

邵阳市人民政府办公室文件

邵市政办发〔2021〕35号

邵阳市人民政府办公室 关于印发《邵阳市“十四五”及展望到 二〇三五年综合交通运输体系规划》的通知

各县、市、区人民政府，邵阳经济技术开发区管委会，市直有关单位：

经市人民政府同意，现将《邵阳市“十四五”及展望到二〇三五年综合交通运输体系规划》印发给你们，请结合实际认真组织实施。



邵阳市“十四五”及展望到 二〇三五年综合交通运输体系规划

交通运输在国民经济和社会发展中具有基础性、先导性和战略性功能。为深入贯彻落实习近平总书记考察湖南重要讲话精神，全面落实“三高四新”战略定位和使命任务，加快构建邵阳市现代综合交通运输体系，制定本规划。本规划是未来五年及较长一段时期全市综合交通发展的顶层规划、总体部署和统筹安排，是编制物流、旅游等专项规划、确定重大项目、制定建设计划的重要依据。

本规划以《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《“十四五”长江经济带综合交通运输体系规划》《湖南省“十四五”现代综合交通运输体系规划》《邵阳市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》等相关文件为指导，实事求是、遵循规律，着眼长远、统筹兼顾，科学合理提出邵阳市面向 2035 的综合交通发展蓝图和“十四五”时期综合交通运输的发展目标、工作思路、重点任务，为优化综合交通资源配置、促进综合交通协调发展提供重要指导。规划期至 2025 年，展望至 2035 年。

第一章 发展基础

“十三五”时期是全面建成小康社会的决胜阶段，邵阳市全力推进铁路、公路、机场建设，全市交通基础设施发展水平取得

了明显提升，邵阳正逐步形成以高速公路、高速铁路为骨架，国省干线公路为主通道，机场及各类运输场站为节点，功能完善、四通八达、通畅安全的综合交通运输网络格局。邵阳交通运输服务能力和水平显著提升，人民群众对美好生活的向往得到更大程度上的满足，群众满意度、获得感、幸福指数进一步增长。

交通基础设施建设取得重大突破。铁路运营里程 328 公里，其中高、快速铁路 273 公里，娄邵铁路和怀邵衡铁路建成通车，联通了我国东西向沪昆、南北向京广两条高铁大动脉，标志着邵阳成为高铁交通枢纽。武冈机场正式通航，现已开通 12 条航线，成为邵阳连接京津冀、长三角、珠三角的便捷“空中通道”。高速公路总里程达 582 公里，占全省的 8.65%，居全省第四、湘中湘西南第一，实现了县县通高速。公路通车里程 22601 公里，其中等级公路 21043 公里。市区城市道路总里程 356.08 公里，道路面积 1145.77 万平方米，人均道路面积 14.28 平方米，道路网密度 4.57km/km²。

交通运输结构不断调整完善。随着沪昆高铁、娄邵铁路、怀邵衡铁路的开通运营，邵阳进入高铁时代，铁路客运量保持快速增长，铁路货运量保持稳定。武冈机场开通运营，机场客货运量逐步增长，2020 年完成旅客吞吐量 28.98 万人次，货邮吞吐量 3.2 吨，飞机起降 4143 架次。机动车保有量明显提升，全市民用车辆保有量 116.5 万辆，其中汽车 68.1 万辆。

脱贫攻坚交通先行成效显著。自然村通水泥（沥青）路、农

村公路提质改造（窄改宽）、农村公路安保工程均超额完成省定目标任务，其中农村公路完成窄加宽 4614 公里，自然村通水泥路完成里程 3726 公里，100%实现自然村通硬化路。邵东、武冈成功创建“四好农村路”省级示范县，各县交通建设全部符合脱贫摘帽要求。全市建制村通客车率 100%。行业扶贫与农村产业兴旺、乡村旅游开发深度融合，在实现村村通邮基础上，建成快递末端综合服务站 32 个，全市快递下乡覆盖率达 95%。

现代治理服务水平有效提升。统筹推进农村保平安、高速控风险、城市保畅通“三大攻坚”任务，全市道路交通安全形势总体平稳，道路交通安全工作在全省排名前三。高速公路路域环境治理成效明显，“畅、安、舒、美、洁”成为常态，积极推进路警联合、高速公路入口联合执法，全市干线公路、高速公路超限超载率均控制在 1.5%以内。网约车新政落地实施，颁发了邵阳市首批两家网约车平台许可证，经考试合格的 316 位驾驶员取得网约车驾驶员证。12328 热线平稳有序运行，全市实现全国交通一卡通互联互通，高速公路收费站均实现移动扫码支付通行费。

与此同时，我市综合交通运输体系建设仍处于构骨架、畅动脉的攻坚期和补短板、通循环的提升期，发展不平衡、不充分的现象仍然较为突出，交通运输水平与经济社会高质量发展的要求相比还存在一定差距。一是对外综合运输通道衔接不畅，沪昆高铁邵阳北站、武冈机场距离中心城区较远，沪昆高速通行能力接近饱和，规划中的呼南高铁、广清永高铁进展缓慢，各种运输方

式有机衔接依然不足，集疏运通道与转运接驳系统有待加强。二是市域内部交通通达度不足，区域交通快速走廊尚未形成，各功能组团缺乏高效、便捷的联系，以县城为中心的半小时交通圈尚未建成；西部五县市交通设施建设薄弱，旅游公路建设滞后，道路等级偏低，防护设施不全且等级不高。三是交通基础设施供给相对不足，人均铁路、高铁、高速公路拥有量远低于全省、全国平均水平，普通干线公路技术等级偏低、容量不足，农村公路网络联通度不足，城市路网等级结构不合理，过江通道数量不足，停车设施供需不平衡，智能交通管理设备落后。四是运输服务品质和效率有待提升，区域、城际、城乡多层级公共客运网络有待完善，货物多式联运、旅客联程联运比重偏低，定制化、个性化、专业化运输服务供给不足；物流运输总体效率不高，降本增效和供应链体系建设需加快推进。五是资金短缺，建设、养护和改造困难，交通基础设施投入主要依靠国家资金、地方财政及沿线居民自筹资金，项目资金瓶颈制约愈发凸显，养护资金投入不足，机场、铁路建设工程投资大、运营补贴高、还贷压力大。

当今世界正经历百年未有之大变局，世界经济深刻调整。我国经济从高速增长转向高质量发展阶段，经济长期向好趋势不变。交通运输站在加快建设交通强国、率先实现现代化的新起点，必须推动全方位转型发展。当前和今后一个时期，是邵阳市融入国家开启全面建设社会主义现代化国家新征程的机遇期，是全面落实“三高四新”战略、推进全国区域性综合交通枢纽建设、主

动参与全国全省高质量发展的加速期，是发展成为长株潭都市圈向大湘西地区辐射的重要节点的突破期，是强化邵阳市“承东启西”战略地位的关键期。邵阳要充分把握难得的历史机遇和发展的“窗口”机会，顺应国家和湖南省的战略方向，加快改革创新步伐，抓住试点示范机会，推进重大交通设施建设，实现新时代邵阳市综合交通运输体系的高质量发展。

第二章 总体要求

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届历次全会精神，认真贯彻习近平总书记考察湖南重要讲话精神和党中央、省委决策部署，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，准确把握习近平关于交通运输工作重要指示精神的理论渊源，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，以深化交通供给侧结构性改革为主线，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，全面落实“三高四新”战略，按照建设交通强国战略部署和“融合、智慧、绿色、安全、便捷”的要求，以提升服务质量为主旨、推进重大项目建设为主线，强化规划统筹、设施衔接、服务联动，着力推进功能层次化、衔接一体化、管理精细化，加快构建高质量综合交通网，高质量建成全国区域性综合交通枢纽，奋力书写现代化交通强国邵阳新篇章。

第二节 基本原则

1. 适度超前，加快发展

坚持以发展为先要务，按照“适度超前”原则，统筹考虑前瞻性、科学性和系统性要求，平稳有序地推进交通基础设施建设，优化交通基础设施布局结构，完善交通运输网络，不断提升运输服务能力，为地区经济稳定增长和实现“走在前列”的发展目标提供有力的交通运输保障。针对重大交通项目进行重点突破，着重建设能够促进地区经济发展、改善人民生活的重要交通工程。

2. 系统谋划，统筹发展

坚持系统观念，统筹存量与增量、设施与服务、客运与货运，合理确定发展规模、技术标准、建设时序。科学谋划、统筹推进现代化交通基础设施建设，加快推进重大工程、重大项目。全面统筹各种运输方式之间、区域交通之间以及交通行业与其他行业之间的协调发展，着力推进区域交通一体化、产业交通一体化、城乡交通一体化和综合交通一体化。

3. 民生为先，平安发展

坚持以保障和服务民生为出发点和落脚点，按照邵阳率先基本实现现代化的发展要求，推进区域交通运输协调发展，进一步改善农村地区出行条件，提升区域间资源交换通道畅通水平，推进交通运输基本公共服务均等化，实现交通运输的民生普惠。坚持以人为本，将安全发展理念贯穿于交通运输发展各领域、全过

程，坚守底线思维和红线思维，强化交通运输安全监管、预防预警和应急救援体系建设，努力提高安全保障能力，最大限度的保障人民群众出行安全。

4.生态优先，绿色发展

以构建绿色低碳交通运输体系为导向，以资源环境承载力供给为前提，与国土空间规划相协调，促进资源循环利用，强化交通运输节能减排，推进运输结构调整，推动公交优先战略向纵深发展，鼓励集约绿色出行，努力实现交通运输体系的绿色化。

5.深化改革，智慧发展

以体制机制创新、政策创新、管理创新为抓手，切实推进交通运输管理部门职能转变，进一步发挥市场配置资源的决定性作用和更好发挥政府作用，全面推进和深化交通运输重点领域和关键环节改革，增强交通运输领域改革的系统性、整体性、协同性，推进行业治理体系和治理能力现代化，实现交通运输创新发展。全面推广应用现代信息技术，以智慧化、数字化带动综合交通运输体系现代化。

第三节 发展目标

高质量推进全国区域性综合交通枢纽建设，加快铁路、公路、航空和水运网络建设，完善城市交通基础设施，高水平推进交通服务体系建设，到2025年，基本形成内畅外联、城乡一体、治理先进、协同高效、绿色安全的交通发展新格局。

——交通基础设施不断完善。基本建成省内1小时交通圈、

邻省主要城市 2~4 小时交通圈。铁路通车里程突破 370 公里，其中高铁通车里程 86 公里左右，规划研究邵阳-武冈机场、邵阳-邵东等市域（郊）铁路。公路通车里程达到 23100 公里，其中，高速公路通车里程 880 公里。提升武冈机场枢纽地位，规划研究邵东机场，形成“一东一西”两支线机场及十一个通用机场的航空运输网。改造以资水高等级航道为重点的水路运输网络。

——交通服务水平持续优化。旅客联程联运、货物多式联运加快发展，客运“零距离”换乘和货运“无缝化”衔接水平大幅提升，一体化运输服务优质高效。努力构建“一核两翼多节点”物流网络。农村公路通达能力持续提升，城乡一体化交通体系逐步实现。

——智慧交通、绿色交通和平安交通发展不断深入。新一代信息技术与交通运输体系深度融合，基础设施和装备智能化水平大幅度提升，交通运输领域新基建实现新突破。交通运输风险防控能力和应急保障水平大幅度提高，较大以上等级道路运输行车事故万车死亡人数显著降低。

专栏 1：“十四五”时期综合交通发展指标

序号	指标		2020 年	2025 年
1	基础设施	铁路通车里程（公里）	324	370
2		高铁通车里程（公里）	39.6	86
3		公路通车里程（公里）	22601	23100
4		高速公路通车里程（公里）	582	880
5		河道通航里程（公里）	837	837
6		民用运输机场数量（个）	1	1

专栏 1: “十四五”时期综合交通发展指标				
序号	指标		2020 年	2025 年
7		通用机场数量 (个)	0	11
8		一级综合客运枢纽数量 (个)	1	3
9		乡镇三级公路通达率	100%	
10	运输服务	开通航线数量 (条)	12	30
11		二级及以上公路比例	9.9%	12%
12		通用机场市县覆盖率	0	70%
13		中心城区公交线网密度 (km/k m ²)	1.59	2.5
14		全市快递下乡覆盖率	95%	100%
15	绿色和安全	公共交通机动化出行分担率	30%	40%
16		较大以上等级道路运输行车事故 万车死亡人数下降率	20%	
17	智慧化水平	主要道路交通信号灯设置率	100%	
18		主要道路信号灯路口电子警察覆 盖率	80%	

到 2035 年, 总体建成安全畅通、集约高效、便捷舒适、智慧绿色、覆盖城乡的现代化综合交通运输体系, 全面建成“四横四纵”综合交通运输通道和全国区域性综合交通枢纽。形成交通与各行各业协调发展的新格局, 使居民出行幸福感更强, 产业发展提升更快, 对社会经济的支撑更好。

第三章 面向 2035, 构建综合运输大通道

第一节 强化对外综合运输通道

规划构建内畅外通的米字型运输通道, 进一步加强与“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道等国家战略对接, 国际层面重点对接东盟地区, 国内重点加强与长株潭城市群、粤港澳大湾区联系。东西方向提升沪昆高铁、沪昆高速运输能力, 联系长

三角、黔中、滇中城市群以及东盟地区；南北方向依托二广高速、呼北高速、包茂高速、渝湘粤高铁，南连粤港澳大湾区，北连中原城市群、太原城市群、京津冀城市群；西北方向依托渝湘粤高铁联通成渝城市群；西南方向依托呼南高铁、湘桂高铁联通南宁、桂林，融入西部陆海新通道；东南方向打通厦长渝通道，联系海峡西岸城市群，对接“21世纪海上丝绸之路”；东北方向联系长沙，融入长株潭城市群。

第二节 提升市域综合运输通道

统筹利用干线铁路、高速公路、国省干线公路等资源，综合考虑邵阳市城镇空间布局和对外客货运输需求格局，打造“四横四纵”市域综合运输通道，加强与永州市、怀化市、衡阳市、娄底市以及长沙市等周边城市的联系，优化对外客货运输通道，加强市域内各县市客货运输联系。

构建沪昆、怀邵衡、旅游高速公路、兴永郴赣四大横向通道：依托沪昆高铁、衡邵高速、邵阳-金石桥-溆浦高速等，加快完善沪昆通道；依托沪昆高速、怀邵衡铁路、沪昆高速扩容线、贵州天柱-洞口高速等，进一步扩能怀邵衡通道；依托贵州凯里-会同-南山-崑山-白仓-仙槎桥-韶山和衡山旅游高速等，加快构建旅游高速公路通道；依托兴永郴赣铁路、靖州-绥宁-新宁-东安-永州高速、武靖高速，加快打通兴永郴赣通道。构建呼南、呼北、怀邵桂、湘桂四大纵向通道：依托呼南高铁、怀邵永清广高铁（渝湘粤高铁）、洛湛铁路、二广高速、邵坪高速进一步完善呼南通

道；依托新化-新宁高速、张家界-安化-冷水江-邵阳铁路形成呼北通道；依托怀邵桂高铁、洞溆高速、城步-龙胜高速、洞新高速形成怀邵桂通道；依托湘桂高铁、娄邵高铁构建湘桂通道。

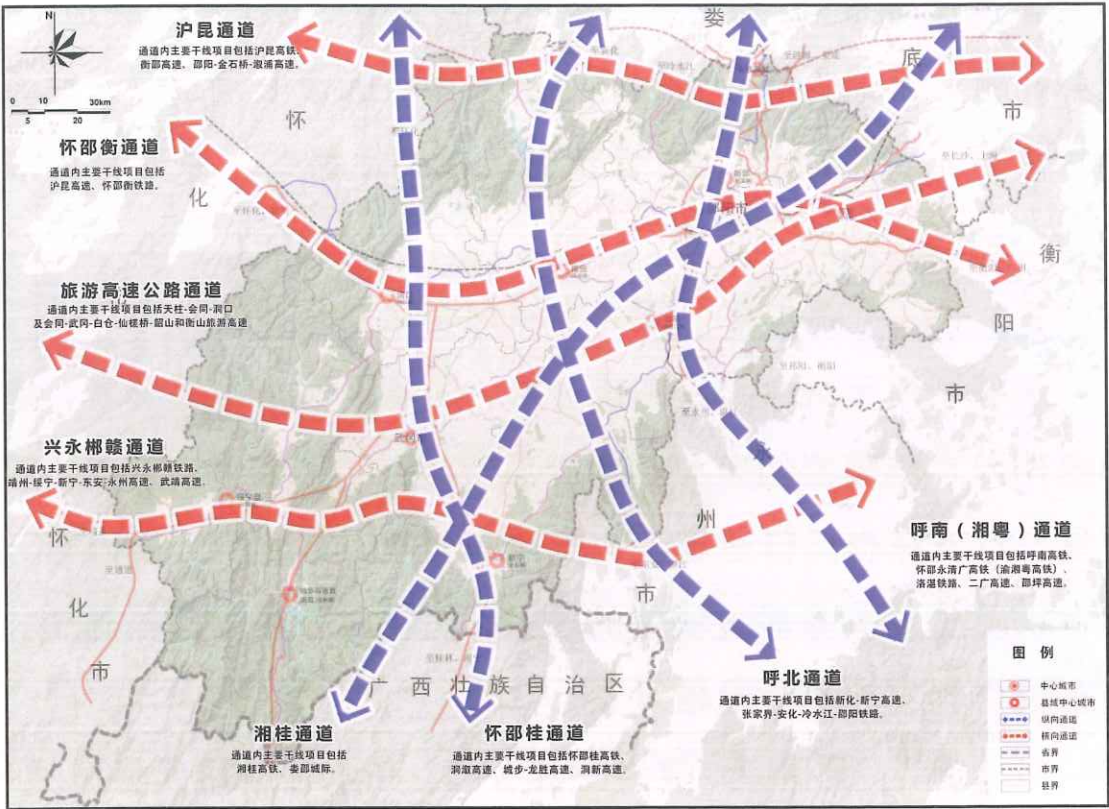


图 1 “四纵四横”综合运输通道图

专栏 2：市域综合运输通道布局

(一) 四横

沪昆通道，对外融入国家上海-瑞丽主通道，对接长江经济带和沿海通道，扩大对外开放，联系长三角、长株潭城市群、黔中城市群、滇中城市群、东盟的重要通道。加快推进邵阳-金石桥-溆浦高速建设。

怀邵衡通道，对外联系怀化、衡阳，东西向联系主通道；对内联系邵阳市主要经济据点，服务沿线居民出行。重点推进沪昆高速扩容，建

设贵州天柱-洞口高速。

旅游高速公路通道，将绥宁黄桑、城步南山、新宁崀山、邵阳县南方抗大和洞口郝溪、隆回花瑶、新邵白水洞等自然风光、风土人情、民族风貌、红色经典旅游资源与省内外著名旅游景区联通。规划新建贵州凯里-会同-南山-崀山-白仓-仙槎桥-韶山和衡山旅游高速，并利用我市高速公路网及其连接线，辅助以提级改造的国省干线。

兴永郴赣通道，对外联系永州、靖州，西部生态圈重要的东西向对外联系通道；对内联系绥宁、新宁等城镇，补齐西部地区交通短板，打造全域旅游通道。加快推进兴永郴赣铁路建设，建设城步-新宁高速。

（二）四纵

呼南（湘粤）通道，南联粤港澳大湾区，承接产业转移，开展全方位合作，北联中原城市群、太原城市群、京津冀城市群，西连成渝城市群，有效带动区域发展。提升邵阳北站和邵阳站集疏运能力，做大做强邵阳枢纽地位。加快推进呼南高铁建设，规划新建怀邵永清广高铁。

呼北通道，对外北联西安、张家界、娄底，南联永州，邵冷铁路直连湘黔铁路，支撑邵阳建设区域物流中心，加强邵阳与张家界旅游交通联系；对内联系隆回、回龙寺等主要经济据点。加快建设新化-新宁高速、规划新建的张家界-安化-冷水江-邵阳铁路。

怀邵桂通道，对外打通与广西的省际通道，融入西部陆海新通道，加强与东盟联系，扩大对外开放，加强邵阳与桂林旅游交通联系；对内联系溆浦、洞口、武冈、城步、新宁等主要城镇，补齐西部地区交通短板，打造全域旅游通道。加快推进洞溆高速、城龙高速建设，规划新建怀邵桂高铁。

湘桂通道，打通长沙-邵阳-桂林-南宁-凭祥直连通道，东联长株潭城市群，促进内外连通、通边达海，融入西部陆海新通道，创新对外开放格局，扩大中西部交通网络覆盖。加快推进娄邵扩改线调整为娄邵城际，规划建设娄邵高铁，研究建设湘桂高铁。

第四章 聚焦十四五，完善综合立体交通网

第一节 完善铁路客货网络

构建形成以“三横七纵”¹干线铁路为支撑的铁路运输网，推动干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路融合发展，加强与粤港澳大湾区、长株潭城市群、成渝城市群、北部湾城市群的高速铁路城际铁路联系。

加快高速铁路建设。加快推进呼南高铁邵阳至永州段建设，联系永州、对接粤港澳大湾区，缓解京广通道压力。争取呼南高铁娄底至邵阳段建设，推进既有娄邵扩改线提级改造为娄邵城际，与怀邵衡铁路连接构成沪昆高铁补充通道。争取渝湘粤高铁（邵阳北至邵阳段）开工建设，衔接沪昆高铁、邵永高铁，对接成渝城市群，推动邵阳建设全国区域性交通枢纽。聚焦“重庆-怀化-北部湾出海口”主通道，争取怀邵桂高铁纳入国家铁路网规划，并过境邵阳。开展新湘桂高铁前期研究，积极融入西部陆海新通道，改善沿线地区交通落后状况，促进旅游发展和乡村振兴。

完善普速铁路网络。加快推进兴永郴赣铁路建设，填补湘南、黔东南、黔南、黔西南地区铁路网空白，实现“县县通铁路”目标，促进沿线发展。争取洛湛铁路电气化改造，提升融入西部陆海新通道的铁路客货运能力。开展西安-张家界-邵阳-广州铁路前期研究，规划研究邵冷铁路直连湘黔铁路，支撑邵阳建设区域物

¹ 三横即沪昆高铁、怀邵衡铁路、兴永郴赣铁路；七纵即洛湛铁路、呼南高铁、渝湘粤高铁（广清永高铁）、张邵铁路、湘桂高铁、怀邵桂高铁、娄邵高铁。

流中心。

规划研究市域（郊）铁路和城市轨道。以“四邵融城”同城化通勤为目标，规划研究邵阳市中心城区经隆回与西部副中心武冈的市域（郊）铁路，实现邵阳火车站与武冈机场的便捷换乘，推动世界自然遗产崀山景区的开发建设。规划研究邵阳-邵东市域（郊）铁路，扩大邵阳都市圈辐射范围，实现公交化运营服务，服务东部人口密集城镇群。远期考虑邵阳中心城区与西部城步、绥宁、新宁等县规划市域（郊）铁路。规划研究城市轨道交通网络，强化邵阳市中心城区各组团以及中心城区与周边新邵县、邵东县的联系。

强化铁路枢纽功能。加快建设邵阳火车站综合客运枢纽及配套基础设施，新建邵阳高铁动车停车场。加快建设邵东高铁站北广场基础设施及配套工程和洞口火车站综合交通枢纽工程，规划建设隆回县城北高铁新城综合交通枢纽和怀邵衡铁路隆回西货运站，开展沪昆高铁隆回县金石桥高铁站前期研究。推动站场与城市功能有机融合，发展枢纽经济。

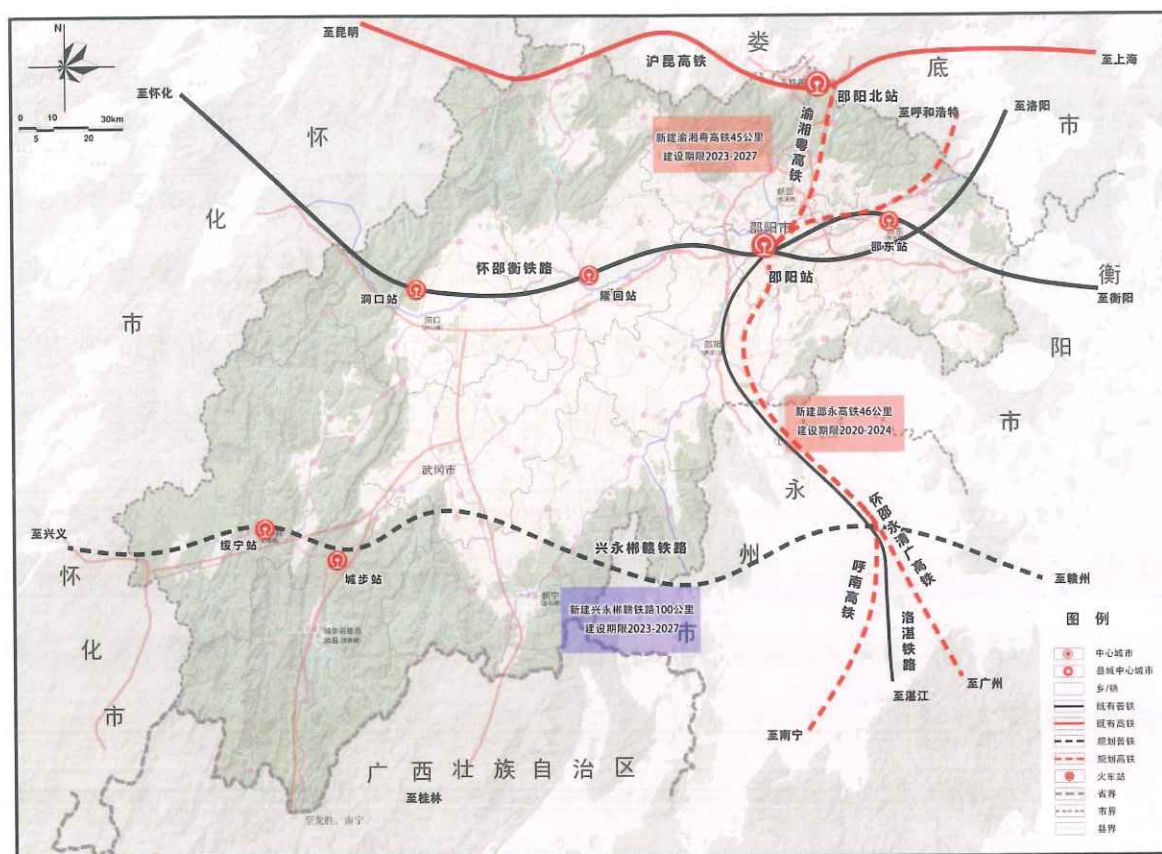


图2 “十四五”时期市域铁路网规划

专栏3：“十四五”铁路建设项目

(一) 高速铁路

新建邵永高铁，启动怀邵桂高铁前期工作，规划研究娄邵高铁、渝湘粤高铁（邵阳北至邵阳段）。

(二) 普速铁路

启动兴永郴赣铁路前期工作。推动洛湛铁路电气化改造，洛湛老线恢复货运功能。

(三) 市域（郊）铁路

规划研究邵阳-武冈机场、邵阳-邵东等市域（郊）铁路。

第二节 提升公路通达能力

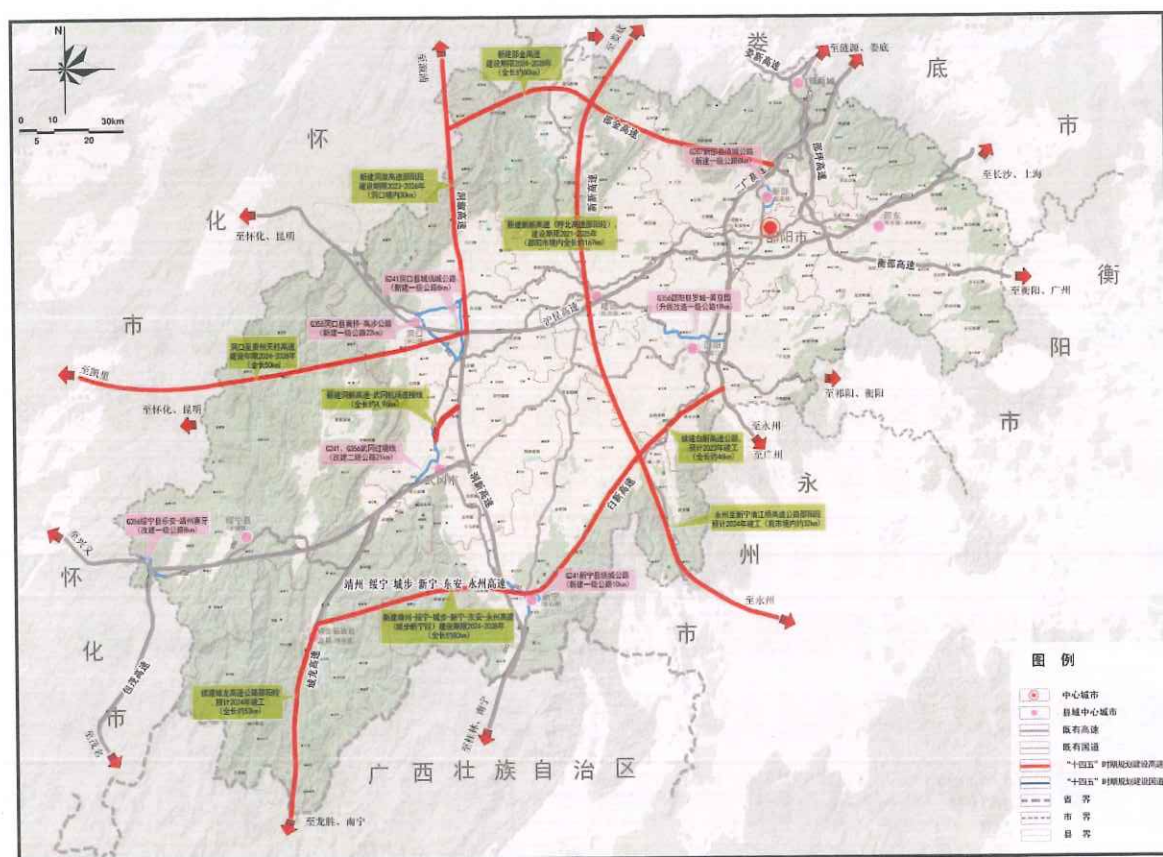
进一步完善以“四横四纵二联”²高速公路为骨架的公路运输网,提升普通国省道服务能力,进一步改善农村交通出行环境,提升运输服务品质,有效支撑乡村振兴发展。

完善高速公路网络。以快速对接周边城市群及相邻地市,打造湘西南门户为目标,进一步增加对外高速通道;以扩大市域高速覆盖,强化组团间便捷连通为目标,规划构建“四横四纵二联”高速公路网格局。加快建设白仓至新宁清江桥、永州至新宁清江桥邵阳段、城步至龙胜高速公路邵阳段、呼北高速邵阳段(新新高速),力争完成沪昆高速公路拥堵路段扩容以及洞溆高速公路项目,规划新建洞口至天柱、城步至新宁等项目,推动高速公路扩容、成网、加密、畅联,科学谋划高速公路中长期发展。

提升干线公路等级。充分发挥普通国省道干线交通集散功能,着力提升普通国省道技术等级,重点推进瓶颈路段、城镇路段提质改造,规划改建里程 688 公里以上。着力推进金石桥镇-邓家铺镇-高桥镇-新宁县城省道 S242 和 S243、武冈市区-水浸坪乡-蔡桥乡-塘渡口镇省道 S336 等升为国道。回龙寺镇-马头桥镇-丰田乡县道 XJ03、武冈市区-马坪乡-双牌镇县道 X123 和 X124 等升为省道。

² “四横四纵二联”: 四横即衡邵—邵金高速、沪昆高速及扩容、天柱—会同—洞口及会同—南山—崑山—白仓—仙槎桥—韶山和衡山旅游高速、靖州—绥宁—城步—新宁—东安—永州高速, 四纵即二广高速、武冈—城步—龙胜高速、溆浦—洞口—新宁高速、新化—新宁高速, 二联即邵坪高速、白新高速。

强化农村公路养护。加大对农村公路建设力度，提升农村公路建设标准。以农村公路通客班车线路、窄路加宽建设为重点，推进农村公路安全水平、畅达水平、服务水平“三提升”。加快实施农村公路危桥改造、安保工程等民生工程，提高抗灾防灾能力；加快自然村通村道路建设，建设农村客运班线循环公路，提高农村公路通达度。



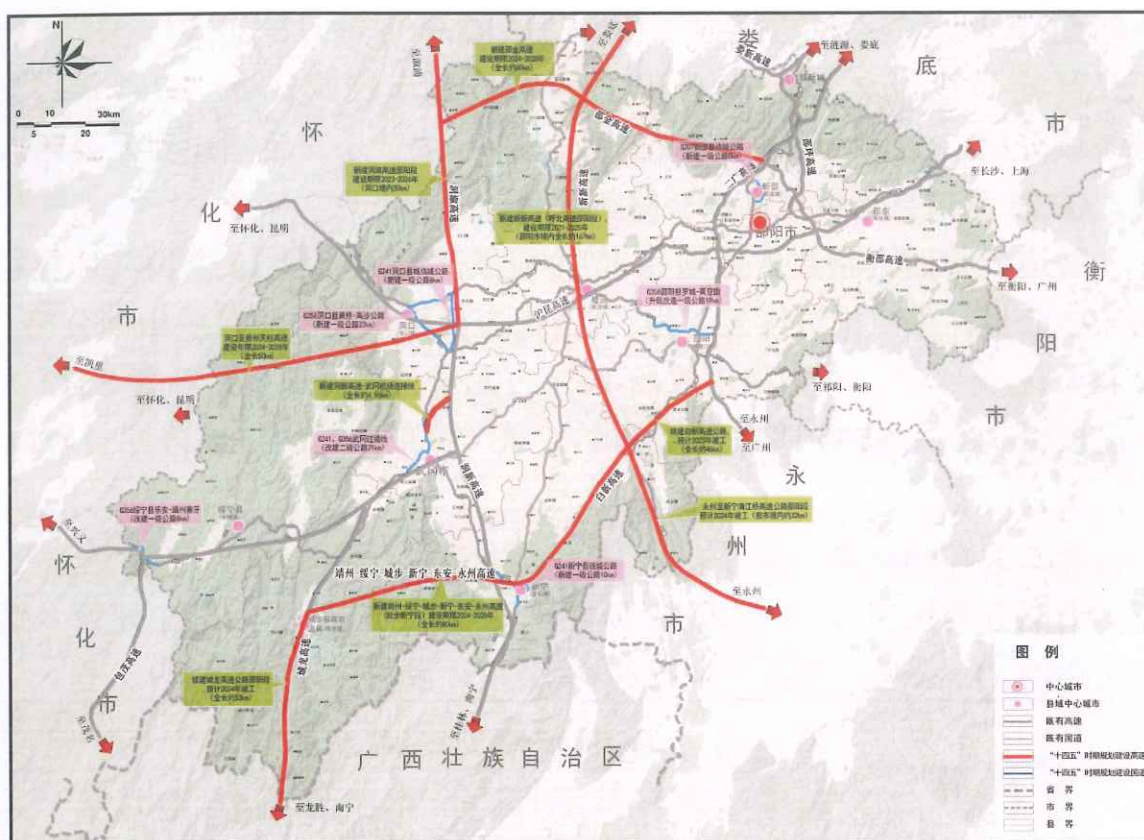


图3 “十四五”时期市域公路网规划

专栏 4：提升公路能力发展重点

(一) 高速公路

十四五规划续建 4 个、新建高速公路项目 5 个，前期研究项目 1 个。
结转建成白仓至新宁清江桥、永州至新宁清江桥邵阳段、城步至龙胜高速公路邵阳段、呼北高速邵阳段（新新高速）等 297 公里高速公路项目。

规划新建沪昆高速扩容、洞口至贵州天柱、洞口至溆浦、城步至新宁、邵阳市区至金石桥等高速公路项目。

研究建设凯里-会同-南山-岷山-白仓-仙槎桥-韶山和衡山旅游高速公路项目。

(二) 普通国省道

国道：十四五规划新建国道项目 5 个、续建国道项目 2 个，共计里

程约 96 公里。重点推进续建工程 G241、G356 武冈过境公路、G356 邵阳县罗城-黄豆园改建项目；新建工程 G241 新宁绕城公路、G241 洞口县城绕城公路、G207 新邵县绕城公路、G356 绥宁乐安至靖州寨牙公路改建、G356 洞口县黄桥至高沙公路等项目。

省道：十四五新建省道项目 17 个、续建省道项目 10 个，共计里程约 592 公里。重点推进续建工程 S223 邵东仙槎桥到邵阳县峡山铺公路、隆回大花-善缘亭、城步南山牧场-绥宁古龙岩公路等项目；新建 S232 大祥区板桥-双江、S549 邵东市九龙岭-双凤（祁东界）、S334 隆回县岩口-六都寨公路等项目。

（三）农村公路

十四五确保完成农村公路保障性建设项目 704 公里，其中建设乡镇提质路约 419 公里、资源产业路约 96 公里、乡村旅游路约 189 公里。

第三节 优化航空网络布局

构建“一东一西多点”³的航空网络。提高机场保障能力，完善机场系统布局，加快基础设施建设，提高航空运输服务质量，拓展航线网络，提升邵阳武冈机场枢纽竞争力，促进航空运输市场开发和通用航空发展。

加强航空枢纽建设。推进武冈机场改扩建工程，完善武冈机场航站楼内部空间和功能布局，合理分配值机设备、登机桥、停机位等运营资源，提升航班留住过夜服务能力，注重中转设施提升改造，缩短中转衔接时间，提高旅客中转效率和服务水平。规划研究邵东机场，与武冈机场分工合作。融入区域机场群，与黄

³ 一东一西多点：以东部邵东机场，西部武冈机场两支线机场为核心、多个通用航空机场为节点。

花机场联程联运，建设异地航站楼，构筑以航空运输为主体的空铁联运、陆空联运以及空海联运等各种多式联运方式。发展航空物流，促进临空产业发展。

完善航线网络布局。开通并加密武冈机场与北京、广州、上海、深圳等国际门户枢纽和国内枢纽机场及干线机场间的航空快线。开通恩施、铜仁、张家界及桂林航线，实现“神农架-梵净山-张家界-崀山-桂林”世界级旅游景点串飞。积极与国航、南航、东航等国内品牌航空公司进行战略合作，推出包机业务。开辟国际口岸，加快开通邵阳至东南亚、南亚等国家直飞航线，推出邵商包机业务。

提升机场集疏运水平，打造集民航、铁路、公路、城市交通等多种交通方式无缝衔接的枢纽。完善周边公路和城市主干道网络，加强与出租车、公交等城市交通系统的有效衔接。近期以机场巴士为机场提供集疏运服务，远期规划建设邵阳-武冈机场市域（郊）铁路。规划建设城市候机楼，推动行李直挂等服务。

鼓励通用航空发展。完善通用航空发展的体制机制，推进低空空域管理改革试点工作，形成覆盖全市的通用机场网络和低空航线网络。规划在新邵县新田铺镇建设邵阳市中心通用机场，积极发展公务商务、农业防护、应急救援、航空培训、休闲旅游等新兴通用航空服务并大力发展通航产业，新建新宁崀山通用航空机场，发展观光旅游、应急救援、飞行培训、飞机托管、空中游览、通航会展、通航体育、航空俱乐部、通航作业、无人机试飞、

航空地产、农林防护等项目。新建城步南山通用航空机场，用于生态环境保护、林业防护、抢险救灾等，加强通用航空在政府社会管理事务中的应用。推动邵东、武冈、隆回、洞口、绥宁、城步、邵阳通用航空基地建设，奠定通用航空发展基础。



图 4 “十四五”时期市域机场建设重点

专栏 5：航空重点项目

(一) 民用机场

武冈机场改扩建工程，武冈机场航站楼扩建到 15000 平方米，新增停机坪至 10 个。

规划研究邵东机场军民合用机场，新建公路客运站等，占地面积 2 公顷。

(二) 通用机场

新邵县新田铺镇建设邵阳市中心通用机场，邵东杨桥两顺机场，

邵阳县塘渡口镇通用航空综合项目，城步县儒林通用机场，崀山通用机场，南山牧场通用机场，绥宁县十里铺机场，隆回县大东山飞行营地，洞口县通用航空机场，武冈机场通用航空基地，隆回县虎形山通用机场等 11 个。

（三）直升机起降点

邵阳市行政中心直升机起降点，北塔区白泥田社区直升机起降点，大祥区政府西苑公园起降点，双清区爱莲街道爱莲池社区直升机起降点，邵阳经开区高崇山镇直升机起降点，南山国家公园南山牧场风景名胜区分区直升机起降点，新宁崀山直升机起降点，武冈市政府直升机起降点，邵东市政府机关大院起降点，邵阳县红石火车站停车场直升机起降点，新邵县太芝庙岳坪峰景区直升机起降点，绥宁县寨市苗族侗族乡黄桑生态旅游区景区大门直升机起降点，隆回县虎形山瑶族乡崇木幽村游客接待中心直升机起降点，洞口县洞口大道起降点等 361 个。

第四节 畅通资水内河航道

提升资水航道等级。构建畅通、安全、绿色、高效的现代化内河水运体系，推动资水干流邵阳县双江口至新邵县筱溪 110 公里四级（500 吨）航道建设工程，推动新邵县资江 54 公里四级航道（500 吨）建设工程，新建晒谷滩 500 吨船闸，新建筱溪 500 吨船闸。推动赧水武冈城区 139 公里航道养护建设，对云山大桥至青安堰 4.1km 赧水航道进行综合整治，建成Ⅶ级航道。改造赧水邵阳县双江口至隆回县龙潭铺段 78km，航道等级为Ⅶ级，建设元木山、中洲两处船闸。改造资江南源夫夷水邵阳县双江口至新宁低平村段 58km，航道等级为Ⅶ级，整治险滩 12 处。

完善港口基础设施。持续推进邵阳港综合码头建设，实现港

区专业化、规模化、现代化，结合两江沿线旅游资源分布情况，市区建设客运码头一座、500 吨级泊位 3 个，客运站房、进港公路等配套设施，促进邵阳市城区两江风光带建设和旅游资源开发。续建赧水武冈城区航运建设工程，打造专业化港区，开发 310m 码头岸线，建设 4 个泊位；配套建设镇南阁客运综合码头及 7 个停靠点；陆域配套建设赧水（武冈）航运中心、武冈市水上应急救援指挥中心等功能配套设施。

加快水上项目建设。加快推进邵阳港公务码头建设；加快推进邵阳辖区水域船舶锚地建设；加快推进邵阳犬木塘库区、新邵县九头岩水上旅游客运、绥宁县花园阁景区旅游客运、新宁县崑山漂流等旅游航道项目建设；加快推进全市水上交通支持保障系统建设，补齐渡口码头、视频监控、防汛抢险、应急救援方面的短板。



图 5 “十四五”时期市域航运体系规划

第五章 建设现代化区域交通新格局

第一节 打造东部城镇群快速交通网

以邵阳中心城区为核心，构筑联系东部城镇群快速交通线网，通过国道、省道快速化改造，打造普通国道及省道骨架网中重要通道，优化连接线，推动二级以上公路连通重要交通节点、产业园区及重要功能区，提升市域干线公路道路系统便捷性。

加快中心城区与邵东市、新邵县、隆回县、邵阳县交通体系构建，加快交通、公交一体化发展，打造东部城镇群半小时交通圈。以中心城区及新邵融城为核心，加快推进中心城区三环线和东部城镇群快速交通外环线建设，推动西城快线、东城快线、邵九公路等干道建设，实现道路交通多通道快速互联。

专栏 6：东部城镇群快速干道发展重点

加快推进中心城区三环线快速路建设，继续完善邵西大道、新城大道快速路工程，推动邵西大道、虎形山路与新邵的连接，加快新邵融城发展。

推动东部城镇群快速交通外环线建设，加快推进 S336 升级改造，谋划建设黄亭市-雨山铺-滩头-新田铺-雀塘-严塘-陈家坊-牛马司-仙槎桥快速路项目。

加快推进西城快线（邵阳市区至隆回县城）、东城快线（邵阳市区至魏家桥）、邵九公路（邵阳市区至邵东九龙岭）等项目建设。规划建设虎形山路、新城大道东延至邵东快速路项目，启动 G207、G241、S236、S334、S242 等道路快速化改造研究。

第二节 构筑西部生态圈旅游交通网

依托高速公路、铁路、机场等外部快速通道及新宁至城步干

线、长安营至黄桑干线等内部通道，串联崑山、南山、黄桑等山地优势资源，推动世界级山地生态旅游产品的丰富和升级，打造西部山水生态旅游环线，形成西部经济发展新动脉。

围绕“全景城乡发展美、全优产品体验美、全业融合产业美、全民共享生活美”全面推进邵阳市旅游发展，构筑便捷、快速、舒适的旅游交通网络。紧紧围绕“美丽公路+”，结合邵阳“十四五”时期旅游发展重点，打造百里山地风景道，串联崑山、南山、大花瑶虎形山景区、云山等重点项目，沿线配套自驾车营地、观景平台、摄影点等服务设施。通过山地风景道建设，实现游客从集散核心区域向重点景区的辐射与联通，串联盘活邵阳市优质旅游资源。

加大力度推进旅游高速通道，构造旅游通道骨架外循环；大力建设旅游风景道，提质改造国省干线，完善旅游干线筋骨内环线；持续推进乡村旅游通景路，推进景区旅游公路及资源产业路成网成线，完善旅游景点通达路腠理微循环，由表及里，内外共筑，完善旅游交通系统。

专栏 7：“快旅慢游”旅游交通发展重点

打造崑山-南山-黄桑三地直通快速线，构建旅游内环金三角。依托靖州-城步-新宁高速公路、城龙高速公路、洞新高速公路、贵州凯里-会同-南山-崑山-白仓-仙槎桥-韶山和衡山旅游高速，连通旅游主干道，通过旅游连接线作为下级延伸，串联新宁崑山、城步南山、绥宁黄桑、武冈云山、洞口溪等景区（点），形成以崑山为核心的“大崑山”交通辐射圈，有效联动“大湘西”、“大桂林”，促进邵阳西部

生态旅游引领作用，带动全市旅游产业发展。重点推进黄桑上堡古国至城步乌鸡山的通道研究，经 S341、S251 实现黄桑与南山景区的快速直连。

大力建设旅游风景道。崑南山地自驾风景道：升级 S341，串联崑山、黄金瑶乡特色小镇、狮山文旅综合体、南山国家公园等现有节点，丰富风景道吸引物。雪峰山度假风景道：提质 S332，升级金石桥至大花瑶虎形山景区旅游公路。寨黄旅游风景道：提升寨市至黄桑的旅游公路，打造沿线景观节点，配套相关服务设施。环云山游憩风景道：建设环云山国家森林公园旅游道路，配套游憩步道、自行车道等。塘白旅游风景道：提升塘口至白水洞景区旅游专线公路，串联棠溪生态园、白水田园综合体、白水洞景区等项目，配套自驾车驿站等设施。郝溪旅游风景道：对 S334 进行旅游化改造，完善标识系统。

持续推进乡村特色旅游景点通达路建设，打通“最后一公里”通景公路。“十四五”期间，规划建设乡村旅游路项目 36 个，共计里程约 189 公里；重点推进郝溪、云山、崑山、虎形山花瑶等景区旅游公路建设。

第三节 构建城市综合交通运输系统

完善城市交通网络骨架。以快速路和主干路为抓手，打造中心城区“三环+格网”路网格局，推进城市骨架交通基础设施建设，支撑城市空间拓展。加快骨架路网向新邵延伸，促进邵阳城区与新邵县城融城发展。系统梳理城区主、次、支路网系统，改造关键节点，建成“环网相连、节点畅通、高效便捷”的城市路网布局，强化交通组织管理，营造快捷舒适的城市交通出行环境。加快打通跨河道路和“断头路”，提高路网连通度，提升道路网总体通行能力，缓解交通拥堵。

提升城市交通出行品质。建立“快线网+干线网+普线网+支线+城乡辐射线”多级公共交通网络体系。推进公交基础设施建设，清理可开发建设的公交场站用地，完善公交枢纽站、首末站、综合停保场的建设。加大公交基础设施投资，出台相关政策保障公交用地。合理布局路外公共停车场设施，进一步挖潜城市公园、绿地、广场、操场等地下空间，在满足相关技术规范要求下，增加市区路外公共停车泊位数量，重点满足老旧小区、医院、学校、政府机关等基本停车泊位不足地块的刚性需求，缓解停车矛盾。采用市场化手段推进企事业单位配建停车场对社会开放。优化路内停车位布局，规范路内停车标志标线，加强路内停车管理。加大力度推进停车场电动汽车充电停车位配建。构建生态休闲步行区、城市生活步行区分区体系，结合城市更新、环境提升和道路交通改善等工程，提高步行网络密度，增设立体人行过街设施。规范自行车通行秩序，建设立体、安全的城市慢行交通网络。构建特色交通廊道，开展“一江两河”（资江两岸、邵水-檀江和红旗河）绿廊及绿道试点工程建设。

专栏 8：优化道路网络格局，缓解行车难建设重点

（一）城市道路工程

重点实施白马大道、雪峰北路、大兴路、魏源西路、龙山路西延、云山路西延、金山路等城市道路建设工程。

大力推进断头路建设，重点打通大祥路（宝庆西路—敏州西路）、马蹄塘路（邵州路—双园路）、佘湖桥东匝道（邵阳大道—邵水东路）、文明路和电机路、雪峰路（学院路—邵州西路）、新华北路（东大路—

龙须塘路)、红旗西路(西湖路—雪峰路)、建设北路(东大路—东塔路)、人大路(电机路—李子园路)、北塔路(云山路—中山路)等断头路。

加快实施跨江桥梁项目,重点推进中山桥建设,开展龙山桥、苗儿桥、邵西大道跨江大桥、资江一桥新桥建设前期工作。

(二) 停车工程

加大力度改善重点路段行车环境,通过增加车行道、取消路边停车位、施划即停即走区域、建设快速公交通道(BRT)等措施,缓解拥堵路段行车难问题。重点对宝庆东路/建设路交叉口、宝庆东路/邵石路交叉口、桂花路、红旗路、雪峰路等路段车行道实施改造计划,优化三八亭小学、资江小学、中心医院、十中等拥堵路段即停即走区域,加快推进邵阳大道快速公交建设。对人、车流混杂路段打造立体交通建设,重点推进红旗路/南正街、双拥路/宝庆路、西湖路/宝庆路、宝庆东路/建设路等交叉口及西湖路(十中段)、宝庆中路(三八亭小学段)、宝庆东路(友阿段)等路段人行立体过街设施建设。

第六章 提供高质量高效率运输服务

第一节 提高客运服务质量

完善综合客运枢纽布局。加快推进综合客运枢纽建设,加强多种运输方式间无缝衔接,优化综合客运枢纽布局,打造全国区域性综合交通枢纽。根据“枢纽型”客运组织模式,按照枢纽功能及等级的不同,规划建设三级综合客运交通枢纽体系,一级为对外交通枢纽,二级为市区公共交通枢纽,三级为组团公共交通枢纽。构筑布局“零换乘、无缝衔接”的综合交通客运枢纽,重点建设一批集铁路、公路、城市交通客运中转换乘功能于一体的区域客运枢纽,如邵阳北站、武冈机场;着力推动各县市二级以

上汽车客运站的建设，提升对周边县市的辐射和运输服务能力，形成以铁路枢纽、公路客运枢纽为核心、以县市级站场为支撑点、以农村站点为节点的客运枢纽网络。

加快旅客联程运输发展。优化完善多种运输方式的开行方案，推动长途、城际、城市客运系统融合，促进旅客联程运输在时间安排上的“无缝衔接”“随到随走”。推进综合客运枢纽内各种运输方式的信息交互、协同管理与换乘信息服务，推进出行即服务系统(MaaS)建设。鼓励新建综合客运枢纽尽量选择同站换乘、立体换乘的建设方案，紧凑布局主要功能区，加快推进平面衔接型综合客运枢纽改造，加强自动步行道和风雨廊等换乘设施配置，提升旅客换乘舒适度。

提升公交服务水平。通过优化线网、落实场站、规范管理、提高质量，初步形成以公交快线为骨架，公交干线为主体，公交普线及公交支线为补充的公交系统构架，逐步提高公交服务水平。布置统一的交通导向标识系统，满足以人为本、安全、准确、易识别的要求。提高公交到站准点率，提升公交服务的舒适性，增加公交站点 500 米覆盖率。

完善城乡客运服务。探索适应市场需求多样化的农村公交服务，灵活采取定班定线、电话预约等经营模式，增强农村客运吸引力。探索符合邵阳实际的农村客运经营服务机制，因地制宜推广政府引导、市场主导城乡客运发展模式，建立城乡客运发展的长效机制和考核、补助机制。

第二节 优化货物运输组织

建设现代高效的物流网络。构建“一核两翼多节点”⁴网络。将邵阳东货场智慧物流园区打造成集多式联运、仓储配送、保税监管于一体的生产服务型物流园区，争取建设国家级示范性物流园。将邵东物流园区打造成物流标准化、智能化、高效配送、绿色发展和商贸一体的多式联运综合性物流园区，争取建设省级示范性综合物流园。将武冈物流园区打造成集农产品仓配一体化服务、物流信息服务、物流咨询服务为一体的综合物流园区，争取建设省级示范性农产品智慧型物流园。建设多节点，围绕打造“一核”“两翼”，在全市范围构建多节点支撑，以“一县一特”为依托，以服务农产品和日用消费品商贸流通为重点，打造以生产、生活资料集散地为特征的区域性物流走廊。

建设县乡村三级配送体系。加快农村客运站货运设施改造，逐步形成以农村物流枢纽站为基础，县级物流中心、乡镇级配送站、村级物流服务点为支撑的三级农村物流基础设施服务体系。通过“农村货运班线、客货联盟、交农共建、交邮共建、产业化对接”等试点示范引路，分类推行“定点、定线、定班、定时”的服务模式。培育与发展农村物流合作组织、农村流通合作机制，大力支持中小型农村流通企业发展。加快建立县乡村物流信息平

⁴ “一核”即主城区；“两翼”中“东翼”即邵东物流园区、“西翼”即武冈物流园区；多节点即邵阳县、新邵县、新宁县、隆回县、绥宁县、城步县等其他县域物流中心、配送中心。

合，促进三级物流信息互联互通。按照县（区）物流中心、乡镇物流站、行政村配送点的思路，整合交通、农业、邮政、供销等部门的信息资源，推进现有农产品物流网络的重组、整合，提高网络信息质量，实现信息资源的共享。

构建高效冷链物流体系。优化产地布局，推动建设田头预冷、移动冷库等生产前端冷链物流设施，重点补齐乡镇、村冷链物流设施短板，打通农产品冷链“最先一公里”。构建加强农产品冷链物流节点体系，建设骨干性冷链物流基地和区域性冷链物流设施，在各县市区全面实施农产品产地仓储保鲜冷链物流设施建设工程，按照“一村一品”、“一县一品”、“多品聚集”，发展“平台企业+农业基地”、“生鲜电商+产地直发”等新业态新模式，推动形成产销密切衔接、成本低、效率高的农产品出村进城新通道，促进冷链惠农、品牌兴农、特色富农。鼓励快递企业开展产地直销、订单生产等物流服务新模式，带动农村消费。在农产品主产区和特色农产品优势区，支持1000个左右新型农业经营主体新建一批农产品产地冷藏保鲜设施。

完善快递配送服务水平。推广共同配送、集中配送、分时配送、夜间配送等集约化配送模式，完善多种形式的末端配送模式。支持家电、医药、汽车、大宗商品、再生资源回收等专业化物流发展。引导邮政、快递处理分拨中心与铁路、公路、航空枢纽同步建设，推进快件“上车上机上铁”“快递下乡”“电子商务与物流快递协同发展”等试点工程。

建设国际物流与供应链体系。推进与东盟合作，对接粤港澳大湾区，加快与湘欧快线等中欧班列的对接，提升邵阳市参与国际经贸合作和开拓国际市场的能力。重点通过增设中欧班列图定班列、建立湘粤非多式联运通道和陆路卡航等方法拓展邵阳连接国际的物流通道；引进跨境电商规模企业，大力实施“万企融网”战略，搭建“湘品出海”的跨境电商产品数字化采购中心和跨境数字贸易集群。引导邵阳物流企业加大跨境电商服务体系建设力度，支持设立公用型保税仓库，统筹物流、仓储等公共设施建设。

专栏 9： 运输服务品质提升行动

（一）建设客运服务枢纽

新建和改扩建 3 个一级客运枢纽，建设和改扩建 4 个二级客运枢纽，规划新建和改扩建 14 个三级客运枢纽。

（二）货运枢纽重点项目

改扩建和新建邵阳东货场大宗货物物流园项目、大祥区城南商贸物流园、邵东星沙物流园、洞口县报木公铁联运物流园、武冈现代物流园、绥宁县农产品冷链物流中心、城步县城北铁路站货运商贸物流园、武冈市航空物流园与跨境电商园等 29 个货运枢纽。

（三）冷链物流提升

完善冷库库容达 55 万吨左右，万吨级以上冷库 18 座，其中市城区 8 座，新增农产品产地冷藏保鲜库容 20 万立方米，全市果蔬、中药材、茶叶、食用菌等产品产地低温处理率达到 49% 以上。

建设大祥区威斯珈冷链物流配送中心、邵阳智慧物流园冷链物流中心、双清区物流园区建设项目、邵东安安冷链物流仓储中心、邵东乡镇仓储冷链物流设施工程、武冈市家家康畜禽屠宰冷链物流园、邵阳县仓储冷链物流基地、城步苗族自治县冷链物流体系、新宁县农产品仓储保鲜冷链物流设施、绥宁县农产品冷链物流中心等重点项目。

(四) 县乡村三级物流配送体系建设

选择邵东市、武冈市等物流基础较好的县市作为县乡村三级配送体系建设示范县，带动全市其他地区县乡村三级配送体系建设。

第七章 统筹绿色智慧平安交通发展

第一节 推动绿色交通发展

优化交通运输结构。加快构建以高速铁路和城际铁路为主体的大容量快速客运系统。有序发展内河航运，鼓励建设公用码头，提高岸线资源利用效率。加强物流运输组织管理，加快公共信息平台建设和信息共享，发展甩挂运输、共同配送。积极鼓励公众使用绿色出行方式，加快推动公交专用道、快速公交系统等公共交通基础设施建设，加强自行车专用道和行人步道等城市慢行体系建设。

建设绿色交通廊道。以绿色交通走廊建设为目标，以高速公路绿化为“主脉”，以国道、省道等高等级公路绿化为“支脉”，以县道、乡道、村道绿化为“经络”，修复国省道宜绿化路段，提升绿化率至85%以上，提升县乡道绿化率至80%以上。采用人工造林的方式构造绿色交通廊道，优先加强铁路、高速公路、国道、省道等重要通道沿线的绿化建设。

鼓励新能源汽车发展。贯彻落实国家新能源汽车政策，实施好新能源汽车免征车辆购置税、购置补贴等财税优惠政策，重点加大政府机关、公共机构、公交等领域新能源汽车推广力度。积极开展清洁能源和新能源汽车示范推广试点，鼓励替代燃料在公路运输、城市公共汽车和出租汽车中的应用，加大混合动力、纯

电动汽车在交通行业的示范与推广。加强新能源汽车充换电、加氢等配套基础设施建设，构建布局合理、适度超前、车桩相随、智能高效的充电设施体系。”

推广共享交通服务。加强共享经济与交通的整合，提升城市经济活力和出行便捷度。鼓励共享汽车和共享单车模式，引导规范私人小客车合乘、互联网租赁自行车等健康发展，做好停车场站、充电设施等配套设施建设。鼓励汽车租赁业网络化、规模化发展，依托机场、火车站等客运枢纽发展“落地租车”服务，促进分时租赁创新发展。

第二节 加快智慧交通建设

加强智能交通管理。建设综合交通运行监测与协调指挥中心，推动部门间、政企间多源数据融合。全面推行网格化勤务，构建情报研判主导、高效扁平指挥、精准机动勤务、实时监督监管的“情指勤督”四位一体新型勤务机制。加强对道路交通事故数据信息综合分析，提高执法效能。加快科技信息化建设应用，优化“道安监管云”系统功能，推动公安、交通运输、应急管理、气象、教育等部门数据资源汇聚融合、实时共享。

优化智能交通服务。推进交通运输领域“互联网+政务服务”，延长网上办事链条，推动政务服务向“两微一端”等拓展。优化“高铁+航空、高铁+共享汽车”联程联运服务，打造旅客出行与公务商务、购物消费、休闲娱乐相互渗透的“智能移动空间”。推动“互联网+”便捷交通发展，鼓励和规范发展共享交通、无

人驾驶汽车、无人驾驶配送车、无人机货运等城市出行服务新业态。

推进智慧道路建设。提升公路基础设施智能化管理服务水平。建设监测、调度、管控、应急、服务一体的智慧路网平台，实现视频监控集成管理、事件自动识别、智能监测与预警、分车道管控、实时交通诱导和路网协同调度等功能。建设现代化智慧城市道路交通管理体系，提高城市道路交通承载能力，完善道路交通标志标线、交通信号灯、电子警察、流量检测设备、电子卡口，视频监控等交通管理设施。

建设智慧客货枢纽。完善智能联程导航、票务服务、标识引导、综合立体换乘等设施。推动电子客票应用，加强不同运输方式票务系统衔接，实现“一站购票、一码（证）通行”。加强事件监测、环境监测等系统建设，构建枢纽综合运行协调平台，保障极端恶劣天气、重大突发事件、重点时段等情况下及时疏运旅客。建设智能仓储等设施，推广智能安检、装卸、拣选等装备，推动货运枢纽（物流园区）智能化建设。

第三节 筑牢平安交通防线

完善安全治理体系。加快构建双重预防控制机制，完善交通与应对自然灾害、事故灾害、重大公共卫生事件、社会安全等重大公共事件协作机制。推动交通应急管理由隐患管理向风险和系统管理转变，从事中事后向事前与全局转变提升。明确部门监管责任，落实完善运输企业安全生产责任制，形成统一领导，跨部门协同，全社会参与的交通安全治理格局。

提升安全保障能力。强化公共交通、“两客一危”、建设工程施工等重点领域安全监管。积极推进公路、水运、铁路、航空与邮政等行业应急信息资源的互联互通,构建统筹各种运输方式的应急联动机制,加强各种运输方式间的联防、联控、联动能力。

提高应急处置能力。健全应急管理体系,积极建立多部门联动、多方式协同、平战结合的交通应急救援体系。建设集监测、响应、决策、管理于一体的交通应急指挥协同平台。持续提升基础设施管理水平,提高交通基础设施对于自然灾害的抵抗能力,提升交通网络韧性。强化交通应急处置,实现一般灾害情况下应急救援2小时内到达、应急抢通24小时内完成。

第八章 保障措施

加强规划组织实施。各级政府要与交通运输行业加强协调沟通上下联动,建立有效的综合运输调控与协调机制,协调交通基础设施规划和建设。各区县各部门要切实加强领导,完善工作机制,细化分解目标任务,压实责任,强化举措,确保本规划各项工作落到实处、取得实效。

强化重大项目落实。健全交通设施与运输服务政策支持体系,加强土地、投资、补贴等组合政策支撑保障。落实地方政府主体责任,争取中央和省级支持、采用市县共建等方式推动重要交通基础设施建设。加强土地、岸线、通道等资源集约节约利用,对接空间规划,做好控制预留和统筹利用。争取建设用地专项指标,保障交通基础设施建设。建立重点项目库,统筹相关政策和

资金优先支持入库项目建设，发挥好对规划落实的支撑作用。

拓宽资金筹措渠道。积极争取加大中央及省级财政性资金的覆盖范围和支持力度。构建稳定的资金保障体系，建立“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的交通投融资体制机制。引导和鼓励社会资本积极进入交通领域，强化债务风险防控，加强和规范项目管理。努力探索融资模式创新，拓宽重点交通项目建设资金来源。

提升建管运维能力。推动设施维护向长周期规划养护转型，逐步建立覆盖规划设计、建设施工、养护运营全要素全周期的闭环管理。鼓励应用公路智能养护设施设备。深化养护市场化改革，积极探索养护管理新模式，建立高效精确的养护监管体系，加强交通设施养护作业规范化管理。

加强人才队伍建设。深入实施“人才强交”战略，优化交通运输人才体系结构，加大人才引进力度，加强优秀拔尖人才、急需紧缺人才、科技创新人才和创新团队建设与培养。加强人才使用与激励机制建设，营造人才良好发展环境，加大对优秀创新交通人才的表彰与宣传。

推动交通科技创新。发挥重点科研平台、产学研联合创新平台作用，力争在特殊重大工程建设、交通通道能力和工程品质提升、安全风险防控与应急技术装备、综合运输智能管控和协同运行等重大关键技术上取得突破。发挥企业创新主体作用，鼓励企业以满足市场需求为导向开展技术、服务、组织和模式等各类创

新,提高科技含量和技术水平,不断向产业链和价值链高端延伸。

完善交通法制建设。健全交通法规政策体系。探索制订交通运输法治政府部门评价指标体系和评价办法,强化执法考评。坚持依法行政,规范道路运输管理行政执法,健全完善道路运输执法监督机制,做好道路运输管理机构层级监督,主动接受舆论监督和社会监督,强化执法责任制,落实执法责任追究制度。

第九章 环境影响评价

本规划实施对环境的影响主要体现在资源占用、生态影响、污染排放和社会经济影响等四个方面。交通基础设施建设和运营会消耗土地和大量物资资源,并可能对局部地区地理生态环境产生影响。运输装备运营和服务系统运行向周边环境排放废气、污水、噪声和固体废物等污染物,影响环境质量。

本规划与国家、湖南省、邵阳市相关政策和发展战略规划保持一致,以构建邵阳特色的综合交通运输体系为目标,发挥交通对邵阳市经济社会发展的重要引导和支撑作用。本规划较好地体现了与《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《节能中长期专项规划》《湖南省国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》《“十四五”长江经济带综合交通运输体系规划》《湖南省“十四五”现代综合交通运输体系规划》《邵阳市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》等的衔接。坚持绿色发展理念,注重提升资源、

能效综合利用水平，较好地与各类环境敏感区相协调，对气环境、声环境和水环境的影响均在可控范围内，对构建绿色综合交通运输体系、推进生态文明建设将发挥重要作用。

本规划提出的项目将在“十四五”时期邵阳市交通运输有关建设规划中进一步落实，充分吸纳相关专项规划环评工作的成果，不突破相应环评结论，并将有关环评结论作为后续规划实施的依据。从已建类似项目看，针对交通基础设施项目建设对环境可能产生的影响，切实采取措施，防止水土流失，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作。一是合理设计项目线路走向和场站选址，避绕水源地、自然保护区、风景名胜等环境敏感区域，保护生态环境。二是注重景观修复，积极推动生态恢复工程和绿色通道建设，积极恢复和改善交通建设中遭破坏的生态环境和自然景观。三是大力推广采用环保新技术，促进废气、废水和固体废物的循环使用和综合利用。四是鼓励运输企业采用清洁生产工艺，加强交通运输领域工业“三废”和生活废物的资源化利用，积极开展烟气脱硫脱硝除尘、机动车尾气净化工作。通过采取有力措施和先进技术加以控制，使其降低至可承受范围之内。

本规划将严格执行《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《湖南省环境保护条例》等法律法规，严格项目论证审核和土地、环保准入。规范管理制度和监测方法，强化建设项目全过程环境管理，建立完善、统一、高效的环境监控体系。



抄送：市委各部门，邵阳军分区。

市人大常委会办公室，市政协办公室，市中级人民法院，
市人民检察院。

各民主党派市委。

邵阳市人民政府办公室

2021 年 12 月 31 日印发
