

湖南省“十三五”综合交通运输体系 发展规划

一、发展现状

“十二五”以来，湖南省交通发展着眼于“两个加快、两个率先”总体部署和“四化两型”重大战略的要求，深化体制机制改革，加快基础设施建设，优化交通运输结构，协调区域城乡布局，实现了综合交通发展由“总体缓解”阶段向“基本适应”的重大跃升，为“十三五”发展奠定了坚实的基础。

（一）交通基础设施网络更加完善。“十二五”时期，全省按照“政府主导、市场运作、多元化投资”的原则，规范完善交通投融资平台，拓宽和创新筹融资渠道，交通投资显著增长，五年共完成投资 5287 亿元，是“十一五”的 1.57 倍。**公路方面**，全省高速公路通车里程达到 5653 公里，排名全国第 6、中部第 3 位，规划的“七纵七横”高速公路骨架网络已基本成型。完成国省干线公路提质改造 9000 公里，路网规模和技术等级全面提升，二级及以上公路里程接近 2 万公里。加快农村公路建设，全省农村公路总里程达 19 万公里，路面铺装率达 69.7%，实现 100% 的乡镇和具备条件的建制村通水泥（沥青）路面。**铁路方面**，营业里程达到 4591 公里，位居中部第 2 位，其中高速铁路 1296 公里，居全国前列。长沙形成了京广、沪昆两大高铁交汇枢纽。高速铁路连通了永州、邵阳和怀化，娄邵铁路扩能改造即将完成，

开工建设了怀邵衡、黔张常铁路、蒙华铁路湖南段和渝怀铁路复线工程。铁路复线率、电气化率分别达到 63.2%、77.1%，较“十二五”分别提高 13.2、13.7 个百分点。**水运方面**，湘江二级航道一期工程、长沙综合枢纽等重大项目顺利完工，新开工建设了湘江二级航道二期工程、土谷塘枢纽、沅水浦市至常德枢纽等一批重大项目。五年来，全省共新增千吨级以上航道 178 公里，千吨级以上码头泊位 13 个，千吨级以上航道总里程达 878 公里，千吨级以上泊位总数达 106 个。**民航方面**，建成“一枢纽一千线四支线”的机场布局网，开工建设邵阳武冈机场、岳阳三荷机场。长沙黄花机场被定位为区域性国际航空枢纽，旅客吞吐量进入全球百强。42 家航空公司入湘，开通航线 175 条，新开通国际航线 40 条，其中长沙-法兰克福，长沙-洛杉矶为湖南首开欧美洲际航线。航线数量和通航城市位居中部地区第一，2015 年全省旅客吞吐量突破 2000 万人次。长沙、株洲、衡阳等地通用航空起步发展。**城市轨道交通方面**，具有自主知识产权的长沙磁浮项目建成通车，该项目为全球通车里程最长、国内第一个中低速磁浮工程；长沙市轨道交通 2 号线建成投入运营，填补湖南无地铁的空白。长沙市轨道交通 1 号线、2 号线西延线、3 号线、4 号线、5 号线建设加快推进。油气管道干线里程达到 1982 公里。**邮政服务全面提升**，建成乡镇邮政局所 950 个，实现乡镇邮政普遍服务覆盖率达 100%，邮政普遍服务基础设施改建、翻建 360 处。

（二）区域和城乡交通结构日趋优化。“十二五”期间，

通过政策倾斜和财政支持，加大落后区域和农村交通的建设力度，地区和城乡间的交通差距明显缩小。**区域方面**，重点支持湘南和大湘西地区的交通网建设，加快罗霄山和武陵山片区等集中连片特困地区的交通建设，有效改善交通条件。高速铁路连通了永州、邵阳和怀化，娄邵铁路扩能改造即将完成，开工建设了怀邵衡铁路、黔张常铁路和渝怀铁路复线工程。新化至溆浦、吉首至怀化等多条高速公路陆续通车。衡阳南岳机场通航，邵阳武冈、岳阳三荷机场开工建设。长沙—郴州成品油管道、湘娄邵供气管道等油气管道建成投产。**城乡方面**，进一步加大对农村地区交通基础设施的投入力度，特别是加快通畅工程、危桥改造安保工程、渡改桥等民生专项工程的实施，五年共完成农村公路基建投资 372 亿元，具备条件的建制村实现了 100%通畅。

（三）运输服务保障能力显著增强。运输规模大幅度提高，旅客运输各项指标年均增速均超过 8%，货物运输年均增速超过 12%。在快速铁路和客运专线投入运营的基础上，客货运输实现逐步分离，铁路运输能力、效率大幅提升。在高速公路运营里程大幅提升，出省通道大幅增加的基础上，高速公路的通行能力和通达性得到进一步提高；农村公路的加快建设，使农村运输服务环境得到较大改善。在加强机场建设和完善航线网络的基础上，民航服务能力有了新的提升，长沙黄花机场航班放行率保持在 90%以上，处于国内领先水平，旅客吞吐量进入全球百

强。水运服务在支持外向型经济发展方面取得巨大成就，岳阳港货物吞吐量位居全国内河港口第 10 位，全省港口集装箱运输量增长迅速，比 2010 年增加 42%。多条干支线油气管道尤其是 3 条能源大动脉的贯通大大缓解了全省能源供应紧张的局面。城市交通服务水平得到提升，公交优先政策得到较为普遍的实施，开始拥有城市轨道交通系统。

（四）运输服务效率和水平得到提升。在铁路、机场等场站规划和建设中，加强各种运输方式及其内部各个环节的紧密融合，实现多方式的合理接驳、换乘或转运，各种运输方式的衔接进一步优化。黎托、大河西等一批综合交通枢纽示范工程顺利推进。完善了货运枢纽布局，加强了以主要港口、物流园区等为主的综合货运枢纽建设。积极推进交通信息化和智能化建设，提升了运输效率和出行体验，ETC 用户发展到 185 万台，跃居全国第三，实现了全国 ETC 联网。长沙地铁 2 号线、长沙磁浮工程建设，开启了我省大容量快速交通时代。高等级城市公交车普及至县级城市，全面推行出租车燃气改造，社会高等级运营车辆规范有序进入公交市场。

（五）交通运输节能减排成效明显。研究出台促进低碳交通运输体系建设的相关政策，完善了统计、监测的管理体制机制。长沙、株洲等成为全国公交都市示范城市，株洲被确定为全国低碳交通运输试点城市，资源节约型、环境友好型交通运输方式和城市公共交通得到大力发展，公共自行车、城市快速

公交等示范创建经验得到推广。积极开展甩挂运输，深入推进“车、船、路、港”百企专项行动，淘汰高耗能高排放交通车船，“两型车船”全面推广，公共服务领域的节能与新能源汽车比例明显提高。建成交通运输部资源节约型、环境友好型高速公路科技示范工程——长湘高速公路。

总体上，我省交通运输适应了经济社会发展的要求，但还存在一定差距，主要表现在：一是交通路网覆盖度有待提高，与西南、西北及东部沿海的对外运输通道亟待完善，部分干线铁路、干线公路、内河航道技术标准仍偏低。二是基础设施结构性问题突出，高速公路较为畅通而普通国道和省道较为拥挤，港口公共码头能力不足而货主专业化码头能力闲置，支线机场和通用机场不完善，部分设施利用率较低。三是交通技术水平有待提升，智能化、信息化与交通运输的融合发展不够，综合交通有效衔接发展迟滞，不同交通方式独立分散发展，系统效率偏低，枢纽建设和一体化服务滞后。四是交通安全形势依然严峻，道路、内河渡口等领域的安全问题突出，应对自然灾害和重大事故的安全应急保障能力亟待提高。五是土地、空域资源和环境约束越来越强，高耗能高排放的交通工具仍大量存在，两型交通建设有待推进。

二、指导思想和发展目标

（一）指导思想。高举中国特色社会主义伟大旗帜，全面贯彻党的十八大和十八届三中、四中、五中全会精神，以邓小

平理论、三个代表重要思想、科学发展观为指导，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，坚持“四个全面”战略布局，贯彻“五大发展”新理念，把握“一带一部”新定位，落实“三量齐升”新要求，坚定“五化同步”新路径，加快形成适应经济发展新常态的体制机制和发展方式，紧密围绕全面建成小康社会的宏伟目标，以支撑重点产业发展和引导新型城镇化为方向，以转变交通运输发展方式为主线，全面深化改革，适度超前建设，应用先进技术，构建对外通道能力充足、区域网络协调均衡、交通枢纽一体衔接、基本交通公共服务总体满足的绿色化智能化网络化一体化综合交通运输体系，为全面建成小康社会提供坚实基础。

（二）发展思路。由规模速度型增长向提质增效与网络完善并重转变。加强综合管理能力，提高既有基础设施利用率，提升运输服务效率，继续推进基础设施建设，完善综合交通运输网络。由分散独立发展向综合一体发展转变。统筹各种运输方式发展，大力推进综合交通枢纽建设，积极发展多式联运等先进运输组织形式。由重点领域建设向协调均衡发展转变。统筹兼顾，弥补短板，大力促进交通基本公共服务均等化。由资源投入为主向创新驱动转变。加强交通运输科技创新能力建设，提高科技对交通发展的贡献，打造智慧交通。

（三）发展重点。

1、弥补短板，加强东西向综合运输通道建设。加快构建东向出海西连丝绸之路经济带的东西向综合运输通道，加强湘西

地区和武广经济带联系，推动省内区域协调发展。充分利用综合运输通道的快速铁路，完善城际高速公路，加快构建城市群综合交通网。

2、以集约环保为目标，优先城市公共交通发展。按照“引导型”和“适度超前”的原则，谋划市域（郊）铁路，推进快速通道建设，构建都市圈综合交通运输系统，引导都市圈健康发展。大力落实城市公共交通优先发展战略，构建多层次的大城市公共交通体系。

3、以一体衔接为重点，加快综合交通枢纽建设。改善重要枢纽城市的对外交通条件，加强城市内外交通衔接，推进客运枢纽综合化、一体化，特大城市的综合枢纽实现立体化和综合利用开发。完善港口等货运枢纽的集疏运网络以及重要产业园区的对外交通体系，有条件的港口、园区要建设铁路专用线等大容量集疏系统。

4、以可持续发展为导向，建设两型交通运输体系。把两型社会的理念全面融入交通运输发展中，以优化交通运输结构为主线，大力发展大容量、低成本、绿色交通运输方式，积极推广应用节能型交通工具，建立资源节约型、环境友好型交通发展模式。

5、以技术创新为驱动，推进智能和新型交通建设。强化交通发展的创新驱动，以信息化、智能化与交通运输的融合发展为重点，加大先进技术装备在交通运输领域的应用，大力推进中低速磁浮等新型交通方式的发展，培育交通和产业发展新优

势。

（四）发展目标。

1、形成能力充足的对外通道。以铁路、高速公路为骨干，辅以高等级航道、港口专业化泊位和机场，构建沟通南北、连接东西、衔接内陆、通达沿海的对外交通通道。基本实现快速铁路通达周边省会城市，省际高速公路达到 28 条。

2、构建并完善“六纵六横”综合运输通道，初步形成网络衔接配套、方式结构合理、层次分工明确的综合交通运输网络。

——建成高效的铁路网络。主要繁忙干线实现客货分线，主要城镇化地区的中心城市实现快速铁路连通。铁路网基本覆盖 90%左右的城区人口 20 万以上城市，快速铁路覆盖全部城区人口 50 万以上城市，高速铁路基本覆盖 70%以上的地级市。

——建成便捷的公路网络。加强普通国道、省道建设和管养，完善高速公路网，实现所有县市区在 30 分钟内上高速公路，所有县城通二级以上公路，推进农村公路提质升级，加密路网。

——建成畅通高效的内河水运体系。岳阳港和长沙港基本建成全国重要的现代化枢纽港口。建成湘江、沅水 2 条高等级航道，加快地区重要航道建设，启动部分发展需求迫切和建设条件较好的一般航道建设。

——建成发达的航空网络。基本建成区域性国际枢纽机场、支线机场、通用机场等分工明确、布局合理、协作有序的多层级机场体系和高效的航空运输网络。实现地级城市 80 公里范围内（或 1.5 小时车程）全覆盖。实现所有市（州）有通用航空

机场服务保障设施。

——形成覆盖全省的油气管网。完善区域性油气管道布局，实现互联互通。形成以岳阳为重要节点，以兰郑长为主干线，连接主要城市和地区的成品油管输网络。以西气东输二线、三线为依托，以支干线为引入点，配套建设相应的支线管道，实现天然气管网“全覆盖、县县通”。

专栏 1 2020 年主要交通基础设施规模

铁路：营业里程达到 6000 公里以上，高速铁路达到 1500 公里以上。

公路：通车里程 26.5 万公里，高速公路达到 7000 公里以上。

机场：建成“一枢纽十支线”运输机场体系，拥有 10 个以上通用机场，通航点达到 150 个以上。

水路：三级及以上航道 1400 公里左右，其中，二级及以上航道达到 600 公里。

城市轨道交通：营运里程达到 160 公里。

3、初步形成一体发展的城际交通网。实现长株潭都市圈与“3+5”城市群内的 5 个外围城市间快速铁路连接，打造 1.5 小时交通圈。快速旅客列车服务覆盖省内所有中心城市，实现省会长沙至城市群外部城市 2.5 小时交通圈，相邻中心城市间 1.5 小时便捷交通。实现省会长沙至其他市州高速公路连接，基本形成以长沙为中心的覆盖全省所有市州的 4 小时公路交通圈，实现相邻市州间均有高速公路直接连通。

4、以国家综合交通枢纽节点为核心，区域和其他综合交通枢纽为支撑，以铁路客运站、机场等一体化综合客运枢纽和港口等大型货运枢纽为重点，其他一般性运输站场为补充，形成多式联运、功能互补、分工合理、衔接高效的综合交通枢纽系统。

5、优先城市公共交通发展。提高线网密度和站点覆盖率，提升服务水平。长沙城市轨道交通初步成网。特大城市中心城区公共交通站点 500 米覆盖率达到 100%、其他设区市达到 80%。提高城市公共交通分担率，100 万人口以上城市不低于 40%，50 万—100 万人口城市不低于 20%，其他城市争取超过 10%。

6、推进城乡交通一体化。基本形成贯通设区市、县（市）及广大农村的公交服务网络，实现公共交通服务均等化。中心城市周边 20 公里范围内城乡客运线路公交化运营率达到 50%以上，县城 20 公里范围内农村客运线路公交化运营率达到 30%以上。实现所有行政村通沥青（水泥）路，有条件的地区加强自然村之间的农村公路建设，推进较大自然村之间的联通互达。

7、基本建成交通安全应急保障体系。安全监管体制进一步健全，监管能力显著提升，安全形势总体平稳，道路交通万车事故数和死亡人数降低。建成完善的交通应急保障系统，交通事故预警与处置和突发事件运输应急保障能力较为完备，交通抢险和救援运输响应速度大幅提高。

8、交通资源集约利用水平显著提高，交通节能减排取得重大进展。完善交通节约集约用地的政策体系，单位运输周转量占用交通用地明显降低。交通运输行业能源利用效率明显提高，CO₂排放强度明显降低。

三、着力构建省域综合交通网络

统筹各种运输方式发展，加快推进贯通东西、连接南北、出入顺畅、布局合理的综合交通运输网络。内外并举、扩充能

力、优化结构、提质增效，着力构建并完善以铁路、高速公路为骨干，与水路、民航和管道共同组成覆盖全省的“六纵六横”综合运输通道。

表1 “六纵六横”综合运输通道

通道名称		主要节点	铁路	公路	民航	水运	管道干线	
六纵	纵一	岳郴通道	岳阳、长株潭、衡阳、郴州	京广铁路、京广客专、蒙华铁路	京港澳高速、武汉至深圳高速、G106、G107	长沙国际枢纽机场、张家界、常德、岳阳、怀化、永州、邵阳、郴州、湘西等支线机场，宁乡、浏阳、醴陵、益阳、常德、益阳等通用机场及其航线网络	湘江松柏至城陵矶	兰郑长成品油管道、长岭-湘潭-郴州成品油管道、株洲至衡阳至郴州天然气支干线、西气东输三线、新疆煤制气外输管道
	纵二	华永通道	华容、益阳、娄底、邵阳、永州	洛湛铁路、月山至益阳铁路	华容(湘鄂界)至常宁高速、G207、G234		淞虎-醴资航道、南茅运河、塞阳运河	
	纵三	常桂通道	常德、安化、邵阳、隆回	常德至桂林铁路	二广高速、呼和浩特至北海高速、G241		资水邵阳双江口至桃江	
	纵四	张怀通道	张家界、吉首、怀化	焦柳铁路、张吉怀铁路	龙山至通道高速、G209、G352		沅江金紫至鲇鱼口、舞水怀化二水厂至黔城	铜仁-怀化-吉首天然气管道
	纵五	石长通道	石门、常德、益阳、长株潭	渝长厦铁路湖南段、石长铁路	浏阳至慈利高速公路、G319			长沙至益阳至常德成品油管道和天然气管道
	纵六	张衡通道	张家界、安化、娄底、衡阳	安张衡铁路	泉南高速衡阳至邵东段			
六横	横一	张岳通道	张家界、常德、岳阳	常岳九铁路	杭瑞高速、G353	澧水石门至午口子		
	横二	吉益通道	吉首、安化、益阳	秀山至益阳铁路	平江至安化高速、G319	资水桃江至芦林潭		
	横三	怀株通道	怀化、娄底、长株潭	沪昆铁路、沪昆客专	沪昆高速、浏阳至芷江高速、G320、G354		娄底至怀化成品油管道、西二线樟树至湘潭支干线	

通道名称		主要节点	铁路	公路	民航	水运	管道干线
横四	怀衡通道	怀化、邵阳、衡阳	怀邵衡铁路	衡阳至邵阳高速、G356			
横五	永衡通道	永州、衡阳、茶陵	湘桂铁路、衡茶吉铁路	泉南高速、G322		湘江苹岛至松柏段	耒阳至永州天然气支干线、新疆煤制气外输管道广西支线和浙赣支线
横六	永郴通道	靖州、永州、郴州	靖永郴赣铁路	厦蓉高速、G357			

(一) 优化铁路网络布局。

1、加快推进东西向铁路干线建设，增强大湘西地区与京广经济带的经济联系，提升湖南在中部地区的铁路枢纽地位。建成怀邵衡、黔张常铁路，开工建设常岳九、兴永郴赣、常益长、安张衡铁路，积极推进其他东西向铁路项目。

2、充分利用既有铁路通道线位资源，对部分运能较为紧张的铁路通道实施新建或扩能改造。完成渝怀铁路扩能工程，新建张家界-吉首-怀化高速铁路，推进益阳-娄底-邵阳-永州高速铁路。建成蒙西至华中煤运铁路，积极推进相关联络线建设。建设港口后方铁路集疏运系统，加强重点产业园区铁路连接。

专栏 2 “十三五”铁路重点建设项目

建成蒙西至华中煤运铁路、黔张常铁路、怀邵衡铁路、张吉怀铁路、长株潭城际铁路，完成渝怀铁路复线扩能。建设常德至岳阳至九江、安康至张家界至衡阳铁路、贵州兴义经永州和郴州至江西赣州铁路、常德至益阳至长沙高速铁路，积极推进宜昌至常德铁路、益阳-娄底-邵阳-永州铁路、华容至益阳铁路、秀山至益阳铁路等项目。

(二) 有序推进公路建设。

1、进一步提高普通国道、省道通达能力。优化普通国道、省道网技术等级结构，重点改造瓶颈路段，强化养护管理，加强连接重要资源开发地、旅游景区等公路建设，所有县城、主要港口、民航机场、铁路枢纽、省级以上工业园区、重要景区通二级及以上公路，实现普通国道中二级及以上公路比重达 90%，省道二级及以上公路比例达 50%以上。

2、提升高速公路的通达率、覆盖度和衔接性。继续完善高速公路网络，加快建设国家高速公路湖南段，推进省高速公路建设，加强同周边省市高速公路连接，打通进出省通道 8 个。续建高速公路 1113 公里，新开工建设 1836 公里。

3、提高农村公路技术标准和通达深度，重点实施农村公路优先通达路段窄路面加宽改造、路网完善、安保工程及危桥改造等建设工程，实现有条件的建制村 100%通客班车。

专栏 3 “十三五”湖南省高速公路重点工程

加快许昌至广州、二连浩特至广州、呼和浩特至北海、杭州至瑞丽国家高速公路湖南段建设。续建南县至益阳、武冈至靖州等高速公路，新开工平江（湘赣

界)至伍市、炉红山至慈利、伍市至益阳、龙塘至琅塘、怀化至芷江、靖州至黎平、白仓至新宁等高速公路。

(三) 大力发展民用航空。

1、强力打造枢纽机场。建设长沙区域性国际航空枢纽，积极推进长沙黄花机场“国际化”、“快线化”、“枢纽化”建设进程。联合基地航空公司，加密优化国内航线网络，积极推动国际航线开发，增强中转服务功能和国际门户功能，推进值机服务前移等民生工程建设。

2、稳步发展支线机场。积极培育张家界荷花机场为大型旅游干线机场。完成常德桃花源机场、怀化芷江机场等改扩建工程，新建岳阳三荷、邵阳武冈、湘西、郴州、娄底等支线机场，实施永州机场迁建。以大众化战略为指导，以长沙机场为中心，采用中转联程、直飞、省内串飞等多种形式发展省内支线航空网络，构建省内1小时航空服务圈。

3、推进通用（通勤）机场建设。积极拓展既有民用机场的通用航空功能，建成长沙、衡阳、株洲、郴州、崀山等通用机场，探索在洞庭湖等适宜地区建设水上通用机场。扩大通用机场服务范围，加快发展通用航空新兴业务类型，增强地区间客运交通多样性，强化通用航空产业发展的基础设施条件。

专栏4 “十三五”湖南省民用机场重点工程

完成张家界荷花机场、常德桃花源机场、怀化芷江机场改扩建工程，兼具通用航空功能。新建岳阳、邵阳、娄底、郴州、湘西支线机场。新建长沙、衡阳等20个左右通用机场。积极推进永州机场迁建工程。

(四) 加快发展内河水运。

1、加强高等级航道综合治理。实施长江湖南段整治工程，提升通航能力。湘江、沅水 2 条高等级航道得到系统治理和全线达标，协调内河航运与发电、防洪、灌溉及生态环境保护的关系，抓紧开展洞庭湖岳阳枢纽工程前期研究工作。统筹推进支线航道建设。自下而上，突出重点，梯级渠化和航道整治相结合，畅通江河湖水力联系。有序推进资水、澧水、淞虎-澧资航道、涟水等地区重要航道建设。启动耒水、南茅运河等部分发展需求迫切和建设条件较好的一般航道建设。

2、加强港口建设，拓展港口功能。注重大型公用码头建设，建成集装箱、铁矿石、煤炭、烟花鞭炮等重点货种的专业化泊位。重点建设岳阳港、长沙港集装箱等专业化泊位。积极建设湘潭港、株洲港等 12 个地区重要港口，适度发展邵阳港、资兴港、娄底港 3 个地区重要港口，有序推进其他港口建设。加快铁路、高等级公路等与重要港区的连接线建设，强化集疏运服务功能。

专栏 5 “十三五”湖南省内河水运重点工程

航道：完成湘江衡阳～株洲枢纽 2000 吨级航道建设工程，实现永州至衡阳段常年通航 1000 吨级船舶的目标。建设沅水浦市～常德、洪江～辰溪、全紫至洪江段航道。实施荆江河段湖南段航道整治工程。推进资水、澧水、淞虎～澧资、华容河～藕池、涟水等地区重要航道建设。

港口：重点建设岳阳港 3000～5000 吨级泊位项目，长沙港霞凝港区、铜官港区 2000～3000 吨级泊位项目。积极建设衡阳港、湘潭港、株洲港、益阳港、南县港、沅江港、常德港、桃源港、津市港、泸溪港、辰溪港、永州港等 12 个地区重要港口，

适当发展邵阳港、资兴港、娄底港 3 个地区重要港口。

(五) 积极发展油气管道。

1、进一步扩大石油管道覆盖面。形成以岳阳为重点节点，以兰郑长为主干线，连接主要城市和地区的成品油供应保障体系，形成东西南北全面贯通的现代化成品油管输网络。重点建设娄底—怀化管线、长沙—益阳—常德管线等。

2、实现天然气管道“全覆盖、县县通”。以忠武线和西气东输二线、三线等为依托，以支干线为引入点，配套建设相应的支线管道，建设与中卫—贵阳联络线和新疆煤制气外输管道等主干管道配套的省内支干线。建设株洲—衡阳—郴州支干线、耒阳—永州支干线、铜仁—凤凰—怀化（吉首）支干线等天然气管线和新疆煤制天然气外输管道湖南段建设，所有县（市）通天然气管道。

四、优化完善城镇化地区交通网

（一）推进以长株潭为核心的城际交通网。“十三五”坚持综合协调和提质增效，长株潭城市群交通发展要充分利用省域综合运输通道能力，加强区域内中心城市功能的发挥，辐射和带动区域中小城市及城镇的发展，促进城市群城镇体系发展和空间布局优化。依托快速铁路和高速公路，以普通国省干线为辅助支撑，构建形成以长株潭为核心，连通岳阳、益阳、常德、娄底、衡阳等城市的放射状城际通道，积极推进外围城市环状城际通道建设，满足大容量、高密度的客运需求和小批量、多批次的货运需求。积极推进与国家铁路运营合作，优先利用高速铁路和快速铁路开行城际列车，创新城际列车运输组织模式，提高既有交通资源的利用效率和效益。完善城际道路运输网络，推进长沙—益阳—常德、长沙—岳阳、株洲—衡阳、湘潭—娄底城际铁路，择机新建城际轨道设施。城际交通与区际、城市交通在通道布局、服务范围、运营组织等方面需合理分工、有机衔接。

（二）加快构建都市圈交通网。

1、加强长株潭都市圈（区）交通网建设。完善多层次快速交通网络，推进交通基础设施和运输服务一体化，支撑和引导都市圈空间格局构建。建成长株潭城际铁路，完善国省干线和城市快速路，加强与城市路网的衔接。积极发展市域（郊）铁路，争取成为国家市域（郊）铁路试点，推进长沙—湘潭—株

洲、长沙—韶山、长沙—浏阳、长沙西环线轨道交通，促进城乡交通一体化，研究中低速磁浮在城际铁路网中的推广应用。

2、推动其他都市圈（区）交通网发展，提升岳阳、常德、衡阳、益阳、郴州等都市圈（区）中心城市与周边重要城镇的通道通达水平，完善高速公路网络，强化绕城高速路与周边公路的衔接，加强普通国省道建设和管理养护，谋划市域（郊）铁路。

3、促进其他城镇化地区的交通网建设，积极构建永州、怀化、邵阳、娄底等城市的绕城高速路，完善与周边城镇的干线公路网。

五、推进城市公交优先发展

（一）分类推进城市交通发展模式。积极引入公交导向发展（TOD）模式，加大力度优先发展大城市公共交通，合理引导私人机动车使用。根据不同城市规模、空间形态等因素，分类推进城市交通发展模式，构建以公共交通为主体的城市机动化出行系统，发展快速公交（BRT）等大容量快速地面公共交通系统，积极推进城市轨道交通建设。完善城市机动车公共停车系统。

专栏 6 典型城市公共交通发展模式

长沙

采取“轨道交通+常规公交、自行车和步行”模式：以轨道交通为长距离客运交通主体，常规公交为辅，以自行车和步行作为短距离出行的主体，控制小汽车的使用，严格限制摩托车交通。

衡阳、株洲、湘潭、益阳、岳阳、常德

采用“常规公交+轨道交通、自行车和步行”模式：以常规公交为长距离客运交通主体，轨道交通为辅助，以自行车和步行作为短距离出行的主体，控制小汽车的使用，严格限制摩托车交通。实际中可以根据城市财力情况，规划城市轨道交通

线网。

郴州

采用“快速公交+自行车和步行”模式：以道路公交为主体、在主要客流方向上配置快速公交干线，充分发挥自行车和步行在短距离出行中的作用，限制私人机动交通发展，体现“经济集约”和“以人为本”的发展思想。

邵阳、怀化、娄底、永州

视具体情况采用“快速公交+自行车和步行”或者“各层次的公共交通与私人机动化交通和谐并存”的模式。

(二) 优先发展城市常规公共交通。

1、加快基础设施建设。完善城市道路网，合理分配城市道路资源，落实地面公共道路路权优先政策，加快公交专用道建设，推进步行道、自行车道等配套服务设施，改善慢行交通环境。保障公共交通设施用地，合理布局调度中心、停车场、加油（气、电）站等基础设施，鼓励公共交通用地综合立体开发。

2、建设智能公共交通系统。建设省、市两级城市公共交通行业监管平台，引导企业建立公共交通智能调度系统。公共交通工具全部安装智能调度、视频监控终端设备。建设公众出行信息服务系统，为公众提供实时、便捷、人性化的公共交通信息服务。推广公共交通“一卡通”异地使用。

3、提升运营服务水平。优化布局公交站点和线网设置，逐步提高覆盖率、准点率和运行速度，改善公共交通通达性。加强公共交通与其他交通方式的衔接，提高换乘效率。积极开展社区接驳公交、商务快巴、旅游巴士、高峰通勤班车等多种类、多层次的特色公共交通服务模式。

4、促进城乡客运一体化。中心城市以公交线路延伸为重点，逐步实现到周边次中心城市及乡（镇）公共交通服务网络全覆盖，有条件地区实现定线、定点、定时。县（市）以农村客运线路公交化改造为重点，逐步实现城乡公共交通服务均等化。

（三）积极推进城市轨道交通建设。

1、建成长沙市轨道交通主骨架。有序推进城市轨道交通建设，与其他交通方式和对外交通枢纽有机衔接，形成“米字型构架、双十字拓展”的城市轨道主骨架。建成2号线西延一期、3号线一期、4号线一期和5号线一期工程。开工建设6号线，与黄花机场无缝对接，推进2号线西延二期、7号线等工程。2020年，长沙城市轨道交通占公共交通出行量的40%。

2、推广应用新型城市轨道交通方式。鼓励符合条件的城市积极发展城市轨道交通。建立鼓励新型交通方式建设发展的机制，发展舒适性、安全性、节能环保性等优势明显的先进新型交通方式，实现商业化运营。长沙高铁南站至黄花国际机场中低速磁浮工程正式投入运营，总结示范经验，加强项目论证，争取规划研究2—3个中低速磁浮工程项目。

（四）积极推进城市停车场建设。加快城市停车场规划建设，将停车场作为城市规划的重要内容。至2020年，基本建成覆盖县级以上城市、主要交通枢纽、城市商贸综合体、重要旅游景区等人口密集区域的停车场系统，大力推广智能立体型停车设备的应用，加快城市充电桩等新能源汽车配套设施建设。

六、打造一体化综合交通枢纽

(一) 合理布局综合交通枢纽城市。着力构建综合交通枢纽总体格局。完善长株潭国家综合交通枢纽功能，基本建成岳阳、怀化区域性综合交通枢纽。基本建成常德、衡阳、郴州、张家界综合交通枢纽，初步建成永州、邵阳、益阳、娄底、湘西等综合交通枢纽，对周边地区的辐射和服务能力大幅提升。

(二) 加强综合交通枢纽一体衔接。

1、创新枢纽建设运营管理机制。切实打破行业分割，创新体制机制，统筹规划、国土、建设等部门，推动交通枢纽的综合开发，逐步建立和完善枢纽规划、建设、运营等协调机制。

2、加强综合客运枢纽立体开发和一体化衔接。在长沙、岳阳以及其他有条件城市推进以交通功能为主的开放式、立体化、融合型城市综合体建设，大力发展多式联运，加强不同方式间的有机衔接，促进枢纽与干线协调发展。优化枢纽的城市内外交通衔接，加快发展各地高铁、民航站点与中心城区、重要旅游景区的快速交通，鼓励有条件的地方采用中低速磁浮、有轨电车等新型交通方式，优化客运站之间的网络衔接，实现快速直连，提升换乘效率。

专栏 7 长株潭城市群组合型国家综合交通枢纽建设任务

铁路枢纽

依托长沙、株洲、湘潭等高铁车站，规划建设“城市综合体”；改扩建长沙、株洲普通火车站；研究改扩建株洲编组站。强化火车站间、火车站与机场之间交通衔接，研究推进以轨道交通、中低速磁浮为主体的多样化交通网建设。

公路枢纽

依托长沙大河西，规划建设“城市综合体”。完善株洲西、湘潭等公路客运站功能，强化与铁路枢纽、机场的衔接。

港口及航道

建设长沙港集装箱码头泊位项目；建设株洲港铜塘湾港区等；建设株洲港、湘潭港旅游客运码头 6 座；完善港口后方集疏运系统。

机场

完成长沙黄花机场飞行区东扩工程和综合交通枢纽建设，启动 T3 航站楼的建设；规划研究长株潭二机场。

3、加快高铁、民航站点汽车租赁设施和服务网点配套建设。全省所有已开通高铁、民航的站点设立至少一个汽车租赁服务网点，逐步建立以高铁、民航站点为中心的汽车租赁服务体系、信息共享服务平台，在有条件的高铁、民航站点上下客区增设汽车租赁交还车区域，统筹规划建设汽车租赁专用停车场地，积极引导汽车租赁业规模化、网络化发展，规范市场化运作。

专栏 8 岳阳区域性综合交通枢纽建设重点

港口

建设岳阳港煤炭、集装箱、汽车滚装等专业化泊位项目；完善港口后方集疏运系统。

铁路枢纽

依托岳阳高铁车站，规划建设“城市综合体”；改扩建岳阳老火车站。强化火车站间、火车站与机场之间的轨道交通直接连接。

公路枢纽

建设岳阳汽车东站、汽车南站等 16 个公路客运站，新建和改扩建中心物流园等 32 个物流园区。

机场

建成岳阳机场。

新型交通

规划研究岳阳机场—岳阳楼轨道交通

4、强化综合货运枢纽集疏运功能。统筹货运枢纽与产业园区、物流园区等的空间布局和功能，加强以铁路和公路货运场

站、主要港口和机场等为主的综合货运枢纽建设。建立和完善能力匹配的铁路、公路等集疏运系统及邮政、城市配送系统，提高货物换装的便捷性、兼容性和安全性。

5、有效提升枢纽信息化、智能化水平。利用移动互联、大数据等先进信息技术，提升枢纽管理水平，改善出行体验和货运组织效率。推进综合枢纽公共信息平台建设，建立不同运输方式的信息共享和协同机制，实现信息的互联互通、及时发布、实时更新、便捷查询。

七、保障措施

（一）加强组织领导，完善协调机制。对于规划涉及的跨省（市、自治区）综合运输通道建设，应加强省和国家主管部门间的协调统筹，积极争取将我省重大交通项目纳入国家规划体系，省政府相关主管部门加强与周边省份以及国家相关部委、中国铁路总公司等的协调工作。各级政府要紧紧围绕规划目标和重点任务，协调落实好各项建设条件。加强交通、国土、环保、建设、规划等行业部门之间的协调，落实工作责任，简化环节，切实加快项目土地、环评、选址等审批工作，协调解决工作推进中的各种问题。

（二）深化体制改革，加强规划衔接。按照全面深化改革的总体要求，继续深化交通运输管理体制改革，在经营性领域坚持市场化改革取向，简政放权，释放市场活力，在公益性领域强化政府主体责任，完善宏观调控，增强发展动力。着力转

变交通运输管理的重心和手段，强化市场监管、公共服务、安全和应急管理职能。加强综合交通运输规划与城乡规划、土地利用规划、生态环境保护规划等相关规划的衔接协调，发挥规划引领作用。

（三）拓宽融资渠道，加大保障力度。继续积极争取中央投资、转移支付和政策性贷款的支持，利用开发专项政策支持。完善省、市州、县交通建设投资分担机制。鼓励和引导社会资本进入航电枢纽，完善收费机制。推动政府与社会资本合作（PPP）模式的应用。完善鼓励场站及周边土地的综合开发和利用的政策，形成以土地开发收益支持交通建设的机制。

（四）加强规划评估，适时调整完善。大力开展统计调查、分析、预测和发布工作，改进和扩充统计指标体系，建立健全统计数据库，为规划实施与调整提供更多的统计支撑。建立规划实施的监测、绩效评估和规划调整机制，持续监测规划实施的外部环境和内部情况，认真开展规划的评估工作。实施动态调整机制，当内外环境发生重大变化或因其他重要原因需要调整规划目标和重点时，要及时按照规定程序进行调整。