# 《“十二五”综合交通运输体系规划》获通过

来源：网络 作者：岁月静好 更新时间：2024-09-21

*第一篇：《“十二五”综合交通运输体系规划》获通过国务院总理温家宝21日主持召开国务院常务会议，讨论通过《“十二五”综合交通运输体系规划》和《全国农村饮水安全工程“十二五”规划》。会议指出，“十一五”时期，我国交通运输发展取得重大成就，“五...*

**第一篇：《“十二五”综合交通运输体系规划》获通过**

国务院总理温家宝21日主持召开国务院常务会议，讨论通过《“十二五”综合交通运输体系规划》和《全国农村饮水安全工程“十二五”规划》。

会议指出，“十一五”时期，我国交通运输发展取得重大成就，“五纵五横”综合交通运输网络建设进程加快，铁路、公路、水路、民航和管道等各种运输方式的网络框架基本形成，技术装备和服务水平明显提升，有力支持了经济社会发展，改善了人民群众的生活质量。但我国交通运输发展还很不平衡，总体运输能力仍然不足，交通网络的覆盖广度与通达深度还很不够，各种运输方式的衔接不够高效。随着工业化、城镇化和农业现代化的推进，我国客货运输需求将持续增长，旅客运输需求将更加多样化、多层次。必须贯彻落实科学发展观，正确处理安全、速度、质量、效益的关系，继续加强综合交通运输体系建设，更好地发挥交通运输在产业优化布局、人口合理分布、城镇空间科学拓展等方面的引导作用。

会议明确了“十二五”时期综合交通运输体系建设的原则。一是安全质量，建立严格的安全监管和质量管理制度，并贯穿于交通运输规划、设计、建设、运营各阶段。着力提升技术和装备水平。二是合理布局，与区域经济发展、城镇化格局、资源分布和产业布局相适应，实现通道畅通、枢纽高效。三是优化结构，统筹发展各种运输方式，优化运输结构。四是适度超前，在满足现阶段客货运输需求基础上，适度超前建设基础设施。五是讲求效益，促进各种运输方式有效衔接，一体服务。六是绿色发展，节约集约利用资源，切实保护环境。七是多元投入，鼓励民间资本参与交通运输建设。八是改革创新，深化管理体制改革，完善政府运输监管，提高运输服务水平和物流效率。

会议确定了“十二五”时期的建设目标：初步形成以“五纵五横”为主骨架的综合交通运输网络，基本建成国家快速铁路网和国家高速公路网，铁路运输服务基本覆盖大宗货物集散地和20万以上人口城市，农村公路基本覆盖乡镇和建制村，海运服务通达全球，70%以上的内河高等级航道达到规划标准，民用航空网络进一步扩大和优化，基本建成42个全国性综合交通枢纽。

会议要求，今年要围绕“十二五”规划确定的任务目标，认真推进交通运输基础设施建设。建成一批重大铁路项目，适时开工一批急需必需项目；推进国家高速公路网规划项目和农村公路建设，加大国省干线改造力度；实施一批航道和陆岛交通项目，改善长江干线通航条件；开工建设和续建、完成一批机场与城市轨道交通工程。

此新闻来自--路桥英才网

**第二篇：十二五综合交通运输体系规划相关报道**

中央政府门户网站2024年03月21日 17时32分来源：国务院办公厅

【字体：大 中

小】

温家宝主持召开国务院常务会议

讨论通过《“十二五”综合交通运输体系规划》和

《全国农村饮水安全工程“十二五”规划》

国务院总理温家宝21日主持召开国务院常务会议，讨论通过《“十二五”综合交通运输体系规划》和《全国农村饮水安全工程“十二五”规划》。会议指出，“十一五”时期，我国交通运输发展取得重大成就，“五纵五横”综合交通运输网络建设进程加快，铁路、公路、水路、民航和管道等各种运输方式的网络框架基本形成，技术装备和服务水平明显提升，有力支持了经济社会发展，改善了人民群众的生活质量。但我国交通运输发展还很不平衡，总体运输能力仍然不足，交通网络的覆盖广度与通达深度还很不够，各种运输方式的衔接不够高效。随着工业化、城镇化和农业现代化的推进，我国客货运输需求将持续增长，旅客运输需求将更加多样化、多层次。必须贯彻落实科学发展观，正确处理安全、速度、质量、效益的关系，继续加强综合交通运输体系建设，更好地发挥交通运输在产业优化布局、人口合理分布、城镇空间科学拓展等方面的引导作用。

会议明确了“十二五”时期综合交通运输体系建设的原则。一是安全质量，建立严格的安全监管和质量管理制度，并贯穿于交通运输规划、设计、建设、运营各阶段。着力提升技术和装备水平。二是合理布局，与区域经济发展、城镇化格局、资源分布和产业布局相适应，实现通道畅通、枢纽高效。

三是优化结构，统筹发展各种运输方式，优化运输结构。四是适度超前，在满足现阶段客货运输需求基础上，适度超前建设基础设施。五是讲求效益，促进各种运输方式有效衔接，一体服务。六是绿色发展，节约集约利用资源，切实保护环境。七是多元投入，鼓励民间资本参与交通运输建设。八是改革创新，深化管理体制改革，完善政府运输监管，提高运输服务水平和物流效率。

会议确定了“十二五”时期的建设目标：初步形成以“五纵五横”为主骨架的综合交通运输网络，基本建成国家快速铁路网和国家高速公路网，铁路运输服务基本覆盖大宗货物集散地和20万以上人口城市，农村公路基本覆盖乡镇和建制村，海运服务通达全球，70%以上的内河高等级航道达到规划标准，民用航空网络进一步扩大和优化，基本建成42个全国性综合交通枢纽。

会议要求，今年要围绕“十二五”规划确定的任务目标，认真推进交通运输基础设施建设。建成一批重大铁路项目，适时开工一批急需必需项目；推进国家高速公路网规划项目和农村公路建设，加大国省干线改造力度；实施一批航道和陆岛交通项目，改善长江干线通航条件；开工建设和续建、完成一批机场与城市轨道交通工程。

会议指出，《全国农村饮水安全工程“十一五”规划》要求“十一五”期间解决1.6亿农村人口的饮水安全问题，力争用两个五年计划时间，解决全国农村饮水安全问题。各地区、各部门高度重视，认真落实，“十一五”期间累计完成投资1053亿元，解决了2.1亿农村人口的饮水安全问题，全国农村集中式供水人口比例提高到58%。农村饮水安全工程建设项目的实施，提高了农民健康水平，改善了农村生产生活条件，推进了基本公共服务均等

化。

会议指出，总体上看，目前我国农村的供水保障水平仍然较低，饮水安全工程建设任务十分繁重。“十二五”期间，要在持续巩固已建工程成果基础上，进一步加快建设步伐，全面解决2.98亿农村人口和11.4万所农村学校的饮水安全问题，使全国农村集中式供水人口比例提高到80%左右。一要统筹兼顾，分步实施。优先解决严重影响居民身体健康的水质问题、涉水重病区的饮水安全问题以及局部地区严重缺水问题。二要规模发展，注重实效。有条件的地区发展规模化集中供水，不具备条件的地方可以采取分散式供水或分质供水。三要防治结合，确保水质。加强水源地保护和水污染防治，完善水质检测与监测制度。四要建管并重，促进节水。建立健全县级供水技术服务体系。积极推行用水户全过程参与建设和管理。认真落实节水政策和措施，促进节约用水。五要坚持政府主导，农民参与。农村饮水安全建设管理由地方政府负总责，中央给予指导和资金支持，群众投入以投工投劳为主。鼓励和引导社会资金投入。

会议还研究了其他事项。

附注：

五纵五横：是指黑河至三亚、北京至上海、满洲里至港澳台、包头至广州、临河至防城港等五条南北向综合运输通道和天津至喀什、青岛至拉萨、连云港至阿拉山口、上海至成都、上海至瑞丽等五条东西向综合运输通道。

**第三篇：珠海市综合交通运输体系规划工作大纲**

珠海市综合交通运输体系规划工作大纲

近年来，珠海市城市发展和交通基础设施建设取得重大进展，交通运输体系发展成效显著。随着国家综合交通运输体系的完善和国家对珠三角、珠港澳地区的重视，珠海的城市和交通运输发展迎来一个新时期，因此，在新的规划背景下，根据国家对珠海的最新要求，采用区域化、一体化的视角，基于活动等新的规划手段，整合与提升既有规划，协调城市发展和交通运输发展目标，系统编制珠海市综合交通运输体系规划，对珠海城市和交通发展具有重大意义。规划目标与重点

项目将通过相对完整的交通调查和资料收集掌握城市客货运交通的现状特征，在分析珠海市交通发展趋势和前景的基础上，确定珠海市交通发展战略目标，明确综合交通发展方向，确定城市交通系统的功能结构布局和城市公共交通的发展规划，合理配置城市交通枢纽和各项基础设施，处理好远期发展和近期建设的关系，提出近期建设方案，指导城市交通未来发展方向。结合珠三角城镇群和珠海市规划发展战略的要求，构建出入顺畅、出行便捷、运作高效、设施完善、生态环保，与珠海市的城市发展要求相适应的城市综合交通运输体系。

规划和研究重点如下：

（1）交通调查和交通模型建立

交通调查和交通模型建立是本项目的重点之一。将进行相对全面的交通调查，包括居民出行调查、查核线和路段流量观测、公共交通调查等20项专业的交通调查，并结合资料收集和现场踏勘，建立相对完备的交通调查数据库和珠海市交通规划基础数据库，并在调查数据分析和校核的基础上，为珠海市建立城市综合交通模型系统，模型建立将通过严格的标定过程，并将模型用于本次规划战略和方案的测试分析上。将对珠海本地的技术人员进行使用培训，以确保本项目的调查数据和建立的模型系统可以持续地为珠海的城市和交通发展做出贡献。

（2）珠江西岸综合交通枢纽规划

通过解读国家对珠三角、珠港澳、珠海特区、横琴特区等各项发展规划和要求，明确珠海市重要交通基础设施发展的战略定位，研究珠海的枢纽定位和腹地，不同交通方式之间的关系以及与城市发展的综合协调策略，分析珠海市综合交通的发展方向，合理规划综合交通运输通道和综合交通枢纽，制定区域交通发展策略，合理布局国家和区域重大交通基础设施，促进枢纽高效运行，协调大型交通设施与城市发展，优化区域交通

衔接，扩大珠海机场、港口和铁路枢纽影响，扩展服务腹地，充分发挥综合交通基础设施对城市空间布局形成和产业发展的带动作用，促进城乡统筹，实现交通和城市发展的双赢。

（3）交通发展战略和白皮书（草案）编制

重点解读“珠江口西岸核心城市”、“珠港澳同城”、“国际现代化旅游度假胜地和宜居城市”等对珠海交通发展的目标要求，协调城市发展目标与交通发展目标，制定差别化的、珠海特色的分区、分期发展目标和指标体系，提出交通发展与土地使用协调、交通投资的来源以及形成可持续发展的交通模式等重大交通政策建议，研究适宜于珠海发展的交通模式和网络结构，并通过具体的策略和行动计划确保发展目标的实现。

整合规划研究成果和相关项目成果，编制《珠海市交通发展白皮书》（草案），目标是形成政府政策文本，全面、客观地提出对交通现状的评估结论和科学、准确地把握未来交通发展趋势；制定出完整、切实的交通发展战略和目标体系；搭建相应的政策、管理措施和设施规划框架；确定珠海市“十二五”的交通行动纲领、项目计划及保障措施，作为珠海市交通发展的纲领性文件，指导相关的规划和建设。

（4）公共交通与客运系统

针对城市公共交通与市域客运、长途客运、旅游客运相互融合的趋势，研究一体化的城市客运和公共交通发展机制和发展政策，通过交通需求分析和预测，整合城市客运交通走廊和对外客运走廊，结合铁路、民航、公路运输等对外客运和口岸交通、旅游客运，研究并提出适合珠海特色的城市客运体系模式，一体化规划轨道交通、BRT和常规公共交通、出租车等主要公交系统和城市客运枢纽，明确城市公共交通和客运交通发展定位和目标，提出落实“优先发展城市公共交通”战略的具体策略。

（5）近期行动

近期是珠海市建设珠江西岸交通枢纽的关键时期，项目将根据对近期城市发展要求和发展趋势的理解，结合已经编制的其他交通专业规划，在交通发展战略的指导下，充分发挥交通的带动和引导作用，从设施、体制、保障体系建设上全面推进综合交通网络的建设，适应城市近期发展的要求，为城市的长远、可持续发展打下坚实的基础。

根据规划研究成果和相关工作计划，编制《珠海市综合交通发展“十二五”规划》。2 规划范围与期限

规划范围为珠海市域范围，规划近期为2024年，远期为2024年。

项目研究范围从珠海作为珠三角西岸核心城市出发，充分考虑江中珠三市的发展，以及港珠澳合作的推进。项目时间计划

所有工作在8个月内完成。

按时间进度将项目的工作阶段划分为：交通调查与现状分析阶段、中间成果阶段、最终成果阶段以及报批与后续服务4个工作阶段。其中：

 至第3个日历月为交通调查与现状分析阶段；完成交通调查策划与实施（初定

为第四周）、交通调查数据整理与分析（第4-8周）、交通模型建立、各分项研究内容的详细工作大纲编制，完成现状分析、交通调查与分析、发展趋势分析、国内外经验等专题研究工作和初稿编制；完成战略框架。

 第4个日历月至5日历月，中间成果阶段（初步方案阶段），完成规划的中间

成果，包括规划年交通模型建立、交通模型技术报告初稿、交通战略研究和初步方案，完成各专项初步方案和中间报告。

 第6个日历月至7日历月，为最终成果阶段，完成研究内容，提交成果报批稿。 第8个日历月，报批与后续服务阶段，进行必要的完善工作，协助委托方进行

成果上报审批、公示、宣传等工作，进行技术培训，启动后续服务。

项目按照任务要求的详细工作计划见表1。

3.1 专题研究

3.1.1 专题报告一：交通调查报告

 对各专项调查的实施范围、规模、时间、地点、目的、对象、调查基本方法、实施调查的组织形式、抽样率等基本调查信息的记录与汇总报告；

 针对各专项调查的既定调查方案与调查的内容，对所回收的调查数据进行汇总、整理，并针对其中直接展现的现象进行初步分析以及对深层次的原因进行剖析；  对每个专项调查的调查结论进行汇总分析后，提出初步特征和分析结论。

3.1.2 专题报告二：珠海市交通规划模型技术报告

对珠海市综合交通运输规划模型进行技术总结，对包括交通调查基础信息库、综合交通现状模型、综合交通规划模型等在内的整体开发思路及过程进行整理和说明，并对模型应用加以说明。

3.1.3 专题报告三：交通发展战略及策略研究

在准确把握和诊断综合交通现状的基础上，深入研究综合交通与区域、城市、产业、环境的相互关系，分析未来综合交通发展所面临的趋势和挑战，吸收和借鉴国内外城市的交通发展理念和成功经验，科学合理的制定交通发展的总体战略目标、发展模式、指标体系，以及分项交通发展政策和策略方案，以引导综合交通系统有序发展、支撑城市发展目标的实现。

3.1.4 专题报告四：路网与轨网的规划研究报告

分析市域高等级道路网络在珠三角区域、主城镇与周边城镇及边缘组团的覆盖情况，中心主骨架路网的服务水平，对现有道路网络进行结构调整和优化。

结合已经实施及规划中的珠三角城际轨道网络，以及正在编制的《珠海市轨道交通线网规划》，对珠海市内部的轨道交通网络进行深化，形成大容量公共交通系统的骨架网络；从用地布局、综合交通一体化发展，提出珠海市轨道交通线网的方案比选和优化建议，以及规划推荐方案建议。

3.1.5 专题报告五：对外交通研究报告

以建设珠海成为珠江口西岸综合交通枢纽为目标，在识别珠海对外交通现状问题、检讨既有规划存在不足、预测未来发展趋势和挑战、借鉴国内外成功经验的基础上，制定对外交通发展目标和发展战略，协调各运输方式之间的关系，研究如何加快交通基础设施建设，形成包括港口、机场、铁路、公路以及各类对外客货枢纽在内的对外交通体系，发挥珠海作为珠江西岸核心城市的辐射作用。

3.1.6 专题报告六：交通运输体系研究报告

通过调查和收集资料，总结交通运输体系发展现状和交通运营存在的问题；研究区域关系、城市发展、产业布局和综合交通发展趋势，预测客货交通运输需求；对接相关政策和管理体制，借鉴国内外经验，提出珠海交通运输运营管理模式和管理对策；制定珠海交通运营管理政策框架和保障措施，提升珠海交通的区域职能，促进珠江口西岸交通枢纽目标的实现。

3.1.7 专题报告七：交通一体化研究报告

围绕珠三角西岸区域、城乡一体化等，主要从出行服务的要求和不同交通方式运输的特点出发，按照“协同整合”的系统原则，研究不同交通方式、不同类型设施作为一个整体交通体系运营的设施衔接、运营衔接和管理衔接的政策与措施，作为综合交通运输体系规划的支持。

3.1.8 专题报告八：交通与土地利用的协调发展研究报告

在多个层面上综合分析珠海市在珠三角西岸区域及珠海市自身的土地利用发展背

景；分析珠海市城市发展策略、土地利用开发规划与城市交通的相互影响；通过对国内外城市的土地利用和城市交通协调发展的案例分析，得到对珠海市土地利用和城市交通有积极借鉴作用的结论和建议；提出珠海市不同地区、组团差别化土地利用与城市交通协调发展的建议和策略。为综合交通规划编制过程中正确处理土地利用布局和交通的关系提供指导，并达到支持土地利用规划下的城市可持续交通的发展的目标。

3.1.9 专题报告九：综合交通运输体系规划环境影响评价报告

贯彻科学发展观、循环经济和节能减排的理念，从合理利用资源、维护生态平衡、保护自然环境的角度出发，立足于珠海市乃至广东省社会经济和环境资源的实际状况，紧密结合综合交通运输体系规划方案的具体特点，对规划实施的主要环境制约因素及其可能带来的环境影响进行深入分析；从环境保护角度出发，对规划方案的形成、优化和最终确定提出合理、有效建议；按照经济社会发展和生态环境保护并重的发展思路，制定切实可行的环境保护方案，将规划产生的不良环境影响降到最低程度，以此促进珠海市社会、经济和环境的可持续、和谐发展。在此基础上，编写环境影响评价篇章。

根据国家相关法规要求，本项目编写的环境影响评价篇章不单独进行评审。

3.1.10专题报告十：珠海市综合交通发展“十二五”规划

在前述规划研究的基础上，总结“十一五”规划的执行情况，分析城市、产业和交通三大方面的建设要求，落实五年初步形成珠江口西岸交通枢纽城市的目标，提出编制珠海市综合交通发展“十二五”规划的内容和建议。

3.2 珠海市交通发展白皮书（草案）

在本次规划成果及其他单项交通工程设计和专项交通规划的基础上，结合城市发展目标和管理体制，将综合交通规划和政策有机结合，从单个交通系统拓展到解决各个交通系统的整合，从单纯的交通规划扩展到城市总体发展政策，着力于城市交通一体化发展，并完整地提出珠海市交通发展的目标、战略、基本政策、主要任务和措施，作为珠海市政府推进城市交通发展的综合性文件，以指导交通发展、协调相关各行业发展。

本次规划关于交通发展白皮书的工作阶段为白皮书草案阶段。

**第四篇：北京市综合交通运输体系**

综合交通体系

来源：北京市规划委员会网站日期：2024-04-1

2交通发展目标与战略任务

与国家首都和现代国际城市功能相匹配，建设可持续发展、以人为本和动态满足交通需求的，以公共交通为主导的高标准、现代化综合交通体系，引导城市空间结构调整和功能布局的优化，促进区域交通协调发展，支持经济繁荣和社会进步。以“高效便捷、公平有序、安全舒适、节能环保”为发展方向，2024年，交通结构趋于合理，公共交通成为主导客运方式，出行的选择性增强，出行效率提高，交通拥堵状况得到缓解和改善，交通发展步入良性循环。

(1)交通发展战略的核心是全面落实公共交通优先政策，大幅提升公共交通的吸引力，实施区域差别化的交通政策，引导小汽车合理使用，扭转交通结构逐步恶化的趋势，使公共交通成为城市主导交通方式。

(2)突出交通先导政策。根据“两轴-两带-多中心”的城市空间结构，加大发展带的交通引导力度，积极推动东部发展带综合交通运输走廊的建设，构筑以轨道交通、高速公路以及交通枢纽为主体的交通支撑体系。

(3)优化完善中心城路网体系，全面整合既有交通设施资源，挖掘现有设施潜力，大幅度提高现有道路的通行能力。加大路网密度，完善路网“微循环”系统，提高资源使用效率。合理确定中心城的土地开发强度与建设规模，改善中心城交通状况。

交通发展指标

预计2024年，全市民用机动车拥有量达到500万辆左右，全市出行总量将达到5200万～5500万人次/日。中心城公共交通出行占客运出行总量的比例，由2024年的27%，提高到50%以上，其中轨道交通及地面快速公交承担的比重占公共交通的50%以上。

交通发展策略

(1)发挥交通对城市空间结构调整的带动和引导作用，根据城市总体布局，积极推广以公共交通为导向的城市开发模式(TOD)，优先建设联系新城的大运量快速公共客运走廊，依托走廊发展新城。高标准编制新城的道路、公共交通、场站枢纽、交通管理等专项规划。

(2)加强京津冀北区域城市间的联系，促进区域协调发展，统筹考虑区域交通设施的规划、建设和运营。完善区域航空、铁路、公路网络，促进大型交通基础设施区域共享。区域交通运输枢纽布局与城市交通系统良好衔接，实现区域交通与城市交通一体化，引导城市空间与区域空间结构协调发展。

强化京、津之间的交通联系，建设快速交通走廊。加强北京主要出海通道的建设。加强北京市域范围内的货运通道建设。

(3)提高公共交通系统的服务水平。加大政府对公共交通的投资力度，积极吸引社会投资，加速发展轨道交通和地面快速公共交通系统。优先确保各类公共交通设施用地需要，调整优化公共交通网络结构与布局，改善换乘环境，提高换乘效率。给予公交车辆充分的道路优先

行驶权，深化公共交通运营和管理机制改革，推行公交运营服务特许经营制度。

(4)加强枢纽建设，实现航空、铁路、公路等对外交通与城市交通之间的顺畅衔接。改善城市各种交通运输方式之间的接驳换乘条件，实现不同交通方式之间运营、组织、票制一体化。

(5)以有效的需求管理政策和手段对小汽车交通的使用实施引导与调节。采取差别化的交通政策，在中心城中心地区特别是旧城，在提高公共交通服务水平的同时，加大对小汽车交通的管理力度。提倡步行交通和自行车交通，积极发展驻车换乘。改革出租汽车运营管理体制，降低出租车空驶率。推进公务用车制度改革。

(6)道路建设的重点逐步由中心城向中心城以外的地区转移，促进和引导新城的发展。中心城道路建设的重点由快速路、主干路逐步向次干路、支路转移，提高道路网整体能力和应变能力。道路建设要为公共交通、步行交通和自行车交通创造良好条件。交通设施充分考虑无障碍设计，保障交通弱势群体应有的交通权利。旧城道路建设要服从历史文化名城保护的要求。

(7)强化道路交通安全，提高道路交通管理水平。提高全民现代交通意识，加大执法力度，建立良好交通秩序，提高交通安全性。向所有交通参与者和管理者提供动态交通信息，提高交通决策和管理的科学性，减少出行的盲目性。

机场

北京首都国际机场是大型的、现代化的、具有国际和国内枢纽双重功能的综合性枢纽机场。继续按计划完成首都国际机场扩建工程。根据城市及区域发展的需要，结合民用航空事业发展的要求，通过加快京津冀北地区的协调，在区域经济联系的主导方向上，选址建设首都第二机场。场址建议选择在北京的东南方向或南部。同时配合选址工作的进展，适时开展与新空港配套的集疏运交通设施建设的规划准备工作。

应与津冀进行沟通与协调，共同对选址方案规划建设用地进行控制和预留。

铁路枢纽

北京铁路枢纽现有京山、京

九、京广、京原、丰沙、京包、京通、京承、京秦、大秦线10条干线，在既有铁路基础上，规划京沪、京广、京哈客运专线，积极推进京津区域快速铁路的建设。

客运系统按“四主两辅”总体布局，北京站、北京西站、北京南站和北京北站为主要客站，新北京东站(通州)、丰台站为辅助客站，新北京东站(通州)预留发展条件。北京站与北京西站、北京北站与广安门站间以地下直径线连接。

调整铁路货场布局，逐步将大型铁路货场迁出五环路以外。

区域快速铁路

规划和建设作为区域内部高服务水平公共客运交通设施的区域快速铁路交通，加强区域内城市职能中心、城市重点发展地区、大型客运交通枢纽设施之间的联系。规划以北京为中

心，以京津为主轴，以石家庄、秦皇岛为两翼的区域快速铁路网构架，覆盖京津冀地区的主要城市，基本形成以北京、天津为中心的“两小时交通圈”。

公路系统

北京市公路网络由国道(主干线)、市道、县道和乡道组成，公路与城市道路的交接点在五环路上。规划全市公路网总里程约为22000公里，公路网密度约为1.34公里/平方公里，其中，由国、市道系统组成的干线公路网总长度约为3000公里。

(1)国道系统是国家公路网和战略性快速通道系统的组成部分，由3条国道主干线和8条国道组成。

国道主干线有八达岭高速公路、六环路、京沈高速公路(以上三条高速公路共同组成国道主干线丹拉线G025)、京津塘高速公路(G020)和京石高速公路(G030)，规划标准均为高速公路。国道有京承高速公路(G101)、京哈高速公路(G102)、京济公路(G104、G105)、京开高速公路(G106)、京原公路(G108)、京大公路(G109)、京包公路(G110)和京丰公路(G111)，其中京承高速公路、京哈高速公路、京济公路、京开高速公路、京包公路规划为高速公路，京原公路、京大公路、京丰公路规划为一级公路。

(2)市道系统是中心城与新城之间，以及北京与邻近省市之间的主要通道，由1条环线(即五环路)、16条放射线和20条联络线组成。

市道放射线由京承公路、机场高速公路、京平高速公路、京津第二通道4条高速公路和12条一级公路组成。

市道联络线由机场第二通道、机场北线、李天路3条高速公路和17条一级公路组成。

(3)县道和乡道系统是联系新城与重点镇、一般镇之间的地方性道路。原则上县道系统采用二级和二级以上技术标准，乡道系统采用三级或四级公路技术标准。

公路主枢纽系统

(1)公路客运主枢纽。依托公路客运主枢纽系统，积极发展跨省市与铁路、航空相接驳的公路长途旅客运输。北京的公路客运主枢纽体系由9个客运枢纽场站所组成。

(2)公路货运主枢纽。发展专业化、集约化货物运输，依托口岸、航空港、公路及铁路集装箱场站设施以及公路货运主枢纽，构筑北京的物流基地。北京的公路货运主枢纽体系由6个一级枢纽和5个二级主枢纽构成。

公共交通系统

在2024年前初步建成公共交通为主体、轨道交通为骨干、多种运输方式相协调的综合客运交通体系。

(1)轨道交通系统。由地铁、轻轨、市郊铁路等多种方式组成的快速轨道交通网将覆盖中心城范围，并连接外围的通州、顺义、亦庄、大兴、房山、昌平等新城。

2024年建成轨道交通线路19条(中心城线路15条，市郊线路4条)，运营线路总里程约570公里。规划并预留轨道交通车辆段30处、停车场20处、大修厂3处。

(2)地面公交客运系统。按快线、普线、支线三级系统进一步完善地面公交线网结构。根据客运枢纽和轨道交通线网的发展，动态调整优化全市公交线网布局。在中心城和新城之间建设快速公交走廊，近期内轨道交通建设困难较大的，在走廊上安排大容量地面快速公交线路。

(3)公交场站。按照保养场、中心站、首末站、到发站四个层次安排公交场站规划用地与建设。中心城规划保养场10座，中心站44处。继续改善首末站和到发站的条件。公交场站设施应与城市的开发和改造同步建设。

(4)公共交通枢纽与换乘。结合轨道交通车站规划，在客流集中的区域建设公共交通枢纽，中心城规划33处，每个重点新城规划2～3处，其它新城规划1～2处。改善大型道路交叉口、立交桥等处的公交换乘条件，缩小换乘距离。

(5)控制出租汽车总量，提高服务水平，改变运营管理模式，逐步降低出租车的空驶率。在居住区、大型公共建筑、各类交通枢纽等人流集聚的地区，设置出租汽车候客区。城市道路系统

(1)中心城道路系统仍保持方格网与环路、放射线相结合的布局，路网由快速路、主干路、次干路和支路组成。其中，快速路系统由3条环路、17条放射线及2条环路联络线组成。中心城规划道路总长度约为4760公里，其中干道网总长度为2610公里；支路比例约为45.2%。道路网密度为4.4公里/平方公里。道路用地率为16.4%。

中心城道路红线规划宽度(不含旧城)：快速路60～80米，主干路40～80米，次干路30～45米，支路20～30米。道路横断面的布置，要为合理组织行人交通、公共交通、机动车与非机动车交通以及公交乘降等创造条件；要为轨道交通、过街设施等预留合适的空间；应尽量保留道路中间及两旁树木，改善城市景观。

快速路与道路网中重要道路相交时采用立体交叉，其它路口一般采用平面交叉。

在完善中心城快速路系统建设的基础上，重点加强次干路、支路和南北向交通主干线的建设。

(2)结合城市结构调整和新城发展，加快外围新城干线道路网络建设，增加东部、北部道路网密度，形成以高速公路和快速路为骨架、级配合理的路网系统。

建立新城与中心城紧密衔接的复合型交通走廊。重点新城规划快速路系统。规划新城道路网密度为5～7公里/平方公里，道路用地率大于20%。

(3)保持旧城路网的棋盘式格局和街巷胡同肌理、空间尺度，调整旧城历史文化保护区内的道路功能、性质和横断面布置，在严格保护旧城内胡同尺度的前提下，实施建设与改造。停车系统

强化交通需求管理，分区域采用不同的供给标准和收费标准。在中心城中心地区特别是旧城，根据可能提供的停车位，对机动车拥有和使用实行适度控制。在道路资源总体不足的状况下，严格控制路上停车。促进既有停车设施的充分利用。除严格按规定配建停车位之外，中心城规划布置公用停车场200处左右。

为方便换乘、吸引个体交通向公共交通转移，积极发展驻车换乘(P+R)系统，中心城规划驻车换乘停车场50处左右。在轨道交通及地面公交车站，根据需要就近设置自行车停车处。在停车收费方面实行优惠政策。

步行与自行车交通

步行交通和自行车交通在未来城市交通体系中仍是主要交通方式之一。提倡步行及自行车交通方式，实行步行者优先，为包括交通弱势群体在内的步行者及自行车使用者创造安全、便捷和舒适的交通环境。

规划、建设和政策法规制定中，为行人过街和自行车交通提供方便。应保证步道的有效宽度，中心城内行人过街设施以平面形式为主，立体方式为辅。改善自行车与公共交通的换乘环境。在次干路及以上等级的道路上实现机动车与自行车之间的物理隔离，保障自行车交通安全和通畅。

编制城市步行交通规划、自行车交通规划，并纳入城市综合交通规划。

交通管理系统

强化交通管理系统建设，充分利用高新技术提高道路交通管理水平和道路交通安全水平。注重公共交通、步行和自行车交通的路权分配。提高全民现代化交通意识，实现城市道路交通系统的高效、安全、便捷、舒适和文明，降低交通能耗和污染。

(1)加强交通管理设施建设与交通需求管理。完善道路交通标志、标线、信号灯等交通工程设施，加强基层驻地、分指挥中心以及交通安全宣传教育设施建设。在旧城和中心城中心地区实施强有力的交通需求管理措施，引导小汽车交通的合理使用，鼓励市民使用绿色交通方式出行，削减城市道路交通及环境负荷。

(2)加强交通法规建设，严格执法，制定交通安全发展规划，加强道路交通安全工程建设与交通安全社会宣传力度。

(3)加强交通环境综合治理，全面改善交通环境，做好机动车尾气污染、噪声和震动的防治工作，发展高效、清洁的交通工具。针对机动车增长对环境影响的状况，实行动态监测和环境影响评估。

(4)加强智能交通系统建设与管理。构筑包括公共交通指挥调度、交通诱导、紧急救援管理、交通事故快速勘察等子系统在内的智能交通系统，全面提升交通管理水平。

应急交通

提高交通设施自身的抗灾能力和可靠性，结合城市减灾的相关要求，建立应急交通组织机制，制定应急状态下的交通组织方案，整体提高北京城市交通系统的应急能力。

充分考虑特殊交通运输的需要，完善交通体系，保障城市交通系统运行的可靠性和效率。

**第五篇：黄石市阳新县十二五综合交通运输体系建设与发展规划**

黄石市阳新县“十二五”综合交通运输体系建设与发展规划

阳新县位于湖北东南部，长江中游南岸，版图面积2800平方公里，现辖23个镇（区），总人口107万人，东临长江，西接京广，南通京九，北连武黄，大广、杭瑞、黄咸、麻阳高速在境内交汇，具有“吴头楚尾”承东启西、联南纳北的交通区位优势，同时是武汉“1+8”城市圈的重要出口与东南枢纽。如何合理配置和有效利用交通优势资源，发挥区域综合运输的整体功能，构建与阳新在国高网和城市圈中的区位相配套的公、铁、水、管综合交通运输体系，是支撑阳新经济社会发展的先行基础。协调交通运输与鄂东区域的关系，落实区域交通辐射战略，整合交通运输资源，确定县域交通运输发展目标，制定交通运输发展方案，是制订阳新县“十二五”综合交通运输体系建设与发展规划的根本任务。

一、阳新现状交通发展概况

目前，阳新的公路主骨架尚未形成“田”字网，尤其是以阳新县城为中心的腹地交通运输无法进行网状运行，急需贯通北部棋盘洲至大冶、咸宁高速公路，东部麻城至阳新高速公路，腹地阳新至（武汉）大广高速的一级公路，融入“1+8”城市圈交通运输网络；加快黄石至阳新快速通道的立项建设，以改变阳新到江西、九江比到武汉、黄石还要快捷的被动局面；必须建成县域内长江组合港、阳新富河81公里岸线的第一个港区——兴国港区；建成武（昌）九（江）高速铁路干线，构建“二环九射二桥三隧五码头”，初步形成阳新公、铁、水、管综合交通运输体系。

截止2024年底，阳新县交通运输线路里程达到3929.8公里（不含城市道路）。公路通车里程为3747.3公里，其中等级公路2516.2公里，区域内路网密度为134.6公里/百平方公里，等级公路比重为67.1%。长江和内河航道126.5公里，码头泊位88个。铁路营运里程57公里，区域内铁路路网密度为2.1公里/百平方公里。

（一）阳新公路交通发展现状。全县公路通车里程3747.3公里。其中，106国道过境段58.75公里，5条省道227公里，16条县道272.2公里，154条乡道1071.385公里，村道2117.93公里。通车公路总里程中，技术指标为二级的280.938公里，三级74.3公里，四级2160.869公里，等外级公路1231.2公里（通自然湾公路）。通车公路总里程中，沥青混凝土路面24.5公里，水泥混凝土路面979.71公里，沥青碎石路面617.888公里，其余砂石路面或无路面公路2125.2公里。全县所有镇政府、管理区所在地都通了二级或三级公路，所有建制村村委会都通了沥青（水泥）路。大广高速和杭瑞高速两条国道主干线在阳新境内长100公里，分别于2024年和2024年动工建设，2024年均能建成通车。全县有各型营业运输车4105辆，其中客车438辆，货车3283辆。有汽车客运站9座，其中二级站2座，五级站7座，有客运线路90条，远及深圳、上海、温州等地，县内遍及各主要农村集镇，日发客班900次，年客运量900万人次。乡村客运则延伸至村。全县年货运量630万吨，有城南货运站1座，乡镇没有正规货运站。区域有公共客运线路11条，客运出租车280台。

（二）阳新水路交通发展现状。全县航道有：长江过境段45.5公里，富河干流81公里。航道沿线港口划入鄂东组合港。县内共分棋盘洲、黄颡口、富池口和兴国等4个港区。港口自然岸线总长125.5公里，长江45.5公里为一级航道，富河富池至排市大桥59公里为五级航道，排市大桥至富水大坝22公里为六级航道。计有客货码头泊位88个，最大靠泊能力3000～5000吨级，年货运通过能力1500万吨。受富池大闸和富河航道的限制，富河只能进出100吨级船舶。全县注册营运船舶257艘，其中货船101艘，共2.6万总吨位，客船156艘3157座位，年客运量72.8万人次。位于棋盘洲港区的黄石新港（物流）园已获省政府批准，大棋一级公路

正在向棋盘洲港区延伸。

（三）阳新铁路交通发展现状。武九铁路阳新县境57公里，为国家一级干线。武九高铁是华中地区正在立项建设的首条全封闭高速铁路。阳新火车站为三级站，设计日发旅客量1万人次，年货物吞吐能力60万吨。2024年，火车旅客发送量51万人次，货物吞吐量34万吨。

二、阳新现状交通问题分析

“十一五”，阳新加快了交通基础设施建设步伐，不断提升了交通运输对全县经济社会发展的基础支撑和先行作用，区域综合交通运输快速发展。累计完成建设投资8.5亿元（不含高速公路和棋盘洲港区），全力配合、精心服务省市重点建设项目杭瑞、大广高速公路和棋盘洲港区工程建设。全县国省干线路况明显改善：完成106国道、界浮省道、沿横省道等大修工程77.6公里，新增河金、阳枫省道干线二级公路49公里。农村公路变化日新月异：改扩建县乡二级公路61公里，改造县通乡公路100公里；农村公路“渡改桥”项目排市大桥已建成通车，荆头山大桥计划2024年底建成通车；完成危桥改造16座；改造省际出口及断头路18条计163公里；完成农村公路通畅工程1062公里；建成防汛通道10.9公里。运输站场、港口水运设施建设平稳推进：建成乡镇五级客运站14个、农村候车亭120个、招呼站150个；达标改造农村渡口34个；官桥二级客运站主体工程将于2024年7月投入运营；王英仙岛湖旅游码头工程及旅客接待中心，将于2024年10月前建设完成，兴国港区已完成“三通一平”工作。但阳新综合交通运输发展与城市圈“两型社会”建设的整体要求还存在较大差距与不足，交通运输对阳新经济社会发展的“瓶颈”制约还没有得到根本消除，主要体现在以下几个方面：

（一）交通设施规模总量不足，交通基础设施仍然薄弱，对国民经济的制约仍然存在。对外快速运输通道缺失，主骨架公路网不完善，在与城市圈中心城市武汉、副中心城市黄石、鄂州等的道路系统衔接方面，都需要绕行大冶、黄石，线路迂回，缺乏有效的直接联系。全县公路等级偏低，二级公路里程仅占通车总里程的7.5%；高级、次高级路面总里程仅占通车总里程的43.29%；等外公路还占公路通车总里程的32.85%；低级路面、无路面公路还占公路通车总里程的56.71%。公路上等升级任务十分繁重。农村公路不通畅问题突出，农村公路养护管理任务尚未起步。生态、红色旅游公路建设发展滞后。国省县乡村道危桥多、安保工程极不完善。

（二）港口开发力度不大，与重要港口城市地位相比，港口吞吐能力和机械作业程度还很不相符。部分港口作业区的功能混乱，设施简陋，机械作业程度较低。内河航道等级不高，受季节、富池船闸、航道上桥梁净高、航道淤塞影响较大，不能有效地与长江黄金水道连网成片。

（三）铁路对城市发展的带动和促进作用有待进一步提高。将武汉至黄石高速铁路延伸至阳新乃至通达九江市，实现区域交通资源的有效利用，十分紧迫和必要。

（四）现有各交通方式自成体系发展与综合交通运输一体化发展的要求不相适应。阳新县境内公路、水路、铁路等交通方式各自发展，难以进行资源整合和优化运输结构；各交通方式的客货站场布局不尽合理，相互之间缺乏衔接配套，综合交通运输的整体效益不能充分发挥。

（五）运输站场等级低，管理服务手段落后。突出表现在货运站场设施简陋，功能单一，与其他运输方式的站场还未能形成合理衔接。现代物流技术的应用进展缓慢，还未向物流中心、物流园区转型。管理服务手段与装备水平比较落后。道路运输站场在信息管理标准化、经营运作网

络化、信息资源共享化等方面差距大。

（六）综合交通运输各方式的发展不够平衡，各交通方式的比较优势尚未得到充分发挥。水路优势不优，成为我县综合交通运输体系中的“短板”；管道运输基础较为薄弱；农村公路通畅深度有待进一步提高，“路运站渡一体化”长效机制有待进一步完善；现代物流业没有形成体系，综合交通运输的整体效益没有得到充分发挥，主导道路运输市场的仍然是众多效率和素质较低的分散的个体企业、小型企业，大型骨干企业严重不足，运输生产的组织和集约化程度低。

（七）交通基础设施建设、管理、养护、运输需地方配套大量的资金，由于投入不足，影响了综合交通运输体系建设与发展的进程。

三、“十二五”综合交通运输体系建设与发展规划

（一）指导思想。以科学发展观为统揽，以经济要发展，交通要先行为主导，认真贯彻落实建设、管理、养护、运输并重方针，着力构建网络完善、结构合理、衔接紧密、信息共享的综合交通运输体系，充分依靠各级党委政府、人民群众和社会各界的通力支持，开创阳新现代交通运输发展的新局面。

（二）基本原则。坚持从阳新经济社会发展需要出发，依靠各级党委政府、人民群众和社会各界，充分调动各方积极性的原则；坚持与旅游开发，山、水、林、田综合治理，小城镇建设，新农村建设等相结合的原则；坚持以规划为先导，与综合运输、城镇体系发展规划相协调的原则；坚持实事求是，因地制宜的原则；坚持条快结合，分级管理的原则；坚持科学发展观，注重可持续发展战略，注重科技进步，注重交通安全，注重生态环境保护原则。

（三）发展目标。紧紧围绕贯彻落实省市交通运输工作会议精神和县委县政府的统一部署，规划投资232亿元，打造带动4条（大广、杭瑞、黄咸、麻阳）高速137公里（已建43公里，续建、待建94公里），1条（106）国道59公里（已建成），5条（界浮、沿横、阳枫、富阳、河金）省道241公里（已建成），8条（星肖、朱梅、阮殊、刘太、龙岩、黄太、大

三、大有）拟升省道95公里（待建），3条（杭瑞高速阳新连接线、武阳、黄阳）一级公路86公里（在建、待建），7个（阳新物流中心、城南客运站、城北客运站、中心客运站、龙港客运站、武九北站、武九东站）重要站场（已建成城南、中心客运站和武九北站），5个（棋盘洲港区、黄颡口综合码头、富池综合码头、兴国港区、王英中心码头）重要港口码头（续建、待建）以及主要农村交通设施的现代交通网络新格局。重点建设“二环九射二桥三隧五码头”，统筹养护、管理、运输协调发展，形成以高速公路、一级公路、国省干线、长江黄金水道、富河内河航运、快速铁路为主骨架的综合交通体系，实现公水联运、公铁联运、铁水联运、公铁水联运，基本建成现代交通运输一体化发展的管理体制和运行机制，为阳新新一轮经济社会大发展提供强有力的支撑。

具体目标：

——公路方面。以打造“五纵三横”高等级骨架公路网（五纵：大广高速、麻阳高速、106国道一级公路、黄阳一级公路、兴国至浮屠一级公路；三横：杭瑞高速、黄咸高速、武阳一级公路）、“四纵五横”省道干线公路网（四纵：阳枫省道、富阳省道、河口至洋港省道、梅军省道；五横：界黄省道（界首至黄沙铺）、三通省道、沿横省道、河金省道、洋港至燕下省道），仙岛湖生态旅游公路网和农村公路网为着力点，实现通省达市公路高速、一级化；省道技术二级、路面

高级化；农村公路技术等级化、路面高级化、行车安全化、养管正常化。重点建设黄咸高速公路、麻阳高速公路、武阳一级公路、黄阳一级公路、106国道一级公路、浮屠至兴国一级公路、仙岛湖生态旅游公路、梅军二级公路、农村公路等。

——公路客货站场方面。以打造“运输网络一体化、运输装卸一体化、运输站场一体化、运输辅助设施一体化和管理一体化”的新型联合运输系统为目标，构建“交通枢纽二级站、镇镇都有客运站、村村都有候车亭”的客运服务体系，建立较为完善的物流服务体系和服务网络，提高物流专业化和现代化水平以及整体运行效率。重点建设龙港、浮屠二级客运站，排市、三溪、白沙、木港三级客运站、阳新物流中心等。

——水运港口码头方面。将以长江港口码头建设为主线，实施内河航道整治和完善兴国港区配套设施建设，充分发挥长江、内河黄金水道的运输功能。重点建设富池港综合码头、兴国港区、富水河航道整治工程、黄颡口码头工程等。

——铁路方面。修建武汉至九江客运专线阳新段及武九高铁东站，预留白沙（南）站，构建快速、便捷的铁路客、货运输体系。

（四）“十二五”的重点工程。县委县政府决定将2024年定为“交通运输建设年”，全面启动“二环九射二桥三隧五码头”的建设，为“十二五”阳新交通运输重点工程建设开创了先行条件。

二环——立项建设东部的麻阳高速、北部的黄咸高速阳新段，在建的西部大广、南部杭瑞高速与国家高速公路网、地方高速公路网贯通，构建阳新的高速公路外环圈；以106国道、沿横省道、三王路、农大路、石东路、界浮省道、阳枫省道、富阳省道、河金省道为基础，拟升等立项改造星肖线等8条95公里县乡道为省道，构成连接白沙、浮屠、三溪、军垦、王英、龙港、洋港、排市、木港、枫林、富池、半壁山、陶港、黄颡口、韦源口、金海、太子、大王的国省干线内环圈。

九射——以中心城镇、高速互通、过江通道、综合码头、公铁站场、物流园区等重要设施为节点，形成内联外射的便捷通道，辐射沿线及周边地区。一射：以城区兴国镇为中心射点，建设杭瑞高速阳新连接线15公里、杭瑞高速阳新互通、武阳一级公路、梁兴一级公路、黄阳一级公路、富阳省道、拟升省道二级公路95.4公里、兴国石孚渡改桥、阳新物流中心、城南客运站、城北客运站、武九高铁阳新段57公里、武九高铁阳新东站、拟请县政府组织交通、水利两家联手，加快启动富河81公里航道的疏浚工程，特别是赶在“十二五”前期做好富池大闸500吨级船闸改造工程的工可设计工作，力争早日消除富河航运的瓶颈，以低碳、低成本运输，造福富河两岸50万余人民，畅通县城高密度的人流物流。尽快建成兴国港区。构建以兴国城区为中心的公、铁、水综合交通运输枢纽。二射：以棋盘洲新港物流园为射点，建设黄咸高速阳新段26公里、棋盘洲长江大桥，联通沪蓉高速、棋盘洲港区、黄颡口综合码头、大冶湖港口河渡改桥、大冶湖大王大桥，升等立项改造大有线、大三线、刘太线，规划立项建设黄石至阳新一级公路及筠山隧道，山南铁路，构建公、铁、水枢纽，辐射兴国港区、黄冈和皖西。三射：以大王太子结合部为射点，黄咸高速与黄阳快速路构成“十”字对接，完善河金省道，立项升等改造刘太公路，规划建设大冶湖大桥，构建公、水枢纽，联通兴国、陶港、太子、大王、大冶大箕铺和黄石市黄金山工业园及市区。四射：以富池镇为射点，建设麻阳高速阳新段11公里、武穴（富池）长江大桥、富池综合码头、远大专用码头、华新骨料专用码头、富河水泥专用码头、阳枫线富池隧道、富阳省道、富河航道及沿河县道，建设公、水枢纽，连通兴国中心射点，辐射鄂东、赣西、沿江

经济带。五射：以枫林镇为射点，麻阳高速与杭瑞高速交汇，建设麻阳高速枫林互通、杭瑞高速枫林互通，改造界浮省道，构建公、铁枢纽，辐射赣西北。六射：以木港镇为射点，建设杭瑞高速木港互通，升等立项建设木洋公路及其桑树下隧道、龙岩公路，建设公、铁枢纽，辐射洋港镇及赣西北。七射：以龙港镇为射点，以大广、杭瑞星潭互通为枢纽，立项建设106国道一级公路梁公铺至贾家源段59公里、龙港孔志渡改桥、龙港二级客运站，构成公、水枢纽，辐射龙港红色旅游区、咸宁通山县及赣北。八射：以三溪镇为射点，武汉至阳新一级公路与大广高速交汇，建设公、水枢纽，辐射王英仙岛湖景区、大冶西和咸宁东。九射：以白沙镇为射点，规划建设武九高铁白沙（南）站、梁兴一级公路、立项改造良荐湖至七峰山二级公路、梁公铺至三溪国防战备公路，构建公、铁枢纽，辐射阳新北、阳新东以及大冶中东部。

二桥——棋盘洲长江大桥、武穴（富池）长江大桥。

三隧——黄阳一级公路筠山隧道、阳枫线富池隧道、木洋线桑树下隧道。

五码头——棋盘洲、富池、黄颡口、兴国、王英码头。

配套网络。完成县乡等级公路改造150公里；国省道大修改造135公里。

桥站渡场。拆渡（兴国石孚、龙港孔志、大冶湖港口）建桥3座，新建桥梁96座4381米，危桥改造90座2372米；建设龙港、浮屠2个二级客运站，三溪、白沙、排市、木港4个三级客运站，军垦、荆头山等10个五级客运站，阳新兴国公汽总站、城市客运站指挥中心、候车站台50个，农村候车亭100个、招呼站200个，阳新物流中心、富池物流中心和黄颡口、三溪、龙港配送中心，武九客专东站；建设富河航道整治，大冶湖金湖、莲花、刘寿渔业码头，大冶湖金海煤碳专用码头，王英旅游区船型改进以及港口支持保障系统工程。

养护管理。加强公路规范养护、日常养护；加大治超、清障管理力度；切实加强危桥改造；打造“洁、绿、畅、美、安”公路网；高质量、高标准实施大修工程，确保两年内全县国省干线路况全面恢复与改善。

运输管理。大力推动城乡客运一体化，实现城乡公共交通服务均等化，落实“公交优先战略”。加强运输市场监管，不断提高运输服务质量和依法行政能力。完成旅客运输量5377万人，货物运输量3876万吨。

（五）“十二五“交通运输发展规划项目建设资金筹措。“十二五”期，我县交通项目建设估算投资232.0775亿元，其中公路建设137.383亿元，站场建设13.8985亿元，水上港口、码头建设6.796亿元，铁路建设74亿元。建设资金来源：一是申请部、省、市投资182.2386亿元，二是地方自筹49.8389亿元。

（六）保障措施

1、紧抓国家实施中部崛起、长江经济带战略、湖北省实施武汉城市圈建设战略和阳新县享受“双比照”（西部大开发及振兴东北老工业基地）优惠政策的机遇，争取国家、部省市对我县交通基础设施建设的政策扶持和财政投入，促进交通运输发展。

2、积极行动，尽快开展项目前期工作研究，为各阶段规划目标打下坚实的基础。

3、政策扶持优先发展综合交通基础设施。综合交通基础设施的建设需要消耗巨额的资金和占用大量的土地资源。建议县政府给予土地、资金等政策的大力支持。同时建议我县在交通基础设施建设上适应新机制，成立交通投资公司，构建投融资平台，充分发挥政府的主导作用，形成多元化投资新格局，形成全社会办交通的新氛围。紧紧依靠各级党委政府、人民群众和社会各界，积极研究和争取一切可能的资金来源，坚持多层次、多形式、全方位地筹措交通发展资金。

4、加强建设项目和运输市场管理，确保建设工程质量，确保生产安全，确保建设资金安全有效使用，确保运输市场秩序规范。

5、确立“科教兴交”的方针，注重人才培养，努力造就一批技术、管理、信息人才队伍，为交通科学持续发展提供保障。

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找