海宁市综合交通运输发展“十四五”规划

海宁市交通运输局
浙江数智交院科技股份有限公司
二〇二一年七月

前言

交通运输是国民经济社会发展的基础性、先导性、战略性保障，是现代化经济体系的先行官。2019 年 9 月，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》（中发[2019]39 号），明确指出建设交通强国是构筑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。

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，是我国全面实现小康社会新起点上，开启社会主义现代化建设新征程的第一个五年规划时期；也是我省全面深化建设高水平现代化浙江，开启交通强省建设的第一个五年规划时期。编制《海宁市综合交通运输发展“十四五”规划》是在大力推进交通强国战略的背景之下，全面支撑推进海宁高水平交通强市建设的一项具体举措。本规划范围包含海宁市全部行政区域，规划对象涵盖公路、铁路、水运、民航、管道、邮政、枢纽、绿道等交通要素，是海宁市“十四五”时期综合交通运输发展的重要依据。

目录

第一章 发展基础 1

一、发展成就 1

1.基础设施规模不断扩大 1

2.运输服务能力持续提升 4

3.行业管理水平逐步提高 5

4.交通运行状况保持良好 7

二、存在问题 9

1.区位优势未能转化为枢纽胜势 9

2.区域交通一体化水平有待提升 10

3.综合交通融合发展进程有待加速 10

4.要素制约交通发展问题依然突出 10

第二章 发展环境 11

一、形势要求 11

二、需求分析 15

1.需求特征分析 15

2.交通需求预测 16

第三章 总体要求 17

一、指导思想 17

二、基本原则 17

三、发展目标 18

1.总体目标.....18
2.具体目标.....20
第四章 重点任务.....24
一、持续推进立体多元通道建设，促进一体化融合发展..24
二、加快构建立体互联交通网络，形成高质量设施体系..26
1.布局互联互通的铁路网络.....26
2.建设多制共营的轨道交通.....27
3.构建内联外畅的公路网络.....28
4.发展多式联运的水运网络.....32
5.架构集约高效的交通枢纽.....34
6.完善节能减排的能源管道网.....36
7.形成普惠城乡的快递邮政网.....36
8.打造诗画韵味的城乡绿道网.....36
三、更好满足人民美好出行需求，促进双循环格局.....37
1.打造舒适便捷的客运服务体系.....37
2.构建经济高效的货运服务体系.....38
3.发展先进安全的运输设施设备.....40
4.建立开放有序的综合运输市场.....41
四、奋力抢抓数字交通发展趋势，探索新基建发展路径..41
1.推进智慧交通建设.....41
2.促进绿色交通发展.....43
3.强化平安交通保障.....45

五、持续深化全行业供给侧改革，构建现代化治理体系..46
1.纵深推进法制建设 46
2.坚持科技创新引领 48
3.优化人才培养体系 48
4.秉承清廉交通风范 49
5.丰富行业文化品牌 49
第五章 规划影响评价 51
一、规划实施的社会影响评价 51
二、规划实施的环境影响评价 52
第六章 保障措施 53
一、组织领导 53
二、要素支撑 53
三、管理体制 53

第一章 发展基础

一、发展成就

“十三五”以来，海宁交通紧抓长三角一体化发展上升为国家战略的历史机遇，以“打破区域交通瓶颈、加快深度融杭步伐”为发展方向，聚焦构建“对外交通快速、对内交通畅通、内外衔接顺畅，节点功能突出”的综合交通运输主骨架，全力推进综合交通基础设施网络现代化、运输服务体系现代化与行业治理能力现代化建设，高水平高质量完成“十三五”规划主要目标和重点任务，海宁交通总体发展水平基本实现“总体适应”向“适度引领”转变，为全市经济社会发展提供了有力支撑。

1.基础设施规模不断扩大

“十三五”期间，海宁交通基础设施规模不断扩大，“三网一圈”交通新格局初步呈现，运输服务水平明显提升，现代综合交通运输体系基本建成，机制体制改革成效显著。“十三五”期间，完成交通固定资产投资 205.8 亿元，是“十二五”的 1.54 倍。

(1) 公路发展现状

“十三五”以来，海宁公路发展由增量规划转向存量规划，重点对现有公路进行提升改造，以高速公路、普通国省道等主通道优化为重点，积极推进公路快速化、便捷化发展，较为圆满地完成了“十三五”时期公路建设任务。

“十三五”期间，海宁公路建设发展亮点不断。2016 年，环西二路江南大道至 01 省道段建成通车、桑亭路开工建设; 2017 年，钱江通道北连接线开工建设，硖许公路环西二路至观潮大道实施四改八改建工程，同年间，海宁市获交通部“四好农村路”示范县称号；2018 年，长安桑亭路建成通车，同年海宁市获交通运输部、农业农村部、国务院扶贫办三部门“四好农村路”示范县称号，并获得省交通运输厅“美丽经济交通走廊”创建示范县称号; 2019 年, G525 国道四改六试验段(海宁大道-环西二路)、沪杭高速许村段改建工程两大项目开工建设，海盐武原至海宁袁花公路工程、嘉绍高速袁花互通连接线改建工程完工; 2020 年，硖许公路（环西二路-观潮大道）主体完工，通过交工验收。至“十三五”末，公路总里程达 1454 公里。

(2) 铁路发展现状

“十三五”期间，海宁市配合浙江省大力推进新一轮“八八计划”，打造区域内高效便捷的轨道交通网。全力推进浙江省首个轨道交通 PPP 项目杭州至海宁城际铁路工程，预计于 2021 年 6 月底正式通车；进一步对接嘉兴市轨道交通网络，做好相关轨道交通前期调研准备工作。

(3) 航空发展现状

目前，海宁对外航空主要依靠杭州萧山机场及上海浦东机场、上海虹桥机场。由于区域交通方便，本市范围内对大型机场的需求较低。随着低空空域管理改革的升华，通用机场需求加速释放，

其建设也将进入高潮期。

(4) 水运发展现状

“十三五”期间，海宁市水路建设以“两横两纵一联”的内河航道网布局，“五区、十四码头”的内河港口布局为基础，依托规划的高等级航道，对现有低等级航道进行提升改造，初步建成覆盖全市的干线航道网，逐步构建主干航道货运枢纽与乡镇码头两个层次的港口体系。

内河航道：依托规划的高等级航道和对现有低等级航道的改造，初步构建覆盖全市的干线航道网络，并在保障原有航道畅通，逐步改善高等级航道形象的前提下，增加对新增航道的例行养护；抓好航道的日常疏浚工作，积极推广生态航道养护模式，改善航道生态环境。“十三五”时期，重点完成了杭平申线建设，顺利开建京杭运河二通道，同时做好了杭海线、辛江塘等航道的日常养护。至“十三五”末，内河航道总里程达 412 公里。

内河港口：“十三五”期间，以强化沿河产业结构性调整、提升临港经济发展质量、合理开发利用岸线、限制货主码头的无序开发和过度经营为重点，充分考虑港口未来发展的需要，逐步构建主干航道货运枢纽与乡镇码头两个层次的港口体系，为未来港口实现供应链整合、空间一体化、生态功能、创新功能及物联网功能的方向发展奠定了良好的基础。至“十三五”末，内河港口总吞吐能力达 1500 万吨。

2.运输服务能力持续提升

(1) 运输生产

“十三五”时期，海宁市客货运输能力不断增强，有效满足了国民经济发展对交通运输服务的要求，为城乡居民提供了安全、经济、舒适、快捷的运输服务。到 2020 年底，全年客运量 334 万人次，受新冠疫情影响，客运出行量较 2016 年底首次出现下降；货运量 2659 万吨，较 2016 年底增长 800 万吨，年均增长 9.4%。2016-2020 年海宁市客货运量情况如下表 1-1 所示。

表 1-12016-2020 年海宁市客货运量

年份	客运量（万人次）	增长率（%）	货运量（万吨）	增长率（%）
2016	530	-77.5%	1859	8.8%
2017	568	7.2%	1996	7.4%
2018	604	6.3%	2022	1.3%
2019	617	2.2%	2192	8.4%
2020	334	-46%	2659	21.3%

注：客运量为营业客运量。

(2) 运输服务

以需求为导向，不断创新，初步形成绿色、安全、智慧的交通运输服务体系，使老百姓出行更便利。

“十三五”期间，海宁市不断创新公共交通服务模式，助力品质生活出行，形成了以城区公交、城乡公交二级常规公交网络为主体，出租车、网约车、公共自行车和其他方式为辅助，多方式协调发展的公共运输服务体系。截至 2020 年底，全市共有公交

线路 112 条，其中城区公交线路 39 条，城乡公交线路 73 条（城际公交 6 条、跨县公交 5 条、县内公交 45 条、社区公交 17 条），涵盖了中心城区大部分区域以及重要节点。近五年间，全力完善公共运输服务基础设施建设，完成 114 个老旧公交候车亭更新、1000 个农村站点候车座椅安装、100 个电子站牌升级改造项目；大胆实践定制客运服务模式，陆续开通定制通勤快速班车线路 8 条，满足通勤人群公共出行需求，为市民出行提供多样化选择；继续开拓社区巴士（微公交）服务模式，现阶段共投入 79 辆运营车辆，开通 13 条线路，有力解决了出行“最后一公里”问题。

“十三五”期间，全市站点增至 493 个，其中市区公共自行车站点 359 个，日均租用量约 1.7 万次，最高日租用量 2.4 万次，中心城区实现“300 米租赁圈”，公共自行车服务能力进一步提升城市治堵、节能减排作用愈发显现。

3.行业管理水平逐步提高

(1) 法治建设

“十三五”期间，海宁交通全面推进法治政府部门建设，推动专业执法、综合执法、联合执法等交通运输行政执法模式改革，强化监督管理，不断完善交通运输法治政府部门考核评价机制，加强执法业务骨干队伍和执法管理队伍建设，开展多次行业教育培训工作。建立健全行政处罚、行政强制等行政行为自由裁量权制度，完善行政执法程序，强化交通依法监管。提高队伍整体形

象，积极做好队伍素质建设。完善社会法制宣传教育制度，深入开展普法活动，营造依法行政的良好氛围，加强普法力度，提高普法层次，为交通运输行政执法创造了良好的社会环境。

(2) 信息建设

交通运输行业信息化水平持续提高，在交通建设、运输生产、交通安全、政府管理等方面大力推广和应用信息技术。进一步完善各项信息平台，车辆 GPS 集中监控平台、施工工地远程监控等安全生产信息化建设，用信息化水平的提高带动整个行业的全面发展。不断推进审批改革，落实便民举措，提高了网上办结率，实现群众“零跑腿”，审批流程再优化。

(3) 队伍建设

优化机构设置，强化队伍建设，提升行政效率，继续发扬拉得出打得响的“交通铁军”精神，继续发挥海宁经济社会发展“交通先行官”作用。交通系统多次组织开展执法人员培训，不断创新队伍管理模式，开展依法行政考评，提高依法行政的自觉性。贯彻落实党的十九大精神，加强党风廉政建设和队伍教育，以“实字当头、干字为先”的精气神，全面加强党的建设，从严治党，严格执行党的纪律和规矩。开展“不忘初心牢记使命”主题教育，坚持把学习教育、调查研究、检视问题、整改落实贯穿主题教育全过程。

4.交通运行状况保持良好

区域可达性不断加强。海宁与周边区域的基础设施互联互通已取得较好水平，目前已建成铁路、高速公路、普通国省道等区域接口。杭州方向以沪杭铁路、沪杭客专、杭浦高速、杭甬高速、沪昆高速、G320 国道、G525 国道为主要通道共计七条；嘉沪方向以沪杭铁路、沪杭客专、杭州湾环线高速、常台高速、沪昆高速、G525 国道、G524 国道为主要通道共计七条；桐乡湖州方向以 G320 国道、S211 为主共计两条通道。区域对接情况如表 1-2 所示。

表 1-2 海宁市区域接口情况表

接口	对接杭州	对接嘉沪	对接桐乡、湖州
铁路	**2 个：**沪杭铁路、沪杭客专	**2 个：**沪杭铁路、沪杭客专	
高速公路	**3 个：**杭浦高速、杭甬高速、沪昆高速	**3 个：**杭州湾环线高速、常台高速、沪昆高速	
普通国省道	**2 个：**G320 国道、G525 国道	**2 个：**G525 国道、G524 国道	**2 个：**G320 国道、S211
小计	**7 个**	**7 个**	**2 个**

主要通道运行能力基本适应。G60 沪昆高速海宁段平均日交通量 72229pcu/日，路段 vc 比为 0.82；G15W 常台高速海宁段平均日交通量 33061pcu/日，路段 vc 比为 0.49；G92 杭州湾环线高速海宁段平均日交通量 30910pcu/日，路段 vc 比为 0.32；S2 杭甬高速海宁段平均日交通量 79268pcu/日，路段 vc 比为 1.15; S16 杭浦高速海宁段平均日交通量 23555pcu/日，路段 vc 比为 0.29; G525 平湖-杭州公路海宁段平均日交通量 23975pcu/日，路段 vc

比为 0.8; G524 常熟-海宁公路海宁段平均日交通量 19037pcu/日，路段 vc 比为 0.64；G320 上海-瑞丽公路海宁段平均日交通量 30567pcu/日，路段 vc 比为 1.06；具体各路段平均日交通量、vc 比见表 1-3，海宁市内主要路网流量及 V/C 值如图 1-1，图 1-2 所示。

表 1-3 海宁市主要路网道路运行情况表

路段名称	平均日交通量（pcu/日）	饱和度（V/C）
G60 沪昆高速	72229	0.82
G15W 常台高速	33061	0.49
G92 杭州湾环线高速	30910	0.32
S2 杭甬高速	79268	1.15
S16 杭浦高速	23555	0.29
G525 平湖-杭州公路	23975	0.8
G524 常熟-海宁	19037	0.64
G320 上海-瑞丽	30567	1.06

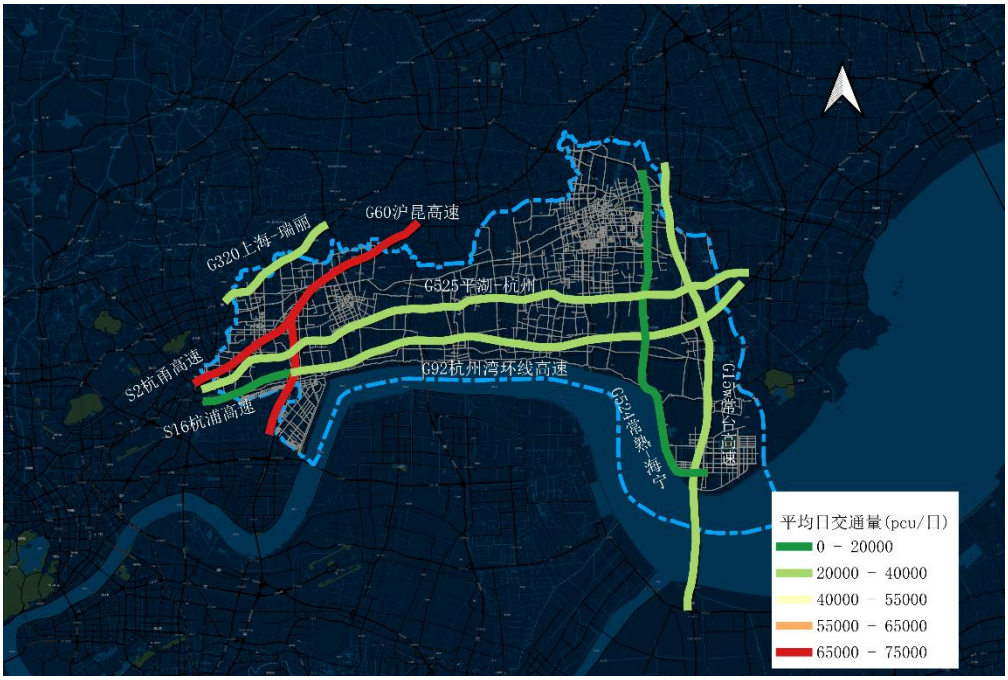

图 1-1 海宁市内主要路网平均日交通量

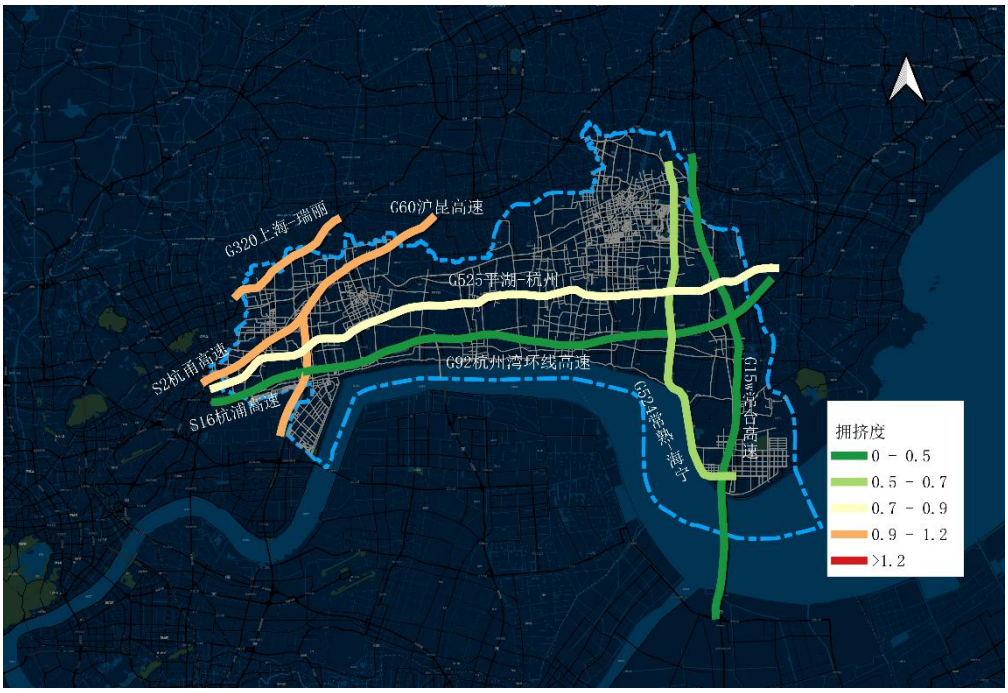

图 1-2 海宁市内主要路网 V/C 值

二、存在问题

“十三五”期间，海宁市综合交通运输发展各项重点任务基本完成，总体上综合交通运输发展水平取得重大突破。但是，从海宁打造长三角“经济活力强市、文化旅游名市、生态宜居新市”升级版的目标来看，其综合交通现状还存在较为明显的短板，主要突出表现在以下几个方面：

1.区位优势未能转化为枢纽胜势

相较于海宁市地理区位优势，其综合交通枢纽地位仍有待提升。作为沪杭通道中的重要交通节点城市，现状唯一高铁站海宁西站距主城区较远，客流吸引力不强，海宁境内尚未形成与其区位优势相匹配的客运枢纽。

2.区域交通一体化水平有待提升

海宁市整体呈东西向带状格局，现阶段仍以服务过境为主，未能凸显其长三角核心节点的交通发展优势，与嘉兴、大江东方向的跨区域互通水平仍有待加强，与杭州、上海方向的交通联系有待进一步梳理和加密。

3.综合交通融合发展进程有待加速

各交通方式之间缺乏统筹规划，综合交通融合发展仍有一定难度。公、铁、轨相较于水运发展较快，内河水运大运量优势尚未充分发挥，公铁水大运量多式联运体系发展仍有待进一步完善。

4.要素制约交通发展问题依然突出

土地供需矛盾紧张问题仍然存在，耕地占补平衡及永农等问题较难破解；交通基础设施建设投融资渠道狭窄，资金筹措难度不断加大，资金要素落实难到位；交通项目审批始终存在审批内容、环节多，报批时间长，受用地指标限制等现象。

第二章 发展环境

一、形势要求

“十四五”时期，是我国由全面建设小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期、“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，也是全面开启社会主义现代化强国建设新征程的重要机遇期。交通运输作为国民经济中的基础性、先导性、战略性产业，是全面建设社会主义现代化强国的重要支撑。国家、省级、市级自上而下各级宏观发展形势为“十四五”时期的综合交通运输发展创造了诸多机遇。

- **聚焦交通强国建设，努力打造现代交通发展新格局。**

党的十九大报告做出了“中国特色社会主义进入新时代”、“我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾”的重要判断，并且提出了建设交通强国的宏伟目标。中共中央、国务院于 2019 年 9 月印发实施《交通强国建设纲要》及 2021 年 2 月 8 日印发的《国家综合立体交通网规划纲要》，明确了我国交通发展的总体思路和布局，就近期提出了“构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系”、打造“三张网”（发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网）与“两个交通圈”（“全国 123 出行交通圈”、“全球 123 快货物流圈”）的重要任务，为未来一个时期的交通运输发展做了全面的战略部署。

- **聚焦长三角一体化战略，全面引领城市枢纽能级提升。**

长三角一体化发展上升为国家战略，强调更高质量的一体化发展。2020 年 4 月，《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》发布，明确了一体化的综合交通运输体系建设，区域的协同发展为地方综合交通运输发展带来更多的机遇。2021 年 3 月，国务院正式批复《虹桥国际开放枢纽建设总体方案》，虹桥国际开放枢纽是继长三角生态绿色一体化发展示范区之后的又一重大布局，是打造长三角强劲活跃增长极的战略承载地和服务构建新发展格局的关键链接点。海宁市作为其“一核两带”功能布局中“南向拓展带”的重要节点城市，有必要抓住这一历史性发展机遇，围绕高水平协同开放引领长三角一体化发展的战略，精准对标南向拓展带“商务、贸易、枢纽”三大功能定位，重点打造江海河空铁联运新平台，打通连接杭州、上海的综合运输通道，加快谋划与上海、杭州、嘉兴的全方位、多层次、宽领域的合作交流，加快推动交通基础设施互联互通，变“通道”为“枢纽”，变“过境”为“节点”，接收“大虹桥”的强力驱动，全力培育海宁融入长三角发展新动能。

- **聚焦新型基础设施建设，抢抓数字交通发展新机遇。**

中共中央政治局常务委员会 3 月 4 日召开会议，会议指出，加快 5G 网络、大数据中心等的建设。主要领域归纳为 7 个方面，即 5G 基站、特高压、工业互联网、城际高速铁路和城际轨道交通、新能源车充电桩、人工智能、大数据中心。要求海宁拥抱高

铁时代，聚焦高质量发展，进一步提升对外综合交通运输格局。重点谋划铁路杭州萧山机场站枢纽及接线工程、杭州下沙至长安城际铁路、水乡旅游线等轨道项目，共建长三角轨道交通大网络，共造“轨道上的长三角”。

- **聚焦“双循环”，着力打造现代化运输服务体系。**

围绕浙江率先打造国内大循环的战略节点、国内国际双循环的战略枢纽目标，立足通过全面促进人员、物资加速增频流通，拓展国际、国内、区域、城乡运输服务范围，针对专项特色领域，创新服务模式，助推消费升级，推动交通运输与旅游、产业、文化等领域融合发展。海宁应抢抓“双循环”新机遇，持续拓展优势产业、拓宽服务链条、扩展服务渠道、丰富服务内容、提升服务品质，培育消费动力，着力构建公众高品质、多样化的服务需求体系支撑国内国际双循环新发展格局。

- **聚焦“重要窗口”，全面展现海宁交通精彩板块。**

2020 年 4 月，习近平总书记在浙江考察时，赋予了浙江“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”的新目标新定位。交通作为现代化经济体系的先行领域，是经济社会发展的“先行官”，也是“重要窗口”建设的先行领域，对提高竞争力、推进现代化、展示优越性具有重要的先导作用、支撑作用和带动作用。为深入贯彻落实习近平总书记考察浙江重要讲话精神，嘉兴市第八届人民代表大会第五次会议中明确提出嘉兴将奋力推进市域治理现代化，海宁交通将作为“重要窗口”中的

最精彩板块。

- **聚焦“交通强省”建设，着力推动综合交通高水平发展。**

浙江省作为全国首批交通强国建设试点单位，要在“十四五”期间推动交通运输实现更高质量、更有效率、更加公平、更可持续的发展，立足交通强国和开放强省建设两个大势，为强国建设提供浙江方案。2020 年 4 月，省委省政府印发了《关于深入贯彻<交通强国建设纲要>高水平推进交通强省建设的实施意见》，明确提出了“十四五”期间，全省铁路、轨道、公路、港航、航空、管道、快递邮政、枢纽、绿道等综合交通基础设施建设的基本任务和发展目标，成为海宁综合交通运输发展的总纲领。

- **聚焦“五彩嘉兴”，提升综合交通协同发展水平。**

嘉兴市拥有建党百年、长三角一体化发展上升为国家战略和国家大力构建新发展格局的三个重大历史性机遇，城市的规模能级和功能品质将迎来蝶变跃升、跨越发展，嘉兴市委市政府提出要打造“七张金名片”，全面建设“五彩嘉兴”及“重要窗口”中最精彩板块，以优异成绩迎接建党百年，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程。海宁作为嘉兴市现代化副中心，应持续支撑推进全域城市化，优化海宁城市定位与资源配置，提高全域综合交通一体化水平。

- **聚焦“现代中等城市、国际品质潮城”，打造现代化交通。**

“十四五”时期，海宁以迈入“千亿俱乐部”为起点，以长三角县域经济前十强为标兵，力争实现跨越发展、赶超发展。全力打

造现代化综合交通体系，深度融入长三角“1小时交通圈”。到2025年，交通支撑海宁综合实力在长三角县域经济中进一步争先进位，推进经济高质量发展继续走在全国前列，为率先高水平基本实现社会主义现代化奠定坚实基础。

二、需求分析

1.需求特征分析

（1）客运需求

当前海宁对外交通中公路占主导地位，铁路客运次之，水运客运和民航尚无。随着杭海城际铁路、铁路杭州萧山机场站枢纽及接线工程、杭州下沙至长安城际铁路、水乡旅游线等轨道交通的规划建设，总体上客运将呈现以公路为主，铁路占比较高趋势。

表 2-1 海宁市历年旅客交通运输量

年份	客运量（万人）			旅客周转量（亿人公里）		
	合计	公路	铁路	合计	公路	铁路
2016	530	311	219	2.42	2.42	-
2017	568	324	244	2.61	2.61	-
2018	604	340	264	2.63	2.63	-
2019	617	336	281	2.64	2.64	-
2020	334	163	171	1.05	1.05	-

（2）货运需求

海宁货运需求不断增长，公路货运量及周转量仍保持较为平稳的增长趋势。水运方面，与浙江省其他区、县相比，海宁市货物运输船舶货载量优势明显，近年来货运量亦呈现较快的增速。

“十四五”期间，海宁市货运需求将稳步增长，水运货运发展趋势总体向好，未来货运将以公路和水运为主。其中，公路货运仍将保持较高占比；水运占比将有所提升；铁路货运保持现状。

表 2-2 海宁市历年货物交通运输量

年份	货运量（万吨）				货物周转量（亿吨公里）			
	合计	公路	铁路	水运	合计	公路	铁路	水运
2016	1859	1106	3	750	19.85	10.88		8.97
2017	1996	1232	6	758	21.79	12.09	-	9.07
2018	2022	1237	6	779	22.21	11.92	-	10.29
2019	2192	1348	6	838	24.55	13.55	-	11.00
2020	2659	1817	4	838	26.64	15.64	-	11.00

2.交通需求预测

基于海宁市经济社会的发展趋势和资源要素的约束，结合综合交通运输需求特征，建立交通需求预测模型，预测得到海宁市“十四五”末的旅客运输量、货物运输量。

表 2-3 2025 年海宁市交通运输预测量

2025 年	公路	铁路	水运	合计
客运（万人）	375	430	-	750
货运（万吨）	1820	8	950	2778

注：客运量为营业客运量。

第三章 总体要求

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，深入贯彻党的十九大精神，按照“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局为统领，坚持以人民为中心的发展思想，贯彻实施交通强国战略，坚持“创新、协调、绿色、开放、共享”理念，持续推进四大建设和交通强省行动，深化交通运输领域供给侧结构性改革，紧紧围绕实现海宁市综合交通运输更高质量发展的核心任务，不断加大交通基础设施建设力度，补齐交通短板，提高综合交通运输能力，全面掀起交通投资、建设高潮。立足“十四五”发展的特殊历史方位和节点，把握社会经济发展新趋势，充分挖掘海宁市发展优势，着力构建更高质量的现代化综合立体交通运输体系，更高水平的综合交通治理体系，着力提升运输服务网络的品质和效益，为海宁市打造“长三角沪杭主发展轴上的重要节点城市”提供坚实的交通基础和保障。

二、基本原则

先行引领、创新发展——必须稳中求进、合理有序地推进交通基础设施建设，充分释放现有交通基础设施能力，构建交通基础设施新网络，拓展交通发展新空间，培育交通发展新动力，开创交通引领经济社会发展新局面。

互联互通、开放发展——主动融入“一带一路”、长江经济带交通运输系统，把握国内省内交通发展情况，整合要素资源，实现多种运输方式协调发展，全面提升交通运输对经济社会发展的基础保障和先行引导作用。

全面统筹、协调发展——主动服务大湾区、产业集聚等的发展，努力推进交通运输基本公共服务均等化，促进区域、城乡交通协调发展。充分发挥各种运输方式比较优势和组合效率，促进交通运输综合发展；坚持建设、管理、养护、服务、安全并举，促进交通运输协调发展。

节能环保、绿色发展——围绕碳达峰目标与碳中和愿景，以推进生态文明建设、转变交通运输发展方式为导向，完善综合交通运输体系。优化交通基础设施结构、运输装备结构、运输组织方式和能源消费结构。

以人为本、共享发展——坚持“以人为本、安全至上”，关注民生交通，注重资源公平与设施共享，满足各类特殊群体的多样化需求；强化安全治理体系建设，全面提高交通运输安全生产水平和应对自然灾害、突发事件的快速反应和应急处置能力。

三、发展目标

1.总体目标

紧扣“**融杭接沪、通江达海**”总体发展战略，以“**立体化、快速化、通勤化**”为发展方向，聚焦“**主动接轨长三角、融入杭州都**

市圈”发展主线，提升海宁城市交通能级，强化海宁综合交通枢纽地位，为海宁打造成为国际化品质型中等城市奠定坚实的交通基础。

“十四五”期间，海宁交通将以**“9551”为总目标，**即推进综合交通“9 大工程”，以“西融、南跨、北连、东接、内畅”为 5 大发展方向，力争完成 500 亿投资规模，打造“长三角核心区交通节点城市、杭州都市圈同城化样板区”1 个总体发展定位；加快构建区域通达、综合立体的现代交通体系，基本建成海宁高水平交通强市。

“十四五”期间，海宁交通将着力构建**“345”交通出行圈**，即 30 分钟至市域各乡镇，40 分钟至嘉兴各县（市、区），50 分钟至杭州、上海；打造全市域便捷高效的综合交通运输体系。

海宁综合交通“九大工程”
轨道上的海宁工程：杭州至海宁城际铁路工程、铁路杭州萧山机场站枢纽及接线工程、杭海城际西延、杭州下沙至长安城际铁路； **高速联络提升工程：**钱江通道北接线、沪杭高速许村段改建工程、杭浦高速盐官互通改建工程、嘉绍高速硖石互通改造工程、杭浦高速胡家兜互通及连接线改造工程、沪杭高速公路海宁联络线、江东三路过江通道； **干线路网快速工程：** G525 国道海宁段改建工程、G524(湖盐公路至海盐交界）工程、硖许公路（塘许线到临平大道）高架快速路、S211 省道(桐九公路)海宁段改建工程、江南大道快速路（海宁大道-硖石互通）、海宁大道快速路（江南大道-西山路）、观潮站至盐官度假区快速路； **货运干线通道工程：**疏港公路秀洲至仙居公路海宁尖山段工程（S207）、西部货运通道（沈士大道-新兴路-栋梁路）； **交通枢纽强化工程：**海宁西站枢纽、杭海城际皮革城站枢纽、火车站枢纽

改造、观潮站枢纽;

内河水运振兴工程: 硖尖线（中分桥至吴家新桥段）提升改造工程、京杭运河二通道海宁段、运河二通道黄家门桥、星光作业区、许村作业区;

“四好农村路”工程: 硖许公路改建工程、海新公路改建工程、塘许公路改建工程、观潮大道北延、丁袁公路改建工程、之江路（525 国道至硖许公路）新建工程、潮涌路拓宽改建工程;

公交服务提升工程: 构建“三网融合”公交一体化格局，实现乡镇“城铁公交村村通”; 实现公共自行车中心城区 200 米全覆盖、城铁站场站点全覆盖、市域各镇全覆盖; 公交车辆更新、公交点位改造。

城镇道路完善工程: 文苑路（丰收路至 525 国道）、碧云路（江南大道至丰收路）、杭州湾轨道小镇道路接驳项目、文宗路北延、长安路西延、锦绣路、新城大道、市区道路白改黑工程;

2.具体目标

（1）交通基础网络更优化

至 2025 年，铁路总里程达到 76 公里、轨道交通里程达到 83 公里; 公路总里程达到 1543 公里，其中高速公路总里程达到 122 公里、普通国省道里程达到 121 公里、农村公路里程达到 1300 公里; 四级以上高等级内河航道里程达到 29 公里; 综合客运枢纽数量达到 5 个，综合货运枢纽数量达到 5 个。

（2）交通运输服务更便捷

“十四五”期间，海宁积极推进高速铁路、城际铁路项目，高速联络提升工程持续推进、城市干线路网逐步完善。结合杭海城际铁路公交线网优化，实现沿线乡镇“城铁公交村村通”。至 2025 年，轨道交通、高速路、快速路成为市民对外出行的重要

方式，力争基本实现市域 15 分钟乘高铁、15 分钟坐城际、15 分钟上高快速路网，30 分钟进机场。

（3）交通运输效率更高效

“十四五”期间，海宁重点推进沪杭高速公路海宁联络线、市域快速路建设，加快 525 国道、524 国道、重要干线公路、四好农村路的提升改造，推进公共交通及配套设施建设。至 2025 年，干线公路网平均车速达到 50 公里/小时。

（4）绿色交通发展更优质

“十四五”期间，积极落实碳达峰与碳中和要求，促进资源集约节约利用，进一步强化节能减排和环境保护。大力推进公共交通运输发展，加大新能源公交车投放和公共自行车推广。至 2025 年，公共交通“一卡通”覆盖比例达到 100%、城市公共交通出行比例达到 17%；清洁能源及新能源公交车比例达到 100%，内河码头泊位岸电覆盖率 100%。

（5）安全应急保障更有利

“十四五”期间，进一步推进平安交通建设，提高安全生产标准化建设和风险管理水平，强化“两客一危”、公路水运工程建设等重点领域安全监管。至 2025 年，交通基础设施安全水平显著提升，综合交通指挥平台基本建成，交通安全效果和应急处置能力明显提升，道路交通死亡率明显降低。

（6）行业治理能力更有为

“十四五”期间，海宁市积极响应新型交通基础设施建设发展

要求，加大 5G、人工智能、物联网等先进技术广泛应用。至 2025 年，海宁数字交通应用优势逐渐显现；交通规划、建设、运营和管理全过程数字化水平进一步提升；行业治理数字化转型进一步推进。

表 3-1 “十四五”规划主要发展指标

	属性	指标名称	“十三五”	“十四五”
综合交通基础设施	投资规模	交通固定资产投资规模（亿元）	300	500
	线网规模	总线网规模（公里）	1930	2119
		铁路总里程（公里）	64	76
		轨道总里程（公里）	0	83
		公路总里程（公里）	1454	1543
		内河航道里程（公里）	412	417
	快速骨干网	高速铁路里程（公里）	20	32
		高速公路总里程（公里）	101	122
		二级以上公路总里程（公里）	461	560
		普通国省道里程（公里）	79	121
		快速公路（公里）	0	30
		内河港口总吞吐能力（万吨）	1500	2000
		四级以上高等级航道里程（公里）	21	29
		综合客运枢纽（个）	3	5
		综合货运枢纽（个）	3	5
综合交通运输服务	效率	国省道干线公路网平均车速（公里/小时）	40	50
		城市公共交通 500 米站点覆盖率	-	100
		综合客运枢纽换乘时间（分钟）	10	8
	绿色	城市公共交通出行分担率（%）	12	17
		清洁能源及新能源公交车比例（%）	45	100
		五类专业化码头岸电设施覆盖率（%）	70	100

	属性	指标名称	“十三五”	“十四五”
	平安	农村公路高落差安保设施设置全覆盖标准（米）	4	2.5
行业治理体系	服务	重点事项一网通办率（%）	90	100
		基层执法站所规范化建设达标率（%）	90	100
		现场掌上执法应用率（%）	-	100

注：城市公共交通 500 米站点覆盖率范围特指非自然地理条件限制有人居住的区域。

第四章 重点任务

一、持续推进立体多元通道建设，促进一体化融合发展

根据海宁市空间结构及沿线产业发展布局，以海宁市城区为核心，按照西融杭州、南跨钱塘新区、北连嘉兴桐乡、东接上海的发展方向，建设“**两纵两横**”大综合运输通道，支撑和引领海宁市经济发展。

纵一——嘉杭通道。海宁市杭海新区南北向综合运输通道，依托国家“六轴七廊八通道”骨干网布局中国家综合运输通道长三角-粤港澳主轴及浙江省“六纵六横”中沿海通道布局，起自苏州，沿嘉兴西部经桐乡接入海宁，该西北通道是实现海宁杭海新区一体化发展的重要纽带，是海宁承接萧山国际空港辐射的重要通道。该通道由高速铁路、高速公路、国省道等多种运输方式组成，主要运输干线包括钱江通道及北接线、S211 省道（桐九公路）、铁路杭州萧山机场站枢纽及连接线、水乡旅游线等。

纵二——嘉绍通道。海宁市中心城区南北向综合运输通道，依托国家“六轴七廊八通道”骨干网布局中国家综合运输通道长三角-粤港澳主轴及浙江省“六纵六横”中沿海通道布局，起自苏州，沿嘉兴中部经中心城区、海盐、海宁等，至绍兴，该通道是联系苏锡常都市圈与宁波都市圈、台州都市圈间的重要通道，是推进大湾区一体化发展的重要纽带。该通道由市域铁路、高速公路、国省道等多种运输方式组成，主要运输干线包括杭嘉兴至海

宁市域铁路、常台高速、G524 等。

横一——沪昆通道。海宁北侧东西向综合运输通道，依托铁路网沪杭通道布局，起自上海，沿嘉兴南部进入海宁，后西延接入杭州。该通道是海宁市中心城区接入上海及杭州中心区的重要客货运接口。该通道由高速铁路、高速公路、国省道等多种运输方式组成，主要运输干线包括沪昆高铁、沪昆铁路、杭海城际、沪杭高速、硖许快速路等。

横二——沿湾通道。海宁南面沿湾东西向综合运输通道，依托国家“六轴七廊八通道”骨干网布局中长三角-粤港澳主轴、沪昆走廊及浙江省“六纵六横”综合运输通道中沪浙赣通道布局，起自上海，沿嘉兴南部经平湖、海盐至海宁再接入杭州。该通道是支撑海宁杭州湾北岸港口航运、临港产业、滨海旅游等滨江滨海岸资源和功能开发的重要通道。该通道由城际铁路、高速公路、国省道等多种运输方式组成，主要运输干线包括沪平盐城际、杭浦高速、G525 等。

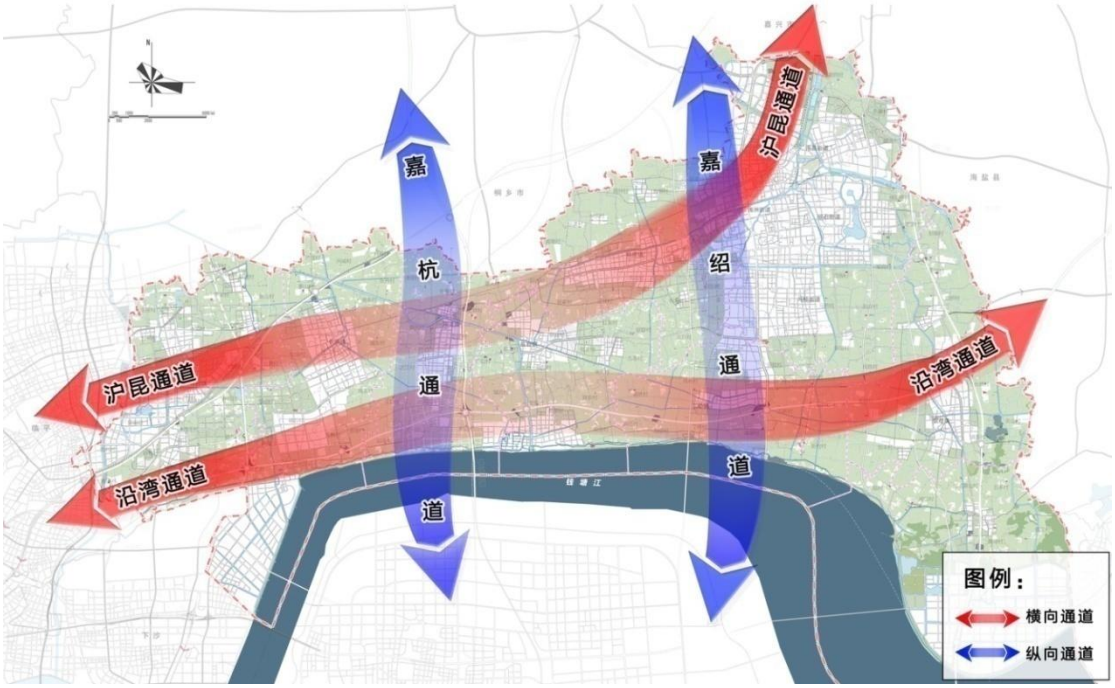

图 4-1 综合运输通道布局图

二、加快构建立体互联交通网络，形成高质量设施体系

1.布局互联互通的铁路网络

根据《浙江省中长期铁路网规划》、《嘉兴市综合立体交通规划（2021-2050）》等相关规划，按照国家“八纵八横”高速铁路通道、浙江省“五纵五横”高铁网总体布局及融杭接沪的要求，着重提升沪杭通道能力，贯通沿湾通道，增强海宁与周边长三角城市群的通达能力。全市规划总体形成“**三横一纵**”的铁路网络布局。

三横：沪杭客专、沪杭城际、沪杭铁路

一纵：铁路杭州萧山机场站枢纽及接线工程

专栏 1 铁路网任务
重点实施铁路杭州萧山机场站枢纽及接线工程，“十四五”投资 35 亿元。

图 4-2 铁路网布局图（注：项目线位为规划示意）

2.建设多制共营的轨道交通

布局多层次轨道交通网络，发展轨道上的海宁工程。以支撑海宁市城市空间结构发展为方向，积极推进海宁市与周边城市城镇通勤化、快速度、大运量的市域（郊）轨道建设，促进市域轨道与干线铁路、城际铁路等多网融合，并谋划尖山新区、盐官度假区智轨线路。全市规划总体形成“**一横三纵**”城际轨道网布局。

一横：杭州至海宁城际铁路工程

三纵：杭州下沙至长安城际铁路、水乡旅游线、嘉兴至海宁市域铁路

专栏 2 轨道网任务
重点实施杭州至海宁城际铁路工程、杭海城际西延、杭州下沙至长安城际铁路，“十四五”投资 110 亿元。

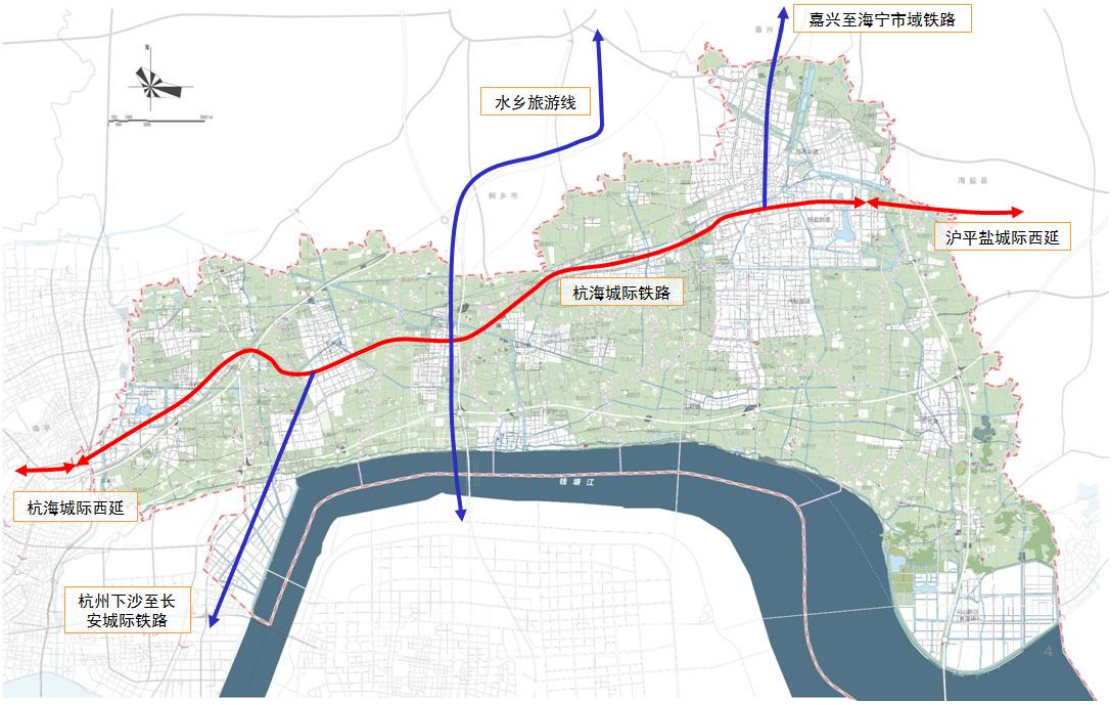

图 4-3 轨道网布局图（注：项目线位为规划示意）

3.构建内联外畅的公路网络

- **高速公路**

完善高效通达的高速公路网，布局高速联络提升工程。以构筑高效畅达的高速公路网络为发展方向，以扩容重要通道及增设节点互通为抓手，进一步强化高速公路对重要城镇、交通枢纽、重点景区、新兴经济节点及经济薄弱地区的覆盖支撑，提升海宁中心城区与各县市区、相邻县市区之间及与相邻城市间高速公路衔接。全市规划总体形成“**三横四纵十四互通**”的高速公路网络布局。

三横：沪杭高速、杭浦高速、江东三路

四纵：杭州绕城东线、钱江通道北接线、杭浦沪杭高速联络

线、嘉绍高速

专栏 3 高速公路网任务
重点实施钱江通道北接线、沪杭高速许村段改建工程、杭浦高速盐官互通改建工程、硖石互通改建工程、尖山互通改造工程、杭浦高速胡家兜互通及连接线改造工程、沪杭高速公路海宁联络线、江东三路过江通道，“十四五”投资 135 亿元。

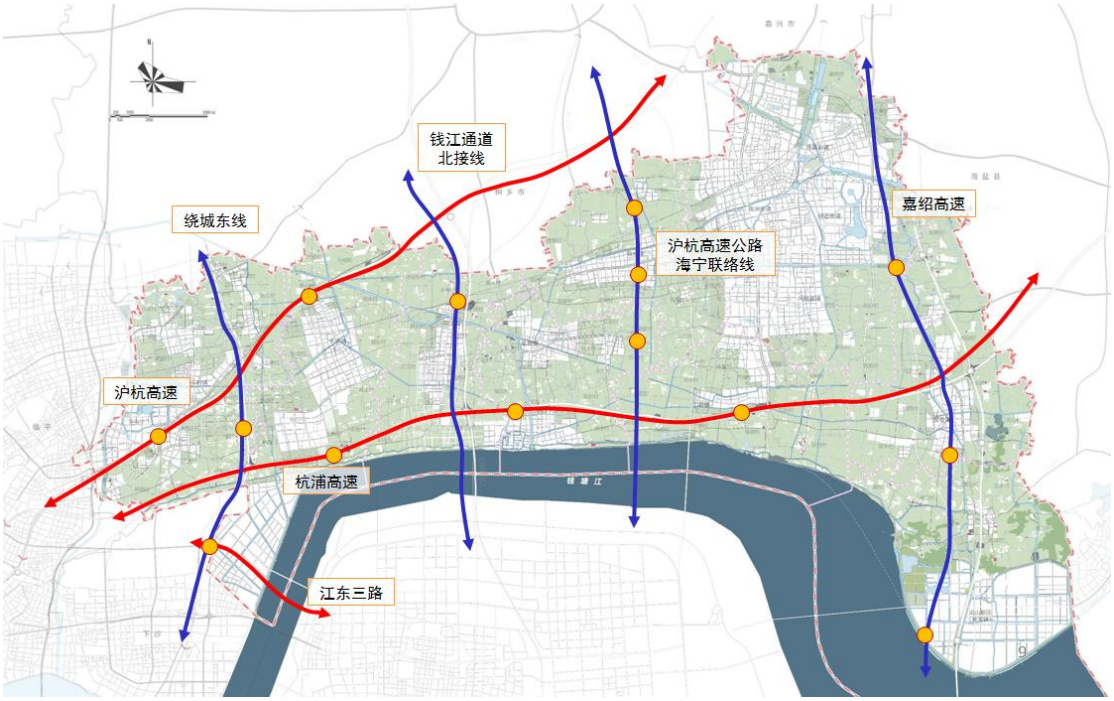

图 4-4 高速公路网布局图

- **快速路网**

以提质增速快速通道，加密完善城乡路网为发展方向，统筹规划市域快速路体系，建成与高速公路、铁路、城际轨道一体化衔接的快速路网，布局干线路网快速工程。推动干线路网承担中心城区、重要交通枢纽、重点乡镇、重点景区、省级以上产业集聚区等主要功能节点相互间及对外的快速交通联系。全市规划总体形成**“一环两横三纵四连”**的市域快速路布局。

一环：湖盐线-G524-G525-海宁大道

两横：硖许快速路、G525 快速路

三纵：杭州中环、观潮景区快速路、S211 桐九公路（准快速路）

四连：硖崇连接线、海宁大道连接线、嘉兴机场连接线、524 连接线

专栏 4 市域快速路任务
重点实施 G525 国道海宁段改建工程、G524(湖盐公路至海盐交界）工程、硖许公路（塘许线到临平大道）高架快速路、S211 省道(桐九公路)海宁段改建工程、海宁大道快速路（江南大道-西山路）、江南大道快速路（海宁大道-硖石互通）、观潮站至盐官度假区快速路、海宁至桐乡高铁站快速路（硖崇公路）、江南大道支线快速路（沪杭高速公路海宁联络线-海涛路），“十四五”投资 125 亿元。

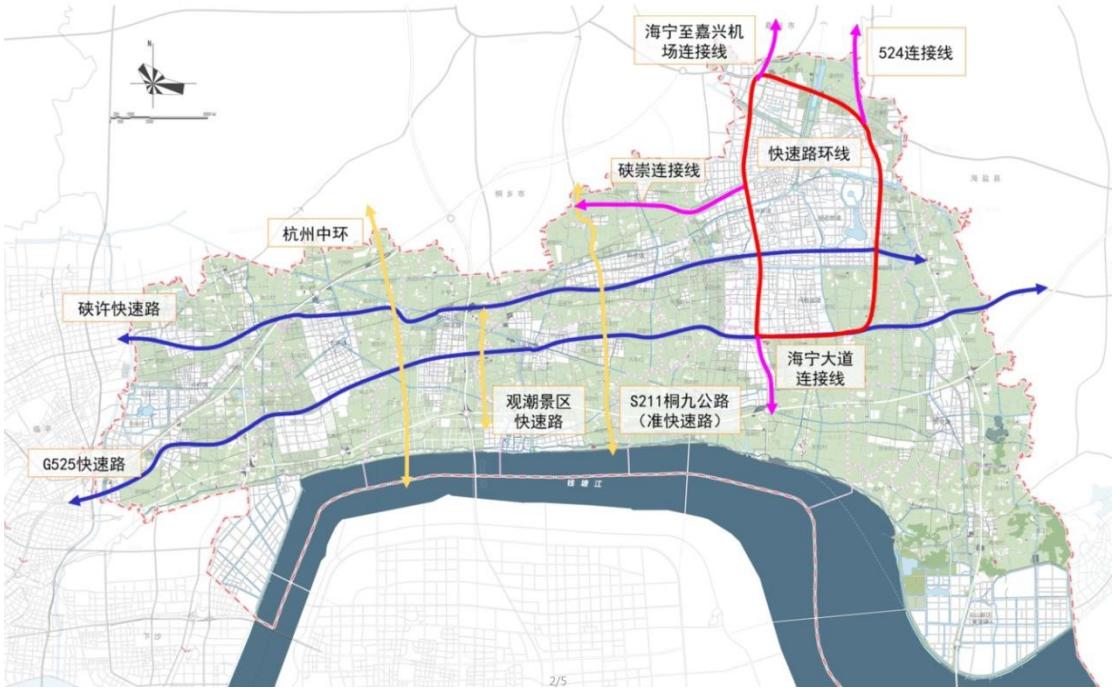

图 4-5 市域快速路布局图

- **货运通道**

以海宁市产业布局为基础，积极推进货运干线通道统筹规划。

以东、中、西三大板块，完善海宁市货物运输公路出行路径，加强各重要产业节点公路通道覆盖，强化货运通道与高速互通、主要港口、铁路站场的衔接。全市规划总体形成“**一横三纵**”的货运通道布局。

一横:东西向货运通道（525 国道）

三纵:西部货运通道(老 320 国道-沈士大道-新兴路-栋梁路)、中部货运通道（杭州中环）、东部货运通道（湖盐线、524 国道、硖尖公路、207 省道）

专栏 5 货运通道任务
重点实施疏港公路秀洲至仙居公路海宁尖山段工程（S207）、西部货运通道（老 320 国道-沈士大道-新兴路-栋梁路），“十四五”投资 17 亿元。

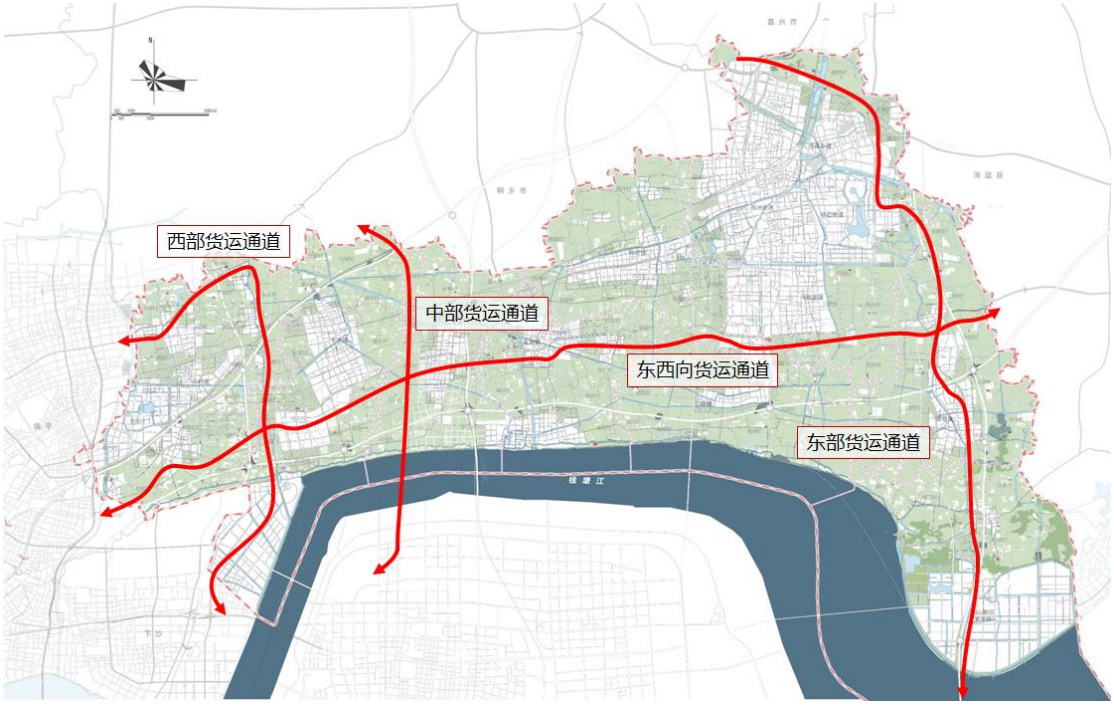

图 4-6 货运通道布局图

● **“四好农村路”**

高标准建设四好农村路，着力支撑乡村振兴战略。打造“快进慢游”通景公路体系，促进“交通+旅游”融合发展。实施全县农

村道路舒适化、标准化、畅通化、智慧化提档升级，全面提高农村公路通畅水平，推动旅游景区、特色小镇、美丽乡村、现代农业园区等节点无缝连接，实现农村公路品质明显提升、城乡物流配送协调发展。到 2025 年，全市农村公路总里程达 1300 公里，通组道路提升改造 500 公里。

专栏 6 “四好农村路”任务
重点实施硖许公路改建工程、塘许公路拓宽工程、海新公路改建工程、崇长线（525 至潮涌路）拓宽改建、丁袁公路（袁花镇区段）改建工程、之江路（525 国道至硖许公路）新建工程、潮涌路拓宽改建工程、老硖斜公路（海涛路至斜桥集镇）改建工程、联丁公路（525 至潮涌路）拓宽工程、观潮大道北延以及乡村公路提升改造、大中修，“十四五”投资 30 亿元。

4.发展多式联运的水运网络

为落实浙江省内河水运复兴行动计划、“五水共治”、“五措并举”的重大决策，对海宁市水运体系进行系统、全面的布局，使其与社会经济发展相协调。

按照“**两横两纵一联**”的内河航道网布局和“**五区、十四码头**”的内河港布局，依托规划的高等级航道，对部分现有航道进行升级改造，建成覆盖全市的干线航道网，并针对有条件的航道展开旅游航道试点规划；加快实施航道港口建设项目，形成主干航道货运枢纽与乡镇码头两个层次的港口体系。

内河航道：依托规划的高等级航道，并在现有航道中选取部分航道进行等级改造，积极寻求通过境内现有水系直接与京杭运河二通道相连，建成一个初步覆盖全市的干线航道网络，并在保

障原有航道畅通，逐步改善高等级航道形象的前提下，增加对新增航道的例行养护；抓好航道的日常疏浚工作，积极推广生态航道养护模式，改善航道生态环境。规划形成“**两横两纵一联**”内河航道网布局，以提升内河航道辐射力与影响力。

两横：杭平申线、杭平申复线

两纵：京杭运河二通道、硖尖线

一联：杭海线

内河港口：强化沿河产业结构性调整，提升临港经济发展质量，合理开发利用岸线,限制货主码头的无序开发和过度经营,充分考虑港口未来发展的需要,构建主干航道货运枢纽与乡镇码头两个层次的港口体系，为临港产业、物流业、仓储业留足空间,为未来港口实现供应链整合、空间一体化奠定良好的基础。探索开展集装箱海河联运业务，完善企业进出口贸易物流服务。规划形成“**五区十四码头**”内河港布局。

五区：海昌作业区、星光作业区、公用码头作业、区尖山作业区、许村作业区；

十四码头：光耀码头、长山码头、军民码头、南漾码头、马桥码头、双联码头、科同码头、盐官码头、长安码头、丁桥码头、周王庙码头、袁花码头、五丰码头、斜桥码头。

专栏 7 内河水运网任务
重点实施硖尖线（中分桥至吴家新桥段）提升改造工程、京杭运河二通道海宁段、运河二通道黄家门桥、星光作业区、许村作业区，“十四五”投资 22 亿元。

图 4-7 水运布局图

5.架构集约高效的交通枢纽

作为区域性综合交通中心，对外加强与杭州、上海等地区的接轨，加快融入长三角一体化进程；对内优化综合基础设施及产业空间布局，构建主次分明的综合交通枢纽体系，加强与嘉兴市区的交通联系，打造多种运输方式融合的综合立体交通运输系统。

综合客运枢纽：根据海宁市经济和城镇发展格局，以上述综合运输通道布局方案为基础，研究形成“**三主两副多点**”的综合客运枢纽布局。

三主：海宁西站、海宁站、观潮站；

两副：海宁客运中心、皮革城站；

多点：以杭海城际站点为依托，规划多个辅助综合交通枢纽，包括许村站、长安站、长安东站、周王庙站、盐官站、桐九公路

站、斜桥站、海昌路站、浙大国际校区站、碧云站。

专栏 8 交通枢纽任务
重点实施海宁西站枢纽、杭海城际场站配套项目（二期）、杭海城际皮革城站枢纽、火车站枢纽改造、观潮站枢纽，“十四五”投资 25 亿元。

图 4-8 综合客运枢纽布局图

综合货运枢纽：综合考虑海宁市的市场需求、产业布局、商品流向、资源环境等因素，结合海宁市实际货运发展情况，体现海宁市货运物流发展特色，以市场需求为主导和建立具有“服务城市、布局合理、功能完善、运转高效、衔接通畅、体系完善”的一体化、智能化、高效化的海宁市综合货运枢纽系统。谋划形成经济开发区货运场站，马桥街道货运场站，尖山新区货运场站三大货运场站。

6.完善节能减排的能源管道网

“十四五”期间，完善海宁市石油管网和天然气管网布局，推进成品油管道前期工作。积极采取一系列低碳节能措施，切实有效地加强能源管理。夯实节能工作，开展低碳行动；落实双控考核，完善监管机制；实行节能评估，淘汰落后产能；创新机制体制，营造节能氛围。

7.形成普惠城乡的快递邮政网

以“智慧+”为引领，积极打造层次分明、设施完备、功能完善的现代物流体系，完善配送网络布局。依托物流信息平台，建设互联共享的智慧物流信息走廊。以做大做强物流公共信息平台为核心，加快落实“互联网+”高效物流行动计划，推进与其它重大开放平台之间信息系统的深度融合。加强农村邮政服务网点建设，推进城乡货运系统建设。鼓励邮政快递企业、城市配送企业创新统一配送、集中配送、共同配送、夜间配送集约运输组织模式。

8.打造诗画韵味的城乡绿道网

“十四五”期间，海宁市加快建设诗画韵味的城乡绿道网，优化城市慢行系统建设，提升城市品质。推进交通绿道、滨水绿道、城镇绿道、乡村绿道、森林绿道等建设，重点依托自然禀赋和人文资源，以沿钱塘江、洛塘河北岸、海宁盐官观潮景区为依托，

打造一批具有海宁地域特色的精品绿道，并加强慢行绿廊、换乘衔接、休闲服务等配套设施建设和管护。

三、更好满足人民美好出行需求，促进双循环格局

1.打造舒适便捷的客运服务体系

“十四五”期间，海宁进一步实现城乡客运服务均等化，加快客运交通基础设施建设，合理优化资源配置，提高集约经营水平，提升客运服务形象，统筹发展城乡客运网络，构筑“布局合理、配置优化、运行有序、安全优质”的客运服务体系。

——城际快速客运系统

在“十三五”基础上，继续优化以轨道交通、高速公路为主体的客运快速交通系统，加快推进城际轨道、客运枢纽项目建设，逐步实现客运信息化、智能化管理，打造以“零距离换乘、无缝化衔接”换乘为目标的城际快速客运系统。优化公路长途客运线网布局，支持毗邻地区客运班线公交化改造，鼓励探索长途客运班线节点运输模式，推进长途客运接驳运输发展，鼓励开展定制化、个性化、品质化的中高端城际客运服务。

——公共交通系统

结合杭海城际铁路，开展全域公交优化调整，构建组团内部公交网络，推动新型公交模式的发展，探索多元保障模式，推动公交网络“时、空”上全面衔接杭海城铁，实现沿线乡镇“城铁公交村村通”，镇村公交高峰班次间隔不超过30分钟，新增及优

化公交线路不少于 20 条。推进城际公交线网接驳杭州地铁，加快公交深度融杭步伐，实施嘉兴市域公交一体化发展战略，构建城市、城乡、县际“三网融合”的公交一体化格局，完成县际公交票价体系、支付方式、信息查询、服务模式改革。依托城际铁路客运枢纽站，完成皮革城站、长安站、盐官站等 8 个配套公交首末站建设，科学配置充电桩等设施资源。

大力推广公共自行车投放和点位改造，全面实现公共自行车中心城区 200 米全覆盖、城铁站场站点全覆盖、市域各镇全覆盖，进一步谋划实现进小区、进商场、进企业，对接临平、下沙实现互联互通。

至“十四五”末，力争常规公交线路总量突破 100 条，营运公交车保有量突破 480 辆，累计更新新能源公交车辆不少于 150 辆；社区巴士（微公交）线路总量突破 20 条，营运车辆突破 100 辆；构建公交基础数据数字化管理平台，改造城乡公交点不少于 1200 个，提升公交信息化运营与管理水平，践行“数字浙江”之“浙里畅行”品牌行动。

2.构建经济高效的货运服务体系

“十四五”期间，大力发展现代物流，构建功能齐全的现代物流网络空间格局，形成快捷、高效、通畅的现代物流服务体系；依托《虹桥国家枢纽建设总体方案》重点发展江海河空铁联运新平台，促进产业结构调整和经济提质增效升级，建成覆盖全海宁

并辐射杭州、上海等区域的物流中心。

——打造江海河空铁联运新平台

以服务长三角世界级智能制造产业基地为根本目的，着眼全球供应链视角，聚焦高质量绿色发展，把握海宁产业发展需求，全面加快推进大宗货物“公转水、公转铁、公转空”运输，增强与萧山机场、虹桥机场、嘉兴货运机场的交通联系，为海宁交通运输发展增添航空新元素，构建广泛链接全球、畅通国内各地的多式联运新平台，形成“设施高效衔接、枢纽快速转运、信息互联共享、装备标准专业、服务一体对接”的多式联运组织体系，进一步提高物流集散时效性，打造面向未来的物流发展新样本。

——鼓励创业物流创新发展

推动甩挂运输全面发展。重点推进跨区域甩挂、企业联盟甩挂、网络型甩挂、邮（快）件甩挂、干线运输与城市配送衔接甩挂等主题性模式加快发展。鼓励发展标准厢式半挂车，完善相关法规政策和技术标准。改善甩挂运输标准化场站设施，支持建设大型公用型零担甩挂专用站场。积极探索无车承运模式。鼓励创新运营服务形式，探索无车承运，运用移动互联网技术集约整合和科学调度车辆、站场、货源等物流资源,实现交通运输转型升级。支持深度融合供应链体系。支持货运物流企业融入供应链体系,深化推进货物运输与制造业、商贸流通业、农业等联动发展，发展定制化货运物流服务。

3.发展先进安全的运输设施设备

“十四五”期间，海宁进一步扩大运输装备的供给能力，优化运输装备结构，提高运输装备技术水平。引导运输装备向高效、节能、环保、安全、舒适的方向发展，推动交通运输全寿命周期绿色化，为海宁交通、经济、社会的发展提供保障。

——加快发展绿色环保运输装备

鼓励发展节能环保车船，严格道路运输车辆燃料消耗量限值管理，加大对老旧重型货运车辆报废更新的政策倾斜力度，引导老旧车船提前退出运输市场。落实对新能源汽车推广应用的政策措施，严格新能源汽车技术选型，鼓励研发专用车型，推动完善加气、充换电等配套设施。重点聚焦出租汽车、城市物流配送和邮政快递等领域，大力推广应用插电式混合动力汽车，积极推广应用纯电动汽车。鼓励发展安全、经济型农村客车和客货兼用型营运车辆。

——推广应用智能标准货运装备

鼓励应用标准化、专业化、现代化货运装备。鼓励发展厢式运输、甩挂运输和重载化公路运输装备，鼓励干线运输车辆大型化、城乡配送车辆标准化，深化开展危险货物运输罐车、超长平板半挂车、超长集装箱半挂车治理工作，加快标准化车型更新替代。鼓励内河船舶向大型化、标准化发展，加快老旧船舶淘汰、标准化船舶建造、专业化船舶体系建设，引导企业发展内河集装箱、多用途等专用船舶。

4.建立开放有序的综合运输市场

（1）培育壮大运输市场主体

鼓励扶持打造一批信誉度高、带动示范作用明显、能提供全过程化、专业化和优质服务的现代交通运输企业。大力发展内河集装箱“车港船”一体化运营模式，实现内河港口企业、船公司、集装箱卡车公司一体化运营。通过资本、业务合作等形式，引进沿海大型港口企业参与内河集装箱码头投资开发和业务经营。鼓励港口、铁路、公路等运营主体深化业务合作，提升跨运输方式货运组织能力，培育形成数家以港口、铁路货场为核心的多式联运龙头企业。

（2）强化运输市场监管

加快构建交通运输领域以信用为核心的新型市场监管体系。整合各部门以及各单位的相关信息，以相对完善的信用评价标准，形成一个多维度的立体的大数据网络，加强信用交通管理数字化建设；对于失信行为以及失信的企业和个人适合进行适度的处罚，维护信用体系的权威，保障信用体系的实施；积极推动多个单位和部门进行数据联合，对于相关失信人进行联合惩戒以保障交通行业信用体系的良好贯彻和实施。

四、奋力抢抓数字交通发展趋势，探索新基建发展路径

1.推进智慧交通建设

- **持续推进数字交通项目建设**

加强 5G、人工智能、物联网、数据中心、北斗系统等新基建设施的布局和应用，加快智慧铁路、智慧公路、智慧水运和综合交通数据中心建设，构建全领域、全过程智慧交通发展体系。“十四五”期间，围绕公路、水路、城际铁路建设，重点开展交通基础设施数字化模型（数据库）构建。以研究交通领域研发全生命周期多源异构数据的接入、处理和分析技术，提升智慧交通在交通基础设施设计、建造、管理、运营、养护一体化和多模态化等的技术应用为发展方向，对全市所有交通基础设施建立数据库档案，赋予数字身份证。

- **提升智慧化运输服务水平**

全面推广出行即服务模式，开展公众出行综合信息服务系统建设，打造城市出行一张图，融入“浙里畅行”、长三角一体化和全国交通一体化的出行服务应用场景。以发展旅客联程联运，推广完善公路客运电子客票、交通“一卡通”、常规公交协同管理、公路 ETC 等工程，为公众提供方便、快捷、可靠的出行服务，提升公众出行信息服务水平。加强全市物流公共信息服务平台的建设，建立港口物流公共信息服务系统、多式联运服务平台，试点电子运单的应用，推动全市物流系统与相关部门信息系统的对接、互联互通和信息共享。

- **推进行业治理数字化转型**

依托“互联网+”便捷交通示范工程，推动信息化技术与监测感知和决策分析、行业执法、资产管理、运输管理等交通运输业

务的深度融合。按照全省数字化改革要求，重点推进招投标领域数字化改革，逐步展开试点交通工程电子评标工作；重点落实行政审批及监管方面最多跑一次改革，全面推进行业管理数字化改革，提升业务管理的信息化水平，为加强事中事后监管、科学决策提供支撑；重点构建执法队的交通运输综合监管平台，优化运输服务智能调度系统的运用，提升移动执法、非现场执法效率。

- **构建海宁市智慧交通数据平台**

依据海宁市重点发展领域规划，以“建立一个库、绘制一幅图、整合一张网”为近期智慧交通体系发展方向，逐步完成智慧交通全生命周期管理的标准研究探索。“十四五”前期，重点推进顶层系统结构设计、交通运输资源数据库建设、可视化数字服务平台建设、市域交通运输资源管理平台建设和“建、管、养、运”决策支持系统建设的相关工作，以系统结构研究与功能设计、资源普查与数据档案建设和资源数据库建设与可视化为研究方向，完成智慧交通数据平台的基础搭建；“十四五”中后期，将以子系统建设（完善）与信息共享、系统优化与决策分析系统建设为研究方向，持续完善智慧交通数据平台功能，逐步实现依托大数据分析调控海宁未来交通资源配置的智能决策。

2.促进绿色交通发展

- **促进资源节约集约利用**

落实碳达峰与碳中和要求，积极推进绿色低碳交通建设，建

设与国土空间开发和生态环境保护相适应的绿色交通。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,尽可能避让。鼓励优先布局制式多样、多层立体的复合通道。提高资源综合循环利用。深化交通设施与新能源、新材料融合研究，统筹利用好重大项目集中预制场地等资源，实施灰土集中厂拌、梁板集中预制、混凝土生产、预制构件等建筑材料的集中化、循环开发经营的绿色新材料产业基地”；实现沥青路面旧料实现“零废弃”，回收率（含回收与就地利用）达 100%，循环利用率达 100%。

- **强化节能减排和污染防治**

继续加大新能源公交车投放和公共自行车推广，强化运输市场准入，推动道路运输装备清洁化、轻量化和智能化发展，加快老旧营运货车淘汰速度；开展新能源船舶设计与建造、全扬尘管控码头建设内容、港口装卸转运设备使用新能源改造、轨道交通系统节能等技术研发与应用。

- **强化生态环境保护修复与养护**

依托美丽公路、美丽航道、绿色港口等工程示范，开展基础设施生态化设计、绿色施工与养护、公路路域生态修复、路面再生材料及循环利用、隧道智能照明、隧道弃渣和疏浚弃土综合利用、大型油码头油气回收、绿色生态航道护岸等技术研发与应用。

- **减少交通能耗提高环境监测**

围绕交通运输大气污染协同管控，开展交通能耗监测技术及设备、营运车船移动源污染监测及预警、危废运输全过程监管、船舶排放控制区污染物监测与控制、内河船舶油品快速检测等技术的研发与应用。

3.强化平安交通保障

- **提升基础设施本质安全水平**

完善交通基础设施安全技术标准规范，加大安全设施投入力度，提升桥梁隧道、长陡下坡、事故多发点段等关键基础设施安全防护能力，加大公路危桥、铁路道口等老旧设施改造，进一步消除次差路和四、五类桥梁。构建现代化工程质量管理体系，高水平推进精品建造和精细管理，打造“平安百年品质工程”。推进专业化、信息化、精细化养护，保障基础设施运行安全。充分运用物联网等信息化手段，增强综合交通运输各领域运行监测、事故感知、预测预警、安全监管，全面增强交通设施、设备耐久性、安全性和可靠性。

- **完善安全生产管理体系**

健全交通安全生产法规制度和标准规范，强化安全生产标准化建设和风险管理水平。构建安全生产风险管控预防体系，建立健全安全生产风险研判、决策风险评估、风险防控协同、风险防控责任等机制，围绕重大风险源监控与事故预警，开展危险货物运输实时监控及预警，高速公路和国省干线公路网安全监测及灾

变预警，大型港口装备、通航建筑物运行安全风险识别与预警等技术研发与应用。落实安全生产监督管理责任，完善安全生产事故和重大隐患的问责追责机制。强化“两客一危”、公路水运工程建设等重点领域安全监管。强化交通安全综合治理，加大公路、水路超限超载治理力度，切实提高交通安全生产管理水平。

- **强化应急救援保障能力**

构建“平时服务、灾时应急、战时应战”的韧性交通运输体系，开展相关建设标准、网络规划、载运装备和运行管控机制研究。完善综合交通应急管理体制机制，建立省市县联动、水陆空协同、军民融合的应急救援联动机制，完善交通安全应急法规制度和预案体系。提升智能应急救援水平，推进综合交通应急指挥平台建设，组织开展常态化应急应战演练。加强应急救援基地、设施、队伍建设，加快推进应急保障基地建设，建成内河水污染应急处置体系，提高救援人员的应急处置能力和装备技术水平。

五、持续深化全行业供给侧改革，构建现代化治理体系

1.纵深推进法制建设

- **大力优化政务服务**

落实负面清单管理制度，建立配套工作机制，及时在浙江政务服务网公布负面清单事项、审批材料目录。持续更新维护政务服务“八统一”指南，实现最小颗粒化和同源发布。进一步简政放权，优化营商环境，减少行政许可项目，或者改许可为备案。依

托国家政务服务平台，推动在更大范围实现“一网通办”、异地可办。优化行政许可掌办网办流程，配合推进信息系统联通、数据共享工作，让数据多跑路、群众少跑腿。

- **推进行政执法“四基四化”建设**

全面实施《浙江省交通运输基层站所综合执法规范化建设方案》，打造综合执法样板站所“最佳实践”。根据交通运输部部署，统一执法场所外观形象、统一执法制式服装、统一行政执法证件，研究制定相关配套制度。

- **推进执法规范化建设**

贯彻落实行政执法“三项制度”，即全面推行行政执法公示制度、执法全过程记录制度、重大执法决定法制审核制度。全面实施《交通运输行政执法案卷规范》，进一步提升各领域执法规范化水平。全面推行轻微违法行为告知承诺制，提高现场执法说理水平和现场化解矛盾的能力，让执法既有力度又有温度。

- **提升智慧化监管水平**

建立交通运输信息化指挥平台，涵盖安全生产、行业管理、行政执法等信息管理，提升交通智慧化监管水平。持续推进实施以“双随机、一公开”为基本手段、以重点监管为补充、以信用监管为基础的新型监管机制。推进“互联网+监管”，熟练应用“掌上执法”，归集共享各类监管数据，加强与公安、环保、应急等横向部门的协查机制，推动联合检查。全面实施《浙江省交通运输非现场执法工作指引》，制定非现场执法事项清单，非现场执

法案件数占案件总数 50%以上，探索智能化办案新模式。

- **擦亮普法宣传品牌。**

加强习近平法治思想学习宣传贯彻，持续贯彻落实普法责任制。围绕“法治护航强国路”主题，以强化普法宣传针对性、实效性为导向，持续实施覆盖公路、道路运输、港航、工程等各个领域的系列特色普法活动，通过微课堂征集展播等形式持续推进“以案释法”，推进普法宣传与法治实践深度融合，擦亮交通运输行业普法品牌。

2.坚持科技创新引领

建立适应现代化交通要求的相对完善的科技创新体系，全面提升交通科技含量，打造以人为本、科技为先、可持续发展的和谐交通。研究制定鼓励采用先进技术的相关政策，依靠技术创新，改造提升既有设施技术水平，降低运输工具能耗。构建布局合理、配置优化、资源共享、科学先进的交通信息支持系统，实现资源信息共享。完善科技创新工作的管理模式，深化标准管理改革，加强科技成果推广与知识产权保护，完善竞争机制和科技成果评价、奖励制度。扩大 GPS 定位技术的应用，促进智能交通的建设，充分发挥科技力量对交通行业的带动作用。

3.优化人才培养体系

“十四五”期间，优化人才结构，提升人才素质。加强专业人

才引进和复合型人才的培养，强化人才使用与激励机制建设。通过外引、内推，保持交通人才滚动可持续，充实干部队伍，优化年龄、知识、技术结构。加大培训锻炼力度，通过轮岗交流、上挂下派锻炼、教育培训的措施，提高干部队伍综合素质。建立科学合理的专业技术队伍结构。增加拔尖人才数量，突出高层次、高技能人才队伍建设，加强后备人才的动态管理。增强人才自主创新能力，为发展现代交通运输业提供人才保障和智力支持。

4.秉承清廉交通风范

深化队伍作风建设，坚持党管干部原则和全面从严治党要求，完善干部考核评价体系和人才培养选拔机制，促进干部队伍素质全面提高。深入贯彻落实党中央“从严治党”要求，扎实做好基层党建工作，加强廉政自律，结合各自岗位职责，分析潜在的廉政风险，提出防范举措并承诺，由点及面推进廉政建设工作；全面落实党风廉政建设责任制，切实履行主体责任；进一步强化监督管理，运用“阳光监督平台”等信息化技术手段提升廉政监督工作效能，进一步强化交通工程项目监管，保证领导干部在廉洁廉政上不出现任何问题。

5.丰富行业文化品牌

加强交通运输最美行业创建，真情服务群众，办好交通惠民实事，打造“最美窗口”，积极营造“风清气正”的行业氛围，努力

培育务实、勤奋、爱岗、清廉的行业正气。加强交通+文化创新融合。推广设计与文化特色相融合的理念，打造人文交通；结合货物运输大通道、文化创意产业集聚区，带动传统文化产业转型升级，培育现代交通文化企业。

第五章 规划影响评价

本规划整体符合海宁市经济发展需求，重点任务兼顾了不同利益群体的诉求，确保了规划实施的较好社会基础。本规划坚持节能环保、绿色发展原则，将可持续发展理念贯彻到交通基础设施建设、运输生产、行业管理的各领域和全过程，保证了规划实施的较好环境条件。

一、规划实施的社会影响评价

本规划涉及铁路、公路、水路、航空、管道等多种类型交通方式，对社会的影响主要体现在各类交通基础设施的建设和运行将占用、消耗一定量的社会资源，各类交通行业管理、客货运输服务、交通安全生产等也直接影响社会群众在交通运输服务领域的获得感、幸福感和安全感。

根据本规划的特点及重点项目所在地的实际情况，选择调研座谈、实地踏勘等方式方法进行风险调查。经分析论证，本规划与海宁区域经济和社会发展水平相适应，得到绝大多数相关利益群体的支持和认可，最大程度满足了不同群体的诉求，并兼顾了人民群众的现实利益和长远利益。本规划方案技术经济合理，建设项目时序恰当，重点提升方向突出，各条件基本完备，且在现阶段不存在重大的公共安全隐患，对日后可能存在的风险均具有针对性的防范和化解措施，不会引发社会性群体事件，社会稳定

风险可控。

二、规划实施的环境影响评价

本规划涉及铁路、公路、水路、航空、管道等多种类型交通方式，对环境的影响主要体现在各类交通基础设施的建设和运行将占用、消耗一定量的环境资源，运输装备和客货服务系统运行将向周边环境排放废气、废水、噪声和固体废物等，对局部区域环境质量产生不利影响，采取占补平衡等有效措施，规划实施对资源占用影响不大。此外，由于本规划注重绿色发展，通过建设绿色生态基础设施、推广节能环保运输装备和发展集约高效运输组织，规划实施后能耗指标明显下降，环境质量不会受到较大影响。

第六章 保障措施

根据海宁交通发展情况，从组织领导、要素保障、管理体制等提出保障方案，促进综合交通运输体系快速建设、高效运行。

一、组织领导

加强组织领导，优化交通领域协调机制，设立交通强市建设领导小组，健全全市联动机制。制定实施细则，健全工作机制，纳入年度考核和重点督查。建立量化指标体系，加强督导考评。重大事项及时向市委市政府报告。

二、要素支撑

建立重大交通项目储备库，用地指标予以优先保障，政府财政安排优先支持。加强用地管理，盘活土地资源，高效利用存量用地。创新交通投融资模式，继续发掘民间资本优厚的优势，推进社会资本参与交通基础设施建设。

三、管理体制

深化与国土空间规划衔接，加强通道资源管控，统筹地下空间利用。强化交通部门对“铁轨公水空管邮枢廊”综合交通九要素的整体统筹，实现“规划一张图、建设一盘棋、管理一体化”。整合综合交通运输资源，协调综合交通运输运营管理，建立高效通行“一张网”。

海宁市综合交通运输发展“十四五”规划项目表

投资单位：亿元

序号	项目名称	建设性质	项目阶段（实施类、预备类）	建设期限	建设内容和规模	用地面积（亩）	规划总投资	“十三五”已完成投资	“十四五”规划投资
合　计						**14345**	**1070**	**175**	**500**
一	**铁路与轨道**					**1290**	**457.9**	**122.0**	**145.0**
1	杭州至海宁城际铁路工程	续建	实施类	2017-2021	自杭州余杭高铁站至碧云站，全长约48.18公里。其中余杭高铁站至浙大国际学院站（含）段线路长约46.38公里，此段高架线长约34.55公里，全线建设12座车站；浙大国际学院站（不含）至碧云路段长1.8公里，因规划沪乍杭铁路线位尚未确定，暂缓实施。	/	141.9	121.9	20.0
2	铁路杭州萧山机场站枢纽及接线工程	新建	实施类	2022-2026	新建高速铁路正线长70.50公里；联络线13.86公里，其中海宁段12公里，在周王庙镇区域设置海宁观潮站，向北连接桐乡站，向南过江连接钱塘新区江东站。	460	38.0		35.0
3	杭海城际西延	新建	实施类	2022-2025	杭海城际铁路西接杭州南北快线。	/	10.0		10.0
4	杭州下沙至长安城际铁路	新建	实施类	2023-2026	衔接杭州轨道交通线，经长安镇（高新区），终点站长安北站，预留向北延伸条件。线路全长约20公里，全线设站8座。	830	100.0		80.0
5	水乡旅游线		预备类		海宁境内长度约13公里。	/	60.0		
6	沪杭城际		预备类		海宁境内长度约45公里。	/	108.0		
二	**公路**					**11590**	**520.2**	**37.4**	**308.3**
1	钱江通道北接线	续建	实施类	2017-2021	北接线11.4公里，海宁段8.8公里。	/	25.0	23.5	1.5
2	沪杭高速许村段改建工程	续建	实施类	2019-2022	原位抬升6.7公里，按上层高架+下层地面道路标准建设，其中高架按双向六车道高速标准，桥下地面道路长约5公里，按双向四车道城市主干路标准。	/	31.4	13.2	18.2
3	尖山互通改造工程	续建	实施类	2020-2021	收费站及出口连接线拓宽改造。	/	0.1	0.1	0.1
4	盐官互通改建工程	新建	实施类	2021-2022	对杭浦高速盐官互通出入口进行改造，包括收费站F匝道及出入口512米、观潮大道（高速出口至潮涌路段）534米、潮涌路（观潮大道至环城西路段）1590米拓宽改造。	50	2.0		2.0
5	硖石互通改建工程	改建	实施类	2022-2024	收费站出入口改造，连接线1公里拓宽改造。	45	2.8		2.8
6	胡家兜互通及连接线改造工程	改建	实施类	2023-2025	对杭浦高速胡家兜互通F匝道及出入口进行改扩建，并在出口往西至新兴路新建连接线,双向六车道一级公路，路幅宽度33米，长3公	200	4.8		4.8

序号	项目名称	建设性质	项目阶段（实施类、预备类）	建设期限	建设内容和规模	用地面积（亩）	规划总投资	“十三五”已完成投资	“十四五”规划投资
7	沪杭高速公路海宁联络线	新建	实施类	2023-2026	起自杭浦高速丁桥服务区，终接沪杭高速屠甸东，全线高架高速公路+地面道路，高架采用双向六车道，路幅宽34.5米，地面道路采用双向六车道，路幅宽39米，全长17公里。	2000	72.0		60.0
8	江东三路过江通道	新建	实施类	2023-2025	起点与钱塘新区现状江东三路接顺，与104国道新建互通连接后，以双层桥梁形式跨越钱塘江，沿海宁二号直河通道布设高架加地面道路，终点与沪昆高速新建互通连接，并预留与规划五一路的连接条件。	750	40.0		40.0
9	G525国道海宁段改建工程	改建	实施类	2020-2023	全线48.7公里四改六,长安桑亭路至许村南互通段6.8公里，建高架6车道，地面4车道。	440	28.0		28.0
10	G524秀洲王店至海宁海昌段工程	续建	实施类	2020-2022	一级公路全高架桥梁，海宁段长1.87公里，含杭平申航道特大桥和湖盐线立交桥，匝道总长1.54公里，宽24.5米。	130	3.7	0.3	3.4
11	硖许公路（塘许线到临平大道）高架快速路	新建	实施类	2020-2023	一级公路兼顾城市快速路标准建设，快速路采用高架形式，双向6车道。含北沙东路支线。	190	15.6		15.6
12	S211省道(桐九公路)海宁段改建工程	改建	实施类	2022-2028	起自桐乡界，终于观潮大道，长18公里,双向六车道一级公路标准设计。包含连接线3公里。硖许公路至桐乡界按准快速路建设。先行启动硖许公路至桐乡界段6公里改建。	610	15.0		10.0
13	江南大道快速路（海宁大道-硖石互通）	改建	实施类	2021-2023	与江南大道交叉的路口节点快速化改造，路线全长9公里。	230	25.0		25.0
14	海宁大道快速路（江南大道-西山路）	改建	实施类	2023-2025	与海宁大道交叉的路口节点快速化改造，路线全长3.5公里。	50	12.0		12.0
15	观潮站至盐官度假区快速路	新建	实施类	2023-2025	起自钱江通道周王庙互通出口，终于潮涌路，设置观潮站连接线和度假区停车场连接线，主线长约6.7公里，连接线约3公里。设计标准为100KM/h,双向六车道一级公路。拟同步规划建设中低运量轨道交通。	550	23.0		23.0
16	江南大道支线快速路（两高联络线-海涛路）	新建	实施类	2023-2026	起自两高联络线，终于海涛路，采用双向六车道一级公路，路幅宽度为50米，全长约1.8公里。	135	3.0		2.0
17	海宁至桐乡高铁站快速路（硖崇公路）	改建	实施类	2023-2026	起自西山路海宁大道立交，上跨沪昆铁路，沿硖崇公路接桐九公路，采用双向六车道一级公路，路幅宽度为33米，全长约6公里。按准快速路建设。	300	10.0		9.0
18	疏港公路秀洲至仙居公路海宁尖山段工程（S207）	续建	实施类	2020-2021	本次实施祥虹路至524国道段，长约8公里，按照一级公路标准建设。南半幅拼宽，双向二车道，路基宽17.5米。	/	1.9	0.3	1.6
19	西部货运通道（沈士大道-新兴路-栋梁路）	改建	实施类	2022-2025	沈士大道、新兴路、栋梁路拓宽改建，双向6车道。	370	15.0		15.0
20	海新公路改建工程	改建	实施类	2021-2025	丰收路至G525改建，一级公路兼顾城市道路功能,全长3.8公里，先行启动马桥城区段0.7公里。	150	3.8		3.8

序号	项目名称	建设性质	项目阶段（实施类、预备类）	建设期限	建设内容和规模	用地面积（亩）	规划总投资	“十三五”已完成投资	“十四五”规划投资
21	塘许公路（许村镇区段）拓宽改造工程	改建	实施类	2022-2024	起自G525，终于G320，长约7公里路段四改六。	40	2.0		2.0
22	硖崇公路迎丰段改建工程	改建	实施类	2022-2023	湖桐线斜桥界至硖仲路段路线全长1.5公里，拼宽为双向两车道二级公路标准	30	1.0		1.0
23	郭盐公路（硖许公路至盐官互通）拓宽改建工程	改建	实施类	2022-2024	路线全长6.1公里，硖许公路至G525段公里拓宽为双向6车道，G525至盐官互通段公里拓宽为双向八车道。	240	6.0		6.0
24	郭盐公路（硖许至桐乡界）新建工程	新建	实施类	2022-2024	起于硖许公路，终于桐乡界，长1.3公里，涉铁立交，双向四车道。	30	1.5		1.5
25	丁袁公路改建工程	改建	实施类	2023-2025	硖尖线至G524拓宽改建，长约5公里，双向四车道。	100	2.0		2.0
26	硖许公路改建工程	改建	实施类	2023-2028	骑荆线至临平段全长约14.2公里拓宽，部分路段高架化改造。	360	28.0		8.0
27	联丁公路（525至潮涌路）拓宽工程	改建	实施类	2024-2025	本项目起点为联丁公路与525国道平交口，终点为潮涌路，双向四车道一级公路，路幅宽度为25.5米，线路总长约为4.5公里。	100	1.5		1.5
28	之江路（525国道至硖许公路）新建工程	新建	实施类	2025-2027	对嘉绍高速连接线进行延伸，双向四车道一级公路，线路总长约为3公里。	120	3.0		1.0
29	新塘洲公路改建工程	新建	实施类	2025-2028	起点为320国道大麻路口，终点为海宁市下沙交界。双向六车道一级公路，路幅宽度35米，总长约11公里。	400	11.0		1.0
30	老硖斜公路（海涛路至斜桥集镇）改建工程	改建	实施类	2025-2027	起点为硖斜公路与海涛路平交口，终点为硖斜公路与庆晏公路平交口，全线拓宽为二级公路，路幅宽度16米，总长约5km。	180	2.5		1.0
31	乡村公路提升改造、大中修	改建	实施类	2021-2025	县道大中修100公里，乡村公路提升改造与大中修258公里，通组道路提升改造500公里。	/	5.0		5.0
32	数字交通工程	新建	实施类	2021-2025	交通新基建及数字化改革，建立市域数字交通体系。	/	0.5		0.5
33	杭州绕城东线北延		预备类		北延至杭州二绕，海宁境内约6公里。	450	20.0		
34	尖山服务区综合互通		预备类		尖山服务区改造成互通，增设收费站和辅道。	200	2.0		
35	G524(湖盐公路至G525）改建工程		预备类		全长11公里四改六，并对硖川路、海州路、江南大道路和G525国道四个交叉口平改立，长11公里。	160	4.5		
36	海宁至吴江快速路(海宁至嘉兴机场)		预备类		起自海宁大道，终于G524，采用双向四车道一级公路，路幅宽度为30米，海宁段长约1公里，长1公里。	50	1.5		
37	东部疏港公路		预备类		项目起于嘉绍接线，向北与硖尖公路平交，跨越长山河，终于星光作业区，全长7.7公里。双向六车道布置，路基宽度32米。	400	11.0		

序号	项目名称	建设性质	项目阶段（实施类、预备类）	建设期限	建设内容和规模	用地面积（亩）	规划总投资	“十三五”已完成投资	“十四五”规划投资
38	湖盐线拓宽改造		预备类		全线10.2公里四改六，海宁大道交叉口平改立，长10.2公里。	150	5.0		
39	杭州中环		预备类		起自钱塘新区104国道，沿靖江路方向过钱塘江进入海宁，往北连接新320国道。	1000	60.0		
40	崇长线（525至翁金线）拓宽改建工程		预备类		全长3.5公里拓宽，双向四车道。	50	1.0		
41	潮涌路拓宽改建工程		预备类		起点为海宁大道，终点为新兴路，全线进行改扩建，双向四车道一级公路，总长约为25公里。观潮大道至桐九公路段4.3公里拟包装在S211中实施，其余路段拟争取纳入安澜千亿工程实施。	1200	15.0		
42	塘许公路(525至翁金线)拓宽改造工程		预备类		起点为塘许公路与525国道平交口，终点为塘许公路与杭浦高速下穿，全线拓宽为二级公路，路幅宽度16米，总长约为3公里。	30	0.5		
43	硖尖公路尖山段拓宽改造工程		预备类		对尖山段6.5公里进行拓宽改造，双向六车道一级公路。	100	1.5		
三	**水运**					**1465**	**66.8**	**14.9**	**22.2**
1	硖尖线（中分桥至吴家新桥段）航道提升改造工程	续建	实施类	2019-2021	提升改造7.5公里。	/	0.9	0.4	0.5
2	京杭运河二通道海宁段	续建	实施类	2019-2022	三级航道全长4.5公里，主要工程内容为：土方开挖199.9万方，新建护岸8.13km，新建桥梁7座，水利设施6项，新建服务区1处。	/	25.4	14.0	11.4
3	运河二通道黄家门桥	续建	实施类	2019-2022	桥梁跨运河二通道，桥长625米，面宽26米。主桥为预应力砼连续箱梁。接线长198米，	/	1.3	0.5	0.8
4	星光作业区	新建	实施类	2022-2024	3个1000吨级工业原材料装卸泊位， 4个1000吨级矿建材料装卸泊位，2个待泊泊位。	290	6.0		6.0
5	许村作业区	新建	实施类	2024-2026	2个1000吨级集装箱泊位，1个1000吨级煤炭装卸泊位，5个1000吨级工业原材料装卸泊位、2个1000吨级矿建材料装卸以及2个1000吨级液体化工泊位，3个待泊泊位。	420	6.0		3.5
6	泰山港航道（海宁段）提升改造工程		预备类		泰山港海宁段起自庄婆堰大桥，终于俞家渡桥，全长4.2公里，航道按准三-b提升改造。工程内容包括提升改造航道里程4.2公里，新建护岸8.4公里，改造桥梁5座，疏浚土方20万方。	75	7.2		
7	六平申线航道提升改造工程		预备类		起自中分桥，终于尖山码头，全长8.4公里，航道按准三-b提升改造.工程内容包括提升改造航道里程8.4公里，新建护岸16.7公里，改造桥梁12座，开挖土方200万方。	600	18.0		
8	尖山码头二期工程		预备类		对原尖山码头挖入式港池2个泊位进行提升改造，并在原码头北侧扩建3个泊位，并配套建设仓储，规划新增岸线约58米。	80	2.0		

序号	项目名称	建设性质	项目阶段（实施类、预备类）	建设期限	建设内容和规模	用地面积（亩）	规划总投资	“十三五”已完成投资	“十四五”规划投资
四	**枢纽**						**25.5**	**0.3**	**24.4**
1	海宁西站枢纽	续建	实施类	2018-2021	杭海城际铁路、沪杭高铁、公交场站、停车换乘综合交通配套建设	/	3.0	0.1	2.9
2	杭海城际场站配套项目（二期）	续建	实施类	2020-2021	建设许村锦绣路和城际铁路许村站、桑亭路站、周王庙站、盐官站、桐九站、斜桥站、浙大国际校区站七个场站停车场等综合交通配套设施，其中锦绣路主线长约1240米，路面宽32米，连接线长250米，路面宽12米	/	1.2		0.4
3	杭海城际皮革城站枢纽	新建	实施类	2021-2022	杭海城际、公交场站、停车换乘综合交通配套建设	/	0.2		0.2
4	火车站枢纽改造	新建	实施类	2023-2025	火车站及综合交通配套提升改造	/	10.0		10.0
5	观潮站枢纽	新建	实施类	2023-2025	杭绍台二期、杭城海际铁路、公交场站、停车换乘综合交通配套建设	/	10.0		10.0
6	公交车辆更新	续建	实施类	2020-2022	更新新能源及清洁能源车辆100辆，推进新型公交车辆配置	/	0.5	0.1	0.4
7	公交点位改造	改建	实施类	2021-2022	公交点位品质提升改造1000个	/	0.3		0.3
8	公共自行车	续建	实施类	2019-2025	对市区四个街道的自行车点位及自行车进行改造，新建335个无桩站点，对242个有桩站点进行“有桩无桩结合”改造。新投放无桩自行车3600辆，改造有桩自行车1900辆	/	0.3	0.1	0.2
9	经济开发区物流园		预备类		选址嘉绍高速硖石出口区块，服务经济开发区				
10	马桥街道物流园		预备类		选址马桥经编园区，依托嘉海公路、杭浦海宁互通，服务于皮革城、经编园区、三桥园区				
11	尖山新区物流园		预备类		选址位于尖山新区，依托嘉绍高速，服务于尖山新区、钱江南岸地区				
五	**城镇道路**						**40.7**	**1.9**	**38.9**
1	文苑路（丰收路至525国道）	续建	实施类	2018-2021	北起丰收路，南至01省道，新建道路长约3.4公里。	/	1.8	0.5	1.3
2	碧云路（江南大道至丰收路）	续建	实施类	2019-2022	长约1.1公里，宽40米。桥梁三座。	/	1.2	0.6	0.6
3	长周路（环镇东路至周王庙界）	续建	实施类	2019-2021	新建道路2.54公里，桥梁三座。	/	0.6	0.3	0.3
4	春澜路改造工程（525国道至翁金线）	续建	实施类	2020-2021	长3.2公里，路面宽度26米，主要实施道路沥青层、交安设施、路灯、监控设施、绿化等工程。	/	0.5	0.3	0.2
5	光耀路（千竹桥港至鹤塘桥路）	续建	实施类	2020-2022	长约0.84公里，宽32米。桥梁三座。	/	0.6	0.2	0.4
6	杭州湾轨道小镇道路接驳项目	新建	实施类	2021-2025	项目包括之江路北延、富邦路拓宽、桑潭路拓宽延伸、民建路拓宽、新建村委西路拓宽、新建周长公路，涉及总长度约14.6公里。	/	5.6		5.6

序号	项目名称	建设性质	项目阶段（实施类、预备类）	建设期限	建设内容和规模	用地面积（亩）	规划总投资	“十三五”已完成投资	“十四五”规划投资
7	康湖新城配套道路	新建	实施类	2021-2025	东临城站东路（芯海路），北靠开拓路，西至海宁大道，南至长山河。园区总用地规模139 公顷范围内28.24公顷的配套道路。	/	6.5		6.5
8	市区道路白改黑工程	新建	实施类	2021-2025	海州路、工人路、联合路、塘南路、新苑路、文宗路、梅园路）、文苑路、海昌路、江苑路、西南河街等项目的白改黑。	/	4.0		4.0
9	金三角区块道路	新建	实施类	2022-2025	由拳路长0.75公里，宽40米，桥梁一座，洛隆北路长0.76公里，宽30米，桥梁一座，洛隆中路长1.2公里，宽30米，桥梁两座。	/	2.0		2.0
10	文宗路北延	新建	实施类	2023-2025	南起西山路，北至由拳路，长约2.6公里，涉铁立交，双向四车道。	/	2.5		2.5
11	长安路西延	新建	实施类	2023-2025	长安许村一体化项目，长安路西延，与人民大道相连，长约6公里，双向四车道，路基宽度25.5，跨高速公路、高铁。	/	9.0		9.0
12	锦绣路（连杭路至下沙界）	新建	实施类	2022-2023	起自连杭路，终于下沙界，长约4公里，双向六车道。	/	4.0		4.0
13	新城大道（世纪大道至余杭界）	新建	实施类	2022-2024	起自世纪大道，终于余杭界，长约2.5公里，双向六车道。	/	2.5		2.5
14	盐官世纪大道(G525至潮涌路)		预备类		起自G525，终于潮涌路，长约4公里，双向四车道。				