

常山县综合交通运输发展“十四五”规划

(报批稿)

常山县交通运输局



衢州市交通设计有限公司

二〇二一年十一月

常山县综合交通运输发展“十四五”规划

(报批稿)

总 经 理：

主管总工：

所 长：

项目复核人：

项目负责人：

参加人员： 徐 臣 王安东 林 祥 叶丹燕

郑 超 王露欣 陈 琪 霍 庚

常山县交通运输局



衢州市交通设计有限公司

前 言

交通运输是国民经济和社会发展的战略性、基础性、先导性保障，是现代化经济体系建设的先行军。“十四五”时期是深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，全面落实习近平新时代中国特色社会主义思想，推动“八八战略”再深化、改革开放再出发重要时期；是促进共同富裕示范区建设，全面融入长三角一体化，加快建设“活力新衢州、美丽大花园”，推进新时代美丽常山建设，推动高质量发展的关键阶段。

为落实《关于深入贯彻<交通强国建设纲要> 建设高水平交通强省的实施意见》、《浙江省综合交通运输发展“十四五”规划》、《衢州市综合交通运输发展“十四五”规划》的编制工作要求，特编制《常山县综合交通运输发展“十四五”规划》（以下简称《规划》）。本规划以建设现代化高质量综合交通运输发展体系为目标，按照常山县“强发展、求突破、勇争先”的工作总要求，谋划提出“十四五”期间全县综合交通运输发展的主要目标、总体布局 and 重点任务，为浙江省高质量发展建设共同富裕示范区，衢州市打造区域性交通枢纽，推动实现衢常一体化、同城化发展提供强有力的交通运输支撑和保障。

本次规划范围为常山县全县域，规划对象涵盖公路、铁路、轨道、水运、枢纽、航空、管道、邮政、绿道等交通方式。规划期限为2021-2025年，规划基础年是2020年，目标年为2025年、展望至2035年。

目 录

一、发展现状评价.....	1
(一) “十三五”发展成就.....	1
(二) 存在问题.....	8
二、形势与需求.....	10
(一) 形势分析.....	10
(二) 需求分析.....	12
三、总体思路.....	16
(一) 指导思想.....	16
(二) 基本原则.....	16
(三) 发展目标.....	18
四、建设互联互通交通基础设施.....	22
(一) 加速建成高效的铁路网络.....	22
(二) 助推多式一体的轨道网络.....	22
(三) 高水平打造便捷的公路网络.....	23
(四) 建成畅通的黄金水道.....	25
(五) 持续推进航空发展.....	26
(六) 建成协同的枢纽网络.....	27
(七) 建成通畅的管道网络.....	28
(八) 建成智能的邮政网络.....	28
(九) 建成特色的绿道网络.....	29
五、打造高质量的综合交通体系.....	30
(一) 凸显交通对重大战略的支撑引领作用.....	30

(二) 打造促双循环的现代运输服务体系	32
(三) 推进交通基础设施全面智慧化	35
(四) 建设生态绿色交通运输体系	36
(五) 构建完善可靠的安全保障网	38
(六) 拓展交通新技术新业态新空间	41
(七) 打造现代化交通产业体系	42
(八) 提升交通行业治理能力现代化水平	42
六、投资规模及重大工程	44
(一) 投资及建设规模	44
(二) “十四五”重大工程	44
七、国土空间规划衔接	49
(一) 实现存量与增量的有机统一	49
(二) 实现开发与保护的统筹协调	50
(三) 建立规划一张图动态协调机制	50
(四) 合理把控用地需求规模	51
八、环境影响评价	52
(一) 总体评价	52
(二) 预防和减缓影响的措施	52
九、保障措施	54
(一) 加强党的领导，强化统筹衔接	54
(二) 加强规划实施，健全推进机制	54
(三) 加强要素保障，完善政策支持	55
附图表	56

一、发展现状评价

（一）“十三五”发展成就

常山县位于浙江省西部，地处浙皖闽赣四省边际，为浙江省内外开放的主要门户，素有“四省通衢，两浙首站”之称，也是长三角、泛珠三角和海西三大经济区的重要交汇点。“十三五”期间，常山县遵循“外联内通便捷、城乡运输覆盖、枢纽功能完善、服务一体高效”综合交通发展定位，统筹谋划、狠抓项目，全面提速综合交通高质量发展。先后建成杭长高速、沿江公路、淳常公路等一批重大项目，加快了功能完善、南北通畅、横纵贯通的交通网络的构筑。

1. 交通投资规模创下新高

常山县围绕“稳增长稳投资”要求，着力推进综合交通投资建设，交通重点项目投资额屡创新高。“十三五”时期，常山县交通建设累计完成投资约 74 亿元，是“十二五”时期（23 亿元）的 3 倍。

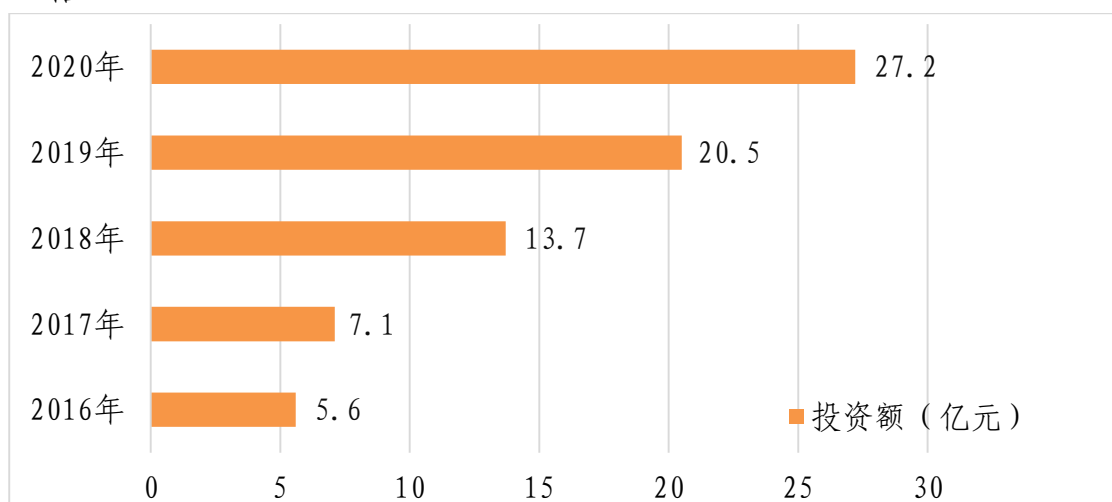


图 1-1 “十三五”时期常山县各年度交通投资额

2. 基础设施建设持续推进

(1) 公路 “十三五”期间，常山县大力推进高速公路、干线公路、农村公路三大网络工程建设。至 2020 年底，常山县公路总里程达到 1130.543 公里，较“十二五”末增加 112.77 公里。公路网密度为 103.058 公里/百平方公里，高于衢州市 97.9 公里/百平方公里，低于浙江省 114.3 公里/百平方公里。常山县目前基本形成以杭长高速、沪昆高速、京台高速、320 国道、205 国道、221 省道为主骨架的纵横贯通、南北通畅的对外交通网络，和以朱富线、苦狮线、常芳线、常辉线等重要县道为主干线，以农村公路为辅沟通城乡的内部公路交通体系。

表 1-1 “十三五”末常山县各类公路等级里程及比重

等级	里程（公里）	比重（%）
高速公路	88.996	7.87
一般国道	63.788	5.64
省道	22.149	1.96
县道公路	301.517	26.67
乡道公路	164.457	14.55
村道公路	489.636	43.31
合计	1130.543	100.00

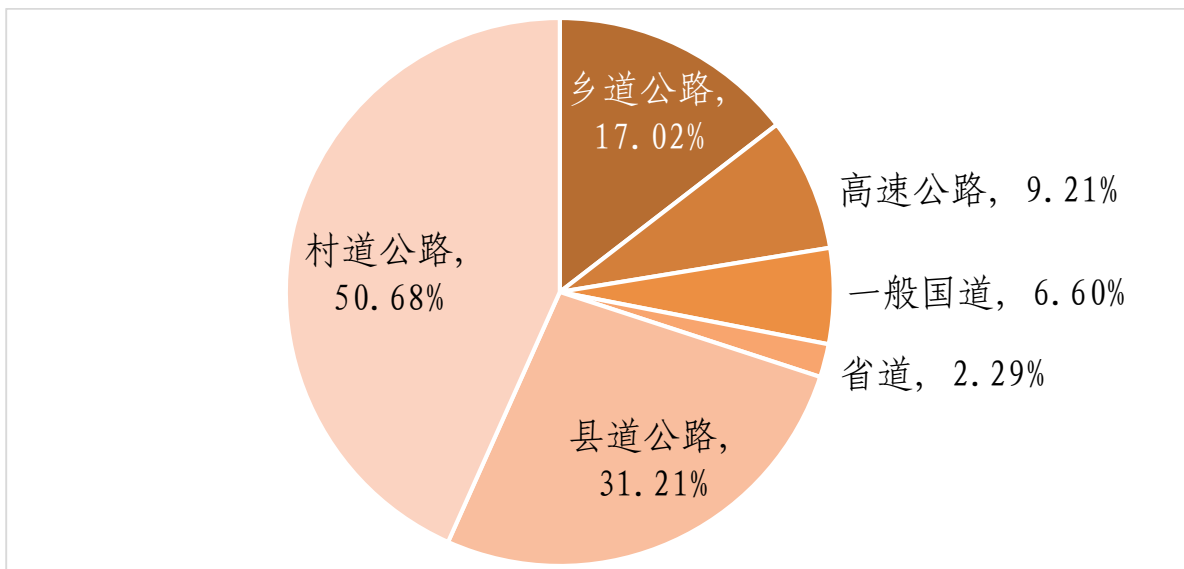


图 1-2 2020 年末常山县各类公路等级比重

①**高速公路** “一纵两横”高速公路主骨架逐渐完善。杭长高速（常山段）于 2016 年底建成通车，沪昆高速拓宽工程按期快速推进。至“十三五”末，常山县境内有 3 条高速公路，总里程 88.996 公里，密度 9.394 公里/百平方公里。

②**国省干线公路** 干线公路建设扎实推进。48 省道延伸线主线建成通车，320 国道二改一、淳常公路顺利交工验收，351 国道建设按期快速推进，内畅外连路网总体构架逐步形成。积极开展 205 国道常山何家至天马段改建工程、S324 常山宋畈至新桥段公路、205 国道常山长风至五联段改建工程等重大项目前期研究工作。至“十三五”末，常山县境内有 2 条普通国道、1 条普通省道，国省干线公路总里程 85.937 公里。

③**“四好农村路”** “十三五”期间，常山县坚持“修一条路、造一道景、兴一域业、富一方民”理念，全力建设“四好农

村路”，促进乡村振兴。五年总投资 4.2 亿元，建设、提升改造农村公路 120 余公里，打造了 10 条符合大花园核心景区要求的“四好农村路”，创建“四好农村路”示范乡镇 2 个，打造美丽沿江公路等一批精品工程，进一步带动和引领沿线现代农业、文化旅游等产业发展。至“十三五”末，常山县境内有 34 条县道、34 条乡道、390 条村道，总里程 955.61 公里。

(2) 铁路 “十三五”期间，常山县加快推进常山铁路建设，其中九景衢铁路于 2017 年底建成通车，向西经武九线衔接京广、沪汉蓉通道，往东连接沪昆通道，设计行车速度 200km/h。常山段全长 35.324km，途径何家、辉埠、金川、紫港、青石、招贤六个乡镇（街道），共设置辉埠货站和常山客运站 2 个站点，是常山与华中、西南地区以及东南沿海地区联系的一条便捷通道。

(3) 水运 常山江航道尚未通航。“十三五”期间，加快推进了常山江（辉埠~双港口）航电枢纽工程前期工作，已编制完成项目可行性研究报告。项目全长约 51km，其中常山段 33.7km，预计总投资 42.1 亿元。

(4) 航空 常山县境内目前无机场，居民航空出行主要依赖距城区仅 40 公里的衢州机场，以及杭州萧山机场、上饶三清山机场、黄山机场等周边机场。“十三五”期间，常山县稳步推进通用机场前期工作，进一步深化了通用机场选址报告研究。

(5) 客货场站 铁路客运站常山站于 2017 年建成并投入使用，为九景衢铁路沿线的县级车站，无高铁运行，常山县原有铁

路货站辉埠站，现已接入九景衢铁路。常山县共有公路客运站 4 处，其中赵家坪临时客运站具有长短途客运功能，于 2018 年完成建设并投入使用，总投资约 1300 万元；红旗岗客运站、招贤客运站、芳村客运站为农村等级客运站。新建城南公交首末站和城南临时公交首末站。

（6）管道 “十三五”时期，常山县按照衢州市总体布局，提升成品油管道输出能力，加快建设常山-开化天然气管道工程，项目于 2017 年 9 月开工建设，是全省天然气“县县通”专项行动建设计划的工程，属省重点建设项目，总投资 3.1 亿元。常山县境内现有 3 处输油气管道，分别是西气东输二线，中石化甬绍金衢成品油管道，省级天然气配套管道。境内现有浙能常山县分输站一座，而西二线压气站、试验站项目目前已获得省能源局的核准。

（7）邮政快递 “十三五”以来，快递物流设施不断完善。全县快递服务企业营业网点数、配送车辆数、农村投递路线和城市投递路线规模等快速发展，基本实现城区内商业楼宇、社区、学校等场所全覆盖。“十三五”期间，常山快递业务量累计 1306.9 万件，快递累计收入 9714.7 万元。

（8）绿道网络 “十三五”期间，常山县以高标准、高要求建设城区绿道网工程，包括慢行道改造、沿线绿地景观提升等，展现常山国际慢城特质。常山县现状及在建绿道总长约 76km，主要由东明湖公园绿道、内河公园绿道和城区环形绿道构成。

3. 城乡公交一体化改革取得成果

“十三五”期间，常山县相关部门按照“政府主导、国有改造、整合资源、公益受惠”的原则，投入资金约1亿元，大力实施“城乡公交一体化”改造，对常山全县原有城乡公交运营模式进行改革和车辆更新，通过组建城乡公交经营新主体、建立政府购买公交服务新机制、推行公交线路票价运营新体系等举措，逐步形成了资源共享、城乡衔接、安全便捷、经济高效的城乡公共运行体制。截至“十三五”末，城乡公交投入运营车辆116辆，日运营班次464个，日均行驶里程2.73万公里，日均运送乘客1.67万人次。更新升级公交客运车辆80辆，公交招呼站620个，公交站点500米全覆盖率100%。常山县还通过开展公交数字化改革，推动智能系统建设，不断提升公交安全生产和服务水平；加快配套基础设施建设，建成赵家坪客运站和2个公交首末站，新建城乡客运港湾式停靠站20个，改建乡镇运输服务站2个、村级农村物流服务点32个。

4. “美丽交通+物联”助力乡村全面振兴

“十三期”时期，常山县把握综合交通万亿投资重大机遇，坚持“抓建设”与“抓产业”并重，聚焦“新模式、新业态”，成立专项“众卡运力”物流帮扶小组，通过市场精准匹配，培育“互联网+大车队”经营模式，引导企业打造金融行业、物流公司、司机等多方共赢的生态运输平台，促进众卡运力转型升级，2018-2020年企业实现产值超100亿元。建立以“政府引导，企

业实施，农民参与”的城乡物流配送运营方式，着力培育“美丽公路+物联”新兴业态，重点攻坚农产品运输、储藏、集散等中间环节，加快疏通交通网、物流网、信息网等城乡融合的“毛细血管”。串联县乡村区域资源，打造胡柚、香柚、蓝莓等农产品“吞吐”集散中心，持续完善农产品物流通达条件，实现全县建制村物流配送全覆盖，建设村级物流服务点 171 个。“十三五”期间，交通带动全县生产总值达 700 亿元，年均增长 6%，城镇和农村居民人均可支配收入分别年均增长 8.3%和 9.4%。

5. 行业管理水平显著增强

“十三五”期间，常山县行业管理成效显著。一是法制宣传。开展“宪法宣传交通行”活动，结合交通法规、“以案释法”宣传，进机关、乡镇、客运站、火车站、执法场所等进行广泛宣传，培养广大人民群众自觉守法、文明交通意识。二是制度建设。清理规范性文件 18 个，建立重大合同法制审核制度、行政执法“双随机一公开”制度，严格规范公正文明执法。三是机制建设。建立路政交警公路联合治超工作机制，交警进驻公路超限超载检测站联合执法查处超限超载运输车辆，在常辉公路设立临时治超点，路政、交警、农机、辉埠镇等多部门联合执法，治理超限超载取得一定成效。四是审批改革。设立行政服务中心交管分中心，集公安车管、交通运管、国税等涉及车辆管理的职能部门，集中办公，方便办事群众，深化交通“最多跑一次”改革。

（二）存在问题

1. 公路运输网络布局不均衡，服务水平受限。

公路路网布局欠合理。县域交通网络化程度不高，主干线主要集中在中部地区，东西向路网布局发达，南北向交通是明显短板，整体布局不平衡。东西向有沪昆高速公路、杭长高速公路、351国道、320国道，横向交通发达、运输顺畅。南北向仅有沪昆高速、205国道，服务水平不高，缺少纵向交通大通道衔接北部区块、对接杭州淳安。**公路网等级结构不合理。**常山县农村公路里程约900公里，占比县公路总里程约85%，普遍存在公路等级低、架构散、城乡客运不畅等问题，导致农村群众出行存在困难。各乡镇与中心城区之间的快速路通道尚未成形，通行效率难以提升。**城区交通基础设施不健全。**部分城市道路同时承担过境道路功能，导致城区交通混杂，公共交通体系欠发达，运输方式单一，缺乏一个有效衔接的综合枢纽。

2. 铁路及内河航运优势未发挥，交通发展不平衡。

常山县交通运输以公路交通为主，其他交通方式发展相对滞后。县内仅有一条九景衢铁路，虽已有动车通达杭州、上海等地，但由于整体设计标准较低，且在衢州枢纽未衔接杭长主通道，导致常山实际上仍未能享受到高铁的服务。而且九景衢并不是常山对外出行的主方向，该铁路对常山居民远距离出行作用不大，导致铁路运输吸引力不足，常山仍急需真正意义上的高铁线路接入。水路仅处于前期研究阶段，优势尚未发挥。

3. 交通发展制约因素多，影响交通可持续发展。

交通项目融资难度较大。一方面，2017年以来，根据防范重大金融风险攻坚战要求，国家层面规范地方政府债务管理、严格PPP项目实施条件，交通项目融资难度持续提高，政府财政压力较大；另一方面，社会资本投资吸引力仍然不足，建设资金缺乏可持续性的后期保障。资金缺口加大，对项目的开展带来了严重制约，成为影响建设任务完成的重要瓶颈，是目前工程项目推进困难主要原因之一。**土地制约因素多。**一方面，国家实行严格的耕地保护政策，现有可用土地资源尤为稀缺，供给有限；另一方面，交通建设作为用地大户，需求量大，交通项目用地指标落实存在较大困难，尤其是省道及以下等级公路规划项目争取土地指标难度较大，土地制约对交通行业发展的影响日益凸显。

4. 绿色智慧交通发展相对滞后，现代化高质量发展水平低。

常山县智慧交通起步慢，互联网、物联网、云计算等新兴技术应用较少，智能化总体水平不高，交通信息孤岛现象普遍。交通大数据的共享和融合机制不完善，致使现有数据没有发挥应有价值。绿色交通运输方式占比不高，清洁高效运输装备需更新，土地资源和通道资源的集约利用效率需提高。智慧交通、绿色交通等新一代交通前沿技术有待加快发展，交通安全保障水平仍有待加强。

二、形势与需求

（一）形势分析

1. 落实交通强国战略，以交通运输高质量协同发展助推双循环。

党的十九大指出当前是全面建成小康社会的决胜期，交通运输系统既要为决胜全面小康做好服务、当好先行，又要为建设交通强国绘好蓝图、打好基础、开启新征程。2018年全国交通运输工作会议中，提出了分两步走实现交通强国的战略目标。围绕建设现代化经济体系的要求，应着力构建与交通强国相适应的框架体系，推动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的形成，服务于“一带一路”、长江经济带等国家战略，为高水平全面建成小康社会、高水平推进社会主义现代化建设、实现乡村振兴战略提供坚实保障。

2. 全面融入长三角一体化发展国家战略，实现高质量发展。

推动长三角一体化发展，是习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动的重大战略。长江三角洲地区是我国经济发展最活跃、开放程度最高、创新能力最强的区域之一，在国家现代化建设大局和全方位开放格局中具有举足轻重的战略地位。推动长三角一体化发展，增强长三角地区创新能力和竞争能力，提高经济集聚度、区域连接性和政策协同效率，对引领全国高质量发展、建设现代化经济体系意义重大。常山应充分发挥比较优势，加快建立交通基础设施互通互联网络，坚持全县域、全方位融入长三

角一体化发展，推进更高起点的深化改革和更高层次的对外开放。

3. 助力浙江省高质量发展建设共同富裕示范区。

党的十九届五中全会对扎实推动共同富裕作出重大战略部署，浙江省作为共同富裕示范区，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局，省交通运输厅印发《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》，致力高水平建设“四好农村路”，加快推动山区 26 县跨越式高质量发展实现共同富裕。在全省着力打造共同富裕示范区的浪潮中，常山应乘势谋划建设一批有利于解决地区差距、城乡差距、收入差距的高质量项目，发挥交通运输行业在保障和改善民生中的基础作用。

4. 贯彻落实“1433”战略体系，打造美丽新衢州。

根据衢州市“1433”战略体系，以“大花园”建设为统领，以“大通道”建设为依托，以“两山”实践示范区、绿色金融改革创新试验区为支撑，打造国际花园智慧城、南孔圣地礼仪城，构建“活力新衢州、美丽大花园”，加快绿色发展、西部崛起，真正使衢州成为浙江经济发展新的增长点和新的特色亮点。需要发挥四省边际中心的优势，谋划建设路网体系，力求实现“高速公路畅通无阻、干线公路内环外绕、农村公路连接成网、路域环境生态优美”，编织广辐射、深通达、高品位的交通网络，起到交通先导、高效互联的作用。

5. 打造“大花园”，融入“衢时代”。

根据常山县“东接新衢州、慢城大花园”战略要求，要全力推进常山县交通重点项目建设，打造四省边际交通网、杭衢一体交通网、衢常一体交通网。加快推进融入杭州都市圈、杭衢同城化交通一体化格局形成，深化东接衢州，推进衢常一体融合步伐，促进四省边际城市生产力优化布局。加快交通领域绿色低碳发展，推进碳达峰碳中和，实现“大花园”生态绿色发展。

（二）需求分析

1. 货运交通需求预测

随着对外开放格局及对外运输通道的完善，常山县区域性综合交通枢纽的地位逐渐凸显，与长三角、中部地区、海西等地的经济交通联系日益紧密，对外货运交流更加频繁，运输需求的空间分布延续东西为主要方向的特征。同时，随着“一区多园”建设导向，常山经济开发区及特色小微创业园的整合提升，常山县将进入工业化中期发展阶段，原材料和产成品运输需求大，大宗物资运输需求旺盛。产业集群效应和城镇的聚集效应大大增强，货运总量保持快速增长的势头。

经济持续增长促使货运需求稳步上升，但货运弹性系数将下降；交通线网布局和物流业加快发展诱发潜在需求；大宗货运需求放缓，适箱货运需求上升，货运需求结构将进一步调整；铁路和水运运输能力大、资源节约程度高，发展势头将逐步体现，但短期内比例不会迅速提升。交通区位优势显现促使周边部分地区

货源向常山聚集。

预计到 2025 年，全县全口径货运量将分别达到 1610 万吨。
常山县各特征年运输方式分担情况，预测结果如下表所示：

表 2-1 各特征年常山各方式运输量及预测值 单位：万吨

特征年	公路			铁路			水运			航空			合计
	运量	比重 (%)	增速 (%)	运量	比重 (%)	增速 (%)	运量	比重 (%)	增速 (%)	运量	比重 (%)	增速 (%)	
2019	1404	98.4	/	21	1.5	/	3	0.2	/	/	/	/	1427
2020	1221	98.4	-13.0	18	1.5	-14.3	2	0.2	-33.3	/	/	/	1241
2025	1570	97.5	28.6	32	2.0	77.8	8	0.5	300.0	/	/	/	1610

备注：2020 年受疫情影响，数据可参考性不强。

2. 客运交通需求预测

常山县随着“东接西联北融”策略的推进，城镇化快速提升，私家车保有量持续增长，人均出行次数增加，出行范围扩展，规划打造“浙西门户大花园”、“宋诗之河”，未来旅游客流及客运总量将持续快速增长。从各运输方式运量未来发展趋势来看：

公路运输。公路运输仍然是常山最主要的运输方式，随着更多高等级公路的建成，省际、城际班线的增加，城际公交、城乡公交的兴起等将保证公路客运稳步增长，预计 2020 至 2025 年，常山公路客运量年均增长 7-9%。

铁路运输。随着运输条件改善和服务质量提高，铁路对于旅客吸引力大大提高，铁路客运专线及城际铁路的建成使得铁路实现客货分离，客运线路能力释放，客运量将有加大增长空间。预

计 2020 至 2025 年，常山铁路客运量年均增长 10-18%，在总客运量中的比重提高较快。

水运运输。目前，常山水运发展水平比较薄弱，随着常山江航道加快发展，新一轮港口开发建设全面展开，以及运输船舶船型结构的改善，水运客运有望实现增长的势头。预计 2020 至 2025 年，常山水运客运量年均增长 3-4%，在总客运量中的比重有提升。

本次全口径客运量预测在充分研究区域经济发展的基础上，结合《常山县域总体规划（2006-2020）》、《常山县国家休闲区总体规划》、《常山县全域旅游发展规划》等规划的研究成果，进行综合预测。采用弹性系数法，就业岗位需求法等多种方法此预测常山县 2025 年总人口为 37.5 万人。

常山县 2018 年旅客运送量为 535.09 万人次，人均对外出行次数达到 15 次/年，2000 年以来，年均增长 3.9%。随着浙西经济的逐步崛起，常山对外经贸往来将日益活跃，人均出行次数将进一步提高，预测 2025 年年常山县人均出行次数为 18 次/年。

根据上述人口预测和人均出行分析，综合预测常山县 2025 年旅客运输总量约为 380.1 万人。

表 2-2 各种运输方式客运总量及结构预测 单位：万人

特征年	公路			铁路			水运			航空			合计
	运量	比重 (%)	增速 (%)	运量	比重 (%)	增速 (%)	运量	比重 (%)	增速 (%)	运量	比重 (%)	增速 (%)	
2019	408	95.3	/	20	4.7	/	0.1	/	/	/	/	/	428.1
2020	329	95.3	-19.4	16	4.6	-20.0	0.1	/	/	/	/	/	345.1
2025	361	95.0	9.7	19	5.0	18.8	0.1	/	/	/	/	/	380.1

备注：2020 年受疫情影响，数据可参考性不强。

三、总体思路

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的十九大精神和中共浙江省委十四届二次全会总体部署，立足“双循环”新发展格局，以实现共同富裕为目标，忠实践行“八八战略”，奋力打造“重要窗口”，落实交通强国建设总体要求，全面落实义甬舟开放大通道西延战略和“四大建设”、“1433”战略，坚持“五个三”高质量发展体系，统筹铁轨公水空管邮枢廊九种交通资源优化配置，着力促进双循环高效流通，加快实现向融入重大战略、综合立体发展、质量效益提升、创新驱动引领转变，全力构建现代化综合交通运输体系，为高水平建设社会主义现代化开好局、起好步，全力打造“浙西第一门户”，为常山实现跨越式发展打好坚实基础。

（二）基本原则

坚持服务大局、先行引领。贯彻落实“一带一路”倡议和长江经济带、长三角一体化发展及“四大建设”等重大战略，更好发挥战略支撑引领作用。加快构建发达的骨干网、完善的干线网和普惠的基础网，进一步拓展空间格局、集聚高端要素、引领产业升级，持续走在前列。

坚持综合集成、一体融合。注重多元立体、有机融合，充分发挥四省边际交通区位优势，统筹推进九要素建设，强化交通资源整合和利用。聚焦重要通道、综合枢纽等关键领域，着重解决

各种运输方式衔接不畅问题。加快区域、县域、城乡交通运输一体化发展，强化跨部门、全流程协同联动。创新交旅融合、枢纽经济、平台经济、共享经济等跨领域融合发展。

坚持创新驱动、数字赋能。着眼未来发展，突出创新核心地位，推动交通基础设施数字转型、智能升级，打造交通新基建、智控体系、智慧平台等创新载体，积极推广应用新技术、新产品、新模式，加快培育发展新动能。以数字化改革和“最多跑一次”改革为引领，强化整体智治，完善以信用为基础的新型市场监管体系，提升行业治理现代化水平。

坚持绿色低碳、提质增效。围绕碳达峰、碳中和“双碳”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，强化生态环境保护修复，推动交通领域二氧化碳排放尽早达峰。注重集约节约发展，优化设施供给结构，充分挖掘存量潜能，扩大优质增量供给，构建全域美丽绿色发展长效机制。

坚持人民满意、普惠共享。围绕共同富裕，聚焦以人为核心的现代化，全面提升运输服务品质，满足群众个性化出行需求、提升均等化服务水平，打造人文交通，不断增强发展软实力。统筹发展与安全，强化安全治理体系建设，全面提高交通运输安全水平和应急处置能力。

（三）发展目标

1. 总体目标

至 2025 年，全面融入浙江省 1 小时交通圈和四省边际 2 小时黄金旅游圈，接轨长三角、海西经济区，建立与区域交通体系良好衔接的对外交通体系，优化县域内部交通网络系统，最终形成“对外互联畅通干线网，对内通达城乡基础网、协同便捷的枢纽网”。届时，县城到下辖乡镇 30 分钟内通达，乡镇政府所在地 10 分钟内到达国省道或高速公路连接线。交通网络将连接全县三个街道十一个乡镇、重要工业区和重要景区等，沟通周边县市，承担中长途客货运输服务，是全县政治、经济、社会、国土、国防等各方面需求在交通基础设施上的集中体现。

展望至 2035 年，出省通道的辐射能力得到增强，充分发挥常山作为国家级区域性交通枢纽的作用，成为东接长三角、南联海西区、西达长江中游地区的四省边际区域重要节点城市。基本形成层次分明、功能齐全，与周边省市快捷衔接的铁路运输系统。高速公路网加密拓展，普通国省道网络进一步优化。完成常山江航道开发，与常山市综合运输体系相协调，形成符合可持续发展战略要求的“绿色”运输方式。实现货物运输的无缝衔接。综合运输枢纽体系、重要节点的集疏运体系更加完善，完成其余各中心乡镇客运站的提升改造，各种运输方式之间、城市交通与对外交通之间、重要节点与区域交通网络之间的衔接效率进一步提升。

2. 具体目标

到 2025 年，基本建成便捷、经济、绿色、智能、安全的现代综合交通运输体系。

——对外构筑便捷高效的开放大通道。以建设新时代美丽常山、高质量发展建设共同富裕示范区为战略任务，构筑便捷、高效、畅达“承东启西、联南通北”的对外开放大通道。东接衢州，融入杭州都市圈、长三角一体化国家战略；南连江西上饶，进而辐射至江西中部地区；往西北延伸至开化、景德镇、黄山等地，串联众多旅游资源，构筑生态旅游大通道。具体形成融衢接杭通道、浙赣合作通道、生态旅游协作通道等三大通道。

——对内优化互联互通的交通基础网络。“十四五”期间，统筹推进铁路、轨道、公路、水运、航空、管道、邮政快递、枢纽、绿道等基础设施建设，巩固提升陆路交通优势，加快补齐航空、水运短板，重点推进关键通道能力提升、加密拓展网络覆盖和综合交通枢纽建设，着力构建陆水空多元立体、无缝对接、安全便捷、绿色智能的现代综合交通体系，运输服务在安全经济、便捷通达、公平性三个方面得到长足进步。至 2025 年，全县综合交通基础设施建设投资约 168.58 亿元，综合交通线网总规模达到约 1490.27 公里。其中快速骨干网总规模达约 124.3 公里，普通干线网总规模达到 290.42 公里，基础服务网的规模达到 1075.55 公里。

表 3-1 “十四五”规划主要指标表

分项	指标名称	2020 年	2025 年
线网规模	总线网规模 (km)	1288.8	1490.27
	铁路里程 (km)	35.3	37.14
	轨道交通里程 (km)	0	0
	公路总里程 (km)	1130.5	1330.13
	内河航道里程 (km)	0	0
	油气管道里程 (km)	123	123
快速骨干网	快速铁路里程 (km)	35.3	35.3
	快速铁路占比 (%)	100	95.05%
	快速铁路密度 (km/100km ²)	3.21	3.21
	高速公路总里程 (km)	89	89
	高速公路密度 (km/100km ²)	8.1	6.69%
普通干线网	普通铁路里程 (km)	0	0
	普通国省道干线里程 (km)	85.9	167.42
	省级油气管道里程 (km)	123	123
	高等级航道里程 (km)	0	0
基础服务网	农村公路里程 (km)	955.6	1073.71
	支线航道里程 (km)	0	0
	支线铁路里程 (km)	0	1.84
	通用机场 (个)	0	1
综合交通枢纽	一体化综合客运枢纽 (个)	0	1
	综合物流园区 (个)	0	1
	快递业务量 (万件)	631	755

表 3-2 “十四五”高质量发展指标表

分项	指标名称	2020 年	2025 年
协同 高效	15 分钟上高速网或干线网乡镇比率 (%)	90	100
	乡镇通三级及以上公路比率 (%)	100	100
	综合客运枢纽换乘时间 (分钟)	--	8
	4A 级景区通二级及以上公路比率 (%)	50	100
	城市公共交通 500 米站点覆盖率	100	100
	客运班车行政村通车率 (%)	100	100
	出行成本占可支配收入比率 (%)	11	10
	城乡交通运输一体化发展水平	5A	5A
绿色 集约	综合运输单位周转量二氧化碳排放量下降率 (%)	--	下降 8%
	运营公共交通新能源车辆比例 (%)	50	80
平安 交通	农村公路高落差安保设施设置全覆盖标准 (米)	8	4
	道路运输万车交通事故死亡人数 (人/年)	2	1.6
智慧 交通	智慧高速里程 (公里)	0	30
	智慧枢纽个数 (个)	0	1

四、建设互联互通交通基础设施

（一）加速建成高效的铁路网络

规划打造承东启西、贯通南北的铁路网络，积极扩大路网规模、提高路网质量，构建全县路网完善、便捷通畅、安全可靠的现代化铁路运输网络，为常山实现跨越式发展提供基础支撑。

“十四五”期间，加快衢黄铁路前期工作，推动项目尽快开工建设，抢抓“义甬舟”开放大通道建设契机，对接“金甬舟”铁路西延，加速推动常山迈入“高铁时代”。启动南方水泥铁路专用线项目，谋划对接多式联运物流园区建设，推动常山铁路货运发展。

“十四五”期间，铁路网建设总投资为 2.27 亿元。

开工建设常山南方水泥铁路专用线，全长约 1.84 公里。开展衢州至黄山铁路项目前期研究。

专栏 1 铁路网建设重点
实施类：常山南方水泥铁路专用线
预备类：无
前期研究类：衢州至黄山铁路

（二）助推多式一体的轨道网络

加强与市区交通联系，助推衢州市“一横一纵”十字通勤轨道为中心的放射状市域轨道网建设。开展市域轨道衢常开淳线项目前期研究。

专栏 2 轨道网建设重点

实施类：无

预备类：无

前期研究类：市域轨道衢常开淳线

(三) 高水平打造便捷的公路网络

突出高速公路和城际快速干线建设，全面对接国家、省干线公路网，畅通四省边际城市群主要城际通道，疏通城市出入通道，提升出省通道辐射力。全力打造以高速公路为骨架、国省道及重要县道为干线、农村公路为脉络的公路网络，形成县域内环，实现货运快速集散。进一步加快公路网建设与完善，提升道路等级，推进综合交通一体化、区域交通一体化、城乡交通一体化，主要包括高速公路、国省道及区域干线公路的建设，以及农村公路技术等级提升改造。

“十四五”期间，高速公路建设总投资为 25.8 亿元。

建成杭金衢高速公路拓宽改造工程（常山段）和常山县浙西窗口服务区项目项目前期研究工作，开展杭淳开至甬金衢上高速联络线（常山段）项目前期研究工作。

专栏 3 高速公路建设重点

实施类：杭金衢高速衢州段拓宽（常山段），常山县浙西窗口服务区项目

预备类：无

前期研究类：杭淳开至甬金衢上高速联络线（常山段）

普通国道公路建设总投资为 26.8 亿元。建成及新开工 2 个国道，总里程约 46.0 公里，分别为：建成 351 国道龙游横山至开化华埠段公路（常山段）、205 国道常山长风至五联段改建工程 2 个项目；开展 320 国道常山招贤至草坪段改建工程（含阁底至衢饶通道连接线）、205 国道常山下界首至长风段改建工程、205 国道常山五联至凉亭边段改建工程等项目前期研究工作。

普通省道公路建设总投资为 16.3 亿元。建成及新开工 2 个省道项目，里程约 35.52 公里，分别为：S221 淳安至江山公路常山界牌岭至新桥段公路工程 and S324 温岭至常山公路常山宋畈至新桥段公路工程；开展 S324 温岭至常山公路常山渣濑湾至宋畈公路工程 and S324 温岭至常山公路常山芳村至新桥段改建工程等项目的前期研究工作。

专栏 4 普通国省道建设重点

实施类：351 国道龙游横山至开化华埠段公路（常山段）、205 国道常山长风至五联段改建工程、S221 淳安至江山公路常山界牌岭至新桥段公路工程、S324 温岭至常山公路常山宋畈至新桥段公路工程

预备类：320 国道常山招贤至草坪段改建工程（含阁底至衢饶通道连接线）、S324 温岭至常山公路常山渣濑湾至宋畈公路工程

前期研究类：205 国道常山段改建工程（含下界首至长风段和五联至凉亭边段）、S324 温岭至常山公路常山芳村至新桥段改建工程

重要县道建设总投资为 24.67 亿元，建成及新开工 2 个项目，分别为常山县至衢州市西区快速通道工程、常玉快速通道工程（含一期辉埠至何家公路）；开展招贤至大桥头至芳村公路工程、

江山陈家至常山球川至开化青阳公路工程（常山段）、杭新景高速景区专用连接线（池淮收费站-黄冈山）、辉埠至新昌至新桥公路工程等项目的前期研究工作。

县乡道公路建设总投资为 10.87 亿元。建成及新开工苦狮线提升改造工程（X204）、钳何线提升改造工程（X509）等 12 个县乡道项目共 45.52 公里。加快常新线等级提升工程（X501）、辉埠镇宋石线提升改造工程（X510）等项目的前期研究工作。

专栏 5 县乡道建设重点

实施类：常山县至衢州市西区快速通道工程、常玉快速通道工程（含一期辉埠至何家公路）、苦狮线提升改造工程（X204）、钳何线提升改造工程（X509）、上红线提升改造工程（X513）、新昌乡-西岭脚公路提升改造工程（Y511）、常山县西岭脚至界牌岭公路工程、泉目山至大弄通村公路工程、辉埠镇至狮子口公路提升改造工程（Y510）、何家乡湖口至黄岗公路提升改造工程（Y516）、球川镇龙绕至东坑公路提升改造工程（Y506）、芳村镇至大处公路提升改造工程（Y512）、大桥头乡苦狮线至黄坞岭公路提升改造工程（Y513）、蒲五线提升改造工程（X517）

预备类：阁底至衢饶通道连接线工程、招贤至大桥头至芳村公路工程、常新线等级提升工程（X501）、

前期研究类：江山陈家至常山球川至开化青阳公路工程（常山段）、辉埠至新昌至新桥公路工程、杭新景高速景区专用连接线（池淮收费站-黄冈山）、东龙线提升改造工程、东坑古道至黄冈山景区公路工程、常山县梅树底至杜家公路工程、辉埠镇宋石线提升改造工程（X512）、青石镇苦狮线至常河线连接线工程

（四）建成畅通的黄金水道

聚焦“提等级、强融合”，强化内河港口集疏运功能，实施内河水运复兴计划，全面推进省级以上高等级航道和旅游专用航道

建设，形成客货并举、水陆联动、通江达海、干支衔接的内河航道体系。主动对接上海、宁波、舟山等港口，推进常山江航道建设。谋划推进浙赣运河前期工作，构筑浙赣水运主通道，与江西信江互联互通，打通长江“第二出海口”。推进内河港口建设，积极推进常山港区建设，完善疏港体系，补齐水路运输短板。

“十四五”期间，内河航道建设总投资为 35.8 亿元，开工建设常山江（辉埠-双港口）航电枢纽项目、常山港区澄潭作业区、常山港区辉埠作业区、常山港区招贤作业区等项目。加快港口配套设施等项目研究并争取开工建设。谋划研究马金溪航道（华埠段-辉埠段）、浙赣运河等项目。

专栏 6 水运网建设重点

实施类：常山江（辉埠-双港口）航电枢纽项目、澄潭作业区、辉埠作业区、招贤作业区

预备类：港口配套设施

前期研究类：马金溪航道（华埠段-辉埠段）、浙赣运河

（五）持续推进航空发展

通过新建通用机场及完善集疏运网络体系，依托境内丰富的旅游资源，完善航线网络布局，兼顾通用航空发展，满足常山航空业务量的增长和城市发展的需要，带动全县旅游业的发展。重点发展航空旅游等业务，兼顾应急救援、农林作业、社会公共服务等其他功能，形成具有当地特色的通用航空服务体系。

“十四五”期间，航空服务网建设总投资为 0.04 亿元，建成人民医院直升机起降点、开展常山通用机场及配套设施、4A 级以上景区直升机起降点（三衢石林风景区、桃花源景区）等项目前期研究。

专栏 7 航空网建设重点

实施类：人民医院直升机起降点

预备类：常山通用机场及配套设施

前期研究类：4A 级以上景区直升机起降点（三衢石林风景区、桃花源景区）

（六）建成协同的枢纽网络

重点建设 1 个集多种运输方式为一体的综合客运枢纽，基本完成综合客运枢纽基础设施建设，实现旅客零距离换乘；完成 3 个二级客运枢纽、4 个主要中心乡镇客运站提升改造以及 2 个物流中心的建设工作，形成对综合运输枢纽体系的有效补充，并开展多式联运物流园区前期研究。

“十四五”期间，枢纽网建设总投资为 17.9 亿元。建成常山公铁路衔接型综合客运枢纽、城东客运中心、新都客运中心、辉埠新区客运中心、浙西物流中心、新都物流中心、红旗岗客运站、长风客运站、招贤客运站、芳村客运站、各中心镇客运站提升等项目；开工建设常山县公铁水联运物流园区；开展常山南客运站等项目前期研究。

专栏 8 枢纽网建设重点

实施类：常山公铁路衔接型综合客运枢纽、常山县公铁水联运物流园区、城东客运中心、新都客运中心、辉埠新区客运中心、浙西物流中心、新都物流中心、红旗岗客运站、长风客运站、招贤客运站、芳村客运站、各中心镇客运站提升

预备类：常山南客运站

前期研究类：无

（七）建成通畅的管道网络

坚持通道多元、省际互联互通，优化完善全县天然气管网布局。加强与国家主干管网衔接，加快管网项目建设，提高城镇居民燃气供应水平。“十四五”期间，常山无管道建设计划。

专栏 9 管道网建设重点

实施类：无

预备类：无

前期研究类：无

（八）建成智能的邮政快递网络

加强快递物流末端网络设施建设；推动邮政业与综合交通产业的互动融合，加快“智慧邮管”建设；快递企业物流途径和站点采取多种措施引导，集约化运作。

规划形成“一中心多末端网点”的快递物流设施空间布局。“一中心”是指常山县快递物流中心，“末端网点”分布在各个乡镇。“十四五”期间开展常山快递物流中心项目前期研究。

专栏 10 邮政快递网建设重点

实施类：无

预备类：常山快递物流中心

前期研究类：无

(九) 建成特色的绿道网络

深入贯彻“绿水青山就是金山银山”理念，以争创新时代美丽乡村示范县为主要抓手，打造慢城大花园的特色风光，全面打响“衢州有礼，慢城常山”的城市品牌。

“十四五”期间，绿道总投资约 5 亿元，建成省级绿道 2 号线，开工建设中心城区及城乡绿道。

专栏 11 绿道网建设重点

实施类：省级绿道 2 号线、中心城区绿道、城乡绿道

预备类：无

前期研究类：无

五、打造高质量的综合交通运输体系

交通基础设施高质量发展以自身发展的质量和效益为出发点，聚集质量效益、优化结构、创新引领、全面协调、绿色生态、群众满意，突出效率、智慧、绿色、平安等高质量发展内涵，高效支撑现代化经济体系建设。

（一）凸显交通对重大战略的支撑引领作用

1. 夯实基础助推共同富裕。

加快推进浙江省山区 26 县跨越式高质量发展，提升交通发展水平。补齐交通短板、改善区位条件、强化内生动力。重点畅通铁路、高速等对外通道，拓展公路网络服务深度和广度，提高普通国省道二级及以上公路比例和建制村通双车道比例。推动构建“铁公水空”一体化交通体系，加强与周边重要都市圈交通基础设施互联互通，建设常山江航电枢纽工程和常山港区项目，谋划建设浙赣运河、通用机场，争取早日开工。系统谋划布局“Y”型铁路网，加快推进衢黄高铁等重大项目。加快杭金衢高速衢州段拓宽（常山段）、351 国道（常山段）等项目建设，适时启动 S324 温岭至常山公路常山宋畈至新桥段工程、G205 常山长风至五联段改建工程、浙西窗口服务区项目、泉目山至大弄通村公路工程建设，进一步提升公路等级和道路通达性、便捷性。实施美丽通道建设工程，提升农村公路，其中打造联盟大通道、乡村旅游环线、县乡村道“致富网”，构建“一联、一环、一张网”的农村公路格局。

2. 积极推动交通碳达峰

为坚定贯彻落实党中央“力争2030年前实现碳达峰，2060年前实现碳中和”重大战略决策，常山县积极应对相应挑战，与全省、全市同步实现碳达峰，按照浙江省委省政府、衢州市委市政府统一部署，积极推动交通领域碳达峰，结合常山县交通领域实际情况，重点围绕运输装备低碳升级、运输结构调整优化、运输组织效率提升、绿色出行活动管理、低碳基础设施建设、低碳节能技术创新等六大领域，结合常山县四省边际综合交通定位，制定相应碳达峰行动任务，以确保减排任务可实施、可评价、可量化、可考核，综合施策，系统推进，确保完成省要求的减排任务。

3. 注重长三角区域、四省边际城市的交通联通。

响应交通强省发展战略，以交通互联引领全面融入。深度融入长三角一体化进程，积极对接长江经济带、中部崛起、西部大开发等国家战略，深化东西部协作机制，努力在产业、科创、人才等重点领域寻求合作，打造成为全省西向开放的枢纽节点。全力推进常玉快速通道，常山江航电枢纽等一批重大支撑性、标志性项目，积极谋划衢州至黄山铁路（常山段）等一批重大交通项目前期。建设旅游交通圈，落实浙皖闽赣（衢黄南饶）联盟花园生态旅游协作区建设要求，营造“处处是景区、步步有景点、路路见风景”的衢黄南饶95号联盟大道，完善以常山为中心的公路、水路综合交通基础设施建设。推进绿道网络建设，打造环境

优美的慢行交通网络和景观廊道，加强与省际毗邻县市的绿道网建设衔接，打造长三角最美风景绿道。

4. 打造“大花园”，融入“衢时代”

根据常山县“东接新衢州、慢城大花园”战略要求，要全力推进常山县交通重点项目建设，一是打造四省边际交通网。推动建设衢州至黄山铁路（常山段）、力争建成常山通用机场，争取建设常玉快速通道、谋划建设浙赣运河，联通三清山等5A景区，打通钱塘江与长江水系，全面助力浙皖闽赣生态旅游协作区建设。二是打造杭衢一体交通网。加快推进温岭至常山公路常山宋畈至新桥段建设，加快谋划建设杭（州）淳（安）常（山）快速通道，加强常山-淳安-杭州区域联系。三是打造衢常一体交通网。加快351国道、320国道二改一建设，形成产业交通线；推进常山江航道综合开发和旅游轨道实施，打造休闲旅游观光线。

（二）打造促双循环的现代运输服务体系

1. 全面实施路网畅通工程

在充分发挥现有路网作用的基础上，以“贯通断头路、畅通梗阻路、疏通盲肠路”为重点，推进干线路网提速提标提质，打破路网瓶颈路段。一是推进主通道建设及拥挤路段扩容改造，加快推进杭金衢高速公路拓宽等工程建设，远期规划高速公路联络线；二是优化调整国省道路网结构，加快普通国省道干线低等级路段升级改造和城镇过境路段改造，全面改造现有国道二级加宽路段，提升改造205国道、320国道，建成351国道，形成全新

的 221 省道、324 省道，提高公路网运行效率，普通国省道 80 公里/小时以上；三是建设好“四好农村路”，切实提高农村公路基础设施质量与通达度、提升农村公路服务水平；四是加快航道建设，全面提升常山江航道等级，贯通浙赣运河；五是协调相关部门，逐步开放低空空域，科学合理开发利用低空空域资源。

2. 提升城市内外交通转换水平

加强公路与城市路网在基础设施规划、实施时序、服务功能等方面的建设配套，协调解决近郊区公路技术标准与城市道路标准的兼容问题。优化城区骨干道路系统，加快实施高速互通连接线等项目，强化出入城道路与高速公路衔接，减少过境交通对城市交通的干扰，提升城市部分区域上高速的效率。利用普速铁路和高速铁路等提供城际列车服务，加快实现干线铁路、城际铁路、市域铁路、城市轨道交通“四网融合”。

3. 提升枢纽一体化衔接水平

优化综合交通枢纽的布局。从建设运营全周期系统规划综合枢纽的建设与发展，做好通道与枢纽、城市与场站、新建与改造、建设与运营的统筹协调，明确不同枢纽的服务功能和辐射范围。规划建设“1 个综合客运枢纽、3 个客运中心”和“1 个二级综合物流园区、2 个物流中心”。客运枢纽方面，按照零距离换乘要求进行一体化规划设计，推动中转换乘信息互联共享和交通导向标识连续、一致、清晰，积极引导立体换乘、同台换乘。货运枢纽方面，按照无缝衔接要求，优化货运枢纽布局，着重推进常山县

公铁水联运物流园区建设，加快推进综合货运枢纽的规划建设和设施改造，推进港口、铁路、公路和货运站场、运输装备、装卸设施等多式联运设施设备建设，实现货运枢纽无缝衔接。

4. 提升城乡交通运输一体化发展水平。

推进公交体制改革，完善城乡交通公共服务体系，加快农村客运公交化改造。提升城乡公交服务水平，以加快城乡经济社会一体化发展。按照“政府主导、国有改造、整合资源、公益惠民”的原则，统筹城乡交通一体化发展，有序消除城乡差别，提高城乡居民出行的获得感、幸福感、安全感。有效整合公交线路，全面优化公交线网，着力构建由城乡公交、城市公交、镇（乡）公交三个层级组成的公交客运网络。科学合理设置公交线网，提高公交线网的覆盖面，减少换乘次数。探索建立定制公交服务，统筹全域旅游发展资金，开通3A级及以上景区公交班线。完善基础配套。落实公共交通基础设施的规划用地，全面推进换乘枢纽站、港湾式停靠站以及首末站等基础设施建设。确立公交服务的公益定位，加大政府购买服务力度。将城乡公交一体化购买服务和基础设施建设资金纳入预算管理，实现政府财政“兜底”。鼓励“互联网+”农村客运发展，推动大数据、互联网等信息技术在农村客运领域的应用，支持手机支付、无感支付等便捷移动支付模式向农村延伸，基本实现农村客运便捷支付全覆盖。统筹推进农村客货邮融合发展，探索区域共同配送、客运班车带货等模式。

（三）推进交通基础设施全面智慧化

1. 全面推进交通基础设施数字化

推进 BIM 等先进信息技术应用，逐步提升常山县域内公路基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全数字化水平。严格落实高速公路电子不停车收费系统（ETC）门架应用。推动公路感知网络与基础设施同步规划、同步建设，在重点路段实现全天候、多要素的状态感知。同时可依托 205 国道、320 国道等重要运输通道，推进智慧公路示范区建设。推动农村公路建设、管理、养护、运行为一体的综合性管理平台搭建。推动客货运枢纽智能化升级，推广应用道路客运电子客票，加快发展综合客运一体衔接的电子化服务模式，推动售取票、检票、安检、换乘、停车等客运服务“一码通行”。

2. 全面推进智慧交通工程

积极应用大数据、云计算、车联网等技术，建设智慧铁路、智慧公路、智慧港口等智能交通基础设施，构建全方位智慧交通技术交通体系。

智慧公路方面。以杭金衢高速公路拓宽改造为试点，推进“便捷交通+互联网”“现代物流+互联网”，推动公路交通产业智能化变革，打造智慧交通基础设施网；利用先进的科学技术及移动互联网和智能终端，搭建一站式公共出行服务平台，实现基于大数据的智能调度、路径规划、交易引擎等人工智能技术；建设实时动态、高效统一、适合居民出行需求的实时交通诱导服务系统；

建立集地理信息系统、交通信息管理和交通信息服务于一体的综合性交通信息服务平台，推进全域高速公路智慧化。

智慧水路方面。着力创新以港口为枢纽的物流服务模式、安全监测监管方式，推动实现“货运一单制、信息一网通”的港口物流运作体系。推广生产作业智能调度系统及全自动码头技术，完善港口智能感知和数据采集系统。推进和铁路、水路、公路等不同运输方式的运输企业间物流信息的开放共享与互联互通，推进水运生产组织的智能化。

（四）建设生态绿色交通运输体系

1. 优化运输结构

围绕碳达峰目标与碳中和愿景，以打造绿色低碳交通为主线，紧抓交通领域减排核心，推进运输结构优化调整。推进南方水泥专用线建设，优化货运场站布局，加强与周边市县货运联系，挖掘铁路货运潜力，引导货物运输由公路运输向铁路运输、多式联运等转移。进一步拓展水路运输优势，重点推进常山江高等级内河航道建设，完善内河水运网络，加快构建以绿色运输为主的港口集疏运体系，引导大宗货物水水中转。

2. 强化交通资源节约集约

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，鼓励建设复合型通道，通过调整交通布局空间结构，从而满足高密度开发土地利用模式的需求、促进交通系统向集约化方向发展、缓解交通供需

矛盾。建立公共交通导向的土地利用模式，提高交通土地资源利用率，提高单位用地面积的交通运输周转量。推进区域港口一体化发展，加强港口资源整合，完善港口间协调发展机制，加快推进锚地、航道等资源共享共用，提高单位长度生产用码头泊位港口吞吐量。

推进绿色交通基础设施建设。深入贯彻“绿水青山就是金山银山”的理念，把生态保护理念贯穿交通基础设施建设过程。绿色铁路方面，在新规划的衢州至黄山铁路设计中积极推行生态环保设计，倡导生态选线选址，严守生态保护红线，完善生态保护工程措施，落实生态补偿机制。绿色公路方面，统筹全县公路规划、设计、建设、运营、管理、服务全过程，强调均衡协调，突出建、管、养、运并重，在所有新建设公路中推广公路边坡植被防护，因地制宜建设绿色生态公路。绿色港口方面，统筹规划建设港口船舶污染物接收、转运、处置设施，强化散货作业防尘抑尘措施。在新规划建设3个作业区中实施港区绿化工程，开展陆域、水域生态修复。

提高资源节能环保水平。促进资源综合循环利用，遵循“减量化、再利用、资源化”原则，积极探索资源回收和废弃物综合利用的有效途径。在工程建设中，鼓励标准化设计及工厂预制，综合利用废旧路面、疏浚土、钢轨、轮胎和沥青等材料以及无害化处理后的工业废料、建筑垃圾，循环利用交通生产污水。推广应用节能环保先进技术。继续开展交通设施与新能源、新材料、

新技术的融合研究，推动交通基础设施向更加绿色、清洁、低碳方向发展。推进综合供能服务站建设。

3. 深化交通环境污染治理

推广应用新能源清洁能源车辆。以城市公共交通、出租汽车、城市物流配送车辆为重点，建立不达标车辆市场禁入制度，加快老旧营运柴油货车淘汰更新，加快新能源客车及成套技术装备推广应用，实现常山县市中心城区公交清洁能源车辆全覆盖。

4. 推进出行方式绿色转型

推动公共交通由传统注重数量供给转向注重品质服务，打造“常规公交为主体、慢行交通为补充”的现代都市多元化绿色交通出行体系。构建城市绿色出行融合网。打造“一网一票”城市绿色出行共享融合网，推进公共交通一票联通，实现常规公交、慢行交通多网融合发展，强化跨网衔接，提升绿色出行服务水平。推动城市共享交通发展，完善汽车、共享单车、共享电动车等租赁业网络化水平，提升共享租赁全产业链规模化、专业化水平。强化公交站点与绿道系统串联衔接。加快构建“公共交通+绿道”绿色出行网络，加强公共交通与城市绿道系统衔接，加强站点设施与绿道景观共建、资源共享。至2025年，实现常山中心城区绿色出行比例达80%。

（五）构建完善可靠的安全保障网

进一步完善和落实交通运输安全生产责任链条、制度成果、管理办法、重点工程、工作机制和事故预防控制体系，扎实推进

安全治理体系和治理能力现代化。交通运输各领域实现“一个确保、三个持续下降”的目标（确保不发生重特大事故，交通运输事故起数、死亡人数和较大事故起数下降 20%），为“衢州有礼慢城常山”、全力打造“浙西第一门户”和我县交通运输综合发展提供持续向好安全保障。

1. 推进平安百年品质工程

始终把平安交通摆在突出位置，树立交通工程全寿命周期高质量发展理念，高标准打造桥梁工程、隧道工程、路基路面工程及高边坡工程、港口工程、航道工程等交通基础设施，着力提升本质安全水平。充分发挥信息化手段在工程质量管理中的作用，大力推广建筑信息模型(BIM)、大数据、智能化、移动通讯、云计算、物联网等信息技术应用，推进精品建造和精细管理。围绕交通建设工程施工工艺、技术和管理提升，构建质量安全提升技术管理体系，促进交通基础设施耐久性、安全性整体提升。

2. 强化交通基础设施安全防护

推进基础设施标准化、预防性、精细化、规范化养护，全面消灭次差路，保障基础设施运行安全。加大安全设施投入力度，提升公路、港口、航道、站场等交通基础设施的防护能力，强化桥梁隧道、长陡下坡、事故多发点段等安全治理，实现国省道 2.5 米、农村公路 4 米以上临水临崖高落差路段安防设施全覆盖，现有四、五类桥隧改造率 100%、国省道边坡灾害当年处理整治率 100%。重点加强监测监控水平，充分运用物联网等现代化信

息手段，着力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，进一步消除公路安全隐患，增强设施耐久性和可靠性。

3. 进一步完善安全责任体系

健全落实安全生产责任制。理清安全生产监管职责边界，公布安全生产权责清单，进一步明确有关部门安全监管职责分工，推动行业安全监管规范化标准化。强化安全生产主体责任落实。督促企业主要负责人切实落实责任，健全落实全员安全生产责任制。强化从业人员安全意识教育和技术能力培训，扎实开展安全生产标准化建设，着力补齐安全生产能力短板。加快推进安全生产信用管理。加快健全完善交通运输领域安全生产守信激励和失信惩戒机制，推动行业全面实施安全生产信用管理，不断净化交通运输市场环境。

4. 强化风险隐患排查控制

深化重大风险防范化解。构建安全风险管控和隐患排查治理双重预防控制体系。深化重大隐患排查治理。认真梳理安全生产24项重大风险点，建立安全风险“一图、一册、一表”，推进风险可视化、图斑化、精准化、动态化管理。深入开展典型事故教训汲取。分析查找各领域近三年来发生的典型生产安全事故原因及暴露出的问题，深刻汲取教训，举一反三，以案示警，制定切实有效整改措施，逐项抓好整改落实。及时组织开展典型事故整改措施实施情况评估，切实发挥事故教训汲取对交通运输安全生产

的“堵漏洞、补短板、强弱项”的重要作用。

（六）拓展交通新技术新业态新空间

1. 积极研究应用新一代交通基础设施

把握科技革命作用于交通基础设施演化的客观规律，推动大数据、互联网、人工智能、区块链、超级计算、5G等新技术与交通行业深度融合，瞄准世界科技前沿，聚焦可能引发交通业态变革的引领性技术和颠覆性技术。

2. 支撑交通新业态发展

构建“交旅融合”交通网络。结合当前旅游交通环境的具体需要和未来旅游发展趋势做好旅游交通发展需求分析，合作共建衢黄南饶“联盟花园”，推进“联盟花园”旅游交通规划建设；推动旅游风景道、旅游航道等交通基础设施发展，积极发展低空飞行旅游，构建“快进”“慢游”旅游交通网络，推进交通建设与旅游业发展需求相协调。实施物流基地智能化改造行动。按市场需求科学规划、有序建设智慧化物流园区，推进货物场站数字化。支持物流园区和大型仓储设施等应用物联网技术，实现物流信息采集标准化、处理电子化、交互自动化。鼓励和引导有条件的乡村建设智慧物流配送中心。加快发展现代物流业，依托常山江航运作业区发展公铁水多式联运，培育智慧物流，打造电商物流、智慧物流等新模式、新业态，提高总体物流效率和供应链服务水平。

（七）打造现代化交通产业体系

1. 打造交通休闲运动产业先行区

沿到旅游区的干线公路、通景公路合理布置相应数量的旅游服务驿站，发展具有交通咨询点、停车场、加油站、汽车维修点等基本功能的自驾车房车营地。加快建设“国际慢城”，率先成为世界一流生态旅游目的地和中国最佳旅游目的地，着力推进常山中国山地自行车公开赛（常山站），打造高品质交通休闲运动旅游产业格局。

2. 打造四市旅游协作“联盟花园”

以“协同共享融合创新的智慧旅游交通生态”为主题，以打造四省边际“路路见风景”的“网红”风光带，好看、好吃、好玩、好奇的华东最具特色的自驾游长廊，助力“联盟花园”打造成为世界级旅游目的地为目标，建设串联四市9个5A级景区，27个4A级景区的衢黄南饶联盟大道，促进资源整合、协同发展、集中发力、放大优势、合作共赢中的重要作用，推动四市协同打造“双循环”发展新格局、提振消费、壮大美丽经济幸福产业、拓宽“两山”转化通道，推进公共服务设施区域一体化，搭建含常山县在内的区域联合营销与市场共享平台。

（八）提升交通行业治理能力现代化水平

1. 加强交通运输法治建设

深化交通运输法治部门建设。坚持法治引领，严格合法性审核和公平竞争审查，确保重大决策、重大执法决定、规范性文件

等的合法性。加强法治队伍建设，积极参与省、市组织的执法轮训。加强信用交通建设。建立健全信用管理制度体系，依法依规深化信用分级分类监管和奖惩应用，构建以信用为基础的交通运输新型监管机制。

2. 加强交通人才队伍建设

建立和完善选人用人机制，通过竞聘上岗、轮岗锻炼等方式，为系统干部职工搭建锻炼平台，着力实现人尽其才、才尽其用的科学用人目标；继续同高等院校、科研单位开展合作协作，解决交通高端专业人才短缺瓶颈，实施借脑计划，以“素质推动速度”切实提高常山交通的发展动力。

3. 打造清廉交通建设标杆

坚持党建统领，全面完善清廉交通工作体系，形成一体推进不敢腐、不能腐、不想腐的有效机制，营造风清气正的政治生态。健全行业廉政风险分析评估机制，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。

六、投资规模及重大工程

（一）投资及建设规模

“十四五”期间，全县综合交通基础设施总投资约 168.58 亿元。新增线网总里程约 201.47 公里，其中新增铁路 1.84 公里，新增普通国省道 81.52 公里，农村公路 118.11 公里。

表 6-1 全县综合交通运输发展“十四五”总投资表

序号	项目名称	规模（公里）	“十四五”投资（亿元）	投资占比（%）
（一）	铁路网	1.84	2.27	1.35%
（二）	公路网	199.63	104.44	61.95%
1	高速公路		25.8	
2	普通国省道	81.52	43.1	
3	农村公路	118.11	30.24	
4	养护工程		5.3	
（三）	水运网		35.8	21.24%
（四）	航空网		0.04	0.02%
（七）	场站枢纽网		17.9	10.62%
（八）	绿道网		5	2.97%
（九）	智慧交通		3.13	1.86%
	合计		168.58	100%

（二）“十四五”重大工程

重大工程是综合交通运输发展的重要组成部分，是服务交通强省建设，高质量发展建设共同富裕示范区，促进国土空间开发利用的重要交通基础设施，其建设规模和社会经济效益巨大，是

打造人民满意交通的重要载体和有效引领，对推进常山打造四省边际交通枢纽，实现交通跨越式高质量发展具有重要意义。

统筹项目具体特点，理出“十四五”期间六大重点实施项目，G205 常山长风至五联段改建工程、常山县至衢州市西区快速通道工程、常山江（辉埠-双港口）航电枢纽项目、常山县公铁路衔接型综合客运枢纽工程、常山县浙西窗口服务区项目及常山县公铁水联运物流园区等项目。

1. G205 常山长风至五联段改建工程

G205 国道常山长风至五联段位于城区范围，随着社会经济的发展 and 交通量的增加，该路段逐渐出现通行能力不足、交通事故多发、街道化现象严重等问题，公路服务水平低下严重制约了当地经济、旅游的发展。

路线起点位于常山县何家乡 G205 国道长风大桥桥头，经湖口、双安、同弓乡竹篷底、邹家向东南延伸，上跨 G60 沪昆高速，经金川街道张家、十五里，上跨 G320 国道，经四都、天马街道三都，终点位于五联村接上 G205 国道，路线长约 17.4 公里，总投资约 17.0 亿元。

本项目自北向南不仅联系常山县何家乡、同弓乡、金川街道及天马街道等几大乡镇，同时串联常山绿色产业集聚区和常山经济开发区，打通了 G60 沪昆高速公路及 G320 国道、在建 G351 国道及辉何公路等周边主要路网。项目实施后，能进一步完善常山县交通路网、拓展城市发展空间、促进社会经济发展有着重要

意义。

2. 常山县至衢州市西区快速通道工程

衢常快速路连接常山县辉埠镇、国际慢城、青石镇山溪边和虹桥、招贤镇象湖和五里、柯城区沟溪乡及衢州市高铁新城等区域。项目途经常山中心城区，接入衢州西区，对 320 国道实现分流，到衢州半小时通群圈，是构建常山县内联外畅的重要通道之一。终点接朱富线徐村大桥，打通常山县“内环”中的北环线，使内环线可全线贯通形成闭环，对完善常山县交通路网、拓展城市发展空间、促进沿线社会经济发展有着重要意义。常山段全长 22.6 公里，投资约 16.2 亿元。

3. 常山江（辉埠-双港口）航电枢纽项目

常山江——“宋诗之河”作为钱塘江干流衢江的源头。常山江航道规划打通后将形成上游通过江西信江与长江沿线省市相通，下游通过衢江、钱塘江与周边沿海省市相连，实现常山江航运通江达海，带动沿江乡镇发展。

诗路文化带是全省大花园的标志性工程和大都市区建设的重要内容，常山县作为“钱塘江诗路文化带”的起点，随着常山江航道的开通，将联通钱塘江上下游景点，促进常山县旅游业的快速发展。常山县境内常山江里程约 50.9 公里，总投资约 42.1 亿元，“十四五”期间计划投资约 15 亿元。

4. 常山县公铁路衔接型综合客运枢纽工程

项目选址于常山县紫港街道（九景衢铁路常山火车站西南侧），处于县国际慢城、城东新区核心区，是集二级公路客运汽车站和一级城市公共汽车枢纽站、出租车营业站等多种运输方式于一体，提供旅客集疏运服务的综合换乘枢纽。项目含主站房综合楼、候车廊、机修间、门卫室、地下室等；设置发车位 17 个，营运车辆停车位 107 个，社会车辆停车位 63 个；并建设给排水、绿化、消防等配套设施，项目建设总投资约为 2.5 亿元。

功能定位：推动交通枢纽的协同发展，实现水、陆、空各类交通一体化运作。统筹各种运输方式衔接，推动铁路网、高速公路网、航道网、轨道交通网、快速路网“五张网”互联互通。按照零距离换乘、无缝化衔接目标，加快推进高铁、城市轨道进枢纽，提升交通枢纽的集疏运能力。

5. 常山县浙西窗口服务区项目

G60 高速浙西窗口服务区是江西进入浙江的“首站”，而常山区位优势明显，是浙江对外展示的重要窗口。现阶段，服务区紧抓杭金衢改扩建二期新机遇，着力升级打造常山省际门户示范服务区，力求打造四省边际“最美驿站”，将服务区打造成为集旅游服务、餐饮娱乐、购物休闲、科技体验等于一体的商业综合体，探索实现交旅融合、农林休闲、户外拓展、文化颐养等产业集聚，助推区域规划再升级、产业发展再提升。

6. 常山县公铁水联运物流园区

辉埠镇位于常山江上游北岸，九景衢铁路沿线，公路网四通八达，依托先天地理优势，将常山县多式联运中心选址于此，打造片区公铁水联运集散点，实现公路、铁路、水运设施设备互联互通和服务一体化衔接。总投资约 10 亿元，“十四五”期间计划投资 2.0 亿元。

七、国土空间规划衔接

国土空间规划是国家空间发展的指南、可持续发展的空间蓝图，是各类开发保护建设活动的基本依据。综合立体交通网规划是典型的空间线性规划，空间跨度大、覆盖范广，是国土空间的支撑体系，对区域空间格局的形成和经济发展具有重要影响，既服务于国土空间开发，也受国土空间保护的约束。本规划与省、市、县国土空间规划充分衔接，布局方案与省、市、县空间发展战略导向完全一致，由多网融合的综合交通网络、便捷协调的综合枢纽组成的综合立体交通新格局，可有效支撑构建“一城、三片”城镇空间发展格局，在我县引领对外开放、支撑空间拓展、服务民生发展方面，将发挥重要的基础性、服务性、引领性、战略性作用。

（一）实现存量与增量的有机统一

坚持需求导向，根据全县综合交通需求分析结果和支撑重大战略的现实需求，优化交通基础设施供给结构，充分利用存量资源，扩大优质增量供给，破除无效供给，提升交通基础设施供给能力、质量和效率，提高资源配置效率和全要素生产力。优先布局供需矛盾突出、短板问题明显的运输方式和区域，优先通过扩容改造、等级提升、智慧化管理等手段，挖掘现有综合交通网络运输能力，实现交通供给与需求更高水平的动态平衡。

（二）实现开发与保护的统筹协调

突出交通基础设施空间资源有效储备、统筹协调、严格管控和高效利用，优先布局制式多样、多层立体的复合通道；注重资源稀缺地区通道设施的共建、走廊资源共享。系统谋划综合枢纽，利用运输综合体、多式联运区等新载体，整合各类交通功能，提高国土管控下的交通资源使用效率，合理确定与国土空间规划“三区三线”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，尽量避免直接穿越，实现交通基础设施总量在控制边界中有序增长。

（三）建立规划一张图动态协调机制

主动衔接国土空间成果，以国土空间规划的“一张底图”为依据，统底图、统一标准，构建交通规划成果空间信息平台，实现交通基础设施规划一张图”、深化规划项目技术方案研究，达到工程可行性研究报告深度（1:10000的精度），其中拟在“十四五”期间实施项目达到1:2000的精度，建立综合交通规划与国土空间规划的动态协调机制，本规划空间跨度大、时间跨度长，交通走廊和具体线位所受影响因素多，特别是在规划研究阶段很难获得稳定线位，因此在国土空间规划中应具有阶段性和动态性，后续根据相关控制因素的变化动态调整和优化。

(四) 合理把控用地需求规模

初步匡算，2021~2025年，新增建设用地规模约1084万平方米。

表 7-1 全县综合交通基础设施用地总量（万平方米）

项目	类别	近期（2021-2025） 用地量
一	铁路	8
二	公路	850
三	水运	115
四	航空	0
五	场站枢纽（含快递中心）	111
	合计	1084

八、环境影响评价

（一）总体评价

本规划与国家重大发展战略及相关政策保持一致，以布局合理、覆盖广泛、集约高效、外通内畅的综合立体交通网络为目标，充分发挥各交通方式的比较优势和整体效能，为保障我国战略实施、推动区域协调发展、促进县城交通条件改善、资源能源利用效率提升等提供有力支撑规划坚持绿色发展理念，充分考虑既有设施的利用，集约节约利用土地、能源、岸线等资源，着力提升能效，提高资源综合利用水平。规划实施有关工程在施工过程中可能会对环境产生不利影响，主要在资源占用、生态影响和污染排放等方面。“十四五”期间新增用地约 1.63 万亩，交通建设会相应消耗一定的物资资源，可能对局部地区自然生态环境产生影响。同时，交通基础设施建设和运营也会向周边环境排放废气、污水、噪声等污染物。为最大限度的减少对环境的影响和破坏，本规划与衢州市、常山县国土空间规划等规划做衔接，提出的项目将充分吸纳相关专项规划环评工作的成果，不突破相应环评结论，并将有关环评结论作为后续规划实施的依据。

（二）预防和减缓影响的措施

一是坚持“保护优先、避让为主”的交通基础设施空间布局原则，加强对沿线环境敏感区的保护。交通基础设施选线（址）要充分考虑生态环境因素的约束和限制，尽量避开各类环境敏感因

素和目标，尽量利用既有交通设施，避开永久基本农田保护区，避让水源地、自然保护区等环境敏感区域。

二是严格项目审批和土地、环保准入，严格控制交通基础设施的建设规模和用地规模，严控增量用地，加强交通基础设施建设的节地规划、设计等，高效实施土地综合利用，尽可能减少土地占用和资源消耗，促进土地节约、集约利用。

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

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

九、保障措施

（一）加强党的领导，强化统筹衔接

坚持党的全面领导，充分发挥党在规划推进过程中总揽全局、协调各方的作用，建立县级部门协同、上下机构联动、周边县（区）互动的综合交通规划实施工作机制，充分利用综合交通领导小组平台，联合县发改委、资源规划局、生态环境局等相关部门，围绕土地资金、生态等重点问题，共同研究提出加快全县综合交通发展的重大政策措施。畅通与省级有关部门、各级县（市、区）政府的沟通衔接渠道，积极争取上级指导与相关政策支持，帮助基层提高规划内容的执行落实效率。加强与周边市、县（市、区）合作，建立健全注重实效的多边会商机制，共同研究解决规划实施中跨领域、跨地区的突出矛盾和难点问题。

（二）加强规划实施，健全推进机制

增强规划的严肃性和约束力，坚持“一张蓝图干到底”。规划内重大项目争取纳入国家、省级重大基础设施专项规划和国土空间规划，统筹预留交通通道，优化关键节点。建立省市县三级联动推进机制，细化落实目标任务，明确责任，有序推进各项工作。建立规划实施事中事后监管和动态评估调整机制。铁路、轨道、公路、水运、航空、油气管网、邮政、枢纽等各专项规划，及五年规划、三年行动等建设规划计划都应与本规划做好衔接。综合交通发展规划及建设涉及交通、旅游、规划、林业、水利、国土、环保等多个政府部门。应积极创造有利条件，加强多部门协作，

各司其职，各担其责，在政策允许的框架条件下，能简则简，以“奔跑”的速度加快推进综合交通建设。

（三）加强要素保障，完善政策支持

加强用地保障，统筹保障规划预留指标、新增建设用地计划指标优先保障省内调剂补充耕地指标。加强资金保障，积极争取国家、省投资补助支持政策；研究适应新形势的投融资渠道，建立投融资平台，按照“政府引导、市场运作”的方式，加大招商引资力度，以“经营”的理念拓宽投资类型，增加建设资金来源，加快推进综合交通重大项目建设；整合上级交通建设补助资金、交通专项资金、市级财政资金以及其他资金，合理安排专项资金用于交通建设。做好与“三区三线”的衔接，注重节约集约发展。加强人才保障，强化校企合作，加快培养引进交通领域科技领军人才和优秀青年人才，打造一批作风过硬、高素质、德才兼备的人才队伍。实行最严格的耕地保护制度，控制占地数量。在新一轮土地规划调整中，充分考虑交通用地需求，优先保障交通重点项目建设用地。

附图表

1. 常山县综合交通运输发展“十四五”规划实施项目表
2. 常山县综合交通运输发展“十三五”末现状图
3. 常山县综合交通运输发展“十四五”规划总布局图
4. 常山县综合交通运输发展“十四五”规划——铁路网
5. 常山县综合交通运输发展“十四五”规划——公路网
6. 常山县综合交通运输发展“十四五”规划——水运
7. 常山县综合交通运输发展“十四五”规划——枢纽站场

1 常山县综合交通运输发展“十四五”规划实施项目表

序号	项目名称	建设规模		建设年限	总投资/亿	“十四五” 投资/亿	是否 纳入 市规	是否 纳入 省规	备注
		等级	里程/km						
	铁路								
1	南方水泥专用线	货专	1.84	2022-2024	2.27	2.27	是	是	
	小计		1.84		2.27	2.27			
	高速公路								
1	杭金衢高速衢州段拓宽（常山段）	高速	42.00	2018-2022	42.8	17.8	是	是	“十三五”续建
2	常山县浙西窗口服务区项目			2021-2025	8.0	8.0	是	-	改建
	小计		42.00		50.8	25.8			
	国道								
1	351 国道龙游横山至开化华埠段公路工程(常山段)	一级公路	28.00	2018-2021	25	10	是	是	“十三五”续建
2	205 国道常山长风至五联段改建工程	一级公路	18.00	2023-2025	16.8	16.8	是	-	
	小计		46		41.8	26.8			

附 图 表

序号	项目名称	建设规模		建设年限	总投资/亿	“十四五” 投资/亿	是否 纳入 市规	是否 纳入 省规	备注
		等级	里程/km						
	省道								
1	S221 淳安至江山公路常山界牌岭至新桥段公路工程	二级公路	6	2019-2021	3.5	0.5	是	是	
2	S324 温岭至常山公路常山宋畈至新桥段公路工程	一级/二级公路	29.52	2023-2028	21.7	15.8	是	是	
	小计		35.52		25.2	16.3			
	重要县道								
1	常山县至衢州市西区快速通道工程	一级公路	22.60	2023-2025	16.2	16.2	是	-	
2	常玉快速通道工程（含一期辉埠至何家公路）	一级/二级公路	42.00	2020-2028	17.05	8.47	是	-	
	小计		64.6		33.25	24.67			
	县乡道								
1	苦狮线提升改造工程（X204）	二级/三级公路	18.61	2020-2021	0.87	0.87			
2	钳何线提升改造工程（X509）	四级公路	11.04	2022-2023	0.48	0.48			
3	上红线提升改造工程（X513）	四级公路	16.23	2021-2023	0.70	0.70			
4	新昌乡-西岭脚公路提升改造工程（Y511）	四级公路	21.50	2018-2021	0.32	0.32			

附 图 表

序号	项目名称	建设规模		建设年限	总投资/亿	“十四五” 投资/亿	是否 纳入 市规	是否 纳入 省规	备注
		等级	里程/km						
5	常山县西岭脚至界牌岭公路工程	四级公路	5.78	2021-2023	1.86	1.86			
6	泉目山至大弄通村公路工程	四级公路	1.85	2021-2023	0.63	0.63			
7	辉埠镇至狮子口公路提升改造工程（Y510）	四级公路	6.36	2019-2021	0.09	0.09			
8	何家乡湖口至黄岗公路提升改造工程（Y516）	四级公路	3.71	2019-2021	0.05	0.05			
10	芳村镇至大处公路提升改造工程（Y512）	四级公路	8.58	2019-2021	0.13	0.13			
11	大桥头乡苦狮线至黄坞岭公路提升改造工程（Y513）	四级公路	8.96	2020-2022	0.18	0.18			
12	蒲五线提升改造工程（X517）	四级公路	6.78	2020-2021	0.13	0.13			
	养护工程			2021-2025	5.30	5.30			
	小计		118.11		10.87	10.87			
	水运								
1	常山江（辉埠-双港口）航电枢纽项目	三级航道	31	2021-2025	42.1	15.0	是	是	
2	常山港区澄潭作业区			2021-2025	8.4	8.4	是	-	
3	常山港区辉埠作业区			2021-2025	6.4	6.4	是	-	

附 图 表

序号	项目名称	建设规模		建设年限	总投资/亿	“十四五” 投资/亿	是否 纳入 市规	是否 纳入 省规	备注
		等级	里程/km						
4	常山港区招贤作业区			2021-2025	6.0	6.0	是	-	
	小计		31		62.9	35.8			
	枢纽								
1	常山县公铁路衔接型综合客运枢纽工程	综合客运枢纽		2021-2025	2.5	2.5	是	是	
2	常山县公铁水联运物流园区	综合物流园区		2023-2035	10.0	10.0	是	是	
3	城东客运中心	客运中心		2021-2025	1.0	1.0	是	-	
4	新都客运中心	客运中心		2021-2025	1.0	1.0	是	-	
5	辉埠新区客运中心	客运中心		2021-2025	1.0	1.0	是	-	
6	中心乡镇客（货）运站及物流中心	物流中心		2021-2025	2.4	2.4	-	-	
	小计				17.9	17.9			
	航空								
1	人民医院直升机起降点			2021-2025	0.04	0.04	是	-	
	小计				0.04	0.04			

附 图 表

序号	项目名称	建设规模		建设年限	总投资/亿	“十四五” 投资/亿	是否 纳入 市规	是否 纳入 省规	备注
		等级	里程/km						
	绿道								
1	省级绿道2号线、中心城区及城乡绿道			2021-2025	5.0	5.0	是	-	
	小计				5.0	5.0			
	智慧交通			2021-2050	51.7	3.13	是	-	
	小计				51.7	3.13			
	合计				301.73	168.58			

《常山县综合立体交通网规划 暨综合交通运输发展“十四五”规划》

评审会专家组意见

2021年9月15日，常山县人民政府组织召开了《常山县综合立体交通网规划暨综合交通运输发展“十四五”规划》（以下简称《规划》）评审会。参加会议的有常山县发改局、财政局、资规局、交通运输局、市生态环境局常山分局、林水局、住建局、农业农村局、文广旅体局、城投集团及特邀评审专家（名单附后），与会代表认真听取了规划编制单位的汇报后，经认真讨论，形成评审意见如下：

一、总体评价

1. 为贯彻落实《交通强国建设纲要》和浙江建设高水平交通强省战略，助力衢州打造四省边际综合交通“桥头堡”，发挥交通在常山县现代化建设中的先行引领作用，服务常山县跨越式高质量发展，支撑常山打造成为“浙西第一门户”，奋力打造“重要窗口”贡献常山力量，编制《规划》具有重大意义。

2. 《规划》在总结现状及“十三五”交通发展成就的基础上，分析了“十四五”及远期的形势和需求，提出了总体思路、规划目标和总体布局方案，并对“十四五”期间的交通运输发展进行了重点规划。《规划》总体思路清晰、内容全面、保障措施合理。

二、完善规划的有关建议

1. 建议进一步与省级、市级交通规划、县级国土空间规划等做好衔接。
2. 完善“十四五”发展目标及指标体系，优化项目时序安排。
3. 深化完善交通提质增效、智慧交通、绿色交通等方面的内容。

专家组认为《规划》通过评审，请编制单位根据与会代表及专家意见修改完善《规划》，形成报批稿上报。

专家组组长：王卫华

二〇二一年九月十五日

《常山县综合交通运输发展“十四五”规划》

评审会专家组意见执行情况

1. 建议进一步与省级、市级交通规划、县级国土空间规划等做好衔接。

执行情况：已根据《浙江省综合交通运输发展“十四五”规划》、《衢州市综合交通运输发展“十四五”规划》、《常山县国土空间总体规划(2020-2035)》（阶段性汇报文件）对本项目相关内容进一步修改。

2. 完善“十四五”发展目标及指标体系，优化项目时序安排。

执行情况：已在第三章总体思路中完善“十四五”规划主要指标表、增加“十四五”高质量发展指标表，已对项目时序进行调整优化。

3. 深化完善交通提质增效、智慧交通、绿色交通等方面的内容。

执行情况：已在第五章打造高质量的综合交通体系中深化完善交通提质增效、智慧交通、绿色交通等方面的内容。