**永嘉县综合交通运输发展“十四五”规划**

**(纲 要)**

**永嘉县交通运输局**

**二〇二一年六月**

**目 录**

**[一、现状基础](#_Toc75517391)** [1](#_Toc75517391)

**[（一）发展成就](#_Toc75517392)** [1](#_Toc75517392)

**[（二）存在问题](#_Toc75517393)** [5](#_Toc75517393)

**[二、发展要求](#_Toc75517394)** [8](#_Toc75517394)

**[（一）形势要求](#_Toc75517395)** [8](#_Toc75517395)

**[（二）运输需求](#_Toc75517396)** [12](#_Toc75517396)

**[三、发展目标](#_Toc75517397)** [14](#_Toc75517397)

**[（一）指导思想](#_Toc75517398)** [14](#_Toc75517398)

**[（二）基本原则](#_Toc75517399)** [14](#_Toc75517399)

**[（三）发展定位](#_Toc75517400)** [15](#_Toc75517400)

**[（四）发展目标](#_Toc75517401)** [16](#_Toc75517401)

**[四、发展重点](#_Toc75517402)** [17](#_Toc75517402)

**[（一）强化对外快速通道建设](#_Toc75517403)** [17](#_Toc75517403)

**[（二）强化区域交通高效联通](#_Toc75517404)** [17](#_Toc75517404)

**[（三）强化县域路网结构布局](#_Toc75517405)** [18](#_Toc75517405)

**[（四）强化枢纽站场服务功能](#_Toc75517406)** [19](#_Toc75517406)

**[（五）强化旅客运输服务提升](#_Toc75517407)** [19](#_Toc75517407)

**[（六）强化现代物流体系构建](#_Toc75517408)** [20](#_Toc75517408)

**[五、主要任务](#_Toc75517409)** [22](#_Toc75517409)

**[（一）打通对外高速铁路通道](#_Toc75517410)** [22](#_Toc75517410)

**[（二）完善高速公路网络布局](#_Toc75517411)** [22](#_Toc75517411)

**[（三）提升干线公路通行能力](#_Toc75517412)** [23](#_Toc75517412)

**[（四）建设高水准农村公路网](#_Toc75517413)** [26](#_Toc75517413)

**[（五）补齐通用航空发展短板](#_Toc75517414)** [27](#_Toc75517414)

**[（六）推进航运基础设施建设](#_Toc75517415)** [28](#_Toc75517415)

**[（七）推进客运枢纽无缝衔接](#_Toc75517416)** [28](#_Toc75517416)

**[（八）完善城乡物流网络节点](#_Toc75517417)** [30](#_Toc75517417)

**[（九）打造高品质公共交通体系](#_Toc75517418)** [31](#_Toc75517418)

**[六、实施安排](#_Toc75517419)** [33](#_Toc75517419)

**[（一）建设任务](#_Toc75517420)** [33](#_Toc75517420)

**[（二）资金估算](#_Toc75517421)** [33](#_Toc75517421)

**[六、保障措施和建议](#_Toc75517422)** [34](#_Toc75517422)

**[（一）加强组织领导](#_Toc75517423)** [34](#_Toc75517423)

**[（二）强化规划引领](#_Toc75517424)** [34](#_Toc75517424)

**[（三）做好要素保障](#_Toc75517425)** [34](#_Toc75517425)

**[（四）创新投融资机制](#_Toc75517426)** [35](#_Toc75517426)

**一、现状基础**

**（一）发展成就**

“十三五”期间，永嘉县积极贯彻落实党的十九大及十九届三中、四中全会精神，深入实施交通投资倍增计划，加快构筑智能高效的现代综合交通网络，完成综合交通投资达150亿元以上（预计），其中，完成铁路投资约35亿元、公路约100亿元，较“十二五”期（65亿元）翻一番，为永嘉县经济社会发展提供重要的支撑和先导作用。

**1、铁路建设成效显著**

“十三五”期，永嘉建成乐清湾港区铁路支线，开工建设杭温高铁，甬温铁路与乐清湾铁路支线形成“一客一货”铁路网格局，铁路里程达44公里。乐清湾铁路支线通车后，不仅可以完善乐清湾港区集疏运体系，对于完善永嘉货运体系、提升物流效率、带动物流产业发展具有重要作用。甬温铁路自2009年建成通车，永嘉站客流呈逐年快速增长态势，2019年完成铁路旅客发送量64.1万人次。

专栏：

**甬台温铁路**永嘉段长22.7公里，为国家一级铁路，双线电气化铁路，以客运为主、客货兼顾，设计速度250公里/小时，建成实际运营时速为200公里/小时。为切实改善群众出行质量和解决票源紧张问题，2018年，宁波、台州、温州三市联合发文要求甬台温铁路达速至250公里速度运营。

**乐清湾港区铁路支线**全长76.78公里（永嘉段长21.6公里），途经鹿城、永嘉、乐清，共设外垟、黄田、白石、绅坊、乐清港等5个货站和马岙、包山、东馆3个预留车站，与金温货线外垟段接轨。该支线是乐清湾港区联系并辐射内地的后方通道，也是现有金温铁路货线的出海通道。

**2、公路网络日臻完善**

“十三五”期，永嘉不断加大对公路交通基础设施建设投入，推进普通国省道升级改造、重要县道新改建及农村公路提升，公路网络日臻完善，公路养护有序安排，公路服务能力和服务质量得到较大提升。截至2020年底，全县公路总里程数达2816.6公里。其中，高速公路109.7公里，一级公路为78.3公里，二级公路为149.1公里。二级以上公路达337.1公里，占全县公路总里程的12.0%。行政村公路通达率达100%。

专栏：

**建成项目主要包括：41省道永嘉福佑至沙头段**，24.1公里，一级11.7公里、二级12.4公里；**永嘉县上塘至瓯北公路**，11.8公里，一级公路；**永嘉县沙头镇石埠至西垟公路（一期）**，5.7公里，二级公路；**永嘉县上下线上塘至路口段改建工程**，4公里，二级公路；**永嘉县岩表线岩头至五尺段改建工程**，7.2公里，三级公路；**永嘉县溪下至界坑公路**，18.7公里，四级公路等。**农村公路建设**：完成提升改造512公里，大中修608公里，安保工程932公里。

**通达水平**：平原乡镇和4A级以上景区通二级及以上公路100%，山区乡镇和3A级景区通三级以上公路100%。100人以上自然村实现通等级公路100%（具备建设条件），省级历史文化名村、省级美丽乡村精品村、旅游风情小镇、农家乐示范村通四级及以上等级公路100%。

**3、通用航空产业兴起**

“十三五”期，永嘉大力推进通用航空产业发展。2019年3月，温州楠溪江航空飞行营地获得国家级航空飞行营地称号，成为楠溪江全域旅游的新名片。营地推行“航空运动+旅游”休闲体验模式，设施建设包括动力伞、三角翼等轻型飞行器、滑草场、丛林穿越、射击、射箭、卡丁车运动等，致力于将营地规划建设打造成为集飞行体验、科普展览、度假养生等多功能于一体的体育运动休闲基地，为大众提供空中旅游观光体验方式。

**4、内河航运转型发展**

“十三五”期，永嘉根据“一江两岸同城化发展”战略部署，深入开展瓯江港区永嘉作业区码头布局研究，推进乌牛件杂货码头的研究。结合瓯江水上旅游开发及产业转型发展，推进现有客运码头功能转换、提升，推进瓯北码头等“美丽渡口”创建，提升码头渡口服务水平。至2019年底，全县内河港口泊位达到20个，年综合通过能力90万吨。2019年完成港口货物吞吐量超90万吨，同比增长7.0%。

专栏：

**港区：**瓯江港区永嘉作业区地处瓯江下游，沿江岸线总长约41公里，沿江由西至东分别分布桥头镇、桥下镇、瓯北街道、三江街道、乌牛街道等乡镇、街道。永嘉港区主要由乌牛作业区、瓯北作业区和长岙作业区等3个作业区组成。

**航道：**永嘉县现有航道总长84.47km（东至乌牛，西至尾岩头），其中楠溪江航道长33.38km，瓯江干线三级航道长25.42km，乌牛仁溪航道长12.34km，菇溪江航道长5.01 km，韩埠江航道长5.56 km，峙河航道长2.76km。

**5、枢纽站场有序推进**

“十三五”期，永嘉进一步推进客、货运站场建设。截至2017年底，永嘉客运站共有铁路永嘉站1个，公路客运站场8个；货运站主要有铁路黄田货运站、永嘉货运中心、五洲物流仓储中心等。

专栏：

**客运站：**铁路永嘉站为三等站。公路客运站包括二级站场2个（上塘客运站、五洲客运中心），四级1个（瓯北客运站）、五级1个（永嘉县黄田客运站），简易站3个（头客运站、碧莲客运站、枫林客运站）。港湾式停靠站436个。

**货运站：**铁路黄田货运站。

**6、运输服务稳步提升**

“十三五”期，永嘉积极推进城乡客运一体化发展，逐步推进港湾式停靠站建设，优化、新增公交、客运班线线路，创新推广沿江“小客车”预约+山区“乡村小巴”等方式，于2020年实现全域公交化，较好地满足了城乡居民的出行需求。永嘉县城乡货运主要依托城乡客运的发展，通过既有的客运班线实现城乡货运的有效衔接。2019年，全县公路旅客运输量为4032万人次，公路货物运输量为1188万吨；水路客运量为398万人次，水路货运量为615万吨。

专栏：

**城乡公交线路：**瓯北-太平岩、瓯北-仁溪、瓯北-茅竹坑、瓯北-陡门、上塘-沙头、上塘-下寮、上塘-潘垟、上塘殿-中枢桥、城北小学-新民村、黄屿-李家坑、黄屿-大亨、上塘-岭后、上塘-河屿、上塘-长源、上塘-下寮、中塘上塘循环、栗一-上塘、桥下-茗岙、桥下-茶坑、桥下-济根、桥下-瓯渠、桥下-杨湾、桥下-白泉、桥下-金溪、桥头-山徐、桥头-尖山垟、桥头-沈降、桥头环线、瓯北-翁山、龙桥码头-箬隆、瓯北码头-马岙、翔宇中学-瓯北六小、龙桥码头-白岩、龙桥码头-箬隆、龙桥码头-安丰。

**城市公交线路：**上塘-瓯北码头（201、203、205）、上塘-瓯北客运中心（202）、桥头-上塘（501）、桥下-上塘（502）、瓯北-桥下（601）、桥下-桥头（503）、瓯北码头-三江立体城（113）、瓯北码头-车管所（103）、瓯北-桥头（602）、瓯北码头-客运中心（108）。

**（二）存在问题**

**1、交通基础设施相对落后**

永嘉受自然条件限制，交通基础设施与发达地区相比，仍有较大差距。虽然公路里程排名全市第一位，但公路密度为温州倒数第三，仅次于龙湾和乐清。公路网络覆盖和连通度还不高，网络化不够，高等级公路骨干网里程占比不高。现状甬台温铁路实际运营时速为200公里/小时，缺少设计时速250公里/小时以上的高速铁路。

**2、综合交通体系尚未形成**

温州现有铁路、高速、水运等多种运输方式，但尚未发挥各种运输方式的比较优势，实现综合交通运输一体化发展。一是各种运输方式交通基础设施统筹布局规划、通道及枢纽资源共用、网络一体化衔接有待进一步提高。二是各种运输方式服务系统对接、信息共享、业务协同有待加强，旅客运输、货物运输在衔接转换上有待提升。

**3、对外通道布局有待完善**

从强化与周边地区联系来看，永嘉现有高速布局基本呈现“T”型，北部山区东西向对外快速通道有待完善；过江通道承担通行压力不均，与温州中心城区过江通道布局有待优化。从融入区域发展格局来看，永嘉紧密融入长三角交通一体化的基础设施网络有待进一步建设完善和整体提升。

**4、县域主干通道有待增强**

永嘉公路走廊基本沿江发展，造成县域交通大量集中在208省道、坦五线等通道，应强化重要节点互联互通，提升主干通道通行能力，构建多通道平行发展的网格式通道格局。永嘉旅游资源丰富，但景点分散，各区块之间联系通道有待加强，避免大量交通集中于主干通道。

**5、区域枢纽地位有待提升**

永嘉正在积极打造温州北部综合交通枢纽，现有的枢纽功能及集疏运体系尚无法支撑北部综合交通枢纽的地位。永嘉现有各种运输方式枢纽站场布局发展不完善、集约化规模化程度低，且相互之间未能实现有效的互联互通和便捷的衔接转换，对永嘉县域空间发展、北部综合交通枢纽打造的支撑力度明显不够。

**二、发展要求**

**（一）形势要求**

**1、更好履行交通强国建设历史使命，要求抓住交通高质量发展机遇，加快推进交通基础设施建设**

党的十九大报告指出，中国特色社会主义进入了新时代，明确新时代我国社会主要矛盾是人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾，提出了建设交通强国的宏伟目标，推动综合交通向更高质量发展。2019年9月，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，提出构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。

永嘉交通近年来大力谋划重大交通项目，交通事业发展取得长足进步，但历史欠账多、底子薄，交通发展不平衡不充分的问题仍旧突出，制约了经济社会的快速发展。交通运输作为国民经济中基础性、先导性、战略性产业和重要的服务性行业，是引导产业发展，带动经济社会进步的重要引擎，是缩小城乡差距，实现平衡发展的重要途径。习近平总书记明确指出，今后仍将是交通运输基础设施发展、服务水平提升和转型发展的黄金时期，永嘉应紧紧抓住新时代交通发展的重大历史机遇，加快推进交通高质量发展，为实现国民经济跨越式发展提供有力支撑。

**2、更好服务国家区域发展战略，要求有效融入长三角一体化发展，推进交通基础设施互联互通**

2018年11月5日，习近平总书记在首届中国国际进口博览会开幕式上宣布，支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略，与“一带一路”、“长江经济带”等一起列为国家五大战略。2019年6月，国务院印发《长三角区域一体化发展规划纲要》，区域范围包括三省一市（浙江省、江苏省、安徽省和上海市），温州被列为27个中心城市之一。2020年4月，国家发展改革委、交通运输部联合印发《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》，提出以更高质量发展为重点，全面建成供需能力精准匹配、服务品质国际一流、资源集约高效利用的长三角地区现代化综合交通运输体系。

永嘉地处浙西南地区，是长三角地区和粤闽浙的交叉地带，受到区域内各核心区的辐射带动，在区域通道衔接上具有重要的战略区位优势。政策上享受“一带一路”、长江经济带和长三角区域一体化战略三大国家战略和粤闽浙沿海城市群的叠加优势，尤其是在长三角区域一体化上升为国家战略之后，上海、浙江、江苏、安徽三省一市协同发展，打造面向世界的重要国际交通门户枢纽，交通的互联互通融合发展为永嘉交通的发展带来了新的机遇，要推进交通基础设施能力适度超前配置，推动永嘉更加高效地接轨大上海、融入长三角、联接粤闽浙，进一步提升永嘉在长三角南部的门户枢纽地位。

**3、更好落实浙江省“四大”建设任务，要求积极对接区域大通道大枢纽，融入省市核心交通圈**

浙江省第十四次党代会提出，全面推进浙江省大湾区、大花园、大通道、大都市区建设，引领浙江优化发展，不断提升浙江现代化水平和国际竞争力，推动经济社会高质量发展。其中，大通道建设就是要全面推进现代交通示范区和交通强省建设，突出三大通道、四大枢纽、“四港融合”，聚力构建 “三个1小时”交通圈（省域1小时、市域1小时、城区1小时），形成海陆空多元立体、无缝对接、安全便捷、绿色智能的现代交通运输网络，在全国率先建成现代化的交通强省。

永嘉“八山一水一分田”，是温州第一大县，也是全国首批沿海对外开放县、中国文化旅游大县、中国千年古县、浙江老革命根据地县。永嘉生态资源丰富，是浙江南部的大花园，是省委省政府实施大湾区、大花园、大通道、大都市区建设的重点区域，加快推进交通运输基础设施建设和发展，构建现代综合交通运输体系，是落实大湾区、大花园、大通道、大都市区建设的重要举措，也是对接大通道大枢纽、融入省域、市域、城区“三个1小时”交通圈的必由之路。

**4、更好支撑温州打造全国性综合交通枢纽，要求充分发挥大市区核心区优势，加快补齐交通发展短板**

国务院印发的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》明确把温州确定为全国性综合交通枢纽，首次在国家规划层面定义为全国性综合交通枢纽，为温州综合交通发展指明了方向，也提出了新的要求。这一发展定位是温州“十三五”、“十四五”甚至较长一段时间内综合交通的发展的最大利好条件和机遇。市委市政府高度重视这一历史机遇，分别于2018年底和2019年初分别出台了《关于加快打造全国性综合交通枢纽的实施意见》（温委发[2018]58号）和《关于深入贯彻落实省委“四大”建设决策部署加快打造全国性综合交通枢纽的决定》（温委发[2019]7号），在2019年全市打造综合交通枢纽城市动员大会暨大通道建设推进会上，进一步明确提出打造全国性综合交通枢纽的目标要求。

打造全国性综合交通枢纽城市，为永嘉交通发展带来新的机遇，对于永嘉充分发挥地理区位优势，提高在国家综合交通运输网络中的地位和服务能级，促进永嘉深度参与更大范围内的区域合作，全面提升城市综合竞争力具有重大战略意义。因此，永嘉要抓住温州打造全国综合交通枢纽的历史性机遇，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，统筹各种交通运输方式的高效衔接，构建更加立体多元、互联互通、高效便捷、绿色智能的现代化综合交通运输体系。

**5、更好促进温州北部综合交通枢纽建设，要求加快构建现代综合交通体系，提升温州北大门枢纽地位**

改变交通就是改变永嘉的发展格局，改变永嘉的发展时空，改变永嘉的发展条件，改变永嘉的发展未来。在温州打造全国性综合交通枢纽背景下，中共永嘉县委县政府高度重视永嘉交通发展，提出打造温州北部综合交通枢纽的战略定位目标，在做大做强永嘉综合交通的同时，为温州打造全国性综合交通枢纽做好支撑，更加积极主动的对接融入温州全国性综合交通枢纽城市建设，真正把地理区位优势转化为现实发展优势，成为温州全国性综合交通枢纽城市建设的前沿阵地。

2019年2月，中共永嘉县委十三届六次全体（扩大）会议审议通过《中共永嘉县委关于加快建设温州北部综合交通枢纽的决定》，对加快交通建设作了决策部署，对加快建设温州北部综合交通枢纽问题进行了研究，要求在全县迅速掀起“大干交通、干大交通”的热潮，坚决打赢永嘉交通综合攻坚战翻身仗，提出了实施“5151”交通战略及分阶段发展目标。因此，必须把综合交通建设放在优先考量的先导位置，充分对接瓯江两岸协同发展，聚焦永嘉县域发展新格局，全面落实加快建设温州北部综合交通枢纽的重点任务，实现交通引领经济社会高质量发展。

**（二）运输需求**

**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，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，中后期将会恢复增长、甚至报复性增长。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”末年完成的全社会旅客运输量与2019年的水平（2020年数据因疫情影响出现较大波动）基本相当或略有增长，其中高铁客运量增长较快，公路（营运性）客运量下降。

**货物运输需求。**根据货运量与国民经济发展的关系，结合永嘉的经济和产业发展规划，综合分析预测，“十四五”期，永嘉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。随着运输结构调整政策不断深入，乐清湾铁路支线及黄田物流枢纽站场的建设预计将带来铁路运量的快速增长，整体上综合运输货运结构将不断优化，公路货运增速低于“十三五”期。

**三、发展目标**

**（一）指导思想**

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，坚持新发展理念，坚持推进高质量发展，紧抓交通强国建设、“一带一路”、长江三角洲区域一体化发展上升为国家战略的历史机遇，以打造温州北部综合交通枢纽为总目标，以“大干交通、干大交通”为总要求，全面对接全省大湾区、大花园、大通道、大都市区建设，深度融入温州全国性综合交通枢纽建设，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，以完善的交通圈培育产业圈、发展经济圈，进一步提升永嘉的辐射力、影响力、竞争力和温州北大门的枢纽地位，为永嘉高质量发展、构建“五城三地一新区”发展格局提供重要的战略支撑。

**（二）基本原则**

**坚持以五大发展理念为引领。**加大交通运输体制机制、投融资、运营管理、公共服务创新，加大各种运输方式的统筹协调发展和一体化布局建设的力度，加大交通资源节约集约利用和绿色发展的力度，加大地区间、层级间网络对接和城乡统筹、基本公共服务均等化等力度。

**坚持创新发展和高质量发展。**加大技术创新、发展模式创新，推广先进技术应用，加快推进交通运输智能化。加大供给侧结构性改革，大力推进铁路、高速公路规划项目建设，积极提升通用航空、内河水运、普通公路网品质，完善运输服务体系。

**加强区域合作和联动发展。**深度融入温州市全国性综合交通枢纽，强化永嘉与浙中、浙西南等区域的联系，推进永嘉与大上海、长三角、粤闽浙合作，共同推进干线公路网络建设，强化城市群间快速通道建设；加强与乐清、鹿城及台州、丽水等相邻地区和城市的交通网络互联互通及运行一体化。

**加强交通一体化布局建设。**科学研究并强化枢纽布局，完善与区际重大通道、城际交通网络、城市交通网络、城市空间发展等布局的对接，全面提升枢纽功能和效率；大力发展综合交通运输枢纽，完善集疏运体系，构建衔接顺畅、便捷高效的一体化综合交通运输系统，增强区域吸引力和辐射力。

**加强服务体系建设和有效供给。**适应经济新常态和市场新需求，加大供给侧改革力度，更加注重质量效益、更加注重绿色发展、更加注重对外开放，实现数量、质量和结构同步提升优化。进一步改革和完善旅客运输系统、货物运输系统、物流组织系统，提升服务品质，降低物流成本。

**（三）发展定位**

永嘉县综合交通运输体系的发展定位是：建设融温连杭接沪的温州北部综合交通枢纽、长三角一流的山水田园休闲度假旅游目的地高质量发展先行官、“一主两副四组团”城乡区域一体化发展助推器。

**（四）发展目标**

深入贯彻落实浙江高水平交通强省建设、温州全国综合交通枢纽城市建设、永嘉县打造温州北部综合交通枢纽等战略部署，按照“直通高铁、加密路网、发展城轨、建设枢纽”的思路，全面实施“5151”交通战略，实现综合交通基础设施建设投资达到400亿元。

到2025年，综合交通网络建设取得明显突破，基本贯通对外辐射大通道，融入省、市“1小时交通圈”，至长三角区域和粤闽浙沿海城市群核心城市2小时；主要骨架路网基本成形，基本实现县域“半小时交通圈”，中心镇30分钟到县城、15分钟上高速；瓯江两岸实现轨道交通连接，温州北部综合交通枢纽地位更加突出，实现**“4312”交通发展目标**。（投资完成400亿元、高速公路和普通国省道里程达到300公里以上、铁路里程达到100公里以上、构建县域、对外2个交通圈）

**四、发展重点**

**（一）强化对外快速通道建设**

铁路是永嘉县综合交通高质量发展的重要载体，自甬台温铁路开通以来，永嘉站铁路旅客发送量逐年增加。但已出现增长滞缓现象，年旅客发送量保持在60多万徘徊，2019年旅客发送量在全市各铁路站倒数第一。铁路出游已成为旅游发展的新引擎，永嘉旅游资源丰富，全域旅游正在加速推进，从铁路运输的需求和客流培育来看，永嘉铁路旅客运输发展的前景是积极向好的。

在我国进入高铁时代的大背景下，从加快永嘉对外开放、融入长三角、对接粤闽浙的需求出发，加快推进更高速度铁路建设对于永嘉发展具有决定性的作用。因此，亟需实施**高铁直通工程**，加快推进铁路通道完善，改变铁路发展滞缓局面，提升永嘉站枢纽地位、辐射力及旅客集散能力，构建通达全国的高速铁路网络，推动永嘉以“枢纽”地位迈入高铁新时代。“十四五”时期，是永嘉打造温州北部综合交通枢纽的关键时期，应加快推进杭温高铁建设、推进甬台温铁路达速，形成以铁路为主导的综合客运枢纽。

**（二）强化区域交通高效联通**

永嘉现有甬台温铁路至杭州需2小时以上；诸永高速与金丽温高速—绕城高速北线形成一纵一横的十字型高速公路格局，对周边地区及长三角、粤闽浙的快速通达能力仍有不足；与温州中心城区主要通过瓯越大桥、瓯江三桥等通道联系，节假日高峰时段难以满足通行需求。以长三角区域一体化发展和温州大都市区建设为抓手，围绕长三角南翼和温州北部综合交通枢纽的定位，要充分发挥永嘉区位条件优势，通过快速铁路、快速路网建设强化区域互联互通水平。

从永嘉融入区域一体化发展的需求出发，要打造区域一体的立体交通走廊。一是要依托高速铁路加强与杭州、宁波、金华—义乌三大都市区以及福建宁德、福州和江西上饶等地的快捷联系，实现1小时通达省内三大都市区，2小时通达长三角、粤闽浙沿海城市群核心城市；二是要加快落实谋划高速公路，积极对接浙南闽北赣东区域高速公路网，实现与相邻地区的快速联通，提升永嘉枢纽的区域首位度；三是要强化与温州中心城区的联系，推进**过江通道加密工程**实施，推进瓯江两岸公共交通一体化发展，实现永嘉与温州中心城区多通道多方式联通。

**（三）强化县域路网结构布局**

永嘉县公路里程2816.6公里，诸永高速与金丽温高速—绕城高速北线形成一纵一横的十字型高速公路格局，但国省道（含高速）占比仅8.8%，路网结构层次不合理，且路网空间布局不平衡的问题较突出。因此，从优化路网资源配置、提升路网运行效率出发，要加快推进路网结构层次优化，构建起快慢结合的县域公路网络。

高速公路作为永嘉公路网络的主骨架，是支撑县域空间结构进一步优化的基础保障。根据浙江省、温州市相关上位规划，永嘉县有多条高速列入省、市级规划，永嘉应紧抓机遇，加快推进**高速成网工程，**构建内联外通的井字型高速路网。从公路网层级结构发展的协调性出发，永嘉应抓住国家重点支持普通国道升级改造、省道网调整窗口期的机遇，加快**完善干线路网**，加大国省道升级改造规模，加快规划国省道的无路段建设。坚持以人民为中心，结合全域旅游发展、乡村振兴实施，**拓展基础服务网**，推进“四好农村路”建设，推进通景区、特色小镇、美丽乡村、特色产业园等公路规划建设，打造永嘉特色美丽经济交通走廊。

**（四）强化枢纽站场服务功能**

综合交通枢纽多位于几种运输方式的结合部或几条运输干线的交叉点，是客流、物流集散转换场所，是运输网络的重要节点，是实现运输集约化、专业化、信息化的基础平台。永嘉现有及规划客货站场具有较好的发展条件，尤其是温州北站具有高铁、高速、轨道交通等多种运输方式交汇的基础和优势，应加快完善全县客货运枢纽体系，全面提升枢纽辐射能力及对全县综合交通运输体系的关键作用，对高铁站、物流中心等重要枢纽节点，强化配套衔接设施建设，实现多种运输方式高效衔接。

“十四五”期间，高铁、货运专线、高速、轨道交通及电子商务发展为永嘉综合客、货运枢纽的发展提供了新的机遇，应加快实施**枢纽提升工程**，推进县域综合交通枢纽布局优化和完善。重点推进温州北站和楠溪江站两大高铁主导型客运枢纽，强化客运枢纽与各级客运站场的衔接，加强与温州市级周边地市交通枢纽的联络，尤其是与温州机场（温州东站）、温州动车南站等对外综合客运枢纽的联系；推进韵达物流中心、乐清湾铁路支线黄田站等综合服务型物流中心建设，推进物流中转站及基层物流配送站布局完善。

**（五）强化旅客运输服务提升**

深入实施公交优先发展战略，加强各种运输方式的高效衔接，以一体化运输为抓手，以满足多元化客运需求为导向，构建由城际快速客运、城市公共交通、城乡公共交通、旅游客运等组成的多层次公共客运网络体系，提升客运服务均等化、便捷化、多样化服务水平，更好满足公众出行需求。

一是建设高品质的**城际客运网络**，依托高速铁路、高速公路、轨道交通打造快速通达交通圈，强化公路对铁路、通用航空等运输方式的驳载功能，推进毗邻地区客运班线公交化改造。二是完善多层次**城市客运网络**，推动BRT等大中运量公共交通合理发展，创新公共交通服务方式，鼓励发展慢行交通，逐步构建以快速公交为骨架、常规公交为主体、支线公交和出租车为补充的城市公共客运体系。三是建立一体化**城乡客运网络**，积极推动城市公交延伸，鼓励发展镇村公交，发展完善以城区为中心、乡镇为节点、建制村为末梢的三级城乡公交网络。四是积极发展**特色旅游客运**，结合通用航空产业，推进交旅融合发展，形成“快进慢游”旅游客运体系。

**（六）强化现代物流体系构建**

结合永嘉泵阀、鞋服、教玩具等特色支柱产业发展需求，构建适应本地产业的**现代物流体系**。根据各行业对专业物流需求特征的不同，加快推进现代物流业与制造业融合发展，支持物流业务分离外包，加快发展专业化物流，推进绿色包装标准化，打造绿色高效物流。加强城市物流配送体系建设，鼓励共享物流、共同配送、集中配送、夜间配送、分时配送等先进物流组织方式发展，增强农村物流配送，畅通物流“最后一公里”，构建起县乡村三级**物流配送体系**。

构建统一开放、竞争有序的现代**物流市场体系**。提升物流市场营商环境，深化“放管服”意识，以市场准入负面清单制度，破除区域壁垒，防止市场垄断，探索社会参与交通建设与运输服务的模式。培育物流市场经营主体，引进、培育和发展一批规模化、集约化的龙头骨干物流企业，发展社会化物流，鼓励物流企业围绕企业生产、仓储、运输环节，提供一体化、个性化的物流服务。

**五、主要任务**

根据“十四五”期间的发展定位和主要目标及要求，坚持问题导向，突出重点，精准发力，“十四五”期间永嘉县综合交通发展的主要任务归结如下：

**（一）打通对外高速铁路通道**

以融杭接沪达闽、打造“1+2”高铁时空圈为目标，加快建成杭温高铁，加快推进温福高铁与杭温高铁联络线建设，积极推动甬台温铁路达速运营，进一步优化综合运输结构，形成Y型高速铁路网布局（远期X型），推动永嘉全面跨入“高铁时代”。

专栏：

**杭温高铁**起自杭州西站，终至温州南站，全长315公里，速度目标值350km/h，双线高速铁路规格，建成开通后，将成为温州都市区通往金华-义乌以及杭州都市区的最快捷通道。**杭温高铁一期工程义乌至温州段**，新建正线长201公里，从既有沪昆高铁义乌站引出，经义乌、东阳、磐安、仙居、永嘉，引入永嘉（温州北）站，利用甬台温铁路延伸至温州南站。永嘉境内全长67公里，新建楠溪江站，改建永嘉（温州北）站。

**温福高铁**起自温州，终至福州，途经浙江温州市、宁德市和福州市，线路全长约311公里，速度目标值350公里/小时。其中温州境内约104公里、杭温联络线约34公里，永嘉境内长约10公里。

**（二）完善高速公路网络布局**

以构建井字型高速公路网路为目标，在现有十字型高速路网基础上，加快推进连接长三角等区域主要城市和对接浙江省四大都市区节点城市的项目。“十四五”期间，重点推进乐永青高速永嘉段、温义高速永嘉段建设；根据重要节点与高速快速联通的需求，有序推进温州北站互通、乌牛互通、上塘互通等高速公路互通加密。

专栏：

**温义高速**起于永嘉县桥下镇，顺接金丽温高速公路，经永嘉、缙云壶镇与台金高速相接后经永康与东永高速相交，顺接在建义东永高速至义乌市区段，全长100公里，其中永嘉段50公里。

**乐永青高速**起于乐清，经永嘉至青田，乐清至青田高速乐清至永嘉段工程起于乐清甬台温高速南塘互通，经诸永高速花坦互通，向西接温义高速，长58公里，永嘉段长约34公里。

**温州北站互通**位于诸永高速延伸线三江街道启灶新村以南，增设T型互通一座，连接线长度1.056公里，总投资约9.5亿元。

**乌牛互通**位于永嘉县乌牛街道金岙附近，新建单喇叭形互通一座，连接线长约5.314公里，总投资26.4亿元。

**上塘互通**位于南城街道观下村附近，增设互通一座，总投资4亿元。

**（三）提升干线公路通行能力**

按照“完善县际通道、强化片区联系，扩大覆盖范围、提升网络效率”的思路，推进普通国省干线公路网调整和拓展，形成“两纵四横”普通国省道布局，普通国省道中心镇覆盖率达100%。

一是注重均衡布局，新增线路重点向山区倾斜，提升一般乡镇、撤并前乡镇所在地和产业基地、旅游景区等重要经济节点的通达水平。二是注重存量优化，提高普通国省道技术水平和通行能力，重点对工业园区集疏运、沿线城镇化等路段实施升级改造，提升通行速度和服务水平，逐步实现普通国省道全面达到二级以上技术等级。三是加强干线公路与高速公路和农村公路的衔接沟通，发挥干线公路在路网中承上启下、衔接转换的骨架作用。“十四五”期间，加快建成104国道永嘉张堡至瓯海桐岭段、104国道三江至黄田段、330国道永嘉桥下至桥头段、330国道永嘉桥头林福至青田段、211省道永嘉巽宅至桥下段、323省道张溪至岩坦段、324省道大若岩至巽宅段一期、325省道乌牛至上塘段一期等项目，加快推进104国道乌牛至三江段、330国道鹿城藤桥至永嘉桥下段、211省道石染至缙云段、325省道乐清翁垟至永嘉上塘段等项目。

专栏：

**104国道永嘉张堡至瓯海桐岭段**起于瓯北街道张堡，沿现有104国道向西北布线，于礁下村西侧向西延伸，接拟建瓯江特大桥跨越瓯江至鹿城仰义十里村太山，其中永嘉段全长约7.9公里，双向六车道一级公路标准兼顾部分城市道路功能，设计时速80km/h，总投资15.9亿元。**永嘉三江至黄田段**起于三江街道挂彩村附近，经中村、梅园、雅林，接现状104国道千石互通，全长7.7公里，双向六车道一级公路，设计时速80km/h，总投资23.9亿元。**永嘉乌牛至三江段**全长3.5公里，双向六车道一级公路，总投资4亿元。**永嘉瓯北段**全长8公里，双向四车道一级公路。

**330国道永嘉桥下至桥头段**全长21.6公里，双向四车道一级公路，总投资19.2亿元。**永嘉桥头林福至青田段**全长4.2公里，双向四车道一级公路，总投资6.4亿元。**鹿城藤桥至永嘉桥下段**全长6.0公里，双向四车道一级公路。

**211省道永嘉巽宅至桥下段**全长31公里，其中双向四车道一级公路5.5公里，二级公路25.5公里，总投资20.9亿元。**石染至缙云段**全长12.0公里，双向二车道二级公路，总投资约10亿元。

**323省道永嘉张溪至岩坦段**全长4.4公里，双向二车道二级公路，总投资2.2亿元。**岩坦经潘坑至山坑段**全长39.1公里，双向二车道二级公路，总投资约35亿元。**张溪至黄岩界段**全长10公里，双向二车道二级公路。

**324省道永嘉大若岩至巽宅段**全长18.1公里，双向四车道一级公路，总投资22.8亿元。**山坑至青田段**全长28.0公里，双向二车道二级公路，总投资约20亿元。

**325省道乐清翁垟至永嘉上塘段**（永嘉段）全长15.6公里，双向四车道一级公路，总投资17亿元。**上塘至桥头段**全长25公里，双向二车道二级公路，总投资约59亿元。

针对永嘉与温州中心城区过江通道远距离绕行、高峰负荷较重等问题，科学规划过江通道布局，尽快缓解过江瓶颈问题。一是加强布局研究，坚持适度超前、服务全局、覆盖广泛、等级匹配，加密过江通道。二是加强过江通道与两岸城市主干道路的衔接，提升交通转换效率。三是坚持项目引领，加速建成七都北汊桥及连接线，加快推进府东路过江通道、罗浮过江通道等项目前期工作及实施。

专栏：

**七都北汊桥及连接线**：由温州绕城高速公路乌牛互通引出连接线，接七都北汊桥；连接线长约5.3公里，七都北汊桥长1.9公里。

**府东路过江通道**：北起温州北站片区金水路，向南过瓯江，至市区府东路。

**（四）建设高水准农村公路网**

围绕全省大花园和全市西部生态休闲产业带建设，对标全省“四好农村路”建设“四个领先”目标要求，推进农村公路高质量发展，实现县城到中心镇半小时、城乡交通微循环的目标。一是以“广覆盖”为目标，大力推进农村公路互联互通工程，打通区域断头路，形成层次清晰、功能完备的路网结构。二是以“提品质”为目标，继续实施农村公路提档升级工程，着力推进行政村通双车道提升工程。三是以“重服务”为目标，进一步强化和畅通经济节点联系，提升通旅游景区、特色小镇、产业园区及历史文化名村、美丽乡村精品村、农家乐示范村等公路通行能力。

专栏：

“十四五”时期，实施行政村通双车道公路60公里以上，新增通双车道行政村70个（229个增至299个），通双车道行政村比例达到65%以上。实施农村公路路网结构提升工程（新改建）310公里，路况质量提升工程（路面维修）约680公里，安全防护提升工程（标志标线完善、安全设施完善等）约400公里。

**（五）补齐通用航空发展短板**

深入贯彻落实浙江通用航空发展示范省、低空空域管理改革试点省、国家级通用航空产业综合示范区及航空特色小镇等建设，加快推进永嘉通用机场规划和建设。一是发挥规划引领作用，科学规划永嘉通用机场布局，形成“1+X”通用机场布局，加快推进通用机场审批报建，争取早日取得军方批复。二是推进通用航空产业发展，探索“通用航空+公务”“通用航空+旅游”“通用航空+体育”“通用航空+物流”等新消费业态和通航制造、维修、租赁、培训等新业务模式。

专栏：

根据《浙江省通用机场布局规划》（2020-2035）（修编），全省布局方案规划至2035年全省通用机场总体形成“960X”格局，即由9个运输机场兼顾通用航空功能、60个A2级及以上通用机场组成骨干网络，一批A3级通用机场为基础节点的通用机场网络体系。

A2级及以上通用机场区分为区域型通用机场（11个）和地方型通用机场（49个）两类，未来视通用机场建设发展情况，实行动态调整管理。地方型通用机场是通用机场体系的有力支撑，具备基本的通用航空基础设施和配套服务，除满足通用航空运输需求外，还重点满足通用航空作业飞行和一般保障需求。主要开展交通运输、低空旅游、工农林作业飞行等业务，具备开展应急救援和医疗救援等社会公共服务功能。温州市有苍南、泰顺、永嘉、平阳、鹿城、乐清等6个通用机场列入地方型通用机场布局规划。

**（六）推进航运基础设施建设**

进一步加大深水港区、深水航道和深水泊位建设，重点开发乌牛港口作业区，推进乌牛件杂货码头以及桥下、桥头、三江、上塘、沙头等散杂货码头等项目前期研究及建设，积极开发内河航运。到2025年，形成布局合理、层次分明、优势互补的港口码头布局；加快临港产业发展，形成港口、临港工业和港口物流协同发展的良好发展模式。

专栏：

**永嘉作业区**：根据《温州市水运发展“十四五”规划》，结合港区现状、产业布局及城市发展，将进一步完善温州港总体空间布局，推动瓯江港区整合优化。为解决龙东作业区危险品码头的退出带来的货运功能欠缺，拟在永嘉作业区新建1座5000吨级码头，“十四五”计划投资1亿元。

**（七）推进客运枢纽无缝衔接**

结合永嘉县域空间发展战略，以铁路枢纽为重点，汽车客运站、公交站场、旅游集散中心为基础，梳理既有、谋划新设，合理整合各类设施，加快推进形成“一主两副两极多点”的客运枢纽布局。

专栏：

**一主**：**铁路温州北站综合客运枢纽**，作为永嘉客运体系的核心节点，具备铁路、公路、轨道、城市（乡）公交、微公交等多种交通方式。**两副**：一是**永嘉客运中心**，综合二级交通枢纽站，总用地面积57217平方米，总建筑面积21296平方米，场地内设置机动车停车位242个，客车发车位26个，客车停车位193个，非机动车停车位300个，具备长短途客运、城市（乡）公交、社区巴士、出租车等功能及交通转换的需求。二是依托**瓯北客运码头**，集水路客运（县际）、城市（乡）公交、社区巴士、出租车等多方式为一体，主要服务永嘉县域及与温州市区、乐清的县际交通。**两极**：一是**铁路楠溪江站综合客运枢纽**，作为永嘉文旅型副中心客运核心节点及北部生态旅游发展带的旅游集散中心。二是**桥头/桥下综合客运站**，作为工贸型副中心的客运核心节点，主要服务桥头、桥下、金溪片区及辐射碧莲、茗岙等组团。**多点**：其他乡镇运输服务站及旅游集散中心、游客服务中心，服务一般乡镇级重要经济节点旅客运输。乡镇（街道）应新建或改建至少1个乡镇综合运输服务站。

深入开展温州北站综合交通枢纽的交通集散体系研究，根据温州北站与温州中心城区、永嘉县城、瓯江北岸城市带、乐清等片区之间交通联系强度和需求，合理布局对外联系“高速公路+干线道路+轨道交通”的快速集散通道；强化枢纽周边区域交通组织，构建温州北站“三横三纵”高铁新城路网架构。

专栏：

**高速公路**：通过诸永高速、绕城高速至沈海高速、金丽温高速、温义高速（规划）、乐永青高速（规划）快速通达，加快推进温州北互通及连接线工程、永嘉南互通改造等实施。

**干线道路**：纵向道路包括208省道（41省道）、上瓯公路、三李公路、瓯越大桥、七都大桥（北汊桥）、东瓯大桥、府东路过江通道（规划）、罗浮过江通道（规划）等；横向道路包括104国道、瓯北大桥、水门路等。

**轨道交通**：包括轨道交通M1线、S3线（预留）。

**“三横三纵”高铁新城路网架构**：“三纵”为208省道，金水路、金瓯路（新建）；“三横”为104国道，站北大道、站南大道（新建）。

**（八）完善城乡物流网络节点**

积极推动现代物流业集聚化高质量发展，强化现代物流业与永嘉特色制造业、电子商务融合发展，形成以永嘉物流中心为核心、片区配送集散中心为支撑、企业和镇村物流点为基础的“一主四副多点”布局，重点推进县级物流中心建设，加快完善物流末端节点，构建完整的城乡物流网络节点体系。

一是加快推进永嘉物流中心建设，打造辐射区域广、集聚效应强、运行效率高的综合物流服务中心。二是整合利用现有邮政、供销、交通等物流资源，加强村镇末端配送设施建设，健全农村物流网络体系。三是加强农产品物流设施建设，提升农产品现代物流水平。加强公益性农产品批发市场建设，鼓励批发市场建立追溯体系。四是加强城市社区、机关、学校、商务区末端配送点建设，完善城市配送体系，支持大力发展智能快件箱。五是加强信息技术应用，推进“互联网＋”高效物流融合发展，促进物流新模式发展。

专栏：

**永嘉物流中心**：结合黄田片区乐清湾铁路支线货站、韵达浙南（温州）快递电商总部基地，打造综合服务型物流中心。功能定位：主要发展公铁水多式联运、干线运输、区域运输分拨中转等业务。

**片区配送集散中心**：包括瓯北工业物流副中心、桥下配送中转物流副中心、乌牛水陆联运副中心、枫林-岩头农副产品物流副中心、巽宅-碧莲农村物流配送副中心。

加强多式联运转运设施建设，提升货物中转效率。大力发展多式联运、甩挂运输等运输组织方式，着力构建现代交通物流融合发展新格局，推动与供应链、产业链、价值链深度融合，服务支撑实体经济发展。引进、培育和发展一批规模化、集约化的龙头骨干物流企业。

**（九）打造高品质公共交通体系**

深入实施公共交通优先发展战略，推动形成以轨道交通和BRT为骨干、常规公交为主体，城乡公交和社区巴士为延伸、其他方式为补充的合理分工、紧密衔接、功能清晰、布局合理的公共交通服务体系。

一是围绕杭温高铁温州北站建设，加快推进温州北站与温州中心城区之间轨道交通M1线建设；加快实施瓯江两岸公交一体化，加快建设跨江快速交通线路（BRT），研究开通温州中心城区直达温州北站的高铁快线（大站快车）。二是结合“一主两副、两带并进”空间格局，推进县域中心城区、智造型县域副中心、旅游型县域副中心等片区城市公共交通发展。三是根据片区制造、旅游等产业发展需求，强化片区之间公共交通联系，研究论证规划建设上塘至桥头、桥下以及乌牛的轨道交通M1副线，上塘至岩头、枫林的旅游轨道专线。四是按照“布局合理、衔接有序、换乘方便”的原则，发展完善以城区为中心、乡镇为节点、建制村为末梢的三级城乡公交网络。五是结合通用航空产业，推进交旅融合发展，形成“快进慢游”旅游客运体系。六是推进智慧绿色交通发展，推广使用清洁能源车型，到2025年末清洁能源车比例达到80%，公交车辆全部开通非现金支付功能。

专栏：

**轨道交通M1线**：全长32.5km，共设23座车站，均为地下线。途径瓯海高教园区、南湖新区、鹿城核心城区、永嘉瓯北城区、三江商务区和温州北站高铁新城，其中永嘉设金穗路站、温州北站、三江站、江头站、罗浮站、龙桥站。

**BRT建设：BRT7号线**：起于东瓯大桥下，经东瓯大桥、双塔路、新江路、阳光大道、阳光大道东延线、黄田大道、站北大道，至温州北站，全长12.9公里。**BRT瓯越大桥通道**：开通途径瓯越大桥的BRT，连接温州北站。**BRT联络线**：联系BRT7号线和BRT瓯越大桥通道。

**智慧客运**：在永嘉智慧交通信息平台建设的基础上，构建起客运服务的专项模块，实现运行可视化、统计图表化、指标数字化、检测简约化。发展重点：一是推广应用道路客运电子客票服务，二是加快公交电子站牌建设，三是推广应用移动便捷支付，四是推进公交智能化运营。

**六、实施安排**

根据“十四五”期间的项目推进需求，对建设任务和建设资金进行安排。

**（一）建设任务**

“十四五”期间，永嘉县综合交通主要任务包括：铁路规划实施里程77.8公里，轨道交通规划实施里程8.8公里。高速规划实施里程84公里，新改建互通4个；普通国省道规划实施里程121公里；重要县道规划实施里程约100公里。水运规划实施码头建设6个。规划实施客运站场枢纽4个及若干个乡镇运输服务站，货物物流站场枢纽1个及若干个配送站。

**（二）资金估算**

根据建设任务需求，“十四五”时期，永嘉县铁路（含轨道交通）建设约150亿元；高速公路建设约96亿元，普通国省道建设约56亿元，农村公路建设约62亿元；水运建设约2亿元；公共交通建设约2亿元，客运枢纽站场建设约22亿元，货运站场（物流园区）约12亿元，合计约402亿元。

**六、保障措施和建议**

**（一）加强组织领导**

建立的综合交通发展协调机制，提高决策执行力，及时协调解决相关重大问题。充分发挥行业管理部门牵头作用，进一步强化相关部门协调联动工作机制，完善项目前期工作责任制，明确任务分工和进度要求、落实工作责任；加快项目规划选址、土地、环评、投融资模式、财政补贴等审批工作，缩短项目前期工作周期，确保重点工程、重大项目按期开工建设。做好项目三年滚动行动计划，狠抓落实；建立与周边县市高效的互动衔接会商机制，积极推进跨县市项目落地实施。

**（二）强化规划引领**

强化规划的指导性和严肃性，以规划为依据编制年度建设计划，按照规划审批项目，并建立科学的规划实施评估机制和调整机制。进一步加强规划研究和谋划合理项目，积极沟通国家、省、市相关部门，争取相关重大项目列入国家、省、市相关规划；争取中央预算内资金、车购税、铁路建设基金、民航发展基金、专项债券以及省级资金对永嘉重点项目的支持；争取相关重大项目用地指标由国家、省协调解决。

**（三）做好要素保障**

统筹研究制定相关保障政策，优化资源要素配置，支持交通科学优先发展、高质量发展。一是资金要素保障，要加大财政资金、地方政府债券/专项债券对交通的投入；二是土地指标和征地拆迁保障，在用地及相关占补指标上对高速公路、城市轨道交通、主要枢纽站场项目给予保障支持，在征地拆迁工作及补偿上给予支持；三是人才队伍保障，加强人才队伍建设，深化交通行业用人体制机制改革，培养引进交通领域科技领军人才，提高队伍素质和激发广大干部大干交通事业的激情和主动担当精神。

**（四）创新投融资机制**

坚持创新驱动，加大投融资体制改革和机制创新，充分发挥市场在资源配置中起决定性作用和更好发挥政府作用。一是要明确交通基础设施的公共基础设施属性，政府承担建设主体责任，要加大财政资金和政府性基金以及地方政府债券的投入；二是要创新和完善政策顶层设计，形成政府与市场合力，研究采取适合于吸引社会投资的依法合规投融资模式，吸引和鼓励社会资本参与各类交通基础设施的投资、建设、养护和运营。三是对交通投资和运营企业提供相关的税费优惠、相关土地开发优先权等政策支持；四是深化“放管服”改革，着力破除民间投资参与交通基础设施建设的各项障碍，进一步简化优化项目审批手续，优化审批流程、缩短审批时间，协助业主部门推进重大项目的立项审查、土地预审、环评等前期工作，坚持守信，改善投资和营商环境，增强社会投资者信心。