

武汉市综合立体交通网规划 (文本)

武汉市交通运输局

二〇二三年九月

目 录

一、规划基础	1
(一) 发展现状	1
(二) 形势要求	2
(三) 运输需求	3
二、总体要求	4
(一) 指导思想	4
(二) 基本原则	4
(三) 发展目标	6
(四) 线网规模	7
三、建设国际综合交通枢纽	9
(一) 建设国际水港	9
(二) 建设国际陆港	11
(三) 建设国际空港	12
四、打造面向国际综合运输大通道	14
(一) 打造中部陆海大通道	14
(二) 打造航空运输大通道	15
五、完善面向国内“四轴四通道”运输主骨架	15
(一) 推动构建“四条主轴”	15
(二) 推动构建“四条通道”	16

六、构建面向长江中游城市群“三角形”综合运输通道	20
(一) 建设武汉至大南昌都市圈通道	20
(二) 建设武汉至长株潭都市圈通道	21
七、构建面向都市圈“一带三廊七环”交通骨干网.....	22
(一) 建设武鄂黄黄交通发展带	22
(二) 建设都市圈三条交通走廊	23
(三) 建设七条交通环线路网	24
八、构建绿色低碳城市交通网络	27
(一) 优化完善城市道路网络	27
(二) 完善城市公共交通体系	28
(三) 优化城市物流配送网络	28
九、重大工程	29
(一) 强链工程	29
(二) 联网工程	30
(三) 补网工程	32
十、保障措施	33
(一) 加强组织协调	33
(二) 强化要素保障	33
(三) 加强实施管理	34
(四) 加强政策供给	34

前 言

交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性和服务性行业，贯通生产、分配、流通、消费全过程。党中央、国务院高度重视交通运输发展，印发了《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》，对交通强国建设、完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络进行系统谋划和全面部署。本规划立足于贯彻落实《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》，提出了未来一段时期我市综合立体交通网络布局 and 一体融合、高质量发展等任务要求，是我市综合交通运输供给体系的顶层规划，是加快建设交通强国示范城市的重要载体，也是阐明武汉交通发展战略、优化资源配置、布局重大工程项目、引导社会资本投向、制定相关政策的重要依据。规划范围为武汉市域，涵盖铁路、公路、水运、民航和邮政，以及未来可能出现的新型交通运输方式。规划期为2023年至2035年，远景展望到本世纪中叶。

一、规划基础

（一）发展现状

改革开放特别是党的十八大以来，武汉市深入贯彻落实习近平总书记提出的系列重要指示要求，全力推进综合交通运输体系建设，交通运输发展取得显著成就。以天河机场、中欧班列（武汉）、铁水联运班列为代表的航空客货运输大通道和中部陆海大通道日益稳固，有力支撑武汉实现全方位对外开放；米字型高速铁路、城际铁路、“七环三十射”高快速路共筑多层次城际交通网，有力发挥武汉对都市圈协同发展辐射带动作用；公交、地铁两网融合，“物流总部+综合物流园+专业物流中心+配送中心”的物流设施网络基本形成，为建设现代化大武汉提供了有力支撑；全市综合交通网里程达到18190公里，基本形成以高速铁路、高速公路为骨干，普速铁路、普通公路为基础，水运、民航比较优势充分发挥的综合立体交通网，交通运输服务水平大幅提升，安全智慧绿色发展水平持续提高，人民群众获得感明显增强。武汉交通运输发展有力支撑和服务了经济社会发展及“一带一路”、长江经济带、中部地区崛起、流域综合治理和高质量发展等国家战略实施，为建设交通强国、全面建设小康社会打下坚实基础。

立足更高站位，武汉市交通运输发展不平衡不充分的问题仍然存在，设施规模总量不足，交通区位优势尚未充分转

化为发展优势。一是国际运输通道能力有待增强，铁路“米字型”高铁网尚未形成，“对角联通”能力相对较弱，中欧班列（武汉）通道作用未充分发挥，天河机场国际及地区航线覆盖范围有限，航空物流通道有待拓展。二是枢纽缺乏有效的协同发展模式，一体衔接水平不足，旅客联程运输、货物多式联运发展水平有待提高，枢纽经济承载平台功能不强，引流、驻流能力不足。三是综合交通网络布局 and 结构仍有待完善，高等级公路占比仅 21%，相比深圳、上海、广州等城市差距明显，农村公路整体技术标准偏低。四是交通高质量发展水平有待提升，新一代智能信息技术与交通运输行业深度融合不足，绿色交通出行有待提升，交通领域碳排放约束机制尚未形成。

（二）形势要求

当前和今后一个时期，武汉交通发展仍处于重要战略机遇期，但机遇和挑战都有了新的发展变化。《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》印发实施，明确武汉为国际性综合交通枢纽城市、全球性国际邮政快递枢纽集群、国际铁路枢纽和场站建设城市，为武汉交通运输高质量发展指明方向，提供了根本遵循。同时，交通发展内外部环境日趋复杂，新一轮科技革命和产业变革深入发展，国土空间资源要素管控更加严格，高质量发展仍需加大力度。面对机遇挑战，武汉交通发展要立足新发展阶段，贯彻新发展理

念，融入新发展格局，更加突出综合立体，全面提升陆海统筹、东西互联、内外互促、承东接西的开放网络，构筑国内大循环的重要节点和国内国际双循环的重要枢纽；更加突出统筹协调，推进各种运输方式融合发展，推动长江中游城市群、武汉都市圈、城乡交通运输一体融通，提升交通系统整体效率和资源集约利用水平；更加突出高质量发展，建设更加安全、绿色、智慧的现代化高质量综合立体交通网，主动适应碳达峰碳中和等发展要求。坚持交通引领城市发展，将交通区位优势转化为国内国际双循环枢纽链接优势，为打造新时代英雄城市当好开路先锋。

（三）运输需求

旅客出行需求稳步增长，安全、便捷、舒适、多样的出行需求不断增强。随着都市圈一体化发展、居民收入水平持续提升以及高速铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、高速公路等高品质交通网络逐步完善，人均出行次数将明显提高，预计 2021—2035 年旅客出行量（含小汽车出行量）年均增速为 3.6%左右。高品质、多样化、个性化的客运出行需求不断增强，高铁、民航、小汽车出行占比持续提升，武汉都市圈出行强度明显提高，与京津冀、粤港澳、长三角、成渝地区之间的出行需求更加旺盛。

货物运输需求稳步提升，货物运输结构更加合理。随着武汉经济发展水平快速增长，产业高质量发展进程加快，全

市货运需求稳步增长，预计 2021—2035 年全社会货运量年均增速为 3.0%左右，邮政快递业务量年均增速为 6.7%左右。高价值、小批量、时效强的货运需求不断攀升，与南北向京津冀—粤港澳主轴、东西向长三角—成渝主轴等的货运需求持续增长，运输结构进一步优化，货物运输将逐步由公路运输转向多式联运，铁路、水运、民航货运占比将有所提高，公路货运占比有所下降。

二、总体要求

（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，全面贯彻党的十九大和二十大会议精神，深入贯彻习近平总书记视察武汉重要讲话重要指示，全面落实省第十二次党代会要求，坚定不移贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，统筹发展和安全，加快建设交通强市，打造“四向开放、四主支撑、四港驱动、多网融合”的综合立体交通网，充分发挥武汉畅通国际国内双循环和长江经济带与“一带一路”深度融合的战略支点作用，为推动经济高质量发展当好先行。

（二）基本原则

先行引领、人民满意。充分发挥交通运输“先行官”作用，

坚持全局谋划，有力支撑“一带一路”、长江经济带、长江中游城市群、武汉都市圈等国家重大战略和区域经济布局，发挥交通对国土空间开发保护、产业发展的先行引领作用，推进社会经济高质量发展。坚持以人民为中心，建设人民满意交通，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

综合立体、链接全球。强化交通基础设施互联互通，完善国际综合运输大通道，加强与国内国际更加广阔的交通联系，构建铁路客货运双枢纽、全国公路路网重要枢纽、“五型”国家物流枢纽、国际航空客货运门户双枢纽、全球性国际邮政快递枢纽，打造国际性综合交通枢纽城市，有力支撑武汉全方位高水平开放。

优化布局、统筹融合。坚持适度超前，科学把握标准、规模和节奏，补齐交通基础设施短板弱项，系统优化综合交通网络布局，提高交通承载能力，提升综合交通运输发展质量效率水平。优化运输结构，完善多式联运服务体系，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率。推进交通运输与相关产业深度融合，拓展新业态新模式发展空间。

智慧绿色、创新发展。注重科技创新赋能交通发展，加强前沿科技深度应用，推进智慧交通发展。坚持总体国家安全观，加强交通运输安全保障能力建设，全面提升交通基础设施本质安全。创新绿色交通发展模式，集约利用资源，加强生态保护，防治交通污染，筑牢长江中游重要生态屏障。

（三）发展目标

到 2035 年，建成“轨道客货并重、通达全国，公路串线成网、广泛覆盖，水运通江达海、联通全球，航空联通国内、链接国际，邮政普惠城乡、高效快捷”的现代化高质量综合立体交通网，形成“全国 123 出行交通圈”（武汉都市圈 1 小时通勤、长江中游城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖）和“全球 123 快货物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达），交通基础设施高质量、现代化水平居全国前列，国际性综合交通枢纽城市基本建成，交通运输全面适应人民日益增长的美好生活需要，有力支撑国家中心城市和现代化武汉建设，助力长江中游城市群协同发展，打造中国第五极。

武汉市综合立体交通网 2035 年主要指标表

序号	指 标		现状	目标值
1	便捷顺畅	享受 1 小时内快速交通服务的人口占比	—	90% 以上
2		城区至综合客运枢纽半小时可达率	—	90% 以上
3		国际及地区航线通达城市（个）	20	100 个以上
4		中欧班列回程比率	47%	60% 以上
5	经济高效	多式联运换装 1 小时完成率	75%	90% 以上
6		综合立体交通网主骨架能力利用率	—	60%—85%
7		2000 亿以上通道经济带数量（条）	—	1
8	绿色集约	主要通道新增交通基础设施多方式国土空间综合利用率提高比例	—	80%
9		交通基础设施绿色化建设比例	—	95%
10		中心城区绿色交通出行比例	—	80% 以上

序号	指 标		现状	目标值
11	智能先进	交通基础设施数字化率	—	90%
12	安全可靠	重点地区多路径连接比例	—	95%以上
13		综合立体交通网安全设施完好率	—	95%以上
14		重点港区应急到达时间（分钟）	30	20

（四）线网规模

到 2035 年，全市综合立体交通网实体线网总规模合计约 2.1 万公里（不含航空航线、邮路），其中由高速铁路、城际铁路、高速公路组成的快速网约 2040 公里，由普速铁路、市域（郊）铁路、普通国省道、高等级航道组成的干线网约 2480 公里，由城市轨道交通、农村公路和支流航道组成的基础网约 1.6 万公里。主要港区 9 个，民用运输机场约 8 个，推进建设一批邮政快递枢纽。

专栏一：2035 年武汉市综合立体交通网布局

1.轨道：“超米字型”高铁网、“一环八向”普速铁路网）：包括高速铁路、普速铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道，合计约 2400 公里。其中，高速铁路（含城际铁路）约 640 公里，市域（郊）铁路约 150 公里，普速铁路约 610 公里，轨道交通约 1000 公里。预留预控武汉至贵阳等方向高速铁路通道布局。

2.公路（“七环三十射”高快速路网）：包括高速公路、普通国省道和农村公路，合计约 1.79 万公里。其中高速公路约 1400 公里，普通国省道约 1500 公里，农村公路约 1.50 万公里。

3.水运（“两干多支”航道网）：包括航道网和港口群。构建以长江、汉江为骨架，举水河、倒水河、淝水河、府河、汉北河、通顺河、金水河、梁子湖为支撑的“两干多支”航道网，全市航道网里程约 668 公里，其中三级及以上国家高等级航道里程约 221 公里。形成 9 大港区（阳逻港区、经开港区、白浒山港区、江夏港区、主城港区、青山港区、林四房港区、蔡甸港区、东西湖港区）。

4.民航（“双枢纽多支线”机场布局）：构建“双枢纽多支线”运输机场布局，推动天河机场与鄂州花湖机场联动发展，形成航空客货运“双枢纽”体系，规划研究咸宁机场、黄冈机场，至 2035 年，武汉都市圈民用机场将达到 4 个（武汉市 1 个）。做强亚心直升机场，新（改扩）建汉南、蔡甸、东西湖 3 个通用机场。

5.邮政快递（全球性国际邮政快递枢纽集群）：建设普惠城乡、联通区域、辐射国际、高效快捷的邮政快递基础网络，建设武汉（鄂州）全球性国际邮政快递枢纽。依托国家综合立体交通网，结合实际布局航空、铁路、公路、水路等邮路。

到本世纪中叶，全面建成现代化高质量综合立体交通网，拥有一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，“人享其行、货优其流”的现代流通体系全面形成，交通数字化、网络化、智能化、绿色化发展达到世界先进水平，形成具有国际影响力的交通产业集群，建成人民满意、保障有力、世界先进的国际性综合交通枢纽城市。

三、建设国际综合交通枢纽

立足国际性综合交通枢纽城市定位，持续推进国际水港、陆港、空港建设，全面提升枢纽能级，加快打造具有国际竞争力的枢纽港站。

（一）建设国际水港

加快构建“一核心三支撑九港区”总体格局，努力打造中部地区枢纽港、辐射亚太的港口型枢纽、世界一流内河港口物流枢纽。以阳逻港为核心，以花山作业区、经开港集装箱码头、金口集装箱码头为支撑，打造特色港口集群。推进阳逻港基础设施建设，加快建设阳逻国际港三期，推进集装箱水铁联运三期工程，谋划亚东水泥搬迁，研究论证阳逻港无人驾驶智能引导隧道、人工港池开发等，打造阳逻港多式联运示范区。完善航运物流体系，加强武汉港与航运企业、船代、货代企业在通道开辟、多式联运、现代物流等领域的合作，培育临港商贸业，大力发展大宗商品贸易、跨境贸易、电子商务等贸易业态，做强做优航运产业。

专栏二：九港区功能定位

（1）阳逻港区

是武汉港的核心港区，以集装箱水、公、铁多式联运为主，兼顾临港开发、航运服务、保税商贸功能，是武汉市及长江中上游地区的集装箱集并港区和汉新欧铁路班列的启运港。

（2）经开港区

以商品汽车、干散货、集装箱、件杂货运输为主，是服务于武汉经济开发区港产园联动、支撑打造世界级装备制造产业集群的综合港区。

(3) 白浒山港区

以集装箱、液体散货、干散货、件杂货运输为主，是服务于中国（湖北）自由贸易试验区武汉片区和东湖新技术开发区、武汉化工新城发展的综合港区。

(4) 江夏港区

以大宗散货、件杂货，以及集装箱、商品汽车等运输为主，是服务于服务江夏及武汉都市圈南部区域的综合港区。

(5) 主城港区

以旅游客运、支持系统、航运服务为主，兼顾城市生活物资运输功能，主要为武汉市“两江四岸”城市景观旅游客运、长江旅游客运发展和航运支持保障服务。

(6) 青山港区

以金属矿石、液体散货、钢铁等散货、件杂货运输为主，主要为后方临港工业及当地经济发展服务。

(7) 林四房港区

以大宗散货、件杂货、液体散货等散货、件杂货运输为主，主要为后方临港工业及当地经济发展服务。

(8) 蔡甸港区

以大宗散货、件杂货运输为主，主要为后方临港工业及当地经济

发展服务。

(9) 东西湖港区

以大宗散货、件杂货运输为主，主要为后方临港工业及当地经济发展服务。

(二) 建设国际陆港

以吴家山铁路物流基地为核心，加快建设国际性铁路枢纽和场站城市。完善枢纽布局，客运方面，新建武汉天河站、长江新区站、武汉新城站等，形成“五主（武汉站、汉口站、汉阳站、武汉天河站、武昌站）三辅（武汉东站、长江新区站、武汉新城站）”铁路客站格局。货运方面，进一步完善吴家山集装箱中心站一级物流节点和澠口、大花岭二级物流节点，预留阳逻、光谷、常福等货运站场建设条件，打造“1+2+3”三级铁路物流节点。加快枢纽建设，推进汉欧物流园建设落地，加强境外网络建设，在通道沿线主要枢纽城市建设境外分拨集散中心、海外仓和集装箱还箱点，形成“立体互联、干支结合、枢纽集散”的高效集疏运体系。强化枢纽功能，整合口岸资源，建设指定监管场地和国际快件监管中心，加强与内地省市班列平台的沟通交流和业务合作，做大做强适铁适欧产业集群，打造中欧班列中部集散中心。

专栏三：铁路客货枢纽功能

(1) “五主三辅”铁路客运枢纽

武汉站：承担京广高铁客车及黄石、黄冈城际列车到发作业；

汉口站：承担沪汉蓉客专、京九铁路及汉孝、武襄十城际列车到发作业；

汉阳站：承担福银高铁及潜江（仙桃）、天门方向城际客车到发作业；

武汉天河站：主要承担沿江、福银及京广高铁列车到发作业；武汉东站承担办理武黄（冈）、武咸城际客车到发作业；

武昌站：承担办理除武荆线、武康线、洪湖方向外所有普速客车作业及武黄（冈）、武咸城际客车到发作业；

武汉东站：辅助办理部分武黄（冈）、武咸城际动车作业；

长江新区站：承担沿江高铁到发作业；

武汉新城站：辅助汉口站办理沿江高铁通过作业。

（2）“1+2+3”三级铁路货运枢纽

吴家山：一级物流基地；

谡口、大花岭：二级物流基地；

阳逻、光谷、常福：三级物流基地。

（三）建设国际空港

高水平构建客货“双枢纽”空港国际门户，打造极具影响力的世界级航空枢纽群。提升武汉天河国际航空门户枢纽地位，兼顾发展以国际航线和国内干线为主的客机腹舱带货和国内全货机货运。推进天河机场新一轮扩容工程，增强机场承载能力，建成第三跑道，谋划第四跑道、T4 航站楼，建设无缝衔接的特大型换乘枢纽，构建“四航站楼、四跑道”

运行格局。规划建设蔡甸、东西湖、黄陂、光谷等通用机场。协同建设花湖国际航空货运枢纽，建立双网双核双平台运行机制，互为备降、中转机场，建设天河机场—花湖机场快速衔接通道。打造优质高效枢纽经济，推动在武鄂枢纽通道间以及航线网络沿线形成基于物流供应链服务和产业链联系支撑的区域经济产业合作系统，引领重构区域产业布局，优化区域产业分工合作。

专栏四：航空客货双枢纽功能

（1）天河机场

全国区域航空枢纽，兼顾中部国际门户枢纽，客运以国际航线和国内干线为主，兼顾腹舱和全货机货运。借助客机腹舱发展小批量、时效性强、点到点的航空货运业务，构建通达全球的腹舱货运网络。同时，积极拓展全货机普货运输网络，拓展至东南亚、日韩、欧洲、北美、澳洲等重点城市和货运枢纽的全货机网络。

（2）花湖机场

全球第四个、亚洲第一个专业货运枢纽机场，以全货机运输为主，散航、卡车航班为辅，全货机飞行模式以轴辐式枢纽飞为主，点对点直飞为辅，主要服务跨区域次晨、次日快递业务的时效性产品，近期重点服务国内市场，远期逐步扩大国际和地区航线占比，构建辐射全国、通达全球的服务网络。

四、打造面向国际综合运输大通道

着眼国际国内大空间，统筹东南西北四个方向，加快构建中部陆海大通道和航空运输大通道，形成贯通东中西、覆盖海陆空、连接海内外的对外交通格局，支撑国家综合立体交通网主骨架建设，充分发挥引领中部、辐射全国、链接国际的枢纽作用，助推武汉全面融入新发展格局。

（一）打造中部陆海大通道

依托长江黄金水道，扩大武汉至日韩直航航线运力，增开航线频次；发展武汉至东盟、欧洲、美国江海联运航线；支持发展武汉—上海/宁波/青岛—美国、日韩的铁海联运线路。依托中欧班列（武汉），常态化开行阿拉山口、霍尔果斯方向班列，增加至阿拉山口、霍尔果斯方向去程线条，巩固直达德国汉堡、法国里昂等既有国际铁路干线；布局经喀什（吐尔尕特）至黑海、地中海沿岸各国国际货运铁路新通道。加强水运航线与中欧班列对接，培育“日韩—武汉—中亚”等国际海铁联运，打造国际贸易新通道。加快融入西部陆海新通道，布局磨憨、钦州港口岸，强化与云南、广西等地交流合作，稳定扩大运营中老铁路通道，形成覆盖东盟方向重要城市的辐射网络。深挖铁路货运潜能，拓展快速货运“天天班”和沿江货运班列，开通、加密至成都、西安、贵阳、昆明、乌鲁木齐等五定班列，打造经上海、宁波、大连、广州等沿海城市出境的海铁联运班列。

（二）打造航空运输大通道

依托武汉天河机场客货运航线，构建“35+15+30”国际航空大通道（35条商务航线、15条货运航线、30条文旅航线），打造以省会城市、全球经济中心城市、热点旅游城市为重点的航空快线。加快恢复伦敦、巴黎、悉尼、迪拜、阿布扎比、旧金山等洲际（远程）航线以及日、韩、新加坡、泰国等亚洲客运航线，逐步建成“东西呼应”的赴美通道、“独立成环”的赴俄通道、“两点互动”的赴欧通道以及中东转机的赴非通道。完善国内航线网络，加密与京津冀、粤港澳、长三角和成渝城市群核心枢纽间的航线航班波。协同花湖机场大力拓展以全货机航线为主的国际航空货运网络，打造服务全球国际贸易的航空货运大通道。充分发挥城市功能基础设施的战略价值和扩大对外开放的先导作用，主动服务构建国内大循环重要节点和国内国际双循环战略链接，为湖北省和武汉市社会经济发展和国际化水平提升提供有力支撑。

五、完善面向国内“四轴四通道”运输主骨架

加强与国家综合立体交通网“极”与“组群”“组团”之间联系，推动构建四条主轴、四条通道，强化省际、城市群间交通运输联系，畅通面向全国的对外运输大通道。

（一）推动构建“四条主轴”

强化与京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝等国家综合立体交通网其他“极”之间的联系，建设以高速铁路、水运、

高速公路、航空等为主导的综合性、多通道、立体化、大容量、快速化交通主轴。推动构建武汉—京津冀主轴，建设以京广空中大通道、京港（台）高铁阜阳至黄冈段为主的快速通道，强化武汉与首都经济圈的快速联系。推动构建武汉—长三角主轴，形成沿江高速铁路主通道，充分发挥长江黄金水道、沪渝蓉高铁优势，打造沿江综合立体交通走廊，促进东部地区产业向中部梯度转移。推动构建武汉—粤港澳主轴，建设以京广高铁、京港澳高速为主的快速通道，强化武汉与粤港澳大湾区的快速联系，畅通武汉经粤港澳大湾区衔接海上丝绸之路的战略通道。推动构建武汉—成渝主轴，建设以沪渝蓉高铁武汉至宜昌段、沪渝高速、沪蓉高速为主的快速通道，强化武汉与成渝双城经济圈的快速衔接。

（二）推动构建“四条通道”

加强与国家综合立体交通网“组群”“组团”之间的联系，推动武汉枢纽直通线建设，依托福银高速、福银高铁以及规划的武汉至青岛、武汉至贵阳高铁，打造武汉至银川、福州、青岛、贵阳4条通道，加强以武汉为核心的长江中游城市群与关中平原组群、海峡西岸组群、宁夏沿黄组团、呼包鄂榆组团、山东半岛城市群、滇中城市群、北部湾城市群等之间的快速联通。

专栏五：“四轴四通道”国内运输主骨架

（1）四条主轴

武汉—京津冀主轴

主要功能：连接湖北省、河南省、京津冀等地区，承担武汉北向对外交通及南北向过境交通联系。

串联地区：武汉、郑州、石家庄、阜阳、衡水、雄安、北京等地。

路径 1：武汉经郑州、石家庄至北京。路径 2：武汉经阜阳、衡水、雄安至北京。

线路构成：武汉境内既有线路包括京广高铁、京广铁路、京九铁路、京港澳高速、大广高速、武大高速（在建）等；规划线路主要有京广空中大通道、京港（台）高铁阜阳至黄冈段、武汉至红安高铁连接线等，谋划新增京广超高速高铁。

武汉—粤港澳主轴

主要功能：连接湖北省、湖南省、江西省、粤港澳等地区，承担武汉南向对外交通及南北向过境交通联系。

串联地区：武汉、长沙、广州、深圳、九江、赣州、香港（澳门）等地。路径 1：武汉经长沙、广州至深圳。路径 2：武汉经九江、赣州至香港（澳门）。

线路构成：京广高铁、京广铁路、京港澳高速、武深高速等；规划线路主要有武咸城际南延线、武汉至长沙高铁。

武汉—长三角主轴

主要功能：连接湖北省、安徽省、江苏省、上海市等地区，承担武汉东向对外交通及东西向过境交通联系。

串联地区：武汉、合肥、南京、上海等地。路径 1：武汉经合肥、

南京至上海。路径 2：武汉经安庆、湖州至上海。

线路构成：武汉境内既有线路包括合武铁路、汉麻联络线、武冈城际铁路、沪武高速、沪蓉高速、长江航运等；规划线路主要有沪渝蓉高铁武汉至合肥段、武汉—罗田—英山—安庆高速铁路等。

武汉—成渝主轴

主要功能：连接湖北省、四川省、重庆市等地区，承担武汉西向对外交通及东西向过境交通联系。

串联地区：武汉、荆州、宜昌、恩施、重庆、成都等地。路径 1：武汉经荆门、宜昌至成都。路径 2：武汉经荆州、宜昌、重庆至成都。

线路构成：武汉境内既有线路包括汉宜铁路、长荆铁路、沪蓉高速、沪渝高速、武松高速（在建）、武天高速（在建）、长江航运等；规划线路主要有沪渝蓉高铁武汉至宜昌段等。

（2）四条通道

武汉—银川通道

主要功能：加强长江中游组团与关中平原组群、宁夏沿黄组团、呼包鄂榆组团等之间的联系。

串联地区：武汉、西安、银川等地。

线路构成：既有线路包括汉孝城际铁路、武康铁路、福银高速等；规划线路主要有武汉枢纽直通线等。

武汉—福州通道

主要功能：加强长江中游组团与海峡西岸组群之间的联系。

串联地区：武汉、南昌、福州等地。

线路构成：既有线路包括京九铁路、武九铁路、武黄城际铁路、福银高速、武阳高速（在建）等；规划线路主要有京港（台）高铁阜阳至黄冈段、江北铁路二期工程（香炉山至黄州段）、武汉至南昌高铁、武汉至黄梅高速公路、沪渝高速公路武汉至黄石段改扩建、武汉光谷至鄂州花湖机场快速通道等。

武汉—青岛通道

主要功能：加强长江中游组团与山东半岛城市群之间的联系。

串联地区：武汉、阜阳、徐州、青岛等地。

线路构成：既有线路包括合武铁路、汉麻联络线、武麻高速等；规划线路主要有京港（台）高铁阜阳至黄冈段、沪渝蓉高铁武汉至合肥段、沪蓉高速大广至武汉绕城段改扩建等。

武汉—贵阳通道

主要功能：加强长江中游组团与黔中城市群、滇中城市群、北部湾城市群等之间的联系。

串联地区：武汉、贵阳、昆明、南宁等地。路径 1：武汉经常德、铜仁、贵阳至昆明。路径 2：武汉经邵阳、永州、桂林至南宁。

线路构成：既有线路包括汉洪高速、武松高速（在建）等；规划线路主要武汉至贵阳高铁、仙桃至监利铁路等。

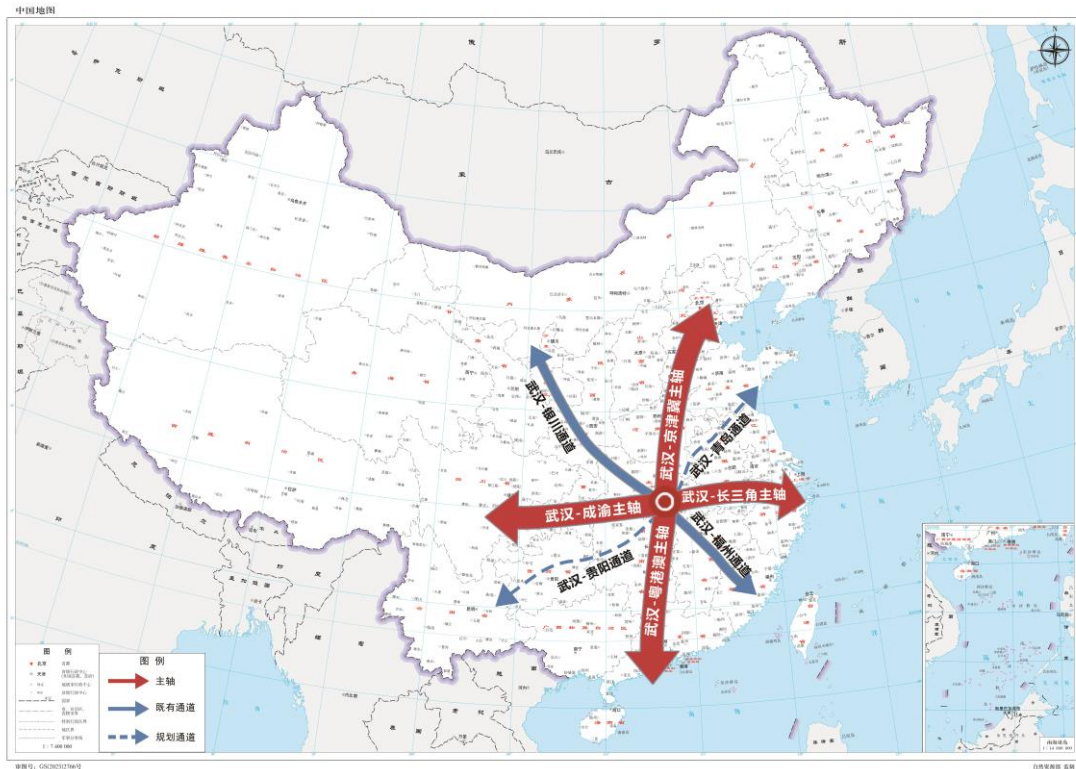


图 5-1 面向国内“4 轴 4 通道”布局

六、构建面向长江中游城市群“三角形”综合运输通道

深化武汉、长沙、南昌合作，依托既有京九、京广、沿江、杭瑞等通道，加强武汉都市圈与长株潭都市圈、大南昌都市圈联动发展，协同打造长江中游国际性综合交通枢纽集群，争创引领全国高质量发展的第五极。

（一）建设武汉至大南昌都市圈通道

加快推进京九高铁西段（阜阳至黄冈段）、武汉至南昌高铁（纳入国家规划）等快速铁路建设，形成覆盖沿线 50 万人口以上城市的快速铁路网。协调推进区域内高速公路建设，实施武汉至黄梅高速、沪渝高速武汉至黄石段改扩建、武汉光谷至鄂州花湖机场高速、通山至武宁高速、阳新至武宁高速、九江至黄梅高速、通城至修水高速公路等项目，推

动省际高速公路衔接畅通。围绕长江中游轴向联系廊道，强化武汉阳逻港与九江新港等长江干线港口联通，推进岳阳—咸宁—黄石—九江水陆通道发展，促进跨区域资源要素整合优化，深化长江流域经济合作和开放开发。

（二）建设武汉至长株潭都市圈通道

加快交通联网，推进武咸城际南延线建设，打造武汉至长沙城际铁路网络。推进京港澳高速公路军山桥段改扩建、武汉至咸宁高速公路等，完善省际国省道网络，加快通道繁忙区段扩能改造，全面消除跨区域国省干线“瓶颈路段”，积极推动建设以城际铁路、高速公路为骨架，以国省干线为支撑的城际交通网络。实施长江及汉江、湘江等航道整治工程，深化湘桂赣粤运河前期研究论证，提升水运主通道航运能力。

专栏六：长江中游城市群交通骨干网

（1）武汉都市圈至大南昌都市圈

主要功能：加强武汉都市圈与大南昌都市圈之间的交通联系。

串联地区：对内主要连接武汉、黄冈、鄂州、黄石、九江、南昌、吉安、赣州等城市；对外，向南连接粤港澳大湾区，向北连接中原、京津冀城市群。

线路构成：既有线路包括京九高铁、武九铁路、武黄城际、福银高速、大广高速、武阳高速（在建）等；规划线路主要有京九高铁西段（阜阳至黄冈段）、江北铁路二期工程（香炉山至黄州段）、武汉至南昌高铁（已纳入国家规划）、武汉至黄梅高速公路、沪渝高速公路

武汉至黄石段改扩建、武汉光谷至鄂州花湖机场高速公路、通山至武宁高速公路、阳新至武宁高速公路、九江至黄梅高速公路、通城至修水高速公路等。

(2) 武汉都市圈至长株潭都市圈

主要功能：加强武汉都市圈与长株潭都市圈之间的交通联系。

串联地区：对内主要连接武汉、孝感、咸宁、岳阳、长沙、株洲、衡阳等城市；对外，向南连接粤港澳大湾区，向北连接中原、京津冀城市群。

线路构成：既有线路包括京广高铁、京广铁路、武咸城际、京港澳高速、武深高速、G107 等；规划线路主要有武咸城际南延线、京港澳高速公路军山桥段改扩建、武汉至咸宁高速公路等。

七、构建面向都市圈“一带三廊七环”交通骨干网

立足武汉都市圈“一主引领”战略定位，推动都市圈协同发展。着力优化区域发展布局、完善交通基础设施互联互通，打造现代化、多层次、广覆盖的一体化交通网，推动构建“一带三廊七环”市域交通主骨架。

(一) 建设武鄂黄黄交通发展带

推动武鄂黄黄连绵式发展，构建以 2 条高铁、2 条高速轨道、11 条高速公路和 6 条快速路组成的轨道交通与高快路网协同支撑的同城化交通走廊。发挥轨道交通强心强轴功能，谋划争取武汉枢纽直通线东延线（南湖东—葛店南）、武九客专直通线、花湖机场联络线等项目纳入国家规划，适

时推进 2 条高速轨道（武冈市域（郊）铁路+13 号线、武黄城际市域化改造+19 号线+10 号线）建设，构建“鱼”形骨架网轨道交通系统；强化骨架道路轴向支撑功能，推动武汉至黄梅高速、燕矶大桥北延线、鄂州机场高速、凤莲大道—钟山大道快速化、燕矶大桥—S201 快速化等项目建设，加快形成武鄂黄黄国际综合交通枢纽。

（二）建设都市圈三条交通走廊

推动汉孝对接式发展，构建以 2 条高铁、1 条城际铁路、2 条市域（郊）铁路、4 条高速公路和 2 条快速路组成的一体化复合交通走廊。重点推进孝感市域（郊）铁路、汉川市域（郊）铁路、孝感至天河机场高速、砺孝高速及西延线、陈天大道快速通道、G107 进行快速化改造等项目建设，进一步深化汉孝一体化发展，对接襄阳都市圈。

推动武咸对接式发展，构建以 1 条高铁、1 条城际铁路、1 条市域（郊）铁路、3 条高速公路和 4 条快速路组成的一体化复合交通走廊。重点推进咸宁市域（郊）铁路、武咸高速、京港澳高速改扩建、G107 咸安绕城段快速化改造、沿江快速通道和武咸快速通道等项目建设，实现武汉至咸宁 1 小时畅通直达，对接长株潭城市群。

推动武仙天潜串珠式发展，构建以 2 条高铁、1 条城际铁路、1 条市域（郊）铁路、2 条高速公路和 3 条快速路组成的武仙天潜协同化复合交通走廊。重点推进沪渝蓉高铁、

武仙市域（郊）铁路、武天北快速通道、武仙潜北快速通道和武仙潜南快速通道等项目建设，畅通武汉西向对外运输通道，对接宜荆荆都市圈。

（三）建设七条交通环线路网

以多圈层、环路径的交通网络引领城区梯次扩容提质，实现武汉与孝感、黄冈、鄂州、咸宁等周边城市功能互补和协同联动。加快推进武汉都市圈环线高速公路建设，完善环线高速节点功能，推进四环线文化大道互通、航城西路互通、G4201 绕城高速临空互通等项目建设，实现与城市快速路的高效衔接和便捷转换，提升路网通达水平。鼓励建设复合型交通通道，依托四环线、武汉都市圈环线高速等通道桥下空间打造与周边衔接的辅道系统，优化集散功能，提高土地资源利用效率。

专栏七：武汉都市圈交通骨干网

（1）一带

武鄂黄黄一体化交通带

主要功能：依托武鄂黄黄城镇发展轴，推动黄冈、鄂州、黄石全国性综合交通枢纽融入武汉国际性综合交通枢纽，加快形成武鄂黄黄国际综合交通枢纽，服务支撑沿线“光芯屏端网”新一代信息技术以及汽车制造、大健康和生物技术等高新技术产业和战略性新兴产业发展，推进产业链一体化布局。

串联地区：武汉、黄冈、鄂州、黄石。路径 1：武汉至黄冈；路

径 2: 武汉至鄂州、黄石。

线路构成: 武汉境内既有线路包括长江、武九铁路、武冈城际、武黄城际、武鄂高速、武黄高速、武阳高速(在建)、G316、G347等; 规划线路主要有武汉至黄梅高速公路、武汉—鄂州花湖机场市域(郊)铁路等。

(2) 三廊

① 汉孝交通走廊

主要功能: 依托汉孝城镇发展轴, 进一步深化孝汉交通基础设施同城化对接, 布局发展食品加工、高端装备制造、光电子信息、汽车与零部件等重点产业, 协同联动汉孝随襄十制造业高质量发展带。

串联地区: 武汉、孝感等地。

线路构成: 武汉境内既有线路包括武西高铁、京广铁路、汉孝城际铁路、硚孝高速、汉十高速、京港澳高速、G107等; 规划线路主要有武汉枢纽直通线、吴家山—汉川市域郊铁路、吴家山—天河机场—闵集市域郊铁路等。

② 武仙天潜交通走廊

主要功能: 依托武仙天潜城镇发展轴, 进一步推动基础设施互联互通, 畅通武汉西向对外运输通道, 加快推进武仙天潜协同发展, 推动非织造布、智能制造、汽车零部件等产业做大做强。

串联地区: 武汉、仙桃、天门、潜江等地。

线路构成: 武汉境内既有线路包括汉宜铁路、长荆铁路、沪蓉高速、沪渝高速、武松高速(在建)、武天高速(在建)等; 规划线路

主要有沪渝蓉高铁武汉至宜昌段、武汉至石门高铁、武汉至洪湖市域（郊）铁路、武汉至潜江城际铁路等。

③武咸交通走廊

主要功能：依托武咸城镇发展轴，连通武汉至咸宁及沿线地区，推动两市优势互补、协同发展，实现1小时内畅通直达，支撑沿线特色农产品及食品加工产业、大健康和生物技术、智能制造等产业发展。

串联地区：武汉、咸宁等地。

线路构成：武汉境内既有线路包括京广高铁、京广铁路、武咸城际、京港澳高速、武嘉高速、G107等，规划线路主要有武咸城际南延线，武汉至咸宁高速等。

（3）七环

路径1：内环快速路

路径2：二环线快速路

路径3：三环线快速路（部分与轨道交通12号线共走廊）

路径4：四环线，江夏—经开—蔡甸—东西湖—黄陂—青山—东湖高新

路径5：绕城高速（部分与武汉铁路枢纽货运环线共走廊），江夏—经开—蔡甸—东西湖—黄陂—新洲—青山—东湖高新

路径6：都市圈环线，武汉—咸宁—孝感—黄冈—鄂州

路径7：城市圈环线，武汉—咸宁—仙桃—孝感—黄冈—黄石

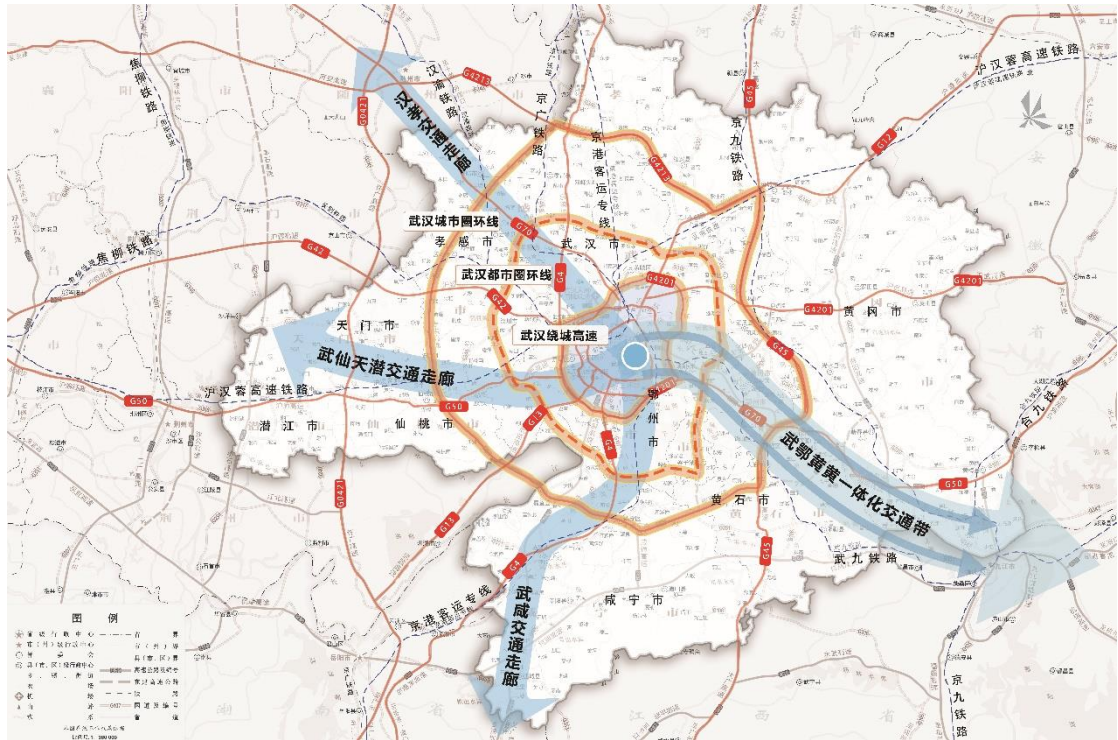


图 7-1 面向市域“1 带 3 廊 7 环”交通主骨架布局

八、构建绿色低碳城市交通网络

坚持以轨道交通引领城市发展，建立以人民为中心、绿色交通模式为主导的城市交通体系。深入实施公交优先发展战略，完善城市道路网络，促进城市交通多方式协同，提高出行品质。

（一）优化完善城市道路网络

构筑区域一体化的骨干路网，强化“多快多主”路网轴向通道布局，完善“环网结合”的高快速路布局体系。完善跨江通道布局，至 2035 年，市域范围内规划布局 23 座越长江车行通道（现状 13 座、规划 10 座）和 23 座越汉江通道。倡导同走廊道路、铁路、城市轨道共用通道、集约建设，推进光谷长江大桥、白沙洲公铁大桥等复合型通道规划建设。依

托四环线、武汉都市圈环线高速等通道桥下空间打造与周边衔接的辅道系统，优化集散功能，弥补区域路网不足。优化和加密主城区路网，强化武鄂黄黄等重点城镇发展轴上高等级道路通道布局，完善和提升组团、新城路网，形成“纵横成网、自成体系”的路网系统。打造慢行交通友好城市，营造高品质、舒适的慢行衔接网络，为居民提供便捷、安全的慢行交通环境。

（二）完善城市公共交通体系

加快多层次轨道交通建设，实施第四期和四期调整、启动第五期轨道交通建设规划，打造主城联网、新城通达的快速通勤走廊。规划建设武汉站—天河机场、桃桥湖—邾城及武汉至孝感、鄂州等周边地区市域(郊)铁路，探索市域(郊)列车公交化运营，促进城市轨道交通与干线铁路、城际铁路、市域(郊)铁路“四网融合”。深入实施公交优先发展战略，持续优化“快、干、支、微”公交网络，打造“公交都市”升级版。强化轨道、公交、慢行一体化衔接，实现各种公交方式“零距离”换乘。加快新城区公交候车亭建设，提高新城区公交站点覆盖率，对农村客运公交化改造后的客运站进行升级改造，为新城区公交发展提供场地支持。

（三）优化城市物流配送网络

优化物流设施空间布局，谋划新沟物流园、武汉邮区中心局、国际快递航空枢纽等项目，提升城市生产、生活物流

服务能级。以四环线为货运主通道，优化整合沿线各类公路货运枢纽场站，布局慈惠、汉口北、天河、阳逻、邾城、青山、北湖、光谷南、大花岭、青菱、郭徐岭、纱帽等 12 个物流中心，形成城市配送环。加快城乡末端配送网点及住宅小区智能快递设施建设，优化城乡配送“最后一公里”。大力发展网络货运、甩挂运输、卡车航班等运输组织方式，推动道路货运规模化、集约化发展。

九、重大工程

（一）强链工程

打造航空客货运“双枢纽”。加快飞行区改扩建，完成第三跑道、平行滑行道以及配套设施建设，建设多跑道系统和滑行道系统；推动航站区扩容增效，完成 T2 扩容改造工程，提升航站楼运行保障能力。加快武汉机场北货运区及相关配套设施建设，完善机场货运设施布局，配建机坪货物直转、存储等专用设施，建成保税物流中心（B 型）等一批重点项目，全面提升门户枢纽机场货运基础配套设施能力。

建设长江中游航运中心。将武汉港打造为中部地区枢纽港，推进武汉港阳逻港区铁水联运货运枢纽场站等建设。协调保障港航基础设施、集疏运体系、航运服务设施等用地空间。加快汉南港区宇丰综合公用码头、白浒山港区民生 LNG 项目配套设施和堆场仓储等项目落地实施，建设港口锚地公用基础设施。

建设铁路客货运枢纽。新建汉阳站、武汉天河站、长江新区站等，形成“五主三辅”枢纽格局。完善吴家山集装箱中心站一级物流节点和滠口、大花岭二级物流节点，预留阳逻、光谷、常福等货运站场建设条件，形成“1+2+3”三级物流节点网络。依托吴家山国际铁路枢纽和场站，推进汉欧国际综合物流园建设。

建设公路综合交通枢纽。加快汉口、武昌客运中心建设。建设武汉集装箱公路中转中心、汉欧国际物流园等一批公路货运枢纽、综合物流园区。

（二）联网工程

建设“超米字型”高铁网。实施沪渝蓉高铁武汉至宜昌段（武汉段）、沪渝蓉高铁武汉至合肥段（武汉段）、武汉枢纽直通线（武汉段）、京港（台）高铁阜阳至黄冈段。规划建设武汉—黄石—九江高铁、武汉至贵阳高铁、武汉至杭州高铁、武汉至青岛高铁等项目。

强化都市圈高速公路直联直通。加快推动绕城高速共线段、京港澳高速湖北北段、武松高速、武天高速、武汉都市圈环线等项目建设。规划新建武汉至黄梅高速、四环线—武阳高速联络线、新港高速北延线及武汉都市圈环线高速北段、南段东延线等项目。逐步实施 G50 武黄高速改扩建、G50 汉宜高速改扩建、G5015 汉洪高速改扩建、S1 岱黄高速改扩建、S15 汉蔡高速改扩建等项目。

实施高速公路互通节点改造。启动 G4 京港澳高速段岭庙互通、山坡互通、天鹅湖互通，G4201 绕城高速火庙互通、临空西路互通、五里界互通，G4221 武英高速陈堰互通、联合互通、凉亭互通，G45 大广高速问津互通，G50 沪渝高速新侏儒互通，S7 武鄂高速严西湖互通，S1 岱黄高速腾龙大道互通，S15 汉蔡高速中法新城互通，S40 四环线航城西路互通、普安互通、金北一路互通等 11 处互通建设；改扩建 G4 京港澳高速安山互通、G4201 绕城高速江夏互通及 G4221 武英高速汪集互通等。

推动普通国省道达标提质。高标准建设 G107 东西湖段、东湖新技术开发区 G316 森林大道、蔡甸区 G318 全力至永安段、黄陂区 G318 宏图大道及川龙大道等沿城镇和产业发展轴带的支撑性通道。

优化普通国省道布局。实施涨渡湖大道（G230 改线阳福公路至阳大公路）、G318 新洲区李集大桥至城西段改线新建工程、G348 黄陂段新建工程、新洲区临港大道等。

推进基础设施硬联通。推进集疏运道路、铁路专用线建设，实施阳逻国际港空轨智能集装箱运输系统、阳逻港区集装箱铁水联运（电厂）货运枢纽专用铁路工程、武汉阳逻国际港核心区多式联运示范园电厂北路工程（西港路—平江大道）等项目，完善枢纽集疏运体系。

（三）补网工程

实施智慧港口工程。依托阳逻国际港集装箱铁水联运二期香炉山工程、三期西港路工程，加快推进武汉新港阳逻国际港西港区智能码头示范项目建设。建设港口高速信息支撑网络、港口大数据中心。

实施智慧口岸工程。建设数字化全程可控的自动化智慧口岸，包括口岸业务服务系统，设备交接单、小提单系统，口岸智能卡口设施及管理系统，口岸数据分析及数字孪生管理系统，航运中心综合门户。

创新云上多联供应链一体综合服务。以阳逻港为示范，港口物流平台协同对接相关多平台，覆盖相关市场主体，贯穿生产流通消费全过程，打造“云上多联”智慧供应链综合服务平台。

实施智慧机场工程。加快推进天河机场智慧机场二期项目，适合启动智慧机场三期建设，打造智慧航站楼，提升旅客出行全流程便利化水平。

实施智慧公路工程。统筹经开区、东湖高新区等区车路协同创新应用，建设智能网联汽车和智慧交通测试道路，推进智能网联汽车场景商业化应用和智慧交通产业发展新模式。加快推进武汉市公路不停车超限检测点的规划建设，搭建农村公路建管养运综合性管理服务平台。

实施智慧物流工程。建设城市配送车辆监管平台、应急

物流指挥协同平台、多式联运信息平台。依托 5G 技术、人工智能、物联网等新技术，推动智能物流园区建设。推进阳逻国际港西港区、花山港 5G 智慧港口和空轨智能集装箱运输系统建设，推进武汉天河机场、鄂州花湖机场智能分拣、运维管理等新技术运用，加快铁路物流设施智能化改造。

实施智慧服务工程。加快交通运行协调指挥中心建设，优化网络传输体系。推进公共出行信息服务系统及信息服务载体建设，鼓励“出行即服务（MaaS）”新模式发展，鼓励共享交通发展，推进旅客联程运输，推进人工智能技术应用，提升公共出行智能便捷服务水平。

十、保障措施

（一）加强组织协调

建立规划实施组织保障体系，强化部门协同和上下联动。财政、自然资源、城建、生态环境等部门要细化完善财政、用地、城乡建设、环保等配套政策及支持措施，开辟规划项目审批绿色通道，优化审批程序，统筹推进项目建设。

（二）强化要素保障

深化交通投融资改革，强化财政资金引导与管理，拓宽融资渠道，完善政府和社会资本合作模式，引导社会资本积极参与交通基础设施建设。积极争取中央车购税、政府专项债券等资金支持。建立全市综合立体交通网重大项目库，加强项目建设与国土空间“三区三线”协调衔接，强化项目土地

资源供给。

（三）加强实施管理

强化其他交通运输相关规划与本规划的衔接，切实增强规划约束性。精准研判形势需求，明确重点任务，细化重大工程、重大项目、重大政策的实施要求，有序推进实施。重大交通基础设施项目可先期开展相关方案研究。定期开展规划实施评估，加强重点项目监管，建立动态监测评价机制。

（四）加强政策供给

充分发挥政府投资引导带动作用，持续激发市场主体活力和创造力，更好集中保障交通基础设施建设的资金需求。着力推动政策创新，出台支持交通运输高质量发展的有效政策，不断丰富政策工具箱，营造良好营商环境。