

岳阳县交通运输“十四五” 发展规划

湖南润和土地整理开发技术咨询有限公司
2021. 02

国土空间规划编制技术单位

资质认证书



湖南润和土地整理开发技术咨询有限公司：

根据湖南省自然资源厅办公室《关于当前国土空间规划编制技术单位有关资质认证问题的通知》（湘自然资办发[2020]33号），你单位提交的有关申报资料符合认证条件，予以通过过渡期资质认证，按照你单位原土地规划乙级资质进行管理（有效期一年），可在我省从事国土空间规划相关业务。

湖南省自然资源厅
二〇二〇年四月二十九日

目录

前言.....1

第一章 发展条件.....6

 第一节 规划背景.....6

 第二节 “十三五”交通发展成就.....11

 第三节 存在的问题和矛盾.....13

第二章 发展形势.....16

 第一节发展形式与要求.....16

 一、国家层面战略规划及政策分析.....20

 二、湖南省层面重要规划分析.....29

 三、市县层面重要政策分析.....35

 第二节 “十四五”运输需求预测.....41

 一、 社会经济预测.....41

 二、 客、货运量预测.....42

 三、 各乡镇客、货运量预测.....44

 四、预测结论.....46

 第三节 阶段性特征.....47

第三章 指导思想及主要目标.....49

 第一节 指导思想.....49

 第二节 基本原则.....49

 第三节 主要目标.....50

第四章 重点任务.....52

 第一节 着力推进综合交通基础设施建设.....52

 一、高速公路.....52

 二、干线公路.....54

 三、农村公路.....71

 四、水运系统.....75

 五、铁路.....77

 第二节 全面提升公路管养服务技能.....80

第三节 有效提高公共客运服务水平.....81

第四节 创新构建现代现代货运物流体系.....83

第五节 推进交通科技进步和信息化发展.....85

第六节 加快构建绿色交通运输体系.....86

第七节 增强交通安全和应急保障能力.....87

第八节 推动建设智慧交通运输体系.....91

第五章 投融资政策研究..... 93

第六章 政策措施..... 96

第一节 加强组织领导，保障规划实施.....96

第二节 强化要素保障，拓展融资渠道.....97

第三节 推进交通运输治理手段现代化.....98

第四节 完善交通运输法制建设.....98

前言

一、规划背景

岳阳县地处湘北，西揽洞庭，北扼长江。辖 14 个乡镇、1 个办事处，总面积 2809 平方公里，总人口 73 万。

建县之初，岳阳县虽有京广铁路和 107 国道贯穿南北，西面有洞庭湖为依托，但交通相当闭塞。1983 年，全县公路总里程 1160.55 公里，其中国道 95.7 公里，省道 173.35 公里，市支线 326.8 公里，乡村线 601 公里，按路面类别分，沥青路面公路 123 公里，其余均为砂石路面。

改革开放以来，全县交通状况发生了翻天覆地的变化。京珠高速、岳望高速、107 国道、京广铁路、武广高铁、岳平公路、岳汨公路、岳荣新公路贯穿全县。根据 2019 年年报统计数据，县域内国道 41.593 公里，省道 356.303 公里，县道 371.829 公里，乡道 571.23 公里，村道 1535.615 公里。其中一级公路 74.504 公里，二级公路 48.622 公里，三级公路 75.714 公里，四级公路 2630.165 公里，等外公路 47.565 公里。

党的十八大以来，交通运输行业以提高人民群众满意度为核心，以解决与人民群众关系最密切、要求最迫切的服务问题为着力点，抓住提升服务水平的关键环节，积极推进理念创新和手段创新，努力构建安全可靠、便捷畅通、经济高效和绿色低碳的交通运输服务体系，使人民群众切身享受到交通运输改革发展成果。中国社会经济发展正在向世界强国迈进。庞大规模的社会经济总量和日益复杂的国内外关系，使国家不断面临新的变化和新的态势。这些态势标志着中国发展正在面临着全面深刻的战略转型。交通运输的发展同样面临着转型，对交通运输发展提出了新的更高要求。

为了适应新时代发展的新形势和交通强国建设的新要求，贯彻落实党的十九大提出的交通强国和乡村振兴等战略，结合岳阳市建设国家区域性中心城市和湖南省大城市、打造湖南发展新增长极和长江经济带绿色发展先行区等部署，加快构建布局完善、规模合理、结构优化、资源集约、衔接高效、互联互通的综合立

体交通网络。应该结合岳阳县的发展现状，以及形势的要求，编制好交通运输“十四五”发展规划。为岳阳县的交通建设在“十四五”的发展规划确定目标和方向。

规划编制的主要依据及参考资料

- (1) 交通运输部《公路网规划编制办法》(2010)
- (2) 《湖南省综合客运枢纽布局规划》(2019-2035)
- (3) 《湖南省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》
- (4) 《湖南省主体功能区规划》(2012 年)
- (5) 《湖南省 3+5 城市群城镇体系规划》(2009-2030 年)
- (6) 《湖南省交通运输“十三五”发展规划》
- (7) 《湖南省高速公路规划》
- (8) 《湖南省铁路交通规划》
- (9) 《岳阳市城市总体规划》(2008-2030)
- (10) 《岳阳港总体规划》(2017-2035)
- (11) 《岳阳市综合交通运输“十三五”规划》
- (12) 《岳阳县国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》
- (13) 《岳阳县城市总体规划》
- (14) 《岳阳县全域旅游发展规划》

二、规划范围和期限

1、规划范围

规划范围是岳阳县全境，辖 14 个乡镇、1 个办事处，总面积 2809 平方公里。

2、规划期限

本次规划期限为 2021-2025 年。

三、规划主要结论

1、**需进一步优化路网结构，提高道路等级。**截至 2019 年，县域内国道 41.593 公里，省道 356.303 公里，县道 371.829 公里，乡道 571.23 公里，村道 1535.615 公里。其中一级公路 74.504 公里，二级公路 48.622 公里，三级公路 75.714 公里，四级公路 2630.165 公里，等外公路 47.565 公里。全县全年公路货运量 1573 万吨，同比增长 3.6%；货运周转量 73809 万吨/公里，同比增长 2.4%。客运量 3863 万人，同比增长 1.4%；客运周转量 27132 万人/公里，同比增长 2.1%。根据预测，

在 2025 年客运量将达到 4506 万人，客运周转量达到 31995 万人/km，货运量达到 2228 万吨，客运周转量达到 101837 万吨/km，在现有的交通、客运、货运站场的规模上，需加快综合交通网络的建设，提高运输周转能力，优化路网结构，提高道路等级。

2、需加快综合交通运输体系建设。京广铁路、京广高铁、浩吉铁路穿境而过。现建成 2000 吨级(兼顾 3000 吨级)鹿角码头散货泊位和多用途泊位各 1 个，设计年吞吐量 150 万吨。根据岳阳港总体规划，岳阳县港区规划港口岸线 2900 米，规划以件杂货、干散货运输为主，兼有旅游客运，主要为当地经济发展和水上旅游资源开发服务，规划鹿角作业区和太平咀客运港点以及新墙河内客运点。目前岳阳县铁路和水运优势未充分利用，铁路运输和水运发展占比低，同时也加剧了公路运输的压力。

3、需加快融城步伐。北向融城战略实施，岳阳县要力争在加快构建大岳阳城市圈，做好城乡互促互融，构建发展“新格局”中充当主力军、先行者、排头兵。要把交通基础设施建设作为经济发展的先行工程、市县融城的关键工程、社会民生的保障工程来抓，以交通干线拉开大骨架，以农村公路畅通微循环，以港口码头完善交通网，着力构建大进大出、成网成环、互联互通、便捷快捷的综合交通运输体系。

4、推进全域旅游的开展。近年来，岳阳县积极开展湖南省全域旅游示范区创建工作，并取得显著成效，具体表现在：扎实推进旅游重点项目建设，成功引进大云山生态旅游开发项目，启动了张谷英特色文旅小镇项目建设等；完善了旅游基础设施、公共服务，对茶香小镇精品旅游线路、大云山景区和相思山景区通景公路等进行了提质改造，开发了岳阳县旅游智慧导览系统；创新旅游宣传营销，举办多次主题活动和旅游推介活动，品牌创建有力推进，目前，岳阳县具备接待功能的旅游景区已达 30 多个，其中 4A 级旅游景区 1 个、3A 级旅游景区 3 个。创建“湖南省全域旅游示范区”关系到岳阳县强基础、兴产业、提质量、惠民生等各个方面。为深入全县全域旅游创建，全面提升我县旅游业整体水平和发展质量，以全面提升旅游交通服务设施和功能为重点，促进交通与旅游深度融合，打造具有地方特色的旅游交通体系，建成岳阳县“畅、安、绿、舒、美”的交通路网格局，加快路网建设，全力推进景区旅游公路建设项目，构筑区域大交通格局。

5、**助力乡村振兴，发展资源路、产业路、旅游路。**今后一段时期，岳阳县的农村公路建设需要进一步发展，需建设更多的资源路、旅游路、产业路，给农村带来人气、汇聚财气，为实施乡村振兴战略、推动农民脱贫致富和加快农业农村现代化提供有力支撑。需要积极探索实施农村公路+乡村旅游+特色产业+电商物流等新模式，因地制宜建设旅游路、产业路、资源路，推动农村公路与产业项目同步建设、合力管护、互利共赢，为助力乡村振兴提供有力的交通保障

四、规划目标及主要项目

1、完善路网结构，加速融城步伐，促进区域发展。

加快境内普通国省道及重要非国省道的建设，加快低等级道路的提质改造，加快形成以高速公路、国省道为骨架,重要县道为支撑的快捷交通网络。主要项目有 S310 新墙至公田公路, S308 月田江坝至新开龙湾公路, 麻塘至黄沙街公路, S312 张谷英至中洲公路, S209, G240 绕城线, G107 改线东移等。

2、助力全域旅游，串连“湖光山色 淳美巴陵”美景长廊。

建设便捷交通基础设施体系。把交通建设作为推动全域旅游发展的重要引擎，扎实推进“四好农村路”建设。把旅游公路的规划和建设同农村公路项目建设结合起来，加强旅游交通干线和景区道路的提升改造，构建以 S310 省道为轴线，G240、S206、X008、X011 为骨架的无障碍旅游路网体系。加速推进 S210 环湖路建设，实现旅游路网舒适、便捷、顺畅的目标和要求。提升通村、通园区及各旅游景点道路等级，打通通往景区的“最后一公里”，辐射周边乡村旅游业发展，为全域旅游发展奠定坚实基础。使群众出行和道路运输安全便捷，有效带动沿线镇村经济发展。

3、建设“四好农村路”，打造资源路、旅游路、产业路。

把实施乡村振兴战略作为破解“三农”困局的重大机遇，紧紧围绕“产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕”总要求，不断推动农业升级、农村进步、农民发展。要投入更多的资源和精力在旅游上，认认真真把旅游这篇文章做好，打响“湖光山色、淳美巴陵”品牌，力争全县旅游发展有大的变化、大的飞跃。因此，对完善旅游交通体系提出了全新的考验，“十四五”农村公路的重心之一无疑是发展旅游路、资源路、产业路，全面夯实旅游业发展基础，助力乡村振兴战略和美丽乡村建设。“十四五”我县重点规划建设以“大云山国

家森林公园、相思山民俗风情园、豪州背碧林竹海、麻布山休闲渡假村”等知名景区为龙头的旅游路 660 公里，重点发展以“微润岳州富硒米、峰岭菁华果业、洞庭春茶业、全民鸽业”等规模园区为领军的产业路 520 公里。

4、打造综合交通运输体系。

提高综合交通运输网络运输效率，加强运输服务品质，推进出行服务便捷快速。转化岳阳县湖泊、河流的先天优势为经济优势，新建港口和拓能现有港口吞吐量。加强水务管理，疏浚河道、完善港口配套交通设施，增强交通运输中水运的影响力，充分发挥水运优势。扩大铁路货运优势，力争岳阳南站货运站场迁至荣家湾镇项目落地，积极推进步仙至鹿角码头货运铁路项目。加强公铁水联运，提高货运站场规模，提升规划货运站场建设标准，完善货运站场相应配套设施。

5、创新构建现代现代货运物流体系。

近年来，岳阳县紧紧围绕建设富饶美丽幸福岳阳县目标，做大新型工业，做强现代农业，做活生态旅游，做旺商贸物流，做美县城集镇，全力打造湘北县域发展引领者、洞庭湖区生态示范县、大岳阳城市副中心。伴随着发展而来的物流问题也日益凸显，一直以来我县货运物流业存在着布局散、规模小、层次低、功能差等问题。为了打造岳阳县安全便捷、畅通高效、绿色智能的现代综合交通物流体系，期间建设鹿角临港新区物流园、新墙高桥物流园和新开龙湾物流园。

第一章 发展条件

第一节 规划背景

一、岳阳县概况

岳阳县地处湘北，西揽洞庭，北扼长江。辖 14 个乡镇、1 个办事处，总面积 2809 平方公里，总人口 73 万。

近年来，岳阳县紧紧围绕建设富饶美丽幸福岳阳县目标，做大新型工业，做强现代农业，做活生态旅游，做旺商贸物流，做美县城集镇，全力打造湘北县域发展引领者、洞庭湖区生态示范县、大岳阳城市副中心。经济更加繁荣，城乡更加优美，社会更加和谐，人民生活更加幸福，被评为湖南农村人居环境示范县、湖南全面小康十快进县、国家卫生县城、全国文明城市提名城市、洞庭湖生态经济优秀县、中华诗词之乡。



图 1.1.1 岳阳县区位图

地理

岳阳县位于湖南省东北部，东接湖北省通城县，东南连平江县，南抵汨罗市，

西南以湖洲与沅江市、南县交界，西与华容县、君山区毗邻，北与临湘市、云溪区、岳阳楼区、君山区接壤。县界极端位置，东至月田镇钟山村钟家山南麓，南至长湖乡民主村王家寮分水岭，最西、最北均以东洞庭湖湖洲与君山区相接。县城离市区 23.6 公里，距湖南省会长沙 100 多公里、湖北省会武汉 200 公里，通勤半径均在 2 个小时以内，是武汉、长株潭、成渝三大综合改革实验区和“长三角”、“泛珠三角”两大经济圈的重要节点和交通循环次中心。

行政区划及人口

全县辖荣家湾镇、柏祥镇、步仙镇、筻口镇、公田镇、黄沙街镇、毛田镇、新开镇、新墙镇、月田镇、张谷英镇、杨林街镇 12 个镇，长湖乡、中洲乡 2 个乡，共 14 个乡镇级行政区。。岳阳县基本上是一个汉族的县，但由于婚姻关系、商贸流通及工作调动等原因，县境内也有少数民族人口，主要有土家族、回族、苗族、蒙古族、藏族等少数民族。

经济

建县 30 多年来，岳阳县经济社会快速发展，近几年主要经济指标增幅一直位居全市前列，多次被评为全省县域经济发展先进县。预计完成地区生产总值 353 亿元，同比增长 7.9%；一般公共预算收入 12.2 亿元，增长 13.5%；社会消费品零售总额 123.8 亿元，增长 10%；固定资产投资增长 12%；规模以上工业增加值增长 8.7%。发展质量全面提高。三次产业结构比调整为 12.8：48.6：38.6。实现税收收入 10.8 亿元，增长 15.7%，占财政总收入的比重达到 88%。万元 GDP 能耗下降 4.0%。全面小康总体实现程度达到 99.6%。发展活力全面激活。新登记注册各类市场主体 4985 户，实现电子商务交易额 75.8 亿元。金融机构各项贷款余额达到 126.7 亿元，净增 23.3 亿元。城乡居民可支配收入分别达到 31000 元、17900 元。发展后劲全面增强。

物产资源

矿产资源：岳阳县境内已探明的矿产有钒、锰、铁、磷、石煤、泥炭、绿柱石、萤石、耐火粘土、石英、钾长石、白云石、石灰石等 20 余种。钒矿储量占全世界的四分之一，独居石、砂石等资源储量居湘北地区之首。

动物资源：岳阳县境内有鱼类 23 科、114 种；鸟类 51 科、266 种；虫类 78 科、195 种。属国家一级保护动物的有云豹、华南虎、白鳍豚等；属国家二

级保护动物的有穿山甲、江豚、水獭、河鹿等；属国家三级保护动物的有貉、狐、刺猬、黄鼬、青鼬、狗獾、豪猪、竹鼠等。主要经济鱼类有青、草、鲢、鳙、鲤、鲫、鳊、鳊、鳊、鳊、鳊等；主要鸟类有白鹤、山斑鸠、秋沙鸭等；主要家畜有猪、牛、羊、兔、猫、狗等；主要家禽有鸡、鸭、鹅、蜜蜂等。

植物资源：岳阳县属亚热带常绿阔叶林区，植物资源十分丰富。境内有木本类植物 92 科，829 种，其中乡土树种 82 科、655 种。属国家及省定保护的有银杏、杜仲、桢楠、青檀、香榉、花桐木等 14 科、24 种。用材树种主要有杉、松、樟、枫、檫、楠、桐、柏等。

旅游资源

岳阳县名胜众多，在全力推进“旅游活县”战略，休闲游、自驾游、体验游等各种旅游形式快速发展，洞庭水文化度假板块、新墙田园休闲板块、张谷英民俗体验板块、铁山湖康养板块旅游发展日渐火爆，逐步构建成“一核一轴一带四板块”旅游发展格局，打响了“湖光山色 淳美巴陵”旅游品牌。



图 1.1.2 张谷英民俗文化村

生态保护区

湖南东洞庭湖国家级自然保护区位于长江中下游荆江段南侧，地处湖南省东北部岳阳市境内，地理坐标介于东经 $112^{\circ} 43'$ — $113^{\circ} 14'$ ，北纬 $29^{\circ} 00'$ — $29^{\circ} 38'$ 之间。总面积 19 万公顷，主要保护东洞庭湖特有湿地生态系统和生物多样性。保护区成立于 1982 年，1992 年加入“国际重要湿地公约”，被列为我国首批加入“国际重要湿地公约”的六个国际重要湿地之一，1994 年经国务院批准升格为国家级自然保护区。

东洞庭湖独特的生态环境孕育了丰富自然资源,经科学考察,保护区内记录到鸟类 338 种,其中国家一级保护的有白鹤、白头鹤、东方白鹳、黑鹳、大鸨、中华秋沙鸭、白尾海雕 7 种,二级保护的有小天鹅、鸳鸯、白枕鹤、灰鹤、白额雁等 45 种;淡水鱼类 117 种;野生和归化植物 1186 种。

东洞庭湖既是我国湿地水禽的重要越冬地,也是重要繁殖地、停歇地。栖息的雁鸭类、鸬鹚类等水鸟达数十万羽。在东北亚鹤类迁徙网络、东亚雁鸭类迁徙网络和东亚——澳大利亚涉禽迁徙网络等区域物种保护网络中具有十分重要的地位。全球濒危物种小白额雁占全球越冬种群的 70%以上,栖息着中国唯一的自然野化麋鹿种群。



图 1.1.3 洞庭湖

被誉为“世界巨大基因宝库”、“拯救世界濒危物种的希望地”和“人与自然和谐共处的典范”。

新墙河古称“微水”。南源于罗霄山脉的幕阜山,北源于临湘的龙窖山。流经平江、临湘、岳阳,全长 108 公里。是湘北地域的母亲河。作为四次长沙会战抗击日寇的最前线,被誉为“东方马其诺防线”而享誉中外!

2011 年 12 月经国家林业局批准建立。主要包括岳阳县境内的新墙河京广铁路大桥至铁山水库及县城附近六合垸、白羊水库。湿地公园由东向西呈片带(片:铁山水库,带:新墙河)走向,最东端至铁山水库库尾,最西端至京广铁路,南北垂直长约为 50 千米,地理坐标介于东经 $113^{\circ} 6' 56'' \sim 113^{\circ} 37' 45''$ 北纬 $29^{\circ} 4' 38'' \sim 29^{\circ} 14' 15''$ 。分为湿地保护保育区、湿地恢复重建区、科普宣教利用区、综合管理服务区等四个功能区。总面积 7032 公顷,湿地面积 6906 公顷,占土地总面积的 98.2%,其中河流湿地面积 2223 公顷,沼泽湿地面积 120 公顷,人工湿地面积 4563.7 公顷。公园及周边湿地生物资源丰富,共有种子植物 576 种隶属于 365 属、121 科。野生脊椎动物共计 174 种,隶属于 5 纲 24 目 63 科,其中国家一级重点保护植物 1 种、国家二级重点保护植物 4 种、国家二级重点保护野生动物 4 种。



图 1.1.4 新墙河国家湿地公园

二、岳阳县交通发展情况

岳阳县自古为京广要冲、沿江重镇、三湘门户。位于武汉与长株潭两大城市群叠加地区。县城毗邻市区，距长沙 100 余公里、武汉 200 公里。改革开放以来，水路可凭长江水道和鹿角码头远涉重洋，陆路可依京港澳高速、岳望高速、杭瑞高速、107 国道、京广铁路、京广高铁、浩吉铁路纵贯各方，空运可借岳阳三荷、长沙黄花、武汉天河三大机场通达寰宇，商务出行便利，物流运输快捷。

岳阳县建县之初，岳阳县虽有京广铁路和 107 国道贯穿南北，西面有洞庭湖为依托，但交通相当闭塞。1983 年，全县公路总里程 1160.55 公里，其中国道 95.7 公里，省道 173.35 公里，市支线 326.8 公里，乡村线 601 公里，按路面类别分，沥青路面公路 123 公里，其余均为砂石路面。

改革开放以来，全县交通运输建设得到的飞速发展。全县公路里程数达 2977 公里，比 1983 年增长了 2.6 倍。按公路行政等级分，国道 108 公里、省道 385 公里、县道 378 公里、乡道 573 公里、村+专用道 1534 公里；按公路技术等级分，高速公路 68 公里、一级公路 69 公里，二级公路 87 公里，三、四级公路 2704 公里，等外公路 49 公里。建成 2000 吨级(兼顾 3000 吨级)鹿角码头散货泊位和多用途泊位各 1 个，设计年吞吐量 150 万吨。

三、编制依据

建设交通强国是党的十九大作出的重大战略决策。习近平总书记深刻把握新时代我国发展的阶段性特征，对交通事业发展作出一系列重要论述，提出了建设交通强国的时代课题。2019 年 9 月党中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》。

建设交通强国是党中央赋予交通人的历史使命，是新时代做好交通工作的总抓手。

加快建设交通强国，根本要求是推动交通运输高质量发展，打造世界一流的现代化综合交通体系。当前，新一轮科技革命和产业变革方兴未艾，加速现代信息、人工智能、新材料和新能源技术与交通运输的融合发展，已成为各国培育竞争新优势的重要发力点。我国交通运输在设施、技术、管理、服务等方面取得重大成就，但质量和效益还不高，创新能力还不强。加快建设交通强国，必须对标国际一流水平，以“世界前列”为重要目标，坚定不移推动交通运输高质量发展。

交通强国战略部署对地方交通规划提出了新的要求。根据《湖南省交通运输“十四五”发展规划编制工作方案》及《岳阳县“十四五”规划编制工作方案》的要求，岳阳县交通运输局开展了岳阳县交通运输“十四五”发展规划编制。

第二节 “十三五”交通发展成就

“十三五”是国家实施两个新（新常态、新型城镇化），三个战略（一带一路、长江经济带、中三角城市群），四个全面（全面建成小康社会、全面深化改革、全面依法治国、全面从严治党）的重要时期；是湖南省深入实施“一带一部”发展战略，大力构建中部综合交通枢纽，全面建成小康社会的关键时期；岳阳县上下立足实际，主动适应经济发展新常态，开拓创新、锐意进取，抢抓各项政策机遇，战胜各种严峻挑战，走出了一条具有岳阳县特色的发展之路。

岳阳县“十三五”交通运输发展成果显著，完成投资约 27 亿。据 2019 年底统计，岳阳县全年公路货运量 1573 万吨，货运周转量 73809 万吨/公里。客运量 3863 万人，客运周转量 27132 万人/公里。较“十二五”期间有大幅提升。

全县公路通车里程 2977 公里，其中高速公路 68 公里（2.28%）、一级公路 69 公里（2.32%），二级公路 87 公里（2.92%），三、四级公路 2704 公里（90.83%），等外公路 49 公里（1.65%）；农村通公路行政村比重达到 100%；铁路通车里程 97 公里。建成 2000 吨级(兼顾 3000 吨级)鹿角码头散货泊位和多用途泊位各 1 个，设计年吞吐量 150 万吨。

“十三五”期间岳阳县交通运输发展主要有以下成就：

一、高速公路：完成了岳望高速及京港澳高速公路新开联络线。根据湖南省高速公路规划，岳阳县境内的高速公路全部完成。两条南北交通大动脉，更加凸显岳阳县的区位优势。

二、干线公路：完成 G240 岳阳县城区至汨罗段提质改造，S308 岳阳县筲口至新开段提质改造。推动融城步伐，加强高速对岳阳县的辐射带动作用。

三、农村公路：继续实施农村公路窄路加宽、自然村通水泥路、农村危桥改造等工程建设。完成窄路加宽 171 公里，提质改造 4 条旅游通景公路 18.66 公里，打通边界路（断头路）26.77 公里，提质自然村路 398.36 公里，新建安保工程 940.9 公里，危桥改造 63 座，渡改桥 1 座，10 条县乡道提质改造 26.774 公里，新建农村客运招呼站 167 个。为乡村振兴夯实基础。

四、客运交通：“十三五”期间落实农村招呼站项目的选址及设计工作、城市公交首末站建设项目公交首末站场的选址、城市公交停保站项目的选址等工作。目前，县内已形成以公交、出租车等多种方式构成的公共客运体系。

五、水运：开展非法使用岸线资源专项整治，加大非法采砂治理力度，推进港区集疏运公路建设，着力打造综合性货运港。促进岳阳县综合交通运输发展。

六、公路治超：宣传教育加强，积极开展农村公路治违控违行动，营造良好的路政管理环境。坚持源头监管与流动治理相结合，加强农村公路巡查执法，超限率控制在省市指标范围内。深化“打非治违”、危货、客运、驾培等专项整治行动。保障运输市场稳定、有序发展。

七、安全保障建设有序推进。“十三五”期间，大力推进安全保障工程。重点加大农村公路安保、危桥改造和渡口码头改造等工作力度，推进老旧码头结构加固改造工作。交通安全性进一步提高。

八、公路出行服务：全力推进高速公路电子不停车收费联网工作，集中组织开展公路执法专项整治工作，深入推进车辆超限超载治理工作。有效遏制违法超限超载蔓延势头。

九、质量监管：在监管上实行规范化，强化交通在建项目施工质量安全监管责任，实施全天候跟进监控，及时发现问题并督促整改到位。推进交通工程建设领域标准化建设。

第三节 存在的问题和矛盾

“十三五”期间，岳阳县交通运输局在强化交通管理，落实建设项目，保证项目进度，解决交通矛盾等方面做了大量卓有成效的工作。但也面临着投资增长后劲不足、融资瓶颈约束凸显、资源和环境承载压力越来越大、劳动力成本不断增大、经济下行风险不断加大等问题和矛盾，主要表现在：

一、防控政府债务风险

在政府性债务风险防控的大背景下，县财政将面临融资渠道缩小、融资投资锐减、偿债压力加大等重大压力，面临结构性减税、资源性非税收入减少、民生刚性支出持续增加等因素叠加的严峻挑战，再加上棚改新政和地方政府性债务管理越来越紧，中央政府投资增速总体放缓，地方政府只能“有多少钱就办多少事”，投资能力明显减弱。

二、严格的“三区三线”管控机制

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。受国土、基本农田调规、环保红线等政策影响，导致我县多个已规划好且完成了工可、初设等前期工作的重大项目难以推进。如G240绕城公路、S308月新线、S312张中线、S210环湖路、XJ04麻黄线、G107东移及旧路拓改等项目。

三、公路路网结构有待完善，路网空间分布不均匀

“发展不够，结构不优，质量不高”的问题仍然存在，主要表现在：公路路网结构有待完善，路网空间分布不均匀。靠近县城路网密度较大，道路等级较高，远离县城的路网稀疏，道路等级低，路网分布不均衡。二级以上公路占比为5.23%，低于湖南省6.04%的平均水平，且大部分高等级公路均位于西部地区。南北向道路较多，等级较高，但集中于中西部，如京港澳高速、岳望高速、G107、G240等。东西向的道路仅有S310和S312，且等级较低。

四、水运发展落后

岳阳县水系纵横交错，西揽洞庭，北扼长江，水运条优越。南可抵长株潭城市群，北可达武汉城市群，但是未利用好这个先天优势。管理落后、河道淤堵、港口配套交通设施未完善，交通运输中水运占比偏低。

五、铁路运输未充分发挥效能

铁路货运、客运优势小，虽有南北干线铁路、高铁过境，但对岳阳县的辐射影响作用较小。无客运站场，货运站场规模偏小，建设标准偏低，站场配套道路建设滞后，与综合运输发展不适应。

六、养护管理压力较大

受养护资金短缺影响，部分干线公路养护不到位，一些事故多发和灾毁路段不能及时修复；部分农村公路养护缺失，早期大规模建设的公路，逐渐进入了周期性养护高峰期，需要集中进行大中修。

七、公共客运服务水平不高

岳阳县郊区公交线网密度偏低，农村客运线路数量极少；客运站等级偏低，已建的部分客运站场由于选址不合理，没有发挥其作用；信息化程度低，没有形成完善的综合运输客运系统，不能满足地区社会经济发展和公路客运发展的需要。

八、物流运输体系不完善

物流运输行业的升级跟不上产业的发展速度，岳阳县物流基础设施建设较为滞后，缺乏综合性的货运站场，货物运输不能满足社会经济的发展；信息化程度低，缺乏统一管理的物流信息平台，整个县域没有形成一个较完整的货运网络。

九、信息化程度普及率低

我县交通信息化的建设暂处于初级阶段，由于缺乏对标准化体系建设的重视程度，交通运输行业的创新能力和信息化水平较低，导致交通运输信息化建设的程度和水平也相对的较为落后，跟不上目前人们生活发展的实际需求。交通运输领域基础研究重视不足、成果转化效果不够显著、缺少系统科学的评价体系。

十、生态优先意识不强

目前岳阳县各种交通方式设施规模都已达到一定水平，但结构性短板仍然存在，交通运输发展方式仍然较为粗放等问题未得到根本解决。需将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、养护和运营全过程。确保交通建设与生态环境保护协调发展。

十一、安全和应急保障能力不足

部分公路安全设施相对不足，特别是中东部山岭重丘区路段地质灾害多发易

发，存在较高运行风险。

十二、智慧交通建设起步较晚

2019年12月，岳阳智能交通系统正式上线，采用先进的交通管理理念和大量新型技术，以大数据平台为底层框架，综合利用多种交通管控资源，集成智能交通各应用子系统信息、功能，突出“管理线、警情线、指挥线”建设，实现交通的智能管控、指挥调度、辅助分析和城市的公共交通信息服务。岳阳县需加快智慧交通建设步伐，提升整个区域的交通管理水平。

第二章 发展形势

“十四五”交通运输发展规划是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的五年规划，是全面推进交通强国建设的第一个五年规划，是推动交通运输高质量发展的五年规划，是贯彻落实中央完善规划体系、加强规划衔接要求的五年规划。抢抓战略机遇期，站位更好、立意更深，做好与上层规划、政策的衔接，同时符合县情。保障项目可实施、能落地，为交通强国、岳阳市大城市建设以及岳阳县高质量发展提供支撑。

第一节 发展形式与要求

为了实现中华民族伟大复兴强国梦的两个一百年奋斗目标，建成人民满意、保障有力、世界前列的社会主义现代化交通强国。对交通的发展也提出了更高的要求，要推动交通发展从追求速度和规模向更加注重质量和效益转变，由各种交通方式相对独立发展向综合交通发展转变，由依靠传统的要素驱动向更加注重创新驱动转变。岳阳县的交通运输发展也需要抓住新机遇，适应新形势：

1、落实以人民为中心的发展思想，要求提升城乡居民对交通运输发展的满意度、获得感

《交通强国建设纲要》明确了“人民满意、保障有力、世界前列”的交通强国建设总目标。建设交通强国是服务人民的需要，是服务国家的需要，是时代的需要，是坚持问题导向，促进交通高质量发展的需要。

交通运输是国民经济中的基础性、主导性和战略性产业，是重要的民生服务业。坚持以补短板为重点，推进交通供给体制改革，不仅是促进交通高质量发展的内在要求，也是践行以人为本的发展理念，支持全面建成小康社会服务的必然要求。

党的第十九次全国代表大会明确指出，领导人民创造更美好的生活是我们党坚定不移的目标。必须始终把人民的利益放在最高位置，这样改革和发展的成果才能越来越公平地惠及全体人民。要弥补交通运输的不足，必须以改善民生为根

本目标，不断彰显行业在改善民生方面的时代责任和使命。

为了弥补交通发展的不足，岳阳县必须以全面建成小康社会为总目标。继续加强交通基础设施的有效供给，有效提高交通发展的质量和效率。继续加强贫困地区城镇化和交通建设，努力提高交通基础公共服务能力和水平。全面推进交通安全、高效、协调、创新发展，为全面建成小康社会提供可靠的交通服务。

为了弥补交通发展的不足，必须把重点放在服务和改善民生的基本要求上。坚持以人民对美好生活的向往为交通工作的目标，以人民的幸福、满意和不满意为做好各项工作的唯一标准，针对人民在旅游和交通方面的迫切需求，弥补人民在发展中的生计短缺，不断满足人民的生产和生活需求。

完成交通发展的短板，应该把重点放在消除贫困的大局上。充分发挥贫困地区交通运输的基础支撑作用，脱贫致富。努力建设“四好农村公路”，加快建设“内外贯通、村村通、车村通、安全便捷”的交通网络。加快发展农村“交通生态旅游、特色产业、电子商务快递”，更好地为贫困地区服务。

2、实现经济高质量发展、要求推动综合交通运输高质量发展

为了弥补交通发展的不足，必须把重点放在建设现代化综合交通系统的根本任务上。深入贯彻新的发展观，牢牢把握网络化、集成化、智能化、绿色化的发展方向，着力建设现代综合交通网络体系，加快形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通体系，加快建设交通强国步伐，更好地支持和服务经济社会发展和民生改善。

只有深入实践以人为本的发展思想，真正实现民生有效改善，促进产业发展，交通运输在经济社会发展中的支撑和引领作用才能进一步凸显，交通运输改革与发展才能赢得更强大的合力。

3、发挥岳阳县在长江经济带的“桥头堡”区位优势，要求建设开放型区域综合交通枢纽

湖南关于岳阳在区域发展格局中的战略定位，岳阳地处长江沿江综合运输通道与京广综合运输通道节点，具备“承东启西、联南接北”区位优势，在湖南全省乃至全国发展格局中具有举足轻重地位。一是从国家层面来看，岳阳是中部区域性中心城市。《中部地区崛起“十三五”规划》提出，继续做大做强岳阳等区域性中心城市，形成带动区域发展的增长节点。《长江中游城市群规划》中指出，要

发挥岳阳作为湖南开放经济桥头堡的作用，将其建设为长江经济带的重要节点城市，通过岳阳使洞庭湖生态经济区、长株潭城市群乃至全省发展与长江经济带建设联动。二是从全省层面看，岳阳是全省北部增长极。全省各类文件、规划中虽然没有“省域副中心城市”的提法，但岳阳市在省域发展中的增长极地位已经非常明确。《湖南省经济和社会发展第十三个五年规划纲要》在“一核三极四带多点”区域经济发展战略中明确提出岳阳为全省北部增长极，建设全省能源基地、石化基地和长江中游区域性航运物流中心。《湖南省新型城镇化规划》中明确支持岳阳发挥通江达海优势，对接融入长江经济带，建设省域次中心城市。

4、全力推进北向融城。抢抓岳阳大城市建设机遇，要求完善综合交通网络

2018年12月，中央正式备案同意《湖南省关于市县机构改革总体意见》，将全省14个市州划分为大城市和中等城市，其中对岳阳市的规模、等级给予大幅提升，与长沙、衡阳共同列入湖南省大城市。

岳阳被确定为大城市，是对岳阳区位优势、城市品牌、发展水平、综合实力的高度认可，大城市既是一张振奋精神、增强底气的“闪亮名片”，又是一块蕴含机遇、充满利好的“金字招牌”，标志着岳阳建设湖南发展新增长极和国家区域性中心城市站上了新的台阶。

《岳阳市推进大城市建设行动纲要》明确了岳阳“一区两带”的空间格局：“一区”即岳阳都市区，着力构建主城区现代服务业引领区、东北部先进制造业集聚区、西南部文化旅游业带动区“三大功能区”；“两带”即沿江经济带和长岳经济带。

岳阳县纳入岳阳都市区为加速推进岳阳县纳入都市区建设，加快荣家湾一路向北融城步伐，争当岳阳大城市建设的主阵地、排头兵、先行者，岳阳县将以建设富饶美丽幸福岳阳县为总揽，以推进市县融城为抓手，有计划、分阶段、递进式融入岳阳市大城市建设，促进市县发展更加协同，综合环境更加优化，功能品质更加提升，打造文旅融合、开放包容、品质高端、生态宜居、充满活力的现代化都市区。

5、打造湖光山色宜居城市，推动全域旅游开展

近年来，岳阳县积极开展湖南省全域旅游示范区创建工作，并取得显著成效，具体表现在：扎实推进旅游重点项目建设，成功引进大云山生态旅游开发项目，启动了张谷英特色文旅小镇项目建设等；完善了旅游基础设施、公共服务，对茶

香小镇精品旅游线路、大云山景区和相思山景区通景公路等进行了提质改造，开发了岳阳县旅游智慧导览系统；创新旅游宣传营销，举办多次主题活动和旅游推介活动，品牌创建有力推进，目前，全县具备接待功能的旅游景区已达 30 多个，其中 4A 级旅游景区 1 个、3A 级旅游景区 3 个。

根据《岳阳县旅游发展总体规划（2015-2025）》及《岳阳县全域旅游发展三年行动计划与实施方案（2018-2020）》提出塑造岳阳县全域旅游形象，打响“洞庭天下水、巴陵鱼米乡”品牌，推出岳阳县旅游名片、四季旅游产品，培育主题鲜明、丰富多彩、覆盖度广的复合型旅游形象品牌。打造水主题旅游首选地，形成我国旅游新热点新高地。壮大提升张谷英民俗文化旅游区，加快培育东洞庭湖生态旅游区、铁山湖康养旅游区、新墙河生态旅游区等重大品牌旅游区，逐步形成“一核一轴一带四板块”的全域旅游发展格局。

要加强交通基础设施建设，助力全域旅游的开展。加快路网建设。全力推进景区旅游公路建设项目，构筑区域大交通格局。打造乡村道路升级版。以“四好农村路”建设为抓手，倾力打造“安全路”“畅通路”、“生态路”，加快农村道路畅通工程向村组延伸，精心实施公路建设，将致富路、旅游路建设成“高颜值”乡村示范路。要按照中省市县关于发展全域旅游的有关要求，根据全域旅游发展的目标任务，局各二级机构及相关股室，要结合各自的工作职责，从道路建设、运营管理、养护保洁、运输服务等几个方面，细化工作任务，明确年度工作目标，夯实工作责任，持之以恒的推动全县全域旅游发展。

6、实施乡村振兴，建设“四好农村路”，打造旅游路、资源路、产业路

习近平同志 2017 年 10 月 18 日在党的十九大报告中提出乡村振兴战略。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。

重点发展旅游路、资源路和产业路，助力农村脱贫攻坚、农业现代化和乡村振兴战略。请求省厅加大投资力度，增加单个项目补助资金，切实解决农村公路项目建设筹资难的问题。

进一步完善农村路网结构，加快推进农村公路提质改造。以人民群众对美好生活的向往为奋斗目标。提高县、乡道和主干村道的技术等级和通行能力；解决村级路网连通，打通村与村、片与片之间的边界路、断头路是“十四五”的工作

重点。

7、交通运输新模式、新业态不断涌现，要求推进交通运输治理能力和治理水平现代化

要大力推进行业治理体系和治理能力现代化，着力建设人民满意交通，推动以人民为中心的发展思想落到实处。坚持建设管理双管齐下、新旧业态融合发展，主动适应群众多样化、个性化需求，深入推进交通运输行业供给侧结构性改革，积极发展现代物流业，大力发展绿色交通，完善联程联运的运输服务体系，真正实现“人便其行、货畅其流”。要压实安全责任，强化隐患排查，加紧研究相关立法，对交通运输领域的“顽瘴痼疾”一件一件地抓，一抓到底、抓出成效，让依法依规运输成为社会共识和自觉行动，推动全县交通安全形势不断向好。

一、国家层面战略规划及政策分析

1、《交通强国建设纲要》

2019年9月，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》。纲要提出，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”现代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。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。

2019年10月，为加快推进交通强国建设，交通运输部多轮审查并综合考虑，最终确定湖南省在内的13个省市作为交通强国建设第一批试点单位。试点单位将聚焦落实重点任务，围绕重点领域、优势领域、急需领域或关键环节，大胆创新、积极探索，牵头组织地方铁路、民航、邮政等相关部门和企业、高校、科研机构等单位，抓紧完善试点实施方案和试点任务申请书。预期成果要具备一定的行业领先地位和特色，确保预期成果可量化、可考核，形成良好的示范效应。

湖南省高度重视这次试点，拟重点在城乡客运一体化、全域旅游公路、湘赣边综合交通运输发展、“两客”车辆智能监管等领域加快试点建设，精心组织、精心实施，先行先试，当好示范。岳阳县应该抓住这次契机，结合我县自身特点，深入分析我县交通建设存在的问题，着力实现综合交通布局完善、立体互联，运输服务便捷舒适、经济高效，并提供有力的组织、资金、政策措施为保障，为湖

南省交通强国试点建设助力。

2、“一带一路”

推进丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路（以下简称“一带一路”）建设，是党中央、国务院根据全球形势深刻变化、统筹国内国际两个大局作出的重大战略决策，具有划时代的重大战略意义。

以“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”（以下简称“五通”）为主要内容，重点推进基础设施、经贸、产业投资、能源资源、金融、人文交流、生态环境、海上合作等 8 个方面的务实合作。陆上，依托国际大通道，以沿线中心城市为支撑，共同打造若干经济走廊。海上，依托重点港口城市，以建设通畅安全高效的运输大通道为目标，共同建设一批海上战略支点。用 3-5 年时间，夯实基础，打开局面；用 10 年左右时间，重点突破，实质推进；到本世纪中叶，实现“五通”目标。

岳阳是“东部沿海地区和中西部地区过渡带、长江经济开放带和沿海经济开放带结合部”，自古就是丝绸之路的重要商品输出地之一，区位优势便利；发挥人才优势，敢闯敢干的岳阳人在海外市场尤其是东盟地区占据一席之地，可谓人才济济；发挥产业优势，发挥先进装备制造业、农业、文化产业、全国领先的大学和人才储备优势。



图 2.1.1 一带一路

3、《长江经济带发展规划纲要》

《长江经济带发展规划纲要》从规划背景、总体要求、大力保护长江生态环境、加快构建综合立体交通走廊、创新驱动产业转型升级、积极推进新型城镇化、

努力构建全方位开放新格局、创新区域协调发展体制机制、保障措施等方面描绘了长江经济带发展的宏伟蓝图,是推动长江经济带发展重大国家战略的纲领性文件。

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,“两翼”分别指沪瑞和沪蓉南北两大运输通道,“三极”指的是长江三角洲、长江中游和成渝三个城市群,“多点”是指发挥三大城市群以外地级城市的支撑作用。



图 2.1.2 长江经济带

岳阳县多元交汇、承东接西、贯通南北,融入长江经济带,要充分利用自身的优势。岳阳是湖南的“北大门”,位居洞庭湖与长江交汇处,拥有 163 公里长江黄金水道和 60%的洞庭湖水域面积,作为全省唯一拥有通江达海的国家一类口岸沿江港口城市,是湖南融入长江经济带的主阵地。岳阳县要利用自身岸线资源丰富、区位优势优越的优势,积极融入长江经济带,推动区域互动和产业集聚发展。在交通规划中,充分考虑振兴水运的发展,加强公铁水联运。

4、“中部地区崛起”

中部地区是缩小区域差距的突破之地，在新起点上促进中部地区全面崛起，具有十分重要的战略意义。一是有利于优化国民经济结构、保持经济持续健康发展。中部地区是中国新一轮工业化、城镇化、信息化和农业现代化的重点区域，是扩大内需、提升开放水平最具潜力的区域。促进中部地区全面崛起，能够充分发挥中部地区比较优势，积极推进产业结构优化升级，加快推动新旧动能转换，提高经济增长的质量和效益，为推动中国经济保持中高速增长、迈向中高端水平作出新贡献。二是有利于加快实现全面建成小康社会目标。中部地区“三农”问题仍然突出，贫困发生率高于全国平均水平，促进中部地区崛起有助于坚决打赢脱贫攻坚战，促进基本公共服务均等化，不断提高城乡居民生活水平，为全国统筹区域和城乡发展发挥示范带动作用。三是有利于构建全国统一大市场。中部地区承东启西、连南接北，交通网络发达。通过积极融入推进“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带三大发展战略，能够有力支撑全国新一轮全方位开发开放，推动中国经济增长空间由沿海向内陆地区拓展，加快形成东中西区域良性互动、协调发展新局面。



图 2.1.3 中部地区崛起区位

湖南是中部地区重要省份，在推动中部崛起中实现高质量发展有基础、有优势、有条件。岳阳县要继续紧抓国家实施中部崛起的重大战略机遇，加快交通基础设施的互联互通，着力打造立体交通走廊。

5、《乡村振兴战略规划》

2018年9月，中共中央、国务院印发了《乡村振兴战略规划（2018—2022年）》，按照党的十九大提出的决胜全面建成小康社会、分两个阶段实现第二个百年奋斗目标的战略安排，中央农村工作会议明确了实施乡村振兴战略的目标任务：到2020年，乡村振兴取得重要进展，制度框架和政策体系基本形成；到2035年，乡村振兴取得决定性进展，农业农村现代化基本实现；到2050年，乡村全面振兴，农业强、农村美、农民富全面实现。

我县要坚定不移落实农业农村优先发展战略，精准聚焦解决好“产业实力强不强、人居环境美不美、乡村治理优不优”三个重点问题，保持定力，久久为功，促进农业全面升级、农村全面进步、农民全面发展。

以特色小镇为支撑，推进产业兴旺。立足产业“特而强”、功能“聚而合”、形态“小而美”、机制“新而活”，全力推进张谷英镇特色文旅小镇建设，大力推动黄沙街茶香小镇、筲口+新墙果浓小镇创建市级农业产业化特色小镇，支持金色麻塘文旅小镇加快发展。加强乡村旅游精品线路建设，发挥乡村特色产业、人文底蕴和生态禀赋优势，加快发展“一村一品”“一乡一业”，激活乡村振兴内生动力。

以生态宜居为要求，建设美丽家园。深入推进农村“空心房”整治，实现农村“空心房”动态清零。规范农村村民建房，坚持按规划建房、集中建房，坚决杜绝无规划建房、未经批准建房。持续推进农村人居环境整治，统筹抓好农村垃圾处理、污水治理、村容村貌整治，深入推进“厕所革命”，探索垃圾分类减量，完善城乡生活垃圾收转运体系。大力开展植树造林，实施行道树补植和高速公路出口、一级公路沿线绿化行动，积极发展乡村小微公园和公共绿地，再创建一批国家级森林乡村。积极探索建立农村人居环境整治长效机制，建立健全卫生保洁、治乱治污治差、治乱堆乱放、治乱挂乱贴乱画、规范建房、移风易俗等长效机制，持续保持干干净净、整整齐齐、清清爽爽的村容村貌。突出示范引领，创建省市级美丽乡村（村庄）。

以乡风文明为目标，推进治理有效。盘活各类集体资产，壮大村级集体经济，加强村级运转经费保障，逐步提高基层干部待遇。坚持量力而行，坚决杜绝超承受能力、无资金来源的乡村基础设施建设和民生福利项目。建立“谁经手、谁负

责”举债审批制度，全面开展村级债务清查行动，坚决杜绝新增债务。持续开展“治陋习、树新风”行动，发挥村民理事会作用，完善村规民约和社区公约，大力培育文明乡风、良好家风和淳朴民风。加强乡村调解、道德评议等治理机制建设，健全村民自治组织，着力构建自治、法治、德治相结合的乡村治理新体系。

要科学制定规划，健全城乡融合发展体制机制，依靠改革创新壮大乡村发展新动能；加强农村公路建设，解决断头路等一系列问题，构建连通、舒适的高质量农村公路路网；加强构建现代化绿色物流体系，打造县—乡—村三级物流网络，实现农村物资“最后一公里”和“最初一公里”的高效集散和配送。交通助力“乡村振兴”

6、国务院办公厅关于深化农村公路管理养护体制改革的意见

农村公路是服务“三农”的公益性基础设施，是打赢脱贫攻坚战、实施乡村振兴战略的重要抓手。党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央高度重视农村公路工作，多次对“四好农村路”建设作出重要部署。为切实解决“四好农村路”工作中管好、护好的短板问题，践行以人民为中心的发展思想，紧紧围绕打赢脱贫攻坚战、实施乡村振兴战略和统筹城乡发展，以质量为本、安全至上、自然和谐、绿色发展为原则，深化农村公路管理养护体制改革，加强农村公路与农村经济社会发展统筹协调，形成上下联动、密切配合、齐抓共管的工作局面，推动“四好农村路”高质量发展，为广大农民群众致富奔小康、加快推进农业农村现代化提供更好保障。

岳阳县人民政府要按照“县道县管、乡村道乡村管”的原则，建立健全农村公路管理养护责任制，明确相关部门、乡级人民政府农村公路管理养护权力和责任清单，并指导监督相关部门和乡级人民政府履职尽责。大力推广县、乡、村三级路长制，各级路长负责相应农村公路管理养护工作，建立“精干高效、专兼结合、以专为主”的管理体系。按照“有路必养、养必到位”的要求，将农村公路养护资金及管理机构运行经费和人员支出纳入一般公共预算，加大履职能力建设和管理养护投入力度。

7、促进交通领域军民融合

2016年9月，十二届全国人大常委会第二十二次会议全票表决通过了国防交通法，该法将于2017年1月1日起施行。国防交通法是党的十八大以来第一

部国防军事立法,也是党和国家将军民融合发展上升为国家战略后首部贯彻军民融合发展战略精神的重要法律,在我国国防交通事业发展史上具有里程碑意义。

国防交通法立法宗旨明确提出‘促进交通领域军民融合’,这不仅有利于国防交通建设,保障国防活动更加顺利有效,更有利于我国经济建设和社会发展,避免重复建设和浪费。

交通具有国防和经济的双重属性,国防交通是以满足国防需要为目的,在铁路、道路、水路、航空、管道以及邮政等交通领域进行的规划、建设、管理和资源使用活动。该法对推进我国综合交通领域在更广范围、更高层次、更深程度上实现军民融合,促进经济建设和国防建设协调发展具有十分重要的战略意义。

岳阳,滨洞庭,临长江,是湘北重镇,湖南门户,战略地位十分重要。可将交通领域军民融合视作整个军民融合深度发展的重突破口,建设军民融合大交通体系。以军民深度融合为途径,聚焦保障军队打赢,大力推进民用交通设施;贯彻要求,依托国家路网基础,大力推进军地交通运输网络统筹纳入;强化应战应急一体,大力推进各种交通力量建设互补衔接;着眼战略投送能力,大力推进军民交通物流体系有机结合。

8、《国家综合立体交通网络规划纲要》

2019年4月,交通运输部正式启动规划编制工作,涵盖铁路、公路、水运、民航、管道等各种运输方式,旨在提出未来30年我国综合立体交通网的总体要求、规划目标、规模结构、布局方案和保障措施,为阐明国家战略意图、优化资源配置、布局重大工程项目、引导社会资本投向、制定相关政策提供重要依据。是推进交通强国建设的重要载体、是指导未来30年我国综合交通发展的顶层设计。是全面提升行业治理水平的重大机遇,意义重大、影响深远。

岳阳县地理位置位置优越,优越的地理位置自然是具备着便捷的交通。处于京珠高速公路、岳望高速公路、107国道、京广高铁、京广铁路以及长江黄金水路交汇处,距岳阳市区仅30公里,距岳阳三荷机场1小时,距长沙黄花机场仅1.5小时、距离武汉仅2小时车程。岳阳县要充分利用好自身的区域优势,大力发展水运,加强综合立体交通网络建设。

9、《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》

2017年2月,国务院印发《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》。

交通运输发展面临的国内外环境错综复杂。从国际看，全球经济在深度调整中曲折复苏，新的增长动力尚未形成，新一轮科技革命和产业变革正在兴起，区域合作格局深度调整，能源格局深刻变化。从国内看，“十三五”时期是全面建成小康社会决胜阶段，经济发展进入新常态，生产力布局、产业结构、消费及流通格局将加速变化调整。与“十三五”经济社会发展要求相比，综合交通运输发展水平仍然存在一定差距，主要是：网络布局不完善，跨区域通道、国际通道连通不足，中西部地区、贫困地区和城市群交通发展短板明显；综合交通枢纽建设相对滞后，城市内外交通衔接不畅，信息开放共享水平不高，一体化运输服务水平亟待提升，交通运输安全形势依然严峻；适应现代综合交通运输体系发展的体制机制尚不健全，铁路市场化、空域管理、油气管网运营体制、交通投融资等方面改革仍需深化。



图 2.1.4 现代综合交通运输体系

岳阳县交通运输发展正处于支撑全面建成小康社会的攻坚期、优化网络布局的关键期、提质增效升级的转型期，将进入现代化建设新阶段。站在新的发展起点上，交通运输要准确把握经济发展新常态下的新形势、新要求，切实转变发展思路、方式和路径，优化结构、转换动能、补齐短板、提质增效，更好满足多元、舒适、便捷等客运需求和经济、可靠、高效等货运需求；要突出对“一带一路”

建设、长江经济带发展等重大战略和新型城镇化、脱贫攻坚的支撑保障，着力消除瓶颈制约，提升运输服务的协同性和均等化水平；要更加注重提高交通安全和应急保障能力，提升绿色、低碳、集约发展水平；以高速铁路、高速公路、民用航空等为主体，构建服务品质高、运行速度快的综合交通骨干网络。

10、“新基建”

2020年3月初的中共中央常委会上提出的，会议明确表示要加快推进国家规划已明确的重大工程和基础设施建设，其中涵盖包括5G、人工智能、大数据中心、工业互联网等在内的新型基础设施7大领域。

岳阳县要从自身发展实际出发，在优化基建投资结构的同时，“新基建”与传统基建一起发力，在提能级、布新局上协调推进，加快形成助推高质量发展的合力。同时依托湖南省教育资源优势，加快实施科技创新港、协同创新研究中心、研究成果转化基地建设。

11、《数字交通发展规划纲要》

到2025年，交通运输基础设施和运载装备全要素、全周期的数字化升级迈出新步伐，数字化采集体系和网络化传输体系基本形成。交通运输成为北斗导航的民用主行业，第五代移动通信（5G）等公网和新一代卫星通信系统初步实现行业应用。交通运输大数据应用水平大幅提升，出行信息服务全程覆盖，物流服务平台化和一体化进入新阶段，行业治理和公共服务能力显著提升。交通与汽车、电子、软件、通信、互联网服务等产业深度融合，新业态和新技术应用水平保持世界先进。

到2035年，交通基础设施完成全要素、全周期数字化，天地一体的交通控制网基本形成，按需获取的即时出行服务广泛应用。我国成为数字交通领域国际标准的主要制订者或参与者，数字交通产业整体竞争能力全球领先。

岳阳县可结合岳阳智慧交通系统建设的成功经验，加快完善面向数字交通应用的交通基础设施工程建设标准，推动信息基础设施与交通基础的融合。整合现有信息平台，做到互联互通，用信息化引领我县交通运输行业的发展。

12、关于加快推进铁路专用线建设的指导意见

为优化调整运输结构、打赢蓝天保卫战，更好发挥铁路在综合交通运输体系中的骨干作用和绿色低碳优势，推进铁路进港口、大型工矿企业和物流园区，解

决好铁路运输“最后一公里”问题，促进多式联运，降低物流成本，现就加快推进铁路专用线建设提出指导意见。

到 2020 年，一批铁路专用线开工建设，沿海主要港口、大宗货物年运量 150 万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区铁路专用线接入比例均达到 80%，长江干线主要港口基本引入铁路专用线。到 2025 年，沿海主要港口、大宗货物年运量 150 万吨以上的大型工矿企业、新建物流园区铁路专用线力争接入比例均达到 85%，长江干线主要港口全部实现铁路进港。

二、湖南省层面重要规划分析

1、《湖南省交通运输“十三五”发展规划》

规划分为总体规划、分项规划、子规划、专项规划四个层次，形成“1+6+5+4”的规划体系，具体是：1 个总体规划，基础设施、运输服务、科技与信息化、绿色交通、安全应急、养护管理 6 个分项规划，基础设施规划又分为高速公路建设、干线公路建设、农村公路建设、道路运输站场建设、水运建设 5 个子规划。另外，为了更好地落实国家发展战略，在总体规划的基础上编制了长江经济带、交通扶贫、旅游公路及洞庭湖生态经济区四个专项规划。

规划到 2020 年，基本形成“覆盖广泛、畅通高效、安全可靠、服务优质”的现代综合交通运输体系，基础设施衔接顺畅、运输服务便捷高效、科技信息先进适用、资源环境低碳绿色、安全应急可靠高效、行业管理规范有序，为全面建成小康社会和现代化建设奠定坚实基础。

岳阳县“十一五”以来，全县交通状况发生了翻天覆地的变化。京港澳高速、岳望高速、107 国道、京广铁路、武广高铁、岳平公路、岳汨公路、岳荣公路贯穿全县。建成 2000 吨级(兼顾 3000 吨级)鹿角码头散货泊位和多用途泊位各 1 个，设计年吞吐量 150 万吨。目前交通的发展已经由高速发展转变为高质量发展，重点在抓重点、补短板、强弱项。我县应该大力推进重大交通项目建设，着力优化快速干线交通网络，加快完善农村交通基础设施，切实保障交通物流运输通畅。

2、《湖南省综合客运枢纽布局规划（2019-2035）》

当前，统筹各种运输方式协调发展，构建安全、高效、畅通、便捷、绿色的现代化综合交通运输体系已上升为国家战略。综合客运枢纽衔接两种及以上交通

方式，是促进各种运输方式协调发展，提高旅客出行效率，构建综合交通运输体系的重要环节。推进综合客运枢纽建设，充分发挥各种运输方式整体优势和组合效率，对于构建综合立体交通网络、打造交通强国示范区具有重要意义，也是湖南省建设内陆开放“新高地”、区域发展“支撑点”、中部崛起“前哨站”、城乡融合“示范区”的重要依托。

到 2035 年，全省基本形成“能力合理、布局完善、换乘便捷、服务优质”的综合客运枢纽体系。城区人口规模 20 万以上的城市或县城至少覆盖一个及以上综合客运枢纽，实现全省范围内综合客运枢纽服务的全覆盖；全省综合客运枢纽内各交通方式的换乘距离基本控制在 300 米以内且换乘时间控制在 5 分钟以内，大城市中心城区内改扩建的综合客运枢纽项目中各交通方式的换乘距离控制在 500 米以内；综合客运枢纽集疏运系统应保证车辆 15 分钟内进入城市对外交通主干道；完善综合客运枢纽与国家级旅游景区交通服务设施的衔接，支撑长株潭城市群发展格局和重要旅游景点布局，促进综合客运枢纽交通功能与经济开发功能融为一体，通过优化客运组织，推进旅客一体化联程联运，全面提升全省客运服务标准及品质，构建现代化的综合客运枢纽体系。

根据规划，三荷机场综合客运枢纽和岳阳东站综合客运枢纽分别规划作为中型和大型的门户型枢纽。以机场和高铁站为依托，实现机场、高铁、公路、城市轨道、城市交通的衔接，辐射向北地区。岳阳县应加快推进融城的步伐，加速交通网络的互联互通，通过综合客运枢纽的辐射带动作用，促进各种交通运输方式协调发展，提高旅客出行效率，构建完善综合交通运输体系。



图 2.1.5 岳阳县周边综合客运枢纽布局规划

3、《湖南省普通国省道骨架路网研究》

以现有的干线公路网为基础，结合交通需求与社会经济发展形势，遴选出重要干线公路，形成一个“覆盖广泛、重点突出”的普通国省道骨架网络。研究提出国省干线骨架网建设方案，为指导我省干线公路“十四五”、“十五五”分批实施，逐步提高干线公路技术等级提供基础。

“十四五”期完成国道提质改造剩余规模。普通国道总里程 8864 公里，其中拟实施改造路段 1191 公里，共 48 处。主要采取升级为一级路段、升级为二级路段的方式。

在优先考虑普通国道的基础上，分阶段实施建设普通省道骨架网，主要采取升级为二级及以上等级公路的方式。“十四五”期间，重点建设与国家重点战略相适应的普通骨架省道以及区域之间连通存在“断头路”等瓶颈路段的骨架省道。到“十五五”末，基本建设形成“八纵八横”骨架网。

“十二五”以及即将结束的“十三五”期间，是岳阳县交通发展最快的十年，也是岳阳县交通面貌变化最大、交通建设成效最辉煌的十年。全县公路通车里程 2902.5 公里，其中等级公路 2855.4 公里。但从总体上看，岳阳县交通发展在全省仍处于中等水平，交通仍是制约区域经济社会发展的瓶颈。需尽快将县内等级低，交通量大的的国省道及重要的非国省道（如 G107，S312，麻黄线等）的改造或新建提上日程。

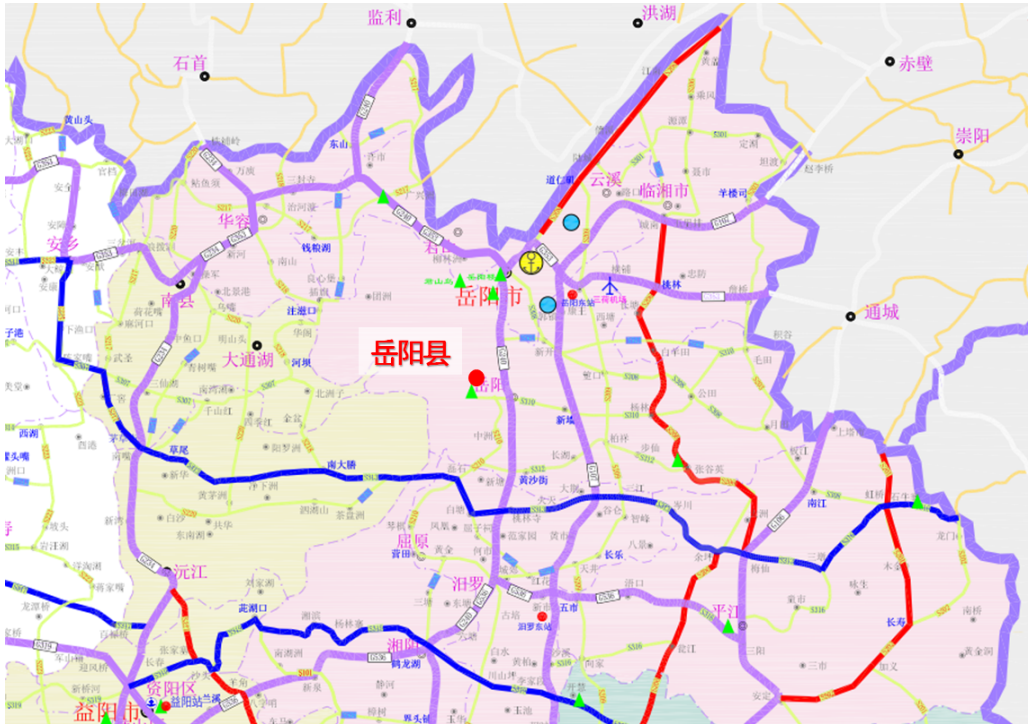


图 2.1.6 岳阳县普通国省道骨架路网

4、《湖南省建设全域旅游基地三年行动计划（2018-2020 年）》

全面贯彻党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持以开放合作促融合创新，按照全区域规划、全业态拓展、全产业融合、全天候监管的发展理念，着力抓改革、增供给、强营销、优服务、提品质、创品牌，全面提升旅游产业化、法治化、标准化、信息化、国际化水平，实现全域宜居宜业宜游，为建设富饶美丽幸福新湖南作出积极贡献。

将建设以“锦绣潇湘”为品牌的全域旅游基地作为总目标，夯实“五大旅游板块”的支撑作用，加快创建 30 个全域旅游示范区、建设 30 个省级重点旅游项目。力争到 2020 年，全省旅游总收入突破 1 万亿元，旅游增加值占 GDP 的比重达到 7%左右，游客平均消费水平达到 1100 元以上，接待入境旅游者突破 400 万人次；

旅游产业结构更加优化，旅游经济总量、游客满意度指数进入全国前列,基本建成旅游经济强省和国内外知名旅游目的地。

岳阳县位于环洞庭湖旅游板块，紧邻长株潭旅游板块。应充分发挥水体资源和湘楚文化资源优势，加强综合交通建设，以“锦绣潇湘·天下洞庭”为区域品牌，深化长江经济带、环洞庭湖、幕阜山等跨省区域旅游合作，打造国际知名湖泊度假旅游目的地。

目前，我县不少地方公路通达深度不够，难以提供安全、卫生、舒适的旅游服务，不能适应新的旅游需求。要改善旅游交通条件，加强旅游景区之间的交通联结，推进游客服务中心、旅游停车场、旅游标识牌等公共服务设施建设，构建人性化的配套服务设施。

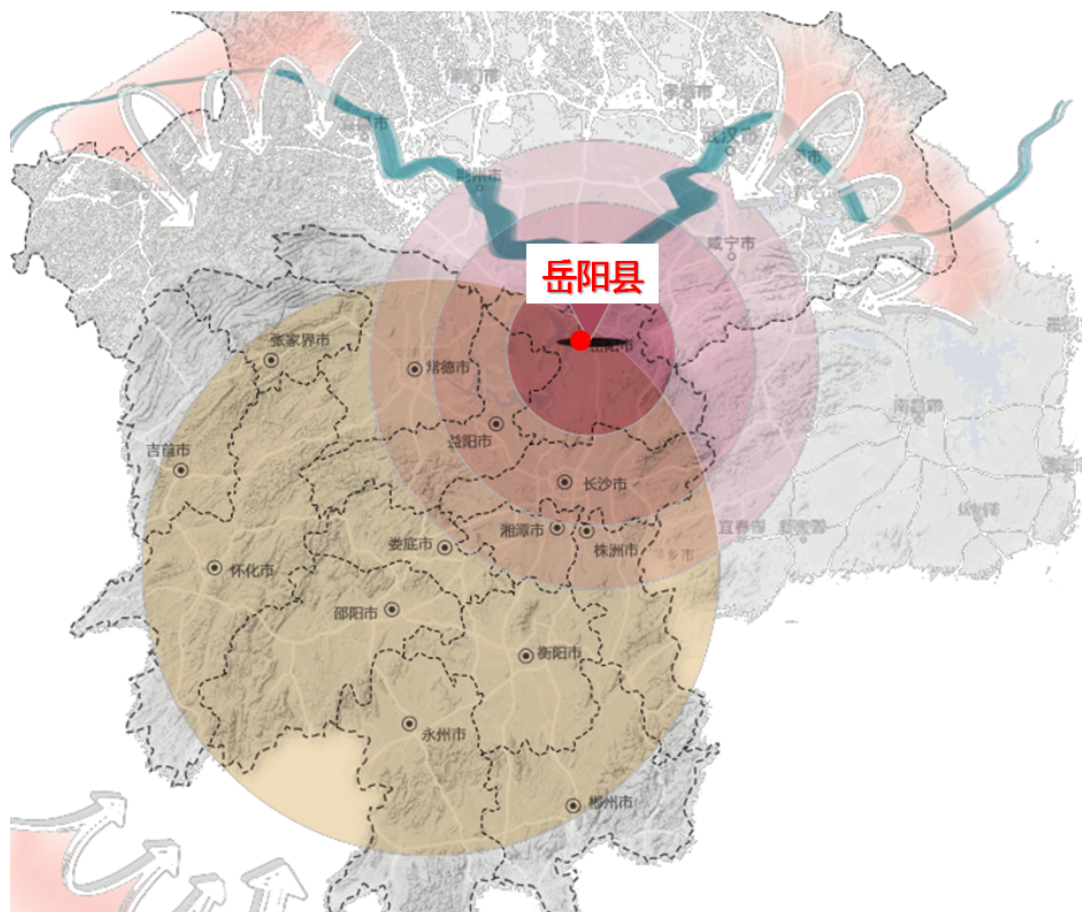


图 2.1.7 湖南省全域旅游

5、全省国土空间规划“一张图”

严格落实“多规合一”，实现空间规划“一张图”。将主体功能区规划、土地利用规划、城乡规划等空间规划融合为统一的国土空间规划，实现“多规合一”，不在国土空间规划体系之外另设其他空间规划。各类空间规划在编制和审查过程中要加强与国土空间规划的衔接及“一张图”的核对，形式和内容在“一张图”上统筹协调，不重叠、不矛盾，实现“形合”和“神合”。

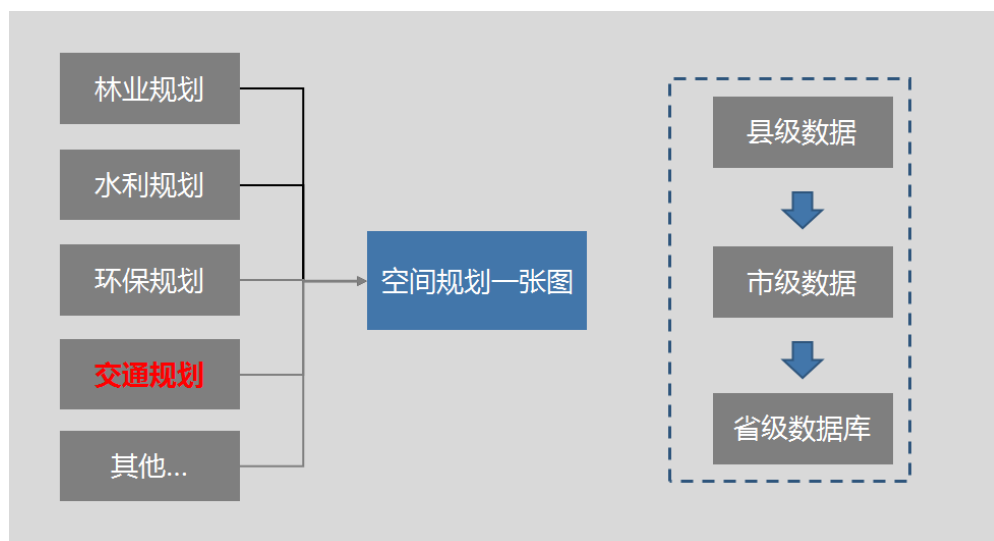


图 2.1.8 空间规划“一张图”

我县要抓住这次国土空间规划编制的机会，结合规划调整机制，发挥交通规划的骨架和支撑作用，加强同国土、农业、林地等规划的深层对接。统筹规划、沟通联动，合力推进项目建设。为交通高质量发展打下基础。

6、《湖南省深化农村公路管理养护体制改革实施方案》

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中全会精神，认真落实习近平总书记关于“四好农村路”重要指示批示精神和党中央、国务院决策部署，坚持以人民为中心，牢固树立新发展理念，紧紧围绕实施乡村振兴战略、加快推进农业农村现代化，补短板、强弱项、抓重点、求实效，切实解决“四好农村路”工作中管好、护好的短板问题，压实各级政府及部门对农村公路管理养护的责任，加快建立农村公路管理养护长效机制，推动农村交通治理体系和治理能力现代化，高质量推进“四好农村路”建设，为建设富饶美丽幸福新湖南提供坚实的交通运输保障。

到 2022 年，基本建立权责清晰、齐抓共管的农村公路管理养护体制机制，

形成财政投入职责明确、社会力量积极参与的格局。农村公路治理能力明显提高，治理体系初步形成。农村公路通行条件和路域环境明显提升，交通保障能力显著增强。农村公路列养率达到 100%，年均养护工程比例不低于 5%，中等及以上农村公路占比不低于 75%；农村公路路长制基本建立，农村公路绿化率不低于 88%，爱路护路相关要求 100%列入乡规民约、村规民约，建制村村道管理议事机制逐步形成。

到 2035 年，全面建成体系完备、运转高效的农村公路管理养护体制机制，基本实现城乡公路交通基本公共服务均等化，路况水平和路域环境根本性好转，农村公路治理能力全面提高，治理体系全面完善，在“有路必养，养必到位”的基础上，实现“美丽农村路”。

三、市县层面重要政策分析

1、深入践行“一三五”基本思路，强力推进新增长极和大城市建设

2018 年 12 月，中央正式备案同意《湖南省关于市县机构改革总体意见》，将全省 14 个市州划分为大城市和中等城市，其中对岳阳市的规模、等级给予大幅提升，列入湖南省大城市。

岳阳被确定为大城市，是对岳阳区位优势、城市品牌、发展水平、综合实力的高度认可，大城市既是一张振奋精神、增强底气的“闪亮名片”，又是一块蕴含机遇、充满利好的“金字招牌”，标志着岳阳建设湖南发展新增长极和国家区域性中心城市站上了新的台阶。

大城市建设势在必行，岳阳县需要迅速行动，明确大城市建设的目标定位，按照近中远期三个阶段目标要求和构建“一区两带”空间格局，加快区域发展。

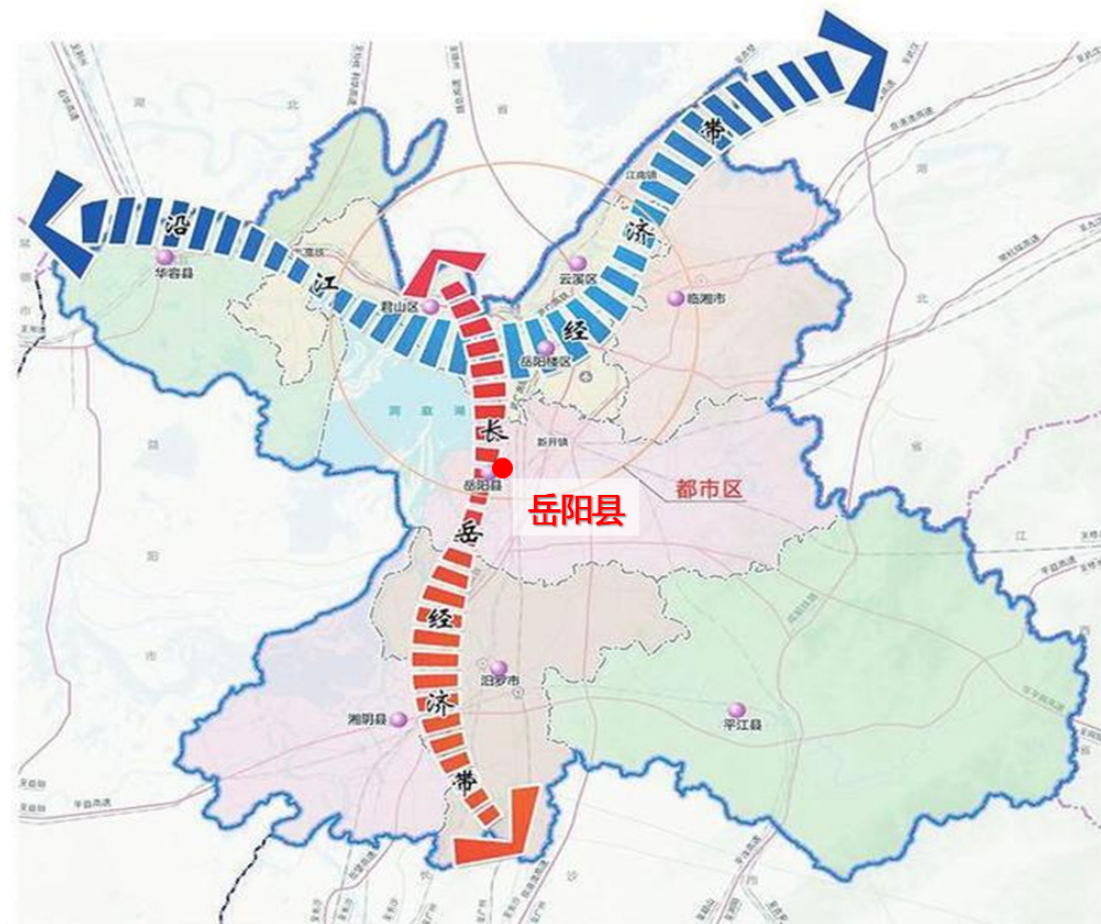


图 2.1.9 岳阳市大城市格局图

2、强力推进产业转型升级坚持工业强县、产业立县。全力推进现代农业发展。大力发展全域旅游。

岳阳县近年全力推进高新园区发展。以打造 500 亿园区为目标，建设高质量发展的先行区、创新驱动的引领区、绿色发展的样板区。提升承载能力。着力推动乡村产业结构性改革、创新性发展，促进农业产业迈上新台阶。

建设品牌农业。创新龙头企业与农户利益联结机制，建设农产品加工集聚区和品牌农业示范区，打造行业新标杆。

持之以恒推进张谷英村、大云山景区、茶香小镇、果浓小镇、相思山、刘备洞、洞庭灵雾山、黄秀农耕园、岳阳樱花园、花约四季（牡丹园）等景区建设，着力打造旅游新业态。

岳阳县正强力推进产业转型升级，这离不开交通的基础和带动作用，交通规划的编制要紧密结合岳阳县工业、农业、旅游业的发展，助推产业结构优化。

岳阳县全域旅游发展空间布局是以县城作为整个岳阳县的政治、经济、文化、

交通中心为依托,打造成为整个岳阳县的全域旅游综合服务中心,以洞庭世界级品牌、资源为龙头核心,以新墙沿线洞庭田园风光为特色,以环铁山湖优质自然生态资源为特色依托,以张谷英村传统文化体验为特色,沿洞庭湖、新墙河为主要旅游经济发展轴,东西贯穿整个岳阳县而展开。串连起“湖光山色 淳美巴陵”美景长廊。

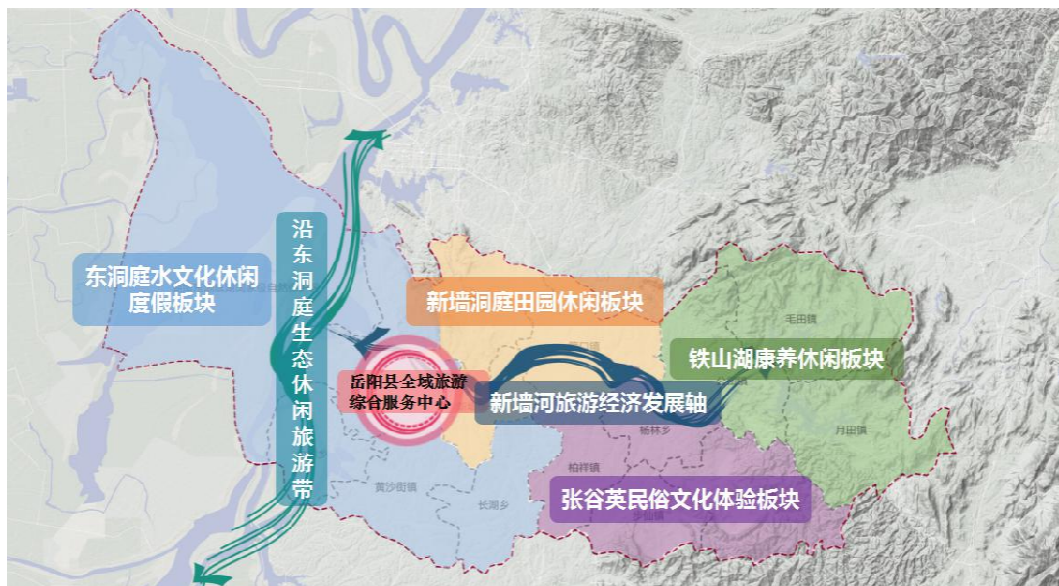


图 2.1.10 岳阳县全域旅游总体规划

3、以北向融城为导向,以县城为龙头,以乡镇集镇为节点,加快城乡统筹步伐,构建县域发展新格局。

岳阳县要抢抓长江经济带建设机遇,着眼“长三角”“珠三角”,对接长株潭、环湖区,全力提升产业经济发展水平,大力培育新产业、新动能、新增长极。

全力推进北向融城。抢抓岳阳大城市建设机遇,坚持文旅融城、生态融城、产业融城战略,走符合现代产业定位的组团式发展之路,力争 2025 年荣家湾与市区基本相连。设施融通,产业融合,绿色融城。积极构建以东洞庭湖、新墙河为纽带,以麻布大山、黄卯山为构架的“两水两山”生态廊道。推进内湖内河治理,稳步实施北湖湿地生态修复工程,让绿色成为北向融城的最亮底色。

岳阳县应将把交通基础设施建设作为市县融城的关键工程、社会民生的保障工程来抓，以交通干线拉开大骨架，以农村公路畅通微循环，以港口码头完善交通网，着力构建大进大出、成网成环、互联互通、便捷快捷的综合交通运输体系。

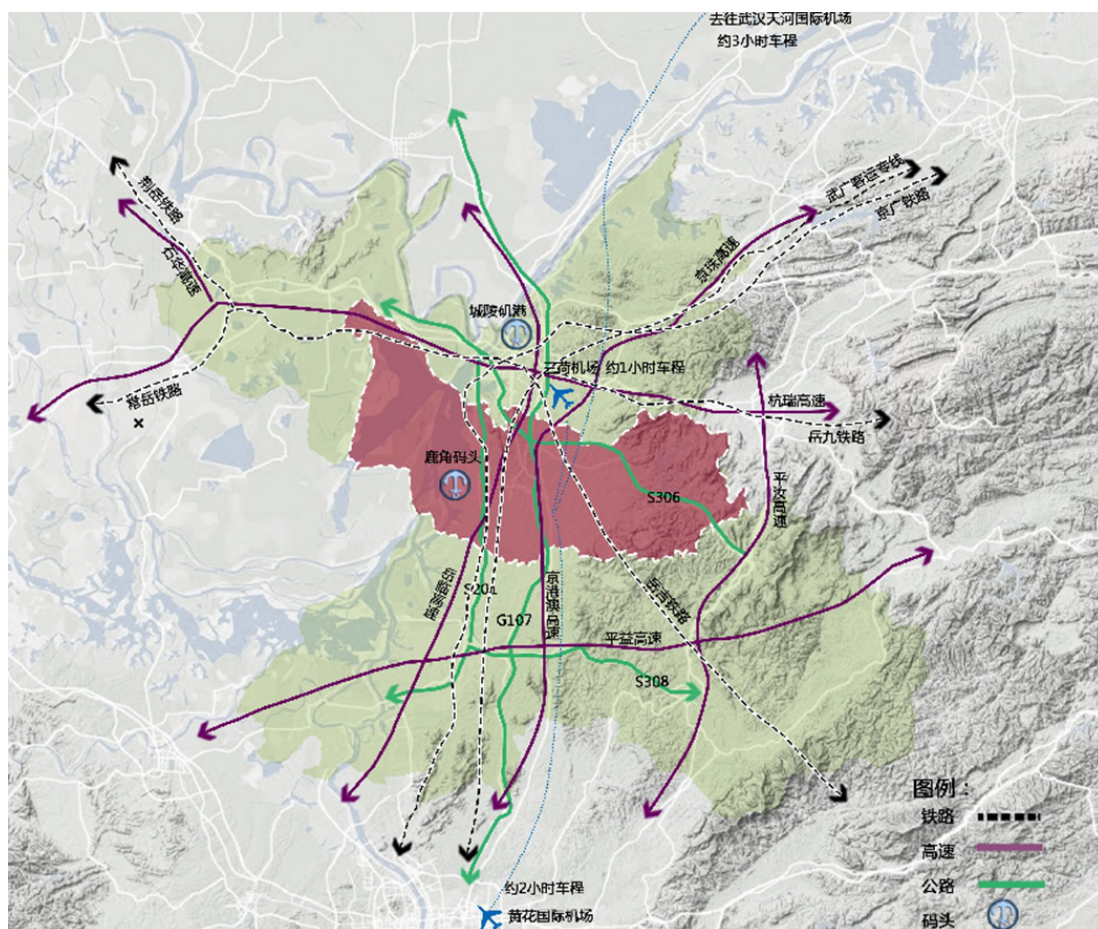


图 2.1.11 岳阳县交通发展格局

表 2.1.1 相关规划、政策一览表

序号	时间	文件名/政策名	发布单位
1	2016 年 6 月 10 日	国务院办公厅转发《营造良好市场环境 推动交通物流融合发展实施方案》	国务院办公厅
2	2016 年 9 月 3 日	《中华人民共和国国防交通法》	中华人民共和国国防部
3	2017 年 1 月 9 日	中共中央 国务院关于加强耕地保护和 改进占补平衡的意见	中共中央、国务院
4	2017 年 2 月 28 日	《“十三五”现代综合交通运输体系发 展规划》	中华人民共和国国务院
5	2017 年 5 月 27 日	关于印发《生态保护红线划定指南》的 通知	环境保护部、国家发 展和改革委员会

6	2018 年 4 月 8 日	农村公路建设管理办法	中华人民共和国交通运输部
7	2018 年 9 月	《乡村振兴战略规划》	中共中央、国务院
8	2019 年 4 月 19 日	《国家综合立体交通网规划纲要（2021-2050 年）》（在编）	中华人民共和国国务院
9	2019 年 5 月 7 日	国务院办公厅转发交通运输部等部门《关于加快道路货运行业转型升级促进高质量发展的意见》的通知	国务院办公厅
10	2019 年 5 月 16 日	《数字乡村发展战略纲要》	中共中央、国务院
11	2019 年 5 月 21 日	《深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案》	国务院办公厅
12	2019 年 7 月 25 日	《数字交通发展规划纲要》	中共中央、国务院
13	2019 年 8 月 1 日	《关于推动“四好农村路”高质量发展的指导意见》	中华人民共和国交通运输部
14	2019 年 9 月 23 日	《国务院办公厅关于深化农村公路管理养护体制改革的意见》	国务院办公厅
15	2020 年 4 月 20 日	“新基建”	
16	2019 年 9 月 1 日	《关于加快推进铁路专用线建设的指导意见》	国家发展改革委、自然资源部、交通运输部、国家铁路局、中国国家铁路集团有限公司
18	2020 年 6 月 10 日	《交通运输部关于开展交通强国建设试点工作的通知》	中华人民共和国交通运输部
19	2020 年 5 月 29 日	《内河航运发展纲要》	中华人民共和国交通运输部
20	2020 年 2 月 14 日	《关于推动基础设施高质量发展的意见》	
21	2019 年 09 月 23 日	《国务院办公厅关于深化农村公路管理养护体制改革的意见》	国务院办公厅
22	2020 年 3 月 25 日	关于深化“四好农村路”示范创建工作的意见	交通运输部公路局
23	2020 年 7 月 15 日	《关于做好县城城镇化公共停车场和公路客运站补短板强弱项工作的通知》	中华人民共和国国家发展和改革委员会
24	2020 年 6 月 28 日	《关于支持民营企业参与交通基础设施建设发展的实施意见》	12 部门联合发文

25	2019 年 10 月 19 日	《关于深化农村公共基础设施管护体制改革的指导意见》	中华人民共和国国家发展和改革委员会
26	2020 年 5 月 20 日	《关于进一步降低物流成本的实施意见》	国家发展改革委、交通运输部
27	2011 年 11 月	《湖南省内河水运发展规划》	湖南省水运管理局
28	2016 年 7 月 16 日	《湖南省建设全域旅游基地三年行动计划（2018-2020 年）》	湖南省人民政府
29	2017 年 2 月	《湖南省普通国省道骨架路网研究》	湖南省交通运输厅
30	2017 年 3 月 12 日	《湖南省交通运输“十三五”发展规划》	湖南省交通运输厅
31	2017 年 9 月 4 日	《湖南省通用机场布局规划（2016-2035）》	湖南省发展和改革委员会
32	2018 年 9 月	湖南省交通运输物流园区布局规划（2018-2035）	湖南省交通运输厅、湖南省发展和改革委员会
33	2019 年 4 月 26 日	《关于高质量推进“四好农村路”建设工作的实施意见》	湖南省人民政府
34	2019 年 11 月 4 日	关于印发《湖南省交通运输“十四五”发展规划编制工作方案》的通知	湖南省交通运输厅
35	2020 年 1 月 21 日	《湖南省综合客运枢纽布局规划（2019-2035）》	湖南省交通运输厅
36	2020 年 3 月	全省国土空间规划“一张图”	湖南省自然资源厅国土空间规划局
37	2020 年 3 月 2 日	湖南省人民政府办公厅关于印发《湖南省对接粤港澳大湾区实施方案（2020—2025 年）》的通知	湖南省人民政府办公厅
38	2020 年 7 月 14 日	《湖南省深化农村公路管理养护体制改革实施方案》	湖南省人民政府办公厅
39	2019 年 4 月 26 日	《湖南省人民政府关于高质量推进“四好农村路”建设工作的实施意见》	湖南省人民政府
40	2020 年 5 月 21 日	《中国（岳阳）跨境电子商务综合试验区实施方案》	湖南省人民政府

第二节 “十四五” 运输需求预测

一、社会经济预测

近年来，在中共岳阳县委的坚强领导下，全县上下坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真贯彻党中央、国务院和省、市决策部署，深入践行“一三五”基本思路，砥砺奋进，真抓实干，迈出了高质量发展的坚实步伐。坚持稳中求进工作总基调，稳步推进经济高质量发展，岳阳县各项主要经济指标均保持在合理区间，经济运行继续保持总体平稳、稳中有进的良好局面。截止2019年底岳阳县常住人口71.05万人，完成地区生产总值353.79亿元。

表 2.2.1 岳阳县 2010~2019 年主要社会经济指标

年份 \ 指标	常住人口（万人）	GDP（亿元）
2019	71.05	353.79
2018	74.42	327.98
2017	73.96	315.08
2016	73.81	286.54
2015	73.33	260.86
2014	73.09	237.56
2013	72.58	211.72
2012	72.17	189.74
2011	71.78	166.06
2010	71.68	135.63

经济发展预测依据以往十年经济发展自然延伸，结合远景发展规划进行分析确定，根据区域经济社会发展战略和经济社会历年发展状况，根据几何平均数法，预测2025年岳阳县地区生产总值（GDP）为502.94亿元。

表 2.2.2 岳阳县主要社会经济指标预测值

指标	常住总人口（万人）	GDP（亿元）
2025	73.05	502.94

二、客、货运量预测

（一）客运量预测

本规划采用增长率法、数学回归模型法（直线模型、二次曲线模型、渐近曲线模型）、弹性系数法、产值系数法相结合的预测方法。

表 2.2.3 岳阳县 2010 年~2019 年交通客运量统计表

年份 \ 指标	客运量（万人）	客运周转量（万人/km）
2019	3863	27132
2018	3810	26574
2017	3754	26002
2016	3664	25670
2015	3646	24369
2014	3460	22726
2013	3442	22335
2012	3408	21885
2011	3373	21434
2010	3354	21314

注：历年交通量统计数据来源于岳阳市、岳阳县政府网。

对于综合交通需求的预测，本预测立足于对岳阳县社会经济现状及发展特点分析，结合产业结构调整、区域空间发展战略、综合运输体系的建设特点等，通过多种定性、定量预测方法的应用，借助相关统计分析软件，得出科学、合理的综合交通需求预测结果，为综合交通体系规划的编制提供科学可靠的依据。同时

在运用数学模型进行定量预测的基础上，综合考虑岳阳县客运量增长情况如下表：

表 2.2.4 岳阳县客运量预测结果

指标		客运量（万人）	客运周转量（万人/km）
年份	预测方法		
2025	增长率法	4532	32188
	数学回归模型法	4460	31651
	弹性系数法	4574	32504
	产值系数法	4490	31872
加权平均值		4506	31995
2030	增长率法	4969	36511
	数学回归模型法	4901	35973
	弹性系数法	5001	36763
	产值系数法	4914	36080
加权平均值		4939	36271

注：增长率法、数学回归模型法、弹性系数法、产值系数法权值比重分别为 20%、30%、20%、30%。

（二）、货运量预测

表 2.2.5 岳阳县 2010 年~2019 年交通货运量统计表

年份 \ 指标	货运量（万吨）	货运周转量（万吨/km）
2019	1573	73809
2018	1519	72080
2017	1468	70253
2016	1406	68565
2015	1351	64991

2014	1258	60513
2013	1120	56830
2012	1093	52744
2011	1088	49724
2010	978	43042

注：历年交通量统计数据来源于岳阳市、岳阳县政府网。

预测岳阳县货运量增长情况如下表：

表 2.2.6 岳阳县货运量预测结果表

指标		货运量（万吨）	货运周转量（万吨/km）
年份	预测方法		
2025	增长率法	2241	102456
	数学回归模型法	2206	100731
	弹性系数法	2262	103470
	产值系数法	2220	101441
加权平均值		2228	101837
2030	增长率法	2815	134125
	数学回归模型法	2775	132128
	弹性系数法	2834	135057
	产值系数法	2783	132527
加权平均值		2797	133233

注：增长率法、数学回归模型法、弹性系数法、产值系数法权值比重分别为 20%、30%、20%、30%。

三、各乡镇客、货运量预测

对于综合交通需求的预测，本次规划立足于对岳阳县社会经济现状及发展特

点分析，结合产业结构调整、区域空间发展战略、综合运输体系的建设特点等，通过多种定性、定量预测方法的应用，借助相关统计分析软件，得出科学、合理的综合交通需求预测结果，为综合交通体系规划的编制提供科学可靠的依据。岳阳县共计 14 个各乡镇，我们以每个乡镇作为节点，进行客、货运量预测：

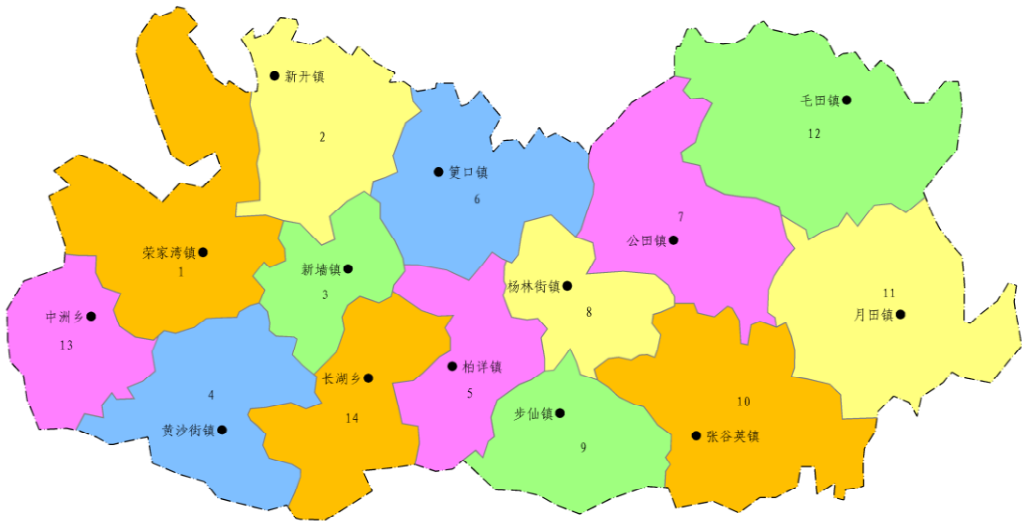


图 2.2.1 岳阳县乡镇行政区域划分图

由片区划分可知，岳阳县行政区划内共包含交通片区 14 个，根据岳阳县现有统计资料，综合考虑 GDP（GDP）、人口（P）以及土地面积（S）的影响，可以分析出各乡镇街道现状客货运量占整个岳阳县总客货运量的比重，得到各乡镇街道客货运量占岳阳县客货运量的比重及分担的相应的社会客货运量，

交通片区客货运量分担比例模型如下式所示：

$$Y_i = \frac{\sqrt{GDP_i \cdot P_i \cdot S_i}}{\sum_{i=1}^n \sqrt{GDP_i \cdot P_i \cdot S_i}}$$

由于部分乡镇的 GDP 统计数据不全，所以主要使用人口（P）以及土地面积（S）两个指标。具体计算结果下表所示：

表 2.2.7 岳阳县 2025 年各乡镇客运量预测

乡镇名称	单位：万人	乡镇名称	单位：万人	乡镇名称	单位：万人
荣家湾镇	1610	筲口镇	410	月田镇	118
新开镇	127	公田镇	476	毛田镇	288

新墙镇	429	杨林街镇	130	中洲乡	57
黄沙街镇	133	步仙镇	343	长湖乡	117
柏洋镇	131	张谷英镇	438		

表 2.2.8 岳阳县 2025 年各乡镇货运量预测

乡镇名称	单位：万吨	乡镇名称	单位：万吨	乡镇名称	单位：万吨
荣家湾镇	877	筻口镇	208	月田镇	56
新开镇	75	公田镇	244	毛田镇	139
新墙镇	229	杨林街镇	90	中洲乡	35
黄沙街镇	78	步仙镇	269	长湖乡	42
柏洋镇	71	张谷英镇	62		

四、预测结论

- 1、岳阳县国民经济和社会发展处于持续增长态势，预测至 2025 年岳阳县常住总人口达到 73.05 万人，GDP 达到 530.94 亿元。
- 2、随着融城步伐的加快、全域旅游的开展、浩吉铁路的开通运行，岳阳县的客、货运量在 2025 年客运量将达到 4506 万人，客运周转量达到 31995 万人/km，货运量达到 2228 万吨，客运周转量达到 101837 万吨/km，需在现有的交通、客运、货运站场的规模上，需加快综合交通网络的建设，提高运输周转能力。
- 3、结合现状与岳阳县发展目标，在交通运输发展方向上应该把重点放在提高南北交通的运输转换效率，加大综合交通运输网络的建设。加强中西部地区的基础交通提质建设，补齐短板。

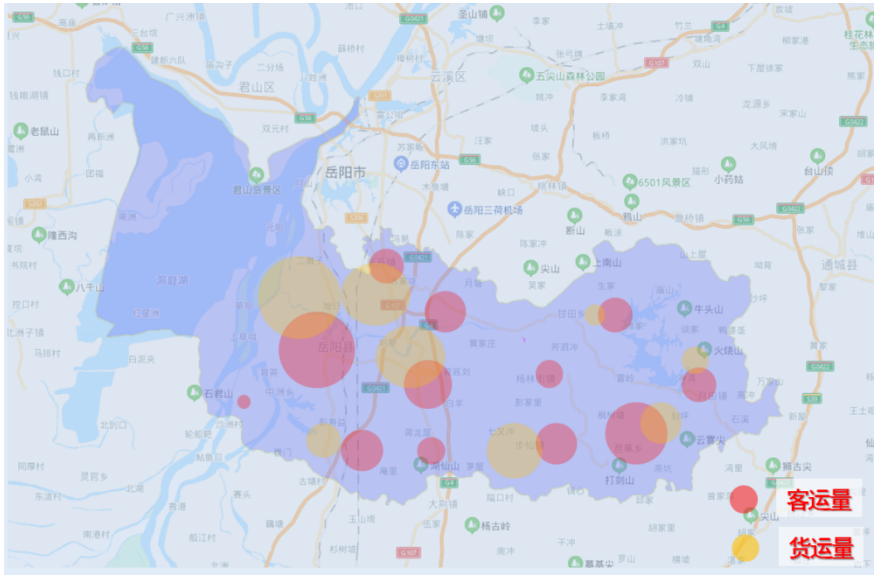


图 2.22 岳阳县客货运发展分布

第三节 阶段性特征

“十四五”要适应经济发展新常态，紧扣我国全面建设社会主义现代化国家的战略目标，交通运输将在新的历史起点上继续发挥至关重要的支撑性、先导性作用，岳阳县县交通发展的阶段性特征主要有如下几点：

一、经济发展进入经济趋缓向优新常态

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，通过深度的产业优化和结构调整，主动适应和把握经济发展新常态，大力提高经济整体素质和竞争力，加快形成结构合理、方式优化、区域协调的发展新格局。

二、实施改革创新成为发展新动力

全面深化改革是党的十九大以来国家理政施策的重要手段，也是岳阳县适应新常态、重塑新动力的根本途径。中国经济转型升级将步入从量变到质变、从产业规划到发挥市场力量的崭新阶段。岳阳县要认真落实国家创新创业政策，加快培育创新创业平台，形成“草根创业”，“人人创新”的新态势，努力实现经济发展调速不减档、量增质更优。

三、五大发展理念成为发展新方向

依据创新、协调、绿色、开放、共享五大发展理念。在协调发展上，岳阳县要推进共建、共管、共进的城乡一体化建设。落实绿色发展，加大环境治理力度，

致力建设品位城市、打造美丽乡村。推进开放发展，加强对外沟通交流，解放思想，优化发展环境，打造招商引资、项目建设的新高地。共享发展要以民本民生为出发点，不断强化社会保障，完善基本公共服务，维护社会和谐稳定和公平正义。

四、走绿色交通发展之路

交通的发展要加强与城乡发展、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的绿色交通发展之路。

第三章 指导思想及主要目标

第一节 指导思想

做好“十四五”规划编制工作，要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神以及习近平总书记视察湖南的重要讲话精神，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，坚持开放崛起，加快构建我省综合交通枢纽体系，深入分析“十四五”经济社会发展需求和人民美好生活需要，科学确定“十四五”交通运输发展的目标、原则、重点任务和保障措施，加强与相关规划的衔接，为“十四五”规划《纲要》编制提供支撑，为建设富饶美丽幸福新湖南，全面开启社会主义现代化建设当好先行。

第二节 基本原则

“十四五”期间，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“一带一路”、长江经济带、中部崛起、乡村振兴、军民融合等系列重大战略，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”规划将坚持以下基本原则：

——**抢抓机遇，适度超前。**抢抓“十四五”期间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，补齐发展短板，提升整体水平，为经济社会高质量发展提供先行保障。

——**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行业的统筹协调发展。

——**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，科学合理制定发展目标与任务，贯彻落实打赢三大攻坚战要求，严控政府债务性风险。

第三节 主要目标

要全面总结“十三五”期综合交通运输发展经验，认真梳理存在的问题。结合经济、社会发展趋势，深入研究“十四五”发展重点，抓住重点提出以下主要目标：

1、优化、完善公路路网结构，提升普通国省道技术等级，提高综合交通运输网络运输效率，加强运输服务品质，推进出行服务便捷快速。

2、转化岳阳县湖泊、河流的先天优势为经济优势，新建港口和拓能现有港口吞吐量。加强水务管理，疏浚河道、完善港口配套交通设施，增强交通运输中水运的影响力，充分发挥水运优势。

3、扩大铁路货运优势，力争岳阳南站货运站场迁至荣家湾镇项目落地。加强公铁水联运，提高货运站场规模，提升规划货运站场建设标准，完善货运站场相应配套设施。

4、贯彻落实“四好”理念，以稳定和提升路况为核心，以加强服务体系建设为重点，以转型升级发展为目标，坚持建管养并重、管养优先，提升服务品质，提升岳阳县公路“建管养”水平。

5、实现“小康”社会通班率，解决群众出行的基础上打造农村客运枢纽建设，积极稳妥推进城乡交通发展，推进城乡公交一体化改革，加强经济较弱地区的交通发展速度。

6、构建全县交通运输物流网，依托高速互通、铁路货运站场、港口，新建一批物流园，进一步提升城市配送服务水平，推进城乡一体化配送加快推进城市配送信息化发展，城乡经济一体化发展是未来经济发展的主要方向，城乡一体化配送在城乡发展中起着促进城乡资源流动的重要作用，需紧跟发展潮流，加快县

城配送车辆下乡，积极布局城乡一体化配送市场，开拓新的产业格局。

7、进一步加强移动互联网、云计算、大数据等信息技术的应用融合，交通运输信息化发展水平显著提高，加强智慧交通建设。提升交通运输服务品质，促进交通运输科学发展。

8、充分发挥我县的区位优势，优化运输结构，加强水运、铁路等低碳环保运输方式。优化运输结构、提升交通运输整体运行效率、节约能源、降低排放，推动行业绿色发展。

9、推进交通运输调度与应急指挥系统建设，加强与地震、气象等单位的跨部门联动机制，提升联合处置突发事件的能力。落实领导带班和 24 小时值班制度，强化重大节假日、重点时段应急值守工作。组织开展危货车辆事故、公路抢险、水上救援、消防等为主题的应急演练，有序推进交通应急保障工作

10、把“科技兴交”作为行业高质量发展的主战场，建设大数据共享平台，推进互联网、人工智能等新技术与交通运输行业深度融合，推进数据资源赋能交通发展。运用大数据服务运输发展，推进一体化信息服务，全面推进不停车治超网建设。

第四章 重点任务

“十四五”是全面推进交通强国建设的第一个五年规划，岳阳县交通运输发展将迎来巨大的机遇和挑战。要按照县委县政府补短板、强弱项、提质量的要求。抢抓战略机遇期，站位更好、立意更深，做好与上层规划、政策的衔接。精心谋划一批带动性强，辐射区域广、惠及范围大的重大工程项目。并保障项目可实施、能落地。为交通强国、岳阳市大城市建设以及岳阳县高质量发展提供支撑。

第一节 着力推进综合交通基础设施建设

一、高速公路

（一）高速现状

岳阳县境内已建高速公路有京港澳高速(G4)、岳临高速(G4W2)以及京港澳高速公路新开联络线。根据高速公路网规划，岳阳县境内的高速公路全部建设完毕。

1、京港澳高速

京港澳高速是一条首都放射型国家高速，是连接北京和广州、深圳、香港、澳门等南部重要城市的高速公路，为中国的南北交通大动脉，全长约 2285 公里。

岳阳县境内走向为：新开镇——新墙镇——长湖乡，岳阳县境内全长约 39km，按双向四车道高速公路标准建设，设计时速 120km/h，岳阳县境内设荣家湾互通接 S312。

2、岳临高速

岳临高速公路是国家高速公路 G4 京港澳高速公路并行线之一的 G4W2 许广高速公路重要组成部分。

路线走向呈南北纵向，主线位于京港澳高速公路西侧，几乎与京港澳高速公路平行，主要承载分流京港澳高速公路负荷功能，列湖南高速公路规划的“五纵

七横”的“第三纵”。

岳阳县境内走向为：新开镇——新墙镇——黄沙街镇，岳望高速全长 539km，岳阳县境内全长约 35km，按双向六车道高速公路标准建设，设计时速 120km/h。岳阳县境内设新开互通、荣家湾互通、黄沙街互通。

3、京港澳高速公路新开联络线

起点于新开镇七星村，设龙湾互通与京港澳高速公路连接，终于新开镇常山村岳阳至望城高速公路处，设新开互通接岳望高速。路线全长 3.299 公里，采用双向四车道，设计速度每小时 100 公里。

境内两条高速公路位于岳阳西部，均为南北走向。S310、S312 作为高速公路连接岳阳县的通道，在岳阳县中东部地区道路等级较低，高速公路对岳阳县中西部地区的辐射带动作用较小。

G4 京港澳高速公路与 S310 鹿白线荣家湾互通、S61 岳望高速公路与 S310 鹿白线新墙河互通。因连接线距离过短，影响过往车辆安全通行。虽然目前对两处互通进行改造，但只能暂时缓解交通运输拥堵。由于两处互通都距县城较近，且该路段地处工业园区，道路运输繁忙，根据未来城市扩容和道路运输发展，改造不能从根本上解决疏堵保畅问题。



图 4.1.1 岳阳县境内高速公路交通示意图

（二）规划目标

1、加快 S310、S312 的提质改造，加快麻黄线的建设，充分发挥高速公路对岳阳县特别是中东部地区的辐射功能。

2、开展荣家湾互通和新墙河互通迁改的前期研究工作，增加互通连接线缓冲区域，彻底解决路网衔接不畅的问题，切实提高道路运输效率，使高速公路更好的服务于岳阳县的发展。

3、开展大荆互通至黄沙街互通联络线的前期研究工作。

二、干线公路

（一）干线公路现状

岳阳县构建“六纵”，“三横”的交通大格局，外联内通的交通大网络基本形成，但现状道路等级偏低。目前仅有 G240，S310 部分路段为一级公路标准，其余均为二级路以下标准，中西部地区尚有大量的三、四级公路。路网发展不均衡，道路等级不高，运输效率低的问题依旧存在。

（二）规划目标

1、推进岳阳县公路发展总体规划“六纵”，“三横”的交通大格局，进一步完善路网结构。

2、优化、完善公路路网结构，提升普通国省道技术等级，提高综合交通运输网络运输效率，加强运输服务品质，推进出行服务便捷快速。

3、规划项目投资总规模约 129.6 亿元，总里程达 373.086 公里。

（三）重大项目

1、S310 岳阳县白若（湖北界）-新墙公路

Ø 境内路线走向

本项目起于白若湖北界，经毛田镇南侧，于钓鱼台与 S503 平交，于铁山水库大坝处与既有老路，在公田镇龙潭上跨新墙河，路线继续向西南方向布线，在杨林街镇西东两侧分别与 G107 东移线、S206 平交，在许家冲下穿蒙华铁路，并与黄珍村处与 S209 平交，止于京港澳高速荣家湾互通。

Ø 老路状况

新墙至公田段既有老路为二级公路标准，设计速度 60km/h，路基宽度 12m，

沥青混凝土路面，路面状况一般，部分路段穿集镇，既有道路两厢房屋较密集，混行交通较大，对车辆通行有一定影响。

公田至毛田段既有老路为三级公路标准，设计速度 40km/h，路基宽度 7m，沥青混凝土路面，路面状况一般，部分路段坡陡弯急，存在一定安全隐患。

Ø 路线长度及技术等级

规划分三段实施：

第一段，白若（湖北界）至毛田段长 20.0 公里，按二级公路标准建设，路基宽度 12.0m，项目投资 4.0 亿元。

第二段，毛田至公田段长 13.6 公里，按三级公路标准建设，路基宽度 8.0m，项目投资 2.3 亿元；

第三段，公田至新墙段长 22.6 公里，结合岳阳县城乡供水一体化工程，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m，项目投资 16.2 亿元。

Ø 占地及同三区三线关系

占地约 192.85 公顷，占用基本农田约 28.79 公顷。

Ø 投资规模

路线全长 56.2km，预估总投资 22.50 亿元。

Ø 建设意义

是岳阳县东西向的主轴线，横穿全境，东连湖北通城，西出洞庭湖，是县内唯一直接出省通道，交通纽带作用明显，与南北向干线公路 S203、S503、S308、S206、S209、G107、G240、S210 相交，与 G4 京港澳高速、G0421 许广高速互通。可实现公路、水运、铁路、高速公路及航空运输无缝对接，是岳阳县构建高效、快捷的水陆空综合交通运输网络的骨架线路。该项目的实施，可加强岳阳县东西部地区的联系，以中心城区为核心，东山西湖两大产品集群，一轴串联东中西三大板块，推动区域内相思山民俗风情园、大云山国家森林公园、大云山道教圣地、铁山水库风景带、公田温泉小镇等丰富的旅游资源开发，促进东西部均衡发展；同时，可密切湘鄂两省区域合作、经济文化交流，对于我县东部山区开发、改善区位优势意义重大。



图 4.1.2 S310 岳阳县白若（湖北界）-新墙公路位置示意图

2、岳阳县麻塘-黄沙街公路

Ø 境内路线走向

项目起于麻塘办事处洞庭村，与 G240 平交，向南与规划 S503 平交后，途经张家湾，在谭家里上跨新墙河，经白羊水库东侧，止于江家冲与 S310 平交，与 S310 向东共线下穿武广高铁后，完全利用工业园内规划道路布线，于跃进村与规划 S310 平交，同 S310 向西共线下穿武广高铁，经许胜村、黄秀村，于新七处下穿岳临高速，止于黄沙街黄金村与 S312 平交。

Ø 路线长度及技术等级

麻塘至黄沙街公路长 35.00km，为一级公路标准，路基宽 25.5m；

Ø 占地及同三区三线关系

占地约 156.47 公顷，占用基本农田约 24.33 公顷。

Ø 投资规模

路线全长 35.00km，预估总投资 19.00 亿元。

Ø 建设意义

该项目为岳阳县县城东侧的南北向干道，沿京广铁路和京广高铁间的狭长走廊带布线，北接岳阳市楼区，向南经麻塘镇、荣家湾镇、穿过岳阳高新技术产业园、终于黄沙街镇与 S312 平交。该项目新增一条对接岳阳市的快速通道，改善区域交通条件，加速北向融城；同时能促进铁路两厢地块的开发，有效缓解岳阳县城区交通压力。项目终点接黄沙街互通，有利于提高岳临高速对岳阳县的交

通辐射作用，有效带动黄沙街镇、荣家湾镇、麻塘镇等周边地区的发展；项目结合岳阳高新技术产业园区路网规划穿越园区，能为园区提供便捷的交通服务，提升配套能力，推动园区高质量发展。

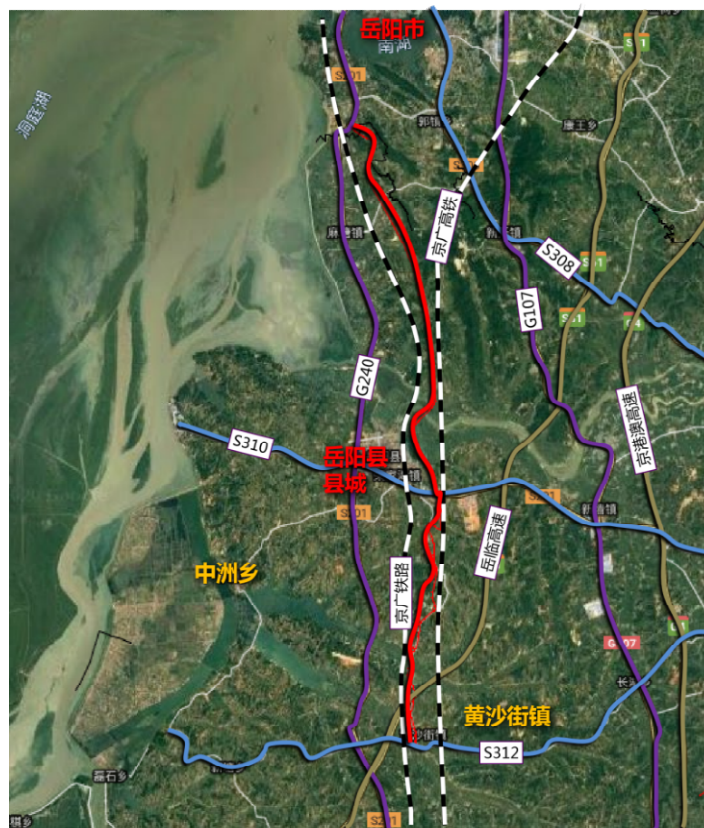


图 4.1.3 岳阳县麻塘-黄沙街公路位置示意图

3、岳阳县步仙镇蒙华铁路步仙货站场连接线

Ø 境内路线走向

该项目起于蒙华铁路步仙货站场，终于步仙镇，与 S312 平交。路线全长 2.40 公里。

Ø 老路状况

既有老路为四级路，路基宽度 6m，路面宽度 4.5m，为水泥混凝土路面，路面状况一般，通行条件较差。

Ø 路线长度及技术等级

道路全长 2.40 km，按二级公路标准建设，路基宽 12m。

Ø 占地及同三区三线关系

占地约 5.5 公顷，占用基本农田约 1.4 公顷，未占用生态红线。

Ø 投资规模

路线总长 2.4km，预估总投资 0.46 亿元。

Ø 建设意义

本项目作为步仙货运站的配套项目，作为有效衔接多种运输方式的道路，能够连接 S312 与步仙货运站场，实现“公转铁”交通转变。

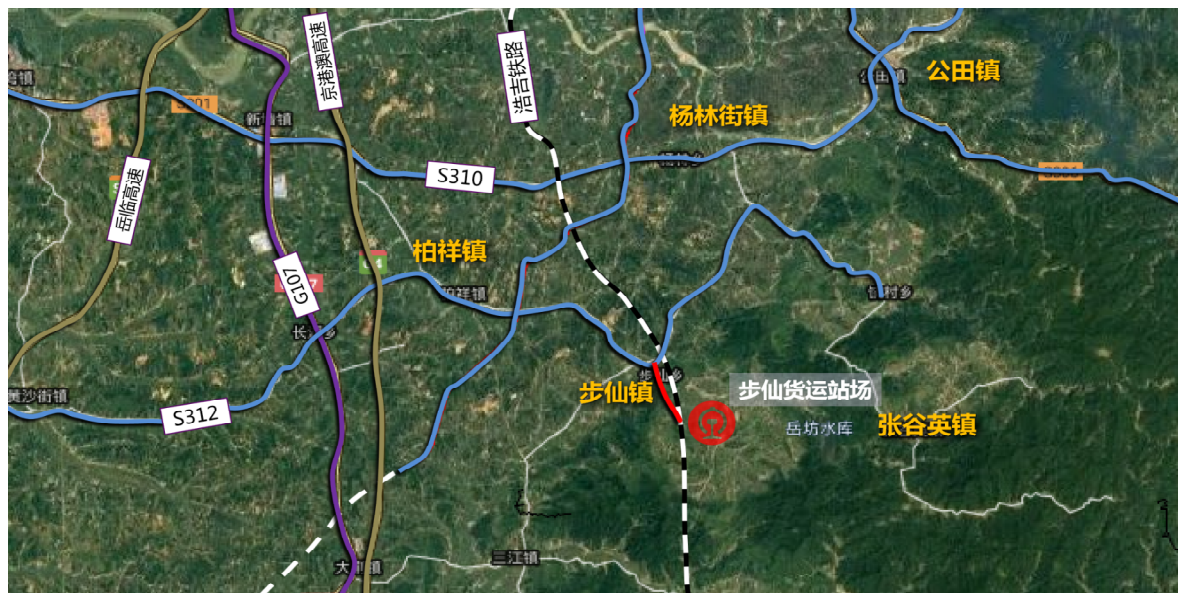


图 4.1.4 岳阳县步仙-步仙货运站场公路位置示意图

4、S312 岳阳县张谷英-中洲公路

Ø 境内路线走向

该项目起于张谷英镇与 S206 公路相交通达平江县，止于中洲乡与 S210 环湖路起点汇合接汨罗磊石，全线贯通三县（平江县、岳阳县、汨罗市）、七乡镇（张谷英镇、步仙镇、柏祥镇、长湖乡、黄沙街镇、中洲乡、白塘镇）、四景区（张谷英古镇、步仙湖胜景、黄沙街农耕文化园、洞庭湖湿地公园）。

Ø 老路状况

既有老路为二级公路标准，设计速度 60km/h，路基宽度 12m，沥青混凝土路面，路面状况一般，部分路段穿集镇，既有道路两厢房屋较密集，混行交通较大，对车辆通行有一定影响。

Ø 路线长度及技术等级

规划分二段实施：

第一段，张谷英至岳望高速黄沙街互通段长 42.322km，按二级公路标准建

设，路基宽度 12m。

第二段，岳望高速黄沙街互通至中洲段长 16.91km 共分两个技术标准，其中岳望高速黄沙街互通至 G240 段长 1.66km，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m；G240 至中洲段长 15.25km，按二级公路标准建设，路基宽 12m。

Ø 占地及同三区三线关系

占地约 159.87 公顷，占用基本农田约 24.74 公顷，占用东洞庭湖生态红线 18.21 公顷。

Ø 投资规模

路线总长 59.232km，预估总投资 16.10 亿元。

Ø 建设意义

该项目的实施，意义重大而深远，有利于加密岳阳县南部国省干线、进一步提升区域公路通行能力，对改善区域运输条件、优化投资环境、开发旅游资源、发展社会经济具有显著的意义，可将该路打造成岳阳县的旅游路、产业路、发展路。同时，鉴于该道路的特殊地理位置，还可规划该路为战备通道。该道路东段位于我县东部与平江县交界处，崇山峻岭，地形复杂，具备一定的战略纵深和作战防御功能；与蒙华铁路步仙站场连接线、许广高速黄沙街出口互通，并通过融汇区域内国省干线，将公路运输、铁路运输、水路运输乃至空中运输有机地联系起来，形成岳阳县南部地区的快速通道。因此，该路具备连接战略前沿与战备纵深的作战意义，其战略位置十分重要，战略投送能力强，对我县乃至全市国防交通都具有极大的战略意义。



图 4.1.5 S312 岳阳县张谷英-中洲公路位置示意图

5、G240 岳阳县兴吴-周谢公路（绕城公路）

Ø 境内路线走向

途径荣湾湖村（兴吴片、高峰片）、欣荣村（中信片）、友爱村（周谢村）。

Ø 路线长度及技术等级

道路全长 11.688km，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m。

Ø 占地及同三区三线关系

占地约 60.40 公顷，占用基本农田约 14.31 公顷。

Ø 投资规模

路线总长 11.688km，预估总投资 4.70 亿元。

Ø 建设意义

随着岳阳县城区的快速发展，现有 G240 穿城而过，道路已经市政化，由于路口多，过境车辆频繁，混行交通流量日益增大，存在较大的安全隐患，已不利于车辆安全、便捷、快速通行。本项目的实施，对优化岳阳县城区路网结构、缓解城区交通压力有着十分重要的意义；有利于 G240 “乡味长廊”建设，推进农业和旅游业融合发展，集中打造乡村振兴的岳阳品牌；同时也是岳阳市（县）主动对接“长株潭”城市群，积极融入“中三角”城市群的重要通道。

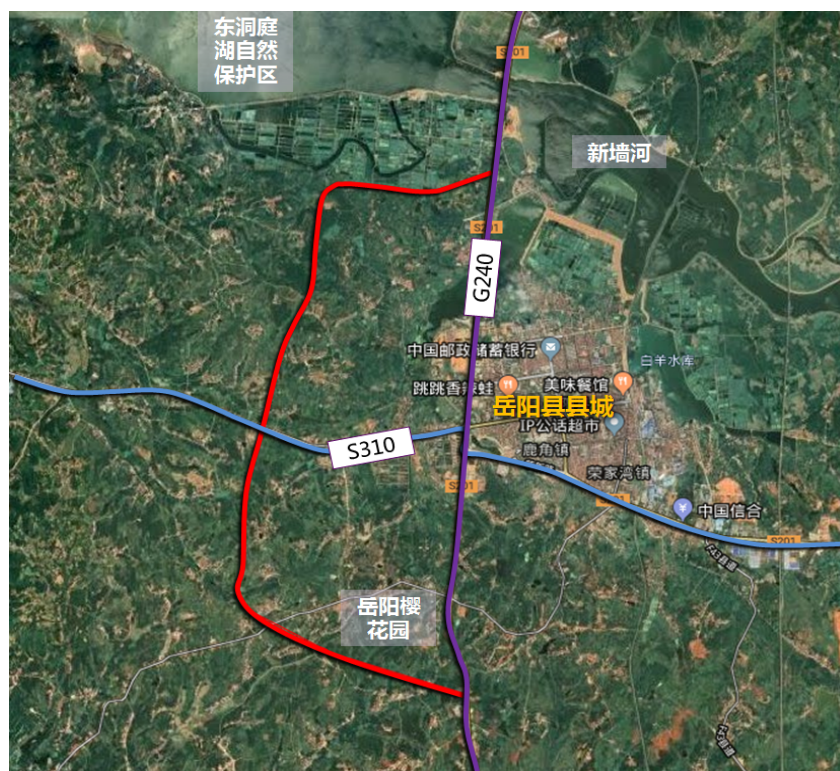


图 4.1.6 G240 岳阳县兴吴-周谢公路位置示意图

6、S503 岳阳县钓鱼台-甘田公路

Ø 境内路线走向

项目起于钓鱼台与 S310 平交处，向北布线途经团结新村南侧，后途径黄稻村、联盟村、甘田村向西布线，与 S206 平交，止于甘田集镇骆家坡。

Ø 老路状况

既有老路为四级公路标准，设计速度 20km/h，路基宽度 6m，水泥路面，路面状况一般，道路等级较低，坡陡弯急。

Ø 路线长度及技术等级

道路全长 18.90 km，技术标准采用二级公路标准建设，路基宽度 8.5m。

Ø 占地及同三区三线关系

占地约 36.19 公顷，占用基本农田约 9.03 公顷。侵入云山林场生态红线约 9.52 公顷。

Ø 投资规模

路线总长 18.90km，预估总投资 2.42 亿元。

Ø 建设意义

本项目有利于加强岳阳县东部山区公田镇、毛田镇交通通达能力，加强同周边县市联系，促进大云山，铁山水库旅游业的发展。



图 4.1.7 S503 岳阳县钓鱼台-甘田公路位置示意图

7、S308 岳阳县月田何墩村-新开公路

Ø 境内路线走向

该项目起于平江县南江镇，经平江县千石村到达岳阳县境内，采用新线绕避月田镇集镇、公田镇集镇、原甘田乡集镇、筲口镇集镇后，向西下穿 G4 京港澳高速公路，经过新开镇龙湾村到达项目终点接岳阳市学院路（岳望高速互通）。

Ø 老路状况

既有老路为二级公路标准，设计速度 60km/h，路基宽度 8.5m，沥青混凝土路面，路面状况一般，部分路段道路指标较低。

Ø 路线长度及技术等级

规划分二段实施：

第一段，新开至公田段长 27.086km，按一级公路标准建设，路基宽度 23.5m；

第二段，公田至何墩村（平江界）段长 24.262km，按一级公路标准建设，路基宽度 21.5m；

Ø 占地及同三区三线关系

占地约 217.77 公顷，占用基本农田约 35.32 公顷，占用铁山水库生态红线 12.73 公顷。

Ø 投资规模

路线总长 51.348km，预估总投资 27.55 亿元。

Ø 建设意义

本项目的实施，符合国家发展长江经济带的战略部署，也是推动新型城镇化、实现城乡一体化的形势需求，有利于加快城镇提质扩容步伐和区域内物流运输发展；同时该项目将幕阜山、铁山水库、大云山、相思山等多个著名景点连接成旅游“珍珠链”，加快区域旅游一体化发展；该项目的实施，还有效地改善了岳阳县东北部山区交通路网结构，是革命老区平江县精准脱贫和岳阳县东北部山区经济社会发展的产业路、发展路、致富路，民生意义重大。



图 4.1.8 S308 岳阳县月田何垸村-新开公路位置示意图

8、S203 岳阳县毛田-月田公路

Ø 境内路线走向

S203 毛田至月田公路起于毛田镇白沙坳，顺接临湘市境内 S203，路线向南沿既有老路走廊带布线，经长冲、彭庄村、陈家山、黄金村后，止于毛田镇竹茎湾，与规划 S310 平交。同 S310 并线 1.785 公里后向南沿老路西侧山腰布线，中道亭设隧道，吴家湾设桥梁上跨甘田河，继续往南经长洞村、竹风村、谢家坡、神湾，止于黎家坳与 S308 平交。

Ø 老路状况

老路位于铁山水库生态保护区，走廊带内道路为等外路标准，设计速度 20km/h，路基宽度 4~5m，水泥混凝土路面，路面状况一般，位于山岭重丘区，坡陡弯急，既有道路线型指标较差。

Ø 路线长度及技术等级

路线全长 26.88km，按二级公路标准建设，路基宽度 12.0m。

Ø 占地及同三区三线关系

本项目占地约 61.54 公顷，占生态红线空间约 34.00 公顷；占用基本农田约 14.43 公顷。

Ø 投资规模

预估总投资 4.36 亿元。



图 4.1.9 S203 岳阳县毛田至月田公路位置示意图

9、S206 岳阳县张谷英-平江公路

Ø 境内路线走向

S206 张谷英至平江公路起于张谷英集镇以东，顺接既有 S206，向西沿老路走廊带，经芭蕉村、陈坪村、新改村、终于龙洞村，顺接平江县境内 S206。

Ø 老路状况

既有老路为四级路，路基宽度 6m，路面宽度 5m，为水泥混凝土路面，路面状况良好，坡陡弯急，通行速度较慢。

Ø 路线长度及技术等级

道路全长 19.057km，按二级公路标准建设，路基宽度 12.0m。

Ø 占地及同三区三线关系

本项目占地约 47.46 公顷；占用基本农田约 1.37 公顷；与生态保护红线无冲突。

Ø 投资规模

路线全长 19.057km，预估总投资 3.77 亿元。



图 4.1.10 S206 岳阳县张谷英-平江公路位置示意图

10、S206 岳阳县甘田-杨林公路

Ø 境内路线走向

S206 甘田至杨林公路起于公田镇黄金坳，顺接临湘市境内 S206，往南于甘田集镇西侧同 S308 平交，继续往南沿新走廊带经蔡家冲、佘家墩、于刘祯祥上跨新墙河，止于 S310。

Ø 老路状况

走廊带内为等外路标准，设计速度 20km/h，路基宽度 4-5m，水泥混凝土路面，路面状况一般，既有道路线型指标较差。

Ø 路线长度及技术等级

道路全长 12.20km，按二级公路标准建设，路基宽度 12.0m。

Ø 占地及同三区三线关系

本项目占地约 28.39 公顷；占用基本农田约 2.48 公顷；与生态红线无冲突。

Ø 投资规模

路线全长 12.20km 预估总投资 3.04 亿元。



图 4.1.11 S206 岳阳县甘田-杨林位置示意图

11、岳阳县北湖村-鹿角码头公路

Ø 境内路线走向

本项目起于麻塘办事处北湖，往南沿洞庭湖东岸湖堤布线，于立新村处修建桥梁上跨新墙河后继续沿湖堤布线，经岳武村、万石湖湖堤、杨茂村，止于鹿角村，路线全长 23.319 公里。

Ø 老路状况

本项目为利用洞庭湖湖堤建设，既有湖堤宽 6m。

Ø 路线长度及技术等级

道路全长 23.319km，按二级公路标准建设，路基宽度 12.0m。

Ø 占地及同三区三线关系

本项目占地约 56.77 公顷；占用基本农田 1.40 公顷；占用东洞庭湖国家级自然保护区实验区 49.2 公顷。

Ø 投资规模

预估总投资 4.78 亿元。



图 4.1.12 岳阳县北湖村-鹿角码头公路位置示意图

12、S209 岳阳县三荷机场-关王公路

Ø 境内路线走向

该项目北接岳阳大道，连三荷机场，往南进入筲口镇，于双雁村上跨京港澳高速，经枫树村东侧与 S308 平交，在三港咀处上跨新墙河后，继续向南，于黄珍村处与 S310 平交，经柏祥集镇，于文冲与 G107 东移线平交，于步仙镇关王南接汨罗市三江镇，顺道而行，经长沙县果园镇可快速到达长沙黄花国际机场，是岳阳县中部地区纵向主干线。

Ø 路线长度及技术等级

规划分两段实施。

第一段，机场至柏祥镇同 S310 平交段 17.554 公里，按一级公路标准建设，路基宽度为 25.5m；

第二段，柏祥镇同 S310 平交至步仙镇关王段 16.202 公里，按二级公路标准建设，路基宽度 12m。

Ø 占地及同三区三线关系

占地约 133.35 公顷，占用基本农田约 25.56 公顷。

Ø 投资规模

路线全长 33.756km，预估总投资 16.57 亿元。



图 4.1.13 S209 岳阳县三荷机场-关王公路位置示意图

13、S210 岳阳县鹿角码头-机场村公路

Ø 境内路线走向

S210 岳阳县鹿角至机场村公路起于荣家湾镇鹿角，与 S310 平交，往南经文伯屋、五灵庙，于六门闸接上湖堤，沿湖堤布线，经二郎村、机场村、终于汨罗界，同汨罗市境内规划 S210 相接。

Ø 老路状况

既有老路为洞庭湖堤，湖堤宽度 6m。

Ø 路线长度及技术等级

道路全长 14.088km，按二级公路标准建设，路基宽度 12m。

Ø 占地及同三区三线关系

占地约 28.18 公顷，占用基本农田约 0.55 公顷，占用东洞庭湖生态保护区 18.42 公顷。

Ø 投资规模

路线全长 14.088km，预估总投资 2.98 亿元。

Ø 建设意义

该项目可与岳阳县北湖村至鹿角码头公路结合成为洞庭湖沿线城市的连接纽带，能是岳阳县北向融城，南接长沙的干线公路之一，更是全省里程最长、连接城市最多、最壮观的沿湖风光带，该项目的实施，有利于带动环湖城市间的经济、文化交流，促进区域间资源共享、协调发展。其建成将有效促进岳阳县旅游业发展，特别是对实现保护性开发洞庭湖湿地公园、水下宋城，挖掘旅游资源成为可能，打造为精品旅游线路潜力巨大（可在沿线规划发展商服：建设集渡假、休闲、餐饮、住宿、娱乐为一体的旅游渡假村；建设学校、养老中心，进行房产开发等）；同时，因该项目沿湖而建，对防汛抗洪作用明显，汛期可确保防汛物资、机械、人员快速运抵一线。因此，环湖路的建设，意义重大，不仅可完善区域路网结构，汛期还可助力抗洪抢险，更是建设环湖生态经济带、贡献新的经济增长点的基础动力。



图 4.1.14 S210 岳阳县鹿角码头-机场村公路位置示意图

14、S503 岳阳县新开-麻塘公路

Ø 境内路线走向

项目起于新开镇茅栗村与 S309 平交处，穿麻布大山，经麻塘村、磨刀村，往西与 G240 平交后止于春风堤管会北侧约 0.7km 处环洞庭湖大堤。

Ø 路线长度及技术等级

道路全长 8.814 km 按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m。

Ø 占地及同三区三线关系

占地约 47.28 公顷；占用基本农田约 11.52 公顷；侵入东洞庭湖国家自然保护区约 2.34 公顷。

Ø 投资规模

路线全长 8.814km，预估总投资 5.73 亿元。



图 4.1.15 S503 岳阳县新开-麻塘公路位置示意图

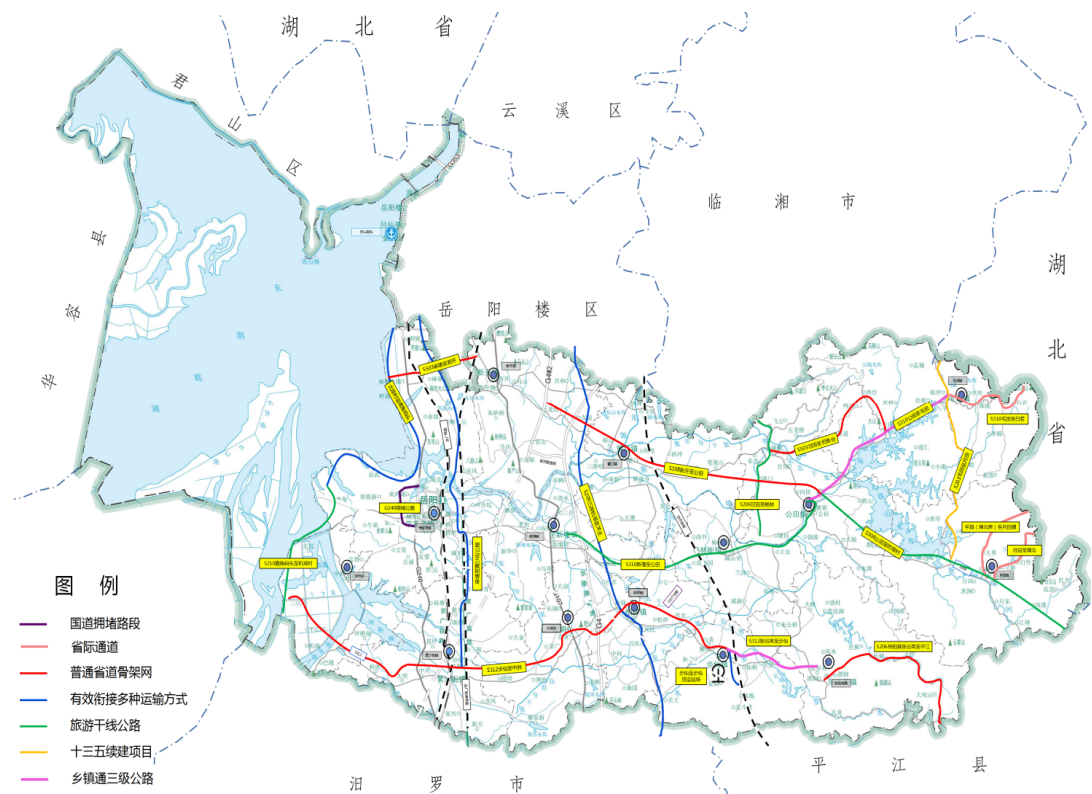


图 4.1.16 岳阳县规划干线公路

三、农村公路

（一）农村公路现状

1、“十三五”期间，农村公路项目建设完成总投资 3.65 亿元。完成窄路加宽 171 公里、旅游通景公路 18.66 公里、边界路（断头路）26.77 公里、自然村路 398.36 公里、安保工程 940.9 公里、危桥改造 63 座、渡改桥 1 座。新建农村客运招呼站 360 个，完成了岳阳县城南汽车站提质改造。全县公路通车里程 2902.547 公里，其中等级公路 2855.357 公里，农村通公路行政村比重达到 100%。基本形成以县城为中心，以乡镇为节点，村村互通、组组相连、方便快捷的城乡交通网络。但我县农村公路建设任务仍然繁重，且建设进度比较缓慢。未通水泥（沥青）路的 8 户 / 50 人口-25 户 / 100 人口以上的自然村落，还有一定数量。

2、“四好农村路”完成总投资 1.98 亿元。其中投资 0.37 亿元，创建“四好农村路”市级示范县（60 公里农村路提质改造）。同时，按照“四好农村路”的标准，投资 0.86 亿元，完成“白改黑”工程 296 公里；投资 0.47 亿元，完成茶香小镇 26 公里的道路提质改造；投资 0.28 亿元，完成了果浓小镇（菁华研学旅行营地）19 公里的道路提质改造。

3、合乡并村后，所有的建制村都由原来的几个小村合并而成，且 90%以上的村都修建了新的村部。片区与片区之间的联通、片区村民至村部办事，几乎都无直达道路。

（二）规划目标

1、全面推进“四好农村路”建设，每年完成县级示范路 60 公里，乡镇完成农村公路示范路 20 公里。

2、推动农村公路养护体制改革，即农村公路日常养护的总额不低于“1053”标准：县道每年每公里 10000 元、乡道每年每公里 5000 元、村道每年每公里 3000 元。按照省级 20%、市级不低于 20%、县级 60%的分摊比例列入公共财政预算。

3、推进乡村旅游发展，全力建设通景公路、旅游集散公路。

4、改造建设资源路、产业路，彻底解决断头路，将各个乡镇及村组连接起来，更有效带动经济发展，使得特色产业因路而起、因路而兴、因路而富。

5、消除部分乡镇仍未通三级公路问题，改善交通落后地区公路运输条件。

6、加强农村公路交安工程建设与危桥改造。“十四五”计划申报生命安防工程 800 公里；危桥改造项目纳入动态监测，落实轮级管养制度，视技术状况实时改造。农村公路虽然建设标准低，但是在交通运输过程中承担着向省道集散的重要功能，且多处于山区或地势险恶的地方，交通安全问题不能忽视。

（三）重点任务

一、资源产业路

我县把实施乡村振兴战略作为破解“三农”困局的重大机遇，紧紧围绕“产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕”总要求，不断推动农业升级、农村进步、农民发展。“十四五”我县重点发展以“微润岳州富硒米、峰岭菁华果业、洞庭春茶业、全民鸽业”等规模园区为领军的资源产业路 135 个，总里程 339.279 公里，总投资 116936 万元。

二、旅游集散公路

“十四五”期间，规划旅游集散公路共 7 个，总里程 73.582 公里，总投资 88182 万元。

Ø 岳阳县 S503 至云山林场

路线走向

项目起于 S503 杨家墩,沿 X081 老路改造,止于云山林场,途径大云山国家森林公园景区。

建设规模

本项目建设里程 8.817 公里,采用二级公路技术标准,路面形式为沥青混凝土路面,路面宽 7 米,路基宽 7 米,总投资 18643 万元。

Ø 相思山至 S310

路线走向

项目起于 S310 白若村,沿 X011 老路改造,止于 S203 卢墩村,途径相思山旅游风景区。

建设规模

本项目建设里程 13.94 公里,采用四级公路技术标准,路面形式为沥青混凝土路面,路面宽 6 米,路基宽 6 米,总投资 2600 万元。

Ø 铁山湖景区

路线走向

项目起于 S308 大墩村,沿 X256 老路改造,止于公田镇,途径铁山水库风景区。

建设规模

本项目建设里程 11.80 公里,采用三级公路技术标准,路面形式为水泥路面,路面宽 7 米,路基宽 7 米,总投资 9500 万元。

Ø 岳阳县八仙桥至马店

路线走向

项目起于 G240 八仙桥,沿 C782、CAF9、X140 老路改造,部分新建,止于 G107 马店村,途径新墙河国家湿地公园风景区。

建设规模

本项目建设里程 12.2 公里,采用二级公路技术标准,路面形式为沥青混凝土路面,路面宽 7 米,路基宽 7 米,总投资 18688 万元。

Ø S209 至 S206

路线走向

项目起于 S206 杨林街村,沿 X129 老路改造,止于 S209 释迦寺村,途径簪口

镇果浓小镇风景区。

建设规模

本项目建设里程 10.17 公里，采用四级公路技术标准，路面形式为沥青混凝土路面，路面宽 6 米，路基宽 6 米，总投资 5085 万元。

Ø 岳阳县月田至张谷英

路线走向

项目起于 S308 月田镇,沿 Y343 老路改造，止于五洋村，途径张谷英村风景区。

建设规模

本项目建设里程 14.0 公里，采用三级公路技术标准，路面形式为水泥路面，路面宽 6 米，路基宽 6 米，总投资 29546 万元。

Ø 荣鹿路至环湖路

路线走向

项目起于荣鹿路,沿 Y338、CJ78 老路改造，止于环湖路（S210），连接东洞庭湖国家级自然保护区。

建设规模

本项目建设里程 12.86 公里，采用三级公路技术标准，路面形式为沥青混凝土路面，路面宽 7.5 米，路基宽 7.5 米，总投资 10200 万元。

三、通景公路

“十四五”期间，规划通景公路共 9 条，总里程 36.50 公里，总投资 18940 万元，详见“附表 5”。

四、乡镇通三级公路

“十四五”期间，规划乡镇通三级公路共 3 条，总里程 29.32 公里，总投资 27104 万元，详见“附表 6”。

五、县级公路提质改造

“十四五”期间，县级公路提质改造共 15 条，总里程 144.244 公里，总投资 29640 万元，详见“附表 7”。

六、农村公路养护

1、农村公路安防工程

1500km，完成农村公路隐患路段安装波形梁护栏、凸面反光镜、警示标志标牌，拟计划每年实施 300km。

2、危桥改造

20 座，拟计划每年改造 4 座。

四、水运系统

（一）水运现状

岳阳县水系纵横交错，西揽洞庭，北扼长江，水运条优越。全县有新墙河、汨罗河、东洞庭湖三大水系，一级至三级河流 64 条。主要河流有新墙河、费家河、坪桥河和罗水河。港口主要分为两个作业区，分别为鹿角作业区和八仙桥作业区。虽然县城水运条优越，南可抵长株潭城市群，北可达武汉城市群，但未利用好这一先天优势。

港口管理落后，岳阳县湖岸线较长，但岸线利用率较低。码头受企业自身运营情况制约，港口未得到充分利用，作业频率低，存在着交叉布置、互为干扰等现象。此外，岸线利用散乱，功能布局不合理，公用码头利用岸线少、各类公务码头布局分散，历史上形成的简易码头占用了较多的优良港口岸线资源，岸线资源整合和集约化利用工作有待加强。

湘江航道、新墙河航道淤堵，年通航时间短，只有在春夏丰水期才能正常通行，但是受春夏暴雨、季风的影响年通航时间更短，秋冬枯水期未能加以利用。

港口配套交通设施未完善，岳阳县港区现有生产性泊位 6 个，通过能力 225 万吨。其中 1000 吨以下 4 个，1000~3000 吨级以下 2 个，不符合船舶大型化发展趋势。港口公用码头泊位 3 个，数量偏少，综合通过能力不足，而企业专用码头设施设备简易，利用率低，不适应运输市场需求。只能开传统的货物装卸、转运业务，不能提供必要的货物堆存、仓储分拨和现代港口物流等综合服务。

根据《岳阳港总体规划》（2017-2035 年），岳阳县港区位于东洞庭湖东岸、岳阳县城西部,规划港口岸线 2900 米，规划以件杂货、干散货运输为主，兼有旅游客运，主要为当地经济发展和水上旅游资源开发服务，规划鹿角作业区和太平咀客运港点以及新墙河内客运点。

（二）规划目标

1、依托东洞庭湖和长江航道，加强与城陵矶港的联运合作，加快水、电、路等基础设施配套，完善港口集疏运体系，提升港口服务功能，高标准建设以鹿角港为依托，以物流仓储、现代装备制造等为主导产业的约 8km² 临港产业新区，全面提升承载力和辐射力。

2、以“航道网格化、通畅化，港口规模化、专业化，船舶大型化、标准化，海事高效化、信息化”为发展目标，逐步形成经济社会和谐发展、布局合理、安全畅通的水运综合体系。加快推进湘江航道与新墙河航道疏浚治理工程，提升航道等级，规范航运秩序。

3、启动物流园建设，加大招商力度，主动承接沿海、沿江产业转移，大力引进汽车零配件加工、船舶零配件制造、现代航运物流、现代仓储、新能源等关联企业，打造航运物流信息共享平台，整合工厂、港区、园区及公路、航道、管线等物流资源，构建网络化、立体化的物流运输体系，努力把鹿角码头建设成为全县乃至全市现代航运物流的重要一翼。

4、坚持资源开发利用与环境保护并重，综合利用东洞庭湖航运物流、自然资源、水产品和矿产资源优势，将资源优势转化为经济优势。实施活水清水工程，加快河湖连通、航道疏浚、堤垸加固、环湖公路等项目建设；规划好产业发展、基础设施和民生工程，实现可持续发展。

（三）重点任务

1、鹿角交通综合码头提质改造

位于岳阳县鹿角临港新区，规划占地 1500 亩，规划自上而下布置通用泊位区、散货泊位区、件杂泊位区，估算总投资为 21.8 亿元。该项目建成，承载着岳阳县社会工业产业的水上运输要求，既符合岳阳港总体规划对于岳阳县作业区功能规划的要求，也符合岳阳县经济发展需要，是岳阳市水运通道的重要节点，是岳阳县经济发展、城市规划不可缺少的部分。

2、汗水坡防汛砂石储运集散中心（水铁联运对接点）

通用泊位区规划布置 6 个 2000 吨级兼顾 3000 吨级通用泊位，泊位长 720 米，陆域纵深 480 米，陆域面积约 32 万平方米，形成通过能力 240 万吨。散货泊位区规划布置 3 个 2000 吨级兼顾 3000 吨级散货泊位，泊位长 360 米，陆域纵深 400~480 米，陆域面积约 27 万平方米，形成通过能力 300 万吨。件杂泊位区

规划布置 2 个 3000 吨级件杂泊位，泊位长 240 米，陆域纵深 400 米，陆域面积约 10 万平方米，形成通过能力 80 万吨。

3、大毛家湖砂石集散中心

全面改善港口面貌，着力提升通航能力，实施专业化码头转运。规划设置砂石输送带泊位 2 个，年通过量可达 120 万吨。

4、月山码头

规划建设旅游泊位和公务泊位各 1 个，为游艇、公务船艇提供靠泊和后勤保障。

5、新墙河航道疏浚

主要为新墙河八仙桥至东洞庭湖航段，全长 13 公里，需对河道进行定期疏浚和清理工作，保证全年通航能力达不低于 1000 吨级。



图 4.1.12 岳阳县水运港口总体规划布局

五、铁路

（一）铁路现状

岳阳县境内已建铁路有武广高速铁路客运专线、京广铁路、浩吉铁路，虽有

南北干线铁路、高铁过境岳阳县，但对岳阳县的辐射影响作用较小，目前无客运站场，且货运站场规模偏小，建设标准偏低，铁路货运、客运优势小，相应的站场道路开发不完全，与综合运输发展不相适应。

1、武广高速铁路客运专线

武广高速铁路路线总长度 1069 千米，设计速度 350 千米/小时。在岳阳市岳阳楼区设有一等站岳阳东站，办理客运业务，距岳阳县城约 38km。

2、京广铁路

京广铁路旅客列车设计速度 160 至 250 千米/小时，列车最高运营速度 160 千米/小时。在岳阳市设有一等站岳阳站，办理客运、货运业务，距岳阳县城约 30km。

3、浩吉铁路

浩吉铁路（原蒙华铁路）为国家“北煤南运”新的战略大通道，全长 1813.5 公里，北起内蒙古鄂尔多斯市境内的浩勒报吉南站，途经内蒙古、陕西、山西、河南、湖北、湖南、江西七省区，终到京九铁路吉安站。

浩吉铁路线路总长度 1813.544，设计时速 120 千米/小时，规划货运输送能力超 2 亿吨/年。在岳阳县步仙镇新建步仙货运站场及配套设施建设，办理货运业务。

（二）规划目标

1、积极引导大宗货物长距离运输转向铁路。

2、以“六大行动”为主要内容，以推进大宗货物运输“公转铁、公转水”为主攻方向，实现“宜铁则铁、宜公则公、宜水则水、宜空则空”优化组合，不断完善综合运输网络，切实提高运输组织水平，减少公路运输量，增加铁路运输量，加快建设现代综合交通运输体系，依托鹿角港与临港新区，加强公、铁、水联运，优化岳阳县货运结构模式。

（三）重点任务

1、岳阳港岳阳县港区鹿角作业区货运铁路专用线

该项目起于鹿角临港新区、止于京广铁路黄秀桥站，与京广铁路并轨全长 17.08 公里，总投资 11.4 亿元。项目建成后将服务于岳阳县港区和鹿角临港新区物流园，项目建成有利于提升港区品质，提高集疏运水平，加快推进港口发展；

符合调整运输结构，降低物流成本，落实公转铁政策的要求；对于优化产业结构，实现规模效应，增强园区竞争优势具有深远意义；能够缓解市区道路压力，改善交通基础条件，带动沿线经济发展；有效缓解运力紧张矛盾，强化路网干线作用，完善区域路网布局。本项目货运量将达到 476 万吨，其中发送 358 万吨，到达 118 万吨。

2、京广铁路（云溪-黄秀桥）段东移

京广铁路建成于上世纪 50 年代，是国家南北大动脉，对国家经济建设发挥了巨大的作用，但是随着社会的发展，铁路经济所呈现的作用正弱化，并从另外方面展现一定的负面作用，比如切割了城市的发展，县城的铁路东西两侧受铁路阻隔发展不均衡；京广铁路作为南北大动脉，日运行列车多，铁路穿过主城，存在一定的安全隐患；京广铁路临近麻塘大堤，麻塘大堤作为国家重点防洪工程，防洪能力虽大，但是在面对极端气候条件下的汛期，尤其是三峡水库超过其调洪能力的时候，麻塘大堤依然面临巨大的防汛压力，这对本身具有抗洪抢险功能的京广铁路运行会造成影响。整体规划思路为京广铁路云溪至黄秀桥段 60 公里线路整体东移至武广高速铁东侧，全线采用高架方式路线与武广高速铁平行避免铁路重复切割城市，项目的实施对于缓解主城交通压力、提升城市发展空间，推动岳阳经济社会高质量发展具有深远的意义。

3、岳阳县黄秀货运站场

本项目属于岳阳南站和岳阳县货运站场南迁，并站于岳阳县黄沙街镇黄秀桥，并站于岳阳县黄沙街镇黄秀桥新建公铁联运枢纽，占地面积约 500 亩。

4、岳阳县浩吉铁路步仙站煤运基地

项目用地面积 1500 亩，主要建设内容为改扩建步仙镇现有蒙华铁路货运站、站场工程及物业配套工程。

5、岳阳县鹿角临港新区货运站场

占地面积约 100 亩。

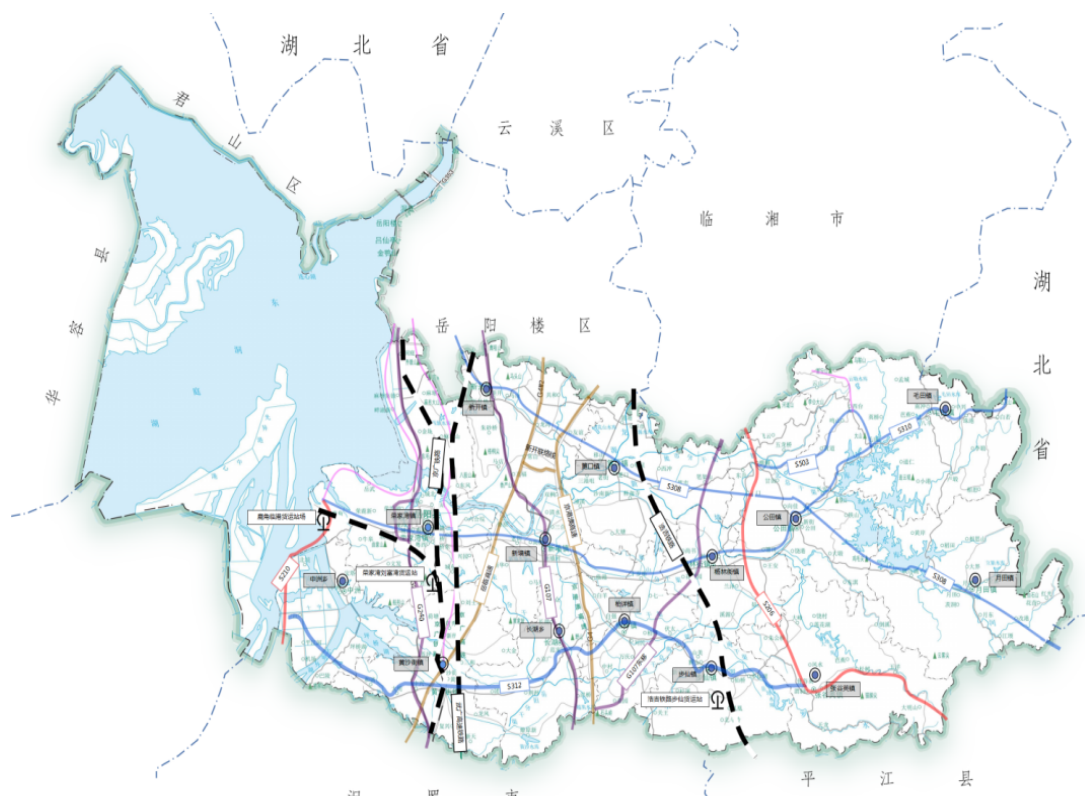


图 4.1.13 岳阳县境内铁路、货运站场规划图

第二节 全面提升公路管养服务技能

（一）公路管养现状

根据岳阳县 2019 年国民经济和社会发展统计公报，全县公路通车里程 2902.547 公里，其中等级公路 2855.357 公里，其中大部份公路是 “十一五” 以来修建的，已到大修大养的年限。

公路总里程长，分布区域广使得养护管理压力较大，安全保障能力不足。受资金短缺影响，部分干线公路养护不到位，一些事故多发和灾毁路段不能及时修复，造成“重建轻养”的局面。且相当数量农村公路处于失养状态，早期大规模建设的公路，逐渐进入了周期性养护高峰期，需要集中进行大中修。

（二）规划目标

全面落实“四好”要求，着力做到进一步推进养护管理升级，保障路况水平。切实提升公路应急保通能力、完善疏堵保畅方案，以文明创建活动为重点，全面提升服务区管理水平，努力构建更安全、更畅通、更绿色、更高效的公路网络，

须将农村公路养护管理规划作为专章。

坚持普通骨架省道建设、管理、养护、运营并重，推进公路养护管理体制改
革，逐步建立普通省道养护管理科学决策体系，提高养护管理水平。充分考虑公
路全寿命周期成本，加大大中修和预防性养护投入，提高养护质量，增强安全保
障能力，提高服务水平。

（三）重点任务

建立健全养护工作制度，保障养护管理资金供给，要有序推进养护市场化改
革，进一步加大公路养护工程实施力度，全面提升路况水平。强化干线公路养护，
重视和加强公路养护巡查，及时修复公路设施病害，保持公路良好的通行环境和
技术状态。全面开展预防性养护。按照全寿命周期养护成本最小化理念，全面开
展预防性养护，实现公路养护由被动防治向主动防治转变，落实预防养护资金。

按照综合统筹的原则，实行“统一领导、分级负责、定额补助、承包养护”，
做好公路的养护管理：包括日常养护、小修保养、大中修和路政管理等。

日常养护：指清扫路面、整理路肩、清理边沟、养护桥涵、维护安保设施、
绿化保养等。

小修保养：指恢复小型水毁路基路面、桥涵，设置简易安全保障工程等。

大中修：指修复大型水毁路基、破损水泥砼路面、处理水泥砼路面断板，路
面清灌缝，加固危旧桥梁等。

路政管理：指管理公路建筑控制区、维护路产路权、依法打击超限超载运输
等。

第三节 有效提高公共客运服务水平

（一）公共客运现状

目前，岳阳县二级客运站有岳阳县城南汽车站，三级客运站有张谷英汽车站，
四级客运站有新墙汽车站，以及 12 个三级以下乡镇客运站场。岳阳县城市公交
在“十三五”期间经营 5 条公交线路，因未纳入城市建设规划中，至今未建设一
个首末站，公交枢纽也没有规划和建设，只有租赁使用的一个 6000 m²停车场地。
办公场地 500 m²。

需坚持远近结合、适度超前，立足当前、着眼长远，做好发展统筹谋划，尽力而为、量力而行，有序推进项目建设。坚持科学设计、集约挖潜，立足东、中、西部区域差异和县城具体实际，科学合理规划建设，严格执行现行规范标准，加强资源统筹利用，盘活既有设施资源。坚持建管并重、强化监管，高度重视后续运营管理，加强违法、违规行为监督治理，确保建设成果充分体现。坚持融合创新、多元拓展，推进公路客运站与邮政、旅游等功能融合，鼓励具备条件的公路客运站拓展异地候机楼等功能，鼓励运营管理、商业开发模式探索创新，加快推进“互联网+”交通等新业态新模式应用。

（二）规划目标

1、明确建设重点领域。立足满足出行停车需求，推进主要公共建筑配建停车场、综合客运枢纽配建停车场、路侧停车位设施升级改造、政府主导停车信息平台等建设；鼓励建设立体停车场、机械式停车库等，在具备条件的地区推进“P+R”停车场建设。居住社区配建停车场、棚改区停车场、各类商业设施配套停车场、旅游景区配套停车场、工业园区配套停车场等按照相关领域规划政策要求推进建设。

加快推进二级及以上公路客运站覆盖所有县城、县级市，具备客运（公交）功能的乡镇运输服务站覆盖具备条件的乡镇。重点推进位于县城、县级市及特大镇区的公路客运站、乡镇客运服务站以及客运班线、包车客运、旅游客运等中途停靠站点建设，在具备条件的地区推进政府主导的配套乘车出行平台建设；推进公路客运站与市域主要铁路、航空客运枢纽间的便捷换乘衔接设施等建设。

2、积极拓展融资渠道。统筹利用好地方政府专项债券、抗疫特别国债、企业债券、银行贷款、社会资本、车购税资金等各类资金渠道。积极推动交通部门申请县城公路客运站的车购税补助，精准补齐客运站设施短板。切实加强公共停车场和公路客运站项目前期工作，完善项目库，支持符合条件的项目申请使用地方政府债券、抗疫特别国债。加大金融支持力度，鼓励县城公共停车场和公路客运站项目使用企业债券，鼓励开发性金融机构创新金融产品和融资模式提供支持。鼓励社会资本参与公共停车场建设运营、公路客运站运营管理和商业开发，鼓励社会资本开展出行、停车平台开发等。

3、加大土地要素保障。推动国土空间规划中预留一定比例用于停车设施、

公路客运站、乡镇服务站建设，落实土地要素市场化改革要求，保障项目合理用地需求。结合县城发展实际和未来规划情况，鼓励具备条件的地区利用地上地下空间发展公共停车场和公路客运站，推进土地的复合利用，提升节约集约用地水平。

4、提升智慧智能水平。强化停车和客运资源信息化管理水平，加强县域范围公共停车场和公路客运服务资源摸底调查，建立数据库。利用智慧平台提升服务供给保障，加快县域智慧出行、智慧停车等相关信息平台建设，着重推进公共停车资源在夜间、节假日期间错时共享，根据旅客需求灵活设置出行线路，丰富服务体系，提高资源利用效率，完善全程出行链。

5、持续加强综合治理。严格运营监管执法，加强违法停车、非法营运治理，严格监督停车、运输服务收费行为，严厉打击随意圈地、无照营运等违规经营行为，规范完善运营管理、商业开发等相关购买服务。加强信息引导，完善公共停车场周边市政公用设施和引导标志标识建设。加强设施养护，促进可持续发展，提升运营管理水平。

（三）重点任务

- 1、完成“十三五”续建项目，月田镇三级客运站；
- 2、新建乡镇运输服务站9个；
- 3、新建县级汽车运输综合服务中心2个；
- 4、新建城乡客运首末站4个；
- 5、城市公交项目新建线路首末站26个；
- 6、.公交枢纽站（转乘候车点建设）1个；
- 7、.公交停保场（办公、维修保养、停车）1个。

第四节 创新构建现代现代货运物流体系

（一）货运物流现状

随着国家乡村振兴战略的实施，乡村物流迅猛发展，农村货运量增长迅速，现有的物流系统，已经满足不了往后的物流需求，缺乏综合性的货运站场，货物运输不能满足社会经济的发展；信息化程度低，缺乏统一管理的物流信息平台，

整个县域没有形成一个较完整的货运网络。导致现在物流市场混乱，缺少统一管理。

（二）规划目标

1、根据岳阳县城市发展规划和路网规划，建议以高速公路的互通、铁路货运站场、交通位置上的一些重要乡镇为主要节点，规划建设物流园、城乡货运中心，同时辐射节点附近的乡镇。形成主次分明、配合协调的物流系统。构建集约高效的货运物流体系，推进多式联运加快发展，加快传统货运业的转型升级，深化交邮合作，推进农村物流高质量发展，构建县、乡、村三级物流服务网络。提升综合运输通道服务效能，打造合理的综合运输大通道，优化通道内各种运输方式服务结构。在有效整合资源、强化集约发展的基础上，以公路、港口等物资集散中心为依托，推进货运枢纽向物流园区转型。

2、构建以物流园区为核心，物流中心为骨干、配送中心为基础、农村物流站点为补充的物流节点网络体系。尽快形成面向全社会的服务网络，重点发展为快速货物运输、集装箱运输以及危险品、大件、保鲜等专项或特种运输服务的专业货运站场，并逐步向物流园区发展。加快重点物流园区的交通基础设施建设和多式联运系统建设。

3、加快完善城市配送基础设施网络，加大对城市配送通道建设投入，构建干支衔接、通行顺畅的城市配送通道网络，加快推进公用型配送中心、共同配送中心、分拨中心，末端配送节点规划建设，形成完善的城市配送基础设施网络。

4、鼓励民间资本加大对物流行业的投入，为一、二、三产业的长远发展提供后勤保障，使丰富多彩的商品与农产品不仅“产得出”更“运得出”。

5、打造岳阳县鹿角港货物流集散中心，补齐岳阳县水运发展短板。充分利用东洞庭湖、长江水道的自然优势，抓住机遇大力发展湘江、洞庭湖、长江航运，深入贯彻交通强国的发展理念，打造绿色高效的现代物流运输体系。

（三）重点任务

- 1、综合货运枢纽 2 个
- 2、汽车运输服务中心 2 个
- 3、县级交通物流项目 3 个

慧交通为主攻方向、以人才为支撑的创新发展体系。建立健全交通运输标准化制修订工作体制机制，加强交通运输标准制修订，逐步构建以综合交通、平安交通、品质交通、智慧交通、绿色交通为主要内容的交通运输标准体系。

（三）重点任务

1、运输组织创新工程。目前岳阳县的交通运输行业，特别是公路运输，存在运输组织模式较为粗放、信息化程度不高的问题。多式联运、甩挂运输等先进运输组织模式占比较低，物流信息交流不畅通，造成运输效率不高、空驶率高、能耗排放大等情况。依据《中共中央国务院关于加快推进生态文明建设的意见》中“推进节能减排，发展甩挂运输”等任务要求，重点提出了推广高效运输组织方式、提高物流信息化水平、发展高效城市配送模式等任务，鼓励大力发展多式联运、江海直达、滚装运输、甩挂运输、驼背运输等先进运输组织模式，鼓励“互联网+”高效物流等业态创新，深入推进道路货运无车承运人试点，并创新性提出城市配送领域引导企业发展统一配送、集中配送、共同配送等集约化组织模式。

2、加强知识创新体系建设，提高原始创新能力充分发挥高科技产业、科研院所在建设创新型城市中的保障作用，支持鼓励其围绕全县经济社会发展目标，积极进行知识创新，并向技术创新延伸，提升高层次创新人才培养能力和高水平科研成果原创能力；抓好科技创新平台的共建工作，选择一批与本县经济发展密切相关的项目和平台，由县财政安排科技专项资金给予重点支持，为企业技术集成创新和引进技术消化吸收再创新提供基础支撑。

第六节 加快构建绿色交通运输体系

（一）绿色交通运输现状

为加快推动了城市公交向节能、低碳、环保、绿色转型发展，提高老百姓公交出行的舒适度，岳阳县投入近 900 万元购置了 30 台纯电动公交车，将按线路和乘客流量进行合理分配，为荣城老百姓出行提供绿色、贴心服务。

（二）规划目标

1、充分利用清洁能源，比如积极推广太阳能路灯、以及逐步推进城市公交、燃油出租车向天然气过渡等。

2、加快培育和发展节能与新能源汽车产业，大力推广新能源汽车使用，积极开展调查研究，按照“桩站先行、适度超前”的要求和“突出重点、示范推进”的原则，分类有序推进电动汽车充电基础设施发展。

4、牢固树立生态优先理念，深入推进绿色交通发展。全面推进节能减排新技术、新产品和新设备应用，开展船舶污染物排放监测监管。大力推进交通通道资源、路面材料、建筑材料、快递包装等节约集约利用。全面推行绿色公路建设，加快实施一批绿色港口、绿色航道试点示范工程。持续开展交通基础设施生态修复。加快构建绿色出行体系，提高城市绿色出行比例。

（三）重点任务

1、组织开展低碳码头、低碳公路、低碳航道等主题性试点，打造一批绿色交通示范工程，加快绿色交通发展步伐。全面淘汰“黄标车”。加强机动车环保管理，开展机动车环保检测和标志认证，环保车辆认证达到50%以上。推广使用新能源汽车，倡导在国家机关和企事业单位使用低碳环保电动汽车。

2、优化运输结构，目前我县交通运输结构过分倚重公路运输，特别是在货运领域，低碳环保运输方式（水运、铁路）比重较低。我县交通运输领域结构性减排优势尚未发挥，优化运输结构是提升交通运输整体运行效率、节约能源、降低排放最有效的手段，也是从根本上解决交通运输生态环境问题、推动行业绿色发展的关键所在。要统筹交通基础设施布局，优化旅客运输结构、改善货物运输结构等任务，力争优化涵盖铁、公、水、航的整体交通网络布局，理顺货运运价机制，发挥铁路在大宗物资中远距离运输中的骨干作用，逐步减少重载柴油货车在大宗散货长距离运输中的比重。

3、促进绿色出行，全面开展绿色出行行动、深入实施公交优先战略、加强绿色出行宣传和科普教育等任务，积极鼓励公众使用绿色出行方式，加强城市慢行系统建设，全面推进“公交都市”建设，扩大公共交通覆盖面，深入宣贯相关理念、目标和任务。

第七节 增强交通安全和应急保障能力

增强交通安全和应急保障能力，必须牢固树立“安全第一、生命至上”的理

念，深化平安交通建设，加强应急管理体系建设。一是完善依法治理体系，健全安全生产和安全应急法规制度和标准规范。二是把安全发展理念贯彻于各种运输方式建设、养护、运营、管理全过程，提高基础设施、运输装备的安全水平，三是健全交通应急救援体系，完善预防控制体系，强化动态监测和风险预警，加强应急救援能力建设。

（一）增强交通安全

1、交通运输企业安全生产管理交通运输企业要严格执行有关安全生产方面的法律法规，全面落实安全生产的规章制度、标准规范和操作规程，要严把安全生产的每个过程、每个环节，做到安全生产一丝不苟。

1) 提高安全意识。安全意识是企业管理和经济效益的源泉，提高安全意识，企业的安全管理水平将会有大幅度提高，安全生产也就从根本上得到保障。

2) 落实安全责任。一是建立组织机构；二是明确岗位职责；三是签订责任书。

3) 完善规章制度。要对本企业所有的技术规程、管理制度、安全要求、岗位职责等制度建设，进行全面彻底的检查、清理，及时废除不适用的，加快建立健全符合实际、可操作性强、规范完备的规章制度。

4) 消除事故隐患。要突出抓好重大事故隐患的排查治理，实行挂牌督办。对于严重威胁安全生产的事故隐患，要坚决停产整改，并确保隐患整改及时到位。对于不按要求、不及时整改的单位和责任人，要按有关规定，从重从严处理。

5) 强化服务和指导。强化内部安全生产全过程的跟踪，及时制定针对性的指导措施，及时为一线员工提供技术支持和信息服务。

6) 建立企业安全生产内部督查机制。明确专门的督察部门，对企业各项安全生产工作落实情况进行督查。

7) 强化信息共享。交通运输企业的安全管理是一种动态管理，及时收集掌握各类信息，实现信息互通与共享十分重要。

2、交通运输从业人员安全生产管理

1) 坚决把好最严格的用人关。人是安全生产最重要的因素，各部门、各单位必须坚决把好用人关。

2) 加大安全宣传教育力度。交通运输企业要通过开展各种形式的教育、学

习活动，有效的提高安全管理人员、从业人员的安全意识和业务技术水平，构建良好的安全基础。

3、交通运输设施、设备安全生产管理 加大安全投资，完善安全生产管理硬件设施。交通运输业的硬件设施包括车辆、场地、检测设备、电子控制系统等，是安全运输生产的基础。为提高岳阳县安全应急保障能力，“十四五”期间将新增交通安全应急车辆，建立出租汽车服务管理信息系统；对于客运汽车站三品检测设备进行更新；同时，为了保障农村公路应急能力，岳阳县将在“十四五”期新建农村公路安全应急储备物质仓库，购进一批农村公路安全应急器材。

（二）加强交通运输应急体系建设

综合交通运输应急保障体系的诸多子体系主要分为硬件体系(公路资源体系、水运资源体系、铁路资源体系、应急平台、物质设备等)和软件体系（预案体系、财政体系、法制体系、运作机制等）。通过建立交通运输应急保障网络和应急联动机制两方面来构建综合交通运输应急保障体系。交通运输应急保障网络主要涵盖硬件体系的公路网络、铁路网络、水运网络和应急物资配置；软件体系方面主要探讨应急联动机制的构建。交通运输应急保障网络的构建和综合交通运输应急联动机制的构建都是基于一种应急理念：分级应对，分层治理。

1、交通运输应急保障网络交通运输应急保障网络主要由交通运输应急节点和交通运输应急通道组成。

1) 交通运输应急节点交通运输应急节点是综合交通运输应急系统的载体，其最主要的作用是为应急过程提供交通应急保障。根据突发灾害下交通运输应急活动的特殊性，无论是灾前的预防还是灾时的应急实施，必须遵循以下原则：

① 以应急救援时间最短为主要原则。这是由应急救援的特定决定的，无论是人员转移疏散、物资运输等，都必须以最短的运输时间完成应急运输为主要目的。

② 隶属行政辖属的以该区域所建交通运输应急节点优先应急。

③ 各类应急节点必须最大程度上覆盖所有区域。

④ 若提供应急救援，必须拥有相应的应急能力。

应急物资配置体系构建的目的是保障所在应急节点所辐射区域内各类突发事件发生后实施应急救助活动的物资供给。总之，基于突发事件的特殊性，资源

的配置以应急救援物资保障能力最大化、人员财产损失最小化为原则。

2) 交通运输应急通道 交通运输应急通道是交通运输应急保障网络中另一重要组成部分,也是构成交通运输应急保障体系下的一个重要要素。在灾害应急救援过程中,各种应急救援活动的开展都依赖于连接各级应急节点的运输通道进行。交通运输应急通道则指在灾害或者突发事件下,连接两个或者多个交通应急节点之间的用来实现和完成应急救援、开展各项应急活动的运输路径。考虑紧急情况特殊性,应急通道完成实现交通运输应急保障网络的疏散、运输等应急任务,所以对区域交通运输应急网络的优化就是对其中 应急通道(路径)的最优化应急应用,包括以下两层目标:

- ① 最小化疏散、救援时间;
- ② 最小化在突发事件区域的拥堵和延误可能性。

2、应急联动机制 软件体系方面主要是应急联动机制的建立,分别为纵向上交通运输应急系统内部的应急联动机制构建以及横向上应急管理系统下各个部门之间的应急联动机制构建。这两方面均从机制的组织结构和运作机制两方面来探讨分析,其目的是形成一套“统一指挥,高效有序”的应急联动机制。

应急救援活动是一个系统工程,需要多个部门协同配合完成。特别是对于区域性灾害,更是跨地区共同开展。因此,要求包括交通部门在内的其他部门建立有效的联动机制,统一指挥调度,使不同部门相互协调、配合,实现公共安全及应急处理的联合行动。

1) 纵向联动组织结构以及运作流程 纵向上构建的应急联动机制主要是负责上下级之间的协调,是一种自上而下的行政模式,协调下级的利益关系,并且将指令、信息等付诸于强制执行。

2) 横向联动组织结构以及运作流程 突发事件的应急处理除交通部门应急响应外也涵盖其他众多部门的应急配合。因此,这就要求各级交通运输应急节点与其他部门之间建立横向的应急联动机制,在应急管理过程中,统一协调各个部门之间的关系,使其信息畅通、分工明确、高效运行。

横向上的应急联动实质就是一个城市、地区、区域在突发事件下协调各个应急部门的应急管理机制。一个可实现的联动机制必须依赖五个方面:决策主体、完善的组织机构、合理的制度平台、必要的技术支持和充足的资源保障。政府部

门领导决策层 是联动机制能够构建的决策主体，它们必须要有强大的意志力用于建设应急联动，从而调动其他人力、物力、财力来实现。因此，岳阳县政府部门应重视应急联动机制的构建，将其纳入议事日程，相关部门专门负责建设、监督、管理等。

第八节 推动建设智慧交通运输体系

推动建设智慧型交通运输体系，实质是交通运输信息化建设。岳阳县推动其智慧交通的建设，必须加强信息化基础工作和保障能力建设，完善行业信息基础设施，提升通信信息网络支撑能力。

加强电子政务平台和行业管理服务应用系统建设。完善办公自动化系统、交通运输政府公众网和在线行政审批系统，推广使用电子政务邮件系统，拓展视频会议系统 覆盖范围，全面提升电子政务应用水平。深化各业务领域管理服务应用系统建设，完善公路养护管理，收费管理，路政管理，交通情况调查等系统，并加强联网管理和集成应用。

加强城市客运公共信息服务平台建设。建立统一的公众出行信息服务平台，加强城市交通内部及其与对外交通的信息整合，强化综合交通枢纽的服务功能，充分运用信息服务手段，引导公众选择合适的交通工具、交通线路、出行时间，尽最大可能缩短公众出行在途距离和时间。

建设呼叫中心。建设以统一客服号为特征的呼叫中心，提供出行信息服务、政务信息咨询、行政许可办理问询、突发事件报警、维修救援等服务，逐步形成全县统一的交通运输公众咨询服务中心。

建立全县统一的交通智能卡系统。将交通智能 IC 卡全面应用于公交、出租车、道路客运等公共交通工具，逐步扩展到便利店、超市及停车场等公共服务领域，同时与通信公司对接，为人民群众提供最便捷的公共出行服务。

加强安全畅通与应急处置系统建设。建设信息互通、协同高效的路网管理平台，完善对国省道路段、特大型长大隧道等重点监督目标运行状态、气象条件等监测、监控和预警。

加强交通运输信息数据库建设。以岳阳县交通运输各项核心业务为主线，统

计公路、水运等各类交通信息资源，整合监控视频、地形数据，建设基础路网和交通信息数据库，为基础交通建设提供规划与管理的应用平台，为交通应急指挥提供决策平台，实现信息资源共享及基础数据信息化、管理信息化、服务信息化、决策信息化。

建设综合运行监测预警与决策分析系统。依托交通运输数据中心，形成覆盖道路的建设、生产、监管、服务等领域的行业经营分析专题数据库，建立支持统计、数据抽取、数据挖掘、预测分析等功能的分析工具，按照交通统计要求，提取数据，开展统计服务，根据行业管理与决策需要开展运行分析与预警服务，并与省综合运行监测预警与决策分析系统实现数据共享。

第五章 投融资政策研究

岳阳县“十四五”交通项目的资金数额巨大，预计总投资 217.6 亿元。资金缺乏仍是综合交通设施建设的主要难题。面对当前错综复杂的经济形势，各地交通运输部门要深入贯彻稳定经济增长等决策部署，大力推进交通基础设施建设，积极扩大交通运输有效投资；要积极抢抓国家补短板等政策机遇，在加快交通基础设施建设的同时，积极防范和化解债务风险；要努力拓宽投融资渠道、创新投融资方式，为交通强国建设和交通脱贫攻坚等发展任务提供有力资金保障。

近年来，各级交通运输部门按照中央关于深化财税体制改革、建立现代财政制度的决策部署，持续推进交通运输行业投融资改革，并取得了积极成效。随着国家“加快建立现代财政制度，建立权责清晰、财力协调、区域均衡的中央和地方财政关系，建立全面规范透明、标准科学、约束有力的预算制度，全面实施绩效管理”等财税改革工作的深入推进，交通运输投融资工作要保障行业发展需求，支撑好交通运输高质量发展，必须结合行业发展实际，进一步深化交通运输投融资体制机制改革，加快构建“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的交通运输投融资体制。

一、持续稳定和完善中央交通专项资金政策，优化资金使用结构，提升预算绩效管理

加强交通转移支付资金对中央重大决策部署的保障，继续优化中央交通专项资金支出结构，优先保障国家重大战略项目，加大对调结构、补短板及脱贫攻坚等项目的支持力度。提升资金使用效益，将绩效理念和方法深度融入预算编制、执行和监督的全过程，强化绩效目标管理，建立预算安排与绩效目标、资金使用效果挂钩的激励约束机制。推动完善成品油税费改革交通专项转移支付资金政策，加大对农村公路和公共航道等基础设施养护资金的投入。加快推动油价补贴退坡机制后续政策出台，稳定城市公交和农村客运等基本公共服务领域的财政资金支持。研究设立多式联运基金，发挥政府投资基金引导作用，带动社会资本投

资，促进交通运输结构调整。鼓励引导地方积极争取各级财政支持，加大对交通运输建、管、养、运的资金投入。

二、要用足用好债券资金政策，开好政府融资的“前门”

用好农村公路继续作为地方政府一般债券资金优先支持领域的政策，积极争取加大一般债券对农村公路建设的支持力度。推动完善收费公路专项债券制度，研究探索按照项目自身融资需求来确定收费公路专项债券额度的方法，持续增加收费公路专项债券规模。探索发行与项目期限相匹配的长期专项债券或根据收费期限分阶段接续发行专项债券；根据公路的网络特性，推动多个收费公路项目集合发行专项债券，减少发行成本，提高发行效率。

三、要加快推进交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分改革

认真落实国务院关于交通运输领域财政事权与支出责任划分改革要求，加快形成中央领导、权责清晰、财力协调、区域均衡、监管有力、运转高效的交通运输领域财政事权和支出责任划分模式。

落实好地方政府在中央授权范围内履行交通运输财政事权的责任，充分发挥地方政府区域管理优势和积极性，保障改革举措落实落地，为推进“四好农村路”建设、构建现代综合交通运输体系、建设交通强国提供有力保障。

四、要发挥市场在资源配置上的决定性作用，盘活存量资产，用存量换增量，以资产换资本

合规有序利用 PPP 模式推进交通基础设施建设，并不断进行探索创新。鼓励收费公路企业通过资产重组、债转股、并购、上市等方式，做大做强企业的整体实力，提高企业资信级别。大力推进交通与旅游、物流、互联网、新能源、金融等其他产业融合发展，以新的产业形态来盘活存量收费公路资产。

五、要积极稳妥处理交通运输行业地方政府隐性债务问题，坚决守住不发生区域性系统性债务风险的底线

合理安排交通基础设施建设规模和投资时序，建立资金保障与交通运输建设计划的协同机制，防止过度举债，对“形象工程、政绩工程以及脱离当地财力可能的项目”不予安排资金。加强交通建设项目可行性研究，提高可行性研究报告编制深度，增强项目投资估算和交通量、未来收益预测等方面的科学性。引导地方通过发行专项债券置换行业存量债务，坚决守住不发生区域性系统性债务风险

的底线。

建立一套适应多元化投融资模式、综合交通一体化发展、突出政府对交通发展的主导作用，同时促进交通运输市场化发展的交通建设投融资发展与管理机制。进一步完善国有跨行业交通投资公司的功能，开放投资渠道，引入民营资本或外资，拓宽投资来源渠道；完善机制与政府职能，突出城市政府的主导、监督、管理作用；按照“谁投资、谁承担风险、谁收益”的基本模式，采用具有灵活性和适应性的投融资模式；通过法制化手段保障市场的健康发展环境。

第六章 政策措施

尽快全面开展“十四五”计划项目的前期工作，创造条件，争取早日开工建设。充分重视规划、建设、管理的协调统一，大力推进交通枢纽现代化。推进规划编制工作，组织编制详细规划和相关专业、专项规划，对城市总体规划进行深化和完善。建立科学民主的规划决策机制，对事关岳阳县发展的重大问题和公众关注的重点规划，组织专家咨询和论证。加快重点项目的建设，增强辐射带动作用，支持重点城镇发展，建设社会主义新农村，促进城乡协调发展。加强城乡规划管理，严格城乡规划审批制度，健全城乡规划监督检查，确保城市各项建设活动严格按照规划执行。对近期重点建设地区应尽快编制下一层次规划，增强规划引导作用，严禁违法建设行为。以协调交通与土地使用关系，促进城乡统筹为基本原则，建立以体制改革、机制完善为先导，以稳定、充沛的投资为基础，以完善的政策、法规为保证，以现代化的管理系统为手段的可持续发展的交通综合保障体系。

第一节 加强组织领导，保障规划实施

加强组织协调，发挥主体责任作用交通运输主管部门要深刻认识规划的重要意义，应当组织有关部门共同做好交通运输工作，在规划实施过程中，要重点抓好重大项目、重大工程、重大政策的落实，制定详细的实施计划，并强化与规划、环保、国土、水利等部门的协调，确保规划任务的有序推进和规划目标的实现。同时要加大规划宣传力度，形成全社会关心交通运输发展、参与规划实施和共同做好监督的良好氛围，促进交通运输持续健康发展。

以协调交通与土地使用关系，促进城乡统筹为基本原则，建立以体制改革、机制完善为先导，以稳定、充沛的投资为基础，以完善的政策、法规为保证，以现代化的管理系统为手段的可持续发展的城市交通综合保障体系。

交通发展政策以公共利益和交通效率为核心，提倡公共交通方式，实施积极

的交通需求管理措施，合理引导私人机动化，支持多式联运的一体化交通系统发展，促进交通先导和协调城市土地使用，体现区域差别化思想。

制定土地使用、公交优先、停车发展、需求管理、交通价格制定、市场监管等方面的地方性法规与标准，规范城市交通建设和运营。

继续把交通发展列入国民经济和社会发展的战略重点，列入岳阳县经济社会发展规划和计划，作为为民办实事的重要内容，强化考核、奖惩。

落实交通优先发展的政策措施，调动一切积极因素，利用一切有利条件，再掀交通建设新高潮。在财政投入、国土用地、征地拆迁、外部配套条件及税费等方面对交通加大政策倾斜力度，增强交通的可持续发展能力；进一步加强政府各部门的协调，国土、环保、水利等相关部门在交通项目各审批环节要全力支持、积极配合，确保项目按计划实施。

做好规划衔接，保障建设用地加强与县城总体规划、用地规划和旅游规划的对接，从规划编制上明确公路建设项目的用地性质和用地规模，避免建设时被动，从规划管理上，严格控制公路建设用地的使用。

第二节 强化要素保障，拓展融资渠道

按照积极推进、谨慎稳健的原则，加强交通运输基础设施政府性债务管理，优化债务结构，统筹各种资源，确保在建项目有序推进。同时拓展银行合作和信贷领域，积极争取并使用好国际金融组织贷款，鼓励社会资金投资交通建设，形成多元化、多层次、多形式的投融资方式。

县交通运输局要积极配合同级财政部门，建立健全债务风险预警及应急处置机制，出现偿债困难时，要通过控制项目规模、处置存量资产、争取财政支持等方式，多渠道筹集资金偿还债务。推动地方政府建立交通项目偿债保障机制，统筹安排各项财政资金，加快存量债务偿还，维护政府信誉。

进一步解放思想，以改革的精神，在法律政策许可范围内，积极探索，拓宽项目融资渠道，创新投融资方式，按照市场主体、政府主导的原则，研究制定鼓励和支持交通发展的优惠政策。

第三节 推进交通运输治理手段现代化

推进交通运输治理体系和治理能力现代化，必须紧紧围绕坚持和完善支撑中国特色社会主义制度的根本制度、基本制度、重要制度抓落实，着力固根基、扬优势、补短板、强弱项，加强系统完备、科学规范、运行有效的行业制度建设，加强基础、基层、基本功建设，加强系统治理、依法治理、综合治理、源头治理，把制度优势更好转化为行业治理效能。

完善综合交通运输信息平台，提高决策支持、安全应急、指挥调度、监管执法、政务服务、节能环保等领域的大数据运用水平，实现精确分析、精准管控、精细管理和精心服务。完善资源目录与信息资源管理体系，实现行业信息资源的汇聚融合，提升信息资源共享交换和开放服务能力。建立大数据支撑的决策与规划体系，推动部门间、政企间多源数据融合，提升交通运输决策分析水平。

采用数据化、全景式展现方式，提升综合交通运输运行监测预警、舆情监测、安全风险分析研判、调度指挥、节能环保在线监测等支撑能力。进一步推进交通运输领域“互联网+政务服务”，实现政务服务同一事项、同一标准、同一编码。延长网上办事链条，推动政务服务向“两微一端”等延伸拓展。加快完善运政、路政、海事等政务信息系统，推进交通运输综合执法、治超联网等系统建设，提高执法装备智能化水平，推进在线识别和非现场执法。

第四节 完善交通运输法制建设

一、深入推进交通运输法治政府部门建设

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入学习习近平总书记全面依法治国新理念新思想新战略和建设交通强国重大决策部署，按照省、市交通运输工作会议的部署，深入推进交通运输法治政府部门建设，加快综合交通行政执法改革，完善交通运输法规规章和规范性文件体系，健全法治交通行政监督管理体系，提升交通运输行业依法行政能力。

二、规范道路运输市场秩序

针对群众反映突出问题，创新工作思路和监管手段，进一步规范道路运输市

市场秩序，扎实开展城市公交、出租汽车车容车貌整治工作。突出整治重点，继续抓好水上交通安全监管、船舶污染防治工作，严格落实水运安全、污染防治各项防范措施及督促检查，严厉打击水上交通安全、环保违法违规行为。加大治超执法力度。强化超限运输检测和管理，严格检测程序，规范执法行为，严厉打击恶性超限超载，最大限度地减少辖区内运输车辆超限超载的违法经营行为。进一步抓好农村公路日常养护和全面养护工作，确保我市农村公路养护实现全覆盖、常态化、标准化、规范化。突出预防为主，夯实交通安全基础。积极开展交通运输领域“打非治违”、隐患排查整治、“平安交通”创建等专项活动，维护交通运输行业平安稳定。全面推进交通综合执法。以改革为契机，进一步严格队伍管理，梳理精简执法事项，规范执法行为，强化执法保障，推进交通运输执法规范、公正、文明。

三、弘扬法治精神

开展普法宣传教育，着力抓好法治文化建设，增强全社会特别是公职人员学法用法守法意识。健全司法救助体制，建立健全覆盖城乡的公共法律服务体系，探索政府购买法律服务模式，为社会大众提供均等的法律服务。

四、建设法治政府

推进政府机构、职能、权限、程序规范化，依法履行职能。完善权力公开平台，落实重点内容公开。建立健全执法主体资格审查、执法人员资格管理、执法公示、执法评议、执法案例指导、执法过错责任追究等制度。落实行政执法责任制。加强行政执法信息化建设，推进执法流程网上管理，提高执法效率和规范化水平。完善公共决策社会公示、公众听证、专家咨询论证制度，健全民主决策程序。

五、推进司法公正

积极推进司法体制改革，促进司法公正，依法独立行使司法权。健全对当事人权利的司法保障，完善监督制约机制。建立领导干部干预司法活动、插手具体案件处理的记录、通报和责任追究制度。全面实行办案质量终身负责制和错案责任倒查问责制。加强司法规范化建设，构建权责明确、行为规范、监督有效的司法工作机制。加强律师、公证、基层法律服务、司法鉴定、法律援助的监督管理。加强法治队伍正规化、专业化、规范化建设。

附表 1 干线公路规划项目表（近期）

序号	项目名称	建设内容及规模	规划建设年限		投资规模（亿元）
			开工年	完工年	
1	岳阳县 S310 新墙至公田公路	道路全长 22.6 公里，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m。	2020	2025	16.20
2	岳阳县 S310 岳阳县毛田至白若（湖北界）公路	道路全长 20.0 公里，按二级公路标准建设，路基宽 12m。	2021	2025	4.00
3	岳阳县麻塘至黄沙街公路	道路全长 35.0km，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m。	2021	2025	19.00
4	岳阳县步仙-步仙货运站场公路	道路全长 2.4km，按二级公路标准建设，路基宽度 12m。	2021	2023	0.46
5	S312 岳阳县张谷英至岳望高速黄沙街互通	道路全长 42.322km，按二级公路标准建设，路基宽度 12m。	2022	2023	12.92

6	G240 岳阳县兴吴-周谢公路 (绕城公路)	道路全长 12.0km，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m。	2023	2024	4.70
---	---------------------------	-----------------------------------	------	------	------

附表 2 干线公路规划项目表（中远期）

序号	项目名称	建设内容及规模	规划建设年限		投资规模（亿元）
			开工年	完工年	
1	S503 岳阳县甘田至钓鱼台	道路全长 18.9km，按二级公路标准建设，路基宽度 12m。	2023	2024	2.42
2	S308 岳阳县新开至公田	道路全长 27.086km，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m。	2023	2024	12.41
3	S308 岳阳县公田至何墩村 （平江界）	道路全长 24.196km，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m	2021	2023	10.89
4	S310 岳阳县公田至毛田	道路全长 13.616 公里，按三级公路标准建设，路基宽 8.0m。	2022	2024	2.25
5	S203 岳阳县毛田至月田	道路全长 26.88km，按二级公路标准建设，路基宽度 12m。	2023	2025	4.36

6	S206 岳阳县张谷英至平江	道路全长 19.057km，按二级公路标准建设，路基宽度 12m。	2022	2023	3.77
7	S312 岳阳县岳望高速黄沙街互通至中洲	道路全长 16.91km 技术标准分两段，其中岳望高速黄沙街互通至 G240 段长 1.66km，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m；G240 至中洲段长 15.25km，按二级公路标准建设，路基宽 12m。	2021	2025	3.12
8	岳阳县北湖村至鹿角码头	道路全长 23.319km，按二级公路标准建设，路基宽度 12m。	2021	2023	4.78
9	S209 岳阳县三荷机场至关王	道路全长 33.756km 技术标准分两段，其中三荷机场至 S310 段长 17.554，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m；S310 至关王段长 16.202km，按二级公路标准建设，路基宽 12m。	2023	2025	16.57
10	S210 岳阳县鹿角码头至机场村	道路全长 14.088km，按二级公路标准建设，路基宽度 12m。	2024	2025	2.98
11	S206 岳阳县甘田至杨林	道路全长 12.142km，按二级公路标准建设，路基宽度 12m。	2023	2025	3.04
12	S503 岳阳县麻塘至新开	道路全长 8.814km，按一级公路标准建设，路基宽度 25.5m。	2025	2028	5.73

附表 3 旅游集散公路规划项目表

序号	所属乡镇	项目名称	建设性质	路面类型	道路等级	路线长度 (km)	路面宽度 (m)	路基宽度 (m)	投资规模（万元）
1	毛田镇	岳阳县 S503 至云山林场	改建	沥青混凝土路面	二级公路	8.154	7.0	7.0	18643
2		相思山至 S310	改建	沥青混凝土路面	四级公路	13.94	6.0	6.0	2600
3	公田镇	铁山湖景区	改建	水泥路面	三级公路	11.80	7.0	7.0	9500
4	荣家湾镇	岳阳县八仙桥至马店	改建	沥青混凝土路面	二级公路	11.828	7.0	7.0	18688
5	荣家湾镇	荣鹿路-环湖路	改建	沥青混凝土路面	三级公路	5.15	7.5	7.5	4120
6	杨林街镇	S209 至 S206	改建	沥青混凝土路面	四级公路	10.17	6.0	6.0	5085
7	月田镇	岳阳县月田至张谷英	改建	水泥路面	三级公路	12.54	6.0	6.0	29546

附表 4 通景公路规划项目表

序号	所属乡镇	项目名称	建设性质	路面类型	道路等级	路线长度 (km)	路面宽度 (m)	路基宽度 (m)	投资规模（万元）
1	步仙镇	岳阳县七斗堂山庄	改建	水泥路面	三级公路	4.22	7.0	7.0	3300
2		鹿苑寺至步仙	改建	水泥路面	四级公路	4.56	6.0	6.0	2740
3	毛田镇	大云山通景公路	改建	水泥路面	四级公路	6.06	6.0	6.0	1200
4		大云山森林公园通景集散公路	改建	水泥路面	三级公路	5.6	6.5	6.5	4500
5	荣家湾镇	湖南新墙河国家湿地公园至 Y283	新建	水泥路面	四级公路	2.01	6.0	6.0	1000
6	杨林街镇	兰泽烈士公园至 S312	改建	沥青混凝土路面	四级公路	8.31	6.0	6.0	5000
7	月田镇	岳阳县月田镇孙家大屋	改建	沥青混凝土路面	四级公路	1.02	6.0	6.0	300

8	张谷英镇	岳阳县刘备洞家庭农场至	改建	沥青混凝土路面	四级公路	2.15	6.0	6.0	400
9		刘备洞景区至 S206	改建	水泥路面	四级公路	2.57	6.0	6.0	500

附表 5 乡镇通三级公路规划项目表

序号	所属乡镇	项目名称	建设性质	路面类型	道路等级	路线长度 (km)	路面宽度 (m)	路基宽度 (m)	投资规模（万元）
1	柏祥镇	大湾屋至柏祥	改建	水泥路面	三级公路	5.595	7.0	7.0	6152
2	荣家湾镇	荣家湾至中洲乡	改建	水泥路面	三级公路	11.017	7.0	7.0	9024
3	荣家湾镇	荣家湾至黄沙街道	改建	水泥路面	三级公路	12.708	7.0	7.0	11928

附表 6 县级公路提质改造规划项目表

序号	所属乡镇	项目名称	建设性质	路面类型	道路等级	路线长度 (km)	投资规模（万元）
1	荣家湾镇	X118 荣宝路	改建	沥青路面	四级公路	3.00	540
2	新开镇	X104 龙乌路	改建	沥青路面	四级公路	6.00	900
3	新墙镇、黄沙街镇	X123 新黄线	改建	沥青路面	四级公路	12.00	2100
4	步仙镇	X145 兰关线	改建	沥青路面	四级公路	12.80	2000
5	毛田镇	S310 毛田至白若省界线	改建	沥青路面	二级公路	13.00	5200
6	步仙镇	X147 步仙至关王	改建	沥青路面	四级公路	6.20	1000
7	公田镇、毛田镇	X130 甘田至云山	改建	沥青路面	四级公路	6.00	1200

8	月田镇	X137 丰洞至月田镇	改建	沥青路面	四级公路	8.47	1700
9	筲口、杨林街镇	X129 筲口至杨林	改建	沥青路面	四级公路	10.00	1600
10	中洲乡	X051 宝青线	改建	沥青路面	四级公路	16.45	2600
11	公田镇、毛田镇	X131 甘田至西台	改建	沥青路面	四级公路	13.00	2600
12	月田镇	X097 月田至月田镇	改建	沥青路面	四级公路	7.13	1400
13	张谷英	X003 龙莲线	改建	沥青路面	四级公路	16.12	3200
14	荣家湾镇	X121 荣朱线	改建	沥青路面	四级公路	3.70	2000
15	荣家湾镇、黄沙街	X005 三黄线	改建	沥青路面	四级公路	10.36	1600

附表 7 水运规划项目表

序号	项目名称	建设内容及规模	规划建设年限		投资规模（亿元）
			开工年	完工年	
1	鹿角交通综合码头提质改造	规划占地面 1500 亩，规划自上而下布置通用泊位区、散货泊位区、件杂泊位区，2000 吨级兼顾 3000 吨级通用泊位 6 个，泊位长 720 米，陆域纵深 480 米，陆域面积约 32 万平方米，形成通过能力 240 万吨；3000 吨级散货泊位 3 个，泊位长 360 米，陆域面积约 27 万平方米，形成通过能力 300 万吨；3000 吨级件杂泊位 2 个，泊位长 240 米，陆域纵深 400 米，陆域面积约 10 万平方米，形成通过能力 80 万吨。	2021	2025	21.80
2	汗水坡防汛砂石储运集散中心（水铁联运对接点）	通用泊位区规划布置 6 个 2000 吨级兼顾 3000 吨级通用泊位，泊位长 720 米，陆域纵深 480 米，陆域面积约 32 万平方米，形成通过能力 240 万吨。散货泊位区规划布置 3 个 2000 吨级兼顾 3000 吨级散货泊位，泊位长 360 米，陆域纵深 400~480 米，陆域面积约 27 万平方米，形成通过能力 300 万吨。件杂泊位区规划布置 2 个 3000 吨级件杂泊位，泊位长 240 米，陆域纵深 400 米，陆域面积约 10 万平方米，形成通过能力 80 万吨。	2021	2025	总投资 12 亿元， “十四五”期间投资 5.20 亿元
3	大毛家湖砂石集散中心	规划设置砂石输送带泊位 2 个，年通过量可达 120 万吨。	2021	2025	0.80

4	月山码头	规划建设旅游泊位和公务泊位各 1 个，为游艇、公务船艇提供靠泊和后勤保障。	2021	2025	1.00
5	新墙河航道疏浚	主要为新墙河八仙桥至东洞庭湖航段，全长 13 公里，需对河道进行定期疏浚和清理工作，保证全年通航能力达不低于 1000 吨级。	2021	2025	1.50

附表 8 铁路、货运站场规划项目表

序号	项目名称	建设内容及规模	规划建设年限		投资规模（亿元）
			开工年	完工年	
1	岳阳港岳阳县港区鹿角作业区货运铁路专用线	项目起于鹿角临港新区、止于京广铁路黄秀桥站，与京广铁路并轨全长 17.08 公里，项目货运量将达到 476 万吨，其中发送 358 万吨，到达 118 万吨。	2021	2025	11.40
2	京广铁路（云溪-黄秀桥）段东移	路线全长 59.86km	2021	2025	80.00
3	岳阳县黄秀货运站场	占地面积约 500 亩	2021	2025	5.00
4	岳阳县浩吉铁路步仙站煤运基地	占地面积 1500 亩	2021	2025	19.20
5	岳阳县鹿角临港新区货运站场	占地面积约 100 亩	2021	2025	3.50

附表 9 公共客运站规划项目表

序号	项目名称	建设内容及规模	规划建设年限		投资规模（万元）
			开工年	完工年	
1	月田客运站	占地面积 1.00 万 m ² ，建筑面积 0.25 万 m ²	2022	2022	800
2	公田乡镇运输服务站	占地面积 0.3 万 m ² ，建筑面积 0.06 万 m ²	2022	2022	350
3	新墙乡镇运输服务站	占地面积 0.2 万 m ² ，建筑面积 0.05 万 m ²	2022	2022	350
4	新开乡镇运输服务站	占地面积 0.2 万 m ² ，建筑面积 0.05 万 m ²	2022	2022	580
5	黄沙街乡镇运输服务站	占地面积 0.2 万 m ² ，建筑面积 0.05 万 m ²	2022	2022	350
6	柏祥乡镇运输服务站	占地面积 0.2 万 m ² ，建筑面积 0.05 万 m ²	2023	2023	560
7	毛田乡镇运输服务站	占地面积 0.2 万 m ² ，建筑面积 0.05 万 m ²	2023	2023	560

8	张谷英乡镇运输服务站	占地面积 0.2 万 m ² ，建筑面积 0.05 万 m ²	2023	2023	560
9	步仙乡镇运输服务站	占地面积 0.2 万 m ² ，建筑面积 0.05 万 m ²	2023	2023	560
10	杨林乡镇运输服务站	占地面积 0.2 万 m ² ，建筑面积 0.05 万 m ²	2023	2023	560
11	鹿角客运首末站	占地面积 0.06 万 m ² ，建筑面积 0.02 万 m ²	2022	2022	100
12	麻塘客运首末站	占地面积 0.06 万 m ² ，建筑面积 0.02 万 m ²	2022	2022	100
13	云山客运首末站	占地面积 0.06 万 m ² ，建筑面积 0.02 万 m ²	2022	2022	100
14	饶村客运首末站	占地面积 0.06 万 m ² ，建筑面积 0.02 万 m ²	2022	2022	100
15	城市公交项目新建线路首末站	新建 26 个首末站	2022	2022	520
16	公交枢纽站（换乘候车点建设）1 个	占地面积 0.15 万 m ² ，建筑面积 0.05 万 m ²	2022	2022	100
17	公交停保场（办公、维修保养、停车）1 个	占地面积 0.10 万 m ² ，建筑面积 0.05 万 m ²	2022	2022	100

附表 10 物流运输规划项目表

序号	项目名称	建设内容及规模	规划建设年限		投资规模（亿元）
			开工年	完工年	
1	鹿角物流园区	占地面积 13.32 万 m ² ，建筑面积 0.33 万 m ²	2021	2025	0.55
2	蒙华铁路岳阳县步仙站	占地面积 13.32 万 m ² ，建筑面积 0.30 万 m ²	2021	2025	0.52
3	新开汽车运输综合服务中心	占地面积 7.92 万 m ² ，建筑面积 1.20 万 m ²	2021	2025	0.84
4	新墙汽车运输综合服务中心	占地面积 13.32 万 m ² ，建筑面积 0.30 万 m ²	2021	2025	0.82
5	荣家湾工业园物流园	占地面积 7.92 万 m ² ，建筑面积 0.14 万 m ²	2021	2025	0.85

6	新开物流园	占地面积 7.92 万 m ² ，建筑面积 0.16 万 m ²	2021	2025	0.87
7	海纳物流园	占地面积 7.92 万 m ² ，建筑面积 0.16 万 m ²	2021	2025	0.87