

益阳市交通运输“十四五”发展规划 和二〇三五年远景目标

益阳市交通运输局
二〇二一年十二月

目 录

第一章 概述	1
第一节 规划编制背景	1
第二节 规划编制过程	3
第三节 主要研究内容与进度安排	4
第四节 主要发展目标与规划任务	6
第二章 发展现状与形势	12
第一节 社会经济发展现状	12
第二节 交通发展现状	18
第三节 存在问题分析	30
第四节 发展形势	35
第三章 指导思想与基本原则	39
第一节 指导思想	39
第二节 基本原则	39
第三节 国家主要发展战略	40
第四章 公路建设规划	46
第一节 织密高速公路网	46
第二节 畅提普通国、省道路网	51
第三节 完善农村公路网	57

第五章 水运建设规划	59
第六章 铁路建设规划	63
第七章 航空建设规划	66
第八章 站场建设规划	70
第九章 公路、水路养护规划	73
第一节 公路养护	73
第二节 水路养护	76
第十章 运输服务	79
第一节 客运服务系统	79
第二节 货运服务系统	81
第三节 运输服务保障体系	85
第十一章 “东接东融” 交通规划	88
第十二章 科技与信息化	92
第十三章 绿色交通	97
第十四章 安全与应急	101
第十五章 交通枢纽及多种运输方式有效衔接	103
第十六章 投资与用地规模	109
第十七章 规划评价	111
第一节 发展指标评价	111

第二节 环境影响评价.....	112
第三节 社会效益评价.....	115
第十八章 保障措施.....	117
第一节 加强组织领导，完善协调机制.....	117
第二节 拓展融资渠道，强化资金保障.....	117
第三节 重视人才科技，加强项目管理.....	118
第四节 切实注重环保，实现可持续发展.....	119
附 表	
表 1 益阳市交通运输“十四五”发展规划建设项目投资汇总表	
表 2 益阳市交通运输“十四五”发展规划高速公路建设项目表	
表 3 益阳市交通运输“十四五”发展规划路网衔接建设项目表	
表 4 益阳市交通运输“十四五”发展规划普通国道建设项目表	
表 5 益阳市交通运输“十四五”发展规划普通省道及重要经济干线建设项目表	
表 6 益阳市交通运输“十四五”发展规划农村公路建设项目表	
表 7 益阳市交通运输“十四五”发展规划水运建设项目表	
表 8 益阳市交通运输“十四五”发展规划铁路建设项目表	
表 9 益阳市交通运输“十四五”发展规划航空建设项目表	
表 10 益阳市交通运输“十四五”发展规划站场建设项目表	
表 11 益阳市交通运输“十四五”发展规划公路、水路养护建设项目表	
表 12 益阳市交通运输“十四五”发展规划科技与信息化建设项目表	

附 图

图 1 益阳市交通运输“十四五”发展规划高速公路、路网衔接建设项目图

图 2 益阳市交通运输“十四五”发展规划普通国道建设项目图

图 3 益阳市交通运输“十四五”发展规划普通省道及重要经济干线建设项目图

图 4 益阳市交通运输“十四五”发展规划水运建设项目图

图 5 益阳市交通运输“十四五”发展规划铁路建设项目图

图 6 益阳市交通运输“十四五”发展规划航空建设项目图

图 7 益阳市交通运输“十四五”发展规划站场建设项目图

附 件

专家评审意见

益阳市人民政府常务会议纪要（第 74 次）

第一章 概述

第一节 规划编制背景

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年。益阳将进入新的发展阶段，交通运输作为基础性、先导性、战略性产业和重要的服务性行业，必须进一步加快建设综合交通运输体系，优化和提升运输服务，当好益阳现代化发展“先行官”。

2019年8月，省交通运输厅召开交通运输“十四五”发展规划编制工作启动视频会，正式启动了全省交通运输“十四五”发展规划的编制工作。

2020年1月底，益阳市“十四五”规划编制协调领导小组印发《益阳市“十四五”规划编制工作方案》，指出科学编制好我市“十四五”规划对于全面贯彻落实党的十九大、十九届二中、三中、四中全会及省第十一次党代会精神，推进我市积极适应发展的新形势，妥善应对社会经济发展的新挑战，全面落实基本实现现代化和高质量发展的新要求，确保一张蓝图绘到底，具有非常重要的现实意义和深远历史影响。

2020年9月习近平总书记在湖南考察期间作出一系列重要讲话和指示，明确提出了“三高四新”的指导思想和目标任务，着力打造国家重要先进制造业、具有核心竞争力的科技创新、内陆地区改革开放高地；在推动高质量发展上闯出新路子、在构建新发展格局中展现

新作为、在推动中部地区崛起和长江经济带发展中彰显新担当、奋力谱写新时代坚持和发展中国特色社会主义的湖南新篇章。

2020年12月湖南省第十一届委员会第十二次全体会议，提出构建“一核两副三带四区”区域经济格局，大力推进长株潭区域一体化，打造中部地区崛起核心增长极，带动“3+5”城市群发展；建设岳阳、衡阳两个省域副中心城市，支持岳阳建设长江经济带绿色发展示范区，支持衡阳建设现代产业强市；建设沿京广、沪昆、渝长厦通道的三大经济发展带；推动长株潭、洞庭湖、湘南、湘西四大区域板块协调联动发展。因地制宜推动革命老区、民族地区、欠发达地区等特殊类型地区振兴发展；深化扩权强县改革，支持特色产业发展，加强财源建设，推动县域经济高质量发展。

2020年12月市第六届委员会第十次全体会议，提出全市上下深入践行新发展理念，大力实施“三高四新”战略，坚持创新驱动发展，充分释放后发赶超能量，以只争朝夕的姿态全力推动高质量发展，力争用5到10年时间区域经济综合实力进入全省一类地区，到二〇三五年人均地区生产总值与全国全省同步达到中等发达国家水平；建设长江经济带节点城市，积极抢抓长江经济带发展重大战略，落实“六新三主”重要部署，加快建成综合交通枢纽城市，打造成为渝长厦经济发展带重要节点城市。

2021年7月市第六届委员会第十二次全体会议，提出大力实施“三高四新”战略，努力在中部地区崛起中实现新跨越。全面推进城乡协同发展，加快形成“一核一圈两翼”发展格局，加快推进“两点一片”

建设，扎实推动巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接。

基于此背景，结合益阳市“十三五”交通发展规划实施情况和未来发展的形势任务，围绕建设综合交通运输体系的目标，特编制本规划。编制工作以习近平新时代中国特色社会主义思想 and 习近平总书记对湖南工作的重要指示及讲话精神为指导，认真落实习近平总书记关于“十四五”规划编制工作的重要指示、《交通强国建设纲要》、党的十九届六中全会、省委十一届十二次全会、市委六届十二次全会精神，坚持自上而下与自下而上相结合，在系统总结益阳市交通发展成就和经验的基础上，深刻分析“十四五”交通发展面临的形势及社会经济发展对交通运输的需求，以建设人民满意交通为目标，以高质量发展为主题，以新发展理念为引领，高标准、高质量地谋划益阳市近期、中远期的交通运输发展蓝图。

第二节 规划编制过程

《益阳市交通运输“十四五”发展规划和二〇三五年远景目标》的研究编制工作大致分为基础研究、确定编制单位、项目对接、评审论证及衔接报批等四个阶段。

1、基础研究

2020年1月，益阳市交通运输局成立了交通运输“十四五”规划编制工作领导小组，局长任组长、相关局领导为副组长、市直交通运输系统相关单位及局相关科室负责人为成员，并抽调精兵强将，深入区县（市）及相关部门、行业调查研究，总结“十三五”交通建设成绩及经验教训，剖析益阳市交通运输存在的问题，明确“十四五”

交通运输发展的思路和主攻方向。

2、确定编制单位

经公开招投标，益阳市交通规划勘测设计院有限公司作为中标单位负责编制《益阳市交通运输“十四五”发展规划和二〇三五年远景目标》。

3、项目对接

在规划编制修改的同时，积极主动与省交通运输厅、市发改委及各区县（市）交通运输局进行项目对接，形成规划初稿。

阶段成果：按市交通运输局党组审定意见修改完善，形成《益阳市交通运输“十四五”发展规划和二〇三五年远景目标》（征求意见稿）。

4、评审论证及衔接报批

进一步完善规划文本，广泛向市直相关部门、局直各单位征求修改意见；召开区县（市）交通运输局意见征询会、专家论证会，经反复论证修改后，报请市政府批复。

目标成果：形成《益阳市交通运输“十四五”发展规划和二〇三五年远景目标》（报批稿），正式上报市政府审批。

本规划经 2021 年 9 月 17 日益阳市人民政府第 74 次常务会议审议通过。

第三节 主要研究内容与进度安排

根据省交通运输厅下发的《湖南省交通运输“十四五”发展规划编制工作方案》，结合我市实际，研究确定交通运输“十四五”发展

规划主要涵盖公路建设规划、水运建设规划、铁路建设规划、航空建设规划、站场建设规划、公路水路养护规划、运输服务、“东接东融”交通规划、科技与信息化、绿色交通、安全与应急和交通枢纽及多种运输方式有效衔接等十二个主要方面的内容，并分章节进行编制。

益阳市交通运输发展规划的技术路线，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，充分反映益阳市社会经济发展对交通运输业的需求，着重强调规划的全局性、时代性、前瞻性、操作性、科学性。规划编制分为四个阶段，即交通现状与形势分析、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：交通现状与形势分析

在调研社会经济和交通运输现状的基础上，剖析益阳市综合交通运输发展中存在的问题，进行益阳市交通运输发展形势分析与评价。

第二阶段：综合交通运输发展战略

在分析社会经济未来发展趋势的基础上，进行综合交通运输需求分析；进而从协调交通运输与社会经济发展的角度出发，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，构建多种交通运输方式协调发展的综合交通运输体系。

第三阶段：综合交通运输体系规划

在综合交通运输发展战略的指导下，遵循有关规划原则，编制各分项规划。

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，确保益阳市综合交通运输体系的构建，实现综合交通运输发展目标，充分发挥交通运输在社会经济发展中全局性、先导性的作用，有力支撑益阳市社会经济跨越式发展。

第四节 主要发展目标与规划任务

1、主要发展目标

以加快建成区域综合交通枢纽城市，打造成为长江经济带重要节点城市为目标。抢抓建设交通强国、乡村振兴、中部崛起、长江经济带发展、长株潭一体化和洞庭湖生态经济区建设等战略机遇，实现由注重规模速度向更加注重质量效益转变，由交通方式相对独立发展向一体化融合发展转变；大力推进公路、水运基础设施建设，拓展航空功能，加快构建铁路、高速公路和畅通干线网络，提升水运能力，推动运输结构调整。争取到 2025 年初步构建发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网。**打造“1234”公路网络**，即所有区县（市）通一级公路、所有乡镇通二级公路、重点建设农村旅游路、资源路、产业路“农村 3 路”，“四好农村路”服务水平进一步提升；**形成“111.5”出行交通圈**，即益阳市至周边地市州 1 小时通达、中心城区至各区县（市）1 小时通勤、各区县（市）至所辖乡镇 1 小时通达，构建益阳长沙两市“半小时通勤圈”、“一小时经济圈”，为推动我市形成“一核一圈两翼”发展格局，推进“两点一片”建设当好先行。

到 2035 年形成“一环八射”、“四纵三横”为主骨架的高速公路网，“二纵四横”、“九纵九横八联络”为骨架的普通国省道公路

网，广泛覆盖的农村公路网；构建以“三纵二横”高等级航道为骨干、三大港区为枢纽的“东联洞庭，北达长江”水运大格局；形成衔接长沙、娄底、吉首、常德和岳阳（华容）的“十”字型铁路网；搭建通用航空网，实现“县县有通航”，基本形成“安全、便捷、高效、绿色、经济”的综合交通运输体系。

2、主要规划任务

“十四五”期间，全市交通建设规划投资约 959.89 亿元，具体规划建设项目汇总见附表表 1。主要包括以下方面：

——**高速公路**：“十四五”期间，规划投资 240.26 亿元，规划建设高速公路项目 10 个里程 345 公里。重点推进伍市至益阳高速公路益阳段、宁乡至韶山高速公路益阳段、官庄至新化高速公路益阳段、益阳至常德高速扩容工程益阳段、安化至溆浦高速公路益阳段等 5 个项目建成通车，积极争取宁乡至韶山高速公路北延线、汨罗至常德高速公路益阳段、石首至南县高速公路益阳段、长沙至吉首高速公路益阳段、桃源至新化高速公路益阳段等 5 个项目纳入省高速公路网规划并启动前期工作，主要任务是推进东接东融战略实施，在交通上与长株潭城市群全面对接，使益阳市区域经济能尽快融入长江经济带。具体规划建设项目见附表表 2。

——**路网衔接**：“十四五”期间，规划投资 5.90 亿元，规划建设路网衔接项目 7 个里程 34 公里。重点推进绕城高速邓石桥、益马高速凤形山等互通及连接线建设项目，具体规划建设项目见附表表 3。

——**普通国道**：“十四五”期间，规划投资 60.35 亿元，规划新建普通国道项目 10 个里程 141 公里，续建项目 4 个里程 52 公里。加快推进 G234 资阳区长春至赫山区谢林港公路、G207 武潭镇区改线工程、G234 赫山区谢林港至桃江石洞公路、G354 安化烟溪段城改线工程等续建项目建成通车；重点消除断头路、单车道路段，实施 G234 南县至茅草街公路等断头路建设项目，G234 沅江市茅草街大桥至白沙大桥公路、G234 沅江北互通至胭脂湖公路（含白沙二桥）、G319 资阳区长春至迎风桥公路等严重拥堵路段扩容改造项目，G536 安化县马路至奎溪公路等国道三级以下提质改造项目，具体规划建设项目见附表表 4。

——**普通省道及重要经济干线**：“十四五”期间，规划投资 112.47 亿元，规划新建普通省道及重要经济干线项目 36 个里程 694 公里，续建项目 5 个里程 112 公里。加快推进 S328 安化东坪至渠江公路、S511 南县东河至茅草街公路、S307 南县三仙湖至思乐公路、S236 安化县龙塘至江南公路等续建项目建成通车；重点推进 S507 沅江市茶盘洲镇至黄茅洲大桥南公路、S217 南县浪拔湖至茅草街公路、S328 宁乡龙田至安化驿头铺公路、S220 沅江市四季红镇至黄茅洲大桥北公路、S321 安化仙溪至沔山公路、S321 安化县田庄至东坪公路、S218 沅江市南大膳至泗湖山镇公路、S542 安化县小淹至通溪公路等乡镇通三级及以上公路项目，S20 平洞高速至黄沙坪公路、南县前哨至长春公路、S218 河口至北洲子公路、赫山区五里牌至益阳高铁南站（新市渡）、益马高速桃江互通至益阳高铁南站、益阳港清水潭码头至长

春公路、沅江市千吨级码头集疏运公路、大通湖朝天口至沅江阳罗公路改建工程、沅江市共华至琼湖公路（含沅共大桥）、S223 桃江县桃江至大坝桥公路等有效衔接重要经济节点项目，S241 安化县马路镇绕镇公路、S220 南县中鱼口至大通湖区老河口公路（南县段）、S317 资阳区张家塞至汉寿县百禄桥公路等旅游干线公路项目，S238 安化县木子至东坪公路、S313 沅江漉湖特大桥、S236 安化县江南至洞市公路等省道骨架网项目，具体规划建设项目见附表表 5。

——**农村公路**：“十四五”期间，规划投资 97.55 亿元，规划建设旅游路、资源路、产业路 2723 公里、实施农村公路提质改造 4054 公里、完善安全生命防护工程 8808 公里、建设渡改桥 25 座。主要任务是促进农业农村现代化，支撑服务乡村振兴战略，重点建设旅游路、资源路、产业路，进一步提升农村公路引领百姓发展致富的能力，推动乡村振兴；根据村镇布局和产业发展需要，全面推进“四好农村路”和“美丽农村路”建设，试点推广美好乡村综合服务站，把乡镇建成服务农民的区域中心；改善沿河临水群众出行条件，进一步完善区域交通路网，大力支持库区、湖区农村公路建设，切实提升生产出行安全，支持有条件的渡口改渡为桥。各区县（市）分配情况见附表表 6。

——**水运**：“十四五”期间，规划投资 94.64 亿元，规划建设航道项目 10 个里程 577 公里、港口码头 500 吨级及以上泊位 55 个。重点推进常鲇 2000 吨级航道、益芦 2000 吨级航道、澧资航道白沙至甘溪港 1000 吨级航道、大通湖五门闸至煤炭湾 500 吨级航道等工程建设，规划研究蒿竹河 1000 吨级航道建设工程；逐步将资水五步滩至

益阳航道、资水毛角口至明朗航道提升到 1000 吨级、新建资水益阳航电枢纽工程,将资水平口至五步滩航道提升到 500 吨级,对马迹塘、东坪、株溪口、柘溪等船闸进行改建;加快启动建设益阳铁公水多式联运港口建设工程,建设益阳港清水潭千吨级码头、漉湖千吨级码头及多个行业专用码头,对益阳油库码头、茅草街千吨级码头等进行提质改造,启动柘溪、南金、平口、烟溪、古楼、渠江旅游客运码头建设,推动雪峰湖旅游航运工程建设,具体规划建设项目见附表表 7。

——**铁路**：“十四五”期间，规划投资 219.46 亿元，规划建设铁路项目 9 个里程 352 公里。全面完成常益长高铁和益阳南高铁站配套基础设施建设；尽快开工建设呼南高速铁路益阳至娄底段、洛湛铁路益阳至娄底段扩能改造工程；规划建设石长铁路东部新区城际站、益阳铁公水联运枢纽进港铁路；积极开展华容至益阳铁路、常岳九（昌）铁路、张家界经安化至衡阳铁路、长沙至常德城际铁路等项目前期工作，力争于“十四五”期间启动建设；争取桃花江火车站货改客纳入规划；深化益阳至吉首铁路、汨罗至益阳至娄底至衡阳城际铁路规划方案研究，积极推进项目在国、省层面获得认可，适时启动项目前期工作，具体规划建设项目见附表表 8。

——**航空**：“十四五”期间，规划投资 18.59 亿元，规划建设通用机场项目 6 个。推进大通湖、安化、沅江、赫山、南县、桃江等通用机场建设，与长沙、常德、张家界、衡阳、娄底等机场共同构建区域机场枢纽网络，并争取在“十四五”期末将益阳市民用机场纳入民航规划研究序列，具体规划建设项目见附表表 9。

——**站场**：“十四五”期间，规划投资 63.30 亿元，加快建成益阳市高铁南站综合客运枢纽，建设桃江县汽车西站、沅江客运总站、益阳市资阳汽车站、梅城客运站、灰山港客运站等 5 个二级及以上客运站，支持城乡客运一体化示范县首末站建设，重点推进益阳港铁公水多式联运物流园综合货运枢纽建设；各区县（市）建成一个二级以上客运站，优化调整市县级客运站结构，对老旧客运站进行提质改造，加快推进城市公交场站建设；以重大交通枢纽及重点产业为依托，建设综合货运枢纽及市县级物流园（中心），统筹建设现代物流体系；结合城乡客运一体化建设，基本建成“一县一中心、一镇一站、一村一点”的三级交通综合服务站体系，推进城乡客货运转型，协同发展，具体规划建设项目见附表表 10。

——**公路、水路养护**：“十四五”期间，规划投资 42.25 亿元。按照“固化基础、深化转型、强化安全、优化品质”的发展要求，以推进养护工程高质量实施、提升安防和服务水平为主线，全面夯实养护的基础性地位，具体规划建设项目见附表表 11。

——**科技与信息化**：“十四五”期间，规划投资 5.13 亿元。建设益阳市交通运输信息指挥中心、交通运行数据中心，逐步建立公众出行信息服务系统、交通运输经济运行监测预警与决策分析系统、交通运输移动稽查与执法系统、物流信息公共服务系统、交通运输信用信息管理与培训系统、智慧路网协同运行管理系统，同时完善信息安全保障体系、办公系统，具体规划建设项目见附表表 12。

第二章 发展现状与形势

第一节 社会经济发展现状

1、位置与面积

益阳市位于湘中偏北，跨越资水中下游，北处沅水、澧水尾闾，东连湘水尾闾，环洞庭湖西南，居雪峰山的东端及其余脉，为湘中丘陵向洞庭湖平原过渡的倾斜地带。益阳市地形西高东低，成狭长状。地理坐标为东经 $110^{\circ} 43'02'' \sim 112^{\circ} 55'48''$ ，北纬 $27^{\circ} 58'38'' \sim 29^{\circ} 31'42''$ 。东西最长距离 217 公里，南北最宽距离 173 公里。东与岳阳县、湘阴县为界，东南与宁乡市、望城区接壤，南与涟源市、新化县相连，西与叙浦县、沅陵县交界，西北与桃源县、鼎城区、汉寿县、安乡县毗邻，北与华容县相连。益阳市土地总面积 12320 平方公里，占湖南省总面积 5.82%。

益阳市辖赫山区、资阳区、安化县、桃江县、南县、沅江市、大通湖管理区 7 个区县（市）和国家级益阳高新技术产业开发区。中心市区（赫山区、资阳区、高新区）位于市域中心位置，沿资水呈带状分布并逐步往东南接轨长沙，境内 319 国道、长张高速公路、益娄高速公路、平洞高速公路以及石长铁路、洛湛铁路、渝长厦高铁等从市区穿过，地理位置十分优越。是长江中游城市群重要成员、洞庭湖生态经济区核心城市之一，也是长株潭 3+5 城市群之一，自古是江南富饶的“鱼米之乡”。



图 2.1 益阳市区位图

2、人口与经济

截至 2020 年底，益阳市户籍人口 469.67 万人，常住人口 385.16 万人，常住人口城镇化率为 50.43%。

2020 年，全市实现地区生产总值（GDP）1853.48 亿元，比上年增长 3.8%。其中：第一产业增加值 320.14 亿元，增长 4.1%；第二产业增加值 793.08 亿元，增长 4.4%；第三产业增加值 740.26 亿元，增长 3.0%。第一、二、三产业对经济增长的贡献率分别为 15.1%、53.9%、31.0%。全市三次产业结构由上年的 15.6：42.6：41.8 调整为 17.3：42.8:39.9。

表 2.1 湖南省各市州常住人口、GDP 统计表（2020 年）

序号	地名	常住人口（万人）		GDP（亿元）		城镇化率（%）
		数量	排名	数量	排名	
	湖南省	6644.49	—	39752.1	—	58.76
1	长沙市	1004.79	1	12142.52	1	82.60
2	株洲市	390.27	9	3105.80	5	71.26
3	湘潭市	272.62	12	2343.10	7	64.37
4	衡阳市	664.52	2	3508.50	4	54.27
5	郴州市	466.71	7	2503.07	6	58.18
6	永州市	528.98	4	2107.70	9	46.94
7	娄底市	382.70	11	1679.94	11	46.95
8	岳阳市	505.19	6	4001.55	2	60.66
9	常德市	527.91	5	3749.10	3	56.22
10	益阳市	385.16	10	1853.48	10	50.43
11	邵阳市	656.35	3	2152.48	8	52.16
12	张家界市	151.70	14	556.68	14	51.65
13	怀化市	458.76	8	1671.87	12	47.18
14	湘西自治州	248.81	13	725.11	13	50.72

注：数据来源于 2020 年湖南省及各市州统计公报

表 2.2 益阳市各区县（市）常住人口、GDP 统计表（2020 年）

序号	地名//县（市、区）名	常住人口（万人）		GDP（亿元）		城镇化率（%）
		数量	排名	数量	排名	
	益阳市	385.16	—	1853.48	—	50.43
1	安化县	78.10	2	240.12	5	38.78
2	桃江县	68.56	3	279.88	2	49.96
3	赫山区	88.91	1	587.83	1	62.64
4	资阳区	35.64	6	195.30	6	59.55
5	南县	48.93	5	240.86	4	42.48
6	大通湖区	8.31	7	39.44	7	54.49

序号	地名//县（市、区）名	常住人口（万人）		GDP（亿元）		城镇化率（%）
		数量	排名	数量	排名	
7	沅江市	56.72	4	270.13	3	51.92

注：数据来源于益阳市各区县（市）2020年统计公报（赫山区 GDP 含高新区 GDP）

3、行政区划

截至 2020 年底，益阳市辖 2 个区（资阳、赫山）、1 个县级市（沅江）、3 个县（安化、桃江、南县）、1 个管理区（大通湖）、1 个国家级高新技术产业开发区，10 个乡、71 个镇、11 个街道，1138 个村，284 个社区。其中赫山区辖 9 个镇、1 个乡、6 个街道。资阳区辖 5 个镇、1 个乡、2 个街道。南县辖 11 个镇、1 个乡。桃江县辖 13 个镇、2 个乡。安化县辖 18 个镇、5 个乡。沅江市辖 10 个镇、2 个街道。大通湖区辖 4 个镇。益阳高新区辖 1 个镇、1 个街道。

4、自然资源

（1）水资源

益阳市水资源总量丰富，溪河纵横，水系发达，河流众多，流程 5 公里以上的河道 330 条。2019 年全市地表水资源量 104.4 亿立方米，地下水资源量 25.4 亿立方米，重复计算量 23.3 亿立方米，水资源总量 106.5 亿立方米；全市人均水资源占有量为 2353 立方米，资水出境水量（沙头站）为 302.9 亿立方米，各类蓄水工程年末蓄水 23.29 亿立方米。

（2）土地资源

益阳市地貌类型多样，山、丘、岗、平、湖俱全，自西南向东北依次形成山地（安化、桃江）、丘岗（赫山、资阳、沅江部分地区）、

平湖（大通湖、南县）三级台阶。全市土地总面积 12320 平方公里，其中山地占 39.0%，丘陵 10.0%，岗地占 8.0%，平原占 32.0%。境内由南至北呈梯级倾斜，南半部是丘陵山区，属雪峰山余脉；北半部为洞庭湖淤积平原，一派水乡景色。

（3）矿产资源

益阳矿藏资源丰富，是远近闻名的“小有色金属之乡”。建材类陶粒页岩保有资源储量居全省首位；黑色金属锰、有色金属钨、锑等 3 种矿产的保有资源储量位居全省市（州）排名的前 5 位；已探明储量的金、锑、钨、锰、陶粒页岩等矿产资源潜在价值较大。北部洞庭湖坳陷盆地有油气显示，具备寻找石油、天然气等 2 种矿产的潜力。

（4）林业资源

全市林业用地面积 57.54 万公顷，占总面积的 46.7%，主要集中在西部安化县、桃江县，中部丘陵区赫山区、资阳区和平湖区沅江、南县分布较次。全市有自然保护地 14 个，总面积 19.03 万公顷，占国土面积 15.86%。野生动植物种类繁多，分布有云豹、麂、獾、野猪、黑鹳、小天鹅等 300 种野生动物和红豆杉、榉木等 180 余种野生维管束野生植物，具有较为丰富的生物多样性。

（5）生态旅游资源

益阳市生态旅游资源丰富，拥有国家级自然保护区 2 个，国家级森林自然公园 2 个、国家级湿地自然公园 7 个、国家级石漠自然公园 1 个，同时还拥有兔子山遗址、陶澎墓、腰子仑春秋墓群、羊舞岭古窑址等国家级文物保护单位，以及安化黑茶、益阳小郁竹艺等历史文

化资源。益阳市所处的南洞庭湖湿地已被列入《国家重要湿地名录》，拥有国内最完整的洞庭湿地生态旅游资源，是环洞庭湖生态经济区中，城市与洞庭融合最自然、最紧密的区域。

5、产业资源

“十三五”期间益阳市规模工业增加值年均增长 7.1%。以装备制造、电子信息、数字产业等为主导的现代产业体系基本形成。十大工业新兴优势产业链培育壮大。截至 2019 年末，全市规模工业企业数量达 1200 家以上，电子信息产业规模企业突破 100 家。A 股上市公司达 7 家，居全省市州第 4 位。工业投资、技改投资增速稳居全省前列。益阳市现代农业“131 千亿级产业”工程带动“一县一特”产业格局全面建成，智慧农业领跑全省。益阳市现代服务业取得新突破，文旅康养产业活力焕发，电子商务发展迅猛，高质量发展的基础进一步夯实。电子商务交易额稳居全省前三，中南电商园获评第二批国家电子商务示范基地。益阳在全国第三批居家和社区养老服务改革试点城市中综合排名第 2 位。

6、城镇化现状

随着经济的快速发展，益阳地区所辖的区县（市）均已建设成初具规模的小城市，以益阳市区为中心、多层次、功能互补的城市群正逐渐形成。截至 2020 年底，益阳城镇化水平为 50.43%，低于全省（58.76%）的平均水平。各区县（市）城镇化发展不平衡，最高为赫山区 62.64%，最低为安化县 38.78%。

第二节 交通发展现状

在市委、市政府的正确领导和全市人民的共同努力下，“十三五”期间我市大力推进交通建设大会战，累计完成交通运输固定资产投资 542.5 亿元，连续五年超额完成年度目标任务，到 2020 年底县县通高速、自然村 100%通水泥（沥青）路、具备条件的建制村 100%通客班车、城际动车连接长株潭经济圈等目标全部如期实现。益阳市综合交通运输发展取得了明显的成绩，交通制约社会经济发展的状况明显改善，服务区域经济发展的能力大大增强。

1、运输

近年来因益阳市私家车的高速增长导致客运量减少，同时受经济下行大气候影响，以及物流中心、货运枢纽站场的建设严重滞后，缺乏平台支撑，货运组织化、规模化程度低，益阳市全社会客货运周转量呈下降趋势，2015 年客运周转量 47.16 亿人公里，2020 客运周转量 23.18 亿人公里，年均负增长率 22.33%；2015 年货运周转量 244.20 亿吨公里，2019 货运周转量 157.50 亿吨公里，年均负增长率 8.40%。

表 2.3 湖南省各市州公路客运运输量统计表（2020 年）

序号	地名	客运量 (万人)		客运周转量 (万人公里)		备注
		数量	排名	数量	排名	
	湖南省	44144		2248412		
1	长沙市	2551	11	160888	7	
2	株洲市	2707	9	131902	11	
3	湘潭市	583	14	31406	14	
4	衡阳市	4389	3	225049	3	
5	邵阳市	3062	6	153748	8	
6	岳阳市	3118	5	175213	5	

序号	地名	客运量 (万人)		客运周转量 (万人公里)		备注
		数量	排名	数量	排名	
7	常德市	3597	4	272290	1	
8	张家界市	2746	8	123805	12	
9	益阳市	2397	12	133296	10	
10	郴州市	2057	13	136843	9	
11	永州市	4558	2	238372	2	
12	怀化市	6918	1	218428	4	
13	娄底市	2680	10	79380	13	
14	湘西自治州	2780	7	167793	6	

注：数据来源于《2020 年湖南省交通运输统计年鉴》

表 2.4 湖南省各市州公路货运运输量统计表（2019 年）

序号	地名	货运量 (万吨)		货运周转量 (亿吨公里)		备注
		数量	排名	数量	排名	
	湖南省	218236		3297.7		
1	长沙市	46497	1	500.1	1	
2	株洲市	17307	6	195.5	6	
3	湘潭市	8004	10	68.0	12	
4	衡阳市	17477	5	326.2	5	
5	邵阳市	20772	3	454.2	2	
6	岳阳市	30534	2	431.0	3	
7	常德市	13572	9	190.8	7	
8	张家界市	2026	14	44.8	14	
9	益阳市	14122	7	157.5	9	
10	郴州市	18288	4	421.2	4	
11	永州市	6867	11	186.5	8	
12	怀化市	6403	12	112.0	11	
13	娄底市	13849	8	155.5	10	
14	湘西自治州	2519	13	54.5	13	

注：数据来源于《2019 年湖南省交通运输统计年鉴》，暂无 2020 年数据

表 2.5 益阳市机动车保有量统计表

序号	年份	机动车数量（万辆）	年增长率	备注
1	2016	65.92	-	
2	2017	76.84	16.57%	
3	2018	81.31	5.82%	
4	2019	86.42	6.28%	
5	2020	92.24	6.73%	

注：数据来源于历年《益阳市统计年鉴》

表 2.6 湖南省各市州公共客运统计表（2020 年）

市州	公共交通			
	出租汽车车辆数 （台）	出租汽车客运量 （万人次）	公共汽车数 （台）	公共汽车客运量 （万人次）
湖南省	35561	120198	32229	209776
长沙市	9435	23114	11139	47666
株洲市	2860	8181	1720	14998
湘潭市	1735	4959	1407	7496
衡阳市	2177	6958	2953	16010
邵阳市	2513	5387	1592	11475
岳阳市	2973	12870	1566	16427
常德市	2324	9928	1576	12833
张家界市	1270	5251	611	7916
益阳市	1796	7626	2723	12772
郴州市	1425	5384	2689	21862
永州市	1640	4095	1420	13305
怀化市	2083	11465	1495	10027
娄底市	1880	7717	763	8836
湘西州	1450	7265	575	6154
益阳市排名	9	7	3	8

注：数据来源于《2020 年湖南省交通运输统计年鉴》

2、公路

截至 2020 年底全市通车公路总里程达 16352 公里，其中高速公路 452 公里、一级公路 195 公里、二级公路 1254 公里、三级公路 140 公里、四级及以下公路 14313 公里。按行政等级划分，国道里程 738 公里（含国家高速公路 162 公里），省道 1617 公里（含地方高速公路 290 公里），县道 2151 公里，乡道、村道及专用公路 11846 公里。

到 2020 年底，益阳市高速公路规模全省排名第 10 名，一级公路规模排名第 5 名，二级公路规模排名为第 5 名；按国土面积算，公路密度全省排名第 6；按人口计算，公路密度排名第 6。

表 2.7 湖南省各市州公路里程统计表（2020）
——技术等级

市州	总计	等级公路	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	等外公路
湖南省	241138	229192	6951	2723	15749	5610	198158	11946
长沙市	16255	14832	724	407	1139	710	11851	1423
株洲市	13926	13765	489	182	1163	93	11838	161
湘潭市	7952	5696	285	141	457	199	4613	2257
衡阳市	21145	18787	665	121	1248	132	16621	2359
邵阳市	22601	21270	582	92	1567	543	18487	1330
岳阳市	20642	20501	487	362	1132	388	18132	141
常德市	22689	22664	445	441	1244	545	19989	25
张家界市	9206	8048	185	79	451	453	6880	1158
益阳市	16352	15955	452	195	1254	140	13916	397
郴州市	18035	17230	576	211	1478	487	14478	805
永州市	23132	22236	492	183	1377	468	19715	896
怀化市	20855	20664	717	107	1457	652	17731	191
娄底市	15166	14689	370	176	773	327	13043	477

市州	总计	等级公路	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	等外公路
湘西州	13182	12855	482	25	1011	474	10862	327
益阳市排名	8	8	10	5	5	12	8	9

注：数据来源于 2020 年湖南省交通运输统计数据

表 2.8 湖南省各市州公路里程统计表（2020）
——行政等级

市州	公路（公里）						
	合计	国道	省道	县道	乡道	村道	专用公路
湖南省	241138	13780	24322	36186	57300	108548	1001
长沙市	16255	1076	1757	2165	2707	8550	0
株洲市	13926	867	1537	2422	2446	6655	0
湘潭市	7952	495	777	1328	1349	4002	1
衡阳市	21145	1215	1824	2707	4499	10805	96
邵阳市	22601	1046	2480	3501	4249	11293	32
岳阳市	20642	1150	1844	2829	5541	9277	0
常德市	22689	986	2238	3192	6584	9665	24
张家界市	9206	609	1070	1243	2518	3703	63
益阳市	16352	738	1617	2151	4728	7098	20
郴州市	18035	1348	1832	3337	4446	6992	79
永州市	23132	1130	1956	3195	5104	11665	83
怀化市	20855	1742	2439	3417	5410	7672	174
娄底市	15166	480	1287	2414	3859	6971	155
湘西州	13182	897	1665	2285	3861	4201	273
益阳市排名	8	11	10	12	5	8	10

注：数据来源于 2020 年湖南省交通运输统计数据

表 2.9 湖南省各市州公路密度与通达率统计表（2020）

市州	公路密度		公路通达率（%）			
	以国土面积计算 （公里/百平方公里）	以人口计算 （公里/万人）	乡镇	通硬化路面 所占比重	具备条件 的建制村	通硬化路面 所占比重
湖南省	113.85	34.85	100	100	100	100
长沙市	137.57	19.36	100	100	100	100
株洲市	123.698	34.57	100	100	100	100
湘潭市	158.86	27.60	100	100	100	100
衡阳市	138.21	28.96	100	100	100	100
邵阳市	108.50	30.95	100	100	100	100
岳阳市	138.89	35.77	100	100	100	100
常德市	124.82	39.31	100	100	100	100
张家界市	96.79	59.42	100	100	100	100
益阳市	132.69	36.99	100	100	100	100
郴州市	93.28	37.93	100	100	100	100
永州市	103.90	42.47	100	100	100	100
怀化市	75.80	41.85	100	100	100	100
娄底市	187.03	38.48	100	100	100	100
湘西州	85.25	49.96	100	100	100	100
益阳市公路密度略高于各市州平均值						

注：数据来源于《2020 年湖南省交通运输统计年鉴》

（1）总体路网分析

从 2015 年至 2020 年相关统计数据来看，益阳市公路总里程逐年增加，高等级公路比重明显增长，面积密度、人口密度等指标有所提高，经济密度指标略有下降，对比统计表如下。

表 2.10 益阳市公路里程、面积、人口、经济等密度指标对比统计表

年份	公路总里程 (公里)	人口 (万人)	GDP (亿元)	面积密度 (公里/平方公里)	人口密度 (公里/万人)	经济密度 (公里/亿元)
2015	15922	440.09	1354.41	1.29	36.18	11.76
2020	16352	385.16	1853.48	1.33	36.99	8.82

注：数据来源于历年湖南省交通运输及益阳市统计数据

表 2.11 益阳市等级公路里程对比统计表（技术等级）

年份		高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	备注
2015	数值	109	114	870	132	14697	
	比例	0.68%	0.72%	5.46%	0.83%	92.31%	
2020	数值	452	195	1254	140	13916	
	比例	2.83%	1.22%	7.86%	0.88%	87.21%	

注：数据来源于历年湖南省交通运输统计数据

表 2.12 益阳市等级公路里程对比统计表（行政等级）

年份		高速公路	国道	省道	县道	乡道、村道	专用公路
2015	数值	109	233	2425	1976	11288	-
	比例	0.68%	1.46%	15.23%	12.41%	70.90%	-
2020	数值	452	738	1617	2151	11826	20
	比例	2.76%	4.51%	9.89%	13.16%	72.32%	0.12%

注：数据来源于历年湖南省交通运输统计数据，国道里程含国家高速公路，省道里程含地方高速公路

（2）高速公路

“十三五”期间益阳市高速公路建设持续快速发展，常安、安邵、南益、益娄、益马、马安等先后建成通车，截至 2020 年底，新建成通车高速公路项目 7 个里程 343.6 公里，高速公路通车总里程达 452 公里，高速公路路网密度达到 2.8%（技术等级），实现县县通高速

公路的目标。

目前益阳市境内已建成或在建的高速公路有 9 条：长张高速、二广高速、杭瑞高速、益阳绕城高速、华常高速、平洞高速、长益高速扩容工程、官新高速（在建）、宁韶高速（在建）。已基本建成“一环八射”、“三纵一横”的高速公路网络体系。

长张高速（国家高速公路网编号 G5513），是二连浩特—广州高速公路（G55）的联络线之一。长张高速益阳段长约 56 公里，起于衡龙桥镇伏魔山村（益阳、宁乡界），经过衡龙桥镇、泉交河镇、龙光桥镇、长春镇，止于迎风桥镇黄花仑村（益阳、汉寿界）。

二广高速（国家高速公路网编号 G55），二广高速是《国家高速公路网规划（2013—2030）》南北纵线之一，是纵贯中国南北的大动脉。二广高速益阳段长约 78 公里，起于桃江县武潭镇石桥村（桃江、常德界），经桃江县马迹塘镇，安化县长塘镇、仙溪镇、梅城镇，止于安化县清塘铺镇久泽平村（安化、涟源界）。

杭瑞高速（国家高速公路网编号 G56），是中国高速公路网中的一条东西横线。杭瑞高速益阳段长约 12 公里，起于浪拔湖镇育才垸（南县、华容界），止于浪拔湖镇向阳村（南县、安乡界），南县境内设程家山枢纽及南县互通。

益阳绕城高速（湖南省高速公路编号 S7101）是湖南高速公路路网规划中的一条重要的高速公路，东起苏家坝枢纽顺接平益高速，北至迎风桥互通顺接 S71 华常高速南县至益阳段，全长 40 公里。

华常高速（湖南省高速公路编号 S71）是湖南省高速公路网规划

中的华容至常宁高速公路，是我省“六纵七横”高速公路网中京港澳高速公路和二广高速公路之间新增的连接益阳、长沙、湘潭、娄底四市的南北向高速公路。其中华常高速南县至益阳段起点接 G56 杭瑞高速程家山枢纽，经南县，沅江后，于迎风桥枢纽接益阳绕城高速，全长约 87 公里；华常高速益阳至娄底段起点接 S7101 益阳绕城高速寨子仑枢纽，经泥江口镇、灰山港镇，止于灰山港镇新屋冲（益阳宁乡界），益阳境内全长约 38 公里。

平洞高速（湖南省高速公路编号 S20）是湖南省高速公路网规划平江至洞口高速公路的一段，其中平江至益阳段益阳境内约 14 公里，全线设凤凰湖互通、笔架山枢纽，目前处于施工阶段。益阳至溆浦段分为益阳市区到桃江县西部马迹塘镇段、马迹塘到安化县东坪镇木子段，安化县到溆浦段（规划），已通车运营的益安高速公路全长约 122 公里。

长益高速扩容工程（国家高速公路网编号 G5517）起于长沙市望城区观音岩水库西，起点接 G0401 长沙绕城高速公路观音岩枢纽，止于益阳市赫山区苏家坝枢纽。益阳市境内 19 公里，设泞湖互通、笔架山枢纽。

官新高速（国家高速公路网编号 G59，益阳市境内为官新高速安化段），官新高速是湖南省“六纵七横”高速公路网之一纵，也是呼和浩特至北海国家高速公路的重要组成路段，安化县境内路线长 51 公里，益阳境内设置安化西枢纽、南金互通，目前处于施工阶段。

宁韶高速（湖南省高速公路编号 S01）是湖南省“六纵七横”高

速公路网之一纵，起于益阳市赫山区衡龙桥镇，设鱼形山枢纽互通接长益高速，向南经益阳市、宁乡市、终点与长韶娄高速公路韶山支线顺接，益阳境内路线长 9 公里，目前处于施工阶段。

（3）干线公路

“十三五”期间已完工干线公路项目 18 个 318.9 公里，新开工项目 8 个 226.5 公里。

目前益阳市境内现有普通国道 7 条里程 738 公里，构成“二纵四横”的干线公路骨架网，南北纵向的有 G207、G234，东西横向的有 G319、G353、G354、G536，另外还有一条新增国道 G641（由 S323 升级而成，益阳境内位于安化县平口镇联通平口大桥，向东进入娄底市新化县，益阳境内里程 3 公里）。

根据 2017 年省交通运输厅印发的《湖南省省道网规划（修编）（2016-2030 年）》，调整后益阳市境内有规划省道 26 条，现有省道主要由原有的县乡道升级改造而成。

（4）农村公路

截至 2020 年底，益阳市现有农村公路总里程 13997 公里（含县、乡、村道及专用公路）。部分农村公路路面宽度仅为 3.5 米，技术标准低，且大部分农村公路原路面改造已达到服务和设计使用期限，路面状况较差，亟待进一步优化和改造升级。益阳市农村公路服务水平仍偏低，与人民群众出行要求有一定差距。“十三五”期间农村公路建设总里程 2907 公里，农村公路安保工程建设总里程 5332 公里。

3、水运

益阳市是湖南省水网发达地区之一，具有得天独厚的水运条件。益阳水路交通以资水、沅水和常鲇、益芦航线为主通道，以洞庭湖水域为枢纽。截至 2020 年底，现有通航航道 58 条，航道里程 1429 公里，其中干线航道（省管航道）4 条 236 公里，地方航道 54 条 1193 公里。水网密度与通达度居全省第一，通航里程居全省第二。益阳港是湖南省地区重要港口之一，全市万吨以上吞吐量的港口码头 15 个，其中百万吨以上的 3 个，码头装卸能力能满足大批量大吨位及特种货物的运输中转，具有产业物资的聚集承载能力，水运区位优势突出。

4、铁路

目前益阳市境内有三条建成通车的普速铁路，正线全长 142.1 公里。其中沪昆铁路（原湘黔铁路）经过安化县境，境内里程 36.8 公里，1972 年 10 月建成；石长铁路于 1998 年 10 月建成通车，复线于 2009 年开工扩建，2016 年建成通车，经过赫山区、高新区、桃江县，境内里程 66.7 公里；洛湛铁路经过桃江县、赫山区，境内里程 38.6 公里，2004 年元月建成通车。

另外，常益长高速铁路已于 2019 年 6 月全面开工。常益长高铁是渝长厦铁路的一段，其中常德至益阳段同时为呼南高铁共用线，全线正线长 157.502 公里，设常德、汉寿南、益阳南、宁乡西、长沙西 5 个车站。益阳境内 57.06 公里，涉及高新区、赫山区、资阳区、桃江县，长沙至益阳段争取 2022 年 6 月底建成通车。

5、航空

益阳市现无已建成机场，周边的机场分布为长沙市黄花机场、常

德市桃源机场，益阳市的航空出行主要依靠长沙黄花机场。“十四五”期间着力加快推进益阳机场前期工作和启动建设工作规划，目前安化、大通湖通用机场已完成选址工作，赫山、桃江、沅江、南县等通用机场也已纳入规划，争取“十四五”初期完成项目批复并启动建设工作。

6、站场

“十三五”期间规划建设站场项目 14 个，安化平口汽车站、南县茅草街汽车站、南县华阁客运站、桃江大栗港客运站、安化烟溪客运站等项目相继建成，截至 2020 年底，益阳市共建成四级及以上等级客运站 49 个，其中一级站 2 个，二级站 9 个，三级汽车站 20 个，四级站 18 个；建成农村客运招呼站 1500 个。

表 2.13 益阳市现有三级及以上等级客运站统计表（2020 年）

序号	站名	站级	占地面积 (平方米)	建筑面积 (平方米)	产权 属性	现状	年客 运量 (万人)
1	益阳市赫山汽车站	一级	39600	1040	民营	在用	55.80
2	益阳湘运公司朝阳汽车站	一级	40002	6677	民营	在用	30.17
3	益阳湘运公司资阳汽车站	二级	34684	3500	民营	在用	134.57
4	益阳市湘运桃江汽车站	二级	12166	1311	民营	在用	64.87
5	益阳湘运公司安化县 梅城汽车站	二级	18811	2877	民营	在用	53.28
6	益阳安化城南汽车站	二级	12331	1561	民营	在用	59.54
7	益阳安化平口汽车站	二级	20020	2000	集体	在用	-
8	益阳市沅江百合汽车站	二级	38000	2200	民营	在用	164.20
9	益阳市南县兴盛汽车站	二级	19594	1680	民营	在用	180.00
10	益阳市南县茅草街汽车站	二级	22013	6607	民营	未启用	-
11	益阳市大通湖河坝汽车站	二级	22678	5989	民营	在用	-

序号	站名	站级	占地面积 (平方米)	建筑面积 (平方米)	产权 属性	现状	年客 运量 (万人)
12	益阳市赫山停车场	三级	8355	1440	集体	在用	184.75
13	益阳赫山区衡龙桥 客车停靠管理站	三级	3667	300	民营	在用	72.43
14	益阳湘运公司桃江 灰山港汽车站	三级	9525	350	民营	在用	44.68
15	益阳湘运公司桃江县 马迹塘汽车站	三级	6849	310	民营	在用	10.87
16	益阳神舟公司 桃江汽运车站	三级	2000	200	民营	在用	74.63
17	桃江县武潭客运站	三级	10008	700	民营	在用	17.24
18	益阳市桃江县 三堂街汽车站	三级	11256	2560	民营	未启用	-
19	桃江县大栗港农村客运站	三级	11269	938	民营	未启用	-
20	益阳市安化县 梅城汽车东站	三级	19857	3652	民营	在用	12.60
21	益阳湘运公司安化县 敷溪客运站	三级	3330	216	民营	在用	7.24
22	益阳市安化县大福客运站	三级	2000	325	民营	在用	10.80
23	益阳湘运公司安化县 清塘客运站	三级	3138	70	民营	在用	10.44
24	益阳市安化县烟溪客运站	三级	10905	4061	集体	未启用	-
25	益阳湘运公司沅江 南大汽车站	三级	6003	200	民营	在用	9.29
26	沅江市茶盘洲镇 荣华汽车站	三级	2178	150	集体	在用	8.60
27	沅江市草尾汽车站	三级	21333	800	民营	在用	39.56
28	沅江市南嘴镇农村客运站	三级	4222	388	集体	在用	24.12
29	益阳湘运公司南县 湘北汽车站	三级	8010	590	民营	在用	20.88
30	益阳市南县厂窖汽车站	三级	2800	150	集体	在用	10.08
31	南县华阁汽车站	三级	12000	2145	个体	未启用	-

注：数据来源于益阳市道路运输服务中心统计数据

第三节 存在问题分析

“十三五”期间益阳市交通运输行业取得了显著成绩，为“十四

五”期间的快速发展奠定了坚实的基础，但与转变交通发展方式、构建综合交通运输体系、提高交通综合运输网络效率的要求相比，还存在差距。

1、综合交通运输体系不完善，短板明显

综合交通运输体系包括铁路、公路、水运、民航、管道等各种运输方式的主要通道和节点，是一种布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通的水陆空骨架体系。结合现状，要建设综合交通运输体系仍存在以下短板：

①陆路运输对外大通道未贯通成网，交通网络结构不完善，南北向通道瓶颈严重。部分高速公路路段交通量日趋饱和（如 G5513 长张高速），服务水平下降，交通拥堵时有发生，部分高速公路出口与国省道衔接不畅，无法充分发挥路网效益，联网路、断头路、瓶颈路、出口路问题亟待解决；城际交通网络功能不完善，已无法适应城镇化格局和城市群空间布局的快速发展。

普通国、省道公路覆盖广度、通达度均存在不足，且技术等级偏低，公路等级以三、四级公路为主，通行条件较差。无论与高速公路、农村公路、铁路、主要港口码头、车站等，还是干线公路本身之间，均存在衔接不畅的问题，边界路、断头路亟待进一步改造升级。

②铁路发展严重不足，全市尚无高铁通达，根本不能满足人民群众出行的要求。铁路系统规模过小，综合交通运输体系整体结构不合理。

③全市目前尚无客运机场。综合交通运输体系是一个水陆空综合

交通体系，客运机场不建成，空中交通体系始终缺失。

④航运潜能尚未充分发挥，高等级航道比重不高，内河航道梗阻问题突出，未形成高效航运体系。内河水运在全市综合交通运输中处于薄弱环节，水运港口数量、通航里程和水运运力虽居全省前列，但由于缺乏建设和维护资金，水运基础设施建设不能满足航运发展的需要；现存大部份港口码头年代已久或处于萎缩状态，港口设备及公共设施简陋，货物机械化装卸程度低，致使大部分货物只能“弃水走陆”，港口建设发展不平衡，制约了水运物流的发展；另外与其它运输方式的衔接程度不够制约了多式联运发展。

⑤客货运站场“数量不足，结构不优，衔接不够，分布不均衡”的问题仍然突出。站场数量与需求不匹配，设施严重滞后，根本无法满足客运和日益发展的物流需求，且功能配套不齐全。

2、各种运输方式发展衔接不畅，结构不优，融合不够

各种运输方式网络自成体系发展，各种运输方式的规划建设主要从系统本身发展出发，综合交通运输体系协同发展严重不足，缺乏相互配合以及互联互通，各种运输方式之间的衔接不够完善，离无缝衔接和零距离换乘还有很大的差距，难以实现综合运输的效率优化。尽管公路较其他运输方式灵活性高，可作为连接铁路、水运、航空的纽带和综合交通运输体系的粘合剂，但其数量较少，定位不明确，综合交通运输体系难以有机结合。

现状运输结构不合理，益阳市目前以公路运输为主，铁路、水路运输比例偏低，现有航道通航标准低及港口建设的不均衡制约了水路

运输的发展，铁路运输也受到运输方式衔接不畅的影响，需要进一步发挥公路运输灵活的优势，加大铁路、水路基础设施建设及“公转铁、公转水”专用公路投入和建设，实现“宜铁则铁、宜公则公、宜水则水”优化组合，不断完善运输结构组成，切实提高运输组织水平，减少公路运输量，增加水路、铁路运输量，加快建设综合交通运输体系。

3、公路密度低、等级低、路况不佳，制约地方经济发展

截至 2020 年底，益阳市高速公路和一级公路的通车里程分别为 452 公里和 195 公里，仅占公路通车里程的 3.96%。农村公路总量不足，结构不优、等级不高、安保设施不完善。部分农村公路路面宽度仅为 3.5 米，技术标准低，且大部分农村公路原路面改造已达到服务和设计使用期限，路面状况不佳，亟待进一步优化和改造升级。城乡、乡镇之间的公路密度低、等级低、路况差的情况制约着乡镇经济的发展，严重制约乡村振兴建设。

4、公共交通优先政策落实难、站场发展滞后

在公交优先方面，虽然市财政通过努力，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，加上公交优先政策的落实涉及到多个部门，政策落实不齐，都会使公交发展受挫。在机动化水平迅速提高的背景下，益阳公交发展遭遇瓶颈，亟待突破。公交场站设施落后于城市建设步伐，场站布局不合理，综合利用效率低，场站规模小、设施不足，不能满足客运市场的发展需求。

5、交通运输服务水平不高

交通运输服务能力、水平和服务品质不高，各种运输方式之间一

体化协同组织水平较低，旅客联程运输、货物多式联运发展缓慢，城市公共交通线网密度不够且合理性欠佳，公交出行时间长、公交出行分担率低，运输市场缺乏有效的监督，物流通道主要集中在市域间，城乡物流通道匮乏，建制村物流体系尚未成型，各物流公司服务网点分布散乱且不互通，服务体系离人民群众的期盼还有一定距离，有待进一步完善。

6、资金、土地等要素制约明显

资金、土地、环境等刚性约束日益趋紧，对交通基础设施建设的要素制约日益凸显。交通建设项目实行定额补助，国省补助资金仅占项目实际需要总投资的 30~50%左右，50%~70%的资金需由地方配套解决，受防范化解重大风险影响，政府资金紧缩，交通基础设施建设融资渠道收紧，融资难、开工难的问题突出。2017 年《关于加强耕地保护和改进占补平衡的意见》发布，耕地保护政策更加严格，明确一般建设项目不得占用永久基本农田，高速公路、国道等重点项目占用基本农田需报自然资源部审批，其他项目因难以完全绕避基本农田，审批难度更大、更复杂，大部分“十三五”拟开展建设的项目因占用基本农田而无法通过用地预审。同时，耕地补偿标准大幅增加、环境保护审批更加严格也对交通基础设施建设提出了新的要求。

7、自然灾害频发，安全应急形势严峻

益阳市地形地貌多变，地质构造复杂，导致地质灾害频发，山区多发滑坡、崩塌、泥石流等，洞庭湖区多发管涌、水毁等。每年因水毁、边坡垮塌、冰冻造成国省道、农村公路、桥梁损失巨大，路基路

面、桥涵、边坡等公路设施修复处治任务繁重，建立健康监测系统，对地质灾害路段进行监测、预警，实时预报路网运行的安全状态，实时预测自然灾害突发对公路的影响已迫在眉睫。另外受气候影响，极端恶劣天气如汛期、冰冻等自然灾害造成的交通中断、严重拥堵等，均对应急处置的及时性、高效性提出了新的要求。

第四节 发展形势

“十四五”时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；交通运输作为社会经济发展重要的基础性、先导性、战略性和服务性行业，必须坚持优先发展，充分发挥“先行官”作用，支撑社会经济的建设。在国际国内环境变化和我国社会经济高质量发展要求下，“十四五”期间交通运输的发展也迎来了新的发展机遇和挑战。

1、交通运输发展机遇

——**交通强国建设，交通运输发展将提质增速。**“十四五”期，党和国家全面推进交通强国建设，湖南作为交通强国建设第一批试点之一，对提升交通基础设施水平和综合运输服务能力提出了新的要求，必将给我市交通发展带来重大机遇。

——**经济持续稳定发展，交通运输需求将不断扩大。**党的十九大报告中提出，中国特色社会主义进入了新时代，要坚持稳中求进工作总基调，我市经济将持续稳定发展，交通运输需求也将增长。

——**区域协调发展持续推进，区际运输需求将不断增长。**继续深入实施建设交通强国、乡村振兴、中部崛起、长江经济带发展、长株

潭一体化和洞庭湖生态经济区建设等战略机遇，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。区域间互补性将逐渐增强，跨区域产业和梯度转移进一步推进，产业关联度将更加深入，运输联系更加紧密，区际运输需求将保持旺盛增长态势。

——**新型城镇化进程加快，城市群运输需求增幅显著。**我国新型城镇化进程不断加快，2018年已达到60%，预计到2025年我国城镇化率将突破65%。随着城镇体系规模的不断扩大，以城镇群为主体形态，推进大、中、小城市和新型城镇协同发展，城际间及城市群之间的运输需求将不断扩大。与此同时，城市群内部、城市内部的运输需求增幅将十分显著。

2、交通运输面临挑战

——**经济结构战略性调整，对运输服务提出新的要求。**我国经济发展已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，从而带来交通运输货物结构发生变化，大宗货类如钢铁、铁矿石、煤炭等运量增速将放缓，高附加值的货类运量将不断增加。特别是移动互联网、物联网、云计算、大数据等的应用，对运输需求无论在总量上、品质上、地区分布上都将产生重大影响，这需要交通运输业加快发展与之适应。我国经济发展的空间结构正在发生深刻变化，中心城市和城市群正在成为承载发展要素的主要空间形式，交通运输结构不尽合理，区域城乡交通运输发展不平衡等问题也就对区域运输带来更大挑战。

——**人民对美好生活的向往，对交通运输提出新的需求。**随着我

国社会经济的快速发展，人民生活水平不断提高，人民对美好生活的向往也表现在对服务质量、服务时限、服务模式等提出更高要求，从“走得了”向“走得快、走得好”转变，交通运输发展面临着既要提供覆盖面更广的均等化服务，又要提供更高品质的个性化服务的双重压力。同时，消费结构和消费行为也将发生变化，特别是互联网的普及，电商呈现“井喷式”发展，催生了大量快递物流新的业态模式，新的市场需求都对交通运输提出新的要求。另外，旅游业快速发展，旅游客运对交通运输也提出了更高的要求。

——社会经济可持续发展，对交通运输提出新的要求。随着 2030 年和 2060 年分别实现“碳达峰”、“碳中和”目标的提出，我国能源消费结构将产生深刻变化。交通运输行业是资源占用、能源消耗和温室气体排放大户，肩负着节能减排、保护环境的历史性重任。目前，土地资源、水资源和环境的承载力已经达到或接近上限，这些对我国交通运输发展提出新的更高要求，要在规划、建设运营、管理等全过程节能减排，建设国家生态文明。另外公共应急突发事件如地震、重大疫情等也对交通运输提出新的挑战。

3、客运发展趋势分析

客运需求总量增速仍将持续加快。“十四五”益阳市城镇化发展进程将持续加快，城乡居民生活水平不断提高，人均出行次数和距离继续增长，多样化出行需求迅速增加。“十四五”客运需求仍将保持快速增长并高于“十三五”水平，客运量增速略高于旅客周转量。

城际和城市客运需求快速增加，高品质客运需求进一步增加。随

着铁路航空的飞速发展，长途客运的比重将逐步降低，客运发展趋势以中短途客运为主。虽然私家车出行对中短途客运有影响，但是中短途客运仍有便宜、环保等优势，且涵盖短途旅游等客运需求，因此“十四五”期应加大中短途客运的投入，全力发挥优势，并且提升舒适度和便捷性，扬长避短，将客运发展为适应交通新形势下的新模式。

4、货运发展趋势分析

货运需求总量增长，增速略缓。“十四五”益阳市工业化水平将不断提高，工业化快速发展将推动货运总量继续保持较高增长速度。工业结构转型升级步伐加快，长途货物运输比例下降，货物平均运距增速减缓。货类结构发生变化，大宗货类仍占主导，小批量多频次运输需求大幅增加。货运方式结构面临调整。铁路货运比重略有下降，下行趋势较缓。公路零散货物运量快速增长。水运货运的增长率将逐渐大于公路，货物运输结构中矿建材料比重将逐步减少，一般消费品、轻质化和高附加值货物比重不断提高，集装箱和快递货物的运输需求量将明显增长。

第三章 指导思想与基本原则

第一节 指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想和习近平总书记对湖南工作的重要指示及讲话精神为指导，全面贯彻习近平总书记关于“十四五”规划编制工作系列重要指示、党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神、省委十一届十二次全会和市委六届十次、十一次、十二次全会精神，坚持稳中求进总基调，立足新发展阶段，坚持新发展理念，融入新发展格局，以推动交通运输高质量发展为主题，以建设人民满意交通为目标，以当好益阳现代化发展“先行官”为己任，抢抓建设交通强国机遇，坚持适当超前，围绕建设“产业强市、教育强市、文化强市、开放强市、健康益阳”，加快建成区域综合交通枢纽城市，努力建设长江经济带、渝长厦经济发展带重要交通节点城市，着力提升行业治理体系和治理能力现代化水平，为提升产业链供应链现代化水平、服务乡村振兴、建设现代化新益阳提供坚实的交通运输保障。

第二节 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，深入实施建设交通强国、长江经济带发展、中部崛起、乡村振兴等一系列重大战略，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。编制“十四五”规划需坚持以下基本原则：

——**抢抓机遇，适度超前。**抢抓“十四五”期国省重大发展战略

带给交通运输行业的重要机遇，适度超前推进交通基础设施建设，补齐发展短板，提升整体水平，为社会经济高质量发展提供先行保障。重点针对高速公路密度不高，普通国省道技术等级偏低、路网结构不优，高等级航道建设进展较滞后，港口码头总体发展较缓等问题，突出补短板强弱项，推进我市交通运输高质量发展。

——**统筹融合，提升效能。**着重强化交通运输行业各类基础设施的互联互通、融合发展，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，同时加强交通运输与其他相关行业的统筹协调发展。在提升综合交通运输网络效率、降低交通运输物流成本、调整运输结构等重大问题方面集中攻关，提出可行思路和务实举措。

——**主动适应，绿色发展。**加强与城乡发展、土地利用、环境保护等各类规划的有效衔接，主动适应土地、环境等因素的刚性约束，坚持新发展理念，走资源节约型和环境友好型交通发展路子。

——**市场导向，量力而行。**充分发挥市场在资源配置中的主导作用，同时根据相关资源要素保障能力，科学合理指定发展目标与任务，贯彻落实打赢三大攻坚战要求，严控政府性债务风险。既要强调规划的前瞻性、战略性、指导性，又要突出规划的资金、土地环境等实际保障条件。切实体现“既要尽力而为、又要量力而行”。

第三节 国家主要发展战略

“十四五”期是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年，是全面推进交通强国建设的第一个五年，面临交通强国、乡村振兴、长江经济带、粤港澳大湾区建设等多个战略机

遇，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。

1、交通强国

党的十九大立足新时代新征程，作出了建设交通强国的重大决策部署，并于2019年9月，党中央、国务院印发《交通强国建设纲要》。

《纲要》指出，建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。

《纲要》要求，到2020年，完成决胜全面建成小康社会交通建设任务和“十三五”综合交通运输体系发展规划各项任务，为交通强国建设奠定坚实基础。从2021年到本世纪中叶，分两个阶段推进交通强国建设。到2035年，基本建成交通强国。到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。

湖南省作为交通运输部确定的首批交通强国建设试点区域，从而对益阳市交通运输的高质量发展提出了新的更高的要求。益阳市应借此机遇，完善交通基础设施布局，重点打造“三张交通网”，推进出行服务快速化和便捷化、打造绿色高效的货运物流系统，着力构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，部署重大工程、重大项目，强化战略支撑引领作用。

2、乡村振兴

党的十九大报告提出实施乡村振兴战略，并把这一战略列为决胜

全面建成小康社会、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的“七大战略”之一。十九大报告指出，农业农村农民问题是关系国计民生的根本性问题，必须始终把解决好“三农”问题作为全党工作的重中之重，实施乡村振兴战略。

同时指出，交通运输部等有关部门和各地区要认真贯彻落实党的十九大精神，从实施乡村振兴战略、打赢脱贫攻坚战的高度，进一步深化对建设农村公路重要意义的认识，聚焦突出问题，完善政策机制，既要把农村公路建好，更要管好、护好、运营好，为广大农民致富奔小康、为加快推进农业农村现代化提供更好保障。

交通建设作为基础设施建设的重要组成部分，在繁荣农村经济、促进农业产业发展、提高农民生活水平方面起着十分重要的作用。益阳市应树立“乡村振兴，交通先行”的理念，继续建设高质量“四好农村路”和“美丽农村路”，大力实施农村公路提档升级工程，坚持高起点、高标准、高要求建好、管好、护好、运营好农村公路，加快城乡客运一体化服务体系建设，完善农村公路运输服务网络，全面提升交通运输服务能力和水平，助力乡村振兴战略实施。

3、中部崛起

2021年7月22日，《中共中央 国务院关于新时代推动中部地区高质量发展的意见》发布，提出着力构建以先进制造业为支撑的现代产业体系，着力增强城乡区域发展协调性，着力建设绿色发展的美丽中部，着力推动内陆高水平开放，着力提升基本公共服务保障水平，着力改革完善体制机制，推动中部地区加快崛起，在全面建设社会主义现代化

义现代化国家新征程中作出更大贡献。

益阳市是湖南省“一带一部”发展的重要组成部分和战略发展腹地，进入新发展阶段，深入贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，交通运输作为基础性、先导性、战略性、服务性行业的地位没有变，在经济社会发展中“先行官”的职责和使命没有变，交通运输适度超前发展的特征和要求没有变，发挥好交通运输的先行官作用尤为重要。益阳应以加快建成区域交通枢纽城市，打造成为长江经济带重要交通节点城市为目标，不断建设完善综合立体交通走廊，为益阳市高质量发展补齐短板，找准定位、发挥优势，加快建设现代化基础设施体系和现代流通体系，融入长江中游城市群发展，全面推进乡村振兴，积极服务和融入新发展格局，在构建以先进制造业为支撑的现代产业体系、增强城乡区域发展协同性、打造人与自然和谐共生的美丽湖南中展现益阳风采。

4、长江经济带和长江中游城市群

2014年3月5日十二届全国人大二次会议上《政府工作报告》提出，“依托黄金水道，建设长江经济带”。《长江中游城市群发展规划》中提出，长江中游城市群是以武汉城市圈、环长株潭城市群、环鄱阳湖城市群为主体形成的特大型城市群。

2016年9月，《长江经济带发展规划纲要》正式印发，确立了长江经济带“一轴、两翼、三极、多点”的发展新格局：“一轴”是以长江黄金水道为依托，发挥上海、武汉、重庆的核心作用，推动经济由沿海溯江而上梯度发展；“两翼”分别指沪瑞和沪蓉南北两大运

输通道，这是长江经济带的发展基础；“三极”指的是长江三角洲城市群、长江中游城市群和成渝城市群，充分发挥中心城市的辐射作用，打造长江经济带的三大增长极；“多点”是指发挥三大城市群以外地级城市的支撑作用。

2018年11月，中共中央、国务院明确要求充分发挥长江经济带横跨东中西三大板块的区位优势，以共抓大保护、不搞大开发为导向，以生态优先、绿色发展为引领，依托长江黄金水道，推动长江上中下游地区协调发展和沿江地区高质量发展。

湖南省处于长江经济带及“一带一部”的结合点、过渡带，正积极实施长江经济带发展战略，打造全省新的经济增长极。益阳市作为湖南省融入长江经济带的重要门户之一，应积极参与长江“黄金”水道建设与发展，依托常益长高速铁路，振兴资水、沅水、澧水水路，统筹发展铁路、公路、水路、航空等各种运输方式，加快综合交通枢纽和区域综合立体交通走廊建设，构建现代产业新格局、承接新兴产业布局 and 转移，深度参与长江中游城市群合作，加强多产业分工协作，打造独具特色的大美湖区产业集群。

5、其它战略

长株潭“3+5”城市群、洞庭湖生态经济圈等均已上升至国家战略层面，益阳市既是“3+5”城市群的重要组成节点，是湖南践行两型社会的试验地，同时又是环洞庭湖经济圈的核心城市之一，对构建洞庭湖生态经济圈，推进环湖经济一体化起着举足轻重的作用。益阳市应利用自身区位、资源优势，依托益阳南站等综合交通枢纽，加强

铁路、公路、水运、航空与城市交通、公共交通等多种交通方式的衔接，完善综合运输通道和区域交通骨干网络，强化城市群间的交通联系，加快城市群交通一体化建设，努力提高益阳市的交通枢纽地位，为益阳市乃至湖南在“三高四新”战略中赢得先机。

第四章 公路建设规划

公路运输是交通运输的主要组成部分，相较其它运输方式具有快速、灵活、便捷、安全等优点，从历年来各种运输方式完成的运量和周转量来看，公路客运已成为主要的客运方式，公路货运量也远远超过其它运输方式，公路运输在综合交通运输体系中占比越来越重，在社会经济发展中发挥着愈来愈重要的作用。公路的建设特别是高等级公路的建设，对公路沿线地区经济社会发展创造了良好的运输条件，对区域投资环境的改善和区域经济社会的发展具有巨大的促进作用。

“十四五”期应统筹考虑益阳市社会经济发展、路网规划及地区特点等因素，加快建成与区域交通走廊布局合理匹配，公路等级结构和层次分明、客货运道路功能清晰的区域公路网络。重点推进高速公路网、普通国省道路网、农村公路网建设，加强与相邻市州公路互联互通。

第一节 织密高速公路网

1、高速公路规划布局

围绕完善网络、局部加密，加快高速公路建设，快速融入和完善湖南省“3+5”城市群高速公路交通一体化战略网，乃至国家“7918”高速公路网。充分发挥高速公路的整体网络效应，提高我市出省过境能力，构建综合交通枢纽城市。

根据国家公路网规划、湖南省高速公路网规划、以及益阳市社会经济发展需要，益阳市高速公路规划布局为“一环八射”、“四纵三横”高速骨架网络。

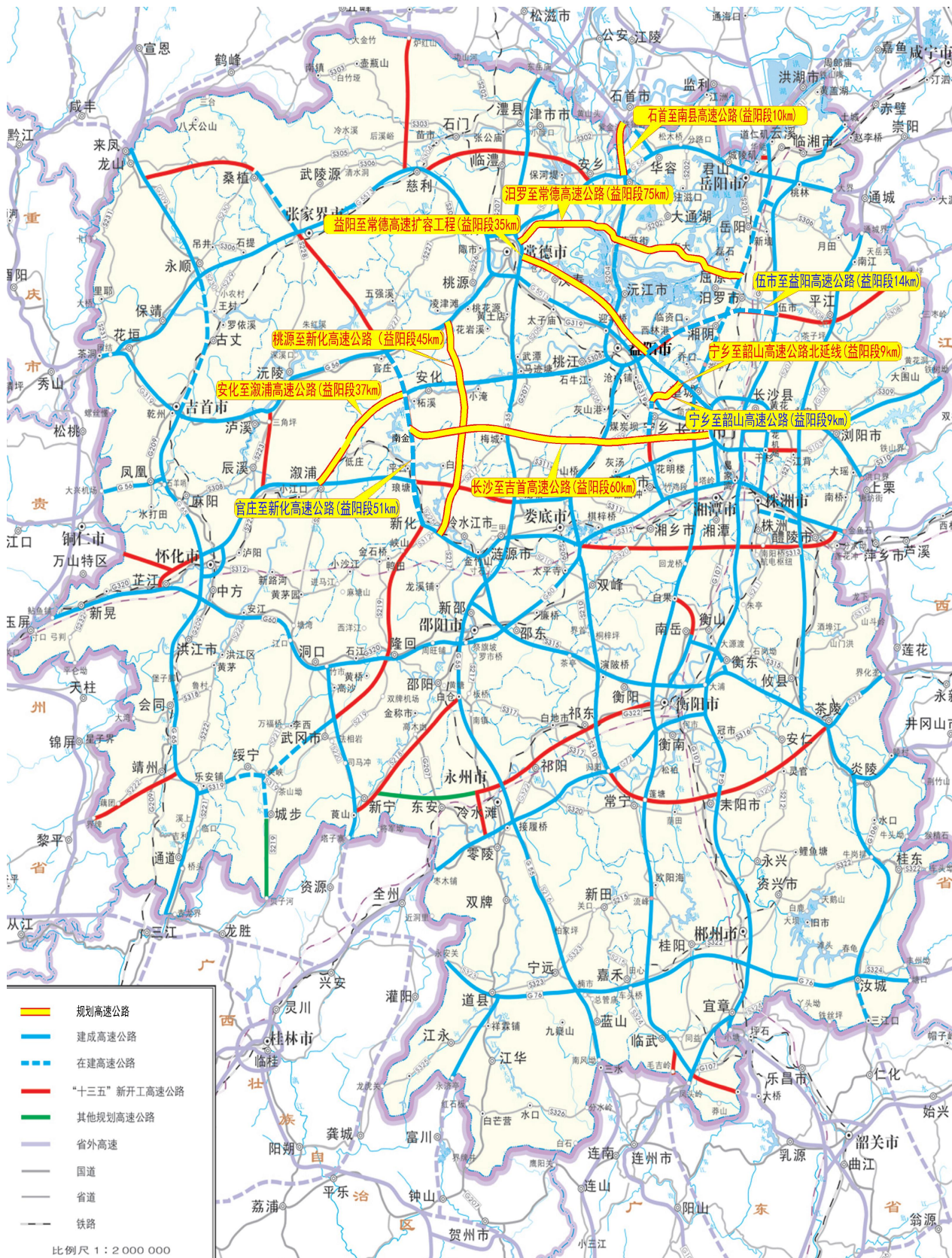


图 4.1 益阳市高速公路网规划及湖南省高速公路网示意图

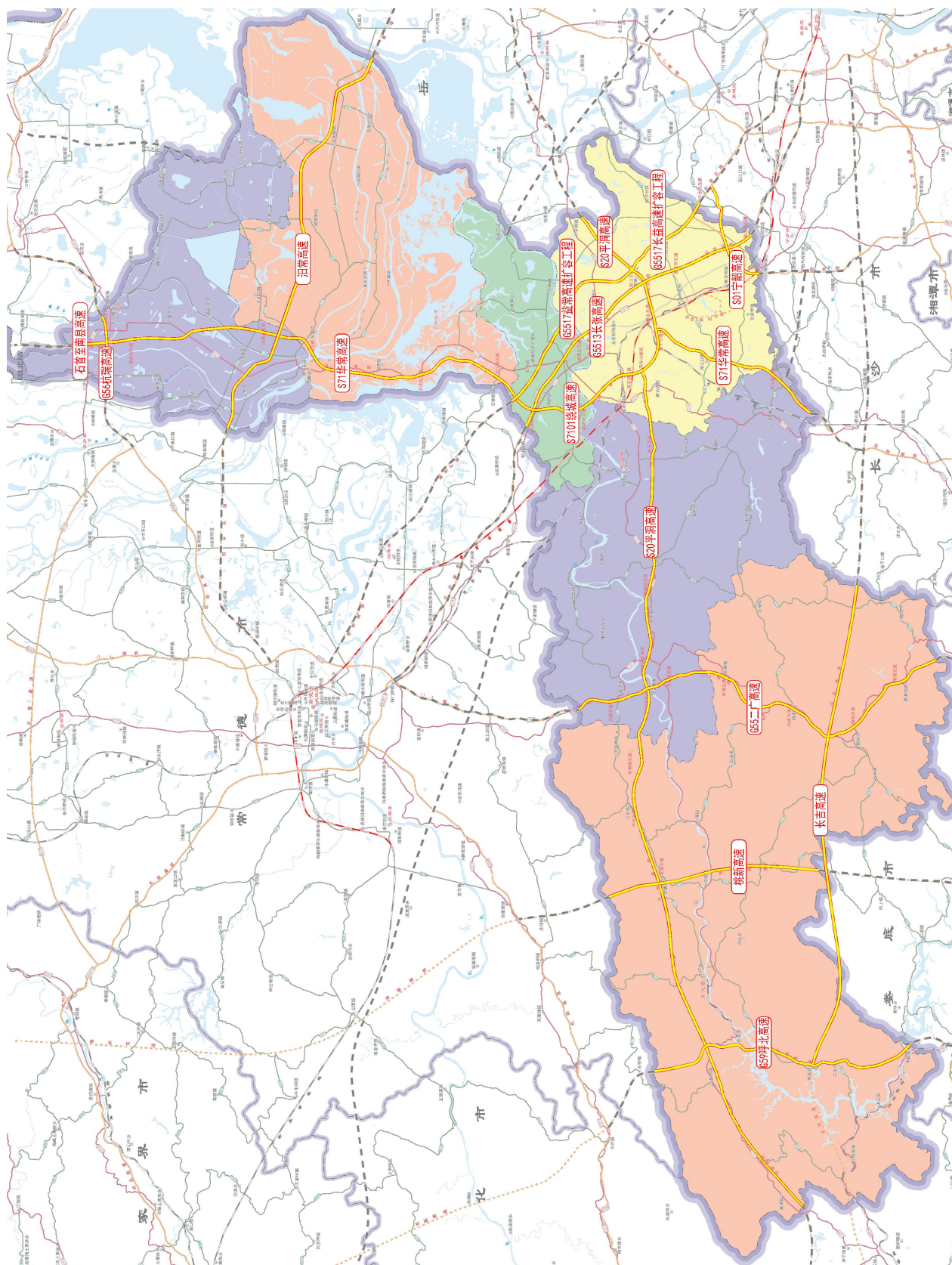


图 4.2 益阳市高速公路规划布局图

4-1 益阳市高速公路规划布局

一环：S7101 益阳绕城高速公路、G5513 长张高速公路（苏家坝至迎风桥段）。

八射：S71 华常高速公路（南益段）、S20 平洞高速公路（伍益段）、G5517 长益高速扩容工程、G5513 长张高速公路（长益段）、S71 华常高速公路（益娄段）、S20 平洞高速公路（益淑段）、G5513 长张高速公路（益常段）、G5517 益常高速扩容工程。

四纵：S01 宁韶高速公路（益阳段）、G55 二广高速公路（益阳段）、桃新高速公路（益阳段）、G59 官新高速公路（益阳段）。

三横：G56 杭瑞高速公路（益阳段）、汨常高速公路（益阳段）、长吉高速公路（益阳段）。

2、发展目标

近期目标：到 2025 年，建成“一环八射”、“三纵一横”为主骨架的高速公路网。高速公路新增里程 146 公里，通车总里程达到 598 公里；新建成 3 个出市高速通道。

远景目标：到 2035 年，建成“一环八射”、“四纵三横”为主骨架的高速公路网。高速公路新增里程 199 公里，通车总里程达到 797 公里；完善益阳市高速网络，实现各区县（市）15 分钟上高速、各乡镇 30 分钟上高速，并且益阳市四个方向均有出口。

3、重点任务

“十四五”期间，高速公路主要任务是推进东接东融战略实施，尽快打通东、南向出口，在交通上与长株潭城市群全面对接，使益阳

市区域经济能尽快融入长江经济带。

打通关键交通节点，推进绕城高速邓石桥、益马高速凤形山、南益高速中鱼口、南益高速沅江西、绕城高速包家冲、益马高速复兴等互通及连接线项目的建设，保障高速公路与干线公路的快速换乘、互联互通。

“十四五”期间，高速公路规划投资 240.26 亿元，规划建设项目 10 个里程 375 公里；路网衔接规划投资 5.9 亿元，规划建设项目 7 个里程 34 公里。

新开工建设项目中，力争建成益阳至常德高速扩容工程益阳段、安化至溆浦高速公路益阳段等项目 2 个里程 72 公里。

4-2 高速公路建设重点任务

加快建成绩建项目：推进伍益、宁韶、官新等 3 个“十三五”高速公路续建项目建设，建设里程 74 公里。

新增建设项目：重点推进益阳至常德高速扩容工程益阳段、安化至溆浦高速公路益阳段 2 个新开工项目建设，建设里程 72 公里。

争取规划项目：积极争取宁韶高速北延线、汨罗至常德等高速公路项目纳入省高速公路网规划并启动前期工作。

规划方案研究项目：深化石首至南县、长沙至吉首、桃源至新化等高速公路项目规划方案研究，积极推进项目纳入省高速公路网中长期规划。

路网衔接关键节点建设：重点推进绕城高速邓石桥、益马高速凤形山等互通及连接线项目建设，建设里程 34 公里。

第二节 畅提普通国、省道路网

1、普通国、省道规划布局

根据国家公路网规划，益阳市普通国道规划布局为“二纵四横”。

根据湖南省省道网规划，益阳市普通省道规划布局为“九纵九横八联络线”。

4-3 益阳市普通国、省道规划布局
➤ 普通国道 “二纵四横” 二纵： 一纵：G234，由华容县操军镇进入益阳市，经南县县城、中鱼口乡、青树嘴镇、茅草街镇、沅江市南嘴镇、新湾镇、沅江市区、资阳区长春镇、赫山区谢林港镇、新市渡镇、从桃江县灰山港镇出境。 二纵：G207，由常德鼎城区钱家坪乡进入益阳市，经桃江县武潭镇、马迹塘镇、安化县长塘镇、仙溪镇、梅城镇，从清塘铺镇出境。 四横： 一横：G353，由华容县操军镇进入益阳市，经南县县城、从浪拔湖镇出境。 二横：G319，由宁乡市菁华铺乡进入益阳市，经赫山区衡龙桥镇、沧水铺镇、穿过益阳市区，从资阳区迎风桥镇出境。 三横：G536，由湘阴县南湖洲镇进入益阳市，经赫山区八字哨镇、兰溪镇、益阳市区、谢林港镇、桃江县城、鸬鹚渡镇、大栗港镇、马迹塘镇、安化县小淹镇、江南镇、安化县城、柘溪镇、马路镇，从奎溪镇出境。 四横：G354，由新化县琅塘镇进入益阳市，经安化县平口镇、

4-3 益阳市普通国、省道规划布局

渠江镇、于烟溪镇出境。

► 普通省道“九纵九横八联络线”

九纵：S218、S220、S221、S217、S223、S225、S236、S238、S241

九横：S307、S313、S317、S319、S321、S324、S328、S322、S323

八联络线：S507、S508、S510、S511、S512、S538、S541、S542

2、发展目标

近期目标：到 2025 年，普通国道消除断头路、单车道路段，有效缓解普通国道过城镇路段瓶颈制约，普通国道二级及以上公路比例达 100%，普通省道二级及以上公路比例达 85%。确保所有区县（市）通一级公路、所有乡镇通三级及以上公路。

远景目标：到 2035 年，形成功能明确、结构合理、规模适当、衔接顺畅、环境优美、管理高效的公路体系，充分发挥普通国、省道公路集散作用；根据益阳市城镇体系结构、社会经济发展需求、产业布局特点及交通路网现状，普通国道“二纵四横”、普通省道“九纵九横八联络线”的路网空间结构完全成型。

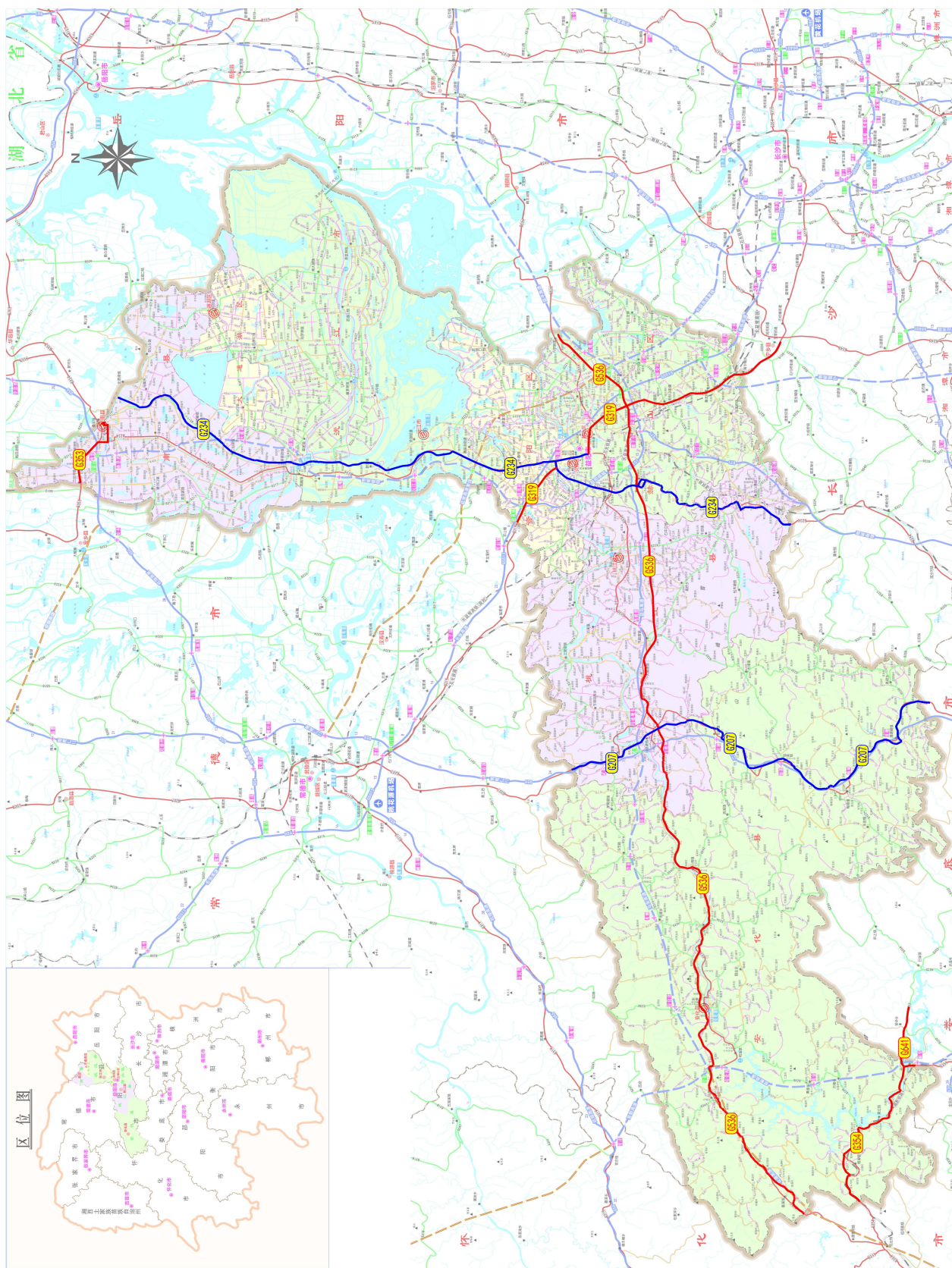
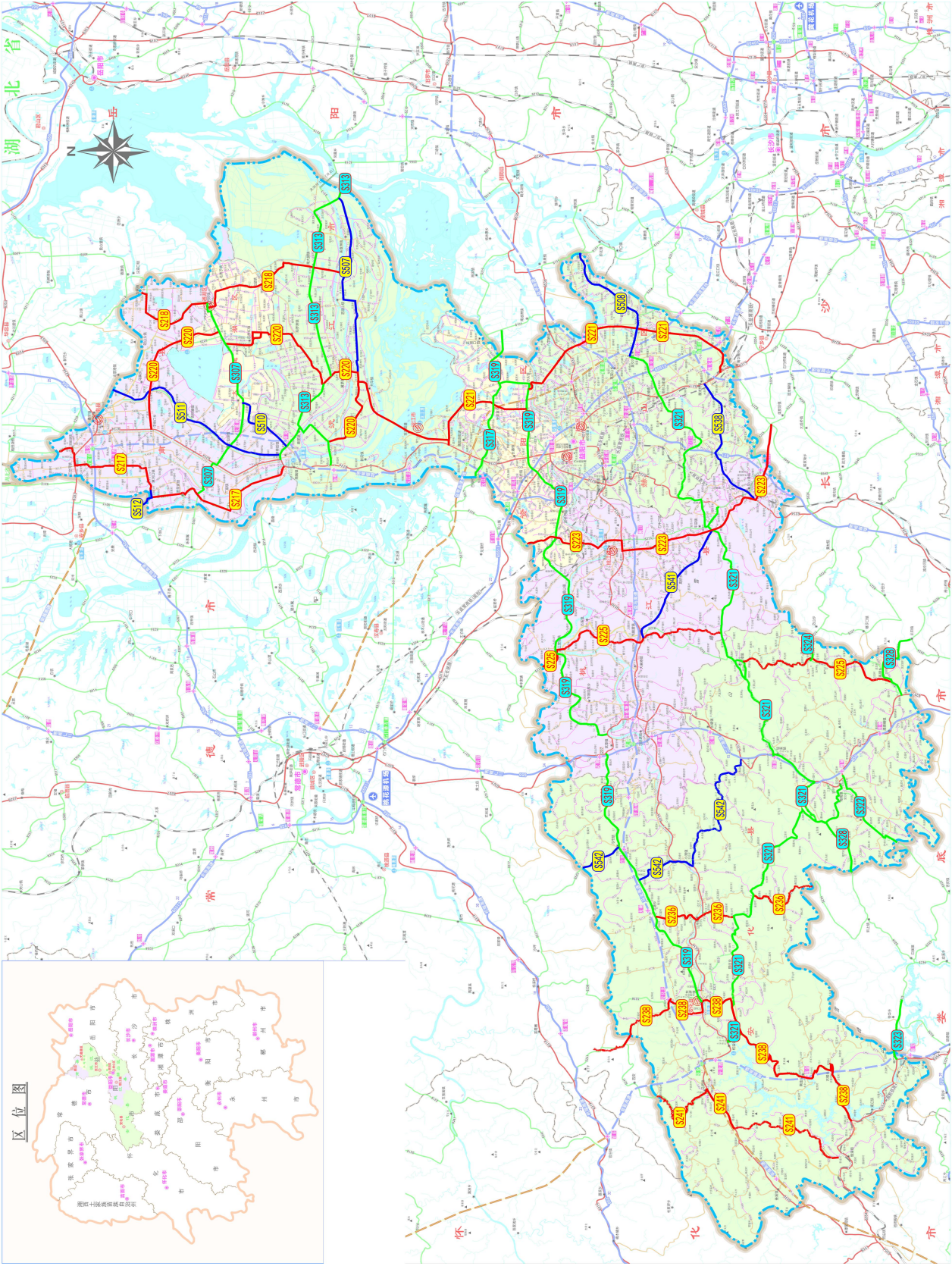


图 4.3 益阳市普通国道规划布局图



3、重点任务

以“内畅外联”为目标，增强普通国、省道对各级行政节点的连接和覆盖，加大普通国、省道断头路段、拥挤路段、未达标路段以及大量“桥窄路宽”瓶颈路段的升级改造力度，改善城镇过境交通不适应路段的通行能力。加强普通国、省道与高速公路连接线建设，强化衔接，实现便捷联络。

畅骨架。全面消除普通国道断头路及单车道路段（路面宽小于6米），有序推进严重拥堵路段改造及过城镇路段建设；优先实施一批连接重要经济节点、人口密集区、有力支撑社会经济发展的普通省道骨架网项目，实现二级以上标准贯通；提升普通国、省道对外通道互联互通水平，增进经济贸易往来、加强交流与合作。

促融合。加快建设综合交通运输体系，推进高等级公路连接机场、高铁站、重要港口、高速互通等多种运输方式节点。

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

提服务。加强主要景区间互联互通，新增公路设施旅游服务功能，提升旅游公路服务品质，推进“交通+旅游”融合发展。

“十四五”期间，普通国道规划投资60.35亿元，规划新建项目10个里程141公里，续建项目4个里程52公里，重点推进各区县（市）和高铁站通一级公路建设项目；普通省道（重要经济干线）规划投资117.17亿元，规划新建项目36个里程694公里，续建项目5个里程112公里。

4-4 普通国、省道建设重点任务

续建项目：推进 G234 资阳区长春至赫山区谢林港公路、G207 武潭镇区改线工程、G234 赫山区谢林港至桃江石洞公路、G354 安化烟溪段城改线工程、S328 安化东坪至渠江公路、S511 南县东河至茅草街公路、S307 南县三仙湖至思乐公路、S236 安化县龙塘至江南公路、沅江市草尾至八形汊公路等 9 个续建项目建设，结转项目里程 164 公里。

乡镇通三级公路：重点推进 G536 安化县马路至奎溪公路、S507 沅江市茶盘洲镇至黄茅洲大桥南公路、S217 南县浪拔湖至茅草街公路、S328 宁乡龙田至安化驿头铺公路、S220 沅江市四季红镇至黄茅洲大桥北公路、S321 安化仙溪至沔山公路、S321 安化县田庄至东坪公路、S218 沅江市南大膳至泗湖山镇公路、S542 安化县小淹至通溪公路等 9 个新开工项目建设，里程 247 公里，实现所有乡镇通三级及以上公路。

有效衔接重要经济节点：重点推进 S20 平洞高速至黄沙坪公路、南县前哨至长春公路、S218 河口至北洲子公路、赫山区五里牌至益阳高铁南站（新市渡）、益马高速桃江互通至益阳高铁南站、益阳港清水潭码头至长春公路、沅江市千吨级码头集疏运公路、大通湖朝天口至沅江阳罗公路改建工程、沅江市共华至琼湖公路（含沅共大桥）、S223 桃江县桃江至大坝桥公路等 10 个项目，建设里程 143 公里。

旅游干线：重点推进 S241 安化县马路镇绕镇公路、S220 南县中鱼口至大通湖区老河口公路（南县段）、S317 资阳区张家塞至汉寿县百禄桥等 3 个项目，建设里程 45 公里。

畅通骨架网项目：重点实施 G234 南县至茅草街公路等国道断头路建设项目； G234 沅江市茅草街大桥至白沙大桥公路、G234

4-4 普通国、省道建设重点任务

沅江北互通至胭脂湖公路（含白沙二桥）、G319 资阳区长春至迎风桥公路等严重拥堵路段扩容改造项目；推进 S238 安化县木子至东坪公路、S313 沅江漉湖特大桥、S236 安化县江南至洞市公路等省道骨架网项目。

第三节 完善农村公路网

1、发展目标

到 2025 年，现有省级及以上旅游资源点、农林牧渔乡村特色产业点双车道公路全覆盖，实现三级以上公路乡乡通；助力乡村优势特色产业，提高乡镇和主要经济节点对外交通服务能力。构筑“布局合理、衔接顺畅、运行可靠、规模适当”的农村公路交通体系，使农村公路网络更协调、结构更合理、服务更广泛，有效服务益阳市各区县（市）新型城镇化进程和社会经济发展，强力支撑乡村振兴战略。

2、重点任务

打造便捷高效、人民满意的农村公路服务体系，促进农业强、农村美、农民富，为实现乡村振兴提供有力支撑和保障。

一是促进农业农村现代化，支撑服务乡村振兴战略，重点建设旅游路、资源路、产业路，进一步提升农村公路引领百姓发展致富的能力，巩固拓展脱贫攻坚成果。

二是根据村镇布局和产业发展需要，全面推进“四好农村路”和“美丽农村路”建设，试点推广美好乡村综合服务站，把乡镇建成服务农民的区域中心。

三是建设新村与撤并村间便捷连通路，使农民群众出行和农村生

产生活更加便捷。

四是改善沿河临水群众出行条件，进一步完善区域交通路网，大力支持库区、湖区农村公路建设，切实提升生产出行安全，支持有条件的渡口改渡为桥。

“十四五”期间，规划投资 97.55 亿元，规划建设旅游路、资源路、产业路 2723 公里、实施农村公路提质改造 4054 公里、完善安全生命防护工程 8808 公里，建设渡改桥 25 座。

4-5 农村公路建设重点任务
旅游路、资源路、产业路：挖掘旅游资源，充分利用当地特色产业，构建契合乡村振兴的农村公路网，规划建设里程 2723 公里。 “四好农村路”、“美丽农村路”：通过提质改造，建设新村与撤并村间便捷连通路，进一步把农村公路建好、管好、护好、运营好，规划建设里程 4054 公里；以“畅、安、绿、美”的创建标准试点推广美丽农村路建设，实现每个村有一条示范村道。 提升安全保障水平：完善安全生命防护工程 8808 公里，确保群众出行更安全、更方便。 渡改桥：建设渡改桥 25 座。

第五章 水运建设规划

内河水运具有运能大、占地少、能耗低等优势，加快发展内河水运，发挥各种运输方式的比较优势和组合效益，有利于优化交通运输结构，降低社会综合物流成本，转变交通运输发展方式，增强国防交通功能，构建综合交通运输体系。

充分发挥内河航运的资源优势、生态优势和经济优势，真正实现宜水则水、宜陆则陆。“一带一路”建设、长江经济带发展、洞庭湖生态经济区建设等国省重大战略对“十四五”期间益阳市水运发展提出了更高要求，亟待益阳市提出适应新形势的水运发展规划并予以落实和推动。

1、发展目标

近期目标：到 2025 年，构建“一纵两横”的千吨级航道水运网，打通对接长江经济带发展的黄金水道；以沅水、资水高等级航道和益阳港为重点，统筹水运发展与城市建设、产业布局、国土空间、环境保护等关系，加强水运与其他运输方式的有效衔接，发展水陆联运。

远景目标：到 2035 年，依托长江经济带发展构建环洞庭湖生态经济建设圈，以洞庭湖（南洞庭、东洞庭）为中心，“三纵二横”（三纵：澧资航道（甘溪港河）、南茅运河、塞阳运河；二横：资水、沅水航道）为骨干，三大港区（益阳港、沅江港区、南县港区）为枢纽，全面实现渡口渡船标准化、运输船舶大型化、港口专业化、水运安全管理现代化，建设畅通、高效、安全、绿色的现代化内河水运体系。将益阳打造为环洞庭湖生态经济圈核心区，长江水运经济带的重要节

点城市。

2、重点任务

“十四五”期间，规划投资 94.64 亿元，规划建设航道项目 10 个里程 577 公里、港口码头 500 吨级及以上泊位 55 个。协同省级“一江一湖四水”水运交通发展规划，按“一市一港”原则整合建设益阳港，提升骨干航道；以益阳港铁公水多式联运港口建设工程为重点，积极发展多式联运和港口物流，推进内河港口集装箱和大宗散货铁公水联运，发挥湖南省地区重要港口益阳港枢纽作用。

(1) 航道建设

重点打造“一纵两横”的千吨级航道水运网络，以省级“一江一湖四水”高等级骨干航道网建设为契机，加快推进洞庭湖区、澧水、沅水、资水航道建设，畅下游、通上游。

5-1 益阳市千吨级航道规划布局
“一纵”：澧资航道白沙至甘溪港 1000 吨级航道。 “两横”：沅水常德至鲇鱼口 2000 吨级航道、资水益阳至芦林潭 2000 吨级航道。

重点抓好常鲇干线航道、益芦干线航道的升级改造，将通航标准提升到 2000 吨级；新建资水益阳航电枢纽工程，将资水五步滩至益阳航道、资水毛角口至明朗航道、澧资航道白沙至甘溪港航道提升至 1000 吨级通航标准。

逐步提升资水通航能力，因地制宜打造旅游航道，对马迹塘、东坪、株溪口、柘溪等船闸进行改扩建。

5-2 航道建设重点任务

洞庭湖区航道：以洞庭湖为中心，加快对接长江黄金水道。重点推进常鲇 2000 吨级航道、益芦 2000 吨级航道、澧资 1000 吨级航道、大通湖五门闸至煤炭湾 500 吨级航道等工程建设，规划研究蒿竹河 1000 吨级航道建设工程。

资水航道：逐步提升资水通航能力，新建资水益阳航电枢纽，五步滩至益阳航道、资水毛角口至明朗航道提升到 1000 吨级，平口至五步滩航道提升到 500 吨级，对马迹塘、东坪、株溪口、柘溪等船闸进行改建。

旅游航道：推动安化县雪峰湖旅游航运工程建设，因地制宜建设资水航道支线 20 公里，建设柘溪、南金、平口、烟溪、古楼、渠江等旅游客运码头。

（2）港口建设

“十四五”期间，益阳市以湖南“一湖四水”港口码头专项整治为契机，按照合理布局、功能完善、协调高效要求，优先发展湖南省地区重要港口益阳港，适度发展其它一般港区，增强港区辐射和集聚能力，拉动益阳产业经济发展。

启动《益阳港总体规划》，确保规划先行；重点推动益阳铁公水多式联运港口项目建设，推动港区规模化、标准化发展；建设益阳港清水潭千吨级码头（续建）、沅江漉湖千吨级码头及多个行业专用码头。到 2025 年，实现全市 500 吨级及以上泊位达到 55 个，集装箱、件杂货、石油、化学品等专业港区的布局和建设成效明显。

改善主要港口的集疏运条件，满足腹地社会经济发展需求。以内河主要港口、地区重要港口的进港铁路、高等级疏港公路建设为重点，

加强水运与其他运输方式有效衔接，初步建成以铁水联运为主，公水联运、水水转运同步发展的多式联运网。

5-3 港口建设重点任务
枢纽港口建设：加快启动建设益阳铁公水多式联运港口建设工程，合理布局港区建设，形成集约化、规模化、专业化港口。 重点码头建设：建设清水潭千吨级码头、漉湖千吨级码头及多个行业专用码头，对益阳油库码头、茅草街千吨级码头等进行提质改造，推进港口与航道协同发展。 集疏运体系建设：建设疏港型铁路专用线，提高铁路集疏运能力，加强重要港口码头与干线公路通道之间的集疏运公路建设。

（3）支持保障系统建设

拓展港口综合服务能力；加快船舶污水垃圾处理、岸电、生活用水配给、船舶配件行业服务的锚地建设，补齐公共锚地短板，满足船舶锚泊需求；新建一批便民码头，构建水陆便民交通运输网；强化航道养护能力，完善体制机制，构建基本完善的水上安全监管与应急救援体系；重点推进沅江船舶（LNG）油改气加注站、南县 LNG 加注站、益阳 LNG 加注站建设，完善船舶污染垃圾回收站配套设施建设，推进内河标准化船型，加强船舶防污染改造，实现水运绿色发展。

第六章 铁路建设规划

湖南省“十三五”期间铁路新增通车里程 991 公里，总里程达 5630 公里，其中高铁 1986 公里，居全国第 3，通达 12 个市州。

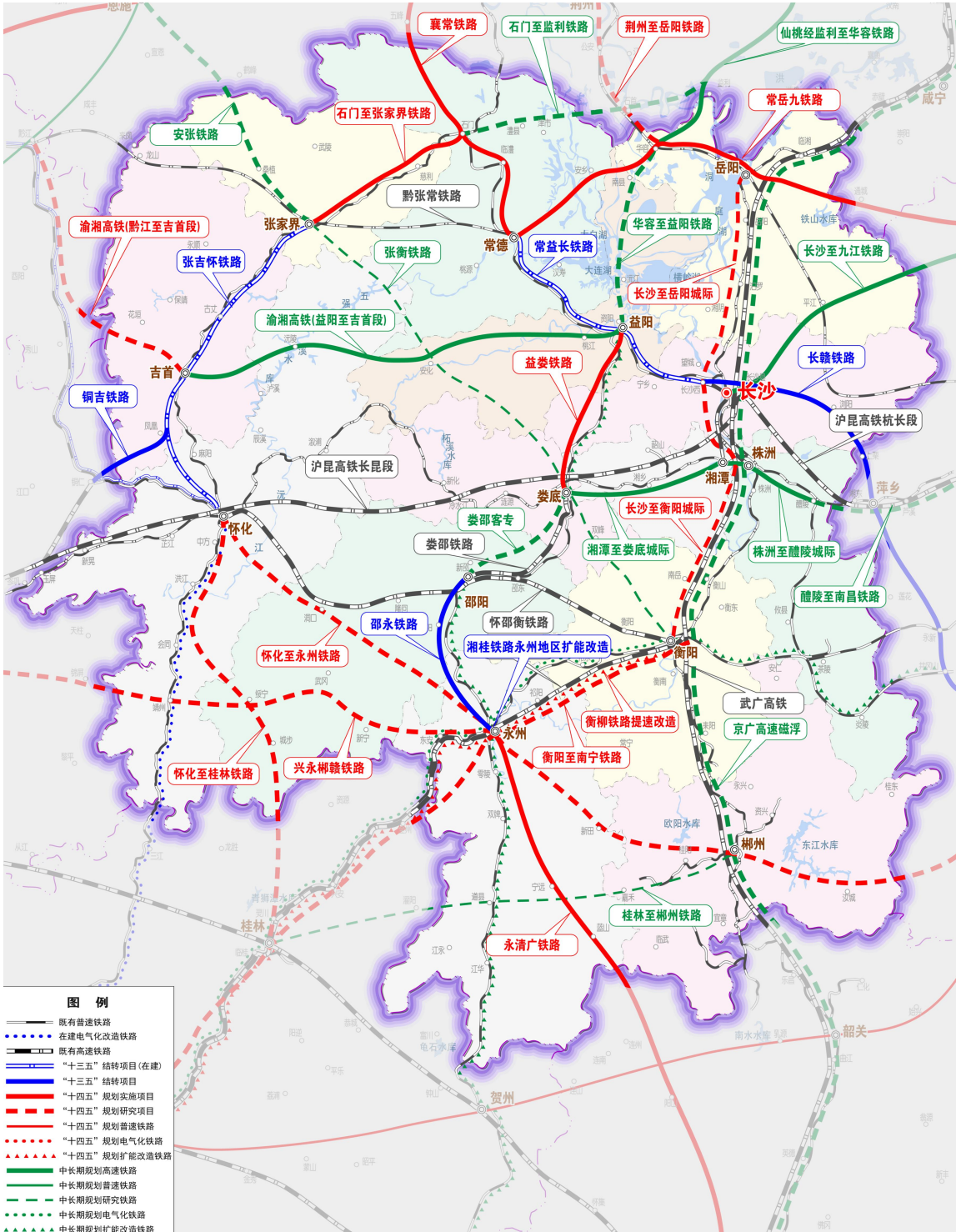


图 6.1 湖南省中长期铁路网规划示意图

下一阶段，构建“五纵五横”铁路交通（五纵：浩吉（原蒙华）煤运通道、京广通道、呼南（洛湛）通道、渝长厦通道、焦柳通道；五横、黔张常—常岳九通道、沪昆通道、渝怀—怀邵衡—吉安通道、兴永郴赣通道、湘桂通道），建成张吉怀、常益长等项目，新开长赣、铜吉、邵永等项目，规划建设永清广、益娄、襄常等项目，适时有序推进常岳九、渝湘、兴永郴赣、怀桂等前期工作，实现全部市州通高铁。

益阳市是全省仅剩几个未通高铁的地级市之一，轨道交通成为制约益阳综合交通运输体系建设的瓶颈。

1、发展目标

近期目标：到 2025 年，全面完成常益长高铁（渝长厦铁路的一段，其中常德至益阳段与呼南铁路共线）和益阳南高铁站配套基础设施建设；尽快开工建设呼南高速铁路益阳至娄底段、洛湛铁路益阳至娄底段扩能改造工程；规划建设石长铁路东部新区城际站、益阳铁公水联运枢纽进港铁路；积极开展华容至益阳铁路、常岳九（昌）铁路、张家界经安化至衡阳铁路、长沙至常德城际铁路等项目前期工作，力争于“十四五”期间启动建设；争取桃花江火车站货改客纳入规划；深化益阳至吉首铁路、汨罗至益阳至娄底至衡阳城际铁路规划方案研究，积极推进项目在国、省层面获得认可，适时启动项目前期工作。

远景目标：到 2035 年，充分发挥铁路交通大运量、高效率、低污染等优势，强化铁路运输网络和服务水平，增强城市间联系，以城市轨道交通解决城市交通拥堵问题，形成多元发展的铁路运输网络。

构建以常益长、呼南、石长、洛湛、华容至益阳、吉首至益阳等 6 条铁路，衔接长沙、娄底、吉首、常德和岳阳（华容）的“十”字型格局。

2、重点任务

合理布局高速铁路、轻轨，多通道快捷接轨长沙中心城区及黄花机场、高铁站，打造高铁为主、多元发展的轨道交通网络。

“十四五”期间，规划投资 219.46 亿元，规划建设铁路项目 9 个里程 352 公里，重点推进常益长高铁益阳段、呼南高铁益阳至娄底段、洛湛铁路益阳至娄底段扩能改造工程等项目建设。

6-1 铁路建设重点任务

高速铁路：全面完成常益长高铁项目建设，加快启动建设呼南高铁益阳至娄底段，积极开展华容至益阳铁路、常岳九（昌）铁路项目前期工作，力争于“十四五”期间启动建设；深化益阳至吉首铁路规划方案研究，积极推进项目纳入国、省中长期铁路网规划，适时启动项目前期工作。

普速铁路：尽快开工建设洛湛铁路益阳至娄底段扩能改造工程，积极开展安张衡铁路前期工作，争取在国省各部门获得认可。最终形成“两纵一横”普速铁路格局。

城际铁路：建设石长铁路东部新区城际站，研究建设长沙至益阳至常德城际铁路和汨罗至益阳至娄底至衡阳铁路，形成“一纵一横”城际铁路网络，助力“3+5”城市群协同发展。

铁路专用线：规划新建益阳铁公水联运枢纽进港铁路，提高铁路集疏运能力。

第七章 航空建设规划

湖南省“十三五”期间新增 2 个支线机场 2 个通用机场，已形成了“一枢纽一干六支”高效民航交通。“一枢纽”是长沙黄花机场，“一干”是张家界荷花机场，“六支线”是目前已运营的常德桃花源、永州零陵、怀化芷江、衡阳南岳、邵阳武冈、岳阳三荷机场。

在国家发展通用航空的大背景下，湖南省高度重视通用航空业发展，省政府先后出台了《湖南省通用航空产业发展规划》（2013-2020 年）、《促进通用航空业发展的实施意见》、《湖南省通用机场布局规划》（2016-2030 年）等。“十四五”期湖南省以建设高效便捷民航网为目标，加快建设民用运输机场，完善通用航空机场功能和布局，构建形成以“一枢纽一干线九支线多点”为依托的民航运输网，推动干支线机场建设，大力发展通用航空，建设“1+13+N”通用机场体系。

益阳市“十四五”期间着力于加快通用机场建设，结合各区县（市）社会经济发展产业布局和综合交通特点，按照衔接互补原则，在航空装备制造聚集区、主要农产品优势产区、重点林区、5A 级旅游景区、自然灾害多发地区规划建设通用机场，有条件的地方预留通用机场升级转换为运输机场的发展规划，构建益阳市综合交通运输体系网络，充分发挥航空对益阳市社会经济发展的促进作用。



图 7.1 湖南省“十四五”机场布局示意图

1、发展目标

近期目标：到 2025 年，通过通用机场的建设，与长沙、常德、张家界、衡阳、娄底等机场共同构建区域机场枢纽网络，区域内形成

30 分钟航空交通圈，初步形成与区域运输航空相互补充、与地面交通体系衔接顺畅的通用机场体系。

远景目标：到 2035 年，建成赫山、安化、大通湖、沅江、桃江、南县、资阳等通用机场，打造“多支点”通用航空运输网，构建布局合理、功能完善、衔接紧密的通用机场网络，每个区县（市）拥有一个通用机场；机场密度和航空应急救援能力在全省处于领先水平；形成与区域运输航空相互补充、与地面交通体系衔接顺畅的通用机场体系，构建与铁路、公路、水运以及相关城市交通进行有效衔接，便捷通畅的综合交通运输体系，满足日益增长的通用航空服务需求。并争取在益阳中心城区建成一座民用机场，在益阳境内实现真正意义上的空中出行。

2、重点任务

“十四五”期间，规划投资 18.59 亿元，加快益阳通航基础设施建设，重点规划建设 6 个通用机场，打造“多支点”航空网，基本实现每个区县（市）均有通用机场，并争取在“十四五”期末将益阳市民用机场纳入民航规划研究序列。

7-1 航空建设重点任务

赫山（中心城区）通用机场：位于赫山区龙光桥街道，总占地面积约 140 公顷，建设包括通用机场、通用机场寨子仑互通连接线、通用机场与益娄高速连接线、通用机场产业园及其他配套等五部分。

安化大百龙通用机场：位于安化县龙塘乡，总占地面积约 100 公顷，建设 A1 类通用机场。

7-1 航空建设重点任务

沅江市赤山岛水路两用通用机场：位于沅江市新湾镇莲花村，总占地面积约 67 公顷，建设 1 条陆上跑道及 1 条水上跑道，共用航站区及相关基础配套设施。

桃江县桃花江通用机场：位于桃江县石牛江镇，总占地面积约 27 公顷，建设 A1 类通用机场。

大通湖通用机场：位于大通湖区北洲子镇，总占地面积约 41 公顷，建设 A1 类通用机场。

南县南洲通用机场：位于南县南洲镇，总占地面积约 40 公顷，建设 A2 类通用机场。

第八章 站场建设规划

“十四五”期间加快促进客货运输站场网络合理布局，优化运输结构，提高服务水平和质量，进一步加强安全保障，从而促进各运输方式间的衔接与合作，实现各运输方式间的客运“无缝衔接”和货运“多式联运”，构建能力充分、快速便捷、智能高效、衔接通畅、安全可靠、节能环保的道路运输服务体系，为社会经济发展提供有力保障。

1、发展目标

到 2025 年，各区县（市）建成一个二级以上客运站，优化调整市县级客运站结构，对老旧客运站进行提质改造，加快推进城市公交场站建设，推进品牌化、标准化“司机之家”建设；以重大交通枢纽及重点产业为依托，建设综合货运枢纽及市县级物流园（中心），统筹建设现代物流体系；结合城乡客运一体化建设，基本建成“一县一中心、一镇一站、一村一点”的三级交通综合服务站体系，推进城乡客货运转型，协同发展。

2、重点任务

“十四五”期间，规划投资 63.30 亿元，加快建成益阳市高铁南站综合客运枢纽，重点建设一批综合客、货运枢纽（物流园），将益阳打造为联接湘中北的区域综合交通枢纽；按照客货运枢纽站、普通客货运站、乡镇综合服务站、城市公交站四个层次，统筹、合理、公平、择优推进实施；推进普通物流园发展，加强产业园区配套融合，同时推进农村客、货运体系建设，构建县乡村三级物流配送体系，推

进城乡客货运转型，协同发展。另外推动旅游公路综合服务站（旅游驿站）建设，支持普通公路综合服务区建设，创造舒适便捷的运输环境。

8-1 客运站场建设重点任务

综合客运枢纽：建成益阳市高铁南站综合客运枢纽。

县级客运站：建设 5 个二级及以上客运站（桃江县汽车西站、沅江客运总站、益阳市资阳汽车站、梅城客运站、灰山港客运站），续建 1 个三级客运站。所有区县（市）均建有一个二级及以上客运站。

城市公交场站：推进城市公交枢纽站、首末站、停保场及出租车服务中心建设，重点支持城乡客运一体化示范县首末站建设。

8-2 货运站场建设重点任务

综合货运枢纽：建设益阳港铁公水多式联运物流园。

市县级物流园（中心）：建设益阳市顺安物流配送仓储中心项目、湖南红联农产品冷链物流中心、桃江县金易物流园、桃江县灰山港物流园、兰溪物流园、东部新区物流园、顺丰物流园、罗湖新建建材（砂石）集散中心、大通湖区、镇、村三级物流园区建设项目、沅江市（高新区）物流园、安化梅城物流园、安化物流园等。

8-3 县乡村三级物流配送节点体系重点任务

一县一中心：建设清水潭码头汽车综合运输中心、南洲汽车运输服务中心、桃江县汽车运输综合服务中心、安化汽车总

8-3 县乡村三级物流配送节点体系重点任务

站，带动县级物流发展，优化县级物流配送体系。

一镇一站：建设全市 69 个乡镇运输服务站，完善乡镇级运输链条，健全农村物流配送体系。

一村一点：充分利用村级活动中心、集体产权、超市等相关公共设施，建设村级首末站。

第九章 公路、水路养护规划

第一节 公路养护

益阳市公路建设近年来取得了长足的进步，养护需求逐步上升，开始进入建设与运维并重的阶段。“建养并重”和“建、管、养、运”协调发展理念，已成为我市公路可持续发展的重大课题。

1、发展目标

按照“固化基础、深化转型、强化安全、优化品质”的发展要求，以确保公路“畅、安、舒、美”为目标，以推进养护工程高质量实施、提升公路安防和服务水平为主线，全面夯实公路养护的基础性地位，增强养护动力，构建安全畅通的公路网络、公众满意的服务体系和高效可靠的保障体系。

到“十四五”期末，有效提升公路养护管理和服务的综合发展水平，基本实现畅安舒美的道路交通环境。

列养普通国省道总体技术状况（MQI）达到 85 以上、MQI 优良路率达到 85%以上、PQI 达到 85 以上、PQI 优良路率达到 90%以上；普通国省道公路标志标线完好率达到 95%以上，沿线设施完好率达到 85%以上；到 2023 年底，基本完成普通国、省道 2020 年底存量四、五类桥梁改造，强化桥隧养护监管，特大型桥梁、长大隧道实时监测覆盖率达到 100%；到 2025 年，普通国省道一、二类桥梁比例达 90%以上，基本建立比较完善的桥隧技术管理和监督检查体系，全面提高桥隧养护管理水平。

到 2025 年底，基本完成农村公路 2020 年底存量四、五类桥梁改

造，农村公路列养率达到 100%，中等及以上农村公路占比不低于 80%，标志标线完好率达到 95%以上，沿线设施完好率达到 85%以上；乡镇级农村公路管理机构设置率 100%，“路长制”覆盖率 100%，列养率 100%；县乡村道安全隐患治理率 100%，农村公路新发现危桥、病隧处置率 100%；美丽农村路乡镇覆盖率 100%。

2、重点任务

“十四五”期间，规划投资 41.55 亿元，包含普通国、省道养护与农村公路养护、灾害防治、公路综合服务区建设等部分。以构建安全、畅通的基础设施体系，构建绿色、经济的养护技术体系，构建高效、智慧的公路管理体系，构建长效、稳定的养护保障体系为重点，维持和提升公路基础设施技术状况，全面提升公路养护管理和服务水平。

（1）强化基础设施体系，完善配套服务设施

加大公路预防性养护的推广力度；科学构建养护工程项目库，实行动态管理；继续推进路网结构改造工程，加大危旧桥梁、危隧改造、公路安全生命防护工程、灾害防治的实施力度。

全面加强路网运行和灾害防治预警监测，初步建成公路基础设施灾害监测预警网络。进一步加大公路抗灾防灾整治措施，对重大灾害点重点整治，切实做好水毁的抢通和修复，确保公路畅通。

完善公路配套服务设施，按照“科学定位、保障功能、规模适宜、经济实用、生态环保、安全卫生”的原则，充分利用现有普通国省道养护道班（站）、超限检测站、公路两侧加油站、废弃和闲置场地等

场所或设施，结合普通国省道改造和大修等工程，统筹规划、试点建设一批集建设、养护、应急、服务、旅游等功能为一体的公路综合服务区，为公众提供停车休息、如厕、加油等基本公共服务。在保障基本服务功能的基础上探索服务区加旅游、物流、文化、新能源等特色产业的融合发展，因地制宜推进“司机之家”、“服务区+乡村振兴”、“服务区+旅游”、服务区+地方特色”等建设。

（2）构建养护技术体系，推动绿色养护发展

加强对公路养护技术的发展引导，推动公路养护技术发展，提升公路养护管理的技术保障能力；推进养护作业的机械化、标准化，提升公路养护智能化水平。

加大四新技术推广力度，重点开展养护无损检测与评价、新材料、新工艺、新设备、新技术开发与应用；加大绿色养护技术推广力度，全面推广沥青路面冷热再生、全深度再生和温拌再生、废旧轮胎橡胶利用等废旧路面材料的循环利用技术和施工工艺，推进“资源节约型、环境友好型”行业建设。

（3）优化公路管理体系，推进路政治超管理

进一步推动公路管理制度体系建设，完善公路养护监管与考核制度，建立适应公路养护工程特点的制度体系；强化公路养护管理监管力度；发挥示范工程引领带动作用，系统推进“四好农村路”、“美丽农村路”公路养护示范创建；推行“公路+地方政府+职能部门”的路域环境综合整治模式，建立和谐公路路域环境综合治理机制。

依法推进路政治超管理，建设全市公路不停车治超联网管理信息

系统，推进治超站监控系统建设，实现区县（市）站治超联网；建立基于联网管理信息平台的信息共享机制和面向非现场执法模式的跨部门协作机制。

（4）完善养护保障体系，强化养护队伍建设

落实《湖南省交通运输领域省与市县财政事权和支出责任划分改革实施方案》，加大公路养护资金投入力度，理顺公路养护管理事权，实现权责划分的规范化；进一步推进公路系统事业单位体制改革，梳理各级公路养护管理机构的职能边界，深化公路养护领域“放管服”改革。

规范公路养护市场管理，积极培育养护市场主体，探索养护资金新型筹措模式。加快养护市场信用体系建设，建立政府与市场分工合理的养护生产模式。

着力构建科学的公路应急体系，完善公路应急处置预案，开展应急保障演练，提升公路应急保障和保畅能力，加强重点路段的疏堵保畅通工作。

加强公路养护人才队伍建设，夯实公路基层工作和管养基础，完善公路技术和科技人才培育机制，完善公路养护技术干部培养选拔机制。

第二节 水路养护

长江经济带发展、“一带一路”建设等国家重大战略及我省“一江一湖四水”水运发展规划、环洞庭湖生态经济圈建设的深入推进实施，对我市现代化内河水运体系建设提出了新的要求。

水运航道管理与养护工作要适应航道建设与发展的需要，必须加快转变发展方式，着力加强航道管理，不断提升养护水平，为实现水运现代化打下坚实基础。

1、发展目标

以构建现代化水运体系为中心，以加快转变发展方式为主线，以提高公共服务能力为宗旨，逐步建立统一、高效、协调的航道管理体制和养护机制，基本建成管理规范、养护科学、信息畅通、保障有力的航道公共服务及保障体系。到“十四五”期末，实现水上交通运输服务规范化、水域环境保护标准化、水上交通安全管理信息化、水上应急救援体系化，应急能力反应快速化、安全动态监控管理全天候、全方位自动化。

2、重点任务

“十四五”期间，规划投资 0.7 亿元，包含航道养护、水上安全监管与应急救援体系建设、船舶运力结构调整等部分。

(1) 加强航道养护管理

加强航道助航设施建设，保障航道畅通，确保Ⅲ级及以上航道昼夜通航率达到 100%，加大航道维护管理配套设施建设力度。

加强港口岸线资源管理、加强航道巡查养护；推进航道养护体系与能力建设，深化航道养护体制改革，逐步实现重点航道养护标准与其航道技术等级标准相统一，坚持航道分类养护，理顺跨区域航道、界河航道的管理体制，建立高效、协调的航道养护体制。

(2) 健全水上安全保障系统

加大水上应急救援指挥中心的建设投入，推进监控指挥系统的应用，建设水上安全信息系统工程及水上安全通信监控系统工程；提升水上交通安全视频监控系统装备技术能力，推进水上监管救助基地的建设管理，加快海巡艇、安全监督艇、安全监督车辆执法装备的配置和更新，建立健全水上交通安全信息化系统和水上应急救援体系，逐步形成立体安全搜救网络，提高水运安全、水上警卫保障和事故处置能力。

（3）推进信息化、绿色化管养

推进信息技术在航道管养中的应用，推进数字航道建设，推广航标遥测遥控、水位遥测遥报、桥梁通航高度显示系统等技术应用，提高航道养护能力和技术水平。推进高等级航道海事管理信息体系建设，升级改造现有海事船舶监督信息系统，提高航道服务效率。

推进水上服务区、待闸锚地等船舶密集区建设岸电设施，引导建设智能化、绿色化水上服务区；推动船舶“油改气”试点建设及船舶标准化改造；建立并完善水上污染应急制度，提升船舶污染突发事件的应急处路能力，加强应急系统和环境风险评价体系建设；定期开展船舶载运危险化学品专项治理行动，强化现场监管；加强危化品运输企业的安全检查，强化动态监管。

第十章 运输服务

到 2025 年，建成便捷经济、数字智能、绿色低碳、安全可靠的综合运输服务市场体系，各种运输方式一体化融合发展水平显著提高，运输服务加快转型升级，服务品质和效率明显改善，治理体系和治理能力现代化建设取得明显成效。

第一节 客运服务系统

1、推动客运网络建设

“十四五”期间全面建成“三大客运网络”，即沿高速公路和国道主干线的快速客运网络、连接全市及周边地区各旅游景点的旅游客运网络及农村公共客运网络。形成一批名牌客运线路，快速客运网络能覆盖全市所有乡镇政府所在地及相邻城市；旅游客运网络能覆盖全市所有旅游景点和主要交通据点；农村公共客运网络能使每个乡镇和通路行政村相连。以班车客运为主，旅游客运为辅，包车客运为补充，在集约化经营的基础上，实现省、市际客运高速直达化，周边、县际客运快速便捷化，县际以下客运城乡公交一体化、出租车客运规范化。

加快旅客联程运输发展。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”。提高客运联网售票和服务水平，普及民用机场、铁路、道路、水运电子客票，推进一站票务服务，优化跨方式安检流程，推动安检互认。培育旅客联程运输经营主体，创新一体化联运产品。

2、培育新型业态系统

推动“公共交通+定制出行+共享交通”多元化出行服务。推动

休闲步道、风景道路、景观铁路、游艇、通用航空等新型体验客运系统建设，支持建设旅游驿站、房车营地，依托汽车客运站拓展旅游集散功能，推动客运与旅游业融合发展，重点发展高档次旅游船舶，开拓水路旅游客运市场；推进基于“互联网+”的共享交通、定制客运、网络预约等新业态新模式发展。

3、推进城乡客运一体化

推行城乡客运一体化，就是把城乡公交统一于区域交通的高水平、高效率的客运大体系，最大限度地满足社会发展和城乡群众的出行需求。鼓励集约经营、客货统筹、资源整合。

推动城乡客运一体化示范县建设，推动城市公交向周边延伸，有条件的地区实施农村客运公交化改造。至“十四五”期末，基本建成分工明确、衔接顺畅、保障有力、安全高效的城镇、城乡、镇村、城际四级客运网络，形成与其他客运服务有机衔接、协调融合的城乡客运服务体系，基本实现城乡道路客运一体化。

10-1 四级道路客运服务系统

城市公交：城区范围内的城市公交；
城乡班线：以城区、镇区为中心，向周边乡镇辐射的客运班线；
镇村公交：乡镇—行政村、行政村—行政村的镇村公交；
城际班线：从县—县、县—市的城际班线。

4、实施公交优先

继续深入实施公交优先发展战略，打造多模式公共交通系统，规划研究城市轨道交通，逐步构建以轨道交通为骨干的大容量快速公交

网络，持续提升地面公交服务质量，完善“最后一公里”公共交通网络。

提高城区公共交通运营效率，进一步优化线网布局。积极发展定制公交、夜间公交、社区公交、微循环公交、通勤班车等多层次、多品种公交服务。深入推进公交都市、公交优先示范城市建设，提升站点覆盖率和服务水平，提高公交运行效率和精细化水平。

5、加强市场管理

加强客运市场环境建设，完善市场准入、监管和退出机制，推进诚信体系建设；加快完善客运行业职业资格制度，提升从业人员职业素质和从业行为规范；加快推进公路、水路等服务监督方式的整合，实现多种交通运输服务监督、业务投诉、意见受理等服务的“一号通”，加大对服务市场的监督力度；完善重大节假日小客车免费通行保障措施，完善收费公路运营服务监管制度。

以政府投入为引导，充分发挥市场配置资源的基础性作用，积极引导和支持社会资本投入港口（码头）、旅游航运、船舶制造等建设，统筹水运、水利、水电、公路、铁路协调发展，统筹协调益阳市水运市场管理。

第二节 货运服务系统

加快推进货物运输装备标准化，进一步完善货物运输、货物存储、转运、卸货以及配送车辆的停靠等基础设施，着力优化货运结构，提升内河水运在全社会货运量中的比重，以多式联运为突破口，着力提升运输效率，有效降低物流成本，促进物流业健康发展。

1、加强物流园区建设

在有效整合资源、强化集约发展的基础上，以港口、公铁站场等物资集散中心为依托，拓展货运枢纽的现代物流功能，提升物流货运枢纽集约化水平，推进公路货运枢纽向物流园区转型，合理布局承担对外运输任务的大型物流基地、特色物流园区。高标准建设区域性物流园区。在重点区域建设物流中心，到“十四五”期末，每个区县（市）形成一个核心物流园，促进物流业以及整个社会经济的发展。

2、优化货运组织方式

大力发展多式联运。加快铁水联运、公铁联运、陆空联运、江海联运发展，加强不同运输方式转运场站和“不落地”装卸设施建设，提升一体化转运衔接能力和货物快速换装便捷性。优化物流通道，推动铁路进港区、进园区、进厂区，强化集疏运公路建设，打通铁公水联运衔接“最后一公里”，发挥综合运输的优势，降低物流成本。加快完善多式联运政策法规、运输规则、技术标准和服务规范。深入推广甩挂运输，创新货车租赁、挂车共享、定制化等模式。

3、推进城乡物流发展

建立城市绿色货运配送体系，积极引导物流园区、城市共同配送中心（分拨中心）及末端配送网点三级配送节点建设，协同公安等部门完善城市配送车辆通行管控措施，推广共同配送等先进组织模式。加快完善县级物流中心、乡镇农村配送站、农村货运网点三级农村物流服务体系。统筹交通、邮政、商务、供销等农村物流站点资源，鼓励“多站合一”的站场运营模式，积极推广农村货运班线、农村客运

班车利用货舱承接小件快运等服务模式。

表 10.1 货运通道规划表

通道方向	名称
南北向	长常高速扩容工程
	长张高速公路
	宁韶高速公路
	华常高速公路
	二广高速公路
	洛湛铁路
东西向	杭瑞高速
	汨常高速
	平洞高速
	长吉高速

4、推动交邮融合发展

（1）优化网络节点布局，提高邮件处理效率

按照邮政网络的空间组织规律，适应交通运输发展新格局，优化邮政基础设施空间布局，推进邮政普遍服务基础设施的网络化、系统化建设。

（2）加强邮路通道建设，提升邮政运输能力

推动开展快捷邮政工程。充分利用快速铁路、高速公路、航空等综合交通运输资源，发展航空快递、高铁快递，推动邮件快件多式联运，实现跨领域、跨区域和跨运输方式顺畅衔接，推进全程运输透明化。在满足邮件全程时限的前提下，大力发展行邮专列、客列编挂自备车运邮和行李车运邮、公路直达干线运邮，推广甩挂运输和多式联运，提高邮件中转效率。协调相关部门，加强运力资源投入，提升邮

运能力。推动邮政干线运输由过去的火车运输为主向铁路、公路并行发展的方向转变，及时更新公路干线运输车辆，提高一级干线运输车辆的承载能力，提高邮件递送的快捷性。

（3）完善城镇服务体系，构建城市智慧邮政

提升邮政服务的信息化和智能化水平。推动不同运输方式之间邮件快件装卸标准、跟踪数据等有效衔接，实现信息共享。提高全网数据信息的互联互通，有效解决用户查询难、投诉赔偿难的问题。推进邮政普遍服务基础设施信息化升级改造，与智慧城市、智慧社区建设相融合，以邮政综合服务平台链接智慧社区建设推进邮政基础设施与公共信息平台互联互通，实施智慧邮政工程。

（4）巩固农村邮政网络，推动“邮快合作”

加大农村电子化邮政支局建设力度，提高邮政局所的标准化、信息化水平，全面实现邮政汇兑业务乡镇全覆盖。

强化“一网多用、一站多能、多点合一”的县乡村三级物流配送体系建设，推进乡村邮政快递网点、综合服务站、汽车站等设施资源整合共享，支持邮政企业综合利用乡镇农村客运站、货运站、公路养护站等交通运输基础设施以及其他公共设施，建立仓储场地、小型邮件分拨中心和邮政服务网点，实现平台间的有效衔接、综合利用和功能集成，提升快递配送网点覆盖率，促进农村客运和物流业融合发展，构建城乡双向畅通的物流配送网络。

因地制宜推动“邮快合作”建设，响应国家邮政局深化交快、邮快合作的号召，制定邮政快递合作下乡进村框架协议，邮、快企业合

作致力于布局实施农村快递物流网络建设，打通农村快递“最后一公里”，提升农村寄递服务水平，切实解决末端配送难问题，助力精准脱贫攻坚和乡村振兴战略。

第三节 运输服务保障体系

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、升级运输装备

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船，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。加快形成高能效、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能和服务水平。

4、完善行业法规标准体系

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、信息等各环节，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、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领作用，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，进一步拓展移动智能终端应用服务。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。

7、强化行业管理队伍建设，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。

第十一章 “东接东融” 交通规划

“十三五”期间益阳市委、市政府即制定了全面落实“创新引领、开放崛起”战略，强力实施“大益阳城市圈”和“东接东进”两大战略；“十四五”期间益阳市继续着力推进“东接东融”战略实施，主动“融入长株潭城市群、对接长沙中心城市、服务省会城市”。全面融入“长株潭”城市群是落实区域协调发展战略的必然要求，主动对接长沙中心城市是构建新发展格局的重要途径，服务省会城市是推动中部地区崛起的担当使命。

交通运输作为国民经济重要的基础性、先导性、战略性产业，应根据交通强国及国家综合立体交通网建设要求，抓住当前国家推进基础设施建设的重要窗口期，发挥邻近长沙的区位优势，全面融入长株潭城市群，重构益阳交通发展格局，从交通洼地走向区域枢纽，推动区域协同发展。

1、发展目标

在交通基础设施建设方面与长株潭主动对接，努力实现区域协同、布局对应、融合发展，畅通互联互通合作渠道。加速轨道交通对接，合理布局高速铁路、城际铁路，多通道快捷接轨长沙中心城区及黄花机场、长沙高铁南站、长沙高铁西站；推进公路水路大连通，加快建设高速公路大动脉及加强水路互通对接，布局推动长益一体化发展经济带，加快融入“长株潭”北部（渝长厦）发展带。促进益阳市“东接东融”战略实施，为我市打造区域交通枢纽城市提供有力支撑。

2、重点任务

从“强通道、优体系、全设施、重品质”的角度规划构建区域综合交通运输体系，统筹研究铁路、公路、水运、民航等基础设施规划，完善多层次网络布局，以实现我市“东接东融”交通格局的立体互联，构建长沙向西、辐射西北的交通枢纽。

——**构建“十字”综合运输大通道：**强化渝长厦、呼南“十字”综合运输大通道交互，融入杭瑞通道建设。加快建成常益长高铁，谋划建设益阳至吉首铁路及重要高速公路扩容，结合既有长张高速、长益扩容等，构建渝长厦大通道；尽早启动呼南高铁荆州—益阳、益阳—永州线路，结合既有洛湛铁路、二广高速等，构建呼南大通道；依托杭瑞高速、平益高速、澧水航道，启动建设常岳九（昌）铁路，融入杭瑞通道。

——**推进轨道交通跨市融合发展：**推进城际铁路公交化运营，充分发挥我市邻近长沙且将同时具有高铁、城际铁路的优势，加快推进打造“轨道上的益阳”，争取与长株潭轨道交通线网充分对接，轨道交通制式协同，谋划跨市快速轨道交通建设；强化周边县市（桃江、沅江）与高铁城铁的联系；积极探索城际铁路公交化运营模式创新，提升城际铁路服务水平及运营效益。

——**优化公路运输通道，主动融入长株潭都市圈：**积极对接长株潭高速公路环线，近期推进益常复线建设，远期推进既有长益高速扩建。加强益阳—宁乡、益阳—望城通道建设；推进与高速顺畅衔接的快速路、联络线建设；抓住湖南省高速公路网规划即将开展修编的契机，积极争取宁乡至韶山高速公路北延线、汨罗至常德高速公路益阳

段、石首至南县高速公路益阳段、长沙至吉首高速公路益阳段、桃源至新化高速公路益阳段等纳入湖南省高速公路规划项目库。

——**畅通黄金水道，建设区域重要港口**：响应湖南省“一江一湖四水”水运发展蓝图，深入推进区域内港口资源整合与组合发展，紧抓益阳港总体规划修编机遇，提升通航等级，打通资江—沅水—湘江水运黄金通道，构建新型千吨级航道格局，满足区域装备制造、纺织、建材、化工、砂石等原材料及产成品运输需求，建设湖南省地区重要港口。

——**构建互联互通的交通枢纽（站场）**：整合益阳火车站、长途客运站与益阳南站并站，打造综合交通枢纽。提前布局高铁片区交通枢纽，积极构建适应未来交通需求和客流高峰期的配套路网多出入口多种运输方式衔接的现代化交通枢纽。整合物流资源，布局完善物流枢纽。

根据益阳市交通与区域现状，分析交通建设需求，规划研究近远期交通重点建设项目如下表所示。

表 11.1 益阳市“东接东融”交通规划建设项目表

序号	项目名称	建设性质
一	铁路建设项目	
1	常益长高铁益阳段	续建
2	洛湛铁路益娄段扩能改造	新建
3	呼南高铁益阳至娄底段	新建
4	东部新区城际站	新建
5	益阳铁公水联运枢纽进港铁路	新建
6	汨罗至益阳至娄底至衡阳城际铁路	新建
7	长沙至益阳至常德城际铁路	新建

序号	项目名称	建设性质
8	益阳至吉首铁路	新建
二	高速公路建设项目	
1	汨罗至常德高速公路益阳段	新建
2	伍市至益阳高速公路益阳段	续建
3	长沙至吉首高速公路益阳段	续建
4	宁乡至韶山高速公路益阳段	新建
5	宁乡至韶山高速公路北延线	新建
6	长沙绕城至沅江高速公路	新建
7	宁韶高速公路至华常高速公路联络线	新建
三	普通国道建设项目	
1	G234 赫山区谢林港至桃江石洞公路	续建
2	G234 桃江县灰山港新塘湾至泉塘坳公路	新建
3	G319 宁乡菁华铺至益阳公路	新建
4	G536 湘阴至益阳公路	新建
四	普通省道（重要经济干线）建设项目	
1	S328 宁乡龙田至安化驿头铺公路	新建
2	S321 安化仙溪至沅山公路	新建
3	S221 赫山区小河口至桐子岭公路	新建
4	S538 赫山区衡龙桥至桃江县灰山港公路	新建
5	S319 湘阴县南湖洲至资阳区茈湖口公路（含资江特大桥）	新建
6	宁乡市 G5517 朱良桥互通至赫山区将军湾公路（赫山段）	新建
7	赫山区笔架山至铺子岭公路	新建
8	长沙市靖港至益阳市欧江岔公路	新建
9	赫山区泉交河互通至将军湾公路	新建
10	S313 沅江漉湖特大桥	新建
11	S540 赫山区鱼形山至岳家桥公路	新建
五	水运建设项目	
1	沅水常德至鲇鱼口 2000 吨级航道建设工程	新建
2	资水益阳至芦林潭 2000 吨级航道建设工程	新建
3	澧资航道白沙至甘溪港 1000 吨级航道建设工程	新建

第十二章 科技与信息化

交通运输业是科技成果率先应用的领域，科技进步对交通的发展起到决定性的作用。“十四五”期间，益阳市需要大力引进新技术，推进技术创新，提升交通运输的服务能力和运输效率。

1、发展目标

“十四五”期间，完善市级交通运输信息指挥中心、重点推进县级交通运输信息指挥中心建设；逐步建立“六套系统”，实现多层次、多地区、多部门联动，多途径信息采集、发布与服务。

到 2025 年，实现交通科技发展总体水平处于全省平均水平以上；初步建成以综合交通运输大数据为核心，交通要素网联化、运输服务一体化、行业治理和应急处置协同化的智慧交通体系，实现交通运输行业向数字化、网络化和智能化转型，提高客货运输综合信息服务水平。

2、重点任务

“十四五”期间，规划投资 5.13 亿元。

12-1 科技与信息化建设重点任务

科技方面：建设“两个中心”益阳市交通运输信息指挥中心、交通运行数据中心。

信息化方面：逐步建立“六套系统”：公众出行信息服务系统、交通运输移动稽查与执法系统、交通运输经济运行监测预警与决策分析系统、物流信息公共服务系统、交通运输信用信息管理与培训系统、智慧路网协同运行管理系统。

(1) 建立市、县（市、区）两级交通运输信息指挥中心，整合

现有监控资源，建成益阳市交通运输行业综合管理平台体系。

1) 完善益阳市级交通运输信息指挥中心，实现与省级平台互联，重点推进条件较好的区县（市）建设交通运输信息指挥中心，实现交通运输基础设施、运载装备、经营业户、从业人员等交通基本要素以及固定资产投资等重要数据在益阳市级交通运输指挥中心的汇聚，探索区县（市）级交通信息资源整合的模式。

2) 建设目录信息库和目录服务系统，构建基于互联网的交通运输行业数据开放共享平台，推进交通运输各级管理部门之间以及交通与其它政府部门间的信息交换、整合与共享；推动全市交通运输政务管理和服网一体化运行，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) 建设综合交通运输运行协调和应急指挥平台，与省级平台互联，实现交通运输运行协调和应急指挥的快速响应。

4) 建设益阳市交通运行数据中心，依托以省级云中心节点，建设形成益阳市二级云节点，其他区县（市）为应用节点的计算中心体系，进一步完善云计算平台及应用支撑平台。

（2）建立功能子系统，通过智慧路网协同运行管理系统，建设全市路网管理中心，实现路网运行状态、技术状况、公路气象监测及公路治理非法超限联网信息系统。

1) 公众出行信息服务系统

实施“互联网+”便捷交通，整合公路、道路运输、城市公交、民航、铁路、气象、旅游等信息资源，推动社会开放共享，提升交通

信息服务水平；推进行业服务监督联网建设，完善信息发布手段。

2) 交通运输经济运行监测预警与决策分析系统

加强普通国、省道公路的经济运行监测和预测预警，完善公路水路客货运输量监测，持续深化统计及运行监测信息的直采直报；建立行业统计和运行监测体系，加强大数据管理和分析，增强行业决策分析力度和维度；完善公路沿线环境信息监测，加强普通国、省道公路的环境监测和预测预警。

3) 交通运输移动稽查与执法系统

加强行政许可与执法管理、加强综合执法管理与服务、加强建设质量与安全监督，积极推进全市交通运输领域智慧执法，与省级交通运输综合行政执法监管系统实现联网联动；建设全市交通运输行政执法综合管理信息系统，加强电子监察、网上办理、“罚缴分离”，实现与相邻市县的执法案件信息交换。

完善交通行政许可和行政执法的网络化管理，打通跨部门、跨行业的互联互通，实现多种平台的融合对接；在路政治超等业务领域试点推行非现场执法，根据实际条件，配备移动综合执法记录仪为现场执法及非现场执法提供技术支撑，逐步推行移动办公和移动政务；推进事前、事中、事后安全监管，加强安全监管行为实时记录和信息管理；以路政审批、运管执法、海事执法等领域为重点，建设完善交通运输行政审批管理系统，实现市县行政审批的联网信息管理，建立全市统一的监督监察机制。

4) 物流信息公共服务系统

推进“互联网+”高效物流，完善区域交通运输物流公共信息平台，提高区域物流的互联互通和提质增效；进一步推进物流园区区信息化建设和改造，推动物流信息化水平提高；大力拓展物流信息服务公共平台与水路运输、港口航道、铁路运输等平台的对接。

建设水运综合信息服务平台，提供航道水位、船闸调度、港口码头、船源货源等服务内容，提升主要港口码头及其物流仓储的信息化管理水平，推进水运物流行业发展；推动多式联运信息服务，加强铁公水联运等综合运输信息服务。

5) 交通运输信用信息管理与培训系统

完善统一的交通建设与运输市场信用信息服务体系，优化系统、拓展应用，逐渐开放共享跨区域、跨行业的信用信息；深化应用和推广道路运输三级协同管理与服务信息系统工程，建立益阳市水路运政管理系统，全面建立各类从业企业和从业人员的征信体系，推行数字化征信管理，实现行业监管的创新发展。

构建基于交通运输行业的远程教育培训和学习支持平台，建立交通从业人员远程教育培训系统，为行政执法部门对从业资格的认定提供支撑。

6) 智慧路网协同运行管理系统

建设全市统一的路网管理中心，实现路网运行状态、技术状况及公路气象监测并对接部路网中心，推进跨市路网管理业务协同，重点加强路网容量分析、交通状态监测、交通环境监测、路网运行效率评估、协同运行反馈控制、出行引导等功能；建设普通干线公路重点路

段、危险源视频监控，开展公路交气象监测与服务以及重大桥梁健康监测，全面提升路网安全畅通的保障能力。

建设全市公路不停车治超联网管理信息系统，推进治超站监控系统建设，实现区县（市）站治超联网，有效降低超限率；开展超限非现场执法工作，推进多部门协同治超。

第十三章 绿色交通

“十四五”是益阳市加快转变交通运输发展方式、实现交通运输现代化的关键时期，绿色循环低碳交通运输发展进入了一个新的阶段。益阳市应提出符合自身发展的绿色交通发展战略目标，同时制定和完善相关保障体系确保绿色交通发展的顺利推进。

绿色交通发展涉及铁路、公路、水路、民航和邮政等整个交通运输行业，以加快实现绿色低碳转型为目标，推动交通运输行业节能减排和资源集约节约高效利用，强化生态保护和污染防治，完善监管措施，形成可持续发展长效机制。



争取到 2025 年，交通运输领域绿色发展方式基本形成，运输结构性减排取得显著成效。多式联运货运量年均增长率达到 10%，县级市及以上城市公共交通机动化出行的分担率达到 70%，公交车辆新能源及清洁能源车辆占比 100%。

1、强化生态保护理念

牢固树立生态优先理念，推进绿色公路、绿色港口等绿色交通基础设施建设，积极推行生态环保设计，倡导生态选线选址，严守生态保护红线，保护各类自然保护地；持续开展交通基础设施生态修复，把生态保护理念贯穿到交通基础设施规划、设计、建设、运营和养护全程，最大限度降低对环境的影响。

“十四五”期间公路建设以改扩建为主，加大公路路面结构再生技术在施工中的应用，如水泥砼路面就地碎石化再生、沥青砼路面热拌再生或冷拌再生等，充分发挥旧路面材料的“剩余价值”，促进旧路面材料的循环利用；公路养护方面，从预防性养护开始推广，并加大对微表处、超薄磨耗层、路面再生等环保工艺的投入；山区积极改造与应用隧道节能减排技术。

推进西部山区、北部洞庭湖区旅游生态公路规划建设，景区路段设置景观平台，适宜路段建设绿道，鼓励自行车观光出行。

2、落实公交优先发展战略

全面落实公交优先发展战略。加快城市公交专用道建设，拓展公交专用道网络；城区试点建设交叉口公交优先信号系统；完善城市慢行交通系统，加强自行车道网络建设以及自行车专用道的设置规划，提高非机动车道和步道的连续性和通畅性，增加非机动车停车设施，改善行人过街设施条件，营造安全、连续、舒适的城市慢行交通体系，增强绿色出行吸引力。

3、促进资源节约集约利用

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

落实运输装备专业化标准化要求，全面推进货运车辆标准化、厢式化、轻量化，提高厢式车、集装箱车及专用车占营运车辆比例；加大混合动力汽车、新能源车、CNG车等节能环保车型的示范与推广；加快淘汰低效率、高能耗的老旧船舶，推进发展集装箱专用船及符合集装箱尺寸的大型散装多用船舶；积极推进清洁能源船舶试点应用，加快益阳市洞庭湖泛长江流域船舶油改气（LNG）及港口岸电建设项目推进，大力加强加气、充换电等配套设施的规划与建设。

4、创新交通运输组织模式

积极促进公路、水路、铁路、航空和城市交通等不同运输方式的高效衔接，逐步形成以铁、水为主的中长途货运体系，以低排放车、新能源车为主的短途货运体系；积极发展多式联运，大力开展甩挂运输推广工作；重点加强交通基础设施网络的统筹优化，补齐水运、枢纽及集疏运体系等方面的发展短板，强化各种运输方式之间互联互通、有效衔接；继续加快“互联网+货运物流”平台建设，通过先进信息技术提升运输组织效率；推动发展公、铁、水多式联运，助推大宗货物运输“公转铁、公转水”。

5、加强节能减排和污染防治

强化车辆、船舶污染排放管控，严格执行机动车环保检验制度，

继续落实营运“黄标车”淘汰，逐步执行国 VI 排放标准，完善排放检测与维护制度（I/M 制度）；推进老旧船舶拆解改造，淘汰能耗大、污染高的船舶；推进行业污染防治，实行交通基础设施建设“全过程、全方位”环保控制，完善高速公路服务区、客货运站场、港口及水上中转的污染防治，建立城市绿色货运配送系统，继续提升船舶污水和垃圾接收转运能力，探索船舶尾气和噪声污染防治实施方案。

第十四章 安全与应急

按照“坚决杜绝重特大事故，坚决遏制较大事故，坚决防范自然灾害导致重大人员伤亡，确保安全生产事故总量持续下降，确保全市安全形势持续稳定向好”的总体目标，“十四五”期继续加强安全体系和应急体系建设，进一步加大交通基础设施的安全设施投入力度，加强监管应急装备设施建设，配备必要的安全生产监管执法装备；建立完善安全风险评估机制，定期对重大危险源的安全管理情况开展安全检查。加强水上安全监管，推进监控指挥系统应用。确保道路运输、水路运输、工程建设等领域安全生产死亡人数不高于“十三五”水平。确保“两客一危”车辆主动防范系统安装率、部省级挂牌督办的重大事故隐患整改率、安全生产监管干部轮训覆盖率、辨识确定的安全生产风险源管控率、规定企业安责险参保率等指标达到 100%。力争实现水上搜救成功率明显提升，内河重要航段 45 分钟到达率和高速公路车辆救援 40 分钟达到率不低于 90%。

1、提升基础设施安全水平

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

加强公路交通安全设施总体规划设计，因地制宜，确保安全设施

设置合理性、全面性；推广使用新材料新技术新工艺，提高交通基础设施质量和使用寿命；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。

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；创新安全管理模式，强化重点交通基础设施建设、运行安全风险防控，全面改善交通设施安全水平。

2、强化安全生产管理

推动《安全生产法》等法规制度在交通运输行业落地，健全安全生产管控机制，加强监督执法，强化事故统计分析；突出重点区域、重点领域、重点环节，依法开展非法违法行为治理，严防各类事故发生；落实隐患排查治理工作机制，深入开展安全生产重大风险摸排、辨识、管控等工作，持续开展隐患清零及安全生产专项整治行动；提高安全管理人员、从业人员的安全意识和业务技术水平，改善交通从业人员作业环境。

3、提高应急保障能力

建立健全常态化的应急管理领导体制，优化“四位一体”联动工作机制，完善综合交通应急运输保障预案体系；构建应急运输大数据中心，推动信息互联共享；完善公路交通应急物资储备体系；提高公路水路应急救援能力，健全社会应急力量协调调用机制。

第十五章 交通枢纽及多种运输方式有效衔接

《国家综合立体交通网规划纲要》提出建设综合交通枢纽集群、枢纽城市及枢纽港站“三位一体”的国家综合交通枢纽系统，加快建设20个左右国际性综合交通枢纽城市以及80个左右全国性综合交通枢纽城市。湖南省“十四五”期间致力于构建形成以长株潭为核心、各市州枢纽协同运转的枢纽集群。

“十四五”期间益阳市依托渝长厦、呼南通道以及资水、沅水、澧水等航道资源，与常德市利用同一走廊带，共同打造衔接湘西北、湘中北的国家综合交通枢纽。

1、综合交通运输网络

综合运输系统是一个宏观的运输体系，包括铁路、公路、水路、航空、管道等五种主要运输方式，它们既有相对独立性，又是互相依存的运输方式，包括干线运网、区域运网、城市运网、乡村运网、运输枢纽等局部运输系统。

益阳市综合运输网的总布局是：以益阳市区为中心，对外形成呈放射状的公路、铁路运输干线网络，对内形成网络布局合理、港站装配齐全的综合运输系统，最终形成多种运输方式全方位协调发展的现代化、立体化综合运输网络。它在空间分布上分为三个层次：

第一层次：主要骨架运输网络。主要包括：“一环八射”、“三纵一横”高速骨架网络；“二纵四横”普通国道网；“一纵两横”航道水运格局；四个方向“十”字型铁路格局；由高铁南站、益阳南汽车站、朝阳汽车站、资阳汽车站、益阳港铁公水多式联运物流园、益

阳物流园等组成的公路运输站场。主要起到对外快速运输与换乘的作用，加强益阳市与周边区域的经济联系，促进共同发展。

第二层次：次要骨架运输网络。主要包括：各高速公路连接线、“九纵九横八联络线”普通省道网、各区县（市）重要县道；沅水、资水内河航道；辅助港口以及各重要乡镇公路运输站场。它们是区域内部的交通联系通道，主要为区域内经济发展服务。

第三层次：附属骨架运输网络。主要是由乡道，各乡镇公路客货运站点、服务网点，辅助航道等交通基础设施组成，是乡镇内部的交通联系方式，主要为乡镇经济发展服务。

2、交通枢纽总体布局

按照“强化层次建设、提升枢纽功能”的基本思路，初步构建益阳市综合交通枢纽体系，各方式一体化高效衔接，旅客换乘更加便捷，货物换装转换效率显著提高。

（1）加强以客运为主的枢纽一体化衔接

强化综合客运枢纽站场建设，根据城市空间形态、旅客出行等特征合理布局不同层次、不同功能的客运枢纽。按照“零距离换乘”的要求，将城市轨道交通、地面公共交通、私人交通等设施与干线铁路、城际铁路、干线公路、机场等紧密衔接，建立主要单体枢纽之间的快速直接连接，使各种运输方式有机衔接。鼓励采取开放式、立体化方式建设枢纽，尽可能实现同站换乘，优化换乘流程，缩短换乘距离。

将益阳高铁南站及益阳南汽车站打造为集铁路、公路、城市公共交通中转换乘功能于一体的综合客运枢纽站场。

（2）完善以货运为主的枢纽集疏运功能

统筹货运枢纽与产业园区、物流园区等的空间布局。按照货运“无缝化衔接”的要求，强化货运枢纽的集疏运功能，提高货物换装的便捷性、兼容性和安全性，降低物流成本。

铁路货运站应建设布局合理、能力匹配、衔接顺畅的公路集疏运网络，并同时建设铁路与公路换装设施。公路货运站应配套建设能力匹配的集疏运公路系统，切实发挥公路货运站功能。港口应重点加强铁路集疏运设施建设，大幅提高铁路集疏运比重，积极发展内河集疏运设施。

益阳港铁公水多式联运物流园规划为集铁路、公路、水运多种运输方式于一体的综合货运枢纽站。

（3）提升客货运输服务质量

综合交通枢纽建设和运营过程中应有效推进科技创新，集成、整合现有信息资源（系统），推进公共信息平台建设，建立不同运输方式的信息采集、交换和共享机制，实现信息的互联互通、及时发布。实时更新、便捷查询，提高综合交通枢纽的信息化、智能化水平。

积极推进铁路、公路、水运、民航等多种运输方式的客运联程系统建设，普及电子客票、联网售票；推进多种运输方式之间的往返、联程、异地等各类客票业务。推进大宗散货水铁联运、集装箱多式联运，实现货物运输“一票到底”。

（4）统筹枢纽建设经营

鼓励组建公司实体作为业主，根据综合交通枢纽规划，负责单体

枢纽的统一设计、同步建设及协调运营管理。

3、各种运输方式的衔接

按照“实现多式联运、突出体系构建”的基本思路，强化不同交通节点的集疏运方式，完善交通节点的集疏运网络。多式联运系统是一个多要素组成的复杂系统，而不同系统要素之间存在着种种矛盾和冲突，将这些要素合成为一个有效整体的关键就是对它们进行协调，使要素接口衔接处“无缝化”，才能使系统发挥最好的效用。

（1）技术设备衔接

多式联运系统的技术设备主要包括固定设备（线路、航道、港口、码头、车站及航空港等）和移动设备（机车、车辆、船舶、装卸机械等）。技术设备衔接就是研究如何解决各种运输方式之间的技术设备上的协调，通过这样一个过程，使得这些技术设备从一开始就能在各运输方式间进行高效的协作，提高多式联运系统的综合效率。

（2）经济上的衔接

多式联运实行“一次收费、一票到底”的运营方式，采用这种运输管理模式，可以使企业间通过共享彼此的供求信息大大降低企业的经营成本并以最快的速度、最好的质量赢得市场。如何提高整个系统的收益水平、减少运营成本以及如何在不同的系统成员中合理分配利润的问题，即经济衔接问题。

（3）信息上的衔接

多式联运系统的生产能力、安全和效率、效益在很大程度上取决于信息的获取、处理和利用。多式联运系统通过不同部门之间信息的

多式联运由于涉及到多种运输方式,这种特性要求对其实施统一管理,无论是技术管理、部门职能管理还是法律管理、政策管理、价格管理,在各个运输方式之间都应是统一的。

多式联运组织之间的衔接可以通过 ([7])方式进行：1) 设置各种标准、规章和程序；2) 借助联运系统信息网络平台的衔接管理方法；3) 联运经营人直接监控的方法；4) 由联运经营人与节点企业共同组建多式联运协调委员会，负责项目的具体实施。

目前,水运港口以及铁路、公路货运站的建设由各相关部门分别规划和建设,缺乏相互之间的协调,不利于多式联运运输系统的形成。将水运港口的选择和陆上货运站等场站的建设作为多式联运系统布局的组成部分,考虑各种运输方式相对独立而又相互分工协作的关系,使货运站作为独立的部门,配套完善的设施和设备,形成铁、公、水路等各种运输方式共同为港口提供运输服务的格局,是解决多式联运系统布局的有效途径。

多式联运系统结构衔接是指以衔接为基础和导向,以所发挥的功能为基点,从衔接的角度对集装箱多式联运系统中各运输方式之间的

关系进行研究，从而明确其各自所处的地位、所起的作用，进而得出合理的未来多式联运系统结构设计。

（7）运输能力衔接

多式联运网络是由作为节点的货运站、港口码头和作为弧的连接它们的运输线路所构成，多式联运系统的能力衔接就是要考虑系统内节点布局的优化与网络运输流量相互影响相互统一的关系。多式联运运输能力衔接应当遵循匹配原则，所谓匹配原则，是指形成多式联运系统时，各种运输方式之间的运输能力以及交叉作业能力在运作时应当相互适应。

（8）集疏运体系建设

“十四五”期间应侧重集疏运铁路与集疏运公路的建设，以主要港口、综合货运枢纽为重点，建设一批疏港型、园区型铁路专用线，提高益阳市铁路集疏运能力，逐步构建多式联运的现代铁路集疏运系统；加强重要港区、综合货运枢纽与干线公路通道间的集疏运公路建设，加快推进高等级公路与交通枢纽连接，优化“最后一公里”配送通道，逐步实现客运零距离换乘、货运“无缝衔接”。

第十六章 投资与用地规模

1、投资规模

“十四五”期间，全市交通建设规划投资 959.89 亿元。其中，公路、水路建设投资 611.17 亿元（高速公路投资 240.26 亿元，路网衔接项目投资 5.90 亿元，普通国道投资 60.35 亿元，普通省道（重要经济干线）投资 112.47 亿元，农村公路投资 97.55 亿元，水运投资 94.64 亿元）；铁路、航空投资 238.05 亿元；站场投资 63.30 亿元；公路、水路养护投资 42.25 亿元；科技与信息化投资 5.13 亿元。各分项建设投资及占比如下。

表 16.1 益阳市“十四五”交通建设投资汇总表

序号	项目		“十四五”投资	
			数值（亿元）	比例（%）
1	公路	高速公路	240.26	25.03
2		路网衔接	5.90	0.61
3		普通国道	60.35	6.29
4		普通省道 （重要经济干线）	112.47	11.72
5		农村公路	97.55	10.16
6	水运		94.64	9.86
7	铁路、航空		238.05	24.80
8	站场		63.30	6.60
9	公路、水路养护		42.25	4.40
10	科技与信息化		5.13	0.53

注：“十四五”规划资金来源为部省补助、社会融资（BOT、PPP）以及地方自筹等。

2、用地规模

“十四五”期间，全市交通建设预计需占用土地 11122.7 公顷（不计入铁路建设用地）。

各级交通主管部门应加强与各相关部门的沟通协调，积极做好国土空间控制规划，落实“多规合一”，获取国土资源、林业、住房城乡建设、环保等部门对工程建设用地、林地使用、规划选址等方面给予的强力支持，按相关规定落实耕地占补平衡指标，按工程进度及时提供施工用地。

应明确并突出综合客运枢纽、物流园区的公益属性，将站场建设用地纳入城镇土地利用总体规划，制定出台相应的土地优惠政策，降低运输企业的运营成本；应在适宜建设港口和发展临港工业的区域，为港口预留陆域用地；应配合城市建设管理部门出台相应政策保障公交停车场、公交枢纽站等城市静态公共交通设施规划建设用地。

表 16.2 益阳市“十四五”交通建设用地情况表（公顷）

序号	项目	总用地	备注
	合计	11122.7	
1	高速公路	1604.4	
2	路网衔接	68.4	
3	普通国道	567.0	
4	普通省道（重要经济干线）	1560.5	
5	农村公路	6571.5	
6	水运	82.5	不含航道用地
7	航空	415.0	
8	站场	253.4	

第十七章 规划评价

第一节 发展指标评价

根据《湖南省“十四五”交通运输发展规划》，“十四五”期间将落实交通强国建设要求，结合益阳市交通发展实际，按照“可测度、可对标、可感知、可落实”原则，从“便捷顺畅、覆盖广泛，衔接高效，服务优良，保障有力”五个维度，提出多个发展指标，益阳市交通建设主要发展指标如下表所示。

表 17.1 益阳市交通建设主要发展指标

类型	序号	具体任务	单位	发展指标	发展指标
便捷顺畅	1	高速公路通车里程	公里	>520	约束性
	2	普通国道三级及以上公路比例	%	100	约束性
	3	省道二级及以上比例	%	≥85	约束性
	4	500 吨及以上骨干航道里程	公里	236	预期性
	5	新增 1000 吨级及以上泊位	个	15	预期性
覆盖广泛	6	乡镇通三级及以上公路比例	%	100	约束性
	7	现有省级以上产业园二级公路覆盖率	%	100	约束性
	8	现有省级及以上农林牧渔乡村特色产业点双车道覆盖率	%	95	约束性
	9	现有省级以上旅游资源点双车道覆盖率	%	95	约束性
衔接高效	10	现有高铁站、三等以上普铁站、机场、有需求且具备条件的 100 万吨/年以上的重要港区通二级以上公路比例	%	100	预期性
	11	高速互通收费站通三级及以上公路比例	%	100	约束性
服务优良	12	老旧客运站提质改造率	%	100	约束性
	13	高速公路（MQI 和 PQI）优等路率	%	≥95	约束性
	14	列养普通国省道 MQI 优良路率	%	≥85	约束性
	15	农村公路优良中等路率	%	≥80	约束性

类型	序号	具体任务	单位	发展指标	发展指标
	16	县市区城乡客运一体化覆盖率	%	≥85	预期性
	17	具备条件的建制村物流快递比例	%	100	预期性
保障有力	18	高速公路、普通国省道一、二类桥梁比例	%	≥98、≥90	约束性
	19	内河重要航段应急到达时间	分钟	≤30	预期性
	20	高速公路车辆救援 40 分钟到达率	%	≥90	预期性
	21	“两客一危”车辆主动防范系统安装率	%	100	预期性
	22	危险货物道路运输电子运单车辆覆盖率	%	≥90	预期性
	23	新增公交车辆新能源及清洁能源车辆占比	%	100	约束性
	24	营运车辆单位运输周转量二氧化碳(CO ₂)下降率	%	3.2	预期性
	25	营运船舶单位运输周转量二氧化碳(CO ₂)下降率	%	2.8	预期性

第二节 环境影响评价

按照生态文明建设、转变交通运输发展方式的总体要求，规划坚持节能环保、绿色发展的原则，将可持续发展理念贯穿到全市交通基础设施建设、运输生产、管理的各领域和全过程，全面提高资源利用效率，降低污染排放水平。

1、对生态环境的影响

交通基础设施建设会对沿线的生态环境产生一定的破坏，主要表现在工程建设需要开挖土方，破坏已有的绿化系统和水资源系统。同时，建设期间和营运期间会对环境产生一定的污染，从而影响一些动植物的生长栖息环境，使动植物生长范围缩小，种群变小，生态系统发生变化。

2、对自然景观的影响

交通基础设施建设施工期内会对周围自然景观造成负面的美学

影响，这种影响主要是视觉上的，它破坏景观的连续、和谐、增加视觉上的杂乱、破裂、造成不舒适感，破坏美感。还会破坏地面植被和沿线的河岸风景，破坏沿线原有的自然景观，但这种破坏在某种程度上是可以恢复的，工程完成后，通过合理的防护工程和绿化设计，可以产生新的人工景观。

3、对水资源的影响

交通基础设施建设对水环境的影响主要表现在：河道开挖会改变原有的水循环路径，影响地下水和地表水的循环。另外，施工过程中的水土流失、河底泥沙的重新悬浮、施工人员的生活污水和生活垃圾、生产性废水，若不采取任何防治措施，也将对区域内的水体产生负面影响。公路运营期间道路两侧的的水体受机动车辆排放污染物的影响也是明显存在的，路面径流中可能含有的有害物质主要有：尾气、腐蚀物和磨耗物、车辆外排泄物和人类活动的残留物等，污染物主要以悬浮物、油和有机物状态出现在水体中。

4、对环境造成的污染

交通基础设施建设在施工过程中，产生的噪声、振动及排放的废气、废水、废渣等，会对沿线的大气、土壤、水体以及周围的环境产生一定的污染；在营运期间，随着通行能力的提高带来大量的交通流量，由此所增加的噪声、振动、废气还会对周围环境产生相当的污染；同时，危险品的泄露、漏油等还会污染河流，对河流内的生态链产生严重的影响。

水土流失严重会使生态环境恶化，影响城市景观，淤高河床，加

剧洪涝灾害，对城市的可持续发展构成严重威胁。规划项目在建设过程中，由于要占用土地，破坏原有的地表植被，施工过程中，土方的开挖、运送等，容易造成水土流失。

5、减缓不良环境影响的对策

为消除或减缓、降低由于规划项目建设实施对环境造成的不利影响，建议设计与施工阶段从方案选择、借弃方及水土保持、绿化恢复植被等方面进行考虑，节约集约利用资源和减少污染，实现对能源、资金、土地和环境等的集约节约利用，采取相应措施以改善对工程环境的不良影响。

①建设方案的对策

建设方案的选择应注意生态保护，尽量绕避水源保护区、生态保护区等生态敏感区域和永久基本农田，应在满足规范的前提下，尽量利用原有用地范围，避免新征用地以减少对地貌的破坏。

②借方、弃方及水土保持对策

施工过程中产生的弃土尽量减少毁坏植被、不占农田耕地，并不得阻塞原有的排水系统或污染水体，应对弃土堆及时平复垦，避免破坏天然的排水系统。项目建设取土用地应与土地管理部门统一调配解决，结合当地的经济发展规划，选择贫瘠地段集中取土。取土时应注意保护当地的植被及水土资源，将取土坑与水产养殖、农田灌溉结合起来，综合利用以提高其使用价值。

③绿化恢复植被对策

研究制定公路航道沿线绿化和公路边坡复绿的工作目标和政策

措施。工程取土用地破坏了原有植被，工程建设完后必须进行绿化，恢复植被；对施工临时用地，按原有土地功能予以恢复，并对荒地、闲置土地进行绿化，恢复植被，以防治水土流失，改善环境。

另外应严格控制车船尾气污染排放量，推广使用清洁能源、环保交通设施，减少环境污染，如采取新型燃料，安装废气净化装置等。

按要求严格开展建设项目的环境影响评价工作，加强环境监测，强化行业监管，防范突发事件造成的环境破坏，保障对于突发环境事故能及时、有效地得到控制。

第三节 社会效益评价

交通基础设施建设对国民经济的促进作用可分为两部分：一部分是投资建设工程本身对增加国民产值、拉动经济增长的作用；另一部分是交通基础设施建成后，因通行能力增加和通行条件改善，带来的运输费用降低、运输时间节约、交通事故减少等经济效益，以及因缓解交通“瓶颈”制约，改善投资环境而对其他产业发展产生巨大波及作用，后者较前者而言，对经济发展的促进作用更大，持续时间也更长。交通基础设施的建设，对社会影响的评价主要包括以下几个方面。

1、推动经济稳健增长

路网完善后加强了益阳市与周边地区的联系，发挥其对社会经济发展的促进作用，推动益阳市及周边区域经济的持续稳健增长。

2、加速城市化进程

路网完善后时空距离大大缩短，中心城区和周边地市州、区县（市）、乡镇等能便捷衔接，从一定程度上加速了城市化进程，推动

城镇体系发展目标的实现。

3、支撑综合交通运输体系构建

路网零距离连接港口、铁路枢纽，有利于实现多式联运，支撑多方式的协调发展，加快益阳市综合交通运输体系的构建，降低运输成本，促进现代化物流产业发展。

4、节约用地

对公路而言，由于不同等级公路在基本功能上具有可替代性，公路网技术等级的提高，对应着承担相同的交通周转量所需的公路总里程就较少，公路所占土地面积也越少。建设等级高的公路网，意味着可以减少道路面积，通过单位道路空间通行能力的增加满足交通需求的增长，从而节省大量土地资源，符合国家所倡导集约化发展道路。

5、促进旅游业发展

通过紧密衔接旅游景点路网的建设，可以依赖高服务水平的旅游通道，串联区域内各个旅游景点，利用区域旅游资源的整体优势吸引更多的游客，促进益阳市旅游业的发展。

6、提高人民满意度

路网完善后，提高了路网的整体服务水平，缓解了目前出现的拥堵问题，同时减少交通拥挤产生的有害气体排放从而改善环境质量，并且有效降低交通事故率，有利于保障居民的安康乐业。

第十八章 保障措施

第一节 加强组织领导，完善协调机制

——**加强组织领导**。政府部门要加强领导，明确权责，要紧紧围绕发展目标和重点工程项目成立益阳市交通基础设施建设领导小组，形成以交通部门为主，国土、水利、环保、住建、规划等部门为辅的项目前期工作小组，各部门负责落实好项目前期报批所需的各专项报告的上报及审批。由政府协调解决工作推进过程中出现的各种问题，保障项目的顺利推进。

——**建立部门间协调配合机制**。积极探索和创新部门间沟通协调机制，建立常态化的联系渠道和工作机制。建立发展改革、财政、规划建设、国土、水利等部门与益阳市交通运输局的密切配合机制，积极为益阳市交通规划与基础设施建设做好各项服务，有效推动交通强国建设。

——**明确责任分工**。实行目标任务责任制。明确年度交通运输基础设施建设目标任务。市、县国土资源、林业等部门要根据交通运输基础设施建设发展规划和建设计划，结合土地、林地利用总体规划，统筹安排、优先保证交通运输基础设施建设的用地、用林，并积极争取国家对交通运输基础设施建设用地的支持。

第二节 拓展融资渠道，强化资金保障

——**推进交通建设的配套经济调节政策**。加大对交通运输的政策性投入，确保政府给予交通运输在土地利用、投资、财税等方面的重点支持，从而为交通运输适应社会经济发展提供制度和资金保障。

——**争取国家和省级层面的交通专项资金与国债支持。**积极争取上级有关部门的资金支持。积极争取更多的国债资金用于农村公路建设。积极争取将高速公路、普通国、省道等重点交通运输基础设施建设项目列入国家级、省级建设规划，争取部、省补助资金。

——**创新社会化投融资运作模式。**针对交通运输建设的巨额投资需求，按照“政府主导、市场运作、社会参与”的原则，大力拓宽投融资渠道，向民间资本和外资开放部分交通基础设施、经营领域，确保重点项目如期推进。把握国家投融资体制改革方向，在政府宏观调控指引下，积极探索与市场经济相适应的交通基础设施投融资机制，研究制订吸引社会资金进入交通领域的政策，结合路域经济开发，采用多渠道、新途径地筹集交通建设和发展资金。对于营利性较强、有条件进行市场化运作的交通基础设施建设项目，政府要采取必要的扶持政策或投入一定的引导资金，通过市场解决其建设资金的来源问题；对于某些经济收益不稳定的交通基础设施项目，由当地政府提供一些优惠政策而采用市场融资的方式进行建设。

创新投融资体制，充分发挥国省补助资金、专项债券、政府投资的带动作用，运用 PPP、BOT 等模式，大力引导社会资本参与交通领域建设。积极运用资产证券化、股权转让、资产质押、金融租赁等金融工具盘活现有交通资产。

第三节 重视人才科技，加强项目管理

——**加强交通人力资源保障体系建设。**围绕综合交通运输体系建设、综合物流园区建设等重点领域，引进一批高层次人才、专业技术

人才、管理人才和现代物流等紧缺人才。

——**加大人才培养力度。**加强从业人员教育培训，全面推行人才素质工程和重要技术岗位的职业资格认证制度。加强交通行政执法人员队伍建设和岗位培训，全面提高执法人员整体素质。坚持业务建设与队伍建设两手抓，两手硬思想，加强作风建设，严明纪律规矩，严拾执法问责，不断改进党风、政风、行风。适应交通建设大发展的需要，加强专业人才引进、专业干部培养，调整完善用人政策，使人才“引得进，留得住”，打造一支总量适度、结构合理、素质优良的交通干部队伍。

——**加强先进科技成果应用。**努力提高科技在益阳市交通发展中的贡献率，提高交通科技含量。加强综合运输信息基础设施建设，提升交通运输行业管理、交通运输公众信息服务能力。

——**加强项目管理。**组织人员全程参与项目的建设规划、设计、建设、管理，熟悉了解各环节技术标准及要求，加强项目实施管理，确保交通建设项目保质保量进行。

第四节 切实注重环保，实现可持续发展

——**积极宣传环保理念。**交通运输建设进程中需要针对益阳市自然环境的特点，采取有效的环保措施，宣传科学环保理念，保护好环境，促进城市可持续发展。

——**加强设计、施工环保力度。**随着国家越来越重视生态环境和国土资源，共抓大保护、不搞大开发，国土、环保等刚性约束越来越强，特别是基本农田用地和生态红线已成为推进交通项目的主要瓶

颈。在规划、设计、施工和运营等环节，严格执行国家有关环保、国土等法律法规，优化交通建设项目路线走向，减少交通建设对生态环境的影响，注重生态修复建设，有效改善路域生态环境功能，加强公路、水运、航空等施工和运营过程中的污染治理，确保污染物达标排放，切实做到防止污染，节约土地。与环保和国土等部门积极配合，共同探索探索和谐发展、安全发展、绿色发展、可持续发展的运行模式。

