



邵阳县“十四五”综合交通

运输体系规划（2021-2025）总报告

邵阳县交通运输局

江苏中设集团股份有限公司

2021年03月

邵阳县“十四五”综合交通
运输体系规划
(2021-2025)
总 报 告

邵阳县交通运输局
江苏中设集团股份有限公司
2021年03月

《邵阳县“十四五”综合交通运输体系规划（2021-2025）》

编制人员

编制单位：邵阳县交通运输局

单位负责人：邓跃明

主要参编人员：唐志军、莫文刚、屈 雄
曾永康、曾光荣、易邵龙
肖海利、许语拉、伍志梅
李 伟、吕海哲、李小利
贺新中、谭 焯

参编单位：江苏中设集团股份有限公司

单位负责人：陈凤军（研究员级高级工程师）

主要参编人员：蔡奇珍（高级工程师）
张广玉（高级工程师）
芦方强（高级工程师）
张佰崇（工程师）
田瑞丰（工程师）
朱文博（工程师）
陈伟华（工程师）



工程咨询单位资格证书

单位名称: 江苏中设集团股份有限公司

资格等级: 甲级

专 业
公路

服务范围

规划咨询、编制项目建议书、编制项目可行性研究报告、项目申请报告、资金申请报告、评估咨询、工程设计*、工程监理*、工程项目管理(全过程策划和准备阶段管理)
编制项目建议书、编制项目可行性研究报告、项目申请报告、资金申请报告、工程设计*、工程监理*
规划咨询、编制项目建议书、编制项目可行性研究报告、项目申请报告、资金申请报告、工程报告、工程设计*

市政公用工程(市政交通)

港口河海工程

以上各专业均涵盖了本专业相应的节能减排和环境治理内容。取得编制项目可行性研究报告、项目申请报告资格的单位,具备编制固定资产投资项目节能评估文件的能力;取得评估咨询资格的单位,具备对固定资产投资项目节能评估文件进行评审的能力。

证书编号: 工咨甲 11120070036

证书有效期: 至 2021 年 08 月 14 日

带*部分,以国务院有关主管部门颁发的资质证书为准



2016 年 08 月 15 日

中华人民共和国国家发展和改革委员会

目录

第1章. 概述.....	1
1.1、规划背景.....	1
1.1.1、邵阳县简介.....	1
1.1.2、“十四五”规划的里程碑意义.....	1
1.1.3、国家、省层面交通运输“十四五”规划编制情况.....	1
1.2、编制依据.....	3
1.3、规划范围、年限和内容.....	4
1.4、规划思路.....	4
1.5、技术路线.....	5
第2章. 发展条件.....	7
2.1、“十三五”交通发展成就.....	7
2.1.1、脱贫攻坚取得的成效.....	7
2.1.2、基础设施.....	8
2.1.3、运输服务.....	12
2.2、存在的问题和困难.....	15
第3章. 发展形势.....	18
3.1、发展环境.....	18
3.1.1、发展机遇.....	18
3.1.2、面临的挑战.....	19
3.2、阶段性特征.....	20
3.3、需求分析与预测.....	21
3.3.1、区位分析.....	21
3.3.2、综合交通运输体系需求发展面临的形势.....	21
3.3.3、“十四五”交通运输需求预测.....	23
第4章. 指导思想及主要目标.....	30
4.1、指导思想.....	30
4.2、发展原则.....	30
4.3、基本原则.....	31
4.4、主要规划思路.....	32
4.5、主要目标.....	33
4.5.1、基础设施.....	33
4.5.2、运输服务.....	34
第5章 重点任务.....	35
5.1、进一步完善我县国省干线交通网.....	35

5.2、提升农村公路运行能力，助力乡村振兴	36
5.3、提升我县国防战备应急交通能力	37
5.4、有效提高公共客运服务水平	37
5.5、加强水运及桥梁建设	37
5.6、全面提升公路养护管理水平	38
5.7、积极促进现代物流发展	38
5.8、推进交通科技进步和信息化发展	38
5.9、增强交通安全和应急保障能力	39
第6章. 综合交通运输体系规划	40
6.1、交通基础设施建设规划	40
6.1.1、区域公路系统	40
6.1.2、区域铁路系统	49
6.1.3、区域水运系统	51
6.1.4、客运站场建设规划	52
6.2、公路养护管理规划	53
6.2.1、公路养护规划目标和思路	53
6.2.2、发展思路	54
6.2.3、公路养护工程规划	54
6.2.4、公路养护工程建设监管	55
6.2.5、公路养护日常管理	55
6.2.6、养护科学决策系统建设与应用	56
6.2.7、加强农村公路的养护管理	57
6.2.8、养护机械化与技术应用	57
6.2.9、养护管理机制改进措施	58
6.2.10、养护管理体制改革的建议	59
6.3、公共交通系统规划	59
6.3.1、规划目标	59
6.3.2、城市公共交通系统规划	60
6.3.3、城乡公共交通系统规划	60
6.4、现代物流规划	61
6.4.1、规划目标	61
6.4.2、规划原则	61
6.4.3、建设规划	62
6.5、交通科技和信息化规划	63
6.5.1、规划目标	63
6.5.2、推进交通科技进步	63

6.5.3、加强交通信息化建设	65
6.5.4、强化新技术应用与信息技术发展	67
6.5.5、信息化建设政策建议	67
6.6、绿色循环交通规划	67
6.6.1、规划目标	67
6.6.2、环境保护政策和绿色公路发展形势	67
6.6.3、绿色公路发展思路及目标	68
6.6.4、绿色交通四大体系建设	68
6.6.5、绿色交通专项行动	69
6.6.6、绿色公路支撑项目	69
6.6.7、绿色公路发展措施	70
6.6.8、政策建议	71
6.7、交通安全和应急保障规划	71
6.7.1、规划目标	71
6.7.2、提高交通设施安全性	71
6.7.3、加强安全生产管理	72
6.7.4、加强综合交通运输安全和应急保障体系建设	73
第7章 投融资政策研究	76
第8章 政策建议	77
8.1、科技与人才建设	77
8.2、综合运输服务保障能力	79
8.3、公路行业机制体制改革	81
第9章 保障措施	84
9.1、加强组织领导、多部门协作、完善框架协议	84
9.2、坚持科技引领，实现可持续发展	84
9.3、拓宽投融资渠道、加强资金保障力度	84
9.4、协调用地保障、整合土地资源	85
9.5、加强行业“软实力”、吸引各类人才	85
9.6、加强公路执法、提高执法水平	86
附件	87
附表1 国道详单表	87
附表2 省道详单表	88
附表3 县道详单表	89
附表4 渡口码头详单表	92
附表5 现有公路客运线路详单表	95
附表6 “十四五”铁路建设项目一览表	99

附表7 “十四五”航空建设项目一览表	98
附表8 “十四五”公路建设项目一览表	99
附表9 “十四五”桥梁及航运建设项目一览表	103
附表10 “十四五”站场建设项目一览表	104
附表11 “十四五”规划项目资金需求汇总表	105
附图 1 邵阳县区位分析图	106
附图 2 邵阳县综合交通发展规划图	107
附图 2 邵阳县“十四五”公路网规划图	108
附图 3 邵阳县“十四五”高速公路规划图	109
附图 4 邵阳县“十四五”国省干线公路网规划图	110
附图 5 邵阳县“十四五”铁路网规划图	111
附图 6 邵阳县“十四五”航道与港口规划图	112
附图 7 邵阳县“十四五”客货运枢纽规划图	113

第1章. 概述

1.1、规划背景

1.1.1、邵阳县简介

国内社会经济发展呈现新的态势，国家先后实施一带一路、长江经济带、洞庭湖经济带、长江中游城市群等战略；同时，受土地资源和环境容量的刚性约束，东部沿海地区和中部城市群地区产业梯度转移和投资转移已是大势所趋。

邵阳县是湖南省邵阳市下辖县，属革命老区，是国家扶贫开发工作重点县和国家退耕还林项目重点县。它地处湖南省中南部偏西，在邵阳市南部，处资水上游，地处东经 $110^{\circ} 59' - 110^{\circ} 40'$ 、北纬 $26^{\circ} 40' \sim 27^{\circ} 6'$ 之间。它东邻邵东、祁东县，南连东安、新宁县，西接武冈、隆回县，北抵新邵县和邵阳市区。

邵阳县境内有G60沪昆高速、G320、G356、S240、S336、S242横贯东西；洛湛铁路、G55二广高速、G207、S550、S236、S552纵贯南北，使该县融入了全国交通大循环，挤进了省会长沙2小时经济圈，经济区位条件优越。

按照县委、县政府围绕高速公路和铁路建设互通路网，发挥两大交通的运行优势，构建乡镇到县城“半小时经济圈”的初步设想，有计划、有重点地对全县公路路网进行升级改造。

1.1.2、“十四五”规划的里程碑意义

国民经济与社会发展五年发展规划是引领一段时间内我国经济发展方向、重大项目布局的重大纲领性文件，是我国国家治理体系的重要组成部分。“十四五”时期是我国经济社会发展的重要历史性窗口期，是全面完成小康社会建设战略目标，向全面实现社会主义现代化迈进承上启下的关键时期，做好“十四五”规划编制工作意义重大、影响深远。

“十四五”规划虽说是以往五年规划的延续，具有常规性，但又面临新时代、新阶段，新矛盾、新问题，新机遇、新挑战，新目标、新任务等一系列新情况，具有新的时代特征和继往开来的里程碑意义。

1.1.3、国家、省层面交通运输“十四五”规划编制情况

1、国家“十四五”规划概况

2019年7月30日，“十四五”综合交通运输发展规划(简称“十四五”规划)

编制工作启动视频会议在交通运输部召开，标志着规划编制工作全面启动。

会议指出，“十三五”以来，交通运输各领域发展取得阶段性成效，但也存在一些问题，要确保全面完成“十三五”规划目标任务，为“十四五”规划的编制及其实施奠定良好基础。“十四五”综合交通运输发展规划是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的五年规划，是全面推进交通强国建设的第一个五年规划，是推动交通运输高质量发展的五年规划，是贯彻落实中央完善规划体系、加强规划衔接要求的五年规划。要充分认识到做好“十四五”综合交通运输发展规划的重大意义。

会议提出，要全面总结“十三五”综合交通运输发展经验，认真梳理存在的问题，科学研判国际国内形势变化趋势，深入研究“十四五”发展重点，研究提出一批重大政策、重大工程项目和重大改革举措。一要完善基础设施网络，提高综合交通运输网络效率。二要提升运输服务品质，推进出行服务便捷快速。三要深化交通运输供给侧结构性改革，推进物流“降本增效”。四要突出科技创新，提供发展新动能。五要坚持生态优先，持续推进绿色发展。六要坚持安全第一，提高安全发展水平。七要坚持深化改革，提升行业治理水平。八要坚持扩大高水平开放，推进互联互通。九要加强投融资政策研究，防范化解债务风险。

2019年11月25日，中共中央政治局常委、国务院总理李克强主持召开研究部署国民经济和社会发展第十四个五年规划编制专题会议。

会上，发展改革委汇报了“十四五”规划编制工作有关情况及下一步建议。李克强说，“十三五”规划实施以来，在以习近平总书记为核心的党中央坚强领导下，各地区各部门认真贯彻党中央、国务院决策部署，坚持稳中求进工作总基调，全面深化改革，积极主动扩大开放，有效应对国际国内各种风险挑战，经济保持中高速增长、运行在合理区间，结构调整、脱贫攻坚、民生改善等都取得新进展，规划主要目标任务完成进度符合预期。行百里者半九十。各地区各部门要扎实做好“十三五”规划后续实施工作，为“十四五”发展打下更好基础。

2、湖南省“十四五”规划编制情况

2020年4月7日下午，湖南省交通运输厅根据交通运输部的要求和省政府关于编制“十四五”规划的部署，“十四五”规划编制总体组组长、厅副巡视员刘金山主持召开湖南省交通运输“十四五”发展规划编制工作调度会。“十四五”规划领导小组成员单位，各总体规划、行业规划、专项规划及专题研究编制组相关

负责人员参加会议。

会议按照“十四五”规划“1+2+7”编制体系，由各编制组技术负责人汇报了规划研究思路、重大研究内容、当前进展情况、存在困难和其它规划衔接情况等有关内容。各规划编制组组长就科学高效编制规划提出了建议意见。会议肯定了前阶段开展的大量工作，取得了预期成效。同时要求各规划编制组再接再厉，加强协调与合作，确保今年4至5月完成各专题研究，6月形成专项规划成果和总体规划框架。

刘金山指出，“十四五”规划编制现阶段成果总体符合要求，各相关部门及单位需坚定不移地保持对规划编制的高度重视，在保证进度的同时，要更加注重确保规划的质量；要切实摸清发展现状及需求，合理确定“十四五”发展目标、工作任务和重点项目；要坚持全省规划一盘棋，加强与上位规划对接、强化“1+2+7”规划间协调，加强相关部门间沟通衔接，高水平高质量完成“十四五”规划编制。

1个公路水路交通发展总体规划：以统筹建设、管理、养护、运营全面协调发展，不断提高综合运输网络效益为目标，吸收行业建设规划、专项规划及研究课题的成果，形成“十四五”交通运输发展规划总报告。

2个行业基础设施建设规划：即公路、水路“十四五”基础设施建设规划。

7个专项规划：结合行业特点，开展运输服务、科技标准与信息化、绿色交通、安全应急、军民融合、交通枢纽及多种运输方式有效衔接、养护管理等7个专项规划。

若干个研究课题：结合我省正在开展的《湖南省综合立体交通网规划》专题研究，开展多种运输方式间有效衔接、服务全域旅游公路发展、全面推行ETC分段计费形势下的高速公路互通设置新理念等一系列专题研究。

1.2、编制依据

- (1) 《国家公路网规划（2013年—2030年）》
- (2) 《中长期铁路网规划（2018年中期调整）》
- (3) 《全国民用运输机场布局规划》
- (4) 《全国城镇体系规划（2016~2030年）》
- (5) 《湖南省内河水运发展规划（2011-2030）》

- (6) 《湖南民航中长期发展规划》
- (7) 《湖南省省道网规划（修编）（2016-2030年）》
- (8) 《湖南省高速公路网规划（修编）》
- (9) 《湖南省交通运输物流园区布局规划（2018-2035）》
- (10) 《邵阳县城市综合交通体系规划》
- (11) 《邵阳县城市公共交通专项规划》
- (12) 《邵阳县旅游发展总体规划》
- (13) 《邵阳县土地利用总体规划》

1.3、规划范围、年限和内容

规划范围：本规划区域范围为湖南省邵阳市邵阳县行政区域范围。县域总面积1996.08平方公里，辖塘渡口镇、白仓镇、金称市镇、塘田市镇、黄亭市镇、长阳铺镇、岩口铺镇、九公桥镇、下花桥镇、谷洲镇、酃家坪镇、五峰铺镇12个镇，小溪市乡、长乐乡、蔡桥乡、河伯乡、黄荆乡、诸甲亭乡、罗城乡、金江乡8个乡，七里山场，共21个乡镇场。2020年，全县总户数27.3万户，户籍总人口105.8万人。

规划年限：2021-2025年。

规划内容：我县十四五综合交通运输体系规划的主要内容包括公路运输、铁路运输、水路运输、航空运输、客货运交通枢纽站场、科技标准与信息化、绿色交通、安全与应急、军民融合、交通枢纽、养护管理、投资及用地规模等。

1.4、规划思路

邵阳县交通运输“十四五”发展规划，遵循“从宏观到微观、区域到局部、定性与定量相结合”的规划方法，充分反映邵阳县经济社会发展对交通运输业的需求，着重强调规划的操作性、科学性。

邵阳县综合交通运输发展规划分为四个阶段，即交通现状分析、综合交通运输发展战略、综合交通运输系统规划和发展规划实施保障。

第一阶段：交通现状分析

在调研现状经济社会和交通运输发展现状的基础上，进行邵阳县交通运输分析与评价，总结邵阳县综合交通运输发展中突出的问题。

第二阶段：交通运输发展战略

在分析经济社会未来发展趋势的基础上，进行综合交通运输需求分析；从协调交通运输与经济社会发展的角度出发，分析与优化选择适宜的交通运输发展模式，提出交通运输发展核心战略与目标，构建各交通运输方式协调发展的综合交通运输体系。

第三阶段：综合交通运输系统规划

在综合交通运输发展战略的指导下，遵循有关规划原则指引，规划五大交通运输子系统：与经济社会发展相协调、适当超前的水路、航空、铁路、公路、管道等区域交通运输网络布局；确定城镇综合交通运输发展模式，优化城镇综合交通运输网络；构建安全、畅通、方便、舒适的旅游交通；优化提升与合理整合道路客运和公共交通系统；架构物畅其流的货运与物流系统。本报告先总体把握发展脉络、展现发展愿景，再分别从国省干线、农村公路、铁路、水运、道路运输、城乡公交、现代物流、交通科技化、安全应急九个方面分别进行阐述。

第四阶段：发展规划实施保障

遵循有利于促进规划实施和管理的原则，提出规划的实施策略和措施，保障发展规划的顺利实施。确保邵阳县综合交通运输系统的构建，实现综合交通运输发展目标，充分发挥交通运输在国民经济和社会发展中全局性、先导性的作用，有力支撑邵阳县国民经济社会跨越式发展。

1.5、技术路线

邵阳县交通运输“十四五”发展规划技术路线如下。

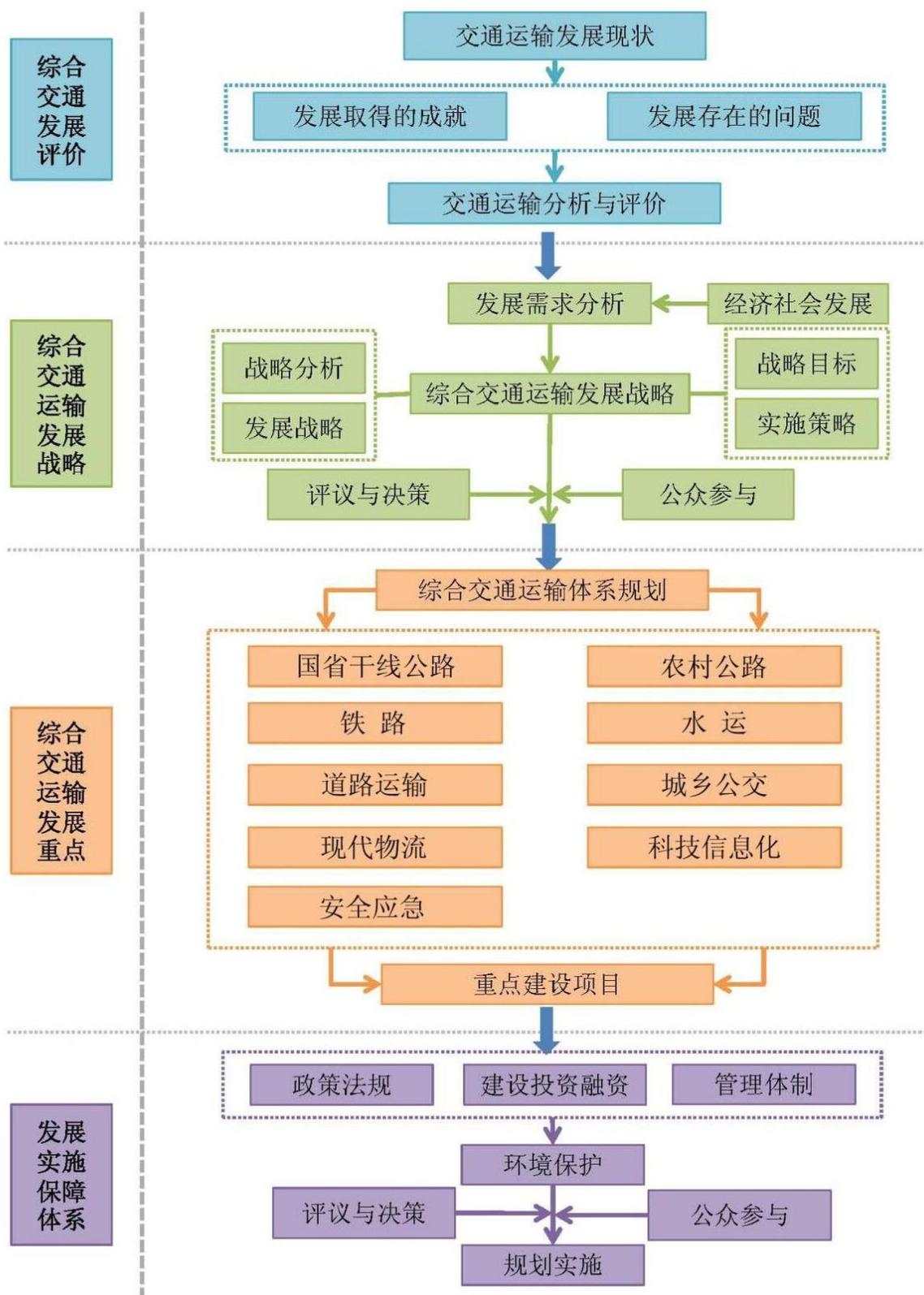


图 1.1 邵阳县综合交通运输“十四五”发展规划技术路线图

第2章. 发展条件

2.1、“十三五”交通发展成就

“十三五”期间，在县委、县政府的正确领导下，邵阳县交通行业紧紧抓住国家扩大内需，大力开展基础设施建设的机遇，按照规划要求认真扎实的完成交通运输“十三五”各项建设任务，使得交通事业获得了快速的发展。交通运输能力不断增强，运输装备结构调整步伐加快，运输服务质量和效率提高；交通基础设施建设取得辉煌成就，公路覆盖面显著扩大，路网结构不断完善；客货运输供求关系紧张状况得到改善，发挥了交通运输应有的作用，交通事业发展实现新跨越。

2.1.1、脱贫攻坚取得的成效

2014年至2020年，我县交通扶贫项目共投资26.6383亿元，新改建公路里程2578.341公里，全面完善贫困地区的交通设施基础建设。通过修建了161.76公里通村公路，实现了所有的行政村通畅目标；通过对354.108公里通村主要公路进行窄改宽，实现了我县通班客车线路提质改宽；通过440.016公里自然村通水泥路建设，实现我县所有25户100人自然村通上水泥路；通过269.867公里安保工程实施，消除了通客班车公路上安全隐患；通过1225公里贫困村道路建设，完成脱贫攻坚村出列交通扶贫考核目标任务；通过44.9公里重要县乡道路建设，实现乡镇至县城公路全面通畅提速；通过82.69公里国省干线公路建设，实现我县连接与外部地区快速迅捷。通过上述交通扶贫项目实施，惠及全县21个乡镇392个村，受益群众达100万人。

1、以通畅工程项目建设为依托，实现所有行政村通畅。2014年—2015年，省市下达我县农村公路通畅工程建设任务155.1公里，我县共完成161.76公里，完成总投资1.7795亿元，完成任务数的104.3%，实现当时全县637个村全部通上水泥路，实现100%行政村通畅，圆满完成国家制定的“十二五”行政村通畅任务。

2、以窄路加宽工程项目建设为依托，进一步提升农村公路通行能力。2016年—2020年，省政府下达我县窄改宽工程建设任务277.59公里。至2020年12月，我县共完成窄改宽工程建设规划354.108公里，完成投资1.3776亿元，完成考核任务的127.5%。

3、以自然村通水泥路项目建设为依托，实现完成交通扶贫“最后一公里”。2018年-2020年省政府下达我县自然村通水泥路建设任务376公里。至2020年12月底，我县共完成自然村通水泥路项目440.016公里，完成投资1.7908亿元，完成任务数的117%。实现了我县所有25户100人以上自然村通水泥路，在脱贫攻坚村出列考核目标25户100人以上自然村通水泥路实现通达的目标任务（通砂石路）基础上提高标准的实现了通畅（通水泥路）。

4、以安保工程为依托，构筑农村公路交通安全生命保护线。2015年-2020年，省政府下达我县安保工程建设任务262.42公里。至2020年12月底，共完成269.867公里，完成投资0.4584亿元，完成任务数的102.8%。

5、以贫困村道路建设为依托，进一步完善贫困村交通基础设施建设。2017年以来，我县启动全县160个贫困村道路基础设施建设，按照“通村部、通学校和通25户100人自然院落公路”要求，对160个贫困村通村主要公路、通组公路进行建设。至2020年12月底，我县共完成贫困村道路建设里程1225公里，完成投资5.3319亿元。圆满完成脱贫攻坚村出列交通扶贫考核目标任务。

6、以重要县乡道路建设为依托，构筑我县农村公路网络布局。2014年-2020年，我县共完成重要县乡道44.9公里，完成投资1.66亿元。其中塘渡口至千秋三级公路完成13.35公里，完成投资0.38亿元；五峰铺镇排桥至金江湖三级公路完成14.93公里，完成投资0.68亿元；塘渡口镇周家至溪口渡三级公路3.22公里，完成投资0.18亿元；长阳铺镇竹塘至活水公路完成6.5公里，完成投资0.2亿元；长乐至邵武水库公路完成6.9公里，完成投资0.22亿元。

7、以干线公路建设为依托，实现我县脱贫攻坚走上快速路。2014年-2020年，我县干线公路完成82.69公里，完成投资14.24亿元。其中G207线邵阳大道一级公路完成22.44公里，完成投资9.3亿元；S224邵阳市罗市桥至五丰铺公路完成26.5公里，完成投资1.33亿元；S223邵东仙槎桥—邵阳县峡山铺（邵阳县）公路完成23.6公里，完成投资1.5亿元；S238邵阳县塘渡口至霞塘云公路完成5.15公里，完成投资0.31亿元；Y043线环城公路完成5公里，完成投资1.8亿元。进一步提高我县干线公路通行能力。

2.1.2、基础设施

1、综合交通总体情况

“十三五”期间，我县的经济得到了迅猛发展，县域经济总量持续增长，主

要经济指标增速超过全省平均水平，经济发展质量明显提升。“十三五”末，全县实现地区生产总值192亿元（预计数，下同），是2015年的1.57倍，年均增长7%；人均GDP 21843元，年均增长9.4%，增速较“十二五”提高1.38个百分点。我县在相关交通发展规划的指导下和政府的高度重视下，不断拓宽和创新交通筹融资渠道，出台建立完善市、县交通投融资平台意见，“十三五”期间保持了较快的增长势头，综合交通基础设施初具规模。

路网构架基本适应发展需要。2016年，二广高速长邵娄段成功拉通，高速里程进一步增加，区域网络进一步优化。我县已基本形成以高速公路为出口、国省干线为脉络、乡村公路为主体的路网架构，乡与乡、村与村间的低等级公路四处延伸，组建成全县交通运输的主骨架。现有公路的建成，为地方经济发展注入了强大活力。

2、公路

“十三五”期间，公路建设步入快速发展轨道。为适应新的发展需要，邵阳县公路建设进入一个快速发展期。而从发展趋势来看，公路建设热情方兴未艾，“要想富，先修路”的真理被各级政府与广大群众所接受并自觉践行。我县“十三五”期间对于公路建设的投资在整个基础设施建设中占了较大的比重。

我县境内目前横、纵向均有高速公路和国省干线通道。横向有G60沪昆高速、G320、G356、S240、S336、S242，纵向有G55二广高速、G207、S550、S236、S552，县内纵横向交通较为便利。

高速公路：我县“十三五”开工高速公路1条，即白新高速（邵阳县白仓至新宁清江桥段全长45.439公里，其中邵阳县段主线长24.8公里，邵阳县塘田市互通连接线长2.683公里），于2020年4月开工建设。

2015年末，我县高速公路里程为52.156公里；截至2020年底，高速公路总里程为55.156公里，在建里程24.8公里。

干线公路：一是完成“十二五”规划项目1个，S224线罗市桥至五丰铺公路改建工程全长34.68公里；二是“十三五”规划项目5个，已建成通车项目1个里程12.573公里（S238塘渡口至霞塘云段公路），在建项目3个，里程66.636公里（S223线塘渡口峡山至仙槎桥公路、S336线塘渡口至黄亭市公路、Y043环城线），已完成前期工作项目2个，里程44.513公里（S550线长阳铺至罗市桥公路、G356

罗城至黄豆园公路)；三是“十三五”增加2个高速公路连接线，其中G55白仓高速公路连接线已完成，G55邵阳县高速公路连接线在建；四是完成G207大中修工程里程12.6公里，G356“白改黑”大中修工程里程6.937公里。

2015年末我县国省干线公路里程为262.867公里，其中二级以上公路里程为169.108公里，经过五年的发展，截至2020年底我县国省干线公路总里程为308.277公里，其中二级以上公路里程为199.84公里（含高速公路连接线）。十三五期间新增二级以上公路里程30.732公里，其中升级改造25公里，新建5.732公里。2014年—2020年，我县干线公路完成82.69公里，进一步提高我县干线公路通行能力。

农村公路：至2020年12月底，农村公路总里程为4102.955公里，其中三级公路108.437公里，四级公路2973.93公里。主要是“十三五”期间农村公路建设重点为提质改造，新建路面较少。2014年至2020年共修建了通村公路161.76公里，窄路加宽里程354.108公里，完成自然村通水泥路里程440.016公里，完成安保工程里程269.867公里，完成贫困村道路建设项目提质改造1225公里，完成重要县乡道路建设44.9公里，实现了村民出行便捷的规划目标。

我县2020年末公路线路里程4328.619公里，其中高速公路55.156公里，一级公路22.438公里（含市政段），二级公路177.402公里（不含重复路段），三级公路108.437公里，四级公路2973.93公里（含村组道）。我县现有公路等级构成情况如表2.1所示。

表 2.1 2020 年邵阳县公路等级构成情况

公路等级	合计	高速	一级（含市政段）	二级	三级	四级（含村组道）	其他
里程（公里）	4328.619	55.156	22.438	177.402	108.437	2973.93	991.256
比重（%）	100.00%	1.27%	0.52%	4.10%	2.51%	68.70%	22.90%

3、公共交通

“十三五”期间邵阳县城乡客运发展迅猛。我县“十三五”规划共有2个站场建设项目和70个农村招呼站，其中一级客运站1个，三级客运站1个。三级客运站邵阳西站已经开工建设，一级客运站峡山客运中心正在进行招投标，农村招呼站已完成80个，至2020年底，农村招呼站共建成510个。

截至2020年我县现有客运站场12个，其中一级客运站1个：塘渡口车站；三级客运站1个：五丰铺客运站；四级客运站1个：长阳铺农村客运站；简易客运站9个。

城市公交不断完善，进一步提升城市客运服务水平。“十三五”以来，邵阳县城市公交网络不断完善。目前，县城燃油公交车辆65辆、新能源公交车辆30台、农村客运车辆364台，开通了公交线路3条、县内班线152条、定制班线1条、长途班线26条、农村客运班线178条，长途车辆22台，从业人员971人。出台了低票价补贴和老年人、残疾人和现役军人免费乘车等优惠政策，公共服务水平进一步提升。

邵阳县城乡公共客运线路详见《附表5现有公共客运线路详单表》。

4、铁路

铁路建设迅速增长。铁路是邵阳县对外客货运的重要载体，正处于一个快速发展的时期。怀邵衡铁路的修建和洛湛铁路复线的改建进一步推进我县客货运输量的增加并推进我县的经济发展。

至2020年底，我县铁路运营里程为37.4公里，火车站3个，即邵衡铁路线上的邵阳西站及洛湛铁路线上的塘渡口站、白仓站。2018年12月26日，邵衡铁路正式开通运营，同时已建成通车的洛湛铁路邵永段复线扩能改造工程也在积极推进中。

5、水运及桥梁

我县境内河流属湘、资两大水系，主要有资水、夫夷水、赧水、檀江等河道170公里，其中航道113公里，航道等级均为四级以外航道。目前，水路运输落后，配套设施已相当滞后。我县现有渡口码头39个，“十三五”期间对其中30个码头进行了改造。详见《附表4 渡口码头详单表》。现有水路客运线路4条，分别是塘渡口至双江口、塘渡口至小溪市、塘田市至东方红、塘田市至油塘，共7艘营运船只。

“十三五”期间我县完成15座危桥改造工程，共412.14延米，详见表2.2。

表2.2 “十三五”期间危桥改造工程明细表

序号	桥名	桥长 (米)	桥宽 (米)	改造方案	备注
1	C207麦山桥	16.84	5.5	拆除重建	

2	C096石坝桥	23.82	5.5	拆除重建	
3	X079杨新桥	36.82	7.5	拆除重建	
4	X074田东桥	18.84	7.5	拆除重建	
5	X081石牛桥	16.84	7.5	拆除重建	
6	X077新桥	36.86	7.5	拆除重建	
7	C410余家桥	18.82	5.5	拆除重建	
8	Y044鱼鳞桥	20.08	6.5	拆除重建	
9	C384花石桥	36.84	6.5	拆除重建	
10	X078三拱桥	36.86	7.5	拆除重建	
11	X085三联桥	18.82	7.5	拆除重建	
12	S223新下花桥	52.84	9.00	拆除重建	
13	S240庙园桥	18.82	12.00	拆除重建	
14	G356罗成桥	16.04	8.50	拆除重建	
15	G356落马桥	43	11.80	加固	

2.1.3、运输服务

1、客货运量发展趋势

“十三五”期间，我县客货运量的增长模式良好，交通运输能力显著提高。各种运输方式客货运输量的增长情况是该地区各种交通基础设施建设成效最直接的表现形式，邵阳县近年来的客货运量统计情况如下所示。

2013-2020年邵阳县公路、水路、铁路客货运量发展情况如表2.3和图2.1所示。各种运输方式客货运输量的增长情况是该地区各种交通基础设施建设成效最直接的表现形式，邵阳县近年来的客货运量统计情况如下所示。

2013-2020年邵阳县公路、水路、铁路客货运量发展情况如表2.3和图2.1所示。

表2.3 2013-2020年邵阳县公路、铁路、水路客货运量发展情况表

年份	公路		铁路		水路	
	客运量 (万人)	周转量 (万人公里)	客运量 (万人)	周转量 (万人公里)	客运量 (万人)	周转量 (万人公里)
2013	1731.34	87701.29	7.9	53.94	85.36	570
2014	1356	51150	6.85	46.77	86.1	575
2015	1072.22	41564.82	5.48	37.42	77.5	512
2016	1060.78	38188.13	4.82	32.90	72.3	447.2
2017	999.19	35970.75	4.16	28.41	65.8	407.5

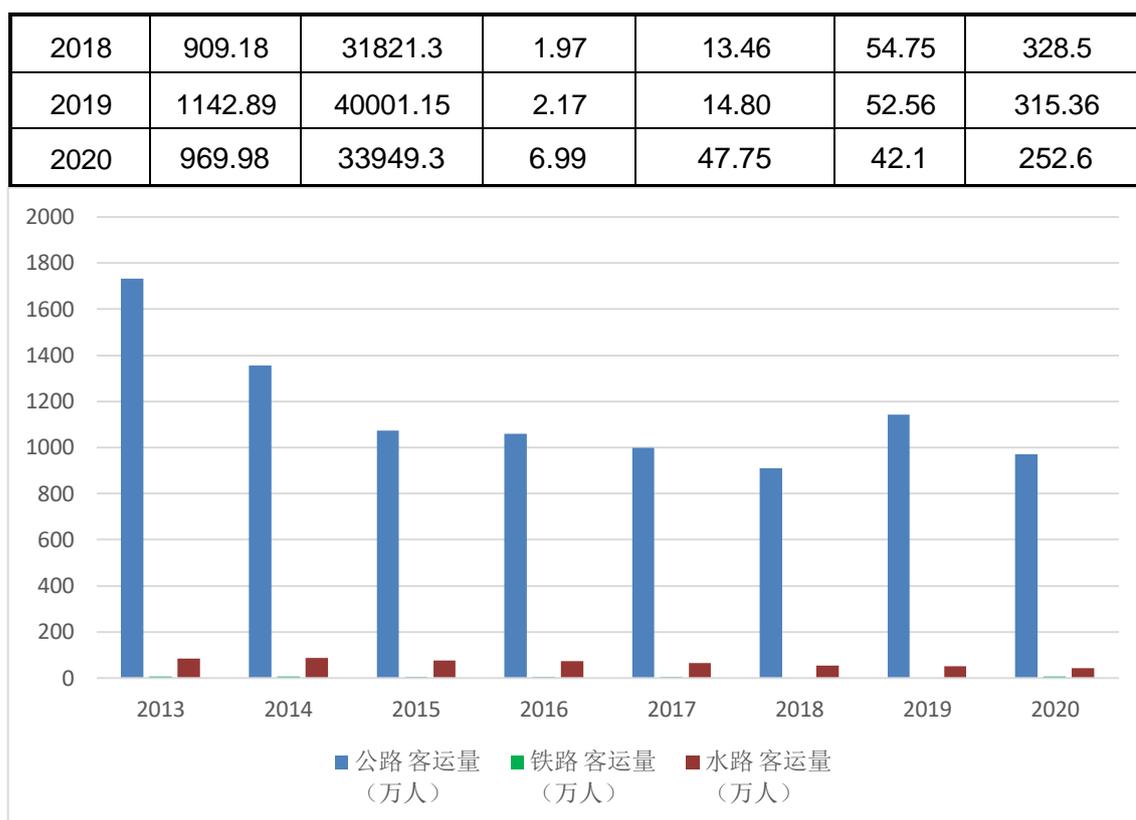


图 2.1 2013-2020年邵阳县公路、铁路、水路客运量发展情况图

由表2.3和图2.1分析可知，截至2020年底，我县客运总量达到了1019.073万人，比2013年下降了44.15%。“十三五”期间，在公路、铁路和水路运输三种交通运输方式中，公路运输是我县客运流量的主要载体，在客运总量中占据了重要比例，公路客运量占比一直呈现了逐年增长的势头。我县水路客运量呈下降态势，在公路运输发展的状态下，其在客运总量中所承担的客运量比例反而有了下降趋势。铁路客运是目前我县最为落后的运输方式，且其客运总量一直下降趋势，因客流过少2018年下半年白仓客运站停运。铁路运输是中长途客运最佳的方式，我县应该顺应当今社会的发展趋势，加快铁路运输的发展。

2013-2020年邵阳县公路、水路、铁路货运量发展情况如表2.4和图2.2所示。

表 2.4 2013-2020年邵阳县公路、铁路、水路货运量发展情况表

年份	公路		铁路		水路	
	货运量 (万吨)	周转量 (万吨公里)	货运量 (万吨)	周转量 (万吨公里)	货运量 (万吨)	周转量 (万吨公里)
2013	1256.94	853164.03	919.26	6025.91	768.4	4995
2014	1115.21	826080	835.7	5478.16	740.2	4811
2015	890.91	71272.45	361.95	5429.25	660.6	4293.9

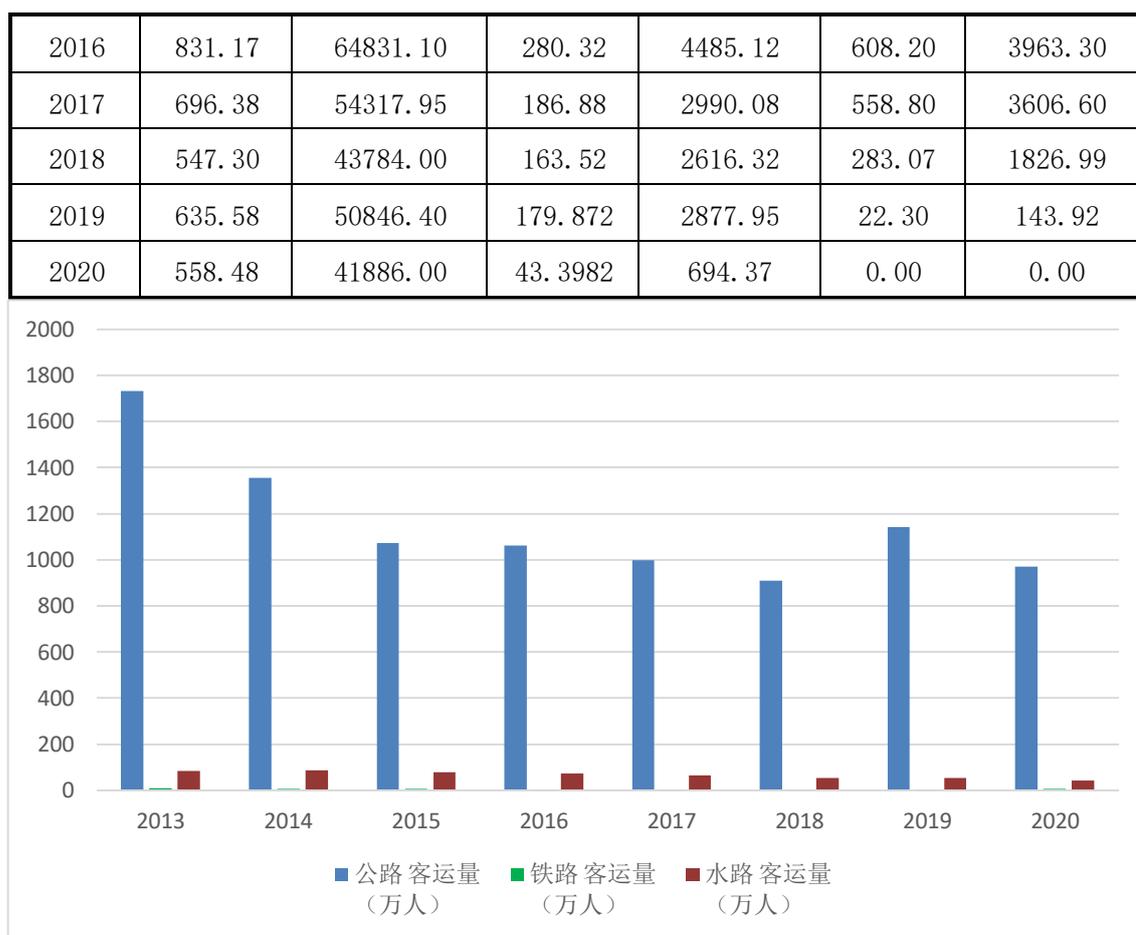


图 2.2 2013-2020年邵阳县公路、铁路、水路货运量发展情况图

截至2020年底，我县的货运总量达到了601.8782万吨，比2013年降低了79.56%。“十三五”期间，在公路、铁路和水路运输三种交通运输方式中，我县的公路货物运输在三种运输方式中所占的货运量比例也是由2013年的42.69%跳跃至2020年的92.79%。铁路是大量客货运中长途运输最有利的载体，但近年来，我县的货物运输中铁路货运量逐年下降，其重要性没有得到发挥。而随着县内航道年久失修，通航能力在一定程度上受到了限制，因此它所承担的货物运输量也逐渐减少，其主导性的地位正逐渐被公路运输所代替，在2020年因河砂码头整治工作，邵阳县水路运输基本停滞为零。我县在快速发展公路服务的同时，应对铁路运输、水路运输加以重视，充分利用我县铁路资源和丰富的水资源。

截止2020年底，我县全年货物周转量42580.37万吨公里，同比下降长20.95%；其中铁路694.37万吨公里，公路41886.00万吨公里，水运0万吨公里。货运量601.8782万吨，其中铁路43.3982万吨，公路558.48万吨，水运0万吨。客运周转量34249.65万人公里，其中铁路47.75万人公里，公路33949.3万人公里，水运252.6万人公里。客运量1019.07万人，其中铁路6.99万人，公路969.98万人，水

运42.1万人。2013~2020年之间，客货运量的年均增长率分别为-7.984%和-20.293%，客货运周转量的年均增长率分别为-12.658%和-34.953%。具体情况见表2.5所示。

表 2.5 邵阳县客货运输量、运输周转量完成情况一览表

年份	客运		货运	
	运量 (万人)	周转量 (万人公里)	运量 (万吨)	周转量 (万吨公里)
2013	1824.60	88325.23	2944.6	864184.54
2014	1448.95	51771.77	2691.108	836369.1618
2015	1155.20	42114.24	1913.4556	80995.598
2016	1137.90	38668.22	1719.688	73279.524
2017	1069.15	36406.66	1442.064	60914.632
2018	965.90	32163.26	993.89	48227.30905
2019	1197.62	40331.31	837.75	53868.272
2020	1019.07	34249.65	601.8782	42580.37
“十三五”年均增速(%)	-2.720%	-2.988%	-23.084%	-12.691%
2013~2020年年均增速(%)	-7.984%	-12.658%	-20.293%	-34.953%

2、交通运输方式发展特点

邵阳县境内以公路、铁路为主要的交通运输方式，水路运输目前已经衰落。我县等级公路的发展较为迅速，尤其是十四五期间，公路建设以高速公路、一、二、三级公路为主，对水运设施和农村公路的建设还需加大投入。同时，我县对于公交站场、客货运站场、农村客运招呼站的建设还急需提高，以方便县内各乡镇之间的联系，为实现城乡统筹、改善党群、干群关系奠定基础。

2.2、存在的问题和困难

经过“十三五”期间的迅速发展，我县的综合交通运输网络体系虽得到了一定的提升，但仍然存在较大的问题。

1、项目审批周期长，要素保障困难

当前交通建设程序复杂，环节多、要求高、耗时长，资金、土地、环境等制约严重，导致重大项目前期工作普遍缓慢。随着交通建设大规模的深入推进，部分项目因前期工作审批影响整体进度目标的现象突出。土地资源紧缺、占补平衡指标难以落实等问题仍然存在，建设用地紧缺仍是影响项目推进的重要因素，受

土地利用各项指标限制，用地指标难度增大，同时近年来土地价格大幅上升，征地难度越来越大。

2、路线情况复杂，成本增加

由于公路项目路线普遍较长，牵涉面广，涉及街道、村庄较多，情况复杂，政策处理工作推进十分困难，加之材料上涨、征地拆迁标准提高等多方面因素制约，项目建设成本大幅增加，项目超概算情况时有发生。

3、项目建设资金严重不足

为改善地方经济发展环境，近年来，邵阳县相继启动了G207邵阳至塘渡口段、S223峡山铺至邵东仙槎桥段（原S223）、S236罗市桥至五丰铺段（原S224）、S238渣滩至塘渡口段（现编码为S336）、Y043三合至峡山段等主要干线公路改、扩建工程，项目实施虽然得到了国家与省、市交通部门的支持，上级补助资金所占项目建设投资的25-30%左右，且交通基础设施建设的公益属性，缺口资金主要依靠地方财政配套。又受到物价上涨、费率上调等因素，建设成本越来越高，地方配套资金的压力越来越大。原来主要资金缺口靠银行借贷、融资代建、PPP等模式，但政策原因，造成融资困难，建设资金短缺，造成多项重大项目无法按规划实施。

4、农村公路的养护状况令人担忧

农村公路里程的延伸与广度的扩展，增大了农村公路的维护难度，增加了农村公路的养护与管理费用。省级财政补助资金的投入方向主要是国、省、县、乡道养护与危桥改造，全县绝大多数村道因为村组道，均未能纳入养护数据库，自建成以来就一直处于无人管理、无钱养护状态。而且村组道路面等级低，因资金原因，路面结构层薄，容易出现断板、碎板等病损，乡（镇）村两级政府和广大群众要求加大村道维护的呼声日渐高涨，县财政对以上现象高度重视，但因财力紧张，拨付的资金与养护的需求存在较大差距。

5、公共交通受政策、资金影响，发展滞后

在公交优先方面，虽然县财政通过努力，多方筹措资金，安排并落实公交优先的扶持资金，但由于总体投入不足，上级部门对公交优先政策的落实也不到位，导致公交发展受挫。同时，我县客运、公交场站设施落后于城市建设步伐，场站存在了布局不合理、建设规模小、设施不足等诸多问题，已无法满足客运市场的发展需求。交通运输体制改革相对滞后，各种运输方式之间缺乏统筹规划、衔接配套，难

以形成完善的综合运输体系；交通运输市场监管制度尚不完善，运输市场垄断经营与无序竞争并存，以市场调节为主的交通运输价格机制尚未建立。

第3章. 发展形势

3.1、发展环境

“十四五”期间，党和国家开启全面建设社会主义现代化新征程，全面推进交通强国建设，深入实施“一带一路”、长江经济带、中部崛起、乡村振兴、军民融合等系列重大战略，交通运输将迎来基础设施发展、服务水平提高和转型发展难得的黄金期、机遇期和窗口期。

3.1.1、发展机遇

从宏观环境来看。“十四五”时期，我国产业高质量发展面临的环境将发生深刻变化，既面临着百年未有之大变局的冲击，也面临着国内经济社会深刻转型的挑战。世界范围内的新一轮科技革命和产业变革蓄势待发，孕育着不可估量的经济增长动力，有利于我县更好实现创新引领、开放驱动。“双循环”新发展格局下，以要素市场化、更高水平开放、区域协同发展和消费升级为着力点的改革，有利于我县进一步疏通国民经济循环中的堵点，助力实现高质量发展。“一带一路”和长江经济带发展战略下，生产力布局由沿海逐步向内陆拓展。乡村振兴战略的实施推动了新型城镇化建设，新型城镇化为乡村振兴创造了条件。新型城镇化加速推进下，城镇基础设施水平的快速提升，有利于我县城市发展潜力形成后发优势。党中央赋予湖南“三个高地”新的历史使命，系列改革措施、政策优惠将密集落地实施，有利于我县谋划发展新布局，提升区域发展优势。人口老龄化进入凸显期，“十四五”时期劳动力年龄人口绝对数量逐年减少，县域需要科学制定人口发展战略，落实生育新政策，促进人口长期均衡发展，防止县域经济空心化。

从县域情况来看。城乡融合发展成为县域经济发展必然趋势。破除城乡二元结构，建立城乡一体、相互促进、协调发展、互动共荣的城乡融合发展新格局，推进城乡融合发展，加快补齐农业这个“四化同步”发展的短板，才能有效提高乡村发展质量、进一步提高城镇发展质量。紧紧抓住实施乡村振兴战略的重大机遇，将二者有机结合起来，坚持以工补农、以城带乡，推动形成工农互促、城乡互补、全面融合、共同繁荣的新型工农城乡关系。转型升级成为县域经济发展的必然要求。邵阳县域经济中传统农业比重大，工业多为传统、低端产业，高新技术产业、现代服务业起步较迟、发展不快，产业市场竞争力不强，县域经济转型升级的任务重、压力大。在经济下行压力增大，增速逐步放缓的发展环境下，既要加快发展，继续保持相对较快的增长速度，也要转型发展，必须正确处理经济

发展与环境保护、当前利益与长远发展、短痛与长痛的关系。坚持全要素、全产业链、全地域地谋划、布局和发展县域经济。**完善社会民生成为公众的迫切需求**。我县医疗卫生、养老、公共文化等公共服务能力和水平与人民群众的期盼相比还有较大的差距，有待提升。为适应社会转型发展需要，“十四五”时期要积极推进社会管理和社会服务创新，加大民生投入，扩大就业创业，保障和维护群众权益，提高医疗保障水平，科学完善医疗保险报销政策，健全社会救助体系，努力实现民生社会事业由广覆盖向高水平转变。**承接产业转移成为县域经济发展的先导**。邵阳县地处湘南湘西承接产业转移示范区的交汇地带，是产业转移引导和支持的8个重点县市区之一，既承接先天之势，又拥有政策之利。在“一带一路”、中部崛起、长江经济带、乡村振兴战略、湖南“一带一部”等国省级区域协调发展的重大战略基础上，随着国家批复建设湘南湘西承接产业转移示范区的深入实施，使得邵阳县的区位特点和优势将更加突出，为邵阳县域发展赢得广阔前景和巨大空间。

3.1.2、面临的挑战

从宏观层面上看，“十三五”期间，国内外环境复杂多变，单边主义、中美贸易摩擦加剧等一些不确定风险，给我国经济形势带来了不确定性，引发经济、安全等风险将会上升。国内经济增速放慢，由高速度发展向高质量发展转型升级，给经济欠发达地区提出了更加严峻的挑战；同时，受市场需求、政策体制、新冠肺炎疫情和后疫情时期等因素叠加影响，在经济新常态推动高质量发展的大环境下，我县经济运行面临不少困难和挑战，经济下行压力较大，结构调整阵痛显现，企业生产经营困难增多。

从微观层面上看，我县农业农村发展不平衡不充分的问题依旧突出，城乡收入、基础设施、生态环境、公共服务、高端人才等方面的问题与挑战仍然较大。邵阳县发展相对滞后，在全省市区域发展中面临着被边缘化的风险。如：2020年我县GDP占邵阳市的8.02%，邵东市的29.28%，隆回县的77.51%；财政收入占邵阳市的5.25%，邵东市的31.2%，隆回县的58.9%；全社会消费品零售总额占邵阳市的9.5%，邵东市的42.6%；高新技术企业44家，仅占邵阳市的4%；邵阳县第二、第三产业增加值在GDP的比重仍然偏低，传统工业和服务业比重过大，知识密集型、技术密集型的工业和生产性服务业少，旗舰型、高端服务业发展步伐还不快，同时，企业的规模小、实力不强、叫得响的品牌也少，造成邵阳县财政收入增速慢，产业项目开展困难。工业点源污染、农业面源污染和生活污染对环境造成的影响未得到根本解决，给全县项目建设加大了难度。由于金融风险防

范、化解地方债务风险、货币政策的适度调整，社会融资规模显著收缩、企业信用风险上升等加剧企业融资难。全县缺少出色的项目运作者和管理者，特别是既懂项目、懂政策又懂技术的人才尤为稀缺，影响我县重点项目推进。科技创新主体不强，创新资金缺乏，技术和人才储备不够，科技对经济的贡献率偏低，2020年全县授权专利327件，占邵阳市的7.5%，为邵东市的37.7%；高新技术产品生产企业44个，仅占邵阳市的4.1%。

3.2、阶段性特征

“十四五”时期（2021-2025）是中国经济由中等收入阶段迈向高收入阶段的关键时期。其间，中国经济增长动力机制转换将迎来新的阶段，消费将成为高质量发展的主动力，资本从城市到乡村的“逆流”，新型基础设施建设将带来巨大的投资需求，制度性交易成本有望下降，“一带一路”等重大战略的增长带动效应将开始释放。

改革开放以来，我国利用体制优势，在需求侧以高投资、高出口为依托，在供给侧以发展劳动密集型产业为导向，全面推进经济快速发展。在经济进入新常态后，需求侧有效消费需求不足、优质和高端产品无法满足市场需要，供给侧传统产业改造滞后、新兴产业成长缓慢，而矛盾破解的关键在于体制机制改革。

十九大以后，中国经济踏上了向高质量发展阶段迈进的新征程，中国经济增长动力机制转换承上启下的阶段性特征明显，粗放型工业、房地产等传统增长动力将延续前期的弱化趋势，新型消费、创新经济等新兴增长动力尚未定型，仍处于关键的能量积累期。

随着5G、人工智能、工业互联网、物联网等新兴产业“新型基础设施建设”，支撑产业及社会网络化、数字化、智能化升级发展的新基建将成为“引擎式”的重大产业驱动力。“十四五”期间，应加快引导布局建设轨道交通、城际铁路、高铁、通用机场、骑行步行设施等交通基础设施，5G基站、物联网基础设施、北斗导航应用、大数据等信息网络基础设施，以及充电设施、共享网点、公共空间等公共共享设施。一些新城新区在新型基础设施方面将产生巨大的投资示范效应。此外，乡村振兴补齐短板的过程中，农村基建规模需求巨大。

以科学发展为主题，以转变发展方式为主线，围绕建设湘西南交通枢纽的总体目标，完善城乡交通路网，加强综合交通衔接，坚持“建养”并重，全面提高交通基础设施供给能力；推进交通科技进步和节能减排，优化运力结构和运输组

织，增强安全应急和交通综合执法水平，全面提高交通运输服务能力；加快构建畅通、高效、安全、绿色的交通运输体系，为发展现代交通提供强有力的支撑和保障。

3.3、需求分析与预测

3.3.1、区位分析

邵阳县位于湘中偏西南，邵阳市的中南部，资江上游。位于湘中娄邵冷区范围内。县城东与邵东、祁东县为邻，南连东安、新宁县，西接武冈市、隆回县，北抵新邵县、邵阳市，是湖南向泛珠三角地区和港澳市场开放的前沿阵地，也是华中、华南两大经济区域结合部位，具有较好的区位条件。邵阳县生态环境良好，农业与矿产资源丰富，发展潜力巨大。



图 3.1 邵阳县地理位置



图 3.2 邵阳县在全国开发战略区位

3.3.2、综合交通运输体系需求发展面临的形势

随着邵阳县区域经济环境的变动、产业结构与布局的调整以及新型城镇体系布局、邵阳县发展布局的调整，县域交通运输体系需求发展呈现出新的发展趋势，迎来了新的挑战，主要体现在下面4个方面。

1、经济全球化和开放格局为邵阳县经济发展带来新的机遇的同时，也对其交通运输能力提出要求

经济全球化在世界范围内的迅猛推进，我国的对外开放格局已经形成，邵阳县也越来越受到全球化的影响。随着东部地区土地、劳动力、能源价格的上升，越来越多的企业将转向中部地区投资。这既为邵阳县提供了外部发展条件，也势必会提高对邵阳县交通条件的要求，交通压力也将会逐步增加。

中部崛起战略的提出、实施及湖南省委省政府对“四化两型”社会建设的

推进，加大了对湘中及湘西地区的扶持力度，为邵阳县经济社会创造了良好的条件和内部发展环境，“十四五”时期是我县快速发展的黄金时期，因此应大力发展以公路运输为主的交通运输网络，提升自身交通运输能力，这同时也是发展邵阳县经济的一大契机。

2、区域经济一体化趋势对县域交通运输发展带来了极大的挑战

《湖南省城镇体系规划》提出“新型城镇化”更要求加快构建以长、株、潭为中心的城市群，全面规划发展“五区”（即长株潭都市区、环洞庭湖区、湘南城镇发展区、湘中娄邵冷区和湘西城镇发展区），通过产业对接、资源共享、环境同治、制度接轨的形式，增强各个城镇群的综合承载和辐射带动能力。邵阳县归属于湘中娄邵冷区，与长株潭城市群毗邻，具有较优越的区位条件，面临区域经济一体化的重大机遇。

邵阳县位于湘中娄邵冷区，国家区域政策和区域经济一体化趋势惠及邵阳县的同时，也对邵阳县的交通运输发展提出了挑战，邵阳县城区与区域相关的市县关系亟待协调，迫切需要县城总体规划修编加强联系，提高县城的综合竞争力。

3、服务业、新型化工业与现代农业等产业化布局的推进，增加了客货交通运输量的压力

随着邵阳县农业综合生产能力显著增强，工业经济结构显著优化，现代服务业显著发展。三次产业比例调整为11.04：28.85：60.11，第一产业贡献率为11.04%，二产业贡献率为28.85%，三产业贡献率为60.11%。县工业集中区、邵塘工业走廊、长岩工业走廊、红石生态科技园、新型材料产业园、发制品产业园、电子信息产业园、新型能源产业园、棉纱服饰产业园、油茶产业园的建设都对邵阳县道路交通带来了极大的压力。

4、城镇化水平提升、新农村城镇格局的调整，将对交通基础设施发展提出新的要求

根据全县经济社会发展格局，逐步构建由县城—中心镇—建制镇所组成的层次分明、优势互补、整体协调的县域城镇体系，形成“一星三区两线”的城镇发展布局。一星，即把县城建设为邵阳市卫星城，加快与邵阳市区的融城步伐。三区，即县城夫夷新区、滨江新区、工业新区。夫夷新区以行政办公、商业贸易、文化教育等功能为主，滨江新区以休闲娱乐、高档住宅等功能为主，工业新区以工业、交通、仓储物流等功能为主。两线，即以G207为主线，重点发展九公桥、

白仓、塘田市等乡镇；以 S236 为主线，重点发展五峰铺、谷洲、下花桥等乡镇。在产业发展空间与村镇体系布局难以协调发展的背景形势下，将对交通基础设施建设提出新的要求。

3.3.3、“十四五”交通运输需求预测

1、交通运输行业发展趋势

1) 全面深化改革，推动交通治理能力和治理体系现代化

全面深化改革，实现政企、政事、事企分离，激发发展内生动力；研究建立我省事故与责任相一致的管理体制，明确各级职责，做到权界清晰，权责一致；健全行政权力制约监督体制，加强内部权力的制约监督，建设阳光高效、清正廉洁交通。

2) 推进“四个交通”建设要求公路发展注重转方式与调结构

“四个交通”建设任务给公路的发展提出了新的要求，综合交通体系的构建对公路定位和要求发生了新的变化，公路不仅自成系统，同时承担其他交通方式之间相互协调的功能，以促进综合交通一体化发展。

3) 全面推进依法治国方略要求加速法治公路的建设步伐

“十四五”期间，邵阳县公路应进一步健全行政执法机构，提高执法人员素质，完善与国家法律体系相配套的地方交通法规、规章和规范性文件，拓展交通法治范围，提高交通法治水平，强化交通执法力度，大力开创法治交通管理的新局面。

4) 可持续发展的重要任务之一是加快绿色生态公路的发展

邵阳县的绿色生态公路建设将按照“因地制宜、因路制宜、经济适用、功能高效、景观协调、易于管护”的原则，充分根据不同地域、气候、地质和路段等特点，在保障公路通行安全的前提下，因地制宜，彰显自然，把邵阳县的绿色潜能、绿色生态优势通过交通的支持充分体现出来。同时，应在建设过程中增加环境保护投入。

5) 智慧交通建设要求全面提升公路科技信息化发展水平

未来，邵阳县的交通信息化以满足和促进交通运输信息化发展的顶层设计为核心，全面提升公路行业内部包括应急指挥、信息采集、公众出行、建设管理、规划计划管理、养护管理、人才管理、财务征收管理、路政执法等方面的交通信息化管理和服务水平，推动和支撑邵阳市交通运输现代化的率先实现。

2、交通需求发展趋势

1) 货运发展趋势分析

怀邵衡铁路的建成、洛湛铁路复线的改造，邵阳县区域交通条件的持续改善，基础设施将进一步完善，这促进了区域经济一体化的协同发展，铁路运输客货运量将进一步持续上升；另外随着邵阳白仓至新宁高速公路、新化至新宁高速公路、G60沪昆高速的扩容改造、S336、S550、S240、S552、G356绕城公路、S242公路等重大交通项目建设，G207、S336、S236等旧线的路面改造，逐步形成纵横交错、四通八达、快速便捷的干线交通运输网络，公路网络规划建设进一步完善，与周边地区联系进一步加强，运输能力也有所提升。

根据经济社会对交通运输的影响分析，“十四五”时期，邵阳县仍处于工业化快速发展时期，县域的工业化水平与全国先进水平存在一定差距，城镇化水平也处在全国平均水平之下。十四五期间，我县将继续以产业调整和发展为重点，推进产业结构调整，发展壮大优势产业，改造和提升传统产业，积极培育战略性新兴产业。邵阳县货运需求主要体现在农产品、工业产品与现代物流运输及中长距离的中转。且货运周转量增长速度高于货运量增长速度。随着经济的发展，专业化分工和合作日益加强，人们出行与物资流动机会增多，流动频率也随之增长，区域资源和生产交流方面的交通运输需求快速增长。

2) 客运发展趋势分析

①纵横公路交通线路与客运场站的建设，加强了县城县域的内外部交通联系，客运量将逐步上升

一纵两横高速公路网的架构，五纵六横国省道网的布局，以及县城汽车西站和多个农村客运站有机的建设，使得各乡镇到县城的“半小时”经济圈的构建得以实现，进一步加强了县城对内对外交通联系。另外随着铁路客运站场与长途汽车站的新建，便利了人们的对外联系，刺激了客运交通量的增长。

②第三产业的快速发展，中短距离的客运交通量大大增加

“十四五”时期，邵阳县仍将处于城镇化快速发展时期。县域内的客运需求主要体现在外出就业、商务出行、旅游和探亲。城镇群加快发展，城市常住人口迅速增加，城市规模的扩大，人民生活水平不断提高，促使居民出行需求的得到释放，对客运服务水平要求进一步提升。无论城市还是农村，旅游、休闲、和探亲等私人出行需求会迅速增加。

另外，随着以“梯级分布”的商贸业的形成，以新网建设、配送中心建设、市场体系建设为着力点，打造以县城为中心、乡镇为重点、村级为基础的城乡商贸流通网络。以资江为线，资江沿岸各景点为珠，形成的“以线串珠，四色共游”的旅游格局及房地产、住宿、餐饮等关联产业的大力发展，都将促进邵阳县第三产业的迅速崛起，中短距离的旅游客运量会大大增加。

③城镇体系布局逐步形成，城乡交通一体化需求进一步增长

随着新型城镇化的深入发展，农村人口快速向城市转移，农村人口转移到城镇后出行次数会发生较大增长，此外农民进城后还会和农村家乡保持较为密切的交通往来，城市与农村的沟通联系会更加紧密，由此产生的城乡之间的交通需求增长趋势非常明显。农民生活水平的提升和进城务工频次的增长也客观要求了城乡交通一体化，城市和农村的交通联系需要更加舒畅。

3、“十四五”交通需求预测

1) 预测思路和方法

对于综合交通需求的预测，本报告立足于对邵阳县社会经济现状及发展特点分析，结合产业结构调整、区域空间发展战略、综合运输体系的建设特点等，通过多种定性、定量预测方法的应用，借助相关统计分析软件，得出科学、合理的综合交通需求预测结果，为综合交通体系规划的编制提供科学可靠的依据。

本报告所采用的预测方法有：

①指数平滑预测法

指数平滑法是在移动平均法基础上发展起来的一种时间序列分析预测法，它是通过计算指数平滑值，配合一定的时间序列预测模型对现象的未来进行预测。其原理是任一期的指数平滑值都是本期实际观察值与前一期指数平滑值的加权平均。

$$S_t^{(1)} = \alpha y_t + (1 - \alpha) S_{t-1}^{(1)}$$

式中： $S_t^{(1)}$ —第 t 期的观测值；

y_t —第期的观测值；

α —加权系数， $0 < \alpha < 1$ 。

上式中，当时间序列波动不大，较为平稳时，应取较小的 α 值，以减小修正幅度，使模型包含较长的时间序列数据信息；当时间序列具有明显的变动趋势时，应取

较大的 α 值，以跟上数据的变化速度，提高预测模型的灵敏度。

上面只是描述了一次指数平滑的理论与方法。根据平滑次数不同，指数平滑法分为：一次指数平滑法、二次指数平滑法和三次指数平滑法等。在实际预测中会经常使用二次、三次指数平滑法，以提高预测的准确性。

②增长率预测法

增长率预测法就是在当前发展水平下，给定一个年增长系数，以这个系数预测未来的情况。一般模型为：

$$y_{t+n} = y_t \times (1 + \theta)^n$$

式中： y_{t+n} —第 $t+n$ 期的预测值；

θ —年均增长率。

2) 预测结果

表 3.1 十四五邵阳县运输量预测表

年份	客运量 (万人)	货运量 (万吨)	客运周转量 (万·km)	货运周转量 (万吨·km)	地方生产总值 (万元)
2015	1155.199	1913.456	42114.200	80995.600	1227673
2016	1137.899	1719.688	38668.200	73279.520	1328308
2017	1069.149	1442.064	36406.700	60914.630	1437494
2018	965.901	993.890	32163.300	48227.310	1561808
2019	1197.618	837.752	40331.300	53868.270	1757885
2020	1019.073	601.878	34249.649	42580.370	1806104
2021	1151.973	744.824	38855.907	46034.508	1980203
2022	1201.009	844.411	40331.043	48404.074	2122302
2023	1305.954	972.905	43893.594	51496.687	2262299
2024	1373.626	1082.127	46064.535	54107.262	2395061
2025	1466.147	1204.197	49163.301	57039.203	2517671

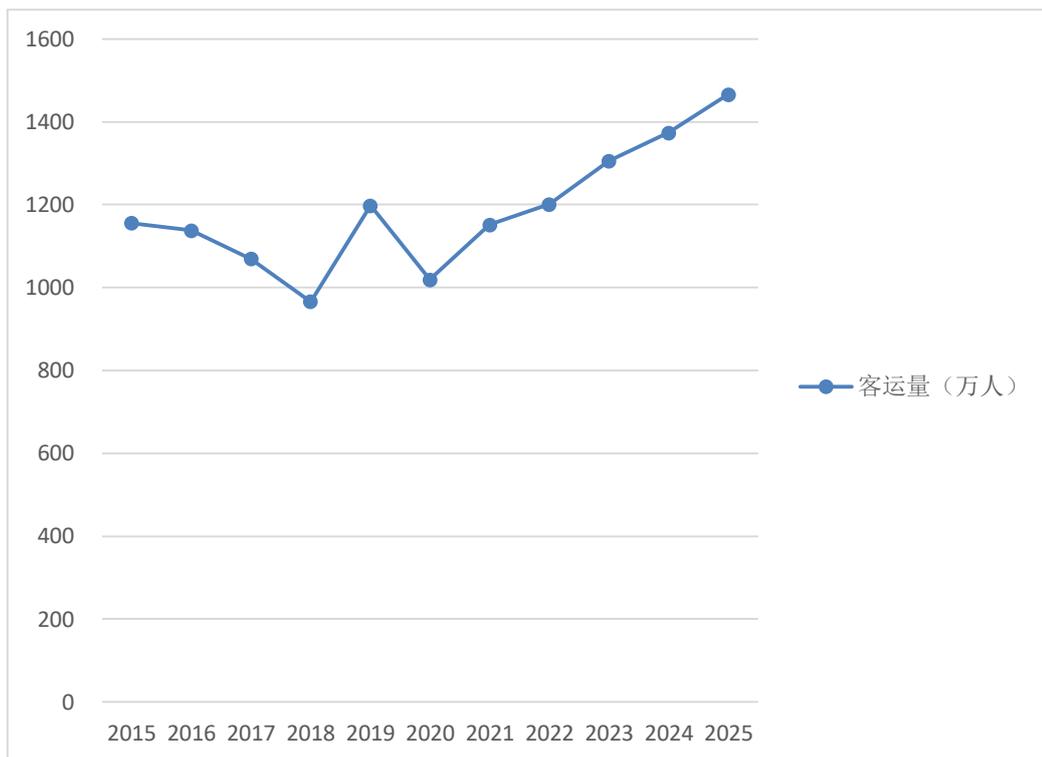


图 3.3 “十四五”邵阳县客运量需求发展趋势预测

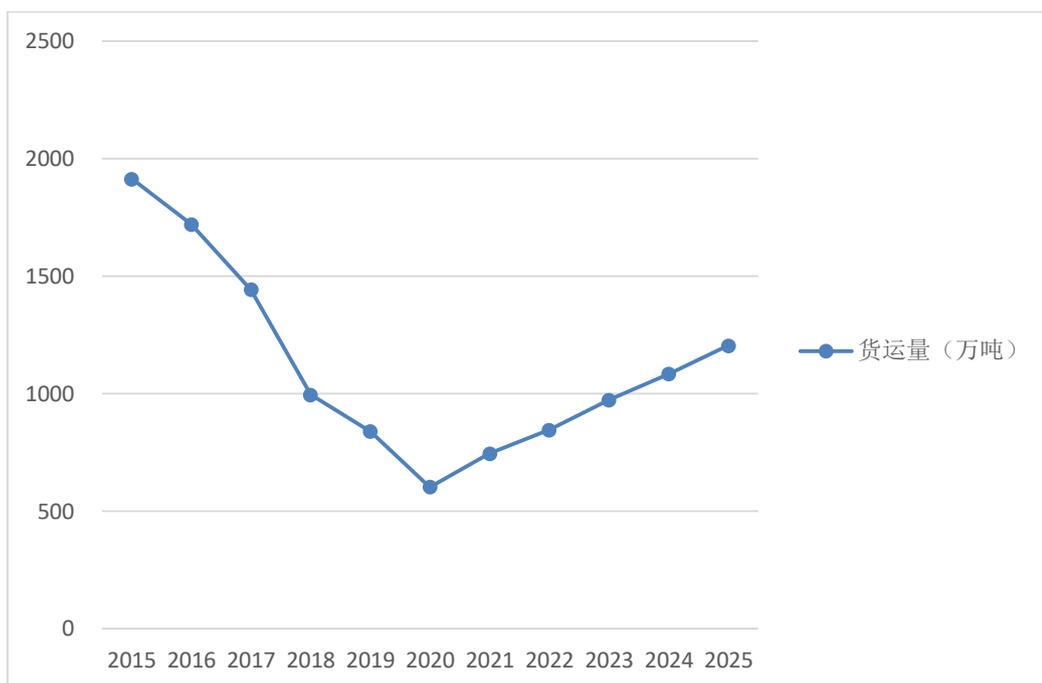


图 3.4 “十四五”邵阳县货运量需求发展趋势预测

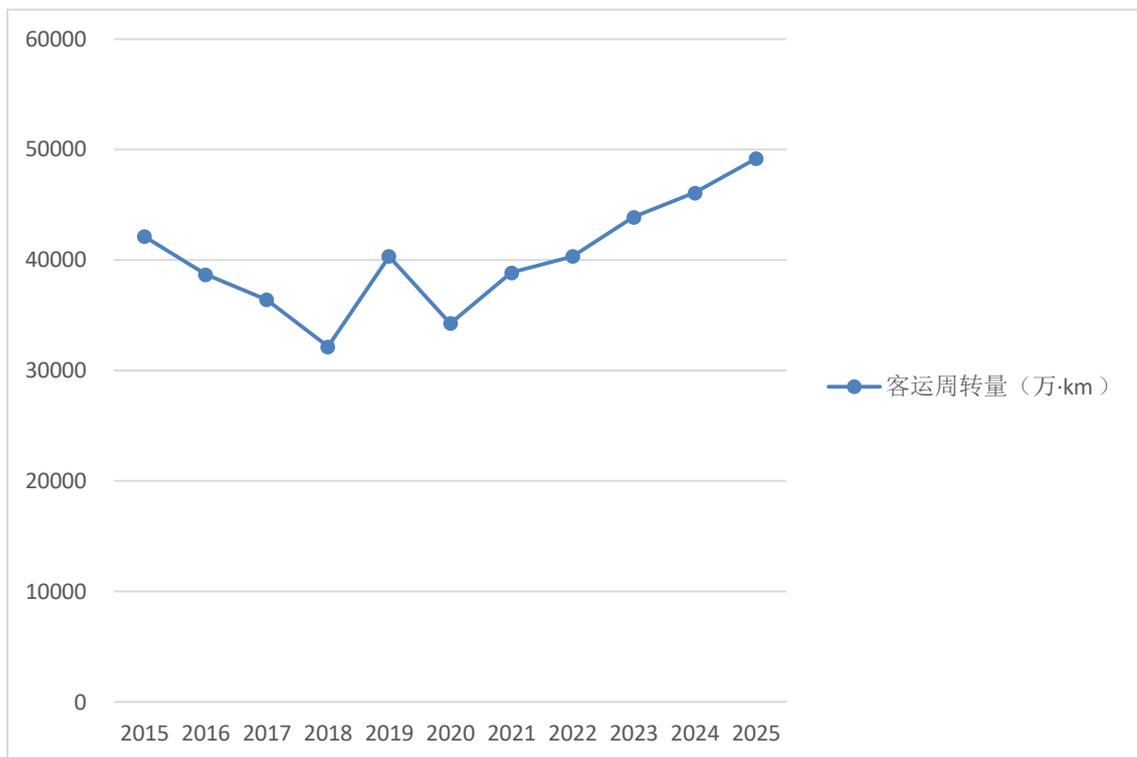


图 3.5 “十四五”邵阳县客运周转量需求发展趋势预测

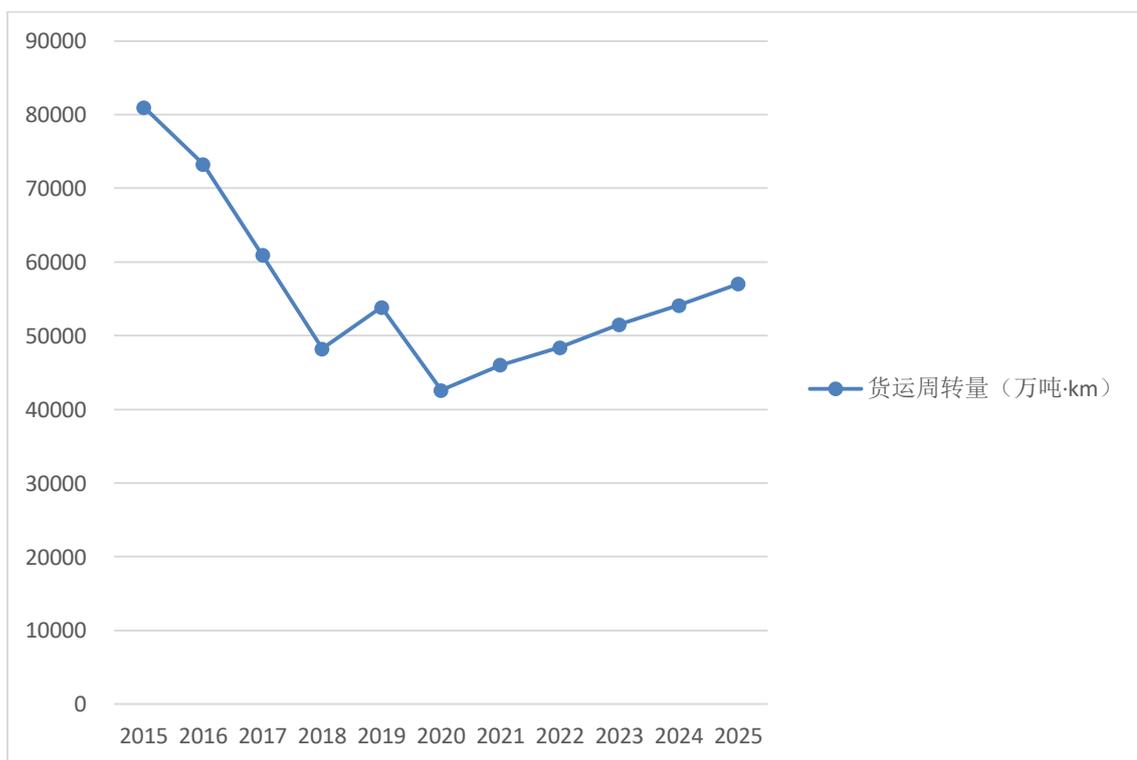


图 3.6 “十四五”邵阳县货运周转量需求发展趋势预测

3) 结果分析

通过上述预测结果可以得出邵阳县地方生产总值、客货运交通量，通过对以上数据的拟合分析，得出各项指标发展趋势符合表 3.2。

表 3.2 十四五邵阳县交通运输指标发展函数

指标	函数名称	函数模型
客运量	指数函数	$y = 1208.3e^{0.0676x}$
货运量	线性函数	$y = 432.95x + 509.58$
客运周转率	对数函数	$y = 21113903.91\ln(x) - 160542643$
货运周转率	线性函数	$y = 12.489x - 25072$
地方生产总值	二次函数	$y = -3121.4x^2 + 115922x + 452834$

第4章. 指导思想及主要目标

4.1、指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，坚持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，认真贯彻落实习近平总书记“七一”重要讲话和考察湖南重要讲话精神，贯彻落实好党中央《交通强国建设纲要》决策部署，认真贯彻落实省市交通运输工作会议精神，按照交通运输部正式批复湖南的交通强国建设试点实施方案，在城乡客运一体化、全域旅游生态景观路建设、湘赣边区域合作示范区综合交通运输发展、交通科技兴安等方面为使我县交通强县发展抢好先机。在交通规划上，要实施综合的、立体的规划，扎实做好“十三五”收官和“十四五”规划编制，加快构建综合交通枢纽体系，加强各种运输方式基础设施网络建设，完善多层次网络布局，加快构建快速、便捷、高效、安全的互联互通综合交通网络；全面规划我县的城乡客运一体化、全域旅游生态景观路的建设。在交通管理上，要坚持法治引领，不断完善综合交通运输法规体系，进一步深化行业体制机制改革、“放管服”改革，健全治理规则，构建以信用为基础的新型监管机制，优化营商环境，不断推动交通治理体系和治理能力现代化；在交通服务方面，坚持以人民为中心的发展思想，推进出行服务平安、快速、便捷，打造绿色高效的现代人流、物流体系，促进交通与旅游、物流、装备制造等产业融合发展，不断增强人民群众的获得感、幸福感和安全感。

4.2、发展原则

坚持党的全面领导。坚持和完善党领导经济社会发展的体制机制，坚持和完善中国特色社会主义制度，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，不断提高贯彻新发展理念、构建新发展格局能力和水平，为实现高质量发展提供根本保证。

坚持以人民为中心。坚持人民主体地位，坚持共同富裕方向，始终做到发展为了人民、发展依靠人民、发展成果由人民共享，维护人民根本利益，激发全体人民积极性、主动性、创造性，促进社会公平，增进民生福祉，让人民群众获得感成色更足、幸福感更可持续、安全感更有保障。

坚持新发展理念。把新发展理念贯穿发展全过程和各领域，积极融入新发展格局，切实转变发展方式，实现更高质量、更有效率、更加公平、更可持续、更

为安全的发展。

坚持深化改革开放。坚定不移推进改革开放，加强治理体系和治理能力现代化建设，破除制约高质量发展、高品质生活的体制机制障碍，推动更大范围更宽领域更深层次对外开放，持续增强发展动力和活力。

坚持系统观念。加强前瞻性思考、全局性谋划、战略性布局、整体性推进，办好发展安全两件大事，更好发挥各方面积极性，着力固根基、扬优势、补短板、强弱项，注重防范化解重大风险挑战，实现发展质量、结构、规模、速度、效益、安全相统一。

坚持目标引领。切实担负起习近平总书记赋予湖南的新时代使命任务，着力打造中国油茶创新试验示范中心、渝湘粤经济发展合作区，湘南湘西承接产业转移桥头堡、邵阳东部城市群内循环经济先行区，推动邵阳各项工作朝着更高目标全面提升，在全面建设社会主义现代化新征程上迈出坚实步伐。

4.3、基本原则

“十四五”期，党和国家开启全面建设社会主义现代化新征程，全面推进交通强国建设，深入实施“一带一路”、长江经济带、中部崛起、乡村振兴、军民融合等系列重大战略，交通运输将迎来基础设施发展、服务水平提高和转型发展难得的黄金期、机遇期和窗口期。邵阳县要积极融入国家“一带一路”、长江经济带、中部地区崛起、粤港澳大湾区建设和我省“一带一部”、湘南湘西承接产业转移示范区建设等战略，邵阳市“二中心一枢纽”总战略。

根据邵阳县现状，各种运输方式的技术经济特征和社会对资源消耗、建造成本、运行成本的可承担能力，在框架结构优化、运输系统一体化、全面信息化的战略目标和政策指引下，由多种运输方式按照功能组合、优势互补、技术先进、合理竞争、资源节约的原则进行网络化布局发展，共同构建形成能够有效满足社会经济发展需要、一体化紧密衔接、运行高效的交通运输有机整体。

邵阳县“十四五”综合交通运输体系规划，从区域对外和区域内部两个层面进行，面向区域一体化、城乡一体化发展进程，协调机场、港口、铁路、高速公路、国省干线公路等重大交通运输基础设施的功能，规划与经济社会发展相协调、适当超前的水路、铁路、公路等区域综合交通运输网络布局。

邵阳县“十四五”建设应根据资金及择优选建项目。邵阳县拟规划的省道大多是由县乡道升级而成，道路等级以三四级道路为主，“十四五”期间只能对其一部分进行升级改造，主要考虑以下因素：

- (1) 进入湖南省交通厅“十四五”项目优先建设；
- (2) 功能重要、交通量大、服务沿线地方经济明显的道路优先建设；
- (3) 以重要开发区、旅游景区、内河港口、机场、铁路站衔接的公路集疏运项目；
- (4) 断头路，交通量大的高速公路互通连接线；
- (5) 国防战备需要，国防战略大通道优先考虑建设；
- (6) 邵阳县公路骨架网组成部分的道路优先建设。

4.4、主要规划思路

按照湖南的交通强国建设试点实施要求，围绕我县县域经济发展重点，延续“十三五”时期“一环五纵六横”的公路布局，重点打造“一个枢纽中心、一纵一横干线网、一张全域旅游网”的综合交通运输体系。

一个枢纽中心：以高铁新城为新的交通枢纽起点，通过新修建高铁新城至高速公路邵阳县收费站连接线、高铁新城至峡山客运站公路、G356邵阳县罗城至黄豆园公路、G356绕城公路和利用正在施工的邵阳县高速公路连接线，打造以县城为中心的完整交通圈，连接通往市区和各乡镇的公路，使县城成为全县快捷方便的交通枢纽中心。。

一纵一横干线网：纵向即以岩口铺镇邵阳西站为起点，连接小溪市、塘渡口镇、九公桥镇、黄荆乡和下花桥镇、五峰铺镇，加强我县北部地区和东部地区的经济联系。横向即以长乐乡与隆回交界处为起点，连接长乐乡、蔡桥乡、黄亭市镇、金称市镇、塘田市镇、河伯乡和东安县。将武冈机场、新新高速、白新高速和河伯岭石漠化公园相连，打通我县西部地区和南部地区联系通道。

一张全域旅游网：按照交通运输部正式批复湖南的交通强国建设试点实施方案关于全域旅游生态景观路建设的要求，统筹山水林田湖草共同体，创建全国休闲农业重点县、中国美丽休闲乡村，按照“山坡栽果，沿岸造林，种养创园”的发展思路，加大空气治尘、土壤治污、水中治污力度，建设循环经济试点县，实施乡村休闲旅游精品工程，推进农业+旅游、文化+旅游、生态+旅游，打造“一心两带三区”的全域旅游发展格局。一心：即县城旅游集散中心，两带：即资水（夫夷水）滨水风光带、赧水滨水风光带。三区：红色-乡村文化体验片区，生态康养运动休闲片区，蒙学研学旅游片区。以天子湖湿地公园、金江湖3A景区、济公岩

3A景区和塘田市镇战时讲学院为中心点，围绕红色旅游经典景区、中国传统村落、乡村旅游重点村、风景名胜区、重点宗教文物、红色旅游资源点、休闲农业示范点（园）、休闲农业与乡村旅游融合集聚重点村镇、星级休闲农庄、A级创建景区等内容，对全县35个主要景点的连接道路进行提质改造，为我县旅游产业发展提供基础。

4.5、主要目标

以“贯通、连接、升等、配套”为目标，加快形成以高速公路、国省干道、铁路为骨架，以农村公路为脉络，以站场为结合点的交通网络线，达到高效便捷、大进大出的效益。基本形成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系，基础设施衔接顺畅、运输服务便捷高效、科技信息先进适用、资源环境低碳绿色、安全应急可靠高效、行业管理规范有序，发挥各种运输方式的比较优势和综合交通的整体效益，适应国民经济和社会发展的需要。

4.5.1、基础设施

——**建成便捷的公路网络**。基本形成以县城为中心，以各乡镇场为主干线，以各村为辐射重点的公路网体系。“十四五”公路建设重点，主要在于加强干线公路提质改造，提升公共运输服务水平，进一步促进与周边县市的互联互通。同时，农村公路实现所有具备条件的建制村通畅，健全农村公路养护管理和配套服务，“十四五”末期达到100%乡镇通达率和90%以上的村组通达率。构建畅通、安全、快捷的旅游公路，着力提升邵阳县的承载力、吸引力。

——**建成高效的铁路交通**。随着城市建设的发展和工业园区的建设，县城的客货流量已大幅增加，而铁路对大量的客货交通运输占绝对优势。因此，利用洛湛铁路和怀邵衡铁路建设较大规模的货物集散和配送站，以适应未来货运交通发展要求，同时形成新的工业园区，促进经济发展。

——**基本建成通江达海的内河水运系统**。基本建成以资水江为依托，以邵阳县城为中心，横穿南北的内河水运系统。

——**建成辐射城乡的客货运网络**。逐步在全县形成功能明确、层次分明、结构完善、衔接顺畅的客货运输系统，为社会提供安全、便捷、经济、舒适的交通出行服务和优质、高效、智能、低成本的现代物流服务。

——**进一步加强养护管理**。公路的技术状况和网络结构明显改善，路网的整

体服务水平和安全保障水平明显提高。国省干线常年养护率100%，农村公路列养护率达到100%，其中县乡道常年养护率为100%，村道的养护率为50%以上。大中修养护里程占总养护里程比例达到11%以上，预防性养护里程占总养护里程比例达到6%以上，国省干线公路优良路率达到98%以上。农村公路优良率达到50%以上。安全隐患路段处治率，四、五类危桥处治率100%；一、二类桥梁比例大于98%。

4.5.2、运输服务

——**优先发展城市公共交通**。提高线网密度和站点覆盖率，提升服务水平。实现县城中心区公共交通站点500米全覆盖，万人公交车辆拥有量12标台以上，公共交通出行比例达到60%左右；绿色交通车辆使用比率达到60%。

——**推进城乡交通一体化**。基本形成贯通乡镇公交服务网络，实现乡村客运通达。城乡道路客运一体化发展水平达到AAA级以上，公路中高级客车占运营客车的比例达到70%以上。交通运输服务监督电话业务回访满意率85%以上。

第5章 重点任务

5.1、进一步完善我县国省干线交通网

进一步完善我县国省干线交通网，初步实现出县的国道提升为一级公路，实现每一个乡镇通二级公路。

完成十三五规划项目。我县“十三五”项目续建至“十四五”的项目为3个项目66.636公里。具体为S336邵阳县黄豆园至黄亭市公路工程项目18.519公里、S550长阳铺至九公桥公路25.28公里、S223峡山铺至邵东仙槎桥新线段15公里、Y043炎山岭至三合环城公路7.846公里。

实施普通国道全面提质升级。至2025年，普通国道全面达到二级及以上标准，建设里程约41.893公里。规划项目为G356邵阳县罗城至黄豆园公路19.233公里，建设标准为二级公路，沥青砼路面；G356争云庵至黄塘绕城线17.16公里，建设标准为二级公路，沥青砼路面；G356城区段（天子湖大道）提质改造工程5.5公里，采用一级公路技术标准，路基宽29.5米，沥青混凝土路。

推进全县干线公路成线成网。加快推进全县普通国道成线成网建设，确保所有通乡镇的省道达到三级及以上标准。具体主要规划项目为：

（1）长乐乡的S552长乐至蔡桥公路11公里，建设标准为二级公路，沥青砼路面；

（2）黄荆乡的S240红石至黄荆公路18公里，建设标准为二级公路，沥青砼路面；

（3）河伯乡的S242河伯岭至蔡桥公路48.464公里，建设标准为二级公路，沥青砼路面。

（4）G55高速公路出口至邵阳县高铁站连接线6公里，建设标准为一级公路，沥青砼路面。

（5）邵阳县夫夷新城茶都路和祖老山路3.64公里，建设标准为城市次干道，沥青砼路面。

（6）邵阳县白新高速双井连接线至塘田市旅游公路1.498公里，建设标准为二级旅游公路，沥青砼路面。

其中省交通运输厅已经批准纳入十四五规划的项目为S550邵阳县长阳铺至九

公桥公路25.28公里、G356邵阳县罗城至黄豆园公路19.233公里、G356争云庵至黄塘绕城线17.16公里、邵阳县S336邵阳县黄豆园至黄亭市公路18.519公里、S552长乐至蔡桥公路11公里、S240红石至黄荆公路18公里、G55高速公路出口至呼南高铁站连接线6公里。

5.2、提升农村公路运行能力，助力乡村振兴

完善路网结构，提高服务水平。推动乡镇通三级公路（其中含邵阳县祁东至中庙、杨田至河伯、酃家坪-杉木桥、小溪市-霞塘云、长乐至黄亭市、金称市至双清、金江湖乡等公路）长65公里，建设标准为三级公路。

完善旅游公路网络，助力旅游兴县。旅游公路建设要基本实现我县3A景区通三级公路，A级景区通四级公路。根据湖南计划实现全省A级以上及国家级风景名胜等景区“最后一公里”通达，完成10000公里的精品旅游公路、红色旅游路、省际旅游连通路、地方特色资源路产业路建设任务。我县有河伯岭济公岩、金江湖、塘田战时讲学院三个3A级景区，天子湖国家湿地公园，九公桥布袋戏（国家非遗），达到A级及2A级的景区十余处。目前我县纳入湖南省农村公路“十四五”旅游资源产业路建设规划共75个项目，建设里程345.905公里，设标准为四级公路，路基5.5米-7.5米，路面4.5米-6.5米，沥青砼路面或水泥砼路面。邵阳县环天子湖景区公路，对环天子湖农村公路69公里进行联通和提质改造，建设标准四级公路，路基5.5米-6.5米，路面4.5米-6米，沥青砼路面或水泥砼路面。

打通最后一公里，助力乡村振兴。有效推进交通强国农村公路提质改造工程，包括窄路加宽和通组公路，方便群众交通出行和产业发展。邵阳县纳入湖南省农村公路“十四五”新村与撤并村便捷连通路建设规划，共51个项目，建设里程86.28公里。建设标准为四级公路，路基4.5米-5.5米，路面3.5米-4.5米，沥青砼路面或水泥砼路面。邵阳县成建制村主道改造扩宽，对570公里建制村主道进行改造扩宽，建设标准为四级公路，路基6.0米-6.5米，路面5.5米-6.0米，沥青砼路面或水泥砼路面。邵阳县通自然村组农村公路（含进村入户，25户100人以下），建设里程400公里，建设标准为四级公路，路基4.5米，路面3.5米，沥青砼路面或水泥砼路面。

5.3、提升我县国防战备应急交通能力

为了保障我县内通讯部队和火箭军战略出行需要，我们拟规划三条国防公路和一个战备码头。分别为九公桥人字岭部队至长阳铺公路15公里、白仓至河伯岭27公里、霞塘云至小溪市公路12公里和大埠头码头，建设标准为三级公路，沥青砼路面，拟规划里程58.24公里。目前，邵阳县白仓至河伯岭公路建设项目27公里已纳入湖南省公路十四五规划，建设标准为三级公路。

邵阳县“十四五”公路规划建设项目及资金需求详见《附表8“十四五”公路建设项目一览表》。

5.4、有效提高公共客运服务水平

以邵阳县峡山客运中心为枢纽、邵阳县汽车西站为辅，陆续建立通达全县的乡镇客运站，乡镇之间建设招呼站为节点，逐步形成城乡客运一体化。要实现一县一公司经营全县所有客运业务（包括县城内公共交通），逐年降低客车票价，最终实现最远距离的客车票价不超过国家规定的标准，惠及全县群众。具体规划是县城修建峡山客运中心，为一级客运站；建设邵阳县城乡客运一体化，包括车辆购置；包含车辆收购229台，车辆购置114台，场站建设；包含客运枢纽站2个，城乡客运首末站10个，乡镇运输服务站8个，招呼站600个，充电桩建设30个；邵阳县高铁站配套基础设施建设项目，主要建设内容包括站房配套用房，站前集散广场，公交大巴车停车场，出租车场，进站匝道，集散中心，站前综合用房，风雨廊道，地面生态停车场及地下停车场等。

邵阳县“十四五”公共客运规划建设项目及资金需求详见《附表10“十四五”站场建设项目一览表》。

5.5、加强水运及桥梁建设

在邵阳县资水、赧水、夫夷水改造渡口21个，其中重点建好霞塘云争云庵、黄亭市望江湖渡口码头及旅游港口建设和船闸改造通航工程；建好资水坪田、枫江，赧水双阳，夫夷水麦元四个砂石集散中心；做好117公里航道养护建设；新建渡改桥5处，总计2000延米；窄桥拓改147座，加宽总长4474.18延米；危桥改造28座，总计840延米；新建桥梁5座，总计900延米。

邵阳县“十四五”水运规划建设项目及资金需求详见《附表9“十四五”桥梁及航运建设项目一览表》。

5.6、全面提升公路养护管理水平

一是扩大公路养护范围，全县公路养护里程由现在的2300公里增加到3500公里，将全县所有国道、省道、县道、乡道、村道和通25户100人以上自然村公路列入养护范围。二是加大公路安全隐患整治。安全隐患路段处治率，四、五类危桥处治率100%。三是加大公路大修、中修养护里程，逐步实现现有水泥路面提质为沥青路面，确保大中修养护里程占总养护里程比例达到10%以上。

5.7、积极促进现代物流发展

综合考虑邵阳县的城市功能定位和物流业发展需要，完善铁、路、水等多式联运基础设施建设，开展生产服务型、商贸服务型等类型物流枢纽的布局建设，加快推进邵阳县农产品物流和冷链物流体系建设，重点发展农产品物流、冷链物流和城市配送三大物流体系，推动形成以怀邵衡铁路岩口铺站为中心的北部物流园，以县城高铁站为中心的中部物流园和以白仓货运站为中心的南部物流园。加强与物流节点城市的战略合作。推进大宗货物集散分拨中心、标准化物流园区等建设。加快发展第三方物流。着力推进新型物流平台建设，运用现代物流管理方式，整合改造现有商业、运输、货代、物资、仓储等行业的物流资源，积极发展第三方物流。支持骨干物流企业或第三方机构搭建社会化物流信息服务平台，推进货运车联网与物流园区、仓储设施、配送网点的信息互联。将邵阳县建成湘南湘西物流中心枢纽，为周边省市提供商流、物流、资金流、信息流、冷链物流等一体化及全方位的物流服务。

规划目标是在县城建设一座物流园，在各乡镇利用客运站建立物流站，利用各村的村级服务平台建立物流点、邮政点、快递点。逐步完善以物流园为基础，以县、乡、村三级物流节点为支撑的农村物流基础设施网络体系。具体规划是建设夫夷新园铁路专线物流园为火车货运专用线路站点，站场占地300亩。

5.8、推进交通科技进步和信息化发展

科技与标准

(1) 加强重点科技研发、成果推广与应用示范。推动基础设施建管养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”等科技应用示范工程。

(2) 加强科技创新能力建设。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。

(3) 构建适应我县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，符合我县特色的交通行业标准化体系框架。

信息化

(1) 打造新型基础设施建设体系。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；推动一批智慧交通基础设施试点工程，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，构建我县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，推动全县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，建立和完善全县公众出行和货物运输信息服务体系。

5.9、增强交通安全和应急保障能力

一是加强交通运输安全生产管理，落实企业安全生产主体责任，继续深入推进企业安全生产标准化建设和风险管理，强化企业自主、自觉安全管理能力。加大行业安全监管力度，严格落实“党政同责”、“一岗双责”制度，强化安全生产监管和督促检查。二是加强交通运输应急体系建设，积极推进公路、水运应急信息资源的互联互通，协调促进铁路、航空等行业应急信息资源共享，进一步完善公路水路交通运输应急预案体系、应急指挥体系、应急监测预警系统。完善交通运输行业应急队伍建设和加强公路、水上交通应急物资储备和救援中心体系建设。

第6章. 综合交通运输体系规划

邵阳县“十四五”综合交通运输体系规划，从区域对外和区域内部两个层面进行，面向区域一体化、城乡一体化发展进程，协调机场、港口、铁路、高速公路、国省干线公路等重大交通运输基础设施的功能，规划与经济社会发展相协调、适当超前的水路、铁路、公路等区域综合交通运输网络布局。

6.1、交通基础设施建设规划

6.1.1、区域公路系统

1、研究方法

(1) 规划原则

一是布局合理。按照区域发展总体战略、主体功能区战略和生态功能区划要求，与城镇化格局、城镇体系布局、资源分布和产业布局相适应，统筹经济欠发达地区发展和国防建设需要，综合考虑对经济、社会、交通运输、环境和土地等方面的影响，以及路网技术经济指标等方面，合理布局公路网。

二是结构优化。加强公路网结构顶层设计，注重发挥高速公路的主干线作用和普通国省道的干线作用，农村公路的支线作用，以完善路网、优化结构为重点，降低投资成本，形成科学、合理的公路网。集中资金，重点考虑规划建设“主骨架路”、“出口路”、“断头路”、“经济路”（通往重大旅游景点、农产品生产基地、贫困地区的公路和联网的断头路）和通车的自然村路。

三是衔接顺畅。注重与其他运输方式的衔接，加强与城市交通的融合，发挥综合运输整体效率。

四是规模适当。科学把握未来公路交通运输需求，合理确定公路网总体规模，实现路网供给能力与经济社会发展要求相适应。

五是绿色发展。充分利用既有路线，节约集约利用土地；加强生态环境保护，贯彻低碳发展理念，避让环境敏感区和生态脆弱区，走资源节约型、环境友好型发展道路。

(2) 公路网布局方法

公路网布局规划主要根据规划目标，综合考虑对经济、社会、交通运输、环境和土地等方面的影响，以及路网技术经济指标等方面，通过定性和定量分析，

在现有公路网基础上，拟定公路网规划备选方案，研究备选方案的路线走向，分析工程可行性，测算路线里程和重大工程的规模，匡算工程投资和土地占用情况，分析路线方案对环境的影响，以及工程建设中存在的重大技术难点，并且对备选方案进行比选优化，确定布局方案。

①公路网节点层次分析

公路建设是为区域社会经济发展服务，节点按其社会经济现状和未来发展趋势以及在路网中重要程度的高低，可以划分为不同层次，并以此确定不同层次规划公路连接的控制点和规划路网应达到的通达深度。

本次干线公路网规划中，结合行政级别和城市总体规划对乡镇体系的划分，考虑经济开发区的分布，按照节点重要性，将邵阳县域节点划分为三个层次：

第一层次，邵阳县周边地级市城市和邵阳县之间形成区域性的大通道；

第二层次，邵阳县周边的主要县级城市，和邵阳县之间形成地区性的交通通道；

第三层次，邵阳县域内各主要乡镇，与邵阳县之间形成区域内的基本通道。具体层次划分见表 5.1。

表 5.1 节点层次划分

层次	包含的节点
第一层次	长沙市、邵阳市、衡阳市、永州市、怀化市
第二层次	新邵、邵东、衡阳、祁东、祁阳、冷水滩、东安、新宁、武冈、隆回、洞口、溆浦、新化、双清区、大祥区、北塔区
第三层次	塘渡口镇、白仓镇、金称市镇、塘田市镇、黄亭市镇、长阳铺镇、岩口铺镇、九公桥镇、下花桥镇、谷洲镇、酃家坪镇、五峰铺镇12个镇，小溪市乡、长乐乡、蔡桥乡、河伯乡、黄荆乡、诸甲亭乡、罗城乡、金江乡8个乡

②节点之间的连通关系

不同层次的节点对交通需求的要求和对外通达的便捷程度是不同的，基于节点层次的不同，对远期路网进行如下规划构想：

邵阳县与省会城市以及地级市之间主要以高速公路连接；

邵阳县与周边县级城市以高速公路和短直的一级公路连接；

邵阳县到辖区内的重要乡镇之间一般以一级或二级公路连接；

乡镇之间一般通过三级以上公路连接。

（3）公路网布局方案

根据以上方法，对邵阳县公路网进行规划，路线方案包括规划路线的名称、起讫点、主要控制点、里程、技术标准和主要功能作用。根据需要，说明布局方案在城市过境、与其他路网衔接、重要附属设施和重大工程等方面的情况。

2、区域公路系统规划布局

按照湖南的交通强国建设试点实施要求，围绕我县县域经济发展重点，形成“打造一个交通枢纽中心、完善三纵四横干线网、构造一张全域旅游网”的综合交通运输体系。

一个交通枢纽中心：以县城为中心，构建一条全长41公里绕城环线。规划中环线分为南线和北线。南线25公里是以高铁新城为新的交通枢纽起点，通过新建高速公路邵阳县收费站经高铁新城至峡山客运站公路（全长6公里）、G207国道（全长3公里）、G356绕城公路（全长16公里），直接连接争云庵村（原S317线）。北线16公里是天子湖国家湿地公园大门为起点，通过修建霞塘云经歧山村至油茶博览园公路（连接G207邵阳大道，全长13公里），利用正在施工的邵阳县高速公路连接线（全长3公里），直通高速公路邵阳县收费站。绕城环线连接了G207、G356、S336、S240、高速公路连接线和9条县乡道。十四五重点启动南线已纳入省交通运输厅规划项目22公里，具体为高速公路邵阳县收费站经高铁新城至峡山客运站公路（全长6公里）、G356绕城公路（全长16公里）。十五五重点启动北线，具体项目为霞塘云至邵阳大道（13公里）。

三纵四横：我县主要公路网按三纵四横进行规划，具体为：

第一纵为邵阳市罗市桥至东安公路，线路编码为S236，全长35.423公里，经过谷洲镇、下花桥镇和五峰铺镇。

第二纵为邵阳县大祥区至新宁公路，线路编码为G207，全长51.989公里，经过九公桥镇、七里山场、塘渡口镇、白仓镇、塘田市镇、河伯乡。

第三纵为岩口铺镇至金称市镇公路，全长70公里，经过岩口铺镇（高铁邵阳西站）、小溪市乡、塘渡口镇、黄亭市镇、塘田市镇、金称市镇。具体线路为S240（岩口铺镇至塘渡口）、X004（霞塘云至黄豆园）、X005、X089（双清经金称市至新宁）。

第一横为岩口铺镇至祁东公路，全长63公里，经过岩口铺镇、长阳铺镇、九公桥镇、谷洲镇、诸甲亭乡、酃家坪镇。具体线路为G320(岩口铺镇至长阳铺镇)、S550(长阳铺镇至九公桥镇)、S240(黄荆至东田公路)、X010(黄荆至谷洲公路)、Y997(谷洲经诸甲亭、酃家坪至祁东公路)。

第二横为隆回至祁东公路，线路编码为G356，全长60.855公里，经过黄亭市镇、塘渡口镇、五峰铺镇、罗城乡。

第三横为武冈至邵东公路，线路编码为S336，全长86.725公里，经过蔡桥乡、黄亭市镇、塘渡口镇、下花桥镇、诸甲亭乡、酃家坪镇。

第四横为隆回至东安公路，线路编码为S242，全长58.837公里，经过长乐乡、蔡桥乡、金称市镇、塘田市镇、河伯乡。

一张全域旅游网：按照交通运输部正式批复湖南的交通强国建设试点实施方案关于全域旅游生态景观路建设的要求，以天子湖湿地公园、金江湖3A景区、济公岩3A景区和塘田市镇战时讲学院为中心点，围绕红色旅游经典景区、中国传统村落、乡村旅游重点村、风景名胜区、重点宗教文物、红色旅游资源点、休闲农业示范点(园)、休闲农业与乡村旅游融合集聚重点村镇、星级休闲农庄、A级创建景区等内容，对全县35个主要景点的连接道路进行提质改造，为我县旅游产业发展提供基础。

3、高速公路规划

(1) 高速公路网布局规划

根据国家公路网规划、湖南省高速公路网规划、邵阳市和邵阳县经济社会发展需要，邵阳县高速公路网规划为“一纵二横”。

一纵：二连浩特—广州高速公路(G55)；

二横：上海—昆明高速公路(G60)；仙槎桥—白仓—新宁高速公路。



图 5.2 邵阳县十四五高速公路建设项目

4、国省网规划

(1) 国道规划布局

根据国家公路网规划和湖南省路网布局，结合邵阳市路网，邵阳县国道网由G207，G320，G356构成“一纵二横”。

一纵：G207，由娄底市涟源市进入邵阳市，经新邵、邵阳市、邵阳县，从永州市东安县出省。

二横：G320，由娄底市双峰县进入邵阳市，经邵东、邵阳市、邵阳县、隆回、洞口，从怀化市出省。G356，由永州市祁阳县进入邵阳县，经隆回、洞口，从怀化市出省。国道网详细情况见附表1。

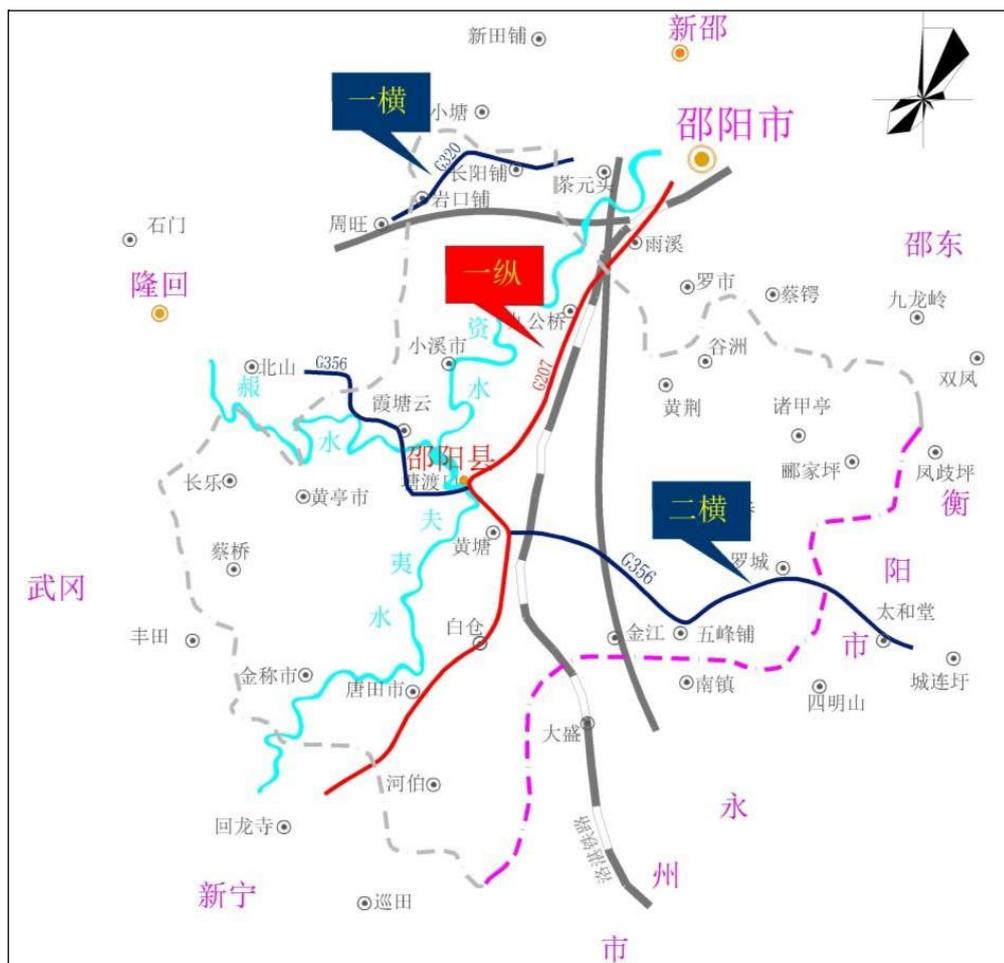


图 5.3 邵阳县国道网布局图

(2) “十四五”国道建设重点

“十四五”期间，邵阳县国道规划建设的主要任务是：

实施普通国道全面提质升级。至2025年，普通国道全面达到二级及以上标准。

5、省道网规划

(1) 省道网布局

根据国家公路网规划和湖南省路网布局，结合邵阳市路网，邵阳县省道网有6条，纵向省道：S550、S236、S552；横向省道：S240、S336、S242。

纵向省道：S550，由新邵县进入邵阳县，经长阳铺镇、九公桥镇接入G207。S236，由邵阳市大祥区进入邵阳县，经谷洲镇、下花桥镇，从五峰铺镇出邵阳县进入东安县。S552，由新邵县进入邵阳县，经长乐乡、蔡桥乡接入S242。

横向省道：S240，由隆回县进入邵阳县，经岩口铺镇、小溪市乡、塘渡口镇、黄荆乡、下花桥镇、从五峰铺镇接入G356。S336，起于蔡桥乡S342，经黄亭

市镇、塘渡口镇、下花桥镇、诸甲亭乡、从酃家坪镇出邵阳县进入邵东县。S242，由武冈县进入邵阳县，经蔡桥乡、金称市镇、塘田市镇，从河伯乡出邵阳县进入东安县。省道网详细情况见附表2。



图 5.4 省道网规划图

(2) “十四五”省道网及干线公路建设主要考虑因素

邵阳县拟规划的省道大多是由县乡道升级而成，道路等级以三四级道路为主，“十四五”期间只能对其中一部分进行升级改造，主要考虑以下因素：

- ①进入国家发展规划的、续建“十三五”项目优先建设；
- ②功能重要、交通量大、服务沿线地方经济明显的道路优先建设；
- ③以重要开发区、旅游景区、内河港口、机场、铁路站衔接的公路集疏运项目；
- ④断头路，交通量大的高速公路互通连接线；
- ⑤国防战备需要，国防战略大通道优先考虑建设；

⑥邵阳县公路骨架网组成部分的道路优先建设。

（3）“十四五”省道网建设重点

推进全县干线公路成线成网。加快推进全县普通国道成线成网建设，确保所有通乡镇的省道达到三级及以上标准。

6、全域旅游网规划

（1）规划原则

按照交通运输部正式批复湖南的交通强国建设试点实施方案关于全域旅游生态景观路建设的要求，以天子湖湿地公园、金江湖3A景区、济公岩3A景区和塘田市镇战时讲学院为中心点，围绕红色旅游经典景区、中国传统村落、乡村旅游重点村、风景名胜区、重点宗教文物、红色旅游资源点、休闲农业示范点（园）、休闲农业与乡村旅游融合集聚重点村镇、星级休闲农庄、A级创建景区等内容，对全县35个主要景点的连接道路进行提质改造，为我县旅游产业发展提供基础。

（2）“十四五”规划建设项目

“十四五”期间，邵阳县全域旅游网规划主要建设项目有：

完善路网结构，提高服务水平。推动乡镇通三级及以上公路建设，建设标准为三级公路。

完善旅游公路网络，助力旅游兴县。旅游公路建设要基本实现我县3A景区通三级公路，A级景区通四级公路。

满足资源和农业产业区通公路需求。针对我县现有的农、林、渔产业园和矿产资源现状，拟建一条产业园、矿产资源区通往最近的国省道公路。

7、农村公路网规划

（1）规划原则

①系统科学规划原则。结合省市发展规划，以完善路网、优化结构为重点，与国道、省道和城市道路连接成网，既要充分考虑农村布局，又要考虑减少公路里程，降低投资成本，形成科学、合理的农村公路网。

②重点突出原则。集中资金，重点考虑规划建设“主骨架路”、“出口路”、“断头路”、“经济路”（通往重大旅游景点、农产品生产基地、贫困地区的公路和联网的断头路）和通车的自然村路。

③分布实施原则。根据邵阳县不同阶段经济、社会发展的需要确定相应的农村公路发展目标。按照统一规划和农村区域特点，分布制定农村公路发展阶段性

目标与年度实施计划。

④多方参与原则。形成合理的投资机制，充分发挥省、市各级政府、团体或个人参与建设的积极性。

⑤生态优先原则。要坚持以原路改造为主，注意环境保护和资源的合理开发，以及耕地和自然景观、文物古迹的保护。

（2）加强农村公路的建设管理

①加强农村公路建设的规划管理。制定中远期建设目标，合理安排农村公路项目的建设时序，使有限的投资获得最大效益。

②强化农村公路建设管理程序。对于技术等级标准在三级及以上的公路建设项目和政府部分投资、补助项目，应当按照国家及市、县政府的有关规定，加强项目前期工作及项目建设中管理工作。

③积极推行项目造价复审核、项目审核回避制、项目建设分离制等制度改革，努力降低工程造价，节约建设资金。

（3）“十四五”规划建设项目

“十四五”期间，邵阳县农村公路主要建设项目有：

打通最后一公里，助力乡村振兴。打通最后一公里，助力乡村振兴。有效推进交通强国农村公路提质改造工程，包括窄路加宽和通组公路，方便群众交通出行和产业发展。提升我县国防战备应急交通能力。为了保障我县内通讯部队和火箭军战略出行需要。

6.1.2、区域铁路系统

湖南省规划到2020年铁路总规模达到14万公里，铁路运营里程达到12.8万公里，主要繁忙干线实现客货分线，主要通道实现复线电气化，复线率和电气化率分别达到50%和60%以上，运输能力适应国民经济和社会发展需要，主要技术装备水平达到或接近国际先进水平。

邵阳县境内规划有三条铁路经过，洛湛铁路、怀邵衡铁路及规划邵永高铁。



图 5.6 铁路网规划图

1、洛湛铁路

邵阳县境内为洛湛铁路益永段的一段。该线路全长119公里，设计时速为120公里，于2000年12月18日动工兴建，2003年8月13日交付使用。北起邵阳火车站，南至永州西站与湘桂铁路接轨。

其中洛湛铁路邵阳县段全线长37.4公里，为国家I级铁路，设红石站及白仓站两个四级客货运站，其中白仓站已暂行禁停。

其中洛湛线长度为37.4公里，为国家I级铁路，设红石站及白仓站两个四级客货运站，其中白仓站已暂行禁停。

2、怀邵衡铁路

怀邵衡铁路是快速铁路，起于大湘西交通枢纽怀化南站，经洞口、隆回、邵阳县、大祥区、双清区、邵东，东至中南重镇衡阳东站，全长318公里。怀化市境内49公里，邵阳段180公里，衡阳段89公里，总投资324.3亿元。

怀邵衡铁路为兰厦铁路组成部分，设计时速200公里，2010年10月28日，怀邵衡铁路获得国家发改委正式批复立项，2014年6月30日怀邵衡铁路全线正式开

工建设，2018年12月26日，怀衡铁路正式开通运营。怀邵衡铁路西连沪昆高速铁路，东接京广高铁等，为兰厦铁路中段南线的路段，与中段北线的渝长厦快速铁路互补；北接湘西的张吉怀高铁。它将串起怀化、邵阳、衡阳三市，起到填补湘西南多个县市的铁路路网空白，加密湘西南地区横向铁路通道，增加路网运输能力，促进区域经济活力的作用。

怀邵衡城际铁路邵阳县段长12.3公里，设岩阳铺（邵阳西站）三级站一个。

3、邵永高铁

新建邵阳至永州铁路是国家铁路网“八纵八横”主通道中呼南高铁通道的重要组成部分。2016年，呼南高铁已进入国家国民经济和社会发展“十三五”规划、国家中长期铁路网规划。2016年7月，中铁第四勘察设计院已来邵进行了现场勘察，并按照350公里/小时的速度标准完成了项目预可研。

湖南省已提前启动了项目前期研究工作，并先行完成了预可研工作。省委、省政府高度重视邵永铁路的规划建设，将之作为当前我省最为紧迫的项目予以推进。在省委、省政府的高位推动下，目前该项目已初步列入国家铁路2020年启动前期工作项目名单。

4、“十四五”铁路建设重点

“十四五”我县铁路力争呼南高铁开工建设。

6.1.3、区域水运系统

1、航道发展规划

航道是内河航运发展的基础，是实现内河航运跨越式发展的关键。根据湖南省内河航运特别是航道发展的特点和变化趋势，满足未来腹地经济持续快速的发展要求。着力提高航道特别是骨干航道的通航条件，改变低等级航道所占比例高的落后局面，充分发挥内河航运在大宗散货和集装箱的规模运输优势。将水运资源优势转化为水运竞争优势，制定新形势下的全县航道分层次合理布局方案。构建以资水等地区性重要航道为骨架，以夫夷水、赧水、邵水、平溪水等一般航道为干线，其他航道为基础的通江达海的现代化内河航道体系。

“十四五”重点发展资水邵阳段航道、赧水航道和夫夷水航道，打通邵阳湘江水系极其支流，进一步加强邵阳与周边地区的经济联系与物资交通具有重要的意义。

2、港口布局规划

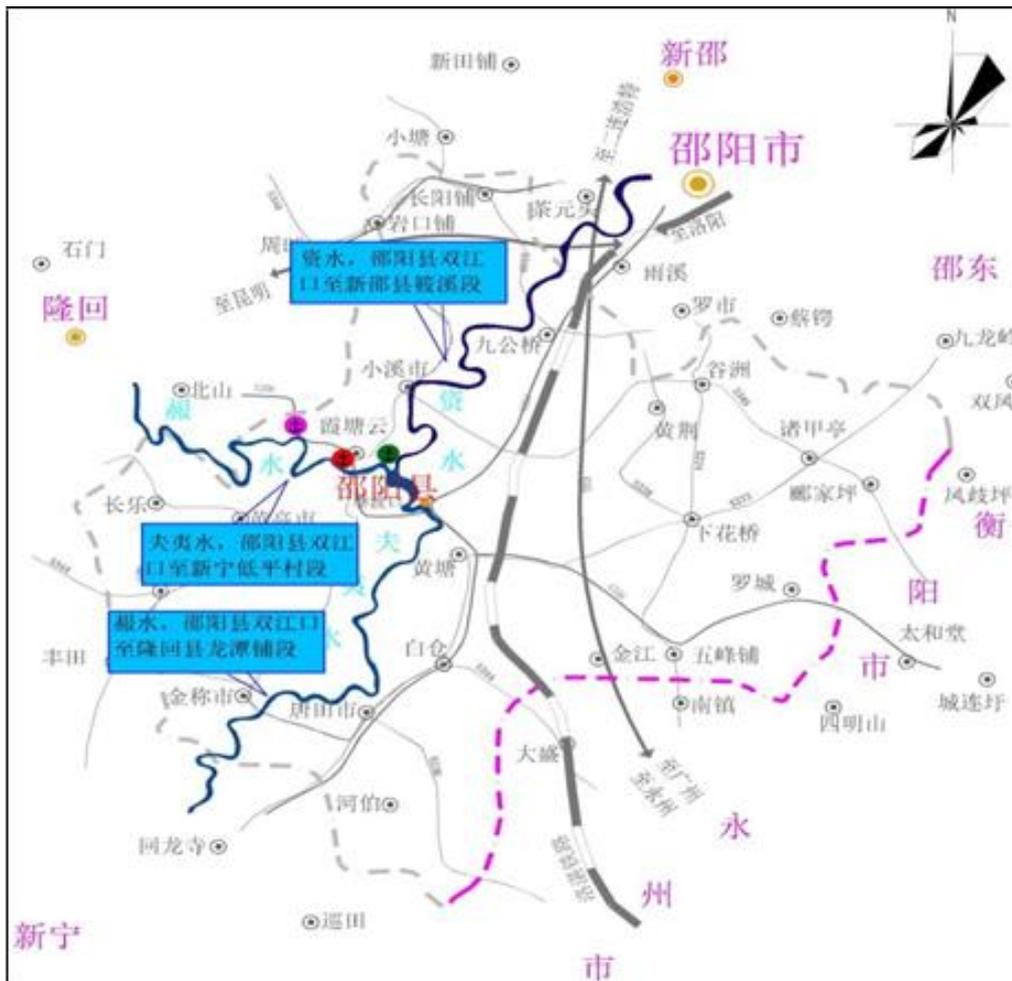


图 5.7 邵阳县“十四五”重点航道建设项目

“十四五”期间在邵阳县资水、赧水、夫夷水改造渡口21个，其中重点建好霞塘云争云庵、黄亭市望江湖渡口码头及旅游港口建设和船闸改造通航工程；建好资水坪田、枫江，赧水双阳，夫夷水麦元四个砂石集散中心；做好117公里航道养护建设；新建渡改桥5处，总计2000延米；窄桥拓改147座，加宽总长4474.18延米；危桥改造28座，总计840延米；新建桥梁5座，总计900延米。

6.1.4、客运站场建设规划

1、规划原则

根据“两型社会”建设要求，必须构筑“零换乘，无缝衔接”的综合交通客运枢纽。为了最大限度发挥客运交通网络的运输效益，邵阳县客运枢纽分级应发挥两大作用：服务于不同类型枢纽的规划设计和运营管理；有助于城市客运交通一体化的形成和发展。

2、规划目标

根据合理布局、提升等级、扩大通达的总体要求，启动农村客运站建设，推进等级汽车客运站标准化建设。我县计划以邵阳县峡山客运中心为枢纽、邵阳县汽车西站为辅，陆续建立通达全县的乡镇客运站，乡镇之间建设招呼站为节点，逐步形成城乡客运一体化。要实现一县一公司经营全县所有客运业务（包括县城内公共交通），逐年降低客车票价，最终实现最远距离的客车票价不超过国家规定的标准，惠及全县群众。

6.2、公路养护管理规划

6.2.1、公路养护规划目标和思路

1、总体目标

到“十四五”期末，公路路况水平明显提升，公路应急处置能力明显提升，公路综合服务能力明显提升，基本实现管理信息化、决策科学化、养护作业规范化、应急救援高效化的目标。公路养护管理工作走在全省前列，实现转型发展，建立“事权清晰、精简高效、权责一致、运转高效”的养护管理体制，总体适应经济社会发展和群众安全便捷出行服务的需求。

2、具体目标

（1）公路路况质量

国省干线常年养护率100%，农村公路列养养护率达到100%，其中县乡道常年养护率为100%，村道的养护率为50%以上。大中修养护里程占总养护里程比例达到11%以上，预防性养护里程占总养护里程比例达到6%以上，国省干线公路优良路率达到98%以上。农村公路优良率达到50%以上。

（2）公路应急保障

公路现有四、五类危桥处治率100%；一、二类桥梁比例大于98%，安全设施完好率达到100%，力争同一路段灾害损毁重复发生率控制在5%以内。继续完善市县两级公路应急储备中心建设，建立健全应急保障体系，建立公路应急保障队伍，队伍到达现场时间控制在1.5小时以内，应急处治措施在24小时内落实。

（3）公路安全保障

持续推进公路安全生命防护工程建设，实现国省干线公路安全设施完好率达到100%，满足人民群众舒适、便捷的出行需求。

（4）绿色低碳养护

力争公路废旧路面材料回收率达到98%，循环利用率达到80%。其中废旧沥青路面材料循环利用率达到70%以上，废旧水泥路面材料循环利用率达到90%。公路绿化率达到95%。

（5）养护道班（中心）建设

养护道班（中心）建设符合统一规划和建设标准，做到布局合理，功能齐全，生产生活设施完备，力争公路养护管理业务用房建成率达到100%，公路管理机构业务用房规范化率达到90%，公路站规范化率达到80%。

（6）养护机械设备

配置重点为：小修保养、应急抢险、试验检测、路况巡查、冬季养护和“四新技术”设备，兼顾适用于大中修工程的养护机械。

（7）信息化建设与科学决策

全面建成大数据信息工程并投入使用，支撑养护管理精细化、决策科学化发展。公路技术状况监测和路面自动化采集覆盖率达100%，科学决策技术运用普及率达80%。

6.2.2、发展思路

以“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念为指引，在省“改革攻坚、养护转型、管理升级、服务提质”的统一安排下从四个方面推进我市公路养护管理转型发展。一是顺应普通国省干线公路发展趋势和产业特点，在建立公路养护管理体制时优先考虑集中统一原则。二是顺应社会主义市场经济要求，大力培育并开放干线公路养护市场，真正实现管养分离。三是建设专业化的养护应急队伍。四是实现养护工程决策科学化。

6.2.3、公路养护工程规划

1、小修保养工程

国省干线常年养护率100%，农村公路列养养护率达到100%，其中县乡道常年养护率为100%，村道的养护率为50%以上。以路面完好为中心，做好日常小修保养工作，保证路基路面病害得到及时处治，干线公路无坑槽、翻浆、断板等影响行车安全的严重病害。预防性养护里程占总养护里程比例达到6%以上，国省干线公路优良路率达到98%以上。农村公路优良率达到50%以上。

2、养护大中修工程

加强养护大中修工程项目的实施管理，“十四五”期间大中修养护里程占总养护里程比例达到11%以上。

3、安保工程

完善普通公路安保设施，强化国省干线公路交通安全标志、标线、标牌的整治。实现国省干线公路安全设施完好率达到100%。

4、危桥改造

“十四五”期间将安排资金对危桥进行加固重建，实现公路现有四、五类危桥处治率100%；一、二类桥梁比例大于98%，及时维修公路三类病桥，提高桥梁安全性和耐久性。

5、灾害防治

“十四五”期间重点整治公路地质灾害及水毁路段，加大公路灾害防治工程实施力度，力争同一路段灾害损毁重复发生率控制在5%以内。

6、示范路工程

以构建畅安舒美的公路交通环境为中心，推进决策科学化、技术进步和养护管理规范化，提高公路通行能力、路况水平、安全水平、便民和出行服务水平、路域环境综合水平。建立健全路域环境综合整治的长效机制，突出惠民便民亮点，营造畅安舒美的公路通行服务环境。

7、养护道班（中心）建设与布局

“十四五”期间建设完善综合养护中心，并加强设施配套和功能完善，形成覆盖邵阳县域范围的公路综合养护体系。

6.2.4、公路养护工程建设监管

规范工程质量管理；落实质量责任制度；建立风险机制；强化项目监督检查

6.2.5、公路养护日常管理

采取“县局-道班”二级考核体系对公路日常养护管理工作中养护管理制度、资金使用、路容路貌、标志标线、小修保养、桥涵隧养护、公路技术状况评定、交通量观测、应急管理、安全生产、日常工作管理等十一大项进行考核评定。

1、完善制度计划，加强规范管理

- 2、制定养护生产月计划，从严日常养护验收
- 3、加强监督考核力度，保证日常养护工作质量
- 4、落实管理措施，加强内业管理

6.2.6、养护科学决策系统建设与应用

依据决策模型生成养护决策图表，将系统分为四个模块：基础数据、路况评定、养护决策、系统设置。

1、路网定期检测与评价

进行路网定期检测，根据交通部颁布的《公路技术状况评定标准》（JTG H20-2007），主要检测内容为公路路面、路基、桥梁等设施的主要技术状况。

公路技术状况包含路面、路基、桥隧构造物和沿线设施四部分评价内容，技术状况用公路技术状况指数 MQI 和相应分项指标标示。

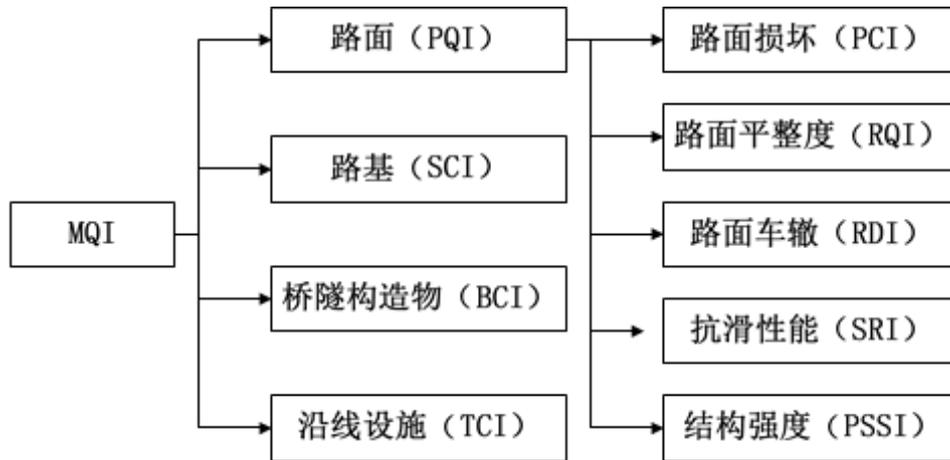


图5-7 公路技术状况评价指标

应用基础数据库模块管理整个公路网的公路资产属性信息，包括：路线、路基、路面、构造物、沿线设施所有公路资产的基础信息的增删改、查询、导入、导出等。

2. 公路桥梁技术状况数据

按照《公路桥梁技术状况评定标准（JTG/T H20-2011）》对桥梁的技术状况进行检测并收集数据，评价桥梁的技术状况。桥梁数据的采集按照5个部分来进行，分别是构件、部件、上部结构、下部结构、桥面。

3. 交通流量采集

“十四五”期间加大投入，增加观测站点的设置，对重点路段进行重点观测，并对交通流按照交通量调查规范进行分门别类统计，收集超载，重载车辆的

吨位、型号等数据。通过分析交通流量，获取公路路段的运营负荷，据此有针对性地安排资金、技术、设备进行养护，提出针对性的养护措施。

4. 大数据分析系统

将公路基础数据和路况数据导入系统中，实现数据共享，打破信息壁垒，数据实现“一数一源”，应用实现标准统一和挖掘提升。

5. 工程决策与预防性养护安排办法

通过决策模型生成养护决策图表，实现了养护决策科学化、规范化管理。分析结果：（1）在已制定养护标准或路网平均养护水平下，路网在未来设定时间内有哪些养护需求；（2）在不同的公路养护投资水平下，路网未来的使用性能将有什么变化趋势；（3）在有限的公路养护预算内，对该路网中哪些路段采取大中修措施，以使公路养护资金得到最大的效益。

6.2.7、加强农村公路的养护管理

1、进一步提高加强农村公路养护管理的认识。牢固树立“建设是发展，养护管理也是发展”的思想。

2、积极改革和完善农村公路养护管理运行机制。建立和健全专业养护与群众养护相结合，常年养护与季节性养护、流动性养护相结合的制度；积极探索并逐步建立市场经济体制下的养护管理体制；完善养护管理的检查机制，不断扩大养护里程，提高公路服务水平。

3、根据本地区农村公路的技术等级、自然条件，制定相应的养护技术标准，依靠科技进步和技术创新，降低养护成本，发挥养护资金效益。

4、强化路政管理工作，认真贯彻实施《公路法》，依法保护路权，保障公路的完好、安全和畅通。

5、加强从事农村公路建设和养护的人才培养，开展全方位、多层次的技术培训，建设一支搞素质的稳定队伍，提高农村公路建设、养护和管理水平。

6.2.8、养护机械化与技术应用

1、加大养护机械投入力度，引进国外先进大型养护机械，推动技术升级。建立稳定的资金投入机制，定期保养维修现有的养护机械设备，保障逐年更换新机械设备。

2、强化养护机械组织管理手段，合理设置机械组织管理机构，充分引入市

市场竞争机制，以便集中资金，加快更新，并避免盲目配置机械。

3、提高机械养护职工技术水平，举办实用性养护机械操作岗位培训，使一批养护机械操作骨干做到一专多能，满足驾驶、操作、维修、保养等多个岗位工作需要。

6.2.9、养护管理机制改进措施

1、继续推进综合养护中心建设

“十四五”期间应加大资金投入，建设完善综合养护中心，覆盖新邵县域范围内公路综合养护体系。

2、进一步培育专业化队伍

加大公路、桥梁、隧道、机械化施工等专业化养护队伍的组建和培训力度，选派优秀人才外部学习工程、养护机械操作及维修技术，提高各专业养护队伍的养护技能和水平；积极交流、总结经验，健全管理制度体系，完善机械化养护管理模式；并学习市场化养护管理经验，健全内部激励机制，提高效率，全面提升公路养护水平。

3、开展养护市场化试点

采取逐步市场化的方法，培养竞争力量，形成市场竞争机制。通过逐步市场化，促使各类养护实体成为“自主经营、自负盈亏、自我发展、自我约束、独立核算”的法人实体，打破公路养护地域化的垄断局面，培育社会化养护公司和中介机构，形成一定数量的不同所有制养护公司充分竞争的有利局面。

4、探索路段管理新模式

进一步完善社会化养护承包方案，在部分路段实行社会化养护承包试点的基础上；进一步完善推广，促进公路养护质量和水平进一步提高，养护成本合理降低同时，公路管理部门通过执行严格的绩效管理，对社会养护单位的工作任务完成质量实行精细考核和细致评比，切实提高养护工作效率，确保养护质量。

5、加强养护资金管理

包括制定养护经费年度计划，实行总量控制。根据管养公路养护目标将养护经费计划按小修保养和日常保养两个大项分解到每个养护道班，分析影响养护经费的各项因素，科学制定养护作业项目的频率，按养护作业项目所涵盖的内容，分为必须的、季节性和非生产性三个经费大项，强化经费使用管理。推广使用冷补沥青料、废旧沥青再生利用等养护材料和技术，延长公路使用寿命周期。

6.2.10、养护管理体制改革的建议

1、深化养护管理体制改革的建议

一方面，要发挥市场在养护资源配置中的决定性作用，建立养护资质管理和市场准入退出制度。另一方面，要妥善处理好公路公益性服务与市场高效配置资源的关系，充分发挥基层养护中心、工区、道班的基础性作用。

2、强化养护管理资金保障

资金匮乏是公路建设、养护的主要问题和根本制约因素。

(1) 要加大政策倾斜力度，在建设资金上，建议省厅市局加大资金扶持力度，减缓县级财政配套压力。

(2) 对于普通国省干线公路养护，需要统筹中央、省、地方政府资金。省定额部分，除中央资金外，其余部分由省财政安排专项资金，列入省级财政预算；相应配套资金由地方政府负责筹措，列入当地财政预算，夯实公路养护资金基础。

(3) 强化资金管理，确保资金使用效果。设立公路养护基金，实行专户管理，建立资金专项审计制度，保障专项资金使用安全。完善资金拨付程序，根据新的财政转移支付体制，建立预拨制和按工程进度拨款相结合的制度。

(4) 推动出台新的养护定额标准指导意见。目前的养护预算定额多年未变，已不能适应新形势。应推动出台新的指导意见，结合全省里程、交通流量、技术等级和实际养护需求，科学、合理地调整湖南省养护定额标准。

3、试点省管县公路养护预算管理

建议考虑试点将县级公路养护预算纳入省厅直接管辖，统筹安排。一方面可监督养护专项资金的使用，做到专款专用；另一方面也可以减少中间环节，节约资金；最后统筹考虑，全省一盘棋，按照养护的轻重缓急，优先保障国省干线的养护资金拨付，统一调配

6.3、公共交通系统规划

6.3.1、规划目标

规划目标为城市公交方面，实现县城城区公共交通站点500米基本覆盖，万人公交车辆拥有量12标台以上，公共交通出行比例达到60%左右；绿色交通车辆使用比率达到60%，道路客运方面，具备条件的建制村通客车率达到100%，城乡道路客运一体化发展水平达到AAA级以上，公路中高级客车占运营客车的比例达

到70%以上。交通运输服务监督电话业务回访满意率85%以上。

6.3.2、城市公共交通系统规划

1、规划原则

1) 倡导公共交通优先发展，落实公交优先政策，以优先发展公共交通作为邵阳县交通发展的指导思想，确立公共交通在县城客运体系中的主导地位；

2) 与城市布局相协调，促进县城发展，在规划区范围内逐步形成公交主干网络的公交系统；

3) 合理规划布局公交线路，科学调配公交车辆运行，在满足国家规定技术标准的基础上，满足公交乘客需求、提高公交服务水平；

4) 与道路建设相衔接，及时补充完善线网，充分利用道路条件，紧密配合城市道路建设及公路建设，条件适宜的道路上应尽量开通公交线路，提高公交线网覆盖率。

2、规划策略

邵阳县城区目前机动车拥有总量相对较少，机动车增长速度较慢。随着邵阳县新城区的规划建设，城区面积加大，出行距离加长，同时城市交通条件的改善及未来经济发展的推动，将促使市民的出行模式更加多样化。

从邵阳县的经济及城市发展分析，城区的客运交通发展战略应是：积极发展公共交通，适当发展小汽车交通，限制摩托车的发展速度和规模，鼓励步行交通和自行车交通在组团内的出行方式，在城区内形成以公共汽车、步行交通出行为主导，小汽车、摩托车及自行车交通出行为补充的客运交通方式。

(1) 公交线路规划

根据城区的用地布局，主要加强老城区与新城区的联系，客运交通主流呈南北走向，应保证南北向公共交通线路的方便快捷。

(2) 公交站场规划

公交站场包括公交首末站、枢纽站、综合车场和修理厂等设施。公交站场为市政公共设施用地，应有自己的独立用地范围。

6.3.3、城乡公共交通系统规划

1. 规划原则

紧跟邵阳市城乡公交一体化的发展步伐，我县城城乡公共交通的总体目标：围

绕城乡统筹、便民利民，坚持公司化管理、集约化经营、公交化服务，逐步消除城乡公共交通的政策性、体制性障碍，要实现一县一公司经营全县所有客运业务，逐年降低客车票价，最终实现最远距离的客车票价不超过国家规定的要准，惠及全县群众。

邵阳城乡公交需打破城区公交和农村班线间的二元分化局面，逐步形成城乡公交统筹发展的格局，对城乡公交基础设施进行统一规划。我县应将加大财政支持力度，逐步实现城乡公交发展，作为政府实施民生工程的重要举措。

2. 规划策略

邵阳县应顺应城镇化发展态势，逐步推进城乡公交一体化，支撑引领新型城镇化建设。规划分两步逐步实施城乡公交一体化方案，第一步：实现中心城区与各乡镇公交的运营，达到县城区与乡镇公交的无缝衔接；第二步：实现乡镇与邻近乡镇各村之间的公交连接，实现“门到门”的连接，逐步实现少换乘、省时间、便捷、安全、覆盖面广的城乡公交一体化网络。

6.4、现代物流规划

6.4.1、规划目标

充分发挥区域性综合交通枢纽优势，加快完善现代物流基础设施和服务体系，加快形成内外联通、安全高效的物流网络，进一步提升物流的社会化、专业化水平，加快构建现代流通体系。

6.4.2、规划原则

货运设施规划不仅要着眼于现实需求，明确近期功能，更应放眼未来发展，为未来发展预留一定的空间。规划过程中要考虑离消费市场和工商企业的距离、运输成本、土地价格等因素对区域经济产生积极的促进作用，保障设施投资有较高的收益率。

为了建立和完善与市场经济体制和工业园区产业发展相适应的制度规范，建成多层次的、符合市场经济规律的、适应邵阳经济发展的现代物流服务网络体系，培育适应社会化大生产需要的专业化第三方物流市场，必须打造一批有竞争力的第三方物流服务企业。

支持发展——货运畅通是城市经济持续发展的重要保证，货运系统规划必须支持邵阳的产业调整与产业总体发展，满足中心城区经济发展。

枢纽布局——建立完善的货运枢纽体系，利用邵阳县天然地利条件，铁路和公路枢纽。

交通组织——建立县域货运交通以及市域货运交通的便捷通道，减少城市客货运交通运输之间的干扰。

6.4.3、建设规划

完善城乡物流网络体系。依托塘渡口高铁站、园区货运专线、岩口铺邵阳西站、白仓货运站交通优势，建设3个专业化区域物流中心。积极推进县、乡、村消费品和农资配送网络体系建设，逐步完善以农村物流枢纽站场为基础，以县、乡、村三级物流节点为支撑的农村物流基础设施网络体系。大力引进国内外物流资本和快递龙头企业入驻，加快推进县域物流企业改造重组。整合改造现有商业、运输、货代、物资、仓储等行业的物流资源，积极发展第三方物流。构建体系完备、功能完善、设施先进、运行高效的城乡物流网络体系，为邵阳县商贸流通业的发展提供专业、全面的物流配送服务。

优化城乡物流配送网络。“十四五”期间，在铁路车站、高速公路出口附近建设较大型的物流配送中心，利用洛湛铁路、邵永高速公路在塘渡口、白仓镇均有车站和连接线的优势，在两镇建设较大规模的货物集散和配送站，以适应未来货运交通发展要求，同时形成新的工业园区，促进经济发展。支持发展城乡统一配送、集中配送、共同配送等物流配送模式。深入实施“快递下乡”工程，支持邮政、快递企业与农业、供销、商贸企业加强合作，打造综合服务平台。支持供销合作社推进冷链物流体系建设，创新发展“合作社+农村电商”模式。支持“交通物流+优势产业”“交通物流+电子商务”“交通物流+特色资源”等项目与农业基地、生产制造、商贸流通等资源相整合，提供产销运一体的供应链综合物流服务。

推进物流智能化发展。以推进5G建设和应用为突破口，实现物联网、大数据、云计算、5G、人工智能等新一代信息技术智能化设施设备与物流活动的深度融合。推进农贸市场、批发市场智能化改造。支持县级农村物流中心或龙头骨干企业建设综合信息服务平台。加强与阿里巴巴（中国）软件有限公司等电商、快递平台的对接。

在整合物流资源的基础上，规划建设夫夷新园铁路专线物流园，为火车货运专用线路站点，站场占地300亩，计划建设时间为2021-2025年

6.5、交通科技和信息化规划

6.5.1、规划目标

规划目标为交通基础设施建设、养护改造、综合运输、资源节约与环保、交通运输安全保障、智慧交通、管理决策7个重点领域取得一批先进适用的自主创新成果，科技成果转化率达到10个百分点，技术创新驱动行业转型升级发展的能力大幅提升。标准化水平显著提高，引领行业服务能力与水平提升的作用凸显。信息化基础公共设施基本满足发展需要，交通基本要素省级数据中心汇聚率达到100%，行业管理和公共服务信息化程度大幅提升，初步实现智慧交通。

6.5.2、推进交通科技进步

1、交通科技研究与应用发展趋势

随着“移动通信+互联网技术”不断融合，公路交通行业逐渐进入了以“智能交通”为热点，新施工工艺、材料技术大规模应用的新时代。

加强交通信息化应用，切实通过网站、平台、应用软件将“感知、传输、处理、发布”等科学技术应用到公众出行、路政管理等服务当中；将会以“提高道路通行能力，加强环境保护，开展智能化运输和环保专项技术研究”为主题，本着以人为本的理念，确定经济合理的目标，形成符合交通安全与社会利益的新材料、新技术。公路交通将进入一个更安全、更高效、更绿色的新时代。

2、综合交通智能信息化

智能交通是当今世界交通运输发展的热点和前沿，它依托既有交通基础设施和运载工具，通过对现代信息、通信、控制技术的集成应用，以安全、便捷、高效、绿色的交通运输体系为目标，充分满足公众出行和货物运输多样化需求，是现代交通运输事业的重要标志。由传统的道路智能化向综合交通智能化延伸，由单一的系统、单一的技术、单一的工作向综合运用转变，通过信息化智能强化综合交通协同运行，通过信息化智能化手段提高交通运行效率，通过信息化智能化提高信息服务的品质。

3、交通科技建设目标

基本建成全面高效的交通基础设施和运载工具运行状态感知体系，公共与专用相结合的信息通信网络满足发展需求；基本建成行业数据中心体系和信息资源互通共享的开发应用体系，信息系统间互联互通和信息资源综合利用水平显著提

升；基本建成统筹协调的业务管理系统和快捷、准确、全面的信息服务体系，物流信息服务和公众出行信息满足社会需求，交通运输信息消费规模快速增长；基本建成适应信息化智能化发展要求的技术支撑体系和可信可控的网络与信息安全保障体系，在运输组织、公众出行、城市客运管理、安全应急保障和交通电子支付等领域，智能化水平显著提升。

4、交通科技建设任务

（1）加强信息化智能化发展统筹规划

完善交通运输信息智能化发展规划，制定总体功能框架和政策制度安排，明确实施路径、建设任务、技术体系和建设运营模式。加强不同运输方式、不同层级、不同区域以及与其他行业之间信息化智能化发展理念、建设目标和主要建设任务的有机衔接。在新一代信息技术应用环境下，研究确定交通运输信息化智能化发展的重点领域、发展目标和发展路径。

（2）加强业务流程优化和管理模式创新

按照信息化智能化建设需要，完善管理架构，调整资源配置，加快管理和服务模式创新，优化业务流程，明确业务信息的内容、标准和传输处理路径，不断提高行业管理水平和服务质量与信息化智能化发展。强化电子政务建设需求分析工作，建立项目绩效评估机制，完善项目全过程管理，确保工程质量。

（3）加强信息数据的采集、管理与应用

提高信息采集密度，增加信息采集种类，全面增强交通运输信息采集、存储和处理能力。制定数据质量管理制度，切实提高数据质量。建设以省级数据中心为核心节点，市级数据中心为二级节点的交通运输行业数据中心体系。建立和完善满足综合交通运输发扎需要的行业数据库。编制交通运输信息资源共享目录，建立共享机制，构建共享平台，促进与其它社会公共信息资源的整合应用，提高信息资源综合利用水平。

（4）加强重点应用领域信息系统建设

加快推动安全应用、出行服务、市场信用、经济运行等交通运输信息化重大工程建设。推进北斗卫星导航系统、海事卫星系统在交通运输领域中的广泛应用，加快推进全国告诉公路光纤通信网络的建设和开发利用，大力推进道路货运车辆监管服务和数字等管理系统的建设，推动综合办公业务。综合执法监督管理、廉政风险防控和政府网站等电子政务系统建设。

(5) 加强智能交通技术集成创新和试点示范

加快物联网、新一代移动通信、云计算、大数据管理、下一代互联网等现代信息技术在交通运输领域的集成应用创新，加强智能交通示范工程引领作用。重点开展多式联运、甩挂运输、城市物流配送及仓储、交通信息服务、交通诱导、公共交通综合调度、客运枢纽管理服务、主动安全预警、港口自动化作业等领域智能系统研发与推广。加快推进电子不停车收费、公共交通一卡通、金融IC卡和移动支付在交通领域的推广应用。推进车联网技术在拥堵预防、节能减排、通行能力提升等方面的应用。

(6) 加强网络与信息安全保障体系建设

建立健全交通运输网络与信息安全保障机制，全面落实信息安全等级保护和分级保护制度，提升信息安全预警能力，加强网络与信息安全事故报送和通报。完善交通运输密钥管理和证书认证体系，应用密码技术保障集成电路卡、电子标签、智能信息终端设备，以及重要信息系统的数据存储和传输安全，为交通运输信息化智能发展提供信息安全保障。

6.5.3、加强交通信息化建设

1、未来交通信息化趋势

公众出行信息服务：公众需要根据道路实时信息选择最佳出行时间、最佳出行路线、最佳出行方式。

路政管理信息平台：路政执法需要充分发挥移动视频监控系統、移动办公系統功能，完成交通信息采集、获取、综合、分析，实现路政巡查、监控、案件处理一体化。

养护保障信息系统：养护需要引入养路保障信息系统，完善路况评价和桥梁状况预警机制，升完成养护业务基础数据库的集成应用，实现日常养护的全过程监督。

交通信息化协同办公系统：交通信息化的必然趋势，有利于推进公路管理的科学化。

2、交通信息化建设思路

建设思路：强化行业决策、路政、执法与养护管理和公众出行服务的功能，从实际出发，高标准建设信息基础设施、业务应用系统，力争把邵阳县交通信息化基础做实、功能做优、质量做精，运用信息技术来促进公路行业的跨越式发

展。

工作目标：在应急指挥、信息采集、公众出行、建设管理、规划计划管理、养护管理、人才管理、财务征收管理、路政执法、高速公路管理、经营等方面取得突破性进展，全面提升交通信息化管理和服务水平。包括建成独立的交通系统信息传送网以及信息采集系统。

建设支撑项目：在公众公路出行信息服务方面：可变情报板交通信息发布；面向社会公众的路网管理与应急处置信息发布系统在路政业务管理方面：实现公路路网运行状态监测、公路路网管理与应急处置、路政巡查、路况巡视与养护管理业务信息化。

3、交通信息化建设目标

(1) 建成较为完善的交通运输感知监测体系，公共与专用相结合的信息通信网络满足发展需求，初步实现“透彻的监测感知”。

(2) 建成跨区域、跨部门信息共享平台，加强安全管理业务协同，实现突发事件的联动处置，增强抢通、保运、救助等应急处理能力，减少事故损失，缩短拥堵时间和拥堵里程。

(3) 建成跨区域联网执法（路政、运政）、重点运输车辆的动态跟踪、运输企业诚信信息管理等系统，以规范从业人员行为，强化安全防范意识，完善准入和退出机制，通过对人员和装备的强制安全检查和监督，从源头控制，降低群死群伤和环境污染等事故。

(4) 建成行业管理所需信息系统，交通基础设施建设养护、交通运输管理、综合运输组织、安全畅通与应急处置等必要的信息系统。

(5) 建成公众出行和物流信息服务系统、数字公路、桥梁隧道、航道等，逐步实现“人性化公共服务”。

4、继续完善网络与信息安全管理制

(1) 加强组织领导，组织制定应急预案，处理重大网络与信息安全事故等。

(2) 加快法规制度和标准建设，明确企事业单位和社会组织维护信息安全的责任。

(3) 加强系统安全防范措施，防止信息丢失与泄密。

(4) 加强人员安全运行管理，提高全社会网络安全意识。

(5) 大力推动信息化人才队伍建设，建立区域型联动机制，实现人才资源与资金技术共享，建立动态分配机制，实现人才的科学配置。

(6) 加强与上级部门对接

6.5.4、强化新技术应用与信息技术发展

抓住国家发展战略性新兴产业的机遇窗口，加快普通干线交通信息化的发展；加快开展普通公路智能交通领域的关键技术研发，加强公路与其他相关学科的跨界研究，加快推动相关信息新技术成果在公路行业的应用。

6.5.5、信息化建设政策建议

加大财税政策对关键技术研究支持；加强人才培育引进，提供信息化发展人力支撑；注重共享、采用标准化接口；支持培育交通信息产业发展，通过统一标准、规模应用等措施为交通信息产业化提供市场。

6.6、绿色循环交通规划

6.6.1、规划目标

全行业能源和资源利用效率明显提高，温室气体和主要污染物排放得到有效控制，对环境的不利影响逐步减轻，营运车辆单位运输周转量能耗、二氧化碳(CO₂)排放下降率分别为6.5%和8%，营运船舶单位运输周转量能耗、二氧化碳(CO₂)排放下降率分别为6%和7%，城市客运单位人次能耗、二氧化碳(CO₂)排放下降率分别为10%和12.5%。至规划期末，绿色交通运输网络体系、绿色交通运输装备体系初步形成，集约高效运输组织体系基本形成，绿色交通运输科技创新能力和绿色交通治理能力显著增强。绿色交通运输战略规划体系、法规标准体系、组织保障体系、统计监测考核系统基本建立，体制机制日趋完善，基本建成适应“绿色湖南”建设要求的绿色交通运输体系。

6.6.2、环境保护政策和绿色公路发展形势

1、环境保护政策

《加快推进绿色循环低碳交通运输发展指导意见》，明确提出大力推进低碳交通运输体系建设；《创建绿色公路实施方案编制指南》为绿色公路的建设提供了发展方向与规范要求。

2、绿色公路发展形势

降低能耗，减少排放，消除污染，已成为全球经济和社会可持续发展的头等

大事。各行各业都在重视发展生态节能环保技术以及提供绿色产品，减少碳排放。传统意义上，公路是一个高能耗、高排放的行业。发展绿色公路是未来公路建设的趋势之一。

6.6.3、绿色公路发展思路及目标

发展思路：以“和谐、绿色、环保”为理念，减少高填深挖，采取水土保持、植物和湿地保护等有效措施，减少公路建设对生态环境的影响；以资源节约、环境友好为宗旨，推广“预防性养护技术、全寿命周期养护技术、废旧路面材料循环利用”等新应用、新施工工艺，完善绿色循环低碳交通运输体系。

发展目标：公路设计满足“三低一高（低能耗、低排放、低污染和高效率）”的核心价值理念，公路建设全过程体现“全寿命”，将绿色公路发展理念充分融入到创建项目规划、设计、施工、运营、养护等阶段和整个过程。

6.6.4、绿色交通四大体系建设

1、绿色交通战略规划体系建设

加紧研究制定适宜邵阳县特点的绿色交通发展宏观战略，完善规划体系，系统性、科学性、前瞻性地研究邵阳县“十四五”绿色交通发展总体思路、战略目标以及重点任务。做好与城市总体规划、综合交通运输发展规划等相关的衔接协调，将综合交通路网布局、综合交通运输枢纽与物流园区规划与建设、轨道交通及公共场站建设与线网调整等配套设施布局等纳入总体规划中，争取在项目审批、用地、资金等方面得到保障。

2、绿色交通制度标准体系建设

结合当前温室气体减排、氮氧化物总量控制等工作部署，进一步完善交通运输能耗监测与统计考核方面的规章、制度和标准。完善交通运输固定资产投资项目节能评估与审查制度，完善节能评估导则与审查指南，严格执行规划与建设项目环境影响评价制度。

3、绿色交通监测统计考核体系建设

加快交通环境统计平台和监测网络建设，推进能耗监测机制及数据库平台建设，通过他们加强行业节能减排统计、监测业务能力建设，提高数据来源可靠性和可信度，强化节能减排统计监测指标的调查、分析和发布工作。通过科学的统计监测和严格的考核奖惩机制，促进行业节能减排工作常态化、制度化。

4、绿色交通市场服务体系建设

积极建立科普交流推广平台，充分发挥技术服务中心、科研机构、行业协会等的作用，积极推广绿色交通技术，积极推广行业合同能源管理机制、清洁生产机制与低碳认证机制，实现节能、环保目的。

6.6.5、绿色交通专项行动

1、绿色交通科技创新专项行动

加大对绿色交通运输关键技术与产品研发开发的支持力度，增加研发项目与经费，引导企业及研究院、所等社会力量开发交通运输节约资源、节能减排和环境保护技术，促进研究成果市场化、产业化，全面提升绿色交通发展水平。

2、绿色交通示范企业专项活动

根据我县的实际情况，建立企业环保节能状态监测信息以及信息交流平台，定期公布企业环保节能状况，引导企业改进环保节能技术与管理制度。加强对重点企业的节能减排监管，充分发挥重点企业的示范效应，调动各类交通运输企业的积极性，促进交通运输企业节能环保管理的规范化、常态化。

3、重点区域节能减排同推进行动

根据区域环境容量和资源条件制定产业政策，整合优化产业结构布局，淘汰落后生产力，大力发展高端服务业和高新技术产业。调整能源结构，不断提高清洁能源使用比例，大力促进太阳能、风能等可再生能源的开发利用。

6.6.6、绿色公路支撑项目

1、路用材料循环利用工程

采用新技术可以对材料进行循环利用，保护生态，节约资源，减少造价。“十四五”期间邵阳县公路建设发展将以路用材料循环利用为重点，采用诸如碎石化、水泥再生、沥青再生等先进技术进行公路建设和养护。

2、绿色公路示范专项行动

“十四五”期间，开展绿色公路示范专项行动，将绿色循环低碳理念贯穿于项目整个生命周期内，集成运用先进的设计施工新技术、新方法，全面落实规划、设计、施工、运营、养护中的降尘减排措施，确保建设管理中的扬尘和污染物的排放达到规定指标。

3、土地资源节约工程

根据现行规范合理确定公路建设标准；把好选线关，深化路线方案比选，达到尽可能少占耕地的目的。加强平纵线形组合方案的比选，优化设计方案，尽量合理采取中低值技术指标。注重旧路资源的利用，充分利用旧路资源，并公路在构造物建设中采用节约土地的结构形式。

4、地质灾害区公路防治工程

邵阳县地形以山区丘陵为主，地质灾害区公路防治工程至关重要。“十四五”期间，将进一步在“十三五”期间已摸查清楚的地质灾害区基础上排查，及时发现新的地质灾害区，加强监控已进行防治的路段，对需要防治但还未完成的路段继续实施防治。

5、公路自然灾害普查专项行动

邵阳县在雨季容易发生山体滑坡、路基路面水毁，填方边坡垮塌等自然灾害。“十四五”期间，在雨季来临前和结束后，应及时开展公路自然灾害普查专项行动，调查因自然灾害导致的路基路面、交通安全防护、桥涵构造物、填挖方边坡、排水系统病害，分析整理并综合评价，及时采取有效措施进行处置，保护公路及民众的财产生命安全。

6.6.7、绿色公路发展措施

1、进一步加强环境保护的管理氛围

完善环境保护法律法规体系，创新提出体现最严格环境问责的制度和办法。优化基层环境管理建设，提高基层环境管理水平。构建环境保护社会监督机制，在全社会形成环境监督氛围。

2、推动地质研究基础上的精细化设计

在地质研究的基础上推动精细化设计，减少不必要的附属工程，取消不必要的景观，装饰，选择工程造价低，实用性强的生态防护和绿化方案，尽量采用本地草种和树种，系统解决工程结构的耐久性，可靠性，防灾减灾的有效性，以及环境景观的协调性等问题，不为日后留下隐患。

3、建设和养护工程过程中全面的节约型管理

(1) 过程中积极采用新材料、新工艺、新设备、新科技的“四新”技术，对项目进行全面的节约管理；

(2) 抓好预防性公路养护，结合成本抓养护，努力以最少的成本投入；

(3) 推行养护新型模式, 推行“三快一精”养护模式, 即快速反应, 快速修复, 快速通车和精细化养护。

6.6.8、政策建议

建立健全绿色交通发展目标责任考核制度。以国民经济和社会发展规划、环境保护、生态建设、节能减排、污染防治规划及交通行业综合发展规划等为指导, 从节能源、减碳源、省资源、控污染、保生态等角度入手, 提出邵阳县绿色公路发展战略目标、重点工作领域和推进方案等, 适时编制并颁布绿色公路发展专项规划。

6.7、交通安全和应急保障规划

6.7.1、规划目标

较大以上等级道路运输行车事故死亡人数下降30%, 运输船舶百万吨吞吐量死亡人数下降20%。重大安全隐患挂牌督办率100%, 安全风险管实施率100%。两客一危营运车辆卫星定位车载终端入网率 100%。一般灾 害情况下公路抢通时间不超过12小时, 航道抢通时间不超过48小时。工程应急联动时间不超过2小时。

6.7.2、提高交通设施安全性

为了降低交通事故发生率, 减少交通事故造成的损失, 需要从以下4个方面来提高交通设施的安全性。

1、规划方面

在进行公路的交通安全设施总体规划时, 须在坚持均衡布局, 突出重点的原则下, 针对不同道路, 根据它在路网中的作用, 并结合其所处地区的地形、地质、气候、人文、环境等因素, 采用最适合的方案。同时调整交通安全设施系统与其它系统相协调, 最大程度的应用交通安全设施。

2、设计方面

根据道路设计文件, 针对具体路段的道路特点和当地的地理、气候、环境以及公路建设资金的合理利用等因素, 选择适当的安全设施结构形式。依据相关规范、标准, 选择符合实际情况的设计原则进行安全设施布设。加快使用有关安全设施设计方面的设计软件, 避免人为主观因素的影响。

3、施工方面

严格按照设计要求进行安全设施施工，保障安全设施的施工质量。另外，在对道路进行竣工验收时，要重视安全设施是否设置合理、全面。

4、养护管理方面

重视对交通安全设施的养护，将交通安全设施方面的养护质量指标纳入评价道路养护管理工作中，根据道路需求设置、更新交通安全设施，最大程度地消除公路行车安全隐患。

6.7.3、加强安全生产管理

为进一步加强交通运输安全生产工作，应严格按照《湖南省交通运输厅关于进一步加强交通运输安全生产工作的意见》（湘交安〔2015〕20号）执行。

1、交通运输企业安全生产管理

（1）提高安全意识。安全意识是企业管理和经济效益的源泉，提高安全意识，企业的安全管理水平将会有大幅度提高，安全生产也就从根本上得到保障。

（2）落实安全责任。一是建立组织机构；二是明确岗位职责；三是签订责任书。

（3）完善规章制度。要对本企业所有的技术规程、管理制度、安全要求、岗位职责等制度建设进行全面彻底的检查、清理，及时废除不适用的，加快建立健全符合实际、可操作性强、规范完备的规章制度。

（4）消除事故隐患。要突出抓好重大事故隐患的排查治理，实行挂牌督办。对于严重威胁安全生产的事故隐患，要坚决停产整改，并确保隐患整改及时到位。对于不按要求、不及时整改的单位和责任人，要按有关规定，从重从严处理。

（5）强化信息共享。交通运输企业的安全管理是一种动态管理，及时收集掌握各类信息，实现信息互通与共享十分重要。

2、交通运输从业人员安全生产管理

（1）坚决把好最严格用人关。人是安全生产最重要的因素，各部门、各单位必须坚决把好用人关。

（2）强化教育学习。交通运输企业要通过开展各种形式的教育、学习活动，有效的提高安全管理人员、从业人员的安全意识和业务技术水平，构建良好的安全基础。

3、交通运输设施、设备安全生产管理

完善硬件设施。交通运输业的硬件设施包括车辆、场地、检测设备、电子控制

系统等，是安全运输生产的基础。交通运输相关部门应落实安全专项基金，实行专款专用，加大安全投入，完善硬件设施。

6.7.4、加强综合交通运输安全和应急保障体系建设

1、安全保障体系建设

安全保障体系应具备系统性、兼容性以及可操作性等特征，具体来说在建立综合交通运输安全保障体系时应遵循以下几个原则。

(1) 系统性

在构建保障体系的过程中，应全面考虑综合交通运输体系的全生命周期的各方面的安全保障工作要求，合理构建保障体系中各子体系的内容以及子体系之间的关系。以安全系统工程理论为基础，建立保障体系架构，明确各项安全保障工作的定位以及相互之间的管理。

(2) 兼容性

综合交通运输系统安全保障体系应能兼容并蓄。一方面，体系的实施必须与我国现行的综合交通运输有关的安全法律规范、安全管理制度以及安全评价工作相衔接、相兼容，避免综合交通运输系统与国家安全保障法律政策相互脱节，甚至冲突。另一方面，体系的构建还应适应市场经济的发展要求，吸纳先进的安全管理理念和方法。只有这样才能使保障体系在我国切实可行，并实现高水平的综合交通运输安全保障。

(3) 分类指导

综合交通运输安全保障体系必须具有分类指导性。为此，首先需要从法律标准、组织职能、风险控制、安全评价以及应急救援等不同方面构建体系的总体架构，然后，在不同额度安全保障方面，针对不同的安全保障方法和安全保障重点，具体研究安全保障各方面工作的实施，要能够分类指导各方面安全保障工作的落实，从而增强综合交通运输保障体系的可操作性。

4) 突出重点，逐步完善

综合交通运输安全保障体系的建立是一个不断完善、动态发展的过程。因此，综合交通运输安全保障体系要在建立起系统的框架基础上，根据各阶段、各环节安全保障的重点、要点制定保障体系的实施策略和工作要点。保障体系虽已构建，但是其完善过程是持续不断的，需要分近、中、远不同的时期，逐步完善体系内容，使综合交通运输安全保障水平得到进一步的提升。

2、应急保障体系建设

综合交通运输应急保障体系的诸多子体系主要分为硬件体系（公路、水运、铁路资源体系，应急平台和物质设备等）和软件体系（预案体系、财政体系、法制体系、运作机制等）。

综合交通运输应急保障体系要从交通运输应急保障网络和应急联动机制两方面来构建。应急保障网络主要涵盖硬件体系的公路网络、铁路网络、水运网络和应急物资配置；软件体系方面主要探讨应急联动机制的构建。

（1）交通运输应急保障网络

应急保障网络主要由交通运输应急节点和交通运输应急通道（路径）组成。

1) 交通运输应急节点

应急节点的设置应遵循的原则有：

- ①以应急救援时间最短为主要原则；
- ②隶属行政辖属的以该区域所建交通运输应急节点优先应急；
- ③各类应急节点必须在最大程度上覆盖所有区域；
- ④若提供应急救援，必须拥有相应的应急能力。

2) 交通运输应急通道

交通运输应急通道指在灾害或者突发事件下，连接两个或者多个交通应急节点之间的用来实现和完成应急救援、开展各项应急活动的运输路径。考虑紧急情况特殊性，应急通道完成实现交通运输应急保障网络的疏散、运输等应急任务，所以对区域交通运输应急网络的优化就是对其中应急通道的最优化应急应用，包括以下两层目标：

- ①最小化疏散、救援时间；
- ②最小化在突发事件区域的拥堵和延误可能性。

（2）应急联动机制

应急救援活动是一个系统工程，需要多个部门协同配合完成。它要求包括交通部门在内的其他部门建立有效的联动机制，统一指挥调度，使不同部门相互协调、配合，实现公共安全及应急处理的联合行动。

①纵向联动组织结构以及运作流程

纵向应急联动机制主要是负责上下级之间的协调，是一种自上而下的行政模式，协调下级的利益关系，并且将指令、信息等付诸强制执行。

②横向联动组织结构以及运作流程

横向应急联动实质就是一个城市、地区、区域在突发事件下协调各应急部门的应急管理机制。一个可实现的联动机制必须依赖五个方面：决策主体、完善的组织机构、合理的制度平台、必要的技术支持和充足的资源保障。政府部门领导决策层是联动机制能够构建的决策主体，它们必须要有强大的意志力用于建设应急联动，从而调动其他人力、物力、财力来实现。

第7章 投融资政策研究

(1) 加强交通建设资金的精细化管理，提高交通建设资金使用效率。将公路建设资金筹措与管理作为交通行政职能的重要组成部分，对交通建设养护资金来源进行分类梳理，分级确定相对稳定的投资来源和渠道，最大限度争取上级财政与专项投资；通过科学划分交通主管部门的事权和财权，逐级落实综合交通建设资金筹措与管理职责，通过交通规划、设计、建设实施全过程的精细化管理，提高交通建设资金使用效率。

(2) 统筹县级政府财政资金，实现公路、铁路建设协调发展。邵阳县的公路与客货车站场建设，是典型的公益性基础设施建设，因此政府财政资金及专项基金主要向公路基础设施建设转移，重点支持公路建设特别是农村公路建设，充分履行政府投资建设公共服务产品的职能。此外，政府还可以出台一些优惠政策，如路用材料供给、土地占用、拆迁房屋等方面制定相关政策和规定，弥补公路建设资金的不足。

(3) 积极培育融资环境拓展多样性基础设施投资渠道。深化投融资体制改革的基本目标是：充分发挥政府主导作用，调动社会投资积极性，改革政府投资运作方式，合理界定政府投资职能，落实企业投资自主权，实现政府宏观调控与监督下的多元化投融资体系。在公路建设、客货车站场建设领域，通过银行授信、政府贴息的方法，建立不同层次的交通发展融资平台，坚持“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”和“贷款修路、收费还贷、滚动发展”等行之有效的筹资方式，通过多种渠道拓展交通发展资金。

(4) 需进一步理顺管理事权；完善对普通公路建设的支持体系，提高公路建设的积极性；争取地方政府对普通公路建设的支持，加大财政资金投入，加强普通公路安全保护，加强资金监管；研究普通干线公路的特许经营多渠道吸引社会资本进入普通公路基础设施领域。

第8章. 政策建议

8.1、科技与人才建设

1、科技研究与应用的发展思路及目标

发展思路：紧密结合湖南省与邵阳县公路建设相关项目，遵循科技发展基本规律和交通运输发展现实基础，统筹推进创新能力建设，加强相应部门规划编制参与程度，为邵阳县加快发展交通信息化事业、加快发展现代交通运输业，构建安全畅通便捷绿色的交通运输体系提供重要支撑。

发展目标：公路监控与应急处置平台等信息化体系进一步完善，交通信息化水平、路用建设材料创新能力明显提升，科技研发取得一批国内领先水平的自主创新成果，并突破几个可以支撑引领行业发展、效果显著的重大科技专项。

2、加快科技发展措施

- 1) 鼓励工程课题研究，支持新材料、新技术推广与应用
- 2) 鼓励企业科技创新，支持与高科技公司进行项目合作
- 3) 推动企业新装备引进，支持组建科技型养护中小公司
- 4、加快全县公路管理系统和相关企业信息化建设

3、加快科技发展政策建议

- 1) 加快研究保障科技资金投入及提高资金使用效益的政策
- 2) 加强科技创新平台建设和管理的政策
- 3) 促进科技人才发展的政策
- 4) 完善产学研协同创新机例
- 5) 制定科技成果推广应用的政策措施
- 6) 加强科技交流与合作的政策措施

4、人才队伍建设

(1) 公路行业人才现状与需求缺口

目前，公路部门的人才队伍现状存在着人员素质参差不齐，尤其是一线养护职工文化水平普遍偏低，与公路发展的实际需要不相适应等问题。主要表现为“五个缺少”：缺少工程养护方面的领军人才；缺少规划、政策研究型人才；缺少善于带队伍的人才；缺少拔尖的信息人才；缺少善于处理复杂问题的复合型

人才。

(2) 人才队伍建设思路及目标

根据公路部门行业特点，结合当前正在进行的事业单位分类改革，进一步完善用才机制，突出实绩，弱化学历、年限因素，注重人才的综合素质评价，鼓励优秀人才参与重大项目建设和管理决策。

(3) 人才引进与培训指导目录

①定期对养护工人进行培训，加强养护工人的安全意识，提高效率。

②加强养护基层管理人员培训，进一步充实养护新知识、新技术和新工艺。

③加强执法队伍培训增强依法执法观念，提高文明执法理念。

④从建设管理队伍、技术支撑队伍人才引进与培训、养护工程管理队伍、设计企业人才引进与流动、监理企业人才引进、检测企业人才引进、施工企业人才引进与培训多方面进行培训与指导

⑤加强综合管理人才培训，适应从单一的技术管理转变为综合管理的角色转变。

(4) 加快人才队伍建设措施及建议

加大人才引进力度，进一步放宽人才引进政策。加快干部制度改革，建立完善的人才激励竞争机制。建立优秀人才培养机制，多渠道培养人才。

进一步加大专业技术骨干和学科带头人的培养力度。广泛开展以推进思维、管理和科技创新等为主要内容的培训活动，培养建设公路节能环保、科技创新的急需人才。切实加快创新型人才培养步伐，加强高层次人才队伍建设。

5、标准化和技术体系

(1) 中小修作业标准规程制定与普及

为提高工作效率，保障中小修质量，对中小修作业进行全过程分析并总结，制定适合本县实际情况的标准规程以规范操作并在公路行业普及。中小修作业标准化分为工地标准化、施工标准化、管理标准化、内业资料标准化四部分。

(2) 养护施工工法修改与普及

“十四五”期间，应加大养护施工总结力度，对于常见养护问题尤其是材料配合比、桥梁养护、沥青路面热熔灌缝等养护施工工法改进应当及时推广，指导后续养护工作。

(3) 养护定额

- ①实行“分合作业”养护生产管理模式，测定针对性的养护生产定额。
- ②以公路养护会计为蓝本，以公路养护技术规范为内容，制订项目及开支范围。
- ③继续加强对公路养护成本影响因素的分析，提高定额制订的先进性。
- ④科学制订小修保养及维修频率，集中力量做好小修工程按照上级养护要求。
- ⑤积极探索新材料新工艺的养护定额。

8.2、综合运输服务保障能力

1、优化运输组织

鼓励跨行业整合运输资源和拓展业务，努力破除行业政策壁垒，修订和废止阻碍企业跨行业经营的政策制度，组织公路、铁路、水路、民航、海关、检验检疫等部门开展合作，构建规范经营的一体化运输市场，鼓励跨行业、跨区域的运输企业间开展多种形式的合作，实现规模化、集约化和网络化经营。加强对多式联运市场的引导和规范。制定多式联运经营人资格认证标准、资质、经营内容和责任范围。加强对货代企业的监管，规范和整顿各类小型货代，引导、扶持大型货代企业的集约化、规模化发展。强化对公路、内河集装箱运输市场的管理，规范市场竞争秩序和运营行为。

重点推进集装箱多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式。组织开展甩挂运输试点工程，推进甩挂运输全面发展。

2、运输装备

运输车辆、船舶、港口机械、交通工程机械等交通运输装备是交通运输行业的用能主体。要大力调整优化车船运力结构，大力推广应用节能环保型运输车辆，积极发展汽车列车、新型顶推船队，加快淘汰高能耗、低效率的老旧车船，引导营运车船向大型化、专业化、标准化、低碳化方向发展。加快形成高效、低碳化、环保型的交通运输装备体系，为交通运输行业节能减排奠定坚实的技术基础，最大限度地降低能耗和排放水平。

3、建设公共信息共享平台和信息化的对接

加快建设面向公共服务的综合运输管理和公共信息服务平台。继续推进交通运输各行业的信息化建设，建立综合运输信息采集和共享机制，切实加强信息资

源的开发利用，促进各运输方式信息系统对接和资源共享，减少票证及单据的流通障碍，通过公共服务，联网售票或电讯等平台为公众的出行和货物、邮件、快件运输提供全面覆盖、及时可靠、选择多样的信息，提高交通运输管理效率和服务水平。

4、制定与完善标准规范体系

制定与完善综合运输政策和标准规范，改造提升客货运输服务体系，促进运输方式之间运输组织与市场的衔接。从运输、包装、装卸、信息等环节，逐步建立和完善多式联运的技术、服务、管理的标准规范，通过行业管理机构设定强制标准，引导企业使用，推进运输组织、运输行为衔接的标准化。

5、加强行业安全和应急管理

提升安全监管装备水平，加强应急体系建设，着力解决安全生产装备配置不足、应急处置能力不强等问题。加快安全防护设施建设和安全监管装备配备，加强公路安保、城市轨道交通运营安保、危桥改造、渡改桥等工程建设，开展码头结构加固改造和港口设施维护工作，提高安全生产保障能力。完善应急预案，构建应急指挥体系，推进公路水路交通应急装备物资储备与救援中心建设，建立各级道路和水路运输应急保障运力储备，全面提升自然灾害、突发事件应急处置和抢险打捞能力。

6、提升行业治理能力

加强对重点交通运输产品监管，强化汽车维修配件使用监督，着力解决重点交通运输产品质量不过关、汽车维修假冒伪劣配件多等问题。建立健全重点产品质量监督抽查工作机制，使产品检测更严格、质量更可靠、使用更放心。

统一交通运输服务监督电话号码，着力解决人民群众投诉渠道不畅通、投诉举报不方便等问题。

着力营造良好外部舆论环境，强化宣传意识，要与主流媒体建立合作机制，善于和干预应用新闻宣传力量来促进解决行业重点难点问题；充分发挥社会组织作用；提升预期管理能力；加强运管队伍正规化建设。

7、创新驱动，强化技术支撑

依靠理念创新、科技创新、政策创新和体制机制创新，以创新驱动发展，充分发挥科技进步和信息化的引导作用，鼓励企业创新服务，进一步加快创新型交通运输行业建设。

完善基础信息化建设，建立覆盖重要路段、航段、公共交通和重要枢纽等数据传感网络，拓展移动智能终端应用服务；电子不停车收费系统（ETC）基本实现全省联网。

建立多渠道、多方式的交通运输出行信息服务体系，着力解决出行信息不畅等问题。

提高行业管理信息化、决策化水平，建立覆盖全行业的业务应用平台和综合管理信息体系。

8、建设职业化从业队伍，加强管理考核

大力推进交通运输行业职业资格制度体系建设，规范从业人员服务操作规程，着力解决从业人员素质不高、服务不优等问题。加强交通运输职业分类等基础性研究和职业标准建设，推动人才队伍建设向职业资格化转型，加强从业人员职业道德和职业技能培训，促进技能劳动者整体素质的提高，努力造就一支规模宏大，素质优良、结构合理的职业化从业队伍。

强化交通运输主管部门的绩效考核、运输企业质量信誉考核以及运输从业人员信用考核，打造诚信运输。

9、进一步完善协商协调机制

进一步加强部门间沟通协调，完善交通运输各部门部际协调机制。努力在综合运输体系规划及重大项目建设、综合客货运枢纽的规划建设与运营管理、区域交通与城乡客运一体化、多式联运标准和技术政策等方面的衔接、沟通与协调上的突破。

加强与海关、国检、银行等部门的协商协调，增设内陆直通关口岸，在保证海关和国检部门对进出口货物实施有效监管的基础上，减少内陆、沿海口岸之间的转关，提高通关效率。

8.3、公路行业机制体制改革

1、行政管理体系现状与思考

目前公路行业行政体系由垂直管理和地域属性管理共同组成。其中垂直管理有利于加强对地方的集权调控，但削弱了地方政府的综合管理职能，除职能特殊的国家安全、海关等部门外，其他部门实行垂直管理不利于地方政府统筹实施大部门体制改革，从部门之间管理职能的联系看，这种管理方式明显表现出成本

高，效率低的弊端，如交通运输局和公路管理局都设立道路工程建设公司，机构重复设置，职能重叠；区域内道路建设资金援助申请报告要通过区公路管理局转呈审批，徒增传递环节，降低行政效率；公路管理局在行使路政管理权时与交警部门同时对车辆超载进行检查，造成多头执法，重复执法的现象。

深化体制改革，清晰县级公路管理机构的定位和职责，着力理顺管理事权；按照公路的功能特点，明确各级公路的管理事权责任；充分发挥各级政府的积极性、主动性，确立中央、省、市、县齐抓共建的模式，推进公路建设体制和投融资模式改革。

公路管理事权改革建议：

①事权固定化。要加强部门协调，更要各自分工明确。尽快落实公路建养管责任，对公路管理职责进行归位。按照权责一致原则，克服多头管理、政出多门的弊端。

②财权和事权相统一。进行科学的顶层设计，改革现有公路管理体制，理顺公路部门的职责和权限，以便实现公路财权事权统一。即进一步明确公路部门责任，同时给予相应的财权。

③事权和支出责任相匹配。尽快推动修订完善《公路法》、《公路管理条例》，规范公路事权划分；制定统一的公路养护定额标准；重新核定国道、省道遗留债务，按照事权和支出责任对等原则，各级按责权对等原则分别承担历史债务偿还责任。

2、法治公路建设现状与思考

（1）路政管理

路政管理面临的问题：一是建筑控制区管理难，公路建筑控制区涉及路政、土地、城建、规划等多个部门交叉管理，牵涉到多方利益，缺乏相互联系和约束，管理难度大；二是超限运输治理难，执法环境较为恶劣，违章超限运输车主不服从检查，受不正当利益驱使，拒绝卸载等情况时有发生。

（2）治超管理

治超中存在的问题：一是治超死角多，公路网络化水平提高，有利于超限车辆绕道行驶，增加了管理难度。二是预检系统的运用，由于缺乏法定依据，目前预检结果还不能作为处罚的依据。

（3）管理思路

提高全体执法人员的文明执法水平，加强监察力度，以法制化建设推进公路管理和服务的提高，把“依法行政、依法治路”作为路政管理部门的目标。

（4）管理目标

加强公路法制建设，推进依法治路工作，健全完善各项行政执法工作管理机制，确保管理机制健康运行，杜绝公路法制建设中的存在的不足及盲点。

第9章. 保障措施

9.1、加强组织领导、多部门协作、完善框架协议

规划实施过程中，政府部门要加强领导，明确权责。要紧紧围绕规划目标和重点任务做好前期工作，协调落实好各项建设条件。为确保“十四五”各项规划目标和任务的顺利完成，要加强与国土、水利、环保、住建、规划等部门之间的横向联系，落实工作责任，协调解决工作推进过程中出现的各种问题，保障规划的有效实施，并简化审批程序。。

正确处理政府与市场的关系。努力建立分类指导的实施机制，加快管理队伍的基础管理和正规化建设进程。加强规划实施的跟踪，及时掌握交通运输发展中出现新情况、新问题、及时调整规划和相关政策，进一步增强规划的指导性。

加强组织领导，建立分工明确、权责一致、密切协调配合的长期有效的机制，健全多部门之间的协作制度，努力形成“政府重视、财政支持、交通实施、有关部门配合协调”的有利局面。

9.2、坚持科技引领，实现可持续发展

积极推进公路网的信息、智能化建设，提高其与铁路、水运、航空等多种运输方式的中转和衔接能力，推进运输方式之间的联程联运，逐步实现交通运输一体化。加大科技投入力度，支持交通发展关键技术的研发应用。加强人才队伍建设，加强技能型、管理型人才培养，提高从业人员素质。在规划、设计、施工和运营等环节，严格执行国家有关环保、安全生产等法律、法规，切实采取措施，防止污染，节约土地，消除安全隐患，不断探索和谋发展、安全发展、绿色发展的可持续发展运行模式。

9.3、拓宽投融资渠道、加强资金保障力度

坚持“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的交通建设投融资机制，加大交通建设领域的开放合作力度，形成多层次、多元化的投资格局。

(1) 积极申报项目，争取将项目纳入国家及省规划，积极争取国家、省交通建设资金的投入。

(2) 交通基础设施建设是公益性基础设施，是民生工程，应加大地方政府财政性资金投入。

(3) 加大招商引资力度，采取集资入股，整体转让，联合建设，共同经营等方式，积极引进民间资本，推进投资主体多元化。

(4) 吸引私人企业进入，改变以往单一的BT或BOT模式，探讨并尝试PPP模式，转变以政府为主导的建设管养模式，形成以私人企业为主导的建设管养，政府采购公共服务的模式等。

(5) 对于通乡、通村公路，国家只对其路面工程给予补助，政府部门应积极动员广大人民群众为修路建桥筹资投资。

(6) 走建设与开发并举的道路，允许企业和业主单位充分利用交通优势进行土地开发，兴办第三产业，从事多种经营，达到筹措资金的目的。

9.4、协调用地保障、整合土地资源

集约公路开发与利用，优化道路选线，使路线尽可能少占、不占耕地；尽可能利用既有老路；尽可能利用荒地；尽可能避免大填大挖，减少对山体环境的破坏。因公路新建或改建，致使现有旧路已丧失其交通功能或处于废弃状态的，应及时进行复垦；对弃土场、取土场也必须加大复垦力度，恢复原有土地性质。统筹全市的土地利用，形成规模化、集约化用地模式，盘活土地资源，实现交通发展保持与土地开发有机协调互动，促进城市整体功能提升、空间形态合理布局和土地的集约高效利用。

9.5、加强行业“软实力”、吸引各类人才

建立尊重人才的行业环境，完善人才激励机制，形成共同参与人才工作、支持人才发展的社会共识，切实提高各级党委、政府对人才工作的重视程度。实施人才战略，加快人才培养，做到用制度激励人才，靠舞台留住人才，建立科学的人才评价机制，拓宽人才的评价渠道，平等对待各类人才的发展。

深入实施“人才强交”战略，健全培养人才、引进人才、留住人才和使用人才的政策措施和激励机制。制定科技人才培养计划，加大在重大项目实施、青年人才培养、优秀人才评选等方面政策的有机衔接，强化项目实施、人才培养，基地建设的统筹与协调，优化科技资源的整体配置，促进科技创新与人才发展。大力支持交通人才参与国内国际合作及学术交流、培训、考察、进修。加大对优秀创新交通人才的表彰与宣传力度，引导和激励人才健康成长。培养打造一支综合素质高、创新能力强的交通人才队伍，为交通运输行业的发展提供强有力的人才

保障。

9.6、加强公路执法、提高执法水平

通过对《行政处罚法》、《公路法》、《公路安全保护条例》、《行政强制法》等法律法规的学习，不断提高执法人员的科学文化素质以及业务知识能力，确保所有执法人员必须具备与时俱进、满足岗位需求的业务素质能力，减少执法过程中出现随意执法、取证处罚不规范的现象。建立健全执法监督机制，整顿执法风气，加强执法硬件建设，加强执法的信息化建设，加强多部门联合执法，加强执法宣传。

附件

附表1 国道详单表

里程单位：km

序号	线路编码	路线名称	起讫点名称	控制点	合计里程	备注
1	G207	乌兰浩特-海安	四联-杨田	九公桥镇、七里山、白羊铺、塘渡口、塘田市	51.989	
2	G320	上海-瑞丽	枫井铺-七里坪	枫井铺、七里坪	16.717	
3	G356	湄洲-西昌	三口湾-八一三	罗城、黄塘、五峰铺	60.855	
合计					129.561	重复里程6.176km

附表2 省道详单表

里程单位：km

序号	线路编号	路线名称	起讫点名称	控制点	合计里程	备注
1	S236	安化龙塘-零陵区	罗市桥-五丰铺	黄坳、泐菜、谷州、湾塘、十里牌、勒马坳、下花桥、下花桥、黄土坝、六门头、大田村、板桥、五丰铺	35.423	
2	S336	攸县柏市(省界)-武冈邓元泰	蔡桥横板桥-邝家坪三合亭	横桥、杉木桥、杨柳、干塘、三杰、诸甲亭、江鸭、彭家湾、双联小学、竹子塘、白头山、志木山、驻马、五里、下花桥、大冲、安塘山、瓦厂、峦山铺、黄塘、大岭背、老车站、大桥、桂竹山、牛轭塘、黄豆元、五丰山、周家桥、火烧冲、东木司、腊树坳、石木坳、竹山、胡家工班、杨家路口、黄亭市、石子岭、立华、五龙	86.725	
3	S240	新化天门-常宁	岩口铺七里坪-罗城	铁桥、新田学校、黑山口、塘渡口、铁厂、肖吉铺、清水塘、合意村部、元家坳、马岭子、田矿山、黄牛婆山、阮家农场、陈家岭、盘壁、胡家院、安塘山、瓦厂、石里牌、下花桥	87.815	
4	S242	新化文田-东安井头圩	蔡桥横板桥-河伯杨田	王金山、木泥塘、柘双、农科、陈天铺、杨田	58.837	
5	S550	新邵小塘-邵阳县九公桥	长阳铺烂坝-九公桥古塘刘家	长阳铺、划船塘水库、长塘、斗斗花、钉子厂、燕窝院子、大埠头煤矿、大埠头、渡口、人山岭、制药厂、九公桥镇、九公桥	21.143	
6	S552	隆回县城-蔡桥	长乐-蔡桥	善缘亭、端家、刘家、火烧坪、叉路口、石厂、发电站、园艺场、龙眼井、刘湾头、蔡家湾、福林、农科、	15.384	
合计					305.327	

附表3 县道详单表

里程单位：km

序号	线路编号	路线名称	起讫点名称	控制点	合计里程	备注
1	X001	塘渡口至大岭背	塘渡口、大岭背	塘渡口、大岭背	4.312	
2	X002	白仓至杨田	白仓、杨田	白仓、杨田	3.195	
3	X003	山田至土地庙	山田上边、霞塘云	河口组、富家岭、黄毛岭、土地庙	12.144	
4	X004	渣滩至黄豆园	渣滩电站、黄豆元	渣滩电站、黄豆元	5.569	
5	X005	双清至乡秀坪	双清、金良1	猴子坳、农场、桃源、六房、坳里塘、豺狗山、乡秀坪	18.378	
6	X006	火烧坪至叉路口	火烧坪、叉路口	火烧坪、叉路口	3.867	
7	X006	阳光至黄亭市	叉路口、黄亭市	阳光	3.421	
8	X007	王金山至回龙	王金山、乐山	木泥塘、马家院子、回龙	5.584	
9	X008	十组石山至古塘刘家	十组石山、老屋村部	农林、豹子岩、古塘刘家	5.22	
10	X009	白仓至茶子山	邵阳县白仓镇、白仓	界牌、陈家湾、茶子山	5.973	
11	X010	湾塘至养路班	湾塘、养路班	谷洲、式南叉路口、歇茶亭	8.145	
12	X023	白马-下花桥	毛铺、安塘山	高山头、石义塘、横冲	6.617	
13	X027	湾塘-白马	湾塘、白马	木山学校、黎家坪、长城、巩桥、彭家、田中、田庄	11.702	
14	X058	杨桎线	黄龙坪、桎木山	枳木山中学	2.519	

15	X067	长阳铺镇-皇安寺	长阳铺、皇安寺	长阳铺茶场、锅底井、白羊山曲家、田桥、花桥中间院子、田庄组	10.223	
16	X068	竹塘-活水坑	大埠头煤矿、活水坑	墙壁组、海家院、新立3、新立2、拆分点、银仙桥、柏树边、邓家院	8	
17	X069	九公桥镇-枫江	半边山、和家坳	九公桥、半边山、金刚山、枫江、花里冲	9.086	
18	X070	白羊铺-山田	白羊铺、绍田	水口山、慈古塘	3.935	
19	X071	东田-飞云	油球庵、黄土坪	东田、东中、东义余家、黎什村部	7.965	
20	X072	黄龙坳-桃花	彭家湾、黄龙坳	中山、桃花、匡贤、范家祠堂、范家岭、李子、庵堂山	11.451	
21	X073	黄草坪-淡家铺	村委会、杨柳	黄草坪、大桥、甲山、双甲	7.796	
22	X074	罗城乡-下花桥	水田、大塘	水田、利群、田东、白旗、保和、拆分点、八定、雷公、大塘、罗城	12.069	
23	X076	白仓-阳谷	冷水、沿滩	瓦屋、拆分点、油铺、石灰窑、三塘铺、石泥山、岩门前	14.746	
24	X077	金江乡-白仓镇	五丰铺、银龙山	杨家坪、金江、陈保、老院子、陈保、下木冲、拆分点、坪里院子、巴巴岭、木树山、团结、杨家山	19.826	
25	X078	白仓-河伯	李家桥、苏江	戴家坨、四峰桥、黄伏园、赤山、苏江	11.447	
26	X079	苦竹山-桥冲	苦竹山、陈仕	杨田、土里塘、江石、陶瓷厂、岩口山、源头板桥、乡政府、杨青医院、易仕新屋、乡完小、何家、石塘、陈仕	19.105	
27	X080	水津-塘田市	水津渡、锁水塘	花石、小河	7.649	
28	X081	白仓-桥头	塘田市、沿滩	白仓、拆分点、弄子口、何比山、沙木坳、水津渡、龙家、码头、沿滩、石山	15.103	
29	X082	塘渡口-千秋	大岭、何比山	跃进桥、杨家山、水口山、台山大院子、千秋、沙木坳	10.416	
30	X083	良山-塘渡口	良山、双冲院子	良山、双冲院子	4.293	

31	X084	X085朝阳-六房	立华、六房	贺家桥、胜利、民主、油榨边、茶铺、水库、石冲	11.472	
32	X085	朝阳-六房	朝阳、学区	大院子、大塘边、拆分点、毛头矿、大水、大水学校、永塘、重阳、三联、永兴、金坛	20.888	
33	X086	长乐-蔡桥	发电站、福林	园艺场、仙人界、乐善	6.318	
34	X087	杉木桥-淡茄铺	K27.329、莲花	杉木桥、大塘坪、曹家凼、酃家坪、长沙塘、白马石、邓家岭、拆分点、九塘、向家	18.731	
35	X088	白羊铺-山田	慈古塘、狮子桥	绍田、刘家院、贺家垅	2.22	
36	X089	长乐-鹅梨坳	金称市、沙石脚	五家龙、四房头、沙石脚、金河	8.546	
37	X090	峡山-白马	大坝、白马老中学	云山、荷叶、长乡、白马中学	12.921	
38	X091	皇安寺-云峰	粮站门口、大小冲	三桥组、大院组、坝下、石子平、大小冲	4.206	
39	X092	周家院子至黄豆园	周家院子、黄豆园	周家院子、黄豆园	4.802	
40	X802	杨田至杨田	杨田、杨田	杨田	2.405	
41	X999	四联至塘渡口	四联、拆分点	九公桥镇、九公桥、七里山、白羊铺、塘渡口	18.336	
合计					380.601	

附表4 渡口码头详单表

序号	名称	所在地	类型	个数	备注
1	青山渡口	黄亭市镇	渡口码头	1	
2	余家渡口	黄亭市镇	渡口码头	1	
3	武邵渡口	黄亭市镇	渡口码头	1	
4	观音渡口	黄亭市镇	渡口码头	1	
5	尹家渡口	黄亭市镇	渡口码头	1	
6	望江渡口	黄亭市镇	渡口码头	1	
7	雷打滩渡口	黄亭市镇	渡口码头	1	
8	大水渡口	黄亭市镇	渡口码头	1	
9	陡坡渡口	黄亭市镇	渡口码头	1	
10	九洲渡口	黄亭市镇	渡口码头	1	
11	渡头渡口	邵阳县常乐乡	渡口码头	1	
12	三门渡口	白仓镇	渡口码头	1	
13	田禾渡口	金称市镇	渡口码头	1	
14	窑里渡口	金称市镇	渡口码头	1	
15	盐铺渡口	金称市镇	渡口码头	1	

16	渡头渡口	金称市镇	渡口码头	1	
17	朱家渡口	塘田市镇	渡口码头	1	
18	清水渡口	塘田市镇	渡口码头	1	
19	曾家渡口	塘田市镇	渡口码头	1	
20	双井渡口	塘田市镇	渡口码头	1	
21	对河渡口	塘田市镇	渡口码头	1	
22	双洲渡口	塘田市镇	渡口码头	1	
23	山塘渡口	塘田市镇	渡口码头	1	
24	大坪渡口	塘渡口镇	渡口码头	1	
25	书堂山渡口	塘渡口镇	渡口码头	1	
26	牛轭塘渡口	塘渡口镇	渡口码头	1	
27	马家渡口	塘渡口镇	渡口码头	1	
28	抛江渡口	长阳铺镇	渡口码头	1	
29	大埠头渡口	长阳铺镇	渡口码头	1	
30	黄田坪渡口	长阳铺镇	渡口码头	1	
31	塘洪渡口	九公桥镇	渡口码头	1	
32	泥江口渡口	九公桥镇	渡口码头	1	
33	谢家渡口	小溪市乡	渡口码头	1	

34	白沙洲渡口	小溪市乡	渡口码头	1	
35	田心渡口	小溪市乡	渡口码头	1	
36	小溪市渡口	小溪市乡	渡口码头	1	
37	塘渡口客运码头	塘渡口镇	客运码头	1	
38	塘田市客运码头	塘田市镇	客运码头	1	
39	大埠头汽渡码头	长阳铺镇	汽渡码头	1	
合计				39	

附表5 现有公路客运线路详单表

序号	所属单位	经营路线名称	车辆台数	总班次	备注
一、全县省际客运车辆					
1	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县-宝安龙华	2	1	
3	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县-东莞樟木头	1	0.5	
4	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县-深圳龙岗	4	2	
5	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县-深圳蛇口	4	2	
6	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县塘渡口-深圳	1	0.5	
8	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县塘渡口-株洲	1	0.5	
9	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县五丰铺-东莞清溪	3	1.5	
10	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县-长沙南	1	1	
11	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县-珠海上冲	1	0.5	
	合计		18	9.5	
二、全县市际客运车辆					
1	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	罗城-邵阳南	1	1	
2	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	五峰铺-长沙南	1	1	
3	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县汽车站-冷水滩凤凰园汽车站	1	2	
4	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县-长沙南	1	1	
5	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县-娄底	1	1	
6	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县五丰铺汽车站-株洲汽车南站	1	1	

7	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县塘渡口-长沙南	1	1	
8	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县塘渡口-怀化	1	1	
9	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	塘渡口-衡阳	1	1	
10	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县罗城-冷水滩凤凰园汽车站	1	1	
11	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县汽车站-冷水滩凤凰园汽车站	1	1	
12	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县塘渡口-株洲	1	1	
	合计		12	13	
三、全县县际客运车辆					
1	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	小溪市-邵阳宝庆站	1	1	
2	个人	蔡桥-邵阳南	1	1	
3	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	塘渡口-武冈	1	1	
4	个人	诸甲亭-邵阳南站	2	4	
5	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	九公桥-邵阳南	5	10	
6	个人	栗树庙-邵阳东	1	2	
7	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	塘渡口-邵阳南	14	33	
8	个人	黄亭市-邵东西	1	1	
9	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	塘渡口-邵阳南	4	0	停运
10	个人	邵阳县下花桥-邵阳南	9	21	
11	个人	梣木山-邵阳南	2	4	
12	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	邵阳县五峰铺-邵阳南	6	6	

13	个人	邵阳县五峰铺-邵阳南	1	1	
14	个人	白马-邵阳南	2	2	
15	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	白马-邵阳南	1	1	
16	个人	邵阳县蔡桥-隆回南	1	1	
17	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	河伯乡-邵阳南	1	1	
18	个人	邵阳县下花桥-邵阳南	1	3	
19	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	塘渡口-邵东西	1	1	
20	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	金称市-邵阳南	1	1	
21	个人	邵阳县长乐-隆回南	1	1	
22	个人	邵阳县黄亭市-隆回南	1	2	
23	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	酃家坪-邵阳南	1	1	
24	个人	长乐-隆回	1	2	
25	湖南邵阳湘运集团有限责任公司邵阳县分公司	塘渡口城区-邵阳市城区			
	合计		73	140	

附表6 “十四五”航空建设项目一览表

项目序号	项目名称	所在地	建设规模和主要建设内容	建设单位	项目属性	建设期安排	总投资 (亿元)	十四五投资 (亿元)
十四五建设项目							20	10
1	塘渡口镇通用机场项目	邵阳县	总占地面积45万平方米。核心功能区包括3B飞行区和A1级通用航空机场跑道、航空综合楼、停机坪、机房和工作用房、安全区、围建等建设内容；服务保障区包括接待服务中心及停车场、航空公寓、生活服务场所，室内室外航空体验馆；产业配套区包括航空旅游学院、航空主题酒店宾馆、航空博物馆、水上俱乐部、直升机停机坪、航空主题乐园、休闲康养度假基地、航空会展中心、航空研发产业园等	吉林省东湖环球旅游投资集团有限公司	新建	2020-2027	20	10
合计							20	10

附表7 “十四五”铁路建设项目一览表

项目序号	项目名称	所在地	建设规模和主要建设内容	建设单位	项目属性	建设期安排	总投资 (亿元)	十四五投资 (亿元)
十四五建设项目							49	49
1	邵阳至永州铁路邵阳段	邵阳县	线路总长97公里，速度标准350公里/小时，预计投资145亿元。其中邵阳县段33公里，预计投资49亿元。	高速铁路建设有限公司	新建	2021-2025	49	49
合计							49	49

附表8 “十四五”公路建设项目一览表

项目序号	项目名称	所在地	建设内容	建设单位	项目属性	建设年限	总投资(亿元)	十四五投资(亿元)
一、高速公路							150.45	91.95
1	邵阳县白仓至新宁清江桥高速公路建设项目	邵阳县	线路总长45.5公里，速度标准100公里/小时，双向四车道，预计投资56.78亿元。其中邵阳县段25公里，连接线2.68公里。预计投资32亿元。	湖南省高速公路集团有限公司	续建	2020-2023	32	32
2	新化至新宁高速公路邓家铺至蔡桥连接线建设项目	邵阳县	连接线全长13.392公里，二级公路，设计速度60公里/小时，预计投资1.85亿元；其中邵阳县段5公里，预计投资1.45亿。	湖南省高速公路集团有限公司	新建	2021-2024	1.45	1.45
3	衡阳至洞口高速公路建设项目	邵阳县	线路总长145公里，速度标准100公里/小时，预计投资188亿元。其中邵阳县段约90公里，预计投资117亿元。	湖南省高速公路集团有限公司	新建	2024-2027	117	58.5
二、干线公路							42.19	37.00
1	G55邵阳县高速公路连接线至邵阳县高铁站项目	邵阳县	一级公路，沥青砼路面，长6公里。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2023~2025	2.80	2.80
2	邵阳县S550长阳铺至九公桥公路项目	邵阳县	九公桥镇、长阳铺镇建设二级公路，长25.28公里。	邵阳县干线公路建设公司	续建	2022~2025	5.85	5.85
3	邵阳县G356邵阳县罗城-黄豆园项目	邵阳县	罗城乡、五丰铺镇、塘渡口镇建设二级公路，长19.233公里。	邵阳县干线公路建设公司	续建	2022~2025	4.01	3.67
4	邵阳县S336邵阳县黄豆园至黄亭市公路工程	邵阳县	塘渡口镇、黄亭市镇建设二级公路，18.519公里。	邵阳县干线公路建设公司	续建	2020~2022	2.20	2.20
5	邵阳县S552长乐-蔡桥项目	邵阳县	长乐乡、蔡桥乡建设二级公路，长11公里。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2023~2025	2.20	2.20
6	G356邵阳县绕城公路建设项目	邵阳县	二级公路，沥青砼路面，长17.16公里。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2022~2025	4.29	4.29

项目序号	项目名称	所在地	建设内容	建设单位	项目属性	建设年限	总投资(亿元)	十四五投资(亿元)
7	S240红石至黄荆公路	邵阳县	建设里程18公里, 二级公路, 路基12米, 路面9米, 沥青砼路面。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2023~2025	3.60	3.60
8	邵阳县白新高速双井连接线至塘田市旅游公路	邵阳县	塘田市镇, 二级旅游公路, 长1.498公里, 沥青砼路面	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2023~2025	0.23	0.23
9	G356城区段(天子湖大道)提质改造工程	邵阳县	采用一级公路技术标准, 长5.5公里, 路基宽29.5米, 沥青混凝土路	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2022~2024	3.90	3.90
10	邵阳县S242河伯岭至蔡桥公路项目	邵阳县	蔡桥乡、金称市镇、河伯乡建设二级公路, 长48.464公里。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2025~2030	9.69	4.85
11	邵阳县夫夷新城茶都路和祖老山路项目	邵阳县	塘渡口镇建设城市次干道3.64公里。	邵阳县干线公路建设公司	新建	2023~2025	2.32	2.32
12	邵阳县2022年度国道G320线应急养护	邵阳县	G320线K1406+000-K1407+000、K1409+000-K1409+915、K1409+915-K1410+000、K1416+000-K1418+000、K1419+000-K1421+000应急养护	邵阳县公路建设养护中心	新建	2022~2022	0.06	0.06
13	普通国省道安全设施提升工程	邵阳县	S236线K216.800-K247.900合计28.1公里平面交叉路口完善, 其他路段安全提升; 国道G207线K3169.360-K3220.946处治20.2公里; 国道G320线: K1420.000-K1421.800处治1公里	邵阳县公路建设养护中心	新建	2021~2025	0.1	0.10
14	国道G207、省道S336大中修	邵阳县	国道G207线3210.000-3214.946路段4.946公里大中修; 省道S336线348.840-354.232路段5.392公里大中修	邵阳县公路建设养护中心	大中修	2021~2022	0.30	0.30
15	农养省道维修项目	邵阳县	S240岩口铺至罗城农养里程51.422公里; S242蔡桥至河伯岭农养里程49.955公里; S552长乐至蔡桥农养里程15.388公里, 合计农养里程116.765公里	邵阳县公路建设养护中心	大中修	2022~2025	0.64	0.64
三、农村公路							25.9	13.54
1	邵阳县白仓至河伯岭公路建设项目	邵阳县	岩口铺镇、塘渡口镇、黄荆乡、下花桥镇、五丰铺镇、罗城乡建设三级公路, 长27公里。	邵阳县交通运输局	新建	2021-2025	1.62	1.62

项目序号	项目名称	所在地	建设内容	建设单位	项目属性	建设年限	总投资(亿元)	十四五投资(亿元)
2	邵阳县乡镇通三级公路	邵阳县	邵阳县祁东至中庙、杨田至河伯、酃家坪-杉木桥、小溪市-霞塘云、长乐至黄亭市、金称市至双清、金江乡等乡镇通三级公路，长65公里。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2021-2030	2.55	2.55
3	邵阳县旅游资源产业路建设	邵阳县	纳入湖南省农村公路“十四五”旅游资源产业路建设规划，共75个项目，建设里程345.905公里。建设标准为四级公路，路基5.5米-7.5米，路面4.5米-6.5米，沥青砼路面或水泥砼路面。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2021-2025	6.92	4.00
4	邵阳县新村与撤并村便捷连通路建设	邵阳县	纳入湖南省农村公路“十四五”新村与撤并村便捷连通路建设规划，共51个项目，建设里程86.28公里。建设标准为四级公路，路基4.5米-5.5米，路面3.5米-4.5米，沥青砼路面或水泥砼路面。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2021-2025	0.69	0.69
5	邵阳县环天子湖景区公路	邵阳县	天子湖景区涉及28个村，对环天子湖农村公路69公里进行联通和提质改造，建设标准四级公路，路基5.5米-6.5米，路面4.5米-6米，沥青砼路面或水泥砼路面。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2021-2025	1.80	0.90
6	邵阳县成建制村主道改造扩宽	邵阳县	对570公里建制村主道进行改造扩宽，建设标准为四级公路，路基6.0米-6.5米，路面5.5米-6.0米，沥青砼路面或水泥砼路面。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2021-2025	12.54	4.00
7	邵阳县通自然村组农村公路（含进村入户，25户100人以下）	邵阳县	通自然组农村公路（含进村入户）里程400公里，建设标准为四级公路，路基4.5米，路面3.5米，沥青砼路面或水泥砼路面。	邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2021-2025	2.00	2.00
8	邵阳县农村公路安保工程项目（2021-2022年）	邵阳县	2021-2022年项目，线路116条，隐患长度56.94公里、全长148.678公里，共设置钢护栏47546米，各类标志牌1162块。	邵阳县公路建设养护中心	中修	2021-2025	0.13	0.13
合计							218.54	142.49

附表9 “十四五”桥梁及航运建设项目一览表

项目序号	项目名称	所在地	建设内容	建设单位	项目属性	建设年限	总投资 (亿元)	十四五投资 (亿元)
航道项目							2.2	2.2
1	航运建设及航道养护工程	邵阳县	117公里航道养护建设；改造霞塘云、争云庵、黄亭市望江湖渡口码头及旅游港口21个，新建资水坪田、枫江，赧水双阳，夫夷水麦元四个砂石集散中心。	邵阳县交通运输局	新、改建	2021-2025	2.2	2.2
渡改桥项目							5.5	5.5
1	渡改桥	邵阳县	渡改桥5处，总计2000延米（水津桥、武邵桥、争云庵等）	邵阳县交通运输局	新建	2021-2025	2	2
2	窄桥拓改	邵阳县	桥梁147座，加宽总长4474.18延米	邵阳县交通运输局	改建	2021-2025	2	2
3	危桥改造	邵阳县	桥梁28座，总计840延米	邵阳县交通运输局	新建	2021-2025	0.3	0.3
4	新建桥梁等工程	邵阳县	桥梁5座，总计900延米	邵阳县交通运输局	新建	2021-2025	1.2	1.2
合计							7.7	7.7

附表10 “十四五”站场建设项目一览表

项目序号	项目名称	所在地	建设规模和主要建设内容	建设单位	项目属性	建设期安排	总投资(亿元)	十四五投资(亿元)
一、客运站场							8.05	8.05
1	邵阳县峡山客运中心建设项目	邵阳县	项目占地 104.6 亩，总建筑面积 35813 平方米。主要建设售票大厅、候车厅、托运处、寄存处、休息室、维修车间、检验站、充电桩等。主要通过对营运车辆管理、门面租赁获取收益。	邵阳县交通运输局、邵阳县卓越交通建设有限公司	续建	2020-2023	2.20	2.20
2	邵阳县高铁站配套设施建设项目	邵阳县	主要建设内容包括站房配套用房，站前集散广场，公交大巴车停车场，出租车场，进站匝道，集散中心，站前综合用房，风雨廊道，地面生态停车场及地下停车场等。项目总用地面积 126800m² ，总建筑面积 45068m² 。配套进站道路全长约 1000m 。	邵阳县交通运输局、邵阳县卓越交通建设有限公司	新建	2023-2025	4.50	4.50
3	邵阳县城乡客运一体化	邵阳县	车辆购置；包含车辆收购 229 台，车辆购置 114 台，场站建设；包含客运枢纽站 2 个，城乡客运首末站 10 个，乡镇运输服务站 8 个，招呼站 600 个，充电桩建设 30 个	邵阳县交通运输局	新建	2022-2023	1.34	1.34
4	邵阳县货车盲区安全监测预警设备	邵阳县	安装货车盲区安全监测预警设备共 405 辆。	邵阳县交通运输局	新建	2022-2022	0.01	0.01
二、物流枢纽							4.5	4.5
1	夫夷新园铁路专线物流园	塘渡口镇	火车货运专用线路站点，站场占地 300 亩	夫夷新园物流有限责任公司	新建	2021-2025	4.5	4.5
合计							12.55	12.55

附表11 “十四五”规划项目资金需求汇总表

	铁路	航空	公路	桥梁及航运	客运站场	物流枢纽	合计
总投资（亿元）	49	10	91.95	7.7	8.05	4.5	171.2

附图 1 邵阳县区位分析图

邵阳县区位分析

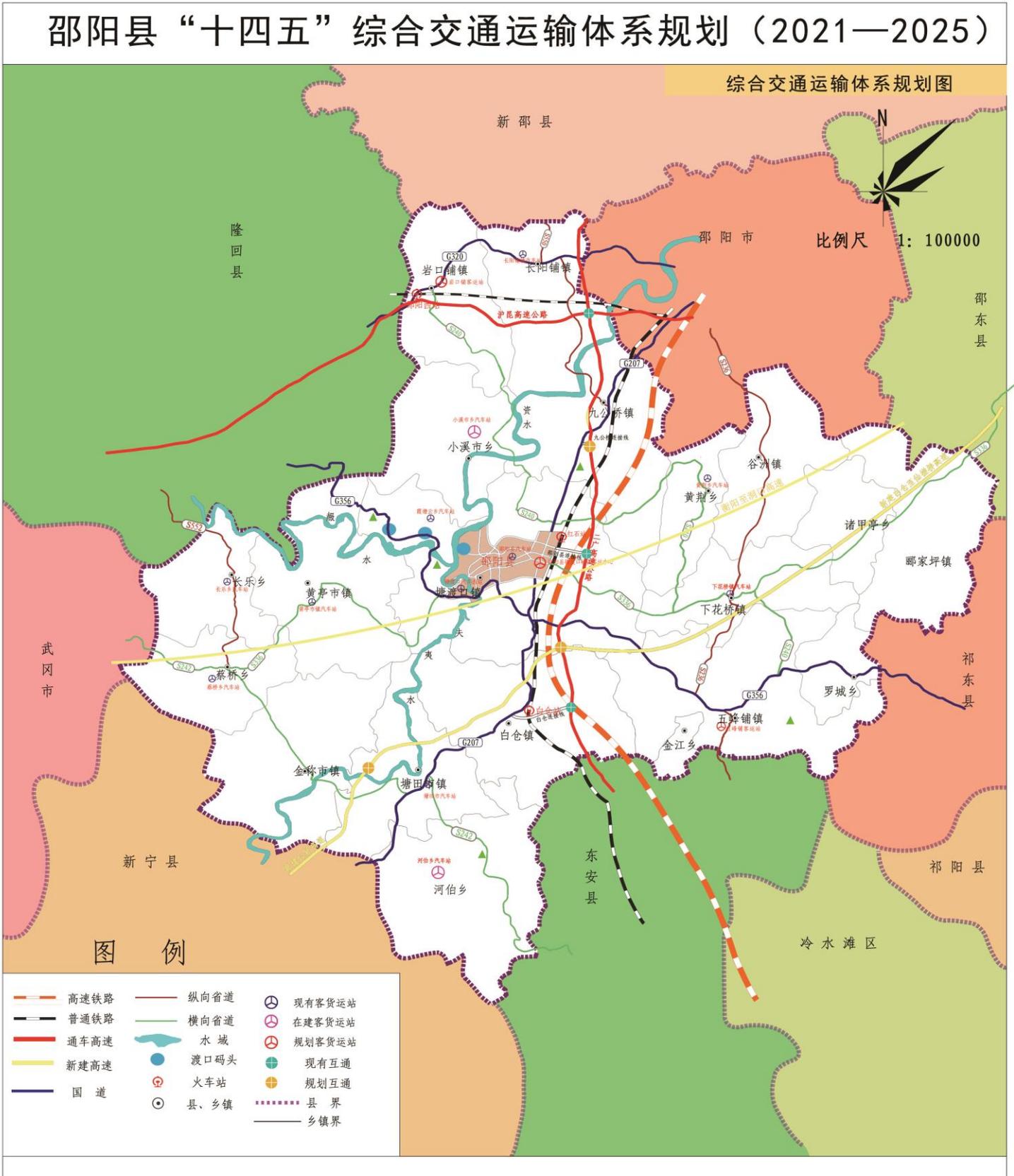


■ 邵阳县为湖南省邵阳市下辖县，位于湖南省中部偏西南，在邵阳市南部，处资水上游。地处东经 $110^{\circ}59'$ - $110^{\circ}40'$ 、北纬 $26^{\circ}40'$ ~ $27^{\circ}6'$ 之间。东邻邵东、祁东县，南连东安、新宁县，西接武冈、隆回县，北抵新邵县和邵阳市区。县境东西最长66.7公里，南北最宽64.3公里，总面积1992.45平方公里。

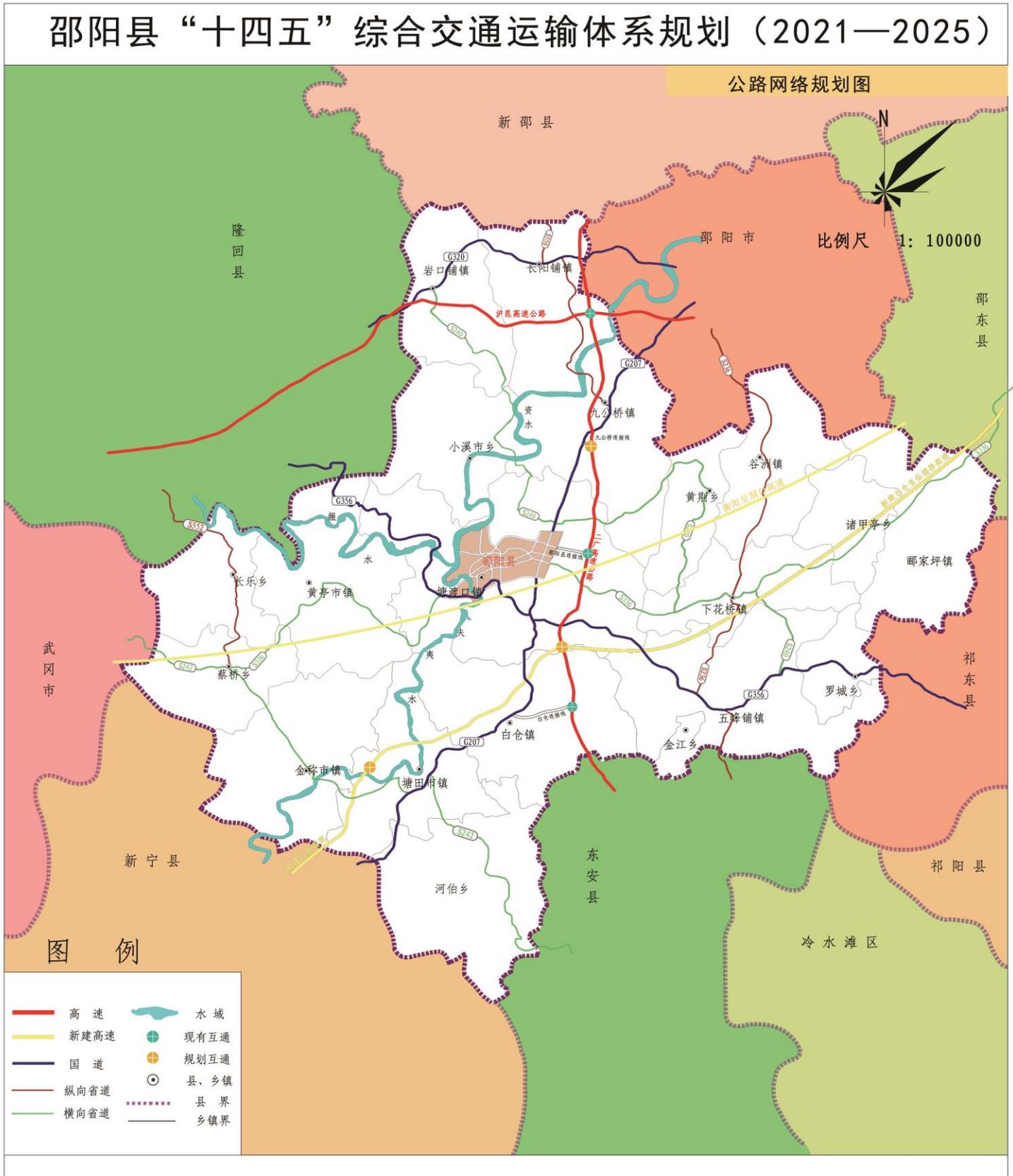
■ 区位优势明显，境内有洛湛铁路、怀邵衡铁路、二广高速以及沪昆高速穿过。国道网由G207，G320，G356构成“一纵二横”。省道网6条，纵向省道:S550、S236、S552；横向省道:S240、S336、S242。



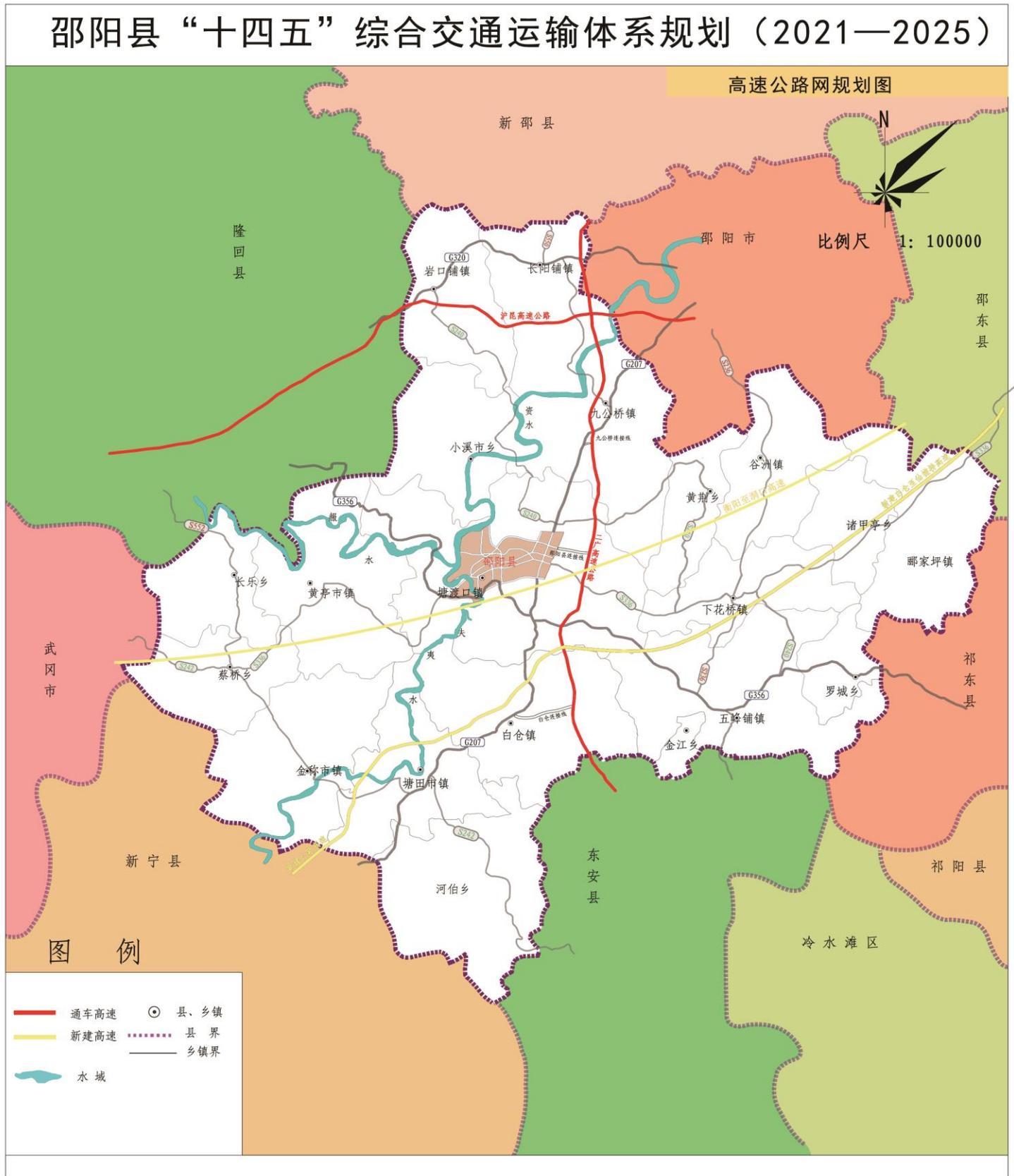
附图 2 邵阳县综合交通发展规划图



附图 2 邵阳县“十四五”公路网规划图

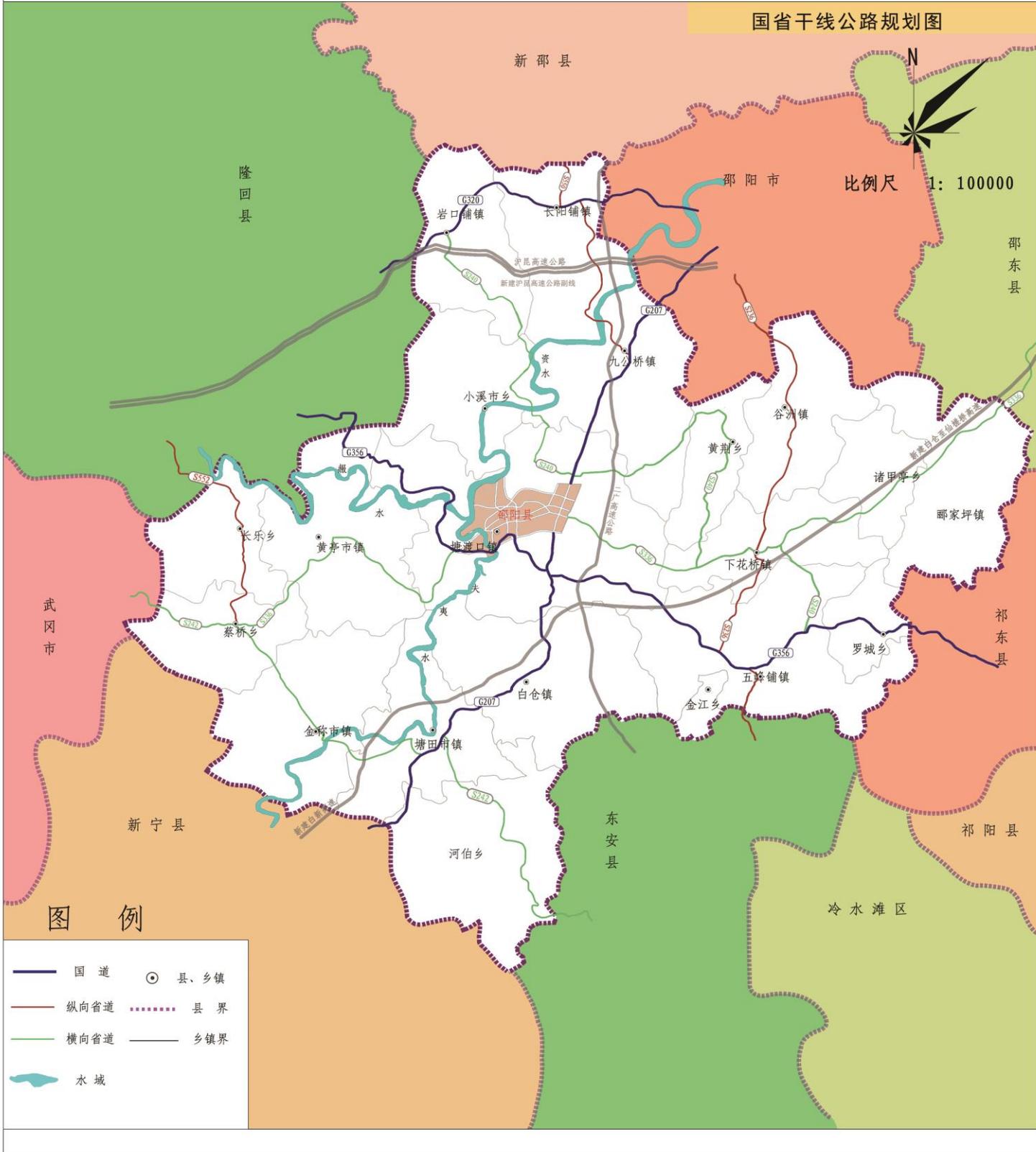


附图 3 邵阳县“十四五”高速公路规划图

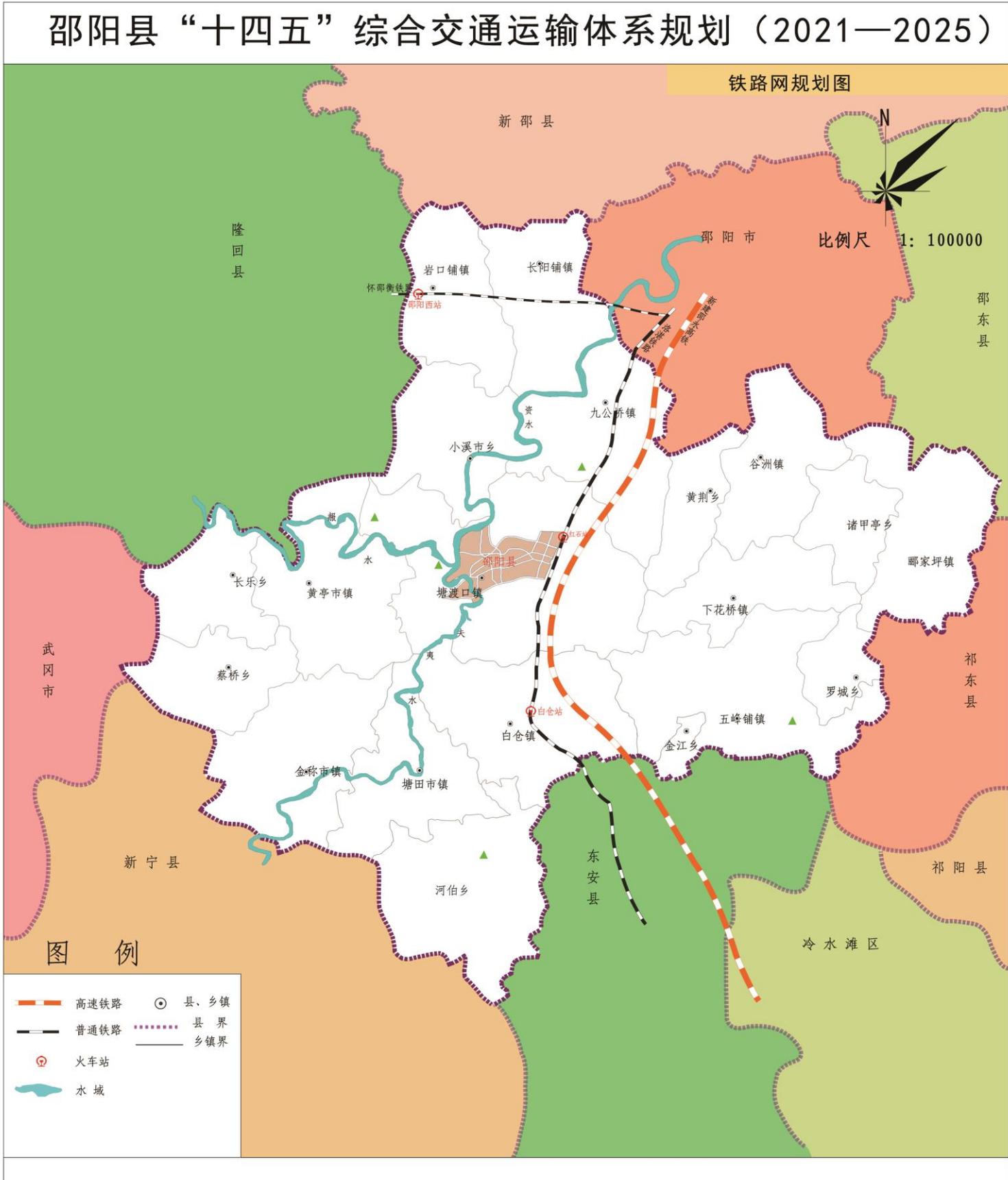


附图 4 邵阳县“十四五”国省干线公路网规划图

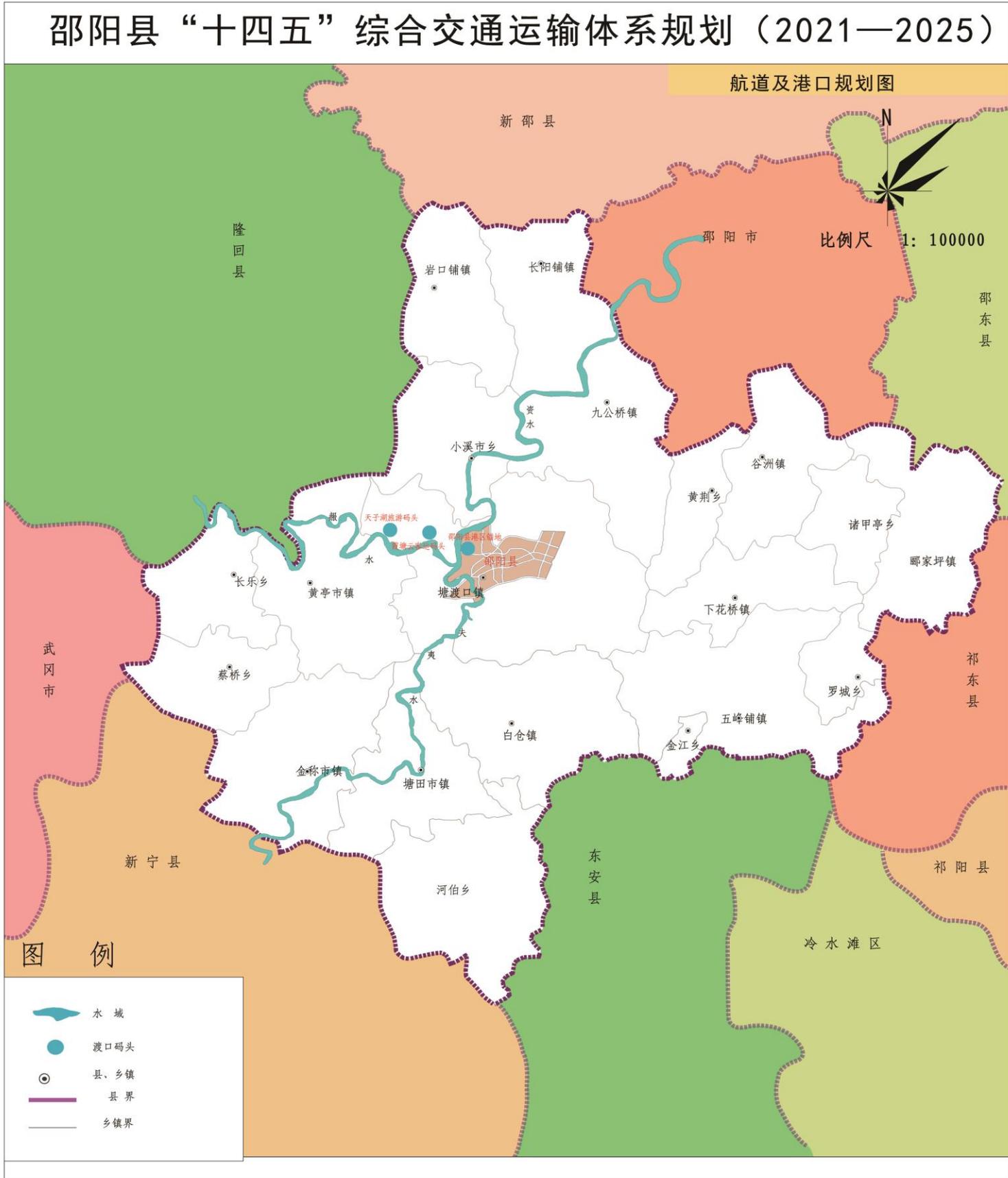
邵阳县“十四五”综合交通运输体系规划（2021—2025）



附图 5 邵阳县“十四五”铁路网规划图



附图 6 邵阳县“十四五”航道与港口规划图



附图 7 邵阳县“十四五”客货运枢纽规划图

