

海盐县综合交通运输发展“十四五”规划

征求意见稿

海盐县交通运输局

中交通力建设股份有限公司

二〇二一年十一月

前言

交通运输是国民经济和社会发展的战略性、基础性、先导性保障，是现代化经济体系建设的先行官。近年来，国家、浙江省、嘉兴市和海盐县围绕综合交通基础设施规划和建设作出多项重大战略决策、发布了多项文件。为此，海盐县交通运输局组织编制了《海盐县综合交通运输发展“十四五”规划》，作为“十四五”时期综合交通运输发展的重要依据和指导性文件。

本次规划范围为全县陆、海、空域，研究对象涵盖铁路、轨道、公路、水运、航空以及枢纽。规划基础年为2020年，期限为2021-2025年。

目 录

| | |
|--------------------------|----|
| 第一章 发展基础..... | 1 |
| 一、“十三五”综合交通基础设施发展现状..... | 1 |
| 二、取得的成就..... | 8 |
| 三、存在的问题..... | 10 |
| 第二章 发展需求..... | 13 |
| 一、发展形式..... | 13 |
| 二、发展需求..... | 16 |
| 第三章 发展思路..... | 21 |
| 一、指导思想..... | 21 |
| 二、基本原则..... | 21 |
| 三、发展目标..... | 22 |
| 四、主要指标..... | 24 |
| 第四章 发展任务..... | 25 |
| 一、加快立体交通建设,打造高效基础设施..... | 25 |
| (一) 构建多向联通轨道网络..... | 25 |
| (二) 构建内联外畅道路网络..... | 25 |
| (三) 构建干支结合水路网络..... | 28 |
| (四) 构建区域低空短途航线..... | 31 |
| (五) 构建集约高效的交通枢纽..... | 31 |
| 二、加快绿色交通建设,实现持续发展..... | 33 |
| (一) 持续深化运输结构调整..... | 33 |
| (二) 优先发展公共交通..... | 34 |
| (三) 强化交通资源节约集约..... | 35 |
| (四) 深化交通环境污染治理..... | 36 |
| (五) 推进出行方式绿色转型..... | 36 |

| | |
|--------------------|----|
| 三、加快数字交通建设，服务好交通管理 | 37 |
| （一）打造综合交通智慧平台 | 37 |
| （二）建设智慧交通基础设施 | 37 |
| 四、打造平安交通建设，完善预警体系 | 38 |
| （一）健全安全责任监管体系 | 38 |
| （二）提升设施本质安全水平 | 39 |
| （三）深化安全风险防控治理 | 39 |
| （四）坚决扼制重、特大安全事故 | 40 |
| （五）强化应急运输保障能力 | 40 |
| 五、加快现代化交通建设，实现科学治理 | 41 |
| （一）深化交通运输领域改革 | 41 |
| （二）加强交通运输法制建设 | 41 |
| （三）加强交通人才队伍建设 | 42 |
| （四）打造清廉建设标杆 | 42 |
| 第五章 环境影响评价 | 44 |
| 一、总体评价 | 44 |
| 二、预防和减缓影响的措施 | 44 |
| 第六章 保障措施 | 46 |
| 一、加强组织领导 | 46 |
| 二、抓好项目建设 | 46 |
| 三、实施制度化管理 | 46 |
| 四、强化要素保障 | 46 |
| 五、强化督查考核 | 47 |
| 六、加强组织团队保障 | 47 |

附表：

- 1、海盐县综合交通运输发展“十四五”项目投资汇总表
- 2、海盐县公路规划建设项目表（2021-2025）
- 3、海盐县铁路、轨道交通规划建设项目表（2021-2025）
- 4、海盐县水运规划建设项目表（2021-2025）
- 5、海盐县客货运枢纽规划建设项目表
- 6、“十四五”农村公路投资规划表

征求意见稿

第一章 发展基础

一、“十三五”综合交通基础设施发展现状

“十三五”时期，海盐县综合交通运输取得了较大发展，基础设施规模不断扩大，运输服务水平显著提升，城乡交通条件明显改善，以高速公路、普通国省道为龙头，县域干线公路为骨干，农村公路串联城乡，其它运输方式辅助配合的区域交通路网初步形成。

“十三五”海盐县铁路规划投资 20 亿元，干线公路建设规划投资（含国、省道、一级、二级公路）59 亿元，农村公路等级提升工程规划投资约 3.5 亿元，杭平申线等水运复兴工程规划投资 20.5 亿元，客运枢纽中心投资约为 6 亿元，总投资额达到 109 亿元。

截至 2020 年底，实际完成交通建设投资 67.51 亿元，为“十三五”规划投资的 62%，其中 2016 年完成投资 12.59 亿元，2017 年完成投资 15.72 亿元，2018 年完成投资 17.23 亿元，2019 年完成投资 13.79 亿元，2020 年完成投资 8.18 亿元。

“十三五”交通规划主要未完成项目有：沪乍杭铁路、疏港公路秀洲到仙居公路海盐通元至澉浦段新建工程、G524 公路及其支线、核电大道、七沈公路、外海及内河码头建设等。

“十三五”规划主要未完成项目一览表

| 序号 | 项目名称 | 建设起止年限 | 规划总投资 (亿元) | “十三五”规划投资 (亿元) |
|----|-------------------------|-----------|---------------|-------------------|
| 1 | 沪乍杭铁路 | 2017-2022 | 35 | 20 |
| 2 | 疏港公路秀洲到仙居公路海盐通元至澉浦段新建工程 | 2018-2025 | 26.4 | 7.5 |
| 3 | G524 (S08) 及支线 | 2018-2020 | 5.1 | 5.1 |
| 4 | 核电大道 | 2015-2021 | 5 | 1.2 |
| 5 | 七星至沈荡公路 | 2019-2022 | 1.5 | 1.5 |
| 6 | 外海及内河码头建设 | 2016-2025 | 19.9 | 11 (社会) |
| | 合计 | | 92.9 | 46.3 |

(一) 公路

1. 新(改)建公路

“十三五”时期，海盐县主要实施完成了武袁公路(海盐武原—海宁袁花)、六旗大道(杭浦高速海盐互通改造及接线工程)、滨海大道(水桥—海港大道)及525国道(原101省道)海盐段整治工程，进一步完善了县域干线路网布局；G524秀洲王店至海宁海昌段工程、疏港公路秀洲到仙居公路海盐通元至澉浦段新建工程、盐于公路改建工程等项目于2020年底开工建设。

武袁公路(海盐武原—海宁袁花)，总投资13.8亿元，2015年开工，2019年完工，“十三五”完成投资9.05亿元。

六旗大道(杭浦高速海盐互通改造及接线工程)，2017年开工，2020年完工，共完成投资11.92亿元。

滨海大道(水桥—海港大道)，2016年开工，2019年建成通车，共完成投资4.60亿元。

525 国道（原 101 省道）海盐段整治工程，2019 年开工，2020 年底除盐于公路、百尺北路两处平面交叉口“平改立”提升改造外，其余工程全部完工，共完成投资 3.3 亿元；新增盐于公路与 G525 平面交叉改造、百尺北路与 G525 平面交叉改造工程，2020 年底开工建设，规划 2022 年 6 月完工，总投资约 1.4 亿元。

“十三五”主要公路建设情况一览表

| 序号 | 项目名称 | 建设规模 (公里) | 进展及完成 情况 | “十三五”完成投 资(万元) |
|-----|------------------------------|--------------|-------------|-------------------|
| 1 | 海盐武原至海宁袁花公路工程 | 18.931 | 已完成 | 90500 |
| 2 | 澉浦大桥改建工程 | 0.62 | 已完成 | 6551 |
| 3 | 海盐县沈荡大桥改造工程 | 0.72 | 已完成 | 394 |
| 4 | 海盐县翁金线拓宽改造（澉浦大桥 风景区北大门）工程 | 4.20 | 已完成 | 4744 |
| 5 | 六旗大道（杭浦高速海盐互通改造 及接线工程） | 6.70 | 已完成 | 119192 |
| 6 | 滨海大道工程（水桥~海港大道） | 3.574 | 已完成 | 45975 |
| 7 | 海盐县永宁至胜利公路改建工程 | 21.04 | 已完成 | 7812 |
| 8 | 海盐县核秦线（武南线-核电二厂四 号门）改扩建工程 | 1.185 | 已完成 | 3938 |
| 9 | 525 国道（原 101 省道）海盐段整治 工程 | 30.7 | 已完成 | 33265 |
| 10 | 海盐大道一期工程（升界桥） | 1.635 | 在建 | 17500 |
| 合 计 | | 89.305 | | 339871 |

注：表中六旗大道即乐园路。

2. 公路养护

“十三五”期间，海盐县加大了公路养护力度，确保道路通畅舒适，路面干净整洁；开展了多期公路安全生命防护工程，提升道路交

通安全；高水平建设“四好农村路”，助推乡村振兴；完善“统一管理、分级负责、管养分离、强化考核”养护机制，实现周期性养护良性循环；“十三五”期间，海盐县公路养护完成投资 8.3 亿元。

“十三五”公路养护情况一览表

| 序号 | 项目名称 | 建设规模（公里） | 进展及完成情况 | “十三五”完成投资（万元） |
|----|------------------------------|-----------------------------------------------|---------|---------------|
| 1 | S101 杭沪线海盐段 2016 年路面大中修工程 | 0.948 | 已完成 | 209 |
| 2 | S101 杭沪线海盐段安保工程 | 30.728 | 已完成 | 1400 |
| 3 | 海盐县 S101 杭沪线桥梁加固维修工程 | - | 已完成 | 800 |
| 4 | 农村公路提升工程（公路段大中修） | | 已完成 | 1100 |
| 5 | 2016 年农村公路等级提升及危桥改建工程（镇街道） | 36.968 | 已完成 | 11020 |
| 6 | X509 九场线西曹一、二号桥重建工程 | | 已完成 | 240 |
| 7 | 2017 年度 G525 杭沪线公路危病桥梁加固改造工程 | | 已完成 | 840 |
| 8 | 2017 年度 G525 杭沪线公路养护大中修工程 | 3.0 | 已完成 | 800 |
| 9 | 2017 年农村公路等级提升和危桥改建工程（镇街道） | 等级提升 35.7 公里、大中修 26.7 公里、安保 68.6 公里，危桥改造 43 座 | 已完成 | 23988 |
| 10 | 2017 年度农村公路大中修工程 | - | 已完成 | 1860 |
| 11 | 2017 年度海盐县县道公路生命防护工程 | 湖盐公路、嘉南公路、盐于线、南王线、硖盐线、翁金线 | 已完成 | 450 |
| 12 | 2018 年度海盐县农村公路提升及危桥改造项目（镇街道） | 等级提升 35.7 公里、大中修 26.7 公里、安保 68.6 公里；危桥改造 43 座 | 已完成 | 16379 |
| 13 | 2018 年度农村公路（县管）大中修工程 | 15.84 | 已完成 | 1158 |
| 14 | 2018 年度农村公路（县管）危桥改造工程 | | 已完成 | 157 |
| 15 | 2018 年度公路安全生命防护工程（第三期） | 嘉盐公路、南王线、盐于线等 5 条线路 | 已完成 | 148 |

| | | | | |
|-----|------------------------------|----------------------------------------------|-----|-------|
| 16 | 海盐县 2019 年普通国省道养护大中修工程 | 6.4 | 已完成 | 1182 |
| 17 | 2019 年 X109 湖盐公路养护大中修工程 | 7.7 | 已完成 | 998 |
| 18 | 2019 年度农村公路（县管）大中修工程 | 12.6 | 已完成 | 1081 |
| 19 | 2019 年度农村公路（县管）危桥改造工程 | | 已完成 | 830 |
| 20 | 2019 年农村公路提升及危桥改建工程（镇街道） | 等级提升 25.8 公里，大中修 29.8 公里，安保 158.7 公里，危桥 29 座 | 已完成 | 14036 |
| 21 | 盐于线交通整治工程（公路段） | 2.892 | 已完成 | 120 |
| 22 | 2020 年 X109（S302）湖盐公路养护大中修工程 | 10.916 | 已完成 | 1650 |
| 23 | 2020 年度农村公路（县管）大中修工程 | 9.6 | | 1778 |
| 24 | 2020 年度农村公路（县管）危桥改造工程 | | | 567 |
| 25 | 2020 年海盐县县管公路交通安全设施更新提升工程 | | | 151 |
| 合 计 | | | | 82942 |

3. 公路绿化

“十三五”期间，积极开展美丽通道建设，建成东西大道、嘉南公路、秦山大道、湖盐公路和武袁公路等“美丽干线公路”，完成杭浦高速海盐东互通、南北湖互通、嘉绍高速百步互通、杭州湾大桥北岸互通等出入口区域及其连接线绿化提升改造，实施完成翁金线、海王公路等多条“美丽乡村公路”。“十三五”期间，公路绿化完成投资 5.73 亿元。

“十三五”公路绿化情况一览表

| 序号 | 项目名称 | 建设规模（公里） | 进展及完成情况 | “十三五”完成投资（万元） |
|----|----------------------|----------|---------|---------------|
| 1 | 翁金线（东方桥～澉浦大桥东）绿化提升工程 | 1.65 | 已完成 | 1342 |

| | | | | |
|-----|---------------------------------------|--------|-----|-------|
| 2 | 翁金线（大王桥～东方桥）绿化提升工程 | 3.0 | 已完成 | 365 |
| 3 | 嘉盐公路（海盐东互通～南湖界）绿化提升工程 | 2.8 | 已完成 | 446 |
| 4 | 东西大道两侧绿化（一般路段）工程 | | 已完成 | 1040 |
| 5 | 嘉南公路绿化提升工程 | 6.0 | 已完成 | 648 |
| 6 | 海王公路（东西大道海兴路口～黄桥）绿化提升工程 | 2.6 | 已完成 | 600 |
| 7 | 杭浦高速海盐东出入口互通及连接线绿化提升工程 | 3.4 | 已完成 | 6964 |
| 8 | 秦山大道绿化提升工程 | 9.8 | 已完成 | 5566 |
| 9 | X109 湖盐公路绿化提升一期工程 | 11.06 | 已完成 | 995 |
| 10 | 嘉南公路（南湖界～S101 省道）绿化提升工程 | 18.67 | 已完成 | 3937 |
| 11 | S101 省道（海盐城区段）二期绿化提升工程 | 2.2 | 已完成 | 1200 |
| 12 | 嘉绍高速百步互通及连接线绿化提升工程 | 3.42 | 已完成 | 1125 |
| 13 | 杭州湾大桥北岸互通及连接线绿化提升工程 | 1.22 | 已完成 | 938 |
| 14 | 海王公路（黄桥西～于城环岛）绿化提升工程 | 6.2 | 已完成 | 1196 |
| 15 | X109 盐湖线 10 米片林绿化提升工程（嘉南公路与盐湖线路口～海宁界） | 10.9 | 已完成 | 2900 |
| 16 | 东西大道一般路段两侧池塘填土及绿化工程 | 5.75 | 已完成 | 1141 |
| 17 | 嘉绍高速百步出口区域绿化景观工程 | 0.79 | 已完成 | 1600 |
| 18 | 杭浦高速南北湖出入口互通及连接线零星绿化工程 | 0.40 | 已完成 | 938 |
| 19 | 海盐杭浦高速南北湖出入口互通区 2018 年绿化景观工程 | | 已完成 | 992 |
| 20 | 海盐县武原至海宁袁花公路（海盐段）绿化工程 | 18.931 | 已完成 | 23001 |
| 21 | 2020 年干线公路导流岛绿化改造工程 | | 已完成 | 342 |
| 合 计 | | | | 57276 |

（二）水运

以实现海河联运为目标，扎实推进水运基础设施建设，以杭平申线航道改造工程建设为核心，同时对内河航道采取“以养代建”的养护模式，提升联网航道的通航能力。“十三五”期间，海盐县航道建设及养护完成投资 17.22 亿元。

潭桥线航道养护工程全部完工，完成投资 2028.45 万元；杭平申线航道锚泊区工程完成建设，完成投资 473 万元；年长港航道养护工程(二期)完成建设，完成投资 290 万元。

“十三五”水运建设情况一览表

| 序号 | 项目名称 | 建设规模(公里) | 进展及完成情况 | “十三五”完成投资(万元) |
|----|------------------------------|----------|---------|---------------|
| 1 | 杭平申线(浙江段)航道改造工程海盐段 | 35.56 | 已完成 | 89990 |
| 2 | 杭平申线(浙江段)航道改造工程五星桥~长生桥(海盐县) | 3.37 | 已完成 | 6835 |
| 3 | 海盐潭桥线航道养护工程(一期) | 0.75 | 已完成 | 380 |
| 4 | 百尺大桥(杭平申线航道改造工程海盐段)新建工程 | 0.445 | | 9122 |
| 5 | 水桥(杭平申线航道改造工程海盐段)新建工程 | 1.250 | | 44596 |
| 6 | 杭平申线海盐锚泊区工程 | 3个锚泊区 | 已完成 | 473 |
| 7 | 年长港航道养护工程(二期) | 0.649 | 已完成 | 290 |
| 8 | 潭桥线航道养护工程 | 3.30 | 已完成 | 2028.45 |
| 9 | 浙北高等级航道网集装箱运输通道建设工程(升界桥重建工程) | | | 12500 |
| 10 | 浙北高等级航道网集装箱运输通道建设工程(海盐段) | | | 6000 |
| 合计 | | | | 172214.45 |

(三) 铁路、轨道交通

目前海盐境内无铁路、城际轨道，还处于空白。通苏嘉甬铁路、

沪平盐铁路正处于前期研究阶段，预计 2022 年开工建设。

（四）交通场站

目前海盐县总共有 36 个首末站，其中城区内共有 11 个公交首末站，城乡共有 25 个公交首末站，其中二级客运站 1 个（海盐客运中心），五级客运站 7 个（北荡停车场、城东枢纽站、体育馆停车场、南北湖东站，南北湖北站、西塘桥、通元中学为站场式首末站），其余为路边首末站。

（五）公共交通

“十三五”期间，海盐县继续完善公交线网布局，加快公交场站建设，提高公交服务水平，相关政策向城乡公交倾斜，出台公共交通基本公共服务均等化方面的改革试点措施，并在港湾式停靠站建设、新能源公交车购买等方面提高补助标准。积极推广公共自行车，新增 21 个站点，解决公交出行“最后一公里”难题。

（六）智慧交通

积极推行公路非现场执法，不断提高治超科技化水平，强化科技治超，新增 4 处非现场执法点，投资 1547 万元。

结合“智慧海盐”建设，以智能公交为切入点，扩大智慧交通应用，逐步加快智慧交通建设步伐，并通过手机扫码租借自行车、市民卡及 CPU 公交卡租借自行车、手机扫码乘坐公交车等措施，为市民提供方便快捷的出行体验。“十三五”期间投入 1000 万元。

二、取得的成就

经过“交通建设大会战”和“交通建设攻坚战”，海盐县不断加快

综合交通建设步伐，围绕“三优”海盐，突出三大重点（大路网、大水运、大公交），推进五大建设（综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通、法治交通），海盐交通基础设施有了显著提升。

（一）初步形成“一环三纵二横四连”公路主骨架。截至2020年末，海盐县初步形成“一环三纵二横四连”的主干公路网：一环由滨海大道、湖盐公路、525国道、盐北路组成；三纵由嘉南公路、百尺路+武袁公路（武原-秦山）、嘉盐公路组成；二横由湖盐公路、武袁公路（秦山-海宁界）组成；四连由525国道、盐于公路、乐园路、滨海大道组成。目前均已完成建设。

（二）公路网络体系逐步完善。截至2020年末，海盐县公路总里程为1007.640公里，其中国省道（含国家高速公路）71.126公里，县道350.072公里，其他道路586.442公里；二级及以上公路311.869公里，占公路总里程的30.95%，公路密度为188.3公里/百平方公里，高于浙江省平均水平。

（三）内河航道等级大幅提升。截至2020年末，全县定级航道共37条，总里程239.22公里，其中高等级航道47.91公里，占总里程的20%。杭平申线（海盐段）、海塘线支线按三级航道标准改造完成建设，具备千吨级船舶通过能力，成为海盐连接上海、杭州的航运大动脉。浙北高等级航道网集装箱运输通道建设工程（海盐段）处于建设阶段，预计“十四五”时期建设完成。

（四）海盐港区岸线开发初具规模。根据嘉兴港海盐港区相关规划，海盐港区分为C区、E区和G区，主要为嘉兴市生产及临港产业运输发展服务。目前港区东段（C区）近杭州湾跨海大桥规划建设1-3万吨级深水码头，已建6个万吨级泊位；西段（E区和G区）重点发展临

港产业及海河联运，目前已建5个万吨级以下泊位。

（五）场站布局初步成形。海盐县总共有36个公交首末站，初步形成以县客运站为中心、7个五级客运站为节点、28个路边首末站为支撑，覆盖城乡、均衡分布的公交站场网络。其中二级客运站1个（海盐客运中心），五级客运站7个（北荡停车场、城东枢纽站、体育馆停车场、南北湖东站，南北湖北站、西塘桥、通元中学为站场式首末站），其余均为路边首末站。

三、存在的问题

（一）综合交通体系不全，交通能级有待提高

目前海盐县综合交通运输发展尚处于初期阶段，无铁路、城际轨道、航空等运输方式，海河联运推进缓慢，水运优势未得到充分发挥。全县对外运输主要依靠公路完成，结构相对单一，各种运输方式规划与建设缺乏有效统筹，相互衔接协调不够，交通资源利用效率不高。随着经济社会的不断发展，现有交通运输压力越来越大，群众出行的需求也不断提高，单一的公路交通已经无法满足广大市民群众的出行要求，也限制了海盐县的经济的发展，亟待提升对外辐射和衔接功能，完善配套设施，提升交通运输能力。

（二）高等级路网比重偏低、快速通行能力不强

县域高等级路网还处于雏形，路网框架还未建成，重要干线公路欠缺。除高速公路、525国道外，内联公路主要以低等级公路为主。截至2020年底，按公路技术等级分，县域内一级公路93.71公里，只占公路总里程的9.69%（一级公路网密度为16.02公里/百平方公里），低

于嘉兴市平均水平和周边县市。同时，立体交通发展还在起步阶段，落后于嘉兴其他县（市）。

海盐县高等级公路与周边县市对比表（不含高速）

| 项目 | 公路总里程(公里) | 一 级 公 路 | | | | | |
|-----|-----------|---------|--------|-----------------|-----------|-----------|---------|
| | | 总里程(公里) | 总占比(%) | 公路网密度(公里/百平方公里) | 其中六车道(公里) | 其中四车道(公里) | 立体交叉(座) |
| 海盐县 | 966.61 | 93.712 | 9.69 | 16.02 | 21.654 | 72.058 | 0 |
| 嘉善县 | 740.09 | 74.413 | 10.05 | 14.68 | 11.949 | 62.464 | 1 |
| 平湖市 | 1157.60 | 130.494 | 11.27 | 23.64 | 18.016 | 112.478 | 0 |
| 海宁市 | 1371.48 | 206.959 | 15.09 | 29.52 | 26.880 | 180.079 | 2 |
| 桐乡市 | 1896.49 | 192.686 | 10.16 | 26.50 | 83.365 | 109.321 | 5 |
| 嘉兴市 | 7869.32 | 847.335 | 10.77 | 21.14 | 220.526 | 626.809 | |

注：以上立交均不涉及高速、铁路。

（三）区域交通发展不平衡，县域交通一体化有待加强

目前海盐主要公路、航道等对外运输线路多为东西走向，且集中分布在县域中东部，而南部、西部和北部等地区，主干道明显不足，对外联系通道少、能力弱，相对处于交通劣势。全县城乡交通发展还不均衡，农村公路建设无法满足农村经济社会快速发展需求，公共交通事业依旧城乡有别，农村居民对于出行提出了更高的要求。

（四）海河联运衔接不畅，内河航运优势没有充分发挥

海盐“前海后河”，背靠嘉兴港海盐港深水港区，后有杭平申线、海塘线等高等级航道，且水网密布，水运优势得天独厚。但是海盐县内河高等级航道占比少且未相互连接成网，港口泊位呈现散、小、弱的特点，公用码头建设滞后，内河航道没有和外海货运形成有效互动机制，海河联运优势没有充分发挥。

（五）交通发展保障不足

1. 资金筹措面临瓶颈。

交通建设需要大量资金投入，由于县级层面实施的交通基础建设项目基本是公益类项目，项目本身没有收费和收入，从银行融资需要大量资产进行抵押；且按照国家现行政策，建设项目本身交工后无营业收入的难以进入 PPP 项目库，不能采用 PPP 模式进行融资和建设；发债只能是一般债，且发债规模受到诸多限制。

2. 土地资源紧缺，土地指标落实困难。

海盐县地处平原地区，土地肥沃，物产丰饶，绝大部分土地都是基本农田或永久性基本农田。近十几年除了争取到的国家级、省级少量项目土地指标支持外，基本上没有建设二级以上的公路，整体交通基建发展缓慢。随着海盐县经济发展，城镇化进一步推进，用于基础设施建设用地更加稀少。如开展交通基础设施项目建设，就要涉及到调整“永农”、争取土地指标、占补平衡等问题，增加项目推进难度。

第二章 发展需求

区域综合交通发展需求与社会经济发展密切相关，特别是与地区生产总值有着较高的相关性，本章根据海盐县历年经济社会发展有关指标，利用回归分析法，对 2021-2025 年期间经济社会指标（GDP）进行预测，在社会经济发展预测的基础上，对经济与交通运输发展弹性关系进行分析，对 2021-2025 年的客货运输量、港口吞吐量、交通量等进行分析 and 预测。

一、发展形势

（一）奋力落实《交通强国建设纲要》目标，全面建成高水平交通强县

党的十九大作出了新时代中国特色社会主义建设两个阶段的战略性安排，实现“两个一百年”宏伟奋斗目标，并提出了建设交通强国，这是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策。为统筹推进交通强国建设，中共中央、国务院制定了《交通强国建设纲要》，明确了建设交通强国的具体要求。海盐县聚焦高质量竞争力现代化，全力推进交通强国建设，持续深化供给侧改革，充分考虑存量挖掘与增量扩张的有机衔接，不断加强各种运输方式一体化融合发展，推动交通发展由传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，加快形成高水平交通强县，为高水平推进社会主义现代化建设奋力先行。

（二）聚焦长三角，推动更高质量一体化发展

2018年11月5日，习近平总书记在首届中国国际进口博览会上宣布，支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略，着力落实新发展理念，构建现代化经济体系，推进更高起点的深化改革和更高层次的对外开放。

2019年12月1日，中共中央、国务院印发了《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，明确提出“提升基础设施互联互通水平”，坚持优化提升、适度超前的原则，统筹推进跨区域基础设施建设，形成互联互通、分工合作、管理协同的基础设施体系，增强一体化发展的支撑保障。

（三）紧抓虹桥国际开放枢纽建设机遇，建设海河空铁联运新平台

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》，是继长三角一体化发展后的又一重大布局。范围包括上海虹桥商务区及所在的长宁区、嘉定区、闵行区、相城区和苏州工业园区，浙江省嘉兴市的南湖区、平湖市、海盐县和海宁市。

方案明确了：（1）发展目标。到2025年，虹桥国际开放枢纽基本建成。中央商务区 and 国际贸易中心新平台功能框架和制度体系全面确立，综合交通枢纽管理水平显著提升，服务长三角和联通国际的作用进一步发挥。到2035年，虹桥国际开放枢纽全面建成，成为推动长三角一体化发展、提升我国对外开放水平、增强国际竞争合作新优势的重要载体。（2）功能布局。按照提升能级、完善功能、优化布局的

要求，统筹区域发展空间，形成“一核两带”发展格局。“一核”是上海虹桥商务区，主要承担国际化中央商务区、国际贸易中心新平台和综合交通枢纽等功能。“两带”是以虹桥商务区为起点延伸的北向拓展带和南向拓展带。北向拓展带包括虹桥—长宁—嘉定—昆山—太仓—相城—苏州工业园区，重点打造中央商务协作区、国际贸易协同发展区、综合交通枢纽功能拓展区；南向拓展带包括虹桥—闵行—松江—金山—平湖—南湖—海盐—海宁，重点打造富有文化和旅游特色的国际商务区、数字贸易创新发展区、海河空铁联运新平台。

海盐作为其“一核两带”布局中“南向拓展带”的重要节点城市，有必要紧抓这一历史机遇，加强与上海、杭州、嘉兴的全方位合作交流，重点打造海盐港区海河空铁联运平台，加快推进交通基础设施互联互通。

（四）推动高质量发展建设共同富裕示范区，综合交通建设要先行

2021年6月10日，中共中央、国务院印发了《关于支持浙江高质量发展建设共同富裕示范区的意见》，旨在进一步丰富共同富裕的思想内涵，探索破解新时代社会主要矛盾的有效途径，为全国推动共同富裕提供省域范例，打造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。意见提出，到2025年，浙江省推动高质量发展建设共同富裕示范区取得明显实质性进展。到2035年，浙江省高质量发展取得更大成就，基本实现共同富裕。

交通是经济和社会发展的“先行官”，建设共同富裕示范区离不开

交通的服务，需要海盐交通更快、更好地发展，城乡一体化、区域协调水平进一步提高，更加主动对接沪杭嘉甬，更好融入长三角一体化发展。

（五）促进区域协调发展，不断发挥交通运输先导作用

深入推进新型城市化发展，是全面实施乡村振兴战略、建设美丽海盐的必然要求，也是实现各区域协调发展的有力支撑。需要进一步提高交通基础设施供给的均等化和便利化水平，以需求为导向、以发展引领，促进人口集聚，不断扩大基础设施对县内偏远地区的覆盖，强化对重要产业集聚区和新兴开发建设区域的支撑，充分发挥综合交通在经济社会发展中的先行官和主力军作用，进一步协调城乡间的发展水平，最大限度地凝聚共识、凝聚人心、凝聚力量，形成集约高效可持续的国土空间开发新格局。

（六）科技革命产业变革，深化交通改革创新驱动

新一轮信息技术和能源技术革命浪潮来袭，要求加快实现行业发展自我革新，强化新技术、新模式、新业态、新产业在交通行业管理中的应用，积极谋划创新驱动，不断减少无效供给，全面实现交通治理体系现代化。进一步提升可持续发展能力，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、养护和运营全过程，加快构建绿色循环低碳交通运输体系，形成绿色发展长效机制，做好绿色发展“先行官”，开启综合交通运输高质量绿色发展新征程。

二、发展需求

以海盐县历年各种运输方式客、货运量数据为基础，结合经济发

展水平预测结果，建立经济发展与交通发展的关系模型，采用多项式模型，再结合相关综合比对分析，考虑海盐县未来发展形势和趋势，各旅游项目开发及铁路、轨道交通将对客运交通、货运交通都有极大促进作用，预测出 2021 年、2025 年客运量和货运量。

（一）客运

目前海盐县全社会客运主要由公路承担，2012 年-2020 年现状旅客运输量如表 2-1 所示：

表 2-1 海盐 2012-2019 年客运输量总量（单位：万人）

| 年份 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 公路客运量 | 779 | 865 | 677 | 659 | 712 | 824 | 915 | 821 | 750 |

随着通苏嘉甬铁路、沪平盐铁路、水上客运线等的建成，铁路及内河客运量将逐渐增加，公路旅客运输量增速略有下降，综合分析得到各种出行方式下客运量。

表 2-2 海盐县各种出行方式客运量预测表（单位：万人）

| 年份 | 2021 | 2025 |
|-------|------|------|
| 公路客运量 | 1256 | 1387 |
| 铁路客运量 | - | 295 |
| 水运客运量 | - | 52 |
| 合计 | 1256 | 1734 |

（二）货运

全县货运需求总量持续增加，增速亦逐步放缓。全县经济继续保持中高速稳定增长，经济规模继续增大，货运需求也将保持一定的速度增长。未来随着经济发展水平的提高，以及受到运输结构调整政策的影响，货物运输需求增加且运输结构更加合理。大宗货物运输将逐

步由公路转向水路、海河联运,内河运输量及货物周转量的年平均增长率较大。

1. 公路

2015年-2020年公路货运量如表2-3所示:

表 2-3 海盐公路货运量 (单位:万吨)

| 年份 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------|------|------|------|------|------|------|
| 公路货运量 | 777 | 899 | 1049 | 1084 | 1374 | 1552 |

根据海盐 2015 年-2020 年公路货运量,经过综合分析与修正,得到海盐县公路货运量发展预测模型:

$$E = aX^3 + bX^2 + cX + d$$

式中: E——公路货运量 (2015 年不变值);

x——年份 (2015 年为 1);

a, b, c——回归系数。

经回归得到计算模型:

$$E = 0.0587x^3 - 4.0949x^2 + 97.928x + 724.09$$

由以上模型可预测得到 2021 年、2025 年的海盐县公路货运量为 1229 万吨、1384 万吨,公路货运量总体呈增长趋势,年均增长率为 5.88%。

表 2-4 海盐县公路货运量预测表 (单位:万吨)

| 年份 | 2021 | 2025 |
|-------|------|------|
| 公路货运量 | 1229 | 1384 |

2. 内河

2015年-2020年内河货运量如表2-5所示:

表 2-5 海盐内河货运量（单位：万吨）

| | | | | | | |
|-------|------|------|------|------|------|------|
| 年份 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 水路货运量 | 978 | 992 | 1038 | 1092 | 1224 | 1344 |

根据海盐 2015 年-2020 年内河货运量，经过综合分析修正，得到海盐县内河货运量发展预测模型：

$$E = aX^3 + bX^2 + cX + d$$

式中：E——内河货运量（2015 年不变值）；

x——年份（2015 年为 1）；

a, b, c——回归系数。

经回归得到计算模型：

$$E = -0.0981x^3 + 6.2888x^2 - 20.171x + 903.23$$

由以上模型可预测得到 2021 年、2025 年海盐县内河货运量为 1315 万吨、1481 万吨，内河货运量总体呈增长趋势，年均增长率为 6.71%。

表 2-6 海盐县内河货运量预测表（单位：万吨）

| | | |
|-------|------|------|
| 年份 | 2021 | 2025 |
| 内河货运量 | 1315 | 1481 |

3. 沿海港口

海盐港区东段规划建设 1-3 万吨级深水码头，港区西段重点发展临港产业及海河联运，规划建设万吨级及以下泊位。2005 年-2020 年沿海港口货物吞吐量如下表：

表 2-7 沿海港口货物吞吐量（万吨）

| | | | | | | | | |
|-----|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|
| 年份 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| 吞吐量 | 101.4 | 92.2 | 74.1 | 88.7 | 97.7 | 149.7 | 136.1 | 311.0 |
| 年份 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 吞吐量 | 400.0 | 538.1 | 373.4 | 465.4 | 1233.7 | 1461.8 | 1365.4 | 1165 |

根据海盐 2005 年-2020 年沿海港口货物吞吐量，经过综合分析
与修正，得到海盐县沿海港口货物吞吐量发展预测模型：

$$E= aX^3+bX^2+cX+d$$

式中：E——沿海港口货物吞吐量（2005 年不变值）；

x——年份（2005 年为 1）；

a, b, c——回归系数。

经回归得到计算模型：

$$E= -0.1971x^3 +13.2929x^2 -76.282x +162.56$$

由以上模型可预测得到 2021 年、2025 年海盐县沿海港口货物吞吐
量为 1739.1 万吨、2597.4 万吨，沿海港口货物吞吐量总体呈增长趋势，
年均增长率为 10.55%。

表 2-8 海盐县沿海港口货物吞吐量预测表（单位：万吨）

| 年份 | 2021 | 2025 |
|-----------|--------|--------|
| 沿海港口货物吞吐量 | 1739.1 | 2597.4 |

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，深入贯彻落实党的十九大和十九届五中全会精神，牢牢把握交通“先行官”定位，落实全面融入长三角“首位战略”，解放思想、开拓进取、突出特色，结合枢纽嘉兴建设，按照高质量发展要求，以交通强国示范建设为统领，以供给侧结构性改革为主线，以改革创新开放为动力，以先行引领为导向，立足自身资源禀赋条件，统筹各种交通方式融合发展，完善综合交通基础设施布局，形成规模合理、结构优化、衔接高效、资源集约的综合立体交通网络，全面推动海盐县综合交通发展质量变革、效率变革和动力变革，为海盐打造成嘉兴全面融入长三角一体化发展的金南翼而服务。

二、基本原则

——紧扣重大战略。贯彻落实“一带一路”倡议和长江经济带、长三角一体化发展及“四大建设”等重大战略，发挥交通战略性、基础性、先导性作用，全方位走在前列。

——彰显海盐特色。充分发挥数字海盐、城乡均衡、体制机制等优势，统筹铁路、轨道、公路、港航、航空、物流、枢纽、绿道等综合交通布局，引领空间格局优化、要素资源集聚，全面增强综合竞争力。

——聚焦改革创新。以“最多跑一次”改革为引领，坚持改革攻坚与创新驱动、做大规模与做强实力、优化存量与拓展增量、设施提

升与治理提效并重，全面实现交通高质量发展。

——发展智慧交通。瞄准未来交通，强化“整体智治”理念，推动智慧应用，为群众出行、行业治理、政府决策提供数字化支撑。

——服务产业发展。遵循产业发展规律，打通交通网络，促进物质流、能源流、信息流高效配置，实现交通与经济社会深度融合发展。

——打造品质交通。坚持以人民为中心，提高交通出行效率，提升服务品质，培育交通文明，着力增强人民群众获得感、幸福感、安全感。

三、发展目标

总体目标：至 2025 年，基本建成高水平“交通强县”，开启轨道交通时代，基本形成内联外畅的骨干交通网络，全力打造高品质“四好农村路”，实现“12360”交通时空圈；海河联运初具规模，基本实现城乡交通和区域交通一体化，初步建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系。

“12360”交通圈：即各镇（街道）10 分钟上高速；主城区与县域各镇（街道）、各相邻镇（街道）间实现 20 分钟通达；依托高速公路、轨道交通、快速路，主城区与嘉兴市区实现 30 分钟通达；依托高速铁路、高速公路打造长三角周边主要城市间 60 分钟交通圈。

具体目标：

（一）交通基础网络更完善

到 2025 年，铁路总里程达到 44 公里、轨道交通里程达到 12 公里；公路总里程达到 1011 公里，其中高速公路总里程达到 48 公里、普通国省道干线里程达到 85 公里、农村公路里程 878 公里，二级及以上公路占比达到 38%；四级以上高等级内河航道里程达到 60 公里；

新建综合客运枢纽 1 个、综合货运枢纽 1 个。“十四五”期间，全县综合立体交通网总投资约 412 亿元。

（二）交通运输服务更便捷高效

“十四五”期间，海盐积极推进高速铁路、城际铁路、高速联络线、快速路项目，国省道快速化改造稳步推进，路网体系逐步完善。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，基本实现：各镇（街道）10 分钟上高速，主城区与县域各镇（街道）、县域内各相邻镇（街道）间实现 20 分钟通达，主城区与嘉兴市区实现 30 分钟通达；与长三角周边主要城市间 60 分钟交通圈。

（三）绿色交通发展更优质

“十四五”期间，海盐县加快推进运输结构优化调整，做强海河联运服务；积极推广新能源、清洁能源车辆，加强沿海港口、内河码头岸电设施建设；继续加码交通资源节约集约利用；推进数字交通建设。至 2025 年，城市公共交通出行比例达到 15%；清洁能源及新能源公交车比例达到 95%，公用码头泊位岸电覆盖率 100%。

（四）安全应急保障更有利

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。

（五）行业治理能力更有效

“十四五”期间，海盐县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，海盐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。

四、主要指标

综合立体交通网发展指标表

| 类别 | | 指标名称 | 单位 | 2020年 | 2025年 | 备注 |
|----------|-------|-------------------|-------|--------|--------|---------|
| 综合交通基础设施 | 线网规模 | 总线网规模 | 公里 | 1240 | 1300 | |
| | | 铁路总里程 | 公里 | 0 | 43.6 | |
| | | 轨道总里程 | 公里 | 0 | 12.4 | |
| | | 公路总里程 | 公里 | 1007.6 | 1011.0 | 以等级提升为主 |
| | | 内河航道里程 | 公里 | 239.2 | 239.2 | 以等级提升为主 |
| | 快速骨干网 | 高速铁路里程 | 公里 | 0 | 43.6 | |
| | | 高速公路总里程 | 公里 | 40.4 | 48 | |
| | | 二级及以上公路总里程 | 公里 | 311.9 | 384 | |
| | | 普通国省道干线里程 | 公里 | 30.7 | 85 | |
| | | 四级及以上高等级航道里程 | 公里 | 47.91 | 60 | |
| | | 综合客运枢纽 | 个 | - | 1 | |
| | | 综合货运枢纽 | 个 | - | 1 | |
| 综合交通运输服务 | 海河联运 | 海河联运货运量 | 万吨 | 258 | 400 | |
| | | 海河联运集装箱货运量 | 万 TEU | 0 | 1 | |
| | | 内河港口总吞吐能力 | 万吨 | 1344 | 1380 | |
| | | 沿海港口总吞吐能力 | 万吨 | 1165 | 2600 | |
| | | 沿海港口外海码头生产性泊位 | 个 | 11 | 14 | |
| | | 内河生产性泊位 | 个 | 92 | 87 | |
| | 效率 | 轨道交通换乘时间 | 分钟 | - | 8 | |
| | | 城市公共交通 500m 站点覆盖率 | % | - | 100 | |
| | | 建制村通双车道公路比例 | % | - | 100 | |
| | | 建制村 10 分钟到公交站比率 | % | 95 | 100 | |
| | | 综合客运枢纽换乘时间 | 分钟 | - | 8 | |
| | 绿色 | 城市公共交通出行分担率 | % | 10 | 15 | |
| | | 营运公共交通新能源车辆比率 | % | 60 | 95 | |
| | | 公用码头岸电设施覆盖率 | % | - | 100 | |
| | 平安 | 农村公路高落差安保设施全覆盖标准 | 米 | 8 | 4 | |
| 行业治理体系 | 服务 | 重点事项一网通办率 | % | - | 100 | |
| | | 基层执法站（所）规范化建设达标率 | % | - | 100 | |
| | | 现场掌上执法应用率 | % | - | 100 | |

第四章 发展任务

一、加快立体交通建设,打造高效基础设施

(一) 构建多向联通轨道网络

未来海盐铁路及轨道交通系统主要由高铁和城际轨道两个层次的网络组成。高铁主要承担门户枢纽作用,为海盐与国内其他省市运输联系提供服务,承担对外中长途出行需求,发挥“大容量、高速度、高频率”的特点,进一步提升海盐县的集聚功能和辐射能力。城际轨道主要在区域客流联系中发挥骨干作用,满足城市群间大运量、快速、准时的出行需求。

“十四五”期间,重点建设通苏嘉甬铁路,预计2026年建成通车;启动连接上海地铁22号线的沪平盐铁路项目,力争2022年开工建设,2025年建成通车;沪乍杭铁路力争2023年开工建设,2027年建成通车。尽快实现海盐铁路零的突破,推动海盐进入高铁时代和大交通时代,全面融入长三角城际铁路网和全国高铁网络,拉近与长三角核心城市上海、杭州两大都市圈间的时空距离,打造杭州湾北岸重要交通枢纽。

专栏1 轨道网任务

重点实施通苏嘉甬铁路、沪平盐铁路,“十四五”投资211亿元。

(二) 构建内联外畅道路网络

加快国省道、县域内高等级道路建设,完善公路基础路网结构,推进快速通道建设,提升公路通行能力,进一步加强与嘉兴南站、高速互通、周边县市乃至长三角区域的深度联系,打通“断头路”、“瓶

颈路”，实现干线交通成网连片，完善内联外畅网络，提高公路网覆盖面和通达性。

1. 高速公路

布局高速公路联络线、节点互通，完善高效通达的高速公路网。

全县规划初步形成“两横两纵一连”高速公路网布局。

两横：S11 乍嘉苏高速、G92 杭州湾环线高速

两纵：G1522 常台高速、G15 沈海高速

一连：杭浦高速公路海盐联络线

“十四五”期间重点实施杭浦高速公路海盐联络线（一期）、G92 杭州湾环线高速南北湖互通改造工程。开展杭浦高速公路海盐联络线（二期）工程前期研究。

| |
|---------------------------------------------------------|
| 专栏 2 高速公路网任务 |
| 重点实施杭浦高速公路海盐联络线（一期）、G92 杭州湾环线高速南北湖互通改造工程，“十四五”投资 50 亿元。 |

2. 干线公路

以现有道路提质增速，加密完善骨架路网为导向，布局干线路网快速工程。全县规划总体构建“五横四纵五连”为骨架的干线公路网（不低于双向四车道一级公路标准），形成“三环六射”为框架的快速公路网。

“十四五”期间形成“一环六射”的快速公路网。主要实施疏港公路秀洲到仙居公路海盐通元至澈浦段新建工程，加快对 G525、嘉南公路等（规划）国省道进行快速化改造，逐步减少交叉路口，打通七

沈公路、核电大道等“断头路”、“瓶颈路”，实现干线交通成网连片，完善区域干线公路路网。

“一环六射”：即一环：盐北路、滨海大道、湖盐公路、525 国道；六射：杭浦高速公路海盐联络线（一期）（至嘉兴快速路）、嘉南公路（至嘉兴高铁枢纽快速路）、湖盐公路（至海宁、桐乡快速路）、207 省道+武袁公路（至绍兴、台州快速路）、G525 西段（至海宁、杭州快速路）及 G525 东段（至平湖、宁波快速路）。

专栏 3 干线路网任务

重点实施疏港公路秀洲到仙居公路海盐通元至澈浦段新建工程、524 国道秀洲王店至海宁海昌段工程、跨杭平申线嘉盐公路拓宽改造工程（乐园路至 G525）、525 国道平改立改造工程、盐于公路改建工程等，“十四五”共投资 69 亿元。

3. “四好农村路”

加快推进对现有农村公路的“提档升级”，积极建设“美丽公路”。科学制定“四好农村路”建设目标，落实与推进理念要求；建立长效管养机制，健全农村公路管养办法，全面落实管养责任；精细化管理渗透“四好农村路”，提倡崇尚自然、生态环保、安全可靠、科学合理公路管养；打造海盐形象，服务海盐经济，挖掘农村公路附加功能。

“十四五”时期重点推进服务新社区、美丽乡村点、重要农业基地、工业园区、旅游景点、通公交公路的改造工程以及通组道路的提升工程，使其满足农村居民的出行需要，满足农村产业的发展需要；加快对不适应公共交通通行公路的改造，满足公交发展的需要；加快对与骨干公路相连通道路的提升改造，满足分流主干道交通，形成区域微循环；加快对“断头路”、“梗阻路”、“盲肠路”的提升改造，打通路网瓶颈。推动农村公路新建、改造提升及桥梁改造提升等建设项目的程序化、规范化、品质化，提高农村公路管养水平。

至 2025 年，农村公路总里程 923 公里，其中县道网里程 314 公里，

县道等级不低于三级公路，二级及以上道路占比不低于 28%，农村公路畅通、安全、舒适、美丽水平全省领先。

注：因嘉南公路、湖盐公路由县道调整为省道，农村公路和县道里程做了调整。

| 专栏 4 四好农村路任务 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>主要对县乡道（不含干线公路）进行拓宽改建、新建、等级提升、公路养护、桥梁改造、安防及亮化工程等，同时配套建设公路服务站、公交停靠站等，“十四五”投资 11.8 亿元。</p> |

“十四五”农村公路投资规划表

| 建设项目 | 建设规模 | 总投资（万元） | 备注 |
|--------|-----------|----------|-----------------|
| 县道 | 63.4km | 30091 | 部分里程投资已计入立体交通规划 |
| 乡村路 | 25.3km | 22761 | |
| 开口封闭 | 82 处 | 8000 | |
| | 16km | | |
| 公路安防 | 54.894km | 461 | |
| 公路养护 | 257.015km | 18036.2 | |
| 桥梁改造 | 97 座 | 16465 | 含公路路网外桥梁 |
| 桥梁安全提升 | 16 座 | 2400 | 船舶碰撞桥梁隐患治理 |
| 公路服务站 | 3 处 | 645 | |
| 公交停靠站 | 150 处 | 1200 | 含港湾式停靠站 |
| 亮化工程 | 202km | 7800 | |
| 运输装备新增 | 50 辆 | 10000 | 氢能源车 |
| 合计 | | 117859.2 | |

（三）构建干支结合水路网络

随着浙江海洋经济示范区上升为国家战略，海盐县可依托港区和内河航道资源，大力发展临港产业和海河联运，区域生产及临港产业运输发展服务，适当拓展旅游功能。加快扩建沿海港区码头，提升内河航道等级，优化航道布局，培育海河联运，促进海河联运产业的形成和发展；进一步调整优化港口结构，完善港口基础设施体系、现代物流体系和支持保障体系。

按照“121”（一主二纵一连）内河航道网和“137”（一区三联七平台）港区码头发展布局，依托规划的高等级航道，对部分现有航道进行升级改造，初步建成覆盖全县的干线航道网；加快实施港口码头建设项目，形成沿海港口和内河码头两个层次的港口体系。

“121”：一主：杭平申线集装箱通道；二纵：嘉于线+黄湾线、官堂线（含何家桥线、宋塘桥线、白洋河、永明线）；一连：长山河

“137”：一区：海盐港区（海盐通用与多用途作业区 C 区，秦山通用与预留发展区 E 区，澉浦临港产业与预留发展区 G 区）；三联（海河联运作业区）：海河联运作业区 I 区、II 区、III 区；七平台：经开作业区 1# 和 2#、澉浦作业区 1# 和 2#、百步作业区、于城作业区；通元码头、沈荡码头、秦山码头

1. 内河航道

“十四五”期间，打造浙北高等级航道网集装箱运输通道，对杭平申线航道上桥梁按III级标准进行改建和提升；加快推进官堂线（何家桥线）航道的提升改造，谋划研究杭平申线复线（永明线、官堂线等）及白洋河、宋塘桥线的改造，提升海盐海河联运联网航道的通航能力。

专栏 5 内河航道网任务

重点实施浙北高等级航道网集装箱运输通道建设工程（海盐段）、海盐县海河联运网航道提升改造工程（官堂线、何家桥线改造工程），“十四五”投资 16.6 亿元。

2. 内河码头

为确保港口岸线合理使用，进一步规范县内公用码头，整合现状“散、小、乱”的现状，海盐县编制了《海盐县内河公用码头布点规划》，明确充分利用岸线资源，坚持“统筹兼顾、远近结合、合理开发”的原则，岸线开发坚持远近结合，既满足近期建设需要，又切实保护和合理利用岸线资源，为远期发展留有余地。加快推进嘉兴海河联运示范区海盐内河枢纽工程，打造成“四区三码头”的格局，分别

为经开作业区（1#、2#作业点）、澉浦作业区（1#、2#作业点）、百步作业区、于城作业区、通元码头、沈荡码头以及秦山码头。“十四五”期间分批建设，总投资约 12.6 亿元。

| |
|--------------------|
| 专栏 6 内河码头任务 |
|--------------------|

| |
|----------------------------------------|
| 重点实施嘉兴海河联运示范区海盐内河枢纽工程，“十四五”投资 12.6 亿元。 |
|----------------------------------------|

3. 沿海港口

海盐港区岸线资源丰富，科学集约利用港口岸线资源，加快港口、码头开发建设，提升码头大型化、专业化水平。“十四五”期间，重点建设传化智慧港项目，谋划海盐港区码头泊位项目。

| |
|--------------------|
| 专栏 7 沿海港口任务 |
|--------------------|

| |
|---------------------------------------------------|
| 重点建设海盐港区 C 区传化智慧港项目，谋划海盐港区码头泊位项目，“十四五”投资 27.0 亿元。 |
|---------------------------------------------------|

4. 海河联运

海盐境内航道纵横成网，与浙北、苏南、上海等周边地区共同构成了发达的长三角高等级航道网，是长三角航道网的重要组成部分；海盐具有“前海后河”的独特优势，是全国最具发展海河联运潜力的地区之一。发展海河联运，一方面能够为长三角地区、浙北地区辐射钱塘江中上游、嘉兴本地发展货物水路运输提供重要的基础设施支撑，有利于服务长三角货物向水路转移；另一方面能够丰富港口集疏运形式，形成“宜水则水、宜铁则铁、宜公则公”的海河、海铁、海公等联运方式并发展的新局面，有利于提高水水中转比例、推进运输结构调整。

借助虹桥国际开放枢纽机遇，做大做强海河联运，打造海河联运

海盐示范区。“十四五”期间，重点推进海河联运作业区Ⅲ区内河港池建设，新建6个500吨级内河泊位；建设海河联运作业区Ⅰ区内河港池，作为海盐港区C区智慧海港基地建设的重要组成部分。

5. 水上客运

海盐县积极配合嘉兴市水上客运规划方案，重点推动嘉兴至海盐南北湖水上客运线，谋划海盐至海宁、海盐至平湖（东湖）、融创杭州湾文旅城至南北湖等水上客运线，打造互联互通的水上客运网；结合海河联运港口布局、融创杭州湾文旅城规划，谋划设置城际轮渡客运站，开展嘉兴至上海、舟山、宁波的城际跨海轮渡线，实现客运的海河联运；前期研究国际邮轮海盐港的可行性。

（四）构建区域低空短途航线

地方型通用机场是通用机场体系的有力支撑，具备基本的通用航空基础设施和配套服务，除满足通用航空运输需求外，还重点满足通用航空作业飞行和一般保障需求。开展短途运输、低空旅游、工农林作业飞行等业务，具备开展应急救援和医疗救援等社会公共服务功能。

从服务于长三角一体化发展及浙江省通用机场“县县通”发展目标出发，“十四五”期间海盐县境内布设4个直升机点，初步形成覆盖县域范围的空中救援网，同时谋划布局海盐地方型通用机场，为公务出行、短途运输、应急救援、工农业作业、低空旅游及航空产业发展等提供保障。

（五）构建集约高效的交通枢纽

进一步完善和丰富旅客运输体系，深化公共交通领域改革，加快

交通运输场站建设，积极响应“长三角一体化”、“枢纽嘉兴”等战略，依托通苏嘉甬、沪平盐铁路建设海盐高铁枢纽站、公交枢纽站，形成长途客运、公交、铁路立体交通网络。至“十四五”末，力争基本形成外联沪杭苏甬、内通嘉兴、城乡统筹、绿色智慧、高效文明、安全舒适的现代化客运体系。

1. 客运枢纽、站场

海盐县目前客运主要依靠公路，站场功能单一，换乘不便。依托高铁站打造集高铁客运、公路客运、轨道交通、常规公交、旅游集散、出租车、小汽车、公共自行车等多方式协调一体的综合交通枢纽，同时结合城际轨道沿线站点设置公铁换乘点，完善以镇（街道）公交枢纽站为中心、公路沿线港湾式停靠站为依托的多层次城乡客运站场体系，力争推动镇（街道）等级客运站覆盖率提升至 85%。

“十四五”海盐县规划打造“12X”（一主两副多节点）客运枢纽布局，提高客运的零换乘能力和客运服务水平，更好地服务于城乡居民出行。

1 个综合客运枢纽(主):通苏嘉甬高铁枢纽站

2 个客运副中心:海盐东站、海盐客运中心

多节点:望海街道、西塘桥、澉浦镇、秦山街道等镇(街道)级公交站场

2. 货运枢纽

货运枢纽能提高“无缝衔接”能力，构筑有效衔接、功能完善、运营高效、服务优质的货运枢纽体系，实现区域之间、省际、城际、

城乡交通运输一体化，为用户提供高效、便捷、安全、优质的交通运输服务。

结合海盐县各片区产业发展方向及铁路、公交场站、码头建设货运枢纽，分为配送中心——配送点两级体系。依托杭浦高速、525 国道、杭平申线、港口码头等设立县配送中心，其余镇、街道各设置 1 个配送点。配送点与城乡客运中心站合并设置，提高资源利用率。后续根据需求，部分配送点可扩大为配送中心。

以物流园区、公用码头、货运基地为节点，集中优势资源，打造**海盐智慧海港基地、海盐综合物流基地**两大货运枢纽，建成一套公水为主的货运体系，充分发挥宜水则水、宜路则路的优势，加快发展公水、海河等联运，积极打造**货运综合枢纽**，实现货运的无缝对接。利用内河航道码头、作业区，推进秦山、百步、沈荡、澉浦、通元等物流中心规划建设。

两大货运枢纽：海盐智慧海港基地、海盐综合物流基地

二、加快绿色交通建设，实现持续发展

（一）持续深化运输结构调整

围绕碳达峰目标与碳中和愿景，以打造低碳交通为主线，紧抓交通减排核心，推进运输结构优化调整。推进出行方式绿色转型。推进铁路、公路、水运等客运系统协调发展，提升公共客运的舒适性和可靠性。不断推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。引导大宗货物水水中转，优化公路运输结构。进一步拓展水路运输优势，推进高等级内河航道建设，完善内河水运网络，加快构建以绿色运输为主

的港口集疏运体系,做强海河联运服务,引导大宗货物水水中转。

(二) 优先发展公共交通

以“城乡公交一体化”为核心,建立交通枢纽体系,打造“城际-城乡-城市”三个层次、加快发展镇区三级城乡公交的常规公交线网结构,加快智慧化公交站点、公交专用道和公交场站建设。加快发展中运量公交,培育公交走廊,形成以中运量公交为骨架、常规公交为主体、出租车为补充、慢行交通为延伸的公共交通体系。

“十四五”期间,积极推广新能源及清洁能源公共交通,进一步提升城市公交出行分担率至15%以上,将农村公交出行分担率纳入统计。

1. 公交线网

以通苏嘉甬高铁枢纽站、海盐东站、海盐客运中心公交枢纽站为依托,优化城际、城乡及城市公交线网,形成城乡一体化常规公交线网。

城乡一级公交(城际公交)作为城际出行的主要方式,主要承担快速通达需求,以发展城镇(街道)区三级公交为前提,逐步采用大站快车的形式,调整延长公交站点站距,提高线路通行效率,主要行驶于一级公路、城市主干道上。线路主要考虑对接高铁嘉兴南站、嘉兴汽车客运北站、海宁杭海城际铁路浙大国际校区站,及周边各县市客运中心。

城乡二三级公交顺应城镇化发展态势,逐步推进引导镇(街道)开通城乡三级公交线路,支撑引领新型城镇化建设。在确保村村通前提下,合理精简海盐至各镇(街道)公交线路,提高主线发车频次。

城市公交依托交通枢纽站场体系，构建干线、支线层级分明的一体化城市公交线网。结合场站布局，进一步优化公交线网布局。扩展公交服务范围，强化居住区与商业区、办公区、学校、医院等重点客流集聚点之间的公交衔接，减少公交盲区，使公交线网不断延伸。新增城市公交线路2条，覆盖不断拓展的城区建成区范围。

2. 公交设施

(1) 提升公交品质，增进乘客体验，提升车辆乘坐舒适性，加大发车频率、延长运营时间，提升运能与服务水平。“十四五”期间，更新公交车辆不少于90辆，力争实现新增公交车辆50辆，并按标准配备相应数量驾驶员。新增及更新新能源及清洁能源公交车占比达100%。

(2) 新建改建公交候车亭，十四五期间建设数量不少于150座；推动智能公交发展，县城建成区内公交站点、镇（街道）人流量相对集中站点力争同步配备电子站牌，实现公共交通智慧发展。

(3) 评估谋划公交专用道。根据客流通道与公交快干线布局，在主要城市公交干线谋划开辟公交专用道，提高公交车运行效率。

3. 其他公共交通补充模式

发展辅助公共交通，实现全方位服务。适度发展出租车运力，考虑出租车企业国有化运营，增加出租车服务力度。适量增设、调整公共自行车租赁点。考虑适时引入共享自行车（电动车）试点。

（三）强化交通资源节约集约

推进绿色交通基础设施建设。把生态保护贯穿交通基础设施建设全过程，统筹推进绿色铁路、绿色公路、绿色港口、绿色航道建设；积

极推进“公路+旅游”生态智慧服务区建设,推动传统服务区向交通、生态、旅游、消费等复合功能型转变;加快建设电动汽车充电桩、港口岸电等配套设施。**加强土地岸线资源利用。**鼓励铁路、公路等通道建设优先利用既有走廊,降低公路单位运输周转量用地面积。**提高资源综合循环利用。**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%。**推进综合供能服务站建设。**积极推进集电能、天然气及清洁油品等多种供给服务功能为一体的综合供能服务站建设。

(四) 深化交通环境污染治理

推广应用新能源或清洁能源车辆。以城市公共交通、出租汽车等为重点,建立不达标车辆市场禁入制度,加快老旧营运柴油车淘汰更新,加快新能源客车及成套技术装备推广应用,实现中心城区公交清洁能源车辆全覆盖。

推广清洁能源船舶应用,强化船舶与港口污染防治。持续推进船舶污染物接收转运及处置设施建设,加强对港口码头污染物接收设施的运行管理,确保港口和船舶污染物接收设施与城市公共转运、处置设施的有效衔接。加强岸电设施建设利用,新建码头同步建设岸电设施,加强现有码头设施改造,实现港口、码头(油气化工码头除外)岸电设施全覆盖。

(五) 推进出行方式绿色转型

构建城市绿色出行融合网。打造“一网一票”城市绿色出行共享融合网,推进公共交通一票联通,实现轨道交通、常规公交、慢行交通

多网融合发展,强化跨网衔接,提升绿色出行服务水平。

推动城市共享交通发展。完善汽车、共享单车、共享电动车等租赁业网络化水平,提升共享租赁全产业链规模化、专业化水平。

强化公交站点与绿道系统串联衔接。加快构建“公共交通+绿道”绿色出行网络,加强公共交通与城市绿道系统衔接,加强站点设施与绿道景观共建、资源共享。

三、加快数字交通建设,服务好交通管理

(一) 打造综合交通智慧平台

推进县综合交通智慧云平台建设,加强公路、港航、运管、交通工程质监等平台数据收集,并接入省市级智慧云平台,提高决策支持、监管执法、政务服务等领域的大数据运用水平,实现精确分析、精准管控、精细管理和精心服务。完善资源目录与信息资源管理体系,实现行业信息资源的汇聚融合,提升信息资源共享交换和开放服务能力。建立大数据支撑的决策与规划体系,推动部门间、政企间多源数据融合,提升交通运输决策分析水平。采用数据化、全景式展现方式,提升综合交通运输运行监测预警、舆情监测、安全风险研判、调度指挥、节能环保在线监测等支撑能力。

(二) 建设智慧交通基础设施

建设智慧公路。数字赋能提升普通公路管养水平,推进国省道、农村公路智慧化建设,通过公路网叠加虚拟数字网、路侧感知网、5G通信网,通过智慧化提升路网管养能力、安全水平和运行效率。

建设智慧港航。依托浙北高等级航道网集装箱运输通道等骨干航道，提升海盐县智能化新型航道基础设施建设规模和技术水平，推动港口码头的智能化改造。

提供智慧运输服务。探索海盐高铁站智慧化建设，实现与长三角主要城市主要交通枢纽安检互认、自助登记、泊位引导、行李跟踪等智慧化场景。大力发展海河联运信息系统建设；加快推进综合物流信息平台与物流信息平台串联，加强资源整合，实现供需信息精准匹配。

专栏9 数字交通建设主要任务

“十四五”期间，拟在疏港公路207省道、七沈公路、湖盐公路、盐于公路、余沈公路等共增设6处非现场执法点及交通量调查设备，投资约1840万元；增设4处水路非现场执法点，投资约200万元。“十四五”期间共投资2040万元。

四、打造平安交通建设，完善预警体系

（一）健全安全责任监管体系

坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，按照“党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责”和“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”的要求，健全交通运输安全生产管理组织机构，健全领导责任机制和上下联动、部门协同的工作机制，加快完善交通运输安全生产标准体系。进一步压实企业主体责任和行业监管责任。推进落实企业全员安全生产责任制，加强安全管理机构与人员配备，健全企业安全生产制度、操作规程等规章制度。明确行业监管职责，紧盯事故易发多发和薄弱环节、加大安全生产监督检查力

度,推动与公安、应急等相关部门协同监管,健全安全生产责任链条,构建隐患发现、整治、验收和考核等闭环管理体系。

(二) 提升设施本质安全水平

强化交通基础设施安全防护能力。安全设施必须与主体工程同时设计、同时施工、同时投入生产和使用。持续推进公路灾害防治、病危桥涵维修改造和安全防护工程,强化事故多发路段改造提升。加快提升内河通航作业、水上客货运安全水平,打造航道锚地支撑保障体系。实现国省道 2.5 米、农村公路 4 米以上高落差路段安防设施全覆盖,现有四、五类桥梁改造率 100%。**推进交通运输装备持续提档升级。**全面淘汰 57 座以上客车,依法强制报废超过使用年限的船舶。加强重点营运车辆管理,鼓励加装主动防碰撞装置,提升车辆预警预防能力。**提升交通建设工程本质安全水平。**开展桥梁、隧道等预制构件质量提升攻关行动,推进标准化设计、工厂化预制、装配化施工;加强施工设施设备的定期检查检测,持续淘汰落后工艺设备,推广应用智能化加工设备,提高交通建设工程质量和耐久性。

(三) 深化安全风险防控治理

加强安全生产风险管控。定期全面排查梳理风险,加强风险防控责任落实。强化风险类别和等级评估,建立重大风险清单管理机制,落实分级管控人员和措施。

开展重点领域安全隐患排查治理。加强港口码头重要设备设施、特殊作业环节和内河船舶碰撞桥梁等隐患排查治理。强化沿海深水码头、大型桥梁等重大工程关键环节和重点部位排查治理。

健全隐患排查治理机制。强化事故隐患“清单管理”，增强隐患排查治理的行政执法力度，推动安全生产事故重大隐患清零，一般隐患“减增量、去存量”。开展隐患治理整改效果分析，严肃问责整改措施不落实、重大问题悬而不决、重大风险隐患拖延不改的行为。

（四）坚决遏制重、特大安全事故

加强道路危化品运输整治。围绕企业、车辆、从业人员等核心要素，开展常态化监管工作，实现车辆安全检查、从业人员安全教育、企业安全监管全覆盖，坚决消除危化品运输超速、疲劳驾驶、非法营运等行为。全面巩固挂靠经营车辆、异地经营等整治效果，强化“两外”车辆管理。建设危化品车辆公共停车场，打造县级危货停车场试点。

加强货车超限超载治理。加强货车出场称重管理，防止超限超载车辆出站出场，推进治超站点称重设施联网管理。提高超限超载执法力度，形成超限运输检测站24小时管控，全面推进严重违法失信超限超载联合惩戒。加强干线公路的治超力度，深化“违法失信清单”管理。提升“两客及农村客运安全管理水平。着力打击“黑企业”、“黑站点”、“黑车”非法经营行为，全面实施客运站场班车、包车合规性管理，完成客运监测监管系统升级，提高道路运输执法信息化水平。

（五）强化应急运输保障能力

构建高效顺畅的应急指挥体系。建立、健全县级应急资源调度机制，基本实现应急资源统筹共享。加快建设应急指挥体系，实现重点公路桥梁监测，路网监控与应急指挥、“两客一危”车辆监控、智慧港航应急指挥和交通工程质量安全监控等重点领域监测系统全面接入

省、市级平台。强化交通运输应急力量。加强交通战备装备配置,建设公路应急保障基地。建立健全一支机械化抢险应急保障队伍,建立公路保障基地,能够应对突发灾害天气等应急事件,保障交通安全畅通。

五、加快现代化交通建设,实现科学治理

(一) 深化交通运输领域改革

全面推进交通领域数字化改革。加快构建数字交通整体推进体系,建立综合集成的大数据功能平台,打造数字公路、数字港航、数字运输等特色板块,滚动推出、迭代升级系列标志性示范平台和应用场景,以数字化推动交通业务流程整体优化和系统重塑,提升行业治理现代化水平。深化推进交通重点领域改革。着力在综合交通统筹机制、交通投融资改革、综合执法体制改革等方面先行突破。持续深化简政放权。建成掌上办公、掌上办事、掌上治理部门。

(二) 加强交通运输法制建设

深化交通运输法治部门建设。坚持法治引领,完善综合交通运输法规体系,建立健全综合执法工作体系,不断创新执法监管模式,持续深化交通运输综合执法改革。深化“四基四化”建设,实现基层站所综合执法规范化,夯实基层基础。贯彻落实行政执法“三项制度”,有效开展执法监督,构建全闭环执法体系。加强信用交通建设。建立健全信用管理制度体系,依法依规深化信用分级分类监管和奖惩应用,构建以信用为基础的交通运输新型监管机制。

（三）加强交通人才队伍建设

加强高层次科研人才队伍建设。优化人才队伍结构,依托行业科研单位、院校、企业,以重大创新项目、创新平台建设为载体,加强高素质、复合型科研队伍建设,造就一批有影响力的交通科技领军人才和创新团队。

加强交通运输技能型人才队伍建设。弘扬劳模精神、工匠精神,完善交通专业人才引进、培养、使用、评价、激励体制机制,造就一支素质优良、德才兼备的交通运输人才队伍。

建设忠诚、干净、担当的高素质干部队伍。加强干部政治素养、理论水平和专业知识等系统培训,完善教育培训、轮岗、挂职等机制,提高交通运输干部队伍政治素质,增强系统谋划、综合协调、落地执行能力。

持续增强交通文化软实力。以社会主义核心价值观引领行业文化建设,积极挖掘、提炼新时代交通文化内涵,大力培树先进典型,凝聚行业发展的强大动力。

（四）打造清廉建设标杆

完善清廉交通工作体系。围绕打造清廉交通,全面完善工作体系,形成一体推进不敢腐、不能腐、不想腐的有效机制,营造风清气正的政治生态。迭代升级交通工程“阳光”监管平台,强化数字赋能,注重实际应用,实现综合交通项目建设全周期全覆盖。**完善清廉交通制度体系。**聚焦权力集中、资金密集、资源集聚等高风险领域,加强清廉交通建设制度设计,健全制度执行机制。集中开展关键领域专项整治行动,

坚持关口前移、重心下沉,制定专项规划,每年纠治一批突出问题,形成滚雪球效应。持续开展廉政教育月等活动,进一步用好正向、反向典型案例,教育引导广大党员干部增强党纪意识、严守廉洁底线,营造“三不”良好氛围。

征求意见稿

第五章 环境影响评价

一、总体评价

本规划坚持绿色发展理念，遵循效率、和谐、持续原则，充分考虑既有设施的利用，集约节约利用土地、能源、岸线等资源，着力提升能效，提高资源综合利用水平。规划实施项目在施工过程中可能会对环境产生不利影响，主要在资源占用、生态影响和污染排放等方面。

“十四五”期间，全县综合交通建设将新增一定用地规模、消耗一定物资资源，交通基础设施建设和运营也会向周边环境排放废气、污水、噪声、固体污染物等，对局部地区自然生态环境产生影响。同时，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，环境质量不会受较大影响。

二、预防和减缓影响的措施

一是坚持“保护优先、避让为主”的交通基础设施空间布局原则，加强对沿线环境敏感区的保护。交通基础设施选线（址）要充分考虑生态环境因素的约束和限制，尽量避开各类环境敏感因素和目标，尽量利用既有交通设施，避开永久基本农田保护区，避让水源地、自然保护区等环境敏感区域。

二是严格项目审批和土地、环保准入，严格控制交通基础设施的建设及用地规模，严控增量用地，加强交通基础设施建设的节地规划、设计等，高效实施土地综合开发利用，尽可能减少土地占用和资源消

耗，促进土地节约、集约利用。

三是加强能源节约利用和生态保护。大力推进使用节能、节水、环保的材料和机械设备，鼓励使用可再生资源 and 能源，推广使用清洁能源车辆，提高能源资源使用效率，从源头上降低交通基础设施的能源消耗和污染排放。发展先进适用的节能减排技术，加强新型智能、节能环保的技术装备的应用，鼓励使用低噪音、低排放的交通工具，合理调整交通昼夜出行比例，努力提高交通运输效率和降低排放。开展环境恢复和污染治理，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作，做好水土保持和生态修复等工作。

四是严格执行相关法律法规。严格执行环境影响评价制度、节能审查制度，严格规划、土地、岸线、环保等准入制度，根据能源资源条件、区域环境承载能力等要求合理确定交通项目的建设规模。交通基础设施的实施要符合生态保护红线空间管控要求；严格执行国家及省有关海岸线保护与利用政策，加强自然岸线保护。强化交通建设项目全过程环境管理，严格执行防治污染设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用的“三同时”制度，建立完善、统一、高效的环境监测体系。

第六章 保障措施

一、加强组织领导

成立海盐县全方位构建综合交通体系高水平建设交通强县指挥部，由县委、县政府主要领导任总指挥，加强统筹谋划和综合协调。县发改局、县交通运输局牵头建立量化指标体系，加强跟踪分析和督促指导。县财政、自然资源和规划局、生态环境分局等相关部门要创新政策，形成工作合力。各镇、街道要结合实际制定贯彻落实具体措施，健全机制，狠抓落实。

二、抓好项目建设

围绕“保通车、抓续建、促开工”的思路，确保新建项目及时开工，续建项目加快推进，储备项目加快前期。制定年度项目建设计划，逐项细化分解，科学安排工期，确保各项任务按时保质完成。

三、实施制度化管理

以交通强县为目标，以项目全流程管理为抓手，深化实施交通铁军打造工程，推行项目推进会商、重点项目领办、拔钉破难（补短板）、创新大会考等制度，全面完成规划目标任务。

四、强化要素保障

建立县重大交通项目库，强化建设用地供给和资金保障。抢抓国家实施积极财政政策的机遇，拓宽多元化融资渠道，加大一般债券和

专项债券争取力度。支持优质项目业主发行企业债、公司债。完善社会资本参与交通建设机制，探索推广政府与社会资本合作模式，积极运用 EPC（工程总承包）等项目融资建设方式，争取国家和省市各类专项资金支持。将综合交通设施建设用地纳入国土空间规划中统筹考虑，加强重要通道、重大设施和重大项目的空间预控。加快项目前期工作和建设进度，落实落细责任，确保实效。积极推广全过程咨询管理，提升项目建设管理水平。

五、强化督查考核

强化考核的指挥棒作用，将“交通强县”建设任务目标作为年度目标责任制考核的重要内容。建立督促检查和第三方评价机制，完善统计监测、绩效评估、动态调整机制，建立评价指标体系。加大监督检查力度，跟踪各项工作落实，加大监督检查力度，及时协调解决实施过程中的困难和问题。各镇、街道各部门要及时报送工作推进情况，认真总结相关经验。

六、加强组织团队保障

按照上级部署，有序推进交通体制改革，及时调整理顺行政职能各项工作流程，加强人才干部队伍建设，实施干部素质提升和年轻干部培养工程，确保全系统队伍稳定。

附表 1

海盐县综合交通运输发展“十四五”项目投资汇总表（单位：亿元）

| 项目 | 实施类 | 预备类 | 小计 | 备注 |
|---------|-------|-------|-------|----|
| 公路 | 144.4 | 158.9 | 303.3 | |
| 铁路、轨道 | 211.0 | 90.0 | 301.0 | |
| 水运 | 56.2 | 12.5 | 68.7 | |
| 智慧、数字交通 | 0.2 | - | 0.2 | |
| 合计 | 411.8 | 261.4 | 673.2 | |

附表 2

海盐县公路规划建设项目表（2021-2025）

| 序号 | 项目名称 | 建设期限 | 建设内容和规模 | 里程长度 (km) | 用地面积 (亩) | 规划总投资 (亿元) | 本阶段规划投资 (亿元) | 备注 |
|----|-----------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------|---------------|-----------------|-------------|
| | “十四五”项目合计 | | | | 9394.2 | 296.4 | 114.4 | |
| | 一、实施类 | | | | 4940.2 | 137.6 | 114.4 | |
| 1 | 疏港公路秀洲到仙居公路 海盐通元至澉浦段新建工程 | 2020-2026 | 起于嘉南公路于城与通元交界附近，经通元、澉浦，终点位于海宁交界处，双向六车道一级公路，全长约 23.0 公里（其中 2.4 公里利用山海湖大道） | 23.0 | 1830.0 | 24.5 | 20.0 | 六车道一级公路 |
| 2 | 524 国道秀洲王店至海宁 海昌段工程 | 2021-2024 | 主线双向四车道一级公路，路基宽度 27m，海盐段长 4.152 公里；横港连接线双车道二级公路，路基宽度 12m，长 2.484 公里。 | 4.2 | 531.0 | 6.5 | 6.5 | 四车道一级公路 |
| 3 | 盐于公路改建工程 | 2020-2025 | 快速路改造，一期：525 国道至振兴路，二期：振兴路至嘉南公路，全长约 5.5 公里，双向六车道一级公路，路基宽 40m | 5.5 | 196.0 | 5.5 | 5.0 | 六车道一级公路 |
| 4 | 525 国道平改立改造工程 | 2020-2025 | 525 国道与湖盐公路、嘉盐公路、盐于公路、百尺北路、枣园路等主干线重要路口平改立 5 处，先行实施盐于公路和百尺北路 | - | - | 1.4 | 1.4 | 六车道一级公路 |
| 5 | 杭浦高速公路海盐联络线 (一期) | 2022-2026 | 连接杭州湾环线高速和乍嘉苏高速，设计速度 120km/h，主线高速里程 12.38km，其中海盐段 8.58km；设武原互通连接线，长度 1.92km | 8.6 | 1482.0 | 49.0 | 35.0 | 六车道高速公路 |
| 6 | G92 杭州湾环线高速南北 湖互通改造工程 | 2022-2024 | 起点改造 G92 杭州湾环线高速南北湖互通，终点接武袁公路，新建连接线双向六车道，路基宽 32.0m，里程 4.2km | 4.2 | 675.0 | 14.9 | 14.9 | 高速互通及六车道连接线 |
| 7 | 七沈公路南延工程（海盐 县段） | 2022-2025 | 双向四车道一级公路，设计速度 80km/h，利用高速联络线桥下空间布设，海盐段长度 4.5 公里 | 4.5 | | 3.2 | 3.2 | 四车道一级公路 |

| | | | | | | | | |
|--------------|------------------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------|--------|-------|-------------|
| 8 | 嘉兴高铁枢纽至海盐快速路 | 2022-2025 | 对嘉南公路（南湖至盐于公路段）快速化改造，采用高架六车道+地面道路四车道布设，并改造与盐于公路衔接段 | 13.4 | 218.0 | 31.2 | 31.2 | 高架六车道+地面四车道 |
| 9 | 跨杭平申线嘉盐公路拓宽改造工程（乐园路至G525） | 2022-2024 | 全长 1.57km，海盐大桥两侧新建拼宽桥梁宽 7.5m，设置非机动车道和人行道，桥梁两端接线段路基宽度 42m | 1.6 | 8.2 | 1.4 | 1.4 | 四车道一级公路 |
| 二、预备类 | | | | | | 4454.0 | 158.9 | |
| 1 | 杭浦高速公路海盐联络线（二期） | | 全线以高架形式为主，按双向六车道高速公路标准建设，设计速度 120km/h，路线长约 27 公里，新设置三个互通。 | 27.0 | 2570.0 | 120.0 | | 六车道高速公路 |
| 2 | 余百公路（余沈段）拓宽改造工程 | | 全长 4.5 公里，双向四车道一级公路，路幅 24.5 米 | 4.3 | 231.0 | 3.3 | | 四车道一级公路 |
| 3 | 疏港公路嘉兴港海盐港区（E 区）至 G525 国道工程（核电大道） | | 秦山双北路至 G525（核电大道）全长 2.7 公里，规划双向六车道一级公路，设计速度 80km/h，路基宽 32m | 2.7 | 187.0 | 3.8 | | 六车道一级公路 |
| 4 | 疏港公路嘉兴港海盐港区（C 区）至 G1522 常台高速百步互通工程 | | 快速路，起于升界桥，经望海、沈荡、百步，终点接 G1522 常台高速百步互通接线，双向六车道一级公路，路基宽度 33.5m，长约 14.1 公里。分二期实施：一期为升界桥-南王公路，长 5.64 公里（拟两高联络线的连接线海盐大道实施）；二期为南王公路-百步互通段，里程长 8.46 公里 | 14.1 | 1091.0 | 25.5 | | 六车道一级公路 |
| 5 | 百澈公路（南王公路-G525）拓宽改建工程 | | 全长约 16 公里，一、二级公路，设计速度 80km/h | 16.0 | 375.0 | 6.3 | | 一、二级公路 |

附表 3

海盐县铁路、轨道交通规划建设项目表（2021-2025）

| 序号 | 项目名称 | 建设期限 | 建设内容和规模 | 用地暂估 (亩) | 规划总投资 (亿元) | 本阶段投资 (亿元) | 备注 |
|----|---------|-----------|---------------------------------------------------------------|-------------|---------------|---------------|--------|
| | “十四五”合计 | | | 2975 | 351.8 | 211.0 | |
| | 一、实施类 | | | 1805 | 261.8 | 211.0 | |
| 1 | 通苏嘉甬铁路 | 2022-2026 | 设计速度 350 公里/小时，海盐段 43.6km，其中杭州湾跨海大桥海盐境内长度为 18.8km，同步建设通苏嘉甬海盐站 | 938 | 200.8 | 150.0 | |
| 2 | 沪平盐铁路 | 2022-2025 | 连接上海，经平湖、海盐开发区，至海盐东，海盐境内 12.4 公里，速度 160 公里/小时 | 867 | 61.0 | 61.0 | 含存车场用地 |
| | 二、预备类 | | | 1170 | 90.0 | | |
| 1 | 沪乍杭铁路 | 2023-2027 | 连接上海、杭州，海盐段长 30km | 1170 | 90.0 | | |

附表 4

海盐县水运规划建设项目表（2021-2025）

| 序号 | 项目名称 | 建设期限 | 建设内容和规模 | 用地面积（亩） | 规划总投资（亿元） | “十四五”投资（亿元） | 备注 |
|----|----------------------------|-----------|--------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|-------------|----------------|
| | 合计 | | | 2603.7 | 70.1 | 56.2 | |
| | （一）内河航道 | | | 755.3 | 30.5 | 16.6 | |
| | 一、实施类 | | | 314.8 | 17.9 | 16.6 | |
| 1 | 浙北高等级航道网集装箱运输通道建设工程（海盐段） | 2019-2024 | 海盐段项目位于杭平申航道上跨桥梁，改建吕冢桥、海盐大桥，黄桥、升界桥、北阳桥、待封庙桥、白苎桥、高桥、西塘桥（东塘桥）、杨家簕桥等 10 座桥梁 | 270 | 12.9 | 11.6 | 十三五投资完成 1.3 亿。 |
| 2 | 海盐县海河联运网航道提升改造工程（何家桥线工程） | 2022-2025 | V 级单线改造成 III 级 b 地方航道标准单线，里程 2.47 公里 | 32.0 | 1.8 | 1.8 | |
| 3 | 海盐县海河联运网航道提升改造工程（官堂线工程） | 2022-2025 | III 级 b 地方航道标准单线，里程 10.99 公里，局部提升改造 | 12.8 | 3.2 | 3.2 | |
| | 二、预备类 | | | 440.6 | 12.5 | | |
| 1 | 海盐县海河联运网航道提升改造工程（永明线改造工程） | | III 级 b 地方航道标准单线，里程 4.47 公里 | 208.8 | 6.4 | | |
| 2 | 海盐县海河联运网航道提升改造工程（宋塘桥线改造工程） | | III 级 b 地方航道标准单线，里程 5.48 公里 | 177.2 | 4.3 | | |
| 3 | 海盐县海河联运网航道提升改造工程（白洋河改造工程） | | III 级 b 地方航道标准单线，里程 1.5 公里 | 54.6 | 1.9 | | |

| | | | | | | | |
|---|-------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|--|
| | (二) 内河码头 | | | | | | |
| | 实施类 | | | 779.4 | 12.60 | 12.60 | |
| 1 | 嘉兴海河联运示范区海盐内河枢纽工程 | 2021-2025 | 经开作业区 1#和 2#、澉浦作业区 1#和 2#、百步作业区、通元码头、沈荡码头、秦山码头、于城作业区 | 779.4 | 12.60 | 12.60 | |
| | (三) 沿海港口 | | | | | | |
| | 实施类 | | | 1069 | 27.0 | 27.0 | |
| 1 | 传化智慧港区项目 | 2021-2025 | 外海建设 4 个泊位，可同时停靠 4 个 1 万吨级船舶或 3 个 3 万-3.5 万吨级船舶，内河建设 16 个 1000 吨级泊位 | 1069 | 27.0 | 27.0 | |

附表 5

海盐县综合货运枢纽规划建设项目

| 序号 | 项目名称 | 项目性质 | 建设期限 | 规划总投资 (亿元) | “十四五”投资 (亿元) | 备注 |
|----|----------|------|-----------|---------------|-----------------|------------|
| 1 | 海盐智慧海港基地 | 新建 | 2021-2025 | 6.0 | 6.0 | 已列入港口码头总投资 |
| 2 | 海盐综合物流基地 | 新建 | 2021-2025 | 4.0 | 4.0 | |
| | 合计 | | | 10.0 | 10.0 | |

海盐县综合客运枢纽、场站规划建设项目

| 序号 | 枢纽、场站 | 建设期限 | 规划总投资 (亿元) | “十四五”投资 (亿元) | 备注 |
|----|------------------------------------------------------|-----------|---------------|-----------------|---------------|
| 1 | 海盐高铁站(通苏嘉甬铁路) | 2021-2025 | 3.0 | 3.0 | 已列入铁路、轨道项目总投资 |
| 2 | 海盐东(沪平盐铁路) | 2021-2025 | 1.5 | 1.5 | |
| 3 | 武原街道(城北、城东)、望海街道、 开发区、澉浦镇、秦山街道、沈荡 镇等镇(街道)级公交站场 | 2021-2025 | 0.8 | 0.8 | |
| | | | 5.3 | 5.3 | |

附表 6

“十四五”农村公路投资规划表

| 建设项目 | 建设规模 | 总投资（万元） | 备注 |
|--------|-----------|----------|-----------------|
| 县道 | 63.4km | 30091 | 部分里程投资已计入立体交通规划 |
| 乡村路 | 25.3km | 22761 | |
| 开口封闭 | 82 处 | 8000 | |
| | 16km | | |
| 公路安防 | 54.894km | 461 | |
| 公路养护 | 257.015km | 18036.2 | |
| 桥梁改造 | 97 座 | 16465 | 含公路路网外桥梁 |
| 桥梁安全提升 | 16 座 | 2400 | 船舶碰撞桥梁隐患治理 |
| 公路服务站 | 3 处 | 645 | |
| 公交停靠站 | 150 处 | 1200 | 含港湾式停靠站 |
| 亮化工程 | 202km | 7800 | |
| 运输装备新增 | 50 辆 | 10000 | 氢能源车 |
| 合计 | | 117859.2 | |