

玉发改规划〔2021〕7号

**玉环市发展和改革局 玉环市交通运输局
关于印发《玉环市综合交通运输“十四五”
发展规划》的通知**

各乡镇人民政府，各街道办事处，市政府直属各单位：

《玉环市综合交通运输“十四五”发展规划》已由市政府
批复同意，现印发给你们，请结合实际，认真组织实施。

玉环市发展和改革局

玉环市交通运输局

2021年7月30日

玉环市综合交通运输“十四五”发展规划

玉环市发展和改革局

玉环市交通运输局

台州市交通勘察设计院有限公司

二〇二一年七月

主编单位：台州市交通勘察设计院有限公司

项目审定：龚中平	董 事 长
项目审核：翁越美	高级工程师
项目负责：秘相敏	高级工程师
参加人员：何怀君	高级工程师
邓之友	高级工程师
陈佳蓓	助理工程师

协编单位：玉环市发展和改革局、玉环市交通运输局

领导小组：

组 长：王庆飞（市交通运输局局长）

副组长：余旭明（市发改局副局长、市铁办主任）

袁必华（市发改局党委委员）

张志文（市住建局党委委员）

陈毅忠（市交通运输局副局长）

林定保（市交通运输局总工程师）

陈文军（市交通运输局副局长）

刘震洲（市交通运输局党委委员、市铁办副主任）

郭国强（市港航事业发展中心主任）

张文传（市综合行政执法局党委委员）

成 员：刘晓阳（市发改局能源科科长）

黄安生（市住建局城市建设科科长）

梁世超（市交通运输局发展规划科科长）

李春辉（市交通运输局运输管理科科长）

金云松（市交通运输局建设管理科科长）

沈祥林（市港航事业发展中心建设规划科科长）

杨华钦（市综合行政执法局燃气服务中心主任）

目 录

.....	1
.....	1
1.1 规划背景	1
1.2 规划范围	3
1.3 规划期限	4
1.4 规划依据	4
“ ”	6
2.1 “十三五” 发展情况	6
2.1.1 基础设施	6
2.1.2 运输服务	16
2.1.3 运输装备	18
2.2 “十三五” 发展成就	19
2.3 “十三五” 存在问题	22
2.4 面临的机遇与挑战	24
2.4.1 新的机遇	24
2.4.2 面临的挑战	27
.....	29
3.1 发展阶段特征	29
3.1.1 研判发展阶段	29
3.1.2 发展趋势判断	30
3.2 发展趋势与需求	30
3.2.1 人口发展预测	30
3.2.2 社会经济发展目标	31

3.2.3 交通需求预测	34
“ ”	36
4.1 指导思想	36
4.2 基本原则	37
4.3 发展目标	37
“ ”	39
5.1 综合交通发展新格局	40
5.1.1 城市空间新格局	40
5.1.2 综合运输通道	42
5.1.3 三区三市协同发展	44
5.2 互联互通基础设施网络	46
5.2.1 公路	46
5.2.2 铁路	87
5.2.3 水路	92
5.2.4 航空	96
5.2.5 管道	97
5.2.6 物流	100
5.2.7 绿道	102
5.3 运输服务	108
5.3.1 构建便捷舒适、经济高效的运输服务体系	108
5.3.2 运输装备	109
5.4 智慧交通及绿色交通	110
5.4.1 智慧交通	110
5.4.2 绿色交通	114
5.5 交通行业管理	116

5.5.1 以新发展理念引领交通运输高质量发展	116
5.5.2 推进交通治理能力现代化	117
5.5.3 信息化建设	120
5.5.4 安全与应急保障体系	122
.....	124
6.1 规划实施环境影响分析	124
6.2 预防减缓不良影响措施	124
.....	126
7.1 加强组织领导	126
7.2 夯实要素保障	126
7.3 深化政策衔接	127
7.4 强化项目支撑	127

附图:

1. 玉环市现状公路网
2. 玉环市中远期综合交通网规划图
3. 玉环市“十四五”公路网规划图
4. 玉环市“十四五”客运站场规划图
5. 玉环市“十四五”铁路规划图
6. 玉环市“十四五”水路规划图
7. 玉环市“十四五”机场规划图
8. 玉环市“十四五”管道网规划图
9. 玉环市“十四五”物流园区规划图
10. 玉环市“十四五”绿道规划图

交通是经济社会发展的先行官，也是“重要窗口”建设的先行领域，对提高竞争力、推进现代化、展示优越性具有重要的先导作用、支撑作用和带动作用。“十四五”时期是我国经济社会发展的重要历史性窗口期，是全面完成小康社会建设向社会主义现代化迈进的关键时期，也是国内外形势发生深刻复杂变化、世界处于百年未有之大变局的新时期。

党的十九大提出了建设“交通强国”的宏伟目标，这是以习近平同志为核心的党中央站在党和国家事业发展全局的高度作出的重大战略部署。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。

按照《交通强国建设纲要》和《中共浙江省委、浙江省人民政府关于深入贯彻<交通强国建设纲要>高水平推进交通强省建设的实施意见》总体要求，台州市编制了《关于高水平推进交通强市建设的实施意见》，紧扣“建设新时代民营经济高质量发展强市”目标，到2035年，基本建成高水平交通强市，形成较为完善的综合交通体系，人民满意度显著提高，支撑现代化建设能力显著增强，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。

玉环市综合交通运输“十四五”发展规划作为建设新时代美丽玉环、争当“重要窗口”的“美丽示范点”、全力打造浙东南地区重要发展极的重要引领，玉环应立足新起点、开拓新路径，统筹推进公路、铁路、水路、航空、管道、物流、绿道交通资源融合发展，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，全面响应建成高水平交通强省、交通强市，特编制此规划。

本规划是统筹玉环市“十四五”时期各种交通运输方式协调有序发展、指导各种运输方式布局和发展的重要依据，也是玉环谋划新时代交通强国“新篇章”、构建玉环交通发展“新格局”、推动玉环交通高品质发展，迈入“新境界”的基本依据。

本轮规划在编制过程中，不仅对“十三五”交通规划中公路、铁路、水路、管道、航空五大运输方式提出的建设目标和思路进行了延续、优化和提升，而且更是增加了物流、绿道等运输方式的发展规划内容。因各部门职责分工不同，公路、物流规划主要由交通部门负责，铁路、航空规划主要由发展部门负责，水路规划主要由港航负责，管道规划主要由发改部门和综合行政执法部门共同负责，绿道规划主要由住建部门负责。文本中涉及到公路、物流以外的规划内容，均来源于各相关部门专项规划，具体详细内容见各相关的专项规划。

1.1

“十四五”时期是我国经济社会发展的重要窗口期，是全面完成小康社会建设向社会主义现代化迈进的关键时期，也是国内外形势发生深刻复杂变化的新时期。2017年10月，党的十九大提出了建设“交通强国”的宏伟目标，这是以习近平同志为核心的党中央站在党和国家事业发展全局的高度作出的重大战略部署。2019年9月，国务院发布了《交通强国建设纲要》，提出了“人民满意、保障有力和世界前列”的总目标，并提出了两阶段的目标：第一个阶段，从2020年到2035年基本形成现代化综合交通运输体系，人民满意度明显提高，支撑国家现代化建设能力显著增强，交通国际竞争力和影响力显著提升；第二个阶段，从2036年到2050年，要全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。基础设施的规模质量，技术装备、科技创新能力、智能化与绿色化的水平位于世界前列，交通安全水平、治理能力、文明程度、国际竞争力及影响力达到国际先进水平，全面服务和保障社会主义现代化强国建设、人民享有美好的交通服务。

2019年9月党中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，全面开启了交通强国建设的新征程。浙江省委、省政府出台了《关于深入贯彻〈交通强国建设纲要〉，建设高水平交通强省的实施意见》，制定了《综合立体交通网规划》，形成了高水平交通强省建设的“**总纲**”和“**总图**”。总的目标定位是：到2035年，基本建成高水平交通强省，

实现人民满意、保障有力、世界前列的目标。到本世纪中叶，全面建成高水平交通强省。主要任务有完善综合交通网络布局、打造世界一流强港等 20 项。

“十四五”时期是台州市建设长三角城市群南翼综合交通枢纽的开局期。按照《交通强国建设纲要》和《中共浙江省委、浙江省人民政府关于深入贯彻<交通强国建设纲要>高水平推进交通强省建设的实施意见》总体要求，台州市编制了《关于高水平推进交通强市建设的实施意见》，紧扣建设新时代民营经济高质量发展强市目标：①到2035年，基本建成高水平交通强市。形成较为完善的综合交通体系，人民满意度显著提高，支撑现代化建设能力显著增强，建成由市域1小时交通圈、省城及周边地市1小时交通圈、长三角中心城市2小时交通圈和国内重要城市3小时交通圈构成的“1123”交通圈；拥有由快速干线网和广泛基础网构成的较为完善的综合交通设施网，旅客联程运输便捷顺畅；基本形成货物多式联运网，货运高效经济；形成千亿级综合交通产业；交通智能、平安、绿色发展水平显著提高；交通创新能力、治理能力全面提升。②到本世纪中叶，全面建成高水平交通强市。形成人民满意的现代化综合交通体系，基础设施规模质量、综合运输服务能力、交通安全水平、现代化治理能力全面领先，全方位服务和保障高水平社会主义现代化建设。台州市应充分把握“十四五”关键时期，全力推动综合交通建设，为交通强市建设打下坚实基础。

玉环位于浙江省东南沿海中段，离上海、杭州、宁波等中心城市较远。甬台温高速复线的通车、杭绍台铁路的建设，使玉环由区域交通末

端转变为甬台温之间的重要交通节点。2017年5月13日，玉环撤县立市，需要以“市”的定位、“市”的格局、“市”的理念来谋划发展。新的城市建设及新的发展格局需要更高效的综合交通体系，以支撑和引领玉环经济社会的快速发展。玉环市第十五届一次党代会明确提出实施“港口带动、拥湾发展、产城融合、全域一体”发展战略，建设现代化海湾城市。根据《长江三角洲城市群发展规划纲要》、《浙江省推进长江三角洲区域一体化发展行动方案》、《台州市推进长三角区域一体化发展行动计划》，推动玉环市主动融入长三角高层次对外开放，全方位提升城市能级。

玉环市综合交通运输“十四五”发展规划作为“高水平建设新时代美丽玉环”的第一个五年规划，玉环应立足新起点、开拓新路径，面对新的目标定位，必须紧紧围绕国家发展大局，在交通强国建设中找准定位，要主动对标对表建设“重要窗口”的新目标新定位和习近平总书记寄予玉环打造浙东南地区重要发展极的殷切嘱托，主动在台州市“三市三进三突围”中找准找实自身的定位和路径，努力打造“一带一路”的重要节点城市，成为“重要窗口”的美丽示范点，切实承担起交通现代化先行先试的使命任务。

1.2

本次规划范围为玉环市域行政区范围，东濒东海，南临洞头岛，西嵌乐清湾，北接温岭市。总面积 2279.4 平方千米，包括陆域土地 498.97 平方千米（数据来源于土地变更调查数据）、海域 1780.43 平方千米。



1.3

规划基年为 2020 年,规划期为 2021 至 2025 年,远景展望至 2035 年。

1.4

(1) 交通运输部颁《公路网规划编制办法》(2010 年 3 月 5 日印发);

(2) 浙江省关于深入贯彻《交通强国建设纲要》高水平推进交通强省建设的实施意见;

(3) 浙江省推进高水平交通强省基础设施建设三年行动计划(2020-2022);

(4) 浙江省综合立体交通网规划(2021-2050 年);

(5) 浙江省综合交通运输发展“十四五”规划;

(6) 台州市关于高水平推进交通强市建设的实施意见;

- (7) 台州市高水平推进交通强市基础设施建设三年行动计划 (2020—2022 年) ;
- (8) 台州市综合立体网规划 (2021—2050 年) ;
- (9) 台州市综合交通运输发展“十四五”规划 ;
- (10) 台州城市群规划 (2010—2030) ;
- (11) 台州港总体规划 (2017—2030) ;
- (12) 台州市统计年鉴及交通、公路统计资料 ;
- (13) 玉环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纲要 ;
- (14) 玉环市国土空间总体规划 (2020—2035) 总报告 ;
- (15) 玉环市推进长三角区域一体化发展行动计划 (2020—2035) ;
- (16) 玉环县综合交通“十三五”发展规划 ;
- (17) 玉环市域燃气专项规划 ;
- (18) 玉环市绿道网规划修编 (2021—2035) ;
- (19) 玉环市“十四五”港航口岸和渔业高质量发展规划 (2021~2025 年) ;
- (20) 其他各相关分项专项规划 ;

“ ”

2.1 “ ”

“十三五”期间，在市委市政府的正确领导下，玉环的综合交通建设取得显著成效。2020年末基础设施建设共完成总投资约162亿元，占目标投资额的70%，是“十二五”期100.7亿元的1.61倍，其中，完成高速、国省道、县道干线公路建设里程约60公里；成功创建省级“四好农村路”示范县、获评“万里美丽经济交通走廊示范市”；杭绍台铁路温岭至玉环先行段开工建设。

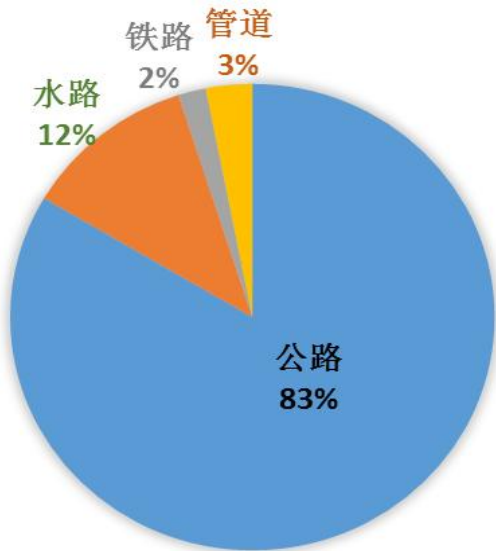
2.1.1 基础设施

“十三五”基础设施建设完成情况

序号	建设项目	“十三五” 规划投资 (亿元)	“十三五”完成投资(亿元)	“十三五”末累计完成度 (%)
一、公路		143.4	135.3	95
1	公路网建设项目	128.1	118.6	93
2	客运站场	0.5	0.35	80
3	物流园区	8.6	11.8	137
4	常规公交	0.54	0.02	4
5	公路养护	2.7	2.45	91
6	四好农村公路	3	2.1	70
二、水路		15.8	18.7	118

1	沿海港口	15	18	120
2	陆岛码头及接线	0.8	0.7	88
三、铁路		60	3.0	5
1	高铁		3.0	
四、管道		15.5	5	32
1	管道天然气	15.5	5	
五、航空		0.3	0.15	50
1	通用机场	0.3	0.15	
合计		235	162.2	70

公路建设完成投资 135.3 亿元，占比 83%；水路建设完成投资 18.7 亿元，占比 12%；铁路建设完成投资 3 亿元，占比 2%；管道建设完成投资 5 亿元，占比 3%。



“十三五”各交通方式投资占比

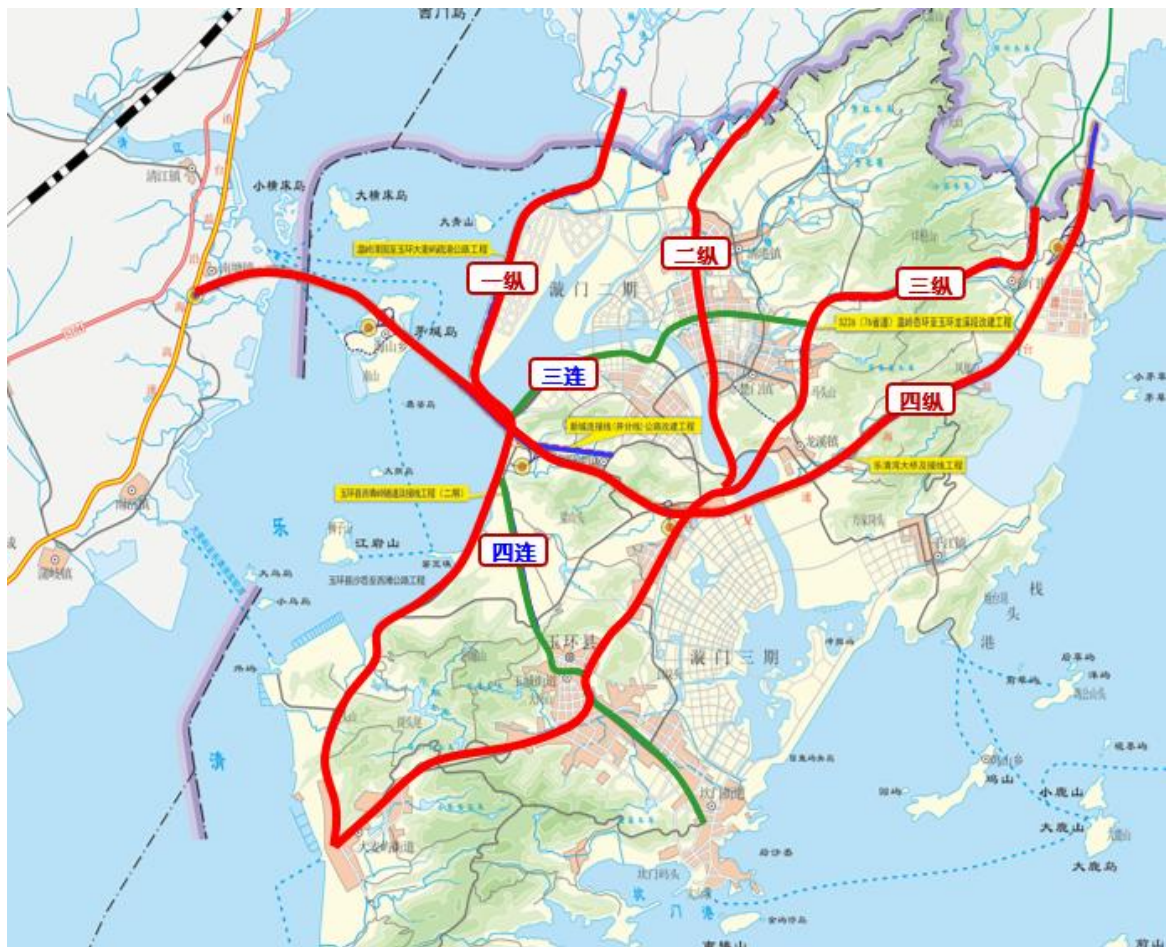
(1) 公路

——路网建设

“十三五”期间，完成沿海高速公路建设38.2公里，一级公路24.8公里，二级公路3.2公里。此外，还有42.5公里的一级公路正在建设中。

“十三五”公路建设项目完成情况

序号	项目名称	建设规模 (公里)			总投资 (亿元)	“十三五” 完成投资 (亿元)	“十三五”未 建设进度
		高速	一级	二级			
	完工项目	38.2	24.8	3.2	149.2	97.6	
1	沿海高速乐清湾大桥及接线工程	38.2			120.1	73.1	已交工通车 (玉环段 32.423公里)
2	228国道温岭泽国至玉环大麦屿港疏港公路工程(玉环段)		10.8		16.2	14.5	已交工通车
3	S226(76省道)温岭岙环至玉环龙溪段改建工程(玉环段)		13.0		9.6	6.7	已交工通车
4	玉环市西青岭隧道及连接线工程(二期)		1.0		2.0	2.0	已交工通车
5	玉环市新城连接线(井分线)公路改建工程			3.2	1.3	1.3	已交工通车
	开工项目		42.5		65.7	21	
1	S226(76省道)玉环龙溪至坎门段改建工程(一期)		8.4		11.8	4.8	已开工
2	鄞州至玉环公路玉环坎门至大麦屿段工程		19.0		28.0	0.5	涉及“永农”，未开工
3	228国道清港连接线工程		7.3		9.2	5.6	已开工
4	玉环市沙岙至内马公路工程		4.5		7.9	1.5	已开工
5	玉环市漩门湾大桥及接线工程		3.3		8.8	8.6	已开工
	合计	38.2	67.3	3.2	214.9	118.6	



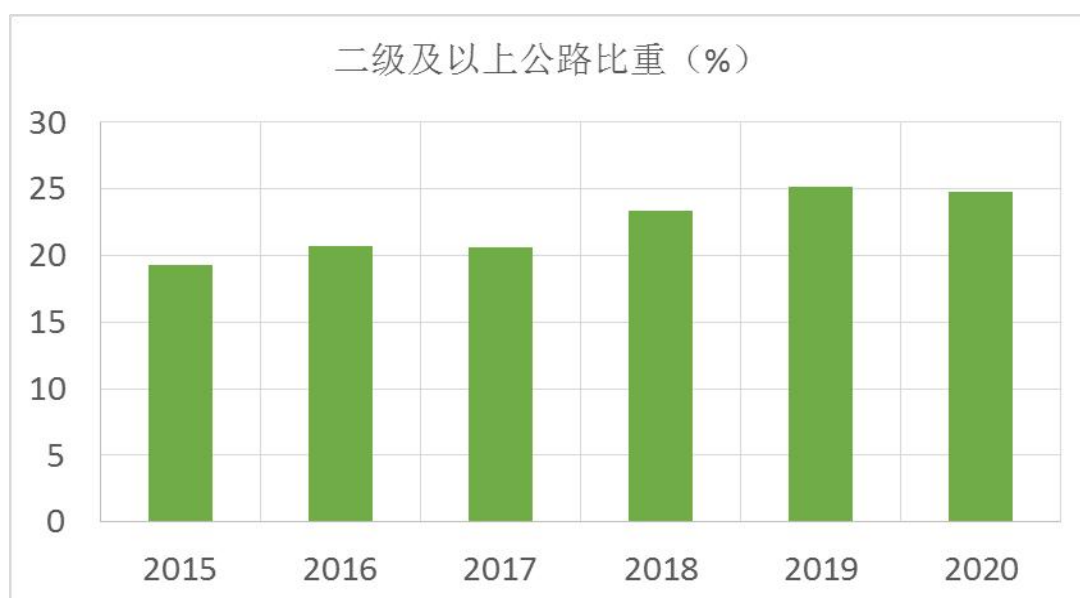
“十三五”末已形成“四纵二连”主干路网

截至 2020 年底，玉环全市拥有等级公路 781.63 公里，其中高速公路 32.423 公里，国道 11.851 公里，省道 29.258 公里，县道 184.712 公里，乡道 106.07 公里，村道 417.318 公里。按技术等级分：高速公路 32.423 公里，一级公路 84.316 公里，二级公路 70.205 公里，三级公路 56.184 公里，四级及准四级公路 538.504 公里，公路网密度达到 153.57 公里/百平方公里。

“十三五”期间玉环市公路指标表

年份	公路总里程 (公里)	等级公路（公里）			二级及以上公路比重(%)	路网土地密度 (公里/百平方公里)	路网人口密度 (公里/万人)
		合计	二级及以上	三级及以下			
2015	657	660	127	517	19.3	129.1	15.3
2016	676	676	140	536	20.7	132.8	15.7

2017	685	685	141	543	20.6	134.6	15.8
2018	739	739	173	565	23.4	145.2	17.0
2019	766	766	187	579	24.4	150.5	17.5
2020	782	782	187	595	23.9	153.6	17.9



“十三五”期间高等级公路比重走势图

与 2015 年末相比,玉环全市等级公路增长了 125 公里,增幅 19%;其中二级以上公路增加了 60 公里,增幅 52%;至 2020 年末,公路总里程全市第七,以国土面积计算的路网密度全市第四。

“十三五”前后台州市各县市区公路指标比较表

县 (市、区)	2015 年末公路指标			2020 年末公路指标		
	总里程	公路网密度		总里程	公路网密度	
		公里/百平方公里	公里/万人		公里/百平方公里	公里/万人
椒江	603	220.0	11.4	646	177.9	11.6
黄岩	1256	127.2	20.8	1284	130.0	20.8
路桥	620	226.2	13.7	635	194.1	13.8
玉环	657	129.1	15.3	782	153.6	17.9
三门	1272	118.6	28.9	1379	124.8	30.8
天台	1949	136.7	32.6	2048	143.6	34.0
仙居	1859	93.3	36.6	1987	99.4	38.3

温岭	1958	234.2	16.1	2059	191.7	16.9
临海	2307	106.3	19.4	2419	111.4	20.1

——客运站场及常规公交建设

“十三五”期间，公交基础设施不断完善，主要通过新建公交枢纽、公交首末站等方式，为加快推进“行有所乘”基本公共服务向农村延伸，不断提升城乡公共服务均等化水平，全面启动实施全域公交化改革，促进公交一体化格局的形成，加强了各城镇之间的交通联系，同时，增强了公共交通的服务能力。

“十三五”客运站场及常规公交建设完成情况

序号	站场名称	标准	“十三五”完成投资(万元)	备注
1	坎门公交枢纽	城乡、城市公交	1000	已完工
2	沙门公交枢纽	城乡、城市公交	2500	已完工
3	后塘垟首末站	玉城	55	已完工
4	老党校首末站	玉城	20	已完工
5	沙门灵门首末站	沙门	80	已完工
6	千江栈头首末站	千江	50	已完工
	合计		3705	

——物流园区

“十三五”期间，完成了玉环经济开发区综合物流园区及浙江海西供应链综合区的建设，并启动网营物联（浙东南）智慧供应链区域运营总部的建设。

“十三五”物流园区建设完成情况

序号	项目名称	“十三五”完成投资(万元)	备注
1	玉环经济开发区综合物流园区	72000	已完工
2	浙江海西供应链综合区	11000	已完工
3	网营物联（浙东南）智慧供应链区域运营总部（一期）	35000	
	合计	118000	

——公路养护

“十三五”期间养护公路约 131 公里，并申报超限运输检测站，共完成投资约 2.45 亿元。

“十三五”公路养护完成情况

序号	项目	里程 (公里)	“十三五”计划投资 (万元)	“十三五”未完成投资 (万元)
1	省道路面大中修工程	14.0	8600	8600
2	省道及危桥改造	1.8	4200	4200
3	农村公路路面大中修工程	37.3	3000	3000
4	农村公路危桥改造	2.7	6600	6600
5	农村公路隧道加固	0.3	600	600
6	安保工程(钢质护栏)	75.0	1500	1500
	合计	131.1	24500	24500

“十三五”超限运输检测站建设情况

序号	项目名称	建设期限	“十三五”计划投资 (万元)	“十三五”未完成投资 (万元)	备注
1	超限运输检测站	2018-2020	2000	0	2020 年完成前期工作
	合计		2000	0	

——四好农村公路

“十三五”期间农村公路建设 173.1 公里，完成投资约 2.1 亿元，惠及全市 185 个村，全市公路通乡率、通村率和公路硬化率均达到 100%，成功创建省级“四好农村路”示范县，获评“万里美丽经济交通走廊示范市”。

全面贯彻落实习近平总书记“不但要把农村公路建好，更要管好、

护好、运营好”的重要批示精神，玉环交通充分依托项目周边环境与美丽公路的整体思路背景，以“美玉之环、海韵之路”为主题，按照“修一条路、造一片景、活一方经济、富一方百姓”的理念，高水平推进“四好农村路”建设，着力打造“畅通、安全、舒适、美丽、优质”的农村公路，实现公路建设与青山绿水同在、美丽与发展共赢。



“十三五”四好农村公路建设完成情况

年份	里程(公里)	“十三五”末完成投资(万元)
2016	27.3	2730
2017	30.4	3344
2018	42.9	6720
2019	42.0	4930
2020	30.5	3030
合计	173.1	20754

(2) 水路

——沿海港口

“十三五”期间，大麦屿港开启新征程，对台直航客、货两旺，港区基础设施建设、服务配套设施逐步完善，截至2020年，已建成各种码头17座，其中万吨级以上码头6座。2017年大麦屿港区与宁波—舟山港

签订合作并购协议，首次成功对接国际远洋集装箱运输业务，助推大麦屿港开放开发、做大做强，大麦屿港现有内外贸集装箱主要航线 12 条，已覆盖国内沿海各主要港口，集装箱吞吐量实现跨越式发展，2020 年港口货物吞吐量实现 1532 万吨，其中集装箱年吞吐量历史性突破 36 万标箱。“十三五”期累计完成投资 18 亿元。

“十三五”沿海港口建设完成情况

序号	项目名称	建设性质	建设起止年限	建设规模	“十三五”规划投资（万元）	“十三五”完成投资（万元）
1	宁波舟山港股份有限公司收购浙江大麦屿港务有限公司	国有	2018-2020	浙江大麦屿港务有限公司 2、3、5 万吨多用途码头泊位各一座、后方陆域堆场及附属设施等资产		100000
2	乐清湾进港航道一期工程	国有	2013-2016	航道全长 45.5 公里按 10 吨级散货船单向乘潮通航、并满足 5 万吨集装箱船双向乘潮通航，通航保证率 90%	26797	17408
3	大麦屿港区多用途码头一期工程（后方陆域）	国有	2019-2020	陆域用地面积 40.69 万平方米，其中堆场 22.84 万平方米，其中 1#、4#堆场为集装箱堆场、2#、5#为件杂货堆场，3#、6#为预留堆场，新建单证中心、总变电所、门卫房、地磅房、闸口等，合计 1310.6 平方米，及相关配套设施	26700	31254
4	大麦屿港区对台直航客滚码头工程	国有	2013-2017	将已建的环洲 1.5 万吨级多用途泊位（水工结构兼顾靠泊 3 万吨级船舶）改建为 3 万总吨客货滚装泊位，同步建设配套生产、生活等辅助设施	37390	31409
	合计				90887	180071

——陆岛码头及接线

“十三五”期间，建成一个 500 吨级交通码头（海山大青岛交通码

头工程），同时建成2个码头接线工程，分别为下栈台交通码头接线工程、鸡山岛交通码头接线工程，完善了岛际交通系统，深化陆岛协同发展。

“十三五”陆岛码头及接线建设完成情况

序号	工程名称	建设规模	“十三五”完成投资 (万元)	建设进度
1	海山大青岛交通码头工程(续建)	500吨级交通码头	3208.4	已完工
2	下栈台交通码头接线工程	全长1.35公里，路基宽度8.5米	2720.0	已完工
3	鸡山岛交通码头接线工程	全长3.7公里，路基宽度6.5米	1140.0	已完工
	合计		7068.4	

(3) 铁路

“十三五”期间，2018年12月29日杭绍台高铁温岭至玉环段先行段开工，即将结束玉环“无高铁时代”，“十三五”期间投资3.0亿元；同时展开了大麦屿货运铁路支线的前期研究工作。

“十三五”铁路建设完成情况

序号	工程名称	“十三五”完成投资 (亿元)	建设进度
1	杭绍台高铁温岭至玉环段	3.0	玉环段先行段已开工
2	大麦屿货运支线	0	前期研究
	合计	3.0	

(4) 管道

根据《玉环县域燃气专项规划》(2015~2020)到“十三五”期末玉环中心城区居民管道天然气气化率要达到70%，港北区块管道天然气气化率要达到65%的要求。“十三五”期间，全市天然气基础设施建设加快推进，建成区通气比例不断提升。全市已实现3.3万户居

民用户，260 家商业公服用户，33 家工业用户供气。“十三五”期完成投资约 5 亿元。

玉环大麦屿能源（LNG）中转储运站项目是我省天然气产供储销体系的重要组成部分，已列入浙江省重大建设项目“十三五”规划、2018 年浙江省重点项目、浙江省天然气发展三年行动计划、《全国沿海与内河 LNG 码头布局方案（2035 年）》。项目一期投资 41 亿元，规划建设 2 个 10 万立方米和 1 个 20 万立方米的 LNG 储罐，15 万吨专用码头 1 个，中转能力达 200 万吨/年。截至目前，项目已在开展施工前准备工作。

华能玉环电厂集中供热项目，一期供热区域包括大麦屿街道、芦浦镇、楚门镇、清港镇、沙门镇、开发区漩门二期区域以及玉城街道部分区域，项目包含厂内改造工程、沙门工业园区管网工程、主管道工程三部分，土地租用 50 余亩，总投资约 3 亿元。2020 年年底实现全线通气，主管网长约 40 公里，支线长约 16.7 公里。

(5) 航空

“十三五”期间，开展机场前期研究工作，谋划陆上、水上各建 1 个三类通用机场，前期研究投资约 0.15 亿元。

“十三五”航空建设完成情况

序号	工程名称	建设规模	“十三五”完成投资 (亿元)	建设进度
1	通用机场	三类	0.15	开展前期研究
	合计		0.15	

2.1.2 运输服务

(1) 公路

2015 年至 2016 年，公路客运量保持在 2000 万人以上，客运周转量在 50000 万人公里以，2017、2018 年由于出行方式等因素发生变化，

公路客运量、客运周转量出现大幅度落差，随着公路服务水平的提高及沿海高速的通车，2019年公路客运量又有所回升。公路货运量及货运周转量稳步增长。

“十三五”期间公路客货运量及客货运周转量

指标	单位	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
客运量	万人	2586	2159	1806	1566	1871	1750
客运周转量	万人公里	66756	55073	46151	38998	39279	39105
货运量	万吨	1036	1202	1479	1589	1687	1603
货运周转量	万吨公里	129205	139593	169107	179337	188125	186507

注：从2014年起，公路客运量及客货运周转量不包含城市公共交通量。

(2) 水路

“十三五”期间，水路客运量、客运周转量整体呈下降趋势，与2015年相比分别下降了1.82%、34.32%；2015年至2017年货运量、货运周转量快速增长，2019年由于轮渡停航，水路客货运量及客货周转量呈大幅下降。2015年至2017年，我水路货运的运力尚能维持平衡，2017年以来，为加强水路运输安全管理淘汰部分落后运力，以及受外地优惠政策吸引等原因，运力一直下降，从2015年底的27.61万载重吨下降到现在的13.48万载重吨。

“十三五”期间水路客货运量及客货运周转量

指标	单位	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
客运量	万人	197.8	195.04	192.61	150.49	6	0.074
旅客周转量	万人公里	1220	1210.77	1080	752.44	29	22.34
货运量	万吨	1330.26	1438.86	2521.37	1860.81	732	488.11
货物周转量	万吨公里	1728537.56	1853206.63	1824570.61	704143.76	541807	359718

“十三五”期间大麦屿港区发展实现新跨越，成功对接国际远洋集装箱运输业务，集疏运条件不断改善，港口设施不断完善，口岸开

放开发步伐不断加快，至“十三五”期末，集装箱吞吐量实现了跨越式发展，2017年集装箱吞吐量10万标箱，2018年集装箱吞吐量实现15万标箱，2019年集装箱吞吐量历史性突破31万标箱，2020年全年吞吐量超过36万标箱，较2015年增长7.9倍。

“十三五”期间玉环港口客货吞吐量统计表

指标	单位	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
总吞吐量	万吨	3095	3219	3387	3199	1573	1532
煤炭	万吨	759	753	816	787	768.8	715.4
钢铁	万吨	34.75	45	34.56	63.97	72.6	102.3
矿建材料	万吨	1039.4	1219.2	1061	1004.8	198.9	186.2
成品油	万吨	17.7	15.68	14.49	10.6	5.5	2.6
其它	万吨	1228.34	1260.8	1442.3	1253.9	444.8	366.5
其中集装箱	TEU	45964	55360	101706	151426	317894	365911
旅客	万人	199.59	195	193.8	152.62	5.82	0.074

2.1.3 运输装备

(1) 运输车辆

“十三五”期间，营运客货运车辆向着大型化、专业化方向发展。至2020年底，玉环市共有营运货车1416辆，营运吨位17350吨，其中大型车辆986辆，小型车辆430辆；客运车1289辆，营运客位23065个，其中大型客车771辆，小型车518辆。

“十三五”期间玉环市营运车辆规模和结构

车辆类型		单位	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
营运货车	大型	辆	749	857	892	935	986
	小型	辆	760	528	495	461	430
	营运吨位	吨	7474	8994	11684	14580	17350
客运车	大型	辆	662	679	687	696	771
	小型	辆	521	541	538	546	518

	客位	个	18526	19279	19686	19903	23065
--	----	---	-------	-------	-------	-------	-------

(2) 运输船舶

“十三五”期间，船舶运力呈跨越式发展，船舶结构进一步优化，运力结构朝船舶大型化、年轻化发展，平均吨位稳步上升。

“十三五”期间玉环市船舶规模和结构

船舶种类		单位	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
一、客船	艘数	艘	10	10	5	5	4	0
	客位	人	1197	1197	708	708	610	0
二、货船	艘数	艘	135	125	114	92	69	64
	净载重量	万吨	27.61	28.72	26.25	20.94	14.4	12.98
其中	油船	艘数	艘	37	31	32	26	23
		净载重量	万吨	7.6	6.77	7.2	6.11	5.49
		平均吨位	吨	2055	2183	2248	2352	2389
	散杂货船	艘数	艘	98	92	80	64	44
		净载重量	万吨	20.01	21.58	18.68	14.46	8.53
		平均吨位	吨	2042	2345	2335	2259	1940

2.2 “ ”

“十三五”期间，玉环市的交通建设在市委市政府的正确领导下，开启了新征程，实现了新的跨越。在公路、水路、铁路方面都取得了骄人的成绩，为玉环的城市建设实现美丽蝶变提供有力支撑和保障。

(1) 交通区位得到新改善

“十三五”期间，玉环始终秉持“交通先行”理念，举全市之力破解制约玉环跨越发展的历史软肋和最大短板。沿海高速乐清湾大桥及接线工程、228 国道温岭泽国至玉环大麦屿疏港公路工程（玉环段）等项目的顺利通车，铁路杭绍台高铁温岭至玉环段的开工建设，即将结束玉环无高速、无国道、无铁路的“三无”时代，打通了玉环向西、向北通道，取得了从“陆地边缘、省道末端”向区域交通枢纽跨越，基本实现“一刻上高速、二刻上高铁、三刻上机场”的“123”目标，为玉环加

速融入温台现代化大都市圈，成为温台枢纽提供有力保障。

(2) 路网建设实现新跨越

“十三五”期间路网建设成果丰硕，主要完成了沿海高速乐清湾大桥及接线工程、228 国道温岭泽国至玉环大麦屿疏港公路工程（玉环段）、S226（76 省道）温岭岙环至玉环龙溪段改建工程（玉环段）、西青岭隧道及接线工程（二期）、新城连接线（井分线）公路改建工程，以及大青岛、鸡山岛、下栈台等陆岛码头及接线的建设。开工建设了 S226(76 省道)玉环龙溪至坎门段改建工程（一期）、228 国道清港连接线、漩门湾大桥及接线工程等项目。实现了从 2 个对外公路通道、4 个对外车道裂变为 5 个对外公路通道、22 个对外车道的跨越发展。同时，铁路杭绍台高铁温岭至玉环段已开工建设，轻轨及大麦屿货运支线已开展前期研究工作。开创了“跨海大桥时代”和“环漩门湾时代”。该期间，全面贯彻落实习近平总书记“不但要把农村公路建好，更要管好、护好、运营好”的重要批示精神，农村公路建设 173.1 公里，惠及全市 185 个村，全市公路通乡率、通村率和公路硬化率均达到 100%，成功创建省级“四好农村路”示范县，并获评“万里美丽经济交通走廊示范市”。

(3) 水路港口开启新航程

“十三五”期间，宁波—舟山港并购大麦屿港区，大麦屿港口发展开启新征程，港区基础设施建设、服务配套设施逐步完善。2016 年取得国际港口代码“CNDMY”，2017 年首次成功对接国际远洋集装箱运输业务。至 2020 年，已有地中海航运、宁波远洋、中远海运长荣海运等 9 家国际大型船公司在大麦屿港区设立提还箱点，马士基

(MAR)、赫伯罗特(HLC)、南星(NSL)等8家船公司可实现常态化调箱。目前大麦屿港已开通内贸集装箱主要航线12条,已覆盖国内沿海各主要港口,对接宁波舟山港的外贸内支线稳定的每周6班,外贸企业通过大麦屿港区“弃陆走水”超过400家,集装箱吞吐量实现了跨越式发展,2017年集装箱吞吐量10万标箱,2018年集装箱吞吐量实现15万标箱,2019年集装箱吞吐量历史性突破31万标箱,2020年全年吞吐量超过36万标箱,“十三五”期间港口集装箱运量增长5倍以上。

(4)铁路建设迎来新起步

杭绍台铁路温岭至玉环段作为杭绍台铁路的延伸线,从杭绍台铁路温岭站引出,向南经温岭市温峤镇温岭西站,出站后向东跨漩门湾,止于玉环市芦浦镇玉环站,全长37.8公里,设计速度350公里/小时,总投资概算约76亿元,其中温岭段21.7公里,温岭段投资40亿元,玉环段16.1公里,玉环段投资36亿元。2018年12月29日杭绍台铁路温岭至玉环先行段开工建设,该项目的建设对于玉环融入全省大湾区建设、实现浙江省“1小时交通圈”、“县县通铁路”、共建长江经济带综合立体交通走廊、融入长三角城市群都具有重要意义。

(5)综合治理取得新成绩

通过对公路管理和养护体系的不断探索,创新养护生产模式,通过信息化等手段,不断健全公路监管网络,提高路长制执行效率,构建科学、完善、有效、持续的公路管理和养护体系。加强农村公路路况路情监管,通过构建“五张监控网”+“一个管理平台”的形式,搭建科学有效的公路管理体系。在各公路沿线(路长牌、公交亭、服

务站等）粘贴微信二维码，通过群众监控农村公路路情，实时监控、举报，形成群众参与的农村公路监管氛围，其结果接入后台网络管理平台。

2.3 “ ”

(1)区域联动性仍需加强，尚未形成长三角一体化格局。

现阶段玉环仅靠公路、水路两种运输方式，与长三角主要城市之间产业联系较薄弱，与杭州、宁波、台州等中心城市之间的产业关联度较低，目前南北运能紧张，向西通道薄弱，杭绍台高铁尚在建设、综合铁路枢纽尚未建设完成，大麦屿港区铁路支线、通用机场处于前期谋划阶段，海铁联运等多式联运发展较缓慢，“北融宁波、南连温州、西承金义、东接台湾、联动上海”的一体化格局还相差较远。

(2)对外综合交通通道依旧不足，区位条件有待提升。

玉环地处台州市最南端，沿海通道最外围，台州市“三大交通走廊”的南北走廊带上，是温州-台州发展轴上的重要节点之一。经过多年建设，全市路网结构虽然已经得到了很大程度的改善，但目前对外交通联系仍然不畅，缺乏南部联系通道，且向西通道薄弱。

经过“十三五”的大力建设，玉环本岛路网结构已初现，虽然沿海高速、228国道、76省道改建等主要公路的顺利通车，打通了玉环向北、向西的对外通道，但距离台州“三区三市同城”、融入温台城市群、长三角一体化还存在差距。

(3)市域城乡交通路网规模不足，路网结构仍需完善。

路网结构经过多年发展已大有改观，但较同类型城市相比，仍

存在着不少短板。快速路网、市域铁路缺乏，中心市区南北向无贯通性快速联系通道，东部新区及外围路网匮乏，城市环线尚未形成。目前76省道玉环至漩门段及新漩线（老76省道）交通压力加剧，造成新老城区联系受限，严重影响市区出行体验。距离与“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高效便捷换乘”的格局还存在较大差距。现有的路网布局及结构等级较难适应未来城区的交通需求，因此路网骨架体系有待进一步提升。

(4)重大交通基础设施集疏运体系亟待加强，高铁新区路网格局尚未形成。

高铁新区位于玉环市芦浦镇，地处漩门二期东南角，是玉环本岛与楚门半岛衔接的关键地带。新区属于城市新建地区，道路网格局仍在形成中。区域内现状主要通过芦北大道等城市道路与76省道及76省道复线连接，站区内现状道路与干线路网的衔接不充分，高铁建成之后将会带来大量的到发客流，现状道路体系将无法承担未来的交通负荷，将会造成现状路网的交通压力增大。这样不利于高铁站客流向外疏解，满足不了高铁站快到快发的交通需求，影响高铁辐射范围，需针对高铁站范围的快速集疏运功能需求对路网进行提升改造。

(5)运输服务水平不高，各交通方式间的联动机制需进一步健全。

目前，玉环境内的铁路正处于建设阶段；国际、国内出行主要依靠杭州、温州、上海等机场；公交一体化衔接不足，服务水平较低；港口设施薄弱，缺乏竞争力，缺少规模化、具有竞争力的规模性港区，与现代航运发展要求差距较大。各种运输方式发展不均衡，缺少综合

枢纽，导致海铁联运、公铁联运、陆空联运等多式联运体系尚不成熟。

2.4

“十四五”时期，全球政治经济格局出现百年未有之大变局、国内外环境发生深刻复杂变化。全球进入 5G 时代，新技术、新产业、新市场加快形成，新冠疫情可能会导致全球供应链出现大调整，欧美发达国家将加快弥补和完善各自或区域化的完整产业链。我国进入新发展阶段，经济长期向好的基本面没有改变，国内国际双循环相互促进的新发展格局释放新需求，人民对美好生活的向往呈现多样化多层次多方面特点，长三角一体化发展等国家战略深入实施。中国将前所未有走近世界舞台中央，区域一体化发展趋势进一步加速，“长三角”和“珠三角”等区域优势明显，将会集聚更高、更优的资源和要素。浙江省在圆满完成高水平小康社会建设目标后，将全面开启高水平现代化浙江建设新征程，全面落实长三角一体化发展等国家战略，全面推动**四大建设**，积极打造新一轮发展新优势。台州将在新时代争当民营经济发展的**先行者、排头兵**。玉环作为浙江最年轻的县级市之一，“十四五”及未来一段时期，玉环发展将面临较为复杂的宏观环境，挑战与机遇并存。

2.4.1 新的机遇

1) 新时代，新征程，浙江成为首批交通强国建设试点。

党的十九大判断中国特色社会主义进入了新时代，提出了建设“交通强国”的宏伟目标，党中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，全面开启了交通强国建设的新征程，并于 2019 年 10 月选出了 13 个区域作为交通强国建设试点，浙江入选。浙江省委、省政府出台了《关于深入贯彻<交通强国建设纲要>，建设高水平交通强省的实施意见》，制定了《综合立体交通网规划》，形成了高水平交通强省建设的“总纲”和“总

图”。发展目标如下：



➤ 到 2025 年，高质量完成交通强国建设试点，综合立体交通网更趋完善，基本建成省域、市域、城区 3 个“1 小时交通圈”，世界一流强港、智慧高速公路、高水平“四好农村路”建设和“四港”联动发展等取得可复制推广经验，“1210”交通强省行动计划全面完成。

➤ 到 2035 年，基本建成高水平交通强省，实现人民满意、保障有力、世界前列的目标。

——人民满意。建成高品质 3 个“1 小时交通圈”（省域 1 小时交通圈、中心城市与所辖县（市、区）1 小时通达和城区 1 小时交通圈）和 2 个“123 快货物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达，城乡 1 小时送达、省内 2 小时送达、长三角主要城市 3 小时送达）。基本实现综合客运枢纽平均 5 分钟换乘、建制村 10 分钟到公交站、乡镇 15 分钟上高速公路（普通国省道）、设区市中心城区 30 分钟进机场和高铁站。大中城市中心城区绿色出行比例达到 90%，道路交通

万车死亡率降至发达国家水平。

——保障有力。衔接国际国内运输网络、连通省内重要经济节点的综合交通大动脉和杭州、宁波—舟山、温州、金华—义乌全国性综合枢纽全面建成。综合交通线网规模达到 16.8 万公里，高速公路基本覆盖 10 万人口以上城镇；市市通高铁、县县通铁路和通用机场；港口货物、集装箱吞吐能力达到 20 亿吨、5000 万标箱，万吨级以上泊位超 420 个，实现内河千吨级航道各市全覆盖；机场旅客、货邮吞吐能力达到 1.9 亿人次、470 万吨，建成千万级民用机场 4 个；建成千万件级快递分拣中心 10 个以上；油气管网覆盖县级节点；基本实现交通治理体系和治理能力现代化。

——世界前列。建成世界一流强港、现代化内河航运体系、世界领先的轨道交通体系、引领全球的智慧高速公路体系，成为长三角世界级机场群的南翼，实现“四港”高效联动，成为物流成本最低、交通效率最高的省份之一。智慧交通、快递物流、美丽交通走廊、综合交通产业、交通综合运行效益走在世界前列。

► 到本世纪中叶，全面建成高水平交通强省。基础设施水平、综合运输能力、现代化治理体系世界领先，全方位支撑高水平建设社会主义现代化。

玉环要抓住交通强国建设试点的机会，快速融入 3 个“1 小时交通圈”和 2 个“123 快物流圈”，在交通强国建设的浪潮中找准定位。

2) 长三角一体化战略和四大建设为玉环区域协调发展提供新模式。

长三角区域一体化发展并上升为国家战略，标志着长三角区域进入一个新的历史阶段，四大建设进一步推动区域一体化发展，为跨区域协

同合作提供了重要的战略机遇。台州是长三角南翼重要节点城市，玉环作为台州南大门，也是台州湾区经济的南部增长极，可利用一体化战略机遇，加快融入宁波都市圈、接轨长三角，推动与上海、杭州、宁波、温州等地在产业协作、创新协同、民生共享等方面合作，有效承接高端要素资源外溢，推动与乐清、洞头、温岭等交流合作，加速构建环乐清湾经济圈，成为长三角南向的“新门户”。

3)高质量发展推动玉环勇当新时代民营经济发展强市建设的主力军。

十九大报告明确判断，中国特色社会主义进入新时代，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻坚期，推动高质量发展是我国当前和未来一段时期确定发展思路的根本要求。玉环市委书记吴才平指出：玉环要紧紧围绕习近平总书记对玉环“打造浙东南地区重要发展极”的政治嘱托，聚焦高质量发展主线，抓实新时代美丽玉环建设主载体，精准补齐四大短板，努力实现四大跨越，勇当新时代民营经济高质量发展强市建设的主力军和排头兵。

2.4.2 面临的挑战

1)努力当好“重要窗口”的“美丽示范点”。

习近平总书记在浙江考察时赋予浙江“努力成为新时代全面展示中国特色社会主义制度优越性的重要窗口”的新目标、新定位。交通是经济社会发展的先行官，也是“重要窗口”建设的先行领域，对提高竞争力、推进现代化、展示优越性具有重要的先导作用、支撑作用和带动作用。对玉环来说，站在新的历史起点，面对新的目标定位，必须紧紧围绕国家发展大局，在交通强国建设中找准定位，要主动对标对表建设“重

要窗口”的新目标新定位和习近平总书记寄予玉环打造浙东南地区重要发展极的殷切嘱托，主动在台州市“三市三进三突围”中找准找实自身的定位和路径，努力成为“重要窗口”的美丽示范点，切实承担起交通现代化先行先试的使命任务。

2) 经济发展压力大，交通发展投融资体制改革需要突破。

中国经济面临“三期叠加”(增长速度换挡期、结构调整阵痛期、前期刺激政策消化期)的特殊时期，受全球经济增速放缓、中美贸易摩擦、“新冠”疫情全球爆发等多方面因素影响，经济发展压力巨大。但是交通发展作为“重要窗口”建设先行官，当前正值“交通强国”建设开局的关键时期，浙江又处于“双试点”红利加成的优势阶段，交通建设必须要迎难而上，在投融资体制改革上做出突破，要充分发挥政府与市场两个作用，成为新的经济增长点。

3) 省域战略重点转移可能导致玉环区位边缘化。

在长三角一体化推进背景下，省域战略重心聚焦环杭州湾区域，杭绍甬一体化和嘉湖一体化发展加快，以杭州、宁波为核心的环杭州湾对各类经济社会要素的集聚力更加强劲。玉环在杭州、宁波两大都市区的辐射外缘，大麦屿港虽然是天然深水港口，但区域位置不如台州头门港和温州状元岙港。区位边缘导致玉环对项目、资金、人才等要素吸引力较弱，在区域竞争日趋激烈背景下，还可能存在本地人才、资本被“虹吸”的风险，高端要素的缺失和流失对玉环高质量发展带来较大挑战。

“十四五”时期，是我国完成高水平建设小康社会目标、全面开启高水平现代化建设新征程的第一个五年；是全面推进交通强国建设的第一个五年规划；是推动交通运输高质量发展的五年规划。面对新阶段、新机遇、新目标、新挑战等一系列新情况，“十四五”综合交通运输规划需要高层次谋划、高起点开局、高效高质量发展，充分展示新时代的新气象，用新思路和新建设支撑起人民群众的美好生活需要。

3.1

3.1.1 研判发展阶段

纵比发展，综合交通运输网络初现。全市公路网络不断完善，2015年至2020年间公路总里程由657公里增至782公里。已建成5个对外公路通道、22个对外车道的对外交通体系，其中乐清湾大桥及接线工程全线贯通，漩门湾大桥及接线、228国道清港连接线等已开工建设；铁路建设稳步推进，杭绍台高铁温岭至玉环段全线动工；港航建设风风火火，区域合作水平大幅提升，大麦屿港与宁波舟山港签订合作并购协议，首次成功对接国际远洋集装箱运输业务，集装箱年吞吐量取得历史性突破；通用机场积极谋划，综合交通运输服务水平不断提升。

横比台州市内，与其他县市区仍存在差距。截至“十三五”期末：从铁路看，杭绍台高铁温岭至玉环段正处于建设阶段，玉环市内铁路刚刚起步；从公路看，沿海高速通车后，高速里程暂列台州市县市区中第6，仅占台州市高速总里程的7.3%；从水运港口看，2020年港口货

物吞吐量为 1532 万吨，约占整个台州港的 23%，港口发展在全省沿海城市中处于落后位置；从机场看，通用机场正处于谋划阶段。

对标先进，高质量发展仍有相当大距离。对标长三角较发达都市区，高质量发展还存在较大差距，综合交通体系较落后。“北融宁波、南连温州、西承金义、东接台湾、联动上海”的一体化格局还存在差距。

3.1.2 发展趋势判断

“十四五”时期，按照“努力成为新时代全面展示中国特色社会主义制度优越性的重要窗口”的新要求，紧扣高质量发展主题，全力推进综合交通“公路、铁路、水路、航空、管道、物流、绿道”要素现代化，努力打造新时代美丽玉环、“重要窗口”的“美丽示范点”，全面融入长三角、接轨大上海，努力成为全省现代化建设的先行标兵。

“十四五”期间，各交通方式发展趋势判断：

- 公路网络布局加快完善期；
- 铁路干线网基本形成期；
- 港口码头深度融合期；
- 通用机场规模谋划期；
- 天然气管道网加速推广期；
- 物流快递快速增长期；
- 美丽城市型绿道系统打造期。

3.2

3.2.1 人口发展预测

“十三五”期间玉环市常住人口年均增长率为 2.1%。随着国民经济的增长、玉环城市品位和国际影响力的提升，人口数量将有明显上升，至 2025 年末，预计常住人口达到 80.2 万人。

“十四五”常住人口规模预测

年份	2015	2020	2025（预测）
常住人口（万人）	62.6	69.5	80.2
年均增长率（%）	2.0	2.1	2.5

3.2.2 社会经济发展目标

未来五年，玉环要巩固发展成果，凝聚发展合力，拉高标杆、全力以赴，为高水平开启现代化新征程奠定良好基础。

综合实力再攀新高，建成一流的先进制造集聚区。经济运行平稳有序、保持中高速增长，发展质量和效应显著提高，全市生产总值力争达到900亿元，人均生产总值超过12万元。工业4.0建设全面铺开，数字经济“一号工程”取得重大进展，产业基础高级化、产业链现代化水平显著提升，先进制造业与现代服务业深度融合，“268”产业格局基本形成，规上工业企业突破1200家，形成一批面向未来的新兴产业。创新驱动动力更加强劲，成功创建省级高新技术产业园区，全市R&D经费占生产总值比例达到3.3%左右，实现国家高新技术企业双倍增，初步建立实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展的现代产业体系。

城乡统筹再呈新态，建成一流的人本活力湾区。城市框架全面拉开，城市建管品质、新老城融合发展水平明显提升，现代化海湾城市形象进一步凸显，城市能级大幅跃升，力争实现常住人口80万，建成区面积80平方公里，常住人口城市化水平达73%。中心城区一体化框架基本建立，与开发区、工业城、港口的联动加密，楚门小城市更加成熟，陆海美丽乡村建设特色彰显、全省示范，实现城美、镇美、村美“三美共进”。

城乡居民生活更加富裕，居民人均可支配收入增速与经济增速基本同步，城镇居民人均可支配收入超过10万元，农村居民人均可支配收入超过5万元，城乡收入比进一步缩小。

开放融合再谱新篇，建成一流的营商投资热土。“双循环”新发展格局融入度有力提升，“一带一路”重要节点功能进一步增强，外贸增长方式加快转变，在更大范围、更宽领域、更深层次开放方面形成典范。接沪联杭融甬通金达温大通道基本健全，港口集疏运体系更加完善，海铁联运、公水联运全面发展，港口集装箱年吞吐量突破100万标箱。力争创成海峡两岸（玉环）经贸合作区，两岸产业对接深化，旅游合作、人文交流更趋频繁。营商环境便利度达到全省中上水平，“掌上办事”政务服务事项覆盖率大于90%。

生态文明再绘新卷，建成一流的海韵特色会客厅。生态环境质量持续改善，公众满意度持续提升，环境风险总体可控，现代化生态环境治理体系基本建立。重点解决污染物减排、环境基础设施补短板、固体废物资源化利用和安全处置、土壤分类分区管控、受损生态系统恢复以及老百姓身边的环境焦点问题。美丽城镇、美丽乡村、美丽河湖等建设串珠成线，“处处是景、时时见景”的全域美丽升级版基本形成，“天蓝、地绿、水净”达到省内示范，“绿岛蓝湾就是金山银山”转换通道全面打通，各项生态环境建设指标居全省前列，创成国家级生态文明建设示范市和国家森林城市。

共建共享再结新果，建成一流的健康富足幸福地。人的现代化全面发展，覆盖城乡高水平公共服务体系更趋完善，人民日益增长的美好生活需要进一步得到满足。现代教育新体系走在前列，全民健康水平显著提高，多层次社会保障体系更加健全，养老服务形式多样、品质更优，人均预期寿命达到82岁以上。文体事业繁荣发展，市民素质有新的提升。

“城市大脑”建成并有效运行，法治化、制度化水平不断提升，基本形成与数字时代相适应的现代治理体系。

玉环市“十四五”时期经济社会主要指标

类别	序号	指标	2020 年	2025 年	指标属性
经济发展	1	地区生产总值（GDP）（亿元）	632.56	900	预期性
	2	制造业增加值占 GDP 比重（%）	46	46	预期性
	3	全员劳动生产率增长（%）	—	（年均 > 7）	预期性
	4	常住人口城镇化率（%）	69	73	预期性
创新发展	5	R&D 经费支出占 GDP 比重（%）	2.35	3.3	预期性
	6	数字经济核心产业增加值占 GDP 比重（%）	2.7	3.9	预期性
	7	每万人发明专利拥有量（件）	29	35	预期性
开放融合	8	港口集装箱吞吐量（万标箱）	36.2	100	预期性
	9	货物贸易进出口额（亿元）	273	323	预期性
	10	实际使用外资额（万美元）	5500	6500	预期性
文化发展	11	文化及相关产业增加值（亿元）	19.5	30.5	预期性
	12	居民人均文化娱乐支出占比（%）	9.76	13	预期性
生态环境	13	单位 GDP 能耗降低（%）	8.27 （2019 年）	上级下达指标	约束性
	14	单位 GDP 二氧化碳排放降低（%）	2.36	上级下达指标	约束性
	15	万元 GDP 用水量降低（%）	—	上级下达指标	约束性
	16	城市空气质量优良天数比率（%）	95	≥96	约束性
	17	城市细颗粒物（PM2.5）平均浓度（微克/立方米）	20	20	约束性
	18	全市河流 I—III 类水质断面比例（%）	73.7	≥80	约束性
	19	森林覆盖率（%）	39.4	39.5	约束性
社会民生	20	每千人口拥有 3 岁以下婴幼儿托位数（个）	0.9	3.5	预期性
	21	劳动年龄人口平均受教育年限（%）	9.8	11	约束性
	22	新增城镇就业人数（万人）	1.4	[4]	预期性
	23	居民人均可支配收入增长（%）	6.1	与经济增速同步	预期性
	24	每千人口执业（助理）医师数（常住人口）（人）	2.51	3.44	预期性
	25	每千人医疗机构床位数（张）	4.09 左右	6.13	预期性
	26	基本养老保险参保率（%）	97	> 97	预期性
	27	每万老年人口拥有持证养老护理员数（人）	23	28	预期性
	28	儿童青少年总体近视率降低（%）	—	[5]	约束性
	29	人均体育场地面积（平方米）	2.4	2.6	预期性
	30	人均预期寿命（岁）	81.05	82 以上	预期性
安全保障	31	亿元 GDP 生产安全事故死亡率（人/亿元）	0.0084	< 0.01	约束性
	32	粮食综合生产能力（万吨）	7.45	7.45	约束性

注：[] 为五年累计数；生产总值增长、居民人均可支配收入增长按可比价格计算；文化及相关

产业增加值绝对值按 2020 年不变价格计算；全员劳动生产率增长、货物贸易进出口额、实际使用外资额按当年价格计算。

3.2.3 交通需求预测

在玉环市人口规模增长、交通运输条件改善和经济发展的驱动下，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、水运等倾斜。

——公路客货运量受玉环地势条件限制、铁路开通较晚，仍继续保持主体地位，且随着乐清湾大桥及大环岛路网的通车后经济增长加速，促进交通需求快速增长。

——铁路方面，杭绍台高铁开通后，与杭州、宁波等中心城市联系紧密，客运量大幅提高。铁路运输是玉环对外交通的短板，未来几年继续谋划沿海高铁等多条铁路线，将促使玉环的铁路运输业蓬勃发展。

——水路方面，大麦屿港深度融合宁波舟山港后，货运量将实现跨越式发展，货运总量增长迅速，客运量被高速公路大量分流，增长较缓慢。

表 3-3 客运量及客运结构预测表

项 目			合计	公路	水路	铁路
	2020 年	客运量（万人）	1750.1	1750	0.1	—
		比例	100%	99.9%	0.1%	—
预测值	2025 年	客运量（万人）	2643	2233	0.13	410
		比例	100%	84.5%	0.005%	15.5%
十四五年均增速（%）			8.6%	5.0%	5.1%	5.1%

表 3-4 货运量及货运结构预测表

项 目			合计	公路	水路
	2020 年	货运量（万吨）	2093	1603	490
		比例	100%	76.6%	23.4%
预测值	2025 年	货运量（万吨）	2575	1950	625
		比例	100%	75.7%	24.3%
十四五年均增速（%）			4.2%	4.0%	5.0%

表 3-5 沿海港口吞吐量预测

指 标	单 位	2021	2023	2025
港口货物吞吐量	万吨	1700	2000	2500
其中集装箱	万 TEU	35	50	100

“ ”

4.1

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，坚持党的全面领导，坚持以人民为中心，坚持新发展理念，坚持深化改革开放，坚持系统观念，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，坚定扛起忠实践行“八八战略”、奋力打造“重要窗口”的政治使命，以**打造浙东南地区重要发展极**为主定位，以**新时代美丽玉环建设**为基本路径，主动服务和融入国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，构建“内畅外快、绿色智慧”的区域交通枢纽，坚定不移建设“绿岛蓝湾”，努力成为新时代全面展示中国特色社会主义制度优越性**重要窗口**的“美丽示范点”，争当社会主义现代化先行者。



4.2

1) 高质量引领，紧扣重大战略。

高质量发展是推进现代化建设的本质要求，也是推动经济社会发展的旗帜和方向。要以高质量发展引领各领域各环节实现质量为先、品质化发展。深入贯彻落实“一带一路”倡议和长江经济带、长三角一体化发展及“四大建设”等重大战略，紧密围绕浙江省3个“1小时交通圈”和2个“123快货物流圈”的建设目标，发挥交通战略性、基础性、先导性作用。

2) 开放融合，加强一体化发展。

抢抓长三角区域一体化发展重大历史机遇，深入推动区域协作，深化对台合作交流，加快推进“北融宁波、南连温州、西承金义、东接台湾、联动上海”，重点推进外融内联，对外全面实施长三角一体化战略，主动关注趋势变化，加快精准对接、服务共享、合作拓展；加速破解规划衔接之难、产业对接之难、交通联接之难，全力打造长三角南翼城市群的“东海明珠”和“一带一路”的重要节点城市。

3) 城乡统筹，建设新时代美丽玉环。

牢记总书记的发展嘱托，以玉环为基点拓展浙东南地区集聚联动发展的多种通道、多种载体、多种路径，用好港口、海湾、产城、人文等资源，从产业集群化、城乡融合化、生态绿色化、生活品质化、区域一体化五大维度，深化拓展新时代美丽玉环发展路径，为打造浙东南地区重要发展极奠定发展基础。

4.3

总体目标：**接轨大上海，融入长三角，建设“海西经济带枢纽之地”。**

具体目标：建设“内畅外快”、“绿色智慧”的区域交通枢纽，使

“人悦其行、货优其流”，基本实现“369 出行交通圈”（实现市域范围 30 分钟，省内主要城市 60 分钟，长三角主要城市 90 分钟）和“123 物流送达圈”（省内主要城市 1 天送达，国内主要城市 2 天送达，全球主要城市 3 天送达），构建“北融长三角、南接海西经济区”的新发展格局。

“十四五”期分项目标：

- **公路**：建设“555”工程，打通大环岛，畅连新老城，实现市域“30 分钟交通圈”。
- **铁路**：进入“高铁时代”，打造省域“60 分钟交通圈”、长三角“90 分钟交通圈”。
- **水路**：深度融合宁波舟山港，打造浙东南枢纽港，实现集装箱吞吐量突破 100 万标箱。
- **航空**：开展通用机场前期工作，推动玉环航空“零突破”。
- **管道**：加强与省主管网衔接，推进天然气“县县通”。
- **物流**：推动“两进一出”工程，实现“123 物流送达圈”。
- **绿道**：建设“两环”绿道网，打造“绿岛蓝湾，美丽之环”。

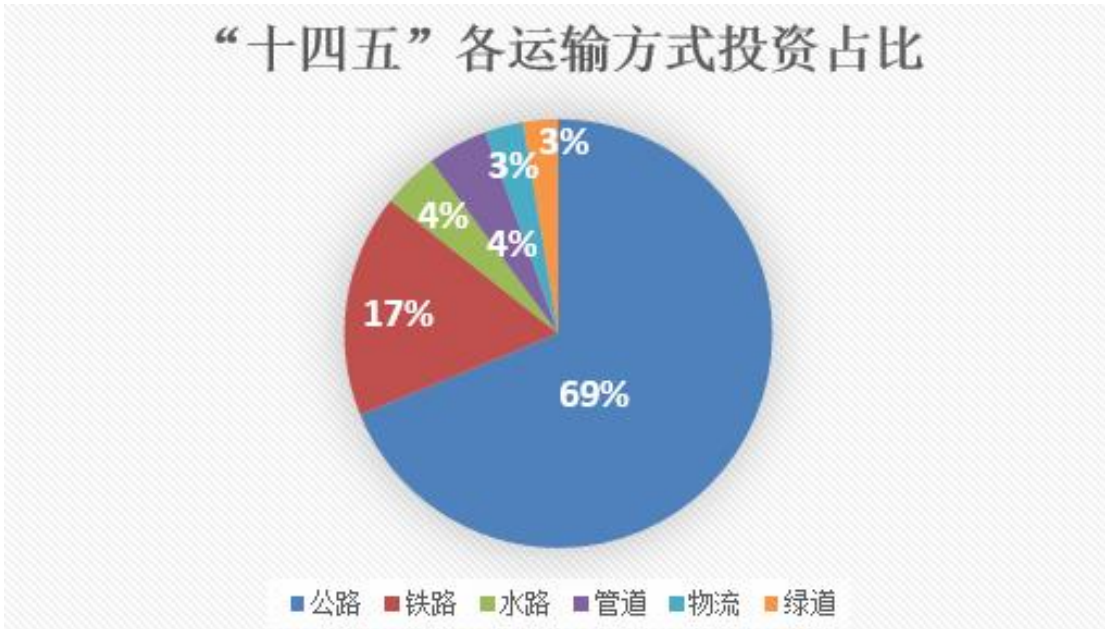
“十四五”期间综合交通建设主要包括构建多向连接的综合运输通道、完善综合交通基础设施网络、构建便捷舒适的运输服务体系、提升绿色交通和智慧交通发展水平及交通行业管理五大部分，其中，完善综合交通基础设施网络为建设重点。

“十四五”期间，玉环市综合交通建设计划投资 197.1 亿元，其中公路投资 135.3 亿元；铁路投资 33.1 亿元；水路投资 8.3 亿元；航空投资 0.5 亿元；管道投资 9 亿元；物流投资 5.7 亿元；绿道投资 5.2 亿元。

“十四五”综合交通规划统计表

分类		十四五规划投资	小计	备注
		(亿元)	(亿元)	
公路	公路网建设	129.2	135.3	
	客运站场	0.3		
	四好农村公路	4.0		
	公路养护	1.3		
	公共交通	0.54		
铁路		33.1	33.1	玉环段
水路		8.3	8.3	
航空		0.5	0.5	
管道		9	9	

物流	5.7	5.7	
绿道	5.2	5.2	
合计	197.1	197.1	

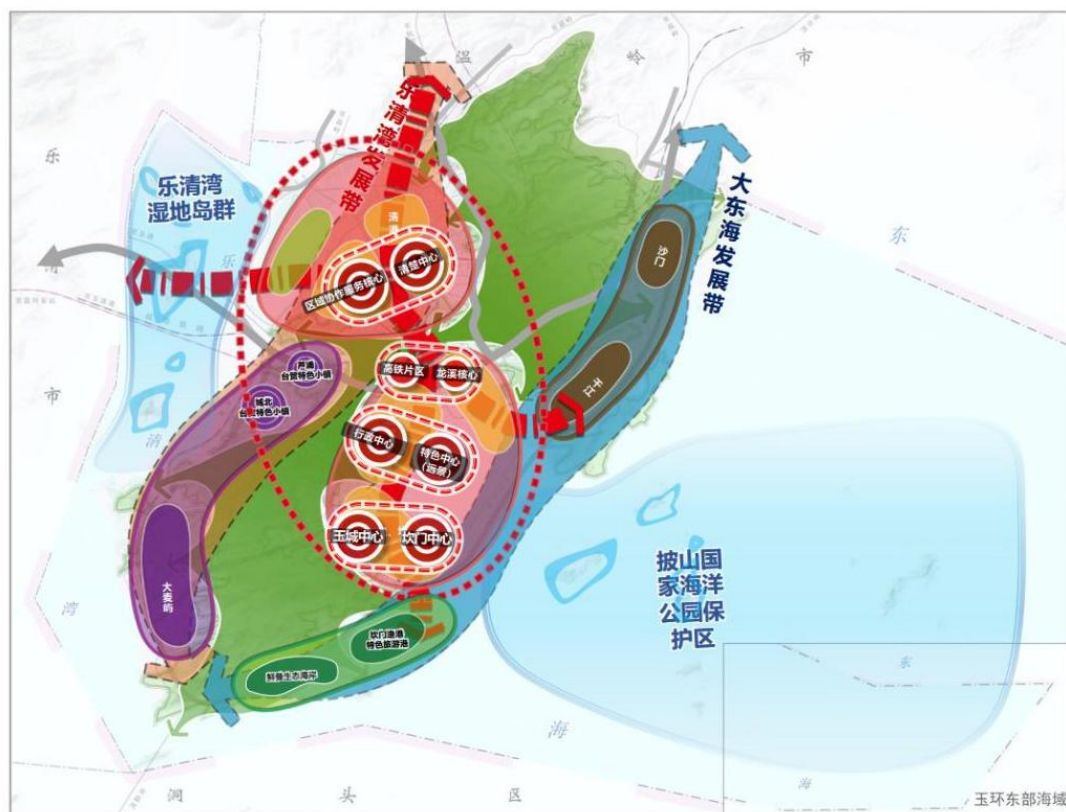


“十四五”投资比重图

5.1

5.1.1 城市空间新格局

规划突出“一心两区三带四域”的城市格局。



“一心”即“一湾两岸”带状城市中心

以沿漩门湾两岸的漩门二期、高铁新区、漩门三期为连续空间，形成承载城市级公共服务、产业创新服务，彰显海岛特色的带状城市中心。“十四五”重点做好战略留白和前期谋划，加强区块间交通联系，推进二期南岸和高铁新区的融合发展。

“两区”即清楚片区、玉坎片区

清楚片区与漩门二期融合发展，推进商务会展、科研、旅游服务等功能，完善区域公共基础设施，做优做美小城市综合环境。玉坎片区与漩门三期融合发展，育强城市级服务功能，深化旧城改造和城市微更新，改善人居环境，打造海岛特色服务集中展示区。

“三带”即乐清湾协作发展带、大东海特色发展带和漩门湾城市发展带

乐清湾协作发展带含大麦屿、芦浦两个功能组团，发挥大麦屿港

带动作用，推进产城融合发展，加强区域旅游协作，共建高能级湾区平台。

大东海特色发展带含沙门、干江、龙溪、坎门渔港经济区四个功能组团，以沙干滨港工业城为主体，积极融入甬台温临海产业带，打造产业转型升级重要平台；以沙干山海风光片区、坎门特色旅游港、三条青黄金海岸，加强保护与合理利用，展现玉环山海村落传统特色。

漩门湾城市发展带，串联漩门二期、三期、玉城和坎门等城市组团，以“内湾—玉环湖—外海”共同构建玉环“生态、生产、生活”三生融合特色空间。

“四域”即东部的披山海域、西部的乐清湾海域，南部山水林田湖生态发展保护区域、北部大雷山生态发展保护区域

两大海域包含鸡山岛、洋屿、披山岛和大鹿岛、小鹿岛、茅埏岛、茅坦岛、大横床岛、大青岛、江岩岛等海岛及其周边海域。南北区域共同承担生态服务供给和生物多样性维护功能。

区域空间交通发展战略“北融杭甬、南连温州、西承金义、东接台湾、联动上海”，全面融入长三角，对接海西经济区，积极参与“一带一路”，全力打造重要的区域性节点城市。

5.1.2 综合运输通道

根据《台州市综合立体交通网规划（2021-2050）》中沿海、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规划，玉环市位于四大综合交通通道的沿海走廊带上：**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。

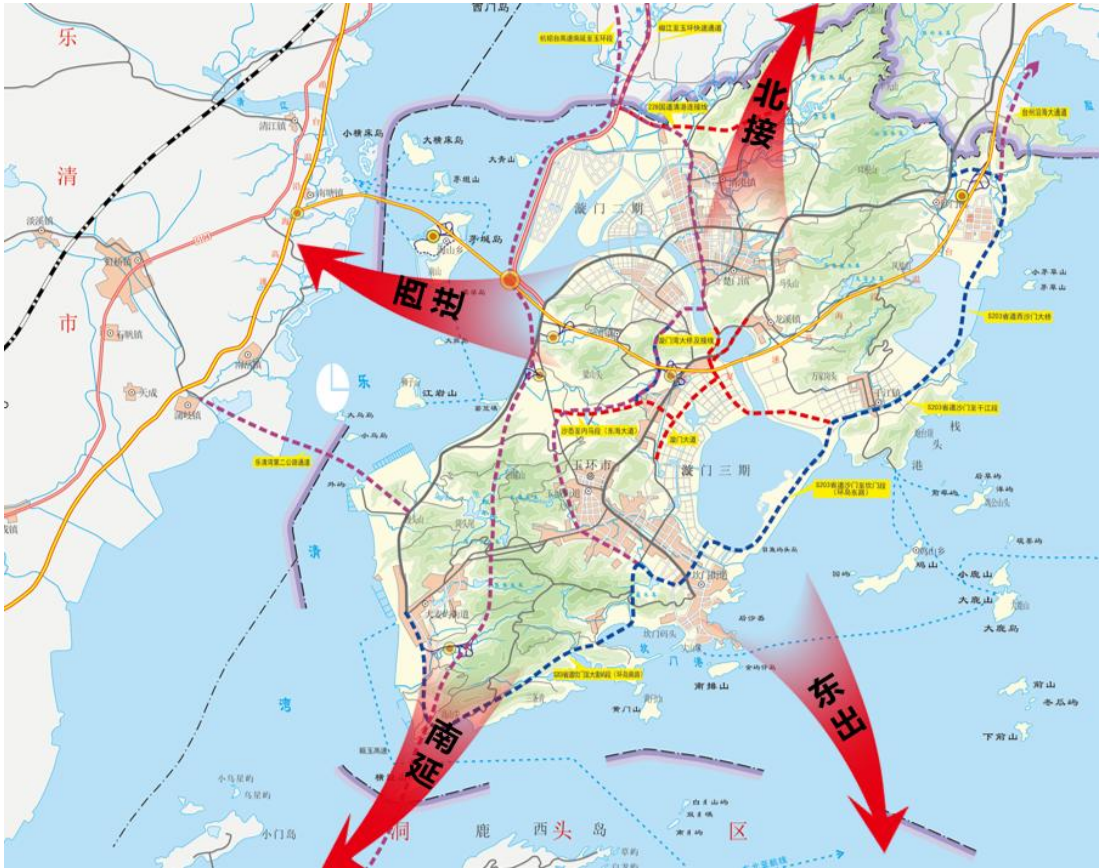
玉环主要依托国家、省级及台州市的综合运输通道布局，并结合玉环区域空间交通发展格局规划形成“北接、南延、东出、西进”贯通南北，辐射内陆多元立体的综合运输对外大通道。

北接：依托于国家沿海大通道、浙江省沿海通道，台州市沿海交通走廊。走廊带北至宁波都市圈、上海都市圈；在市域内部串联中心城区与多个城镇中心，是省会经济的辐射通道，也是城市发展积极接轨大上海，融入长三角的核心轴线。走廊带内部主要由杭绍台高铁、沿海高铁、沿海高速公路、228国道、203省道等交通干线构成。

南延：向南通过洞头加强与温州及海西经济区的联系，彻底融入温州大都市圈，服务港口经济和旅游经济发展。走廊带内部主要由甌玉高速等交通干线构成。

东出：通过加强与台湾的开放合作，打造长三角对台贸易重要口岸。

西进：通过乐清加强与温州、金义都市圈的联系，进而接入国家沪昆大通道，提升玉环经济辐射深度及范围。走廊带内部主要由沿海高速、杭绍台高铁、沿海高铁、乐清湾第二公路通道等交通干线构成。



玉环市四大对外通道布局图

“十四五”期间重点完善北接对外通道，加强与杭州、宁波的联系，主动接轨大上海，形成“369 出行交通圈”（实现市域范围 30 分钟，省内主要城市 60 分钟，长三角主要城市 90 分钟），“十四五”末对外大通道完成度 60%。

5.1.3 三区三市协同发展

根据台州市委市政府提出的以“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，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，并结合玉环交通发展现状及未来交通发展趋势，为加强玉环与其他市县交流、协同发展，必须发挥交通先行作用，重点构建市域快速公路网、加强国省干线公路的贯通性、加快

推进杭绍台高铁等项目的建设、完善等级公路级配，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，实现玉环融入台州市域“1 小时交通圈”。

玉环至台州其他市县快速通道布局

	方向	组成	备注
至台州市区	南北	S203	
		沿海高速	
		G228	
		杭绍台高铁	
		沿海高铁	中远期
		杭绍台高速	中远期
		椒江至玉环快速路	中远期
至两市	至临海	G228+S204	
	至温岭	S203	
		沿海高速	
		G228	
		杭绍台高铁	
		沿海高铁	中远期
		杭绍台高速	中远期
		椒江至玉环快速路	中远期
		台州沿海大通道	中远期
至三县	至天台	G228+S204+S315	

	至仙居	杭绍台高速+G104	
		G228+S204+S321	
		杭绍台高速+台金高速	
	至三门	S203	
		G228	
		沿海高速+三门联络线	
		沿海高铁	中远期

5.2

统筹规划公路、铁路、水路、航空、管道、物流、绿道要素，持续放大综合交通网络效应，助力交通强市发展。

5.2.1 公路

“十四五”期间，公路建设计划投资 135.3 亿元，包括路网建设、客运站场、四好农村公路、公路养护、公共交通等内容，其中以路网建设为重点，并推进“四好农村路”建设，全力打造新时代美丽城镇，高水平建设美丽玉环，助推浙江省高质量发展。

至“十四五”末，预计全市总公路里程达到 867 公里，其中高速公路 32.4 公里，普通国省道 107 公里，公路网密度达到 170 公里/百平方公里，高等级公路比重达到 30%以上。

5.2.1.1 公路路网

——建设“555”工程，打通大环岛，畅连新老城，实现市域“30 分钟交通圈”

“十四五”期：将加快高铁站与主城区间快速通达，进一步完

善各镇际干线路网布局，积极推进大麦屿港集疏运体系建设,重点打造“大环岛公路”,使市域纵横干线路网互联互通。将全面优化市域交通基础设施布局,强化交通枢纽建设,实现全域联动发展格局。

通过建设“555”工程，完成新建干线路网约 80 公里，构建市域“30 分钟交通圈”，进一步提升市民生活幸福感和交通出行体验感。

(1) “十四五”期“3个5”工程

——5个续建完工项目：

- ①玉环市漩门湾大桥及接线工程
- ②S226 省道玉环龙溪至干江公路工程
- ③228 国道清港连接线工程
- ④玉环市沙岙至西滩公路工程（沙岙至内马段）
- ⑤S226 省道玉环城区连接线工程（漩门至城南段公路）

——5个开工建设项目：

- ①S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环西沙门大桥及接线工程
- ②鄞州至玉环公路玉环坎门至大麦屿段工程
- ③S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环干江至坎门段工程
- ④S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环沙门至干江段工程
- ⑤玉环市高铁站至沙岙公路工程

——5个预备前期项目：

- ①玉环市沙岙至内马公路东延段工程
- ②玉环市楚门至龙溪山外张隧道工程
- ③玉环市滨江大道北延工程

④玉环市垟根隧道（二期）工程

⑤玉环市清港西岙隧道工程

“十四五”公路网规划项目表

序号	项目名称	建设年限	里程	建设规模	总投资 (亿元)	“十四五” 计划投资 (亿元)	项目总用地 (亩)	行政 等级	备注
			(公里)						
5个续建完工项目									
1	玉环市漩门湾大桥及接线工程	2018-2021	3.3	一级，主线 60 公里/小时，双向六车道；支线 80 公里/小时，双向四车道	8.8	0.2	305	县道	
2	S226 省道玉环龙溪至干江公路工程	2019-2022	8.3	一级，80 公里/小时，双向六车道。	11.8	7	635	省道	S226(76 省道)玉环龙溪至坎门段改建工程（一期）
3	228 国道清港连接线工程	2019-2022	7.3	一级，80 公里/小时，双向四车道。	9.2	3.6	586	县道	
4	玉环市沙岙至西滩公路工程（沙岙至内马段）	2020-2023	4.5	一级，80 公里/小时，双向六车道。	7.9	6.4	566	县道	东海大道
5	S226 省道玉环城区连接线工程(漩门至城南段公路)	2020-2023	6.5	一级，60 公里/小时，双向六车道。	9.3	9	600	县道	漩门大道
5个开工建设项目									
1	S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环西沙门大桥及接线工程	2021-2024	5	一级，80 公里/小时，双向六车道。	20.5	20.5	739	省道	
2	鄞州至玉环公路玉环坎门至大麦屿段工程	2022-2024	19	一级，80 公里/小时，双向四车道。	28	28	1334	省道	环岛南路
3	S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环干江至坎门段工程	2023-2026	12	一级，80 公里/小时，双向四车道。	16	14	812	省道	环岛东路
4	S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环沙门至干江段工	2023-2026	16	一级，80 公里/小	30	25	1107	省道	里程含西沙门

“十四五”公路网规划项目表

	程			时，双向四车道。					大桥 5 公里
5	玉环市高铁站至沙岙公路工程	2022-2025	4	一级，80 公里/小时，双向六车道。	13.5	13.5	800	县道	
5 个预备前期项目									
1	玉环市沙岙至内马公路东延段工程		1	一级，80 公里/小时，双向六车道。	2	2	101	县道	东海大道东延段
2	玉环市楚门至龙溪山外张隧道工程		2.3	一级，60 公里/小时，双向四车道。	3.6	0	217	县道	前期研究
3	玉环市滨江大道北延工程		2.6	一级，80 公里/小时，双向四车道。	4	0	180	县道	前期研究
4	玉环市垟根隧道（二期）工程		4.8	一级，80 公里/小时，双向四车道。	5	0	130	县道	前期研究
5	玉环市清港西岙隧道工程		2.5	二级，60 公里/小时，双向二车道。	2	0	135	县道	前期研究
合计					171.6	129.2			

①玉环市漩门湾大桥及接线工程



玉环市漩门湾大桥及接线工程地理位置图

本项目起点位于龙溪镇渡头村顺接滨江大道，利用滨江大道老桥作为本项目左半幅，与新漩线平面交叉（右进右出），沿新漩线外侧向南，在漩门大坝西侧设斜拉桥跨漩门湾，然后设隧道穿漩门湾南侧山体，终点下穿 S226 龙溪至干江公路，同时设互通与漩门高架连接，路线全长约 3.3 公里，一级公路标准设计。其中主线长 1.58 公里，设计速度 60 公里/小时，主桥宽 38 米，双向六车道；支线长约 1.74 公里，支线高架桥设计速度 80 公里/小时，高架桥宽 19.5 米，支线地面辅道设计速度 50 公里/小时，路基宽 36.5 米，支线采用双向四车道，总投资约 8.8 亿元，项目已于 2018 年开工建设，预计 2021 年完工，

“十四五”规划投资 0.2 亿元。

项目是连接漩门二期、漩门三期。建成后将加强漩门三期向北的辐射能力，同时也缓解了现 226 省道龙溪至城区段的交通压力，加强了清港镇、楚门镇与玉环城区的直接联系，对统筹推进“全岛景区化”，开创“环漩门湾时代”均具有重要意义。

②S226 省道玉环龙溪至干江公路工程



S226 玉环龙溪至干江公路工程地理位置图

项目起于龙溪新塘，顺接 S226 温岭岙环至龙溪段改建工程终点，沿 S226 向西延展，至漩门湾三桥西端转向南，经漩门三期，终点接规划 S203 省道环岛东路。路线全长约 8.3 公里，按照一级公路标准设计，设计速度 80 公里/小时，路基宽 32 米，双向六车道，总投资约 11.8 亿元，已于 2019 年开工，预计 2022 年完工，“十四五”期间

规划投资约 7 亿元。

该项目建成后将促进龙溪至干江的沟通联系，全面提升公路、港口服务能力，促进沿海产业带的建设。该项目的建设将为沿线工业区块提供良好的运输沟通通道，有利于优化工业空间布局，带动园区建设，提升制造业的发展水平，为漩门三期围垦区的加快发展奠定交通基础，为企业对外交流等生产经营活动提供强有力的保障。

③228 国道清港连接线工程



228 国道清港连接线工程地理位置图

228 国道清港连接线工程起于清港垟根隧道及接线工程终点，路线经礁西、王家、坦浦、下浦至鹤里，设置隧道穿过山体后与新漩线交叉，随后跨越九眼港及九眼港支流，最终与 228 国道温岭泽国至玉

环大麦屿疏港公路相连接。路线全长约 7.3 公里，按一级公路标准设计，设计速度 80 公里/小时，路基宽 26.5 米，双向四车道，项目总投资约 9.2 亿元，已于 2019 年开工，预计于 2022 年完工，“十四五”规划投资 3.6 亿元。

该项目为大环岛公路的重要组成部分，连接 228 国道、新漩线、226 省道，建成后将贯通玉环北部横向走廊带，串联东北部片区、清港与漩门二期，促进漩门二期建设发展，提升二期新区的总体投资环境。同时，该项目是铁路站集疏运通道之一，能更好地发挥公路、铁路、水路联运优势。

④玉环市沙岙至西滩公路工程（沙岙至内马段）



玉环市沙岙至西滩公路工程（沙岙至内马段）地理位置图

玉环市沙岙至西滩公路工程（沙岙至内马段）即东海大道，项目

路线起点接榴岛大道，路线向西延伸，经玉环 35kv 变电所、城中村（沙岙村）后，在玉善村（罍塘村）和九山村（龟山村）之间与狮城线平面交叉，路线继续向西延伸，沿西青 110kv 变电站北侧布线，终于庆丰村（内马村）附近，终点与西分线（环岛北路）平面交叉。路线全长 4.5 公里，按一级公路标准设计，兼顾城市道路功能，设计速度 80 公里/小时，路基宽度 54 米，双向六车道，总投资 7.9 亿元，已于 2020 年开工，预计 2023 年完工，“十四五”规划投资 6.4 亿元。

该项目建成后将加强玉环东西向联系，缓解城北居住区块交通压力。作为铁路站集疏运通道之一，建成后能更好地发挥公路、铁路、水路联运优势，此外可以作为沿海高速公路紧急疏散通道，为沿海高速公路应急救援提供条件。

⑤S226 省道玉环城区连接线工程（漩门至城南段公路）



S226 省道玉环城区连接线工程（漩门至城南段公路）地理位置图

S226 省道玉环城区连接线工程（漩门至城南段公路）即漩门大道，项目位于漩门三期内，起于珠港大道交叉口，终点与龙溪至干江公路相接，路线全长约 6.5 公里，按一级公路标准兼城市道路功能设计，设计速度 60 公里/小时，路基宽 60 米，双向六车道，总投资 9.3 亿元。已于 2020 年开工，预计 2023 年完工，“十四五”规划投资 9.0 亿元。

该项目为漩门三期内主要干线路网，是联系新城、老城的重要通道之一，建成后将改善新老城的交通环境，完善漩门三期路网结构，促进新城片区的开发利用，引导城市空间拓展，从而，进一步推动玉环城市经济发展。

⑥S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环西沙门大桥及接线工程



S203 省道(鄞州至玉环公路)玉环西沙门大桥及接线工程地理位置图

该项目北接沙门镇滨港工业城富港路，跨西沙门海域后，在干江镇利用规划沿海大通道线位继续向南前行，终于干江镇滨港工业城规划的纵三路，路线全长约 5 公里。按一级公路兼城市道路标准设计，设计速度 80 公里/小时，路基宽 40 米，双向六车道，总投资约 20.5 亿元。计划 2021 年开工，预计 2024 年完工，“十四五”规划投资 20.5 亿元。

该项目为玉环路网结构中大环岛公路的重要组成部分，建成后将完善玉环干线公路网络格局，促进沙门、干江滨港工业城的开发，加快玉环融入长三角一体化发展。

⑦ 鄞州至玉环公路玉环坎门至大麦屿段工程



鄞州至玉环公路玉环坎门至大麦屿段工程地理位置图

项目为规划 S203 省道坎门至大麦屿段，北与规划 S203 省道干江

至坎门段相接，南与大麦屿疏港大道相连，路线全长 19 公里。按一级公路标准设计，设计速度 80 公里/小时，路基宽 23.5 米，双向四车道，项目总投资 28 亿元,预计于 2022 开工，2024 年建设完工，“十四五”规划投资 28 亿元。

该项目为玉环大环岛公路重要组成部分，建成后将极大程度地改善玉环东南部的交通网络及对外交通通道，是实现省道干线路网快速畅通的第一步。项目起终点村镇密集，是未来的人口聚集区，建成后更大地方便了沿线居民的出行，推动了城乡一体化进程。此外，项目的建成还将方便大麦屿港口货物与客流的集疏运，加强港口与腹地的联系，服务港口发展。

⑧S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环干江至坎门段工程



S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环干江至坎门段工程地理位置图

项目为规划 S203 省道干江至坎门段，北与规划 S203 省道沙门至干江段相接，经漩门三期，终于坎门街道现状榴岛大道与规划 S203 坎门至大麦屿段交叉口，路线全长约 12 公里。按一级公路兼城市道路标准设计，设计速度 80 公里/小时，路基宽 26.5 米，双向四车道，总投资约 16 亿元。计划 2023 年开工，2026 年完工，“十四五”规划投资 14 亿元。

该项目为玉环大环岛公路重要组成部分，建成后将极大地改善玉环东部及漩门三期内的交通网络及对外交通通道，是实现省道干线路网快速畅通的第一步。项目的建成将极大的方便干江与坎门的沟通、联系，促进沿海产业带的互联互通。

⑨S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环沙门至干江段工程



S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环沙门至干江段工程地理位置图

项目起点接沙门镇北 S226 省道，沿沿海大通道线位一路向南，利用在建的西沙门大桥，终点与干江镇在建的 S226 龙溪至干江段公路相接，路线全长约 16 公里，其中利用西沙门大桥 5 公里，新建段 11 公里。按一级公路兼城市道路标准设计，设计速度 80 公里/小时，路基宽 26.5 米，双向四车道，总投资约 30 亿元。计划 2023 年开工，2026 年完工，“十四五”规划投资 25 亿元。

该项目为玉环大环岛公路重要组成部分，建成后将极大程度地改善沙门至干江的沟通联系，促进省道干线路网的快速畅通，完善玉环外围环岛路网，同时促进滨港工业城的开放、开发，积极推进玉环融入长三角一体化。

⑩玉环市高铁站至沙岙公路工程



玉环市高铁站至沙岙公路工程地理位置图

项目北接芦浦高铁站，经高铁新区向南，终于玉环市沙岙至西滩公路，路线全长约 4 公里。按一级公路兼城市道路标准设计，设计速度 80 公里/小时，路基宽 40 米，双向六车道，总投资约 13.5 亿元。计划 2022 年开工，2025 年完工，“十四五”规划投资 13.5 亿元。

该项目是连接高铁新区与玉环城区的一条快速通道，建成后将缓解现状 S226 的交通压力，实现玉环城区与高铁站的快速通达，积极推进玉环向枢纽型城市发展。

⑪玉环市沙岙至内马公路东延段工程



玉环市沙岙至内马公路东延段工程地理位置图

玉环市沙岙至内马公路东延段工程即东海大道东延段，项目路线起点接东海大道沙岙至内马段，路线向西延伸至漩门三期，终点与漩门三期内漩门大道相接，路线全长约 1 公里。按一级公路标准设计，

兼顾城市道路功能，设计速度 80 公里/小时，路基宽度 60 米，双向六车道，总投资 2 亿元。计划 2022 年开工，2023 年完工，“十四五”规划投资 2 亿元。

该项目建成后将加强玉环东西向联系，缓解城北居住区块交通压力。完善漩门三期内路网结构，促进新老城的互联互通。

⑫玉环市楚门至龙溪山外张隧道工程

项目起点位于龙溪路与 S226 省道交叉口，路线沿西北方向并下穿温玉铁路（山外张特大桥），随后横穿山外张村，经山外张隧道，终于泗小线与昌业南路交叉口，于龙王村附近与昌业南路相接，全长约 2.3 公里。该项目采用一级集散公路标准，设计速度 60 公里/小时，双向四车道，路基宽度 24.5 米，总投资 3.6 亿元。“十四五”期间启动项目前期研究。



玉环市楚门至龙溪山外张隧道工程地理位置图

该项目是龙溪镇与楚门镇的重要连接线，缩短龙溪至楚门的沟通距离。该项目建成后可加强漩门二期、楚门、龙溪的联系，缓解新漩线、龙翔路等现状路网的交通压力，加强漩门二期、楚门、龙溪等地的互联互通，推动漩门湾区综合开发和沿海产业带经济的发展。

⑬玉环市滨江大道北延工程



玉环市滨江大道北延工程地理位置图

项目路线起点接 228 国道清港连接线，一路向南，终点与滨江大道顺接，路线全长约 2.6 公里。按一级公路标准设计，兼顾城市道路功能，设计速度 80 公里/小时，双向四车道，总投资 4.0 亿元，“十四五”期间进行项目前期研究。

该项目建成后将完善漩门二期内路网结构，缓解 226 省道的交通压力，促进玉环北部片区的开放开发。

⑭玉环市垟根隧道（二期）工程

该项目为拓宽改造项目，起点位于楚门镇彭宅村北，即 76 省道复线 K18+500 处（设计桩号为 K0+000），终点位于清港镇下小线（清芳路）K6+190 附近（设计桩号为 K4+762），路线全长为 4.8 公里。该项目采用一级集散公路标准，设计速度 80 公里/小时，双向四车道，路基宽度 24.5 米，总投资 5 亿元。“十四五”期间启动项目前期研究。

项目建成后将缓解现状路网 S226 及 S76 复线南延的交通压力，促进现状路网的相互集散，加快项目沿线经济快速发展。



玉环市垟根隧道（二期）工程地理位置图

⑮ 玉环市清港西岙隧道工程

项目起点位于 228 国道清港连接线与垟根隧道交叉口，终点与芳杜水库西北侧 S226 相接，全长约 2.5 公里。该项目采用二级集散公

路标准，设计速度 60 公里/小时，双向两车道，路基宽度 12 米，总投资 2 亿元。“十四五”期间启动项目前期研究。

该项目是清港镇北侧的一条重要的对外联系通道,建成后将完善玉环北部路网结构,加强玉环北部与温岭的快速沟通联系,促进沿线经济的融合发展。



玉环市清港西岙隧道工程地理位置图

(2) 中远期：重点推进通道能力提升，将依托沿海综合运输大通道向周边城市辐射，增强与杭州、宁波、温州等都市区的联系，谋划玉环北接、南延、东出、西进四大对外通道，构建联动三湾、内外开放、多向连接的海上大走廊，实现路网体系的“内畅外快”，全力打造浙东南重要区域交通枢纽。根据《台州市综合立体交通网规划

(2021-2050年)》中规划玉环远期将新增甌玉高速、杭绍台高速公路南延玉环段等项目。

中远期规划项目：

——5个对外通道项目

- ①杭绍台高速公路南延玉环段工程
- ②甌玉高速公路工程
- ③椒江至玉环快速路工程（温岭至玉环）
- ④乐清湾第二公路通道工程（大麦屿至虹桥）
- ⑤台州沿海大通道工程（温岭至玉环）

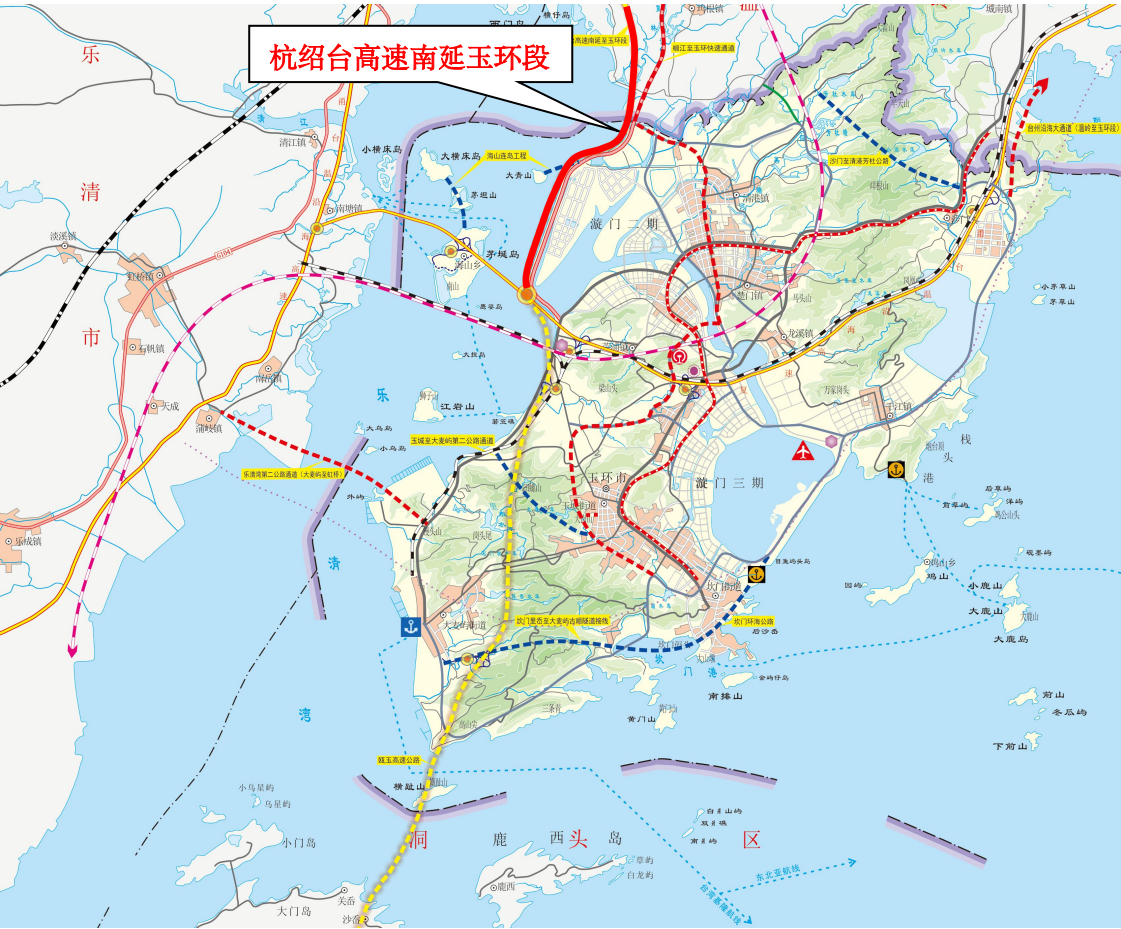
——5个内联公路项目

- ①玉环市玉城至大麦屿第二公路通道工程
- ②玉环市坎门环海公路工程
- ③玉环市坎门里岙至大麦屿古顺隧道接线工程
- ④玉环市沙门至清港芳杜公路工程
- ⑤玉环市海山连岛工程（茅埏-茅坦-横床和大青-小青）

中远期公路网规划项目表

序号	项目名称	建设年限	里程（公里）	总投资（亿元）	“十四五”计划投资（亿元）	行政等级	备注
5 个对外通道项目							
1	杭绍台高速公路南延玉环段工程		12	30	0	高速公路	玉环段
2	甌玉高速公路工程		22	100	0	高速公路	玉环段
3	椒江至玉环快速路工程（温岭至玉环）		25	40	0	省道	玉环段
4	乐清湾第二公路通道工程（大麦屿至虹桥）		10	50	0	国道	规划 228 国道跨海通道
5	台州沿海大通道工程（温岭至玉环）		3	5	0	省道	玉环段
5 个内联公路项目							
1	玉环市玉城至大麦屿第二公路通道工程		10	15	0	县道	
2	玉环市坎门环海公路工程		9.5	20	0	县道	
3	玉环市坎门里岙至大麦屿古顺隧道接线工程		7.6	16	0	县道	
4	玉环市沙门至清港芳杜公路工程		7.0	11	0	县道	
5	玉环市海山连岛工程（茅埏-茅坦-横床 和大青-小青）		4.0	8	0	县道	
合计				295			

①杭绍台高速公路南延玉环段工程



杭绍台高速公路南延玉环段工程地理位置图

项目起于乐清甬台温，线位向南延伸，经坞根镇、清港镇、芦浦镇，终于玉环沿海高速与甌玉高速起点顺接，玉环段里程约12公里，玉环段投资30亿元。按照高速公路标准设计，设计速度100公里/小时，双向四车道，路基宽度26米。

该项目是响应台州市加快“四纵三横”高速路网建设的号召，缓解现状甬台温高速交通压力，促进台州、玉环主动融入长三角经济区，积极拓展西南方向腹地经济地区，建成后将完善玉环北部通道路网结构，加强玉环北部与温岭的快速沟通联系，促进沿线经济的融合发展。

②瓯玉高速公路工程



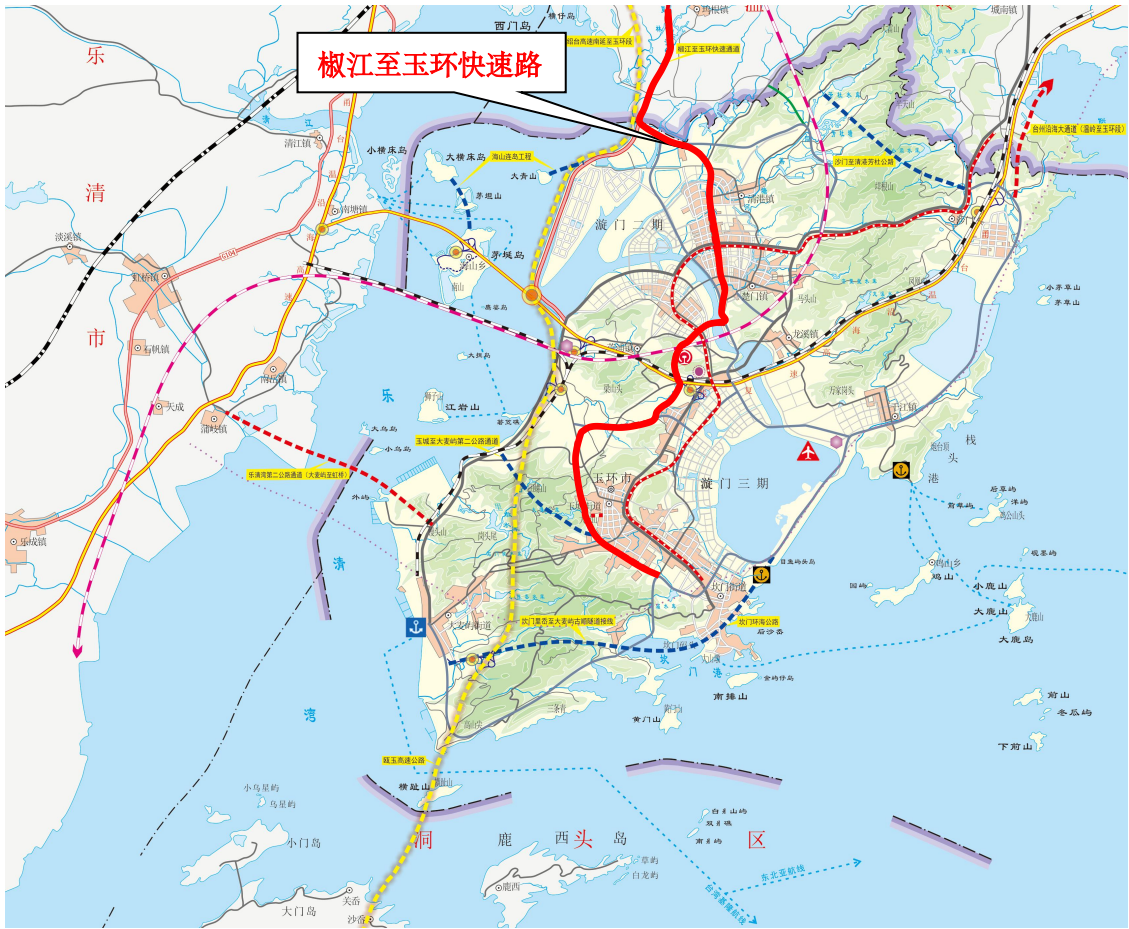
瓯玉高速公路工程地理位置图

本项目是杭绍台高速南延玉环段的延伸，起点与杭绍台高速南延玉环段顺接，并在起点与杭绍台高速南延玉环段、沿海高速设置枢纽，路线向南过大岩头跨越乐清湾东航道，途径横址山，穿过横址山和鹿西岛间的浅滩区后，从鹿西岛的鹿西咀头跨越黄大峡水道至大门岛观音礁东头，大门岛接线约长 11 公里，从大门岛上乌仙头跨越温州湾北水道，到达灵昆岛浅滩区，总里程全长约 47 公里，其中玉环段约 22 公里，洞头段 26 公里。按高速公路标准设计，设计速度 100 公里/小时，路基宽 26 米，双向四车道，总投资约 320 亿元，其中玉环段投资约 100 亿元。

该项目的建设改善了玉环的交通区位条件，完善了玉环南延

的对外通道，提高了玉环与温州的交通运输水平和质量，更好地发挥温州和台州两地港区的联动作用，同时也是进一步确立玉环作为温台枢纽重要节点城市地位的需要，是畅通玉环—温州市域，对接周边城市，是大开放、大立体、大民生、现代化公路路网的需要。

③椒江至玉环快速路工程（温岭至玉环）



椒江至玉环快速路工程（温岭至玉环）地理位置图

项目起于椒江区 S204 省道，路线向南经温岭，利用 G228 国道线位走向进入玉环，与 228 国道清港连接线共线一段后转向南顺接新游线，改建新游线，利用现状干线公路，终点与珠港大道相接，玉环段长约 25 公里。按一级公路兼顾城市道路标准设计，设计速度 80 公里/小时，路基宽 26 米，双向四车道，玉环段投资

约 40 亿元。

该项目的建设，是响应台州市“三区三市融合发展”的需要，促进玉环融入台州市域 1 小时交通圈，有效补充了玉环北部的对外通道，完善了区域交通路网结构。

④乐清湾第二公路通道工程（大麦屿至虹桥）



乐清湾第二公路通道工程（大麦屿至虹桥）地理位置图

项目起点与玉环大麦屿疏港公路相接，终点与乐清市虹桥境内现状道路相接，路线全长约 10 公里。按一级公路标准设计，设计速度 80 公里/小时，路基宽 26 米，双向四车道，总投资约 50 亿元。

该项目的建设打通了玉环向西通道，有效促进了玉环与乐清市的沟通与联系，从而加强玉环与温州都市区的经济联系。

⑤台州沿海大通道工程（温岭至玉环）

项目起点与沙门镇北侧 S203 省道相接，利用沿海大通道线位向北展线，终点与温岭市内 S324 相接，玉环境内路线全长约 3 公里。按一级公路兼顾城市道路标准设计，设计速度 80 公里/小时，双向四车道，玉环段投资约 5 亿元。

该项目的建设完善了玉环北部对外通道，促进了玉环与温岭市的沟通与联系，积极融入沿海综合运输大通道，对加速融入长三角经济区具有重要意义。



台州沿海大通道工程（温岭至玉环）地理位置图

⑥玉环市玉城至大麦屿第二公路通道工程

本项目起点与玉环城区玉大线相接，路线通过隧道向西北方向延伸，终于大麦屿街道，终点与玉环市大环岛公路疏港公路相

接，路线全长约 10 公里。按一级公路兼顾城市道路标准设计，设计速度 80 公里/小时，双向六车道，总投资约 15 亿元。

该项目建成后将加强玉环东西向联系，缓解玉环城区玉大线、城北大道及榴岛大道等现状路网的交通压力。同时作为玉环城区对外紧急疏散通道之一，对突发事件提供有力的应急便利条件。



玉环市玉城至大麦屿第二公路通道工程地理位置图

⑦玉环市坎门环海公路工程

项目起点与 S203 省道（鄞州至玉环公路）玉环干江至坎门段相接，跨越坎门湾，终于鄞州至玉环公路坎门至大麦屿段，路线全长约 9.5 公里。按一级公路标准设计，设计速度 80 公里/小时，双向四车道，总投资约 20 亿元。

该项目的建设完善了玉环坎门街道的路网结构，促进了坎门

沿线村庄与玉环其他镇区尤其干江、大麦屿的沟通与联系，积极融入沿海综合运输大通道，对加速融入长三角经济区具有重要意义。



玉环市坎门环海公路工程地理位置图

⑧玉环市坎门里岙至大麦屿古顺隧道接线工程

项目起点接 S203 省道坎门至大麦屿与坎门环海公路交叉口，通过隧道向西延伸，终点与 S203 省道坎门至大麦屿段相接，路线全长约 7.6 公里。按一级公路标准设计，设计速度 80 公里/小时，双向四车道，总投资约 16 亿元。

该项目的建设完善了玉环南部的路网结构，大大缩短了坎门与大麦屿的沟通距离，同时有效缓解了玉大线等现状路网的交通压力，是坎门街道重要的客货运对外通道之一。



玉环市坎门里岙至大麦屿古顺隧道接线工程地理位置图

⑨玉环市沙门至清港芳杜公路工程

项目起点与沙门镇北侧 S226 省道相接，新建隧道向西北方向展线，终于芳杜水库北侧的清芳路，路线全长约 7 公里。按一级公路兼顾城市道路标准设计，设计速度 80 公里/小时，双向四车道，总投资约 11 亿元。

该项目的建设完善了玉环北部的路网结构，方便了沿线居民的出行与交流，大大缩短了沙门与清港的沟通距离，促进了沙门与清港的互联互通，同时缓解了 S226 省道等现状路网的交通压力，是沙门重要的对外集疏散通道之一。



玉环市沙门至清港芳杜公路工程地理位置图

⑩玉环市海山连岛工程（茅埏-茅坦-横床 和 大青-小青）

项目位于玉环最西部海山乡内，主要串联大横床岛、茅坦山与海山乡茅埏岛，大青山与玉环大环岛公路 G228 国道相接，路线全长约 4 公里。按一级公路兼顾城市道路标准设计，设计速度 80 公里/小时，双向四车道，总投资约 8 亿元。

该项目的建设完善了玉环西部的路网结构，有效改善了海山乡境内分散岛屿的沟通与联系、缩短了大青山与玉环本岛的沟通联系，提升了海山乡的交通区位条件，同时有利于海山经济的快速发展，为快速打造“海山花园”奠定坚实基础。



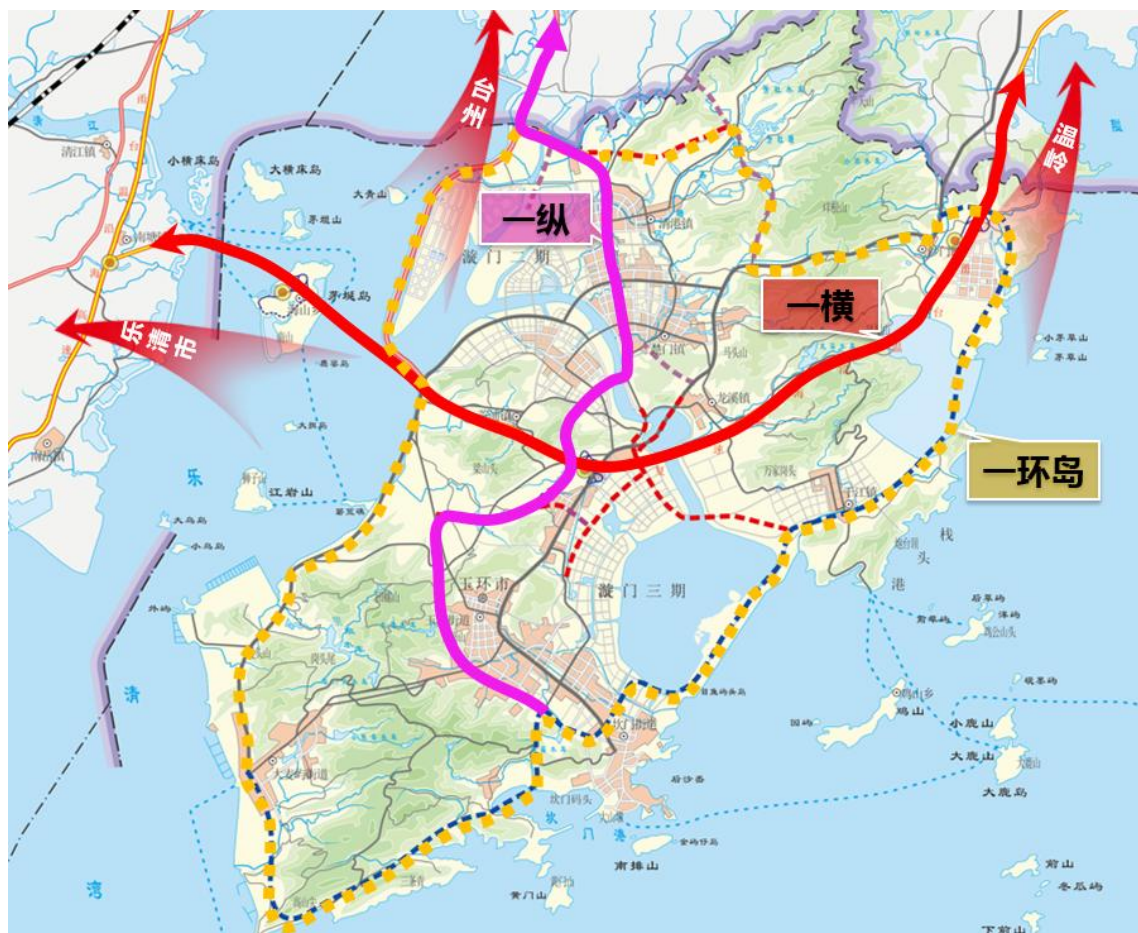
玉环市海山连岛工程（茅埏-茅坦-横床 和 大青-小青）地理位置图

（3）快速路网结构：经过“十四五”的建设，基本形成“一纵一横一环岛”快速路网结构

一纵：椒江至玉环快速路（温岭至玉环）

一横：沿海高速

一环岛：228 国道苔山至分水山段、S203 省道芦浦分水山至大麦屿段、S203 省道大麦屿至坎门段、S203 省道坎门段至干江段、S203 省道干江至沙门段公路、S226 省道沙门至清港段、228 国道清港连接线



“一纵一横一环岛”快速路网

5.2.1.2 客运站场

——建设玉环高铁站客运站，奠定玉环“枢纽型”新城地位

“十四五”期：紧密围绕玉环高铁站枢纽建设，做好全市综合交通枢纽的布局规划，加快综合枢纽集疏运体系建设，推动高铁站枢纽与周边各乡镇的联动开发，实现铁路与公路、市域铁路 S1 线、公交等多种运输方式的无缝衔接，提升换乘效率，构建服务市域范围的综合交通枢纽。“十四五”期，客货运站场计划投资 0.3 亿元。

杭绍台高铁玉环段要求与主线同步完成建设，因此，“十四五”期玉环将重点建设杭绍台高铁玉环站公路客运站，形

成区域交通枢纽，实现公铁无缝衔接，提高运输效率;另一方面结合城镇发展、旅游发展配建公路客运场站，实现全市城乡公交一体化，以满足人民群众出行需求。

中远期：结合漩门三期建设情况，推进玉环客运枢纽站的建设。

“十四五”客运站场规划建设表

序号	项目名称	建设地点	预计建设期限	建设规模	总投资估算 (万元)	“十四五”计划 投资(万元)
1	杭绍台高铁 玉环站公路 客运站	芦浦	2023-2025	占地面积 10000 m ²	2000	2000
2	玉环客运枢 纽站	玉环经济开发 区(漩门三期)	2025-2028	占地面积 52000 m ²	13000	1000
合计					15000	3000

5.2.1.3 四好农村公路

——推进“四好农村路”高质量发展，实现“全域景区化”

农村公路主要承担城乡及乡村间的连接功能，是实施乡村振兴战略推进城乡协调发展的重要载体，是构建人民满意交通的关键领域。“十四五”期间，以“四好农村路”建设发展规划为指引，结合美丽经济交通走廊（美丽公路）和交通风景道建设，实现“全域景区化”，打造交通强国示范区要求贡献四好农村路浙江样板。

“十四五”期，农村公路计划投资4亿元。其中:农村公路提升及局部改造总投资额约2亿元；实施新城连接线二期、漩栈线改建等工程，投资约2亿元。

(1) 加密路网覆盖，农村公路更通达

坚持以国土空间规划为引领，结合城乡统筹发展、新动能培育、全域旅游、美丽乡村等要求，优化完善乡、村道的规模、结

构与布局。大力推进农村公路互联互通工程，推进交通建设项目更多向进村入户倾斜，形成层次清晰、功能完备的路网结构，具备建路条件的自然村，基本通等级硬化路。加快打通跨区域农村公路断头路；保持特色精品村、民俗文化村、风景旅游村等经济节点联系通畅，完善农村公路服务站等交通节点的服务功能；加大陆岛交通码头建设力度，根据码头客流、功能、经济发展等指标，将陆岛交通码头分成枢纽型、旅游型、民生型等，建设功能完备、各具特色的蓝色交通线路。

（2）加速提档升级，农村公路更畅通

推进建制村通双车道提升工程，加速农村路网提档升级，着力攻坚通行政村公路建设，实施行政村通双车道提升工程，具备条件建制村，通双车道公路比例达到 100%。

提升重要节点公路通行能力，聚焦偏远乡镇、山区、库区、海岛地区、革命老区，重点提升改造通乡镇、景区公路，实现新建、改扩建县道基本达到三级公路技术标准；乡道基本达到双车道四级公路技术标准，局部困难路段经充分论证后可适当降低技术指标；省级特色小镇、科创园区、产业集聚区以及 4A 级以上景区应通二级及以上等级公路，局部困难路段不宜低于三级公路技术标准；历史文化名村、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，提升公路通行能力。加大窄路基路面拓宽改造，对提升有困难的路段设置必要的错车道，解决“通”而不“畅”问题。

完善农村公路建设管理体制，加强建设质量管控。农村公路

建设工程实行质量责任终身制。积极推行代建制、设计施工总承包等模式，加强农村公路建设项目专业化管理;鼓励实行“建养一体化”模式，加强农村公路全寿命周期质量管理。

到 2025 年：进一步提高标准优化布局，农村公路服务乡村振兴作用充分发挥，打造高质量发展的浙江样板，为建设社会主义现代化提供更有利的支撑。

中远期：全面建成特色鲜明的高水平“四好农村路”，基本建成与现代信息化技术相融合、与生态环境和乡村文化相协调的农村公路交通运输体系，农村公路对乡村振兴的服务保障和先行引领作用更加明显，人民获得感、幸福感、安全感明显增强；实现**更通达、更畅通、更安全、更舒适、更美丽**，成为交通强国建设的“金名片”。

“十四五”农村公路建设规划表

序号	项目名称	建设期限	计划建设里程 (公里)	“十四五”计划投资 (亿元)
1	农村公路提升或改造	2021~2025	150	2.0
2	相关县道改建	2021~2025	10	2.0
合计			160	4.0

5.2.1.4 公路养护

——深化管理养护体制改革，提升智能化管养服务水平

以构建现代养护管理体系为引领，着力改革攻坚、推进养护转型、强化管理升级、促进服务提质，注重用创新发展激发养护管理新动力，用协调发展构建养护管理新格局，用绿色发展探索养护管理新模式，用开放发展拓展养护管理新空间，用共享发展

提升公共服务新水平，努力构建更加畅通、安全、智慧、绿色的公路交通网络。

“十四五”期，公路养护计划投资 1.3 亿元，其中包括建设两处超限运输监测站，投资 3200 万元。

“十四五”公路养护规划表

序号	项目	里程 (公里)	“十四五”计划投资 (万元)
1	省道路面大中修工程	4.0	700
2	省道及危桥改造	0.7	200
3	农村公路路面大中修工程	44.8	8480
4	农村公路危桥改造	1.0	100
5	农村公路隧道加固	1.3	120
6	安保工程（钢质护栏）	5.0	150
7	美丽公路提升改造	9.0	300
	合计	65.8	10050

“十四五”养护站房建设规划表

序号	项目名称	建设地点	预计建设期限	建设规模	“十四五”计划投资 (万元)
1	228国道超限运输检测站	芦浦镇	2021~2023	占地面积约 30 亩	1200
2	省道超限运输检测站	漩门三期	2022~2024	占地面积约 50 亩	2000

5.2.1.5 公共交通

——推进“全域公交”品牌建设，构建多网融合的公交都市

“十四五”期间，着重发展全域公交，提高公交分担率、治理交通拥堵，以更大勇气、更大力度，持续提高“全域公交”品牌建设，做强做大做优公交企业，让城乡居民出行更安全、更体面、更实惠、更幸福。构建大、中运量公交为骨干，常规公交为主体，出租汽车+渡运公交为有效补充的多层网络结构，打造多网

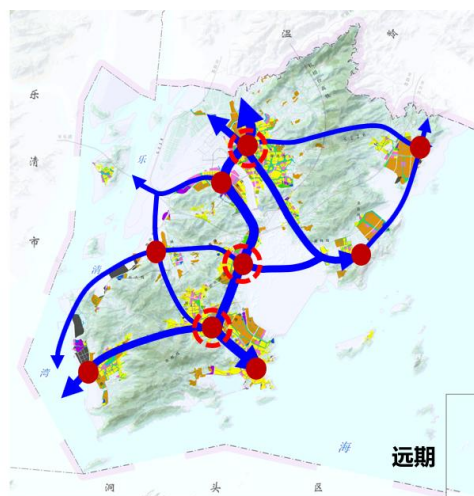
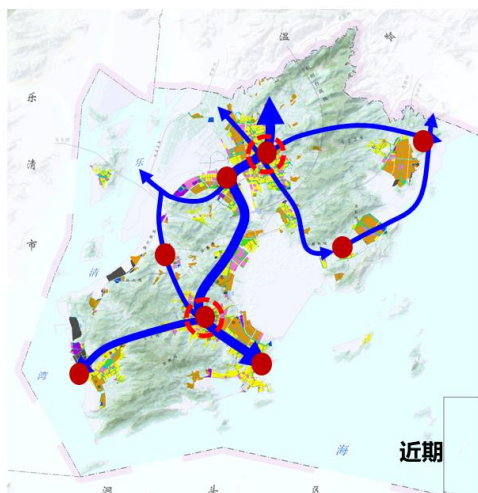
融合、优先便利、城乡客运一体化的公共交通系统，为居民提供全时段、广覆盖、高效率、高可达性的出行服务。“十四五”期，公共交通规划计划投资 0.54 亿元。

公共交通网络布局规划：构建全市三级公交网络体系，其中城区公交为一级网络，城区到各乡镇（街道）、玉环经济开发区或各乡镇（街道）、玉环经济开发区间的城乡公交为二级网络，到行政村的乡村公交为三级网络。针对城市路网变化和基础设施改造提升趋势，统筹公交线网，实施优化调整，做好与港口码头、工业区和商业综合体的换乘衔接，尤其要提前谋划与高铁站的衔接，合理调剂运力，形成高效有序的城市公交运营组织体系，提升线网布局科学性和交旅融合水平，加强镇村公交线网建设，实现“公交村村通”，切实方便群众出行。不断提高公交一体化服务水平。

构建大、中运量公交为骨干，常规公交为主体，辅助公交为有效补充的多层网络结构，公共交通走廊在不同发展阶段有所不同，但玉环南北向主要交通走廊较为稳定。结合用地布局，其他联系需求近期围绕玉城和二期两个中心组成，远期围将绕着玉城、二期和三期三个中心进行组织，因此玉城坎门、漩门二期和漩门三期将成为公共交通组织的核心。

完善公交基础设施：坚持“路站运”一体化，合理布局常规公交系统、公交场站、充电站等公交基础设施；积极推进公交电子站牌建设，提升电子站牌覆盖率。“十四五”期末，实现中心城区公交站点 500 米覆盖率达到 100%；建制村（海岛除外）公交候车亭覆盖率达到 100%；公共交通出行在机动化方式比重中超过

50%。



①常规公交

公交线路结构：包括公交干线、公交支线。

公交干线：

- 设置于高峰单向客流量 1000~6000 人次/小时的主次干道；
- 以连接大中型客流集散中心和公交枢纽、普通客流集散中心为主；
- 公交干线设置港湾式停靠站；
- 车道、交叉口、出入口的设计与管理上考虑公交优先通行；
- 公交干线应均匀的布置在主要居住、就业、商业密集地区。

公交支线

- 设置于单向断面客流量小于 1000 人次/小时的公交通道；
- 以连接普通客流集散中心为主；
- 一般深入到居住小区内部,最大限度的接近居住、就业地点,采用灵活的营运服务方式为各种要求的乘客服务；
- 一般考虑设置于支路及部分次干道、小区路上,尽量做到每

个新建小区都能通公交线路。

②海上渡运公交

根据《交通运输部关于浙江省交通运输综合改革试点工作的实施意见和实施方案的批复》（交政研函〔2015〕461号）、《台州市提升渡运和陆岛交通公共服务水平实施方案》（台政办发〔2014〕9号）等文件精神，为进一步提升农村渡运服务能力，推进基本公共服务均等化，促进城乡统筹发展，改善海岛群众出行条件，“十四五”期重点推行**全市渡运公交化改革**，主要破解海岛渡运的困局、保障群众安全出行、创新管理模式、完善管理机制、提升管理水平。

总体思路：按照“通盘谋划、分期实施、尊重历史、稳妥推进”的原则。由市交投集团出资，注册成立玉环市海上公交有限公司（简称海上公交公司），作为运营主体，统一收购现有渡船，收回渡运航线，承担渡运公交化服务职能，并兼顾水上应急疏运工作。

渡船更新：渡船收购完成后，对可用渡船进行修缮整改、择优延用。根据渡船现状和航线规划，当前需新建2艘渡船，其中49客位1艘，用于西部海域；99客位1艘，用于东部海域。以后对渡船进行逐步更新，朝舒适、环保、美观等方向发展，为乘客提供更好更多服务。初步测算，启动渡运公交化改革共需政府一次性投入资金1500万元，同时每年需增加实际经营亏损补助。

③旅游公共交通

旅游公共交通系统主要服务于交通枢纽、组团中心与旅游景点之间的联系。以玉环市汽车客运站为主要节点，设置各节点间的环形旅游交通体系，打造一体化国际海岛旅游目的地交通体系；拓展高铁站旅游服务功能，在高铁站建设时增设城市旅游服务中心，为游客与本

地居民提供信息咨询、信息收集、旅游投诉、宣传展示、交通集散、旅游预订、游客休憩、便民服务等服务。

新增旅游专线，优化公交线路：开通城际旅游专线，由旅游集散中心到玉环周边城市的旅游专线班车；开通玉环市内的旅游公交专线，依托各旅游集散中心和玉环各客运中心把各个景区连接起来。按地理位置分为三条环线，分别是玉环本岛环线、楚门半岛环线和玉环大环线。三条环线将陆地景区串珠成链，并途经各旅游码头，方便游客换乘上岛。

自驾车：在玉环市适宜地带选址规划建设自驾车营地、房车营地，并与国家及国际标准相衔接。

游轮、游艇：依据旅游项目与旅游服务的需要，于各个海岛、港口及重要出入口建设所需规格的游轮、游船停靠站、港口、码头和临时码头，并根据需要配备标准的旅游服务设施，提供全面的旅游服务保障。

公共自行车：完善玉环市公共自行车租赁体系建设。建设骑行驿站，加入玉环公共自行车系统，使用租借、维修和住宿一体化的模式。在骑行道路中，使用最新的物联网技术，驿站对各自范围内的公共自行车租用系统进行智能化管理。在各旅游景区附近增加自行车服务亭，提供租赁、还车、咨询、维护、救助等服务。

④公交场站

玉环的公交场站分为首末站、枢纽站、综合车场 3 种，这 3 种车场均具有停车场功能，枢纽站和枢纽调度中心兼具保养场功能。

用地规模按照 95 万人口进行控制，公交车拥有率按照 10 标

台/万人；公交车辆的总体规模：950 标台；每辆标准车用地按照 180m^2 — 250m^2 综合计算。根据规划公共交通走廊近期围绕玉城街道和漩门二期两个中心组成，远期围绕玉城、漩门二期和漩门三期三个中心进行组织，“十四五”期结合近期公交线网规划，近期规划布设 2 个公交首末站，远期在玉城街道规划 1 个公交首末站。

“十四五”玉环市公交首末站及渡船更新一览表

序号	名称	建设位置	建设性质	“十四五”投资 (万元)	“十四五” 新征用地 (亩)	备注
1	玉环新城北区公交首末站	开发区北区	新建	3000	15	近期
2	玉环新城南区公交首末站	开发区南区	新建	200	5	中远期
3	城南公交车首末站	玉城街道	新建	200	7	中远期
4	渡船更新		新建	2000		
合 计				5400	27	

5.2.2 铁路

本部分内容来源于玉环市铁路规划，具体内容详见铁路专项规划。

——进入“高铁时代”，打造省域“60 分钟交通圈”、长三角“90 分钟交通圈”

1. 铁路

“十四五”期：建成杭绍台高铁温岭至玉环段，圆玉环高铁梦；力争国家沿海高铁（新建甬台温高铁）经过玉环，争取大麦屿货运支线“十四五”末开工建设，“十四五”期，铁路计划投资 33.1 亿元。

杭绍台高铁温岭至玉环段是浙江省快速铁路网的重要组成部分，是项目沿线温岭、玉环等地融入高速铁路网的重

要铁路，弥补了玉环境内铁路的空白，建成后将实现省域“一小时交通圈”，对补充和完善浙江省铁路网的建设有重要意义，目前正处于在建阶段。杭绍台铁路贯通运营后，调整甬台温铁路运营方案，可考虑进一步启用货运功能，提升通道货运能力。

中远期：规划建设沿海高铁玉环段，筹划沿海高铁经温玉铁路玉环站跨乐清湾接温州东站。

(1) 对内：构建高速、快捷的铁路网格局，填补玉环铁路的空白，全域融入长三角更高质量一体化发展

杭绍台高铁温岭至玉环段：作为杭绍台高铁的延伸段，从杭绍台高铁温岭站引出，向南经温峤镇温岭西站，出站后向东跨漩门湾，止于玉环市芦浦镇玉环站，全长 37.8 公里，其中温岭段 21.7 公里，玉环段 16.1 公里，设计时速 350 公里，总投资概算约 76 亿元，其中温岭段投资约 40 亿元，玉环段投资约 36 亿元。预计 2023 年建成通车，届时将成为玉环人民出行的一条重要高铁通道。

大麦屿支线铁路：规划为设计时速 160 公里客货共线铁路，是金台铁路的延伸线，线路行经台州市路桥区、温岭市、玉环市，满足沿线各园区货物运输需求，提高产业物流流通效率，支撑大麦屿港区及临港工业发展。线路全长 83.5 公里，玉环境内线路全长 34.8 公里，近期设玉环西、普竹、大麦屿 3 个车站，项目总投资 82.1 亿元。为加快沿海发展带经济发展、补充完善台州地区铁路网、扩大大麦屿港港口辐射范围，

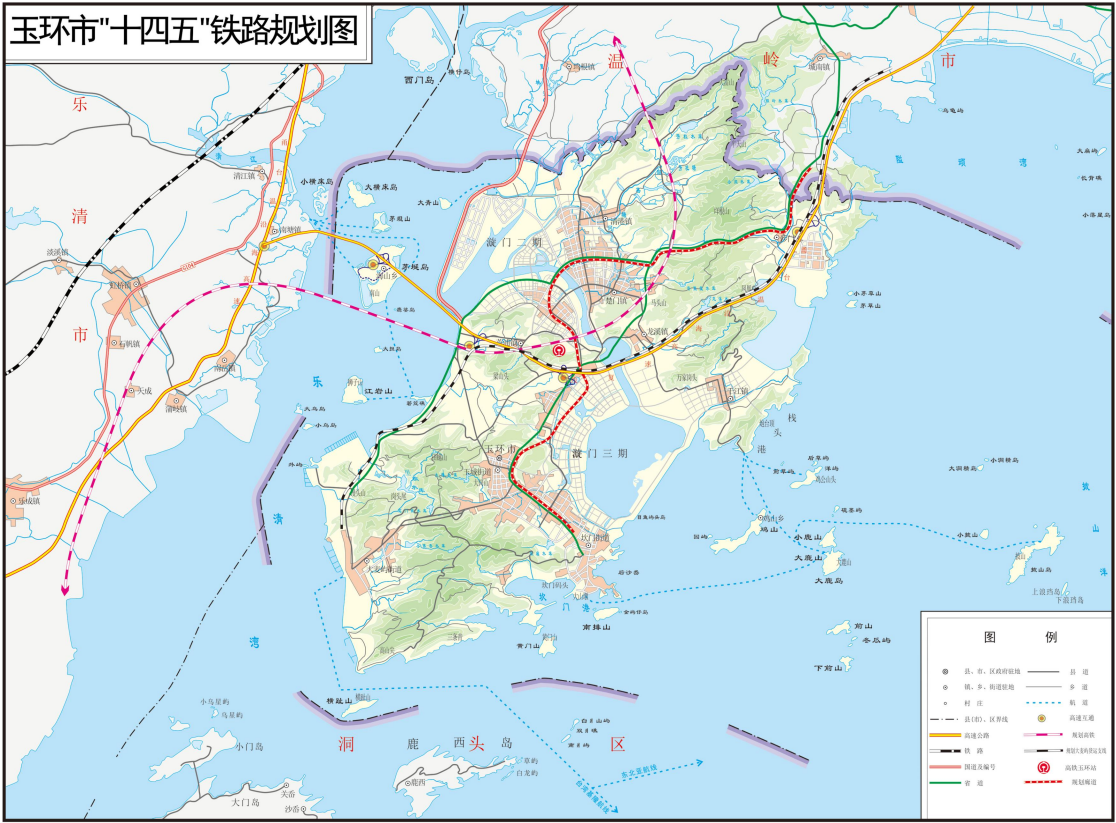
力争“十四五”期间启动大麦屿支线铁路建设。

(2)对外：构建“北伸”、“西进”两大对外通道，改变铁路末梢的交通区位，提升北融长三角、南接海西经济区的联通水平，成为沿海铁路大通道的重要组成部分。

北伸：依托在建温玉铁路项目，北连甬台温铁路，并谋划衔接金台城际，加强与台州、绍兴、杭州、宁波等城市及浙中、浙西及内陆省区等城市群的联系，积极接轨大上海，完全融入长三角城际轨道交通网。

西进：依托大麦屿支线铁路谋划跨乐清湾连接乐清港区，对区域铁路网进行补充完善，构建沿海货运快捷大能力通道。同时积极推进沿海高铁经玉环线路方案，筹划沿海高铁经温玉铁路玉环站跨乐清湾接温州东站。彻底改变玉环交通末梢的尴尬地位，使其全面融入高速铁路网络。进一步加强与长三角及闽粤间的联系，极大提升玉环经济辐射深度及广度。

沿海高铁玉环段：线路利用在建温玉铁路，自玉环站引出，跨乐清湾至温州境内，沿沈海高速公路前行，在乐清市东侧设乐清东站，出站后跨瓯江至比较终点温州东站，线路长 62.05 公里，其中玉环境内新建长度 13.25 公里，温州境内 48.8 公里。



玉环市“十四五”铁路规划图

“十四五”铁路建设规划表

序号	项目名称	建设时间	里程	总投资 (亿元)	“十四五” 计划投资	备注
			(公里)	(亿元)	(亿元)	
1个完工项目						
1	杭绍台高铁温岭至玉环段	2019—2023	37.8	76.0	33.0	其中玉环段里程 16.1 公里、投资 36 亿元；温岭段里程 21.7 公里，投资 40 亿元
1个跨十五五项目						
1	大麦屿货运支线	2024—2029	34.8	82.1	0.1	完成立项开工建设
1个前期项目						
1	沿海高铁玉环至温州段	(5 年总工期)	62.05	167.9	0	预可研究
	合计			381	33.1	



沿海高铁玉环至温州段方案图

2. 轨道

本部分内容来源于玉环市轨道规划，具体内容详见轨道
专项规划。

——预留规划廊道，开展前期研究

根据全省“轨道上的浙江”的发展重点，“十四五”期间预留规划廊道，开展轻轨规划前期研究工作。

轻轨线位沿 226 省道走廊带从温岭进入玉环境内，经过沙门、楚门、漩门二期、漩门三期、玉城，终于坎门。目前台州市 S1 线正处于建设阶段，玉环境内共设 8 个站点，总投资 135 亿元。

中远期：规划建设 S1 线并谋划 S1 线跨乐清湾与温州 S2 线（乐清虹桥）连接，加强与温州市区的联系，助推交通强市发展。



市域铁路 S1 线玉环段方案示意图

5.2.3 水路

本部分内容来源于玉环市水路规划，具体内容详见水路专项规划。

——深度融合宁波舟山港，打造浙东南枢纽港，实现集装箱吞吐量突破 100 万标箱。

根据《台州港总体规划》(2017—2030)，大麦屿港区是台州港的重要港区，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运输服务，以集装箱、煤炭、滚装运输为主。“十四五”期间，大麦屿港应紧抓“一带一路”倡议机遇，全力打造浙东南枢纽港，计划投资约 8.3 亿元。

深度融合宁波舟山港：加强港口基础设施建设，充分挖掘长三角地区巨大物流需求，以浙江打造世界级港口集群和一体化发展为契机，深度对接宁波—舟山港的溢出效应。充分发挥好喂给服务功能，加密与宁波舟山港内支线班次航班密度，增开集装箱沿海新航线，增设国际近洋航线，强化“水运”优化配套政策，引导更多企业从大麦屿港“弃陆走水”。主动招引国内外知名航运和港务公司联合建港，打造区域性大宗散货中转港、产业配套港，推进港口货运业务稳步提升。

完善多式联运和智慧协同发展体系：探索开展海铁联运、跨港合作，借助宁波舟山港江海联运独特优势，大力拓展与上海、太仓、南京、芜湖等沪苏长江口港航合作互动。发挥对台联动优势，积极打造长三角对台综合枢纽港。深化大麦屿与温州港的跨港联动，共享码头、岸线、航线和航道资源，共建港口外贸综合服务平台，合力争创综合保税区。积极推进大麦屿港智慧化建设，不断完善港口物流、贸易等服务领域的数字化发展，提高协同效率。

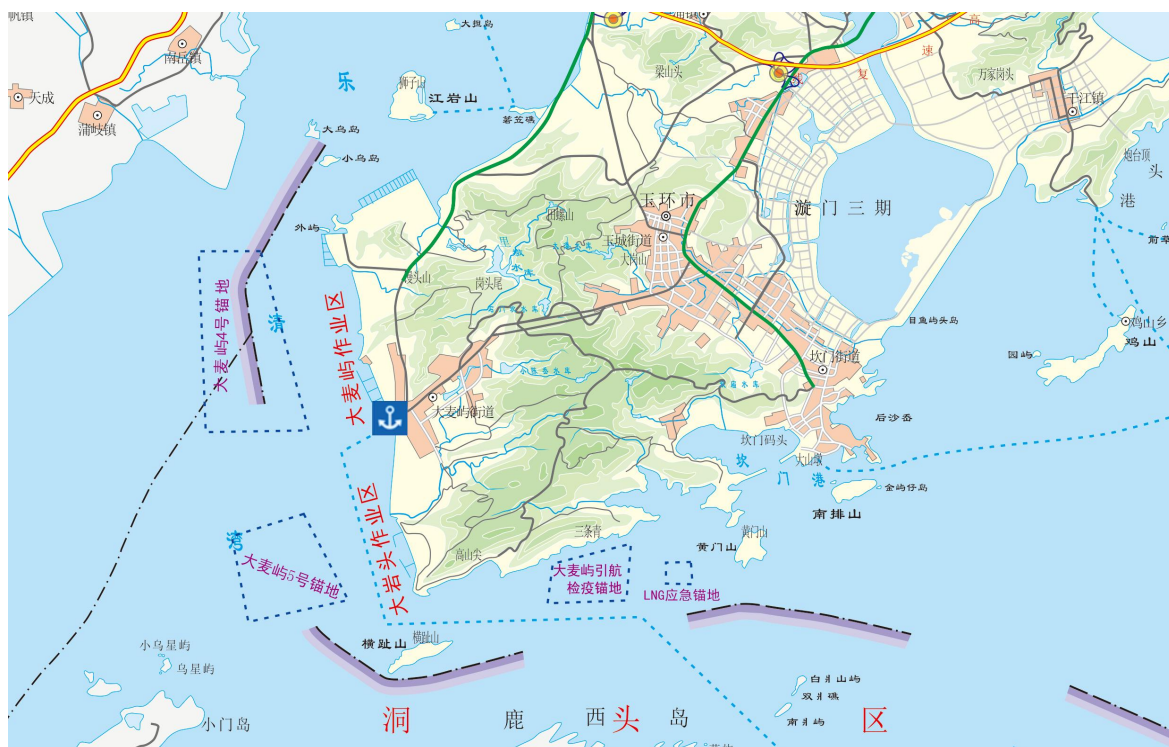
积极开拓物流新通道：加强拓展与浙中区域的物流通道，积极争取义乌小商品出口市场，对接“义新欧”中欧班列，支持开展“大麦屿港—义乌—欧洲”转口贸易，加强在货源组织、口岸政策、通关便利化等方面的统筹协调和服务创新。开拓内贸集装箱新航线，推动内贸货物“散改集”，提高·港区物资集聚效应。

完善陆岛旅游码头规划：加强各种交通方式之间的衔接以及 与景区的联系，实现渡运公交化，在干江或坎门规划 1 个玉环海上旅游客运中心。

中远期：谋划大麦屿国际邮轮母港项目建设，推动大麦屿港发展新跨越。

“十四五”沿海港口建设规划表

序号	项目	建设时间	规模	总投资 (亿元)	“十四五” 拟投资 (亿元)	备注
1	华能玉环电厂码头靠泊提升工程	2020-2021	码头靠泊能力提升至 10 万吨级	0.1	0.1	续建
2	华能玉环电厂三期配套码头项目	2025-2028	15 万吨级码头及装卸设备购置。	20	1	新建
3	大麦屿能源(LNG)中转储运项目 10 万吨级码头工程	2021-2023	10 万吨级 LNG 专用码头	5	5	新建
4	大麦屿港区 10 万吨级多用途码头及后方陆域工程	2024-2027	10 吨级码头及后方配套设施	15	1	新建
5	玉环海上旅游客运中心工程	2021-2025	游客中心及配套 500 级客运码头	0.8	0.8	新建
6	浙江海诚物流有限公司货运码头一期工程	2021-2024	2000 吨级货运码头	0.3	0.3	新建
7	玉环市海山乡茅诞岛 500 吨级海防执勤码头	2021-2022	500 吨级海防执勤码头	0.1	0.1	新建
8	乐清湾进港航道提升工程		航道通航能力提升至 15 万吨级	10	——	前期研究
9	普竹作业区航道工程		3 万吨散货船舶进港航道建设	1.66	——	前期研究
	合计			52.96	8.3	



大麦屿港区规划图



玉环市“十四五”水路规划图

5.2.4 航空

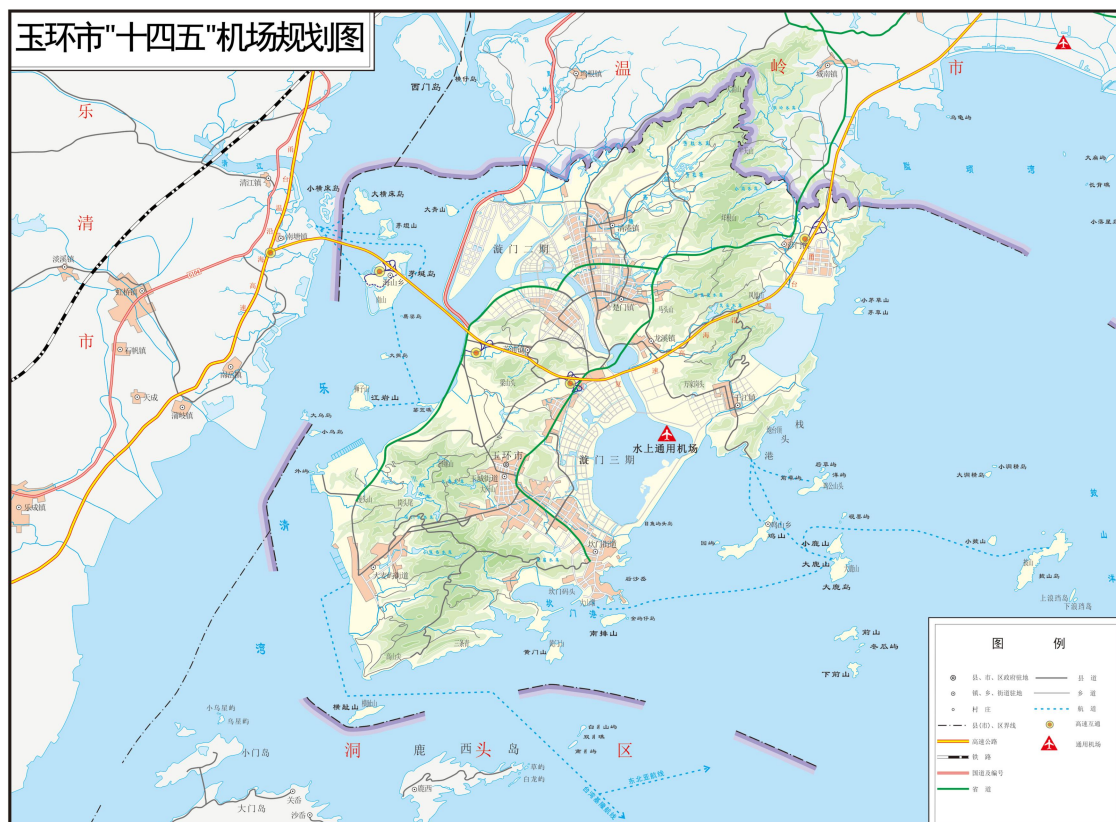
——开展通用机场前期工作，推动玉环航空“零突破”

为适应浙江省通航1小时的时空圈要求，依托通用航空产业基地，推进特色航空小镇建设，构建通用机场网络布局，完善通用航空运营保障设施，打造通用航空产业发展平台。“十四五”期间，主要开展通用机场的前期工作，**力争开工**，在漩门三期区块谋划**1个水上通用机场**。依托通用机场重点开展吨土运输、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。“十四五”期间通用机场计划投资0.5亿元。

玉环通用机场：位于玉环漩门三期围垦区北区（干江镇西南侧），新建800米×30米飞行区跑道、停机坪、滑行道、联络道、航站楼、应急救援中心及相关设施。

“十四五”航空建设完成情况

序号	工程名称	建设规模	“十四五”计划投资 (亿元)	建设进度
1	水上通用机场	二类	0.5	开展前期工作， 力争开工
	合计		0.5	



玉环市“十四五”机场规划图

5.2.5 管道

本部分内容来源于玉环市管道规划，具体内容详见管道专项规划。

——加强与省主管网衔接，推进天然气“县县通”

“十四五”期：加快推进玉环大麦屿能源（LNG）中转储运项目外输管线工程（玉环支线）建设，对接省级天然气管道和国家沿海天然气大通道，充分发挥大麦屿能源（LNG）中转储运项目的中转能力，提升区域经济贡献度，“十四五”期间管道规划计划投资 9 亿元。

玉环支线：玉环大麦屿能源（LNG）中转储运项目外输管线（玉环支线）工程主要包括陆上管道与海底管道。始于玉

环大麦屿 LNG 首站（与大麦屿 LNG 储运站合建），接入甬台温天然气管道清江阀室（位于乐清市清江镇），管线路由自大麦屿 LNG 储运站首站出站后，管线在玉环市小麦屿村白墩山敷设，玉环市下青塘村东北侧继续沿低山敷设至龟山处，经过普南村、峰源村后穿越海堤，而后沿疏港公路外侧间距约 25 米并行敷设至箬笠礁分输站（占地约 24 亩），出分输站继续海管敷设，穿越 G1523 甬莞高速后沿鹰公堤内侧敷设，期间跨越鹰公堤海闸，而后穿越鹰公堤开始海底管道敷设，横穿乐清湾，达到乐清市清江镇登陆点，经过本工程新建末站后连接至甬台温天然气管道清江阀室。管道路由全长约 32 公里，总投资约 7.5 亿元。其中，玉环市陆上管道长度 9.98 公里，海底管道长度约 7.4 公里，滩涂段管道长度 8.5 公里；乐清市陆上管道长度 0.45 公里，海底管道长度约 5.67 公里。本工程管道设计压力为 7.0MPa，管径为 D1016mm（大麦屿首站至玉环市内首个阀室）和 D813mm（玉环市内首个阀室之后）。项目计划 2021 年初开工建设，争取 2022 年建成。

通过本工程新建末站的正反输功能，可进一步保证玉环、乐清两市用气需求，并满足玉环、乐清两市天然气市场的长远规划，真正实现玉环和乐清两市天然气管网的互联互通。

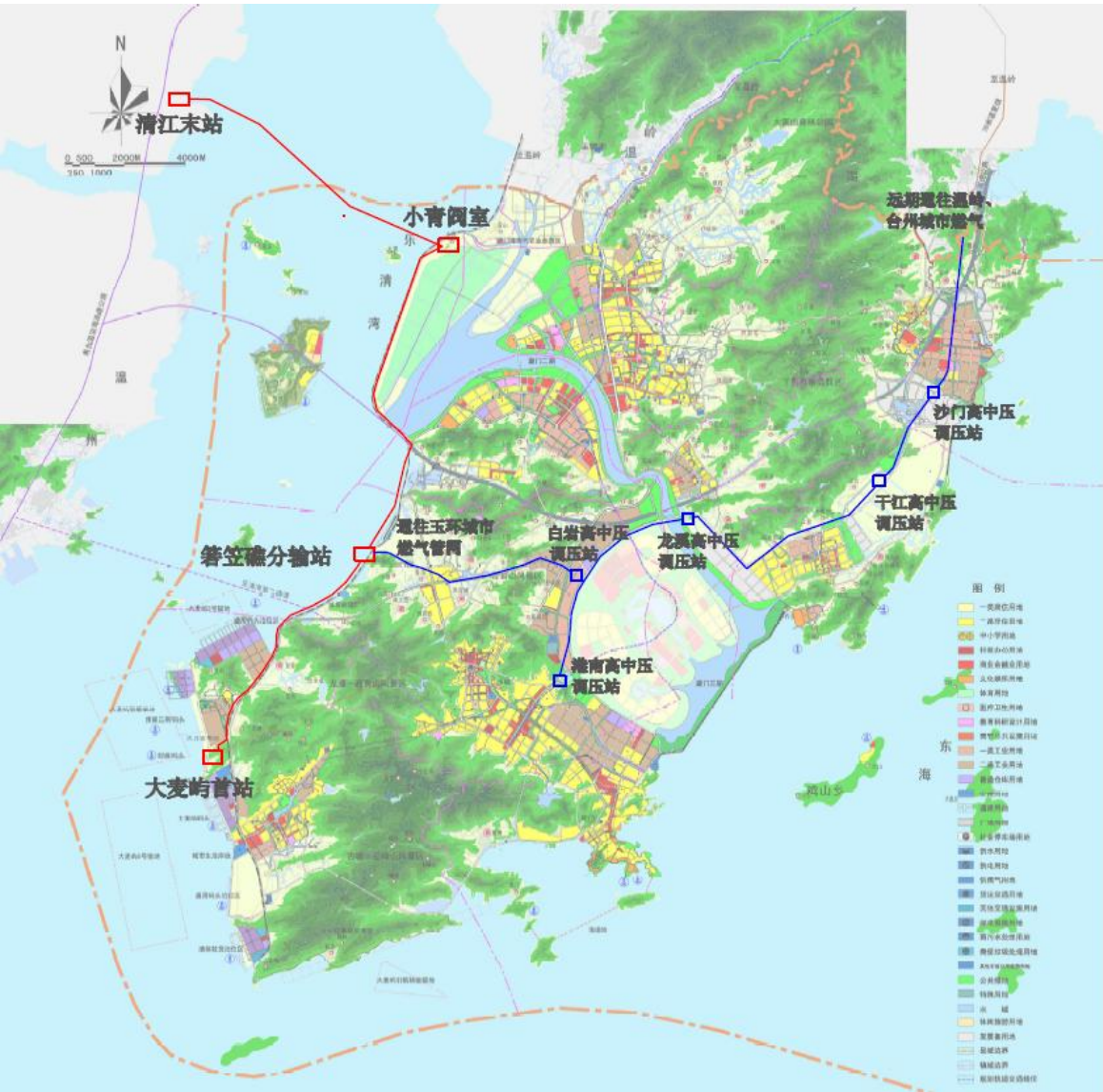


中远期：规划建设温岭—玉环大麦屿（甬台温复线）天然气管道，完善海陆联动、功能齐全的能源管道网，提升管网供给服务能力。

温岭—玉环大麦屿（甬台温复线）天然气管道：项目北起椒江站，沿台州东部沿海，经玉环至乐清站。

“十四五” 管道建设规划表

序号	项目名称	建设时间	建设规模	总投资	“十四五” 计划投资	备注
			（公里）	（亿元）	（亿元）	
1	玉环大麦屿能源（LNG）中转 储运项目（玉环支线）	2021-2022	32	7.5	7.5	
2	城镇燃气联网工程	2022-2025		1.5	1.5	
	合计			9	9	



玉环市管道规划布局图

5.2.6 物流

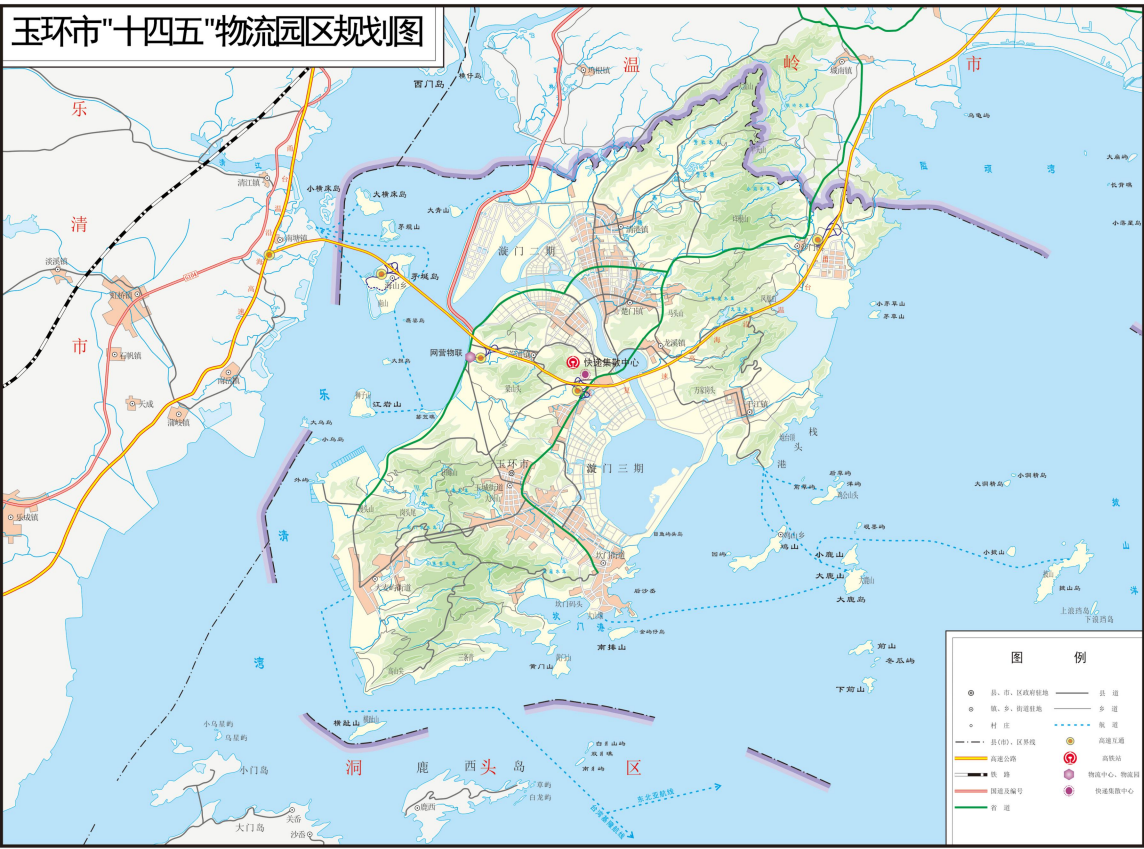
本部分内容来源于台州市快递邮政规划，具体内容详见快递邮政专项规划。

——推动“两进一出”工程，实现“123 物流送达圈”

“十四五”期：积极推进快递业“两进一出”工程，探索适应快递业高质量发展路径，打造快递服务“进厂”、“进村”、“出海”的新高地。加快快递专业类物流园区及集散

中心建设；加快快递末端网点标准化建设，完善智能快件建设布局；快递服务网络进一步健全，实现乡乡有网点；快递服务目标进一步缩短，基本实现“123 物流送达圈”（省内主要城市 1 天送达，国内主要城市 2 天送达，全球主要城市 3 天送）。

“十四五”期物流园区主要以续建并完成“十三五”建设项目为主，主要建设项目为：网营物联（浙东南）智慧供应链区域运营总部（一期）、网营物联（浙东南）智慧供应链区域运营总部（二期）；在沿海高速玉环互通东北侧，建设物流小件快递集散中心。“十四五”期，物流规划计划投资 5.7 亿元。



玉环物流园区及集散中心布局图

中远期：打造快递枢纽经济区，快递服务网络进一步健

全，实现村村有网点；完善多级服务体系，推动航空、高铁、公路、水运等多种运输方式的高效转换，提升运输集散效率；实现全球主要城市3天必达、长三角地区内重点城市间12小时送达（其中长三角主要城市速递3小时达），服务满意度稳步提升。在漩门三期和干江工业城结合部谋划一个物流园区。

“十四五”玉环市交通运输行业基础设施建设一览表

序号	项目名称	建设地点	“十四五”投资 (万元)	“十四五”新征 用地 (亩)	建设性质	备注
1	机动车维修及驾培园区	漩门三期	15000	150	新建	前期研究
2	港北区域机动车维修中心	楚门镇	3000	25	新建	前期研究
3	出租汽车综合服务区及公交车枢纽站	漩门三期	4000	27	新建	中远期
合计			22000	202		

“十四五”物流园区及集散中心规划建设表

序号	项目名称	建设年限	位置	总投资 估算 (亿元)	“十四五” 投资 (亿元)	“十四五” 新征用地 (亩)	备注
1	网营物联(浙东南)智慧供应链区域运营总部(一期)	2019-2021	芦浦	4.0	0.5		续建
2	网营物联(浙东南)智慧供应链区域运营总部(二期)	2020-2021	芦浦	2.0	2.0		续建
3	快递集散中心	2021-2025	玉城街道	3.0	1.0	20	新建
	合计			9	3.5	20	

5.2.7 绿道

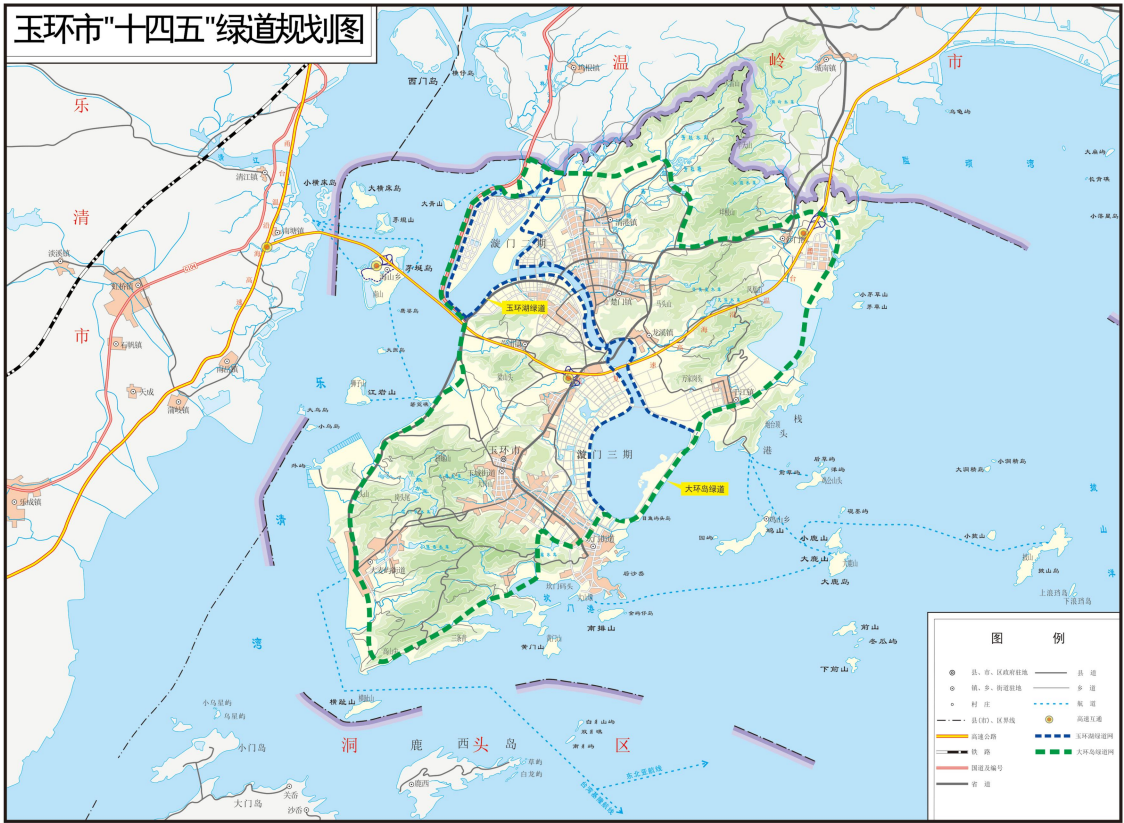
本部分内容来源于玉环市绿道规划，具体内容详见绿道网专项规划。

——建设“两环”绿道网，打造“绿岛蓝湾，美丽之环”

为全面落实省委、省政府“大湾区、大花园、大通道、大都市区”建设重大决策部署，玉环市主动衔接上位规划《浙江省省级绿道网规划修编（2021-2035）》和《台州市省级绿道网选线规划》，结合玉环三面环海的自然资源、及城市空间结构，玉环绿道网规划分为环海绿道（省级）、环镇绿道（市级）、社区绿道三个级别，为打造高品质慢行交通系统，扩大慢行网络覆盖，在道路网、公交网的基础上，围绕公交站和公园，通过建设完善步行连廊、自行车道、人行道、驿站等设施，综合提升慢行交通环境。“十四五”期间，绿道计划投资 5.2 亿元。

环岛绿道线：结合《浙江省绿道网规划》、《浙江省大花园骑行绿道建设方案》及玉环大环岛公路网建设计划，同步建设约 130 公里环岛绿道网，实现省纵三线环海绿道全线贯通，借助现有道路增设滨海绿道环线，使滨海景观通过绿道有效展示；

环“玉环湖”绿道线：结合玉环城市空间结构，58 公里环“玉环湖”绿道线分为环湖一号线和环湖二号线，近期重点打造环湖一号线，作为绿道示范段。



玉环市环岛、环“玉环湖”绿道布局图

环镇绿道线：串联山体、风景区、河流、自然村庄；连接环海型绿道和社区绿道、形成区域环线，倡导户外健康体验的生活方式。

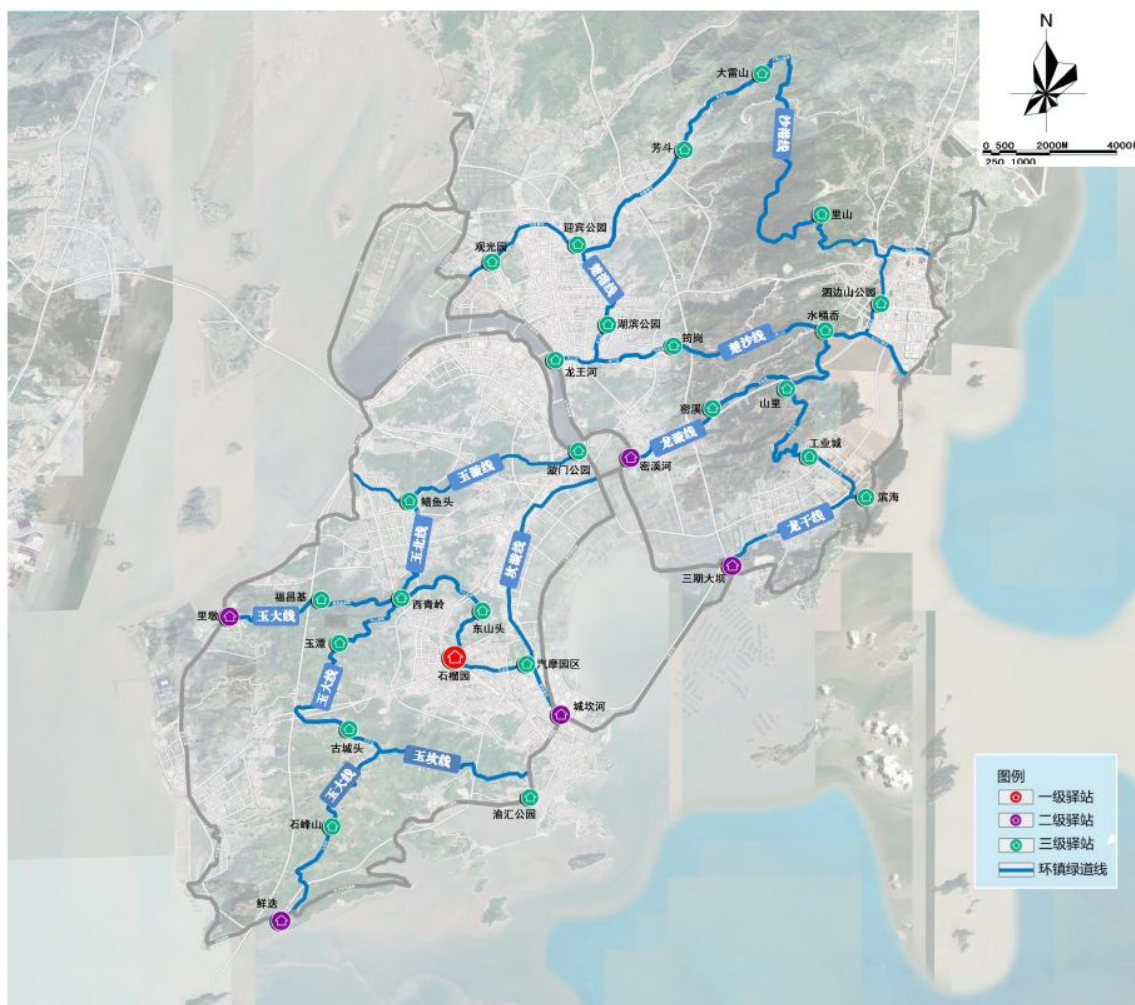
环镇绿道线确定为玉大线、玉坎线、玉北线、坎城线、玉漩线、龙漩线、龙干线、楚沙线、楚港线、沙港线。

社区绿道线：主要串联公园、特色购物步行街、公共广场等公共节点；结合城市慢行道路，满足居民15分钟就近方便出行的需求；连接其他两种类型绿道，使绿道使用更为便捷，影响人们的出行观念，改变人们的交通和出行方式，引导健康的生活游憩方式。

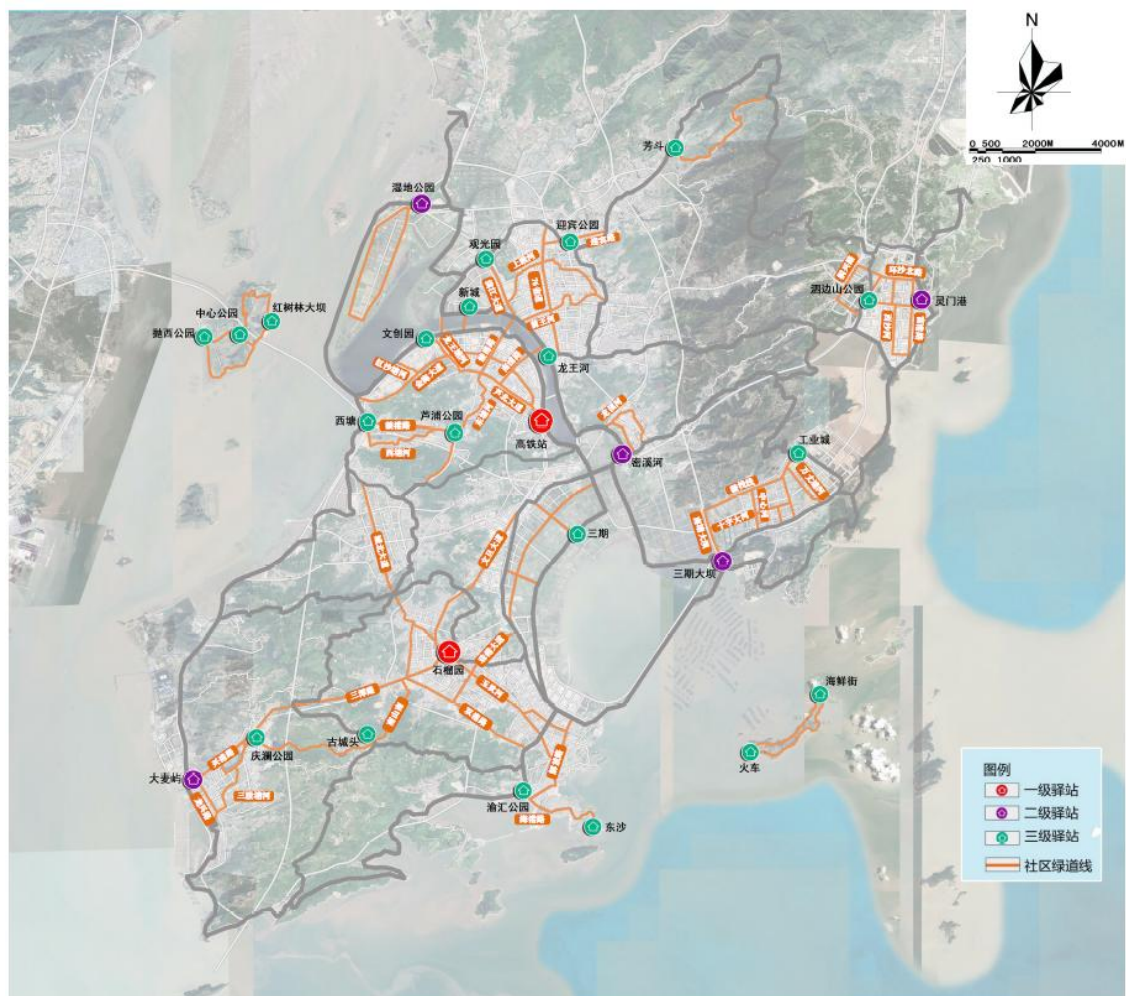
“十四五”期：结合省级绿道网纵三线和玉环大环岛公路

网建设计划，结合玉环三面环海的自然资源、及城市空间结构，同步建设约 130 公里环岛绿道网，实现省纵三线环海绿道全线贯通；打造环“玉环湖”绿道一号线，作为绿道示范段；打通城市组团与乡镇之间的绿道，实现区域绿道的全线贯通。

中远期：完善乡镇及社区绿道网，形成市域绿道网系统，中远期建设绿道总长约 149 公里。



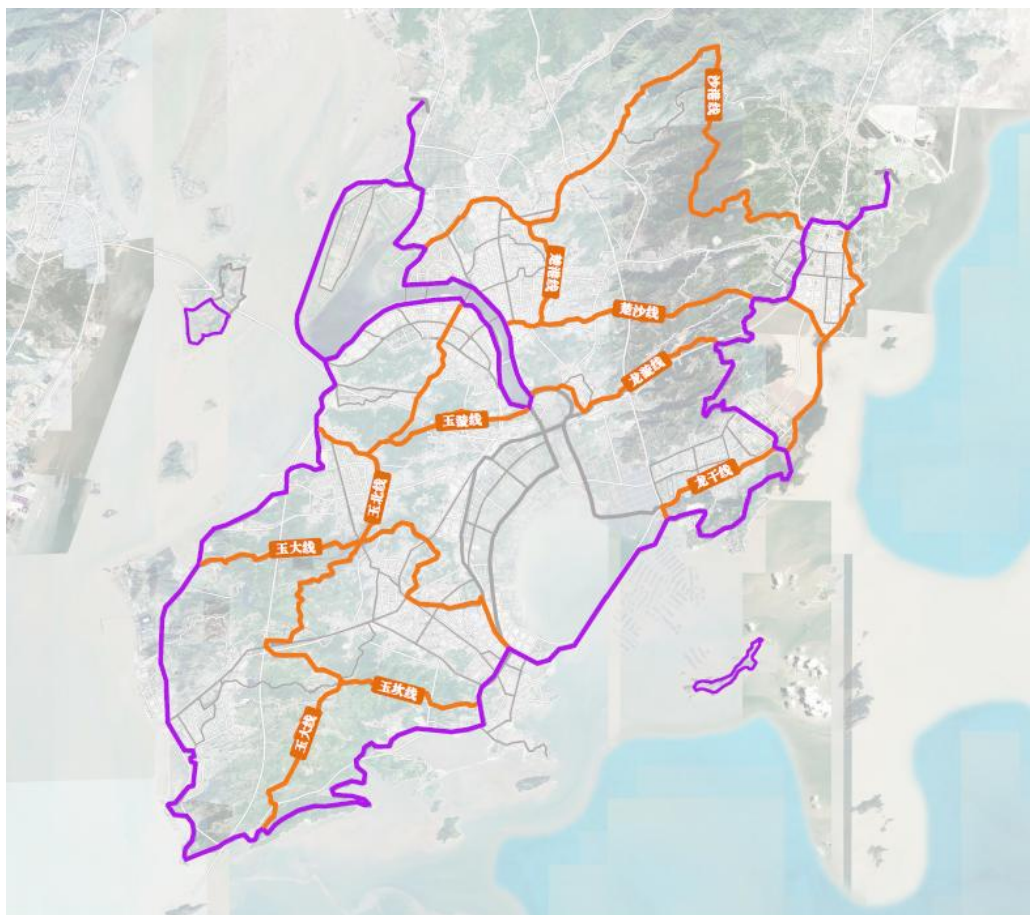
玉环市环镇绿道线规划布局图



玉环市社区绿道线规划布局图

“十四五”绿道规划建设表

绿道名称	长度 (公里)	建设方式	建设长度 (公里)	驿站 (个数)	总投资 (万元)	“十四五” 投资 (万元)	备注
完工项目							
环海绿道 纵三线	108	新建绿道	16	11	14850	14850	
		借用现状道路	92				
环湖绿道 一号线	30	新建绿道	22	4	6100	6100	已建成 8 公里
		借用现状道路	—				
环湖绿道 二号线	28	新建绿道	28	2	7300	7300	
		借用现状道路	—				
玉大线	27	新建绿道	9	6	4950	4950	
		借用现状道路	18				
玉坎线	8	新建绿道	—	1	950	950	
		借用现状道路	8				
玉北线	7	新建绿道	7	1	1900	1900	
		借用现状道路	—				
坎城线	12	新建绿道	12	2	3000	3000	
		借用现状道路	—				
玉漩线	6	新建绿道	6	1	1650	1650	
		借用现状道路	—				
龙漩线	7	新建绿道	3	2	1450	1450	
		借用现状道路	4				
龙干线	13	新建绿道	—	2	1600	1600	
		借用现状道路	13				
楚沙线	14	新建绿道	4	2	2600	2600	
		借用现状道路	10				
楚港线	5	新建绿道	5	3	1700	1700	
		借用现状道路	—				
沙港线	19	新建绿道	7	4	3550	3550	
		借用现状道路	12				
前期项目							
社区绿道	149	新建绿道	13	8	16050		已建成 20 公里
		借用现状道路	116				
合计	433		405	49	67650	51600	



玉环市“十四五”期绿道网建设布局图

5.3

5.3.1 构建便捷舒适、经济高效的运输服务体系

推进出行服务快速化、便捷化。构筑以高铁、航空为主体的大容量、高效率区际快速客运服务，提升主要通道旅客运输能力。推广城际道路客运公交化运行模式，打造旅客联程运输系统。加强城市交通拥堵综合治理，优先发展城市公共交通，鼓励引导绿色公交出行，合理引导个体机动化出行。推进城乡客运服务一体化，提升公共服务均等化水平，保障城乡居民行有所乘。

打造绿色高效的现代物流系统。优化运输结构，加快推进港口集疏运铁路、物流园区及大型工矿企业铁路专用线等“公转铁”重点项目建设，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。

推动铁水、公铁、公水、空陆等联运发展，推广跨方式快速换装转运标准化设施设备，形成统一的多式联运标准和规则。发挥公路货运“门到门”优势。完善航空物流网络，提升航空货运效率。推进电商物流、冷链物流、大件运输、危险品物流等专业化物流发展，促进城际干线运输和城市末端配送有机衔接，鼓励发展集约化配送模式。综合利用多种资源，完善农村配送网络，促进城乡双向流通。落实减税降费政策，优化物流组织模式，提高物流效率，降低物流成本。

加速新业态新模式发展。深化交通运输与旅游融合发展，推动旅游专列、旅游风景道、旅游航道、自驾车房车营地、游艇旅游、低空飞行旅游等发展，完善客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能。大力发展共享交通，打造基于移动智能终端技术的服务系统，实现出行即服务。发展“互联网+”高效物流，创新智慧物流营运模式。建立通达全球的寄递服务体系，推动邮政普遍服务升级换代。加快快递扩容增效和数字化转型，壮大供应链服务、冷链快递、即时直递等新业态新模式，推进智能收投终端和末端公共服务平台建设。积极发展无人机（车）物流递送、城市地下物流配送等。

5.3.2 运输装备

优化车船能源消耗结构：积极发展清洁能源和新能源车船。大力推广纯电动、天然气等新能源、清洁能源车辆，每年新增及更新城市公交车中新能源和清洁能源车辆比例达到 50%以上。推进全省天然气加气站和充电设施的规划与布局，加快高速公路服务区加气站建设，推进以集装箱货车、长途客运与旅游大巴为重点的天然气车辆推广应用。积极推进 LNG 等清洁能源为动力船舶试

点应用，加快老旧船舶的更新换代，在景区、库区推广应用 LNG、蓄电池电动船舶。

优化运输运力结构：大力推进营运车辆的大型化、专业化。重点发展适合高速公路、干线公路的大吨位多轴重型汽车列车、集装箱车和短途集散用小型货运汽车。推进甩挂运输，提高牵引车利用效率。加快淘汰能耗高、污染大的老旧船舶与落后船型；优化船队吨位结构，推动海运船舶向大型化、专业化方向发展，发展与航道技术标准相适应的大型化、标准化船舶，鼓励使用集装箱船、滚装、成品油、液化气等专业化运输船舶。

开展绿色维修与驾培工程：“十四五”期间在漩门三期开展机动车维修及驾培园区、港北区域机动车维修中心前期研究，继续深入开展绿色汽修工程，推进汽车烤漆房油改电，对维修行业废旧物资实行由点到面有计划有步骤回收。实施绿色驾培工程，在驾培模拟器广泛推广应用的基础上，完善模拟驾培工作，及时更新模拟驾培设备，提高驾培模拟器的教学效果。推动驾培教练车清洁化，促进新能源、清洁能源汽车在驾培教练车上的应用。

5.4

5.4.1 智慧交通

以新基建为契机，依托人工智能、区块链、5G 等新技术，聚焦基础设施、生产组织、运输服务和决策监管等重要领域，加快智慧交通建设，提升基础能力，强化数字赋能，共创未来。

1.新基础设施建设智能化

推进建筑信息模型（BIM）技术在重大交通基础设施项目规划、设计、建设、施工、运营、检测维护管理全生命周期的应用，在公路

领域选取国家高速公路、特大型桥梁、特长隧道等重大基础设施项目，在水运领域选取大型港口码头、航道、船闸等重大基础设施项目，鼓励企业在设计、建设、运维等阶段开展BIM技术应用。在设计阶段，深化BIM在协同设计、方案比选和仿真评价等方面的应用；在建设阶段，深化BIM在设计交付、虚拟建造、施工组织、质量管理等方面的应用；在运维阶段，建设BIM+GIS（地理信息系统）可视化平台，依托建设期形成的BIM数据库，加强在养护、运营、监测、应急、管理等方面的应用。

加快云计算、物联网技术、5G、人工智能等现代信息技术的集成创新与应用，加强公路养护决策、路网运行监测、应急调度指挥等核心业务系统建设和应用，有效提升路网建管养智能化水平。选取部分重点公路开展智能化管理试点，开发基于手持移动终端的智能化养护管理系统，实现公路及沿线设施破损情况的随时发现上报、快速跟踪维护、动态督查督办和全程监督评价；推进智慧公路车路协同试点示范，提升区域路网协同管理水平；建立健全跨区域、跨部门的信息共享与交换机制。

2.生产组织智能化

推动智能化物流园区建设。选择重点物流园区，开展智能化示范应用，实现对物流园区货物、车辆、装卸机具、仓储设施的实时跟踪、智能配货、协同调度，提高货物装卸、分拣、转运的自动化水平，提高物流园区生产组织效率；**推动智能化客运枢纽建设。**选择重点综合客运枢纽，开展智能化示范应用，实现枢纽内多种运输方式资源的优化配置，促进铁路、民航、长途汽车、城市轨道交通、城市公交、出租汽车等多种运输方式之间运力匹配、集散协调，实现突发事件客流

快速疏散，提升枢纽运行效率和安全水平；**推动智能化港口建设**。选取重点港口，在物流管理、危险品监管等方面开展示范。推动港口闸口智能化，加快港口商务、物流单证等无纸化和服务全过程的网络化，实现货物实时追踪、全程监控和在线查询，促进港口企业与船公司、铁路、公路、场站、货代、仓储等企业的无缝连接，并与口岸单位和交通运输（港口）行政管理部门实现信息共享与交换。推动港口危险品作业信息网上申报备案和处理、港口危险品作业及设施动态监控和自动预警，并与港口行政管理部门交换信息，实现智能监控监管；**推动智能化运输装备升级改造**。加快推进以辅助驾驶、无人驾驶、无人操作（无人机）、物流无人化等为代表的运输装备升级改造工程。新建或改造智能交通核心技术检测平台及试验场所，提高车载智能终端、车路协同设备等智能化运输装备的检测能力；推进智能化企业管理。鼓励有条件的交通运输企业，应用大数据、云计算等技术，创新经营管理模式，建设协调联动的智能调度等运营管理系统，实现对场站、车辆、人员等运输资源的动态监测、优化配置、精准调度和协同运转，提高交通运输企业运营效率和安全生产水平。

3.运输服务智能化

提高综合交通出行信息服务水平。充分利用各类数据开放平台，推动相关政府部门、事业单位加快交通公共数据开放，通过政府和社会资本合作、政府购买服务等手段，推进运输企业和互联网企业的跨界融合和战略合作。鼓励互联网平台等各类市场主体整合多种运输方式信息资源，运用微博、微信、客户端等新兴媒体，建设形式多样的综合交通出行信息服务平台。促进交通旅游服务大数据应用，为社会公众提供交通出行、酒店预订、旅游度假等多层次、全方位的综合交

通旅游信息服务。稳步推进交通一卡通跨区（市）域、跨运输方式互联互通，加快移动支付方式在交通运输领域应用。建立完善公交智能调度系统，做好大数据采集分析，有效调节线路节点衔接，强化公交客运动态监管，不断提高公交运行效率、公交出行分担率和管理服务水平，最大程度为城乡居民提供安全、便捷、经济、高效的出行服务。

引导交通服务新业态发展。结合无车承运人（指的是不拥有车辆而从事货物运输的个人或单位。是以承运人身份与托运人签订运输合同，承担承运人的责任和义务，通过委托实际承运人完成运输任务的道路货运经营者。）试点，利用互联网平台整合中小型及个体运输企业资源，提供合同签订、车辆调度、运费结算、客户服务等统一服务，提高运输组织效率，实现规模发展。提高交通运输物流公共信息平台建设质量和运营水平，加强信息资源的行业共享，提供一站式运输信息服务。开展E航海示范，应用移动互联网技术提供助导航服务，完善海事协同管理平台和海事综合服务平台，促进智慧海事发展。

4.决策监管

提高综合交通运输决策支持能力。基于大数据、移动互联网、地理信息系统等信息技术，依托行业数据资源交换共享和开放应用工作，构建综合交通运输大数据监测评估系统，实现对各种运输方式总体规划、建设进展、运行状况、发展质量等方面的综合管理，形成综合交通运输“一张图”，提升宏观决策、业务管理和社会服务的能力和水平。

增强安全监管与应急处置能力。加快推进交通运输安全生产监管信息化建设，提升安全生产基础信息管理、隐患治理、风险管控等能力。建设部省两级联动道路危险货物运输安全监管系统，实现全国危

险货物运输电子运单的跨区域交换共享及应用。建设完善部级、省级和中心城市的交通综合运行协调与应急指挥系统，形成集多种运输方式日常运行监测、重点运行指标分析、预测预警和突发事件应急处置为一体的平台。

提升交通运输行政执法综合管理水平。加快推动交通运输行政执法信息化管理，实现全国行政执法案件信息、超限超载信息的跨区域交换共享、证据移送和联防联控。推进非现场执法系统试点，实现综合巡检和自动甄别。利用新媒体、手机应用等渠道，有效调动社会监督力量，构建政府监管和社会监督有机结合的全方位市场监管体系。推动交通运输信用信息的公开共享，完善信息披露机制，提供信用信息综合服务。依托全国道路运政管理信息系统，完善道路运输行政许可“一站式”服务，推进许可证件（书）数字化，实现跨部门、跨区域政务信息共享，提升信息服务水平。

5.4.2 绿色交通

十四五期间，玉环市将继续贯彻落实习近平总书记“绿水青山就是金山银山”的重要思想，认真贯彻习近平生态文明思想，以社会主义生态文明观为引导，打通“绿岛蓝湾也是金山银山”转化通道，启动国家级生态文明建设示范市创建，一体推进蓝天、碧水、净土、清废“四大行动”，狠抓上级环保督察反馈问题整改，高标准打好污染防治攻坚战，加快创建“两山”理念实践创新基地。健全绿色交通长效机制建设，结合综合交通运输体系发展，深化绿色交通城市建设，建设人民满意、智慧高效的交通体系，为美丽玉环、美丽台州、美丽浙江增色添彩。

1.促进资源节约集约利用。

加强土地、海域、岸线、空域等资源节约集约利用，提升用地效率。加强老路（设备）循环利用，推广施工材料、废旧材料再生和综合利用，推进邮件快件包装绿色化、减量化，提高资源再利用和循环利用水平，推进交通资源循环利用产业发展。

2.强化节能减排和污染防治。

优化交通能源结构，推进新能源、清洁能源应用，促进公路货运节能减排，推动城市公共交通工具和城市物流配送车辆全部实现电动化、新能源化和清洁化。打好柴油货车污染防治攻坚战，统筹油、路、车治理，有效防治公路运输大气污染。严格执行国家和地方污染物控制标准及船舶排放区要求，推进船舶、港口污染防治。降低交通沿线噪声、振动，妥善处理好大型机场噪声影响。开展绿色出行行动，倡导绿色低碳出行理念。



3.强化交通生态环境保护修复。

严守生态保护红线，严格落实生态保护和水土保持措施，严格实施生态修复、地质环境治理恢复与土地复垦，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程。新建项目推进生态选线选址，强化生态环保设计，避让耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间。建设绿色交通廊道。

绿色交通的建设应以构建便捷畅通的综合运输体系为基础，推广应用节能环保的运输装备、发展集约高效的客货运运输组织、建设信息化高科技的智慧交通体系、提升绿色低碳交通管理能力为支撑，形成资源节约、节能减排和污染防治、兼顾生态环境保护的绿色交通体系。

5.5

5.5.1 以新发展理念引领交通运输高质量发展

创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，是以习近平同志为核心的党中央在深刻总结国内外发展经验教训、深刻分析国内外发展大势基础上形成的。以新发展理念引领高质量发展，是在新的历史起点上实现由交通大国向交通强国转变的关键。

坚持以提高发展质量和效益为中心。要针对交通运输发展薄弱环节，以深化供给侧结构性改革为主线，深化要素市场化配置改革，着力破除无效供给、培育新动能、降低实体经济成本。要持续深化综合交通运输体制机制改革，推动形成资源要素自由流动、管理服务高效协同的综合交通运输体系，全面提高交通运输基本公共服务能力和水平。

发挥创新引领发展的第一动力作用。要破除一切不合时宜的思想观念和体制机制弊端，破解交通运输发展过程中的深层次矛盾和问题。要把科技创新摆在交通运输现代化建设全局的突出位置，加快提升科技创新能力，推动交通运输转型升级。要以破解行业发展难题、解决行业实际问题为导向，要善于运用“数字”这一最大变革力量，让数字思维、数字模式、数字体系渗透到发

展的方方面面，以数字革命引领产业新变革、创造生活新空间、拓展治理新领域。以创新增动力，以创新解难题，以创新创辉煌。

着力增强交通发展的整体性与协调性。要统筹各种运输方式发展，促进各种运输方式更大范围、更深层次的融合。统筹区域、城乡协调发展，提高交通运输发展的均衡性。要加快推动交通运输与制造业、物流业、旅游业、电子商务等关联产业深度融合，促进交通运输军民融合深度发展，努力构建全要素、多领域、高效益的融合发展格局，实现互利共赢。

把增进民生福祉、建设人民满意交通为根本目的。要瞄准人民群众在出行和运输等方面的迫切需求，从解决人民最关心最直接最现实的利益问题入手，不断加强交通基础设施和公共服务有效供给，补短板、强服务，努力提高交通运输基本公共服务能力和水平，推进交通运输基本公共服务均等化，让全体人民在发展中更有获得感、幸福感。

5.5.2 推进交通治理能力现代化

根据《关于公布台州市高水平交通强市建设试点特色内容的通知》（台强市办〔2020〕1号）等文件，为加快推进国家治理体系和治理能力现代化，交通运输作为经济社会发展的“先行官”，应率先在交通运输行业推进行业治理能力现代化上实现突破，为推进国家整个治理现代化和我省建设“重要窗口”积累经验、作出贡献，以提升玉环交通治理能力现代化，有效助推玉环交通强市建设；以玉环交通运输事业高质量发展，全力推动玉环经济社会高质量发展；以交通行业的治理能力现代化建设，奋力开启交

通强市建设的新征程，为全面建设浙东南地区重要发展极提供坚强支撑。

1.工作目标

本次我市创建交通治理能力现代化试点工作，主要是以建设综合交通信息指挥中心项目为载体，整合现有交通运输系统信息化资源，创建智慧化管理决策机制，建设一个“对下整合、对上融合、对外联合”的综合交通信息指挥中心。为执法管理、行业监管提供科学决策，为应急指挥调度的信息化提供支撑，全面打造我市交通治理工作信息化、智慧化、现代化的新格局。

主要目标是到 2025 年，取得系统性成果，为交通强省建设贡献玉环样板；到 2035 年，基本实现交通治理体系和治理能力现代化，交通竞争力和影响力显著提升，人民享有美好交通体验和服务。

2.建设内容

资源整合，实现交通运输行业各部门和互联网公司的信息资源集中、统筹管理。以建设综合交通信息指挥中心为基础，整合交通运输综合执法队、公路与运输服务、工程建设、交通运输企业、互联网公司等信息和数据资源，建成统一的综合交通数据中枢。通过规范交通运输数据标准，规划智慧交通数据资源目录体系，建设交通数据资源共享与交换平台，实现跨部门数据共享与交换。

全局监测，实现交通运输行业的统一、智能化监控。充分利用综合交通信息指挥平台建立的交通地理信息系统，结合公路水运相关的交通数据资源，以“一张图”实现全市域交通的宏观总

览，对公路、水路、铁路、天气等情况进行统一监控。利用“交通慧眼”把交通运行监测“变被动为主动”，运用强大的云计算与大数据分析能力，使交通监测能力上一个新台阶。

应急指挥，满足突发事件、预案管理、应急事件等管理要求。以“统筹兼顾、突出重点、预防为主、协调联动”为基本原则，实现全市交通系统应急监测数据的接入、汇集、抽取、分析，帮助综合交通指挥中心第一时间掌握事件状况，实现对应急人员的扁平化、点对点的指挥调度。全面提高交通运输行业应急处置能力、管理效率和信息服务水平，为交通运行的安全和通畅提供有力支撑。

辅助决策，通过对海量数据深入分析挖掘，为行业主管部门决策提供支持。从多层次、多方位、多维度对交通正常运行及重大事件发生时的交通数据进行分析展示，挖掘规律，找出关联、为领导决策提供支撑。建立具有针对性的交通辅助决策支持应用，进一步提升行业主管部门决策、服务能力，满足行业主管部门对交通运行、经济社会发展科学决策的要求。

执法管理，重塑执法流程、提高执法效能。围绕“交通运输综合行政执法改革”的科技信息化需求，以移动互联网信息技术为动力，全面融合现有综合执法队、公路与运输服务、工程建设不同部门执法方式，建立交通执法管理平台，构建“互联网+综合执法”模式，创新综合执法理念，深入推进信息化综合执法进程，构成“点上测、路上巡、面上堵”的立体式非现场执法体系，有效提升交通综合执法效能。

舆情监测，提升交通部门舆情应对和处置能力。通过网络舆情监测系统，收集网络上的各方声音，对监测数据深入分析，保证准确把握民意和舆情走向，防止因交通部门对事件性质等重要问题把握不准、引导失当，从而放大事件激化矛盾。以积极主动的态度及时公布真相，回应公众关切。通过及时总结经验，提升交通部门对于舆情危机的应对和处置能力。

行业监管，升级完善综合交通信息的公众服务水平。行业监管系统作为交通运输行业统一的社会服务监督系统，主要服务内容为受理和办理交通运输行业的行政审批手续、信息咨询、投诉举报、问题处理等。主要有三类信息整合到交通行业监督平台：其中第一类是下属单位日常业务运行反馈的信息，第二类是公众的投诉举报信息，第三类是接入视频管控平台采集的非现场执法取证的违法违规信息。

5.5.3 信息化建设

1. 加强信息化基础设施建设

加大协调力度，整合资源，进一步完善交通各行业信息平台建设，强化电子政务、公众出行信息服务、物流信息服务；加快推进集各种运输方式为一体的综合交通运输公共信息服务和综合交通运输运行监控指挥的信息平台系统建设和建设，集成海陆空信息资源，构建“智能设施、智能公交、智能交通、智能物流、智能政务”等大平台，逐步实现全市综合交通“运行监测、安全管理、应急指挥、决策支持、信息服务”等功能，全面提升交通运输运行效率，实现信息化智能化引领交通运输现代化。全面提升各业务领域传感网覆盖率，大力推进和深化移动互联网、云计

算、大数据、物联网、电子车牌等现代信息技术在交通运输各领域的推广应用。建成电子政务内外网平台；促进互联互通和资源共享，推进全面实现网上交互式办公、在线服务和交流互动；形成农村交通信息发布平台和在线学习平台；开展应急信息系统和电视电话会议系统建设。

2.提升交通运输信息化服务能力

加强数据、信息采集和应用，整合相关数据库资源，建立交通大数据资源池。充分依托“互联网+”的发展，优化和完善各平台门户网站信息服务应用功能，扩大信息服务覆盖面。依托路网监测监控系统，强化路况、养护施工、交通管制、气象等实时信息服务，通过网站、服务热线、交通广播、短信平台、路上固定和移动式可变情报板、服务区显示终端、车载终端等多种服务手段，及时提供覆盖全省高速公路和国省道干线的实时动态、多元化、多样化、全方位的出行信息服务。依托国家、浙江省交通运输信息交换基础网络和信息应用平台的建设，规划建设玉环市交通公共服务平台、玉环市物流公共信息平台、玉环市货运一卡通综合服务平台、玉环跨境电子商务物流服务平台、温州玉环体系和信息化系统建设加快推进客货运输市场信用体系和信息化系统建设，全面促进物流企业信息化发展，以及与国际贸易、海关报关清关、口岸管理等服务部门间的信息联网和融合发展，以信息化手段提升物流生产实现信息资源共享，完善公众出行信息服务网功能；提升对公路运营状态的监控能力；推进路网应急处置中心建设。

3. 推广城市交通智能系统建设

以提升城市公共交通运行监测、企业智能调度、行业监管决策和公众出行信息服务水平为总体目标，加快公共交通数据资源中心、企业运营智能调度平台、行业监管平台和乘客出行信息服务平台的建设，并以平台为支撑，完善公交智能调度系统和智能站牌信息显示系统。大力推广普及公交“一卡通”，积极加入长三角公交“一卡通”互联互通，以及加入全国城市“一卡通”互联互通平台，提升“一卡通”的功能和使用范围。大力推进移动互联网、大数据、APP 软件等新一代信息技术在城市公共交通运营、服务、管理方面的深度应用，全面提升智能化水平。建设动态停车诱导智能化系统，推进动态车载导航系统的研发与产业化应用。

4. 完善信息网络及信息资源共享机制建设

以系统性、综合性、标准化设计，以及信息资源共享共用机制为引领，加大信息资源整合，不断完善信息网络，实现各交通行业信息网络（平台）的互联互通、信息资源共享共用，形成开放、功能齐备、信息共享、互联互通，涵盖多种运输方式、各类交通运输主体、政府监管与服务机构的综合交通运输信息平台和网络，促进一体化综合交通运输服务的发展。

5.5.4 安全与应急保障体系

建立健全交通联防联控长效机制，加快建设综合交通数字化平台，加强不同交通方式信息共享和联动治理，全面提升玉环市交通运输安全监管和应急反应能力，以发展“可控交通”、完善安全应急体系为抓手，建立综合交通运输安全应急平台。

加强对客货运输的安全监管。客运企业全部安装自动安检系

统，三级以上客运站安装“三品”检查仪，客货运输车辆配备视频监控设备和GPS设备，全时段监控客货运输活动，确保交通运输安全稳定。

加强对交通运行情况的监管。提高公路重点路段、客运站点和重点水域的监控覆盖率。采取安装重点路段路网监控设备，配合移动巡逻车、单兵系统等多种方式，实现公路重点路段的动态监管；加快二级以上客运站点和通航水域的实时监控设备配备，实现客运站点和水上交通安全现场和远程监控。

提高交通应急救援水平。针对可能发生的自然灾害、事故灾难、公共卫生事件等突发事件，超前规划建设立体化应急通道，统筹应急物资储备基地布局和应急队伍建设，确保紧急情况下交通网络不断、应急运输不断、必要的群众生产生活物资运输通道不断。

完善公路安保设施建设。完善公路标志标线、护栏、反光凸镜等安保设施，旅游公路增设休憩、观景的站点，提高公路安全保障水平。

“十四五”期是践行“双碳目标”的关键时期，为服务和实现二氧化碳排放于2030年前达到峰值、2060年前达到碳中和的既定目标，本规划紧紧围绕生态优先、绿色发展，推行循环经济理念，坚持可持续发展，在综合交通基础设施建设、运输生产、行业管理的各领域和全过程，注重绿色、低碳、循环可持续发展模式，全面提高资源综合利用效率，降低污染排放水平。

6.1

规划实施对环境的不利影响主要体现在资源占用、生态影响和污染排放等方面。预计“十四五”期间，全市新增交通建设用地约6080亩，相应消耗一定物资资源，对局部地区自然生态环境产生影响，但通过充分衔接国土空间规划，本规划项目符合三条控制线的相关要求。同时，交通基础设施建设和运营也会向周边环境排放废气、污水、噪声等污染物，但通过能源结构调整、构建资源高效循环利用体系、推动绿色转型升级、建设绿色生态基础设施、优化交通运输结构，规划实施后能耗指标明显下降，环境质量不会受到较大影响。

6.2

促进新能源对传统能源的替代。通过科研投入、技术研发，加快发展非化石能源，加快发展风光储氢等新能源，推动新能源技术进步、降低成本，提高新能源的经济性和竞争力。积极推动“以电代煤、以电代油”；特高压主干电网搭配大型新能源基地，清洁能源大规模友好接入，长距离、高比例跨区域输送；氢能利

用等措施。最终在能源供给侧、消费侧实现对煤电、石油、天然气、柴油等传统能源的替代。

节约集约利用资源和减少污染。优化供给结构，通过既有设施改造、扩容等手段提高利用效率，尽量减少土地（海域）特别是耕地占用，实现对能源、资金、土地和环境等的集约节约利用；大力推广节能环保技术，全面推进清洁能源和新能源车辆应用，提高车船能源使用效率，加速淘汰高耗能的老旧车船，减少环境污染；优化交通运输组织结构，提高轨道交通和水运承运比重，积极发展多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式。

强化生态保护和生态修复。合理设计项目线位走向和场站选址，注重生态保护，避绕水源地、湿地等生态敏感区域和永久基本农田；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，防止水土流失。开展环境恢复和污染治理，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作；做好水土保持和生态修复等工作。

健全完善项目环境管理体系。严格执行《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《规划环境影响评价条例》等法律法规，严格执行环境影响评价制度、节能审查制度，严格规划、土地、岸线、环保等准入制度；严格执行“三同时”制度，加大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。建立完善绿色交通发展战略规划体系、标准规范体系、监督管理体系和组织保障体系，改善制度环境，提升服务与管理能力。

7.1

充分发挥市推动长三角区域一体化发展、综合交通运输发展等领导小组的统筹指导和综合协调作用，建立例会制度，定期研究审议重大规划、重大政策、重大项目，协调解决综合交通运输推进过程中出现的重点难点问题。按年度编制工作任务清单并分解落实，统筹谋划和督促协调各项工作有效开展。建立重点工作专项督查制度，将融入一体化发展重要任务纳入年度目标责任制考核，调动责任主体的积极性和主动性，推动各项工作做实做细。

7.2

1.用地保障。通过建立国土空间规划体系，统筹划定落实生态保护红线、永久基本农田、城镇开发边界三条控制线(简称三条控制线)，做好“三条控制线”的衔接。建立省重大交通项目储备库，按规定保障用地指标，科学布局交通廊道和线位，强化市县对基础网建设的主体责任，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。

2.资金保障。积极争取国家投资补助支持政策、开展基础设施领域不动产投资信托基金(REITS)试点。优化省市县财政事权与支出责任，发挥民营资本优势，引导社会资本参与交通设施建设运营。创新交通建设投融资政策，推行政府和社会资本合作、资源综合开发、建设运营一体化、存量资产盘活等方式，构建权责清晰、主体多元、渠

道多样的投融资格局，完善可持续发展机制。

7.3

主动对接《浙江省综合立体网规划（2021-2050年）》《台州市综合立体交通网规划（2021-2050年）》《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》《浙江省推进长江三角洲区域一体化发展行动方案》《台州市推进长三角区域一体化发展行动计划》等计划，依托重大跨区域合作平台建设和对台优势，强化与国家、省相关部门沟通衔接，探索与推进长三角相关城市建立重点领域规划编制和重大政策沟通协调机制，并努力在体制创新、用地用海、项目安排、重点领域改革试点和公共服务等方面取得更多政策支持，向我市长三角区域一体化、交通强市发展工作倾斜。

7.4

聚焦美丽城市能级提升、对外开发开放能力提升、创新驱动能力提升、产业层次提升、重点领域改革提升、民生领域事业提升、社会基层治理提升、生态环境质量提升等八方面重点任务，梳理形成重要任务清单，谋划和推进实施一批具有示范引领意义的标志性工程项目。建立重点工作项目化推进机制，明确阶段性主攻方向、突破口、责任分工和进度安排，制定“施工图”“时间表”，确保各类合作事项能落地、快实施、早见效。