

安康市“十四五”综合交通运输发展规划

交通运输是区域经济社会持续健康发展的基础保障。目前安康已初步建成水陆空铁多式联运、区域资源集约配置、辐射秦巴、联通全国的一体化综合交通运输体系。“十四五”期间，要按照交通供给侧结构性改革总体要求，全面贯彻国家综合立体交通网规划，深入实施交通强市战略，全力打造秦巴区域交通商贸物流枢纽，推进全国性综合交通枢纽城市 and 平安绿色智慧交通城市建设，为安康开放发展、更好的融入“双循环”发展格局提供重要支撑保障。

安康市“十四五”综合交通运输发展规划依据《安康市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》编制，是安康市“十四五”重点专项规划，是未来五年全市综合交通运输发展的总体部署和统筹安排，是安康市交通发展、确定重大项目、实施建设计划的基本依据，对优化综合交通运输资源配置，促进综合交通运输协调发展具有重要指导作用。

第一章 发展基础和发展环境

“十三五”期间，全市交通运输工作紧紧围绕经济社会发展大局，以“夯实交通基础、补齐瓶颈短板”为目标，聚焦脱贫攻坚，强化项目支撑，提升服务质量，全市交通运输事业呈现跨越式发展，交通运输在安康经济社会发展过程中发挥重要的支撑和先导作用。在新的历史时期，深入贯彻落实党中央、国务院关于加快建设交通强国，构建现代化经济体系和社会主义现代化强国建设的新目标，认真研判国内外经济发展新环境对交通运输发展的新要求，充分认识安康交通运输发展中存在的短板问题，抓住新机遇，迎接新挑战。

一、发展基础

“十三五”时期，安康交通运输系统以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，在市委、市政府的坚强领导下，聚力改革创新，奋力拼搏追赶，全力践行“五个扎实”和“五项要求”，按照“打造交通运输升级版，当好交通发展先行官”的思路，交通运输发展质量效益显著提升，为全面建成小康社会、打赢脱贫攻坚战、保障安康经济社会持续健康发展作出了重要贡献。

（一）综合交通建设实现新跨越

公路投资持续增加，结构不断完善。“十三五”全市累计完成公路建设投资 570 亿元，是“十二五”的 2.70 倍，其中

农村公路累计完成投资 110 亿元。全市公路总里程达到 2.54 万公里，较“十二五”末净增 3000 公里，总规模居全省第二，人均公路网密度位列全省第一。其中高速公路 706 公里，一级公路 6.4 公里，二级公路 807 公里，三级公路 1332 公里，四级公路 19184 公里，等外公路 3323 公里，实现“县县通高速”目标。国省干线公路加速提等升级，建成二级公路 530 公里，普通国道二级化率由“十二五”末的 34%提高至 54%，实现了安康中心城市与 9 个县城干线公路二级化连接。建成农村公路 22271 公里，为全市全面脱贫提供了交通支撑。

铁路建设稳步提升，骨架基本形成。铁路运营总里程达 522 公里（其中西康线 86km、襄渝线 264km、阳安线 103km、大岭铺至安康东直通线 29km，西成客专 40km），西康高铁开工建设，康渝高铁前期工作已经开展，全市基本形成了以襄渝线、西康线、阳安线为主骨架的“一横一纵”干线铁路网，辐射西安、汉中、十堰、重庆等四个方向。

航空发展实现突破，航线逐步开通。安康富强机场正式通航，陆续开通国内 10 个城市 8 条航线，从 2013 年迁建安康五里铺机场项目立项，到 2014 年迁建安康五里铺机场项目可研报告与总体规划获批，2015 年安康富强机场初步设计概算获批并开始建设，2019 年安康富强机场竣工验收，到 2020 年 5 月完成校飞，2020 年 9 月 25 日正式通航，安康一步一个脚印地实现了民用航空突破性发展。富强机场是“十三五”安康市体

量最大的平面工程，是打造秦巴区域综合交通枢纽的重点项目，寄托了 304 万安康人民的蓝天梦想，承载着助力脱贫攻坚、助推高质量发展的美好愿望。

水运整治取得成效，设施得到改观。建成安康至白河 164 公里Ⅳ级航道，建成陕西省首个高等级航道；完成了蜀河、白河、孤山三个回水变动段的航道整治；改建安康港、旬阳港、白河港等 21 处港口和小型码头；开工了安康至洋县航运建设工程；旬阳、白河电站枢纽 500 吨级过船设施已完成项目前期，正与电站同步建设；汉江至长江间干支直达运输指日可待；完成惠民工程农村渡口改造 193 处，新建石泉、汉阴、紫阳、岚皋、汉滨、旬阳、白河等一市六县区航运海事办公楼，港航设施面貌明显改观。“十三五”安康汉江干支流可通航里程达 680 公里，其中等级航道 485 公里，四级航道 164 公里，建成港口 9 个、码头 68 个。

（二）交通综合服务水平显著增强

“十三五”末全市客货运量分别达到 1265 万人次、3880 万吨；客货周转量达到 85932 万人公里、470855 万吨公里；航空输送旅客吞吐量达到 30 万人次。全市中高级客运班车 794 辆，占班线客运车辆总数的 51%，初步实现了道路客运向高档化、舒适化迈进；已开通客运线路 545 条（其中省际客运班线 19 条、市际客运班线 24 条、县际客运班线 80 条、县内客运班线 422 条），实现 136 个乡镇 100%通客车；1683 个建制村 100%

通客车；做到了市、县、乡、村四级全覆盖。已建成投入使用的五级以上等级客运汽车站 77 个（其中一级站 2 个、二级站 9 个、三级站 5 个、五级站 61 个），简易站及招呼站 545 个，推动了城乡客运一体化发展。精准落实“公交优先”发展战略，城乡公交服务体系加快完善，公交出行服务水平显著提升，群众满意度大幅提高。安康至西安动车组开通，“安西欧”班列开行，物流发展成效显著，绿色货运配送示范创建工作有序推进，港航设施加快完善，智慧交通建设开启新局面。

（三）公路养护管理水平大幅提高

干线公路养护管理和服务能力大幅提升，年均优良路率达到 95%以上，“畅安舒美”的干线公路正在形成，高质量完成“十三五”全国干线公路养护管理评价迎检工作。“四好农村路”建设成果丰硕，全市农村公路列养里程 21560 公里，优、良、中等路率超省考指标。石泉县荣获全国“四好农村路”示范县，旬阳市、平利县、镇坪县获评省级“四好农村路”示范县。

（四）脱贫攻坚取得历史性成就

紧扣交通脱贫攻坚“两通”目标，坚持分类施策、精准攻坚，累计投资 60 余亿元，建成通村通组公路、“油返砂”整治项目、产业路、旅游路 1.15 万余公里，实现 100%乡镇通油（水泥）路，100%建制村通硬化路，100%建制村通客车的目标，“出门水泥路、抬脚上客车”的时代梦想成为现实，交通脱贫

攻坚圆满收官。

（五）交通综合治理能力大幅提升

交通运输综合执法改革初见成效，执法体系进一步理顺；事业单位改革有序推进，交通投资集团筹建稳步开展；农村公路养护体制改革取得阶段成效。全力优化提升营商环境，扎实推进行政审批制度改革和政务服务“一网、一门、一次”改革；严格执行行政执法“三项制度”，开展公共客运市场秩序整治、路域环境综合治理、“三无船舶”清理治理等交通违法专项整治行动。认真落实平安建设领导责任制“十个一”制度，深入开展安全生产和平安交通攻坚行动，省市挂牌督办安全隐患全部按时整治到位。积极推广“i 安康”智慧平台，完成中心城区客运站“人脸识别”系统安装并实现与公安部门联网联控，完成超限检查站电子卡口建设，建立了路政治超管理信息系统，实现省市站三级监控系统联网，交通运输信息化建设步伐加快。深入推进精神文明建设，市交通局连续十一年获得市委、市政府目标责任考核“优秀”格次，先后荣获“陕西省先进集体”、“全国交通运输系统先进集体”等荣誉称号。

二、发展环境

（一）发展现状

“十三五”期间，安康综合交通运输取得长足发展，但在经济全球化、区域一体化和新型城镇化等形势下，现状综合交通运输发展短板日益突出。高速公路、机场、铁路、港口等对

外战略通道和枢纽辐射能力与建设现代化创新型城市目标仍有差距，交通发展模式和服务水平难以满足交通多元化需求。

“十四五”时期，综合交通运输发展将进入“补齐对外辐射短板、扩展区域交通网络、提升交通运输品质、打造交通枢纽城市”设施建设与服务提升并重的发展阶段，应积极应对新形势和新挑战，进一步发挥在全市经济社会发展中的先导作用。

综合立体交通网络有待完善。我市有着“一市连四省”、“一江通五邻”的区位优势，但现状对公路的依赖性较强。目前所形成的对外通道均是以公路运输方式为主，对外仅有三条普通铁路运输线，高铁还未建成，航空初步运营，安康富强机场虽然正式投入使用，但仍需对航线进行丰富加强，其综合交通能力并不能支持我市成为承接关天、成渝、江汉三大经济区、连接陕、川、鄂、渝交界地区的全国性综合交通枢纽，亟需建设安康至西安、重庆（城口、巫溪）、至湖北等方向的第二公路通道或高铁通道。伴随经济社会的发展安康市未来不能依靠单一的交通运输体系，需打造立体综合交通体系，尤其急需加快对高铁线路的建设，同时应加快推进通用航空的发展，实现安康民用与通用航空的双轮驱动。

客货运枢纽场站等级仍需提升。安康市虽然区位优势，但目前铁路、公路、水运等运输方式相对独立，各运输方式之间衔接不畅，还没有形成一个综合性的客货运枢纽，旅客换乘不便，货物运送不畅。公铁、公航等多方式联运体系发展滞后，

缺乏多式联运及综合性的枢纽，未能实现综合立体交通网络，货运市场小而散的局面需尽快打破。

公路网结构布局亟待优化完善。全市公路网总里程全省第二，人均公路网密度全省第一，但整体等级偏低。按技术等级划分，高速公路、一级、二级、三级、四级公路及等外公路分别占公路总里程的2.8%、0.03%、3.2%、5.3%、75.6%、13.1%，等级公路以上占比均低于陕西省平均水平。总体来讲全市公路网结构不尽合理，基本表现为南侧发达、北侧稀疏。尤其北部地区道路服务水平较低，多依靠二级公路，并且缺乏高速公路的有效辐射，南北方向联系通而不畅。因此“十四五”期间亟待对安康市公路网进一步优化调整，使其布局更加合理，结构更加完善。

（二）发展形势

“十四五”时期是我国全面开启建设社会主义现代化和全面实施乡村振兴战略的第一个五年，也是在全国新经济常态和构建“国内国际双循环”体系的形势下，安康市按照“追赶超越、绿色崛起”发展总纲，将全市建设成为具有区位优势、特色产业优势和创新驱动优势的西北生态经济强市以及打造安康市成为全国性综合交通枢纽城市的重要机遇期。

经济新常态背景下，交通建设也开始变革，交通发展应置于城市群、都市圈发展环境，成为城市之间、城市群之间的便捷联系通道，促进城市网络化发展；资源环境约束下的绿色出

行理念与推进将对城市发展产生重大影响，国家加大了绿色出行基础设施投入、鼓励绿色出行并开展促进工程等方面提出了全面推进城市绿色出行的建议。重视信息化发展和大数据技术对交通供应与需求的双重影响，利用庞大的数据库，从数据的产生、数据的质量到数据的应用都在传递信息，也是智慧城市、智慧交通的一大特点。“一带一路”倡议为陕西省打开海外市场带来新机遇。安康市位于祖国版图几何中心，地处关天、成渝、江汉三大经济圈结合部，深度融入“一带一路”、长江经济带和关中平原城市群“三大战略”，积极承接江汉、成渝地区双城经济圈、“西三角”经济圈的辐射带动和东部地区的产业转移，不断提升安康对外开放的广度和深度。

第二章 指导思想和主要目标

“十四五”时期，按照建设秦巴区域交通商贸物流枢纽总体目标，立足“全国性综合交通枢纽城市”新定位，加快完善综合交通基础设施体系，加快提升综合交通运输服务质量，不断提高行业创新能力，进一步增强安康辐射秦巴、联通全国的交通保障能力。

一、指导思想

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、四中、五中全会精神，认真贯彻总书记来陕来安考察重要讲话重要指示精神，统筹推进

“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，贯通落实“五项要求”“五个扎实”，立足推动“三区一基地一枢纽”建设，坚持以推进交通基础设施供给侧结构性改革为主线，强化交通引领区域发展理念，坚持以创新驱动提升供给能力，以质量引领扩大有效供给，统筹对外通道、交通枢纽和运输网络建设，统筹水陆空铁各种交通运输方式有效衔接和立体交通体系构建，更加注重补齐短板、更加注重提质增效、更加注重区域协调，努力建设更开放、更畅达、更公平、更低碳、更安全的一体化综合交通运输体系，全力推进交通强市战略实施，为基本建成西北生态经济强市，奋力谱写安康新时代追赶超越新篇章提供坚实的交通运输保障。

二、规划原则

加快发展、适度超前。发展是硬道理，坚持发展是交通运输工作的第一要务。经济要转型，交通必先行，把科学发展作为主题，以引领安康经济发展和社会需求为根本出发点，着力加快交通建设步伐，全力打造高起点、高质量、跨越式的交通平台，为安康市实现“追赶超越、绿色崛起”的经济社会发展目标创造现代化的交通运输条件。

统筹协调、优势互补。在国际化、市场化、城镇化进程加快的背景下，社会对物流顺畅性和通达性需求日益强烈，公众对出行的便捷性和快速化要求不断提高，加快发展综合运输体系，实现货运的“无缝衔接”和客运的“零换乘”是发展现代

交通运输业的必然要求。安康“十四五”综合交通运输规划必须在统一的综合运输体系格局下，充分考虑各运输方式的协调衔接，实现各运输方式的集约共赢。

内联外通、合理布局。符合国家、陕西省交通运输发展的总体规划和交通运输发展的一般规律，重视与周边地区各个类别、各个层次的交通网络衔接，体现安康经济快速、稳定、持续增长和城市化进程的发展趋势，积极融入长江经济带、关中平原城市群、成渝地区双城经济圈，按照网络化的要求，建设安康市功能齐全、安全、畅通的综合交通运输网络。

因地制宜、协调发展。根据安康市经济水平和发展的趋势，结合经济布局、城镇布局、旅游业发展来规划交通基础设施和等级标准。既重视基础设施的建设，也重视运输服务的提升；既重视高速公路，也重视普通国省道干线和农村公路；既重视建设，又注意保护生态环境；坚持做到统筹兼顾、平衡协调。

远近结合、以近为主。妥善处理近期与远期的关系，坚持近期建设计划与远期发展规划相结合的原则。编制规划既要有超前意识，体现前瞻性，又要坚持实事求是，尽力而为，量力而行，有较强的可操作性，以确保计划的完成。

三、发展目标

（一）总体目标

以“追赶超越、绿色崛起”为总纲，以打造秦巴区域交通商贸物流枢纽为发展目标，紧抓国家综合立体交通网规划明确

安康全国性综合交通枢纽城市机遇，深入实施交通强市战略，借助国家新型城镇化建设的有利契机，立足汉江生态经济带，充分发挥安康的区位优势，加快融入长江经济带、关中平原城市群、成渝地区双城经济圈，统筹铁路、公路、水运、航空等交通方式协调、集约、融合、一体化发展，构建形成“立体互联、安全完善、交旅融合、物流快捷、资源节约”的现代化综合立体交通体系，建设陕西南出东接、川渝北上西进的战略通道节点城市，打造陕西乃至西北地区联结成渝、汉江流域城市群的综合交通商贸物流枢纽。到 2025 年初步形成衔接高效、便捷有序、内通外畅的交通运输体系，全面适应经济社会现代化的发展需要。

（二）具体目标

通道网络互联互通。基本建成辐射 3 省 1 市、连通 5 个主要方向的“大”字型综合交通运输通道。全市公路总里程达到 2.70 万公里，其中高速公路通车总里程达到 800 公里；普通国道二级及以上公路比重达到 70%，普通省道三级及以上比重达到 47%；集中居中 30 户以上自然村组通硬化路比重力争达到 80%，乡镇通三级及以上公路比重力争达到 85%。铁路营业里程达到 577 公里，其中高速铁路营业里程达到 95 公里。全市通用机场数量达到 2 个。汉江安康至白河黄金水道全面畅通。运输服务高效便捷。综合运输服务体系基本建立，形成经济、高效、可靠的多式联运系统以及统筹城乡、衔接紧密的多

层次客货运服务网络。物流体系更加完善，货物运输高效便捷，城市配送、农村物流网络更加健全，多式联运、甩挂运输等先进运输组织方式发展成效显著。城乡客运均等化、旅游客运品质化，中转换乘便捷化。全市铁路旅客吞吐量达到 400 万人次，铁路货物吞吐量达到 260 万吨。航空网络覆盖更加全面、航线结构更加合理，富强机场航空旅客吞吐量达到 60 万人次，货邮吞吐量达到 2000 吨，航线达到 20 条以上，通航点达到 25 个左右，航班放行正常率达到 90%以上。城市公共交通分担率力争达到 50%，公共汽车电动化率力争达到 60%。乡镇通快递率不得低于 100%，邮政快递配送时限压缩至 2 天，快递成本降低至每 3 公斤 5.5 元。

养护管理提质增效。养护管理制度体系基本建成，改革取得实质性突破，安全防护水平显著提升，应急救援及时有效。全市国省干线公路好路率达到 95%以上，国省干线公路技术状况指数达到 93 以上，建制村通硬化路率达到 100%，农村公路优良中等路比率达到 75%以上。汉江水域水上安全应急保障及搜救体系基本建成，水上应急救援保障能力明显提升。

“十四五”综合交通运输发展主要指标

指标名称		单位	2020年	2025年	指标属性	
基础设施	1	公路总里程	万公里	2.54	2.70	预期性
	2	高速公路通车里程	公里	706	800	预期性
	3	普通国道二级及以上公路比重	%	54.3%	70%	预期性
	4	普通省道三级及以上公路比重	%	42.6%	47%	预期性
	5	30户以上自然村组通硬化路比重	%	67%	80%	预期性
	6	乡镇通三级及以上公路比重	%	64%	85%	预期性
	7	铁路营业里程	公里	601	687	预期性
	8	高速铁路营业里程	公里	40	95	预期性
	9	通用机场	个	0	2	预期性
运输服务	10	铁路旅客吞吐量	万人次/年	280	400	预期性
	11	铁路货物吞吐量	万吨/年	160	260	预期性
	12	机场航班放行正常率	%	90%	90%	约束性
	13	航空旅客吞吐量	万人次/年	3	60	预期性
	14	航空货邮吞吐量	吨/年	0	2000	预期性
	15	建制村通客车率	个	100%	100%	约束性
	16	道路运输旅客周转量	万人公里/年	130728	112000	预期性
	17	道路运输货物周转量	万吨公里/年	497891	620000	预期性
	18	水路运输旅客周转量	万人公里/年	2471	3780	预期性
	19	水路运输货物周转量	万吨公里/年	4614	6150	预期性
	20	公共汽车电动化率	%	36%	60%	预期性
	21	乡镇通快递率	%	100%	100%	约束性
	22	邮政快递配送时限	天	3	2	预期性
	23	邮政快递成本	元/3公斤	8	5.5	预期性
养护管理	24	国省干线公路好路率	%	91.9%	95%	预期性
	25	国省干线公路MQI		91.4	93	预期性
	26	建制村通硬化路率	%	100%	100%	约束性
	27	农村公路优良中等路比率	%	74%	75%	约束性

四、远景展望

至 2035 年，全面构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，基本建成交通强市。

（一）远景规划

铁路规划。以“十四五”期间实现安康高速铁路站点“零”突破为目标，构建与周边主要城市的快速联系，在现有普通铁路的基础上，加快推进高速铁路的建设，逐步实现客运主要由高速铁路承担，货运主要由普通铁路承担，远期形成安康市域范围“一纵一横”高速铁路主骨架，“四条”铁路放射线及“一条”过境线的铁路网布局形态。“一纵一横”高速铁路主骨架为由西安至安康至重庆高速铁路构成的纵向及由兰州至安康至十堰城际铁路构成的横线；“四条”铁路放射线为由西康铁路、襄渝铁路、阳安铁路（阳安铁路二线）、安康至张家界铁路构成的四条放射线；“一条”过境线为由西成客运专线构成的铁路过境线。

公路规划。规划构建“92138”骨干公路网系统，形成“纵横相连、环加放射”的公路网新格局。考虑构建区域对外运输通道，实现安康市与周边地区以及区域内各县市之间快速联系的需要，远期实现安康市高速公路网络化，形成“环加放射状”的高速公路网体系。2 条高速公路环线：第一环为安康市绕城高速环线；第二环为连通主要县市的安康市域高速大环线。九条放射线：以安康市为中心，形成辐射各县及与全国主要城市

的高速公路九条放射线。以构建安康市域内县乡快速经济联系道路为目的，并重点打造安康沿江路和环湖路，对普通国省干线进行功能定位梳理和等级的全面提升，远期打造形成安康市域“沿江路+环湖路+放射线+联络线”的普通干线公路网体系。

航空规划。安康航空发展的目标是以安康富强机场为中心，有序推进县区通用机场（直升机起降场）建设，实现“1+N”的运输机场+通用机场协同发展新格局。立足西安咸阳机场备降机场功能，加强与重庆、成都、武汉等枢纽机场及相邻支线机场的联系，全力打造安康富强机场成为秦巴区域航空运输枢纽。

水运规划。2020 年国家交通运输部发布《内河航运发展纲要》，提出至 2035 年，基本建成人民满意、保障有力、世界前列的现代化内河航运体系。内河航运基础设施、运输服务、绿色发展、安全监管等取得重大突破，在综合交通运输中的比较优势得到充分发挥，服务国家战略的保障能力明显增强。远景目标（至 2035 年），进一步拓展延伸汉江高等级航道，安康至白河 164km 达到三级航道标准，实现陕西千吨级骨干航道零的突破，安康至石泉 176km 达到四级航道标准，安康汉江主航道全线建成高等级航道。

远景展望

编号	公路	合计 (km)	高速 (km)	一级 (km)	二级 (km)	三级 (km)
九条高速公路放射线	G65 包茂高速北段	203	203			
	G65 包茂高速南段					
	G7011 十天高速西段	222	222			
	G7011 十天高速东段					
	G69 银百高速	90	90			
	G4213 安平高速	61	61			
	G6911 平镇高速	85	85			
	G5 京昆高速、S21 宁石高速	142.8	142.8			
	西安至安康第二高速	80	80			
两条高速公路环线	绕城高速环线	65	65			
	高速大环线	399.8	399.8			
一条沿江路	G211、G316、G541 和 S318 的部分段落	376		8	368	
三条横线	国道 G345 和省道 S210	267.5			58.5	209
	国道 G210、国道 G316 和国道 G346	358		50	308	
	国道 G541	270			270	
八条纵线	国道 G210 和省道 S103	68.7			8.7	60
	省道 S527、县道 X227 和县道 X224	87.5			47.5	40
	省道 S522	59.7			59.7	
	省道 S213	106			25	81
	省道 S211	187			147.6	39.4
	县道 X213 和国道 G211	195				195
	国道 G211 和省道 S102	229		10	130	89
	省道 S316 和省道 S528	231			100	131

（二）预期效果

至 2035 年，打造形成安康市域及对外交通的多个交通圈，实现市域内主要节点、与相邻省市及与全国主要城市的便捷交通联系。

“20”：实现安康市汉滨区及各县市主城区 20 分钟上高速；

“60”：打造月河核心经济区沿线 1 小时经济圈；通过高铁实现 60 分钟与关中平原城市群快速联系；

“90”：实现各县市与安康主城区 90 分钟通过高速公路直达；

“120”：通过高铁实现 120 分钟安康与成渝地区双城经济圈的快速联系；

“180”：通过航空实现 180 分钟与国内主要城市的交通联系。

第三章 基本要求和战略路径

“十四五”期间，面对复杂的国内国际发展形势，综合交通作为城市适应把握引领经济发展新常态的重要基础支撑，为深入贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享的发展新理念，全面推进综合交通转型升级、提质增效，为努力建设现代化全国性综合交通枢纽城市和现代化智慧绿色城市起到引领和带动作用。

一、基本要求

不断抢抓机遇，打造全国性综合交通枢纽城市。以打造更具竞争力、影响力的全国性综合交通枢纽城市为目标，全力推进西安至安康至重庆高速铁路建设，推进达州、十堰、汉中绿巨人开通，提升安康城市地位，紧抓国家综合立体交通网规划明确安康全国性综合交通枢纽城市机遇，深入实施交通强市战略，依托交通区位优势，加快构建立体综合交通网络，建设陕西南出东接、川渝北上西进的战略通道节点城市，打造陕西乃至西北地区联结成渝、汉江流域城市群的综合交通商贸物流枢纽。为安康开放发展、更好的融入“双循环”发展格局提供重要支撑保障，努力将安康建成更具辐射力的全国性综合交通枢纽城市。

坚持全面统筹，打造内陆商贸物流枢纽。强化枢纽经济和节点经济发展，推进港务区、无水港建设，推进多式联运，以创建国家级城市绿色货运配送示范工程为契机，加快市、县、镇、村四级物流运输体系和智能物流信息平台建设，优化货运配送车辆通行政策，培育专业的物流和配送市场主体，增强对外连接经济网络和对内辐射区域腹地的辐射带动作用，努力向更广领域、更高层次、更高水平的发展，基本建成陆港、空港、水港、信息港联动，物流、商流、信息流、资金流融通汇聚，具有秦巴区域资源配置功能和区域商务营运功能的内陆商贸物流枢纽，统领区域腹地更多的参与周边各都市圈经济产业活

动，支撑安康作为陕西南部副中心城市区域竞争力，努力将安康建成更具竞争力的内陆商贸物流枢纽。

坚持绿色发展，打造现代绿色交通体系。以推进中心城市、高新区、恒口示范区（试验区）、瀛湖生态旅游区融合一体化发展为核心，构建以清洁能源交通为主体的公交城市战略，加快形成覆盖更广、品质更高、更可持续的城市公共交通体系，全面促进公共交通引导城市空间拓展，持续推进交通设施空间布局，构建现代化一体化的城市交通系统，综合提升城市交通承载力，努力将安康市建成可持续发展的智慧绿色交通城市。

二、战略路径

立足安康市综合交通运输发展实际，以落实国家综合立体交通网规划和建设交通强国为原则，“十四五”期间安康市综合交通运输发展将着力实现战略路径上的“四个”转变。

单一交通向综合立体交通转变。“十四五”期间，安康交通发展观念需要从单一交通向综合立体交通转变。随着国家综合立体交通规划纲要和交通强国规划纲要的发布，发展综合立体交通已经成为必然趋势，“十四五”期间安康要由以前偏重发展公路转变到各运输方式共同协调发展，并做好各运输方式之间的有效衔接，构建安康市综合立体、集约的交通运输体系。

增量发展向提质增效转变。“十四五”期间，安康交通建设模式需要从单纯增量发展向提质增效转变。“十四五”期间要求提高交通资金的利用效率，交通建设模式也将从以前的追

求扩大规模转变到切实提升质量上来，做到交通建设从“量增”到“质变”上的提升。

重建设向建设与服务并重发展转变。“十四五”期间，安康交通资金投入从偏重基础设施向建设与服务并重发展转变。结合安康市的实际情况，“十四五”期间既要继续加大对于基础设施的建设，又要有效提升运输服务质量，做到两者并重发展，统筹兼顾。

交通发展从粗放型向智慧绿色转变。“十四五”期间，安康交通将正式转变可持续发展模式，由粗放型向智慧化、绿色转变。“十四五”期间将深入贯彻低碳交通的发展理念，在进行交通基础设施建设和提升运输服务的同时，更加注重对于环境的保护，全方位推进载运工具的清洁能源化，同时将按照《数字化交通发展纲要》大力推进智慧交通的发展。

第四章 构建立体综合交通网络

补短板、强弱项，落实具体项目，优先解决安康市迫在眉睫的交通问题。继续加强交通基础设施建设并提升运输服务水平，全力构建立体综合交通网络，“十四五”期间重点推进落实以下四个方面的任务。

一、完善多层融合的综合交通网

提升区域铁路枢纽地位。建设西安至安康至重庆高速铁路，推动安康与周边省份高铁连通，实现安康与关中天水经济

圈和成渝地区双城经济圈的快速联系，该客运专线位于陕西南部和川渝东北地区，线路北起关中平原城市群的西安市，南至重庆市，全长约 660km，其中安康境内长约 135km，是连接晋陕与渝黔贵地区的快速客运通道。谋划研究天水经安康至十堰城际铁路和安康至张家界铁路；推动西康线“绿巨人”动车组向汉中、达州、十堰方向延伸；加强安康站货运编组站建设，发挥区域综合性货运枢纽功能。

强化高速公路服务品质。继续加强对境内高速公路的建设，建成G69 岚皋至陕渝界高速公路、S21 宁陕至石泉高速，力争开工建设 S17 桐木至旬阳、S30 丹凤至宁陕、S34 十堰经镇坪至巫溪高速公路。加快开展对西安至安康第二高速公路通道、S17 桐木至旬阳高速延长线和安康绕城高速环线（关家至机场立交段）的研究，力争“十四五”期间开展两个项目的前期工作。

建设更具联通力的航空港。加快推进“运通一体”协同发展战略，建成石泉、汉阴通用机场和瀛湖直升机起降场，初步构建“运输机场+通用机场（直升机起降场）”“1+N”的机场网络布局。适时启动富强机场升级扩建前期工作。以开放兴市战略为指引，以开拓新航线、优化老航线、加密好航线为重点，大力实施“航空+”行动，推进航空+旅游、航空+物流、航空+商贸、航空+康养、航空+乡村振兴落地落实，加强与京津冀、长三角、粤港澳大湾区及中西部重点城市的联系。发挥空域优

势，做强通航培训品牌，拓展通航观光体验，吸引无人机制造、飞机维修等项目落地，打造航空特色小镇，提升临空经济区发展质量。

加强补齐水运发展短板。按照“畅通汉江”的思路，协调推进旬阳、蜀河、白河等水电枢纽通航设施建设。协调推进实现安康至白河 164km 四级航道全线贯通，安康至石泉 176km 达到五级航道标准，安康汉江 340km 干流航道全航段满足 24 小时通航标准，力争实现汉江至长江间的干支直达运输。

专栏 1 “十四五”综合交通网建设重点任务

铁路：加快建设西安至安康至重庆高速铁路，五年高速铁路建设规模约 135 公里。推动天水经安康至十堰城际铁路、安康至张家界铁路适时启动前期工作。

高速公路：建成G69 银百高速岚皋至陕渝界段、S21 宁陕至石泉高速公路、S34 十堰经镇坪至巫溪高速公路，五年高速公路建设规模 100 公里，其中续建 93 公里，新建7 公里；开工建设 S17 桐木至旬阳，推进 S30 丹凤至宁陕高速公路前期工作；开展西安至安康（第二通道）、S17 桐木至旬阳高速延长线、中心城市绕城高速、白河至双丰至商洛山阳等高速公路网络规划方案研究。

航空港：拓展、完善安康富强机场航线网络，适时启动富强机场升级扩建前期工作。建成石泉、汉阴通用机场和瀛湖直升机起降场。

航道码头：加快推进白河、旬阳、蜀河等水电枢纽通航设施建设，提升安康至白河段为四级航道标准，安康至石泉段为五级航道标准。实施汉江主要港口、码头标准化改造，提升服务能力，消除安全隐患。

二、构建高品质的普通干线网

持续推进国省干线公路提档升级，有序推动末梢路段升等改造。进一步优化普通国省干线局部网络，推动县城过境公路和人口较多乡镇过境公路建设。针对早期建设的、地形地质条件复杂、未完全达到设计标准的路段，因地制宜优化设计指标，进行原级改造，并实施一批国省干线路面整治工程。进一步优化普通国省道网络布局，提升普通国省干线公路的综合服务品质。

专栏 2 “十四五”普通干线网建设重点任务

升级改造：加快 G316 建民至恒口、G345 新建至宁陕、G211 石梯至张滩、G541 汉王至洞河、G541 岚皋石梁子至罗景坪、G316 石泉兴堰村至太阳村、G316 下卡子（陕鄂界）至白河县城、G541 曙河口至猫子庙、G211 黄洋河大桥及引线工程、G541 花里至八仙、G210 石泉至桦树梁（汉中界）、G346 老县镇至蒋家坪、S527 石泉佛坪岭隧道及引线工程、S213 汉阴凤凰山隧道及引线工程、S102 镇坪千山至水晶坪、S316 白河双丰至仓上公路升级改造。**过境公路提升：**推进 G211 旬阳过境隧道群及汉江大桥工程、G316 旬阳过境公路、G316 池河镇过境公路建设。

将 G346 平利县城过境、G211 岚皋县城至苍水、G210 宁陕县城至漆树沟、S318 汉滨瀛湖至清凉关、S213 汉阴龙垭至铁佛寺、S318 汉滨清凉关至流水、S318 紫阳洞河汉江大桥、S210 汉滨区紫荆茅溪至景家、S316 旬阳三官至双河、S318 汉滨流水至紫阳洞河、S102 牛头店镇过境、S316 白河万家垭隧道、S316 白河宋家至双丰、S211 恒河桥至杨家营等公路作为储备项目。

五年国省干线建设规模约 608 公里。其中，普通国道续建项目约 158 公里，新开工项目约 112 公里，储备项目约 146 公里；普通省道续建项目约 16 公里，新开工项目约 42 公里，储备项目约 134 公里。

三、拓展广覆盖的农村基础网

加快推动乡村交通基础设施提档升级，全面推进“四好农村路”建设，畅通农村公路与高速公路、国省干线及其他运输方式的有效衔接，实现交通服务脱贫攻坚成果与乡村振兴有效衔接的支撑作用，重点推进自然村通硬化路、建制村通双车道公路、通村完善项目、联网路工程等，力争创建“四好农村路”示范市，各县市争创“四好农村路”示范县。

道路畅通工程。按照“交通建设项目要尽量向 30 户以上自然村倾斜”要求，实施农村道路畅通工程，有序实施人口规模较大的自然村组通硬化路，建设一批“幸福小康路”。

提档升级工程。以乡镇通三级及以上道路为重点，因地制宜升级改造技术等级偏低的县乡公路，铺就服务乡村振兴发展的“农村骨干路”。

产业支撑工程。以促进产业开发、服务农民增收为重点，支持农村资源路、产业路、旅游路建设，打造一批“资源产业路”，提升农村公路服务地方经济发展的能力。

安全完善工程。适应美丽乡村建设，继续实施通村公路完善、安全生命防护工程、桥涵配套工程，推进“农村放心路”建设，提高农村公路安全水平和服务品质。

专栏 3 “十四五”农村交通网建设重点任务

改造乡镇通三级及以上公路约 238 公里，建设资源路、产业路、旅游路约 302 公里，县乡公路升等改造约 1216 公里，实施 30 户以上自然村道路硬化工程、建制村通双车道、联网路工程约 3000 公里，实施通村公路完善工程 2658 公里，新建改建桥涵配套和危桥改造工程约 4000 延米，实施农村公路安全生命防护工程约 5000 公里。

四、打造文旅融合的公路环线网

围绕“一核、两心、两带、多点”的发展格局，实施 G211 黄洋河大桥及引线工程，打通安康环线。建设桐旬高速、凤凰山隧道，洞河至瀛湖生态带，实施秦巴 1 号旅游风景大道、汉水文化旅游廊道等，积极创建全域旅游示范区。以高速公路为出入主通道，以国省干线二级公路连接境内主要旅游景区，构建安康全域旅游大交通体系。

加快旅游大交通建设。目前安康富强机场已经实现通航，“十四五”加快西安至安康、安康至重庆高速铁路建设，实现西安至安康至重庆的快速旅游大通道贯通；建成 G69 安岚高速岚皋至陕渝界段，建成 S21 宁陕至石泉高速，开工建设 S17 桐木至旬阳高速公路，进一步完善安康高速公路网络，形成安康市高速大环线；加快安康沿江路建设，推进国道 G541 建设，

构建全市旅游交通大通道。

建设秦巴 1 号风景道。以秦巴汉水为底色，“十四五”期间加快推进国道G210、G541 建设和国道 G316 改造提升。在公路建设中通过补短板、拓功能、促衔接、强服务为抓手，进一步完善秦巴 1 号风景道的旅游服务功能，打造“中国心路”。围绕沿线自然景观特点，融入旅游元素，体现人文特色，通过对沿线主要公路的技术等级提升、路域环境整治、交通安全等配套设施完善，支撑秦巴 1 号风景道形成“快进慢游”的公路交通网络，构建“一带、三圈、六区、五环、多节点”的空间布局并贯穿南北的绿廊。

建设美丽旅游环线公路。结合安康县、乡农村公路提升改造，抓好高速公路与普通国省干线直通主要景区景点连接线建设，推进市域内各景区之间的交通对接与旅游标识系统分级建设，实现“快旅慢游”。建设安康—瀛湖—南宫山—八仙镇—天书峡—龙头村—平利—安康“巴山画廊”小环线和安康—瀛湖—南宫山—八仙镇—天书峡—镇坪—龙头村—平利—安康“巴山画廊”大环线。构建汉阴—双河口—上坝河—旬阳坝—秦岭峡谷漂流—大蒿沟—皇冠朝阳沟—筒车湾—石泉两河潼关—子午银滩—石泉古城—云雾山—汉阴“秦岭森林旅游”环线。

第五章 推进综合运输枢纽建设

加快综合运输枢纽与立体交通网的顺畅衔接，完善综合运输枢纽布局。结合安康市城镇体系规划，着力打造铁路、公路、航空、水运一体化的综合运输枢纽，实现空间共享。加快建设全国性综合交通枢纽城市，提升综合客运枢纽各种运输方式效率；推动货运枢纽多式联运体系建设，促进货运运输方式有效衔接；建设秦巴区域交通商贸物流枢纽，完善城市物流配送系统，提升枢纽一体化服务功能。

一、完善综合运输枢纽节点布局

依托安康铁路、安康机场枢纽，畅通高速公路、铁路、航空等对外通道，拓展多元化交通网络，提升安康全国性综合交通枢纽城市水平。优化区域内客货运中转设施、集疏运网络及场站间快速连接系统，同步提升综合运输服务功能。

二、推动综合运输枢纽一体化发展

提高综合客运枢纽一体化水平。按照“统筹规划、同步建设、一体运营”的要求，加强铁路、公路、机场与地面公交等设施有机衔接，打造一体化客运枢纽。依托安康机场、火车站、高铁站，规划建设一批公空、公铁联运型综合客运枢纽，鼓励采取开放式、立体化方式建设综合客运站场，实现“零距离换乘”。推动各种运输方式换乘区、候车区、售票区、停车场等功能区合并布设，以及安检设施设备共享共用，引导实现立体或同台换乘。进一步缩短主城区至综合客运枢纽的到达时间以

及主城区综合客运枢纽之间的公共交通转换时间。

增强综合货运枢纽服务功能。以打造秦巴区域交通商贸物流枢纽为牵引，建设集约高效的货运枢纽及物流园区，推进以安康无水港为重点的秦巴（安康）现代物流港建设，促进综合货运枢纽各种运输方式一体衔接、一站服务、设备共用，加快货物多式联运发展。推动开放口岸建设，深化与西安、上海等国内大型物流枢纽城市合作，构建安康经上海至海外的国际海运大通道，经西安至中亚、欧洲的陆运大通道，提升现代物流产业集聚力、辐射力、影响力。统筹公路、铁路、机场、邮政等设施布局，强化各类型枢纽在设施设备、运输组织等方面的有效衔接。

培育专业化、智能化物流服务系统。支持县区物流配送中心、农村物流配送中心、城市智能快件箱的建设，全面提升物流基础设施水平。完善“综合性物流园区+专业物流园区+公共配送站+末端配送站”四级物流体系，依托政务云资源，建设综合智慧交通监管调度平台，推动物流智慧化、绿色化、标准化、供应链协同化“四化同步”，构建创新融合、区域协同、集聚高效、智能绿色、韧性联动的物流产业体系，实现物流业与区域经济深度融合。积极培育一批骨干物流企业，推广应用“统仓统配”“多仓共配”“社区物流”等模式，实现货运配送降本增效。

完善集疏运体系。推进机场与铁路客运站间的高速、快速

公路建设，提高枢纽之间中转效率。加强机场、铁路站场、港口、货运枢纽集疏运通道建设，扩大枢纽辐射范围。

专栏 4 “十四五”综合交通枢纽建设重点任务

综合客运枢纽。重点推进安康富强机场客运枢纽、安康西站客运枢纽的建设，同时加快推进安康城东一级客运站的迁建；结合西安至安康至重庆高铁建设，提升旬阳的区位优势，打造旬阳综合客运交通枢纽；将岚皋综合客运枢纽作为储备项目，推进配套岚皋高铁站的岚皋高铁综合枢纽的建设。此外还将推进平利、白河、汉阴、镇坪、宁陕三级客运站的升级改造，推进一批乡镇级客运站、服务站的建设。

综合货运枢纽。加大对已有项目前期工作的推进力度，重点建设安康市江南物流园区、安康市物流中转仓储配送基地、安康无水港多式联运项目、汉阴二级物流中心、石泉三级物流中心，将旬阳（二级）、紫阳、岚皋三级货运站纳入储备项目。另外，构建“综合性物流园区+专业物流园区+公共配送站+末端配送站”为构架的四级物流场站基本设施，支持邮政企业因地制宜创新发展邮政快递包裹业务。

集疏运体系。研究中心城市绕城高速与安康富强机场的快速连接线的建设，提升机场的服务保障能力。

三、优化城市内外交通衔接

推进区域交通与城市交通规划编制实施有效衔接，加快完善安康市快进快出公路交通路网络格局，加强外部通道与城市道路连通，研究推进绕城高速环线，合理设置外部道路与市区道路接入点，避免形成新的堵点。统筹枢纽场站布局与周边区域开发建设，加强铁路、公路客运枢纽及机场与城市公共交通网络系统有机整合，构建以城市公共交通为主导的枢纽接驳体系。

第六章 推进平安绿色智慧交通发展

牢固树立安全发展理念，着力提升综合交通安全应急保障能力；坚持可持续发展理念，大力提升交通行业智慧绿色发展

水平；加强可再生能源、新能源、清洁能源装备设施更新利用，促进交通能源动力系统清洁化、低碳化、高效化发展，打造平安交通、绿色交通、智慧交通。

一、加强安全应急保障体系建设

坚持底线思维和红线思维，把安全发展理念贯穿于综合交通各领域、全过程。加强安全监管，形成安全长效机制，有效提升应急保障能力。

（一）加强安全生产管理

落实企业的安全生产主体责任，积极推进企业安全生产信用建设，增强交通运输运营安全管理水平。加强安全管理职业资格制度建设，建立健全安全生产培训教育体系。按照“三管三必须”要求，建立领导干部安全生产责任清单和履职档案，夯实监管责任。加快安全生产标准化建设，推进“安责险+双重预防体系”建设。持续开展道路客运、危险货物运输、公路运营、建设工程、水上交通、消防安全三年专项整治攻坚，对各类隐患实施闭环清零管理。加快推进铁路沿线安全隐患综合治理，按期完成整治任务。认真执行交通运输安全生产法律法规，提高全市农村公路运输和物流运输的安全资质或标准，加大安全生产执法力度。积极开展交通运输安全生产知识宣传教育活动，增强民众的安全生产意识。严格开展安全考核评价，提高安全生产能力。

（二）加强安全监管体系建设

完善交通基础设施建设标准体系，重点加强对高速公路重点路段以及“两客一危”等重点营运车辆动态监控，严厉打击公路运输超限超载行为。加强对铁路、公路、桥梁、隧道、航道、港口、机场等重点基础设施以及车船等重点设备的安全运行检测与预警系统的建设。深化公路管理养护体制改革，进一步完善公路养护指标体系和考核体系，实现从“线性养护”到“区域养护”的转型；逐步改善公路养护机械化作业水平，提高重要高等级公路小修保养机械化作业水平，保证大中修工程机械化作业率达到100%，着力推进养护“机械化、信息化、市场化、精细化”发展。

（三）提高安全应急保障能力

强化交通应急救援体系，建立政府、企业、社会共同参与、协同配合的应急救援机制，实施市、县两级应急管理指挥中心建设工程，完善智慧交通应急指挥平台，打造覆盖全市的智慧化应急管理系统。构建完善水上应急搜救指挥体系，推动建设应急搜救中心、搜救站点。全方位排查重点公路路段的安全隐患，加强完善公路安防设施。加强专兼职应急救援队伍建设及应急专业物资装备配备，重点在夏季防汛、冬季防滑期间，模拟公路灾害、桥隧安全、破冰除雪等突发险情开展应急演练，不断增强应急处置能力。

二、推动绿色低碳发展

（一）提升绿色公交服务能力

努力将安康建成更可持续发展的现代化绿色公交体系。以推进中心城市、高新区、恒口示范区（试验区）、瀛湖生态旅游区融合一体化发展为核心，构建以清洁能源交通为主体的城市公交发展战略，加快形成覆盖更广、品质更高、更可持续的城市公共交通体系。全面促进公共交通引导城市空间拓展，持续推进交通设施空间布局，构建现代化、一体化的城市交通系统，综合提升城市交通承载力，推动月河及绕城（BRT）快速公交规划，并完善其公交换乘体系。

（二）推进综合交通节能减排

大力发展水路运输、公共交通等低能耗运输方式，积极推广应用新能源公交车、出租车，积极倡导低碳型交通消费模式和绿色出行方式。推进城市绿色货运配送，积极开展绿色货运配送示范城市创建工作，大力推进城市配送体系化、智慧化、集约化发展，完善安康绿色货运配送管理机制，构建绿色货运城市干支衔接型货运枢纽、公共配送中心和末端配送网点三级配送网络体系，加快建设安康智能物流信息平台，培育专业的物流和配送市场主体。积极推广新能源、清洁能源车船等装备在道路运输、城市交通、物流配送、邮政快递等领域的应用；支持高速公路服务区、交通枢纽、物流中心、公交场站等区域充电桩、充电站的建设。推进管理行节能减排，建立健全交通运输节能减排制度体系，提升行业节能减排治理能力。

（三）强化生态保护和污染防治

将绿色发展理念贯穿交通设施规划、设计、建设、运营和养护全过程。加强水污染防治，强化公路服务区、港口、枢纽场站等水污染防治，完善船舶污染物接收处理系统。以打造秦巴一号旅游风景道和美丽乡村旅游公路为抓手，推进绿色交通基础设施建设；重点开展秦巴山区生态敏感区和生态脆弱区交通基础设施的生态修复。积极发展绿色水运，配置汉江港口和船舶污染物接收泵船。规范涉河交通项目管理，维护好河道防洪安全、生态安全。严格落实节能减排和环保要求，推进绿色服务区建设。联合生态环境部门深化机动车排气污染检测与维护制度的实施。深入开展绿色出行行动，构建绿色出行体系。

（四）加强资源节约集约利用

加强综合客运枢纽用地的综合立体开发，提高公路、铁路、机场建设用地的利用效率。积极推广公路服务区、港口等水资源综合循环利用，继续推进废旧材料的循环利用设计，不断提高旧路面材料回收循环利用率，普通干线公路废旧路面材料回收率达到 98%，循环利用率达到 80%。推进邮政快递包装绿色化、减量化和可循环化。

三、加快智慧交通建设

深度应用大数据、云计算、移动互联网等新技术，建设基于互联网的交通信息系统；完善道路、车辆、换乘站、停车场等的传感和传输体系，建立交通感知系统，实现交通信息感知的网络化、数字化和可视化。依托交通感知网络、移动互联网

终端，实时提供道路交通信息、换乘信息、气象信息等，构建一体化、多模式、覆盖全的出行信息服务体系。构建综合交通大数据中心，强化综合交通大数据管理，深化交通大数据融合、挖掘和应用，加强在运行检测、应急指挥、业务办理等方面的信息化建设。促进现代信息技术、人工智能技术在干线公路养护运行、路网调度、应急事件处置和运营服务等领域的深度融合与应用，实现“养护+互联网+N”和“物联网”、“人工智能+路网管理+N”等新兴管理手段的升级革新，带动提升干线公路运营管理效能，有效改善养护管理效率，增强安全监管手段和提高群众对公路服务水平的认同感。

专栏 5 “十四五”平安绿色智慧发展重点任务

平安交通。建成集交通应急指挥、路网监测、货物物流信息、投资建设为一体的“安康市指挥交通应急指挥平台”。推进县级路网管理和应急指挥中心、县级应急处置中心，市级应急指挥中心三级安全等保系统的建设。

绿色交通。开展安康绿色货运配送示范城市创建工作，鼓励新增和更新替换的城市公共交通、出租、城市物流配送、环卫车辆采用电动或清洁能源车辆。支持高速公路服务区、交通枢纽充电设施的规划建设。推进绿色公路、绿色航道建设，推动既有设施绿色化改造。

第七章 提升综合交通治理能力

深化综合交通体制机制改革，提高综合交通依法行政能力，加强人才队伍建设，推动综合交通治理能力现代化建设。

一、深化体制机制改革

建立健全适应综合交通一体化发展的制度体系，按照“政企分开、政事分开、事企分开、建管分开”的要求，有序推进综合交通运输管理体制改革，逐步形成公路、铁路、航空等多

种运输方式协调发展的体制机制。重点深化道路运输、质量管理、绩效考核等行业改革，着力推动公路养护管理体制改革，推行养护决策科学化、养护管理制度化、养护工程精准化、养护生产绿色化，加快构建现代化公路养护体系。立足安康交通运输事业发展大局和行业实际，积极争取各方支持，稳步推进交通运输综合执法改革、事业单位改革、交通投资集团组建工作。深入推进交通领域财政事权和支出责任划分、农村公路管理养护体制、交通投融资模式等重点领域改革，推进行业治理体系和治理能力现代化。

二、优化营商环境

深入推进交通领域“放管服”改革，持续优化提升营商环境。加强政府公共服务职责，优化完善交通运输管理部门权力清单、责任清单、负面清单制度，强化政府市场监管职责。加强交通运输行业政务信息化建设，建立交通运输“互联网+交通政务”系统，提供网上申报、办理、查询等一站式服务。深入推进交通运输政务服务“一网通办”，全面推广“证照分离”“最多跑一次”，实现“一窗式”“一站式”服务，提升政府治理能力。

三、提高综合交通依法行政能力

全面贯彻依法治国基本方针，依法推进交通运输高质量发展。坚持“三重一大”决策制度，广泛听取各方意见，提高决策的科学性和透明度。规范开展政务公开工作，自觉接收社会

监督，凝聚追赶超越的强大合力。加快清理规范交通运输行政能力，强化市县两级交通行政执法主体地位，整合路政、运政、海事等执法资源，建立权责一致、高效有序的交通综合执法体系。完善执法程序，规范自由裁量权，做到严格规范公正文明执法，着力加强收费公路、治超站点、城乡结合路段等重点领域的执法整治。建设交通运输综合执法非现场监管(远程执法)系统，利用成熟的网络技术、通信技术、多媒体技术、物联网技术等，依托现有的交通专网以及互联网，整合多部门建设固定的、移动的以及智能执法终端、执法记录仪采集的视频监控资源，搭建可视化指挥调度系统。通过对重要路段、重要区域、客运枢纽站场的视频监控及智能化改造，接入重点营运车辆的车载终端数据和相关业务数据，实现违法行为的智能巡查和自动研判报警，提高执法证据采集的智能化水平，提高执法精准度，提升执法效率。全面压实行业“十年禁渔”各项措施，严格“三无”船舶管理。

四、加强人才队伍建设

以转变发展方式、加快发展现代交通运输业为主线，深入实施“人才强交”战略，坚持以支撑发展为导向、以用好人才为根本、以高端人才为引领、以创新机制为保障的原则，加强交通管理人才、科技创新人才、技能实用人才队伍建设，着力提高各类专业人才的实践能力与创新能力。拓宽选人用人渠道，拓展多元化人才培养模式，完善人才选拔任用机制。深入

推进精神文明创建，依托秦巴 1 号风景道、沿江路等交通文旅资源，做优安康交通品牌，全方位提升交通参与者文明素养，营造文明交通环境。

第八章 加强规划实施保障

为实现“十四五”期间安康市综合交通运输规划有效推进，顺利实现规划目标，确保重点项目有效落地，应着力深化改革、创新体制机制、加强统筹协调，重点从加强组织协调、夯实资金保障、推进科技创新、落实环保措施等方面进行保障。

一、加强组织协调

市政府应加强规划实施的组织领导，各部门、各有关单位要按照职能分工，严格落实工作责任，制定和完善配套政策措施，形成规划实施齐抓共管的发展格局。加强市级有关部门和单位之间相互沟通配合，形成地方政府和交通行业共同推动交通运输发展的局面。履行规划的报批程序，确立规划法律地位，保障规划的严肃性。建立由安康市政府领导，多部门统筹协调的综合交通运输发展机制，明确民航、铁路、公路等不同运输方式主管部门的权责及任务分工，形成发展合力，制定重大项目、重大工程、重大政策的时间表和路线图，确保规划实施组织到位、责任到位、投入到位、措施到位。

二、夯实资金保障

“十四五”期间，安康交通建设资金需求巨大，政府部门

应结合国家新一轮财税体制改革，继续坚持“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的交通建设投融资机制，实施与交通运输建设体系发展要求相适应的投融资政策，完善多渠道、多层次、多元化投融资模式，破解制约交通发展的资金约束。积极利用市场融资，制定出台引入民营和社会资本的相关实施细则或管理办法，通过采取 PPP、特许经营模式等多种手段和方式，吸引民营和社会资本进入交通发展领域。积极利用国际金融组织融资。充分把握亚洲基础设施投资银行成立的契机，利用亚投行等国际金融组织为安康综合交通运输体系发展提供资金支持。严格按照《交通基本建设资金监督管理办法》加强建设资金的监督管理，保证资金安全、合理、有效使用。

三、推进科技创新

实行政府引导、市场运作方式，开发与应用交通管理、运输组织与调度、公共信息服务等信息管理技术系统和智能运输系统，提高运输效率水平和运输服务质量，减少交通运输对各种资源的使用。政府应对交通运输公共管理与公共信息服务提供积极的支持，尤其是安康市各综合交通枢纽的建设，应充分考虑公共信息服务平台的建设，提高客、货衔接的效率和效益。

四、落实环保措施

将绿色环保的发展理念、措施贯彻于交通设施规划、设计、建设、运营和养护全过程，强化交通规划与项目环境影响评价，加快推进交通项目国土空间规划，主动优化交通基础设施空间

布局，推动形成与生态红线和自然保护地相协调、与生态承载力相适应的交通网络。加强生态保护的修复，落实水土保持措施，有效控制可能造成水土流失。严格实施地质环境治理恢复与土地复垦。