

乐清市综合交通运输“十三五”  
发展规划  
(成果)

乐清市交通运输局  
温州市交通规划设计研究院  
二〇一六年九月



<b>目 录</b>	
第一章 “十二五”综合交通运输发展评价.....	1
一、发展成就.....	1
(一) 交通基础设施日臻完善, 运输保障能力增强.....	1
(二) 运输服务平稳有序, 运输结构不断优化.....	14
(三) 运输装备逐渐向大型化专业化发展.....	17
(四) 科技进步与信息化逐步强化.....	19
(五) 倡导绿色交通, 打造美丽公路.....	20
(六) 交通安全生产形势基本平稳.....	21
(七) 政策措施逐步落实, 行业管理不断加强.....	22
二、存在问题.....	24
(一) 公路网总体水平较低, 路网结构不平衡.....	24
(二) 现有交通系统无法满足各城镇间的交通运输需求	24
(三) 乐清湾港区建设较慢, 港口集疏运体系不完善..	25
(四) 物流产业体系尚未形成, 货运站场发展滞后....	26
(五) 综合交通信息化程度有待提升.....	27
(六) 行业新兴人才缺乏.....	28
第二章 “十三五”交通运输发展形势及要求.....	29
一、“十三五”交通运输发展形势.....	29
(一) 国家发展新形势对乐清交通发展提出了新要求..	29
(二) 新型城镇化发展为乐清交通发展提供了新机遇..	29
(三) 浙江省“5411”战略对乐清交通发展提出新要求	29

(四) 乐清发展新定位对乐清交通发展提出新要求.....	30
(五) 乐清市经济社会发展对综合交通运输发展的要求	30
二、乐清市“十三五”交通发展需求预测.....	31
(一) 经济社会发展预测.....	31
(二) 人口发展预测.....	33
(三) 客、货运量预测分析.....	34
(四) 运输装备发展趋势预测.....	36
第三章 基本原则与发展目标.....	39
一、指导思想.....	39
二、基本原则.....	39
三、发展定位.....	40
四、发展目标.....	41
(一) 总体目标.....	41
(二) 具体目标.....	43
第四章 发展策略及主要任务.....	49
一、双港提升——打造以海铁联运为特色的综合型核心港区..	49
(一) 发展目标.....	49
(二) 主要任务.....	50
二、高铁推进——构建辐射全国的高标准铁路枢纽.....	56
(一) 发展目标.....	56
(二) 主要任务.....	56
三、站场完善——建设集约化现代化的公路枢纽.....	58

(一) 发展目标.....	58
(二) 主要任务.....	58
四、外联内通——促进与周边地区的交通一体化.....	61
(一) 发展目标.....	61
(二) 主要任务.....	62
五、公交一体——推进轨道交通建设，打造公交都市.....	71
(一) 发展目标.....	71
(二) 主要任务.....	71
六、品质交通——营造优质的现代化交通出行环境.....	72
(一) 发展目标.....	72
(二) 主要任务.....	73
七、服务高效——建立高效便捷的客货运服务体系.....	78
(一) 客运服务.....	78
(二) 货运和物流服务.....	80
第五章 政策措施.....	83
一、深化管理体制机制改革.....	83
二、拓展交通筹融资渠道，加大项目推进力度.....	83
三、深化行业精神文明和党风廉政建设.....	84
四、规划实施监督，强化项目管理.....	84
五、加大安全生产监管力度，保障交通行业和谐稳定.....	85
六、加强农村公路管理养护.....	85
七、加强交通队伍人才建设.....	86

附表 1: 乐清市高速公路“十三五”规划建设项目表 .....	87
附表 2: 乐清市普通国省道“十三五”规划建设项目表 .....	88
附表 3: 乐清市县道“十三五”规划建设项目表 .....	89
附表 4: 乐清市其他公路项目“十三五”规划建设表 .....	90
附表 5: 乐清市客运站场“十三五”规划建设表 .....	91
附表 6: 乐清市货运枢纽“十三五”规划建设表 .....	91
附表 7: 乐清市沿海港口、航道“十三五”规划建设表 .....	92
附表 8: 乐清市铁路“十三五”规划建设表 .....	93
附表 9: 乐清市通用航空“十三五”规划建设表 .....	94
附表 10: 乐清市综合交通运输“十三五”发展规划投资估算表	95
附图 1: 规划路网图 .....	96
附图 2: 规划站场、水路、航空图 .....	97

# 乐清市人民政府文件

乐政函〔2016〕43号

## 乐清市人民政府 关于同意乐清市综合交通运输“十三五” 发展规划的批复

市交通运输局：

你局《关于要求予以〈乐清市综合交通运输“十三五”发展规划〉批复发文的请示》（乐交〔2016〕78号）悉。

经市政府研究，原则同意《乐清市综合交通运输“十三五”发展规划》相关内容。你局要按照规划要求组织实施。

此 复







---

抄送：市委、人大、政协，市政府直属有关单位。

乐清市人民政府办公室

2016年8月25日印发

---



## 前言

“十二五”以来，我国经济发展进入新的阶段，特别是十八大以来，经济发展进入新常态，经济增速、增长方式、经济结构发生了较大变化，交通运输作为经济社会发展的基础性、先导性、服务性行业，新的形势对其发展提出了新的要求。

“十三五”时期，是我国全面建成小康社会的决战时期，是全面深化改革的攻坚期，是全面依法治国的关键时期，也是乐清市推进“赶超发展、转型发展”的关键时期。在新常态背景下，乐清市步入了新的发展阶段，面临的机遇和挑战前所未有。乐清市需准确把握交通运输与国民经济和社会发展的关系，建设“内畅外快”的交通运输网络，为“全面建成更高水平小康社会”的经济社会发展目标提供有力支撑。

为此，根据浙江省交通运输厅《转发交通运输部办公厅关于编报综合交通运输“十三五”发展规划有关材料的函的通知》浙交办〔2014〕272号要求，乐清市交通运输局组织开展了《乐清市综合交通运输“十三五”发展规划》的编制工作。



## 第一章 “十二五”综合交通运输发展评价

“十二五”期，乐清市交通发展坚持以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，以科学发展观为统领，重点发展现代交通运输业，紧抓建设、强化服务，按照省、市交通工作会议的部署和要求，深入开展乐清市“十二五”交通发展规划，积极开拓创新，狠抓投资建设，出台鼓励政策，建成和开工建设了一批交通基础设施大项目和民生交通工程，交通运输工作成绩斐然，为乐清市“十三五”综合交通的进一步提升奠定了较好基础。

### 一、发展成就

#### （一）交通基础设施日臻完善，运输保障能力增强

“十二五”期间，全市综合交通共完成投资 120 亿元，占计划投资的 60.6%，占全社会固定资产投资的 6.0%，其中交通重点工程完成投资 41.4 亿元，较“十一五”期（37.8 亿元）增长 9.4%。乐清市交通基础设施建设扎实推进。

表 1.1 2011-2015 年乐清市交通投资表

年份	全社会固定资产投资 (亿元)	交通基础设施投资 (亿元)	重点项目投资 (亿元)
2011	296.7	8.1	3.2
2012	362.0	15.4	5.0
2013	418.5	38.3	11.7
2014	485.9	35.5	11.9
2015	555.2	28.8	9.6
总计	2118.2	126.1	41.4

数据来源：乐清市政府工作报告、经济运行分析报告

#### 1、公路建设不断推进，网络结构进一步完善

“十二五”期，乐清市新建和改建了甬台温高速公路复线（乐清段）、甬台温高速柳市互通、104 国道湖雾至清江段改建工程、104 国道虹桥国境公路改线、南金公路、雁楠公路（乐清段）等一批重点工

程，推进城市中心大道白象段一期工程、雁荡旅游环线公路一期，虹芙公路延伸、四都至绅坊火车站工程等一批重要县道，主要建成项目如表 1.2 所示。

“十二五”期主要建成重点项目如下表所示：

表 1.2 “十二五”期公路建成重点项目一览表

编号	项目名称	工程规模	完工年
1	104 国道湖雾至清江段改建工程	二级、全长 28 公里	2011
2	104 国道虹桥段过境公路改线工程	一级、全长 8.03 公里	2014
3	雁楠公路（乐清段）	二级、全长 20.15 公里	2014
4	温州大门大桥二期（翁垟至万岙高速互通）工程（326 省道连接线）	一级、全长 6.26 公里	2015
5	柳白公路（合湖至街口段改造工程）	三级、全长 0.85 公里	2015
6	雁荡旅游环线公路（大荆中庄至仙溪卓屿）建设工程	二级、全长约 5.61 公里	2014
7	市虹芙公路延伸工程（兰屿浦至营盘段）	三级、全长 2.565 公里	2014
8	市城市中心大道白象段一期工程（进港大道-白象大道段）	城市主干道一级、全长 2263.2 公里	2014
9	乐清岭底隘嶴至永嘉枫林田寮公路	四级、路线全长约 9.7 公里，其中乐清段约 7.077 公里	2014
10	虹南大道	二级公路平原微丘结合城市主干道，全长 4.003km	2014

现状已形成纵横交错、布局合理、干支衔接、四通八达、城乡兼顾的公路交通网络。干线公路主要包括甬台温高速公路、104 国道、325 省道（雁楠公路），与此同时，甬台温高速复线、228 国道南塘至黄华、瓯江北口大桥等项目正在建设中。

#### ——甬台温高速公路

国家规划国道主干线“五纵七横”中的一纵，沈海高速即同江至三亚高速公路的组成部分，也是浙江省交通建设规划中“两纵两横十八连三绕三通道”中的“一纵”、温州市高速公路网规划“两环九射”中的“一射”，北起宁波（甬），经台州（台），南抵温州（温）的分水关与福建省界，连接杭甬高速、上三高速、金丽温高速以及台金高速，全线长 252.7 公里，采用双向四车道，设计速度 100 公里/

小时，是温州境内第一条高速公路，甬台温高速公路于 2003 年 12 月 31 日全线通车。目前，甬台温高速公路复线工程在实施中。

#### ——104 国道

《国家公路网规划（2013-2030 年）》中规划的普通国道中的一条放射线，由中国北京，经济南，南京，杭州，温州，到达福州的国道，全长 2420 公里。104 国道在北京的起点为永定门桥，最南端的终点在福建省福州市五里亭立交桥，是温州境内规划国道网“三纵两横”中的一纵。“十二五”期，104 国道湖雾至清江改线工程、虹桥段过境公路改线工程已建成，目前 104 国道虹桥至乐成段改建工程在实施。

#### ——228 国道

《国家公路网规划（2013-2030 年）》中规划的中国沿海高等级公路，从辽宁丹东出发，一路沿东部海岸线前行，将东部沿海城市串联起来。是温州境内规划国道网“三纵两横”中的一纵。目前 228 国道南塘至乐成段在建。

#### ——雁楠公路

连接乐清市和永嘉县北部重要的旅游交通干线公路，未来将作为浙江省省道干线公路网中 26 条横线中 325 省道的一部分。雁楠公路缩短了两大风景名胜区交通距离，改善雁荡山、楠溪江两大国家级景区的交通条件，对沟通诸永高速永嘉段、甬台温高速乐清段和甬台温高速公路复线的横向联系，提高现有 104 国道、217 省道（原 41 省道）的通行能力，对促进乐清旅游事业及经济社会发展等均有着十分重要的意义。雁楠公路于 2014 年完工。

此外，农村公路建设有序开展。根据“四化同步”发展的要求，统筹城乡交通一体化发展，加大农村公路的投资建设，扩大网络规模、

提高通达深度和相互连通水平，在一定区域范围内实现连片成网；重点加强了通村油路（沥青路或水泥路）、通撤并建制村和异地搬迁安置点公路、具备连通条件的相邻村之间公路、联网公路的建设，有效增强了农村交通的基础保障。“十二五”期，投资 3680 万元实施农村公路提升改造工程 30 公里，投资 1553 万元实施农村公路联网公路 41.2 公里。

截至 2015 年底，全市公路里程 1402.8 公里，其中高速公路 67.873 公里，普通国省道 72.647 公里，县道 369.726 公里，乡道 191.402 公里，专用公路 12.961 公里，村道 688.193 公里。公路密度 119 公里/百平方公里，等级公路通村率 100%，路面硬化率 100%。

表 1.3 公路通车里程统计表（单位：公里）

项目	等级公路						
	合计	高速公路	一级	二级	三级	四级	准四级
总计	1402.8	67.873	82.171	93.868	99.14	715.581	344.169
国道	138.42	65.773	65.643	7.004	0	0	0
其中：国高	65.773	65.773	0	0	0	0	0
省道	2.1	2.1	0	0	0	0	0
县道	369.726	0	10.462	73.055	53.938	232.271	0
乡道	191.402	0	0	5.997	0.988	184.417	0
专用公路	12.961	0	0	0	0	12.961	0
村道	688.193	0	6.066	7.812	44.214	285.932	344.169

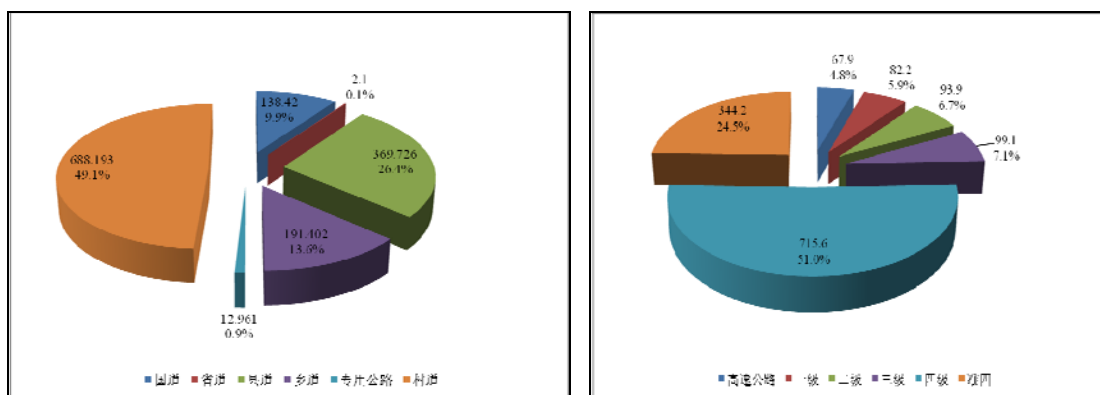


图 1.1 2015 年乐清市公路等级结构图

## 2、站场建设有序开展，覆盖范围不断扩大



客运站场：“十二五”期间，乐清市从城乡交通一体化角度出发，不断加快农村客运站场和港湾式停靠站的建设，陆续建成乐清客货运中心、柳市客运站和大荆客运中心等一批客运场站。

截止 2015 年底，乐清市共拥有铁路客运站 3 个：乐清站、绅纺站、雁荡站，四级以上公路客运站场 10 个，其中包含一级站 1 个：乐清客货运中心；二级站 3 个：乐成客运站、虹桥客运中心、柳市客运中心；三级站 4 个：雁荡山车站、白象客运站、柳市客运站、大荆客运中心；四级站 2 个：芙蓉客运站、商旅客运有限公司客运站。具体情况如下：

表 1.4 乐清市现状铁路站场现状表

序号	站场名称	所在公路线	规划最高聚集人数(万人)	规划旅客发送量(万人/年)	2015 年实际旅客发送量(万人/年)
1	乐清站	白石街道	600	240	112
2	绅纺站	石帆街道	45	50	53
3	雁荡站	雁荡镇	500	45	35

表 1.5 乐清市现状公路客运站场现状表

序号	站场名称	级别	地址	所在公路线	占地面积(m <sup>2</sup> )	设计日客流量(人/日)
1	乐清客货运中心	一级	丹霞路	乐清市丹霞路	86882	35000
2	乐成客运站	二级乙等	乐成街道	G104 乐清城关段	17064	——
3	虹桥客运中心	二级	虹桥镇	G104 虹桥岔口	22890	6000
4	柳市客运中心	二级	柳市镇	柳市镇柳青路北 路 517 号	24174	5500
5	雁荡山车站	三级	雁荡山镇	G104	7699	——
6	白象客运站	三级乙等	白象镇	G104 乐清白象段	2500	——
7	柳市客运站	三级乙等	柳市镇	G104 乐清柳市段	4500	——
8	大荆客运中心	三级	大荆镇	大荆镇荆水路	15909.5	6160
9	芙蓉客运站	四级	芙蓉镇	乐清市芙蓉镇	2661	——
10	商旅客运有限公司客运站	四级	乐城镇	乐城镇南大街	3200	1000

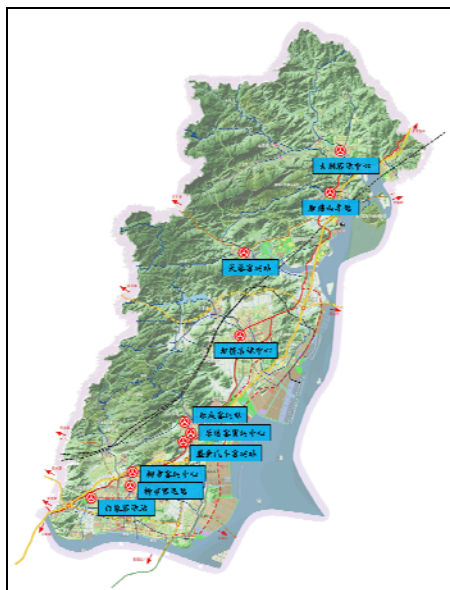


图 1.2 乐清市客运场站现状图

货运站场：目前乐清尚未建设一个真正意义上的物流园区、物流中心、物流配送基地等设施，也没有规模的货运站场。据不完全统计，乐清现状仓储物流用地总面积仅 44.0 公顷，且多为临时性用地，用于物流的仓储、配送、加工、装卸、车辆停放等用地均极为紧张。特别是在物流需求最大、物流企业最集中（乐清物流行业协会的会员企业中约 80%位于柳市）的柳市至今没有一个功能完善的物流场站，导致大量货运企业在柳白路、柳江路、柳青路等沿线集聚，这些设施多为临时用地或违章建筑，加之缺乏专门的货运走廊，不仅造成运营效率低下，且对城市交通干扰严重。而受制于土地资源紧缺、土地成本居高不下、拆迁困难等现实问题，规划的物流基地又难以落实，物流节点建设实质性进展缓慢。

### 3、公路养护成效显著，公路品质显著提升

“十二五”期，乐清市在加强公路建设的同时全面提升公路品质。共投资 2.12 亿元，完成 104 国道大修工程 23.56 公里，进一步扩大实施干线公路预防性养护，延长道路使用寿命周期，提高道路优良率比重和干线公路畅通保障能力。全面提升农村路网质量、畅通水平和安保水平，投资 3110 万元实施农村公路日常养护，投资 6000 万

元实施农村公路大中修 239.784 公里，实施危桥改造 28 座（包含国道），县道等级公路比重达 100%，三级及以上标准公路比重达 36.8%，农村公路等级路比重达 72.4%，实施农村公路安保工程 90 公里，提升了农村公路的安全通行水平，有效降低了交通事故的发生。

#### 4、铁路运营情况良好，港区铁路支线开工

“十二五”期，乐清市在铁路方面没有建成投产项目，目前唯一的对外铁路干线通道为甬台温铁路。

甬台温铁路及其延伸段温福铁路是国家铁路网规划的“八纵八横”中沿海通道的组成部分，北起宁波，南至福州，为一级双线电气化铁路，是我国沿海大通道中浙江境内的重要控制性项目。该铁路在温州境域内，由北段甬台温高铁、南段温福高铁组成，境内里程 164 公里，设计时速 200 公里/小时，于 2009 年 9 月建成通车，是目前温州最主要的对外铁路干线。目前，乐清站、绅纺站、雁荡山站 3 个铁路站场位于乐清境内，其中乐清站为客货运站，位于白石街道，规划最高聚集人数为 600 人，旅客发送量为 240 万人/年，货物发送量为 70 万吨/年；绅纺站为客货运站，位于石帆街道，规划旅客发送量为 45 万人/年，货物发送量为 30 万吨/年。雁荡山站为客运站，位于雁荡镇，规划最高集聚人数为 500 人，设计旅客发送量为 45 万人/年。乐清、绅纺、雁荡山火车班次都在 20 班左右，其中乐清班次略多。现状甬台温铁路为沿海铁路客运专线，乐清境内的三个铁路站点只承担客运功能，2015 年实际发送量为乐清站 112 万人，绅坊站为 53 万人，雁荡山站为 35 万人。

此外，乐清湾港区铁路支线主要承担疏港铁路和沿海货物运输功能，该铁路的建设对乐清湾港区建设意义重大，总投资 71.48 亿元，其中乐清段投资 43.92 亿元，于 2014 年开工建设，预计 2018 年 6 月

建成通车。市域铁路 S2 线项目总投资 226.6 亿元，其中乐清段投资 77.95 亿元，目前处于项目前期研究阶段，市域铁路 S2 线的建设对加强乐清市组团间的联系具有重大意义，于 2015 年开工建设，预计 2020 年完工。

### 5、航运建设成效显著，服务能力明显增强

“十二五”期，乐清市沿海港口主要建设项目有乐清湾港区一期、七里港区二期、乐清海螺水泥物流中心码头工程等，其中建成项目如表 1.6 所示：

表 1.6 “十二五”期港口建成项目

项目名称	概算 (亿元)	工程规模	完工年
乐清湾港区一期 (2 个 5 万吨级多用途码头)	21.87	新建 1 个 5 万吨级多用途泊位和 1 个 5 万吨级通用泊位（水工结构按 10 万吨级）及相应的配套设施，设计年吞吐能力为 380 万吨，用地面积 801 亩。	2014
温州港七里港区建设（二期）	3.9	新建 2 个 2 万级泊位及相应配套设施。港区需新征用土地 210.633 亩。	2015
乐清海螺水泥物流中心码头	3.6	新建 5 万吨级散杂货泊位 1 个（兼顾 2 艘万吨级散杂货船同时靠泊作业）及相应的配套设施设计年吞吐量为 380 万吨。	2014

#### ① 港口发展

乐清市现有乐清湾港区和七里作业区，沿海共有生产性泊位 27 个，其中千吨级以上泊位 20 个，万吨级以上泊位 11 个。2015 年完成港口吞吐量 3643.39 万吨，集装箱 47.68 万 TEU。

乐清湾港区位于“温台沿海产业带”的中段，北起乐清市南塘黄家里，南至黄华岐头山，接近瓯江口产业集聚区，是一个建设中集港口运输、临港工业、现代物流、船舶修造和海上休闲旅游为一体的综合性深水避风良港。港区设计吞吐能力 8200 万吨，集装箱 595 万 TEU，现有三千吨级以上泊位 9 个，其中万吨级以上泊位 5 个，分别为 A 区

一期工程 5 万吨级泊位 2 个、海螺物流中心码头工程 5 万吨级泊位 1 个、电厂专用 3.5 万吨级煤炭装卸泊位 2 个。港区一期规划横跨虹桥、天成 2 个乡镇，规划区域 60.8 平方公里，岸线北起黄家里，南至西干河，港口岸线 16.6 公里。

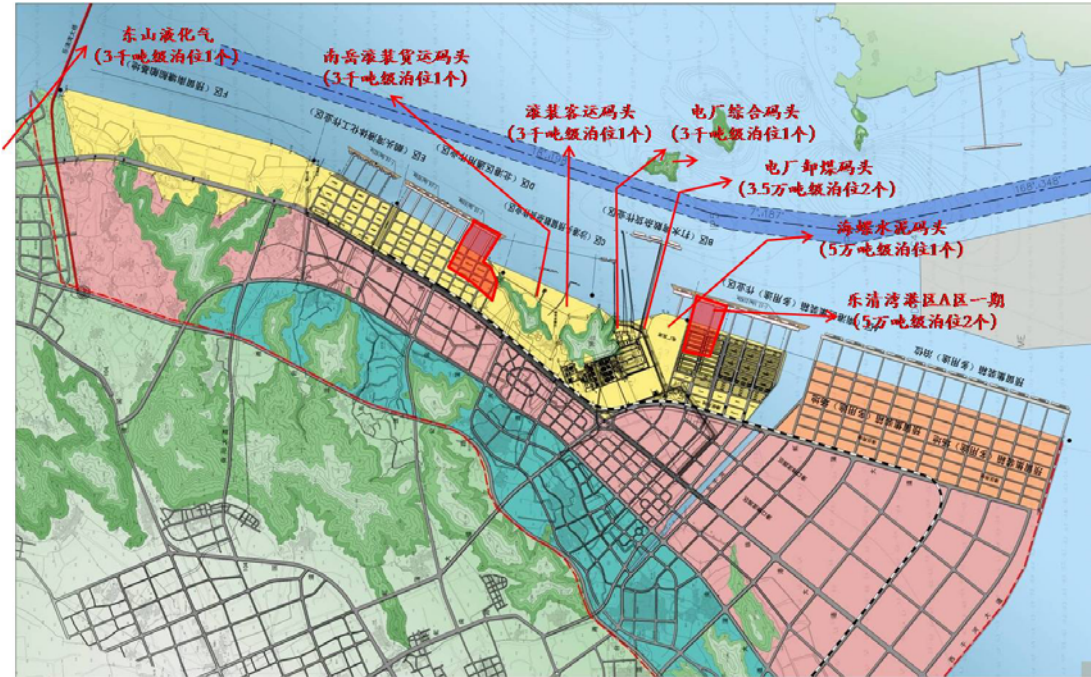


图 1.3 乐清湾港区三千吨级以上码头位置图

港区航道基础设施。乐清湾进港航道一期工程是省、部“十二五”计划项目，由温州港和台州港共建共享，服务于乐清湾东岸的台州港大麦屿港区和乐清湾西岸的温州港乐清湾港区。航道走向与原乐清湾进港航路基本一致，航道全长 45.5km。按 10 万吨级散货船单向乘潮进港，5 万吨级集装箱双向通航，乘潮保证率 90%以上的标准建设。乐清湾外航道设计底标高-12.6 米，挖槽底宽 222m；乐清湾内航道段设计底标高为-11.8m，挖槽底宽 205m。



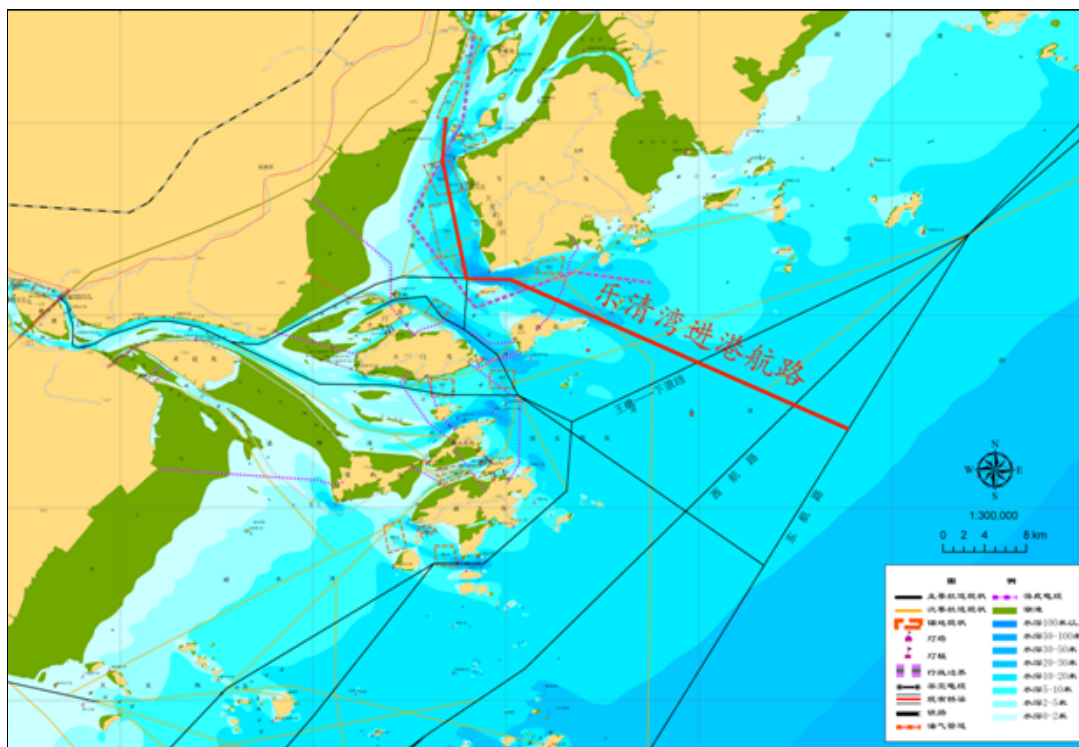


图 1.4 乐清湾港区进港航道示意图

表 1.7 乐清湾港区三千吨级以上现状沿海泊位

泊位名称	投产年份	前沿水深 (米)		泊位长度 (米)	泊位个数 (个)	靠泊能力 (吨级)
		设计	实际			
东山液化气站	1996	5	5	50	1	3000
滚装码头	2003	3.3	5.2	83	1	3000
卸煤码头 1 号泊位	2007	15.3	17	251	1	35000
卸煤码头 2 号泊位	2007	15.3	17	251	1	35000
电厂综合码头	2007	9	9	45	1	3000
1 个 5 万吨级多用途泊位和 1 个 5 万吨级通用泊位	2014	13.4	13.4	676	2	50000
海螺水泥物流中心码头	2016		10.5	350	1	50000
南岳滚装货运码头			7	81	1	3000

表 1.8 乐清湾港区岸线利用情况

名称	自然岸线长度	规划岸线	规划港口岸线		规划可建万吨级及以上岸线		规划可建 10 万吨级及以上岸线	
			已利用	未利用	已利用	未利用	已利用	未利用
乐清湾港区	42	34	2.5	31.5	2.5	7.0	1.9	4.6

数据来源：2014 年温州市港口发展报告

## 专栏 1: 乐清湾港区发展定位

根据《温州港总体规划》，乐清湾区是温州港的三个大型核心主港区，将发展成集大型散杂货、集装箱泊位和临海工业、保税仓储、加工商贸等多功能于一体的深水港区。港口前方生产区自北向南依次布置船舶修造船基地、液体化工泊位区（陆域纵深 1km、陆域面积 140 公顷）、多用途泊位区（陆域纵深 1km，陆域面积 160 公顷）、散杂泊位区、集装箱泊位区（陆域纵深 600 米、总面积 390 公顷）；集装箱泊位区后方布置临港工业和港口物流园区，占地面积 240 公顷。集装箱泊位至岐头为规划预留发展岸线。《温州市城市总体规划（2003-2020 年）》（2013 年修改）把乐清湾港区定位成，“以集装箱、大宗散货和杂货运输为主的规模化、集约化综合性港区，发展临港工业，拓展物流功能”。

《温州港乐清湾港区控制性详细规划》确定港区性质为：承担外贸集装箱、大宗散货、件杂货及石油化工品运输，为大型港口电厂、船舶修造服务的现代化综合性港区。港区岸线规划范围为蒲岐镇西干河至南塘镇黄家里段岸线，自北至南岸线划分成预留南塘船舶基地、鹅头湾液体化工作业区、北港区通用作业区、沙港头预留散杂货作业区、打水湾散杂货作业区、南港区集装箱（多用途）作业区（东干河以南的集装箱作业区为 2020 年以后预留）六个作业区，与《温州港总体规划》基本一致。



<b>温州港总规布局</b>	<b>乐清港区控规布局</b>
----------------	-----------------

七里作业区主要承担近洋集装箱及件散杂货的中转运输，远期七里作业区以发展内、外贸集装箱运输为主，港口物流服务主要围绕集装箱运输展开，为临港产业提供物流能力的支撑，具体功能包括：运输中转、装卸搬运、仓储堆存、加工、包装、分拣、通关、商检、信息处理等。七里港作业区规划码头岸线长 3100 米，综合通过能力 1800-2000 万吨，其中集装箱吞吐能力 125 万 TEU。七里作业区共有万吨级以上泊位 6 个，其中包括温州电厂 2 个 2 万吨级泊位，一期工程已建成的 2.5 万吨级散杂泊位和 1.5 万吨级多用途泊位，二期工程新建的 2 万吨级多用途泊位和件杂货泊位各 1 个及相应的配套设施。

表 1.9 瓯江港区七里作业区性质、规模

码头岸线 总长 (m)	陆域面积 (万 m <sup>2</sup> )	水域面积 (万 m <sup>2</sup> )	泊位数 (个)	规划吞吐能力	主要装卸货 种
5088	392.48	201.51	20	1810 万 t，其中集 装箱 125 万 TEU	集装箱、件 散杂货

来源：瓯江港区控规

**专栏 2: 七里作业区发展定位**

《温州港总体规划》确定了七里作业区以城市生活资料运输为主，主要承担集装箱、散货及杂货运输，同时兼有客运。并且对陆域及岸线使用有规定，规划也同时说明七里港非温州港重点，在货运吞吐量上所占比重较小，重点在乐清湾、大小门岛、状元岙港区。随后编制《温州港瓯江港区控制性详细规划》对总规内容进行调整，将总规确定的中部集装箱和杂货区调至上游原散杂货区，七里港区转变为城市生活和支持保障系统码头岸线，原总规确定东部危险品区调整为修造船基地。《温州市城市总体规划（2003-2020 年）》（2013 年修改）把七里作业区定位成“以充实物资运输为主”。

七里作业区现有温州电厂 2 个 2 万吨级煤炭泊位、二期 2 个 2 万吨级件杂货泊位和多用途泊位，一期 2.5 万吨级散杂泊位和 1.5 万吨级多用途泊位。关于七里作业区的发展方向，仍需要结合乐清中心城市（尤其是柳白新城）的发



展需求进行研究。



作业区总体规划图



作业区控制性详细规划图

## ② 渡口发展

全市拥有渡口6个，其中县境内渡口2个，跨县（市、区）渡口2个（分别与瓯江口新区、龙湾、鹿城相通），跨省（市）渡口2个（与台州市相通）。全市内港、内河船舶57艘，净载重吨6715吨，主要从事砂石运输。2014年全年货运量44.50万吨，货物周转量2300.46万吨公里，营运收入733万元。

表 1.10 乐清市渡口现状表

渡口（埠）名称	渡口性质	渡线	渡埠所在地（乡镇或街道）	日均客流量
白沙岛渡口	乡镇渡（跨市）	白沙岛-茶屿	雁荡镇	60人次
西门渡口	乡镇渡（跨市）	西门-东门	雁荡镇	20人次
里隆渡口	乡镇渡（跨县（市、区））	里隆-灵昆	柳市镇	350人次
磐石渡口	乡镇渡（跨县（市、区））	磐石-龙湾	北白象镇	60人次
东山渡口	乡镇渡（县境内）	东山-小横床	清江镇	220人次

沙岗头渡口	乡镇渡（县境内）	沙岗头-桃花岛	虹桥镇	40 人次
-------	----------	---------	-----	-------

## 6、公交覆盖率不断扩大，服务水平稳中有进

目前乐清市区、柳市镇、虹桥镇共有 25 条公交线路，其中市区 19 条，柳市 4 条，虹桥 2 条（虹桥线路于 2014 年 1 月 1 日收归国有）。乐清城区拥有停靠站 360 个，其中港湾式停靠站 33 个，虹桥镇内停靠站 33 个，柳市镇内停靠站 156 个。现状城市公交共有 3 个公交首末站，分别为公积金、北城、东塔公交首末站，其中北城和东塔首末站于 2015 年上半年建成投产，此外东山公园公交首末站和晨曦路公交综合场站在建，中心公园、西门体育馆首末站于 2015 年下半年开展建设。城市公交共有 150 名驾驶员及 63 名管理人员，共拥有公交车 153 辆，中心城区公交分担率为 9.6%。乐清城市公交每年的客流为 1300 万人次左右，日均客流在 3.6 万人次左右，日均单车运量在 300 人次左右。

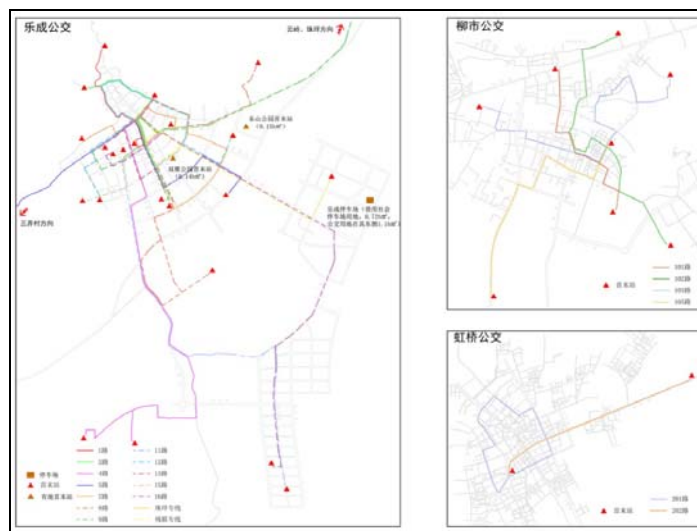


图 1.5 城市公交线网图

### （二）运输服务平稳有序，运输结构不断优化

随着交通运输网络的日益完善，交通运输条件也大为改善，运输结构持续优化，为乐清市经济社会发展提供了良好的运输保障。

2015 年全市完成全社会客运量（公路、水路）4270 万人，比 2010

年减少 14.5%，旅客周转量 18.42 亿人公里，比 2010 年增长 5.2%；完成全社会货运量 1580 万吨，货物周转 7.68 亿吨公里，分别比 2010 年减少 36.3%和 50.02%。

城乡客运一体化成效显著，农村居民基本出行保障提高。“十二五”期，采取多种形式开通城乡客运班线，20 个智能公交廊点和 6 辆纯电动公交车。目前，乐清市共有 84 条城乡班线，经营线路总里程 1180.8km，配车 662 辆，日发班次 4854 班。城乡公交日均客流在 11 万人次左右，日均单车运量在 164 人次左右。建制村公路通畅率达 100%，建制村通客车率由 2010 年的 84.65%增长至 2014 年的 92.32%，城乡客运车辆公交化比率为 18.15%，城乡道路一体化为 AAA 级。



图 1.6 城乡公交线网图

——公路客运量稳中有落，货运量较为平稳

2015 年全市完成公路客运量 4270 万人，旅客周转量 184168 万人公里，公路客运稳中有落，客运强度为 3.04 万人/公里，领先于其他县（市、区）。公路货物运输量 827 万吨，周转量 76757 万吨公里。货运强度为 0.6 万吨/公里，全市排名第三。

表 1.11 乐清市公路客货运运输现状

数据来源：温州交通统计年鉴

年份	客运量 (万人)	旅客周转量 (万人公里)	货运量 (万吨)	货物周转量 (万吨公里)
----	-------------	-----------------	-------------	-----------------

2009年	5592.76	379469.95	1156.45	165738.68
2010年	6388	322851	1128	203890
2011年	5398.2	320285	1104.4	181280
2012年	5673	342513	1070	194562
2013年	5393.12	314835	1107	180045
2014年(调整前)	5115	317066	1293.3	209243
2014年(调整后)	4495	195112	703	67637
2015年(调整前)	5459	339648	1529	241887
2015年(调整后)	4270	184168	827	76757

注：2014年起公路客货运统计口径发生改变

### ——水路货运量、周转量降幅收窄

2012年以前全市水路货运量及周转量同比降幅相对较大，近两年降幅收窄，趋于平稳。水路货运量由2010年的1177.53减少到2015年的751.84万吨，货运周转量由2010年的158.99亿吨公里减少到2015年的79.5亿吨公里。2015年乐清湾港区和七里作业区完成货物吞吐量3643.39万吨、集装箱47.68万TEU，分别比2010年增长20.1%和72.4%。

表 1.12 2010-2015 年水路货运运输现状 数据来源：温州交通统计年鉴

年份	货运量(万吨)		货物周转量(万吨公里)	
	内河	沿海	内河	沿海
2010	54.06	1123.47	3965.10	1585958.01
2011	66.26	867.43	4386.47	1101790.63
2012	47.42	568.11	3515.89	673508.38
2013	56.09	605.95	3926.30	676567.23
2014	44.50	593.10	2300.46	673152.08
2015	47.75	704.79	2543.60	792156.69

表 1.13 2010-2015 年港区货物吞吐量现状 数据来源：温州交通统计年鉴

年份	乐清湾港区货物吞吐量		七里港区货物吞吐量	
	万吨	万吨/万 TEU (集装箱)	万吨	万吨/万 TEU (集装箱)
2010年	1588.54	——	1445.61	398.45/27.66
2011年	1845.26	——	1477.86	402.74/29.22
2012年	1969.13	——	1297.38	468.85/35.81
2013年	1974.45	——	1333.74	554.08/40.86
2014年	1876.67	——	1362.20	629.64/45.51
2015年	2157.97	——	1485.42	680.95/47.68

## ——铁路客运量强势增长

乐清市铁路客运量呈现逐年递增的态势，全市铁路客运站（雁荡站、乐清站、绅坊站）发送客运量由 2010 年的 47.5 万人增长至 2015 年的 200 万人，平均增速接近 28.6%。乐清市铁路客运站旅客发送量占温州市域所有铁路站旅客发送量的 14.8%。

表 1.14 2010-2015 年乐清、绅坊、雁荡站铁路旅客发送量（单位：万人次）

铁路站名称	2010	2011	2012	2013	2014	2015
乐清	44.3	57.0	60.8	73.2	186.8	112.0
绅坊	3.2	13.3	19.6	28.5	40.8	52.9
雁荡站	——	15.0	22.1	18.3	29.5	35.0
总计	47.5	85.4	102.6	120.0	257.1	200.0

乐清市主要公路现状交通量如下表所示：

表 1.15 乐清市国、省、县道公路交通量

编号	名称	观测站	里程	当量（PCU/日）
G15	沈海高速	雁荡	33.75	30863
G104	国道 104 线	白溪	34.51	20012
		北白象（乐清）	38.54	54069
X003	水下线	大荆、高塘	29.392	9890
X114	珍上线	岭底	22.357	2177
X011	柳翁线	排岩头	8.08	47735
X004	白芙线	百乐大酒店	23.48	3476
X020	白中线	中雁车站	11.408	4207
X006	虹南线	蒲岐桥	18.649	32827
X005	石清线	清江	9.976	7162

## （三）运输装备逐渐向大型化专业化发展

随着乐清市国民经济的发展，私人用车环境的改善以及出行观念的改变，“十二五”期，乐清市汽车保有量持续增长，2013 年达到 16.6 万辆，年平均增长率为 19.1%。其中私人汽车 14.25 万辆，年平均增长率为 20.9%，载客汽车 14.17 万辆，年平均增长率为 22.3%，载货汽车 2.39 万辆，年平均增长率为 9.0%。

表 1.16 汽车保有量统计表

具体指标	单位	2010年	2013年	增速
汽车保有量	辆	102847	166030	19.1%
其中：载客汽车	辆	84333	141665	22.3%
载货汽车	辆	18074	23902	9.0%

数据来源：温州统计年鉴

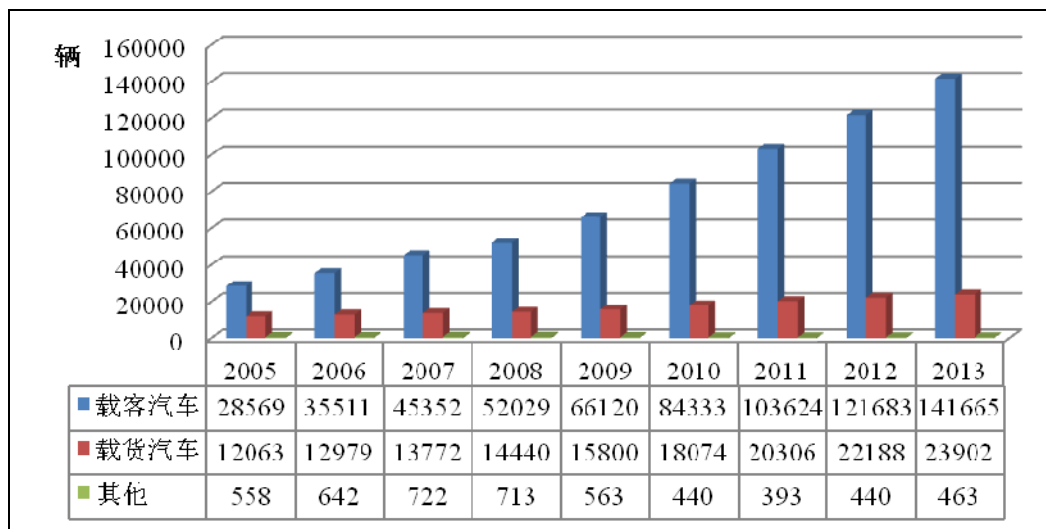


图 1.7 2005-2013年汽车保有量变化图

营业性载客汽车 2094 辆，30 座以上营业性客车 404 辆，占总数的 19.3%。班车数量逐渐减少，包车数量有所增加，平均客位由 2010 年的 15.9 客位/辆增长至 2015 年的 17.4 客位/辆；营业性载货汽车数量逐渐减少，截止到 2015 年末为 1602 辆，其中重型车、专用车、厢式车占营运货车比例为 62.1%，营业性货车数量逐渐减少，货运总吨位增加，平均吨位由 2010 年的 1.6 吨位/辆增长至 2015 年的 6.6 吨位 7.6 吨位/辆。运输装备逐渐向大型化专业化方向发展，运力结构逐渐优化。截止 2015 年底，乐清市拥有内河货运船舶 57 艘，6715 载重吨；沿海货运船舶运力达到 64 艘，27.31 万载重吨。

表 1.17 乐清市营运性车辆统计表

具体指标	单位	2010年	2015年	增速	
				绝对值	百分率%
营业性客车总数	客位/辆	34818	36456	1638	4.70
		2188	2094	-94	-4.30
其中：班车	辆	1071	918	-153	-14.29
包车	辆	49	59	10	20.41

公交车	辆	104	153	49	47.12
出租车	辆	964	964	0	0.00
30座以上营业性客车总数	客位/辆	177	404	227	128.25
营业性货车总数	吨位/辆	10259	12180	1921	18.73
		9068	1602	-7466	-82.33
其中：普通货车	辆	6113	1151	-4962	-81.17
挂车	辆	27	70	43	159.26
集装箱车	辆	26	62	36	138.46
危险品车辆	辆	100	62	-38	-38.00
其他	辆	2802	104	-2698	-96.29
中高级客车占营运客车比例	%	27.7	23.72	-3.98	-14.37
重型车、专用车、厢式车占营运货车比例	%	34.9	62.12	27.22	77.99
沿海船舶拥有量	净载重吨/艘	348714	273099	-75615	-21.68
		94	64	-30	-31.91
内河船舶拥有量	净载重吨/艘	11612	6715	-4897	-42.17
		88	57	-31	-35.23

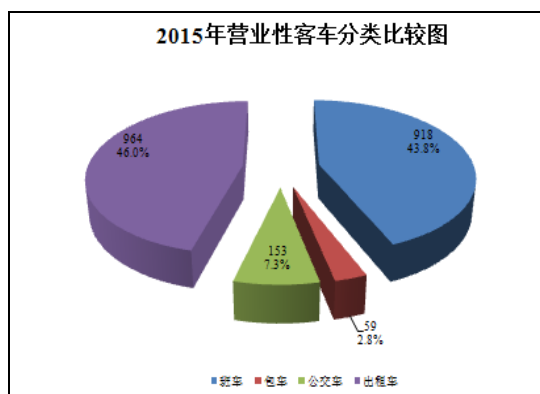


图 1.8 2015 年营业性客车分类比较

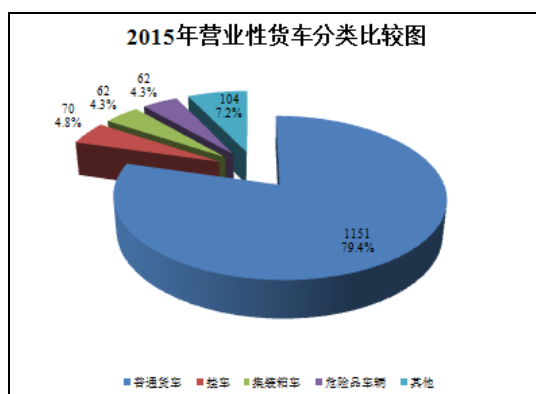


图 1.9 2015 年营业性货车分类比较

#### (四) 科技进步与信息化逐步强化

乐清市交通在信息化方面取得了显著的成效。推进建设“智慧交通”指挥中心，建成指挥大厅和领导决策室，2015年预计投资70万元安装路面监控设备，成功与交通局执法车辆及18处重要路段监控探头实现视频信息连接，确保辖区路况信息第一手掌握，同时将公安路面监控视频接入系统，扩大覆盖面，并争取与市局应急指挥中心联网。



推广安装 GPS 系统、车载视频监控系统，建成营运车辆 GPS 集中监控平台和营运智能调度指挥系统，实时动态管理客运车辆，强化网联联控工作，目前共有 1775 辆车（811 辆客车、旅游车、工程车，964 辆出租车）使用 GPS 车载终端设备。

2013 年启动信息智能化港口建设工程，开发并运用了“视频和 AIS 监控管理系统”实现港口信息化管理和服 务，截止 2015 年 3 月底已在 19 个码头（泊位）安装了视频监控，目前“视频和 AIS 监控管理系统”已基本覆盖本市两大港区，已录入 AIS 系统的码头 37 座，泊位 43 个，24 家经营公司。与此同时，推进了 WEB 版系统的开发项目，使其实现与 AIS 系统的功能对接，使码头经营人可通过 WEB 界面登陆 AIS 系统录入船舶吞吐量信息。此外，启动乐清市港航管理局官方网站的建设项目，实现港航信息的及时发布，进一步完善信息化管理和服 务功能。

推动物流企业信息平台建设，目前乐清市已有十多家企业使用“普运 II”软件，有 2 家企业（新亚电子有限公司、乐清市八方吉华物流有限公司）进行物流信息接口改造，实现与乐清市运输物流公共信息平台互联。推进城乡配送体系项目建设，鼓励农村货运站建设，支持物流网点发展，延伸配送网络，全市配送覆盖面已达 100%。

完成城市公交车载视频监控系统、基于 GPS 的车辆位置后台实时智能调度系统、手机实时公交系统、公交综合办公管理系统，极大程度上方便市民出行。此外，现有的乐清公交网站提供了线路和站点的查询功能，为乘客提供公交出行服务。

### （五）绿色交通全面深化

“十二五”以来，乐清市高度重视绿色交通建设，共投资 4200 多万元，实施“公路边”绿化 1261.07 亩，现 G15 甬台温高速及 104



国道沿线干线宜林路绿化率达 98.6%，农村公路宜林路段绿化率达 70%；建设县级交通绿道 4 条线路、投资 900 万元，打造绿色旅游风景线；构建国道绿色长廊，投资 95 万元实施 104 国道绿化新植和中央绿化隔离带补种植。构建绿色节点，拓展延伸、调整提升 104 国道湖雾至清江段 27 公里公路用地绿化，形成景观、生态俱美的绿色长廊；创建县道白岭线为省级文明农村公路，夯实生态型公路建设基础。推进公路边“三化”，组织公路边“三化”考核，把公路边“三化”延伸到农村公路。积极配合当地镇（街）拆除违法建筑，清理各类污染源，切实提升公路环境。2011-2014 年，拆除违章建筑 8366 平方米，清理堆积物 44252 平方米，拆除非公路标志 10366 块，整治摆摊设点道经营 2788 个。此外，根据《温州市大气污染防治实施计划》任务要求，加快推进“黄标车”及老旧车淘汰，并完善机动车环保合格标志管理，以有效降低各项污染物的排放量。

#### （六）交通安全形势稳步向好

“十二五”期，乐清市高度重视安全生产工作，以“四个交通”为发展方向，坚持以人为本的发展理念，优化交通基础设施布局和设计，加强安保工程建设和警示标志，健全安全事故防范和应急保障系统，强化检查监督和行业安全生产。深入开展全市交通运输系统“大排查、大整治、大宣传、大提高”、“打非治违”等专项活动；加大安全运输动态监管力度，推进运输市场安全管理信息平台、车载视频监控、行车记录仪、全球眼系统等的的应用，提升安全监管的科技水平；建成公路应急指挥中心，成功与乐清交通局执法车辆及 18 处重要路段监控探头实现视频信息连接，确保乐清市实时高效获取路况信息；加大安全隐患排查整治工作力度，扎实推进道路交通事故多发点、临水临崖高落差危险路段整治和公路安保设施建设，及时分解落实整治

责任；积极优化农村公路指路标志体系，深化公路安全隐患治理；认真组织开展应急演练，包括道路运输应急演练、客运车辆消防事故应急处置演练、公路应急抢险“三防”演练等。“十二五”时期，交通安全事故率和死亡人数呈现逐年下降的态势，安全生产水平显著提高，公路事故次数、死亡人数分别为32起、34人，其中事故起数由2011年的10起减少至2015年的1起，死亡人数由2011年的10人减少至2015年的1人。

## （七）政策措施逐步落实，行业管理不断加强

### 1、政策法规标准体系

乐清市交通坚持以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导，全面贯彻落实科学发展观，紧紧围绕交通建设发展，以“依法治交”为主线，狠抓执法、执法监督和普法依法治理工作，不断优化交通法制环境，加强交通运输行政执法队伍建设。深入推行行政执法责任制，规范交通运输执法行为，加强执法监督检查，完善执法程序，充分运用法治手段规范交通规划、建设、运营、管理与服务工作，有力促进交通事业的健康发展。

同时，加强普法宣传，强化法律法规学习与法治教育，提高法律意识。努力贯彻实施《国务院关于依法行政实施纲要》和《交通行政执法禁令》等各项规章制度，交通行政执法队伍依法行政的水平得到进一步提高，发挥了为交通事业的发展保驾护航的作用。

### 2、交通投融资和预算管理

2010年，浙江省交通运输厅出台了《浙江省国省道及重要县道建设项目管理若干规定（试行）》，该规定明确了公路项目前期管理、项目建设管理、项目资金补助、资金使用监督管理等方面内容。乐清市作为浙江省第三档县（市、区），国省道补助资金为浙江省交通运

输厅核定建安费的 40%，国省道中的填海疏港公路，其路基工程按核定概算的 50%计入建安费进行补助；二级及以上重要县道路基路面每公里补助 140 万元，桥隧每延米 1.2 万元。

公路养护方面，2014 年前 104 国道养护资金为省财政专项转移资金，2015 年开始 104 国道资金改为交通运输发展专项资金，进行包干使用。农村公路地方财政配套资金已列入地方财政一般预算。

### 3、人才队伍

严格规范干部选拔制度，遵循《党政领导干部选拔任用工作条例》，坚持选拔干部德才兼备、群众公认和注重实绩的原则，坚持党委集体决定的原则。

着力深化队伍组织建设，开展形式多样、内容丰富的主题活动，全面推进学习型机关建设，深入学习贯彻党的十八大精神。继续组织各类培训，积极探索提高人才数量、质量的有效途径，着力加强干部职工的政治引导、业务建设。继续完善干部选拔任用和动态考核制度，树立正确的用人导向，积极培养年轻干部。继续落实党内关怀帮扶机制，重视和加强老干部工作，努力做好各项服务。

### 4、行业精神文明

深化党风廉政建设。打造乐清交通运输系统特色的廉政惩防体系，切实完善廉政风险防控机制，从重点部位和关键环节入手，积极推进权力运行程序化、公开化。注重廉政教育，加强廉政建设正面典型引导教育和反面典型警示教育，提高领导干部廉洁从政的自觉性。全面深化“廉政文化进机关”活动，创建廉洁型机关。切实抓好工程建设领域突出问题的专项治理，拓宽投诉渠道，加大督查和案件查处力度，打造廉洁工程。

着力深化行业文明创建。全面推进交通文化建设，系统总结交通

文化建设的基本经验，提炼形成具有乐清特色的交通文化体系；加强行业宣传工作，树立典型，大力宣传亮点和先进事迹；全力抓好文明行业、示范窗口、星级客运站、文明班线、文明服务区等创建、复评工作，建立交通文化建设长效机制；继续深化“六型机关”创建活动，不断加强机关作风建设，提高服务能力水平，提升交通队伍整体素质。

## 二、存在问题

### （一）公路网总体水平较低，路网结构不平衡

农村公路技术等级偏低。乐清市路网技术等级为 3.67，二级等效里程为 612 公里，二级以上等级公路的比重为 36%。虽然整体技术等级高于全市 4.08 的平均水平，但绝大多数县乡道技术等级偏低。公路网络化程度不高，断头路、回头路等现象依然存在，制约了公路效益的有效发挥。

路网结构不平衡一定程度上阻碍区域与城乡统筹发展。目前现状交通纵向有沿海铁路客运专线、甬台温高速公路、104 国道、228 国道，纵向交通较发达，横向交通现状只有 325 省道（雁楠公路），联系相对薄弱。与此同时，东部交通网络较发达，西部由于地形地貌的原因缺乏贯通南北的通道。

公路交通有效供给增速较慢。随着人民生活水平不断提高和社会观念的诱导，私家车已经成为市民出行的首选交通工具。按照发展趋势，至 2020 年乐清市汽车保有量将超过 35 万辆（不含摩托车）。而交通基础设施建设由于受土地指标、政策处理、资金等因素的制约，建设速度要不断满足机动车辆快速增长的需求，未来这一供需矛盾势必对城市交通带来极大的挑战。

### （二）现有的交通系统无法满足各城镇间的交通运输需求

乐清现状城市用地布局较为分散、城镇规模较小，城市集聚功能

不强，从城镇功能看，乐成镇是目前乐清市的政治中心，柳市镇位于乐成镇的南部，是乐清市的经济重镇，虹桥镇位于乐成镇的北部，其依托交通设施的有利条件，将是乐清市又一重点发展城镇，目前各城镇发展规模较小、现有的交通系统压力较大，需规划建设完善的交通系统加强三大组团的集聚效应，做大做强中心城区。

### （三）乐清湾港区建设较慢，港口集疏运体系不完善

港区发展非常缓慢。2005年11月，乐清市人民政府通过了《乐清湾港区战略规划》，开始着手建设乐清湾港区一期南区围（海）涂工程；2010年，投资了7.5亿元的围（海）涂工程通过交工验收；2013年底，温州与台州两地合作共同建设的乐清湾进港航道通过验收；2014年12月31日，在规划了近十年后，乐清湾港区一期才正式开港运营。

乐清湾港区集疏运条件不完善，即使港口有较大的吞吐能力也无法吸引大型船舶靠港，一是作为疏港铁路的乐清湾支线于2014年7月才正式开工，预计至2018年才能建成；二是港区与路网干线公路（甬台温高速、国道G104）未建成相应等级的公路连接；三是乐清湾港区后方主要是南北纵向公路，缺少便捷直接连通腹地的东西横向公路，至永嘉、义乌等地的货物需要先南下再经绕城北线高速至诸永高速。

温州港乐清湾港区的实际吞吐量与2009年《乐清湾港区控制性详细规划》中的预测值尚有较大差距（表1.18），温州本地大量货源也都选择宁波或上海出港，港口集疏运问题是关键所在。

表 1.18 08 版《规划》乐清湾港区吞吐量预测与实际情况对比（单位：万吨/万 TEU）

年份	货种	乐清湾
2010 年预测值	总计	2000
	煤炭	800

	石油		15
	集装箱	重量	1100
		箱量	70
2010 年实际值	总计		1589
	煤炭		
	石油		
	集装箱	重量	-
		箱量	-
2014 年实际值	总计		1877
	煤炭		
	石油		
	集装箱	重量	-
		箱量	-

#### （四）物流产业体系尚未形成，货运站场发展滞后

乐清市物流产业体系尚未形成。一是物流体系主要以满足自身需求为主，区域协同联动机制尚未建立，对周边地区的辐射带动作用十分有限。特别是作为温州市乃至浙南闽北地区港口物流系统的主平台，受制于港区、铁路建设相对滞后和行政区划界限、通关体制等因素，发展成就其功能一直尚未发挥，与上海、宁波等区域性物流节点城市的互动合作关系亟待建立。这不仅直接制约了乐清物流产业规模的做强做大，甚至易导致乐清市的物流业经营外流现象严重。二是从内部物流产业结构看，公路物流长期处于主体地位，所占比例基本保持在 55%以上。2010 年以后，水路货运虽呈逐年上升趋势，但相较而言，公铁水不平衡的物流体系格局没有根本改变，多式联运体系尚待构建。大量电器设备原料和产成品依赖公路运输，不仅运输成本高，而且环境负担重，与低碳绿色物流发展要求相比，矛盾突出。三是从物流产业业态看，起步于中国电器城市场的零担货运联托运行业，经过多年的发展，目前仍局限于传统联托运形式，缺乏电商物流、供应链物流、冷链物流、平台型物流、液化品物流等新兴物流业态。这种

单一的物流业态格局，不仅难以适应大信息时代背景，也无法形成与乐清沿海开发向新能源、新材料、新装备等新型产业转型趋势相配套的“大运量”体系。从长期看，将制约乐清整体的区域竞争力提升，丧失潜在的巨大物流服务新市场。

货运站场发展相对滞后。沿海铁路由于没有货运功能，原来规划建设 and 预留的货场都没有发挥作用。乐清市规划了多个物流园区，但受制于土地资源紧缺、土地成本居高不下、拆迁困难等现实问题，真正落地和建成规模的不多。由于物流设施没有形成集约化发展，物流企业没有形成规模化、网络化经营，加上物流用地成本高、专业化人才少、信息化水平低等因素的影响，导致物流行业发展水平低。

### （五）综合交通信息化程度有待提升

#### 1) 建设规模不足

信息系统的建设覆盖面不足，信息采集系统建设水平较低，所采集的信息以及信息种类比较单一，对“车流”、“人流”、“路况”的实时采集设施较少，无法形成有效服务和应急指挥，交通感知设备部署范围有限，采集信息在深度和广度上不足，覆盖范围没有达到全行业系统化运行管理的需要。交通信息发布方式较少，覆盖范围较窄，交通服务不够。

#### 2) 共享程度低

业务系统间缺乏共享，目前在公路局、运管局、港航局、车管局等已有大量的业务系统投入应用，但没有建立在统一的基础数据库之上，标准不统一，导致同一个单位内部不同业务系统孤立存在，无法联动。行业间缺乏共享，系统内各行业管理单位如港航局与运管局之间的货物流量、流向等数据、运管局与车管局之间的从业人员考试和检测数据、公路局和运管局之间通车公路数据等等需要共享的信息资

源目前都还没有共享。各系统的数据不能有效地进行信息共享和数据交互，影响了交通信息的快速传播和信息资源的有效开发利用，制约了交通信息服务业的发展。

### 3) 利用不深入

一方面是对已有信息资源的利用不深入，目前由于没有全面的、可共享的交通信息资源库，作为乐清交通对外服务总窗口的乐清交通信息网只是实现了基本的信息发布、政务公开、简单沟通等功能，缺少有效、准确、集中的数据，导致公众无法获取全面、有效的交通综合信息，不能满足公众对出行、旅游、物流、定位等多方面的需求。

另一方面是对资源的利用还停留在表面，没有进行深层次的加工。对数据存储、数据结构、索引检测等应用技术有待进一步提高，像很多业务系统将数据采集后，仅仅以满足基本业务需求为目的，以统计报表、流程图、电子表格等形式展现出来而已。缺乏立足于行业发展的角度，对数据深层次的挖掘和分析，以在交通监控、出行服务、交通指挥、应急处置等功能中发挥事前预测、事中管理和事后评估的智慧化决策支持的作用，造成“资源浪费”。

## （六）行业新兴人才缺乏

交通运输行业转型发展，离不开人才支持，行业稀缺人才则是迫切需要补上的短板。交通运输部印发的《公路水路交通运输中长期人才发展规划纲要（2011-2020）》明确提出，综合运输人才、工程管理人才、现代交通物流人才、道路交通运输人才、轨道交通人才、港口与航运人才、救助打捞人才、行政执法人才和信息化人才，是交通运输行业稀缺人才。交通人才资源开发工作虽然取得了较大成绩，但是还不能适应 21 世纪交通发展新形势、新任务的要求，影响了交通运输行业转型发展。



## 第二章 “十三五”交通运输发展形势及要求

### 一、“十三五”交通运输发展形势

#### （一）国家发展新形势对乐清交通发展提出了新要求

十八大以来，我国经济发展进入新常态，经济增长开始减速换挡、结构不断优化升级，认识新常态、适应新常态、引领新常态成为当下及今后一段时期国家经济发展的主基调，新形势下，国家层面陆续推出了“四大板块”（西部开发、东北振兴、中部崛起、东部率先）和“三大战略”（一带一路、京津冀协同发展、长江经济带），提出基础设施建设和互联互通是建设发展的优先领域。乐清市作为浙江省构筑“东引台资、北接上海、南联闽粤、西拓内陆”开发大格局战略性区域，需紧密融入国家战略，加快综合基础设施建设，构建高效、便捷的交通通道网络。

#### （二）新型城镇化发展为乐清交通发展提供了新机遇

2014年3月，中共中央、国务院印发了《国家新型城镇化规划（2014—2020年）》（简称《规划》），这是今后一个时期指导全国城镇化发展的宏观性、战略性、基础性规划。《规划》指出，城镇化是保持经济持续健康发展的强大引擎，城镇化是推动区域协调发展的有力支撑。《规划》突出强调，要“强化综合交通运输网络支撑”。提出，“完善综合运输通道和区际交通骨干网络，强化城市群之间交通联系，加快城市群交通一体化规划建设，改善中小城市和小城镇对外交通，发挥综合交通运输网络对城镇化格局的支撑和引导作用”。

“十三五”期仍是乐清城镇化发展的重要阶段，新型城镇化的发展为乐清交通发展提供了新的机遇。

#### （三）浙江省“5411”战略对乐清交通发展提出新要求

“十二五”以来，浙江省交通以“实施大投入，建设大交通、促

进大发展”为战略，加快推动大港口、大路网、大航空、大水运、大物流等五大建设的发展，近期，省委书记夏宝龙在调研交通运输工作时，提出深入推进现代交通“五大建设”，实施“万亿综合交通工程”，构建内畅外联的“四大交通走廊”，打造全省1小时交通圈（5411战略），为浙江省成为高水平全面建成小康社会新标杆提供坚实的交通运输基础支撑和先行保障。

乐清市需把握机遇，顺应省级对综合交通的发展要求，优化交通等基础设施，为乐清市构建“大雁荡、大旅游、大产业”格局，打造旅游名市做支撑。

#### （四）乐清发展新定位对乐清交通发展提出新要求

随着《温州城市总体规划（2003-2020）》2013修改完成，温州大都市区城市框架逐步拉开，城市框架由上版总规的“1650”大都市区架构提升至“一主两副三极多点”的网络型市域城镇体系的空间结构，乐清市作为一副，被赋予了新的定位和功能。

总规提出，通过设立温州都市区来整合优势经济资源，加强分工与协作，促进温州经济整体转型和城市功能提升，形成温州参与国内、国际竞争与合作的核心竞争力区域，并把乐成、柳白和虹桥地区都纳入了温州都市区进行统筹规划，乐清市将抓住机遇从“县域经济”向“都市区经济”转变。为更有力的引导和推进城市空间架构拓展、调整优化产业结构和布局，乐清市需构建与国民经济和城市发展相适应的快速、安全、高效的现代化综合交通运输体系，从而保障温州市总规中提出的城市空间和产业布局的实现。

#### （五）乐清市经济社会发展对综合交通运输发展的要求

“十三五”期，作为全国百强县和全省经济强县（市），乐清当前的发展基础仍然稳固，工业主导产业优势明显，现代服务业发展步

伐加快，总体来看，未来 5-10 年时间内乐清市潜在经济增长率仍保持在中高速合理水平；产业将由工业化中后期全面进入到工业化后期阶段，同时迎来传统服务经济向现代服务转变的黄金期，海洋经济和现代服务业将成为产业转型升级的关键；经济模式县域经济向都市区经济转型；多维立体开放体系将成为开放工作的重点。

“十三五”期所处的经济社会发展阶段必然对交通运输产生巨大需求，对交通基础设施的需求更加强烈、多样。乐清市交通必须按照“适度超前”、“综合发展”的原则，准确把握形势，在“十二五”交通运输发展的基础上，做到“增效、提质、升级”，全面推进综合交通运输大发展。

## 二、乐清市“十三五”交通发展需求预测

### （一）经济社会发展预测

乐清市是浙江省的经济强县，改革开放以来，乐清在民营经济发展上先行先试，成为我国民营经济发展的先锋城市，为“温州模式”的开创作出了重要贡献。

乐清市 GDP 由 2010 年的 495.8 亿元增长到 2015 年的 766.8 亿元（按可比价计算），比上年增长 8.6%，人均 GDP 从 2010 年的 4.02 万元增长到 2015 年的 5.97 万元（按户籍人口计算），比上年增长 8.5%。在温州 8 个县市区中，乐清的生产总值、工业总产值、财政总收入等指标多年位居第 1 位。但 90 年代初期兴起的乐清民营经济所代表的“温州模式”所带来的先发优势不断消退，乐清经济的持续快速增长优势不再明显，乐清 GDP 占全省比重已由 2000 年的 2.17% 下降到 2015 年的 1.8%。产业结构不断调整，2009 年以来，在世界金融危机的大环境下和温州地区“虚拟经济”萎靡的背景下，乐清实体经济发展也步入了一个调整期。三次产业结构由 2010 年的 3.4:61.8:34.9 调整

为 2.7: 51.0: 46.4。城镇化水平不断提高，截至 2013 年底，乐清市城镇化率达到 67%，较 2011 年提高 3 个百分点。城市人均公共绿地面积不断增加，新增城镇绿化面积 170 万平方米，城区人均公园绿地面积 6.7 平方米。

1) 经济将从高速增长步入中高速增长的新常态

经济增速从高速增长转向中高速增长，经济发展方式从规模速度型粗放增长转向质量效率型集约增长，经济结构从增量扩能为主转向调整存量、做优增量并举的深度调整，经济发展动力正从传统增长点转向新的增长点。总体来看，“十三五”期，乐清市潜在经济增长率仍保持在中高速合理水平。

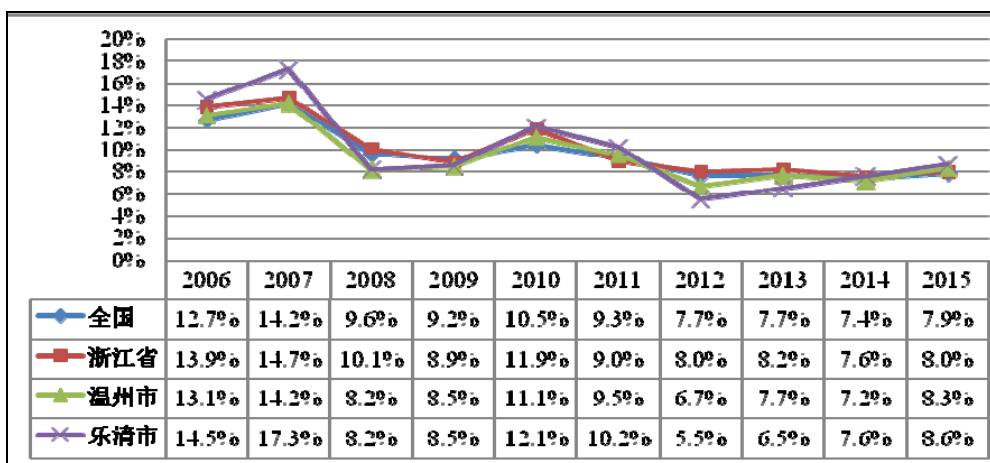


图 2.1 全国、浙江省、温州市、乐清市 GDP 增速比较图

2) 将由县域经济向都市区经济转型

未来 5-10 年时间里，乐清市将转型为以中心城市为核心，布局合理、通勤率较高、要素流动比较自由、产业关联度较强、公共资源配置相对均衡且有效共享，具有较强一体化倾向的“都市区经济”，通过承接价值链分工、消除行政区划壁垒、探索区域间要素自有流动机制，打造都市区的次级增长中心。

3) 现代服务业和海洋经济将是乐清市产业转型升级的关键

从粗放经济向内涵式发展转变。转变以往高重复性、低技术含量

工业化发展模式，高度扩张、低效率的城镇化推进模式，高投入、高排放的经济增长方式以及高消耗、高排放城市消费行为模式，进一步提高高新技术产业占乐清工业比重，稳步发展现代服务业。

抓住长三角一体化发展、海西区积极建设、对外经贸合作深化、省级产业集聚平台和温州大都市区框架的加速拉开和温台沿海产业带建设的纵深推进打造的契机，重点推进沿海产业带、环乐清湾产业区等一批重大区域的一体化发展。

### (二) 人口发展预测

“六普”人口：2010 年全市常住人口 138.93 万人，同 2000 年相比增加 22.65 万人，年均增长率为 1.80%；全市外来人口 48.68 万人，占常住人口的 35.04%，比“五普”时增加 25.05 万人，年均增长 7.50%。外来人口快速增长是人口规模迅速扩大的主要原因。2014 年末户籍总户数 37.13 万户，平均年增长率为 0.92%，户籍总人口 128.73 万人，其中非农业人口 12.00 万人。

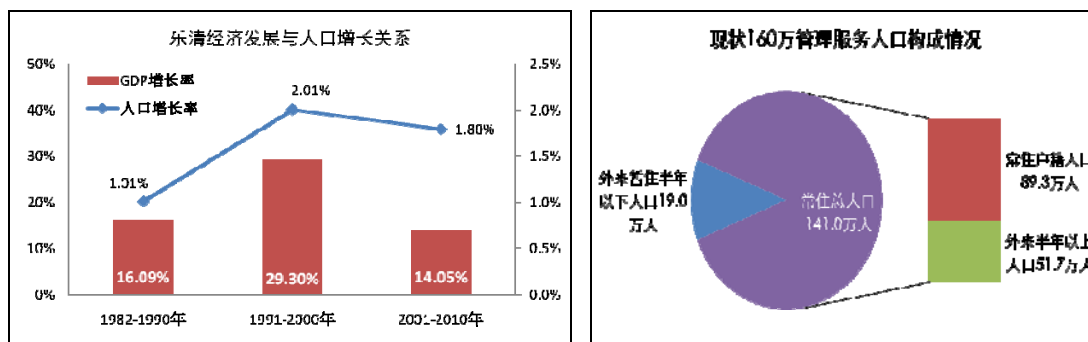


图 2.2 乐清市发展与人口关系及人口结构图

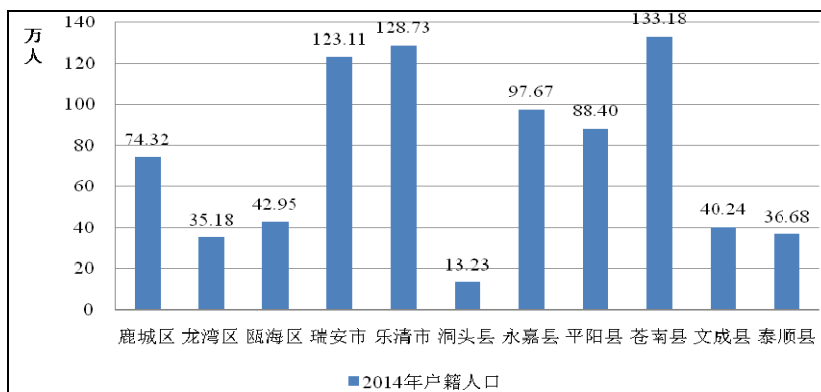


图 2.3 2014 年乐清与其他县(市、区)户籍人口比较图

“十三五”期间，温州市城市化进程还将进一步加快，人口总量还将进一步增长，至 2020 年，温州市户籍人口预计在 825.04 万~849.85 万之间。根据乐清市人口近年发展规律，预测至 2020 年，乐清市户籍人口由 2014 年的 128.73 万人增长至 130-132 万人，预计年增长率在 0.6%-0.8%之间。

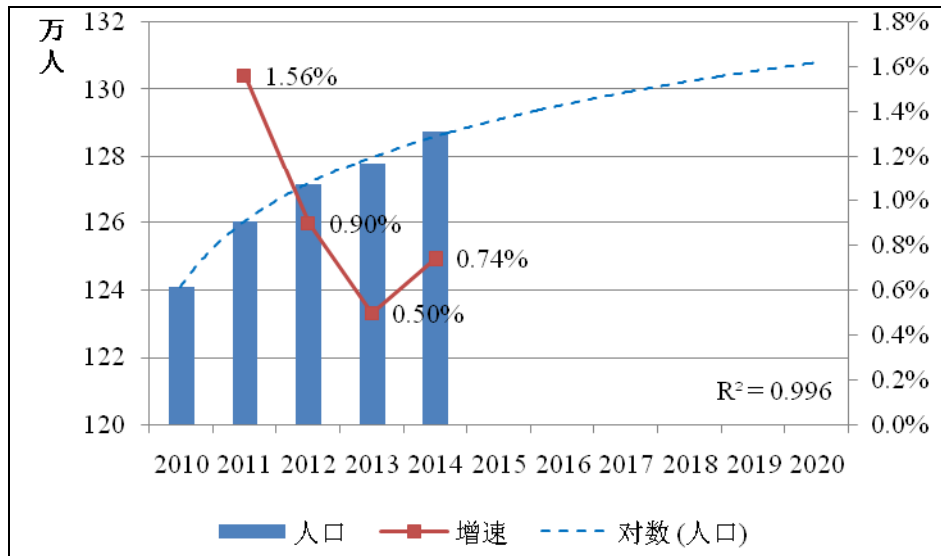


图 2.4 乐清市人口预测情况

### (三) 客、货运量预测分析

交通运输量预测的方法较多，每种方法都有其优点和缺陷，在进行预测时可以根据规划的指导思想并结合实际情况，选择恰当模型进行计算。本次预测以 2000-2015 年统计数据及其变化趋势为基础，根据乐清市交通运输的基本情况，同时在分析乐清市社会经济以及交通运输发展的基础上，定性分析运输量的发展趋势及特点，并应用弹性系数法定量的预测未来年的客货运量，定性分析与定量计算相结合，从而使预测结果更准确。

表 2.1 公路客运量及周转量预测

年份	2010	2011	2012	2013	2014 (调整前)	2014 (调整后)	2015 (调整后)	2020 年预测
公路客运量 (万人)	6388	5398	5673	5393	5115	4495	4270	5560
弹性系数	1.18	-1.52	0.93	-0.76	-1.29	——		0.5
公路客运周 转量(万人 公里)	322851	320285	342513	314835	317066	195112	184168	240000
弹性系数	-1.23	-0.08	1.26	-1.24	0.09	——		0.47

表 2.2 铁路客运量预测

年份	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020 年预测
铁路客运量 (万人)	47.5	85.4	102.6	120.0	257.1	200.0	300
弹性系数	——	3.25	3.27	3.16	5.00		3.1

表 2.3 各种运输方式客运量及结构预测 (万人)

年份	总量	公路	铁路
2015 年	4470	4270	200
结构比例	100%	95.5%	4.5%
2020 年	5860	5560	300
结构比例	100%	94.9%	5.1%

表 2.4 公路货运量及货运周转量预测

年份	2010	2011	2012	2013	2014 (调整前)	2014 (调整后)	2015	2020 年预测
公路货运量 (万吨)	1128	1104.4	1070	1107	1293	703	827	850
弹性系数	-2.46	-2.09	-3.11	3.46	16.80	——		0.43
公路货运 周转量(万 吨公里)	203890	181280	194562	180045	209243	67637	76757	91680
弹性系数	23.02	-11.09	7.33	-7.46	16.22	——		0.7

表 2.5 水路货运量及货运周转量预测

年份	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020 年预测
水路货运量(万吨)	1177.53	933.69	615.53	662.04	637.6	752.54	770
弹性系数	0.84	-2.03	-6.20	1.16	-0.49		0.43
水路货运周转量(万吨公里)	1589923	1106177	677024.3	680493.5	675452.5	794700.3	770600
弹性系数	1.62	-2.98	-7.05	0.08	-0.10		0.3

表 2.6 各种运输方式货运总量及结构预测(万吨)

年份	总量	公路	水路	铁路
2015年	1340.6	827	751.84	——
结构比例	100%	61.69%	38.31%	——
2020年	1769.7	840	894	35.7
结构比例	100%	47.47%	50.52%	2.02%

表 2.7 沿海港口货物吞吐量预测

港口名称	2010年		2015年		2020年	
	货物(万吨)	集装箱(万吨/TEU)	货物(万吨)	集装箱(万吨/TEU)	货物(万吨)	集装箱(万吨/TEU)
乐清湾港区	1588.54	0	2157.97	0	2000	0
七里港区	1445.61	398.45/27.66	1485.42	680.95/47.68	1850	980/64.5

#### (四) 运输装备发展趋势预测

随着人们生活水平的日益提高以及我国汽车产业的发展,车辆拥有量仍将保持高速增长,而在全社会车辆中占绝大多数的非营运客车的增长起着决定作用,根据国际经验,人均GDP达到1000美元,私家车开始进入家庭。“十二五”中期乐清市的汽车保有量为16.6万辆(不含摩托车),年平均增长率在19.1%。按照这一发展趋势预计“十三五”期间,汽车保有量年增长率将会在12.4%左右,至2020年乐清市汽车保有量将达到37.7万辆(不含摩托车)。



表 2.8 运输装备需求预测

年份	汽车保有量	载客汽车	载货汽车	其他
2011	124323	103624	20306	393
2012	144311	121683	22188	440
2013	166030	141665	23902	463
2020	377488	333282	43694	512

同时，各种运输方式比较优势开始显现，“十三五”期随着公共交通体系的不断完善，公路运输主体逐渐向货运发展，客运班车和包车增速逐渐减弱，而货运装备增幅会更加明显。预计到 2020 年底，全市营运客车将达 2110 辆，37980 客位，其中 30 座以上大型班线客车比重将达 12.56%，中高级班线客车比重达到 13.8%；营运货车将达 1800 辆，12600 吨位，其中重型货车、专用车、厢式车的比重将达到 70%以上。预计到 2020 年，全市沿海货运船舶达到 70 艘，内河货运船舶 50 艘，平均吨位分别提高到 4286 吨、100 吨。

表 2.9 营业性运输装备需求预测

具体指标	单位	2010 年	2015 年	增速		2020 年
				绝对值	百分率	
营业性客车总数	客位/ 辆	34818	36456	1638	4.70	37980
		2188	2094	-94	-4.30	2110
其中：班车	辆	1071	918	-153	-14.29	265
包车	辆	49	59	10	20.41	930
公交车	辆	104	153	49	47.12	63
出租车	辆	964	964	0	0.00	153
30 座以上营业性客车总数	客位/ 辆	177	404	227	128.25	964
营业性货车总数	吨位/ 辆	10259	12180	1921	18.73	12600
		9068	1602	-7466	-82.33	1800
其中：普通货车	辆	6113	1151	-4962	-81.17	1300
挂车	辆	27	70	43	159.26	70
集装箱车	辆	26	62	36	138.46	76
危险品车辆	辆	100	62	-38	-38.00	50
其他	辆	2802	104	-2698	-96.29	304
中高级客车占营运客车比例	%	27.7	23.72	-3.98	-14.37	13.8

重型车、专用车、厢式车占营运货车比例	%	34.9	62.12	27.22	77.99	70
沿海船舶拥有量	净载重吨/艘	348714	273099	-75615	-21.68	300000
		94	64	-30	-31.91	70
内河船舶拥有量	净载重吨/艘	11612	6715	-4897	-42.17	5000
		88	57	-31	-35.23	50

## 第三章 基本原则与发展目标

### 一、指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，以邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观为指导，以转变方式、优化结构、提升能力、完善体系为主线，以保障和改善民生、提升服务水平为落脚点，以深化改革为动力，按照建设“综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通”的要求，发展现代交通运输业。着力强化各种运输方式统筹协调发展，大力推进现代交通“五大”建设，构建安全、便捷、高效、经济的现代综合运输体系。为乐清市争当温州“赶超发展排头兵、再创辉煌顶梁柱”奠定坚实基础。

### 二、基本原则

从处理好几方面关系的角度，乐清市综合交通运输“十三五”发展规划应把握好以下几个基本原则。

第一，坚持适度超前——发展依然是第一要务，要合理有序、平稳较快地推进交通基础设施建设，加快交通基础设施成网贯通，努力实现基础设施能力适度超前配置，大力推进综合交通运输体系建设，全面提升交通运输对经济社会发展的支撑保障和先行引导作用。

第二，坚持改革创新——以促进交通行业转型升级、提升交通运输综合服务能力为导向，以理念创新、管理创新、科技创新、体制机制改革创新为手段，努力提高交通运输通行能力、通畅程度和安全保障能力，强化行业管理能力，引领交通运输现代化发展。

第三，坚持统筹协调——统筹建设、养护、运输与管理，促进交通运输全面发展；统筹各种运输方式协调发展，充分发挥各自比较优势和组合效率，加快铁路、内河水运、国省道和综合枢纽建设，加快发展现代物流业；统筹区域、城乡交通协调发展，推进交通运输基本

公共服务均等化。

第四，坚持可持续发展——交通规模扩张性发展的同时，注重土地、岸线、资源的合理利用和保护，通过资源整合，提高资源利用效率，提高现有交通运输设施利用率与运输效率，实行交通现代化与生态环境相协调的可持续发展之路。

### 三、发展定位

“增效、提质、升级”将成为乐清市“十三五”期综合交通运输发展的主线。

增效。强化乐清作为温州都市区北翼对接长三角核心区的门户地位和作用，建成规模化、集约化的综合性港区，全国重要的近海深水港和货运枢纽。加大交通基础设施力度，以满足乐清社会经济发展而产生的交通需求。对外重点强化与温州、永嘉、台州、洞头的交通联系；对内进一步改善西部山区与东部平原地区间的交通联系；不断完善集港口、铁路、轨道交通、公路、内河航道为一体的各种交通方式有机衔接、功能完善、快速便捷、高效安全的综合交通运输体系。

提质。加快调整运输结构，提升公共客运服务水平，提升铁路、水路货运等在各种交通运输方式中的比重；以多式联运尤其是海铁联运和公铁联运为突破口，强化港口与腹地疏港陆域交通系统、高速公路与城市道路系统之间的交通联系，以提升运输效率，促进物流业发展；引导运输装备优化升级，特别是货运装备标准化。

升级。依靠信息化引领交通运输现代化，实现智慧交通建设取得全方位突破；着力推进节能减排，加强行业环保监管，集约节约利用资源；完善安全监管和应急保障体系，切实增强交通运输应对自然灾害、突发事件的反应能力。

## 四、发展目标

### （一）总体目标

围绕“赶超发展、转型发展”的基本思路，推进综合交通现代化发展、优化投资结构、补齐发展短板、提质增效升级，深入实施五百亿综合交通工程，四大交通建设（大港口、大铁路、大路网、大物流），打造“八纵八横”干线交通网络布局结构，努力建成“外快内畅、高效协调”的现代化一体化综合交通运输体系，为“全面建成更高水平小康社会”的经济社会发展目标提供有力支撑，实现乐清交通新的飞跃。

#### 专栏 3:

#### 八纵八横

##### 八纵

自东向西，依次为：

- ① 228 国道（南金公路）；
- ② 市域轨道 S2 线；
- ③ 甬台温高速公路复线；
- ④ 甬台温高速公路；
- ⑤ 104 国道；
- ⑥ 甬台温铁路；
- ⑦ 乐清湾港区铁路货运支线；
- ⑧ 山老区连线。

##### 八横

自北向南，依次为：

- ① 温岭-湖雾-大荆-仙溪-永嘉（以水下线为主要公路）；
- ② 温岭-雁荡-芙蓉-永嘉（以雁楠公路为主要公路）；
- ③ 南塘-清江-芙蓉-岭底-永嘉（以珍上线为主要公路）；
- ④ 乐永缙高速公路（雁楠高速）；
- ⑤ 南岳-蒲岐-淡溪-四都-永嘉（以虹三线为主要公路）；

- ⑥ 洞头-黄华-柳市-北白象-乐清火车站-永嘉（以规划 326 省道为主要公路）；
- ⑦ 乐成-柳市-乐清火车站-北白象-永嘉-温州（以乐柳线及规划乐清火车站至七都工程为主要公路）；
- ⑧ 黄华-柳市-北白象（以温州绕城北线二期及桥下空间利用为主要公路）。



图 3.1 温州都市区半小时交通圈示意图

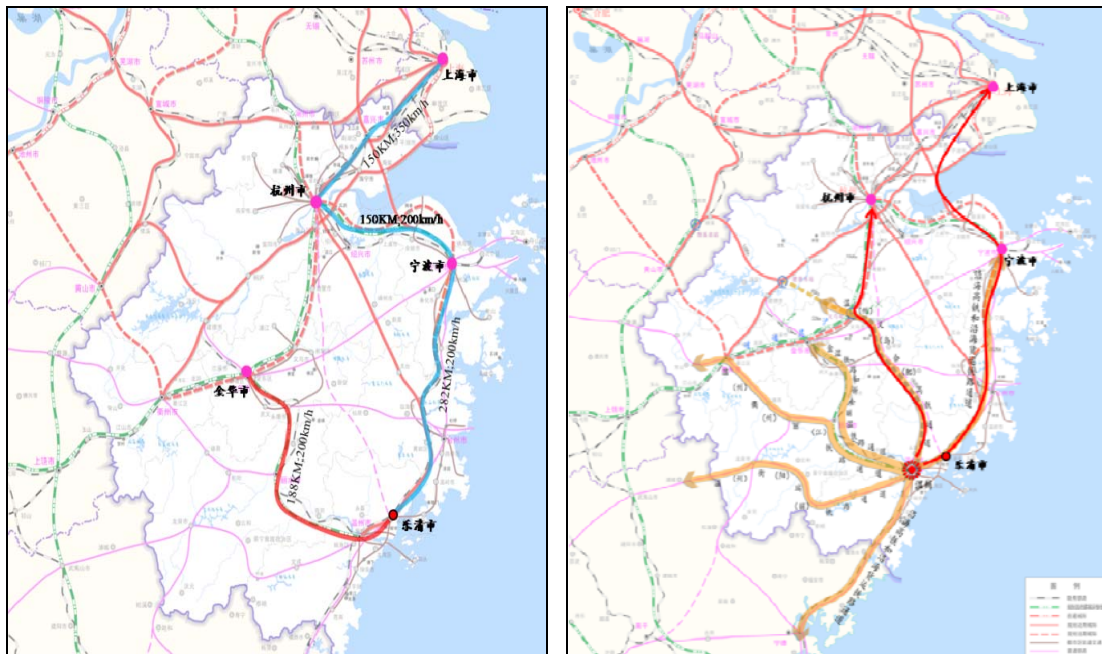


图 3.2 “十三五”期与远期乐清与杭州、宁波、上海铁路通道示意图

## （二）具体目标

### 1、投资规模

结合国家、浙江省重大项目建设规划和市、县项目建设规划，“十三五”期间全市综合交通总投资规模约为 470.7 亿元，其中铁路 108.9 亿元，公路 272.1 亿元，水路 67.3 亿元，通用航空 0.2 亿元，枢纽站场 22.4 亿元。

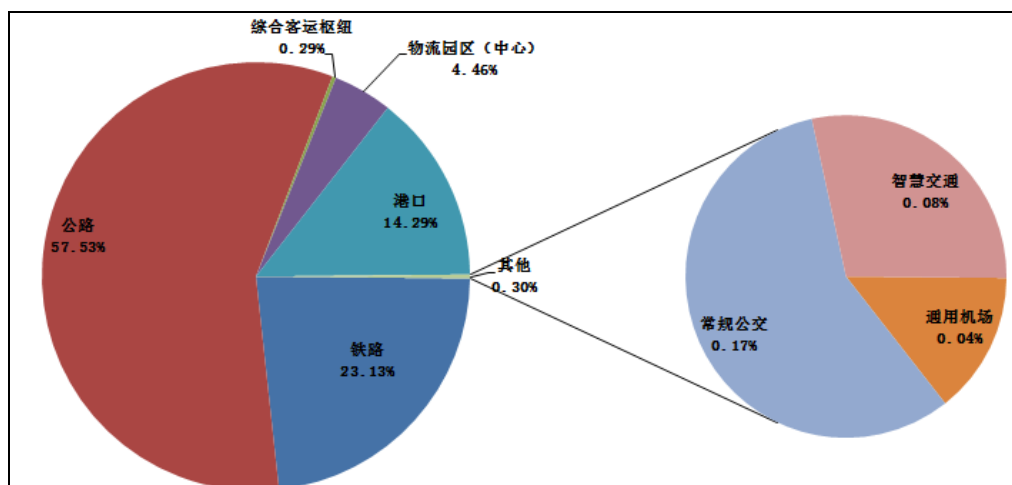


图 3.3 乐清市综合交通运输“十三五”投资结构图

“十三五”时期全市综合交通规划的主要建设项目共 57 项，其中续建的主要项目 14 项，新开工的主要项目 43 项。

铁路项目。共 2 项，其中大铁路续建项目 1 项（乐清湾港区支线），市域铁路新开工项目 1 项（S2 线）。

公路项目。共 37 项，其中高速公路 5 项（续建 3 项，新开工 2 项）；普通国省道 6 项（续建 2 项，新开工 4 项）；县道及重要市政项目 23 项，以及其他农村公路项目 3 项。

水路项目。共 8 项，其中沿海港口和航道项目 1 项，港口码头项目 7 项。

通用航空项目。共建水上机场 1 项。

客运综合枢纽站场项目。共 3 项。

货运枢纽站场项目。共 7 项。

表 3.1 十三五发展规划投资估算表

序号	分类	项目数量			总投资 (亿元)	“十三五” 投资 (亿元)
		合计	续建	新开工		
1	铁路	2	1	1	121.9	108.9
2	高速公路	5	3	2	186.7	164.6
	普通国省道	6	2	4	116.6	66.2
	县道	23	6	17	42.1	35.9
	农村公路（养护、 联网、提升改造）	3	0	3	4.1	4.1
3	综合客运枢纽	3	0	3	1.4	1.4
4	物流园区（中心）	7	0	7	36.0	21.0
5	港口	8	0	8	72.3	67.3
6	通用机场	1	0	1	0.2	0.2
7	常规公交	——	——	——	0.8	0.8
8	智慧交通	——	——	——	0.4	0.4
总计		58	12	46	582.5	470.7

为顺应新的发展形势和战略需要，促进综合交通运输建设可持续发展，有序推进项目前期工作，“十三五”期间还将会根据实际需要，对部分项目进行优化调整，以及研究规划一些重大交通基础设施项目，经相应程序批准后实施。

## 2、基础设施

——新建杭温高铁 15 公里，乐清湾港区铁路支线 43.92 公里，市域铁路 S2 线 49.9 公里。

——基本建成已批准规划的高速公路网、国省干线公路网、县道网。公路总里程达到 1668 公里，其中高速公路总里程达到 116 公里，普通国省道里程达到 162 公里，农村公路里程达到 132.045 公里，二级以上公路里程达 310 公里，公路面积密度达 142.1 公里/百平方公里。

——沿海港口万吨级以上泊位达到 17 个。

——通用机场个数达到 1 个。



——建成并投入运营的客运站场 13 个，建成并投入运营的交通物流园区数量达到 1 个，物流中心及配送集散中心 3 个。

表 3.2 “十三五”期交通基础设施发展目标

指标分类	具体指标	单位	2010 年	2014 年	2020 年预计
规模	公路网通车程	公里	1334	1399.53	1668
	其中：高速公路里程	公里		67.87	116.07
	普通国省道里程	公里		72.66	141.85
	农村公路里程	公里		1246.05	1326.05
	二级及以上公路里程	公里	198	242.17	310
	公路面积密度	公里/百平方公里	109.05	114.41	142.1
	港口千吨级以上泊位	个	13	19	27
	万吨级以上泊位	个	6	11	17
	内河通航里程	公里	233.5	233.5	
	通用航空机场	个	0	0	2
	铁路客运站	个	3	3	
	等级客运站场	个		10	13
	货运站场	个	0	0	3
质量	铁路里程电气化率	%	100		100
	路网平均技术等级	——			
	等效二级里程	公里	495.23	609.27	
	二级以上公路比例	%	14.8	17.3	28.7
	普通国省道二级以上公路比例	%		100	100
	沿海港口万吨级泊位比例	%	28.57	40.74	
	二级以上客运站占等级客运站比例	%	22.2	36.4	

### 3、运输服务

——高速公路平均车速 100 公里/小时。

——公路客货运水平显著提高。公路客运强度达 4 以上，公路货运强度达 0.6 以上。

——城乡客运服务增强。行政村客运班线通达率达到 95%，城乡公交一体化覆盖主要乡镇。

——城市对外交通一体化衔接水平提高。城市公交与客运站场实

现有效衔接，换乘步行时间在 10 分钟以内；市域铁路（城市轨道交通）分别接入温州南站、温州机场综合交通枢纽。

——港区集疏运体系不断完善，运输效率和服务水平提升，港口货物综合通过能力适应度达 3，海铁联运规模初步形成；基本建成乐清湾港区物流园区；口岸通关服务和便利化水平提升。

——邮政普遍服务能力增强。乡镇邮政局（所）和村邮政网点基本配置完善，建制村通邮率达到 100%；依托邮政网点的农村物流配送体系得到有效发展。

#### 4、运输装备

——公路 30 座以上客车占营运客车比重达到 12.56%。

——公路客运车辆等级比例提升。全市 30 座以上营业性客车总数达 265 辆，高级客车占营运性客车比例达 13.8%。

——公路货运专用运输车辆和牵引挂车运输车辆比重提高。重型车、拖挂车、厢式车占营运货车比重达 70%。

——沿海货运船舶进一步大型化发展。船舶平均净载重吨位达 4500 万吨。

#### 5、科技与信息化

高速公路收费站 ETC 覆盖率达 100%，ETC 车道达 100 条以上，部分车流量大的收费站设有 2 条（单方向）及以上 ETC 车道。公路摄像头 30 个，1 个治超站安装视频监控 5 路，危险品运输车辆 GPS 安装率达 100%，公交 IC 卡实现全覆盖，刷卡率达 60%。

#### 6、绿色交通

——节能减排进一步取得成效。“十三五”期，公路营业性客车完成单位旅客周转量能耗下降 5%，CO<sub>2</sub> 排放下降 10%；公路营业性货车完成单位货物周转量能耗下降 7%，CO<sub>2</sub> 排放下降 10%。内河客运船

舶完成单位货物周转量能耗下降 8%，CO<sub>2</sub>排放下降 10%；沿海货运船舶完成单位货物周转量能耗下降 6%，CO<sub>2</sub>排放下降 10%。

——城市公交系统低碳发展。城市公交新能源汽车比重达 30%，完成单位人次运输 CO<sub>2</sub> 排放下降 40%。

## 7、安全应急

——平安交通保障水平提高。国省道监测覆盖率争取达到 100%，公路重大事故率下降，死亡人数下降 30%、受伤人数下降 30%。水路事故死亡人数和沉船艘数显著下降。特别重大事故实施零控制。

——安全应急体系进一步健全。一般灾害情况下公路应急救援到达时间不超过 2 小时，沿海重要水域 100 海里内飞机应急到达时间不超过 1.5 小时。



## 第四章 发展策略及主要任务

### 一、港区提升——打造以海铁联运为特色的综合型核心港区

#### (一) 发展目标

顺应乐清市“港口大市”的战略，提升水运在综合运输体系中的作用和地位。将乐清湾港区建设成为以海铁联运为特色优势的综合型港区，成为温州港提升发展的重点。抓住浙江省港口整合的机遇，准确把握港区定位，注重与其他港区以及其他港口的分工合作，积极推进航道、码头以及港口配套集疏运的建设，推进游艇基地的布局建设，促进游艇等临港产业的发展。促进临港产业的发展，与此同时，积极开发内河航运。

#### 专栏 4：乐清市港区发展思路

**温州市层面。**目前，温州港针对一港七区布局太散，核心竞争力不强的问题，要合理整合资源、有所取舍。乐清湾港区已建成两个 10 万吨级泊位（2 个 5 万吨级泊位，兼靠 10 万吨级船舶），10 万吨级乘潮进港航道已疏浚完成，规划建设铁路、公路集疏运发达，以及港区物流园区及其他临港产业能够为港区发展提供有力支撑。所以，乐清湾港区将成为以港铁联运为特色优势的综合型港区，必将成为温州港提升发展的重点。

未来温州港发展中，应进一步推进乐清湾与大小门岛资源整合、联动发展，形成以乐清湾为主，大小门、状元岙相结合的综合型港区，推进各港区差异化、组合型发展，有序推进港口业务结构调整，实现港口科学布局、合理开发、规模聚集。

目前由于乐清湾港区的优势在乐清湾港区铁路支线建成前不能得到有效发挥，因此将以乐清湾港区铁路支线建成投产为分界线，分两个阶段调整优化布局。第一阶段，铁路支线建成之前，提升瓯江港区一体化经营水平，即整合提升龙湾港区三个作业区散货一体化经营和七里港区一、二期集装箱一体化经营水平，进一步做大散货和集装箱吞吐量，为乐清港今后发展集聚准备货源。另一方面是培

育状元岙港区集装箱专业化运营能力和乐清湾港区散货专业化运营能力，推动货源集聚，为今后开展规模化运营打下基础。第二阶段，铁路支线建成投产后，将瓯江港区货源及状元岙港区大宗散货业务有序转移至乐清湾港区，开展集约化、规模化运营。同时，通过今后开发建设的大小门岛港区的深水优势，支撑乐清湾港区的发展。

**浙江省层面。**伴随着浙江省海洋港口整合的深入推进，温州港要抓住机遇，加快温州海洋港口资源的投资开发，在新的投融资环境下，以市场化规律与物流方案最优原则，促进温州对外贸易、服务业与社会就业，加快地方经济发展，加快推动港口物流、临港产业的发展以及集疏运体系的规划建设，进一步提高温州港的通关水平，从而在全省的角度实现航线资源和腹地货源合理布局，提高温州港对浙西南和闽北等具有物流成本优势腹地的业务辐射，以稳定温州港在业务开拓和资源开发方面的地位，并占有一定的主动权和话语权。

## （二）主要任务

### 1、沿海港口建设工程

“十三五”期重点建设乐清湾港区化工码头工程、乐清湾港区C区一期工程，进一步提升港区综合通过能力。

#### ——航道

加快推进港口航道建设。加快乐清湾航道疏浚，推进乐清湾进港航道北延工程建设，确保航道建设与港口建设同步。乐清湾进港航道北延工程起自乐清湾进港航道一期工程终点，终于乐清湾北港区，全长约3.4公里，建设规模为10万吨级散货船单向航道，90%通航保证率，投资估算2.2亿元，拟2018年开工，2019年建成。北延工程的建成将为建设中的乐清湾北港区提供良好的通航条件保障。



图 4.1 乐清湾港区进港航道北延工程示意图

### ——码头

(1) 加快乐清湾港区码头项目建设。加快 C 区 3 个 10 万吨级兼靠 15 万吨级散货泊位建设，力争 2017 年开工建设，2020 年建成 2 个并投用。乐清湾港区 C 区一期工程项目位于乐清湾内浙能乐清电厂以北的长山尾巴至南山地段，在乐清市南岳镇寨咀头东侧。拟新建通用泊位 4 个，其中 1#~3#泊位为 10 万吨级（水工结构按靠泊 15 万吨级设计），4#泊位位于 1#泊位内档，为 1 万吨级（泊位长度按靠泊 2 艘 5000 吨级设计）散货泊位，及相关配套设施。码头设计年吞吐量为 950 万吨，码头占用岸线 880 米，占用陆域总面积约 57.30 公顷。项目概算总投资约 34.3 亿元。“十三五”期争取在 2018 年乐清湾港区铁路建成通车的同时完成 2 个 10 万吨级泊位的建设，以适应瓯江、状元岙港区的大宗散货业务向乐清湾港区转移和发展海铁联运的需要。

此外，全力推动浙能电厂三期配套码头建设，通过能力 400 万吨级，力争 2018 年开工；加快启动 A 区 3 个集装箱泊位项目前期，力争“十三五”中后期启动建设；规划建设乐清湾港区货主码头 2 个 5 万吨级杂货泊位，通过能力 380 万吨，总投资约 8 亿元，计划 2017

年开工，2020 年建成。

(2) 推进七里港区码头整合，加快温州电厂码头改造建设，鼓励瓯江北岸各种中小码头重组整合，形成以万吨级泊位为主的件杂砂石建筑材料物流运输窗口，服务周边城镇建设发展。建设瓯江货运码头 2 个 5 千吨级泊位的建设，通过能力 150 万吨，总投资 5000 万元，计划 2017 年开工，2019 年建成。

(3) 推进桃花岛陆岛交通码头的建设，为岛上游客提供更好的公共运输服务。

#### ——港区陆域工程

加快乐清湾港区拓展区 2 万多亩海域功能区划调整及项目前期论证，2016 年完成区域建设用海规划审批及相关前期，2017 年启动建设；结合大、小门岛港区石化基地产业特点，加快总面积为 1.5 万亩的翁乐围垦项目建设，为港口经济发展提供保障。

表 4.1 乐清市“十三五”港口建设项目表

编号	港口项目名称	建设年限		项目总投资 (亿元)	“十三 五” 项目投资 (亿元)	“十四 五” 项目投资 (亿元)
		开工 年	完工 年			
1	乐清湾浙能电厂三期配套码头	2018	2020	5	5	
2	乐清湾进港航道北延工程	2018	2019	2.2	2.2	
3	温州港乐清湾港区 C 区一期工程	2017	2020	31	31	
4	乐清湾港区货主码头	2017	2020	8	8	
5	乐清湾港区 A 区多用途码头	2019	2021	25	20	5
6	瓯江货运码头	2017	2019	0.5	0.5	
7	桃花岛陆岛交通码头	2018	2020	0.1	0.1	
8	温州港乐清湾拖轮码头	2016	2017	0.3	0.3	
9	温州南岳海事监管码头	2016	2017	0.2	0.2	
沿海港口项目总计				72.27	67.27	5



——游艇基地

以浙江省海洋经济示范区建设为契机，结合乐清市发展游艇基地及相关产业的基础条件，通过游艇基地布局规划将温州游艇业发展为满足大众对高档水上休闲、娱乐活动持续增长的消费需求、提升乐清市滨海旅游设施服务水平、促进沿海地区现代服务业发展的重要服务型产业，助推温州经济发展和产业转型。拟在西门岛规划建设大型游艇基地 1 个，建议发展 1000 个泊位、在现状建成的清江水上运动基地规划建设游艇基地 1 个、在双屿港和黄华运输服务站规划建设游艇停泊点 2 个，规划总体建设泊位数 1260 个。

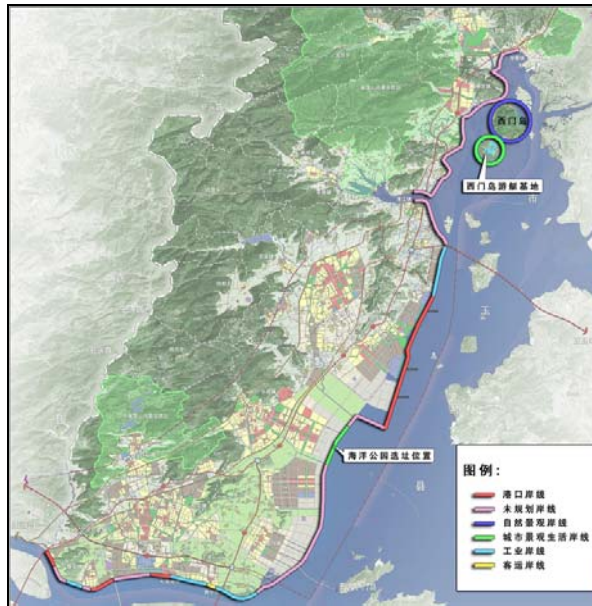


图 4.2 游艇基地岸线资源图



图 4.3 游艇基地布局规划图

表 4.2 游艇基地实施规划表

游艇基地名称	规模	位置	备注
西门岛	大型游艇基地	西门岛	建议发展至 1000 个泊位
清江水上运动基地	游艇基地	清江水上运动基地	已建乐清清江水上运营基地
双屿港	停泊点	双屿港	
黄华	停泊点	黄华运输服务站	

## 2、内河航运建设工程

为了进一步改善市民生产生活条件，并结合水上运动的开发，“十三五”期间乐清市将进一步加大内河基础设施和管理设施的建设力度，积极培育客运企业，以达到与陆路交通合理衔接，方便快捷出行的目的。“十三五”期内河航道规划成果如下表所示。

表 4.3 内河航道规划表

航道名称	航段	里程	现状等级	规划等级	备注
主干航道					
琯乐航道 (主干)	乐清南门桥-琯头船闸	27.2		VII级	
支线航道					
黄柳航道	柳市-黄华	9.2	VII级	VII级	
七柳航道	柳市-七里	6.5	VII级	VII级	
乐虹航道	南门桥-虹桥	19.3	准VII级	VII级	蛎灰窑村 104 国道处向西改线
岐柳航道	岐头-柳市	8.7	准VII	准VII	
岐黄航道	岐头-黄华	2.3	准VII	准VII	
柳白航道	柳市-白石	8.4	准VII	准VII	
白峡航道	白坊汇-峡门	9.6	准VII	准VII	
盘双航道	盘石-双庙河口	5.4	准VII	准VII	
双溪航道	双屿陡门-溪西	14.3	准VII	准VII	双屿船闸外移 1.8km
红虹航道	红卫陡门-虹桥水厂	10.9	准VII	准VII	向北延伸与双溪航道相连

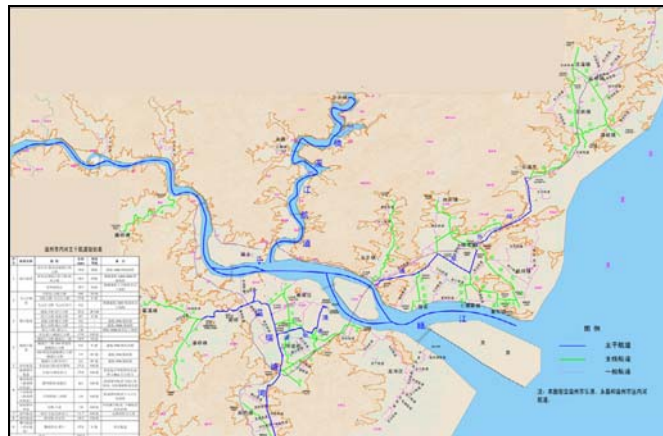


图 4.4 内河航道规划图

### 3、集疏运畅通工程

(1) 加快推进乐清湾港区铁路支线建设。力争 2018 年建成乐清湾港区铁路支线并投用，形成白石、绅坊、乐清港等 3 个货站和外垟、马岙、包山、东馆等 4 个预留车站，年承载运力达 1150 万吨，至 2020 年达 1500 万吨。加强海铁联运集疏运系统建设。规划港区东西横向疏港公路乐清-永嘉公路（乐清南塘至永嘉花坦），未来延伸到丽水的缙云接金丽温高速。

(2) 加快推进综合道路网建设。推进甬台温高速公路复线、温州绕城高速公路、乐清湾港区疏港公路等与港口集疏运密切的干线公路网建设，加强临港大道、虹南大道、南浦大道等港区内部主要道路的建设，2019 年初步实现疏港通畅，主要交通干道承载车流量达 5000 辆/日。规划建设乐清湾港区向西连接金华-义乌方向的疏港公路乐永缙高速公路。

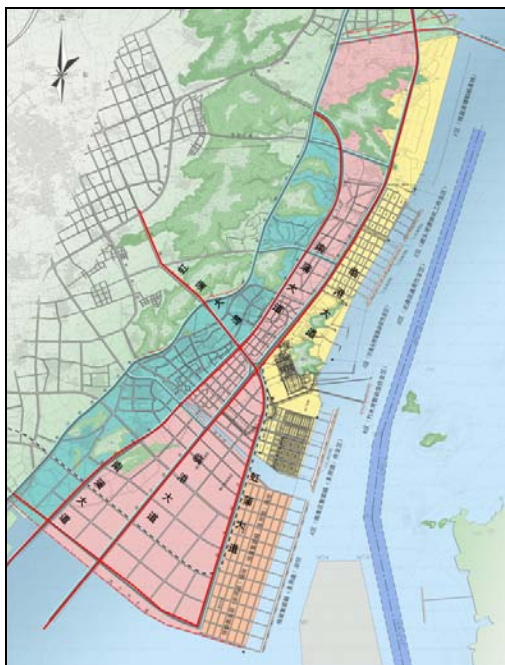


图 4.5 港区内部主要道路

### 4、物流拓展工程

(1) 提升现代航运能力水平。加快开辟乐清湾港区集装箱航线，

以内带外，对接内陆无水港，拓展七里港集装箱航线。紧盯本地货源，降低优化成本，提升服务水平，做大做强内支线；发挥对台和东南亚航线地理优势，深化巩固对外航线，力争吞吐量持续增长。

(2) 做好七里港区集装箱运输服务。优化七里港区资源布局，完善七里港二期及配套建设，畅通集装箱货物渠道，加大国际国内航线开发力度，确保现有 4 个万吨级集装箱泊位正常运行的基础上，逐步实现集装箱运输港规模化经营，满足内、外贸集装箱运输需求。

## 二、高铁推进——全力推进铁路网络投资建设

### (一) 发展目标

抓住杭温高铁纳入《国家铁路网中长期发展规划》的契机，谋划杭温高铁在乐清境内的走向，通过高速铁路和枢纽站场设施设备建设以及合理的铁路运营组织，将与之相连的乐清火车站提升为高标准、现代化的高铁枢纽。此外，争取 2018 年建成乐清湾港区铁路支线、2020 年建成市域铁路 S2 线一期，至“十三五”末期，形成“1 国家级沿海长途客运、1 货运支线、1 市域铁路”的铁路网络。

同时，研究沪甬福高铁在乐清的线路走向布局和站场设置等问题，预留相应线位和空间，并启动杭绍台温高铁在乐清境内的可行性研究，远期将实现“30-60-90”分钟交通圈（即到温州市区 30 分钟，至杭州 60 分钟，至上海 90 分钟）。

### (二) 主要任务

杭温高铁。乐清市南部长途客运通道，主要设施为杭州经（义乌）至温州高铁，是杭长客运专线的重要集疏运线路，其既形成省会杭州经义乌至温州的最短通道，又构成浙江省的重要横向通道。方便了乐清居民通往义乌、杭州等地的联系。近期谋划杭温高铁在乐清的线路走向，以及中远期如何与沪甬福沿海客运铁路衔接的问题。

乐清湾港区铁路支线。东起乐清湾港区，向西经乐清市、永嘉县至温州市鹿城区与老金温线外垟段接轨，共设 8 个车站，线路全长约 76.7 公里，总投资约为 71.48 亿元，是乐清湾港区联系并辐射内地的后方通道，也是现有金温铁路的出海通道。建成后，主要承担乐清湾港区至腹地的能源、原材料等大宗散货运输，以及内陆腹地至温州市以及至温州港出海的货物运输，该铁路对温州港、乐清市、温州临港产业、乐清湾港区海铁联运的发展具有重要支撑作用。近期规划货运能力 1150 万吨/年，远期 1500 万吨/年。2014 年 7 月开工，计划 2018 年竣工。

完成市域铁路 S2 线一期的建设，并加强二期即下塘站至雁荡站的前期工作，并研究雁荡站与台州地区温岭市 S2 线大溪站的衔接方案，努力争取将其提升为城际铁路。（见“公交一体—推进轨道交通建设，打造公交都市”部分）

表 4.4 铁路系统规划一览表

线路	建设时序	定位	功能
甬台温沿海客运专线（未来货运专线）	现状	国家级区域主通道	承担沪深通道的高速过境运输；承担乐清去往华南、华北及东北地区的跨区域中长途运输；兼顾城际功能。
乐清湾港区支线	十三五	疏港专用	乐清港大宗货物、集装箱集疏运，于 2014 年 7 月份全线开工。
市域铁路 S2 线	十三五	都市区铁路	承担温州都市区内部各中心城市及周边城镇密集、城市化水平较高地区的通勤客流服务，主要服务虹桥—乐盐—翁垟—灵昆半岛—温州机场—温州滨海—瑞安，目前一期已经开工建设。
杭温高铁	远期谋划	长途客运通道	是杭长客运专线的重要集疏运线路，其既形成省会杭州经义乌至温州的最短通道，又构成浙江省的重要横向通道。
沪甬福沿海客运铁路	远景	国家级区域货运主通道	承担沿海纵向货物运输组织；分隔性较强，建议从客运专线西侧通过，南段尽可能利用乐清港支线局部线路。

### 三、站场完善——建设集约化现代化的公路枢纽

#### (一) 发展目标

全面提高乐清市交通系统的综合效率和服务水平，逐步建立层次分明、高效运作、与港口、铁路等紧密协调的公路客货运枢纽站场体系，以满足不断增长的交通需求，提高区域的辐射能力。

#### (二) 主要任务

##### 1、客运枢纽站场

按照一体化布局建设、零距离换乘、无缝衔接的要求，大力推进以铁路主要客运站的综合客运枢纽的规划建设，将城市轨道交通、地面公共交通、私人交通等设施与铁路、干线公路等紧密衔接，建立主要单体枢纽之间的快速直接连接，使各种运输方式有机衔接。

“十三五”期，乐清市在 10 个现状客运站基础上建成或基本建成 3 个客运站，即长途汽车站虹桥汽车南站和与火车客运站配套衔接的白石火车站前客运站、绅纺客运站。合理布局常规公交等站点，并根据现有及规划的客运枢纽情况，分析有轨电车等新型公共交通方式建设的可行性。

表 4.5 “十三五”期公路客运站场建设重点

序号	项目名称	等级	占地面积 (公顷)	总投资 (万元)	“十三五” 投资(万元)	开工 年	完工 年
1	虹桥汽车南站	二级	4	10000	10000	2016	2020
2	白石火车站前客 运站	三级	1.53	2300	2300	2016	2020
3	绅纺客运站	三级	1	1200	1200	2016	2020
客运枢纽、站场总计				13500	13500		

##### 2、货运物流站场

加强以乐清湾港区、公路货运枢纽站、产业园区为依托的物流园区布局建设，促进规模化、集约化发展；合理布局为生产性服务、流通性服务、生活性服务的各类物流中心及配送网点，促进网络化、专



业化、共同配送发展。鼓励大型电商企业、快递企业自建物流中心和分拨中心，适应电子商务、快递业的快速发展。

“十三五”期，物流平台建设取得明显进展。依托乐清湾港区作为温州港核心港区的优势，立足于服务温州全市域，并辐射浙江省中西部台州、金华、丽水、衢州等地，打造综合性的乐清湾港区物流园区，十三五完成一期工程的建设。针对柳市、白象、经济开发区等区域发达的特色产业集群和广大生产流通企业，提供公共性的仓储运输、供应量管理、区域分拨、物流金融等全业态服务，形成兼具生产服务、商贸服务和枢纽转运等多种功能的综合性物流园区，“十三五”期全力推进乐清湾港区物流园区一期、柳白物流中心、七里港物流中心的建设，与此同时，加强柳市物流园区一期、翁垟物流中心、乐成物流中心、虹桥物流中心的建设，以有效缓解物流站场严重缺乏的局面。远期将形成“两园四中心”的空间布局（“两园”：即乐清湾物流园区、柳市物流园区；“五中心”：即七里港物流中心、翁垟物流中心、柳白物流中心、虹桥物流中心、乐成物流中心）。

#### **专栏 5: 两园五中心**

##### **1) 乐清湾物流园区**

**规划必要性：**依托乐清湾港区作为温州港核心港区的优势，立足于服务温州全市域，并辐射浙江省中西部台州、金华、丽水、衢州等地，打造综合性的乐清湾港区物流园区。

**项目拟选址：**综合保税区的启动区块拟建于乐清湾港区 A 区南侧，虹蒲大道以东。拓展区块拟建于启动区的西南侧，面积约 360 公顷（5400 亩）。

**项目功能：**启动区块重点以口岸服务和保税功能为主，带动保税仓储、保税加工、转口贸易和国际分拨配送等业务的发展，打造综合保税物流区；拓展区块重点以集装箱、大宗散货和杂货运输为主，建成具备集装箱物流功能、散货集散功能、产业物流服务功能和城市配送功能等为一体的综合性物流园区；北片物流区块和南片物流区块以港区后方产业物流和城市物流为主要服务对象，同时兼顾虹桥镇、淡溪镇等周边区域物流需求。

**十三五建设重点：**主要培育口岸服务和生活配送等功能，实施启动区块、北片物流区块和南片物流区块，远期逐步实施拓展区块。

## 2) 柳市物流园区

必要性：重点依托沿海高速公路、温州绕城高速北线二期等工程建设形成的突出区位优势，以柳白片区和乐清经济开发区为主要服务对象，同时积极辐射温州市区北部区域，打造温州大都市区北翼重要的陆路物流服务体系核心平台。

拟选址：拟建于瓯江口北岸，柳市岐头村附近，总用地面积约 77.33 公顷。

功能：重点针对柳市、白象、经济开发区等区域发达的特色产业集群和广大生产流通企业，提供公共性的仓储运输、供应量管理、区域分拨、物流金融等全业态服务，形成兼具生产服务、商贸服务和枢纽转运等多种功能的综合性物流园区。

## 3) 七里港物流中心

必要性：适应七里港货运转移的需求，建设一个货运物流中心。

拟选址：拟布建于七里港区。

功能：为七里港区货物提供物流运输服务。

## 4) 柳白物流中心

必要性：主要适应柳白片区特色产业发达、物流需求强劲的迫切需要，建设一个区域性的综合物流中心。

拟选址：拟建于柳白新区西部，面积约 15.93 公顷。

功能：为柳象片区内大量的中小企业提供原材料和产成品的仓储、运输、流通加工、包装、配送、信息等综合物流服务，同时为柳市镇区内众多的商贸流通企业提供物资仓储和配送服务。

## 5) 翁垟物流中心

必要性：以乐清经济开发区、翁垟街道及其周边镇街为主要服务对象，同时积极可为大小门岛提供配套服务，是乐清沿海极具发展潜力的物流平台。

拟选址：拟建于乐清市翁垟工业园内，总用地面积约 24.67 公顷。

功能：重点聚集生产服务型物流企业，为经济开发区企业提供原材料、产成品和贸易物资的分拨、配送、流通加工、仓储等流通服务，随着大小门岛开发建设，该中心可进一步拓展港口物流服务功能，开展商贸、保险、金融等港航物流业务。

## 6) 虹桥物流中心

必要性：乐清市北片区的区域性物流中心，打造虹桥、清江以及周边乡镇广大中小物流企业（联托运经营户）的集聚、提升发展平台。

拟选址：拟建于 104 国道以东、天蒲路以南的西门村附近，用地面积约 13.33 公顷。

功能：主要包括货运配载、卸货中转以及配套的仓储、短途配送、车辆停车调度等综合服务功能。

## 7) 乐成物流中心

必要性：城乡配送和快递物流服务的城市物流站点，主要适应乐清中心城市规模的快速



扩展和居民生活水平的不断提高。

拟选址：拟建于城南街道甬台温高速公路出口附近，规划用地面积约 2.0 公顷。

功能：重点培育都市生活消费品仓储、流通加工和配送以及快递、快件等服务功能，为城区范围内广大超市、批发交易市场、便利店等商贸网点以及普通居民提供物流配套服务。

表 4.6 “十三五”期货运枢纽站场规划项目表

序号	项目名称	总投资 (亿元)	“十三 五” 投资(亿 元)	开工年	完工年
1	乐清湾物流园区 南片区、北片区	15	15	2016	2020
2	柳白物流中心	6	6	2017	2020
3	七里港物流中心	6	6	2017	2020
4	柳市物流园区启动区块	6	3	2018	2023
5	翁垟物流中心	5.5	3	2018	2023
6	乐成物流中心	0.5	0.3	2018	2023
7	虹桥物流中心	3	2	2018	2023
货运站场总计		42	35.3		

#### 四、外联内通——促进与周边地区的交通一体化

##### (一) 发展目标

在铁路网络建设的基础上，加快推进高速公路、国省干线公路、农村公路及重要市政道路的规划建设，形成以高速公路为骨架、国省干线为骨干、农村公路为基础的层次结构优化、布局合理的市域公路交通网络，发挥高等级公路的大能力、快速通达作用，以及连通周边地市的功能，形成 5 个铁路对外出入口，6 个高速公路对外出入口、7 个国省干线公路对外出口互联互通的格局，打造“八纵八横”的干线交通网络布局结构，努力建成“外快内畅、高效协调”的现代化一体化综合交通运输体系。

推进乐清市东西横向交通通道建设。开工建设中长途客运通道杭温高铁，加速推进虹三线乐清段及 S325 省道雁荡段的建设，并开展

乐永缙高速的前期研究；注重乐清市组团式发展城镇空间体系间的交通通道的建设，强化乐清与温州市区、省会杭州的快速客运联系，加快市域铁路 S2 线、甬台温复线、绕城高速北线二期等项目的建设力度。

## （二）主要任务

### 1、高速公路

“十三五”期，乐清市高速公路将呈现“两纵一横”的布局，9 个互通出入口与城市道路联通；远期将呈现“两纵两横”的布局，并设置 11 个互通出入口（雁荡、南塘、乐清港（远期规划）、蒲岐、乐清北（近期待建）、乐清、黄华、柳市（远期规划）、七里、北白象、温州北）与城市道路连通。

甬台温高速公路：连接宁波、台州和温州的重要高速通道，也是乐清对外交通的主要通道。甬台温高速公路乐清段全长 68 公里，断面宽度 25 米，双向四车道，规划在与甬台温高速复线共线的南塘至乐成段拓宽为双向八车道，断面宽度 40 米。

甬台温高速复线：2013 年国家颁布《国家公路网规划》，对高速公路及普通国道方案进行的调整，温州市新增国家高速公路两条，分别是甬莞高速（甬台温高速复线）G15W3、龙丽温高速（G4012）。其中甬莞高速部分位于乐清市境内，又名甬台温高速公路复线、浙江沿海高速公路，是浙江省高速公路网“两纵两横十八连三绕三通道”公路主骨架中的一连，于 2013 年纳入国家公路网，起于宁波，终于东莞。

目前，甬台温高速复线乐清境内南塘至黄华段、乐清湾大桥及其接线、瓯江北口大桥项目在建。设计时速为 100 公里/小时，在清江东山埠村由台州玉环跨海接入，于清江镇朝霞村与甬台温高速公路并

线,至城南街道万岙村附近分线后向南转折翁垟、黄华进入温州市区,分线后为双向六车道,断面宽度 33.5 米,北山前至荷堡段设有地面道路,道路标准断面宽 34 米,双向四车道。



图 4.6 甬台温高速及复线示意图

浙江省乐清湾大桥及接线工程全线通车后,从清江到玉环不到 10 分钟,到温州机场也只需 20 分钟左右,大大缩短乐清到温州的通行路程和时间,为加速融入温州现代化大都市圈提供有力保障。乐清湾大桥及接线乐清市境内长约 4.2 公里(陆上约 2.5 公里)路基宽度为 33.5 米,主线按双向六车道高速公路技术标准设计,工程投资约 23.89 亿元。



图 4.7 乐清湾大桥及接线示意图

瓯江北口大桥:位于温州市瓯江出海口,是甬台温高速公路复线(国家高速公 G15W3)和 G228 国道连接瓯江两岸的关键性工程,是

乐清湾港区、大小门岛港区、状元岙港区南北向货物运输的重要疏港公路和对外运输通道，极大地关系到这些核心港区的发展和货物运输效率及成本。大桥在乐清歧头山附近跨越瓯江北口，桥位距离上游甬台温高速公路温州大桥约 15 公里。乐清段长 4.2 公里，投资 48.85 亿元。目前与本项目相邻的甬台温高速公路复线南塘至黄华段、灵昆至阁巷段均已开工，因此本项目的建设十分迫切，计划 2016 年开工，争取“十三五”期建成。

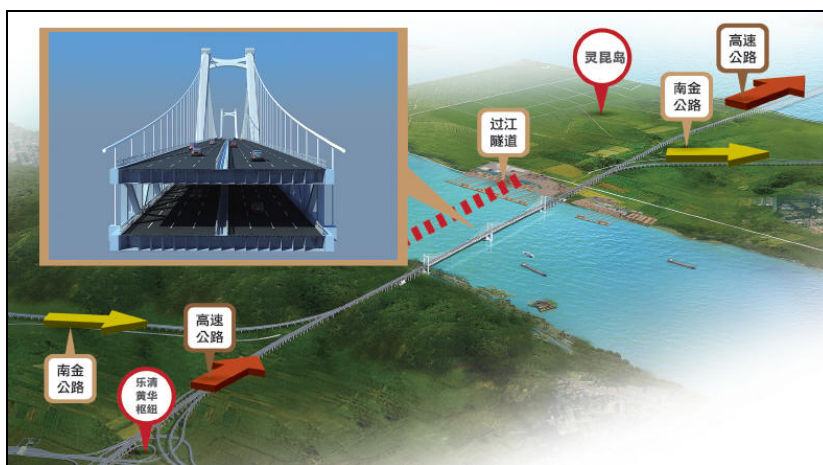


图 4.8 瓯江北口大桥示意图

温州绕城高速北线：温州绕城高速公路系统的组成部分，乐清市南部最重要的快速通道，双向六车道，高架部分红线宽度 33.5 米，桥下城市道路（北环南路）红线宽度 34 米，双向四车道。目前乐清境内温州绕城高速北线二期项目在建，绕北二期连接甬台温高速公路与甬台温高速公路复线温州段，是温州绕城高速公路北线东向延伸段，温州黄华七里港港区乃至瓯江口与温州内陆腹地高速公路网取得密切联系的重要通道。

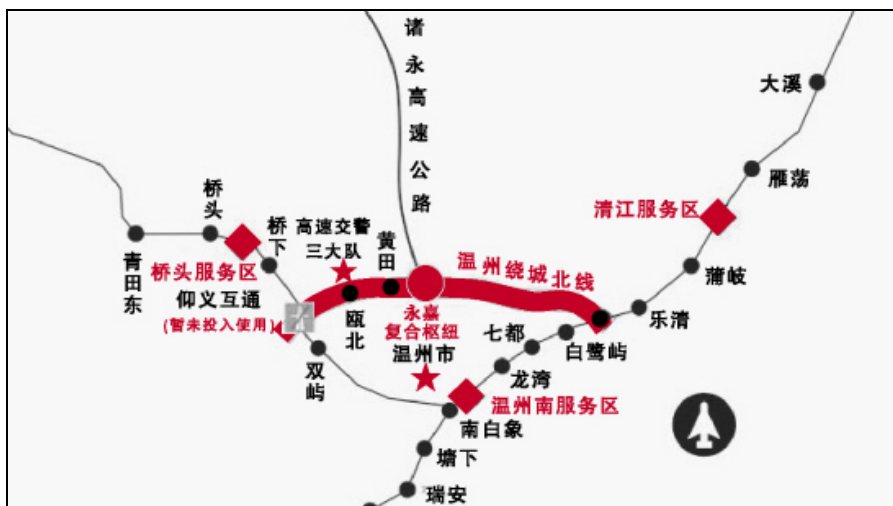


图 4.9 温州绕城高速北线示意图

乐永缙高速公路：路基宽度 26 米，双向四车道，起于乐清雁荡山南麓的南塘，止于永嘉县楠溪江中部（规划大楠溪景区），横穿永嘉县和乐清市中部，连接雁荡山和楠溪江两大旅游景区，线路乐清段走向基本与乐清市旅游线路规划—北部名山滨海环线一致，未来将延伸到丽水的缙云接金丽温高速。目前处于线位方案论证阶段，争取“十三五”中后期开工。

表 4.7 “十三五”期高速公路建设项目一览表

序号	项目名称	开工年	完工年	总投资 (亿元)	“十三五” 投资 (亿元)
<b>一、高速互通项目</b>					
1	甬台温高速公路乐清北互通	2016	2018	3.5	3.5
<b>二、新增国高项目</b>					
1	甬台温高速公路复线温州南塘至黄华段	2014	2018	57.2	44.6
2	温州瓯江北口大桥(乐清段)	2016	2020	44.2	44.2
	<b>国高合计</b>			104.9	92.3
<b>三、浙江省高速公路项目</b>					
<b>(一) 续建项目</b>					
1	温州绕城高速公路北线二期	2015	2019	58.0	51.3
2	乐清湾大桥及接线	2014	2019	23.9	21.1

(二) 新建项目					
1	乐永缙高速公路乐清南塘至永嘉岩坦段(雁楠高速)	2020	2025	70.0	0.1
	<b>地方高速合计</b>			151.9	72.5
	<b>高速公路总计</b>			<b>256.7</b>	<b>164.7</b>

## 2、国道

104 国道：乐清境内段，虹桥段过境公路改线工程于 2014 年完工，一级公路标准兼具城市道路功能设计。目前虹桥至乐成段改建工程正在开展，工程起点位于乐清虹桥，接 104 国道虹桥过境段，经蒲岐、天成、乐成，终点为乐成前山，与 104 国道相接，采用六车道一级公路技术标准兼具城市道路道路功能，设计时速 80 公里/小时，红线宽度 50 米，主线长约 19.46 公里。同步改建连接甬台温高速公路乐清互通的宁康西路，连接线长约 0.25 公里。项目合计里程约 19.71 公里。

104 国道改线后，老的 104 国道及柳市段地面道路作为城市快速路，承担组团间快速联系的功能。该项目的建设对于缓解 104 国道乐清虹桥至乐成段交通拥堵，完善干线公路网络，促进沿线区域社会经济发展和城市化进程具有重要作用。“十三五”期需加快实施，争取 2020 年完工。

228 国道：南金公路起于南塘，终于苍南金乡，在新公布的国家公路网规划（2013-2030）中已规划为 228 国道（辽宁丹东-广西东兴）在浙江境内的重要组成部分。乐清境内段，228 国道南塘至乐成段在建，项目起点为乐清市南塘镇三塘村南与 104 国道相接，经南岳镇、蒲岐镇，终点接乐成镇霖霄路，主线采用双向六车道一级公路技术标准，设计时速 80 公里/小时，建设里程约 26.4 公里。此外，228 国道乐成至黄华段拟于 2016 年开工建设，项目承接乐成镇霖霄路向南至黄华与甬台温高速公路并线，主线采用双向六车道一级公路技术标



准，设计时速 80 公里/小时，建设里程约 19.5 公里。

228 国道乐清段是乐清湾港区的重要疏港公路。项目的建设对于完善公路网络，促进温州沿海产业带布局和建设，促进乐清湾港区的发展，改善港区集疏运条件，带动乐清市沿线乡镇的经济社会发展有重要的作用。“十三五”期间需加快实施，南塘至乐成段，确保 2018 年完工，乐成至黄华段确保 2020 年完工。228 国道黄华至龙湾灵昆段（瓯江北口大桥）争取“十三五”末期完工。

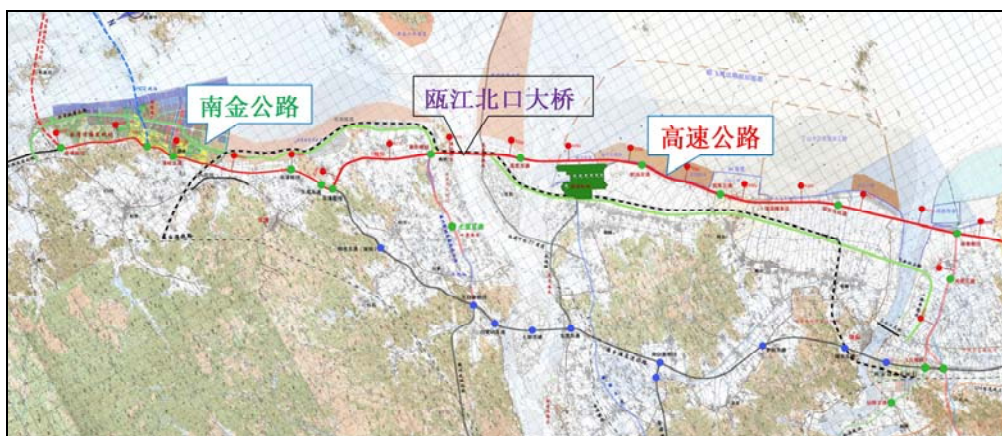


图 4.10 南金公路示意图

### 3、省道

325 省道：从温岭南湾附近建跨海大桥跨南湾港至乐清白沙岛，建跨海大桥跨乐清湾后沿堤布线，在江边村附近下穿甬台温铁路，后在铁路站场与雁荡互通间穿过，顺接雁楠公路。雁楠公路是连接雁荡山和楠溪江两大风景区的重要通道，二级公路。起点位于雁荡镇上塘村附近，与 104 国道相接，经小芙、芙蓉、长山头，至乐清永嘉交界的箬裯村，穿黄坑隧道至鹤盛、经东皋、上日川，终点为楠溪江，与 41 省道和诸永高速枫林互通相接。主线长约 45 公里，乐清段长约 20 公里。设计时速 60 公里/小时，路基宽度 10 米，

雁楠公路已于 2014 年建成，325 省道（雁荡段）争取在“十三五”中期开工，预计 2022 年完工。



图 4.11 雁楠公路示意图

326 省道：从永嘉桥下经上塘往罗东方向进入乐清后，经白石、柳市、七里、黄华，并向东延伸至洞头服务乐清湾、状元岙等温州的重要港口，改项目的建设使乐清湾港区及洞头县各港区的物流集疏运更加高效，且连接了永嘉桥下、上塘、乌牛等乡镇、乐清市的白石片区、柳白片区、洞头的大小门岛和温州温州浅滩工程，对建设大都市，拓展城市空间布局的具有十分重要的意义。“十三五”期，326 省道（乐清段）推进一期工程的建设，项目全长约 30.3 公里，概算 30 亿元，争取“十三五”中后期开工，预计 2022 年完工。

表 4.8 “十三五”期国省干线建设项目一览表

序号	项目名称	开工年	完工年	总投资 (亿元)	“十三五” 投资 (亿元)
<b>(一) 续建项目</b>					
1	G228 国道乐清南塘至乐成段	2012	2018	21.5	9.1
2	104 国道乐清虹桥至乐成段改建	2014	2019	28.4	21.1
	小计			49.9	30.2
<b>(二) 新建项目</b>					
1	G228 国道乐成至黄华段 (南金公路)	2017	2020	22.7	22.7



2	G228 国道黄华至龙湾灵昆段 (瓯江北口大桥下层)	2016	2020	——	——
3	温岭至永嘉公路乐清湖雾、雁荡段	2018	2022	8.0	2.0
4	洞头至庆元公路乐清翁垟至白石段	2016	2022	36.0	11.3
	小计			66.7	36.0
	<b>普通国省道项目总计</b>			<b>116.6</b>	<b>66.2</b>

#### 4、重要县道

乐成-柳市-乐清火车站-北白象-永嘉-温州（以乐柳线及规划乐清火车站至七都公路工程为主要公路）：南部横向通道，沟通乐成、柳市等重要节点，与七都大桥北叉桥相连接，将成为乐清市至温州市区的一条快速通道。其中，乐清火车站至七都工程是“十三五”规划实施的重点项目，项目起点位于乐清火车站南首附近，终点接七都北叉桥，乐清段全长约 5 公里，按二级公路兼顾城市道路设计，路基宽 18-24 米，项目总投资约 2 亿，争取“十三五”中后期完工。

山老区连线：西部纵向通道，沟通西部山区之间的纵向交通联系。有利于带动山老区经济的快速增长，加快山老区脱贫致富的步伐，有利于乐清市西部旅游资源的综合开发，提高城市旅游品位，对于完善乐清市的综合交通运输网络，促进经济和社会持续协调发展具有重要的意义。目前山老区连线公路改造工程（白石段）在建，三级公路技术标准设计，总里程 6.04 公里，概算 1.08 亿元，设计时速 40 公里/小时，“十三五”进入收尾阶段，争取 2016 年完工。

南岳-蒲岐-淡溪-四都-永嘉（以虹三线为主要公路）：中部横向通道，现状沟通乐清湾港区、蒲岐、淡溪、四都、永嘉上塘等重要节点，现状为四级公路，双向两车道，随着城镇发展，其交通量已达到饱和，极易发生交通堵塞，严重影响居民出行，对两镇经济发展带来诸多影响。“十三五”期全力推进虹三线拓宽改造一期工程建设，

项目位于淡溪镇转盘至乐清市森源石斛专业合作社路段，二级公路结合市政功能，全长 5.1 公里，设计时速 60 公里/小时，概算 7039 万元，争取 2017 年完工。

## 5、加强对乡村公路的投资建设

确保每个建制村至少有一条符合客运班车开行要求的等级路，适应农村地区现代化建设和生产生活方式改变的发展要求。目前正在由温州市交通运输局牵头编制《温州市县道网调整规划》，规划按照一县一网的模式，对温州市公路网络进行梳理，从全市域的角度架构合理、顺畅的公路网络。“十三五”期县道公路项目要在其基础上结合实际情况合理安排建设时序。

农村公路规划发展过程中坚持“五个原则”：

(1) 系统科学规划原则。结合省市发展规划，以完善路网、优化结构为重点，与国道、省道和城市道路连接成网，既要充分考虑农村布局，又要考虑减少公路里程，降低投资成本，形成科学、合理的农村公路网络。

(2) 重点突出原则。集中资金，重点考虑规划建设“主骨架路”、“出口路”、“断头路”、“经济路”和不通车自然村路。

(3) 分步实施原则。根据宜城市不同阶段经济、社会发展的需要确定相应的农村公路发展目标。按照统一规划和农村区域特点，分别制定农村公路发展阶段性目标与年度实施计划。

(4) 多方参与原则。形成合理的投资机制，充分发挥各级政府、团体或个人参与建设的积极性，从加强农业基础地位、改善农业生产条件出发，在人力、物资、资金和技术上支持农村公路建设。

(5) 资源节约原则。要坚持以原路改造为主，注意环境保护和资源的合理开发，以及耕地和自然景观、文物古迹的保护。

## 6、加强重要市政道路的建设

城南大道东延伸(G104 国道至 G228 国道连接线)：乐清湾港区 5 万吨滚装码头至绅坊火车站，全长 13.1 公里。一期从绅坊火车站至吕东路交汇口 5.8 公里已完成，十三五期全力推进二期城南大道与吕东路交汇口至乐清湾港区码头段的建设，长约 7.3 公里。十三五期作为储备类项目。

芙蓉至南岳公路：连接虹桥环城北路至 104 国道，全程 10 公里，目前 104 国道至 104 南复线长 4 公里，宽 32 米在建，十三五期作为储备类项目。

## 五、公交一体——推进轨道交通建设，打造公交都市

### (一) 发展目标

打造以“轨道交通为骨架、常规公交为网络、出租车为补充、慢行交通为延伸”的一体化公共交通体系，推动乐清建设先进水平的公共交通系统。

### (二) 主要任务

#### 1、市域轨道交通

市域铁路 S2 线一期。全长 62.8 公里，其中乐清段长 21.6 公里，一期工程北起乐清市下塘站，终点位于瑞安人民路站，远期向北延伸至雁荡镇，沿线经过虹桥、天成、翁垟、永兴、沙城、海城、塘下、汀田等，在瑞安和虹桥设置两个停车场。预算总投资 226.6 亿元，其中乐清段 77.95 亿元。从市域铁路线网看，S2 将于灵昆站、机场站与 S1 线换乘，联通中心城区；于瑞安人民路站与 S3 线换乘，联通平阳、苍南；从而在中心城区、瓯江口新城与乐清瑞安辅城及外围组团之间，提供快速、大容量、公交化的服务。S2 线体现出交通引导城市发展的概念，与城市结合更为紧密，并将串联起瑞安、经开区、龙

湾区、瓯江口新区、乐清等沿线城镇，加速站点周边的开发与空间的聚集，呈现“珠链式”发展模式。2015 年底机场枢纽段开工，计划 2020 年全线通车。

## 2、常规公交

“十三五”期间，着重于可操作性，配合区域一体化、城市开发、村镇建设及道路建设，同步配套建设公共交通系统，实施公交优先发展战略。理顺城市公交与城乡公交的关系，明确经营范围划分，在 8 个街道及经济开发区内部、柳市内部、北白象内部、虹桥内部 4 片内提供完善的城市公交服务；加大公交车辆和线路的投放力度，特别是柳市、虹桥等公交基础薄弱的区域；完善公交场站体系，特别是目前缺口较大的公交枢纽及首末站，减少路边发车，同时大力开展中途站改造和廊点设施建设。

“十三五”期间，规划城乡公交场站 7 个，总用地面积约 4.2 公顷；中心城区规划各类公交枢纽 15 个，总控制用地面积约 5.9 公顷；规划停保场 7 个，总用地面积约 7.5 公顷；规划首末站 24 个，总用地面积约 4.3 公顷；改造中途站港湾式公交站 109 处。此外，优化调整现状公交老线路，以保证各层次线网功能实现，线路调整需遵循干线非直线系数不宜大于 1.3，平均站距不宜小于 500 米，高峰发车间隔不宜大于 10 分钟；次干线非直线系数不宜大于 1.5，平均站距不宜小于 350 米，高峰发车间隔不宜大于 15 分钟，线路长度不宜大于 14 公里；支线非直线系数不宜大于 1.8，线路长度不宜大于 12 公里的原则。

## 六、品质交通——营造优质的现代化交通出行环境

### （一）发展目标

打造综合、智慧、绿色、安全的交通环境。综合交通是核心，把

握浙江成为通用航空机场布局规划试点省的契机，推进乐清市通用航空布局规划，对接温州市通用航空产业发展，实现公路、水路、铁路、通用航空四种运输方式协同发展；智慧交通是关键，完善交通运输信息化发展保障体系，以“整合资源、统筹协调”为原则，加强“四个一”即“一个标准、一个数据中心、一张卡、一张图”的建设力度，杜绝“山头林立、力量分散”的乱象，打造集约交通公共信息资源，满足服务社会的客观要求；绿色交通是引领，加大科技创新力度，推进节能减排和绿色交通发展；平安交通是基础，及时开展安全隐患排查、编制公路生命安全防护治理规划和分年实施计划，全面提升公路交通安全水平。

加强农村公路的建设养护。扩大乡村公路网络规模，注重山老区连线至黄磳洞等重要通景公路的建设，提高通达深度和相互连通水平，在一定区域范围内实现连片成网；加强通村油路（沥青路或水泥路）的建设，实现全市行政村绝大部分通等级路，市域所有自然村100%通油路或水泥路；通撤并建制村和异地搬迁安置点公路、具备连通条件的相邻村之间公路、联网公路的建设，增强农村交通基础保障。此外，注重农村公路的管养，着力提高现有农村公路的技术等级，切实提高农村公路质量和安全畅通水平。

鼓励清洁能源汽车的使用。进一步提高客运车辆的性能水平，鼓励高效、低耗、安全、舒适的客运车辆发展；继续扶持货运车辆结构调整，鼓励发展厢式运输、甩挂运输和重载化运输，引导运输经营者购买使用节能、环保、标准化车辆；内河运输船舶实现标准化，加快渡船更新改造。

## （二）主要任务

### 1、通用航空

自 2010 年国家出台《关于深化我国低空空域管理改革的意见》后，国家通用航空相关政策正在密集调研和陆续出台中，温州市要利用这一契机，向浙江省和国家申请建立通用航空运营示范基地，争取成为国家通用航空发展的政策试点（如综合应急救援、通用航空特色旅游等），以获得国家更多的政策支持。

2015 年为全面开放全国低空的时间节点，浙江海洋经济发展示范区国家战略的实施，浙江成为通用航空机场布局规划试点省，两岸“通邮、通商、通航”的“三大通”的直接受益者。《温州市通用航空产业发展规划（2014-2030）》中结合通用航空大都市的发展思路，将温州市发展通用航空产业的总体布局可概况为“一区两园多点”。“一区”指龙湾国际机场通用航空区；“两园”指龙湾通用航空产业园和苍南龙港通用航空产业园；“多点”指分布在温州市域内的众多的工业园区和产业集聚区。

“十三五”期，乐清市规划完成 1 个水上机场的最终选址和建设并投入运营，根据水域面积以及浪高等因素限制，拟布设于芙蓉池。

表 4.9 乐清市“十三五”通用航空建设项目表

项目类型	建设性质	开工年	完工年	“十三五”期投资 (亿元)
水上机场	新建	2017	2020	0.2

## 2、科技进步和信息化

一是加强“一个标准”的工作，建设依托通信信息和导航技术标准委员会的信息化标准平台。依托平台，面向需求，组织制定一批行业急需的信息化标准，提高政府公共服务的质量和水平，实现标准化引领交通运输行业服务升级。同时，加大信息化标准执行力度，逐步形成健全、开放、科学、高效的标准化管理体系与机制，满足“四个交通”发展需求。

二是建设“一个数据中心”，为交通运输行业信息化提供基础支撑。充分利用“智慧中心”的有效价值，形成县级数据中心，并争取与市级应急指挥中心联网，形成统一的数据交换与共享平台；结合信息化重大工程建设，促进行业信息资源不断丰富和完善；整合形成一批基础性、专业性、共享性信息资源和目录信息资源，并为行业提供统一的服务。

三是推进“一张卡”，推广普及城市公交和城乡公交“一卡通”，积极逐步加入温州市、长三角甚至全国的公交一卡通互联互通平台，提升“一卡通”的使用范围和功能。

四是促进“一张图”，促进交通运输行业基础信息服务体系的形成。发挥行业平台优势，以交通电子地图和电子海图为突破口，通过市场手段，整合行业信息资源形成统一的数据发布平台，再以标准化的方式，为行业提供服务。

### 3、绿色交通

加强环境保护力度。将可持续发展理念贯彻到规划、设计、建设、养护、运营、管理的全过程，在交通规划阶段开始增强生态环境保护意识，优化交通运输结构、集约节约利用土地、线位、岸线、空域等资源，加强交通基础设施项目建设的环境影响评估工作，实施环境影响动态监测。鼓励应用节能环保的交通技术和技术装备，大力降低污染物和二氧化碳排放水平。建立健全绿色交通发展的长效机制，实现生态环境可持续。

推广清洁能源环保型车辆的应用。在每年新增或更新的公交车中，节能和新能源等环保型公交车的比例达到60%以上，其中新能源公交车不低于更新或新增总量的30%，力争到2020年，节能和新能源等环保型公交车占公交车总数比例达到30%以上。制定并实施私人

购买清洁能源汽车的补贴方案。

加大科技创新力度，强化交通节能减排和绿色交通发展。大力实施创新驱动战略，继续加大科技投入，研究开发新材料、新工艺、节能减排新技术、废旧材料循环利用、物联网在交通运输以及设施运行状态监测等方面应用，创新现代化运输组织方式、管理技术，不断增强交通科技支撑能力；加大技术装备与现代物联网等信息技术的融合发展，适应“互联网+”时代的技术要求，进一步转变交通发展方式，以科技进步和智慧交通等手段提高能源利用效率和降低机动车、运输船舶排放。

#### 4、安全与应急保障能力

实施公路安全生命防护工程。根据浙江省交通厅《转发关于实施公路安全生命防护工程意见等文件的通知》（浙交办[2015]130号）要求，加快实施公路安全生命防护工程，制订公路安全生命防护工程规划和分年实施计划。“十三五”期间，全面完成国省道公路安全隐患治理工作，以四类危桥为重点实施对农村公路的桥梁进行改造，每年计划改造3-5座；以农村公路急弯陡坡、临水临崖等为重点路段，完善农村公路安保设施，计划每年完成30-35公里；至“十三五”末，基本完成乡道及以上行政等级公路安全隐患治理，实现农村公路交通安全基础设施明显改善，公路交通安全综合治理能力全面提升。

加强交通应急体系建设。按照省、市制定的应急体系和交通行业应急预案体系框架，完善县级交通应急预案，建立健全公路、港航、道路运输、工程质量安全监管等行业应急预案，提升应对交通运输重（特）大事故、交通环境污染以及自然灾害突发事件的应急处置能力；充分发挥科技创新对交通安全保障的重要支撑作用，建立健全相应的交通安全预警系统，配置相应的应急处置技术装备和物资储备；加强



安全救助系统建设，科学布局建设应急设施，提高应急反应速度和救援成功率，各类应急救援到达时间不超过 2 小时。

“十三五”期间，努力实现营运客车责任事故死亡人数不超过 30 人，严格控制特别重大事故、重大的港口危险货物事故、死亡 3-9 人的交通工程建设施工、港口作业责任事故以及死亡 10 人及以上的行业安全生产责任事故的发生。

### 5、公路养护及农村联网公路、提升改造

干线公路养护。“十三五”期，乐清市在加强公路建设的同时全面提升公路品质，加大干线公路养护的投入，按照省规划要求，6 年一中修、8 年 1 次大修的实施安排，省里共投资 5600 万元，计划完成干线公路大中修工程 24 公里，进一步扩大实施干线公路预防性养护，延长道路使用寿命周期，提高道路优良率比重，提高干线公路畅通保障能力。

农村公路养护。全力贯彻实施浙江省提出的农村公路“四个一万”工程，围绕“建好、管好、护好、运营好”的总要求，坚持“统筹城乡、突出重点、提升能力、完善设施”的工作方针，全面落实部省《共同推进浙江统筹城乡交通发展会谈纪要》精神，全力打造“安全、便捷、畅通”的美丽乡村公路。“十三五”期间着力提高现有农村公路的技术等级，计划完成农村公路提升改造 30 公里，到 2017 年底全面完成农村公路技术等级提升，农村公路全部达到四级及以上标准（除特殊山区路段外），路网通行能力得到提高，路况质量总体处于良好水平。

与此同时，计划投资 6000 万元实施农村公路大中修 240 公里，改造瓶颈路，完善重要路段安保设施（含危桥改造），切实提高农村公路发展质量和安全畅通水平，满足农村群众安全便捷出行和农村物

流畅通快捷运输的需要，更好地助推乐清市统筹城乡发展。

## 6、运输装备

随着公共交通体系的不断完善，公路运输主体逐渐向货运发展，客运班车和包车增速逐渐减弱，而货运装备增幅会更加明显。争取到2020年底，乐清市30座以上大型班线客车比重达13%，中高级班线客车比重达到14%；营业性货车重型货车、专用车、厢式车的比重将达到70%以上。沿海货运船舶达到70艘，内河货运船舶50艘，平均吨位分别提高到4286吨、100吨。

## 七、服务高效——建立高效便捷的客货运服务体系

### （一）客运服务

构建铁路、公路、水路多层次旅客运输网络，保障运输能力供给和提高运输质量，加强与市域交通、城市交通的有机衔接和一体化换乘，积极开展多种运输方式的联程运输服务和组织模式，便捷人们交通出行。加密班线、车次以及提供不同层次的运输服务。加强公共信息服务平台建设，为社会和公众提供全方位、立体化的出行信息服务。

铁路运输网络。依托新金温铁路的建成运营，积极协调铁路运输部门（公司）增开至主要客源地的乐清始发终到旅客列车，促进劳动力往来、温商经济拓展、旅游业发展。依托沿海铁路、新金温铁路加大开行城际旅客列车对数、优化列车时刻，满足乐清至金华、杭州、上海等城市的城际交通需求。

公路客运网络。建成分工明确、衔接顺畅、保障有力、安全高效的市、城乡、乡（镇）村四级客运网络，进一步优化长途客运班线、市际客运班线网络，增强与铁路客运、民航客运的互动、互补，以及公路集疏运班线、短途接驳客运业务，形成各种运输方式合理分工、优势互补、协同发展的良性格局；进一步完善县际客运网络，引导毗

邻地区客运班线公交化改造，完善县际客运公交化运行的管理机制和运营模式；整合县际客运经营主体，优化资源配置，培育骨干运输企业，大力发展品牌运输、精品班线，引导企业提升服务质量、承担社会责任，形成区域内业务整合、服务统一、组织集约、竞争有序的格局。大力推广联网售票、网络售票，加大信息化服务。

农村客运。统筹城乡一体化，进一步完善支持农村客运发展的体制机制，加大财政对农村客运发展的支持力度，通过以奖代补的方式，鼓励提高农村客运通达深度、广度和服务水平，完善以县城为中心的城乡客运网络和以乡镇为中心的乡村客运网络，扩大客运班线覆盖率和通达率，实现建制村通客运班车率达 100%，并加密通村班车运营班次，满足农村居民日常出行需求；大力提高农村客运的运营组织化水平和服务水平，引导农村客运公司化、集约化、规范化经营，结合实际需求，推广城乡巴士等运营服务模式；推广城乡公交一体化，积极推进农村客运线路公交化改造，提高城乡公交对县城周边乡镇、主要建制村和厂矿企业居民聚集点的覆盖，基本实现市区、县城至附近乡镇及主要居民聚集区城乡客运线路公交化运行；统一公交化运行的农村客运与城市公共交通在税费、补贴等方面的政策，实现服务标准和政策保障的有效衔接；加大农村客运站、停靠站、简易站、招呼站等基础设施建设；加强渡船、渡口建设以及航运安全指导和监督管理。

水路客运。大力推进陆岛交通发展，方便岛屿居民出行和促进海洋经济、旅游业等发展，重点加强陆岛码头、客运站、连接公路以及配套基础设施建设，开行主要岛屿班轮航线，全面强化公共服务职能，提高基本公共交通服务均等化水平，保障基本出行需求，提高便捷化。大力发展岛屿旅游航线，发展邮轮、游艇运输。

城市公共客运。以“城市治堵”为契机，以“公交都市”建设为

抓手，优先发展公共交通，提升公交服务水平，全力推进 S2 线的建设和运营，加强柳市、虹桥等城市公交基础较差的建设力度；优化公交线网布局，增强网络覆盖，加强与市域铁路、客运枢纽站场的衔接；加快建设以区域性运输枢纽、旅游客运站为主的枢纽站场体系，优化换乘运输组织。预计到“十三五”末期，通勤和日常出行需求得到更好的保障，城市公交出行比例达到 12%；城市公交车辆万人拥有率达到 3.5 标台/万人，2018 年以后 7 年每年增加 0.93 标台/万人；城市公交场站设施面积达 270m<sup>2</sup>/标台，其中停保场 150m<sup>2</sup>/标台，枢纽及首末站 120m<sup>2</sup>/标台，随着车辆的增长，需不断新增公交场站用地；平均发车间隔达到 6~12 分钟；线网密度达 3.2km/km<sup>2</sup>；站点覆盖率达 300 米半径范围内达 60%。

## （二）货运和物流服务

统筹协调各种运输方式货运基础设施布局，推进技术标准化、单证统一化、运作规范化，构建各种运输方式深度融合、相互合作的综合运输服务系统，推广联合运输和多式联运。加强货运、物流信息服务平台建设，推动各种运输方式信息系统的互联互通和基础服务信息的共享共用，建立统一联网的货运信息追踪查询系统。

大力发展港口运输。加强港口集疏运体系基础设施建设，完善煤炭、粮食、矿石、集装箱运输系统，推进水水、水陆、水铁联运发展以及合作发展内陆无水港等组织模式。加快推进与港区配套的物流园区建设，健全和完善口岸、货代、船代、仓储、金融、外汇、保险等配套服务体系，促进港口与物流园区联动发展，提高港口物流服务水平。加大与宁波-舟山港、上海港等企业间的合作，以联盟、开放投资、联合经营、委托管理等形式提高温州港经营管理水平和服务水平。发展壮大航运服务业，为货主提供“一站式”、“一单式”门到门服

务。

加强港口口岸建设。加快推进综合保税区等海关特殊监管区的报批与建设工作；大力发展电子口岸，提高口岸信息化水平，增强通关便利化服务；完善口岸综合服务体系和口岸联络协调机制，加强海关、检验检疫、边检、海事、交通等部门的联系，推动口岸“单一窗口”建设；完善口岸各部门“信息互换、监管互认、执法互助”制度，全面实现区域通关一体化的“一次申报、一次查验、一次放行”模式，提升口岸综合竞争力。

积极发展铁路运输。依托乐清湾港区铁路支线，加强铁路运输与港口的互动发展，促进海铁联运，增强港口辐射功能；提高温州西站和铁路沿线货运站场的货运和物流服务能力，深化铁路货运组织改革，大力发展铁路“门到门”全程物流服务，推动铁路货运加快向现代物流转变。

快速发展物流业。优化空间布局，以产业集群和专业市场物流、现代港口物流、快递和电商物流为重点的物流产业体系基本形成，在服务业中的支柱地位和国民经济中的基础性作用进一步凸显；物流业增加值年均递增 15%以上，超过 100 亿元，占全市服务业增加值的比重达到 20%左右，占生产总值比重达到 10%左右。

提升发展公路物流。加强物流基础设施布局建设，有效整合物流资源，大力发展第三方物流，支持物流企业规模化、网络化发展，培育和引进龙头企业，带动物流业整体经营管理水平和服务水平提升，促进物流成本有效降低。加强公共物流信息平台建设和企业物流信息平台建设，加快传统货运企业、仓储企业向现代物流企业转型，提升物流服务功能。推动城市物流配送体系建设，开展城市配送试点工程，研究规划建设一批公用型城市配送节点，探索发展多种高效配送模

式。推进现有部级和省级甩挂试点项目，培育若干甩挂运输企业。

加大农村物流服务体系建设。深化农村物流试点工程，建设一批城乡配送中心、农村货运站、配送网络站，加快完善县、乡、村三级农村物流服务体系；鼓励交通、商务、供销、邮政等农村物流资源的整合，构建农村物流配送网络，充分发挥邮政综合服务平台的作用，拓展邮政物流服务。

促进邮政服务和快递业快速发展。依托综合运输体系，强化邮政基础网络。一是完善邮政普遍服务体系，重点加强邮政普遍服务终端能力建设，推进空白乡镇邮政局（所）、建制村村邮站建设，提升普遍服务能力；二是优化普遍服务资源配置，拓展服务领域，健全邮政服务“三农”长效机制，支持邮政企业大力发展农村邮政物流，为农业生产资料、日用消费品、医药产品、中小学教材等提供连锁配送服务；三是促进快递业加快发展，支持和鼓励重点快递企业在温州建设快件处理中心、航空快件集散中心，推进航空“快件绿色通道”建设，推动快递企业加强自动化、信息化、标准化建设，大幅提升信息化、机械化、标准化水平，鼓励快递企业与电子商务、制造业企业联动发展；四是结合国家、省统一制定的快递车辆相关标准，协调市区运输政策，有效解决快递车辆城市通行问题；五是鼓励邮政和快递企业与运输企业合作、联合、重组，实现资源与优势互补，以及依托邮政和快递网络加大代理票务力度。

## 第五章 政策措施

### 一、深化管理体制机制改革

加快建立综合交通运输管理体制，统筹铁路、公路、水路、城市公共交通、邮政等管理，形成统一管理、有效协调的“大交通部门”管理体制和工作运行机制，促进各种运输方式综合发展、相互融合、一体化衔接以及整体服务，在体制机制上保障乐清市现代化、一体化的综合交通运输体系的建设发展。

按照全面深化交通运输改革的要求，围绕完善综合交通运输规划体系、借鉴其他县市交通运输管理体制改革的成功经验，深化管理体制机制改革、推进交通运输行业事权改革。推进和完善公路管理体制、干线公路养护机制、农村公路管理体制、航道管理及养护体制等改革；切实履行交通部门的行政职能，着力解决发展与管理的协调度，强化建设市场管理、运输市场管理、路政管理、提高建设质量效益等，在发展中加强管理，在管理中促进发展，提高交通管理水平，建立和完善交通行业服务标准体系。

### 二、拓展交通筹融资渠道，加大项目推进力度

多方筹措资金，拓展交通基础设施建设投融资渠道。深化投融资和预算管理体制改革，注重分析交通建设发展资金需求，以及财税体制改革中规范地主政府性债务管理和推进预算管理制度改革带来的重大影响，使涉及政府投资需求与当期的财政资金供给能力相匹配。根据社会主义市场经济和交通建设事业的特点，进一步解放思想，本着“统筹规划、条块结合、分层负责、联合建设”的原则，充分发挥全社会兴办交通事业的积极性，拓宽投融资渠道，运用市场机制引导社会资金参与交通基础设施的建设和经营。完善和发展现有的投融资

体制，积极探索交通基础设施建设资金来源多元化改革，除继续向上级交通主管部门积极争取交通建设资金支持外，要加快引入民间资本，拓宽融资渠道。政府应引导鼓励非公有资本引入，为非公有资本提供良好的投资环境，从而完善现有的交通建设资金来源结构。同时，应科学合理安排项目建设时序，加强质量监督力度，保障公路建设顺利推进。

### 三、深化行业精神文明和党风廉政建设

深化行业精神文明和党风廉政建设，为交通事业发展提供根本保障。进一步开展文明行业创建和创先争优活动，加强基层党支部规范化建设，发挥好组织优势。加强党风廉政建设。全面落实廉政风险防控体系建设，进一步巩固交通工程建设领域突出问题专项治理成果，推进交通工程建设市场规范化发展，打造勤政廉洁交通；加强作风效能建设。以提高工作效率为中心，完善社会服务承诺、首问负责、限时办结等工作机制，重点解决办事程序、办事效率等方面存在的问题，努力优化行政审批流程，不断提高工作效率和服务水平。

### 四、规划实施监督，强化项目管理

一是加强重点项目的前期和规划工作。结合国家政策，结合本市实际情况，抓紧研究完善公路网布局、运力布局等为主的公路、水路交通结构，调整总体思路；进一步提高公路水路建设项目前期工作深度，尤其要注重抓好用地预审和环评等工作，保持合理的建设规模和前期工作周期。

二是整顿交通建设市场秩序，强化建设项目管理。完善工程质量保证体系和监督管理体系，加强动态监管；逐步建立信用评价体系，健全完善黑名单制度，加强履约检查；改进和创新工程项目管理模式，努力提高组织、造价控制等管理水平，促进项目管理精细化、信息化，



促进交通建设社会化、市场化进程，进一步提高工程建设管理水平；对在建项目基建程序和质量法律法规执行情况，包括工程勘察、设计、施工、监理各环节以及施工工期、主要控制工程、细部工程的质量管理情况进行认真自查，发现问题及时整改。

## 五、加大安全生产监管力度，保障交通行业和谐稳定

以“平安交通”为主线加强安全监管。坚持把安全发展作为交通运输工作的首要任务，切实加强道路、水上运输安全监管和在建工程质量安全管理，努力构建安全生产管理长效机制；加强行业监管。进一步加强建设市场和运输市场监管，深化“打非治违”专项行动，严厉打击非法营运和超限运输行为，加快城乡客运一体化进程，稳步实施城关公交经营体制改革，实现“公交姓公”；加强隐患整治。持续深入开展安全隐患排查整治，加强交通安全设施养护管理，提升安全保障水平。进一步提高公共交通突发事件应急处理能力，确保全行业安全稳定，构建和谐交通。

## 六、加强农村公路管理养护

农村公路建设是推进社会主义新农村建设的重要内容，是增加农民收入的有效途径，也是构建综合交通运输体系的客观要求。“十三五”期仍须把农村公路建设作为交通工作的重中之重。

强化农村公路养护管理，进一步落实管养责任，加大管养资金投入，推进管养工作的规范化、正轨化，提升农村公路总体服务水平；推进重要县道公路边绿化、洁化、美化等“三化”整治工作，巩固“三化”示范段建设成果；继续夯实温州绿道网乐清示范段的建设成果，总结推广绿道建设典型经验，以点串线，以线带面，确保生态交通建设取得实效。

加强技术人员和管理人员培训，提高建设水平，尤其是各地交通

主管部门要高度重视技术培训工作，切实提高管理农村公路建设项目的能力和水平。要积极探索符合乐清市农村公路建设特点的质量管理办法，充分发挥农民群众的监督作用，抓好监督检查，把好质量关。

## 七、加强交通队伍人才建设

全面落实科学发展观，牢固树立人才观，坚持培养评价激励相结合，大力加强高技能人才队伍建设；坚持高端引领，整体推动技能人才队伍梯次发展。建立健全技能人才培训管理系统和长效机制，针对目前交通行业技术人才的需求，制定长远的人才培养规划，做到人才发展与交通发展相匹配。树立交通长远发展观念，注重科技力量对交通发展的重要作用。支持企业引进国际科技专家、留学生到相关企业工作，重点引进交通建设、物流行业和重大临港产业等方面人才，不断完善配套科研资金支持。