

缙云县综合交通运输“十四五” 发展规划

缙云县交通运输局

二〇二一年十二月

前 言

交通运输是国民经济和社会发展的基础性、先导性、战略性保障，是高水平建设小康社会和现代化经济体系的先行官。2019年9月，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，明确指出建设交通强国是构筑现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。2020年4月，习近平总书记在考察浙江时，赋予浙江“努力成为新时代全面展示中国特色社会主义制度优越性的重要窗口”新使命。省委省政府高度重视交通运输对经济社会发展的关键作用，要求加快建设高水平交通强省，努力当好“重要窗口”建设先行官。

“十四五”时期，是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键期，是开启交通强国建设新征程的第一个五年。研究和编制好《缙云县综合交通运输“十四五”发展规划》，是在交通强国、交通强省、共同富裕的大背景下，缙云全面抢抓发展机遇、加快挖掘发展新动能、转型赶超发展，打造现代化高质量综合交通运输体系，实现县域高质量跨越式发展的必然要求，也是推动缙云“三城三地”建设，打造高质量绿色发展排头兵的重要指导与支撑。

规划范围为缙云县全域，规划对象涵盖铁路、公路、航空、枢纽等。规划基年为2020年，规划期限为2021-2025年。

编制依据

《长江三角洲城市群发展规划》

《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》

《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》

《长江三角洲地区多层次轨道交通规划》

《浙江省综合立体交通网规划（2021-2050年）》

《浙江省综合交通运输发展“十四五”规划》

《浙江省中长期铁路网规划（2018-2035年）》

《浙江省综合交通枢纽“十四五”规划》

《支持“四好农村路”建设推动山区 26 县跨越式高质量发展的政策意见》

《丽水市综合立体交通网规划（2021-2050年）》

《丽水市综合交通运输发展“十四五”规划》

《缙云县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纲要》

《缙云县综合交通运输“十三五”发展规划》

2015年—2020年《丽水统计年鉴》

2015年—2020年《缙云县国民经济和社会发展统计公报》

2015年—2020年《缙云县政府工作报告》

其他相关资料

目 录

一、发展基础	1
(一) 总体评价	1
(二) 行业发展成就	2
(三) 存在问题	11
二、发展形势与需求	17
(一) 经济社会宏观形势	17
(二) 综合交通发展要求	18
(三) 需求预测	21
三、发展思路与目标	26
(一) 指导思想	26
(二) 基本原则	26
(三) 发展思路	27
(四) 发展目标	29
四、总体布局	32
(一) 县域城镇空间发展格局	32
(二) 综合交通运输通道布局	33
(三) 综合交通枢纽布局	37
(四) 铁路网布局	43
(五) 公路网布局	45
(六) 航空布局	52
五、重点任务	54

(一) 高品质打造基础设施网络, 推动重大战略落地见效	54
(二) 高水平构建运输服务体系, 驱动地区“共同富裕”	62
(三) 高站位谋划智慧交通建设, 推进新基建领域发展	67
(四) 高标准聚力可持续发展, 助推实现“双碳”目标	68
(五) 高要求推进行业精细化发展, 构建现代化治理体系	70
(六) 高效率治理城市交通拥堵, 提升出行品质	72
六、环境影响评价	74
(一) 规划实施的环境影响分析	74
(二) 预防和减缓不良环境影响的措施	74
七、保障措施	76
(一) 强化组织领导	76
(二) 强化资金保障工作	76
(三) 强化土地要素保障工作	77
(四) 建立健全法律法规保障体系	77
(五) 加强科技与人才队伍建设	77
附表	79
附图	82

附表: 缙云县“十四五”综合交通建设项目表

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

4、“十四五”规划建设

一、发展基础

（一）总体评价

“十三五”期间在县委县政府的高度重视和正确领导下，全县上下全面对标“重要窗口”建设要求，忠实践行“八八战略”，以“丽水之干”，落实“丽水之赞”，聚焦高质量发展主线，以“美丽交通、绿色交通、惠民交通”为主题，深入实施“7433”^①综合交通工程，奋力推进全县综合交通发展，有力强化缙云与长三角及周边地区的交流与合作，打造丽水北部第一交通枢纽。全县交通基础设施建设大力推进，科技产业走廊、风情风景走廊、生态富民走廊建设硕果颇丰，330国道、42省道等一批国省干道改建项目落成，农村公路建管水平逐步提升，“村村通客车”工作、港湾式公交停靠站建设等得到充分落实，全县交通基础设施与运输服务水平有力提升，交通行业体制机制不断健全。

“十三五”期间，缙云县完成综合交通投资 50.98 亿元，实现计划目标的 73.9%，投资总额较“十二五”增长 14.3%，其中普通国道投资 15.95 亿元，普通省道投资 14.11 亿元，农村公路建设投资 9.47 亿元，养护大中修投资 1.55 亿元，铁路投资 9.9 亿元。

^① “7”——综合交通完成约 70 亿投资；“4”——基本构建“两纵两横”四个综合运输通道；“3”——基本构建风情风景廊道、科创产业廊道、生态惠民廊道“三大交通廊道”；“3”——实现主要乡镇到县城 30 分钟交通圈

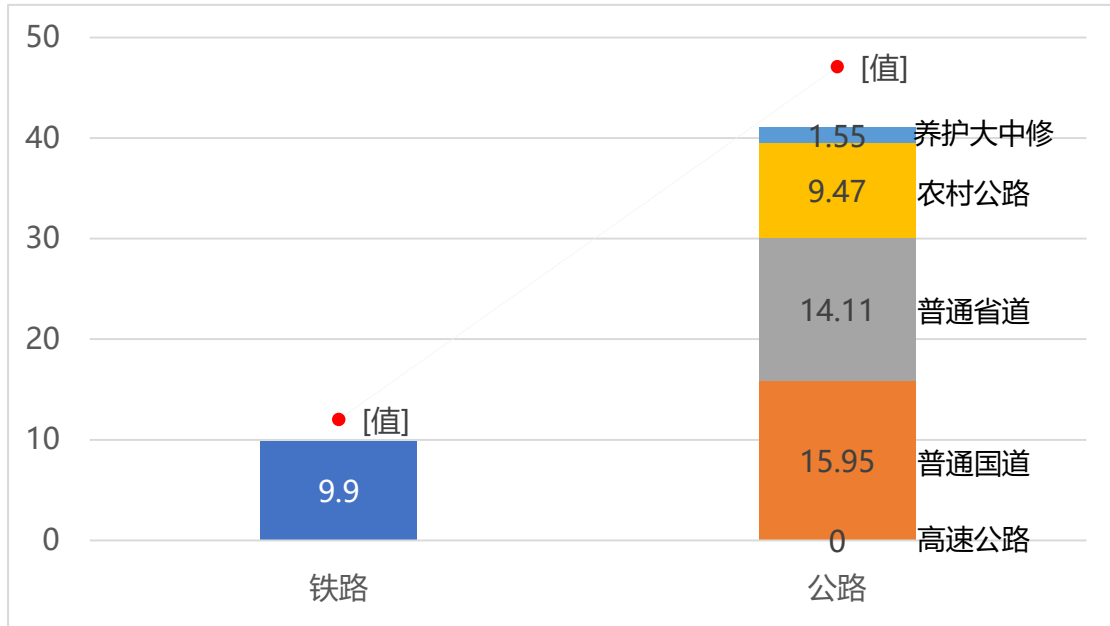


图 1-1 “十三五”缙云县综合交通各方式投资完成情况图（单位：亿元）

（二）行业发展成就

1.基础设施建设全面推进

（1）公路

“十三五”期间，缙云县公路总里程增加 45.1 公里，公路网密度提升 2.8 公里/百平方公里。截止 2020 年底，全县公路网总里程达到 1474.7 公里，公路网密度 99.5 公里/百平方公里，二级及以上公路占比达到 16.9%。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 132.6 公里，三级公路 6.6 公里，四级公路 410.2 公里，准四级公路 809.1 公里。

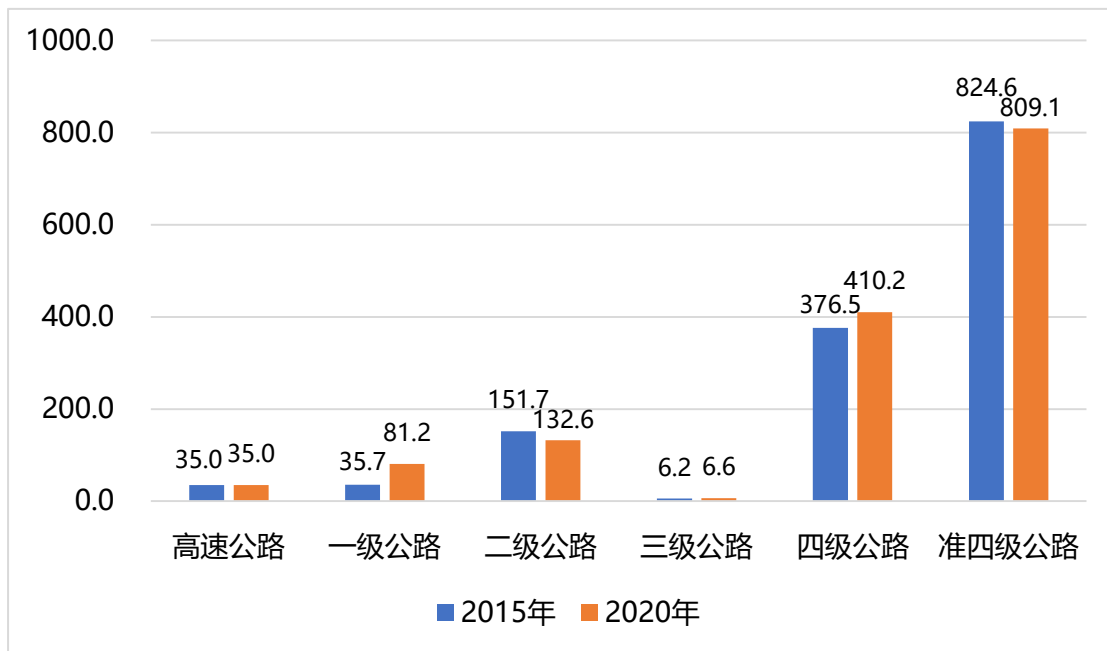


图 1-2 “十三五”前后缙云县公路技术等级对比图

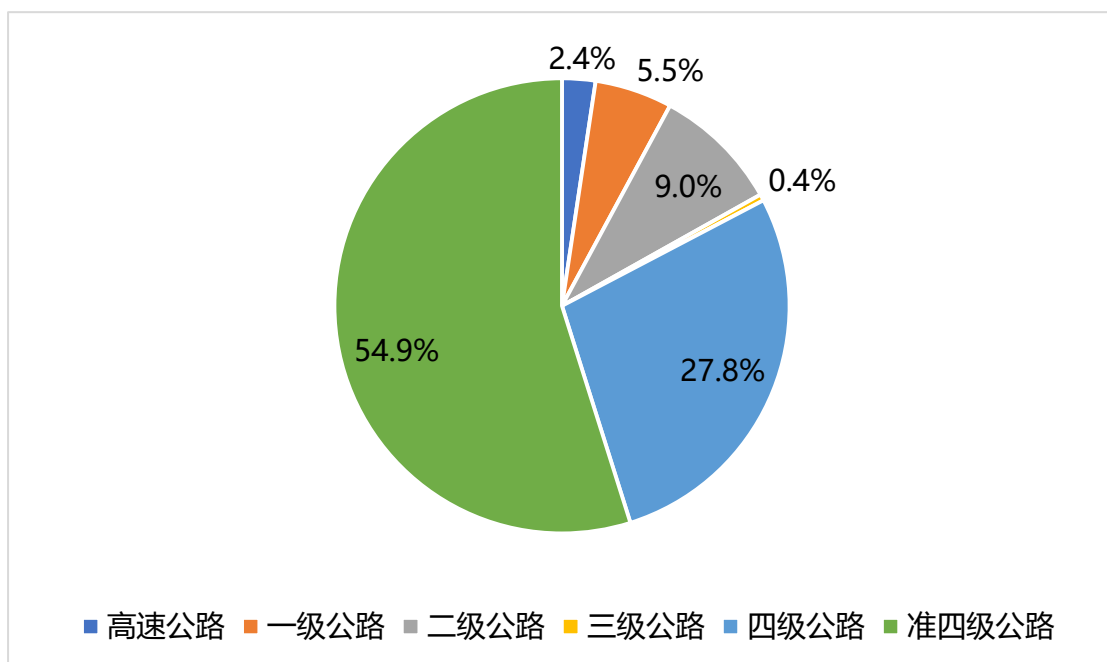


图 1-3 “十四五”末缙云县公路技术等级结构图

■ 干线公路建设持续推进

“十三五”期间，缙云县积极推进 G330 国道莲都至缙云段公路改建工程缙云段、G330 国道缙云东渡至永康交界段改建工程、G330 国道缙云东渡至新碧段综合整治工程、42 省道缙云县潜陈至壶镇段改建工程、缙云县金谷至方溪公路改建工程、42 省道缙云县城段改建

工程等 6 个项目的建设，截止 2020 年底 4 个项目通过交（竣）工验收，县域干线公路网结构得到有力改善，服务水平大幅提高。

前期研究方面，仙居至庆元公路缙云舒洪至船埠头段公路改建工程、S211 桐乡至洞头公路缙云县环湖至前村段改建工程等多个项目稳步推进中。

表 1-1 缙云县“十三五”期间重大交通工程一览表

项目	项目状态 (截止 2020 年底)
330 国道莲都至缙云段公路改建工程缙云段	建成
330 国道缙云东渡至新碧段综合整治工程	建成
42 省道缙云县潜陈至壶镇段改建工程	建成
缙云县金谷至方溪公路改建工程	建成
42 省道缙云县城段改建工程	基本建成
330 国道缙云东渡至永康交界段改建工程	建设中

专栏一：“十三五”已建成重大交通工程详情

330 国道莲都至缙云段公路改建工程缙云段：该项目是省“411 重大项目”，起于莲都区交界大庭庙，起点桩号为 K139+490，终于缙云县东渡镇插花端，终点桩号为 K146+330，线路全长 6.84 公里，设计标准为一级公路技术，工程概算 60599.29 万元。项目于 2012 年 12 月 25 日正式开工建设，2017 年 1 月 9 日通过交工验收，并于同年 1 月 15 日实现通车。

330 国道缙云东渡至新碧段综合整治工程：项目起点位于缙云东渡（G330 桩号 K147+292），终点位于缙云新碧镇（G330 桩号

K168+721)，路线全长约 21.4 公里，其中 330 国道缙云东渡大桥、大桥南路至迎晖路、缙云二桥、旭山路匝道至大桥北路 4 个路段共 4.7 公里沿老路进行拓宽改造，其余路段共约 16.7 公里在原有路基基础上进行路面整治改造。项目概算约为 49430.78 万元，项目于 2015 年 7 月正式开工，2018 年完工通车。

42 省道缙云县潜陈至壶镇段改建工程：项目起点位于缙云县壶镇镇上东岸村北与 42 省道磐安段终点相接，终点与 35 省道相交，同时与 42 省道壶镇至早宅段顺接，路线全长 15.779 公里，另设白竹连接线长 0.685 公里。项目概算约为 11.2 亿元，项目于 2016 年 11 月开工建设，2020 年 5 月正式通车。

缙云县金谷至方溪公路改建工程：该项目为缙云抽水蓄能电站项目的进场道路，起点位于金谷村北侧兰舒线与规划 S218 省道平交处，沿大洋方向布置，在方溪乡东北侧预留抽蓄电站场内道路连接线，总用地面积 446.1 亩。项目采用二级公路标准，全长 7.618 公里，概算总投资 49754 万元。项目于 2017 年 6 月开工建设，2020 年 10 月全面完工通车。

■ “四好农村路”纵深推进

“十三五”期间，缙云县积极推进农村公路等级提升工程，着力加强农村公路管理与养护，强化公路联网水平。2018 年缙云县出台了《缙云县高水平建设“四好农村路”实施意见》，进一步推进县域内农村公路网改造提升工作，并根据省和市下达的三年行动计划对县域内的农村路网建设任务进行了分解，计划三年投入资金 9.4 亿元，用于

道路管养、农村客运服务提升、生命安全防护工程、道路改扩建等方面。

2018-2020年，缙云县共计完成通自然村公路、断头路建设20.11公里，低等级公路提升改造197.87公里，通乡镇、景区等公路改扩建76.09公里，路面维修181公里，生命安全防护工程建设480公里，桥隧维修改造10座，创建普通公路服务站12个，“四好农村路”示范乡镇3个，建设改造乡镇运输服务站16个，建设改造港湾式停车站150个，建设村级农村物流服务站207个，更新农村客车105辆，总计投入资金9.4亿元，圆满完成三年行动计划。

表 1-2 缙云县“十三五”期间“四好农村路”建设成果一览表

类别	建设成果
通自然村公路、断头路建设	20.11 公里
低等级公路提升改造	197.87 公里
通乡镇、景区等公路改扩建	76.09 公里
路面维修	181 公里
生命安全防护工程建设	480 公里
桥隧维修改造	10 座
创建普通公路服务站	12 个
创建“四好农村路”示范乡镇	3 个
建设改造乡镇运输服务站	16 个
建设改造港湾式停车站	150 个
建设村级农村物流服务站	207 个
更新农村客车	105 辆
投入资金 9.4 亿元	

(2) 铁路

“十三五”期间，缙云县重点推进并基本完成了金台铁路的建设，

该线路在缙云县境内全长约 12 公里，总投资 9.9 亿元，为国铁 I 级单线铁路，预留双线条件。金台铁路是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，该线路的建设打开了缙云西向连接浙中地区和沪昆铁路线，东向融入沿海地区和甬台温铁路的运输通道，进一步强化缙云县四市交界的区位优势。金台铁路于壶镇镇北山村设置壶镇站，场站含客运、货运、机修功能，是全线仅有的两座同时办理客货运业务的中间站之一。

(3) 航空

缙云县通用机场被列入《浙江省通用机场布局规划（2020-2035 年）》，定位为地区型通用机场，具备基本的通用航空基础设施和配套服务，除满足通用航空运输需求外，还将重点满足通用航空作业飞行和一般保障需求。“十三五”期间，缙云县积极推进通用机场的前期研究，深化机场选址等基础性工作，配套推进相关产业发展。

(4) 场站

客运场站方面，“十三五”期间已形成由缙云西站、缙云站（铁路二等站）、壶镇站、缙云客运中心（二级汽车客运站）以及乡镇客运站等组成的客运场站体系。

货运枢纽方面，缙云县物流行业进一步发展完善，网营物联(缙云)智慧供应链产业园等一批项目落地缙云，有效填补缙云县智慧物流行业的空白，为打造智能城市供应链运营服务平台奠定坚实基础。同时，筹划推进新碧交通物流枢纽、壶镇公铁联运综合交通枢纽等物流场站建设。

2.运输服务水平整体提升

“十三五”期间，缙云县加快调整运输结构，推进行业优化升级，建立起资源配置、运力结构、经营组织结构均合理的运输服务体系。

(1) 客货运量

客运方面,2019年缙云县铁路客运量达到105.91万人次,较2015年底增长超过415.8%。受铁路运输、私家车出行增长等影响,公路客运量呈现快速下跌的趋势,2019年客运量仅为“十二五”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年受到新冠疫情等因素的冲击,公铁客运量均呈现出不同程度的下降,其中铁路客运量较2019年降幅超过33%;货运方面则呈现出了逆势上涨的态势,公铁货运量分别达到604万吨和99.58万吨。

表 1-3 2015-2020 年缙云县公路、铁路客货运量表

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)
2015	20.53	30	611	323
2016	71.9	17.58	536	307
2017	80.54	68.38	422	317
2018	101.41	82.22	251	599
2019	105.91	70.39	—	—
2020	70.50	99.58	180	604

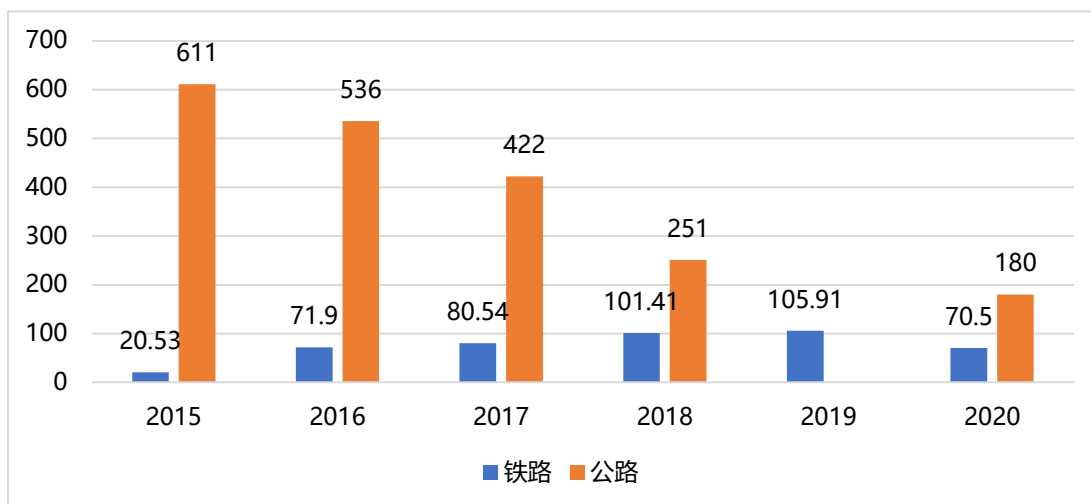


图 1-4 2015—2020 年缙云县客运量示意图 (单位: 万人)

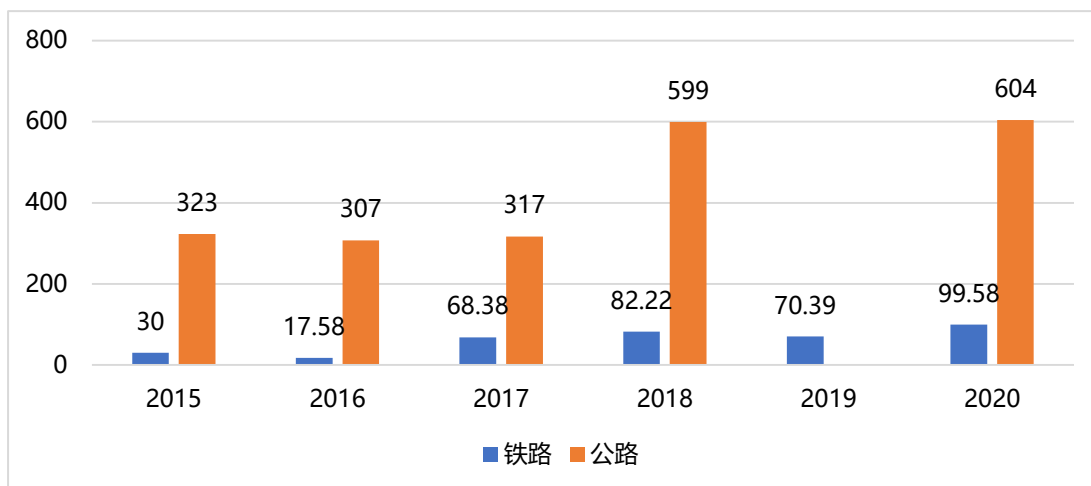


图 1-5 2015—2020 年缙云县货运量示意图 (单位: 万吨)

(2) 公共交通

■ 公交运营

“十三五”期间，缙云县总计完成 105 辆农村客运班车的更新工作并进入到“公车公营”的状态。截止 2020 年底县境内共有 33 条农村客运班线，其中县城至乡镇和行政村主线农村班线 17 条，乡镇至行政村的支线农村班线 16 条，除县城至壶镇班线外，其余 32 条已全部实现公车公营。

在公车公营建设行动基础上，缙云县大力推进建制村“村村通客

车”工作，在通车方式上突破传统“定点、定班、定线”的单一客运班线运营模式，实行以电话预约为主，班车延伸为辅的方式，最大限度满足群众出行需求，并强化财政补贴，确保“村村通”能“长久通”。2017年，缙云县实现了全县 253 个建制村全部通班车，解决了县域内最后 59 个未通班车建制村 6.63 万村民的乘车问题。

■ 公交基础设施

“十三五”期间，全县累计完成 150 个港湾式公交停靠站的新建或改建工作，截止 2020 年底县域内总计拥有港湾式公交停靠站 475 个；完成 30 辆的移动支付公交车辆改造工作，出行便捷化水平大幅提升。

■ 辅助公交

公共自行车方面，2016 年缙云县首批景区公共自行车服务租赁系统启用，经过多年建设，截止 2020 年底，全县总计拥有公共自行车服务点位 37 个，租车位 878 个，累计投放自行车共 1300 辆。

出租车方面，“十三五”期间，累计更新巡游出租车 78 辆，已完成全县所有出租车的更新工作。

3.行业体制机制不断健全

（1）行政审批制度改革

“四张清单一张网”建设持续深化，全面推进“互联网+政务服务”工作模式，建立形成交通行政许可、行政处罚、行政服务等领域的“一次办结”机制。深入推进部门“最多跑一次”改革，梳理扩充“最多跑一次”服务领域，完善办事指南，优化审批服务机制与流程，进一步方便广大群众办事。

(2) 安全生产管理制度建设

严格按照“党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责”和“三个必然”的要求，切实加强对安全生产工作的组织，相继出台了《缙云县交通运输局安全生产委员会成员安全生产工作责任》《缙云县交通运输局安全生产委员会工作规则》《缙云交通建设工程生产安全事故应急预案》《缙云县道路运输突发公共事件应急预案》等一系列制度，切实加强了行业安全生产、管理和应急处置能力。

(3) 法制政府部门建设

推行“双随机、一公开”制度，制定事中事后监管标准，完善形成“三基三化”长效机制。组织开展交通执法人员全员轮训，有力提升执法队伍整体素质；开展全员普法教育，强化领导干部和广大交通从业人员法制水平。全面落实违纪案例的警示教育，及时转发上级纪检部门的作风效能问题通报，加强典型案例宣教，切实做到防微杜渐。

(三) 存在问题

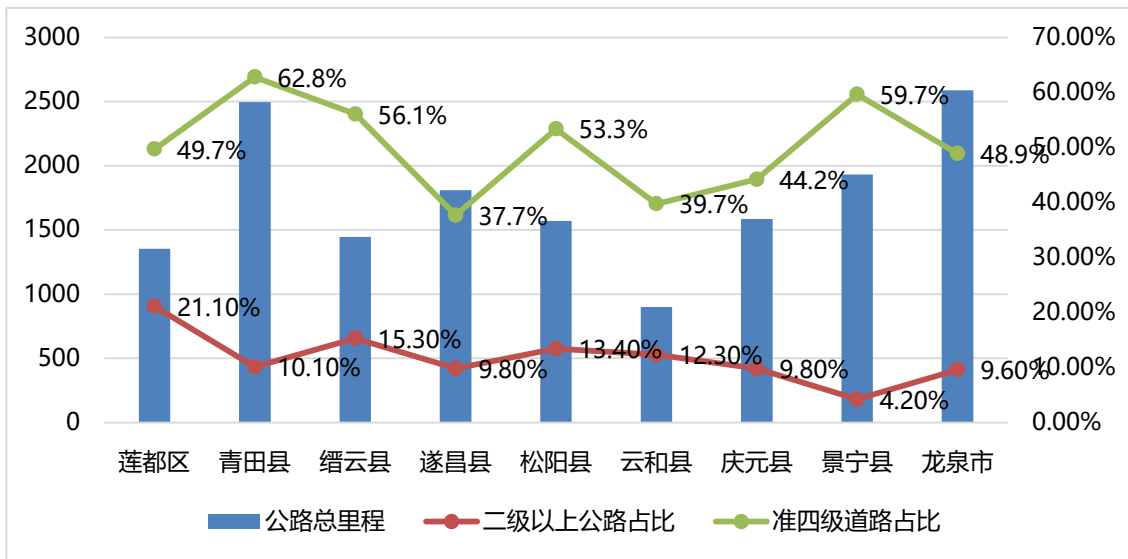
面对新的发展阶段，审视缙云县交通发展状况，仍存在一些薄弱之处，突出表现在以下方面：

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 1-6 丽水各县市公路发展情况对照图（2019 年）



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，一体化的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。

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，但联络的时效性还有待提升；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，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）与对外基础设施的联通方面，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，中心城区与最近高速互通间日常通行时间超过 20 分钟。

表 1-4 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	7
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

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。

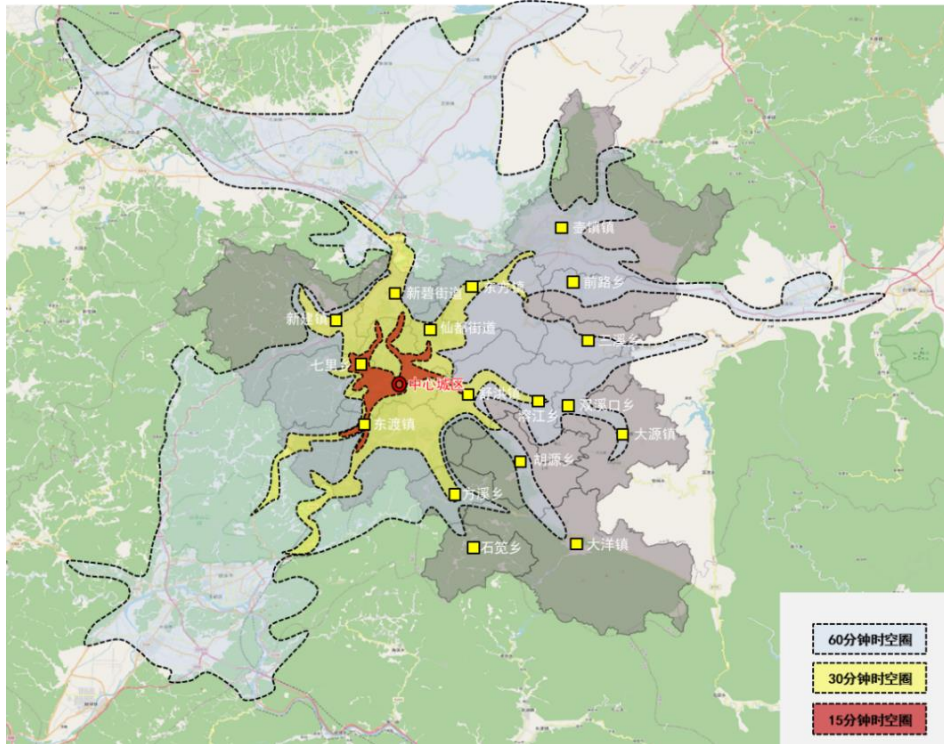


图 1-8 缙云县中心城区与各乡镇通行时间示意图

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 2020 年，铁路货运比重仅占货运总量的 14%左右，客运比重仅占总量的 28%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。

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。

二、发展形势与需求

（一）经济社会宏观形势

从国家层面看，党的十九大对“两个百年”宏伟目标进行了再刻画，提出到 2035 年基本实现社会主义现代化、到本世纪中叶建成社会主义现代化强国。“十四五”时期是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年，也是我国重要的发展战略机遇期。“一带一路”、长江经济带、乡村振兴、交通强国、新型城镇化等一系列重大发展战略实施，“新型基础设施建设”加快推进，以及“以国内大循环为主体，国内国际双循环相互促进”新发展格局的确立，为全国经济长期向好提供坚实保障。2021 年 6 月《中共中央 国务院关于支持浙江高质量发展建设共同富裕示范区的意见》发布，赋予浙江重要示范改革任务，要求浙江先行先试、作出示范，为促进全体人民共同富裕探索路径。

从浙江省层面看，2020 年春天在统筹推进疫情防控和经济社会发展的关键时刻，习近平总书记亲临浙江并发表重要讲话，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”的新目标新定位，为浙江科学把握在新时代的历史方位、谋划工作大局提供了重要的战略支点。浙江作为首批入选交通强国建设试点单位，新时代将坚持以“八八战略”为统领，进一步扛起“三个地”的使命担当，干在实处、走在前列、勇立潮头，奋力推进交通强省建设，助力全省“大湾区、大花园、大通道、大都市区”四大建设的战略部署，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。

从丽水市和金义都市区层面看，2019年2月丽水市委书记胡海峰提出践行“两山”理念，推进高质量绿色发展，要突出创新运用好“跨山统筹、创新引领、问海借力”三把“金钥匙”，同时提出构建全市“一带三区”的发展格局，缙云与莲都、青田组成百万人口、千亿GDP的市域发展核心带，为缙云高质量跨越式发展指明方向、提供支撑。《金义都市区建设行动方案》中，缙云与金华市区、兰溪市、武义县、永康市组成“金兰永武缙发展带”，与永康、武义形成“永武缙城镇组团”，力争推动在工业产业等多方面协同发展。

从缙云看，县第十四次党代会提出“三城三地”发展战略，目标建设“制造之城”、“开放之城”、“魅力之城”，将缙云打造成为全省大花园核心区生态工业高地、丽水接轨大上海融入长三角先行地、世界文化旅游目的地，为缙云的社会经济全面发展指明了方向，阐明了路径，为加快推进高质量跨越式发展提供了新动力。

（二）综合交通发展要求

1.“交通大国”向“交通强国”迈进，要求加快构建现代化综合交通运输体系

党的十九大报告首次明确提出“交通强国”的发展战略，中共中央、国务院于2019年9月印发实施《交通强国建设纲要》，对综合交通运输体系提出了更高的要求，提出到2035年基本建成交通强国，形成“三张网”（发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网）与“两个交通圈”（“全国123出行交通圈”、“全球123快货物流圈”），到

本世纪中叶全面建成交通强国。2021年2月中共中央、国务院发布《国家综合立体交通网规划纲要》，提出重点做好交通布局优化、交通融合统筹发展、综合交通高质量发展三方面工作，与《交通强国建设纲要》共同构成指导交通强国建设的纲领性文件。聚焦落实交通强国战略，以两大文件为指引，要求缙云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。

2.一体化进程不断加快，要求积极参与区域级综合交通网络建设，支撑双循环新格局

2018年11月，长三角一体化发展正式上升为国家战略，标志着长三角发展进入到新的历史阶段。2019年12月《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》发布，提出到2025年长三角要在科创产业、基础设施、生态环境、公共服务等领域基本实现一体化。地区间经济联系和合作的加深，对综合交通提出了更高要求，同时也为地方交通发展带来了更多的机遇。缙云需要牢牢把握发展时机，全面、立体的谋划建设与以上海为中心的长三角核心城市间的快速交通通道，推动缙云形成更高水平、更深层次、更宽领域衔接的对外新格局，全力支持构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

3、大花园、大都市区战略叠加，要求综合交通做好支撑保障工作，助力战略落地实施

浙江省第十四次党代会作出“四大建设”（大湾区、大花园、大通道、大都市区）的重大战略部署，是现代化浙江建设的主战场和大平

台。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。

4、“一带三区”战略部署，要求交通先行，强化“一带”内综合交通统筹衔接

在全省“四大建设”背景下，区域竞争更加激烈，以杭州、宁波等为代表的城市的虹吸效应将进一步显现。为谋划加强丽水全市发展能级，统筹推进各县市协调发展，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。“一带三区”战略下，需要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。

5、城乡区域协调发展，要求加快完善城乡交通体系，打好“共同富裕”交通基础

城乡区域协调发展是实现乡村振兴的具体途径，也是改变我国城乡二元结构的有效策略，是从发展的全局角度出发，推动工业和农业、城市和农村协调发展，以统筹规划、体制改革和政策调整为抓手，实现全体人民的共同富裕。缙云需要大力弘扬浙西南革命精神，加快完善城乡交通体系，优化公共服务网络化程度和资源配置，实现城乡公共交通均等化，不断引导缙云县城乡全面协调可持续发展。

6、共同富裕示范区建设，要求交通先行着力补齐短板，为示范区建设打下基石。

交通运输是国民经济的基础性、先导性、保障性行业，也是重要的服务性行业，交通基础设施是推进共同富裕示范区建设的关键影响因素。缙云县需要积极投身示范区建设，充分利用浙西南革命老区、山区 26 县等政策优势，抢抓发展红利，积极谋划、主动对接，加快推进交通基础设施一体化布局，加快重大项目落地实施，为与发达地区间经济、政治、文化等方面的交流做好支撑保障工作。同时大力强化县域“四好农村路”建设，提升县域内部互联互通水平，强化山区乡镇对外通行条件，打好内部共富基础。

7、交通更高质量发展，要求加强智慧、绿色、安全赋能，提升综合交通发展质量

推动高质量发展，是以习近平同志为核心的党中央审时度势、把握时机作出的战略决策。《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》中提出，要求加强综合交通的高质量发展，推动交通在智慧化、绿色化、安全可靠等方面的建设。新型基础设施建设同样要求重点做好基础设施数字化、智慧化赋能，推动交通领域更好更高质量发展。聚焦交通顶层设计，要求缙云全面贯彻落实相关要求，抢抓数字经济发展浪潮，加强交通数字赋能、绿色赋能、安全赋能，提升全县综合交通发展质量与水平。

（三）需求预测

“十四五”及今后一个时期，“长三角一体化”、共同富裕等重要战

略机遇凸显，缙云县经济社会发展将迎来关键时期。适应经济社会发展新形势，缙云县交通运输将加快转变发展方式，运输结构进一步优化，运输总量保持持续增长。

1.发展预判

(1) 客运需求总量不断提高，运输结构优化调整

“十四五”期间，缙云县对外对接的步伐将进一步加快，融入长三角，共建大花园、大都市区，推进“一带三区”战略部署等工作将成为主要旋律，接沪联丽融金的需求不断深化，区域间快速通行的呼声将不断提高。对内中心城区与各乡镇之间联系将进一步加密，县域一体化进程全面提速，乡镇间交通往来需求逐渐走高。“十四五”期间公路运输仍将是旅客运输的主力，但由于舒适性和效率的短板，预判其增长需求将会放缓，在客运总量中的占比会有所下降。同时伴随缙云对外开放格局的进一步深入，缙云与区域间的快速往来需求增加，全县铁路旅客运输将会进入高速增长期，在客运总量中的占比不断提高，主要服务于城际间出行的旅客，并承担中长距离的旅客运输功能。

(2) 物流业实现跨越式发展，货运需求快速增长

缙云县在社会经济发展中积极推动经济转型和产业升级，大力发展第三产业。依托于综合交通系统和物流枢纽体系的谋划与建设，全县物流集散效率、货物运输效率都将大幅提高，物流产业将实现跨越式发展，公共物流、缙云特色农副产品消费需求都将不断增加，快递带动的小批量、时效性货物的运输需求将会较快增长。

2.客货运需求预测

(1) 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。

(2) 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：

$$Q = Q_0 g(1 + T gR_{GDP})$$

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

b₀, b₁——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

xGDP——GDP，亿元

b0,b1——参数

(3) 预测结果

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 2-1 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
2019	232	297	73.7%	106	26.3%	403	672	90.5%	70	9.5%	742
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

三、发展思路与目标

（一）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，深入学习落实习近平总书记考察浙江重要讲话精神，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，贯彻实施交通强国战略。牢牢把握交通“先行官”定位，立足缙云县社会经济和交通运输发展现状，以长三角区域一体化、我省“四大建设”、丽水“一带三区”发展等重要战略为主导，强化对外交通连接，完善内部路网建设，优化运输服务体系，注重生态智慧可持续发展，全面构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。

（二）基本原则

交通引领，服务大局。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，准确把握长三角一体化等国家战略和我省“四大建设”要求，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。

统筹集约、资源共享。加强与国土空间规划等上位及相关规划衔接，注重节约集约利用土地、水域、空域等资源，促进交通与自然和谐共生。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。

创新驱动，转型发展。坚持绿色低碳高质量发展路径，围绕“碳达峰、碳中和”目标，全面推动交通行业转型升级，建立绿色发展长效机制，着力构建形成低碳环保、集约节约的绿色交通体系，促进交通与自然和谐共生。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。

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，在发挥政府战略引领作用基础上，调动企业、社会公众等一切力量，推进缙云县综合交通发展。

（三）发展思路

1.外联：区域互联、枢纽辐射

立足缙云区域级通道交汇、大花园大都市区战略叠加地等优势，抢抓区域一体化新兴设施建设带来的发展机遇，着力完善缙云县对外综合交通网络，以铁路、轨道、高速公路为重点，加快形成多方向、多层次、快速化、高承载力的对外交通体系，以适应长三角内城市间流通度快速加强带来的改变，在区域一体化发展中抢占交通先机。围绕境内各级铁路站、公路站和物流园区，打造缙云县多层级的客货运枢纽体系，强化旅客运输中转换乘体验，提高多式联运普及率，提升货运换装效率，推进要素集聚、资源整合，打造低成本、高效率的枢纽服务网络。

2.内畅：一体同城、县域畅达

充分考虑缙云县城镇空间布局、产业分布等因素，优化县域干线公路网络，着力推进普通国省道改建与新建工作，加快形成覆盖全域、联动周边的干线公路网络，进一步拉近缙云与永康、武义、磐安、莲都等地的时空距离，推动形成一体化同城发展的新格局。依托普通国省道和重要农村公路，串联中心城区与各个乡镇，加强县城的辐射能力；强化县城和各乡镇至高速互通的快速出行能力，实现覆盖全县域、快速畅达的公路网络，为构建“五大发展新格局”，建设“三城三地”提供坚实支撑。

3.创新：交旅融合、智慧赋能

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，实现全域交通与旅游的深度融合。以“人民满意”为根本遵循，加快布局缙云县“新基建”发展任务，加快实现交通基础设施、运输服务数字化智能化，推进交通与大数据、人工智能、清洁能源等技术深度融合，以数字化、智慧化手段提升交通运输服务水平、行业管理能力和交通安全品质，打造现代化的综合交通体系。

4.惠民：城乡统筹、品质引领

以乡村振兴战略为引领，重点推进“四好农村路”、全域城乡公交一体化和美丽富裕干线路建设。以规划为引领，推动农村公路“建好、管好、护好、运营好”，强化快速路网与农村公路网的有效衔接。以关注民生为基本着眼点，加强城市、城乡公共交通服务一体化建设，

改善农村公共交通出行条件，大力提升交通服务品质。以生态绿色和农民增收为落脚点，推进全域美丽富裕干线路建设，打造一批示范项目。

（四）发展目标

1.总体目标

围绕“浙西南联金通温交通枢纽之城”总体定位，以外联、内畅、创新、惠民为发展方向，加快建设现代化综合交通运输体系，推动形成基础设施快速互联、综合枢纽功能齐全、运输方式衔接顺畅、公共服务便捷高效、行业管理科学规范、应急保障迅捷有力、生态交通绿色低碳水平不断提升的发展格局，实现与长三角主要都市圈快速衔接，与相邻县市多通道连接，满足缙云县经济社会发展和人民群众出行的需求，引领缙云社会经济健康可持续发展。

“十四五”时期，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即“浙西南联金通温交通枢纽之城”；
- “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。

2.具体指标

（1）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，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；农村公路里程、质量双提升，根据省厅《支持“四好农村路”建设推动山区 26 县跨越式高质量发展的政策意见》等相关文件要求，结合缙云实际，力争实现到 2025 年实现 85% 以上乡镇通达三级以上公路，60% 以上建制村实现通双车道公路，百人以上自然村通等级公路比例达到 100%，农村公路路面优良中等路率达到 85% 以上。

(2) 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。

(3) 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%。

(4) 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 3-1 缙云县“十四五”综合交通发展指标表

属性	指标名称	单位	2020年	2025年
公路体系	乡镇 30 分钟上高速比例	%	55	61
	县域 30 分钟交通圈覆盖乡镇比例	%	53	65
	乡镇通三级以上公路比例	%	—	85
	建制村通双车道公路	%	—	60
	百人以上自然村通等级公路比例	%	—	100
	农村公路路面优良中等路率	%	—	85
枢纽体系	综合客运枢纽平均换乘时间	分钟	—	10
公共交通	城区公交 500 米站点覆盖率	%	100	100
	中心城区公交分担率	%	18	20
	建制村 10 分钟到公交站比例	%	100	100
	城乡道路客运一体化发展水平评价指标	—	5A	5A
	城乡公交一体化率		—	85%
绿色平安交通	营运公共交通新能源车辆比例	%	70	85
	临水临崖落差 4m 以上路段防护设施设置率	%	96	100
	道路交通万车死亡率	人/年	—	1

3.远景展望

至 2035 年，“安全可靠、能力充分、功能齐全、布局合理、集约高效”的综合交通网络全面建成，高效实现区域互联互通，市域立体畅通、县域快速连通，综合交通高度融合，运输服务应需而变，智慧交通多跨应用，对全县经济、产业的支持作用显著增强，基本满足人民群众更高水平的出行需求，高水平支撑社会主义现代化先行省和共同富裕示范区的建设，实现缙云高质量跨越式发展。

四、总体布局

（一）县域城镇空间发展格局

依托“十字走廊、魅力 T 轴”，着力构建“一主一副、主副驱动、三片协同、特色发展”的空间发展格局。“一主”为中心城区（五云街道、新碧街道、仙都街道及东渡、七里），将之作为新型城镇化的主战场和参与区域竞争的主平台，拉开城市框架，优化南北两翼，联动四城发展，打造县域发展增长极。“一副”为壶镇镇，加快产城融合，推动要素集聚、产业集聚、功能集成，打造增长副中心，形成承接金义都市圈的桥头堡。“三片”为舒洪镇、新建镇、东渡镇、七里乡与中心城区联动发展，构成环城片区；东方镇、前路乡、三溪乡与壶镇镇紧密联系，形成壶镇发展片区；大源镇、大洋镇、溶江乡、双溪口乡、方溪乡、石笕乡、胡源乡加强联系，形成南乡发展片区。

“十字走廊”为依托好溪、42 省道形成东西向走廊，串联中心城区和壶镇两大核心区；依托 330 国道形成南北向走廊，实现缙云与金义都市区和丽水主城区的融入发展。“魅力 T 轴”为县域南部区域依托合肥至温州高速、缙云至江山（广丰）高速等形成的县域魅力轴线，实现与中心城区、壶镇紧密联系，优化发展环境。强化“一主”“一副”“两翼齐飞”“三片”协助互动，促进全域联动协调发展。

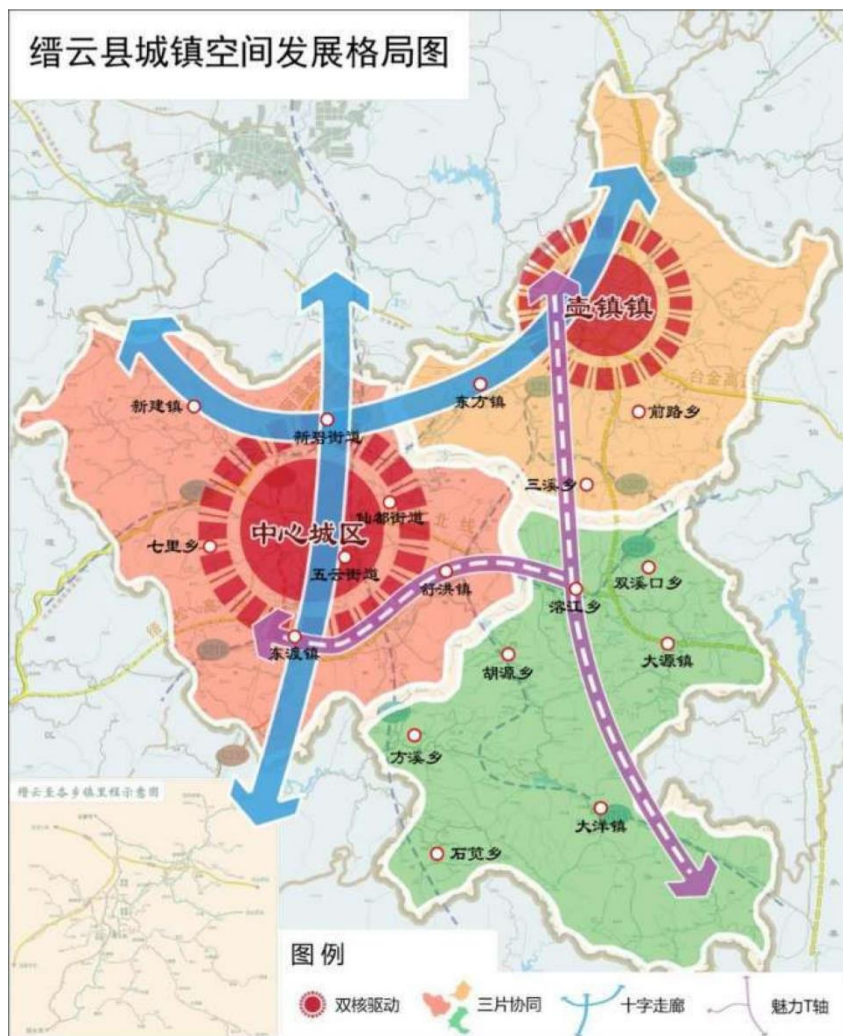


图 4-1 缙云县城镇空间发展格局图

(二) 综合交通运输通道布局

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，布局形成“三纵两横”的县域综合交通运输通道格局，加强缙云与长三角核心城市及丽水、金华、温州等周边城市的衔接，完善县域对外接口，形成开放立体的对外综合交通网络，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。

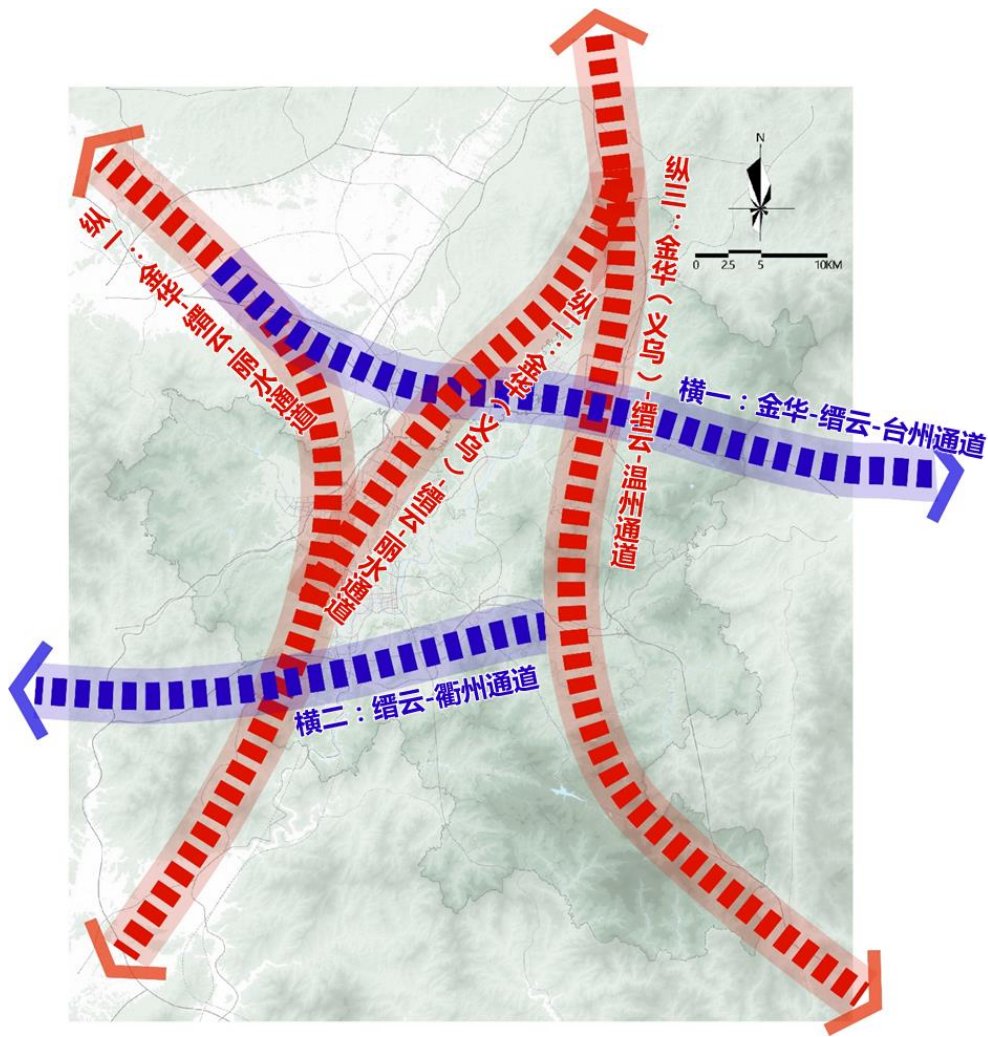


图 4-2 缙云县交通运输通道布局图

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。

该通道现已建成台金高速和金台铁路等基础设施，为进一步强化通道运输能力，谋划建设 S321 椒江至武义公路和 S210 仙居至景宁公路等交通干线。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，同时兼顾中心城区与各乡镇间的快速联络作用。

表 4-1 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，西向连接衢州地区，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；S209 奉化至庆元公路、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 4-2 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	√	√	-
S209 奉化至庆元公路	-	√	√
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 4-3 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 4-4 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 4-5 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	-	√	√

（三）综合交通枢纽布局

客货运枢纽场站作为各种运输方式集成融合的中枢以及区域、城市、城乡之间的有机衔接，是现代综合交通运输体系的重要标志。根据缙云县经济和城镇发展格局，综合考虑城镇人口等因素，以规划运输通道和现有运输场站分布为基础，研究确定缙云县综合交通客货运场站布局，其总体布局原则如下：

——与城镇布局、人口分布相适应。依据缙云县未来“一主一副、

主副驱动、三片协同、特色发展”的空间格局，以服务县域城镇体系，满足产业发展需要和群众便捷出行为主要目标，推进县域综合客货运枢纽场站建设；

——与交通线网格局相吻合。结合缙云县铁路、轨道、高速、普通国省道的谋划布局，以各种运输方式相互衔接，运输能力相互匹配为着眼点，满足各交通方式便捷转换和快速疏散的要求，布局全县综合客货运枢纽。

1.客运场站体系

依托高速铁路、普速铁路、公路客运等多种运输方式，充分考虑不同类型、等级枢纽的功能层次和服务半径，同时注重不同层次枢纽之间的协调联动，规划形成缙云县“**一核三主五辅多节点**”的客运场站布局。



图 4-3 客运场站规划布局图

■ 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。

2. 货运场站体系

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。

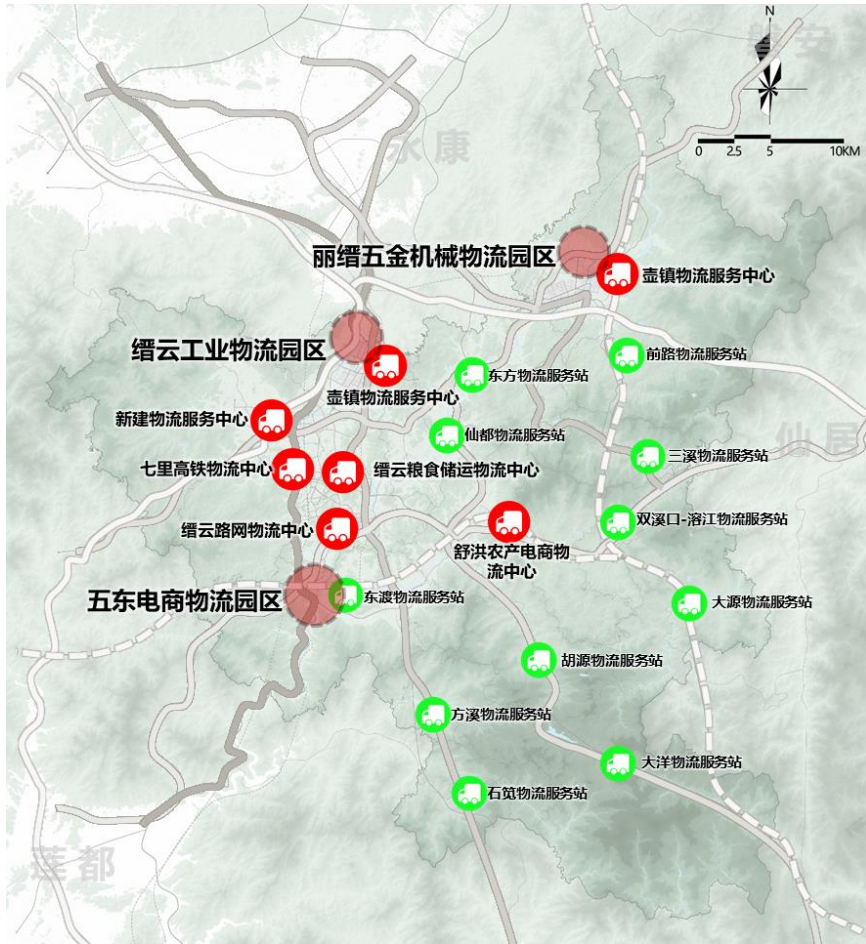


图 4-4 物流场站规划布局图

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。

(四) 铁路网布局

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）》等相关上位规划成果，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。

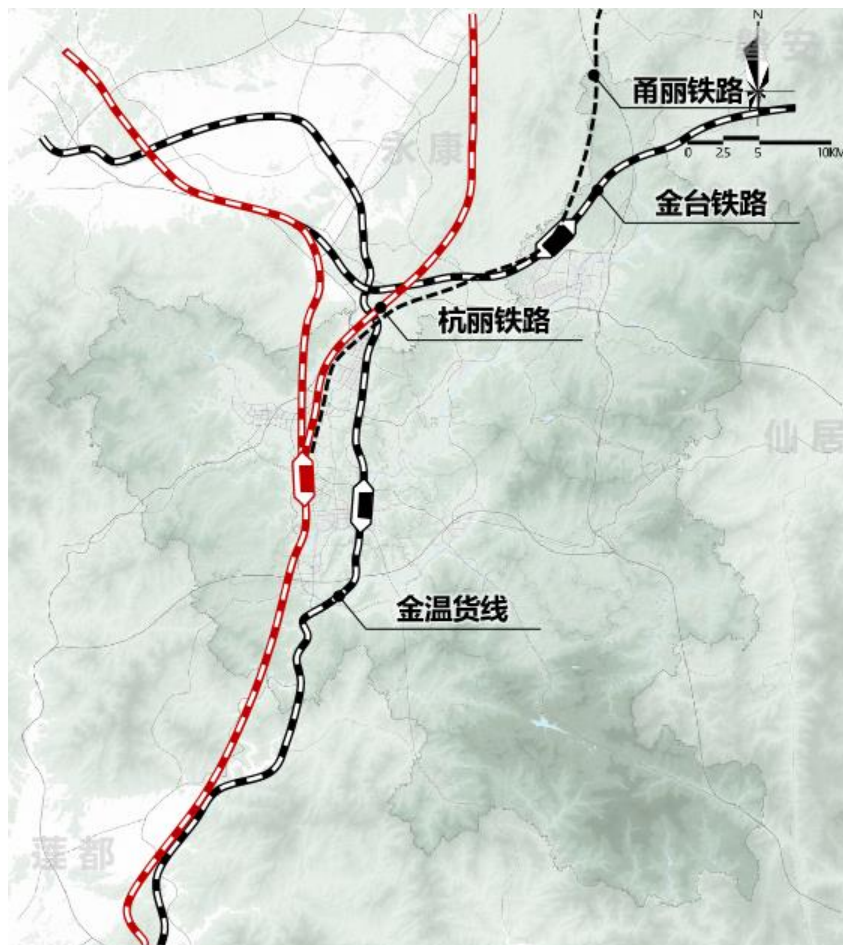


图 4-5 缙云县轨道网中长期布局图

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、缙云、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，是缙云乃至丽水与省会杭州间“1 小时交通圈”的重要支撑线路。

——**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，线路从浙赣线东孝站引出，途经金华、武义、永康、缙云、丽水、青田、温州等地，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。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。

（五）公路网布局

以上位规划为指引，结合缙云现状公路网络建设情况，从服务社会经济发展、强化道路网结构、完善综合运输体系的角度出发，以区域一体化为战略导向，充分考虑缙云城镇空间布局、产业分布等因素，以及地理环境、土地资源等约束条件，布局形成由高速公路、普通国道和省干道和农村公路组成的县域公路网体系。

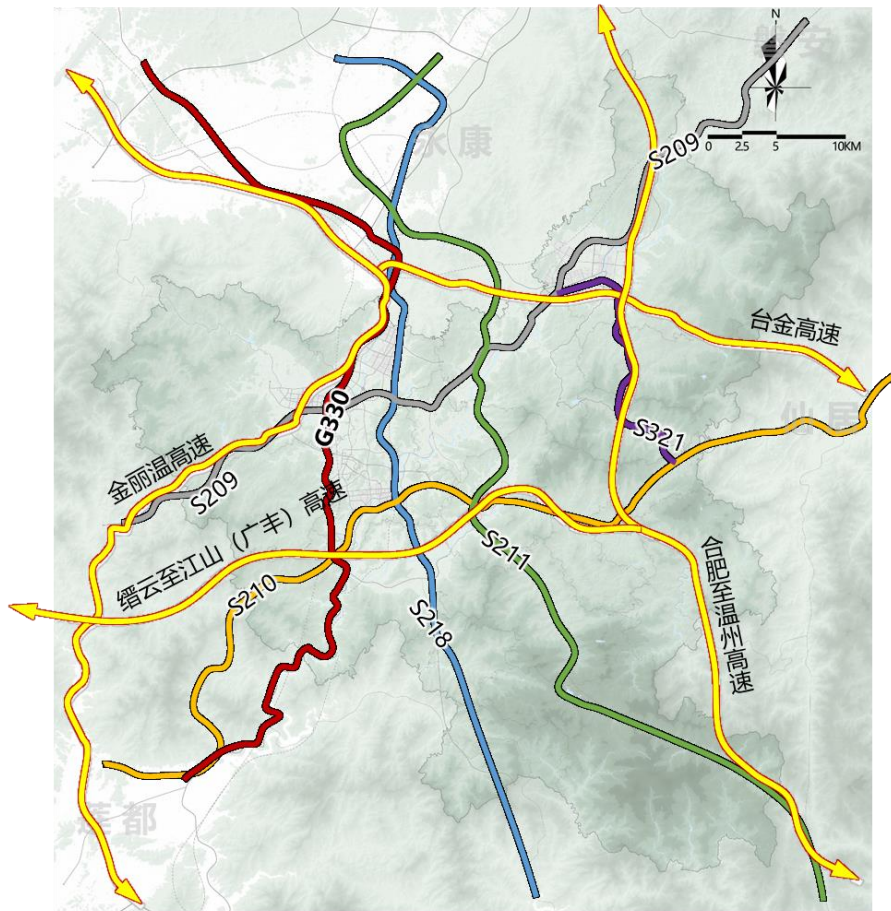


图 4-6 缙云县公路网规划布局图

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”的高速公路布局，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。



图 4-7 缙云县高速公路网布局图

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。

2. 普通国省道

充分结合缙云城镇空间格局，以中心城区、产业发展带、重要乡镇等为出发点，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。

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“四纵两横”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。“两横”包括 S209 奉化至庆元公路、S210 仙居至景宁公路。

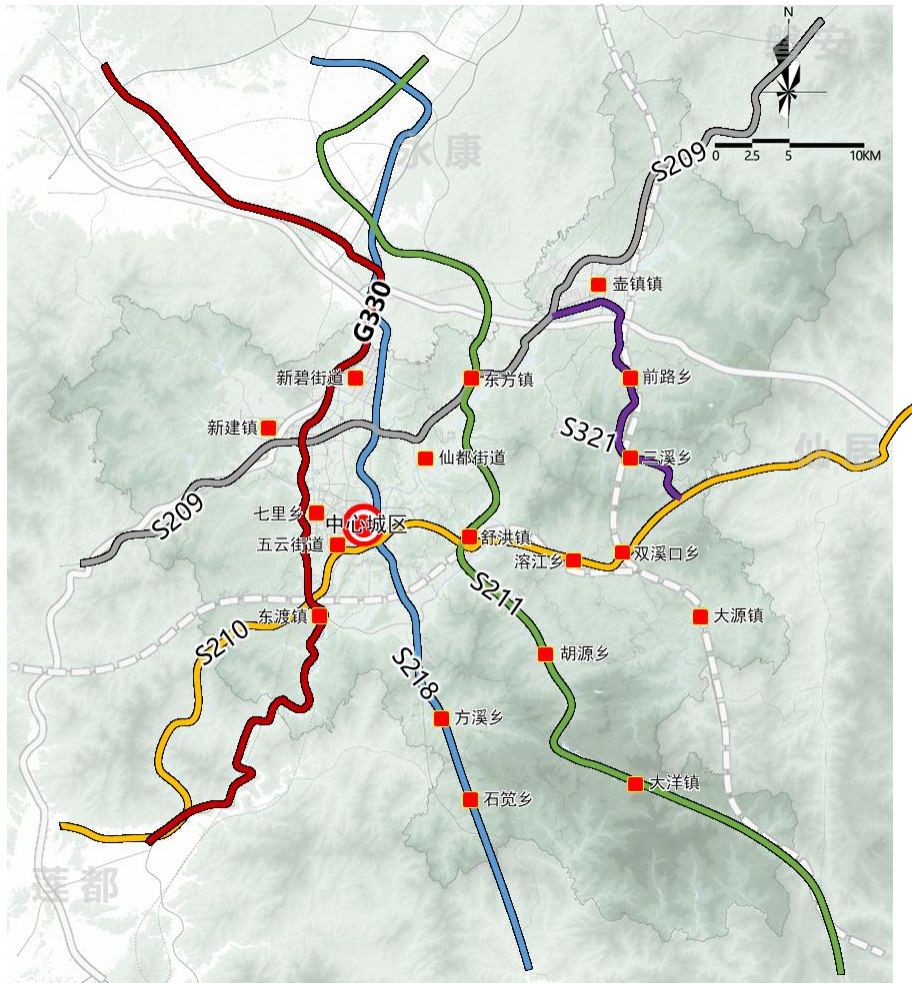


图 4-8 缙云县普通国省道路网布局

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、壶镇等地。

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、大洋等地。

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、石笕等地。

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、新建等地。

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、东渡等地。

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。

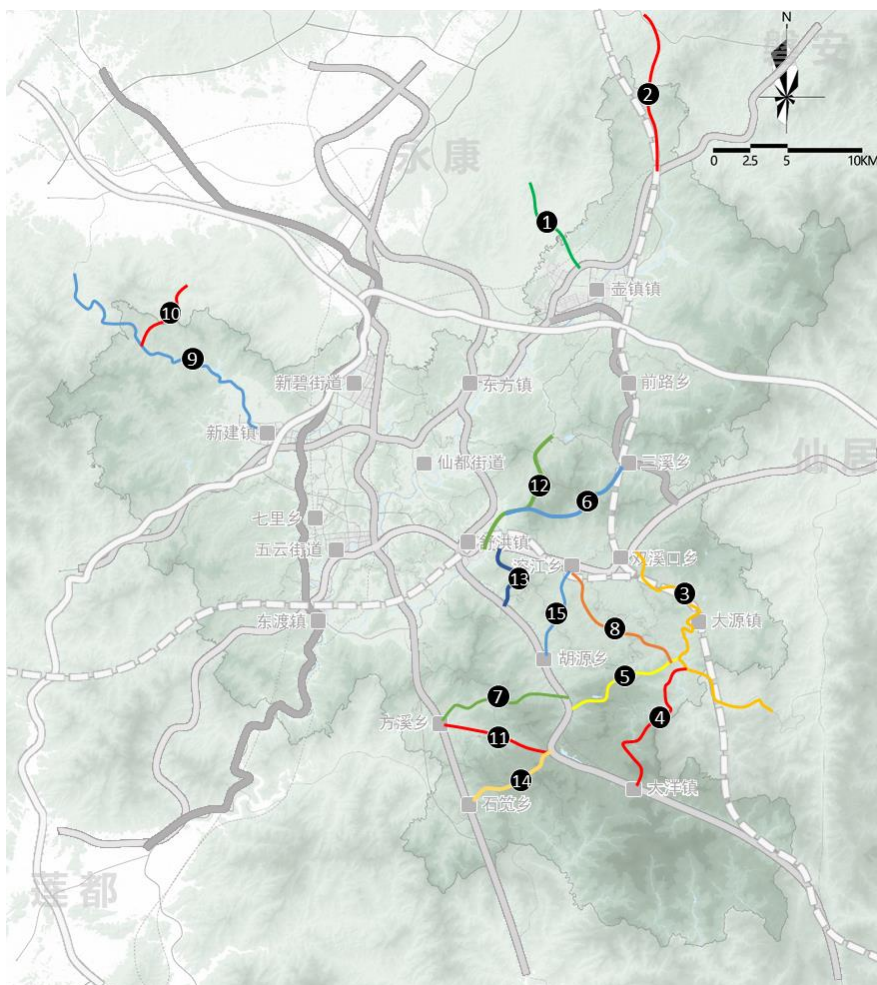


图 4-9“多连”公路线路走向布局示意图

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	起点三溪乡牛大坑,终点舒洪镇昆洪。

	昆洪公路	
7	方溪至胡源公路	起点在方溪乡方溪村，经过北坑村，榷树根村，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。

（六）航空布局

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级），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，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，可考虑谋划为直升机起降点，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。

五、重点任务

（一）高品质打造基础设施网络，推动重大战略落地见效

十四五期间，缙云县基础设施方面预计实施项目 10 个，预备类项目 7 个，总投资约 317.42 亿元，其中“十四五”投资约 46.32 亿元。

铁路：实施类项目 1 个，“十四五”投资 10 亿元。

公路网：高速和普通国省道实施类项目 4 个，“十四五”投资 15.45 亿元，预备类项目 6 个，前期投资 0.9 亿元；农村公路网系列项目“十四五”投资 3 亿元。

枢纽场站：实施类项目 3 个，“十四五”投资 13.97 亿元。

配套工程：实施类项目 1 个，“十四五”投资 3 亿元。

1.完善多层次铁路网布局，提升区域快速联通能力

——高速铁路：

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、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，也是加快缙云和丽水经济发展，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。

2.加快建设公路网络体系，形成支撑发展主骨架

（1）高速公路

加快推进合肥至温州高速缙云段前期研究工作，做好项目储备。

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，是温州都市区和金义都市区与合肥、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，是缙云与金华（义乌）及温州市区间最便捷的直连通道，对进一步完善缙云对外交通格局具有重大意义。该项目列入“十四五”预备类项目，建设年限为 2025-2029 年，总投资 125 亿元，期间加快完成前期研究工作，为加快补齐缙莲青核心带高速环缺口，构建缙云县域内部高速公路环线奠定坚实基础。

加快推动缙云至江山(广丰)高速前期研究工作，做好项目储备。

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的重要通道。“十四五”期间，加快开展前期研究工作，尽快明确线位方案等关键问题，为解决缙云县城上高速远与慢问题，实现缙云至杭州、缙云至温州方向的直连打下基础。项目缙云段新建里程约 30 公里，计划总投资 85 亿元。

（2）普通国省道

“十四五”期间，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；计划预备类项目 4 个，总投资 31.8 亿元，计划前期投入资金 0.9 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，总投资 17.3 亿元，其中“十四五”投资 7.2 亿元。

- 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。

计划普通省道预备类项目 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、S218 安吉至龙港公路缙云石笕至青田季宅段公路工程。项目总投资 31.8 亿元，计划前期投入资金 0.9 亿元。

- **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。

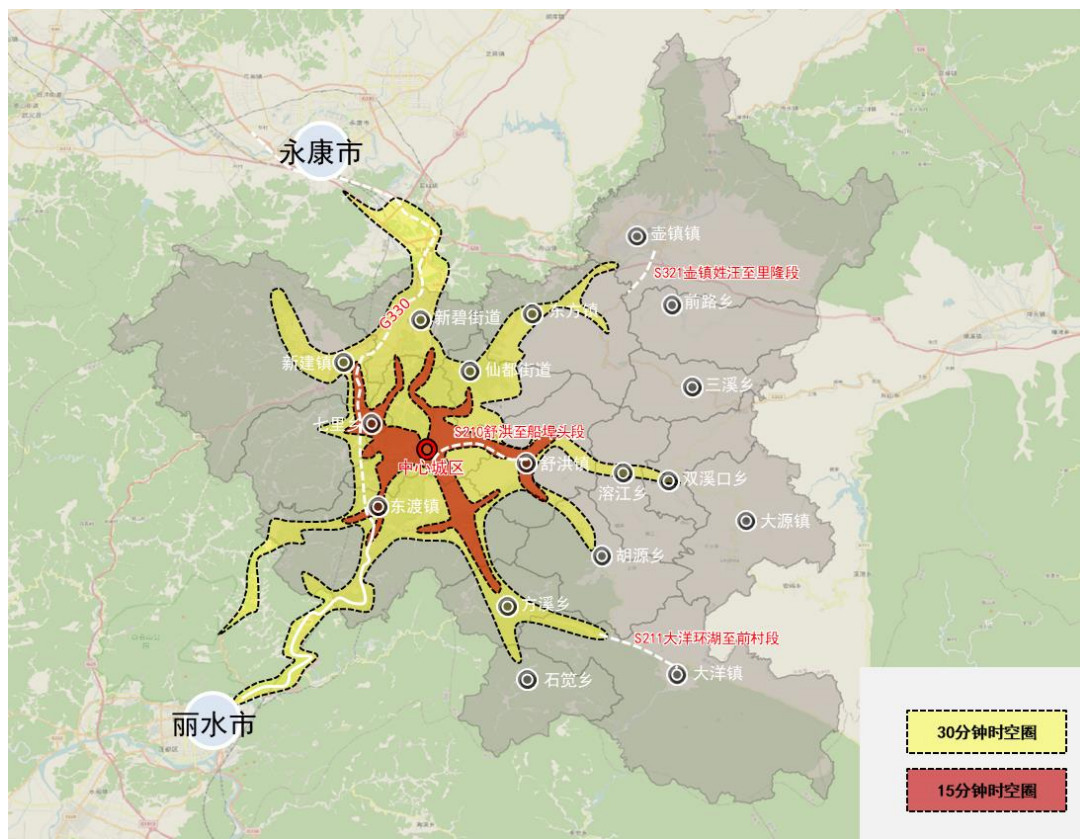
（3）农村公路

“十四五”期间，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**。逐步提高农村公路建设标准，促进农村公路高质量建设、高水平等级提升改造，计划总投资 **3 亿元**。

专栏二：十四五末缙云县公路基础设施布局效果

依托“十四五”期间缙云县境内综合交通基础设施的谋划与建设，县域对外、对内交通出行网络进一步完善，主要形成了“公路融丽联金 30 分钟通行圈”、“县域主要乡镇 30 分钟出行圈”两大时空圈；同时中心城区及各乡镇上高速慢与远问题得到明显改善，县域内各地与高速互通间的快速往来能力进一步提升。

1、公路融丽联金 30 分钟通行圈 & 县域主要乡镇 30 分钟出行圈



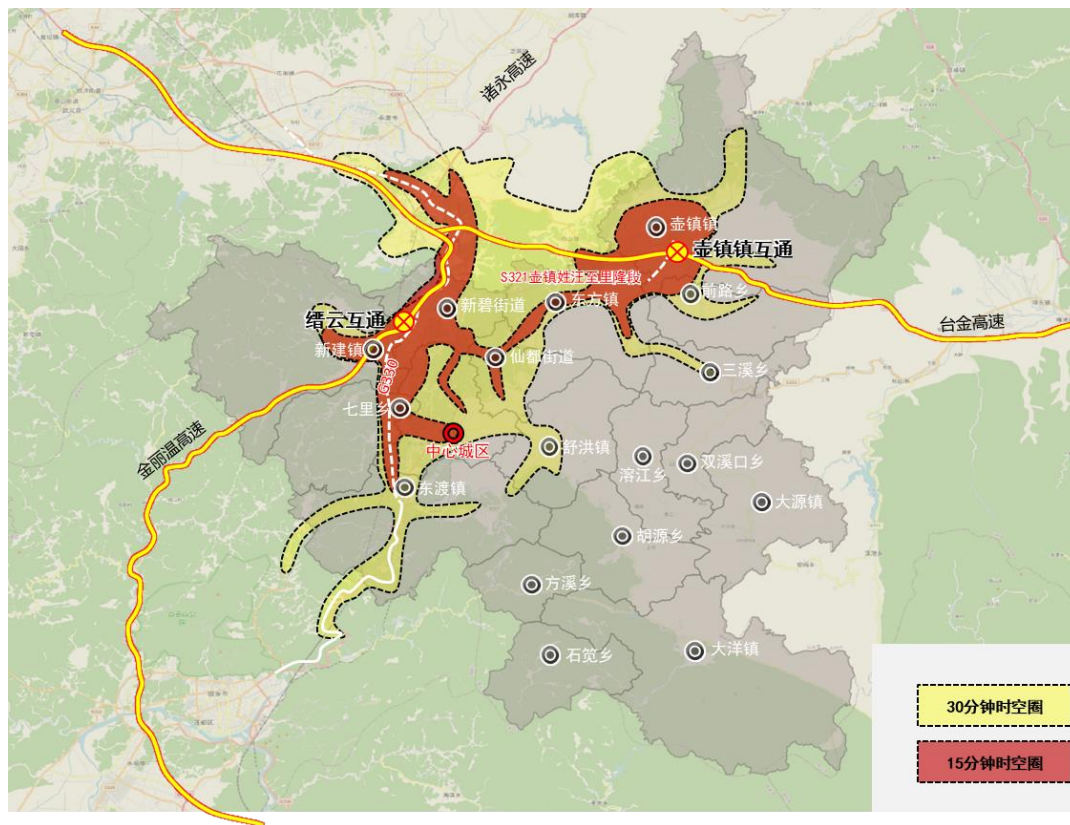
现状：

中心城区 **15 分钟时空圈** 仅覆盖七里乡、东渡镇、舒洪镇、仙都街道等四地；**30 分钟交通圈** 仅覆盖全县约 53% 的乡镇（街道）；南部山区大洋、石笕等地与中心城区通行时间超过 1 小时。此外缙云县中心城区与周边永康、莲都等县区市通行时间超过 30 分钟。

规划（2025年）：

中心城区 15 分钟交通圈进一步扩大，基本涵盖新建镇和方溪乡等两地，中心城区 15 分钟交通圈覆盖范围扩大至 6 地；县域 30 分钟交通圈实现覆盖全县约 65% 的乡镇（街道）；所有乡镇实现与中心城区 60 分钟内互通；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。

2、中心城区及乡镇快速上高速



现状：

中心城区距最近的缙云互通 14 公里，单程通行时间超 20 分钟，距壶镇互通 32 公里，通行时间超 40 分钟；县域内仅 55% 的乡镇（街道）能够实现与最近高速互通间 30 分钟通达；受布局形态和互通设置的影响，已建高速公路服务范围较小，县域中部和南部均未有

高速公路覆盖，直接服务人口仅占全县总人口的 33%左右。

规划（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**。

3.加快布局通用航空，融入区域低空飞行网络

“十四五期间，加快推进缙云通用机场前期研究工作，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有利时机，结合浙江省通用机场发展规划的发布实施，做好基础研究工作，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。

4.构建多式融合综合枢纽体系，完善发展基础支撑

（1）客运

“十四五”期间，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。

（2）货运

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。

（二）高水平构建运输服务体系，驱动地区“共同富裕”

1.贯彻落实公交优先发展政策，深入推进城乡公交一体化发展

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。重点强化缙云西站、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”。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，实现“零距离换乘、无缝化衔接”。

深入实施公交优先发展战略。确立城乡公交的公益性定位，贯彻落实国家优先发展城乡公共交通战略和有关政策措施，实行政府主导，从资金投入、路权保障、用地安排、设施建设等方面给予公共交通优先保障。提升城乡公共交通服务质量，制定城乡公共交通安全运营和服务质量评价标准，加强公众出行信息服务和运营监管，加快提升城乡公共交通服务水平。开展城乡公共交通智能调度与管理、动态停车诱导等智能化系统的示范建设与推广应用，大力推广普及城乡公共交通“一卡通”。

加快城乡公交软件保障网络建设。科学制定城乡公交一体化发展规划，统筹设置城乡公交服务设施和运营线路，合理调控城乡道路客运资源。坚持“无缝衔接、方便换乘”的原则，充分利用城市公交、城乡公交的各种站点设施，统一规划功能层次合理的换乘枢纽和城市、城乡、镇村三级公交网络，优化城乡公交网络衔接。加强城乡公交枢纽场站建设，将城乡公交枢纽场站作为重要基础设施，完善建设标准，

增强资金和土地保障。完善城乡公交扶持政策，研究制定城乡公交公共财政保障制度，积极争取公共财政支持，全面深化“公车公营”建设，增强城乡公交可持续发展能力，提高通达深度、广度和服务水平。

加快构建城乡公交硬件基础设施网络。围绕“四好农村路”建设，全面提升农村公路服务品质，完善农村公路安保设施。加快完善城乡公交站场布局，推进港湾式停靠站建设，并配套完善候车亭、站牌等设施。坚持路、站（亭）、运一体化发展，在新建、改扩建农村公路项目时，将农村客运站（亭）纳入计划并与农村公路同步设计、同步建设、同步交付使用。参照农村公路管养模式，研究建立农村客运站（亭）管养的长效机制，落实各方责任，解决农村客运站特别是港湾式停靠站建成后的日常养护管理问题。到 2025 年，建设农村公路港湾式停靠站 125 个，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。

加强城乡公交安全管理。进一步提升城乡公交安全保障能力，认真贯彻落实相关政策要求，坚持安全第一、预防为主，完善车型标准、通行条件、安全监管等方面的制度，加强城乡公交车辆、站场、企业资格、线路审批等源头管理。

建立科学合理的城乡公交票制票价体系。城乡公共交通实行成本定价，县交通部门积极会同价格部门，综合考虑社会承受能力、企业运营成本和交通供求状况，完善价格形成机制，并根据服务质量、运输距离以及公共交通方式间的换乘等因素，建立多层次、差别化的价格体系；结合公共财政补贴补偿情况，研究建立城乡公共交通低票价

政策，增强公共交通吸引力。

2.完善多式联运体系，打造浙西南物流集散中心

适应物流降本增效发展需求，加快完善多式联运体系。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。

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。

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，充分利用农村现有仓配资源，拓展农产品上行物流通道，优化农村物流配送平台建设，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”。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。

3.推进“客货邮”融合发展，打造“共同富裕”山区样板

以服务乡村振兴、建设人民满意交通为宗旨，以资源共享、客货兼顾、运邮结合、融合发展为原则，依托城乡交通运输一体化建设，探索推进缙云农村地区“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，推动“客货邮”融合发展。借助覆盖全域行政村的城乡公交线路和众多乡镇运输服务站，通过城乡客运车辆代送邮件快件包裹、党报党刊、信件等，并允许农村公交搭乘农副产品、农资及其他货运小件，及时下行送到村邮站或村委会，上行运送到城市超市或城乡配送网点，实现站场和车辆运力资源的共享，形成“一点多能、一网多用、功能集约、便利高效”的农村运输服务发展新模式。

“十四五”期间，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。

(三) 高站位谋划智慧交通建设，推进新基建领域发展

1. 搭建缙云智慧交通发展顶层体系

谋划打造“一站式”智能运输服务站。建设与物流业务相融合、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。

谋划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”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。

“十四五”期间，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。

（四）高标准聚力可持续发展，助推实现“双碳”目标

1.加快探索“两山”理念发展道路，构建缙云生态交通体系

交旅融合发展再提升。围绕后 5A 时代，巩固提升既有发展成果，加快探索建设沿山沿海沿江沿河“四沿”美丽富裕干线路。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。

绿色交通发展再提升。加强绿色生态基础设施建设，实现规划建设全过程绿色化。积极推行生态环保设计与技术应用于十四五建设项目；加强建筑材料再生利用；推广节能节水施工工艺，注重建设废料处理方式。加强交通土地资源集约利用，统筹规划布局线路和枢纽设施，集约利用土地、线位、桥位、岸线等资源，鼓励建设公铁复合型通道、一体化站场，提高资源利用效率。

发展集约高效运输组织。优化运输组织结构，发展集约高效的运输组织模式，不断提高缙云铁路货物运输量比重，鼓励运输企业规模化、集约化发展，推进多式联运与甩挂运输等先进运输组织方式的广泛应用；运用信息化技术，加强货源组织和运力调配，发挥物流公共信息平台作用，降低车辆空驶率。

宣传推广绿色出行方式。加强绿色化运输装备更新，加快推进运输结构调整，提高绿色交通方式分担率；积极开展针对各类车辆的绿色化发展专项整治行动，推进清洁能源运输装备更新；加强新能源车辆配套基础设施建设。

“十四五”期间，加快建设清洁能源车辆充电、加气场所，分批次

淘汰老旧营运货车,力争达到营运公共交通新能源车辆比例达到 85% 以上。

2.持续发力平安交通，建设交通安全与应急保障体系

加强交通基础设施安全保障工作。开展公路安全生命防护工程建设,全面梳理排查县域内主要交通隐患点并进行安全整治改造;大力实施以临水临崖高落差、视距不良、病危桥隧、路线交叉等为整治重点的农村公路安全生命防护工程,消除农村公路 4、5 类桥梁,完善农村公路安全设施,提升农村公路安全防护水平;推进农村公路灾毁保险全覆盖。“十四五”期间,持续提升道路优良中等率,保证农村公路路面优良中等路率达 85% 以上。

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。

3.深入推进“畅通交通”建设，缓解交通拥堵

加快城市道路系统建设。以交通引导城市发展为核心理念,全面统筹道路系统与城市土地利用、空间开发、生态环境等的协调发展,形成布局合理、功能清晰、衔接顺畅的道路交通体系,以支撑和引导

城市发展。充分利用现有道路资源，通过合理的交通工程设计、交通组织和交通管理达到提高路网容量、改善运行效率。

完善静态交通发展。加快推进公共停车场建设，适时清理和严格控制路内占道停车位，充分利用垂直和机械化手段增设停车位，逐步推进配建停车场和社会停车场对外开放，完善静态交通体系建设。

谋划推进慢行系统建设。以省级 10 号绿道建设为核心，加强规划引导，逐步完善城市绿道慢行体系，以合理分配路权、改善慢行设施、整合人文景观资源、对接公共交通体系为手段，实施一批城市绿道的建设。积极推动新建及改扩建的城市道路配套建设步行道和自行车道；结合城市水体完善步行和自行车道设置，提升滨水空间的慢行可达性；结合旧城改造提升、环境整治等工作，加密完善区块内部的慢行道路，实现区块内部的微循环，基本实现慢行通道的连续性，保障不同年龄、不同运动能力的市民安全出行。

（五）高要求推进行业精细化发展，构建现代化治理体系

聚焦“最多跑一次”改革，全面深化交通运输综合执法体系，秉承清廉交通行业风范，加快实现交通行业智慧化管理，着力提升交通治理现代化水平。至 2025 年，缙云交通行业治理现代化水平迈入新台阶。

1. 加快推进“最多跑一次”改革

深化交通运输“最多跑一次”改革和“数字交通”建设，按照“放管服”要求，持续推进简政放权，减少办事环节，整合办事材料，缩短办事时限，减免办事费用，优化办事流程，提高办事效率，推动运输

领域“一窗通办”“多证合一”等服务升级。提升互联网+政务服务水平，加快推进交通数字化转型，探索自动审批、信用审批等审批模式，优化网上申报、网上流转、网上审查、网上办结等流程。

2.深化交通综合行政执法改革

以交通运输综合执法改革为契机，理顺运行管理机制，加快建立建管养相协调、事权和支出责任相适应的管理体制。进一步加强执法队伍建设、健全执法制度、规范执法程度、严格执法责任，尽一切能力提高执法效能。

3.加快实现行业管理智慧化

加强 5G、人工智能、物联网、数据中心、北斗系统等新基础设施的布局和应用，加快智慧铁路、智慧公路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。结合缙云智慧交通平台建设，加快推进非现场执法、工程项目全方位监控等智慧化管理手段建设。

4.加快推进文明清廉交通建设

加大行业精神文明建设力度，全面推进责任落实、廉政教育、风险排查、制度建设、“四风”整治、监督执纪等六个覆盖，提高行业廉政建设和廉洁自律水平。建立健全跟踪评估机制，加强共性特征、典型案例、主要风险点等综合研判和专业指导，组织开展实施效果评价。强化用人、工程建设、资金等八大重点领域的廉政监管，提高行业廉洁治理水平。强化审计督察，完善防控体系，严格公开程序，拓宽公开领域，增加公开内容，畅通互动渠道，打造阳光工程、廉洁工程。

（六）高效率治理城市交通拥堵，提升出行品质

“十四五”期间，为治理城市交通拥堵，方便广大居民绿色、低碳、舒适出行，提升缙云县公共交通满意度，重点推进公共交通优先发展、完善交通网络设施、提升智慧交通管理水平、加大治理拥堵宣传力度等工作，着力缓解交通拥堵现状，进一步增强人民群众获得感。

1. 推进公共交通优先发展

提高新能源公交车比例。加大政府投入力度，加快新能源纯电公交车更新改造步伐。完善公交枢纽站兼具停保功能，在各站内配置充电桩等设施，满足新能源车充电功能。

调整优化公交运营线路。为使公共交通更好服务于城市城乡居民，要根据城市社会事业发展需要和城市道路路网扩展实际，不断调整优化或开通新的公交运营线路。

开展公交免费乘车周活动。结合重大政治活动和节假日活动安排，开展公交免费乘车周活动，邀请广大市民积极参与体验活动，倡导市民（居民）绿色、低碳、环保出行。

2. 完善交通网络设施

强化区域一体化交通基础设施建设。完善铁路、公路、水路干县交通网络布局，从宏观角度确定城市整体发展框架、调控引导城市内外交通需求。

提高内部交通网络连通性。加密支路路网密度，打通断头路，形成合理的交通网络结构，完善网络形态，提升通行能力，扭转“以车为本”的道路资源配置理念，以人的需求为核心，对交通资源进行统

一配置。

提升农村公路通行能力。以乡村振兴战略为引领，加强“四好农村路”建设，推动农村公路“建好、管好、护好、运营好”，强化农村公路网与城市公路网、对外通道的有效衔接，促进城乡一体化发展。

3. 提升智慧交通管理水平

促进停车泊位精细供给。深化智能交通诱导、停车诱导系统，提高系统查询的准确性。结合交通分区和公交服务区划分停车分区，制定差异化停车策略，采用“分区、分类、分时、分价”的政策。

深化多功能城市交通公众出行服务查询系统。深化公交运行监测系统和公交智能调度系统，提升公交信息化服务水平，提高系统查询的准确性。

4. 加大治理拥堵宣传力度

十四五期间要把治理城市交通拥堵与治理城乡交通拥堵结合起来，大力进行治堵宣传，使治堵宣传工作制度化、机制化。每年组织治堵成员单位通过不同形式开展治堵宣传进社区、进校园、进农村、进企业活动，倡导居民少乘私家车出行、多乘坐公共交通出行。

六、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交通基础设施建设、运输服务、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。

（一）规划实施的环境影响分析

本规划涉及铁路、公路、航空、管道等多种类型交通方式，对环境的影响主要体现在各类交通基础设施的建设和运行将占用、消耗一定量的土地等物资资源，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，规划实施后环境质量不会受到较大影响。

（二）预防和减缓不良环境影响的措施

1. 节约集约利用资源和减少污染

以资源集约化、精细化开发为主旨，在项目设计和实施过程中，通过改造、扩容等手段积极提高各类既有交通设施的资源利用效率，尽量减少土地特别是耕地占用，实现对能源、资金、土地和环境等资源的集约节约利用；大力推广节能环保技术，全面推进清洁能源和新能源车辆应用，提高车船能源使用效率，加速淘汰高耗的老旧车船，减少环境污染；积极发展多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式。

2.强化生态保护和污染防治

合理设计项目线位走向和场站选址，注重生态保护，避绕水源地等生态敏感区域及永久基本农田示范区。加大项目污染防治力度，实现污染物达标排放。通过推广使用清洁能源、环保交通设施，减少环境空气污染；通过采用先进筑路材料、设置绿化隔音带和隔声屏障等措施，降低交通噪声污染。

3.完善项目环境管理体系

严格执行《环境保护法》、《环境影响评价法》、《规划环境影响评价条例》等法律法规，按要求开展规划及交通类建设项目的环境影响评价工作，强化行业监管，严格新建、扩建项目审批，严把环保准入关；严格执行“三同时”制度，加强建设项目后期管理力度，强化验收环节的管理，做好规划项目施工、运行阶段的环境监管。建立完善绿色交通发展战略规划体系、标准规范体系、监督管理体系和组织保障体系，改善制度环境，提升服务与管理能力。

七、保障措施

（一）强化组织领导

强化领导力量，确保重点工作重点保障、重点推进；建立分工协作机制，加强发改、国土、环保、水利、农业等部门的协调，形成齐抓共管的良好格局；建立定期分析制度，认真查找推进中存在的矛盾，研究解决问题的对策措施；重点围绕“十四五”规划落实，充分发挥人大、政协对“十四五”规划的领导和监督作用，强化督查考核。全县各部门要进一步统一思想，重视“十四五”规划的统领和指导作用，因地制宜制定推进计划和实施方案，确保完成“十四五”规划各项目标任务。统筹建立“十四五”交通建设工作领导小组，将十四五建设规划中一系列目标、任务、实施项目等有序落实到各责任主体，并开展各自领域的行动计划，纳入考核目标，保障“十四五”组织落实有力，推动行动展开。

（二）强化资金保障工作

积极拓宽投融资渠道，鼓励社会资本参与经营性交通项目建设，对新建和存量交通项目，探索采用政府和社会资本合作方式建设和运营，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。同时要优先安排重大建设项目资金，充分利用国家政策，全力做好资金争取工作。推进市县固有交通投融资主体资产优化重组，增强可持续发展能力。

（三）强化土地要素保障工作

加强与国土空间规划对接，坚持土地要素跟着项目走，统筹安排建设用地规模、时序和布局，确保各交通项目土地要素保障到位。充分利用国家土地审批权下放的“窗口期”，积极争取重大项目列入上级规划和省重点建设项目计划，充分借助国家和省级平台解决新增建设用地计划指标。深化项目方案研究，推动以 1:2000 精度套叠国土空间规划“一张图”，做好用地预留。

（四）建立健全法律法规保障体系

进一步加强行业法制研究，逐步理顺和完善行业管理政策体系，建立健全各项管理规章制度。加强政策层面的支持和引导，制定综合性的优惠和扶持政策，通过法律规范和相应政策导向积极引导规划顺利实施。通过规范项目管理，创新审批方式，简化审批环节，优化审批流程，进一步提高审批效率。理清和规范行政审批事项，建立和完善交通运输审批事项程序性规定和管理规范，明确审批标准、审批职责和审批时限。加强电子政务建设，整合电子政务信息网络，完善投资项目网上审批平台，推进行政审批事项的网上办理，加快审批平台建设步伐。

（五）加强科技与人才队伍建设

强化高端人才与先进科技的技术支撑，建立交通领域人才引进专项政策，增加人才吸引力；探索与省内交通院校合作办学新模式，定向化培养缙云交通技术人才；推动建立与厅机关等单位人才双向交流

机制，定期邀请资深专家来缙培训授课。强化交通领域科技建设，依托现代化技术手段和管理方法，促进传统交通产业发展模式转变，加强科技创新，采用先进信息技术、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。

附表

缙云县“十四五”综合交通建设项目表

序号	项目名称	进度类别(实施、预备)	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	实施	69.7 公里		20.6	10	—
二、高速公路							
2	合肥至温州高速公路缙云段	预备	50 公里	2025-2029	125		政府
3	缙云至江山(广丰)高速缙云段	预备	30 公里	2025-2029	85		政府
三、普通国道							
4	330 国道缙云东渡至永康交界段改建工程	实施	一级公路 23 公里	2019-2022	17.3	7.2	PPP
四、普通省道							

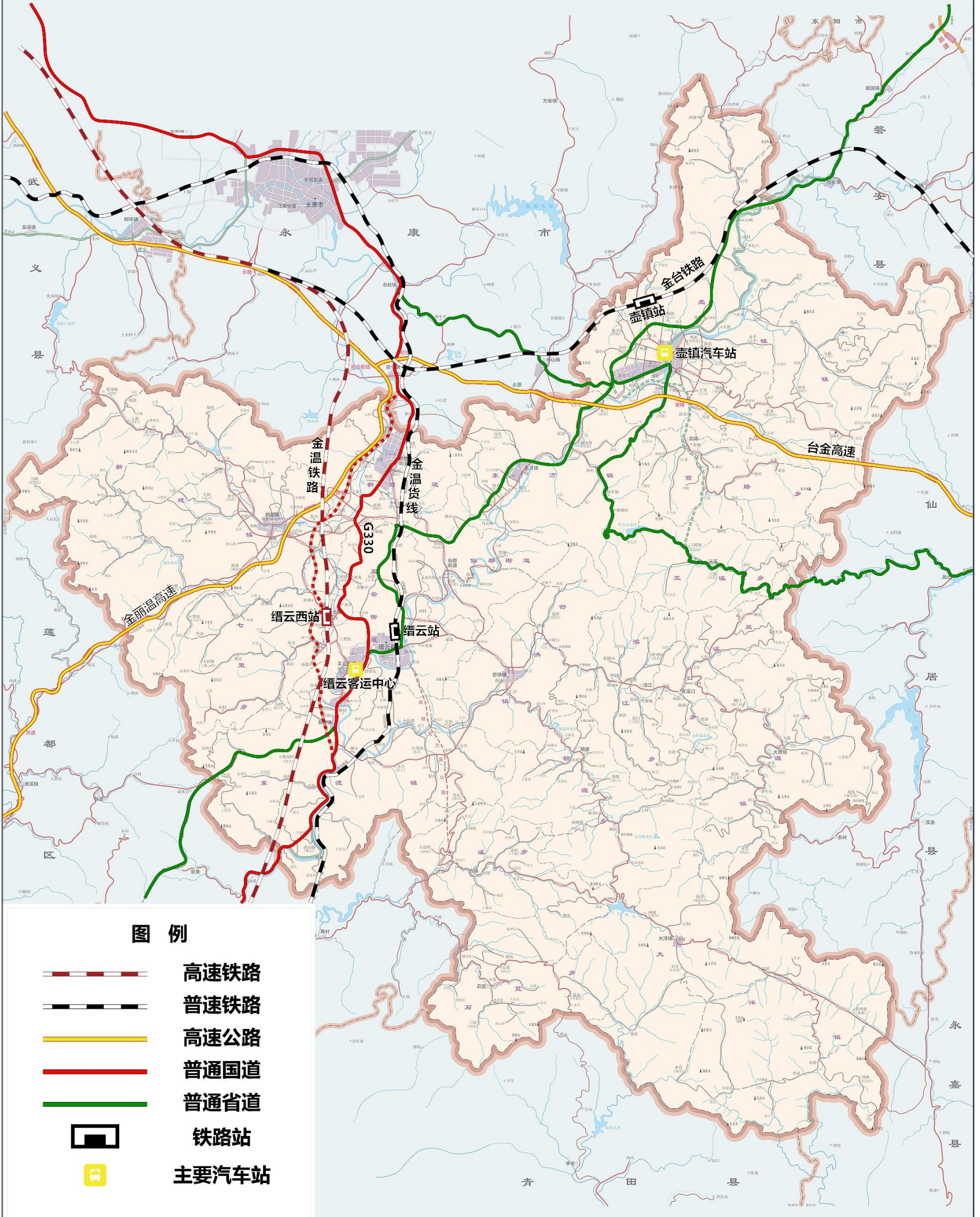
5	S321(原35省道)缙云县壶镇姓汪至里隆段改建工程	实施	一级公路 2.5公里	2021-2023	2.28	2.28	政府
6	S210仙居至景宁公路缙云舒洪至船埠头段公路改建工程	实施	一级公路6公里	2021-2023	3.54	3.54	政府
7	S211桐乡至洞头公路缙云大洋环湖至前村段改建工程	实施	二级公路 6.1公里	2022-2024	2.43	2.43	政府
8	S211桐乡至洞头公路缙云县东方至舒洪段工程	预备	二级公路 13公里	2025-2028	8	0.3	政府
9	S209奉化至庆元公路缙云新建至莲都交界段改建工程	预备	二级公路 11.5公里	2025-2027	7	0.2	政府
10	S211桐乡至洞头公路缙云舒洪至蛟坑段改建工程	预备	二级公路 15公里	2025-2029	10	0.2	政府
11	S218安吉至龙港公路缙云石笕至青田季宅段	预备	二级公路 19公里	2025-2028	6.8	0.2	政府

	公路工程						
五、农村公路							
12	农村公路系列项目	实施		2021-2025	3	3	政府
六、客货运场站							
13	缙云综合客运枢纽工程	实施	二级车站	2021-2024	6.67	6.67	政府
14	壶镇汽车站	实施	—	2021-2023	0.3	0.3	—
15	网营物联（缙云）智慧供应链产业园	实施	—	2019-2022	10	7	—
七、配套工程							
16	缙云绿色交通综合基地	实施	占地 150 亩	2021-2022	3	3	国资公司
八、通用航空							
17	缙云通用机场	预备	—	2025-2028	6.5		—
合计					317.42	46.32	

缙云县综合交通运输“十四五”发展规划

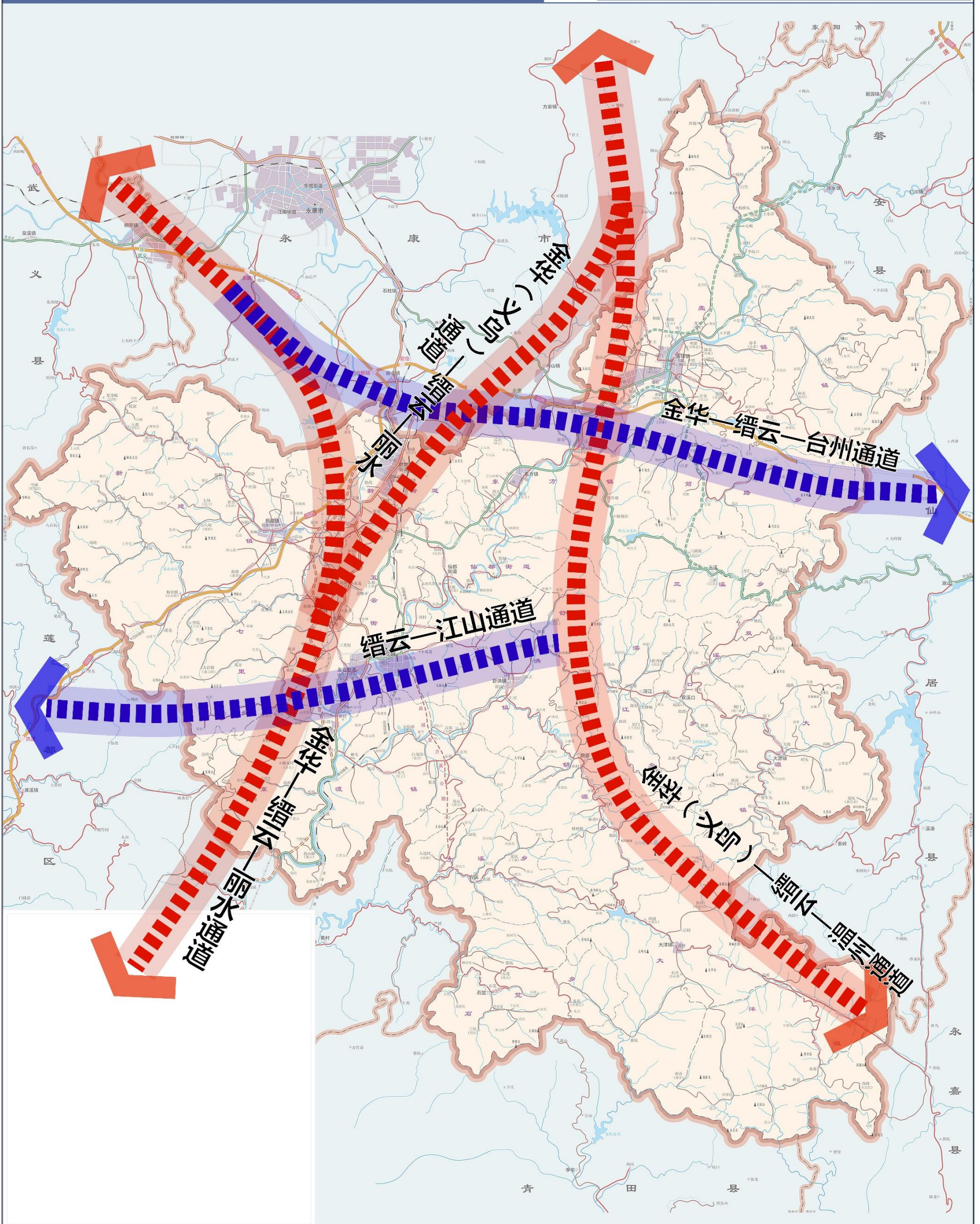
01

综合交通现状图



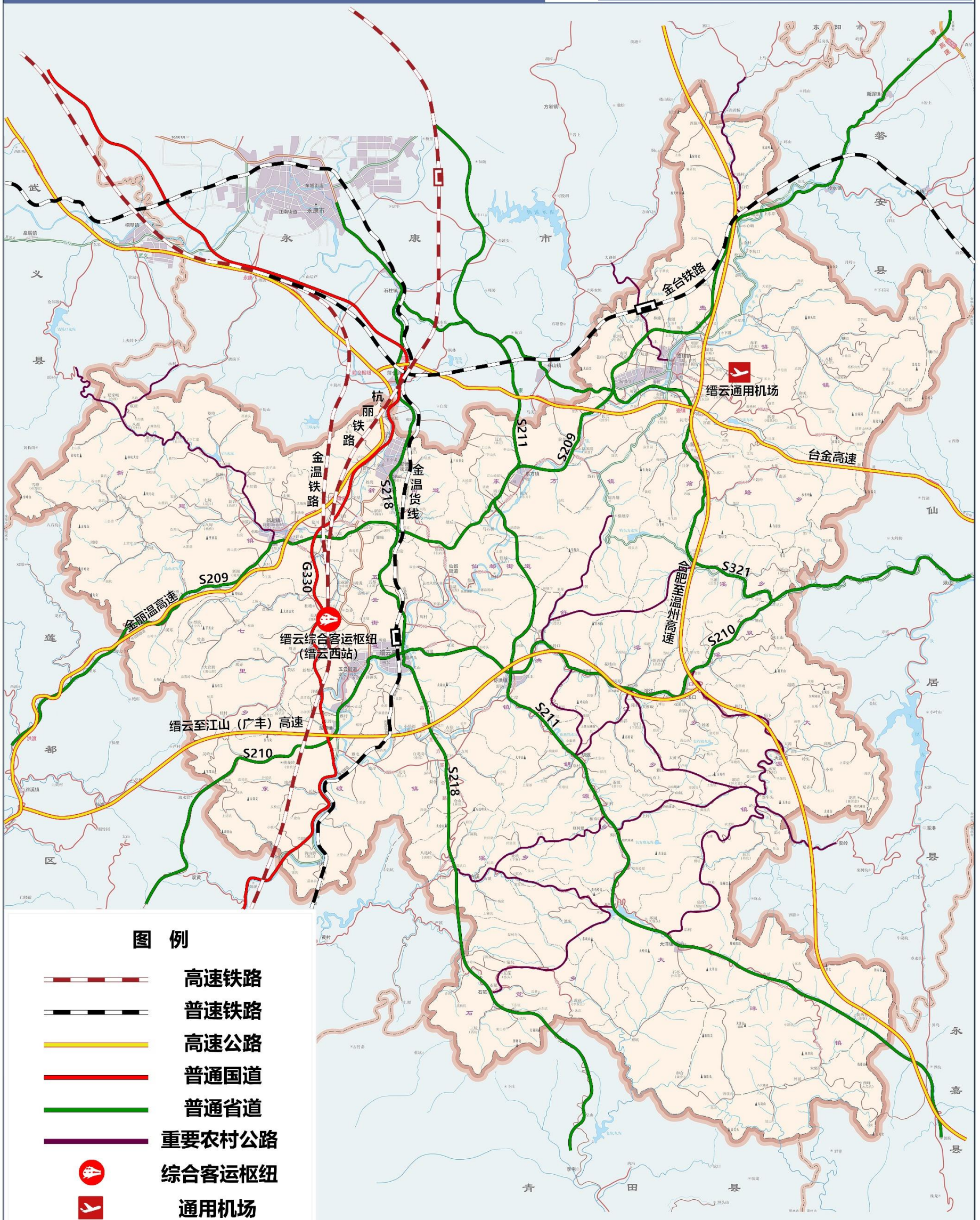
缙云县综合交通运输“十四五”发展规划

02 综合交通通道布局图



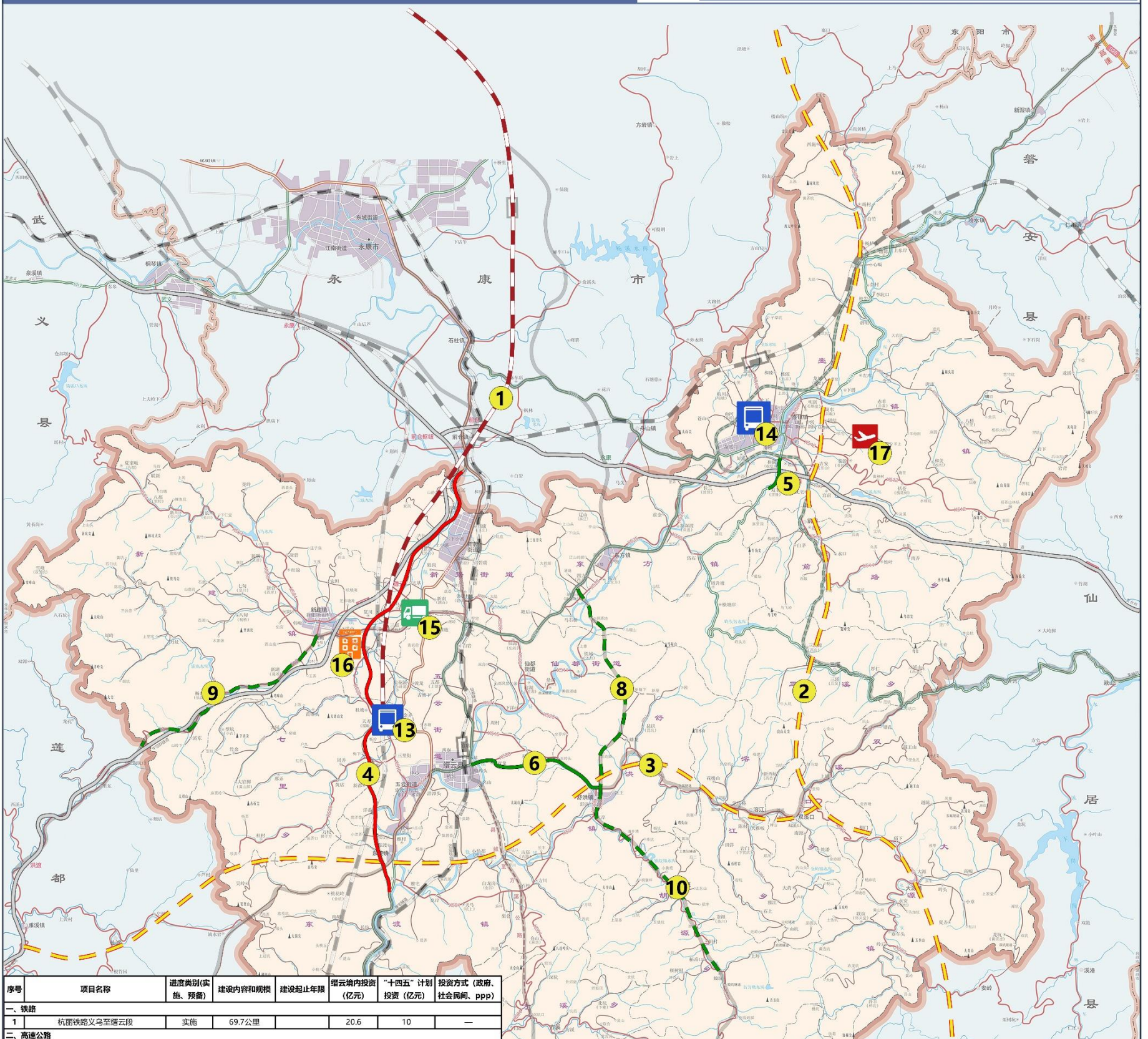
缙云县综合交通运输“十四五”发展规划

03 综合交通规划总图



缙云县综合交通运输“十四五”发展规划

04 “十四五”规划建设图



序号	项目名称	进度类别(实施、预备)	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	杭衢铁路义乌至缙云段	实施	69.7公里		20.6	10	—
二、高速公路							
2	合肥至温州高速公路缙云段	预备	50公里	2025-2029	125		政府
3	缙云至江山(广丰)高速缙云段	预备	30公里	2025-2029	85		政府
三、普通国道							
4	330国道缙云东渡至永康交界段改建工程	实施	一级公路23公里	2019-2022	17.3	7.2	PPP
四、普通省道							
5	S321(原35省道)缙云县壶镇姓汪至里隆段改建工程	实施	一级公路2.5公里	2021-2023	2.28	2.28	政府
6	S210仙居至景宁公路缙云舒洪至船埠头段公路改建工程	实施	一级公路6公里	2021-2023	3.54	3.54	政府
7	S211桐乡至洞头公路缙云大洋环湖至前村段改建工程	实施	二级公路6.1公里	2022-2024	2.43	2.43	政府
8	S211桐乡至洞头公路缙云县东方至舒洪段工程	预备	二级公路13公里	2025-2028	8	0.3	政府
9	S209奉化至庆元公路缙云新建至莲都交界段改建工程	预备	二级公路11.5公里	2025-2027	7	0.2	政府
10	S211桐乡至洞头公路缙云舒洪至坑坑段改建工程	预备	二级公路15公里	2025-2029	10	0.2	政府
11	S218安吉至龙港公路缙云石笕至青田季宅段公路工程	预备	二级公路19公里	2025-2028	6.8	0.2	政府
五、农村公路							
12	农村公路系列项目	实施		2021-2025	3	3	政府
六、客货运场站							
13	缙云综合客运枢纽工程	实施	二级车站	2021-2024	6.67	6.67	政府
14	壶镇汽车站	实施	—	2021-2023	0.3	0.3	—
15	网营物联(缙云)智慧供应链产业园	实施	—	2019-2022	10	7	—
七、配套工程							
16	缙云绿色交通综合基地	实施	占地150亩	2021-2022	3	3	国资公司
八、通用航空							
17	缙云通用机场	预备	—	2025-2028	6.5		—
合计					317.42	46.12	

