

湖南省“十四五”现代化
综合交通运输体系发展规划

目 录

第一章 现实基础	7
第二章 总体要求	10
第一节 指导思想	10
第二节 基本原则	11
第三节 发展目标	12
第三章 打造现代化综合立体交通网	15
第一节 构建综合运输大通道	15
第二节 构建客货统筹铁路网	19
第三节 构建全域覆盖公路网	22
第四节 构建高效便捷民航网	26
第五节 构建江海直达水运网	29
第六节 构建多层次综合交通枢纽	32
第四章 统筹现代化区域交通建设	35
第一节 建设长株潭都市圈通勤交通网	36
第二节 建设环长株潭城市群城际交通网	37
第三节 建设城市综合交通体系	38
第四节 推动区域城乡交通协同发展	39
第五章 扩大现代化运输服务供给	40
第一节 提升旅客出行服务品质	40

第二节	构建高效现代物流系统	41
第三节	增强国际运输服务能力	43
第六章	提高现代化交通可持续发展水平	44
第一节	加快智慧技术深度推广应用	44
第二节	推动交通运输领域碳达峰	46
第三节	提升安全应急保障能力	48
第四节	加强基础设施养护管理	49
第七章	加强现代化交通治理能力建设	49
第一节	深化重点领域改革	50
第二节	促进形成统一开放市场	50
第三节	创新投融资体制机制	51
第八章	保障措施	51
第一节	强化组织协调	51
第二节	强化规划衔接	52
第三节	强化要素保障	52
第四节	强化监督评估	53
第五节	强化宣传引导	53
第九章	环境影响评价	53
第一节	环境影响分析	53
第二节	预防和减轻不良环境影响的对策措施	56

交通运输是现代化经济体系的重要组成部分，是构建新发展格局的重要支撑，是服务人民美好生活、促进共同富裕的坚实保障。为深入贯彻落实习近平总书记考察湖南重要讲话精神，大力实施“三高四新”战略，全面落实《湖南省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》，加快构建湖南省现代化综合交通运输体系，制定本规划。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》等相关文件为指导，确定“十四五”时期湖南省综合交通运输发展的总体目标、重点任务和发展方向，是当前和今后一段时期推动湖南省综合交通运输发展的纲领性文件。规划期至2025年，展望至2035年。

第一章 现实基础

“十三五”时期，我省综合交通运输体系建设取得了历史性成就，五年完成综合交通投资约5500亿元，人民群众获得感和满意度明显提升，有力支撑了决战决胜脱贫攻坚和全面建成小康社会。特别是新冠肺炎疫情期间，交通运输对重点人员及应急物资运输和复工复产发挥了重要保障作用。

网络规模稳步扩大。铁路总里程5630公里，其中高铁1986公里，通达12个市州。公路总里程24万公里，其中高速公路6951公里，实现了县县通高速。水运通航总里程1.2万公里，千吨级及以上航道1211公里，千吨级及以上泊位114个。建成由长沙枢纽机场、张家界旅游干线机场以及岳阳、衡阳、怀化、常

德、永州、邵阳支线机场构成的运输机场群。湖南获批全国首个全域低空空域管理改革试点省份，通用机场加快建设。长沙轨道交通逐步成网，运营里程突破160公里。

通达能力不断增强。长株潭1小时通勤圈加速构建，全省2小时高铁圈、4小时高速圈基本形成，长沙四小时航空经济圈不断拓展。中欧班列常态化开行欧洲、中亚，开通了至东盟班列。民航通达国内外166个航点，实现五大洲直航，地级市1.5小时车程内基本可享受民航服务，引进成立了湖南航空公司。城陵矶实现近海地区直航并开通了至东盟、澳大利亚的海上接力航线。铁路、高速公路出省通道分别达到19个和25个。长株潭芙蓉大道、洞株路、潭州大道快速化改造项目主线通车，长株潭城际轨道交通西环线加快建设。

交通方式加快融合。“零距离”换乘的综合客运枢纽加快发展，长沙南站引入3条轨道交通并实现空铁联运，引入高铁、地铁、磁浮等多种交通方式的长沙机场改扩建工程启动建设，以高铁站为重点的市州综合客运枢纽与公路交通、城市交通不断融合。“无缝化”衔接的综合货运枢纽加快完善，岳阳城陵矶港、长沙霞凝新港等重点货运枢纽集疏运能力不断增强，铁水联运、公铁联运等持续发展。

带动效应持续释放。2020年，全省客货运输换算周转量3262.7亿吨公里，全社会物流总费用占GDP比率由2015年的17.5%下降至14.7%。“四好农村路”深入实施，实现了村村通客

车、组组通硬化路，冷链物流覆盖90%以上的县市区，农村交通物流基础设施大幅改善，成为老百姓获得感最多的民生实事之一。

智慧绿色水平提升。长江湖南段关停42个非法码头，完成34个码头泊位提质改造，岸线全面复绿。圆满完成主要港口岸电布局任务，并投运全国首艘LNG动力客船。高速公路省界主线收费站全部拆除，并网切换和收费政策调整按期完成。建成“两客”智能监管平台，实现对不安全驾驶行为事前预警、事中干预。优先发展城市公交，长沙市、株洲市获评国家公交都市建设示范城市。

与此同时，我省综合交通运输体系建设仍处于构骨架、畅动脉的攻坚期，处于补短板、通循环的提升期，发展不平衡、不充分的现象仍然较为突出，交通运输与全省经济社会高质量发展和建设现代化新湖南的总体要求相比还存在一定差距。主要表现：一是中部大通道大枢纽建设仍需锚固。铁路、高速公路等通道联通不足，国家规划的主通道尚有多处未打通。各种运输方式衔接依然不足，集疏运通道及转运接驳系统有待加强。二是城乡区域交通统筹发展仍显不足。长株潭都市圈内部交通和对外辐射衔接尚存在短板，大中城市内部交通拥堵问题日益凸显，欠发达地区、农村地区交通还存在瓶颈制约。三是优质运输服务供给水平有待增强。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，物流

降本增效和供应链体系建设需加快推进。四是智慧绿色安全发展能力仍待提升。智能交通技术深度和广度有待拓展，交通运输结构调整和节能减排等工作需持续加强，交通安全形势依然严峻，应急保障能力有待提升。

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，是我省充分利用开启全面建设社会主义现代化国家新征程的机遇期，是全省实施“三高四新”战略的加速期，是现代化综合交通运输体系建设的突破期。要充分把握难得的历史机遇和发展的“窗口”机会，努力适应现代化新湖南建设需要，强化交通基础设施的支撑作用；适应“三高四新”战略实施需要，满足改革发展稳定、一二三产业和经济社会发展要求；适应构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局需要，更好发挥交通运输的基础性、先导性、战略性、服务性作用。

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，深入贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，全面

贯彻落实习近平总书记考察湖南重要讲话精神，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局，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，大力实施“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，推动交通发展向更加注重质量效益、更加注重一体化融合、更加注重创新驱动转变，着力构建对外运输大通道、完善省内联通大网络、建设衔接高效大枢纽、畅通区域内部微循环，持续强化长株潭核心枢纽和市州区域枢纽功能，构建现代化综合交通运输体系，不断放大“一带一部”区位优势，为现代化新湖南建设提供有力支撑。

第二节 基本原则

——服务大局、共享发展。围绕服务“一带一路”、中部崛起、长江经济带、乡村振兴、“三高四新”等国省重大战略，有效支撑引领现代化新湖南建设。坚持以人民为中心，建设人民满意交通，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

——系统谋划、融合发展。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。促进省内各交通方式有效衔接、无缝对接，推动与周边省市铁路共建、高速互联、航运互通，有效促进跨方式、跨领

域、跨区域、跨产业一体融合发展。

——立足省情、开放发展。根据我省区位特点和经济流向，优先建设对接国家重要城镇化区域的交通项目，加快形成多向连通的综合运输出省大通道，促进我省与国家重要经济板块便捷顺畅联通，推进交通与国土空间开发保护、新型城镇化以及全省“一核两副三带四区”区域经济格局协调发展，助力我省加快建设内陆地区改革开放的新高地。

——安全智慧、绿色发展。坚守安全底线，坚持交通运输运行安全和战略安全保障并重，增强发展系统韧性。全面推广应用现代信息技术，以智慧化带动综合交通运输现代化。推动资源要素节约集约利用、发展方式绿色低碳转型。

第三节 发展目标

至2025年，全省基本形成内畅外联、城乡一体、治理先进、协同高效、绿色安全的交通发展新格局，湖南在国家综合交通枢纽中的地位进一步提升。具体目标如下：

大通道大枢纽地位全面提升。铁路总里程突破6300公里，其中高铁里程2600公里左右，全面实现市市通高铁。高速公路覆盖范围进一步拓展，总里程突破9000公里，全面实现“县县有高速”。国省干线公路进一步提高等级和服务水平，“四好农村路”畅通加深。长沙四小时航空经济圈不断拓展，省内1小时通航服务圈加快形成。湖区和湘资沅澧干线航道基本建成，500吨级及

以上骨干航道里程 2150 公里左右，以城陵矶为龙头的港口体系现代化水平提升，千吨级及以上泊位超过 170 个。

综合交通一体衔接能力有效增强。城际交通、通勤交通和城乡交通加快发展。基本建成长株潭国家综合交通枢纽和各市州区域综合交通枢纽。不同运输方式有效衔接，二级及以上公路连通主要客货运枢纽，基本实现三级以上公路“乡乡通”，内河主要港口的枢纽性港区铁路专用线进港率达 85%，综合交通总体运输效率有效提升。

运输服务功能品质持续优化。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”衔接水平有效提升，一体化运输服务优质高效。城市交通拥堵和“停车难”问题有效缓解。具备条件的建制村通物流快递比例达 100%，农村公路优良中等路率超过 80%。国际运输服务网络更加完善，中欧（东盟）班列、江海联运和国际航空运输发展质量稳步提高。

智慧绿色平安发展不断深入。5G、大数据、云计算、人工智能、区块链等新技术与交通运输深度融合，交通运输领域新基建取得重要进展。交通运输结构加快调整，交通运输领域绿色生产生活方式基本形成，新增公交车辆 100% 采用新能源及清洁能源车辆。交通运输本质安全水平、系统韧性和应对各类重大风险能力显著提升，交通运行更加安全。

专栏1 “十四五”综合交通运输发展主要指标					
序号	指 标		2020年	2025年	
1		铁路营业里程（公里）	5630	6300	
		其中：高速铁路营业里程（公里）	1986	2600	
2	设施网络	公路网总里程（万公里）	24	27	
		其中	高速公路通车里程（公里）	6951	9000
			普通国道二级及以上公路比例（%）	85	93
			普通省道骨架网重要通道三级及以上公路比率（%）	59	65
			乡镇通三级及以上公路比例（%）	65.9	85
3		500吨级及以上骨干航道里程（公里）	1485	2150	
		千吨级及以上泊位数（个）	114	170	
4		民用运输机场数（个）	8	11	
5		长株潭都市圈轨道交通运营里程（公里）	160	420	
6	一体衔接	内河主要港口的枢纽性港区铁路专用线进港率（%）	60	85	
7		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	
8		现有省级以上旅游资源点双车道公路覆盖率（%）	73	100	
9	运输服务	危险货物道路运输电子运单车辆覆盖率（%）	60	90	
10		具备条件的建制村通物流快递比例（%）	41	100	
11		农村公路优良中等路率（%）	—	≥80	
12		二级及以上汽车客运站和定制客运线路电子客票覆盖率（%）	—	99	
13		达到省级以上城乡道路客运一体化示范县水平的县市区比例（%）	—	50	
14		重点领域北斗系统应用率（%）	>60	100	
15	绿色安全	新增公交车辆新能源及清洁能源车辆占比（%）	90	100	
16		营运车辆、船舶单位运输周转量二氧化碳（CO ₂ ）下降率（%）	—	3.2、2.8	
17		较大以上等级道路运输行车事故万车死亡人数下降率（%）	20		

到2035年，总体建成便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的现代化综合交通运输体系，全面建成长株潭国家综合交通枢纽以及各市州区域综合交通枢纽，全面形成具有全球资源配置能力的综合交通网络，与国际主要城市顺畅通达，与国内各经济板块立体便捷畅达，省内市县高效联通，乡村节点全面覆盖，交通供需高度匹配，实现“人享其行、物优其流”，交通运输全面适应人民日益增长的美好生活需要。

第三章 打造现代化综合立体交通网

以完善“三纵五横四网多点”^①综合交通网络布局为重点，推动大通道、大网络、大枢纽和微循环建设，构建以综合运输大通道为骨干，以综合交通枢纽为支点，以多层次网络为依托的现代化综合立体交通网。

第一节 构建综合运输大通道

统筹开发利用干线铁路、高速公路、高等级航道等资源，根据全省经济流向和基础设施本底，打造“三纵五横”综合运输大通道，形成全省交通运输主动脉和空间开发保护主轴线。构建京港澳、呼南、焦柳三大纵向通道：依托京广高铁、京广铁路、浩

^①“三纵五横四网多点”：三纵五横，京港澳、呼南、焦柳三大纵向综合运输大通道，沪昆、渝长厦、杭瑞、湘桂、厦蓉五大横向综合运输大通道；四网，铁路网、公路网、民航网、水运网；多点，全省多层级综合交通枢纽。

吉铁路、京港澳高速、湘江航道等，进一步扩能京港澳通道；依托呼南高铁、洛湛铁路、二广高速等，加快提升呼南通道；依托张吉怀高铁、焦柳铁路、包茂高速、呼北高速等，加快完善焦柳通道。构建沪昆、渝长厦、杭瑞、湘桂、厦蓉五大横向通道：依托沪昆高铁、沪昆铁路、沪昆高速等，稳步扩容沪昆通道；依托渝长厦高铁、长张高速等，加快打通渝长厦通道；依托杭瑞高速、沅水航道、澧水航道等，形成杭瑞通道；依托衡柳铁路、湘桂铁路、吉衡铁路、泉南高速等，逐步扩容湘桂通道；依托厦蓉高速、桂新高速等，加快构建厦蓉通道。

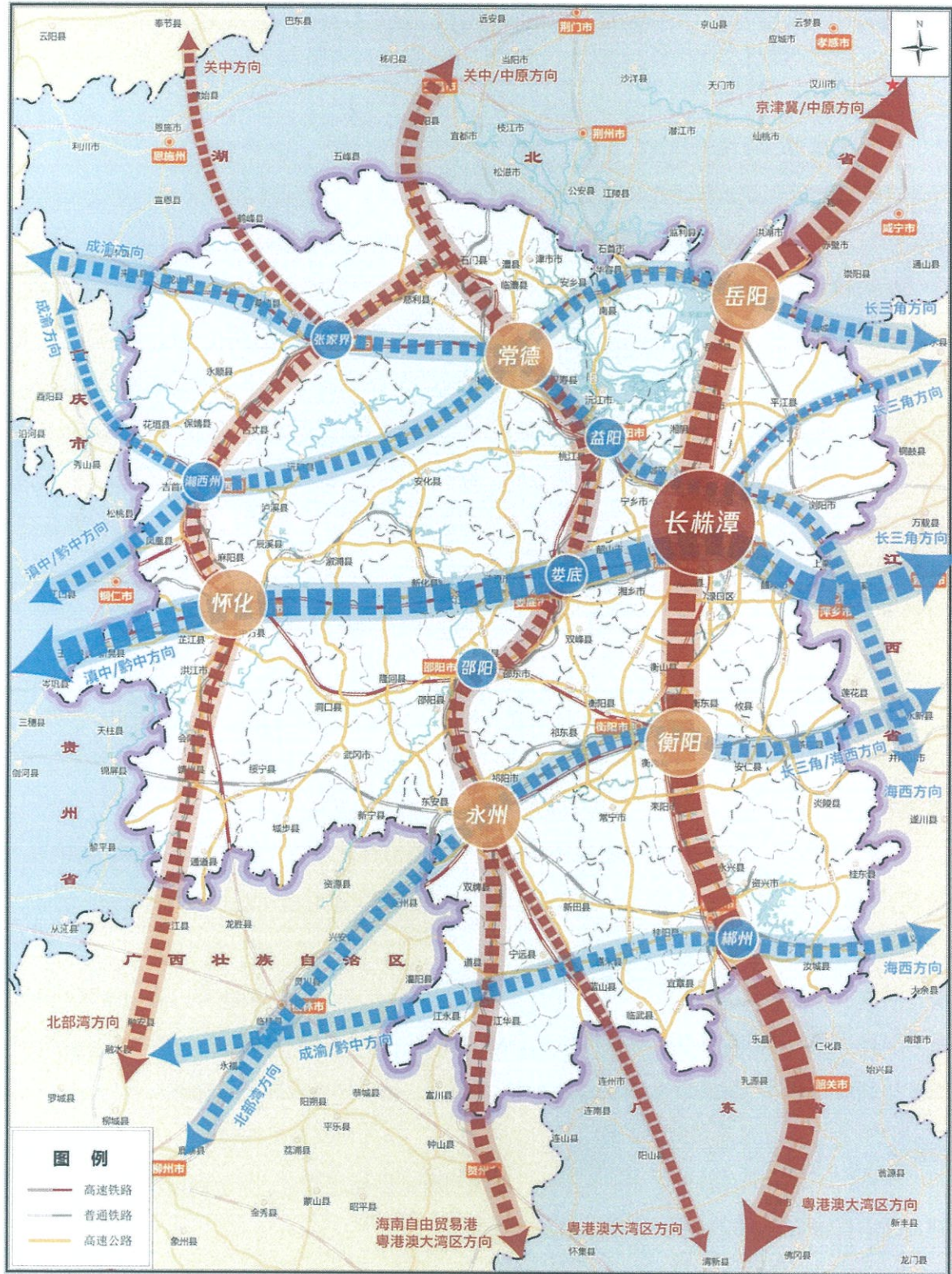


图1 湖南省“十四五”综合运输大通道布局示意图

专栏2 综合运输大通道布局

(一) 三纵

京港澳通道。对接京津冀、中原、粤港澳大湾区等城市群，省内串联岳阳、长株潭、衡阳、郴州等地区。重点推进京港澳高速扩容、适时启动许广高速拥堵路段扩容；建成长沙机场改扩建工程，改扩建岳阳、衡阳机场；研究建设京广铁路岳阳城区段外绕。

呼南通道。对接关中、粤港澳大湾区、北部湾等城市群和海南自贸港，省内串联常德、益阳、娄底、邵阳、永州等地区。尽早启动呼南高铁襄阳—常德、益阳—娄底、邵阳—永州等路段建设，推动呼南高铁连接长株潭，规划建设永清广铁路，研究推动洛湛铁路扩能改造；建设零陵至道县高速；提升常德港、益阳港能力；研究推进永州机场迁建，改扩建邵阳机场。

焦柳通道。对接关中、北部湾等城市群，省内串联张家界、湘西、怀化等地区。推动张吉怀高铁“北上南下”形成系统能力，融入西部陆海新通道，构建国际旅游走廊。谋划建设张吉怀高铁与呼南高铁联络线、怀化至桂林铁路；全线贯通呼北高速，建设安化至溆浦至洞口高速；建设沅水上游航道；建成湘西机场，加快张家界、怀化机场改扩建。

(二) 五横

沪昆通道。对接长三角，滇中、黔中等城市群，省内串联长株潭、娄底、邵阳、怀化等地区。研究建设长九高铁，利用既有铁路开通韶山至井冈山红色旅游铁路专线；实施沪昆高速拥堵路段扩容，研究建设江干高速东延等项目；新建娄底机场。

渝长厦通道。对接成渝地区双城经济圈、粤闽浙沿海城市群，省内串联湘西、张家界、常德、益阳、长株潭等地区。加快建成常益长、长赣铁路，研究建设渝湘高铁黔江至吉首段；建成桑龙、益常高速扩容等。

杭瑞通道。对接长三角，滇中、黔中等城市群，融入长江经济带战略，省内串联岳阳、常德、湘西等地区。建设铜吉铁路，规划研究常岳九（昌）铁路；加快建设平益、安慈等高速，研究建设辰溪至凤凰高速公路；建设澧水、沅水、资水中下游高等级航道。

湘桂通道。对接北部湾城市群，延伸对接东盟，融入西部陆海新通道，省内串联衡阳、永州等地区。建成湘桂铁路永州地区扩能，实施衡柳铁路提速改造，推进衡阳铁路枢纽改造；建成衡阳至永州、永州至零陵、茶陵至常宁等高速。

厦蓉通道。对接粤闽浙沿海城市群、黔中等城市群、成渝地区双城经济圈，省内串联郴州、永州等地区。建成郴州机场，谋划建设兴永郴赣铁路，规划建设桂东至新田（宁远）高速。

第二节 构建客货统筹铁路网

构建形成以“五纵五横”^②干线铁路为支撑的铁路运输网，全面实现市市通高铁，骨干通道基本贯通，高铁扩展成网，货运更加高效，枢纽衔接顺畅。

构建高速铁路网。加快建设出省骨干通道，推动融入国家区域发展重大战略。根据我省区位特点和经济流向，重点建设“南下”融入粤港澳、“东畅”沟通长三角与山东半岛、“北上”连通京津冀、“西南联”衔接西部陆海新通道的铁路项目。以跨区域的长大干线为重点，全面贯通渝长厦、呼南等高铁主通道，加快对接长三角的高铁新通道建设，谋划推动张吉怀高铁北上南下形成系统能力，全面形成全省2小时高铁交通圈。根据要素保障条件，再实施一批客流支撑、路网需要、条件成熟的高铁项目。

完善普速铁路网。以提升既有线能力为重点，推动普速铁路提质增效，盘活路产资源。争取国家规划建设益湛线湖南段扩能改造，增强直接对接湛江港、海南自贸港的货运通道能力。谋划建设兴永郴赣铁路，推动沿线巩固脱贫攻坚成果、促进国土空间开发。推进岳阳、衡阳城区段普铁外绕工程，优化城市功能布

^②“五纵五横”：五纵，浩勒报吉—岳阳—吉安，北京—长沙—广州，襄阳—常德—益阳—娄底—邵阳—永州—广州(湛江)，常德—长沙—厦门，石门—怀化—柳州。五横，重庆—黔江—张家界—常德—九江，贵阳—怀化—长沙—南昌(九江)，重庆—怀化—衡阳—井冈山，兴义—永州—郴州—赣州，衡阳—南宁。

局，提升铁路运输效率。大力推动铁路专用线建设，推进铁路进港区、进园区、进厂区，发展铁路现代物流，持续推动大宗货物运输向铁路转移。

专栏3 “十四五”铁路建设重点工程

（一）高速铁路

结转建成张吉怀、常益长铁路，新开建成长沙至赣州、铜仁至吉首、邵阳至永州、衡柳提速改造等铁路。规划建设襄阳至常德、益阳至娄底、永州经清远至广州、长沙至九江、张吉怀高铁与呼南高铁联络线等铁路，规划研究黔江至吉首、衡阳至南宁、常德经岳阳至九江（南昌）、怀化至桂林、长沙西经湘潭北至株洲西联络线等铁路。

（二）普速铁路

结转建成湘桂线永州地区扩能工程。争取国家启动建设老娄邵线恢复货运改造、益湛线湖南段扩能（益娄、邵永、永贺3段）、兴永郴赣等铁路。研究建设京广线岳阳城区段外绕、衡阳铁路枢纽改造一期工程（湘桂线改线）等项目。适时启动韶山至井冈山红色旅游铁路提质改造。

（三）铁路专用线

推动城陵矶港松阳湖铁路专用线、长沙新港（三期）铁路专用线、华容煤炭储配基地铁路专用线、岳阳煤炭储配基地铁路专用线、永州电厂铁路专用线、平江电厂铁路专用线、石门新关铁路专用线一期工程、旺东物流园铁路专用线、娄底市经开区西阳至恩口铁路专用线、株洲金山工业园产业新城铁路专用线、株洲电厂铁路专用线、永州祁阳现代物流园铁路专用线、长株潭生产服务型物流枢纽（一力物流）铁路专用线、湖南英夷新园物流有限公司铁路专用线、怀化东盟国际物流产业园铁路专用线、鹿角临港新区铁路专用线、衡阳市文家坪港区铁路专用线、常德港德山港区铁路专用线、郴州高新区产业园铁路专用线等项目的规划建设。



图2 湖南省“十四五”铁路规划示意图

强化铁路枢纽功能。完善枢纽空间布局，一体化建设站场设施。重点打造长株潭国际铁路枢纽，加快建设渝长厦高铁与长沙南站的联络线，推动长沙西、长沙南、长沙站、湘潭北、株洲西等主要客运站的便捷连通。高标准建设长沙西站，预留呼南高铁连接长株潭铁路枢纽条件，研究建设长沙西经湘潭北至株洲西联络线。推动长沙站改造，尽快实现始发高铁功能。加快完善其余市州铁路枢纽，优化枢纽内新线引入、老线迁改和站场功能布局，推动站场与城市功能有机融合。同步完善铁路站场配套基础设施，支持重要枢纽站场建设动车存车场。

第三节 构建全域覆盖公路网

充分发挥公路线位布设灵活、覆盖广泛的优势，进一步拓展完善以“七纵七横”^③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，促进公路成线成网，有效衔接铁路、机场、港口、园区、景区等重要节点。

推动高速公路扩容成网。加快建设24条续建高速公路，全面建成“七纵七横”高速公路骨架网，现行高速公路网规划项目及31个省际通道全部建成。大力推进高速公路拥堵路段扩容，推进

^③“七纵七横”：七纵，武汉—深圳，北京—港澳，许昌—广州，华容（湘鄂界）—常宁，二连浩特—广州，呼和浩特—北海，龙山（湘鄂界）—通道（湘桂界）。七横，杭州—瑞丽，浏阳（湘赣界）—花垣（湘渝界），平江（湘赣界）—安化，浏阳（湘赣界）—芷江，上海—昆明，泉州—南宁，厦门—成都。

零陵至道县等高速公路展望线建设，适时启动新增国高网及路网优化项目前期工作，推动全省高速公路扩容、成网、加密、畅联，全面形成全省4小时高速公路交通圈，发挥高速公路在构建综合交通运输体系中的关键作用。启动新一轮高速公路网规划修编，科学谋划我省高速公路中长期发展。

提升普通国省道等级与服务水平。充分发挥普通国省道干线集散功能，着力提升技术等级水平，重点推进瓶颈路段、骨干路段、重点城镇路段、旅游通道的提质改造，规划实施里程8000公里以上，其中完成提质改造约6400公里。畅通普通国省道骨架网，优先实现普通国道、普通省道骨架网中重要线路按三级以上公路标准贯通。强化省际通道建设，提升省际通道互联互通水平。实施拥堵路段及绕城镇路段提质改造，促进城市内外交通高效衔接。推动高等级公路连通机场、高铁站、重要港口、高速互通收费站等重点节点，强化多种运输方式有效衔接。推动二级以上公路连通省级以上产业园及国家级战略布局点，提升对重点城镇和重要经济节点的支撑保障作用。

推动“四好农村路”畅通加深。新改建农村公路约2.7万公里，打造便捷高效、人民满意的农村公路网，巩固拓展脱贫攻坚成果，并有效服务乡村振兴。全面推进乡镇通三级公路建设，提高乡镇交通集散能力。重点建设旅游路、资源路、产业路，基本实现既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。着力解决撤乡并村带来的新老村部衔接不便问

题，推动新村与撤并村连通路建设。强化农村公路安防工程建设，进一步提升农村公路安全保障水平，实现农村道路临水临崖、急弯陡坡等隐患路段安防设施安装率达100%。

专栏4 “十四五”公路建设重点工程

（一）高速公路

结转建成醴陵至娄底扩容、官庄至新化、张家界至官庄、炉红山（湘鄂界）至慈利、桑植至龙山、城步至龙胜（湘桂界）、平江（湘赣界）至伍市至益阳、茶陵至常宁（含安仁支线）、衡阳至永州等1506公里高速公路项目。

规划建设新化至新宁高速，益常高速、京港澳高速、沪昆高速、许广高速潭衡西段等拥堵路段扩容工程，以及零陵至道县、桂东至新田（宁远）、安化至溆浦、溆浦至洞口等高速公路项目。

研究建设浏阳至江背、辰溪至凤凰、浏阳沙市至宁乡（长沙北横高速）、株洲至韶山（长沙南横高速）、许广高速茶亭互通至长沙绕城、韶山高速南延线等高速公路项目。结合新一轮高速公路网规划修编，做好长沙至吉首、涟源桥头河至衡阳白果、江华至连山、桑植至湖北鹤峰、张家界至桃源、沅陵至重庆酉阳以及社会关注度高的其它类似高速公路项目研究论证。

（二）普通国省道

建设普通国道1990公里，其中续建870公里，新开工1120公里，重点推进G106、G107、G234、G240、G241、G319、G320、G352、G354等项目建设。

建设普通省道5500公里，其中续建2324公里，新开工3176公里，重点推进S203、S206、S210、S216、S326、S327、S328、S331等项目建设。

建设重要经济干线838公里，其中续建454公里，新开工384公里，重点推进古丈工业园区、武深高速浏阳普迹互通、汨罗飞地工业园等重要节点对外连接道路建设。

（三）农村公路

建设乡镇通三级路约0.3万公里、旅游资源产业路约1.8万公里、新村与撤并村便捷连通路约0.6万公里。



图3 湖南省“十四五”高速公路规划示意图

第四节 构建高效便捷民航网

加快建设民用运输机场，完善通用机场功能和布局，构建以“一枢纽一干线九支线多点”^④为依托的民航运输网，适时恢复并拓展国际及地区航线网络。全面完成低空空域管理改革试点任务。积极发展临空经济和通航产业。

建设现代化长沙国际枢纽机场。建成长沙机场改扩建工程，提升智慧化水平，增强综合交通枢纽功能，打造集民航、高铁、轨道交通、公路、城市交通等多种交通方式无缝衔接的门户枢纽。推动机场空域资源扩容优化，进一步提升长沙机场高峰小时容量，提高吞吐能力和运输效率。拓展长沙四小时航空经济圈，新增加密国内主要城市航线航班，适时恢复并新增国际及地区航线航班，持续完善国际货运航线网络，研究开通以货运为主的第五航权^⑤国际航线，构筑“国内重点城市快线+圈内国际及地区航线+洲际航线”的航空网络。做大做强本土航空公司和基地航空公司，强化跨航司中转服务。加快建设长沙国家级临空经济示范区，打造国际空港商务门户。

推动干支线机场建设。建成运营郴州、湘西机场，新建娄底

^④“一枢纽一干线九支线多点”：一枢纽，长沙黄花机场；一干线，张家界荷花机场；九支线，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、郴州北湖、湘西、娄底等机场；多点，全省通用机场（含通航基地、临时起降点）。

^⑤第五航权：即第三国运输权，指市场准入授权国允许承运人的定期国际航班在授权国下载来自第三国的客、货，或从授权国装载客、货飞往第三国。

机场，研究推进永州机场迁建工程，统筹推进干支线机场改扩建。加密张家界机场至北京、上海等重点城市航班及国际航班，其他机场新增加密与省会城市、旅游热门城市间的航线航班，推进省内多级航线网络互补、差异发展，推动国产支线飞机投入运营的干支机场合作模式。充分发挥各机场枢纽作用，发展各具特色的临空产业。

大力发展通用航空。深化低空空域管理改革，实现全省低空空域分类划设，构建低空目视通道，建成低空空域指挥、调度、监管、保障等运行体系，完善军民协同运行管理机制，全面完成湖南省低空空域管理改革试点拓展任务。建设全省“1+13+N”^⑥通用机场网，支持运输机场增设通航设施，推进一批通用机场、临时起降点建设，基本实现通航飞行“县县通”。率先在长株潭地区建成全国通用航空发展综合示范区，推动我省创建国家级综合型通用航空产业园。

^⑥ “1+13+N”：1，省会中心通用机场；13，其余市州中心通用机场；N，其它若干通用机场。



图4 湖南省“十四五”机场规划示意图

专栏5 “十四五”民航建设重点工程

（一）运输机场

完成长沙机场改扩建工程，建成郴州机场、湘西机场，新建娄底机场，研究推进迁建永州机场，加快岳阳、衡阳、张家界、怀化机场改扩建，适时启动邵阳、常德等机场改扩建项目。

（二）通用机场

建设娄底桥头河、张家界慈利、常德石门、郴州飞天山、邵阳崑山、益阳安化、永州宁远、长沙坪塘、株洲攸县、湘潭九华、衡阳金华山、怀化沅陵、岳阳汨罗、湘西永顺等一批通用机场。完善长沙、常德、张家界、怀化、永州等机场通用航空功能。

（三）航线网络

国内航线，加密长沙至北京、上海等重点城市间的往返航班，打造10条左右快线、20条左右重点干线。加密张家界至国内重点城市航班，研究新增国际航线。完善省内航线网络，研究新增加密长沙至永州、湘西、郴州、张家界、邵阳等机场的运输航线航班，大力发展通用航空短途运输。地区航线，恢复香港、澳门、台北、高雄等航线，并实现稳定运输。东南亚航线，恢复新加坡、吉隆坡、曼谷、河内、胡志明市、斯里巴加湾市等航线，力争新开雅加达、仰光等航线，至“十四五”末，长沙机场至东南亚市场总通航点数稳定在25个以上，进一步扩大航线覆盖范围；东北亚航线，着力恢复东京、首尔航线，鼓励新增加密至大阪、济州、名古屋等航线航班，通航点保持在10个左右；东亚航线，视情况开通平壤、乌兰巴托航线，初步实现东亚市场全覆盖；中西亚航线，力争新开1—2条航线；南亚航线，密切关注市场开放进展，适时新开伊斯兰堡等航线；洲际航线，尽快恢复洲际航线，视情况新开辟1—3条洲际航线，增开非洲直航点，实现覆盖美洲、欧洲、非洲等重点市场。

第五节 构建江海直达水运网

以国家高等级航道和全国内河主要港口为重点，加快构建以“一江一湖四水”^⑦为骨干的航道网，以及“一枢纽、多重点、广延伸”^⑧的全省港口体系，加强水运与其他交通运输方式的有效

^⑦ “一江一湖四水”：一江，长江；一湖，洞庭湖，主要包括四水入洞庭的尾间段和湖区航道；四水，湘、资、沅、澧干流及重要支流。

^⑧ “一枢纽、多重点、广延伸”：一枢纽，岳阳港；多重点，积极发展其他港口的重点港区，形成以港口为依托的货物运输重要节点；广延伸，延伸发展其他港区，增强港口对产业的辐射范围和服务能力。

衔接，进一步发挥水运比较优势。

构建“一江一湖四水”航道网。积极对接并推动长江黄金水道建设工程。以洞庭湖为中心，加快畅通“四水”尾闾航段，建设松虎、澧资等湖区骨干航道，实现湖区高等级航道成网、通江达海。实施“四水”骨干航道畅通与延伸工程，推进重要航段治理，畅通梯级枢纽等瓶颈节点，打造干支衔接的航道网络，沟通纵深腹地。依托自然旅游景观、城市沿河景观及人文旅游景观，因地制宜建设一批高品质、精品化的特色旅游航道。深入推进湘桂运河规划研究，做好前期论证。

打造“一枢纽、多重点、广延伸”港口体系。构建形成以岳阳港为枢纽，长沙、常德、湘潭、株洲、衡阳、益阳等港口协同发展的港口格局。突出岳阳港中国（湖南）自由贸易示范区及通江达海的枢纽港地位，打造长江中游综合性航运物流中心及内陆临港经济示范区。积极推动其它港口的重点港区规模化、标准化发展，形成以港口为依托的区域货物运输重要节点。延伸发展其它港区，增强港口对产业的辐射范围和服务能力。完善内河主要港口、地区重要港口的集疏运系统，推动港口多式联运发展。



图5 湖南省“十四五”水运规划示意图

专栏6 “十四五”水运建设重点工程

(一) 航道建设

1. 湖区航道扩能及成网工程

“四水”尾闾。加快建设常德至鲇鱼口2000吨级航道工程，规划建设益阳至芦林潭2000吨级航道工程，研究建设长沙至城陵矶3000吨级航道工程。

其他湖区骨干航道。规划建设松虎航道（湖南段）工程、澧资航道工程。

2. “四水”航道畅通及延伸工程

湘江。加快建设湘江永州至衡阳1000吨级航道工程，研究建设长沙枢纽三线船闸工程，规划建设涟水复航工程、渌水航道，推进湘桂运河建设方案研究。

沅水。规划建设沅水金紫至洪江、洪江至辰溪500吨级航道。研究建设桃源枢纽二线船闸、鱼潭枢纽工程。

澧水。加快建设澧水石门至澧县航道工程。

资水。研究建设资水益阳航电枢纽工程。

(二) 港口建设

1. 岳阳城陵矶现代化港口群

规划建设岳阳煤炭储配基地码头一期工程、彭家湾散货码头工程、道仁矶通用码头工程、城陵矶港区松阳湖通用码头工程、松阳湖集装箱码头工程、城陵矶新港危化品集装箱堆场工程等项目。

2. 主要港口专业化码头建设

岳阳港华容煤炭储配基地码头工程、湘阴虞公港一期工程。

长沙港铜官港区二期、铜官港区三期工程、铜官港区金钩寺作业区和顺石油码头工程、霞凝港区湘之杰物流码头工程。

常德港德山港区二期工程、津市港散货物流集散中心码头工程、石门港区新街口码头工程、临澧港区新安作业区码头工程。

3. 其他港口体系化工程

推动益阳港、株洲港、湘潭港、衡阳港、永州港等地区重要港口规模化建设工程。

第六节 构建多层次综合交通枢纽

强化不同层级综合交通枢纽功能，优化枢纽城市分工协作，推动交通基础设施与客货流、城市、园区、景区、保护区等协调

一致，增强各类枢纽衔接转换和辐射能力，结合骨干通道和基础网络，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，共同发挥湖南作为全国空间枢纽的作用。

打造长株潭国家综合交通枢纽。按照轴带引领、圈层互动、枢纽支撑、衔接高效的思路，构建形成长株潭对外高效联通、内部有机衔接的多层次综合交通枢纽格局。加快构建长株潭“米字型”放射状对外运输大通道，推动区域内干线铁路、高速公路、湘江航道等项目实施，逐步打造高铁环、轨道交通环、高速公路大外环和湘江综合廊道，实现长株潭与国家主要经济板块全方位高效联通。建设“一门户五主多点”^⑨客运枢纽体系，以长沙国家物流枢纽承载城市为依托，共建长株潭国家物流枢纽，构建形成布局合理、功能完备、衔接协调、有机统一的客货运枢纽集群。

完善区域综合交通枢纽。岳阳市依托黄金水道和京港澳通道，建设港口型国家物流枢纽，打造我省面向长江经济带和京津冀、中原等城市群的开放门户。衡阳市依托京港澳、湘桂通道，加快铁路等枢纽改造，畅通高速环线，建设陆港型国家物流枢纽，打造连通长江经济带与粤港澳大湾区国际投资贸易走廊的重要支点。怀化市依托沪昆、焦柳通道，充分发挥铁路优势，建设商贸服务型国家物流枢纽，打造融入西部陆海新通道的主节点。

^⑨ “一门户五主多点”：一门户，长沙黄花机场；五主，长沙南站、长沙西站、长沙站，株洲西站、湘潭北站；多点，长株潭区域内若干中小型客运枢纽。

永州市依托呼南（广州）、湘桂通道，打造转换衔接西部陆海新通道、对接北部湾及东盟、粤港澳大湾区及海南自贸港等地的桥头堡。郴州市依托京港澳、厦蓉通道，建设生产服务型国家物流枢纽，打造全省对接粤港澳大湾区、海峡西岸经济区的重要枢纽节点。常德市、益阳市依托渝长厦、呼南、杭瑞等通道以及沅水、澧水、松虎等湖区航道资源，共同打造紧密衔接长株潭都市圈和西北区域的综合交通枢纽。娄底市、邵阳市依托沪昆、呼南等通道，共同打造湘中地区对接粤港澳、长三角的综合交通枢纽和衔接转换节点。张家界市、湘西州依托渝长厦、焦柳等通道，以及民航机场，共同打造对接成渝双城经济圈的关键节点和武陵山片区旅游交通枢纽。

建设一体化综合客运枢纽。强化综合客运枢纽站场建设，全省14个市州中心城区，至少建成一个以上综合客运枢纽，中心城区至综合客运枢纽半小时可达率70%以上。优化机场、铁路客运站、公路客运站和城市交通枢纽布局，鼓励同站布设，推动综合客运枢纽建设专用租车中心，加强与城市交通系统有效衔接，打造一体化客运枢纽。对网络衔接功能重要、运输需求潜力大的客运枢纽，做好衔接通道和空间预留。推动新建枢纽立体布局换乘设施，鼓励同台换乘，力促主要运输方式间换乘距离控制在300米以内、换乘时间控制在5分钟以内。积极推动枢纽内不同运输方式信息整合，加强数据、时刻、运力等衔接。

建设高效衔接综合货运枢纽。优先利用现有物流园区以及港

口、公路货运站、铁路货运站等设施，规划建设货运物流枢纽。加强货运枢纽多式联运设施建设，完善换装转运设施，拓展冷链物流、邮政快递服务功能，建设一批多式联运型和干支衔接型货运枢纽。加快铁路物流基地建设，推动实施长沙北（霞凝）、株洲田心、怀化西等15个铁路物流基地。提升综合货运枢纽对产业园区的服务能力，形成与经济社会相适应、与产业发展和居民需求相配套的综合货运枢纽体系。

专栏7 “十四五”综合交通枢纽建设重点工程

（一）综合客运枢纽

建设长沙机场综合客运枢纽、长沙西站综合客运枢纽、株洲站综合客运枢纽、湘潭荷塘综合客运枢纽、益阳南站综合客运枢纽、怀化南站综合客运枢纽、张家界西站综合客运枢纽、娄底南站综合客运枢纽、永州站综合客运枢纽、常德站综合客运枢纽、邵阳站综合客运枢纽、吉首东站综合客运枢纽、岳阳机场综合客运枢纽、郴州机场综合客运枢纽、衡阳机场综合客运枢纽、凤凰站综合客运枢纽、宁乡西站综合客运枢纽、芷江机场综合客运枢纽等项目。

（二）综合货运枢纽

建设长沙传化公路港、长沙港铜官港区水运物流园、圆通速递华中管理区总部基地、深国际长沙综合物流港、长沙旺东物流园、株洲金山工业园产业新城、中车物流园、长株潭生产服务型物流枢纽（一力物流）、岳阳城陵矶新港港口物流园、衡阳东阳渡现代物流产业园、张家界国际航空物流园、益阳港铁公水多式联运物流园、郴州湘南国际物流园金伟公路物流集散中心、怀化佳惠农产品（冷链）物流产业园、怀化东盟国际物流产业园、湖南芙蓉新园物流园、常德德山物流产业园等项目。

建设长沙北、长沙望城、株洲田心、湘潭东、衡阳南、郴州、益阳东、娄底西、邵阳东、永州北、岳阳、常德德山、怀化西、张家界、吉首等铁路物流基地。

第四章 统筹现代化区域交通建设

强化交通运输对都市圈、城市群、区域城乡协调发展的支撑

服务能力，统筹推进区域交通基础设施建设。

第一节 建设长株潭都市圈通勤交通网

统一规划建设长株潭都市圈交通基础设施，加强都市圈内轨道交通、道路交通、公交线路衔接，加快构建长株潭都市圈1小时通勤交通网。

建设轨道上的长株潭。统筹利用干线铁路通道资源，以既有长株潭城际铁路为骨架，以长沙市轨道交通为基础，统一规划建设长株潭都市圈轨道交通项目，合理确定建设时序，优化轨道交通站点布设，做好远期轨道交通线路接入条件预留，逐步实现长株潭都市圈中心区轨道交通互联互通、成环成网。理顺既有长株潭城际铁路管理关系，进一步增加小编组车辆，改进开行方式，优化票务系统，完善配套设施，加快推进“地铁化”运营。推进长株潭轨道交通建管养运“一张网”。有序推进长沙市新一轮城市轨道交通建设，稳步发展中小运量有轨公共交通。

拓展完善城际快速干道。进一步加密拓展连接三市的城际干道，推动长沙黄兴大道至株洲田心大道，长沙黄桥大道至湘潭伏林大道等城际干道建设，实现道路交通多通道快速互联。统筹完善长株潭都市圈连通主干道统一命名工作。加快推进连接长株潭的国省干道主要路段提质升级、城际路段扩容、重要城镇过境路段改线、“断头路”连通、繁忙路段扩建或立交改造等工程。推动长潭西等高速公路市政化改造的论证研究。

专栏8 长株潭都市圈通勤交通网重点工程

(一) 轨道交通

加快建成长株潭城际轨道交通西环线一期工程，推动长株潭城际铁路“地铁化”运营。谋划新建长株潭轨道交通项目。

(二) 城际快速干道

加快推进潭州大道长沙莲坪大道口至长潭界段快速化改造、红旗路南延工程、长沙潇湘大道至湘潭沿江路、长沙新韶山路至湘潭昭山大道、湘潭昭云大道至株洲云峰大道、湘潭大道至株洲铜霞路、浏阳X016至芦淞区X084拓宽改造工程等项目建设。有序建设长沙机场联络线至株洲华强路、长沙黄兴大道至株洲田心大道、长沙黄桥大道至湘潭伏林大道、长沙望雷大道至湘潭响水大道、长沙含浦大道至湘潭银盖路、长沙湘江大道至湘潭滨江路、株洲新东路至湘潭凤凰路等项目。谋划建设湘潭白云路东延线至芙蓉大道、湘潭商城路至株洲清水路等项目。

第二节 建设环长株潭城市群城际交通网

围绕扩大长株潭都市圈的辐射带动能力，推动“3+5”环长株潭城市群交通基础设施统筹协调发展，依托多向立体、内畅外联的运输主通道，重点打造以高速铁路、城际铁路、高速公路、国省干道为骨干的城际综合交通走廊，构建以长株潭都市圈为中心的“3+5”环长株潭城市群1.5—2小时城际交通网。加快贯通渝长厦高铁、呼南高铁，加密高铁城际列车开行密度，研究利用京广、沪昆、石长等既有普速铁路开行城际列车，谋划建设长株潭至岳阳、长株潭至衡阳等城际铁路。加快京港澳、沪昆、许广、益常等高速公路繁忙路段扩容，建设必要的高速公路联络线，推动G107、G319、G320、G240等重点国道和S324、S326等重点省道提质扩容，实现长株潭都市圈与周边衡阳市、岳阳市、

常德市、益阳市、娄底市快速直连，周边五市之间高效畅达，推动“3+5”环长株潭城市群协同发展。

第三节 建设城市综合交通体系

完善城市交通基础设施。提升城市路网承载能力，畅通城市交通“大动脉”与“微循环”，加强大城市快速路和支路网建设，优化快速、主干、次干、支路比例，合理提高中小城市路网密度，补齐县（市）城区、镇区城市道路、公路客运站设施短板。推动城市环线等快速路建设，长沙市建设形成网格状城市快速路系统，其他市州尽快贯通绕城环线。大力推动城市停车设施建设，基本建成配建停车设施为主、路外公共停车设施为辅、路内停车为补充的城市停车系统，规范停车秩序，推进智慧停车管理系统建设，融通共享各类停车资源数据信息，提升停车管理服务智慧化水平，稳步推动居住社区、医院、学校、交通枢纽等重点区域停车需求基本得到满足。完善城市慢行交通系统，提高非机动车道和步道的连续性和通畅性，在商业办公区域、公共交通站点、旅游景区等场所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。

打造多模式公共交通系统。深入实施公交优先发展战略。长株潭都市圈加快构建以轨道交通为骨干的大容量快速公共交通网络，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。其余市州加快城市重要客流走廊快速公共交通系统建设。

中小城市提高城区公共交通运营效率，优化线网布局。积极发展定制公交、夜间公交、社区公交、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，争取创建10个左右国家“公交都市”和省级公交优先示范城市。提升公交站点覆盖率和水平，提高公交运行效率和精细化水平。鼓励各市州发展智慧公交、智能网联、共享交通等新型公共交通方式。

第四节 推动区域城乡交通协同发展

加快补齐湘南湘西地区交通基础设施短板，提升干线铁路覆盖度、干线公路通畅性和农村公路均等化水平，支撑湘南湘西承接产业转移示范区建设。系统提升洞庭湖区交通互联互通水平，推动实施环湖路建设和湖区桥梁连通工程，研究推进华容至监利过江通道建设，进一步畅通对外通道，积极构建洞庭湖生态旅游交通体系，支撑洞庭湖生态经济区建设。围绕湘赣边区域合作示范区红色景点互通联动，加快区域内高速铁路、高速公路、国省干线及通景道路连通对接，完善综合交通网络，实现三级公路直达国家3A级以上景区，助推湘赣边建设“省际通道建设区域合作示范区”“交通+红色文化旅游”融合发展示范区。推动湘鄂渝黔革命老区交通基础设施建设，加快实施高速铁路、高速公路等骨干通道，提高老区对外连通水平。

推动城市公共交通线路向郊区延伸，积极推动毗连地区公交

线路对接，提升中心城区与毗邻城镇、郊区之间通勤化客运水平。依托交通强国城乡客运一体化试点工程，加快提升全省城乡交通运输一体化服务水平。优先完成撤并建制村连通路，巩固拓展具备条件的乡镇、建制村通硬化路成果。健全完善“四好农村路”高质量发展体系，积极推广以工代赈，开发“四好农村路”公益性岗位。鼓励农村公路与产业园区、旅游景区、特色小镇等项目一体开发。推进农村交通运输综合信息服务平台建设。

第五章 扩大现代化运输服务供给

充分考虑旅客、货物运输不同发展趋势和阶段性特征，兼顾基本需求和品质需求，推动运输服务多元化、多样化，更好满足人民群众美好生活需要。

第一节 提升旅客出行服务品质

加快旅客联程运输发展。增加重要线路方向的服务频率，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”。加快铁路无轨站、城市候机楼建设，推动行李直挂等服务。提高客运联网售票和服务水平，普及应用机场、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。

发展高品质客运服务。推动优化高速铁路运输组织、逐步实现达速运行，提高普速铁路服务质量，支持开行夕发朝至、大站直达等列车。促进航空服务网络干支有效衔接，推动优化航班运行链条，着力提升航班正常率。推进“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、旅游铁路、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、飞行营地、房车营地，依托汽车客运站拓展旅游集散功能，建设精品旅游公路，推动交通与旅游业融合发展。加强“出行即服务”等新型交通服务方式研究，全面提升旅客出行服务品质。

提高客运服务普惠均等水平。推动适度保持普铁列车开行数量，优化开行方案，改善站车条件。有条件的地区实施农村客运公交化改造。扩大基本航空服务范围，推进低成本航空和通用航空服务的差异化发展，发展边远地区航空运输公共服务。改善偏远地区轮渡通行条件，方便群众日常出行。加强客运服务人文关怀，推进客运场站无障碍设施建设，强化老弱病残孕等群体服务保障，推广应用低地板公交车。

第二节 构建高效现代物流系统

形成高效物流网络新格局。以现有骨干交通网络、物流枢纽、场站码头、网络平台等为基础，推进现代流通体系建设。依托“三纵五横”综合运输大通道，加快建设长沙、岳阳、衡阳、郴州、怀化等国家物流枢纽，推动长株潭共建国家物流枢纽，争

取常德、娄底、永州纳入国家物流枢纽承载城市范围。加快构建以物流分拨中心、专业配送中心、末端配送网点三级网络为主的城乡配送体系，加大城市绿色货运配送示范工程实施力度。积极开展农村客货邮融合发展试点，强化“一网多用、一站多能、多点合一”^⑩的县乡村三级物流配送体系建设，优化城乡物流配送网络。积极构建“一核三区多基地”^⑪冷链物流格局，推动构建冷链物流联盟，加快补齐冷链物流短板。

大力发展货物多式联运。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。加快多式联运信息共享，研究推进多式联运“一单制”，创新运单互认标准与规范，推广应用集装箱多式联运运单和电子运单。鼓励铁路企业、航运企业培育成为多式联运经营人。深入推广甩挂运输，创新货车租赁、挂车共享、定制化等发展模式。研究推进集装箱、标准化托盘在不同运输方式间共享共用。

推进交通与邮政快递融合发展。加快建设长沙国家邮政快递枢纽和国际邮政快递处理中心。在铁路、公路、民航等交通枢纽建设邮政快递专用处理场所、运输通道、装卸设施，大力发展航空快递、高铁快递。在重要交通枢纽实现邮件快件集中安检、集

^⑩ “一网多用、一站多能、多点合一”：整合完善县级农村物流节点停车装卸、仓储配送、流通加工、电商快递、邮政寄递等综合服务功能，健全乡镇和村级物流节点快递收寄、电商交易、信息查询、便民缴费等功能。

^⑪ “一核三区多基地”：一核，长株潭冷链物流核心区区块；三区，湘南、环洞庭湖、大湘西冷链物流区域中心；多基地，若干冷链物流特色基地。

中上机（车），支持发展航空、铁路、水运快递专用运载设施设备。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。完善寄递末端服务，加快城乡快递服务站、智能收投终端和末端服务平台等布局建设和资源共享，推动城市居住区和社区生活圈配建邮政快递服务场所和设施，加快推进快递进村。

第三节 增强国际运输服务能力

加快推进中欧班列（长株潭）集结中心建设，打造“干支结合”的中欧班列网络体系。做大中东盟班列规模，突出怀化、永州铁路枢纽优势及对接东盟的区位优势，形成稳定的规模化运行班列路线。推动中欧（东盟）班列向各市州延伸。加强与沿海口岸对接，促进班列有效匹配远洋航线，研究设立长株潭至粤港澳、怀化至北部湾铁海联运运输节点，研究开通至沿海口岸的“五定班列”，畅通连接粤港澳大湾区和北部湾地区的铁海联运大通道。支持岳阳建设长江中游综合性航运物流中心，加密岳阳城陵矶港至上海洋山港、外高桥港“五定班轮”班次，支持岳阳大力发展江海联运，稳固并发展岳阳至港澳、日韩、东盟、澳大利亚等国家（地区）的直航和接力航线。大力发展航空货运，拓展国际货运航线，提升航空口岸国际货运能力。充分利用中非经贸博览会永久性落户长沙的平台优势，大力发展至非洲的货运通道，打造中部地区对非国际物流集散分拨中心。

专栏9 运输服务品质提升行动

(一) 客运服务提质升级

实现50%以上的县市区达到省级城乡道路客运一体化示范县水平，5个以上县市区进入全国交通运输一体化试点。

创建20个以上县市区定制客运试点，在二级及以上客运站全面推广道路客运电子客票应用。

(二) 城乡物流配送提质

建成6个以上城市绿色货运配送示范工程。

创建3个以上国家级农村物流服务品牌，创建30个以上县市区客货邮融合发展示范县。

推进“快递进村”工程，实现县级物流配送中心全覆盖，基本实现村级配送网点全覆盖。

(三) 冷链物流提升

推动龙头企业联合打造冷链物流联盟，推进国家骨干冷链物流基地建设。结合湖南特色品牌打造，建设20个左右农产品冷链物流特色基地，建设2—3个中药材冷链物流集散基地，打造1—2个全国高端进口水产品基地。

(四) 多式联运提速

创建8个左右多式联运示范工程，培育一批网络化、规模化多式联运经营人。

第六章 提高现代化交通可持续发展水平

坚持创新驱动，构建互联协同的智慧交通系统。全面推动交通运输减污降碳，形成绿色低碳发展长效机制。将安全发展贯穿于综合交通运输各领域各环节，提升安全应急保障能力。

第一节 加快智慧技术深度推广应用

推动基础设施智慧化升级。推动交通基础设施全要素、全周期数字化改造升级，提高设施利用效率和服务水平。建设智能路侧设施，有序开展自动驾驶区域性示范应用，提升自动驾驶汽车产业化应用水平。优化高速公路不停车收费（ETC）服务体系，

拓展ETC系统应用场景和范围。推动船岸协同、自动化码头和堆场发展。推进空域管理智能化。

推动先进交通装备应用。加快推进北斗导航、高精地图等在交通运输领域的应用。支持运输飞机零部件及通用航空器的研发、制造和运营。提高装备标准化水平，加快轻量化挂车推广应用，推广使用经济、安全、适用的道路客运乘用车车型。加快推进内河船型标准化。推进先进交通技术集成运用于交通基础设施建管养运全过程。

整合优化交通运输信息平台。强化新一代信息技术在大数据治理、数据资源整合、信息安全共享等领域的应用，加快全省综合交通运输调度与应急指挥系统、区域数字化监管系统、“两客一危”车辆智能监管等平台建设，全面加强全省交通运输数据资源开放共享。整合省内既有平台和公共资源，构建全链条、一站式综合交通信息服务。

专栏10 智慧技术推广应用重点工程

（一）智慧公路工程

建成耒宜高速、平益高速等一批智慧公路建设示范项目。完善路网运行管理与服务相关平台与系统。构建“人文旅游+科技创新”示范服务区，建设客流车流大数据智能分析系统，配置智慧厕所、智慧灯杆等设施。

（二）智慧航道工程

在湘江、沅水重点航段，建设全方位交通感知网络。完善电子航道图，推动形成全省内河高等级航道网电子航道“一张图”。加强梯级枢纽船闸智能调度系统建设。建设船舶污染物排放监管与服务网络。

（三）智慧港口工程

对岳阳城陵矶现代化港口群、长沙、常德、衡阳、株洲、湘潭等港口进行智慧化改造，推

广新一代自动化集装箱码头、堆场库场建设改造。

(四) 智慧民航工程

构建以北斗技术为核心的通用航空智能管理平台。推动长沙机场智慧机场、智慧空港建设，长沙机场航空物流园规划建设多个全智能化的超级货站及相关配套设施。

(五) 智慧交通运输平台

建设省级综合交通运输信息平台、省市综合交通运输运行协调和应急指挥平台、重要交通基础设施结构健康与安全风险监测网络工程、公路信息化治超体系工程。

第二节 推动交通运输领域碳达峰

推进交通运输结构调整。逐步形成以铁路、水运为主的中长途货运体系，以低排放车辆、新能源车辆为主的短途货运系统。优化“门到门”物流服务网络，以取缔非法改装车辆为重点持续强化超限超载治理，推进大宗货物和中长途货物运输“公转铁、公转水”，“十四五”末，铁路和水路货运占比提升3个百分点，火电、钢铁等重点行业大宗货物清洁运输比例达到70%以上。加快提高工矿企业绿色运输比例，扩大城市生产生活物资公铁联运服务供给。开展绿色出行行动，整体提升城市绿色出行水平。

推广绿色低碳交通设施设备。加快新能源和清洁能源汽车、船舶推广应用，持续推进超标排放柴油车淘汰更新。加强交通能源基础设施一体化发展，重点推进交通枢纽站场、停车场、公路服务区等充电设施设备建设，全面推广高速公路等领域隧道、桥梁智能绿色照明，鼓励公路、铁路等沿线合理布局光伏发电储电设施。

加强重点领域污染防治。强化车辆、船舶污染排放的管控，建立污染排放监督、检测机制。严格执行机动车环保检验制度，控制机动车尾气污染。加强船舶污染防治，加快实施港口岸电建设和船舶受电设施改造，继续完善建设船舶污水和垃圾集中收集站点，全面提升船舶污染防治水平。推进机场设施“油改电”建设和改造，妥善处理好机场噪声影响。

全面提高资源利用效率。贯彻最严格的耕地保护制度和最严格的节约用地制度，集约利用通道资源，强化生态保护设计，把生态优先理念贯穿到交通基础设施建管养运全过程，最大限度降低对环境的影响。推进新能源、清洁能源和降碳脱碳技术应用，推动废旧材料再利用和老旧设备更新利用。

专栏 11 绿色交通建设重点工程

（一）绿色典型示范工程

规划建设 2—3 条“绿色高速公路”典型示范，1—2 个“绿色港口”典型示范，1—2 个生态航道示范项目。

（二）低碳循环新技术推广工程

重要公共设施和场所充电桩普及比率达 100%。1000 吨级及以上港口码头配套建设岸电。新增 5 个及以上 LNG 加注站。

（三）高速公路服务区污染防治工程

湘江流域、环洞庭湖等区域现有高速公路服务区进行污染防治工程典型示范改造，实现中水 100% 回收利用。

（四）船舶污染物接收、转运及处置系统完善工程

完善全省船舶污染物接收、转运、处置系统，新增码头均配套污染物接收站。

（五）港口环保提质及污染防治工程

对重点港口进行环保提质改造，实施岳阳城陵矶老港环保提质改造二期、长沙港、常德港等环保提质改造工程。

第三节 提升安全应急保障能力

提高交通网络抗风险能力。着力构建政府主导、企业主体、全社会参与的交通安全综合治理与防控体系，加强交通运输安全风险预警、防控机制和能力建设。完善全省紧急交通疏散、救援和避难通道系统，提升交通网络系统韧性和安全性，强化交通防灾减灾能力。健全关键信息基础设施安全保护体系，提升车联网、船联网等重要融合基础设施安全保障能力。

提升设施设备本质安全水平。强化交通基础设施预防性养护维护、安全评估，加大病害治理力度，及时消除安全隐患。严把设施设备产品源头治理管理关，建设平安百年品质工程，树立“湖南交通”品牌形象。加强交通安全设施建设。

强化安全生产管理。健全安全生产管控机制，加强监督检查执法，强化事故统计分析。深入开展安全生产重大风险摸排、辨识、管控等工作，严防各类事故发生。强化路网及运输设备安全运行监测，提升重点领域安全管控水平。

提高应急保障能力。建立健全常态化的应急管理领导体制，优化协调联动工作机制。加快推进国家区域性公路交通应急装备物资（湖南）储备中心建设，科学规划布局应急救援基地、消防救援站等，提高设施快速修复能力和应对突发事件能力。推进通用航空在应急救援中的实践应用。

提升国防保障能力。依托综合运输骨干通道，畅通公、铁、

水等战略运输走廊，保障战备运输需求。推进国防交通专项设施、部队进出口道路等项目建设，整治战略战役通道“瓶颈”“堵点”，加强重点区域机动道路规划建设，畅通进出湘迂回道路。完善军事运输装卸点布局，统筹军运设施设备建设，强化铁路、公路、码头、机场等交通基础设施战备运输功能。

第四节 加强基础设施养护管理

提升养护机械化、标准化和智能化水平。加大养护新技术推广力度，推动先进信息技术与养护管理深度融合。加强公路及城市道路桥梁隧道、水运通航建筑物、港口锚地、跑道停机坪等公共设施养护管理，完善配套设施装备。强化公路、城市道路大中修与预防性养护、路网运行服务设施品质提升等工程。加强基础设施长期性能观测和研究，鼓励自动化信息化巡查，提高管理养护科学决策水平，强化养护管理监管考核。

推进公路养护管理体制变革。建立科学合理的养护资金各级政府分担投入机制。发展和规范公路养护市场，逐步扩大向社会购买养护服务。深化农村公路管理养护体制改革，试点推行“公路+地方政府+职能部门”路域环境整治模式，共同推行“路长制”管理新模式。

第七章 加强现代化交通治理能力建设

聚焦交通运输高质量发展，深化交通运输重点领域改革、优

化市场营商环境、完善投融资体制机制、构建精良人才队伍，实现综合交通治理体系和治理能力现代化。

第一节 深化重点领域改革

深化综合行政执法改革，理顺各层级各方面制度机制，进一步提升交通执法能力。有序推进湖南合资铁路公司改革。厘清铁路行业政府和企业关系，推进铁路行业竞争性环节市场化改革。健全公路建设市场监管体系，加快信息系统（平台）优化整合。全面深化空管体制改革，建立完善军民航空管一体化运行机制，推进空域资源精细化管理，优化航路航线网络。深化低空空域管理改革，全面完成改革试点任务。实现邮政普遍服务和竞争性业务分业经营。提升水上交通管理水平，优化完善海事监管机制和模式。

第二节 促进形成统一开放市场

全面推进建立以信用为核心的新型交通运输市场监管机制，营造统一、规范、公开、诚信的交通运输信用环境。健全市场公平竞争审查机制，规范中欧班列、港航、民航国际航线等补贴政策。探索建立交通运输创新发展容错制度。着力放宽竞争性环节市场准入、放松竞争性业务价格管制，探索道路班车客运自主定价制，推进实施巡游出租车价格浮动制，优化完善网约车政策。建立健全长株潭交通运输一体化发展机制。

第三节 创新投融资体制机制

在合理划分事权和支出责任的基础上，按照政府与市场的关系，区分项目属性，不断提高资金使用效率，拓宽融资思路和渠道。落实预算绩效管理，优化债务结构、加强防范和化解债务风险。鼓励设立多式联运等产业投资基金，完善公益性服务补偿机制，进一步调整完善支持邮政、水运等发展的资金政策。加快推动经营性交通资产资源整合重组，做大做强做优省属交通国有企业，实现集中化、规模化、集团化经营，发挥好交通基础设施投资建设主力军作用。开辟交通运输领域多元化投融资渠道，支持具备条件的企业和项目稳妥开展基础设施领域不动产投资信托基金试点（REITs），有序盘活存量资产。鼓励和支持采用股权合作、PPP等新型投融资建设模式，并充分发挥财政资金使用效益，加快建立“投融建管养”一体化交通投资建设管理体制。

第八章 保障措施

第一节 强化组织协调

紧抓交通强国建设战略机遇，积极向上争取支持，更好统筹各方资源，加快推进全省现代化综合交通运输体系建设。推动建立长效工作机制，为规划实施创造有利条件。省直各部门按职责分工加强沟通协调，完善相关配套政策，协调推进重大项目和重

大工程落地。各市州要紧密结合发展实际，做好地方综合交通运输发展规划与本规划的衔接落实，有序推进规划实施。

第二节 强化规划衔接

本规划在实施过程中要加强与国民经济和社会发展、国土空间、区域发展、产业发展、乡村振兴、旅游发展等相关规划的衔接，与城乡建设发展相统筹。做好铁路、公路、水运、民航、邮政、物流等专项规划与本规划的衔接落实，扎实推进重大工程项目建设。各市州在编制交通运输规划中，要做好与本规划的衔接，将有关规划项目纳入各市州国土空间规划和相关专项规划。

第三节 强化要素保障

加大财政资金对交通的支持力度，积极支持湘西等欠发达地区、湘赣边等革命老区交通基础设施建设，合理划分交通事权，形成各级政府科学的建设投入分担机制。积极推动政府和社会资本合作等建设模式，充分引导社会资本参与交通建设。鼓励各类金融机构加大支持力度。积极通过土地综合开发、项目捆绑建设等方式筹措建设资金。保障重要交通项目建设用地，对省重点建设项目在用地计划、供地方式、占补平衡指标等方面给予一定的政策倾斜。探索建立支持交通技术创新的政策体系，加强知识产权保护，大力推进新技术新工艺新材料在交通领域的应用。优化人才政策，加快交通运输专业化、复合型人才队伍建设。

第四节 强化监督评估

建立健全规划实施的考核评价机制，加强规划实施跟踪，做好规划实施事中事后监管和动态监测分析，适时开展中期评估和建设项目后评估。及时把握交通运输发展过程中出现的新情况、新问题，制定规划风险防范及应对方案。发改、交通、住建等部门落实监管责任，严格投资概算、建设标准、建设工期等要求。审计部门加强项目审计监督。各有关部门和业主单位形成合力，共同推动项目实施。

第五节 强化宣传引导

建立健全统一协调的信息发布机制，把握正确舆论导向。充分发挥各级新闻媒体和网络媒体作用，全面解读规划目标和重点任务，合理引导社会预期和公众参与。充分调动各方面的积极性、主动性，群策群力、共建共享，共同推动我省综合交通运输体系建设。

第九章 环境影响评价

第一节 环境影响分析

环境影响分析依据。为改善环境质量和保障生态安全，从决策源头预防环境污染和生态破坏，根据《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》《规划环境影响评价条例》《规划环境影响评价技术导则》等法律法规，论证规划方案的生态环境合理性和环境效益，提出规划优化调整建议，为规划决策和规划实施过程中的生态环境管理提供依据，促进经济、社会和环境全面协调可持续发展。

现状调查与评价。一是自然环境。湖南省地处我国大陆第二级与第三级阶梯的交接地带，以山地、丘陵为主。境内河网密布，分布有洞庭湖和湘、资、沅、澧四大水系。矿产资源种类多，分布面广，是著名的“有色金属之乡”和“非金属矿之乡”，锑、钨、锰等有色矿产储量居全国乃至世界前列。植被繁茂，植物种类丰富，珍稀树种多。为大陆性亚热带季风湿润气候，年平均气温在16~19℃，平均降水量在1200~1700毫米之间。主要自然生态系统类型为森林和湿地生态系统。土地资源总量丰富，类型齐全。二是规划实施制约因素。规划包括整个湖南地区，规划实施的限制性因素主要有：水土流失、生物多样性减少等生态环境限制性因素；水源保护区、自然保护区、风景名胜区、森林公园、地质公园、水产种质资源保护区、重要湿地等生态敏感区限制性因素；用地特别是耕地资源等国土制约因素。

环境影响预测与评价。一是规划符合性、协调性分析。本规划与《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《湖南省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》等规划有效衔接，符合国家对湖南发展战略定位和主体

功能定位，与大力实施“三高四新”战略、建设现代化新湖南等要求相符合，对支撑湖南省经济社会高质量发展具有重要作用。同时，本规划符合湖南省以自然保护地为基础、生态保护红线为核心、山脉水系等生态廊道为骨干，筑牢“一江一湖三山四水”生态安全空间格局的要求，与各层次规划的协调性一致性较好。

二是“三线一单”要求。全省按照优先保护、重点管控和一般管控单元三类划定860个生态环境管控单元。生态环境准入清单以环境管控单元为基础，从空间布局约束、污染物排放管控、环境风险防控和资源利用效率等方面明确准入、限制和禁止的要求，建立生态环境准入清单管控体系。规划建设项目为交通基础设施项目，应符合我省“三线一单”生态环境分区管控要求，并依法办理建设项目环评手续。

三是规划实施影响分析。规划实施可能会对我省部分区域生态环境产生影响，主要体现在资源占用、生态影响和污染排放三个方面。交通基础设施建设需要消耗一定的土地、通道、能源等资源。交通基础设施建设可能涉及部分自然保护地、生态保护红线、永久基本农田等环境敏感区，可能对局部地区资源承载力产生影响。交通基础设施建设、运营产生的废气、污水、噪声和固体垃圾等污染物，如未得到妥善处理，可能会对周边大气、水等生态产生一定影响。通过严格落实规划和建设项目环境影响评价制度，加强交通基础设施节能环保和风险控制能力，规划实施产生的不利环境影响总体可控。

第二节 预防和减轻不良环境影响的对策措施

优化项目规划布局。充分考虑交通基础设施对饮用水源保护区、自然保护区、风景名胜区、重要湿地、水产种质资源保护区等生态环境敏感区的影响，严守生态保护红线、永久基本农田，按照“保护优先、避让为主”原则，择优选择线位布局方案，尽可能降低对环境的影响。

严格建设运营管理。按照环境质量不断优化的基本原则，以改善环境质量为目标，严格管理交通基础设施建设运营的环境质量底线，严格执行“三同时”制度，做好水土保持和生态环境恢复工作。在项目建设期，关注地表水、地下水、取弃土场的污染；在项目建成后，及时复绿、复垦，恢复临时用地；在项目运营期，关注运输产生的大气和噪声污染，防范水环境风险。

促进资源节约集约利用。合理利用资源，提高能源利用效率，提高交通基础设施建设节地节水水平。加强对能源消耗总量和强度“双控”管理，提高清洁能源使用比例。优先利用存量用地，高效实施土地综合开发利用。线性交通工程建设尽量共用交通廊道。采取综合节能与效能管理措施，提高交通基础设施建设标准和技术装备现代化水平。

加强生态保护。将绿色发展理念融入交通发展各方面和全过程，坚持科学布局，依据空间管制红线实行分级分类管控。推进绿色交通基础设施建设，将绿色交通标准纳入环境准入的门槛条

件。线性交通工程采用综合措施有效防治沿线噪声和振动，严格控制气体和固体污染物排放。水运工程建立并完善环境风险事故的预防和处理机制，建立环境风险应急体系。落实船舶排放控制区政策，有效减少船舶排放及其环境影响。鼓励航空公司使用低噪声、低排放机型，积极控制航班环境影响。

完善环境管理制度。加强规划实施效果跟踪评估，针对生物多样性变化、交通工具大气污染、枢纽场站污水及运输环境风险等重要环境问题，开展阶段性环境跟踪监测。本规划提出的项目将在前期工作阶段做好环境影响评价，严格履行环评法定程序，做好环评公示并充分征求公众意见，同时充分吸纳相关项目环境影响评价成果，并将有关环评结论作为后续建设实施的依据。在实施过程中，严格执行环保措施，降低对环境和公众生活的不良影响。

抄送：省委各部门，省军区。

省人大常委会办公厅，省政协办公厅，省监委，省高级人民法院，省人民检察院。

各民主党派省委。

湖南省人民政府办公厅

2021年8月23日印发

