

绍兴市越城区综合交通发展

“十四五”规划

(公开征求意见稿)

绍兴市越城区建设和交通运输局

华设设计集团股份有限公司

2021年5月

前言

“十四五”时期是我国由全面建成小康社会向社会主义现代化迈进的起步期，也是加快建设交通强国的第一个五年规划，做好越城区综合交通运输发展“十四五”规划编制工作对于服务经济社会发展和人民群众生产生活具有重大意义。党中央国务院印发《交通强国建设纲要》为新时代交通运输发展绘制了蓝图、指明了方向、提供了根本遵循。

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。越城区区位优势，政府高度重视交通运输发展，将建设现代综合交通运输体系作为全区全局性重点工作加以推进，力争打造绍兴交通强市排头兵。

《绍兴市越城区综合交通发展“十四五”规划》以《绍兴市综合立体交通网规划（2021-2050年）》和《绍兴市综合交通发展“十四五”规划》为指导，是越城区建区以来第一个交通发展五年规划。本次规划以系统化思维构建现代综合交通运输体系，以推动交通运输高质量发展作为总体发展要求，明确了“十四五”期间越城区交通运输的发展目标、重点任务，是在越城区区划范围扩大、人口经济不断发展的背景下，指导今后五年越城区综合交通运输发展的纲领性文件。

本次《规划》范围包含绍兴市越城区全部行政区域，涵盖了沥海街道。规划对象涵盖公路、铁路、轨道、水运、管道、邮政、城乡绿道等交通要素，是支撑越城区融入长三角一体化发展，实现交通品质跨越提升的重要依据。

目录

第一章	“十三五”发展回顾	1
1.1	发展成就	1
1.1.1	基础设施建设成就显著	1
	1、公路发展保持领先	1
	2、铁路建设重点突破	3
	3、水运事业稳步发展	4
	4、枢纽建设扎实推进	5
	5、城市快速路建设全面铺开	7
1.1.2	运输服务水平显著提高	9
	1、全域公交发展迅速	9
	2、货运需求日益旺盛	10
1.1.3	行业管理水平不断提升	12
	1、行业改革全面深化落实、法治交通建设稳步推进	12
	2、科技创新稳步提升、安全服务同步增强	12
	3、交通诚信监管体系逐步完善	13
1.1.4	城乡一体化发展有序推进	13
	1、全面打造美丽乡村公路	13
	2、高标准领跑“村村通公交”	13
1.2	存在问题	13
1.2.1	运输通道能力仍有进一步提升空间	13
1.2.2	与毗邻区县一体化衔接不足，首位度仍有待提升	14
1.2.3	城市交通不畅，与滨海方向联系强度不足	15
1.2.4	与大型空铁枢纽的衔接有待进一步强化	16
1.2.5	各方式衔接转换有待加强、系统优势有待提升	16
1.2.6	综合交通运输体系对产业发展的服务支撑待加强	16
1.2.7	城市交通品质不高、城市形象亟需更新	17
第二章	“十四五”发展形势与要求	18
2.1	发展形势	18
2.1.1	是深入践行交通先行理念的战略期	18
2.1.2	是借助落实区位优势融合的加速期	18
2.1.3	是提升凸显城市首位度的关键期	19
2.1.4	是促进综合交通枢纽核心的架构期	19

2.1.5 是大力发展交通数字化改革的行动期	19
2.1.6 是交通响应国家“双碳”战略的启动期	20
2.2 需求形势.....	20
2.2.1 客运发展趋势	20
2.2.2 货运发展趋势	20
第三章 “十四五”发展目标	22
3.1 指导思想.....	22
3.2 基本原则.....	22
3.3 发展目标.....	23
3.3.1 发展定位	23
3.3.2 具体目标	24
1、建成高效率的基础设施网络	24
2、综合运输服务品质显著提高	25
3、以可持续发展理念引领交通运输新高度.....	25
第四章 “十四五”重点任务	27
4.1 综合运输通道.....	27
4.2 区域交通网络.....	28
4.2.1 铁路网建设	28
1、完善干线客、货运铁路体系	28
2、推动城际铁路网络体系构建	29
3、实现市域重要节点轨道快联	29
4.2.2 公路网建设	29
1、布局高规格的高速公路网	29
2、打造高标准的国省干线路网	30
3、建设高品质的“四好农村路”	31
4.2.3 水运体系建设	34
1、有序推进高等级航道网完善前期工作.....	34
2、继续强化内河港口码头建设	35
4.2.4 管道建设	36
4.2.5 邮政体系建设	36
4.3 综合交通枢纽.....	37
4.3.1 打造“三主三辅”的客运枢纽体系	37
4.3.2 构建“一枢纽一园区三中心”的货运枢纽体系	38

4.4 城市交通网络.....	40
4.4.1 轨道交通	40
4.4.2 城市快速路	40
4.4.3 城市主次路	42
4.4.4 城乡绿道	53
4.4.5 常规公交	55
4.4.6 停车场站布局	55
4.5 旅游交通网络.....	57
4.5.1 旅游航道	57
4.5.2 旅游巴士	58
4.5.3 旅游停车	59
4.5.4 旅游设施	59
4.6 公众出行服务.....	60
4.6.1 完善高效通达的城际客运体系	60
4.6.2 打造多方式衔接的城市公共交通	61
4.6.3 推进城乡客运服务一体化	61
4.6.4 构建亚运会特色交通服务系统	61
4.7 货运与物流服务.....	62
4.7.1 优化货运运输结构	62
4.7.2 推动物流业创新发展	63
4.7.3 提升城乡物流服务水平	64
4.8 数字交通建设.....	64
4.8.1 持续推进数字交通项目建设	64
4.8.2 提升智慧化运输服务水平	65
4.8.3 推进行业治理数字化转型	66
4.9 绿色安全发展.....	67
4.9.1 持续推进绿色交通发展	67
4.9.2 坚持“碳达峰、碳中和”战略	67
4.9.3 打造城市发展“TOD 模式”	68

4.9.4 推动建设资源集约利用长效机制	68
4.9.5 建立健全行业安全机制	68
4.10 交通治理能力.....	69
4.10.1 推动落实体制机制改革	69
4.10.1 强化专业人才培养	69
4.10.3 持续提升行业执法水平	69
4.10.4 推进智慧管理决策体系	70
第五章 环境影响评价.....	71
5.1 环境影响分析.....	71
5.2 预防和减缓不良环境影响的措施.....	71
5.2.1 生态环境保护	71
5.2.2 水污染防治	71
5.2.3 噪声污染防治	72
5.2.4 大气污染防治	72
第六章 保障措施.....	73
6.1 强化规划的指导性和刚性约束力.....	73
6.2 加大交通运输资金保障的政策支持力度.....	73
6.3 加大交通建设的土地供给的政策保障力度.....	73
6.4 完善数字交通发展配套工作.....	74
附表 1：越城区“十四五”期间实施类综合交通项目一览表	75
附表 2：越城区“十四五”前期研究类综合交通项目一览表	83

第一章 “十三五”发展回顾

1.1 发展成就

1.1.1 基础设施建设成就显著

绍兴市越城区综合交通基础设施网络由公路、铁路、内河航道、枢纽场站与城市交通网路组成，至“十三五”期末（2020年），公路总规模达到813.19公里，铁路105.2公里。

1、公路发展保持领先

● 公路里程

截止2020年底，越城区百平方公里公路里程数居市域各区县前列。每百平方公里公路里程为151.29公里。每万人公路里程7.97公里。

表 1-1 绍兴各区县及周边城市公路数据表

分类	越城区	柯桥区	上虞区	诸暨市	嵊州市	新昌县	绍兴市
公路里程 (公里)	813.19	1523.447	1445.009	2775.834	2399.094	1424.073	10380.65
公里/百平方公里	151.29	142.92	103.99	120.12	134.03	117.31	125.24
公里/万人	7.97	13.86	17.21	22.79	35.53	33.98	19.69

按道路等级划分，越城区高速公路里程72.918公里，一级公路里程86.549公里，二级公路里程76.177公里，三级公路里程91.909公里，四级公路里程485.637公里。其中高等级公路占比28.98%，高于周边区县。

表 1-2 越城区各技术等级道路里程及占比

分类	越城区里程 (公里)	越城	柯桥	上虞	诸暨	嵊州	新昌	绍兴	
合计	813.19	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
按行政等级分	高速	72.918	8.97%	2.92%	3.79%	5.86%	5.91%	4.09%	5.15%
	一级	86.549	10.64%	8.33%	5.23%	5.62%	2.74%	1.77%	5.17%
	二级	76.177	9.37%	13.10%	8.22%	11.98%	5.08%	10.07%	9.58%
	三级	91.909	11.30%	7.10%	7.26%	1.58%	4.23%	0.60%	4.41%
	四级	485.637	59.72%	68.55%	75.50%	74.97%	82.03%	83.47%	75.69%

按行政等级划分，与绍兴市其他区县相比，越城区国、省道里程总占比最高，

达 17.12%，远高于周边区县。

表 1-3 越城区各行政等级道路里程及占比

分类	越城区里程 (公里)	越城	柯桥	上虞	诸暨	嵊州	新昌	绍兴	
合计	813.19	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
按行政等级分	国道	98.368	12.10%	3.50%	7.56%	3.90%	7.34%	9.58%	6.57%
	省道	40.835	5.02%	5.03%	0.24%	7.01%	3.26%	2.97%	4.20%
	县道	175.765	21.61%	26.73%	25.03%	20.80%	20.22%	28.29%	23.22%
	乡道	114.316	14.06%	19.75%	7.22%	13.77%	14.39%	23.40%	15.22%
	专用公路	3.59	0.44%	0.75%	0.00%	0.28%	0.02%	0.08%	0.24%
	村道	380.316	46.77%	44.24%	59.94%	54.24%	54.76%	35.67%	50.55%

● 干线公路布局形态

越城区公路网现状总体良好，基本能实现与周边区市的良好联系，其中高速公路呈“两横两纵”布局，两横分别为 G92 杭州湾环线高速和 S24 绍诸高速，两纵分别是杭绍台高速（在建）和 G1522 常台高速。

国省干线呈“两横两纵”布局，其中两横分别是 G329、G104。两纵分别是 S308 和绍甘线。

其中曹娥江北片区现状仅一条纵向的 G1522 常台高速过境，无其他国省干线。

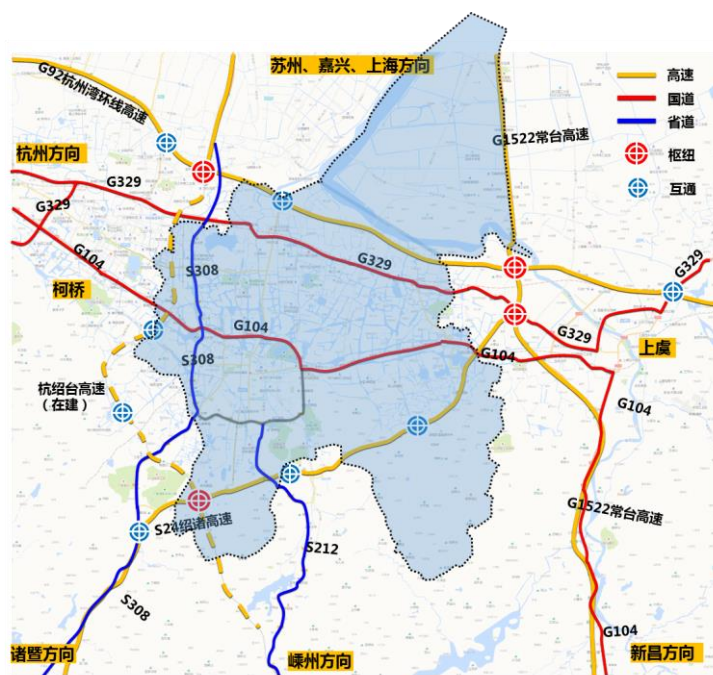


图 1-1 越城区现状公路网图

- 农村公路发展

越城区现状共 21 条县道、38 条乡道及 326 条村道。农路布局总体良好，已实现“村村通公交”。但仍存在 X517、X101、X005 等部分县道等级较低、连通性不强的问题，有待进一步优化提升。

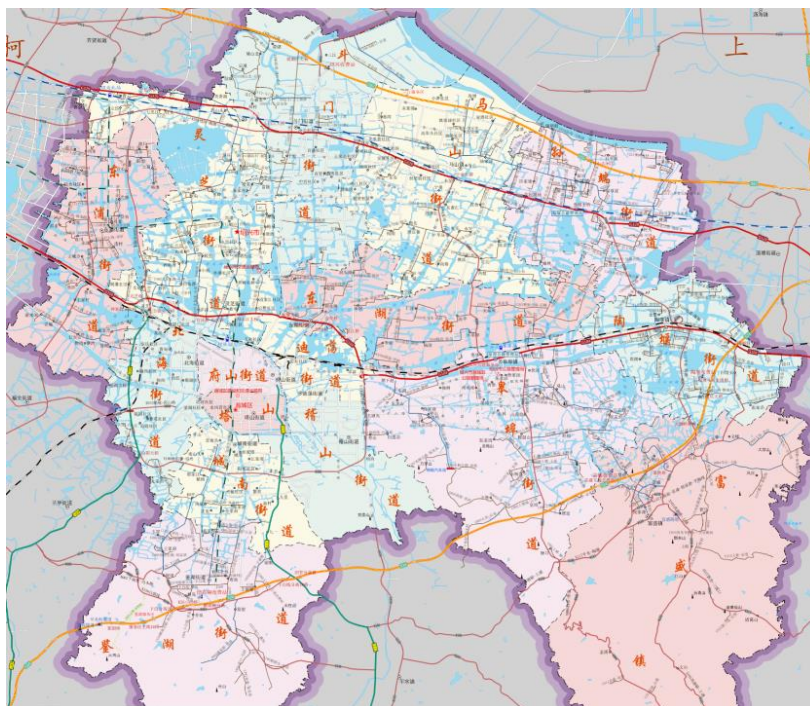


图 1-2 越城区现状农村公路网图

2、铁路建设重点突破

(1) 高速铁路建设持续推进

“十三五”期间，在既有杭甬高铁基础上，2017 年新开工建设杭绍台高铁，通道运输能力持续强化，高快速客运铁路出行条件持续提升。

(2) 轨道交通运营取得突破

充分利用萧甬铁路富余运能运行绍兴至宁波城际列车（绍兴风情旅游新干线），并与宁波、杭州均实现公交化贯通运营；2016 年开建杭绍城际铁路，与绍兴地铁系统实现“城轨+城际轨”两网融合；地铁 1 号线、2 号线陆续开工，其他线路前期研究工作全面加速开展。

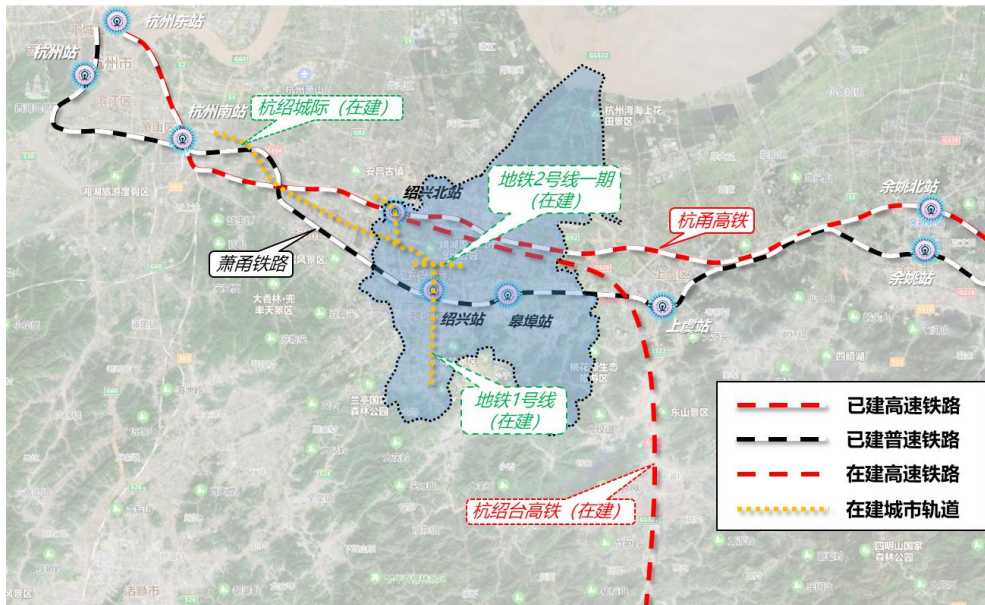


图 1-3 越城区铁路设施现状图

表 1-4 越城区现状铁路设施表（线路）

等级	线路名称	越城区内里程 (km)	现状建设情况	主要服务功能
高速铁路	杭甬高铁	20.8	2013 年建成通车	杭州-绍兴-宁波高速客运专线
	杭绍台高铁	19.9	在建（2017 年开工）	杭州-绍兴-台州高速客运专线
普速铁路	萧甬铁路	24.6	2009 年完成电气化改造	杭州-绍兴-宁波客货共线国铁 I 级铁路，2018 年开行城际线（绍兴风情旅游新干线）
	漓铁专线	4.6	于 2019 年停运	服务漓渚铁矿货运服务，随城市发展、产业调整，线路功能逐渐取消
市域铁路	杭绍城际	/	在建（2016 年开工）	2019 年纳入绍兴地铁 1 号线，服务杭州-绍兴之间快速城市客运
城市轨道交通	地铁 1 号线及支线	29.1	在建（2017 年开工）	连接越城和柯桥的城市骨干轨道线，杭州和绍兴间重要的对外衔接通道
	地铁 2 号线（一期）	10.8	在建（2020 年开工）	连接越城区和上虞区的城市东西向骨干轨道线

表 1-5 越城区现状铁路设施表（枢纽）

枢纽名称	等级	线路	功能
绍兴北站	二等站	杭甬高铁 杭绍台高铁（在建）	客运
绍兴站	二等站	萧甬铁路 （绍兴风情旅游新干线）	客运、货运
皋埠站	二等站	萧甬铁路	货运

3、水运事业稳步发展

绍兴市是中外闻名的江南水乡，越城区是绍兴市水系最集中的地区，整体水系发达，水网密布，支汉纵横，共有航道 320.52km，但普遍航道等级低，存在高等级航道占比偏低的问题，现有中高等级航道占比 14%。越城港区是绍兴发展最

快的港区，目前越城港区已建成 500 吨级码头泊位 17 个，500 吨级以下泊位 31 个，港区正逐步成型，水路货运增长显著，2020 年越城区完成水路货运量 396.5 万吨。

表 1-6 越城区现状水运量

	水运客运量（万人）	水运货运量（万吨）
全市	56.81	1733.89
越城	2.17	396.50
柯桥	39.14	207.76
上虞	—	561.04
诸暨	13.34	545.49
嵊州	—	23.10
新昌	2.16	—

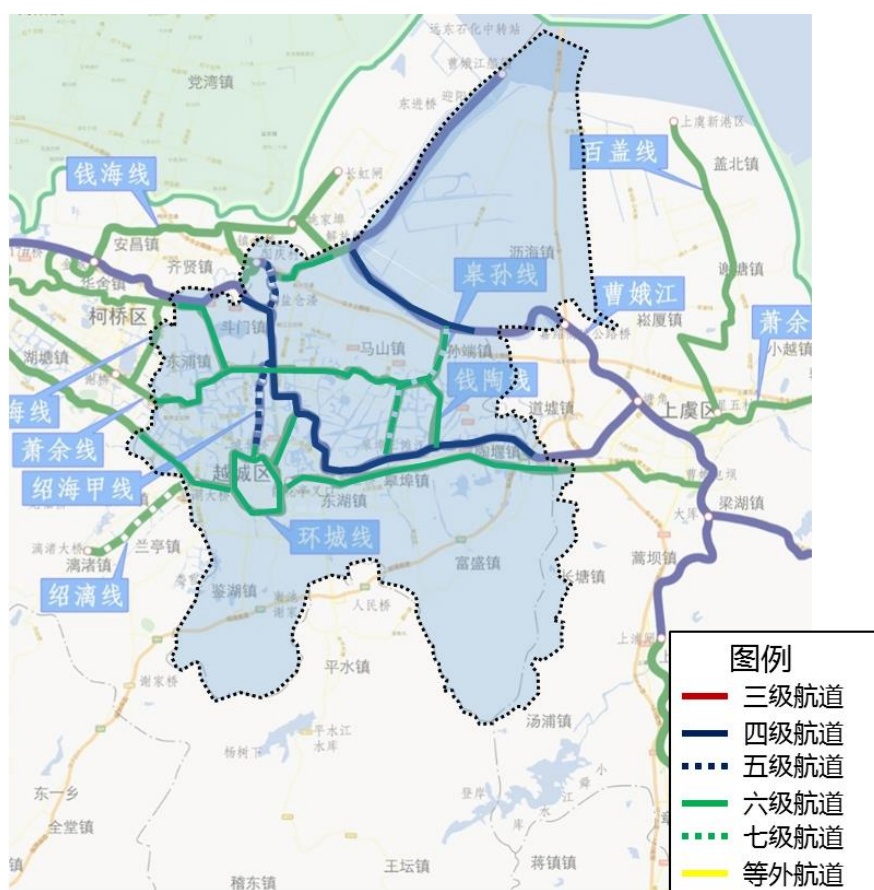


图 1-4 越城区现状航道网

4、枢纽建设扎实推进

(1) 客运枢纽

“十三五”期间，客运站场的建设既满足客运资源优化配置的需求，又为广大人民群众创造了良好的候车环境。为提升城区客运对外出行需求，对绍兴北站的

规模进行了提升改造；为保障对外客运全覆盖服务，增设了南部综合交通枢纽。至“十三五”末，越城区已有 1 个高铁站、1 个火车站、3 个公路客运站（南部枢纽在建，预计 2021 年投入使用），为越城区对外客运服务提供了坚实的基础。

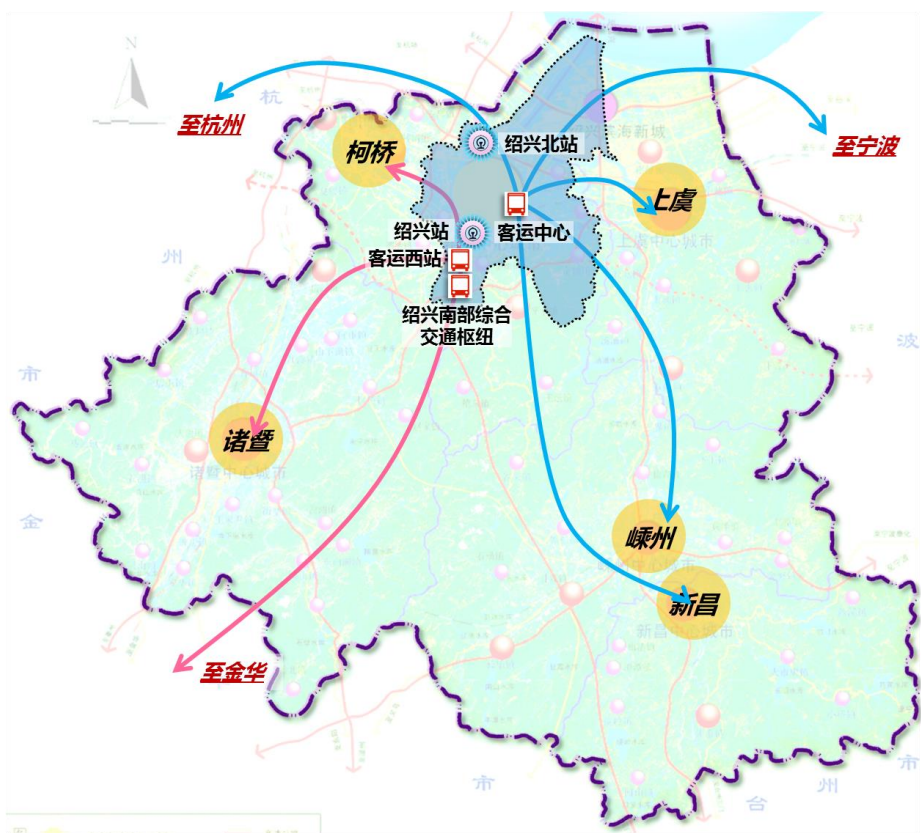


图 1-5 越城区客运枢纽现状图

表 1-7 越城区客运枢纽现状

运输方式	枢纽	线路	方向
铁路	绍兴北站	杭甬高铁 杭绍台高铁（在建）	主要停靠市级节点
	绍兴站	萧甬铁路 （绍兴风情旅游新干线）	可以停靠区县节点
公路	客运中心	跨省、市、区线路——嘉兴、杭州及江苏、上海等	
	客运西站	跨区、市中短途线路——诸暨及金华、衢州等	
	南部综合交通枢纽	2021 年启用	

(2) 货运枢纽

越城区现状共 2 个货运枢纽，分别是绍兴站和皋埠站，均为铁路二等站。共 2 个大规模物流园区，分别为绍兴港现代物流园区——浙江省物流园区提质增效试点园区和集亚物流基地——绍兴市重点工程。

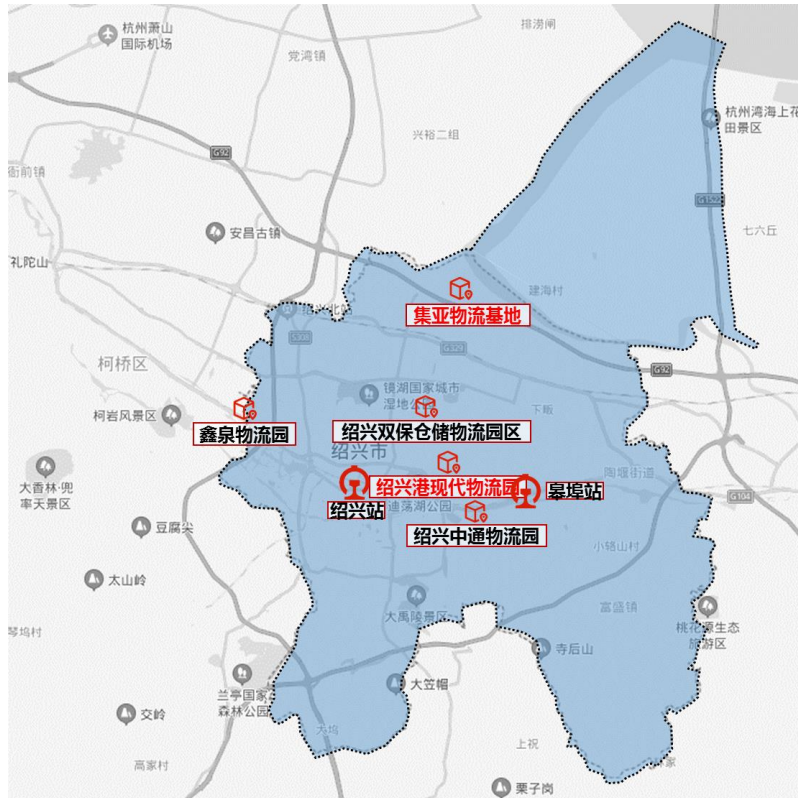


图 1-6 越城区货运枢纽现状图

5、城市快速路建设全面铺开

● 市域骨架路网布局形态

越城区现状骨架路网形态总体良好。由“三横两纵”快速路网及老城井字型 1 骨架道路、群贤路、越兴路等交通性主干路组成。

其中快速路网三横二纵正在建设中，三横为于越路（G329）、二环北路、二环南路，两纵为二环西路（S308）、越东路-二环东路

东西向骨架路网密集，与柯桥联系最强，上虞次之。但曹娥江南北两岸仅一条骨架道路（越兴路）相连，联系强度不足。

● 老城区内部路网布局形态

越城区老城区骨架路格局为“环+方格网”形态，东西向贯通性道路少、断头路多（景区、学校、山水阻隔），削弱了路网东西向连续性。

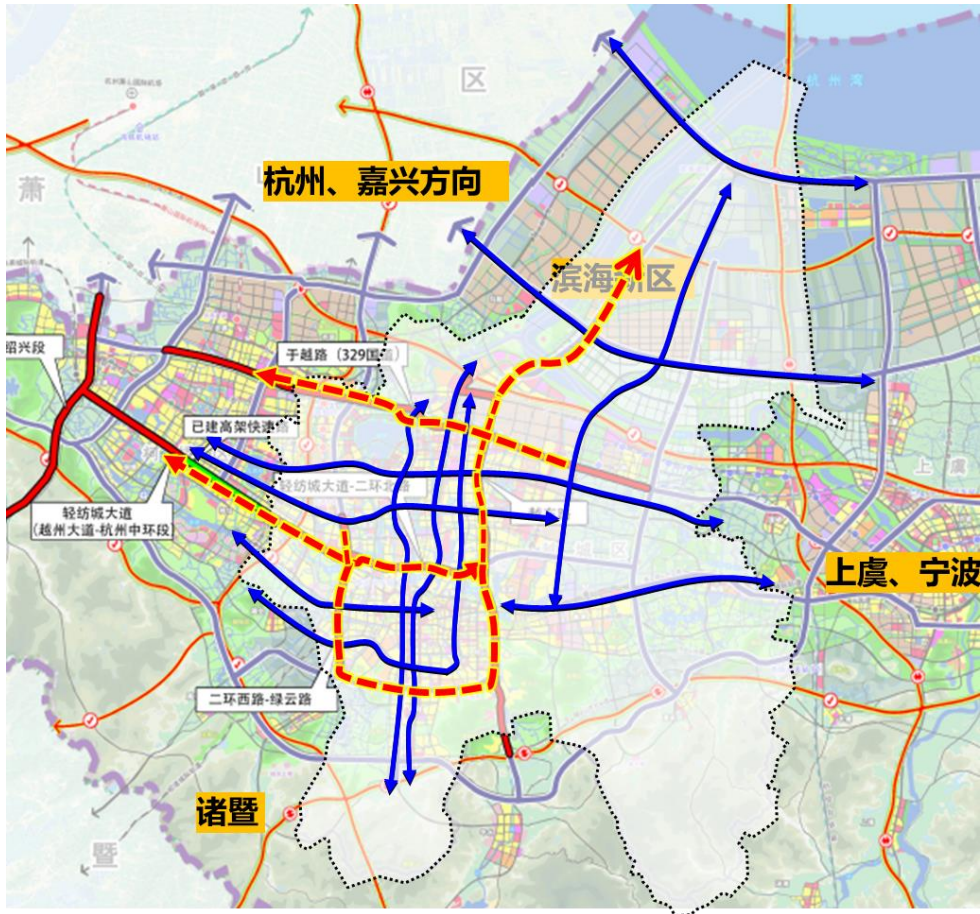


图 1-7 越城区主要道路现状

- 曹娥江北片区路网

曹娥江北部片区西接柯桥、杭州，东联上虞、宁波，对外交通便捷，是越城区未来发展的重点。

现状仅一条纵向的常台高速，无国省干线过境。一条在建的快速路：杭绍甬高速越东路互通连接线工程（越东路北延）、“三横一纵”的对外通道及南滨路、新城大道等内部主要道路。

片区东西向对外通道较为完善，但南北向贯通道路少，与曹娥江南岸联系薄弱。片区南部路网较为成熟、北部次支路网稀疏，有待加密。

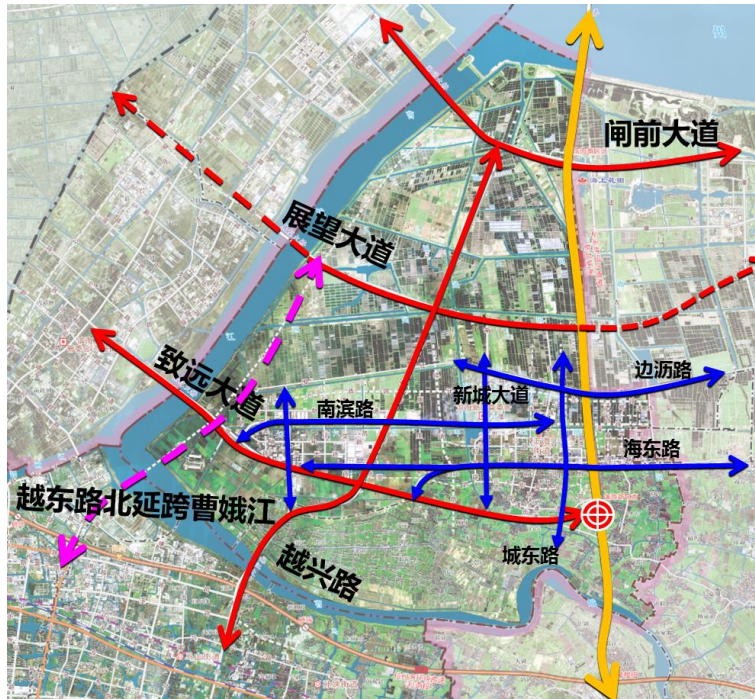


图 1-8 曹娥江北片区现状路网

1.1.2 运输服务水平显著提高

1、全域公交发展迅速

至 2020 年末，越城区同时具备多种公交运输方式：轨道交通（在建）、BRT、普通公交。

但受疫情影响，2020 年道路客运企业对线路进行了阶段性停运，全市客运线路总条数下降 17.9%，平均日发班次下降 17.1%，加上 2019 年基数过高的因素，2020 年全市道路运输客运量及周转量整体下降幅度明显，但 2020 年越城区客运总量仍居全市第一。

表 1-8 绍兴市各区县 2020 年客运量

辖区指标	运输量		同比增速 (%)	
	客运量 (万人)	客运周转量 (万人公里)	客运量	客运周转量
全市	1023	148393	-48.9	-49.0
越城	327.50	50326.80	-46.9	-39.1
柯桥	93.70	11477.27	-50.7	-60.3
上虞	161.41	28311.20	-49.0	-47.1
诸暨	217.63	25522.79	-42.5	-52.2
嵊州	130.93	19922.64	-47.7	-43.1
新昌	91.83	12832.30	-63.0	-65.9

表 1-9 越城区各城市公交客运量

运输方式	线路	客运量
普通公交	线路 104 条，车辆 917 辆	4833.18 万人

BRT	1 号线、5 号线、3 号线支线	
轨道交通	1 号线、2 号线均在建	

2、货运需求日益旺盛

越城区目前的货物运输方式主要有公路、铁路、航运三种方式，根据绍兴市交通运输局统计，2020 年绍兴市越城区货运总量已达到 2805 万吨。

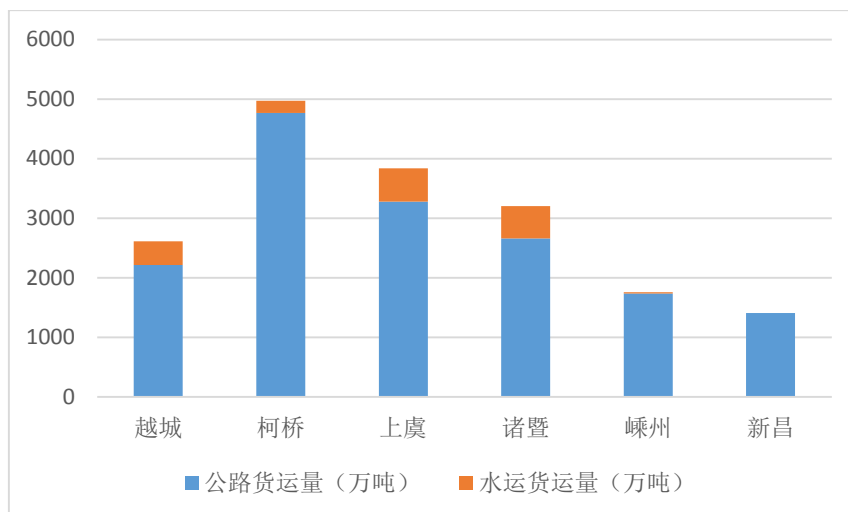


图 1-9 越城区现状货运量对比绍兴市其他区

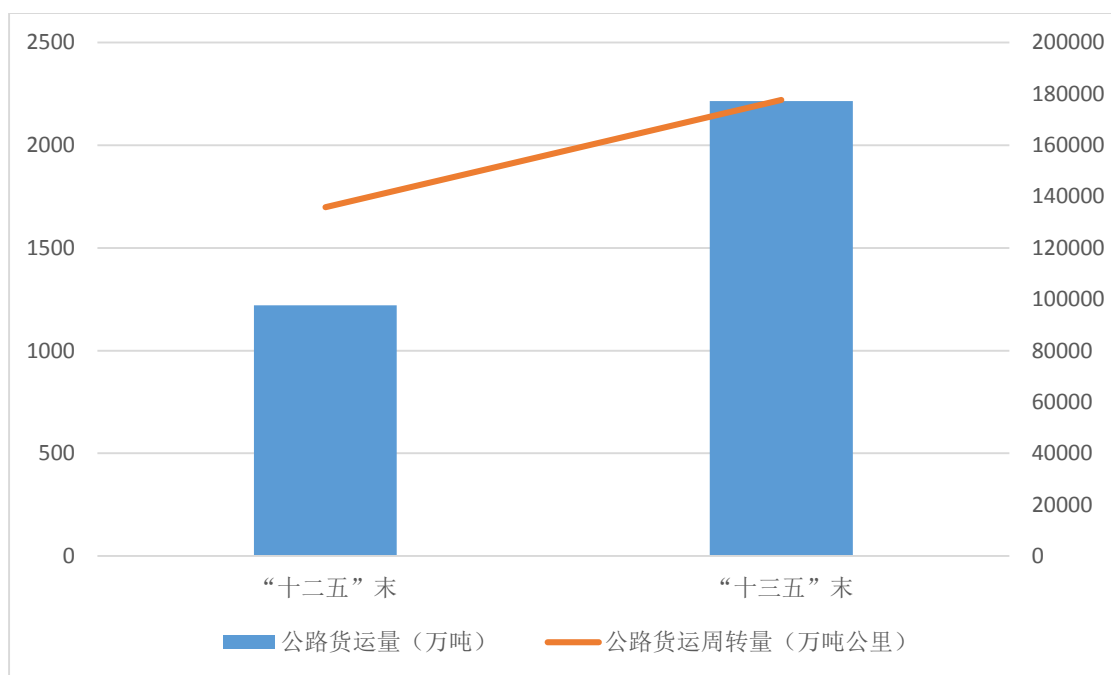
对比“十二五”末，货运总量增长率达 74.9%。其中道路货运量 2214 万吨，占货运总量的 78.9%，较“十二五”末增长 81.9%；水路货运量 396.5 万吨，占货运总量的 14.1%，较“十二五”末增长 45.6%；铁路货运量为 195 万吨，占货运总量的 7%。总体货运量呈现平稳增长的趋势。

表 1-10 绍兴市道路运输量货运指标及同比增速表

辖区 指标	运输量		同比增速	
	货运量 (万吨)	货运周转量 (万吨公里)	货运量 (%)	货运周转量 (%)
全市	16053	1305130	11.5	11.4
越城	2213.54	177654.65	14.0	14.0
柯桥	4765	379334.9	11.6	11.6
上虞	3277.55	250965.78	17.7	17.7
诸暨	2657.55	216849.85	5.3	5.3
嵊州	1733.73	155515.81	4.9	4.9
新昌	1405.63	124809.01	9.4	9.4

表 1-11 绍兴市水路运输量货运指标及同比增速表

辖区 指标	运输量		同比增速	
	货运量 (万吨)	货运周转量 (万吨公里)	货运量 (%)	货运周转量 (%)
全市	1733.89	368792.45	4.4	5.4
越城	396.50	66413.81	6.3	13.2
柯桥	207.76	32741.98	11.2	7.3
上虞	561.04	151176.27	2.2	4.7
诸暨	545.49	115031.70	2.9	2.0
嵊州	23.10	3428.69	1.9	0.4
新昌	—	—	—	—



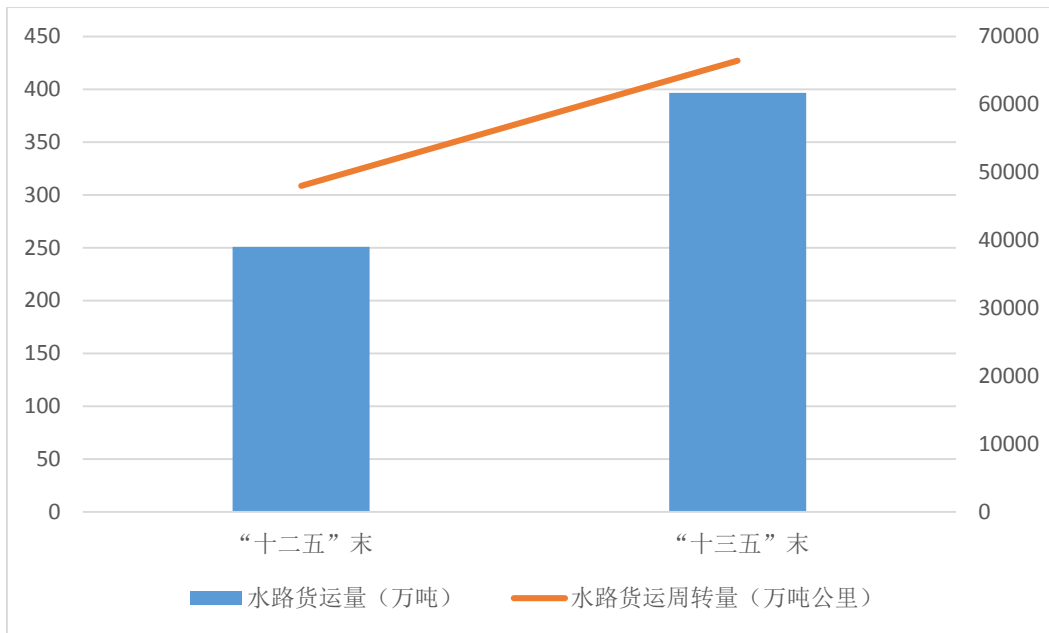


图 1-10 越城区现状货运量较十二五末比较图

1.1.3 行业管理水平不断提升

1、行业改革全面深化落实、法治交通建设稳步推进

“十三五”期间，越城区推进“最多跑一次”审批改革。群众和企业办事事项实现“最多跑一次”比例逐年增长。多个办事事项实现“跑零次”与“同城通办”。2017年，交通运输审批群众满意率达100%。

越城区统筹推进依法行政“十大行动”，以推进交通运输依法行政为主题，围绕依法执政、科学立法、严格执法、全民守法、法治人才保障，提高交通运输部门运用法治思维和法治方式深化改革、推动发展、化解矛盾、维护稳定的能力，推进审批制度改革和政府职能转变，加强和改进执法，构建综合交通运输法规体系，促进交通运输行业治理体系和治理能力现代化。。

2、科技创新稳步提升、安全服务同步增强

“十三五”期间，越城区着力推进“人员进出绍兴统计平台”建设。市、县公路应急指挥平台建设初步完成，运管综合监管平台全面启用，实现主干航道AIS信号全覆盖。

根据省厅、市安委会对于交通运输行业安全生产工作统一部署，着力开展一系列专项整治行动。巩固深化实名制管理，圆满完成党的十九大等重大活动安保维稳任务。深入开展安全生产专项整治，全面普及“安全码”，推进交通管理中队下沉镇街，基本建成“15分钟应急消防救援圈”，事故起数和死亡人数均同比

下降 20%。

3、交通诚信监管体系逐步完善

“十三五”期间，越城区通过强管理、严执法，整顿行业秩序，树立行业权威，规范公路货运执法行为。拓展“联合治超、综合治理”工作范畴，将执法规程、诚信考核、“黑名单”管理、信息抄告等系统性制度文件在全市推行。充分发挥非现场执法手段，严防规避检测行为。建成运管综合监管平台音、视频证据管理系统，将处罚、整改、重点对象约谈结果应用于信用考核。

1.1.4 城乡一体化发展有序推进

1、全面打造美丽乡村公路

“十三五”以来，越城区着力开展美丽乡村公路建设和高水平建设“四好农村路”，重点开展路网改造攻坚行动、等外公路提升行动等八大行动，做到“十个 100%”。农村公路等级化率实现 100%，路网等级水平有效提升。县乡公路安全隐患治理率和四、五类桥梁治理率基本达到 100%，公路安全保障能力进一步提升。

2、高标准领跑“村村通公交”

越城区目前已实现全域公交全覆盖，除 BRT 和区间长距离快速、通勤公交外，全程票价 1 元和 2 元的线路比例为 100%。城乡公交方面，低票价直接老年、学生等群体的惠民政策保障了农村群众出行的获得感，并且越城区已于“十三五”期间提前实现“村村通公交”目标。

1.2 存在问题

1.2.1 运输通道能力仍有进一步提升空间

越城区位于绍兴城市核心区位，是杭绍甬通道、绍诸通道、绍嵊新通道三条重要综合运输通道交汇的重要节点区域。现状杭绍甬通道设施及运能相对较强，形成由“1 高速+2 国道”干线公路、“1 客 1 货”干线铁路及杭甬运河构建的综合交通运输通道，但在城市快速通道层面相对缺失，对柯桥、越城、上虞三区一体化发展的支撑有待进一步加强；绍诸通道现状有 S24 绍诸高速、S308，缺少铁路、航道及市域快速干线；绍嵊新通道现状有杭绍台高铁、常台高速及 G104、杭绍台高铁（在建）、曹娥江航道，同样在市域干线层面存在空白，联通效率有待进一步提升。综合而言，越城区现状综合运输通道运输能力仍有较大提升空间，需

要结合实际需求，针对现状设施存在问题进行进一步优化完善。

表 1-12 越城区对外联系通道表

规划通道名称	现状设施		现状通道问题
杭绍甬通道	公路	G92 杭州湾环线高速、G329、G104	无城市快速通道，难以满足三区一体化的发展需求
	铁路	杭甬高铁、萧甬铁路	
	航道	杭甬运河	
绍诸通道	公路	S24 绍诸高速 S308	缺乏市域快速干线铁路设施空白，
	铁路	/	
	航道	/	
绍嵊新通道	公路	杭绍台高速 G1522 常台高速 G104	缺乏市域快速干线 缺少市域轨道，
	铁路	杭绍台高铁（在建）	
	航道	曹娥江	

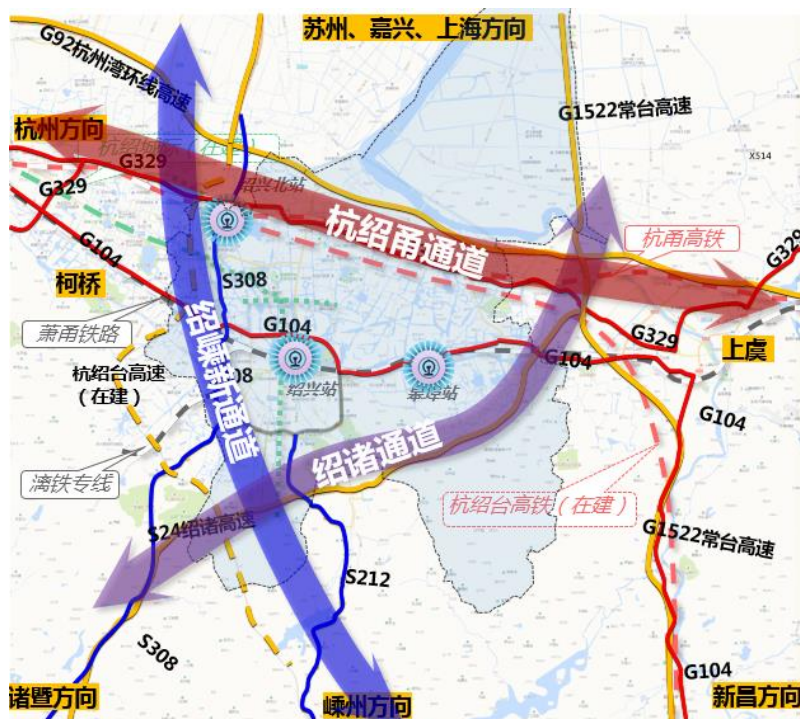


图 1-11 越城区对外联系通道图

1.2.2 与毗邻区县一体化衔接不足，首位度仍有待提升

越城区现状无通车的城市快速路，与柯桥、上虞的交通联系时效性不足且交通运行状况也不尽如人意，不利于三区一体化的发展。

随着城市快速路网体系的逐步完善，这一问题将得到一定缓解，但仍需进一步完善主次干路网，实现与相邻区县的全方位衔接，以支撑越城区首位度的提升。

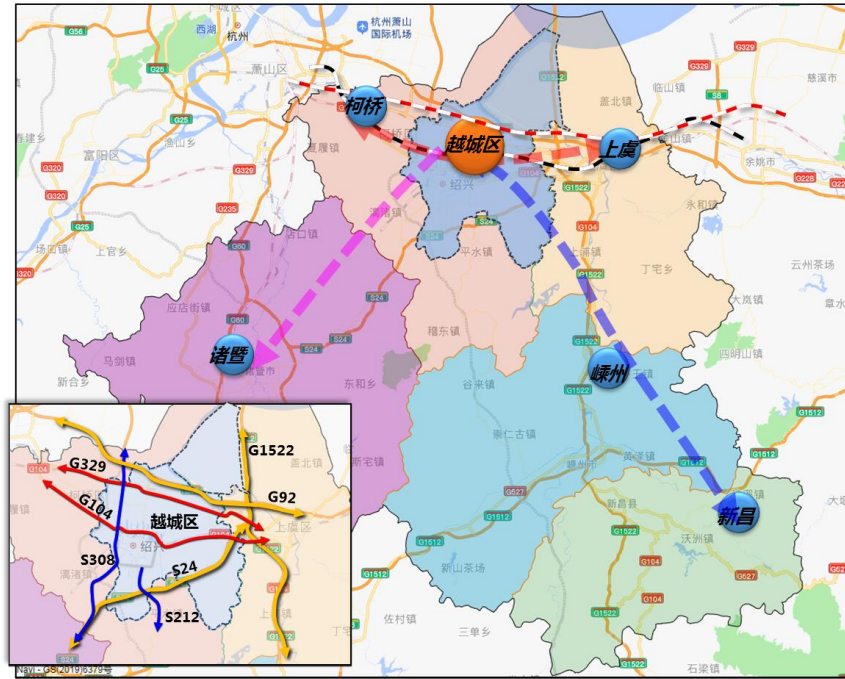


图 1-12 越城区对外衔接设施图

1.2.3 城市交通不畅，与滨海方向联系强度不足

中心老城区交通供给效率和品质略有不足，中心城区主要依靠小汽车交通，公共交通发展滞后，常规公交分担率低，中大运量公交系统亟待规划建设。三大城区仍依靠主干路组织长距离组团间出行，交通运行效率较低。

现状曹娥江南北两岸现状仅一条越兴路实现跨江联系，通行能力不足以满足日益增长的两岸需求。

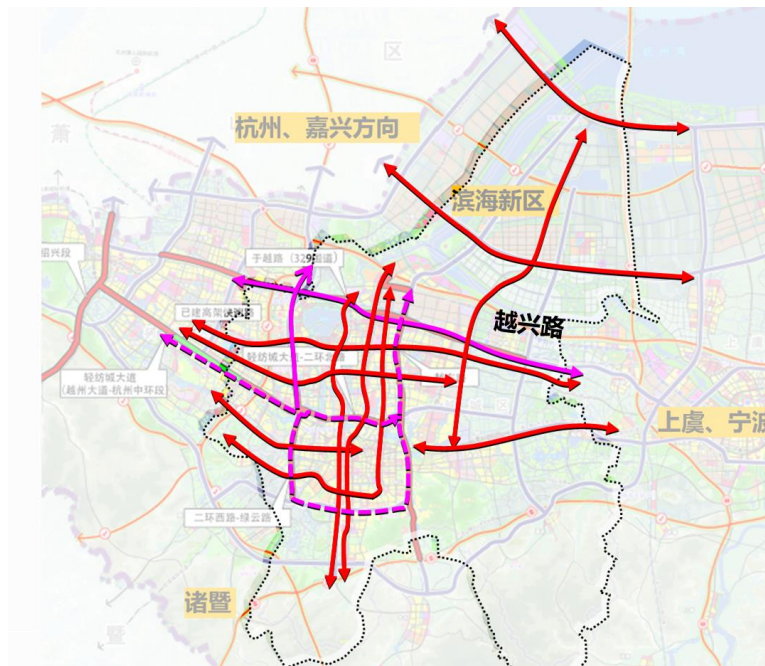


图 1-13 越城区现状城市骨架路网图

1.2.4 与大型空铁枢纽的衔接有待进一步强化

与虹桥、浦东、萧山等周边大型空港枢纽的快速衔接不足，时效性有待提升。快速铁路网络布局尚未完善，铁路枢纽的功能整体较弱。随着杭长客专、杭甬客专等高铁的开通，越城区初具铁路枢纽雏形，但就铁路网布局来看，现状越城区铁路系统缺乏与长三角中心城市上海的直连联系，同时也缺乏与杭州核心功能区的城际联系，随着商合杭、沪嘉甬、通苏嘉甬等高铁的规划建设，越城区亟需强化与周边大型空铁枢纽的进一步衔接。



图 1-14 越城区距周边大型枢纽联系时效性不足

1.2.5 各方式衔接转换有待加强、系统优势有待提升

越城区是全市水系密集集中区，越城区内河水网先天优势尚未充分发挥，从绍兴全市来看，2020 年越城区完成水路货运量 396.50 万吨，占绍兴总量 14.1%。总体来看，越城区运输结构偏向公路铁路，水运仍有待提升。同时现状越城铁路、公路、水运、城市交通等场站分离，多种交通方式尚未形成有效衔接，多式联运发展有待强化。

1.2.6 综合交通运输体系对产业发展的服务支撑待加强

绍兴滨海新区开发加速，但现状综合交通运输产业发展缺乏竞争优势。一方面，现有综合交通产业 GDP 占比低于全省平均水平，产业配套服务体系尚不健全，科技创新投入不足，综合竞争力有待强化；另一方面，交通产业关键领域还不完整，产业链条上下游还未打通，轨道交通、航空装备等先进产业发展滞后，

立足自身优势的核心交通产业需加快发展。

需尽快加速推进城市快速路网、城市轨道网建设，同时进一步强化区域对外衔接，支撑城市功能完善和产业发展。

1.2.7 城市交通品质不高、城市形象亟需更新

越城区现状缺乏轨道交通设施，公共交通体系尚不完善，网络化的中运量公交+高品质的常规公交系统构建缓慢；公交首末站、换乘站、停保场数量和规模有待进一步扩大，导致公共交通出行占有率不足，且城市慢行建设还未铺开，私家车出行占比过高，造成城市交通拥堵，对环境造成不良影响，不利于交通的可持续发展。

有待进一步优化城市出行结构，完善公共交通体系，提高公交服务质量。加快慢行基础设施的建设。打造绿色畅通的城市交通品质，结合亚运会的契机改善城市形象。

第二章 “十四五”发展形势与要求

2.1 发展形势

“十四五”时期是我国“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。“十四五”综合交通运输发展规划是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的五年规划，是全面推进交通强国建设的第一个五年规划，是推动交通运输高质量发展的五年规划，是贯彻落实中央完善规划体系、加强规划衔接要求的五年规划。在此全新的发展形势与要求下，“十四五”阶段越城区综合交通运输发展面临着重大的发展机遇和挑战。

2.1.1 是深入践行交通先行理念的战略期

2020 年全面建成小康社会，接着开启全面建设社会主义现代化国家的新征程，意味着我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期。对交通发展来说，“十四五”时期是构建现代交通、优化交通结构、提升国际运输保障能力、充分发挥引领作用、服务民生的关键时期。

新时代人民群众对于交通运输提出更多样化的要求，不再局限于基础设施建设，更加注重效率、品质、舒适性、个性化服务等方面，对于交通运输行业在建设、管理、养护等全过程、全方位都提出了新的要求。

综上，2020 年 10 月 29 日通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》中明确要求基础设施方面——加快建设交通强国，完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络，加快城市群和都市圈轨道交通网络化，提高农村和边境地区交通通达深度。

2.1.2 是借助落实区位优势融合的加速期

2019 年中央审议了《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》绍兴处于杭州都市圈，杭绍甬一体化轴线上。2018 年 5 月浙江宣布大湾区建设战略，重点建设环杭州湾经济区；绍兴滨海新区是大湾区六新区之一。2019 年 11 月，绍兴滨海新区获批，绍兴滨海新区作为「六新区」之一，未来将全面融入长三角一体化和大湾区建设。

绍兴位于杭州和宁波两大湾区核心城市之间，是杭州湾经济区的重要支点城市、杭绍甬一体化枢纽城市，西面连接杭州的江东新城和下沙，东面毗邻宁波的慈溪。绍兴市多项发展战略叠加的战略集聚区，越城区是绍兴文化行政中心，未来将要打造成为发展重心。

2.1.3 是提升凸显城市首位度的关键期

2018年6月，根据相关部署，越城区、高新区与袍江开发区合署办公，实现了绍兴主城区优势、国家级开发区优势“双重优势”叠加。

借着里程碑式的重大变革，截至2020年底越城区的管辖面积增加30%，人口规模也达到102万，经济总量更是突破千亿大关。在融合发展的新机遇下，越城区不断释放出新的内生动力，首位度持续提升。

2.1.4 是促进综合交通枢纽核心的架构期

2019年10月交通运输部召开《交通强国建设纲要》宣贯暨试点工作部署视频会议，浙江入选首批交通强国建设试点。浙江省委、省政府召开全面推进高水平交通强省建设动员大会。浙江省委书记车俊在会上强调，要深入贯彻落实习近平总书记考察浙江重要讲话精神，深入贯彻落实交通强国战略部署，以“三个地”的使命担当，持之以恒大抓交通、抓大交通，加快建设高水平交通强省，更好发挥先行官作用，为浙江省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提供有力支撑。

绍兴主要承接交通治理现代化及智慧高速课题，越城区宜打造成为交通强市、交通强省建设贡献绍兴方案和绍兴样板。

2.1.5 是大力发展交通数字化改革的行动期

2020年3月，中共中央政治局常务委员会召开会议提出，加快5G网络、数据中心等新型基础设施建设进度。对城际高速铁路和城市轨道交通、新能源汽车充电桩、大数据中心、工业互联网、人工智能等方面提出更高要求。

新一轮的科技创新促进了“互联网+交通运输”的深入实施，加速拓展新的交通基础设施、运输装备以及新的运输组织模式，为交通运输发展创造新空间。要求数字交通统一基础平台全面支撑交通各类应用；数字化改革场景更加丰富，应用更加广泛；交通数字化改革制度规范体系成熟定型，交通数字化改革成为交通强省建设的重大标志性成果。

2.1.6 是交通响应国家“双碳”战略的启动期

2020年9月22日，习近平总书记在第75届联合国大会上发表重要讲话，提出了我国2030年前达到二氧化碳峰值、2060年前实现碳中和的“双碳”目标。2021年3月15日，习近平总书记主持召开中央财经委员会第九次会议，提出了实现碳达峰、碳中和的基本思路和主要措施。

碳达峰碳中和对交通运输来说既是机遇又是挑战。机遇和挑战不仅是交通本身，更是全产业链条，包括载运工具、运输能耗、能源供给，这些对于交通节能降碳都是非常重要的制约因素。当然机遇也是很明显的，新能源、清洁能源产业，公共交通、共享交通新业态将迎来更好更大的发展机遇。面对全新的考验，交通运输行业正在紧锣密鼓推进交通运输“双碳”行动方案，包括产业政策、用人政策、降碳政策、投入产出成本效益、碳交易，涉及铁路、公路、水运、邮政等各个子行业。

2.2 需求形势

2.2.1 客运发展趋势

当前越城区对外交通中公路占主导地位，铁路客运次之，水运占比逐年下降。随着杭绍台高铁、绍兴风情旅游新干线及杭绍台高速、杭绍甬智慧高速等的规划建设，对外交通将依旧以公路和铁路为主，未来随着旅游业的发展，预计水上旅游需求将有所增长。总体上，绍兴客运将呈现出公路运输为主，铁路运输占比较高，水运主要以旅游形式发展的趋势。

2.2.2 货运发展趋势

越城区的货运需求表现为较为平稳的增长趋势，并主要依托公路，水运方面，得益于绍兴港、越城港区以及杭甬运河、杭甬运河萧绍复线等航道，货物运输船舶货载量优势明显。随着浙江省“水运复兴”战略的提出，未来越城区水运货运发展趋势也将稳步增长。预计于“十四五”期间，越城区货运需求会持续增长，其中公路货运仍然保持较高占比，并辅以水路货物运输，铁路货运由于漓铁专线的暂停使用，因此货运量不会有所增长，未来货运将以公路和水运为主。

总体来说，预测“十四五”期间综合客货运输总量年均增长约2%-5%，随着铁路建设的加快推进、水路运输的逐步振兴，铁路、水运的承运比例将进一步提高，

综合交通运输结构逐步得到优化，各种方式的运输分担率将更趋合理。

第三章 “十四五”发展目标

3.1 指导思想

坚定以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，贯彻实施交通强国战略，以建设人民满意交通为出发点，以打造“一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”为导向，以提高越城区首位度、提升区域综合竞争力为目标，更大力度构建通道、优化网络、调整结构、服务民生，加快形成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系。为越城区进一步融入长三角一体化发展、促进滨海新区建设、打造环杭州湾大湾区一体化的先行示范区提供重要支撑。

3.2 基本原则

抢抓优势，服务大局。突出越城区作为绍兴核心区域的先导作用，坚持适度超前、统筹发展，合理规划交通发展大局，发挥交通运输对经济社会发展的支撑引领作用。抓住铁路发展的有利机遇，大力实施干线公路改扩建工程，推进公、铁、水协调发展，为长三角区域及环杭州湾大湾区的一体化融合提供有力支撑。

多式联运，统筹融合。统筹公、铁、水多方式发展，强化各方式协调衔接及枢纽建设，充分发挥各种交通方式比较优势和组合效率，发挥综合交通基础设施网络效应和规模效应的同时，加快公铁水枢纽重点领域基础设施建设，发展畅通交通。

贴近民生，优化供给。突出交通服务属性，继续扩大农路农桥建设、城乡公交和乡村物流建设等一批贴近群众、城乡共享的民生实事，让交通发展成果普惠城乡居民，不断改善群众的出行体验，不断增强群众的获得感。推动实现交通供给与需求水平更高水平的动态平衡，提高资源配置效率和全要素生产率。

生态优先，集约绿色。充分考虑绍兴资源禀赋条件及环境承载能力，节约集约利用越城区土地、水域、岸线、空域等资源，促进交通与自然和谐共生。结合交通发展新模式，以绿色交通、智慧交通、平安交通建设为抓手，推广应用绿色交通工具，注重交通运输领域节能减排，推进绿色交通基础设施建设，发展低能

耗运输分担方式，提升交通基础设施安全保障能力、重点领域安全防控能力，打造推进资源节约型、环境友好型行业，打造平安交通环境。

3.3 发展目标

3.3.1 发展定位

➤ 全国枢纽城市布局现状

根据《国务院关于印发“十三五”现代综合交通运输体系规划的通知》，2020年全国共有12个国际性综合交通枢纽，其中重点打造北京—天津、上海、广州—深圳、成都—重庆，建设昆明、乌鲁木齐、哈尔滨、西安、郑州、武汉、大连、厦门为国际性综合交通枢纽；全国性交通枢纽63个，其中浙江境内共有杭州、宁波、温州、金华-义乌4个。



图 3-1 国际性综合交通枢纽分布

➤ 绍兴

绍兴处于杭州、宁波两个全国性综合交通枢纽之间，绍兴交通发展需要借助两大综合枢纽，推动联合枢纽格局。同时梳理《绍兴市综合立体交通网（征求意见稿）》、绍兴交通强市交通发展目标可得，绍兴交通目标打造成为辐射长三角的“杭州-绍兴”亚太重要国际门户枢纽的重要组成部分。

➤ 越城区

越城区作为绍兴市主城，是绍兴市重要基础设施落实地区。1-杭甬通道是绍兴全面融入长三角一体化重要依托，越城区是杭甬通道上核心节点；2-越城区区划内的绍兴北站是绍兴最重要铁路枢纽节点，是绍兴融入区域交通网核心节点；3-绍兴港现代物流园区是浙江省重点打造的公水等多式联运示范区，位于绍兴越城区，并于 2020 年成功入选浙江省物流园区提质增效试点园区；4-滨海新区是杭州大湾区四大新区之一，是绍兴积极融入大湾区建设重要举措，滨海新区是越城区的重要组成。梳理以上可得，越城作为绍兴主城，是绍兴交通融合发展的主要核心。因此越城区“十四五”交通发展目标确定为 **2025 年打造成为环杭州湾大湾区一体化的先行示范区。2035 年打造成为辐射长三角的“杭州-绍兴”亚太重要国际门户枢纽的核心区域。**

“十四五”期间，规划完成总投资 1432.1 亿元，其中铁路 30.5 亿元，轨道交通 774.7 亿元，高速公路 55.9 亿元，干线公路 116.4 亿元，农村公路 7.5 亿元，水运 75 亿元，管道 3.7 亿元，邮政 1.5 亿元，公交及场站 81.1 亿元，城市快速路 233.8 亿元，城市道路 51.5 亿元，城乡绿道 0.5 亿元。

3.3.2 具体目标

到 2025 年，综合交通立体骨架形态基本建成，与杭甬一体化发展取得实质突破，形成便捷的综合运输服务体系，交通科技运用取得不断突破，运输结构调整取得成效，交通运输发展更加绿色，安全保障能力显著增强，群众体验感、获得感、满意度明显提升，交通运输总体发展水平进入省内先进行列，支撑越城区全面提高首位度，适应并适度超前于越城区经济社会发展需要。

1、建成高效率的基础设施网络

到 2025 年，综合交通基础设施投资约 1276.39 亿元，对外交通辐射能力实现跨越式发展，支撑越城区打造环杭州湾大湾区一体化的先行示范区，提升越城区枢纽地位。

——公路网覆盖更为高效。建成以高速公路为骨架、干线公路为支撑、农村公路全覆盖的公路网络。

高速公路：高速公路骨架基本形成，与杭甬互联互通水平进一步提高，力争将高速公路里程由 73 公里增加到 99 公里。

干线公路：持续完善“四横两纵”国省干线路网，网络畅通性进一步提高，

国省干线等级进一步提升，共计增加 24.5 公里国省干线公路，加强越城区与相邻城区高速和国省道的通道联系。

农村公路：服务水平进一步提升，积极探索“农路+”的发展模式，建设高品质的四好农村路。

——铁路网络更为便捷。越城区多层次轨道交通设施有序落地，同时积极开展重点轨道交通项目规划研究工作。到 2025 年越城区对外轨道交通形成“两横一纵干线骨架+中心放射市域快联”格局。铁路营业里程由 45.4 公里提升到 188.5 公里，实现越城铁路突破式提升，其中高速铁路营业里程由 20.8 公里增长至 41.2 公里，实现翻倍增长。

——水运体系更加完善。发挥水乡优势，抢抓水运复兴机遇，加快完善干线航道网络建设，统筹优化配置内河港口资源，同时积极培育水上文化旅游特色，构建有体系的旅游航道，旅游码头。计划至 2025 年，杭甬运河建设大体完成，新增 500 吨级以上泊位 45 个，水上旅游蓝图基本实现。

总体强化交通对外衔接，实现 30 分钟快速联通杭州、宁波城区；60 分钟便捷衔接上海、苏州、金华等。重点实现区域缝合，完成 20 分钟快速联通柯桥、上虞；30 分钟快速联通诸暨、嵊州的时效要求。继续完善内部联通，做到 10 分钟上快速路、10 分钟上高速，实现内部组团 10 分钟快速联通，20 分钟通达曹娥江北片区。增强对重要枢纽节点的联通度，达到 20 分钟便捷到达绍兴北站；30 分钟快速联通萧山机场；60 分钟便捷到达宁波机场；90 分钟便捷到达上海虹桥机场。

2、综合运输服务品质显著提高

——城乡客运便捷舒适。城市公交交通站点 500 米覆盖率不低于 100%，城乡客运一体化取得重大进展，综合客运枢纽换乘时间优化至 8 分钟，轨道交通换乘时间 7 分钟，农村客运线路公交化运行率持续提升，无障碍设施持续改善。

——货运服务经济高效。基本满足城市配送和农村物流服务需求。多式联运、甩挂运输、冷链运输等先进运输组织方式得到显著推广，2025 年打造以皋埠站-绍兴港现代物流园区为主，多个物流中心为辅的货运枢纽体系，进一步完善越城区货运体系。

3、以可持续发展理念引领交通运输新高度

——以安全化、智能化、绿色化引领综合交通基础设施优化升级，服务区域的综合运输网络基本建成，交通与现代化经济体系建设深度融合，交通在区域协调发展、新型城镇化，空间融合发展中引领作用充分体现。

表 3-1 具体目标阐述

目标	序号	发展指标	“十三五”末	“十四五”末
交通基础设施建设 进一步完善提升	1	高速公路上里程	72.918 公里	99.5 公里
	2	一级公路上里程	86.549 公里	123.2 公里
	3	铁路营业里程	45.4 公里	188.5 公里
	4	其中高速铁路营业里程	20.8 公里	41.2 公里
	5	沿江沿海港口 500 吨级以上泊位数	17 个	62 个
运输服务 进一步改善优化	6	干线公路网平均车速	65	70
	7	综合客运枢纽换乘时间	10 分钟	8 分钟
	8	轨道交通换乘时间	-	7 分钟
	9	万人公共汽车拥有量	9.16 标台	15 标台
	10	城区公交站点 500 米覆盖率	100%	持平
绿色安全智慧交通 持续高效发展	11	绿色出行率	65%	72%
	12	城市公交车清洁能源及新能源占比	94.87%	100%
	13	非现金（电子支付）支付比	76.71%	85%
	14	农村公路优良中等路率	85%	92%

第四章 “十四五”重点任务

4.1 综合运输通道

➤ 国家级综合运输通道

绍兴市越城区位于京沪通道、沿海通道、沿江通道、上海（宁波）至瑞丽通道等多重国家级运输通道叠加区域，区位优势突出。

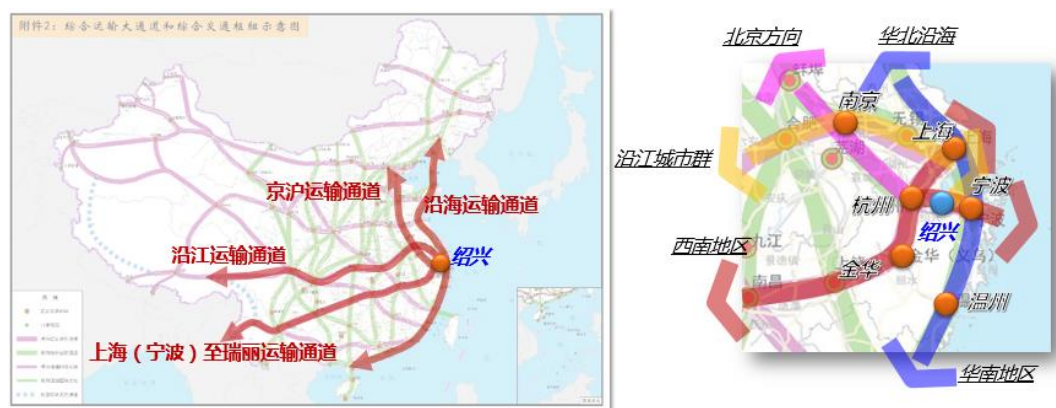


图 4-1 绍兴所在国家级运输通道布局图

➤ 浙江省综合运输通道

绍兴市越城区处于浙中北（杭绍甬舟）通道关键节点位置，且作为杭州、宁波两大都市区辐射的重点区域，也是构建都市区“对角贯通”综合通道的重要节点。

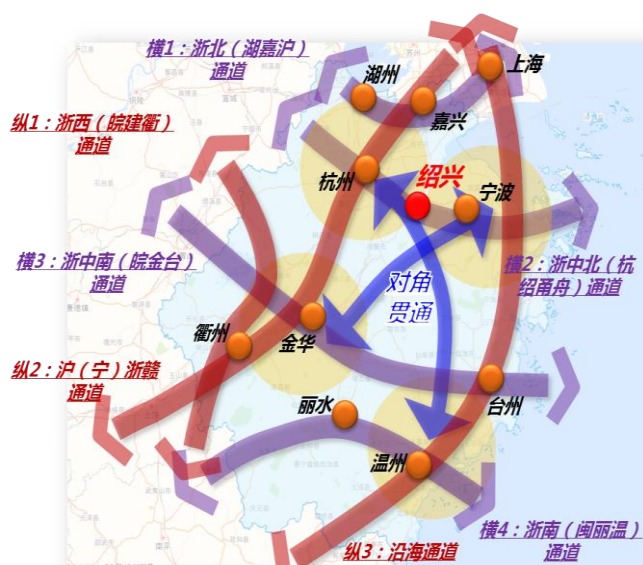


图 4-2 绍兴所在省级运输通道布局图

良好的区位优势对越城区的综合交通通道提出了一定的布局要求：

1、需要响应国家级运输大通道构建，支撑长三角南翼环杭州湾城市群协同发展；强化运能，合理扩容升级；

2、加强与柯桥、上虞市域一体化衔接。支撑长三角城市群一体化、绍兴市域一体化协同发展；

3、完善布局，补充各层次设施缺失、强化联通效率，支撑市域一体化，提升主城对区县辐射能力。

4.2 区域交通网络

4.2.1 铁路网建设

根据《国家中长期铁路网规划(2016-2030年)》、《浙江省中长期铁路网规划》、《浙江省都市圈城际铁路二期建设规划(2019-2024年)》等，未来越城区境内将新增多条轨道交通设施。“十四五”期间，越城区多层次轨道交通设施有序落地，同时积极开展重点轨道交通项目规划研究工作。至“十四五”末，越城区对外轨道交通形成“两横一纵干线骨架+中心放射市域快联”格局。

1、完善干线客、货运铁路体系

“十四五”期间越城区高速客运铁路网络布局及功能进一步完善，续建杭绍台高铁一期工程，开工建设杭绍台高铁二期工程，实现至台州、温州沿海城市群方向的直接、高速、便捷铁路客运出行；同时积极谋划杭绍甬货运铁路项目，补充杭绍甬及环杭州湾通道货运通道运能，进一步优化运输结构、提升综合运输效率。

专栏一：“十四五”期间干线铁路重点实施类项目

杭绍台高铁绍兴段（一期）：“十四五”期间续建项目。浙江省内沟通杭州都市区与温州沿海城市群的一条快捷通道，是长江三角洲地区城际轨道交通网络的重要组成部分，国家沿海铁路快速客运通道的组成部分。越城区内里程约 21.6 公里，设计时速 350km/h。“十四五”期间建成通车，绍兴北站扩建完成。

杭绍台高铁二期（萧山机场线）：“十四五”期间开工建设项目。起于绍兴北站，向西延伸至萧山机场高铁站。越城区内里程约 0.5 公里，设计时速 350km/h。“十四五”期间建成通车。

2、推动城际铁路网络体系构建

根据《交通强国建设纲要》中提出的“构建便捷顺畅的城市（群）交通网，推进干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通融合发展”相关要求，现阶段越城区在城际铁路层面的设施规划及建设工作相对滞后。“十四五”期间积极开展多条城际铁路谋划及前期研究工作，推动以都市圈快速通勤功能为主的城际铁路网络体系构建。

3、实现市域重要节点轨道快联

“十四五”期间构建“中心放射”型市域快联轨道体系，打造以越城区为核心的市域铁路网，进一步加强与柯桥、上虞、诸暨、嵊州-新昌之间的快速通勤联系，强化对市域重要节点的辐射，服务绍兴市域一体化协同发展，全面提升越城区首位度及竞争力。

专栏二：“十四五”期间市域铁路重点实施类项目

绍兴市域铁路 S1 线（绍兴风情旅游新干线）：“十四五”期间续建项目，实施车站加密改造。在先行段开通运营的钱清站、绍兴站、上虞站 3 个站的基础上加密新建迪荡站、百官站 2 个车站以及对既有设施综合改造。“十四五”初期建成并投入使用。

绍兴市域铁路 S2 线（绍兴至诸暨）：“十四五”期间开工建设项目。绍兴主城区至诸暨市域轨道线，在越城区南部与城市轨道交通 1 号线换乘，越城区境内里程约 5 公里。

专栏三：“十四五”期间市域铁路重点研究类项目

绍兴市域铁路 S3 线（绍兴至嵊州、新昌）：“十四五”期间开工研究项目。绍兴主城区至嵊州、新昌市域轨道线，在越城区南部与城市轨道交通 1 号线换乘，越城区境内里程约 8 公里。

4.2.2 公路网建设

1、布局高规格的高速公路网

高速公路是交通运输系统的主动脉，完善高速路网建设，加强城市及地方路网与高速公路的衔接对强化路网功能，优化对外出行条件，提升城市交通区位优势具

有重要意义。“十四五”期间以着力推进高速公路建设、完善越城区对外衔接通道为重点，加快构建快捷畅通的高速公路网络。

越城区中远期规划“四横两纵”高速路网，以实现与杭州、宁波等周边城市的快速联系，促进杭绍甬一体化的发展。四横分别为：杭绍甬智慧高速、杭州湾环线高速、绍诸高速、杭绍甬高速南复线（虞南高速）。两纵分别为：杭绍台高速、常台高速。

“十四五”初期力争实现杭绍台高速公路绍兴段的全面通车，“十四五”期间重点推进杭绍甬智慧高速公路绍兴段建设，力争通车。同时开展高速公路智慧化改造的前期研究，对越城区现有高速进行智慧化提升，为未来数字交通的发展打下基础。

专栏四：“十四五”期间高速公路重点实施项目

杭绍甬智慧高速公路绍兴段：全线为双向六车道高速公路，全长 29.3 公里，主线路基宽度 34.5 米。其中越东路互通连接线 9.4 公里，崧厦互通连接线 6.5 公里。“十四五”期间建成通车。

杭绍台高速公路工程绍兴段：全长约 112.8 公里，采用高速公路标准建设，绍诸高速以南段为双向四车道且已经建成通车。起点至绍诸高速段（约 30 公里）为双向六车道；计划“十四五”初期建成通车。

杭绍甬高速公路南复线接宁波机场(虞南高速)：全长约 31.6 公里，其中越城区境内里程约 5 公里。项目是越城区连通宁波机场的重要通道，计划“十四五”期间开工建设。

专栏五：“十四五”期间高速公路重点研究项目

高速公路智慧化改造：对已通车高速公路进行智慧化改造

2、打造高标准的国省干线路网

“十四五”期间以实施干线公路提升改造和路网完善工程为重点，重点推进普通国省县道干线公路与地方干线公路互联互通，打造高品质的国省干线公路网。

越城区规划“四横两纵”国省干线路网，其中四横分别是：镇海-萧山公路、G329、G104、普陀-开化公路，两纵分别是：S308 和秀洲-仙居公路（S207）。

“十四五”期间重点推进 104 国道绍兴东湖至蒿坝段改建工程（越城段）、329

国道上虞盖北至道墟段改建工程滨海新区段和绍甘线越城区段提升改造工程(一期)工程,力争十四五期间建成通车。

加快鄞州至开化公路(绍兴蒿坝—漓渚段)及秀洲至仙居公路(绍兴滨海至富盛段)工程的前期研究,力争“十四五”期间开工建设。其中秀洲至仙居公路近期选择西线方案(规划快速路滨富线线位),但保留东线方案(中段穿上虞)作为远期预控。

专栏六：“十四五”期间干线公路重点实施类项目

104 国道绍兴东湖至蒿坝段改建工程(越城段)：项目起点位于 104 国道与二环北路共线的会龙桥,向东至越城-上虞界。主线全长约 19.28km,连接线全长 2.22km,全线均为一级公路标准,总投资约 65.37 亿元。计划十四五期间建成通车。

329 国道上虞盖北至道墟段改建工程滨海新区段：一级公路标准,主线全长约 20.2 公里,连接线长约 5.3 公里,其中滨海新区段连接线长约 2.6 公里

绍甘线越城区段提升改造工程(一期)：北起二环南路,南至玉山路,线路长 1.8 公里,其中二环南路至大明路段为提升段,同步建设玉山东延 1.2 公里,陵园辅路停车场,总投资约 30 亿元。计划“十四五”期间建成通车。

鄞州至开化公路(绍兴蒿坝—漓渚段)：全长 47.529 公里,其中越城区段长约 10 公里(结合现状下白线、西上线线位),计划“十四五”期间开工建设。

秀洲至仙居公路(绍兴滨海至富盛段)：全长 21.6 公里,与规划快速路滨富线线位一致,计划“十四五”末开工建设。

绍甘线越城区段提升改造工程(二期)：北起玉山路,南至规划印山路,线路全长 1.8 公里,计划“十四五”期间开工建设。

规划实施后,将加强越城区与相邻城区高速+国省道的通道联系。尤其与柯桥、杭州、上海、上虞方向通道较多,联系较好。

3、建设高品质的“四好农村路”

越城区人文、自然资源丰富,宜结合资源特色,从“建、管、养、运”四个角度着手,积极探索“农路+”的发展模式:建设“层次分明、品质示范、管理科学、

服务高效”的农村公路网，打造“服务性强、文化和旅游并重、美丽绿色”的农村交通新面貌。

➤ 强化农路交通功能

随着未来越城区境内干线公路及城市路网布局的进一步优化，现有县道网与规划干线公路、城市干道衔接性不足，难以支撑未来镇街发展带来的交通需求。十四五期间需充分结合最新的交通规划，对越城区县道网布局进行优化提升。

同时对现状部分等级较低、交通出行服务能力较弱的县道进行改造拓宽，对主要交叉口进行渠化改善，对主要乡道进行重点提升，强化镇街内部集疏运能力。

➤ 农路+文旅

文化是旅游之魂，将文化和旅游深度融合，大力发展乡村文化和旅游产业，有利于推动乡村旅游高质量发展，有助于精准扶贫工作的持续深化，有利于保护和传承乡村文化之根。至十三五末，越城区文化和旅游融合发展势头良好，涌现出许多独具地方特色文化的乡村旅游项目，用文化的筋骨支起产业的羽翼，以黄酒为代表的经典产业绵延“复活”，千年古城焕发出新的生机和活力。以历史文化塑造城市金名片，越城区通过黄酒小镇、阳明故里等特色小镇、仓桥直街特色街区打造，推动文化和产业深度融合发展，着力打造彰显古城文化元素、引领消费趋势的长三角文化旅游消费新热点。

十四五期间紧抓文化和旅游发展契机，通过“交通+乡村文化旅游”的模式，以交通为先导，进一步深入挖掘乡村旅游资源、文化元素。加快诸葛仙山景区建设 4A 级景区、抹茶小镇创建省级特色小镇，加快富盛镇 4A 级景区镇、孙端街道 3A 级景区街道创建，鼓励举办传统民俗活动，举办鲁迅外婆家祝福文化节、田园丰收节、龙舟赛、东鉴湖湿地油菜花节、御茶村茶文化节、富盛乡村马拉松、南宋文化旅游月等活动，打造越城乡村旅游标识性节会。

谋划串联孙端、富盛等相邻镇街旅游资源的农路旅游精品线，同时加强公共交通设施与文化旅游设施的融合。打造结合当地文化和旅游特色的公交候车亭、旅游指引标志标线等。

➤ 农路+产业

突出产业支撑，引领绿色发展。把农业产业化发展作为产业振兴的源动力，向特色化、规模化、效益化发展，大力实施绿色生态种植，依托能人带动和龙头基地的示范引领作用，重点培育一村一品一特色，始终树立“质量兴农、绿色兴

农、品牌强农”发展理念，把实现经济、社会和环境的可持续发展作为绿色发展的目标。大力发展特色优质高效绿色现代农业，推动农村一二三产业融合发展，倾力打造“一县一业”“一村一品”发展新格局，提升乡村产业富民兴村带动作用，培育乡村发展新动能。

以产业节点为布局，建设布局完善的农村道路实现与交通干道的快速衔接，以完善的交通设施为基础，实现产业“走出去引进来”、带动民生发展。

➤ 农路+安全

进一步规范和设置公路（桥梁）标志标识、路面标线和相关安全防护设施。从事故多发路段治理、平面交叉口管控、道路线形优化、路侧沿河防护等方面完善农村公路引导、诱导、防护及弱势群体保护设施，制定定期检查和维护制度。进一步提升科技治安兴安水平，重要隐患路段积极推行主动发光技术、智能动态管理系统等新材料新技术的应用，鼓励镇街大力实施农村公路亮化工程。进一步制定完善农村公路应急管理预案，建立健全农村公路应急管理制度。

➤ 农路+休闲

坚持“绿水青山就是金山银山”的发展理念，加强城乡绿道建设，通过留白增绿、见缝插绿、连绿成片，努力实现“百姓身边享绿、城市周边伴绿、农村地区连绿”的工作效果，推动生态环境与人居环境的整体提升。

结合越城区绿道建设规划，以省级 2/3/5 号线为主体，加快启动两街一镇生态绿道建设，提升富盛马拉松景观带（二期）、鲁迅外婆家等乡村绿道与省市级绿道的衔接，实现一条绿道走到底，打造具有越城文化特色休闲“越道”

➤ 农路+物流

加快推进三级农村物流节点体系建设，形成以农村物流枢纽站场为基础，以区、镇、村三级物流节点为支撑的农村物流基础设施网络体系。加强邮政普遍服务网络建设，按照“多站合一、资源共享”模式，加快推进电商、快递等企业的物流服务网络和设施共享衔接，鼓励快递企业向农村延伸网点布局。根据货运配送需求开通农村物流货运班线，积极推广农村货运班线、农村客运班车承接邮件运输和小件快运等服务模式，加快农产品进城和快消品下乡的双向物流体系建设，服务“互联网+农业”等新型模式发展需求。

专栏七：“十四五”期间农村公路重点实施类项目

新三线：现状为四级公路，提升改造至三级公路标准，促进富盛镇的发展

老益线：提升改造至二级公路标准，强化越城北部与柯桥的联系，促进沿江产业发展

孙马公路：打通孙端马山连接主要通道（越兴路至孙端段）

孙榆公路：全长约 1.8 公里，宽约 5 米，与 329 国道、群贤东路相交，提升改造至二级公路标准。

越城区农村公路网规划专题：结合最新城市综合交通规划，对县道网布局进行优化提升。含“精品农村旅游线、民俗文化风情线、休闲健康绿道线”等多个特色农路专题研究。

越城区农村公路安全改造工程：对农路安全隐患进行排查并提升改造。

越城区农村公路亮化工程：推进农村公路亮化。

4.2.3 水运体系建设

1、有序推进高等级航道网完善前期工作

发挥水乡优势，抢抓水运复兴机遇，加快完善干线航道网络建设，开启多个高等级航道的前期工作，有序开展“三横一联”高等级航道网构建工作，完善同时继续加强内河航道网建设，持续完善以三、四级航道为骨架，低等级航道为补充，形成的“三河一联多线”内河航道网络。通过水路运输网络以及三、四级干线航道的完善和构建，实现对陆路货运交通运输的有效分流，助推越城货运运输结构转型，稳步推进水运复兴。计划至 2025 年，完成杭甬运河三级航道整治工作，做好越城区多条高等航道前期工作。

“三河一联多线”航道网络：

- 三河：杭甬运河、杭甬运河绍兴二通道、杭甬运河萧绍复线
- 一联：皋孙线
- 多线：萧余线、南塘线、绍漓线、环城线、平水东江航道

专栏八：“十四五”期间航道重点实施类项目

杭甬运河三级航道整治工程：提升杭甬运河航道等级，整治提升为三级航道标准。

专栏九：“十四五”期间航道重点研究类项目

杭甬运河绍兴二通道整治前期研究：实现杭甬运河绍兴市区段运河功能外移，同时强化了高等级航道对滨海新区的带动，便于高等级航道与曹娥江出海口联通，三级航道标准，整治里程约 32 公里。

皋孙线整治前期研究：皋孙线连通越城杭甬运河及其二通道，高等级航道联络线，四级航道标准，整治里程约 12 公里。

杭甬运河萧绍复线：服务滨海新区沥海作业区疏港，四级航道标准，整治里程约 17 公里。

2、继续强化内河港口码头建设

统筹优化配置内河港口资源，加快内河港口规模化、集约化作业区建设，提高内河港口作业区与高等级航道内河航道的匹配度，到 2025 年作业区港口设施能力显著提升，同时在航道条件良好，开发条件成熟地段研究开拓新作业区的可能性。“十四五”期末整体基本建成布局合理、功能完善、规模适应、分工协作、绿色低碳的现代化内河港口。

专栏十：“十四五”期间港口码头重点实施类项目

金墅作业区：金墅作业区位于杭甬运河北侧，陶堰工业园附近，临近钱陶公路，主要运输货种为散货、件杂货和集装箱，为后方物流和工业企业服务，计划“十四五”期间建设 8 个泊位，总投资 4 亿元。

皋埠作业区：皋埠作业区岸线位于杭甬运河北侧，孙皋线与杭甬运河交汇处，主要运输货种为散货、件杂货、危险品和集装箱，为后方物流和工业企业服务，计划“十四五”期间建设 20 个泊位，总投资 11 亿元。

沥海作业区：沥海作业区位于沥海镇西侧曹娥江滨海大桥上游，主要服务于曹娥江北片区的城市建设和新城内企业运输需求，是曹娥江未来发展海河联运重要作业区之一。计划“十四五”期间建设 17 个泊位，总投资 10 亿元。

专栏十一：“十四五”期间港口码头重点研究类项目

斗门荷湖区域新建港口作业区前期研究：斗门荷湖区域老闸河、东小江、杭甬运河沿线航道条件较好，有规划杭甬运河二通道、绍海甲线等重要航道，沿线企业众多，腹地辐射广，条件相对成熟，在十四五期间做关于新设港口作业区相关前期研究。

4.2.4 管道建设

十四五期间，以打造布局通达全省、功能齐全的能源管道网为目标，越城区开工建设杭甬复线天然气管道工程、舟山-宁波-绍兴成品油海底管道（陆域段）及绍兴-杭州-湖州成品油管道工程。助力滨海新区产业进一步发展。

专栏十二：“十四五”期间管道重点实施类项目

杭甬复线天然气管道工程：全长 190 公里。

舟山-宁波-绍兴成品油海底管道（陆域段）：自始于宁波，终于绍兴市越城区东湖镇中石化东湖油库，全长约 166 公里，设计年输送量 591 万吨/年。

绍兴-杭州-湖州成品油管道工程：管道总长约 140 公里，设计年输送量 392 万吨。沿线配套海宁油库（3 万方）和德清油库（5 万方）。

4.2.5 邮政体系建设

“十四五”期间，加快建设快速物流体系，大力推进城乡物流一体化发展。重点建成苏宁（绍兴）物流基地三期项目。开工建设建制村快递物流服务站覆盖工程、城市住宅小区快递物流服务站覆盖工程、工业园区快递物流供应链服务工程、快递安全风险防控“雪亮”工程等项目。

专栏十三：“十四五”期间邮政重点实施类项目

苏宁（绍兴）物流基地三期：苏宁（绍兴）物流基地三期位于滨海新区繁荣路，建设规模 16 万平方米，计划十四五投资 3 亿元。

建制村快递物流服务站覆盖工程：全区建制村快递物流服务站全覆盖。

城市住宅小区快递物流服务站覆盖工程：全区住宅小区快递物流服务站全覆盖（网点

或智能快件柜)。

工业园区快递物流供应链服务工程：全区工业园区快递物流供应链服务网络体系。

快递安全风险防疫“雪亮”工程：建设快递物流信息化监管平台，全区快递物流网点（智能快件柜）全接入。

4.3 综合交通枢纽

4.3.1 打造“三主三辅”的客运枢纽体系

中远期规划“三主三辅”的客运枢纽体系，打造以绍兴北站、绍兴南部综合交通枢纽、滨海综合交通枢纽为主，绍兴站、客运中心、客运西站为辅的客运枢纽体系。北部以绍兴北站为主，承担越城区对外的高效长途联通；南部以绍兴南部综合交通枢纽为主，将原本多个客运站进行整合，强化南部综合枢纽公路客运，及对内交通方式转换功能。滨海综合交通枢纽则是加强滨海新区客货运服务，促进滨海新区发展的重要设施。

目前绍兴北站已配备有多种公交方式，未来还将有城市轨道交通1号线、4号线及接入杭州5号线的杭绍城际以实现高铁站与周边区域的快速连通。同时建议规划绍兴北站接入萧山机场快线，于绍兴北站增设城市候机楼，用以实现高铁和机场两大交通枢纽无缝对接；并可以通过城市航站楼安检后，保障市民的轻装出行，提升服务市民长途出行的水平。



图 4-3 越城区客运枢纽布局规划图

4.3.2 构建“一枢纽一园区三中心”的货运枢纽体系

规划于“十四五”期间打造以皋埠站-绍兴港现代物流园区为主，北站物流中心、集亚物流中心、城南物流中心为辅的货运枢纽体系。其中绍兴港现代物流园已入选省级物流园区试点园区，拥有公水联运优势，能推进绍兴“黄金水岸”进程。

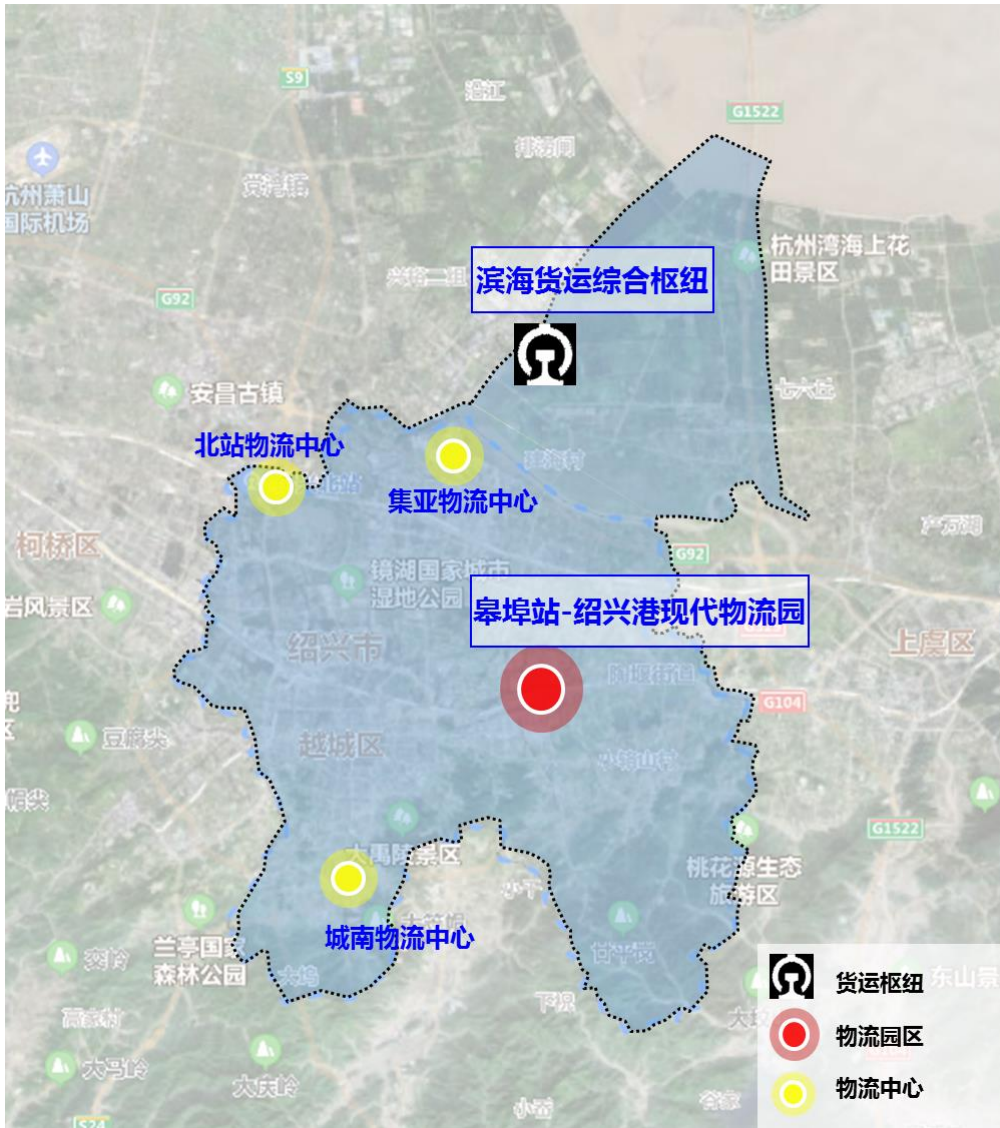


图 4-4 越城区货运枢纽布局规划图

专栏十四：“十四五”期间客货运枢纽实施类项目

绍兴北站：绍兴高铁北站 TOD 综合体项目(A 区块)建设工程。

南部客运枢纽：正式投入运营。

专栏十五：“十四五”期间客货运枢纽研究类项目

滨海综合交通枢纽：十四五期间开展前期研究，做好前期预留控制

4.4 城市交通网络

4.4.1 轨道交通

● 构建城区快速通勤系统主骨架

“十四五”期间越城区城市轨道交通建设全面加速，续建城市轨道交通 1 号线、2 号线一期，开工建设 2 号线二期、3 号线、4 号线、5 号线。至“十四五”期末，基本构建越城区快速通勤系统主骨架。

专栏十六：“十四五”期间城市轨道重点实施类项目

绍兴市城市轨道交通 1 号线：“十四五”期间续建项目。起于姑娘桥站，终至芳泉站，越城区境内里程约 25 公里。“十四五”期间建成通车。

绍兴市城市轨道交通 2 号线一期：“十四五”期间续建项目。起于越西路站，终至越兴路站，越城区境内里程约 10.8 公里。“十四五”期间建成通车。

绍兴市城市轨道交通 2 号线二期：“十四五”期间开工建设项目。由 2 号线一期向东延伸至上虞，向西延伸至东浦，越城区境内里程约 10 公里。

绍兴市城市轨道交通 3 号线：“十四五”期间开工建设项目。起于滨海，终至兰亭，越城区境内里程约 38 公里。

绍兴市城市轨道交通 4 号线：“十四五”期间开工建设项目。起于宾舍站，终至东一路站，越城区境内里程约 24 公里。

绍兴市城市轨道交通 5 号线：“十四五”期间开工建设项目。起于绍兴北站，终至福泉站，越城区境内里程约 29 公里。

4.4.2 城市快速路

“十四五”期间，越城区持续推进城市快速路网的建设，加强与周边区市的进一步联系。同时加快高速公路出入口与城市道路布局研究，实现全区与高速公路的便捷沟通，进一步优化城市道路布局，完善快速路、主次干道、支路级配合理的地面道路网系统，打造“六横三纵”的城市快速路网。

六横：闸前大道、致远大道、于越路（G329）、轻纺城大道-二环北路-二环北

路东延-鉴湖大道、二环南路、印山路；

三纵：绿云路-二环西路、越东路-二环东路、滨富路。

专栏十七：“十四五”期间快速路重点实施类项目

S308 省道(二环西路智慧快速路)改造工程(含绿云路与凤林西路交叉口抬升项目):

项目北起凤林西路以北，沿 S308 省道，南至规划常禧路以东，全长约 9.02 公里，项目以杨绍线以南为界，一次规划，两期实施，一期长度约为 5.86 公里；二期长度约为 3.16 公里。计划“十四五”期间建成通车。

绿云路智慧快速路：北起 329 国道，南至凤林西路，全长 6 公里，计划“十四五”期间开工建设。

二环南路智慧快速路工程：西起常禧路以东（与二环西路南终点相接），东至二环东路（与越东路一期相接），全长 6.24 公里。计划“十四五”期间建成通车。

二环南路西延智慧快速路：东起亭山立交，西至杭绍台高速福泉互通，全长约 6.0 公里，越城区境内约 0.5 公里，计划“十四五”期间开工建设。

越东路（三江路—规划曹娥江大桥）智慧快速路工程：南接越东路三江路口高架跳水台，以高架形式连续跨越杭甬高速、望海路、马海路、海塘路，至临海路接规划曹娥江大桥，路线全长约 2.1 公里，计划“十四五”期间建成通车。

越东路及南延段（杭甬高速—绍诸高速平水口）智慧快速路工程（二环南路以北至绍诸高速平水口）：北起二环南路以北，南至绍诸高速平水收费站以南，与平水大道相接，道路全长 5.42 公里。计划“十四五”期间建成通车。

329 国道智慧快速路改造工程（湖安路至越兴路）：西起湖安路，沿现状 G329，东至越兴路，道路主线全长 22.35 公里，其中高架段长 10.3 公里，地道段长 1.38 公里，地面段长 10.67 公里，计划“十四五”期间建成通车。

329 国道智慧快速路二期：东起孙曹公路，西至越兴路，全长约 4.3 公里，计划“十四五”期间建成通车。

钱陶公路快速化改造：北起孙曹公路，南至群贤路，全长 1.3km

4.4.3 城市主次路

规划打造“对外衔接密切、内部顺畅通达”的城市主次路网布局。十四五期间进一步强化三区衔接，突出越城首位度，同时持续优化老城交通，缓解部分区域高峰期拥堵。适时启动路网提升或置换项目，打通城市断头路、提升道路服务水平，进一步加强老城区、镜湖新区、袍江新区、曹娥江北片区、鉴湖片区等城市组团间的互联互通。

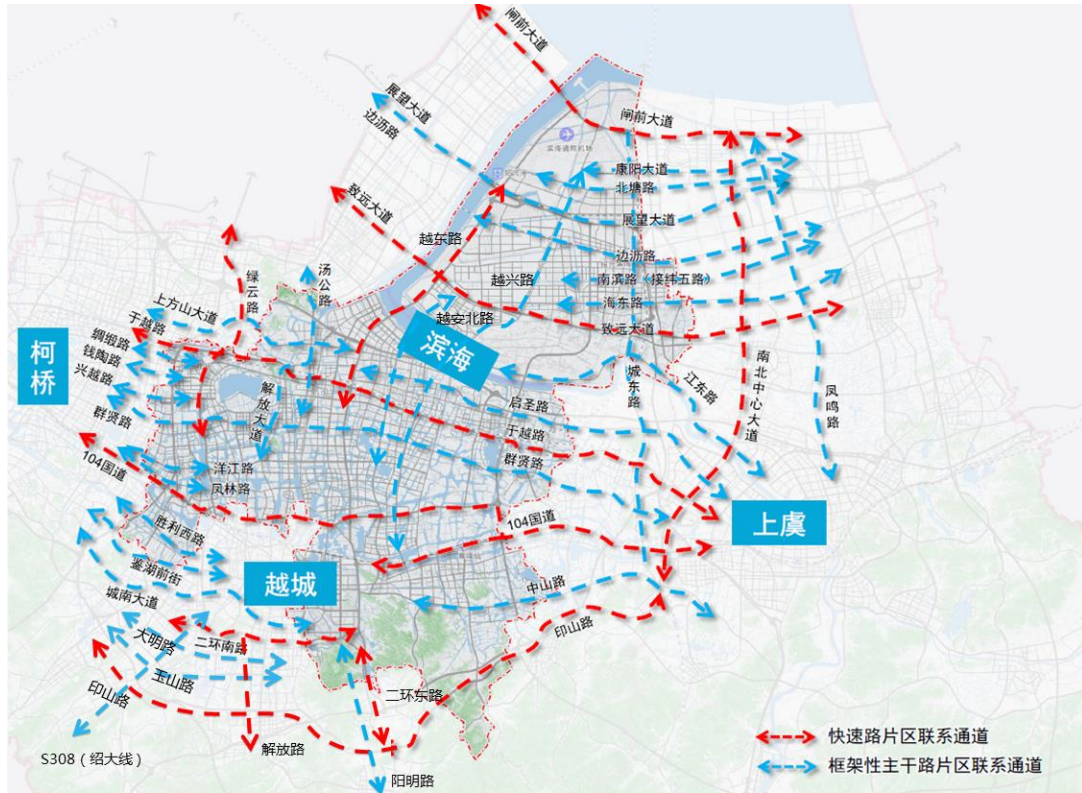


图 4-5 城市片区联系通道规划图

1、强化三区合一

➤ 越城-柯桥

现状越城区 G104、G329 及群贤路部分路段均在施工、通行能力降低、交通量分流给平行通道带来压力，高峰期较为拥堵。

规划远期与柯桥衔接通道达“八快十六主”，其中曹娥江北片区与柯桥也实现“两快一主”的联系，促进两区的一体化发展。

建议十四五期间开工建设玉山路西延工程，做好与柯桥杨绍线的对接，以强化越城南片区与柯桥的横向联系。同时开展上方寺大道、胜利西路、大明路西延的前期研究工作。

➤ 越城-上虞

现状越城与上虞区布局有 3 条东西向贯通通道：G329、群贤路、G104。其中 G329、G104 承载较多过境交通且货车比例高、与上虞区之间的城市主干路仅群贤路一条。

规划越城区与上虞区形成“五快十主”的联系通道布局，其中曹娥江北片区与上虞实现“两快六主”的交通联系。进一步改善曹娥江北片区的东西向交通。

计划十四五期间开展江东路、启圣路东延、中山路东延的建设，其中启圣路东延贯穿袍江新区，是促进产业发展的重要道路。中山路路东延贯穿老城区与集成电路万亩千亿园区，是加强越城区与上虞区交流的重要道路。同时开展康阳大道西延和凤林路东延的前期研究。

2、改善内部连通

➤ 老城-曹娥江北片区

现状仅一条过江通道实现曹娥江两岸联系：袍江大桥高峰期过江流量约 3300pcu/h，货车较多，且以特大货车为主，交叉口通行效率较低。滨海新区正处于高速发展中、在建住宅众多。人口规模快速增长使得交通量将迎来骤增，一条过江通道无法满足日益增长的交通需求。

因此规划“两快两主”的过江通道布局。两快：越东路北延、滨富路。两主：越安北路、越兴路。

十四五期间实现越东路北延跨曹娥江大桥的通车，力争滨富路开工建设。同时开展越安路北延的前期研究。



图 4-6 越城区与滨海新区规划联系通道布局

➤ 老城-镜湖

规划“两快五主”南北向联系通道。两快：绿云路、越东路，五主：越西路、官渎路、解放大道、中兴大道、袍中路-平江路。

十四五期间计划推进解放大道北延和越西路北延工程建设，力争通车。

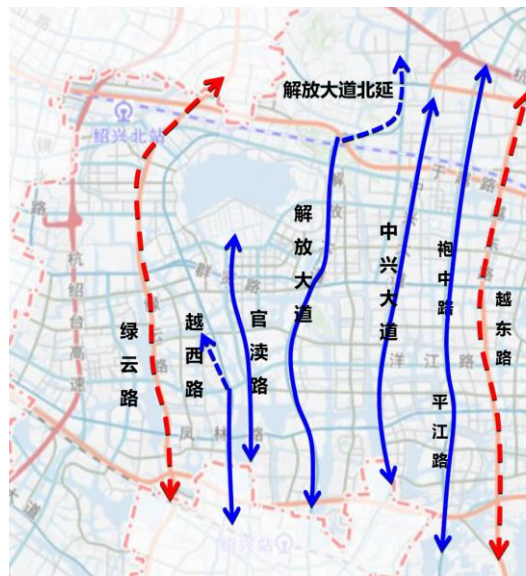


图 4-7 老城区与镜湖新区规划联系通道布局

➤ 老城-袍江

现状主要依赖越东路和越兴路实现老城区域与袍江新区间的南北向联系，通

道设施较少，对产业发展支撑力度不足，因此规划“两快三主”的联系通道布局，两快：越东路、滨富路，三主：越安路、海南路、越兴路。

十四五期间计划对越兴路进行改造拓宽，以进一步加强其服务能力，同时开展越安路南延的前期研究，以加强南北向的联系，带动沿线产业发展。

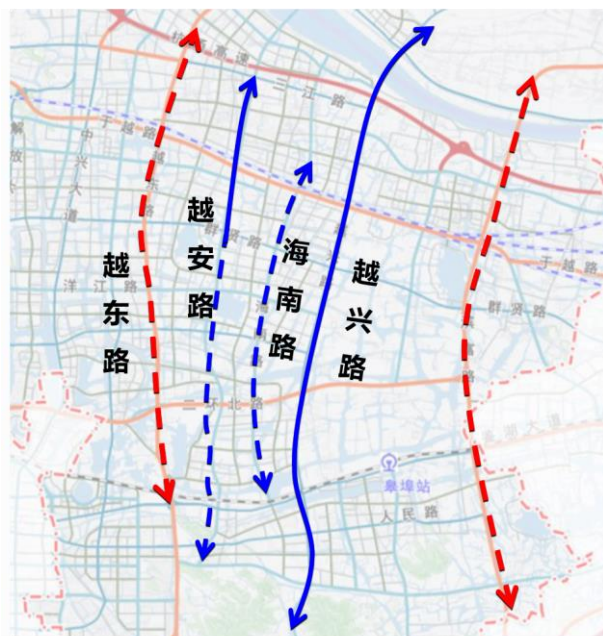


图 4-8 老城区与袍江新区规划联系通道布局

➤ 老城-鉴湖

现状老城区与鉴湖区南北向联系通道不足。亟需进一步完善路网以带动鉴湖片区的发展，强化南部客运枢纽集疏运体系。

十四五期间重点推进绍甘线南延一期、二期改造工程的建设，力争建成通车，同时开展西江路南延的前期研究。

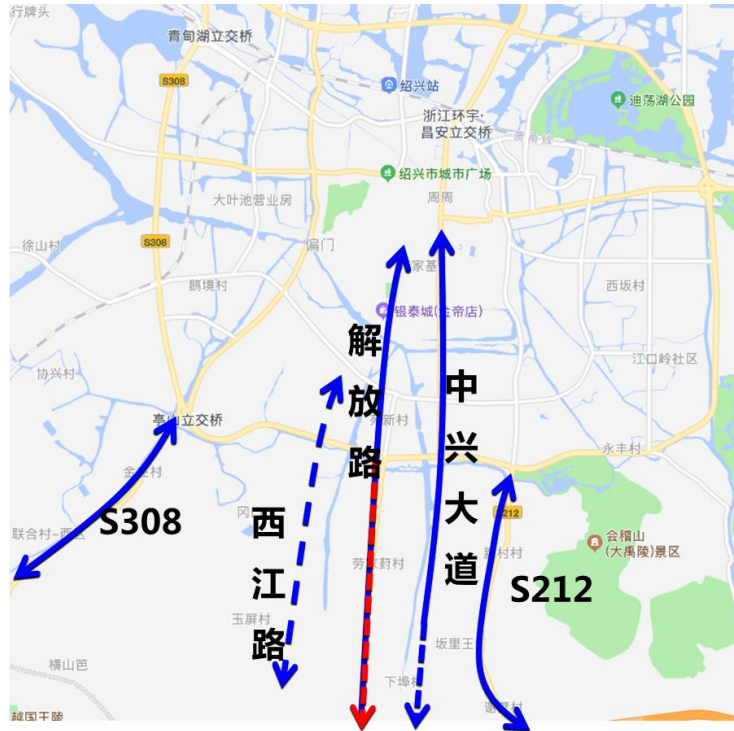


图 4-9 老城区与鉴湖规划联系通道布局

➤ 镜湖-袍江

镜湖新区与袍江新区现状联系良好，通道布局完善，主要东西向道路有三江路、于越路（G329）、群贤路、洋江路、凤林路及二环北路。

规划“两快四主”的远期路网布局，两快：于越路（G329）、二环北路，四主：三江路、群贤路、洋江路、凤林路。

十四五期间全面推进于越路（G329）和二环北路改造提升工程，力争全线竣工通车。

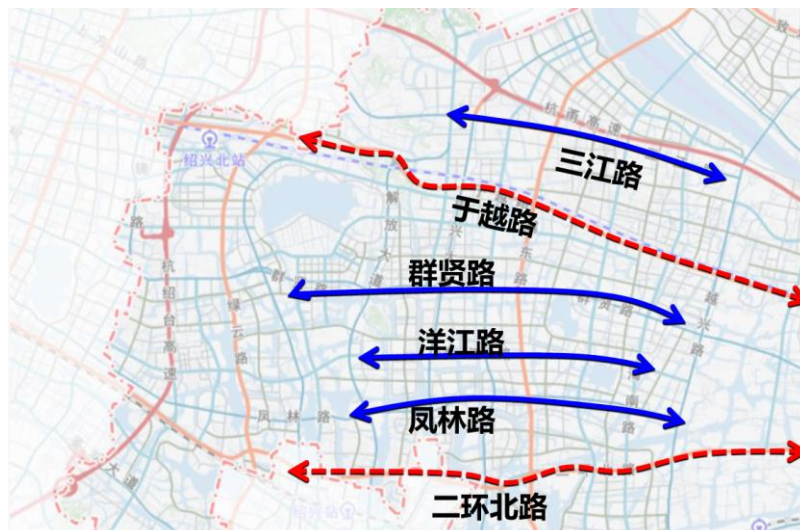


图 4-10 老城区与鉴湖规划联系通道布局

3、缓解老城拥堵

➤ 强化双环衔接

老城区主要出行为西北方向，即往柯桥和镜湖方向。而城区西南区域的斜向道路却为西南方向（山水、学校），出行方向与道路方向不一致且东西向道路间距较大。导致出行以先北后西为主，交通量集中于内环北-二环北区域。而内环西-二环西区域缺乏交通吸引。亟需完善路网以提高西向道路吸引力，分担北侧交通量至西侧，缓解区域拥堵。

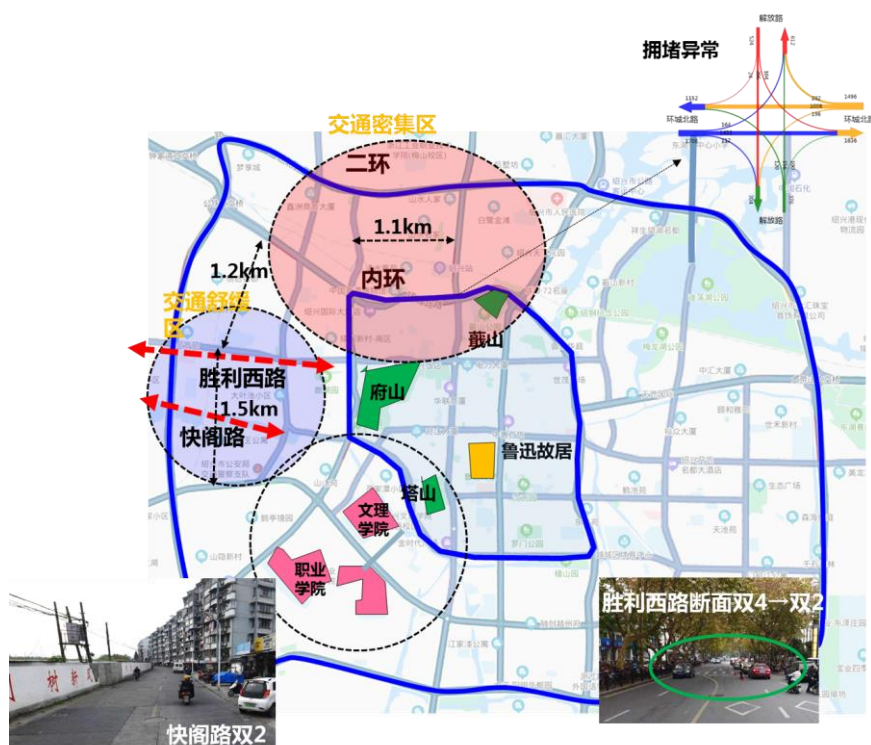


图 4-11 老城区现状出行环境示意图

计划十四五期间开展胜利西路改造提升工程的前期研究，满足未来柯桥与老城区的交通需求。

➤ 改善内部交通

老城区内部由于山水、景区等阻隔，造成路网整体性、连贯性不足。亟需改善路网布局，打通断头路并对部分道路断面进行优化改造，对拥堵交叉口进行渠化改善及信控优化。

计划十四五期间开展老城交通改善专题研究，对延安路（绍兴第二医院）节点、环城西路-环城南路交叉口等交通堵点进行优化改造。

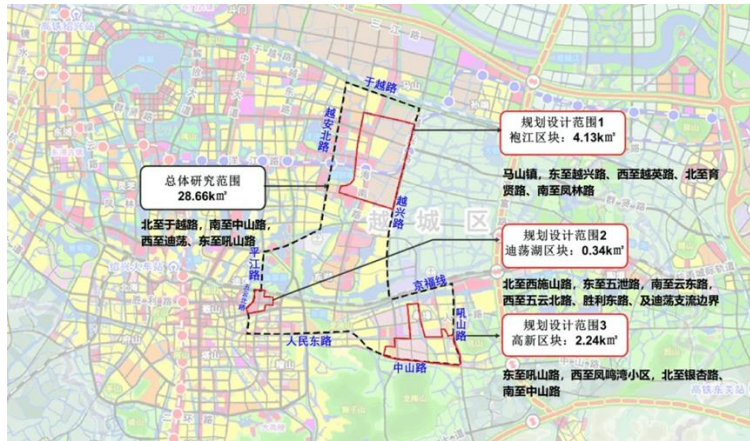


图 4-13 集成电路区域示意图

高端生物医药“万亩千亿”新产业平台位于江滨区中部临曹娥江一侧，总面积 34 平方公里，核心区面积 6.3 平方公里。突出高端生物医药研发制造环节的突出优势，以高端生物医药产业链环节的集中集聚为导向，按照“生产、生活、生态”三生融合的基本理念，构建形成“一心一廊两区”的总体空间布局，引导产业链集群化发展，优化形成高效空间开发结构。

计划“十四五”期间开展两个万亩千亿平台区域交通改善提升研究，进一步加强与周边区域的衔接，完善园区内部交通设施配套，实现产城融合一体化发展。

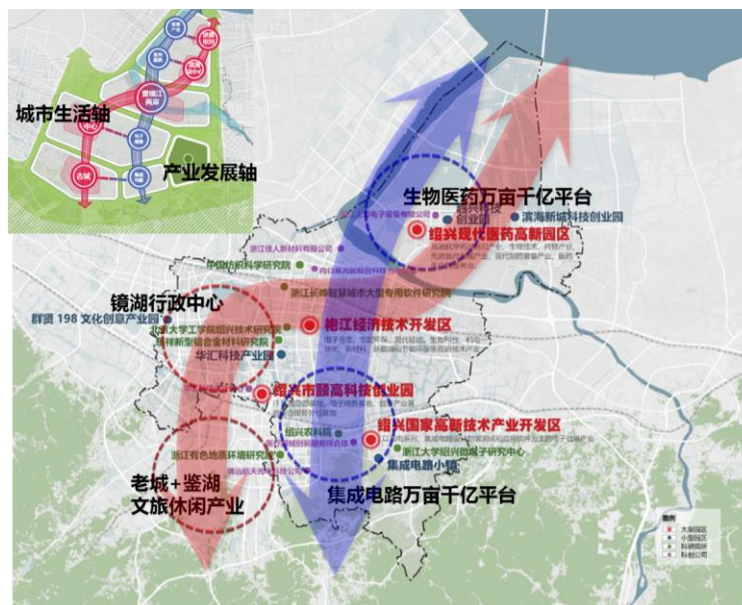


图 4-14 产城融合一体化发展轴线

➤ 地铁小镇

“地铁小镇”位于越城区鉴湖街道，将充分利用南部山区的自然生态资源，引入山景，塑造特色生态休闲空间，营造“现代慢生活”的场景体验，以

吸引亲子家庭、文化创意爱好者、田园综合旅游者以及郊区型生态度假旅游人群的到访，将成为绍兴大城市建设的标志性区域。建成后该区域将打造为站城一体、山水交融、配套完善的地铁小镇、活力社区。

计划十四五期间开展“地铁小镇”路网专题研究，进一步做好道路设施配套，强化各交通方式的衔接功能。

➤ 青甸湖

规划围绕青甸湖水域，布局“一轴、一湾、两环、四区”，集文化和旅游地标、生态领地、智慧生活于一体的未来城区。青甸湖板块主要定位为人居功能板块，大多数地块用途均为居住用地或住商用地。

计划十四五期间开展青甸湖片区路网提升专题研究，力争西郊路开工建设，改造提升为贯穿整个城西的主干道之一。使城西片区通达性大大提高，同时减缓了胜利西路的交通压力。



图 4-15 青甸湖区域用地规划图

➤ 综合保税区

综合保税区是我国开放层次最高、优惠政策最多、功能最齐全、手续最简便的海关特殊监管区域。经过多年努力特别是近两年的集中攻坚和全力争取，绍兴综合保税区于 2020 年 9 月获国务院批复设立，是绍兴全新的对外开放国家级平台，也是长三角地区为数不多的位于主城区的综保区。项目总规划面积约 1.72 平方公里，计划总投资 57.79 亿元。将充分结合绍兴产业特色和“万亩千亿”新产业平台，创新发展以“高端制造+新型服务贸易”为业态的内陆型综保

区，有力提升越城区“国际范”水平，打造成为绍兴、尤其是越城区的对外开放新引擎、外贸提升发展引爆点和改革开放新高地

计划十四五期间开展“综合保税区”路网专题研究，完善路网设施配套，加快产业集聚发展。

专栏十八：“十四五”期间主次干路重点实施类项目

越兴路拓宽工程：北起三江路，南至洋江路。计划“十四五”期间建成通车。

越秀路：西起安城，东至凤林路，宽 36 米，长度约 2050 米，并配套雨水管线、路灯、标识标线等附属工程。

大越路：北起于越路，南至凤林西路。计划“十四五”期间建成通车。

解放大道北延：南起解放大道杭甬客专相交南侧，北至荷东大桥主线桥，全长约 3.39 公里，城市主干路，设计速度 50 千米/小时。计划“十四五”期间开展前期研究。

越西路北延：起于洋江西路，终于梅南路，全长 1.1km，城市主干路，设计速度 50 千米/小时。计划“十四五”期间开展前期研究。

玉山路西延工程：东起解放南路，西至规划坡塘路，长度约 985 米，沿线新建两座桥梁并配套雨水管线、路灯、标识标线等附属工程。计划“十四五”期间建成通车。

城南大道（山阴路—西江路段）改造工程：西起山阴路交叉口，东至西江路交叉口，道路全长约 1.8 公里，按城市主干路规划。计划“十四五”期间建成通车。

常禧路南延：第一段北起城南大道，南至淡烟路，路线全长约 1180.0m，道路宽 28.0m；第二段北起二环南路，南至现状村路，路线全长约 440.0m，路幅宽 40.0m。

江东路：西起越东路，东接团农路，全长约 12km，计划十四五期间建成通车

启圣路东延：西起越兴路，东至越城-上虞界，全长约 6.6km，计划十四五期间建成通车。

中山路东延：西起吼山路，东至滨富路，全长约 2.4km，计划十四五期间建成通车。

后墅路：梅南路至群贤路段总长 2000 米，路宽 32 米；新建桥梁 2 座，长 230 米。

西郊路：东起马臻路，西至东浦区域，作为青甸湖区域重要的出行通道

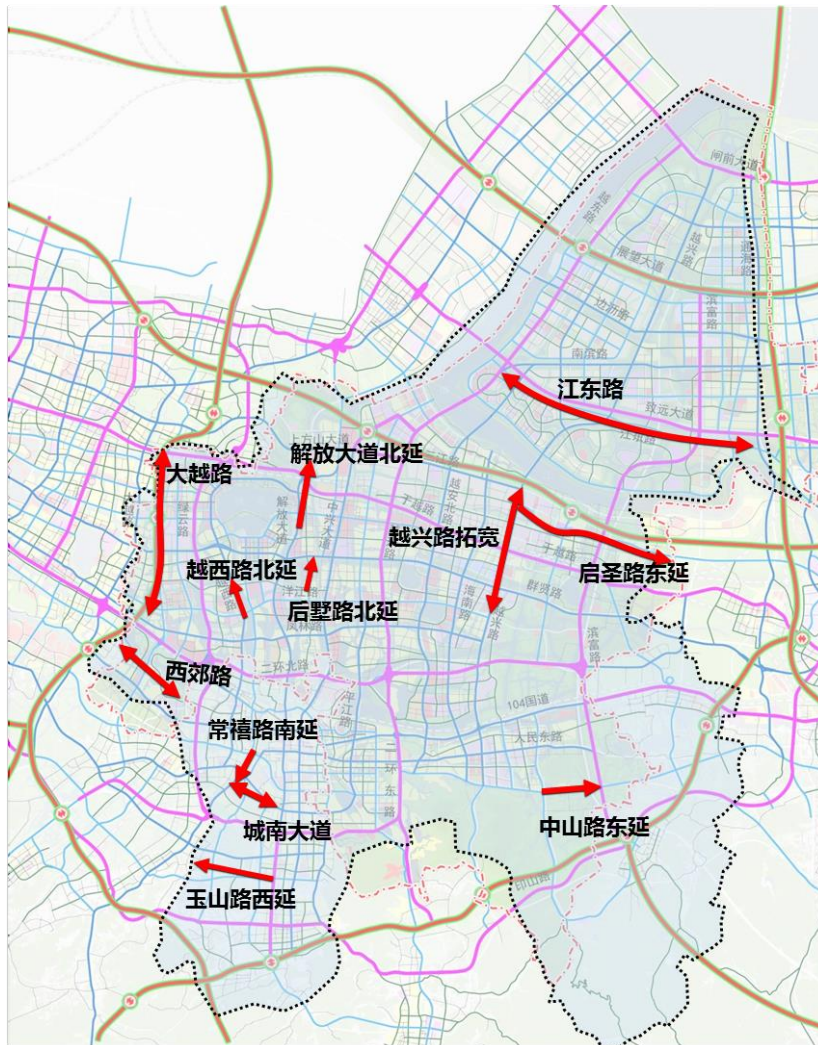


图 4-16 规划十四五期间主干路建设项目

专栏十九：“十四五”期间主次干路重点研究项目

胜利西路改造提升工程：加强老城与柯桥的联系，改善拥堵。

中兴路北延：打破高速阻隔，强化高速南北片区联系，促进产业发展。

越安北路北延：加强曹娥江两岸联系，促进滨海新区发展。

边沥路西延：强化曹娥江北部片区与柯桥、杭州方向的联系。

康阳大道西延：强化曹娥江北部片区与上虞、宁波方向的联系。

上方山大道：强化袍江与柯桥的联系，带动产业发展。

大明路：鉴湖片区东西向贯通性道路，强化与柯桥的交流。

凤林路东延：强化东西向联系、完善物流园区集疏运。

绍兴地域特色的精品绿道，使城市品质进一步提升。

规划越城区形成省级-市级-区级三级绿道系统，打造 33X 绿道网结构：

3 条省级绿道：省级绿道 2 号线（浙东古运河线）、省级绿道 3 号线（环杭州湾滨海线）、省级绿道 5 号线（曹娥江线）；

3 条市级绿道：市级绿道 1 号线（市西山水线）、市级绿道 2 号线（南闲线）、市级绿道 4 号线（市中风情线）；

X 条区级绿道：根据水系分布及规划用地灵活布局。

计划“十四五”期间，力争开展浙东古运河线和曹娥江线的建设。同时开展串联省级绿道的市级绿道项目前期研究。

专栏二十：“十四五”期间城市绿道重点实施类项目

浙东古运河线：全长约 33.4 公里

曹娥江线：全长约 37 公里

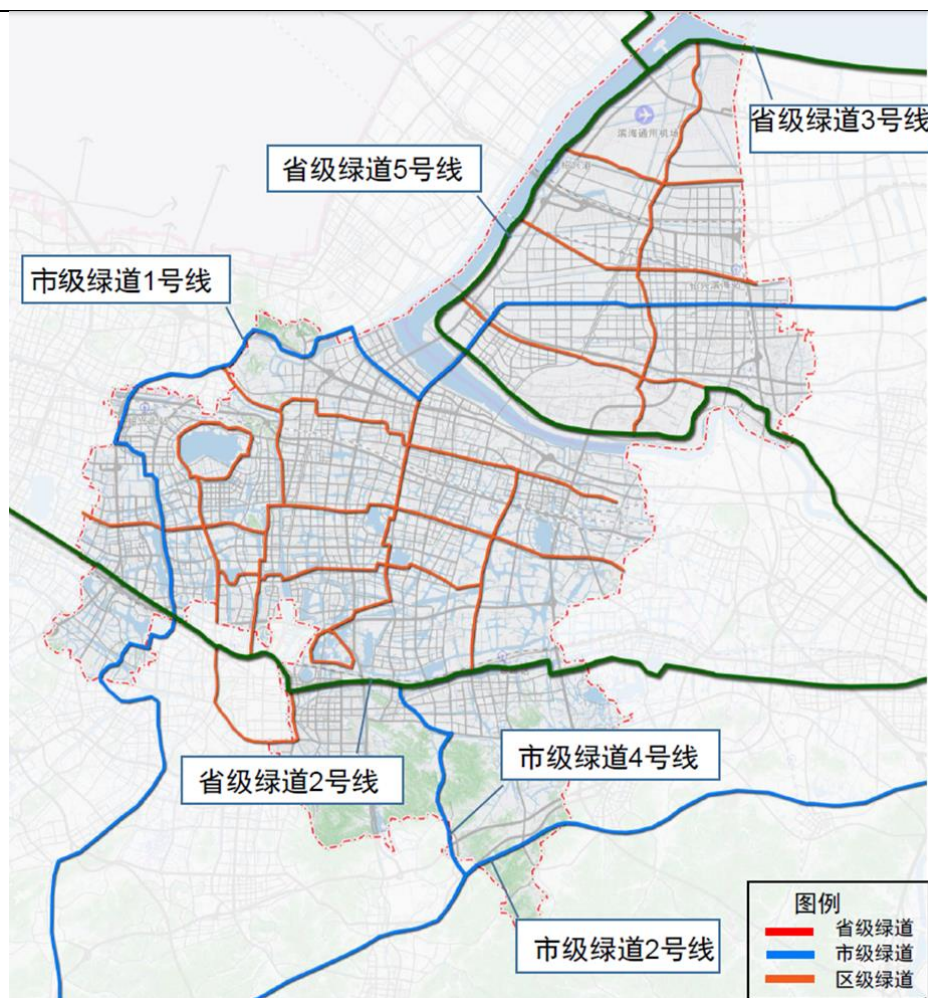


图 4-18 越城区城乡绿道网规划示意图

4.4.5 常规公交

规划打造以轨道交通为骨干、以公交车为主体的公共交通体系。越城区的公交客运走廊呈“十”字型，东西向衔接上虞、柯桥，南北向主要衔接主城区与滨海新城，公交需求较为集中；公交车作为对轨道交通的补充，应在客流走廊、乘客结构、出行距离等方面做出更优的错位和补充。

轨道交通是客运系统转型的契机，“十四五”期间宜结合轨道线网对常规公交线路进行优化改善，并进一步完善公交场站布局，在充分考虑对沿线乡镇出行及发展的带动作用下，结合百姓实际需求，新增部分公交线路、公交停保场及公共交通枢纽站。计划“十四五”期间优先在沥海、皋埠、马山等街道建设公交首末站（枢纽站）并新建芳泉停保场。

同时结合越城的奥体中心被选为 2022 年亚运会分会场这一重要活动，计划十四五期间设置亚运会定制公交，疏解公交压力，减轻城市交通负担。

4.4.6 停车场站布局

1、环城路以外：P+R 停车场

P+R 停车场即换乘停车场，早上驾车停进 P+R 停车场，然后去换乘地铁抵达工作单位，下班后再坐地铁到达停车场，驾车回家。是一种高效绿色的出行方式，既减少了道路拥堵时间，又节省了油费。可通过将停车费与公共交通费用绑定——在规定时间内有公共交通消费的人可以享受停车费用优惠，拉大中心城区与换乘点的停车价格差，利用价格杠杆鼓励换乘

根据对外联系通道布局，越城区外来车辆主要来自上虞、柯桥、滨海新区、诸暨，结合停车场站选址原则：道路可达性强，停车场地充足，临近地铁站点。

计划十四五期间开展 P+R 停车场布局研究，进一步促进出行方式的优化改善。分别是镜湖中心（1+2 号线）、城南大道站（1+3 号线）、越兴路站（2 号线）、银桥路站（4 号线）、滨海地铁站（3 号线）。

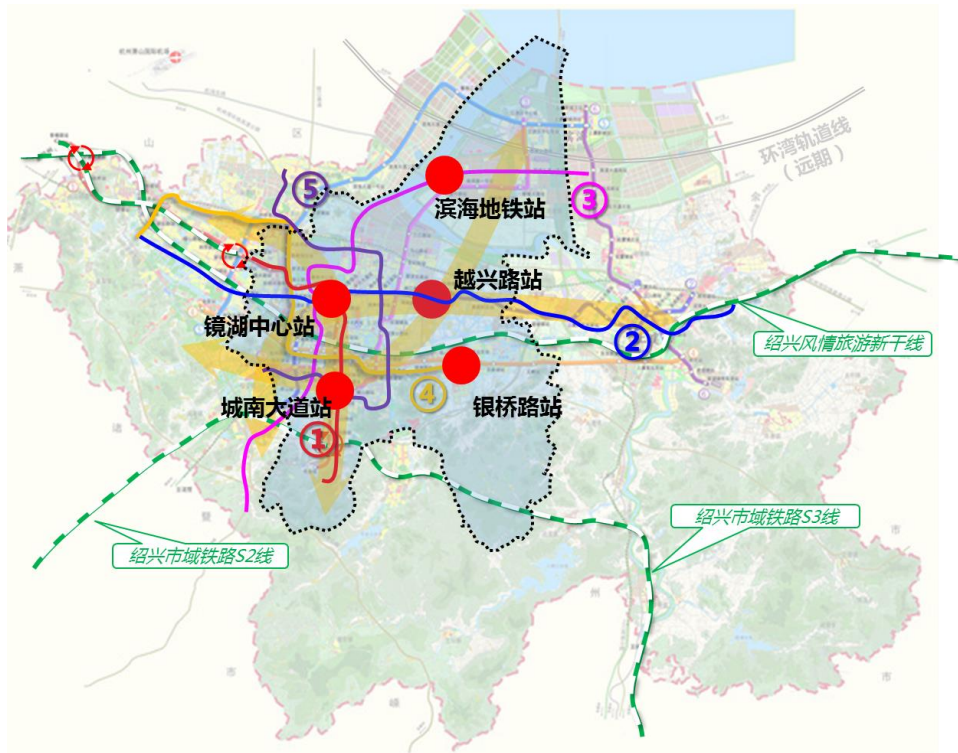


图 4-19 越城区“P+R”停车场布局规划图

2、环城路以内：挖掘停车潜力

➤ 公共停车场“一专多能”

新建公交场站：停车场用地面积不应小于每辆标准车 120m²，预留社会停车空间；

现有公交场站：在公交非停放间隙，划定可停放范围与限定时间，用作社会车辆暂时停放。

- 优化停车形式——停车楼、机械式车库；
- 推广共享停车

对中小学、行政办公等交通潮汐现象明显的单位，制定相关政策鼓励其与周边小区采用交换、共享停车模式错峰调控需求。

建议十四五期间开展老城区停车优化专题研究，进一步优化停车场站布局，建设立体停车楼。缓解停车难问题。



图 4-20 新型停车模式

4.5 旅游交通网络

4.5.1 旅游航道

积极培育水上文化旅游特色，构建有体系的旅游航道，结合旅游码头、人文景观、湖泊资源、旅游小镇，绍兴“十四五”期间开始绘制环城、环湖与乡村水上游线多头齐发的水上旅游航道蓝图，重点水上旅游码头基本建成，积极培育特色景区和特色游线，开启水路交旅融合新发展。同时建议重点景区的旅游码头与旅游巴士联动，整体服务越城人文旅游服务提升。

越城区中远期规划水上旅游客运码头主要有绍兴北码头、湿地公园南码头、官渡码头、白塔洋码头、鲁迅外婆家码头、酒心岛码头、新河十三坊码头、孙端民国码头、小库田园综合码头、村头村码头、黄埔庄码头 11 个水上旅游客运码头。规划水上旅游客运码头陆域主要布置管理用房、大规模乘客等候区、设置售

票检票等设施、旅游咨询、简易零售、停靠站、侯船厅、标识系统等。除了水上旅游客运码头外，还规划迪荡湖游艇码头。

专栏二十一：“十四五”期间水上旅游重点实施类项目

旅游航道改造：包含环城线（12km）、环湖线（青甸湖--独步茶湖—迪荡湖）(25km)、孙端水上观光主游线(5km)，共计里程 42km,总投资约 4 亿元，“十四五”期间开工建设。

旅游码头：绍兴北码头、湿地公园南码头、官渡码头、迪荡湖游艇码头、外婆家码头、酒心岛码头、小库田园综合码头,共计 7 个旅游码头，总投资约 5 亿元，“十四五”期间开工建设。

4.5.2 旅游巴士

越城区景点多集中在城市核心区域，并已经通过“阳明线”实现串联；但中心老城区外，仍分布东湖、吼山、大禹陵景区等高品质景点。同时孙端、富盛等镇街也有着相当丰富的旅游资源。

现状外围旅游文化资源彼此关联性较弱，无法实现与市区主要景点的便捷通达，对旅游整体性发展支撑不足，宜进一步通过完善旅游公交设施加强对各片区旅游产业的带动作用。

计划“十四五”期间开展旅游公交专项规划，研究开行外围旅游巴士线串联主要景点、实现与现有“阳明线”的换乘衔接，同时结合各镇街旅游资源，对部分城乡公交进行旅游化改造，实现其与主要旅游公交线的便捷换乘。

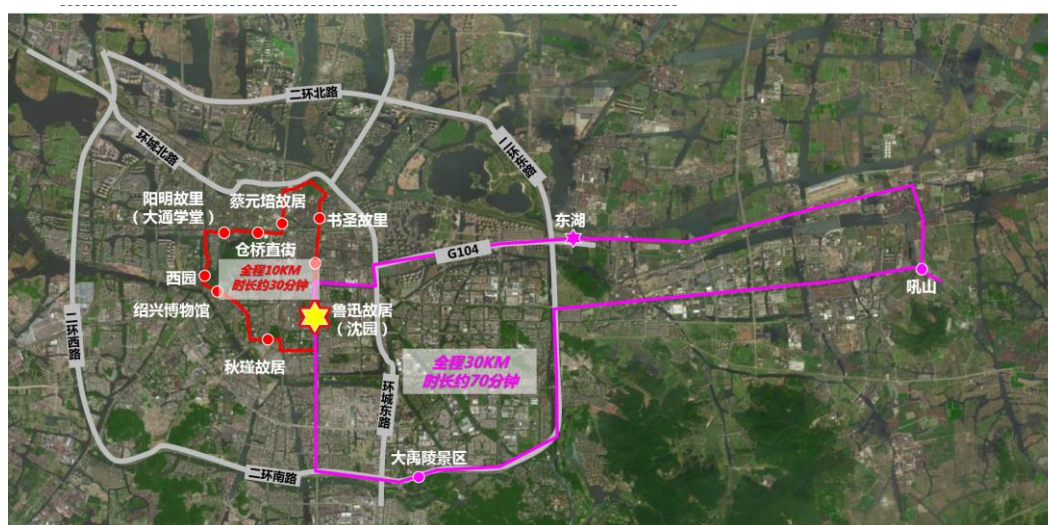


图 4-21 规划旅游巴士线路图

4.5.3 旅游停车

1、旅游高峰期设置外来车辆“限行区”

限行区即环城河以内，限制外来车辆进入核心城区。同时于禁行区界设置节假日临时“P+R”停车场，与旅游巴士、轨道站点接驳，形成良好衔接。

2、对于城市不同区域的景点停车采取对应的措施

城市中心景区：鼓励游客停车换乘旅游巴士出行；利用周边企业或小区停车位错峰停车；

城市中心外围的景区：设置停车换乘点，减少游客自驾进入市区；

远离城镇、位置较偏远的旅游景区：停车场所配置条件较充裕。

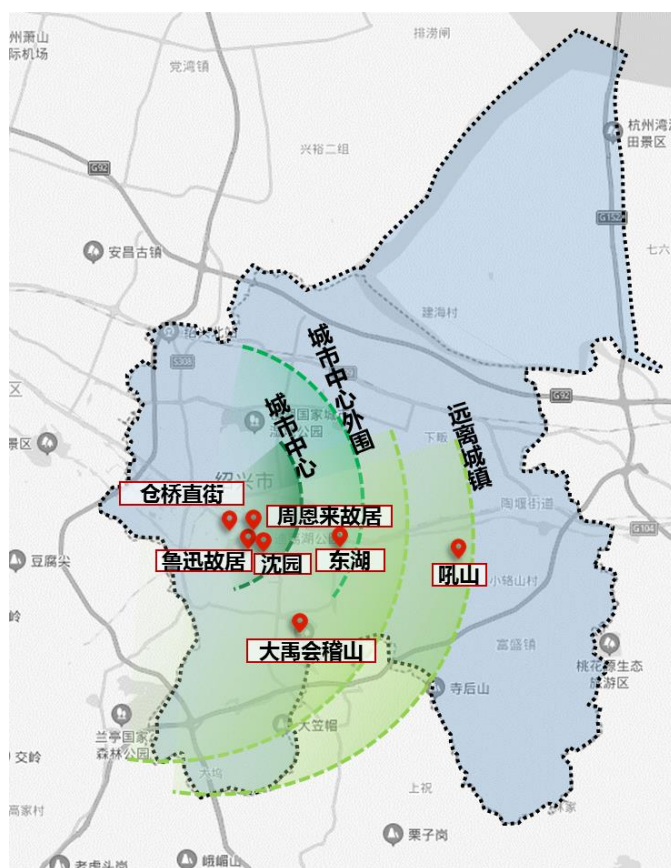


图 4-22 城区停车分区示意图

4.5.4 旅游设施

建议以绍兴北站综合枢纽、老城主要景区为依托，设置游客集散中心——作为越城区重要旅游门户，是集旅游、服务、展示、咨询、票务、交通、投诉受理为一体，并逐渐汇聚游客集散、商品集散、服务集散等功能。

结合 3A 级及以上景点以及轨道交通便捷、人流量密集的城市广场设置旅游集散点。承担游客分流和旅游换乘的功能，同时兼顾地铁、公交换乘等客运服务。

计划“十四五”期间丰富绍兴北站旅游集散中心功能，同时在古城北入口设置集散中心，为古城游客提供便捷的旅游咨询服务。

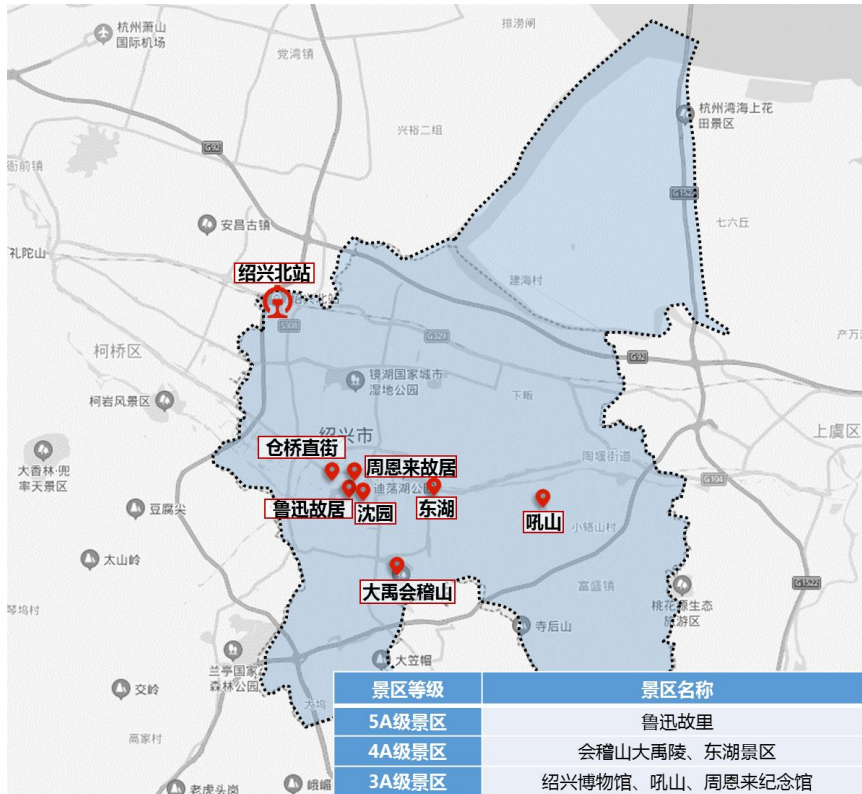


图 4-23 越城区主要景点示意图

4.6 公众出行服务

完善公共交通基础设施，提高公交网络覆盖程度，打造统一完整的公共交通系统，重点强化联程联运，实现中心城区内部、中心城区与乡镇之间以及镇村之间便捷的公共交通联系，实现城市、城镇公交便捷高效换乘，提高运输服务便捷化、多样化、均等化、一体化服务水平，更好满足人民美好出行需求。

4.6.1 完善高效通达的城际客运体系

“十四五”期间以绍兴北站、绍兴南部客运枢纽为主，绍兴站为辅。打造铁路与市域（郊）铁路客运为核心、公路长途客运为补充的高速、快速、普速配置合理的多层次城际客运体系。围绕高速连通上海、杭州、南京等长三角核心城市，扩大高铁网络覆盖面，增强高铁客运供给服务能力。

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、个性品质的中高端城际客运服务。

目前，客运枢纽已实现与城市轨道、BRT 的衔接：绍兴北站——BRT（3、5 号线）、地铁（支 1 号线），绍兴站——BRT（1 号线）、地铁（1 号线），南部综合枢纽——BRT（1 号线）、地铁（1 号线）。

4.6.2 打造多方式衔接的城市公共交通

越城区的公交客运走廊呈“十”字型，东西向衔接上虞、柯桥，南北向主要衔接主城区与滨海新区，公交需求较为集中。

纵深推进城市交通拥堵综合治理，加快城市轨道交通建设。构建以轨道交通为骨干，以公交汽车为主体的公交体系，以城市轨道保障城区快速通勤，公交汽车主动衔接轨道交通，建设规模适中、布局合理、与城市发展相协调的公共交通场站体系。结合轨道交通和中运量公交规划建设，通过截短、取直等方法优化调整既有公交线路，提升常规公交线网运行效率，优化提升公交线网体系，完善公共线网结构层次。

加快城市公交专用道网络建设，完善公交信号优先通行系统，有效保障公共交通出行效率。并进一步完善城市慢行交通系统、无障碍设施建设，打造覆盖全市、诗话韵味的城乡绿道网，营造优质步行骑行空间。

4.6.3 推进城乡客运服务一体化

以打造均等化城乡客运服务系统为导向，强化城乡客运基础设施、运输服务资源共享和衔接，推进城乡客运服务一体化发展，提升公共服务均等化水平，保障城乡居民行有所乘。

提高农村客运通达深度和覆盖面，鼓励城市公交线路、城际铁路向郊区延伸，以实现“全域公交”为目标，优化城乡客运网络，推动形成多元化城乡客运服务格局，推广互联网+城乡客运服务模式，更好地服务城乡地区居民交通出行。

加快农村客运公交化改造进程，积极发展镇村公交，推广农村客运片区经营模式，鼓励开展预约、定制式等个性化客运服务，完善协调城乡客运在票价、税费、补贴、通行等方面的政策机制。

4.6.4 构建亚运会特色交通服务系统

绍兴作为 2022 年杭州亚运会办赛城市，将承办篮球、排球、棒球、垒球、攀岩 5 个项目的相关赛事和足球训练项目，是杭州之外承办亚运会项目最多的城

市。越城区的镜湖奥体中心作为亚运会重点场馆，将吸引来自各地的游客，产生巨大的交通需求

亚运会期间是越城区打响城市品牌，促进城市文化和旅游发展的重要契机，宜进一步协同构建杭绍同城通勤圈。全力打好“迎亚运、建窗口”综合交通三年大会战，确保亚运会开幕前建成杭绍城际铁路、杭绍台铁路、城市轨道交通 1 号线、杭绍甬智慧高速、杭绍台高速等同城交通标志性工程。加速实现杭绍轨道交通运营管理“一张网”和票价“一票制”，实施亚运公交优先计划，推进杭绍城市（镇）间开行城际公交，推进公共交通工具“零距离换乘”。到 2022 年，基本形成杭绍同城 30 分钟交通圈。

同时打造绍兴特色城市智慧快速路网，在亚运会前建成越东路一期、二环北路、329 国道一期、二环西路一期四条智慧快速路，新建、改造一批高标准、高品质城市道路，建设紧密连接交通枢纽、亚运场馆和亚运村的亚运交通走廊，建设车路协同无人驾驶系统，打造全国首个全面支持高等级智能网联车辆的示范快速路网，满足亚运通勤及未来城市交通需求

计划“十四五”初期开展亚运会场馆、亚运村区域路网衔接改善专题，力争在亚运会召开前使城市交通品质得到跨越提升。

4.7 货运与物流服务

4.7.1 优化货运运输结构

越城区公路运输发展迅速，已成为越城区运输体系最主要的运输方式，铁路货运量明显下降，铁路货运主要沿萧甬铁路呈南北向发展，串联杭州与宁波，助推杭绍甬通道的发展。萧甬铁路在越城区的站点皋埠站作为铁路货运的主要枢纽。

十四五期间越城区聚焦高质量绿色发展，积极推进海河、海铁等多式联运，全面加快推进大宗货物运输“公转水、公转铁”。进一步推进水运高质量转型，完善丰富全国内河水运转型发展示范区标准体系，推动绍兴经验向国家标准迈进；重点推进江河海联运；积极发展内河集装箱运输，引导适箱货物“散改集”“公转水”，丰富和拓展物流路径，完善集装箱运输绿色通道政策。

着力补齐铁路货运短板，做大至宁波港、上海港“海铁”联运班列，拓展至陕西、新疆、云南等地快速直达班列，全面提升铁路运输比重。推进多式联运发展，以打造浙北铁公水多式联运中心为目标，着力构建设施高效衔接、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，探索“一单制”联运服务。



图 4-24 越城区立体物流网规划

4.7.2 推动物流业创新发展

利用嘉绍大桥、绍兴港等水陆空便捷交通优势，加快乐歌智慧供应链、宝湾物流、袍江集亚物流园等物流基地建设，依托国家跨境电商综试区大力发展电商物流、冷链物流，加快发展现代供应链和智慧物流，打造成为长三角南翼重要物流枢纽。

大力发展集装箱、甩挂、单元化装载、散装物资和危化品等运输服务，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，推动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。加快拓展冷链运输领域，完善全程温控相关技术标准和服务规范，鼓励农产品冷链物流技术创新。

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。

4.7.3 提升城乡物流服务水平

提升城乡配送服务水平是乡村振兴发展战略的重要举措。应当以服务城乡一体化为目标，着力推动农村物流配送服务高质量发展，服务民生改善，提升基本公共服务均等化水平，以城乡分拨配送物流网络建设为基础，以城市共同配送服务模式创新为手段，不断提升城市共同配送服务水平。以完善农村物流服务体系为基础，以农村物流服务模式创新为手段，加快农村物流发展。

同时要完善城乡末端设施网络，以农村客货运站场、农村邮政网点为依托，布局农村货运物流站点，建设具备配送、零售和便民服务等多功能的物流配送终端，打通城乡配送最后一公里“微循环”，服务农村产业升级和居民生活。加快完善农村物流网点布局，紧密围绕农村地区生产和生活，建立多部门合作机制。按照“多站合一、资源共享”的原则，加快完善县级物流中心、乡镇农村配送站、农村货运网点的三级农村物流服务体系。

推广双向流通、客货邮商融合合作等先进适用的农村物流运作模式；探索“互联网+农村物流”，推进货运物流与农村淘宝等电商平台合作；加强邮政服务网络建设，实施村邮站建设计划；拓展完善既有农村客运站场的物流服务功能，鼓励市到县和县到乡的客运班车代运邮件和快件，健全小件快运服务体系。

4.8 数字交通建设

4.8.1 持续推进数字交通项目建设

打造“1+7+X”交通数字化体系，即全面融入省一体化智能化公共数据平台，根据自身需求建设一个统一的数字交通基础平台；围绕省委省政府数字化改革五大方面，以业务为牵引，抓好7个条块的数字化改革工作；在全面推进基础上，围绕重大任务进行X个重点突破。

建设综合集成应用——“浙里畅行”。深入挖掘公众出行需求，立足“自驾出行、公交客运、特殊人群、公共场所、拥堵治理”五个方面，聚焦“收费站开闭、农村客运线路、停车场实时余位”等多个典型改革场景，坚持“开放协作、集中服务、先易后难、线上线下闭环”。

加强5G、人工智能、物联网、数据中心、北斗系统等新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。着力推进越城区数字交通建设项目，以现有交通大数据平台为基础，通过建设“一枢纽、一张图、N应用”，形成“上下融合、内部整合、横向联合”的综合交通大数据枢纽。协同行业监管、行政执法等实际需求，完善应用场景，增设科技治超、科技打非等应用模块，进一步提升交通规划、建设、运营和管理全过程数字化水平。

“十四五”期间，围绕公路、水路、城际铁路建设，重点推进越城区南部交通枢纽站综合体智慧枢纽项目、绍兴智慧高速公路试点项目（杭绍台高速、杭绍甬高速等）。加快建设数字交通体系，打造经济运行、社会治理、应急管理等多个数字驾驶舱，加快智慧城市管理创新应用，力争至“十四五”末，数字交通体系应用覆盖率达60%以上。开展BIM技术应用、基于物联网的基础设施数字化联网监测与预警、基于大数据的基础设施预防性养护等技术研发与应用。依托智慧高速公路建设和改造，加快开展自由流收费、车道级精准管控、基于高精位置的信息服务、车路协同测试场、货车编队运输与自动驾驶等场景的关键技术应用；同步开展基础设施数字化、车路协同设施建设、云控平台接口、高速行驶专用车道、运行协同管理等技术标准研究。

综合BIM设计、5G现代通信网络、智慧芯片等现代技术，实现网联车测试系统、智慧云控平台等先进功能，以“智能、快速、绿色、安全”实现交通的衔接优化，有效缓解交通拥堵现状。

4.8.2 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、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”、城市公交协同管理、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。推广无感安检、无感通关、智能引导、人站互动等现代化服务，实现便捷换乘。加强全区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，推动全区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。

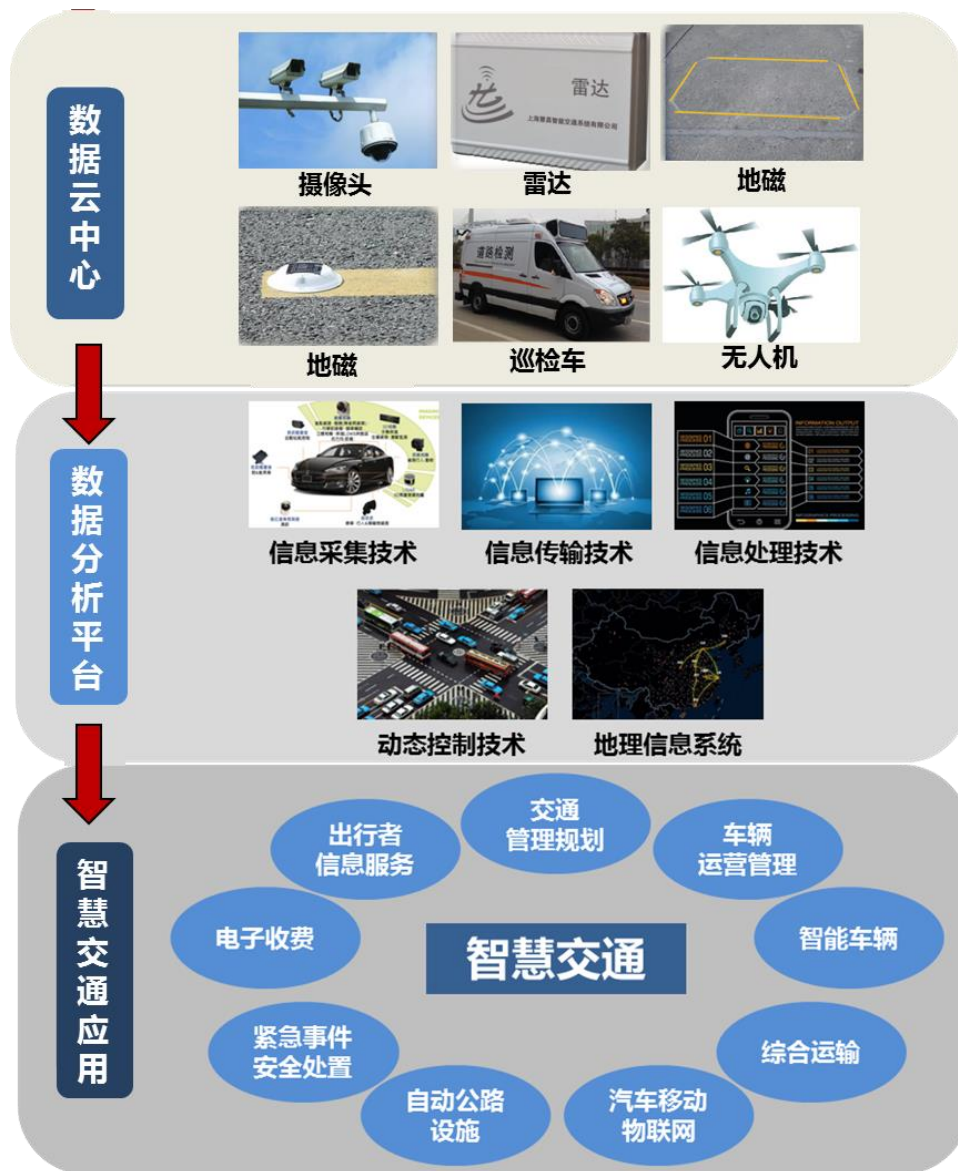


图 4-25 智慧平台示意

4.8.3 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、运输管理等业务的深度融合，全力推进行业管理流程优化和科学化，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。

立足综合运输服务品质提升，开展基于移动互联网和云计算的行业信息资源共享和大数据产品、智慧云平台和“浙里畅行”出行服务、物流大数据采集处理与预测分析、移动支付等技术应用与服务。

推进数字交通理论体系建设。加强应用理论问题研究，组建数字化改革“交通智库”，创新理论研究合作机制，聚集各领域人才共同参与，形成数字化改革

理论体系。力争至“十四五”末，形成数字化交通理论体系。推进数字交通制度体系建设，构建数字化改革政策制度体系，构建数字化改革标准体系，完善数据共享与安全管理的制度体系，建立数字化改革项目管理制度体系。

计划十四五期间开展数字交通发展规划专题研究，推进数字化基础设施建设、提高智慧化服务水平，完善行业治理数字化转型，力争打造全省数字交通建设示范区。

4.9 绿色安全发展

4.9.1 持续推进绿色交通发展

坚持优先发展城市公共交通战略，大力推行绿色交通，提高公共交通出行分担率。提升运输装备大型化、专业化、标准化水平，鼓励厢式车、集装箱车及专用车应用，积极推广使用低能耗、低排放环保节能车辆。加强加气站、充电站等配套基础设施的规划与建设。鼓励结合高速公路服务区等开发利用风能、太阳能等可再生能源。推广绿色循环低碳工程机械设备，加快淘汰高能耗、高排放、老旧工程机械。

进一步完善公共交通定价机制，探索在公交枢纽实现1小时内“零”换乘票价机制，增强公共交通吸引力。切实加强城市基础设施运维，实施美化、洁化、亮化、序化行动，持续开展袍江等区域环境大整治，推进“绿色出行、品质交通”建设，打好多条城市道路整治收官战。

计划在十四五期间开展加气站、充电站布局规划专题研究，为绿色交通的进一步发展奠定良好的基础。

4.9.2 坚持“碳达峰、碳中和”战略

面对全新的考验，交通运输行业正在紧锣密鼓推进交通运输“双碳”行动方案，包括产业政策、用人政策、降碳政策、投入产出成本效益、碳交易，涉及铁路、公路、水运、邮政等各个子行业。

利用模式创新和新兴技术优化交通结构，充分发挥先进的智能化技术，让区块链、人工智能、信息通讯、大数据、云计算等新兴技术在实现“双碳”目标中得到广泛应用，甚至占据主导地位，并通过市场化驱动、法制化引导的方式来推进。做好交通网与能源网和信息网的协同融合，利用优势技术减少冗余，形成“生态—策略—行动—监督”的闭环体系。

在新基建大力发展的城际高速铁路、城际轨道交通、充电桩网络等方面，将优先通过 AI、大数据、云计算等技术在交通建设和运营方案的综合应用，来提高交通流的运转，减少资源的消耗。

4.9.3 打造城市发展“TOD 模式”

TOD (Transit Oriented Development) 模式指以公共交通为导向的综合发展模式，其中的公共交通主要是指火车站、机场、地铁、轻轨等轨道交通及巴士干线，然后以该站点为中心，以约 400-800 米为半径进行高密度开发，形成同时满足居住、工作、购物、娱乐、出行、休憩等需求的多功能社区，实现生产、生活、生态高度和谐统一。

TOD 模式将改变过去城市发展“摊大饼”式的单一集中型城市结构，通过在城市近郊区实施 TOD 综合开发，形成新的交通枢纽、商业中心和生活中心，构建多中心的城市发展新格局，有效缓解中心城区的人口负荷和资源环境承载压力，营造出舒适宜居、交通便捷的生活环境，引导人们选择绿色出行，减少空气、噪音污染。同时 TOD 项目通过构建地上地下立体交通网络，串联多种交通方式，有效提高城市运转效率，缓解交通拥堵。

计划十四五期间加快绍兴北站、南部客运枢纽 TOD 建设，同时开展镜湖中心站和滨海地铁站区域 TOD 模式发展前期研究，使城市品质跃上新台阶

4.9.4 推动建设资源集约利用长效机制

加快提高资源节约集约利用水平。按照统筹规划、合理布局、集约高效原则，协调通道内各种运输方式的线位走向和技术标准。促进各种运输方式在枢纽节点的有效整合，加强综合交通枢纽用地的综合立体开发。优化公路工程建设方案，严格建设项目用地审查，减少耕地占用，避让基本农田保护区。

着力推进资源循环再生和综合利用。遵循减量化、再利用、资源化原则，深化实施施工扬尘治理，推动资源回收和废弃物综合利用。大力推广应用节能型、节水型施工装备、材料及施工工艺。积极推进路面基层材料、主要建材再生循环利用和废旧沥青面层材料循环利用，严格贯彻执行环评与能评要求。大力推进太阳能、风能等可再生能源应用，推广绿色照明技术及用能设备。

4.9.5 建立健全行业安全机制

牢固树立安全发展理念，全面提升从业人员安全意识，落实交通运输企业安全生产主体责任。加大交通运输基础设施、专业化人才队伍和科技装备支撑对安

全生产的有力保障。构建分层次的应急预案体系，完善区交通运输管理部门和交通运输企业各类应急预案。加大风险管控力度，完善“检测、预警、处置、反馈”的风险闭环管控极值。加强城市应急平台建设，建立纵向贯通、横向协同的多部门联动应急机制，建立科学有效的应急能力评估机制，优化专业应急救援力量布局，在现有交通运输系统应急救援保障队伍基础上，每两年进行一次调整，应急响应时间不断缩短。加强应急救援专业装备配备保障，持续组织开展多种形式的实战演练演习，提升交通运输突发事件应急处置能力。全面构建道路“两客一危”、水路危化品运输、港口危化品装卸储存、公路水运工程施工安全风险防控和隐患排查治理双重预防机制，防范重特大事故。

4.10 交通治理能力

4.10.1 推动落实体制机制改革

按照市、区级承担行政职能事业单位改革的要求，积极推进交通行政职能事业单位改革，优化行政许可机构，提高行政效能。整合交通执法机构职责，组建交通运输综合执法队伍，提升交通行政执法效能。进一步理顺与国有企业的关系，完善行业监管工作机制，全面落实行业监管职责。进一步树立综合交通理念，加强交通运输与自然资源等部门的协调，推动多规融合，确立未确定不需要就视作确需规划预控的原则，实现交通发展空间资源的有效预控。

4.10.1 强化专业人才培养

制定实施交通人才队伍发展规划，针对管理人才、技能人才、紧缺人才等分类制定人才队伍建设计划和对策措施，统筹推进各类人才队伍建设。重点建立健全人才引进机制、人才培养机制、人才管理机制，创新人才工作观念、制度和机制，优化人才环境，坚持领导人才队伍、经济经营管理人才队伍、专业技术人才队伍、技术工人人才队伍一起抓，努力培养造就一支数量充足、德才兼备、结构合理、素质精良的人才队伍。继续通过公开招考、智力引进等方式，为我市交通运输行业引进一批优秀大学生和技能人才，解决人才短缺的问题，为行业发展提供人力、智力保障。

4.10.3 持续提升行业执法水平

加强综合执法工作机制，推动交通运输行政执法“四基四化”建设，适时联合公安交警等部门不定期开展专项行动，持续开展扫黑除恶专项斗争，健全道路运

输市场检查联动机制,形成齐抓共管、综合治理的执法合力。加大路政执法管理,通过提升巡查、宣传教育力度,依法打击违章建筑等违法行为,对全区交通干线沿线环境综合整治以及干线公路拆违拆旧拆破专项行动成效进行回头看,有效维护路产路权。加强海事执法管理,推动建设内河水面上搜救中心,探索水上安全监管新模式,加大对水路运输船舶、危险品码头、水上水下施工作业、渡口、危桥、重点水域安全监管,防止各类水上安全事故的发生。逐步完善交通运输信用体系建设,通过完善信用规章制度和标准体系建设,建立信用联合惩戒机制,加强信用信息归集和共享、失信行为认定、信用评价和联合奖惩工作,将信用管理贯穿行业管理全过程,积极推进行业信用管理。并于“十四五”期间,积极推进交通行政许可在线办理。

4.10.4 推进智慧管理决策体系

建立交通数据信息库,通过技术调研、现场勘查、资料收集,进一步梳理完善涵盖全区国省干线、县道、乡村公路、桥涵、渡口、港口、重要交叉口、事故多发路段、治超站、客运站、公交站、物流网点等地点的信息,形成一体化的交通数据信息库,填补我区电子化交通数据的空白,并建成“四好农村路”智慧管理平台。适时配置安装监控终端,完成交通监控指挥中心建设,实现对全区公交场站、重要路段、港口码头等关键节点进行实时监控,打造智能化管理决策系统,整合交通数据信息库、各条线视频监控系统,为及时掌握公路的技术状况、桥涵等级、安全环境、服务效益、路网水平等重要信息提供便利。

完善综合交通行政执法体系,强化事中(执法)行政监管,深入推进“大综合、一体化”执法体制改革,围绕执法信息化流转、联动式协同、智慧化分析,依托浙江省交通运输行政处罚综合管理系统、公路治超非现场执法数据管理平台、数字打非系统、数字治超系统、移动执法系统等,推进执法规范化、标准化、数字化建设,建立健全行政执法和公安、司法衔接工作机制,加快执法监督数字化转型,实现对事中事后监管的数字化,推动形成“审批—监管—处罚—监督评价”的“大执法”全流程功能闭环,推进市县联动执法,打造职责更清晰、队伍更精简、协同更高效、机制更健全、行为更规范、监督更有效的综合交通行政执法体系。

第五章 环境影响评价

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全区交通基础设施建设、运输生产、行业管理的各领域和全过程，全面提高资源利用效率，降低污染排放水平。

5.1 环境影响分析

本次交通规划项目涉及铁路、公路、水运等多种交通基础设施建设，且覆盖面较广，环境影响范围大。规划实施主要对重要生态系统、生态环境敏感区、生物多样性、水土流失、地质灾害等各方面产生影响。越城区含风景名胜区、水源地、湿地等重要生态系统。各类交通基础设施的建设和运行将占用、消耗一定量的土地等物资资源，运输装备和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。

5.2 预防和减缓不良环境影响的措施

5.2.1 生态环境保护

坚持交通建设与环境保护协调发展，严格执行国家和部省生态保护相关政策，合理确定交通发展规模，在项目布局和方案选址阶段，重点推进生态选线选址，合理利用旧路，并根据区域环境特点及交通建设影响程度采取相应环保对策。施工期间，严格控制施工占地范围，取、弃土场等临时用地应及时进行植被恢复，高填深挖路段应及时做好水土保持、植被恢复和地质灾害防治工作，最大程度地降低交通基础设施建设对环境的影响。运营阶段，加强建设项目周边绿化，达到固土保土、防止水土流失、美化环境、降低环境污染的作用。

5.2.2 水污染防治

合理布设线位，认真调查论证路线走向与地表水系相互关系，宜桥则桥、宜隧则隧，尽量避免高填深挖，以减少高路基对地表径流的影响。当涉及自然保护

区和饮用水水源地，或穿越集中式饮用水水源地时，要及时调整线位，按照相关条例，尽量避让高功能水体。加强施工期和运营期水污染防治，合理用水、弃水。航行船舶禁止向内河水域排放船舶垃圾，应当按照规范要求设置与生活污水产生量相适应的处理装置或者储存容器。

5.2.3 噪声污染防治

规划实施中，严格执行《声环境质量标准》（GB3096-2008），尽量避让声敏感目标，对可能产生声污染的路线线位重点关注，采取有效处理措施，尽量降低噪声影响。规划阶段合理选线，控制路线与声环境敏感点的距离；在项目设计阶段根据噪声预测沿线代表性敏感点噪声环境，根据达标情况采取噪声植树绿化、声屏障、隔声窗等防治措施；在运营阶段加强交通管理，在公路主要出入口设置噪声监控站等，禁止噪声过大车辆行驶。

5.2.4 大气污染防治

规划实施中，需重点关注车流量大，周边大气环境质量要求较高的路段大气环境。采取有效措施，尽量降低对周边大气环境的影响。规划阶段合理选线，控制路线与环境敏感点的距离；项目施工阶段采用绿色环保的施工工艺，合理安排施工时间，加强对沥青烟、扬尘的防治。在运营阶段做好环境质量现状监测，鼓励采用清洁能源，大力推广新能源的使用，减少大气污染。

本规划实施期间，将产生一定的环境影响。通过严格落实评价提出的各种保护措施，有效控制对生态环境的不良影响。在规划选线、选址基本合理，避让生态环境敏感区，严格控制环境污染，减轻居民生活不利影响的前提下，从环境保护角度考虑，绍兴市越城区综合交通发展“十四五”规划是可行的。

建议在项目建设前期严格落实环境影响评价制度，各部门密切协调，在强化保护的同时，高度重视交通生态改善和社会稳定。实行最严格的项目环评审查和环境管理政策，在项目选址阶段强化多方案环境综合评价，设计阶段深化环境影响评价，施工阶段重点做好环保工作，运营阶段加强环境监测，坚持“早防范、早发现、早治理”，保证经济社会发展和环境保护协同共进。

第六章 保障措施

交通运输产业是促进经济社会发展的基础性产业，大力发展交通事业是各级政府的重要职责，各级领导应一如既往地支持交通的发展，并在发展政策、体制和资金方面积极给予支持，努力营造交通发展的良好环境。在财政投入、征地拆迁、外部配套条件及税费等方面对交通加大政策倾斜力度，增强交通的可持续发展能力；国土、环保等相关部门在交通项目各审批环节给予全力支持，确保项目按计划实施。

6.1 强化规划的指导性和刚性约束力

市政府要将交通规划主要指标纳入本市经济社会发展综合评价和绩效考核，实行规划目标责任制。交通部门要将主要发展目标和各项任务分解到年，合理安排进度，加强组织实施，努力实现规划目标。规划等部门要加强重大交通基础设施的规划控制，减少工程拆迁，避免重复建设。

6.2 加大交通运输资金保障的政策支持力度

（1）继续加大干线公路建设的财政支持

“十四五”是越城区干线公路发展的重要时期，尤其是强化了主城区与滨海新区的纵向衔接，为构建环杭州湾大湾区综合枢纽城市提供坚实的基础。要实现这一目标，任务繁重，资金需求量巨大，因此，需要加大财政支持力度，确保公路建设目标的完成。

（2）加强对城乡客运的财政支持

建立健全城乡客运的资金投入和补贴机制，统筹安排，重点扶持。积极探索建立城乡客运发展专项资金，专款专用，确保城乡客运发展资金投入。建议出台具体针对城乡客运财政保障的政府意见，建立起促进城乡客运持续、健康发展的长效机制。

6.3 加大交通建设的土地供给的政策保障力度

（1）保障交通项目建设用地

随着城市化进程的不断加快，交通基础设施建设必然会遇到的土地等资源约束的矛盾。土地资源紧缺，将制约交通的发展后劲。因此要加大交通基础设施的土地资源供给保障力度，给予倾斜政策。在政策层面多渠道解决交通发展的用地问题。

（2）优先安排公交场站建设的用地需求

对城市公交规划确定的停车场、保养场、首末站、调度（服务）中心、换乘枢纽等设施，要优先安排建设用地。同时鼓励公交企业通过有偿方式取得建设用地，按照市场化方式进行建设。

6.4 完善数字交通发展配套工作

（1）强化组织领导

成立越城区交通数字化改革领导小组，分别负责与市级数字化改革相关牵头部门对接和内部牵头协调等工作；结合越城区实际发展需求，成立“行有所畅”等重点应用专班，负责重点应用建设；数字公路、数字港航等条块任务分别由牵头单位成立工作机构，负责相应任务建设。

（2）强化项目推进

建立“周报告、月例会、月通报”的工作制度。

（3）强化工作结合

线上线下相结合、规定动作和自选动作相结合、抓基础和抓标志性成果相结合、政府和市场相结合、市县区相结合等。

附表 1：越城区“十四五”期间实施类综合交通项目一览表

序号	项目名称	任务主体	开工年	完工年	建设内容	“十四五”投资（亿元）	备注
总计	实施类项目共 70 项，总投资额 1432.1 亿元						
一、铁路（4 个项目，共 30.5 亿元）							
1	杭绍台铁路绍兴段（一期）	杭绍台铁路有限公司	2017	2021	越城区内里程约 21.6 公里，设计时速 350km/h。“十四五”期间建成通车，绍兴北站扩建完成	9.9	续建
2	杭绍台高铁二期（萧山机场线）	杭州机场高铁有限公司	2022	2024	起于绍兴北站，向西延伸至萧山机场高铁站，越城区境内里程约 0.5 公里	0.8	新建
3	绍兴风情旅游新干线（车站加密）	市轨道集团	2019	2023	在先行段开通运营的基础上加密新建迪荡站以及对既有设施综合改造	0.8	续建
4	绍兴市域铁路 S2 线（绍兴至诸暨）	市轨道集团	2022	2026	绍兴至诸暨市域轨道线，在越城区南部鉴湖站与城市轨道交通 1 号线换乘，全长约 61 公里，越城区境内里程约 5 公里	19	新建
二、轨道交通（6 个项目，共 774.7 亿元）							
5	城市轨道交通 1 号线	市轨道集团	2017	2022	起于姑娘桥站，终至芳泉站，越城区境内里程约 25 公里。“十四五”期间建成通车	61.1	续建
6	城市轨道交通 2 号线一期	市轨道集团	2019	2023	起于越西路站，终至越兴路站，越城区境内里程约 10.8 公里。“十四五”期间建成通车	15	续建
7	城市轨道交通 2 号线二期	市轨道集团	2023	2028	由 2 号线一期向东延伸至上虞，向西延伸至东浦，越城区境内里程约 10 公里	70	新建
8	城市轨道交通 3 号线	市轨道集团	2023	2028	起于滨海，终至兰亭，越城区境内里程约 38 公里	253.4	新建
9	城市轨道交通 4 号线	市轨道集团	2023	2028	起于宾舍站，终至东一路站，越城区境内里程约 24 公里	168.7	新建

10	城市轨道交通5号线	市轨道集团	2023	2028	起于绍兴北站, 终至福泉站, 越城区境内里程约29公里	206.5	新建
三、高速公路(5个项目, 共55.9亿元)							
11	杭绍甬高速公路绍兴段	杭绍甬高速公路有限公司	2020	2023	全长29.3公里, 越城段约10公里, 越东路互通连接线约9.4公里, 双向六车道	35	续建
12	杭绍台高速公路工程绍兴段	市交投集团	2016	2021	全长约112.8公里, 采用高速公路标准建设, 起点至绍诸高速段(约30公里)为双向六车道; 绍诸高速以南段为双向四车道	10.1	续建
13	杭州湾环线高速公路(杭甬绍兴段)增设孙端互通工程	市交投集团	2019	2022	新增互通采用高速公路标准, 互通范围内主线路基宽度41米, 互通匝道设计速度40公里/小时, 互通连接线采用双向四车道一级公路标准兼顾城市道路功能, 设计速度80公里/小时, 路基宽度32米	4.7	续建
14	杭绍台高速镜湖互通连接线	镜湖新区开发集团有限公司	2020	2022	高架主线设计标准为双向四车道、时速60公里, 并预留连接绿云路高接高的跳台。地面辅路改造范围西起镜湖互通西侧, 沿兴越路线向东延伸, 与绍齐公路、站前大道和绿云路平交, 全长约2089米, 设计标准为双向四车道、时速50公里	5.6	续建
15	杭绍甬高速公路南复线接宁波机场(虞南高速)	市交投集团	2025	2030	全长约31.6公里, 越城区境内里程约5公里	0.5	新建
四、普通国省道(6个项目, 共116.4亿元)							
16	104国道绍兴东湖至蒿坝段改建工程(越城段)	区城发集团	2021	2024	一级公路标准, 主线全长约19.28km, 连接线全长2.22km	65.4	新建
17	329国道上虞盖北至道墟段改建工程滨海新区段	滨海新区发展集团	2020	2024	一级公路标准, 主线全长约20.2公里, 连接线长约5.3公里, 其中滨海新区段连接线长约2.6公里	5	续建

18	规划省道鄞州至开化公路 (绍兴蒿坝-漓渚段)	市交投集团	2025	2030	一级公路标准, 全长 47.529 公里, 越城区段长约 10 公里 (结合现状下白线、西上线线位)	0.5	新建
19	规划省道秀洲至仙居公路(绍兴滨海至富盛段)	市交投集团	2025	2030	一级公路标准, 全长 21.6 公里	0.5	新建
20	绍甘线越城区段提升改造工程 (一期)	区城发集团	2021	2024	道路拓宽, 由二环南路至玉山路, 长约 1.8 公里, 其中二环南路至大明路段为提升段, 同步建设玉山东延 1.2 公里, 陵园辅路停车场	30	新建
21	绍甘线越城区段提升改造工程 (二期)	区城发集团	2024	2027	道路拓宽, 由玉山路至规划印山路, 长约 1.8 公里	15	新建

五、农村公路 (7 个项目, 共 7.5 亿元)

22	新三线拓宽	区建设交通局, 富盛镇	2025	2027	现状四级公路、促进富盛镇发展, 提升至三级公路	0.6	新建
23	老益线拓宽	区建设交通局, 斗门街道	2025	2027	强化越城北部与柯桥的联系, 促进沿江产业发展, 提升至二级公路	2	新建
24	孙马公路拓宽	区建设交通局, 马山街道	2023	2024	打通孙端马山连接主要通道 (越兴路至孙端段)	0.5	新建
25	孙榆公路拓宽	区建设交通局, 孙端街道	2025	2027	全长约 1.8 公里, 与 329 国道、群贤东路相交, 提升改造至二级公路标准	2	新建
26	全区农村公路维修改造	区建设交通局、相关镇街	2021	2025	农村公路维修改造	2	新建
27	全区农村公路亮化	区建设交通局, 相关镇街	2021	2025	农村公路安装路灯	0.3	新建
28	全区农村公路服务站	区建设交通局, 相关镇街	2021	2025	农村公路服务站建设	0.1	新建

六、水运 (6 个项目, 共 75 亿元)

29	杭甬运河四改三	市交投集团	2022	2026	杭甬运河提升至三级航道, 长约 34 公里	41	新建
----	---------	-------	------	------	-----------------------	----	----

30	越城港区金墅作业区	市交投集团	2022	2025	新建 8 个泊位建设	4	新建
31	越城港区皋埠作业区	市交投集团	2022	2025	新建 20 个泊位建设	11	新建
32	越城港区沥海作业区	市交投集团	2022	2025	新建 17 个泊位建设	10	新建
33	旅游航道建设	区文化旅游集团有限公司	2022	2025	建设旅游航道约 42 公里，包含环城线、环湖线（青甸湖--独矸茶湖—迪荡湖）、孙端水上观光主游线等	4	新建
34	水上旅游码头	区文化旅游集团有限公司	2022	2025	7 个旅游码头建设，分别为绍兴北码头、湿地公园南码头、官渡码头、迪荡湖游艇码头、外婆家码头、酒心岛码头、小库田园综合码头	5	新建

七、管道（3 个项目，共 3.7 亿元）

35	杭甬复线天然气管道工程	浙能天然气管网有限公司	2021	2025	全长 190 公里，绍兴境内长度约 35 公里	0.8	新建
36	舟山-宁波-绍兴-杭州-湖州成品油管道（舟山-宁波-绍兴成品油管道+绍兴-杭州-湖州成品油管道）	浙石油储运有限公司	2022	2024	舟山-宁波-绍兴成品油管道起自舟山鱼山岛，至宁波镇海登录后，经慈溪、余姚、上虞、滨海新城至绍兴越城区东湖油库，线路总长约 210 公里。绍兴段约 48 公里，绍兴-杭州-湖州成品油管道起自绍兴油库，途经上虞、滨海新城、柯桥、大江东、海宁、桐乡、余杭、吴兴区至湖州苏台山油库，线路总长 150 公里，绍兴段约 33.1 公里。	2.2	新建
37	绍兴-杭州-湖州成品油管道工程	浙石油储运有限公司	2021	2023	管道总长约 140 公里，设计年输送量 392 万吨。其中绍兴境内管道长 33.1 公里	0.7	新建

八、邮政（5 个项目，共 1.5 亿元）

38	苏宁（绍兴）物流基地三期	绍兴苏宁易达物流投资有限公司	2020	2022	占地16万平方米，集智慧电商、智慧物流、冷链生鲜与自动化仓储、后勤办公服务等多重功能于一体	1	续建
39	建制村快递物流服务站覆盖工程	各镇街	2021	2025	全区建制村快递物流服务站全覆盖	0.1	新建
40	城市住宅小区快递物流服务站覆盖工程	各镇街	2021	2025	全区城区住宅小区快递物流服务站全覆盖（网点或智能快件柜）	0.2	新建
41	工业园区快递物流供应链服务工程	各镇街	2021	2025	全区工业园区快递物流供应链服务网络体系	0.1	新建
41	快递安全风险防控“雪亮工程”	各镇街	2021	2022	建设快递物流信息化监管平台，全区快递物流网点（智能快件柜）全接入	0.1	新建

九、场站（2个项目，共81.1亿元）

42	绍兴高铁北站TOD综合体	镜湖新区开发办	2020	2024	依托绍兴高铁北站和轨道交通1号线支线，建设TOD综合体，总投资83.9亿元	80	续建
43	公交场站建设项目打包	区城发集团、各相关镇街	2021	2025	在沥海、皋埠、马山等街道建设公交首末站（枢纽站），新建芳泉停保场	1.1	新建

十、快速路项目（12个项目，共233.8亿元）

44	S308省道（二环西路智慧快速路）改造工程（含绿云路与凤林西路交叉口抬升项目）	市城投集团	2019	2024	北起凤林西路以北，沿S308省道，南至规划文渊路以东，道路主线全长约9公里。其中先行实施段（一期）凤林西路以北至杨绍线以南段道路主线全长约5.86公里	33.8	续建
45	二环北路及东西延伸段（镜水路—越兴路）智慧快速路工程（镜水路至越东路）	市城投集团	2018	2022	西起镜水路东侧，沿现状G104（二环北路），东至越东路，道路主线全长约11.6公里，全线高架主线+地面辅道	15.4	续建
46	二环南路智慧快速路工程	市城投集团	2020	2022	西起文渊路以东（与二环西路南终点相接），东至二环东路（与越东路一期相接），全长约6.5公里	37	续建

47	329国道智慧快速路改造工程（湖安路-越兴路）	市城投集团	2018	2022	西起稽山路，沿现状G329，东至越兴路，道路全长20.85公里，其中高架段长8.8公里，地道段长1.38公里，地面段长10.67公里	25.5	续建
48	杭州至宁波国家高速公路（杭绍甬高速）杭州至绍兴段越东路互通连接线工程	市城投集团	2020	2023	南起临海路以南与越东路（三江路至规划曹娥江大桥）智慧快速路相接，北至桩号K7+729.730，路线全长约7.73公里。	17.5	续建
49	越东路（三江路—规划曹娥江大桥）智慧快速路工程	市城投集团	2020	2023	南接越东路三江路口高架跳水台，以高架形式连续跨越杭甬高速、望海路、马海路、海塘路，至临海路接规划曹娥江大桥，路线全长约2.1公里	8.7	续建
50	越东路及南延段（杭甬高速—绍诸高速平水口）智慧快速路工程一期（杭甬高速至二环南路以北）	市城投集团	2018	2022	北起杭甬高速绍兴收费站，南至二环南路以北，道路全长17.54公里，其中越东路及南延段主线长14.215公里，中兴大道及三江路连接线长3.325公里	28.2	续建
51	越东路及南延段（杭甬高速—绍诸高速平水口）智慧快速路工程二期（二环南路以北至绍诸高速平水口）	市城投集团	2020	2023	北起二环南路以北，南至绍诸高速平水收费站以南，与平水大道相接，道路全长5.42公里	7	新建
52	329国道智慧快速路二期	市交投集团	2021	2025	东起孙曹公路，西至越兴路，全长约4.3公里	23.7	新建
53	二环南路西延智慧快速路	市城投集团	2022	2026	东起亭山立交，西至杭绍台高速福泉互通，全长约6.0公里，越城区境内约0.5公里	3	新建
54	绿云路智慧快速路	市城投集团	2021	2025	北起329国道，南至凤林西路，全长6公里	27	新建
55	钱陶公路快速化改造	市交投集团	2023	2025	北起孙曹公路，南至群贤路，全长1.3公里	7	新建

十一、城市道路项目（13个项目，共51.5亿元）

56	越兴路拓宽改造	绍兴袍江建设投资有限公司	2019	2021	全长 5.2 公里，两侧拓宽各 9 米	1.5	续建
57	越秀路	绍兴袍江建设投资有限公司	2021	2022	西起安城，东至凤林路，宽 36 米，长度约 2.05 公里	13	新建
58	大越路（于越路-凤林西路）工程	镜湖开发办	2018	2022	全长约 6.94 公里，道路宽度 60 米	10.2	续建
59	解放大道及北延伸（康宁路、汤公路）建设改造工程	市城投集团	2019	2022	南起解放大道与杭甬客专相交南侧，下穿杭绍台高铁、杭甬客专后，上跨 329 国道，向东穿越凤凰山，跨越杭甬运河，沿康宁路和汤公路，跨越王斗公路、三江路，与（三江路至童家塔公路）荷东大桥主线桥进行连接，道路全长约 3.39 公里	10.8	续建
60	越西路北延	镜湖开发办	2022	2023	道路全长约 1.1 公里，宽 40 米，新建桥梁 1 座	1.2	新建
61	城南大道（山阴路—西江路段）改造工程	区城发集团	2020	2022	西起山阴路交叉口，东至西江路交叉口，道路全长约 1.8 公里	3	续建
62	玉山路西延工程	区城发集团	2020	2022	西起解放南路，东至西江路，长度约 1.1 公里	2	续建
63	常禧路南延一期	区城发集团	2019	2022	北起淡烟路，南至二环南路段，全长约 0.92 公里，道路宽度为 28 米	0.4	续建
64	常禧路南延二期	区城发集团	2019	2022	第一段北起城南大道，南至淡烟路，路线全长约 1.18 公里，道路宽 28.0 米；第二段北起二环南路，南至现状村路，路线全长约 0.44 公里，路幅宽 40 米	1.8	续建
65	启圣路东延一期	区城发集团	2021	2023	西起越兴路，作为孙端互通连接线，全长约 3 公里	1.2	续建

66	中山路东延	区城发集团	2023	2025	西起吼山路，东至滨富路，全长约 2.4 公里	0.7	新建
67	后墅路（梅南路-群贤路）	镜湖开发办	2021	2022	总长约 2 公里，路幅宽 32 米	2.7	新建
68	西郊路	区城发集团	2022	2025	东起马臻路，西至东浦区域，作为青甸湖区域重要的出行通道	3	新建

十二、城乡绿道项目（2 个项目，共 0.5 亿元）

69	浙东古运河线	区城发集团	2021	2022	全长约 33.4 公里	0.3	新建
70	曹娥江线	滨海新区发展集团	2021	2022	全长约 37 公里	0.2	新建

附表 2：越城区“十四五”前期研究类综合交通项目一览表

序号	项目名称	建设时限	建设内容	投资额（亿元）	备注
总计	研究类项目共 28 项，总投资额 198 亿元				
一、铁路（1 个项目，15 亿元）					
1	绍兴市域铁路 S3 线 (绍兴至嵊州、新昌)	2026-2029	绍兴主城区至嵊州、新昌市域轨道线，在越城区南部鉴湖站与城市轨道交通 1 号线换乘，全长约 96 公里，越城区境内里程约 8 公里	15	
二、高速公路（1 个项目，2 亿元）					
2	高速公路智慧化改造	2026-2028	对已通车高速公路进行智慧化改造	2	
二、城市主次干路（14 个项目，71 亿元）					
3	胜利西路拓宽	2026-2028	加强老城与柯桥的联系，改善拥堵	5	
4	中兴路北延	2026-2028	打破高速阻隔，强化高速南北片区联系，促进产业发展	8	
5	越安北路北延	2027-2029	加强曹娥江两岸联系，促进滨海新区发展	8	
6	边沥路西延	2027-2029	强化曹娥江北部片区与柯桥、杭州方向的联系	3	
7	康阳大道西延	2027-2029	强化曹娥江北部片区与上虞、宁波方向的联系	4	
8	上方山大道	2026-2028	强化袍江与柯桥的联系，带动产业发展	5	
9	大明路	2026-2028	鉴湖片区东西向贯通性道路，强化与柯桥的交流	6	
10	凤林路东延	2026-2028	强化东西向联系、完善物流园区集疏运	4	

11	西江路	2026-2028	鉴湖片区西部重要的南北向道路，完善片区路网	3	
12	集成电路园区路网提升工程	2026-2028	强化与周边路网衔接、促进产业升级发展	5	
13	生物科技园区路网提升工程	2026-2028	强化与周边路网衔接、促进产业升级发展	5	
14	青甸湖片区路网改善工程	2026-2028	打造宜居新城，完善城市路网	5	
15	地铁小镇路网改善工程	2026-2028	完善内部设施配套，打造 tod 示范区	5	
16	综合保税区路网改善工程	2026-2028	强化化与周边路网衔接、促进产业升级发展	5	
三、水运（4个项目，58亿元）					
17	斗门荷湖区域新建港口作业区	2026-2028	新建港口作业区	15	
18	杭甬运河绍兴二通道	2026-2030	三级航道提升改造 32 公里	28	
19	杭甬运河萧绍复线	2026-2028	四级航道提升改造 17 公里	9	
20	皋孙线	2027-2029	四级航道提升改造 12 公里	6	
四、枢纽（1个项目，20亿元）					
21	滨海综合交通枢纽	2026-2030	配套城际高铁，建设综合枢纽一处	20	
五、场站（5个项目，30亿元）					
22	镜湖中心 P+R 场站	2027-2029	打造 P+R 停车场，满足停车需求、优化出行方式	5	
23	越兴路 P+R 场站	2028-2030	打造 P+R 停车场，满足停车需求、优化出行方式	5	
24	城南大道 P+R 场站	2030-2032	打造 P+R 停车场，满足停车需求、优化出行方式	5	

25	滨海地铁站 P+R 场站	2030-2032	改善曹娥江北片区出行方式，促进发展	5	
26	银桥路站 P+R 场站	2028-2030	改善集成电路小镇区域出行方式	5	
六、智慧绿色（2个项目，2亿元）					
27	越城区加气站、充电桩布局	2027-2029	坚持碳中和发展理念，打造绿色交通，建设一批加气站、充电桩	1	
28	越城区交通数字化应用	2026-2028	交通数字化场景建设	1	