

台州市综合立体交通网规划 (2021-2050年)

台州市交通运输局

浙江省交通规划设计研究院有限公司

二〇二一年二月

目 录

一、前言	1
二、现状评价	3
(一) 发展现状	3
(二) 交通运行	6
(三) 存在问题	11
三、发展要求	13
(一) 形势分析	13
(二) 需求预测	15
四、总体思路	18
(一) 发展定位	18
(二) 发展战略	19
(三) 规划目标	20
五、综合立体交通通道规划	24
(一) 通道布局思路	24
(二) 通道布局方案	24
六、综合立体交通基础设施规划	26
(一) 建设客货并重、干支结合的铁路网	26
(二) 建设覆盖全域、高效便捷的轨道交通网	27
(三) 建设多层次、高效率、广通达的公路网	29
(四) 建设现代化综合性港口	34
(五) 打造长三角支线空港与“县县通”的通用航空网	37

(六) 完善海陆联动、功能齐全的能源管道网.....	38
(七) 打造普惠城乡、畅达国际的邮政快递网.....	39
(八) 建立无缝衔接的客货运枢纽.....	40
(九) 打造互联互通、依山面海的城乡绿道网.....	43
七、综合立体交通体系规划.....	45
(一) 产业交通.....	45
(二) 品质交通.....	45
(三) 畅行交通.....	46
(四) 智慧交通.....	46
(五) 平安交通.....	47
(六) 绿色交通.....	48
(七) 清廉交通.....	48
(八) 法治交通.....	49
(九) 便民交通.....	50
八、综合立体交通网投资规模及重大工程.....	51
(一) 投资规模.....	51
(二) 标志性工程.....	52
(三) 近期实施重点.....	52
九、国土空间规划衔接.....	55
十、环境影响评价.....	57
十一、保障措施.....	59

一、前言

党的十九大提出了建设交通强国，这是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。为统筹推进交通强国建设，中共中央、国务院制定了《交通强国建设纲要》，明确提出要推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，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。

浙江省委省政府紧紧围绕习近平总书记赋予浙江的“干在实处永无止境，走在前列要谋新篇，勇立潮头方显担当”新期望，以“八八战略”再深化、改革开放再出发为主题，致力于高质量发展、竞争力提升、现代化建设，确定了“两个高水平”奋斗目标，强调交通运输要当好先行，加快构建全国领先的现代综合交通运输体系，全力推进交通强国试点建设，为构建现代化经济体系、加快推动新型城镇化和乡村振兴提供重要支撑。

台州市委市政府以“八八战略”为引领，以“建设新时代民营经济高质量发展强市”为目标，着眼台州发展面临的新形势、新阶段、新任务，对标“重要窗口”的要求，提出了“三立三进三突围”的新时代发展路径。要求深入学习贯彻习近平总书记考察浙江重要讲话精神，贯彻落实交通强国、交通强省战略部署，再掀大抓交通、抓大交通的新热潮，着力构建现

代综合交通体系，打造长三角南翼综合交通枢纽，为“重要窗口”建设提供有力支撑。

为贯彻落实国家及省、市重大决策部署，特编制《台州市综合立体交通网规划（2021-2050年）》（以下简称《规划》）。本规划以建设现代化高质量综合立体交通网为目标，统筹铁路、轨道、公路、水运、民航、管道、邮政、枢纽、绿道等九大交通要素的基础设施规划建设，完善综合立体九大交通体系，突出中远期谋划与近期建设并重、愿景谋划与空间落地并重、重大工程与普惠服务并重，实现各种交通运输方式立体互联，谋划提出我市综合立体交通网中长期发展的总体布局。

《中共台州市委 台州市人民政府关于建设高水平交通强市的实施意见》（以下简称《实施意见》）是我市交通强国建设的“总纲”，《规划》是贯彻落实《实施意见》、指导综合交通网络空间布局的“总图”，二者互为依托、相辅相成，共同构成推进交通强国建设的纲领性文件，是指导我市未来30年综合交通发展的顶层设计，是全面提升我市交通发展水平的重要手段。

规划范围为台州全市，统筹考虑与国际、国内、长三角及省内地市的连接。规划对象涵盖铁路、轨道、公路、水运、民航、管道、邮政、枢纽、绿道等交通要素，以及未来可能出现的新型交通运输方式。规划期限为2021-2050年，基础年为2018年，目标年为2035年、2050年。

二、现状评价

（一）发展现状

台州是长江三角洲中心区城市之一，是国务院批复确定的浙江沿海区域性中心城市和现代化港口城市。近年来，台州交通克服资金、土地、技术等难题，实施大投入，建设大交通，交通投资持续保持高位运行，交通基础设施覆盖水平进入全省第二方阵，2018年底，全市综合交通线网总规模达14320.95公里，网络密度为152.14公里/百平方公里，高于全省网络密度131.8公里/百平方公里，初步形成层次分明、功能齐全、布局合理的综合交通网络，综合运输服务水平不断提升。

（1）公路网络体系基本成型并逐步完善

截至2018年底，全市公路总里程13012.8公里。其中，高速公路446.1公里，一级公路791.7公里，二级公路1222公里。公路网密度为138.3公里/百平方公里，高于全省公路网密度118.5公里/百平方公里，居全省第三。高速公路网密度474公里/万平方公里，高于全省平均路网密度424.5公里/万平方公里。一级公路网密度841.2公里/万平方公里，高于全省平均路网密度676.6公里/万平方公里。已经形成以沿海高速、甬台温高速、诸永高速、上三高速、台金高速为主骨架的“三纵二横”高速公路网，以3条国道（G104、G228、G351）和7条省道（S203、S204、S208、S315、S210、S323、S324）为骨干的“五纵四横”干线公路网，沿海港口的主要港区、机场、铁路等重要枢纽均得到有效连接，5A级景区高速公路通达，实现“县县通高速”“村村通客车”。

（2）铁路及轨道进入大发展大建设时期

截至 2018 年底，全市铁路运营里程为 94.15 公里，为设计时速 250 公里的甬台温铁路，设台州、临海、温岭、三门 4 个客运铁路站和台州南货运铁路站，铁路网密度 1 公里/百平方公里，低于全省平均路网密度 2.7 公里/百平方公里。除舟山外，基本形成台州至上海和省内其他地市 3 小时高铁交通圈。即将建成金台铁路（含头门港支线），运营里程 113.5 公里（头门港支线 44.3 公里），设计时速 160 公里，到“十三五”末可形成“一纵一横”铁路网。另有杭绍台铁路（含温岭至玉环铁路）、杭温铁路、市域铁路 S1 线正在建设，在建里程 236.4 公里。

（3）湾区港口建设不断推进并全面开放

截至 2018 年底，台州港码头泊位数达到 181 个，其中，万吨级以上泊位 9 个，最大靠泊能力为 7.4 万吨。全市共有航道 102 条，航道总里程 1007.2 公里，居全省第六，占全省航道里程的 10%。其中，通航航道 96 条，通航航道总里程 993 公里。基本形成以头门港为核心港区，统筹大麦屿港区、海门港区为重点，以及健跳港区，龙门港区，黄岩港区加十个港点为一体的“一港六区十港点”空间格局。明确台州港是全省沿海地区性重要港口，是台州及浙中南地区发展经济、扩大开放的重要依托，是台州发展临港产业、推进沿海开发、提升城市功能的重要基础，也是全省发展对台运输和贸易的重要口岸。到“十三五”末实现台州港口岸沿海各港区全面开放。

（4）民用航空机场旅客吞吐量逐年攀升

截至 2018 年底，台州路桥机场共开通 15 条航线，通航 17 座城市，机场飞行区等级为 4C，年旅客吞吐量 111 万人次、货邮吞吐量 7581 吨，正

式跨入“百万”空港行列，运营规模稳定在中国民航机场中等水平，居全省第六，是华东地区重要的支线机场。台州机场改扩建工程已开工建设，将建成投用1条跑道、16个停机位和3.5万平方米的航站楼，近期满足年旅客吞吐量250万人次、货邮吞吐量2.5万吨，远期满足年旅客吞吐量480万人次、货邮吞吐量5万吨。大力推进通用航空建设，台州湾通用机场、临海通用机场、温岭通用机场、仙居通用机场均已列入省重点项目。

（5）管道设施网络开启油气运输新时代

截至2018年底，全市共有成品油长输管道116公里，天然气长输管道105公里，管输天然气实现“县县通”。其中，2018年投油的甬台温成品油管道是全省最长的成品油管道，设台州市临海分输站，可输送92#汽油、95#汽油、车用柴油和普通柴油两大类4个品种，采用了世界先进的油品大规模、大批次自动化工艺输送技术，可实现全天候、全自动输送，输送过程中几乎没有物料损耗，有效转变了原先我市成品油供应主要靠水上运输，且受台风、雾霾等恶劣天气影响较大的情况，也更有利于生态环境保护。

（6）邮政快递服务最后一公里全覆盖

截至2018年底，全市共有邮政支局所144处、快递法人企业133家；城市邮路21条，总长度841公里；城市投递路线241条，总长度8091公里。全市农村邮路13条，总长度1406公里；农村投递路线368条，总长度17178公里。基本实现农村邮政普遍服务“最后一公里”全覆盖，重点快递企业城乡网点全覆盖。全市已建成智能物流末端网点100个，城市智能快件箱1482组。

（7）客货运枢纽逐步向综合运输转变

全市客运枢纽共有民航机场 1 个，铁路客运站 4 个，二级以上的汽车客运站 10 个；货运枢纽主要有台州南货运铁路站、台州市物流发展交易中心、台州传化洲镗公路港、浙江世通商贸物流园、玉环经济开发区综合物流园区等。其中，黄岩综合客运枢纽站于 2018 年建成投运，与铁路台州站一起成为全市首个集铁路、公路、公交和出租车于一体的综合客运枢纽，未来还将通达市郊列车和轨道交通，实现铁路、公路、城市公共交通等多种运输方式的综合运输、便捷换乘。台州湾区公铁水多式联运工程列入国家示范，金台铁路临海东站货站（物流仓储中心）、金台铁路头门新区站货站（物仓储中心）和台州南铁路物流基地将建成多式联运型货运枢纽。

（8）大花园骑行绿道建设初具规模

全市已建成绿道网 762 公里，其中，符合大花园骑行绿道要求的省级绿道约 130 公里，包括临海市的南洋二线、古城街道的灵江上游段，温岭市松门镇和石塘镇的沿海绿道，玉环市的新城绿道网示范工程，天台县的始丰溪绿道，仙居县的永安溪绿道等。

（二）交通运行

2018 年全市完成旅客运输量 8596 万人（不含城市交通），旅客周转量 71.6 亿人公里；货运运输量 29183 万吨，货运周转量 29183 亿吨公里。

表 1 台州市主要交通运行指标

	指标	单位	2018 年
公路	客运量	万人	6992
	旅客周转量	万人公里	298782
	货运量	万吨	15393
	货物周转量	万吨公里	2330935
铁路	客运量	万人	1373
	旅客周转量	万人公里	414993
	货运量	万吨	—
	货物周转量	万吨公里	6669
水路	客运量	万人	174
	旅客周转量	万人公里	1852
	货运量	万吨	13758
	货物周转量	万吨公里	15970212
港口	货物吞吐量	万吨	7167
	外贸吞吐量	万吨	618
	集装箱吞吐量	万 TEU	24.4
民航	旅客吞吐量	万人	111
	货邮吞吐量	吨	7581
邮政	业务量	亿元	49.6
快递	业务量	万件	70312

（1）对外交通可达性

——国际出行

台州路桥机场暂无国际航线，国际出行主要以上海浦东和杭州萧山机场为主，温州龙湾、宁波栎社和义乌机场为辅。上海浦东机场通航国外城

市 109 个，杭州萧山机场通航 38 个，宁波栎社机场通航 14 个，温州龙湾机场通航 9 个，义乌机场通航 3 个。

台州前往上海、杭州、宁波、温州国际机场均可采用高铁出行，前往义乌机场可采用高速公路出行，时间均能控制在 3 小时以内，未来台州将融入杭州 1 小时交通圈，拉近台州至沪杭时空距离，国际可达性将显著提升。

一一国内、长三角与省内出行

航空。台州路桥机场共通航国内城市 17 个，与国内京津冀、珠三角、关中、成渝、武汉、长株潭、滇中、辽中南等重要城市群均建立了联系，国内航空出行可达性较高。但开通航线不多，部分城市航线需中转换乘，时间较长且不可控，以及受军用机场的影响较大，吞吐量不高，导致旅客转道周边其他城市机场出行，难以适应台州经济快速发展的需要。

表 2 台州机场通达国内城市航空圈

航空圈	覆盖城市
2 小时	广州、深圳、珠海、武汉、长沙、济南、大连
2.5 小时	北京、郑州、贵阳
3 小时	重庆、西安
3 小时以上（经转）	成都、昆明、合肥、烟台、通化

铁路。台州高快速铁路可直达国内东部及部分中部 11 省，包括河北、山东、江苏、浙江、福建、广东、陕西、湖北，江西、河南和安徽，基本覆盖我国中东部重要城市；可直达京津冀、长三角和珠三角城市群的中心城市北京、上海、广州和深圳；通过铁路换乘可到达除台湾以外的国内所有省、直辖市、自治区。因此，台州已实现与国内城市铁路通达，国内铁

路出行可达性高。随着杭绍台铁路的建成，台州将进一步融入长三角，到杭州可进入1小时交通圈，到上海可进入2小时交通圈。

表3 台州通达长三角及省内城市高铁交通圈

高铁交通圈	覆盖城市
省内（除舟山以外）城市	
1小时	宁波、温州
2小时	杭州、绍兴、丽水
3小时	嘉兴、湖州、金华、衢州
省外长三角城市	
3小时	上海、宣城
4小时	南京、苏州、无锡、常州、芜湖、 马鞍山、滁州
5小时	合肥、扬州、镇江、泰州、铜陵、 安庆、池州
5小时以上	南通、盐城

高速公路。台州作为国家高速公路网的沿海重要节点城市，国内高速出行较为方便，能利用国家高速的贯通性前往国内各城市。省内高速出行便利，可达性较强，5小时高速公路交通圈基本覆盖全省各地市。随着杭绍台高速公路的建成，台州将进一步缩短与省内地市的时空距离，4小时高速公路交通圈可覆盖省内各地市。

表4 台州通达省内城市高速公路交通圈

高速公路交通圈	覆盖城市
2小时	宁波、温州
3小时	杭州、绍兴、金华、舟山、丽水
4小时	嘉兴、衢州
5小时	湖州

水路。台州大麦屿港是浙江距离台湾最近的一类口岸，与台湾基隆港距离仅 163 海里。大麦屿港对台海上直航是大陆第二个、浙江第一个实现两岸车辆“登陆”的城市，已成为华东地区最佳赴台海上通道。

（2）市域交通可达性

市区 1.5 小时交通圈基本覆盖“三市三县”，正在加速构建市区至“三市三县”1 小时交通圈。已实现“县县通高速”“村村通客车”，国省道通达所有县（市、区）。各县（市、区）中心城区均实现 30 分钟上高速，已建有高速公路出入口的乡镇 34 个。全市 129 个乡镇中，6 个中心镇均通达一级公路，通达高等级公路（二级以上）乡镇 115 个，通达率 89.1%。其中，路桥、临海、温岭已实现乡镇高等级公路通达率 100%。

表 5 台州市区通达“三市三县”交通圈

覆盖县（市）	市区交通圈
临海市	公路 1 小时/铁路 11 分钟
温岭市	公路 1 小时/铁路 11 分钟
玉环市	公路 1.5 小时
天台县	公路 1.5 小时
仙居县	公路 1.5 小时
三门县	公路 1.5 小时/铁路 19 分钟

（3）市区交通可达性

台州市区公共交通系统包括市域轨道、常规公交、出租汽车、市区班线等多种方式。其中，市域轨道在建，常规公交和出租汽车日均客运量约为 45 万人次，公共自行车日均客运量约为 6 万人次，市区班线日均客运量约为 3.5 万人次。市区运营公交车辆 1408 辆，万人公交车辆拥有率 10.3 标台/万人，达到国家规范标准；已开通公交线路 130 条，其中，服务于对外

交通枢纽公交线路 50 条，中心城区乘坐公共交通 1 小时可到达机场、高铁站及相近汽车客运站。

（三）存在问题

台州交通在推动区域协调发展、方便群众出行、提高运输供给等方面发挥了突出作用，基本能够适应经济社会现状需求，对全市经济社会发展作出了巨大贡献。但对照新时代建设交通强国和高水平发展要求，全市综合交通仍然存在不足：

一是交通走廊建设不足，外联通道有待扩容升级。受杭甬通道运能基本饱和影响，仅靠南北向的甬台温铁路供给能力难以满足日益增长的铁路出行需求，近年铁路承载能力指数呈现小幅下降趋势，需加快建设新的高速铁路通道。台州公路客货运承载能力指数在省内排名不高，甬台温高速公路已连续多年处于饱和运营状态，高等级公路密度低、等级公路级配不合理、网络化水平不高，仍需进一步加强公路网建设。强化运输大通道是台州社会经济发展的当务之急。

二是运输结构不够合理，多式联运格局尚未形成。铁路、公路、水路、民航相互之间，各种交通方式与城市公共交通之间衔接不畅，缺乏整体性，综合优势发挥不足。目前，台州已形成五大运输方式齐全的发展格局，但各种运输方式分担不够合理，规模化、集约化、网络化程度还不够高。公路仍承担着主要的客货运输任务，铁路、水运、航空和管道等运输方式承担比重较低，大容量、长运距、多批次的铁路运输优势未能有效发挥，海铁、公铁多式联运等先进运输组织方式发展滞后，台州港、台州南铁路站

的货运潜能还没有激发出来。

三是综合枢纽建设相对滞后，交通衔接不够紧密。功能完备、布局合理的一体化综合交通枢纽建设滞后，各种运输场站在空间上相互割裂，自成体系，尚未形成功能完备、布局合理、能够有效辐射周边区域的现代综合交通枢纽，难以满足旅客便捷出行的发展需要。客运场站功能单一、布局分散，机场、高铁站、汽车客运站和客运码头大多分离，“不在一起”且“不在一体”，综合客运枢纽数量不多。货运场站数量多、规模小、布局散，缺少与港口、铁路、机场等对外口岸配套的多式联运综合货运枢纽。城市公共交通体系中缺少大中运量骨干网，轨道交通建设滞后，高铁站、机场等重大交通枢纽旅客“快进快出”的集疏运体系尚未形成。

四是交通治理能力和治理体系现代化水平不高。综合交通运输法治体系尚不完善，政府与市场关系仍需进一步理顺，社会参与治理的机制尚不健全。行业管理效能和公共服务水平有待提高，建设、养护、管理和服务协调发展任务仍然艰巨。互联网、物联网、云计算等新兴技术应用较少，信息化监管手段不足，公众出行交通信息服务水平还不高，智慧交通、绿色交通等新一代交通前沿技术有待加快发展。安全生产形势依然严峻，安全保障与应急处置能力亟待提高。

三、发展要求

（一）形势分析

（1）贯彻实施交通强国的建设要求

党的十九大提出建设交通强国，是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策。建设交通强国是党中央在深刻把握新时代我国社会主义现代化强国建设总要求，对交通发展的再定位，进一步明确了交通发展的历史方位和发展方向。现代社会与交通密切相关，国家要强盛，交通须先行。交通运输发展面临质量变革、效率变革和动力变革的机遇和挑战，不断提高交通运输产品和服务供给质量，全面提升综合交通体系整体效率，加快建立科技创新引领新格局，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。

（2）区域协调联动发展的先导作用

作为“一带一路”、长江经济带、长江三角洲区域一体化三大国家区域战略的交汇地带，台州处于大有可为的发展机遇期，需要进一步完善综合交通体系，融入长三角、接轨大上海、聚力一体化，强化运输大通道和重要枢纽功能，为不断释放战略红利、稳步推进产业转型、加快推动区域协调提供持续动力。同时，深入推进新型城镇化发展是实现全市各区域协调发展和乡村振兴的有力支撑，需要进一步提高区域间、城乡间交通均等化和便利化水平，促进人口集聚，不断扩大交通基础设施建设对欠发达地区的覆盖，强化对重要产业集聚区和新兴开发建设区域的支撑，充分发挥综合交通在经济社会发展中的先行官和主力军作用。

（3）“两个高水平”建设的支撑保障

省第十四次党代会明确了“两个高水平”的奋斗目标，是新的历史阶段下浙江发展战略的全面部署，是全省在“强起来”的历史进程中继续走在前列的责任担当，也是台州勇立潮头谋发展、全面建设新时代民营经济高质量发展强市的根本遵循。台州地处沿海、坐拥三湾，需要加快建设多层次海陆空骨架网络，以谋划实施一批重大交通投资项目为抓手，完善湾区经济发展的交通条件，优化湾区产业布局，推进港产城湾一体化发展，为浙江“重要窗口”建设作出台州贡献。

（4）提升城市发展能级的必然举措

现代综合交通体系的构建，将有效缩短城市组团之间的时空距离，形成同城效应，促进要素汇流，进而引领城市一体化发展，带动城市能级提升。要推动城市向“二次城市化”迈进，必须抓好交通建设这一先导工程，以现代交通构建现代城市形态、发展现代城市经济。面对区域城市之间的竞合关系，台州以民营经济立市、制造之都立业，离不开交通物流的衔接，交通要主动接轨，通过交通能级的提升优化台州的区位条件和辐射范围，缩短物流距离，增加资源互动，优化营商环境，提升投资热度，才能在城市群中呼应集群效应。台州要努力建设与地方经济地位相匹配的大交通格局，构建公铁水空立体化现代综合交通体系，助力城市高质量发展。

（5）人民群众美好生活的殷切期盼

建设畅通、高效、安全、便捷的综合交通网络，是满足人民群众对美好生活需要、实现社会主义现代化的重要标志。随着经济社会的快速发展，人民群众的人均可支配收入将不断提高，出行次数不断增加，出行距离不

断延伸，交通需求呈现多元化、个性化、高品质的特征。以建设人民满意交通为目标，必须紧跟信息技术和能源技术革命浪潮，把握科技创新驱动，提高智能化、低碳化、现代化水平，提供更高水平、更高质量的交通运输基本公共服务，真正实现人享其行、货畅其流。

（二）需求预测

在国家“一带一路”、长江经济带战略以及新型城镇化发展的带动下，随着台州湾产业集聚区发展、区域枢纽辐射带动作用的不断强化、交通网络的不断完善，综合考虑历年各运输方式发展态势以及未来台州社会、经济、产业和交通发展趋势，运用多元回归模型法、弹性系数法和相似情景法对台州 2025 年、2035 年、2050 年的客货运输量、客货运输周转量进行预测，结果如下：

表 6 台州客货运输量预测表

年份	客运量（万人）				
	合计	水运	公路	铁路	航空
2025	10879	228	6732	3767	212
2035	11363	250	5934	4813	365
2050	12516	274	5505	6208	530
年份	货运量（万吨）				
	合计	水运	公路	铁路	航空
2025	34479	16349	15442	2686	2
2035	38660	16892	17853	3911	4
2050	42244	17633	18113	6490	8

表 7 台州客货运输周转量预测表

年份	客运周转量（亿人公里）				
	合计	水运	公路	铁路	航空
2025	124	0.3	26	97	—
2035	161	0.4	24	136	—
2050	192	0.5	24	167	—
年份	货运周转量（亿吨公里）				
	合计	水运	公路	铁路	航空
2025	2057	1718	283	56	—
2035	2262	1807	350	105	—
2050	2543	1872	385	287	—

根据预测结果，预计到规划年，台州处于工业化和城镇化中期向中后期发展的过渡阶段，客货运输需求将逐年攀升。随着社会生态环境保护意识整体水平提高，以及运输结构调整等方面政策的发力，未来将以低碳理念全面引导交通运输体系的转型升级，运输需求向单位能耗较低的铁路、水运及管道倾斜。

公路方面，客运量逐年降低，货运量稳步上涨。公路客运将继续转换为铁路、轨道和社会车辆出行。2025年公路客货运量分别为6732万人和15442万吨，至2050年客运量下降至5505万人，货运量上升至18113万吨。

铁路方面，客货运量大幅提高。铁路运输是台州对外交通的短板，未来几年有多条铁路线将开通运营，将促使台州的铁路运输业蓬勃发展。2025年铁路客货运量分别为3767万人和2686万吨，至2050年客运量上升至6208万人，货运量上升至6409万吨。

水运方面，客货运量稳步提升。随着台州港服务能力提升，水运的客

货运量将逐年稳步增高。2025年水运客货运量分别为228万人和16349万吨，至2050年客运量上升至274万人，货运量上升至17633万吨。

航空方面，客货运量逐年增高，但总量较小。航空客货运量主要依托于台州路桥机场，目前机场规模尚小，待机场改扩建后客货运将有所提升。2025年航空客货运量分别为212万人和2万吨，至2050年客运量上升至530万人，货运量上升至8万吨。

四、总体思路

（一）发展定位

全力打造长三角南翼综合立体交通枢纽城市

高水平建设“重要窗口”交通强市

台州是长三角城市群的南翼重要城市，未来将以更主动的姿态、更务实的举措接轨大上海、融入长三角地区现代化综合交通运输体系。坚持优化提升、适度超前的原则，高效率衔接长三角地区的对外交通、城际交通和都市圈交通，全面提高综合交通一体化运输水平，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。以科技创新为战略支撑，强化海港、陆港、空港、信息港“四港”联动，着力构建互联互通的综合立体交通网，高质量建设形成“布局合理、设施配套、功能完善、安全高效”的现代化综合立体交通枢纽城市。

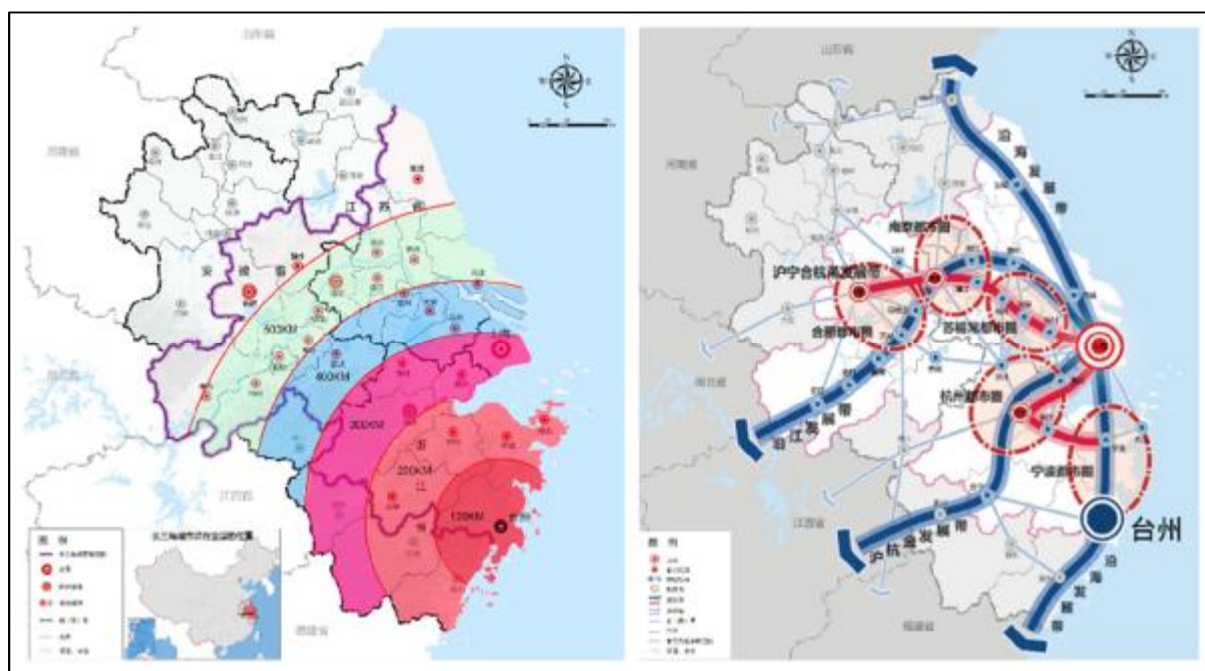


图1 长三角城市群视角下台州地理区位图

（二）发展战略

（1）通道强化，枢纽引领，全力打造长三角城市群南翼综合立体交通枢纽城市

统筹考虑区域发展、产业布局、城镇分布、资源禀赋等因素，通过提高通道承载能力、强化综合交通枢纽建设，着力构建能力负荷充分、资源配置优化、功能衔接顺畅的综合运输通道和安全可靠、高效便捷、绿色智慧、开放融合的综合交通运输体系，发挥区位优势，将台州打造成长三角城市群南翼综合立体枢纽型城市，形成综合立体枢纽无缝衔接、空铁通达中心城市格局，促进台州区域交通影响力显著提升。

（2）多式联运，港城一体，加快推进海陆空“多港联动”格局形成

遵循以海港、陆港、空港联合运作，协调发展，发展多式联运为核心，引导大宗货物向低能耗大运量的水运和铁路转移，加快运输结构优化调整，提高港口的海铁联运和江海联运比例。实现“多港”间基础设施互联互通、运输装备标准统一，充分发挥海港、陆港、空港的各自优势和组合效益。优化运输结构，发展多式联运，实现铁路支线直达台州港沿海各个港区，实现货物多式联运“一单制”。规划建设台州路桥机场临空经济区，大力发展临空产业。

（3）市县交融，协同发展，努力提升市域路网互联互通覆盖水平

台州中心城区与临海、温岭、玉环三市以及天台、三门、仙居三县的联系不够紧密，市域内各县市之间结构松散，分散发展，整体的向心力不强的问题日益突出，为加强市县交流、协同发展，必须发挥交通先行作用，提升高速公路网密度，公路的网络化水平，完善等级公路级配，加强国省

干线公路的贯通性以及加快推进杭绍台、金台铁路的建设，强化市区与各县的铁路联系，形成三区三市互联互通路网通达的格局，提升市区的首位度和集聚力，增强市县间的交通融合。

（4）市区融合，共建共享，全力推进城市交通一体化发展进程

重点推进快速连接各区的重大交通基础设施项目，加快形成“外绕内环”路网体系。打造以轨道交通、大中运量公交为核心的城市公共交通系统。以台州中心站的建设为核心，推进市区融合发展，实现高速铁路与市域铁路、快速路、公共交通等多种交通方式的高效便捷换乘。加强台州中心站、台州站与机场、汽车客运站、客运码头等交通枢纽的一体化衔接，通过轨道交通、快速路等打通重要枢纽之间的快速直达通道，建成“内畅外联、快进快出”的城市交通集疏运体系。

（5）创新驱动，安全低碳，积极构建交通运输现代化治理体系

建立健全适应综合立体交通发展的“大交通”体制机制，强化规划的引领、导向、统筹、支撑作用。坚持以智能交通为引领，积极推动交通领域科技创新，提升城市交通智慧化水平，加快培育综合交通新动能、新优势，不断提高综合交通治理能力和现代化水平。全面提高综合交通的安全性和可靠性，积极调整运输结构，大力发展航空、铁路、水运和公共交通等低碳、高效、大容量交通方式，倡导绿色出行。牢固树立生态环保意识，集约节约利用土地、能源等资源要素，构建展现台州风貌的美丽交通走廊。

（三）规划目标

实施综合交通发展规划“11491”战略目标。即1个总目标、1个交通

圈、4个大走廊、9张基础网、1万亿投资。

到2035年，基本建成高水平交通强市。全面建成“两纵一横一射”四大综合立体交通走廊，实现市域1小时、省域1小时、长三角中心城市2小时和国内重要城市3小时到达的“1123”综合交通圈。“公、铁、水、轨、空、邮、管、枢、廊”九大要素基本成网，形成千亿级综合交通产业，综合交通枢纽功能更加完善，货运多式联运比例大幅提升，智慧、平安、绿色交通发展水平显著提高，交通创新能力、治理能力全面提升。

到2050年，全面建成高水平交通强市，完成1万亿交通投资，陆、海、空立体交通运输通道发展成熟，形成科学合理的综合交通网络布局和无人驾驶等智慧交通深度应用、群众出行高度便利、具有领先水平的现代化综合交通体系。

表8 综合立体交通网现代化发展指标表

属性	指标名称	2018年	2025年	2035年	2050年
线网规模	总线网规模（万公里）	14320.95	15451	16149	17212
	铁路里程（公里）	94.15	445	714	1000
	公路里程（公里）	13012.8	13650	13800	14000
	内河航道里程（公里）	993	996	1000	1006
	油气管道（公里）	221	300	400	622
	轨道里程（公里）	0	60	235	584
骨干网络	高速铁路里程（公里）	94.15	325	560	800
	高速公路里程（公里）	446.1	653	742	800
基础服务	农村公路里程（公里）	11616.9	11650	11700	12000
	城乡绿道（公里）	762	1000	1500	2000
	邮政业务量（亿元）	49.6	300	800	1500
	快递业务量（亿件）	7	15	52	100
交通枢纽	综合客运枢纽（个）	3	8	10	12
	综合货运枢纽（个）	1	3	5	7
	沿海港口万吨级泊位（个）	9	12	>15	>15
	民用机场（个）	1	3	9	12

表9 综合立体交通网高质量发展指标表

属性	指标名称	2018年	2025年	2035年	2050年
通达	县县通铁路覆盖率（%）	56	100	100	100
	通两条以上高速公路县比率（%）	67	67	100	100
	通两条以上国省道县比率（%）	100	100	100	100
	乡镇通二级以上公路比率（%）	89.1	95	100	100
	行政村农村公路通达率（%）	100	100	100	100
效率	通轨道交通的铁路站、机场（个）	0	2	5	9
	通铁路的港区（个）	0	1	4	4
	干线公路网平均车速（公里/小时）	46	55	65	75
	建成区公交站点300米覆盖率（%）	78	85	95	100
智慧	智慧高速公路里程（公里）	0	43	742	800
	公交移动支付比例（%）	100	100	100	100
绿色	中心城区绿色出行比例（%）	—	65	75	90
	营运公共交通新能源车辆比例（%）	58	100	100	100
	五类专业化码头岸电设施覆盖率（%）	100	100	100	100
平安	道路交通万车死亡率（人/年）	—	1.6	1	0.7

五、综合立体交通通道规划

（一）通道布局思路

综合立体交通通道是综合立体交通网的主骨架，由两种或两种以上交通方式线路组成，承担全市主要客货运输功能。综合立体交通通道布局规划的基本要求是：（1）与国家、国家运输网络充分衔接，连通长三角重要城市和省内各地市，切实提升全市对外开放格局；（2）连接主要陆路、海上和航空口岸；（3）连接周边及市内重点经济区、重要工业和能源生产基地；（4）构建通道各种交通方式有机衔接和相互协调，体现全市交通多样性和集约性，促进形成以优势互补为基础的一体化交通体系。

（二）通道布局方案

以台州市区为核心，按照融入长三角、接轨大上海以及北融宁波、南联温州、西承金义、东接海上丝路等发展方向，实施北伸、南延、东拓、西进、联杭五大战略，构建形成沿海、南北、东西和西北方向的“两纵一横一射”四大综合立体交通通道，为台州经济社会发展发挥支撑和引领作用。

“一纵”沿海通道：为国家级综合运输通道，北接宁波都市圈、上海大都市圈、苏锡常都市圈，南接温州都市圈、海西经济区、粤港澳大湾区；串联沿海港口、中心城区、临海市、温岭市、玉环市和三门县的沿海区域，是台州海洋经济及产业发展轴线。通道内部主要由沿海高铁、沿海高速公路、228国道、203省道等交通干线构成。

“两纵”南北通道：为国家级综合运输通道，北接宁波都市圈、上海大都市圈、苏锡常都市圈，南接温州都市圈、海西经济区、粤港澳大湾区；在市域内部串联中心城区、临海市、温岭市和三门县，覆盖全市人口和产业密集区域，是台州城市发展以及融入长三角的核心轴线。通道内部主要由甬台温铁路、甬台温高速公路、204省道等交通干线构成。

“一横”东西通道：东起头门港，西接丝绸之路，主要由金台铁路、金台城际、台金高速、351国道、321省道和323省道等交通干线构成，为区域级综合运输通道，是台州与金丽衢的沟通走廊，服务港口经济和旅游经济发展。

“一射”西北通道：起于台州，连接杭绍湖嘉，主要由杭绍台高铁、杭绍台高速、诸永高速、104国道、207省道等交通干线构成，为国家级辅助运输通道，是台州对接浙江政治经济中心的便捷通道和重要走廊。



图2 台州市综合运输通道规划布局图

六、综合立体交通基础设施规划

（一）建设客货并重、干支结合的铁路网

构建“五纵三横四支”的铁路网布局。在现状甬台温铁路、金台铁路“一纵一横”基础上，加快杭绍台铁路、杭温铁路建设，规划建设甬台温福沿海高铁、金台城际铁路、衢丽台城际铁路和甬台丽城际铁路等项目，加速构建高速铁路通道，对内实现“县县通铁路”，对外实现长三角中心城市及省内各地市1小时通达。在头门港铁路支线基础上，规划建设大麦屿—龙门港铁路支线、健跳港铁路支线和台州湾新区支线等项目，加速形成全市普速货运铁路网，打通疏港、进企、入园铁路“最后一公里”，补齐铁路货运服务短板。

专栏1 铁路网布局

一纵：甬台温福高铁。宁波—台州—温州—福州，为规划建设铁路，与通苏嘉甬铁路相接。

二纵：甬台温铁路。宁波—台州—温州，为已建成铁路。

三纵：杭绍台铁路。杭州—绍兴—台州，为在建铁路。

四纵：杭温高铁。杭州—金华—台州—温州，为在建铁路。

五纵：甬台丽城际铁路：宁波—台州—丽水，为规划建设铁路。

一横：金台城际铁路。金华—台州，为规划建设铁路。

二横：金台铁路：金华—台州，为在建铁路。

三横：衢丽台城际铁路：衢州—丽水—台州，为规划建设铁路。

一支：健跳港铁路支线：为规划建设铁路，连接健跳港与头门港铁路支线。

二支：头门港铁路支线：一期为在建铁路，二期为规划建设铁路，连接头门港与金台铁路。

专栏2 市域铁路网布局

四主：

①S1线：连接台州中心站、温岭铁路站，联系临海、椒江、路桥、温岭、玉环等地交通。

②S2线：连接台州中心站、台州铁路站，联系黄岩、椒江、台州湾新区等地交通。

③S3线：连接临海铁路站、临海南铁路站，联系临海、黄岩等地交通。

④S4线：连接台州机场，联系临海、黄岩、路桥、台州湾新区等地交通。

五连：

①温台连接线：与温州S2线相接，实现温台区域交通一体化。

②机场连接线：连接S1线、S2线和S4线，促进市区轨道成网。

③天台连接线：加强台州市区与天台之间的联系。

④仙居连接线：加强台州市区与仙居之间的联系。

⑤三门连接线：加强台州市区与三门之间的联系。

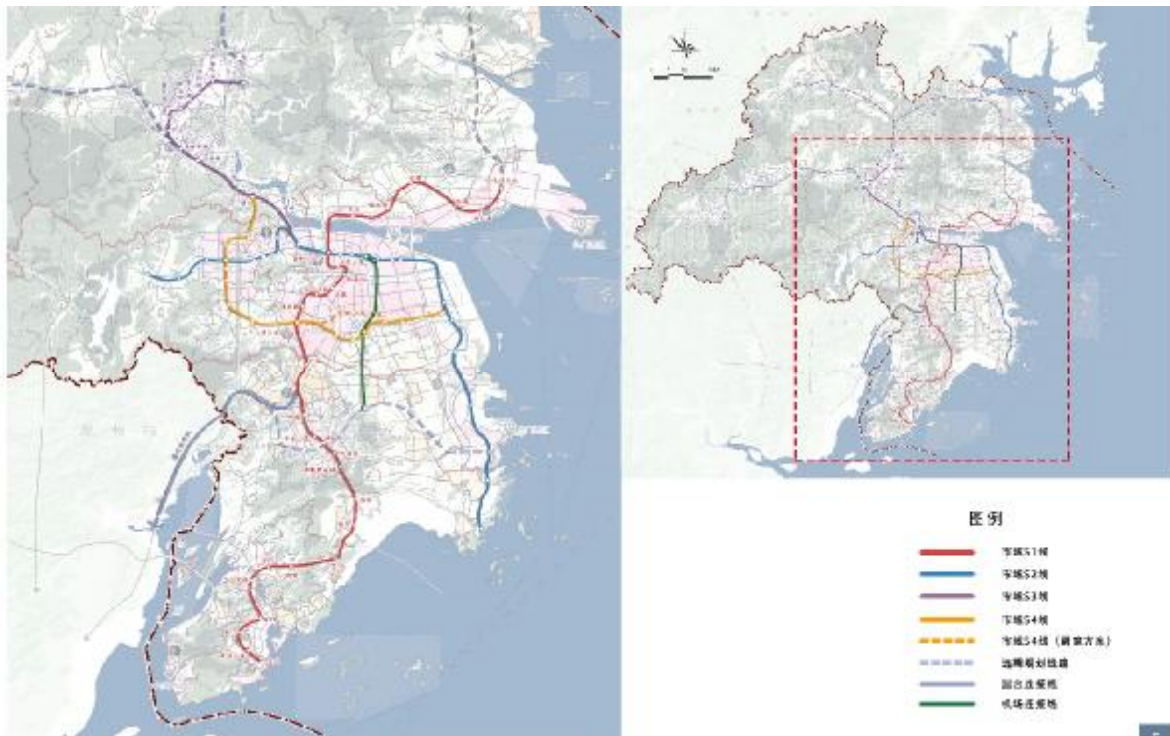


图4 台州市市域铁路网规划布局图

（2）城市轨道交通

以建设“轨道上的台州”为目标，加快编制城市轨道交通专项规划。推动城市轨道与干线铁路、城际铁路、市域铁路“四网融合”，发展全方位、多层次、多制式、一次换乘、便捷高效的轨道交通网络体系，积极谋划地铁、轻轨建设，提高轨道交通站点的中心城区覆盖密度。打造以轨道交通为主的**城市公共交通体系**，实现轨道交通进铁路站、机场，构建市区“**30分钟便捷生活交通圈**”，全面实现市区融合。

（三）建设多层次、高效率、广通达的公路网

（1）干线公路

构建“十纵十横四连”的干线公路网布局。进一步发挥干线公路网的综合交通基础设施网络系统基础骨架作用和不同运输方式间、区域间和交通枢纽集疏运联系纽带作用。其中，高速公路网为“四纵四横四连”布局，在已有甬莞高速、甬台温高速、台金高速、诸永高速、杭绍台高速、上三高速基础上，规划新增甬台金衢高速、杭绍台高速南延、瓯玉高速、合义温高速、甬台温高速温岭联络线、甬台温高速三门联络线以及宁海至临海高速、台金高速市区连接线、甬莞高速机场连接线。普通国省道网为“六纵六横”布局，以市域内快速通达为目标，连接中心城区、城市新区、产业发展带、重要城镇等重要节点，强化中心城区的辐射带动，加强县域之间经济联系，与高速公路网络共同构成复合交通通道。

专栏3 干线公路网布局

高速公路：

- 一纵：甬莞高速、甌玉高速（规划新增）。
- 二纵：甬台温高速。
- 三纵：杭绍台高速、杭绍台高速南延（规划新增）。
- 四纵：诸永高速。
- 一横：甬台金衢高速（规划新增）。
- 二横：上三高速、甬台温高速三门联络线。
- 三横：台金高速。
- 四横：甬台温高速温岭联络线。
- 一连：宁海至临海高速（规划新增）。
- 二连：台金高速市区连接线。
- 三连：甬莞高速机场连接线（规划新增）。
- 四连：合义温高速（规划新增）。

国省道：

- 一纵：228 国道。
- 二纵：203 省道鄞州至玉环公路。
- 三纵：204 省道余姚至温岭公路。
- 四纵：104 国道
- 五纵：207 省道秀洲至仙居公路。
- 六纵：208 省道仙居至永嘉公路。
- 一横：314 省道象山至天台公路、315 省道三门至婺城公路。
- 二横：316 省道三门至江山公路。
- 三横：351 国道、210 省道仙居至景宁公路。
- 四横：321 省道椒江至武义公路。
- 五横：323 省道路桥至永嘉公路。
- 六横：324 省道温岭至常山公路。



图5 台州市干线公路网规划布局图

（2）四好农村路

以“大美台州，四好引路”为引领，结合美丽经济交通走廊（美丽公路）和交通风景道建设，高标准建设，高水平管理，高质量养护，高效率运营，打造“畅通、安全、舒适、美丽、优质”的农村公路路域环境，基础设施、养护管理、运输服务、科技智慧、美丽生态等方面得到显著提升，实现乡镇通二级以上公路全覆盖，行政村通双车道公路，百人以上自然村通等级公路，全面建成具有台州特色的高水平“四好农村路”，综合水平达到全国领先。

（3）快速公路

1. 市区快速公路

构建“一绕三横三纵”的市区快速公路网布局。以“内畅外联”为目标，通过“一绕”高速公路系统解决过境交通需求，通过“三横三纵”与高速公路无缝对接，解决市区内较长距离的交通需求以及对外交通的快速连接，达到快速疏解城市交通拥堵、畅通城市内部道路的效果，同时提升各区前往铁路站、机场的通达性和便捷性，形成“市区融合，交通先行、环环相扣”的路网格局。

专栏4 市区快速公路网布局

- 一绕：甬台温高速、台金高速、甬莞高速、甬台温高速温岭联络线。
- 一横：321省道椒江至武义公路。
- 二横：台州湾循环经济产业集聚区路桥桐屿至椒江滨海公路（现代大道）
- 三横：323省道路桥至永嘉公路、甬莞高速机场连接线（规划新增）。
- 一纵：228国道。
- 二纵：203省道鄞州至玉环公路（含路泽太快速路）。
- 三纵：204省道余姚至温岭公路、台金高速市区连接线。



图6 台州市区快速公路网规划布局图

构建市区“十大”过江通道布局。通过加密、畅通市区过江通道，助推“一江两岸”建设布局，带动“二次城市化”，提升城市发展能级，打造长三角一流滨水空间。自东向西依次构建甬莞高速（台州湾大桥）过江通道、228国道（椒江二桥）过江通道、解放路过江通道、中心大道过江通道、203省道鄞州至玉环公路（椒江一桥）过江通道、市域铁路S1线过江通道、杭绍台铁路和甬台温福高铁过江通道、进港路过江通道、椒北快速路过江通道、台金高速（灵江特大桥）过江通道等十大过江通道，促进发展要素跨江快捷流通。

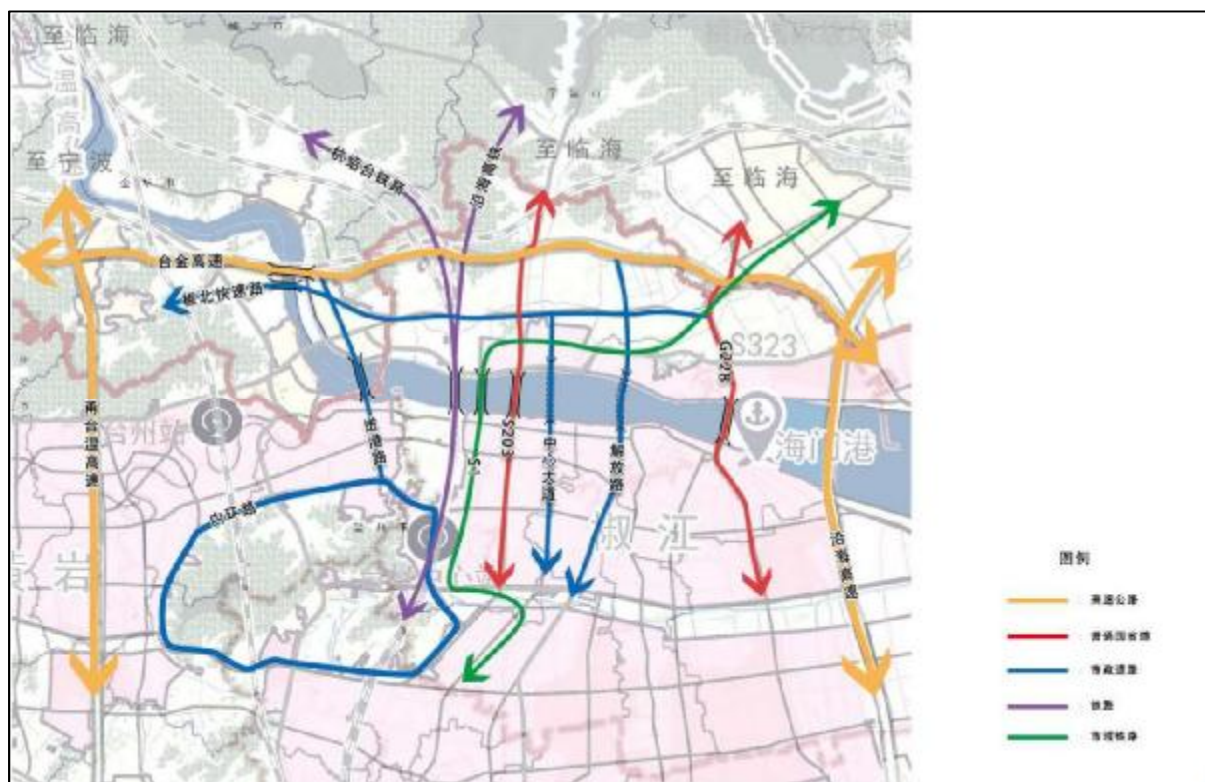


图7 台州市区过江通道规划布局图

2. 市域快速公路

构建市区至各县市的市域快速公路网布局。在市区快速公路网基础上，进一步构建市域快速公路，实现高速公路以外的市区至各县市快速通达，扩大中心城区的辐射与吸引能力，提高市区首位度。

专栏5 市域快速路网布局

至临海：204省道余姚至温岭公路。

至温岭：203省道鄞州至玉环公路、204省道余姚至温岭公路。

至玉环：203省道鄞州至玉环公路。

至天台：104国道。

至仙居：351国道、204省道余姚至温岭公路。

至三门：203省道鄞州至玉环公路。

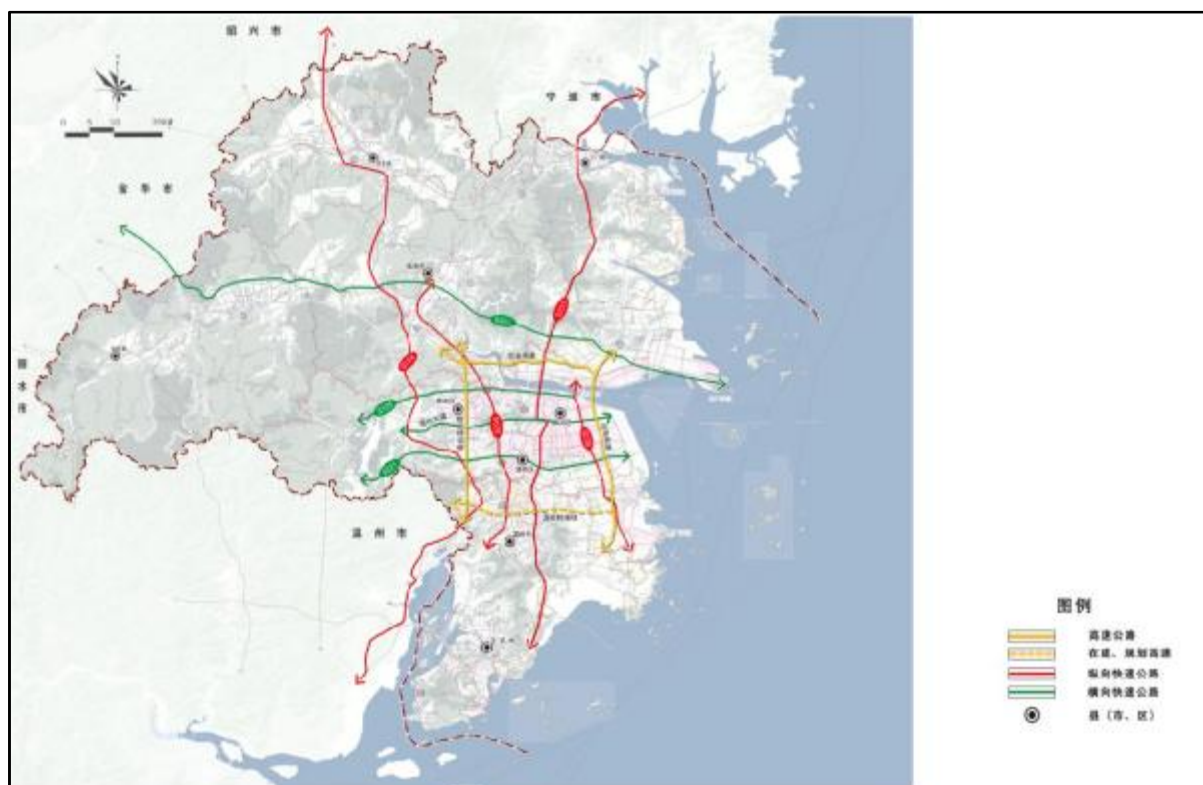


图8 台州市域快速公路网规划布局图

（四）建设现代化综合性港口

（1）沿海港口

构建“一港六区十港口”的沿海港口布局。按照突出重点、层次分明的原则，考虑港区发展条件、产业规划和在主要运输系统中的定位，规划台州港形成以头门为核心港区，大麦屿、海门为重要港区，统筹发展健跳、

龙门、黄岩港区和其它港点的分层次布局。加快与头门、大麦屿、健跳、龙门等港区码头等级相适应的进出港航道建设和口岸开放配套锚地建设，实现港口货物年吞吐量 2 亿吨，集装箱 300 万标箱。推进口岸开放，深化与宁波舟山港合作，积极融入长三角港口一体化，全面布局和发展与港口关联度高的临港产业。

专栏 6 沿海港口布局

一港：

台州港。

六区：

①头门港区：核心港区，主要服务临港工业发展、承接海门港区货运功能转移，发展综合物流，逐步形成以干散货、集装箱、液体散货和件杂货运输为主的综合性港区。

②大麦屿港区：重要港区，重点发展现代物流业和对台直航运输，为浙南及附近地区内外贸运输服务，以集装箱、煤炭、滚装运输为主。

③海门港区：重要港区，以服务台州主城区生产生活物资运输为主，根据城市发展需要适时调整优化港区功能。

④健跳港区：主要为电力等临港工业服务，兼顾三门县当地经济发展所需的生产、生活物资运输。

⑤龙门港区：以满足温岭市当地经济发展所需的生产、生活物资运输为主，结合临港工业开发，建设配套码头基础设施，提供原材料、物资运输。

⑥黄岩港区：以服务港区后方工业和黄岩区当地经济发展所需的生产、生活物资为主。

十港口：

规划永安、沙山、石塘、同头咀、浦坝及灵江两岸红光、长甸、马头山、八仙岩、五孔岙等 10 个港口，主要以发展临港工业和承担地方生产生活所需的物资运输为主。

（2）内河航道

构建“两江六线”的内河航道网布局。不断完善内河干线和重要支线所构成航道网络，加强对椒（灵）江、永宁江、金清港线、栅温线等重要航道进行改造，逐步改造航道的瓶颈航段，改善航道的通航条件。



图9 台州市沿海港口及内河航道网规划布局图

（五）打造长三角支线空港与“县县通”的通用航空网

（1）运输机场

规划扩建台州路桥机场，提升台州路桥机场吞吐能力。近期规划目标年为2030年，飞行区指标为4C，年旅客吞吐量为250万人次，年货邮吞吐量2.5万吨。远期规划目标年为2040年，飞行区指标为4E，年旅客吞吐量为480万人次，年货邮吞吐量5.0万吨。拓展航线服务范围，实现3小时通达国内重要城市，打造长三角支线空港、浙东中型国际化空港。

（2）通用机场

构建“8+X”的通用机场布局。重点推进台州湾等8个A2类通用机场新建项目，形成覆盖各县（市、区）和主要海岛的“8+X”通用航空起降网络，重点开展短途运输、低空旅游、航空作业等业务，满足应急救援和医疗救援等社会公共服务功能，实现通用机场“县县通”和省内和长三角中心城市1小时通航交通圈。发展以无人机产业为特色的临空经济，打造具有全国影响的通航服务先行示范区。

专栏8 民用机场布局

重要运输机场：

台州路桥机场。

A2类通用机场（8个）：①台州湾通用机场、②仙居通用机场、③温岭通用机场、④临海通用机场、⑤天台通用机场、⑥三门通用机场、⑦大陈岛通用机场、⑧玉环通用机场。

A3类通用机场（X个）：推进天台山景区、神仙居景区、台州客运总站、台州市应急综合大楼、海山岛等一批A3类通用机场。

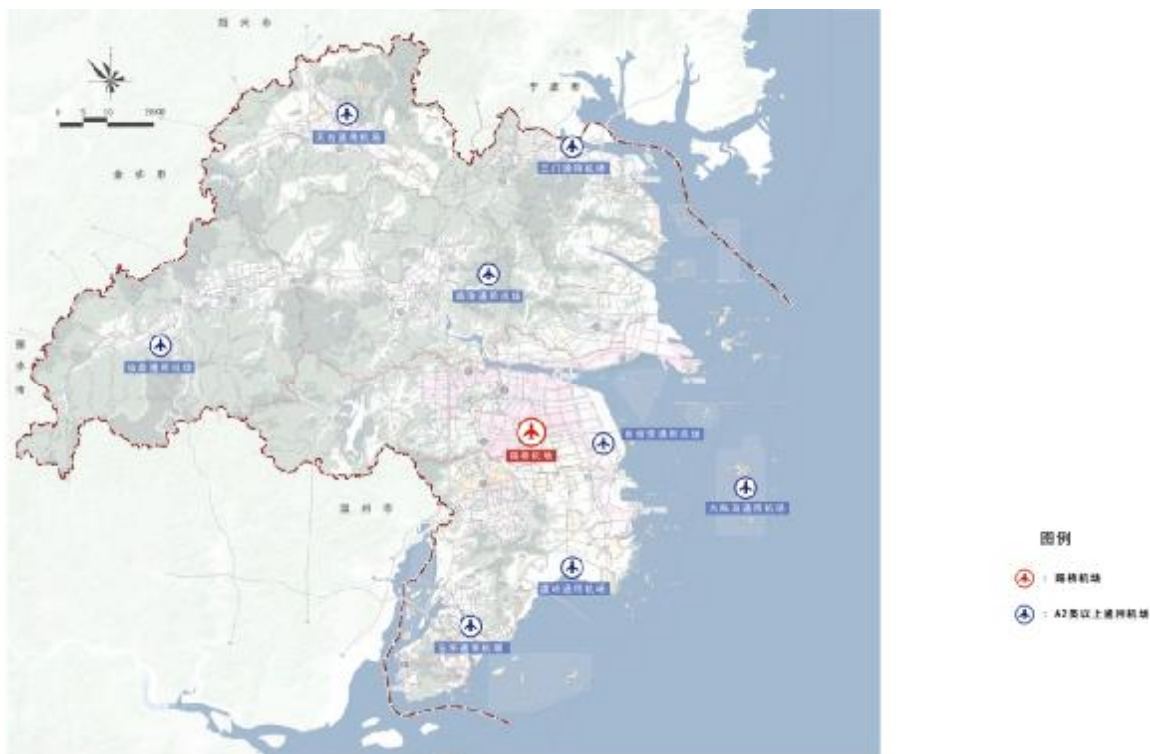


图 10 台州市民用航空规划布局图

（六）完善海陆联动、功能齐全的能源管道网

构建“五纵三横”的能源管道网布局。建成 350 公里能源管网，以现有成品油管道为基础，规划新建管道为补充，构建台州保障有力的油品管道网。坚持通道多元、海陆并举，加强与国家主干管网衔接，持续推进台州天然气通道建设，完善以中心城市为核心、各县（市）为节点的天然气供给网络。

专栏 9 油气管网布局

- 一纵：磐安-永嘉线。
- 二纵：绍台温干线。
- 三纵：甬台温线。
- 四纵：甬台温成品油管道线。
- 五纵：甬台温复线。
- 一横：上三线。

专栏9 油气管网布局

二横：缙云-仙居线、椒江支线。

三横：大陈岛支线。

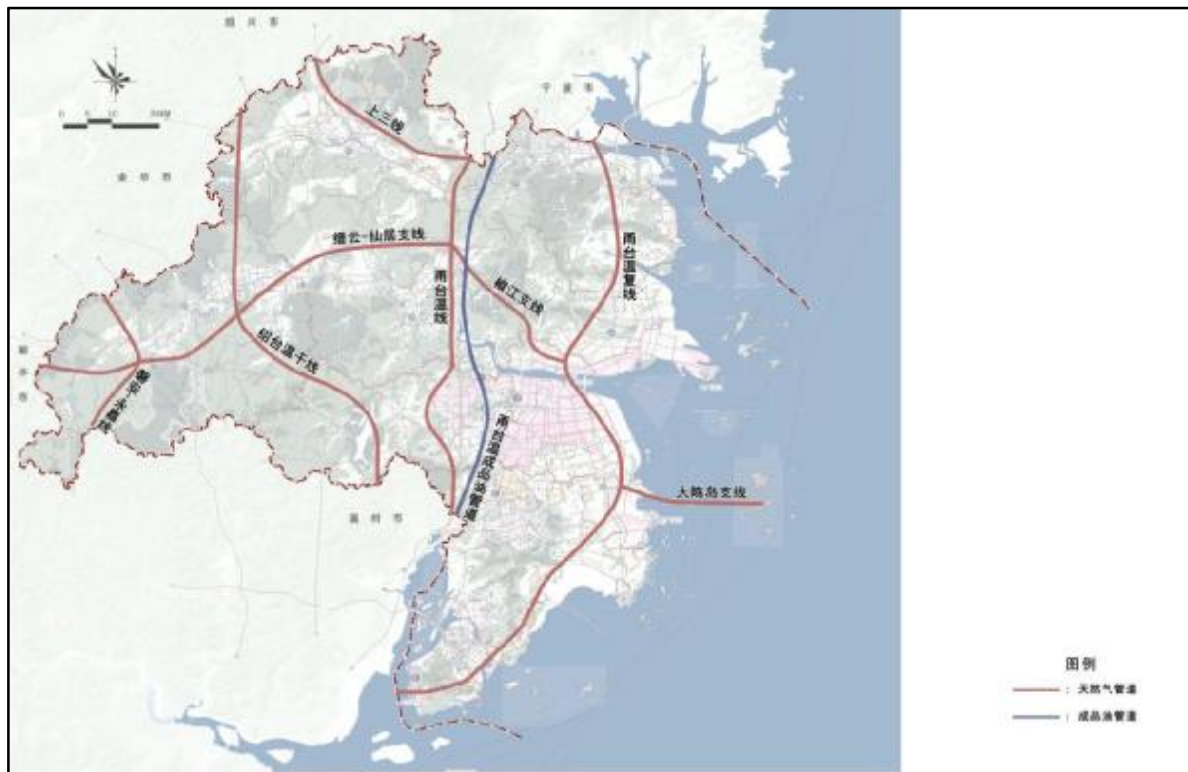


图 11 台州市能源管道网规划布局图

（七）打造普惠城乡、畅达国际的邮政快递网

构建“四区三级九中心”的邮政快递网布局。推进快递“两进一出”（即进村、进厂、出海）工程，加快发展供应链、冷链快递、快运、仓配一体化等服务模式，创新高铁快运、无接触配送等模式，推广快递绿色包装，推进智能收投终端和末端公共服务平台建设，全面提升全市邮政快递业公共服务能力和产业促进能力，推进快递业与电子商务、现代农业、制造业等联动发展，融入并衔接综合交通运输体系，扩展服务网络惠及范围，保障寄递渠道安全，促进行业转型升级和提质增效。

专栏10 邮政快递网布局

四区：

- ①临海大田-沿江快递物流集聚区。
- ②黄岩院桥-路桥桐屿快递物流集聚区。
- ③台州机场空港快递物流集聚区。
- ④头门港快递物流集聚区。

三级九中心：

由省级邮政快递分拨中心、市级邮政快递分拨中心和县级邮政快递分拨中心构成的三级快递分拨体系，是支撑全市快递物流业发展的重要空间节点。其中，省级邮政快递分拨中心设于临海；市级邮政快递分拨中心设于黄岩、路桥、三门；县级邮政快递分拨中心设于椒江、温岭、玉环、天台、仙居。

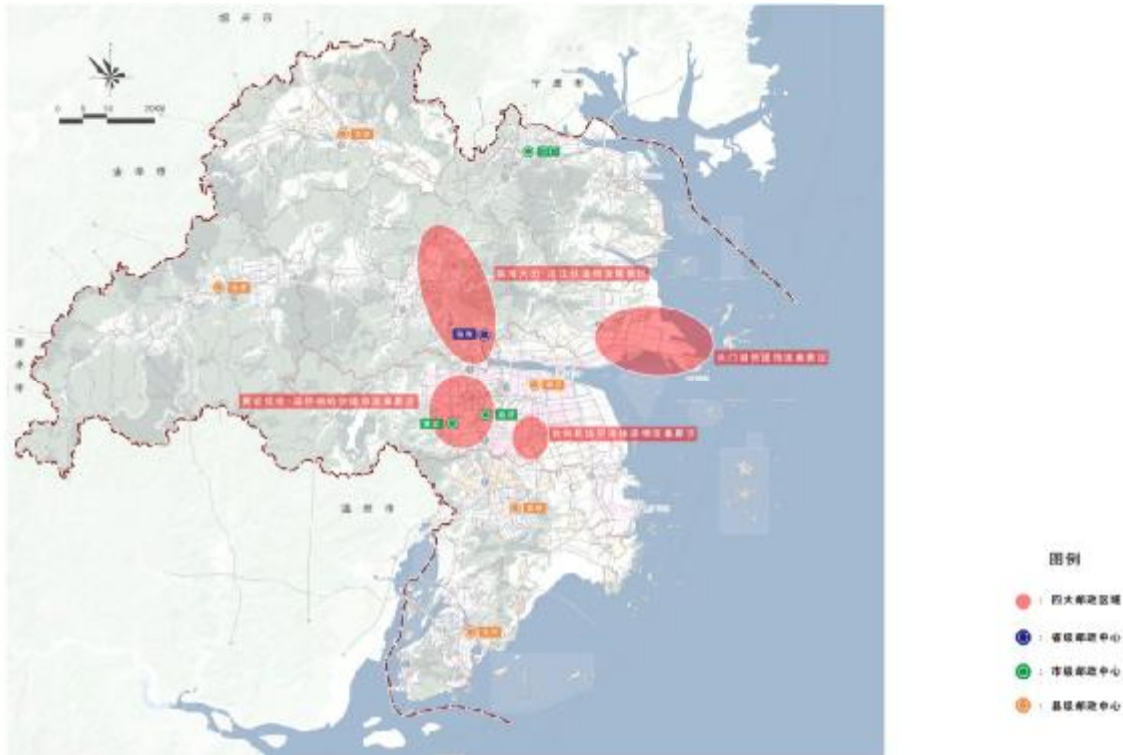


图 12 台州市邮政快递网规划布局图

（八）建立无缝衔接的客货运枢纽

（1）客运枢纽

构建“三主六辅多级”的客运枢纽布局。以高铁、机场建设为重点，

统筹布局各种交通方式，形成多层立体、高效便捷、零距离换乘的综合客运枢纽。分别以门户型客运枢纽、地区型客运枢纽和一般型客运枢纽对应三个层次的枢纽能级，着力促进客运枢纽的综合化、互联化、一体化。

专栏 11 客运枢纽布局

三主（门户型客运枢纽）：

①台州中心铁路站综合客运枢纽；②台州铁路站综合客运枢纽；③台州路桥机场综合客运枢纽。

六辅（地区型客运枢纽）：

①临海铁路站；②温岭铁路站；③玉环铁路站；④天台铁路站；⑤仙居西铁路站；⑥三门铁路站。

多级（一般型客运枢纽）：

台州市客运南站、临海南铁路站、头门铁路站、杜桥铁路站、临海客运中心站、温岭西铁路站、温岭客运中心站、玉环客运中心站、天台客运中心站、仙居铁路站、仙居客运中心站、三门客运中心站等。



图 13 台州市客运枢纽规划布局图

（2）货运枢纽

构建“四区五核多点”的货运枢纽布局。建设台州市物流园区、头门港物流园区、大麦屿港物流园区、台州机场空港物流园区四个多式联运枢纽和各县（市、区）物流中心等多个货运枢纽节点，形成“向东依港出海、向西辐射内陆、南北互联互通”的物流联运体系，进一步推动物流降本增效，促进实体经济发展。

专栏 12 货运枢纽布局

四区（门户型货运枢纽）：

- ①台州市物流园区（含台州铁路南站货运枢纽）。
- ②头门港物流园区。
- ③大麦屿港物流园区。
- ④台州机场空港物流园区。

五核（地区型货运枢纽）：

- ①临海东铁路站物流中心。
- ②龙门港物流中心。
- ③健跳港物流中心。
- ④仙居铁路站物流中心。
- ⑤台州湾新区滨海物流中心。

多点（一般型货运枢纽）：

结合台州各县（市、区）的城市发展定位、产业分布、交通区位、物流服务需求等，科学布局物流园区、分拨中心和配送中心，建设形成一批重要物流节点。

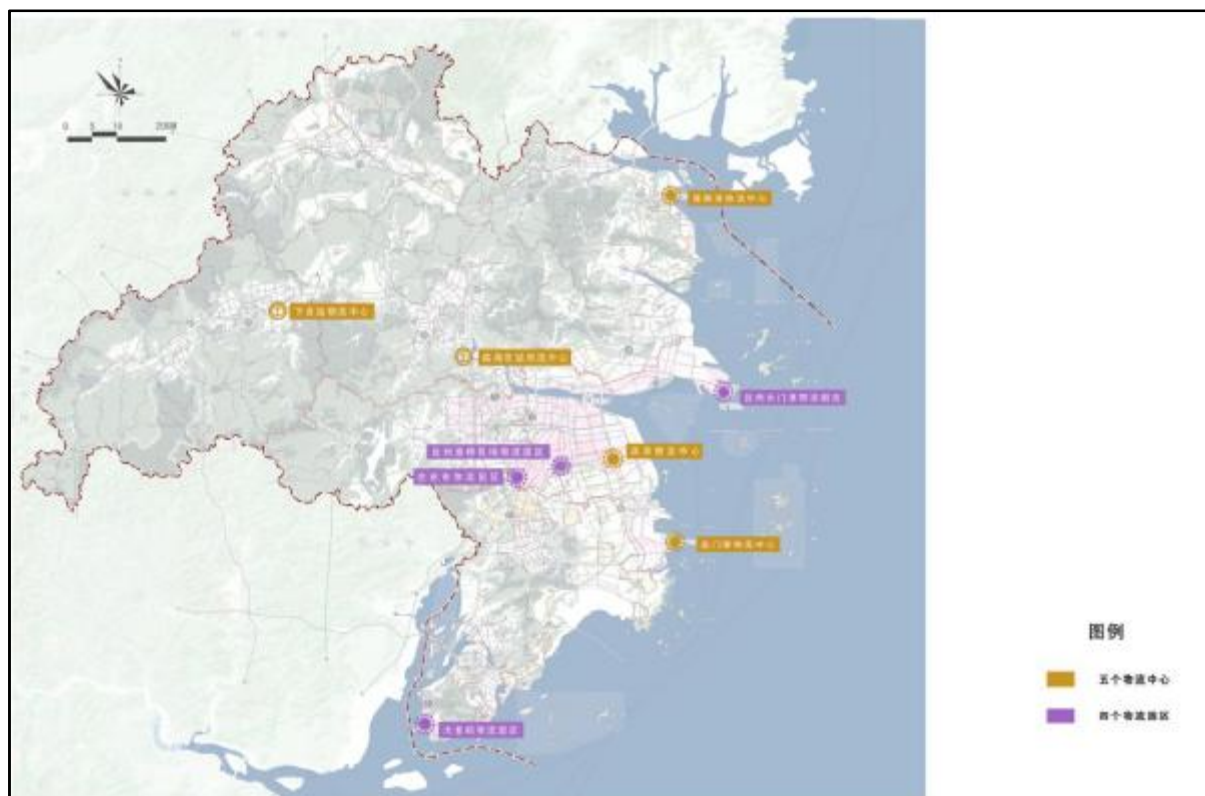


图 14 台州市货运枢纽规划布局图

（九）打造互联互通、依山面海的城乡绿道网

构建“一横两纵”的省际骑行绿道网布局。打造特色多样、功能完备的绿道网，重点建设一江双溪绿道、滨海绿道等骑行绿道和城镇美丽绿道。推进交通绿道、滨水绿道、通景绿道、城乡绿道等建设，加强换乘衔接、休闲服务等配套设施建设管护，实施延伸提升、联环成网。依托自然禀赋和人文资源，打造一批独具“台州味”的精品绿道。

专栏 13 省级骑行绿道网布局

一横：9号绿道网（娱乐养生骑行绿道），沿台州市中心城区、临海市、仙居县布局，线路总体呈东西走向。东接台州市椒江入海口，途经台州市中心城区、涌泉镇、临海市城区、张家渡镇、白水洋镇、下各镇、广度乡、官路镇，北接金华磐安绿道。

一纵：3号绿道网（沿海骑行绿道），沿三门县、临海市、台州市区、温岭市、

专栏 13 省级骑行绿道网布局

玉环市布局，线路总体呈南北走向。北接宁波宁海绿道，途经三门海游街道、海润街道、健跳镇、浦坝港镇、桃渚镇、上盘镇、头门港区、杜桥镇、台州市前所街道、台州市海门街道、集聚区东部新区、金清镇、温岭滨海镇、温岭东部新区、松门镇、石塘镇、城南镇、沙门镇、干江镇、玉环经济开发区三期、玉环坎门街道、大麦屿街道、玉城街道、芦浦镇、玉环经济开发区二期、温岭坞根镇、温峤镇，西接温州乐清绿道。

二纵：5号绿道网（生态文化追源骑行绿道），以永安溪为界分为南北两段，北段沿台州市西侧天台县三茅溪、始丰溪滨水绿廊接临海市布局，线路总体呈南北走向。北接绍兴新昌绿道，途经白鹤镇、天台县城、临海河头镇及永丰镇至永安溪。南段位于仙居境内，沿省道至温州永嘉。



图 15 台州市城乡绿道网规划布局图

七、综合立体交通体系规划

（一）产业交通

构建高质量竞争力的综合交通产业体系。培育新技术、新业态、新产品、新模式，发展交通建筑、装备制造、交通运输业和关联服务业。积极打造综合交通高端装备产业园。大力发展千亿级通用航空产业，依托彩虹无人机生产基地、北航通航产业园、台州湾通用机场等项目，围绕“一镇四园多点”的通用航空产业的总体布局，以“高端制造+技术研发”为核心，打造省级航空特色小镇。大力发展汽车与零部件制造业全产业链，拉长产业链，按照“整车与零部件并重、传统汽车与新能源汽车并举、制造业与服务业协同”的产业发展思路，围绕全产业链发展重点领域，加快落实重点工程，进一步做大做强做优全产业链，加快建设绿色智造和特色服务协调发展的“双螺旋”产业体系，让千亿级汽车产业集群“裂变”。充分发挥轨道交通的 TOD 作用，将轨道交通作为优化城市空间功能布局、加快城市开发的重要载体，促进沿线土地、物业、广告资源的开发利用，完善综合交通产业布局。

（二）品质交通

坚持质量第一、效益优先，以提高发展质量和效益为中心，开展品质交通提升行动，全面提升质量水平。开展交通行业品质工程评价，突出关键共性技术、现代工程技术创新，打造综合交通运输品质工程，树立行业标杆和示范，不断总结和推广先进管理经验和技术创新成果，引领和推动工程质量安全水平全面提升，努力建设建成优质耐久、安全舒适、经济环保、社会认可的交通运输

输基础设施网络，为建设交通强市、质量强市等提供有力支撑。开展交通公共场所服务品质大提升行动，持续优化提升铁路客货运站场、高速公路服务区、汽车客运站场、港口码头、机场、城乡公交站点等六大领域交通运输服务品质，打造安全有序的站区新环境，加速旅客检票进站，为旅客出行提供便利。

（三）畅行交通

加快形成以市域轨道和城市轨道为骨架，与 BRT 等中运量系统共同构成公共交通骨干系统，常规公交为主体，出租车为辅助，共享个体车辆为补充，特色公交为吸引的多层次、多类型、紧密衔接的“五位一体”公共交通新模式，提升通勤效率和出行品质，形成全市畅行交通体系，突出出门便捷、到站方便、等车安心、路上畅快、车内舒适、出行快乐的“六大成效”。构建互联互通的对外交通网和快速便捷的对内交通网，进一步完善快速路网建设，谋划推动区域间快速通道布局，促进跨区域及城市内部交通一体化协同发展。加强城市交通拥堵综合治理，坚持“因地制宜、标本兼治、多策并举、综合治理”，综合运用法律、经济、科技等手段，加强社会沟通，推动城市交通治理取得更大成效，实现城市交通与城市发展相协调。深入实施公交优先发展战略，大力提升公共交通的服务水平，因地制宜开通灵活多样的公交线路，畅通公共交通门到门出行“最后一公里”。

（四）智慧交通

依托人工智能、区块链、5G 等新技术，建立智慧交通基础设施标准体系，构建覆盖车、船、路、港、站的信息基础设施网，大力发展无人驾驶等未来交

通新模式。强化综合信息服务。加强交通信息资源整合和共享，以公众出行及货物流通的信息需求为导向，完善交通运输综合信息服务体系，通过多种载体和形式，提供准确及时的综合信息服务，实现公众出行和货物流通的便捷性、高效性和安全性。创新行业运营管理。通过信息系统先行，打造一体化的综合交通运输系统，实现不同交通方式之间的无缝衔接。通过信息融合和互通，形成覆盖全行业的应急指挥管理信息化网络，提高应急效率。优化行业监管和科学决策，提升对重点行业运行动态监管水平，促进监管模式的创新。通过数据建模、挖掘分析和多维展示，为交通规划、交通管理、行业监管、监测预警、行业发展趋势研判、政策制定及效果评估等提供支撑保障。

（五）平安交通

贯彻落实习近平总书记关于安全生产和应急管理重要论述，牢固树立安全发展理念，全面落实“党政同责、一岗双责、齐抓共管、失职追责”的党政领导干部责任制规定，严格落实“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”的要求，制定安全生产权力清单和责任清单。健全交通安全风险防控和隐患排查治理双重预防体系，推进安全综合治理，整体提高从业人员安全素质，提升本质安全水平。完善道路安全设施，强化桥梁、隧道等重点路段安全防护能力。加强“两客一危”等重点领域管控，推广大数据、高科技在人、车、物溯源追踪等领域深度应用，提升交通应急保障的精准智控能力。建设“平安百年品质工程”。优化应急基地布局和专业队伍建设，建立完善的市、县两级公路路网监测与应急指挥系统，提高突发事件响应和处置能力。到2035年，实现安全生产治理体系和治理能力现代化，行业安全生产整体水平

与全面建成交通强国示范区相适应，安全生产事故起数和死亡人数保持低位运行，较大以上事故得到坚决遏制。

（六）绿色交通

坚持生态优先发展理念，践行“绿水青山就是金山银山”的理念，建设布局生态友好、清洁低碳、集约高效的绿色交通运输体系。统筹交通基础设施布局，提升综合交通运输网络的组合效率。优化旅客运输结构，推进铁路、公路、水运、民航等客运系统有机衔接和差异化发展，提升公共客运的舒适性和可靠性，吸引中短距离出行更多转向公共客运，提高铁路客运比重，逐步减少800公里以上道路客运班线。改善货物运输结构，按照“宜水则水、宜陆则陆、宜空则空”的原则调整优化货运结构，推广高效运输组织方式，促进不同运输方式各展其长、良性竞争、整体更优，逐步减少重载柴油货车在大宗散货长距离运输中的比重。全面开展绿色出行创建行动，积极鼓励公众使用绿色出行方式，进一步提升公交、轨道等绿色低碳出行方式比重。集约利用通道岸线资源，提高交通基础设施用地效率，推广应用节能环保先进技术，促进资源综合循环利用。推广应用新能源和清洁能源车船，强化船舶、港口污染防治和营运货车污染排放的源头管控。实施交通廊道绿化行动，深化交通旅游融合，打造一批具有台州特色的美丽经济交通示范走廊。

（七）清廉交通

纵深推进“一路清风行”行动，清廉交通建设成效更加明显，交通领域管党治党责任更加从严从紧，清廉文化进一步入脑入心，清廉制度进一步织密织

牢，清廉纪律进一步见行见效，交通领域重难点问题得到有效解决，人民群众对于美好生活向往的需求得到切实满足，全系统干部清廉、组织清朗、行业清净、文化清新的政治生态全面形成。推动交通行业常态化廉政监管。完善清廉交通制度体系，聚焦权力集中、资金密集、资源集聚等高风险领域，加强清廉交通建设制度设计，建立清廉交通制度迭代更新机制，建设以阳光工程、阳光执法、阳光审批、阳光运输、阳光生产、阳光财务以及阳光人事为核心的“七大阳光交通工程”。加强清廉交通风险评估，建立健全跟踪评估机制，加强共性特征、典型案例、主要风险点等综合研判和专业指导，组织开展实施效果评价。强化用人、工程建设、资金等八大重点领域的廉政监管，提高行业廉政建设和廉洁治理水平。

（八）法治交通

全面深化交通法治建设，以推进交通运输依法行政为主题，紧紧围绕依法执政、科学立法、严格执法、全民守法、法治人才保障，提高交通运输部门运用法治思维和法治方式深化改革、推动发展、化解矛盾、维护稳定的能力，促进交通运输行业治理体系和治理能力现代化，着力建设职能科学、权责法定、执法严明、公正公开、廉洁高效、守法诚信，符合浙江实际的交通运输法治政府部门。完善综合交通法制体系建设，建立健全具有台州交通特色的法规规范，全面提升行政执法能力，加快农村公路、城市公共交通等重点领域的立法进程。围绕全面深化改革各项任务，着力提高行业制度建设质量和效率，积极开展建章立制工作，积极探索改革不适应行业发展要求的体制机制、规章制度，努力实现行业管理事务制度化、规范化、程序化。严格规范性文件制定程序，建立

规范性文件清理长效机制，及时开展“立、改、废、释”工作，依法撤销和纠正违反法律法规的规范性文件。深化交通运输行政执法体制改革，全面推行交通运输系统权力清单和责任清单制度，建立动态调整机制，严格规范公正文明执法。加强行政执法监督，全面完善行政执法规范化、公示、投诉举报等工作制度。

（九）便民交通

加快政府职能转变，深化以“最多跑一次”为核心的行政审批制度改革，围绕使市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用，推动交通运输政府部门职能向创造良好发展环境、提供优质公共服务、维护公平正义转变。坚持改革创新精神，转变管理方式，明确规则指引，规范现有行政审批项目，加大取消、下放工作力度。对保留的行政审批事项，要严格按照法定条件进行审批，简化审批程序，精简申报材料，缩短审批时限。扎实推进“四张清单一张网”工作，切实做好浙江政务服务网审批运行管理，努力推进网上政务服务工作，全面提升互联网在线项目服务质量，逐步优化审批流程，提高审批效率，实现“全流程网办”，在线监督行政审批全过程。大力推广交通运输电子证照应用，方便交通运输从业人员日常使用。

八、综合立体交通网投资规模及重大工程

（一）投资规模

根据规划项目建设实际情况，测算台州市近期交通投资额与规划期末的总交通投资额。台州综合交通近期建设总投资达 2000 亿元，至规划期末总投资约 1 万亿元。

表 9 综合立体交通网总投资（亿元）

类别	近期（2025年前）	远期（至2050年）
总计	2000	10000
1.铁路合计	434	1950
其中：客运铁路	434	1560
货运铁路		400
2.轨道	200	2000
3.公路合计	1025	5050
其中：高速公路	205	1600
普通国道	200	600
普通省道	420	1000
农村公路及养护大中修	200	1850
4.水运合计	50	450
5.航空合计	50	200
其中：运输机场	35	100
通用机场	15	100
6.管道	10	40
7.邮政	4	10
8.枢纽	135	180
其中：客运枢纽	35	60

类别	近期（2025年前）	远期（至2050年）
货运枢纽	100	120
9.绿道	2	10

（二）标志性工程

全力提升台州交通战略地位，加强重大交通项目规划及研究，为台州经济社会发展提供更大活力，重点实施“二十大百亿标志性工程”。

专栏 14 二十大百亿标志性工程

铁路项目：甬台温福高铁、沿海铁路支线（龙门港支线、集聚区支线、健跳支线）、金台城际铁路、衢丽台城际铁路、台金铁路扩容工程。

轨道项目：市域铁路 S2、市域铁路 S3、市域铁路 S4、市域铁路机场连接线。

公路项目：甬台温高速改扩建工程、甬台温高速公路温岭联络线、甬台金衢高速、台金高速拓宽工程、上三高速拓宽工程、甌玉高速、宁海至临海高速、杭绍台高速南延；G104 改扩建工程、G351 改扩建工程、G228 改扩建工程。

水运项目：头门港区能源基地（LNG）项目、大麦屿 10 万吨级油品码头工程。

机场项目：台州机场迁建工程。

（三）近期实施重点

Ø 铁路

加快客货运铁路建设，提升客货运体系服务能力。重点建设杭绍台铁路、杭温铁路、金台城际、沿海高铁、台金铁路城际化改造以及头门港支线等。

Ø 轨道

加快谋划台州市域轨道+城市轨道体系，加快建设市域轨道 S1、S2 线。

Ø 公路

加快建设高速公路、普通国省道、农村公路，提升公路网覆盖面和通达性。加快推进甬金衢上高速公路、合义温高速公路前期工作，建成杭绍台高速公路、

台金高速市区连接线工程，开工建设甬台温高速温岭联络线工程、甬台温高速三门联络线工程、甬台温高速公路拓宽工程。

Ø 水路

加快进港航道与码头基础设施建设，发挥港口资源优势。重点开展台州港的航道、防波堤、锚地项目以及港口码头项目。重点推进华能玉环电厂码头提升工程、大麦屿粮食码头改造工程、大麦屿 LNG 储运站配套码头工程、大麦屿集装箱码头、头门成品油码头、头门粮食码头工程、头门散杂货码头工程、健跳散杂货码头工程等项目。

Ø 航空

加快台州路桥机场改扩建工程建设，建成台州湾通用机场，开工建设仙居通用机场等通用机场，推进温岭、临海、神仙居风景区、天台山等通用机场前期工作。拓展现有机场航线服务范围，提升服务水平。

Ø 管道

加快台州市油气管网建设，形成“五纵三横”的油气管道网络。

Ø 邮政

建设韵达浙江（三门）快递电商总部基地、圆通速递台州区域总部基地、温岭鞋业智造创新产业项目、极兔速递台州转运中心、京东物流台州分拨中心、京东物流 FDC、中国邮政集团公司台州市邮政中心局等项目。

Ø 枢纽

（1）客运枢纽

重点建设台州中心站综合枢纽以及天台站、三门北站、临海南站、临海东站、仙居站、仙居西站、温岭西站以及玉环站。

（2）货运枢纽

推进建设头门港物流园区、台金铁路临海东货站（物流仓储中心）、台金

铁路头门新区站货站（物流仓储中心）、台州传化洲锑公路港、天台多功能智能物流综合园。

Ø 绿道

依托台州市主要自然风景名胜区、历史人文及两侧休闲资源，加快绿道网建设。

九、国土空间规划衔接

国土空间规划是国家空间发展的指南、可持续发展的空间蓝图，是各类开发保护建设活动的基本依据。综合立体交通网规划是典型的空间线性规划，空间跨度大、覆盖范围广，是国土空间的支撑体系，对区域空间格局的形成和经济发展具有重要影响，既服务于国土空间开发，也受国土空间保护的约束。本规划与台州市国土空间规划充分衔接，布局方案与台州市空间发展战略导向完全一致，有效支撑构建全新城镇空间发展格局，在引领对外开放、支撑空间拓展、服务民生发展方面，将发挥重要的基础性、服务性、引领性、战略性作用。

（一）实现存量与增量的有机统一

坚持需求导向，根据台州综合交通需求分析结果和支撑重大战略的现实需求，优化交通基础设施供给结构，充分利用存量资源，扩大优质增量供给，破除无效供给，提升交通基础设施供给能力、质量和效率，提高资源配置效率和全要素生产力。优先布局供需矛盾突出、短板问题明显的运输方式和区域，优先通过扩容改造、等级提升、智慧化管理等手段，挖掘现有综合交通网络运输能力，实现交通供给与需求更高水平的动态平衡。

（二）实现开发与保护的统筹协调

突出交通基础设施空间资源有效储备、统筹协调、严格管控和高效利用，优先布局制式多样、多层立体的复合通道；注重跨江跨海等通道资源稀缺地区的设施共建、走廊资源共享。系统谋划综合枢纽，利用运输综合体、多式联运区等新载体，整合各类交通功能，提高国土管控下的交通资源使用效率。合理确定与国土空间规划“三条控制线”的关系，做好线位、

重要节点的空间预留，严守生态底线，注重无害化穿越；根据城镇开发强度，合理确定路网规模和密度；严守永久基本农田底线，尽量避免直接穿越，实现交通基础设施总量在控制边界中有序增长。

（三）建立规划一张图动态协调机制

主动衔接国土空间成果，以国土空间规划的“一张图”为依据，统一底图、统一标准，构建交通规划成果空间信息平台，实现交通基础设施规划“一张图”。深化规划项目方案研究，建议达到工程可行性研究报告深度（1:10000精度），其中拟在2021年至2025年间实施项目建议达到1:2000精度。建立综合交通规划与国土空间规划的动态协调机制，本规划空间跨度大、时间跨度长，交通走廊和具体线位所受影响因素多，特别是在规划研究阶段很难获得稳定线位，因此在国土空间规划中应具有阶段性和动态性，后续根据相关控制因素的变化动态调整和优化。

（四）合理把控用地需求规模

经匡算，至2050年，台州市综合立体交通网建设共需新增建设用地规模约7333公顷。

十、环境影响评价

本规划涉及铁路、公路、水路、航空、管道等多种类型的交通方式，对环境的影响主要体现在资源占用、生态影响、污染排放和社会经济影响等四个方面。通过吸纳相关专项规划环评的工作成果结论，将有关环评结论作为后续规划实施的依据。

（一）优化交通运输结构

鼓励建设公用码头，提高岸线资源利用效率。发展先进适用的运输节能减排技术、采用新型节能的运输工具，推行更高的排放标准，鼓励使用清洁能源，逐步淘汰落后技术和高能耗、低效率的运输设备，提高铁路电气化水平，实施营运车船燃料排放消耗限制标准，推广清洁环保车辆。

（二）充分落实集约利用资源政策

以资源集约化、精细化开发为主旨，合理设计项目线位走向和场站选址，避绕生态敏感区域，保护生态环境。注重景观修复，积极推动生态恢复工程和绿色通道建设，积极恢复和改善交通建设中遭到破坏的生态环境和自然景观。研究制定公路航道沿线绿化和公路边坡复绿的工作目标和政策措施，建设一批绿色公路、绿色航道，提高生态系统的稳定性、观赏性和抗灾能力，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作，防止水土流失，鼓励运输企业采用清洁生产工艺，积极开展烟气脱硫脱硝除尘、机动车尾气净化工作。通过推广使用清洁能源、环保交通设施，减少环境空气污染；通过采用先进的筑路材料、设置绿化隔音带和隔声屏障等措施，降低交通噪声污染。

（三）完善环境监控体系

严格执行“三同时”制度，加强建设项目后期管理力度，强化验收环节的管理，做好规划项目施工、运行阶段的环境监管。规范管理制度和检测方法，强化建设项目全过程环境管理，建立完善、统一、高效的环境监控体系。

十一、保障措施

根据台州市的交通运输管理、法律、投融资等方面的发展状况，结合在规划保障策略部分所提出的内容，本次规划从管理体制、投融资机制、法律法规、信息化建设、安全应急、用地报站和交通科技的角度提出保障方案，保障台州市综合交通运输体系能够快速建设和高效运行。

（1）综合交通运输管理统筹一体化

建立起台州市公路、铁路、水运、航空、管道、邮政于一体，规划、建设、管理于一体的大交通管理体制，消除不利于综合交通运输体系发展的各种行政管理障碍。

（2）构建多元化，可持续的交通运输投融资机制

建设综合交通运输建设的融资平台，采用多元的投融资方式，减轻政府的财政压力，按照“政府主导、市场化运作”的方式开展基础设施的投融资工作，通过经营交通和城市资产以及自身经营利润偿还相应的项目负债。

（3）建立全方式、多维度的法律法规体系

通过出台新的法规或修订已有法规的方式，完善关于各运输方式内部发展的相关法规。针对促进综合交通运输体系发展，各交通运输方式之间互相融合出台相应的法规或规范性文件。提高立法效率，简化程序，以使法规能够及时得到修订更新的，适应新形势的要求。

（4）强化、创新交通运输信息平台

加大信息化的建设投入，完善交通运输各行业部门内各类信息平台和系统。统筹规划设计整个交通运输大行业的信息管理平台，整合相关资源，实现不同运输方式的综合信息管理。建设综合客运的公众服务信息系统，

通过网页等多种媒体形式，让公众能够方便地通过该系统的信息实现出行线路的规划、票务预订等。推动货运企业、货代企业运用信息化系统，实现货物的全程跟踪和处理，促进大物流以及“一站式”全程联运服务、多式联运等运输模式的广泛开展。

（5）强化城市用地的保障工作

落实交通设施建设用地保障工作，将交通用地指标纳入国土空间规划，将交通设施规划控制方案纳入控制性详细规划，依法依规做好交通设施建设用地涉及的拆迁工作，妥善处理被征地群众的生产生活问题。

（6）推动交通科技发展与应用

大力开展重大科技研发，增强科技对交通发展的支撑力度。引进、吸收国内外先进的交通科技成果，有序实施成果推广应用，拓展交通科技成果的实用价值。积极推进创新体系建设，提高交通科技创新能力。依托科研基地建设、重点项目研发和技术交流，锻炼和培养一批优秀的交通科技人才，着力加强交通科技管理，提升交通科技管理水平。