

缙云县综合交通运输中长期 发展规划

缙云县交通运输局

2022年12月

目录

第一章 研究规划背景	1
1.1 规划范围与年限	1
1.2 规划依据	1
1.3 技术路线图	2
第二章 现实发展基础	3
2.1 社会经济发展状况	3
2.2 综合交通发展状况	12
2.3 综合交通发展现状总体评价.....	23
第三章 发展形势与需求	29
3.1 形势要求	29
3.2 相关规划解读	30
3.3 需求预测	39
第四章 发展思路与目标	48
4.1 指导思想	48
4.2 基本原则	48
4.3 发展思路	49
4.4 发展目标	51
第五章 综合交通中长期布局方案	55
5.1 打造多向立体的综合运输通道.....	55

5.2 打造发达便捷的基础设施网络.....	59
5.3 构建辐射全域的枢纽体系.....	70
第六章 综合交通运输服务体系规划.....	75
6.1 打造智慧便捷舒适的客运服务体系.....	75
6.2 打造高效经济绿色的物流货运服务体系.....	80
第七章 综合交通高质量发展规划.....	83
7.1 “交通+”发展规划.....	83
7.2 智慧交通规划.....	85
7.3 绿色交通规划.....	87
7.4 平安交通规划.....	88
第八章 规划建设重点.....	90
8.1 近期规划建设重点.....	90
8.2 中长期规划建设重点.....	94
第九章 保障措施.....	97

- 附表：** 1、缙云县综合交通近期建设项目表
2、缙云县综合交通中长期建设项目表

- 附图：** 1、综合交通现状图
2、综合交通运输通道布局图
3、综合交通规划总图

前言

党的十九大对新时代、新征程做出了两个阶段的战略安排，要求到 2035 年基本实现社会主义现代化、到本世纪中叶全面建成社会主义现代化强国，明确提出了“交通强国”的建设目标。浙江省第十四次党代会提出，要积极实施“1210”交通强省行动，奋力打造交通强国省域示范区，并制定了实施“四大建设”行动计划。2020 年 4 月，省委省政府召开全面推进高水平交通强省建设动员大会，推动交通成为“重要窗口”建设的先行官。2021 年 5 月，中共中央发布关于支持浙江高质量发展建设共同富裕示范区的意见，浙江省出台交通服务高质量发展建设共同富裕示范区专项行动方案。近年来，丽水市坚持走绿色发展道路，以“丽水之干”担纲“丽水之赞”，紧密围绕“一带三区”市域空间布局，推进产业与交通融合发展，奋力争当高质量绿色发展“挺进师”，精彩书写践行“两山”理念时代答卷。

为顺应社会经济发展形势，深入贯彻落实国家、省市重大战略决策部署，更好地支撑现代化建设，同时解决缙云交通发展过程中存在的结构性矛盾等问题，特编制《缙云县综合交通运输中长期发展规划》，作为全县综合交通发展的顶层设计，以明确近期和谋划长远相结合的方针，充分发挥综合交通规划的引领作用，明确综合交通基础设施的规划布局和综合交通运输的发展重点，探索具有鲜明地方特色和强烈时代特征的交通发展之路，为缙云加快融入长三角区域一体化，全面参与全市“一带三区”建设和金义都市区发展，打造成为高水平交通强省示范县打下基础。

第一章 规划背景

1.1 规划范围与年限

缙云县综合交通运输中长期发展规划研究空间范围为缙云全县域，共 1503.52 平方公里，包括 3 个街道、7 个镇、8 个乡、253 个行政村。研究对象涵盖缙云县公路、铁路、航空、综合交通枢纽站场等，谋划提出中长期综合交通基础设施的规划布局 and 综合交通运输发展重点，并提出近期全县综合交通运输发展重点任务。

本规划以 2020 年为规划基年，近期至 2025 年，中期至 2035 年，远期展望至 2050 年。

1.2 规划依据

- (1) 《中长期高速铁路网规划》
- (2) 《国家高速公路网规划》
- (3) 《长江三角洲城市群发展规划》
- (4) 《长三角区域一体化发展规划纲要》
- (5) 《浙江省综合立体交通网规划（2021-2050 年）》
- (6) 《浙江省中长期铁路网规划(2018 修编)(2018 年~2035 年)》
- (7) 《浙江省城镇体系规划》
- (8) 《浙江省大花园建设行动计划》
- (9) 《丽水市国土空间规划》
- (10) 《丽水市综合立体交通网规划（2021-2050 年）》

- (11) 《缙云县国土空间总体规划》
- (12) 《缙云综合交通运输发展“十四五”规划》
- (13) 缙云县历年统计资料
- (14) 其他相关资料

1.3 技术路线图

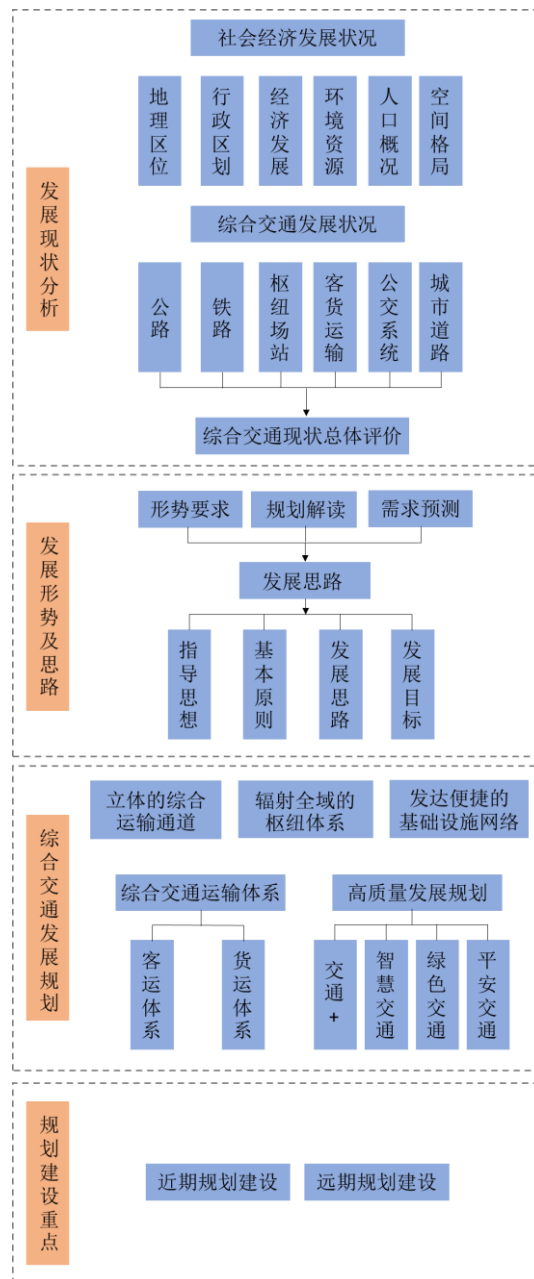


图 1-1 技术路线图

第二章 现实发展基础

2.1 社会经济发展状况

2.1.1 地理区位

缙云县位于浙江省南部腹地、丽水地区东北部，全县地势自东向西倾斜，山地、丘陵约占全县总面积的80%，县域山脉大致以好溪为界，东部为括苍山脉，西部为仙霞岭余脉，全境地形具东南西三面环山，北口张开呈“V”型特征。

缙云县隶属丽水市，东临仙居县，东南靠永嘉县，南连青田县，西接莲都区，西北界武义县，东北依磐安县，北与永康市毗邻。缙云是丽水“一带三区”中缙莲青市域核心发展带的重要组成部分，同时也在金义都市区规划中，缙云也是除金华各区县外唯一纳入规划范围的地区，其与金华市区、兰溪市、永康市、武义县串联形成金兰永武缙发展带。

从全省城市空间位置上看，缙云县北距杭州170余公里，东北方向至上海310公里，东距台州130公里，是丽水北上对接长三角核心城市上海、杭州的前沿阵地，也是丽水和金义都市区接轨台州、温州的门户之城。从全省通道布局上看，缙云位于丽水、金华、温州、台州四市交界处，是区域级通道台金黄通道和浙闽粤通道的重要交汇地，交通区位条件优渥。伴随着金温铁路的开通，当前缙云县依托铁路已基本实现与上海的2.5小时交通圈，与杭州的1.5小时交通圈，与温州、金华的1小时交通圈。

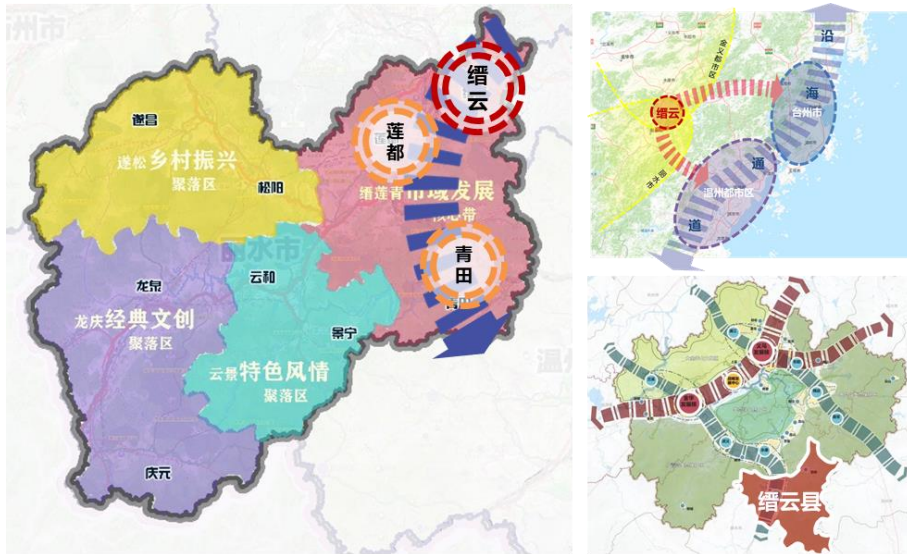


图 2-1 缙云县地理区位示意图

2.1.2 行政区划

缙云县总面积 1503.52 平方公里，全县设 3 个街道办事处、7 个建制镇、8 个乡、253 个行政村，分别为五云街道、新碧街道、仙都街道、壶镇镇、新建镇、舒洪镇、大洋镇、东方镇、东渡镇、大源镇、七里乡、前路乡、三溪乡、双溪口乡、溶江乡、胡源乡、方溪乡、石笕乡。

表 2-1 缙云县行政区划表

序号	乡镇（街道）	面积（平方公里）	行政村（个）
1	五云街道	60.5	24
2	新碧街道	42	13
3	仙都街道	35	7
4	壶镇镇	229	55
5	新建镇	177.6	27
6	舒洪镇	67	6
7	大洋镇	160	13
8	东方镇	81	12
9	东渡镇	127.9	20
10	大源镇	88.4	14
11	七里乡	61	16
12	前路乡	43	6

序号	乡镇(街道)	面积(平方公里)	行政村(个)
13	三溪乡	42.5	4
14	双溪口乡	36	8
15	溶江乡	50	11
16	胡源乡	44.5	7
17	方溪乡	32	5
18	石笕乡	53.4	5



图 2-2 缙云县行政区划图

2.1.3 经济发展概况

缙云县经济社会发展迅猛，县域经济呈现持续增长趋势，全县经济总量、质量持续提升，特别是近年来缙云县始终践行“绿水青山就是金山银山”理念，坚持“工业强县”战略目标，聚焦聚力抓创新、

促转型、强主体、优环境，生态工业获得了长足发展。

表 2-2 缙云县 2013-2021 年经济发展情况

年份		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
GDP (亿元)	总值	171.94	184.06	189.49	206.10	208.12	214.21	231.35	243.44	273.93
	增幅(按可比价计算)	9.6%	6.4%	5.3%	7.1%	7.1%	10.5%	7.9%	5.5%	12.5%
人均生产 总值 (元)	总值	47806	50992	52303	56629	56748	64034	61631	60437	67553
	较去年增长(%)	11.07	6.66	2.57	8.27	0.21	9.4	6.8	-1.9	9.2

备注：1. 以上数据来自历年缙云县统计公报。

2. 2019 年起采用第四次全国经济普查结果和我国 GDP 核算制度规定合算，并对 2018 年数据进行修订，修订前数据为 237.05 亿元。



图 2-3 缙云县历年地区生产总值和及增速

近年来，缙云县经济社会保持持续增长态势，地区生产总值由 2013 年的 171.94 亿元增加到 2021 年的 273.93 亿元，年均增长率始终保持在 5.3% 以上。2021 年缙云县实现地区生产总值（GDP）273.93 亿元，按可比价计算，比上年增长 9.9%。从全县 GDP 分产业来看，第一产业实现增加值 12.56 亿元，增长 3.1%；第二产业实现增加值 125.67 亿元，增长 12.5%；第三产业实现增加值 135.69 亿元，增长

8.3%。第一、二、三产业之比为 4.6:45.9:49.5。

尽管缙云县经济发展水平在丽水全市位居前列，经济总量常年位列全市第三，但与临近的温州、金义都市圈内县市相比仍存在差距，金华永康市和东阳市 2021 年 GDP 总量分别为 722.23 亿元 730.84 亿元，远超缙云县（273.9 亿元），2015-2021 年 GDP 增长率分别达到 57.26%和 49.39%，缙云县 2015-2021 年 GDP 增长率为 44.01%，与永康（49.39%）、东阳（57.26%）仍有差距。温州市永嘉县 2021 年 GDP 为 486.30 亿元，2015-2021 年 GDP 增长率 43.03%，GDP 总量较高，增长率略低于缙云县。

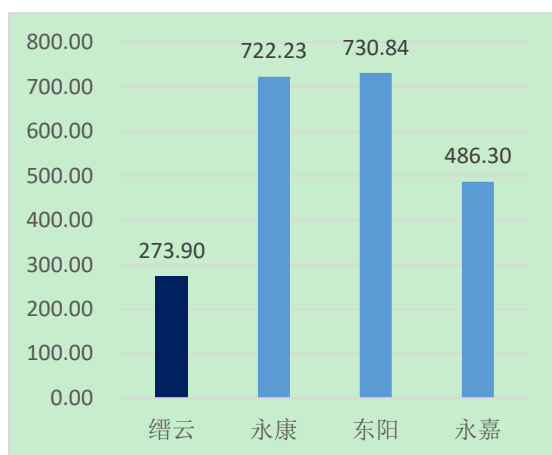


图 2-4 2021 年缙云与周围县市 GDP 总量 (单位: 亿元)

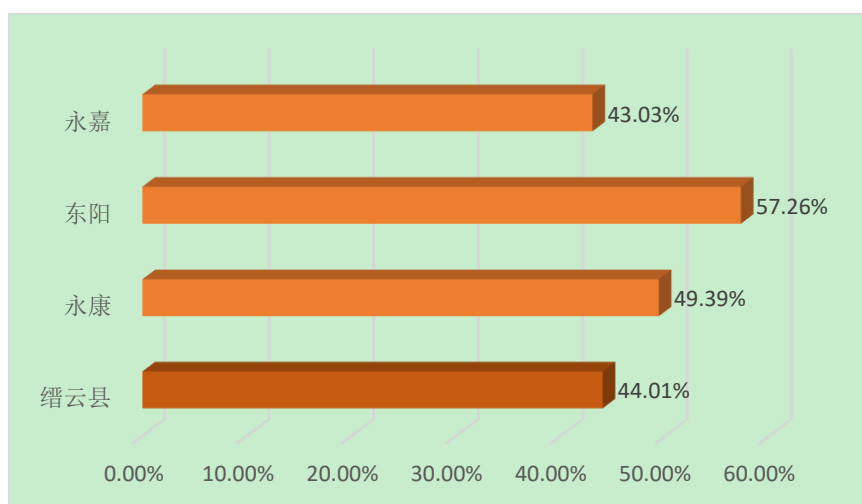


图 2-5 2015-2021 年缙云与周围县市 GDP 增长速率

2.1.4 人口概况

2021 年末 2022 年初全县户籍总人口 46.79 万人,比上年下降 3.6%。其中,男性人口 24.05 万人,女性人口 22.74 万人,分别占总人口的 51.4%和 48.6%。全年出生人口 3184 人,出生率为 6.8%;死亡人口 3522 人,死亡率为 7.5%;全年人口自然减少 338 人,自然增长率为 -0.7%。年末全县常住人口 40.62 万人,比上年增加 0.08 万人;其中居住在城镇的人口 23.47 万人,城镇化率为 57.78%,比上年提升 0.96 个百分点。总体来看,缙云县县域人口呈现稳小幅下降趋势。

表 2-3 缙云县 2013-2021 年人口情况 (单位: 万人)

年份	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
户籍人口	46.04	46.39	46.43	46.64	46.89	47.00	47.01	46.96	46.79
常住人口	36.01	36.18	36.27	36.51	35.84	37.20	37.57	40.54	40.62
城镇人口	17.82	18.38	18.79	19.31	20.08	21.06	22.09	23.03	23.47

从人口空间分布上来看,县域内人口聚集不均,各乡镇人口规模差别较大。其中壶镇镇、新建镇、五云街道人口集聚程度较高,户籍人口均在 6 万以上,人口之和占全县总人口的 45%以上;新碧街道、东渡镇、东方镇、大源镇、舒洪镇、大洋镇、仙都街道集聚人口在 1 万到 3.5 万不等;剩余乡镇发展较为缓慢,人口集聚程度较低,8 个乡镇人口之和仅占全县总人口的 20%左右。

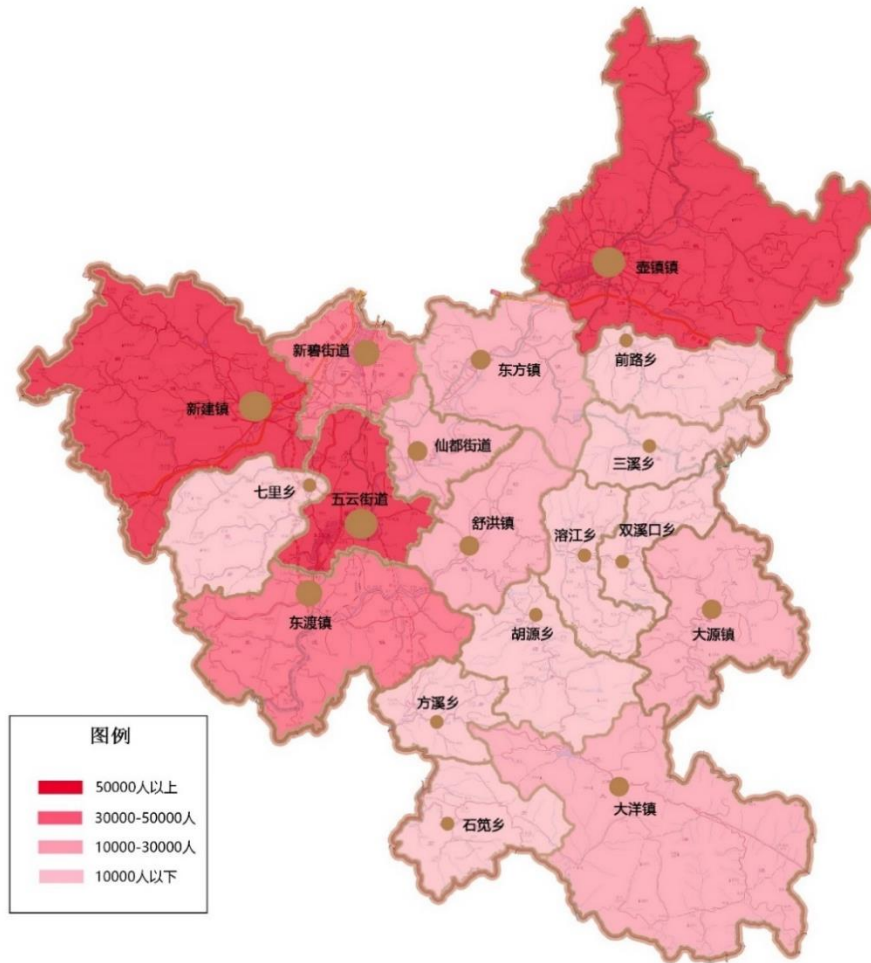


图 2-6 缙云县人口分布示意图

2.1.5 自然环境与旅游资源

缙云县地处武夷山—戴云山隆起地带和寿昌—丽水—景宁断裂带的中断，全县地貌类型可分为中心、低山、丘陵、谷地四类，其中山地、丘陵约占全县总面积的 80%。由于地势起伏升降大，气温差异明显，具有“一山四季，山前分明山后不同天”的垂直立体气候特征。

全县山脉大致以好溪为界，东部为括苍山脉，西部为仙霞岭余脉。东半部群峰崛起，地势高峻，海拔千米以上山峰 343 座。其中东北部为大盘山所延伸，以低中山地貌为主；东南部为括苍山盘踞，为中山地貌，南部的大洋山主峰海拔千米以上主峰 3 座。北部地层陷落，构

成壶镇、新建两块河谷盆地。中部丘陵广阔绵延，为仙霞岭与括苍山的过度地段。全境地形具东南西三面环山，北口张开呈“V”型特征。全县河流均为山溪性河流，主要包括好溪、新建溪、永安溪三条，分属瓯江、钱塘江、灵江三个水系，其中好溪为县内最大的河流，发源于磐安县大盘山，自东北向西南斜贯穿境入丽水，干流在境内长66.11公里，流域面积791.8平方公里。

得益于优越的山、水、气候环境，缙云县域内多处景区被评为国家级、省级和市级重点风景名胜，是丽水市首个省旅游经济强县，也是浙江西南旅游热点，被授予“中国最佳生态旅游县”、“省级全域旅游示范县”等称号。其中，仙都景区目前为丽水市唯一的国家5A级旅游景区，并先后荣获首批“省文明风景旅游区”、“中国最佳节庆旅游景区”等称号。



图 2-7 缙云县旅游景区分布图

2.1.6 城市空间格局

近年来缙云县着力推进产城融合、城乡一体化发展，通过增强城市集聚与承载能力，构建形成了“一心双核两廊四片”的发展格局。

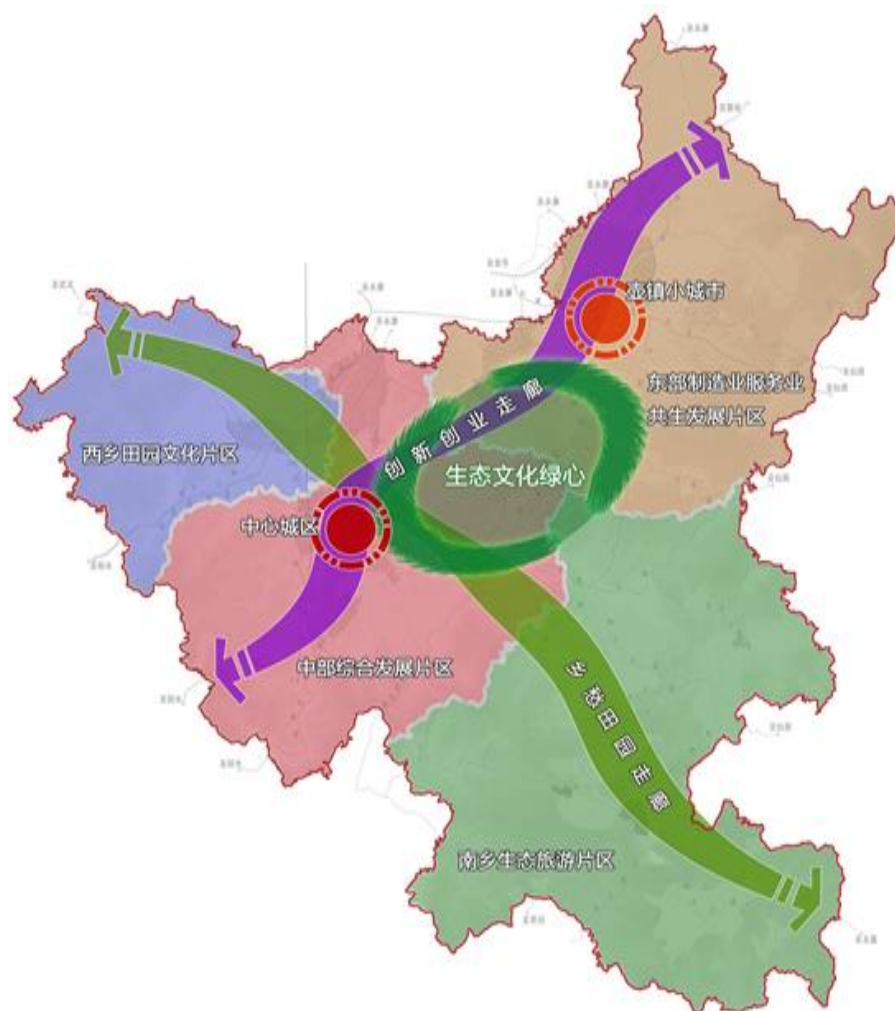


图 2-8 县域“一心双核两廊四片”空间格局

(1) 一心——建设仙都区块成为城市之心。立足于仙都区块独一无二的人文、生态和景观资源，重构“乡愁文化竞争力”，建设海内外华人追寻“人文始祖”历史文脉、寄托乡土情结的精神家园。将仙都区块定位于缙云文化之心、生态之心、休闲之心和城市之心，发挥其地处县域各片区中心的区位条件，统领各片区因地制宜、合理错

位、向心联动、连片发展，形成以文为魂、以景为核、产城融合、城乡一体的多规合一发展布局，打响“黄帝缙云、人间仙都”特色城市品牌。

(2) 双核——强化“双核”引领作用。进一步增强中心城区和壶镇的要素吸引力、宜居承载力和辐射带动力，建设成为全县人口集中、产业集聚、功能集成、要素集约的核心平台。

(3) 两廊——推进“两廊”沿线要素集聚共享。以国道、省道等高等级公路为依托，推进沿线开发，引导高端要素集聚和流动，促进以点带面加快发展。

(4) 四片——强化“四片”多元定位特色发展。充分立足各乡镇地理人文、要素资源、产业基础、人口流向等因素，顺势引导人口、产业等要素优化布局，形成中部、东部、西乡和南乡四片空间格局，因地制宜引导四片多元发展和分工合作。

2.2 综合交通发展状况

当前缙云县已初步形成了涵盖铁路、公路等运输方式的综合交通网络，金温铁路、金温货线穿境而过，以金丽温高速公路、台金高速、330国道等道路为主骨架的公路网络基本建成，客货运枢纽逐步完善，初步形成的综合交通网络有力的支撑了缙云经济社会的发展。

2.2.1 公路

(1) 发展现状

截止 2021 年底，全县公路网总里程达到 1480.6 公里，公路网密

度 98.5 公里/百平方公里，二级及以上公路比例达到 17.2%。按技术等级划分，县域内高速公路里程 35 公里，一级公路 81.2 公里，二级公路 138.9 公里，三级公路 3.6 公里，四级及以下等级公路 1221.8 公里。

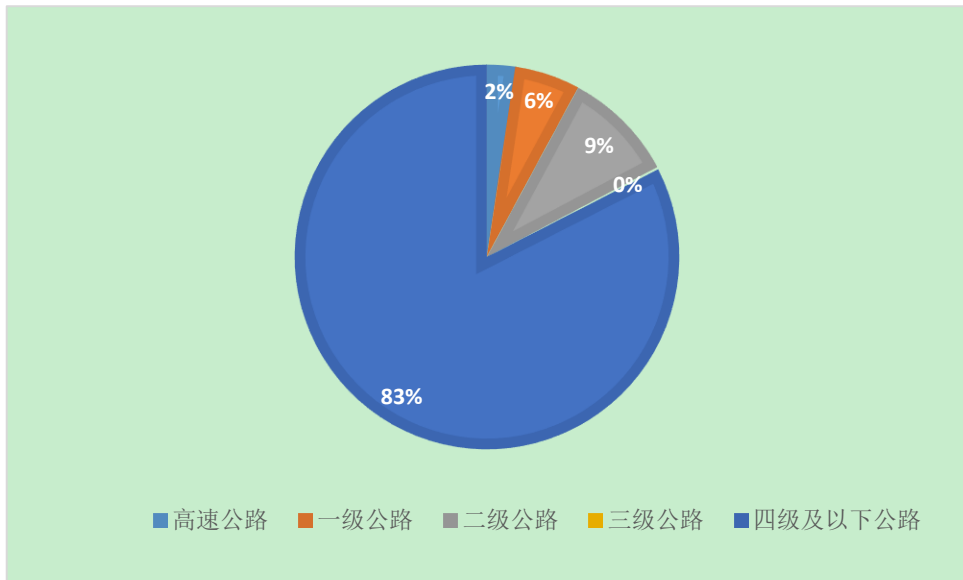


图 2-9 2021 年缙云县公路等级结构图

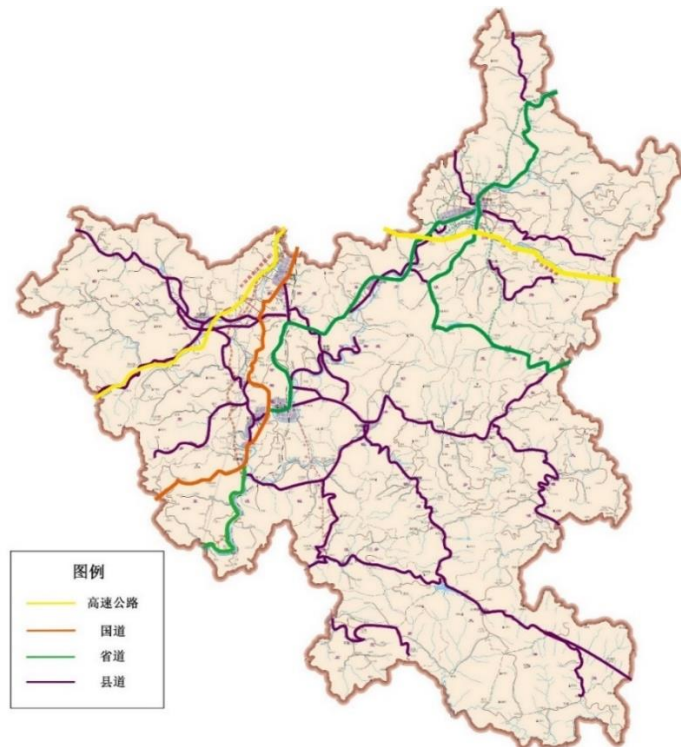


图 2-10 缙云县现状公路网布局图

(2) 对比分析

纵向对比分析缙云县公路发展状况，自 2011 年以来缙云县公路网总规模呈逐年稳步扩张的趋势，路网结构不断优化，二级及以上公路总规模及占比都有一定增长，二级及以上公路总里程由 2011 年的 200.8 公里提升至 2020 年的 248.8 公里，二级及以上公路占比则由 2011 年的 14.8% 提升至 2021 年的 17.2%，特别是一级公路由 2011 年的 0 公里提升到了 81.2 公里。

表 2-4 缙云县历年公路里程统计表

年份	总里程	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	准四级公路
2011 年	1354.5	35.3	0	165.5	2.2	286.2	865.4
2012 年	1379.1	35.3	11.5	159.7	2.2	305	865.4
2013 年	1404.8	35.3	26.4	151.9	2.2	319.1	870
2014 年	1409.1	35.3	26.4	151.9	2.2	365.8	827.6
2015 年	1429.6	35.3	35.7	151.4	6.2	376.5	824.6
2016 年	1437.1	35.3	42.5	146.7	6.2	387.1	819.3
2017 年	1450.7	35.3	42.5	147.2	6.2	400.2	819.3
2018 年	1437.2	35.3	64	122.2	6.2	399.4	810.1
2019 年	1445.3	35.3	64.1	122.2	6.2	407.7	810.1
2020 年	1474.7	35.3	81.2	132.6	6.6	410.2	809.1
2021 年	1480.6	35.3	81.2	138.9	3.6	1221.8	

横向对比全市九个县市区公路发展状况，缙云县公路网总里程 1480.6 公里，总体规模相对较小，位列全市第七；路网面积密度较高，为 98.5 公里/百平方公里，位居全市第三；公路总里程相对较低且人口总数高居全市第三，导致路网人口密度低于全市平均水平，仅为 36.5 公里/万人；高等级公路水平全市领先，二级及以上公路占比 17.2%，位居全市第二。

表 2-5 丽水全市及各县市区公路发展状况

区域	公路网总里程 (公里)	公路网人口密度 (公里/万人)	公路网面积密度 (公里/百平方公里)
丽水市	15892.9	63.2	91.9
莲都区	1330.2	23.5	88.6
青田县	2438.2	47.8	98.2
缙云县	1480.6	36.5	98.5
遂昌县	1837.3	94.2	72.4
松阳县	1585.1	77.3	112.7
云和县	918.3	71.2	93.9
庆元县	1590.5	111.2	83.8
景宁县	1974.5	177.9	101.3
龙泉市	2738.2	109.5	89.5

与临近的温州、金义都市圈内县市相比，公路建设相对薄弱，金华市永康市、东阳市以及温州市永嘉县公路网密度均超过 100 公里/百平方公里以上，分别为 115.9 公里/百平方公里、142.0 公里/百平方公里和 109.8 公里/百平方公里。从公路等级结构来看，永康高速公路里程占比达到 4.79%，永嘉县高速公路里程占比达到 3.68%，均高于缙云县（2.36%）。

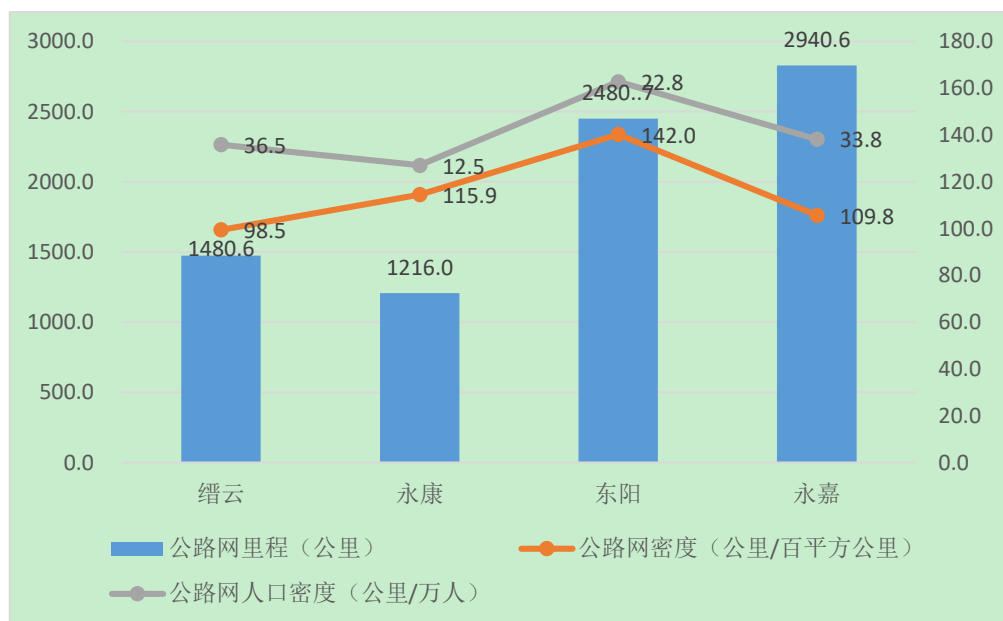


图 2-11 缙云及周围县市公路发展状况对比

2.2.2 铁路

当前缙云县域内主要布局形成了 3 条铁路，包括纵向的金温铁路和金温货线以及横向的金台铁路。

金温铁路连接金华市、丽水市和温州市，为国铁 I 级快速铁路，是电气化双线客货共线铁路。该铁路于 2010 年 10 月正式开工建设，并于 2015 年 12 月开通运营。金温铁路在缙云县境内途径东渡镇、七里乡、新建镇、新碧街道等多个乡镇，并设缙云西站，域内里程约 25 公里，主要承担旅客运输功能和轻快货物运输功能。该线路设计行车速度为 200 公里/小时，大大缩短了缙云到上海、杭州、温州、金华等长三角核心城市的出行时长，解决了原铁路运输能力与运输速度低下的问题，使缙云成功进入到了上海 2.5 小时交通圈、杭州 1.5 小时交通圈，有力地促进了缙云对外的经济交流与合作，对地区经济社会发展进步产生了强有力的助推作用。

金温货线始建于 1992 年，是中国国内第一条合资铁路，1998 年该铁路全线开通运营，打开了浙江内陆通往沿海的交通通道，串联起了金华、温州两大城市，同时大大增强了缙云对外联系的便捷性。金温货线贯穿缙云县域，途径东渡镇、五云街道、新碧街道三个人口集聚地，域内里程约 30 公里，路于五云街道设缙云站。金温铁路扩能改造工程实施后，该线路更名为金温货线，主要功能变更为重载货物运输，兼顾部分旅客运输，目前每日仍开行发往温州、金华、北京、广州、哈尔滨、山东等地的数十对客货运列车。

金台铁路是浙江省干线铁路网重要组成部分，线路全长约 232 公

里，为国铁 I 级单线客货兼运铁路，预留双线条件，设计时速 160 公里，线路为东西走向，自金华起经武义、永康等 9 个县市区，终到台州，该铁路对完善长三角地区铁路网布局和区域综合交通运输体系，推动长三角一体化发展具有重要意义。金台铁路缙云段全长约 12 公里，线路主要布设于县域北部并设壶镇站，该铁路的建成进一步提升了缙云的发展空间和地理区位优势，对于缙云县融入浙中城市群和长三角经济圈、加快社会经济发展、提升人民群众福祉具有重大的现实意义。

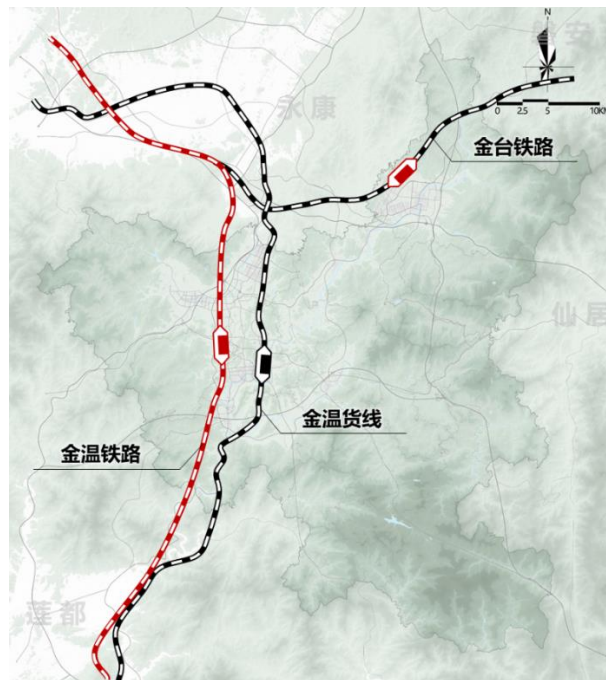


图 2-12 缙云县现状铁路网布局图

2.2.3 枢纽场站

(1) 客运枢纽

当前缙云县已形成由缙云西站、缙云站、缙云县客运中心以及各乡镇运输服务站组成的客运场站体系，基本满足了全县人民的出行需

求。

■ 缙云西站

缙云西站为金温扩能改造工程（金温铁路）新建车站，位于七里乡，于 2015 年 12 月 26 日正式开通投入运营，车站建筑面积 4997 平方米。缙云西站主要承担了县域绝大部分的快速对外客运需求，全年累计发送旅客 743797 人次，同比增加 10 万余人次，增长 15%



图 2-13 缙云西站位置示意图

■ 缙云站

缙云站位于缙云县五云街道，始建于 1998 年，是缙云境内建设最早的车站。该站距金华西站 94 公里，温州站 168 公里，隶属中国铁路上海局集团有限公司，现为二等站。缙云站主要服务于金温货线，在金温铁路开通前是缙云县域内唯一的铁路接口，承担全县所有的铁路客货运功能。随着 2015 年金温铁路扩能改造工程的完工，缙云站旅客运输需求持续下降，场站功能重心逐步向货运转移，仅承担少量普速列车到发站业务。



图 2-14 缙云站位置示意图

■ 缙云县客运中心

缙云县客运中心是缙云县汇通汽车运输有限公司下属的二级汽车客运站，车站位于迎晖路与 330 国道交汇处，始建于 1999 年，占地 1.25 万平方米。车站主要承担长、短途旅客运输任务，班线辐射至上海、广东、江西等省及省内杭州、宁波、温州、金华、义乌等地。



图 2-15 缙云县客运中心位置示意图

(2) 货运场站

缙云县谋划形成 9 个物流场站，包括 2 个货运站、3 个客货兼运站、4 个物流/配送中心。

2 个货运站：包括新碧货运场站、岩柱头货运站，两站均属浙江华石物流有限公司管辖，建立于 2007 年，办理货物集散、货运配载、货运代理、仓储理货等普通货运业务。

3 个客货兼运站：包括缙云县客运中心、缙云站、缙云西站，县客运中心负责中短途公路货物运输，缙云站主要承担重载货物运输，缙云西站主要负责时效性要求高的轻快货物运输功能。

4 个物流/配送中心：包括壶镇镇配送中心、粮食收储公司中心粮库、万客隆物流配送中心、缙云路网物流中心。物流/配送中心进一步完善了缙云的货物运输体系，形成了以公路货运为龙头，商贸物流、专业物流等为配套的发展格局。

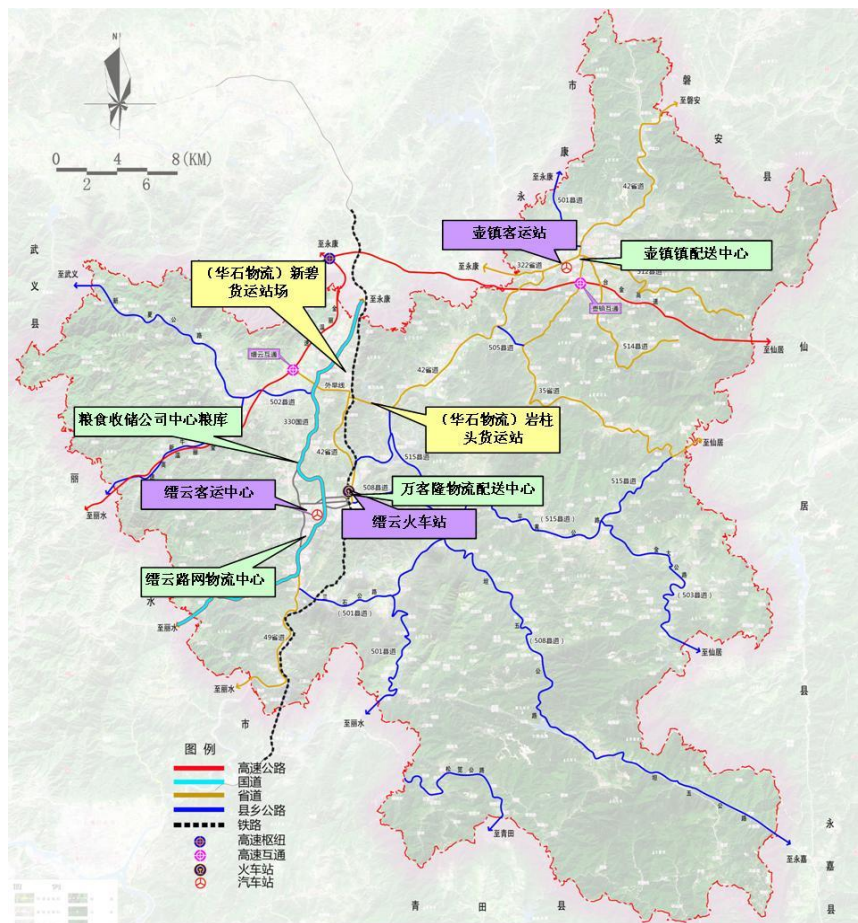


图 2-16 缙云县现状主要物流场站布局图

2.2.4 客货运输量

公铁客运量 2020、2021 年受到新冠疫情等因素的冲击，均呈现出不同程度的下降，2020 年铁路客运量较 2019 年降幅超过 33%，2020、2021 年公路客运量降幅超过 39%和 55%，2021 年铁路客运量在 2020 年基础上有所回升。近年来，公路客运受到铁路运输、私家车出行等的挤压，客运量出现快速下跌的趋势，2019 年客运量仅为“十三五”末的 40%左右，为 251 万人次。

货运方面，随着经济社会不断的发展与进步，缙云县公铁货运量均呈现逐年波动上升的趋势，2020 和 2021 年呈现出了逆势上涨的态势，2021 年公铁货运量分别达到 724 万吨和和 113 万吨。

表 2-6 2013-2021 年缙云县公路、铁路客货运量统计表

年 份	铁路		公路	
	客运量 (万人次)	货运量 (万吨)	客运量 (万人次)	货运量 (万吨)
2013	21	29	893	328
2014	19	30	698	358
2015	20.5	30	611	323
2016	71.9	17.6	536	307
2017	80.5	68.4	422	317
2018	101.4	82.2	251	599
2019	105.9	70.4	297	672
2020	70.5	99.6	180	604
2021	82.8	113	81	724

2.2.5 时空圈分析

(1) 区域层面

铁路依托缙云西站及金温铁路，可实现 2.5 小时直达上海（每日

(2) 县域层面

从中心城区出发进行测算，30 分钟交通圈只覆盖全县约 53%的乡镇（街道），大洋镇、石笕乡等地与中心城区通行时间超过 1 小时。15 分钟时空圈基本覆盖七里乡、东渡镇、舒洪镇、仙都街道；30 分钟可达新建镇，新碧街道、东方镇、溶江乡、方溪乡；60 分钟可达壶镇镇、前路乡、三溪乡、双溪口乡、大源镇、胡源乡，基本可达石笕乡与大洋镇。

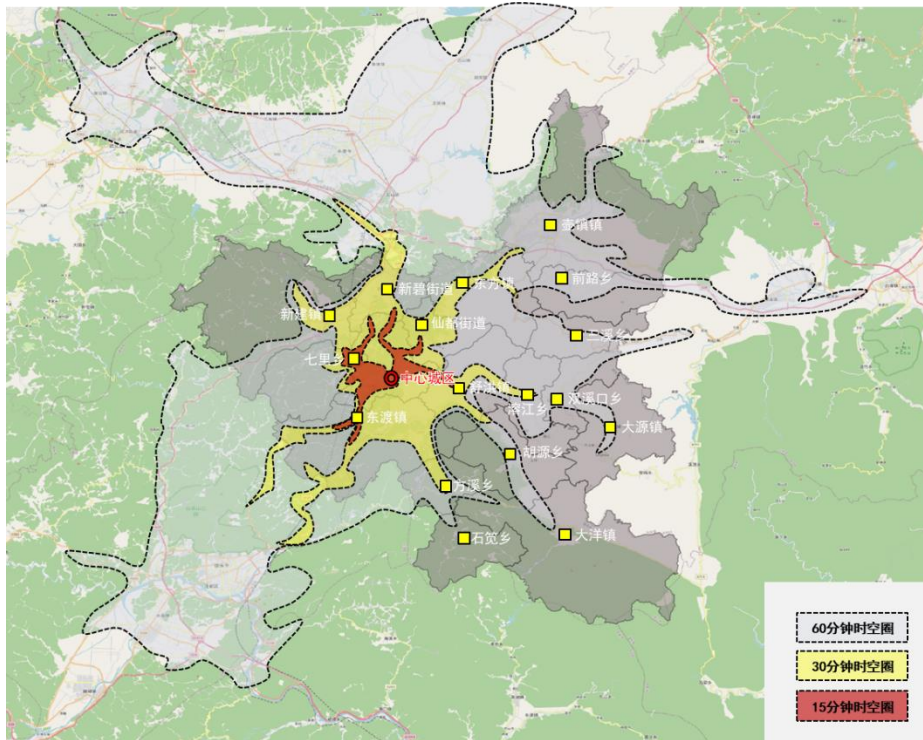


图 2-18 缙云县域层面时空圈分析图

2.3 综合交通发展现状总体评价

审视缙云县综合交通发展现状，虽以取得一定成绩，但对标交通强国建设和支撑经济社会更高质量发展要求，仍存在一些薄弱之处，突出表现在以下方面：

2.3.1 公路网总体规模相对不足，路网质量有待提升

从公路统计数据上来看，当前缙云县公路网总体规模相对不足，路网总里程仅位列丽水各县市第7位，同时回顾“十三五”期间路网建设成果，虽然新建及改建二级以上公路里程位列全市前列，但路网总里程增长较缓，5年增长率仅列第八位，低于全市平均水平。在路网技术等级方面，2020年缙云县二级及以上公路占比仅为17%左右（约248.8公里），与全省平均水平及更发达县市均存在一定差距，同时全县准四级道路占比超过54.8%，路网技术等级结构仍有较大调整提升空间。



图 2-19 丽水各县市公路发展情况对照图 (2020年)

2.3.2 金义都市区、丽水市“一带三区”建设全面推进，交通支撑区域一体化能力有待提高

近年来缙云县主动融入金义都市区，全面参与丽水市“一带三区”

战略部署，推进永武缙五金产业带和缙莲青市域发展核心带等的建设，谋求在基础设施、产业、教育、医疗等多方面做到一体协同，组团发展。交通作为基础性、先导性、支撑性行业，在发展中承担着极为重要的角色。当前缙云与永康、莲都、青田等周边地区轨道交通尚处于谋划阶段，一体化公路快速通道数量有限，仅有的 G330、S219 等道路也受开口多、红绿灯信号设置不合理、沿线街道化严重、标志标线体系不完善等问题的影响，导致路段平均运行时速较低，对区域一体化支撑能力有限。

2.3.3 对外交通“通而不强”，与长三角核心城市间快速互通能力不足

当前依托金温铁路、金温货线、金丽温高速、台金高速的对外主通道基本形成，但主要对外基础设施分布方向不均、县域各乡镇联络对外设施时效性较低等问题突出。缙云北向与上海、杭州、金华等地铁路、高速通道均已形成，但时效性还有待提升；县城南向与丽水市区之间高速通道存在一定绕行，与温州都市区之间直连通道尚未形成，铁路、高速均需绕行丽水，通行效率不高；东向与台州、宁波等沿海地区之间高速公路耗时较长，铁路则均需绕行其他城市且每日班次数量有限，无法发挥大容量快速化的优势。在各乡镇（街道）联络对外设施方面，受布局形态的影响，高速直接服务人口仅占全县总人口的 33% 左右，全县仅 55% 的乡镇（街道）能够实现与高速出入口 30 分钟互通，中心城区与最近互通间日常通行时间超过 20 分钟。

表 2-10 缙云县各乡镇与两处高速互通单程通行时间

	缙云西互通 (min)	壶镇镇互通 (min)
壶镇镇	20	10
新建镇	11	34
舒洪镇	30	43
大洋镇	72	90
东方镇	18	15
东渡镇	22	42
大源镇	60	76
七里乡	12	34
前路乡	36	9
三溪乡	42	33
双溪口乡	39	55
溶江乡	35	51
胡源乡	40	56
方溪乡	60	76
石笕乡	90	103
五云街道办事处	20	41
新碧街道办事处	7	29
仙都街道办事处	20	36

(注：百度地图普通工作日平峰时段测算)

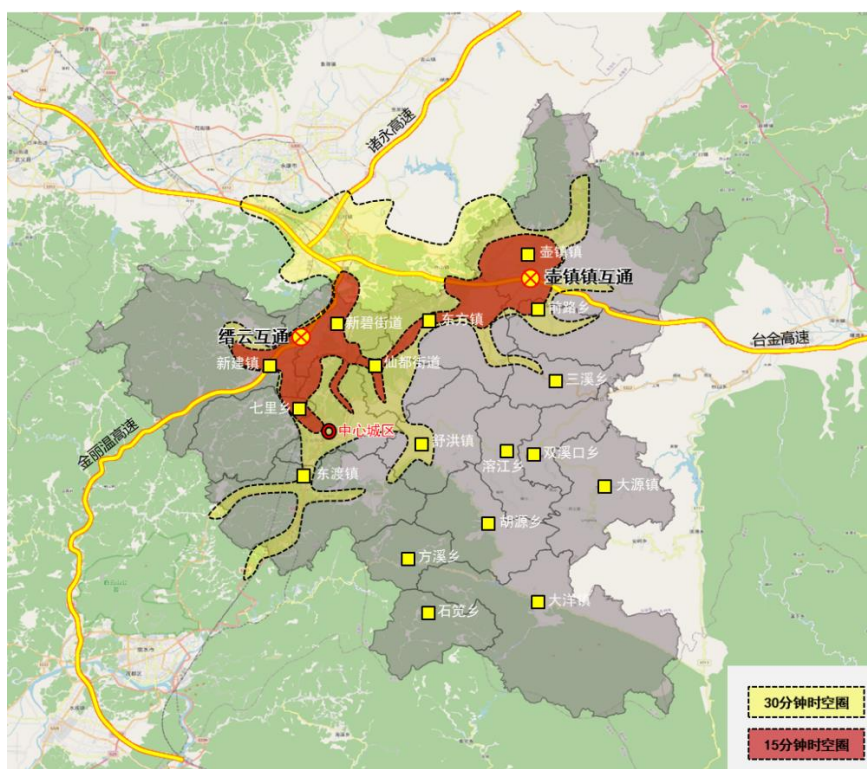


图 2-20 缙云县各乡镇至高速收费口通行时间示意图

2.3.4 县域内城乡联系便捷性、时效性较低，中心城区辐射带动作用有限

以中心城区为原点，对缙云县内部时空可达性进行测算，当前中心城区 15 分钟时空圈只覆盖七里乡、东渡镇、舒洪镇、仙都街道等四地，30 分钟交通圈只覆盖全县约 53% 的乡镇（街道），南部山区大洋镇、石笕乡等地与中心城区通行时间更是超过 1 小时，中心城区与乡镇、乡镇与乡镇之间快速往来需求难以得到满足，导致中心城区辐射带动作用被削弱，乡镇间难以实现组团发展效应。

2.3.5 综合交通运输方式发展不充分，运输结构有待优化

缙云县现已布局形成公路、铁路等综合交通基础设施，公铁运输是当前缙云县主要的客货运方式。根据历年统计资料可得，铁路运输在客货运中所占比例在不断提升，但截至 2018 年，铁路货运比重仅占货运总量的 12% 左右，客运比重仅占总量的 29% 左右，铁路运输大容量、快速度、低成本的优势未得到充分发挥；通用航空等运输方式仍处于谋划阶段。此外现有多种交通运输方式之间衔接联系有待加强，货运方面多层次物流枢纽体系尚未建立，多式联运等物流新业态与智慧物流建设处于起步阶段。客运方面未能形成多层次无缝换乘的枢纽体系，各级场站间缺乏快速有效衔接。

2.3.6 交通高质量发展需加快谋划与建设

缙云县拥有全市唯一的国家 5A 级旅游景区仙都国家级风景名胜区以及覆盖全域的丰富旅游资源，但现状交通与旅游的融合发展还有

待加强，具体体现在交通旅游配套设施仍不完善，旅游集散中心、旅游专线等尚未配备，目的地自助游系统尚不健全，通景交通便捷度有待提升。

在智慧交通方面，交通运输部印发的《新型交通基础设施建设指导意见》要求推动交通基础设施数字转型、智能升级，浙江省“新基建三年行动计划”要求建成领先的新一代数字基础设施网络、打造领先的新型基础设施产业链生态，推进 5G 基站建设，全面布局道路交通、数字感知、充电桩、ETC 等智慧交通终端设备。缙云现状新型交通基础设施发展较为碎片化，智慧交通顶层架构体系尚未建立。

第三章 发展形势与需求

3.1 形势要求

一是建设交通强国，贯彻落实国家战略部署。党的十九大以高质量发展为主线，对“两个百年”宏伟目标作出了新的目标要求和系统设计，中共中央、国务院于2019年9月和2021年2月相继印发了《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》。作为指导交通强国建设的纲领性文件，纲要中明确了建设交通强国的具体要求。在此背景下，要求缙云以两大文件为指引，聚焦落实交通强国战略，积极开展交通强国建设试点工作，加快构建安全通畅、便捷高效、智慧绿色的现代化综合交通运输体系，为争当高质量跨越式发展先行县打下坚实交通基础。

二是深化“四大”建设，全面建成高水平交通强省。浙江省第十四次党代会在省级层面对新的历史阶段下浙江发展战略作了全面部署，在省域层面与新时代、新征程、新目标作出全面对接，明确提出了“两个高水平”的奋斗目标。“大湾区、大花园、大通道、大都市区”四大建设是浙江加快“两个高水平”建设的重大战略任务，也是推动高质量发展的主战场，全力推进“四大建设”，成为浙江推进现代化进程、加快实现两个“两个高水平”目标的重中之重。缙云位于大花园和大都市区建设的叠加地带，需要缙云交通充分发挥先行引领作用，以交通建设为先导，着重推进与都市区及大花园核心区的一体化交通基础设施建设，打造通勤化交通网络。同时以大花园创建为指引，

加强交通与旅游的融合发展，完善旅游交通基础设施，推进“四好农村路”建设，助力省级战略落地。

三是积极融入浙中城市群和金义都市区，加强区域联系。浙中城市群是浙江省继杭州湾城市群、温台城市群之后的第三大城市群，同时是浙江接轨上海、融入长三角，参与全球竞争的重要平台，金义都市区作为浙江四大都市区之一，是整个浙中城市群的核心。缙云作为浙中城市群核心城区向外延伸扩展的“外层”（协调区），对进一步疏散并缓解“都市核”的压力，增强金华市区的整体辐射能力和带动周边地区发展有着积极作用。

四是对接“一带三区”战略部署，助力浙江建设共同富裕示范区。丽水提出加快“跨山统筹”推动全市“一带三区”大发展，其中缙云与莲都、青田组成百万人口、千亿 GDP 的缙莲青发展核心带。丽水市“一带三区”战略要求缙云充分发挥丽水北门户作用，织密交通网，推动基础设施互联互通，形成“一带”内综合交通发展新格局。共同富裕示范区是国家赋予浙江的主要战略，缙云既是省级 26 个加快发展县，需要交通引领加快发展，又是丽水地区经济强县，是承上启下的关键环节，要促进缙云交通服务高质量发展，助力浙江建设共同富裕示范区。

3.2 相关规划解读

3.3.1 长江三角洲区域一体化发展规划纲要

2018 年 11 月，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。2019年12月，中共中央、国务院发布《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，为提升长三角地区整体综合实力指明了发展方向。《纲要》中提出发展目标，到2025年长三角一体化发展取得实质性进展，到2035年，长三角一体化发展达到较高水平，成为最具影响力和带动力的强劲活跃增长极。

（1）加快都市圈一体化发展

《纲要》确定了“5+1”都市圈格局，其中“1”为“上海大都市圈”，包括上海、近沪区域、苏锡常都市圈，“5”为南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波等5个都市圈。要求推动都市圈同城化和协调联动发展，以基础设施一体化和公共服务一卡通为着力点，加强中心城市与都市圈内其他城市的市域和城际铁路、道路交通、毗邻地区公交线路对接，构建快速便捷都市通勤圈。推动上海与近沪区域及苏锡常都市圈联动发展，构建上海大都市圈。推动杭州都市圈与宁波都市圈的紧密对接和分工合作，实现杭绍甬一体化。建设宁杭生态经济带，强化南京都市圈与杭州都市圈协调联动。

（2）推动形成区域协调发展新格局

“强化区域联动发展”，发挥上海龙头带动作用，苏浙皖各扬所长，加强跨区域协调互动。其中浙江省应充分发挥数字经济领先、生态环境优美、民营经济发达等特色优势，大力推进大湾区大花园大通道大都市区建设，整合提升一批集聚发展平台，打造全国数字经济创新高地、对外开放重要枢纽和绿色发展新标杆。

(3) 提升基础设施互联互通

《纲要》提出“共建轨道上的长三角”，加快建设集高速铁路、普速铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通于一体的现代轨道交通运输体系，构建高品质快速轨道交通网。“提升省际公路通达能力”，加快省际高速公路建设，对高峰时段拥堵严重的国省道干线公路实施改扩建，形成便捷通达的公路网络。“合力打造世界级机场群”，统筹空域资源利用，促进民航、通用航空融合发展。“协同推进港口航道建设”，加强内河高等级航道网建设，推动浙北高等级航道网集装箱运输通道建设，提高集装箱水水中转比重。

3.3.2 长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划

2019年4月，国家发改委、交通运输部联合印发《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》，《规划》要求，紧扣“一体化”和“高质量”两个关键，以服务人民为中心，以互联互通为目标，以改革创新为动力，以打造“轨道上的长三角”为重点，坚持优化提升、适度超前的原则，加快推进长三角地区对外交通、城际交通、都市圈交通高效衔接和有机融合，提升港口群和机场群辐射能级，全面提高一体化运输效率、服务品质和融合水平，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。

(1) 以轨道交通为骨干构建一体化设施网络

《规划》提出，以轨道交通为骨干，公路网络为基础，民航为支撑，以上海、南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波等为主要节点，构建对外高效联通、内部有机衔接的多层次综合交通网络。“优化内联外

通运输通道”，依托沿海、京沪、京港台、陆桥、沿江、沪瑞等国家综合运输通道，加快构建长三角地区多向立体、内联外通的综合运输通道，高效对接“一带一路”、京津冀地区、长江经济带和粤港澳大湾区。“打造城际交通网”，依托多向立体、内联外通的运输主通道，以上海为核心，南京、杭州、合肥、宁波为中心，强化沪宁合、沪杭、合杭甬、宁杭、沪甬、合安、宁芜安、甬舟等城际运输通道功能，其中、杭州至丽水铁路义乌至缙云段被列入城际交通网重点工程。“强化综合交通枢纽衔接和辐射功能”，重点强化上海国际性综合交通枢纽功能，联动苏州、南通、嘉兴等打造国际门户枢纽集群，提升南京、杭州、合肥、宁波—舟山等枢纽国际服务水平，其中，丽水高铁站被列入综合交通枢纽重点工程，丽水机场被列入长三角地区机场群重点工程。

（2）推进交通运输服务一体化

围绕客运“一体化”、货运“一单制”、交通“一卡通”和信息服务“一站式”，加快完善长三角地区品质高端、经济高效的客货运输服务供给体系。“提升客运服务能力”，完善城际客运服务，优化城际客运班线网络、运力匹配与时刻安排，鼓励定制客运服务有序发展；提高都市圈通勤服务品质。结合实际需求和出行规律，推进都市圈城际铁路、市域（郊）铁路“公交化”运营，发展大站快车、站站停等多样化都市圈铁路服务；营造宜居宜业宜游的城市交通系统。倡导绿色低碳出行方式，推进公交都市建设，构建多层次多模式的城市公共交通系统，积极发展社区公交、支线小公交，构筑微循环公交系统，

增强公交服务社区能力；推动城乡客运一体化发展，推进城乡客运服务均等化；提升客运枢纽服务水平，简化枢纽内运行流程。“提升综合物流服务能力”，提升国际物流竞争能力。加强与“一带一路”沿线港口合作，支持建立跨区域港口联盟、港航联盟，拓展国际集装箱航线，加强与国际港口互联互通；建设专业化物流系统。对接产业升级、区域分工和国际合作，在具备条件的区域和领域研究推进交通网络客货分离；全面提升货物多式联运水平。大力发展铁水、江海等货物多式联运，有序发展甩挂运输。

（3）协同共建现代化智能交通系统

高效集聚整合国际国内交通创新要素资源，以智能化信息化为手段，加快打造智能交通系统，提升交通运输技术装备综合保障能力，实现运输服务水平提升和管理组织模式创新。“率先探索建设智能交通设施”，积极开展车联网和车路协同技术创新试点，筹划建设长三角地区智慧交通示范项目。“提高智能化管理水平”，优化高速公路不停车收费（ETC）服务体系，完善移动终端支付配套设施，推动多种电子支付手段兼容互认，健全通行费跨省清分结算机制，探索推进基于北斗的高速公路自由流收费。“打造一体互联的交通信息平台”，全面加强长三角地区交通运输数据资源共享开放，整合区域内既有平台和公共资源，依托企业平台，提供全链条、一站式综合交通信息服务。

3.3.3 浙江省“四大”建设战略

该战略提出要高质量推进大湾区、大花园、大通道、大都市区“四大”战略建设，打造具有世界竞争力的现代化大都市区和城市群。

(1) 大湾区：重点以杭州湾经济区为核心，协同甬台温临港产业带，联动金衢丽绿色经济区，打造现代建设先行区，新科技革命和产业革命策源地，区域创新发展主引擎。

(2) 大花园：重点以绿色产业为基础，以美丽建设为载体，以交通建设为先导，统筹山水田湖草系统治理，推动绿色发展和全域旅游。

(3) 大通道：重点是加快建设开放、湾区、美丽三大通道和四大都市区综合交通枢纽，构筑智能高效现代综合交通网络和物流体系，缙云县位于“三大通道”中的“美丽通道”。

(4) 大都市区：重点是提升核心区首位度和综合能级，增强集聚、辐射和带动能力。

实施美丽通道建设工程，将依托杭州枢纽，快速辐射衢州和丽水，强化衢州、丽水之间快速联系，形成以客运为主的“A”字型骨干交通网络，支撑浙西南生态旅游带发展，服务全省大花园建设。新建杭衢、衢丽和温武吉铁路，谋划实施杭丽铁路，加快龙丽温高速公路建设和杭金衢高速公路扩容提升，提升衢州、丽水快速接轨杭州的能力，促进区域内部交通一体化，构建方便快捷、快进慢游的绿色综合交通网络。

3.3.4 丽水市综合交通运输中长期发展规划修编（2019-2035年）

该规划研究旨在贯彻《交通强国建设纲要》和《浙江省综合立体交通网规划》（2021-2050年），统筹谋划丽水市综合交通运输中长期发展思路 and 对策，为浙江率先实现第二个百年目标提供交通运输的支

撑和保障。

（1）服务“一带三区”空间格局，强化高快网络建设

突出“一轴三带，互联互通”。“一轴”为金丽温综合交通核心轴，沿金温货线、金丽温铁路、金丽温高速公路及瓯江丽水至青田主航道交通主轴，对外连接杭州、温州、金义都市区，对内连接缙云、莲都、青田三区县。“三带”分别为莲龙庆综合交通运输带、遂松莲综合交通运输带和莲云景综合交通运输带。综合交通总体布局紧紧围绕“一个核心带，三个聚落区”空间布局，突出以“一轴三带，互联互通”为主框架，全面缩短核心带与三个聚落区块的时空距离。

强化高快网络，推动区域一体化发展。丽水市域内将形成“三纵两横三辅”的铁路网通道格局；“四纵、三横、四支”的高速公路主骨架；“十纵、六横”的普通国省道网，“1+4+4+N”通用机场体系。

（2）构建“三纵两横”通道，打造浙西南综合交通枢纽

建设多向连通的综合交通运输通道网络。围绕通道扩容、路网完善、省市际衔接等因素，进一步完善“三纵两横”和“一轴三带”通道布局，强化畅通跨区域交通运输出入口和服务市域“一带三区”跨山统筹。

“一纵”为金（华）丽（水）温（州）交通通道，通道贯穿丽水市缙莲青市域发展核心带，是丽水市最早形成功能最齐备的交通运输大通道，也是支撑浙中、东部城市群发展空间拓展的重要交通走廊；

“二纵”为沪浙闽粤交通通道，接丽水至云和铁路连接金丽温双线铁路，在缙云向北谋划杭丽铁路，最终形成连接上海、浙江杭州、福建

至广州铁路通道；三纵为衢（州）丽（水）南（平）交通通道，是丽水西部一条重要南北向交通走廊。

“一横”为丽（水）金（华）衢（州）交通通道，由衢州方向出发，向西接轨全省浙西通道，向东贯通遂昌、松阳、莲都，由缙云接入全省杭温通道；二横为丽水南部交通通道，总体走向成东西方向，穿越丽水市云景特色风情聚落区块和龙庆经典文创聚落区块，是浙江沿海产业带向浙西南、闽西北内陆辐射的重要通道。

（3）统筹场站布局，形成“一主三副”枢纽体系

规划提出“一主三副”综合枢纽场站布局。一主为缙莲青核心带综合交通枢纽，三副分别为龙庆区块副枢纽、遂松区块副枢纽和云景区副枢纽。其中，“一主”突出缙莲青核心带综合枢纽功能，重点建设集多种运输方式于一体的综合客运枢纽，加快推进丽水公铁水综合物流园区的建设。同时加强核心带综合交通枢纽与缙云公铁空综合枢纽、青田公铁水综合枢纽的交通衔接。

3.3.5 金义都市区规划（2019-2035年）

金义都市区规划范围包括金华市域和丽水市缙云县，总面积1.24万平方公里。金华市区和义乌市是发展主核。都市区协调区范围包括龙游县和诸暨市南部。

深化对外开放大通道，将深度融入国家“一带一路”建设，构建线上线下国际物流网络。融入长三角一体化发展格局。北向融入大湾区，积极对接谋划杭金（义）甬一体化发展，全面融入杭州大都市圈发展，对接上海全球城市辐射外衣，加快建设义甬舟大通道。东南向

对接温台沿海，加强口岸合作和组织多式联运，加强科技创新领域的合作，西向辐射带动四省九方区域，建设区域性公共服务中心，与周边城市共建国际魅力圈。金义都市区规划建设“一轴八向十二线”铁路网和“五纵五横一联”高速公路网；规划“1主线4支线2预留”轨道交通系统。

3.3.6 丽水市“一带三区”发展规划

为了树立全域一体化、协同化、差异化发展的思维，集聚优势资源要素，丽水市提出构建全域“一带三区”发展新格局，着力将丽水打造成为浙西南中心城市。

“一带”，是指莲都、青田、缙云三个县（区）形成“百万人口、千亿GDP”的市域发展核心带；“三区”，是指龙泉和庆元两个县（市）组团打造经典文创聚落区、遂昌和松阳两个县组团打造乡村振兴聚落区、云和和景宁两个县组团打造特色风情聚落区。

规划针对市域发展核心带提出要做强“一心”，形成南北两翼发展格局，改变“一市一区”体制，实现“四网”融合发展，打造全市域的政治、经济、文化、创新中心拓展中心城区发展空间；激活“南翼”，打造市域东大门；以青田县城为龙头，打造瓯江城镇群，深度推进青田与莲都、缙云一体化发展，实现优质公共服务资源互联共享，以高铁、高速、国道为重点，优化综合交通网络协同推动青田至缙云快速通道建设；激活“北翼”，打造市域北大门，以缙云为“一带”地区的“北翼”，联通金义都市区，通过创新驱动、城乡联动、山海互动，区域融合、红绿融合、产城融合，实施“一主一副”双核驱动，

提升城乡区域核心竞争力,着力推进制造之城、开放之城、魅力之城,打造市域联动金义都市区、融入长三角一体化发展的北大门。

3.3 需求预测

(1) 缙云县 OD 分析

■ 与丽水市内各县市

根据 2020 年浙江省公路 OD 调查数据,由轨迹法得出交通出行 OD 数据,做出公路网机动车出行分布期望线,具体见图所示。由期望线图可以看出,缙莲青发展带交通联系密切,缙云县与丽水市区、青田市之间 OD 总量较大。

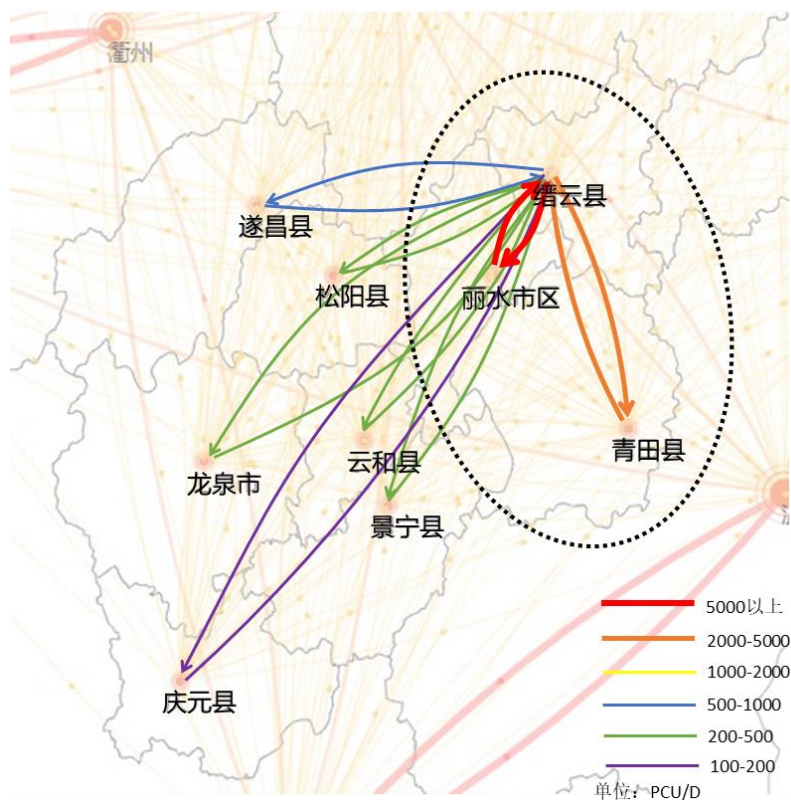


图 3-1 丽水市内公路 OD 区域分布期望线图

考虑丽水市内各区域的内部出行,得到每个区域的客车以及货车

出行量如表所示：

表 3-1 丽水市各区域客货车出行量列表 (单位: PCU/D)

区域		莲都	龙泉	遂昌	松阳	青田	景宁	庆元	缙云	云和	合计
客 车	吸引量	17815	4088	5018	3690	10599	3038	2493	6693	3305	56736
	产生量	18327	4188	5146	3786	10894	3106	2544	6870	3380	58232
	内部量	25943	6105	8444	5804	17550	4904	3647	11394	5053	88843
	总量	62086	14381	18608	13270	39042	11047	8686	24957	11736	203813
货 车	吸引量	7077	1624	1993	1466	4211	1207	990	2659	1312	22538
	产生量	7280	1663	2044	1501	4328	1234	1011	2729	1343	23132
	内部量	10305	2425	3354	2306	6972	1948	1449	4526	2007	35291
	总量	24664	5713	7392	5271	15508	4389	3450	9914	4662	80961
总 量	吸引量	24891	5711	7011	5154	14809	4246	3483	9350	4617	79276
	产生量	25609	5851	7189	5277	15223	4340	3557	9600	4723	81365
	内部量	36250	8530	11798	8108	24520	6851	5096	15920	7060	124134
	总量	86748	20094	26000	18540	54553	15437	12136	34871	16398	284774

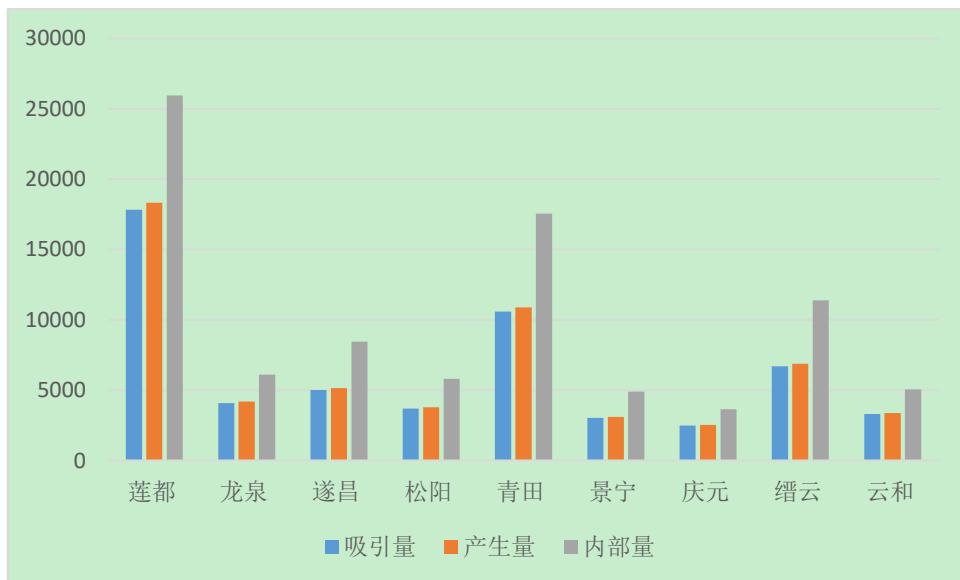


图 3-2 丽水市各区域客车出行量

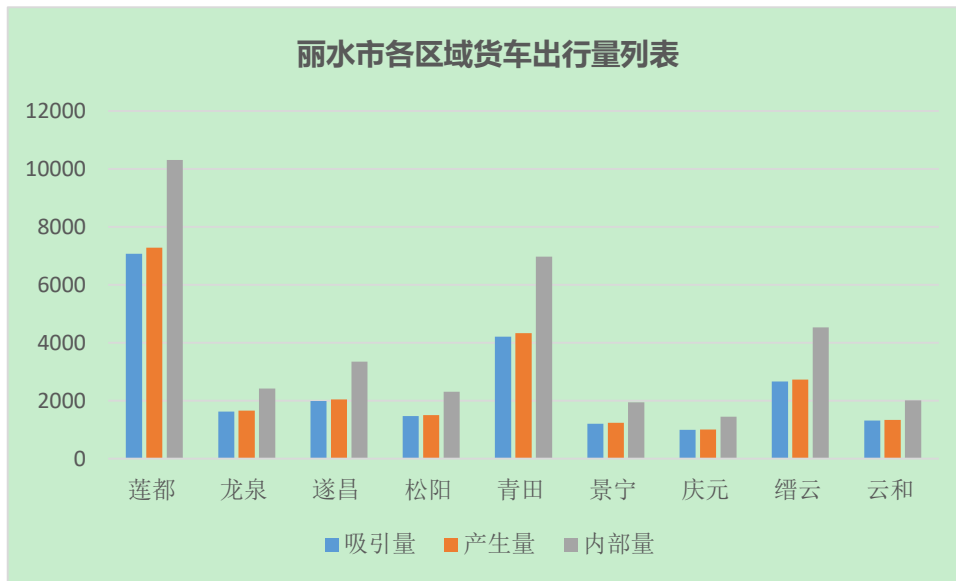


图 3-3 丽水市各区域客车出行量

丽水市内出行量以客运为主,占比 72.2%,客货出行量相对较高,在丽水市内均位列第三。

■ 与周围县市

缙云与周围县市出行 OD 主要以金义都市区和温州方向为主。金义方向出行 OD 总量分布较为分散,主要以金华市区、义乌市和永康市为主,均为 1000pcu/d 左右,缙云县总发生量略大于总吸引量;温州方向集聚性较强,出行 OD 主要以温州市区为主,总量约为 1669pcu/d,而与其他县市联系较弱,均小于 400pcu/d;台州方向联系相对薄弱,主要以台州市区为主。

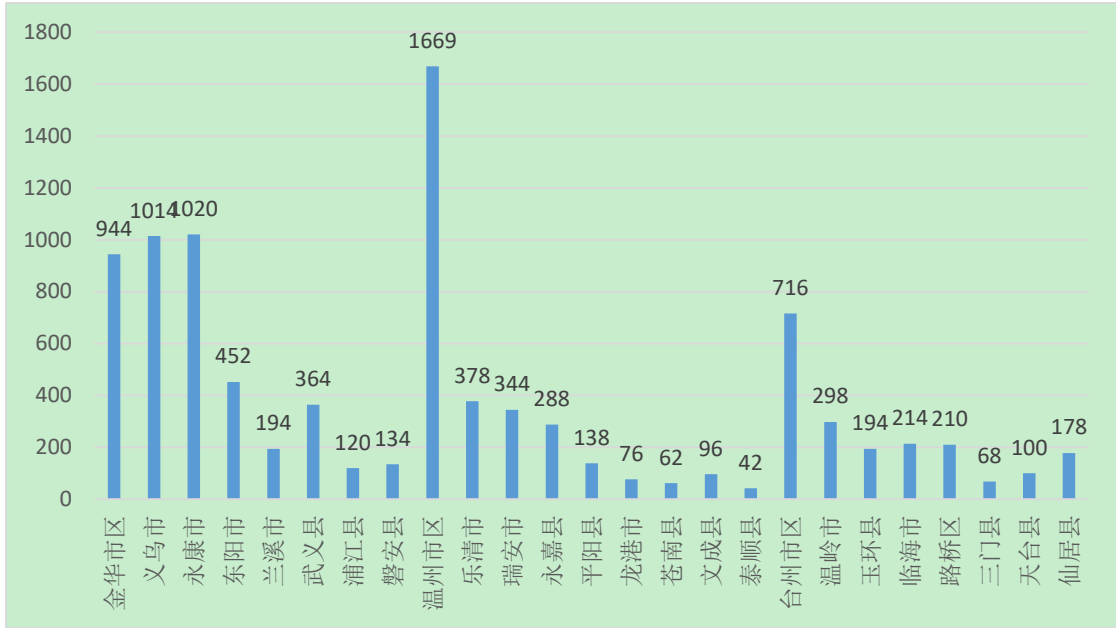


图 3-4 缙云县与周围县市 OD 总量

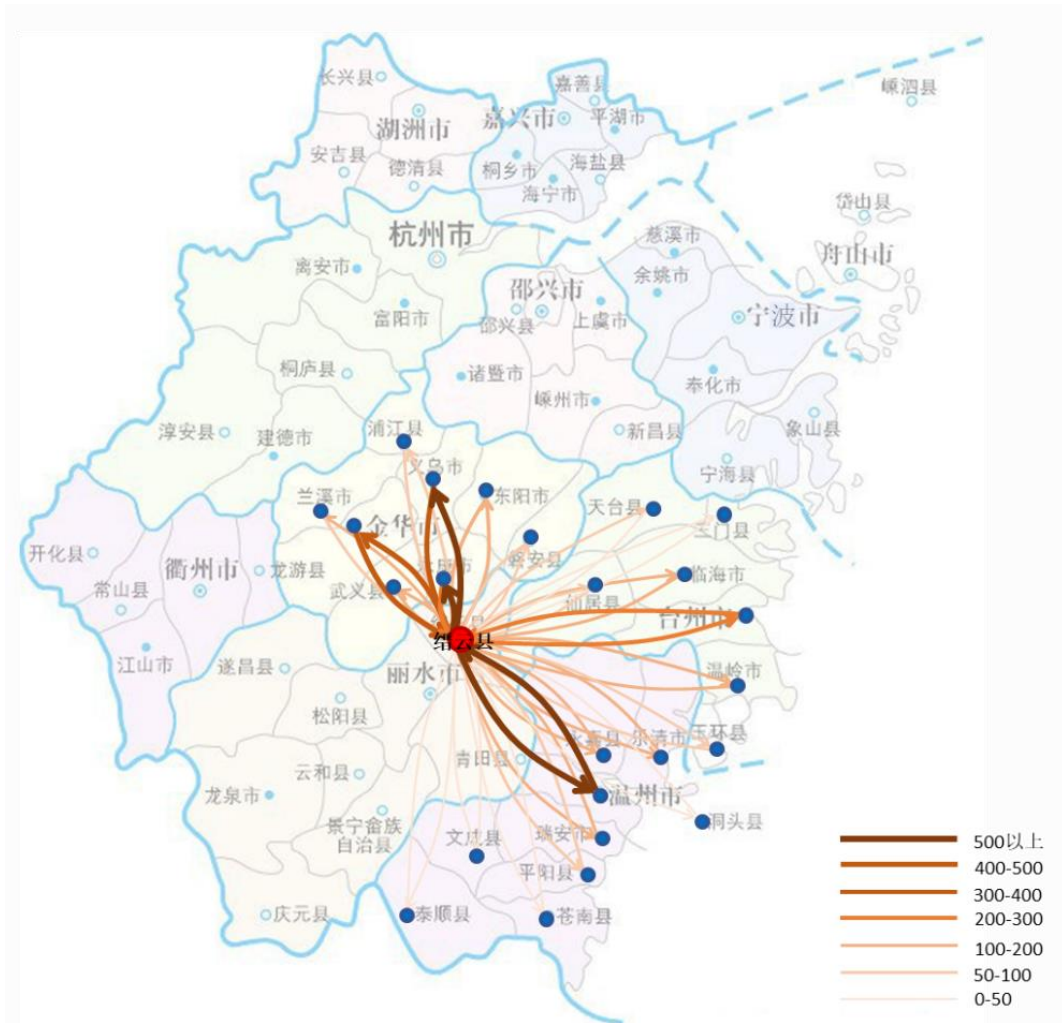


图 3-5 缙云县与周围县市 OD 分布图

■ 县域景区

缙云县旅游出行需求持续增长，日均旅游人次仅次于莲都区，在丽水市内位列第二。

依靠缙云西站及缙云客运站，服务游客出行需求，服务人次约占景区人数的 20~30%；开设景区专线，各景区间可以直通。

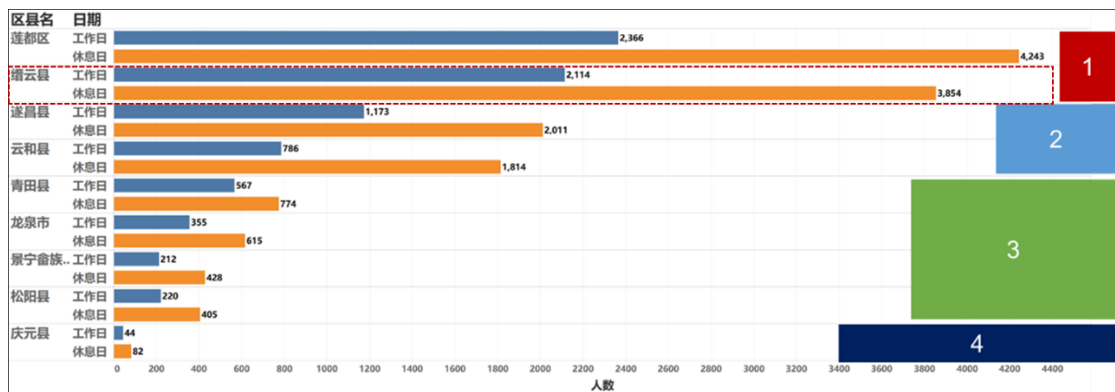


图 3-6 丽水市各县市区日均旅游人口

缙云县吸引旅游人口分布较广，丽水市内、省内其他地市、外省游客各占比约三分之一。丽水市内主要游客来自于莲都和缙云，缙云本地游客占总游客的 23.8%；省内游客主要来自于金华、杭州、宁波、温州；外省游客以长三角内游客为主，主要来自上海、江苏。

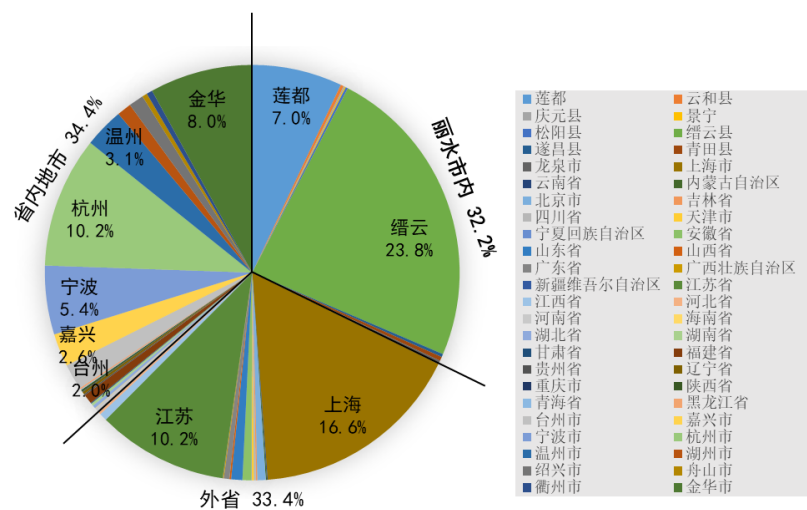


图 3-7 缙云县主要旅游人口来源地分布

(2) 需求预测的基本思路

综合交通需求预测大体考虑以下三条主要因素，即根据地区生产总值发展趋势间接推算未来交通需求、根据地区历年实际交通运量进行预测以及根据地区内人口增长特点计算未来潜在运量。另一方面，也需要考虑地区未来重大交通建设项目所带来的诱增交通运量，对潜在运量进一步修正。通过预测模型间相互验证，结合专家意见及其他规划预测成果，得出最终预测成果。

(3) 预测方法

■ 时间序列分析——指数平滑法

指数平滑法是根据确定模型的时间序列进行预测，其预测模型为：

$$P_{t+1} = a_t + b_t T + c_t T^2$$

式中： P_{t+1} ——时间序列未来预测值

T ——以 T 年为起点，预测年份的序列时间

a_t, b_t, c_t ——参数

$$a_t = 3S_t^{(1)} - 3S_t^{(2)} + S_t^{(3)}$$

$$b_t = [a/2(1-a)^2] [(6-5a)S_t^{(1)} - 2(5-4a)S_t^{(2)} + (4-3a)S_t^{(3)}]$$

$$c_t = [a^2/2(1-a)^2] [S_t^{(2)} + S_t^{(3)}]$$

其中： a ——平滑系数

$S_t^{(1)}, S_t^{(2)}, S_t^{(3)}$ ——时刻 t 的第一，二，三数指数平滑值

指数平滑法强调近期观测值对预测值的作用，对不同的观测值赋予不同的权值，从而加大了近期观测值的权数，使预测值能够迅速反映预测对象的实际变化。

■ 弹性系数分析法

弹性系数是指客货运量增长速度与 GDP 增长速度之比，反映了客货运需求与社会经济发展的变动情况。根据交通增长率与社会经济发展增长率之间的弹性系数，结合社会经济的未来增长情况，可以实现未来交通需求增长率，进而预测未来交通需求。弹性系数分析法可由下式表示：

$$Q = Q_0 \cdot (1 + T \cdot R_{GDP})$$

其中： Q——未来客货运需求

Q₀——基年客货运需求

T——客货运弹性系数

R_{GDP}——GDP 增长速度

通过对缙云县往年客货运交通需求与社会经济指标的分析，客运交通弹性系数约为 0.40，货运交通弹性系数约 0.35。

■ 回归预测法

回归分析方法是研究变量是研究变量之间的统计相关关系的一种统计方法。在交通需求预测过程中，交通生成量往往受社会经济因素的影响，运用回归分析方法可以从过去的交通需求与社会经济历史数据出发，总结以往交通需求与社会经济之间的相关关系，并预测未来交通需求。所选用的回归模型形式如下：

$$\ln(Q) = b_0 + b_1 \ln(x_{GDP})$$

其中： Q——客货运需求

x_{GDP}——GDP，亿元

b_0, b_1 ——参数

■ 生长曲线预测法

根据运输需求的相关理论，人均客货运输需求发展符合生长曲线的趋势。交通需求来源于人民生活活动，通过预测人均客货需求量与社会经济发展的关系，从而进一步预测全社会交通需求，能够从根本上解释交通需求与社会经济发展时间的关系。生长曲线模型的基本模型形式如下：

$$\ln(y) = b_0 + \frac{b_1}{x_{GDP}}$$

其中： y ——人均客货运需求

x_{GDP} ——GDP，亿元

b_0, b_1 ——参数

(4) 预测结果（有待补充）

基于现状统计数据，结合缙云人口增长、交通基础设施发展、交通服务水平提高、私家车分流等影响因素，运用时间序列预测法、弹性系数分析法、回归预测法和生长曲线预测法对预测结果进行综合考虑，得到缙云县“十四五”期间客货运量的预测结果。2025年缙云县客运总量达到618万人次，其中公路客运量427万人次，占比69.1%；货运总量1002万吨，其中公路货运量889万吨，占比88.7%。

表 3-2 缙云客货运量预测结果

年份	GDP (亿元)	客运量 (万人)					货运量 (万吨)				
		公路	占比	铁路	占比	总量	公路	占比	铁路	占比	总量
2020	243	180	71.8%	70.5	28.2%	250.5	604	85.8%	99.6	14.2%	703.6
2025	350	427	69.1%	191	30.9%	618	889	88.7%	113	11.3%	1002
2035	428	513	67.5%	247	32.5%	760	1033	87.5%	141	12.5%	1174

未来缙云县客货运呈现增长趋势，增长率下降；从各出行方式分担率来看，客运将向大运量、优服务的轨道交通和航空运输发展；运输结构上，客货运均向长距离拓展；出行情需求受到人口老龄化、旅游业发展，城乡双向流动加强等方面影响。

第四章 发展思路与目标

4.1 指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，坚持交通强国战略总指引，聚焦长三角区域一体化发展战略、全省“四大”建设、高质量发展建设共同富裕示范区等战略部署。深入学习落实习近平总书记考察浙江重要讲话精神，牢牢把握“三地一窗口”定位要求，以人民为中心，坚持创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，聚焦交通高质量发展，积极推动交通运输转型升级，加快形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化高质量交通运输体系。

4.2 基本原则

（1）强化引领，服务大局

立足国家、长三角地区、浙江省域多层次的发展全局，准确把握长三角一体化等重大国家战略，瞄准“两个高水平”奋斗目标，充分发挥交通对战略支撑、主体功能发挥、经济社会发展的引领作用。全面优化缙云县对外运输通道，强化对外发展格局；加快提升县域一体化发展水平，促进城市格局发展、产业布局优化及要素资源集聚，全面提升缙云县综合实力，支撑丽水市“一带三区”建设。

（2）统筹融合，科学布局

加强规划与国土空间规划等上位及相关规划衔接，突出综合交通

运输网规划的引领性和综合性，统筹对内、对外各种交通方式，强化衔接协调，发挥各方式比较优势和组合效率，统筹衔接省内综合交通运输“六纵六横”通道布局、“大都市区、大花园”建设以及丽水市综合交通布局，共同谋划、共建共享，加快建立外联内畅、人民满意的综合交通运输体系。

（3）智慧转型，绿色集约

推动交通基础设施智慧化发展，加快谋划“交通+产业”、“交通+旅游”等融合发展模式，推动交通行业转型升级。坚持绿色低碳高质量发展路径，围绕“碳达峰、碳中和”目标，着力构建形成低碳环保、集约节约的绿色交通体系，将生态文明理念融合交通基础设施规划建设运营管理全周期，注重节约集约利用土地、岸线、水域、空域、跨海过江通道等资源，做好与生态环境保护规划等专项规划的衔接，促进交通与自然和谐共生。

（4）多方联动，协同推进。

强化综合交通发展顶层设计，针对重大项目、跨区域项目，建立政府主导、多地联动、多部门协同推进的体制机制，完善配套政策体系，与国土空间规划等上位规划充分衔接，确保综合交通建设与土地利用、生态保护等相协调。发挥政府战略引领作用，并调动企业、社会公众等一切力量，推进缙云县综合交通发展。

4.3 发展思路

（1）区域一体

加快完善对外交通大通道建设，融入区域一体化进程。加快完善以高速铁路、高速公路为主体的对外综合交通基础设施体系，强化与区域大通道衔接，通过“大通道”建设联动“大湾区”与温州、金义都市区，全面融入长三角区域一体化、浙南闽北区域交通一体化进程。

打造成为区域重要枢纽节点，发挥浙西南综合交通枢纽功能。加快建设以缙云西站、缙云站等为核心的综合运输枢纽体系布局，打造缙云成为联系金丽温台等地的浙西南综合交通枢纽城市。

（2）市域协同

强化交通对市域“一带三区”空间布局的支撑作用。强化缙云与“一带三区”组团内部的交通连接，强化缙莲青交通轴线，加强“一带”内的互联互通，实现缙云与莲都、青田的快速通达。

对接市域规划，加快落实各交通要素建设与衔接。落实丽水交通中长期规划中缙云县内重点谋划项目，加快构建缙莲青核心带快速交通环线，提升中心城区对外沟通能力，强化缙云县与丽水市交通格局的衔接。

（3）县域提升

巩固县域公路网络体系和中心城区道路网，加快完善高等级干线公路网建设，重点强化干线公路服务快速出行需求能力；提升主干路支撑发展能力，加快布局重要产业集聚区块路网，强化中心城区内部交通联系，支撑缙云“一主一副”双核多点城镇发展格局。

补齐交通服务共同富裕指标短板，加快完善缙云县内设施通达、服务优质、安全绿色、治理高效多维度全面提升，加快补齐乡镇通三

级及以上公路比例、行政村通双车道比例、城乡公交一体化率等共同富裕指标短板。

(4) 品质卓越

打造智慧交通体系,加快布局新基建,打造缙云“智慧交通大脑”,推进交通与大数据、人工智能、清洁能源等技术深度融合,打造人民满意的现代化交通体系。

推进交旅融合发展,围绕世界文化旅游目的地发展目标,加快推进“交通+旅游”融合发展,推动旅游交通基础设施再优化、旅游交通产品再升级。

完善行业管理建设,加快构建完善可靠的安全应急保障体系,完善安全生产管理体系,提升交通设施安全水平,强化应急运输保障体系。

4.4 发展目标

(1) 总体目标

围绕“浙西南接沪联甬交通典范之城”、“丽水对接金义都市区国家级综合交通枢纽城市”、“全省大花园与交旅融合先行地”三大总体定位,以全力打造丽水融入长三角先行地为根本遵循,加快推动交通发展转型升级、数字赋能,构建区域一体、市域协同、县域提升、品质卓越的现代化生态交通体系,真正建设缙云成为丽水融杭接沪先行地、金义新区南部桥头堡。

(2) 2025年的发展目标

以综合交通基础设施、运输服务、治理体系及行业管理四大板块提升为基础，构筑“15530”的综合交通发展新格局，打好“三地一窗口”建设新要求下缙云综合交通发展开局之战。

“1”为围绕一个总体定位——浙西南接沪联杭交通枢纽之城；

“5”为全力推进“三纵两横”五条对外综合交通运输通道建设；

“5”为全力完成“十四五”综合交通“50亿元投资”；

“30”为打造形成公路融丽联金30分钟通行圈、县域主要乡镇30分钟出行圈。

(3) 2035年的发展目标

至2035年，全面建成“安全可靠、能力充分、功能齐全、布局合理、集约高效”的综合交通网络，构筑“3531”的综合交通发展格局，走好“共同富裕”建设新要求下缙云综合交通高品质发展之路。

“3”为围绕3个总体定位：浙西南接沪联甬交通典范之城、丽水对接金义都市区国家级综合交通枢纽城市、全省大花园与交旅融合先行地；

“5”为巩固“三纵两横”五条对外综合交通通道；

“3”为完成综合交通投资达到300亿元以上；

“1”为打造形成长三角、海西经济区、周边省市旅游客源地等主要城市1小时通行圈、与丽水下辖各县市区1小时通行圈。

(4) 具体指标

综合交通基础网络互联互通。打造形成高效优质的综合立体交通网络，全面推进高速公路、普通国省道建设，高水平打造具有缙云特

色的“四好农村路”。

到 2025 年缙云县干线公路主框架初具雏形，农村公路里程、质量双提升，85%以上乡镇通达三级以上公路，农村公路路面优良中等路率达到 85%以上，实现 60%以上乡镇 30 分钟内到达最近高速互通，65%乡镇实现与中心城区 30 分钟互通。

到 2035 年缙云县干线公路主框架基本成型，农村公路里程、质量进一步提升，100%以上乡镇通达三级以上公路，农村公路路面优良中等路率达到 90%以上，实现 70%以上乡镇 30 分钟内到达最近高速互通，85%乡镇实现与中心城区 30 分钟互通。

客货枢纽辐射能级大幅提升。形成高效便捷的综合客货运枢纽体系，枢纽场站建设全面推进，货运多式联运发展取得初步成绩，县综合客运枢纽落成投用。

到 2025 年，综合客运、货运枢纽数量进一步提升，客货运服务效率与质量显著提高，平均换乘时间缩短至 10 分钟；到 2035 年平均换乘时间进一步缩短至 10 分钟。

综合交通运输服务高效便捷。建设形成多层次、高品质、优体验的客运系统，智慧化服务广泛普及，便捷化出行体验不断升级，人民群众获得感和满意度明显提高；更高质量实现城乡客运一体化和交通运输基本公共服务均等化。

到 2025 年，综合客运枢纽平均换乘时间进一步缩短，城区公交站点 500 米覆盖率达到 100%，建制村 10 分钟到公交站比例达到 100%。

交通行业治理能力全面提升。基本实现平安、智慧、绿色的交通更高质量发展新格局，形成规范文明、系统完备、智慧高效的现代化

行业治理体系，体制机制改革取得突破性进展，依法行政水平和行政效率明显提高，高素质人才队伍结构进一步优化，行业文化软实力显著增强。

表 4-1 缙云县中长期综合交通发展指标表

属性	指标名称	单位	2020 年	2025 年	2035 年
公路体系	乡镇 30 分钟上高速比例	%	55	60	90
	县域 30 分钟交通圈覆盖乡镇比例	%	53	65	90
	乡镇通三级以上公路比例	%	—	85	100
	农村公路路面优良中等路率	%	—	85	90
枢纽体系	综合客运枢纽平均换乘时间	分钟	—	10	8
公共交通	城区公交 500 米站点覆盖率	%	100	100	100
	中心城区公交分担率	%	18	20	25
	建制村 10 分钟到公交站比例	%	100	100	100
	城乡道路客运一体化发展水平评价指标	—	5A	5A	5A
	城乡公交一体化率		—	85%	90%
绿色平安交通	营运公共交通新能源车辆比例	%	70	85%	95%
	临水临崖落差 4m 以上路段防护设施设置率	%	96	100	100
	道路交通万车死亡率	人/年	—	1	0.9

第五章 综合交通中长期布局方案

5.1 打造多向立体的综合运输通道

综合运输通道是综合交通运输网的主骨架，由两种或两种以上交通方式线路组成，承担都市区主要客货运输功能。立足缙云县区位优势，全面对接全省“六纵六横”区域级大通道和丽水“三纵两横”综合运输通道建设，以未来县域生产力布局为导向，统筹各类运输方式，结合缙云县公路、铁路、航空等运输方式的布局规划，布局形成“三纵两横”的县域综合交通运输通道格局，强化县（区）接口，形成开放立体交通网络，实现区域交通出行快速化，更好地服务城市化、工业化，为缙云县经济社会发展和城乡统筹提供强有力的交通保障。

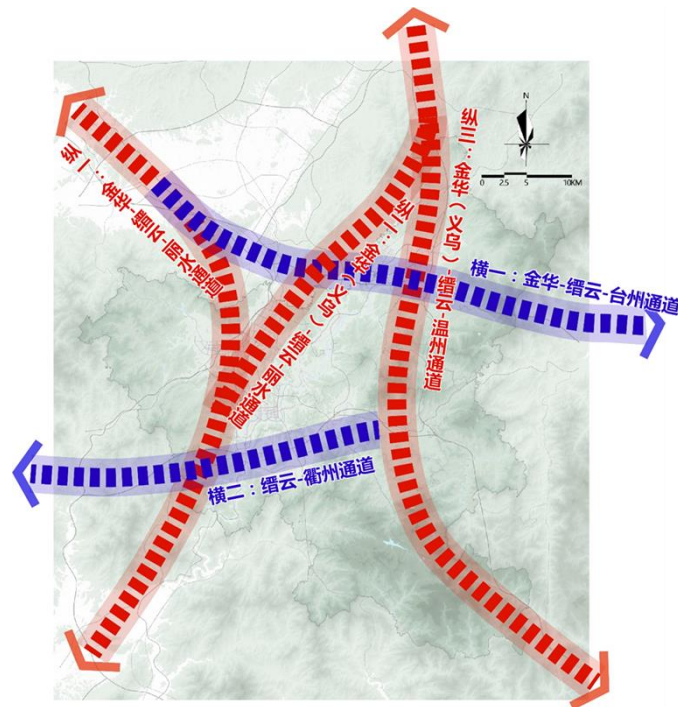


图 5-1 缙云县三纵两横综合运输通道布局图

“三纵两横”的县域综合交通运输通道格局中，“三纵”为金华-

缙云-丽水运输通道、金华（义乌）-缙云-丽水运输通道和金华（义乌）-缙云-温州运输通道；“两横”为金华-缙云-台州运输通道和缙云-衢州运输通道。

（1）横一：金华-缙云-台州运输通道

金华-缙云-台州运输通道起自金华（永康、武义）方向，横跨缙云北部，向东连接台州并延伸至头门港等重要沿海港区，并可衔接国家沿海运输大通道。该通道是区域级通道台金黄通道的重要组成部分，是缙云融入金义都市区、联络浙江省港口腹地的重要交通走廊。

通道内金台铁路、台金高速公路主要承接金华、江西方向与东边沿海港口中长途、大容量客货运输，并兼顾中短途城际交通；S321 椒江至武义公路和 S210 仙居至景宁公路主要承担缙云县与周边县、市的沟通，同时兼顾内部中心城区与各乡镇间的快速联络作用。

表 5-1 金华-缙云-台州运输通道主要线路功能表

路线名称	主要功能		
	沟通缙云与大区域	沟通缙云与周边县、市	沟通缙云内部乡镇
金台铁路	√	√	-
台金高速	√	√	-
S321 椒江至武义公路	-	√	√
S210 仙居至景宁公路		√	√

（2）横二：缙云-衢州运输通道

该通道位于缙云县中心城区南侧，东西向横贯县域中部，向西连接衢州地区，是缙云向浙西南内陆辐射的主要交通走廊带。该通道上主要谋划建设缙云至江山（广丰）高速、S209 奉化至庆元公路、S210

仙居至景宁公路，其中缙云至江山（广丰）高速是该通道的主要干线道路，承担缙云至丽水西部县市、衢州地区乃至江西地区的大容量、快速度客货运需求；S321 椒江至武义公路、S210 仙居至景宁公路是重要的支撑性路网，增强通道整体运输能力，同时强化缙云与周边县市及县域内部城乡间交通联系。

表 5-2 缙云-衢州运输通道主要线路功能表

路线名称	主要功能		
	沟通缙云与大区域	沟通缙云与周边县、市	沟通缙云内部乡镇
缙云至江山（广丰）高速	√	√	—
S321 椒江至武义公路	—	√	√
S210 仙居至景宁公路	—	√	√

（3）纵一：金华-缙云-丽水运输通道

该通道起于金华方向，在缙云境内自北向南纵贯县域西部，经新碧、新建、五云、东渡等地至丽水市区。该通道是区域级浙闽粤通道的重要组成部分，是缙云县最为重要的交通走廊，对有效发挥缙云县丽水市北大门作用，强化缙云与金义都市区、温州都市区的联系，带动沿线主要乡镇发展具有重要意义。

该通道内各类交通基础设施建设相对成熟，金温铁路、金温货线、金丽温高速、G330 构成当前缙云主要的对外交通方式，同时谋划建设 S209 奉化至武义公路、S210 仙居至景宁公路进一步强化通道运输能力。

表 5-3 金华-缙云-丽水运输通道主要线路功能表

路线名称	主要功能		
	沟通缙云与大区域	沟通缙云与周边县、市	沟通缙云内部乡镇
金温货线	√	√	—
金温铁路	√	√	—
金丽温高速	√	√	—
G330	√	√	√
S209 奉化至武义公路	—	√	√
S210 仙居至景宁公路	—	√	√

(4) 纵二：金华（义乌）-缙云-丽水运输通道

该通道北向连接金华（义乌）地区，南向在缙云境内与金华-缙云-丽水通道合并，该通道是缙云县北上的核心廊道之一，对缙云县及丽水市区北上衔接长三角龙头城市上海和杭州都市区，实现接沪 2 小时、省域主要城市 1 小时交通圈具有重要意义。该通道主要基础设施包括杭丽铁路、合肥至温州高速、S218 安吉至龙港公路等。

表 5-4 金华（义乌）-缙云-丽水运输通道主要线路功能表

路线名称	主要功能		
	沟通缙云与大区域	沟通缙云与周边县、市	沟通缙云内部乡镇
杭丽铁路	√	√	—
合肥至温州高速	√	√	—
S218 安吉至龙港公路	—	√	√

(5) 纵三：金华（义乌）-缙云-温州运输通道

北起金华（义乌）方向，自县域东部纵贯全县，向东南衔接至温

州。该通道是区域级通道合金温通道的重要组成部分，串联金义都市区、缙云县、温州都市区，是缙云县至温州的直连交通通道；同时该通道也串联起了缙云县域东南部各个山区乡镇，强化了县域内部的交通联系。

表 5-5 金华（义乌）-缙云-温州运输通道主要线路功能表

路线名称	主要功能		
	沟通缙云与大区域	沟通缙云与周边县、市	沟通缙云内部乡镇
合肥至温州高速	√	√	—
S218 安吉至龙港公路	—	√	√
S211 桐乡至洞头公路	—	√	√

5.2 打造发达便捷的基础设施网络

5.2.1 铁路

根据《浙江省中长期铁路网规划(2018 修编)(2018 年~2035 年)》、《丽水市综合立体交通网规划(2021-2050 年)》等相关规划成果，结合现状建设成果，干线铁路方面谋划形成由**高速铁路、普速铁路**组成的“**四纵一横**”铁路网络。

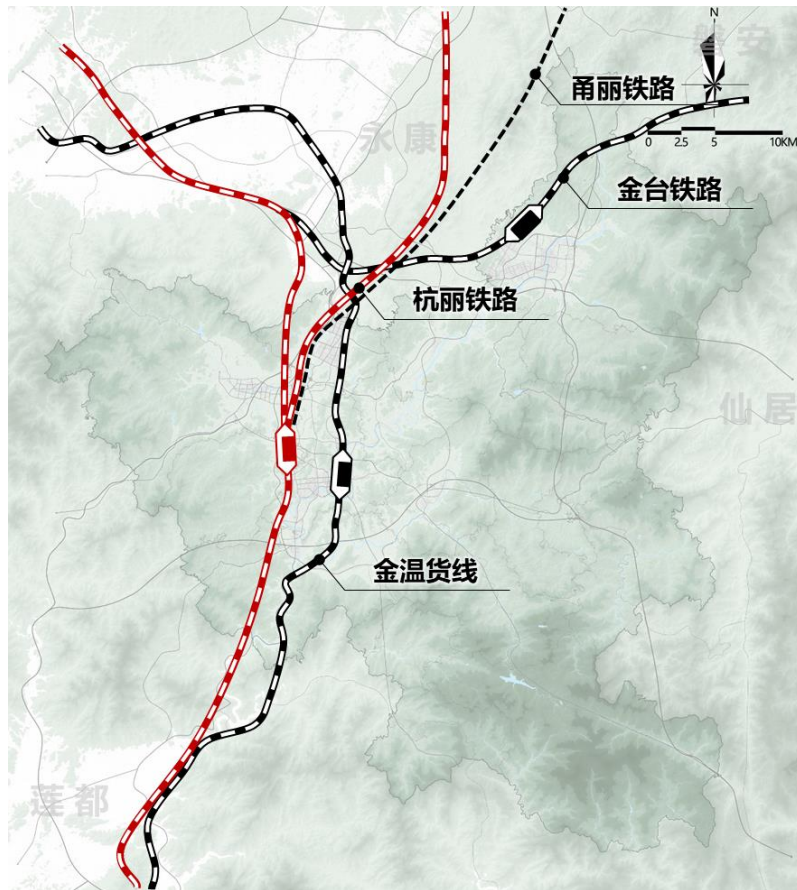


图 5-2 缙云县轨道网中长期布局图

(1) 高速铁路

——**金温铁路（已建）**。浙江省“七线两枢纽”铁路建设重点项目之一，线路自金华南站引出，经武义、永康、缙云、丽水、青田，至温州，全线共设东孝、金华南、武义北、永康南、缙云西、丽水、祔埠、青田和温州南等 9 个车站。该线路以客运为主，承担通道内全部的客车运输，并兼顾部分通过本线的直达、直通货物列车运输。

——**杭丽铁路（规划）**。该铁路自杭州西站引出，杭州-义乌段与杭温高铁二期共线，义乌过后引出，经缙云西站接至既有金温铁路。其中横店至缙云段为新建铁路，打通缙云北上快速通道，强化缙云与省会杭州的协调衔接，将缙云乃至丽水拉进杭州 1 小时交通圈。

——**甬丽铁路（规划）**。甬丽铁路为规划新建铁路，线路从宁海站引出经过天台、仙居、缙云、最后接入丽水站。

（2）普速铁路

——**金温货线（已建）**。1992年开工新建，1998年全线通车运营，从浙赣线东孝站引出，途经金华、武义、永康、缙云、丽水、青田、温州，沿途设站27座。全长252公里，等级为地方铁路I级，正线为单线，客车平均旅行速度49.8—52.3km/h，货车平均旅行速度36.9km/h。伴随金温铁路新线的建设，既有线原则上只运行货物列车，组织沿线到发的区域小运转、装车地始发直达和全部摘挂列车运输，既有车站承担沿线地方运量的货运作用。

——**金台铁路（已建）**。浙中地区与台州沿海地区重要的联系通道，也是浙中地区主要疏港通道之一。线路由金温铁路永康市石柱镇引出，经缙云县壶镇、仙居县、临海市、黄岩区、至椒江区衔接沿海通道甬台温铁路，全长166公里，等级为地方铁路I级，正线为单线，旅客列车区段最高设计速度为160公里/时，为客货并行铁路。缙云县处金台铁路中心地带，往东可接台州地区和甬台温铁路线；往西可接浙中地区和沪昆铁路线，极大地提升了缙云县发展空间和地理区位优势。

（3）市域（郊）铁路

结合上位规划相关成果，结合未来交通流发展情况和客运出行需求，积极推进与金义都市区的轨道交通谋划布局，规划形成**永康—缙云轨道**，进一步融入都市区发展格局。结合壶镇小城市建设，依托金

温货线富余运力，谋划建设**缙云-青田轨道、缙云-丽水-云和-龙泉-庆元轨道**形成都市区内部通勤交通主骨架，为实现区域半小时通勤圈提供重要保障。

5.2.2 公路

(1) 高速公路

在既有高速公路的基础上，统筹考虑县域旅游、产业、民生发展的需要，规划“**两纵两横**”的高速网络布局，打造形成县境内的高速公路环线。其中“**两纵**”为金丽温高速、合肥至温州高速，“**两横**”为台金高速、缙云至江山（广丰）高速。

纵一——金丽温高速。现状已建成，路线起于杭金衢高速公路仙桥枢纽，经金华、缙云、丽水市区、青田、温州，终于甬台温高速公路。该高速是缙云县联系金义、温州两大都市区，衔接国家沪昆大通道和沿海运输大通道的重要道路。

纵二——合肥至温州高速。规划高速，线路为温州至义乌至合肥高速公路在缙云过境，与台金高速公路相接，在缙云县途经壶镇镇、前路乡、溶江乡、大源镇等地。

横一——台金高速。现状已建成，线路东起台州杜桥，终于金华永康，该高速横贯浙江中东部，是沟通沿海城市与浙江内陆腹地的重要干线公路。台金高速位于缙云县北部区域，于壶镇镇设互通，对缙云进一步强化与金义都市区联系，加快与沿海地区协同发展具有强力推动作用。

横二——缙云至江山（广丰）高速。规划高速，东接合温高速，

西通衢州、江西，对内将遂松乡村振兴区块接入缙莲青市域核心发展带，是丽水市“一带三区”建设的重要支撑。该高速位于缙云县中部，经双溪口乡、舒洪镇、中心城区南部等地后进入莲都区境内，是解决缙云主城区上高速慢问题的重要线路。



图 5-3 缙云县高速公路网布局图

(2) 普通国省道

充分结合城镇总体空间格局，以中心城区、产业发展带、重要城镇等重要节点为出发点，以加速彼此之间的融合为目标，通过新建或既有道路快速化改造，布局普通国省道网络，加强县域之间经济联系、强化中心城区辐射带动、缩短中心城区及乡镇与高速互通间时空距离，

与高速公路网络共同构成复合交通通道，提高路网的安全性与稳定性。

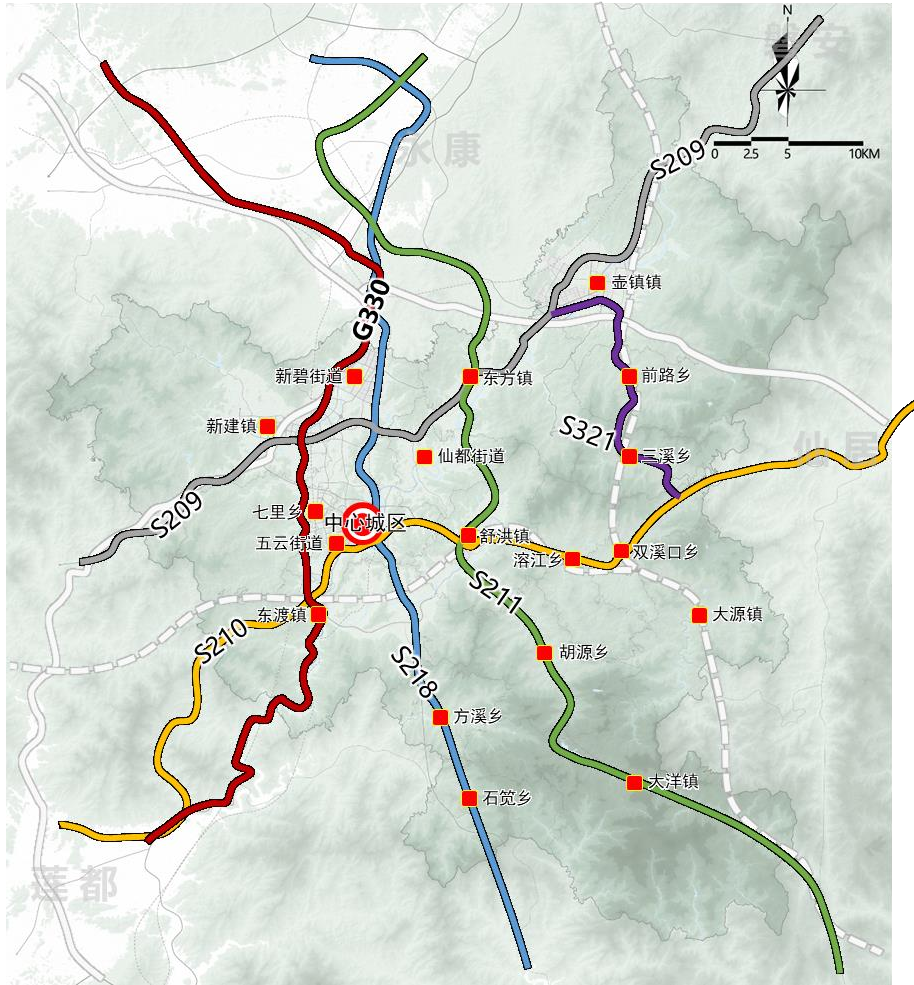


图 5-4 缙云县普通国省道路网布局

结合浙江省国道网规划方案、省道网规划调整方案以及丽水市综合交通中长期规划研究成果，缙云县普通国省道规划形成“四纵二横”的布局形态。其中，“四纵”包括 G330、S321 椒江至武义公路、S211 桐乡至洞头公路、S218 安吉至龙港公路。“二横”包括 S209 奉化至庆元公路、S210 仙居至景宁公路。

纵一——G330 国道。现状已经建成,路线起于温州,终点为寿昌,途经青田、丽水市区、缙云、金华和杭州。

纵二——S321 椒江至武义公路。路线起点椒江,终点武义,缙云

境内沿线主要经过双溪口、壶镇等。

纵三——S211 桐乡至洞头公路。线路起点桐乡，终点洞头，缙云境内沿线主要经过壶镇、东方、舒洪、胡源、方溪、大洋等。

纵四——S218 安吉至龙港公路。线路起点安吉，终点龙港，在缙云境内沿线主要经过新碧、五云、东渡、方溪、石笕等乡镇。

横一——S209 奉化至庆元公路。路线起点奉化，终点庆元，在缙云境内沿线主要经过壶镇、东方、新建等。

横二——S210 仙居至景宁公路。路线起点仙居，终点景宁，在缙云境内沿线主要经过双溪口、舒洪、溶江、东渡等。

基于“四纵两横”国省道网布局，中心城区自然形成由 **G330 国道、210 省道、211 省道、209 省道**组成的普通公路环线，强化中心城区与周边乡镇联系。

(3) 农村公路

围绕“四好农村路”建设，统筹考虑县域旅游、产业、民生发展的需要，以高速公路和普通国省道为骨架，规划形成多条连接高速公路、国省道主干网的农村公路作为城乡集散交通网，承担县域内各乡镇间及乡镇对外的快速交通联系，主要衔接县城、重点乡镇、交通枢纽、4A 级以上景区、产业集聚区等功能节点。

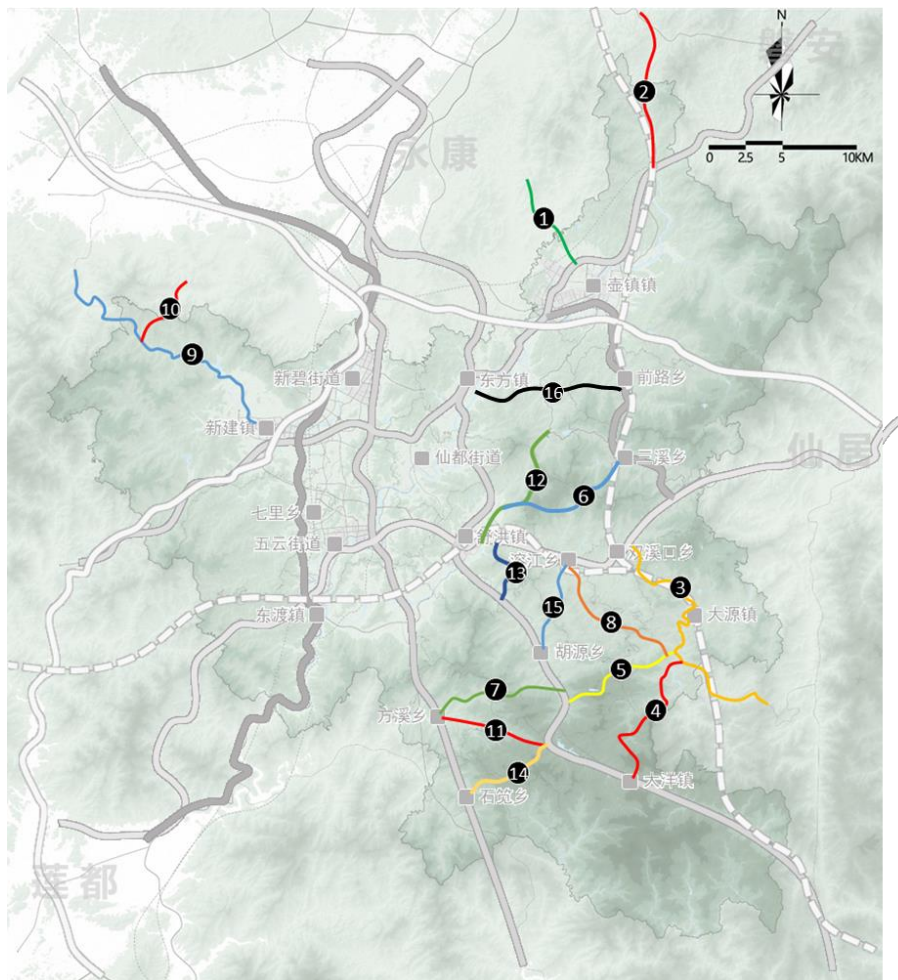


图 5-5 “多连”公路线路走向布局示意图

表 4-6 “多连”公路线路走向表

序号	名称	线路走向
1	壶镇至永康公路	起点壶镇经过永康舟山镇,到达永康东出口。
2	双溪口至永康公路	起点壶镇双溪口村,经白竹与永康尚黄桥相接。
3	金钩至大源至安岭公路	起点位于双溪口乡金钩村经过稠门村、大源村、岭后村,到仙居安岭乡。
4	大洋至岭后公路	起点位于大洋镇前路村,经过铁箱,柿坑,终点大源镇岭后村。
5	蛟坑至寮车头公路	起点胡源乡蛟坑村,经过上坪村,黄连坑,终点在大源镇寮车头村。
6	三溪乡牛大坑至舒洪镇昆洪公路	起点三溪乡牛大坑,终点舒洪镇昆洪。

序号	名称	线路走向
7	方溪至胡源公路	起点在方溪乡方溪村，经过北坑村，榧树根村，终点在胡源乡胡村。
8	溶江至寮车头公路	起点位于溶江乡山坑村，经过黄连坑，终点在大源镇寮车头村。
9	新建至武义公路	起点位于新建镇河阳村，经过新川，夏家畈，到武义东干。
10	马岭至永康永祥公路	起点位于新建镇马岭村，经过永康永利，到永康永祥村。
11	上陆至大洋公路	218省道与211省道连接线，起于上陆，经方溪，与211省道相接。
12	横塘岸至岭口公路	起点三溪乡横塘岸村，终点舒洪镇岭口村。
13	胡源上黄坛村至舒洪镇杨坑村公路	连接胡源乡上黄坛村和舒洪镇杨坑村的道路。
14	环湖至石笕公路	起点大洋镇环湖村，终点石笕乡。
15	胡源至溶江公路	起点胡源乡，终点溶江乡。
16	东方镇至前路乡	起点东方镇，终点前路乡。

(4) 预期效果

到2025年，中心城区实现与高速间15分钟互通；61%的乡镇(街道)实现与高速间30分钟互通。

到2035年，县域30分钟交通圈实现覆盖全县约75%的乡镇(街道)；所有乡镇实现与中心城区1小时内互通。中心城区实现与丽水市区、金义都市区内永康等地的30分钟互通，丽水下辖主要县市区1小时互通。

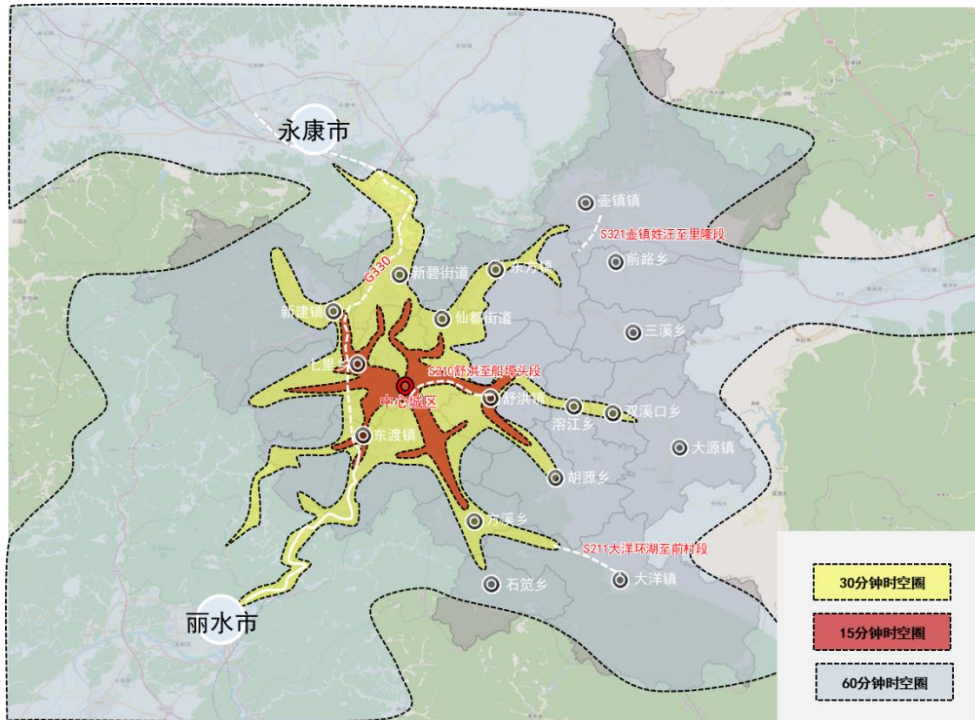


图 5-6 15 分钟、30 分钟时空圈预期覆盖范围示意图

5.2.3 航空

为适应浙江省通航 1 小时时空圈要求，依托通用航空产业基地，集聚发展通用航空业，打造浙西南通用航空产业集聚发展基地。到 2035 年，缙云县范围内规划建设 2 个通用机场，分别为缙云通用机场（A1 级）、仙都通用机场（A3），打造区域短距离、小运量空中运输走廊，实现公务出差、空中旅游、气象探测、消防巡警、空中救援等民用飞行任务。

缙云通用机场：定位为 A1 级，主要服务缙云县，辐射周边的永康市、磐安县、仙居县等区域。重点业务包括航空运动及赛事、空中游览、通用航空产业支撑、公商务飞行等业务，兼顾航空摄影、航空应急救援等服务，预留通用航空产业园建设开发空间。缙云通用机场选址初步推荐壶镇镇，其功能为跑道型通用机场，按照满足 80% 以上

通用飞机起降要求，飞行区等级为 2B，跑道长度 800~1200 米，占地面积 600~800 亩；配套建设综合业务楼、通讯导航、机坪机库、维修机库等设施设备。

仙都通用机场：定位为 A3 级，主要服务于仙都风景名胜区低空旅游、航空运动、飞行体验等消费类通用航空服务，以及临时性飞行任务，满足空中游览起降需求，增加景观的空中视角，提高景区的交通可达性，成为全市和区域低空旅游网络的重要组成。



图 5-7 缙云县通用机场体系布局规划图

5.2.4 城市轨道交通

城际轨道交通仍处空白。着眼于构建区域城际轨道交通网，在“一带三区”的城市空间格局下，形成串联城市间重要经济节点，兼顾市区和景区交通，紧密城市组团联系，最终形成丽水地方的城市轨道交通网；逐步发展市域轨道交通系统，谋划以莲都为核心至缙云、遂松、

■ 一核

该类型客运枢纽场站为发挥全县对外交通集散功能，以铁路、公路客运等大型对外交通设施为主体，承担县域主要对外客运和内外交通衔接的交通枢纽场站。规划布局 1 个核心型客运枢纽场站即缙云综合客运枢纽。

缙云综合客运枢纽：位于七里乡中部，以现有缙云西站为基础，通过在场站西侧地块新建换乘大厅、旅游集散中心、停车楼和换乘连廊等设施，打造集铁路、中长途客运、公交等于一体的综合性站场，定位为缙云县最为核心的综合客运枢纽。

■ 三主：

该类型客运枢纽场站主要定位为核心理型场站的补充，承担部分县域对外交通需求，同时兼顾内外交通衔接转换功能。规划主要型客运场站 3 个，分别为缙云站、壶镇站、壶镇汽车站。

缙云站：位于城区东部，该站为金温铁路客货运综合站，客运方面主要承担普速列车的旅客到发业务。

壶镇站：位于壶镇镇北山村，为金台铁路上重要的中间站点，场站具备客货两用功能，是金台铁路重要的中间站点之一，对提升壶镇镇乃至缙云的地理区位优势具有重要意义。

壶镇汽车站：承担壶镇及周边乡镇部分对外长途客运业务，同时服务于壶镇与中心城区、壶镇与周边乡镇的城乡公交出行需求。

■ 五辅：

该类型场站主要为公交枢纽站点，服务于城市及城乡公交运营，

进一步拉伸中心城区城市框架，同时提升城乡公交一体化水平。规划布局新碧、新建、仙都等 5 个公交枢纽。

新碧公交枢纽站：承担新碧与中心城区区间、新碧组团内区域公交以及北部片区城乡公交支线的到发功能，为北部区域往返中心城区提供换乘服务；

新建公交枢纽站：承担部分城区干线公交、新建镇周边所有城乡干线公交以及部分城乡支线公交的到发功能；

仙都公交枢纽站：承担部分城区和仙都旅游景区公交客流，同时为周边村落往返中心城区提供换乘服务；

舒洪公交枢纽站：承担部分城区干线公交、舒洪镇周边所有城乡干线公交以及部分城乡支线公交的到发功能；

东渡公交枢纽站：为南部片区公交服务集散中心，承担缙云县东渡镇周边村落与中心城区城乡公交干线中转换乘服务。

■ 多节点：

布局于大洋、石笕、方溪、双溪口-溶江、前路、三溪、大源、胡源等多个乡镇的运输服务站，服务于城乡客运班线，提供班车停泊、司机乘客休息等相关服务。

5.3.2 货运枢纽体系

缙云县货运枢纽体系以物流园区为核心、物流中心为骨干、各物流服务站为基础，规划形成多层次的货运场站格局，引领缙云县货运物流行业发展。

综合考虑缙云市场需求、产业布局、商品流向、资源环境等因素，

结合实际货运发展情况，以市场需求为主导，用户需求为导向，建立具有“服务城市、布局合理、功能完善、运转高效、衔接通畅、体系完善”的一体化、智能化、高效化的综合货运枢纽系统，规划形成“3个物流园区、7个物流中心、11个物流服务站”的物流基础设施布局。

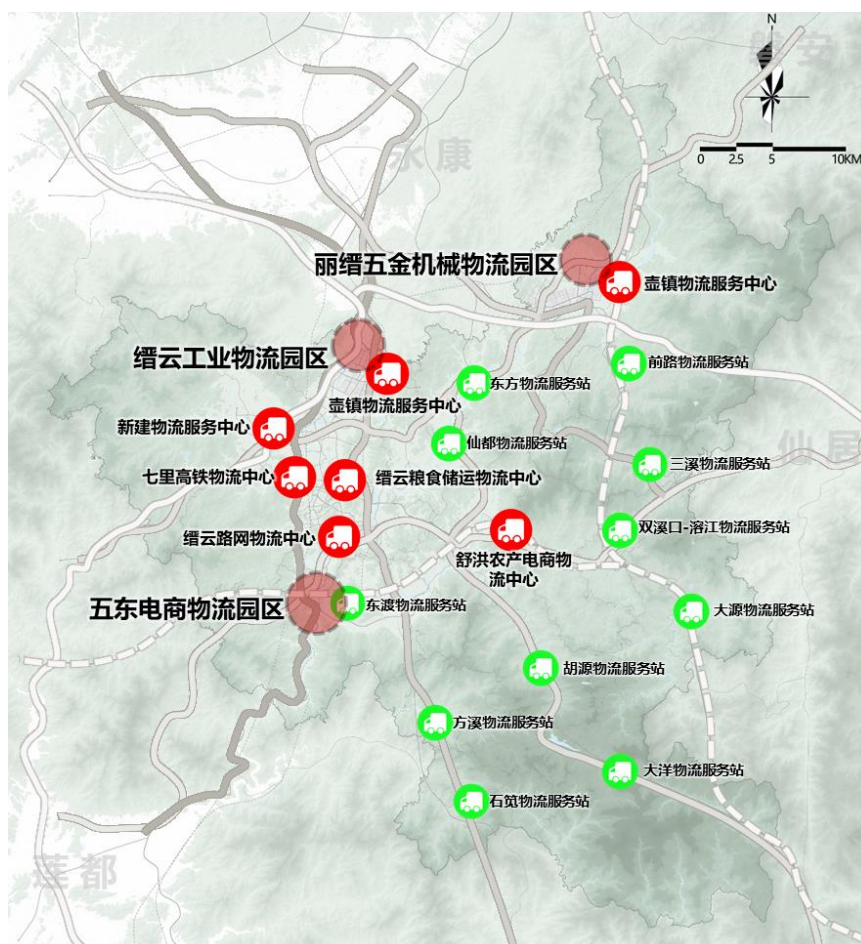


图 5-9 物流场站规划布局图

3个物流园区：缙云工业物流园区、丽缙五金机械物流园区、五东电商物流园区。

7个物流中心：壶镇物流服务中心、舒洪农产电商物流中心、新碧交通物流中心、缙云粮食储运物流中心、缙云路网物流中心、新建物流中心、七里高铁物流中心。

11个物流服务站：前路物流服务站、东方物流服务站、双溪口物

流服务站、大源物流服务站、大洋物流服务站、石笕物流服务站、东渡物流服务站、仙都物流服务站、胡源物流服务站、方溪物流服务站、三溪物流服务站。

第六章 综合交通运输服务体系规划

6.1 打造智慧便捷舒适的客运服务体系

(1) 构建“一链式”全程公共出行体系

完善轨道交通、常规公交、辅助公交、慢行系统等多网融合的“一链式”全程公共出行体系，满足远、中、短各种距离的公交出行服务。通过合理配置客运交通基础设施，提升客运系统整体协作水平；通过强化客运交通信息化、制度化建设等方式，实现基础设施的互联互通；通过多种运营服务的无缝衔接，满足市民不同层次的出行需求。

重点强化缙云西站、缙云站、壶镇站**公交接驳体系**，扩大客运枢纽服务辐射范围。加快完善服务“万亩千亿”产业平台的商务直达、通勤公交，服务仙都景区的旅游公交等定制公交线路，以公共自行车和互联网租赁单车有序发展完善公交“最后一公里”。

加强多种运输方式之间的有效衔接，大力发展“出行即服务”模式，积极构建各类交通出行方式间高效、便捷的“联程联运”体系，优化换乘组织，实现“零距离换乘、无缝化衔接”。结合枢纽建设，各方式实现同一建筑体内布置、功能空间共享、便捷立体换乘；通过干线公路、城市道路、绿道等与风景区、特色小镇、传统村落等旅游资源点联系。

(2) 完善支撑城乡一体化公交发展体系

构建“中心城区与城市副中心、中心城区与乡镇、乡镇间”三级公交体系。合理布局场站等基础设施，统筹安排公交信息化建设计划。

开通联系中心城区和壶镇副中心的中运量公交线路，酌情推进中心城区公交线路向重要乡镇延伸。将城乡公共交通专项规划纳入县城总体规划，并与县城综合交通规划、土地利用总体规划等相衔接，建立以公共交通为导向的出行方式，充分满足农村群众“行有所乘”的基本需求。

推进城乡公交一体化发展机制改革。积极稳妥推进运营企业国有化改造，引导公交资源整合，积极培育骨干龙头公交企业，强化农村公交线路与客运班车统一规划、统一管理、统一运营，保障城乡公交运营公益性。鼓励社会公众参与规划的编制和监督规划的实施工作，强化规划的权威性和实施的连贯性，确保各项方案落到实处。

提升镇村公交配套设施建设。围绕“四好农村路”建设要求，全面提升镇村公交站场设施、线路布设、服务水平等能力，全面制定实施农村公交运营标准，规范农村公交通行条件、车辆及场站运营服务、站点设置、安全管理等要求。到 2025 年，建设农村公路港湾式停靠站 125 个，实现农村公路港湾式停靠站全覆盖，开展农村公路港湾式停靠站智慧化改造工作 30 个，车辆更新及智能公交车载设备提升 112 辆。到 2035 年，村镇公交配套设施体系建设完善，城乡居民公交出行服务质量明显提升。

(3) 深入实施公交优先发展战略

持续深化公共交通优先发展战略。公共交通是城市综合客运体系的重要组成部分，与城镇建设和人民生活息息相关，具有公益性、服务性、先导性等特点，在经济建设和人民生活中起着举足轻重的作用，

城市公共交通的完善、配套程度，决定着城市客运服务的品质。公交优先的内涵要体现在投资上的支持、设施上的优先和票制上的优惠等多个方面。

——财政投资上的支持：

公共交通的发展应纳入城市公共财政体系，统筹安排，重点扶持。特别是对城市发展具有全局性影响的综合换乘枢纽、公共交通停车场站以及政府确定的公共交通建设项目、车辆更新等，政府应给予必要的资金保证。近年来，缙云对公交优先发展已经加大人力、物力的投入，但尚未形成有效的、长期的、稳定的公交发展扶持机制。

建立规范的公共财政补贴制度和公共财政补偿机制。城市建设行政主管部门应配合财政、价格部门建立规范的企业成本费用评价制度和政策性亏损评估制度，对企业的成本和费用进行评价，核定企业的合理成本。因价格限制因素造成的政策性亏损，政府应给予补贴。对公共交通企业承担社会福利（包括老年人、残疾人、学生、伤残军人等实行免费或优惠乘车）和完成政府指令性任务增加的支出，应予经济补偿。

增加公交财政扶持资金投入。为鼓励公交企业投入高档次车辆和加快车辆更新改造速度，对未达到使用期限而提前更新的公交车辆或购买高档次公交车辆的，政府在财政上可给予一定的扶持。在政策允许的情况下，以降低公交车营运成本，返利于民。

——硬件设施上的优先：

公共交通是城市基础设施的重要组成部分，设施上的优先是公交

优先发展的重要体现。目前缙云公交硬件设施仍较为薄弱，公交车辆配置不足，公交场站用地紧缺，未能为公交优先和快速发展提供有效保障。提高公交车的运载能力和服务水平，具体措施包括公交专用道、路口优先通行、港湾停靠站等。

优化公交专用道设置。公交专用道为公交车提供了独立路权，现状公交专用道存在“规模小而散、位置偏、管理弱”等弊端，无法保证公交路权优先。加快城区范围内主要公交走廊中公交专用道的建设，保障公交运营速度；在已建设的公交专用道，加强对其他车辆及非机动车的管理，避免“公交专用道不专用”的现象。

完善公交场站建设。公交场站是城市公共交通的基础性设施，新城区开发，旧城区改造，车站、大型商业中心、大型文化娱乐场所、旅游景点、体育场馆、设计居住一万人以上的住宅小区等应将公交站场建设作为项目的配套设施。已投入使用的公交场、站等设施，不得随意改变用途。注重各种交通工具换乘枢纽的建设，缩短不同交通方式之间的换乘距离和时间，方便乘客换乘。有条件的城市道路和主干道应设置“港湾”式公交停靠站可设置“港湾”式公交停靠站，并列入城市建设规划。

加强公交信号优先。公交信号优先控制是指当公交车通过交叉口时，调整交叉口信号控制系统的相位或周期，为公交车提供优先通过的信号相位。公交信号优先是充分利用公交专用道优势，实现公共交通快速稳定、高效运营的重要手段。缙云县目前并没有建立公交信号优先系统，规划建议近期结合公交专用道建设，选取客流量大、公交

线路集中公交优先走廊沿线的主要交叉口作为示范建设项目，实施公交信号优先控制；远期结合专用道网络的建设同步推进公交信号优先系统。

——票制价位上的优惠：

公共交通票价的确定，同时考虑企业的经营成本和居民的承受能力，充分利用价格优势来吸引客流，最大限度地提高公共交通的利用率。同步须建立合理的票价系统，推行覆盖全行业的持卡优惠、换乘优惠等惠民服务，达到公共交通企业和居民的双赢。

增加车票种类满足不同需求。公交公司应根据不同乘客群体的需求、偏好及支付意愿，制定车票类型和提供相应服务。向上班族及在校学生提供单线周票、月票或季票，明显降低这部分人的出行费用，吸引他们转向使用公共交通。向乘客提供公交卡，方便乘客付费、不需准备零钱或售票员找零、提高了公交运行效率、减少人工成本、降低了公交费用、使公交收费合理化。实行残障人、伤残军人免票措施，体现公共交通的社会公益性，对于特殊乘客人群提供一定的权益保障措施。

按里程计价与按次计价结合。单一票价意味着短途出行价格和换乘成本相对较高，而长途的出行价格相对较低。因此，对于跨区和郊区线路可以按照行程计价，一方面可以吸引短途乘客，另一方面也体现了公共交通使用上的公平。

6.2 打造高效经济绿色的物流货运服务体系

(1) 加快完善多式联运体系。

整合货运形式，强化多式联运。多式联运是由两种及其以上的交通工具相互衔接、转运而共同完成的运输过程统称为复合运输，配备有含完整信息系统的货运作业区和服务场所，通过货物在不同交通方式之间有效换装或衔接实现高效率的货物集散、中转运输、仓储及配套服务等专业功能。

适应物流降本增效发展需求，加快完善多式联运体系。在“3个物流园区、7个物流中心、11个物流服务站”的物流基础设施布局基础上，依托公路、铁路、通用航空基础设施建设，充分整合枢纽场站资源，在铁路站、通用机场周围形成规模化物流园区，加快完善公铁联运、“通用航空+中短途公路”等多式联运发展布局，推进运输结构调整。

加快推进以铁路为主导的多式联运“一单制”及供应链金融创新试点。扩大“一单制”试行范围，探索制订“一单制”规则，逐步实现“一单到底”、“一箱到底”。推动完善发展环境，制定铁公、铁水多式联运运营机制，积极协助减少和取消铁路运输两端短驳环节，同时推动货物多式联运发展。

(2) 健全农村物流基础设施网络。

健全农村物流基础设施网络。加快构建以综合物流中心（物流园区）、公共配送（分拨）中心、末端配送网点为支撑的三级配送网络。发挥区域配送中心衔接城乡的功能优势，形成衔接有效、往返互动的

双向流通网络。

创新农村物流融合发展模式。结合缙云农村经济发展特点和物流实际需求,创新农村物流运营模式,推广“交通运输+邮政快递融合”、“商超快递+物流连锁”、“货运公交+物流超市”、“网络平台+农村物流”、“电子商务+农村物流”、“特色产业+网络电商”等农村物流服务模式,提高农村物流服务水平。

优化农村物流配送平台建设。充分利用农村现有仓配资源,拓展农产品上行物流通道,支持打造农村电商快递配送、农产品供销、邮政服务和农村客运小件服务“四张网”。

(3) 加快探索物流发展新模式

探索“一点多能、一网多用、深度融合”城乡公交客货运发展新模式。支持邮政快递物流行业企业与公交公司、班线客运公司加强合作,推动交邮、运游等多业态融合,增强可持续发展能力。

加快探索物流发展新模式,实现物流发展提质升级。推动甩挂运输全面发展。重点推进跨区域甩挂、企业联盟甩挂、网络型甩挂、邮(快)件甩挂、干线运输与城市配送衔接甩挂等主题性模式加快发展。鼓励发展标准厢式半挂车,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。

开展智慧物流试点，构建全数字化物流体系。鼓励无车承运人项目和专业物流信息平台发展，鼓励物流龙头企业、物流平台运营企业物流系统全程数字化。探索物流数据资产化，支持物流园区、物流企业与金融机构加强合作，开展以物流大数据为支撑的物流供应链金融产品创新。

第七章 综合交通高质量提升行动

7.1 “交通+”发展规划

树立“交通+”新理念，推动交通与产业经济深度融合。以互联网技术为载体，围绕新技术、新产品、新模式、新业态，聚焦交通建筑、交通装备制造、交通运输和交通关联服务等领域，打造产业集群。

(1)“交旅”融合再提升，高标准创建“四沿”美丽富裕干线路响应建设浙江高质量发展建设共同富裕示范区要求，推动“四沿”美丽富裕干线路建设。发展绿色、智慧的特色产业和生态工业，培育缙云山区名品，实施消费助农计划，补齐基础设施和公共服务短板。依托缙云产业结构布局，高标准创建“四沿”美丽富裕干线路，努力探索推行市场化推动山区发展新模式，持续增强缙云内生发展动力。围绕后 5A 时代，巩固提升既有发展成果，加快全县旅游风景道、旅游航道、旅游交通体系等规划建设，探索建设沿山沿海沿江沿河“四沿”美丽经济交通走廊。持续提升公共交通支撑旅游业发展水平，延伸布局旅游公交线路，开拓定制型、高端型旅游公交服务。

创新“美丽交通+”模式，建设生态友好型、环境优美型交通，让交通成为靓丽风景线。围绕建设诗画浙江大花园最美核心区目标，打造丽水标准，争创全国标准，形成“快进慢游”的交旅融合发展模式，以一个 5A 级景区，两个 4A 级景区，多个 3A 级景区为基础，打造“一核两心，一轴多脉”的交旅融合发展框架。强化“快进”公路与景区互联互通。以区域航空为极点、以铁路通道为联通骨架、以高

速公路为发展支撑，强化区域“快进”旅游交通建设，实现外部市场与缙云的快速通达。以市域高速公路、国省道、快速路为主要构成部分，强化城市“快进”交通体系，实现重要旅游资源点集聚区与综合交通枢纽、高速出入口间的连接。景区内以通景公路、农村公路为主要构成部分，构成内部“快进”交通体系，连接城市快进交通体系与缙云境内旅游资源点间“最后一公里”。**优化“慢游”旅游交通基础设施布局。**依据丽水市域骨干绿道网布局和缙云城市绿道网布局，优化缙云绿道总体布局。全面完善客运站、服务区、游艇码头、驿站、公路沿线等旅游服务功能，让交通设施逐步成为游客停留消费、享受服务的重要空间载体；提升路域环境提升和绿化整洁，完善与旅游产业相关的配套设施，包括游客中心、卫生间、旅游产品展示区、购物区等；将缙云全域旅游景点门票、全域公共交通服务和全域慢行系统有机融合，为往来游客提供便捷优惠的旅游服务、顺应现代社会需求的旅游体验和增加游客过夜率及重游率的可能性。

鼓励发展定制化旅游交通服务，全方位挖掘新型交通旅游产品。结合游客需求，开行主题观光巴士、旅游专线、游览小火车、自驾房车营地等，提供更丰富的旅游交通设备；创新交旅融合公交示范线路，包装打造成为旅游交通产品，发展定制旅游公交，开通城区前往重要景区公交线路，试点开展节假日、旅游旺季旅游公交班线。

加大公共交通支持乡村旅游发展力度。加快改善农村特色产业、休闲农业和乡村旅游等的公交基础设施建设，进一步提升公交服务旅游的保障能力；与乡村旅游相结合，建设乡村物流、公交站、公共活

动空间和设施一体化场所。

(2) “交邮”融合再发展，高效率实现“客货邮”服务一体化
探索推进“城乡客运+农村物流+邮政快递”融合发展方式，缓解村村通公交运营成本过大困境，解决农村物流配送“最后一公里”问题，弥补乡村物流短板，实现客货邮多赢。

加强交邮融合服务站点建设和客货邮资源整合。利用场站、线路、车辆等现有设施设备，开展农村物流、乡村旅游等其他与运输主业相关的经营业务。支持城乡公交经营主体统筹各类交通运输资源，建设集客运、货运、邮政、快递等功能于一体的乡镇运输服务站；对现有乡镇客运站进行升级改造，增设邮政、快递、物流等服务设施。

推进交通与邮政数据资源开放和共享交换工作。逐步接入县公交公司、物流快递公司、物流公共信息平台等信息化系统平台的数据和功能，实现全县交通和邮政各静态基础和动态业务数据信息的汇集和可视化显示，深化交通和邮政合作融合的深度和水平。

7.2 智慧交通规划

以提升运行效率和保障交通安全为目的，发挥数字经济优势，推动泛在先进的交通领域“新基建”。以推进智能设施、智能决策、智能服务和智能管控等技术集成应用为核心，建设智慧铁路、智慧公路、智慧港航等智能交通基础设施。

(1) 搭建缙云智慧交通发展顶层体系

打造“一站式”智能运输服务站。建成与物流业务相融合、支持

多方业务互联应用的物流综合信息交换系统，跨区域、跨部门、跨运输方式信息开放共享的智慧出行信息系统，探索出行即服务（MaaS）系统在客货运输全场景的试点应用。

建设交通运输行业管理云平台。整合升级多方资源，构建非现场执法、交通应急指挥、工程项目实时监控等子系统，打造泛在交通信息网，实现“全方位感知”、“一平台管控”。

打响城市交通“智慧治堵”攻坚战。打造“智慧公交”、“智慧停车”双平台，建设“准点公交”，完善泊位云共享、停车智慧诱导等停车服务。

加快启动缙云县智慧交通发展规划，力争搭建集公共出行服务、物流运输服务、交通运行监管、城市交通等多功能于一体的**缙云智慧交通“一平台”**。

（2）探索交通基础设施数字化发展道路

率先开展“大花园”智慧高速试点研究。围绕全息感知、车路协同、主动防堵、安全运输、便捷服务等目标，结合温州至合肥等规划高速公路，加快推进智慧高速建设前期研究。

探索基础设施智慧化改造。围绕 330 国道开展普通公路智慧化改造前期研究工作。依托缙云自身地理特点，探索建设复杂环境（山地）车路协同道路测试场景。

提高城乡公交信息化水平。加快建设覆盖全域的智能公交调度和服务系统，鼓励在实施城市公交、镇村公交、农村客运公交化运营的地区，加强候车站亭电子站牌建设，为群众提供更加便捷精准的乘车

服务。鼓励各地建设完善农村客运信息平台或将农村客运线路和实时信息融合到城市公交信息平台，逐步实现客运服务一键可查、车辆位置一键可知。推广应用移动支付手段，在车辆上安装车载刷卡机，鼓励在城乡客运车辆上推广交通一卡通便捷支付（移动支付）应用，逐步实现县城与农村公共交通一卡通行和便捷支付全覆盖。

强化智慧化旅游服务建设。加强区域内交通、旅游、公安、气象等数据资源整合应用，联动交旅票务服务、个性服务、监测预警应急和市场协同监管平台，全面提升缙云交旅服务水平。

7.3 绿色交通规划

深入贯彻“绿水青山就是金山银山”的理念，统筹推进绿色铁路、绿色公路、绿色港口、绿色航道建设。把生态保护理念贯穿交通基础设施规划、设计、建设、运营、养护全过程。

加快绿色生态基础设施建设。在公路规划、新建、改建及养护项目中，推行生态环保设计与技术，集约利用通道资源，鼓励公路、铁路、高速公路等共用线位；着力在缙云建成集环保、健身、旅游、休闲于一体的绿道网络，营造缙云良好的交通出行环境；持续推进公共自行车系统建设，打造缙云完善的慢行系统。

推动清洁能源应用。加大电动汽车等新能源车辆在客货营运行业的推广应用力度。在城市公共交通领域重点开展插电式混合动力和纯电动汽车的推广应用，鼓励货运车辆应用天然气、电力等能源，逐步提高新能源和清洁能源在货运行业中的使用比例。加快缙云县公路客

货运输充电基础设施、加气站点布局建设，形成以重点物流场站、公交首末站、高速公路及干线公路服务区为支撑的新能源及清洁能源供给服务体系框架。

建立绿色物流体系。推进交通运输物流公共信息平台的发展，整合铁路、公路、水路等信息资源，促进物流信息与公共服务信息有效对接，鼓励区域间和行业内的物流平台信息共享，实现互联互通。鼓励推广应用新能源、冷藏保温等专业化设备和车型，提升运输服务效率和农村物流的综合服务能力。

健全可靠行业监管设立。建立完善的市场发展机制，充分发挥企业能动性，缓解交通行业转型发展的融资困境，强化节能减排专项资金引导作用，拓展行业节能改造融资渠道，加速推进绿色交通建设工作。打造交通运输行业绿色评估监管体系，强化节能减排相关指标的调查、分析和发布工作，建立健全行业奖惩激励机制，增强政策执行约束力，促进行业节能环保工作常态化和制度化。

7.4 平安交通规划

深入贯彻落实“平安交通”理念，始终把平安交通摆在突出位置，切实保障全市平安交通发展形势。

加强交通基础设施安全建设工作。树立交通工程全生命周期高质量发展理念，加大公路、港口、航道、站场等交通基础设施的安全设施投入力度，开展公路安全生命防护工程建设和公路安全隐患点改造，全面梳理排查市域内主要交通隐患点，对隐患交叉口、桥梁、隧道、

码头等进行安全整治改造,强化交通基础设施本质安全水平。结合“四好农村路”建设提高农村公路安全保障能力,大力实施公路安全生命防护工程、危桥改造、隐患隧道整治、渡口改造、渡改桥、过河建筑物通航安全设施配布等。完善安全标识系统,提高设施安全品质,推动现代科技与安全监管工作深度融合,完善安全管理体系。

强化交通运输领域安全保障建设。针对“两客一危”车辆持续开展道路运输安全专项整治行动;加强公路违法超限行为的整治,明确各职能部门责任,落实对超限车辆的源头管控;完善高速公路、国省干道的超限卡口监测站建设,实行严格处罚力度。

加强交通突发事件应急处置能力。构建层次分明的应急预案体系,实现信息跨部门、跨行业的共享,建立高效联动指挥机制;强化应急物资储备点统筹建设,形成应急资源保障网络,保障救援物资快速及时到位。

扎实推进安全保障制度建设。交通运输管理部门和交通运输企业应研究建立考核评价、尽职免责机制,明确各交通系统责任主体;建立健全多部门联动、多方式协调的综合交通应急体制机制,实现对交通突发事件领导有序、分工合理的应急处置。强化应急物资储备点统筹建设,形成应急资源保障网络。

第八章 规划建设重点

“十四五”期间，缙云县基础设施方面预计近期建设项目 10 个，中期建设项目 7 个，总投资约 317.42 亿元，其中近期建设投资约 46.32 亿元。

铁路：近期建设项目 1 个，近期建设投资 10 亿元。

公路网：高速和普通国省道近期建设项目 4 个，近期建设投资 15.45 亿元，中期建设项目 6 个，前期投资 0.9 亿元；农村公路网系列项目近期建设投资 3 亿元。

枢纽场站：近期建设项目 3 个，近期建设投资 13.97 亿元。

配套工程：近期建设项目 1 个，近期建设投资 3 亿元。

8.1 近期规划建设重点

(1) 加快铁路公路建设，强化区域互联互通

——高速铁路：

完善多层次铁路网布局，提升区域快速联通能力。加快完成杭丽铁路义乌至缙云段的前期工作，推动项目开工建设。杭丽铁路义乌至缙云段项目是实现缙云及丽水等地与杭州及长三角地区快速、便捷直连的重要通道，是实现丽水地区至杭州 1 小时交通圈的重要保障，也是加快缙云及丽水经济发展，快速融入长三角的需要，该项目全长 69.7 公里，估算总投资 107.8 亿元，其中缙云境内总长 13.4 公里，总投资约 20.6 亿元。“十四五”期间，加快完成项目前期工作并开工建设，计划境内完成投资 10 亿元。

——高速公路：

加快建设公路网络体系，形成支撑发展主骨架。做好高速公路建设前期准备工作，加快推进合肥至温州高速缙云、缙云至江山（广丰）高速前期研究工作，尽快明确线位方案等关键问题，做好项目储备。

——普通国省道：

至 2025 年，缙云计划实施普通国道续建项目 1 个，普通省道新建项目 3 个，总投资 25.55 亿元，其中十四五期内投资 15.45 亿元；

加快推动普通国道续建项目 1 个，续建 330 国道缙云东渡至永康交界段改建工程，项目已于 2019 年开工建设，计划于 2022 年建成投用；

- 330 国道缙云东渡至永康交界段改建工程起点位于东渡镇沙田头处，接 330 国道莲都至缙云段改建工程终点，本项目起点桩号为 K146+330，沿线经过东渡镇、五云街道、七里乡、新建镇、新碧街道 5 个乡镇 18 个行政村，终点位于新碧街道新建溪东侧姓姚新村与永康交界处，终点桩号为 K168+487.660。主线全长 22.166Km；另金丽温高速公路连接线拼宽段，按老路线位进行加宽，全长 1.11Km，故本项目实施总里程为 23.276Km。

新开工普通省道项目 3 个，包括新建 S210 仙居至景宁公路缙云舒洪至船埠头段改建工程（2021-2023）、S321（原 35 省道）缙云县壶镇姓汪至里隆段改建工程（2021-2023）、S211 桐乡至洞头公路缙云

县大洋环湖至前村段改建工程(2022-2024),项目总投资 8.25 亿元,其中“十四五”投资 8.25 亿元。

- S210 仙居至景宁公路缙云舒洪至船埠头段公路改建工程起点位于缙云县舒洪镇平黄公路与中北一路交叉口,路线沿平黄线老路布线,经玉岭头,在桩号 K2+800 偏离老路后经双龙村村南侧布设,经规划舒宁医院后接上老路坦五线,后继续沿老路布设,至终点接船埠头桥,路线全长 6km,其中设置桥梁 65.4m/1 座,涵洞 12 道,平交口 7 处。本项目采用《公路工程技术标准》(JTG B01-2014)中一级公路技术标准,设计速度采用 80km/h,路基宽度 24.5m,双向 4 车道,其中和谐小区至终点段采用一级公路技术标准兼顾城市道路功能,设计速度采用 60km/h,路基宽度采用 32m,汽车荷载等级采用公路—I 级。项目新增建设用地 24 公顷,不涉及基本农田,建设年限为 2021-2023 年。
- S321 (原 35 省道)缙云县壶镇姓汪至里隆段改建工程项目起点位于壶镇镇 S321 (原 35 省道)与台金高速连接线交叉口,顺接溪滨南路,向南沿原老路布线,于 K0+690 处穿台金高速,至浙江宇星实业有限公司后,向西南沿里隆村西侧山边布线,终点位于里隆村西侧,顺接原 S321 (原 35 省道),终点桩号为 K2+495,路线全长约 2.495 公里。公路等级为一级公路,设计速度为 60km/h,双向四车道,路基宽度 21m。项目新增建设用地 10.5 公顷,涉及基本农田,建设年限为 2021-2023

年。

- 桐乡至洞头公路缙云大洋环湖至前村段改建工程起点位于浙江缙云抽水蓄能电站上下库连接公路桩号 K9+660 处，起点桩号 K0+000，路线自西向东沿大洋水库南侧布线，经过环湖村与大堰头村后顺接坦五线，至鸟外村后沿大洋镇前村村规划布线后与坦五线平交，终点桩号 K6+100，路线全长约 6.1km。本项目采用《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）中二级公路技术标准，双向两车道，设计速度采用 60km/h，K0+000-K4+825 路基宽度 10m，K4+825-K6+100 路基宽度 13m，汽车荷载等级采用公路— I 级。项目新增建设用地 16.4 亩，涉及基本农田，建设年限为 2022-2024 年。

（2）加快农村公路建设，同步推进提升改造

加快建设“内通外畅”的农村公路网络，重点推进干线农村公路建设，提升路网联通水平，更好衔接高速、普通国省道等地区干线路网。到 2025 年力争实现 85%以上乡镇通三级以上公路、60%以上建制村通双车道公路、百人以上自然村等级公路全通达。率先试点推进农村公路灾毁保险制度，力争实现农村公路路面优良中等路率达 85%以上

（3）构建多式融合综合枢纽体系，完善发展基础支撑

——客运：

近期计划新开工建设缙云综合客运枢纽和壶镇镇汽车站。其中，缙云综合客运枢纽新建工程预计 2021 年开工，2024 年建成，总投资

6.67 亿元。壶镇镇汽车站新建工程，预计 2021 年开工，2023 年建成，总投资 0.3 亿元。

——**货运：**

近期续建网联物流缙云科技物流中心项目，争取于 2022 年建成，项目总投资 10 亿元，十四五投资约 7 亿元。

(4) 高水平构建运输服务体系，驱动地区“共同富裕”

强化缙云西站、缙云站、壶镇站公交接驳体系，加快完善服务“万亩千亿”产业平台的商务直达、通勤公交，服务仙都景区的旅游公交等定制公交线路，以公共自行车和互联网租赁单车有序发展完善公交“最后一公里”。

推动完善交通运输、邮政、供销、商务等部门协同配合体制机制。依托乡镇运输服务站建设，完善节点网络，探索县—乡（镇）—村三级客货邮服务网络体系。

8.2 中长期规划建设重点

(1) 加快建设公路网络体系，形成支撑发展主骨架

——**高速公路：**

推进合肥至温州高速缙云段建设，该高速途径两省六地十三县，串联了雁荡山、楠溪江、神仙居、仙都、方岩、横店、仙华山、富春江-新安江等众多国家级风景名胜区，是浙江省四大都市区的温州都市区和金华-义乌都市区与合肥、南京等长三角中心城市最便捷的公路运输大通道，也是温州港核心港区通往内陆腹地最便捷的疏运通道。

该高速缙云段全长约 50 公里，对打通缙云与金华（义乌）及温州市区间的直连通道，进一步完善了缙云对外交通格局具有重大意义。计划该项目列为中期建设，建设年限为 2025-2029 年，总投资 125 亿元。

推动缙云至江山（广丰）高速建设，缙云至江山（广丰）高速是缙云西向连接衢州、江西等内陆腹地，串联遂昌松阳乡村振兴、云和景宁特色风情区块接入缙云莲都青田核心发展带的重要通道。项目缙云段新建里程约 30 公里，计划总投资 85 亿元。

——普通国省道：

中期缙云国省道规划建设项目 4 个，包括 S209 奉化至庆元公路缙云新建至莲都交界段改建工程、S211 桐乡至洞头公路缙云东方至舒洪工程、S211 桐乡至洞头公路缙云舒洪至蛟坑段改建工程；加快建设“内通外畅”的农村公路网络，重点推进干线农村公路建设，提升路网联通水平，更好衔接高速、普通国省道等地区干线路网。

- S209 奉化至庆元公路缙云新建至莲都交界段改建工程起点位于新建镇新建村，经寺根、葛湖、马墅、杨公桥，终点位于双港桥村牛廷岭，路线全长约 11.5km。本项目采用《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）中二级公路技术标准，双向两车道，设计速度采用 60km/h，汽车荷载等级采用公路— I 级。新增建设用地约 23 公顷，涉及基本农田。
- S211 桐乡至洞头公路缙云东方至舒洪段改建工程起点位于东方镇靖岳村，经仙都街道铁城村，穿乌大岩隧道至舒洪镇蟠

龙村，终点位于舒洪镇舒洪村，路线全长约 13km。本项目采用《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）中二级公路技术标准，双向两车道，设计速度采用 60km/h，汽车荷载等级采用公路— I 级。新增建设用地约 26 公顷，涉及基本农田。

- S211 桐乡至洞头公路缙云舒洪至蛟坑段改建工程起点位于舒洪镇舒洪村，经南坑、西塔坑、胡源乡章村、胡村，终点位于胡源乡蛟坑村，路线全长约 15km。本项目采用《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）中二级公路技术标准，双向两车道，设计速度采用 60km/h，汽车荷载等级采用公路— I 级。新增建设用地约 30 公顷，涉及基本农田。
- S218 安吉至龙港公路缙云石笕至青田季宅段公路工程起点位于石笕乡，终于青田季宅乡，全长约 19 公里，本项目采用《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）中二级公路技术标准，双向两车道，设计速度采用 60km/h，汽车荷载等级采用公路— I 级。

(2) 加快布局通用航空，融入区域低空飞行网络

加快推进缙云通用机场建设，抓住国家低空空域管理改革措施落实和通用机场建设审批权限下放的可利时机，结合浙江省通用机场发展规划的发布实施，为缙云融入区域低空飞行网络打下坚实基础。谋划仙都通用机场前期研究工作，为后 5A 时代发展“通用航空+旅游”打下基础。

第九章 保障措施

（一）统筹推进一体化体制机制

规划实施过程中，要加强领导、明确权责，建立分工协作机制，建立起缙云公路、铁路、航空、管道于一体，规划、建设、管理于一体的大交通管理体制；注重与国土、规划、环保、水利等部门的协调，确保有序推进规划确定的各项目标和任务，消除不利于综合交通运输体系发展的各种行政管理障碍。加大规划宣传力度，营造民众关心交通发展、参与规划实施的氛围，形成全社会监督规划实施的良好环境，及时把握规划实施过程中出现的新情况、新问题，及时调整规划和相关政策。

切实加强规划的执行力和有效力，重视规划的组织领导，制定实施方案和保障措施，合理确定年度计划，强化对规划实施的监督检查，完善目标的考核机制，切实落实各级部门责任。在公益性基础设施建设与养护、安全监管和应急体系等领域，切实履行政府职责，合理配置公共资源。在科技和信息化、节能环保等领域，通过体制机制创新，完善政策引导，激发市场主体的积极性、创造性。在运输服务等领域，主要依靠市场主体，各级交通运输主管部门要规范市场行为，加强市场监督，维护公平竞争。

（二）加速推进投融资模式改革创新

创新交通项目融资举措，开展多方金融合作。拓宽投融资渠道，鼓励各类社会资本参与缙云县综合交通建设，对新建和存量交通项目，积极探索采用 PPP（政府和社会资本合作）方式建设和运营，大力推

行投资 + EPC（工程总承包）等综合交通建设投融资模式。探索依法向社会资本转让既有交通项目地方股权，转让收益用于综合交通建设。加大财政投入，通过信用贷款、信托、发债等多种方式，保障项目资金，通过特许经营权、财政补贴等事先公开的收益约定规则，积极引导社会资本参与交通基础设施投资和运营。

（三）建立健全法律法规保障体系

加强法制建设，通过出台新的法规或修订已有法规的方式，完善关于各运输方式内部发展的相关法规。针对促进综合交通运输体系发展，各交通运输方式之间互相融合出台相应的法规或规范性文件。提高立法效率，简化程序，使法规能够及时得到修订更新的，适应新形势的要求。

强化城市用地的保障工作，落实交通设施建设用地保障，将交通用地指标纳入土地利用总体规划，将交通设施规划控制方案纳入控制性详细规划，依法依规做好交通设施建设用地涉及的拆迁工作，妥善处理被征地群众的生产生活问题。

（四）加强科技与人才队伍建设

综合交通的规划建设管理需要先进科技与高端人才的技术支撑。加大交通领域人才引进政策，强化交通领域科技建设，利用现代化的发展理念、建设手段及管理方法促进传统交通产业发展模式的转变，加强科技创新，采用先进的信息技术、通讯技术、重载技术和现代物流技术等，建立以系统衔接、优化、协调为特征的一体化综合交通体系。依托科研基地建设、重点项目研发和技术交流，锻炼和培养一批

优秀的交通科技人才，着力加强交通科技管理，提升交通科技管理水平。

大力开展重大科技研发，增强科技对交通发展的支撑力度。依靠科技创新，积极采用新技术、新工艺、新材料，降低工程造价，减少维护成本；引进、吸收国内外先进的交通科技成果，有序实施成果推广应用，运用先进、适用的信息技术拓展交通科技成果的实用价值。积极推进创新体系建设，提高交通科技创新能力。

附表 1：缙云县综合交通近期建设项目表

序号	项目名称	进度类别	建设内容和规模	建设起止年限	缙云境内投资 (亿元)	“十四五”计 划投资 (亿元)	投资方式(政 府、社会民间、 ppp)
一、铁路							
1	杭丽铁路义乌至缙云段	近期	69.7 公里		20.6	10	—
二、普通国道							
2	330 国道缙云东渡至永康交界 段改建工程	近期	一级公路 23 公里	2019-2022	17.3	7.2	PPP
三、普通省道							
3	S321 (原 35 省道) 缙云县壶 镇姓汪至里隆段改建工程	近期	一级公路 2.5 公里	2021-2023	2.28	2.28	政府
4	S210 仙居至景宁公路缙云舒洪 至船埠头段公路改建工程	近期	一级公路 6 公里	2021-2023	3.54	3.54	政府
5	S211 桐乡至洞头公路缙云大洋 环湖至前村段改建工程	近期	二级公路 6.1 公里	2022-2024	2.43	2.43	政府
四、农村公路							
6	农村公路系列项目	近期		2021-2025	3	3	政府
五、客货运场站							
7	缙云综合客运枢纽工程	近期	二级车站	2021-2024	6.67	6.67	政府

8	壶镇汽车站	近期	—	2021-2023	0.3	0.3	—
9	网营物联（缙云）智慧供应链产业园	近期	—	2019-2022	10	7	—
六、配套工程							
10	缙云绿色交通综合基地	近期	占地 150 亩	2021-2022	3	3	国资公司
合计					69.12	45.42	

附表 2：缙云县综合交通中长期建设项目表

序号	项目名称	进度类别	建设内容和规模	建设起止年限	缙云境内投资 (亿元)	“十四五”计 划投资 (亿元)	投资方式(政 府、社会民间、 ppp)
一、高速公路							
1	合肥至温州高速公路缙云段	中期	50 公里	2025-2029	125		政府
2	缙云至江山(广丰)高速缙云段	中期	30 公里	2025-2029	85		政府
二、普通国道							
3	S211 桐乡至洞头公路缙云县东方至舒洪段工程	中期	二级公路 13 公里	2025-2028	8	0.3	政府
4	S209 奉化至庆元公路缙云新建至莲都交界段改建工程	中期	二级公路 11.5 公里	2025-2027	7	0.2	政府
5	S211 桐乡至洞头公路缙云舒洪至蛟坑段改建工程	中期	二级公路 15 公里	2025-2029	10	0.2	政府
6	S218 安吉至龙港公路缙云石笕至青田季宅段公路工程	中期	二级公路 19 公里	2025-2028	6.8	0.2	政府
三、通用航空							
7	缙云通用机场	中期	—	2025-2028	6.5		—
合计					248.2	0.9	

缙云县 综合交通运输中长期发展规划

02 综合交通通道布局图

