

# 台州市综合交通运输 “十四五”发展规划 (意见稿)

台州市发展和改革委员会

台州市交通运输局

台州市交通勘察设计院

二〇二〇年十二月



<b>1. 发展环境</b>	<b>5</b>
1.1. 发展现状	5
1.1.1. 基础设施网络	5
1.1.2. 运输服务供给	20
1.1.3. 智慧交通发展	25
1.1.4. 综合管理和治理能力	26
1.2. “十三五”完成情况	28
1.3. 存在问题	28
1.4. 面临的机遇与挑战	30
1.4.1. 新的机遇	30
1.4.2. 面临的挑战	35
<b>2. 综合交通发展的趋势及需求</b>	<b>38</b>
2.1. 发展阶段特征	38
2.1.1. 研判发展阶段	38
2.1.2. 发展趋势判断	39
2.2. 发展趋势与需求	39
2.2.1. 发展趋势分析	39
2.2.2. 交通需求预测	43
<b>3. “十四五”规划思路</b>	<b>47</b>
3.1. 指导思想	47
3.2. 基本原则	47
3.3. 规划目标	48
<b>4. “十四五”发展重点及任务</b>	<b>50</b>
4.1. 综合运输通道建设	51
4.2. 综合立体交通网布局	54
4.2.1. 铁路	54
4.2.2. 轨道	57
4.2.3. 公路	59
4.2.4. 水路	65
4.2.5. 航空	70
4.2.6. 管道	73

4.2.7. 邮政 .....	74
4.2.8. 枢纽 .....	75
4.2.9. 绿道 .....	75
4.2.10. BRT 公交 .....	76
4.3. 客货运输服务体系 .....	78
4.3.1. 客运服务体系 .....	78
4.3.2. 货运服务体系 .....	78
4.3.3. 信息服务体系 .....	79
4.3.4. 安全保障体系 .....	80
4.4. 智慧交通及绿色交通 .....	82
4.5. 综合管理及治理能力建设 .....	85
5. 保障措施 .....	86

## 1. 发展环境

### 1.1. 发展现状

#### 1.1.1. 基础设施网络

##### 1) 铁路及轨道

##### Ø “十三五”建设情况

“十三五”铁路及轨道规划投资 **449** 亿元，已完成投资 **462** 亿元，完成规划投资目标的 **102.9%**。“十三五”期是我市铁路及轨道建设高潮的开启期，建成金台铁路台州段（含头门港支线），新增铁路里程 **165** 公里形成了“一横一纵”的铁路网布局，开工建设杭绍台铁路、温玉铁路、杭温铁路及市域铁路 **S1** 线，建设里程约 **236.4** 公里，其中杭绍台铁路和市域铁路 **S1** 线预计 **2021** 年建成。开展了金台城际铁路、金台铁路头门港支线二期、甬台温高铁、市域铁路 **S2** 线等项目前期工作。

##### Ø “十三五”末总体情况

——**铁路**：至 **2020** 年，全市有 **2** 条铁路：甬台温铁路、金台铁路（**2020** 年建成），铁路总里程为 **252** 公里，形成“一纵一横”铁路网。

甬台温铁路：以客运为主、客货兼顾的国家一级铁路，于 **2009** 年建成开通运营，是中国铁路网中长期规划八纵八横中沿海通道和四纵四横高速客运网中的组成部分。建设技术标准为一**级**双线电气化铁路，设计时速为 **250** 公里。本线

途经台州市所辖的三门、临海、温岭以及温州市所辖的乐清、永嘉，台州境段全长 94.15 公里。



### 一纵一横铁路网

金台铁路：为客货兼运铁路，国铁 I 级电气化铁路，于 2016 年开工，2020 年建成，是浙江铁路网“两纵、五横、两放射”格局中的“五横”之一，设计时速 160 公里，台州境内长 113.5 公里，头门港支线 44.3 公里。

另有杭绍台铁路（含温岭至玉环铁路）、杭温铁路在建，在建里程共 183 公里。

杭绍台铁路于 2016 年 12 月开工，全长约 270 公里，线路北起杭州枢纽杭州东站，经绍兴至台州，终于新建温岭站

杭绍台场南端，其中台州段长 **113** 公里。

杭温高速铁路，简称杭温高铁，设计时速 **350km/h**，共分为三段建设，分别为杭温铁路一期（义乌至温州段）、杭温铁路二期（杭州至义乌段）和湖州至杭州西至杭黄连接线，是长三角地区城际轨道交通网络的重要组成部分。其中台州段长约 **33.4** 公里，先行段于 **2017** 年 **3** 月 **9** 日开工建设。

杭绍台铁路温岭至玉环段项目是我市第一条地方性铁路，为杭绍台铁路的延伸线。线路自温岭站至玉环站，全长约 **37** 公里，设计时速 **350km/h**。

**——轨道：**至 **2020** 年，台州境内尚无轨道。目前市域铁路 **S1** 线一期工程正在建设中，在建里程约 **52.4** 公里，北起台州中心枢纽站，南至温岭城南，预计于 **2021** 年建成。

市域 **S1** 线为南北走向市域线，连接临海东部新城、杜桥、椒北、椒江、路桥、温岭火车站、温岭市区和玉环。承担台州市区范围内南北向客流需求，为沿线各组团之间提供快速、舒适的交通服务；同时加强台州中心城区椒江、路桥两区和泽国、温岭市区和玉环之间的交通联系，是台州地区南北向主要交通走廊。

目前台州市轨道交通仍然处于起步阶段，需要经过长期的建设逐渐由线成网，成网后才能充分发挥轨道交通的作用。



在建 S1 线一期工程

## 2) 公路

### Ø “十三五”建设情况

“十三五”公路规划完成投资 535 亿元，预计可完成投资 767.2 亿元，完成规划投资目标的 143.4%。

——**高速公路**：至“十三五”末期，已形成由沿海高速、甬台温高速、杭绍台高速、诸永高速、上三高速、台金高速及其东延、台金高速市区连接线构成的“四纵二横一连”高速公路路网络格局。高速公路里程由“十二五”末期的 298 公里增加到 500 公里。开工建设了甬台温高速温岭联络线；完成了甬台温高速三门联络线施工图批复，并以此项目先行先



试的探索了“交通+资源”的融资新模式；研究谋划了杭绍台高速台州段二期、宁海至天台至临海高速、甬台金衢高速、合义温高速、沿海高速至机场连接线等高速公路。

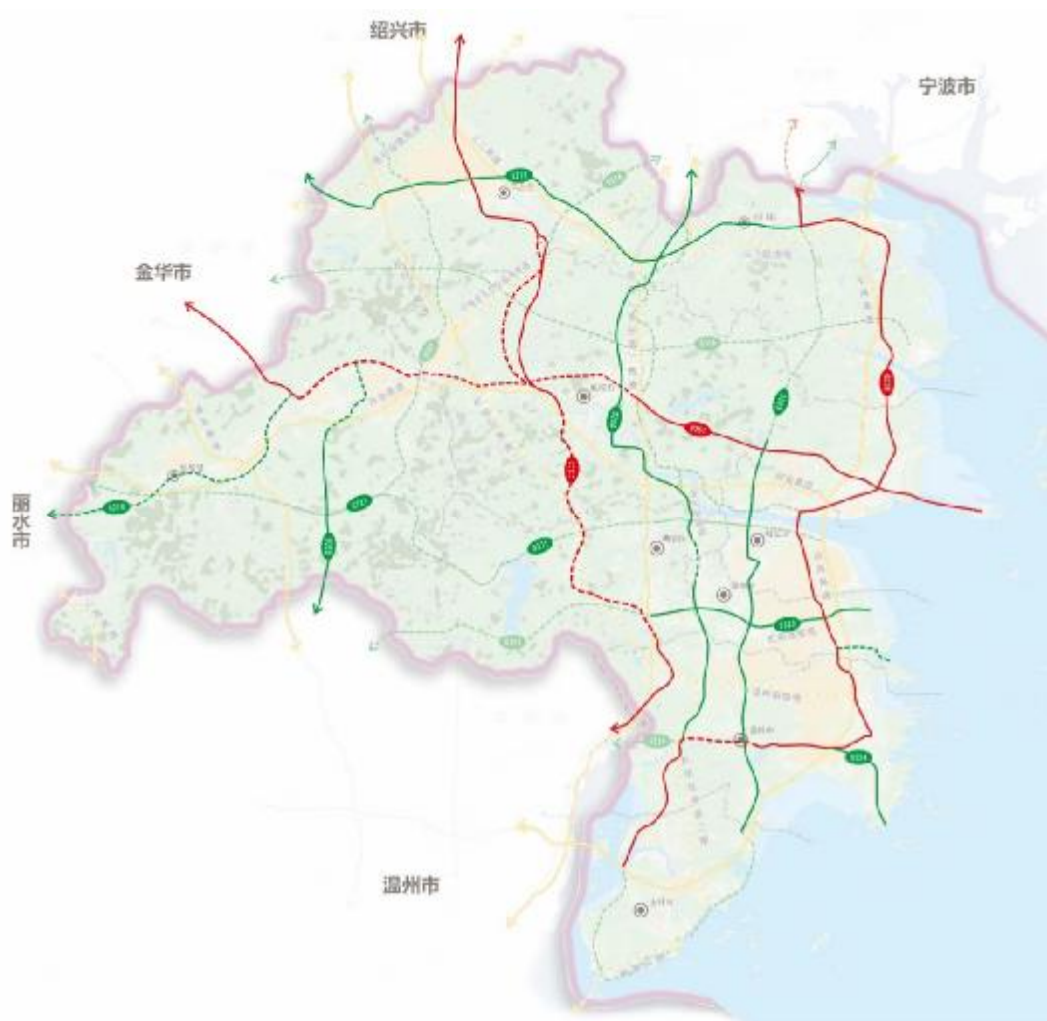


#### 四纵二横高速路网

——普通国省道：基本形成以 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。普通国道方面，“十三五”期我市建成 104 国道黄岩长塘交叉口整治工程等 10 个项目，完成规划任务的 91%，未建成的 104 国道临海江南至尤溪公路预计 2022 年建成。新开工 228 国道三门园里至一市段公路工程等 5 个项目，占计划开工项目的 71.4%，

**228** 国道温岭城东至温峤段公路工程、**351** 国道临海邵家渡至白水洋段改建工程、**351** 国道仙居界岭头至桐桥段改建工程 **3** 个未开工项目计划 **2021** 年开工建设。开展了 **104** 国道天台响岩至临海江南段改建工程、**351** 国道（**83** 省道）头门港疏港公路二期工程工可研究工作，完成了 **351** 国道临海邵家渡至杜桥段提速改造项目施工图批复。普通省道方面，受到“永农”政策及地方化债压力影响，项目前期推进受阻。

“十三五”期，共建成 **S226（76 省道）** 温岭岙环至玉环龙溪段改建工程等 **6** 个，完成建成项目计划的 **66.7%**，新开工余姚至温岭公路黄岩北城至温岭泽国等 **8** 个项目，占计划开工项目的 **44.4%**。推进了鄞州至玉环公路三门园里至临海小芝段工程等 **17** 个项目的前期工作。

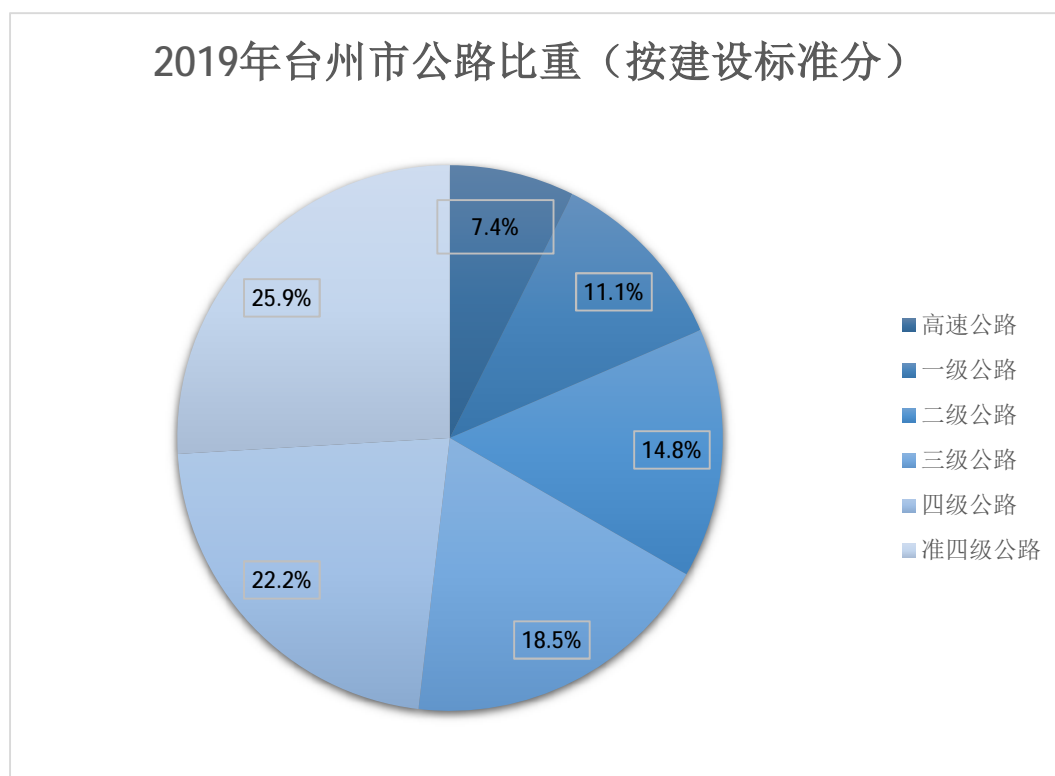


### 五纵四横干线路网

——农村公路：重要县乡道方面，“十三五”期建成路桥机场至温岭新河公路等 9 个项目，完成建成项目计划的 64.3%，开工建设了现代大道等 8 个项目，占计划开工项目的 57.1%。全市新改建农村公路 2672 公里，实施路面维修 2743 公里，生命安全防护工程 2595 公里，建成普通公路服务站 143 个，提升美丽公路 120 条，改造入城口 21 个。创建 3 个省级“四好农村路”示范县，1 个美丽交通走廊示范县，33 个“四好农村路”示范乡镇。建成精品环线 9 条。

### Ø “十三五”末总体情况

至 2019 年底，全市公路总里程达到 13112 公里占全省 10.76%，列第 4 位；其中包括高速公路 446 公里，占全省 9.61%，列第 4 位；一级公路 825 公里，二级公路 1223 公里，三级公路 588 公里，四级公路 6679 公里，准四级公路 3350 公里。公路网密度达到 139.3 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，列全省第 3 位。



按行政等级分，全市共有高速公路 446 公里，国道 675 公里，省道 680 公里，县道 2617 公里，乡道 2093 公里，村道 6990 公里，专用道 55.8 公里。

截至 2019 年底，台州境内普通国道二级以上公路比例已达到 100%，一级公路比例已达到 80%。普通国省道中心镇覆盖率达到 96%；已建有高速公路出入口的乡镇 34 个；目前路桥、临海、温岭三地乡镇的二级以上公路通达率 100%。

### 3) 水路

#### Ø “十三五”建设情况

“十三五”水路规划完成投资 61 亿元，完成投资约 63.4 亿元，完成规划投资目标的 103.9%。

——沿海港口：港口专业码头建设方兴未艾。临海长顺 1000 吨级码头工程于 2016 年 11 月 3 日竣工；浙江物产港洲石化有限公司成品油码头工程建设规模为 3000 吨级和 5000 吨级油码头各一座，总投资 1.08 亿元，目前已完成 3000 吨级码头建设，于 2017 年 7 月 13 日通过交工验收。大麦屿港区对台直航码头陆域配套工程道路总面积 35980 平方，堆场总面积 53588 平方，2016 年 11 月 11 日通过交工验收，更好地服务对台直航。台州市时进工贸有限公司 1000 吨级化工码头工程已于 2018 年 8 月 9 日顺利通过交工验收；台州港椒江航道服务区工程于 2018 年 12 月 19 日通过竣工验收；台州恒投工贸有限公司 5000 吨级货运码头工程已按计划完工，并完成交工质量评定。

核心港区建设取得突破。头门港区二期工程新建 2 个 5 万吨级兼靠 7 万吨级泊位，项目于 2017 年 9 月 27 日开工建设，2018 年底已按计划完成 30%投资额，完成 45%沉桩施工，转入上部构件预制阶段。头门港区一期改建工程将现有的 1 个 2 万吨级通用泊位（水工结构按靠泊 3 万吨级件杂货船设计），改扩建为 5 万吨级通用泊位，同时兼顾 1 艘 5 万 GT 汽车滚装船的靠泊作业，年设计吞吐量为 50 万吨货物及 10 万标辆汽车，于 2018 年 12 月 18 日通过交工验收，提前完成年度目标。

港口配套设施进一步完善。头门港区运输大动脉金台铁路及头门港支线开工建设,计划于**2020**年正式通车,将为西部腹地新增一条出海运输通道。台州港海门港区七号码头改建工程于**2016**年**8**月**11**日通过省局组织的竣工验收。头门海事监管基地工程已完工,准备提交质量评定;浙江海事局台州大陈海事工作船码头工程及车客渡码头工程因受天气因素影响,施工进度滞后。

沿海航道疏浚加快实施。乐清湾进港航道一期工程于**2016**年**9**月**28**日通过省局组织的竣工验收,目前由温台两市港航局共同开展养护工作,已经完成对乐清湾航道进行水下地形测量,正开展编制废弃物倾倒区延期报告,到**2019**年初,完成施工招投标工作。头门港区进港航道工程根据头门港区规划,工程可行性研究已完成编制,并开展航道试挖研究。台州东部新区涂面整理和临时航道(港池、锚地)疏浚工程已完成疏浚吹泥;椒江口外航道试挖槽工程竣工。

**——内河航道:**“十三五”期间,内河航道方面着重建设省级干线航道椒(灵)江航道,改造瓶颈航段,提高主要干线航道的通航能力。完成永宁江美丽航道建设栅温线标准化航段养护工程、洪家场浦强排工程、台州市七条河拓浚工程、台州市东官河综合整治工程等项目。

**——陆岛码头:**“十三五”期建成田岙岛陆岛码头、椒江至大陈车客渡码头,开工建设了大陈岛望夫礁码头,改造了台州海上客运中心候船大厅,开展了临海市上盘镇白沙陆岛码头、台州海上客运中心迁建、玉环海山乡小青岛交通码头等项目的规划选址论证工作。

## Ø “十三五”末总体情况

台州港以能源、原材料进口运输为主，支撑了电力、修造船等产业临港布局，促进了台州市生产力布局由沿路、沿江向沿海推进。目前已形成了以大麦屿、海门港区为重点的发展格局；对台直航常态化，并且发展态势良好，已成为我省对台贸易重要口岸；腹地民营经济发达，民营资本较多地进入港口码头建设和经营，在港口发展中发挥了重要作用。但基础设施薄弱，缺少规模化、具有竞争力的综合性深水港区，与现代航运发展要求差距大；港口发展对地区经济、产业发展的带动作用有待进一步加强；港口与城市协同发展的格局需进一步调整优化。

——**沿海港口**：截止 2020 年底，台州港共有生产性泊位 197 个，其中千吨级以上泊位 88 个，万吨级泊位 11 个，通过能力 6809.3 万吨，其中集装箱 345.4 万吨；集装箱通过能力 41.3 万标箱。

——**航道**：至 2020 年底，全市共有航道 102 条，航道总里程 1007.2 公里，通航航道 96 条，通航航道总里程 993 公里。台州市航道里程省内第六，占全省航道里程的 10.16%。

台州市等级航道里程表（公里）

航道等级	三级航道	四级航道	五级航道	六级航道	七级航道	七级以下	总计
航道里程	8.12	56.57	2.17	62.15	153.35	710.65	993.01

——**水路运输服务**：2018 年台州港货物吞吐量均创历史新高，港口生产形势向好。沿海船舶运力继续保持增长，台州沿海运输船舶总运力为 496.4 万吨，列全省第三位。

2016 ~ 2019 年台州港吞吐量

指标	计算单 位	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
沿海港口货物吞吐量	万吨	6770.5	7056	7167.2	4901
外贸货物吞吐量	万吨	803	753.4	618.3	618.3
集装箱吞吐量	万 TEU	16	21.3	24.4	42.8

注：2012 ~ 2018 年数据来自《浙江统计年鉴-2019》，2019 年数据来自各市 2019 年统计公报，其中台州市 2019 年吞吐量统计口径有变。

2019 年完成货物吞吐量 4901 万吨，其中外贸货物吞吐量 618.3 万吨、集装箱吞吐量 42.8 万标准箱，旅客吞吐量 192 万人次。

2012 ~ 2019 年浙江省各港口货物吞吐量（单位：万吨）

年份	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
宁波-舟山港	74401	80978	88929	92209	100933	100933	108439	112000
温州港	6997	7379	8490	8406	8926	8926	8239	7540
台州港	5358	5628	6237	6771	7057	7057	7167	4901
嘉兴	6004	6605	6273	6817	8829	8829	9689	10913
合计	92760	100590	109929	114203	125745	125745	133534	135354

注：2012 ~ 2018 年数据来自《浙江统计年鉴-2019》，2019 年数据来自各市 2019 年统计公报，其中台州市 2019 年吞吐量统计口径有变。

#### 4) 航空

##### Ø “十三五”建设情况

“十三五”期机场规划完成投资 15 亿元，完成投资 12.1 亿元，完成规划投资目标的 80.7%。台州机场改扩建工程 2019 年底开工建设飞行区，航站区在 11 月开工建设，预计 2023



年建成投运。台州机场进出场道路因涉及“永农”，前期工作推进受阻，未能开工建设。台州湾通用机场 2020 年底开工建设。

## Ø “十三五”末总体情况

台州路桥机场，是华东地区重要的支线机场，机场飞行区等级为 4C，共开通 15 条航线，通航 17 座城市。机场“十三五”期通过扩大生产规模，积极开拓航线，生产规模稳定在中国民航机场中等水平。2019 年民航完成旅客吞吐量 138.1 万人次，货邮吞吐量 10279 吨。

### 5) 管道

“十三五”期建成甬台温成品油管道 116 公里和甬台温、三门—一天台、临海—仙居天然气管道 227 公里，实现了台州管道运输“零”的突破，转变了依靠水路、陆路运输的传统模式，成品油和天然气的运输更加稳定、环保。

### 6) 邮政

至 2019 年，全市所有乡镇均已设置邮政局所，实现了农村邮政普遍服务“最后一公里”的全覆盖。邮政城区每日平均投递 2 次，农村每周平均投递 6 次。全市快递服务企业拥有营业网点 1086 处，其中设在农村的有 288 处。平均每一营业网点服务面积为 8.7 平方公里，服务人口为 5633.5 人。全市邮政邮路总条数 206 条，邮路总长度（单程）25546 公里。全市邮政农村投递路线 558 条；农村投递路线长度（单程）19870.4 公里；全市邮政城市投递路线 438 条，城市投递路线长度（单程）10211.8 公里。

2019 年全年邮政行业业务总量完成 192.1 亿元，同比增长 24.6%。全年邮政行业业务收入（不包括邮政储蓄银行直接营业收入）完成 57.7 亿元，同比增长 16.3%。

## 7) 枢纽

### Ø “十三五”建设情况

“十三五”期枢纽规划力争完成投资 52 亿元，预计可完成投资 15.4 亿元，完成规划投资目标的 29.6%。建成台州市黄岩综合客运枢纽站、台州市客运南站迁建工程、临海市汽车客运总站综合体 3 个客运枢纽和台州市物流发展交易中心一期工程、台州市路桥九通物流中心、台州路桥大地公铁物流 3 个物流中心。

### Ø “十三五”末总体情况

台州目前共有各类枢纽 35 个，其中客运枢纽 17 个，货运枢纽 18 个，另有台州中心枢纽站在建。

公路客运枢纽 13 个：温岭 4 个、市区 3 个、临海 2 个、玉环市、天台县、仙居县、三门县各 1 个。

铁路客运枢纽 4 个：三门、临海、台州、温岭各 1 个。

公路货运枢纽 17 个：其中黄岩 7 个、临海 4 个、路桥 3 个、温岭 1 个、玉环 2 个。

铁路货运枢纽 1 个：台州南铁路物流基地。

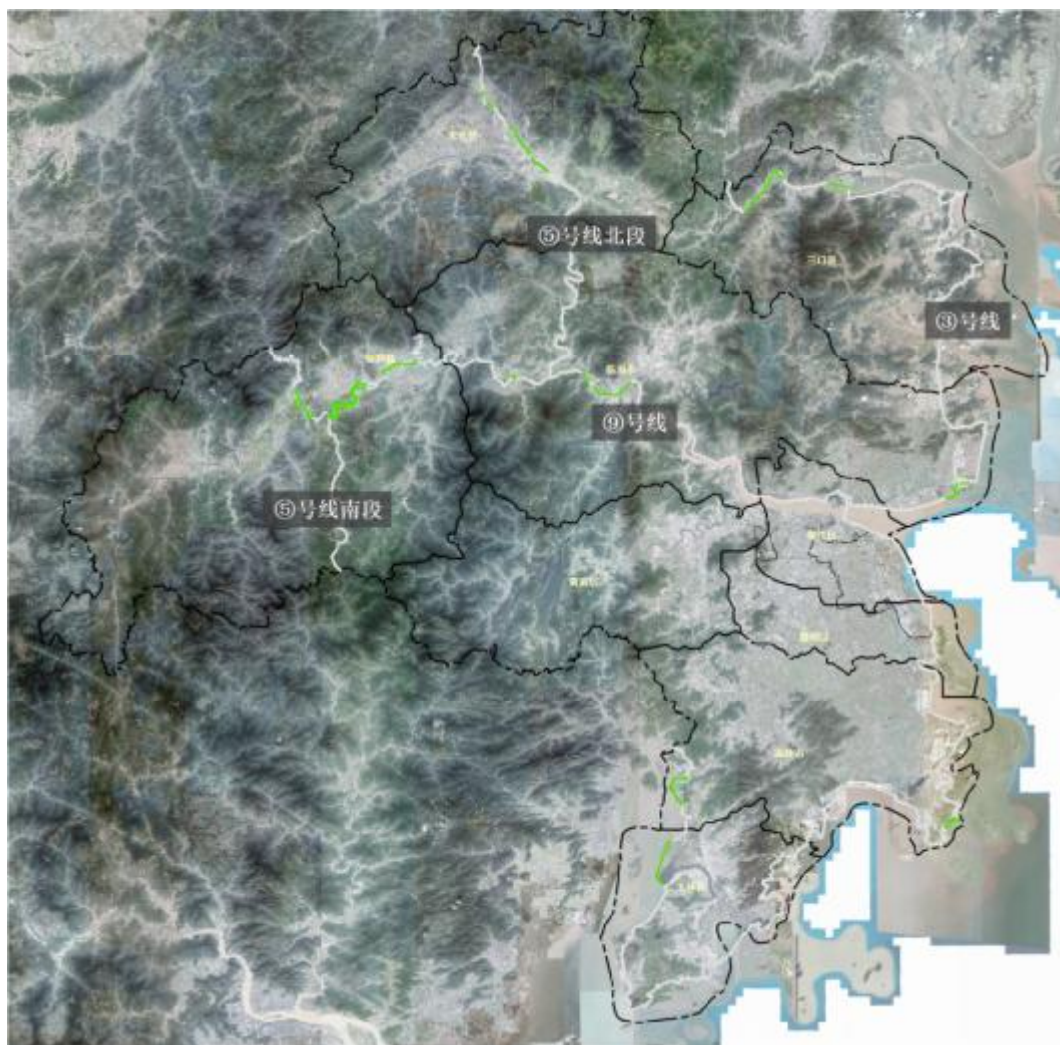


现状枢纽分布

## 8) 绿道

目前台州已建成临海市的南洋二线、古城街道的灵江上游段，玉环市的新城绿道网示范工程、温岭市松门镇和石塘镇的沿海绿道、仙居县的永安溪绿道，天台的始丰溪绿道等绿道，总长约 **762** 公里，其中省级绿道约 **130** 公里。

目前各县市都有部分已建且较为优秀的省级绿道，主要为沿水系建造的绿道。但是总长度较短，从整个市域层面上看，现状绿道建设缺少系统性。



现状绿道分布

### 1.1.2. 运输服务供给

#### 1) 客运服务

目“十三五”末，台州市已形成铁路、航空承担长途运输，公路、铁路承担中短途运输，公交、私家车承担城区交通的客运结构。

2019年，全年完成旅客周转量为71.56亿人公里；民航完成旅客吞吐量138.13万人次；全年铁路发送旅客1335万人次。

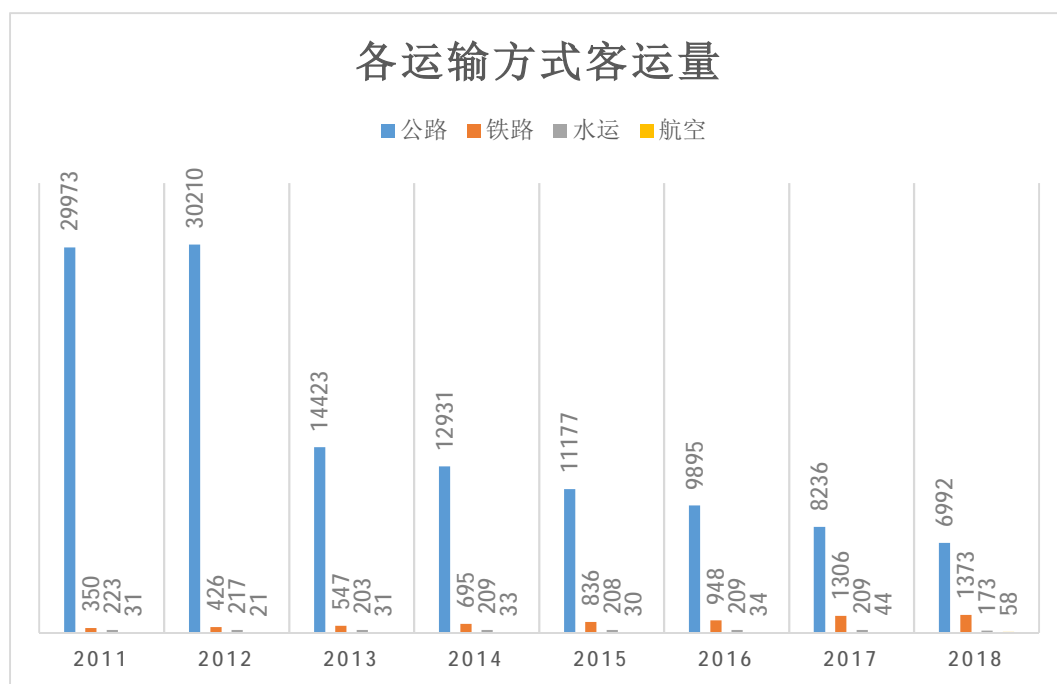
客运方面，公路运输占比超80%，处于绝对优势地位，但

2009 年甬台温高铁通车后，铁路客运量逐年上升，民航及水路客运量占比低，且基本保持稳定。

台州市近年分方式客货运输量

年份	客运量（万人）				
	合计	公路	铁路	水运	航空
2013	15204	14423	547	203	31
2014	13868	12931	695	209	33
2015	12251	11177	836	208	30
2016	11086	9895	948	209	34
2017	9795	8236	1306	209	44
2018	8596	6992	1373	173	58
2019	9747	8314	1335	29	71

注：数据来自《台州统计年鉴-2020》，2013 年统计口径发生变化，公路客货运量及客货运周转量不包括公交车和出租车。



——**航空出行**：台州未开通国际航线，需通过铁路、公路转至上海、杭州、宁波、温州等国际机场出行。国内已开通与 17 城市通航，可达国内京津冀、珠三角、关中、成渝、武

汉、长株潭、滇中、辽中南等重要城市群，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，导致旅客转道周边其他城市机场出行。

**——铁路出行：**通过甬台温铁路与国家铁路网相连，台州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。在出行时长上，3 小时可达除舟山以外的省内城市，5 小时可达除南通、盐城以外的 16 座长三角城市。随着杭绍台铁路的建成，台州将进一步融入长三角，可实现杭州 1 小时交通圈，上海 2 小时交通圈。

**——公路出行：**台州高速出行较为方便，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。台州市域内 1.5 小时基本覆盖“三市三县”。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%。

**——公交出行：**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，公交线网密度 2.34 公里/平方公里，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。

## 2) 货物运输

台州货运方式仍是以公路和水路运输为主，铁路货运由于甬台温铁路客运需求量大及金台铁路未投运的原因货运量极少，航空货运增长快速，但受到机场硬件设施限制，运量最高仅能达到 1 万吨。各种运输方式单打独斗的格局未能根本上改变，多式联运处于构建起步期。

——多式联运。金台铁路的建成，打通了西向铁路运输通道，为公铁水多式联运奠定基础。2018 年，台州湾区公铁水多式联运示范工程被批准为“全国第三批多式联运示范工程项目”，成为促进运输结构优化调整，推进多式联运发展的实施载体。示范项目的临海港区头门作业区一期码头改扩建工程（头门港滚装码头）已建成投运，金台铁路临海东货站和金台铁路头门新区货站与金台铁路同步建成，金台铁路临海东站货站（物流仓储中心）和金台铁路头门新区站货站（物流仓储中心）计划 2020 年开工建设。

2019 年，全年完成货物周转量 1830.78 亿吨公里；全年台州港完成货物吞吐量 4901 万吨，其中外贸吞吐量 531 万

吨；完成集装箱吞吐量 42.8 万标箱。

货运供给方面，公路和水运处于双足鼎立的发展现状，但水运处于逐年增加的趋势，而公路货运逐渐下降。

台州市近年分方式客货运输量

年份	货运量（万吨）			
	合计	公路	水运	其他
2013	19464	9040	10424	0
2014	20222	9628	10565	29
2015	21215	9990	11200	25
2016	22902	11658	11213	31
2017	27899	14377	13482	40
2018	29183	15393	13758	32
2019	29923	16330	13573	20

注：数据来自《台州统计年鉴-2020》，2013 年统计口径发生变化，公路客货运量及客货运周转量不包括公交车和出租车。

### 3) 邮政

快递服务高速增长保持领先。2018 年，全市规模以上快递企业业务量累计完成 70312.4 万件；业务收入累计完成 40.0 亿元，快递业务量均列全国各大城市第 16 位、全省第 5 位。

快递服务行业平均每一营业网点服务面积为 16.1 平方公里；平均每一营业网点服务人口为 10366.4 人。邮政城区每日平均投递 2 次，农村每周平均投递 6 次。全市人均函件量为 1 件，每百人订有报刊量为 9 份。年人均快递使用量为



88.7 件。年人均用邮支出 51.3 元，年人均快递支出 660.7 元。

### 1.1.3. 智慧交通发展

随着社会矛盾的转变，人们对交通的期望从“通”向“快、顺、美”升级，智慧交通、绿色交通应运而生。近年来，将智慧与绿色融入交通发展理念，台州市推进了“四好农村路”、“美丽公路”、国道“三提”等一系列交通品质提升工程，并推进智慧交通项目，以人为本，大大优化了出行体验。

2017 年，台州市与宁波市海宁县、温州永嘉县、丽水遂昌县等 4 个地区的智慧交通项目被列为省级示范推广项目，台州是唯一入选的地级市。

台州智能交通平台充分利用各类传感器采集发布各类交通信息，通过与台州市公共汽车系统、出租车调度系统、公共自行车管理系统、停车场系统、城市道路信息管理系统等对接，实现了公交车、公共自行车、停车场、出租车、GIS 地图等各类信息在台州城市交通综合数据平台汇聚。

该系统不但汇聚了台州市本级的相关数据，同时将临海、温岭、玉环、天台、仙居、三门 6 个下属县(市)出行服务数据按照统一标准接入，从而打通各职能部门数据闭塞的局面，消除信息孤岛，让人、车、路和交通系统融为一体，为出行者和交通监管部门提供实时交通信息。市民可通过门户网站、手机 APP、微信公众号等多种途径，实时了解路况、历史拥堵路段、主要交通拥堵指标等信息。

#### 1.1.4. 综合管理和治理能力

“十三五”期间，公路部门在综合管理方面成绩突出。一是撤销省界收费站，大力推广 ETC。ETC 用户占汽车保有量 85%以上，已开拓 50 多个 ETC 场景应用，并不断建设 ETC 基础设施建设，各方面均居省前列；二是综合治超，长效管理。通过完善非现场执法系统建设、开展区域部门联动治超、开展专项打击活动、完善高速入口称重设备等手段实现综合治超，形成长效管理；三是不断夯实公路桥梁安全基础。台州辖区国省道桥梁一、二类比例稳定保持 98%以上，三类、四类、五类以上桥梁比例连续 8 年全省最低，2018 年 7 月，台州市桥梁安全监管模式获交通运输部“平安交通”安全创新优秀案例；四是提升执法水平和服务能力。从执法评议和各项自查评查、组织参加业务培训、规范巡查台账、开展“三基三化”建设、权力事项梳理、电子文件归档工作、督查检查、聘请法律顾问、规范执法流程和文书制作等方面，不断提升执法水平，完善执法过程；五是整治路域环境。通过开展“四边三化”、“三改一拆”系列行动实现路域环境“八个无”，同时因地制宜，推进桥下可利用空间管理工作。

台州市目前安全责任体系较为完善，安全管理制度较为健全，安全执法力度较大、能力较强，具有较强的应急保障能力。

安全责任体系较为完善。全面落实安全生产责任、定期召开会议分析安全生产形势、加强安全检查督查、压实企业安全主体责任，形成“党委统一领导，安委会全面负责、安委

办综合协调、业务部门各负其责、企业落实主体责任”的良好局面。

安全管理制度较为健全。创新动态监管机制，实现企业精细化管理，运管部门引导企业应用第三方监控服务，6家试点企业监控质量和监控效率明显提升；创新安全管理模式，推行“安全护照”制度。工程质监部门在全市在建工程项目全面推广“安全护照”，违规作业扣分达到一定分值，对责任人员强制再教育，分值扣完作清退处理，并挂钩“平安工地”考核，成为工程安全管理的一项亮点。

安全检查执法力度较大、能力强。公路部门对公路违法行为、公路用地、建筑控制区的管理严格，拆除违法建筑，清理堆积物，拆除非公路标志，整治马路市场，大力整治超限运输；运管部门对汽车租赁、旅游包车、客运班车违法违规行为进行专项整治；质监部门，开展工程建设领域运输车辆、非道路运输机械专项检查，共清退无牌无证、无保险、安全检验不合格、非法改装等车辆，清退无证挖机、铲车等驾驶人员。

应急保障能力较高。共建立10支应急抢险队伍，配备抢险人员586人，应急物资、设备齐全。在防御9号超强台风“利奇马”过境期间，全市境内5条高速，14条普通国省道、670条农村公路受灾受阻，但辖区内未发生因公路灾毁造成的重大交通事故或人员伤亡，所有灾毁公路均在72小时内完成抢通。

## 1.2. “十三五”完成情况

“十三五”期间，台州市以“引领发展、服务民生”为导向，实施“百大项目、千亿投资”工程，着力构建互联互通，无缝衔接的综合交通大框架。“十三五”期完成综合交通投资 1320 亿元，完成 1100 亿元目标的 120%，较“十二五”期 487 亿元增长 2.7 倍，创历史新高。

十三五指标完成情况一览表

指标名称	十三五规划目标	十三五完成情况
交通固定资产投资规模（亿元）	1100（确保）/1800（力争）	1320
铁路营运里程（公里）	260	94（建成里程207.5）
公路总里程（公里）	13880	13300（预估）
高速公路总里程（公里）	500	500
港口吞吐量（万吨）	10000	4002（2020年1-10月）
二级及以上公路比重	20%	20%
普通国道县级覆盖率	100%	100%
普通国省道中心镇覆盖率	76.5%	96%
高速公路通县（市）比例	100%	100%
高速公路乡镇通达率	40%	42.6%
中心城市公共交通出行分担率	30%	30%（预估）

注：1. 港口吞吐量统计口径 2020 年发生变化。

## 1.3. 存在问题

### 1. 区域地位亟需提升，对外综合运输通道仍需加强。

随着浙江省发展重心向环杭州湾城市群转移，台州逐渐被边缘化。目前台州南北通道主要由沿海高铁、沿海高速、228 国道等干线公路组成，南北方向客货运快速通道数量较少，且存

在铁路客运饱和，高速客货运服务水平较低，台州沿海通道运输能力紧张，通道容量不足，难以满足沿海运输需求。台州西向连接金华、义乌的交通主要由台金高速、351国道、金台铁路组成，虽然刚建成的金台铁路提升了向西通道的通行能力，但西向通道都集中在临海—仙居走廊带，在立体交通融合度不足的情况下辐射能力有限。西北向通往杭州绍兴的通道主要为G104、杭绍台高速，杭绍台高铁仍然在建设中，西北通道作为向杭州湾城市群融入的主要通道，运能较为薄弱。

## 2. 交通发展与社会需求不适应，交通基础设施建设仍需完善。

**公路方面**，台州市总体高等级公路仅占19%，密度较低，且存在东密西疏、纵多横少等分布不均衡的情况，公路客货运承载能力指数较低，与快速增长的运输需求不适应。**铁路方面**，铁路仅有一横一纵，天台尚未通铁，已通的甬台温高铁受杭甬段运能限制，开行列车有限，“一票难求”的情况越来越普遍，节假日尤其突出，与飞速增长的铁路客运需求不适应。**轨道方面**，仍处于起步状态，全市无建成的轨道，仅1条S1一期工程在建。**港口方面**，基础设施薄弱，缺少规模化、具有竞争力的综合性深水港区，与现代航运发展要求差距大；港口发展对地区经济、产业发展的带动作用有待进一步加强；港口与城市协同发展的格局需进一步调整优化。**航空方面**，路桥机场设施落后，客运量已远超承载能力，机场发展受限，航班保障压力大，航线开通少，航空服务能力有限，机场集疏运体系不完善。

## 3. 市域交通通而不快，尚未形成1小时市域交通圈。

目前市域通行以公路为主，市区与“三市三县”主要依靠高速+国省道通行，时间均在 1-1.5 小时之间。虽然有甬台温铁路串联三门、临海、黄岩、温岭等县市区，且高铁运行时间均在 20 分钟以内，但高铁站的集疏运及进出站的大量时间消耗，使其在短途运输中缺乏竞争力，在几乎家家有车的台州，高铁绝不是市域出行的首选。因此，台州市域交通的症结在于市域公路网通而不快，缺少互联互通的快速通道，未能形成 1 小时市域交通圈。

#### 4. 市区交通路网级配不合理，缺少轨道交通引领。

台州市城市路网总长约 1473 公里，其中快速路约 30 公里，主干路约 416.8 公里，城市次干路 287.7 公里，支路及其他道路约 738.5 公里。从道路网指标角度来看，中心城区快速路、主干路路和支路的路网密度均低于规范指标，其中快速路路网密度远低于规范指标，仅为 0.04 公里/平方公里。从级配角度来看，快速路、主干路路和支路的占比分别为 2%、28%、20%和 50%，路网等级结构不合理，相较同类型城市，快速路占比太低，主干路占比略高。总体来说，中心城区道路网建设发展较慢，路网密度较低，道路级配亟需完善。此外，轨道交通作为城市公共交通的主力军，仍处于起步阶段，未能引领公共交通发展。

### 1.4. 面临的机遇与挑战

#### 1.4.1. 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”。

台州要抓住交通强国建设试点的机会，快速融入省、市、区的3个“1小时交通圈”和2个“123快货物流圈”，紧跟浙江“交通强省”的发展节奏，迈入全国领先的阵列。

2020年7月30日台州市委市政府发布了《关于高水平建设交通强市的实施意见》，提出了交通强市的建设目标：

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，贯彻落实“一带一路”倡议和“接轨大上海、融入长三角”等重大战略，紧扣建设新时代民营经济高质量发展强市目标，充分把握“十四”关键时期，统筹铁路、轨道、公路、港航、航空、管道、邮政、枢纽、绿道等综合交通布局，加快综合交通基础设施建设，提高综合交通运输服务能力，提升综合交通治理能力，建成长三角城市群南翼综合交通枢纽，为全省“重要窗口”和交通强国示范区建设贡献台州力量。

Ø 到2025年，综合交通基础设施规模进一步扩大，南北、东西、西北三大综合交通走廊初步形成，为交通强市建设打下坚实基础。

Ø 到2035年，基本建成高水平交通强市，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。

Ø 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、交通安全水平和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。

## 2. 新定位、新使命，浙江省成为“重要窗口”。

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。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，切实承担起交通现代化先行先试的使命任务。

## 3. 长三角一体化发展升级，台州迈入全面接轨上海新时代。

2018 年，习近平总书记对长三角提出了更高质量一体化发展的要求，支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国



家战略，区域开放、合作和共享进一步深化。2019年12月国务院印发实施《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，发展目标如下：

Ø 到2025年，长三角一体化发展取得实质性进展。跨界区域、城市乡村等区域板块一体化发展达到较高水平，在科创产业、基础设施、生态环境、公共服务等领域基本实现一体化发展，全面建立一体化发展的体制机制。

Ø 到2035年，长三角一体化发展达到较高水平。现代化经济体系基本建成，城乡区域差距明显缩小，公共服务水平趋于均衡，基础设施互联互通全面实现，人民基本生活保障水平大体相当，一体化发展体制机制更加完善，整体达到全国领先水平，成为最具影响力和带动力的强劲活跃增长极。

台州市是长三角南翼重要节点城市，应抢抓长三角一体化战略机遇，推进全市域全方位融入长三角区域一体化发展，主动接轨上海，推动与上海基础设施联通、产业发展联动、科技创新一体、区域市场融合、公共服务共享，有效承接上海高端要素资源外溢，分享上海自贸区政策红利，增强产业之间的协同、分工、配套能力，利用先进技术来改造传统产业。要求台州市构建“布局合理、设施配套、功能完善、安全高效”的现代化综合交通枢纽，提升基础设施的服务水平，强化各类交通方式之间的互联互通。

#### 4. 扩大有效投资，重点支持“两新一重”建设。

2020年5月22日，《2020年国务院政府工作报告》提出，重点支持“两新一重”（新型基础设施建设，新型城镇化

建设，交通、水利等重大工程建设）建设。主要是：加强新型基础设施建设，发展新一代信息网络，拓展 5G 应用，建设数据中心，增加充电桩、换电站等设施，推广新能源汽车，激发新消费需求、助力产业升级。加强新型城镇化建设，大力提升县城公共设施和服务能力，以适应农民日益增加的到县城就业安家需求。加强交通、水利等重大工程建设。增加国家铁路建设资本金 1000 亿元。健全市场化投融资机制，支持民营企业平等参与。

#### 5. “四大建设”推动经济高质量发展。

大湾区、大花园、大通道、大都市区建设，是浙江省第十四次党代会作出的重大战略部署，是我省着眼于高质量竞争力现代化的重大举措，是现代化浙江建设的主战场和大平台。我市应发挥丰富的山海资源优势条件，积极融合宁波都市区，做实平台，做特产业，做优项目，做强企业，完善沿海综合运输网络，推动唐诗之路黄金旅游带、佛道名山旅游带、海湾海岛旅游带建设，加快建设湾区经济发展试验区，打造绿色智慧和谐美丽的世界级现代化大湾区。国家土地管控模式改革，浙江成为首批试点。

2020 年 3 月 12 日，国务院发布《关于授权和委托用地审批权的决定》，赋予省级人民政府更大用地自主权。要求在严格保护耕地、节约集约用地的前提下，进一步深化“放管服”改革，改革土地管理制度。8 省市成为改革首批试点，为北京、天津、上海、江苏、浙江、安徽、广东、重庆，我省在首批试点之列。要充分利用试点机会，解决交通发展的

土地保障问题。

### 1.4.2. 面临的挑战

1. 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。

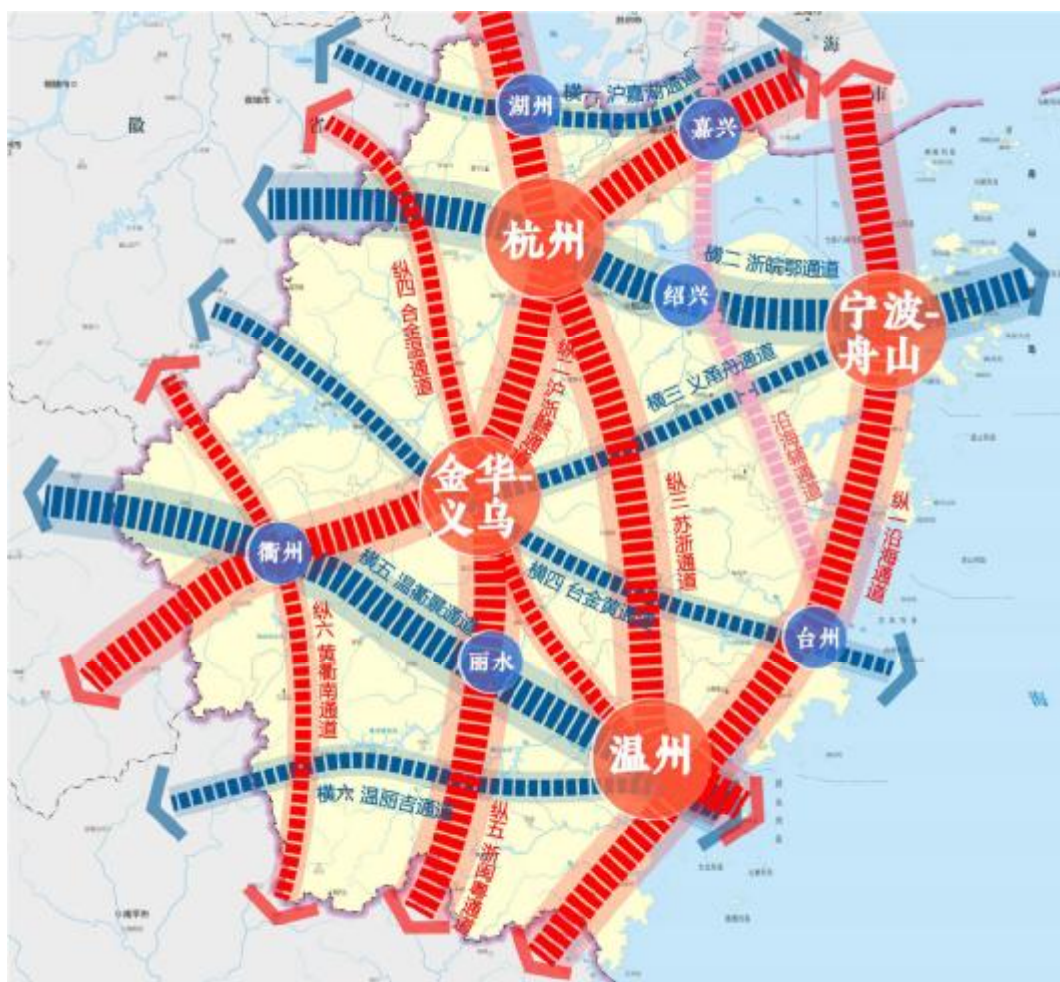
2. 台州区位优势不断突显，交通发展任重道远。

虽然浙江省有“双试点”红利，但台州在浙江省内的境况不容乐观。由于先天条件不利，各种经济发展资源被周边城市“虹吸”，形成盆地。在长三角一体化发展国家战略下，浙江省经济重心正在转向环杭州湾城市群（杭州、宁波、绍兴、嘉兴、湖州、舟山），以杭州、宁波为核心的环杭州湾不断集聚各类经济社会要素，杭绍甬、甬舟、嘉湖等省内一体化合作区，竞争模式由“单打”走向“团战”，优势日趋明显。而我市处于宁波和温州之间，但与宁波、温州之间统筹协调发展机制尚未建立，难以形成合力，导致我市在吸引汇聚各类高端要素的引力不足。此外，在浙江省“六纵六横”综合通道运输布局中，经过台州市通道有 3 条，其中国家级通道

仅有“纵一沿海通道”，另 2 条为区域级通道，且台州市位于末端，通道对台州市的带动作用不强，而台州与杭州之间更是没有直接相连的通道。

放眼台州周边城市，宁波、金华-义乌、温州均为全国性综合枢纽，绍兴属于环杭州湾城市群，丽水有两条国家级综合运输通道加成，同时**2022**年杭州亚运会赛事涉及杭州、宁波、温州、湖州、绍兴、金华六地。

社会发展转型升级，智慧交通、信息化等新型人才紧缺，技术薄弱。



浙江省综合运输通道规划布局图

### 3. 慧交通、信息化人才紧缺、技术薄弱。

受长期以来经济社会发展结构性素质性矛盾制约，我市劳动力市场存在典型的“普通劳动力留不下”和“中高端人才引不进”双重掣肘，**2011-2018**年，我市累计净流出**12.3**万人。随着沿海南北向高速铁路建成完善，加剧高端人才“被虹吸”及普通劳动力“难吸引”隐患。国内人才大战日趋激烈，虽然我市也出台了较为完备的引才政策，但因城市能级不高，社会发展水平落后于杭州、宁波等城市，基本丧失了人才引进的政策优势。如何有效吸引人、留住人将成为台州较长时间面临的一个重大问题。

## 2. 综合交通发展的趋势及需求

“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，向全面实现社会主义现代化迈进承上启下的关键时期，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。

### 2.1. 发展阶段特征

#### 2.1.1. 研判发展阶段

纵比发展，综合交通运输网络初步形成。台州市交通基础设施建设已从全省倒数的状态不断追赶全省的第二方阵城市。全市公路网络不断完善，2015年至2019年间公路总里程由12480公里增至13112公里；铁路建设大力发展，2015年至“十三五”期末铁路网络约增加158公里；港航建设稳步推进，轨道交通建设快速追赶，综合交通运输网络初步形成，综合运输服务水平不断提升。

横比省内，与其他都市区仍存在差距。从铁路看，台州通车铁路总里程仅94公里，仅占全省（2847公里）约3%；从公路看，沿海高速通车后，全市高速里程暂列全省第4（杭州、宁波、温州之后），预计2020年，绍兴总里程将超越我市；从水运港口看，2018年港口货物吞吐量为7167万吨，低于嘉兴、温州，不及宁波舟山港的7%，港口发展在全省沿海城市中处于落后位置；从机场看，台州机场虽迈入百万航空队列，但旅客吞吐量尚不及舟山、义乌机场，省内仅高于

衢州市。

### 2.1.2. 发展趋势判断

“十四五”时期，我市围绕高水平交通强省建设总体要求，坚持以**高质量发展**为第一要务，全力推进综合交通“**铁公机水轨管邮枢道**”9要素现代化，推动我市从通道型城市向枢纽型城市转变，加快打造**长三角南翼综合交通枢纽城市**。全面融入长三角、接轨大上海，努力打造**实业强、机制活、环境优、城市兴、百姓富、生态美**的新时代民营经济高质量发展强市，成为展示制度优越性、发展高质量、治理现代化、宜居好家园的重要示范，高水平开启现代化建设新征程。

“十四五”期间，各交通方式发展趋势判断如下：

- 通道型铁路网形成期；
- 干线公路网加密升级期；
- 市域轨道交通起步期；
- 水路港口岸对外开放提升期；
- 通用航空产业发展快速期；
- 枢纽功能布局完善期。

## 2.2. 发展趋势与需求

### 2.2.1. 发展趋势分析

#### 1) 交通发展与人口

交通运输行业快速高质量发展是台州市新型城镇化、城市化及产业集聚等的硬指标和软环境。同时，人口规模的集聚效应及品质化、差异化的交通需求深刻影响台州交通运输

行业的整体发展。

**Ø 交通基础设施建设支撑台州人口的集聚和流入。**

台州人口连年增长，2012 年户籍人口 591 万，至 2019 年增长至 606.6 万人。全市的民用汽车拥有量也逐年攀升，截至 2019 年末，台州市机动车保有量达到 175.22 万辆，相比于 2012 年增长了 70.26 万辆。从交通基础服务平均供给水平看，交通供给增长与人口流入带来的需求增长总体相适应。

**Ø 人口的集聚和流动特征要求交通提质增效。**

台州市的经济发展稳步上升，对外的商贸流通和人员流动特征显著，对台州市的对内交通与对外交通均提出了更高的要求。近年来，台州市积极融入长三角，紧抓都市区建设，在公、铁、水、航等各方面均有较快的发展。另外，台州市对内与对外交通的机动化、高速化、通勤化特征明显。所以必须建立快速、高效、便捷的综合交通体系才能满足台州市的居民出行需求。

**Ø 人口持续流入常态仍需交通基础供给紧跟快上。**

一方面，要更加注重交通供给结构的调整，加强台州市域范围内高速公路系统的功能分工，进一步挖掘存量交通资源；另一方面，台州市 2019 年高速公路网密度达到 474.5 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。预计未来十年，台州市的综合交通建设仍然处于一个高潮期，依托一批标志性的重大交通项目的全面建成，台州市综合立体交通网逐步趋于稳定。



## 2) 交通发展与城镇化

交通运输在推进城镇化发展进程中发挥着关键性作用，具有促进城镇体系形成、促进产业集聚融合、促进经济要素流动、带动城镇经济发展等作用。通过构建、拟合浙江省交通发展指数和城镇化发展指数，总体反映交通与城镇化之间具有较强的相关性，且从 2006 年开始，交通逐步从基本适应城镇化发展向引领城镇化发展转变。

### Ø 服务城镇体系布局和发展。

根据 2020 年修订的总体规划，台州将打造形成“一主、四副、多点”的城市新格局。中心城区将规划构建“一心、一核、六脉、四组团”的中心城区空间结构。中心城区整体将呈现东进西扩、南联北跨、中心内聚的发展态势。目前，已实现国省道通达所有县市区，基本实现县县通高速，交通运输已经成为驱动台州市城镇化的重要推动力。

### Ø 带动城乡经济均衡发展。

近年来，立足乡村振兴、区域协同，举全系统之力强力推进万里美丽经济交通走廊创建和“四好农村路”建设。2018 年全省新建和改造提升农村公路超过 1 万公里，创建美丽经济交通走廊 9000 公里，新增港湾式停靠站、农村物流服务点 9000 余个，实现全省城乡客运一体化 4A 级市县全覆盖、其中 5A 级占比达到 87%。

## 3) 交通发展与产业

人口流动和地区经济密切相关，地方产业是地区经济的重要支柱，交通在产业集聚中发挥的作用主要体现在三个方

面：

Ø 促进产业资源融合集聚。

交通大投入大发展加速了大通道沿线经济隆起带和产业集聚区的形成，目前在环杭州湾、温台沿海通道和金衢丽高速通道沿线已形成三大产业带、15个省级产业集聚区、600余个产业集群区块。其中，台州市已经逐步形成台州湾循环经济产业集聚区，并分布有特色小镇8座。

Ø 促进旅游等第三产业转型升级。

交通运输是旅游人口集聚、带动旅游业发展的重要支撑。近年来，台州旅游市场呈健康稳定发展态势。2017年，台州市旅游接待人次首次突破1亿，达到1.03亿人次，同比增加15.2%，实现旅游综合收入1133.34亿元，同比增长18.3%。在对旅游产业的促进催生方面，台州市以打造万里美丽经济交通走廊为抓手，打造便捷舒畅、快进慢游的交通旅游网络。目前，两座5A级景区（天台山、神仙居）已经实现高速公路连通，4A级景区基本通达等级公路或城市道路。

Ø 推进综合交通全产业链升级。

综合交通产业（含交通建筑业、交通装备制造业、交通运输业和交通关联服务业）是国民经济的基础性产业，带动作用强、影响范围广。2018年，全省全年交通运输、仓储和邮政业增加值2082亿元，比上年增长6.1%，占第三产业增加值比重6.8%。随着交通产业连续发展，综合交通全产业链不断升级，交通业将在国民经济中的支柱地位进一步强化。

## 2.2.2. 交通需求预测

台州市历年旅客运输量、货物运输量、客运周转量、货运周转量情况如下表所示。

表 2-1 台州市历年客货运输量

年份	客运量（万人）					货运量（万吨）		
	合计	铁路	公路	水运	民航	合计	公路	水运
2009	29201	40	28941	193	27	15830	10021	5809
2010	30137	272	29623	210	32	18155	10500	7655
2011	30577	350	29973	223	31	19685	11220	8462
2012	30874	426	30210	217	21	21245	11744	9493
2013	15204	547	14423	203	31	19464	9040	10424
2014	13869	695	12931	209	33	20222	9628	10565
2015	12851	836	11177	208	30	21215	9990	11200
2016	11086	948	9895	209	34	22902	11658	11213
2017	9795	1306	8236	209	44	27899	14377	13482
2018	8596	1373	6992	173	58	29183	15393	13758
2019	9747	1335	8314	29	71	29923	16330	13573

注 1：数据来源于《台州统计年鉴》。

表 2-2 台州市历年客货运输周转量

年份	客运周转量（万人公里）				货运周转量（万吨公里）			
	合计	铁路	公路	水运	合计	铁路	公路	水运
2009	897620	10498	885604	1518	8045858	0	1314321	6731531
2010	977082	68930	905849	2303	11106446	0	1419823	9686614
2011	1038253	119485	916120	2647	12382359	640	1566498	10815222
2012	1062380	134317	925562	2501	13252138	1680	1688270	11562188
2013	747599	187251	558711	1637	14196836	5650	1486510	12704676

2014	773225	235190	536282	1753	14663554	6027	1577113	13080414
2015	781350	267193	512420	1737	15710683	5313	16616312	14043739
2016	728398	299520	426965	1913	16231545	6468	1810187	14414890
2017	752840	394690	356230	1920	18143241	8400	2197246	15938597
2018	715628	414993	298782	1853	18307816	6669	2330934	15970213
2019	692563	400506	290830	1227	18778916	6019	2444729	16328168

注 1：数据来源于《台州统计年鉴-2020》。

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、交通网络和交通条件的不断改善，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市“十四五”客货运输量、客货运输周转量进行预测，结果如下：

表 2-3 台州市客货运输量预测表

年份	客运量（万人）				
	总	水运	公路	铁路	航空
2025	10879	228	6732	3767	212
年份	货运量（万吨）				
	总	水运	公路	铁路	航空
2025	34479	6952	15442	2686	2

表 2-4 台州市客货运输周转量预测表

年份	客运周转量（亿人公里）					
	总	水运	公路	铁路	轨道	航空
2025	124	0.3	26	97	0.1	—
年份	货运周转量（亿吨公里）					
	总	水运	公路	铁路	轨道	航空
2025	2057	1718	283	56	—	—

“十四五”时期是台州市县域块状经济向都市区经济转型的关键时期，根据预测结果，预计到规划年，台州市客货运输需求将逐年攀升。随着社会环保意识整体水平提高，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、管道倾斜。

公路方面，客运量逐年降低，货运量稳步上涨。小汽车发展迅速，公路客运将有大比例转换为了私家小汽车流。2025 年公路客货运量分别为 **6732** 万人和 **15442** 万吨。

水运方面，客货运量稳步提升。随着台州港以及内河航运的服务能力提升，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 **6952** 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，近期多条铁路线将开通运营，将促使台州的铁路业蓬勃发展。

轨道方面，轨道网络正处于建设阶段，近期随着市域铁路的逐步建成通车客运量大幅提升，将不断优化城市的交通

结构，改善居民的出行条件。

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市路桥机场，目前路桥机场规模尚小，待机场改扩建后客货运将有所提升。

### 3. “十四五” 规划思路

#### 3.1. 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大精神，积极落实省委省政府《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》，在《台州市综合立体交通网规划（2021-2050年）》的指导下，勇担使命、抢抓机遇，大力推进基础设施建设、深化综合交通网络融合，充分发挥“先行官”作用。

#### 3.2. 基本原则

——**战略引领**。贯彻落实“一带一路”倡议和长江经济带、长三角一体化发展、军民融合发展及“四大建设”等重大战略，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，全方位走在前列。

——**人民满意**。坚持以人民的体验为导向，提高交通出行效率，提升服务品质，培育交通文明，着力增强人民群众获得感、幸福感、安全感。

——**服务经济**。统筹铁路、轨道、公路、港航、航空、管道、邮政、枢纽、绿道等综合交通布局，形成高效客货运输网络，支撑台州经济发展。

——**生态绿色**。坚持生态建设，绿色发展，促进公路与生态环境和谐发展，推进智慧交通建设，打造美丽经济走廊。

——**改革创新**。坚持全面深化改革统领公路交通发展，以理念创新、科技和信息化创新、体制机制创新为手段，提升行业治理能力。

### 3.3. 规划目标

#### 1) 总体目标

全力打造长三角南翼综合交通枢纽城市，打造市域 1 小时、省城及周边地市 1 小时、长三角中心城市 2 小时、国内重要城市 3 小时的“1123”交通圈，建设沿海、南北、东西和西北四大交通走廊，重点推进“十大标志性工程”，基本形成“九纵八横一联”干线路网公路网、“三纵一横”的铁路网、六大港区和空铁三大枢纽构成的综合交通运输体系，实现铁路县县通、轨道零突破、高速绕成环、港口量倍增、机场换新貌。

#### 2) 分项目标

公路——基本形成“九纵八横”干线路网，形成市域“1 小时交通圈”。

铁路——县县通高铁、最快 1 小时到杭州。

轨道——S1 线一期完工，S2 线一期开工，完善城市轨道交通中运量公共交通网络规划。

水路——推进港产城融合发展，健全港口集疏运体系，统筹沿海港口资源，联动内河港，河海并举推进水路运输网建设。



航空——建成运营台州路桥机场改扩建、台州湾通用机场

管道——建成天然气长输管道 132 公里。

邮政——城市配送 1 小时交通圈覆盖率达到 100%，快件信息入网采集程度达到 100%。

枢纽——建成台州中心站汽车客运站、天台杭绍台高铁新区综合交通枢纽、杭绍台铁路临海站配套工程 3 个综合客运枢纽。

绿道——建立“一横三纵”省级骑行绿道网。

### 3) 十大标志性工程

①甬台温高铁；②杭绍台铁路（含温玉铁路）；③杭温高铁；④金台城际铁路；⑤头门港铁路支线二期、大麦屿-龙门港铁路支线；⑥甬台温高速改扩建；⑦甬台温高速温岭、三门联络线；⑧大中运量公共交通（市域铁路、BRT）；⑨台州路桥机场改扩建工程；⑩市区快速路（椒江大桥改扩建及接线工程、海城快速路、321 省道黄岩段、323 省道路桥段、市区至临海快速路、解放路过江隧道及接线工程、民建至澄江改建工程、104 国道东复线红四至长塘改造工程、新前至澄江公路和 228 国道改建工程）。

#### 4. “十四五”发展重点及任务

“十四五”期间，台州市综合交通建设计划投资 1500 亿元，力争 2000 亿元。其中铁路 190 亿元，轨道 210 亿，公路 900 亿元，水路 55 亿元，航空 40 亿元，枢纽场站 50 亿元，管道、绿道、邮政 25 亿元，BRT 公交 30 亿元。

“十四五”综合交通建设投资表

分类		十四五规划投资	小计
		(亿元)	(亿元)
铁路		190	190
轨道		210	210
公路	国省道公路网建设	831	900
	农村公路	69	
水路		55	55
航空		40	40
管道		16	16
邮政		7	7
枢纽	客运站场	18	50
	货运站场	32	
绿道		2	2
BRT 公交		30	30
合计		1500	1500

## 4.1. 综合运输通道建设

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“四大综合运输通道”的规划，“十四五”期间重点完成西北走廊建设，加强与杭州的连接。



四大综合交通运输通道布局图

沿海通道——为国家级综合运输通道，依托于浙江省沿海通道形成沿海综合立体交通通道。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。

南北通道——为国家级综合运输通道，依托于浙江省沿海通道形成南北综合立体交通通道。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。

东西通道——为区域级综合运输通道，依托于浙江省皖金台通道，在台州市域中部，沿椒江向西形成东西交通通道。通道东接台州市头门港区，往西可至金义都市圈，接入国家沪昆大通道；在市域内部连接中心城区、临海市以及仙居县。东西通道是台州向西的主通道，可加强台州与金丽衢的联系，服务港口经济和旅游经济发展。通道内部主要由金台铁路、金台城际、台金高速、**351** 国道、**321** 省道、**323** 省道等交通干线构成。

西北通道——为国家级综合运输通道延伸，衔接于浙江省苏浙通道，沿台州西北方向形成西北交通通道。通道南端始于台州中心城区，往北可至杭州都市圈，连接长江经济带；市域内部连接中心城区、临海市以及天台县。西北通道将打通至杭州 1 小时通道，是省会经济的辐射通道，也是台州的

旅游发展通道。通道主要由杭绍台铁路、杭绍台高速、上三高速、诸永高速、104国道、207省道等交通干线构成。

“十四五”运输通道建设目标一览表

四大综合运输通道		十三五末	十四五任务	十四五目标
通道名称	路线名称			
沿海通道	沿海高速	已通		五通三
	沿海高铁	未建	开工建设	
	G228	局部未通	打通全线	
	S203	局部通	打通椒江至玉环段	
	沿海港口	已通	继续发展	
南北通道	甬台温铁路	已通		全贯通
	甬台温高速	已通	扩建	
	S204	基本贯通	打通全线	
东西通道	金台铁路	建成		六通四
	金台城际铁路	未建	开工建设	
	台金高速	已通		
	G351	局部未通	全线贯通+提升改造	
	S321	局部通	打通全线	
	S323	局部通	局部通	
西北通道	杭绍台铁路	在建	建成	四通三
	杭绍台高速及温岭联络线	杭绍台高速一期已通	建成温岭联络线	
	G104	已通	提升改建	
	S207	未建	开工建设	

## 4.2. 综合立体交通网布局

### 4.2.1. 铁路

——建设“三纵一横一支”铁路网，融入长三角2小时交通圈，计划投资190亿。

《台州市综合立体交通网规划（2021-2050年）》中规划台州远期铁路网总体布局为“四纵四横四支”，“十四五”期间主要推进其中“四纵二横两支”的建设，计划建成杭绍台铁路（含温玉段）、杭温铁路，形成“三纵一横”的铁路网；开工建设金台铁路头门港支线二期、甬台温高铁、金台城际铁路、大麦屿-龙门港支线，并推进甬台丽铁路、衢丽台铁路前期研究。

#### I 四纵

纵1——甬台温高铁：新建沿海高铁甬台温段项目途径宁波市、台州市、温州市。项目全长约307公里，台州段约95公里，设计时速350公里/小时。

纵2——甬台温铁路：已经运营的甬台温铁路北起宁波，途径宁波、台州、温州，设计时速250公里，台州境内沿线设三门站、临海站、台州站、台州南铁路物流基地、温岭站。是连接宁波、台州、温州三地的国铁I级铁路，为中国沿海大通道杭深铁路中浙江境内的重要控制性项目，是中国国家铁路网规划“八纵八横”中沿海通道和“四纵四横”快速客运网中的重要组成部分。

纵 3——杭绍台铁路(含温玉): 杭绍台铁路北起杭州枢纽杭州火车东站, 途经绍兴越城、上虞、嵊州、新昌和台州天台、临海、椒江、路桥、温岭、玉环等县(市、区)。杭绍台铁路(含温岭至玉环段)线路总长 307 公里, 其中项目新建铁路长度约 261 公里, 设计时速为 350 公里。杭绍台铁路改善台州至杭州交通条件, 提高路网质量、完善路网布局、增强运输灵活机动性, 实现台州与杭州高铁一小时交通圈, 对于加快融入长江经济带和“一带一路”国家发展战略、带动区域经济协调发展和沿线旅游资源开发均具有重要意义, 是一条集路网、城际、旅游及沿线经济开发功能为一体的客运专线铁路。

纵 4——杭温铁路: 杭温铁路自杭州枢纽杭州西站引出, 途经杭州、金华、台州、温州四市, 全长 315 公里, 设计时速 350 公里, 在台州设有仙居站。杭温铁路一期工程为义乌至温州段, 正线长约 218 公里, 共设义乌、横店、磐安、仙居、楠溪江、永嘉(温州北)及温州南 7 个车站。该线是长三角高速铁路圈的重要组成部分, 也是长三角经济区连接海峡西岸经济区便捷通道。

## I 四横

横 1——金台铁路(含头门港支线): 金台铁路西起金华, 途径台州。设计行车时速 160 公里, 为客货兼运铁路, 沿途设武义东、永康南、缙云、磐安、仙居、临海、台州南、头

门港等 18 个车站(其中新建车站 13 处,改建既有车站 3 处,引入在建接轨站 1 处),金台铁路主线及头门港支线一期已于 2020 年建成。为充分发挥金台铁路客运功能,对其进行改造,包括对田市至台州段各站改造、头门港支线临海东至头门新区段各站改造、新建 3 座车站以及实施其他相关配套工程(车辆基地等),改造后开行市郊列车。

横 2——金台城际铁路:线路西端由金义新区站引出,经金义新区、横店、磐安县、天台县接入在建杭绍台高铁天台站至台州中心站,同时延伸至规划沿海高铁三门东站。全长 170.77 公里,台州段约 83 公里,设计速度 350 公里/小时,项目总投资约 291.5 亿元。

## I 两支

支 1——金台铁路头门港支线二期:金台铁路头门港支线一期已与主线于 2020 年建成,铁路支线位于头门港区大陆侧,支线二期将铁路伸向东海的头门岛,直接连接台州港的核心港区头门港和浙中物流枢纽金华、义乌,为浙江沿海港口群新增一条港口物流的后方疏运通道,全面拉动头门港开发建设。

支 2——大麦屿-龙门港支线:大麦屿支线是沿海货运铁路的组成部分,是大麦屿港区及沿线地区对外货物交流的便捷货运通道。规划线路自甬台温铁路台州南站接轨引出,经温岭、玉环,至大麦屿港设大麦屿站。线路长度约 82 公里。





“三纵一横”铁路网

#### 4.2.2. 轨道

——建设“一纵一横”轨道网，计划投资 210 亿。

根据全省“轨道上的浙江”的发展重点，推进轨道建设，“十四五”期将建成 S1 线（一期工程），通车里程 52.4 公里，弥补台州市轨道空白。同时开工建设 S2 线，逐步构建“一纵一横”轨道网络，串联铁路、公路等多种交通方式。同时进一步研究城市轨道交通，填充市域铁路与城市公交之间中运量的公共交通层次。



### 4.2.3. 公路

“十四五”期间公路计划投资 900 亿，构建“九纵八横一联”干线路网，形成市域“1 小时交通圈”。

《台州市综合立体交通网规划（2021-2050 年）》中规划台州远期干线公路网总体布局为“十纵十横四联”，其中高速公路“四纵四横四联”，普通国省道“六纵六横”。“十四五”期间计划基本形成“九纵八横”干线路网，其中高速路网“四纵三横”，普通国省道路网“五纵四横”。干线路网完成度达到 60%以上。

高速：3 个完工项目、1 个开工项目，计划新增高速 61.9 公里。建成温岭联络线、三门联络线、甬台温高速改扩建等 3 个项目；开工上三高速天台东互通及连接线工程。

国道：5 个完工项目、1 个开工项目，完成新改建国道 51.1 公里。建成 104 国道临海江南至尤溪段、天台响岩至至界岭段、351 国道仙居界岭头至桐桥段、351 国道临海邵家渡至白水洋段（一期）、228 国道温岭城东至温峤段工程等 5 个项目；开工 104 国道临海河头至江南段。

省道：19 个完工项目、5 个开工项目，完成新改建省道约 300 公里。

县道：完工项目 8 个，开工项目 1 个，建成里程约 65.6 公里。重点建成现代大道、海城路、台州路桥机场进场道路工程等几个重要县道。



### 高速公路建设项目

经过“十四五”的建设，台州市将基本形成“九纵八横一联”干线路网；市区形成“一绕三横三纵”快速路网；市域各县市区快速路覆盖率 100%，形成“1 小时交通圈”。

#### Ø “九纵八横一联”干线路网

九纵：沿海高速、甬台温高速、杭绍台高速、诸永高速、G228 三门至温岭段、规划鄞州—玉环省道（S203）、规划余姚—温岭省道（S204）—G228 温岭至玉环段、规划仙居—永嘉省道（S208）、G104

八横：上三高速及三门联络线、台金高速、温岭联络线、规

划三门—龙游省道(S315)、G351—规划仙居—庆元省道(S210)、规划椒江—武义省道(S321)、规划路桥—永嘉省道(S323)、规划温岭—常山省道(S324)

一联：台金高速市区连接线

表 4-1 “十四五”期间干线路网完成目标一览表

《台州市综合立体交通网规划(2021-2050年)》干线路网			十三五末	十四五任务	十四五目标	
类型	布局	道路名称				
高速公路	四纵	沿海高速及甬玉高速	沿海高速已通		局部通	形成四纵三横一联高速路网
		甬台温高速	已通	完成改扩建 83 公里	全线通	
		杭绍台高速及二期	一期已通		局部通	
		诸永高速	已通		全线通	
	四横	甬台金衢高速	未建		前期	
		上三高速及三门联络线	上三已通	建成三门联络线	全线通	
		台金高速	已通		全线通	
		温岭联络线	未建	建成温岭联络线	全线通	
	四联	临海至天台至宁海高速	未建		前期	
		机场高速连接线	未建		前期	
		合义温高速	未建		前期	

《台州市综合立体交通网规划 (2021-2050年)》干线路网			十三五末	十四五任务	十四五目标	
类型	布局	道路名称				
		台金高速市区连接线	已通		全线通	
普通国省道	六纵	G228 三门至温岭段	局部通车	建成温岭城东至温峤段 15.9 公里	局部通	形成五纵五横 干线路网
		规划鄞州—玉环省道 (S203)	局部通车	完成新改建 43.3 公里, 开工 55 公里	局部通	
		规划余姚—温岭省道 (S204)—G228 温岭至玉环段	局部通车	完成新改建 55.7 公里, 开工 20.4 公里	全线通	
		规划仙居—永嘉省道 (S208)	已通	完成桐桥至步路段改建 16.7 公里	全线通	
		G104	已通	完成新改建 67.1 公里, 开工 36.6 公里	全线通	
		规划秀洲—仙居省道 (S207)	未建	建成天台段 35.5 公里		
	六横	规划三门—龙游省道 (S315)	已通		全线通	
		规划三门—婺城省道 (S316)	未通			
		G351—规划仙居—庆元省道 (S210)	已通	完成 G351 仙居段改建 12.1 公里, 开工 G351 临海段改建 38.9 公里, 完成 S210 仙居段改建 31.7 公里	全线通	
		规划椒江—武义省道 (S321)	局部通车	完成新改建 78.5 公里	局部通	
		规划路桥—永嘉省道 (S323)	局部通车	完工 47 公里	局部通	
		规划温岭—常山省道 (S324)	局部通车	开工温岭温峤至乐清段 8 公里	局部通	





“九纵八横一联”干线公路网

Ø 市区“一绕三横三纵”快速路网

一绕：甬台温高速、温岭联络线、台金高速、沿海高速

三横：321省道（82省道）、323省道（院路线+东方大道）、  
现代大道

三纵：204省道、203省道、228国道



“一绕三横三纵”市区快速路网

Ø 市域各县市区快速路覆盖率 100%，形成市域“1 小时交通圈”。

市区：“一绕三横三纵”干线路网

三门：G228、S204；

天台：G104；

仙居：G351；

临海：G104、G351、S204；

温岭：S203；



玉环：S203、G228；



市域快速路网

#### 4.2.4. 水路

——建设 22 个水路运输项目，计划投资 55 亿。

航道、防波堤、锚地项目：续建三门洋市涂试挖槽工程，大麦屿港区 10 万吨级进港航道养护工程、猫头水道支航道疏浚工程、头门港区进港航道一期建设工程、大麦屿 LNG 应急锚地等 5 个项目。

港口：建成 14 个港口码头项目，新增泊位 23 个。续建

华能玉环电厂改扩建工程、台州通达港务码头工程 2 个项目，新建浙江海昌物流码头改建工程、浙江腾云物流码头工程等 12 个项目。

陆岛交通码头：建成 3 个陆岛码头。续建椒江区大陈镇望夫礁码头，新建温岭市松门镇海韵新村沙镬岛码头及海上客运中心外迁。

### 1) 港口

根据《台州港总体规划（2017-2030）》，台州港将以头门为核心港区，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。

**(1) 头门港区：**头门港区处于台州港西进“一核一轴”战略中的核心地位，为地区经济发展服务的综合性枢纽港区，将以发展深水泊位为主，为台州市及周边腹地内外贸运输服务，并具有发展临港工业和物流园区功能。同时，推进其与宁波舟山港合作，提高集装箱运输喂给服务能力，对接“一带一路”的枢纽节点，打造我市商品车物流枢纽和浙西大宗货物的重要出海通道。

“十四五”期间，头门港区规划新建头门港区进港航道一期及头门港区油品码头项目、头门港区能源基地 LNG 码头项目。

**(2) 大麦屿港区：**大麦屿港区是台州港的重要港区，主要为台州市提供能源等其他现代运输业服务，提供对台直航运输服务。

“十四五”期间，大麦屿港紧抓“一带一路”战略机遇，

全力打造浙南枢纽港。

深化跨港合作：主动融入全省港口一体化发展体系，加强大麦屿港与宁波-舟山港的深度合作，优化集装箱货运扶持政策，增开集装箱沿海新航线；加强与温州港的合作，加大深水航道整治力度，打开出海通道，通过联合发展扩大港区规模效应；

加强港区开发：增加对台直航水上客运航线，新增大麦屿港区 LNG 运输及储运功能，逐步形成以集装箱、煤炭、滚装运输及液体散货（含 LNG）运输为主的综合性港区；

完善陆岛旅游码头规划：实现渡运公交化，并在大麦屿、坎门各规划 1 个水上旅游集散中心。

**(3) 海门港区：**是台州港的重要港区，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，三山作业区退出港口货运功能，拓展旅游客运功能。

“十四五”期间，海门港区规划新建浙江腾云物流码头、续建椒江区大陈镇望夫礁码头及改建浙江海昌物流码头，外迁海门港埠总公司码头。

**(4) 健跳港区：**是三门县发展经济、扩大开放的重要依托，是台州北部湾区经济发展的核心港区、台州港港产城湾一体化融合发展的示范港区，是台州地区经济社会发展的重要支撑；是宁波舟山港战略合作伙伴；是三门发展临港产业、推进沿海开发、提升城市功能的重要基础。健跳港区以原材料中转、能源运输为重点，综合发展成为集现代物流、大宗

贸易、临港工业、休闲旅游等功能为一体的现代化综合性港口。

“十四五”期间，健跳港区规划续建台州通达港务码头、新建浙江五维铁路轨道有限公司 5000 吨级货运码头和台州市三门县现代港口物流基地及新材料产业园（5000 吨级货运码头），续建三门洋市涂试挖槽工程。



台州港各港区布局图

(5) 龙门港区：逐步成为台州港重要港区，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，建设配套码头设施，提供物资运输服务。

横门山岛作业区，为“十四五”期间重点发展作业区，在已有龙门港务码头基础上，扩建多用途泊位，逐步发展成为以集装箱内支线运输为主，适当兼顾水泥、钢材等散杂货运输，远期逐步转为专业化集装箱作业区。

龙胆屿作业区，逐步整体打造大型装配式建筑工业化基地，布置通用散杂泊位与预制构件出运泊位，重点运输建材、工业原材料、工业配件等。

白岩山作业区是龙门港区发展潜力最大的作业区，“十四五”期间拟作为温岭东部新区钢铁贸易智慧园重要配套作业区，规划建设 2 万吨级及以下通用泊位，以钢材、砂石建材等散杂货运输为主。

**(6) 黄岩港区：**主要为黄岩当地所需要的生产、生活物资提供运输服务。

“十四五”期间，黄岩港区规划扩建浙江亚东物流有限公司(黄岩宏源)码头(3000 吨级)及芦村公用码头工程(2000 吨级)。

## 2) 航道

沿海航道建设情况：一是乐清湾进港航道建设。近期：加强对该航道正常性维护疏浚，将航道延伸至普竹作业区。远期：加强疏浚整治力度，力争提升到 15 万吨级，并考虑 20 万吨级散货船进出港的需要。二是头门进港航道建设。近期：头门进港航道一期等级规模满足 5 万吨级散货船乘潮单向通航（保证率为 90%），同时兼顾 7 万吨级散货船乘潮单向通航

(保证率为 50%)。远期： 兼顾 LNG 船型及其他油品码头发展需要，提升到 10 万吨级，并考虑北侧 20 万吨级液体散货船进出港的需要。三是健跳港区进港航道建设。近期：满足 5 万吨级散货船通航能力，并延伸到蛇蟠水道。远期：将航道提升到 10 万吨级。四是同步建设配套锚地和防波堤。

内河航道：形成干支衔接、通江达海的内河航运网。聚焦通瓶颈、提等级、强融合，实施内河水运复兴计划，促进内河水运转型发展。

规划内河水运线路椒（灵）江、永宁江、前四线、金清新港线、栅温线、七条河线、黄路金线、温松线、前四线八条内河水运线路形成“两江六线”的内河航道格局。近期对椒（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。

#### 4.2.5. 航空

——建设 5 个机场项目，计划投资 40 亿。

“十四五”期间，计划完成台州路桥机场改扩建，建成台州湾通用机场和仙居通用机场,开工建设温岭通用机场和临海通用机场，同时储备一批 A2、A3 级通用机场（含直升机起降点）预备项目，规划投资约 40 亿元。



台州市机场规划图

### 1. 台州路桥机场

台州路桥机场改扩建工程用地总面积约 1100 亩，总投资约 36.44 亿元，工期 36 个月。新建一条长 2500 米、宽 30 米的平行滑行道，3.5 万平方米航站楼；新建 16 个停机位和 6 架登机桥及航管楼、塔台等配套功能设施。建成后近期可满足年旅客吞吐量 250 万人次，远期可满足年旅客吞吐量 480 万人次，实现军民航东西两侧分开、独立运行的格局，提升机场运行效率，更好服务台州经济社会发展。计划 2022 年完成机场改扩建主体工程，2023 年建成投运。“十四五”期不断完善路桥机场国内航线网络布局，航线覆盖经济发达地区，



应对客流适当加密航班班次；适时增开港澳台航线和短途国际航线，助力商贸及旅游业。将台州路桥机场打造为浙东南沿海地区的中型机场和重要的航空货运机场。至 2025 年旅客吞吐量 292 万人次、货邮吞吐量 1.52 万吨。

## 2. 通用机场

台州规划远期实现通用机场县县通，“十四五”期主要建设台州湾、仙居、温岭、临海四个 A2 类以上通用机场，同步推进天台、三门、玉环等一批 A3 级通用机场的前期工作。

### （1）新建台州湾通用机场（A2 类及以上，跑道型机场）：

选址在集聚区东部新区青龙浦绿廊内，建设 1200 米×30 米跑道，以及联络道、停机坪等配套设施，主要满足无人机生产基地的试飞需要以及其他通航需求。计划 2021 年开工建设，2022 年建成，总投资 6.55 亿元。

### （2）仙居通用机场（A2 类及以上，跑道型机场）：

选址在白塔镇工业集聚区对面，即台金高速以北、永安溪以南、诸永高速以东，新建 800 米以下飞行跑道，固定翼机位 10 以上，直升机机位 6 个以上，设置航空加油站、消防站、变电站、飞机机库等设施，配置必要的通讯导航设施。主要功能为私人（公务）飞行、商务包机、空中旅游、培训模拟器应急救援等通航飞行提供支撑。力争 2021 年开工建设，2023 年建成，总投资 3.5 亿元。

### （3）温岭通用机场（A2 类及以上，跑道型机场）：

选址在温岭市东浦农场，新建 1200 米×30 米飞行区跑道、航站楼停机坪、其他配套设施及 6 公里进场道路。主要功能是私



人（公务）飞行、短途运输、航空培训、油料机务保障、产业制造和应急救援等。计划 2024 年开工建设，2027 年建成，总投资 5 亿元。

（4）**临海通用机场（A2 类及以上，跑道型机场）**：初步选址在括苍镇罗家岙场址、邵家渡街道茶山村场址或尤溪镇清堂村场址，新建 1200 米 × 30 米规模跑道，近期主要服务于应急救援、城市环保、飞行培训、航空旅游、私人（公务）飞行、通用航空器组装制造和维修等。计划 2024 年开工建设，2027 年建成，总投资 4 亿元。

（5）**一批 A3 级通用机场（含直升机起降点）预备项目**：根据通用航空产业规划，今后将在大型旅游景区、重要海岛、偏远山区、市区三级甲等医院、各县（市）人民医院等地规划建设一批 A3 级通用机场（含直升机起降点），主要承担空中旅游、应急救援、警务飞行、海岛通行、紧急事件处置、农林作业、公务和个人使用等通用航空功能。

#### 4.2.6. 管道

——建设“五纵二横”的油气管道网络，计划投资 16 亿。

“十四五”期间，加快建设天然气管网，提升管网供给服务能力。推进缙云-仙居、甬台温复线、椒江支线、大陈岛支线等天然气管道项目前期，促进台州市“五纵两横”的油气管道网络形成，完善台州市海陆联动、功能齐全的能源管道网，强化原油管道保障能力，提升成品油管道输出能力。



油气管道规划布局图

#### 4.2.7. 邮政

——建设 2 个快递基地，计划投资 7.4 亿。

“十四五”期间，台州市将推动邮政普遍服务升级换代，推进快递“两进一出”试点工作，实施“快递兴农”行动，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、轻轨快递、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。推动邮政普遍服务提质增效。

“两进一出”“进村”培育构建农村物流辐射网，推进城乡快递实现均等化，快递业支撑服务农村消费和生产需求；

“进厂”打造工业互联快递服务网，形成全省领先的现代供应链能力，快递业支撑台州制造业发展需要；“出海”大力拓展国际快递市场，扩大行业高水平对外开放，提高国际快递市场份额和综合竞争力。

“十四五”期间将建成韵达浙江（三门）快递电商总部基地、圆通速递台州区域总部基地。

#### 4.2.8. 枢纽

——一体化衔接推进综合客运和货运枢纽建设，计划投资 50.4 亿。

“十四五”枢纽建设计划投资 50.4 亿元。其中，客运站场实施类项目 12 个，计划投资 18.4 亿元，预备类项目 8 个；货运站场实施类项目 7 个，计划投资 32 亿元，预备类项目 9 个。

**客运枢纽：**建设 7 个综合客运枢纽项目，3 个乡镇运输服务站项目和 1 个公路客运站。另有 8 个客运枢纽预备项目。

**货运枢纽：**建设 2 个综合服务型枢纽，5 个货运枢纽。建成天台多功能智能物流综合园、台州传化洲镗公路港、网营物联智能供应链区域运营总部等 5 个货运枢纽。另有 9 个货运枢纽预备项目。

#### 4.2.9. 绿道

——建成“一横二纵”省级骑行绿道网，计划投资 2 亿。

“十四五”期间基本完成大花园省级骑行绿道网 3 号线、5 号线、9 号线共 624.57 公里的建设任务，实现市域内省级

骑行绿道网初步贯通的目标，形成布局合理、规模适度、设施完备、管理规范绿道体系。

“一横”：主要为东西向的省级绿道⑨号线（娱乐养生骑行绿道）；

“二纵”：主要由南北向的省级绿道⑤号线（生态文化追源骑行绿道）、省级绿道③号线（沿海骑行绿道）构成。



大花园骑行绿道规划结构示意图

4.2.10. BRT 公交

——建设 93.8 公里 BRT 通道，形成市区快捷通勤主骨架，项目总投资约 30 亿元。

为了加强台州中心站、台州站、机场等对外枢纽节点的公交服务，服务三区间的快速出行，提升公交系统的服务水平，“十四五”期将建设 **BRT** 通道。

（1）东部通道：解放路-东环大道-泰隆街，**14.8** 公里，起于椒江七号码头，途径洪家客运东站，至于路桥短途南站，服务于椒江至路桥跨区通道；

（2）南部通道：印山路-路桥大道，**12.9** 公里，以及南官大道-文化路-灵山西街段，**5.8** 公里；西端起于黄岩南城街道，止于路桥大道东端，并且南官大道段深入路桥城区核心区，止于客运南站，连接黄岩区与路桥区核心区，服务于黄岩至路桥跨区通道。

（3）北部通道：世纪大道-环城北路-东浦路-椒黄路-黄海公路-云西路，**18.8** 公里，西端起于黄岩二环西路，途径江口街道、客运总站，止于解放路，服务于椒江至黄岩跨区通道。

（4）西部通道：二环西路-二环南路-环城东路、劳动南路-九澄大道，**8.3** 公里，站西大道，**3** 公里；起于世纪大道，北端止于火车台州站，南端止于黄岩南城街道，构成黄岩老城中运量环形通道，同时北向连接火车台州站，南向与南环通道共同连接黄岩与路桥城区。

（5）中部通道：市府大道中心站-疏港大道，**7.7** 公里；教七路-开发大道-聚海大道，**22.5** 公里，起于高铁新区，途径台州学院、市政府、心海城未来社区、中央创新区等，止于集聚区管委会，服务于椒江区内部及台州湾新区跨区通道。

### 4.3. 客货运输服务体系

运输服务是交通直接面向民众的窗口，是基础设施和民众之间的润滑剂。在现有基础设施的条件下，优化运输服务可以使交通更顺畅、更灵活。随着台州的运输方式不断增加，铁路和航空出行比例越来越高，各种运输的组合更加多样化，对运输服务也提出了更高的要求。

“十四五”期间将新建成 14 条公路、3 条铁路、1 条市域铁路、机场改扩建也将完成，运输服务的重点是融合、集疏、管控，建立云交通。

#### 4.3.1. 客运服务体系

建设公交一条龙，实现公交户到户。以公交车和市域铁路为基础，以公共自行车、共享单车等为补充，使“公交到楼下”常态化。同时，优化公交线路、提高公交准点率、完善智能公交服务，以加强公交吸引力、提高公交分担率。

#### 4.3.2. 货运服务体系

结合台州市制造产业等空间布局和城镇体系结构，统筹各种运输方式，以标准化为手段，形成商贸物流服务网络、城市配送网络和农村物流普遍服务网络“三网合一”的物流化货运服务系统，满足台州市工业物流、商贸物流及专业物流发展对空间、时效、规模等方面的多样化运输需求。

##### 1) 推进多式联运和甩挂运输发展

鼓励海铁、公铁联合运输，实现多式联运设施设备技术标准、信息资源、服务规范、作业流程等方面的有效对接，

加快培育多式联运承运人，推动货物运输的“无缝衔接”和“一单制”。

## 2) 优化城市配送网络推进标准化、专业化仓库等城市配送基础设施建设

推广厢式、冷藏、散装、液罐等专用车型应用，促进轻量化车型及天然气等节能环保车船的应用，淘汰城市物流配送老旧车辆。在中心城区，重点实施“分时段配送”、“夜间配送”等配送模式；建立以快递企业为主体，与电子商务融合发展的快件配送体系，发展“仓储配送一体化”等新型配送模式，提升配送服务水平。

## 3) 构建农村物流普遍服务网络加快完善县、乡、村三级农村物流服务体系

统筹交通、商务、供销、邮政等农村物流资源。支持邮政系统服务“三农”服务网点拓展经营范围，建设成集农资、邮政、电信、报刊等多类产品经营为一体的综合性服务网点。支持产地小型农产品收集市场、集配中心建设。

### 4.3.3. 信息服务体系

以保障综合交通运输体系运行稳定、高效、可靠为宗旨，以信息化、智能化为手段，建立由客运信息服务体系和货运服务体系组成的综合交通运输信息服务体系。

#### 1) 客运信息服务体系

推进台州公众服务信息平台建设。充分运用互联网、电

话、电视网络、广播电台、移动媒体等信息服务手段，向社会公众提供综合信息查询、公众投诉、求助功能、票务信息，为出行者提供多方式、多时段的出行信息查询服务，包括客运班线信息、旅游线路班线信息、公交出行信息、出租车预约信息、约租车信息以及其他运输方式的服务信息，方便公众安排出行。提升公众综合信息服务能力。建设公交一卡通跨区互联互通平台，实现公交一卡通台州、温州的互联互通。

## **2) 货运信息服务体系**

建设物流公共信息平台。建设具备劳力和货运的信息收集、信息处理、信息发布、信息交换等功能的一体化物流信息平台，为运输商、货主和运管部门提供信息服务。

推进物流园区信息系统建设。统一物流信息平台接口，建立物流园区的信息采集、交换和共享机制，促进入驻企业、园区管理和服务机构、相关政府部门之间信息互联互通和有序交换，提高物流服务效率和经营管理水平。

加快企业信息化建设。引导规模化企业利用先进信息技术，实现企业内部管理优化和服务升级。支持开发和推广通用物流软件，提高中小企业信息化水平。推动物流企业与供应链上下游企业间信息标准统一和系统对接，提高供应链一体化服务能力。

### **4.3.4. 安全保障体系**

全面提升台州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。

建设“平安百年品质工程”，强化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。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。

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。加强公路除雪设备配备，提高公路除雪作业覆盖范围，降低因降雪阻断交通的时间。提高公路、水路应急救援水平，降低公路、水路应急救援现场到达时间。

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。

健全交通安全风险排查和隐患治理体系，推进综合治理。涉海涉船风险隐患纳入全市交通安全风险排查和隐患治理体系，予以统筹推进和综合治理。

## **4.4. 智慧交通及绿色交通**

### **1) 智慧交通**

“十四五”期间，台州智慧交通将树立“服务”的发展理念，人、车、港、路、空协同一体化的发展思路，构建覆盖主要交通设施和装载工具的泛在信息网，推动“工程云”建设，提升交通规划、建设、运营和管理全过程数字化水平。完善综合交通智慧云平台，开发大数据集成应用，打造交通大脑。建立智慧高速公路标准体系，构建领先的智慧路网体系。统筹推进智慧铁路、智慧港航、智慧机场、智慧物流等建设。发展无人驾驶，完善公共测试设施，加快打造应用场景。

（1）加大前沿关键科技研发。瞄准新一代信息技术、人工智能、智能制造、新材料、新能源等世界科技前沿，加强对可能引发交通产业变革的前瞻性、颠覆性技术研究。结合台州区域特点和经济模式，加强三区综合交通网络协调运营与服务技术、城市综合交通协同管控技术等研发。

（2）推动智慧交通基础设施发展。推动大数据、互联网、

人工智能、区块链、超级计算等新技术与交通行业深度融合，衔接国家、省智慧交通规划。推进数据资源赋能交通发展，加速交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展，构建泛在先进的交通信息基础设施。构建综合交通大数据中心体系，深化交通公共服务和电子政务发展。

（3）完善科技创新机制。建立以企业为主体、产学研用深度融合的技术创新机制，鼓励交通行业各类创新主体建立创新联盟，建立关键核心技术攻关机制。建设一批具有省内影响力的实验室、试验基地、技术创新中心等创新平台，加大资源开放共享力度，优化科研资金投入机制。构建适应交通高质量发展的标准体系，加强重点领域标准有效供给。

## 2) 绿色交通

十四五期间，台州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，牢固树立“绿色交通与时俱进”的发展理念，加强自身建设，加强问题导向、目标导向，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。打好柴油货车污染治理攻坚战，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。

## 4.5. 综合管理及治理能力建设

以“最多跑一次”牵引综合交通管理体制变革。推进交通领域“最多跑一次”改革向纵深发展，把“最多跑一次”改革蕴含的理念、方法、作风运用到交通治理各领域各方面，以数字化赋能提效，以法治化规范治理。做到规划一张图、建设一盘棋、管理一体化，完善“一件事”全周期服务机制。深入开展“三服务”活动，着力破解交通建设中的痛点堵点难点。健全统筹领导和协调推进机制，建立领导小组，做实工作专班，加强上下联动、部门协同，加强重大规划、重大项目、重大政策、重大改革的统筹协调和督促落实。做好交通规划与经济社会发展规划、国土空间规划和各类专业规划的有机衔接，确保交通规划落地实施。推动高速公路、地方铁路、轨道交通等资源统筹管理、统一运营，做大做强相关优势企业，提高整体效率。要做强做大交通人才队伍和交通企业。建设高水平立体交通网，归根到底要靠人才、靠企业。要着力打造高素质交通干部和人才队伍，以忠诚干净担当为导向，大力培养交通领域年轻干部、专业干部、研究型干部；加快培养引进高水平交通科技人才，打造工匠型劳动者大军，形成与建设高水平交通强省相适应的人才保障。要大力培育具有竞争力的交通企业，充分挖掘内部潜力，把交通主业做得更强，把关联产业做得更大，持续增强战略支撑力和市场竞争力。要支持交通领域民营企业整合提升、创新发展，加

快解决数量多、规模小、实力弱的问题，促进民营企业在高水平交通强省建设中发挥更大作用，争取国企和民企比翼双飞，共同组成高水平交通强省建设的主力军。要坚持综合交通发展与清廉交通建设两手抓、两手都要硬。严格落实党风廉政建设主体责任，建立健全清廉交通制度体系，构建亲清政商关系，以清廉交通的理念、制度和建设成效，全过程保障和促进高水平交通强省建设。

## **5. 保障措施**

“十四五”期间，为贯彻落实《交通强国建设纲要》和浙江省建设交通强国示范区的决策部署，顺利推进交通强市建设，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，保证台州市综合交通运输建设任务的顺利完成，需加强组织领导、强化要素保障、健全体制机制。

### **1) 加强组织领导**

建立交通强市建设领导小组，充分发挥领导小组的统筹指导和协调作用，健全市县联动机制，协调推进解决综合运输规划建设中的重点、难点问题。领导小组要加强对县（市、区）分类指导。各级党委、政府要强化落实，制定实施细则，健全工作机制，纳入年度考核和重点督查。实行挂图作战、节点管控和清单管理，建立健全重大项目的问题清单、责任清单、进度清单以及问题销号机制。加强督导考评。重大事项及时向市委市政府报告。

### **2) 强化要素保障**

建立市级重大交通项目储备库，抓住浙江省用地改革试点的机会，积极争取重大项目用地指标，按照“最多跑一次”改革要求及时审查审批，支持实施分段报批和先行用地报批，政府债券安排给予支持。合理划分市县财政事权与支出责任，加强市级对快速、干线路网统筹，强化县级对基础路网主体责任。支持国有交通企业做大做强，强化功能性考核。创新交通投融资模式，盘活存量资产，继续发掘民间资本雄厚的优势，推进社会资本参与交通基础设施建设。加强人才保障，积极引进与高等院校的战略合作，加快培养高水平交通科技人才，打造工匠型劳动者大军，形成与建设高水平交通强省相适应的人才保障，深化推进交通建设的可持续发展。

### 3) 健全体制机制

主动对接《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》、《综合立体交通网规划》等，深化综合立体交通网规划与重大基础设施专项规划、国土空间规划的衔接，加强通道资源管控，统筹地下空间利用。强化交通部门对“铁轨公水空管邮枢廊”的整体统筹，实现“规划一张图、建设一盘棋、管理一体化”。整合综合交通运输资源，协调、调度综合交通运输运营，建立高效通行“一张网”。