

附件

城镇化地区综合交通网规划

2015年11月

目 录

一、发展基础.....	1
(一) 网络现状.....	1
(二) 主要问题.....	2
二、需求特征.....	2
(一) 高强度.....	3
(二) 多样化.....	3
(三) 高频次.....	3
(四) 强时效.....	3
三、总体要求.....	3
(一) 指导思想.....	3
(二) 基本原则.....	4
(三) 发展目标.....	5
四、布局规划.....	5
(一) 完善城镇化地区间综合运输通道.....	5
(二) 构建城镇化地区内部综合交通网.....	5
1、京津冀地区.....	6
2、长江三角洲地区.....	7
3、珠江三角洲地区.....	9
4、长江中游地区.....	10
5、成渝地区.....	11
6、海峡西岸地区.....	13
7、山东半岛地区.....	14
8、哈长地区.....	15
9、辽中南地区.....	16
10、中原地区.....	17
11、东陇海地区.....	18
12、关中—天水地区.....	18
13、北部湾地区.....	19
14、太原地区.....	20

15、滇中地区.....	21
16、黔中地区.....	22
17、呼包鄂榆地区.....	23
18、兰州—西宁地区.....	24
19、天山北坡地区.....	25
20、宁夏沿黄地区.....	25
21、藏中南地区.....	26
22、其他陆路边境口岸城镇化地区.....	27
五、保障措施.....	28
(一) 提升运输服务.....	28
(二) 发展智能交通.....	28
(三) 创新体制机制.....	29
(四) 加强规划实施.....	30
六、规划环评.....	31
(一) 规划实施环境影响总体评价.....	32
(二) 预防和减缓不良影响措施.....	32

综合交通网是城镇化发展的重要支撑，是城镇化空间形态的重要引导，是城乡一体化发展的重要前提。为适应城镇化发展需求，依据《全国主体功能区规划》、《国家新型城镇化规划（2014—2020年）》，制定《城镇化地区综合交通网规划》（以下简称《规划》）。

本规划范围包括京津冀、长江三角洲、珠江三角洲、长江中游、成渝、海峡西岸、山东半岛、哈长、辽中南、中原、东陇海、关中—天水、北部湾、太原、滇中、黔中、呼包鄂榆、兰州—西宁、天山北坡、宁夏沿黄、藏中南等，共计 21 个城镇化地区，涵盖 215 个城市。目前，人口和 GDP 分别约占全国的 65%、90%。

一、发展基础

改革开放以来，我国综合交通运输体系发展迅速，初步形成了覆盖全国的区际、城际、城市、城乡交通网络，有力支撑了城镇化地区经济社会发展。

（一）网络现状

干线通道基本贯通。国家“五纵五横”综合运输大通道基本贯通，联通了 21 个城镇化地区，干线通道骨架初步形成，重要枢纽节点渐趋稳定。

城际通道正在推进。京津冀、长江三角洲、珠江三角洲城镇化地区城际骨干通道初步形成，其他东中部城镇化地区城际通道加快推进，西部城镇化地区城际通道起步建设。

运输服务不断改善。运输能力显著提高，部分城镇化地区围绕核心城市的快速通勤服务初现成效，旅客出行选择性、便捷性不断增加，货运效率持续提升，运输安全性和通达性明显增强。

（二）主要问题

轨道交通发展滞后。城际交通结构不尽合理，城际铁路发展相对滞后，市域（郊）铁路规划建设基本空白，难以适应城镇化地区人口高度聚集、经济关联紧密、资源环境约束对交通的要求。

枢纽一体衔接不畅。综合交通枢纽布局与城镇化空间格局不尽协调，核心城市枢纽衔接平台功能不强，城际交通与区际交通、城市交通之间衔接不畅，能力匹配不够。

服务水平有待提升。设施规划建设、运营组织等未能与城际运输需求有效对接，运输服务多样性、时效性、可靠性不足，运行安全、行政执法、市场监管等方面存在行政壁垒、市场分割，难以提供便捷的城际服务。

信息共享开放不足。交通智能化、信息化水平不高，公共信息平台建设滞后，城市之间、运输方式之间缺乏信息共享开放机制，难以有效实现信息互联互通、实时发布、便捷查询。

二、需求特征

城镇化地区是国家主体功能区划中优化开发和重点开发区域，人口密集，产业聚集，经济社会发展水平相对较高，交通运输呈现出以下需求特征：

(一) 高强度

在主要城镇走廊、产业聚集带等城际通道上，客货运输需求总量大、强度高，尤其是在旅客运输领域更为突出，要求提供大运量、高密度、安全可靠的运输服务。

(二) 多样化

城镇化地区客运需求多样，工作日公务、商务、通勤客流多，休息和节假日旅游、休闲客流多，要求提供点对点的大站直达和广覆盖的站站停靠，以及舒适、准时、便捷的优质客运服务。

(三) 高频次

城镇化地区产业集群化发展趋势明显，消费方式变革加快，货运需求快速增长，并呈现小批量多批次的特点，要求提供更为灵活、精准、经济、专业的物流配送服务。

(四) 强时效

城镇化地区客货运输以中短距离为主，时效性强，需要更加高效、便捷的换乘换装，要求优化综合交通枢纽布局衔接和运输组织，最大程度减少旅客换乘次数与距离，提高货物集散换装效率。

三、总体要求

(一) 指导思想

高举中国特色社会主义理论伟大旗帜，以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，按照“四个全面”战略布局和经济发展新常态

态的战略判断，围绕国家新型城镇化发展要求，构建城镇化地区以轨道交通和高速公路为骨干，以普通公路为基础，以水运、民航为有效补充，高效衔接大中小城市和小城镇的结构优化、层次多样、快速便捷交通运输网络，提升一体化运输服务水平，有效支撑和引导城镇化发展。

（二）基本原则

——层次清晰、结构优化。适应城镇化地区核心城市、节点城市、小城镇间的运输需求，强化与城市交通网的衔接，构建层次清晰、功能互补、互联互通的快速和普速交通网。统筹各种运输方式协调发展，优化运输结构，提高路网运行效率，优先发展城际铁路和市域（郊）铁路，强化轨道交通的骨干作用。

——因地制宜、分类实施。根据城镇化地区发展水平、产业特征、人口分布、空间形态、资源禀赋，科学规划发展目标、网络布局、重点任务、政策措施等，从实际出发，区分轻重缓急，合理确定建设时序，选择经济适用的技术标准、设施装备等。

——方便快捷、安全可靠。强化枢纽衔接，优化运输组织，创新运营管理模式，推动信息共享，提供便捷化、人性化、“门到门”的客货运输服务。强化安全意识，落实安全责任，提高城镇化地区交通的安全性、时效性、可靠性和应对自然灾害、突发事件的保障能力。

——集约高效、绿色低碳。综合利用土地、通道等资源，推广应用先进的交通节地、节能和减排技术，挖掘存量潜力，优先

利用既有铁路设施提供城际、市域运输服务。推进大运量公共交通基础设施建设，倡导绿色出行。

（三）发展目标

依托国家综合运输大通道，联通 21 个城镇化地区。重点加强城镇化地区内部综合交通网络建设，至 2020 年，京津冀、长江三角洲、珠江三角洲三大城市群基本建成城际交通网络，相邻核心城市之间、核心城市与周边节点城市之间实现 1 小时通达，其余城镇化地区初步形成城际交通网络骨架，大部分核心城市之间、核心城市与周边节点城市之间实现 1—2 小时通达。城际铁路运营里程达到 3.6 万公里（其中新建城际铁路约 8000 公里），覆盖 98% 的节点城市和近 60% 的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 1.3 万公里。

展望 2030 年，基本建成城镇化地区城际交通网络，核心城市之间、核心城市与周边节点城市之间实现 1 小时通达。

四、布局规划

（一）完善城镇化地区间综合运输通道

在城镇化地区之间，依托“五纵五横”综合运输大通道，有效支撑国家“两横三纵”城镇化空间布局，加密骨干通道，优化通道布局，强化西北与华东南、西南与东北华北地区之间的连接，高效连通城镇化地区以及省会城市、大中城市和重要口岸。

（二）构建城镇化地区内部综合交通网

以综合运输大通道为主骨架，重点建设城镇化地区城际铁路网；完善国家高速公路网，实施繁忙路段改扩建工程，适度建设地

方高速公路，强化国省干线公路，畅通、衔接干线公路与城市道路；实施港口和航道工程；推进机场建设；优先发展城市公共交通，建设城市轨道交通和市域（郊）铁路；鼓励采取开放式、立体化方式建设铁路、公路、机场、城市交通于一体的综合交通枢纽；打造城镇化地区网络化、智能化的综合交通运输体系，提升运输服务质量和水平。

1、京津冀地区

该地区是以首都为核心的世界级城市群、区域整体协同发展改革引领区、全国创新驱动经济增长新引擎和生态环境修复改善示范区，交通网络规划区域包括北京、天津、石家庄、保定、廊坊、唐山、秦皇岛、沧州、承德、张家口、衡水、邢台、邯郸等。未来应构建以京沪、京广、京哈、京沈等高速铁路和京港澳（G4）、京昆（G5）、京藏（G6）等高速公路为骨干，G105、G230、G337等国道为基础，民航为补充，北京、天津、石家庄、唐山、秦皇岛等综合交通枢纽为支点的多节点、网格状、全覆盖的快速城际交通网。

至2020年，城际铁路运营里程约2800公里（其中，利用路网铁路1750公里，新建城际铁路850公里），覆盖全部节点城市（13个）和40%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约750公里。

建成北京、天津城市轨道交通网络和石家庄城市轨道交通网络主骨架。建设北京、天津、石家庄市域（郊）铁路。

专栏 1 京津冀地区规划重点工程

铁路

建设北京至霸州、北京至张家口、张家口至大同高铁和正蓝旗至张家口铁路（河北段）等。研究天津至石家庄、霸州至衡水、天津至承德铁路的建设。

建设京唐、京滨、廊坊至涿州、首都机场至新机场联络线、京石等城际铁路和北京新机场快线等市域（郊）铁路。

公路

建设 G3 京台高速北京段、G1N 北京至秦皇岛、G0211 津石高速、首都地区环线高速剩余路段等国家高速公路和北京新机场配套公路。研究太行山高等级公路的建设。

水路

建设秦皇岛港、唐山港、天津港、黄骅港等港口深水航道工程。

枢纽

铁路枢纽：建设北京星火站、北京丰台站、新北京东站，改建北京清河站等。

港口枢纽：建设天津港东疆港区、南疆港区、大港港区和天津港北疆港区，唐山港曹妃甸港区，黄骅港码头工程等，推进秦皇岛港东港区扩建工程。

机场枢纽：建设北京新机场、承德机场、邢台军民合用机场等，建设北京终端管制中心，推进唐山、张家口、邯郸机场改扩建工程。

2、长江三角洲地区

该地区地处东部沿海与长江流域的结合部，是全球重要的现代服务业中心和先进制造业基地，交通网络规划区域包括上海、南京、杭州、宁波、苏州、无锡、常州、南通、扬州、镇江、泰州、盐城、湖州、嘉兴、绍兴、金华、台州、舟山、合肥、芜湖、安庆、池州、铜陵、马鞍山、滁州、宣城等。未来应构建连接上海、南京、杭州、合肥、宁波的多“三角形”和以上海、南京、杭州、合肥为中心的放射状快速城际交通网络，分为两个层次：

第一层次：以沪宁、沪杭、宁杭、合宁、杭甬等高速铁路，沪陕（G40）、沪蓉（G42）、沪昆（G60）等高速公路，长江干线航道、京杭运河为骨干，G104、G204、G318、G312、G345 等国道和长江三角洲高等级航道为基础，民航为补充，上海、南京、杭州、合肥、

宁波综合交通枢纽为支点的城际交通主轴。

第二层次：以上海中心城区为核心，连通郊区主要城镇的市域（郊）铁路网；以南京为中心，连通周边 7 个节点城市的放射状城际交通网；以杭州为中心，连通周边 6 个节点城市的放射状城际交通网；以合肥为中心，连通周边 10 个节点城市的放射状城际交通网和合裕线、芜申运河等高等级航道。

至 2020 年，城际铁路运营里程达到 6400 公里（其中，利用路网铁路 4000 公里，新建城际铁路约 1270 公里），覆盖全部节点城市（26 个）和 80% 以上的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 1700 公里。建设长江三角洲内河高等级航道网。

建成上海、南京、杭州城市轨道交通网络和合肥、苏州、无锡、常州、南通城市轨道交通网络主骨架，建设上海、南京、杭州、合肥市域（郊）铁路。

专栏 2 长江三角洲地区规划重点工程

铁路

建设南京至合肥、合肥至九江、上海经苏州至湖州高铁，以及盐城至南通（盐城至海安段）、宁波至金华、六安经安庆至景德镇等铁路。研究上海至宁波铁路跨海大桥的建设。

建设沪嘉甬、宁句、宁马、南京经仪征至扬州、苏州至无锡硕放机场、无锡至宜兴、无锡至江阴、合肥经新桥国际机场至六安、通苏嘉、上海至昆山、连镇铁路南延段、盐城经泰州至宜兴、南陵经繁昌和芜湖至江北集中区、滁州至南京、巢湖至马鞍山、江阴至靖江等城际铁路，研究泰州至常州、沿江城际铁路的建设。

公路

建设 G15W2 杭州湾跨海大桥北接线二期，G92N 杭绍段和宁波段，G4012 黄山至千岛湖等国家高速公路，推进 G4211 南京至芜湖、G2 新沂至江都段、G40 周庄至陇西枢纽段、G4212 马堰至安庆大桥接线段、G3 方兴大道至马堰段、G36 滁州至明光段改扩建工程。

水路

建设京杭运河、长江干线、长江三角洲高等级航道、淮河高等级航道和地区重要航道。

枢纽

铁路枢纽: 建设上海东站、合肥北站、芜湖站、芜湖塔桥集装箱站、铜陵站、安庆站、南京北站、扬州东站、泰州南站、淮安东站、南通站。

港口枢纽: 建设上海港洋山深水港区、外高桥港区、罗泾港区, 宁波-舟山港梅山、穿山、马迹山、金塘、衢山、六横等港区, 苏州港太仓港区, 南京港龙潭港区, 台州港头门、大麦屿港区, 长江沿线港口等。

机场枢纽: 建设芜宣、蚌埠、滁州、宿州、亳州机场, 改扩建上海浦东、上海虹桥、合肥、宁波机场, 实施嘉兴机场军民合用改扩建工程。

3、珠江三角洲地区

该地区地处珠江下游, 毗邻港澳, 面向东南亚, 是南方地区对外开放的门户, 交通网络规划区域包括广州、深圳、珠海、佛山、东莞、中山、江门、惠州、肇庆等。未来应构建以广深、广珠城际轨道交通、京港澳(G4)、大广(G45)、沈海(G15)等高速公路为骨干, G107、G205、G324等国道为基础, 珠江三角洲内河高等级航道网为补充, 广州、深圳、珠海综合交通枢纽为支点的“三角形”快速城际交通网。

至2020年, 城际铁路运营里程约1400公里(其中, 利用路网铁路250公里, 新建城际铁路440公里), 覆盖全部节点城市(9个)和40%左右的县(市); 新建和改扩建国家高速公路约430公里; 内河高等级航道成网运行。

建成广州、深圳城市轨道交通网络和东莞、佛山城市轨道交通网络主骨架。建设广州市域(郊)铁路。

专栏3 珠江三角洲地区规划重点工程

铁路

建设京九高铁(赣州至深圳段)、广州至汕头高铁和柳州至肇庆等铁路。

建设广佛江珠、中南虎(南沙至虎门段)、深惠(惠州至惠阳段)、肇南(高明至南沙段)、广惠等城际铁路。

公路

建设G2518深圳至中山过江通道等国家高速公路。

水路

建设西江、北江干流以及崖门、磨刀门、西伶通道、龙穴南和东江等航道整治工程，广州港深水航道拓宽工程。

枢纽

铁路枢纽：建设广州站、广州新塘站、深圳前海、深圳机场北、深圳坪山、珠海横琴站、珠海金湾站、珠海站、佛山西站、中山北站、肇庆站等客运枢纽。

港口枢纽：建设广州港南沙港区、深圳港盐田和大铲湾港区、珠海港高栏港区。

机场枢纽：改扩建广州、深圳机场。

4、长江中游地区

该地区由武汉城市圈、环长株潭城市群、环鄱阳湖城市群组成，承东启西，连通南北，交通网络规划区域包括武汉、长沙、南昌、黄石、黄冈、鄂州、孝感、咸宁、仙桃、潜江、天门、襄阳、宜昌、荆州、荆门、株洲、湘潭、衡阳、岳阳、益阳、常德、娄底、九江、景德镇、上饶、鹰潭、新余、抚州、宜春、萍乡、吉安等。未来应构建连接武汉、长沙、南昌的“三角形”和以上述三城市为中心的放射状快速城际交通网络，分为两个层次：

第一层次：以京广、沪昆、武九等高速铁路，京港澳（G4）、大广（G45）、二广（G55）、杭瑞（G56）等高速公路和长江干线航道为骨干，G105、G106、G220、G316、G320国道为基础，民航为补充，武汉、长沙、南昌等综合交通枢纽为支点的“三角形”快速城际交通网络。

第二层次：以武汉为中心，连通周边 11 个节点城市的放射状城际交通网和汉江等高等级航道；以长沙为中心，连通周边 7 个节点城市的放射状城际交通网和湘江等高等级航道；以南昌为中心，连通周边 9 个节点城市的放射状城际交通网和赣江等高等级航道。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 6000 公里（其中，利用路网铁路 4500 公里，新建城际铁路 960 公里），覆盖全部节点城市（28 个）和 50%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 1060 公里。

建成武汉、长沙、南昌城市轨道交通网络，建设武汉、长沙、南昌市域（郊）铁路。

专栏 4 长江中游地区规划重点工程	
铁路	建设六安经景德镇至鹰潭、鹰潭至梅州、常德经岳阳至九江等铁路。 建设武汉至天门，武汉至潜江，长沙经益阳至常德，长沙至岳阳，湘潭至娄底，株洲至衡阳，长沙至浏阳，长沙西环线，天河机场至黄陂等城际铁路。
公路	建设 G4E 嘉鱼北段、G59 渔洋关至鄂湘界段、G1517 广昌至吉安段等国家高速公路，推进 G5513 长沙至益阳段、G70 南昌至九江段改扩建工程。
水路	建设长江干线航道，以及湘江、沅水、汉江、赣江、信江和鄱阳湖、洞庭湖支流等航道。
枢纽	铁路枢纽： 建设武汉西站、南昌北站、湘潭北站等客站，吴家山集装箱中心站、长沙霞凝货场。 港口枢纽： 建设武汉港阳逻、林四房港区，南昌港龙头岗、樵舍、东新港区，九江港彭泽、城西港区，岳阳港城陵矶、陆城、华容港区，长沙港铜官港区。 机场枢纽： 建设黄冈、荆州、岳阳、娄底、抚州机场，改扩建武汉、长沙机场，研究建设专业化货运机场。

5、成渝地区

该地区地处四川盆地，黄金水道长江贯穿其中，是我国西南地区重要的经济中心，交通网络规划区域包括重庆、成都、德阳、绵阳（除北川县、平武县）、乐山、眉山、资阳、内江、宜宾、泸州、自贡、南充、遂宁、广安、雅安（除天全县、宝兴县）、达州（除万源县）。未来应构建连接重庆、成都的主轴线和以上述两个城市

为中心的放射状快速城际交通网络，分为两个层次：

第一层次：以成渝高铁、沪蓉（G42）高速公路等为骨干，G319国道为基础，民航为补充，重庆、成都综合交通枢纽为支点的城际交通主轴。

第二层次：以重庆中心城区为核心，连通7个区（县）的放射状市域（郊）铁路和长江上游、嘉陵江航道；以成都为核心，连通周边10个节点城市的放射状城际交通网。

至2020年，城际铁路运营里程约3600公里（其中，利用路网铁路2600公里，新建城际铁路820公里），覆盖全部节点城市（15个）和近90%的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约1420公里。

建成重庆、成都城市轨道交通网络，建设重庆、成都市域（郊）铁路。

专栏5 成渝地区规划重点工程

铁路 建设郑州至万州、重庆至昆明高铁。 建设绵遂内宜、自贡至泸州、达州至重庆、达州至万州等城际铁路，建设重庆至合川、重庆至江津、重庆至璧山至铜梁、合川至铜梁至大足至永川和成都至新机场等市域（郊）铁路。
公路 建设G5515石柱至黔江段、G69开县至城口段、G8513绵阳至九寨沟段、G4216仁寿至新市段、G0511德阳至都江堰段等国家高速公路。
水路 建设长江干线航道和乌江、嘉陵江、渠江、涪江等支流航道，以及嘉陵江利泽等航电枢纽工程。
枢纽 铁路枢纽： 建设重庆北站、重庆站、重庆西站、重庆东站、成都站、成都南站、成都西站。 港口枢纽： 建设重庆长江上游航运中心，及泸州、宜宾、南充、达州、广安、等港口。 机场枢纽： 建设成都新机场和乐山、巫山、武隆机场，迁建宜宾、泸州、达州机场，改扩建重庆机场。

6、海峡西岸地区

该地区地处东南沿海，与台湾隔海相望，交通网络规划区域包括福州、厦门、泉州、温州、汕头、漳州、莆田、宁德、潮州、揭阳、汕尾等。未来应构建以温州经福州至厦门高铁和粤东城际铁路等轨道交通，沈海（G15）等高速公路为骨干，G104、G324 等国道为基础，民航为补充，福州、厦门综合交通枢纽为支点的单轴型快速城际客运网络。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 1850 公里（其中，利用路网铁路 1150 公里，新建城际铁路 460 公里），覆盖全部节点城市（11 个）和 60%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 690 公里。

建成福州、厦门、泉州城市轨道交通网络主骨架，建设福州、厦门、温州市域（郊）铁路。

专栏 6 海峡西岸地区规划重点工程

铁路

建设福州至厦门、广州至汕尾高铁和吉安经永安至泉州、龙川至汕尾等铁路。
建设泉州经厦门至漳州、福州至马尾、长乐至长乐机场、漳州至港尾、莆田至长乐机场、宁德至长乐机场等城际铁路和温州 S1、S2、S3 线市域铁路。

公路

建设 G15W3 沙埕湾跨海公路通道、G1517 莆田至炎陵高速、G2517 沙县至厦门高速等国家高速公路。

水路

建设湄洲湾港深水航道工程、闽江航道整治工程。

枢纽

铁路枢纽：建设福州站、厦门站、汕头站、汕尾站等。
港口枢纽：建设厦门东南国际航运中心，福州港罗源湾、江阴港区，湄洲湾港斗尾、肖厝、东吴港区，漳州港古雷港区，汕头港广澳港区等。
机场枢纽：建设厦门新机场和三明、漳州、莆田机场，改扩建福州、温州机场。

7、山东半岛地区

该地区位于黄海渤海咽喉地带，是我国重要的海洋产业聚集区和先进制造业基地，交通网络规划区域包括济南、青岛、淄博、东营、烟台、潍坊、威海、聊城、泰安、莱芜、滨州、德州等。未来应构建以济青高铁、胶济铁路、青荣城际等轨道交通，青银（G20）、荣乌（G18）等高速公路为骨干，G105、G204、G308 等国道为基础，连接济南、青岛两大综合交通枢纽的主轴线和以上两个城市为中心的放射状快速城际交通网络。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 1700 公里（其中，利用路网铁路 800 公里，新建城际铁路 480 公里），覆盖全部节点城市（12 个）和 80%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 870 公里。

建成济南、青岛城市轨道交通网络主骨架，建设济南、青岛市域（郊）铁路网。

专栏 7 山东半岛地区规划重点工程	
铁路	建设济南至青岛（含潍莱支线）、京九（商丘以北段）、济南至郑州高铁和青岛董家口至平邑、菏泽至兰考、临沂至临沭、聊城至泰安铁路等。 建设济南至机场、济南经莱芜至泰安、济南至聊城、青岛至海阳、红岛至胶南等城际铁路，青荣城际铁路引入青岛枢纽相关工程。
公路	建设 G0111 沾化至黄骅段、G1815 潍坊至日照段、G3W 巨野至单县段、G25 高青至广饶段等国家高速公路。
水路	建设京杭运河东平湖至济宁段航道、济宁至台儿庄段升级改造工程。
枢纽	铁路枢纽： 建设济南东客站、淄博北站、潍坊北站、青岛红岛站、东营南站、滨州站。 港口枢纽： 建设青岛港董家口港区、烟台港西港区。 机场枢纽： 建设青岛新机场和聊城机场，研究迁建潍坊机场。

8、哈长地区

该地区位于我国东北地区腹地，面向远东，是重要的装备制造和粮食生产基地，交通网络规划区域包括哈尔滨、大庆、齐齐哈尔、绥化、牡丹江、长春、吉林、松原、四平、辽源、延边等。未来应构建以哈大、哈佳、京哈、哈齐、哈牡等轨道交通，京哈（G1）、珲乌（G12）、绥满（G10）等高速公路为骨干，G202、G203 等国道为基础，松花江等内河航运、民航为补充，连接哈尔滨、长春两大综合交通枢纽的主轴线和以上述两个城市为中心的放射状快速城际交通网络。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 1600 公里，全部利用路网铁路，覆盖全部节点城市（10 个）和 45%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 1120 公里。

建成哈尔滨、长春城市轨道交通网络，建设市域（郊）铁路。

专栏 8 哈长地区规划重点工程

铁路

建设牡丹江至佳木斯、东京城至敦化至白河、四平至白河等高铁，以及长春至辽源、长春至西巴彦花、东宁至珲春等铁路，改扩建拉法至哈尔滨、牡丹江至图们江铁路。

公路

建设 G1211 哈尔滨至吉林段、G1112 双辽至东丰段、G1015 榆树至松原段等国家高速公路，推进 G1 哈尔滨至长春段、G12 吉林至龙嘉机场段改扩建工程。

水路

建设尼尔基库区航道工程和黑龙江、松花江等航道工程，以及松花江依兰航电枢纽工程。

枢纽

铁路枢纽：建设哈尔滨站、哈尔滨西站、大庆站、大庆西站、长春站、长春南站、长春西站、齐齐哈尔站、齐齐哈尔南站、牡丹江站、吉林站、吉林西站、四平站、四平东站等。

机场枢纽：建设松原、绥芬河机场，迁建延吉机场，改扩建哈尔滨、齐齐哈尔、长春机场。

9、辽中南地区

该地区位于我国东北地区，毗邻渤海和黄海，地处东北亚经济圈关键地带，是欧亚大陆通往太平洋的重要通道，交通网络规划区域包括沈阳、大连、鞍山、抚顺、本溪、丹东、锦州、营口、辽阳、铁岭、盘锦等。未来应构建以京哈、哈大、沈丹、丹大等轨道交通，京哈（G1）、沈海（G15）、辽中环线（G91）、丹大（G1113）高速公路为骨干，G102、G202 等国道为基础，连接沈阳、大连两大综合交通枢纽的主轴线和以沈阳为中心的放射状快速城际交通网络。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 1400 公里（其中，利用路网铁路 1100 公里，新建城际铁路 270 公里），覆盖全部节点城市（11 个）和 60%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 350 公里。

建成沈阳、大连城市轨道交通网络，建设沈阳、大连市域（郊）铁路。

专栏 9 辽中南地区规划重点工程	
铁路	建设通辽、赤峰与北京至沈阳高铁的联络线等。 建设沈大城际沈阳至鞍山段、沈阳至铁岭、沈阳至本溪、沈阳至抚顺等城际铁路。
公路	建设 G9111 本溪至集安等国家高速公路，推进 G1 绥中至盘锦段改扩建工程。
水路	建设大连港大窑湾港区深水航道。
枢纽	铁路枢纽：建设沈阳南站、沈阳铁路集装箱中心站等。 港口枢纽：建设大连港长兴岛、大窑湾港区，营口港鲅鱼圈、仙人岛港区。 机场枢纽：建设大连新机场、营口机场，迁建锦州机场，改扩建沈阳桃仙机场。

10、中原地区

该地区地处我国中心地带，交通网络规划区域包括郑州、洛阳、开封、新乡、焦作、许昌、平顶山、漯河、济源等。未来应构建以徐兰、京广、济南经郑州至重庆、太原经郑州至合肥等轨道交通，连霍（G30）、京港澳（G4）、大广（G45）、二广（G55）、宁洛（G36）、沪陕（G40）等高速公路为骨干，G106、G107、G207、G208、G310、G312 等国道为基础，郑州综合交通枢纽为支点的放射状快速城际交通网。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 500 公里（其中，利用路网铁路 200 公里，新建城际铁路 300 公里），覆盖全部节点城市（9 个）和 70%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 150 公里。

建成郑州城市轨道交通网和洛阳城市轨道交通网主骨架，建设郑州等市域（郊）铁路。

专栏 10 中原地区规划重点工程	
铁路	建设郑州至万州、郑州经周口至阜阳、郑州经濮阳至济南、郑州经焦作至太原高铁。 建设郑州至机场、机场至登封至洛阳、焦作经济源至洛阳等城际铁路。
公路	建设 G59 豫晋界至灵宝段、G3511 豫鲁界至长垣等国家高速公路，推进 G30 豫皖界至商丘段、G36 周口至漯河段、G4W2 许昌至平顶山段改扩建工程。
水路	建设淮河水系航道工程。
枢纽	铁路枢纽： 建设郑州南站、郑州集装箱中心站工程。 机场枢纽： 建设安阳、鲁山机场，改扩建郑州、洛阳机场和商丘军民合用机场。

11、东陇海地区

该地区是欧亚大陆桥的桥头堡，交通网络规划区域包括连云港、徐州、日照、临沂、枣庄等。未来应构建以郑徐、徐连高铁和青连、连盐、连淮铁路以及曲阜经临沂至日照城际等轨道交通，荣乌高速联络线、徐州至明光等高速公路为骨干，G342、G518、G310、G228 等国道为基础，连云港、徐州综合交通枢纽为支点的快速城际交通网。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 700 公里（其中，利用路网铁路 500 公里，新建城际铁路 100 公里），覆盖全部节点城市（5 个）和 50%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 240 公里。

建设徐州、连云港城市轨道交通网络主骨架。

专栏 11 东陇海地区规划重点工程	
铁路	建设徐州至连云港、徐州经宿迁和淮安至盐城高铁。 建设临沂至曲阜等城际铁路。
枢纽	铁路枢纽：建设日照西站、临沂城际站，改造连云港站。 港口枢纽：建设连云港港、日照岚山港区，徐州港。 机场枢纽：迁建连云港机场，改扩建临沂机场。

12、关中一天水地区

该地区是西北地区重要的经济中心，交通网络规划区域包括西安、咸阳、宝鸡、铜川、渭南、商洛、天水等。未来应构建以徐兰、包西、西成、大西、银西、西武、西渝等轨道交通，沪陕（G40）、连霍（G30）、包茂（G65）、京昆（G5）、福银（G70）、银百（G69）、银昆（G85）等高速公路为骨干，G108、G210、G211、G242、G244、

G310、G312、G342 等国道为基础，西安综合交通枢纽为支点的“一轴三射”快速城际交通网络。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 1100 公里（其中，利用路网铁路 700 公里，新建城际铁路 410 公里），覆盖近 90% 的节点城市（7 个）和 70% 左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 520 公里。

建成西安城市轨道交通网，建设大西安地区市域（郊）铁路。

专栏 12 关中—天水地区规划重点工程	
铁路	建设西安至武汉、西安至重庆、银川至西安高铁和天水至哈达铺等铁路。 建设西安北至铜川（印台）、咸阳机场至法门寺、西安至法门寺、阎良至咸阳机场等城际铁路。
公路	建设 G3511 合阳至铜川、旬邑至凤翔段，G85 宝鸡至坪坎段，G8513 平凉（华亭）至天水段等国家高速公路。
枢纽	铁路枢纽： 建设西安北站、西安站、新西安南站、西安阿房官站。 机场枢纽： 改扩建西安咸阳机场，研究迁建天水机场。

13、北部湾地区

该地区地处东盟自贸区前沿，是西南地区最便捷的出海口，交通网络规划区域包括南宁、北海、钦州、防城港、玉林（市区及北流市、博白县）、崇左（市区及凭祥市、扶绥县）、湛江、茂名、海口、三亚等。未来应构建以高铁、沿海铁路等轨道交通，兰海（G75）、沈海（G15）高速公路为骨干，G325、G223 等国道为基础，沿海水运、民航为补充，南宁、海口、三亚综合交通枢纽为支点的快速城际交通网。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 1600 公里（其中，利用路网

铁路 1300 公里，新建城际铁路 320 公里），覆盖全部节点城市（10 个）和 70%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 530 公里。

建成南宁、海口、三亚城市轨道交通网络主骨架，建设南宁市域（郊）铁路。

专栏 13 北部湾地区规划重点工程	
铁路	建设贵阳至南宁高铁和合浦至湛江、防城港至东兴、柳州至肇庆、靖西至龙邦等铁路，实施湘桂、黔桂、益阳至湛江、焦作至柳州（怀化至柳州段）、黎塘至湛江、南宁至凭祥铁路扩能工程，研究琼州海峡跨海通道建设。 建设湛茂、玉林至北海等城际铁路。
公路	建设 G59 荔浦至玉林段，G69 乐业经百色段、G59 灌阳至平乐段、G9812 文昌至琼海段、G9813 万宁至洋浦、G15/G75 海口段等国家高速公路。
水路	建设防城港、钦州港、北海港深水航道工程。
枢纽	铁路枢纽： 建设茂名、湛江客运站，南宁东站、南宁、钦州集装箱办理站和海口新海港货运站。 港口枢纽： 建设南宁港中心城、牛湾、六景港区，防城港企沙、渔漓港区，钦州港大榄坪港区，北海港铁山港西港区，海口港马村港区，三亚凤凰岛国际邮轮港等。 机场枢纽： 建设玉林、琼海博鳌、儋州机场，改扩建海口、南宁机场，研究迁建湛江、三亚凤凰机场。

14、太原地区

该地区是我国重要的能源和煤化工生产基地、国家资源型经济转型示范区，以及全国重要的能源、原材料、煤化工、装备制造业和文化旅游业基地，交通网络规划区域包括太原、晋中、阳泉、忻州、临汾、长治、汾阳、孝义等。未来应构建以大西高铁和青银、青太、太焦等轨道交通，青银（G20）、京昆（G5）、二广（G55）、

青兰（G22）等高速公路为骨干，G108、G207、G208、G307 等国道为基础，太原综合交通枢纽为支点的“K”型放射状快速城际交通网络。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 1000 公里（其中，利用路网铁路 800 公里，新建城际铁路约 190 公里），覆盖全部节点城市（8 个）和 20%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 140 公里。

建成太原城市轨道交通网络主骨架，建设太原市域（郊）铁路。

专栏 14 太原地区规划重点工程	
铁路	建设太原至焦作高铁。 建设太原至榆次、阳曲至榆次、太原至五台山（忻州至石咀）等城际铁路。
公路	建设 G59 朔城至神池段、离石经隰县至吉县段等国家高速公路。
枢纽	铁路枢纽：建设太原集装箱办理站、北六堡货运物流中心，榆次编组站扩能改造。 机场枢纽：建设五台山机场。

15、滇中地区

该地区是面向南亚、东南亚辐射中心的核心区域，交通网络规划区域包括昆明、曲靖、玉溪、楚雄等。未来应构建以沪昆、成昆高铁和南昆等轨道交通，京昆（G5）、杭瑞（G56）、沪昆（G60）、汕昆（G78）、广昆（G80）、渝昆（G85）等高速公路为骨干，G227、G245 等国道为基础，以昆明综合交通枢纽为支点，环线、放射线和联络线构成的快速城际交通网络。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 1600 公里（其中，利用路网

铁路 1150 公里，新建城际铁路 440 公里），覆盖全部节点城市（4 个）和 75%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 490 公里。

建成昆明城市轨道交通网络主骨架，建设昆明市域（郊）铁路。

专栏 15 滇中地区规划重点工程	
铁路	建设重庆至昆明高铁。 建设安宁至楚雄、昆明南至彩云、安宁至嵩明、昆明至武定等城际铁路。
公路	建设 G8012 弥勒至楚雄等国家高速公路。
枢纽	铁路枢纽：建设昆明南站，扩建昆明王家营西铁路货站。 机场枢纽：改扩建昆明机场。

16、黔中地区

该地区是西南地区重要的陆路交通枢纽，交通网络规划区域包括贵阳、遵义、安顺、毕节、都匀、凯里等。未来应构建以沪昆、贵广、成贵高铁和渝黔新线、黔桂二线、贵南等轨道交通，兰海（G75）、杭瑞（G56）、沪昆（G60）、厦蓉（G76）等高速公路为骨干，G210、G320 等国道为基础，贵阳综合交通枢纽为支点的放射状快速城际交通网络。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 750 公里（其中，利用路网铁路 600 公里，新建城际铁路 60 公里），覆盖全部节点城市（6 个）和 60%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 300 公里。

建成贵阳城市轨道交通网络主骨架，建设贵阳市域（郊）铁路。

专栏 16 黔中地区规划重点工程

铁路 建设贵阳至南宁高铁和黄桶至百色、隆黄铁路叙永至毕节段铁路，研究建设昭通经毕节和遵义至黔江铁路等。 研究凯里至都匀等城际铁路的建设。
公路 建设 G4215 仁怀至遵义段、G7611 都匀至安顺段等国家高速公路，推进 G75 遵义至崇溪河段改扩建工程。
水路 建设乌江、赤水河航道整治工程。
枢纽 铁路枢纽： 建设贵阳东站、花溪南站，安顺新平坝客运站、马场客运站。 机场枢纽： 建设仁怀机场，改扩建贵阳龙洞堡机场。

17、呼包鄂榆地区

该地区是我国向北开放的重要桥头堡，交通网络规划区域包括呼和浩特、包头、鄂尔多斯、乌兰察布、巴彦淖尔、乌海、榆林等。未来应构建以包兰、东乌、呼和浩特—张家口、呼包鄂城际环线等轨道交通，京藏（G6）、京新（G7）、青银（G20）、包茂（G65）、荣乌（G18）等国家高速公路为骨干，G109、G110、G208、G209、G210、G307、G337、G338、沿黄公路等国道为基础，呼和浩特、包头、鄂尔多斯、榆林为支点的“延边三角形”快速城际交通网。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 700 公里（其中，利用路网铁路 250 公里，新建城际铁路 400 公里），覆盖 70% 以上的节点城市（7 个）和 20% 左右的县（旗）；新建和改扩建国家高速公路约 170 公里。

建成呼和浩特、包头城市轨道交通网路主骨架，建设呼和浩特市域（郊）铁路。

专栏 17 呼包鄂榆地区规划重点工程

铁路

建设神木北至瓦塘、陶利庙至上海庙、锡尼至乌审召、新上海庙至定边、新街至红进塔等铁路。

建设呼和浩特至鄂尔多斯、包头至鄂尔多斯等城际铁路。

公路

建设 G1816 棋盘井至惠农段、G5516 苏尼特右旗至化德（乌兰察布段）等国家高速公路，推进 G65 包头至东胜段改扩建工程。

枢纽

铁路枢纽：建设呼和浩特东站、包头站、鄂尔多斯站。

机场枢纽：建设乌兰察布、府谷机场，迁建呼和浩特机场，改扩建榆林机场。

18、兰州—西宁地区

该地区地处青藏高原与黄土高原的交汇地带，交通网络规划区域包括兰州、西宁、白银、海东等。未来应构建以兰新第二双线等轨道交通，京藏（G6）、京新（G7）等高速公路为骨干，G109、G341 等国道为基础，兰州、西宁综合交通枢纽为支点的“L”型快速城际交通网。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 380 公里（其中，利用路网铁路 320 公里），覆盖全部节点城市（4 个）和 50%左右的县（市）；新建和改扩建国家高速公路约 390 公里。

建成兰州、西宁城市轨道交通网络主骨架。

专栏 18 兰州—西宁地区规划重点工程

铁路

建设中卫至兰州高铁和西宁至成都、红会至同心等铁路，研究兰州至张掖三四线铁路的建设。

公路

推进 G6 扎麻隆至倒淌河段国家高速公路改扩建工程。

水路

建设黄河库区航运工程。

枢纽

铁路枢纽：建设兰州集装箱中心站、武威煤炭集疏运中心。

港口枢纽：建设兰州港、白银港。

机场枢纽：改扩建兰州、西宁机场，研究建设海南共和机场。

19、天山北坡地区

该地区是我国面向中亚、西亚、南亚开放的陆路交通枢纽和重要门户，交通网络规划区域包括乌鲁木齐、昌吉、五家渠、石河子、奎屯、乌苏、独山子、伊犁、吐鲁番等。未来应构建以兰新高铁和乌鲁木齐至阿拉山口（霍尔果斯）等铁路，京新（G7）、连霍（G30）等高速公路为骨干，G216、G312 等国道为基础，民航为补充，乌鲁木齐综合交通枢纽为支点的快速城际交通网。

至 2020 年，城际铁路运营里程约 1000 公里，全部利用路网铁路，覆盖近 90% 的节点城市（9 个）；新建和改扩建国家高速公路约 890 公里。

建成城市轨道交通网络主骨架，建设乌鲁木齐市域（郊）铁路。

专栏 19 天山北坡地区规划重点工程	
铁路	建设乌鲁木齐货车外绕线、乌鲁木齐西至乌鲁木齐北联络线等国家铁路。
公路	建设 G30 吐鲁番至小草湖段、G3018 精河至阿拉山口等国家高速公路，推进 G30 小草湖至乌鲁木齐段和乌鲁木齐至奎屯段、G7 大黄山至乌鲁木齐段改扩建工程。
枢纽	铁路枢纽：建设乌鲁木齐站、乌鲁木齐新客站、乌鲁木齐西站（编组站）、乌鲁木齐北站（货）、乌鲁木齐铁路集装箱中心站、乌鲁木齐三葛庄多式联运国际物流港。 机场枢纽：改扩建乌鲁木齐机场。

20、宁夏沿黄地区

该地区地处黄河中上游，交通网络规划区域包括银川、吴忠、石嘴山、中卫等。未来应构建以银川至西安高铁和包兰、太中银、吴忠至中卫、呼银兰、中卫至武威等轨道交通，京藏（G6）、青银

(G20)、银百高速(G69)、银昆高速(G85)等高速公路为骨干, G110、G211、G307国道等公路为基础, 银川综合交通枢纽为支点的“J”型快速城际交通网。

至2020年, 城际铁路运营里程约400公里(其中, 利用路网铁路220公里, 新建城际铁路180公里), 覆盖全部节点城市(4个)和县; 新建和改扩建国家高速公路约740公里。

建成银川轨道交通网络主骨架。

专栏 20 宁夏沿黄地区规划重点工程	
铁路	建设银川至西安高铁。 建设银川至宁东、吴忠至中宁东等城际铁路, 研究中宁东至中宁南城际铁路的建设。
公路	建设G69宁东至甜水堡段、G1816青铜峡至中卫段和宁蒙省界至石嘴山段、G85太阳山开发区至彭阳(宁甘界)段等国家高速公路。
枢纽	铁路枢纽: 建设银川站、银川南站、吴忠站、中卫站。 机场枢纽: 改扩建银川机场。

21、藏中南地区

该地区是西藏的经济、文化中心, 交通网络规划区域包括拉萨市、日喀则地区、山南地区、林芝地区部分市县和那曲县等。未来应构建以青藏、川藏、新藏等铁路, 京藏(G6)、拉萨环线(G6001)、雅叶的西藏段(G4218)、曲乃(G4219)等高速公路为骨干, 青藏(G109)、川藏(G318、G317)等国道为基础, 民航为补充, 拉萨综合交通枢纽为支点的“倒T”型快速城际交通网。

至2020年, 干线铁路运营里程约1000公里, 覆盖全部节点城市(5个)和40%左右的县(市)。

专栏 21 藏中南地区规划重点工程

铁路

建设日喀则至吉隆、林芝至昌都等铁路。

公路

建设 G318 拉萨至林芝段、日喀则机场至日喀则段、拉萨绕城等高等级公路。

枢纽

铁路枢纽：建设拉萨站、日喀则站、林芝站等。

机场枢纽：改扩建拉萨贡嘎、林芝机场，研究拉萨新机场建设。

22、其他陆路边境口岸城镇化地区

为适应内陆开发开放需要，连通西部内陆中心城市，围绕扩大边境贸易和对外合作，适应口岸城市边境贸易、金融服务、旅游的发展，依托沿边重点经济合作区，以长吉琿、滨绥铁路，琿乌（G12）、绥满（G10）等高速公路，连通向东北亚开放的集安、临江、长白、和龙、图们、琿春、黑河、绥芬河、抚远、同江、东宁、满洲里、二连浩特等边境口岸城市；以乌鲁木齐至吐尔尕特等铁路，G30 连云港-霍尔果斯、G3013 阿图什-乌恰、G3014 奎屯-阿勒泰、G3015 奎屯-塔城等高速公路，G314、G315、G581、G218、G219、G335 等国道，连通向西开放的喀什、塔城等边境口岸城市；以大瑞、昆河等铁路，杭瑞（G56）、南友（G7211）、钦东（G7511）、开河（G8011）等高速公路，连通向东南亚开放的东兴、宁明、龙州、大新、靖西、那坡、瑞丽、磨憨、畹町、河口等边境口岸城市；以 G318、G219 等国道，连通向南亚开放的樟木、吉隆、亚东、普兰、日屋等边境口岸城市。

至 2020 年，新建和改扩建国家高速公路约 490 公里。

五、保障措施

(一) 提升运输服务

发展多元化运输服务。核心城市之间主要发展点对点快速客运，核心城市与节点城市及节点城市之间主要发展普速客运，中心城区与郊区之间主要发展通勤客运，与城市轨道相衔接，统筹考虑各层次交通枢纽的布局规划与建设，畅通城市出入通道。在有条件的地区发展支线航空运输服务。支持发展个性化、定制化运输服务。

提供公交化客运服务。改变目前国铁模式的城际铁路运营，按照城际运输需求，优化运行组织、建设枢纽站点、配置车辆装备，提供大站快车、站站停等多样化运输服务。按照定线、定点、定时要求，推进城际之间客运班车公交化运行。推进不同运输方式间客票的一体联程和不同城市间的一卡互通，方便旅客出行。选择京津冀、长三角、珠三角等条件成熟、有内生需求的重点地区，率先启动实施交通一卡通互联互通工程。

提高专业化货运水平。发展货运班线、城市配送、快递等多样化、专业化的城际货运服务，促进货物多式联运，推进一票到底，降低物流成本，提高运输效率。

加强安全应急保障。建立严格的安全监管制度，全面提高城镇化地区交通运输的安全性、可靠性。完善交通突发事件的预警和处置机制，确保人民生命财产安全和生态环境安全。

(二) 发展智能交通

积极研究发展“互联网+便捷交通”。加强互联网与交通运输领

域的深度融合，通过基础设施、运载工具、运行信息等的互联网化，推进基于互联网平台的便捷化交通服务，显著提高交通资源利用效率和管理精细化水平，全面提升交通运输行业服务品质和科学治理能力。城镇化地区率先探索、实践“互联网+便捷交通”新模式，形成可借鉴、可复制的经验和做法，适时在全国予以推广。

强化信息开放共享。整合现有信息资源，构建公共信息平台，建立信息共享机制，加快智能物流网络发展，加强不同城市、不同运输方式之间运输服务信息系统互联互通；加大政府交通信息的对外开放，实现信息的实时发布更新、便捷查询；充分发挥市场作用，应用物联网、大数据、云计算等先进技术手段，提供全方位、及时、准确的交通信息服务，有效引导客货运输需求，促进城际交通系统有序运行。

（三）创新体制机制

完善综合交通管理体制。深化改革，探索适合我国新型城镇化发展的跨区域、跨行政区划的协调机制，加强城市间沟通与协作，协调解决交通运输的统筹规划、同步建设以及资金筹措、运营模式和补贴等问题。地方政府加强与铁路部门合作，利用铁路资源服务于城际、城市客运。建立健全综合交通枢纽各种方式衔接、综合开发的体制机制。坚持军民融合，完善军地协调机制。

拓展融资渠道。各级政府应加大对城镇化地区交通基础设施，尤其是轨道交通建设的投入力度。强化国家对西部城镇化地区支持。在城际交通领域推广政府与社会资本合作模式（PPP），发挥市

场作用，吸引社会资本，加快建设进程。探索建立城镇化地区交通基础设施综合开发新模式，完善相应配套政策。研究建立城镇化地区交通建设发展基金。

创新发展模式。参照城市公共交通优惠政策，支持城际公共客运发展。探索城镇化地区交通特许经营模式，对在合理票价水平下达到相应服务标准要求的城际公共客运，尤其是城际铁路、市域（郊）铁路等进行补贴。整合利用各城镇化地区内部港口、机场资源，形成区域一体化高效运营的发展格局。

（四）加强规划实施

科学制定规划。根据新的发展形势和任务要求，加强前瞻性预判，建立动态调整机制，适时调整规划。根据本规划，各城镇化地区抓紧编制综合交通网规划，按程序进行审批，指导城镇化地区交通健康有序发展。规划编制与调整须加强与国家相关交通、土地利用、生态环境保护等方面专项规划和城市总体规划的协调与衔接，提高权威性和约束力。

合理确定标准。科学论证选择城际交通基础设施、技术装备的技术标准。对各种轨道交通方式进行合理分工，核心城市之间充分利用高速铁路开行点对点城际列车，速度以 250 公里/小时及以上为宜；核心城市与节点城市以及节点城市之间，利用既有线、改扩建和新建城际，速度以 120—200 公里/小时为宜；核心城市主城区与新城、卫星城之间，利用既有线或新建市域（郊）铁路，速度以 80—160 公里/小时为宜；核心城市主城区以发展城市轨道交通为宜。

原则上干线机场应有轨道交通连接，当机场距离市中心小于 30 公里时，机场宜与城市轨道交通网或市域（郊）铁路网相连；当大于 30 公里时，宜与城际铁路或干线铁路相连；机场轨道交通类型的选择，不宜局限于一种方式，可综合考虑各种因素，具备条件的规划两种或两种以上类型的机场轨道交通。在城镇密集地区探索发展兼具城市交通与区域干线交通功能的道路型式。

提升城际交通国际化水平。推进国际合作，对接“一带一路”战略，充分利用既有国际合作机制，拓展与发达国家、国际组织的交流与沟通，鼓励交通运输企业、社团的参与和合作，借鉴国外先进经验，优化发展城际交通，支撑全方位对外开放新格局的形成。着力提升京津冀、长江三角洲、珠江三角洲等城市群交通现代化水平，打造世界级城市群，使之成为我国参与国际竞争合作的重要平台。

六、规划环评

《规划》实施不可避免地会对环境产生影响，主要体现在资源占用、生态影响、污染排放和社会经济影响等四个方面。交通基础设施建设和运营会消耗土地和大量物资资源，并可能会对局部地区地理生态环境产生影响。同时，运输装备运营和服务系统运行向周边环境排放废气、污水、噪声和固体废物等污染物，在一定程度上会对环境质量产生影响。至 2020 年，预计全国城镇化地区将新增交通用地约 25 万公顷；新增能源消耗 3500 万吨标准煤，年均增速控制在 5%左右；新增二氧化碳（CO₂）排放 7950 万吨，年均增速控制在 5%左右。

（一）规划实施环境影响总体评价

政策适应性方面，《规划》紧密结合国家经济社会发展战略要求，有利于我国全面建成小康社会目标的实现，有利于缩小地区经济差异、促进国土均衡开发，能较好地与《全国主体功能区规划》、《节能中长期专项规划》、《综合交通网中长期发展规划》、《国家公路网规划(2013年—2030年)》、《中长期铁路网规划(2008年调整)》、《国家新型城镇化规划(2014—2020年)》等有关规划相适应。

资源承载力方面，《规划》充分考虑既有交通运输设施的利用，集约节约利用土地、能源等资源，鼓励发展轨道交通、内河航运等占地少、能耗低的运输方式，鼓励综合交通枢纽综合开发，着力提升资源综合利用水平和能效水平。

环境可持续方面，《规划》注重发展城际铁路和城市公共交通，倡导绿色出行，较好地体现了交通运输可持续发展要求。《规划》对交通运输污染排放提出严格的控制要求，在不同技术标准要求下，交通基础设施建设和运营对气环境、声环境和水环境的影响均在可控范围之内。此外，《规划》能较好地与各类环境敏感区相协调。

（二）预防和减缓不良影响措施

节约集约利用资源和减少污染排污。优化交通运输结构，优先发展轨道交通、水路等资源节约型、环境友好型运输方式。鼓励建设公用码头，合理利用岸线资源。严控增量用地、优先利用存量，鼓励交通用地综合利用。发展先进适用的节能减排技术，加强

运输工具节能减排新技术的研发和应用。采用新型、节能的运输工具，在严格执行现行排放标准的基础上推行更严格的排放标准。

积极开展环境恢复和污染治理，促进区域生态环境质量改善。防止水土流失，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作；合理设计项目线路走向和场站选址，避绕水源地、自然保护区、风景名胜等环境敏感区域，与居民点等声环境敏感区保持一定距离；注重景观恢复，积极推动生态恢复工程和绿色通道建设；大力推广采用环保新技术，促进废气、废水和固体废物的循环使用和综合利用。鼓励运输企业清洁生产工艺，加强交通运输领域工业“三废”和生活废物的资源化利用，积极开展烟气脱硫除尘、机动车尾气净化工作，在城镇化地区率先使用高质燃油。

加强环境管理，完善环境监控体系。严格执行环境保护相关法律法规，严格项目审批和土地、环保准入；建立起完善、统一、高效的环境监测体系。

附图 1



附图 2



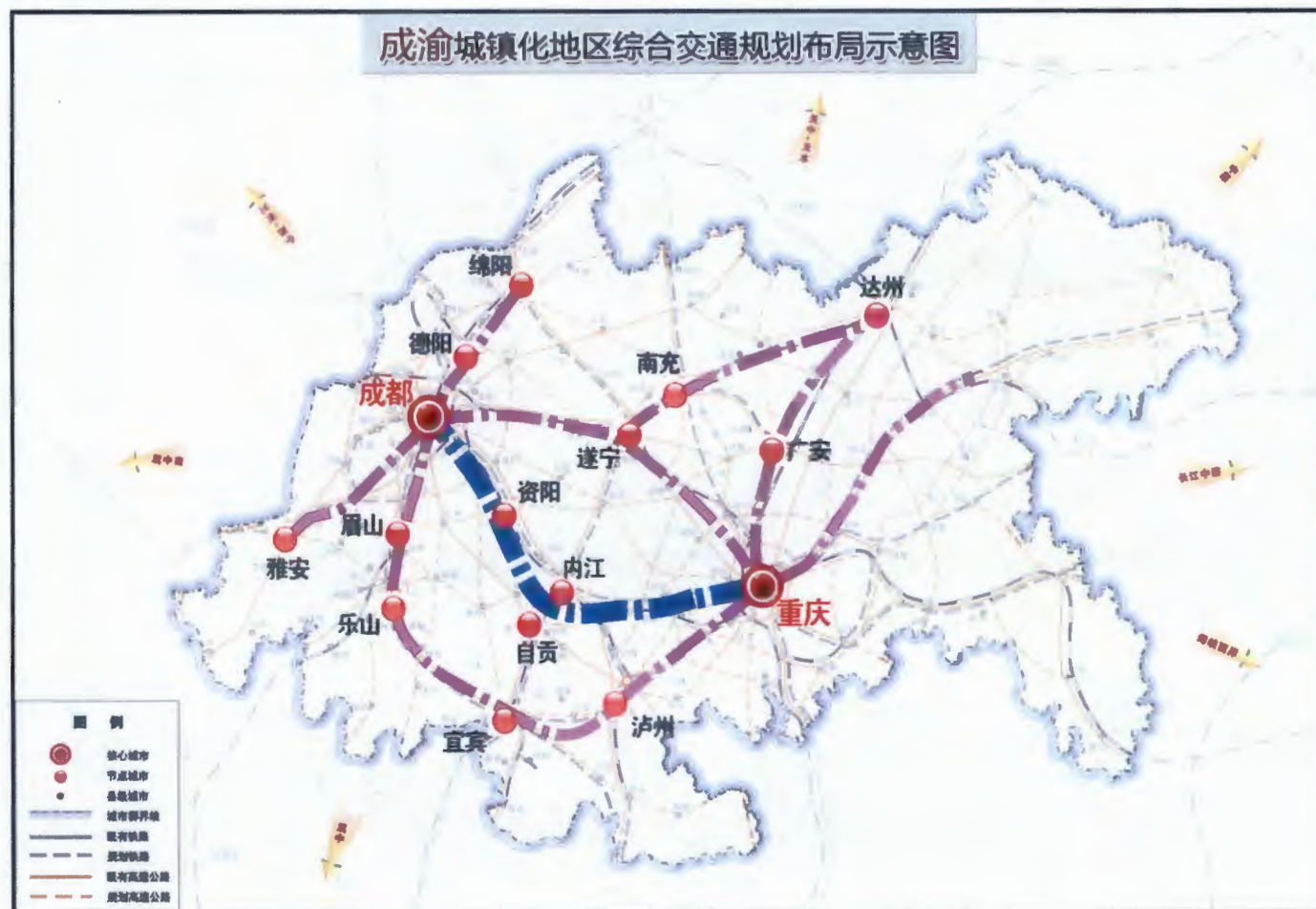
附图 3



附图 4



附图 5



附图 6



附图 7



附图 8



附图 9



附图 10



附图 11



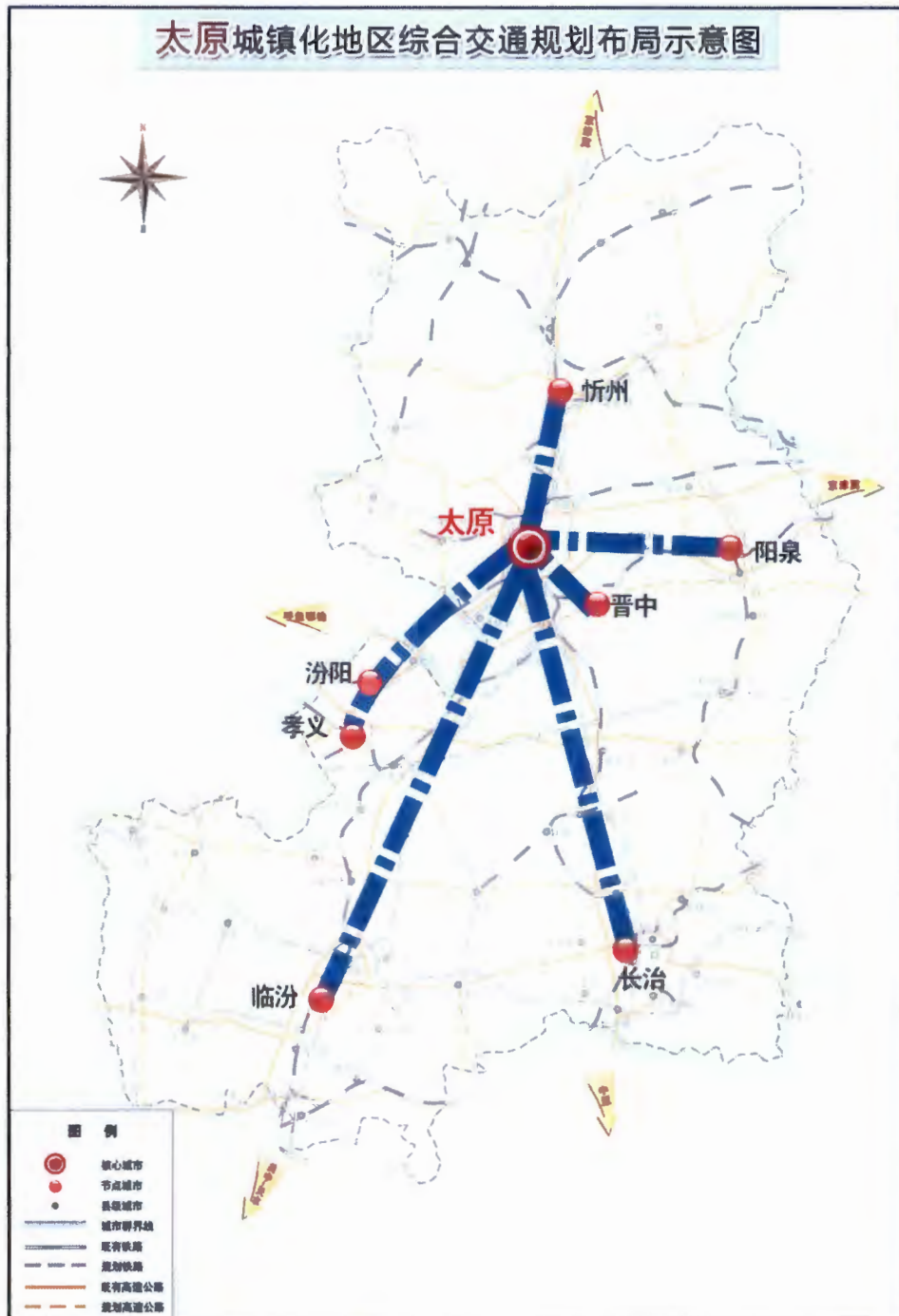
附图 12



附图 13



附图 14



附图 15



附图 16



附图 17



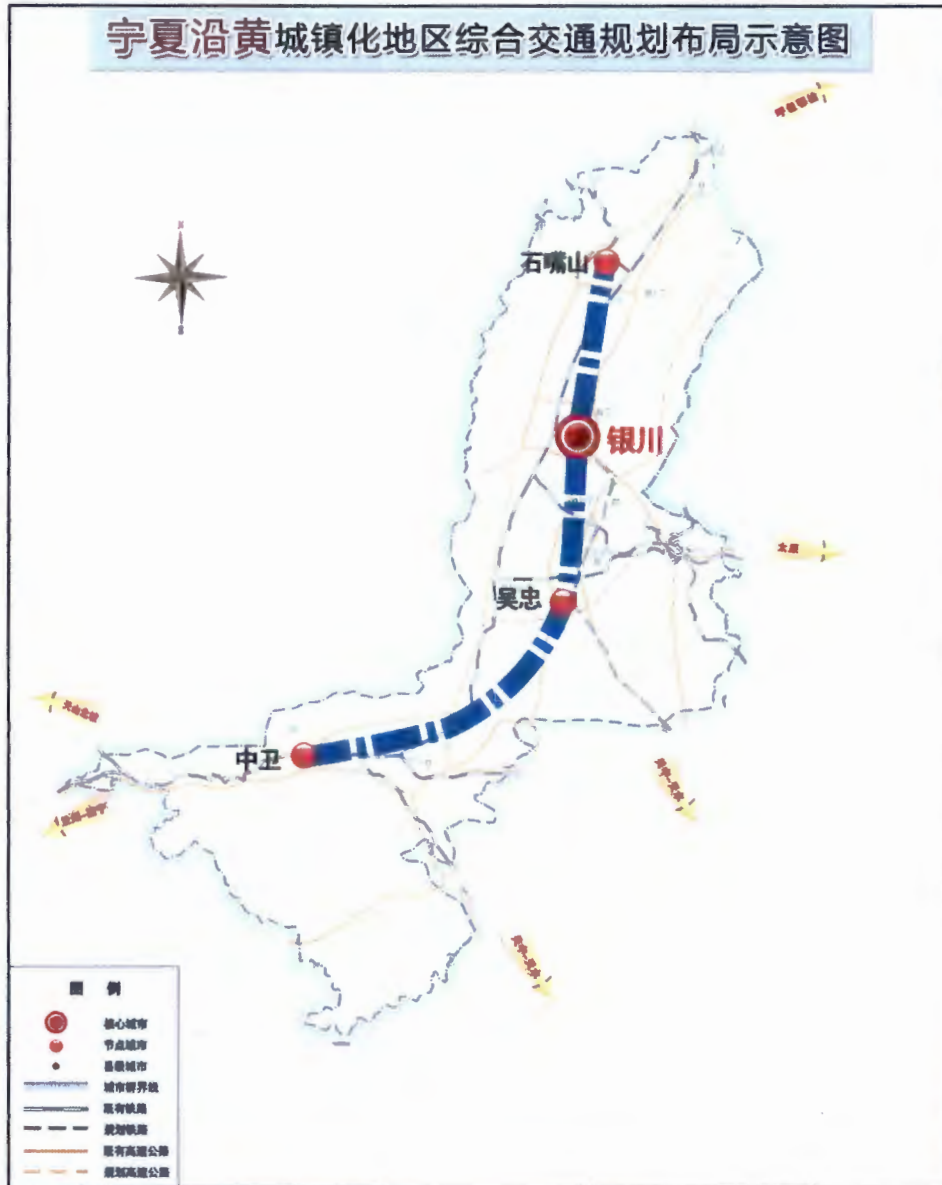
附图 18



附图 19



附图 20



附图 21



