

永嘉县综合交通运输发展“十四五”规划

永嘉县交通运输局

二〇二一年十二月

目 录

一、发展基础.....	1
(一) 发展成就.....	1
(二) 现状基础.....	10
(三) 存在问题.....	18
二、发展形势与需求.....	24
(一) 形势要求.....	24
(二) 运输需求.....	28
三、指导思想与发展目标.....	30
(一) 指导思想.....	30
(二) 基本原则.....	30
(三) 发展定位.....	31
(四) 发展目标.....	32
(五) 发展思路.....	33
四、建设高效的现代综合交通网络.....	37
(一) 打通对外高速铁路通道.....	37
(二) 打造融温高效轨道交通.....	41
(三) 构建内畅外联公路网络.....	47
(四) 补齐通用航空发展短板.....	62
(五) 推进航运基础设施建设.....	66
(六) 构筑布局合理枢纽体系.....	69
五、打造现代运输服务双循环体系.....	82

(一) 持续优化交通出行服务.....	82
(二) 构建现代高效物流体系.....	84
六、拓展交通深度融合发展新空间.....	85
(一) 推动交通与先进制造业融合发展.....	85
(二) 推动交通与商贸流通业融合发展.....	86
(三) 推动交通与邮政快递业融合发展.....	87
(四) 推动交通与旅游业融合发展.....	88
七、构建泛在先进的智慧交通体系.....	90
(一) 打造一体化交通智慧平台.....	90
(二) 加快基础设施智慧化建设.....	90
(三) 推进交通服务信息化建设.....	91
八、推进低碳美丽的绿色交通发展.....	92
(一) 持续深化运输结构调整.....	92
(二) 强化交通资源节约集约.....	92
(三) 深化交通环境污染治理.....	93
(四) 推进出行方式绿色转型.....	94
九、建立完善可靠的安全应急体系.....	95
(一) 健全安全责任监管体系.....	95
(二) 提升设施本质安全水平.....	95
(三) 深化安全风险监管防控.....	96
(四) 坚决扼制重大安全事故.....	96
(五) 强化应急运输保障能力.....	97

十、建设实施安排.....	99
（一）建设任务.....	99
（二）资金估算.....	99
十一、保障措施和建议.....	100
（一）加强组织领导.....	100
（二）强化规划引领.....	100
（三）做好要素保障.....	101
（四）创新投融资机制.....	101

前 言

交通运输是战略性、基础性、先导性、服务性行业，是构建新发展格局的战略支撑，是提升区域竞争力的重要途径。“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一年。党中央作出立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局战略部署，要求畅通国民经济循环和现代流通体系，加快建设交通强国。浙江省委省政府明确要求加快高水平交通强省建设，争当社会主义现代化先行省的先行官。温州市委市政府明确要把交通建设放在优先考量的先导位置，坚持“大干交通、干大交通”，加快打造全国性综合交通枢纽，努力为建设“重要窗口”贡献交通力量、展现交通作为。

为落实《中共永嘉县委关于加快建设温州北部综合交通枢纽的决定》，进一步明确全县综合交通运输“十四五”发展目标任务，依据《永嘉县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》和省、市“十四五”综合交通运输规划、县级层面相关规划要求，编制《永嘉县综合交通运输发展“十四五”规划》。本规划是我县“十四五”时期综合交通发展的重要依据。

一、发展基础

（一）发展成就

“十三五”是高水平全面建成小康社会的决胜阶段，也是永嘉交通发展取得巨大成就的五年。面对深刻复杂的形势和艰巨繁重的任务，全县交通运输系统积极贯彻落实党的十九大及十九届三中、四中、五中全会精神，紧紧围绕县委县政府决策部署，深入实施交通投资倍增计划，加快构筑智能高效的现代综合交通网络，交通运输事业取得蓬勃发展，交通运输先行引领地位进一步凸显，综合交通网络初步形成，运输服务能力显著提升，民生保障水平再上新台阶。五年完成综合交通投资达 150 亿元以上，较“十二五”时期（65 亿元）翻一番，对经济贡献率不断提升；其中，完成铁路投资约 35 亿元、公路约 100 亿元。总体来看，“十三五”综合交通规划目标任务较好完成，为推动永嘉县经济社会发展及高水平全面建成小康社会提供了坚强的交通支撑。

1、铁路建设取得显著成效

“十三五”时期，永嘉建成乐清湾港区铁路支线，开工建设杭温铁路，甬温铁路与乐清湾铁路支线形成“一客一货”铁路网络格局，铁路里程达 44.3 公里。2019 年，温州首条 350 公里时速高铁（杭温铁路一期温义段）开工建设，征地拆迁、补偿安置等政策处理加快完成，工程建设稳步推进，建成后将实现永嘉和温州至杭州一小时交通圈。2020 年 8 月，乐清湾铁路支线建成通车，不仅可以完善乐清湾港区

集疏运体系，对于完善永嘉货运体系、推动公铁海联运发展及提升物流效率、带动物流产业发展具有重要作用。

专栏：

2018年12月21日，杭温铁路一期项目第5标段先行开工，目前工作已全面铺开。2019年12月31日，第4标段、第6标段完成招投标工作，红线范围内先行用地政策处理完成交地280亩。2020年1月10日，杭温高铁永嘉段所有标段实现进场施工，施工单位人员和机械设备已局部进场到位，关键施工点已经做好地表清零工作。

2、公路网络体系日臻完善

“十三五”时期，永嘉不断加大对公路交通基础设施建设投入，推进普通国省道升级改造、重要县道新改建及农村公路提升，公路网络日臻完善。强化公路管理和养护，完善普通公路服务站等公路沿线设施，创新推进农村公路综合保险，公路服务能力和服务质量得到较大提升。稳步推进公路项目前期工作，加快推进土地预审、项目设计审查等程序，有序推进项目开工建设，公路建设保持可持续发展。

通过五年建设，全县新增公路（新改建）里程215公里。其中，新增一级公路46公里，新增二级公路18公里，减少准四级公路322公里，全部消除等外路。截止2020年底，全县公路总里程数达2829.6公里。其中，高速公路106.8公里，一级公路为81.2公里，二级公路为149.1公里。二级以上公路达337.1公里，占全县公路总里程的11.9%，较“十二五”期末提升1.4个百分点。行政村公路通达率达100%。

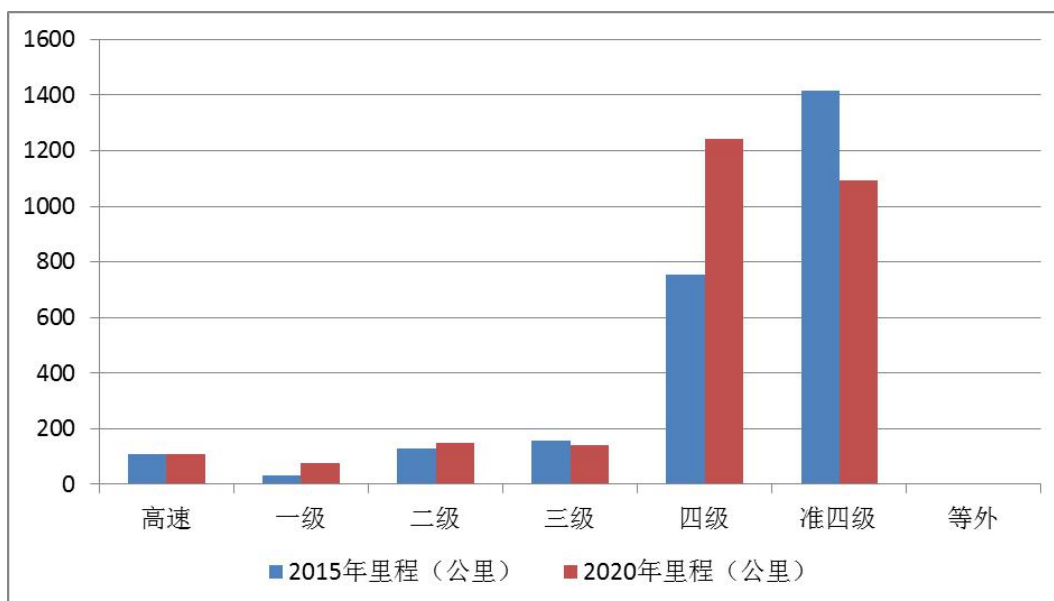


图 1-1 “十三五”时期各等级公路里程变化情况

专栏：

建成项目主要包括：**41** 省道永嘉福佑至沙头段，24.1 公里，一级 11.7 公里、二级 12.4 公里；永嘉县上塘至瓯北公路，11.8 公里，一级公路；永嘉县沙头镇石埠至西垟公路（一期），5.7 公里，二级公路；永嘉县上下线上塘至路口段改建工程，4 公里，二级公路；永嘉县岩表线岩头至五尺段改建工程，7.2 公里，三级公路；永嘉县溪下至界坑公路，18.7 公里，四级公路等。

农村公路建设：“十三五”时期完成提升改造 512 公里，大中修 608 公里，安保工程 932 公里。■2016 年，完成农村公路提升工程 45.3 公里、安保（安全生命防护）工程 99.2 公里、联网公路工程 43.9 公里、农村公路大中修工程 126.7 公里、美丽乡村公路 127 公里。■2017 年，“村村通”任务完成安保工程 446 公里和提升工程 45 公里；出台《全县美丽经济交通走廊创建工作方案》，完成精品示范走廊创建 3 条 59.6 公里、美丽交通走廊创建 6 条 98.6 公里；推进农村

公路工作，完成安保工程 90 公里、大中修工程 105 公里、提升改造工程 81 公里及乡村道建设工程任务 58 公里。■2018 年，制订出台高水平建设“四好农村路”实施意见和三年行动计划，修订农村公路管理办法，建立县、乡、村三级路长制；全年推进“四好农村路”项目 292 个，完成投资 14.6 亿元，完成总投资额、大中修里程数等多项指标居全市第一位；创建美丽经济交通走廊 523 公里，成功创成省级美丽经济交通走廊达标县。■2019 年，完成农村公路大中修工程 127.1 公里、安全防护工程 576.3 公里、低等级公路提升改造 171.5 公里、通乡镇、景区公路改扩建 118.45 公里、通自然村公路和断头路建设 69 公里。■2020 年，完成农村公路大中修 136.2 公里、安全防护工程 92.2 公里、低等级公路提升改造 188.9 公里、通乡镇及景区公路改扩建 81.1 公里、通自然村公路和断头路建设 31.9 公里，高质量完成高水平建设“四好农村路”助推乡村振兴三年行动计划任务。

农村公路灾毁保险：针对永嘉农村公路灾害损失情况，创新推进农村公路综合保险，为全县 2570 公里的农村公路投保 820 万，健全了农村公路防灾抗灾体系，拓宽了灾毁恢复发展途径，取得较好成效。

3、通用航空产业逐步兴起

“十三五”时期，永嘉积极推进通用航空产业发展，坚持融合发展理念，探索“通用航空+旅游”、“通用航空+应急”等产业发展新模式。2019 年 3 月，温州楠溪江航空飞行营地获得国家级航空飞行营地称号，成为楠溪江全域旅游的新名片，营地推行“航空运动+旅游”休闲体验模式，设施建设包括动力伞、三角翼等轻型飞行器、滑

草场等，致力于将营地规划建设打造成为集飞行体验、科普展览、度假养生等多功能于一体的体育运动休闲基地，为大众提供空中旅游观光体验方式。2020年7月，永嘉枫林消防训练基地迎来首架直升机备勤，标志着永嘉空中救援通道正式开通，永嘉构建空中应急救援网络迈出重要的一步。

专栏：

通用航空+旅游：2019年10月，中国楠溪江航空运动飞行营地开始运营，采用动力三角翼（动力悬挂滑翔机）开展楠溪江空中游览，包括三条航线：航线一绕场地飞行约5分钟；航线二沿楠溪江向北飞行，至九丈大桥，约8分钟；航线三飞行距离最远，至岩头古村、中途可俯瞰狮子岩、龙瀑仙洞、芙蓉古村、丽水街等景点，来回耗时约26分钟。

通用航空+应急：2020年7月，永嘉枫林消防训练基地迎来首架直升机备勤（型号为AW-139双发动机、轮式直升机），标志着永嘉空中救援通道正式开通，弥补了永嘉空中应急救援的空白，进一步提升了事故灾难应急救援的快速反应能力。直升机空中应急救援网络对于永嘉应对突发事件至关重要，将用于执行县域事故灾情侦查、应急救援、人员物资投放、灾情预防巡查及施救、医疗救援、航空应急力量培训等任务。

4、内河航运加速转型发展

“十三五”时期，永嘉以保障航道畅通为重点，坚持航道建、养齐抓，积极开展航道巡查、航道养护、航标维护等，全面提升航道的

通行能力。进一步加强港口管理和货运管理，规范港口经营行为，强化危险货物安全监管，保证港口生产正常有序。

根据“一江两岸同城化发展”战略部署，深入开展瓯江港区永嘉作业区码头布局研究，推进乌牛件杂货码头的研究，稳步推进乌牛港口作业区开发、瓯江中下游干流航运开发、航道整治疏浚等工程实施。结合瓯江水上旅游开发及产业转型发展，推进现有客运码头功能转换、提升，推进瓯北码头等“美丽渡口”创建，提升码头渡口服务水平。截止到2020年底，全县内河港口泊位达到12个，年综合通过能力90万吨；内河航道通航里程66.1公里，其中高等级航道（四级以上）9.4公里。

5、枢纽站场设施有序推进

“十三五”时期，永嘉进一步推进客、货运站场建设，实施既有客运站场改造提升，完善港湾式停靠站布局，为广发人民群众出行和货物运输提供基础保障。2019年，韵达浙南（温州）快递电商总部基地开工建设，一期厂房已完成主体结构；2020年，永嘉客运中心（上塘）开工建设，乐清湾港区铁路支线黄田货运站建成投用。截止到2020年底，永嘉客运站共有铁路永嘉站1个，公路客运站场8个；货运站主要有铁路黄田货运站、永嘉货运中心、五洲物流仓储中心等。

专栏：

2016年，建成港湾式停靠站25个；2017年，建成港湾式停靠站20个；2018年，建成港湾式停靠站35个，农村物流网点118个；2019年，建设普通公路服务站10个；2020年，建成普通公路服务站9个，

建成港湾式停靠站 137 个、农村物流网点 258 个。

6、旅客运输服务持续提升

“十三五”时期，永嘉着力提升综合客运服务能力和水平，积极推进城乡客运一体化发展，完善港湾式停靠站布局，优化、新增公交、客运班线线路，创新推进客运改革，有效提升了公共交通服务，率先实现全域公交化，较好地满足城乡居民的出行需求。

■创新运营模式，高效完成客运村村通改革。于 2017 年开展村村通攻坚行动，因地制宜采用了以沿江 44 个行政村预约小客车+山区 6 区域 37 个行政村“乡村小巴”运营模式，完成了 81 个建制村通客车，提前实现全县行政村客车“村村通”；结合行政区划调整、通村公路提升及运行评估，进一步完善沿江片区公车公营的“定线客运”乡村小巴模式和山区片区“定线客运+区域预约”模式，共投入乡村小巴 69 辆，开通“定线客运”班线 117 条，保障 237 个行政村（沿江 124 个，山区 113 个）定时定线通达。

■合理制定票价，完成城乡公交一体化改革。合理定价，缩小城乡居民出行成本差异化，累计完成 79 条城乡线路，279 辆公交车辆的公交一体化改造，票价由原来平均 0.24 元/公里下调至 0.16 元/公里，农村客运班线在原有票价的基础上下降 1/3，居民出行成本不断降低。适度鼓励，特殊群体优惠政策全县覆盖，对 60 岁以上的老人给予公交出行补助，对盲人、军人、残疾军人、烈士遗属、因公牺牲军人遗属、病故军人遗属、因公致残的人民警察和荣获国家无偿献血奉献奖的献血者等特殊群体实施免费乘车政策，较大地提升了居民的

幸福指数。

■创新微公交运营，彻底解决“最后一公里”难题。推进社区巴士、漫游小巴和旅游社区巴士的新型公交运营模式发展，效衔接城市、城乡公交线路，解决居民出行最后一公里和景点游客游览出行的难题。在上塘、瓯北、桥头、桥下、乌牛等5个社区创建社区巴士线路26条，投入6-9座纯电动车355辆；在上塘城镇和瓯北街道的10个片区内创建漫游小巴（不定线不定点定区域），投入4座纯电动车160辆；在岩头镇及周边核心景区创建旅游社区巴士（定点定线定班），投入9座纯电动车32辆。

专栏：

城乡公交线路：瓯北-太平岩、瓯北-仁溪、瓯北-茅竹坑、瓯北-陡门、上塘-沙头、上塘-下寮、上塘-潘垟、上塘殿-中枢桥、城北小学-新民村、黄屿-李家坑、黄屿-大亨、上塘-岭后、上塘-河屿、上塘-长源、上塘-下寮、中塘上塘循环、栗一-上塘、桥下-茗岙、桥下-茶坑、桥下-济根、桥下-瓯渠、桥下-杨湾、桥下-白泉、桥下-金溪、桥头-山徐、桥头-尖山垟、桥头-沉降、桥头环线、瓯北-翁山、龙桥码头-箬隆、瓯北码头-马岙、翔宇中学-瓯北六小、龙桥码头-白岩、龙桥码头-箬隆、龙桥码头-安丰。

城市公交线路：上塘-瓯北码头（201、203、205）、上塘-瓯北客运中心（202）、桥头-上塘（501）、桥下-上塘（502）、瓯北-桥下（601）、桥下-桥头（503）、瓯北码头-三江立体城（113）、瓯北码头-车管所（103）、瓯北-桥头（602）、瓯北码头-客运中心（108）。

7、货运物流实现较快增长

“十三五”时期，永嘉县加快推进货运物流服务提升，规模持续增长，市场主体不断扩大，三级农村物流服务网络初步形成。

■ 货运物流企业全面发展。全面形成五类典型货运物流企业，一是以五洲交通为代表，从事货运资源整合业务的站场经营企业；二是以利程、宏发为代表的小型运输及货运代理型企业，三是泰利、高通等从事第三方物流服务和物流供应链管理的企业；四是以长顺为代表的从事危险品货物运输的物流企业；五是以顺丰、韵达为代表的快递企业。

■ 农村物流网络初步形成。依托“村村通”客运工程和农村物流服务网点建设工程，全县农村物流已形成“村村通物流”的城乡运输通道网络和县、镇（乡）、村三级配送服务网络，用以服务本地村民生活的工业品和民生物品为主。截止目前，完成新建或改造村级物流服务站 671 个，涵盖永嘉县联运公司、中国邮政、顺丰快运、四通一达、泰利物流集团、永嘉县农商银行等多行业的业务网点资源，基本打通农产品进城、工业品下乡的城乡“双向”物流运输通道。

8、智慧绿色交通稳步推进

“十三五”时期，永嘉县积极推进智慧交通建设，完成“智慧交通”一期项目建设。建成两个中心（智慧交通指挥中心和综合数据中心）、两大系统（隧道照明智能控制系统和前端感知终端系统）及四大平台（交通运输综合监管平台、智能监控和应急指挥平台、交通应用支撑平台及微信公众出行平台），有效整合各类交通数据资源，提

升交通各行业、各领域监管和服务效率。

坚决践行“绿水青山就是金山银山”发展理念，大力发展绿色交通，推进“美丽交通+”建设，有效地提升了资源集约节约利用，进一步强化了生态环境保护。依托永嘉丰富的山水资源，优化风景旅游线、富民生态线、产业园区线的交通布局建设，把交通工程与美丽经济紧密相连，打造永嘉特色美丽交通。积极实施交通基础设施生态修复工程，推进路域沿线生态改善和景观升级。推动道路废旧材料再生利用和循环利用，提升基础设施品质和耐久性，降低全生命周期成本。

9、交通安全形势总体平稳

“十三五”时期，永嘉县全面落实交通安全责任，持续保持安全形势平稳。加强公路安保设施（安全生命防护工程）建设，结合“四好农村路”建设，大力提升农村公路安全保障水平。加强风险防控和隐患排查治理，重点加强道路运输、公路桥隧运营、公交客运、公路工程建设和水上交通等领域的安全生产大检查，强化“两危一客”企业源头监管。加强安全应急能力建设，提高灾害情况下交通抢通时间，有效保障人民群众生命财产安全；积极应对疫情防控阻击战，为经济社会平稳发展提供了有力支撑。安全生产实现较好控制，交通事故总数和死亡人数等指标整体平稳。

（二）现状基础

1、交通设施规模水平

（1）铁路

截止到 2020 年底，永嘉县铁路总里程 44.3 公里。其中，甬台温铁路永嘉段长 22.7 公里，东起乌牛连接乐清，西至瓯北过江通往温州，是永嘉目前唯一客运铁路，北上连接台州、宁波、杭州等区域，南下连接温州、福州、厦门等区域，可通过温州南转换至金丽温铁路西向连接丽水、金华等区域。乐清湾港区铁路支线永嘉段长 21.6 公里，是乐清湾港区联系并辐射内地的后方通道，也是现有金温铁路的出海通道，与金温货线外垟段接轨，主要承接的乐清湾港区海铁联运钢铁、水泥、粮食等大宗散货集疏散，形成永嘉县对接温州港区、辐射内陆腹地、联动公铁海的铁路运输体系。

专栏：

甬台温铁路永嘉段长 22.7 公里，为国家一级铁路，双线电气化铁路，以客运为主、客货兼顾，设计速度 250 公里/小时，建成实际运营时速为 200 公里/小时。为切实改善群众出行质量和解决票源紧张问题，2018 年，宁波、台州、温州三市联合发文要求甬台温铁路达速至 250 公里速度运营。

乐清湾港区铁路支线全长 76.78 公里（永嘉段长 21.6 公里），途经鹿城、永嘉、乐清，共设外垟、黄田、白石、绅坊、乐清港等 5 个货站和马岙、包山、东馆 3 个预留车站，与金温货线外垟段接轨。该支线是乐清湾港区联系并辐射内地的后方通道，也是现有金温铁路货线的出海通道。

（2）公路

截止到 2020 年底，公路总里程数达 2829.6 公里。其中，高速公

路 106.8 公里，一级公路为 81.2 公里，二级公路为 149.1 公里，三级公路为 141.1 公里，四级公路为 1277.0 公里，准四级公路为 1074.4 公里；二级以上公路达到 337.1 公里，占全县公路总里程的 11.9%。等外公路已全部消除。乡镇公路畅通率 100%，行政村公路通达率为 100%，公路畅通率为 100%。初步形成高速为骨架、国省干线为主体、农村公路广泛覆盖的公路网络格局，对外辐射省会杭州和省内重要都市区，周边与县市区互联互通，内部有效覆盖重要节点。

专栏：

现状高速公路：

G1513 金丽温高速，永嘉段长 19.366 公里，双向四车道、设计速度 80km/h，向西经金华，至金华，接杭金衢高速，是温州西向辐射浙西南、赣东及其他区域。

S10 温州绕城高速北线，永嘉段长 21.607 公里，双向六车道，设计速度 100km/h，向西至鹿城接金丽温高速和绕城高速西南线，向东至乐清接甬台温高速和甬台温高速复线，是环绕温州大都市区的一条快速通道，也是串联金丽温、诸永高速、甬台温、甬台温复线及 104 国道、330 国道的联络通道。

S26 诸永高速，永嘉段长 60.632 公里，双向四车道，设计速度 80 km/h，向北经台州、金华，接杭金衢高速，是温州连接杭州的最短高速通道。诸永高速延伸段 8.138 公里，双向四车道，设计速度 100km/h，向南跨瓯江，连接温州中心城区。

现状普通国省道：

G104 国道：永嘉段长 26.564 公里，一级公路，双向四车道，设计速度 80km/h，向东至乐清，向西至鹿城，是横贯永嘉南部的沿江主干通道。

S223 仙清线，永嘉段长 90.936 公里，一级（二级）公路标准，双向六车道（四车道/二车道），设计速度 70（60）km/h，向北至仙居，贯穿永嘉南北，是串联楠溪江景区各景点的重要通道。

S333 六东线，永嘉段长 23.016 公里，二级公路标准，双向二车道，设计速度 80 km/h，向西至丽水，向东与 104 国道相连接，是服务永嘉工贸型副中心的联系通道。

现状公路通达水平：平原乡镇和 4A 级以上景区通二级及以上公路 100%，山区乡镇和 3A 级景区通三级以上公路 100%。行政村公路通达率达 100%，100 人以上自然村实现通等级公路 100%（具备建设条件），省级历史文化名村、省级美丽乡村精品村、旅游风情小镇、农家乐示范村通四级及以上等级公路 100%。

（3）水路

截止到 2020 年底，全县内河港口泊位达到 12 个，年综合通过能力 90 万吨；内河航道通航里程 66.1 公里，其中高等级航道（四级以上）9.4 公里。沿江岸线总长约 41 公里，沿江由西至东分别分布桥头镇、桥下镇、瓯北街道、三江街道、乌牛街道等乡镇、街道，由乌牛作业区、瓯北作业区和长岙作业区等 3 个作业区组成。形成以瓯江为主要干线航道、乌牛作业区为主要水运基地、与温州港联动发展的水运网络格局。

专栏:

港区: 瓯江港区永嘉作业区地处瓯江下游, 沿江岸线总长约 41 公里, 沿江由西至东分别分布桥头镇、桥下镇、瓯北街道、三江街道、乌牛街道等乡镇、街道。永嘉港区主要由乌牛作业区、瓯北作业区和长岙作业区等 3 个作业区组成。

航道: 永嘉县航道包括楠溪江航道、瓯江干线三级航道、乌牛仁溪航道、菇溪江航道、韩埠江航道、峙河航道。

(4) 站场

截止到 2020 年底, 全县铁路客运站场包括三等站 1 个(永嘉站); 公路客运站场 8 个, 包括二级站场 2 个(上塘客运站、五洲客运中心), 四级 1 个(瓯北客运站)、五级 1 个(永嘉县黄田客运站), 简易站 3 个(头客运站、碧莲客运站、枫林客运站); 港湾式停靠站 436 个。

专栏:

客运站: 铁路永嘉站为三等站。公路客运站包括二级站场 2 个(上塘客运站、五洲客运中心), 四级 1 个(瓯北客运站)、五级 1 个(永嘉县黄田客运站), 简易站 3 个(头客运站、碧莲客运站、枫林客运站)。港湾式停靠站 436 个。**货运站:** 铁路黄田货运站。

铁路永嘉站是甬台温铁路的一个客运站, 于 2009 年 10 月 1 日投入使用。永嘉火车站位于永嘉县瓯北镇黄田片区千石村前, 该站将采用线侧下式站房形式, 进、出站地道分开设置。站房建筑面积 5101 平方米。站前广场主要为交通集散和景观广场, 旅客进出站采用“下进下出”的流线模式。永嘉站是沿线唯一的高架火车站, 承担起永嘉

县域及楠溪江国家级风景旅游区的客源集散，对带动周边繁荣，提升永嘉形象，促进永嘉县经济发展起到重要作用。

铁路黄田站，设到发线 3 条，预留 2 条，货场设装卸线 2 条，是永嘉发展公铁海联运的核心支点，主要承接的乐清湾港区海铁联运钢铁、水泥、粮食等大宗散货集疏散。

表 1-1 交通基础设施规模

指 标	单位	2015 年	2020 年
铁路营业里程	公里	22.7	44.3
其中：时速 200 公里以上	公里	22.7	22.7
公路通车里程	公里	2601	2830
其中：高速公路	公里	106.8	106.8
二级及以上公路里程	公里	272	337
二级及以上公路比重	%	10.5	11.9
公路密度	公里/百平方公里	97.28	105.33
内河港口泊位	个	20	12
内河通航里程	公里	89.04	66.09
其中：四级以上航道	公里	32.34	9.41
轨道交通里程	公里	——	——
BRT 线路里程	公里	0	7.6
大型综合客运枢纽	个	——	——
二级及以上公路客运站	个	2	2
公路货运站场(物流园区)	个	2	2

2、运输服务完成情况

(1) 铁路运输

甬温铁路自 2009 年建成通车，永嘉站客流呈逐年快速增长态势，

“十三五”时期，年均旅客发送量保持在 60 万人以上。2020 年受疫情影响，铁路完成旅客发送量 39.1 万人次，同比下降 39.0%，在全市铁路客运站排倒数第 1 位。正常年份通常呈现季度变化规律，一、四季度较低，二、三季度相对较高。2020 年受疫情影响，铁路客运下滑明显，三季度未出现往年客流峰值现象。

（2）公路运输

2020 年，公路完成客运量 2889 万人次，同比下降 28.4%；旅客周转量 63933 万人公里，同比下降 28.8%。完成货运量 1467 万吨，同比增长 8.5%；货物周转量 93413 万吨公里，同比增长 7.9%。从 2013 年开始，公路客运整体呈现走低态势，且随着运输结构的不断优化调整，公路客运量下降趋势越发明显，除高铁等快速运输方式对客源分流以外，交通基础设施整体的完善导致出行选择方式更加多样化，如自驾、拼车等出行方式，也导致了公路营业性客运量的减少，这也是交通运输系统优化升级的体现。公路货运在各种运输方式中仍占主导，尤其是疫情期间，公路发挥了灵活性强的优势，在物资运输、调配上表现强势。

（3）水路运输

2020 年，水路完成客运量 269.0 万人，同比下降 32.5%；旅客周转量 676.2 人公里，同比减少 34.45%。完成货运量 461.0 万吨，同比下降 25.0%；货物周转量 65267.6 万吨公里，同比增长 12.4%。随着撤渡建桥和公路交通基础设施的完善，水路客运整体上呈现下降趋势。水路货运呈现较快增长，2020 年受疫情影响有所下降，但增长趋势

还是会进一步延续。

（4）港口生产

2020年，港口完成货物吞吐量102.1万吨，同比增加29.9%。其中，完成煤炭5.1万吨，同比减少76.8%；完成矿建材料14.2万吨，同比增加7.7%；完成化工原料及制品1.3万吨，同比增加9.1%；完成石油、天然气及制品45.2万吨，同比增加193.6%；完成水泥36.4万吨，同比增加34.8%。港口生产总体平稳，2018、2019年下滑后出现反弹；货种以水泥、矿建材料等房地产建筑材料，石油、天然气及制品，煤炭等为主。

（5）快递运输

2020年，全县快递业务量完成7938.0万件，同比增长7.1%，快递业务收入完成65037.6万元，同比下降0.8%，全市排名均为第8位。快递业务保持较快增长，2019以后增速有所放缓，增速低于全市平均水平。

表 1-2 运输服务情况

年份	2015	2016	2017	2018	2019	2020	16-19 年均 增速 (%)
1、客运（万人）							
铁路旅客发送量	53.1	61.4	65.5	63.3	64.1	39.1	4.8
公路客运量	4380	2930	2983	2955	4032	2889	-2.0
水路客运量	544.8	470.2	414.5	420.1	398.2	269.0	-7.5
2、货运（万吨）							
公路货运量	1224	1060	1174	1447	1352	1467	2.5
水路货运量	142.7	182.7	211.3	512.9	614.9	461.0	44.1

3、公共交通客运量 (万人)	4745	4306	4386	4389	5669	——	4.5
4、快递							
业务量(万件)	2639	4070	5689	7292	7415	7938	29.5
快递业务收入 (万元)	24175	31872	44844	59943	65539	65038	28.3
5、港口货物吞吐量 (万吨)	90.8	90.5	100.9	73.2	78.6	102.1	-3.5
7、高速公路年平均日交通量(pcu/d)							
诸永高速	17874	18354	20763	20946	22722	21098	6.2
绕城高速北线(北 白象-仰义)	14517	17231	19761	28213	29673	34710	19.6
金丽温高速(仰义- 青田东)	21588	21820	25080	27905	30879	30987	9.4
8、普通国省道年平均日交通量(辆)							
普通国道	30137	33162	37014	35957	37027	41007	5.3
普通省道	15182	19483	18070	18189	20042	18496	7.2

(三) 存在问题

永嘉交通发展纵向比较，“十三五”时期取得的成就还是巨大的，但从横向来看仍存在差距，对照浙江省高水平建设交通强省和温州市打造全国性综合交通枢纽的要求，还存在许多短板，发展不平衡、质量不高等问题有待加快解决，以支撑永嘉县温州北部综合交通枢纽的建设。

1、交通基础设施相对落后

永嘉受自然条件限制，交通基础设施与发达地区相比，仍有较大

差距。虽然公路里程排名全市第一位，但公路密度为温州倒数第三，仅比龙湾和乐清高。公路网络覆盖和连通度还不高，网络化不够，高等级公路骨干网里程占比不高，二级及以上公路占比为 12.0%，低于温州全市平均水平 14.7%；高等级公路集中于县域南部，北部公路交通基础设施水平相对较低，无法支撑岩枫文旅型县域副中心建设及各特色组团发展。现状甬台温铁路实际运营时速为 200 公里/小时，缺少设计时速 250 公里/小时以上的高速铁路。

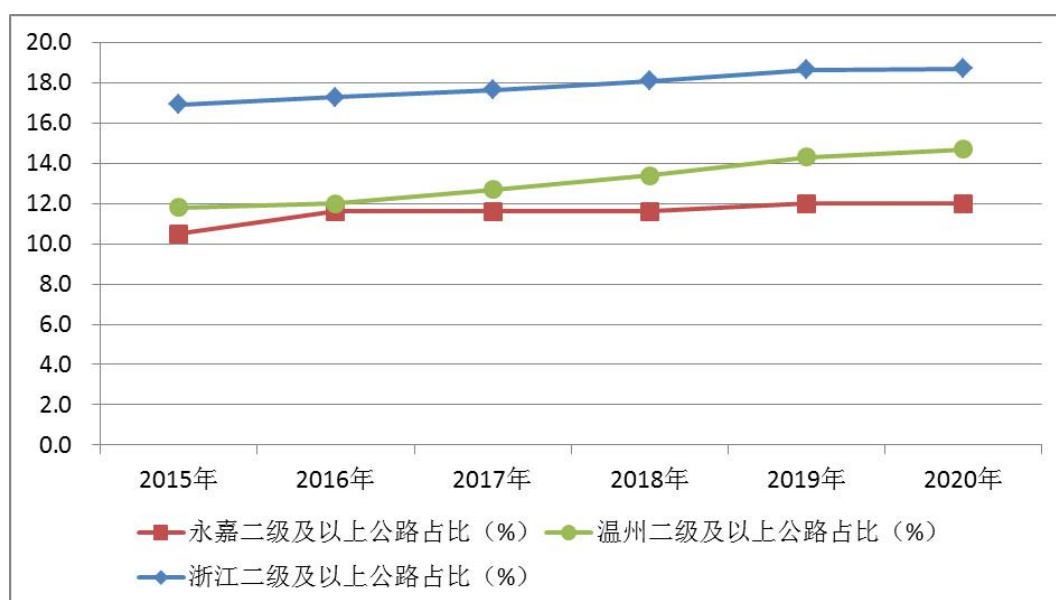


图 1-2 二级以上公路比例对比情况

2、综合交通体系尚未形成

永嘉现有铁路、公路、水运等多种运输方式，但尚未发挥各种运输方式的比较优势，实现综合交通运输一体化发展。各种运输方式在基础设施统筹布局规划、通道及枢纽资源共用、网络一体化衔接等方面存在不足，运输方式之间的“宜铁则铁、宜水则水、宜陆则陆”的平衡格局尚未形成，如县域南部工业、贸易发达，应充分发挥铁路、水路低成本运输优势；北部山区生态旅游为主，应推进公路交通广泛

覆盖；对外旅客运输应充分发挥高速铁路运输效率，而目前永嘉铁路客运占比不到 2%，远低于温州市平均水平 13%和浙江省平均水平 26%。各种运输方式服务系统对接、信息共享、业务协同尚未形成完善的运行体系，运输方式之间尚未实现“零距离”换乘和“无缝化”衔接，联程联运的比例和效率有待提升。

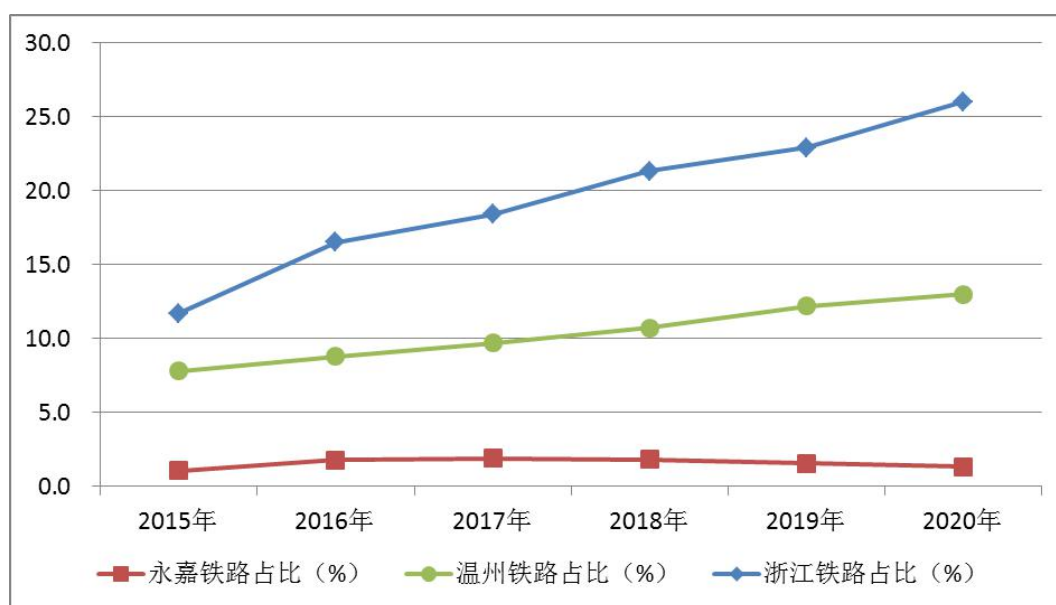


图 1-3 铁路客运比例对比情况

3、对外通道布局有待完善

从强化与周边地区联系来看，永嘉现有高速布局基本呈现“T”型，北部山区东西向对外快速通道有待完善；过江通道承担通行压力不均，高峰时段诸永高速延伸段（瓯越大桥）、瓯江三桥等通道交通压力较大，瓯江三桥通行能力已饱和，瓯越大桥交通量快速增长，2020年日均交通量已达 1.75 万 pcu，与温州中心城区过江通道布局有待优化。从融入区域发展格局来看，永嘉至省内三大都市区杭州、宁波、金华—义乌基本在 2 小时以上，至上海需 4 小时，紧密融入长三角交通一体化的基础设施网络有待进一步建设完善和整体提升。



图 1-4 诸永高速延伸段交通流增长情况



图 1-5 永嘉县对外通达效率情况

4、县域主干通道有待增强

永嘉公路走廊基本沿江发展，县域南部城镇密集区客流量相对更大，县域交通大量集中在 208 省道（41 省道）、104 国道、330 国道（49 省道）、坦五线等通道，2016 年 208 省道（黄屿观测站）双向日均交通量已达到 5.4 万辆，折合标准小客车 5.8 万 pcu。对于上塘、

瓯北、黄田、三江、乌牛构成的县域主中心及工贸型副中心桥头、桥下、金溪和文旅型副中心岩头、枫林等重要组团节点之间的联系，现有通道相对单一，或者交通饱和度较高，应强化重要节点互联互通，提升主干通道通行能力，构建多通道平行发展的网格格式通道格局。永嘉旅游资源丰富，但景点分散，各区块之间联系通道有待加强，避免大量交通集中于主干通道。

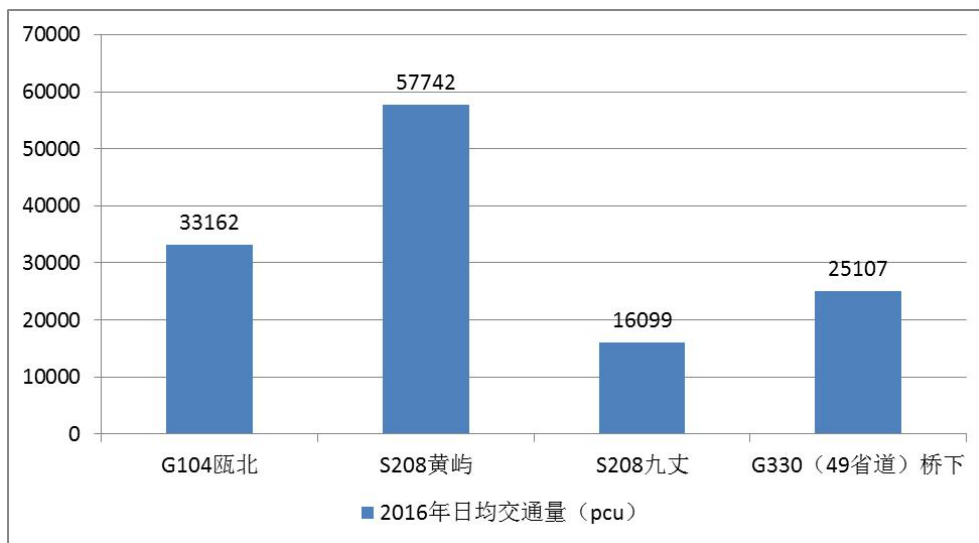


图 1-6 主要通道交通量情况

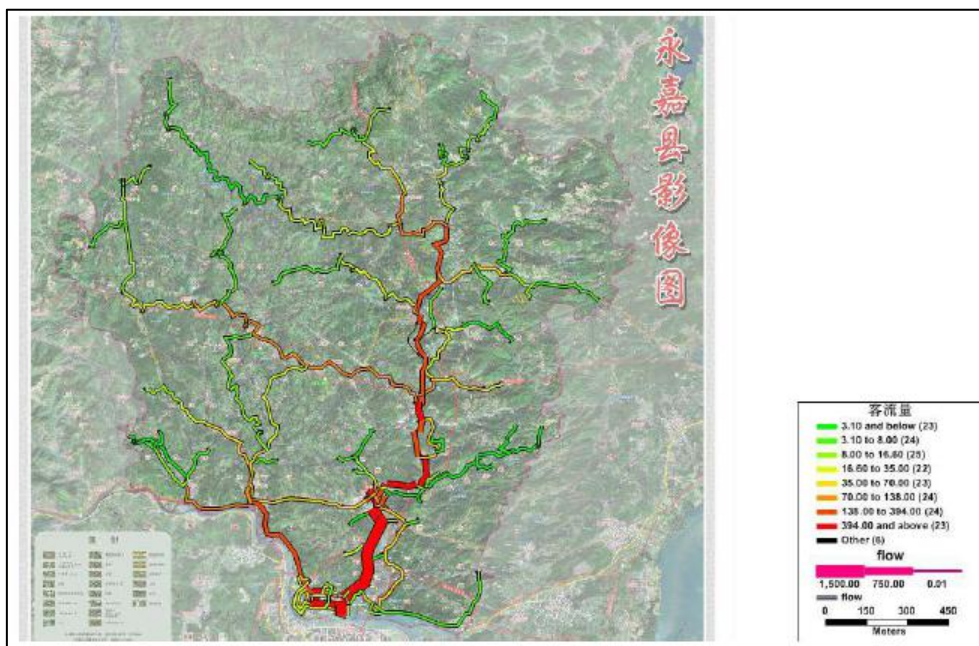


图 1-7 永嘉县公交客流分布情况

5、区域枢纽地位有待提升

永嘉正在积极打造温州北部综合交通枢纽，现有的枢纽功能及集疏运体系尚无法支撑北部综合交通枢纽的地位。永嘉站现有始发公交线路仅 2 条，206 路上塘-永嘉动车站、207 路瓯北-永嘉动车站，对于县域其他区域及瓯江南岸毗邻永嘉区域的吸引辐射不足。永嘉现有各种运输方式枢纽站场布局发展不完善、集约化规模化程度低，客运站场用地难以保障，旅游客运、班线客运、公交客运等站场大多为租借用地；规模货运站场偏少，铁路黄田货运站刚建成，配套设施尚未形成，公路仅有五洲货运站 1 家规模货运站场，其余为小型联托运部形式；港口乌牛作业区码头吨位较低，且缺乏相衔接的水路联运中转货运站。各种运输方式之间未能实现有效的互联互通和便捷的衔接转换，对永嘉县域空间发展、北部综合交通枢纽打造的支撑力度明显不够。

二、发展形势与需求

（一）形势要求

1、更好履行交通强国建设历史使命，要求抓住交通高质量发展机遇，加快推进交通基础设施建设

党的十九大报告指出，中国特色社会主义进入了新时代，明确新时代我国社会主要矛盾是人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾，提出了建设交通强国的宏伟目标，推动综合交通向更高质量发展。2019年9月，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，提出构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。

永嘉交通近年来大力谋划重大交通项目，交通事业发展取得长足进步，但历史欠账多、底子薄，交通发展不平衡不充分的问题仍旧突出，制约了经济社会的快速发展。交通运输作为国民经济中基础性、先导性、战略性产业和重要的服务性行业，是引导产业发展，带动经济社会进步的重要引擎，是缩小城乡差距，实现平衡发展的重要途径。习近平总书记明确指出，今后仍将是交通运输基础设施发展、服务水平提升和转型发展的黄金时期，永嘉应紧紧抓住新时代交通发展的重大历史机遇，加快推进交通高质量发展，为实现国民经济跨越式发展提供有力支撑。

2、更好服务国家区域发展战略，要求有效融入长三角一体化发

展，推进交通基础设施互联互通

2018年11月5日，习近平总书记在首届中国国际进口博览会开幕式上宣布，支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略，与“一带一路”、“长江经济带”等一起列为国家五大战略。2019年6月，国务院印发《长三角区域一体化发展规划纲要》，区域范围包括三省一市（浙江省、江苏省、安徽省和上海市），温州被列为27个中心城市之一。2020年4月，国家发展改革委、交通运输部联合印发《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》，提出以更高质量发展为重点，全面建成供需能力精准匹配、服务品质国际一流、资源集约高效利用的长三角地区现代化综合交通运输体系。

永嘉地处浙西南地区，是长三角地区和粤闽浙沿海城市群的交叉地带，受到区域内各核心区的辐射带动，在区域通道衔接上具有重要的战略区位优势。政策上享受“一带一路”、长江经济带和长三角区域一体化战略三大国家战略和粤闽浙沿海城市群的叠加优势，尤其是在长三角区域一体化上升为国家战略之后，上海、浙江、江苏、安徽三省一市协同发展，打造面向世界的重要国际交通门户枢纽，交通的互联互通融合发展为永嘉交通的发展带来了新的机遇，要推进交通基础设施能力适度超前配置，推动永嘉更加高效地接轨大上海、融入长三角、联接粤闽浙，进一步提升永嘉在长三角南部的门户枢纽地位。

3、更好落实浙江省“四大”建设任务，要求积极对接区域大通道大枢纽，融入省市核心交通圈

浙江省第十四次党代会提出，全面推进浙江省大湾区、大花园、

大通道、大都市区建设，引领浙江优化发展，不断提升浙江现代化水平和国际竞争力，推动经济社会高质量发展。其中，大通道建设就是要全面推进现代交通示范区和交通强省建设，突出三大通道、四大枢纽、“四港融合”，聚力构建“三个1小时”交通圈（省域1小时、市域1小时、城区1小时），形成海陆空多元立体、无缝对接、安全便捷、绿色智能的现代交通运输网络，在全国率先建成现代化的交通强省。

永嘉“八山一水一分田”，是温州第一大县，也是全国首批沿海对外开放县、中国文化旅游大县、中国千年古县、浙江老革命根据地县。永嘉生态资源丰富，是浙江南部的大花园，是省委省政府实施大湾区、大花园、大通道、大都市区建设的重点区域，也是浙江高建设共同富裕示范区需重点统筹协调发展的26县之一。加快推进交通运输基础设施建设和发展，构建现代综合交通运输体系，是落实大湾区、大花园、大通道、大都市区建设的重要举措，也是对接大通道大枢纽、融入“三个1小时”交通圈的必由之路，更是推进共同富裕的基础支撑。

4、更好支撑温州打造全国性综合交通枢纽，要求充分发挥都市区主中心优势，加快补齐交通发展短板

国务院印发的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》明确把温州确定为全国性综合交通枢纽，首次在国家规划层面定义为全国性综合交通枢纽，为温州综合交通发展指明了方向，也提出了新的要求。这一发展定位是温州“十三五”、“十四五”甚至较长一段时

间内综合交通的发展的最大利好条件和机遇。市委市政府高度重视这一历史机遇，分别于 2018 年底和 2019 年初分别出台了《关于加快打造全国性综合交通枢纽的实施意见》（温委发[2018]58 号）和《关于深入贯彻落实省委“四大”建设决策部署加快打造全国性综合交通枢纽的决定》（温委发[2019]7 号），在 2019 年全市打造综合交通枢纽城市动员大会暨大通道建设推进会上，进一步明确提出打造全国性综合交通枢纽的目标要求。

打造全国性综合交通枢纽城市及构建“一主一副两级多节点”市域空间格局，为永嘉交通发展带来新的机遇，对于永嘉充分发挥地理区位优势，提高在国家综合交通运输网络中的地位和服务能级，促进永嘉深度参与更大范围内的区域合作，全面提升城市综合竞争力具有重大战略意义。因此，永嘉要抓住温州打造全国综合交通枢纽的历史性机遇，通过补短板、求突破，统筹内外通道、交通枢纽和运输网络建设，统筹各种交通运输方式的高效衔接，构建更加立体多元、互联互通、高效便捷、绿色智能的现代化综合交通运输体系。

5、更好促进永嘉交通枢纽重城建设，要求加快构建现代综合交通体系，打造温州北部综合交通枢纽

改变交通就是改变永嘉的发展格局，改变永嘉的发展时空，改变永嘉的发展条件，改变永嘉的发展未来。随着永嘉被纳入温州都市区主中心、杭温高铁两处设站、瓯江两岸协同发展等重大机遇叠加效应显现，县委县政府提出加快构筑“五城三地一新区”格局，全力建设交通枢纽重城，打造温州北部综合交通枢纽，更加积极主动的对接融

入温州全国性综合交通枢纽城市建设，真正把地理区位优势转化为现实发展优势，成为温州全国性综合交通枢纽城市建设的前沿阵地。

2019年2月，中共永嘉县委十三届六次全体（扩大）会议审议通过《中共永嘉县委关于加快建设温州北部综合交通枢纽的决定》，要求在全县迅速掀起“大干交通、干大交通”的热潮，坚决打赢永嘉交通综合攻坚战翻身仗，提出了实施“5151”交通战略及分阶段发展目标。2021年1月，县委召开十三届十次全体（扩大）会议，通过《中共永嘉县委关于制定永嘉县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》，提出深入实施“5151”交通战略，布局建设一批重大交通项目，全力打造交通枢纽重城。因此，必须把综合交通建设放在优先考量的先导位置，聚焦永嘉“一主两副四组团”县域发展空间布局，对接省市重大规划布局，在“十四五”时期全面落实加快建设温州北部综合交通枢纽的重点任务，实现交通引领经济社会高质量发展。

（二）运输需求

旅客运输需求。随着经济发展和人们生活富裕程度的不断提高，区域一体化的不断深入发展，旅游业的发展，以及人口老龄化，旅客出行的需求将继续保持较快增长趋势。但受新冠疫情影响以及各国对出入境旅客更严格管控，“十四五”初期很多旅客将会放弃或抑制出行需求，中后期将会恢复增长、甚至报复性增长。总体出行特征将会呈现高质量出行比重提高、小汽车出行比重提高，同时由于疫情防控进入常态化阶段，乘客之间要保证适当距离，同等规模客运量需要更

多的运力供给支撑。综合分析预测，“十四五”末年完成的全社会旅客运输量较 2019 年（因疫情影响，2020 年数据出现较大波动，暂以 2019 年数据为基础）的水平有一定增长，其中高铁客运量增长较快（杭温高铁开通后有加速增长趋势），公路（营运性）客运量下降。

货物运输需求。根据货运量与国民经济发展的关系，结合永嘉的经济和产业发展规划，综合分析预测，“十四五”时期，永嘉全社会货物运输量将继续保持增长，但增速略低于“十三五”时期。随着运输结构调整政策不断深入，乐清湾铁路支线及黄田物流枢纽站场的建设预计将带来铁路运量的快速增长，整体上综合运输货运结构将不断优化，铁路货运、水路货运、港口货物吞吐量将会呈现较快增长，公路货运增速低于“十三五”时期。

三、指导思想与发展目标

（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，全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，坚持新发展理念，坚持推进高质量发展，紧抓交通强国建设、“一带一路”、长江三角洲区域一体化发展上升为国家战略的历史机遇，以打造交通枢纽重城为总目标，以“大干交通、干大交通”为总要求，全面对接浙江省高水平交通强省建设，深度融入温州全国性综合交通枢纽建设，全力推进温州北部综合交通枢纽建设各项任务，加快构建外快内畅、互联互通、立体多元、绿色智能的现代综合交通体系，以完善的交通圈培育产业圈、发展经济圈，进一步提升永嘉的辐射力、影响力、竞争力和温州北大门的枢纽地位，为构建“五城三地一新区”发展格局提供重要支撑。

（二）基本原则

坚持以五大发展理念为引领。加大交通运输体制机制、投融资、运营管理、公共服务创新，加大各种运输方式的统筹协调发展和一体化布局建设的力度，加大交通资源节约集约利用和绿色发展的力度，加大地区间、层级间网络对接和城乡统筹、基本公共服务均等化等力度。

坚持创新发展和高质量发展。加大技术创新、发展模式创新，推

广先进技术应用，加快推进交通运输智能化。加大供给侧结构性改革，大力推进铁路、高速公路规划项目建设，积极提升通用航空、内河水运、普通公路网品质，完善运输服务体系。

加强区域合作和联动发展。深度融合温州市全国性综合交通枢纽，强化永嘉与浙中、浙西南等区域的联系，推进永嘉与大上海、长三角、粤闽浙合作，共同推进干线公路网络建设，强化城市群间快速通道建设；加强与乐清、鹿城及台州、丽水等相邻地区和城市的交通网络互联互通及运行一体化。

加强交通一体化布局建设。科学研究并强化枢纽布局，完善与区际重大通道、城际交通网络、城市交通网络、城市空间发展等布局的对接，全面提升枢纽功能和效率；大力发展综合交通运输枢纽，完善集疏运体系，构建衔接顺畅、便捷高效的一体化综合交通运输系统，增强区域吸引力和辐射力。

加强服务体系建设 and 有效供给。适应经济新常态和市场新需求，加大供给侧改革力度，更加注重质量效益、更加注重绿色发展、更加注重对外开放，实现数量、质量和结构同步提升优化。进一步改革和完善旅客运输系统、货物运输系统、物流组织系统，提升服务品质，降低物流成本。

（三）发展定位

永嘉县综合交通运输体系的发展定位是：建设融温连杭接沪的温州北部综合交通枢纽、长三角一流的山水田园休闲度假旅游目的地高质量发展先行官、“一主两副四组团”城乡区域一体化发展助推器。

（四）发展目标

深入贯彻落实浙江高水平交通强省建设、温州全国综合交通枢纽城市建设、永嘉县交通枢纽重城建设等战略部署，按照“直通高铁、加密路网、发展城轨、建设枢纽”的思路，全面实施“5151”交通战略，实现综合交通基础设施建设投资达到 200 亿元。

到 2025 年，综合交通网络建设取得明显突破，基本贯通对外辐射大通道，融入省、市“1 小时交通圈”，实现至省会杭州 1 小时，至长三角中心城市和粤闽浙沿海城市群核心城市 2 小时，构建区域“1+2 交通圈”；主要骨架路网基本成形，基本实现县域“半小时交通圈”，中心镇 15 分钟到达高速互通、20 分钟到达客运枢纽、30 分钟到达县城，构建县域“15+20+30 交通圈”；加快推进瓯江两岸实现轨道交通连接，基本实现县域主中心 30 分钟到达温州核心区，温州北部综合交通枢纽地位更加突出，实现“2213”交通发展目标。（投资完成 200 亿元、构建 2 个交通圈、铁路里程达到 100 公里以上、高速公路和普通国省道里程达到 300 公里以上）

建成高效的现代综合交通网络。建成高等级交通线网里程（快速铁路、高速公路、普通国省道）约 150 公里，建成“融杭接沪达闽”的对外综合运输通道，基本建成温州北部综合交通枢纽。高等级交通线网总里程达到 400 公里以上，其中，铁路里程约 100 公里以上，高速里程约 100 公里以上，普通国省道里程约 200 公里以上。

构建促“双循环”运输服务体系。进一步降低物流成本、提升运行效率，快递物流网点行政村全覆盖。形成人民满意的高品质出行系

统，实现至省会杭州 1 小时、至长三角中心城市和粤闽浙沿海城市群核心城市 2 小时，中心镇 15 分钟上高速、20 分钟至客运枢纽、30 分钟到县城。

实现综合交通运输高质量发展。建成国内领先的智慧交通基础设施，构建“1 个大数据中心+N 个全方位应用平台”的智慧交通体系。运输结构进一步优化，清洁高效运输装备有效应用，城区公交清洁能源车辆全覆盖，绿色出行比例显著提升，生态保护取得积极成效。交通基础设施安全防护水平进一步提升，安全生产实现全链条闭环管控，应急救援 30 分钟全覆盖。

表 3-1 “十四五”交通发展主要指标

指 标	单位	2020 年	2025 年
铁路营业里程	公里	44.3	111.3
其中：时速 200 公里以上	公里	22.7	89.9
公路通车里程	公里	2817	2967（力争 3000）
其中：高速公路	公里	106.8	106.8
3000 吨级及以上泊位数	个	0	1（力争）
轨道交通里程	公里	——	8.8（力争）
BRT 线路里程	公里	7.6	15
大型综合客运枢纽	个	——	2
二级及以上公路客运站	个	2	3
公路货运站场(物流园区、配送中心)	个	2	3
乡镇通三级以上公路比例	%	——	100
行政村通班车率	%	100	100
行政村快递物流网点覆盖率	%	——	100

（五）发展思路

1、推进高铁直通工程，打造大能力快速运输通道

浙江省着力构建综合交通网络“六纵六横”主骨架，“十四五”时期将加快建设合金温通道，杭温铁路作为合金温通道重点建设项目，对于密切温州都市圈与长三角其他都市圈联系、促进长三角交通高质量一体化发展具有重要意义。铁路是永嘉县综合交通高质量发展的重要载体，甬台温铁路近年来旅客发送量出现增长滞缓现象，现有铁路运输服务与永嘉旅游名城建设、民营经济发展及交通枢纽地位等发展需求难以匹配，亟需实施高铁直通工程，加快推进杭温高铁建设，配合协调推进杭温高铁与沿海高铁联络线前期研究，尽早打通永嘉对外开放快速通道，融入浙江省及长三角综合运输大通道，进一步提升永嘉综合交通枢纽地位。

2、加密高速公路网络，实现区域交通高效率联通

温州市积极构建高质量公路网络，实施高快一体路网加密工程，促进高速公路网、干线公路网和城市快速路网融合发展，加快推进“一环一绕九射三连”的高速公路网建设，打造互联互通的高速公路网。永嘉现有诸永高速与金丽温高速一绕城高速北线形成一纵一横高速公路格局，北部山区缺乏高等级公路，无法与周边区域形成快捷的联系。高速公路作为公路网络的主骨架和快速运输通道，是实现区域路网高效联通的支撑和保障，要结合省市上位规划，推进规划高速项目尽早实施，不断扩大高速公路覆盖范围，着力提升永嘉各片区、组团与周边区域互联互通水平。

3、强化过江通道衔接，构建融温拥江发展新局面

温州市主动谋划、积极争取，大力度推进撤县（市）设区行政区划调整，着力构建由鹿城、龙湾、瓯海、洞头、瑞安、乐清、永嘉组成的都市区主中心，以“北跨”加快推进拥江发展，共建产城融合带、生态休闲带、文旅景观带。永嘉应紧紧抓住做大做强都市区主中心的历史机遇，针对永嘉与瓯江南岸主要通道高峰拥挤、通道规模不足、便捷程度不高等问题，抓紧谋划实施永嘉连接瓯江南岸的快速过江通道，强化通道与重要片区、交通枢纽的联系，积极推动两岸轨道交通、BRT 廊道建设，推进瓯江两岸公共交通一体化发展，促进公共交通出行比例提高，实现永嘉与温州中心城区多通道多方式联通，支撑瓯江沿岸时尚智造产业协同发展，带动永嘉上塘、瓯北、黄田、三江、乌牛组成的县域发展主中心与温州大都市区主中心一体化发展。

4、完善县域路网布局，推进城乡交通一体化发展

党的十九届五中全会提出了“全体人民共同富裕取得更为明显的实质性进展”的远景目标，支持浙江高质量发展建设共同富裕示范区。浙江省明确提出，率先推动全省人民走向共同富裕，全面推动协调发展，加快提升均衡发展水平。永嘉县作为浙江高水平建设共同富裕示范区需重点统筹协调发展的 26 县之一，山区特色组团与南部沿江城镇区域的交通基础设施存在差距，县域路网结构层次不合理、空间布局不平衡的问题仍旧存在，要加快推进路网结构层次优化，构建起快慢结合的县域公路网络。充分挖掘浙江高质量发展建设共同富裕示范区利好政策，从城乡交通一体化发展的要求出发，加快推进普通国省道改造升级，实施规划道路无路段建设，构建较为完善的干线路网；

进一步推进“四好农村路”建设，串联起重要景区、特色小镇、美丽乡村、特色产业园等经济节点，进一步拓展基础服务网。

5、推进统筹融合发展，构筑交通高质量发展体系

在我国社会进入到新时代的背景下，交通运输和经济社会发展的关系正在发生深刻变化，交通运输在国民经济体系中的地位不断提高，因此要深刻把握交通与相关产业融合发展的趋势，结合永嘉先进制造、商贸物流、邮政快递、旅游开发等产业需求，推动交通运输与经济社会跨业、跨域、跨界深度融合发展。高质量发展是今后一个时期交通运输发展必须遵循的目标和要求，也是贯彻落实新发展理念的发展。要加快发展智慧交通，完善智慧交通顶层设计，充分利用 5G 等先进技术，提升交通智慧化水平；积极发展绿色交通，围绕碳达峰、碳中和目标，通过节能增效，运输方式转型等方式，推动交通低碳绿色发展；强化交通安全闭环管理，构建更加安全的交通基础设施体系、运输装备体系和运输服务体系。

四、建设高效的现代综合交通网络

（一）打通对外高速铁路通道

1、规划思路

高速铁路是指设计速度 250km/h（含预留）及以上动车组列车，初期运营速度不小于 200km/h 的客运专线铁路。2017 年，交通运输部、国家旅游局、国家铁路局等六部门联合印发《关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见》，提出加快构建便捷高效的“快进”交通网络，依托高速铁路、城际铁路、民航、高等级公路等构建“快进”交通网络，提高旅游目的地的通达性和便捷性，实现游客远距离快速进出目的地。推进一种及以上“快进”交通方式通达 4A 级景区，两种及以上通达 5A 级景区。

高速铁路，一小时出行圈辐射约 300 公里，两小时出行圈辐射约 500 公里，三小时出行圈辐射约 1000 公里。高速铁路的时空压缩优势有效地提高了节点城市的可达性，扩展了客源范围，随着可达性的提高和旅游圈的形成，整个地区作为客源集散地和旅游目的地的层次将提升到全新的水平，也将促进旅游产业供给结构进一步调整和升级。随着“旅游景区大联通、游客出行大公交、旅游列车大循环”的“铁路+旅游”融合发展的新模式越来越成熟，高速铁路与沿线旅游产业将形成互促互进的融合发展新局面。

《中共永嘉县委关于制定永嘉县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》提出，力争创成国家 5A 级

旅游景区、国家全域旅游示范区，全力建设文化旅游名城。为支撑楠溪江国家 5A 级旅游景区的建设和发展，应加快推进杭温高铁项目建设，打通楠溪江对外的快捷通道；依托高铁网络和站点，推出“高铁+景区门票”、“高铁+酒店”等快捷旅游线路和产品，助推旅游等服务产业集聚发展。待杭温高铁一期、二期全部贯通后，将串联起永嘉楠溪江、台州神仙居、金华横店影视城等景区、国家级森林公园及杭州这个旅游文化名城，将构建起媲美杭黄高铁的又一条黄金旅游通道，助推浙西南打造成为长三角绿色美丽大花园。



图 5-1 杭温高铁“黄金旅游通道”

2、规划方案

加快高铁通道建设是提升永嘉枢纽地位的根本支撑，是紧密融入

长三角一体化发展最重要的基础设施。“十四五”时期，以融杭接沪达闽、打造“1+2”高铁时空圈为目标，着力推动和加快建设快速高效联通省会杭州、国家中心城市的高铁大通道，实现永嘉至杭州 1 小时、至长三角中心城市和粤闽浙沿海城市群核心城市 2 小时。加快建成杭温高铁，加快推进温福高铁与杭温高铁联络线建设，积极推动甬台温铁路达速运营，进一步优化综合运输结构，形成 Y 型高速铁路网布局（远期 X 型），推动永嘉全面跨入“高铁时代”。

专栏：

杭温高铁起自杭州西站，终至温州南站，全长 315 公里，速度目标值 350km/h，双线高速铁路规格，建成开通后，将成为温州都市区通往金华-义乌以及杭州都市区的最快捷通道。**杭温高铁一期工程义乌至温州段**，新建正线长 201 公里，从既有沪昆高铁义乌站引出，经义乌、东阳、磐安、仙居、永嘉，引入永嘉（温州北）站，利用甬台温铁路延伸至温州南站。永嘉境内全长 67 公里，新建楠溪江站，改建永嘉（温州北）站。杭温高铁永嘉段分为第 4 标段、第 6 标段和第 5 标段：第 4 标段建设范围从该县岩坦控制性工程出口至楠溪江站金山隧道出口，总投资 26 亿元；第 6 标段建设范围从楠溪江站溪北大桥至温州北站（永嘉站）末端，总投资 27.4 亿元；第 5 标段建设范围为从岩坦镇道基村到小长坑村，总投资 10.12 亿元。

温福高铁起自温州，终至福州，途经浙江温州市、宁德市和福州市，线路全长约 311 公里，速度目标值 350 公里/小时。其中温州境内约 104 公里、杭温联络线约 34 公里，永嘉境内长约 10 公里。



图 5-2 杭温高铁和温福高铁线路示意图

3、规划说明

从省市级层面来看，杭温高铁是浙江省实现 1 小时交通圈的关键工程，是温州提升区位优势的重要支撑。从永嘉融入区域发展大格局来看，杭温高铁建成后，永嘉将实现与杭州 1 小时及上海、南京等长三角核心城市 2 小时通达，较现有通行效率（杭州 2 小时及上海、南京等 4 小时）提升一倍。

“十四五”时期，应加强措施保障和工程监督，加快杭温高铁一期项目工程建设，争取早日建成通车，实现永嘉至杭州 1 小时。预计杭温高铁二期将于“十四五”中后期建成通车，届时将形成长三角城市群经永嘉（温州）至闽台赣、粤港澳大湾区的重要高铁通道，有力提升永嘉的枢纽地位，成为长三角联动闽台赣、粤港澳大湾区的重要

枢纽节点。



图 5-3 永嘉与省内都市区及长三角核心城市通达性示意图

（二）打造融温高效轨道交通

1、规划思路

“十四五”时期是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，交通发展要适应国土空间布局优化、区域协调发展和新型城镇化的要求。都市圈、都市区等城市空间形态将成为发展趋势，小城镇将与城市协调发展，行政区划将进一步优化，以发挥中心城市的带动作用，建设现代化都市圈、都市区，这也将对城市轨道交通的发展产生深刻影响。轨道交通运量大、

速度快、效率高，是联通都市区内各微中心、组团、节点最适宜的公共交通方式，缩短了城镇的时空距离，促进了区域间要素流动，有效缓解了城市内部交通运量不足等问题，形成尺度适宜的联系网络。

2020年，《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》提出，加快城市群和都市圈轨道交通网络化；《中共浙江省委关于制定浙江省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》提出，加快“高铁+城际铁路+地铁”轨道上都市区建设，推动都市区中心城市与周边中小城市协同发展。《浙江省综合交通运输发展“十四五”规划》（初稿）提出，加快建设多网融合“轨道上的浙江”，城市轨道交通着力优化中心城市空间格局，缓解交通拥堵。这将预示着“十四五”期间，城轨交通势必将进一步突破行政区域的边界，从单点走向多域，逐步由发展单个城市、中心城区的轨道交通向发展大都市区轨交网络转型升级，客运组织运营模式由高密度向高灵活度进一步突破。

《中共温州市委关于制定温州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》提出，加快建设温州大都市区，优化都市区空间布局，着力构建“一主一副两极多节点”空间结构，形成“中心集聚、南北联动、全域融合、城乡协调”的大都市区体系。以环大罗山区域为主中心，拓展区域发展空间，优化中心城区布局，加快推进“东拓、西优、南联、北跨”，向北推进与永嘉、乐清拥江发展，深化瓯江北岸、三江片区、柳白片区与主城区联动发展。永嘉将以“一主”主中心的重要组成部分融入大都市区一体化发展，

为瓯江两岸轨道交通发展提供更好的发展契机，随着功能上的联系加强，行政区划的边界弱化，以及温州北部综合交通枢纽的集疏运需求，必将推动城市轨道交通加速发展，为打造温州大都市区提供基础支撑。

《中共永嘉县委关于制定永嘉县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》提出，全面构建“一主两副四组团”空间布局。坚持龙头引领，着力提升上塘、瓯北、黄田、三江、乌牛县域主平台能级，努力打造引领带动永嘉发展的主中心；聚焦桥头、桥下、金溪一体化，全力打造产城融合、产业活跃的工贸型县域副中心；坚持岩头、枫林一体化发展，加快打造主题鲜明、彰显特色的文旅型县域副中心。“一主两副”集聚了永嘉重要对外交通枢纽、三分之二以上人口、绝大部分工业和就业岗位、绝大部分教育资源。对于常规公共交通无法承担的出行需求，应加快推进城市轨道交通的布局研究，以解决各微中心之间的出行难题。



图 5-4 轨道交通通道布局（谋划）

2、规划方案

按照“实现两岸轨道相连、密切融入温州大都市区”的目标，以杭温高铁温州北站建设为支点，加快推进温州北站与温州中心城区之间轨道交通 M1 线建设。在建成 M1 线的基础上，研究论证 M1 线至上塘县城延伸线以及乌牛-黄田-桥头-桥下轨道线（可采用中小运量轨道交通），与温州市区 M2 线构建瓯江两岸轨道交通环；通过杭温高速铁路、城市轨道交通“两网融合”，争取远期实现轨道交通覆盖“一主两副”县域主中心和副中心。进一步加强轨道站点周边交通衔接规划与实施，强化轨道与快速公交、常规公交、微公交、慢行等无缝衔接，构建轨道站点片区 2 公里便捷绿色交通圈，进一步扩大轨道交通服务范围。

专栏：

《温州市城市轨道交通线网规划（修编）》确定的温州轨道交通采用“市域系统 S 线+大运量系统 M 线”的双层次网络，其中，市域系统 S 线为都市区城镇间快速联系线路，分别为 S1 线、S2 线、S3 线；大运量系统 M 线为中心城内各组团间常规线路，分别 M1 线、M2 线、M3 线、M4 线。

轨道交通 M1 线：规划全长 32.5km，共设 23 座车站，均为地下线。途径瓯海高教园区、南湖新区、鹿城核心城区、永嘉瓯北城区、三江商务区和温州北站高铁新城，其中永嘉设金穗路站、温州北站、三江站、江头站、罗浮站、龙桥站。



图 5-5 轨道交通 M1 线路示意图

3、规划说明（客流分析）

永嘉客流分布呈现为“南部密集、通道集中、过江繁忙”的特征，城市公交、城乡公交、客运班线基本集聚上塘-瓯北这个主中心，客运通道相对集中，分布在沿江几个微中心之间，两岸通勤需求极大，公交、轮渡、班线、自驾等方式集聚。目前，永嘉—温州中心城区的公交线路有 14、23、30、50、51、60、70、80、95 路共 9 条线路，覆盖永嘉上塘（60 路）、瓯北（30、50、51、80 路）、桥头（14、95 路）、桥下（23 路）等片区；班线有桥头—温州、桥下—温州、

上塘—温州等线路。其中，瓯江两岸已有多桥相连、公交相通，但瓯北码头与温州安澜亭码头之间的轮渡依旧保持着繁忙的运输，每天来往 136 班次，平均每 10 分钟一班，平均日客流量能达到 2 万人次左右。因此，永嘉与温州中心城区及各个微中心之间的高峰小时断面客流、年平均日客流可支撑轨道交通的发展。

表 5-1 永嘉—温州中心城区公交线路

序号	线路编号	长度(km)	起讫站点	途经道路	车辆配置(台)	日班次(次)
1	14 路	33.7	西站—桥头	瓯江大桥	10	40
2	23 路	34.2	温州火车南站—桥下	瓯江大桥	10	30
3	30 路	19.0	温州火车南站—温州特殊教育学校	东瓯大桥	2	16
4	50 路	19.8	温州火车站—清水埠	东瓯大桥	22	110
5	51 路	20.6	温州火车站—瓯北镇政府	东瓯大桥	31	155
6	60 路	32.0	温州火车站—上塘	东瓯大桥	24	96
7	70 路	21.9	温州新一医—瓯北镇政府	东瓯大桥	18	90
8	80 路	8.35	双屿客运中心—永嘉客运中心	东瓯大桥	6	78
9	95 路	44.0	温州火车南站—桥头	瓯江五桥	8	24
10	B7 路	19.2	温州火车站_瓯北大桥首末站	东瓯大桥	——	——

■运行车速。现有温州中心城区至周边县市区公交的运行车速基本在 20km/h 左右。其中，51 路途经的道路基本为城市道路，车速较低，平均约 17km/h。

■客流特征。各条线路的客流量并不均衡，其中，60路、51路等线路客流量明显较大，满载率较高。60路主要承担温州中心城区至永嘉之间中长距离的出行服务功能；其中上塘始发站（终点站）的上下客流最高，60路在此站点起到客流集结和疏散作用。

■客流通道。目前永嘉至温州的主要客流通道为瓯江三桥和瓯江大桥；瓯越大桥虽然联系两岸便捷，但因无法通行公交，公交客流通道未形成。

■服务水平。根据相关调查，从居民对公交现状反映的情况来看，主要问题相对集中，包括高峰时间车内拥挤、等车时间不稳定、速度慢、附近无合适站点、公交线路不合理等。其中，高峰时间车内拥挤和等车时间不稳定两个问题累计占比接近60%，这表明改善乘车环境和运行稳定性是首要问题。

（三）构建内畅外联公路网络

1、规划思路

公路网层次包括高速公路、普通国省道、农村公路三个系统，以对外融入区域大路网、周边打通联系通道、内部覆盖重要节点为导向，综合考虑重点城镇、产业布局，构建符合永嘉“五城三地一新区”格局的公路网络。以县域乡镇、旅游景区、交通枢纽、产业区及特色经济节点等节点构建路网节点体系；分析节点串联起的通道对于交通需求的强度，明确通道强度；以节点连接问题为导向，充分考虑节点重要程度及产业、城镇、人口、自然条件等，进行线路布设；从整体上

进行调整优化，确定总体的布局方案。

公路网布局一是考虑经济社会发展对公路网布局的影响，二是研究国家综合运输通道、国省道干线网布局及其他运输方式对公路网布局的影响，三是兼顾区域地理环境和资源对公路网布局的影响。永嘉县下辖 11 个镇、7 个街道、4 个乡，乡镇特色多样，南部乡镇街道以工业、商贸为主，北部乡镇以文化旅游产业为主。“十四五”时期，永嘉将全面构建“一主两副四组团”空间布局，上塘、瓯北、黄田、三江、乌牛为永嘉发展的主中心，桥头、桥下、金溪为工贸型县域副中心，岩头、枫林为文旅型县域副中心，沙头一大若岩、碧莲一巽宅一茗岙一界坑、鹤盛一云岭、岩坦一溪下为四大特色组团。现状公路网基本呈树状结构，未实现纵横相连、互联互通的路网格局，应以支撑县域空间格局发展进行布局优化，重点强化微中心、组团之间的联系及与交通枢纽的衔接。

表 5-2 永嘉县重要节点

高速公路出入口	永嘉南、永嘉、古庙、花坦、枫林、岩坦、温州北、瓯北、梅岙、桥头及规划温州北站、乌牛、上塘等互通
重要片区	主中心（上塘、瓯北、黄田、三江、乌牛）、工贸型副中心（桥头、桥下、金溪）、文旅型副中心（岩头、枫林）及沙头一大若岩、碧莲一巽宅一茗岙一界坑、鹤盛一云岭、岩坦一溪下四大组团
重要景区	大若岩景区（崖下库、十二峰、陶公洞）、大楠溪景区（渡头滩林、狮子岩）石桅岩景区（石桅岩、小三峡、龙潭飞瀑）、太平岩景区（雄岩、九丈曲流、太平岩）、珍溪景区、岩坦溪景区、源头景区、四海山景区
产业平台	永嘉教玩具小镇、永嘉楠溪诗画小镇、永嘉物联智造小镇

	及浙江永嘉经济开发区等“一区四园”（“十四五”规划）
交通枢纽	温州北站、楠溪江站、永嘉客运中心等

■高速公路是永嘉县公路网的最高层次，是路网的主骨架，以国家和浙江省高速公路网规划为指引，为全国性或区域性运输通道。主要承担温州市与周边重要城市联系、浙南闽北赣东地区相互联系的过境交通；使永嘉县与温州市域、杭州等浙江其他都市区及长三角、粤闽浙沿海城市群便捷连接，与区域重要交通枢纽等快速衔接。高速公路主要承担永嘉对外交通即中长距离、快大运量的交通出行，辅以县域内节点快速通达等功能，以实现快捷性为主要目的。

■普通国省道公路是永嘉县公路网的干线通道，提供永嘉县域中心、副中心、组团与重要乡镇、重要旅游景区、重要产业园区、交通枢纽等的便捷连接，以及与周边相邻市、县、城镇之间较为便捷的联系；承载上述节点与高速公路的联系，是高速公路的有效补充；并且常与高速通道形成廊道里的双通道，进一步保障主要交通廊道的可靠性，主干线公路服务县域及对外通达，承担一定的中、长途交通出行，以实现通达性为主，兼顾快捷性。

■农村公路包括县道、乡道和村道，主要功能是承担县域内各乡镇、重要产业园、重要景区等节点与主骨架公路、主干线公路之间的联系，乡镇与乡镇、乡村居民点、旅游景点、交通枢纽之间的联系。该层次公路主要承担中、短途交通，偏重于通达和覆盖，扩大干线公路辐射范围，提高公路网络的通达深度。县道技术标准相对较高，乡村道技术等级相对较低，但数量规模较大，是公路网中最基础的部分。

2、规划方案

(1) 完善高速公路网络布局

以构建“两纵三横”高速公路网路为目标，在现有“一纵一横”高速路网基础上，加快推进连接长三角等区域主要城市 and 对接浙江省四大都市区节点城市的项目。“十四五”期间，进一步加强与周边县市高速公路网络的紧密互联互通，强化融入温州大都市区高速公路环线的北部快速通道建设；加强北部山区高速公路通道建设，扩大高速公路覆盖，提升高速网络化水平；谋划至长三角核心区的高速公路通道、提升快速通行能力，紧密与长三角城市群的关系，为一体化发展提供有力支撑。重点推进乐永青高速永嘉段、温岭至永嘉高速永嘉段建设，积极推进合肥至温州高速永嘉段等项目前期研究；根据重要节点与高速快速联通的需求，有序推进乌牛互通、温州北站互通等高速公路互通加密。

专栏：

乐清至青田高速起于乐清，经永嘉至青田。乐清至青田高速乐清至永嘉段工程起于乐清甬台温高速南塘互通，经诸永高速花坦互通，向西接温义高速，长 58 公里，永嘉段长约 34 公里。

温岭至永嘉高速起于温岭，经乐清甬台温高速，向西经永嘉云岭、岩坦，接诸永高速，远期向西延伸，经溪下、界坑，至丽水，其中永嘉段（永嘉乐清交界至诸永高速）约 25 公里。

合肥至温州高速起于安徽省宣城连接上海至合肥高速公路，经杭州、金华、丽水、台州至温州永嘉桥下镇，顺接金丽温高速公路。温义段全长 120 公里，其中永嘉段 50 公里。

温州北站互通位于诸永高速延伸线三江街道启灶新村以南，增设T型互通一座，连接线长度 1.056 公里。

乌牛互通位于永嘉县乌牛街道金岙附近，新建单喇叭形互通一座，连接线长约 5.314 公里。

上塘互通位于南城街道观下村附近，增设互通一座。

(2) 提升干线公路通行能力

按照“完善县际通道、强化片区联系，扩大覆盖范围、提升网络效率”的思路，推进普通国省干线公路网调整和拓展，形成“两纵四横”普通国省道布局，普通国省道中心镇覆盖率达 100%。

注重均衡布局，新增线路重点向山区倾斜，提升一般乡镇、撤并前乡镇所在地和产业基地、旅游景区等重要经济节点的通达水平。注重存量优化，提高普通国省道技术水平，重点对工业园区集疏运、沿线城镇化等路段实施升级改造，提升通行速度和服务水平，逐步实现普通国省道全面达到二级以上技术等级。加强干线公路与高速公路和农村公路的衔接沟通，发挥干线公路在路网中承上启下、衔接转换的骨架作用。“十四五”期间，加快建成 104 国道永嘉张堡至瓯海桐岭段、104 国道三江至黄田段、330 国道永嘉桥下至桥头段、330 国道永嘉桥头林福至青田段、211 省道永嘉巽宅至桥下段、323 省道张溪至岩坦段、324 省道大若岩至巽宅段一期、325 省道乌牛至上塘段一期等项目，加快推进 104 国道乌牛至三江段、330 国道鹿城藤桥至永嘉桥下段、325 省道乐清翁垟至永嘉上塘段等项目。

重点推进 5 万以上镇（乡）通一级公路工程，有序推进人口 3 万

以上的镇（乡）通高等级公路（二级及以上）。至 2025 年末，国道一级及以上公路比重达 100%。全面实现 5 万人口以上的乡镇一级公路（或高速）覆盖，基本实现乡镇通三级公路，万人以上乡镇通二级公路。

专栏：

104 国道永嘉张堡至瓯海桐岭段起于瓯北街道张堡，沿现有 104 国道向西北布线，于礁下村西侧向西延伸，接拟建瓯江特大桥跨越瓯江至鹿城仰义十里村太山，其中永嘉段全长约 7.9 公里，双向六车道一级公路标准兼顾部分城市道路功能，设计时速 80km/h，总投资 15.9 亿元。**永嘉三江至黄田段**起于三江街道挂彩村附近，经中村、梅园、雅林，接现状 104 国道千石互通，全长 7.7 公里，双向六车道一级公路，设计时速 80km/h，总投资 19.3 亿元。**永嘉乌牛至三江段**全长 3.5 公里，双向六车道一级公路，总投资 4 亿元。**永嘉瓯北段**全长 8 公里，双向四车道一级公路。

330 国道永嘉桥下至桥头段全长 21.6 公里，双向四车道一级公路，总投资 19.2 亿元。**永嘉桥头林福至青田段**全长 4.2 公里，双向四车道一级公路，总投资 6.4 亿元。**鹿城藤桥至永嘉桥下段**全长 6.0 公里，双向四车道一级公路，总投资 6.8 亿元。

211 省道永嘉巽宅至桥下段全长 31 公里，其中双向四车道一级公路 5.5 公里，二级公路 25.5 公里，总投资 20.9 亿元。**石染至缙云段**全长 12.0 公里，双向二车道二级公路，总投资约 10 亿元。

323 省道永嘉张溪至岩坦段全长 4.4 公里，双向二车道二级公路，

总投资 2.2 亿元。岩坦经潘坑至山坑段全长 39.1 公里，双向二车道二级公路，总投资约 35 亿元。张溪至黄岩界段全长 10 公里，双向二车道二级公路。

324 省道永嘉大若岩至巽宅段全长 18.1 公里，双向四车道一级公路，总投资 22.8 亿元。山坑至青田段全长 28.0 公里，双向二车道二级公路，总投资约 20 亿元。

325 省道乐清翁垟至永嘉上塘段（永嘉段）全长 15.6 公里，双向四车道一级公路，总投资 23 亿元。上塘至桥头段全长 25 公里，双向二车道二级公路，总投资约 59 亿元。

针对永嘉与温州中心城区过江通道远距离绕行、高峰负荷较重等问题，科学规划过江通道布局，尽快缓解过江瓶颈问题。一是加强布局研究，坚持适度超前、服务全局、覆盖广泛、等级匹配，加密过江通道。二是加强过江通道与两岸城市主干道路的衔接，提升交通转换效率。三是坚持项目引领，打通七都北汉桥（已建）及连接线通道，加快推进府东路过江通道等项目前期工作及实施。

专栏：

七都北汉桥及连接线：由温州绕城高速公路乌牛互通引出连接线，接七都北汉桥；连接线长约 5.3 公里，七都北汉桥长 1.9 公里。

府东路过江通道：规划北起温州北站片区金水路，向南过瓯江，至市区府东路，项目建设对于三江商务区、温州北站高铁新城等区块融入温州都市区主中心，实现两岸拥江发展具有重要意义。

（3）建设高水准农村公路网

围绕全省大花园和全市西部生态休闲产业带建设以及永嘉县省级现代农业园区、省级特色农业强镇和省市级田园综合体等农村产业平台建设，对标全省“四好农村路”建设“四个领先”目标要求，推进农村公路高质量发展，实现县城到中心镇半小时、城乡交通微循环的目标。一是以“广覆盖”为目标，大力推进农村公路互联互通工程，打通区域断头路，形成层次清晰、功能完备的路网结构。二是以“提品质”为目标，继续实施农村公路提档升级工程，着力推进行政村通双车道提升工程。三是以“重服务”为目标，进一步强化和畅通经济节点联系，提升通旅游景区、特色小镇、产业园区及历史文化名村、美丽乡村精品村、农家乐示范村等公路通行能力。到 2025 年，农村路网质量、畅通状况和安保水平得到较大提升，为乡村振兴提供坚实的农村交通运输保障。

专栏：

“十四五”时期，总体上按照三级及以上公路标准（受条件限制可适当降低技术指标），积极实施县道改造提升工程，推进重要县道网络完善，实现农村公路骨架通道便捷联系国省干线、枢纽节点及重要经济节点。实施行政村通双车道公路 60 公里以上，新增通双车道行政村 70 个（229 个增至 299 个），通双车道行政村比例达到 65% 以上。实施农村公路路网结构提升工程（新改建）310 公里，路况质量提升工程（路面维修）约 680 公里，安全防护提升工程（标志标线完善、安全设施完善等）约 400 公里。

3、规划说明

(1) 高速公路

■**诸永高速公路**，自诸暨，经金华市东阳、台州市仙居，向南经永嘉岩坦、岩头、枫林、沙头、上塘、黄田、三江，接温州绕城高速北线，目前承担永嘉县域纵向快速联系及北向对外联系。2015-2019年永嘉段交通量年均增长 3.4%。2020 年双向年平均日交通量 2.1 万 pcu，同比下降约 7.1%，V/C 达到 0.53，交通流处于相对自由流状态，为二级服务水平。各路段总体上呈现越靠近永嘉南部城镇密集区流量越大，流量最大路段为永嘉互通—永嘉南互通之间路段，双向年平均日交通量达 25384pcu；其他路段在 2 万 pcu 上下浮动，整体上路段流量分布相对均匀、差异性不大。

■**金丽温高速公路**，自金华，经丽水市青田，向东经永嘉桥头、桥下，进入鹿城、瓯海，接甬台温高速，目前承担永嘉县瓯江北岸沿线快速联系及西向对外联系。2015-2019 年永嘉段交通量年均增长 7.5%。2020 年全路段双向年平均日交通量 3.2 万 pcu，同比下降 3.9%，V/C 达到 0.80，交通流处于稳定流状态，为四级服务水平；其中，仰义至梅岙互通段年平均日交通量为 35355pcu，梅岙至桥头互通段年平均日交通量为 32729pcu，桥头至青田东互通段年平均日交通量为 24879pcu。

■**绕城高速公路北线**，自鹿城仰义，经永嘉瓯北、黄田、三江，至乌牛接甬台温高速，承担永嘉南部横向快速联系及高速转换。2015-2019 年永嘉段交通量年均增长 19.6%。2020 年绕北高速一期全路段双向平均日交通量 3.5 万 pcu，同比增长 24.0%，平均 V/C 为 0.69，

交通流处于稳定流状态，为三级服务水平；流量最大路段为永嘉南至瓯北段、瓯北至仰义枢纽段，双向平均日交通量分别为 39200pcu、39960pcu。其中永嘉南至仰义枢纽段交通量自绕西南高速通车后增长较快，主要由于瓯北片区南下车流以及文成、瑞安西部至杭州方向车流，经绕西南后途径绕北一期永嘉南至仰义枢纽段后转向诸永高速，引起该段交通量的迅速增加。

■ **乐清至青田高速乐清至永嘉段**起于乐清，经永嘉花坦、大若岩，碧莲，接温义高速，远期向西延伸至青田接金丽温高速，覆盖片区常住人口约 25 万，主要承担永嘉北部东西横向联系，服务碧莲一巽宅一茗岙一界坑组团、沙头一大若岩组团、岩头、枫林文旅型副中心及乐清等温州中北部横向快速通达及交通转换，其建设对于完善永嘉县域及温州市域高速路网的作用相对突出，对于推动楠溪江、雁荡山联动发展及山海协作具有重要意义。且乐清至青田高速建成后，将构建诸永高速与甬台温高速、甬台温高速复线之间的又一联系通道，交通转换对于提升诸永高速交通量、缓解其他横向通道压力、平衡交通流分布具有重要意义。

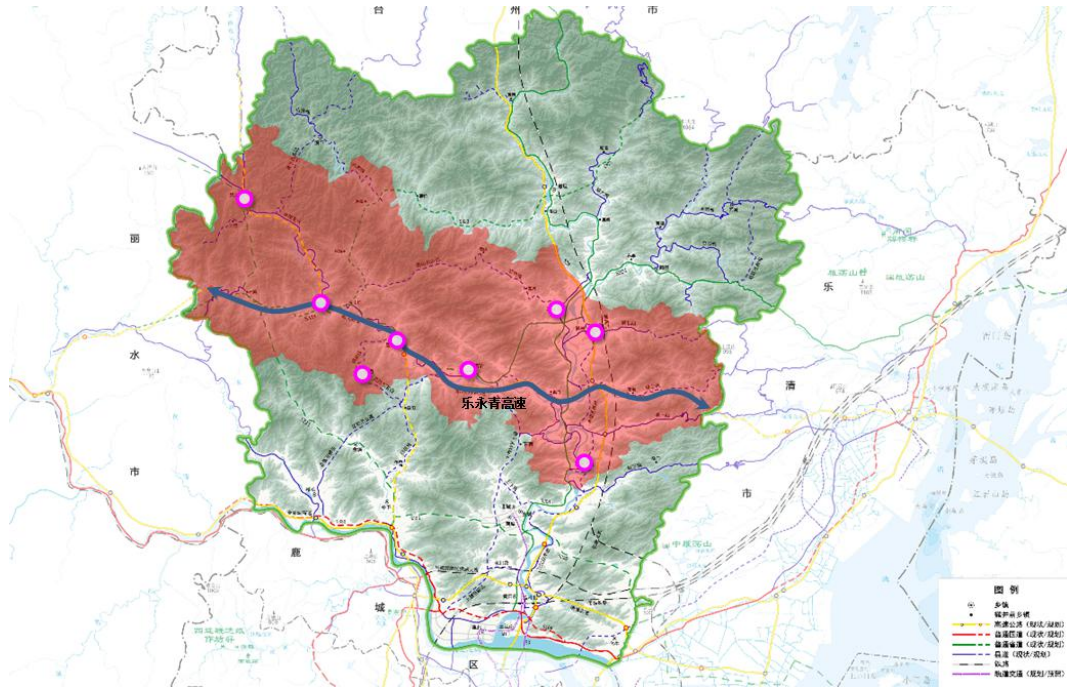


图 5-6 乐清至青田高速主要辐射带动片区

■ **温岭至永嘉高速**起于温岭，经乐清甬台温高速，向西经永嘉云岭、岩坦，接诸永高速，远期向西延伸，经溪下、界坑，至丽水，覆盖片区常住人口约 12 万，主要承担永嘉北部东西横向联系，服务鹤盛—云岭组团、岩坦—溪下组团、碧莲—巽宅—茗岙—界坑组团及温州北部横向快速通达及纵向高速交通联系和转换，其建设将大大完善永嘉北部路网结构及温州高速路网，对于推动楠溪江、雁荡山联动发展及山海协作具有重要意义。未来延伸至丽水，将构建起永嘉及温州至丽水及浙西南赣东等区域的又一条西向通道，为提升永嘉北部山区的区域辐射力、带动特色旅游产业发展及打造长三角山水田园休闲度假旅游目的地提供了有力的对外交通支撑。

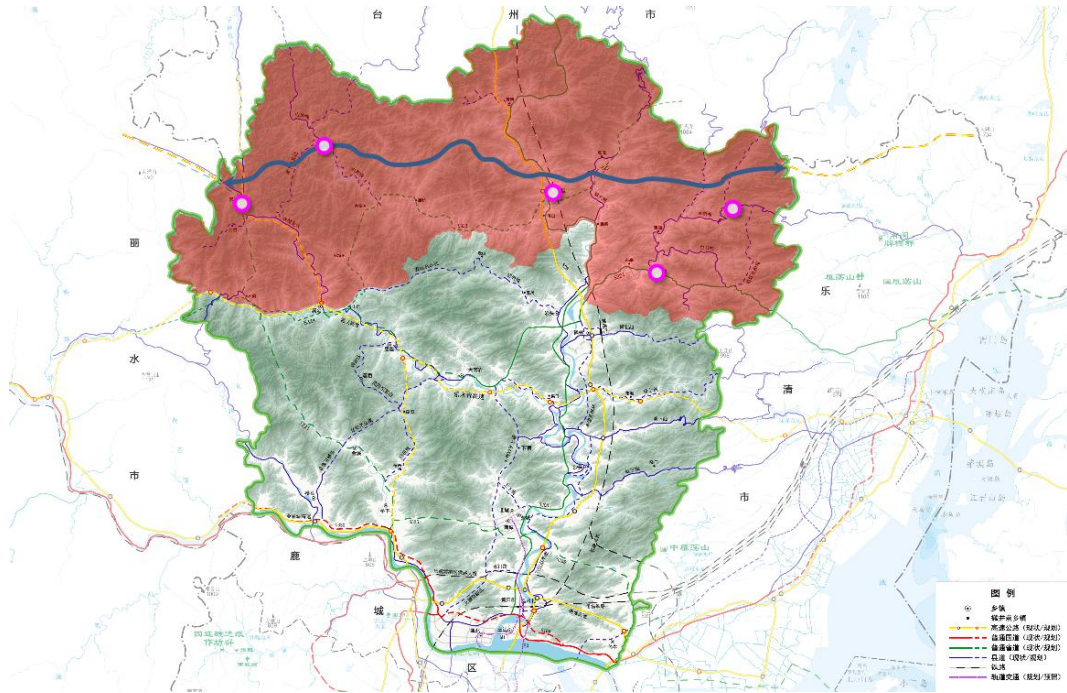


图 5-7 温岭至永嘉高速主要辐射带动片区

■合肥至温州高速（温义段）起于永嘉县桥下镇，向北经昆阳、碧莲、巽宅，覆盖片区常住人口约 22 万，主要承担永嘉西南部工贸型副中心、西北部特色组团等片区及温州北向联系金义都市区及杭州等浙北地区，辐射西向衢州及赣东等地区。现状桥头、桥下、金溪工贸型副中心可通过金丽温高速实现对外快速通达，北向可转换至诸永高速（服务水平较好）通达杭州等地区。但金丽温高速近些年流量快速增长，接近些年增长速度，预计到“十四五”中后期流量将达到饱和，有必要构建新的高速通道（合肥至温州高速）或对金丽温高速实施改扩建，以疏解工贸型副中心上下高速交通流。

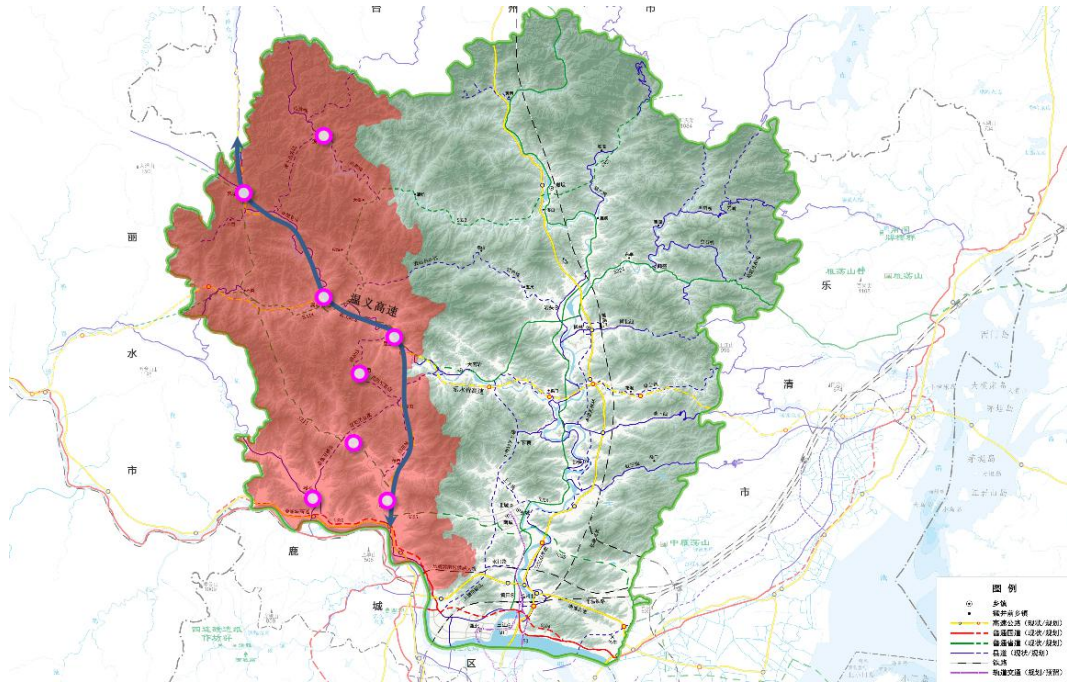


图 5-8 合肥至温州高速主要辐射带动片区

(2) 普通国省道

■ **纵一：211 省道**由界坑，往南经石染、金溪，至桥下，是串联永嘉西部碧莲—巽宅—茗岙—界坑组团与县域工贸型副中心桥头、桥下、金溪的重要联系通道，也是西部山区生态发展走廊。该通道覆盖片区常住人口约 20 万，主要服务桥下省级特色小镇永嘉教玩具小镇等产业平台、巽宅烤鹅、“月子套餐”等巽宅农特产品、界坑茭白、茶叶、田鱼、桃子等特色农业。

■ **纵二：208 省道**由岩坦，往南经岩头、沙头、上塘、黄田，至瓯北，是南北向贯穿永嘉中部的客货集疏运通道和旅游通道，是县域南北联动发展轴。该通道串联起楠溪江生态休闲带和瓯江北岸都市带，覆盖片区常住人口超 40 万，服务楠溪江国家级风景名胜区、县域主中心先进制造、现代物流等产业以及为众多小微园发展提供交通基础服务。

■横一：323省道由张溪，向西经岩坦、潘坑、大岙、应坑，至山坑，是串联永嘉北部岩坦—溪下组团和碧莲—巽宅—茗岙—界坑组团的联系通道，也是北部生态富民廊道。该通道覆盖片区常住人口约10万，主要服务四海山景区及沿线特色农业、农家乐、美丽乡村等富民要素开发，同时，对于打通溪下片区对外便捷联系通道具有重要意义。同时，应积极争取向上该省道列入国道，进一步提升永嘉北部山区公路通道等级。

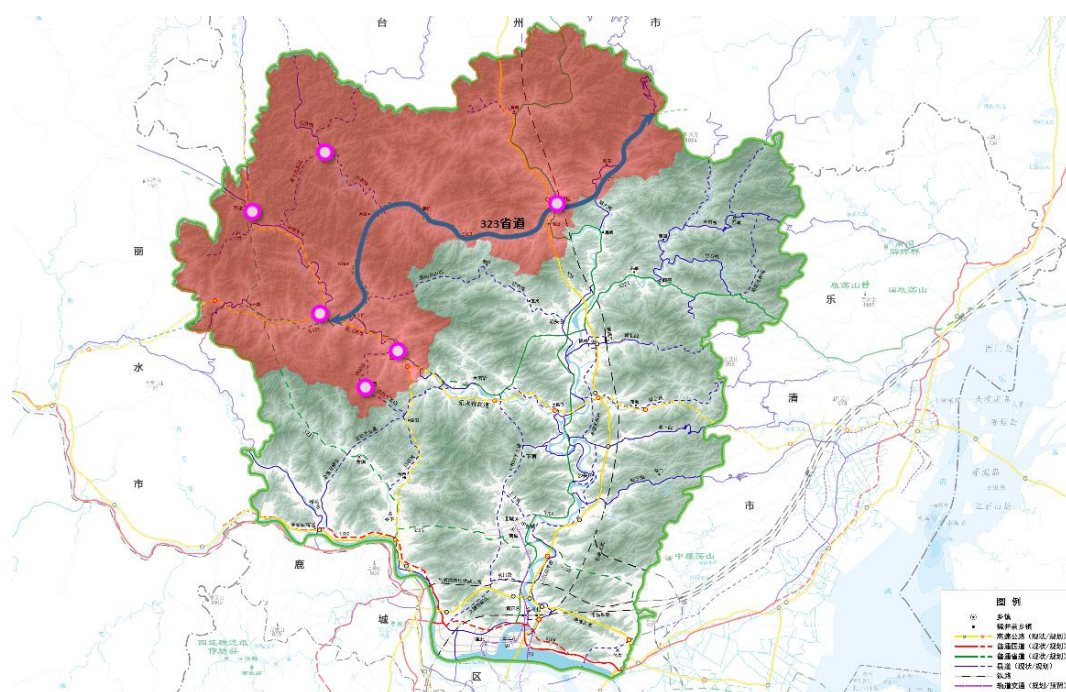


图 5-9 323 省道主要辐射带动片区

■横二：324省道由鹤盛，向西经枫林、岩头、大若岩、碧莲，至巽宅，是东西向横贯永嘉中北部的客货集疏运通道和旅游通道，也是推动楠溪江和雁荡山联动发展的重要纽带。该通道覆盖片区常住人口20多万，主要服务石桅岩景区、大若岩景区等旅游发展及沿线农家乐、民宿、特色农业等富民要素开发。

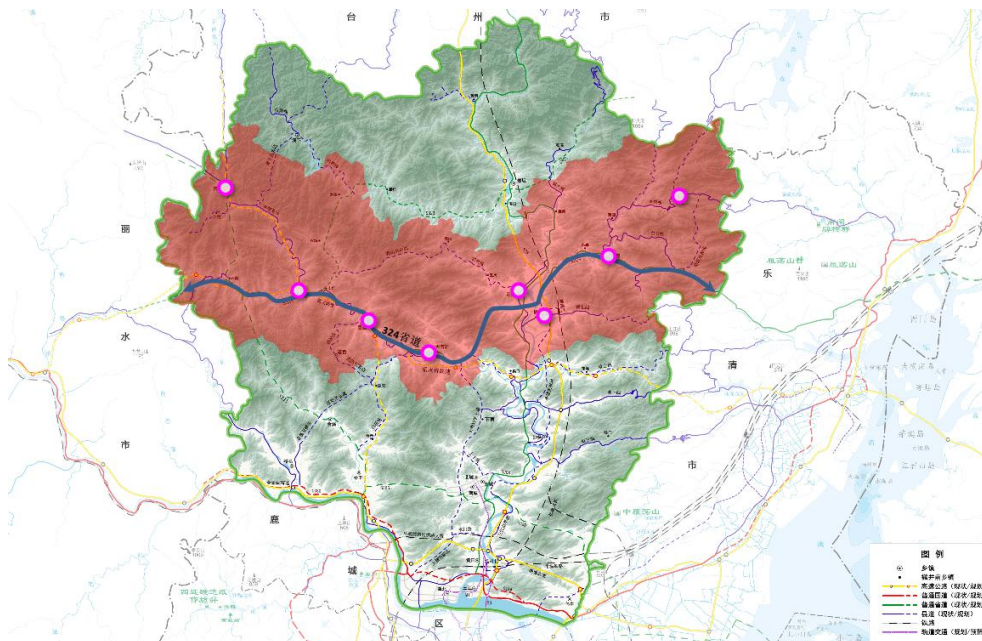


图 5-10 324 省道主要辐射带动片区

■横三：325 省道由乌牛，向西经上塘、桥下、金溪，至桥头，是横向贯穿永嘉县域主中心和工贸型副中心桥头、桥下、金溪的联系通道。该通道覆盖片区常住人口 30 多万，主要服务沿线纽扣拉链、教玩具、鞋服、电器仪表等时尚智造、智能电子电器产业，是串联产业园区的科创产业走廊。

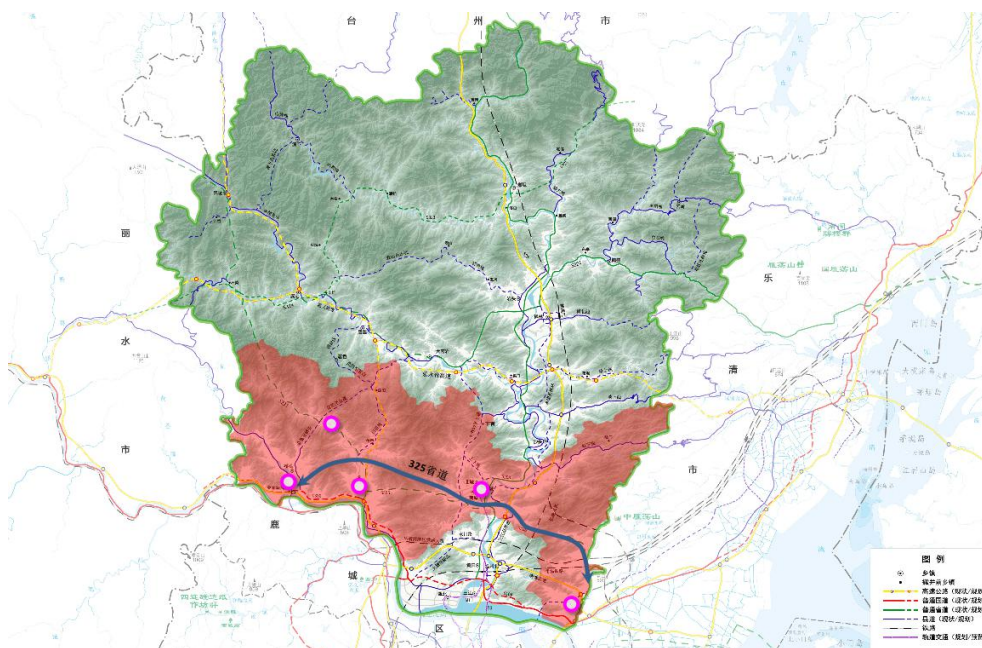


图 5-11 325 省道主要辐射带动片区

■横四：330 国道—104 国道，由 104 国道和 330 国道组成，由乌牛，向西经三江、黄田、瓯北、桥下，至桥头，是贯穿永嘉南部的客货集疏运通道，是串联永嘉各产业集聚区的瓯江北岸科创走廊。该通道覆盖片区瓯江北岸带状空间面积约 500 多平方公里，常住人口约 30 多万，服务系统流程装备、时尚智造、教玩装备等产业转型升级，为构建瓯江北岸协同创新空间新格局提供交通基础支撑。

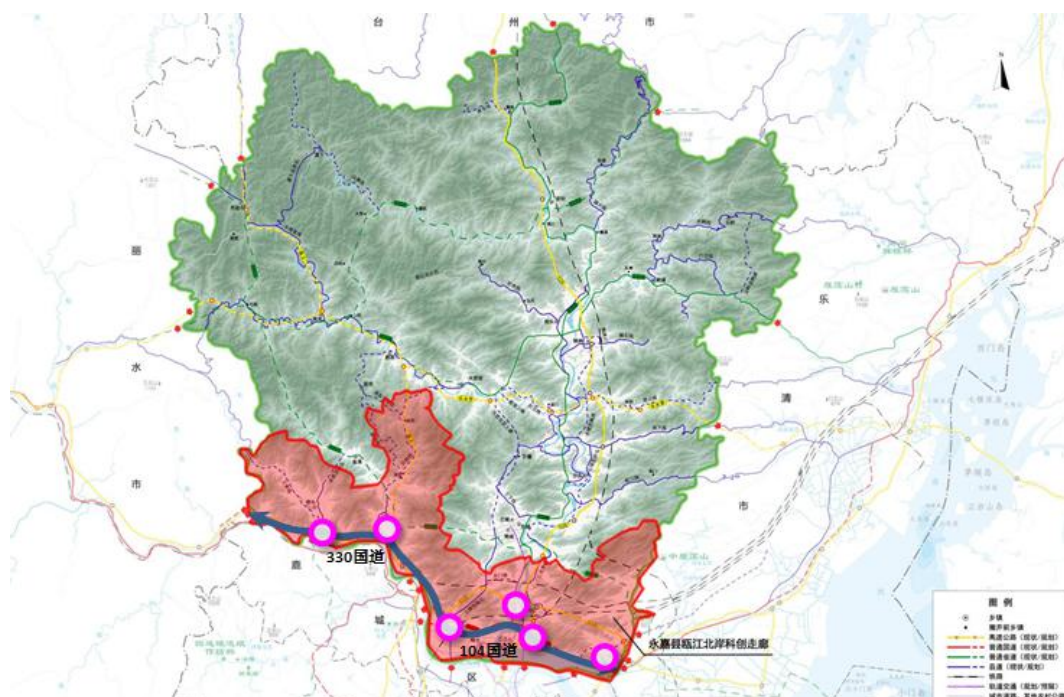


图 5-12 330 -104 国道主要辐射带动片区（永嘉县瓯江北岸科创走廊）

（四）补齐通用航空发展短板

1、规划思路

通用航空是国家综合交通运输体系的重要组成部分，在拉动经济增长、调整产业结构、转变发展方式、促进社会和谐以及维护国家安全等方面具有重要作用。通用机场作为专供通用航空飞行任务起降的机场，是通用航空发展的基石和重要载体。

从国家层面看，一系列文件发布实施，对通用机场功能定位、规划布局、有序建设等方面提出了新要求。2018年，国家发展改革委和民航局印发《民航局关于促进通用机场有序发展的意见》，指出正确认识加快通用机场建设的重要性，科学有序推进通用机场建设，营造通用航空良好发展环境，探索通用航空业发展新业态、新模式；科学编制通用机场布局规划，应坚持以市场需求为导向，合理确定通用机场功能定位，突出发展重点，注重与地方优势资源创新融合，发挥通用机场的辐射和带动作用，打造适应区域经济社会发展需要的通用航空网络。

从区域发展和省级层面看，一系列重大战略实施，对通用机场规划布局提出新要求。长三角一体化国家战略、大湾区、大花园、大通道、大都市区建设等省内重大战略以及《关于建设民航强省的若干意见》《浙江省综合交通产业发展规划》等政策文件相继出台，通用航空发展示范省、低空空域管理改革试点省、国家级通用航空产业综合示范区、航空特色小镇等建设深入推进，对通用机场的布局建设提出更高要求。

从通用航空产业发展看，产业、消费结构升级，对通用机场规划布局提出新的要求。“通用航空+公务”“通用航空+旅游”“通用航空+体育”“通用航空+物流”等新消费业态和通航制造、维修、租赁、培训等新业务模式不断涌现，敏锐活跃的永商、温商、浙商群体都已加速在通用航空领域布局，民营龙头企业成为浙江乃至全国航空产业发展先行者，提出了一批通用航空相关园区和项目，亟需进行科学合

理的通用机场布局规划，以适应新的发展需求。

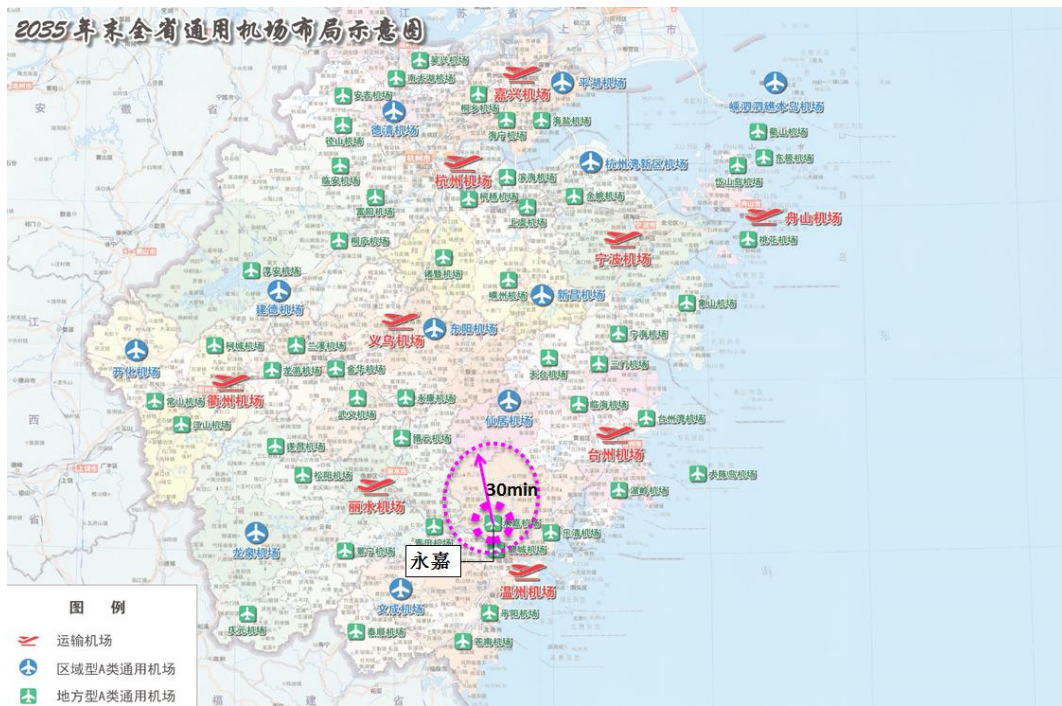


图 5-13 永嘉通用机场全省区位示意图

2、规划方案

深入贯彻落实浙江通用航空发展示范省、低空空域管理改革试点省、国家级通用航空产业综合示范区及航空特色小镇等建设，加快推进永嘉通用机场规划和建设。一是发挥规划引领作用，科学规划永嘉通用机场布局，形成“1+X”通用机场布局，加快推进通用机场审批报建，争取早日取得军方批复。二是推进通用航空产业发展，探索“通用航空+公务”“通用航空+旅游”“通用航空+体育”“通用航空+物流”等新消费业态和通航制造、维修、租赁、培训等新业务模式。

“十四五”时期，加快开展永嘉通用机场选址论证等前期工作，适时推进楠溪江等旅游景区 A3 级通用机场或直升机停机坪/起降点建设。

专栏：

根据《浙江省通用机场布局规划》（2020-2035）（修编），全

省布局方案规划至 2035 年全省通用机场总体形成“960X”格局，即由 9 个运输机场兼顾通用航空功能、60 个 A2 级及以上通用机场组成骨干网络，一批 A3 级通用机场为基础节点的通用机场网络体系。

A2 级及以上通用机场区分为区域型通用机场（11 个）和地方型通用机场（49 个）两类，未来视通用机场建设发展情况，实行动态调整管理。地方型通用机场是通用机场体系的有力支撑，具备基本的通用航空基础设施和配套服务，除满足通用航空运输需求外，还重点满足通用航空作业飞行和一般保障需求。主要开展交通运输、低空旅游、工农林作业飞行等业务，具备开展应急救援和医疗救援等社会公共服务功能。永嘉通用机场已列入浙江省地方型通用机场布局规划。

3、规划说明

■发展目标。永嘉通用机场建设总体上以实现航空应急救援 30 分钟响应为目标，构建满足通用航空运输、应急救援、旅游观光、农林作业等方面需求的“1+X”通用机场布局。

■布局原则。一是科学布局、有效衔接，根据区域发展实际、服务需求和机场有效服务范围，结合永嘉“一主两副四组团”空间结构科学布局通用机场，注重与县域注重与国土空间规划、产业规划、旅游业发展规划等规划等相衔接。二是适度超前、分步推进，发挥基础设施对市场需求的引导和集聚作用，优先满足交通不便地区和偏远地区短途运输、消费类通航市场以及应急救援、医疗救援需求。三是军民融合，协调有序，强化新建通用机场项目与部队战场建设规划等方面的衔接，保障公共航空运输和军航运行安全。

■布局设想。一是1个A2级通用机场（地方型），即永嘉通用机场，是永嘉通用机场体系的有力支撑。按需布局建设X个A3级通用机场（含直升机起降点），用于自然灾害救援、紧急事件处置、城市消防、警务飞行、低空旅游、工农林作业等用途，包括：应急救援起降点、医疗救援起降点、紧急事件处置起降点、城市消防起降点、旅游景区起降点、水上起降点等。

（五）推进航运基础设施建设

1、规划思路

水运是使用船舶运送客货的一种运输方式。水运主要承担大数量、长距离的运输，是在干线运输中起主力作用的运输形式，在内河及沿海，水运也常作为小型运输工具使用，担任补充及衔接大批量干线运输的任务。水运具有低成本、低能耗等优势，结合地方资源条件，可充分发挥运输比较优势。2020年，10月，中国共产党十九届五中全会通过的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》提出，到2035年，广泛形成绿色生产生活方式，碳排放达峰后稳中有降，生态环境根本好转，美丽中国建设目标基本实现；“十四五”期间，加快推动绿色低碳发展，降低碳排放强度。这也对交通运输结构发展提出了新的要求，要进一步优化运输结构，推进交通运输绿色可持续发展。

“十四五”时期，在碳达峰与碳中和的绿色发展目标与要求下，综合运输体系的建设，应基于地方资源禀赋条件和实际需求，加大综

合运输通道内铁路、水运等高效率、低资源占有率运输方式的建设力度，推动新型高质量运输方式的探索与应用；推动水运、大运量货运铁路等交通资源与产业和商贸空间耦合，提高运输通道沿线运输组织效率、降低物流成本，引导“制造走廊”“商贸走廊”等经济空间的产业集聚和升级。永嘉县水运条件优越，沿江正在积极打造瓯江北岸科创走廊，人口、产业要素集聚，水运发展具有相当突出的发展优势。

浙江省在《浙江省综合立体交通网规划》中提出，建设通江达海的水运网，对于温州港，瓯江港区结合城市生活发展，以城市生活物资运输为主，兼顾本地生产生活运输功能；提出打造“五纵八横”国家级高等级航道，瓯江（丽水—温州）属于其中“一横”，西接丽水港，向东入海通达温州港。永嘉应抓住水运发展的历史契机，结合省市上位规划，提前做好谋划，提升水运在永嘉综合运输结构中的比例。



图 5-14 永嘉水运区位示意图

2、规划方案

进一步加大深水港区、深水航道和深水泊位建设，重点开发乌牛

港口作业区，推进乌牛件杂货码头以及桥下、桥头、三江、上塘等散杂货码头等项目前期研究及建设，积极开发内河航运。到 2025 年，力争形成布局合理、层次分明、优势互补的港口码头布局；加快临港产业发展，形成港口、临港工业和港口物流协同发展的良好发展模式。

专栏：

永嘉作业区：根据《温州市水运发展“十四五”规划》，结合港区现状、产业布局及城市发展，将进一步完善温州港总体空间布局，推动瓯江港区整合优化。结合龙湾作业区码头货运功能退出，瓯江作业区将进一步优化码头布置，以满足瓯江沿线货运需求。拟在永嘉作业区新建 1 座码头，“十四五”计划投资 1 亿元。

乌牛 3000-5000 吨级码头：积极推进码头改扩建工程，在乌牛现有水运码头基础上建成 3000-5000 吨级沿海深水码头，形成温州北部及浙西南地区的海运直接出海口；基于深水码头和乌牛水陆联运中转站发展海运大宗散货公路短驳业务，同时基于水陆联运中转站和周边市场的联动发展农村物流中转配送业务。

3、规划说明

“十三五”时期，永嘉港口货种构成出现了一定的变化，2017 年之前，矿建材料占比较大，保持在 50%以上，2018 年开始，矿建材料占比下降，水泥和石油、天然气及制品占比逐步上升。永嘉应结合港口发展定位及产业布局和集疏运条件，着力构建具有永嘉特色的港口货运重点体系，优化港口货种结构，增强港口综合竞争实力

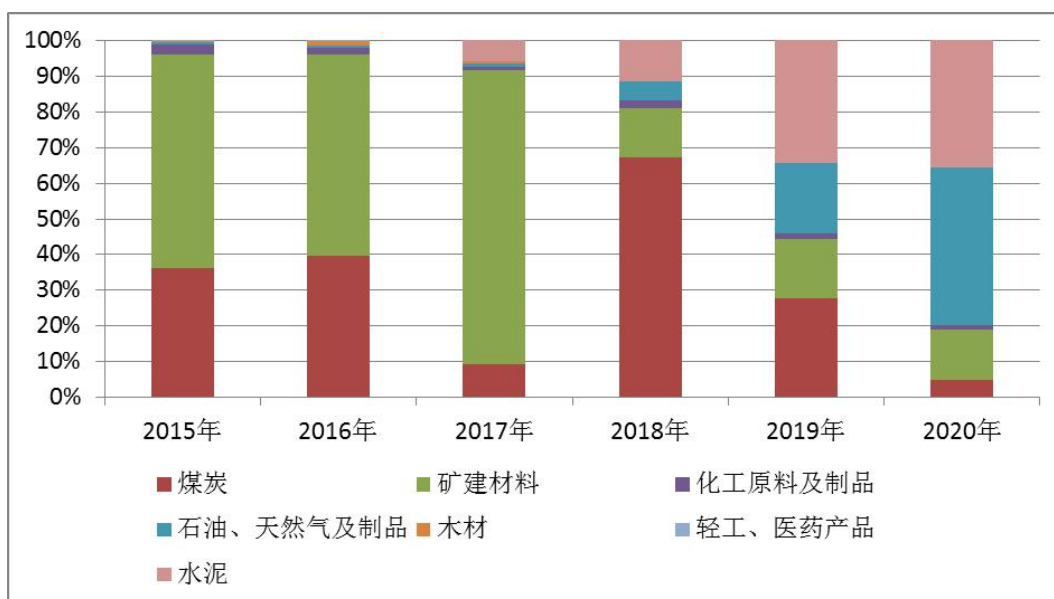


图 5-15 永嘉港口货种构成

（六）构筑布局合理枢纽体系

1、规划思路

温州是国家明确推进综合交通枢纽建设的城市。“十四五”期将加大力度推进温州全国性综合交通枢纽建设，优化完善枢纽站场布局结构，提升整体枢纽能级，打造长三角联动粤闽浙的区域中心枢纽。一是根据通道布局建设和“一主一副两极多节点”都市区空间布局，加大中心城区大型综合枢纽站场布局建设，形成“两主三辅”五大综合客运枢纽新格局，强化都市区副中心的枢纽建设，依托温福高铁，积极谋划鳌江流域副中心交通枢纽；二是进一步加强和完善县（市、区）客货运输站场布局建设，打造集公路、铁路、旅游集散中心的县级综合交通枢纽，推进通用机场布局建设，加强县级枢纽与主城区枢纽以及周边枢纽的高效联通，整体提升县级枢纽节点功能和综合服务水平。

从客运枢纽来看，永嘉是温州大都市区“一主”主中心的重要组成部分，是中心城区“两主三辅”五大综合客运枢纽的“一辅”，是接杭融入全省 1 小时交通圈的关键节点，应抓住发展契机，“十四五”时期抢先打造成集疏运体系完备的综合客运枢纽，以领先温州东、乐清、瑞安东等综合交通枢纽的时间优势抢占空间优势，进一步提升永嘉区位优势 and 辐射力。



图 5-16 温州北综合交通枢纽区位示意图

从货运枢纽来看，温州市的货运物流枢纽站场体系总体布局是“六主一副多中心”，依托公路货运枢纽、空港、港口、铁路货运站等主要货流集聚区，积极打造以潘桥物流园区、航空物流园、乐清湾物流园区、江南物流园区、瓯江口物流园区、鹿城西部多式联运枢纽等六大货运枢纽为主中心，以鳌江流域副中心货运枢纽为副中心，县（市、区）主要物流中心为地区骨干，其他合理布局的中小物流中心、配送中心、货运网点为基础覆盖和有效服务，组成的功能层次结构清

晰、主体带动作用强、服务有效覆盖的总体体系。永嘉应发挥空间错位优势，积极推进永嘉物流中心（黄田）建设，形成温州大都市区北部的物流中心，服务中心城区货物配载。

从县域层面来看，“十四五”时期，客运枢纽要按照县域空间发展整合优化功能布局，一体化整合县域主中心客运站场，打造县域中心城区功能强大和多层结构的枢纽格局；按照县域“一主两副四组团”发展格局，优化调整站点布局，合理布设片区客运枢纽。货运枢纽应考虑以“优化提升，做精做深”为思路向区域型物流中心转型，构建与产业结构相匹配的综合货运枢纽体系，提供更加综合化更加针对性的物流服务。

从枢纽节点来看，功能融合的客运枢纽综合体是城区综合服务功能和运输服务品质的重要载体。一是整合交通功能，推进各种交通方式之间、中心城区内外交通之间和城区交通设施的有机衔接，综合集聚旅客直通和中转换乘等运输功能、运行调度和时刻协调等组织功能、信息发布和平台共享等资讯功能，实现旅客零换乘。二是拓展非交通功能，推动大型枢纽综合开发，形成旅客集散、商业、办公、休闲等功能为一体的功能区，融入特色文化、生态景观、节能环保等元素，塑造城市交通综合体，打造城市新地标。

从服务邮政快递发展来看，2020年3月，省政府办公厅印发《关于开展快递业“两进一出”工程全国试点的实施意见》，明确了“两进一出”工程试点工作的主要目标、保障体系和实施路径，提出打造“两进一出”工程基础保障体系，完善快递业空间布局；完善县级转

运体系，支持邮政设施向快递企业开放，鼓励快递企业合作建设县级快递处理中心；整合提升乡镇（街道）快递服务网点标准化水平，推动在建制村设立快递服务站。温州邮政快递业发展环境持续优化，发展动力不断提升，永嘉近年来快递业务保持较快增长，应牢牢把握这一历史发展机遇，完善邮政快递基础设施，优化邮政快递末端网络，积极打通“大动脉”，畅通“微循环”，扎实推进快递“进村进厂出海”工程，争当快递业高质量发展的践行者。

2、规划方案

1、建设功能完备客运枢纽

结合永嘉县域空间发展战略，以铁路枢纽为重点，汽车客运站、公交站场、旅游集散中心为基础，梳理既有、谋划新设，合理整合各类设施，到“十四五”期末形成“一主两副两极多点”的客运枢纽格局。远期经过客流培育和资源整合提升，形成以铁路温州北站综合客运枢纽和铁路楠溪江站综合客运枢纽为主、永嘉客运中心为副、工贸型副中心客运枢纽为一极的“两主一副一极多点”客运枢纽格局。

专栏：

“十四五”期间客运枢纽建设目标：**一主：铁路温州北站综合客运枢纽**，作为永嘉客运体系的核心节点，具备铁路、公路、轨道、城市（乡）公交、微公交等多种交通方式。**两副**：一是**永嘉客运中心**，综合二级交通枢纽站，总用地面积 57217 平方米，总建筑面积 21296 平方米，场地内设置机动车停车位 242 个，客车发车位 26 个，客车停车位 193 个，非机动车停车位 300 个，具备长短途客运、城市（乡）

公交、社区巴士、出租车等功能及交通转换的需求。二是依托**瓯北客运码头**，集水路客运（县际）、城市（乡）公交、社区巴士、出租车等多方式为一体，主要服务永嘉县域及与温州市区、乐清的县际交通。

两极：一是**铁路楠溪江站综合客运枢纽**，作为永嘉文旅型副中心客运核心节点及北部生态旅游发展带的旅游集散中心。二是**桥头/桥下综合客运站**，作为工贸型副中心的客运核心节点，主要服务桥头、桥下、金溪片区及辐射碧莲、茗岙等组团。**多点：**其他乡镇运输服务站及旅游集散中心、游客服务中心，服务一般乡镇级重要经济节点旅客运输。

乡镇（街道）应新建或改建至少 1 个乡镇综合运输服务站。

深入开展温州北站综合交通枢纽的交通集散体系研究，根据温州北站与温州中心城区、永嘉县城、瓯江北岸城市带、乐清等片区之间交通联系强度和需求，合理布局对外联系“高速公路+干线道路+轨道交通”的快速集散通道；强化枢纽周边区域交通组织，构建温州北站“三横三纵”高铁新城路网架构。

专栏：

高速公路：通过诸永高速、绕城高速至沈海高速、金丽温高速、温义高速（规划）、乐永青高速（规划）快速通达，加快推进温州北互通及连接线工程、永嘉南互通改造等实施。

干线道路：纵向道路包括 208 省道（41 省道）、上瓯公路、三李公路、瓯越大桥、七都大桥（北汉桥）、东瓯大桥、府东路过江通道（规划）、罗浮过江通道（规划）等；横向道路包括 104 国道、瓯北大桥、水门路等。

轨道交通：包括轨道交通 M1 线、S3 线（预留）。

“三横三纵”高铁新城路网架构：“三纵”为 208 省道，金水路、金瓯路（新建）；“三横”为 104 国道，站北大道、站南大道（新建）。

2、完善货运物流枢纽格局

积极推动现代物流业集聚化高质量发展，强化现代物流业与永嘉特色制造业、电子商务融合发展，形成以永嘉物流中心（黄田）为核心、片区配送集散中心为支撑、企业和镇村物流点为基础的“一主五副多点”货运物流枢纽布局，重点推进县级物流中心建设，加快完善物流末端节点，构建完整的城乡物流网络节点体系。

一是加快推进永嘉物流中心建设，打造辐射区域广、集聚效应强、运行效率高的综合物流服务中心。二是整合利用现有邮政、供销、交通等物流资源，加强村镇末端配送设施建设，健全农村物流网络体系。三是加强农产品物流设施建设，提升农产品现代物流水平。加强公益性农产品批发市场建设，鼓励批发市场建立追溯体系。四是加强城市社区、机关、学校、商务区末端配送点建设，完善城市配送体系，支持大力发展智能快件箱。五是加强信息技术应用，推进“互联网+”高效物流融合发展，促进物流新模式发展。

专栏：

永嘉物流中心（黄田）：结合黄田片区乐清湾铁路支线货站、韵达浙南（温州）快递电商总部基地、黄田物流园区，打造综合服务型物流中心。功能定位：主要发展公铁海多式联运、干线运输、区域运输分拨中转等业务。

片区配送集散中心：包括瓯北工业物流副中心、桥下配送中转物流副中心、乌牛水陆联运副中心、枫林-岩头农副产品物流副中心、巽宅-碧莲农村物流配送副中心。①**瓯北工业物流副中心**定位为区域综合型物流中心枢纽，重点发展公路零担运输优质专线、公路中转配送、物流配套服务等业务；②**桥下配送中转物流副中心**定位为区域综合中转配送枢纽，重点发展公路运输集散、物流配套服务、特殊路线专线运输、农村生活物资末端配送等业务；③**乌牛水陆联运副中心**定位为区域水陆联运枢纽，重点发展大宗散货水陆联运中转、农村物流中转配送等业务；④**枫林-岩头农副产品物流副中心**定位为区域专业型货运枢纽，重点发展特色农产品线下采购、线上销售等贸易的对外集散运输业务和当地居民日常生活物资的集散、中转、末端配送等业务；⑤**巽宅-碧莲农村物流配送副中心**定位为区域农村集散货运枢纽，重点发展农渔业特色产品线下采购、线上销售等贸易的对外集散运输业务和当地居民日常生活物资的集散、中转、末端配送等业务。

韵达浙南（温州）快递电商总部基地项目，总投资额约 14.2 亿元，包括智能化快递中心、智能云仓中心、电商中心、智能化快运中心、综合办公楼及其他附属配套设施。韵达作为国内知名的现代物流企业，落地黄田可与关联产业强强联手，对推进全县经济社会发展，特别是实体经济与快递、快运项目的紧密合作具有重大意义，预计投产后可实现年产值 21.2 亿元，投产三年后每年可实现纳税 1.4 亿元。

加强多式联运转运设施建设，提升货物中转效率。大力发展多式联运、甩挂运输等运输组织方式，着力构建现代交通物流融合发展新

格局，推动与供应链、产业链、价值链深度融合，服务支撑实体经济发展。引进、培育和发展一批规模化、集约化的龙头骨干物流企业。

3、建设邮政快递基础设施

支持邮政设施向快递企业开放，鼓励快递企业合作建设县级处理中心，完善县级转运体系；推进乡镇（街道）快递服务网点标准化建设，推动建制村设立快递服务站，进一步完善农村服务网络。“十四五”时期，结合永嘉县快递空间布局和特色产业布局一批快递枢纽，打造电商快递集聚区、现代供应链应用集聚区、县域特色快递集聚区等，提供更加专业化的服务；依托杭温高铁永嘉站建设升级温州北部快递集散中心。统筹城区和农村地区邮政普遍服务协调发展，进一步加强邮政普遍服务网点、机要通信网点和投递站点改造升级，保障“乡乡设所、村村通邮”。进一步优化快递末端网络，持续进行城市网点标准化建设和改造，实现快递网点标准化全覆盖。

3、规划说明

（1）客运站场

■综合客运枢纽——温州北站。加快推进温州北站客运枢纽建设，建成集高速铁路、长途客运、轨道交通、城市（城乡）公交、出租车、社区巴士为一体的综合客运枢纽。温州北站建成后，对省域至杭州 1 小时。对市域距温州主城区 5 公里、距温州南站 15 公里、距温州机场 25 公里，对县域距永嘉县城 12 公里、距楠溪江风景区 25 公里，待规划配套交通设施建成后，5 分钟通达市区，15 分钟通达永嘉县城，20 分钟通达温州南站，30 分钟通达温州机场、楠溪江风景区，

温州北部综合交通枢纽功能进一步体现。同时，将现有的瓯北码头客运站、五洲客运中心、黄田客运站的长途客运班线全部迁移到新建的温州北站客运枢纽，发挥其客运资源集聚的作用，解决永嘉县公路客运资源长期分散的弊端。

■综合客运枢纽——楠溪江站。加快建设楠溪江站客运枢纽，建成集交通、旅游集散于一体的现代化旅游综合交通枢纽，涵盖高速铁路站、社会大巴车场、旅游大巴客运站、城乡公交客运站、出租车客运站、旅游集散中心等多种交通客运功能。功能定位为温州北部旅游集散中心和永嘉对外重要交通枢纽，主要服务永嘉北部山区及楠溪江景区、雁荡山景区。建成后距永嘉县城 20 公里、温州北站 29 公里、温州市区 35 公里，距周边乡镇基本上 15 公里，距雁荡山景区 35 公里，居民出行和旅游出行更加便捷。同时，楠溪江站建成后，楠溪江景区与长三角、粤闽浙沿海城市群核心城市 2 小时互达，长三角、粤闽浙沿海城市群居民周末游楠溪江景区将成为常态。

■综合客运枢纽——永嘉客运中心。永嘉县城现有站场设施用地紧张，满意满足客运车辆停放需求。同时随着上塘至瓯北公路建成通车及规划大若岩至上塘公路的建设，县城的交通辐射能力进一步增强，与南部片区及小源片区的联系进一步紧密，公共交通出行需求会进一步增强，形成新的客流走廊，必要要求配备新的线路和车辆。为突破公共交通用地的瓶颈制约，完善公共交通场站资源，提升城市整体形象，应加快推进永嘉县客运中心建设，以满足新增公共交通线路、车辆配置要求。项目建成后，可统筹县城客运站场资源，优化公交线路

布置，完善车辆配置，进一步提升城乡居民出行的便捷性和舒适性。

专栏：

县城客运站场设施。永嘉县城现状长途客运站和公交首末站只有两处，分别是上塘客运站和上塘停车场。其中上塘客运站主要经营长途客运、短途客运、城市（城乡）公交、社区巴士，为自有用地，面积 12840 平方米；上塘停车场主要经营 201、202、203、205 公交线路和部分社区巴士线路，为租用场地。而在县城区域内始发、运行的客运车辆、公交车辆和社区巴士达到 340 辆，现有的站场资源难以满足现有车辆的进场停车、清洗、保养、修理等功能。



图 5-17 永嘉县客运枢纽布局示意图（2025 年）

■ 乡镇综合运输服务站。乡镇综合运输服务站建设，考虑客货运一体站建设。由于永嘉可利用的土地资源紧张，建议提高土地利用效率一方面利用现有的场站资源改造升级建设乡镇客货运一体站，另一方

面在政府主导，乡镇配合的联动机制下建设乡镇综合运输服务站，确保没有公交首末站和停车场的乡镇全部配备至少一个乡镇综合运输服务站，保障公交企业停车难问题和居民出行问题。

(2) 货运站场

■永嘉物流中心（黄田）以温州北部区域综合货运枢纽为定位，以打造区域骨干物流中心为目标，重点发展公路干线运输、快递运输、区域分拨中转及公铁海多式联运等业务，主要服务整个永嘉以及温州北部区域的整车及零担货物对外运输、快递小件的分拨运输、大宗散货海铁多式联运的中转运输等物流需求，构筑通达温州、辐射全省、全国及全球货运物流输送网络。“十四五”时期，要加快推进物流基础设施建设，加快促成黄田物流园区项目落地，引导品牌快递向黄田集聚，打造区域电商快递物流中心，逐步发展以铁路为主的多式联运业务。

■瓯北工业物流副中心以区域综合型物流中心枢纽为定位，重点发展公路零担运输优质专线、公路中转配送、物流配套服务等业务，主要服务瓯北片区面向主要工业产成品流向区域的零担快件运输、工业原材料等生产物资及区域生活物资的中转配送等需求。“十四五”时期，加快五洲货运站场升级改造，完善园区物流配套功能，提高园区企业物流服务水平。

■桥下配送中转物流副中心以区域综合中转配送枢纽为定位，重点发展公路运输集散、物流配套服务、特殊路线专线运输、农村生活物资末端配送等业务，主要服务桥头、桥下、金溪副中心的工业产成

品集散、快递小件集散及居民生活物资的末端配送。“十四五”时期，加快 330 国道、325 省道、211 省道等货运集散通道建设，利用产业园区物流功能用地和电子商务用地打造区域配送中转货运中心，促进线上线下物流服务能力双提升。

■乌牛水陆联运副中心以区域水陆联运枢纽为定位，重点发展大宗散货水陆联运中转、农村物流中转配送等业务，主要服务温州港乌牛作业区水运货物的公路接驳运输、乌牛片区生产及生活物资的中转配送等需求。“十四五”时期，加快完善水陆联运基础设施建设，推进乌牛 3000-5000 吨级水运码头开发工程，同步建设水陆联运中转货运站场，全面发展以水运为主的多式联运业务。

■枫林-岩头农副产品物流副中心以区域专业型货运枢纽为定位，重点发展特色农产品线下采购、线上销售等贸易的对外集散运输业务和当地居民日常生活物资的集散、中转、末端配送等业务，主要服务枫林镇、岩头镇、岩坦镇、鹤盛镇等片区的居民日常生活物资配送需求，同时服务于永嘉当地的麦饼、粉干等特色副产品以及高山蔬菜、生态水果等农产品的对外运输需求。“十四五”时期，应加快布局建设枫林农副产品物流中心，创新发展农产品新型销售模式，结合北部生态旅游资源，大力发展楠溪江旅游+物流服务。

■巽宅-碧莲农村物流配送副中心以区域农村集散货运枢纽为定位，重点发展基于休闲观光的农渔业特色产品线下采购、线上销售等贸易的对外集散运输业务和当地居民日常生活物资的集散、中转、末端配送等业务，主要服务碧莲镇、巽宅镇、界坑乡、茗岙乡等片区的

居民日常生活物资的物流配送需求，同时服务于碧莲早香柚、邵园板栗、澄田杨梅、巽宅杨梅、巽宅烤鹅、麻埠粉干等地方特色农副产品的对外运输需求。“十四五”时期，结合片区路网完善，布局建设巽宅城乡配送中心，重点发展农产品物流服务。

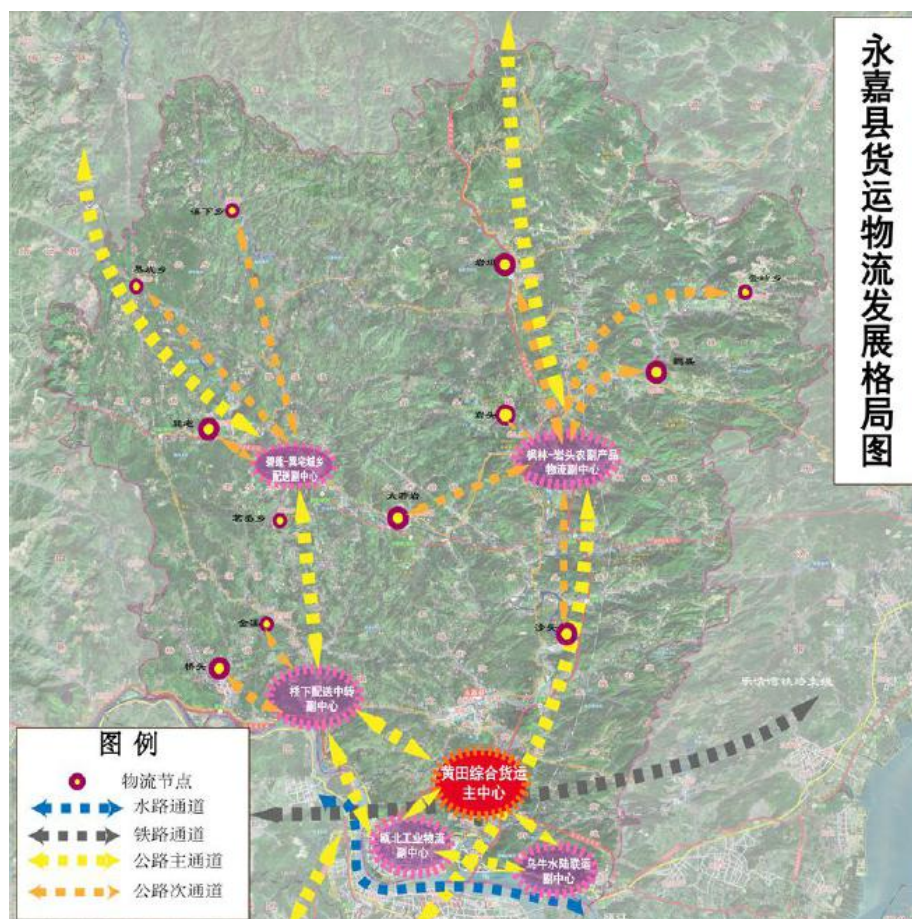


图 5-18 永嘉县货运枢纽布局示意图（2025 年）

五、打造现代运输服务双循环体系

（一）持续优化交通出行服务

1、优化区域运输供给方式

着力推进出行客运快速化、便捷化，构筑以高铁、高速公路为主体的快速客运服务体系，强化综合客运枢纽布局建设和功能提升，以枢纽为节点和功能场所加强各种运输方式与城市交通以及相互间的一体化衔接和高效快捷转换，基本实现至杭州 1 小时通达，融入省、市“1 小时交通圈”，至长三角中心城市和粤闽浙沿海城市群核心城市 2 小时，至全国快速通达。“十四五”时期，依托温州北站、楠溪江站两大高铁枢纽，协调增加温州北站始发列车，构建高效高铁时空圈；积极探索依托杭温高铁温州东连接线发展旅客联程运输，打造空铁出行链，推进温州北和温州东综合交通枢纽联动发展。

2、打造便捷公共交通体系

深入实施公共交通优先发展战略，推动形成以轨道交通和 BRT 为骨干、常规公交为主体，城乡公交和社区巴士为延伸、其他方式为补充的合理分工、紧密衔接、功能清晰、布局合理的公共交通服务体系。

围绕杭温高铁温州北站建设，加快推进温州北站与温州中心城区之间轨道交通 M1 线建设；加快实施瓯江两岸公交一体化，加快建设跨江快速交通线路（BRT）和途径七都北汉桥的公交线路，研究开通温州中心城区直达温州北站的高铁快线（大站快车）。结合“一主两

副、两带并进”空间格局，推进县域中心城区、智造型县域副中心、旅游型县域副中心等片区城市公共交通发展。根据片区产业发展、出行等需求，强化片区之间公共交通联系，研究论证 M1 线至上塘延伸线以及乌牛—黄田—桥下一桥头轨道交通线。按照“布局合理、衔接有序、换乘方便”的原则，发展完善以城区为中心、乡镇为节点、建制村为末梢的三级城乡公交网络。结合通用航空产业，推进交旅融合发展，形成“快进慢游”旅游客运体系。推进智慧绿色交通发展，推广使用清洁能源车型，到 2025 年末实现城区公交清洁能源车辆全覆盖，公交车辆全部开通非现金支付功能。

专栏：

轨道交通 M1 线：全长 32.5km，共设 23 座车站，均为地下线。途径瓯海高教园区、南湖新区、鹿城核心区、永嘉瓯北城区、三江商务区和温州北站高铁新城，其中永嘉设金穗路站、温州北站、三江站、江头站、罗浮站、龙桥站。

BRT 建设：**BRT7 号线：**起于东瓯大桥下，经东瓯大桥、双塔路、新江路、阳光大道、阳光大道东延线、黄田大道、站北大道，至温州北站，全长 12.9 公里。**BRT 瓯越大桥通道：**开通途径瓯越大桥的 BRT，连接温州北站。**BRT 联络线：**联系 BRT7 号线和 BRT 瓯越大桥通道。

智慧客运：在永嘉智慧交通信息平台建设的基础上，构建起客运服务的专项模块，实现运行可视化、统计图表化、指标数字化、检测简约化。发展重点包括推广应用道路客运电子客票服务、加快公交电子站牌建设、推广应用移动便捷支付、推进公交智慧化运营等。

（二）构建现代高效物流体系

1、实施农村物流提升工程

一是试点发展农村共同配送模式，率先开展快递共同配送试点镇、村，盘活乡镇空间资源设置共同配送点，鼓励物流配送企业与商贸企业合作开展共同配送。二是积极推广以客带货模式，完善“客货一体”站场布置，逐步拓展以客带货线路。三是探索发展农村物流无人机配送，打造无人机配送特色服务场景，结合应急救援需求，探索建立无人机配送应急基地。四是创新农村物流双向服务模式，进一步完善农村物流末端节点布局，提高农村物流服务点覆盖率，积极发展定制化农产品物流，推动“互联网+”农村物流发展，提高农村物流信息化水平。

2、培育综合运输市场主体

围绕永嘉县农产品物流、网络货运业务、公铁水多式联运发展等方向，培育一批代表专业领域发展方向的综合运输市场主体，强化物流服务体系的有效供给，加快物流业与农业、工业、商贸、互联网+融合发展，助力全县实体经济发展。“十四五”时期，鼓励有条件企业发展专业化农产品运输服务，培育农产品专业运输物流企业；依托网络货运平台整合线下资源，构建本地网络货运信息平台；抓住多种运输方式齐聚的契机，鼓励传统货运企业向多式联运企业转型；鼓励组建综合运输合作联盟，积极融入温州“四港”联动发展联运联盟，主动对接“义新欧”中欧班列温州号，推进永嘉鞋服、玩具、纽扣等外贸产品出口。

六、拓展交通深度融合发展新空间

（一）推动交通与先进制造业融合发展

创新供应链协同共建模式，推动交通运输企业与制造企业建立互利共赢的长期战略合作关系。结合乐清湾港区铁路支线开通，积极争取开行面向大型制造业基地的铁路直达货运列车，借助温州第四代空铁枢纽建设，加快发展高附加值、特殊货种的联运服务。鼓励货运物流企业面向供应链上游企业发展物流大数据分析、“零库存”货运物流等定制化服务。促进现代装备在交通运输领域应用，带动通用航空装备的产业化、商业化应用，加快发展综合交通产业，探索培育高端交通装备产业园。

加快快递服务“进厂”。聚焦永嘉“5311”现代制造业千亿级产业集群，打造一批“仓储加配送一体化”“订单末端”配送、“嵌入式电子商务”等标志性项目，助力上下游产业无缝衔接。鼓励制造企业围绕快递分拨中心、快递园区，开展集成制造、分销配送等业务。坚持示范引领，开展快递“进厂”重点应用产业、园区、项目遴选，提升永嘉快递企业服务系统流程装备、时尚智造产业、智能电子电气产业等等制造业企业能力。

专栏：

结合永嘉温州物联智造小镇、泵阀智能制造产业园等产业园区建设，积极引导寄递企业发挥技术优势、行业优势，创新服务模式，深度嵌入永嘉先进制造产业供应链，为永嘉泵阀、电气制造等产业量身

定制“快递进厂”服务，实现仓管配送环节的深入对接。

（二）推动交通与商贸流通业融合发展

鼓励企业自有仓库、营业网点、配送队伍等资源向社会开放，与物流枢纽、货运站场等设施资源整合共享。推进电商快递与新零售服务深度融合，实施城市绿色货运配送示范工程，支持货运物流企业面向商超、市场等提供统仓共配、及时配送服务，探索云仓储等集约模式，结合轨道交通建设和城乡公交一体化，研究构建公共交通配送体系。鼓励货运枢纽引入电子商务企业、网红销售平台等，构筑“快递物流+仓储服务+电子商贸”生态体系。鼓励发展面向跨境贸易的进出口采买、国际运输、末端配送等一站式跨境供应链服务。

实施物流通道提升工程，聚焦物流大通道短板，提升大通道设施网络通行能力，推进公铁水联运等集疏运通道建设，打通铁路货运站、港口码头、物流园区等枢纽节点的“微循环”，强化枢纽节点与干线铁路、高等级公路和城市干道等之间的连接，加快现代服务业集聚区（瓯江北岸科创走廊）配套公路项目建设。实施综合交通物流枢纽提升工程，统筹交通枢纽与物流节点布局，强化交通枢纽的物流功能，构建交通物流枢纽系统。加强关键节点物流基础设施建设，充分发挥铁路站场、高速出入口等枢纽集聚优势，进一步提升黄田片区永嘉物流中心的服务效能。以公水联运为突破点，整合优化瓯江沿线港口布局，重点支持乌牛 3000-5000 吨级深水码头和乌牛水陆联运项目建设。以乡镇运输服务站建设为契机，加完完善农村物流基础设施。

专栏：

乡镇运输服务站包括三种类型：一是新建具备集客运和物流服务功能的乡镇运输服务站；二是对既有乡镇客运站、交管站、公路养护站等站场设施进行改造升级的乡镇运输服务站；三是交通运输企业充分利用邮政、供销社、电商服务网点等设施资源，通过业务合作的方式统筹组织辖区内的农村物流服务的乡镇运输服务站。

物流功能拓展：结合永嘉乌牛早茶、永嘉麦饼、永嘉老酒汗、早香柚、枇杷、红柿等特色农产品物流需求，加强与农业、商务、邮政、快递、供销等相关部门的衔接，统筹考虑农村客、货运输需求，推进特色组团的乡镇运输服务站建设支持力度，为农产品销售、生产资料和生活消费品下乡提供畅通的物流运输保障。

（三）推动交通与邮政快递业融合发展

加强车站等交通枢纽的邮政快递绿色通道及中转、接驳、仓储功能区建设，提升交通枢纽的寄递配套能力，构建多种运输方式衔接顺畅的邮政快递运输结构。支持快递“上车、上铁”，鼓励发展高铁快递，协调在高铁的线路、时刻、中转停靠等资源安排中平衡考虑邮政快递服务需求。加快推进快递进村、进厂、出海，引导邮快合作、快快合作等模式，推广面向偏远山区的无人机投递服务。

综合实施“快递进村”工程。加快完善县级快递物流分拨（集散）中心建设，以邮政速递物流网络为支撑，以邮政、快递快运、农村物流为纽带，推广邮快合作、快快合作、快交合作、快商合作等模式，

实现聚合发展，便捷农产品进城，邮件、快递、农资以及日常用品下乡双向物流。依托新型“乡镇运输服务站”以及村便民综合服务网点，形成交通运输、邮政、快递、农村物流等有效综合服务，推进“快递进村”。研究制定相关安全保障措施，推广符合条件的农村客运车辆代运邮件快件。

（四）推动交通与旅游业融合发展

践行“绿水青山就是金山银山”理念，推广“美丽交通+”模式，加强交通运输与景区、景点、绿道等休闲旅游设施布局协同发展，制定长三角一流的山水田园休闲度假旅游目的地交通行动方案，着力实施公路驿站、低空旅游、水上诗路、风情公路等一批精品线工程。推广“交通+门票”等一站式票务服务，发展房车旅游、自驾旅游等服务产品。

进一步完善高速铁路、高速公路网络建设，创新旅游交通产品，加大开行与主要客源城市间的高铁列车、旅游专列等，构建永嘉作为旅游目的地更加快速便捷的“快进/快出”干线交通网络。加快完善旅游集散中心布局建设，优化旅游组织模式，提升“吃、住、行、游、购、娱”服务水平，打造楠溪江三大旅游核心板块为主体的永嘉多日游旅游产品，以及打造永嘉—仙居—横店（影视城）—杭州等跨区域优质旅游线，提升永嘉作为旅游目的地的吸引力，并将温州北部枢纽作为区域旅游的主要进离港。进一步完善提升通景区公路、沿线旅游服务设施、景区停车设施，加强景区多方向可达以及相邻景区互联

等路网，提升景区游客容量和对自驾游的支撑能力。进一步完善全域旅游、乡村振兴交通路网，加强美丽公路建设，提升通达性、安全性、良好体验性。

专栏：

加大旅游公路设施建设：统筹交通旅游一体规划建设，推动交通旅游设施功能融合。在公路线路布设中，加强对重点景区、旅游特色小镇、旅游资源丰富的山区、红色旅游目的地等衔接与辐射。结合永嘉打造长三角一流的山水田园休闲度假旅游目的地的发展需求，加力完善旅游交通基础设施，进一步扩大交通运输有效供给，提升旅游业发展的基础条件，形成交通运输促旅游、交通与旅游融合发展的新格局，满足人们日益增长的美好生活需要。“十四五”期间，加快推进通往重要景区的高速公路项目建设和设施完善，提升和完善高速公路出入口、干线公路连接景区的旅游公路，强化岩头—枫林、石桅岩—龙湾潭、永嘉书院—大若岩及云岭温泉、茗岙摄影等旅游板块的公路通道畅通、安全和舒适；建设和完善满足旅游体验的“慢游”交通网络，推动旅游风景道、绿道等加快建设；增强交通设施旅游服务功能，在公路适宜路段设置观景台、普通公路服务站等设施，提升公路出行服务体验。

七、构建泛在先进的智慧交通体系

（一）打造一体化交通智慧平台

建设交通“大数据中心”。迭代升级现有信息系统，逐步加大系统内部和部门、企业间数据汇聚共享力度，全面实现公路、水路、铁路、民航、重点枢纽、两客一危等业务数据的融合互通，通过人工智能挖掘提升数据价值。**建设交通“运帷决策大脑”**。依托智慧公路、港航等示范工程，建成视频云平台，推动视频上云、共享，逐步建成县云控中心，实施集中运行监测保障，增强动态监测预警能力，提供辅助决策服务和预判支持。**建设交通“出行服务平台”**。依托大数据预测，聚焦出行诱导等服务，通过导航软件、路段广播、诱导屏、微信、微博等公众出行提供交通信息服务，提升出行效率和出行体验。

（二）加快基础设施智慧化建设

加强交通领域 5G、人工智能、物联网、大数据、北斗系统等新型基础设施建设和应用，加快实现基础设施数字化全覆盖，推动交通网与信息网深度融合。**构建智慧建设体系**。构建设计、施工、管养全面智慧化的交通设施建设体系，推进基础设施智能设计管理，深化 BIM 技术在重点工程中应用，提升道路建管养智能化水平。**建设智慧公路**。以推进智能设施、智能决策、智能服务和智能管控等通信、控制、信息技术的集成应用为核心，通过试点示范，向市级层面建议建设温州中心城区智慧高速环线，尝试推进智慧高速环线永嘉段建设。

打造智慧枢纽。结合温州北综合交通枢纽建设契机，打造永嘉交通枢纽智慧示范项目，运用物联网、人工智能等技术，实现安检互认、自助登车、泊位引导等智慧化场景。

（三）推进交通服务信息化建设

以县级智慧交通系统为基础，积极与温州市智慧交通系统进行对接，实现市县两级一体协调发展，为综合交通体系运行提供数字化服务。**提供智慧运输服务。**依托永嘉县智慧交通指挥中心和综合数据中心，整合全县交通运输系统信息化基础设施和信息资源，构建覆盖辖区内车、路、站、船、港的信息基础设施网，横向整合信息收集发布、运行监测分析、应急调度指挥、公众服务等职能，打造全县交通运输领域的智慧交通大脑。**实施智慧交通管控。**推动 5G、云计算、大数据、物联网等新型技术与交通行业深度融合，聚合全领域、多层次的交通数据资源，实现全领域、全过程数字化管理，全面实现针对堵点的精确动态交通管控。**强化跨系统合作。**依托互联网、交通广播、短信平台、手机 APP、车载终端、北斗卫星导航系统等，提供覆盖高速公路、国省道干线等主要通道及过江通道、客货运站场等关键节点的实时动态、多元化、多样化、全方位的出行信息服务。

八、推进低碳美丽的绿色交通发展

（一）持续深化运输结构调整

围绕碳达峰与碳中和愿景，以打造低碳交通为主线，紧抓交通减排核心，推进运输结构优化调整。不断推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运转移。**加快提升铁路运输能力。**加快货站设施改造和集疏运系统建设，增强铁路集货组织能力，积极开行以市场需求为导向的定制化货运班列，形成便捷高效的快货服务体系；因地制宜发展特色班列，培育壮大高铁快运市场。**进一步拓展水路运输优势。**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，加快推进乌牛水陆联运中转站建设，发展海运大宗散货公路短驳业务。

（二）强化交通资源节约集约

推进绿色交通基础设施建设。把生态保护贯穿交通基础设施建设全过程，统筹推进绿色铁路、绿色公路、绿色港口、绿色航道建设。加快推进楠溪江、瓯江沿线绿道建设，切实打造山水联动美丽绿道网。加快推进城市绿道网建设，结合公园、绿地等，打造具有城市文化特色的绿道网。统筹交通集散枢纽、旅游景点合理布局绿道驿站体系，为绿道提供公共交通换乘接驳，打造舒适便捷的慢行绿道网络。**实施交通廊道绿化行动。**高标准创建“畅、安、舒、美、绿”的自然风景走廊、科创产业走廊、生态富民走廊、历史人文走廊，契合生态资源、特色经济、乡村旅游、历史文化等要素发展需求，串起美丽乡村、连

通美丽景区、联动美丽产业、促进美丽经济、带动美好生活，打造具有永嘉特色的美丽经济交通走廊。**加强土地岸线资源利用。**统筹铁路、公路和市政道路集约利用线位、桥位等交通通道资源，改扩建和升级改造工程充分利用既有走廊。**提高资源综合循环利用。**深化交通设施与新能源、新材料融合研究，推动废旧路面、沥青等材料再生利用，推广钢结构的循环利用，扩大工业废料和疏浚土、建筑垃圾等综合利用，实现沥青路面旧料“零废弃”，回收率（含就地利用）达 100%，循环利用率达 100%。

专栏：

楠溪江绿道工程，整体项目分为绿道西线、绿道东线，以及周边环境整治三大块进行。其中西线绿道长约 8.24 公里，东线绿道长约 6.83 公里，周边环境整治长约 9.2 公里，流域面积 23 万平方米。

（三）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，实现城区公交清洁能源车辆全覆盖。**提高清洁能源船舶应用。**加快推进氢燃料、生物电池、锂电池等新能源或达到国六排放标准的清洁能源在船舶领域应用，加快淘汰高污染、高耗能的客船和老旧运输船舶。**强化船舶和港口污染防治。**推进港口船舶污染物接收转运及处置设施建设，加强对港口和船舶污染物接受设施与城市公共转运、处理设施

的有效衔接。**推进综合功能服务站建设。**构建交通能源供给综合集约新模式，推进集电能、天然气及清洁油品等多种供给服务功能为一体的综合供能服务站建设布局。**构建新能源汽车充电设施体系。**开展新能源汽车充电基础设施布局规划及实施计划制定，推进新能源汽车充电站、充电桩、加气站等设施建设，推进电动汽车电池更换站点建设，满足电动汽车充电、更换电池及停车等需求。**加强交通建设领域扬尘污染防治。**有效防治交通领域施工扬尘污染，保护和改善大气环境质量，降低施工扬尘对社会生活的影响，提升交通工程绿色施工管理水平。

（四）推进出行方式绿色转型

构建绿色出行体系。按照交通强国建设纲要关于开展绿色出行行动等决策部署和《绿色出行创建行动方案》的要求，开展绿色出行创建行动。推动公共交通由传统注重数量供给转向注重服务品质，打造“以轨道交通为主体、常规公交为基础、慢行交通为补充”的现代多元化绿色交通出行体系。**构建城市绿色出行共享融合网。**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，实现轨道交通、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。**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。

九、建立完善可靠的安全应急体系

（一）健全安全责任监管体系

强化对交通安全生产工作的领导。树牢“生命至上、安全第一”发展理念，坚持“党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责”，建立健全各级交通主管部门与安全应急管理机构，健全领导责任机制和上下联动、部门协同的工作机制，加快完善交通运输安全生产标准体系。进一步压实企业主体责任和行业监管责任。推进落实企业全员安全生产责任制，加强安全管理机构与人员配备，健全企业安全生产制度、操作规程等规章制度。明确行业监管职责，紧盯事故易发多发和薄弱环节，加大安全生产监督检查力度，推动与安全、应急等相关部门协同监管，健全安全生产责任链条，构建隐患发现、整治、验收和考核等闭环管理体系。

（二）提升设施本质安全水平

强化交通基础设施安全防护能力。持续推进公路灾害防治、病危桥隧维修改造和安全防护工程，强化事故多发路段改造提升。加快提升内河通航作业、水上客渡运安全水平，打造航道锚地支撑保障体系。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治率 100%。提升交通建设工程本质安全水平。强化桥梁、隧道等预制构件质量提升，推进预制构件标准化设计、工厂化预制、装配化施工；

加强施工设备的定期检查检测，持续淘汰落后工艺设备，推广应用智能化加工设备，提高交通建设工程质量和耐久性。

（三）深化安全风险监管防控

加强安全生产风险管控。定期全面排查梳理风险，加强风险防控责任落实；强化风险类别和等级评估，建立重大风险分级分类清单管理机制，落实分级分类管控人员和措施。研究建立风险智控指数，动态评价风险等级，增强风险感知能力。**开展重点领域安全隐患排查治理。**加强港口重要设备设施、特殊作业环节和内河船舶碰撞桥梁等隐患排查治理。强化码头、大型桥梁和长隧道等重大工程关键环节和重点部位排查治理。深化铁路沿线隐患治理，建立长效机制。**健全隐患排查治理机制。**强化事故隐患“清单管理”，增强隐患排查治理的监督执法力度，推动安全生产事故重大隐患清零，一般隐患“减增量、去存量”。开展隐患治理整改效果分析，严肃问题整改措施不落实、重大问题悬而不决、重大风险隐患拖延不改的行为。

（四）坚决扼制重大安全事故

加强道路危化品运输整治。围绕企业、车辆、从业人员等核心要素，开展常态化监管工作，实现车辆安全检查、从业人员安全教育、企业安全监管全覆盖，坚决消除危化品运输超速、疲劳驾驶、非法营运等行为。全面巩固挂靠经营车辆、异地经营等整治效果，强化“两外”车辆管理。迭代升级危货运输智控平台，完善部门间信息共享、联合执法、联合惩戒机制。加快建设危化品车辆公共停车场和高速公

路危化品专用停车位（区）。**加强货车超限超载治理。**加强货车出场称重管理，防止超限超载车辆出站出场，推进治超站点称重设施联网管理。提高超限超载执法力度，形成超限运输监测站 24 小时管控，全面推进严重违法失信超限超载联合惩戒。加强高速公路治超力度，深化高速公路“违法失信清单”管理和“百吨王”整治。**提升“两客”及农村客运安全管理水平。**着力打击“黑企业”“黑站点”“黑车”非法经营行为，全面实施客运站场班车、包车合规性管理，完成客运监测监管系统升级，建设非法营运客运车辆监测系统，提高道路运输执法信息化水平。加强对班车客运定制服务的监管。推广农村客运安全生产和通村服务质量系统监测试点经验，建立农村客运综合监管系统，提升对农村客运企业智能管控水平。

（五）强化应急运输保障能力

构建高效顺畅的应急指挥体系。建立县域统筹、片区协调的应急资源调度机制，基本实现应急资源统筹共享。完善应急智慧平台，实现公路桥梁隧道监管、路网监测与应急指挥、“两客一危”车辆监控、智慧港航应急指挥和交通工程质量安全监控等重点领域监测系统与省、市级平台全面接入。**强化交通运输应急力量。**优化交通应急保障基地布局，推进交通战备装备仓库与当地应急基地联合共建，督促各高速公路业主单位应急基地建设。加强深水救援装备、队伍等配备。推进落实大型应急装备赋码，实现可视可调。**强化航空救援。**结合永嘉通用机场（直升机起降点）建设，构建航空应急救援点布局，推进

高速公路服务区直升机起降点建设，提升航空应急救援保障能力，争取实现县域航空应急救援 30 分钟响应。

十、建设实施安排

“十四五”时期是永嘉建设温州北部综合交通枢纽的关键时期，是交通现代化发展的“重要窗口期”和“转型突破期”，要主动抓住交通强国建设和交通促进共同富裕的发展机遇，对接省市交通发展目标，争取更多项目列入省市十四五建设规划，多渠道、多元化筹集资金，努力实现十四五规划发展目标。

（一）建设任务

“十四五”期间，永嘉县综合交通发展规划项目共 63 个，其中，续建项目 15 个，新开工项目 24 个，前期研究类项目 24 个。主要实施任务（不包括前期研究类）包括：铁路规划实施里程 77.2 公里，轨道交通规划实施里程 8.8 公里；高速规划实施里程 59.8 公里，高速互通新改建 2 个；普通国省道规划实施里程 109.3 公里；重要县道规划实施里程约 110.8 公里；水运规划实施码头建设 5 个；公共交通(BRT)通道规划实施 2 条；客运站场枢纽规划实施 3 个及乡镇运输服务站若干个，货运物流站场枢纽规划实施配送站若干个。

（二）资金估算

根据建设任务需求，“十四五”时期，永嘉县铁路（含轨道交通）建设约 82.7 亿元；高速公路建设约 40.4 亿元，普通国省道建设约 47.0 亿元，农村公路建设约 44.3 亿元；公共交通（BRT）建设约 0.2 亿元，客运枢纽站场建设约 6.6 亿元，合计约 221.2 亿元。

十一、保障措施和建议

（一）加强组织领导

建立综合交通发展协调机制，提高决策执行力，及时协调解决相关重大问题。充分发挥行业管理部门牵头作用，进一步强化相关部门协调联动工作机制，完善项目前期工作责任制，明确任务分工和进度要求、落实工作责任；加快项目规划选址、土地、环评、投融资模式、财政补贴等审批工作，缩短项目前期工作周期，确保重点工程、重大项目按期开工建设。做好项目三年滚动行动计划，狠抓落实；建立与周边县市高效的互动衔接会商机制，积极推进跨县市项目落地实施。

（二）强化规划引领

增强与国家、省、市综合立体交通网规划衔接，与“十四五”综合交通发展规划、国民经济和社会发展规划“十四五”规划协同，紧密对接国土空间等专项规划。进一步加强规划研究和谋划合理项目，积极沟通国家、省、市相关部门，争取相关重大项目列入国家、省、市相关规划；争取中央预算内资金、车购税、铁路建设基金、民航发展基金、专项债券以及省级资金对永嘉重点项目的支持；争取相关重大项目用地指标由国家、省协调解决。强化规划的指导性和严肃性，以规划为依据编制年度建设计划，按照规划审批项目，并建立科学的规划实施评估机制和调整机制。

（三）做好要素保障

统筹研究制定相关保障政策，优化资源要素配置，支持交通科学优先发展、高质量发展。一是资金要素保障，要加大财政资金、地方政府债券/专项债券对交通的投入；二是土地指标和征地拆迁保障，在用地及相关占补指标上对高速公路、城市轨道交通、主要枢纽站场项目给予保障支持，在征地拆迁工作及补偿上给予支持；三是人才队伍保障，加强人才队伍建设，深化交通行业用人体制改革，培养引进交通领域科技领军人才，提高队伍素质和激发广大干部大干交通事业的激情和主动担当精神。

（四）创新投融资机制

坚持创新驱动，加大投融资体制和机制创新，充分发挥市场在资源配置中的作用和更好发挥政府作用。一是要明确交通基础设施的公共基础设施属性，政府承担建设主体责任，加大财政资金和政府性基金以及地方政府债券的投入；二是要创新和完善政策顶层设计，形成政府与市场合力，研究采取依法合规投融资模式，吸引和鼓励社会资本参与各类交通基础设施的投资、建设、养护和运营。三是对交通投资和运营企业提供相关税费优惠、相关土地开发优先权等政策支持；四是深化“放管服”改革，着力破除民间投资参与交通基础设施建设的障碍，进一步简化优化项目审批手续，优化审批流程、缩短审批时间，协助业主部门推进重大项目的立项审查、土地预审、环评等前期工作，坚持守信，改善投资和营商环境，增强社会投资者信心。

永嘉县综合交通运输发展“十四五”规划建设项目表

序号	项目名称	建设性质	建设规模(公里)	技术标准	技术状况	总投资(亿元)	“十三五”投资(亿元)	“十四五”投资(亿元)	开工年	完工年	备注说明
一、铁路											
(一) 续建项目											
1	杭温铁路一期工程永嘉段	续建	67.2	客运专线, 速度目标值 350 公里/小时	双线	109.0	32.3	76.7	2019	2023	杭温铁路一期工程起于温州北站, 途经永嘉、仙居、磐安、横店、至于义乌, 接杭长高铁, 全长 201.4 公里, 总投资 383 亿元
(二) 新开工项目											
1	温福高铁(联络线永嘉段)	新建	10.0	客运专线, 速度目标值 350 公里/小时	/	25.0	/	5.0	2025	2028	途经浙江温州市、宁德市和福州市, 线路全长约 311 公里, 其中温州境内约 106 公里、杭温联络线约 34 公里。

2	轨道交通 M1 线（永嘉段）	新建	8.8	B 型车 6 编组	/	70.0	/	1.0	2025	2028	线路起于瓯海丽岙，线路由南向北依次经过瓯海、鹿城、永嘉，止于永嘉黄田金穗路站。线路长 32.5 公里，均为地下线，设站 23 座。
小计						204.0	32.3	82.7			
二、高速公路											
（一）新开工项目											
1	乐清至青田高速乐清至永嘉段工程（永嘉段）	新建	34.0	高速	双向四车道	74.0	/	20.0	2023	2027	
2	温州绕城高速公路北线乌牛互通及连接线工程	新建	/	高速	/	14.1	/	14.1	2021	2025	增设互通一处，连接线长约 2.1 公里
3	诸永高速公路延伸线增设温州北站互通工程	新建	/	高速	/	5.3	/	5.3	2022	2023	增设互通一处，连接线 0.6 公里
4	温岭至永嘉高速（永嘉段）	新建	25.8	高速	双向四车道	69.7	/	1.0	2025	2028	
（二）前期研究类项目											
1	合肥至温州高速（温州段）	新建	50.0	高速	双向四车道	110.0	/	/	/	/	

2	金丽温高速永嘉段改建工程	新建	26.0	高速	/	70.0	/	/	/	/	新增车道
3	诸永高速公路永嘉段增设上塘互通工程	新建	/	高速	/	9.5	/	/	/	/	连接线长 2.1 公里，双向四车道一级公路
4	绕城高速公路黄田互通（接上瓯公路）	新建	/	高速	/	10	/	/	/	/	新增全互通一座
5	诸永高速公路永嘉枫林互通改造工程	新建	/	高速	/	3.8	/	/	/	/	互通改造
小计						366.4	0.0	40.4			
三、普通国省道											
(一) 续建项目											
1	104 国道温州西过境永嘉张堡至瓯海桐岭段改建工程（永嘉段）	改建	9.1	一级	双向六车道	15.9	13.1	2.8	2013	2021	支线一级公路 4.9 公里
2	330 国道（原 S333 省道）永嘉桥下至桥头段改建工程	改建	21.6	一级	双向四车道	19.2	16.1	3.1	2018	2022	
3	S211 桐乡至洞头公路永嘉巽宅至桥下段工程	新建	31.1	一级/二级	双向四车道/二车道	20.9	13.9	7.0	2018	2022	主线一级公路 5.5 公里，二级公路 25.5 公里；连接线 2.3 公里
4	S323 路桥至永嘉公路张溪至岩坦段工程	新建	4.4	三级	双向二车道	2.2	1.0	1.2	2020	2022	
5	S325 洞头至庆元公路乌牛至	新建	3.0	一级	双向六车	3.6	2.1	1.5	2020	2022	

	上塘段工程（一期）				道						
6	S324 温岭至常山公路永嘉大若岩至巽宅段改建工程（一期）	新建	3.2	三级	双向二车道	1.3	0.5	0.8	2020	2021	
（二）新开工项目											
1	104 国道永嘉三江至黄田段改建工程	改建	7.7	一级	双向六车道	19.3	/	19.3	2021	2024	
2	104 国道永嘉乌牛至三江段改建工程	改建	3.5	一级	双向六车道	4.0	/	1.0	2025	2028	
3	330 国道永嘉桥头林福至青田段公路工程	改建	4.2	一级	双向四车道	6.4	/	6.4	2022	2023	
4	330 国道鹿城藤桥至永嘉桥下段工程（永嘉段）	新建	6.0	一级	双向四车道	6.8	/	2.0	2024	2027	
5	S325 洞头至庆元公路乐清翁垟至永嘉上塘段（永嘉段）	改建	15.6	一级	双向四车道	23.0	/	2.0	2024	2027	争取战备公路
（三）前期研究类项目											
1	104 国道永嘉瓯北段改建工程	改建	8.0	一级	双向四车道	16.0	/	/	/	/	
2	S208 省道黄田段提升改造工程	改建	7.0	一级	双向六车道	10.0	/	/	/	/	
3	S211 省道石染至缙云段公路工程	新建	12.0	二级	双向二车道	10.0	/	/	/	/	
4	S323 省道路桥至永嘉公路岩坦经潘坑至山坑段	改建	39.1	二级	双向二车道	35.0	/	/	/	/	

5	S323 省道路桥至永嘉公路张溪至台州界	改建	10.0	二级	双向二车道	/	/	/	/	/	
6	S324 温岭至常山公路永嘉大若岩至巽宅段改建工程	改建	18.1	一级	双向四车道	22.8	/	/	/	/	
7	S324 温岭至常山公路山坑至青田段改建工程	改建	28.0	二级	双向二车道	20.0	/	/	/	/	
8	S325 庆元至洞头公路上塘至桥头段新建工程	新建	25.0	一级	双向四车道	59.0	/	/	/	/	
小计						295.4	46.7	47.0			

四、农村公路

(一) 续建项目

1	永嘉县云岭至鹤盛公路工程	新建	12.2	三级	双向二车道	5.2	1.7	3.5	2019	2023	主线长 9.8 公里， 支线长 2.4 公里
2	41 省道南复线至杭温高铁楠溪江站通道改建工程	新建	5.6	一级	双向四车道	10.1	5.6	4.5	2020	2023	兼顾市政道路功能
3	珍上线黄村至水岩段改建工程（朱垟至廊下农村公路）	新建	4.8	三级	双向二车道	1.3	0.5	0.8	2020	2022	
4	沙头镇石埠至西垟公路沙头过境段工程	新建	3.1	三级	双向二车道	1.4	0.7	0.7	2020	2022	
5	黄里线	新建	10.7	四级	双向二车道	0.42	0.02	0.4	2020	2021	
6	水门路	新建	3.4	一级	双向四车道	3.8	3.7	0.1	2018	2021	
7	都南公路	新建	2.1	三级	/	0.5	0.1	0.4	2020	2021	

8	温州北站交通枢纽金水路一期项目	新建	1.9	一级	双向六车道	9.3	3.0	6.3	2019	2023	
(二) 新开工项目											
1	永嘉县大若岩至上塘公路工程	新建	15.1	一级	双向四车道	17.6	/	15.0	2022	2026	
2	茗岙至昆阳公路工程	新建	8.0	二级	双向二车道	1.3	/	1.3	2023	2025	
3	珍上线廊下至水岩段改建工程	改建	8.0	三级	双向二车道	0.3	/	0.3	2022	2022	
4	江东大道（三江至枫林公路改建工程）	改建	32.1	一级/二级	双向四车道	49.7	/	1.0	2025	2028	
5	乌牛互通连接线七都北汉桥至电力路段工程	新建	2.6	一级	双向六车道	11.3	/	3.0	2024	2027	
6	乌牛互通连接线永嘉金岙至乐清炉岙段工程（永嘉段）	新建	1.3	一级	双向六车道	6.6	/	2.0	2024	2027	
7	四好农村公路建设	新改建	/	/	/	5.0	/	5.0	2021	2025	路网结构、路况质量、安全防护等提升
(三) 前期研究类项目											
1	金水路北部快速化通道	新建	7.2	一级	/	12.0	/	/	/	/	
2	碧徐线改建工程	改建	18.0	二级	/	7.8	/	/	/	/	
3	白桥线改建工程	改建	16.0	二级	/	5.8	/	/	/	/	
4	山黄线大岙至溪下段改建工程	新建	22.1	二级	/	8.0	/	/	/	/	

5	永嘉县壬黄线改建工程	新建	11.0	二级	/	4.0	/	/	/	/	
小计						161.2	15.1	44.3			
五、水运											
(一) 前期研究类项目											
1	乌牛 3000-5000 吨级码头建设					1.3	/	/	/	/	通过能力 100 万吨
2	500-1000 吨级码头					1.0	/	/	/	/	桥下、桥头等
3	300-500 吨级码头					0.2	/	/	/	/	三江、上塘等
小计						2.5	/	/	/	/	
六、通用航空											
(一) 前期研究类项目											
1	永嘉县通用航空机场项目					7.0	/	/	2024	2027	
小计						7.0	/	/			
七、公共交通											
(一) 新开工项目											
1	BRT 瓯越大桥通道建设					0.1	/	0.1	2022	2024	
2	BRT7 号线与瓯越大桥 BRT 联络线建设					0.1	/	0.1	2023	2025	

小计						0.2	/	0.2			
八、客运枢纽站场											
(一) 新开工项目											
1	楠溪江站综合交通枢纽					4.5	/	4.5	2021	2023	
2	永嘉县客运中心					1.8	/	1.8	2021	2023	
3	三江公交首末站(换乘枢纽)					0.1	/	0.1	2023	2025	
4	乡镇运输服务站					0.2	/	0.2	2021	2025	
小计						6.6	/	6.6			
九、货运站场(物流园区)											
(一) 前期研究类项目											
1	配送中心项目	新建				/	/	/			瓯北、乌牛、枫林-岩头、巽宅-碧莲等
小计						/	/	/			
合计						1043.2	94.1	221.2			

