

汨罗市“十四五”综合交通 运输体系规划

(讨论稿)

汨罗市交通运输局
长沙阡陌交通规划设计有限公司
二〇二〇年九月

目 录

第一章 概述	1
1.1 规划背景	1
1.2 规划范围	3
1.3 技术路线	3
1.4 规划依据	4
第二章 发展回顾	7
2.1 交通基础设施	7
2.2 交通运输服务	13
2.3 问题分析	16
第三章 形势与要求	24
3.1 发展形势	24
3.2 发展方向	26
第四章 目标与策略	29
4.1 指导思想	29
4.2 规划原则	29
4.3 发展诉求	31
4.4 规划目标	39
4.5 发展策略	39
第五章 重点任务	44
5.1 构建先进可靠的综合交通网	44
5.2 强化提升客运服务水平	63
5.3 切实加强综合交通枢纽建设	68

5.4 创新完善现代货运物流体系	72
5.5 全面提升公路管养服务效能	77
5.6 推进交通科技和信息化发展	79
5.7 加快构建绿色交通运输体系	80
5.8 增强交通安全和应急保障能力	82
第六章 保障措施	85
6.1 加强组织领导	85
6.2 完善协调机制	85
6.3 拓展资金渠道	85
6.4 加强用地保障	86
6.5 强化考核评估	87
6.6 改善人才结构	88
附表 汝罗市“十四五”交通建设项目汇总信息表	89
附图	92
附图 1：汝罗市公路网络现状图	92
附图 2：汝罗市干线公路规划图	92
附图 3：汝罗市旅游公路（农村公路）规划图	92
附图 4：汝罗市客、货运站场规划图	92
附图 5：汝罗市综合交通网络规划图	92

第一章 概述

1.1 规划背景

“十三五”期，汨罗市紧扣“建设更高品质的生态文化活力汨罗”总基调，抓住历史黄金发展机遇，交通运输行业健康、快速、全面发展，基础设施建设成效显著，运输服务水平不断提升，行业管理能力明显增强，为全市社会经济发展提供了有力的支撑和保障。

“十四五”时期，是由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，也是全面推进交通强国建设的第一个五年规划期。“十四五”规划是对未来五年我市交通运输高质量发展的系统谋划，意义十分重大：

(1) “十四五”规划是进入新时代、全面提升汨罗市交通地位的五年规划。交通运输作为满足人民美好生活需要的直接载体，在新时代新需求下，面临了更多的新任务、新要求。“十四五”规划将科学研判经济社会发展新形势，发挥交通先行引领作用，主动融入“长江经济带”整体发展框架，加强汨罗与长江经济带、长株潭城市群、洞庭湖生态经济圈中节点城市的联系，强化汨罗—岳阳区域竞争优势，提高汨罗区域中的战略地位。

(2) “十四五”规划是落实交通强国建设，全面发挥汨罗市交通体系引领作用的五年规划。建设交通强国，要求积

极构建“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化交通体系，以“一流的设施、一流的技术、一流的管理、一流的服务”把基础设施建设好、管理好、运营好。从基础设施、交通装备、运输服务、创新发展、安全保障、绿色交通、开发合作、人才队伍、现代治理九大方面，构建完备的交通强国体系，从而更好发挥交通体系的引领作用。

（3）“十四五”规划是全面推进汨罗市交通运输高质量发展的五年规划。我市将抓住优化交通基础设施建设的“窗口期”，调结构、抓综合、补短板、重枢纽，构建现代化综合交通基础设施网络，实现高质量发展，构建便捷舒适的客运体系和集约高效的货运体系，实现由“基础设施建设”向“运输服务升级”的转变。同时，抓住发展黄金时期，实现综合交通一体化发展，降低运输成本，提高运输效率。发挥科技的引领作用，提升交通运输装备设施水平，实现由“粗放分散”向“集约高效”的转变。

基于上述背景，为贯彻落实国家重点战略要求，适应我市经济社会发展新形势新要求，汨罗市交通运输局成立了“十四五”综合交通运输发展规划的技术小组，组织《汨罗市“十四五”综合交通运输体系规划（2021-2025年）》的编制工作，以明确“十四五”期综合交通运输的发展思路、发展目标、重点任务和保障措施。

1.2 规划范围

（1）时间范围

“十四五”期，2021-2025年。

（2）空间范围

汨罗市全域，包含15个乡镇，181个建制村，共1669.8平方千米（不包含屈原管理区）。

（3）工作范围

重点研究区域综合交通运输体系，并考虑区域交通与城市交通的有机衔接。除城市公共交通外，城市交通其余板块（路网、停车、慢行等）不在规划研究范围内。

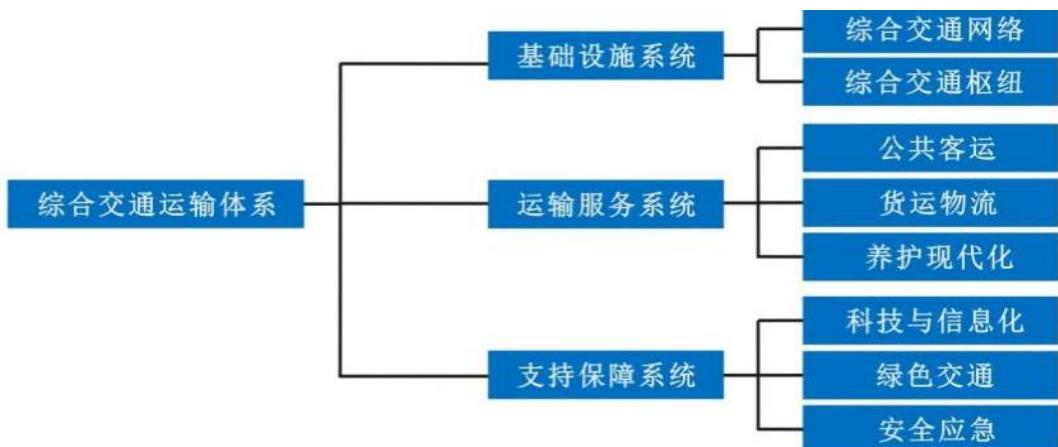


图1.1 研究内容示意图

1.3 技术路线

基于详实的现状调研，摸清现状交通运输体系发展基础，识别主要存在的问题；通过相关政策和发展战略的解读，明确汨罗市“十四五”交通发展面临的形势和需求，制定发展

目标、规模与思路；结合相关规划和自身发展需求特点，提出基础设施、运输服务和支持保障体系的规划方案和发展建议，并明确规划实施保障措施。

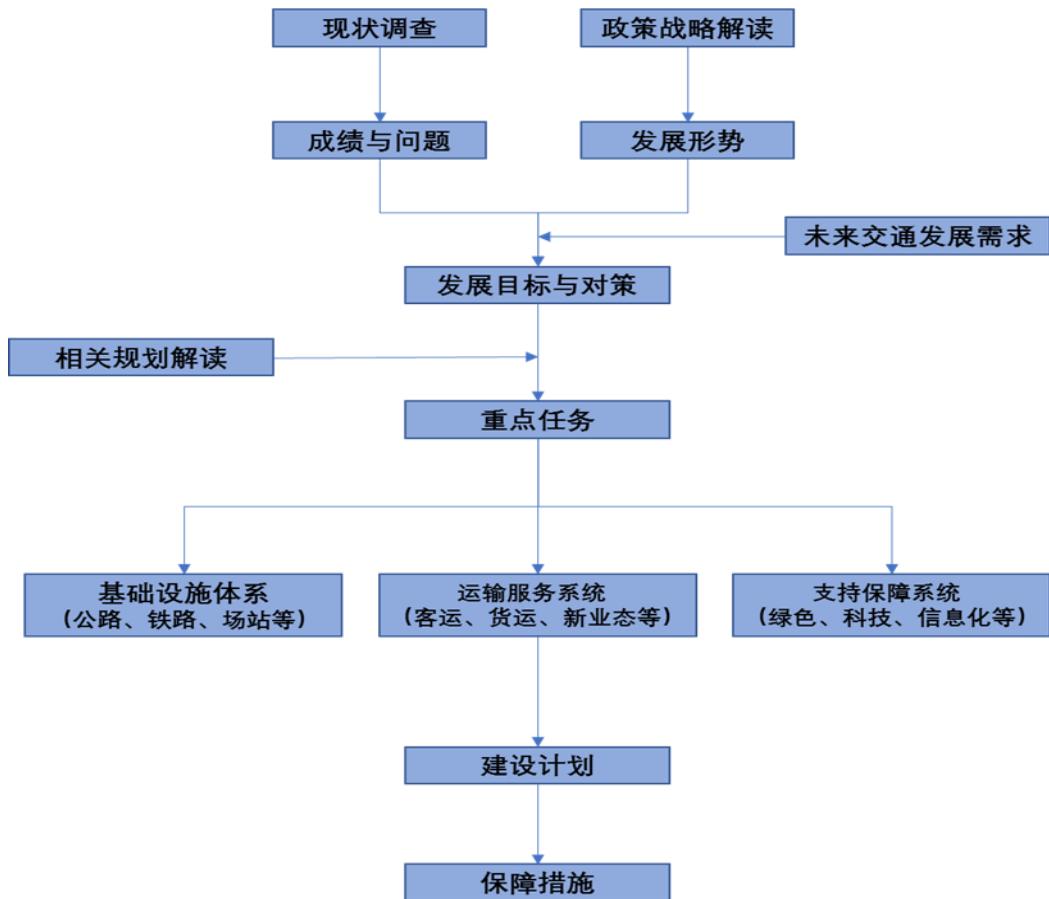


图 1.2 研究技术路线图

1.4 规划依据

本规划研究主要依据如下：

➤ 主要政策文件

- 1) 《中共中央国务院关于实施乡村振兴战略的意见》；
- 2) 《乡村振兴战略规划（2018—2022 年）》；
- 3) 《交通强国建设纲要》；

- 4) 《国家综合交通立网规划纲要（2021-2050）》；
- 5) 《关于稳步推进城乡交通运输一体化提升公共服务水平的指导意见》（交运发〔2016〕184号）；
- 6) 《关于推动“四好农村路”高质量发展的指导意见》（交公路发〔2019〕96号）；
- 7) 《关于深化农村公路管理养护体制改革的意见》（国办发〔2019〕45号）；
- 8) 《关于打赢脱贫攻坚战三年行动的指导意见》；
- 9) 打赢交通扶贫脱贫攻坚战 2019-2020 年实施方案；
- 10) 《湖南省乡村振兴战略规划(2018—2022 年)》；
- 11) 《关于实施乡村振兴战略开创新时代“三农”工作新局面的意见》；
- 12) 《关于高质量推进“四好农村路”建设工作的实施意见》（湘政发〔2019〕9号）；
- 13) 《湖南省农村公路建设管理办法》(湘政办法〔2011〕52号)；

➤ 主要技术规范

- 14) 《公路工程技术标准》（JTGB01—2014）；
- 15) 《公路养护技术规范》（JTGH10—2009）；

- 16) 《农村公路养护技术规范》(JTG/T5190-2019)；
- 17) 《小交通量农村公路工程技术标准》(JTG 2111—2019)；
- 18) 《公路安全生命防护工程实施技术指南》。

➤ 相关上位规划

- 19) 《湖南省综合立体交通网规划》(初步成果)；
- 20) 《湖南省普通国省道骨架网研究》(送审稿)；
- 21) 《服务乡村振兴战略交通发展需求研究》；
- 22) 《岳阳市城市总体规划》(2008—2030年)；
- 23) 《汨罗市城总体规划》(2001-2020) 2009年修订；
- 24) 《汨罗市国家全域旅游示范市创建行动规划》。

第二章 发展回顾

“十三五”期间，汨罗市借助“环洞庭湖经济圈”以及“长株潭城市群核心发展区”的战略契机，以城乡统筹为抓手，国、省干线布局不断完善，农村公路水平不断提升，城市公交覆盖不断提高，城乡客运一体化发展成效显著，全面发挥了“十三五”规划的引领作用，综合运输发展符合预期目标，为全面建成小康社会提供有利的交通运输保障。

2.1 交通基础设施

2.1.1 公路布局日臻完善

“十三五”期，汨罗市公路建设取得了显著成绩。一是高速公路建设循序渐进。许广高速（汨罗段）、平益高速（汨罗段）等工作有序开展，其中许广高速（汨罗段）于 2018 年建成通车，强化了汨罗市与长沙、岳阳的交通联系；其次，平益高速（汨罗段）建设工作有序推进，预计 2020 年底建成通车；二是干线公路网络逐步完善。“十三五”期，先后完成 G240、G536、红屈线等重要干线公路建设，推进汨杨公路等项目前期工作，提升干线公路技术等级；三是农村公路网络逐步优化，完成路网完善工程（重要县乡道）11.0km，建制村优选通达线路加宽 166.0km，旅游资源产业路 11.86km，安防工程 1072.0km，25 户及以上自然村通硬化路 417.0km。

截止 2019 年底, 汝罗市形成以许广高速、京港澳高速、平益高速(在建)为主骨架, 以 G240、G107、G536、S209、S210、S313、S316、S319、S504、S505、S508 以及多条县乡公路为补充的公路骨架网络。截止 2019 年底, 汝罗市公路网总里程 2617.2km, 其中高速公路 64.3km, 普通国道省道 365.7km, 农村公路 2187.2km(年报内)。

表 2-1 汝罗市公路网基本情况

道路等级	线路名称	里程(km)	备注
高速公路	许广高速	23.3	十三五完工
	京港澳高速	23.8	现状
	平益高速	17.2	在建
国道	G107	59.5	现状
	G240	33.7	十三五完工
	G536	21.2	十三五完工
省道	S209	25.7	现状
	S210	62.8	现状
	S313	53.9	现状
	S316	10.0	现状
	S319	23.5	现状
	S504	18.3	现状
	S505	24.6	现状
	S508	32.5	现状
农村公路	县道	269.7	现状
	乡道	513.1	现状
	村道	1404.4	现状



图 2.1 汝罗市公路网络图

2.1.2 铁路运输有序发展

“十三五”期，汝罗市铁路运输有序推进，目前汝罗市境内有京广铁路和武广高铁两条铁路线路，总里程 160.03km。其中京广铁路境内长 108km，武广高速铁路境内长 52.03km。

汝罗市境内铁路客运站 2 个，即汝罗火车站、汝罗高铁站；铁路货运站 1 个，城南货场。截止 2019 年底，全市铁路

旅客发运量 110.9 万人次，其中高铁发运量 66.3 万人次。

(数据来源：汨罗市 2019 年国民经济统计公报)

表 2-2 铁路枢纽情况表

线路	场站名称	技术等级	场站性质	场站位置
京广铁路	汨罗站	二级	客货服务	九歌路
京广铁路	城南货站	货运站	货运运输	劳动南路
武广高铁	汨罗东站	枢纽站	客运服务	龙舟大道

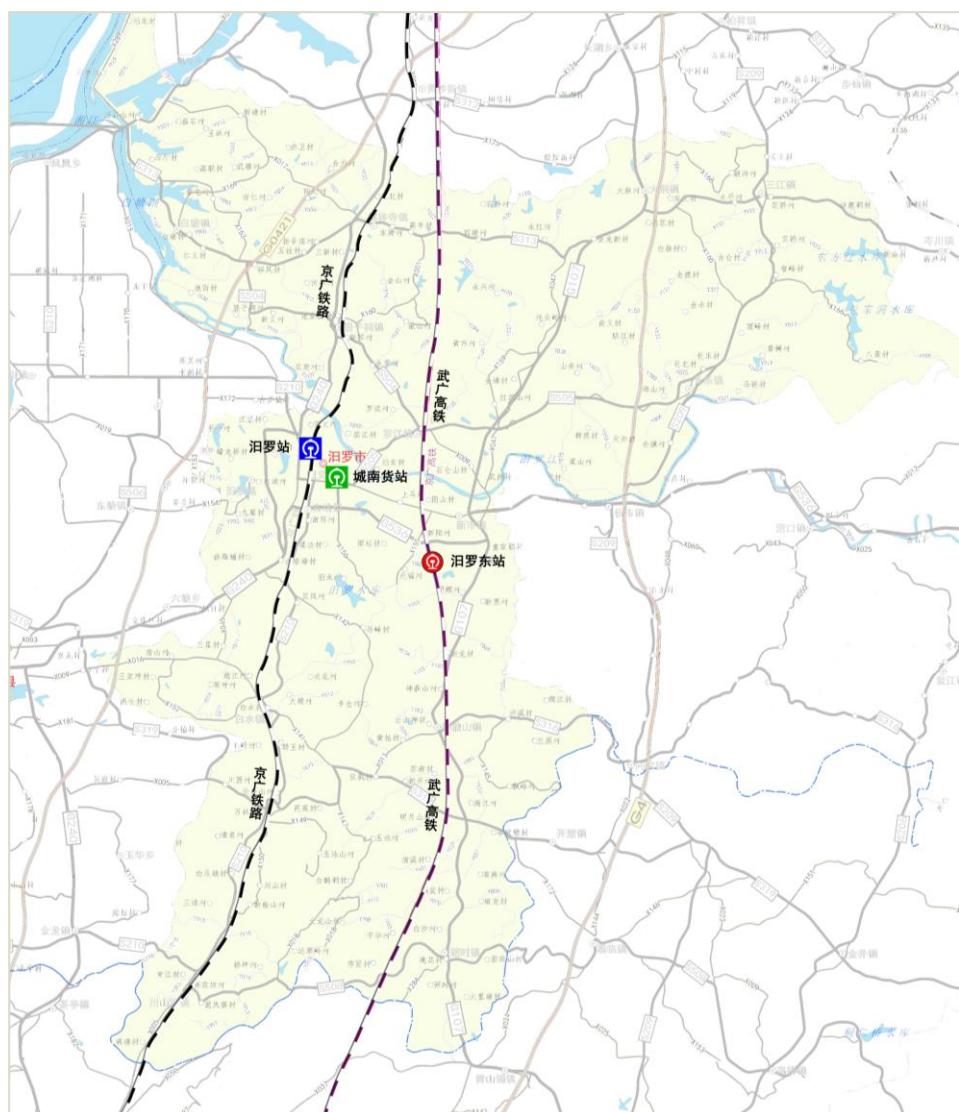


图 2.2 铁路及场站现状示意图

2.1.3 水运基础逐步完善

汨罗市境内水运网发达，具有得天独厚的水运条件。汨罗市境内河流均为湘江水系，主要河流有湘江及其支流汨罗江、湄江。境内汨罗江常年通航里程 70.2km，为 V 级航道，现有二个码头，即营田码头和汨纺码头，皆为 300T 级码头。

随着海上丝绸之路，应加快汨罗-岳阳港的联系效率，使汨罗货运流顺畅进入湘江、长江大航运通道，融入海上丝绸之路，水运优势即将体现。

2.1.4 场站建设循序渐进

“十三五”期间，汨罗市客运场站建设初显成效。一是完成汨罗市客运总站建设，为城乡客运一体化发展奠定了坚实的基础，占地面积 75842 平方米。二是推进乡镇综合运输服务站建设，建成桃林、弼时、大荆、燕塘 4 个乡镇运输综合服务站，有序推进三江、白塘乡镇综合运输服务站设计前期工作；二是新增建设农村客运招呼站，其中包含客运招呼站 90 个，新建港湾式候车亭 60 个。

截止 2019 年底，汨罗市共有县级客运站 4 个，乡镇客运站 10 个，城市公交中途站 298 个，农村招呼站 234 个。

表 2-3 客运场站现状表

场站名称	场站类型	场站等级	场站属性	状态
汨罗市汽车站	县级客运站	三级	国有	闲置
汨罗市中心汽车站	县级客运站	三级	国有	闲置
汨罗星火汽车站	县级客运站	二级	国有	闲置
汨罗市客运总站	县级客运站	二级	国有	在用
白水汽车站	乡镇客运站	——	国有	在用
长乐汽车站	乡镇客运站	——	国有	在用
燕塘交通服务中心	乡镇客运站	——	集体	在用
桃林交通服务中心	乡镇客运站	——	国有	在用
弼时交通服务中心	乡镇客运站	——	国有	在用
大荆交通服务中心	乡镇客运站	——	集体	在用
白塘交通服务中心	乡镇客运站	——	集体	在建
三江交通服务中心	乡镇客运站	——	集体	在建
新市客运站	乡镇客运站	——	集体	闲置
黄柏客运站	乡镇客运站	——	集体	闲置

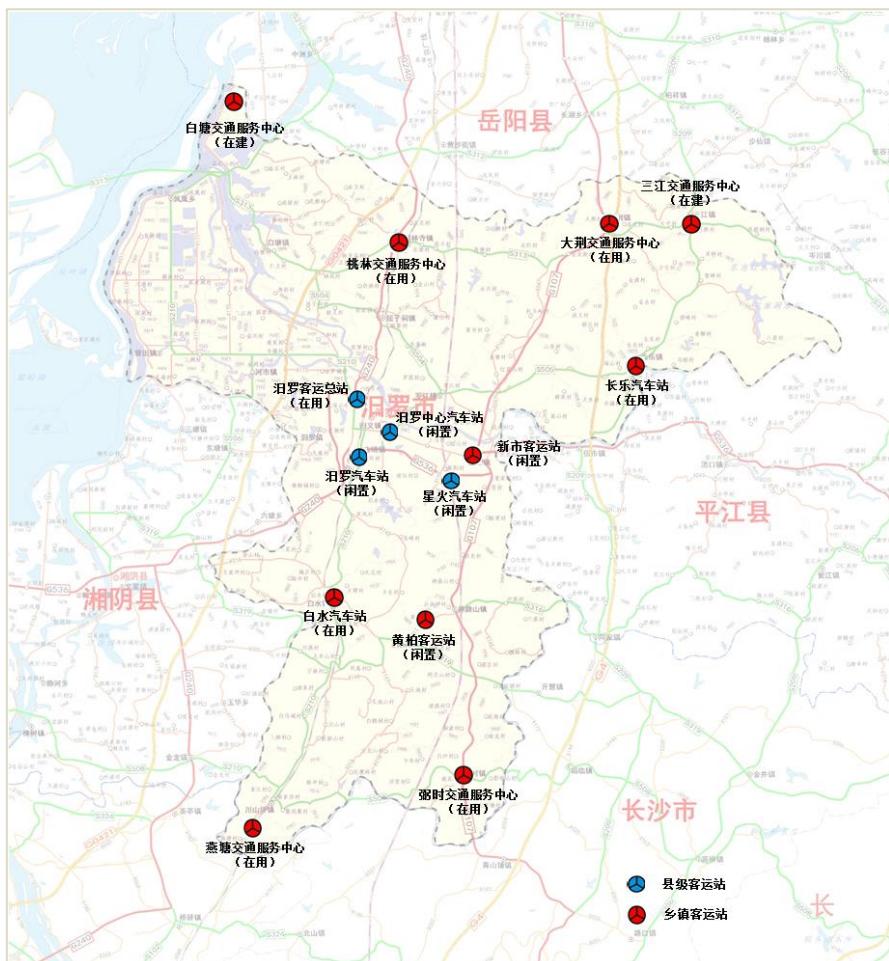


图 2.3 汨罗市主要等级客运场站现状布局图

2.2 交通运输服务

2.2.1 客运总量实现快速增长

“十三五”期间，汨罗市客运发展势头良好，客运量与客运周转量均呈增长趋势。2019年底，全年客运量768.0万人次，仍以公路为主，铁路旅客发运量有所上升，为110.9万人次，其中高铁发运量66.3万人次。

2.2.2 城市公交服务能力提升

汨罗市城市公共交通现由公共汽车公司1家经营，采取“公车公营”模式经营10条城市公交线路，线路营运总里程122km，线网密度超过3.5公里/平方公里。现有运营车辆81台，全部是新能源(纯电动)公交车辆，率先实现了绿色公交车辆比例100%。

表2-4 城市公交线路信息表

线路	起终点	里程(km)
1路	火车站-霍家小区	5
2路	屈原蚕场-罗江村	11
3路	龙舟看台-潘龙桥村部	13
4路	火车站-新市老街	12
7路	明月学校-双楚村	11
8路	政务中心-屈子文化园	14
9路	屈子公园-屈子公园	10
10路	火车站-汨罗东站	18
11路	人民法院-栗桥驾考中心	10
13路	火车站-汨罗东站	18



图 2.4 汴罗市城市公交现状布局图

2.2.3 城乡客运一体化推进迅速

2018 年，汨罗市成功申报成为湖南省第一批城乡客运一体化示范县，全面开展并积极推进示范县创建的相关工作，完成原有客运班线车辆及线路回购，开通线路 26 条，投入新能源车辆 80 台，覆盖所有乡镇、建制村，城乡道路客运车辆公交化水平达到 100%，全面实现了“一县一公司”、“公车公营”等目标。

2020 年初，顺利通过省交通运输厅城乡客运一体化示范县验收，实现了很好示范效应。

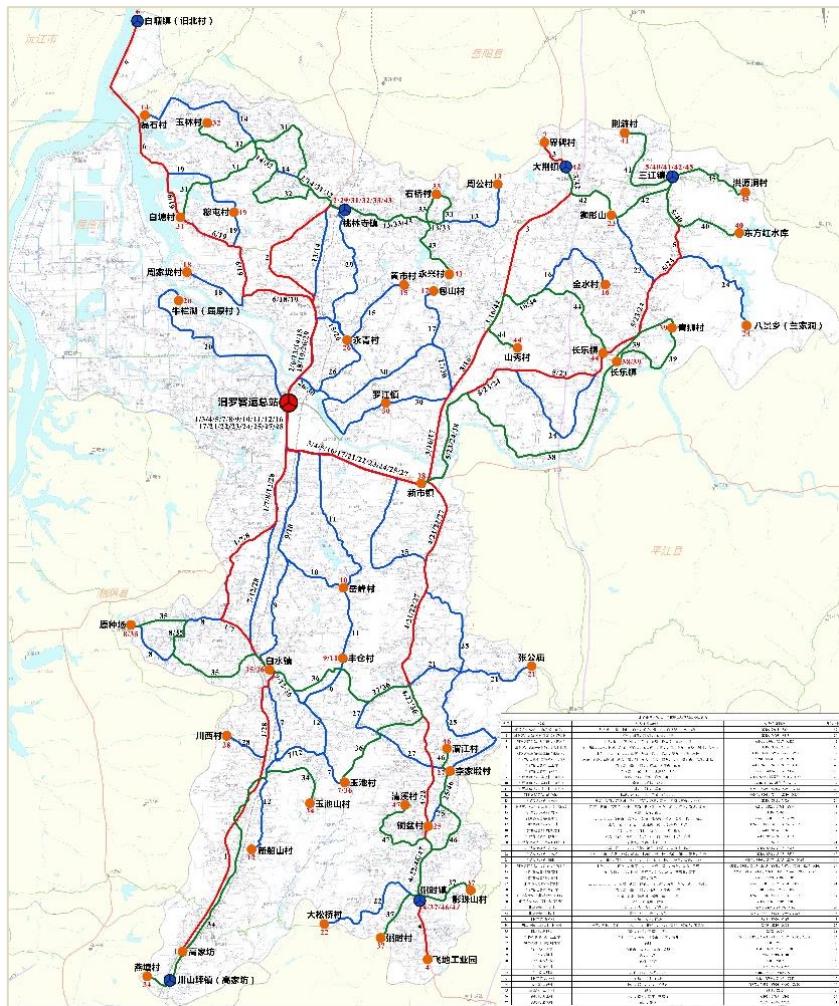


图 2.5 江罗市城乡客运现状布局图

2.2.4 城际客运线路覆盖广泛

截止 2019 年底，江罗市共有县际以上客运班线共有 35 条，车辆 79 台，线路里程达 3952km，由江罗市客运公司 1 家经营。

- 省际：客运线路 1 条，线路里程 835km，辐射深圳；
- 市际：客运线路 18 条，车辆 42 台，线路里程 2941km，主要辐射益阳、长沙、株洲、湘潭、岳阳等；

- 县际：客运线路 17 条，车辆 39 台，线路里程 876km，直达平江、湘阴等。

2.2.5 物流运输体系不断强化

一是物流业务不断上涨。目前，汨罗市共有物流企业 69 家，其中功能完善的县级物流企业有 4 家。2018 年底，物流行业完成总产值 49.28 亿元，增长 9.8%；实现入库税款 1358.78 万元，增长 68.8%；快递业务量达 2367 万件，上行量增长 85%；线上交易额达 48.6 亿元。二是物流节点体系不断完善。在城区建设统一快递物流分拨中心，实现统一配送和共同配送。建设 15 个乡镇和 156 个村级电子商务综合服务站点，融合物流配送等综合功能；整合“万村千乡”村级店、村邮站、供销社村级服务站现有网点资源共 171 个，乡村综合运输站点覆盖率达 100%。

2.3 问题分析

“十三五”以来，汨罗市凭借其独特的区位优势，大力发展战略性新兴产业，得到了跨越式的发展。尽管成绩显著，但相对于汨罗未来经济社会发展对综合交通运输的要求来看，在基础设施、运输服务和支持保障等方面仍然存在基础设施规模总量不足、运输结构不合理、服务能力不足等一系列亟需解决的问题，具体表现为：

2.3.1 综合运输结构有待调整

汨罗市综合交通运输体系以公路交通为主，水路方面，由于航道等级偏低、码头建设滞后以及河道禁采等问题，近年来汨罗水路货运量及货运周转量出现较大幅度下降。

同时，由于行政体制原因，县内各运输方式自成体系，公路、铁路、水路等各类交通方式缺乏整合和有效衔接，独具优势的水运资源和铁路资源尚未得到充分利用，使得一部分适合铁路、水路运输的货物不得不通过公路运输，增加了运输成本，降低了企业竞争能力，加大了公路的运输压力。

2.3.2 公路路网设施仍需优化

（1）快速衔接长沙能力不强

汨罗市向南对接长沙公路通道偏少，其中川山坪镇对接长沙通道仅有 X056，技术等级较低；弼时镇对接长沙通道仅有南北向 G107，东西向 S508，技术等级不高。汨罗市衔接长沙的作用不突出，不利于接收长沙地区的经济辐射。

（2）东西向路网贯通性较差

汨罗北部三江镇、大荆镇、桃林寺镇、白塘镇串联通道仅有 S313，技术服务水平不高，乡镇间互联互通衔接效率不高；其次，由于山体及铁路分布隔断原因，汨罗南部川山坪镇-弼时镇、神鼎山镇-白水镇，联系通道等级不高，不利于区域统筹发展。

（3）景区间互联路网等级不高

一是景区主要通景公路等级不高，如屈子祠主要连通道路 X161、八景水库连通道路 X166、玉池山连通公路、神鼎山连通公路技术等级较低，仅为四级公路，路面宽度仅为 4.5m，不利于支撑旅游产业发展。二是旅游景区间互联互通公路等级不高，如环东洞庭湖湿地公园-屈子祠文化园-汨罗江湿地公园串联公路等级较低，任弼时故居（4A）至景秀潇湘湖南精品旅游线路，东洞庭湖湿地公园-屈子祠（4A）-洋沙湖互联互通公路等级不高，不利于全域旅游统筹发展。

（4）互通节点间衔接通道不畅

一是农村公路与高速公路等上位路网衔接效率不高，随着平益高速建设的推进、汨罗市高速公路出入口增加（新市互通、古培互通），现状部分乡镇与高速连接线衔接不畅，导致乡镇远距离出行时，绕行距离过远。二是现状基础网络难以与区域交通组织相匹配，随着高速公路的规划新建，对区域内交通组织方式与交通流的发生吸引带来一定变化，现状公路基础设施情况难以适应交通组织的变化。

2.3.3 公路服务水平有待提高

一是公路技术等级偏低。截止 2019 年底，汨罗市公路总里程 2552.9 公里，其中三级及以上公路 314.3 公里，仅占公路网总里程的 12.32%，整体技术等级偏低。二是路面铺装率

有待提高。截止 2019 年底，汨罗市仍有 241.3 公里的未铺装路面，占总里程的 9.45%，整体路面铺装率水平有待提升。

三是单车道占比较大。截止 2019 年底，汨罗市公路网单车道总里程 1956.1 公里，占公路网总里程的 76.62%，其中省道单车道占比超过 50%，县、乡、村道均超过 80%。单车道比例严重偏高。

表 2-5 公路结构分布及里程 单位：km

道路类型	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	等外公路	合计
国道	46.5	67.9	—	—	—	114.4
省道	—	92.9	28.4	129.8	—	251.3
县道	—	3.6	42.0	224.1	—	269.7
乡道	12.7	8.8	10.6	479.7	1.3	513.1
村道	—	0.8	—	1318.2	85.4	1404.4
合计	59.2	174.0	81.1	2151.8	86.7	2552.9
占比	2.32%	6.82%	3.18%	84.28%	3.40%	100.00%

表 2-6 公路铺装情况及里程 单位：km

道路类型	沥青路面	水泥路面	砂石/无路面	合计
国道	76.9	37.5	—	114.4
省道	104.7	140.5	6.1	251.3
县道	42.4	225.7	1.6	269.7
乡道	17.5	466.5	29.1	513.1
村道	2.2	1197.7	204.5	1404.4
合计	243.7	2067.9	241.3	2552.9

数据来源：《汨罗市 2019 年农村公路统计年报》

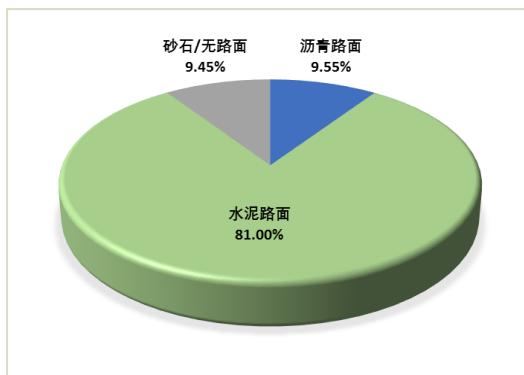


图 2.6 公路等级分布图



图 2.7 公路路面铺装分布图

表 2-7 公路单车道情况

单位：km

道路类型	单车道里程数 (km)	总里程数 (km)	单车道占比
国道	--	114.4	--
省道	126.8	251.3	50.46%
县道	225.2	269.7	83.50%
乡道	455.8	513.1	88.83%
村道	1148.3	1404.4	81.76%
合计	1956.1	2552.9	76.62%

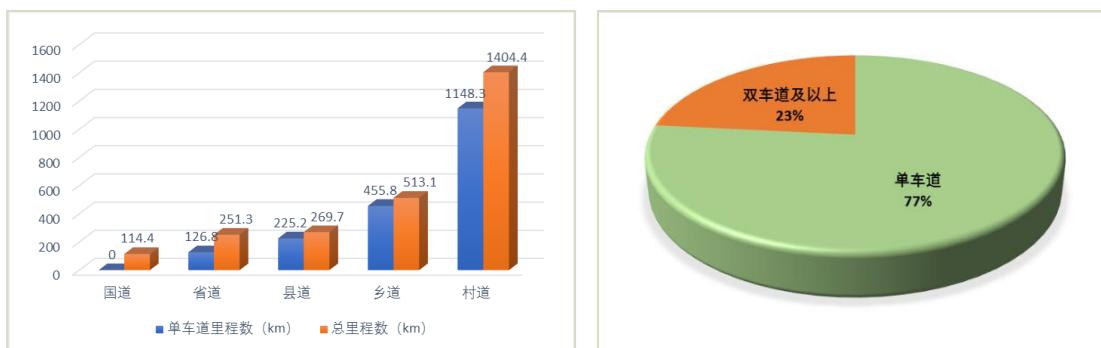


图 2.8 公路单车道情况分布图

2.3.4 公交线网覆盖仍显不足

一是主体地位尚未确立。汨罗的公交机动化出行分担率偏低，与同类城市还存在一定差距，在缓解城市交通拥堵等“城市病”方面的重要作用没有充分发挥。二是线网覆盖不

均衡。中心城区公交线路重复系数过高，部分路段公交线路过度集中，并且城市公交与城乡客运线路存在重叠。



图 2.9 公交“比拼”小汽车航拍图

2.3.5 物流体系建设仍需加强

一是乡村“最后一公里”难以到达。我市农村居民居住分散，人口密度低，物流需求和供给较为分散的特点，存在的“货难到、效益差、不持续”问题，偏远乡村物流快递根本无法送达，少部分的物流企业在行政村与当地居民合作，建立了村级配送点。

二是城区物流没有形成集聚效应。城区物流公司、电商、邮政、快递公司比较分散，大多没有固定分拨中转、仓储场所，多以超市、门面作为代收点，各企业有自身的经营体系和网络布局，没有建立统一的集配体系，从运输、仓储、包装、搬运、配送等环节缺乏系统性、高效性，及时性，物流成本居高不下，从而无法满足农村地区老百姓日益增长的物流需求，影响服务质量和服务体验。

三是运作模式有待创新。现状农村物流基本依靠物流快递企业来进行物流组织，由于农村物流需求具有季节性、分散性，导致物流组织难以实现集约化、高效化运作，物流运输成本居高不下。

2.3.6 支持保障体系有待健全

一是信息化建设落后。虽然在公路建设、养护、公交车监控定位方面采取了一定的信息化平台或系统，但还是有很多地方不足，如：农村公路的路况、养护等数据采集手段仍比较原始，仍依靠人工进行现场踏勘、记录，存在着耗时长、不精准、信息更新速度慢等问题；建设项目全过程信息化管理仍处在探索阶段，与国内先进的项目信息化管理存在差距。

二是政策支持力度较低。支持综合运输服务发展的保障政策体系尚未建立。有关部门在运用财政、金融、税收、土地等政策手段推动综合运输服务发展方面仍有欠缺。如公路甩挂运输试点专项资金政策、运输装备改造升级支持政策、社会资本参与综合运输服务领域重大项目优惠政策等尚未完善。

三是科技创新驱动力较弱。技术创新和科技成果转化的工作机制尚未建立，综合运输服务升级缺乏科技支撑。如旅客联程运输、货物多式联运、枢纽协同管理、大数据应用、

智慧运输（港口）服务等方面的关键技术尚未应用到实际运输过程中，现状综合运输效率较低。

第三章 形势与要求

3.1 发展形势

进入新时代，党中央、国务院做出实施乡村振兴战略、建设交通强国等一系列着眼全局、面向未来的大决策部署，我市城乡空间结构及城镇、人口、产业、村庄发展态势将发生重大变革，综合交通运输体系发展面临新形势新要求。

（1）“交通强国”战略的实施，对交通体系的引领作用提出了更高要求

十九大报告明确提出建设“交通强国”的宏伟目标，开启了新时代交通运输发展的新征程。建设交通强国，要求积极构建“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化交通体系，以“一流的设施、一流的技术、一流的管理、一流的服务”把基础设施建设好、管理好、运营好。从基础设施、交通装备、运输服务、创新发展、安全保障、绿色交通、开发合作、人才队伍、现代治理九大方面，构建完备的交通强国体系，从而更好发挥交通体系的引领作用。

（2）“综合立体交通网”格局的谋划，对综合运输通道的统筹布局提出了更高要求

交通运输部于2019年4月启动《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050）》的编制工作。建立综合立体交通网，

要求加强通道资源的综合统筹，实现综合运输通道内多种运输方式资源的最优配置，加强地上、地下、水上、空中各种运输方式的立体互联，加强枢纽空间的集约共享，实现各方有效衔接，提升综合运输网络效率、降低物流成本，从而更好发挥综合运输通道的功能与作用。

（3）“调结构、补短板”理念的提出，对运输结构的优化提出了更高要求

近些年，国务院和湖南省相继出台了《国务院办公厅关于印发推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020 年）的通知》（国办发〔2018〕91 号）、《湖南省人民政府办公厅关于印发〈湖南省推进运输结构调整三年行动计划实施方案〉的通知》（湘政办发〔2019〕5 号）等文件，要求树立“调结构、补短板”的交通发展理念，提高综合运输效率，降低物流成本，确保运输结构调整取得实效，同时也对运输结构的优化升级提出了更高的要求。

（4）“四好农村公路”建设的推动，对路网品质的提升提出了更高要求

习近平多次对建设“四好农村路”作出重要指示，交通运输部也于 2015 年印发了《关于推进“四好农村路”建设的意见》，对发展农村公路提出了更高的要求。推进“四好农村路”建设，要从注重连通向提升质量安全水平转变，从以

建设为主向建管养运协调发展转变，从适应发展向引领发展转变。通过转变发展思路和发展方式，实现农村公路路网结构明显优化，农村客运和物流服务体系健全完善，城乡交通一体化格局基本形成，从而促进路网提质的提升。

(5) “城乡客运一体化”发展的推进，对公共服务均等化提出了更高要求

交通运输部、省交通运输厅先后出台了《关于积极推进城乡道路客运一体化发展的意见(交运发[2011]第490号)》、《关于开展全省城乡客运一体化示范县创建工作的通知(湘交运输[2018]第140号)》等文件，要求积极推进农村客运线路公交化改造，对于重点乡镇及道路通行条件良好的农村地区，鼓励通过城市公交线网延伸或客运班线公交化改造，提升标准化、规范化服务能力。经济发达地区要整合现有城乡客运资源，加大城市周边乡镇农村客运公交化改造力度，在条件成熟区域推进城乡客运一体化，从而更好体现公共服务均等化。

3.2 发展方向

面临新的发展形势与要求，汨罗综合交通运输发展方向应从“定位、重心、质量、效率”四个方面实现转变。

(1) 定位的转变。交通发展的定位应由“走得了”向“走得好”转变

随着社会经济水平的不断提高，人们对交通运输提出了更高要求，现状交通状况已难以满足汨罗百姓对于交通出行的需求，不但要“走得了”，还要“走得好”，不但要“运得了”，还要“运得好”。汨罗交通运输业在质量、服务、效率等方面仍存在诸多问题。

（2）重心的转变。交通发展的模式应由“基础设施建设”向“运输服务升级”转变

随着社会经济步入中低速发展步伐以及地方政府债务危机影响，汨罗交通基础设施投资规模将出现变坡点，基础设施从高速度发展过渡到高质量发展转折点。未来应抓住优化交通基础设施建设的“窗口期”，调结构、抓综合、补短板、重枢纽，构建现代化综合交通基础设施网络，实现高质量发展。统筹规划，整合资源，构建各交通方式互联互通、优势互补运输网络，提升综合运输通道服务效能、综合运输枢纽服务品质，构建便捷舒适的客运体系和集约高效的货运体系，实现由“基础设施建设”向“运输服务升级”的转变。

（3）质量的转变。汨罗交通资源的利用应由“铺摊子”向“上台阶”转变

交通发展习惯于铺摊子、上项目，主要依靠拼投资大、规模高的传统发展方式，不仅消耗了大量的资源，还造成了严重的环境污染。新的历史发展阶段汨罗必须摒弃交通发展

的老路，切实转变发展方式，以交通的高质量发展支撑整体经济的转型，建设结构合理、无缝衔接、可靠优质的交通基础设施，积极构建安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输服务体系，实现由“铺摊子”向“上台阶”的转变。

（4）效率的转变。交通运输的效率应由“粗放分散”向“集约高效”转变

运输方式规划建设相对独立，发展的统筹力度不足，从而导致交通运输的整体效率不高。通过高投入、高消耗、低产出、低质量的粗放型经营方式，实现经济的增长，从而导致经济运行质量低下。为顺应新时代交通运输发展要求，汨罗要紧紧抓住发展的黄金时期，实现综合交通一体化发展，普及多式联运，降低运输成本，提高运输效率。发挥科技的引领作用，减少对投资、土地、劳动力等生产要素的依赖，提升交通运输装备设施水平，利用互联网等最新科技发展共享交通，实现由“粗放分散”向“集约高效”的转变。

第四章 目标与策略

4.1 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中三中全会精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进的工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，坚持深化市场改革、扩大高水平开放，落实交通强国建设部署，落实国家重大战略要求，深入分析“十四五”经济社会发展需求和人民美好生活需要，科学制定“十四五”综合交通发展目标、原则、重点任务和保障措施，加强与相关规划的衔接，为“十四五”规划编制提供支撑，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。

4.2 规划原则

（1）稳中求进，适度超前

把发展作为第一要务，保持一定的发展速度，努力实现基础设施能力适度超前配置，大力推进综合交通运输体系建设，为主体功能区规划、新型城镇化规划、区域发展新格局和产业布局调整与转移等重大战略实施提供交通运输保障，

全面提升交通运输对经济社会发展的支撑保障和先行引导作用。

（2）服务为本，提质增效

把建设人民群众满意的交通作为出发点和落脚点，突出交通运输行业的服务属性，着力提升交通运输服务水平，努力实现“人便于行、货畅其流”。把提质增效升级、运输结构优化作为发展的衡量标准，切实处理好发展的速度、质量、效益的关系，以科技进步和信息化引领交通运输现代化发展，推动行业转型升级。

（3）统筹兼顾，协调融合

把统筹兼顾作为根本方法，在推进综合交通运输体系建设过程中，统筹各种运输方式发展，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率；统筹建设、养护、运输、管理，促进交通运输全面发展；统筹区域、城乡交通运输协调发展，推进交通运输基本公共服务均等化，努力实现交通运输的民生普惠。

（4）绿色环保，安全发展

把可持续发展作为基本要求，从国家生态文明建设战略出发，把节能减排、保护环境和节约集约利用资源落实到交通运输各环节，努力实现交通运输绿色发展。把安全保障作

为前提，牢固树立“安全第一”的理念，坚守红线定位和底线思维，按照“预防为主、综合治理”的方针，全面提高交通运输的安全性、可靠性和应急能力。

（5）深化改革，创新驱动

把改革创新作为强大动力，深化交通运输重点领域和关键环节改革，增强交通运输改革的系统性、整体性、协同性，加快体制机制创新、政策创新、管理创新，努力破解深层次矛盾，进一步发挥市场配置交通运输资源的决定性作用和更好发挥政府作用，推进行业治理体系和治理能力现代化。

4.3 发展诉求

交通目标取决于城市发展目标。根据相关上位规划及国省最新政策，汨罗在国家、区域、市域层面的发展目标如下：

国家层面：国家循环经济试点基地、全国交通运输一体化示范县、全国四好农村路示范县；

区域层面：长株潭卫星城、洞庭湖明星城、湖南重要的旅游休闲基地、长岳中部交通枢纽与物资集散中心、长株潭城市群产业基地；

市域层面：生态城市与文化旅游城市。

4.3.1 国家层面：积极融入，加强对接

汨罗市定位于国家循环经济试点基地，积极发展外向型经济，将自身发展与国家发展战略相结合，需构建高品质快速交通网，与国家综合运输通道实现无缝衔接。在国家层面，主要发展战略为“一带一路”和“长江经济带”发展战略。

（1）一带一路

一带一路即“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”，是我国基于全球一体化背景下提出的重大战略举措。汨罗发展外向型经济，需强化与“一带一路”节点城市的联系，具体来说：

一是构建汨罗-西安、郑州等城市大通道，快速连接丝绸之路经济带节点城市，具体加快汨罗与岳阳节点的联系，将汨罗发展融入丝路经济带大背景之中；二是加快汨罗-岳阳港的联系效率，使汨罗货运流顺畅进入湘江、长江大航运通道，融入海上丝绸之路；三是构建区域航空枢纽规划，与一路上主要节点城市实现3小时内互达。



图 4.1 汝罗对接“一带一路”示意图

(2) 长江经济带

长江经济带提出要依托长江黄金水道，构建综合立体交通走廊，建设绿色生态经济带。

汨罗作为长江经济带的重要节点岳阳和“中三角 C”长沙的重要辐射城市，要求构建与其定位相适应的综合交通体系，具体来说，汨罗市处于厦蓉通道、沪昆通道之间，要求完善对接通道，提升城市交通区位。



图 4.2 长江经济带的区位示意图



图 4.3 中三角区位示意图

(3) 城乡交通运输一体化示范县

全国城乡交通运输一体化示范县创建要求，对汨罗市未来发展提出了更高要求。一是要加快推进城乡交通运输基础设施一体化建设，二是要加快推进城乡客运服务一体化建设，三是要加快推进城乡货运物流服务一体化建设，四是要营造城乡交通运输一体化发展环境。

(4) 四好农村路示范县

全国四好农村路示范县创建要求，农村公路建设要因地制宜、以人为本，与优化村镇布局、农村经济发展和广大农民安全便捷出行相适应，从“建、管、养、运”四个方面入手，逐步消除制约农村发展的交通瓶颈，为广大农民脱贫致富奔小康提供更好的保障。

一是要全面建设好农村公路，切实发挥先行官作用；二是要全面管理好农村公路，切实做到权责一致，规范运行；

三是要全面养护好农村公路，切实做到专群结合，有路必养；
四是要全面运营好农村公路，切实服务城乡经济社会发展。

4.3.2 区域层面：强力辐射，北进南接

(1) 长株潭卫星城

长株潭为湖南省中心城市群，长江中游地区和我国南方中部的主体增长极，汨罗市位于长株潭城市群一小时经济圈之内，其人流、物流、信息流、资金流都将受到长沙的拉力作用而产生广泛的联系，需加快汨罗对外交通基础设施建设，着力构建长-汨-岳、汨-益-娄-衡复合型运输通道，促进产业经济要素在城市群内的快速流动。

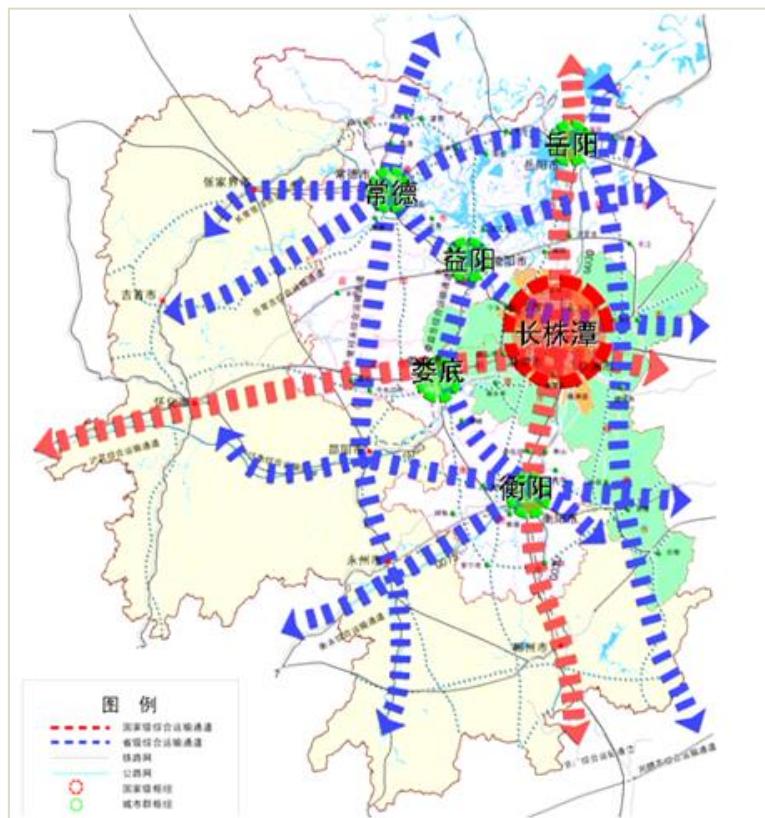


图 4.4 长株潭城市群主要经济发展轴

(2) 环洞庭湖城市群

汨罗市作为环洞庭湖经济圈小城镇中的一级中心，近年来发展势头强劲，是环洞庭湖经济圈城镇发展中的一颗明星，未来其发展速度将会更快。依托国家循环经济标准化试点单位的循环经济产业园和长沙经开区汨罗产业园打造独具汨罗模式的明星城市。



图 4.5 环洞庭湖城市群示意图

作为环洞庭湖的节点城市，要求完善综合交通运输体系，主要表现在以下两个方面：

- 一是实施“北接南进”战略，加强南侧与长沙市开福区、长沙县的交通运输通道建设，牵引长沙向北、岳阳向南发展；
- 二是实施“合纵连横”措施，强化与岳湘平互补合作，加强构建多层次、一体化交通运输服务体系。

（3）长岳中心节点城市

随着长岳经济协同发展与长岳一体化的逐步推进，汨罗市迎来了更高的发展机遇。作为长岳中心节点城市，综合交通运输体系要求主要表现在以下两个方面：

一是充分发挥汨罗在长岳一体化战略中的空间区位和快速交通优势，加快建设重点包括长岳城际、平益高速、汨长大道等在内的各大交通互联互通项目；

二是依托大交通项目，实现与长沙交通的无缝快速对接融合，打造长岳外向现代商贸物流节点城市，加强物流节点体系建设，提升汨罗在长岳一体化中的战略地位。

4.3.3 市域层面：通道补强，服务提质

（1）市域空间结构、产业发展目标

汨罗市市域城镇体系的空间布局结构主要为：“一心两点、两主三次”的辐射型“点轴”发展格局。

产业布局规划：构筑以组团和轴线分布为特色的“一核、两带、三区”的汨罗市产业总体布局。

旅游布局规划：坚持打好“屈原文化”与“汨罗江畔端午习俗”两张牌，将旅游与文化紧密融合，以“汨罗端午文化产业链经济带”为抓手，整合提升旅游资源，把旅游业建设成为战略性支柱产业和新的经济增长极。

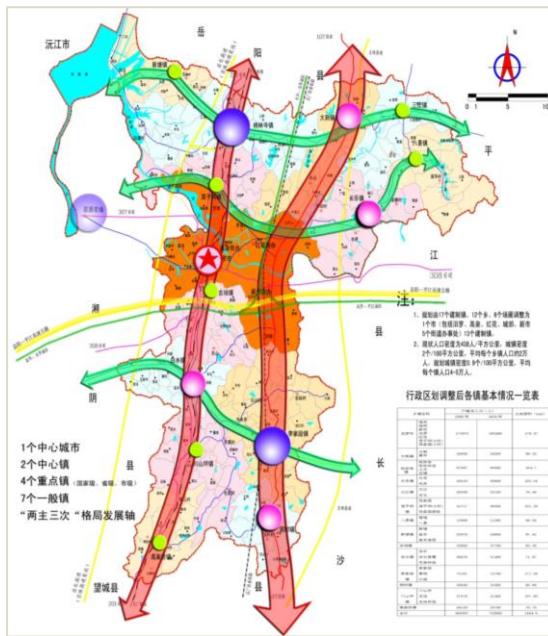


图 4.6 村镇体系空间结构图



图 4.7 旅游资源结构图

一是补强交通走廊，推动交通-空间-产业协同发展。基于城镇空间和产业布局，优化交通线路、节点和运输资源；通过交通支撑城镇空间布局，优化产业发展环境；反之，通过城镇和产业发展带动交通需求，最终实现交通-空间-产业协同发展。

二是构建与村镇空间结构相契合的交通体系，重点加强桃林-城区-白水-川山坪、大荆-长乐-新市-古培-弼时等城镇发展轴带上交通廊道的建设，通过交通发展引领城镇发展，实现交通体系-城镇体系的协同发展。

三是构建与产业布局结构相契合的交通体系，加强产业、旅游廊道上公路的建设，提升服务能力；优化产业、旅游基

地和园区的交通环境，提高技术等级，完善路网布局，实现交通体系—产业体系的协同发展。

四是提升运输服务品质，推动交通运输一体化发展。推动城乡客运一体化发展。通过加强线网、场站、运营等方面的一体化发展，优化城市公交和城乡客运服务水平，提高城乡服务均等化。二是构建完善的物流货运体系。构建与产业、物流配送需求相适应的物流体系，实现“货畅其流”。

4.4 规划目标

到 2025 年，实现综合交通基础设施网络更加完善，结构更加合理，交通运输供给能力进一步增强；运输装备明显改善，运输组织不断优化，运输效率和服务水平显著提升；资源环境和低碳绿色交通建设取得明显进展，基本形成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系。

4.5 发展策略

4.5.1 通道完善策略

在区域层面，建设区域级综合交通枢纽城市，打造区域级航空与铁路枢纽，构建与区域空间结构相协调的高能级交通体系，提升汨罗对外交通区位，形成一体、开放交通格局。

对策 1：主动融入一带一路和长江经济带整体发展框架。加强与一带一路、长江经济带、洞庭湖生态经济圈中节点城

市的联系。一方面，加强与京港通道、二广通道、沪昆等国家运输通道的对接；另一方面，加强航空枢纽、高铁、高速公路的建设，提升汨罗与国内节点城市的连接能力。

对策 2：加强与长株潭大都市圈的对接。积极推动都市圈区域性交通设施规划建设，重点加强长株潭、湘岳平等区域产业轴带上的外通道建设，以高速铁路、城际铁路和高速公路为主要载体形成复合交通-产业走廊；加强汨罗“北进南接”交通体系建设，强化岳阳-汨罗-长沙的区域竞争优势，巩固与提高汨罗的区域交通枢纽地位。

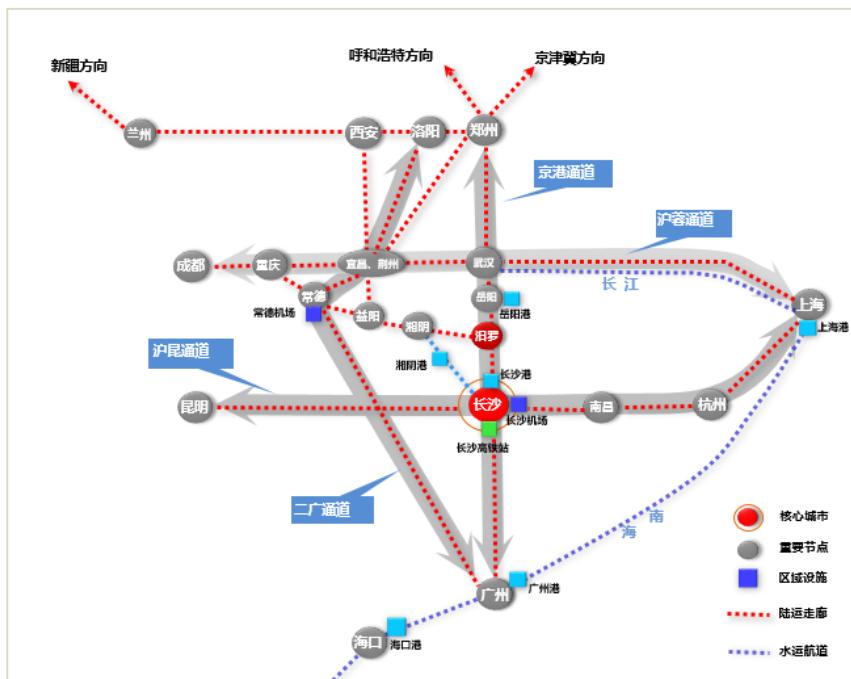


图 4.8 基于国家视野的汨罗综合交通体系构架示意图

4.5.2 枢纽支撑策略

汨罗定位于长岳中心节点，要求构建高等级、强辐射的

枢纽体系。具体来说，包括以下实施策略：

对策 3：构建功能强大、辐射广泛的客运枢纽体系。加快汨罗城际铁路和航空枢纽的建设，打造区域综合交通枢纽；积极推进通用航空建设，实现与周边区域枢纽机场的互联；加快枢纽集疏运体系建设，提高枢纽可达性；强化综合交通枢纽服务设施衔接，完善枢纽功能。

对策 4：形成层次分明、功能完善的物流配送体系。在区域层面，加快构建陆路物流枢纽建设，形成高效率、低成本、具备先进水平的物流综合服务体系，重点支撑工业物流发展；在城市层面，建以现代物流中心为核心、以城市末端配送网点为支持的多级配送网络，辅以城市共同配送体系，解决物流配送“最后一公里”。



图 4.9 综合客运枢纽构成图

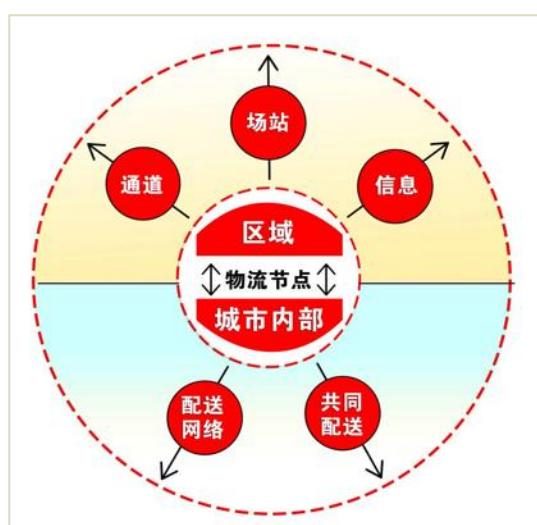


图 4.10 物流配送体系构成图

4.5.3 城乡统筹策略

落实城乡统筹、乡村振兴战略，构建支持市域空间布局和产业发展的交通网络，提升城乡客货运服务水平，推进城乡交通运输服务均等化。

对策 5：构建城乡互联干线公路体系。提升国省干线和县乡道技术等级，完善路网布局，实现城乡、乡镇间高效互联。

对策 6：完善产业交通运输服务体系。加快旅游公路、产业资源路的建设，服务重点发展区域。

对策 7：提高农村公路设施服务水平。加强通自然村公路硬化工程，进一步提升路面铺装水平，建设美丽乡村路。

对策 8：推进城乡交通运输一体发展。加大城乡线网覆盖范围，创新运营模式，进一步提升村民出行便利程度；构建市（县）-乡-村三级物流配送体系，提高乡村物流服务水平；推进乡镇运输服务站的建设，推进交邮融合发展，引导新业态新模式的发展。

4.5.4 绿色低碳策略

构建绿色交通体系，优化交通出行结构，促进交通运输绿色、集约、高效发展。

对策 9：完善层次分明的公共交通体系。细化交通出行内部分工，构建以轨道交通为骨干的多模式一体化的绿色交通体系，发挥轨道交通的时空收缩效应，为不同需求的乘客提供有品质、多样化、高效率的公共交通服务。



图 4.11 绿色交通体系构成示意图

对策 10：优化公交线网，提高公交服务水平。大力实施公交优先，构建层次分明、功能完善的公交线网，加快公交场站建设，提高公交服务水平。

第五章 重点任务

根据“十四五”期综合交通运输体系发展的总体思路和目标，针对当前汨罗市综合交通运输体系发展中存在的突出问题，提出发展的主要任务。

5.1 构建先进可靠的综合交通网

5.1.1 构建高品质的快速网

（1）完善高速公路网络建设

加快平益高速公路建设进程。弥补汨罗东西向高速通道的缺失，构建汨罗市“二纵一横”的高速公路网络，补强汨罗与二广通道、沪蓉通道区域的联系通道，促进区域发展轴的形成，进一步推动区域融合发展。

（2）推进铁路基础设施发展

加速推进城际铁路前期工作研究。根据《湖南省铁路网布局规划（2021-2050 年）》，规划形成“放射加半圆形网络构架”城际铁路网络，其中长沙-岳阳城际铁路为主轴线，平益城际铁路为“半圆”重要组成部分。

“十四五”期，汨罗市加快推进长岳城际铁路、平益城际铁路等前期工作研究，一方面强化汨罗作为长岳中心节点城市作用，加强汨罗与岳阳和长沙的联系；另一方面落实

“合纵连横”策略，强化与岳湘平互补合作，提升对外辐射能力。

（3）加快航空机场基础设施发展

加快推进汨罗通用机场相关前期研究，推动民用机场选址及建设进程，进一步提升汨罗交通区位度，提高与国家级节点城市的联结能力，促进旅游业发展。

规划汨罗机场，A2 级机场，建设用地 600 亩，旅客吞吐量约 10 万人次，邮货吞吐量 2 万吨，机场跑道长度 4000m，航站楼面积 6000m，停机坪面积 52000m，货站面积 4600m，规划总投资 10 亿元。

（4）加强汨罗江区域旅游航道建设

抓住内河水运发展上升为国家战略的重大机遇，“十四五”期间，充分发挥汨罗江水运资源优势和区位优势，稳步推进汨罗江航道疏浚工程，进一步加强与湘阴、平江的水上联系，打造区域水上旅游大通道，同步配套旅游码头建设。

表 5-1 汨罗快速交通网建设项目表

序号	项目	项目名称	建设规模	建设时序	备注
1	高速	平益高速	17.4km	“十三五”续建	——
3	铁路	长岳城际铁路	约 50km	2021-2025	前期研究
4		平益城际铁路	约 10km	2021-2025	前期研究

序号	项目	项目名称	建设规模	建设时序	备注
4	航空	汨罗机场	A2 级民用机场	“十四五” - “十五五”	前期研究
5	水运	旅游航道	45km	2021-2025	三级航道

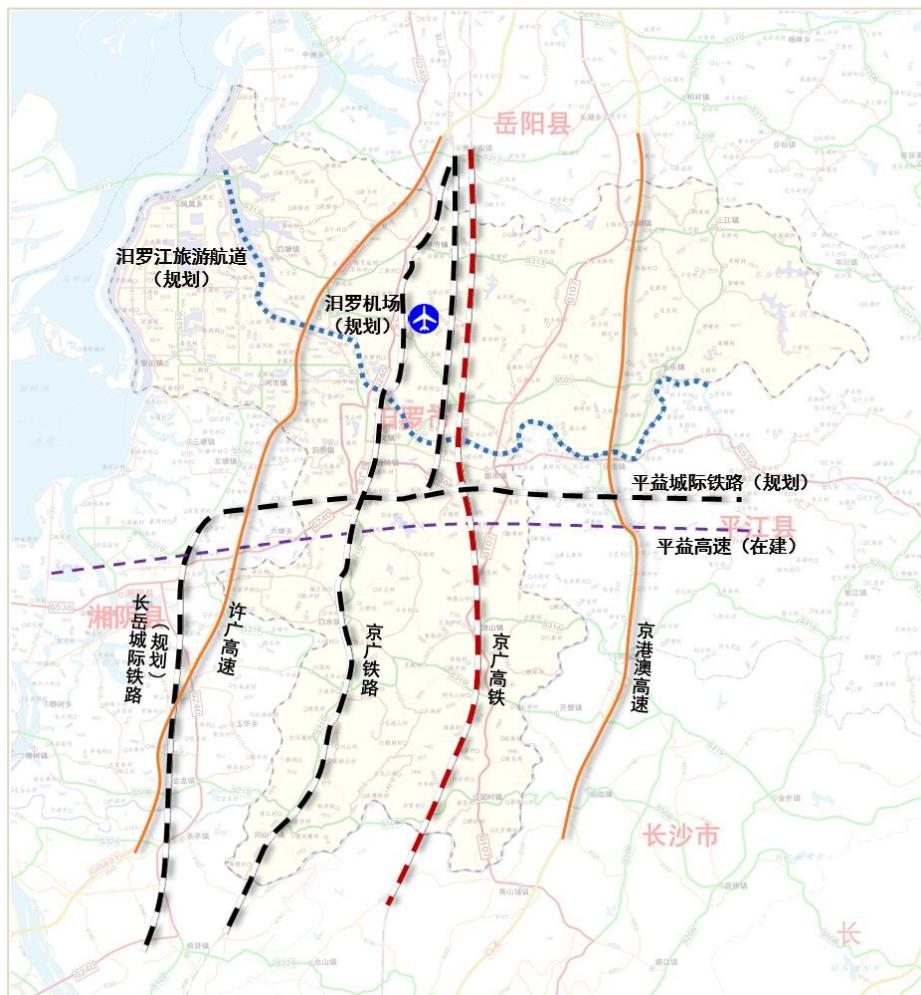


图 5.1 快速交通网建设项目示意图

5.1.2 完善高效率的骨干网

以普通国省道等为主体，部分重要县道为补充，构建运行效率高、服务能力强的综合交通普通干线网络。结合上位规划和汨罗区域联系、路网布局，完善干线公路体系。

“十四五”期，规划建设 12 个项目（不含农村公路基础网络项目），规划里程约 286.0km。其中普通国道项目 1 个，即 G107 改线，69.7km；“十三五”跨“十四五”项目 3 个，共计 74.95km；省道骨架网项目 1 个，规划里程 60.9km；旅游干线公路项目 4 个，规划里程 67.55km；重要经济节点衔接项目 3 个（高速连接线），约 12.9km。

（1）推进普通国道品质全面提升

为有效提升普通国道服务品质，缓解过城镇段交通拥堵问题，“十四五”期，汨罗市规划实施 G107 普通国道改线项目，有效缓解普通国道过城镇路段瓶颈制约，提升汨罗对接长沙交通联系效率。十四五期，规划建设普通国道项目 1 个，建设总里程约为 69.7Km。

◆ 项目 1：G107 改线（长汨大道）

规划说明：规划建设里程 69.7km，一级公路。

规划理由：1) 已纳入国省道国土空间规划项目；2) 汨罗东侧对接长沙主要通道，湖南省级工业园（长沙经开区汨罗产业园）重大经济节点主要连接通道；3) 原 G107 绕大荆、神鼎山、李家塅城镇路段，最近一次大修时间超过 5 年以上，交通量超过设计交通量 80% 以上，严重拥堵公路。

（2）继续推进“十三五”跨“十四五”项目

继续推进“十三五”跨“十四五”项目建设，增强项目衔接能力。汨罗市“十三五”跨“十四五”项目共3个，建设总里程74.95km。

◆ 项目1：S210（汨罗-杨公桥）

规划说明：规划建设里程35.05km，规划建设一级公路。

规划理由：1) 已纳入国省道国土空间规划项目；2) 湖南省“十三五”跨“十四五”建设项目；3) 汨罗“南进南接”战略中，对接长沙的主要通道项目；4) 已完成相关前期批复文件，2020年已开工建设。

◆ 项目2：S508（弼时-高家坊）

规划说明：规划建设里程33km，规划建设二级公路。

规划理由：1) 已纳入国省道国土空间规划项目；2) 湖南省“十三五”跨“十四五”建设项目；3) 汨罗市南侧东西向主要公路，串联弼时镇景区。

◆ 项目3：S209（天井-伍市）

规划说明：规划建设里程6.9km，规划建设二级公路。

规划理由：1) 已纳入国省道国土空间规划项目；2)

湖南省“十三五”跨“十四五”建设项目；3)湖南省旅游公路网中旅游干线公路，串联汨罗市长乐特色小镇。

（3）提升普通省道骨架网络服务能力

湖南“8纵8横5射”省道骨架网中，我市共有S313、S210、S319已进入普通省道骨架网络。“十四五”期，加快我市骨架网中成线成网，公路技术等级整体需达到三级及以上水平，规划建设省道骨架网项目1个，建设里程60.9km。

◆ 项目1：S313、S210（三江-磊石）

规划说明：规划建设里程60.9km，规划建设内容为路面改善。

规划理由：1)已纳入国省道国土空间规划项目；2)湖南省“8纵8横5射”中省道骨架网中第二横通道。

（4）完善全域旅游干线公路网络建设

结合湖南省旅游公路网络，依托我市旅游景点布局以及未来发展方向，完善路网中具有干线交通功能和旅游交通快进功能，连接旅游组团或旅游集散公路的旅游公路网络建设，实现“交通+旅游”融合发展。“十四五”期，共规划旅游干线公路项目4个，规划里程67.55km，支撑全域旅游发展。

◆ 项目1：S319（李家塅-湘阴界）

规划说明：规划建设里程 21.8km，规划建设内容为路面改善。

规划理由：1) 已纳入国省道国土空间规划项目；2) 湖南省旅游公路网中旅游干线公路，串联西长景区、玉池山景区、开慧故居景区，具有干线交通功能和旅游交通快进功能；3) 湖南省“8 纵 8 横 5 射”中省道骨架网中第三横通道。

◆ 项目 2：S504（屈子祠-罗江）

规划说明：规划建设里程 13.1km，规划建设二级公路。

规划理由：1) 已纳入国省道国土空间规划项目；2) 湖南省旅游公路网中旅游干线公路，串联屈子祠景区，具有干线交通功能和旅游交通快进功能。

◆ 项目 3：S316（沙溪-平江界）

规划说明：规划建设里程 9.65km，规划建设内容为路面改善。

规划理由：1) 已纳入国省道国土空间规划项目；2) 湖南省旅游公路网中旅游干线公路，串联神鼎山国家森林公园景区，具有干线交通功能和旅游交通快进功能；3) 建议湖南省旅游公路网中适当调整新增。

◆ 项目 4：红屈公路（G107-红花-屈子祠）

规划说明：规划建设里程 23.0km，其中（红花-屈子祠）段，建设等级为一级公路，建设里程 15.0km；红花-G107 路段，建设等级为二级公路，建设里程为 8.0km。

规划理由：1) 已纳入国省道国土空间规划项目；2) 串联夕揽洲景区、屈子祠景区、东洞庭湖湿地公园景区，建议湖南省旅游公路网中适当调整新增。

（5）强化重要经济节点的有效衔接

进一步提升普通国省道服务水平，实现二级以上公路有效衔接省级以上产业园区、已建机场、高铁站、重要港口、高速互通、国家级战略布局点等重要经济节点。“十四五”期，共规划重要经济节点衔接建设项目 3 个，建设规模 12.9km。

◆ 项目 1：许广高速汨罗连接线

许广高速汨罗连接线，衔接许广高速汨罗互通，与汨罗市 G536、G240 相接，规划新建里程 5.0km，一级公路，规划总投资 20000 万元，规划建设年限 2021-2025 年。

◆ 项目 2：平益高速汨罗南连接线

平益汨罗南连接线，衔接平益高速汨罗南互通，与汨罗市城区大众南路相接，规划新建里程 3.9km，一级公路，

规划总投资 18000 万元，规划建设年限 2021-2025 年。

◆ 项目 3：许广高速西长连接线

许广高速西长连接线，衔接许广高速六塘互通，与汨罗市 S319 相接，串联汨罗市西长景区，规划新建里程 4.0km，三级公路，建设年限 2021-2025 年。

（6）全面提升公路路面服务水平

“十四五”期，共规划路面改善工程项目 3 个，分别为“8 纵 8 横 5 射”省道骨架网项目（S313、S210 三江-磊石）、旅游干线项目（S319 李家塅-湘阴界、S316 沙溪-平江界），合计里程 92.35km。

表 5-2 汨罗干线网络建设项目表

序号	项目类型	项目名称	建设内容	建设里程 (km)	备注
1	普通国道全面提质	G107 改线工程	新建一级公路	69.7	工业园连接线，国道绕城镇改线
2	“十三五”跨“十四五”	S210（汨罗-杨林）	改扩建一级公路	35.05	已开工
3		S508（弼时-高家坊）	改扩建二级公路	33	已开工
4		S209（天井-伍市）	改扩建二级公路	6.9	已开工
5	干线公路成线成网	S313、S210（三江-磊石）	路面改善	60.9	“8 纵 8 横 5 射”省道骨架网
6	强国领域示范引领	S319（李家塅-湘阴界）	路面改善	21.8	旅游干线
7		S504（屈子祠-罗江）	改扩建二级公路	13.1	旅游干线
8		S316（沙溪-平江界）	路面改善	9.65	旅游干线，建议湖南省旅游公路网调整
9		红屈公路（G107-红花-屈子	新建一级公路、二级公路	15/8	旅游干线，建议湖南省旅游公路网调整

序号	项目类型	项目名称	建设内容	建设里程 (km)	备注
10	经济节点 有效衔接	许广高速 汨罗连接线	新建 一级公路	5	高速互通连接线
11		平益高速 汨罗南连接线	新建 一级公路	3.9	高速互通连接线
12		许广高速 西长连接线	新建 三级公路	4	高速互通连接线
合计				286	—

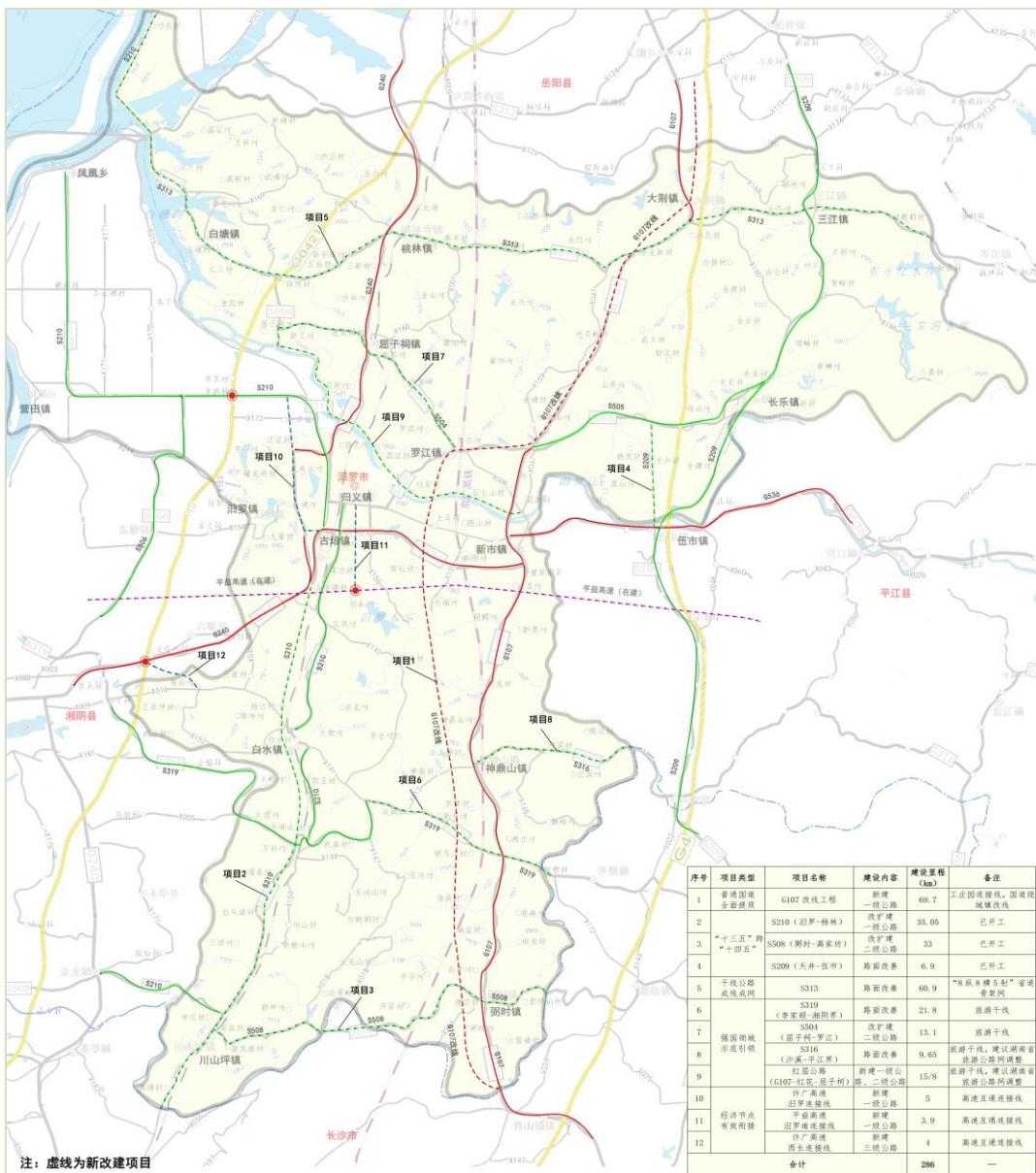


图 5.2 泊罗干线网络建设项目图

5.1.3 优化广覆盖的基础网

以农村公路为主体，构建覆盖广、通达深、惠及广的基础服务网络。以“优化存量、提升服务、打通末端、完善网络”为重点，完善农村公路网络、提升农村公路技术水平，改善民生，支撑旅游、美丽乡村的发展。

（1）推进“农村公路+旅游”基础网络建设

1) **推进旅游集散公路建设。**旅游集散公路，指在农村公路路网中具有集散各类交通功能，且通往景区或连接旅游干线公路与旅游景区的旅游公路。“十四五”期，我市共规划建设旅游集散公路项目4个，建设总里程约56.13Km。

◆ 项目1：东洞庭湖湿地公园集散公路

规划说明：路段编码X112，线路里程16.9km，按二级公路标准建设。

规划理由：1) 已纳入国省道国土空间规划项目；2) 东洞庭湖湿地公园旅游集散公路，连接旅游干线G240的主要具备集散各类交通的功能；3) 桃林-磊石乡镇连通公路

◆ 项目2：玉池山森林公园集散公路

规划说明：项目由X147、X018组成，线路里程21km，按三级公路标准建设。

规划理由：玉池山森林公园旅游集散公路，连接旅游干线 S319 的主要具备集散各类交通的功能。

◆ **项目 3：弼时纪念馆旅游集散公路（南仑-铜盆）**

规划说明：新建三级公路，线路里程 3.4km。

规划理由：任弼时故居旅游集散公路，连接旅游干线 G107 的主要具备集散各类交通的功能，与长沙县杨开慧故居景区相接。

◆ **项目 4：西长景区-弼时纪念馆旅游集散公路**

规划说明：项目由 X016、X141 组成，线路里程，线路里程 14.83km，按三级公路标准建设。

规划理由：西长景区旅游集散公路，连接旅游干线 G107 的主要具备集散各类交通的功能，与弼时纪念馆相接。

2) **推进旅游通景公路建设。**通景公路，指景区门票站连接至就近的双车道以上标准公路的旅游专线公路，主要解决“旅游最后一公里”的通达问题。“十四五”期，我市共规划建设旅游通景公路项目 4 个，建设总里程约 43.4Km。

◆ **项目 1：玉池山森林公园通景公路**

规划说明：线路里程 9.5km，按三级公路标准建设。

规划理由：1) 已纳入国土空间规划项目；2) 玉池山森林公园与就近主要道路的直接相连，解决景区“最后一公里”问题。

◆ 项目 2：神鼎山森林公园通景公路

规划说明：项目由 X156、Y934 组成，线路里程 14.5km，按三级公路标准建设。

规划理由：1) 已纳入国土空间规划项目；2) 解决神鼎山森林公园“最后一公里”问题，同时与旅游干线 G107 相接，强化神鼎山的旅游吸引力；3) 作为融城通道，加强与汨罗城区的快速直达。

◆ 项目 3：屈子文化园景区通景公路

规划说明：线路里程 10km，按二级公路标准建设。

规划理由：红屈公路北延线，加强屈子文化园与东洞庭湖的联系，提升屈子文化园的旅游吸引力。

◆ 项目 4：长乐古镇智峰山滑翔基地通景公路

规划说明：线路里程 9.4km，按三级公路标准建设。

规划理由：1) 已纳入国土空间项目；2) 构建旅游环线，加强智峰山滑翔基地与就近国省道的直接相连，解决“最后一公里”问题。

表 5-3 汨罗“农村公路+旅游”建设项目表

序号	项目类型	项目名称	建设内容	建设里程 (km)	合计 (km)
1	旅游集散公路	东洞庭湖湿地公园集散公路	改扩建二级公路	16.9	56.13
2		玉池山森林公园集散公路	改扩建三级公路	21	
3		弼时纪念馆旅游集散公路 (南仑-铜盆)	新建三级公路	3.4	
4		西长景区-弼时纪念馆旅游集散公路	改扩建三级公路	14.83	
5	旅游通景公路	玉池山森林公园通景公路	改扩建三级公路	9.5	43.4
6		神鼎山森林公园通景公路	改扩建三级公路	14.5	
7		屈子文化园景区通景公路	新建二级公路	10	
8		长乐古镇智峰山滑翔基地通景公路	改扩建三级公路	9.4	
合计				99.53	99.53

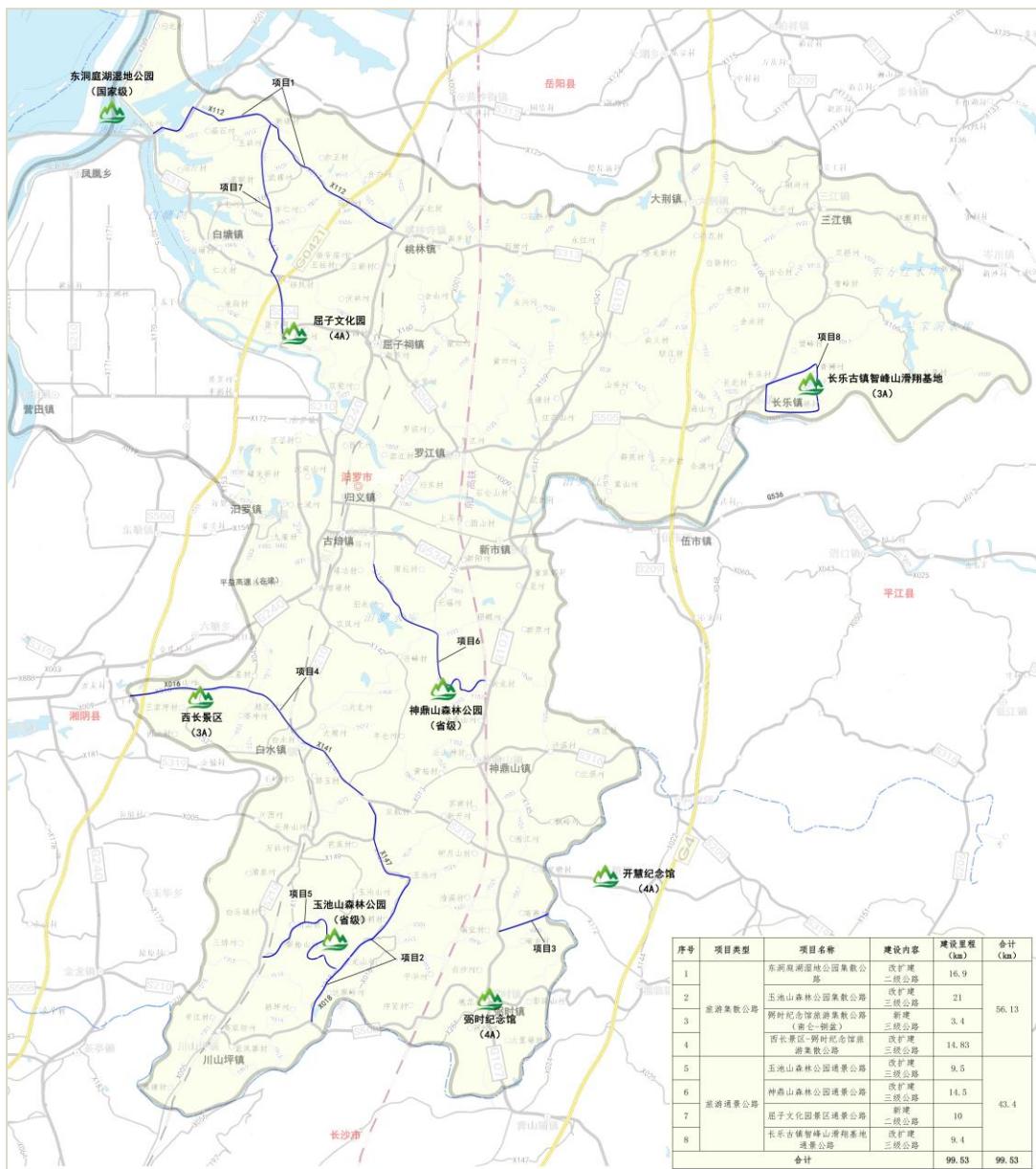


图 5.3 汨罗“农村公路+旅游”建设项目图

(2) 推进“农村公路+产业”基础网络建设

构建“农村公路+产业”融合发展的资源产业路建设。“农村公路+产业”为农村公路路网结构中有重要影响的资源路、产业开发路，也是“特色致富路”。原则上应在提质改造后达到四级双车道公路技术标准。

1) 推进矿产资源及物流园区连接道路建设

汨罗市有毛岭和乐福田（拟建）两个矿区，同时拟建古培物流园，“十四五”期，共完善矿产资源及物流产业连接道路项目3个，建设里程约9km。

◆ 项目1：毛岭矿区连接公路

规划说明：S210 汨杨公路至毛岭矿区，线路里程 2km，按一级公路标准建设。

规划理由：矿区连接道路，解决矿产资源运输问题。

◆ 项目2：乐福田矿区物流园连接公路

规划说明：S210 汨杨公路至乐福田矿区物流园，线路里程 2km，按一级公路标准建设。

规划理由：矿区连接道路，解决矿产资源运输问题。

◆ 项目3：古培物流园连接公路

规划说明：汨罗至营田，线路里程 5km，按二级公路标准建设。

规划理由：1) 已纳入国土空间规划；2) 解决物流运输问题；3) 融城通道，加强营田与汨罗市区的联系。

表 5-4 汗罗矿产资源及物流园区连接道路项目表

序号	项目名称	建设内容	建设里程 (km)
1	毛岭矿区连接道路	新建一级公路	2
2	乐福田矿区物流园连接道路	新建一级公路	2
3	古培物流园连接道路	新建二级公路	5

2) 推进特色乡村产业连接道路建设

汨罗市共有农业特色产业园（有批复文件）99个，其中省级特色农业产业园区3个，县级特色农业产业园96个。“十四五”期，共完善特色农业产业路建设里程约374.6km。具体详见附表2。

（3）推进乡村道3.5m以下窄路加宽建设

针对乡村道3.5m以下宽度的，实施推动路基路面加宽建设，提高路面通行条件，改善出行环境。

“十四五”期，规划建设窄路加宽工程项目394个，建设规模约671.46km，明细详见附表3。

（4）推进重要战略节点连接公路建设

针对汨罗市重要战略节点布局情况，规划推进重要战略节点连接公路建设项目2个，建设总里程约27.3km。其中X017（桃林-磊石）建设总里程15.1km，建设内容为路面改善。白水训练基地（原种场-大塘）12.2km，建设内容为提质改造三级公路。

（5）推动农村交通安全配套设施建设

以推进农村公路安全生命防护工程建设和危桥改造为抓手，对急弯陡坡、临水临崖等安全风险重点路段增设安全防护设施；

“十四五”期，共规划安全保障工程项目 1040 个，里程 1335. 56km，主要设置波形护栏、标志牌等安全防护设施，根据实际情况实施完成安全隐患治理 100%。详见附表 4。

（6）改造四、五类危桥，配套建设必要桥梁

针对进入省厅年报规划内农村公路桥梁，全面梳理现有危桥建设项目库，实施危桥清零目标，每年动态评估建设。

“十四五”期，规划新建桥梁 258 座，具体详见附表 5。

5. 1. 4 打造“一体化”城际网

（1）推进京广铁路（岳阳-长沙）段客运化改造研究

“十四五”期，长岳城际铁路尚未建设落地之前，在京广铁路基础上，推进京广铁路（岳阳-长沙）段客运化改造研究，强化长沙-汨罗-岳阳快速交通联系，强化长岳一体化次中心交通战略区位优势。

（2）推进“南进南接”城际快速网建设

随着长岳经济协同发展与长岳一体化的逐步推进，汨罗市迎来了更高的发展机遇。作为长岳中心节点城市，实施“南接南进”战略，加强汨罗-长沙的交通体系建设，有利于加快生产生活要素的流动效率，更好地服务汨罗承接长沙产业转移，加强南侧与长沙市开福区、长沙县的交通通道建设，牵引长沙向北、岳阳向南发展。

“十四五”期，重点加快推进长岳城际、汨长大道、G107等在内的各大交通互联互通项目建设，规划形成“2+2+4+3”南进南接快速通道方案，全面实现与长沙的快速对接。

- 城际铁路 2 条。京广高铁线，京广普铁线。
- 高速公路 2 条。许广高速线，京港澳高速线。
- 干线公路 4 条。G107、G107 改线、S210、S508。
- 其他干线 3 条。X010、X284、南仑-铜盆公路、飞地工业园-万家丽公路。

表 5-5 汨罗-长沙同城化交通对接汇总表

通道类型	通道名称	长沙境内对接通道
轨道交通 (3 条)	京广高铁、石京广铁路	
高速公路 (2 条)	许广高速	许广高速
	京港澳高速	京港澳高速
国省干线 (5 条)	G107	
	G107 改线段	G107 改线长沙线段 (已建成)
	S210	杨桥-芙蓉北路
	S508	S508

其他干线	X010	X005
	X284	卫青线, Y291
	南仑-铜盆公路	毛开大道
	飞地工业园-万家丽公路	北横线-汨罗公路 (未规划)

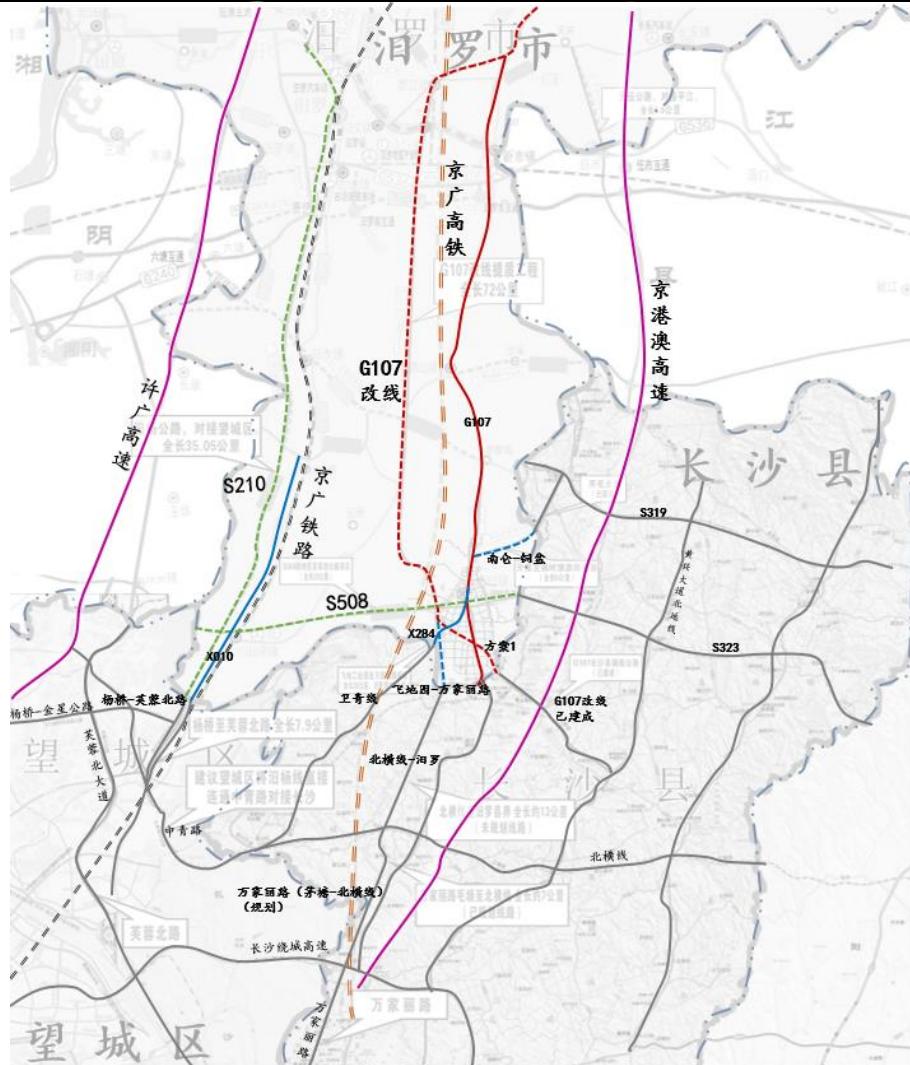


图 5.3 汨罗-长沙交通体系规划图

5.2 强化提升客运服务水平

5.2.1 完善城际客运线网

(1) 加速城际公交网络构建, 加强区域互联互通

通过城际公交网络创建，向东衔接平江，向西对接湘阴，向北与岳阳县相连，有效支撑汨罗市对外区域融合发展。对内加强了与城市公交、农村客运及其他客运方式的有效衔接。

在客运量大、距离较近的毗邻城市间借鉴城市公交的运营服务方式，打造“Y”型城际公交网络，即汨湘城际线（汨罗-湘阴县）、汨平城际线（汨罗-平江县）、汨岳城际线（汨罗-岳阳县）。

表 5-4 城际客运线网规划信息表

线路名称	起讫点	线路里程 (km)
汨湘城际线	汨罗客运总站-湘阴县汽车站	30
汨平城际线	汨罗客运总站-平江县客运站	70
汨岳城际线	汨罗客运总站-岳阳县汽车站	70

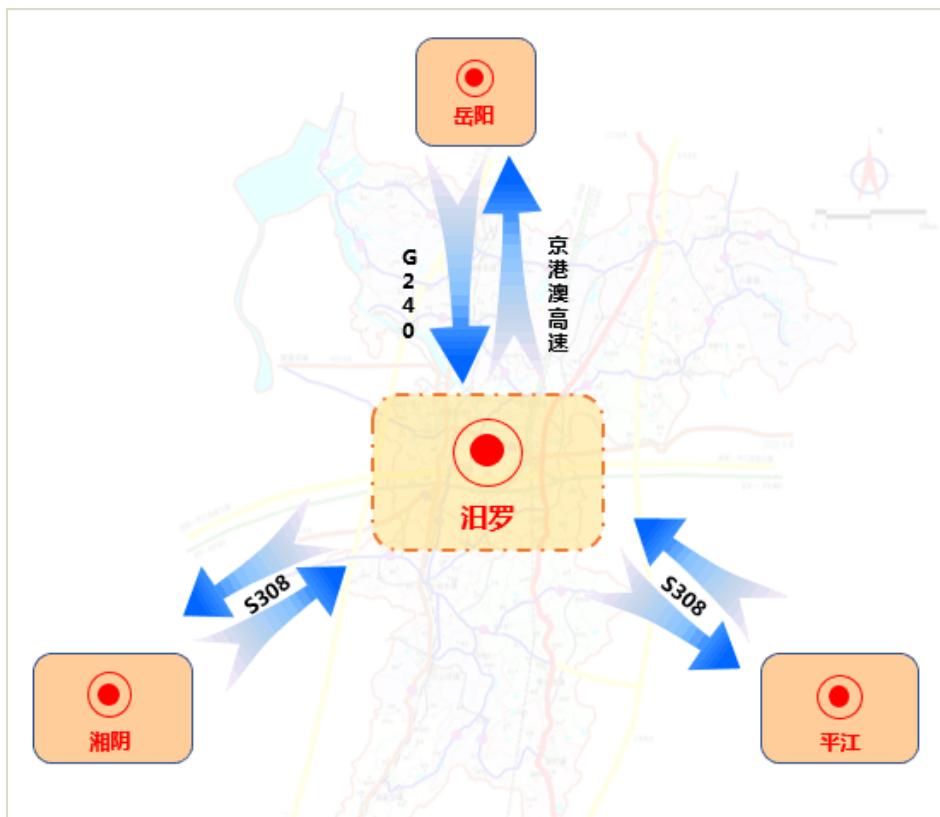


图 5.4 城乡客运网络示意图

5.2.2 优化城市公交线网

通过新增、优化城市公交线路，覆盖枢纽、学校、医院、居民小区等重大客流集散点。

新增城市公交线路 5 条，突出旅游公交线路，加强城市公交、城际客运、城乡客运三层次网络的有效衔接，发挥城市公交与汨罗独特旅游资源有效结合的优势。

表 5-6 城市公交线网规划信息表

线路名称	起讫点	线路里程 (km)
新增线路 1	火车站-高铁站	20
新增线路 2	政务中心-屈子文化园	10
新增线路 3	客运总站-客运总站	22

新增线路 4	屈子祠-高铁站	20
新增线路 5	屈子祠-新市老街	30

5.2.3 创新镇村客运发展

(1) 新增镇村客运线网

根据客流需求进行线网优化和合理安排镇村线路运输组织。新增镇村客运线路 17 条，其中乡镇-乡镇线路 2 条，乡镇-建制村线路 15 条。

表 5-7 中远期新增镇村客运线路规划信息表

编号	起终点	途径线路	里程 (km)
1	桃林寺镇-白塘村	G240、XJ20、Y893、Y895	23
2	桃林寺镇-玉林村	G240、Y903、X046、S313、Y892、Y894、Y895、C276	18
3	桃林寺镇-石桥村	G240、S313、Y929、C163	15
4	川山坪镇-玉池山村 -燕塘村	X149、S210、XJ08	27
5	白水镇-原种场	X152、XJ19	18
6	白水镇-神鼎山镇- 玉池村	X141、C173、Y884、XJ14、 G107、Y885、YE18	24
7	弼时镇-影珠山村- 弼时村	S508、X284	9
8	新市镇-长乐镇	X047、S505、Y878、S209	32
9	长乐镇-青狮村	S209、Y876、Y919	15
10	三江镇-东方红水库	S209、Y873	8
11	三江镇-荆浒村	S313、X168、C247	9
12	三江镇-大荆镇	S209、Y176、X165、S313、 C107	12
13	桃林寺镇-永兴村	S313、Y864、X168、C247	10
14	长乐镇-山秀村	Y875、Y632、Y926、C62C	16
15	三江镇-洪源洞村	S313、C303	6

编号	起终点	途径线路	里程 (km)
16	弼时镇-渭江村	G107、Y889、C162	14
17	弼时镇-清溪村	G107、Y890、C77A	11

(2) 推广个性化运输服务

适应农村地区个性化出行需求不断增加的趋势要求，鼓励和推广农村客运发展模式创新，针对性提供便民多元的农村客运服务。充分利用互联网技术，推广应用农村客运出行信息服务平台，鼓励出行需求较小的地区开展定制、预约响应式等个性化客运服务。

表 5-8 预约响应式农村客运服务参考标准表

分类	项目	具体标准
经营管理	经营资质	经营者应当取得当地交通运输主管部门核发的道路旅客运输经营许可证，经营范围与经营许可证经营范围一致。
	管理制度	经营者应建立安全管理、经营管理、运营管理、车辆管理、驾驶员管理制度。
车辆要求	车型要求	原则上采用 7 座以上车型，确有困难的地区可采用 5 座车。
	标志标识	应当在车身显著位置喷绘预约响应式农村客运服务标志、喷绘预约方式和经营者服务监督电话和当地交通运输服务监督电话。
经营服务	服务价格	不高于当地农村客运班线价格 2 倍，即单趟次收费总额 < 农村客运单座价格 $\times 2 \times$ (预约车辆核定载客人数 - 1)，且应显著低于当地出租车价格。
	服务方式	应当在乘客约定的、允许停车的地点上下客。
	响应时间	从乘客提出需求到服务的响应时间，原则上不超过 20 分钟。
	服务连续性	经营者应当保证预约服务的连续性，每天接受预约时间应当在 8 小时以上。
	拼车	时间和线路相同或相近的预约需求，可以开展拼车服务；拼车服务乘客人数和驾驶员总数不得超过车辆核载人数；拼车服务

分类	项目	具体标准
		绕行距离不得超过原距离的 50%以上，等候时间不得超过 15 分钟。
政策保障	扶持政策	无法通过市场化运作实现可持续运营的，应当建立补贴机制，维持预约响应式农村客运服务可持续运营。
	运营补贴	应将开展预约响应式服务的农村客运车辆纳入城乡道路客运成品油价格补助范围。

5.2.4 推动水上公交开发

依托汨罗江航道，改善通航条件，发展水路旅游，串联东洞庭湖湿地公园、屈子文化园和汨罗江湿地公园等旅游景区，西接湘阴、东连平江，打造“湘-汨-平”区域水上旅游大通道，探索“水上旅游公交”发展新模式，增强汨罗江水上旅游吸引力。

5.3 切实加强综合交通枢纽建设

5.3.1 加快推进客运场站建设

一是继续推进综合运输服务站建设，加快推进三江交通服务中心、白塘交通服务中心建设。

二是推进城乡客运线路首末站建设，用于线路的发车调度和掉头折返，夜间实现部分车辆停靠的功能，新增建设城乡客运首末站 21 个。

表 5-8 客运场站建设项目建设表

序号	场站名称	场站类型	状态
1	白塘交通服务中心	乡镇客运站	在建
2	三江交通服务中心	乡镇客运站	在建
3	汨北村首末站	客运首末站	新建

序号	场站名称	场站类型	状态
4	亦仁村首末站	客运首末站	新建
5	穆屯村首末站	客运首末站	新建
6	周家垅村首末站	客运首末站	新建
7	牛栏湖首末站	客运首末站	新建
8	周公村首末站	客运首末站	新建
9	永兴村首末站	客运首末站	新建
10	黄市村首末站	客运首末站	新建
11	永青村首末站	客运首末站	新建
12	狮形山首末站	客运首末站	新建
13	金水村首末站	客运首末站	新建
14	八景首末站	客运首末站	新建
15	岳峰村首末站	客运首末站	新建
16	原种场首末站	客运首末站	新建
17	丰仓村首末站	客运首末站	新建
18	张公庙首末站	客运首末站	新建
19	玉池村首末站	客运首末站	新建
20	李家塅首末站	客运首末站	新建
21	新船山首末站	客运首末站	新建
22	大松桥首末站	客运首末站	新建
23	飞地工业园首末站	客运首末站	新建

5.3.2 重点打造综合货运枢纽

目前汨罗市货运场站建设相对于客运场站而言相对滞后，货运量与货运能力不匹配，亟需完善货运场站建设，充分发挥铁路大宗货物运输功能，缓解部分公路运输压力。“十四五”期，主要是依托京广铁路，外迁现有城南货场至古培物流园，缓解城区交通拥堵及用地压力。同时，在京广铁路沿线建设古培物流园和川山坪物流园，提升汨罗货物运输能力。

表 5-9 货运场站规划信息表

序号	场站名称	占地面积	建设时序
1	乐福田矿区物流园	120 亩	2022-2025
2	古培物流园	1500 亩	2022-2025

5.3.3 积极推进水运码头建设

抓住汨罗水运发展机遇，依托汨罗江港区建设的推进，整合现状散乱的码头布局，科学规划建设内河港口。

- 1) 为提升我市水路货运发展，高标准推进磊石高台码头、湘江汨罗港建设，加强磊石山锚地、营田锚地和屈子祠锚地建设，配套水电及其他相关设施建设；
- 2) 为服务我市旅游业发展，进一步强化旅游客运码头建设，推进常山码头、屈子文化园码头、龙舟竞渡中心码头、新市古镇码头和长乐古镇码头建设。

表 5-10 水运码头建设项目表

序号	场站名称	建设规模	建设时序
1	高台码头	3000 吨级、泊位 4 个	2021-2023
2	湘江汨罗港	2000 吨级、泊位 2 个	2022-2025
3	磊石山锚地	航 C，锚位 20 个，2000 吨级	2021-2023
4	营田锚地	航 C，锚位 20 个，2000 吨级	2022-2025
5	屈子祠锚地	航 C，锚位 10 个，500 吨级	2021-2023
6	长山码头	500 吨级锚位 10 个	2022-2025
7	屈子文化园码头	500 吨级锚位 10 个	2021-2023
8	龙舟竞渡中心码头	500 吨级锚位 10 个	2021-2023
9	新市古镇码头	500 吨级锚位 10 个	2022-2024

序号	场站名称	建设规模	建设时序
10	长乐古镇码头	500 吨级锚位 10 个	2022-2024



图 5.5 汝罗市客货场站规划分布示意图

5.4 创新完善现代货运物流体系

5.4.1 打造县乡村三级物流节点

（1）县级物流配送节点

功能定位：整合优化交通、邮政、快递、商贸、供销等资源，承担“工业品下乡与农产品进城”双向物流、电商物流、快消品物流、冷链物流、快递集散分拨等服务功能，打造上接市、下联村的农村地区物流中转节点，支撑农村物流各类物资的中转仓储和分拨配送，实现区域农村地区物流服务网络与干线物流网络的有效衔接，推进城乡运输一体化。

建设模式：规划新建县级物流配送节点，提供物流、货运和邮政快递服务；“客运节点+邮政”，拓展客运节点邮政快递服务功能。在有效保障客运服务的基础上，拓展县级客运站物流服务功能，建设邮政快递作业设施，合理增设仓储、分拣、泊车等功能。引导市域内邮政快递企业入驻客运站，共享场站资源和实施，促进物流资源集聚整合。

规划方案：（1）新建古培物流园区，占地面积 1500 亩；在汨罗客运总站、星火汽车站内划定邮政快递作业区，面积不少于 300 平米。

（2）乡镇物流配送节点

功能定位：主要承担上接县、下联村的农村物流中转服务功能。具体包括：1) 农产品收储、产地预冷、物流上行、农资和消费品分拨配送、快递包裹收寄等功能，提供“站对点”的直供式物流配送服务；2) 农产品代购代储及电商产品展示功能；信息收集与发布功能；根据当地需求及条件提供缴费、乘车购票等服务。

建设模式：在客运节点内拓展物流、邮政服务功能，建设集客运、货运、邮政、快递于一体的乡镇运输服务站。在满足客运服务功能的基础上，在乡镇客运场站内增设物流、邮政快递设施，面积不少于 100 平米，鼓励乡镇邮政快递业务入驻乡镇客运场站，具体业务可委托客运站站务人员兼作邮政快递业务或派专人进驻。

规划方案：1) “十四五”期，通过新改建，建成 6 大片区交通服务中心，配套物流功能；2) 在白水客运站、长乐客运站配套建设物流功能区域。

（3）村组物流配送节点

功能定位：主要承担“门到门”的物流末端服务功能。具体包括：1) 负责农产品网上接单、产品分拨、集收打包、农资和消费品定点配送功能；2) 开展电商服务、邮政快递包裹收寄等业务；3) 根据当地需求和条件提供给助农取款、缴费服务、票务服务、乘车服务、社保服务等。

建设模式：依托各类行政、商贸服务节点改造。在客运班车行驶路线上，依托原有的村级（社区）行政服务中心、村邮站、邮政便民服务站、邮乐购、快递网点、快递超市等设施建设组物流配送节点，提供邮件快件包裹收投、信息发布、商品代购等功能，健全最后一公里物流服务网络。

规划方案：因地制宜，由乡镇、社区或村组制定建设方案，原则上各建制村均配置一个村级物流节点（共 154 个），占地面积根据需求量灵活配置。

5.4.2 推动运输与邮政融合发展

（1）鼓励通过农村客运班线捎带快件

一是鼓励邮政快递企业与农村客运企业开展深度合作。充分发挥城乡客运网络覆盖广、通达深的优势，鼓励邮政快递企业与农村客运企业开展深度合作，形成利益联盟，利用客运班车的空闲行李舱位或固定空间捎带邮件快件包裹、党报党刊、信件等服务，改变快递网络“到城到镇不到村”的现状，服务农村地区电子商务发展，降低邮政快递的末端配送成本，提高农村客运企业运营效益。

二是推广符合业态发展需求车型。针对现状各类客运车辆存在的行李舱空间小、旅客与快件混装的问题，建议对现有车型进行改良，推广符合交邮融合业态发展需求的新车型，

采用“前客后邮”完全分离的布局模式，在现有常规客班车后备行李箱的基础上，加大存储空间，并单独设门。

(2) 构建多方融合的信息平台

一是构建交邮融合管理系统。加快县级综合信息服务平台建设，鼓励构建交通运输与邮政快递融合的综合信息服务平台，主要包括以下以下功能：站点的客货源组织、车辆运行组织；客运线路的名称、起终点和运行状态；客运车辆的调度、位置和行驶数据信息；客运班次的经营状态和发车时间等方面管理；快件的下单、收件和收费；快件的类型分类、地区分类和发送；快件的投递状态、退件信息；售票费用结算、网络对账管理。

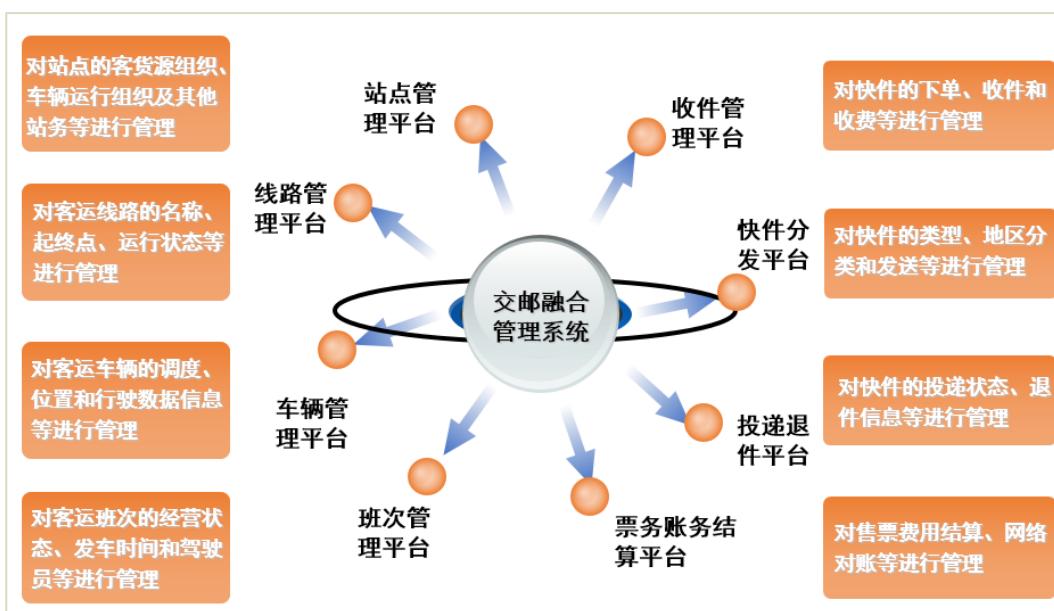


图 5.5 交邮融合管理系统

二是加强与其他平台的对接。通过开放数据交换接口，加强与电子商务、网络货运、供应链、金额保险等平台的对接，完善平台网上交易、运输组织、过程监控、结算支付、金融保险、大数据分析等服务功能，实现市（县）、乡、村三级农村物流信息资源的高效整合、合理配置。

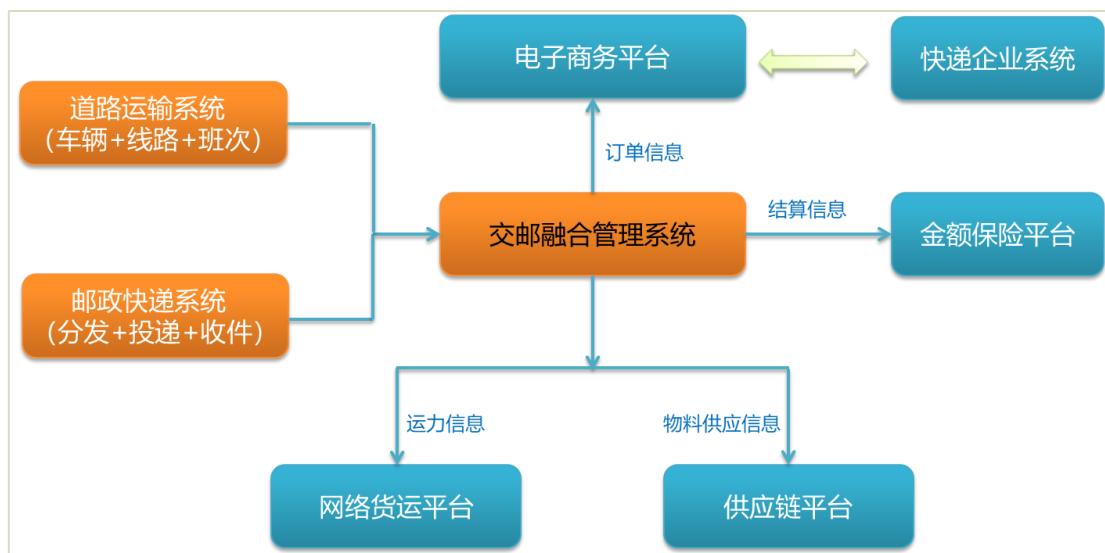


图 5.6 信息平台与其他平台的关系

（3）构建客运企业+邮政快递企业联盟

基于“利益共享、风险共担、市场主导”的原则，以“交邮融合”为根本目标，结合客运货运场站、班车网络和寄递企业发展情况，组建客货寄递企业联盟，形成利益共同体，推动各方整合资源、优化配置，统一标志标识，共同完善代运小件包裹、零担货物、整车物流运输网络，培育交邮融合品牌，共同服务农村地区物流市场。

5.4.3 优化物流运营组织模式

通过成立物流、邮政快递综合运营联盟企业，推动网络设施资源共享，发展邮件快件共同收寄、运输、分拨、投递。

鼓励企业在业务量少的乡镇建立合作网络，统一开展物流配送、快件揽收、分拣和投递业务。

运用先进的运输组织模式，优化物流配送、投递线路设计，推广城乡统一配送、集中配送、共同配送等先进模式，提高配送效率和运营管理集约化水平，提升农村物流服务直接通达和覆盖能力。

鼓励“互联网+”农村物流新业态发展，支持企业在农村物流领域发展无车承运物流模式，整合社会闲散运力和分散货源，实现人、车、货、站、线等物流要素的精准匹配。充分挖掘客运班线货舱运力资源，发展小件快运、电商快递服务市场，实现客货同网、资源共享。

5.5 全面提升公路管养服务效能

5.5.1 构建安全完备的设施体系

(1) 科学实施公路养护作业。高度重视日常养护工作，加大公路预防性养护的推广力度，合理安排修复养护工程，全面提升交通安全设施、公路服务设施等的基础状况；

(2) 合理构建养护工程项目库。结合历年的路况检测数据，基于路网实际需求、路况变化规律和养护资金的实际投

入等，建立养护工程项目库，每年国省干线大中修的比例不低于 10%；

（3）继续实施路网结构改造工程。按照“消除存量、不添增量”的原则，深入推进生命安全防护工程、危桥改造工程和灾害防治工程的实施；

（4）落实养护管理专项行动。加强对桥隧安全隐患排查和改造，加强长大桥隧安全运行管理，落实提升公路连续长陡下坡路段安全通行能力专项行动要求。

5.5.2 构建绿色先进的技术体系

（1）进一步推广新技术。重点推广快速养护技术、预防养护技术、绿色养护技术、特大桥梁养护技术。

（2）推进养护的机械化。鼓励使用实用、便携、通用的日常养护机械设备，集成、连续、智能的工程机械设备，提高养护效率，推进养护作业快速化。

（3）推广绿色养护技术应用。全面推广旧路面材料的循环利用，大力推广沥青温拌、路面冷修补、隧道节能照明等低排放养护技术、材料。

5.5.3 构建高效智慧的管理体系

(1) 完善公路养护管理制度体系。加强顶层设计，建立涵盖市场管理、作业管理、绩效管理和技术管理的养护管理制度体系。

(2) 发挥示范工程引领带动作用。以“美丽公路”建设为方向，以重点普通国道为载体，建设以“设施美、环境美、服务美、管理美”为特征的新时代公路发展的典型样板，深入开展“四好农村路”示范创建活动。

5.5.4 构建健全长效的保障体系

(1) 加快公路养护市场化进程。建立科学、高效的公路养护市场资源配置体系和供给体系，规范养护市场资质管理，加快养护市场信用体系建设，建立养护市场黑名单制度和市场退出机制。

(2) 提升公路应急保障能力。探索通过政府购买服务等方式，吸收社会企业参与应急抢险，建立行业与社会共同参与的工作机制。

5.6 推进交通科技和信息化发展

将加强科技创新能力作为交通运输发展的战略基点，充分发挥信息化引领交通运输转型升级的重要作用，充分利用

市场力量推动信息化应用，实现交通运输组织智能化、管理服务高效化和决策支持科学化。

5.6.1 推进管理服务智能化

推动云计算、大数据、物联网、移动互联网、智能控制等技术与交通运输系统深度融合，使智能化发展贯穿建设、运行、服务、监管等各环节，实施“互联网+”便捷交通、“互联网+”高效物流重点示范项目，培育壮大智能交通产业，加快交通运输智能化。

5.6.2 提升管理智能化水平

筹建汨罗市交通大数据中心，编织公路信息网，制作交通基础设施一张信息图，构建出行、物流、行业治理领域智能化应用体系。推动交通旅游服务等大数据应用示范。建立交通运输统计指标体系，完善信息化统计决策支持系统。

5.6.3 推广智能化服务应用

重点推进标准箱式货车、集装箱车辆使用 ETC，着重提升在道路客运车辆、出租汽车等各类营运车辆上的使用率。研究使用汽车电子标识。加快出行信息服务平台、物流公共信息平台、智能公交平台建设。鼓励和支持企业开发推广交通信息服务手机 APP 产品，实现信息服务“一点通”。

5.7 加快构建绿色交通运输体系

着力提升绿色发展管理能力，推进结构性、管理性、技术性节能减排，加强行业环保监管，集约节约高效利用资源，推动绿色生态的公路、铁路等建设，努力建设资源节约型、环境友好型行业，促进交通运输绿色发展，服务绿色循环低碳示范城市建设。

5.7.1 优先绿色运输装备应用

大力推广应用节能环保型运输车船，并同步开展充电充气设施规划建设；应用液化天然气、压缩天然气汽车于城市出租车、公交车、重型货车、港口集装箱车辆，鼓励采用清洁能源、新能源车辆开展物流（快递）配送业务。

5.7.2 促进资源节约集约利用

科学规划交通基础设施，节约集约使用土地和水资源。推广使用交通废弃物循环利用的新材料、新工艺、新设备，提高资源再利用水平。节约集约使用资源，加强综合运输通道线位资源和运输枢纽资源统筹利用，大力推广节地技术，提高生产能力和技术水平。循环利用资源，推广使用交通废弃物循环利用的新材料、新工艺、新设备，倡导标准化设计及工厂化预制，大力开展路面材料、施工废料等资源的再生和综合利用。

5.7.3 提升绿色发展管理能力

完善节能环保法规政策体系，加快推进绿色循环低碳交通战略规划体系、组织保障体系、法规制度标准体系和统计监测考核体系“四大体系建设”。探索建立交通运输行业能源消耗控制制度、目标分解和责任考核机制、重点企业碳排放报告制度等。

5.8 增强交通安全和应急保障能力

深入开展“平安交通”建设，加强交通运输安全生产和应急体系规划建设，完善机制，健全法规体系，提高交通设施、运输装备安全性能，提升从业人员安全生产素质，推进安全生产标准化、安全监管规范化和安全管理信息化，积极探索强化铁路、公路运输安全监管的有效举措，显著增强应急能力，全面提升安全生产保障水平，有效推进平安交通建设。

5.8.1 提高设施安全性能

全面整治普通国省道平交道口，减少横向干扰，完善集镇路段机非隔离设施，减少非机动车对机动车安全运行影响。加大农村公路安防工程的投入，提升农村公路安全运营水平。

5.8.2 健全安全与应急机制

完善安全与应急预案体系。建立完善的安全与应急预案，覆盖自然灾害、重特大安全事故、旅客滞留、重大公共事件等不同性质的突发事件，明确应急组织体系、运行机制、应急保障和制度管理等要求。深化公路、航道、港口、城市公共交通运输等领域内突发事件应急专项预案，建立和完善交通运输去也突发事件应急预案。

完善安全与应急组织体系。成立交通运输突发事件应急工作领导小组，建立安全与应急组织保障体系。强化运输生产动态监控与应急联动，运用互联网技术建立动态安全监管平台，建立统一的交通应急救援指挥平台。

完善安全与应急保障制度。按照“决策科学化、响应及时化、实施快捷化、操作规范化”目标要求，制定完善安全与应急响应制度、处置制度、安全与应急事件善后调查与评估制度。构建通畅的信息传输渠道，制定明确的责任制度，实现应急处置响应及时化。

5.8.3 提升安全与应急能力

以有效降低公路使用者行车安全风险和公路管理养护责任风险为核心，实施公路安保工程建设，提高危桥改造力度，完善交通管理设施，打造“平安示范公路”。创新公路

养护管理机制，统筹应急救援和公路养护，确保全市干线公路网的安全畅通。

合理布局应急运输装备集结地、应急物资储备点、危险品应急救援中心和医疗救助站。建立公路紧急运力动员调用机制。依托当地骨干运输企业，组建满足抢险救灾人员、物资和战略物资运输需要的应急运输保障车队。

5.8.4 增强安全监管能力

完善安全生产责任体系。进一步落实“安全第一，预防为主，综合治理”的方针，建立健全安全生产责任制。明确各层级监管责任，完善安全生产目标管理工作评价考核体系。推进交通运输企业落实安全生产主体责任，严格执行安全生产“一票否决”，加大安全生产责任追究力度，坚决预防和减少各类安全事故发生。

加强安全监管能力建设。大力推进安全监管规范化建设，强化安全源头管理，严把行业安全准入关。完善专项整治长效机制，坚持专项整治与隐患排查治理、“打非治违”等相结合，继续深入推进重点领域专项治理活动，坚持以问题为导向，完善安全检查工作机制，提升行业安全监管效率。实现对所有重要交通节点、重点领域实现实时监控（对危化品车辆、旅游客运等实施重点监控）。

第六章 保障措施

6.1 加强组织领导

规划实施过程中，要统一思想、高度重视、周密部署、精心组织，各部门、各单位要加强组织领导，明确实施主体责任和保障主体责任，明确责任部门和责任人。建议成立交通设施建设行动领导小组，小组成员包括交通设施建设涉及的相关部门，进一步理清各单位工作职责，并建立顺畅的沟通协调机制，加快推动项目建设进程。

6.2 完善协调机制

建立有效的综合运输调控与协调机制，逐步建立完善综合运输管理体制。各级政府和交通运输行业，加强协调沟通。加强跨行政区域间的衔接与合作，协调区域各城市交通基础设施规划和建设。与自然资源、住房和城乡规划建设、水务、环保等相关部门充分沟通协调，形成促进综合运输体系发展的良好外部环境。

6.3 拓展资金渠道

积极争取国家和省专项投资补助，加大市财政对交通建设与维护的投入。整合资源，有效利用既有建设资金，拓宽投融资渠道，扩充融资模式，实现全市交通运输业滚动、可持续发展；以资本为纽带，积极吸纳社会资金，拓展融资渠

道；完善政府补贴机制，通过沿线开发等方式实现外部效益内部化，提高综合运输体系的经济和社会效益。

一是积极争取国家和省市资金补助，并调动地方政府积极性。加强跟踪和掌握国家、省市各级政府及相关部门对交通运输建设发展的资金投入导向，统筹谋划汨罗市重点建设项目建设投入，最大力度争取国家和省资金支持。同时，调动地方政府建设资金投入积极性。尤其是农村公路建设，为农村发展提供坚实的交通运输保障。

二是积极探索市场化运作和融资平台建设。单纯的由政府投资建设交通基础设施已不是最佳融资方式，建设资金的来源需多元化。需进一步探索市场化动作手段，引导民间资本进入交通运输行业，解决政府投入不足的问题。研究出台相关引导和激励政策，给予民间资本利率优惠、税收优惠、收费补偿投资等政策措施。同时考虑通过建立基金等方式吸引社会闲散资金用于交通建设。争取金融机构的信贷支持，充分利用多种金融工具。

三是强化对交通建设项目的规范与管理。建立科学的投资决策机制，优化交通投资分配，统筹交通投资项目排序计划，以有限的建设资金获取尽可能大的投资效益。

6.4 加强用地保障

一是加强与国土、规划部门的沟通协调，保障公益性交通服务基础设施建设用地。面对目前很多规划建设项目缺少相关用地指标，征地拆迁难度越来越大，建设过程中用地审批困难的局面，建议将交通规划项目用地纳入国土空间规划中统筹考虑，特别是在城市规划中预留公益性交通项目建设、客货运站场建设、交通物流基地等设施建设用地。

二是探索以土地资源支持交通发展的政府投资新模式。通过整合现有交通资源、划拨土地、财政资金等组建地方交通投融资机构，通过资本运作、筹集资金加快地方交通建设。提请政府出台政策，对公路通行条件改善后产生的沿线土地增值效益，按投资比例予以分享，投资收益仍全部滚动用于该地区交通建设投入，吸引地方政府将更多的土地、财政资金等资源倾斜到交通上来，形成滚动发展的良性机制。

三是统筹考虑农村公路土地供给。各地应将农村公路建设用地纳入城乡总体规划中统筹考虑，同时在规划、设计和实施过程中，应合理确定路线方案和技术标准，能利用老路改建的不得新建，确需新建的尽量避免占用耕地。

6.5 强化考核评估

加快构建全市综合交通运输发展的科学评估考核体系，重点做好基础设施建设养护、运输服务等领域的考核和评估，逐步建立相关激励机制和倒逼机制，推动交通运输全面、协

调和可持续发展。重点以交通运输统计分析工作为抓手，充分利用信息化手段，夯实考核评估的工作基础。更好地为行业管理和政策制定提供决策支持。

6.6 改善人才结构

“十四五”期间，要实现交通行业管理人才、专业技术人才和高技能人才队伍建设的整体推进，科学、系统、动态地配置人力资源，建立有序引进、适当储备、合理流动、有效使用的人才机制，不断调整优化人才结构，使人才的个体能力能够充分发挥，人才群体实现优化组合，创造更好的人才效益。逐步完善人才管理机制，以高层次人才和高技能专业技术人才培养为重点，着力提高基层职工素质水平，建设一支思想觉悟好、专业能力强、综合水平高的职工队伍，为我市交通运输可持续发展提供强有力的人才保障。

附表 汝罗市“十四五”交通建设项目汇总信息表

序号	项目名称	建设规模及内容	建设时序	资金估算(万元)
(一) 快速交通网建设项目				
1	长岳城际铁路	约 50km	2021-2025	前期研究
2	平益城际铁路	约 10km	2021-2025	前期研究
3	平益高速	17.4km	“十三五”续建	--
4	汝罗机场	A2 级民用机场	“十四五”-“十五五”	前期研究
5	汝罗江航道疏浚	45km	2021-2025	40000
(二) 普通国、省干线公路建设项目				
6	G107 改线	新建一级公路 69.7 公里	2022-2025	520000
7	S210	改扩建一级公路 35.05 公里	2021-2023	134580
8	S313	改扩建二级公路 61 公里	2021-2023	87890
9	S209	改扩建二级公路 6.9 公里	2022-2024	10000
10	S319	改扩建二级公路 21.8 公里	2022-2025	43000
11	S316	改扩建二级公路 9.65 公里	2024-2025	23000
12	S508	改扩建二级公路 33 公里	2022-2025	66000

序号	项目名称	建设规模及内容	建设时序	资金估算(万元)
13	S504	改扩建二级公路 13.1 公里	2022-2025	21000
14	岳望高速汨罗连接线	新建一级公路 5.0 公里	2021-2022	10000
15	平益高速汨罗南连接线	新建一级公路 3.9 公里	2020-2023	9670
16	许广高速西长连接线	新建三级公路 4.0 公里	2021-2023	2400
17	红屈公路	改扩建一级公路 15 公里	2024-2025	35000
18	红花大桥-夕揽洲	改扩建二级公路 8.0 公里	2022-2025	16000
(四) 旅游公路(农村公路)建设项目				
19	东洞庭湖湿地公园集散公路	改扩建二级公路 16.9	2021-2024	4225
20	玉池山森林公园集散公路	改扩建三级公路 21	2022-2025	52500
21	弼时纪念馆旅游集散公路(南仑-铜盆)	新建三级公路 3.4	2021-2023	850
22	西长景区-弼时纪念馆旅游集散公路	改扩建三级公路 14.83	2022-2025	3750
23	玉池山森林公园通景公路	改扩建三级公路 9.5	2021-2023	2375
24	神鼎山森林公园通景公路	改扩建三级公路 14.5	2022-2024	3625
25	屈子文化园景区通景公路	新建二级公路 10	2021-2024	2500
26	长乐古镇智峰山滑翔基地通景公路	改扩建三级公路 9.4	2021-2024	2350
(五) 农村公路建设项目				
27	特色农业产业路项目	374.6km	2021-2024	82280

序号	项目名称	建设规模及内容	建设时序	资金估算(万元)
28	特色矿产资源产业路项目	9.0km	2021-2024	1980
29	窄路加宽项目	671.46km	2022-2025	26840
30	新建桥梁	258 座	2022-2025	38700
31	安保工程项目	1335.56km	2021-2024	33375
(五) 枢纽、场站、码头建设项目				
32	乐福田矿区物流园	占地面积 120 亩	2022-2025	10000
33	古培物流园	100 万平方米	2022-2025	100000
34	乡镇客运站 4 个	配套运输服务站相关功能	2020-2023	800
35	客运首末站 21 个	约 5 亩/个	2020-2025	820
36	磊石高台码头	3000 吨级、泊位 4 个	2021-2023	30000
37	湘江汨罗港	2000 吨级、泊位 2 个	2022-2025	25000
38	新河口渡改桥	一级公路荷载桥梁	2022-2025	35000
39	旅游码头 5 个	500 吨级锚位 10 个	2022-2025	10000
40	锚地建设 3 个	航 C, 锚位 20 个, 2000 吨级	2021-2023	3000

附图

附图 1：汨罗市公路网络现状图

附图 2：汨罗市干线公路规划图

附图 3：汨罗市旅游公路（农村公路）规划图

附图 4：汨罗市客、货运站场规划图

附图 5：汨罗市综合交通网络规划图