



闽浙边携手奔“共富”

全国首个跨省革命老区交通一体化方案发布实施

8月14日,第三届新时代闽浙边区域综合交通发展大会在福建省寿宁县下党乡召开。来自闽浙两省温州、丽水、南平、宁德4市及所辖16县(市)的交通领域代表齐聚一堂,围绕“区域协调 共建共富”主题,深入探讨区域交通一体化发展新形势,共同探索深化区域交通合作的机制与模式。大会的一项重要成果,是全国首个跨省革命老区交通一体化方案——《闽浙边革命老区综合交通协同发展总体方案》(下称《方案》)正式发布实施。该方案由浙江与福建两省的交通运输厅、发展和改革委员会联合印发,标志着覆盖闽浙两省4市16县(市)、惠及468万人口的交通一体化新征程全面启动。这不仅将为革命老区经济腾飞插上翅膀,更为全国省际边缘区域高质量发展提供了可复制的“闽浙样板”。

破壁融合,深度携手破困局

群山叠嶂,地势险峻,闽浙边区曾因交通闭塞令人望而却步。

长期以来,受行政区划分割影响,闽浙边区交通建设面临诸多障碍。规划不协同、建设时序不一致,导致跨省交通项目推进困难,“堵、绕、慢”成为区域出行的常态。例如,浙江庆元与福建寿宁直线距离仅30公里,驾车却需绕行两个多小时;泰顺与福鼎相邻村镇居民往来,也需翻山越岭,交通极为不便。这种局面严重制约了区域经济社会的发展。



为打破困局,2020年12月,闽浙边13县(市)自发于浙江泰顺召开首届区域综合交通发展大会,签订战略合作协议,并设立协同发展秘书处。这一自下而上的协作机制,正式开启了区域交通协同发展的探索。

2022年3月,闽浙两省交通运输厅签署《闽浙边省际公路规划建设暨红色共同富裕路建设合作协议》,将区域交通协作提升至省级战略层面。随后,两省四市成立协调小组与联络处,各县(市)积极响应,建立常态化联席会议机制,定期共商项目规划与建设时序等关键问题。“省级指导、市级协调、县级落实”的三级协同机制,为区域交通一体化奠定制度基础。

为了制定出科学合理的交通发展规划,16县(市)联合委托交通运输部规划研究院、同济大学等专业机构编制《闽浙边区域综合交通协同发展研究》。历经多年努力,《方案》最终由两省相关部门联合印发,提出“一枢纽、两样板、三圈层、四网络”的发展愿景,为区域交通发展绘



制清晰蓝图——共建闽浙边综合交通枢纽集群;打造区域交通协同发展交通引领共同富裕的双样板;预计2035年实现边县市间1小时通达,与周边南平、宁德、温州、丽水实现2小时互联,与福州、杭州等特大城市3小时连通;构建“立体互联、布局合理”的基础设施网、“便捷舒适、一体高效”的综合运输服务网、数字引领的协同治理网、协调联动的交通与产业融合网。这一体系将全面突破省际壁垒,提升区域交通质量与效率。

“《方案》实施后,闽浙边区域协同发展将迈入快车道,助力长三角与海西经济区要素高效流动。”闽浙边区域综合交通一体化发展秘书处秘书长王仁旺表示,该方案首次实现跨省革命老区交通协同的制度化、体系化和规模化,打破了“一亩三分地”思维,为赣粤边、湘鄂渝等省际协同提供了可借鉴的协同路径。

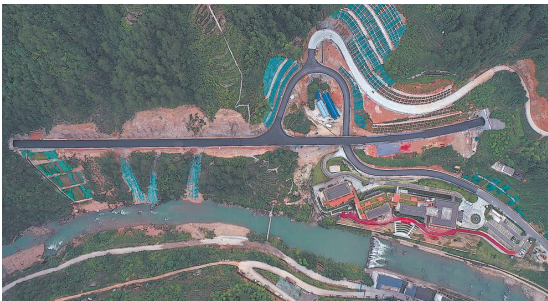
互联互通,山海共舞筑通途

“以往庆元到寿宁虽直线距离短,行车却需两个多小时。”庆元县交通运输局局长吴思文道出了闽浙边长期的交通困境。地理阻隔与行政壁垒交织,使这片红色热土上的人流、物流长期陷于“望山跑死马”的窘境。

如今,随着闽浙边协调机制不断深化,两省共同打造的红色共富路(浙江S209—福建S207)正逐步改变这一现状。这条串联20多个革命遗址与乡村振兴示范点的要道,唤醒了沉睡的红色资源。2023年,福建S207下党至闽浙界段通车后,寿宁县下党乡迎来“文旅春天”——2024年文旅综合收入突破2亿元。

浙江段的S209奉化至庆元公路五大堡至龙溪段正提速建设,其先行段银屏山隧道于2023年通过交工验收,预计2027年全线贯通后,庆元县城至省界下党的车程将缩短40分钟,昔日天堑将蜕变为共富通途。

“209省道通车后,运输将更便捷,成本也将大幅下降。我们计划扩大种植,日产量提升的同时,还将为农户新增30到50个就业岗位。”庆元县举水乡月丰共富工坊负责人吴路军满怀期待。寿宁县下党乡杨溪头村党支部书记杨亦禄同样期盼浙江段早日建成,“届时,村里到庆元仅40分钟,杨溪头将迎来更多游客。”



红色共富路是闽浙边交通携手蜕变的一个缩影。在协同机制推动下,闽浙边区域综合交通网络已实现从“瓶颈制约”到“基本适应”的跨越。2020年衢宁铁路通车,结束了龙泉、庆元、松溪、政和四县市无铁路的历史,庆元香菇、松溪绿茶等特产藉此通达全国。甬台温复线、深宁高速福寿段与文泰段相继建成,104、228、235等国道改建工程的陆续实施,为闽浙边山海协作提供了更加坚实的支撑。

更令人期待的是在建与规划中的两大“超级工程”:总投资约273.14亿元的武苍高速浙江苍泰段(即苍泰高速)已于2024年开工,这条横贯七县(市)的东西大动脉通过两省联合机制实现规划线位、技术标准、建设时序深度协同,浙江段列入浙江省高速公路“十四五”规划建设项目并先行开工,福建段列入该省相关规划并同步开展前期工作,打破了省际项目“一头热”局面;设计时速350公里的温福高铁浙江段计划今年9月开工,建成后温州至福州通行时间将缩至40分钟,与甬台温高铁共筑长三角至海西经济区的快速通道。

从突破交通瓶颈到引领区域协同,从分散项目对接到系统规划推进,从基础设施建设到“交通+”融合,闽浙边交通协同的内涵不断深化。这片曾经闭塞的土地,正以互联互通之姿,为全国省际边缘区域协同发展树立鲜活样本。



协同赋能,区域一体促共富

当下,交通协作正在深刻重塑闽浙边界地区的发展格局。

《方案》明确强调做大“交通+”文章,推动“山、茶、花”等优势产业协同发展。泰顺茶叶、寿宁高山果蔬、庆元香菇等特色农产品,凭借日益完善的交通网络走向更广阔市场。《方案》规划“蓝色滨海通道”“红色共富通道”“绿色旅游通道”“山海联动通道”四大特色通道,推动交通与经济、生态、文化深度融合,构建特色鲜明的产业带。

随着武苍高速、温福高铁等重大项目推进,闽浙边区域与长三角、海西经济区的联系将更加紧密。《方案》提出,到2035年实现边县市间1小时交通圈、与周边地市2小时互联、与福州、杭州等特大城市3小时连通,显著提升区域开放水平。温州港与宁德港资源共享、瓯江海河联运发展,将进一步降低物流成本,促进产业分工协作。

“四好农村路”建设打通了市际“瓶颈路”,庆元仙庄至松溪溪尾公路、苍南168黄金海岸线至福鼎X971等项目极大改善了偏远山区群众的出行条件。《方案》还注重交通服务均等化,提出构建“便捷舒适、一体高效”的综合运输服务网,推动邻县公交标准化,打造苍南—福鼎等跨省公交示范线,让边界居民享受同城化服务。

低空经济正成为区域新增长点,文成、泰顺入选浙江省低空“先飞区”试点,苍南已开通多条跨县域商务接驳航线。《方案》提出依托温州龙湾机场、丽水机场、武夷山机场等资源,因地制宜协同建设省际应急救援、观光旅游、职业教育、通航制造等低空经济发展先行区。交通与数字化融合也在加速,“数字引领的协同治理网”将提升区域交通管理效能。

“闽浙边交通协同发展的最终目标是实现共同富裕。”王仁旺表示,正如大会主题“区域协调 共建共富”所昭示的,交通作为先导性、基础性工程,正在为革命老区振兴注入强劲动力。从寿宁下党红色旅游到泰顺生态产业,从苍南黄金海岸到武夷山茶文化,一条条交通动脉将散落的资源串联成链,激活了区域内生动力。

九十年前,中共闽浙边临时省委团结带领人民开展革命斗争;九十年后,两省携手推进交通协同发展,共同谱写新时代老区振兴新篇。这种历史传承与呼应,彰显闽浙边区域发展的深厚底蕴。随着《方案》落地,这片红色热土正迎来新发展春天,为全国省际边缘地区协同共富提供宝贵的“闽浙方案”。

