

“1+2+7”规划体系之——总体规划

湖南省“十四五”交通运输 发展规划（公路、水路）

湖南省交通运输厅

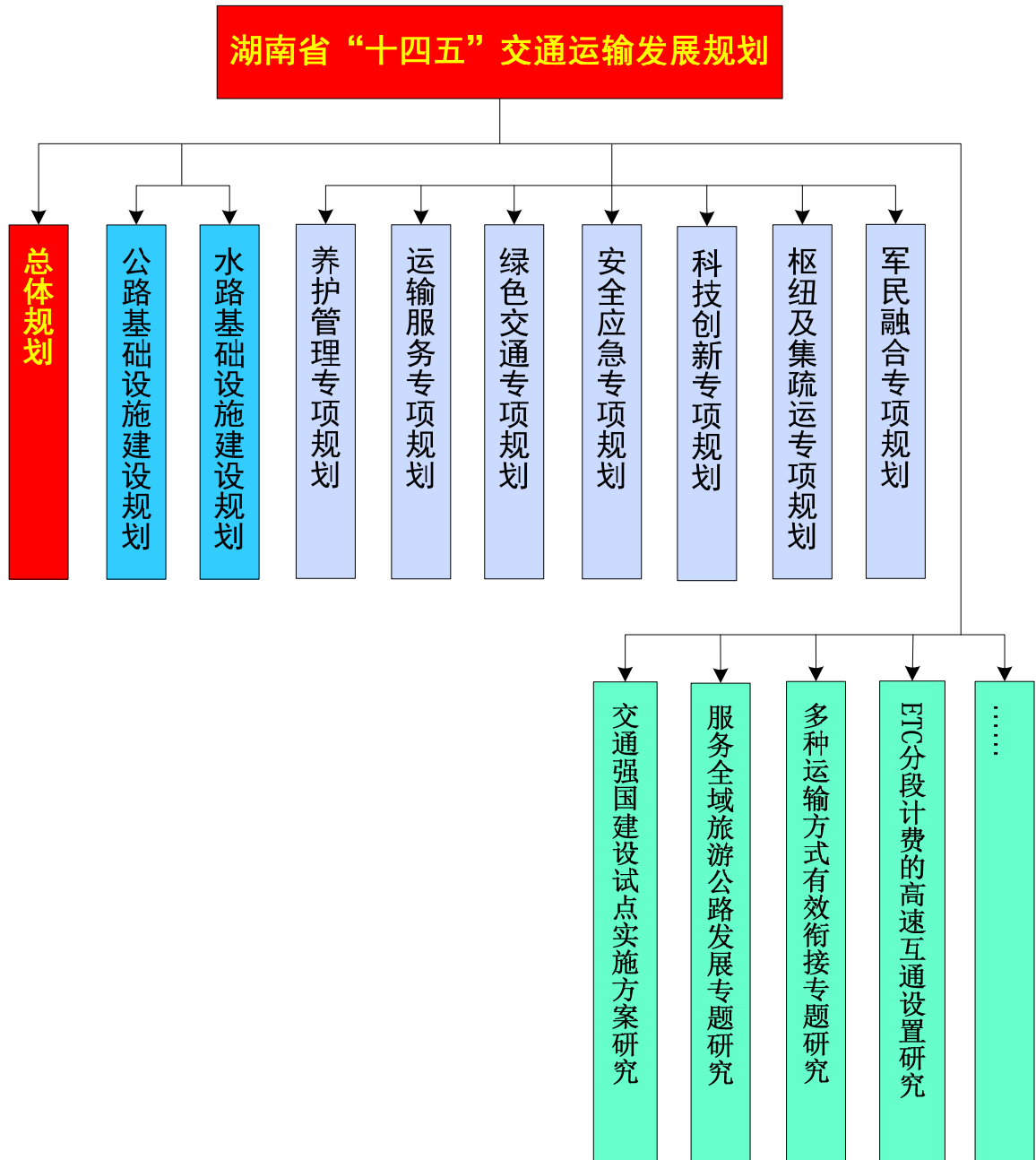
二〇二一年八月

前 言

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年。交通运输是基础性、先导性、战略性行业，是服务经济、服务社会、服务公众的重要载体。加快交通强国建设，构建现代综合交通运输体系，是贯彻党的十九大精神的客观要求，是全面融入新发展格局、建设现代化新湖南的重要支撑。

本规划依据《湖南省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》、《交通强国建设纲要》、《国家综合立体交通网规划纲要》编制，主要阐述“十四五”时期湖南省公路、水路交通发展的总体思路、发展目标、主要任务和政策措施，涵盖建设、管理、养护、运输等领域，是指导未来五年全省交通运输高质量发展的纲领性文件。

本规划经 2021 年 7 月 26 日省政府第 114 次常务会议、2021 年 8 月 6 日省委常委会第 36 次会议审议通过。



“1+2+7+N”规划体系示意图

目 录

第一章 发展环境	1
一、发展成就	1
二、存在不足	4
三、形势要求	6
第二章 总体思路	10
一、指导思想	10
二、发展原则	10
三、发展目标	11
第三章 重点任务	15
一、公路、水路交通基础设施建设	15
二、公路养护管理	25
三、运输服务	27
四、绿色交通发展	31
五、安全应急建设	34
六、科技、标准与数字交通发展	35
七、枢纽及集疏运	39
八、提升行业治理能力	41
第四章 资金规模	42
一、资金需求	42
二、筹措方案	42
第五章 环境影响评价	44
一、环境影响分析依据	44
二、现状调查与评价	44

三、环境影响预测与评价	45
四、环境影响减缓措施	47
第六章 保障措施	49
一、加强组织领导，做好评估督导	49
二、加强规划衔接，推动协同发展	49
三、强化要素保障，拓展融资渠道	49
四、加强宣传引导，推进信息公开	50

附表：

附表1：“十四五”高速公路建设任务表

附表2-1：“十四五”普通国省道建设任务表（正式）

附表2-2：“十四五”普通国省道建设任务表（预备）

附表3：“十四五”农村公路建设任务表

附表4：“十四五”站场建设任务表

附表5：“十四五”水运建设任务表

附表6：“十四五”交通运输专项规划重点任务表

附图：

附图1：“十四五”高速公路规划示意图

附图2：“十四五”普通国道规划示意图

附图3：“十四五”普通省道及重要经济干线规划示意图

附图4：“十四五”二级及以上客运站规划示意图

附图5：“十四五”货运站场规划示意图

附图6：“十四五”水运重点项目规划示意图

第一章 发展环境

一、发展成就

“十三五”期，是我省交通发展极不平凡、极为重要的五年。面对严峻复杂的国内外环境、艰巨繁重的发展任务，在省委省政府、交通运输部的坚强领导和大力支持下，全省交通运输系统广大干部职工不忘初心、牢记使命、攻坚克难、砥砺奋进，交通运输保持了较为平稳的发展态势，“十三五”规划重点任务如期完成，主要目标基本实现，有力支撑了国省重大战略实施，为我省打赢脱贫攻坚战、全面建成小康社会提供了有力保障，为开启全面建设社会主义现代化国家新征程奠定了坚实基础。

（一）交通基础设施规模能力大幅提升

“十三五”期，全省公路、水路基础设施建设累计完成投资 3483 亿元，其中公路完成投资 3348 亿元，水运完成投资 135 亿元，为做好“六稳”工作、落实“六保”任务，推动全省经济平稳健康发展提供重要保障。高速公路骨干功能进一步凸显，相继建成岳阳-望城、永顺-吉首等 21 条 1298 公里高速公路，“六纵六横”主骨架全面建成，高速公路通车里程达 6951 公里；高速公路省际通道建成 25 个，新增绥宁、城步、桑植、古丈、湘阴、安化、双牌、石门等 8 个县 30 分钟上高速，全省实现“县县通高速”。普通国省道路网结构和技术等级稳步提升，累计实施新改建里程 7469 公里，建成 3821 公里，普通国道二级及以上比重达 85%。农村公路支撑保障能力显著增强，完成窄路面加宽改造 3.7 万公里，旅游路、资源路、产业路 2420 公

里，25户及100人以上较大人口规模自然村通水泥（沥青）路4.64万公里，实现较大人口规模自然村100%通硬化路。重点改造建设一批局部优化项目，推进公路网有效衔接。公路养护管理科学化、标准化和规范化水平逐年提升，高速公路养护推行“四精准”制度，优等路率达到96%，路况保持全国“第一方阵”；普通公路推行四级“路长制”，普通国省道优良路率达到87%以上。客运枢纽站场覆盖广泛，11个市州配套建成综合客运枢纽，所有市州实现一级客运站全覆盖，二级及以上客运站对有需求的县全覆盖，农村客运招呼站100%覆盖全省建制村。货运枢纽体系逐步完善，获得交通运输部支持的6个综合货运枢纽（物流园区）以及省规划的24个普通物流园建成并投入使用。等级航道网络及港口体系进一步完善，新增1000吨级及以上航道331公里，总里程达到1211公里；新增1000吨级及以上泊位16个，总数达114个。

（二）交通脱贫攻坚任务圆满完成

聚焦打赢全省脱贫攻坚战，促进交通基本服务均等化。“十三五”期，全省51个贫困县6922个贫困村共新增高速公路482公里，新改建国省干线2300公里，改造县乡道1652公里，完成窄路路面加宽2.1万公里。到2020年底，幸福小康路、特色致富路、康庄大道、平安放心路、节能环保路“五条路”建设目标全面完成，“公路扶贫+特色产业”等扶贫新模式助力脱贫攻坚，吸纳1万余建档立卡贫困群众参与公路养护工作。让人民群众切实感受到交通运输带来的获得感、幸福感。

（三）运输服务品质及保障能力提档升级

客运方面，高速公路全面撤销省际收费站；所有具备条件建制村通客车，打通农村群众出行的“最后一公里”；城乡客运一体化大力推进，启动了两批次 28 个示范县创建工作；株洲荣获国家公交都市建设示范城市称号，湘潭荣获国家综合运输服务示范城市称号；公交客运服务能力不断提高，城市公共汽电车年客运量超过 21 亿人次，运营线路里程达 4.57 万公里。货运方面，长沙、岳阳、衡阳、郴州和怀化等 5 市被列为国家物流枢纽承载城市，长沙陆港型、岳阳港口型国家物流枢纽列入国家建设名单；多式联运蓬勃发展，城陵矶港铁水联运已常态化，城陵矶新港、传化智联、武陵山片区 3 个多式联运示范工程试点运行；交通运输推动物流业“降本增效”成效显著，社会物流总费用与 GDP 的比率由 2015 年的 17.5% 下降到 2020 年的 14.9%；货运“公转铁”、“公转水”初见成效。

（四）智慧绿色平安交通发展基础不断夯实

交通信息化水平稳步提升，25 个省界收费站主线全部拆除，并网切换和收费政策调整按期完成，ETC 用户总量突破 700 万。“两客”智能监管系统上线试运行，“两客一危”营运车辆卫星定位车载终端入网率达到 100%，实现车辆安全管理由事后追责向事前预防延伸。绿色交通发展取得显著进展，守护一江碧水，坚持“共抓大保护、不搞大开发”，全省整治非法砂石码头 823 个；开展高速公路服务区“厕所革命”，深化路域环境整治；船舶加装生活污水处理装置基本完成；岳阳港成功申报交通运输部“绿色港口”示范项目，为全国唯一获此

殊荣的内河港口。**安全生产形势保持稳定**，专项整治行动强力推进，创新开展“隐患清零”，较大以上等级道路运输行车事故死亡人数下降约 30%，水上交通运输领域事故死亡人数下降 83%；建立了高速公路安全风险数据库和风险地图，高速公路重点路段运行实时监测覆盖率、特大型桥梁及长大隧道实时监测覆盖率均达到 100%。

（五）行业治理水平稳步提升

注重推改革、强监管、优服务，共建共治共享的交通运输治理格局加快形成。省高速公路管理机构成建制改制转企，省公路事务中心、省水运事务中心相继成立。综合行政执法改革走在前列，省级改革全面完成，14 个市州和 103 个设置执法机构的县级行政区全部挂牌，执法机构和人员分别精简 82%、47%。“放管服”改革成效明显，着力精简审批事项，所有行政许可和公共服务事项全部进入省“互联网+政务服务”一体化平台，审批服务事项“一网通办”率超过 82%，大力加强事中事后监管，实行“双随机、一公开”。创新区域协调发展机制，打破行政区划界限和壁垒，健全长株潭一体化议事协调机制，建立湘赣边省际合作机制，推进基础设施互联互通，促进区域经济协调发展。

二、存在不足

“十三五”期，我省交通运输发展取得了显著成效，但发展不平衡不充分问题仍然突出，与人民日益增长的美好生活需求相比、与建设交通强国宏伟目标相比，还存在一些发展短板和弱项。

（一）基础设施网络仍需完善

区域之间、城市群之间高速公路主通道能力有待进一步提升。“七纵七横”高速公路主骨架尚未全面贯通，炉红山（湘鄂界）至慈利等6个省际通道未通，四车道的G4京港澳、G60沪昆等国家大通道交通拥堵日益严重，高速公路面积密度在中部六省中排名靠后。普通国省道技术等级偏低，仍存在断头路、单车道路段，重要节点高等级路连通不足。农村公路建设任务仍然艰巨，重要乡镇、省级以上旅游资源点及产业园区连通道路等级偏低。内河水运仍是发展短板，“四水”中下游高等级航道“通而不畅”，内河港口集约化、专业化水平仍需提高。

（二）综合交通融合发展不足

公路与航空、铁路及城市交通等有效衔接不足。综合客运枢纽一体化衔接水平较低，换乘效率不高；多式联运发展滞后，全省港口铁水联运仅占水运量的2%；重要港口、机场、大型综合货运枢纽集疏运体系有待完善；公路与城市道路衔接水平不高，交通拥堵现象时有发生。区域间、城乡间运输服务发展不平衡不充分问题依然突出，大湘西地区明显滞后，县乡村三级物流体系不完善，旅客联程运输处于起步阶段。交通运输与文化旅游、现代农业、先进制造、商贸流通、邮政等产业融合发展仍然不足。

（三）养护管理压力持续增加

随着公路总里程稳步增长，路网技术等级不断提升，以及桥隧构筑物、路网监测设施、配套附属设施等养护内容增加，普通公路大中修及路网结构改造工程成本大幅上升，公路养护任务日趋繁重。

受养护资金短缺等因素影响，“重建轻养”“以建代养”现象仍然存在，常态化养护的长效机制仍需进一步完善。

（四）创新赋能水平有待提升

新一代信息技术推动行业改革创新程度不够，跨部门、跨区域间资源共享难、业务协同难等问题依然存在；交通运输新业态培育、新模式构建有待加强。交通基础设施建设及运营过程中的污染防治压力大，全省清洁和新能源车辆数量增长较快，但其占车辆总数的比例仍较低，碳排放权定价和交易等市场化的机制尚未建立，实现“碳达峰”、“碳中和”目标任重道远。部分公路路段与老旧桥（隧）基础设施本质安全水平不高，交通运输安全生产规章制度、标准规范仍不健全，交通应急救援能力尚需提升。人文交通建设亟待加强。

同时，发展中面临的要素瓶颈日益凸显，特别是资金、土地、环保等要素制约日益趋紧，对我省交通运输高质量发展提出了重大考验。

三、形势要求

当前，我国已经进入新发展阶段。习近平总书记强调，要准确把握新发展阶段的新任务新要求，深入贯彻新发展理念，加快构建新发展格局。“十四五”期，我省交通运输发展仍然处于重要的战略机遇期，需要辩证认识和把握发展大势，按照“两个理念、三个有利于”（“新发展”理念和“四好”理念；有利于运输结构调整、有利于新格局的构建、有利于现代化综合交通运输体系建设）要求，推动交通运输高质量发展，为全面建设社会主义现代化国家开好局、起好

步。

（一）构建新发展格局需要交通运输展现新作为

构建新发展格局，关键在于经济循环的畅通无阻。交通运输联通生产、分配、消费、流通各个环节，在构建新发展格局中具有至关重要的基础和保障作用，是畅通经济循环的重要纽带。湖南既有连南接北、承东启西的交通优势，兼具“一带一部”区位优势，是畅通国内大循环的战略枢纽。这需要我们加快建设现代综合交通枢纽体系，打通“大动脉”、畅通“微循环”，形成内外联通、安全高效的物流网络，切实扩大循环总量、提高循环效率、增强循环动能、降低循环成本、保障循环安全。同时，扩内需是构建新发展格局的战略基点，这也需要我们充分发挥交通重大项目投资大、带动强、辐射广等优势，加快项目建设，扩大有效投资，增强内需动力。

（二）加快交通强国建设需要交通运输履行新使命

建设交通强国是党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策。《交通强国建设纲要》提出到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国，这既为交通发展擘画了宏伟蓝图、带来了历史机遇，也赋予了新使命、提出了新要求。这要求各种交通方式由相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，统筹铁路、公路、水运、民航、管道等基础设施规划建设，进一步提高公路、水运与其他运输方式之间的衔接转换效率，集约利用通道资源，优化通道能力配置，强化枢纽空间的集约共享，完善多层次网络布局，建设现代化高质量综合立体交通网络。不断推动

行业质量变革、效率变革、动力变革，更好满足人民群众对美好生活的向往，奋力谱写交通强国建设湖南新篇章。

（三）推动巩固脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接需要交通运输作出新贡献

实现脱贫攻坚同乡村振兴有效衔接是“十四五”时期经济社会发展的重要任务。交通基础设施作为覆盖范围最广、服务人口最多、公益性最强的基本公共服务设施，是推动乡村振兴的基础和载体。这需要我们持续完善农村交通网络、不断健全农村物流体系、加快推动运输服务提质升级，从“走得了”向“走得安全”、“走得便捷”、“走得舒适”转变，更好畅通城乡人员、商品、要素双向流通，有力促进城乡经济循环，进一步提升全面小康社会的质量和成色，助力实现农业强、农村美、农民富。

（四）实施“三高四新”战略需要交通运输彰显新担当

“三高四新”战略是建设现代化新湖南的行动纲领。交通运输作为经济社会发展的先行官，既是打造“三个高地”的基础支撑，也是践行“四新”使命的重要力量。这需要我们进一步提高供给有效性和适配性，完善重点产业基地和工业园区交通路网、畅通对外运输大通道，为打造“三个高地”提供更优服务；要尊重实际、因地制宜，差异化、精准化地配置交通资源，持续提升行业供给质量和效率，不断增强三湘群众在交通运输领域的获得感、幸福感，为践行“四新”使命提供有力支撑。

（五）加快创新驱动发展需要激发交通运输新动能

党的十九届五中全会提出，坚持创新在我国现代化建设全局中的核心地位，把科技自立自强作为国家发展的战略支撑。当前，新一轮科技革命和产业变革深入发展，数字经济、人工智能等新技术层出不穷，各学科、各领域间深度交叉融合。这要求交通抢抓发展机遇，切实转变发展观念，注重科技创新赋能，走依靠创新驱动提升资源配置效率的发展之路，进一步促进前沿科技与交通的深度融合，争当“新基建”主力军，大力发展“交通+产业”、“交通+旅游”等新业态、新模式，推动产品、服务、模式、业态联动创新，以科技创新催生行业新的发展动能，全面塑造发展新优势，加快夯实高质量发展基础。

总的来看，新发展阶段，“变”的因素有所增多，但“稳”的态势更加明显，“进”的基础更加牢固，湖南交通依然处在大有可为的重大战略机遇期和重要“窗口期”。

第二章 总体思路

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，深入贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记对湖南工作重要讲话指示精神，坚定不移贯彻新发展理念，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，以建设交通强国为总目标，统筹存量与增量、传统与新型，加快完善基础设施网络，提升运输服务品质，强化科技创新赋能，全面推进建管养运协调发展，提升综合交通总体效率，切实发挥交通“先行官”作用，有力支撑新发展格局构建，为推进实施“三高四新”战略，奋力建设社会主义现代化新湖南提供坚实的交通保障。

二、发展原则

抢抓机遇，率先发展。牢牢把握构建新发展格局和加快推进交通强国战略的使命机遇，强力推进重大交通基础设施建设，补齐发展短板，加快形成更加顺畅、高效的流通体系，充分发挥交通运输对经济社会发展的支撑保障和先行引领作用。

统筹融合，协调发展。推进各种运输方式协同发展、融合发展，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率；强化交通与重要经济节点、其他行业衔接融合，强化用地、环保等相关要素空间协调

发展。贯彻“四好”要求，统筹建、管、养、运发展。

集约节约，绿色发展。统筹用好存量与保障合理增量，更加注重存量资源的提质增效；大力推进绿色公路、绿色港口建设，大力推广车船运力使用新能源，降低对环境的影响。

着眼全局，开放发展。充分发挥湖南在全国区域发展格局中独特的“一带一部”空间区位优势，加快畅通大通道，构造大枢纽，服务国内经济大循环，助推我省更好融入长江经济带、对接粤港澳大湾区、衔接西部陆海大通道。

创新驱动，智慧发展。坚持把创新作为引领发展的第一动力，推动交通发展由依靠传统的要素驱动向更加注重创新驱动转变。强化科技创新赋能，加速交通基础设施网、运输服务网与信息网络融合发展，提升行业整体的数字化、智能化水平。

三、发展目标

（一）发展愿景

围绕实施“三高四新”战略、建设现代化新湖南总要求，立足适度超前、支撑有力、人民满意总目标，到2025年，畅通高效、覆盖广泛、智慧绿色、安全便捷的公路水路交通网络更加完善，建管养运协同发展，行业治理体系与治理能力全面提升，人悦其行、物畅其流的现代化综合交通运输体系基本形成。着力实施“12345”工程：

“1”——建设全省现代化综合交通运输体系。统筹协调公、铁、水、空、管等各种运输方式融合发展。

“2”——构建连接南北、贯通东西的双十字大通道。从根本上缓解

G4 京港澳高速、G60 沪昆高速交通拥堵问题，按不低于 8 车道标准全线扩容改造，全面畅通一纵一横“十字”公路大通道；全面建成湘江、沅水高等级航道，高效畅通一纵一横“十字”水运主通道。

“3”—构建快速、干线、基础三张网。全面建成以“七纵七横”高速公路网为支撑的快速交通网，形成长株潭 1 小时、3+5 城市群 2 小时，全省 4 小时高速圈。建设结构合理、优势互补、紧密衔接重要经济节点的干线交通网；骨干航道达到 2150 公里；建设更加完善的以农村公路为主的基础交通网，乡镇通三级公路比例达 85%以上，建设约 1.8 万公里旅游路、资源路、产业路，实现主要景区、园区、经济节点双车道基本覆盖。

“4”—构建管理养护、运输服务、安全应急、创新绿色等 4 个支持系统。

进一步加大公路养护资金投入，不断加强预防性养护，建立健全管养体制机制，构建保障更加有力的**公路管理养护支持系统**。重点加快长沙、岳阳、怀化、衡阳等全国性综合交通枢纽建设，继续推进城乡客运一体化与农村三级物流体系建设，构建运行更加顺畅的**运输服务支持系统**。继续加大智能监管平台推广应用，强力推进安全隐患排查整治，进一步强化应急队伍建设和物资储备，不断提高应急保障和救援能力，构建监管更加高效的**安全应急支持系统**。大力推进 5G 信息技术在路网运行监测、不停车治超等领域的应用，加快建成一批绿色公路、绿色航道，继续加强 LNG 加注站、CNG 加注站、岸电、充电桩推广应用，构建活力更加充沛的**创新绿色**

支持系统。

“5”—“十四五”期，全省公路水路交通建设投资约 5000 亿元。

（二）主要发展指标

落实交通强国建设要求，结合湖南交通发展实际，按照“可测度、可对标、可感知、可落实”原则，从“便捷顺畅、覆盖广泛，衔接高效，服务优良，保障有力”五个维度，提出 26 个发展指标。

指标分为约束性指标和预期性指标两类。其中，约束性指标 15 项，对应保障性建设任务，“十四五”末确保实现；预期性指标 11 项，对应指导性建设任务，引导重点发展方向。

表 2-1：“十四五”主要发展指标

类型	序号	具体任务	单位	2020	2025	备注
便捷 顺畅	1	高速公路通车里程	公里	6951	9000	约束性
	2	县县有高速	%	96.5	100	约束性
	3	建成高速公路省际通道	个	25	31	约束性
	4	普通国道三级及以上公路比例	%	92	100	约束性
	5	省道骨架网重要通道三级及以上比例	%	59	65	预期性
	6	500 吨级及以上骨干航道里程	公里	1485	2150	预期性
	7	1000 吨级及以上泊位	个	114	170	预期性
覆盖 广泛	8	乡镇通三级及以上公路比例	%	65.5	85	约束性
	9	现有省级以上产业园二级公路覆盖率	%	99	100	约束性
	10	现有省级及以上农林牧渔乡村特色产业点双车道覆盖率	%	—	95	约束性
	11	现有省级以上旅游资源点双车道覆盖率	%	72.9	95	约束性
衔接 高效	12	现有高铁站、三等以上普铁站、机场、有需求且具备条件的 100	%	—	100	预期性

类型	序号	具体任务	单位	2020	2025	备注	
		万吨/年以上的重要港区通二级以上公路比例					
	13	高速互通收费站通三级及以上公路比例	%	95	100	约束性	
服务优良	14	老旧客运站提质改造率	%	63.4	100	约束性	
	15	高速公路（MQI和PQI）优等路率	%	96	≥95	约束性	
	16	列养普通国省道MQI优良路率	%	87	≥85	约束性	
	17	农村公路优良中等路率	%	—	≥80	约束性	
	18	县市区城乡客运一体化覆盖率	%	—	≥85	预期性	
	19	具备条件的建制村通物流快递比例	%	—	100	预期性	
保障有力	20	高速公路、普通国省道一、二类桥梁比例	%	—	≥98、 ≥90	约束性	
	21	内河重要航段应急到达时间	分钟	—	≤30	预期性	
	22	高速公路车辆救援40分钟到达率	%	—	≥90	预期性	
	23	“两客一危”车辆主动防范系统安装率	%	—	100	预期性	
	24	危险货物道路运输电子运单车辆覆盖率	%	60	90	预期性	
	25	新增公交车辆新能源及清洁能源车辆占比	%	—	100	约束性	
	26	营运车辆、船舶单位运输周转量二氧化碳（CO ₂ ）下降率	%	—	3.2、2.8	预期性	
试点示范	1	湘赣边区域合作示范区	国道二级及以上比例	%	92	97	约束性
	2		省道省际通道三级及以上比例	%	50	90	约束性
	3		乡镇三级及以上公路连通率	%	65	95	约束性
	4	全域旅游	旅游干线（国省道）三级及以上占比	%	86	92	预期性

注：交通强国建设试点区域，在满足其他发展指标要求的同时，部分指标进一步提高。

第三章 重点任务

一、公路、水路交通基础设施建设

（一）加快建设高速公路网

1.发展目标。

到 2025 年，提前五年全面建成“七纵七横”为主骨架的高速公路网。高速公路新增里程约 2100 公里，确保通车 9000 公里，力争达到 10000 公里。新建成 6 个省际高速公路通道，规划 31 个省出省通道全部打通。实现“县县有高速”。

2.重点任务。

一是加快实施 1506 公里续建项目；二是大力推进 G4 京港澳、G60 沪昆拥堵路段扩容改造，建成连接南北、贯通东西的公路“十字”大通道；三是实施 2014 年版高速公路网规划展望线，进一步改善相对落后地区交通条件，巩固脱贫攻坚成果；四是为进一步完善区域路网、缓解长株潭城市群地区交通压力，适时启动一批重要项目前期研究工作。

专栏 3-1：高速公路重点建设任务

“十四五”期，高速公路建设投资约 3000 亿元，建设总规模 3135 公里。其中，续建项目 24 个，建设规模 1506 公里，投资 1702 亿元；新开工并完工项目 8 个，建设规模 738 公里，投资 1131 亿元；跨“十五五”项目 8 个，建设规模 891 公里，投资 167 亿元。

续建项目：炉红山（湘鄂界）至慈利、张家界至官庄、官庄至新化、桑植至龙山、城步至龙胜（湘桂界）、醴陵至娄底高速公路扩容工程、衡阳至永州高速公路等 24 个项目 1506 公里。

拥堵路段扩容改造：G4 京港澳高速湖南段，G60 沪昆高速娄底至洞口、金鱼石（湘赣界）至醴陵，G0421 许广高速潭衡西段等，建设规模 852 公里。

展望线：我省 2014 版高速公路网规划正选项目已全部开工建设，启动展望线条件已经成熟。全面实施桂东至新田（宁远）、零陵至道县、安化至溆浦、溆浦至洞口等 4 个展望线项目 492 公里。

规划研究项目：浏阳至江背、许广高速茶亭互通至长沙绕城高速、辰溪至凤凰高速公路、株洲至韶山高速公路（长沙南横高速）、浏阳沙市至宁乡高速公路（长沙北横高速）、韶山高速南延线等。

（二）提质升级普通国省干线网

1. 发展目标。

到 2025 年，国道三级及以上标准贯通，二级以上比例达 93%；机场、高铁站、重点港口、省级产业园等重要枢纽及经济节点二级及以上公路全覆盖；连接主要旅游景点公路的服务能力和品质显著提升。

2. 重点任务。

“十四五”期，在加快推进建设 3648 公里“十三五”续建项目外，普通国省干线建设重点聚焦四个方面：一是畅通骨架网；二是强化多种运输方式高效衔接；三是提升对重点城镇及重要经济节点支撑保障；四是加快主要旅游通道提质升级。

专栏 3-2：普通国省干线重点建设任务

“十四五”期，普通国省干线建设总投资 800 亿元，建设总规模 8328 公里（国道 1990 公里、省道 5500 公里、重要经济干线 838 公里）。保障性建设任务 4490 公里，指导性建设任务 3838 公里，预计“十四五”建成 6400 公里，结转“十五五”建设 1928 公里。另设预备库约 3000 公里，鼓励市州尽早开展前期工作。

——**畅骨架。**普通国道全面消除断头路及单车道路段（路面宽小于 6 米），有序实施国道瓶颈路段升级改造；重点实施一批连接重要

经济节点、人口密集区、重要城市群的普通省道骨架网项目，现状基础较好的“2纵2横5射”重要通道优先三级以上标准贯通；提升普通国省道省际通道互联互通水平，增进经济贸易往来、加强交流与合作。

专栏 3-3：普通国省干线“畅骨架”建设任务

1.保障性建设任务

普通国道三级及以上贯通：全面提升普通国道技术等级，充分发挥国道干线作用，构建层次清晰、功能完备的国家公路网。建设规模 182 公里，其中消除断头路项目 57 公里。

2.指导性建设任务

完善普通省道骨架网：省道骨架网是普通省道网中的主干部分，总里程 9326 公里。“十四五”期，重点建设其中“2纵2横5射”，建设规模 253 公里。

便捷省际通道：重点实施衔接不顺畅（技术等级差 2 级以上）、地方需求迫切、受限条件较少、前期工作进展较快的省际通道路段，建设规模 167 公里。

国道瓶颈路段：有序实施一批现状交通量达到设计标准的 80%以上，最近一次完成升级改造满 8 年（或最近一次完成大修满 5 年）的国道瓶颈路段，建设规模 859 公里。

——**促融合。**强化规划统筹，大力推进各种运输方式一体化融合发展，加快建设现代综合交通运输体系。

专栏 3-4：普通国省干线“促融合”建设任务

1.保障性建设任务

畅通高速公路和普通公路间联系：“十四五”期，新连通高速互通收费站 20 个，高速互通收费站三级及以上公路连通率达 100%，建设规模 202 公里。

2.指导性建设任务

多种运输方式融合发展：“十四五”期，推进二级及以上公路 100%连接已建机场、高铁站、三等以上普铁站、重要港口等节点，建设规模 421 公里。

——**强支撑。**更好地发挥交通运输对城镇、产业的支撑引领作用，实现省级以上产业园区、国家级战略布局点连通二级及以上公路；支

持重要客货源地企业修建进出口道路。

专栏 3-5：普通国省干线“强支撑”建设任务

“强支撑”建设任务均为保障性建设任务。

乡镇通三级公路：重点推进乡镇通三级及以上普通国省干线公路建设，以城带乡，把乡镇建设成为服务农民的区域中心。“十四五”期，实现乡镇通三级比例达 85%以上，普通国省干线建设规模 1609 公里，解决 45 个乡镇通三级及以上公路。

连通省级及以上产业园区：“十四五”期，省级以上产业园二级及以上公路连通率达 100%，建设规模 9 公里。

连通国家级战略布局点：有效支撑重要经济节点发展，推进国家级战略布局点互联互通，建设规模 22 公里。

——**助强国。**落实《交通强国建设纲要》建设任务，聚焦我省湘赣边区域合作示范区、服务全域旅游公路等交通强国建设试点，围绕重点区域、优势领域，大胆创新、积极探索，为全国交通强国建设贡献湖南方案和湖南力量。

专栏 3-6：普通国省干线“助强国”建设任务

1.保障性建设任务

湘赣边区域合作示范区：优先保障省际交通通道畅通、普通国道达二级及以上、高速互通收费站通三级及以上公路等重点任务，积极构建服务红色旅游的“一轴三环五支线”干线交通网，建设规模 445 公里（不含乡镇通三级）。

2.指导性建设任务

服务全域旅游公路项目：推进“交通+旅游”融合发展，加强主要景区间互联互通，新增公路设施旅游服务功能，提升旅游公路服务品质。重点实施旅游干线公路三级及以上提质改造工程，建设规模 511 公里。

（三）强化农村公路支撑能力

1.发展目标。

到 2025 年，基本实现省级以上乡村旅游景点、特色产业园区通双车道公路，85%以上的乡镇通三级及以上公路。构建覆盖广泛的农村公路基础网络，建设便捷高效的“工业品下乡”和“农产品进城”双向渠道，为实现乡村振兴提供有力支撑和保障。

2.重点任务。

“十四五”期，按照巩固脱贫攻坚成果同服务乡村振兴战略有效衔接的要求，农村公路建设重点推进四个方面：

一是根据村镇布局和产业发展需要，重点建设旅游路、资源路、产业路。畅通微循环，打通最后一公里，改善农村交通条件，促进农村产业快速发展。

二是农村公路与普通国省道统筹规划，重点推进乡镇通三级及以上公路建设，促进城乡互联互通，把乡镇建成服务农民的区域中心。

三是建设新村与撤并村间便捷连通路，使农民群众出行和农村生产生活更加便捷。

四是改善沿河临水群众出行条件，支持有条件的渡口改渡为桥，大力支持库区、湖区提升出行安全。

专栏 3-7：农村公路重点建设任务

“十四五”期，农村公路建设投资约 470 亿元，新建农村公路约 2.7 万公里，其中，乡镇通三级及以上公路 0.3 万公里，旅游路、资源路、产业路 1.8 万公里，新村与撤并村间便捷连通路 0.6 万公里，渡改桥约 100 座。

以市县需求为基础，设农村公路建设项目库 3.5 万公里，实行滚动管理，每年定期动态调整项目库。

1.保障性建设任务

乡镇通三级：全省现有 1532 个乡镇中，528 个未通三级及以上公路。落实

国家提出在“十四五”末乡镇通三级及以上公路比例达到 85%的要求，改造农村公路里程约 3000 公里，解决 254 个乡镇通三级及以上公路。（另，普通国省干线乡镇通三级及以上公路 1609 公里，解决 45 个乡镇通三级及以上公路。）

现有省级以上旅游资源点双车道基本覆盖：实现 A 级及以上景区（482 个）、国家级乡村旅游重点村（34 个）等 1161 个省级以上资源点 95%（新增连通 315 个）通双车道，建设规模约 2000 公里。

现有省级以上农林牧渔特色产业点双车道基本覆盖：实现省级及以上农、林、牧、渔等农村特色产业点 95%通双车道，建设规模约 3000 公里。

2.指导性建设任务

“十四五”农村公路指导性任务，综合考虑向进村入户倾斜，优先实施统筹断头路、边界路、建制村通双车道的项目。

现有市县级旅游资源点连通双车道：针对有需求的 1000 个市县级旅游资源点，“十四五”期重点解决 50%（500 个），建设规模约 5000 公里。

现有市县级农林牧渔特色产业点连通双车道：针对有需求的 1900 个市县级农、林、牧、渔等农村特色产业点，“十四五”期重点解决 50%（950 个），建设规模约 8500 公里。

新村与撤并村间便捷连通路。按新村与撤并村部之间连通路路面宽不低于 3.5 米，有条件的路段路面宽度 4.5 米要求，建设规模约 6000 公里。

渡改桥：建设渡改桥约 100 座。

（四）完善客货站场布局

1.发展目标。

到 2025 年，全省普通客运站场布局更加完善、服务水平更加优质，等级客运站满足县（市）区发展需要，老旧站场提质改造基本完成；全省交通物流园区域发展相对均衡，布局更加合理，与产业配套明显提升。场站节点布局满足农村客货邮融合发展需求，老百姓出行更加便捷；城乡客运一体化与三级物流体系基本形成。

2.重点任务。

“十四五”期，全省道路运输站场按照公路客货运站（含综合客货运枢纽、普通客货运站、县乡村三级物流配送节点体系）和城市公交场站两个层次四个大类，统筹、合理、公平、择优推进实施。预计总投资 230 亿元。

综合客货运枢纽。在下文“枢纽及集疏运”重点任务中详细介绍。

普通客货运站。一是根据城市空间发展需要，优化普通客运站布局，新建部分二级以上客运站，提升中心城区服务能力及辐射能力。二是补齐客运站在设施条件、服务功能、环境卫生等方面的短板，有序改造一批功能单一、服务水平较低的一、二级老旧客运站。三是鼓励有条件的地区加快物流园区建设，考虑区域均衡、效益公平，推动交通运输物流与先进制造业、产业园区、流通领域融合发展。四是适当支持重要乡镇节点建设三级客运站，提升全省公路客运站整体服务水平。五是推进交旅融合发展，建设旅游公路服务区/站，把“四好”理念落到实处。

专栏 3-8：普通客货运站重点任务

二级以上客运站：到 2025 年，所有县市均保有 1 个以上二级以上客运站，经济发展较快、有需求的县市建成 2 个以上二级以上客运站。重点实施高岭综合交通枢纽、株洲群丰汽车站、湘潭河西汽车总站、邵东汽车东站、屈原汽车站、桃花源二级客运站等项目。建设规模约 30 个。

老旧客运站提质改造：到 2025 年，经营 10 年以上的老旧客运站提质改造基本完成。主要是长沙市汽车东站、株洲汽车站、湘潭汽车站、衡阳中心汽车站、武冈汽车西站、怀化汽车东站、吉首市西口汽车站、慈利永安汽车站等 37 个。

普通物流园：与省级及以上产业园区配套建设大幅度提升，更好服务产业衔接与发展。重点建设顺丰长沙电商产业园、株洲现代综合物流中心、衡东县交通

物流园、岳阳大顺物流园、安乡县深柳物流园等项目。建设规模约 42 个。

乡镇三级客运站：严格审核，适当支持重要乡镇、特色文旅小镇、重点景区（一般 4A 以上）所在乡镇等建设三级客运站。建设规模约 35 个。

旅游公路服务区/站：在交通量较大、旅游较集中的旅游公路沿线，择址建设一批典型示范、有影响力的旅游公路服务区/站，推动交通强国建设湖南试点项目落地见效。建设规模约 50 个。

县乡村三级物流配送节点体系。一是推动县级物流配送集约发展，优先利用公路货运站、客运站等存量设施，改造升级为县级农村物流中心。二是支持有需求、有条件的乡镇建设乡镇运输服务站；三是根据城乡客运线路和物流配送线路需要，建设村级首末站，为乡村客运、物资集散提供服务。

专栏 3-9：县乡村三级物流配送节点体系重点任务

按照部省关于构建县乡村三级物流配送体系的工作要求，在城乡客运一体化试点县、物流基础较好的县市推进城乡客货邮融合发展试点，并制定整体发展方案。

县级农村物流中心：每个试点县市重点打造 1 个集客运、物流中转、电商服务于一体的县级农村物流中心。新改建项目约 40 个。

乡镇运输服务站：鼓励优先利用现有乡镇客运站、货运站、交管站、公路养护站、邮政所、供销社等设施进行改造升级为乡镇运输服务站。新改建项目约 200 个。

村级首末站：鼓励充分利用村级活动中心、集体产权、超市等相关公共设施，建设村级首末站。新改建项目约 400 个。

城市公交场站。推进公交都市、公交优先示范城市建设，重点支持城市公交场站 100%覆盖市州城市和示范创建城市，其他城市按照公共交通规模及需求适当支持。

（五）加快补齐水运短板

1.发展目标。

到 2025 年，全面打通一纵一横水运“十字”主通道，基本建成“一江一湖四水”骨干航道网，加快构建“一枢纽、多重点、广延伸”全省港口体系。骨干航道提升 1200 公里，骨干航道总里程达 2150 公里以上；争取新增千吨级及以上泊位 60 个，全省千吨级泊位超 170 个，促推运输结构调整。

2.重点任务。

“十四五”期，水运建设投资 500 亿元。以国家高等级航道和全国内河主要港口为重点，加强水运与其他交通运输方式的有效衔接，发展水陆联运、江海联运。

——航道系统。

一江。积极对接长江黄金水道建设工程。

一湖。以洞庭湖为中心，打通松虎-澧资航道，畅通“四水”尾间瓶颈节点及其他湖区骨干航道，实现湖区成网、通江达海。

四水。重点实施“四水”骨干航道畅通与延伸工程。集中力量攻坚高等级航道未达标航段建设，推进重要航段治理，畅通梯级枢纽等瓶颈节点，进一步推进高等级航道向上游和支流延伸，打造干支衔接的航道网络，沟通纵深腹地。

旅游航道。依托自然旅游景观、城市沿河景观及人文旅游景观，因地制宜建设一批高品质、精品化的特色旅游航道。

专栏 3-10：航道建设重点任务

长江航道：长江湖南段 163 公里航道建设隶属中央事权，由交通运输部投资，长江航道局建设。

洞庭湖区航道：推进湘江、沅水、资水等尾间航道扩能升级，畅通松虎航道、澧资航道及其他湖区骨干航道。

湘江水系航道：实现湘江高等级航道全线贯通，实施湘江永州至衡阳三级航道建设一期、二期，积极推进三期工程，研究推进长沙枢纽三线船闸建设工程。加大对湘江重要支流航道建设力度，研究推进建设涟水全线 1000 吨级航道、渌水 1000 吨级航道至醴陵。

沅水、澧水航道：有序推进沅水金紫至洪江、洪江至辰溪 500 吨级航道，实现沅水金紫至桃源 500 吨级通航标准，打通湘黔两省间沅水水运通道。积极推动沅水桃源枢纽二线船闸建设，研究推进鱼潭枢纽，加快实施澧水石门至澧县航道工程。

资水航道：研究推进史家洲航电枢纽建设。

旅游航道试点工程：重点实施潇水涪天河库区航运建设工程、湘西州航运建设二期工程、沅江汝城（凉滩-大水口）航运建设工程。积极推进其他具备发展条件及需求的旅游航道建设工程。

重大工程前期研究：积极开展湘桂运河、耒水三级航道、资水双江口至桃江航道等前期研究工作。

——港口系统。

一枢纽。突出岳阳港通江达海的枢纽港地位，积极发展成为长江中游综合性航运物流中心。

多重点。积极发展长沙港、常德港等其它港口的重点港区规模化、标准化发展，形成以港口为依托的区域货物运输重要节点。

广延伸。延伸发展其它港区，增强港口对产业的辐射范围和服务能力。

专栏 3-11：港口建设重点任务

“一枢纽”港口建设：加快实施岳阳铁水集运煤炭码头一期工程、彭家湾散货中转码头、道仁矶通用码头工程、城陵矶港区松阳湖通用码头工程、城陵矶老港环保提质改造二期工程，积极推动城陵矶港区松阳湖集装箱码头工程。积极建设君山港区、华容港区、湘阴港区虞公港等一批散货、多用途泊位。

“多重点”港口建设：按“一市一港”要求全面完成 14 个市州港口总体规划，积极推动“一湖四水”港口岸线资源整合。加快建设长沙港铜官港区二期，合理统筹常德港沅水流域和澧水重点港区。加快其他港口码头建设力度，推进港口与航道协同发展。以湘江干流及洞庭湖区航道建设为依托，同步建成一批适应地区产业发展的港口，支持其他一般港口建设。

——支持保障系统。

拓展港口综合服务能力；补齐公共锚地短板，满足船舶锚泊需求；规范便民码头，构建水陆便民交通运输网；引导船舶运力结构调整，提升服务水平；强化航道养护能力，完善体制机制；构建基本完善的水上安全监管与应急救援体系；基本实现我省水运生态优先、绿色发展目标。

二、公路养护管理

（一）发展目标

到 2025 年，高速公路、普通国省道路面优良率分别达 95%、85%，农村公路列养率 100%，四五类危桥隧当年处治率 100%，有效提升公路基础设施的综合发展水平，努力营造全省“畅、安、舒、美”的交通运输环境。

（二）重点任务

1.构建安全、畅通的基础设施体系。

到“十四五”末，省养普通国道二级及以上公路比重达到 95% 以上，省养普通省道中二级及以上公路比重达到 70% 以上。加大公路预防性养护的推广力度，合理安排修复养护工程。科学构建养护工程项目库，继续推进路网结构改造工程，在对四五类桥隧进行加固改造的同时，完成老旧桥梁的改造工作。开展养护专项工程和持续落实养护综合管理专项行动。全面加强路网运行预警监测，初步建成公路基础设施灾害监测预警网络，推动实现特大桥梁、特长隧道、高风险路段实时监测工作，推进长大桥梁结构健康监测体系建设。

2.构建绿色、经济的养护技术体系。

完善技术政策导向，加强对公路养护技术的发展引导；健全公路路面全结构技术状况自动化检测技术体系；提升公路养护科学化决策水平；加大四新技术推广力度；推进养护作业的机械化、标准化；加强基层管养设施建设，推行公路养护和应急保畅综合服务站（工区、中心、道班）建设，充分发挥综合养护服务站（工区、中心、道班）“养护、应急、管理与服务”四位一体作用。加快绿色养护技术推广应用，全面推广旧路面材料的循环利用。推动先进信息技术与公路养护管理的深度融合，提升公路养护智能化水平，建立适应新基建发展要求的智慧公路养护管理系统。

3.构建高效、智慧的公路管理体系。

加快顶层设计，完善公路养护监管与考核制度，建立适应公路养护工程特点的制度体系；强化公路养护管理监管力度；发挥示范工程引领带动作用，系统推进公路养护示范创建活动；整合公路行政执法

资源，优化公路巡查机制，加强路政与路产联合巡查工作；依法推进路政治超管理，建立健全全省公路治超“一张网、一盘棋”、互联互通、信息共享的科技治超新格局。

4. 构建长效、稳定的养护保障体系。

一是着力构建公路养护管理支持系统。落实《湖南省交通运输领域省与市县财政事权和支出责任划分改革实施方案》，明确普通公路养护责任，建立稳定的养护资金渠道，进一步完善公路养护管理体制。深化公路养护领域“放管服”改革。二是着力构建监管有效安全应急支持系统。进一步提升公路保安保畅和应急保障能力；深入推行路长制管理机制，建立健全路地多方联动共治体系。三是规范公路养护市场管理。加强养护资格与信用评价体系建设；建立政府与市场分工合理的养护生产组织模式。四是夯实公路基层工作和管养基础，强化公路养护人才队伍建设。

5. 构建舒适、优质的便民服务体系。

一是完善公路配套服务设施，有序推进高速公路服务区提质改造；结合普通国省道改造和大修等工程新改建一批普通国省道服务区，为公众提供停车休息、如厕、加油等基本公共服务。二是完善出行信息服务体系。三是规范车辆救援服务管理。

三、运输服务

（一）发展目标

到 2025 年，建成统一开放、竞争有序的综合运输服务市场体系，各种运输方式一体化融合发展水平显著提高。基本实现县市区城乡客

运一体化全覆盖，全面完成 14 个市州国省“公交都市”创建；打造现代物流体系，推动城乡客货邮融合发展，打通农村客货运“最后一公里”。

（二）重点任务

顺应人民对便捷出行、高效物流服务的新期待，着力建设客运服务、现代物流服务系统，培育发展新兴业态，推广先进技术装备，不断提升综合运输服务品质。

1.构建便捷舒适的客运服务系统。

一是深入推进城乡客运一体化。落实湖南交通强国建设试点任务，鼓励集约经营、客货统筹、资源整合。优化农村客运发展模式，探索预约响应式发展，加强农村客运与邮政、商务、供销、物流等功能整合。有序推动农村水路客渡运公司化公交化发展。

二是推进城市公共交通高质量发展。积极推进公交都市建设和绿色出行创建行动，加快公交充电设施建设。支持引导公交站场发展，力争新开通、延伸公交线路首末站配建率达到 100%。因地制宜完善公共交通服务网络，促进公交服务多层次、品质化、差异化发展。加大推广新能源公交车和新能源船舶力度。

三是打造高效顺畅的城际客运系统。推动长株潭等毗邻地区公交一体化运营，对传统客运班线实施公交化改造。加强客运接驳服务区规范发展，完善相关公共服务设施。

四是加快旅客联程运输发展。大力发展“行李直挂”“徒手旅行”等服务。提升联程运输的信息化水平，努力实现旅客出行“一站购票、

无缝衔接、一票（证）通行”。

2.建成绿色经济的现代物流系统。

一是**推动多式联运快速发展**。推动公铁、公水等联运发展，创新“干线多式联运+区域分拨”发展模式。深入实施多式联运示范工程，推进多式联运“一单制”。提升长沙陆港型、岳阳港口型等国家物流枢纽集约化水平，完善面向全国、覆盖全省的物流服务网络。

二是**推进物流网络干支有效衔接**。加快构建与产业布局、商贸流通、重点物资流动相适应的多层次物流网络。依托多式联运货运枢纽，构建空中、水上物流快速运输通道、铁路集装箱专业运输通道，形成便捷高效的干线货运网络。充分发挥国家物流枢纽等资源集聚和辐射作用，开发常态化、稳定化、品牌化的联运服务产品。

三是**加快城市（乡）物流配送发展**。完善以物流园区、配送中心、末端配送网点为支撑的城市三级配送网络，加大城市绿色货运配送示范工程实施力度，促进城际干线运输和城市末端配送有机衔接。构建县乡村三级物流配送体系，提升产供销一体化服务能力。

四是**打造农村物流服务品牌**。鼓励企业加强联动合作，整合特色产业、电子商务、商贸供销、邮政快递、站场运力、金融资本等农村物流市场各类要素，不断延伸产业链，丰富和完善农村物流发展新业态，引领农村物流高质量发展。

五是**促进专业物流创新发展**。构建长株潭核心区块，湘南、环洞庭湖、大湘西区域中心，若干特色基地组成的“一核三区多基地”冷链物流格局，推进冷链物流高质量发展。推进快递物流与电子商务协同

发展，加强快递物流与农副产品基地的对接。

3.培育发展富有活力的新兴业态。

一是积极推动定制客运发展，统筹传统班线客运和定制客运发展，实行错位发展和差异化经营。二是积极推动网络货运发展，规范网络货运企业经营行为。三是培育产业联动融合的新业态，推动“运输服务+旅游业”、“运输服务+农业”等融合发展。四是推动交邮融合发展，支持县级公路客货运站建设邮政快递作业设施，积极拓展乡镇客运站邮政快递中转及收投服务功能，依托乡村邮政服务点延伸农村物流服务网络；鼓励邮政快递企业与农村客运企业开展深度合作。

4.推广先进技术装备应用。

大力发展多式联运标准化运载单元。加快陆空联运标准集装箱、多式联运可交换箱的推广应用，积极发展快速转运设备，推广节能、环保、智能的多式联运吊装和滚装等转运设备。推广应用铁路专用平车、滚装船等专用载运机具。推广标准化新能源配送车辆，规范引导无人机配送技术，鼓励应用智能快递柜与生物识别技术，优化末端取、寄快件环节。

专栏 3-12：运输服务发展重点

城乡客运一体化实施工程。实现至少 50%的县市区达到省级城乡道路客运一体化示范县水平，至少 5 个县市区进入全国交通运输一体化试点。

城市公交高质量发展实施工程。完成 10 个左右国家“公交都市”和省级公交优先示范城市的创建。

城市绿色货运配送示范工程。建成至少 6 个城市绿色货运配送示范工程，不断完善城市配送节点网络。

农村物流服务品牌（交邮融合示范县创建工程）。创建至少 3 个以上国家级

农村物流服务品牌，至少开展 30 个县市区交邮融合示范县创建。

“司机之家”建设工程。到 2025 年，建成 30-40 家品牌化、标准化“司机之家”，切实改善司机从业环境，提升司机从业幸福感。

四、绿色交通发展

（一）发展目标

到 2025 年，港口码头、服务区、客货站场污染得到有效遏制；车、船二氧化碳排放分别下降 3.2%、2.8%；绿色高效的交通网络快速发展，服务区充电桩普及率 100%，1000 吨级及以上港口码头均建有岸电；高效清洁运输装备升级推进，新增公交车、客运船舶 100% 采用新能源和清洁能源；公交优先战略深入实施，绿色出行成为风尚。

（二）重点任务

1. 优化运输结构，创新组织方式。

加强运输结构调整。深入推进大宗货物及中长距离货物运输“公转铁”、“公转水”。大力发展江海直达和江海联运，加快发展我省至上海洋山集装箱江海联运，重点发展湘江干线及洞庭湖区江海直达运输，巩固城陵矶港至湖北宜昌港、荆州港及长江上游各港口的航线。

统筹交通基础设施布局。优化公路、水运、港口布局，加快完善公路网，提升高等级航道骨架，完善港口等重要枢纽集疏运体系，优化货物运输网络，发展多式联运。

创新运输组织方式。推广高效运输组织方式，加快客运组织集约化发展，推进城乡客运一体化；推广先进适用的货运组织模式，构建绿色货物运输网络体系；加快推进城市绿色货运配送体系建设；全面开展绿色出行，积极创建“公交都市”。

2.强化生态保护与修复。

切实加强生态保护。牢固树立生态优先理念，全面推进“绿色公路”、“绿色港口”、“生态航道”等创建与建设，航道港口建设要加强与重要河湖岸线保护与利用规划、水网规划衔接，推动基础设施绿色化发展。积极推行生态环保设计，倡导生态选线选址，优先避让生态保护红线，不得占用国家法律法规禁止建设区域，确实不可避免的线性交通基础设施，应采取隧道或桥梁形式穿越。

积极开展生态修复。持续开展公路沿线、航道及航电枢纽等交通基础设施生态修复，落实生产建设项目水土保持“三同时”制度，加快交通基础设施两侧的绿化断带补缺、景观提质，促进生态改善和景观提升，打造一批生态修复样板工程。

3.促进资源节约集约利用。

提高资源利用效率。推动提升基础设施建设项目全环节、全周期资源利用效率。优化工程建设方案，严格土地使用标准，合理利用岸线资源、水资源，重点开展岸线“五带”建设，打造自然和谐生态岸线。

推广清洁能源及低碳循环新技术。推广高速公路服务区、普通国省干线公路服务区或治超站充电桩、CNG 加注站及港口岸电设施、LNG 加注站，推进车辆、船舶等交通运输装备使用新能源、清洁能源；推广废旧沥青路面、水泥混凝土路面等材料回收利用，开展垃圾无害化处理与循环利用。

4.加强污染防治与碳减排。

强化车辆、船舶污染排放管控。严格执行机动车环保检验制度，

继续落实营运“黄标车”淘汰，逐步执行国VI排放标准，完善排放检测与维护制度（I/M 制度）；推进老旧船舶拆解改造，淘汰能耗大、污染高的船舶。

推进行业污染防治。实行交通基础设施建设“全过程、全方位”环保控制，完善高速公路服务区、客货运站场、港口及水上中转的污染防治，建立城市绿色货运配送系统，继续提升船舶污水和垃圾接收转运能力，探索船舶尾气和噪声污染防治实施方案。

编制碳达峰实施方案。从控制交通活动水平、优化交通运输物流、提高燃料利用效率和促进清洁能源应用等方面编制交通行业碳达峰实施方案，推动构建绿色低碳的综合交通运输体系。

专栏 3-13：绿色交通发展重点

建设“绿色公路”、“绿色港口”、“绿色航道”典型工程。

1.绿色建筑技术的应用和推广工程。选择 2~3 条规划的高速公路和交通运输枢纽，以绿色建筑，特别是绿色建筑的技术和理念，设计和建设高速公路的服务区、收费站及交通运输枢纽。

2.低碳循环新技术推广工程。在高速公路服务区、普通国省干线服务区或治超站推广充电桩，普及比率达 100%。1000 吨级及以上港口码头建设岸电，根据实际需求落实到泊位，或按照《湖南省岸电布局方案》要求的港口码头泊位建设岸电；推进水上 LNG 加注站和充电站的建设，新增 5 个及以上 LNG 加注站。

3.I/M 制度推广工程。继续推广 I/M 制度，建立完善监督维修台帐，做到一车一档。“十四五”期间，督促各地建立实施 I/M 制度，完成 M 站建设，保持已建的 M 站正常运行。

4.船舶污染物接收、转运及处置工程。继续完善全省船舶污染物接收、转运、处置系统，新增码头均配套污染物接收站。

5.高速公路服务区污染防治工程。在湘江流域、环洞庭湖等区域的现有高速公路服务区，进行污染防治工程典型示范改造，实现中水 100%回用。

6.港口环保提质及污染防治工程。拟将岳阳城陵矶老港环保提质改造二期工程、长沙港、常德港环保提质改造工程作为重点。

7.湖南省高效清洁运输装备推广工程。推广节能环保船型，推动船舶受电设施建设，降低营运船舶单位运输周转量二氧化碳（CO₂）排放量。新增客运船舶大部分采用新能源和清洁能源。

五、安全应急建设

（一）发展目标

到 2025 年，安全应急治理体系和治理能力建设取得明显成效，重特大事故得到有效遏制。强化桥梁隧道等安全隐患排查和处治，增强应急救援能力建设，加强交通安全智能监管，确保道路运输、水路运输、工程建设等领域安全生产死亡人数不高于“十三五”水平。内河重要航段应急到达时间不超过 30 分钟，高速公路救援 40 分钟到达率不低于 90%。

（二）重点任务

统筹发展和安全，牢固树立红线意识和底线思维，以提升本质安全水平、完善交通运输安全生产体系和强化应急保障与救援能力为重点，不断提升行业安全水平。

1.提升本质安全水平。

加强基础设施安全防护及安全运行监测，提升交通基础设施安防水平，推动实施“平安百年品质工程”，研究建设基础设施安全运行监测体系。加强交通运输行业安全隐患排查与处治，推广安全设计、评价等在提升基础设施本质安全中的积极作用。加强企业安全监管队伍建设，提升企业风险管控和隐患排查治理能力，强化安全生产管理，

提升交通企业本质安全水平。

2.完善交通运输安全生产体系。

推动新修订《安全生产法》等法规制度在交通运输行业落地。建立健全安全生产责任制，进一步完善“党政同责、一岗双责、失职追责”的安全生产责任体系，切实做到“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”。推进各行业领域安全生产风险分类分级研究，加强交通运输安全生产重大风险管理，完善重大风险防范化解机制。落实隐患排查治理工作机制，持续开展隐患清零及安全生产专项整治三年行动。进一步完善协同治理体系，加强安全文化建设，提高科技支撑水平。

3.强化应急保障与救援能力。

建立健全常态化的应急管理领导体制，优化“四位一体”联动工作机制。加强应急预案管理，研究应急预案演练工作制度。完善公路交通应急物资储备体系，加快推进国家区域性公路交通应急装备物资（湖南）储备中心建设。提高公路水路应急救援能力，健全社会应急力量协调调用机制。

专栏 3-14：安全应急重点建设工程

实施 7 项重点工程：公路安全生命防护工程、交通运输安全应急人员培训体验基地、交通运输安全生产监管监察信息化工程、公路不停车检测治超网建设工程、省部共建交通运输安全与应急研发中心、应急物资储备提升工程、安全应急信息管理平台建设工程。

六、科技、标准与数字交通发展

（一）科技与标准

1.发展目标。

到 2025 年，开展 5-10 项重点科技攻关，在重点领域形成 30 项以上国内领先的自主创新成果，科技成果推广应用不少于 20 项，培育 1-2 个国家级、省部级科研平台，完成不少于 30 项地方标准和行业标准。

2.重点任务。

（1）加强重点科技研发、成果推广与应用示范

推动基础设施等六大领域关键技术研发，以市场需求为导向，强化科技创新成果推广，实施“交通基础设施长期性能观测”等六大科技应用示范工程。加强科技创新能力建设，加快国家级科研平台建设，实施科技创新人才推进计划，积极培养交通运输领域科技领军人才和优秀团队。

专栏 3-15：科技攻关重点任务

基础设施领域：重点开展交通基础设施全要素全周期数字化改造升级、智能化交通岩土工程、公路路面延寿、高等级航道建设与扩能升级等技术攻关；**运输服务领域：**重点开展高质量综合交通运输体系构建、全域旅游公路规划设计及协同运行、智慧物流、交通运输组织与服务能力提升等技术攻关；**智慧交通领域：**重点开展交通运输大数据融合应用、车路云一体化联网协同、北斗导航系统融合应用、内河智能航运等技术攻关；**安全应急领域：**重点开展全寿命周期施工与养护作业风险辨识及安全管理、交通基础设施安全性能劣化机理及安全监测预警、特种货物运输安全保障与应急处置等技术攻关；**绿色交通领域：**重点开展交通运输装备新能源和清洁能源应用、交通运输污染综合防治及监测监管、交通基础设施环境生态保护与修复等技术攻关；**交通装备领域：**重点开展面向智慧路侧设备、新型道路性能数字化巡检装备、内河自动化码头装卸装备等技术攻关。

（2）构建适应我省高质量发展的交通运输标准体系

全力推动基础设施等六大领域开展标准制修订，形成覆盖全面、系统完备、结构合理、衔接配套、科学规范，符合我省特色的交通行业标准化体系框架。

专栏 3-16：标准制修订重点任务

基础设施领域：重点开展典型岩土路基设计与施工、国省道危桥改造、旅游公路设计、水运工程监测与养护技术、农村公路养护技术状况评定、道路客货运输站（场）建设等方向的标准研究制定。**交通装备领域：**重点开展公路快速化施工及养护作业机械、交通基础设施智能化检测监测设施设备等方向的标准研究制定。**运输服务领域：**重点开展道路客货运输站（场）运营、旅客货物多式联程联运、网约车运营服务、公路与水上服务区等方向的标准研究制定。**智慧交通领域：**重点开展高速公路车路协同与自动驾驶、公路建管养运一体数字化、交通运行监测调度中心省市共建、综合交通大数据等方向的标准研究制定。**安全保障领域：**重点开展公路水运基础设施安全检测检验、事故多发路段处置、公路应急救援服务等方向的标准研究制定。**绿色发展领域：**重点开展固废资源化利用、生态化再生建材、环保型疏浚技术、交通运营路域环境监测等方向的标准研究制定。

（二）数字交通

1.发展目标。

到 2025 年，形成以综合交通运输“数据大脑”为核心，以交通新基建为抓手，以行业治理、运输服务为要点的湖南数字交通发展新格局，行业数字化、网络化、智能化水平显著提升，有力支撑全省交通运输行业高质量发展和交通强国建设。

2.重点任务。

（1）打造交通运输新型基础设施体系

加强信息基础设施建设，夯实提升信息传输、存储、计算、安全等方面的综合效能，提高交通运输新型基础设施建设的保障能力和水

平；推动一批交通新型融合基础设施示范工程，积极借助新一代信息技术的创新应用，逐步提升基础设施全要素、全周期数字化水平；加快建设和完善创新技术平台布局，积极培育行业信息化创新发展环境，提升行业创新能力。

（2）升级现代化行业治理体系

按照“深化纵向、强化横向”的原则，深入推动信息系统优化整合，构建我省综合交通运输信息平台，实现交通运输信息资源的有效汇聚、共享利用和开放应用，实现行业综合应用和特色应用的有机融合，推动全省交通运输政务管理和服务联网一体化运行，实现行业治理“一网统管”，政务服务“一网通办”，进一步提升综合交通运输管理能力和服务水平。

（3）完善数字化运输服务体系

加强各类运输服务信息的融合应用，围绕出行链梳理打造数字化出行助手，根据运输需求灵活定制提供全程化一体化信息服务，建立和完善全省公众出行和货物运输信息服务体系。

专栏 3-17：数字交通重点任务

信息基础设施建设工程：夯实交通运输新型基础设施建设的发展基础，打造我省智慧交通统一的基础性支撑平台。

交通新型融合基础设施建设工程：以公路、航道、港口、枢纽等智慧升级为重点，推动一批交通新型融合基础设施示范工程，积极借助信息新技术的应用，逐步提升基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化水平，实现网络化运营管理。

行业治理能力提升工程：深入推动政务信息系统整合升级，构建我省综合交通运输信息平台，推动全省交通运输政务管理和服务联网一体化运行，实现行业

治理“一网统管”，政务服务“一网通办”，进一步提升综合交通运输管理能力和服务水平。

运输服务能力提升工程：加强各类运输服务信息的融合应用，提供全程化一体化信息服务，建立和完善全省公众出行和货物运输信息服务体系。

网络和数据安全保障工程：统筹加强制度、机制、平台建设，围绕全链条、全要素、全周期，构建事前防护、监测预警、应急处置三位一体的网络安全防护体系。

新技术创新应用保障工程：加强 5G、北斗、高分遥感、人工智能、区块链等新技术与交通运输行业深度融合，加快建设和完善创新技术平台布局，积极培育行业信息化创新发展环境，提升行业创新能力。

七、枢纽及集疏运

（一）发展目标

枢纽。到 2025 年，初步构建便捷高效的综合交通枢纽体系，各种交通运输方式衔接一体高效，旅客换乘更加便捷，货物换装转换效率显著提高。适应“市市通高铁”、民用机场发展需要，全省每个市州至少建成 1 个以上综合客运枢纽，中心城区至综合客运枢纽半小时可达率 70%以上。长株潭地区形成综合货运枢纽（物流园区）集群，岳阳、衡阳、怀化等其他全国性综合交通枢纽城市基本建成 2 个以上综合货运枢纽（物流园区），省内其他主要枢纽城市至少建成 1 个以上综合货运枢纽（物流园区）。

集疏运。到 2025 年，初步建成能力充分、衔接顺畅的集疏运体系，港口铁水联运、园区公铁联运水平大幅提升，枢纽节点干支衔接能力显著增强。有需求且具备条件的重要港口集疏运铁路接入比例达到 60%，500 万吨/年以上的重要港区集疏运铁路覆盖率达到 80%。

有需求且具备条件的 100 万吨/年以上的重要港区、综合交通枢纽二级及以上公路覆盖率达到 100%。

（二）重点任务

1.综合枢纽。

按照“强化层次建设、提升枢纽功能”的基本思路，强化不同层级综合交通枢纽城市功能，优化枢纽布局，完善枢纽体系，推进我省大通道大枢纽建设，更好发挥承东启西、连南接北功能。

专栏 3-18：综合枢纽建设重点任务

综合客运枢纽：“十四五”期，以推进综合交通枢纽城市建设为出发点，以国家推进一体化综合运输服务为着力点，优先推动“十四五”重大铁路、机场工程的综合客运枢纽建设；重点推进纳入中长期规划的已建成的铁路客运站、机场的综合客运枢纽配套建设；进一步提升综合客运枢纽服务覆盖面。建设规模 20 个。

综合货运枢纽：“十四五”期，推进重点枢纽城市系统功能完善，统筹考虑枢纽场站功能布局、设施建设和线网衔接，优先支持多式联运型、区域影响较大、当地政府重点扶持的枢纽项目建设。重点推进各层级综合交通枢纽城市综合货运枢纽（物流园区）建设；强化综合货运枢纽（物流园区）对产业园区的服务能力。建设规模 26 个。

2.集疏运。

按照“实现多式联运、突出体系构建”的基本思路，强化不同交通节点的集疏运方式，完善交通节点的集疏运网络。

专栏 3-19：集疏运建设重点任务

集疏运铁路：紧密对接全省港口与综合货运枢纽（物流园区）布局规划，以主要港口、综合货运枢纽（物流园区）为重点，加快推动铁路专用线进港口、物流园区和大型工矿企业，提高铁路集疏运能力。提升铁路专用线及其道口安防水平，构建多式联运的现代铁路集疏运系统。

集疏运公路：加强重要港区、物流园区、铁路物流基地与干线公路通道之间

的集疏运公路建设，鼓励交通制约较大的重要港区建立疏港专用公路，缓解交通拥堵和港区发展矛盾。加快推进高等级公路与交通枢纽连接，优化“最后一公里”配送通道。

八、提升行业治理能力

到 2025 年，各项重点改革任务基本完成，行业监管能力显著提升，立法法治工作有序健全，智慧交通加快发展，学习型机关建设深入推进，行业政风行风持续根本好转。

一是完善法规体系，推动《湖南省货物运输车辆超限超载治理条例》出台，加快《湖南省高速公路条例》修订，构建高速公路联网收费管理“1+N”制度体系；二是完善行业管理体制机制，深化“放管服”改革，建设政务服务运行机制，健全公路建设市场监管体系，加快信息系统（平台）优化整合；三是加强行业人才队伍建设，完备人才梯次结构，驰而不息正风肃纪，进一步提升行业软实力。

第四章 资金规模

一、资金需求

“十四五”期，我省公路、水路建设总投资**5000**亿元。其中，高速公路投资3000亿元，普通国省道投资800亿元，农村公路投资470亿元，内河水运投资500亿元，道路运输站场投资230亿元。

二、筹措方案

经测算，共需国省投入资金1082亿元。其中，国家资金投入715亿元，省本级资金投入367亿元（油补资金24亿元、燃油税43亿元、一般债168亿元、通行费省级统筹10亿元、公路专项债122亿元）。

表 4-1：“十四五”规划资金筹措方案表（单位：亿元）

类别	“十四五” 投资规模	国省投入 合计	预计 国家投入	省级资金				专项债或市 场融资
				燃油税	油补资金	通行费省统筹	一般债	
合计	5000	1082	715	43	24	10	168	122
1. 高速公路	3000	409	316					93
2. 普通干线	800	253	130	43			80	
国道	280	108	90	18				
省道	520	145	40	25			80	
3. 农村公路	470	180	132			10	38	
4. 公路站场	230	27	13		14			
5. 内河水运	500	213	124		10		50	29

注：1. 表中高速公路所需资金 93 亿元，为“十三五”使用收费公路专项债建设的 6 个项目需在“十四五”期继续落实的资金。在条件允许时可通过市场化融资解决。

2. 农村公路一般债 38 亿元，含新村与撤并村间便捷连通公路一般债约 18 亿元。

3. 内河水运资金筹资方案中，暂考虑一般债 50 亿元、专项债 29 亿元（原已考虑企业自筹的 50 亿元预计也需申请专项债），视实际情况再做调整。

第五章 环境影响评价

一、环境影响分析依据

为改善环境质量和保障生态安全，从决策源头预防环境污染和生态破坏，根据《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《规划环境影响评价条例》《规划环境影响评价技术导则》等法律法规，论证规划方案的生态环境合理性和环境效益，提出规划优化调整建议，为规划决策和规划实施过程中的生态环境管理提供依据，促进经济、社会和环境的全局协调可持续发展。

二、现状调查与评价

（一）自然环境

湖南省地处我国大陆第二级与第三级阶梯的交接地带，海拔30~50米，以山地、丘陵为主。境内河网密布，分布有洞庭湖和湘、资、沅、澧四大水系。矿产资源种类多，分布面广，是著名的“有色金属之乡”和“非金属矿之乡”，锑、钨、锰等有色矿产储量居全国乃至世界前列。植被繁茂，植物种类丰富，珍稀树种多，2020年森林覆盖率为59.96%。为大陆性亚热带季风湿润气候，年平均气温在16~19℃，平均降水量在1200-1700毫米之间。主要自然生态系统类型为森林和湿地生态系统。土地资源总量丰富，类型齐全，耕地面积414.88万公顷，约占全国耕地总面积的3.1%；林地面积1221万公顷，约占全国林地总面积的4.8%（注：具体数据以第三次全国国土调查正式公布成果为准）。

（二）规划实施制约因素

规划包括整个湖南地区，规划实施的限制性因素主要有：水土流失、生物多样性减少等生态环境限制性因素；水源保护区、自然保护区、风景名胜区、森林公园、地质公园、水产种质资源保护区、重要湿地、文物保护单位等生态敏感区限制性因素；用地特别是耕地资源等国土制约因素。

三、环境影响预测与评价

（一）规划符合性、协调性分析

通过与国家交通规划、国民经济和社会发展十四五规划、国土空间规划、旅游发展规划、环境保护规划的协调性分析，本规划符合湖南省以自然保护地为基础、生态保护红线为核心、山脉水系等生态廊道为骨干，筑牢“一江一湖三山四水”生态安全空间格局的要求，与各层次规划的协调性一致性较好。

（二）“三线一单”要求

全省按照优先保护、重点管控和一般管控单元三类划定 860 个生态环境管控单元。生态环境准入清单以环境管控单元为基础，从空间布局约束、污染物排放管控、环境风险防控和资源利用效率等方面明确准入、限制和禁止的要求，建立“1+14+860”生态环境准入清单管控体系。规划建设项目为交通基础设施项目，不涉及“三线一单”禁止建设项目，在取得政府同意的前提下，建设项目符合湖南省“三线一单”管控要求。

（三）用地分析

“十四五”期，全省公路、水路交通建设约需土地 46742 公顷，占

湖南省国土面积比例较小，土地资源承载力较好。自 2018 年起，省交通运输厅及市县交通运输局分别编制了高速公路、普通国省道的国土空间规划，与各级国土空间规划进行了全面衔接，均已将重点建设任务纳入国土空间规划。

表 5-1：“十四五”建设项目用地情况表（公顷）

序号	项目	总用地
	合计	46742
1	高速公路	21881
2	普通国省道	15061
3	农村公路	5600
4	道路运输站场	2700
5	水运	1500

（四）规划实施影响分析

生态环境影响。公路基础设施建设对基本农田、生态保护红线、自然保护区等敏感目标的挤占、破坏等，由此造成植被破坏、野生动物扰动、水土流失和生态连续性与完整性破坏。航道整治将会造成底栖生物的破坏，并对施工区水域浮游生物、鱼类等水生生物造成扰动。港口建设造成湿地丧失，打破生态系统的连续性。港口和航道的运营过程中，难以避免造成船舶污染物、粉尘入江扩散。

大气环境影响。施工环节中水泥、砂子等建筑材料在挖掘、堆放、装卸、运输等过程产生的粉尘，以及车辆运行的地面扬尘和尾气排放，造成施工区及下风向的环境空气质量降低。

水环境影响。航道疏浚、港池挖掘和水工构筑物施工时底泥开挖

和机械的搅动，会使水体混浊，透明度下降。船舶油污水、公路施工机械燃油或机油渗漏引起的油污染；施工物料堆场受降雨冲刷引起的地表径流污染；生活污水未经处理直排或生活垃圾引起的污染。

声环境影响。施工机械噪声和运输车辆噪声，会对附近的村庄、学校等敏感点产生较大的噪声污染。

同时，本规划注重绿色发展，通过建设绿色生态基础设施、推广节能环保运输装备和发展集约高效运输组织，规划实施后能耗指标明显下降，2025年与2020年相比，公路营运车辆单位能耗预计下降6%，水路营运船舶单位能耗下降8%，环境质量不会受到较大影响。此外，实施本规划还对优化产业布局，统筹区域和城乡协调发展，推进旅游、建筑等相关产业发展有着广泛而深远的正向影响。

四、环境影响减缓措施

土地资源保护。以资源集约化、精细化为主旨，在项目设计和实施过程中，尽量减少土地特别是耕地占用；对于工程临时用地采取积极复垦措施，对于复耕可能性很小或经济上不可行的情况，可以对其降级使用如规范化后改为鱼塘、作为绿化用地等。

水土保持。施工期尽量保护征地范围内的林木，保护沿线植被，尤其是农田林网、生态防护林带、河堤保护林等；尽量减少对临时用地、作业区周围的林木、草地、灌丛等植被的损坏；营运阶段公路用地范围内应基本做到全面绿化。

生物多样性保护。线路应尽量绕过自然保护区、森林公园和其它生物多样性丰富或敏感地区，避免破坏野生生物栖息地和繁育地。

难以绕过的地段，需建设生物廊道(网)，利于野生动物出行和活动。

大气环境保护。注重项目建设过程的扬尘控制，合理设置防尘绿化带。采取合理的汽车尾气控制措施，提高道路服务水平，保障道路畅通，减少汽车尾气排放总量。

水环境保护。营运期产生的陆域生活污水、生产废水汇集至各污水处理厂集中处理达标后排放。码头和船舶的所有者或者经营者应遵守水污染防治和船舶污染防治规定。加强对港口及沿岸企业有毒污染物的控制。航运枢纽、航道整治、公路涉河桥梁等工程，做好防洪影响分析评价，不对河道行洪和防洪工程产生不利影响。

噪声影响控制。建设项目尽可能远离噪声敏感点，民宅、学校、医院等噪声敏感目标。合理安排高噪声施工作业时间，夜间禁止进行打桩等高噪声施工作业。噪声敏感点两侧建设降噪绿化林带或者设置隔声屏障，减小交通噪声的影响。

固体废弃物污染防治。妥善处理施工期间产生的建筑垃圾、工程土渣、生活垃圾等废弃物。合理处置船舶产生的垃圾。及时处理明沟、调节池、沉淀池等环保设施中产生的污泥。

在规划实施过程中，须进一步加强对各交通项目的环境影响评估和管理工作。在各建设项目实施过程中，必须坚持同步规划、同步实施和同步发展的“三同步”基本指导思想，保证各项环境保护措施得以落实，将工程建设对环境带来的不利影响减缓到最低限度，实现经济、社会和生态效益协调发展。

第六章 保障措施

一、加强组织领导，做好评估督导

各级政府要加强领导、明确权责，加快推进项目前期工作，做好项目储备。建立健全交通运输领域重大规划、重大政策、重大工程评估制度。加强规划实施事中事后监管和动态监测分析。结合跟踪分析和监督检查，根据发展中出现的新情况、新问题，及时组织中期评估等工作，调整规划和相关政策。

二、加强规划衔接，推动协同发展

各有关部门要提高思想认识，按照职能分工，强化部门协同、上下联动。加强规划与国民经济和社会发展规划、区域发展规划、产业发展规划、国土空间规划等之间的协同实施。加强与城镇、农业、生态空间和生态保护红线、永久基本农田、城镇开发边界等控制性因素的有效对接。

三、强化要素保障，拓展融资渠道

优化土地利用布局和结构，积极争取重大项目纳入国家规划，充分利用国家预留新增建设用地计划指标。优化交通设计理念，注重资源节约，合理控制建设项目用地规模，提高土地综合利用效率。

在合理划分事权和支出责任的基础上，按照政府与市场的关系，区分项目属性，不断提高资金使用效率，拓宽融资思路和渠道。在纯公益性交通基础设施领域，构建以燃油税资金、地方政府债券为主，基础设施投资基金为辅的投融资体制；在准公益性交通基础设施领域，推广政府和社会资本合作(PPP)模式，吸引社会资本参与；在经营性

交通基础设施领域，发挥市场的主导作用。积极盘活交通基础设施存量资产，通过发行公路基金用于新开工项目建设等方式，充分挖掘自身造血功能，提升经济效益和使用效率。

四、加强宣传引导，推进信息公开

整合行业新闻宣传资源，抓好交通运输重大题材的策划宣传。正确引导舆论，通过积极的宣传教育，使社会公众更好地理解交通运输政策，客观、全面地看待交通运输发展的成就与不足，支持交通运输政策的改进与完善，为交通运输发展营造良好的环境。