

兰溪市发展和改革局 兰溪市交通运输局

文件

兰发改规划〔2021〕31号

市发改局 市交通运输局关于印发 《兰溪市综合交通运输“十四五”发展规划》的 通知

各镇人民政府、街道办事处，市政府各部门：

经市政府同意，现将《兰溪市综合交通运输“十四五”发展规划》印发给你们，请结合实际，认真组织实施。

兰溪市发展和改革局

兰溪市交通运输局

2021年9月10日

兰溪市综合交通运输“十四五”发展规划

前 言

交通运输是经济社会发展的“先行官”，也是国家现代化程度的重要标志。党的十九大提出了建设现代化强国的战略部署，提出了建设交通强国的重大战略决策。“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时期，也是全面推进交通强国建设的第一个五年计划；是交通运输由“基本适应”向“提质增效”的转换期，是基础设施网络完善、运输服务水平提高和转型发展的关键期，是开启全面建设交通强国新征程的起步期。

为进一步贯彻落实交通强国、长三角一体化等国家及部省重大决策部署，围绕党中央“两个一百年”、浙江“两个高水平”、金华“打造增长极、共建都市区、当好答卷人”以及兰溪“四大战略”的总要求，推动兰溪市综合交通运输实现更高质量发展，研究提出兰溪市综合交通“十四五”发展规划，明确“十四五”期间综合交通发展的战略目标和总体蓝图，科学有序安排交通运输发展重点任务。

一、发展基础

（一）总体评价

“十三五”期间，兰溪市紧紧围绕全省“两富”、“两美”现代化浙江总战略，立足于做好“三个服务”，全面落实“四个交通”、“五大建设”以及浙江省内河航运复兴计划，按照“一

心二区三带”城市战略部署，全面推进城市与金华接轨、产业与金华互补、发展与城市群相融的战略目标，全力建设“大港口、大路网、大物流”，重点推进“3632”工程，初步构筑了以“低碳、环保、绿色、安全、舒适、便捷”为理念的交通网络，极大改善了兰溪市域交通条件。“十三五”期间全市综合交通基础设施建设投资累计完成约 92 亿元。

（二）发展成就

1. 基础设施建设持续推进

（1）铁路

现状境内共一条铁路，为浙赣铁路支线金千铁路，是单线铁路，以货运为主。金千铁路兰溪段全长 32.5 公里，在兰溪境内设火车站一座，位于云山街道劳动路。现隶属于上海铁路局金华车务段管辖，现为三等站。

规划金建高铁已开工建设，该城际铁路自金华站引出，经婺城区、兰溪市，在建德站接入杭黄铁路，在兰溪境内新建兰溪高铁站综合枢纽。

（2）公路

“十三五”期间，兰溪市加快“大路网”建设，初步建立起以高速公路为主骨架，国省道等区域干线公路为次骨架的公路网络，路网布局日益完善。至 2020 年底，兰溪市公路网总里程达到 1515 公里，其中高速公路 36.3 公里，一级公路 55.5 公里，二级公路 198.7 公里，二级及以上里程 290.5 公里，占里程总数的 19.17%，高级与次高级路面 1515 公里，占里程总数的

100%，公路密度约为 115.4 公里/每百平方公里。新增村道约 11.1 公里，乡镇（街道）和行政村通畅率均达 100%。2020 年建设改造完成农村联网公路 13 条，共计 22.6 公里。

——高速公路

兰溪境内现状拥有杭金衢高速和建金高速两条，其中杭金衢高速为双向 4 车道，全长 14.7 公里，主要途径上华街道、游埠镇；建金高速主线为双向四车道，设计速度 100 公里/小时。同期，G60 杭金衢金华至衢州段（二期）拓宽工程已开工建设。

——普通国省道

现状兰溪境内有普通国道 2 条，全长 84.2 公里，途经上华街道、兰江街道、赤溪街道、永昌街道、诸葛镇等地。目前正在开展 G351 台州至小金公路兰溪马涧至诸葛段、G351 台州至小金公路兰溪横溪至马涧段，G330 兰溪永昌至建德段改建工程。

普通省道共有四条，分别为 S313、S314、S315、S316，全长共 47.3 公里，是兰溪中心城区分别联系东南、东北、西南、西北区块的放射线。

——农村公路

至 2020 年底，农村公路总里程 1347.2 公里。其中，县道 34 条 349.7 公里，乡道 80 条 303.6 公里，专用公路 5 条 3.9 公里，村道 496 条 690 公里。

（3）水运

目前兰溪境内具备通航条件的有 3 条，兰江航道兰溪境内全长 22.55 公里，为四级航道；金华江航道全长 26.55 公里，

兰溪段全长 10 公里，三江口至方下店约 3.67 公里航道经疏浚后，已经达到四级航道标准，基本能满足 500 吨级船舶通航要求，其余航道处于断航状态；衢江航道金华段（兰溪段）全长 22.49 公里，均已达到四级航道标准（通航 500 吨级船舶）。2020 年，兰溪市全年完成内河货运 38 万吨，相比 2019 年增长 1.9%。

兰溪港建设积极推进，女埠综合作业区一期场地建设和设施设备进一步完善，全年实现营收近 600 万元，利润近 200 万元。方下店作业区一期确定 7 个 500 吨级内河泊位码头以及后方陆域配套相关设施的建设规模，完成了一期项目初步设计方案批复，用地红线放样等工作，准备招投标前期工作。香溪下杨货运码头已进场桩基作业。

（4）枢纽场站

截止 2020 年底兰溪市共有 12 个客运站场，其中 1 个二级客运站，为汽车西站；1 个三级客运站，为汽车北站；此外，还拥有 10 个农村四级客运站。

2. 运输服务水平有序提升

“十三五”期间，交通基础设施的不断完善，有力推动了兰溪市交通运输业发展，交通运输客货运量及周转量趋于平稳，运输装备技术水平逐步升级，运输服务质量不断提高，有效地促进兰溪市经济社会的协调发展。

（1）客货运方面

2020 年全市客运量 1514.9 万人次，其中，公路运输占据最大比重，达 99.5%。从历年情况来看，公路旅客运输量呈上升趋势，铁路旅客运输量相对平稳。

2020 年全市货运量 847.7 万吨，其中公路运输货运量占比 93%，水路运输占比 4.5%，铁路运输占比 2.5%。从运输结构情况来看，公路运输仍占据主导地位，水运货运量虽然变化不大，但在全方式货运量中占比逐步上升。

（2）公共交通方面

2020 年全市共有班车客运经营企业 1 家，城市公交经营企业 1 家，旅游包车经营企业 3 家，出租车客运经营企业 1 家，共计班线 118 条，其中省际班线 2 条，市际班线 14 条，县际班线 9 条，城乡公交班线 86 条，城际公交 2 条；有班线客运车辆 227 辆（含城乡公交班车）

2020 年兰溪市城市公交车辆共计 75 辆，新能源车辆占比达到 100%，运营线路总数 13 条，运营总里程 255.4 公里；城际、城乡公交运营线路总数 88 条。公共交通服务水平显著提升，城乡一体化发展初显成效。

（3）运输装备方面

“十三五”规划以来，兰溪市的客运车辆向高效、节能、环保、舒适发展，货运车辆向大型化、标准化、专业化、清洁化方向发展。相较“十二五”时期，各类运输装备指标增长较快。至 2020 年末，全市拥有公交车达到 259 辆。

3. 行业管理能力显著增强

（1）全方位深化交通运输综合改革。通过推出减事项、减证明、减材料等改革举措，交通运输审批事项积极推进“最多跑一次”改革，自 2019 年 2 月金华全域实现无证明城市改革以

来，兰溪交通运输已取消了 15 项证明材料，办理审批过程中共减少证明 5519 份。全力攻坚“互联网+政务”，实现依申请政务服务事项网上办实现率 100%、掌上办实现率 90.5%、跑零次实现率 100%、即办事项比例 73%、承诺期限压缩比 82%、材料电子化率 100%，减少办事材料，缩减办事时间，降低办事成本。对办事事项进行进一步颗粒化的梳理，由原来的 65 项办事事项分解为 219 项，让每一个办事事项和流程更加精确，助力“最多跑一次”。

(2) 高标准强化行业日常监管。积极推进营运客运汽车安全监控及危险货物运输车智能视频监控，客运车辆安装率已达 100%，危货车辆安装率达 74%，实现了驾驶员不安全驾驶行为的自动识别、自动监控、实时报警，进一步提高了“两客一危”运输企业的安全防控能力。

(3) 严要求加强队伍自身建设。始终坚持以党建为引领，扎实开展“不忘初心、牢记使命”主题教育，推动党建与业务工作融合发展。严格落实党风廉政建设责任制，完善监督制约机制，严把工程建设、行政执法等“热点”的廉政关，以市委巡察组巡察工作开展为契机，在交通系统上下狠抓廉政纪律、作风纪律。

(三) 存在问题

1. 综合交通基础设施规模不足，对外通道供需矛盾凸显

综合交通基础设施供给不足，难以满足兰溪居民高效便捷出行的需求。铁路方面，金建高铁尚未建成，现状仅有金千铁

路一条铁路通道，且以货运为主。公路方面，总体规模较低，往浦江、建德方向，现状 S314、G330 沿线车流量大，重载交通多，路况较差；往金义都市区方向，尚无高等级公路，需要通过义兰公路、金兰北线、潘石线连接，路程较长；现状杭金衢作为兰溪境内重要的对外高速通道，兰溪、游埠两个互通口距离城区较远，市域重要节点上高速不便。

2. 交通运输方式单一，水运系统亟待复兴

兰溪市公路占绝对主导地位，只有一条货运铁路。港航各项建设方兴未艾，兰江、衢江航道五升四改造已完成，但金华江航道开发还未实施。洲上、方下店受永农、生态保护红线、水源保护区等限制，均未完成前期审批，无法开工建设。疏港公路建设滞后，内河港口与公路网络衔接程度有待提高。总体上看，综合交通一体化融合程度不高，多方式联合发展没有形成规模，联运优势难以发挥。

3. 公路等级偏低，市域交通网络运转不畅

境内干线公路建设进展缓慢，高等级路网未形成，且主要集中在市域西部地区。现状唯一快速通道杭金衢高速，通过 G330 连接主城区，距离超过 10 公里，行车时间约 20 分钟，极大影响了居民对外出行效率。工业区、景区等节点间连接公路等级较低，尚未有效衔接市域交通网络，如游埠镇与中心城区以四级公路连接，沿线穿越十余个村庄，大多路段仍为水泥路面，且部分景区之间无道路直接打通。

4. 综合枢纽建设滞后，辐射带动功能不强

综合客货运枢纽集成多种交通运输方式，是提高运输效率、

降低运输成本的有效途径。目前兰溪市客货运枢纽“小、散、乱”，仅公路客运西站和北站初具规模，没有有效整合枢纽资源。此外，枢纽配套建设滞后，集疏运体系尚不完善，与实现各种交通运输方式之间“无缝对接”仍有很大差距，限制了综合枢纽充分发挥辐射带动作用，无法充分发挥交通运输网络的节点功能，制约了综合交通整体效益的提升。

二、发展环境

(一) 形势要求

1. “交通大国”向“交通强国”迈进，全面构建现代化综合交通运输体系

以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出建设交通强国的重大战略决策。2019年9月，中共中央、国务院颁布《交通强国建设纲要》，以统筹推进交通强国建设，提出要求加快转变交通发展方式，由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。2021年2月，《国家综合立体交通网规划纲要》印发，提出交通布局优化、交通融合统筹发展、综合交通高质量发展三方面工作重点，与《交通强国建设纲要》共同构成指导交通强国建设的顶层设计。围绕交通强国建设要求，需要兰溪加快完善综合立体交通网，努力提升运输服务品质，全力推进行业转型发展，发挥交通运输先行引领作用。

2. 聚焦长三角一体化，深化跨区域联动发展

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地加深，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。需要兰溪牢牢把握发展机遇，全面、立体的谋划建设与长三角核心城市间的快速交通网络，深化跨区域联动发展，推动形成对外更高水平、更深层次、更宽领域衔接的新格局。

3. 推进“四大建设”，全面打造现代化浙江主战场和大平台

浙江省第十四次党代会明确了“两个高水平”的奋斗目标，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，同时做出了统筹推进大湾区大花园大通道大都市区建设的重大决策和战略部署，指出要推动形成以大湾区为空间特征，以大花园为普遍形态，以大通道为发展轴线，以大都市区为发展极的发展格局。“四大建设”是现代化浙江建设的主战场和大平台，需要兰溪充分结合区位优势，发挥交通先行引领作用，完善综合交通网络，全面推进兰溪与大通道、大都市区接轨，与大花园、大湾区联动发展。

4. 落实都市区和全国综合性交通枢纽建设，构建一体化发展新格局

浙江省第十四次党代会第二次会议首次将“金义都市区”写进报告，成为浙江省的第四大都市区，将致力于引领浙江新型城市化、城乡区域协调发展。金华市委积极推动都市区建设，

确定了从县域经济向都市区经济转型的发展路径，谋划打造都市区“同心圆”，全面推进全域同城化发展。国家“十三五”现代综合交通运输体系发展规划明确了金华-义乌作为全国性综合交通枢纽的定位，金华市第七届委员会第五次全体会议审议通过了关于加快建设全国性综合交通枢纽再创发展新优势的决定，规划统筹推进综合交通建设，将金华打造成长三角重要陆路枢纽和“一带一路”倡议支点。“十四五”时期是金华高水平建设社会主义现代化的重要开局阶段，需要兰溪全面参与全域同城化建设和全国性综合交通枢纽建设，为实现高起点上的新发展注入新的时代内涵。

5. 围绕新基建，构建高质量发展体系，助推实现“碳达峰、碳中和”目标

2020年9月，我国在联合国大会上宣布了力争在2030年前二氧化碳排放达到峰值，努力争取2060年前实现碳中和的计划目标。《国家综合立体交通网规划纲要》明确指出，要加快推进绿色低碳发展，实现交通领域二氧化碳排放尽早达峰。交通行业作为节能减碳的重要一环，要紧握新一轮信息技术和产业革命新趋势，加快推动信息基础设施、融合基础设施、创新基础设施发展，强化数字交通、智慧交通等新技术、新模式、新业态、新产业的应用，实现基础设施领域的高质量转型升级，助推形成绿色低碳发展新局面。在此背景下，兰溪需抢抓新机遇，加速推进5G、人工智能、工业互联网、智慧城市等新基建项目建设，加快推进治理能力现代化，构建绿色循环低碳交通运输体系，开启综合交通运输高质量绿色发展新征程。

（二）发展需求

随着兰溪市经济总量规模的进一步提高，经济发展质量变革、效率变革，人们生活更加殷实富裕。客货运输和交通需求总量将继续随经济发展和人们生活水平提高而稳步增长，并对交通品质和服务方面的要求越来越高。

1. 需求特征

（1）客运需求总量不断增加，铁路占比显著提高

未来兰溪市的跨区域、城市内部交通出行的总规模继续增长，对出行交通的快速性、便捷性、舒适性等品质要求越来越高。在城际铁路、高等级公路网络不断完善的新格局下，公共交通旅客运输的分担率不断提高。随着“文旅兴兰”建设的推进，休闲出行快速增长，近郊区出行增长迅速。

铁路方面，随着区域铁路网络不断完善，铁路运输服务水平将持续提高，而金建城际的建成通车，也将促使未来铁路客运量大幅增加，在运输结构中的比重也将不断增长。

公路方面，由于铁路旅客出行吸引力显著增强、城乡公交一体化程度不断提高等因素，公路运输将呈低速增长状态，运输结构中的比重会有所降低。

水运方面，随着旅游事业的兴旺，未来将以旅游客运为主，客运量略有涨幅，但由于水运客运量基数小，运输结构占比依旧不高。

（2）货物运输结构不断优化，迎来水运复兴时代

未来，兰溪市全社会货物运输量总量将保持继续增长。而随着社会环保意识整体水平的提高，以及运输结构调整等相应

政策的发力，未来将以低碳理念全面引导交通运输体系的转型升级，货运运输需求向单位能耗较低的铁路、水运倾斜，运输结构中的比例也将随之提升。

铁路方面，随着铁路运输服务水平的持续提升，铁水联运比例将不断增加，铁路集装箱运输将成为铁路货物运输需求新的增长点，促使铁路货运量稳中有升，发挥长距离货物运输的比较优势。

公路方面，公路运输具有门到门、快捷的优势，预计未来公路运输仍将继续增长，特别是小型化、多批次、时效性、高附加值和中短距离的货运需求将呈现较大幅度增长，而中长途货运需求将由公路向铁路转移。

水运方面，随着内河航道的改造提升，富春江船闸、姚家枢纽等航运瓶颈陆续打通，未来兰溪将迎来水运复兴的重大机遇，未来水路货运量将大幅增加。

表 1-1 兰溪市 2014-2020 年客货运量（万人、万吨）

年份	铁路		公路		水运		全方式	
	客运量	货运量	客运量	货运量	客运量	货运量	客运量	货运量
2014	16	10.6	1105	598	0	18	1121	626
2015	11	10	1190	631	0	15	1201	656
2016	10	13.5	1128	668	0	9	1138	691
2017	8	24.8	1535	628	0	16	1543	669
2018	9	19.8	1434	754	0	26	1443	799
2019	8.7	19.5	1603	672	0	37.3	1612	729
2020	8.1	20.7	1506.8	789	0	38	1514.9	847.7

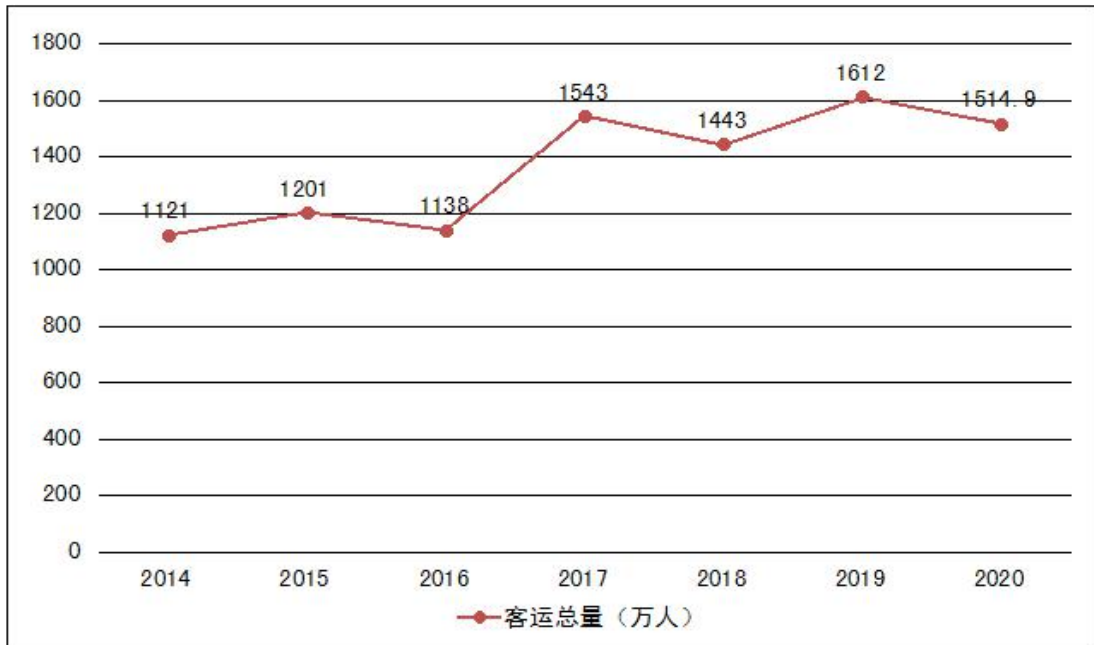


图 1-1 兰溪市 2014-2020 年客运量 (万人)

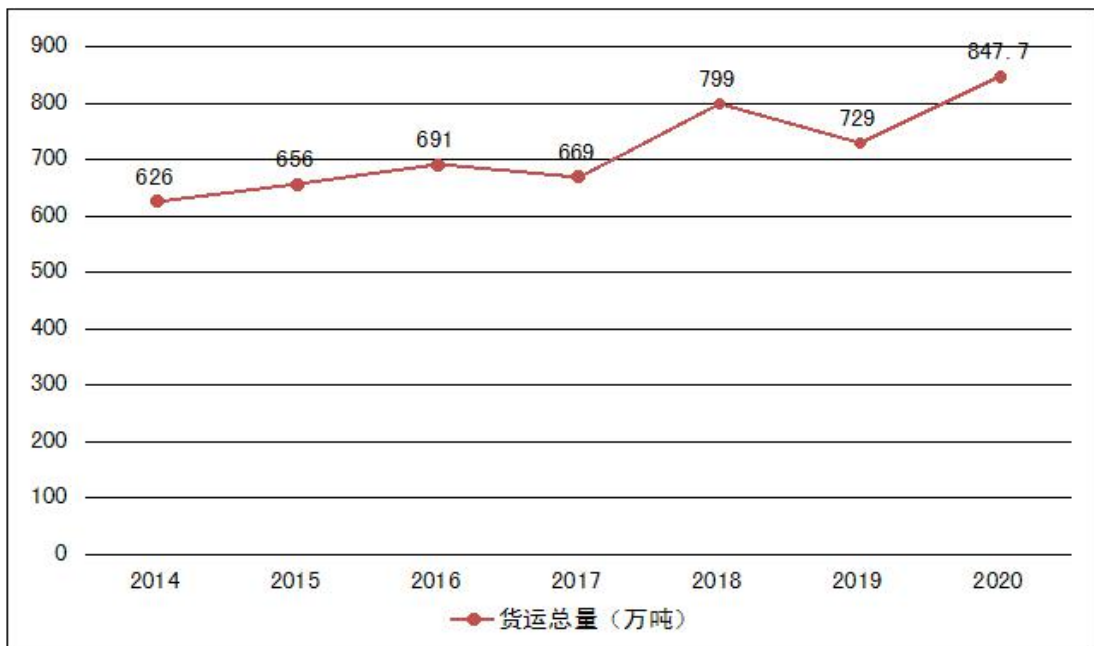


图 1-2 兰溪市 2014-2020 年货运量 (万吨)

2. 需求预测

综合考虑历年各运输方式发展态势以及未来兰溪社会、经济、产业和交通发展趋势的判断，分别采用回归模型、对数模

型、弹性系数模型三种预测方法，对兰溪市 2025 年的区域客、货运交通需求进行预测。

根据回归模型、对数模型和弹性系数模型，预计至 2025 年兰溪市全社会客、货运量分别达到 2430 万人、1522 万吨。

表 1-2 “十四五”期末兰溪市全社会客货运量预测结果

预测方法	客运量（万人）	货运量（万吨）
回归模型	2440	1559
对数模型	2498	1511
弹性系数模型	2352	1496
推荐取值	2430	1522

从运输结构角度分析，未来铁路客运量和货运量以及水运货运量占比将迅速增长。

表 1-3 兰溪市各运输方式客运量预测（万人）

年份	铁路		公路		水运	
	客运量	占比	客运量	占比	客运量	占比
2020 年	8.1	0.5%	1506.8	99.5%	0	0%
2025 年	243	10%	2138	88%	49	2%

表 1-4 兰溪市各运输方式货运量预测（万吨）

年份	铁路		公路		水运	
	货运量	占比	货运量	占比	货运量	占比
2020 年	20.7	2.5%	789	93%	38	4.5%
2025 年	137	9%	1263	83%	122	8%

三、发展思路

（一）指导思想

深入贯彻落实党的十九大精神和浙江省第十四次党代会、二次全会总体部署，秉承创新、协调、绿色、开放、共享发展新理念，围绕“水运兴城、干线串珠、网络连景、城际融群”的总要求，积极融入全省交通强国建设示范区，更高质量发展

先行区和人民满意的交通样板区建设，以强化枢纽地位为导向，加快构建多层次综合立体交通网络，全面提升枢纽辐射能级，着力打造便捷高效运输服务系统，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。

（二）基本原则

1. 强化引领，服务人民

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，加强重要区块互联互通水平，充分发挥综合交通运输对战略支撑、主体功能发挥、经济社会发展的引领作用。以建成人民满意交通为统领，注重提升人民群众的获得感和满意度，着力建设布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通的综合交通运输网络。

2. 统筹融合，科学布局

突出综合交通运输网规划的引领性和综合性，统筹空中、海上、陆路各种交通方式，强化衔接协调，发挥各方式比较优势和组合效率，大力发展综合交通运输枢纽，优化集疏运体系，完善与区域重大通道、城际交通网络、城市交通网络等布局的一体衔接。按照构建网络框架、提升层级、补齐短板的实施策略，大力推进重大项目建设，充分发挥交通基础设施的支撑性、先导性作用。

3. 高效衔接，优化供给

与国土空间规划充分衔接，确保综合交通建设与土地利用、

生态保护等相协调。适应经济新常态和市场新需求，以优化交通基础设施供给结构为主线，更加注重质量效益、更加注重绿色发展、更加注重对外开放，实现数量、质量和结构同步提升优化，进一步改革和完善旅客运输系统、货物运输系统、物流组织系统，提升服务品质，降低物流成本，大力推进交通发展工程，实现交通供给与需求更高水平的动态平衡。

4. 智慧互联，绿色集约

发挥数字经济优势，建设泛在互联的智慧高速。加强研究深度，合理综合利用交通通道资源。充分考虑市域资源禀赋、区位条件、发展阶段、环境承载能力等，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，以国土空间规划为依据，注重避让“三区三线”，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，形成科学绿色可持续发展模式。

（三）发展目标

按照“融入、同城、畅联、立体、智慧”的发展要求，依托高铁开通、高速加密、水运复兴、智慧赋能，高质量实现接轨长三角、融入都市区、金兰同城化，构建形成内畅外联、立体多元、绿色智能的现代化综合交通体系，高水平打造浙中西部接轨长三角的重要门户枢纽。

融入：实现1小时联杭、2小时入沪。至2025年，依托金建高铁开通，打通兰溪北上快速通道，高质量实现兰溪与杭州1

小时互联，与上海等长三角其他中心城市 2 小时互通。市域高速路网进一步完善，G60 杭金衢金华至衢州段（二期）拓宽完成，建德至武义高速、诸暨至建德高速前期研究工作取得较大进展，南优北进东拓西联的对外通道格局初步形成。

同城：多方式多通道推进“金兰同城”。至 2025 年，兰溪与金华之间同城化交通建设更进一步，金兰快速路建成投用，兰溪中心城区与金华婺城区、金华经济技术开发区之间多通道衔接工作取得阶段性成果。金兰城际轨道交通项目顺利推进，为实现兰溪与金华之间轨道交通连接奠定坚实基础。

畅联：构建形成市域主要城镇 30 分钟交通圈。至 2025 年，依托国省道“瓶颈路”、“拥堵路”段的改扩建，农村公路网的加密提升，市域交通干线网络进一步完善，全市公路总里程达到 1550 公里以上。兰溪中心城区至市域内主要乡镇交通条件有力改善，形成市域主要城镇 30 分钟交通圈。

立体：水运复兴、航空谋划、枢纽支撑，打造立体交通网络。着力推进金华江航运开发一期（兰溪马公滩-杭金衢高速公路桥）、女埠作业区、方下店作业区等水运项目的建设，至 2025 年兰溪市港口吞吐能力达到 900 万吨/年。整合交通运输资源，重点打造兰溪高铁站综合客运枢纽。结合“三江六岸”旅游开发和全省通用航空发展，谋划推进兰溪市旅游客运码头和通用机场建设，进一步完善立体交通网络。

智慧：建设智慧绿色安全的综合交通体系。以智慧交通为引领，以绿色交通为导向，以安全保障为基底的交通领域高质量建设取得初步成绩。至 2025 年兰溪市以 BRT 为骨干，常规公

交为基础，社区巴士为微循环的公共交通体系初步形成，中心城区绿色出行比例达到 90%；节能和新能源车船得到广泛普及；公路、港口、航道、站场等交通基础设施安全防护工作深入推进；运输结构优化调整，客运方面，铁路占比提高到 10% 左右，公路承担比例调整为 88% 左右，水运占比达到 2% 左右；货运方面，铁路占比提升至 9%，公路承担比例调整为 83% 左右，水运运量提高至 8%。

四、布局方案

（一）构筑现代综合交通新格局

1. 高标准的通道布局

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，覆盖市域内主要城镇、经济区、工业和能源生产基地等重要节点，承担都市区主要客货运输功能，充分衔接国际、国内、省内运输大通道，体现综合交通的多样性和集约性，促进形成以优势互补为基础的一体化交通体系。

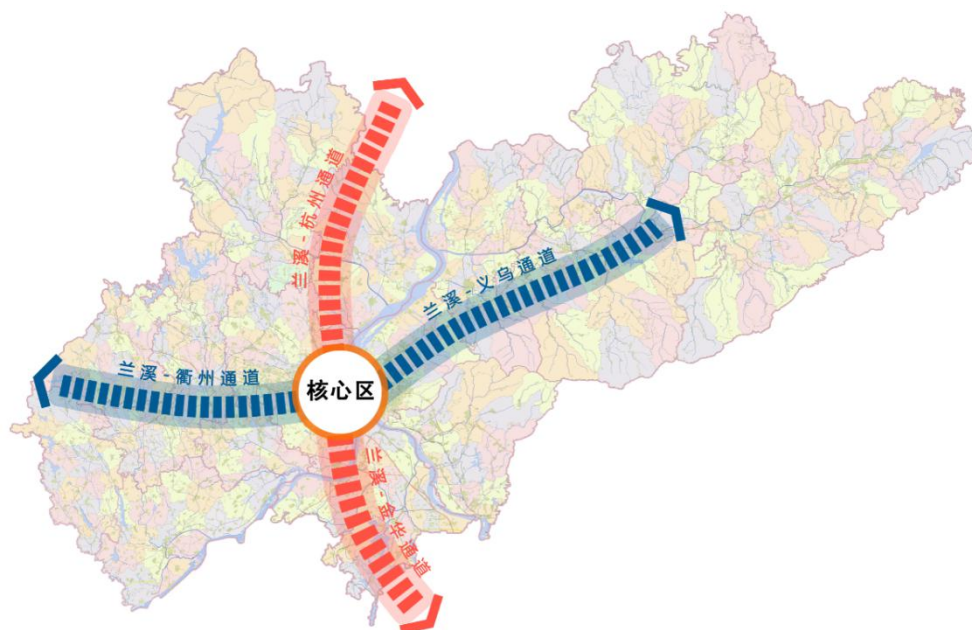


图 1-1 兰溪综合交通通道布局图

根据兰溪市公路、铁路、水运、航空等运输方式的布局规划，结合兰溪在国家、长三角区域以及浙江省的交通区位分析，以积极联通长三角城市群，融入金义都市区，推进金兰同城化为主要方向，规划兰溪形成“十”字型综合交通通道布局。

兰溪-杭州通道是兰溪接轨杭州都市区、全方位融入长三角一体化的主要通道，对补齐综合交通短板，变交通末端为浙中西部接轨长三角的重要门户枢纽有重要作用，以综合交通发展引领兰溪要素集聚力提升，带动开放型经济的全面发展。通道主要由金建高铁、建德至武义高速、婺城-淳安省道等组成。

兰溪-金华通道是金兰同城的主轴线，是兰溪全面融入四大都市区、提升城市能级和开放发展格局的重要通道，有力支撑兰溪与金华市区资源共建共享，对于打造兰溪为金华国家物流枢纽的公铁水联运中心有重要意义。通道主要由金千铁路、金建高铁、金兰轨道线、建德至武义高速、建金高速、G330、婺城-淳安省道等组成。

兰溪-衢州通道是兰溪连通浙西部地区的重要交通走廊，是兰溪作为义甬舟开放大通道西延战略桥头堡的有力支撑。通道主要由金衢城际铁路、杭金衢高速、G351等组成。

兰溪-义乌通道能够有效增强兰溪与浦江、义乌的交通联系，促进兰溪市产业结构优化升级，助力金义都市区一体化发展，是兰溪市一条重要的东向交通走廊。通道主要由诸暨-建德高速、G351、义乌-江山省道等组成。

2. 高效率的枢纽布局

(1) 市域城镇枢纽布局

根据兰溪市“一核四区、一屏三带”的总体空间布局，构建层次清晰、功能明确的三级城镇枢纽体系，实现不同运输方式、跨区域交通一体衔接、高效运转。

一级枢纽：兰溪“三江六岸”城市核心区。依托兰溪中心城区“三江六岸”打造市域一级枢纽，以一级枢纽为核心向外放射“十”字型综合交通通道，积极推动高速铁路、高速公路等高速、高品质运输方式与市域城镇空间的耦合，提高综合交通通道沿线客流、商流、信息流的组合效率，加速形成新型廊道经济，全面提升城市品质、完善城市功能、增强城市首位度。未来，一级枢纽将在“金兰同城”一体化的都市格局中承担重要核心功能，成为在跨区域人员交流、物流集散中发挥重要运输组织功能的区域级客货流转换中心。

二级枢纽：金兰同城创新先行区、大金华山文旅联动区、西部乡村振兴示范区、北部乡村振兴示范区的功能核心区。二级枢纽依托金兰同城创新先行区、大金华山文旅联动区、西部乡村振兴示范区、北部乡村振兴示范区四大区块的功能核心区打造。金兰同城创新先行区以交通带动高水平的科创产业、大健康、教育、文旅、会议经济等为着力点，引领金兰全域同城化发展；大金华山文旅联动区重点推进“交通+旅游”深度融合，打造“金兰休闲生态绿心”和长三角重要旅居目的地；西部乡村振兴示范区立足路网结构优化，以提高区域连通度为驱动，

加快农文旅多元融合，促进循环经济发展；北部乡村振兴示范区立足城乡交通运输一体化，加快形成城乡融合新局面，打造以高效生态农业、农业“接二连三”为特色的乡村振兴示范区。

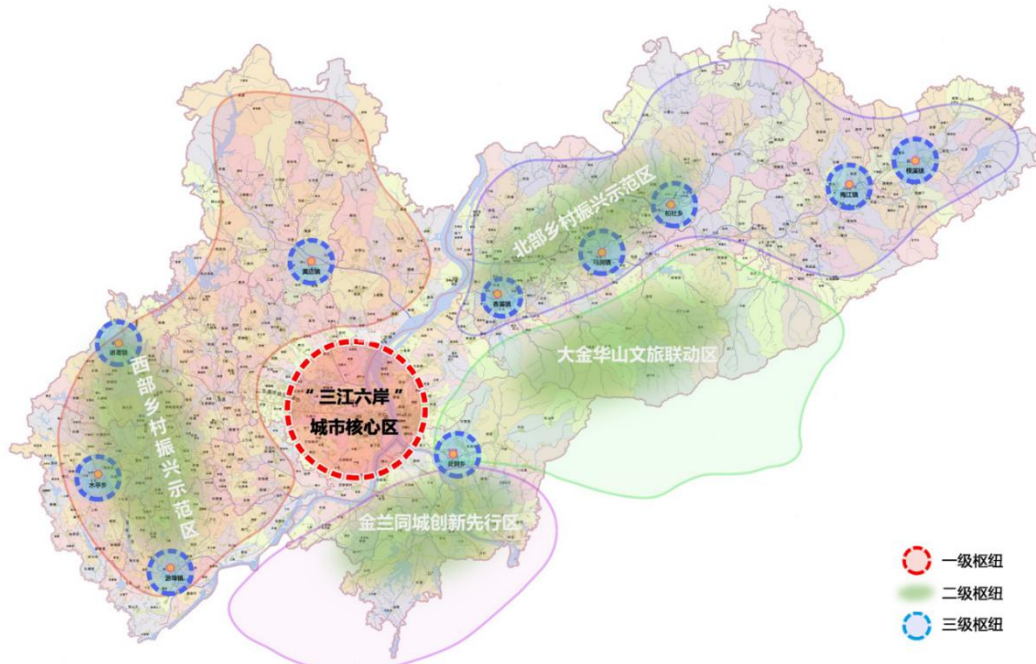


图 1-2 市域城镇枢纽布局图

三级枢纽：多个支撑市域综合交通网络的重要节点城镇。三级枢纽是市域枢纽网络的基本依托，是完善网络布局、优化体系结构、加强衔接协调的必要基础，能够有效增强综合交通系统韧性，提升服务品质。

(2) 综合客运枢纽布局

综合客运枢纽是多种运输方式在同一空间（或区域）内集中布设，实现客流转换有机衔接，或一体化客运服务系统完备高效，具备区域辐射功能的客运基础设施。

综合客运枢纽是锚固多种交通方式的基础，是实现客运零距离换乘和一体化服务的核心，在城市内外交通以及城市内部

交通的联系中起着非常关键的作用，功能完善、级配合理、分布有序的综合客运枢纽体系是市域综合交通体系必不可少的支柱。

规划形成“两主、三副、多点”的综合客运枢纽布局形态：

“两主”：兰溪高铁站、客运西站；

“三副”：兰江副枢纽、上华副枢纽、老火车站副枢纽；

“多点”：游埠客运站、马涧客运站、水亭客运站、诸葛客运站等其它客运枢纽。

兰溪高铁站拟建于兰溪市东北部云山街道，拟建3台7线，建成后将成为兰溪市集高铁、轻轨、公路等多种交通方式于一体的重要客运枢纽。客运西站拟设于环城西路—西山路附近，用地面积约5.3公顷，预计在向北2公里的环城西路—金千铁路附近进行用地控制，未来考虑与兰溪轨道、金兰城际轨道结合设计，为旅客提供便捷的换乘服务。

兰江副枢纽拟建于兰荫路—金千铁路附近，用地面积约25亩，近期作为临时公交枢纽使用，远期将与轨道结兰荫路站结合设计。老火车站副枢纽在现状兰溪站基础上改造，用地面积约25亩，未来将与兰溪轨道结合设计。上华副枢纽拟建于330国道沿线，用地面积约25亩，近期作为临时公交枢纽使用，远期将与金兰城际轨道结合设计。三个副枢纽将为兰溪市提供便捷、高效的市域旅客运输服务，实现市域客流转换乘有机衔接。

游埠客运站主要服务游埠镇、诸葛镇、水亭乡等西部组团，马涧客运站主要服务马涧镇、杜柏乡、梅江镇等东部组团，两

者分别靠近金衢高速游埠互通、建金高速兰溪东建设，承担公路长途客运功能，同时与水亭、诸葛、黄店、下陈、墩头、横溪等乡镇客运站一同发挥城乡公交换乘枢纽作用。

（3）综合货运枢纽布局

综合货运枢纽是具有货物集散、仓储、中转运输等功能，实现不同运输方式之间的货物有效换装与衔接，并具备完备信息系统的货运作业与服务场所。

综合货运枢纽是各种货运方式有效衔接的实体形式，是组织跨方式、跨线路协调运营、联合运输的重要载体，是综合交通运输网络的关键组成部分，是提高货物运输效率的有力支撑。

规划形成“两主、两副、多点”的布局形态：

“两主”：嘉宝物流园、方下店物流园；

“两副”：浩鑫物流中心、英特医药物流中心；

“多点”：时尚纺织小镇、女埠物流基地、梅江物流基地等其它物流枢纽。

嘉宝物流园、方下店物流园是铁路、公路、水运无缝衔接、辐射浙中西的现代化综合型物流园区，未来作为市域产业集聚区高效的物流枢纽，将充分带动本地物流企业的集聚、整合、优化、升级，有效缓解现有物流园区和物流企业小、散、杂的问题。

浩鑫物流中心、英特医药物流中心以公路运输为主，在辐射区域和功能定位上与“两主”形成错位发展和协同互补，有效支撑周边园区产业发展需求，将带动区域产业规模进一步发展。

女埠物流基地、梅江物流基地等其它物流枢纽主要服务于兰溪市的西部、东部组团，可有效加强兰溪浙中重要的生产资料物流中心、金华市内河港口型综合物流枢纽地位，强化金华物流“6350”发展体系。

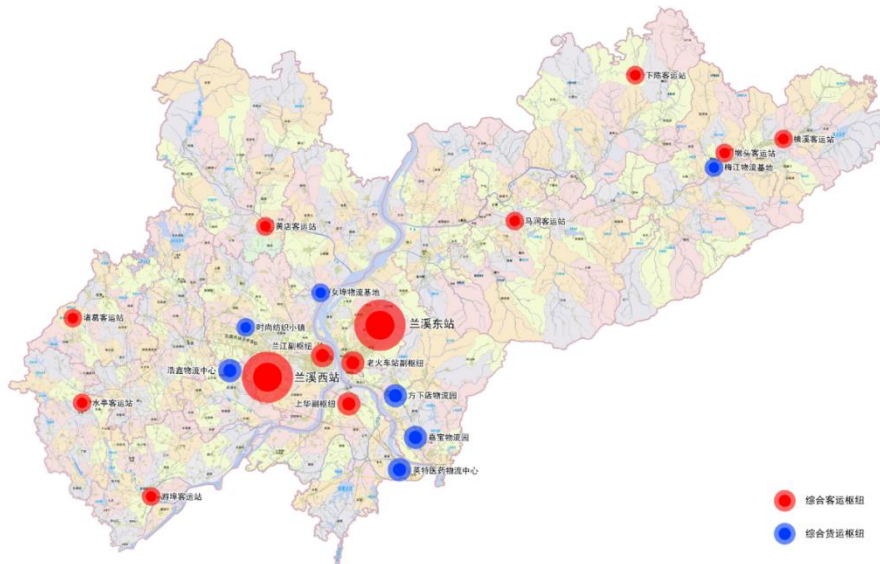


图 1-3 兰溪综合交通枢纽布局图

3. 高质量的联运网布局

(1) 建设全域一体，高效便捷的旅客服务体系

将“出行即服务”作为旅客联运发展方向，提高信息服务、购票、换乘、行李运送等环节的服务效率和服务品质，为旅客打造高效、便捷、一体化的出行链条，促进传统客运行业转型升级，提高行业可持续发展能力和旅客吸引力，加快培育交通运输发展新动能，进一步优化综合运输服务结构，以旅客联运发展为重点支点，有力推动现代综合交通运输体系建设进程。

一是加快完善旅客联程运输服务设施。按照“统一规划、统一设计、统一建设、统一运营管理”的要求，统筹布局一体化综合客运枢纽，推进基础设施高效衔接。鼓励各种运输方式

推动售票、取票、乘降、驻车换乘（P+R）等联运设施设备共享共建，鼓励枢纽场站设置封闭、连续的联运旅客换乘通道。完善枢纽站场联运服务功能，鼓励在枢纽站场根据需要配设高铁无轨站、旅游集散中心等联运服务设施，开展摆渡服务，实现无缝衔接。

二是积极优化旅客联程运输市场环境。加快培育专业化旅客联程运输经营主体，建立健全信用评价体系，鼓励成立旅客联程运输企业联盟，充分发挥市场对资源配置的决定性作用。加快推进道路和水路客票实名制，为联运旅客实名查验、一证通达、安检确认创造条件。

三是着力提升旅客联程运输服务品质。积极探索旅客联程运输电子客票，鼓励各种运输方式改进售检票系统功能。鼓励不同运输方式企业积极发展公铁联运等服务产品，为旅客提供“行李直挂”等服务。创新旅游交通产品，促进“运游结合”，丰富运输产品和服务供给，切实增强旅客出行幸福感。建立健全城市交通与城际交通协调联动机制，深化企业合作，统筹开通公交专线、夜间班次和定制客运服务，提升旅客“最先和最后一公里”出行效率。

四是努力提高旅客联程运输信息化水平。鼓励运输企业以及各类信息服务主体利用电子显示屏、微信等手段，向旅客及时公布旅客联程运输班次运行信息、换乘时间预估等信息，为旅客制定调整出行方案提供便利。推进运输企业间信息的开放共享、数据交换与整合利用，为运输企业开展旅客联程运输服

务组织提供支撑。鼓励综合客运枢纽建设统一的综合信息服务平台，实现枢纽内不同运输方式间实时共享公共客运服务信息。

（2）打造经济高效、低碳集约的现代物流体系

围绕碳达峰目标，加快运输结构调整，建设现代物流体系，推广绿色交通运输装备应用，强化生态保护修复，推动交通领域二氧化碳排放尽早达峰。注重集约节约发展，优化基础设施供给结构，充分挖掘存量潜能，扩大优质增量供给，构建交通全域美丽绿色发展长效机制。

一是要进一步拓展水运优势。结合兰溪位于衢江、金华江和兰江交汇处的先天优势，着力提升航道等级，大力发展内河集装箱运输，积极发展江海、海河、海铁等多式联运，统筹协调内河航道建设中的公路桥、铁路桥改造问题，完善港口集疏运配套，充分发挥内河水运大运量、低成本、环保节能等优势。

二是要着力补齐铁路货运短板。加快形成市域干线铁路网络，提升铁路总体运输能力。鼓励铁路部门拓展集装箱运输业务，推广集装箱“五定班列”和客车化运营模式，提升既有铁路综合利用效率。

三是要大力推进多式联运“一单制”。积极推动统一多式联运服务口径、业务衔接口径，从标准层面为“一单制”运输的实现提供基础依据和有力支撑。依托云计算、大数据、物联网等新兴技术，不断提高线下数据采集的自动化水平，分步建立以信息共享为目标，承载信息汇集、共享、监测等功能的“一单制”线上平台，实现不同运输方式、不同企业间多式联运信

息的互联互通，从源头解决多式联运面临的瓶颈，提高一体化运输服务水平。

（二）规划一体化综合交通网络

有机融合公路、轨道、水运、航空等多种运输方式，合理配置各种运输资源，促进各种运输方式协调发展，提高运输系统整体运行效率，在兰溪市域范围内形成高效衔接、多元一体的综合交通运输网络。规划形成对外骨干网、一体化快速网、基础服务网“三张网”，并在此基础上进行市域公路网布局。

1. 对外骨干网

普速铁路、城际铁路、高速公路共同构成对外骨干网，提供高品质、快速度交通运输服务，是兰溪实现区域对外快速联系，打造区域一小时通勤交通圈的主要交通依托，是现代化综合交通运输网的骨干网络。

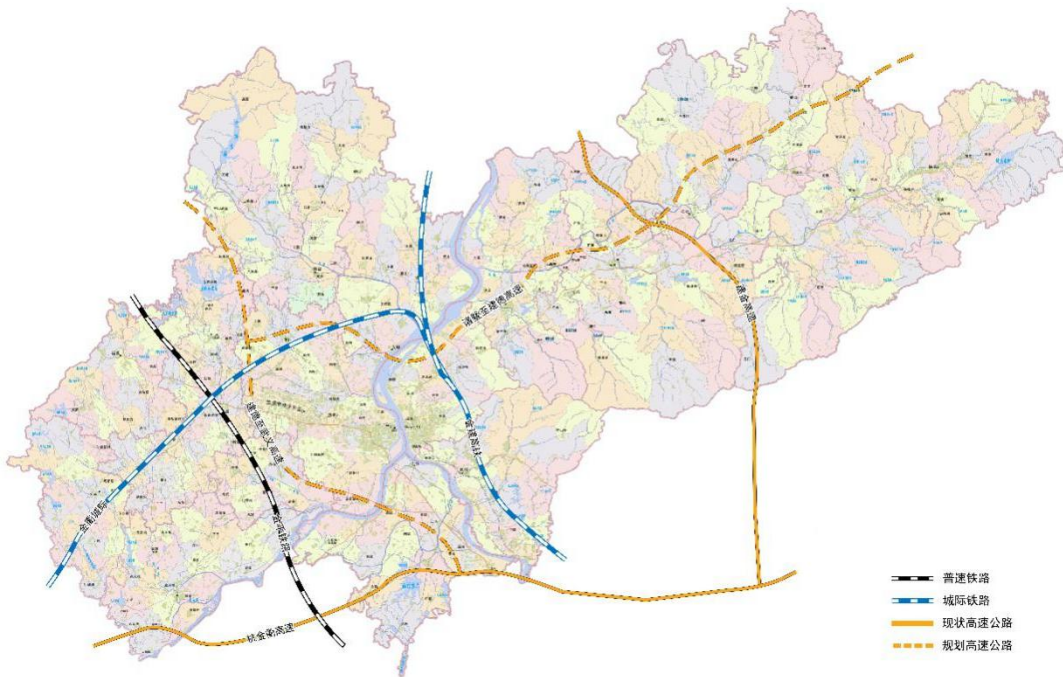


图 1-4 兰溪对外骨干网布局图

（1）普速铁路和城际铁路布局

普速铁路是大宗货物运输的主要干线和运输结构转型升级的重要依托。以发展集装箱运输和水铁联运为突破口，有效增强陆路货运能力。

城际铁路是现代综合交通运输网的核心骨架，主要承担跨区域的中长距离快速客流运输，打通兰溪联通长三角、融入金义都市区的多向陆路快速通道，服务宏观战略和区域城镇格局优化。

规划形成“两纵、一横”的布局形态：

“两纵”：金千铁路、金建高铁；

“一横”：金衢城际铁路。

两纵：金千铁路、金建高铁

金千铁路南起金华、北连建德，终于千岛湖南站，为浙赣铁路支线，全长 79 公里，设计时速为 80 公里，是一条以货运为主的单线铁路。为避免金千铁路对中心城区造成条块分割、影响产业发展，远景预留西线外迁线位。金千铁路作为连通千岛湖、黄山等风景名胜区的重要旅游通道，对缩短兰溪与建德、金华等周边地区时空距离、建设重要交通枢纽及加快发展地区经济具有重要意义。

金建高铁自金华站引出，向北经兰溪、建德，在建德站衔接杭黄高铁，全长 65 公里，为设计时速 250 公里的双向高铁。金建高铁是浙西南地区重要的“中转线”，也是一条集山、水、名胜于一体的黄金旅游线路，串联合肥都市圈、皖江经济带、

黄山旅游经济圈、浙中城市群、温州都市圈，对完善长三角城际路网布局、实现多个经济圈融合发展具有重要意义。金建高铁将引领兰溪迈入高铁时代，补齐对外交通短板，破解边缘化困局。

一横：金衢城际铁路

金衢城际铁路由金华经兰溪向西连接衢州。金衢城际铁路是浙中西城际铁路网的重要组成部分，将有效提升义甬舟大通道客货连通水平，是兰溪连通浙西的重要交通走廊，有力支撑兰溪成为义甬舟开放大通道西延的战略桥头堡。

（2）高速公路布局

高速公路是区域陆路快速客货运输的主体，综合交通枢纽快速集疏运体系的重要组成和市域对外骨干网的主骨架。从存量挖潜、新增优质增量与网络衔接入手，强化对主要乡镇、产业园区、重要景区等的覆盖支撑。

规划形成“两纵、两横”的布局形态：

“两纵”：建金高速、建德至武义高速；

“两横”：杭金衢高速、诸暨至建德高速。

两纵：建金高速、建德至武义高速

建金高速北起建德，南到金华，是国高网中纵三线长春至深圳高速公路（G25）的组成部分。兰溪境内约 22 公里，串联柏社、马涧、梅江三个乡镇，对外串联杭新景、杭金衢和金丽温三大高速动脉，将极大缩短兰溪至建德、金华的时空距离，有效改善兰溪对外交通能力，同时对完善区域高速公路网，推

进长江经济带综合交通走廊建设，带动沿线地方经济发展和资源综合利用开发等也具有重要意义。

建德至武义高速连接杭新景与甬金衢上高速，自中心城区西侧相切而过。建德至武义高速将有效解决中心城区上高速不便的问题，也将大大提升兰溪至黄山、武汉方向及兰溪往金华、丽水方向的通过能力。

两横：杭金衢高速、诸暨至建德高速

杭金衢高速位于市域南部，设有兰溪与游埠两个互通，是国家高速公路网 G60 沪昆高速的组成部分。杭金衢高速是浙中地区向西联系内陆腹地，向北接轨上海都市圈的交通主动脉，对拉动兰溪沿线地区经济发展、提高义甬舟开放大通道通过能力具有重要作用。

诸暨至建德高速位于市域北部，是兰溪市高速环线的北侧道路，同时也是金义都市区环线高速的重要组成部分。该高速西接建德至武义高速，东接合肥至温州高速和杭金衢高速，是兰溪又一重要的对外交通通道。

2. 一体化快速网

城市轨道、普通国省道、港口、航道共同构成运行效率高、服务能力强的一体化快速网络，是兰溪实现与周边城市联系、支撑市域空间结构发展、实现市域内各主要功能节点间互联互通，打造市域半小时快捷交通圈的主要交通依托。



图 1-5 兰溪一体化快速网布局图

(1) 城市轨道布局

城市轨道是城市公共交通的主骨架，以推动金兰同城化发展、支撑城市用地布局、优化城市功能分区、助推公共交通发展为导向，加快完善城市轨道交通网络。

规划形成“一纵、一横”的布局形态：

“一纵”：金兰城际轨道；

“一横”：城市轨道兰溪线。

一纵：金兰城际轨道

金兰城际轨道连接兰溪与金华市市区，是构建未来兰溪市域金兰同城功能联系轴的重要支撑，高质量实现金兰半小时通勤圈。

一横：城市轨道兰溪线

城市轨道兰溪线西起兰江街道，跨兰江至云山街道，主要

承担市域东西向组团间的快速交通联系，将成为市域公共交通主骨架，引领居民绿色出行新生活方式。

（2）普通国省道布局

普通国省道是集散性客货运输的主体，主要承担中短距离客货运输。注重均衡布局，增加乡镇和重要经济节点的通达水平。注重存量优化，推进普通国省道网络提升改造。

规划形成“两纵、三横”的布局形态：

“两纵”：婺城-淳安省道、兰溪-龙泉省道；

“三横”：G330 外迁线、G351、义乌-江山省道。

两纵：婺城-淳安省道、兰溪-龙泉省道

“两纵”为市域南北向干线公路。婺城-淳安省道打通北向北建德，南接市区的快速通道，同时作为中心城区环线的重要组成部分，对疏解过境交通有重要意义。兰溪-龙泉省道是金兰同城化发展的重要支撑，为城市向南发展、接轨市区提供交通基础。

三横：G330 外迁线、G351、义乌-江山省道

“三横”为市域东西向干线公路。

G330 外迁线串联水亭、赤溪，是市域西南部最主要的干线公路，有利于完善区域高等级路网结构。G351 与义乌-江山省道是横贯市域东西的交通大动脉，是兰溪东向义乌、西向衢州的重要支撑，充分发挥普通国道的干线集散功能。

（3）内河水运布局

内河水运是综合交通运输网络的重要组成部分，具有运能

大、成本低、占地少、能耗小、排放少的比较优势，对于完善供给侧结构性改革、推进运输结构调整、促进区域经济发展、保障民生具有十分重要的作用，更是推动交旅融合发展，实现“文旅兴兰”的重要保障。

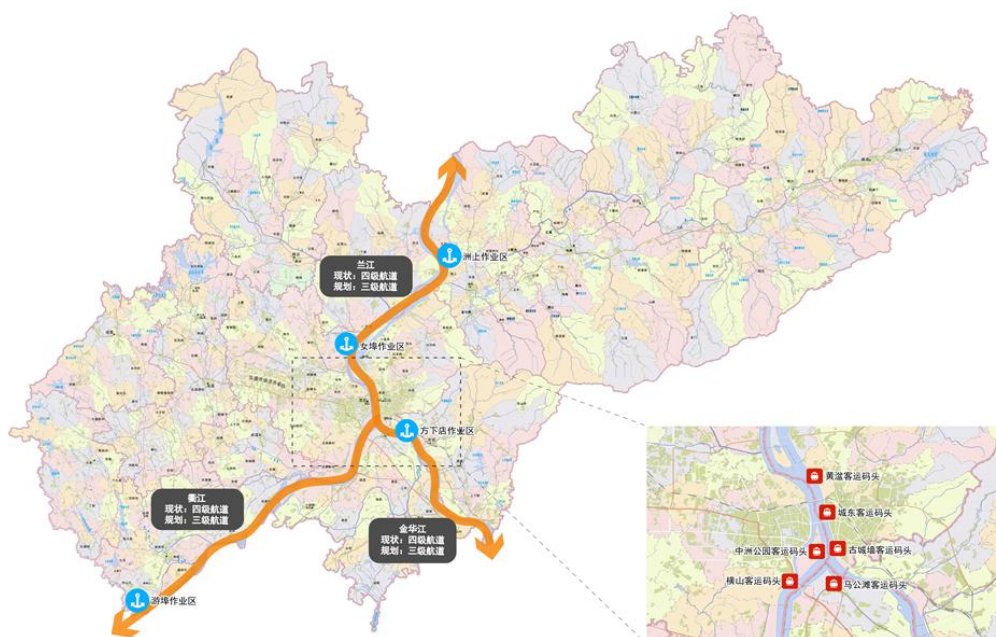


图 1-6 兰溪市水运布局图

港区规划形成“4+6”的布局形态：

“4”：四大重要作业区，即方下店作业区、女埠作业区、洲上作业区、游埠作业区；

“6”：六处客运码头，即横山客运码头、兰溪城东客运码头、中洲公园码头、古城墙客运码头、马公滩客运码头和黄湓客运码头。

方下店作业区将打造成为以集装箱为主综合性作业区，具备装卸、仓储、堆存、加工、配送、展示交易、物流信息等多种功能于一体的现代综合港口作业区。

女埠作业区主要为兰溪市城市建设、经济发展所需的大宗

物资提供运输服务，主要货种为煤炭、矿建材料、钢材和水泥等。

洲上作业区主要为兰溪市及香溪镇、马涧镇城市建设、经济发展所需的大宗物资提供运输服务，主要货种为集装箱、煤炭、矿建材料、钢材、水泥等。

游埠作业区主要为游埠镇工业园区企业提供货物运输服务，主要货种为煤炭、矿建材料、钢材、水泥等。

内河航道总体上形成以区域干线航道为主、支线航道为补充，结构合理、干支通畅的“两干（三级）、一支（三级）”的布局形态：

“两干”：兰江航道、衢江航道；

“一支”：金华江航道。

兰江航道自上游城区的“三江口”到下游的将军岩，全长 22.7 公里，是浙江省的内河干线航道之一，可通达杭州、嘉兴、宁波、上海及江苏等城市。现状为四级航道，规划为三级航道。

衢江航道自上游的洋埠至城区的“三江口”，全长约 23 公里，是金华市干线航道之一，也是兰溪港通向浙西地区的重要集疏运通道。现状为四级航道，规划为三级航道。

金华江航道自上游的沈村至城区的“三江口”，全长约 10 公里，是兰溪港通向金华市区及其东部地区的水上通道。三江口至方下店约 3.67 千米航道经疏浚后，已经达到四级航道标准，其余航道处于断航状态，规划为三级航道。

3. 基础服务网

以农村公路为主体，通用航空为补充，构建广覆盖、深通达、惠及广的综合交通基础服务网络，是对外骨干网和一体化快速网的重要补充，是推进城乡交通运输服务体系建设、推动交通运输基本公共服务均等化的有力支撑。

(1) 农村公路发展重点

启动交通内网畅通工程，逐步完善城区至乡镇、乡镇至村的主要道路，尽早便捷化、畅通化。积极谋划城区至游埠、女埠至建德大洋道路项目的前期工作，加快“四好农村路”建设，新建农村联网公路 8 条，改造危病桥 9 座，大中修主干线公路 26 公里、农村公路 100 公里，完成农村公路安全生命防护工程（自发光项目）300 公里，打造一批美丽公路。

(2) 通用航空发展重点

通用机场作为通用航空发展的基石和重要载体，是专供通用航空飞行任务起降的机场，也是综合交通基础设施网络的重要组成部分。规划建设 1 个 A2 级通用机场，主要开展航空运输、低空旅游、航空作业等业务，具备开展应急救援和医疗救援等社会公共服务功能。同时，为积极响应全省空中 1 小时交通圈的发展目标，依托通用航空产业基地，推进特色航空小镇建设。

4. 特色网络布局—市域公路网布局

市域公路网由内高速公路、普通国省道、重要县道、城市道路组成。其中，高速公路形成“两纵、两横”的布局形态，其它公路形成“三纵、四横、七连”的布局形态：

一纵：老 G330、游埠联络线；

二纵：芝堰-新叶公路、西溪-芝堰公路、环城西路、兰溪-龙泉省道；

三纵：婺城-淳安省道。

一横：G351；

二横：老 G330；

三横：G330 外迁线；

四横：义乌-江山省道。

一连：永昌连接线；

二连：游埠-士元公路；

三连：董宅桥-将军岩；

四连：柏社-白鸠公路；

五连：白沙-塘雅公路；

六连：金兰北线；

七连：上华-琅琊县道。

在整体布局上，西部区域公路成网，东部区域枝状发展，构成了市域高效通达、快捷集散的公路网络。纵线、横线充分衔接区域高等级路网，主要承担与周边地区互联互通的客货运运输功能。连线串联各街道、乡镇，疏解干线公路交通流量，是市域一体化、城乡服务均等化的重要基石，能够有效增强市域公路网络的韧性。

市域内“两纵、两横”的高速公路网络和“三纵、四横、七连”的其它公路网络自然形成了两条公路环线，分别是由高速公路组成的市域外环，由普通省道、县道、城市道路组成的城区内环。

外环：建德至武义高速、建金高速、杭金衢高速、诸暨至建德高速。

内环：环城西路、婺城-淳安省道、义乌-江山省道、老 G330。

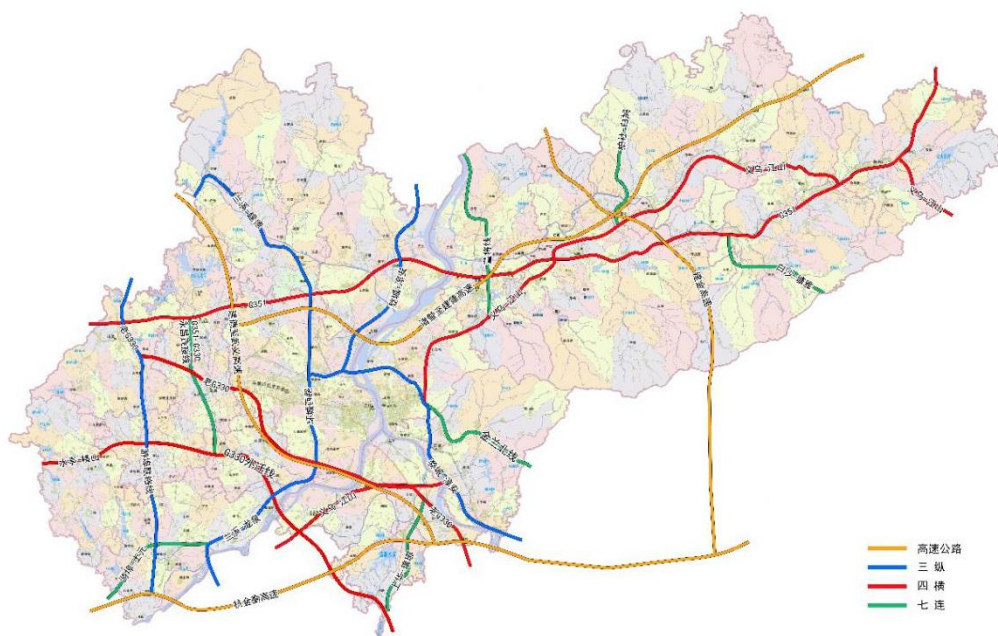


图 1-7 兰溪市域公路网布局图

市域外环有利于促进兰溪与周边城市之间快捷畅通、高效连接，是兰溪实现内外贯通、融入区域一体化的重要依托，对市域综合交通运输体系的提档升级以及城市发展空间的拓展等具有重大的现实意义。

城区内环主要服务于中心城区的人流、物流集散，加强城区三江沿岸上华、云山、兰江三大片区的联系紧密度，分流过境交通，缓解中心城区交通压力，同时可承担沿江方下店作业区、女埠作业区的公路集疏运功能，辐射周边产业发展，对完善城市路网、改善城区交通环境、提高道路通行效率等起到重要作用。

五、重点任务

（一）高质量完善基础设施网络

“十四五”期间，兰溪市将紧紧围绕“强工兴市、拥江兴城、文旅兴兰、环境兴人”四大战略目标，实施“五大工程”，加快完善基础设施网络，全力突破交通项目建设瓶颈，积极推进交通重点项目建设，补齐交通短板，高水平打造浙中西部接轨长三角的重要门户枢纽，跑出“金兰同城”的加速度，深度融入都市区，高效对接长三角，全面提升兰溪交通区位优势。

1. 加快构筑对外通道，强化区域互联互通

“十四五”期间，兰溪将全方位对接国家通道和省级通道，助力兰溪“十”字型综合运输大通道新格局，打通“接轨长三角、融入都市区、金兰同城化”的畅途，全面提升对外辐射能级，融入区域发展蓝图。

大力推动铁路建设，及早实现直连直通。着力构建运输高效、高效联通的铁路网络，提升客货运体系服务能力，加快形成全市“两纵一横”铁路网布局。“十四五”期建成金建高铁工程，带领兰溪迈入高铁时代。提前谋划金衢城际铁路，加强兰溪与浙西、金义都市区的快速联系，强化对外通道运输能力。深入研究金千铁路外迁方案，减轻铁路切割中心城区的影响，增强货运通道的时效性和通达性，为高质量实现公铁水联运打下坚实基础。

因地制宜发展城市轨道交通，充分发挥城市轨道交通容量大、速度快的优势，促进干线铁路、城际铁路、城市轨道交通

“多网融合”，加快实施金兰城际轨道，高效串联金兰创新城、兰湖，全面贯通金华市市区，打造金兰半小时通勤圈，支撑金义都市区一体化发展。

表 1-1 兰溪市“十四五”铁路项目汇总表

序号	项目名称	项目性质	里程、占地面积、建筑面积	建设起止年限	总投资(亿元)	十四五投资(亿元)
(一) 实施类			43.6		67	52
1	金建高铁	新建	23.6	2020-2023	42	42
2	金兰城际轨道交通项目	新建	20	2023-2027	25	10
(二) 预备类			79		90	
1	金千铁路电气化改造项目	新建	79	2025-2035	90	

完善高速公路网络，积极推进繁忙通道扩容改造。完成 G60 杭金衢金华至衢州段（二期）拓宽工程，充分提高通道通过能力，缓解现状交通压力，有效发挥国家沪昆通道功能。加快推进建德至武义高速前期研究，推动项目于十四五末期开工建设。积极谋划诸暨至建德高速，打造市域高速公路环线。

表 1-2 兰溪市“十四五”高速公路项目汇总表

序号	项目名称	项目性质	里程、占地面积、建筑面积	建设起止年限	总投资(亿元)	十四五投资(亿元)
(一) 实施类			43.7		84	7
1	G60 杭金衢金华至衢州段（二期）拓宽工程	续建	14	2019-2022	13.1	6
2	建德至武义高速	新建	29.7	2025-2028	70.9	1

2. 聚焦市域干线公路，同步推进改造提升

构建广覆盖、深通达的市域干线公路网体系，加强中心城区与各主要节点的快速联系，全面提升干线公路整体水平，实现城区与各乡镇（街道）集镇、工业园区、主要景区之间二级以上公路全覆盖。

增加路网密度，提升网络化水平。重点开展 351 国道兰溪马涧至建德大慈岩段工程，完善东西向通道，带动沿线产业发展。完成金华新兴产业集聚区兰溪上华至婺城琅琊公路工程，助力金兰同城建设。积极谋划兰溪至游埠快速通道工程，加强中心城区对乡镇的辐射带动作用。

提高路网质量，优化道路等级结构。加快完成 S313（45 省道）婺城至兰溪段改建工程（兰溪段）、351 国道兰溪横溪至马涧段改建工程、S314 省道马涧至白沙岭段整治工程，优化路网结构，提高高等级公路比例。完成 330 国道兰溪永昌至建德交界段改建工程，避免过境交通对城市交通造成干扰，提高路网运行效率。加快谋划溪西至芝堰公路改建工程（三期）、S317 省道云山至女埠段改建工程。

表 1-3 兰溪市“十四五”干线公路项目汇总表

序号	项目名称	项目性质	里程、占地面积、建筑面积	建设起止年限	总投资（亿元）	十四五投资（亿元）
（一）实施类			151.3		96.6	78.2
1	330 国道兰溪永昌至建德交界段改建工程	续建	31.6	2020-2022	13.6	12.1
2	351 国道兰溪横溪至马涧段改建工程	续建	36.2	2020-2022	27.9	24.7
3	351 国道兰溪马涧至建德大慈岩段工程	新建	49.2	2021-2024	37.1	37.1

序号	项目名称	项目性质	里程、占地面积、建筑面积	建设起止年限	总投资(亿元)	十四五投资(亿元)
4	S313(45省道)婺城至兰溪段改建工程(兰溪段)	续建	15.3	2018-2021	11.8	0.3
5	S314省道兰溪马涧至石埠岭段整治工程	续建	14.5	2020-2021	3.9	1.9
6	金华新兴产业集聚区兰溪上华至婺城琅琊公路工程	新建	4.5	2020-2022	2.3	2.1
(二) 预备类			104.7		74.3	
1	330国道金华段外迁工程(兰溪段)	续建	12	2025-2030	24	
2	S317省道兰溪云山至女埠段改建工程	续建	15	2024-2026	9	
3	S319兰溪至婺城交界段改建工程	续建	16	2025-2029	15	
4	S215省道兰溪至龙泉公路工程(兰溪段)	新建	23.5	2024-2028	9.6	
5	兰溪白沙至金东塘雅公路工程	新建	10	2025-2028	7.6	
6	金兰北线货运通道	新建	8	2025-2027	4.5	
7	兰溪市溪西至芝堰公路改建工程(三期)	新建	10	2025-2027	2	
8	兰溪水亭至龙游横山段公路改建工程	续建	3.7	2025-2026	1.1	
9	兰溪游埠至龙游士元快速路	新建	6.5	2025-2029	1.5	

3. 内河水运复兴提振，疏港网络快捷通畅

紧抓“黄金水道”复兴机遇，大力推进码头资源整合，着力完善港区集疏运体系，加快联运枢纽建设，加强不同运输方式间的有效衔接，推动多式联运高水平发展，充分发挥兰溪的水运资源禀赋。

加快兰溪港区建设。加快推动金华港兰溪港区女埠作业区和方下店作业区新建工程，基本建成综合作业区及后方规划堆

场等配套设施；大力推进兰溪港铁公水多式联运枢纽方村作业区的建设。完成香溪下杨货运码头的建设。此外着力推进兰溪内河航道等级提升工程，开展金华江航运开发一期（兰溪马公滩至杭金衢高速公路桥段）和钱塘江（金华段）三级航道整治工程。

表 1-4 兰溪市“十四五”水运项目汇总表

序号	项目名称	项目性质	里程、占地面积、建筑面积	建设起止年限	总投资（亿元）	十四五投资（亿元）
（一）实施类					38.4	22.8
1	香溪下杨货运码头	新建	1.9	2020-2021	1.2	0.6
2	女埠综合作业区	新建	36.1	2021-2026	7.9	7
3	方下店作业区	新建	29	2020-2025	8.3	8.2
4	金华江航运开发一期（兰溪马公滩—杭金衢高速公路桥）	新建	23.8	2023-2028	12	4
5	兰溪港铁公水多式联运枢纽方村作业区	新建	20个500吨级内河泊位	2022-2030	6	2.7
6	钱塘江（金华段）三级航道整治工程	新建	按三级航道标准对钱塘江（金华段）约46公里航道进行整治提升	2025-2030	3	0.3
（二）预备类					15	
1	兰溪港区洲上作业区	新建	41.7	2024-2026	7	
2	衢江上华货运码头	新建	2.0	2025-2027	1	
3	兰溪港区游埠作业区	新建		2025-2030	7	

4. 积极谋划通用机场，交通产业深度融合

响应“文旅兴兰”战略，完善旅游交通基础设施网络，依托兰溪境内优质旅游资源，积极谋划二类通用机场建设，提高

旅游目的地的通达性和便捷性，促进“兰溪通用航空+旅游”等融合发展。鼓励开展特色化、商业化的旅游包机业务，大力推进运游结合发展，推进“站、运、游”一体化衔接。引导传统客运行业向综合运输服务行业转变，构筑集车站、商贸、旅游集散中心为一体的综合客运服务格局，培育经济发展的新增长点。

5. 统筹综合枢纽建设，运输资源集约配置

以提升枢纽集聚辐射能力为导向，结合公路长途客运与公共交通功能，打造新客运西站，充分整合运输资源，加强客运枢纽与城市交通的便捷衔接。依托金建高铁，开工建设兰溪高铁站综合枢纽，打造现代化综合交通枢纽，统筹布局一体化客运枢纽服务设施，强化运输方式间的互相连通，提升旅客在出行途中的舒适度和满意度，实现内外交通转换的安全、畅通、便捷、高效。

紧抓运输结构调整的契机，以主要货运枢纽站场为节点，深度融合各种运输方式，处理好增加和减少的关系，实现资源优化配置，推进各种运输方式协调发展。建成兰溪横溪物流项目；积极谋划兰溪港铁公水多式联运货运枢纽的建设，充分发挥不同运输方式的比较优势和组合效率，有效弥补兰溪大型物流集散中心的缺失，促进核心产业要素聚集布局，带动本地物流企业的整合、优化、升级。统筹推进方下店物流园、嘉宝物流园、女埠物流基地等重点项目建设，优化枢纽布局，实现功能错位发展。

表 1-5 兰溪市“十四五”枢纽场站项目汇总表

序号	项目名称	项目性质	里程、占地面积、建筑面积	建设起止年限	总投资(亿元)	十四五投资(亿元)
(一) 实施类			61		40	40
1	兰溪市新客运西站	新建	5.3	2021-2024	6	6
2	兰溪高铁站综合枢纽	新建	8	2020-2024	12.5	12.5
3	横溪物流项目	新建	47.7	2021-2022	21.5	21.5
(二) 预备类			112.8		26	
1	兰溪城北首末站	新建	10	2024-2025	1	
2	兰溪港铁公水多式联运货运枢纽项目	新建	102.8	2021-2025	25	

(二) 满足美好出行需求，支撑构建双循环格局

聚焦货畅其流，以运输结构调整为主线，以多式联运为突破，持续巩固内河水运建设成果，优化多式联运组织模式，促进物流降本增效，助力打造更具活力和竞争力的现代供应链体系。

1. 打造舒适便捷的客运服务体系

聚焦人享其行，以公共客运为主导，以联程联运为目标，推进城际、城市、城乡客运协调发展，持续优化客运结构，提升客运服务便捷化、多样化、均等化、一体化服务水平，更好满足人民美好出行需求。

(1) 完善城际客运服务功能

加快构建以铁路和轨道为核心、公路长途客运为补充的多层次城际客运体系。围绕联杭入沪，快速对接长三角核心城市为目标，加强高铁客运供给服务能力。优化公路长途客运线网布局，支持毗邻地区客运班线公交化改造，鼓励探索长途客运班线节点运输模式，推进长途客运接驳运输发展，鼓励开展定制化、个性化、品质化的中高端城际客运服务。

（2）持续深化公交优先发展战略

公共交通先行，持续深化公交优先发展战略，以城市轨道交通和城市公交系统为主导，出租车、网约车等为补充，慢行交通为特色，打造便捷化绿色化的城市出行服务系统。纵深推进城市交通拥堵综合治理，加快推进金兰城际轨道交通项目建设，构建由城市轨道交通、BRT快速公交组成的快速通勤系统；强化公交场站与轨道交通的衔接，加快公交换乘枢纽、公共交通站场、公交专用道等基础设施建设，进一步提高公交出行分担率；错位发展、差异化经营出租车与网约车，提供品质化、多样化的运输服务；全面完善城市慢行交通体系，营造优质步行骑行空间。

（3）推进城乡客运服务一体化

以打造均等化城乡客运服务系统为导向，强化城乡客运基础设施、运输服务资源共享和衔接，推进城乡客运服务一体化发展，提升公共服务均等化水平，保障城乡居民出行。提高农村客运通达深度和覆盖面，鼓励城市公交线路、城际铁路向郊区延伸，以实现“全域公交”为目标，加快农村客运公交化改造进程，积极发展镇村公交，推广农村客运片区经营模式，鼓励开展预约、定制式等个性化客运服务，完善协调城乡客运在票价、税费、补贴、通行等方面的政策机制。

2. 构建经济高效的货运服务体系

坚持新发展理念，坚持以“两进一出”为抓手，着力完善基础设施、稳定末端网络、激发市场活力、深化产业融合、强

化科技创新、提升发展质效，努力打造货运行业高质量发展的“兰溪样板”。

（1）深化运输结构调整

聚焦高质量绿色发展，加快推进水运高质量复兴，畅通水路通道，完善码头布局，强化兰溪港与外部大港的合作；积极发展内河集装箱运输，引导适箱货物“散改集”“公转水”，丰富和拓展物流路径，完善集装箱运输绿色通道政策。着力推进多式联运发展，推动大宗货物运输“公转水、公转铁”，构建形成设施高效衔接、枢纽快速转运、信息互联共享、装备标准专业、服务一体对接的多式联运组织体系，探索“一单制”联运服务。

（2）鼓励专业物流创新发展

推动甩挂运输全面发展，重点推进跨区域甩挂、企业联盟甩挂、网络型甩挂、邮（快）件甩挂、干线运输与城市配送衔接甩挂等主题性模式加快发展。鼓励发展标准厢式半挂车，推动完善相关法规政策和技术标准。鼓励创新运营服务形式，积极探索无车承运模式，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。

3. 发展先进安全的运输设备设施

(1) 加快发展绿色环保客运装备

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

(2) 推广应用智能标准货运装备

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

4. 建立开放有序的综合运输市场

(1) 培育壮大运输市场主体

鼓励扶持打造一批信誉度高、带动示范作用明显、能提供全过程化、专业化和优质服务的现代交通运输企业。大力发展内河集装箱“车港船”一体化运营模式，实现内河港口企业、

船公司、集装箱卡车公司一体化运营。通过资本、业务合作等形式，引进沿海大型港口企业参与内河集装箱码头投资开发和业务经营。鼓励港口、铁路、公路等运营主体深化业务合作，提升跨运输方式货运组织能力，培育形成数家以港口、铁路货场为核心的多式联运龙头企业。

（2）强化运输市场监管

创新监管方式，加快构建行政监管、信用管理、行业自律、社会监督、公众参与的综合监管体系，加强信用交通管理数字化建设，加快推动从传统治理方式向事前信用承诺、事中信用监管、事后信用奖惩的全链条信用治理转变。完善监管系统信息化发展框架，提升在行政许可、运政稽查、市场信用、机动车维修、驾驶培训、客货运站场、营运车辆动态监测等核心业务上的智能化监管水平。

（三）抢抓新基建机遇，探索高质量发展路径

利用先进信息技术深度赋能交通基础设施，精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力全面提升，助力兰溪市打造成为浙中西部接轨长三角的重要门户枢纽。统筹推进全市铁路、轨道交通、公路、水运等多种运输方式全面发展，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，形成以交通装备制造为特色，交通建筑、交通运输、交通关联服务业协调发展的全域综合交通产业体系。

1. 推进智慧交通建设

(1) 着力发展智慧交通体系

以交通发展规划、建设、管理、养护、运营等方面实现全过程智慧化发展为总体导向，全面推进兰溪智慧公路、智慧航道、智慧码头建设，加快实现基础设施智慧化、网络化运营。

(2) 打造便捷智能出行服务

加强各类出行服务信息的融合应用，利用客运联网售票数据、城市公交调度系统数据、手机信令等数据，分析、挖掘客运出行规律，为城市公交线网优化、运输企业运力有序投放等提供支撑；深化 ETC 推广应用，加强对 ETC 数据的深度挖掘利用，服务于行业监测管理，同时可面向社会公众提供公共服务。

(3) 发展旅客联程运输

强化旅客联程运输公共信息服务，鼓励运输企业以及各类信息服务主体利用电子显示屏、手机短信、手机 APP、微信等手段，向旅客及时公布旅客联程运输班次运行信息、换乘时间预估、延误预警等信息，提高服务信息发布的时效性、精准度和综合性；从“缩短行程时间”“降低出行成本”两方面出发，为旅客提供最合理的联程运输方式，实现出行即服务。

(4) 完善智慧物流基础设施建设

加快货物多式联运信息化建设，提供跨方式、跨区域的全程物流信息服务，加强相关部门信息互换、监管互认和执法互助，多部门合力推进实现货运“一单制”服务；鼓励“互联网+”高效物流发展，支持基于大数据的第三方物流信息平台创新发

展，实现供需信息精准匹配、线上线下高效协同；培育网络货运平台做大做强，贯通物流、信息流、证据流、资金流和票据流，实现对网络货运经营者、实际承运车辆、从业人员的信息采集和有效监管。

（5）打造科学完备的综合交通管理体系

构建事项全口径、内容全方位、服务全渠道、用户全参与、资源全共享、过程全监控的全省一体化在线交通运输政务服务平台，围绕综合执法、行政审批、管理与服务、市场监督管理、移动办公、指挥调度、统计分析和信息查询等业务板块，加快搭建行业移动应用一站式服务平台和一体化管理平台，实现行业移动应用的统一管理与服务；不断拓展和提升移动应用平台系统功能，实现行业移动用户入口统一化、应用管理集中化、运维服务规模化、技术标准规范化、服务质量标准化。

2. 坚持绿色交通发展

（1）促进资源节约集约利用

合理确定与国土空间规划“三条控制线”的关系，做好线位、重要节点的空间预留，严守生态底线，注重无害化穿越；根据城镇开发强度，合理确定路网规模和密度；严守永久基本农田底线，尽可能避让。鼓励优先布局制式多样、多层立体的复合通道。

（2）打造绿色交通体系

以“零排放”为导向，优化交通能源结构，大力推广新能源和清洁能源交通装备应用，推动城市公共交通工具和城市物

流配送车辆实现清洁化。积极推进生态选线、生态环保设计、生态工程建设，降低交通设施对生态环境的影响。加强交通全过程环境保护监管，研究制定监督、考核及责任追究制度。

（3）强化生态环境保护修复

将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程，严守生态保护红线，严格落实生态保护和水土保持措施，严格实施生态修复、地质环境治理恢复和土地复垦。推进生态选线选址，强化生态环保设计，避让耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间，合理选用降低生态影响的工程结构、建筑材料和施工工艺，尽量少填少挖，追求取舍平衡。落实生态补偿机制，推进交通基础设施生态修复工程，降低交通建设造成的生态影响。

3. 强化平安交通保障

（1）提升基础设施本质安全水平

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

（2）完善安全生产管理体系

健全道路交通安全法规制度和标准规范，强化安全生产标准化建设和风险管理水平。构建安全生产风险管控预防体系，建立健全安全生产风险研判、决策风险评估、风险防控协同、风险防控责任等机制，推进重大营运桥梁隧道监控、港口安全监管数字化平台等信息化监控平台建设。落实安全生产监督管理责任，完善安全生产事故和重大隐患的问责追责机制。强化“两客一危”、港口危险货物作业、危化品罐区、水上风景区旅游客船、公路水运工程建设等重点领域安全监管。强化交通安全综合治理，加大公路、水路超限超载治理力度，切实提高交通安全生产管理水平。

（3）强化应急运输保障能力

谋划构建交通应急“生命线”工程。加快建设韧性交通运输体系，加强应急管理法制化建设，制定交通运输突发事件部门应急预案。加强韧性交通设施与国家物流大通道、区域物流中心枢纽、重要公共服务设施和应急物资储备等资源的衔接融合，强化系统性整体布局，推动构建交通应急专用网络和应急通道“大动脉”系统。建立跨区域应急物资快速投送机制。完善综合交通应急管理体制机制。加强应急救援联动机制，完善交通安全应急法规制度和预案体系。

4. 探索交通+产业融合

（1）构建枢纽经济新模式

围绕兰溪市综合客运枢纽的新建工作，完善站点内部及周

边产业空间布局，引导优化客流、物流、信息流、资金流等要素集聚，打造“圈层拓展+站城融合”的枢纽经济发展新模式。大力发展临空经济，以未来兰溪市通用机场建设为依托，聚集航空物流、跨境电商、新兴消费、商务会展等产业，打造临空经济新兴增长极。

（2）拓展交旅融合新优势

紧扣美丽浙江和“大花园”建设，着力构建结构合理、功能完善、特色突出、服务优良的旅游交通运输体系，促进“产业+旅游”等融合发展。拓展火车站、汽车站等客运枢纽旅游服务功能，推动高速公路服务区向交通、生态、旅游、消费等复合功能型服务区转型升级，完善普通公路旅游服务设施。积极探索“运游一体化”发展模式，加快推进交通旅游服务大数据应用，整合班车客运和包车客运，充分利用闲置运力资源，根据旅游季节性变化开通景区专线。

（3）打造综合交通产业集群

推动交通运输与装备制造、交通金融等关联产业联动发展，培育经济发展的新增长点。继续加强物流产业发展，加快引进龙头物流企业总部，积极发展自动驾驶、智慧高速、智慧轨道等，培育做大未来交通、智慧交通等引领未来的新业态新模式。

（四）深化供给侧改革，构建现代化治理体系

1. 纵深推进行业改革

以交通运输综合执法改革为契机，理顺公路、港航运行管理机制，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。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. 强化人才队伍建设

以提高领导水平和管理能力为核心，培养造就一支富有创新活力和奋发有为的高素质管理人才。整合利用交通运输系统和社会教育培训资源，加强干部政治理论、法律、管理、现代经济、交通专业知识等培训，提升领导干部履职能力。积极培养和引进公路、港航、运输、安全应急、行政执法、信息化等专业领域的人才，提高业务人员的学习研究、战略谋划、综合协调、专业管理能力，打造高素质、专业化的部门队伍。加大对基层人员的技术培训，提高基层管理机构规范化和专业化水平。完善干部综合考核评价体系，全面考核干部的德才表现和工作实绩，实现奖优罚劣、奖勤罚懒，推动干部队伍结构优化、能力提升、作风转变、活力增强。

3. 秉承清廉交通风范

强化廉政安全，深化警示教育，将清廉交通建设全面覆盖交通权力事项，紧盯重点领域和高发问题，推动常态化廉政监管。完善清廉交通制度体系。聚焦权力集中、资金密集、资源

集聚等高风险领域，加强清廉交通思想教育。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，提高行业廉政建设和廉洁治理水平。强化审计督察，完善防控体系，从严执纪问责，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。

4. 丰富行业文化品牌

加强交通运输最美行业创建，真情服务群众，办好交通惠民实事，打造“最美窗口”，积极营造“风清气正”的行业氛围，努力培育务实、勤奋、爱岗、清廉的行业正气。加强交通+文化创新融合。推广设计与文化特色相融合的理念，打造人文交通；结合货物运输大通道、文化创意产业集聚区，带动传统文化产业转型升级，培育现代交通文化企业。

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、运输生产、行业管理的各领域和全过程，全面提高资源利用效率，降低污染排放水平。

（一）规划实施的环境影响分析

本规划涉及铁路、轨道、公路、水路、航空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，规划实施后能耗指标明显下降，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，避让水源地、湿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）围绕规划抓落实

规划已制定，关键靠落实。一要加强规划引导，确保规划科学性、可操作性。“十四五”时期全市综合交通项目建设要以规划为依据，合理制定今后五年建设计划，稳步推进相关项目前期工作，确保规划项目有序推进，保证规划目标和任务得到贯彻落实。二要把加强综合交通运输发展摆到更加突出位置，强化对综合交通运输发展工作的领导，成立专门工作班子，落实责任，统筹协调，整体推进。建立目标责任管理机制，把交通发展目标纳入年度考核目标中，并明确相关要求。

（二）围绕网络抓衔接

交通运输事业发展事关我市经济社会发展大局，是一项需要全社会共同参与的系统工程。要加强与省级规划、当地经济社会总体规划以及城建、国土、环保、水利等专项规划的衔接，充分利用各职能部门的资源，强化部门之间的资源整合利用，形成合力。在坚持政府主导作用的基础上，充分发挥市场配置的主体作用和公众的参与作用，共同推进全市综合交通运输发

展。在具体项目上，对外要在市交通运输局的指导和支持下，加强市县之间尤其是和金华市区之间的交流和对接，群策群力共同建设好兰溪综合立体交通网络，实现和谐共赢的目标。

（三）围绕重点抓突破

突出交通基础设施建设，提高综合交通运输供给能力，有效缓解运输供给与运输需求间矛盾，改善经济发展环境和生产生活环境。要准确把握建设重点，有序推进交通重点项目建设，切实把完善综合交通网、推进交通重大基础设施一体化作为接轨杭州都市区、推进金兰同城、加强市域一体化的关键，着力提升基础设施共建共享和互联互通水平。重点加强市域轨道、高速公路、低等级公路改造等基础设施的薄弱环节建设，进一步优化网络功能结构与布局。

（四）围绕难点抓改革

完善政策法规，营造交通运输发展良好环境。制定有利交通运输发展的优惠政策，促进社会资源向交通领域的投入，保障交通重点建设项目的优先发展。积极落实相关交通运输法律法规，为综合交通发展提供法制保障，创造良好条件。深化改革，增强交通运输发展动力。借鉴相关城市交通运输管理体制变革经验，结合兰溪市实际情况，改革和创新交通行业管理，提高行业现代化管理水平。

（五）围绕资金抓创新

交通作为区域经济社会发展的基础，其现状条件和发展情况对区域经济社会的发展具有相当大的影响。交通基础设施的

建设存在周期长、投资大的特点。因此，在交通建设资金保障渠道的多样性与项目建设方案的灵活性之间找到完美的结合点。通过引入社会资本、银行贷款、发行基础设施建设专项债券等方式，拓宽资金的来源途径；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。

（六）围绕生态抓保护

按照建设“资源节约型、环境友好型”社会的发展要求，做到科学管理、合理施工，积极实施工程生态保护行动，降低交通基础设施建设对资源环境的影响，提高资源利用效率。要强化项目建设“三同时”制度，尽可能减少交通建设项目对山体、水体的破坏。积极推进交通“节能减排”，加快构建“生态交通”，提高“绿色交通”出行比重。强化交通与土地等资源利用的规划衔接，确保交通建设用地规模，促进节约用地。

附表 1：兰溪市综合交通“十四五”发展规划建设项目表（实施类）

序号	项目名称	项目性质	里程、占地面积、建筑面积	建设起止年限	总投资（亿元）	十四五投资（亿元）
一、高速公路			43.7		84	7
1	G60 杭金衢金华至衢州段（二期）拓宽工程	续建	14	2019-2022	13.1	6
2	建德至武义高速	新建	29.7	2025-2028	70.9	1
二、国道			117		78.6	73.9
3	330 国道兰溪永昌至建德交界段改建工程	续建	31.6	2020-2022	13.6	12.1
4	351 国道兰溪横溪至马涧段改建工程	续建	36.2	2020-2022	27.9	24.7
5	351 国道兰溪马涧至建德大慈岩段工程	新建	49.2	2021-2024	37.1	37.1
三、省道			29.8		15.7	2.2
6	S313(45 省道)婺城至兰溪段改建工程(兰溪段)	续建	15.3	2018-2021	11.8	0.3
7	S314 省道兰溪马涧至石埠岭段整治工程	续建	14.5	2020-2021	3.9	1.9
四、重要县道			4.5		2.3	2.1
8	金华新兴产业集聚区兰溪上华至婺城琅琊公路工程	新建	4.5	2020-2022	2.3	2.1
五、铁路与轨道			43.6		67	52
9	金建高铁	新建	23.6	2020-2023	42	42

10	金兰城际轨道交通项目	新建	20	2023-2027	25	10
六、水运					38.4	22.8
11	香溪下杨货运码头	新建	1.9	2020-2021	1.2	0.6
12	女埠综合作业区	新建	36.1	2021-2026	7.9	7
13	方下店作业区	新建	29	2020-2025	8.3	8.2
14	金华江航运开发一期（兰溪马公滩-杭金衢高速公路桥）	新建	23.8	2023-2028	12	4
15	兰溪港铁公水多式联运枢纽方村作业区	新建	20个500吨级内河泊位	2022-2030	6	2.7
16	钱塘江（金华段）三级航道整治工程	新建	按三级航道标准对钱塘江（金华段）约46公里航道进行整治提升	2025-2030	3	0.3
七、场站			61		40	40
17	兰溪市新客运西站	新建	5.3	2021-2024	6	6
18	兰溪高铁站综合枢纽	新建	8	2020-2024	12.5	12.5
19	横溪物流项目	新建	47.7	2021-2022	21.5	21.5
合计					326	200

附表 2：兰溪市综合交通“十四五”发展规划建设项目表（预备类）

序号	项目名称	项目性质	里程、占地面积、 建筑面积	建设起止年限	总投资 (亿元)
一、国道			12		24
1	330 国道金华段外迁工程（兰溪段）	续建	12	2025-2030	24
二、省道			54.5		33.6
2	S317 省道兰溪云山至女埠段改建工程	续建	15	2024-2026	9
3	S319 兰溪至婺城交界段改建工程	续建	16	2025-2029	15
4	S215 省道兰溪至龙泉公路工程（兰溪段）	新建	23.5	2024-2028	9.6
三、重要县道			38.2		16.7
5	兰溪白沙至金东塘雅公路工程	新建	10	2025-2028	7.6
6	金兰北线货运通道	新建	8	2025-2027	4.5
7	兰溪市溪西至芝堰公路改建工程（三期）	续建	10	2025-2027	2
8	兰溪水亭至龙游横山段公路改建工程	续建	3.7	2025-2026	1.1
9	兰溪游埠至龙游士元快速路	新建	6.5	2025-2029	1.5
四、铁路与轨道			79		90
10	金千铁路电气化改造项目	新建	79	2025-2035	90
五、水运			43.7		15

11	兰溪港区洲上作业区	新建	41.7	2024-2026	7
12	衢江上华货运码头	新建	2.0	2025-2027	1
13	兰溪港区游埠作业区	新建		2025-2030	7
六、场站			112.8		26
14	兰溪城北首末站	新建	10	2024-2025	1
15	兰溪港铁公水多式联运货运枢纽项目	新建	102.8	2021-2025	25
合计					205.3

抄送：市委办、市府办、人大办、政协办、市委有关部门，存。

兰溪市发展和改革局办公室

2021年9月15日印发
