

泉港区“十三五”综合交通运输 发展规划

(修编稿)

泉港区交通运输局
福建省路港工程咨询有限公司

二〇一六年十一月

目 录

第一章 概述	1
1.1 规划背景	1
1.2 规划范围	2
1.3 规划依据	2
1.4 研究思路	3
第二章 发展基础	5
2.1 发展成就	5
2.1.1 基础设施	5
2.1.2 交通运输服务	10
2.1.3 安全应急	15
2.1.4 绿色交通	16
2.1.5 科技进步	17
2.1.6 行业管理	17
2.2 存在的问题	18
第三章 发展要求	21
第四章 发展思路	28
4.1 发展思路	28
4.2 基本原则	28
4.3 发展目标	29
4.4 发展指标	34

第五章 主要任务	36
5.1 统筹发展综合交通	36
5.1.1 构筑综合运输通道	36
5.1.2 优化提升道路结构	37
5.1.2 加强铁路建设	46
5.1.3 打造现代化港口	48
5.1.4 加快完善站场体系	52
5.2 构建便捷舒适的公众出行服务体系	55
5.2.1 大力推动客运服务一体化发展	56
5.2.2 构建公众满意的公交服务系统	56
5.2.3 推动汽车维修产业健康发展	67
5.2.4 推进驾驶培训产业有序发展	69
5.3 加快构建经济高效的现代交通物流体系	70
5.3.1 加快完善物流网络体系	70
5.3.2 拓展物流服务功能	71
5.3.3 加强石化园区危化货物运输管理	73
5.4 着力提升绿色交通	75
5.5 有效保障平安交通	77
5.6 加快发展智慧交通	79
5.7 推进依法行政	80
第六章 环境影响评价	82
6.1 环境影响因素	82

6.2 环境保护要求	82
6.3 环境保护措施	83
第七章 保障措施	84
7.1 强化规划实施	84
7.2 创新体制机制	85
7.3 推进科技创新	86
7.4 着力项目带动	86
7.5 加强要素保障	87

第一章 概述

1.1 规划背景

“十二五”时期以来，在区委、区政府的领导下，在省交通运输厅以及泉州市交通运输委员会的支持下，全区交通运输系统紧紧围绕既定目标，加快推进项目建设，道路基础设施质量明显提高，道路交通网络基本形成，综合交通运输服务体系初具规模，有力地支撑了泉港区经济社会发展。

“十三五”期是福建省围绕“三个必须”进一步推进海西经济区建设、打造 21 世纪海上丝绸之路重要交通枢纽、实现科学发展跨越发展的关键时期，是泉港区贯彻落实“四个全面”战略部署，全面深化改革、转变发展方式、加速社会主义现代化建设进程的攻坚时期。经济社会的发展对综合运输提出了更高的要求，为进一步推进泉港区“十三五”综合交通运输的有序发展，推动泉港区“四个交通”和“两个体系”建设（四个交通：全方位推进综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通发展；两个体系：着力构建便捷舒适的公众出行服务体系、经济高效的现代交通物流体系），促进交通运输现代化发展，泉港区交通运输局委托福建省路港工程咨询有限公司开展《泉港区“十三五”综合交通运输发展规划》编制工作。

《泉港区“十三五”综合交通运输发展规划》是未来五年泉港区加快推进交通运输现代化发展的总体蓝图，是全区交通运输系统共同奋斗的行动纲领，是制定交通发展相关政策、行业规划和安排重点项

目建设与投资的基本依据。

1.2 规划范围

规划范围：规划范围为泉港区域，包括六镇一街道一国营盐场：南埔镇、界山镇、后龙镇、峰尾镇、前黄镇、涂岭镇、山腰街道、国有山腰盐场。

规划期限：规划基年：2015 年；规划期：2016～2020 年。

内容范围：着眼于泉港区交通运输发展全局，覆盖公路、铁路、水路和邮政物流等行业领域，聚焦“四个交通、两个体系”建设，研究提出“十三五”期泉港区交通运输发展的战略取向、基本原则、发展目标、主要任务和保障措施。

1.3 规划依据

《全面建成小康社会交通运输发展目标和指标体系》（交通运输部 2014 年底印发）；

《福建省城镇体系规划（2010-2030）》

《福建省新型城镇化规划（2014-2020）》；

《海峡西岸经济区高速公路网布局规划(修编)（2008-2020 年）》；

《福建省普通国省干线公路网布局规划（2012-2030）》；

《福建省人民政府关于加快推进交通运输现代化的意见》（闽政〔2014〕23 号）；

《福建省人民政府关于促进农村公路建管养运全面协调发展的若干意见》（闽政〔2014〕51 号）；

《福建省人民政府办公厅关于提升交通运输服务的八条措施》
(闽政办〔2014〕4号);

《福建省交通运输厅关于城市优先发展公共交通的实施意见》
(闽交运〔2014〕23号);

《福建省交通运输厅关于促进城乡客运一体化发展的实施意见》
(闽交运〔2014〕23号);

《泉州市城市总体规划(2008-2030)》;

《泉州市泉港石化港口新城总体规划(调整)(2008-2020)》;

《福建省湄洲湾石化基地发展规划修编(2011-2020)》;

《泉州北翼新城发展战略规划研究(2010-2030)》;

《泉港区“十二五”综合交通发展规划》;

《泉港区农村公路网规划报告(2012-2030)》;

《泉港区市政工程专项规划》;

《泉州市泉港区道路交通专项规划(2014-2030)》。

1.4 研究思路

本次规划研究思路如下:

首先,系统总结泉港区交通运输发展现状以及“十二五”规划的执行情况,并剖析发展中存在的主要问题。

第二,分析泉港区“十三五”期经济社会发展新形势,明确交通运输发展要求,为发展目标和任务的制定提供指导和参考。

第三,基于对“十三五”期泉港区交通运输发展阶段性特征的判

断，提出未来五年泉港区交通运输发展的指导思想、基本原则和发展目标，并科学合理地构建泉港区交通运输“十三五”发展指标体系。

第四，从实际需求出发，以目标为指引、以问题为导向，研究提出“十三五”期泉港区综合交通运输发展的主要任务，制定合理重点工程实施计划，并对项目资金需求和规划施行的保障措施及发展建议进行研究。

研究技术路线见图 1-1。

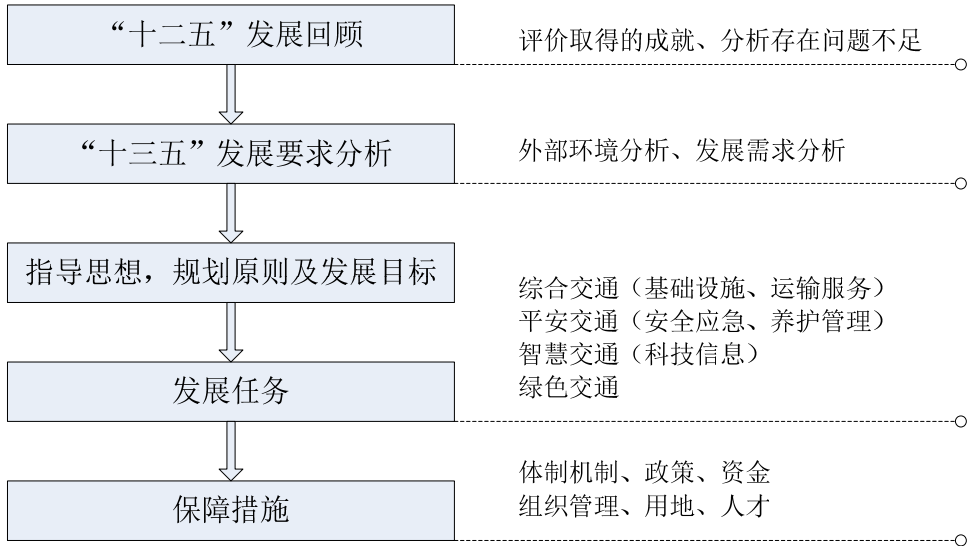


图 1-1 技术路线图

第二章 发展基础

2.1 发展成就

“十二五”以来，泉港区交通始终坚持以科学发展观为指导，贯彻落实区委、区政府的战略部署，积极作为、改革创新、攻坚克难，综合交通运输发展建设取得巨大成就。截至 2015 年底，基本完成“十二五”规划的主要目标和任务，有力推动交通运输工作的和谐发展，科学发展，跨越发展，对泉港区经济社会发展起到了积极的促进作用。

2.1.1 基础设施

2.1.1.1 公路

“十二五”以来，泉港区公路总体呈现加快建设、加速成网、加大覆盖的发展态势，总体覆盖能力显著提升。截至 2015 年底，公路通车总里程达 480.276 公里，较“十一五”末新增 47.461 公里，增长 10.97%，公路网密度达到 156.94 公里/百平方公里，高于全市平均水平（全市公路网密度为 150.23 公里/百平方公里）。等级公路通车里程达 397.748 公里，其中二级及以上公路里程达 110.352 公里，占比 27.7%，较“十一五”末提高 2.2 个百分点。形成以高速公路、普通国省干线为主骨架，以县通乡、乡通乡等县乡公路为支脉，其他乡、村公路（乡通村、村通村及通自然村公路）为毛细血管的公路交通网。公路建设发展现状参见附图 1，不同技术等级公路发展情况如表 2-1 所示。

表 2-1 不同技术等级公路发展情况表（单位：公里）

年份	通车里程	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	有铺装路面
2010 年	432.815	19.87	—	57.996	9.704	217.551	304.997
2011 年	435.254	19.793	—	57.192	10.508	235.346	326.708
2012 年	467.366	19.793	—	89.304	10.508	235.956	358.061
2013 年	465.846	19.793	—	88.819	15.089	260.771	377.43
2014 年	480.65	19.793	—	90.559	11.141	276.255	419.217
2015 年	480.276	19.793	—	90.559	11.141	276.255	421.986

1、高速公路

泉港区对外高速公路通道以福厦高速公路为依托，北至福州，南至厦门，是泉港区域对外交通的高速公路通道。区内道路通过驿坂和龙头岭两处立交与福厦高速公路衔接，对外的交通联系比较便捷。“十二五”期间，泉港区积极配合完成福厦高速泉港段的扩建工程，强化对外高速公路通道，带动区域发展。

2、干线公路

近年来，泉港区以城镇化建设为契机，加快普通干线公路的建设进度，基本实现“镇镇有干线”目标，为经济社会发展提供良好的交通保障。“十二五”期间，先后完成 G228（原省道 201 线）泉港与仙游连接线、通港路非机动车道、涂洪线黄田至洛江路段（朝阳公路延伸段）、小坝公路拓宽改造、石灰里通园庄公路等重点公路工程，截至目前建设完成的干线公路有沿海大通道、兴福路、通港路、西海路中段、驿峰西路、驿峰中路、南山北路、南山中路、南山南路、祥云北路、祥云中路、祥云南路等，公路建设基本实现适度超前。

3、农村公路

“十二五”期间，泉港区持续推进农村路网建设，提升农村公路等级，全面优化乡村路网结构，不断完善农村公路管养机制，重点抓好文明示范路建设，提升乡村客运物流水平。特别是 2015 年，着力实施泉港区农村公路“三年行动”方案，进一步提速农村公路建设。

“十二五”期间，实施通自然村道路项目 60 公里，累计投资 2150 万元；完成农村公路“上衔下延”46 公里，累计投资 2530 万元；建设提级改造项目 45 公里，投资约 2300 万元；完成大中修项目改造 22 个，投资 630 万元；目前农村公路通车总里程达 410.387 公里，等级公路占比 79.8%，路面铺装率达 86.8%，乡镇通建制村路面硬化率达到 100%，农村公路通畅率达 100%。提前实现“建制村通硬化公路”目标，切实改善群众出行条件。

4、管理与养护

“十二五”期间，泉港区积极推进公路管理与养护工作，建立健全管理制度，加强日常督促检查，重点加强农村公路的养护管理。及时下达乡村公路养护资金，组织对存在缺陷路面、积水路段进行修复、改建，对隐患路段进行综合整治，累计完成投资 500 多万元；大力推进年度冬季普修工作，修复公路水毁及破损；开展农村公路桥梁定期检查和检测工作，共检查农村公路桥梁 66 座，确保存在隐患的桥梁及时整改修复；完成 7 座危病桥改造，完成投资 500 万元；推进公路安保工程 147 公里，完成投资 475 万元。建立“常态巡查、定期维护”的周期性工作和“夏防秋毁、冬春普修”的针对性养护作业制度，实

现了养护管理的常态化、标准化和规范化。

2.1.1.2 铁路

泉港区现状铁路有福厦快速铁路、漳泉肖铁路。福厦快速铁路未在泉港区设置站点；漳泉肖铁路是泉港区对外铁路货运唯一的通道。规划中的福厦高铁客运专线拟在泉港设站，目前福厦高铁客运专线已完成初步设计，计划 2016 年开工建设，2021 年完工。

2.1.1.3 港口航道

泉港区位于湄洲湾南岸，辖区海域面积 105 平方公里，是规划建设海峡西岸中部枢纽和东南沿海区域性物流中心，是福建省构筑三大港口物流体系的新亮点，属国家一类口岸。辖区海岸线总长 75 公里，适宜建港的岸线长 21.4 公里，可建万吨级以上码头泊位的深水岸线长 9.8 公里，可建 10 万吨级以上码头泊位岸线长 5.5 公里，是福建省较为集中的深水泊位群。

“十二五”期间，为进一步发挥港口岸线资源优势，构建便捷顺畅出海通道，推动港口群与产业群、城市群的联动发展，泉港区全力推进港区码头建设。肖厝港区作为泉州港规模最大的港区，现已有千吨级及以上生产性泊位 19 个，其中万吨级以上深水泊位 9 个，设计年通过能力散杂货 2992 万吨、集装箱 5 万 TEU。其中，肖厝作业区 1#~4#泊位、11#泊位主要为多用途、通用泊位，12#泊位为煤炭专业化泊位；其余全部为原油、成品油、液体化工品泊位，最大 10 万吨级，最小 1000 吨级，主要分布在鲤鱼尾作业区。同时，已建成台

湾海峡水域船舶溢油应急反应设备中心库、福建省海事局泉州海巡基地和湄洲湾船舶交通管理系统工程等“三大海事工程”并投入使用。港口规模化集约化程度显著提升，码头大型化趋势明显，具备了停靠世界集装箱船、油轮和散货船等最大主力船型的设施条件。

航道建设方面，湄洲湾主航道一期工程、二期工程均已建设完成，其中，一期主航道工程长 31.6 公里，按全天候通航 10 万吨级船舶标准建设；二期主航道工程长 38.6 公里，按乘潮通航 25 万吨级船舶标准建设。

2.1.1.4 枢纽场站

1、航空港站

泉港区无航空港站，附近有泉州晋江国际机场，机场级别为 4D 级。

2、铁路场站

通港铁路（漳泉肖铁路支线的延伸段）在泉港区境内设置了肖厝站和港前站，并在石化工业园区内设有专用的货运站。

3、公路场站

泉港区现有二级客运站 1 个，四级客运站 1 个，简易站 1 个，农村客运站 1 个。初步建成了层次分明、布局合理、设施完善的客运枢纽体系。

2.1.2 交通运输服务

2.1.2.1 客运服务

近年来，随着泉港经济的飞速发展，交通基础设施的不断完善，运输市场运力结构得以优化，运输集约化、货运专业化程度进一步提高，公路、水路客货运量情况如表 2-2 和表 2-3 所示。

表 2-2 “十二五”期间公路运输量表

年份	客运量 (万人)	货运量 (万吨)
2011	24.45	294.78
2012	26.44	281.67
2013	29.62	253.3
2014	30.61	285.63
2015	23.11	291.8

表 2-3 “十二五”期间水路运输量表

年份	货运量 (万吨)
2011	210.34
2012	216.85
2013	263.62
2014	232.33
2015	393.98

1、公路客运

“十二五”以来，泉港区根据新型城镇化的需要，统筹规划建设客运基础设施，客运站总量和结构趋于稳定，客运向低能耗、环保型、高等级方向发展，全面覆盖的公路客运网络基本形成。“十二五”期间，新增客运班线 5 条、客运车辆 54 部、客位数 998 个。至 2015 年

底，全区共有公路客运企业 4 家，开通各类客运班线 16 条，客运车辆总数达 110 辆，客位总数达 3468 个，实现乡镇客运班线全面覆盖，通达建制村的公路客运网络基本形成。各运输企业服务质量和服务水平明显提升，文明行车、文明乘车得到大力宣传，和谐、文明的社会氛围和安全、有序的交通秩序不断巩固。

2、城市客运

截至 2015 年底，全区共有公交 40 辆，累计开通公交线路 7 条，切实改善市民出行条件。公交线路布置如表 2-4 和附图 4 所示。

表 2-4 泉港区公交线路站点表

线路	起讫站名	沿途主要停靠站
1 路	山腰—上西村	山腰街口、中闽百汇、区政府、老干部局、海景大酒店、栖霞、国美电器、生活区、建行、土坑、梅林、许厝、上西村
3 路	涂岭—黄田村	涂岭、朝阳路口、前欧、河溜、涂型、樟脚、寨后、黄田村
5 路	山腰—肖厝村	山腰街口、中闽百汇、泉港汽车站、泉港酒店、交警大队、栖霞、生活区、建行、仙境、炼油厂、柯厝、沙格、肖厝村
6 路	峰尾镇—六中	峰尾、郭厝、泉港医院、区政府、山腰邮局、奇隆购物广场、金山街、泉港汽车站、轻工电器、圆盘、西吴路口、坝头、下炉、龙头岭、涂岭、六中
7 路	泉港医院—下朱尾村	泉港医院、山腰邮局、泉港汽车站、行政中心、倒桥、南埔街、岭头、下凉尾、下朱尾
8 路	奇隆购物广场—驿峰路口	奇隆购物广场、泉港汽车站、圆盘、西吴路口、蓝海国际、普安工业区、仁爱医院、前黄镇、万家鑫、前烧、德和工业园、驿峰路口
9 路	奇隆购物广场—界山	奇隆购物广场、国税局、交警大队、栖霞、生活区、建行、后田、先锋村、火电厂、下朱尾、赤屿岛、狮东、潘厝、界山

“十二五”以来，泉港区加大对公交事业的投入力度，积极探

索公交经营模式，理顺城市公交运营体制，大力实施城市公共交通优先发展战略。“十二五”期间，全区共新增公交线路 2 条，延伸优化 4 条，新增和更新 19 辆公交车，新建 23 座候车亭，修复改造 52 个公交候车亭，及时完善公交站点牌和更换公交亭线路牌，督促公交公司在公交车上安装刷卡机，解决公交车拒载问题；完成泉港闽运出租车公司与永春闽兴出租车公司整合工作，新增出租车 116 部，累计出租车运力 157 辆，并督促落实 30 部出租车在泉港区域运营；切实加强公交行业的精神文明建设，开展车容车貌专项整治活动，在市容环境卫生考评中，我区公交车和公交候车亭在全市卫生考评中累计 7 次获得第一名，大大提升泉港滨海城市形象。

2.1.2.2 货运服务

“十二五”以来，泉港区根据省、市政府关于扶持航运发展的意见，结合其实际情况，牵头制定了《泉港区人民政府关于鼓励航运业规模发展的实施意见》，认真贯彻落实《泉港区关于进一步加快现代物流业发展的实施意见》精神，对隆汉物流、兴通船务、环球伟业等重点企业落实扶持措施，促进运输企业快速发展壮大。“十二五”期间，全区新增普货运输企业 4 家，危货运输企业 3 家，累计道路货运企业 25 家，其中普货运输企业 17 家，危货运输企业 8 家；普通货运汽车总数达 1188 辆，新增运力 1985.73 吨；危货运输汽车总数达 216 辆，新增 89 辆，新增运力 1615.13 吨。积极落实“二次创业”扶持措施，出台《关于鼓励航运业规模发展的实施意见》，现有水路运输企业 3 家，水路运输服务企业 12 家，拥有航运船舶 17 艘 44784 总吨

/67769.6 载重吨，新增水路运输服务企业 1 家，报废 3 艘航运船舶，新增 2 艘航运船舶，新增运力 16063 总吨/21716.6 载重吨。货物运输市场更加规范，货运装备水平明显升级，进一步促进了货物运输业的稳步发展。

2.1.2.3 汽修服务

目前，泉港区共有汽车维修企业 50 家，其中一、二类维修企业 12 家，三类维修企业 38 家，从业人员达 291 人，大部分的维修企业分布在山腰街道、通港路沿线区域以及国道 324 沿线区域，基本能满足泉港区现有客货运车辆的维修需求。“十二五”期间，随着汽车市场和客货运市场的发展，泉港区的汽车保有量直线上升，相应带动了汽车维修业的发展，汽车维修业的产值从 2011 年的 1183 万元增长到了 2015 年的 2070 万元，汽车维修业已经发展为面向全社会的民生服务业。与此同时，泉港区业汽车维修业发展还存在很多方面的不足，首先，维修场站分布过度集中，不符合汽车运输流动分散的特性，难以形成覆盖全区的汽车维修救援体系；其次，汽修市场无序经营现象严重，无证维修企业、超范围经营、不规范路边店等现象屡禁不止，行业监管需要进一步加强；最后，从业人员的素质和技术水平有待进一步的提高，应更注重各类技术人才的培养、培训，为汽修行业注入新活力，从而更好的推动汽修行业向健康的方向发展。

表 2-5 “十二五”期间汽修行业生产总值

年份	产值 (万元)
2011	1183
2012	1277
2013	1375
2014	1638
2015	2070

2.1.2.4 驾培服务

目前，全区共有驾校 4 家（2 家一级、1 家二级、1 家三级），小型教学车辆 177 辆，摩托车教学车辆 20 辆，训练场面积近 11.39 万平方米，教练员 235 人。“十二五”期间，共培训毕业学员 10781 人，驾培行业年产值稳步提升，培训质量较以往有较大的提高，基本上满足了现有驾培市场的供求关系。同时，随着泉港区客货运驾驶队伍的壮大，特别是危货品运输驾驶员的增多，从业人员继续教育已经成为影响交通安全的重要因素，所以加强从业教育监管，严格继续教育考核制度，已经成为泉港区交通主管部门的重要职责之一。

表 2-6 “十二五”期间驾培行业生产总值

年份	产值 (万元)
2011	419
2012	540
2013	844
2014	909
2015	1136

2.1.3 安全应急

十二五以来，泉港区交通认真贯彻落实“安全第一，预防为主，综合治理”的方针，紧紧围绕安全重点工作，完善安全生产会议制和安全生产检查制度，着力解决泉港区交通运输行业安全生产中的薄弱环节和突出问题。交通运输行业安全生产形势持续稳定，交通运行、交通建设事故件数、死亡人数等指标均得到较好控制。

强化企业主体责任：与各交通企业签订年度安全生产责任书，建立起横向到边、纵向到底的安全生产责任制体系，对责任部门安全生产工作落实情况进行了考评，督促全局各部门抓好各项安全生产工作的落实。

推进企业安全生产标准化建设：组织开展安全经理培训、维修企业到示范单位参观等学习活动，认真落实运管人员到挂钩企业开展指导帮扶制度，确保安全生产标准化建设有序推进。目前泉港区参评的32家企业安全生产标准化达标率100%，其中一级达标4家，二级达标3家，三级达标25家。

开展安全生产隐患排查治理活动：开展“重点项目建设及道路交通领域安全生产”、“道路隐患排查治理”、“节假日交通运输安全”等专项行动，制定安全生产检查方案，对交通基础设施建设、交通运输企业、维修企业、驾培机构等进行拉网式安全检查，重点检查道路客运、危化品运输等企业落实安全生产主体责任情况，认真排查危险路段和事故多发地点，切实履行行业主管部门监管职责。

开展交通安全综合整治：开展道路交通安全综合整治“三年提

升”、重点整治“百日行动”和危险品运输车辆专项整治等行动，针对客、货、维、驾等运输服务行业出现的突出问题和群众反映的热点、难点和焦点问题，展开全方位道路运输市场秩序整治工作，严厉打击各类非法违法经营行为，并加大路政巡查力度，有效保护路产路权。

加大安全生产宣教力度：围绕“平安交通、人人有责——强化安全基础，推动安全发展”主题，开展应急安全演练、汛期安全防范知识讲座和交通系统经理、安全员培训等系列宣传活动，以强化安全意识、提高安全素质为着力点，大力宣传普及安全文化、安全法律、安全科技等安全知识，唱响“安全发展”主旋律。

提高应急抢险能力：不断强化应急救灾管理，完善各项应急管理制度，加大应急抢险要素投入，举办突发交通运输事故应急演练，提高突发事故应急抢险能力。

2.1.4 绿色交通

“十二五”期间，为应对运输需求总量的快速增长、交通运输发展的能源和环境瓶颈日显严峻的形势，泉港区着力加强交通运输科技创新，大力发展绿色交通运输，贯彻落实《福建省交通节能中长期规划纲要》，推进资源节约型、环境友好型交通建设。组织对沈海高速、沿海大通道、通港路、朝阳公路、界东路等重要通道沿线环境进行综合整治，实施绿化工程建设，确保辖区内的主要道路整洁、安全、畅通，累计完成投资超千万元；加大节能减排资金投入，加大宣传教育力度，淘汰高能耗客车，发展符合节能要求的高级客车；推广多轴重型货车、集装箱车船；推行安全节能环保的汽车维修技术；针对泉港

区石化企业多、化工产品运输频繁的特点，铺设管道专用运输体系，最大化实现节能减排，提高了运输效率；加强工程前期工作力度，优化设计方案，合理选用技术指标，最大限度节约土地、森林等自然资源，努力降低工程造价，加强施工生态恢复工作。

2.1.5 科技进步

泉港区交通系统注重引进先进技术，突出节能减排，服务全面建设小康社会的奋斗目标。加快系统信息资源整合进度，改善交通环境，积极推进营运车辆建立卫星定位服务系统工作，鼓励省际、市际班车，旅游客车、出租汽车、危货车辆等安装车载终端；建立营运车辆短信群发系统，定期或不定期发送安全生产、行业政策、安全提醒等信息，拉近与交通从业人员的距离；坚持科技引领，加强人才建设，不断创新人才培养模式，与科研院所、高等院校、企业合作培养创新人才，拓宽培养渠道，努力培养高层次科技人才和中青年科研骨干，高度重视后备人才队伍建设，形成合理的科技人才梯队，注重实践锻炼和专业研修，重点研究高等级公路经营管理技术、农村公路建养技术。

2.1.6 行业管理

认真贯彻落实“继续打好‘五大战役’”活动精神，紧紧围绕产城联动发展和“二次创业”活动部署，着力打造平安交通、快速交通，努力推进综合交通体系建设，强化行业管理，提升服务水平。严厉打击各类违章违法营运行为，严肃查处无证经营行为，开展“3.15 汽车维修质量服务月”、“客运班车及客运站规范管理年”等活动，规范运

输市场秩序；加强驾驶员培训管理，严格驾培机构质量信誉考核制度，抓好驾培机构的教学质量；完善鼓励航运业发展的有关政策，充分发挥扶持政策的杠杆作用；开展基础公共服务，加强公路路政及农村路网管理，积极落实民生保障；积极开展党风廉政建设和机关作风建设，认真办理人大建议和政协提案，规范执法，提升效能，树立良好形象，使公共服务优化落实到位。

2.2 存在的问题

在看到成绩的同时，必须清楚地认识到，在大力推进泉港区科学发展跨越发展的新常态下，综合交通运输体系建设发展过程中问题仍然存在，主要表现在：

1、交通基础设施建设仍不能很好的满足经济快速发展需求。

对外交通：泉港境内货运铁路（漳泉肖铁路）等级较低，客运铁路（福厦铁路）未在泉港设站点，对外快速联络通道仅依托沈海高速。铁路运能紧张，普通国省道交通流量大，通道单一，运输服务水平、效率不高，运输潜能未充分发掘和利用，导致对外客货运发展较为滞后。

对内交通：城区道路骨架网尚未全部形成，断头路现象普遍，各组团之间的便捷路网需继续完善；农村路网密度不高，主要以通为主，等级和服务水平较低，尚不能完全适应农村社会经济快速发展和农民生活质量不断提高的需求；过境交通与境内交通未能形成有效的分离，公路混合交通状况普遍，街道化现象突出，严重影响干线公路的

运行安全和效率。

2、港口潜能有待进一步挖掘。

总体吞吐能力较小，规模化、集约化、专业化发展水平有待进一步提高；港口支持保障体系建设有待加强，尚未形成功能完善、安全高效、信息畅通的港口支持保障体系。

3、交通建设受资金和环境约束日趋严重。

普通国省道投融资模式有待创新，农村公路建设面临资金短缺的困境；公路养护资金需求与公共财政保障不足的矛盾日益严峻，养护工作任务艰巨，养护资金匮乏的问题愈发凸显。

4、绿色交通和智慧交通发展水平有待加强。

公路沿线绿化水平和集约节约利用资源能力有待进一步提高，交通节能减排尚未形成系统的控制手段和应对措施；道路运输信息化建设需要加大力度，GPS 监控在部分运输企业中没有得到真正落实，科技教育、技术创新及其在行业发展的运用应进一步提高。

5、公共运输服务水平有待进一步提升。

运输服务质量和效率还有较大提升空间，合理分工的综合运输网络尚未形成。在客运方面，目前班线和班次的安排总体能够满足日常旅客出行的需求，但是存在冷、热线发展不平衡，节假日、黄金周的运力供给不足。在货运方面，大型企业组建自用车队，自货自运，社会物流中个体车辆从事的货运运输占有相当大的比例，货运信息无法顺畅沟通和共享，货运市场不规范。甩挂运输和多式联运进展缓慢，货运集约化水平有待提升。

公共交通发展正处于优化调整阶段。公交车辆发展严重不足，线网结构服务水平不高；公交场站等基础设施薄弱，制约公交系统发展；公交运营服务水平较低，公交智能信息管理落后；政府投入和优先政策不够，公交提升乏力，公交吸引力弱。

6、公共运输管理有待进一步完善。

一是缺乏有效的协调机制。各种运输方式自成体系发展，行业之间、部门之间在规划、政策、技术标准、信息共享等方面缺乏有效协调和配合，导致各种运输方式发展存在失衡和衔接不畅现象。

二是城区交通综合整治长效机制仍需完善。交通运输非法营运行为屡禁不止，客运车辆站外带客现象和“三车”非法营运时有反弹，缺乏强有力的措施和有效的办法；公交和出租车营运管理有许多矛盾和问题亟待解决。

三是安全生产形势依然严峻。安全工作责任制的落实、经费投入和长效监管机制还有待加强。

四是公路管理机构有待完善。养护管理队伍配备不齐，镇（乡）、村管理人员积极性欠缺，存在重建轻养思想，大部分公路养护状况不容乐观。

第三章 发展要求

1、服务经济社会快速发展，主动适应经济发展新常态，要求构建结构合理、功能完善的综合交通运输系统。

随着国家“一带一路”战略规划和福建核心区建设实施方案的提出，泉州市正抓住历史机遇，着力打造“21 世纪海上丝绸之路”先行区。泉港区作为大泉州北翼的重要组成部分，泉州“海丝”先行区的重要支撑点，在落实国家区域发展格局，促进海峡两岸交流合作和共同繁荣方面将承担更加重要的作用。与此同时，泉港区自身的城市发展也将进入一个快速增长期，进一步的科学发展跨越发展将成为今后一段时间内泉港区经济社会发展的主旋律。交通运输是经济社会发展的先行官，全面建成适应泉港区经济社会发展需要，促进区域交通协调发展，引导城镇结构调整，优化交通资源，多种交通方式融合的综合交通运输体系，将成为“十三五”期间泉港区交通运输发展的主要目标。

2、积极构建海西贸易窗口，要求着力加强对外通道建设，构筑开放型交通运输体系。

泉港区地处我国东南沿海福建省东南部，位于国家“三纵两横”发展主轴的沿海发展轴上；北承长三角、南接珠三角、东与台湾隔海相望。与此同时，泉港区连接福厦高速公路，与海峡西岸经济带的三大中心城市：福州、厦门、泉州均有便捷的交通联系，是海峡西岸经济繁荣带的前沿区域。随着我国东南沿海城镇带产业和人口不断集

聚，随着泉州“东拓南进、沿湾向海”战略的深化实施，泉港区作为海西对外贸易窗口地位正逐步显现，这就客观上要求泉港区要打破原有的点状或块状区域发展模式，强调广阔范围内的顺畅衔接，加快构筑开放型交通运输体系。一方面要加强区域间和城市间合作，完善对外区域陆路大通道建设，重点打通影响通道贯通和网络形成、制约规模效益发挥的节点和连接线，促进基础设施互联互通；另一方面要加强港口基础设施、港口集疏运系统建设，推动航运业快速发展，构建海上经济大通道。随着对外交通优势确立，泉港区必将成为海西对外经贸交流合作前沿阵地，大量的人流、物流将在泉港汇聚，并向整个海西辐射。泉港区作为联系海西腹地的重要节点，将在两岸联动中发挥更加重要作用。

3、深入推进“一心一副三组团”的城镇空间布局，要求完善城乡基础设施建设，推动交通运输一体化发展。

依照主体功能区规划定位，遵循集中紧凑的布局原则，泉港区未来城镇空间结构为“一心一副三组团”的区域空间布局。“一心”即山腰街道，“一副”即前黄镇，“三组团”即石化产业组团、蓝色经济组团和生态旅游组团。近年来，泉港区自身城镇化的进程正在加快，区域整体发展格局已现雏形。在这一过程中，大量的区域协同、城乡统筹问题也逐步显现出来，这就要求泉港区从自身情况出发，强调更加“均等”的城乡公共服务、更加“完善”的城乡基础设施，实现城乡基础设施一体化及公共服务一体化。对交通行业而言，功能完善的城乡交通体系对于促进人口向城镇集中，引导相关产业向产业区集

聚，推动城镇化布局具有十分重要的作用。“十三五”期间，泉港区交通需要从以下几个方面完善：一是要继续开展干线公路网建设，重点推进普通干线公路交通拥堵、瓶颈路段、三级以下路段的改造提升，实现干线公路对重要城镇、重大产业基地、重要旅游景区等重要交通节点的连接和覆盖，充分发挥干线公路快速通道的作用；二是要强化交通一体化建设，以客运枢纽为突破口，优化交通网络节点衔接，提升交通路网通行服务水平，进一步发展以泉港区中心城区为核心，乡镇为依托，覆盖全区农村的交通运输网络；三是要推动公共服务均等化发展，推动基本公共运输服务向农村地区和贫困地区广泛延伸和深入覆盖，深入推动城乡公交一体化发展，形成公共便捷出行的交通服务体系。

4、建设以石化工业为主导的现代化港口新城，要求建立便捷高效的交通物流服务体系，提升运输服务效率。

泉港区产业有着鲜明的特点，产业集群正逐步形成。泉港区未来产业发展以建设海峡西岸绿色石化城为目标，优化产业布局，继续做精做强主导产业，发展配套产业，带动综合产业。以占泉港区绝对优势的石化产业为主导，以“炼油化工一体化”为龙头项目，重点发展基本有机化工原料、氯碱、合成材料、无机化工和精细化工等行业；以配套产业为支柱，港口物流产业是泉港最重要的配套产业，服务于主导产业；以综合产业为潜导，在主导产业带动辐射下，发展的具有直接和间接联系的多元化产业，以石化下游产业、一般加工制造业和第三产业为泉港区主要的综合产业。未来在泉港区域规划区范围内将

形成：泉港区东北部（南埕片区，仙境片区，洋屿片区）为石化产业聚集片区；泉港区西南部为一般制造产业聚集带；泉港区东南部为现代服务业为主的第三产业的重点发展区；高速公路以西地区为重要的生态保护区与水源涵养地，以发展林果、苗木为主，粮食为辅，适当发展农副产品加工业。在整个区域内形成“三区三带三点”产业布局。交通物流业发展作为产业发展的基础，随着泉港区经济不断深入，临港产业的快速发展，交通运输业一方面要发挥在生产要素和区域资源的集聚方面的重要作用，加强路网的有效衔接、完善标准对接，加快物流节点和区域现代物流中心建设，提供更加高效、更便捷的交通运输服务，另一方面要加快推进现代物流业发展，着力推广先进运输组织方式，提高港站枢纽物流服务水平，提升运输效率，降低运输成本，促进城市、产业、港口“三群”联动发展。

5、深入开展宜居宜业绿色石化城建设，要求转变交通运输发展方式，实现交通运输与资源环境的和谐共处。

坚持全面、协调、可持续发展的科学发展观，把石化港口新城建设成为经济持续增长、社会和谐进步、环境优美、适宜居住的现代化生态宜居城市。切实转变工业经济增长和污染防治方式，把石化工业区建成生产工艺先进，装置设施完善，符合清洁生产标准，布局合理、环境优美的生态工业园区。牢固树立“品质优先”理念，更加注重生态建设、文化引领和“美丽乡村”创建，实现“百姓富、生态美”有机统一，着力打造乡风文明、生活舒适、环境优美的康寿福地。落实到交通运输领域，就是要加快转变交通运输发展方式，树立尊重自然、

顺应自然、保护自然的生态文明理念，摒弃粗放式、外延型发展，把生态文明建设摆在更加突出地位，本着生态资源可持续和永续利用的原则，坚持把生态文明建设放在突出位置，正确处理好加快交通发展与保护生态的关系，坚持保护与建设并重、保护优先，深入推进交通运输行业绿色发展、循环发展、低碳发展，构建绿色循环低碳交通运输体系，实现交通发展与资源环境的和谐统一。

6、打造和谐文明之城，要求始终把平安交通建设放在首位，不断增强交通运输安全保障能力。

安全发展是经济社会平稳运行的基本底线，是社会和谐发展的基本要求，要落实于每一个行业领域。对于交通运输行业而言，就是要始终把平安交通理念放在发展首位，把“平安交通”的思想贯彻于交通运输的各种方式和交通运输建设、养护、运行、管理的全过程。加快建立保障有力的安全应急管理体系，强化安全监管，构建覆盖各种运输方式的应急联动机制，推进行业应急信息资源的互联互通；推进企业安全生产标准化，加强重点领域安全监管，强化安全生产考核、责任追究和激励约束，重视安全生产管理信息化建设，全方位保障交通运输安全发展。

7、贯彻落实交通运输现代化发展战略，要求加强智慧交通建设，引领新阶段交通转型发展。

智慧交通是交通运输现代化的必然要求，是交通运输转型发展的必然选择。随着经济社会的快速发展，人们对客货运输服务提出了更高的要求，更加注重服务品质，更加注重服务质量，更加注重服务效

率。这就需要交通运输一方面要推动智能化发展，利用物联网技术、无线通信技术、云计算技术以及人车路协同等新技术，研究车载终端、智能 IC 卡以及数据传输技术统一标准，提升交通运输企业运营智能化水平；一方面要加强信息化建设，推进信息化应用，提高交通运输信息互联互通水平和业务协同能力，深入推动信息技术在交通行业管理、公共信息服务、建设养护、安全应急等性细化平台等方面的应用，促进交通运输实现转型、跨越发展。

8、推动交通运输科学跨越发展，要求深化交通运输管理体制改 革，提高管理服务水平。

发展是泉港区当前面临的首要任务，科学发展跨越发展则是解决所有问题与矛盾的关键所在。实现科学发展跨越发展是交通运输领域的一项重要工作，要求深化交通运输管理体制的改革创新。对于泉港区交通而言，就是要转变“重建设、轻养护”的传统观念，大力完善养护管理体制，逐步树立“建、养、运、管”并重交通发展的理念；推动综合执法改革，建立行为规范、监督有效、保障有力的执法体制；探索投融资体制改革，以参股、控股、PPP 等多种方式吸引境内外资金参与公路、港航、综合枢纽和客货场站等领域建设。通过不断深化管理体制改，实现交通运输行业的可持续发展。

综合上述分析，“十三五”期泉港区交通运输发展总体上将呈现重点突破、优化提升、服务为本的趋势，具体阶段性特征可以概括为：是综合交通网络不断优化，交通运输通道全面形成的重要时期；是支撑小康社会建设，加强城乡交通一体化建设发展的攻坚时期；是积极

推进行业转型升级，大力提升交通运输服务品质的关键时期；是全面深化交通运输改革，夯实交通运输现代化发展基础的重要时期。

第四章 发展思路

4.1 发展思路

深入贯彻党的十八大、十八届五中全会和习近平总书记来闽考察重要讲话精神，以科学发展观为指导，牢牢把握中央支持福建加快科学发展跨越发展、打造 21 世纪海上丝绸之路核心区的新机遇，以深化改革、创新驱动为抓手，积极对接泉州打造“海丝”先行区的发展思路，立足泉港区“能源之都、海西绿色石化城市”的发展定位，紧紧围绕“以石化工业为主导的现代化港口新城”的发展目标，主动适应经济发展新常态，主动服务产业发展、服务城镇化发展、服务群众出行，遵循“四个交通”和“两个体系”现代化发展框架，加快形成以港口、铁路、高速公路、普通国省干线为主骨架的现代交通运输网络，着力构建便捷舒适的公众出行服务体系和经济高效的现代交通物流服务体系，促进交通运输现代化，为率先全面建成小康社会、促进经济社会持续健康发展提供坚强有力地支撑保障。

4.2 基本原则

融入全局、协同发展。主动融入福建省“海上丝绸之路核心区”建设，积极对接泉州打造“海丝”先行区的发展思路，加强与省级、市级交通运输通道的对接；注重各种交通运输方式的衔接与协调，全面推进综合交通运输体系建设；推进交通运输建设、管理、养护、运营协调发展；推进综合交通、智慧交通、绿色交通和平安交通协调发

展，力求率先在效果显著、引领性强的综合交通、智慧交通、闽台交通等领域取得更大突破。

适度超前，好中求快。着力补齐综合交通基础设施中的短板，继续保持交通运输较快的发展规模和速度、更加注重提质增效升级，因地制宜，合理配置和整合交通运输资源，优化运输结构，统筹各种交通运输方式在区域间、城乡间、城市内的协调发展，建设一体化综合交通运输体系。加快构建结构优化、衔接高效、能力充分的综合交通基础设施网络，适度超前经济社会发展，当好经济社会发展的先行官。

主动服务、民生优先。突出交通运输行业的服务属性，主动服务产业发展、城镇化发展和群众安全便捷出行。注重交通基础设施布局与城镇体系规划和产业规划的衔接，推动港口群与城市群联动发展，强化交通网络对城镇化空间布局的引导作用。持续加强民生交通建设，惠民利民的交通项目优先安排，把人民群众满意作为交通发展的出发点和落脚点。

深化改革，创新发展。全面深化交通运输改革，着力消除交通运输发展的体制机制障碍，坚持理念创新、科技创新、体制机制创新、政策创新，以科技进步和信息化改造提升交通运输业，建立并完善适应市场经济体制要求和符合交通运输发展规律的新体制、新机制，构建交通运输科学发展的政策环境，实现交通运输创新发展。

4.3 发展目标

积极对接省、市战略发展规划，主动融入省、市交通运输大通道，

按照强通道、重衔接、补短板的原则，全力构筑以港口、铁路、高速公路、普通国省干线为主骨架的现代交通运输网络，建立有效衔接周边城市和小城镇的安全、便捷、舒适、经济、低碳的综合交通运输体系。基本实现“**3 通 3 覆盖**”，即“**城区通高铁、全部乡镇通二级以上公路、2000 人以上建制村通双车道公路；城区公交站点 500 米覆盖率达 100%、城乡公交覆盖全部乡镇、邮政快递覆盖所有建制村**”。到 2020 年，基本形成对外开放的综合交通大通道和完善的综合运输大枢纽网络布局，建成运输能力充分、运输服务优质、科技先进适用、资源节约环境友好、安全保障有力、行业治理高效的综合交通运输体系，便捷舒适的公众出行服务体系和经济高效的现代交通物流体系基本形成，为实现交通运输现代化奠定坚实基础。

1、基础设施能力充分

——“十三五”期间，应加快构建功能完善、布局合理、内外一体、与周边城市互联互通的综合交通网络，使泉港区沈海通道、市区干线网和对外通道更加健全、多样。完成交通基础设施总投资 166.28 亿元(不含场站)。

——加快铁路网建设，“十三五”期间完成铁路建设总投资 63.5 亿元，建设总里程 38.917 公里。同步省市计划，完成湄南铁路支线（泉港段）和福厦高铁泉港段（站）建设。

——完善东西部干线道路网布局，加强干线道路与铁路、高速公路、城市道路、重要交通枢纽的衔接，推动干线道路向港区、工业园区以及重点景区延伸。完成干线道路建设和改造 49.67 公里，重点推

进干线道路二级以上道路比例达到 75% 以上，干线道路总投资 50.93 亿元。

——有序推进市政道路建设，“十三五”期间，重点实施现有断头路的贯通以及部分道路的拓宽改造。计划“十三五”期间完成城市道路拓宽改造及断头路贯通 28.1 公里，计划总投资 11.9 亿元。

——“十三五”期计划新增农村公路硬化面积约 69.16 万平方米，通建制村主干道路面实施单改双工程，农村公路安全生命防护工程，计划投资 1.11 亿元；计划新建及改造农村和旅游公路 8 条，总长 52.2km，计划投资 8.652 亿；新建林区道路 2 条，总长 14.5km，计划投资 0.54 亿。

——加快推动肖厝港区港口资源开发，提高港口岸线资源利用效率，形成港产、港城联动发展的格局。“十三五”期，继续推进肖厝作业区 5-6#和 18A-C#泊位工程；新建并完成奥德费尔方正码头仓储项目、福讯化工码头项目、诚峰一级渔港工程以及惠屿陆岛交通码头工程；开工建设肖厝作业区 7-10#、14A-C#、16#泊位工程。同步加快湄洲湾航道三期工程建设，进一步提高肖厝港航道通过能力。“十三五”期间完成港区港口建设总投资 29.64 亿元。

——加快完善站场体系，全力推进客运站场体系建设和货运场站体系建设，十三五总投资约 95.48 亿元。

——加快发展邮政快递物流和农村物流，着力构建“以快递园区为依托、以乡镇网点为节点、以村邮站（社区收投站）为终端支撑”的三级邮政快递物流服务网络。实现村邮站覆盖率 100%，基本实现

建制村 100%通快递。

——基础设施养护管理水平显著提升，基本建成完善的基础设施养护科学决策支撑技术和制度体系，基础设施运行良好。

2、客运服务便捷舒适

——旅客运输一体化服务能力显著提高，各种运输方式换乘更加便捷高效；建设完成泉港高铁综合客运站、泉港客运西站和泉港公交公司，稳步提升客运交通枢纽一体化水平。

——以“大力发展公交、提高公交服务水平、体现公交优先”作为未来城市公交发展的总体指导思想，逐步提高公共服务均等化水平，实现城乡公共交通可持续发展，为泉港区居民提供方便、经济、舒适、安全的出行条件。

——优化公交线网布局，形成以快线公交为骨架，城区公交及城乡公交为主体，镇村公交为延伸的结构合理、层次分明、功能互补的一体化线网体系。实现中心城区公交站点 500 米覆盖率达 100%；实现城乡公交通至全部乡镇；试点镇村公交，保证每个乡镇至少有一条镇村公交。至 2020 年，万人公交车拥有量达 7~8 标台；中心城区公共交通占机动化出行分担率达到 20%~25%；线网密度达到 $2.5\text{km}/\text{km}^2$ ；基本消除公交盲区，平均出行耗时 1 个小时以内。

——积极推动场站、停靠站等公交基础设施建设，构筑公交发展基础，建立以综合车场、公交换乘枢纽、首末站、停靠站为骨架、与公交线网体系和公交服务提升相适应的公交场站系统，保证公交线路的正常运营，为公交良性发展提供基础设施保障。

3、货运服务经济高效

——货运市场繁荣发达。统一、开放、竞争、有效的现代运输市场体系日益完善，传统公路货运企业、港航企业向现代物流企业转型升级步伐加快。

——运输组织效率明显提高。铁水、公水多式联运取得突破进展，甩挂运输试点继续推进。运输装备标准化有效推进，物流转换节点效率明显提升。

4、科技信息先进适用

——行业科技水平不断提升，科技进步贡献率进一步提升。交通运输运行监测体系日益完善，监测范围与力度不断扩大，信息资源开放共享程度不断提升。

——便民惠民的综合交通信息服务体系初步形成。交通出行信息服务多样化、便捷化，基本满足人们交通出行的新期待。

——交通运输信息化综合管理水平得到显著提升。实现物流运输信息系统、客运系统与省、市级交通运输信息平台对接。基本实现宏观决策数据化、行业管理一体化、智能化。

5、资源节约环境友好

——环保监管体系更加完善，绿色交通品牌效应逐步显现。交通运输节能环保政策法规进一步落实，全区交通运输环境监测网络初步建成；“美丽交通生态公路”品牌更加深入人心，“绿色交通城市”品牌得到逐步推广。

——生态保护和修复取得实效。公路水运基础设施建设期生态保

护全面实施，生态景观交通服务体系初步建立。

——污染防治取得显著成效。交通运输行业污水、废气、噪声等主要污染物排放强度显著下降，污染得到有效控制；船舶溢油应急处置能力得到进一步提升。

——资源集约循环利用水平进一步提高。交通基础设施的土地使用效率进一步提高；行业污水、废弃物等的回收利用率显著提高。

——能耗和碳排放强度持续下降。行业总能耗增幅得到有效控制，新能源、可再生能源在行业总能耗中的比例逐步增大，碳排放强度明显下降。

6、安全应急保障有力

——基本实现安全生产常态化。平安交通发展理念全面根植于建设、养护、运行、管理的全过程。

——安全监管能力和水平不断提高。安保设施完备、安全监管到位，交通事故死亡人数显著下降，特别重大事故实行零控制。

——应急保障能力明显提升。交通运输应急保障体系基本完善，应急救援服务能力充分，反应迅速。实现一般灾害情况下公路抢通时间不超过 10 小时，公路应急救援到达时间不超过 2 小时。

4.4 发展指标

主要发展指标是“十三五”规划的重要内容，是未来五年交通运输发展的风向标，科学合理地构建指标体系具有重要意义，泉港区交通运输“十三五”规划指标体系构建思路为：在分析相关规划既有指

标的基础上，根据泉港区交通运输“十三五”期的发展要求和目标，合理制定指标设置原则，围绕提质增效升级，夯实交通运输现代化发展基础这条主线，从泉港区交通运输发展实际出发，提出能够体现交通运输基础设施能力充分、运输服务便捷高效、科技信息先进适用、资源环境生态友好、安全应急保障有力发展目标的指标体系。

表 4-1 泉港区“十三五”综合交通运输发展目标指标表

发展目标	序号	具体指标	2015 年	2020 年
基础设施 能力充分	1	快速铁路通车总里程（公里）	15	33
	2	普通国省干线道路二级及以上道路比例（%）	65	75
	3	2000 人以上建制村通双车道比例（%）	—	100
运输服务 便捷高效	4	城乡公交乡镇覆盖率（%）	—	100
	5	中心城区公交站点 500 米半径覆盖率（%）	—	100
	6	中心城区公共交通占机动化出行分担率（%）	—	20~25
	7	村村通快递（%）	—	100
科技信息 先进适用	8	城市公交“一卡通”覆盖比例（%）	—	100
	9	重要路段、航段监测覆盖率（%）	45	60
资源环境 生态友好	10	公路路面旧料回收率（%）	90	100
	11	交通运输 CO ₂ 排放强度下降率（%）	7	
安全应急 保障有力	12	交通运输事故死亡人数下降率（%）	5	
	13	一般灾害情况下公路应急救援到达时间（小时）	—	<2
	14	一般灾害情况下公路应急抢通时间（小时）	—	<10

第五章 主要任务

泉港区综合交通系统的发展目标是全面建成适应泉港区经济社会发展需要，促进区域交通协调发展，引导城市结构调整，优化交通资源，多种交通方式融合的高标准一体化综合交通体系。建成结构合理、功能完善、多种交通方式协调发展的的道路交通系统，促进大泉州的联动发展，使泉港区的发展在泉州市城镇体系格局中实现“融入与提升”。“十三五”期交通运输主要任务以实现各项交通发展目标为指引，综合平衡长远与当前、整体与重点，努力在基础设施、运输服务、科技环保、应急安全、交通行业管理等领域取得新突破、跨上新台阶，为“十三五”期泉港区地区百姓富、生态美提供坚实的交通运输保障。

5.1 统筹发展综合交通

5.1.1 构筑综合运输通道

按照“方式复合、通道共用、经济高效、绿色环保、节约集约”的总体要求，发挥各种运输方式的比较优势，构建立足区域、服务全市、面向全省的互联互通综合运输大通道。“十三五”时期，着力加快快速铁路以及城际轨道交通建设，持续完善高速骨架网，建成区域综合运输大通道；辅以“内联”和“外联”的区通区、区通乡、乡通乡、通外界等干线道路为次网骨架；其他乡、村公路（乡通村、村通村及通自然村公路）为公路网毛细血管的路网建设，逐步形成一个布局合理、干支结合、各种交通运输衔接紧密、高效有序、安全便捷的

交通网络。

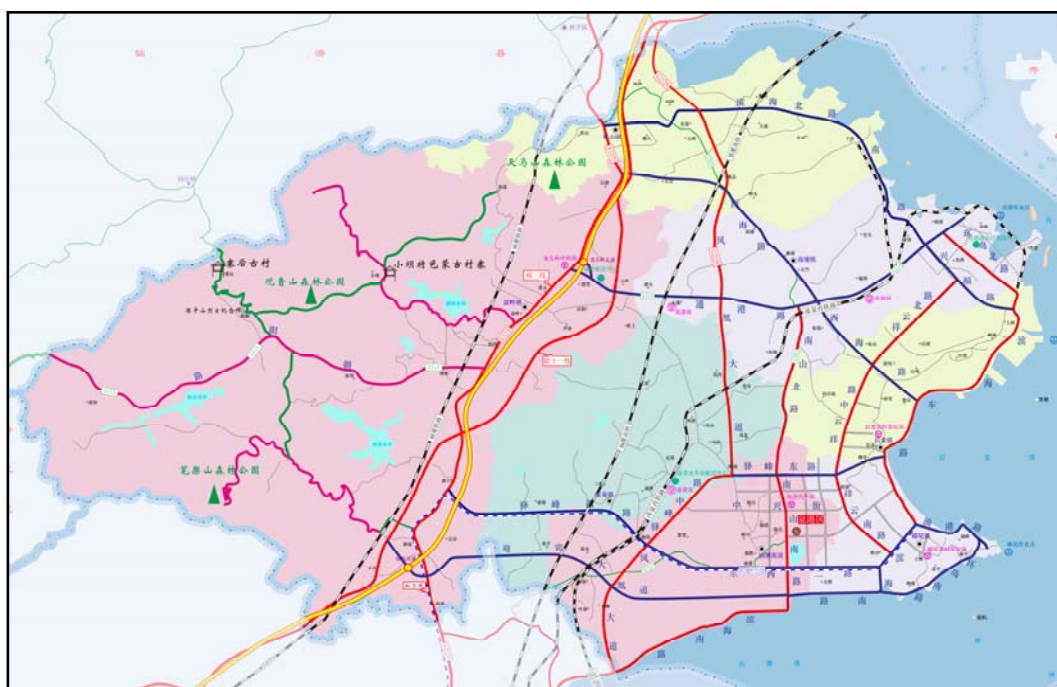


图 5-1 泉港区综合运输通道布局图

5.1.2 优化提升道路结构

1、高速公路

泉港区现状对外高速公路通道以福厦高速公路为依托，北至福州，南至厦门，是泉港区对外交通的公路主通道。区内道路通过驿坂和龙头岭两处互通与福厦高速公路衔接，对外的交通联系比较便捷。

2、干线道路网

根据《泉州市泉港区道路交通专项规划（2014-2030）》，从泉港区对内对外交通需求出发，规划泉港区东部道路形成“六纵六横”为格局的主干路网，西部道路形成“一纵三横”为格局的主干路网。共同承担泉港区对外交通衔接、过境交通组织以及区内各组团之间的交通联系。

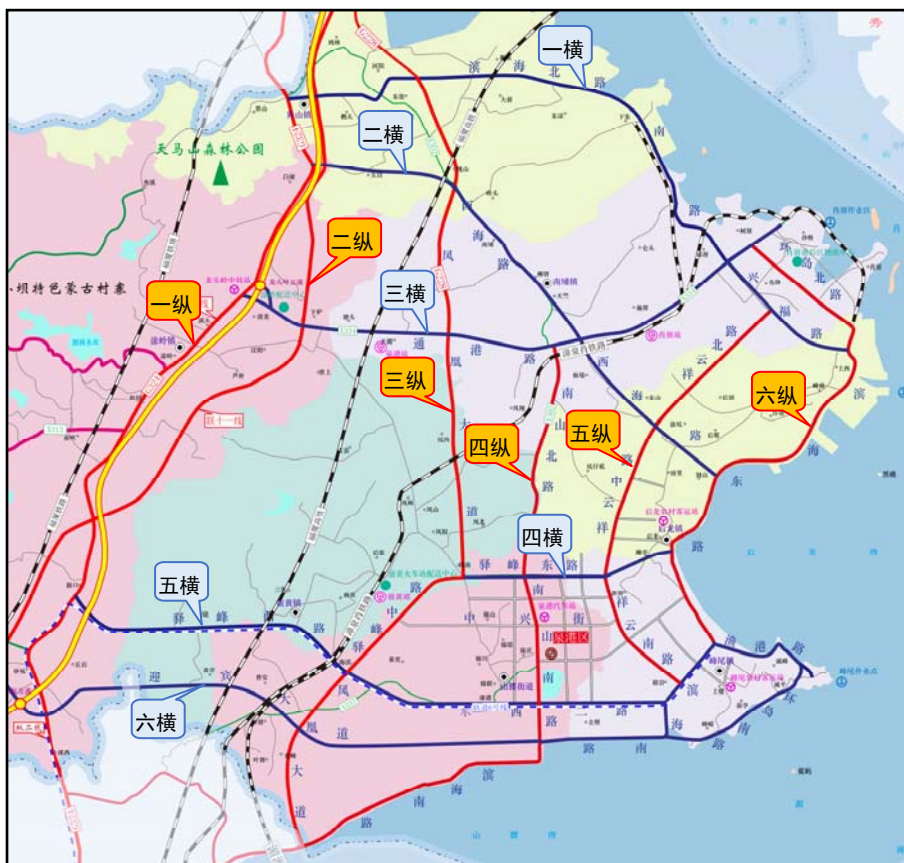


图 5-2 泉港区东部“六纵六横”干线道路路网

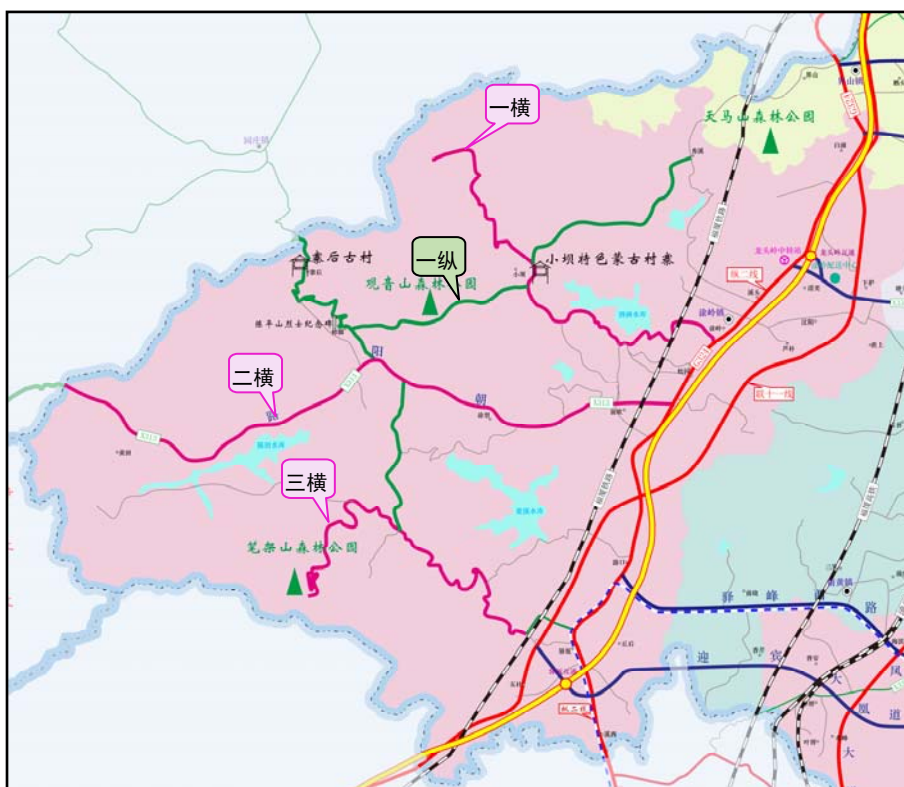


图 5-3 泉港区西部“一纵三横”干线道路路网

专栏 2 泉港区东部干线道路网规划布局

“六纵六横” 干线道路网布局		通道构成	道路简况及通道功能
一纵	国道 G324	1、国省干线纵二线	纵二线—国道 324 线。二级公路，双向四车道，全长 17 公里。
二纵	国道 G324 复线	1、国省干线联十一线	联十一线泉港境内部分是国省干线联十一线泉港界山至南安水头段公路工程的一部分，该项目目前已经通过初步设计审查。项目采用一级公路标准建设，双向 6 车道，设计速度 80 公里/小时，沥青混凝土路面，路面设计标准轴载 BZZ-100、汽车荷载等级公路-I 级。项目的建设对缓解国道 324 线的交通压力，完善泉港对外交通系统，提高综合交通效率，提升城市整体竞争力等都具有重要的作用。
三纵	凤凰大道	1、国省干线纵一线 (G228)	设计行车速度为 80km/h，双向六车道。线路北起滨海北路（沿海大通道）与省道 201 线东张交叉点，终于现状省道 201 线泉港与惠安交界处。北至莆田，南连惠安，是一条快速通道，该线建设完成后，将进一步拓展泉港腹地，完善区域干线路网，加强区域纵向联系，有力推动沿线的城镇经济发展，改善居民出行，提高农村发展集约化程度和城市竞争力。
四纵	南山路 滨海南路	1、南山北路 2、南山中路 3、南山南路 4、滨海南路	南山路为二级公路，长 8.025 公里，途经南埔镇、后龙镇、山腰街道办事处，是贯穿泉港区重点城镇的重要通道，是联系人民与政府办事处的纽带。“四纵”的建设有效疏散了人流，有力的推动了泉港经济发展和城市的建设。 滨海北路规划为二级公路，双向四车道，全长约 6.5 公里。
五纵	祥云路	1、祥云北路 2、祥云中路 3、祥云南路	祥云路分为两部分，一部分为二级公路，长 9.045 公里（已建）。一部分为新建公路，水泥砼路面，长 1.5 公里，规划续建。 “五纵”贯穿南埔、后龙、峰尾镇，紧临沿海港口，祥云路贯通后，将有效分担泉港区的货运压力，加强内陆与港口的联系，推进泉港物流业发展。

六纵	滨海路	1、滨海东路	滨海北路规划为二级公路，双向四车道，起点与与通港路相接、终点接滨海南路，全长约 12.3 公里。
一横	滨海路	1、滨海北路 2、兴福路	滨海北路规划为二级公路，双向四车道，起点与现有 G324 相连、终点与通港路相接，全长约 11 公里。 兴福路为水泥混凝土路面，双向四车道，长 3.76 公里（已建）。
二横	西海路	1、西海路	西海路规划为二级公路，目前已完成中部路段，该部分连接通港路和祥云路。“二横”途经界山、南埔、后龙，东至滨海东路，中部与城市快速中通道设立互通，西接国道 324，可以有效疏散肖厝作业区、鲤鱼尾作业区的物流货运。
三横	通港路	1、通港路	通港路目前已全线建成。通港路东至肖厝作业区，西接国道 324，是连接泉港重要石化园区、港口物流区与国道的便捷通道，加快了客货运输的集散，加快经济发展。
四横	驿峰路	1、驿峰西路 2、驿峰中路 3、驿峰东路	“四横”在十二五期间已经完成续建，其途经后龙、山腰街道办事处、前黄，对接泉港后龙湾，强化沿海岸与泉港陆地的联系，辐射泉港周边经济区，同时可以有效的疏散各组团之间的客源，加快经济发展。
五横	东西二路	1、东西二路 2、驿峰西路	“五横”途经峰尾、山腰街道、前黄，对接中心城区，强化中心城区与泉港西部的联系，辐射泉港周边经济区，同时可以有效的疏散各组团之间的客源，加快经济发展。
六横	1、疏港大道	1、第二疏港大道 2、滨海南路	迎宾大道（泉港第二疏港大道），东至南山路与省道 201 线交叉口处，西接驿坂高速公路出入口，并接入国道 324 线，全长 10.35 公里，按一级公路兼城市主干道标准建设，设计行车速度为 80km/h，双向八车道。 滨海南路规划为二级公路，双向四车道，全长全长约 6 公里。

专栏 3 泉港区西部干线道路网规划布局			
“一纵三横” 干线道路网布局		通道构成	道路简况及通道功能
一纵	西部旅游公路	1、小坝-秀溪旅游公路 2、樟脚-小坝旅游公路 3、半岭-馆仔旅游公路	旅游公路按四级公路标准建设设计行车速度 30 公里/小时，双向双车道，路基宽度 7.5m，水泥混凝土路面。 一纵将泉港西部天马山、小坝特色蒙古村寨、观音山森林公园、寨后古村以及笔架山森林公园串联为一个旅游带，将有力支撑泉港西部地区旅游业的发展。
一横	小坝公路	1、小坝公路	小坝公路是 G324 与特色蒙古村寨景区之间的快捷通道。
二横	朝阳公路	2、朝阳公路（X313）	朝阳公路现状为双向两车道，全长 21 公里，规划提升为二级公路，双向四车道。作为向西的干线公路，将有效融合泉港西部旅游景点，促进旅游经济的发展。
三横	拥军路	3、拥军路	起点段 1 公里路基宽度 20m，双向四车道；后 9 公里路基宽度 7.5m，双向两车道。线路连接的是驿坂和大雾山，路线长度 10 公里。 拥军路作为笔架山森林公园最主要、最便捷的通道，其提级改造将有助于旅游业的发展。

“十三五”期间，区域干线道路将重点推进普通国省干线国道 324 复线（联十一线）、凤凰大道（纵一线）、疏港公路泉港第二疏港大道（迎宾大道）、峰尾渔港路、环岛南路以及环岛北路的建设。计划“十三五”期间完成干线道路建设和改造 49.67 公里，计划总投资 50.93 亿元。建设任务如表 5-1 所示。

表 5-1 “十三五”期泉港区干线道路建设任务表

公路名称	里程 (公里)	车道数 (双向)	设计时速 (公里/小时)	起止年限	投资匡算 (万元)
普通国省干线					
联十一线	17	6	80	2016-2020	142613
凤凰大道	17.3	6	80	2017-2020	190000
小 计	34.3				332613
疏港干线道路					
泉港区第二疏港大道（一期）	6.95	8	80	2015-2020	63365
峰尾渔港路	1.76	4	60	2016-2017	12320
环岛南路	3.41	4	50	2016-2020	34000
环岛北路	3.25	4	50	2016-2020	67000
小 计	15.37				176685
合 计	49.67				509298

3、市政交通

泉港区现建设完成的城区主要道路有：驿峰西路、驿峰中路、通港路、兴福路、埭沙路、南山北路、南山中路、南山南路、祥云北路、祥云中路、学府路、公园东路、西海路中段、圭峰路、海南街、新民街、中兴街等，共约 56.5 公里；

在已建成的道路系统中存在以下问题：

(1)交通发展在一定程度上与经济发展需求仍不相适应。城区路网密度不高，城市道路骨架网尚未全部形成。

(2)现状泉港区内仍密集分布着大量自然村落和村镇，其主要的交通联系则以县乡公路、村镇道路为主，道路等通行能力低。

(3)城区内受地形和拆迁因素影响，“断头路”现象普遍。

根据泉港区的实际情况及国家的相关规范要求，泉港区城市道路近期建设规划将遵循以下原则：

(1)量力而行、逐步推进。市政道路建设以完善城市功能、改善人居环境，促进道路沿线开发，维护公众利益为目的。

(2)处理好近期建设与长远发展、现实制约与规划目标的关系，保证城市的可持续发展。

城市道路近期建设规划是落实城市总体规划的重要步骤，是城市近期建设项目安排的依据。“十三五”期间，区域城市道路将重点实施现有断头路的贯通以及部分道路的拓宽改造。计划“十三五”期间完成城市道路拓宽改造及断头路贯通 28.1 公里，计划总投资 11.9 亿元。建设任务如表 5-2 所示。

表 5-2 “十三五”期泉港区城市道路建设任务表

项目名称	里程	起止年限	投资匡算 (万元)	备注
2016~2018 建设项目				
祥云南路	0.963	2016-2019	10000	断头路贯通
南龙路二期	0.15	2016-2019	1500	断头路贯通
南北七路工程	0.989	2015-2017	7850	
新民街（金山街—南北六路）	0.95	2016-2019	2394	断头路贯通
公园东路（中兴街—锦绣街）	0.78	2016-2018	1966	断头路贯通
中兴街（山腰老街—驿峰中路）	2.706	2016-2019	9092	断头路贯通
海南街（南山中路—金山街—学府路）	1.324	2016-2019	3003	断头路贯通
南北六路（驿峰中路—锦绣街）	1.72	2016-2018	6321	分段建设
金山街南段（海南街—东西二路）	1.207	2016-2019	3285	断头路贯通
金山街北段（新民街—驿峰中路）	0.46	2016-2019	1251	断头路贯通
小 计	11.249		46662	
2019~2020 年建设项目				
西海路（界山--通港路）	7.021	2019-2020	29488	污水主干管
南山北路改建工程	4.7	2016-2025	21300	拓宽改造
东西二路	5.13	2019-2020	21546	二期工程
小 计	16.851		72334	
合 计	28.1		118996	

4、农村公路及旅游公路

“十三五”期，要加快提升农村公路服务质量，从促进农村经济

社会发展、服务农民群众便捷出行出发，着力完善路网结构，提升路网网络化程度和通畅水平，构建与服务功能相匹配、适应经济社会长远发展需要的农村公路网络。

(1) 2000 人以上建制村路单改双工程：按照群众需求、实施难度、资金供给等条件，逐步推进全区 2000 人以上较大建制村路单改双项目，提高较大建制村对外出行水平，并支持一般建制村单车道通村公路根据实地条件拓宽改造。

(2) 县、乡公路网络化工程：以新农村公路网规划为指引，重点加强乡镇、建制村之间的横向联系，实现县、乡公路由“树状”向“网状”转化，改善部分节点间横向绕行严重问题，同时提高农村公路面对突发事件和自然灾害时的可靠性。

(3) 农村干线路改建提级工程：重点加强县道和重要乡道提级改造，优先安排对区域网络构建作用明显、经济促进作用大、交通量增长快的项目，县道和重要乡道按三级及以上技术标准、一般乡道按等级公路以上标准建设。

(4) 提升现有基础设施，构建便捷的涂岭镇旅游道路网：重点改造提升朝阳公路、拥军路；新建樟脚至小坝公路、小坝至秀溪公路、半岭至馆仔段旅游公路、樟脚至寨后旅游公路以及樟树林旅游公路；加强镇区对樟脚村、小坝村、涂型村、秀溪村的辐射带动，形成便捷的涂岭镇旅游道路网。

(5) 林区道路建设：完善泉港区林业基础设施建设，建设好泉港区国有笔架山林场林区道路，对改善林业生产条件如护林防火、病

虫害防治、发展森林旅游等、促进林业经济发展、方便周边林区群众生产生活具有十分重要的意义，林区道路建设的逐步完善将实现我区森林资源生态效益、经济效益和社会效益最大化。本次泉港区笔架山林场纳入规划的林区道路有两条，一是从笔架山林场五公里至土园工区约 2 公里的道路，二是从笔架山林场场部七公里工区至厝斗工区约 11.5 公里的道路。

（6）自然村路硬化工程：有序推进 300 人以上较大自然村公路硬化工程，继续延伸公路通达深度，加强建制村与自然村的交通联系，到 2020 年基本实现全区有条件的较大自然村通硬化公路，民生交通建设取得新进展。

（7）生命防护工程：继续实施安保提升和危桥改造工程，推进路面改造工程，强化桥隧日常管养，及时改造新增危桥，根据《关于印发福建省道路建设项目安全设施“三同时”监督管理实施办法（试行）的通知》的相关规定，完善乡村节点和交叉口指示标志，提升农村公路通行安全水平，服务农村安全出行。

（8）加大农村公路养护力度：加大政府财政投入，落实“年公里县道 8000 元、乡道 4000 元、村道 2000 元”的农村公路养护配套资金；推行农村公路规范化管理养护，制订出台《农村公路规范化管理养护工作规程》；在全区推广农村公路财产综合保险制度；推广差别化养护机制，完善“县道专业队伍养护、乡村道多元化养护”农村公路养护模式，试点农村公路群养公路按乡镇设立专门人员养护，提高养护水平。

“十三五”期计划新增农村公路硬化面积约 69.16 万平方米，通建制村主干道路面实施单改双改造工程，农村公路安全生命防护工程，计划投资 1.11 亿元；计划新建及改造农村和旅游公路 8 条，总长 52.2km，计划投资 8.652 亿；新建林区道路 2 条，总长 14.5km，计划投资 0.54 亿。

表 5-3 “十三五”期泉港区农村及旅游公路及其他公路建设任务表

公路名称	里程 (公里)	车道数 (双向)	设计时速 (公里/小时)	起止年限	投资匡算 (万元)
农村及旅游公路					
朝阳公路提级改造工程 (X313)	21	4	40	2016-2017	42000
樟脚至寨后延伸段	3	4	40	2016-2017	7500
樟脚到小坝段旅游公路	4.5	2	30	2016-2017	6000
樟树林旅游公路	1.5	2	30	2016-2017	1950
小坝至秀溪段旅游公路	5.9	2	30	2016-2017	7670
半岭至馆仔段旅游公路	4.5	2	30	2017-2019	6000
经八路延伸段	0.8	4	40	2017-2019	2400
拥军路提级改造	11	2	30	2018-2020	13000
农村公路下延建设工程	农村硬化 69.16 万平方米；单改双改造工程；农村公路安全防护工程。			2015-2017	11100
小 计	52.2				97620
其他公路					
笔架山林场五公里至土 园工区	2	1	20	2017-2019	800
笔架山林场场部七公里 工区至厝斗工区	11.5	1	20	2017-2019	4600
小 计	14.5				5400
合 计	66.7				103020

5.1.2 加强铁路建设

1、干线铁路

泉港区现状铁路只有福厦快速铁路和漳泉肖铁路。福厦快速铁路未在泉港区设置站点；漳泉肖铁路现为货运专用铁路，对支持泉港区

工业及港口发展发挥着重要作用，现状主要设站包括肖厝站和港前站，并规划在石化工业园区内设专用货运站。

规划湄南铁路支线（泉港段）北起福厦铁路仙游车站，经泉港区和惠安县至斗尾港区作业站，在泉港区设有前黄站，该支线建成后，泉港区将在原有漳泉肖通港铁路的基础上，新增一条疏港铁路。“十三五”期间，应加快完成湄南铁路支线（泉港段）建设，该支线为货运专用铁路，建成之后将有效疏散肖厝作业区、鲤鱼尾作业区等的港口货流，对泉港港口辐射江西、湖南等内地具有重要意义，为泉港石化园区、港区等的运输服务发挥巨大作用。

现状泉港区没有快速铁路的客运站点，为了补齐短板，“十三五”期泉港区应全力推进福厦高铁建设，同步建设具备综合客运服务功能的泉港高铁站，成为泉港对外客运中心。在“十三五”期完成泉港区“市区通高铁”目标，有效缓解沿海通道客运压力。

2、轨道交通

根据泉州市总规及《泉州市城市轨道交通线网规划》成果，未来大泉州将建设城市轨道交通系统共计6条线、线路长度约270.9公里。其中轨道6号线（泉港线）：起于泉港区规划中心—324国道走廊—惠安县中心—洛秀—与4号线形成衔接，线路长度约38.3公里。由于建设轨道交通系统的投资巨大，同时，建设后投入运营的全寿命使用过程也需要政府在资金上的大力投入。因此，在泉港区积极培养公交客流，通过各种手段提高都市区内出行中的公交出行份额就成为泉港区建设轨道交通的重要基础。因此，建议在前期以快线公交系统作

为基础，培育主要的公交客流走廊，待时机成熟时逐步升级为城际轨道交通，同时对沿线各停靠场站用地给予适当预留。“十三五”期间，应适当加快轨道 6 号线（泉港线）的各项工作，争取 2020 年建成通车。

计划“十三五”期间建设铁路 38.917 公里，投资约 63.5 亿元。

表 5-4 “十三五”期泉港区铁路及轨道交通建设任务表

公路名称	里程 (公里)	起止年限	投资匡算 (万元)
福厦高铁泉港段	17.537	2016-2020	320000
湄洲湾南岸铁路支线（泉港段）	4.38	2013-2016	5000
泉厦漳城际铁路（泉港段）	17	2015-2020	310000
合 计	38.917		635000

5.1.3 打造现代化港口

肖厝港区按主要功能划分为肖厝作业区、鲤鱼尾作业区。肖厝作业区主要承担集装箱及煤炭、铁矿石、粮食等散杂货物运输；鲤鱼尾作业区主要承担原油、成品油、化学品运输。“十三五”期间，肖厝港区建设应按照泉州港总体规划（修编）的目标要求，围绕实现泉州港复兴总目标，加快港口泊位、航道基础设施建设，不断提高集疏运服务能力，持续提高港口发展后劲，坚持把港口建设作为海丝先行区建设的突破点，将肖厝港区打造成为以石油及其制品为主，兼顾煤炭、件杂货和集装箱等运输的综合性港区，构建与海丝先行区建设要求相适应的现代化港口。“十三五”期间，计划泉港区境内港口总投资29.64亿元。

1、强化港口基础设施建设

进一步加大对肖厝港区的基础设施投入，新建一批深水码头。完善配套公共基础设施，打造规模化、集约化现代化港口。“十三五”期，继续推进肖厝作业区 5-6#和 18A-C#泊位工程；新建并完成奥德费尔方正码头仓储项目、福讯化工码头项目、诚峰一级渔港工程以及惠屿陆岛交通码头工程；开工建设肖厝作业区 7-10#、14A-D#、16#泊位工程。同步加快湄洲湾航道三期工程建设，进一步提高肖厝港航道通过能力。

2、加快港口集疏体系建设

一是加快建设港口疏港公路，提升疏港公路等级，实现沿海港口与干线高速公路、普通国省道、工业区、物流园区之间的快速、顺畅连接，形成完善的沿海港口公路集疏运通道，具备条件的港口建设公路货运专线。二是积极促进港口铁路集疏运网络建设，推进港区与辐射内陆的铁路大通道的衔接，形成便捷经济的铁路运输网。“十三五”期重点推进湄洲湾南岸铁路支线（泉港段）、“六横”泉港第二疏港大道以及峰尾渔港路建设。

3、大力发展临港产业

加快建设现代临港物流园区建设，打造“海丝”先行区重要口岸。积极引导各类要素向核心港区集聚，促进港口的规模化、集约化发展，增强核心港区的辐射带动作用，实现整体连片发展。强化临港产业规划与港口等相关规划的衔接，加强临港产业与全区产业布局协调性，加快推进石化、煤炭、铁矿石、粮食等临港物流园区建设，发展特色、

优势临港产业。积极引导大型央企、民企和外企在核心港区后方布局大型临港产业项目，发挥重点龙头项目对延伸产业链、促进产业集聚发展的功能，增强临港产业集聚能力，形成港口与临港产业联动发展新局面。

4、提升港口航运能力

目前，我区航运企业普遍存在船只规模偏小、经营理念落后、高等级船员少和再融资困难等问题，远远不适应港口经济迅速发展的需求。为此，我区应树立危机意识，充分认识航运在港口经济发展中的重要地位和作用，用足用好国家和地方一切可行的优惠政策和措施，调动一切积极因素，做大做强我区航运业。

（1）实现航运现代化：坚持在发展中推进航运结构调整，促进航运技术全面进步，以现代化综合物流技术为核心，大力推进航运业的运输智能化、电子信息化、高新技术化的进程，努力提升发展航运的信息和科技含量，建立高效的运输系统，完善支持保障、强化行业管理。

（2）实现航运专业化：专业化运输是当代航运业的重要战略发展方向，专业化运输不但可以缩短装卸时间，加快货船周转，而且能降低营运成本，提高货运质量，使航运企业获得重大经济效益。重点鼓励成品油、液化气船舶、冷藏船舶和化学品船舶等专业运输船舶的发展，适度发展万吨以上散货运输船舶和千箱以上集装箱运输船舶，积极开辟近远洋集装箱班轮运输，以适应我区经济建设发展的需要。

（3）推进航运业集约化发展：鼓励航运企业之间、航运企业与

大中货主之间的联合，积极引进实力雄厚的资本进入航运市场，组建跨地区、跨行业、跨所有制的大中型航运企业和航运集团，培育我区航运龙头企业。

（4）促进航运业走向国际化：在确保传统运输核心服务的同时，努力延伸和完善多元化服务功能，构筑以海上运输为主干或核心的现代综合运输体系，扩大对外开放、加强国际交流合作、实现双赢或多赢，进一步走向国际化，融入世界。

（5）发展航运金融与保险：协调各商业银行灵活执行国家有关中小企业的融资政策，根据航运企业资金周转特点，积极调整信贷结构，对符合条件的航运企业建造、购置船舶的贷款额度适当放宽。同时发挥保险公司的保障作用，在保险费率方面，参照厦门、福州等地保险公司的船舶保险定额和费率，在现有基础上适度下调，在免赔额方面给予一定优惠。

（6）充实航运人才队伍：航运人才是航运服务业发展的重要基础。我区应积极创造条件、提供优惠待遇，大力引进具有中级以上职称的航管人才，尤其是高等级船员，鼓励航运院校毕业生到我区就业，充实航运技术人才队伍。

5、拓展海陆腹地市场

依托省际和国际航线，加强与厦门港、福州港、宁波港、上海港、台中港等大港口的合作；继续扩大与“海丝”沿线港口合作，争取与海丝沿线主要港口城市缔结友好港口。努力拓展海向腹地，逐步把港区建设成为具备大宗货物集散中转功能的重要口岸、对台“三通”的

重要口岸以及我国与“海丝”航路联系的重要门户和出海通道。积极拓展内陆腹地，加强与省内外陆地港联系，通过日益完善的铁路、公路运输通道，实施“走出去”战略，积极与陆上丝绸之路城市对接，适时在重点货源生成地设立办事机构，吸引更多货源从我区港口进出，形成比较完善的市场营销网络，使我区成为内陆省市最便捷的出海口。

5.1.4 加快完善站场体系

1、构建客运站场体系

(1) 有序推进公路客运站建设：与福厦高铁车站配套建设公路客运站（按二级客运站规划），实现公、铁零换乘。完成泉港客运西站的建设，客运西站属于二级客运站，项目地址位于泉港区驿峰路南侧，纳川管材公司西侧，项目总投资 8000 万元，建设面积为 46.06 亩。

(2) 不断完善城市公交站场：按照城乡客运一体化和公交优先发展要求，加大城市公交枢纽站建设投资力度，使公交枢纽站辐射范围向城乡客运扩展，积极推动公交站场融入公、铁客运站。完成泉港公交公司项目建设，继续加强换乘枢纽站、公交首末站、中间停靠站建设。至 2020 年，建设完成公交换乘枢纽站 2 个，首末站 15 个，城区公交站点 500 米覆盖率达 100%，中心城区公共交通占机动化出行分担率达到 20%~25%。

(3) 推进农村客运场站建设：按照全省计划推进客运场站“百千万”工程建设要求，完善优化公路客运站布局及等级结构，进一步

推进村级客运站点（含招呼站或候车亭牌）建设，提高农村客运站点运营率，提升农村客运站点设施覆盖范围和服务水平，切实改善建制村候车条件。

2、构建货运站场体系

（1）加快“一基地五中心”物流服务综合体系建设：“一基地”即泉港海丝石化物流贸易基地，“五中心”包括**综合信息中心：**大数据与综合应急指挥中心联动石化品交易中心、港口仓储中心、陆地港服务中心、海上航运服务中心业务，利用大数据、云计算、物联网等新兴信息技术为这四个中心提供数据支持并实现信息共享与互联互通，协调四个中心业务运营，遇突发情况实现综合应急指挥，管控安全；**石化产品交易中心：**石化品交易中心采用“政府引导，企业主体，市场化运营”的模式建设，采用线上线下相结合，以线上电子交易为主，力求为石化产品交易商提供“公平、公正、公开”的交易服务，成为石化原料或产品的区域性定价中心，逐步建成生产商、贸易商、投资商、金融商、用户等多元主体参与、交易品种多样、平台运行安全、稳定、高效的现代石化产品交易中心体系，并提供信息咨询、代办工商注册、税务登记、进出口代理业务等一系列增值服务，为进场企业营造宽松，便捷的经营环境和周到服务，最终发展成为华东、华南地区乃至全国性的石化产品电子产品交易中心；**码头仓储中心：**港口仓储中心选址南山片区，规划面积近 2000 亩，主要建设固体和液体化工产品交易仓储和交割库，主要依托省交通运输集团的八方码头有限公司及中阿石化物流合作区，经营固体、液化石化产品仓储业务，并

将石化产品配送全国各地，促进物流贸易业发展，建设全国最大石化产品集聚散中心之一；**陆地港服务中心**：陆地港服务中心位于南埔镇，规划面积约 200 亩，实现六大功能。管控区域内运营的危化车辆，建设危化车辆管理备案中心；承接危化品交易中心的所有物流业务，提供强大的陆路运输资源保障，建设以提供优质服务及降低物流成本为危化车辆总调度中心；建设规范区域内运营危化车辆的安全停泊集中区；建设提供管理运营配套行政办公设施；建设为基地运营人员提供生活性服务保障机构；**海上航运服务中心**：海上航运服务中心运用现代信息技术，整合湄洲湾液体化工、油品船舶、货物资源，构建湄洲湾虚拟航运超市，提供一站式物流服务，促进港区的建设与发展；搭建整合湄洲湾港航数据，为货主、船东提供公平、公正的服务平台，为物流组织降低成本、提高效率；网络各类航运物流衍生服务，提供内外部物流信息化解决方案；建立湄洲湾海上溢油应急平台，整合湄洲湾相关的溢油应急设备及器材、人员、船舶等，提高海上溢油应急处置能力；以推动中国与阿拉伯国家石化贸易集散基地建设，争取把泉港建设成为中阿石化贸易的重要支撑港区。“十三五”期间总投资 50 亿元。

（2）推进物流园区/物流信息中心建设：①建设湄洲湾港肖厝港区肖厝作业区南山片区物流基地，进一步完善市域骨干物流节点体系。南山片区物流基地配套服务于泉港石油化工园区南山片区化工项目的原材料运入及石油化工产品运出，补足泉港石化园区内固体、液体化工品码头能力缺口，为泉港石化园区及周边地区的石化产业发展

提供物流保障。同时，为后方园区企业的建设提供重件设备水上接卸平台。该项目拟建 11 个泊位的公共码头及 1600 亩的化工仓储物流园区，位于泉港区界山镇下朱村，项目总投资 40 亿元；②洪兴仓储物流项目，用地 80 亩，建设仓储库区 3 万 m²，配套的办公楼、停车场、堆场 2.3 万 m²，项目总投资 1.098 亿元；③仁建仓储物流基地，用地 60 亩，与香港福讯仓储公司合作，建设集大宗商品仓储、港口物流服务、集装箱货物中转配送中心为一体的大型综合基地，项目总投资 1.98 亿元；④东辉物流项目（一期），用地 23 亩，建设物流仓储 5000 m²、综合楼 8000 m² 以及大型停车场等配套。一期建设仓库及停车场，项目总投资 0.4 亿元；⑤隆汉物流信息中心（二期），用地 42.96 亩，建设信息中心、宿舍楼、物流仓库及其它配套设施，项目总投资 0.7 亿元。

（3）加强城市配送中心建设：持续完善城市配送网络，形成以配送中心、配送网点等为主体，布局合理、层级分明、衔接顺畅的城市配送基础设施网络体系。

（4）推进农村物流站点建设：依托县乡汽车站、邮政配送站等网点，在站内增设货运中介，借助邮政汽车等进行配送；鼓励大中型物流企业向农村布设配送网点，建立城乡一体化的配送网络。

“十三五”客货运场站投资计划安排 95.48 亿元。

5.2 构建便捷舒适的公众出行服务体系

“十三五”期，应加快构建快速品质化、基础普遍化的多层次

运输服务网络，重点优化调整跨区域客运服务功能、全力加快城市公交优先发展、积极推进城乡公交一体化进程，满足区域间人员快速流动、居民基本出行、旅游出行等各类运输需求。

5.2.1 大力推动客运服务一体化发展

1、推动综合客运一体化发展。推动干线铁路、干线公路、城市交通采取开放式、立体化方式提升站场便捷换乘水平，以实现旅客“零距离换乘”为首要目标，提升综合客运枢纽、公路铁路客运站场、城市公交综合体等枢纽站场的服务能力和水平，强化民航、铁路、公路、水运、城市交通等各种运输方式网络的衔接能力，推进客运联程联运和“一票制”服务。“十三五”期间，重点建设福厦高铁泉港站，将其打造成为具有较强区域辐射能力，集铁路、公路、城市公交、出租车于一体的综合客运枢纽。

2、加快客运一体化服务进程。充分运用现代科技手段，及时、准确地采集各种交通信息，推进综合交通运输信息互联互通与共享开放，提高各类运输线路衔接水平，引导人民群众享受一体化出行服务；推动不同运输方式之间客运“联程联运”、鼓励“一票制”客运发展，推动公交“一卡通”发展，初步形成交通运输一体化服务格局。“十三五”期间，重点建设集城乡公交与城市公交于一体的公交智能调度系统，并预留接口对接泉州公交系统。

5.2.2 构建公众满意的公交服务系统

1、优化公交线网布局。在政策、资金、规划建设、道路资源等

方面对公交采取一定优先措施，在主要的客流走廊上预留公交专用道、港湾停靠站的相应空间。在城市中心与各发展片区之间，建立一定密度的公共交通线网，提高泉港区内的公交服务水平。延伸主城区公交线路，推动城市公交向城乡结合部、城市周边地区延伸。发展快线公交为主，有序推进常规公交，加快优化公共交通线路和站点设置，进一步提高线网密度、站点覆盖率、准点率和运行速度，不断提升公共交通达深度和密度，改善公共交通通达性和便捷。基本建成以快线公交为骨架，城区公交及城乡公交为主体，镇村公交为延伸的结构合理、层次分明、功能互补的一体化线网体系。

(1) 大站快线公交

规划大站快线公交，实现高铁站、汽车站、城区、厂区、港区之间的快速连通，保证人员的快速集散，提高居民出行的舒适度，并节约居民出行的时间。根据泉港区的实际情况，结合规划建设的福厦高铁泉港站，规划 4 条大站快线公交，计划采用 8 米新能源公交车。

1 路：泉港西客运站—泉港高铁站 线长：12.3km，高铁站投入使用前暂不开通。

线路走向：泉港西客运站、仁爱医院、普安工业区、蓝海国际、西吴路口、坑内村、泉港高铁站

开线理由：连接泉港西客运站与高铁站两个综合客运枢纽。

车辆投入：计划投入 8 台车，发车间隔时间 10 分钟。

2 路：建行公积金中心—涂岭镇 线长：16.2km，高铁站投入使用前暂不开通。

线路走向：建行公积金中心、炼油厂、邱厝村、施厝村、华翔大酒店、大地加油中心、天湖村、泉港高铁站、龙头岭、涂岭镇

开线理由：连接厂区和泉港高铁站。

车辆投入：计划投入 8 台车，发车间隔时间 15 分钟。

3 路：山腰街口—肖厝村 线长：17.5km。

线路走向：山腰街口、中闽百汇、泉港汽车站、泉港酒店、交警大队、栖霞、生活区、建行、仙境、炼油厂、柯厝、沙格、肖厝村。

开线理由：连接城区、厂区和港区。

车辆投入：计划投入 11 台车，发车间隔时间 10 分钟。

5 路：奇隆购物广场—泉港高铁站—仙游动车站 线长：23.5km。

线路走向：奇隆购物广场、泉港汽车站、南山路、倒桥、通港路、泉港高铁站（天湖村）、龙头岭、324 国道、界山镇、仙游动车站（泉港高铁站未投入使用前，将站点暂设在天湖村）

开线理由：连接泉港汽车站、泉港高铁站、仙游动车站三个综合客运枢纽。

车辆投入：计划投入 8 台车，发车间隔时间 25 分钟。

（2）城区公交

规划城区公交，连接城区重要的办公场所和人员聚集地，方便城区居民出行。通过调整和延伸现有的公交线路，规划 4 条城区公交，计划采用 7 米或 8 米新能源公交车。

6 路：山腰街口—上西村 线长：12.5km。

线路走向：山腰街口、奇隆购物广场、新区政府、老干部局、海

景大酒店、海天广场、栖霞、国美电器、生活区、建行公积金中心、土坑、梅林、许厝、上西村。

开线理由：连接奇隆购物广场、新区政府、海天广场、建行公积金中心等大型人员集散地。

车辆投入：计划投入 5 台车，发车间隔时间 20 分钟。

7 路：奇隆购物广场—泉港第二医院 线长：16.0km。

线路走向：奇隆购物广场、泉港汽车站、圆盘、西吴路口、蓝海国际、普安工业区、仁爱医院、前黄镇、万家鑫、泉港西客运站（前烧村）、石化学院、德和工业园、驿峰路口、驿坂、拥军路、泉港第二医院。（泉港西客运站未投入使用前，将站点暂设前烧村）

开线理由：连接奇隆购物广场、泉港汽车站、仁爱医院、泉港西客运站、石化学院、泉港第二医院等大型人员集散地。

车辆投入：计划投入 8 台车，发车间隔时间 12 分钟。

8 路：奇隆购物广场—石化学院—培文外国语学校（校园专线）线长：18.5km。

线路走向：奇隆购物广场、泉港汽车站、圆盘、西吴路口、蓝海国际、普安工业区、仁爱医院、前黄镇、万家鑫、泉港西客运站（前烧村）、石化学院、德和工业园、驿峰路口、前欧、培文外国语学校（泉港西客运站未投入使用前，将站点暂设前烧村）

开线理由：作为校园专线，连接城区、石化学院、培文外国语学校等大型人员集散地。

车辆投入：计划投入 4 台车，发车间隔时间 30 分钟。

9 路：山腰街口—泉港高铁站 线长：13.0km，高铁站投入使用前暂不开通。

线路走向：山腰街口、新民街、海天广场、栖霞、生活区、建行公积金中心、仙境、华翔大酒店、大地加油中心、天湖村、泉港高铁站

开线理由：连接山腰街口、新民街、海天广场、中兴街、建行公积金中心、泉港高铁站等大型人员集散地。

车辆投入：计划投入 7 台车，发车间隔时间 15 分钟。

（3）城乡公交

规划城乡公交，实现城乡公交通至全部乡镇，实现城区和不同乡镇之间的互联互通。规划 4 条城乡公交，覆盖泉港区全部乡镇，计划采用 6 米或 7 米新能源公交车。

10 路：峰尾镇—六中 线长：18.8km。

线路走向：峰尾、郭厝、泉港医院、区政府、山腰邮局、奇隆广场、金山街、泉港汽车站、轻工电器、圆盘、西吴路口、坝头、下炉、龙头岭、涂岭、六中

开线理由：连接城区、前黄镇、涂岭镇。

车辆投入：计划投入 10 台车，发车间隔时间 12 分钟。

11 路：泉港医院—下朱尾 线长：16.5km。

线路走向：泉港医院、山腰邮局、泉港汽车站、行政中心、倒桥、南埔街、岭头、下凉尾、下朱尾

开线理由：连接城区、前黄镇、南浦镇、界山镇。

车辆投入：计划投入 10 台车，发车间隔时间 10 分钟。

12 路：奇隆购物广场—建行—界山 线长：21km。

线路走向：奇隆购物广场、中兴街、国税局、交警大队、栖霞、生活区、建行、后田、先锋村、火电厂、下朱尾、赤屿岛、狮东、潘厝、界山

开线理由：连接城区、峰尾镇、后龙镇、南浦镇、界山镇以及界山镇。

车辆投入：计划投入 8 台车，发车间隔时间 20 分钟。

13 路：奇隆购物广场—滨海路—界山 线长：29.8km。

线路走向：奇隆购物广场、新区政府、圭壁村、峰尾镇、后龙镇、割山村、上西村、邱厝村、下朱村、赤屿仔、狮东、潘厝村、界山

开线理由：连接城区、峰尾镇、后龙镇、南浦镇以及界山镇。

车辆投入：计划投入 8 台车，发车间隔时间 30 分钟。

（4）镇村公交

规划镇村公交，实现农村客运公交化改造。规划 6 条镇村公交，保证每个乡镇至少有一条镇村公交，计划采用 6 米新能源公交车。

14 路：泉港西客运站—古县村 线长：9.3km（规划中，暂不考虑开通）

线路走向：泉港西客运站、前黄镇、前黄村、后张村、凤林村、古县村

开线理由：方便前黄镇内各行政村村民出行。

15 路：界山—下朱尾 线长：11km（规划中，暂不考虑开通）

线路走向：界山、玉山村、槐山村、岭头村、下凉尾、下朱尾

开线理由：方便界山镇内各行政村村民出行。

16 路：后龙客运站—后龙镇 线长：8.4km。

线路走向：后龙客运站、田里村、涂坑村、东山村、坑仔底村、后龙镇

开线理由：方便后龙镇内各行政村村民出行。

车辆投入：计划投入 1 台车，发车间隔时间 30 分钟。

17 路：涂岭镇—小坝村 线长：6.5km。

线路走向：涂岭镇、松园村、绿笛山庄、小坝村

开线理由：方便涂岭镇内各行政村村民出行。

车辆投入：计划投入 1 台车，发车间隔时间 25 分钟。

18 路：涂岭镇—秀溪村 线长：5.5km。

线路走向：涂岭镇、下打朱、顶打朱、秀溪村

开线理由：方便涂岭镇内各行政村村民出行。

车辆投入：计划投入 1 台车，发车间隔时间 25 分钟。

19 路：涂岭镇—寨后村—黄田村 线长：23km。

线路走向：涂岭镇、松园村、前欧村、涂型村、樟脚村、寨后村、黄田村

开线理由：方便涂岭镇内各行政村村民出行。

车辆投入：计划投入 1 台车，发车间隔时间 60 分钟。

2、有序推进公交发展。根据公众出行需求，结合泉港区道路建设进度，有序推进公交发展。规划前期、中期、远期公交线路网络，

最大程度的满足乘客需求。

表 5-5 泉港区公交线网规划实施步骤

规划期限	规划开通线路	描述
前期规划 (2016-2018)	3 路: 山腰街口—肖厝村 5 路: 奇隆购物广场—泉港高铁站—仙游动车站 6 路: 山腰街口—上西村 7 路: 奇隆购物广场—泉港第二医院 8 路: 奇隆购物广场—石化学院—培文外国语学校(校园专线) 10 路: 峰尾镇—六中 11 路: 泉港医院—下朱尾 12 路: 奇隆购物广场—建行—界山 13 路: 奇隆购物广场—滨海路—界山 16 路: 后龙客运站—后龙镇 17 路: 涂岭镇—小坝村 18 路: 涂岭镇—秀溪村 19 路: 涂岭镇—寨后村—黄田村	调整原有 7 条公交线路, 开辟 6 条新线路, 在充分考虑公众原有出行习惯的基础上, 增设部分新线填补空白区域, 方便公众出行。同时, 全面实现公共交通工具公车公营, 实现车辆的统一调度管理, 提升泉港区公共交通的服务质量。
中期规划 (2019-2020)	1 路: 泉港西客运站—泉港高铁站 2 路: 建行公积金中心—涂岭镇 9 路: 山腰街口—泉港高铁站	结合福厦高铁站、泉港西客运站、凤凰大道等建设项目, 开辟新的公交线路, 充分发挥福厦高铁站“客流集散枢纽”的作用, 实现高铁站、客运站、城区、厂区之间的快速连通。
远期规划 (2020 年之后)	14 路: 泉港西客运站—古县村 15 路: 界山—下朱尾	随着 2000 人以上建制村路单改双工程、农村干线路改建提级工程的持续推进, 开辟镇村公交, 实现农村客运公交化改造, 满足各行政村村民出行需求。

3、完善公交场站系统。公交场站是实现公交客流集散、换乘和公交车辆停放、保养、维修的场所。一般在大型客流集散中心设置公交换乘枢纽、普通客流集散中心设置公交停靠站。通过换乘枢纽引入各种交通方式, 实现不同公交线路间的方便快捷换乘, 以及城市公共交通与公路、铁路等对外交通之间的有效衔接。按照城乡公交一体化

的要求，应加大城市公交场站建设投资力度，建立以综合车场、公交枢纽站、首末站、停靠站为骨架的与公交线网体系和公交服务提升相适应的公交场站系统，保证公交线路的正常运营，为公交良性发展提供基础设施保障。

（1）综合车场

功能：公交停车场和保养场合并即是综合车场，提供公交车夜间集中停放、车辆的集中维护保养，以及车辆燃料、配件的储备和发放，也可同时兼作公交企业的行政管理中心、营运指挥调度中心，需要较大的规模和功能齐全的设施。

规划：“十三五”期间，重点建设泉港公交公司（拟建设面积 40 亩），作为综合车场，实现车辆的统一调度管理。

（2）枢纽站

功能：枢纽站提供公交系统内不同模式之间、不同层次线网之间、市内公交与对外交通之间的接驳、换乘及中转，服务于城市主要客流发生和吸引点的客流集散。三条以上公交线路共用的首末站或者与其他交通方式换乘的首末站应设为公交枢纽站。

规划：结合泉港区公交线网规划，综合考虑枢纽换乘站布局。

表 5-6 泉港区公交换乘枢纽规划

规划期限	公交换乘枢纽数量	用地总面积 (平方米)	描述
近期规划 (2016-2020)	2	5000	奇隆购物广场公交枢纽、 泉港高铁站公交枢纽
远期规划 (2020 以后)	3	7500	奇隆购物广场公交枢纽、 泉港高铁站公交枢纽、涂 岭公交枢纽站

(3) 公交首末站

功能：公交首末站即每条公交线路的起点和终点站，用于线路的发车调度、折返，夜间可用作部分公交车辆停放。一般包括线路的发车/停车位、调度室、乘客候车廊道等基本设施。首末站分布具有面广点小的特点。一个首末站一般安排 1-3 条公交营运线路。

规划：根据公交需求分布、泉港区城市建设发展状况、公交需求规模、公交线网布线，综合考虑公交首末站布局。

表 5-7 泉港区公交首末站规划

规划期限	公交首末站数量	用地总面积 (平方米)	描述
近期规划 (2016-2020)	17	17000	山腰街口、肖厝村、上西村、泉港第二医院、培文外国语学校、峰尾镇、六中、泉港医院、下朱尾、界山、后龙客运站、涂岭镇、小坝村、秀溪村、黄田村、泉港西客运站、建行公积金中心
远期规划 (2020 以后)	17	17000	山腰街口、肖厝村、上西村、泉港第二医院、培文外国语学校、峰尾镇、六中、泉港医院、下朱尾、界山、后龙客运站、小坝村、秀溪村、黄田村、泉港西客运站、建行公积金中心、古县村

(4) 停靠站

完善公交停靠站，并增设公交站亭。因地制宜推进港湾式停靠站建设，提高城市公交站点覆盖率，增设行政村公交停靠站，切实解决行政村村民出行问题。推行错站停靠，完善停靠站站牌、详细线路信息（站点、首末班次时间、发车间隔）、长椅、地图等设施。加强公

交停靠管理，切实提高公众出行满意度。

4、规划慢行交通系统。慢行交通一般指步行或自行车等以人力为空间移动动力的交通。在当前城市占据社会经济发展主导地位的时代，慢行交通系统在完善与提升城市空间功能、提高居民生活品质等使城市生活更富有魅力方面具有重要作用。泉港区应重视慢行交通发展，特别是步行交通及相应的景观建设，营造和谐、绿色的交通环境。在人流密集的产业地区重点建设慢行交通系统，同时结合公交站点，在站点周围建设高密度的慢行道路系统，结合滨水、绿地系统营造环境宜人的慢行空间，使慢行方式逐步成为居民区内短距离出行首选，实现人车友好分离、机非友好分离和动静友好分离。

5、提升公交服务水平。加大运力投放和车辆设备更新，提高新能源公交车辆比重，提升公共交通舒适程度，引导城市居民采用公共交通出行；同时，在规划建设的综合车场、枢纽站、首末站根据需求同步配建电动汽车充电桩，确保满足新能源电动汽车充电服务需求。到 2020 年，城区公交车拥有率达 7~8 辆/万人；大力发展低碳公交，增加投放清洁能源、新能源公交车辆，全区清洁能源、新能源公交车所占比例达 50% 以上；鼓励绿色出行，加强公交站点与慢行交通系统的衔接，缩短换乘距离，切实解决公共出行“最后一公里”问题；加大发车密度，加大交通“一卡通”使用范围，提高公交信息化服务水平。

6、健全公交补贴机制。泉港区政府应加快建立城市公共交通企业成本评估和补贴补偿制度, 对执行政府指令性任务、开通冷僻线路、

实行低票价、减免票等产生的政策性亏损，在对公共交通企业成本和费用进行年度审计审核评价界定的基础上，给予合理补偿。同时要加强公交运营企业管理，提升公交服务的安全与质量水平。

7、改善出租车服务能力。根据泉港区自身特点、交通需求、道路承载能力、环境保护等因素，适度发展出租汽车，科学确定出租汽车运力规模及在城市综合交通运输体系中的分担比例，及时调整运力规模，控制、淘汰落后车型，更好满足社会公众个性化出行需求。不断优化出租汽车运营环境，保护合法经营，严厉打击非法营运；继续加强出租汽车客运信息化建设，落实国家对网络预约出租汽车的规范管理，统筹发展传统出租汽车和预约出租汽车，实行错位发展和差异化经营，为社会公众提供高品质、多样化的运输服务。

5.2.3 推动汽车维修产业健康发展

随着汽修行业的发展，汽车维修业已经从道路运输的附属产业逐步发展成为汽车产业链中不可或缺的组成部分，在推动城市扩张、保障交通安全畅通、控制城市环境污染、提高城乡人民生活质量等方面均发挥着重要的作用。“十三五”期间，应加大对汽车维修业的扶持力度，促进汽车维修业健康有序发展，加速形成以一、二类整车维修企业为主、三类专项维修企业为辅，类别齐全，功能互补的汽车维修场站布局。

1、优化维修网点布局。针对目前泉港区汽车维修场站分布较为集中的特点，优化维修网点布局，引导维修企业在全区范围内布设维

修网点，实现维修网点覆盖主要的干线公路、县乡公路和重要的客货运输节点，保证维修网点的分散性以及汽车维修的便利性。

2、建立汽车维修救援体系。运用信息化和现代化的通讯监控设备，建立汽车维修救援服务信息平台，以市场为向导，依托合理的汽车维修救援企业网点布局，把汽车维修与救援有机的结合起来，搭建覆盖全区的汽车维修救援体系；同时，立足泉港区危化品运输企业集中的特点，打造一个有泉港特色的危化品运输车辆维修救援体系，保障危化品运输的安全。

同步加强汽车维修救援体系的监管，逐步制定统一的汽车维修救援服务规范和收费标准，确定统一的汽车维修救援标识。规范汽车维修救援服务市场，创建汽车维修救援服务品牌。完善各项制度，推进汽车维修救援诚信建设，加强对入网企业救援业务的考核，并纳入汽车维修企业质量信誉考核中，不断增强入网企业开展汽车救援的积极性，为交通运输的安全提供更好的保障。

3、加快汽车维修业结构调整。通过市场规律的导向和调节作用，加快泉港区汽修业结构调整，推进汽车维修向专业化、协作化和连锁经营的方向发展，培育新的经济增长点，填补新能源车辆维修等市场空白，推进企业品牌化经营与管理。引导维修企业向专业化、集约化和连锁经营的方向发展，形成专业性汽车维修、快修连锁、综合性汽车维修三种功能互补、协调发展的市场格局。通过调控维修能力投入和网点布局，满足泉港区经济社会发展需求。

5.2.4 推进驾驶培训产业有序发展

驾培行业是一项新兴产业，近年来发展迅速。驾培行业肩负着培养驾驶员的重要责任，因此驾培行业的管理做到有序规范、保证驾培教学的质量关系到驾驶员和其他人民的生命财产安全。“十三五”期间，泉港区在推进驾培市场繁荣的同时，应进一步规范驾培市场秩序，严格驾培机构质量信誉考核制度，强化教练员、教练车的管理，抓好驾培机构的教学质量。

1、促进驾培市场发展。目前，泉港区现有的 4 家驾培机构均分布在城市的中心区域，培训场地分布也相对集中，这在客观上限制了培训市场的进一步扩大，一定程度上造成了泉港区驾考生源的流失。

“十三五”期间，应引导驾校企业在市场成熟的区域新增培训点，满足不断扩大的驾培需求。同时，鼓励驾培企业推行计时收费、先培训后收费、分期收费等新型的收费模式，吸引更多的驾考生源，促进驾培市场的进一步繁荣。

2、推广道路运输驾驶员网络远程继续教育。作为福建省道路运输驾驶员网络远程继续教育试点地区，泉州市已顺利完成“全国道路运输驾驶员继续教育网络平台”与“泉州市道路运政管理平台”之间的互联互通，泉港区也同步设立了网络远程继续教育辅助点，今后，泉港区道路运输驾驶员可按照具体要求，选择参加包括网络远程教育在内的继续教育培训。“十三五”期间，应进一步推广应用网络远程继续教育，增加广大客货运驾驶员参与继续教育的途径，有效缓解道路运输驾员工学矛盾，进一步促进优质教育资源均等

化。同时，加快推进危货运输驾驶员远程继续教育系统模块的建立以及数据对接，方便泉港区危货运输驾驶员通过网络参加继续教育。

5.3 加快构建经济高效的现代交通物流体系

把握 21 世纪海上丝绸之路战略机遇，充分发挥我区港口岸线资源优势，积极推进运输企业转型、运输资源整合、运输服务延伸、运输网络拓展，加快提升货运服务能力与服务水平，满足现代物流发展对空间、时效、规模等方面的多样化运输需求。

5.3.1 加快完善物流网络体系

1、完善物流设施规划布局。加快物流园区建设，完善以货运铁路、高速公路为骨架，普通国省道、县道为主体的区域公路网络系统，打通港口辐射内陆的铁路货运通道，构建以货运铁路、高速公路为主要依托，以城市道路为补充的货运交通走廊。将港口、铁路、公路等货运方式有效衔接，全面融入海西经济区的对外交通系统。加快形成港口物流带、物流园区、物流中心和农村物流站点四层交通物流节点体系。

2、发展邮政快递物流和农村物流。改善城市物流配送发展环境，重视公用型城市配送节点建设，加大资金投入，保障城市物流配送公共设施用地需求。编制邮政业基础设施专项规划，将快件接收场所、投递智能终端建设纳入新建楼盘、老旧小区改建规划。鼓励邮政、快递企业、社会资本组建第三方同城投递配送公司，结合智能投递终端建设，解决快件城市配送“最后一公里”问题。将快递行业专用车辆

通行纳入管理范围，推动城市配送车辆向标准化、清洁化和专业化发展。积极发展农村邮政物流，将村邮站纳入城乡一体化建设内容，加快构建“以快递园区为依托、以乡镇网点为节点、以村邮站（社区收投站）为终端支撑”的三级邮政快递物流服务网络。实现村邮站覆盖率 100%，基本实现建制村 100%通快递。

5.3.2 拓展物流服务功能

1、促进港口物流联动发展。一是推动港口物流向集聚化发展。创新以港航服务为龙头的现代港口物流发展机制，着力发展以液体化工、固体化工、大宗工业品散杂货为主的港口运输业和港口服务业。二是加快建设一批行业影响大、特色明显的临港物流园区，引导工业企业向港口周边集聚，优化和完善临港产业布局，打造产业集中度高、特色明显的临港产业基地，构筑新型港城关系。三是引入现代经营模式。根据港口资源和产业布局的特点，延伸港口功能，引入先进管理模式，向第三代港口转型（第三代港口功能定位为“国际物流中心”），扩大临港开发区、出口加工区以及相应的物流园区，将传统港口发展为货物转运、聚集、增值、拼装和配送的中心，形成高度整合的“大物流”、技术密集型的“智能港”，促进区域经济更快、更有效地发展。

2、主动服务海丝先行。主动融入国家“一带一路”战略布局，加快建设成为福建“21 世纪海上丝绸之路核心区”、泉州“21 世纪海上丝绸之路先行区”的重要支撑点。深化与海丝沿线国家和地区的产业交流合作，扩大投资、经贸、商务往来，依托联合石化与沙特建立的良好合作基础，更加注重引进先进制造业和先进技术，争取设立“中

国—阿拉伯”石化产业合作泉港园区。依托湄洲湾优越的港口条件，争取与海丝沿线主要港口城市缔结友好港口、拓展代理业务，力争成为中阿石化贸易的重要支撑港区。加强两岸石化界的交流合作，深化与台湾百大企业、石化龙头企业的对接，有效承接台湾石化产业外移。主动接受自由贸易试验区的政策辐射，加强与自贸区的协同协作，为自贸区提供货物中转、综合配套等服务。

3、加快筹建“一基地五中心”。着力打造重点面向石化贸易产业的现代综合物流贸易基地，即泉港海丝石化物流贸易基地；同步围绕基地交易、仓储、陆地港服务、海上航运、应急指挥等核心业务功能搭建五大中心（综合信息中心、石化产品交易中心、码头仓储中心、海上航运服务中心、陆地港服务中心）。“一基地+五中心”的建成将有效整合区域物流、贸易等资源，加快实现区域与产业双联动。

4、支持传统货运转型发展。引导传统运输枢纽场站加快转型升级，鼓励港口、铁路和公路场站与后方物流园区、产业园区等联动发展，提高物流服务配套能力。支持交通运输企业向现代物流业延伸，支持物流园区延伸服务链；积极培育一批拥有自身核心业务能力的本地骨干型物流企业。

5、提升运输服务水平。充分发挥我区石化产品丰富的物点，研究促进危化品运输企业发展的有关措施、政策，大力调整运力结构，以集装厢运输、厢式货车运输为主，推进公路运输大型化、专业化；大力扶持水路运输，继续跟踪航运业发展扶持政策执行情况，引导区内航运企业规模化发展、集约化经营，全面对接港口物流业；重点推

进多式联运、甩挂运输、集装箱运输等先进运输组织方式发展，积极申报国家货物多式联运示范工程、国家甩挂运输试点项目。

6、提高物流技术装备水平。引导货运企业加快运力装备改造更新，购置厢式货车、集装箱车、罐式车、冷藏运输车和汽车列车组，加大技术研发力度。大力推进货运车型向专业化、标准化、大型化、节能化方向发展，鼓励使用集装箱、厢式、冷藏、散装、液罐等专用运输车辆和多轴重载大型车辆。

5.3.3 加强石化园区危化货物运输管理

泉港区目前共有在册危险货物运输企业 8 家，危险货物运输车辆 216 辆，危险货物运输从业人员 500 余人，总承载质量约 4500 吨，危化品运输已经成为影响泉港区交通运输安全的重要因素。“十三五”期间，在大力推进危化品运输向大型化、专业化发展的同时，泉港区应继续加大对危化品运输的监管力度，严厉打击违法的危化品运输行为，全面排查和整治危化品运输安全隐患，促进危化品运输安全管理的制度建设和机制完善，切实防范重特大安全事故的发生，确保人民生命财产安全。

1、加强对危化品运输企业的监管。深入企业，强化源头管理。组织人员定期对区内危险货物运输企业的许可条件进行重新审查，对相关条件不符合许可标准的企业进行停业整顿，逾期未能整改的，则注销企业危险货物运输许可；定期对危运从业人员的资质、危运车辆的安全标识、消防器材进行全面排查，指导并规范危运企业对从业人员的正规管理；加强对危运企业 GPS 动态监控的监督检查，发现问

题及时督促整改，对未及时整改的企业依法进行处罚；严格要求企业对危运车辆的出入库进行检查登记，确保车辆出行时，没有任何故障，确保运输途中的行车安全。

要求企业负责人牢固树立安全生产主体意识，从思想上重视安全生产管理工作。要督促完善安全管理制度，制定应急预案，并加强预案演练。要加大安全设备投入，持续开展安全生产检查，排除安全隐患。鼓励危化品生产企业根据自身需求组建自有运输车队，便于危化品生产企业对生产环节、物流环节进行统一管理，避免出现运输企业、车辆、人员的资质与承运货物所需具备的资质不符，甚至运输企业、车辆、人员无资质的现象，从源头上杜绝物流环节的隐患。要坚决采用专业人员进行危化品运输，持证上岗，加大安全培训力度，全面提高从业人员的安全素质。

2、严格落实车辆出入安检制度。建议建立封闭式园区，对车辆准入设立双重关卡。首先，对石化园区所有的承运企业、承运车辆的准入进行统一管理。园区危化品企业入驻后，制定园区的车辆准入制度，对危化品企业招标的承运企业进行运输资质进行审核，确保运输企业具有相应的危化品运输资质，承运的车辆具有相应的技术等级，参与运输的从业人员具有相应的从业资质，对运输企业颁发《出入石化园区通行证》，持有《出入石化园区通行证》的危化品运输车辆方可进出园区。其次，要求危化品生产企业建立危化品运输车辆进出台帐、资质台帐、装载台帐，对已准入的危化品运输车辆进行日常二次资质审核，在装载前、出厂时均需对危化品运输车辆的运输资质及从

业人员资质进行审核登记，确保每趟次的危化品运输车辆及人员均具有相应资质。

3、强化危化品运输合同管理。要求相关部门对危化品生产企业及运输企业进行检查时，必须检查其签订的危化品运输合同，要求合同必须明确承运企业资质、车辆资质、从业人员资质、危化品类别、项别、品名及数量等内容，并根据合同内容对运输车辆进行随机抽查。同时，建议由安监部门牵头，对现有的危化品生产企业与运输企业签订的运输合同进行检查，重点检查承运企业、车辆的资质，以及实际运载的货物品名与合同所明确的品名是否一致。

4、加大联合执法力度。对危化品运输企业加强“三员”管理，相关职能部门定期不定期开展联合执法，形成危化品交通运输安全管理的合力。通过实施封闭管理、对危化品车辆实施限行、设置红绿灯监控、实施公开曝光等措施强化危化品运输车辆安全管理力度。同时，加强对危运车辆的路面检查力度，采取定点检查与流动巡查相结合的方式，对区内所有危运车辆的运输车辆资质、从业人员资质、安全附属设施进行检查，并加强安全宣传教育，及时纠正、查处危运车辆的违法行为。

5.4 着力提升绿色交通

推动行业资源节约。到 2020 年底，全市清洁能源、新能源公交车比例达到 50% 以上。扩大工业废料在交通建设中的利用范围，继续加强路面废旧材料的循环利用。加快 LNG、CNG 加气站、电动车充

电桩等节能基础设施建设。加强绿色交通理念宣传，倡导低碳生活理念和行为方式。

针对当前汽修行业存在的资源浪费和环境污染问题，着重推行绿色维修。绿色维修是综合考虑环境影响和资源利用效率的现代维修模式，其目标是除达到保持和恢复产品规定状态外，还应满足可持续发展的要求，即在维修过程及产品维修后直至产品报废处理这一段时期内，最大限度的使产品保持和恢复原来规定的状态，又要使维修废弃物和有害排放物最小，既对环境的污染最小，还要使资源利用效率最高。绿色维修作为汽车维修行业倡导节能减排的核心理念和具体措施，是发展循环经济、建设低碳社会的内在要求，是建设资源节约型、环境友好型行业的重要举措，同时也是促进机动车维修行业可持续发展的有效途径。大力推广绿色维修，一是引导维修企业树立“科学修车，能修则修”的节能维修理念，增强从业人员环境保护，节能增效的意识；二是引导维修企业建立健全的“绿色汽修”管理体系，明确工作机构和人员，制定企业环境保护和资源集约利用的规章制度，形成行之有效的工作机制；三是引导维修企业积极使用新设备、新工艺、新材料和新技术，形成一套维修废弃物少和有害排放物少、资源利用率高的工艺规范。通过保障汽车性能、使用绿色维修技术、绿色维修设备开展维修作业、及时汽车救援等服务，有效保证汽车油耗的降低、能源的节约、汽车尾气和噪声的污染控制，严格控制营运车辆污染物的排放，达到环保要求。

推动交通运输绿色循环低碳的发展，努力打造 1 个以上生态效益

佳、社会反响好的亮点工程。全面开展公路生态景观服务体系建设，规划建立泉港区公路生态景观服务体系，推动公路基础设施由单一运输功能向运输、生态、旅游、保护等复合功能发展。积极推动肖厝港编制绿色港口建设规划及实施方案，创建国家级绿色港口；鼓励肖厝港申报交通运输部绿色循环低碳试点港口。至 2020 年，在涂岭、界山等旅游资源丰富的镇重点推进 1-2 条生态景观示范公路建设，将示范经验总结并争取在全区推广。

加强环境保护和修复。全面加强交通环境影响评价制度，开展交通工程环境监理工作；加强基础设施建设全过程污染防治；推广公路生态型声屏障技术应用，严格控制和建设运营车船的污染排放。推进已建工程生态修复工程，加强新建工程全过程生态保护和修复。

5.5 有效保障平安交通

持续推进平安交通创建。深入推动交通运输安全生产综合整治工程、企业安全生产标准化建设提升工程、安全监管标准化建设、企业信用体系建设等，持续开展“平安公路”、“平安车船”、“平安车站”、“平安渡口”、“平安工地”等针对性和特色的“平安交通”建设，突出示范领域安全生产法制体制机制建设，大力夯实“平安交通”保障基层基础基本功，不断巩固和加强“平安交通”示范建设成果，实现公路水路运输、交通基础建设等方面安全生产指标均有效地控制在区政府的考核目标之内。

提升交通运行安全水平。加强安保设施建设，强化设施灾害防治

能力，重点加强公路、港口、航道、站场等基础设施安全保障配套设施建设，加强干线公路危险路段整治、危桥改造和农村公路安保工程建设；加强港口航道引航装备、防台风设施的建设，加快应急锚地、避风锚地和危险品锚地建设，加强堤岸保护措施；加强航运枢纽、过船建筑物等航道设施及其它航道附属设施的改扩建，完善桥梁水域航标配布；继续实施渡改桥工程，推进“放心船、平安渡”建设。

加强交通安全监管体系建设。建设交通运输安全生产监管监察平台，加强对重点桥隧、港站、“两客一危”车辆、“四类重点”船舶的监测监控，加强寄递渠道安全监管，加快建立港口重大危险源安全监管机制，全面推进危险品运输电子运单平台建设。

推进安全体系建设。交通运输企业安全生产责任网络全面构建，主体责任有效落实。交通运输主管部门和管理机构的安全生产监督管理层级责任链条完善，监督管理责任有效落实。建立安全生产工作述职机制，各单位和各部门负责人应将安全生产工作履职情况作为年度述职的重要内容。基本建立安全生产问责追责机制。

提升交通应急保障能力。以落实安全生产责任为主线，以加强安全生产应急管理基层、基础建设为重点，依靠信息化手段，进一步健全完善交通运输安全生产和应急管理法规体系及体制机制，进一步提升应急救援队伍素质，进一步提高科技和装备水平，基本建成反应迅速、处置高效的交通应急救援系统，实现一般灾害情况下公路应急抢通时间不超过 10 小时，公路应急救援到达时间不超过 2 小时。构建交通运输行业应急预案体系，积极参与综合性突发事件应急演练，促

进建立稳定、长效的协作机制；有针对性地加强对非传统安全事件制定防范措施和预案，重点做好各类极端天气的预警预防、重大活动期间的交通运输安全保障等工作。

5.6 加快发展智慧交通

优化信息化发展环境。以互联网+、大数据、云计算平台为依托，重点开展“互联网+”交通运输，加快推进新一代信息技术与交通运输深度融合发展，不断提高公众智能出行水平。按照“两条腿走路”的方针，坚持有所为有所不为，依靠市场来推进智慧交通发展，做好政企之间、各种运输方式之间的协调工作，努力营造良好的智慧交通发展环境；大力提升公共交通领域的信息服务能力和水平，力争让智慧交通在公共服务领域率先取得突破；持续推进行业管理信息化智能化建设，提高行业管理部门服务效率。

加强行业管理信息化。建设完成“两客一危”、出租车、重型普通货运车辆的部标北斗卫星定位系统改造工作并拓展建设管理模块，加快客运车辆日趟检测系统建设；建立并完善交通路面动态视频监控系统建设。完善“12328”交通服务监督电话系统，整合卫星定位系统平台、道路运输管理系统、公交智能系统等资源，建设一个综合性的交通运输监督服务平台。升级交通运输部门办公自动化系统，在与市级交通运输部门完成联网的基础上，进一步完善功能。进一步加强道路运输信息化监管，加快道路运输企业端推广应用，建设水路运输网上审批系统，全面使用电子化出租汽车驾驶员服务监督卡。

提升公共信息服务水平。大力推动交通一卡通推广应用，实现交通“一卡式”支付，逐步实现高速公路通行、公交车、出租车、客运、物流、维修、邮政等交通领域统筹支付。积极配合省交通运输厅、市交通局做好多样化交通运输综合信息服务产品开发建设（政企合作模式），为公众提供“一站式”出行服务。完善出租车电召平台，发展公交智能系统，努力提高智能调度水平。推动公众出行信息服务体系建设，综合交通出行信息可查询内容覆盖率 50%。加强物流公共信息服务建设，交通物流公共信息平台覆盖率达到 70%，积极引导第三方物流平台健康发展，推动物流企业联网，鼓励有条件的物流企业调度系统智能化改造，推动多式联运信息服务。以应急保障系统为重点，不断提高行业智能管理水平，交通智能管理系统覆盖率达到 50%，基本实现交通安全重大风险源可识、可防、可控。

5.7 推进依法行政

加强法治交通建设。建立重大决策合法性审查机制，未通过或未经合法性审查的决策不得提交讨论；对交通运输领域的重大事项，通过规范化的意见征求、专家论证、公示听证等机制，提高决策科学性，对已经实施的要进行后评估工作。继续开展交通运输行政执法评议考核和案卷评查，加强执法监督检查；做好交通综合执法试点工作，依照法定的权限、条件、标准和程序，推进交通综合执法机构人员按行政执法类公务员管理的改革，不断提高综合执法水平；积极推广现场电子取证、检测设施建设和非现场执法，推进执法信息化建设；加强

执法车船和设备配置；完善执法举报投诉处理制度，推行限时办结制、服务承诺制等，全面提升行政执法效率；合理设定交通综合执法机构，全面开展基层执法队伍职业化、基层执法站所标准化、基础管理制度规范化建设。

推进政府职能转变。强化政府部门在维护运输市场竞争秩序，提供农村客运、城市公交等基本公共服务，指导智能交通、绿色交通和平安交通建设等方面的作用。深化审批制度改革，进一步减少审批事项，凡是市场能自行调节的、没有法律依据的审批事项一律清理取消；减少审批环节和审批时限，推行审批标准化建设和网上审批，切实提高审批效率。

健全交通运输市场体系。在道路货运和机动车维修等完全市场化领域，赋予市场主体完全的市场选择权和自主权；在农村客运和公交车运营等部分市场化领域，完善具有较强竞争力的特许经营制度或鼓励多家企业进行竞争性经营；在非收费公路建设等市场失灵领域，政府应发挥主导作用，同时可通过适当引入市场机制，通过竞争性购买的方式实施，提高政府资源使用效率。

第六章 环境影响评价

6.1 环境影响因素

工程建设对生态环境的主要影响因素包括农田占用、植被破坏、水土流失，施工场地的扬尘、污水、泥沙和噪声，以及港口对海洋环境影响等。交通营运对生态环境的主要影响因素包括危险品运输可能造成污染事故，交通工具的噪声污染，交通集散场所的污水排放等。交通运输对社会环境影响的主要因素包括征用房屋、土地和海域，将会对农业生产和居民生活产生一定的影响。

6.2 环境保护要求

设计阶段，重点合理设计项目线路走向和场站选址，牢固树立生态保护红线观念，尽可能避绕水源地、湿地、自然保护区、森林公园等生态敏感区，与当地城镇体系规划、环境规划、海洋环境保护规划、生态功能区规划和近岸海域环境功能区划做好衔接，制定合理的建设方案，尽可能减少对植被和自然环境的破坏，尽量不占用基本农田、基干林带，避免直接排污进入水域，充分考虑各项减噪措施。施工阶段，合理安排工期、工序，防治水土流失，处理好施工污水等，防治水污染，采取场地洒水、密闭式运输等，防治大气污染，可能选用低噪声的施工机械等，防治噪声污染。营运阶段，要严格控制尾气排放未达标车辆上路，居民密集区应禁止车辆鸣笛，使用吸声路面材料铺设或建隔声屏障，对危险品的运输安全采取应急措施。

6.3 环境保护措施

本规划涉及的交通运输发展项目，必须全面考虑环境影响因素和环境保护要求，严格执行交通建设规划、建设项目环境影响评价制度，全面开展工程环保设计、工程环境监理和施工期及运营期环境监测，建设环保应急设施，逐步开展运营工程的环保后评估工作，加大对建设项目环境保护“三同时”执行情况的监督检查力度。在涉及饮用保护区的路段应按相关要求建设防护措施，防止运输油类、危险化学物品的车辆或者船舶发生事故污染饮用水水源。交通运输项目建设营运全过程，都要落实节能减排、环境保护目标责任制，并纳入绩效考核体系。

第七章 保障措施

7.1 强化规划实施

1、明确规划实施责任。本规划提出的目标和任务，是政府对人民群众的承诺，主要通过政府运用公共资源全力完成，指标要分解落实到市直各有关部门。要进一步明确工作责任和进度，加强组织领导，落实监管责任。

2、引导市场主体行为。各级交通运输部门要通过完善市场机制和利益导向机制，创造良好的政策环境、体制环境和法治环境，广泛宣传，积极动员，激发市场主体的积极性和创造性，引导市场主体行为与政府战略意图相一致。

3、强化规划协调管理。抓紧规划目标任务分解落实，搞好年度计划，设置年度目标，编制年度计划报告，重点追踪关键性指标完成情况。加快修编各级专项规划，围绕综合交通发展的关键领域和薄弱环节，着力解决突出问题，形成落实本规划的重要支撑和抓手。

4、强化政策统筹协调。积极开展重大课题调研和综合交通运输发展政策研究，加强相关配套政策的统筹协调，注重政策目标与政策工具、短期政策与长期政策的衔接配合，把规划提出的目标任务落实到交通领域具体发展政策措施上。

5、实行综合评价考核。加快制定并完善有利于推动交通运输体系开放融入、发展质量和效益提升的绩效评价考核体系和具体考核办法，强化对交通运输系统结构优化、民生改善、资源节约、环境保护、

基本公共服务和社会管理等目标任务完成情况的综合评价考核，考核结果作为各级政府领导班子调整和领导干部选拔任用、奖励惩戒的重要依据。

6、加强规划监测评估。建立和完善规划实施情况跟踪分析评估制度，组织开展规划实施情况年度分析和中期评估，及时掌握和全面分析检查规划实施效果及存在问题。

7.2 创新体制机制

1、建立多方协调机制。建立与发改、国土、林业、环保、规划、铁路等部门促进综合交通运输发展的协调磋商机制，形成定位清晰、功能互补、统一衔接的规划体系，完善科学化、民主化、规范化的编制程序，健全责任明确、分类实施、有效监督的实施机制。

2、形成公平开放市场。完善市场准入制度，探索分类建立负面清单，对外商投资实行准入前国民待遇加负面清单的管理模式，全面构建公平开放、统一透明的交通运输市场。

3、健全交通信用体系。逐步建立具有监督、申诉和复核机制的综合考核评价机制，形成涵盖交通运输工程建设、服务等领域的行业信用体系，推进与公安、工商、税务、金融、安监等部门信用系统的有效对接和信息共享。

4、创新公共交通综合管理体制。探索建立职能集中、综合管理的“一城一交”城乡一体化交通运输管理体制，改革城市公共交通与旅客运输分隔的管理体制。

5、建立健全重点领域体制机制。健全交通综合执法机构的财政保障机制，健全公共基础设施建设维护的资金保障机制，完善港口、铁路、公路的建养管理体制。

7.3 推进科技创新

1、加强科技创新体系建设。继续深化科技体制改革，加强行业重点实验室建设，积极做好科技信息资源共享平台建设。

2、强化企业技术创新地位。以市场需求为导向，促进产学研相结合，努力在工程建养、运输服务、安全应急、绿色循环低碳交通和信息化等领域共性关键技术研究取得一批先进性、实用性强的自主创新成果。

3、推进科技成果转化和应用。加大对公益性和基础性重大交通科研项目、产学研合作项目及推广应用成效显著项目的支持力度。

7.4 着力项目带动

1、强化项目策划生成。重点研究策划生成一批跨区域、跨领域的重大综合性交通基础设施项目，建立完善重点项目增选平台和机制，提升项目策划生成水平，健全项目储备管理制度。

2、加强项目建设管理。加大项目前期投入，落实项目前期工作责任，扎实做好项目前期工作。推行并完善项目法人责任制、资本金制、工程项目招投标制、合同管理制、工程监理制和政府投资项目代建制，完善项目专家咨询和评估论证制度，推行重大项目社会稳定风险评估、节能评估和社会公示制度，提高项目决策的科学化、民主化

水平。

7.5 加强要素保障

1、强化部门支撑。发改、财政、交通运输、规划建设、国土、水利、林业、环保等部门要主动作为、密切配合，出台支持交通运输发展的具体倾斜政策，对交通运输资金供给、用地用林、行政收费等方面给予更大支持。

2、夯实财政保障。加强与国家、省交通主管部门沟通，争取国家、省级资金支持，同时积极争取国债资金和政策性贷款。加大财政资金投入，继续扶持交通建设，继续完善城市公共交通体系，尽快建立以公共财政投入为主、各级政府责任清晰、财力和事权相匹配的综合交通投融资长效机制。积极创新融资模式，通过采用 PPP 等模式，吸引社会资本进入交通基础设施建设领域。鼓励通过土地开发、优质资产和资源注入，盘活存量资产，增强交通建设融资能力。研究制定促进交通运输结构调整、转型升级发展的税收减免、财政贴息等优惠政策。