# 万载县“十四五”综合交通规划

万载县交通运输局

二零二零年十二月

# 目录

第一章 规划概述 - 1 -
一、规划背景 - 1 -
二、规划范围 - 2 -
三、规划期限 - 2 -
四、规划依据 - 2 -
(一) 国家层面 - 2 -
(二) 地方层面 - 2 -
第二章 发展基础 - 3 -
一、发展成就 - 3 -
(一) 基础设施建设加快推进，综合交通网络逐步形成 - 4 -
(二) 运输服务能力不断增强，运输服务水平不断提升 - 5 -
(三) 交通枢纽建设稳步发展，管理创新不断深入 - 5 -
二、存在问题 - 6 -
(一) 对外通道布局不完善，内部交通网络仍需优化 - 6 -
(二) 交通基础设施薄弱，基础建设有待加强 - 6 -
(三) 运输服务水平不高，服务品质亟待提升 - 7 -
(四) 城乡发展差异显著，农村交通仍显薄弱 - 7 -
第三章 形势要求 - 8 -
一、发展形势 - 8 -
(一) 国家层面 - 8 -
(二) 省级层面 - 10 -

(三) 市级层面 - 11 -
二、发展要求 - 12 -
(一) 经济社会发展要求 - 12 -
(二) 项目建设发展要求 - 13 -
(三) 产业发展要求 - 14 -
(四) 农业发展要求 - 15 -
(五) 旅游商贸发展要求 - 17 -
(六) 城乡建设发展要求 - 18 -
(七) 环境生态发展要求 - 19 -
第四章 发展目标 - 20 -
一、指导思想 - 20 -
二、发展原则 - 20 -
三、发展目标 - 22 -
(一) 总体目标 - 22 -
(二) 具体目标 - 23 -
第五章 发展重点 - 27 -
一、优化完善基础设施网络，增强综合运输保障能力 - 27 -
(一) 全力推进武宜深高铁的建设 - 28 -
(二) 加快城乡基础交通网络建设 - 28 -
(三) 着力优化综合运输衔接网络 - 31 -
二、着力提升运输服务水平，推动行业提质增效升级 - 33 -
(四) 构建便捷的出行服务体系 - 33 -

(五) 打造高效的物流服务系统.....- 36 -
(六) 提升运输装备技术水平.....- 37 -
(七) 落实公交优先发展战略.....- 39 -
三、加快推进智慧交通发展，引领综合交通现代化进程.....- 40 -
(八) 实施“互联网+便捷交通”行动.....- 40 -
(九) 加快推进智慧交通体系建设.....- 41 -
(十) 加快交通信息化基础设施建设.....- 41 -
四、全面发展绿色低碳交通，促进交通运输可持续发展.....- 42 -
(十一) 绿色环保理念引领交通运输发展.....- 42 -
(十二) 加快交通运输与旅游的融合发展.....- 43 -
(十三) 大力推广节能环保交通运输装备.....- 43 -
(十四) 积极优化运输组织和运输模式.....- 44 -
五、加强安全应急保障能力建设，护航平安交通发展.....- 45 -
(十五) 完善交通安全应急管理机制.....- 45 -
(十六) 加强交通运输安全监督管理.....- 46 -
(十七) 加强交通运输应急体系建设.....- 46 -
六、全面深化体制机制改革，提升行业治理能力水平.....- 47 -
(十八) 深入推进供给侧结构性改革.....- 47 -
(十九) 深化交通行政审批制度改革.....- 48 -
(二十) 创新交通投融资体制机制.....- 48 -
第六章 保障措施.....- 49 -
一、加强组织领导，完善协调机制.....- 49 -

二、深化体制改革，加强规划衔接 - 50 -
三、完善政策法规，规范行业管理 - 50 -
四、拓宽融资渠道，加大保障力度 - 50 -
五、加强规划评估，适时调整完善 - 51 -
六、注重环境保护，推动绿色发展 - 51 -
七、重视人才培养，实施人才战略 - 52 -

# 第一章 规划概述

## 一、规划背景

万载县隶属于江西省宜春市，地处江西省西北边陲，武功山以北，九岭山脉西南，居锦江上游，东邻上高县、宜丰县，南接宜春市袁州区，西连湖南省浏阳市，北靠铜鼓县。自古有“花爆之乡”、“百合故里”之称。

交通运输是经济和社会发展的先导性和基础性产业，是联系国民经济各个环节、各个部门和各个地区的纽带。“十三五”期间，万载县交通运输业保持了持续快速发展的良好势头，已初步形成了以国省道干线公路为骨架，运输场站为节点的交通运输体系，交通网络的总体规模、运输场站的集散能力、运输工具的运送能力以及行业管理的组织调控能力都有了较大的提高，很好地服务并引导了万载县社会经济发展。

为进一步落实国家和区域重大发展战略和政策，充分发挥万载县对外开放门户城市和区域中心城市的区位优势，进一步提高综合交通运输服务水平，统筹交通基础设施建设，提升客货运输服务能力，加强各种交通方式有机衔接和协同融合，合理配置交通资源，完善交通运输体系，编制《万载县“十四五”综合交通规划》。

## 二、规划范围

规划范围与万载县域行政范围一致，县境东西长 61 公里，南北宽 52 公里，总面积 1719.63 平方公里，包括 9 镇 7 乡 1 街道，181 个村。

## 三、规划期限

本规划期限为“十四五”期，为 2021 年-2025 年。

## 四、规划依据

### (一) 国家层面

1、《国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》

2、交通运输部《综合运输服务“十四五”发展规划》

3、《交通运输部等七部委关于稳步推进城乡交通运输一体化提升公共服务水平的指导意见》

4、《城市综合交通体系规划编制导则》

5、《中华人民共和国城乡规划法》（2008 年）；

6、《城市用地分类与规划建设用地标准（GB50137-2011）》

7、《城市规划编制办法》（建设部第 146 号令）。

### (二) 地方层面

1、《江西省国民经济和社会发展第十三个五年规划纲

要》

2、《江西省综合交通运输“十三五”发展规划》

3、《江西省道路运输业第十三个五年发展规划》

4、《宜春市国民经济和社会发展第十三个五年规划》

5、《宜春市总体规划(2017-2035)》

6、《宜春市“十三五”综合交通运输体系发展规划》

7、《万载县国民经济与社会发展第十三个五年规划》

8、《万载县县城总体规划（2011-2030）》

# 第二章 发展基础

## 一、发展成就

“十三五”以来，全县上下以以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导重要思想为指导，深入贯彻落实科学发展观，深入践行党的群众路线，紧紧围绕建设“一城两园”、打造“四县五区”发展战略和实现“六显著一加强”的发展目标，以加快转变发展方式为主线，以改革创新为动力，以项目建设为抓手，以保障和改善民生为根本，倾力发展烟花爆竹和有机食品两大传统产业，加快承接培育灯饰照明和新能源产业，大力发展现代物流、休闲旅游等服务业，继续做大橡胶化工、新型材料、机械电子等优势产业，坚持诚信民主、务实创新、高效廉洁，不断增强发展活力，努力提升发展质量，奋力开创科学发展、进位赶超、绿色崛起新局面，万载经济

社会取得了长足发展。

**(一) 基础设施建设加快推进，综合交通网络逐步形成**

**1、 公路建设取得新突破**

**——高速公路建设实现突破。**

铜鼓至万载的万铜高速、宜春至万载的宜万高速由县城西侧通过，南昌至上栗的昌栗高速从万载县城北侧贯穿。在县城西侧设置高速公路互通口一处，在高村镇、县城北侧、南侧设置三处出入口。

**——干线公路保障能力进一步增强。**

G220、G320 两条国道穿境而过，省道共五条，分别为 S222，S308，S223，S530，S430。

**——农村公路建设向纵深推进**

全县农村公路总里程 2805.57 公里，按行政等级：县道 13 条 234.238 公里、乡道 73 条 482.795 公里、村道 2071.790 公里、专用公路 16.747 公里。按技术等级：二级 15.823 公里、三级 172.495 公里、四级 2452.158 公里、等外路 165.094 公里。

X549 县道是连通仙源乡、茨湖乡、三兴镇的主要通道；X551 是县域西部连通 S309 省道与万上线的主要通道；X550 是县域东北部主要交通骨架；X543、X544、X545、X546、X547、X552 按照三级公路进行改造。对现状城乡道路进行

疏通，使形成网络，方便各乡镇之间的联系。

## (二) 运输服务能力不断增强，运输服务水平不断提升

### 1、 客货运输量较稳定

“十三五”期间，万载县的客货运输均保持了稳定，截止2020年，万载县综合客运量达到374.7万人。

表2-1 历年旅客发送量（万人）

| 年份 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| 客运量（万人） | 393.1 | 388.1 | 388.1 | 395.2 | 374.7 |

（数据来源：万载县交通年鉴）

| 年份 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| 货运量（万吨） | 4067 | | 4159 | 4012 | 3871 |

（数据来源：万载县交通年鉴）

### 2、 货运服务水平呈下降趋势

截至2020年底，全年全县营业性货运车辆完成货运量3871万吨、货物周转量 367745万吨千米，均比上年分减少3.5%和6.7%，平均运距95千米。

## (三) 交通枢纽建设稳步发展，管理创新不断深入

按照“完善路网，提高等级，畅通出口，保障通达”的要

求，进一步完善以县城为中心的交通枢纽及县域路网结构，积极争取铁路建设，延伸高速公路里程，加快县乡干线公路、乡村道路升级改造，着力打通“断头路”，继续实施通组道路工程，构筑开放式设施格局。加强区域合作，积极融入湘赣边区域开放合作实验区。

## 二、存在问题

经过多年的努力，特别是“十三五”期间的建设与发展，万载县综合交通运输体系发展取得了显著成效，初步适应了现阶段经济社会发展和人民群众出行的需要，但仍存在一些突出问题和矛盾。

### (一) 对外通道布局不完善，内部交通网络仍需优化

万载县交通运输基础设施水平依然不高。铁路通道仍处于规划阶段，铁路网建设速度亟待提升，铁路客货运水平仍处于空白；内部交通网络覆盖深度仍然偏低，路网结构亟待优化，普通国省道调整后，干线公路整体技术等级偏低，干线公路提档升级任务繁重;中心城区各片区之间、城区至各县之间互相连通的快速通道尚未建成，不能有效支撑县域经济发展。

### (二) 交通基础设施薄弱，基础建设有待加强

虽然万载县各类运输方式齐全，但各种运输方式缺乏有

效衔接，目前仍未建成“零距离换乘”的综合客运枢纽和“无缝衔接”的综合货运枢纽，不能有效保障客、货流在各个节点的高效、便捷转换。普通国省道城市过境段与城市道路功能重叠，过境交通与城市交通、货运车辆与客运车辆相互干扰问题严重。需建设相应的交通枢纽项目，以满足客货的快速流转。

**(三) 运输服务水平不高，服务品质亟待提升**

城乡道路客运人民群众的期盼仍有一定差距，客运班线供求不平衡，冷热干支搭配不合理，难以满足多层次的客运需求，客运车辆、安全管理等水平有待进一步提升;客运站场候车条件、信息服务等亟待改善;城市公交缺乏换乘枢纽，汽车站与交通的衔接有待进一步加强。货运组织化程度偏低，货运市场基本处于自发状态，缺乏有效引导和监管，货运企业规模小、转型慢，运输经营组织集约化、规模化程度较低，甩挂运输、多式联运等先进运输组织方式发展缓慢，不能满足现代物流发展的要求。

**(四) 城乡发展差异显著，农村交通仍显薄弱**

部分地区交通网络仍不完善，广大农村地区虽然已全部实现通畅，但技术等级较低，交通安全设施和防护工程配套不完善，道路抗灾能力较弱，多数农村公路仍不满足农村客运车辆通行条件，农民群众出行难、运输难问题仍未得到彻

底解决。农村客运站场建设滞后，城市公交和农村客运接驳不畅，城乡客运基础设施布局亟需进一步完善。

# 第三章 形势要求

## 一、发展形势

### (一) 国家层面

从国家层面看，“十三五”时期，“四个全面”战略布局纵深推进，“一带一路”、长江经济带等战略稳步实施，全国工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化深入发展，“互联网+”、“大众创业·万众创新”时代来临，经济转型速度加快，经济长期向好基本面没有改变，交通运输需求依然旺盛，人民群众高品质、差异化、多样化的交通出行需求将持续增长。

党的十九大提出建设交通强国的战略部署，是党中央和国务院对交通系统在新的时代背景下确定的历史使命。建设交通强国既是建设社会主义现代化强国的重要内容，也是强国战略实施的先行引领和战略支撑。适应经济社会“新常态”对未来对交通运输业发展提出了新的要求：要求交通运输行业应以创新发展的思路和举措，根据经济社会发展的客观规律与交通运输自身发展的一般规律，抓住用好“新常态”蕴含的新机遇；通过创新发展，进一步处理好规模增长与质量效益提升的关系、设施建设与管理服务的关系以及传统基础

产业与现代服务业的关系，在改革开放、依法行政、保障和服务民生以及行业可持续发展上实现更大作为。

新型业态的兴起和人民群众新期盼，要求充分发挥交通运输的基础保障与先行引导作用。未来一段时期，随着经济转型战略的深入实施以及电子商务、互联网金融等新型业态的快速发展，新能源、新材料、新信息、新医药等新兴产业将加速崛起，高附加值物流配送需求快速增长，多批次、高时效的跨区域运输需求和城市配送、农村物流需求将大幅增加，产业布局和形态的变化必然带来货物运输需求和物流效率的新变化。在城镇化率不断提高的背景下，人民群众对城乡客运均等化、方式选择多样化、出行环境安全舒适等客运服务的新需求和新期盼将与日俱增。这就要求地方交通运输应主动适应运输及时性、经济性、安全性和信息化的发展需求，进一步发挥引领作用，不断适应和满足人民对出行便捷性、舒适性和可靠性的期待，促进基本公共服务均等化，更好服务于经济转型发展和新型城镇化建设。要求地方交通运输充分立足于“综合交通”的理念，发挥各运输方式的比较优势和效率，积极构建综合交通运输体系，主动加强各运输方式的有效衔接，共同强化综合运输通道，完善综合运输枢纽，促进多式联运，不断满足客运“零距离换乘”、货运“无缝衔接”的多样化运输需求。

## (二) 省级层面

从省级层面看，深入贯彻习近平总书记视察江西重要讲话精神，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，聚焦“作示范、勇争先”的目标定位和“五个推进”的更高要求，紧扣全面建成小康社会目标任务，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以改革开放为动力，坚决打赢三大攻坚战，全面做好“六稳”工作，统筹推进稳增长、促改革、调结构、优生态、惠民生、防风险、保稳定，全力推动高质量跨越式发展，确保与全国同步全面建成小康社会。

根据交通运输部印发的《关于江西省开展赣州革命老区交通运输高质量发展等交通强国建设试点工作的意见》，江西省将以开展交通强国建设试点为契机，力争“十四五”期间在绿色高效城市配送体系建设、普通国省干线公路和城市道路管理机制创新、智能航运体系建设、农村公路长效养护机制建立、城乡交通运输一体化发展等方面取得突破性进展。

万载县作为赣西的重要交通节点，将以交通强国建设试点工作开展为契机，以省内“四好农村路”示范工程建设为抓手，着力在国省干线公路建设、农村公路长效养护机制建立、城乡交通运输一体化发展等方面加速融入，全面提升综合交通发展水平，构建现代化综合交通运输体系。

### (三) 市级层面

和平、发展、合作仍是时代潮流，世界多极化、经济全球化、文化多样化、社会信息化趋势更加明朗，为宜春市经济发展提供了良好的外部环境。新一轮科技革命和产业变革孕育新突破，互联网条件下的商业模式不断创新，产业新布局和分工新体系正在加速形成，为宜春市提高自主创新能力、发挥后发优势、实现产业转型升级提供了难得的机遇。国家聚焦聚力于推进“一带一路”和长江经济带等重大战略，生产力布局沿长江黄金水道和交通干线逐步向内陆腹地拓展，开拓了宜春市更广阔的发展空间，为宜春市“引进来”和“走出去”提供了重大机遇。生态文明先行示范区，赣西经济转型加快发展，“双核两带”和丰樟高循环经济示范区、袁上万绿色发展典范区、昌铜四县生态发展先导区区域布局，区域性综合交通枢纽等重大战略的实施，为宜春市加快绿色崛起提供了强大动力。

与此同时，我国经济进入增长速度换档期、结构调整阵痛期、前期刺激政策消化期“三期叠加”的新常态，全省经济社会发展呈现迈向全面小康的决战期、经济转型升级的关键期、区域开放融合的深化期、生态文明建设的提升期、全面深化改革的攻坚期、法治江西建设的推进期“六期融合”的阶段性特征。宜春市面临经济总量不大，区域发展不均，产业层次不高，创新能力不强，有效需求不足等一系列矛盾和问

题。“十三五”时期，做大经济总量、做强中心城区、转变发展方式、提高发展质量和效益，成为宜春市实现赶超发展的迫切要求。

总体上看，“十三五”时期，万载县经济长期向好的基本面没有改变，经济社会发展的动力将不断增强，发展的空间和潜力巨大。万载县仍处于可以大有作为的重要战略机遇期，机遇远大于挑战。因此要准确研判，科学谋划，精准发力，顺势而为，不断开创交通运输发展的新局面。

## 二、发展要求

### (一) 经济社会发展要求

**总量指标。**“十三五”期间，全县地区生产总值完成 203.27 亿元，年均增长 7.8%，“十四五”期间，全县地区生产总值达到 298 亿元，年均增长 8%。

**结构指标。**结构产业继续优化。“十三五”期间，第一产业增加值 19.31 亿元，增长 3.2%；第二产业增加值 96.24 亿元，增长 8.1%；第三产业增加值 87.72 亿元，增长 8.5%，三次产业比例调整为 9.5：47.3：43.2。

**经济指标。**“十三五”期间，投资、消费、出口拉动力增大，固定资产投资增长 9.4%，工业投资增长 24.7%；社会消费品零售总额完成 47 亿元，增长 11.8%；外贸出口累计完成 2.23 亿美元，增长 5.2%。

**财政指标**。“十三五”期间，财政总收入完成 28.12 亿元，增长 0.1%，其中，一般公共预算收入完成 16.6 亿元，增长 1.7%；规模以上工业企业实现主营业务收入 267.83 亿元，增长 1.3 %，利润总额 28.53 亿元，增长 2.5%；

**居民收入指标**。“十三五”期间，城镇居民人均可支配收入 30759 元，增长 7.9%，农村居民人均可支配收入 13364 元，增长 9.7%。金融形势平稳，金融机构各项存款余额 234.5 亿元，增长 8.2%，各项贷款余额 185.4 亿元，增长 12.2%，金融对县域经济发展的促进作用显著增强。

交通运输作为国民经济发展的重要组成部分和基础产业,是社会经济发展的基础和前提。因此,社会经济的发展与否、人民生活水平的提高与否、国家的富强与否,皆取决于是否建设健全了一个高度发达的交通运输枢纽系统。“十四五”期间万载县要持续保持经济社会的稳定健康发展，离不开交通运输的投入和建设。

### (二) 项目建设发展要求

投资拉动作用明显，以产业发展为重点的项目建设呈现良好势头。**一是**招商形势良好。引进省外资金 52.8 亿元，增长 8.9%；全县引进千万元以上项目 50 个，签约金额 102.9 亿元，亿元以上项目 25 个，其中 20 亿元以上项目 2 个。**二是**重大项目推进效果良好。23 个省大中型建设项目累计完成

投资 59.1 亿元；8 个市重点建设项目累计完成投资 19.72 亿元；18 个省市县三级联动项目累计完成投资 36.6 亿元。**三是**政策对接顺利。跑项争资成效明显，全县获得各类上级无偿扶助资金 7.3 亿元,保障各类项目建设用地需求 1152.7 亩，政策、资金、土地等要素的落实保障了重点工程项目的建设需求。**四是**加强项目储备和前期工作，上报 2020 年省市大中型项目 68 个，总投资 240.4 亿元。重大项目的建设需要良好的交通基础设施作为保障，也是吸引外资、构建良好营商环境的必备基础。

**(三) 产业发展要求**

新型工业提质增量，规模以上工业增加值增长 8.5%，新增规模以上工业企业 4 家，全县规模以上工业企业达到 161 家；工业用电 5.5 亿千瓦时，增长 10.7%。**一是**新能源新材料首位产业集聚加快形成。南氏锂电二期量产化进程加快，以南氏锂电、睿锋环保、恒利钒业等企业为龙头，加快聚集一批上下游企业，目前新能源新材料项目建设顺利。**二是**电子信息主导产业规模不断壮大。积极培育省级电子信息产业基地，加大园区电子信息产业项目入园政策扶持，加强与高新技术企业对接，聚力推进电子信息产业集聚区建设。**三是**有机富硒食品产业和烟花鞭炮产业等传统产业转型升级加快。全县有机认证面积 46.2 万亩，有机加工龙头企业有 12

家，有机产业总产值超过30亿元；富硒产业实现良好开局，共落实富硒生产基地7.6万亩，重点推进富硒稻米种植和田园旅游开发。花炮税收2.65亿元，产值152.7亿元，第五轮整改已接近完成，花炮产业安全型、环保型、科技型发展迈出坚实步伐。**四是**园区经济稳中有增，规模以上工业增加值增长7.1%。园区扩区调区获得省政府批复，面积扩大为696.06公顷；基础设施条件进一步改善，阳光大道、工业大道、百合大道和创业大道东段建成通车；满园扩园行动成效明显，签约入园项目达到36个，签约总资金44.95亿元。**五是**营商环境不断优化。全面落实省出台的130条降成本措施；充分利用财园信贷通平台，成功为园区42家企业提供融资支持；积极推动送岗位下乡，帮助企业新增就业人数3397人。**六是**创新能力得到提升。新增国家高新技术企业8家，新增省级工程技术研究中心1个、市级创新平台1个，申报6个发明专利，全年全社会研发经费支出占GDP比重达到1.29%。“十四五”期间，继续引进企业，使全县规模以上工业企业达到200家，继续保持优势产业的持续发展，将花爆、夏布、百合产业做强做大。

**(四) 农业发展要求**

“十三五”期间，**一是**粮食生产、作物种植稳产丰收。全县粮食播种面积76.42万亩，粮食产量32万吨，良种覆盖率

达 98%以上。完成蔬菜播种面积 15 万亩，总产量增长 5.2%。中药材产业加速发展，全县新增中药材种植面积 2 万亩。**二是**畜牧业、渔业实现稳产保供，实现畜牧业总产值 19 亿元，增长 2.76%。在非洲猪瘟疫情的影响下，积极调整养殖结构，努力提升肉食品供给替代能力，牛存栏 3.36 万头，出栏 0.93 万头，分别增长 3.77%和 3.86%。以实施稻渔综合种养整县推进项目为重点，全县完成水产养殖总面积 3.4 万亩。**三是**大力发展休闲农业，休闲农业产值 6200 多万元，增长 5%。休闲农业规模企业达 122 家，增长 5%，农家乐 73 家，增长 2%，带动当地农民就业 3200 多人，增长 3%；鹅峰涂泉塘生态农庄创建省四星级农家乐休闲农业品牌。**四是**高标准农田建设推进有力。2018 年度 3.82 万亩高标准农田建设任务顺利完成，2019 年度 3.8 万亩高标准农田建设任务进展良好。**五是**农机装备和农业机械化水平稳步提升，农机总动力新增 8000 多千瓦，农业综合机械化率达到 73.22%。**六是**农业新型经营主体提质发展。共有市级以上农业龙头企业 18 家，国家级示范合作社 4 家，省级示范合作社 19 家，市级示范合作社 76 家，省级示范家庭农场 11 家，市级示范家庭农场 19 家。**七是**继续推进农村一二三产业融合发展工作，完成乡村振兴规划的编制。**八是**水利工程建设加快。完成防洪工程一期技术验收、三十把、三兴水库及 19 座小（1）水库的安全鉴定，加快推进 11 座山塘整治、防洪工程二期建设、三

十把增效扩容、杉树林水库除险加固、国有水利工程的维修养护。**九是**着力提升森林质量。实现林业总产值25.4亿元，完成人工造林1.5万亩、封山育林1.2万亩、森林抚育4.1万亩、退化林修复3.65万亩。

交通运输来是农业和农村经济自发展的重要基础设施之一。交通运输业不仅影响农业结构调整中种植业、养殖业等的规模和布局,而且还影响农村经济战略性结构调整中第二、第三产业以及小城镇和城乡一体化建设。建立小城镇交通运输基础设施建设融资方式,改善农村和小城镇道路交通,对发展农村经济具有重要意义。

**(五) 旅游商贸发展要求**

“十三五”期间，全县旅游接待人数突破900万人次，增长25.5%，实现旅游综合收入突破100亿元，增长32.8%。万载古城景区成功创建国家AAAA级旅游景区。社会消费活跃，电商、物流行业快速发展，电子商务交易额达47亿元，增长7.87%，其中网络零售额达4亿元以上，实物网络零售3亿元以上；建成村级（社区）电商站点188个。货运产业发展有序，全县新增货运公司10家，新增营运车辆362辆，4452.6吨位。行政村通客车率达到了100%。

“十四五”期间，全县旅游接待人数将突破1000万人次，电子商务交易突破80亿元，村级（社区）电商站点全部建

成。只有高质量的基础设施投入才能打造较高水平的旅游交通，只有更高水平的交通建设才能摆脱旅游发展的交通瓶颈问题。交通的发展和旅游的发展之间存在必然的关联，旅游商贸的的发展依赖于交通水平的不断建设和进步，无论是人造景观、自然景观等所在的旅游度假区还是商贸物流，都需要以强大的交通基础条件作为后盾，因此科学规划交通建设才能保障旅游商贸的健康发展。

### (六) 城乡建设发展要求

“十三五”期间，万载县城建成区面积达 17.5 平方公里，全县常住人口城镇化率达 43.84%。有序推进城市功能与品质提升项目 90 个，完工并投入使用项目 63 个。镇村建设进一步统筹，农村人居环境得到整治，完成 2888 户农村危房改造、2400 户厨卫改造和 216 户“回头看”问题户改造；全县自然村新村点“七改三网”建设完成率 96.2%，村组改路完成率 98.6%，村组改水完成率 99%。创建了美丽宜居的示范线万上线、马步和赤兴 2 个美丽宜居乡镇、20 个美丽宜居村庄和 2000 个美丽宜居庭院。

“十四五”期间,万载全县常住人口城镇化率达 50%以上，要完成所有村落危房的改造工作。持续推进城乡交通运输一体化，提升城乡公共服务水平是加快城乡统筹协调、缩小区域发展差距、实现精准扶贫脱贫的迫切要求，是推进新型城

镇化建设和实现全面建成小康社会的重要内容。

### (七) 环境生态发展要求

交通运输生态文明建设要以习近平生态文明思想为指导，紧密围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，牢固树立和贯彻落实新发展理念，坚持人与自然和谐共生、坚持绿水青山就是金山银山、坚持良好生态环境是最普惠的民生福祉、坚持山水林田湖草是生命共同体、坚持用最严格制度最严密法治保护生态环境、坚持共谋全球生态文明建设，推动交通运输转型升级，提质增效，加快形成节约资源和保护环境的空间格局、产业结构、生产方式、生活方式，推进交通运输生态文明建设取得新成效，更好地服务交通强国和美丽中国建设。

“十三五”期间，万载县城区空气质量天数优良率达 91%，PM10、PM2.5 平均浓度分别下降 9.8%、10.3%。10 个乡镇级饮用水水源地完成了保护区划定，积极推进入河排污口排查整治工作，全年水质达标率达到 100%。万载县矿山企业减少到 36 家，矿山复垦复绿面积约 223 亩。

“十四五”期间，要实现环境生态的发展要求，资源集约节约利用进一步加强，运输结构进一步优化，绿色出行比例进一步提升，污染防治和生态保护取得明显成效，交通运输生态环境保护水平与全面建成小康社会的发展要求相适应。

# 第四章 发展目标

## 一、指导思想

全面贯彻落实党的十九大会议精神，深入贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，按照“四个全面”战略布局，全面贯彻“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，实施乡村振兴战略。认真落实江西省委省政府及宜春市委市政府决策部署，以服务经济发展和民生改善为着眼点，以提升交通运输服务品质、建设人民群众满意交通为导向，以全面深化改革为动力，以加快转变发展方式、提质增效升级为主线，抓好“四好农村路”建设，聚焦综合交通技术设施联网提升、运输服务省级、生态文明建设，统筹规划、聚力攻坚，全力推进综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通建设，构建能力充分、优势互补、资源共享、安全高效、绿色智能的综合交通运输体系，为万载县经济转型升级、新型城镇化和城乡发展一体化提供有力支撑，为公众出行和货物运输提供更加安全、便捷、经济、高效的服务，充分发挥交通在经济社会发展中的“先行官”作用，为推动农民脱贫致富，实现全面建成小康社会提供有力支撑。

## 二、发展原则

**创新引领，适度超前。**以创新为突破口，按照“经济发展、

交通先行”的共识，培育发展新动力，激发行业新活力。着力推进体制创新、政策创新、管理创新和技术创新，推进交通运输的提质增效和转型升级。突出重点领域，强化薄弱环节，优化布局结构，努力实现基础设施能力适度超前配置，率先垂范、做好表率、走在全省前列，积极发挥交通运输的先导作用，提升交通运输保障能力，通过加快交通运输发展，利用交通运输所创造的便利条件，推进工业化、城镇化、市场化和提高人民生活质量的进程，有效支撑经济社会发展重大战略的实施。

**统筹兼顾，综合协调。**坚持统筹发展，把统筹兼顾作为根本方法，统筹各种运输方式协调发展，统筹建设、养护、运输、管理协调发展，统筹区域、城乡交通运输协调发展。把构建综合交通运输体系作为发展重点，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，注重各运输方式融合发展，完善一体化的综合交通网络。

**互联互通，开放发展。**充分发挥万载县地处江西西部靠近长沙的地理优势，主动融入“一带一路”、长江经济带等国家战略，积极推进对外运输大通道建设，强化与周边地区交通互联互通，进一步扩大对外开放水平。

**绿色低碳，安全可靠。**落实国家生态文明建设战略，把节能减排、环境保护和节约集约利用资源贯穿到交通运输各环节，深入实施公交优先战略，鼓励绿色出行，努力推进交

通运输绿色可持续发展。牢固树立安全第一的理念，强化运输安全保障，全面提高交通运输系统的安全性和可靠性。

**共享发展，服务民生。**把保障和改善民生作为出发点和落脚点，紧紧围绕全面建成小康社会的总目标，进一步加大农村地区和贫困地区交通运输发展的投入力度，着力开展交通精准扶贫攻坚，补齐发展短板和薄弱环节，努力缩小城乡发展差距，切实改善广大人民群众出行条件，促进发展成果共享，提升交通基本公共服务均等化水平，建设人民满意交通。

## 三、发展目标

### (一) 总体目标

万载县遵循“统一规划、适度超前、分步实施、量力而行”的基本原则，通过交通投资稳健增长、项目建设速度加快、保障水平持续提升的行动准则，到 2025 年，实现万载县以高速公路和国省干道为主骨架，以农村公路为支撑的县域公路网络体系，打造以公路运输为主的综合交通运输体系。到 2025 年，万载县将全面建成更加安全、更加便捷、更加高效、更加绿色、更加智慧、更可持续、更具竞争力的，集公路、铁路为中心的区域综合交通运输体系，基本实现交通运输现代化。

## (二) 具体目标

### 1、 基础设施能力更加充分

**——铁路网络骨架基本形成。**规划建设“武宜深”铁路，并在万载县设站，实现县域铁路客货运运输实现零的突破。

**——航空运输能力显著增强。**大力推进航空运输发展，依托宜春明月山机场发展航空运输，加强高速公路与航空运输的运输整合，基本实现与各大区域中心城市及周边重要旅游景区的衔接。

**——高速公路网络逐步完善。**全面建成“X 型”高速公路路网，实现县域范围内半小时上高速的目标，高速公路网络较为完善，运输能力得以大幅提升。

**——国省干线公路改造。**提高国、省干线的技术等级，实现普通国道二级以上公路比例达到 20%以上，普通省道二级及以上公路比重达到 20%以上；重要乡镇通二级及以上公路比重达到 100%。

**——县乡公路提档升级。**全面推进“四好农村路”建设，实施县乡道改造工程和村道完善工程，农村公路安全畅通水平明显提升，全面达到交通精准扶贫要求。建制村实现 100%的通油路目标。加强乡道建设，以建制村为节点、乡镇为中心，打造串联乡镇、建制村、民族特色村寨间的便捷路网。

**——公路养护管理水平稳步提高。**国省干线公路优良率

达到 85%以上，县道优良率达到 70%以上，乡村道路养护水平明显提高。国省干线实现养护作业专业化和机械化，管理规范。

**——枢纽站场体系更加健全。**道路运输站场覆盖更加广泛、功能更加完备、与其他运输方式衔接更加顺畅。加快推进功能完备、衔接顺畅的综合客货运枢纽建设，强化道路交通与铁路、民航的有效衔接。完善客运站场体系，推进城乡客运一体化，推进公交运营服务中心、公交接驳换乘枢纽站以及其它乡镇客运站、招呼站、公交首末站、中途站建设，全面建成以公路主枢纽为龙头的客运场站网络，实现农村客运站场覆盖所有乡镇，招呼站(牌)覆盖具备条件的建制村。推进综合货运枢纽和现代化物流园区建设，基本建成区域性产业物流中心。

**——城市交通网络更加便捷。**加快完善布局结构合理、内外衔接紧密、主次衔接有序的城市道路交通网络，基本建成“四横四纵”的城市道路主骨架。

**2、 运输服务品质明显提升**

**——客运服务便捷化。**加快推进运输服务现代化，建设“公共优先、选择多样”的客运服务体系。建成城乡公共客运体系，实现“三级”城乡客运网络，推进镇村公交，完善农村客运基础设施配套；提升城市客运运营服务水平。到 2020 年

市镇客运公交化率达到100％，镇村客运公交化率达到90％左右，实现“镇镇有站，村村有亭”，城市公共交通分担率达到30％以上。中心城区的建成区公共交通站点500米覆盖率达到100%，公交线网密度达到3.5公里/平方公里以上。形成以县乡公路为依托、中小城市为中心的农村便利支线运输网络。

——**货物运输物流化。**构建“经济便捷，衔接顺畅”的城市配送和农村货运物流网络体系，物流分拨网络和城市配送网络更加健全，基本满足城市配送和农村物流服务需求，农村快递网点覆盖100%乡镇，所有具备条件的建制村通邮。运输结构更加优化，铁路货运在大宗物资运输中的占比明显提升，多式联运、甩挂运输、冷链运输等先进运输组织方式得到显著推广。初步实现货运物流化。

**3、 智慧交通体系逐步建立**

——交通行政许可、行政执法、市场信用、运行管理、应急处置等业务领域100%的业务实现信息系统处理，行政许可100%实现“一站式”完成。

——公交线路实现免费WIFI全覆盖，公交“一卡通”覆盖比例达到100%，积极推广智能卡及城市互通卡的应用。

——三级及以上客运站同城联网售票覆盖率达到100%。

**4、 交通发展绿色可持续**

——交通运输供给结构更加合理、清洁能源及新能源装备得到广泛应用，结构性减排取得显著成效。新能源、新动力公交车占比达到100%。省、市、县际客运班线年平均实载率不低于50%，大幅度减少货运空车率。以公交优先战略促绿色出行，营运客货车燃料消耗限值达标率达到100%，道路运输碳排放强度较2020年下降18%。

——生态示范公路建设得到有效推广，重大交通工程生态修复取得显著进展。重点生态功能区公路建设全部实施生态恢复;交通可持续发展能力进一步提升，公路建设对生态环境的影响得到有效控制，与自然环境和谐统一。

**5、 安全应急保障更加有力**

——安全生产。基本实现交通运输可测、可视、可控，重要干线公路路段、运输枢纽、重点库区、重点营运车辆装备实现监测监控全覆盖。运输安全态势保持平稳，特别重大事故实行零控制。

加强对班线客运、旅游包车、城市公交、危货运输的运营监管，使其三类以上班线客车卫星定位装置安装率、旅游包车卫星定位装置安装率、危险品运输车辆卫星定位装置安装率、城市公交车安全附属设备及卫星定位装置安装率均达到100%。道路运输营运车辆万车事故件数年均下降3.5%，万车公里死亡率年均下降5%，营运车辆交通事故万车死亡人

数较 2020 年下降 50%。

——应急保障。建立健全市、县两级应急保障体系，市级公路管理机构和县级公路管理机构全部建立公路应急保障队伍。导致公路损毁并中断交通的公路一般突发事件发生后，各级公路管理机构半小时内上报，公路应急保障队伍到达现场时间控制在 1.5 小时以内,应急处治措施在 24 小时内落实。

# 第五章 发展重点

按照全市经济社会发展的重大战略要求，围绕打造区域性综合交通枢纽，坚持问题导向、需求导向和目标导向，重点实施六项重点任务，推进基础设施建设，提升运输服务品质，完善支持保障系统，加快构建畅通高效的综合交通运输体系。

## 一、优化完善基础设施网络，增强综合运输保障能力

牢固树立大交通引领大发展理念，抢抓国家和省、市实施的过境铁路、高速公路、国省道及县乡道改造机遇，加快推进对外运输大通道建设，完善市域干线交通网络，推动农村公路扶贫攻坚，加大城市公共交通基础设施建设力度，优化枢纽站场布局，从外部接入“大循环”，从内部改善“小循环”，形成内通外连、快速便捷、高效安全的现代综合交通运输体系，建成宜春北部交通枢纽。

## (一) 全力推进武宜深高铁的建设

武宜深高铁是武汉至深圳节点间经规划经过宜春的高速铁路，该条铁路建成后从武汉到达深圳，较经京广、广深高铁运输径路里程短 100 多公里，时间节省 20 分钟；较经武九、京九高铁径路短 141 公里，时间节省 42 分钟。武宜深高铁建成后结束了万载县没有铁路的历史，使万载县到宜春市的时间缩短到 15 分钟以内。

## (二) 加快城乡基础交通网络建设

### 1、 加快干线通道建设

围绕完善网络、局部加密，加快高速公路建设，充分发挥高速公路的整体网络效应，提高都匀市出省过境能力，确立交通枢纽城市地位。加快推进宜万快速通道和G220国道建设。到十四五末期，高速公路总里程达到XXX公里。

### 2、 加速国省干道升级改造

立足于“十三五”取得的公路建设成果，“十四五”期间，万载县着眼于经济社会发展对公路网发展提出的新要求，公路建设以服务重点区域、加强衔接协调、提高干线公路服务水平为重点，加快市县通道的建设，着力提升万载的交通枢纽地位。一是升级改造S308和S223。经过万载高城、双桥、潭埠、株潭、黄茅的S308和S223两条省道项目全长约60.7公

里（其中S308为45.2公里，S223为15.5公里），项目估算总投资约30亿，按现有政策省道二改一上级补助资金为350万元/公里，县政府需要配套资金约28亿元。以上两个项目2019年已完成项目国土空间控制规划报告并上报省厅项目。二是S222高村至三兴段升级改造。S222高村至三兴公路始建于2005年，全长约20.12公里，属省道四级公路。该路段弯急坡陡，且路面破损较为严重，山区雨季山洪较多，塌方经常发生，导致该路段存在较大的交通安全隐患，严重制约沿线三个乡镇的经济发展和15个贫困村1881户贫困户5601人的脱贫致富。到十四五末期，国省干道公路总里程达到XXX公里。

### 3、 建设现代高效的城市交通网络

加快推进城市快速路建设，提升道路通行能力，强化城市各片区之间的快速衔接。加快城市主干路、次干路、支路建设，提高城市道路网络化水平。加快高速公路出入口等重要交通节点连接线道路建设，加强对外交通与城市交通的衔接。科学规划适合万载城市特点的大容量、快速化公共交通方式，提升城市公共交通运输能力。构建与土地利用相协调、引导并适应城区空间布局、结构完善、功能分明、布局合理、内外衔接紧密、主次衔接有序的高效城区道路交通系统。

实施城市交通配套工程，规划建设一批地下停车场、机械式立体停车库等集约化停车设施，并按照一定比例配建电

动汽车充电设施；实施城镇公交优先工程，规划新开线路，配套建设客运站点，提高城市出行效率。

**4、 全力推进农村公路扶贫攻坚**

**（1）实施县乡道路改善提升工程，建好特色致富路**

以完善县、乡道路网建设为重点，结合城镇体系规划、相关产业规划，有序推进连接重要城镇、主要旅游景区、重大产业基地、交通枢纽节点的资源路、旅游路和产业路建设，建好特色致富路，支撑新型城镇化和新型工业化建设，促进优势资源开发和产业发展。创新农村公路养护机制，全面推进农村公路管理养护工作，有效落实县、乡、村、组四级养护机制。

“十四五”期间完成县道升级 56.9 公里，县道三级以上等级达 80%，其中 X843 马步至槐溪 5 公里、X692 双桥至仙源 25 公里共 30 公里升级为二级路。X693 淖源至界岭 24.2 公里（续建项目，计划于 2021 年 10 月完工）、X502 万载至茭湖 7.6 公里升级改造为三级路。完成乡道双车道改造项目 70 公里，乡道双车道里程达 30%。完成 50 公里旅游路、资源路、产业路、公益事业路、路网联通路工程建设。重点推进通乡镇、行政村优选通达路路面改造，力争五年内完成 80 公里县乡道路面改造。

**（2）实施通村公路安全畅通工程，建好四好农村路**

围绕全面建成小康社会总体目标，以服务脱贫攻坚、乡村振兴为出发点和落脚点，加快推进“四好农村路”建设。按照建设“四好农村路”的要求，加快推进撤并建制村、规模较大自然村的通村公路建设，不断加大农村联网路、延伸路、加密路和改善路的建设力度，推进农村公路窄路加宽和安全生命防护工程建设，加快推进贫困地区交通基础设施建设，扩大农村公路覆盖深度，改善路网结构，提升发展质量，建好四好农村路。到十四五末期，农村公路总里程达到 XXX 公里。增加四好农村路建设项目清单。

### (三) 着力优化综合运输衔接网络

贯彻“以人为本”的理念，引导交通消费，鼓励公共交通出行，为广大人民群众的出行提供均等、安全、高效、优质、低成本、轻污染的客运服务。基本形成功能完善的综合客货运输枢纽和公交站场体系，满足对外通畅、对内通达、运能充足、运输高效的客货运输需求。

#### 1、 客运场站

“十四五”期间，建设完成万载铁路客运站，新建县城一级客运站和镇级客运站，升级改造现有客运站，完善站场设备设施；结合农村客运发展，稳步推进乡镇等级客运站和简易站、特色小城镇招呼站建设，扩大农村客运站场覆盖范围；完善相关配套，建立统筹全县的客货运系统。强化综合客运

枢纽与城市公交、出租车、公路客运等运输方式的衔接与协调，努力实现“零距离换乘”、“无缝对接”，为旅客乘车候车提供方便。

积极推进公交枢纽站、公交首末站及中途站建设，实现公交换乘更加便捷，进一步加大公交覆盖深度，优化线网布局，提高服务质量。

科学规划和建设标准适宜、经济实用的农村客货运站点和停车场，并保障建设用地。按照城乡客运一体化要求，推进农村客运站点建设，鼓励客运站与城市公交站点有序衔接和融合建设，对场站、城市和农村道路以及沿途公交车停靠站等公共基础设施和线网进行统一规划、建设和管理，推动客运站点与农村公路同步规划、同步设计、同步建设和同步交付实施，并纳入农村公路养护计划范围。推进公交停靠站向道路客运班线车辆开放共享，方便客车乘员下车换乘。

对于已经建成的客运站，进一步拓展客运站的服务功能，引入车辆维修、餐饮、商贸、旅游等经营项目，实行综合开发利用，提高客运站使用效率。鼓励和支持农村客货运站场用地依法立体开发使用。

### 2、 货运场站

加快建立以物流园区（中心）、乡镇配送站、农村货运网点构成的三级城乡物流节点体系，推进货物运输物流化，

提高货运效率、降低运输成本，促进多种运输方式的“无缝衔接”。以电商物流发展为契机，以商贸物流为核心，以有机农产品及总部基地为特色的现代化、生态型、高品质的物流产业园。产业园占地约200亩，项目总投资估算为13亿元，建设年物流总量为10亿吨公里的集办公、仓储、商品交易、冷储一体化的现代化物流基地。

## 二、着力提升运输服务水平，推动行业提质增效升级

### (四) 构建便捷的出行服务体系

统筹协调公共交通、城际客运和农村客运发展，提高村村通、组组通覆盖率，提高城乡客运网络的覆盖广度、深度和服务水平，确保人民群众“行有所乘”。构建安全规范、服务均等、城乡一体的客运服务体系，采取城际客运、城乡客运、城市客运三个层次对客运服务网络进行优化调整。进一步完善客运服务网络，着力提升客运服务水平，构建优质高效的客运服务系统。

#### 1、 优化客运线网

鼓励开行连接机场、铁路站点等重要枢纽的快速客运班线，提高运输接驳水平。加大省际班线、市际线路、县际线路运力投入，建立以高速公路、国省道为依托、中等城市为衔接点的快速运输网络。引导中心城区周边客运班线公交化

改造，推进城乡客运一体化。

加快推进农村客运发展，通过新辟班线、调整和延伸既有农村客运班线等方式，提高农村客运通达深度，完善农村客运扶持政策，建立以城带乡、干支互补、以热补冷的资源配置机制，稳定农村客运运营。

积极推进城市公共交通优先发展，定期优化公交线网布局，通过新开辟和延伸公交线路，提高线网覆盖率，加快推进符合万载县城市发展实际的大容量、快速化城市公共交通方式研究。

加强客运市场管理，创新和规范出租车服务方式，科学规划适度增加出租车运力，合理布局巡游出租车和网约车运力。

**2、 完善票价调节机制**

逐步推广换乘优惠，鼓励不同方式的换乘，实行多样化的优惠票价制度，在城市、市镇、镇村三级公交体系全面实现老人、学生、残疾人等特殊人群优惠票价制度；因地制宜实施区域与城市一体化票价制度，在财政可支撑前提下，扩大质优价廉的公共交通体系的服务范围，促进城乡统筹发展和区域协调发展。

**3、 深化客运结构调整**

统筹规划城乡客运服务网络和设施建设，促进城乡客运

资源共享，推进农村客运基本服务均等化。引导农村客运班线采取区域经营、循环运行、设置临时发车点等灵活方式运营。

以构建现代道路客运企业管理制度为核心，引导企业培育城乡客运服务品牌，鼓励整合分散的农村客运经营主体，加快道路客运业整合力度，以线路整合带动企业整合，打造具有核心竞争力的经营主体，更大范围优化客运资源配置。通过对运输资源的合理配置，提高企业的经营能力，促进企业的良性发展，走集约化、规模化、品牌化经营的发展道路，采取资产重组、相互参股等方式，实现公路客运企业做大做优做强。鼓励客运企业向社会提供高品质、多层次的运输服务，积极发展新兴运输服务形式，扩展运输服务功能

对市内城市公交和城乡公交企业运营模式进行改革，鼓励有实力的企业通过股份制改造、收购、兼并、联合、合作等方式进行战略重组，以资产为纽带，采取车辆入股的方式，组建多个线路专营公司，实现城市客运和城乡客运的集约化经营。组建线路公司或者实行区域经营，适度扩大企业经营自主权。规范城乡客运经营服务行为，强化服务质量监管和社会监督，提升运营服务品质，通过标准化服务、专用城乡客运车辆、辨识度高的品牌形象，打造城乡客运服务品牌。

## (五) 打造高效的物流服务系统

依托万载县烟花爆竹产业，加快完善货运物流网络，拓展物流服务功能，提高物流技术装备水平，推广应用甩挂运输、多式联运、冷链运输等先进运输组织方式，促进现代物流发展，构建经济高效的物流服务系统。

积极培育本土物流骨干龙头企业，选择具有较好物流运作基础和发展实力的大型运输企业重点培养对象，加大资金、政策、人才等方面支持力度，支持企业向综合物流服务商和国际物流服务提供商转变，建立共同配送、库存管理、供应链等先进的物流服务模式，打造以第三方物流为龙头的产业链，促进现有第三方物流企业快速发展壮大；鼓励中小运输物流企业联盟发展，采取政府推动和市场运作的方式，整合万载现有物流资源，组建第三方物流企业集团，促进物流企业规模化发展，提高物流企业集中度和集约化经营水平，提高物流企业竞争能力；引进国内外大型物流企业，引领和带动万载物流转型升级，提高物流业整体竞争力和服务水平；鼓励制造企业分离、外包物流业务，促进企业内部物流需求社会化。

加快县、乡、村三级农村物流节点体系建设，完善可持续发展机制，建设“布局合理、双向高效、种类丰富、服务便利”的农村物流服务体系。积极发展城乡物流，改进城市货运与车辆通行管理等相关制度，完善城市货运配送体系；统筹

交通运输、邮政、商务、供销等农村物流资源，建立和完善农村物流服务网络，鼓励农村客运班线发展小件快运服务，支持农产品冷链物流发展。积极与城市物流配送有机衔接、一体化送达，按照农村物流网络节点建设指南的技术要求，加快推进农村物流网络节点建设，实现建设标准化、管理规范化、服务多元化，全面提升农村物流站点服务能力和水平。

布局服务型货运枢纽，规划货运通道，优化三级服务通道，预控快速路、主干路用地，串联物流节点，以城市、中心乡镇、小城镇货运物流场站建设为依托，采取 PPP 等投融资模式，建设万载县货运物流体系。

### (六) 提升运输装备技术水平

在满足人们不断增长的不同层次出行需求上，科学投放运力，完善配套设施，优化客运网络，调整运力结构，延伸服务领域。因地制宜选择符合本地农村客运实际的车型。放宽农村客运车型限制，探索采用小型乘用车和客车参与农村客运运营。完善老旧车辆更新补贴政策，加快城乡客运老旧车辆的报废更新。积极推进新能源和清洁能源车辆在城乡交通领域的使用，充分利用现有及规划场站布局，进行公交加气站及充电桩的建设，形成完整的能源配套设施体系。

对于农村客运车辆以及公交化运营的农村客运车辆，在条件允许的情况下，积极推进新能源汽车的使用，并将新能

源汽车推广使用情况与城乡道路客运成品油价格补助政策相挂钩，鼓励老旧汽车、燃油汽车逐步更新替换为清洁能源和新能源汽车，同时也要加大充电基础设施建设，在所有高速、一级公路服务区、所有加油站。

新增或更新运力的客运车辆，在保证经济合理的车型上，努力提高车辆档次，大力推广新能源车辆，增强车辆安全性、舒适性、环保性；大力提高中、高级客车比例，省、市际客运班线及旅游客运车辆要突出高等级、舒适性特点，短途客运公交化班车要突出公交化特点，农村客运班车要突出适用性特点。优化旅游客车的运力结构，实现高级、中级搭配、大、中、小车型搭配。严格运输车辆市场准入，加快建立以车辆综合技术性能状况为衡量标准的营运车辆市场进入和退出机制，加快老旧营运车辆更新步伐，严禁淘汰车型和轴荷、排放等技术参数超标的车辆进入运输市场。

加快推进货运车辆的专业化、结构合理化、自重轻型化、快速化和标准系列化；按照现代物流发展要求，积极推进货运车辆的标准化、大型化、厢式化和专业化，加快普通敞篷货车的厢式化进程，逐步淘汰敞式货运车辆，促进化学危险货物、大型物件、冷藏保鲜货物等运输的专业化；建立健全推荐车型制度，引导鼓励运输企业加快淘汰老旧、高耗能、高排放车辆，促进车型标准化；大力发展集装箱运输车、厢式、清洁能源等特种专用车辆和载重量8吨以上的多轴重载

大型车辆。

### (七) 落实公交优先发展战略

进一步贯彻落实公交优先发展战略，坚持公交优先，完善公交财政补贴制度，推进城乡公交一体化，形成“衔接县城、畅通镇街、覆盖乡村”的公共交通网络体系。要构建以城市公交为中心、中运量公交为骨干、城乡公交为主体、出租车为补充，多模式一体化公共交通体系，引导摩托车、小汽车出行向公共交通转移，逐步确立公共交通在城市客运体系中的主导地位，形成具有一定规模和服务水平的公交体系。优化线网结构，形成以公交运营服务中心为核心、城郊换乘站场为枢纽、城乡站点为网络的多层次公交线网模式。

具备通公交条件的客运班线进行公交化改造，提升标准化、规范化服务能力。对于出行需求较小且相对分散的偏远地区，鼓励开展预约、定制式等个性化客运服务。按照对现有农村客运线路资源进行优化调整，达到县城与乡镇驻地形成二级公交线路设置，乡镇驻地与村落驻地形成三级公交线路设置，使城乡公交线路在设置上、运营模式、运力配备、配套设施、管理水平、服务档次达到城市公交的水平让农民真正享受到与城镇居民同样的文明和实惠，实现城乡公交一体化。

## 三、加快推进智慧交通发展，引领综合交通现代化进程

### (八) 实施“互联网+便捷交通”行动

实施“互联网+交通”行动计划，加快推进智慧交通发展。完善交通运输信息化基础设施，实现信息资源交换与共享，形成全行业统一开放的信息平台服务体系，提高交通运输信息化水平，推动交通运输现代化发展。积极推进移动互联网、云计算等先进技术与理念和交通运输全领域全过程的深度融合，全面提升交通出行信息服务能力，以信息化引领交通运输服务转型升级。

构建公众智慧出行服务体系，推动公众出行信息一站式服务。优化现有网站、服务热线、车载信息服务屏、信息服务 APP、电子站牌等信息服务渠道，整合铁路、航空、公路、城市公交、出租汽车、高速公路及城市路况等交通信息，充分利用移动互联网技术，建设集信息查询、出行规划、移动支付于一体的个性化、精准化的交通出行服务体系，完善信息服务内容，灵活、快捷地提供公交车辆到站预测等实时动态信息，通过手机客户端为公众提供出行方案，减少乘客平均等待时间，平衡高峰时段运力不足与运能发挥不充分的矛盾。推进电子客票系统建设，支持网上购票和电话购票等多种形式，实现客运场站远程售票和网上售票。

采用市场化运营的模式，建设出租车综合服务平台。平

台综合应用 GPS、GIS、CTI、GPRS 等多种技术，具备防劫报警、防盗报警、定位、调度功能，并可搭建司机与乘客之间互动平台，为市民乘车出行提供便利。

### (九) 加快推进智慧交通体系建设

建设交通资源数据库，以数据仓库、数据库管理系统为数据整合工具，对分布在运政系统、客运联网售票系统、许可审批系统、公路管理系统、企业信息系统中的各类数据进行采集、清洗、建模、入库，形成满足不同需要的各类主题数据库和满足各类综合应用的业务数据库，支撑行业分析、应急指挥、公众出行等综合性应用平台。完善交通运输行业管理信息化平台，强化交通运输信息资源协调管理，促进多行业、多部门信息共享交互。

整合完善交通出行服务信息系统，为社会公众提供准确、及时的交通出行信息服务，推进面向移动智能终端的数据通信和个性化信息推送技术发展。加强物流信息联网的应用，逐步构筑和完善物流信息服务平台，推进物流信息共享。

### (十) 加快交通信息化基础设施建设

以现有智能交通监控系统为基础，整合交通运输各类相关信息资源，综合运用数字化、网络化、智能化等信息技术，通过一体设计、综合建设、分块实施、并行推进，构建标准统一、资源共享、管理高效、使用便捷的综合性智能交通管

理平台。着力把万载交通综合管理平台建成集综合交通管理指挥、交通运行状态监测、交通运输业务监管、客货运输管理、公共交通管理、交通信息发布、公众出行服务、突发事件应急处置、政府决策支持等功能于一体的综合性交通资源管理平台中心，实现交通行业资源整合与共享。

积极推进交通监测监控体系建设，加强对高速公路、国省干线重要路段、客货运枢纽等基础设施运行状态的自动监测。

## 四、全面发展绿色低碳交通，促进交通运输可持续发展

### (十一) 绿色环保理念引领交通运输发展

以建设绿色交通城镇为目标，以绿色低碳环保理念为引导，在交通运输体系重点开展绿色公交、绿色汽修、绿色驾培、绿色场站等相关工作，加快绿色交通运输体系建设；积极将“新能源车”纳入“绿色大交通”规划方案中，打造具有特色的区域性城市，加速城市新旧动能转换，倡导形成绿色的交通运输发展方式、运输服务方式和出行消费模式。建设衔接高效、运转协调的综合客运枢纽，促进客运“零换乘”。加强县城客运站和乡镇公交站建设，构建二级换乘体系，实现居民出行便捷高效换乘。加强公铁、公水联运的货运枢纽建设，促进货运的“无缝衔接”，提高运输效率。

在公路基础设施建设、养护和运营领域，积极组织开展

先进适用节能减排技术的推广应用工作，全面落实绿色发展理念，全面降低能源资源消耗与排放水平。

### (十二) 加快交通运输与旅游的融合发展

贯彻落实中央创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，加快交通运输与旅游的融合发展，在精准扶贫、产业升级方面积极策划，坚持因地制宜、突出特色；协同联动、整合资源；协调发展、兼顾扶贫等原则创新旅游交通产品、提升旅游交通服务品质，为促投资、促消费、稳增长提供支撑。

“三级集散”是指县城空铁集散，即依托县城规划高铁站点、客运中心两大交通站点，形成统一的交通集散管理，主要服务于从宜春机场、万载高铁站的交通客运集散，承担全县的交通集散。

### (十三) 大力推广节能环保交通运输装备

积极响应国家的绿色发展理念和和能源战略，提升运输装备专业化、标准化水平，调整优化车辆运力结构，加快淘汰高能耗、低效率的老旧车辆。在国省干线客运中发展中高级客车；在农村客运中发展适合农村市场的经济型客车；大力发展大容量的城市公共交通工具。在客货运输企业推广应用新能源和清洁能源车船，逐步优化用能结构。鼓励替代燃料在公路运输、城市公共汽车和出租汽车中的应用，加大纯电动、混合动力等运输装备在交通行业的示范与推广。结合

发展清洁能源汽车和新能源汽车的实际需求，制定电动汽车充电设施规划方案，完善新能源汽车充电基础设施建设，加快加气站、撬装站及充电桩等设施设备的规划建设，完善配套基础设施建设，到“十四五”规划末期，基本建成适度超前、车桩相随、智能高效的充电基础设施体系。

大力推广绿色节能驾驶，总结和推广汽车绿色节能驾驶操作与管理经验、技术，将绿色低碳意识和技能作为机动车船驾驶培训教练员、汽车驾驶员从业资格资质考核认定的重要内容和依据。组织实施绿色维修工程，在汽车维修业中推广实施绿色机电、绿色钣金、绿色涂漆以及绿色废弃物处理工艺。鼓励在洗车环节的废水循环再利用，节约水资源。

### (十四) 积极优化运输组织和运输模式

加快调整优化运输结构，积极促进公路、城市交通与铁路、民航等各运输方式的高效衔接；积极引导大宗散货物资选择铁路运输，提高铁路在综合运输中的承运比重；优先发展城市公共交通，建立以“城市公共交通+出租汽车+步行”为主体的绿色出行系统，提高公共交通出行分担比例。优化公路客运组织管理模式，加强运力调控，严格执行实载率低于70%的客运线路不新增运力制度。加快优化货组织管理模式，引导货运企业规模化发展，积极推行甩挂运输等先进、高效的运输组织形式，提高牵引车利用率。

## 五、加强安全应急保障能力建设，护航平安交通发展

### (十五) 完善交通安全应急管理机制

在万载县安全应急管理体系建设基础上，加强交通应急体系顶层建设，推动交通应急管理机构、编制、职责、人员、经费“五落实”，切实落实交通管理部门及交通企业单位应急管理机构建设，加大应急资金投入力度，配齐工作人员，稳定应急救援队伍，明确应急部门职责划分，增加应急救援物资和装备，规范应急处置与管理，全面提升应急响应能力。加快建立健全符合实际、操作性强、科学规范的公共交通应急管理制度，突出公共交通安全生产重点领域，按照轻重缓急的原则，推进应急管理制度制定工作。

企业严格落实安全生产主体责任，按照“人民至上、安全至上、生命至上”理念，提高思想认识，认真贯彻落实习近平总书记关于安全生产重要论述以及省、市、县领导关于安全生产重要指示批示精神，严防较大以上事故发生。持续加强从业人员安全教育和培训，提高从业人员安全意识，养成良好安全习惯。安全管理人员要及时掌握驾驶员身体状况，对驾驶员进行定期体检，并对驾驶员日常生活及个人思想动态等情况进行了解，确保驾驶员上路行驶有良好的精神状态。完善车辆例检制度，例检人员要详细排查车辆隐患，严格落实“三不进站、六不出站”制度，重点对山区班线车辆进行详

细检查，确保车辆上路平稳运行。

### (十六) 加强交通运输安全监督管理

持续推进安全生产隐患排查治理常态化建设，初步建立覆盖全市国省干道的隐患排查治理信息监控平台，为及时有效地排查解决安全隐患和建立安全风险预防控制体系夯实基础。

健全完善“平安交通”创建长效机制，加强安全风险评估、防控和监管。交通工程建设领域要坚持推进“平安工地”建设，全面加强工程安全风险评估，质量安全监管，完善质量安全监督体系，建立建设市场督查、质量安全监管长效机制。道路运输领域要加强客运车辆的检验检查和维护保养，建立两级车辆运行监控平台，实时跟踪车辆安全技术状态和运行状况。公路管养领域要进一步完善视频监控等安防科技设施设备，强化重点领域的动态监控和预警；完善公路建设项目安全评价机制，落实新建公路安全评价工作。交通运输各重点领域应落实重大项目社会稳定风险评估制度，建立安全风险点评估、交通运输企业安全评估等安全评估体系，确保行业稳定发展。

### (十七) 加强交通运输应急体系建设

加强对交通安全风险监控，坚持关口前移，强化应急准备与应急处置并重，探索建立和完善公共交通风险管理体系。

组织起草交通突发事件风险管理办法，推进交通主管部门和企业加强公共交通重大安全事件的风险评估，完成交通应急平台风险管理系统数据的采集、分类和入库工作。利用大数据、物联网等技术，完成监测监控可视化项目建设，充分发挥风险管理体系在交通风险评估、治理、管理和社会治理工作中的积极作用。

加强应急管理理论与实践研究，制定交通应急管理标准体系框架与应急标准体系建设指南，提升交通应急管理标准化水平。编制全市交通应急平台体系建设、公共安全数据采集、风险隐患排查治理、应急演练组织与实施、应急值守和突发事件信息报告、突发事件预警信息发布等工作规范。加强应急标志标识、应急队伍及装备配置、物资储备、应急通信、应急演练等相关标准制定。

按照《江西省突发事件应急预案管理办法》的有关要求，修订完善万载县总体应急预案和交通应急预案，完成电子化、结构化预案数据的入库工作。推进交通相关部门、企业完成总体应急预案和各专项应急预案修订工作。

## 六、全面深化体制机制改革，提升行业治理能力水平

### (十八) 深入推进供给侧结构性改革

以解决基础设施有效供给不足、交通运输服务品质不高、各种运输方式发展不平衡、衔接不畅等结构性问题为重

点，加快推进交通运输供给侧结构性改革。通过强化交通扶贫攻坚、完善基础设施网络，加快补齐基础设施短板，通过优化运输供给结构、增加多层次、差异化的客运服务和发展先进的货运组织方式，不断提升运输服务品质，通过加强公路、城市公交等与铁路、枢纽站场的有效衔接，促进各种运输方式深度融合，发挥综合交通运输的组合效率，降低运输成本，提高运输效率。

### (十九) 深化交通行政审批制度改革

进一步清理精简行政审批事项，优化公共服务流程。推进交通运输网上审批服务平台建设，力争交通行政许可、行政执法、市场信用、运行管理、应急处置等业务领域100%的业务实现信息系统处理，行政许可100%实现“一站式”完成。抓好行政权力事项的清理，推进行政权力依法规范公开运行基础平台和监察平台建设。

### (二十) 创新交通投融资体制机制

财税体制改革和事权划分后将服务地方经济为主的省道及农村公路的建设养护主体责任划分给市、县两级政府。同时，国家将加强地方政府融资平台管理工作，各类融资平台公司将不得以地方政府提供的信用承诺、一般预算资金、政府性资金预算收入做担保进行债务融资。这意味着公路建设养护项目将难以通过银行贷款进行融资，将给财政能力较

弱的市、县造成较大的资金压力。因此，要积极贯彻落实中央财税体制改革和事权划分精神，在国家财税体制改革政策框架下，拓展交通建设融资能力，创新交通运输投融资模式，采用政府与社会资本合作等模式推进交通重点项目建设，多元化筹集资金，减轻政府债务压力。

# 第六章 保障措施

## 一、加强组织领导，完善协调机制

各级政府要紧紧围绕规划目标和重点任务，加强领导，明确权责，统筹做好重大建设项目的前期工作和进度安排，协调落实好各项建设条件。加强交通、国土、环保、建设、规划等行业部门之间的协调，落实工作责任，简化环节，切实加快项目土地、环评、选址等审批工作，协调解决工作推进中的各种问题，保障规划的有效实施。按照“决策、执行、监督”相分离的原则，建立综合交通大部门管理体制。健全完善由发展改革、交通运输、住房城乡 建设、规划、国土资源、环境保护、海事、交警等相关部门（单位）组成的联席会议制度，构建综合交通运输跨部门、跨区域的协调机制，统筹交通基础设施项目建设，简化行政审批手续，发挥和放大协同效应。

## 二、深化体制改革，加强规划衔接

按照全面深化改革的总体要求，继续深化交通运输管理体制改革，在经营性领域坚持市场化改革取向，简政放权，释放市场活力，在公益性领域强化政府主体责任，完善宏观调控，增强发展动力。着力转变交通运输管理的重心和手段，强化市场监管、公共服务、安全和应急管理职能。加强综合交通运输规划与县域空间规划、各交通专项规划等衔接，合理布局交通基础设施，科学预留交通廊道。增强规划的执行力和约束力，各部门应按照批准的规划组织实施，保持规划的严肃性和连续性，完善规划评估机制和动态调整机制。

## 三、完善政策法规，规范行业管理

制定交通引领城市的发展政策，落实政府主体责任，完善规划、建设、用地、资金、财税扶持等方面的配套支持政策。出台多元化投资引导政策，明确投资者、企业和政府的责任。在交通基础设施的开发与管理过程中，全面落实各项政策法规，做到有法必依、违法必究，从制度上保证交通资源的合理分配和交通运输规划的顺利实施。

## 四、拓宽融资渠道，加大保障力度

坚持“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的良

好机制，继续积极争取国家、省转移支付和政策性贷款的支持，利用开发专项政策支持，加强和规范现有交通建设项目财政性资金的管理和使用，充分发挥国家资金的使用效率和效率。积极拓展融资渠道，利用好金融市场，继续发挥银行贷款等间接融资渠道功能，创新推动政府与社会资本合作模式（PPP）和政府购买服务。鼓励和支持场站及周边土地的综合开发和利用。增强对主导产业的扶持和新型产业的培育效能，加强和规范投融资市场管理。

## 五、加强规划评估，适时调整完善

大力开展统计调查、分析、预测和发布工作，加强统计机构，改进和扩充统计指标体系，建立健全统计数据库，为规划实施与调整提供更多的统计支撑。维护规划的严肃性，增强规划的约束力和执行力，严格按规划组织实施交通建设项目，控制规划外项目盲目上马。建立规划实施的监测、绩效评估和规划调整机制，持续监测规划实施的外部环境和内部情况，认真开展规划的评估工作。实施动态调整体制，当内外环境发生重大变化或因其他重要原因需要调整规划目标和重点时，要及时按照规定程序进行调整。

## 六、注重环境保护，推动绿色发展

万载县地质构造复杂，地貌类型多样。实施大规模交通

基础设施建设，必须按照可持续发展的理念，减轻交通基础设施建设对资源环境的影响。对交通运输建设项目严格执行环境影响评价和水土保持评价，严格落实生态保护红线管理要求，项目选线、选址应最大限度降低生态影响，禁止穿越自然保护区核心区和缓冲区。坚持土地集约化、节约化使用的原则，高效合理配置土地资源，提高土地利用效率。

## 七、重视人才培养，实施人才战略

深入贯彻落实行业人才发展规划，努力开创新时期行业人才工作的新局面。高度重视科技人才的培养、引进和使用，大力实施“人才强交”战略，通过完善人才发展的体制机制，优化人才发展的政策环境，推进人才资源开发，优化人才结构。加强交通运输行业管理、专业技术人才和企业管理家三支队伍建设。以增加人才总量、改善人才结构、提升人才素质为核心，积极引进高层次、高技能型专业人才，依托重点项目锻炼培养一批交通运输建设、运营管理和运输服务的人才队伍。加强选拔优秀拔尖和急需紧缺人才培养，鼓励支持创新型人才的发展；加强交通教育、培训基础设施平台建设，有层次、有针对性的开展人才保障、人才专业技能培训；深化改革，完善行业教育、选拔、考核机制，形成一套有效的人才使用和激励机制。加强干部队伍、创新型、技能型人才、重点领域急需紧缺人才素质全面提升。