

福建省中长期铁路网规划

福建省发展和改革委员会

2017年11月

目 录

一、福建省铁路网概况	1
(一) 既有及在建铁路	1
(二) 福建省铁路发展成就	3
(三) 上位规划中与福建省有关的铁路项目	4
二、有待进一步优化的有关问题	16
(一) 进一步加强与国家大通道的衔接	16
(二) 进一步做好港口支线与后方通道的衔接.....	21
(三) 进一步提高铁路网覆盖率	26
(四) 进一步重视中心城市站房和综合交通枢纽建设	27
三、铁路发展建议	29
(一) 规划高速铁路	29
(二) 规划快速铁路	32
(三) 规划普速铁路	35
(四) 规划港口后方铁路通道	36
(五) 实施效果	40

附表 福建省铁路项目汇总表

附图一 福建省中长期铁路网规划修编示意图

附图二 福建省港口后方铁路通道规划示意图

一、福建省铁路网概况

(一) 既有及在建铁路

截至 2016 年底，福建省铁路营业里程 3300 公里（含铁路支线），其中高速、快速铁路 1570 公里，铁路网密度为 2.7 公里/百平方公里。福建省铁路网已形成以福州和厦门为主的北上、南下、西出高快速铁路通道，快速及高速铁路覆盖福建 9 地市，实现市市通动车。

目前在建铁路主要有南三龙、福平、衢宁、建宁至冠豸山、兴泉、福厦高铁等铁路，福建省内在建铁路规模约 1383 公里，建成后福建省路网规模将增加至 4683 公里、路网密度将达到 3.9 公里/百平方公里。

在建铁路建成后，福建省中长期规划“三纵六横”铁路网络格局基本形成（规划浦梅铁路结合相关路网进一步优化），将实现福厦漳沿海主要中心城市与首都北京的高速连接、省内各设区市快速连接，主要港口铁路支线初步配套的路网格局。

1. 既有铁路

高速铁路（250km/h 及以上，含预留）：合福高铁（350km/h），福厦铁路、温福铁路、厦深铁路（运营速度 200km/h）；

快速铁路（200km/h 客货共线）：向莆铁路、龙厦铁路、赣龙新双线；

普速铁路（160km/h 及以下）：鹰厦线、峰福线、外南线、漳龙线、赣龙线、

漳泉肖铁路，以及江阴、可门、湄洲湾北岸、南岸等沿海港口铁路支线。

2. 在建铁路

高速铁路（250km/h 及以上，含预留）：福厦高铁（350km/h）；

快速铁路（200km/h 客货共线）：福平铁路、南三龙铁路；

普速铁路（160km/h 及以下）：衢宁铁路（单线 160km/h 预留双线）、建宁至冠豸山铁路（单线 160km/h）、兴泉铁路（单线 160km/h），以及白马、港尾等铁路支线。



福建省既有铁路网示意图

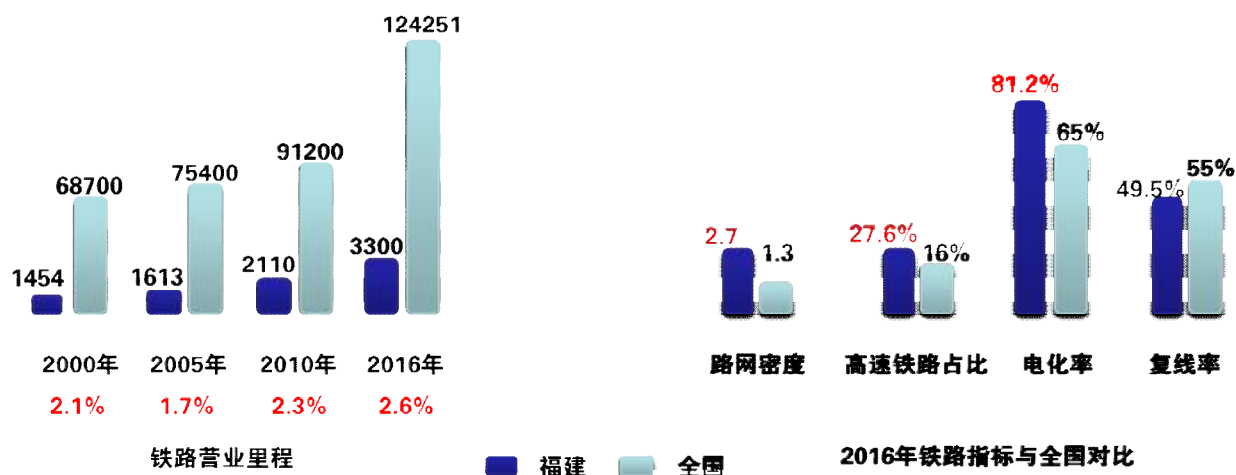


福建省在建铁路示意图

(二) 福建省铁路发展成就

近十年来，福建省铁路网建设取得了巨大成就。在 2009 年温福铁路通车之前，福建省铁路长期处于落后发展状态，占全国铁路网比重从 2000 年 2.1% 下降至 2005 年的 1.7%。自 2009 年，福建省铁路网建设进入快车道，温福、福厦、龙厦、向莆、厦深、合福等铁路在 2009~2015 年先后通车运营，路网规模不断

扩大，路网质量不断提升。截至 2016 年底，全省铁路营业里程达到 3300km，较 2005 年翻了一倍；含在建铁路里程达到 4683km，接近 2005 年的 3 倍；现状福建省县级行政单位铁路网覆盖率 68%，含在建路网覆盖率则达到 85%。



(三) 上位规划中与福建省有关的铁路项目

国家《中长期铁路网规划》提出构建“八纵八横”高速铁路主通道，与福建有关包括京港（台）、沿海、厦渝“两纵一横”通道。涉及福建省规划项目有龙梅龙、温武吉、宁南、资溪至建宁等 4 条铁路。

国家《“十三五”现代规划综合交通运输体系发展规划》提出构建“十纵十横”综合运输大通道，与福建有关包括福州至银川、厦门至喀什、沿海通道等“两横一纵”通道。

结合国家《中长期铁路网规划》（发改基础〔2016〕1536号）、《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》（国发〔2017〕11号）以及《福建省海峡西

岸城市群城际轨道交通线网规划》（发改基础〔2015〕2123号），国家中长期铁路网以及海西城际网规划实施后，预计到2030年，福建省铁路总的运营里程（含城际和港口支线）将达到5420公里，路网密度将达4.5公里/百平方公里，其中高速铁路1239公里，城际铁路259公里，其余为普速铁路和港口支线3922公里。



中长期铁路网（福建）规划示意图

1. 国家《中长期铁路网规划》

2016年7月，国家发改委、交通运输部、中国铁路总公司印发新一轮《中长期铁路网规划》（发改基础〔2016〕1536号），规划期为2016年至2025年，远期展望到2030年。

（1）发展目标

到2020年，一批重大标志性项目建成投产，铁路网规模达到15万公里，其中高速铁路3万公里，覆盖80%以上的大城市，为完成“十三五”规划任务、实现全面建成小康社会目标提供有力支撑。到2025年，铁路网规模达到17.5万公里左右，其中高速铁路3.8万公里左右，网络覆盖进一步扩大，路网结构更加优化，骨干作用更加显著，更好发挥铁路对经济社会发展的保障作用。展望到2030年，基本实现内外互联互通、区际多路畅通、省会高铁连通、地市快速通达、县域基本覆盖。

——**完善广覆盖的全国铁路网**。连接20万人口以上城市、资源富集区、货物主要集散地、主要港口及口岸，基本覆盖县级以上行政区，形成便捷高效的现代铁路物流网络，构建全方位的开发开放通道，提供覆盖广泛的铁路运输公共服务。

——**建成现代的高速铁路网**。连接主要城市群，基本连接省会城市和其他50万人口以上大中城市，形成以特大城市为中心覆盖全国、以省会城市为支点覆盖周边的高速铁路网。实现相邻大中城市间1~4小时交通圈，城市群内0.5~2小时交通圈。提供安全可靠、优质高效、舒适便捷的旅客运输服务。

——**打造一体化的综合交通枢纽**。与其他交通方式高效衔接，形成系统配套、一体便捷、站城融合的铁路枢纽，实现客运换乘“零距离”、物流衔接“无缝化”、运输服务“一体化”。

(2) 规划方案

——**高速铁路网**。在“四纵四横”高速铁路的基础上，增加客流支撑、标准适宜、发展需要的高速铁路，部分利用时速 200 公里铁路，形成以“八纵八横”（“八纵”：沿海通道、京沪通道、京港（台）通道、京哈～京港澳通道、呼南通道、京昆通道、包（银）海通道、兰（西）广通道；“八横”：绥满通道、京兰通道、青银通道、陆桥通道、沿江通道、沪昆通道、厦渝通道、广昆通道）主通道为骨架、区域连接线衔接、城际铁路补充的高速铁路网，实现省会城市高速铁路通达、区际之间高效便捷相连。京津冀、长三角、珠三角、长江中游、成渝、中原、山东半岛等城市群，建成城际铁路网；海峡西岸、哈长、辽中南、关中、北部湾等城市群，建成城际铁路骨架网；滇中、黔中、天山北坡、宁夏沿黄、呼包鄂榆等城市群，建成城际铁路骨干通道。



国家中长期高速铁路网规划图

——**普速铁路网**。扩大中西部路网覆盖，完善东部网络布局，提升既有路网质量，推进周边互联互通，形成覆盖广泛、内联外通、通边达海的普速铁路网，提高对扶贫脱贫、地区发展、对外开放、国家安全等方面的支撑保障能力。到 2025 年，普速铁路网规模达到 13.1 万公里左右，并规划实施既有线扩能改造 2 万公里左右。

——**综合交通枢纽**。统筹运输网络格局，按照“客内货外”的原则，优化铁路枢纽布局，完善系统配套设施，修编铁路枢纽总图。创新体制机制，统筹建设运营，促进同步建设、协同管理，形成系统配套、一体便捷、站城融合的现代化综合枢纽。研究制定综合枢纽建设、运营、服务等标准规范。构建北京、

上海、广州、武汉、成都、沈阳、西安、郑州、天津、南京、深圳、合肥、贵阳、重庆、杭州、福州、南宁、昆明、乌鲁木齐等综合铁路枢纽。



国家中长期铁路网规划图

2. “十三五”现代综合交通运输体系发展规划

2017年2月，国务院印发了《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》（国发〔2017〕11号）。

（1）发展目标

到2020年，基本建成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系，部分地区和领域率先基本实现交通运输现代化。

——网络覆盖加密拓展。高速铁路覆盖80%以上的城区常住人口100万以

上的城市，铁路、高速公路、民航运输机场基本覆盖城区常住人口 20 万以上的城市，内河高等级航道网基本建成，沿海港口万吨级及以上泊位数稳步增加，具备条件的建制村通硬化路，城市轨道交通运营里程比 2015 年增长近一倍，油气主干管网快速发展，综合交通网总里程达到 540 万公里左右。

——**综合衔接一体高效**。各种运输方式衔接更加紧密，重要城市群核心城市间、核心城市与周边节点城市间实现 1—2 小时通达。打造一批现代化、立体式综合客运枢纽，旅客换乘更加便捷。交通物流枢纽集疏运系统更加完善，货物换装转运效率显著提高，交邮协同发展水平进一步提升。

（2）规划格局

——**建设多向连通的综合运输通道**。构建横贯东西、纵贯南北、内畅外通的“十纵十横”综合运输大通道，加快实施重点通道连通工程和延伸工程，强化中西部和东北地区通道建设。贯通上海至瑞丽等运输通道，向东向西延伸西北北部等运输通道，将沿江运输通道由成都西延至日喀则。推进北京至昆明、北京至港澳台、烟台至重庆、二连浩特至湛江、额济纳至广州等纵向新通道建设，沟通华北、西北至西南、华南等地区；推进福州至银川、厦门至喀什、汕头至昆明、绥芬河至满洲里等横向新通道建设，沟通西北、西南至华东地区，强化进出疆、出入藏通道建设。做好国内综合运输通道对外衔接。规划建设环绕我国陆域的沿边通道。

综合运输通道布局

(一) 纵向综合运输通道。

- 1.沿海运输通道。起自同江，经哈尔滨、长春、沈阳、大连、秦皇岛、天津、烟台、青岛、连云港、南通、上海、宁波、福州、厦门、汕头、广州、湛江、海口，至防城港、至三亚。
- 2.北京至上海运输通道。起自北京，经天津、济南、蚌埠、南京，至上海、至杭州。
- 3.北京至港澳台运输通道。起自北京，经衡水、菏泽、商丘、九江、南昌、赣州、深圳，至香港（澳门）；支线经合肥、黄山、福州，至台北。
- 4.黑河至港澳运输通道。起自黑河，经齐齐哈尔、通辽、沈阳、北京、石家庄、郑州、武汉、长沙、广州，至香港（澳门）。
- 5.二连浩特至湛江运输通道。起自二连浩特，经集宁、大同、太原、洛阳、襄阳、宜昌、怀化，至湛江。
- 6.包头至防城港运输通道。起自包头（满都拉），经延安、西安、重庆、贵阳、南宁，至防城港。
- 7.临河至磨憨运输通道。起自临河（甘其毛都），经银川、平凉、宝鸡、重庆、昆明，至磨憨、至河口。
- 8.北京至昆明运输通道。起自北京，经太原、西安、成都（重庆），至昆明。
- 9.额济纳至广州运输通道。起自额济纳（策克），经酒泉（嘉峪关）、西宁（兰州）、成都、泸州（宜宾）、贵阳、桂林，至广州。
- 10.烟台至重庆运输通道。起自烟台，经潍坊、济南、郑州、南阳、襄阳，至重庆。

(二) 横向综合运输通道。

- 1.绥芬河至满洲里运输通道。起自绥芬河，经牡丹江、哈尔滨、齐齐哈尔，至满洲里。
- 2.珲春至二连浩特运输通道。起自珲春，经长春、通辽、锡林浩特，至二连浩特。
- 3.西北北部运输通道。起自天津（唐山、秦皇岛），经北京、呼和浩特、临河、哈密、吐鲁番、库尔勒、喀什，至吐尔尕特、至伊尔克什坦、至红其拉甫；西端支线自哈密，经将军庙，至阿勒泰（吉木乃）。
- 4.青岛至拉萨运输通道。起自青岛，经济南、德州、石家庄、太原、银川、兰州、西宁、格尔木，至拉萨。
- 5.陆桥运输通道。起自连云港，经徐州、郑州、西安、兰州、乌鲁木齐、精河，至阿拉山口、至霍尔果斯。
- 6.沿江运输通道。起自上海，经南京、芜湖、九江、武汉、岳阳、重庆、成都、林芝、拉萨、日喀则，至亚东、至樟木。
- 7.上海至瑞丽运输通道。起自上海（宁波），经杭州、南昌、长沙、贵阳、昆明，至瑞丽。
- 8.汕头至昆明运输通道。起自汕头，经广州、梧州、南宁、百色，至昆明。
- 9.福州至银川运输通道。起自福州，经南昌、九江、武汉、襄阳、西安、庆阳，至银川。
- 10.厦门至喀什运输通道。起自厦门，经赣州、长沙、重庆、成都、格尔木、若羌，至喀什。

——**构建高品质的快速交通网**。以高速铁路、高速公路、民用航空等为主体，构建服务品质高、运行速度快的综合交通骨干网络。

——**强化高效率的普通干线网**。以普速铁路、普通国道、港口、航道、油气管道等为主体，构建运行效率高、服务能力强的综合交通普通干线网络。

——**拓展广覆盖的基础服务网**。以普通省道、农村公路、支线铁路、支线航道等为主体，通用航空为补充，构建覆盖空间大、通达程度深、惠及面广的综合交通基础服务网络。

——**优化综合交通枢纽布局**。结合全国城镇体系布局，着力打造北京、上海、广州等国际性综合交通枢纽，加快建设全国性综合交通枢纽，积极建设区域性综合交通枢纽，优化完善综合交通枢纽布局，完善集疏运条件，提升枢纽一体化服务功能。

综合交通枢纽布局

（一）国际性综合交通枢纽。

重点打造北京—天津、上海、广州—深圳、成都—重庆国际性综合交通枢纽，建设昆明、乌鲁木齐、哈尔滨、西安、郑州、武汉、大连、厦门等国际性综合交通枢纽，强化国际人员往来、物流集散、中转服务等综合服务功能，打造通达全球、衔接高效、功能完善的交通中枢。

（二）全国性综合交通枢纽。

全面提升长春、沈阳、石家庄、青岛、济南、南京、合肥、杭州、宁波、福州、海口、太原、长沙、南昌—九江、贵阳、南宁、兰州、呼和浩特、银川、西宁、拉萨、秦皇岛—唐山、连云港、徐州、湛江、大同等综合交通枢纽功能，提升部分重要枢纽的国际服务功能。推进烟台、潍坊、齐齐哈尔、吉林、营口、邯郸、包头、通辽、榆林、宝鸡、泉州、喀什、库尔勒、赣州、上饶、蚌埠、芜湖、洛阳、商丘、无锡、温州、金华—义乌、宜昌、襄阳、岳阳、怀化、泸州—宜宾、攀枝花、酒泉—嘉峪关、格尔木、大理、曲靖、遵义、桂林、柳州、汕头、三亚等综合交通枢纽建设，优化中转设施和集疏运网络，促进各种运输方式协调高效，扩大辐射范围。

（三）区域性综合交通枢纽及口岸枢纽。

推进一批区域性综合交通枢纽建设，提升对周边的辐射带动能力，加强对综合运输大通道和全国性综合交通枢纽的支撑。

推进丹东、珲春、绥芬河、黑河、满洲里、二连浩特、甘其毛都、策克、巴克图、吉木乃、阿拉山口、霍尔果斯、吐尔尕特、红其拉甫、樟木、亚东、瑞丽、磨憨、河口、龙邦、凭祥、东兴等沿边重要口岸枢纽建设。



综合交通大通道和综合交通枢纽示意图

（3）铁路发展规划

——**推进高速铁路建设。**加快高速铁路网建设，贯通京哈—京港澳、陆桥、沪昆、广昆等高速铁路通道，建设京港（台）、呼南、京昆、包（银）海、青银、兰（西）广、京兰、厦渝等高速铁路通道，拓展区域连接线，扩大高速铁路覆盖范围。规划建成北京至沈阳、北京至张家口至呼和浩特、大同至张家口、哈

尔滨至牡丹江、石家庄至济南、济南至青岛、徐州至连云港、宝鸡至兰州、西安至成都、成都至贵阳、商丘至合肥至杭州、武汉至十堰、南昌至赣州等高速铁路。规划建设银川至西安、贵阳至南宁、重庆至昆明、北京至商丘、济南至郑州、福州至厦门、西宁至成都、成都至自贡、兰州至中卫、黄冈至黄梅、十堰至西安、西安至延安、银川至包头、盐城至南通、杭州至绍兴至台州、襄阳至宜昌、赣州至深圳、长沙至赣州、南昌至景德镇至黄山、池州至黄山、安庆至九江、上海至湖州、杭州至温州、广州至汕尾、沈阳至敦化、牡丹江至佳木斯、郑州至万州、张家界至怀化、合肥至新沂等高速铁路。

——**完善普速铁路网**。加快中西部干线铁路建设，完善东部干线铁路网络，加快推进东北地区铁路提速改造，增强区际铁路运输能力，扩大路网覆盖面。实施既有铁路复线和电气化改造，提升路网质量。拓展对外通道，推进边境铁路建设，加强铁路与口岸的连通，加快实现与境外通道的有效衔接。规划建成蒙西至华中、库尔勒至格尔木、成昆扩能等工程。建设川藏铁路、和田至若羌、黑河至乌伊岭、酒泉至额济纳、沪通铁路太仓至四团、兴国至永安至泉州、建宁至冠豸山、瑞金至梅州、宁波至金华等铁路，实施渝怀、集通、焦柳、中卫至固原等铁路改造工程。

——**推进城际交通发展**。加快建设京津冀、长三角、珠三角三大城市群城际铁路网，推进山东半岛、海峡西岸、中原、长江中游、成渝、关中平原、北部湾、哈长、辽中南、山西中部、呼包鄂榆、黔中、滇中、兰州—西宁、宁夏沿黄、天山北坡等城市群城际铁路建设，形成以轨道交通、高速公路为骨干，

普通公路为基础，水路为补充，民航有效衔接的多层次、便捷化城际交通网络。

——**积极推进支线铁路建设。**推进地方开发性铁路、支线铁路和沿边铁路建设。强化与矿区、产业园区、物流园区、口岸等有效衔接，增强对干线铁路网的支撑作用。

——**港口集疏运体系建设。**优先推进上海、大连、天津、宁波—舟山、厦门、南京、武汉、重庆等港口的铁路、公路连接线建设。加快推进营口、青岛、连云港、福州等其他主要港口的集疏运铁路、公路建设。支持唐山、黄骅、湄洲湾等地区性重要港口及其他港口的集疏运铁路、公路建设。新开工一批港口集疏运铁路，建设集疏运公路 1500 公里以上。



“十三五”铁路规划建设示意图

二、有待进一步优化的有关问题

在福建省铁路网取得重大成就的同时，在与国家规划大通道规划对接、港口支线后方货运通道衔接、县级行政区划路网覆盖、站房及大型铁路综合交通枢纽建设等方面尚存在进一步优化提升的余地。

（一）进一步加强与国家大通道的衔接

1. 现状及规划分析

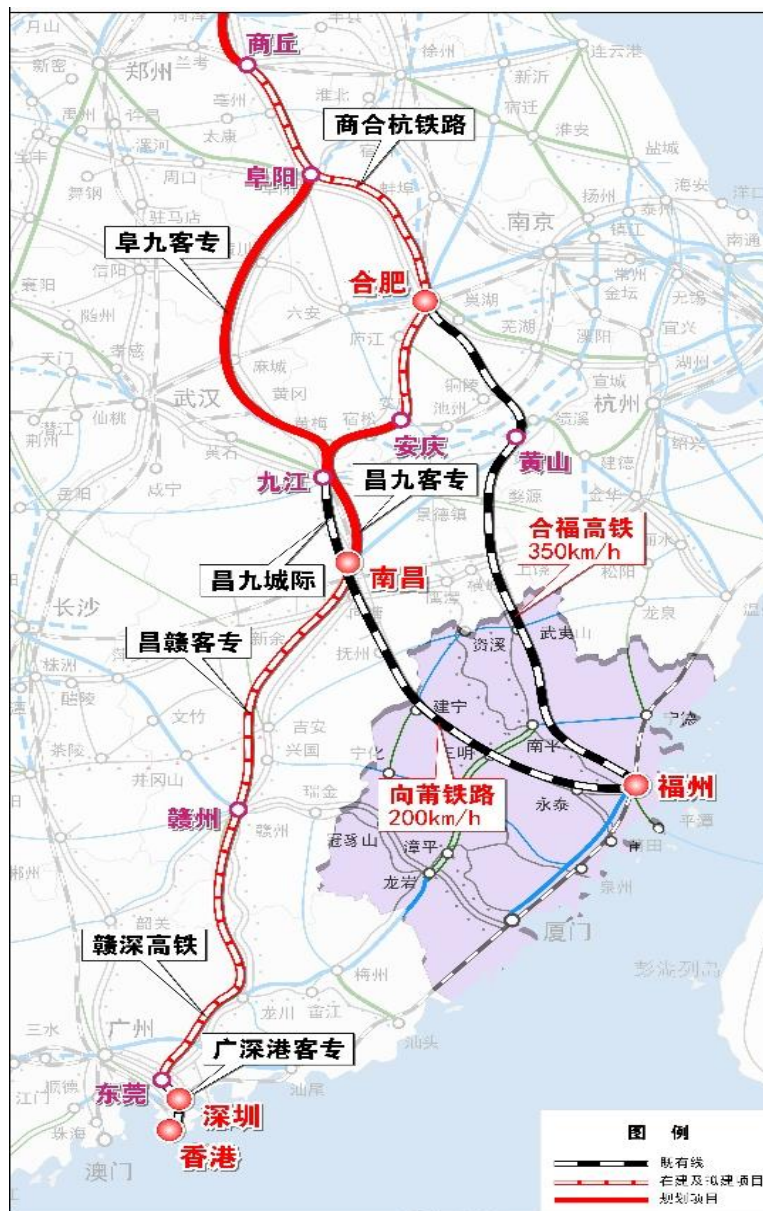
国家《中长期铁路网规划》中京港（台）、沿海、厦渝三条高速铁路主通道在福建交汇，现状及规划铁路在福建省段大部分项目标准偏低，在福建省内尚不能形成 350km/h 高标准通道。同时，福州与杭州、南昌、广州相邻省会也缺少直接的高铁联系。

（1）京港（台）通道

该通道连接华北、华中、华东、华南地区，贯通京津冀、长江中游、海峡西岸、珠三角等城市群，包括京霸城际（350km/h）、霸州至商丘铁路（350km/h）、商合杭铁路商丘至合肥段（350km/h）、阜九客专（350km/h）、合安九客专（350km/h）、昌九客专（350km/h）、昌赣客专（350km/h）、赣深高铁（350km/h）、广深港客专（350km/h）、合福高铁（350km/h）、向莆铁路（200km/h）。

该通道中向莆铁路为 200km/h 客货共线铁路，技术标准相对偏低，有待进一步提升。同时，该通道还是国家“十三五”综合交通中福州至银川综合运输

通道的组成部分。



京港、台通道示意图

(2) 沿海通道

该通道连接东部沿海地区，贯通京津冀、辽中南、山东半岛、东陇海、长三角、海峡西岸、珠三角、北部湾等城市群，东南沿海段包括沪杭客专(350km/h)、

杭甬客专（350km/h）、甬台温铁路（250km/h）、温福铁路（250km/h）、福厦铁路（250km/h）、福厦客专（350km/h）、厦深铁路（250km/h）、深茂铁路（200km/h）等。

该通道中福建境内温福、厦深段设计速度为 250km/h，实际运营速度为 200km/h，不足以支撑沿海通道内部快速联系。同时，该通道还是国家“十三五”综合交通中沿海综合运输通道的组成部分。

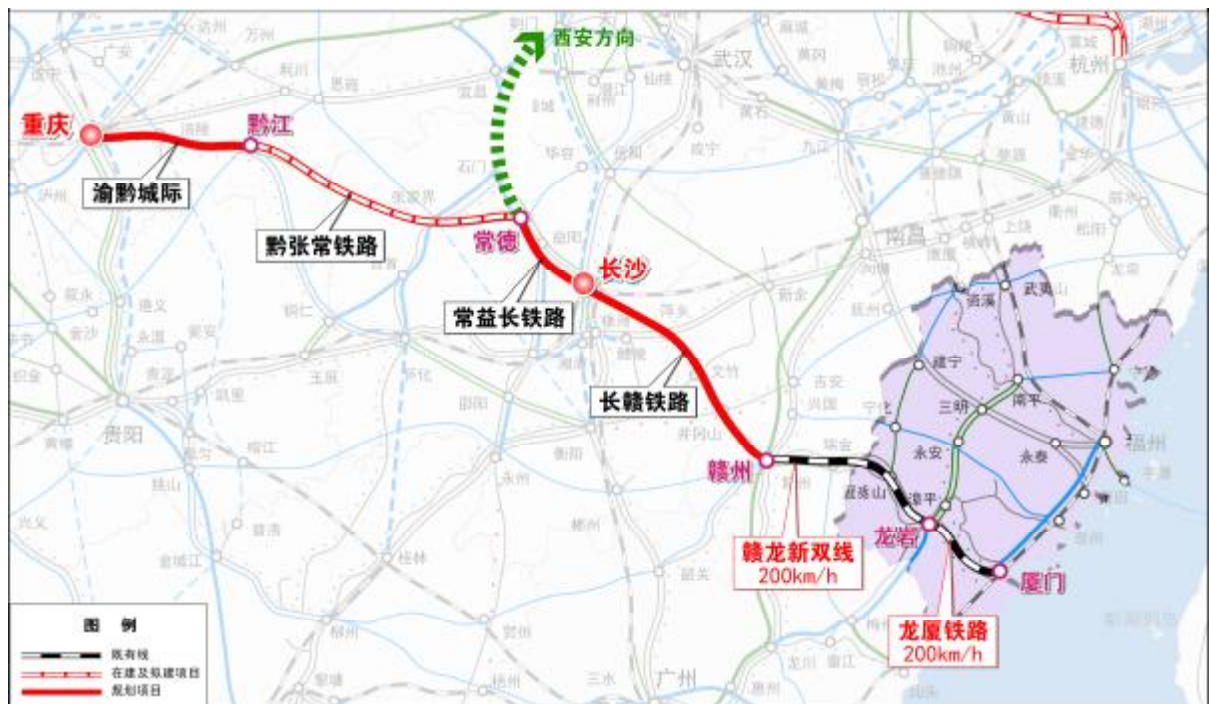


沿海通道（东南段）示意图

(3) 厦渝通道

该通道连接海峡西岸、中南、西南地区，贯通海峡西岸、长江中游、成渝等城市群，包括成渝客专（350km/h）、渝黔城际（未定，暂 250km/h）、黔张常铁路（200km/h）、常益长铁路（350km/h）、长赣铁路（350km/h）、赣龙新双线（200km/h）、龙厦铁路（200km/h）。

该通道中福建段赣龙新双线、龙厦铁路设计速度仅为 200km/h，标准相对偏低，有待进一步提升。同时，该通道还是国家“十三五”综合交通中厦门至喀什综合运输通道的组成部分。



厦渝通道示意图

(4) 与周边省会联系通道

福建省相邻省份有浙江省、江西省、广东省，而目前福州与杭州、南昌、

广州现状及规划均缺少直接的 350km/h 高标准通道直联，现状福州至杭州 3.7h、南昌 3h、广州耗时 5.5h、特别是与广州间需要换乘才能到达，联系相对不便，有待进一步提升。

2. 优化思路与目标

强化与中长期铁路规划高铁主通道以及国家规划综合运输大通道的衔接，提高主通道铁路标准，实现福建对外交通联系 3、4、5、6、7 小时通达目标：以省会福州为中心与相邻省会广州、杭州、南昌 3 小时通达；与长江中游、珠三角的武汉、长沙、深圳 4 小时通达；与长三角核心城市上海、南京、合肥 5 小时通达；与成渝、中原城市群的成都、重庆、郑州 6 小时通达；与京津冀地区北京、天津、石家庄 7 小时通达。

3. 优化建议

依托沿海高铁通道和沿海综合运输通道规划，规划建设福州至温州、漳州至汕尾高速铁路，贯通形成 350km/h 东南沿海高铁，同时实现与杭州、广州两个相邻省会的高铁直联。

依托厦渝高铁通道和厦门至喀什综合运输通道规划，规划建设赣州经龙岩至厦门高铁（可按龙岩至厦门、赣州至龙岩两段分期实施）。

依托京港（台）高铁通道和福州至银川综合运输通道规划，规划建设南昌经南平至福州（厦门）高铁。

同时为强化福州与广州间联系，加快实施龙梅龙铁路，规划研究福州至龙岩铁路，构建福州至广州联系新通道。

（二）进一步做好港口支线与后方通道的衔接

1. 现状及规划分析

福建沿海铁路沿线分布有福州港、莆田港、泉州港、厦门港、宁德港等福建省五个港口，2016年港口吞吐量5.08亿吨。现状水铁联运比重约为3%左右，主要为金属矿石、钢铁、集装箱、煤炭等货物。

根据福建省港口总体规划，预计到2020年、2030年沿海港口吞吐量将分别达到6.3亿吨和9亿吨，其中港口水铁直接联运比重约为7~10%。根据各港口功能定位、港口吞吐量预测，以及临港工业布局，预测沿海全部港口2030年铁路集疏运总量需求（含临港工业）为13800万吨，其中疏运量9600万吨，集运量4200万吨。

为促进港口发展，主要港区均规划有疏港铁路对接。福建既有港口支线有可门港支线、江阴港支线和湄洲湾南岸支线3条，在建主要有白马港支线、湄洲湾北岸支线（东吴支线已建成）、港尾铁路支线等3条，规划拟建有漳湾支线、松下港支线、兴化湾支线、秀涂港支线、古雷港支线、罗源湾北岸支线等6条。

从沿海港口支线货物流向来看，以通往内陆地区为主，沿海地区间交流较小。其中，以赣湘等内陆和省内中部地区为主，约占港口支线总量的75%以上。因此，港口支线货物运输在沿海铁路通道内，也主要是局部利用部分段落以衔接与内地横向沟通的衢宁、峰福、向莆、兴泉、鹰厦、龙厦等铁路形成港口后方集疏运通道。

而目前已建成的江阴港、可门港等支线都衔接在既有沿海铁路上，距向莆、峰福等直接后方联系通道有一定距离，需利用沿海铁路局部区段，但沿海铁路现有运输组织模式影响了港口铁水联运功能的发挥，不利于港口的壮大和发展。

因此，为了充分利用港口铁水联运优势，促进港口的发展，迫切需要考虑既有及在建港口支线与具有货运功能后方通道的直接沟通，形成各港口直接的后方货运通路。

福建沿海港口既有及在建铁路支线项目表

序号	省份	线 名	里程 (km)
一、既有疏港铁路			
1	福建省	福州可门港支线	21.5
2		福州江阴港支线	22.1
3		泉州湄洲湾南岸支线	39.3
4		莆田湄洲湾北岸支线港湾、东吴路段	30.8
小 计			113.7
二、在建项目			
1	福建省	宁德白马港支线	25.9
2		莆田湄洲湾北岸罗屿、国投煤码头路段	22.7
3		漳州港尾铁路	51.7
小 计			100.3
合 计			214

(1) 可门港铁路支线

项目位于福州市连江县，线路自温福铁路透堡站接轨至可门港。按国铁 II 级单线电气化标准建设，线路全长 21.5km，其中贯通正线 19.6km、疏解线 1.9km，工程总投资 13.6 亿元。

（2）江阴港铁路支线

项目位于福州市福清市，线路自福厦铁路渔溪站接轨至江阴港。按国铁 II 级单线电气化标准建设，线路全长 22.1km，其中贯通正线 19.3km、疏解线 2.8km，工程总投资 22.7 亿元。

（3）湄洲湾南岸铁路支线

项目位于泉州市，线路自福厦铁路仙游站引出，引入漳泉肖铁路肖厝站后至斗尾港区。按国铁 II 级单线电气化标准建设，线路全长 39.3km，其中贯通正线 34.8km、疏解线 4.5km，工程总投资 14.2 亿元。

（4）白马港铁路支线

项目位于宁德市三都澳港区，线路自温福铁路福安站接轨至港湾站后分两个方向至白马港作业区和大唐电厂作业区。按国铁 II 级单线电气化标准建设，线路全长 25.9km，其中贯通正线 17.5km、大唐支线 4.5km、疏解线 3.9km，工程总投资 13.3 亿元。

（5）湄洲湾（北岸）港口铁路支线

项目位于莆田市，线路自福厦铁路莆田站接轨至莆田港湾站后分两个方向至秀屿港区和东吴港区并引入罗屿岛。莆田至莆田港湾站按国铁 I 级双线电气化标准建设，其余按国铁 II 级单线电气化标准建设。线路全长 53.5km，其中莆田至莆田港湾站 9.7km、东吴支线 21.1km、罗屿支线 4.5km、秀屿支线 8.6km、装卸线 9.7km，工程总投资 19.9 亿元。

（6）漳州港尾铁路支线

项目位于漳州市，线路自沿海铁路漳州南站引出至港尾规划区后延伸至后石港区。按国铁 II 级单线电气化标准建设，线路全长 51.7km，其中贯通正线 41.9km、疏解线 4.8km，工程总投资 20.4 亿元。

2. 优化目标

建设完善的疏港铁路货运系统，解决港口铁路支线与后方货运铁路联系不畅问题，实现港口支线与后方具有货运功能铁路通道的直接联系，促进港口快速发展。

3. 优化建议

福州港宁德片区在建的宁德白马港支线与规划的宁德溪南港支线、下白石支线等 9 条铁路支线均研究考虑通过在建的衢宁铁路货车联络线沟通衢宁铁路，以其为主要后方运输通道。

福州港福州片区规划的福州罗源湾铁路支线、可门铁路支线、长安港支线，从货物流向来看主要是向福建省内和江西为主，目前需要利用沿海铁路部分区段。规划建议尽量单独引入福州货运枢纽，从而沟通向莆、峰福铁路通达内陆地区；松下港铁路支线通过在建福平铁路沟通向莆、峰福铁路通向内陆地区；江阴港铁路支线接入既有沿海铁路，目前考虑通过沿海铁路沟通向莆、峰福铁路通向内陆地区，规划建议新建通道直接沟通向莆铁路作为其后方主要通道。考虑到向莆铁路兼顾货运的不确定性，补充研究沟通福州枢纽，利用峰福铁路作为后方通路。

莆田港在建的湄州湾港口铁路支线接入莆田站沟通向莆铁路，以其为主要

后方运输通道。考虑到向莆铁路兼顾货运的不确定性，补充研究接轨肖厝，利用漳泉肖和兴泉作为后方通路方案。

泉州港湄州湾南岸铁路支线及规划的秀涂港支线，规划建议接入漳泉肖、兴泉铁路，以其为主要通路。

厦门港的港口集疏运目前主要依托于鹰厦铁路，同时规划建议可利用兴泉铁路作为后方通道；在建的漳州港尾支线接入漳州站，近期以鹰厦铁路为主要后方通道。在龙厦四线形成后，如运输组织条件允许，可利用龙厦铁路作为后方通路。



福建省沿海港口后方通道布局示意图

（三）进一步提高铁路网覆盖率

1. 现状及规划分析

国家《中长期铁路网规划》提出建设广覆盖的全国铁路网：连接 20 万以上城市、资源富集区、货物主要集散地、主要港口及口岸，基本覆盖县级以上行政区，形成便捷高效的现代铁路物流网路，构建全方位的开发开放通道，提供覆盖广泛的铁路运输公共服务。

就福建来看，截止 2016 年底，福建辖 1 个副省级市、8 个地级市，共包括 28 个市辖区，13 个县级市，43 个县（不含金门县）。按县级行政区划测算覆盖率，2016 年福建省铁路覆盖率为 67.9%，尚有 18 个县市未覆盖，现状福建北部、西北、中部、西南均存在路网空白。中长期规划实施后，福建省铁路覆盖率将达到 93%以上，周宁、福安、古田等县城区距离车站较远，顺昌、邵武、光泽、华安等县既有铁路标准低，列车停靠少、速度慢，群众出行较为不便。



2016 年福建省铁路覆盖示意图



国家中长期规划实施后福建省铁路覆盖示意图

2. 优化目标

加快推进已列入中长期铁路网空白项目实施，同时谋划新的项目，加强闽北地区与沿海城市的联系，改善贫困地区和革命老区的出行条件，实现铁路对县级行政区的覆盖率达到 95%以上，均衡福建省内铁路发展。

3. 优化建议

加快龙梅龙铁路建设，覆盖上杭、武平，填补福建西南地区纵向路网空白；推进温武吉铁路建设，覆盖浦城、邵武、光泽，填补西北部横向铁路网空白；充分利用规划宁南铁路向北延伸至丽水，谋划南平至丽水铁路，覆盖周宁、寿宁，同时填补福建东北部地区纵向路网空白。

（四）进一步重视中心城市站房和综合交通枢纽建设

1. 现状及规划分析

随着高速铁路的快速发展，全国铁路站房和围绕铁路车站的综合交通枢纽建设进入了快车道，涌现出了如广州南、上海虹桥、北京南、杭州东、南京南、武汉等一大批典型综合交通枢纽车站，同时也造就了大量融交通、商业、城市开发为一体的地级城市车站枢纽。这些车站不再像传统铁路车站，单纯以旅客发到服务为目的，周边环境差、交通组织混乱等形象荡然无存，铁路枢纽站已经逐步发展成为城市地标和重要城市形象代言。

虽然福建省近年来借助铁路建设，也造就了一批如福州南、厦门北等新型铁路车站，同时对既有部分车站如福州站、厦门站、龙岩站等也进行了改扩建。但总体来看，福州、福州南、厦门北规模体量还整体偏小，综合交通特别是城市轨道交通与车站衔接建设相对滞后，还不足以支撑车站综合交通枢纽的发展

目标；泉州、莆田等车站城市配套也是在铁路开通后才逐步完善起来，综合交通枢纽需进一步打造。

2. 优化目标

形成福州、厦门重点城市融交通、商业、城市开发为一体的大型综合交通枢纽，推动地级城市车站综合交通枢纽功能的完善，重视县级车站的选址和开发，形成一批具有典型示范的城市地标。

3. 优化建议

一是借助铁路建设项目，组织引导，路（铁总）地（地方）合建，以打造城市形象为目标，重视铁路客站选址与建设，形成一批具有综合功能的新型客站和交通枢纽；二是在有条件的城市，积极谋划，提前做好车站与城市轨道交通的衔接预留；三是个别既有车站，在已经无法适应发展需要情况下，借助铁路建设或与铁总积极沟通进行适当的改扩建。

建议借助福厦高铁、温福高铁，进一步打造福州南、厦门北两个中心城市车站枢纽建设，并强化城市轨道交通配套，同时重视和引导沿线车站枢纽的打造；借助衢宁铁路，以吸引旅游、展示形象为目的，打造沿线各具特色、具有鲜明特点的车站站房；借助龙梅龙铁路，强化龙岩站及沿线车站建设；借助规划昌福（厦）高铁、福州至龙岩高铁，厦漳泉城际 R1、R3 线、福莆宁城际，结合福州、厦门两大枢纽机场建设，进一步选择福州、厦门第三客站，并实现高铁、城际铁路与枢纽机场的沟通衔接；借助其他规划项目，打造全省不同级别的车站枢纽。

三、铁路发展建议

(一) 规划高速铁路

建议规划高速铁路有：龙岩至龙川铁路、漳汕高铁、福温高铁、南昌至厦门（福州）高铁、赣龙厦高铁等项目。规划项目福建境内合计里程 1093 公里，投资 1623 亿元。

规划高速铁路项目汇总表

序号	项目名称	省内里程 (km)	投资估算 (亿元)	备注
1	龙岩至梅州至龙川铁路	98	145	
2	漳汕高铁	120	187	
3	福温高铁	207	310	
4	南昌至厦门（福州）高铁	410	620	
5	赣龙厦高铁	258	361	
合计		1093	1623	

此外，规划研究预留福州至龙岩、福州经平潭至台北台海铁路通道。

1. 龙岩至龙川铁路福建段

(1) 线路走向

龙岩至龙川铁路位于福广两省交界，是福广通道以及杭广通道的重要组成部分，北接龙厦、南三龙、赣龙，南连赣深高铁。规划线路自龙岩地区古田会址站引出，经龙岩上杭、武平两县，进入广东省境内经焦岭至梅州市，而后经兴宁、五华至龙川，古田会址站至龙岩站利用既有赣龙铁路新双线。规划线路

全长 276.36km，其中福建省境内正线长度 97.7km。

(2) 主要技术标准

铁路等级：客运专线；正线数目：双线；速度目标值：龙岩至梅州段 250km/h、梅州至龙川段 350km/h。

(3) 投资匡算

项目全长 276.36km，投资匡算约 418 亿元。其中福建境内长约 97.7km，投资约 145 亿元。

2. 漳汕高铁福建段

(1) 线路走向

漳汕高铁为沿海高铁的一部分，同时也是福州至广州高铁通道的重要组成，北接福厦高铁、龙厦铁路，南连梅汕高铁、广汕铁路。福建段线路自漳州站引出，经福建省漳浦、诏安至广东省饶平，线路全长约 137km，其中福建省境内长约 120km。

(2) 主要技术标准

铁路等级：客运专线；正线数目：双线；速度目标值：350km/h。

(3) 投资匡算

福建段线路全长约 120km，投资匡算约 187 亿元。

3. 福温高铁福建段

(1) 线路走向

福温高铁为“八纵八横”中沿海高铁主通道组成部分，北接在建杭温高铁、

预留沿海高铁，南连在建福厦高铁、合福高铁。规划线路自温州地区引出后，基本沿既有温福铁路通道，经浙江省瑞安、鳌江、苍南，福建省福鼎、宁德至福州枢纽。线路全长 313.8km，其中浙江省境内 106.5km，福建省境内 207.3km。

(2) 主要技术标准

铁路等级：客运专线；正线数目：双线；速度目标值：350km/h。

(3) 投资匡算

新建温州至福州段投资约 460 亿元，其中福建段投资约 310 亿元。

4. 南昌至厦门（福州）高铁

(1) 线路走向

南昌至厦门（福州）高铁为京港（台）高铁主通道、福州至银川综合运输大通道组成部分，北接杭长高铁、规划京九高铁、昌景黄铁路，南连南三龙铁路、合福铁路（沟通福州）、福厦客专，规划线路自南昌枢纽引出，经进贤、抚州进入福建，经南平、三明、泉州至厦门枢纽，南平至福州段可先期利用合福高铁，规划预留引入福州枢纽段。福建境内规划新建线路全长约 410km。

(2) 主要技术标准

铁路等级：客运专线；正线数目：双线；速度目标值：350km/h。

(3) 投资匡算

规划线路长约 410km，投资匡算 620 亿元。

5. 赣龙厦高铁

(1) 线路走向

赣州经龙岩至厦门客运专线是厦渝高铁主通道的重要组成部分，西接昌赣高铁、赣深高铁、长赣高铁、中接南三龙、龙梅龙，东接沿海高铁、福厦客专。规划线路宏观走向考虑开辟新的铁路通道，自赣州地区引出后，经江西安远，福建龙岩、漳州至厦门。规划线路福建境内全长约 300km，其中漳州至厦门北利用沿海客专（约 42 公里），新建 258 公里。

（2）主要技术标准

铁路等级：客运专线；正线数目：双线；速度目标值：350km/h。

（3）投资匡算

新建线路投资匡算 361 亿元。

（二）规划快速铁路

建议规划快速铁路有：温武吉铁路、厦门翔安和福州长乐机场快速通道、南平至丽水铁路、永安至长汀铁路等项目。规划项目福建境内合计里程 746 公里，投资 1321 亿元。

规划快速铁路项目汇总表

序号	项目名称	省内里程（km）	投资估算（亿元）	备注
1	温武吉铁路	211	265	
2	厦门翔安机场快速通道	148	446	
3	福州长乐机场快速通道	79	150	
4	南平至丽水铁路	203	300	
5	永安至长汀铁路	105	160	
合计		746	1321	

1. 温武吉铁路福建段

(1) 线路走向

温武吉铁路是服务沿线经济资源开发的重要交通干线，东接沿海铁路，中部沟通衢宁、鹰厦、向莆铁路，西连京九、煤运通道。规划线路东起浙江温州，经浙江省文成、泰顺、景宁、云和、龙泉，福建省浦城、武夷山、邵武、光泽，至江西经资溪、金溪、抚州、崇仁、乐安、永丰至吉安市；规划线路全长约 667.9km，其中福建境内 211.75km。

(2) 主要技术标准

铁路等级：I 级铁路；正线数目：双线；速度目标值：200km/h。

(3) 投资匡算

线路全长约 667.9km，投资匡算 568 亿元。其中福建境内 211.75km，投资 265 亿元。

2. 机场快速通道

依托规划的海西城际铁路建设衔接国铁的厦漳泉、福莆宁机场通道，推进机场对外通道建设和区域同城化。建议技术标准为双线 200km/h。

(1) 厦门翔安机场快速通道

厦门翔安机场快速通道主要承担翔安机场对外交通联系功能，扩大机场腹地，并带动沿海城市带人口集聚区域客流联系。规划依托厦漳泉 R1 线走廊沟通厦门高崎站→规划翔安机场→晋江站利用既有线北接泉州，规划线路长约 60km；依托 R3 走廊沟通高崎站→厦门站→漳州开发区→南接漳州站，规划线路

长约 88km。整体形成翔安机场向泉州、漳州放射沟通线路，并利用国铁辐射更远范围，合计新建线路全长 148km，投资约 446 亿元。此外，预留角美至高崎段。

(2) 福州长乐机场快速通道

依托福莆宁都市圈规划建设连江至长乐机场至福清城际，纵贯福州新区，沟通连江、琅岐、长乐机场、福州滨海新城、福清，规划线路长约 79km，并利用既有铁路南接莆田、北连宁德。投资约为 150 亿元。

3. 南平至丽水铁路

(1) 线路走向

拟结合规划的宁德至南平铁路，进一步优化延伸至浙江丽水，形成杭广辅助通道，同时填补了闽东北纵向路网空白，北接金温铁路通道、衢丽铁路，中部沟通衢宁铁路，南连南三龙铁路通道。规划线路自丽水地区引出，经浙江省云和、景宁进入福建境内，经宁德至南平，线路全长 339.5km，其中福建省境内线路 202.5km。

(2) 主要技术标准

铁路等级：I 级铁路；正线数目：双线；速度目标值：200km/h。

(3) 投资匡算

规划线路长 339.5km，投资匡算 510 亿元。其中福建境内 202.5km，投资 300 亿元。

4. 永安至长汀铁路

(1) 线路走向

线路自永安地区引出，至赣龙铁路长汀站；东连南三龙、兴泉铁路，中部与建宁至冠豸山铁路沟通，西接赣龙铁路。规划线路全长 105km，全部位于福建境内。

(2) 主要技术标准

铁路等级：I 级铁路；正线数目：双线；速度目标值：200km/h。

(3) 投资匡算

投资匡算约 160 亿元。

(三) 规划普速铁路

建议规划普速铁路有建宁至资溪铁路。规划项目福建境内合计里程 15 公里，投资 11 亿元。

1. 建宁至资溪铁路

(1) 线路走向

自福建建宁经江西黎川至鹰厦铁路资溪，同时研究了光泽接轨、全部位于福建省内方案，北接鹰厦铁路，南连在建建宁至冠豸山铁路，打通了建宁至冠豸山铁路北上通道。

(2) 主要技术标准

建议采用与在建主线相同标准。

铁路等级：I 级铁路；正线数目：单线；速度目标值：160km/h。

(3) 投资匡算

资溪接轨方案全线长 97km，投资匡算 68 亿元，其中福建段 15km、投资约 11 亿元。光泽接轨方案福建省内 85km，投资 60 亿元。

(四) 规划港口后方铁路通道

建议规划港口后方通道有：可门港后方货运铁路、江阴港后方货运铁路、莆田港后方货运铁路、厦漳港区后方货运铁路等项目。规划项目合计里程 291 公里，投资 203 亿元。

此外，结合目前的港口后方通道建议的解决方案，在优先考虑重点港口后方通道建设的同时，采用分段建设、分期实施、适当绕行，沿海铁路通道福建宁德至漳州段存在客货分线的条件，逐步形成宁德-罗源接衢宁连接线—罗源接福州枢纽连接线—江阴接福州枢纽连接线—江阴接莆田港湾站连接线—莆田港湾站接肖厝连接线—漳泉肖—兴泉—东孚接兴泉连接线—漳浦接东孚连接线沿海福建段货运走廊。

规划港口后方通道项目汇总表

序号	项目名称	省内里程 (km)	投资估算 (亿元)	备注
1	可门港后方货运铁路	48	33	
2	江阴港后方货运铁路	77	54	
3	莆田港后方货运铁路	34	24	
4	厦漳港区后方货运铁路	72	50	接轨兴泉铁路
		60	42	接轨漳浦站
合计		291	203	

1. 可门港支线后方货运铁路通道

鉴于可门港货运量较大，利用温福铁路天窗时间有限，货物流向又以江西、福建省内为主，建议后方通道引入福州枢纽为宜。同时，北延至罗源，还可解决罗源湾北岸后方通道问题。

规划线路自罗源站起，沿温福铁路至透堡，可门港铁路支线接入透堡站，出透堡站后折向西，跨沈海高速公路、沿福州绕高速公路向西而行，经上杜、马陀楼、汾潭至湖中村，然后折向西南，经青石桥，沿福州森林公园南侧，绕开福州动物园，经凤池村至杜坞，引入杜坞站。规划线路全长 65.6km，其中罗源至透堡长 17.6km，透堡至杜坞长 48km。

建议“十三五”时期优先考虑建设透堡至杜坞段，线路长 48km、投资匡算 33 亿元。

2. 江阴港支线后方货运铁路通道

考虑到向莆铁路客货运共线功能定位，同时江阴港支线以江西和福建中部地区为内陆腹地，江阴港以向莆铁路为主要货运后方通道在路网网上较为合理；但考虑到向莆铁路兼顾大量货运的不确定性，本次规划在研究接轨向莆铁路的同时，重点补充研究了引入福州枢纽方案。

a. 东绕引入福州枢纽杜坞站利用峰福铁路方案

线路自沿海铁路渔溪站引出，向北经福清城区东侧、长乐形成东绕城货运线，利用规划透堡至杜坞货运连接线，引入福州枢纽杜坞站。新建线路全长约 77km。

b. 西绕引入福州枢纽杜坞站利用峰福铁路方案

线路自沿海铁路渔溪站引出，向西北经东张镇、一都镇、塘前乡，引入福州枢纽杜坞站。新建线路全长约 70km。

c. 引入福州枢纽利用马尾支线、峰福铁路方案

线路自沿海铁路渔溪站引出，沿既有铁路南侧至福清站，出福清站后，线路继续北行，经福清市龙山街道、南岭镇、长乐市古槐镇、鹤上镇，跨机场高速后，沿机场高速西行，在东安村附近过闽江，接入马尾支线马尾站，新建线路全长 62.3km。

d. 引入莆田港湾站南端利用向莆铁路方案

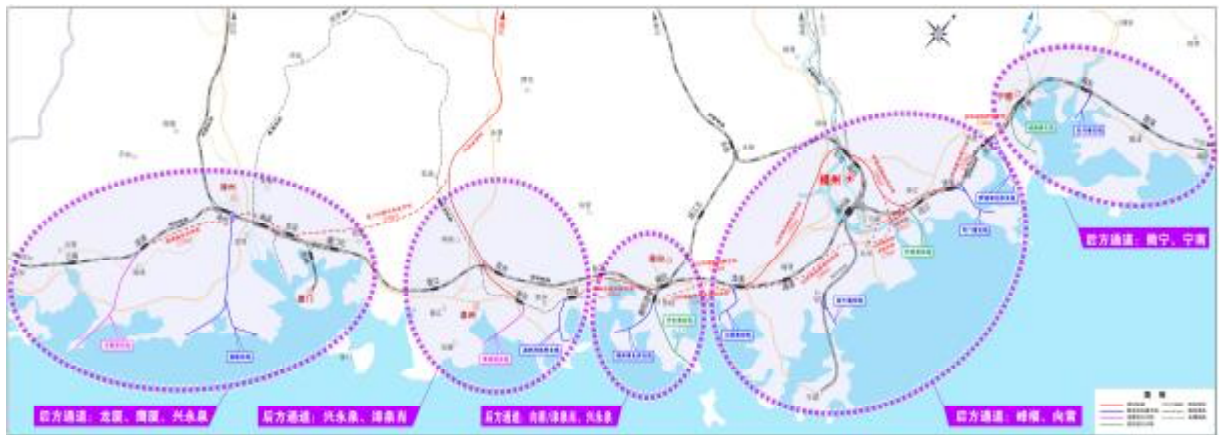
线路自江阴港铁路支线引出后，下穿沈海高速公路至其西侧，跨萩芦溪至三江口镇再跨沈海高速公路，沿黄石工业园东侧跨城港大道、莆秀高速公路，引入莆田港湾站南端。新建线路全长 41.7km，运营长度港口至永泰 122.3km、运距较远，但车流汇集至港湾站，便于运输组织。

综合考虑，虽然利用向莆铁路较为便捷，但鉴于向莆铁路同样开行了动车组客车，大量开行货运列车还存在较大的不确定性，而沿海港口支线后方通道已经成为限制港口发展的重要因素，需要尽快解决。因此，近期建议考虑接轨福州枢纽杜坞站，利用峰福铁路作为直接货运后方通道，同时也减少了利用马尾支线对城市的影响，还可将福州段松下港等预留和以后规划港口支线全部考虑引入，彻底解决福州沿海港口货运问题。该方案建设里程约 77km、投资匡算 54 亿元。

3. 莆田港后方货运铁路通道

莆田港目前直接连通向莆铁路，以向莆铁路为直接后方通道。鉴于向莆铁路开行动车，大量兼顾货运存在不确定性，同时罗屿支线、国投煤码头支线建成后向莆铁路若坚持“客货不见面”运输模式，则利用天窗时段开行货物列车能力较为紧张，因此补充研究了利用漳泉肖、兴泉为后方货运铁路通道的肖厝接轨方案。

肖厝接轨方案，线路自漳泉肖铁路肖厝站引出，折向北行，经湖边、郑厝、古县、世上、下炉、梧厝、后望等，在鹅头村附近设界山站，而后线路沿沈海高速南侧西行，在岩头庙村附近设东华站，而后线路继续沿沈海高速南侧西行，引入港口支线莆田港湾站。规划线路长 34.3km。



福建省港口后方铁路通道规划示意图

4. 厦门漳州港区后方货运铁路

厦门漳州港建议现状主要以鹰厦铁路为主要后方货运通道，规划还可以既有龙厦铁路、在建兴泉铁路为后方通道。

建议规划东孚至安溪接轨兴泉铁路，以增强厦门港与后方货运主通道联系，

提升货运品质，规划线路长 60km、投资 42 亿元。结合漳州港区规划建设古雷港支线，考虑接轨漳浦站，建议沿既有沿海铁路北延至东孚，规划线路长 72km、投资 50 亿元。

（五）实施效果

1. 路网规模

中长期铁路网实施后，福建省铁路营业里程达到 6828 公里，路网密度将由现状 2.7 公里/百平方公里提高至 5.6 公里/百平方公里；占全国路网比重将由现状 2.6%提高到 3.4%；其中高速铁路 2302 公里，高速铁路省内比重将由现状 28%提高至 34%。开行动车里程(含高速、快速铁路)约 4020 公里。

铁路覆盖率由现状的 67.9%提高至 98%以上，解决部分县市车站距离城区太远和铁路标准等级过低、群众出行不方便问题。

福建铁路网规模指标实施前后对比

指标	2016 年	在建完成后	中长期调整实施后
运营里程 (km)	3300	4683	6828
路网密度 (km/百 km ²)	2.7	3.9	5.6
铁路覆盖率 (县级)	67.9%	87%	98%
占全国比重	2.6%	-	3.4%
省内高铁占比	27.6%	28%	34%

2. 路网结构

中长期路网修编实施后，福建省中长期规划“三纵六横”铁路网络格局将全面形成，并得到进一步结构优化和质量提升，形成以福州、厦门为核心、双心

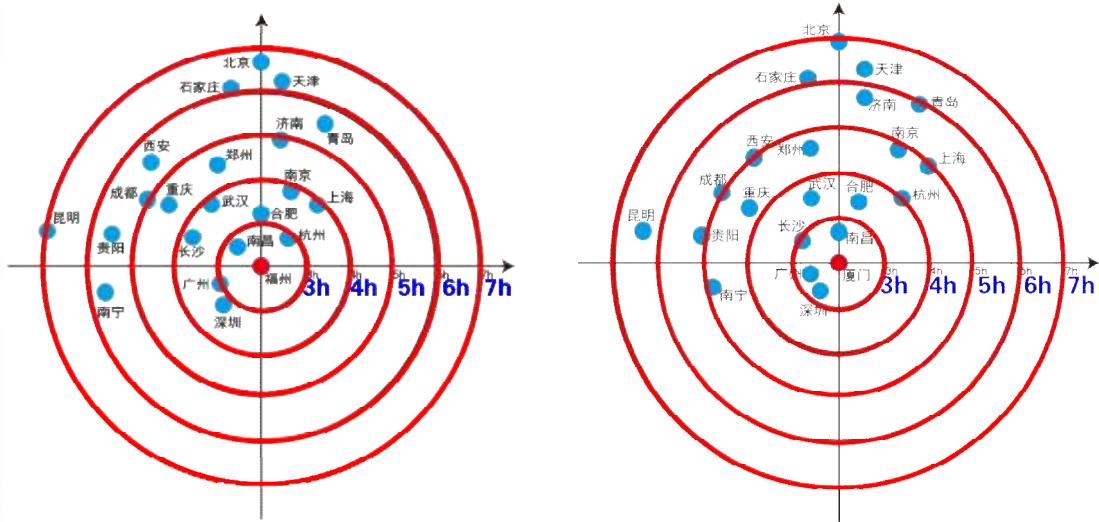
放射的“一纵三横”高速铁路进出省通道，沿海高速铁路、快速铁路双贯通，福州与西南地区、厦门与中北部地区高速便捷沟通；依托国铁的九设区市“一环”城际网和厦门翔安机场、福州长乐机场快速通道基本形成；港口集疏运铁路支线与后方货运铁路通道直联。整体构建了福建省高速、快速、城际、普速、货运等多层次、便捷化的铁路运输体系。



福建规划路网结构示意图

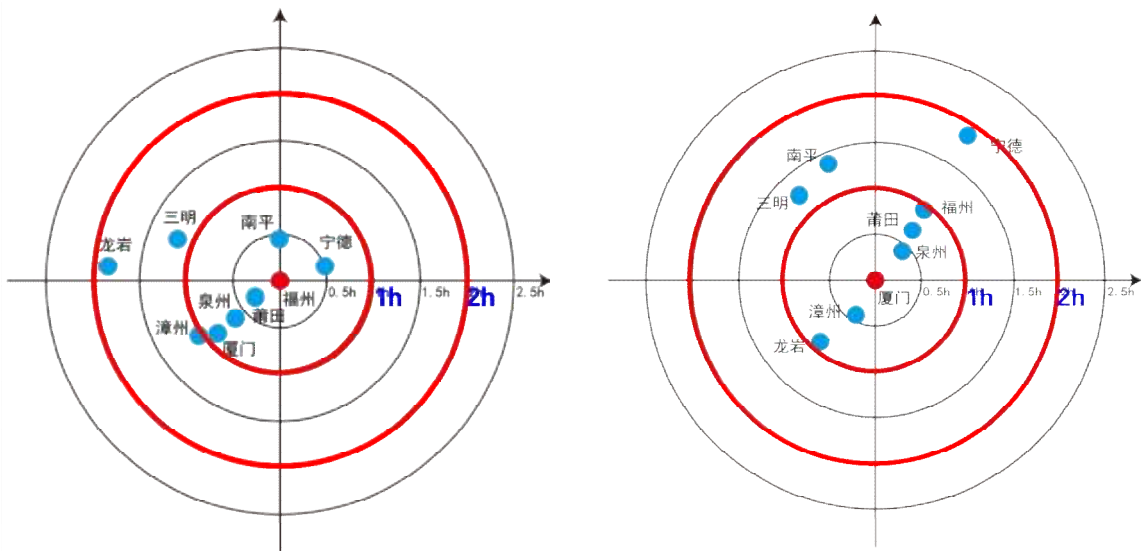
3. 路网通达效果

规划实施后，福州与南昌的旅行时间缩短至 1.8 小时，与杭州的旅行时间缩短至 2.1 小时，与广州市的旅行时间缩短至 3 小时，形成福州与相邻省会城市 3 小时可达，出省与主要经济区和重点城市 3、4、5、6、7 小时高铁联系基本实现。



福建出省铁路通达效果图

福州与龙岩的旅行时间由现状的3小时缩短至2小时，省内基本形成相邻城市1小时可达，以福州、厦门为中心1~2小时可达。



福建省内铁路通达效果图

附表

福建省铁路项目汇总表

铁路性质	序号	项目名称	省内里程 (km)	投资估算 (亿元)	备注
既有铁路项目					
高速铁路	1	合福、温福、福厦、厦深等	932	—	沿海铁路按 200km/h 运营
快速铁路	2	向莆、龙厦、赣龙新双线等	638	—	
普速铁路	3	峰福、鹰厦等（含支线）	1730	—	
既有铁路合计			3300	—	
在建铁路项目					
高速铁路	1	福州至厦门高速铁路	277	530	2022 年建成
快速铁路	2	福平铁路	88	257	2019 年建成
	3	南三龙铁路	247	253	2017 年底建成
普速铁路	4	衢宁铁路	172	152	
	5	建宁至冠豸山铁路	162	111	
	6	兴国至永安至泉州铁路	336	288	
	7	漳州港尾铁路	52	22	
	8	莆田湄洲湾北岸支线	23	15	
	9	宁德白马支线	26	15	
在建铁路合计			1383	1643	
规划铁路项目					
高速铁路	1	龙岩至梅州至龙川铁路	98	145	
	2	漳汕高铁	120	187	
	3	福温高铁	207	310	
	4	南昌至厦门（福州）高铁	410	620	
	5	赣龙厦高铁	258	361	
规划高速铁路小计			1093	1623	
快速铁路	1	温武吉铁路	211	265	

	2	厦门翔安机场快速通道	148	446	
	3	福州长乐机场快速通道	79	150	
	4	南平至丽水铁路	203	300	
	5	永安至长汀铁路	105	160	
规划快速铁路小计			746	1321	
普速铁路	1	建宁至资溪铁路	15	11	
规划普速铁路小计			15	11	
港口后方 铁路通道	1	可门港后方货运铁路	48	33	
	2	江阴港后方货运铁路	77	54	
	3	莆田港后方货运铁路	34	24	
	4	厦漳港区后方货运铁路	72	50	接轨兴泉铁路
60			42	接轨漳浦站	
规划港口后方铁路小计			291	203	
规划铁路合计			2145	315	
规划实施后 (含既有、在建 、规划)		高速铁路	2302	-	占比 34%
		快速铁路	1719	-	占比 25%
		普速铁路 (含港口后方铁路)	2807	-	占比 41%
		合计	6828	-	-

福建省港口后方铁路通道规划示意图

