绍兴市越城区综合立体交通网规划

（征求意见稿）

为加快构建现代化高质量综合立体交通网，依据《浙江省综合立体交通网规划》和《绍兴市综合立体交通网规划》，制定本规划。规划期为2023至2035年，远景展望到本世纪中叶。

**一、发展背景和总体要求**

（一）发展基础

近年来，越城区不断加大交通基础设施建设力度，交通互联互通水平突破发展，交通服务品质不断提升，有力支撑“首位立区，幸福越城”战略实施。截至2023年底，越城区综合交通线网总规模达到1355公里，基本形成层级分明、功能齐全、布局合理的综合交通网络。铁路里程达到67km，其中高速铁路43km，铁路客运出行条件进一步提升；轨道交通里程35km，1号线、2号线一期开通运营，实现跨越式发展；公路里程696公里，其中高速公路占比10.2%，国省道占比14.4%，农村公路里程525公里，公路网络体系逐步完善；内河航道里程385km，其中高等级航道占比15.6%，内河港口设施建设稳步推进；油气管道规模达到172公里。

同时越城区综合交通发展还存在一些短板：区位优势未有效发挥，枢纽能级仍显不足，对外联系时效性有待提升；现代综合交通网络尚不完善，运输结构有待优化，与城市功能有待融合，对产业发展支撑有待加强；数字交通发展处于起步阶段等，需要在未来发展中进一步解决。

（二）发展目标

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，围绕融杭联甬接沪、全市域协同发展要求，抢抓“长三角一体化”等重大战略机遇和“数字智慧”“共同富裕”对交通发展的新要求，发挥综合立体交通在建设高水平网络大城市中的基础性、先导性、战略性作用，打造现代化综合立体交通网，助力率先走出争创社会主义现代化高质量发展之路。

**总体目标：**到2035年，基本建成开放畅达、高效便捷、绿色经济、智慧安全的高水平综合立体交通网，将越城区打造为“**大湾区南翼综合交通枢纽、大绍兴交通网络首位极核、绿色畅行的活力江南水乡、交通智理现代化浙江样板**”，引导城市交通绿色转型，支撑国土空间布局和产业经济发展。

**大湾区南翼综合交通枢纽——综合交通枢纽功能逐步加强，对外辐射能力大幅提升。**打造“杭绍国际性综合交通枢纽的门户区”。布局形成“两主一副多点”的客运枢纽布局，高铁绍兴北站将主动承接杭州全国性综合枢纽部分职能，绍兴南站提升为杭州都市圈核心高铁枢纽之一，强化枢纽间多层次、多方式、多角度联系，促进杭绍枢纽一体化。布局形成“一主一副”的货运枢纽体系。依托萧甬铁路、杭甬运河、G104等公铁水通道，重点打造皋埠多式联运货运枢纽，推动现代物流产业发展。

**大绍兴交通网络首位极核——交通基础设施建设日趋完善，交通首位度大幅提升。**统筹“铁轨公水管邮枢”等要素，形成开放畅达、高效便捷、绿色经济、智慧安全的综合立体交通网络。高速铁路、普速铁路、都市圈城际铁路、市域（郊）铁路相互衔接配套，铁路总里程322公里（含轨道交通）。高速公路路网总里程76公里；普通国省道网络全面贯通，建成具有越城特色、全国示范的“四好农村路”。航道里程413公里，形成现代化程度较高的水运体系。天然气管网与周边区域互联互通，成品油储运能力明显增强。布局完善全市邮政快递空间支撑体系。

**绿色畅行的活力江南水乡——推进轨道交通网络建设，绿色出行比例不断提升。**贯彻绿色发展理念，推进轨道交通网络建设。至2035年，越城区规划形成7条轨道线，有效支撑城市空间发展。同时加强轨道、公交、慢行三网融合，提升居民绿色出行比例。以轨道站点TOD开发耦合城市中心，打造轨道上的水乡古城，形成大疏大密、错落有致的空间形态，提升城市活力。

**交通智理现代化浙江样板——加快智慧交通体系建设，交通治理水平不断提升。**构建便捷高效的综合客运体系，基本实现城乡客运一体化和交通运输基本公共服务均等化，以公共交通引导城市发展，提升区域交通影响力，推动土地使用的集约化。强化科技创新智慧引领，加快推进智慧交通建设，加快创新技术在交通领域应用，以杭绍甬智慧高速公路和绍兴智慧快速路等项目为引领，率先发展应用无人驾驶汽车、智能网联汽车等未来智能交通。推动综合交通信息联网，打造全省领先的智慧交通服务样板。

**时空目标：**形成对外交通和城市交通两个交通圈。

**区域快联“369”**（30分钟抵达杭甬；60分钟到达上海；90分钟畅达上海都市圈）

**城区畅行“一刻钟”**（城区内15分钟上高速互通、入高架快速路、进轨道站/城际站）。

综合交通基础设施供给能力、高水平运输服务能力、交通产业创新能力、交通运输行业治理能力全面提升，为越城区社会经济发展提供强有力的保障。

**具体目标：**

**综合立体交通网规划指标表**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **指标类型** | **序号** | **指标** | | **2023** | **2035年目标** |
| **强化**  **枢纽** | 1 | 综合交通线网规模（公里） | | 1355 | 1947 |
| 其中 | 铁路网（公里）含轨道 | 102 | 322 |
| 高速公路 | 71 | 76 |
| 国省道 | 100 | 129 |
| 内河航运（公里） | 385 | 413 |
| 油气管道（公里） | 172 | 390 |
| 2 | 上海都市圈（小时） | | 2-3 | 1.5 |
| 3 | 杭甬时效性（分钟） | | 60 | 30 |
| 4 | 综合客运枢纽数量（个） | | 3 | 4 |
| 5 | 综合货运枢纽数量（个） | | 3 | 4 |
| 6 | 铁、水货运占运营性综合运输量比例（%） | | 17 | 30 |
| **区域**  **一体** | 7 | 绍兴市域时效性（分钟） | | 60 | 30 |
| 8 | 三区互联时效性（分钟） | | 30 | 20 |
| 9 | 干线公路网平均车速（公里/小时） | | 50 | 70 |
| 10 | 综合客运枢纽换乘时间（分钟） | | 10 | 5 |
| 11 | 建制村快递物流网点覆盖率（%） | | —— | 100 |
| **品质**  **交通** | 12 | 公共交通出行比例（含轨道交通）（%） | | 5.9 | ≥20% |
| 13 | 小汽车出行比例（%） | | 31.8 | ≤25% |
| 14 | 绿色交通出行比例（%） | | 65 | ≥75% |
| 15 | 城市道路与交通设施占规划建设用地面积比例 | | 11.9% | ≥15% |
| 16 | 人均道路与交通设施面积 | | 18.6m2 | ≥18m2 |
| 17 | 轨道站点800米覆盖人口岗位（%） | | 11% | ≥50% |
| 18 | 建成区常规公交站点500米覆盖率（%） | | 87% | ≥90% |
| 19 | 工作日平均通勤距离（km） | | 5.3 | ≤6.0 |
| 20 | 工作日平均通勤时间（分钟） | | 23 | ≤25 |
| 21 | 道路网密度（km/km2） | | 5.4（6.4） | ≥8.0 |
| 22 | 城区步行网络密度（km/km2） | | 8.0 | ≥10 |
| **绿色交通** | 23 | 城市交通系统承载能力 | | 提升25% | 提升25% |
| 24 | 万车死亡率（人/万车） | | 1.8 | ＜1.0人 |
| 25 | 人均交通碳排放（吨/人/年） | | —— | ＜1吨 |
| 26 | 单位面积平均物流强度（吨/平方米/年） | | —— | ≥10吨/平方米/年 |
| 27 | 智慧快速路里程（公里） | | 86.5 | 173.8 |
| 28 | 新建或改建居民小区设置共配中心覆盖率（%） | | —— | 100 |
| 29 | 10000人以上社区配置公交首末站覆盖率（%） | | —— | 100 |
| 30 | 私人小汽车新能源占比（%） | | —— | 70 |
| 31 | 新建住宅停车泊位设置充电桩比例（%） | | —— | 100 |

**二、铁路网规划**

越城区将形成以**干线铁路+市域市郊铁路**组成的铁路网格局，其中干线铁路规划形成**“五横一纵”**的高铁与普铁网，市域市郊铁路以绍兴风情线为主体，规划形成**“一横两射”**的市域铁路网。

（一）干线铁路

规划形成“五横一纵”的干线铁路网，其中五横为杭甬高铁、萧甬铁路、杭台高铁、杭州湾货运铁路、杭绍甬城际铁路；一纵为沪嘉绍金城际铁路。杭甬高铁、杭台高铁、杭绍甬城际铁路以及沪嘉绍金城际铁路构成了越城区高速铁路快速通道，依托实现与长三角各主要城市，尤其是上海的直连直通，进一步提升越城对外出行效率，支撑城市发展。萧甬铁路与杭州湾货运铁路组成越城区普速铁路网，进一步加强与宁波舟山港等沿海重要港口以及物流节点的有效连接，打通公铁水多式联运渠道，提升货运物流效益。

2、市域（郊）铁路

规划形成“一横两射”的市域（郊）铁路网，其中一横为绍兴风情线市域铁路S1线；两射为绍诸市域铁路S2线与绍嵊新市域铁路S3线。通过既有铁路线路改造、增设站点、货运外绕和新建市域市郊线路等方式提升市域铁路服务能力与水平，强化越城与绍兴市域各组团的轨道交通衔接，促进绍兴市域一体化发展。

|  |
| --- |
| **专栏1 铁路网布局** |
| 干线铁路：五横一纵  五横：杭甬高铁、萧甬铁路、杭台高铁、杭州湾货运铁路、杭绍甬城际铁路  一纵：沪嘉绍金城际铁路  市域（郊）铁路：一横两射  一横：绍兴风情线市域铁路S1线  两射：绍诸市域铁路S2线、绍嵊新市域铁路S3线 |

**三、轨道交通网规划**

根据“核心引领、三区聚合、三轴提升、五级联动、六片先行” 的国土空间总体格局，优化布局轨道交通线网，支撑城市空间发展，构建便捷、品质、绿色、安全的轨道交通网络，满足市民出行需求。**规划轨道线网共有7条线组成**。

|  |
| --- |
| **专栏2 轨道交通网布局** |
| 1号线：现状已建成，串联城南、古城、镜湖，向西至柯桥城区，并衔接杭州地铁5号线；  2号线：一期已建成，串联袍江、镜湖，向西至柯桥城区，并规划衔接杭州地铁2号线，向东至上虞城区；  3号线：串联从江滨-镜湖-古城沿线重点发展片区和平台，向南至兰亭旅游度假区；  4号线，串联绍兴北站、青甸湖、古城、高新等重点片区，并向西至柯桥城区北侧；  5号线，串联绍兴北站、镜湖、袍江、高新等重点片区；  6号线，串联袍江、鉴水科技城、高新等重点片区；  8号线，串联古城南部区域，并向西至柯岩及柯桥城区； |

**三、公路网规划**

（一）高速公路

充分发挥高速公路快速通达、联网成环、可达性好的优势特征，在现状的基础上，进一步加密越城高速公路网络，形成**“三横、两纵、一联”**高速公路网布局，规划总体里程76km，强化与杭州、宁波等周边城市的快速联系，促进区域一体化发展。

|  |
| --- |
| **专栏3 高速公路网布局** |
| 高速公路：三横、两纵、一联  三横：杭绍甬高速、杭州湾环线高速、虞诸高速  两纵：苏台高速、常台高速  一联：杭州湾环线高速南复线 |

（二）普通国省道

依据《浙江省普通省道公路网布局规划（2021-2035年）》，规划形成**“四横两纵”**的国省道路网框架，构建“覆盖广泛、结构合理、畅通便捷、安全可靠、绿色智慧”的国省道干线公路运输服务网，促进城乡统筹，进一步加强与柯桥区、上虞区之间的交通联系，提升越城区首位度。

|  |
| --- |
| **专栏4普通国省道布局** |
| 普通国省道：四横、两纵  四横：镇海至萧山公路（规划S306）、329国道、104国道、鄞州至开化公路（规划S309）  两纵：211省道（桐乡至洞头公路)、207省道（秀洲至仙居公路） |

（三）四好农村路

全面建成具有越城特色的高水平“四好农村路”，基础设施、养护管理、运输服务、科技智慧、美丽生态等方面得到显著提升，综合水平达到全国领先，积极打造如会稽山文化公路、富盛生态环线等具有越城特色的国家级样板公路。

（四）快速路

在现状快速路网的基础上，继续推进快速路网的规划和建设，规划形成**“六横三纵四联”**的快速路结构，覆盖中心城区，实现城区内15分钟上快速路，满足区内的快速联动交通需求，并辐射至柯桥和上虞。

|  |
| --- |
| **专栏5快速路网布局** |
| 快速路网：六横、三纵、四联  六横：闸前大道、致远大道、于越快速路、山会高架路、大禹快速路、印山路  三纵：绿云高架路、越东快速路、滨富路  四联：三江高架路、兴越路、中兴南路、杭州湾环线高速孙端互通接滨富路连接线 |

**四、水运网规划**

（一）港口布局

积极构建越城港区，形成以绍兴新港枢纽和皋埠作业区为重点的港口布局，大力发展多式联运，支撑产业发展。

（二）内河航道

依托水运优势，积极发展内河航运，构建**“两河、两江、两线、多联”**的水运布局，打造通江达海的水运网。

|  |
| --- |
| **专栏6内河航道网布局** |
| 内河航道网：两河、两江、两线、多联  两河：杭甬运河（国家高等级）、杭甬运河萧绍复线（省级骨干）  两江：曹娥江（国家高等级、省级骨干）、钱塘江  两线：浙东古运河（省级支线）、皋孙线（省级支线）  多联：环城线、南塘线、绍镇线、绍党西线、萧余线（浙东古运河）等 |

**五、综合交通枢纽规划**

以多交通方式互联、通道资源统筹优化为导向，强化与长三角区域和全省综合立体交通网“一张网”的衔接，构建多式集约、高效转换的客货运枢纽体系，支撑越城城镇体系发展，引导城市空间结构优化。整合杭绍地区高铁枢纽布局，绍兴北站、绍兴南站提升为杭州都市圈核心高铁枢纽之一，强化枢纽间多层次、多方式、多角度联系，促进杭绍枢纽一体化。

（一）客运枢纽

规划形成**“两主一副多点”**的客运枢纽体系。其中两主为铁路绍兴北站枢纽与绍兴南站枢纽，均是集高铁、长途客运、轨道交通、城市/城乡公交为一体的对外综合客运枢纽；一副为铁路绍兴站枢纽，城市中心区集普铁、市域铁路、轨道交通、城市/城乡公交为一体的综合客运枢纽；多点是以客运中心、轨道交通换乘站、公交枢纽站为主的客运枢纽，作为城市内部客运交通运行的基础保障。

|  |
| --- |
| **专栏9 客运枢纽布局** |
| 两主：铁路绍兴北站枢纽、绍兴南站枢纽  一副：铁路绍兴站枢纽  多点：客运中心、轨道交通换乘站、公交枢纽站为主的客运枢纽 |

（二）货运枢纽

依托现有物流资源与未来产业、交通布局，规划形成“**一主一副**”的货运枢纽体系。其中一主为皋埠多式联运枢纽，依托萧甬铁路、杭甬运河、G104等公铁水通道，打造越城区多式联运货运枢纽；一副为城南物流中心，依托高速公路、公路客运枢纽，打造服务南部区域的物流次中心。

|  |
| --- |
| **专栏10 货运枢纽布局** |
| 一主：①皋埠多式联运枢纽  一副：①城南物流中心 |

**六、油气管网规划**

（一）石油管道

加强与杭州、宁波天然气主干管网的互通互联。规划新建上游省网高压管线1条：杭甬复线。规划新建高压管道5条：三江至富盛、东湖至平水、滨海至虞北、兰亭至虞南、镜水至壶瓶山。

（二）天然气管网

完善舟山、宁波等省内成品油供应地区的输入网络，提升向杭州等地的输油能力。加快建设向金华、丽水等省内非沿海地区的成品油管道：①舟山-宁波-绍兴成品油海底管道（陆域段）、②绍兴-杭州-湖州成品油管道工程、③绍兴—金华—丽水成品油管道工程。

**七、邮政快递规划**

积极融入全省邮政业“12346”建设，即“一湾两带三级四区六核立体化”的空间布局结构。有效支撑大湾区快递产业集群和杭绍甬快递物流辐射带，推动大湾区产业高密度集聚。积极设置区级快递分拨中心并打造越城快递物流集聚区，全面实现“人人享有便捷优质邮政普遍服务”目标。高标准推动“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念在越城邮政业的实践。

以主要交通、信息通道、产业需求等基础设施为基础，以区级快递分拨中心为主体，连同周边城镇形成城乡快递网络发展成片，使快递服务多极化、多样化、均衡化、网络化发展。规划形成“两中心多网点”的邮政快递网空间结构。其中两中心是指以苏宁分拨中心与顺丰分拨中心为主的区级分拨中心。多网点是指分布在各乡镇街道、社区的末端网点，实现全区建制村快递物流服务站全覆盖与全区住宅小区快递物流服务站（网点或智能快件柜）全覆盖。

**八、绿道网规划**

结合沪绍甬沪一体化，融入大湾区绿色通廊，以省级和市级绿道为骨架，区级绿道和社区级绿道为补充，构建连续、系统、开放的大花园绿道网体系，逐步推动省级绿道2号线、市级绿道1号线、市级绿道2号线等规模约380公里的绿道网建设，实现绿道与生态资源、文化资源、交通设施等紧密结合，达到5分钟见园、15分钟进景、200米换乘的目标。

**九、高质量综合交通体系**

（一）提升综合交通网络运行效率

完善多层次交通网络布局，提升网络稳定性和畅通性，加速实现综合运输通道内各交通运输方式有其他可替代线路。充分发挥现有路网作用，以“贯通断头路、畅通梗阻路、疏通盲肠路”为重点，推进干线公路提速提标提质，打破公路瓶颈路段，提高公路网运行效率，加快打通“断头河”，实施通航关键节点改造，消除制约全省高等级航道网布局的瓶颈。推进拥挤路段扩容改造工程和复线工程建设，实施客运铁路“电气化”改造，全面提升服务能力。

优化城市主城区骨干道路系统，形成“环网结合、轴向放射”的快速路系统。推进区域一体化发展。大力发展市域（郊）铁路，通过既有铁路补强、局部线路改扩建、站房站台改造等方式，优先利用既有资源开行市域（郊）列车。推动中心城市、周边城市（镇）、新城新区等轨道交通有效衔接，加快推进干线铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通融合发展。

优化综合交通枢纽区域整体布局，建设运营全周期系统规划综合枢纽的建设与发展，强化通道与枢纽、城市与站场、新建与改造、建设与运营的统筹协调，明确不同层次枢纽的服务功能和辐射范围。优化大型综合交通枢纽的空间结构布局，完善综合交通枢纽集疏运体系。

（二）推进交通基础设施全面智慧化

推动先进信息技术与交通运输深度融合，以“数据链”为主线，加快交通基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期的数字化。把握现代信息技术发展趋势，适应智能交通发展市场需求，提升自主创新能力，突破交通关键核心技术，做好试点示范推广和产业化应用，着力解决交通领域存在的关键共性技术和短板瓶颈等问题。

（三）建设生态绿色交通基础设施

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、综合服务站，提高资源利用效率。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。加强港口资源整合，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能力。严格港口岸线管理，推广应用港口岸线资源管理信息系统，完善港口岸线准入、转让、退出机制，提高港口岸线资源集约高效利用水平。深入贯彻“绿水青山就是金山银山”的理念，统筹推进绿色铁路、绿色公路、绿色港口、绿色航道、绿色机场建设。把生态保护理念贯穿交通基础设施建设全过程，突出建、管、养、运并重。

（四）构建完善可靠的安全保障网

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，加强新技术、新工艺、新材料、新设备在交通建设、管理、养护、运营全过程中的应用，高标准高质量打造桥梁工程、隧道工程、路基路面工程及高边坡工程、港口工程、航道工程、船闸工程、交通安全设施工程等交通基础设施，着力提升本质安全水平，提高抵御自然灾害的能力和自然灾害等突发事件的快速恢复能力。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。加大公路危桥改造、渡口改造、铁路道口等老旧设施改造，全面消除四、五类桥梁。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、航道安全隐患，增强设施耐久性和可靠性。

完善应急指挥平台建设，推动铁路、公路、水运、民航等行业应急信息资源的互联互通。统筹应急保障基地布局。强化应急物资储备基地统筹建设，形成应急保障网络，不断提升交通运输应急保障能力。加强交通战备安全建设。强化重点地区、重点方向急需的交通战备基础设施建设，支撑国家国防交通网路体系，全面提升交通战备安全保障能力。

（五）拓展交通新技术新业态新空间

构建“交旅融合”交通网络，优化旅游交通环境，推动旅游风景道、旅游航道等交通基础设施发展。探索应用人工智能、5G、物联网等新型基础设施建设，实现无感交通出行。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。谋划布局无感交通、“航空+新零售”、夜间配送等新业态基础设施。

以重大通道、综合枢纽、城市轨道交通等为引领，加强地下、地面、地上空间综合开发、高效协同。统筹地下空间资源利用，探索建立三维大数据综合信息平台，构建多层次、立体化地下空间控制性规划体系。强化与地面交通系统衔接配套，鼓励建设具有交通换乘、商业贸易、市政公用等多功能综合体，推动交通沿线土地、站场资源综合利用。积极拓展地上交通空间，探索双层高速、高架巴士、飞行汽车、低空走廊、中空桥梁、高空云台等创新应用。

**十、保障措施**

（一）完善部门协调与决策机制

在科学界定各职能部门职责的基础上，健全完善综合交通体系推进协调工作机制，强化部门协同和上下联动，统筹综合交通发展的信息数据资源，推动全区各类交通基础设施统筹规划、协同建设，提高跨部门的资源共享和业务协调程度，为科学的决策提供良好的基础。

（二）加强规划衔接与统筹协调

充分衔接国家、部省等有关规划和文件部署，加强与周边区域综合交通规划衔接，强化跨部门、跨地区协同，健全重大事项共研共商共推的长效机制，促进区域交通的共建共享、互联互通。

（三）全面推进TOD开发模式

通过编制TOD综合利用专项规划、TOD开发一体化城市设计等工作，积极推进轨道交通及周边土地开展TOD综合开发利用。通过TOD综合开发，提升城市公共出行效率、节约集约土地、优化空间资源要素配置、提升城市品质能级，以可持续的资金筹措渠道，为轨道交通持续提供资金保障，推进轨道交通可持续高质量发展。

（四）健全规划实施机制

做好重大交通基础设施的长远规划控制，落实国民经济和社会发展五年规划的要求，扎实做好空间和用地保障，从用地规划层面更加重视重大交通用地保障，尤其是高速公路、铁路、快速路和城市公共交通等重点交通基础设施，提前预留规划用地，保障设施用地的落实。完善规划的定期评估和动态修订机制，始终保持规划的科学性和前瞻性。

（五）加强重大交通设施资金保障

建立健全与综合交通发展阶段相适应的资金保障制度，明确综合交通领域财政事权与支出责任划分。积极扩大有效投资，创新投融资政策，健全与项目资金需求和期限相匹配的长期资金筹措渠道，探索以市场化方式设立交通运输高质量发展产业基金。构建效益增长与风险防控并重的投融资机制，切实防范化解债务风险。探索土地收益补偿支持政策，推动交通项目与旅游、产业等经营性项目一体化开发。对于长期收益稳定的建设项目，探索通过适宜金融产品进行融资，扩大项目资金来源。

（六）健全人才保障机制

重视对综合交通相关工作岗位人才的培养，根据行业发展情况和单位实际用人需求，创新优化人才培养模式，保障培训工作的实际效果，促进培育出道德和职业素养较高的行业人才，组建综合交通人才队伍，促进交通建设领域的发展。