

温州市鹿城区人民政府文件

温鹿政发〔2021〕89号

温州市鹿城区人民政府 关于印发鹿城区综合交通运输发展“十四五” 规划的通知

各街道办事处、镇人民政府，区政府直属各单位：

《鹿城区综合交通运输发展“十四五”规划》已经九届区政府第53次常务会议审议通过，现印发给你们，请认真组织实施。

《鹿城区综合交通运输发展“十四五”规划项目表》由区交通运输局另行发布。

温州市鹿城区人民政府

2021年12月15日

（此件公开发布）

鹿城区综合交通运输发展“十四五”规划

本规划是《温州市鹿城区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》重点专项规划，旨在把握交通强国发展新时代、长三角高质量一体化发展、浙江高质量发展建设共同富裕示范区、温州打造全国性综合交通枢纽等战略机遇，构建外快内畅、互联互通、立体多元、绿色智能的现代综合交通体系，全面促进运输服务系统升级，持续放大综合交通网络效应，充分发挥综合交通在国民经济中的支撑引领作用。本规划明确了鹿城区“十四五”综合交通发展的指导思想、目标和任务，是未来五年全区综合交通发展的总体部署，是确定重大项目、制定建设计划的基本依据，是鹿城区“十四五”时期综合交通运输发展的指导性文件。

一、发展基础

“十三五”以来，在区委、区政府的正确领导下，鹿城始终围绕加快提升发展温州中心城区综合交通枢纽地位，大力推进高速公路、国省道等干线公路建设，不断改善提升农村公路，不断优化交通场站和物流中心布局，大力发展城市公共交通，合理衔接城市内部交通与对外交通，综合交通服务水平得到全面提升，在交通运输各领域发展取得阶段性成效，为鹿城加快提升中心城区首位度、建设“五美”鹿城提供了有力支撑。

（一）发展成效

1. 基础设施建设全面推进，枢纽地位逐步提升

“十三五”以来，鹿城交通一直把项目建设作为稳增长、保态势的总抓手，推在建、保开工、促前期，逐级分解任务，层层传导责任，建立项目台账，明确时间节点，确保项目快速推进，为提升温州中心城区综合交通枢纽地位打下坚实基础。截止到“十三五”末，全区累计完成交通投资约 105.89 亿元，完成实施类项目投资额的 107%；其中，铁路（包括轨道交通）完成投资 12.38 亿元、公路建设及养护完成投资 56.97 亿元、城市道路完成投资 30.17 亿元、公路场站完成投资 4.28 亿元、城市公交完成投资 2.09 亿元。

（1）轨道工程建设扎实推进

为助力鹿城“时尚智都、山水美城”建设，鹿城区全面推进轨道交通系统建设，加快对接浙江省两小时铁路交通圈，融入长三角高铁网络，推进市域轨道交通建设，促进温州中心城区一体化发展，提升温州市在全国及区域的枢纽地位及辐射能力，通过交通优势全面助力产业转型升级。

“十三五”以来，鹿城完成乐清湾港区铁路支线鹿城段、金温铁路扩能改造工程鹿城段配套工程、甬台温铁路鹿城段配套工程等建设，建成营运市域铁路 S1 线一期工程。

（2）公路网络水平持续优化

“十三五”以来，鹿城深入实施“5322”交通战略，以打通鹿城东西交通廊道，实现城区内通外达为主要目标，不断推进高

速公路网建设，建成绕城高速公路西南线；以普通国省道建设为主攻对象，提升公路技术等级，完成 330 国道鹿城仰义至双屿段工程建设，开工建设 104 国道温州西过境永嘉张堡至瓯海桐岭段改建工程、330 国道官岭隧道改扩建工程、211 省道鹿城临江至藤桥段工程；持续推进“四好农村路”建设，以交通西进带动城市西优，建成鹿城区双屿至藤桥公路、七都大桥北汉桥工程，稳步推进瓯湖线鹿城段（渔藤公路）改建工程、双藤公路二期前期工作，实施农村公路新改建 157.8 公里，新建农村物流服务站 80 个，改造提升渡口渡埠 15 处。

截止到“十三五”末，鹿城区公路总里程达 311.59 公里，公路网密度为 107.4 公里/百平方公里，公路通畅率、通达率均为 100%，其中，高速公路 18.98 公里、一级公路 32.0 公里、二级公路 41.13 公里、四级公路 169.1 公里、准四级公路 50.39 公里，二级及以上公路占比 32.77%。

表 1-1 鹿城区 2015、2020 年公路里程对比情况（单位：公里）

年份	总里程	高速	一级	二级	三级	四级	准四级
2020	311.59	18.98	32	41.13	0	169.1	50.39
2015	318.01	15.25	32	53.62	0.96	166.7	49.57
差值	-6.42	+3.73	0	-12.49	-0.96	+2.4	+0.82

（3）公路养护水平不断提高

“十三五”以来，鹿城交通着力推进整体路网优化升级，完成 G104 京福线、G330 国道大中修 58.262 公里，G330 官岭隧道整治工程，G330 庄岩 2 号桥、潮埠大桥维修加固以及普通国道边

坡整治 7 处等工程。持续推进普通国道大中修工程，加强普通国道公路日常管养和小修保养力度，共投入 1715.62 万元用于普通国道小修保养，普通国道 PQI 持续保持在 90 分以上。

全面推进农村公路管养工作，精准服务西部乡村振兴。“十三五”以来，实施瓯湖线、壬临线、石林环线等农村公路大中修 79.4 公里，实施生命安全防护 21 公里，危桥改造 7 座，修复农村公路灾毁点 94 处。

2. 运输服务水平稳步提升，城乡融合扎实推进

(1) 运输服务水平逐步提升

随着鹿城交通基础设施建设的快速发展，综合运输能力与服务水平不断提高。客货运输稳步增长、城乡交通统筹发展深入推进、运输装备持续升级。

公路运输服务。公路作为鹿城运输的主要方式，其运输能力的变化对综合运输产生极大的影响，能够在较大程度上反映鹿城区运输的变化与发展。截止到 2020 年，温州市区（鹿城、瓯海、龙湾）完成公路客运量 1399 万人次、旅客周转量 140369 万人公里；完成公路货运量 6318 万吨、货运周转量 666135 万吨公里。历年公路客货运量如下：

表 1-2 2016-2020 年温州市区（三区）客运量及货运量

年份	客运量 (万人)	旅客周转量 (万人公里)	货运量 (万吨)	货运周转量 (万吨公里)
2016	1925	408547	5417	457333
2017	1781	362193	6197	516971
2018	1813	310645	6667	561696
2019	2213	290481	6793	574848
2020	1399	140369	6318	666135

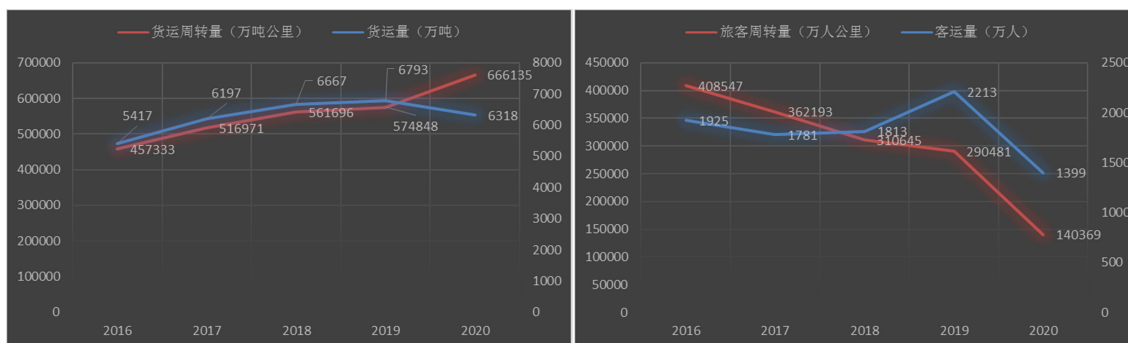


图 1-2 2016-2020 年温州市区（三区）客运量及货运量情况

水路运输服务。近年来，鹿城水路客运不断创新发展，渡口营运持续优化，南塘夜游、瓯江夜游进一步提升，是鹿城公共交通发展的重要补充。截止到 2020 年，鹿城区正常营运渡口 5 个，正常营运的客渡船 7 艘，客位数 1561 个，客运量总计约为 111.3 万人次。

（2）城乡交通统筹深入推进

建制村“最后一公里”城乡公交全覆盖。“十三五”以来，鹿城大力实施公交优先发展战略，坚持需求和问题导向，通过实地走访、征求意见、专题调研，收集群众公交出行需求，对症下药，精准施策，缓解城市拥堵。“十三五”以来，开通快速公交 BRT6 号线及 2 号线南延线，新增公交线路 1 条、优化公交线路 10 条、新增社区巴士 4 条，建成 18 个公交候车廊、公交停靠站 137 个（其中港湾式 37 个），形成“轨道交通+快速公交+常规公交+社区巴士”多层次、一体化公共交通服务体系。同时，为切实满足西部山区当地群众的出行需求，补齐农村客运短板，实现 18 个未通车建制村“村村通”全覆盖，并不断优化加密班次，以“固

定+预约”小巴车运营方式打通村民出行“最后一公里”。

交通治堵提升城市品质。坚持问需于民，按照“一点一策”治堵措施，与各有关单位积极配合，完成鹿城鞋都二期嵇师路至戴宅路、鞋都三期过境公路与潘岙路口、S10温州绕城高速仰义收费站出口渔藤路岭下段及民航路（蒲鞋市段）等7处交通堵点整治，建成专用停车位17237个、公共停车位2037个，完成街区（小区）微循环改造7个，新建改造城市道路11.331公里，新建绿道15.4公里，打通断头路4条。

（3）运输装备加快提档升级

“十三五”以来，温州市区（鹿城、瓯海、龙湾）公路营业性公路运输工具数量大幅度减少，载客、载货汽车数量均出现下滑，但客车平均座位、货车平均吨位有所提升，运输装备向大型化、专业化发展，运力结构逐步优化。截至“十三五”末，温州市区营业性汽车共9315辆，其中载客汽车1063辆，客位43477座；载货汽车8252辆，运力105588吨。

表 1-3 2015 与 2020 年温州市区（三区）公路运输装备比较

类别	2015	2020
载客汽车（辆）	7496	1063
客位数（个）	214268	43477
平均客位（个/辆）	28.6	40.9
载货汽车（辆）	10121	8252
吨位数（吨）	62862	105588
平均吨位（吨/辆）	6.2	12.8

内河船舶向标准化船型发展，逐步淘汰老旧船、挂浆机船、

水泥船。截止到“十三五”末，鹿城正常营运的客渡船7艘，客位数1561个；水路货运船舶48艘，运力15157吨，其中，内河轮驳船43艘，运力9384吨，沿海轮驳船5艘，运力5773吨。

3. 坚持交通规划科学引领，行业管理再上台阶

(1) 抓规划发展“新突破”

抓顶层设计，相继出台《鹿城区西部片区农村公路路网改造“三年行动”实施方案》《鹿城区“四好农村路”实施意见及三年行动计划》及《鹿城区“四好农村路”中长期发展规划》，通过分步实施，大力推进农村公路网建设，创建美丽农村公路，助力乡村振兴；配套出台《鹿城区高水平建设“四好农村路”实施细则》，大幅度提高区财政对农村公路新改建及日常养护资金补助额度，除上级补助资金外，全额保障农村公路大中修、安全生命防护、农村公路水毁等工程资金；主动对接融入温州全国性综合交通枢纽体系，发布《关于鹿城区加快建设温州中心城区综合交通枢纽的决定》，深入实施“5322”交通战略，科学指导鹿城区综合交通中长期发展。

(2) 抓体制机制“新突破”

推进机制创新。创新交通部门执法资源整合机制，组织开展执法评议考核，制定交通执法监督办法和执法检查制度，定期开展执法大检查活动。充分发挥考核“指挥棒”的作用，创新推进机制，构建形成以“一个核心目标、两套工作清单、三个工作办法”为主体的制度框架体系。建立“四好农村路”工作任务分解

清单、重点交通工作街镇任务分解清单等“两套工作清单”；完善“四好农村路”领导小组工作机制、健全“两色”预警跟踪覆盖机制、用好要素指标政策导向等“三大工作办法”，以达到统一领导、倒逼项目建设加速、争取要素倾向等目的。

深化交通体制改革。确定人事管理专员，规范干部日常管理，按程序配合做好机构改革工作，完成 22 名人员转隶至温州市交通运输综合行政执法队；成立公路中心，撤并科室。

继续深化“最多跑一次改革”。围绕省、市加快推进“最多跑一次”改革决策部署，全面推进“最多跑一次”政务服务新模式，结合行政审批保留事项清单，逐项研究审批环节，简化审批事项流程，完成行政审批、行政处罚等“最多跑一次”事项清单的梳理和公布，完成审批服务事项办事指南梳理，并同步录入到浙江政务服务网。

优化营商环境。以营商环境优化为契机打造鹿城交通特色服务项目，全系统 14 项群众和企业到政府办事事项指导目录全部实现“最多跑一次”，并同步开通网上申报，行政审批服务事项不断优化，办事流程不断精简，办事材料不断简化。鹿城交通领域“无欠薪”工作全面深化，为劳动者撑好“保护伞”。招投标市场监管持续加强，工程招标文件条件设置不断规范，鹿城交通建设行业招投标市场公平、健康、有序发展得到有效保证。

（3）抓自身建设“新突破”

坚持党建引领，打造“党字号工程”品牌。坚持把加强政治

建设摆在首要位置，加强党性教育，坚持聚精会神读原著、学原文、悟原理，采取中心组学习、研讨交流、送课下乡、参观基地等多种形式集中学习研讨。按照中央、省、市委的要求，切实担负起全面领导党风廉政建设和反腐败工作的主体责任，主要负责人认真履行第一责任人职责，领导班子其他成员认真履行“一岗双责”，科室负责人各负其责、干部职工全员参与的党风廉政建设和反腐败工作机制，形成反腐倡廉工作合力。健全党建联席会议制度、举办在建交通工程电焊工技能比武大赛、立功竞赛推进会等技能比武活动，进一步弘扬工匠精神。同时，以“一名党员一份责任，一名党员一面旗帜”为工作目标，搭建党员服务平台，积极选树先进典型，引导机关党员在服务大局中破难攻坚。

坚持思想导向，打造“交通学堂”品牌。以“新时代、新征程、新气象、新作为”为主题，按照“分层教育、分类引导”的原则，依托“主题党日”活动，结合鹿城交通发展实际，以“交通论坛”“领导讲堂”“廉政课堂”“悦享会”“青年学习沙龙”“红色党课”等六大学习平台建设为龙头，坚持自学与共学，打造“交通学堂”品牌。

4. 智慧绿色平安协同共进，交通品质全面提升

(1) 智慧交通加快发展，助推交通运输转型

完成“智慧公路”一、二期建设，包括公路应急指挥平台搭建和50路外场视频监控点位布设，普通国省道视频监控覆盖率达到100%，农村公路监控部分覆盖，实现易拥堵及重要路段车流量

监控全覆盖，市、区两级公路应急系统信息实时共享，公路网信息化管控能力不断增强。温州市交通系统安全生产信息系统、营运客车车载视频监控和 QBS 定位系统等交通平台逐步完善，安全监管职能进一步强化，“安全第一”的思想及制度、措施在交通行业管理中得到全面落实。全省首座普通国省道养护工程采用钢结构桥梁——G330 温寿线鹿城段潮埠大桥通过验收，安全保障水平明显提升，实现科技桥梁的示范引领。

（2）绿色交通加快发展，助推生态文明建设

推进美丽经济交通建设。依托藤桥、山福等绿色资源区域优势，借助鹿城区打造西部美丽乡村特色精品村和乡村精品民宿集聚区契机，将“生态+”融入道路设计、建设、管理全过程，以美丽乡村示范带建设为亮点，创新打造“美丽交通+旅游”新格局，着力突出鹿城特色，完成美丽经济交通走廊一、二期工程建设，创成美丽经济交通走廊达标县，江心屿渡口、老涂渡口、前沙渡口、渡船头渡口、沙头渡口等 5 个渡口创成省级美丽渡口，藤桥镇、山福镇创成市级四好农村路示范乡镇，七都街道完成市级四好农村路示范乡镇申报。

全力推进“四边三化”。以打造“美丽经济交通走廊”为目标，全力推进“三化”示范路创建和“两路两侧”绿化改造提升工作，营造“畅、安、舒、美”的公路通行条件，完成“市级精品示范路”G330 国道创建、最美高速出入口温州西高速互通口绿化提升工程创建。大力推进“四边三化”整治，将路域环境整治、

小城镇环境整治与“四边三化”相结合，提前做好问题点排查，做到早发现、早整治、早销号，“四边三化”整治率达100%。积极推进普速铁路沿线外部环境安全隐患整治，完成销号233处，销号率达到97%，其中省级点位83处已全部完成销号，整治成效位列全省前列。

（3）平安交通加快发展，着力构建和谐社会

强化安全风险管控。以落实主体责任为重点，逐级签订责任书，层层分解落实安全责任，深入开展“平安工地”建设活动，紧盯重要场所、重点领域、重大活动、重点环节安全生产隐患排查治理。结合中央环保督察整改，全面落实安全生产“四大”专项治理攻坚战和消防安全“五大”整治行动，“十三五”期间，建成鹿城区公路应急保障基地，完成市级重大事故隐患点整治4处，省级挂牌治理道路交通事故多发点整治2处；共出动检查人数1479人次，整治各类隐患746项，安全形势保持总体稳定。全面开展“两会”“一带一路”高峰论坛会议、“十九大”“G20”、世界互联网大会平安护航工作，通过成立相应工作领导小组，建立了矛盾纠纷排查、涉稳重点人员摸排、24小时值班、维稳信息报送、最小作战单元等制度，全面防范，确保交通系统行业和谐稳定。

严守质量安全底线。进一步完善监管体系，强化参建单位质量行为监督，结合工程进度和重要节点实施跟踪监督，依托工程实体抽查检测、原材料抽检等手段，有效规范工程质量行为与安

全施工。“十三五”以来，共实施监督项目 59 个，协管项目 6 个，制发质量检查意见书 95 份，整改各类工程质量隐患 200 处，实现在建工程质量监督工作全覆盖。不断优化监管服务水平，将监理日常管理和监理信用评价紧密结合，不断强化监理企业质量安全履责意识，促进监理企业规范管理。

深入推进打非治违。不断加大对超限车辆的打击力度，推行非现场执法与现场执法相结合的治超模式，“十三五”以来，查处超限车辆 213 辆，卸载吨位 3472.15 吨，罚款 124.8 万元，办理非现场执法案件 165 件，路政治超办理 360 件；强化路政管理，路政巡查 3373 人次，清理路面堆积物 409 立方米，拆除非公路标牌 228 块，整治马路市场 214 个。

（二）存在问题

近年来，鹿城城市建设不断推进，“滨江 CBD、瓯江沿线、塘河两岸、历史文化街区、中央绿轴”等一批重点项目建设全面铺开，城市发展逐渐形成“点串线、线成网、网拓面”的开发格局。城市功能的多元调整，给综合交通建设、布局、管理提出了更高要求，同时也出现了诸多问题。

1. 综合运输体系尚未形成，对片区发展支撑不足

目前，鹿城交通运输主要依托公路、水路，航空、铁路运输需要依靠温州龙湾国际机场、温州南站和温州西货运站来实现，综合交通运输方式尚未形成。从鹿城客货运输结构来看，旅客运输主要通过公路和水路实现，且公路占据主导地位；货运运输方

面，虽然拥有铁路货运通道、瓯江航道，但目前公路依然占据主导地位，公铁联运、水铁联运等多式运输方式尚未形成。

鹿城区西部分布有中国鞋都产业园、浙江温州鹿城轻工产业园区、沿江工业区、温州（鹿城）轻工产品交易中心等众多大、小工业园区和商贸平台，是鹿城区主要货物运输产生地和吸引地，同时在温州中心城区货物运输中占据较大比重。然而，从片区货运通道来看，片区内并没有一条真正意义上的货运通道（330国道改建后为一级公路标准兼顾城市道路功能）；对于鹿城轻工产业园区货物运输也只能通过渔藤公路（X271）来实现，不管从道路等级、通道数量都难以满足片区今后的发展。

2. 路网功能结构不平衡，仍需进一步优化调整

目前，鹿城区干线路网骨架结构基本构建成型，但整体路网结构仍有待进一步优化，道路系统整体运行效率有待提升。一方面，城区内部部分干线道路依然承担着通勤交通、对外交通和过境交通多重功能，部分道路对外交通量和过境交通量占比达50%以上，货运交通量占比达50%左右，交通功能混杂及大量的货运交通量进一步降低了城市内部干线通行效率。另一方面，市区道路网中的次干路和支路密度不高，未形成网络且断头路较多，导致主干路网和交叉口的交通压力增大。西部农村公路网等级偏低，且部分道路又承担市政道路功能，进一步加大了农村路网的通行压力和管理压力。

3. 阻隔依然存在，城市拥堵治理任重而道远

“市区一体化”和“瓯江两岸协同发展”是温州大都市协同融合发展的重要任务和关键环节。近年来，鹿城区作为温州都市区中心核心区，是“市区一体化”和“瓯江两岸协同发展”的主战场，在发展推进过程中，鹿城与瓯海、龙湾、永嘉等区域之间的出行需求急剧增加，但相应的越江（瓯江）、穿铁（金温铁路）设施，区区对接（鹿城-瓯海、鹿城-龙湾等）道路的建设并未能紧随交通需求的激增而得到相应地快速发展，造成少数干线道路流量集中，路网压力得不到均衡。

长期以来，温州中心城区的发展一直围绕着鹿城区逐步向外蔓延，多中心或一主多副的城市发展格局还未形成，以鹿城为单中心的城市发展格局深刻影响着城市内部交通分布，中心城区交通呈现潮汐化、拥堵常态化等特征。2020年温州中心城区10大堵点8个在鹿城，其中4个堵点9次（次数最多）上榜最拥堵。

4. 公交发展有待完善，服务水平仍需提高

虽然公交发展在“十三五”期间取得了突破性进展，但依然存在公交综合场站、枢纽站建设滞后，郊区、山区公交线路覆盖不足，乘车、换乘不便等问题，截止2020年，温州中心城区公交分担率为35%。

轨道交通对鹿城的带动较为薄弱。“十三五”期，建成市域铁路S1线并营运通车，区内布设有2个站点，但均布置在鹿城区外围，对区内公共交通出行结构的影响非常薄弱。同时，以市域铁路S1线站点为核心，快速公交、常规公交、社区巴士、公共

自行车等为辅助的综合公交体系尚未形成。

5. 要素资源遭遇瓶颈，政策处理难度不断加大

“十三五”期间，鹿城区交通建设投资持续高位增长，但建设成本不断上升，基础设施实物量增幅明显低于投资量增幅。土地需求与供给之间的矛盾日益突出，环境、资源的刚性约束更加明显，长期以来支撑交通发展的要素条件已经发生深刻变化。从前期工作推进情况来看，制约交通发展的最大问题仍是土地、资金和政策处理问题，尤其是因政策调整及财政公共预算支出监管越来越严格，交通项目融资困难重重；鹿城每年建设用地指标紧缺，完全不能满足交通项目建设的用地需求；同时，政策处理难度不断加大，安置地块难以落实、拆迁政策不平衡，严重制约鹿城区交通的建设发展。

二、发展环境及要求

（一）发展环境

当前及今后一段时期，世界处于百年未有之大变局，国内外形势发生深刻复杂变化，鹿城开启高水平现代化建设新征程面临前所未有的不确定环境。

从国际发展环境看，（1）全球经济增长放缓预期明显，特别是叠加新冠肺炎全球大流行冲击，全球经济复苏的不稳定性和不确定性明显增大；（2）逆全球化浪潮迭起，全球供应链、产业链、价值链的重构风险加大，较大影响新兴经济体稳定发展预期；（3）全球治理体系加速重构，我国面临“二次入世”艰难谈判；（4）

5G 为引领的新一代信息技术进入产业化爆发期，新一代生物技术、能源技术、新材料技术热点频出、多点突破，将对全球产业链、价值链、创新链产生革命性影响。

从国内发展环境看，（1）发展方式上，从中高速度增长进入到高质量发展新阶段，与产业动能转换需求相匹配的知识、技术、信息、数据等新生产要素的需求质量和数量将快速扩张；（2）发展动力上，从出口导向转向更注重国内市场支撑，新基建新消费催生新动能，强大内需特别是消费需求将成为经济发展主动力；

（3）从发展方式上，加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

从浙江发展环境看，“十四五”时期，浙江省迈入高质量发展的关键时期，将牢牢把握“三地一窗口”的使命担当，以“八八战略”为总纲，紧扣高质量、竞争力、现代化主题，更加注重自主创新、数字牵引、绿色转型、区域协调和就业增收，统筹推进经济、社会、生态、开放、省域治理等各领域现代化建设，高水平开启现代化强省建设新征程，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，为全国发展大局作出更大贡献。

从温州发展环境看，“十四五”期间，将以加快建设“五城五高地”为重要支撑，全力“做强全省第三极、建好长三角南大门”，争创社会主义现代化先行市，到 2025 年，经济综合实力将晋级 GDP 万亿俱乐部，实现更高质量发展，人均 GDP 超过 10 万

元。其中，打造全国性综合交通枢纽城市是“五城五高地”的重要组成部分，要求交通运输加快先行引领，做好社会主义现代化先行市的先行官。

从行业看，交通强国战略深入实施，交通现代化已经成为国家现代化的重要标志，加快构建现代化高质量国家综合立体交通网，服务构建新发展格局，畅通现代流通体系，为全面建设社会主义现代化国家当好先行成为交通运输行业的首要使命，加快落实碳达峰、碳中和，积极推进交通数字化建设，打造绿色、智慧、安全的交通模式，成为未来交通高质量发展的体现。

综合判断，“十四五”时期，温州交通运输发展仍处于优化网络布局的关键期、提质增效升级的转型期，将开启现代化建设新阶段。站在新的历史起点上，要准确把握新发展格局下的新形势、新要求，切实转变发展思路、方式和路径，优化结构、转换动能、补齐短板、提质增效，更好满足多元、舒适、便捷的客运需求和经济、可靠、高效的货运需求。要坚持以创新为根本动力，突出数字化、智慧化引领，提升绿色发展水平和安全应急保障能力，注重交通与产业融合发展，当好社会主义现代化先行市的先行官。

（二）鹿城区交通发展新要求

1. 助力打造全国性综合交通枢纽，提出新要求

温州是长江三角洲南翼与海西区接壤的区域中心城市、区域枢纽城市，是国家明确的全国性综合交通枢纽和国家物流枢纽承

载城市，温州市的发展战略目标是要把温州建成领跑浙南闽北赣东的重要区域中心城市。为此，交通必须先行发展，提供强有力的支撑和先导作用。鹿城区要抢抓温州市打造全国性综合交通枢纽历史性机遇，通过补短板、求突破，统筹内外通道、交通枢纽和运输网络建设，提升鹿城区在区域发展中的辐射力、影响力、竞争力。

2. 全面提升中心城区首位度，提出新要求

核心区首位度提升是温州蝶变和崛起的关键所在。“十四五”期间，鹿城交通将加快推进以轨道交通、城市快速路等重大交通基础设施建设，引导促进两线两片、滨江商务区、七都岛等功能区块建设与融合，进一步把核心区规模做大、经济做强，提升城市建设品质，增强城市核心功能，不断放大鹿城区在区域中心城市建设中的龙头作用。

3. TOD 开发助推城市新变革，提出新要求

按照已发布的《温州市域轨道交通线网规划》，预计鹿城“十四五”期内将开工建设轨道交通 M1 线、M2 线，市域铁路 S3 线一期工程。近年来，随着轨道交通建设的进一步推进，“轨道交通引领城市发展格局”新理念逐步成为城市发展的策略之一，鹿城要把握轨道交通建设有利契机，针对轨道交通作为大运量、快捷、高效的新型交通工具，推进以公共交通引导城市开发，重塑和优化城市交通布局与结构。

4. 打造引领温州的西部新城，提出新要求

长期以来，鹿城东、西部区域发展的不平衡，是制约鹿城高质量发展的重要因素之一。“十四五”时期，鹿城将加快推进“城市西进”，将西部崛起作为鹿城区城市扩容和高质量新型城市化的重大战略之一，积极谋划重大平台、重大项目在西部区域落地，推进基础设施建设向西部区域重点倾斜，形成东西部各具特色、优势互补、相互促进、联动发展的局面。交通运输作为国民经济的基础性、先导性产业，应在鹿城“西进”中发挥引领性、支撑性作用。

5. 区域交通一体化融合发展，提出新要求

“十四五”时期，鹿城将实施“东优西进、城乡一体，区际协同、全域美丽”的空间战略，构建全域高质量发展新格。从鹿城内部看，深入实施乡村振兴战略，推进东、西部区域融合发展，实现城乡一体；从鹿城外部看，以市区一体化和瓯江两岸协同发展为主线，推进鹿城“向东江海联动，向北跨江协同，向南环山融入，向西拓展联动”。内外一体化发展将进一步推进区域交通往高速化、公交化、通勤化方向发展，也因此对鹿城交通发展提出了新的要求。

（三）交通需求预测

根据《鹿城区国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》，“十四五”时期，鹿城区经济增长将更加注重高质量，三产结构更加高端化、融合化发展，城乡空间结构加快一体化进程等特征，预计“十四五”末鹿城地区生产总值将突破 1700 亿元。

旅客运输需求。随着经济发展和人们生活富裕程度的不断提高，区域一体化的不断深入发展，全国及温州旅游业的发展，以及人口老龄化，旅客出行的需求将继续保持较快增长趋势，但受新冠疫情影响以及各国对出入境旅客更严格管控，“十四五”初期很多旅客将会放弃或抑制出行需求，全社会旅客运输量下降。随着国内新冠疫情得到有效控制，经济生产、生活逐步恢复正常，国内旅客出行将会恢复增长、甚至报复性增长；国外疫情控制情况更复杂，预计“十四五”中后期，国际出行会呈现恢复性增长，但总量低于新冠疫情暴发前水平。总体出行特征将会呈现高质量出行比重提高、小汽车出行比重提高，同时由于疫情防控进入常态化阶段，乘客之间要保证适当距离，同等规模客运量需要更多的运力供给支撑。综合分析预测，“十四五”末，温州中心城区完成的全社会旅客运输量与“十三五”末的水平基本相当或略有增长，维持在 2450 万人次。

货物运输需求。根据温州中心城区以往货运量与国民经济发展的关系，结合中心城区的经济和产业发展规划，市场采购贸易试点开展的不断深入，温州区域枢纽对区域辐射的增强，同时考虑新冠疫情、中美贸易摩擦、逆经济全球化等对产业链、国际贸易等影响，预测“十四五”期，温州中心城区全社会货物运输量将继续保持增长，但增速略低于“十三五”期，预计保持年平均 4% 的增长速率，到“十四五”末，温州中心城区全社会货物运输量为 8590 万吨。

表 2-1 温州中心城区客货运总量预测

年份	客运量 (万人)	货运量 (万吨)
2020 年	1399	6318
2025 年	2450	8590

三、指导思想和发展目标

(一) 指导思想

全面贯彻党的十九大和十九届六中全会精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，以打造温州中心城区综合交通枢纽为总目标，全力贯彻落实“交通强国”战略，按照浙江省建设高水平交通强省和温州高水平建设全国性综合交通枢纽的发展要求，加快构建外快内畅、互联互通、立体多元、绿色智能的现代综合交通体系，全面促进运输服务系统升级，持续放大综合交通网络效应，充分发挥综合交通在国民经济中的支撑引领作用，为鹿城全力打造“一都三城五区”，努力成为“彰显温州厚重历史文化底蕴、展示温州整体城市形象、凸显温州区域中心城市综合能级和竞争力”的窗口，争创全国领先、全省领跑的社会主义现代化先行区提供强有力支撑。

(二) 基本原则

先行引领。继续坚持发展为第一要务，加快完善基础设施网络，努力实现基础设施能力适度超前，在努力成为“彰显温州厚重历史文化底蕴、展示温州整体城市形象、凸显温州区域中心城市综合能级和竞争力”的窗口，争创全国领先、全省领跑的社会主义现代化先行区建设中充分发挥交通运输的基础支撑和先行引

引领作用。

统筹协调。统筹各种运输方式发展，强化互联互通，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率。统筹区域、城乡交通发展，促进交通运输基本公共服务均等化，实现交通运输协调发展。推动交通与产业融合发展，促进互利共赢。

群众满意。坚持“以人为本”和“民生交通”理念，继续深化“最多跑一次”改革；坚持民生优先惠及群众，把建设人民群众满意交通作为出发点和落脚点，突出交通运输行业的服务属性，着力提升交通运输服务水平，努力实现“人便于行、货畅其流”。加快完善均等化公共交通服务，提升发展“四好农村路”，不断提高群众满意度，高水平推进共同富裕。

智慧互联。依托智慧交通综合监测平台，集成各单位交通信息资源，支持管理、运营、决策，实现平台与各个相关子系统信息充分共享，为交通部门、城管部门、公交运营管理等部门及市民提供数据服务，为鹿城市民交通出行、生产生活等提供便利。

绿色集约。坚持绿色发展和环境协调，践行“两山理论”，因地制宜，打造美丽交通风景线。加大优化运输结构和规模化集约布局，提高通道、岸线、土地资源集约节约利用；加大技术贡献，提高技术装备水平，减少污染排放。

（三）发展目标

1. 总体目标

全力贯彻落实“交通强国”战略、浙江省高水平建设交通强

省和温州高水平建设全国性综合交通枢纽战略部署，围绕共同富裕，全面提升均等化服务水平，打造人民满意交通为导向，以高水平建设温州中心城区综合交通枢纽为总目标，实施“1132”工程，以“建枢纽、布轨交、优路网、强配套、重管理、促融合”为抓手，重点加快建设和完善铁路货运枢纽、轨道交通、高快速路、国省干线等重大基础设施，继续完善农村公路网、城乡公交网提升，全面构建形成“六高七铁、七纵四横”的综合交通骨架，综合交通发展水平总体达到有力支撑鹿城全力争创全国领先、全省领跑的社会主义现代化先行城区。

专栏一：“1132”工程

完成综合交通固定资产投资规模达到136.9亿元；构建“132”交通时空圈，“1”：高铁到省内其他大都市1小时可达；“3”：市区至中心镇30分钟可达；“2”：城区内部重要节点20分钟互达。

专栏二：“六高七铁、七纵四横”综合交通骨架

“六高”：沈海高速、S26诸永高速延伸线、温丽高速城区段、绕城高速西南线、绕城高速北线、温丽高速改线段。

“七铁”：甬台温铁路、金温货线—乐清湾港区铁路支线、新金温铁路、M1线、M2线、S1线、S3线。

“七纵”：S211、G330鹿城藤桥段改建、G104西过境、原G330仰义至双屿段—双南线、瓯江三桥及连接线、温瑞大道、府东过江通道—府东路。

“四横”：G330山福至仰义段、双屿至藤桥公路—沿江快速路—七都至乐清快速路、温瞿公路—锦绣路—机场大道、温州大道。

2. 具体目标

到 2025 年，鹿城区综合交通运输发展争取达到以下具体目标：

——综合交通固定资产投资维持高位。“十四五”期间，完成综合交通固定资产投资规模达到 136.9 亿元，其中公路投资 44.3 亿元，轨道及公交 36.2 亿元、快速路及市政投资 48.5 亿元、铁路投资 2 亿元、站场投资 6 亿元。

——打造“132”交通时空圈。“1”：高铁到省内其他大都市 1 小时可达；“3”：市区至中心镇 30 分钟可达；“2”：城区内部重要节点 20 分钟互达。

——温州鹿城西部多式联运枢纽初步建成。温州西铁路货运站场、鹿城西部综合物流基地、鹿城下岸多式联运中心配套码头工程等重点工程开工建设，集铁、公、水于一体的多式联运示范区初步形成。

——鹿城西部交通拥堵得到有效缓解。鹿城西部“三纵二横”普通国省干线网路全面建成，金丽温高速城区段扩建工程加速推进，立体多元的集疏运体系基本建成，鹿城西部交通拥堵得到有效缓解。

四、主要任务

（一）建枢纽，打造多式联运示范区

以打造成集铁、公、水于一体的多式联运示范区，温州西部大型物流集散枢纽为目标，构建服务温州西北部城市和产业，辐

射浙南赣东，高效、便捷、多式的综合物流集散体系，助力温州打造全国性综合交通枢纽。

1. 完善铁路货运场站布局，打造温州西部多式联运枢纽中心

温州西站位于城市老城区，未来重点承担城市服务职能，应逐步剥离其货运服务功能，引导向城市外围转移。“十四五”期间，重点建设温州西部多式联运枢纽中心，推进温州货运西站向鹿城西部藤桥转移，统筹优化城市铁路货运站点布局；推进金温铁路鹿城外垵至双岙段迁建工程，破除物理空间壁垒，缓解区域交通堵塞，释放交通路网通行能力。



图 4-1 铁路货运场站布局图

大力发展现代交通物流业。积极顺应电子商务、物流业高速发展趋势，对接温州国家综合物流信息平台，充分发挥鹿城市场

采购贸易方式试点平台优势，推进传统铁路货运站点向物流中心转变，拓展仓储、包装、加工、配送等功能，重点推进鹿城西部综合物流基地建设；积极引导温州本土大型物流企业如鹿富物流、传化物流、交运物流向鹿城藤桥集聚，引进京东物流、菜鸟等知名物流企业，鼓励物业企业与港航、铁路等多维运营主体深化业务合作，提升跨运输方式货运组织能力，共同打造江、海、铁、陆多维物流运输中心。

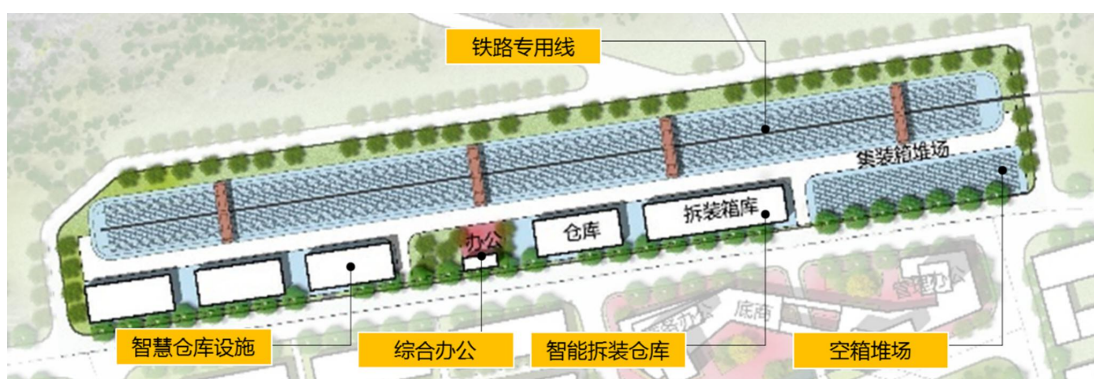


图 4-2 铁路货运站功能布局图

积极争取建设温州综合保税区西北部核心园区。依托国家跨境电商综合试验区、温州综合保税区建设，厘清与现有保税园区的关系，错位互补发展，积极对接进口商品交易中心，形成综合保税园区“一区多园、共享共建”的西北部重要的综合保税园区。

2. 整合瓯江沿线码头，推进瓯江港区优化升级

瓯江港区作为温州港“一主两辅多点”布局中的“多点”之一，在温州经济社会快速发展中发挥了重大作用，随着城市发展逐步推进，沿江岸线资源逐步被城市生活岸线所替代，瓯江沿线码头面临泊位偏小、陆域狭小、专业化和规模化程度不高等问题，

亟待优化整合。“十四五”期间，重点依托鹿城西部下岸良好的陆域条件和交通条件，逐步推进瓯江沿线小散乱码头整合，并向鹿城下岸搬迁，分步推进鹿城下岸多式联运中心配套码头工程 9 个 1000 吨级多用途码头、瓯江高等级航道等项目建设，为打造多式联运示范区提供有力支撑。



图 4-3 鹿城下岸多式联运中心配套码头工程布局图

3. 打造集铁、公、水于一体的多式联运示范区

开展国际货运服务，拓展浙南赣东影响力。以温州西铁路货运站场迁建为契机，对接金温铁路和温武吉铁路，拓展浙南赣东枢纽货运城市的影响力，并积极向大陆中西部延伸，努力开拓武汉、重庆、成都、西安等内陆市场；把握一带一路发展机遇，主

动融入“义新欧”，加密温州国际货运班列，打造浙南赣东铁路国际货运集散窗口。

大力发展江海联运业务。推进江海联运船型标准化，逐步探索建设“江海联运巴士型”物流运输通道，加密鹿城下岸多式联运中心与状元岙、乐清湾等港区的班轮密度，满足鞋都、轻工产业园、服饰工业园、鹿城市场采购贸易试点和瓯海经济开发区等园区货运需求，有效缓解温州中心城区东西横向通行压力。

完善多式联运平台和标准。以国家综合物流信息平台落户温州为契机，整合综合运输信息资源，促进港口、铁路、机场、园区、海关信息互认共享，推进多式联运物流信息化发展，实现多式联运“一站服务、一次托运、一票到底”。积极建立并推广统一的多式联运标准、单证，研究制订集装箱海铁联运、跨境电子商务物流服务等标准，加快运输、仓储、装卸等环节的标准化作业，实现货运无缝衔接。



图 4-4 温州鹿城西部多式联运枢纽规划布局图

4. 打造便民城市物流体系，完善“最后一公里”配送服务

鼓励支持公路运输企业积极主动对接铁路运输两端业务，强化对铁路最先和最后一公里的接驳和集散服务。鼓励货运枢纽站场升级完善快递配送功能，加强具有电子商务功能和服务电子商务发展的货运站场及中转、分拨、配送等设施建设。

建立城市绿色货运配送体系，积极引导物流园区、城市共同配送中心（邮件、快件分拨中心）及末端配送网点三级配送节点建设，引导城市仓储、零担运输、电商、邮政、快递等各类企业向综合共配中心、分拨中心集聚，强化综合共配中心、分拨中心的公共属性和集聚辐射功能。优化城区末端配送网络，利用公共自行车站点、公交站点、邮政信箱、便利店等设施建设“e 邮站”“e 邮柜”等智能快件箱、智慧物流配送终端，推动新建小区统一建设末端配送网点；以市场化运营方式引进社区配送企业，推广“无接触配送”和“数字化零售”新业态，提高配送效率和设备设施周转利用率，提升最后“一公里”配送效率和服务质量。

加快完善区物流中心、乡镇农村配送站、农村货运网点三级农村物流服务体系，统筹交通、邮政快递、商务、供销等农村物流站点资源，鼓励“多站合一”的站场运营模式。鼓励创新农村物流模式，依托农村电商平台，打造线上线下一体化农村物流模式，探索无人机配送等先进智慧物流技术应用。

（二）布轨交，构建多层次公共交通体系

持续深入贯彻落实公交优先发展战略，全面构建形成与城市

空间结构相协调，以轨道交通和快速公交为骨架，常规公交为主体，社区巴士为微循环的立体多元、高效衔接、智慧绿色的公共交通体系，有效缓解城市交通拥堵。

1. 完善城市轨道交通网络，建设轨道上的鹿城

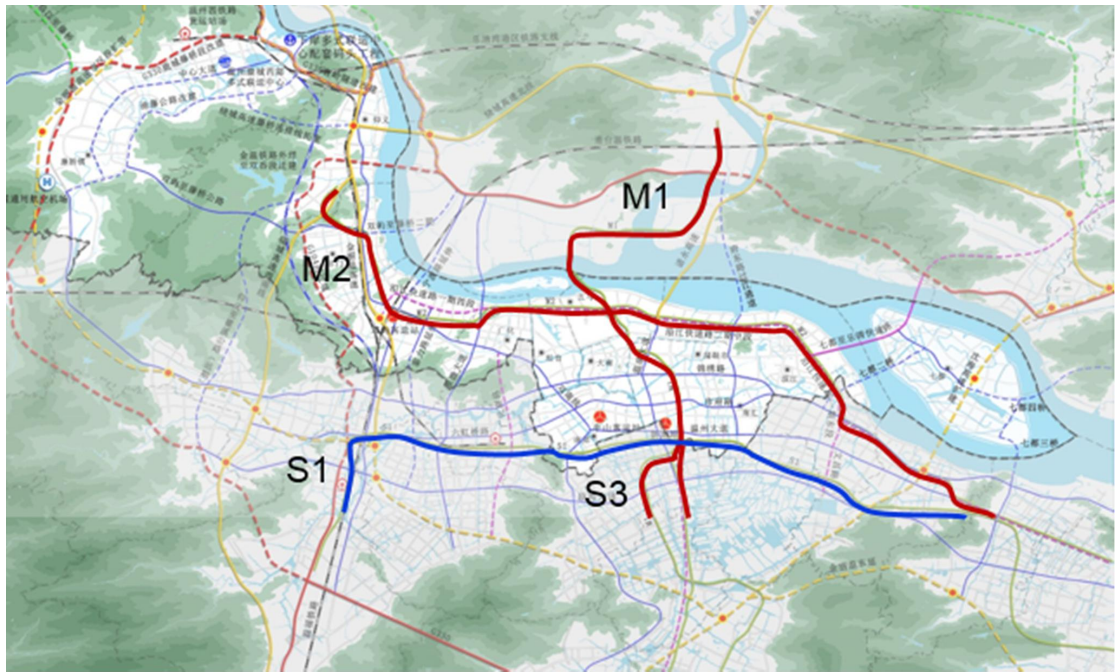
加快推进城市轨道交通网络建设。确立公共交通在城市客运体系中的主导地位，加快多模式、一体化公共交通系统的建设，构建以轨道交通和快速公交为骨架，常规公交为主体，社区巴士为微循环的公共交通系统。积极对接《温州市城市轨道交通线网规划（修编）》、《温州市城市轨道交通近期建设规划（2020-2026年）》，“十四五”期间，重点推进S3线一期工程、M1线、M2线一期工程建设；谋划M2线二期向藤桥延伸，近期做好廊道预留工作。

M1线为南北走向，线路起于瓯海丽岙，由南向北依次经过瓯海、鹿城、永嘉，止于永嘉黄田金穗路站。线路长32.5公里，总投资260亿元，均为地下线，设站23座，其中鹿城段长6.97公里，设6座车站，海坛广场站、车站大道站、温州火车站为换乘站。

M2线一期工程为西北至东南走向，线路长27.9公里，均为地下线，共设车站23座，其中鹿城段长20公里，设站17座，M2沿线多为大型住宅及公建设施，重点推动城市沿瓯江向东发展。

S3线一期工程北起金温铁路温州站，向南经鹿城、瓯海、至

瑞安，线路总长度 31.17 公里，总投资 122.4 亿元，其中鹿城段



长 0.697 公里，设车站 1 座。

图 4-5 “十四五”鹿城轨道交通建设布局图

有序推进轨道交通站点 TOD 开发。积极对接《温州市“十四五”城市轨道交通 TOD 整体发展专项规划》，积极探索轨道交通站点的 TOD 规划开发模式。以城市轨道交通站点和走廊为核心，加强客运交通系统整合，加强站点周边配套交通设施用地规划和控制，做好 BRT、常规公交、微型公交与轨道交通的衔接工作，及时疏散轨道交通的客流。完善轨道交通站点周边交通枢纽功能配套，进行适度集约、混合开发，统筹地上地下空间的合理利用，建设一批高开发强度、多功能复合的轨道交通城镇综合体。“十四五”期间，谋划推进中山公园—学院西路站、温州站—惠民路站、双屿客运站—鹿城工业区站、CBD—会展中心站、人民路站五

个城市中心 TOD 开发。

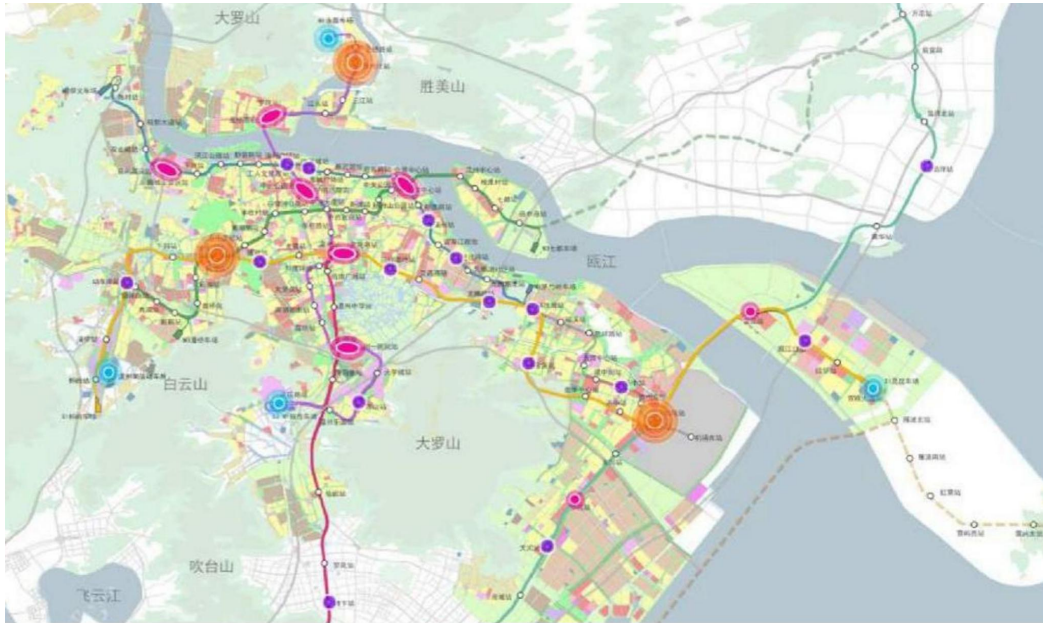


图 4-6 “十四五”城市轨道交通 TOD 开发布局图

2. 持续加快推进中运量及常规公交建设

持续推进快速公交（BRT）网络布局。BRT 是大中城市提供中运量快速公交服务的一种交通方式，是对轨道交通网络的补充、延伸和集疏，也起着对规划轨道交通线路客流的培育作用，在中心城区配合轨道交通覆盖次要客运走廊，在中心城区与组团之间弥补轨道交通盲区。“十四五”期间，充分对接温州 BRT 公交网络规划，推进 BRT 二号线西延、三号线连接线、五号线延伸、八号线西延及预留向藤桥延伸、十一号线建设等。

表 4-1 “十四五” BRT 重点建设项目情况

项目名称	线路概况
BRT 二号线西延	起始于车站大道，经划龙桥路、六虹桥路，终止于广化南路，鹿城段 4.42 公里。
BRT 三号线连接线	起于汤家桥路，经温州大道，至过境路，全长 4.8 公里。
BRT 五号线延伸	起始于汤家桥转盘，经新城大道、锦绣路、西山东路，终止于广化南路，鹿城段 8 公里。
BRT 八号线西延	过境公路广化南路至双屿段 3.2 公里，规划预留 G330、渔藤路、盛园路至鹿城轻工业园区
BRT 十一号线	自江滨路起，延瓯越大桥、江东大道、楠溪江大桥、金水路、站南大道，至

温州北站，鹿城段约 2 公里。

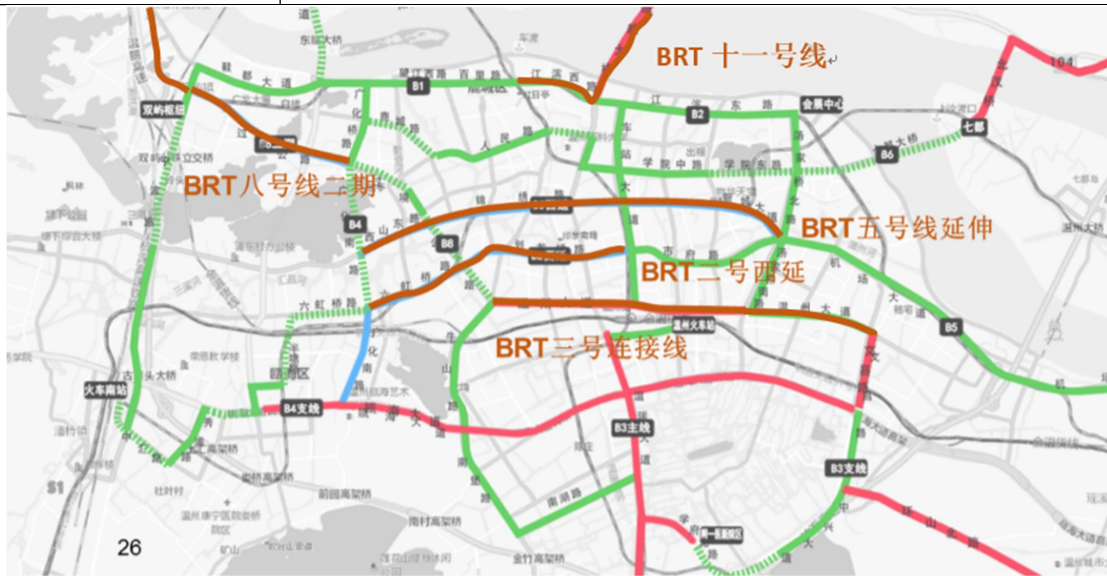


图 4-7 “十四五”鹿城 BRT 建设布局图

优化加密常规公交线网。加快构建快线与干线为主，支线（微循环）和专线为补充，各层次线网协调发展的公交线网系统。充分结合新能源车辆推广应用，以增加新线路联系为主，既有线路延伸为辅，加密对滨江商务区、七都区块、城西新城等重点建设区块、旅游景区等公交线网覆盖。优化公交区间线路，持续完善旅游公交、社区公交等线路，积极创新公交服务模式，提供多样化特色公交服务。

完善公交场站体系。加快推进公交基础设施建设，清理可开发建设的公交场站用地，完善公交枢纽站、首末站、综合停车场的建设，构建结构合理、层次分明的公交场站体系。进一步加大公交基础设施投资，出台相关政策保障公交用地。加快推进充电桩等公交场站配套设施建设，探索公交场站综合开发模式，提高土地资源利用效率。“十四五”期，重点推进城东公交枢纽站以

及若干个公交首末站建设，谋划七都公交枢纽站、杨府山会展中心公交始发站、黄龙商贸城枢纽站、营楼公交首末站、藤桥轻工业园区公交枢纽站。

3. 培育提升水上客运新亮点

积极发展水上旅游休闲功能，深化推进瓯江夜游、南塘夜游等水上客运项目的码头加密建设，丰富水上休闲网络服务节点；依托鹿城历史文化街区、瓯海梧田老街、龙舟基地等开发，打通南塘至九山湖、梧田老街、龙舟基地等水上休闲航线。鼓励客运码头与公路运输开展互售票服务，发展中心城区公水联程联运。继续提升江心屿渡口等5道渡口综合服务水平，优化客渡船结构，提升渡口智能化水平，建成5道智慧渡口。

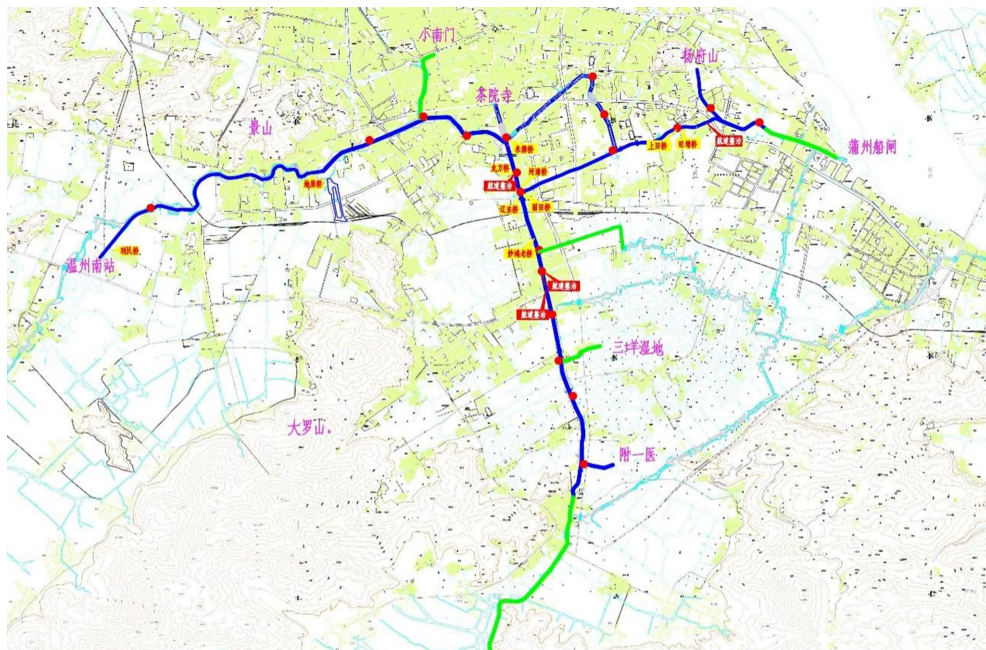


图 4-8 水上休闲航线布局图

4. 建立快速便捷的换乘体系

建设公交换乘枢纽。建立集多种运输方式于一体的公交换乘枢纽，推进公共交通“零距离”换乘。“十四五”期，结合区块开发、轨道交通建设，建议重点实施海坛广场站、车站大道站、温州火车站、CBD中心站等与轨道交通换乘的4个公交接驳站。

优化公交与轨道接驳线网。以轨道交通为核心，优化调整沿线公交线路，加强轨道交通与常规公交的换乘接驳，实施公交和轨道、BRT换乘优惠政策，提高轨道站点、BRT交通接驳能力。在轨道、公交站点周边设置非机动车停车设施，方便非机动车换乘。

5. 巩固提升城乡公交一体化

巩固提升城乡公交一体化发展。持续大力推进城乡公交发展，加密、延伸城区公共交通向山福镇、藤桥镇、七都街道等地区布设；探索符合各镇、街道实际的城乡公交经营服务机制，因地制宜推广政府主导、政府引导、市场主导三种城乡客运发展模式；继续巩固提升建制村通客车“村村通”工程，全面提高城乡公共交通通达深度，实现上下级线网间的有机衔接，构建一体化的城乡公交网络。

提高城乡公交管理服务水平。加强对城乡公交宏观调控和统一监管，进一步规范城乡公交市场秩序。制定城乡公交安全运营和服务质量评价标准，实现城乡公交与城市公交评价标准和政策保障的有效衔接。建立健全公交企业服务评价考核和绩效评价机制，实施公交企业成本规制和动态联动的补贴机制。支持客运企

业发展小件快运、汽车租赁、城市通勤车运输等新兴服务业态。

（三）优路网，全面提升区域路网通达性

围绕构建多层次、高标准、广覆盖、便捷化的道路交通网络格局，继续完善高速公路网，优化普通国省道布局，搭建高效顺畅的城市道路骨架，持续改善四好农村公路，加大公路养护力度，全面提升鹿城区道路网服务水平和服务品质。

1. 加密高速公路网络，全面提升区域可达性

全面推进高速公路加密建设，完善鹿城区对外主要交通通道，强化组团间的互联互通，完善高速路与地方路网的衔接，着力提升鹿城东向（沿海）、南向（瓯海瑞安）、西向（丽水青田）、北向（融杭接沪）对外辐射四大通道能力，强化鹿城区域中心辐射带动作用。

“十四五”期间，重点推进 G15 沈海高速公路温州市北白象枢纽至南白象枢纽段改扩建工程（鹿城段）、G1513 温丽高速公路温州市区段改扩建工程（鹿城段）建设。

——G15 沈海高速公路温州市北白象枢纽至南白象枢纽段改扩建工程（鹿城段），主线全长 19 公里，由双向四车道扩建为双向八车道高速公路，总投资 67.7 亿元，其中，鹿城段 4.1 公里，投资约 20 亿元。

——G1513 温丽高速公路温州市区段改扩建工程（鹿城段），温丽高速市区段扩容路线由金丽温高速（南白象枢纽—六虹桥路）段和瓯海至永嘉改线工程两部分组成，全长约 36.3 公里，其中八

车道 10.8 公里、六车道 25.5 公里，总投资 100 亿元，其中鹿城段 8.6 公里，投资约 18.9 亿元。



图 4-9 “十四五”鹿城高速公路建设布局图

2. 优化国省道布局，打破鹿城西部交通瓶颈

积极配合推进普通国省干道大容量通道建设，以“消除瓶颈、打通节点、综合提升”为重点，加快推进普通国道瓶颈路段和功能节点的改造，实施部分技术等级较低、供需矛盾突出路段的建设，全面提升鹿城西部道路交通内外可达性，离析过境交通，减少过境交通对城区内部交通的影响。

“十四五”期间，全面构建“三纵二横”普通国省干线网路布局，重点推进 104 国道温州西过境永嘉张堡至瓯海桐岭段改建工程、330 国道鹿城官岭隧道改建工程、330 国道鹿城藤桥段改建工程、330 国道鹿城藤桥至永嘉桥下段、211 省道鹿城临江

至藤桥段等工程建设；争取开工建设 330 国道鹿城山福段改建工程；谋划渔藤公路改建，与瓯海共同推进双屿至瞿溪公路前期研究，串联瞿溪、林里、鞋都等组团，同时作为 104 国道西过境远期西移线位。

三纵：211 省道鹿城临江至藤桥段、104 国道西过境、330 国道鹿城藤桥段改建工程。

二横：330 国道山福至仰义段、双屿至藤桥公路。

表 4-2 “十四五”普通国省干线重点建设项目情况

项目名称	建设规模	总投资（亿元）	建设年限
104 国道温州西过境永嘉张堡至瓯海桐岭段改建工程	9.8 公里，一级公路	29.24	2014-2021
330 国道鹿城官岭隧道改建工程	2.52 公里，一级公路	3.1	2019-2022
330 国道鹿城藤桥段改建工程	13.54 公里，一级公路	37.61	2023-2027
330 国道鹿城藤桥至永嘉桥下段（鹿城段）	2.11 公里，一级公路	6.72	2023-2027
211 省道鹿城临江至藤桥段	10.17 公里，二级公路	7.92	2020-2023
330 国道鹿城山福段改建工程	18 公里，一级公路	14.4	---
渔藤公路改建	11.0 公里，一级公路	26.5	---

图 4-11 跨“屏障”通道规划布局图



图 4-12 西部新城通道规划布局图

持续推进城市治堵，以打通“断头路”、畅通“瓶颈路”为突破口，推进节点拥堵影响面大且有较大改善提升空间的交通堵点整治，“十四五”期间，有序推进方正路（东屿中路—东龙路）拓宽、藤桥镇上戍巨线拓宽延伸、双岙西路等道路堵点整治，建成停车位 25000 个，其中公共停车位 2500 个，打通“断头路” 8 条，畅通“瓶颈路”约 15 公里。

4. 持续高水平推进“四好农村路”建设

按照交通运输部等八部委《关于推动“四好农村路”高质量发展的指导意见》（交公路发〔2019〕96 号），加快农村公路发

展从规模速度型向质量效益型转变，有力支撑交通强国建设，为实施乡村振兴战略和建设现代化经济体系提供坚实的农村交通运输保障。围绕全省大花园和全市西部生态休闲产业带建设，完善旅游交通布局，串联西部沿线区域景点，打通绿水青山转变为金山银山的畅途。对标全省“四好农村路”建设“四个领先”目标要求，有计划、有重点谋划提升改善农村道路现状，一全面梳理农村道路现状，逐步推进部分农村公路向市政道路转移；二在现有路网结构上，结合乡村振兴战略部署，做好道路基础设施配套谋划、包装、建设等工作，重点鼓励实现提质升级，疏通农村公路“毛细血管”，与国省干道形成良性互补。

“十四五”期间，重点推进绕城高速公路藤桥连接线拓宽工程、鹿城区双屿至藤桥公路二期工程、中心大道等重点工程建设，争取完成100个自然村通达目标并打通“三纵两横”农村公路网络中的金岭纵线，谋划拓宽优化藤桥呈岸—枫林岙—方隆段农村公路，作为缙苍公路藤桥段的辅助道路，规划完成新建、提升农村公路30公里以上。

5. 高质量推进公路养护与管理工作

全面加强国省干线养护管理工作。开展实施国省干线路面大中修工程，重点整治桥头跳车、路面破损、车辙，提高路面平整度。加大预防性养护力度，实现预防性养护占大中修工程比重逐年提高，探索形成一系列预防性养护技术，逐步实现干线公路预防性养护、周期性养护、科学性养护，推动公路路况进入良性循

环。大力推广路面快速修补技术、路面灌缝新材料、完善防排水体系等日常养护措施，确保公路养护的及时性，提升小修保养质量。“十四五”期间，重点实施国省道大中修里程 15 公里。

加大农村公路养护力度。一是提高农村公路大中修里程，按照对当地经济社会发展影响较大路段优先、路域环境整治路段优先、路况质量较差路段优先、受益区域人口较多路段优先、人民群众需求较大反响强烈的路段优先的原则实施路面大中修工程，根据《深化农村公路管理养护体制改革实施意见》，规划每年至少实施大中修（包括白改黑）里程 16 公里以上，“十四五”期间完成 85 公里以上；二是加大农村公路日常维修养护资金，县道每年每公里不少于 20000 元，乡道不少于 10000 元，村道不少于 6000 元，做到有路必管，有路必养，管养到位；三是加强人员养护技能培训，每季度安排对养护人员进行相应的技能培训，不断提升养护人员的业务素质，以便于做好新形势下的养护管理。

提升管理成效和服务能力。一是建立行之有效的监督考评机制，如将路况检测、危桥病隧提升改造等纳入街镇年度考核任务提高路况优良中等率和推动四类危桥消除；二是充分发挥上级补助资金的引导和激励作用，推动“以奖代补”政策，如路基实施完成才能纳入农村公路建设计划，对通过验收的“四好农村路”路基建设进行一次性奖励，鼓励村民投工投劳，加快路基开挖成型；三是探索中介打包模式，由交通主管部门牵头成立区农村公路建设专班对流程进行优化审批，出台政策对整年度的农村公路

项目勘察、设计、监理、招标代理等中介单位允许进行统一打包招标，鼓励按照各街镇片区打包立项招标，减轻业主单位建设压力，提供一站式优化服务；四是建设项目要更加注重前期现场调研，对完成路基的项目重点倾斜，做好做细施工设计，对施工过程中可能出现的难点问题、苗头性、倾向性和潜在性问题，及时关注、提前预判、超前谋划。

农村公路“大建”往“大美”发展。建议“十四五”农村公路要从“粗暴型”地开山造路往“精细型”的复绿美化发展，一是采取生物措施，把绿化工作做到位，对农村公路沿线裸露边坡采取客土喷播，加速山体复绿，并达到一定的整体性；二是采取工程措施，对高陡边坡进行分类排查，建立“一坡一档”，按照等级采取框格、喷浆、挡墙等防护。

（四）强配套，建立集约高效的交通配套体系

1. 有序推进通用航空网络建设

积极对接《浙江省通用机场布局规划（2020-2035年）》（修编），有关若干A3级通用机场（含直升机起降点）布局方案：“旅游景区起降点：在世界自然文化遗产、5A级旅游景区、国家级旅游度假区等旅游景区布局停机坪，满足观光旅游和应急救援需求”

“水上起降点：在钱塘江、瓯江、南太湖等内河湖泊以及舟山等海岛布局水上起降点，满足岛际交通、应急救援、航空旅游与个人体验飞行等需求”，结合鹿城发展需要，推进雅漾通用航空机场（A3）建设、开展七都水上机场前期研究。

2. 加快完善静态交通设施布局

积极增加公共停车场库建设，缓解供需矛盾。充分衔接《温州综合交通体系规划（2018-2030年）》，结合公共停车泊位需求，综合公共停车场（库）的规划设置要求，稳步推进区内公共停车场（库）建设，重点推进居住小区、学校、医院等地区停车场（位）建设与改造，适度提高公共停车供给比例。建设形式方面，建议在近期规划和既有改造的公共停车场中采用独立占地的形式的，鼓励多采用机械式立体停车库的设计方式进行建设，最大程度的提高土地利用率。

多样化停车设施，综合提升停车供给。为进一步提高土地利用率，以多样化停车设施，多渠道综合提升停车供给。鼓励社会停车场及配建停车场开发立体停车设施，缓解周边道路压力。依托轨道交通M1线、M2线一期工程、S3线一期工程轨道交通建设，聚焦滨江商务区、黄龙住宅区、双屿住宅区等重点发展区域、大型居住区，建立“分级换乘、逐级分流”的公共交通停车换乘系统，建设轨交“P+R”停车场。

继续推进老旧小区停车泊位改造。考虑到旧城区、上陡门片区、下吕浦片区等区域停车供需矛盾十分突出，该区域不可能也不应该通过大幅提高停车配建标准来解决停车问题，而应通过增加周边区域公共停车设施供给来解决，但由于现有旧区停车位缺口较大。因此，“十四五”期间，应继续推进多种方式综合改造、挖潜片区停车空间，合理增加旧区的停车位供应。

挖潜路外停车泊位供给。结合道路交通条件和周边需求合理设置，白天以短时停车为主，夜间以居住区停车为主；同时，强化道路停车作为临时和补充的灵活手段的作用。

鼓励各行政机关和事业单位在办公时间以外对周围居民开放。利用办公类的停车需求与居住类停车需求“错峰”的特征，研究出台相关政策，鼓励各行政机关和事业单位开放办公时间以外的办公楼的配建停车场作为公共停车场，逐步对外错时开放停车供应，解决附近居民的停车难问题，逐渐推广错时停车的理念，并借此积极推进住宅区停车泊位的对外开放，实现单位与住宅区的停车资源共享。

创新投融资模式，拓宽综合投资渠道。鼓励采用政府和社会资本合作（PPP）模式推进建设停车设施，企事业单位、居住小区及个人利用自有土地建设停车设施，对外开放并取得相应收益。允许在不改变土地用途和使用权人的前提下将部分建筑面积用作便民商业服务设施，收益用于弥补停车设施建设运营资金不足。

加快推动投资主体发行停车场建设专项债券，放宽停车场专项债券的发行条件，简化停车场专项债券的审批环节，加快审批效率。充分发挥开发性金融作用，鼓励金融机构，融资租赁企业创新金融产品和融资模式提供支持。

3. 推广清洁能源载运设备应用

加大装备更新升级，鼓励应用节能环保交通技术和装备，降低污染物和二氧化碳排放水平，有效控制噪声污染，基本完成老

旧高能耗车船淘汰。

全面推广清洁能源和新能源车辆、船舶、装卸机械等运输装备的应用，加大电力机车、环保型船舶的应用。推广新能源车使用，城市公交车全部更新为清洁能源和新能源车辆，大力推进出租汽车、城市物流配送汽车更换新能源汽车。推动营运货车节能环保型汽车占比提高。

4. 完善新能源社会车辆充电设施布局

加大公用充电设施网络节点建设。加大新能源汽车充电站、充电桩、加气加氢站网络布局，加快拓展相关服务网络在城市内、高速公路、重要国省干线沿线服务区/加油站、旅游景区等区域的有效覆盖，提供电动汽车充放电、换电池等业务。加快建设基于电网、储能、分布式用电等元素的新能源汽车运营云平台。推进“互联网+”充电设施建设，融入全省统一的智能充电服务平台。按照在市区及县域再建公共充电桩1200个以上要求，“十四五”期，鹿城力争建成公用充电桩100个，形成有效覆盖充电网点，支撑新能源汽车普及使用。

推进自、专用充电设施布局建设。进一步推进交通节能减排工作，完善全区充电设施服务布局，满足新能源社会车辆使用与发展基本需求。按“桩随车走，按需配置”原则布局，形成以居住地及驻车地自（专）用充电设施为主，以公共停车位、独立充电站等公用充电设施为辅的充电设施服务网络。

5. 优化公共、网络自行车管理与布局

优化网点布局，提升使用效能。坚持“私人自行车为主，公共、网络自行车补充”的发展原则，将公共、网络自行车作为我区公共交通的补充和功能延伸，定位于衔接轨道交通站点“最后1公里”的短距离出行方式，重点服务居住或工作在本区内每天需通过轨交出行的市民群体。依照“需求导向、及时应对”的指导方针，积极做好公共、网络自行车网点布局调整。针对公共交通服务相对薄弱和岗位相对集中的区域，重点进行自行车网点优化。

逐步完善中心城区慢行通道。塑造鹿城交通体系特色，优化慢行交通环境，结合历史文化和水系休闲绿带，建设具有综合功能的慢行体系。加快完善人行步道和自行车道、人行过街设施等城市慢行系统综合设施，串联城市各级中心、历史文化街区、绿地水系和主要交通枢纽，提升慢行交通安全性、有序性和舒适性。

（五）重管理，全面提升交通行业治理能力

1. 综合科技创新手段，推进管理智能化

进一步推进鹿城区交通信息化建设，加强智能交通设施及技术投入，提高交通部门决策和工作效率，科学引导均衡路网流量，方便居民出行信息获取，全面提升信息化智能交通管理和服务水平，实现综合交通的有序、安全、高效的运转。

打造智能交通管理平台。在既有交通运输监控平台基础上，继续加大资金投入，深化推进鹿城智能交通管理平台建设，接入温州智慧交通管理综合信息管理平台，实现纵向市、区联动、共

享机制，横向建立部门交通数据共享互惠，逐步融合公共交通、物流、城市交通管理、轨道交通等各信息平台，全面提升智能交通综合管理水平，为智慧城市的建设创造条件。

建立智能停车信息化系统。通过构建停车 APP 等智能化停车信息系统，共享公共停车资源，调节停车需求在时间和空间分布上的不均匀、提高停车设施使用率、减少由于寻找停车场而产生的道路交通拥堵、减少为了停车造成的等待时间、提高整个交通系统的效率。建设以停车信息化和智能化为支持的停车诱导系统。经过“十四五”建设投入，全区公共停车场（库）全面按照规范安装、使用电子收费系统，收费停车场全面建成电子收费系统，重点商务区安装并使用停车诱导电子显示屏。

2. 全面推进交通基础设施数字化赋能

依托“互联网+物联网”技术构建重要交通基础设施规划、建设、运营、维护全生命周期智能感知体系，实现综合交通基础设施全要素、全周期数字化。

建立全方位感知网络。推动公路、铁路、水路的重点路段、航段以及隧道、桥梁、互通枢纽、船闸、场站等重要节点的交通感知网络全覆盖。布局机动车辆、船舶等载运工具全方位感知设施。推动交通感知网络与交通基础设施、载运工具同步规划、同步建设、同步使用，增强交通运输基础设施、载运工具多维监测、智能网联、精准管控、协同服务能力。加强交通基础设施状态实时监测，提高高速公路、国省干线、航道、轨道、港口、桥梁、

隧道、边坡等重要交通设施节点的交通感知网络覆盖。

完善车联网和船联网建设。加强对公交车、出租车/网约车、轨道交通、城际/农村客运等交通载运工具联网建设，提高“两客一危”营运车监控上线率，接入交通部 12 吨以上货运车辆 GPS 数据，对接公交公司、出租车公司、社会车辆运营公司等平台，对车辆、人员等信息进行管理和分析，提升载运工具远程监测、故障诊断、风险预警、优化控制等能力。

强化环境数据采集。完善危险国省道、重点施工路段、交通控制路段、禁航航道等的交通环境数据采集网络，加强与气象局、海洋渔业局等部门的气象信息共享，加强气温、气压、降水、湿度、风力、风向、可见度等气象信息采集，尤其是雨、雪、雾、冰冻等不利天气条件是影响交通安全和机动性的重要因素。

3. 逐步推进智慧交通多场景试点应用

拓展场景应用。完善公众出行信息服务，依托互联网、交通广播、短信平台、手机 APP、车载终端、北斗卫星导航系统等提供覆盖全市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，依托互联网、手机 APP 等提供网上查询、网上购票、网上预订（门票、住宿）等功能性服务，为社会公众提供实时交通运行状态查询、出行路线规划、“随时随地”购票、一票服务“全程有效”、智能停车等功能性服务，以票务一体化为重点提供旅客随身服务，打造“一部手机走天下”的智能旅客出行服务系统。

完善道路信息指示系统。“十四五”期间，进一步完善和增加温瑞大道、锦绣路、温州大道、汤家桥路、双南线、会展路等重点道路信息知识系统的覆盖率，减少交通事故发生，排除交通工具间的相互干扰，保护车辆与人身安全，引导交通流均衡分布，缓解道路交通拥堵，提高道路的通行能力；同时，高效地传播道路指示信息，规范城市空间资源，提升城市品位。

开展智慧物流试点。依托鹿城下岸多式联运中心建设，充分发挥国家物流信息平台资源优势，建立大范围协同、实时、准确、高效的多式联运公共信息平台，以“一单到底”的全程物流信息服务，促进铁水、公水等多式联运的发展。同时，积极推动公益性、商业性物流信息平台建设及互联互通，进一步提升物流公共服务水平和信息化水平，推进物流业向集约、智能、高效转型。

开展智慧公路试点。探索搭建由智慧基础设施管理平台、智慧公路信息服务平台和智慧公路管控平台三个平台组成的智慧公路总架构，结合多样、开放的运营管理与服务模式，为人和货物的快速运输提供可靠的网络化通行服务，为车车（车路）交互提供自由的通信管道服务，为应急事件提供全时可响应的应急服务，为出行者提供精细化、自主化的出行服务。

4. 加快培育可持续的绿色发展新优势

坚决践行“绿水青山就是金山银山”发展理念，大力发展绿色交通，集约节约利用交通资源，推进“大花园”美丽交通建设，落实碳达峰、碳中和，支撑鹿城生态文明建设迈上新台阶。

不断强化资源集约利用和生态保护。集约利用通道岸线资源，推动铁路、公路和市政道路统筹集约利用线位、桥位等交通通道资源，改扩建和升级改造工程充分利用既有走廊。提高交通基础设施用地效率，推进交通基础设施科学选线选址，因地制宜，避让基本农田，减少土地分割，提高土地节约集约利用水平。促进资源综合循环利用，推动废旧材料再生利用和循环利用，提升基础设施品质和耐久性，降低全生命周期成本。推广应用节能环保先进技术。继续实施运输装备“油改电、油改气”，开展新能源综合利用，全面推广节能灯具、智能通风控制等新技术与新设备。推进绿色基础设施建设，把生态保护理念贯穿到交通基础设施建设全过程，倡导生态选线，严守生态红线，完善生态保护措施，降低生态影响，推进生态修复工程建设，推进路域沿线生态改善和景观升级。实施交通廊道绿化行动。依托鹿城西部丰富资源，优化风景旅游线、富民生态线、产业园区线的交通布局建设，把交通工程与美丽经济紧密相连，打造美丽交通。

推广统一使用新能源货运车辆。推广使用新能源货运配送车辆，鼓励货运配送企业、商贸流通企业、快递企业使用新能源货运配送车辆，给予新增、更新新能源货运配送车辆适当补助。引导城市货运配送企业优先选用新能源货运配送车辆，实现车辆“标准统一、标识统一、管理统一”。推进新能源充电基础设施建设。根据新能源货车的充电需求，在土地供应、供电等方面支持企业建设充电桩，引导充电桩（站）建设运营企业在城乡三级配送网

络节点以及商贸区、物流集聚区、大型活动场所等区域建设新能源充电设施，为城乡配送纯电动车辆充电提供便利和优惠。

强化交通运输污染防治。强化船舶和港口污染防治，推进下岸作业区油气回收系统建设，推动船舶改造加装尾气污染治理装备。强化营运货车污染排放的源头管控。加快更新老旧和高能耗、高排放营运车辆，推广应用高效、节能、环保的车辆装备。倡导推广生态驾驶、节能操作、绿色驾培。积极推广绿色汽车维修技术，加强对废油、废水和废气的治理，提升汽车维修行业环保水平。

5. 强化交通安全管理，促进交通和谐

建立市场全面主导、政府有效监管的安全生产管理机制，建立统筹协调、覆盖全面的应急联动机制，提高综合交通运输的安全保障和应急处置能力。

强化安全生产主体责任。落实企业安全生产主体责任，推动企业建立健全安全生产责任制，继续深入推进企业安全生产标准化建设和风险管理。积极配合上级交通运输部门建立交通运输企业安全生产诚信体系，深入推进企业安全生产标准化建设和安全生产诚信体系建设，积极探索政府购买服务方式，加快推行第三方安全技术服务。

构建安全生产监管体系。落实安全生产法等法律法规，健全完善监督检查机制，明确行业管理部门安全责任。加强监督检查综合统筹，健全完善“四不两直”暗查暗访安全检查制度，推行

安全生产监督检查机制，强化日常监督检查。加强对重点公路路段（桥、隧）、农村渡口等设施的监测监控。

健全行业稳定风险管控体系。注重行业情报信息收集。充分掌握行业发展动态，了解从业人员思想、情绪变化，建立横向到边、纵向到底的行业情报体系。注重社会稳定风险评估，严格落实“重大项目无评估不开工、重大决策无评估不出台、重大行动无评估不启动”。注重重大矛盾纠纷排查，做到早发现、早化解、早控制。注重重点人员教育稳控，区别对待依法信访和违法闹访。注重重点区域安全保卫，严格执行安全检查制度，加强对重点场所、重点车船、重点工程的防范，落实反恐安保举措。注重网络舆情引导管控。加强各类媒体的正面宣传引导和舆情管控，防止网络舆情影响行业稳定和社会稳定。

提升应急保障能力。加强应急能力建设，充分发挥科技创新对交通安全保障的重要支撑作用，提升应对重大灾害、暴力恐怖事件、交通运输重（特）大事故和交通环境污染突发事件的应急处置能力。积极融入省、市两级公路水路安全监管与应急处置平台，实现应急资源动态管理和科学调度。加强安全救助系统建设，提高应急反应速度和救援成功率，各类应急救援到达时间都要达到国家和浙江省的指标要求。

（六）促融合，推进交通与相关产业融合发展

交通运输是生产性、消费性服务业，是产业发展的重要支撑条件。“十四五”期间，加快推进交通与产业融合发展，实施“交

通+”工程，发挥交通对产业布局、产业发展支撑促进作用。

1. 推进交通与城市空间融合发展

紧紧围绕，“一带三城”空间发展格局，以交通引领城市发展，进一步拉开都市区框架，支撑鹿城东部未来科技城、中部历史文化名城、西部生态新城建设。依托西部交通枢纽，完善枢纽内部及周边产业功能，引导人流、物流、信息流、资金流等要素集聚。以 TOD 引领城市空间优化和功能升级，突出人跟线走、集约高效开发理念，依托轨道交通网，平战结合、复合高密推进轨道交通沿线土地综合利用，一站式解决公交出行、公共服务、文化教育和生活配套等需求，全力构建鹿城未来社区“三化九场景”。以“四好农村路”建设为引线，全力打造“人畅其行、车畅其道、物畅其流”交通场景，助力未来乡村建设。

2. 推进交通与示范区产业融合发展

进一步加强多式联运示范区产业规划，统筹铁路货运场站、码头等用地和临港区块的产业用地，依托示范区有利的运输条件，加大相关产业布局，重点招商引入需要原材料、商品大进大出的相关加工制造业企业。进一步优化示范区功能，实施专业化、集聚化、规模化发展，完善物流设施配套和提升物流综合服务能力，引领产业和配套服务业向各示范区产业园区积聚，促进形成规模化产业集群。

3. 推进交通与旅游业融合发展

以先打造成为全省美丽大花园示范区和全国“绿水青山就是

金山银山”转化样板区为目标，深化交通运输供给侧结构性改革，完善“快进漫游”交通网络，创新旅游交通服务产品，提升旅游交通服务品质，构建交通与旅游业深度融合发展新模式。完善旅游集散中心布局，优化旅游组织模式，提升“吃、住、行、游、购、娱”服务水平，打造以五马街、朔门古街、江心屿等优质景区为主体的旅游产品。依托藤桥、山福生态环境和人文资源优势，加快完善提升通景区公路、沿线旅游服务设施、景区停车设施，加强景区多方向可达以及相邻景区互联等路网建设，提升景区游客容量和对自驾游的支撑能力，提升旅游巴士、游船、渡轮等旅游交通的舒适性和服务质量。

4. 推进交通与邮政快递融合发展

强化交通邮政快递衔接。加强铁路站场、公路枢纽、港口物流中心等重要节点的邮政快递中转、接驳、仓储功能区建设，提升交通枢纽的寄递配套能力。支持快递“上铁上船”，推动铁路、港口等邮件快件绿色通道建设。实施“两进一出”工程，实施“快递进村”，推广邮快合作、快快合作、快交合作、快商合作等模式，实现聚合发展，便捷农产品进城和工业品下乡，实现村村通快递；实施“快递进厂”，引导邮政快递企业入驻工业园区，鼓励邮政企业与制造企业建立长期稳定的战略合作关系，实现信息系统互联互通；实施“快递出海”，进一步完善国际快递通道，强化公、铁、水、邮之间转驳衔接，提升进出境邮件快递处理能力和通关服务水平。

五、保障措施

（一）加强组织领导

为加快推进重大交通项目建设，构建现代综合交通体系，成立鹿城区综合交通建设领导小组，各有关单位要高度重视交通建设，切实加强组织领导和统筹推进。各有关单位要各司其职、密切配合，加快形成“大干交通、干大交通”的强大合力。要大力开展“交通大会战”，健全完善重大交通项目全程服务机制，强化项目考核考绩、专项巡察、综合督导，形成一级抓一级、层层抓落实的工作格局。

（二）加强体制保障

强化交通规划引领，以综合交通运输发展规划为纽带，将交通综合发展规划纳入全区“多规合一”方案统筹平衡，增强规划的刚性约束和执行力，严格依法实施综合交通发展规划。按照“规划一张图、建设一盘棋、管理一体化”要求，整合横向职能，加强对全区综合交通发展的统筹协调，强化交通部门对综合交通规划、重大项目前期、交通建设计划、交通物流发展等方面的综合管理职能，加快构建上下对口衔接、左右统筹协调的区域大交通管理模式。深化交通运输行政审批制度改革，优化项目审批服务，整合审批流程，按照职责权利相一致、事权与财权相对应原则，加强上下衔接和事中事后监管。

建立有效的综合运输调控与协调机制，逐步建立完善综合运输管理体制。区政府和交通运输行业，加强协调沟通。加强跨行

政区域间的衔接与合作，协调区域各城市交通基础设施规划和建设。各有关单位与重点项目建设单位通力合作，加强协调，住建、农林水利、资规、生态环境等相关职能部门在交通建设项目线位走向、用地审批、征地拆迁、环境影响评价、水土保持等方面给予积极支持，形成促进综合运输体系发展的良好外部环境。

（三）加强要素保障

把握政策导向，做好项目前期和谋划包装，积极争取将更多项目纳入国家、省、市规划计划盘子。借力“大拆大整”、治危拆违等专项行动，有效盘活存量土地，对交通项目在建设用地、耕占平衡、永农划补等指标上优先保障。

鼓励采用转让项目的经营权等方式盘活存量资产，回收资金用于新的交通项目建设。鼓励依法合规采用政府和社会资本合作等方式，撬动社会资本特别是民间投资、温商资本投入高速公路、干线公路、轨道交通等重大项目，区政府筹措资金优先保障交通项目建设。充分发挥鹿城区工业发展集团交通融资平台功能，为交通项目建设提供资金保障。完善交通专业人才的引进、培养和使用机制，推进交通创新团队建设，加快培养交通专业高素质技术技能人才，为我区交通事业大发展提供强有力的智力支撑和人才保障。

（四）加强人才保障

深入实施“人才强交”战略，加强人才引进与培养，统筹各类人才队伍建设，制定吸引国内外优秀人才的配套政策与措施，

完善交通运输人才引进和选聘办法。采取多岗位锻炼与对外合作交流相结合、梯队建设与团队建设相结合、“产、学、研”相结合的方式，培养一支数量充足、结构合理、素质优良、勇于创新的交通人才队伍。坚持全面从严治党，切实加强反腐倡廉工作，建立完善教育、制度、监督并重的行业廉政惩防体系，全面提高交通运输行业制度防腐能力。

（五）加强环境保障

加强新闻宣传，创新宣传模式，抓好交通运输重大题材的策划宣传，加强与社会媒体的联系沟通，为交通运输发展营造良好的舆论环境。健全交通运输应急宣传机制。畅通新闻宣传信息网络，加强新闻宣传体系建设。提升新媒体运用水平和突发事件舆论引导能力，注重引导网络媒体传播行业“正能量”。进一步加大网络媒体舆情跟踪分析。注意吸纳民意，广泛征求社会各界意见和建议，注重提高规划的公众参与度，使规划决策更科学、更民主、更符合实际，经得起历史和实践的检验。

抄送：区委各部门，区人大常委会、政协办公室，区人武部，区法院，
区检察院，各群众团体。

温州市鹿城区人民政府办公室

2021年12月28日印发
