用机场，根据规划远期富阳将谋划富阳通用机场建设。该机场建设规模建议飞行区指标为 2B，跑道尺寸为 1200m*30m，初步估算机场用地需 700-1000 亩，功能包含公益属性的医疗卫生、抢险救灾、气象探测、科学实验、教育训练、文化体育，产业属性的工业、农业、林业、渔业、建筑业。目前推荐选址方案为春建乡北侧。另外谋划建设水上飞机项目。

（二）轨道交通融合工程

推进“高铁、普铁、地铁”三级立体网建设。

高铁网：基于杭黄高铁的基础上，完善富阳高铁网络体系。“十四五”期间继续推进湖杭铁路的建设，形成东南北贯通的高速铁路网，增强富阳铁路集聚辐射能力。已于2019年开工，计划2022年完工，总投资58.95亿元，建成后能有力提升富阳作为杭州西南交通枢纽的量级。十三五期间完成投资28.9亿元，十四五期间将继续投资30.05亿元，亚运会前建成投入运营。

市郊铁路：“十四五”期间将推进杭州至建德市郊铁路的前期线位布局研究，该市郊线为杭州市郊铁路总布局：“一环八射三联多支”的其中一射。

地铁网：谋划杭州地铁6号线富阳段二期，线路全长8.5公里，总投资30亿元。

（三）立体路网提升工程

未来五年，继续加密高速公路网，提升城市过境公路，提高与区域其它乡镇的公路等级，同时理顺高速公路落地互通出入口、对外公路主通道与城市道路系统的衔接关系，完善对外公路网络，形成相对独立完善、高效畅通的对外公路

交通系统。

打造以“两横三纵”轨道体系为动脉、“两横两纵”高速公路为骨架、“四纵三横”快速路网为轴线、“一圈六射”国道网为支撑、“一横三纵”省道网为纽带、“一心二轴七廊二十线”农村公路网为补充、“一江两岸五洲、一道三环十溪”绿道网为点缀的交通网。

十四五期间，区内公路实施项目合计将投入 373.77 亿元，其中，高速公路项目合计 119.54 亿元，普通国省道合计约 193.8 亿元，农村公路项目预计将投入 60.43 亿元。

“一环九横七纵”城市路网

根据富阳区交通发展战略目标，富阳要建成以快速路、框架性主干路、一般性主干路为道路网骨架，次干路与支路为道路网基础，与其它交通方式网络平衡发展，布局结构合理、内外衔接紧密、主次衔接有序的“外畅、内达、安全、绿色、智慧”道路交通系统，深入融杭，并构建富阳区半小时生活通勤交通圈。

“十四五”期末基本形成“两环九横七纵”城市骨架道路网系统，共计长度约 145.4km；其中，构建“四纵三横”的快速路网，主要服务中心城区各片区间的中长距离快速联系，为提升骨架网的运输效率，在保证平面路口充分渠化的同时，建议框架性主干路中远期应考虑主要节点下穿或上跨分离。“十四五”期间重点谋划东洲通道为代表的一批城市

道路。

表 4-4 富阳区“十四五”期间城市路网建设一览表

类型	线路名称	投资（亿元）	里程（米）
主干路	21 条主干路	77	24.4
次干路	28 条次干路	35.2	66.2

（四）水运交通复兴工程

加快组织实施富阳港区码头布局规划，进一步打造富春江美丽“黄金水道”，谋划水上飞机，推动拥江发展。充分发挥富春江得天独厚的水运条件，适应沿江地区经济发展要求，全面复兴富春江黄金水道功能，加强杭州港富阳港区规划建设。

内河航道提升：规划提升渌渚江航道 4.7 公里，谋划富春江密洞垵航道疏浚整治工程、富春江干线航道疏浚整治工程和富春江干线航道升级改造工程。

货运码头建设：规划建设渌渚江作业区江口码头、渌渚作业区打石山码头以及场口作业区。

客运码头建设：新建北之江（亚运）旅游综合集散中心（含东梓关码头、桐洲岛码头），包含车渡 1 个，人渡 1 个，旅游码头 3 个，旅游集散中心 3 个，配套道路及绿道各约 9 公里，计划投资 2.84 亿元，“十四五”投资 2.84 亿元，已于 2020 年开工，计划 2022 年建成。新建秦望水上旅游集散

中心，计划 2021 年开工，2025 年完工，总投资 1.03 亿元。

表 4-5 富阳区“十四五”期间水运工程一览表

类型	名称	项目概况	备注
内河港口	北之江（亚运）旅游综合集散中心（含东梓关码头、桐洲岛码头）	车渡 1 个，人渡 1 个，旅游码头 3 个，旅游集散中心 3 个，配套道路及绿道各约 9 公里	实施类
	秦望水上旅游集散中心	配套旅游码头	实施类
	渌渚江江口码头	500 吨级泊位 4 个及相应配套工程	实施类
	渌渚江打石山码头	500 吨级泊位 10 个	实施类
	场口综合作业区	一二期共计 500 吨级泊位 30 个	实施类
	渡口提升改造		实施类
	富阳通用机场（水上飞机项目）		预备类
内河航道	渌渚江提升改造工程	渌渚江航道 4.4 公里提升至准三级-b 航道	实施类
	富春江干线航道升级改造	49.2 公里，三级	预备类
	富春江干线航道疏浚整治	18.1 公里	预备类
	富春江密洞垵航道疏浚整治	2.7 公里，四级	预备类

（五）数字交通赋能工程

技术赋能推动交数字交通升级。建设富阳区综合交通指挥中心建设，已于 2016 年开工，计划 2030 年完工，总投资 0.5 亿元，“十三五”投资 0.13 亿元，“十四五”投资 0.1 亿元。综合交通指挥中心将围绕交通执法力量整合、交通工程建设、交通行业管理等信息化建设需求，加强数据网络安全建设，推进“智慧交通”建设，着力构建富阳“交通小脑”，融入富阳“城市大脑”。深入推进公交大数据深度开发和应

用。积极引进优秀互联网企业和先进技术，拓展公交信息增值服务，实现公交信息服务多样化，提高公交的服务水平。**实施智能调度系统。**加快推进建立“区域集中、站场辅助、信息互通、全程监控”的新型调度管理模式，最大限度满足市民乘车的需要。**建设智能监控平台。**在新建场站中建设智能监控平台，积极主动对接相关职能部门，引入公交线路途径重点路口的监控，实时监控公交车内的情况和道路情况，对突发情况进行调度指挥和客流情况进行分析，

（六）交通治理增效工程

提升交通安全水平。深化交通安全综合治理，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。结合大数据构建完善高效有序的现代化应急管理体系，提升安全监管和应急能力。加强客运、危化品运输、大型货车、工程运输车、城市轨道交通、公共交通、重点桥梁隧道等的安全监管，确保城市运行安全。

提升行政执法效能。制定非现场执法建设方案。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，实现违法超限运输高发路段的全覆盖。发挥网格化管理优势，提高执法效能。

完善城市堵点治理。树立“窄马路、密路网”城市道路布局思路，完善区内次干路、支路功能，发挥城市支小路网毛细血管微循环功能。开展重点片区、重要交叉节点的专项治理堵工作，如医院、商城、枢纽站点等。结合杭州市限行政

策研究，开展富阳区内限行区域和限行条件研究工作。

（七）运输服务提质工程

加快落实公交优先战略。按照“线网分层、线路分级、注重可达、优先换乘”的原则，加快富阳区轨道交通建设，及时调整常规公交网布局，完善轨道接驳，“十四五”期间新增公交线路 27 条，优化 6 条，新增公交车辆约 150 辆；重点完成银湖地铁配套公交首末站等公交站点建设。

大力发展慢行交通系统。慢行交通是城市综合交通体系的重要组成部分，是公共交的重要补充和衔接。优化慢行交通与其他公共交通方式的无缝衔接，能有效解决“最后一公里”出行。

优化城乡邮政快递服务。完善快递邮政仓储分拨中心、末端配送网点等快速网点建设。创新高铁快运、电商班列、地铁快递等运营模式，开展“快递兴农”行动。完善城市末端服务网络，推广无人仓、无人载具、机器人等应用，鼓励使用循环快递箱等绿色包装，建设绿色、指挥邮政快递业。

（八）美丽交通富民工程

十四五期间，我区交通系统在绿色交通促进工程上重点实施农村公路提升、入城口整治和城市绿道建设。“十四五”期间加快推进民生交通，提升农村公路服务水平，建设人民

满意道路，新改建农村公路 165 公里，养护 250 公里，同时打通多条跨区域与区域内部的“断头路”；继续推进“一江两岸五洲、一道三环十溪”绿道网建设，十四五期间实施总长度约 78 公里。

表 4-7 富阳区十四五美丽交通建设项目表

项目名称	总投资 (亿元)	十四五投资 (亿元)	建设内容
农村公路提升			
农村公路新改建	10	10	改建农村公路 165 公里
农村公路养护			农村公路养护 250 公里
断头路三年行动计划	3.23	3.23	

第五章 保障措施

(一) 资源要素保障

积极探索破解交通建设和运输服务中土地、资金等要素制约问题的有效途径。进一步优化交通项目选址，尽量避占优质耕地尤其是水田。通过资金倾斜和改革创新，加大政策供给，鼓励通过存量盘活、低丘缓坡开发利用、市场配置土地要素等方式落实用地主体自身重大项目建设占用的耕地占补平衡。强化交通规划与土地利用规划、控制性详规的衔接，实现交通规划与城市规划互动协调，做到交通建设和运输服务用地优先保障预留，做到交通建设、城市建设、土地开发同步。努力形成财政投入和市场融资互补的交通建设资金保障格局，拓宽融资渠道，鼓励和引进民间资金进入交通

建设和交通公共服务等领域。

（二）体制机制保障

立足于科学决策、科学发展和破解影响交通发展的政策、体制保障等难题，探索并建立健全交通发展重大问题研究决策、重大事项协调推进、交通基础设施长效维护等工作机制。按照全省交通运输综合改革试点要求，推进改革事项。其中重点推进交通管理体制改革、综合交通指挥中心运作机制建设、公共交通综合运行协调指挥中心建设以及努力在落实重大发展思路研究、重大问题协调推进保障、行业管理体制保障、公交优先政策保障等方面取得新突破，在引导公众参与交通管理监督等方面取得新进步。

（三）政策法规保障

进一步加强行业政策研究，特别是“互联网+”发展背景下，更加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，促进行业健康发展。进一步利用和争取国家、省委省政府的支持，创造良好的政策环境。同时坚持依法行政，加强立法，规范执法，建设法治交通。不断完善富阳综合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，形成一套法制化管理体系，使各项交通管理工作的开展有法可依。充分利用法制手段，规范交通规划、建设、运营、管理与服务工作。要重视研究新情

况新问题，针对交通发展中遇到的突出问题，推动制定相应地方性法规和政府规章，保障各项工作有序推进。继续深入推进执法规范化建设，不断提高依法行政水平。

（四）人才科技保障

坚持把科技引领作为提升服务能力、提高管理效能和实现现代化的重要手段，高度重视并不断强化交通科技、节能减排、交通职业教育等方面的工作。努力建立符合交通发展规律的科技创新、成果推广工作体系，努力在低碳交通、交通信息化、交通职业教育等方面走在全国前列。深入实施“人才强交”战略，以交通党政领导干部队伍、专业技术人才队伍、交通行政执法队伍三支队伍为重点，全面加强干部教育、管理、监督，切实做好人才引进、培养、使用工作，不断深化廉洁交通建设，继续推进交通基层基础建设，高度重视交通从业人员素质提升和准入管理，努力建设结构合理、充满活力、规范高效、勤政廉洁的高素质交通干部人才队伍。