

贵阳市“十三五”综合交通枢纽规划
（2016-2020 年）
规划文本

2016W130-ZX00JT0101

贵阳市发展和改革委员会



北京市市政工程设计研究总院有限公司

2017 年 01 月

贵阳市“十三五”综合交通枢纽规划
（2016-2020 年）
规划文本

2016W130-ZX00JT0101

咨询证书编号：工咨甲 10120070044

贵阳市发展和改革委员会



北京市市政工程设计研究总院有限公司

2017 年 01 月

设计文件扉页

工程名称：贵阳市“十三五”综合交通枢纽规划（2016-2020 年）

第 1 卷（篇）

第 1 册 规划文本

法定代表人 刘桂生 （教授级高级工程师）

总工程师 包琦玮 （教授级高级工程师）

交通专业审定人 周正全 （教授级高级工程师）

交通专业审核人 李金山 （高级工程师）

项目负责人 陶 涛 （工程师）

交通专业负责人 张伟伟 （工程师）

注：签署原件归档，报出时装订打印件

编审人员名单

北京市市政工程设计研究总院有限公司

审 定	周正全	教授级高级工程师
审 核	李金山	高级工程师
项目负责人	陶 涛	工程师
专业负责人	张伟伟	工程师
主要参加人	刘亚珊	教授级高级工程师
	高守有	高级工程师
	郭淑霞	高级工程师
	韩 波	工程师
	陶慕翔	助理工程师
编制部门	交通研究中心	贵州分院

贵阳市发展和改革委员会

冯峻辉	贵阳市发展和改革委员会 总工程师
段作琦	贵阳市发展和改革委员会 交通运输处处长
梁建军	贵阳市发展和改革委员会 交通运输处科员
龙 静	贵阳市发展和改革委员会 交通运输处科员



目 录

第一章	概述.....	1
一.	规划背景.....	1
二.	规划编制的必要性.....	2
三.	规划范围与年限.....	2
四.	规划原则.....	3
五.	编制依据.....	3
第二章	现状问题与发展形势.....	4
一.	发展现状.....	4
二.	存在问题.....	5
第三章	交通运输需求预测.....	7
一.	客运交通运输需求预测.....	7
二.	货运交通运输需求预测.....	8
第四章	指导思想与规划目标.....	9
一.	指导思想.....	9
二.	战略定位.....	9
三.	规划目标.....	9
第五章	综合交通枢纽布局规划.....	11
一.	枢纽等级划分.....	11
二.	枢纽总体布局.....	13
三.	客运枢纽布局规划.....	14
四.	货运枢纽布局规划.....	23
第六章	枢纽交通设施衔接规划.....	28
一.	客运枢纽交通设施衔接规划.....	28
二.	货运枢纽交通设施衔接规划.....	33
第七章	枢纽智能化系统规划.....	37
一.	客运枢纽智能化系统规划.....	37
二.	货运枢纽智能化系统规划.....	42

第八章	“十三五”期间重点实施项目	48
一.	客运枢纽类重点实施项目	48
二.	货运枢纽类重点实施项目	51
第九章	政策保障措施	55
附件：贵阳市人民政府关于《贵阳市“十三五”综合交通枢纽建设专项规划》的批复		58

第一章 概述

一. 规划背景

贵阳市地处我国西南地区、贵州省中部，东经 106°07'至 107°17'，北纬 26°11'至 26°55'之间，是西南地区重要的中心城市之一。贵阳市作为贵州省省会，是全省政治、经济、文化、科教和交通中心，是我国西南地区沟通珠三角、长三角的重要交通枢纽和区域性商贸物流中心，也是国务院确定的“黔中产业带”、“南贵昆经济带”和“泛珠三角经济区”内的重要中心城市。

2007 年 10 月，国务院常务会议审议并通过了《综合交通网中长期发展规划》（发改交运[2007]3045 号），将贵阳市被列为 42 个全国性综合交通枢纽城市之一。2012 年 1 月，国务院印发《国务院关于进一步促进贵州经济社会又好又快发展的若干意见》（国发[2012]2 号），要求坚持把交通基础设施建设放在优先位置，加快构建现代综合交通运输体系，打破交通瓶颈制约，将贵阳市建成西南重要交通枢纽。2012 年 6 月，《国务院关于印发“十三五”综合交通运输体系规划的通知》（国发[2012]18 号）中提出了“基本建成 42 个全国性综合交通枢纽”的发展目标和“按照零距离换乘和无缝化衔接的要求，全面推进综合交通枢纽建设”的主要任务。2013 年 3 月，国家发展和改革委员会出台了《促进综合交通枢纽发展的指导意见》（发改基础[2013]475 号），提出了综合交通枢纽规划建设的重大意义、总体要求、规划与建设原则以及具体发展任务。2015 年 12 月，中共贵阳市委九届五次全会审议并通过了《中共贵阳市委关于制定贵阳市国民经济和社会发展第十三个五年规划的建议》，明确提出了“十三五”时期，贵阳市将实现“一个目标，三个建成”，即要实现打造创新型中心城市、建成大数据综合创新试验区、建成全国生态文明示范城市、建成更高水平的全面小康社会的目标。贵阳市的综合交通枢纽应在未来通过合理布局 and 科学规划，助力贵阳市更好的实现“一个目标，三个建成”。2016 年 2 月，《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》也提出了应加强城市综合交通枢纽建设，促进不同运输方式和城市内外交通之间的顺畅衔接、便捷换乘。2016 年 3 月，国务院印发《关于深化泛珠三角区域合作的指导意见》，明确指出了包含贵州省在

的泛珠三角区域是我国经济最具活力和发展潜力的地区之一，在国家区域发展总体格局中具有重要地位，因此应建设与泛珠三角区域相匹配的现代化综合交通运输体系，拓展区域发展空间，促进区域协同发展，进一步提升泛珠三角区域在全国改革发展大局中的地位和作用。2016 年 5 月，国务院印发了《关于打造现代综合客运枢纽提高旅客出行质量效率的实施意见》，明确指出了当前我国综合交通运输整体效率不高，服务水平与经济社会发展要求相比还有较大差距，打造现代综合客运枢纽，可以有效的提高客运效率，提升服务质量。

二. 规划编制的必要性

贵阳市综合交通枢纽总体规划通过科学定位、合理布局、完善网络、提升服务，引导城市空间格局和产业布局的优化调整、土地资源的集约节约利用，实现交通资源的优化配置和高效利用，增强贵阳市经济社会环境的可持续发展能力，促进国家综合运输体系的健全和完善。

1) 综合交通枢纽以城市发展作为依托，是落实国务院批准的《综合交通网中长期发展规划》的重大举措。

2) 合理布局城市各类综合交通枢纽，提高贵阳市作为国家级综合交通枢纽城市、国家公路运输枢纽城市及西南地区中心城市定位。

3) 以综合交通枢纽布局引导贵阳城市空间结构拓展，带动城市经济发展。

4) 构建城市综合交通运输体系，明确各类交通枢纽功能分工，更好地为城市服务。

三. 规划范围与年限

本次综合交通枢纽规划范围为贵阳市域范围，总面积 8034 平方公里，包括中心城六区，即南明区、云岩区、花溪区、乌当区、白云区、观山湖区，以及远郊市县，即清镇市、修文县、开阳县、息烽县，其中重点规划范围为中心城区。同时，研究范围包括贵安新区，并扩大至黔中城市群以及我国西南部地区。

本次规划年限为 2016-2030 年。其中，规划基准年为 2015 年；规划近期目标年为 2020 年；规划远期目标年为 2030 年。

四. 规划原则

按照“布局合理，衔接顺畅，服务便捷，集约环保”的原则进行规划。

五. 编制依据

- 《关于进一步促进贵州经济社会又好又快发展的若干意见》，国务院，2012. 01
- 《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》，国务院，2016. 02
- 《促进综合交通枢纽发展的指导意见》，国家发展和改革委员会，2013. 03
- 《关于打造现代综合客运枢纽提高旅客出行质量效率的实施意见》，国家发展和改革委员会，2016. 05
- 《中共贵阳市委关于制定贵阳市国民经济和社会发展的第十三个五年规划的建议》，中共贵阳市委，2015. 12
- 《贵州省综合交通运输“十三五”发展规划》，贵州省发展和改革委员会，2016. 04
- 《贵阳市城市总体规划（2011-2020 年）》，贵阳市城乡规划局，2013. 03
- 《贵阳市土地利用总体规划（2006-2020 年）》，贵阳市国土资源局，2012. 07
- 《贵阳市“十三五”交通发展专项规划》，贵阳市城乡规划局，2016. 02
- 《贵阳市物流园区中长期发展规划（2014-2020）》，贵阳市商务局，2015. 06
- 《贵阳市城市轨道交通建设规划（2016-2022）》，贵阳市人民政府，2015. 08
- 《贵阳市城市快速公交系统（BRT）专项规划》，贵阳市城乡规划局，2015. 04
- 《改建铁路贵阳枢纽总图规划》，中国中铁二院工程集团有限公司，2016. 04
- 国家相关标准与行业规范
- 其他相关规划研究成果

第二章 现状问题与发展形势

一、发展现状

随着“十二五”期间贵州省加大交通基础设施建设，贵阳市域范围内已经形成由铁路、公路、航空、内河航运组成的综合立体运输网络，逐步确立了西南地区交通枢纽的重要交通地位，为发展市域经济和对内、对外贸易提供保障，同时也为黔中经济区及贵州省的经济社会实现更好更快发展奠定坚实基础。

铁路运输方面，川黔、湘黔、黔桂、贵昆四条铁路在贵阳形成西南地区铁路十字交叉，使得贵阳成为西南地区重要的铁路枢纽。随着贵广、长昆、渝黔、成贵等多条高速铁路客运专线的陆续建成，与既有的川黔、黔桂、贵昆、湘黔等铁路形成铁路网络。

公路运输方面，随着厦蓉高速公路、兰海高速公路复线（贵阳至遵义段）、沪昆高速公路复线（贵阳至安顺段）的建设，贵阳市逐步确立了西南地区公路交通枢纽的重要交通地位，同时也积极带动周边区域基础设施的建设。

航空运输方面，贵州省目前已形成以龙洞堡机场为中心的“一千九支”总体格局。其中，贵阳龙洞堡国际机场作为我国西南地区重要的航空枢纽，“十二五”期间旅客吞吐量达到 5308 万人次，航班起降 48.2 万架次，货邮吞吐量 39.4 万吨。目前，龙洞堡国际机场始发航线共计 78 条，其中国内始发航线 59 条，经停航线共计 13 条，地区航线 2 条，国际航线 4 条。

水运枢纽建设方面，贵阳市“十二五”期间对全市航道进行整治，重点开展了乌江干流航道规划与整治，积极推进南明河旅游梯级观光航运工程。同时，贵阳市新建开阳港洛旺河和龙水三座码头，洛旺河为 2 个 500 吨级的货运泊位，龙水为 1 个 500 吨级的客运泊位；息烽港由企业投资建成货运码头 1 座，设计年货运量 50 万吨。

城市道路交通方面，随着贵阳城镇化进程的加快，贵阳市机动车保有量从 2007 年的 32 万辆增加到 2015 年的 111 万辆，现状居民平均出行强度 2.25 人次/日，中心城区出行总量达到 715 万人次/日，向心型交通特征明显。城市道路建

设方面，“十二五”期间贵阳市中心城区基本形成“三环十六射”的骨架路网格局，在建的1.5环将于2016年底通车。2015年末市区道路总长度达到1307公里，道路面积2645万平方米，桥梁375座。

城市公共交通方面，2015年贵阳市全市公共交通客运量为64486万人次，公交运营车辆3185辆，折合标准运营车辆3922标台，运营线路总长度4093公里。贵阳市轨道交通1号线工程建设已进展过半，2号线一期工程于2015年9月全面开工，各项建设按计划有序推进。贵阳市快速公交（BRT）1.5环线路目前正在建设中，计划于2016年底通车。

二. 存在问题

总体来讲，现阶段贵阳市交通枢纽建设成效显著，但与打造全国重要的现代综合交通枢纽和物流中心的要求相比，各种交通方式的枢纽规划和交通衔接还存在一些不足和薄弱环节，主要表现为：

（一）铁路运输方面，目前贵阳铁路枢纽衔接川黔、贵昆、湘黔、黔桂、贵广、沪昆等线路，其中客运枢纽是“二主一辅”的布局，即贵阳北站和贵阳站是枢纽的主客运站，贵阳东站为枢纽辅助客运站。货运系统已经形成改貌铁路货运中心站，并整合枢纽货场，逐步形成贵定南、湖潮、扎佐、改貌四大综合性货场。随着全国铁路网规划及贵州省城际路网布局的调整，贵阳枢纽将新增贵阳至南宁客专、贵阳至六盘水城际、贵阳至兴义城际、重庆至贵阳客专等线路，预测近、远期需办理的始发、终到动车将不断增加，枢纽内贵阳北、贵阳、贵阳东等三个客运站规模不能满足以上线路引入后旅客列车接发需求。另外，贵阳市铁路货运总量呈稳步增长趋势，从货运构成来看，地方运量占总量比重呈增长趋势，通过运量占总量比重则呈下降趋势。因此，需根据客、货运运量增长情况对枢纽客、货运系统进行补强、调整以适应路网规划的发展。

（二）公路运输方面，全市基本形成由市区高速公路环线及各方向放射线构成的市域干线公路体系。客运枢纽方面，全市主要公路客运枢纽包括金阳客运站及客运东站；在城市北部和南部片区，现阶段缺少相应的客运枢纽支撑。货运枢纽方面，现阶段全市主要物流园区规模尚不能适应目前快速发展的物流行业，辐

射能力有限，服务范围较窄，物流资源没有得到合理优化，缺少区域内大型现代化综合型物流基地。总体来讲，目前贵阳市公路客运枢纽体系初步形成，局部片区有待整合与加强，货运枢纽体系亟待建立。

（三）航空运输方面，随着“十二五”期间航空客运量快速增长，贵阳龙洞堡机场配套设施逐渐趋于饱和，与城市交通的衔接和联动有待提高，一定程度上影响了机场的区域辐射力以及对周边支线机场的带动效应。航空货物运输方面，由于缺少机场配套物流园区的建设，限制了航空货运作用的有效发挥。

（四）内河航运方面，由于历史原因及自身发展条件限制，贵阳市水运交通发展基础相对薄弱。目前，贵阳市航道等级普遍较低，未来将进一步提升航道等级。另外，贵阳市港口能力和功能有待进一步完善。同时，码头装卸设备简陋，仓库堆场等设施不配套，生产作业效率较低，集疏运条件较差，港口配套设施不完善，不能很好的适应经济和社会发展的需要。

（五）城市道路交通方面，2015 年贵阳市机动车保有量超过 120 万辆，“十二五”期间年均增长 18.1%。“十三五”期间，机动车增速大于道路里程增速的趋势仍将持续，随着交通需求不断增长，预计道路交通压力持续增大，而中心城区快速路建设未完全形成体系，跨区域快速化通行存在瓶颈，必将使道路交通运行形势趋于严峻。

（六）城市公共交通方面，贵阳市公交场站布局及数量已经逐渐不能满足公交客运量的快速增长。以现有公交车辆数进行测算，中心城区各类场站缺口超过 65%，超过 1500 辆公交车夜间无专用停车场。场站用地匮乏导致公交线路面临恶劣的运行环境，部分公交车辆在路边停靠、路内掉头，存在着较大的安全隐患。一些重要客流集散点缺乏为客流集散的公交首末站、枢纽站，仅依靠通过性线路无法快速疏散大量的公交客流。另外，贵阳市中心城区的公交线网密度为 $2.17\text{km}/\text{km}^2$ ，整体水平偏低，部分线路的非直线系数较高，线网运行效率较低，这就导致了公交线路之间缺少必要的衔接。

第三章 交通运输需求预测

一、客运交通运输需求预测

（一）客运总量预测

本次规划采用回归分析法和弹性系数法对客运总量进行预测，得到 2020 年与 2030 年的客运总量。综合回归分析法和弹性系数法，预测 2020 年、2030 年贵阳市对外客运量分别约为 11.0 亿人次、21.6 亿人次。

表 3-1 贵阳市对外客运量预测结果

年份	2015	2020	2030
回归分析法（万人次）	—	109521	212204
弹性系数法（万人次）	—	110069	220604
客运量（万人次）	66790	109795	216404

（二）客运结构预测

区域客运结构受到国家宏观政策（铁路干线网规划、发展政策、节能减排政策、汽车产业等）、基础设施建设水平、投融资状况等因素的影响。利用回归分析法预测得到 2020 年及 2030 年贵阳市运输结构，在此基础上考虑贵阳市高铁、航空旅客快速增长等因素，得到规划年贵阳市客运结构构成。

表 3-2 贵阳市对外客运交通结构预测结果

方式	2015		2020		2030	
	客运量 (万人次)	比重	客运量 (万人次)	比重	客运量 (万人次)	比重
航空	1325	1.98%	2250	2.04%	3800	1.72%
铁路	2019	3.02%	4568	4.13%	12500	5.66%
公路	63580	95.19%	103214	93.39%	202479	91.61%
水运	46	0.07%	488	0.44%	2232	1.01%
合计	66790	—	109795	—	216404	—

二. 货运交通运输需求预测

（一）货运总量预测

本次规划采用回归分析法、弹性系数法对货运总量进行预测，得到 2020 年和 2030 年货运总量。综合回归分析法和弹性系数法，预测 2020 年、2030 年贵阳市对外货运量分别约为 4.1 亿吨、8.3 亿吨。

表 3-3 贵阳市对外货运量预测结果

年份	2015	2020	2030
回归分析法（万吨）	—	41093	81414
弹性系数法（万吨）	—	40821	84291
货运量（万吨）	32192	40957	82852

（二）货运结构预测

利用回归分析法对未来贵阳市货运结构进行预测，并根据相关类似案例的经验值，最终得到贵阳市 2020 年及 2030 年各运输方式的货运量。

表 3-4 贵阳市对外货运交通结构预测结果

方式	2015		2020		2030	
	货运量 （万吨）	比重	货运量 （万吨）	比重	货运量 （万吨）	比重
航空	9	0.03%	17	0.04%	33	0.04%
铁路	1264	3.81%	1958	4.78%	3349	4.04%
公路	30915	93.14%	37982	92.74%	77395	93.41%
水运	4	0.01%	1000	2.44%	2075	2.50%
合计	32192	—	40957	—	82852	—

第四章 指导思想与规划目标

一. 指导思想

本次规划以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观以及习近平总书记系列重要讲话为依据，以党的十八届三中、四中、五中全会精神为指导，切实贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，加快转变交通运输发展方式。规划按照“核心带动、轴带发展、节点提升、对接周边”的布局要求，通过综合交通枢纽建设提升贵阳市发展新环境，构建西南地区开放新格局。

二. 战略定位

贵阳市作为国务院明确的全国 42 个综合交通枢纽城市之一，是全国重要的能源基地、资源深加工基地、特色轻工业基地、以航空航天为重点的装备制造基地和西南重要陆路交通枢纽。

贵阳市交通枢纽规划建设的战略定位包括以下几个方面：

- （一）全国性综合交通枢纽城市。
- （二）西南地区重要陆路交通枢纽。
- （三）长江经济带综合立体交通走廊的重要枢纽节点。
- （四）“一带一路”西南地区的重要衔接枢纽。

三. 规划目标

（一）枢纽布局规划目标

以建设区域性特大城市目标为核心；按照“拓展国际功能、调整站场布局、优化网络衔接、提升服务能力”的基本思路；坚持创新发展、协调发展、绿色发展、开放发展、共享发展；着力加强“大交通、大枢纽、大节点、大网络、大物流”建设。构筑以龙洞堡国际机场为门户，铁路与公路客运枢纽为主体，市域快铁、城市轨道和道路运输网络为支撑，内外畅通、布局合理、功能完善、衔接高效的综合交通枢纽体系，提升贵阳市在国家综合交通网络体系中的枢纽地位。

（二）枢纽衔接规划目标

- （1）积极打造“开放式、立体化”城市综合客运枢纽，加强综合客运交通枢纽的一体化衔接。
- （2）按照货运“无缝化衔接”的要求，强化货运枢纽集疏运功能，加强多种方式联运，降低物流成本。

（三）发展策略

优化枢纽布局，提升枢纽能力，强化对外运输通道，完善枢纽衔接网络。

第五章 综合交通枢纽布局规划

一、 枢纽等级划分

（一）客运枢纽等级划分

根据国家发改委 2016 年 5 月印发的《关于打造现代综合客运枢纽提高旅客出行质量效率的实施意见》相关要求，本次规划将贵阳市客运枢纽分为三类：

一类综合客运枢纽：以枢纽机场、高速铁路客运站、大型客运码头等为主的综合客运枢纽。

二类综合客运枢纽：以干线机场、中型铁路客运站和城际铁路客运站、大型公路客运站、中型客运码头等为主的综合客运枢纽。

三类综合客运枢纽：支线机场、市域（郊）和其他铁路客运站、公路客运站、客运码头综合客运枢纽以及城市轨道交通换乘站、公交枢纽等。

表 5-1 贵阳市主要客运枢纽分类一览表

分类	项目名称	主要运输方式	2020 年日均客运量 (万人次)	2030 年日均客运量 (万人次)
一类	贵阳北站	铁路	22	59
	贵安站*	铁路	22	50
	贵阳双龙站	铁路	6	28
二类	客运西站	公路	30	43
	龙洞堡机场	航空	15	26
	贵阳东站 (含客运北站)	铁路	11	20
	贵阳站	铁路	9	23
三类	客运东站	公路	10	13
	客运南站	公路	10	12
	息烽港	水运	4	5
	开阳港	水运	2	6

注：*表示不在贵阳市域范围内

（二）货运枢纽等级划分

参照国内外城市综合交通枢纽分类经验，并在参考货运枢纽吞吐规模的基础上，将贵阳市货运枢纽分类如下：

一类货运枢纽：物流园区或大型货运枢纽场站，以航空、铁路、港口、公路站场等大型公用对外交通设施为主，配套设置各类集疏运设施，形成大型市内外货物集散、中转的货运枢纽，具有国际性或全国性枢纽功能。

二类货运枢纽：物流基地或中型枢纽场站，以铁路货站、港口、机场、公路货运站场等对外交通设施为主，配套设置各类集疏运设施，形成满足城市产业发展货运需求并具有区域辐射功能的货物集散、中转枢纽场站。

三类货运枢纽：集散中心或小型枢纽场站，是一般对外货运站场设施，以城市内货运服务和地区辐射功能为主。

表 5-2 贵阳市主要货运枢纽分类一览表

分 类	枢纽名称
一类货运枢纽	开阳物流基地、息烽物流基地、龙洞堡临空物流园、改貌现代物流园、扎佐货运站、湖潮货运站
二类货运枢纽	白云物流基地、贵阳综合保税区现代物流园、金清电子商务物流园、修文生产资料物流园、贵阳传化公路港、乌当物流基地、清镇货运站、条子场货运站、堰塘坎货运站、林歹货运站、嵩芝塘货运站、艳山红货运站、都拉营货运站、谷立货运站、贵阳西货运站、贵阳南货运站

二. 枢纽总体布局

按照“中心带动、轴向发展、组团提升、对接周边”的原则，优化枢纽布局、强化枢纽功能、加强枢纽衔接、完善运输通道、提升服务水平；构建“一核三轴、多点布局、客内货外、高效衔接”的贵阳市综合交通枢纽总体布局。

加强与铁路、公路、机场、港口等主要对外交通设施的联系贯通和功能衔接，促进“铁、公、机、水”集疏流转和便捷换乘，努力打造多式联运、内捷外畅的现代综合交通枢纽。

改造提升贵阳站、贵阳西南商贸服务业集聚区综合交通枢纽——贵阳汽车客运西站（简称客运西站，下同），新建贵安站、贵阳双龙站等综合交通枢纽，形成以贵阳为中心、地区性枢纽为节点的现代综合交通枢纽体系。

（一）客运枢纽空间结构

在贵阳市域范围内构建“依托组团、一核三星、多点布局”的客运枢纽空间布局结构。其中：

“一核”：指贵阳核心区内对接全国及区域运输主通道，以贵阳站、贵阳北站、客运西站为主体，打造贵阳核心区综合客运枢纽。

“三星”：依托重点城市功能组团，对接全国及区域运输主通道，以龙洞堡国际机场与贵阳双龙站、贵安站以及贵阳东站为主体，打造区域综合客运枢纽。

（二）货运枢纽空间结构

在贵阳市域范围内构建衔接国家及区域运输大通道的“三港、三场、多园区”货运枢纽空间布局结构。其中：

“三港”：包括龙洞堡航空港与内河航运的开阳港、息烽港。依托既有航空网络与水运节点优势，强化多方式联运体系构建，打造港城一体的现代化综合货运枢纽。

“三场”：依托贵阳西南铁路枢纽区位优势，通过改扩建在铁路总图内形成“湖潮、改貌、扎佐”三个综合性大型货场。

“多园区”：围绕贵阳城市产业结构、生产力布局、未来发展趋势及现有物流资源分布，着力打造贵阳综合保税区现代物流园、金清电子商务物流园、白云物流基地等多个物流园与物流基地，构建贵阳物流园区服务体系。

三. 客运枢纽布局规划

规划在贵阳市域范围内，规划形成铁路客运枢纽 5 座，公路客运枢纽 11 座，航空客运枢纽 1 座，水运客运枢纽 5 座以及大型公交枢纽 22 座。

（一）铁路客运枢纽

1、一类客运枢纽——贵阳北站

枢纽概况：贵阳北站坐落在观山湖区大关和阳关片区甲秀北路（西二环）东侧，于 2014 年 12 月 26 日正式投入运营。

枢纽功能：贵阳北站是贵阳市主要的铁路客运站，同时设立旅游集散中心，兼具旅游集散的功能。贵阳北站主要办理怀化方向、桂林方向、昆明方向、毕节方向、重庆方向、开阳方向始发终到动车、部分始发终到枢纽环线车以及各方向停站通过作业。另外，除公交枢纽功能外，贵阳北站还将建立快速公交枢纽，并接入城市轨道 1 号线、S2 号线。

总体规模：贵阳北站是贵阳高铁站，是西南地区重要的综合性铁路交通枢纽。贵阳北站建筑面积 58000 平方米。预计 2020 年和 2030 年，贵阳北站的年平均客运规模将达到 1600 万人次和 4400 万人次。

2、一类客运枢纽——贵安站

枢纽概况：贵安站位于国家级新区贵安新区的核心区内，不在贵阳市域范围内，但对贵阳市铁路客运有较大影响。

枢纽功能：贵安站是贵阳市主要的铁路客运站，同时设立旅游集散中心，兼具旅游集散的功能。贵安站主要办理怀化方向、柳州方向、桂林方向、昆明方向、开阳方向始发终到动车、部分始发终到枢纽环线车以及昆明方向停站通过动车作业。另外，除公交枢纽功能外，贵安站将接入轨道 S1 号线，远期将有 G1 线通过。

总体规模：贵安站站房面积为 50000 平米，高架候车厅面积为 12120 平米，一期实施建筑总面积为 69240 平米。预计 2020 年和 2030 年，贵安站的年平均客运规模将达到 1600 万和 3750 万人次。

3、一类客运枢纽——贵阳双龙站

枢纽概况：贵阳双龙站位于贵阳市东南侧，花溪区小碧村东侧，车站呈西北东南向布置，距离龙洞堡机场约 5.5 公里，距离贵阳市中心城区约 10 公里。

枢纽功能：贵阳双龙站办理枢纽普速客车的始发终到及停站通过作业，办理兴义方向所有客车始发终到及停站通过作业，办理柳州方向、重庆方向部分动车始发终到及停站通过。车站附近规划有贵阳市轨道交通 2 号线，远期将接入轨道交通 S4 线。

总体规模：贵阳双龙站开发规模 93.93 万平方米。预计 2020 年和 2030 年，贵阳双龙站的年平均客运规模将达到 1200 万人次和 3050 万人次。

4、二类客运枢纽——贵阳东站

枢纽概况：贵阳东站/客运北站综合交通枢纽规划用地位于乌当区新添片区，东临 183 县道，西侧为山体，南临培席水库，北临贵阳绕城高速。

枢纽功能：贵阳东站/客运北站综合交通枢纽主要完成铁路客运以及公路客运的功能，作为城市综合运输网络中客流集散的重要场所，同时兼具旅游集散的功能，也具有运输组织与管理、中转换乘和辅助服务等多项功能。铁路运输方面，贵阳东站主要办理各方向停站通过动车作业。公路方面，主要完成贵阳东部以及贵州省东部的公路客运。另外，除公交枢纽功能外，贵阳东站还将接入环城快铁、轨道 S1 号线、S2 号线。

总体规模：贵阳东站/客运北站综合交通枢纽总用地面积为 123737 平方米，其中客运站项目用地面积 51683 平方米，公交枢纽用地面积 24863 平方米（停车位 44 个，发车线 6 条），贵阳东车站前广场用地面积 33567 平方米，出租车场用地面积及其他约 13624 平方米。预计 2020 年和 2030 年，贵阳东站的年平均客运规模将达到 850 万人次和 1450 万人次。

5、二类客运枢纽——贵阳站

枢纽概况：贵阳站位于贵阳市南明区遵义路，于 1959 年建成启用，距离重庆站 463 公里（川黔线），距离株洲站 905 公里（湘黔线）。

枢纽功能：贵阳站办理柳州方向、桂林方向部分动车的始发终到作业，枢纽环线车的停站通过作业。另一方面，贵阳站作为城市综合运输网络中客流集散的重要场所，同时兼具旅游集散的功能，也具有运输组织与管理、中转换乘和辅助服务等多项功能。另外，除公交、快速公交枢纽功能外，贵阳站还将接入轨道 1 号线，远期将接入轨道交通 4 号线。

总体规模：贵阳站建筑面积为 33853 平方米，其中候车室 5 个，有效候车面积约 6000 平方米。预测 2020 年及 2030 年，贵阳站客运量将分别达到 700 万人次和 1700 万人次。

（二）公路客运枢纽

1、二类客运枢纽——贵阳西南商贸服务业集聚区综合交通枢纽（客运西站）

枢纽概况：贵阳客运西站枢纽位于观山湖区绕城高速公路互通北侧，宾阳大道与北京西路交叉口东北侧，西南国际商贸城、金阳临时客运站东侧。

枢纽功能：贵阳客运西站由贵阳汽车客运西站、公交枢纽及换乘中心、环城铁路金阳南站三部分组成。客运西站集成铁路、轨道交通、长途客运、公共交通、城市出租、社会运输等交通方式于一体，将建成多种交通方式无缝对接和“零换乘”的大型综合交通枢纽。客运西站还规划加入旅游集散中心，实现旅游集散的功能。另外，除公交、快速公交枢纽功能外，客运西站还将接入轨道 S2 号线、环城快铁。

总体规模：贵阳客运西站建设用地面积 641504 平方米，总建筑面积 1165699 平方米。预计 2020 年和 2030 年，贵阳西南商贸服务业集聚区综合交通枢纽的年客运规模将达到 2200 万和 3200 万人次。

2、二类客运枢纽——客运北站

枢纽概况：贵阳东站/客运北站综合交通枢纽规划用地位于乌当区新添片区，

东临 183 县道，西侧为山体，南临培席水库，北临贵阳绕城高速。

枢纽功能：贵阳东站/客运北站综合交通枢纽是贵阳市公路交通网络的枢纽站。另一方面，作为城市综合运输网络中客流集散的重要场所，具有运输组织与管理、中转换乘和辅助服务等多项功能。另外，除公交枢纽功能外，客运北站还将建立快速公交枢纽，并接入环城快铁、轨道交通 S1 号线、S2 号线。

总体规模：贵阳东站/客运北站综合交通枢纽总用地面积为 123737 平方米，其中客运站项目用地面积 51683 平方米，公交枢纽用地面积 24863 平方米（停车位 44 个，发车线 6 条），贵阳火车东站站前广场用地面积 33567 平方米，出租车场用地面积及其他约 13624 平方米。预计 2020 年和 2030 年，贵阳东站/客运北站综合交通枢纽的年平均客运规模将达到 192 万人次和 395 万人次。

3、三类客运枢纽——客运东站

枢纽概况：贵阳客运东站位于贵阳市龙洞堡区，规划的轨道交通 2 号线以南，距离龙洞堡机场仅十分钟车程。贵阳客运东站于 2014 年 12 月 23 日正式投入营运。

枢纽功能：贵阳客运东站为旅客提供省际中长途客运服务，辐射方向以贵阳东南部的黔南、黔东南，以及湖南、广东与广西等地区为主，同时为龙洞堡片区居民以及机场中转换乘旅客提供便利的客运服务。同时，贵阳客运东站还提供完备的旅客和车辆服务功能，主要体现在旅游集散服务、行包托运提取、候车、问询、小件寄存、广播通讯、组织旅客上下车、安排运营车辆班次、制定发车时刻、提供车辆安检、维修等旅客运输服务活动。另外，除公交、快速公交枢纽功能外，客运东站还将接入轨道 2 号线，远期将接入轨道交通 S3 号线、S4 号线。

总体规模：贵阳客运东站总占地面积为 53484.9 平方米，其中建筑面积为 55300 平方米，构筑物面积为 37000 平方米，绿地面积为 36402 平方米。预计 2020 年和 2030 年，贵阳客运东站的年客运规模将达到 1300 万人次和 1700 万人次。

4、三类客运枢纽——客运南站

枢纽概况：贵阳客运南站选址位于贵阳市花溪区南端，具体站址为绕城高速以北、花溪大道以东，紧邻绕城高速桐木岭出入口。

枢纽功能：客运南站将作为中心城区客运站的补充，兼有贵阳南部地区进出中心城区的中途站功能，减轻主城区交通压力，并依托贵阳丰富的旅游资源，将该站规划成以旅游为主要功能的客运站，为旅客旅游出行提供相关服务。另外，客运南站还将具有公交枢纽功能，并接入轨道交通 3 号线。

总体规模：客运南站总占地面积 94257 平方米（约 140 亩）。预计 2020 年及 2030 年，客运南站的年客运规模为 1500 万人次和 1900 万人次。

除上述几个客运站之外，规划在郊区各市/县设置综合客运枢纽，贵阳市域内主要客运枢纽规划如下。

表 5-3 贵阳市规划主要公路客运枢纽一览表

分类	枢纽名称	主要换乘方式
二 类	客运西站	铁路、轨道交通、长途客运、常规公交等
	客运北站	铁路、轨道交通、常规公交、长途客运等
三 类	客运东站	铁路、轨道交通、长途客运、常规公交等
	客运南站	铁路、轨道交通、长途客运、常规公交等
	清镇客运站	长途客运、常规公交等
	修文客运站	长途客运、常规公交等
	息烽客运站	长途客运、常规公交等
	开阳客运站	长途客运、常规公交等
	乌当客运站	长途客运、常规公交等
	白云客运站	长途客运、常规公交等
	花溪客运站	长途客运、常规公交等

（三）航空客运枢纽

1、二类客运枢纽——龙洞堡机场

枢纽概况：贵阳市龙洞堡国际机场位于贵阳市东郊，距市中心 11 公里，于 1997 年 5 月 28 日正式投入运营，是我国西南地区重要的航空枢纽。

枢纽功能：贵阳市近几年机场航线网络持续拓展，机场始发航线共计 78 条，

其中国内始发航线 59 条，经停航线共计 13 条，地区航线 2 条，国际航线 4 条。另一方面，龙洞堡机场作为城市综合运输网络中客流集散的重要场所，同时兼具旅游集散的功能，也具有运输组织与管理、中转换乘和辅助服务等多项功能。另外，除公交枢纽功能外，还将接入轨道 2 号线、环城快铁，远期将接入 S4 号线。

总体规模：龙洞堡国际机场主跑道长 3200 米，宽 60 米，平行滑行道与主跑道长度一致。机场候机楼面积 34000 平方米。预计 2020 年和 2030 年，龙洞堡机场年平均客运规模将达到 2250 万人次和 3800 万人次。

（四）水运客运枢纽

1、三类客运枢纽——开阳港

枢纽概况：开阳港位于贵阳市的开阳县乌江构皮滩水电枢纽上游库区内，港口腹地可延伸周边的息烽、瓮安、福泉、贵定、贵阳等地区。

枢纽功能：开阳港是贵州省的地区重要港口，是黔中地区通江达海的北大门，地理位置较重要、区位优势较明显，具有一定发展基础和发展潜力的港口，也是发挥出省水运主通道、辅助通道作用，实现贵州水运北通长江的重要依托，对港口周边地区经济发展和对外物资交流具有较强的辐射带动作用。

总体规模：规划的开阳港下辖洛旺河、大塘口、龙水、清水口、宅吉等 5 个港区，重点发展洛旺河港区。预测开阳港 2020 年、2030 年，旅客吞吐量分别为 160 万人次、420 万人次。

2、三类客运枢纽——息烽港

枢纽概况：息烽港位于乌江干流洋水河入口大塘口处，港口腹地包括开阳、修文、黔西和遵义等地区。

枢纽功能：息烽港是贵阳地区的一般港口，息烽港的建设正是为息烽县的旅游业服务，港区将具有旅客运输、中转、票务、餐饮、旅途文化娱乐、住宿、商贸等综合性服务功能。

总体规模：息烽港辖大塘口港区（息烽）、泡沫井港区、仲家坪港区、观音堂港区和杨寨港区中，先行发展大塘口港区（息烽）和泡沫井港区，逐步发展仲

家坪港区、观音堂港区和杨寨港区。预测息烽港 2020 年、2030 年旅客吞吐量分别为 270 万人次、380 万人次。

此外，贵阳市水运枢纽还包括修文港、清镇港以及城区港。

（五）公共交通枢纽

规划贵阳市包含多种公共交通方式（包括轨道交通、快速公交、常规公交的两种或几种方式）的综合性公共交通枢纽 14 座；常规公交换乘枢纽以及轨道交通换乘枢纽分别为 11 座和 26 座。

1、综合性公共交通枢纽

综合性公共交通枢纽是指集多种公共交通方式于一体的综合客运枢纽，属于三类综合交通枢纽。

表 5-4 综合性公共交通枢纽规划功能一览表

分类	枢纽名称	主要功能
三类	延安西路枢纽站	公交、BRT 枢纽功能，接入轨道 2 号线、3 号线
	孟关枢纽站	公交枢纽功能，接入轨道 4 号线、环城快铁，实现公交和快速公交的停保功能
	花果园中心公园枢纽站	公交、BRT 枢纽功能，接入轨道 3 号线、4 号线
	大营路枢纽站	公交、BRT 枢纽功能，接入轨道 3 号线
	冒砂井枢纽站	公交、BRT 枢纽功能，接入轨道 3 号线
	龙潭枢纽站	公交、BRT 枢纽功能，接入轨道 3 号线、S1 号线
	金阳枢纽	公交枢纽功能，接入轨道 2 号线
	窦官枢纽站	公交枢纽功能，接入轨道 1 号线
	翁井枢纽站	公交枢纽功能，接入环城快铁
	花果园湿地公园枢纽站	公交枢纽功能，接入轨道 3 号线、4 号线
	马王庙枢纽站	公交枢纽功能，接入轨道 2 号线、4 号线
	摆郎枢纽站	公交枢纽功能，接入轨道 4 号线
	三江口枢纽站	公交枢纽功能，接入轨道 1 号线、S4 号线
	汽贸城枢纽站	公交枢纽功能，接入轨道 4 号线

2、常规公交换乘枢纽

常规公交换乘枢纽包括多条常规公交线路、BRT 线路换乘功能的枢纽站，具体如下表所示。

表 5-5 贵阳市常规公交换乘枢纽（三类）规划一览表

枢纽名称	功能	位置	占地面积 (平方米)
党武枢纽站	公交枢纽、公交停保场、 BRT 枢纽、BRT 停保场	黔中大道东/甲秀南路北侧	8231
福泽枢纽站	公交枢纽、BRT 枢纽	花溪区福泽路	6690
花溪洛平公交枢纽站	公交枢纽、BRT 枢纽	花溪区明珠大道北侧	14443
金竹公交枢纽	公交枢纽、公交停保场	甲秀南路西侧葛家寨南侧	13779
大山洞枢纽站	公交枢纽	白云大道云环路交叉口西北	44095
沙文枢纽站	公交枢纽	高新区沙文镇东侧	23455
云潭北路枢纽站	公交枢纽	观山湖区云潭北路	15429
未来方舟枢纽站	公交枢纽	未来方舟附近	19823
茶园枢纽站	公交枢纽	-	5000
蔡关枢纽站	公交枢纽	-	31000
贵开枢纽站	公交枢纽	乌当区贵乌加油站旁	8996

3、轨道交通换乘枢纽

轨道交通换乘枢纽主要包括具有两条（及以上）轨道交通线路换乘功能的枢纽站，具体规划方案如下表所示。

表 5-6 贵阳市轨道交通换乘枢纽（三类）规划一览表

枢纽名称	车站形式	衔接线路	规划年限
诚信路站	地下站	1 号线、2 号线	2020 年
北京路站	地下站	1 号线、3 号线	2020 年
延安路站	地下站	1 号线、2 号线	2020 年
望城坡站	地下站	1 号线、S1 线	2020 年
兴筑西路站	地下站	2 号线、S2 线	2020 年
阳明祠站	地下站	2 号线、S1 线	2020 年
花溪大道站	地下站	3 号线、S1 线	2020 年
长岭南路站	地下站	4 号线、S2 线	2030 年
交通学校站	地下站	4 号线、S3 线	2030 年
南厂路站	地下站	4 号线、S1 线	2030 年
二十六中站	高架站	4 号线、S4 线	2030 年
大窝凼站	地下站	G1 线、S2 线	2030 年
孟寨站	高架站	G1 线、S4 线	2030 年
龙凯璐站	高架站	G1 线、S2 线	2030 年
纪念塔站	地下站	S1 线、S3 线	2030 年
塔双街站	高架站	S2 线、S4 线	2030 年
水淹坝站	高架站	2 号线、S3、S4 线	2030 年
会展中心站	地下站	1 号线、4 号线	2030 年
富源北路站	地下站	2 号线、4 号线	2030 年
狮峰路站	地下站	3 号线、S3 线	2030 年
花果园站	地下站	3 号线、4 号线	2030 年
朱昌站	高架站	1 号线、S3 线	2030 年
人民广场站	地下站	1 号线、S3 线	2030 年
长岭路站	地下站	2 号线、S3 线	2030 年
二桥站	地下站	2 号线、S3 线	2030 年
油榨街站	地下站	2 号线、S3 线	2030 年

四. 货运枢纽布局规划

（一）铁路货运枢纽

1、一类货运枢纽——改貌货场（改貌现代物流园）

枢纽概况：改貌货运站北侧临近二戈寨编组站，东南侧靠近环城铁路环线，东侧贴近绕城高速公路，包含南明区牛郎关区域。

枢纽功能：改貌货运站为贵阳市区生产、生活性物资服务，是贵州省集装箱办理站，未来以怕湿性货物为主。改貌现代物流园是以铁路集装箱运输为核心的集装箱综合物流平台，是辐射西南地区的公路港与内陆无水港。贵州孟关国际物流城项目是改貌现代物流园内的项目之一。

总体规模：改貌货运站西侧为综合货场，纵列式布置货物线及站台、仓库等货运设施。预测至2020年，货场年货物吞吐量将达到1661万吨，至2030年，年货物吞吐量将达到1906万吨。

2、一类货运枢纽——扎佐货运站（修文生产资料物流园）

枢纽概况：扎佐货运站位于贵州省贵阳市修文县境内。修文生产资料物流园位于修文县扎佐镇、久长镇、龙场镇，依托扎佐铁路货运站，连接川黔线铁路、渝黔快铁、贵遵高速、贵毕高等级公路、城市干道等公路而建。

枢纽功能：扎佐货运站服务重点为麦架-沙文-扎佐产业及修文县、开阳县、息烽县和贵阳市区的企业，以钢材等堆场货物为主。修文生产资料物流园功能定位是服务遵义、铜仁、毕节等地的生产资料综合物流基地，以及服务贵阳的特色行业供应链物流基地。

总体规模：修文生产资料物流园总占地面积569万平方米，紧邻年作业能力达500万吨的扎佐综合性货场，近期运量为590万吨，远期运量为782万吨。

3、一类货运枢纽——湖潮货场

枢纽概况：湖潮货场位于贵州省贵安新区湖潮镇境内。

枢纽功能：湖潮货场主要是以煤、化工、冶金、机械制造、电子、食品等的

加工为主，货物主要为堆场和怕湿性类货物。

总体规模：湖潮站为既有沪昆线上客货运中间站，车站南侧货场设尽头式货物线 4 条，预留 4 条；货物线从南向北依次配粮食仓库、怕湿货物仓库 2 座、集装箱堆场 1 处，预留怕湿货物仓库 1 座。湖潮站近期运量为 535 万吨，远期运量为 602 万吨。

另外，除上述主要货场以外，贵阳市域范围内相关铁路货运场站如下。

表 5-7 贵阳市铁路货运枢纽规划一览表

分类	站名	2020 年 (万吨)	2030 年 (万吨)	规划面积 (平方米)
一 类	改貌货运站	1661	1906	714000
	湖潮货运站	535	602	434000
	扎佐货运站	590	782	800000
二 类	贵阳南货运站	580	760	361333
	艳山红货运站	416	507	800000
	清镇货运站	294	397	533000
	蒿芝塘货运站	62	77	38667
	都拉营货运站	69	81	400000
	谷立货运站	57	64	35333
	贵阳西货运站	150	180	1670000
	卫城货运站	62	77	38667

（二）公路货运枢纽

1、二类货运枢纽——贵阳综合保税区现代物流园

枢纽概况：贵阳综合保税区现代物流园位于白云区东部，西侧紧邻 210 国道，南侧毗邻北二环，东侧临近贵开高速公路，北抵沙文镇。

枢纽功能：贵阳综合保税区现代物流园面向全省的服务功能最全、政策条件最优的国际物流枢纽结点，主要服务于贵阳国家高新技术产业开发区、新天高新技术园、沙文生态产业园以及全省乃至周边地区的外向型制造企业、专业流通加工企业、先进装备制造企业等；同时还服务于贵阳市乃至全省的进出口贸易企业以及运输、仓储、货代、冷链、药品集散等物流企业。

总体规模：贵阳综合保税区现代物流园园区规模 455 万平方米。

2、二类货运枢纽——金清电子商务物流园

枢纽概况：金清电子商务物流园位于观山湖区金华镇至清镇，依托湖林铁路、绕城高速公路、沪昆高速公路、贵黄公路进行建设。

枢纽功能：金清电子商务物流园是立足贵阳、服务贵安新区及周边地区的大宗商品综合物流基地和生活资料仓储分拨配送基地；贵州省大数据产业重要承接地、贵州省主要商贸物流中心、贵州省服务西南，面向东盟的区域性分拨中心、贸易中心、全省重要的粮油物流基地。“马上到”项目是金清电子商务物流园的重要项目之一，项目建成后将充分利用公路港的节点优势，更加高效的将生产企业与社会零散车源进行衔接，方便企业更快找到车源，减少物流车辆的空驶率，提高物流车辆的运营效率，对优化整个社会的物流运作效率具有重要的意义。

总体规模：金清电子商务物流园总占地面积 545 万平方米。

3、二类货运枢纽——白云物流基地

枢纽概况：白云物流基地园区东侧紧邻盐沙线，北侧紧靠贵遵高速公路。

枢纽功能：白云物流基地将形成物流资源、货物资源、物流企业集聚，基础设施资源共享的发展格局，为贵阳乃至全省的制造企业、商贸流通企业、第三方物流企业、社会车辆等提供货运信息交流、商贸交易、商品展示、商务性服务等配套物流服务，形成集物流、商流、信息流为一体的多功能现代化物资流通中心。

总体规模：白云物流基地总占地面积为 569 万平方米。

4、二类货运枢纽——贵阳传化公路港

枢纽概况：贵阳传化公路港项目位于花溪区孟光乡上板桥村。

枢纽功能：贵阳传化公路港项目规划建设信息交易中心、货运班车总站、仓储配送中心、智能车源中心、司机之家、物流设备展示展销、企业发展中心、卡车物流中心、车辆检测站、加油站等 10 大功能中心。信息交易中心将容纳 1000 家以上第三物流公司入驻，预计日均信息量将达到 5000 条以上，年承载货物可达 1000 万吨以上；拥有 2000 个以上停车位，正式运营前三年，将至少整合 20 万辆社会车辆，形成黔中地区最大的货运车辆调度中心；项目将建设超 10 万平方米大型现代仓储，精心打造黔中地区规模最大、标准最规范、服务最好的仓储配送中心。

总体规模：贵阳传化公路港项目总体规划面积约 53 万平方米，总投资人民币 20 亿元。

5、二类货运枢纽——乌当物流基地

枢纽概况：乌当物流基地包括位于乌当区东风片区的物流园以及乌当港区。

枢纽功能：为现代医药健康、特色食品、精密仪器等特色产业服务的专业物流服务平台，以及为贵阳东北部片区服务的城市配送中心。服务对象包括全省及周边医药、健康产品制造企业及其商贸流通企业；洛湾云锦工业园及周边的特色食品、新型电子元器件制造企业；贵阳东北部片区的商贸流通企业、大型连锁零售企业的物流部门；城市配送企业、专业物流企业、冷链物流企业等。

总体规模：乌当物流基地总占地面积 170 万平方米。

（三）航空货运枢纽

1、一类货运枢纽——龙洞堡临空物流园

枢纽概况：龙洞堡物流中心位于贵阳市龙洞堡区，龙洞堡客运站南侧，东北临兴龙南路、西北临龙客路，隔龙洞堡客运站与西南环线相邻，轻轨 2 号线和游龙路自西北向东南穿过地块。

枢纽功能：龙洞堡物流中心是立足贵州、服务国内、面向东南亚的区域性国际航空物流枢纽。主要功能包括货运信息配载与交易功能、零担仓储与快速转运功能、区域公航联运组织功能、城市综合配送与仓储功能以及物流业综合配套服

务功能。

总体规模：龙洞堡物流中心总用地面积为 18 万平方米。根据货物吞吐量预测结果，龙洞堡物流中心 2025 年设计货物吞吐能力为 130 万吨/年。

（四）水运货运枢纽

1、一类货运枢纽——开阳物流基地

枢纽概况：开阳物流基地由永温物流中心、双流物流中心与开阳港物流中心共同构成。永温物流中心是依托永温站而建；双流物流中心项目选址于开阳县双流镇陶家坝，东南面紧邻久长铁路，西面靠近久铜公路；开阳港物流中心是依托洛旺河码头而建。

枢纽功能：开阳物流基地服务对象包括开阳县及周边地区内的煤磷化工企业及商贸企业；开阳县农产品、农用物资及磷煤矿石等大宗物资流通企业；煤磷化工专业物流企业、多式联运企业、集装箱代理企业等；黔中地区工矿产品、农产品生产企业及商贸企业。

总体规模：开阳物流基地总占地面积 380 万平方米。预测开阳港 2020 年、2030 年货物吞吐量分别为 300 万吨、600 万吨。

2、一类货运枢纽——息烽物流基地

枢纽概况：息烽物流基地包括依托小寨坝火车站的物流园以及水运息烽港。

枢纽功能：息烽物流基地功能定位为区域型的磷煤化工专业物流服务平台。服务对象包括息烽循环经济磷煤生态化工工业园区及息烽县周边地区的制造企业；息烽及周边的矿产资源流通企业；煤磷化工第三方专业物流企业、多式联运企业、货运代理企业。

总体规模：息烽物流基地总占地面积 147 万平方米。预测息烽港 2020 年、2030 年货物吞吐量分别为 540 万吨、980 万吨。

第六章 枢纽交通设施衔接规划

一、客运枢纽交通设施衔接规划

（一）规划原则

- 以城市轨道交通为平台，通过大容量、快速化的客运通道实现城市主要客运枢纽之间、主要客运枢纽与城市功能区之间的快速直达。
- 一类综合客运枢纽配套建设两条及以上不同方向的城市轨道交通或市域铁路线路衔接，或在规划中预留条件；强化与城市道路的多方向连接。
- 二类和三类综合客运枢纽重点做好与城市道路系统的衔接，具有对外运输功能的综合客运枢纽应衔接城市快速通道，有条件的实现与城市轨道交通的衔接。

（二）枢纽衔接网络规划

（1）骨架网络衔接规划

结合全市综合交通系统规划方案，本次规划以干线铁路、市域铁路、城市轨道交通以及城市快速路为依托，构建以“环线+干线”为主题的客运枢纽交通衔接骨架网络，加强贵阳市主要客运枢纽之间的交通联系。其中：

“环线”：是指衔接贵阳北站、贵阳东站/客运北站、双龙站以及贵安站的城市环线铁路，串联贵阳主城区内主要客运枢纽的各条城市环线道路（包括贵阳1.5环、2环路以及绕城高速环）。

“干线”：是指衔接主城区一类客运枢纽并辐射外围组团与周边枢纽的快速客运通道，主要包括贵广高铁、贵黄路、花溪大道、龙洞堡大道、贵惠大道等。

(2) 城市道路设施衔接规划

在贵阳市主要客运枢纽之间，通过城市快速路系统络进行高效衔接，具体道路设施衔接规划方案如表 6-1 所示。

表 6-1 客运主枢纽间城市道路设施衔接规划方案

分类	客运主枢纽	贵阳双龙站	贵安新区站	贵阳北站	贵阳站	龙洞堡机场	客运西站	贵阳东站
一类	贵阳双龙站	——	龙洞堡大道-二环-贵安大道	龙洞堡大道-1.5环-黔灵山路	龙洞堡大道-1.5环	龙洞堡大道	龙洞堡大道-绕城高速	龙洞堡大道
	贵安新区站	——	——	贵安大道-1.5环-黔灵山路	贵安大道-1.5环	贵安大道-绕城高速-龙洞堡大道	贵安大道-绕城高速	贵安大道-绕城高速-龙洞堡大道
	贵阳北站	——	——	——	黔灵山路-1.5环	黔灵山路-1.5环-龙洞堡大道	黔灵山路-绕城高速	黔灵山路-1.5环-龙洞堡大道
二类	贵阳站	——	——	——	——	1.5环-龙洞堡大道-绕城高速	1.5环-绕城高速	1.5环-龙洞堡大道
	龙洞堡机场	——	——	——	——	——	龙洞堡大道-绕城高速	龙洞堡大道
	客运西站	——	——	——	——	——	——	绕城高速-龙洞堡大道

(3) 轨道交通设施衔接规划

在贵阳市客运主枢纽之间，通过规划城市轨道交通设施实现大容量、快速化衔接转换，形成客运主枢纽之间轨道设施衔接网络，具体规划方案如表 6-2 所示。

表 6-2 客运主枢纽间轨道交通衔接规划

分 类	客运主枢纽	贵阳双龙站	贵安新区站	贵阳北站	贵阳站	龙洞堡机场	客运西站	贵阳东站
一 类	贵阳双龙站	—	2 号线 -S1 号线	2 号线 -1 号线	2 号线 -1 号线	2 号线	2 号线 -S2 线	2 号线
	贵安新区站	—	—	S1 线 -S2 线	S1 线 -1 号线	S1 线 -2 号线	S1 线 -S2 线	S1 线 -S2 线
	贵阳北站	—	—	—	1 号线	1 号线- 2 号线	S2 线	S2 线
二 类	贵阳站	—	—	—	—	1 号线- 2 号线	1 号线-S2 线	1 号线-S2 线
	龙洞堡机场	—	—	—	—	—	2 号线-S2 线	2 号线-S1 线
	客运西站	—	—	—	—	—	—	S2 线

（三）枢纽配套交通衔接设施规划

本次规划对于贵阳市主要对外客运枢纽、一般对外客运枢纽、城市公交枢纽的配套交通衔接设施/衔接方式规划详见表 6-3~表 6-5。

表 6-3 贵阳市主要对外客运枢纽衔接配套交通设施规划一览表

分类	枢纽名称	公交枢纽	快速公交 (BRT)	轨道交通衔接	衔接道路
一类	贵阳北站	√	√	轨道 1 号线、S2 号线	西二环、观山东路、黔灵山路
	贵安站	√	-	轨道 S1 号线、G1 线	金马大道、百马大道
	贵阳双龙站	√	-	轨道 2 号线、S4 号线	绕城高速、龙洞堡大道
二类	客运西站	√	√	轨道 S2 号线、S3 号线、环城快铁	绕城高速、金清大道、宾阳大道
	龙洞堡机场	√	-	轨道 2 号线、S4 号线、环城快铁	东二环、绕城高速
	贵阳东站/客运北站	√	-	轨道 S1 号线、S2 号线、环城快铁	绕城高速
	贵阳站	√	√	轨道 1 号线、4 号线	花溪大道、解放路、遵义路、沙冲北路
三类	客运东站	√	√	轨道 2 号线、S3 号线、S4 号线	西南环线、龙洞堡大道
	客运南站	√	-	轨道 3 号线	绕城高速

表 6-4 贵阳市一般对外客运枢纽配套交通衔接方式规划

分类	枢纽名称	交通衔接方式
三类	清镇客运站 修文客运站 息烽客运站 开阳客运站 乌当客运站 花溪客运站 白云客运站	常规公交（城乡公交）、出租车、社会车辆等

城区港	集疏运公路包括：接贵开公路、港区至党武乡的公路、甲秀南路至港区的公路、马巷坡码头接金朱路
清镇港	集疏运公路包括：接清黔高速的公路、接厦蓉高速的公路、接老贵毕路的公路
修文港	集疏运公路包括：阳明码头接贵毕高速、接阳桥村公路、接阳桥村公路、接贵毕高速

表 6-5 贵阳城市公交枢纽配套交通衔接方式规划

分类	枢纽名称	公交 枢纽	快速公交 (BRT)	轨道交通	衔接道路
三类	延安西路枢纽站	√	√	轨道 2 号线、3 号线	枣山路、延安西路
	孟关枢纽站	√	—	轨道 4 号线、环城快铁	孟关陈孟路
	花果园中心公园枢纽站	√	√	轨道 3 号线、4 号线	延安南路北段
	大营路枢纽站	√	√	轨道 3 号线	云岩区大营路
	冒砂井枢纽站	√	√	轨道 3 号线	云岩区冒砂井周边道路
	龙潭枢纽站	√	√	轨道 3 号线、S1 号线	新添大道北段
	金阳枢纽	√	—	轨道 2 号线	观山湖区金阳南路
	窦官枢纽站	√	—	轨道 1 号线	观山湖区金朱西路西段
	翁井枢纽站	√	—	环城快铁	观山湖区绕城高速
	花果园湿地公园枢纽站	√	—	轨道 3 号线、4 号线	中山南路
	马王庙枢纽站	√	—	轨道 2 号线、4 号线	北京西路
	摆郎枢纽站	√	—	轨道 4 号线	南明区摆郎路
	三江口枢纽站	√	—	轨道 1 号线、S4 号线	花溪区松花江路
	汽贸城枢纽站	√	√	轨道 4 号线	花溪区孟关大道
	大山洞枢纽站	√	—	—	白云大道云环路交叉口西北侧
	蔡关枢纽站	√	—	—	—

分类	枢纽名称	公交 枢纽	快速公交 (BRT)	轨道交通	衔接道路
	沙文枢纽站	√	—	—	高新区沙文镇东 侧路
	未来方舟枢纽站	√	—	—	云岩区北京东路
	云潭北路枢纽站	√	—	—	观山湖区云潭北 路
	花溪洛平公交枢 纽站	√	√	—	花溪区明珠大道 北侧
	金竹公交枢纽	√	—	—	甲秀南路西侧、葛 家寨南侧
	贵开枢纽站	√	—	—	乌当区贵乌加油 站旁
	党武枢纽站	√	√	—	黔中大道东侧、甲 秀南路北侧
	福泽枢纽站	√	√	—	花溪区福泽路
	茶园枢纽站	√	—	—	—

（四）客运枢纽换乘距离与时间要求

根据国务院印发的《综合枢纽建设指引》，按照一体化规划设计的原则，鼓励同站换乘、立体换乘，并应通过优化换乘空间内的步行系统降低换乘总距离。具体要求包括：

- 城市对外交通客运枢纽内，各交通方式之间的换乘距离宜控制在 300 米以内，当超过 300 米时应增设自动步道等换乘辅助设施。
- 城市轨道交通客运枢纽内部的换乘距离宜控制在 200 米以内。
- 对于换乘客流量过大或换乘流线复杂的综合客运枢纽，应开展换乘舒适性的专题研究。

二、 货运枢纽交通设施衔接规划

（一）规划原则

本次规划对于贵阳市货运枢纽交通衔接的思路为“客货分线、衔接顺畅、便

利高效”。按照货运“无缝化衔接”要求，强化货运枢纽的集疏运功能，提高货物换装的便捷性、兼容性和安全性，降低物流成本。具体原则包括：

- 铁路货运站应建设布局合理、能力匹配、衔接顺畅的公路集疏运网络，并同站建设铁路与公路的换装设施。
- 积极发展内河集疏运设施，货运港口应重点加强铁路、公路集疏运设施建设。
- 民用运输机场应同步建设高等级公路及货运设施，强化大型机场内部客货分设的货运通道建设。
- 公路货运站配套能力匹配的集疏运公路系统，切实发挥公路货运站功能。

（二）枢纽衔接网络规划

（1）骨架网络衔接规划

根据贵阳枢纽在全国综合交通网以及黔中城市群中的区位条件，构建“一环、四射”的货运枢纽衔接骨架；主要货运枢纽站场及园区之间规划集疏运通道，与主骨架形成直接衔接；其他货运枢纽场站场通过城市道路或联络线与主骨架衔接。

“一环”：指贵阳市绕城高速环线，为贵阳市三大国家级/省级开发区生产制造企业和贵阳城区商贸流通企业提供生产企业供应链物流和生活物资配送服务。

“四射”：根据全市物流园区与货运枢纽场站布局，配套交通衔接设施按照北部、东部和西部共四条放射线分布，分别为不同方向提供区域性专业化物流服务。

（2）道路设施衔接规划

在贵阳市主要货运枢纽与物流园区之间，通过城市干线道路网络进行高效衔接，具体道路设施衔接规划方案如表 6-6 所示。

表 6-6 主要货运枢纽之间交通衔接

分类	枢纽名称	龙洞堡机场	开阳港	息峰港	改貌货运站	扎佐货运站	湖潮货运站
一类	龙洞堡机场	——	龙洞堡大道-绕城高速-贵遵高速-息开高速	龙洞堡大道-绕城高速-贵遵高速	龙洞堡大道-绕城高速	龙洞堡大道-绕城高速-贵遵高速	龙洞堡大道-绕城高速-贵安大道
	开阳港	——	——	息开高速	息开高速-贵遵高速-绕城高速	息开高速-贵遵高速	息开高速-贵遵高速-绕城高速-贵安大道
	息峰港	——	——	——	贵遵高速-绕城高速	贵遵高速	贵遵高速-绕城高速-贵安大道
	改貌货运站	——	——	——	——	绕城高速-贵遵高速	绕城高速-贵安大道
	扎佐货运站	——	——	——	——	——	贵遵高速-绕城高速-贵安大道

（三）枢纽配套交通衔接设施规划

本次规划对贵阳市主要货运枢纽、物流园区的配套交通衔接设施规划方案详见表 6-7。

表 6-7 贵阳市主要货运枢纽配套交通衔接设施规划一览表

枢纽分类	枢纽名称	衔接通道
一类货运枢纽	龙洞堡机场	通过汤巴关路、机场路、龙水路直接与城市 1 环、1.5 环、2 环相连
	开阳港	久铜公路、开阳港至瓮安高速公路、开阳港至南龙、龙岗高速公路连接贵瓮高速公路、金中-永温-港口-瓮安的货运铁路与瓮安-福泉货运铁路相连接
	息烽港	泡沫井港区接息烽金沙进港公路以及泡沫井港区至小寨坝进港公路；港区接竹花至黄沙路的进港公路以及改扩建港区接兰海高速公路的进港公路；连接翁舍码头的公路；连接观音堂港区至兰海高速；荆江港区连接息烽金沙公路的进港公路
	改貌货运站	东南侧靠近环城铁路环线，东侧绕城高速公路
	扎佐货运站	川黔干线铁路、兰海高速、210 国道以及贵毕高速
	湖潮货运站	城市快速路东纵线、贵安大道，进而连接绕城高速。同时，货场周边主干道包括湖磊路、京安大道、金马大道、百马大道。车站南侧有贵阳市绕城快速铁路
二类货运枢纽	贵阳综合保税区现代物流园	西侧紧邻 210 国道，南侧毗邻北二环，东侧临近贵开高速公路。
	金清电子商务物流园	紧邻湖林铁路，园区北边临近贵黄高速公路及厦蓉高速公路。
	白云物流基地	210 国道、贵遵高速、绕城高速、盐沙线、白金大道、云峰大道、云环路、北二环、白龙大道等城市主干道。
	乌当物流基地	贵开路、水东路、北二环、东二环、北京东路均直通区内，贵遵复线、贵瓮高速、贵开城际铁路正在建设。

第七章 枢纽智能化系统规划

一、 客运枢纽智能化系统规划

目前，贵阳市已建立起云计算中心、交通管控平台和交通大数据中心，前端集成了视频监控、信号控制、交通诱导、信息采集与统计分析、可视化警员定位和交通仿真等六大子系统共计 172 个功能模块。贵阳市客运枢纽智能化系统主要由应急管理系统、综合管理信息化系统、交通管理系统、客流信息采集与服务系统、安全防范系统、建筑智能化系统以及关联系统这七个部分组成。

（一）客运枢纽应急管理系统

综合交通枢纽应急管理系统能够实现跨部门、跨地域、跨路网交通安全应急指挥资源的信息共享，形成交通安全应急指挥体系，提高应对自然灾害、突发事件等非常态交通应急指挥响应速度和水平。

（二）客运枢纽综合管理信息化系统

综合管理信息化系统通过整合交通管理系统、交通运输系统信息资源，按一定标准规范完成多源异构数据的接入、存储、处理、交换、分发等功能，为各应用系统服务，实现部门间信息共享，为各相关部门科学决策、面向公众服务提供数据支持的综合性信息集成平台。

（三）客运枢纽交通管理系统

智能交通管理系统作为交通指挥系统服务综合信息平台，将各应用支撑系统的数据进行综合应用，实现系统间数据交换与共享，通过对采集到的静态与动态数据分析加工处理，为快速反应决策与统一调度指挥提供科学依据。

（四）客流信息采集与服务系统

客流信息采集与服务系统通过综合交通信息平台对数据采集和分析后，为贵阳市客运企业提供不同集成度（日客运量统计、月客运量、季度客运量、年客运量等）、不同区域（通道、重点区域等）的客流统计数据，交通客运企业包括港航、铁路、长途、地面公交、轨道、出租车等，可实现统计数据的共享。

（五）客运枢纽安全防范系统

安全防范系统主要包括视频监控子系统和交通信息监测子系统。其中，交通信息监测子系统通过采集设备对监控区域内的交通流、客流量、天气状况进行采集、处理，为制定科学合理的道路交通流组织、指挥调度等提供数据支撑，并为其他智能交通管理子系统的实施提供主要信息来源。

（六）客运枢纽建筑智能化系统

交通枢纽内应配套建设建筑智能化系统，以建筑为平台，兼备建筑设备、办公自动化及通信网络三大系统，集结构、系统、服务、管理之间最优化组合，向旅客提供安全、高效、舒适、便利的建筑环境。建筑智能化系统主要包括通信网络系统、信息网络系统、建筑设备监控系统、火灾自动报警及消防联动系统、综合布线系统等。

（七）客运枢纽关联系统

枢纽应与进驻枢纽的各类运输载体调度系统建立信息互联互通机制，服务于枢纽内运输载体以及客流的管理和疏散。

表 7-1 主要客运枢纽智能化交通管理系统配置规划建议

智能系统 交通枢纽	应急管理 系统	综合管理 信息化系 统	信息采集 与服务系 统	交通控制 信号系统	停车管理 系统	公共交通 系统
贵阳北站	√	√	√	√	√	√
贵安站	√	√	√	√	√	√
贵阳双龙站	√	√	√	√	√	√
客运西站	√	√	√	√	√	√
龙洞堡机场	√	√	√	√	√	√
贵阳东站	√	√	√	√	√	√
贵阳站	√	√	√	√	√	√
客运东站	√	√	—	√	√	√
客运南站	√	√	—	√	√	√
其他二类综 合枢纽	√	√	—	√	√	√
其他三类综 合枢纽	√	√	—	—	√	—

表 7-2 主要客运枢纽智能化客流信息系统配置规划建议

智能系统 交通枢纽	客流信息采集系统	客流分析系统	客流诱导系统	公交车辆调度系统	公交车辆跟踪系统
贵阳北站	√	√	√	√	√
贵安站	√	√	√	√	√
贵阳双龙站	√	√	√	√	√
客运西站	√	√	√	√	√
龙洞堡机场	√	√	√	√	√
贵阳东站	√	√	√	√	√
贵阳站	√	√	√	√	√
客运东站	√	√	—	√	√
客运南站	√	√	—	√	√
其他二类综合枢纽	√	√	—	√	√
其他三类综合枢纽	—	—	—	√	—

表 7-3 主要客运枢纽智能化安全防护系统配置规划建议

智能系统 交通枢纽	视频监控 系统	火灾自 动报警 系统	积水自 动报警 系统	门禁系 统	巡更系 统	周界报 警系统	入侵报 警系统	气象系 统
贵阳北站	√	√	√	√	√	√	√	√
贵安站	√	√	√	√	√	√	√	√
贵阳双龙 站	√	√	√	√	√	√	√	√
客运西站	√	√	√	√	√	√	√	√
龙洞堡机 场	√	√	√	√	√	√	√	√
贵阳东站	√	√	√	√	√	√	√	√
贵阳站	√	√	√	√	√	√	√	√
客运东站	√	√	√	√	√	√	√	√
客运南站	√	√	√	√	√	√	√	√
其他二类 综合枢纽	√	√	√	√	√	√	√	√
其他三类 综合枢纽	-	√	√	√	√	-	√	-

表 7-4 主要客运枢纽建筑智能化系统配置规划建议

智能系统 交通枢纽	信息网络	综合布线系统	时间系统	电话系统	公共广播系统	设备管理与检测系统	能耗监控系统
贵阳北站	√	√	√	√	√	√	√
贵安站	√	√	√	√	√	√	√
贵阳双龙站	√	√	√	√	√	√	√
客运西站	√	√	√	√	√	√	√
龙洞堡机场	√	√	√	√	√	√	√
贵阳东站	√	√	√	√	√	√	√
贵阳站	√	√	√	√	√	√	√
客运东站	√	√	√	√	√	√	—
客运南站	√	√	√	√	√	√	—
其他二类综合枢纽	√	√	√	√	√	√	—
其他三类综合枢纽	√	√	√	√	√	√	—

二. 货运枢纽智能化系统规划

贵阳市货运枢纽智能化系统与客运枢纽智能化系统相同的部分包括应急管理系统、综合管理信息化系统、交通管理系统、安全防范系统、建筑智能化系统以及关联系统等部分，主要区别在于货运枢纽智能化系统不包括客流信息采集与服务系统，取而代之的是物流信息管理系统。

（一）物流信息管理系统

物流信息管理子系统的建设旨在运用 GPS 定位技术、无线通信技术、视频监控技术等，实现对货运企业、物流园区的物流信息统一管理。物流行业信息是

支持物流信息管理子系统建设的基础数据，信息来源模式包括物流运输企业、机动车定位信息。其中，基于物流运输企业的信息包括企业信息、服务范围、货运车辆、人员信息、物流园区、配送网点、运量、运输里程、费用等信息；机动车定位信息包括车辆的位置信息、速度信息等。子系统的建设将根据物流行业信息的特点，结合货运需求，实现货运业务的统一管理。

（二）货运枢纽应急管理系统

综合交通枢纽应急管理系统能够实现跨部门、跨地域、跨路网交通安全应急指挥资源的信息共享，形成交通安全应急指挥体系，提高应对自然灾害、突发事件等非常态交通应急指挥响应速度和水平。

（三）货运枢纽综合管理信息化系统

综合管理信息化系统通过整合交通管理系统、交通运输系统信息资源，按一定标准规范完成多源异构数据的接入、存储、处理、交换、分发等功能，为各应用系统服务，实现部门间信息共享，为各相关部门科学决策、面向公众服务提供数据支持的综合性信息集成平台。

（四）货运枢纽交通管理系统

智能交通管理系统作为交通指挥系统服务综合信息平台，将各应用支撑系统的数据进行综合应用，实现系统间数据交换与共享，通过对采集到的静态与动态数据分析加工处理，为快速反应决策与统一调度指挥提供科学依据。

（五）货运枢纽安全防范系统

安全防范系统主要包括视频监控子系统和交通信息监测子系统。其中，交通信息监测子系统通过采集设备对监控区域内的交通流、客流量、天气状况进行采集、处理，为制定科学合理的道路交通流组织、指挥调度等提供数据支撑，并为其他智能交通管理子系统的实施提供主要信息来源。

（六）货运枢纽建筑智能化系统

交通枢纽内应配套建设建筑智能化系统，以建筑为平台，兼备建筑设备、办公自动化及通信网络三大系统，集结构、系统、服务、管理之间最优化组合，向

用户提供安全、高效、舒适、便利的建筑环境。建筑智能化系统主要包括通信网络系统、信息网络系统、建筑设备监控系统、火灾自动报警及消防联动系统、综合布线系统等。

（七）货运枢纽关联系统

枢纽应与进驻枢纽的各类交通运输载体的调度系统建立信息互联互通机制，以利于枢纽内对运输载体的管理和疏散。

表 7-5 主要货运枢纽智能化交通管理系统配置规划建议

智能系统 交通枢纽	应急管理 系统	综合管理 信息化系 统	信息采集 与服务系 统	交通控制 信号系统	停车管理 系统	公共交通 系统
开阳物流基 地	√	√	√	√	√	√
息烽物流基 地	√	√	√	√	√	√
龙洞堡临空 物流园	√	√	√	√	√	√
改貌现代物 流园	√	√	√	√	√	√
扎佐货运站	√	√	√	√	√	√
湖潮货运站	√	√	√	√	√	√
二类综合货 运枢纽	√	√	√	√	√	√
三类综合货 运枢纽	—	√	—	—	—	—

表 7-6 主要货运枢纽智能化物流信息系统配置规划建议

智能系统 交通枢纽	物流信息采集系统	物流分析系统	物流诱导信息系统	货物车辆调度系统	货物车辆跟踪系统
开阳物流基地	√	√	√	√	√
息烽物流基地	√	√	√	√	√
龙洞堡临空物流园	√	√	√	√	√
改貌现代物流园	√	√	√	√	√
扎佐货运站	√	√	√	√	√
湖潮货运站	√	√	√	√	√
二类综合货运枢纽	√	-	-	√	√
三类综合货运枢纽	-	-	-	-	-

表 7-7 主要货运枢纽智能化安全防护系统配置规划建议

智能系统 交通枢纽	视频监控 系统	火灾自 动报警 系统	积水自 动报警 系统	门禁系 统	巡更系 统	周界报 警系统	入侵报 警系统	气象系 统
开阳物流 基地	√	√	√	√	√	√	√	√
息烽物流 基地	√	√	√	√	√	√	√	√
龙洞堡临 空物流园	√	√	√	√	√	√	√	√
改貌现代 物流园	√	√	√	√	√	√	√	√
扎佐货运 站	√	√	√	√	√	√	√	√
湖潮货运 站	√	√	√	√	√	√	√	√
二类综合 货运枢纽	√	√	√	√	-	√	√	-
三类综合 货运枢纽	√	√	-	√	-	-	√	-

表 7-8 主要货运枢纽建筑智能化系统配置规划建议

智能系统 交通枢纽	信息网络	综合布线系统	时间系统	电话系统	公共广播系统	设备管理与检测系统	能耗监控系统
开阳物流基地	√	√	√	√	√	√	√
息烽物流基地	√	√	√	√	√	√	√
龙洞堡临空物流园	√	√	√	√	√	√	√
改貌现代物流园	√	√	√	√	√	√	√
扎佐货运站	√	√	√	√	√	√	√
湖潮货运站	√	√	√	√	√	√	√
二类综合货运枢纽	√	√	√	√	—	√	√
三类综合货运枢纽	√	√	—	√	—	—	—

第八章 “十三五”期间重点实施项目

一、客运枢纽类重点实施项目

（一）客运枢纽实施重点

“十三五”期间，贵阳市首先需要对全市主要客运交通枢纽项目进行新建和改扩建，以提升对外客运枢纽的整体运输能力，完善城市客运枢纽整体功能。

表 8-1 贵阳市“十三五”期间 综合客运交通枢纽重点项目

分类	项目名称	2020 年到发客 运规模(万人)	项目位置	建设内容	实施年限
一类	贵阳北站	1600	观山湖区大关和 阳关片区甲秀北 路（西二环）东侧	市政配套	-
	贵安站*	1600	贵安新区的核心 区内	新建	-
	贵阳双龙站	1200	-	扩建及新 建	2018 年-2021 年
二类	客运西站	700	观山湖区绕城高 速公路互通北侧	新建	2016 年-2020 年
	龙洞堡机场	2250	贵阳市东郊	扩建	2019 年完工
	贵阳东站 (含客运北站)	850	乌当区新添片区	改扩建	2016 年-2018 年
	贵阳站	700	南明区遵义路	改扩建	-
三类	客运东站	650	龙洞堡区内	市政配套	2016 年-2020 年

注：*表示不在贵阳市域范围内

除上述重点建设项目外，“十三五”期间贵阳市还需对部分一般长途客运站进行改扩建，包括白云客运站、乌当客运站、花溪客运站等项目。同时，依托“十三五”期间建成的高铁线路，重点加强城市交通与对外交通、城际交通的衔接和一体化建设，实现旅客运输服务网络的有效覆盖和运输品质的提高。

表 8-2 贵阳市“十三五”期间 公交客运枢纽重点项目

分类	项目名称	地点	占地面积 (平方米)	实施年限
二类	客运西站公交枢纽	客运西站	320000	2016 年 -2018 年
	贵阳东站公交枢纽	贵阳东站	110000	2016 年 -2017 年
	龙洞堡机场公交枢纽	龙洞堡机场	100000	2016 年 -2019 年
	贵阳站公交枢纽	贵阳站	10000	2016 年 -2018 年
三类	客运东站公交枢纽	客运东站	100000	2016 年 -2018 年
	苏庄枢纽	苏庄	50000	2017 年 -2018 年
	保税区公交总站	保税区	50000	2017 年 -2018 年
	延安西路枢纽站	枣山路东侧延 安西路北侧	46066	2016 年 -2017 年
	未来方舟枢纽站	未来方舟	19823	2016 年 -2017 年
	花果园湿地公园枢纽站	花果园湿地公 园	17150	2016 年 -2018 年
	云潭北路枢纽站	观山湖区云潭 北路	15429	2017 年 -2019 年
	汽贸城枢纽站	孟关汽贸城	10317	2017 年 -2018 年

表 8-3 贵阳市“十三五”期间 水运客运枢纽重点项目

分类	项目名称	项目概况	实施年限
三类	息烽港泡沫井港区	建设客运码头和搜救码头 各 1 座；建设 500 吨级泊位 2 个港区配套设施	2016 年 -2020 年
其他配套 设施	城乡便民码头	10 个便民码头	2016 年 -2020 年
	海事搜救指挥中心	建设搜救指挥用房、库房、 监控系统	2016 年 -2020 年

（二）客运枢纽配套交通衔接项目

在客运枢纽配套交通衔接方面，“十三五”期间贵阳市相关工作重点在进一步实施公共交通优先发展战略，加快贵阳城市轨道交通线网建设。力争 2018 年建成贵阳城市轨道交通 1 号线，2019 年建成 2 号线一期工程；争取国家支持开工建设贵阳轨道交通 2 号线二期、3 号线一期，S1 线一期、S2 线一期等项目，强化轨道交通对城市发展和贵阳-贵安新区一体化支撑引领作用。

表 8-4 贵阳市“十三五”期间 公交枢纽衔接道路重点实施项目

项目名称	全长	实施年限
金竹金戈路连接线	750 米	2016 年-2017 年
红岩路延伸段	3000 米	2016 年-2018 年

表 8-5 贵阳市“十三五”期间 枢纽配套轨道交通重点实施项目

项目名称	全长 (公里)	车站数	实施年限
轨道交通 1 号线一期工程 (下麦西站-场坝村站)	34.3	24	2018 年建成
轨道交通 2 号线一期工程 (七机路口站-油榨街站)	27.6	24	2019 年建成
轨道交通 2 号线二期工程 (油榨街站-水淹坝站)	12.8	8	2016 年-2022 年
轨道交通 3 号线一期工程 (东风镇站-省电子工业学院站)	40.7	26	2016 年-2022 年
轨道交通 S1 线一期工程 (望城坡站-贵安站)	28.5	12	2016 年-2022 年
轨道交通 S2 线一期工程北段 (贵阳东站-西南商贸城站)	32.1	16	2016 年-2022 年
轨道交通 S2 线一期工程南段 (西南商贸城站-天马街站)	30.6	12	2016 年-2022 年

表 8-6 贵阳市“十三五”期间 枢纽配套快速公交（BRT）重点实施项目

通道名称	长度（公里）	服务方向	建设启动年份
清镇通道	30.5	老城区-三马-观山湖区-清镇（近期实施老城区-三马-观山湖区）	2016 年
花溪通道	25.3	老城区-花溪	2016 年
乌当通道	17.4	老城区-乌当-贵阳东站	2016 年
白云通道	21.8	白云-观山湖区-贵阳北站	2017 年
孟关通道	25.5	老城区-经开-孟关	2017 年-2018 年
机场通道	12.6	老城区-机场	2018 年

表 8-7 贵阳市“十三五”期间 水运枢纽重点衔接项目

项目名称	项目概况	建设起止年限
贵阳南明河航运建设工程	建设七级航道 16 公里及附属设施建设	2016 年-2020 年

二. 货运枢纽类重点实施项目

（一）货运枢纽实施重点

在货运枢纽建设方面，贵阳市“十三五”期间重点支持铁路货运站场改造升级工作并加快发展铁路物流；依托主要铁路货场、机场、港口、公路货运场站发展物流园区，结合各类综合保税区、产业园区、大型商贸流通节点，合理布局满足生产性、流通性、生活性服务要求的各类物流园区及配送网点。

“十三五”期间，贵阳市需支持和鼓励大型电商企业、快递企业依托空港、铁路站点自建物流中心和分拨中心，适应电子商务、快递业快速发展需要。依托贵州双龙临空经济区大力发展贵阳机场航空货运，积极发展航空快递、保税物流、电商物流。支持航空公司与铁路、公路、水运、物流企业开展各种形式的合作，

提供门到门服务。

表 8-8 贵阳市“十三五”期间 货运枢纽重点实施项目

枢纽分类	枢纽/园区名称	完成年份
一类货运枢纽	龙洞堡临空物流园	2020 年
	开阳物流基地	2018 年
	息烽物流基地	2016 年
	改貌现代物流园	2018 年
二类货运枢纽	贵阳综合保税区现代物流园	2020 年
	金清电子商务物流园	2017 年
	修文生产资料物流园	2017 年
	乌当物流基地	2018 年

在水运枢纽方面，贵阳市“十三五”期间依托乌江航线贯通，重点组织出省货物水路运输，争取有效降低物流成本。重点完善港口储运设施和集疏运系统建设，培育水路运输企业，货运代理企业和港口物流等企业。

表 8-9 贵阳市“十三五”期间 水运枢纽重点实施项目

所在县 (区、市)	项目名称	项目概况	建设起止年限
开阳县	开阳港洛旺河港区建设	新建 1000 吨级泊位 6 个及港区配套设施，年吞吐量 480 万吨	2016 年-2020 年
	开阳县洛旺河船舶基地	建设 8 座修造船船台配备滑道和 1 个材料泊位。满足 1000 吨级船舶的建造基地	2016 年-2020 年
息烽县	息烽县泡沫井船舶基地	建设能够生产和维修 300 吨级的船舶基地	2016 年-2020 年
	息烽港大塘口港区	500 吨级泊位 2 个，兼顾停靠 1000 吨级船舶，年吞吐量 200 万吨	2018 年-2022 年
观山湖区	贵阳市海事搜救指挥中心	建设搜救指挥用房、库房、监控系统	2016 年-2020 年

（二）货运枢纽配套交通衔接项目

在货运枢纽配套交通衔接设施方面，贵阳市“十三五”期间依托铁路网建设，完善货运保障能力协调铁路部门进一步完善货运枢纽间的铁路衔接，加强铁路部门与物流企业的紧密合作。通过加强区域通道的建设，实现物流园区之间的快速、高效衔接。

表 8-10 贵阳市“十三五”期间 货运通道重点实施项目

道路名称	方式	起终点	长度（公里）
贵红路	新建	云潭南路-贵安新区	10.1
观潭路	新建	宾阳大道-贵安新区	8.7
贵龙二道	改建	汤耙关路-龙里	8.2
双龙大道	新建	东北绕城环线-龙里	8.2
溪惠路	新建	开发大道-惠水	16.8
产业大道	新建	综合保税区-久长	32.7
白金大道	新建	青山路-久长	20.2
同城大道（龙泉大道）	改建	三马-息烽县	42.1
贵开公路	改建	乌当-开阳县	60

在水运枢纽衔接方面，贵阳市“十三五”期间依托乌江贯通，积极组织出省货物水路运输，力争降低物流成本。重点完善港口储运设施和集疏运系统，培育水路运输企业和货运代理企业、港口物流企业；完善煤炭、矿石、化工产品、集装箱等运输系统，推进水公、水铁联运发展；加强水路运输信息平台建设，扩大港口和水运物流企业市场营销网络。

表 8-11 贵阳市“十三五”期间 水运衔接项目

所在县 (区、市)	项目名称	项目概况	建设起止年限
息烽县 修文县	乌江渡库区航运 建设工程	四级航道整治及附属设 施建设	2015 年-2020 年
清镇市 修文县	乌江索风营五库 区航运建设工程	五级航道整治及附属设 施建设	2016 年-2020 年
息烽县 开阳县	乌江航道扩能建 设工程	建设三级航道及附属设 施建设	2018 年-2020 年

表 8-12 贵阳市“十三五”期间 港区公路项目

所在县 (区、市)	项目名称	建设性质	建设起止年限	建设规模 (公里)
开阳县	洛旺河港区集疏运公路	改建	2016 年-2017 年	22
开阳县	大塘口港区集疏运公路	改建	2018 年-2020 年	14
开阳县	龙水港区集疏运公路	改建	2017 年-2020 年	20
开阳县	清水口港区集疏运公路	改建	2018 年-2020 年	14
开阳县	宅吉港区集疏运公路	改建	2019 年-2020 年	30
息烽县	乌江温泉大塘口	新建	2017 年-2020 年	15
观山湖区	高寨码头至黑坪港区集疏运公路	新建	2017 年-2020 年	2.5
观山湖区	高寨村双坑至二岩港区集疏运公路	新建	2017 年-2020 年	2.5

第九章 政策保障措施

（一）创新管理机制、统筹枢纽建设经营。

体制机制建设是综合交通枢纽建设的坚实保障。首先应建立政企分开、决策科学、权责对等、分工合理、执行顺畅、监督有力的综合管理体系；其次是加强沟通与合作，建立多部门协作机制，打破行业垄断，消除地区封锁，推进设施和业务的社会化；最后是清理不合理收费，降低企业成本，逐步建立统一开放、竞争有序的交通服务市场，促进资源的规范、公平、有序和高效流动。

构建由政府主导、国家宏观经济部门协调的“统一规划、统筹开发、市场运营”的开发模式。政府统筹协调枢纽的规划、设计、建设等事宜，国家相关部门应予以积极支持。逐步建立和完善规划评估与调整机制。鼓励组建公司实体作为业主，负责单体枢纽的设计、建设与运营管理。

（二）加强资金支持、拓宽融资渠道。

资金支持是综合交通枢纽建设的最根本保证。坚持“政府投资、社会筹资、企业融资、利用外资”的良好机制，拓宽融资渠道，坚持筹融资主体多元化、多样化、合理化，根据发展重点调整产业政策，为综合交通枢纽建设的可持续发展提供政策支持。

充分发挥政府投资引导作用，加大资金支持力度。同时，要创新盈利模式，探索以企业为主体、资本为纽带的投融资方式，鼓励社会资本进入综合交通枢纽的建设和运营，形成多元化的投融资格局，建立稳定的综合交通枢纽投融资渠道。

鼓励通过银行贷款、股票上市、发行债券、增资扩股、企业兼并、中外合资等途径筹集建设资金。对区域重大交通枢纽项目，争取纳入中央和地方预算内建设投资，以投资补助、资本金注入或贷款贴息等方式给予支持，由企业进行市场化运作。

（三）整合信息平台，发展智能交通，提升客货运输服务质量。

综合交通枢纽建设和运营过程中应有效推进科技创新，整合现有信息资源，引入互联网先进技术，推进公共信息平台建设，在枢纽项目的实施过程中，加入

智能化旅客指引标识，建立不同运输方式的信息采集、交换和共享机制，实现信息的互联互通、及时发布、实时更新、便捷查询，提高综合交通枢纽的信息化、智能化水平。

积极推进铁路、公路、水运、民航等多种运输方式的联程联运系统建设，普及电子客票、联网售票，推进多种运输方式之间的往返、联程、异地等各类客票业务，逐步实现旅客运输“一个时刻表、一次付票款、一张旅行票”。推进大宗散货水铁联运、集装箱多式联运，实现货物运输“一票到底”。

（四）完善法律体系。

进一步完善相关法律体系，实现综合交通枢纽建设过程中有法可依。结合综合运输、城乡运输一体化、节能减排、从业人员队伍建设及职业资格等新要求，建立、调整和修改相关法律、法规和规章制度。同时，建立健全执法监督机制，严格规范执法，切实保护经营者权益。

（五）加强环境影响评价工作，促进生态环境可持续发展。

加强对规划的环境影响评价工作，提高规划的科学性，从源头预防环境污染和生态破坏，促进经济、社会和环境全面协调可持续发展。依据《中华人民共和国环境影响评价法》、《规划环境影响评价条例》等相关法律法规，办理枢纽项目的环评手续，配套城市绿化能够与建设项目同步设计，依法同步审批、同步建设、同步验收、同步投入使用，明确保护森林资源、饮用水水源保护区等与生态环境密切相关内容的相应法律法规和措施，并在规划报审前编制规划环境影响报告书交环保主管部门审查，经审查通过的规划环评报告与规划文本一并报政府批准实施。

（六）鼓励土地综合开发，健全配套保障机制。

按照《国务院办公厅关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见》等文件的要求，由市政府主导，科学编制既有铁路站场及周边地区改建规划，前瞻性编制新建枢纽区域性开发规划，明确新建站场和土地综合开发的规划要求。在保障枢纽设施用地的同时，集约用地，按照国家有关建设用地标准科学合理确定用地规模，避开饮用水水源保护区，尽量不占或少占耕地，避让永久基本农田，节约集

约利用土地，涉及占用耕地的必须对耕地耕作层进行剥离再利用。加强公共交通用地监管，改变土地用途的由政府收回后重新供应用于公共交通基础设施建设。对新建公共交通枢纽用地的地上、地下空间及周边区域，进行合理利用，鼓励上盖开发以及综合体建设。在切实保证交通功能的前提下，做好交通影响分析，鼓励土地综合开发，收益用于补贴枢纽设施建设运营。

附件：贵阳市人民政府关于《贵阳市“十三五”综合交通枢纽建设专项规划》的批复

贵阳市人民政府

筑府函〔2016〕145 号

市人民政府关于 贵阳市“十三五”都市现代农业 发展专项规划等 13 个专项规划的批复

市发展改革委：

你委《关于审批第二批“十三五”市级专项规划的请示》（筑发改报〔2016〕815 号）收悉。经研究，现批复如下：

一、原则同意《贵阳市“十三五”都市现代农业发展专项规划》、《贵阳市“十三五”水务发展专项规划》、《贵阳市“十三五”综合交通枢纽建设专项规划》、《贵阳市“十三五”教育事业发展专项规划》、《贵阳市“十三五”就业和社会保障专项规划》、《贵阳市“十三五”卫生与计生事业发展专项规划》、《贵阳市“十三五”食品药品安全专项规划》、《贵阳市“十三五”科技创新专项规划》、《贵阳市“十三五”气象现代化建设专项规划》、《贵阳市“十三五”环保建设专项规划》、《贵阳市“十三五”人才开发专项规划》、《贵阳市“十三五”安全生产专项规划》、《贵阳市体育发展“十三五”规划》等第二批 13 个市级专项规划，由你委会同各有关单位认真组织实施。

二、在规划实施中要认真贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中、六中全会精神，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特别是对贵州工作的重要指示精神，按照“五位一体”总体布局和“四个全面”战略布局，落实“五大发展理念”，守住发展和生态两条底线，坚持主基调主战略，率先落实大扶贫、大数据两大战略行动，围绕“一个目标、三个建成”的战略重点和关键环节，狠抓各项政策措施的落实，确保全面或超额完成规划确定的各项目标任务，为以大数据为引领加快打造创新型中心城市提供强有力的支撑。

三、请你们抓紧建立规划实施监督检查制度和规划评估制度，定期组织对规划实施情况进行检查和评估，针对规划实施中出现的问题及时研究提出相应的对策措施。对经评估或者因其他原因确需对规划进行修订的，要及时提出修订方案，按程序进行调整和修订。



（此件公开发布）

抄送：市委组织部。

市水务管理局、市交委、市教育局、市人力资源社会保障局、市卫生计生委、市科技局、市食品药品监管局、市生态文明委、市体育局、市安监局、市气象局、市农委。

（共印 23 份）

专业负责人		编制人		审核人		审定人	
专业负责人		编制人		审核人		审定人	
专业负责人		编制人		审核人		审定人	
专业负责人		编制人		审核人		审定人	
专业负责人		编制人		审核人		审定人	