铜仁市“十四五”综合交通运输发展规划

铜仁市交通运输局

二〇二三年一月

目　录

一、“十三五”发展回顾 1
（一）发展成就 2
（二）存在问题 8
二、形势要求 11
三、总体思路 14
（一）指导思想 14
（二）规划原则 15
（三）发展目标 16
（四）发展重点 18
四、建设畅达高效综合交通网络 20
（一）建设布局合理轨道骨架网 20
（二）建设互联高效高速公路网 20
（三）建设衔接顺畅普通干线网 20
（四）建设全域融合旅游交通网 21
（五）建设覆盖广泛农村公路网 21
（六）建设通江达海内河水运网 22
（七）建设功能完善的机场体系 22
五、打造无缝衔接综合交通枢纽 23
（一）完善运行高效的客运枢纽体系 23
（二）构建衔接顺畅的货运枢纽体系 23
六、构建全面优质综合运输服务 24
（一）推进客运服务转型升级行动 24
（二）推进旅游交通融合示范行动 25
（三）推进现代物流高效发展行动 25
（四）推进设施管养协调发展行动 27

七、建立智慧绿色平安治理体系 28
（一）构建高质量的智慧交通体系 28
（二）构建高水平的绿色交通体系 30
（三）构建高标准的平安交通体系 30
（四）构建高效能的现代治理体系 31
（五）构建融合一体的综合交通体系 32
八、保障措施 35
（一）加强组织实施 35
（二）完善政策支持 36
（三）提高资金保障 36
（四）营造良好环境 37

前　言

“十四五”时期是开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年，也是铜仁市厚植发展基础、加快振兴发展的重要机遇期。交通运输业是国民经济和社会发展的重要基础和必备条件，科学编制和组织实施好“十四五”综合交通运输发展规划，加快铜仁现代化综合交通运输体系建设，发挥交通运输的现代化的开路先锋作用，对于支撑铜仁市交通强国建设、乡村振兴推进和经济社会发展具有重要的战略意义。

《铜仁市“十四五”综合交通运输发展规划》以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大精神，依据《国务院关于支持贵州在新时代西部大开发上闯新路的意见》（国发〔2022〕2号）《贵州省推进交通强国建设实施纲要》《铜仁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》等编制，并与国家《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》《贵州省“十四五”综合交通运输体系发展规划》及相关专项规划进行了紧密衔接。

规划立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，坚持以高质量发展统揽全局，落实交通强国建设战略部署，加快建设形成有力服务乡村振兴等重大战略、有力支撑围绕“四新”主攻“四化”的现代化高质量综合交通运输体系，阐明“十四五”期铜仁市交通运输的发展目标和重点任务，是指导铜仁市交通运输行业未来五年发展的纲领性文件。

一、“十三五”发展回顾

（一）发展成就

“十三五”时期，铜仁市抢抓交通基础设施建设的黄金时期，不断优化综合交通网络，着力提升综合运输服务水平，持续完善支撑保障体系，为服务经济社会发展提供了有力支撑，人民获得感、满意度大幅提升。五年来，全市公路、水路、枢纽场站建设完成投资1267亿元，是“十二五”期750亿元的1.7倍；全市交通基础设施固定资产投资完成1371亿元，约占全市固定资产投资的28%。

1.综合交通网络日益完善

铁路网络发展取得重大突破。“十三五”期间，铜仁市铁路发展进程加速，共完成投资约101亿元，新增通车里程144公里。2018年12月，铜玉铁路开通，铜仁市成为继贵阳后省内第二个拥有城际铁路的地级市；2020年12月，渝怀铁路二线建成通车，运能在原有基础上提升4倍；铜吉高铁项目前期工作开展顺利，用地预审和规划选址、社会稳定性分析与评估等前置工作有序推进。至“十三五”末，全市铁路运营总里程达298公里，铁路网运输能力和联系时效大大提升。

高速公路“二纵二横四联”格局基本形成。“十三五”期间，铜仁市高速公路建设完成投资约554亿元，新增里程145公里。建成铜怀高速、印秀高速、德务高速、湄石高速（铜仁段）4条高速，推动实施江玉高速、石玉高速、沿印松高速和德余高速4条高速。至“十三五”末，全市高速公路建成里程达741公里，是“十二五”末的1.25倍，约占全省总规模的10%；高速公路密度达4.1公里/百平方公里，高于全省平均水平；新增印秀、铜怀高速省际通道，出省通道由

4个增至6个，“二纵二横四联”高速网布局逐步形成，内联外通能力显著提升。

普通干线公路规模等级明显提高。“十三五”期间，实施国道建设项目667公里，省道建设项目538公里，重点提升普通国省道里程规模和技术等级。至“十三五”末，普通国省道里程规模大幅增长，普通国道、省道总里程分别提升至1078公里、1833公里。普通国省道技术等级持续提升，国道二级及以上和省道三级及以上比重分别达81.3%和46.5%，均高于全省平均水平；除石阡至江口段，相邻区县间全部实现二级及以上干线公路联通；全市156个乡镇中已有84个实现三级及以上公路联通。德江至思南快速通道建成通车，玉屏至铜仁至松桃、德江至印江快速通道在建，市域快速通道建设取得显著进展。

农村公路提前实现组组通硬化路。“十三五”期间，铜仁市农村公路建设里程达20924公里，全市2825个建制村于2017年底全部实现通水泥路或沥青路、村村通客运；2019年3月，提前实现全市30户及以上具备条件的村民组全部通硬化路目标。农村公路管理养护水平全面提升，实施危桥改造251座、安防工程11796公里、油路大中修和灾毁重建工程938公里。公路管养运考核处于全省前列，连续12年获得贵州省农村公路管理养护工作先进集体荣誉称号；2020年6月，铜仁市公路管理处被表彰为“全国交通运输系统先进集体”；2020年10月，铜仁市列入“全国深化农村公路管理养护体制改革试点市”。至“十三五”末，铜仁市成功创建2个“四好农村路”全国示范县、9个“四好农村路”省级示范县，以及美丽农村路4708公里，示范县创建数量位居全省第一，基本形成遍布农村、连接城乡的

农村公路交通网络。

内河水运网通航能力极大提升。“十三五”期间，铜仁市内河水运建设完成投资约7.1亿元，实施航道、港口、码头项目18个。建成西部山区内河第一批通航设施——乌江思林、沙沱500吨级升船机，乌江出省四级航道打通，实现13年以来首次复航。港口航道建设工作持续推进，完成乌江思南县综合港区1000吨级7个泊位、石阡县葛闪渡港区1000吨级6个泊位项目、乌江航道提级扩能项目工程可行性研究报告编制，乌江沙沱二线1000吨级通航设施工程前期工作如期完成。至“十三五”末，内河航道总里程达590.9公里，其中四级航道215.0公里；码头泊位达56个，其中500吨级泊位2个。

“一市两机场”民航格局加快形成。“十三五”期间，有序推进铜仁凤凰机场扩建工程与黔北（德江）机场建设前期工作。铜仁凤凰机场完成机场航站楼、飞行区改造，国际航站楼建成投用，服务能力显著提升；已开通北上广深等近30条航线，成为全国百强支线机场。铜仁凤凰机场开通临时航空口岸和多条国际航线，升级为“国际机场”，有效推动铜仁机场申报正式航空口岸进程。2020年11月，国家发展改革委批复黔北（德江）民用机场项目可研，计划“十四五”开建，建成后将与铜仁凤凰机场共同形成“一市两机场”的民航高开放格局。

2.客货枢纽体系加速成型

实现区县二级客运场站全覆盖。“十三五”期间，铜仁市客运场站建设完成投资约8.6亿元，全面开展枢纽场站提质增能建设工作。新建综合客运枢纽1个，市级普通公路客运站1个，县级普通公路客运站6个，乡镇客运站56个。中心城区启用铜仁北客运枢纽站，并

将铜仁客车站、铜仁汽车客运南站等客运站迁入，逐步推动客运资源整合。至“十三五”末，全市实现区县均有二级及以上客运站服务，等级客运站乡镇覆盖率达88%，客运枢纽服务能力和品质进一步提升。

货运枢纽场站建设步伐加快。“十三五”期间，铜仁市着重推进物流枢纽转型升级。500万吨铜仁东货场、200万吨松桃货场、铜仁鹏程物流园等建设进展顺利，碧江区现代医药物流园等一批物流枢纽建成运营。物流枢纽现代化一体化水平持续提升，大龙保税仓正式开放运营，加速开发区现代物流业发展；云田农副产品冷链物流中心项目成功签约，建成后将成为武陵山区域农产品进出的重要枢纽。

3.运输体系建设成效显著

公众出行条件明显改善。“十三五”期间，铜仁市城际、城市、城乡客运体系建设取得显著进展。丰富城际客运班线，开通多班至广州、长沙、贵阳直达列车，开通玉屏至大龙等市域各区县的多班城际快车定制客运和城际快速公交。颁布实施《铜仁市中心城区水陆公共交通体系专项规划（2018-2030）》，指导全市公共交通发展；至“十三五”末，全市共有公交营运线路26条，水上巴士3条，公交车562辆。基本实现全市行政村城乡客运全覆盖；城乡客运公交化有序推进，江口县等部分县区现已实现城乡公交一体化。

物流转型升级步伐加快。“十三五”期间，铜仁市围绕物流枢纽建设，发展多式联运、全程冷链等现代化一站式物流运作模式。黔东无水港建成运营，正式开启海铁联运新模式；作为全市首个对外贸易开放平台，东部陆港通过铁路运输大动脉连接到湛江港，打造贵州东部区域的出海专线通道。铜仁市出台《铜仁市促进农村电子商务与物流快递融合发展实施方案》，推进“快递下乡”与“电商进农村”工

程，完善县乡村三级物流配送体系，农村电子商务与物流快递加快融合发展。

网络货运发展走在全国前列。2019 年 10 月，铜仁市网络货运服务平台建设正式成为贵州省交通强国建设全省试点项目，抢先启动全国领先、全省唯一的网络货运企业管理服务平台，首创网络货运线上数字产业园模式，为企业提供全流程经营服务。

城市绿色货运配送示范创建成绩显著。2018 年 6 月，铜仁市成功申报为全国首批 22 个之一、贵州唯一一个绿色货运配送示范创建城市。三级城市货运配送节点网络基本形成，绿色货运配送物流示范园、华联玛客、融颐智慧云公共配送中心以及 20 个共同配送站基本建成投运。城市绿色货运配送基础设施不断完善，新增新能源配送车辆 100 辆，主城区配送节点建成充电桩 91 个。探索创新配送模式，形成“物流公交”模式，成功搭建城市绿色货运配送公共信息服务平台并与网络货运平台互联互通。

全域旅游交通建设持续推进。“十三五”期间，铜仁市大力推进旅游公路建设，实施“一带双核”铜仁至梵净山建设工程、佛顶山旅游公路等项目，建设里程 593 公里；已完成梵净山外环旅游公路、乌江生态旅游廊道等重点旅游公路规划，待条件成熟后适时启动。开通铜仁凤凰机场、高铁南站、玉屏客运站等至梵净山、凤凰古城旅游班车；开通“九龙洞、大明边城、梦幻锦江”一日游等旅游专线；打造完成乌江千里画廊、麻阳河国家级自然保护区、梵净山、石阡泉都等精品旅游线路。

4.交通发展水平加快提升

智慧交通服务水平有效提升。“十三五”期间，铜仁市持续提高

出行智能化水平，城区基本实现公交 APP 全覆盖；实现与全国 303 个地级以上城市交通一卡通互联互通；“通村村”平台实现行政村覆盖率达 100%。建成 GIS-T 交通综合大数据平台，提高公共交通服务效率；智慧交通信息指挥中心实现实时调取出租车、公交车、“两客一危”车辆等动态轨迹监控，显示车流报警、超速报警等车辆信息。

绿色交通发展取得显著成效。“十三五”期间，铜仁市高度重视绿色低碳发展工作，开展多项交通污染整治专项行动。城区建成投运首个大型公交车充电站，投入运营一批新能源公共汽车。开展多项交通污染整治专项行动，出台淘汰补贴相关措施，基本完成淘汰全市范围内黄标车目标。加快“六绿”攻坚行动建设，公路“绿道”面积逐年增长。

平安交通保障能力明显加强。“十三五”期间，铜仁市集中开展平安交通专项整治，强化落实安全生产责任，应急救援保障能力不断提升。积极开展道路交通事故预防、重点车辆集中整治、隐患路段治理等专项整治行动，营造安全行车环境。落实运输企业安全生产主体责任，对辖区道路运输企业安全生产主体职责、驾驶员安全教育学习、车辆档案和车辆动态监控平台等情况进行全面检查。积极开展应急救援演练，危险事故处理能力不断增强；出台《铜仁市水路交通系统平安交通百日行动实施方案》等政策文件，指定安全风险排查、评估、分级防控措施。

行业综合治理改革持续深入。“十三五”期间，铜仁市进一步推进交通综合行政执法体制改革。整合道路运输、海事、航务、路政、交通建设工程质量监督等执法职能及执法队伍，组建市交通运输综合行政执法监察支队。以“信用交通省”创建为统领，积极开展“信用

交通宣传月”等活动。积极推进道路运输行政许可制度改革，落实行政审批责任制度，强化审批项目清理。

（二）存在问题

“十三五”以来，全市综合交通运输取得了较大发展，但基础设施网络尚需完善、综合服务效能和品质还需提升、发展质量效益有待提高等问题依然存在。

1.交通基础设施网络尚需完善

铁路网对外高效互联互通尚需加强。铜仁城区对外接入通道仅铜玉铁路，为“断头路”，北上南下通道均未打通，北上与成渝、中原城市群等联系时效性低；南下与北部湾城市群、粤港澳大湾区未形成高快速联系。铜仁站作为网络末端单向节点，开行方向单一，开行对次较少。

高速公路内通外联能力不足。铜仁市与成渝、长株潭、北部湾等周边城市群现状高速公路联系非直线系数较大，多向直联高速公路格局尚未形成。市域尚存在较大高速覆盖盲区，梵净山景区、规划黔北（德江）机场等重要节点互联互通格局尚需提升。伴随着铜仁市新型城镇化发展进程逐步加快，中心城区尚未形成城区绕城环线，过境交通与城市交通矛盾日益凸显，不利于铜仁中心城区空间布局的拓展和产业发展，以及城区首位度的提升。

普通公路布局等级均仍需提升。普通干线公路等级结构不优、覆盖不足的“中梗阻”问题突出。高等级公路比例仍需提升，普通国省道主城区及各区县城镇过境改线路段、部分区县连接重要集镇以及出省通道路段等级较低；仍有53.5%省道为四级及以下公路，全市156个乡镇现仍有72个乡镇未通三级及以上公路。路网布局有待完善，

玉屏、德江、松桃、石阡、沿河等区县存在干线穿城问题，部分相邻区县间绕行严重。

农村公路通达深度及服务水平有待增强。现状约80%县乡道由“十二五”期的村道提级组成，技术标准低、通行条件差，与高等级公路连接通畅性有待改善；沟通乡镇重要节点间的农村公路以四级路为主；30户及以下村民组、产业路、断头路没有得到解决；超龄农村公路普遍存在，迫切要求强化管理养护资金等保障。

全域旅游发展交通支撑能力不足。“快进”交通网络尚未形成，干线公路对全域旅游交通体系支撑不够。尚有11个4A景区未实现二级以上公路通达，6个3A景区未实现三级以上公路通达；“慢游”交通网络亟需完善，缺少具有通达、游憩、教育等复合功能的主题线路以及自行车道、步道等慢行设施。

内河水运体系发展缓慢。市域尚无三级航道和千吨级码头泊位；锦江、舞阳江航道整治、通航设施建设尚未完成；旅游生态开发支持保障系统建设有待加强；港口集疏运体系发展较为滞后；水运基础设施利用率较低，2020年全市水路货物运输总量仅占全省0.4%。

客货枢纽体系建设有待加强。客运枢纽发展不均衡、功能单一等问题仍存在；公路、铁路、机场、港口之间缺少便捷的换乘通道、换乘方式，旅客换乘效率低。物流枢纽缺乏整体规划布局，基础设施不衔接、不配套问题比较突出；尚缺有影响力的大型现代化综合型物流基地，冷链物流等发展尚缺必要的物流载体支撑。

2.综合运输服务质量还需提升

铜仁市文化旅游等特色产业快速发展，交通基础设施资源较为丰厚，高速高铁机场等高端交通资源集聚，网络货运、城市绿色配送示

范成绩显著，但综合运输服务在资源整合利用、一体化服务水平、先进组织方式、旅游等重点产业支撑等方面仍需提升。

客运服务效率有待提高。客运服务基础设施建设有待优化，综合客运网络对快速直达的城际出行、通畅便捷的城区出行以及全面优质的城乡出行需求尚不能满足；客运枢纽场站一体化建设程度不足，服务水平较低。先进客运组织形式有待推进，全域旅游发展受到严重制约；共享出行等多业态的客运形式有待进一步开发；农村客运公交化水平尚显不足。

货运服务发展相对滞后。物流基础设施尚需系统规划，物流资源呈现“多、小、散、弱”的现象，公路、铁路、港口等基础设施尚需实现有效联运互动；农村物流配送网络有待继续完善。运输组织创新水平不足，甩挂运输等先进运输组织模式有待推广；分行业、分部门的管理体制造成条块分割现象较为严重；物流企业自营物流占比较高，企业集聚效益较低，物流组织化和集约化程度有待提升。

3.高质量交通发展水平尚需提高

科技创新和成果推广应用相对欠缺，交通运输信息服务效能有待进一步提升；网络货运平台发展尚不成熟，管理细节尚需继续优化完善。节能减排和环境保护形势严峻，公路货运仍然承担全社会绝大部分运输任务，运输组织体系还不够集约高效。交通治理能力与新形势新要求还不完全适应，安全隐患和潜在风险仍然存在，安全监管点多面广、难度大，应急处置复杂程度高，安全监管和应急救援能力尚需提升。

4.交通运输发展保障有待加强

交通发展外部约束不断加强，“十三五”规划建设普通省道、

客运场站、航道港口码头等项目，实际完成投资仅一半。资金保障力度需进一步加强，农村公路建设项目中央车购税补助资金使用有待规范，项目地方配套资金仍需落实。市人民政府《关于进一步加强农村公路管理养护工作的实施意见》文件规定标准还需落实，农村公路养护管理工作缺乏必要的资金保障。

二、形势要求

“十四五”期是开启全面建设社会主义现代化国家新征程的关键时期，也是铜仁市开启建设交通强国建设新征程的关键时期。外围环境的深刻变化、经济社会发展的新形势、新战略，对“十四五”期铜仁交通运输发展提出了新的更高要求。

（1）以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大精神，要求实现建设交通强国的战略目标，打造现代化先锋的时代定位。

新时代寄予交通运输发展新机遇新使命。继中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，习近平总书记赋予了交通运输“中国现代化的开路先锋”新的时代内涵之后，党的二十大报告进一步明确了“加快建设交通强国”的战略目标。这是统筹推进交通强国建设的战略升级，更为今后交通运输事业的发展提供了根本遵循。

全面落实党的二十大关于交通运输的重大部署，加快建设交通强国，必须坚持党的领导，深刻领悟“两个确立”的决定性意义，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，坚决拥护以习近平同志为核心的党中央的坚强领导，坚持用习近平新时代中国特色社会主义思想武装头脑、指导实践、推动工作。必须坚持服务大局，以当好中国现代化的开路先锋为战略定位。必须坚持以人民为中心，

以建设人民满意交通为根本目的。必须坚持新发展理念，加快建设安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，实现人享其行、物畅其流。必须坚持改革创新，推动交通运输高质量发展。必须坚持交通天下，与世界相交，与时代相通，服务构建人类命运共同体。

（2）进入全面建成社会主义现代化国家新阶段，省市重大决策均为加快建设交通强国擘画了宏伟蓝图。

2022 年 11 月，中国共产党贵州省第十三届委员会第二次全体会议通过，提出要把高质量发展要求体现到全省经济社会发展各领域各方面。2022 年 12 月，中国共产党铜仁市第三届委员会第五次全体会议通过，提出奋力迈向人与自然和谐共生的现代化，深入实施产业强市工程，坚定不移全面从严治党等未来发展重要任务。

省市一系列重大决策为加快建设交通强国擘画了宏伟蓝图，要求进一步发挥交通运输在经济社会发展和铜仁现代化建设中的先行引领作用，为全面建设社会主义现代化国家、奋力开创绿色铜仁现代化贡献强大力量。

（3）落实以人民为中心的发展思想，要求建设人民满意交通。

“十四五”时期，全市经济社会发展将保持中高速增长，人口总量仍将持续增长，客货运输需求仍将稳定增长，多层次、多样化、个性化的出行需求和小批量、高价值、分散性、快速化的货运需求特征更加明显，要求交通运输在继续保持大规模的大众化、普惠式交通运输需求的基础上，进一步提升交通运输的效率、品质和经济性，加快实现人享其行、物优其流，增强人民群众的获得感、幸福感和安全感。

（4）服务重大战略实施，巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有

效衔接，要求交通运输增强支撑保障能力，持续发挥好稳增长的关键作用。

“一带一路”、乡村振兴、高质量发展等重大国家战略持续深入推进，国家大数据（贵州）综合试验区等三大试验区、长江经济带、西部陆海新通道建设等多重战略在铜仁交汇叠加，同时巩固拓展脱贫攻坚成果仍为“十四五”时期的一项重点任务。服务支撑重大战略实施，要求交通运输继续发挥好“先行官”作用，加快构建便捷畅通的现代化综合立体交通体系，以推进融入区域一体化、构建高效便捷交通格局、实现城乡交通统筹协调发展等领域为重点，服务经济社会高质量发展。

（5）坚持乡村振兴和新型城镇化双轮驱动，要求尽快提升铜仁城乡交通基础设施服务水平和发展能力。

根据《国务院关于支持贵州在新时代西部大开发上闯新路的意见》（国发〔2022〕2号）、《乡村振兴战略规划（2018－2022年）》等文件精神，坚持乡村振兴和新型城镇化双轮驱动，推动巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接，细化落实国家乡村振兴重点帮扶县政策。充分考虑贵州农村公路建设实施情况，深化“四好农村路”示范创建，全面推动乡村振兴战略的实施。要求铜仁市逐步建立全域覆盖、普惠共享、城乡一体的基础设施服务网络，提升城乡基础设施覆盖广度和深度。

（6）加快建设交通强国，推进“十四五”期综合交通运输体系发展，要求交通运输加快转型升级，实现高质量发展。

“十四五”期间，遵循国家和贵州省关于“十四五”综合交通运输发展规划的主要任务和目标，对标交通强国的总要求和人民群众对

美好生活的向往，当前铜仁交通基础设施还存在总量不足、结构不优、品质不高等发展不平衡不充分的突出问题；铜仁市入选推进交通强国建设第一批省级试点，与省交通运输厅签订《推进交通强国建设试点省铜仁市示范项目的合作协议》，重点支持铜仁市创建“四好农村公路”示范市、推进交通旅游深度融合发展、建成武陵山区域要素集散中心。要求铜仁加快推动交通运输高质量发展，既要在“量”上做大做强，加快构建互联互通、衔接高效的交通基础设施体系；又要在“质”上做精做细，密切服务经济社会发展和群众高质量出行需求。

（7）加快推进“一区五地”建设和高质量跨越发展，支撑绿色发展先行示范区建设，要求交通运输体系增强自身辐射力、聚合力、影响力。

铜仁市处于黔中城市群、成渝城市群、长株潭城市群“三圈交汇”、三省交界区位，面临与周边通道联系薄弱、邻近城市群未紧密融入的双重困境，现状交通基础设施支撑能力尚待加强。支撑绿色发展先行示范区建设，要求铜仁紧抓长江经济带、西部陆海新通道等战略利好期、黔中城市群十字交汇枢纽地位凸显机遇期以及自身“一市两机场”等多种高端交通资源集聚关键期，加快打造交通先行城市、绿色运输示范城市名片，构建武陵山区重要交通枢纽，走出铜仁绿色智慧运输服务示范模式，为推动“一区五地”和高质量跨越式发展建设当好先行。

三、总体思路

（一）指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大精神，深入贯彻落实习近平总书记对贵州、对交通运输工作

的重要指示精神，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，坚持以高质量发展统揽全局，围绕“四新”抓“四化”，认真落实《交通强国建设纲要》，坚持以人民为中心的发展思想，以当好中国现代化的开路先锋为战略定位，加快建设区域高质量综合交通基础设施，着力推动交通基础设施建管养运并重、协调发展，构建全面优质的综合交通服务，建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，为铜仁市确立武陵山区重要区域中心城市、黔东交通枢纽的战略定位，推动“一区五地”和高质量跨越式发展发挥更好的支撑引领作用。

（二）规划原则

坚持服务大局。紧紧围绕中央、省、市重大决策部署，适度超前规划建设，服务“一带一路”、乡村振兴、国家大数据（贵州）综合试验区等三大试验区、长江经济带、西部陆海新通道建设、“一区五地”建设等国省市重大战略实施，建设铜仁人民满意交通，更好发挥交通运输的先行引领和支撑保障作用，服务铜仁市高质量跨越发展。

坚持统筹协调。统筹铜仁各种交通方式发展，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，发挥综合交通运输体系的整体优势和组合效率。加强与国土空间规划的协调衔接，推进交通与旅游、物流等相关产业融合发展。加快推进由建设为主，向建设、管理、养护、运营协调发展转变。

坚持绿色集约。牢固树立生态优先理念，将绿色发展理念融入交通运输发展各方面和全过程，坚持集约节约利用土地等资源，加强节能减排和生态功能恢复，建设绿色循环低碳的交通运输体系，促进交通运输发展和自然和谐共生。

坚持创新驱动。由依靠传统的要素驱动向更加注重创新驱动转变，把改革创新作为推动发展的强大动力，深化重点领域和关键环节改革，加快推动交通领域的科技创新、制度创新和政策创新，让创新成为交通运输提质增效的根本动力。

（三）发展目标

1.总体目标

到2025年，铜仁市“安全可靠、便捷顺畅、经济高效、智慧绿色”的现代化综合交通运输体系基本建成，交通强国试点建设任务取得重大进展，加快形成完善的铁路“三张网”（高铁干线网、城际网、货运网）、公路“两张网”（收费公路网、非收费公路网）、民航“一张网”（“干支通、全网联”民航运输网）的综合交通网发展格局，有力支撑“四新”“四化”，打造交通枢纽先行、绿色交通示范城市名片，力争实现“确立一个枢纽、构建三个示范、实现五大提升”的总体目标，为支撑铜仁市实施“生态立市、产业强市、数智活市、文化兴市、和谐稳市”五大工程，建设贵州省交通强国建设第一批省级试点单位的战略目标，以及确立武陵山区重要区域中心城市、黔东交通枢纽地位，推动“一区五地”和高质量跨越式发展建设当好先行。

2.具体目标

——确立1个枢纽地位。推动武陵山区重要区域中心城市和黔东交通枢纽地位确立。加强多种运输方式紧密衔接的综合客货运枢纽建设，全面提升客运输服务效率和品质，建成朱砂古镇高铁站综合客运枢纽等2-3个无缝换乘的综合客运枢纽；谋划研究城市BRT（快速公交系统）、城市轻轨、城区至梵净山旅游轨道建设，尽快实现城市轨道交通系统完善；建成铜仁东九物流园区等一批现代化物流枢纽，货

物多式联运、公路甩挂运输应用广泛，现代物流服务体系加快建立，乡镇货运物流服务网站覆盖率达100%，建制村快递服务通达率达100%。

——构建3个示范。

交通旅游融合示范。推动完成梵净山世界自然遗产地风景道示范项目，提升5A级景区高速覆盖，4A级景区及省级旅游度假区二级公路覆盖，3A级景区三级公路覆盖率；规划预留铜仁至江口轻轨廊道，作为铜仁中心城区至梵净山的旅游轨道交通线。

城市绿色货运配送、网络货运建设示范。国家级城市绿色货运示范配送项目进一步优化。建成位居全国前列、全省示范的网络货运信息平台，吸引一批中大型网络货运企业入驻市网络货运平台。

四好农村路全域示范。实现“四好农村路”示范市创建，新增创建“四好农村路”全国示范县2个，实现省级示范县10个县区全覆盖。

——实现5大提升。

高速公路规模提升。重点推动高速公路环城、省市际高速通道提升；全面建成“三纵三横九联一环”的高速公路骨架网；高速路网建成规模力争达1120公里以上。

普通干线公路技术等级提升。全市二级及以上普通国道总里程达1078公里，占比达90%；三级及以上省道总里程达1000公里以上，占比达50%以上。

乡镇通畅水平提升。公路网等级结构进一步优化，全市156个乡镇通三级及以上公路比例达65%以上。

内河航运通航能力提升。加快构建高等级的内河航道和港口体系，

实现乌江水运主通道提升三级航道工程开工建设。

交通安全防护水平提升。国道第一、二类桥梁比例达90%，现有四、五类桥梁（隧道）改造加固率达100%，新发现四、五类桥梁（隧道）当年处治率达100%，乡道及以上行政等级公路高风险路段处置率达100%。

（四）发展重点

“十四五”时期，围绕打造武陵山区重要区域中心城市和黔东交通枢纽的发展目标，以现代化综合立体交通网建设为统领，以完善交通基础设施建设和提升运输服务水平为抓手，高标准建设基础设施“12大工程”，高水平推进综合服务“4大行动”，高质量构建支撑保障“4大体系”。

“12大工程”：铁路补短工程、高速提升工程、国道升级工程、区县快连工程、乡镇畅达工程、交旅融合工程、通村升级工程、安全防护工程、通江达海工程、民航升级工程、通航提速工程、枢纽完善工程。

“4大行动”：客运服务转型升级行动、旅游交通融合示范行动、现代物流高效发展行动、设施管养协调发展行动。

“4大体系”：高质量的智慧交通体系、高水平的绿色交通体系、高标准的平安交通体系、高效能的现代治理体系。

专栏 1　“十四五”综合交通运输发展主要指标		
领域	**指标**	**2025 年**
基础设施	高速公路建成里程(公里)	1120
	普通国道二级及以上比例(%)	90
	普通省道三级及以上比例(%)	50
	乡镇通三级及以上公路比例(%)	65
	内河航道四级及以上航道里程(公里)	247
	新建综合客运枢纽(个)	2
	新建货运枢纽(物流园区)(个)	3
运输服务	综合客运枢纽平均换乘时间(分钟)	≤30
	建制村快递服务通达率(%)	80
	高速公路优等路率(MQI) (%)	90
	普通国道优良路率(MQI) (%)	85
	普通省道优良路率(MQI) (%)	75
	农村公路优良中等路率(PQI) (%)	75
	城乡客运一体化发展水平 AAAA 级以上比例(%)	75
安全应急	较大以上等级道路运输行车事故死亡人数下降幅度(%，基年为 2020 年)	20
	高速公路一、二类桥梁比例(%)	95
	普通国省干线一、二类桥梁比例(%)	90
	一般灾害情况下公路抢通时间(小时)	24
	水上应急响应时间(分钟)	45
绿色智能	城市公交清洁能源车辆、新能源车辆占比(%)	95

	城市公共交通占机动化出行分担率(%)	40
	二级及以上客运站和定制客运线路电子客票覆盖率(%)	100
	危险货物道路运输电子运单使用率(%)	90

四、建设畅达高效综合交通网络

（一）建设布局合理轨道骨架网

——铁路补短工程。“十四五”期间，开工建设铜仁至吉首铁路，适时启动大龙铁路专用线，形成北上联系成渝、中原城市群的快速通道，提高区域货运效率。谋划研究遵义至铜仁铁路、贵阳至郑州铁路线位（贵阳-石阡-铜仁铁路和贵阳-德江-郑州铁路），争取开工建设昭通至黔江铁路、涪陵至柳州铁路，加强与中原、成渝等周边城市群联系。谋划研究重庆至铜仁城际、贵州城际外环线（从江-黎平-玉屏-铜仁）铜仁段，远景展望秀山经松桃至铜仁铁路、铜仁至怀化城际。

（二）建设互联高效高速公路网

——高速提升工程。全面建成秀山（黔渝界）至印江高速、石阡至玉屏高速、江口至玉屏高速、沿河经印江至松桃高速、德江（合兴）至余庆高速公路，强化区县通达黔中、成渝、长株潭等周边城市群能力；开工建设铜仁环城高速东线、铜仁环城高速西线；研究推进玉屏至天柱高速、沿河至务川高速、杭瑞扩容高速，完善市域高速公路布局；谋划研究乌罗至碧江高速、德江至印江高速、松桃至吉首高速公路。同时研究主城区周边高速公路出口连接线品位改善，提升城市吸引力。

（三）建设衔接顺畅普通干线网

围绕实现“国道二级公路覆盖，区县二级公路通达，乡镇三级公路比例提升”的目标，着重完善网络布局、提升技术等级、注重衔接

协调以及提高干线公路网络畅通性。重点实施国道升级工程、区县快连工程、乡镇畅达工程。

——国道升级工程。围绕实现“普通国道90%通二级路”的建设目标。

——区县快连工程。围绕提高铜仁市各区县联系时效性的目标，加快推进铜仁城区至各县、各区县之间以及区县对外联系二级及以上公路直连，打造高效便捷的二级及以上区县间普通干线骨架网络。

——乡镇畅达工程。围绕实现“全市乡镇65%通三级公路”的发展目标，重点针对现状72个尚未实现三级及以上公路通达的乡镇，提升其联系公路技术等级至三级及以上。谋划进一步延伸完善乡镇通三级公路。预计项目全部建成后，全市普通省道三级及以上公路里程达965公里，占比达53%，较2020年年底提升6个百分点。

（四）建设全域融合旅游交通网

——交旅融合工程。统筹铜仁市交通基础设施与“一核三轴五区”旅游空间布局融合发展，加快推进“快进慢游”旅游公路网络建设。“十四五”期间，推进完善**“快进”**旅游公路网，重点实现5A级景区高速全覆盖，4A级景区二级公路全覆盖，3A级景区三级公路全覆盖；省级旅游度假区通二级及以上公路比例提高至100%。预留城区至江口、远期延至梵净山景区的轨道交通廊道。加快构建**“慢游”**旅游公路网，完成《贵州旅游公路发展规划（2018-2035）》、铜仁梵净山世界自然遗产地旅游风景道规划建设项目；串联红色旅游景区景点，打造铜仁红色文化旅游公路线路。

（五）建设覆盖广泛农村公路网

围绕创建全域“四好农村路”示范市的目标，推动农村公路从规

模速度型向质量效益型转变。重点实施通村升级工程、安全防护工程。

——通村升级工程。“十四五”期间，围绕创建全域“四好农村路”示范市的总体目标，至2022年新增创建“四好农村路”全国示范县2个，实现省级示范县10个县区全覆盖。结合村镇布局和产业发展需要，改造具有资源路、产业路、集疏运路性质的重要县乡道。

——安全防护工程。“十四五”期间，规划实施危桥改造工程204座5421延米（全省“十四五”建设总规模1000座）。实现国省道一、二类桥梁比例达90%，现有四、五类桥梁（隧道）改造加固率达100%，新发现四、五类桥梁（隧道）当年处治率达100%，乡道及以上行政等级公路高风险路段处治率达100%，进一步提高交通安全防护水平。

（六）建设通江达海内河水运网

——通江达海工程。“十四五”期间，重点实施航道升级、港口码头、便民基础设施及集疏运公路等建设项目。开工建设乌江三级航道、锦江旅游航道工程，加快建设沙沱电站、思林电站1000吨级通航设施。加强思南港、沿河港、德江港等港口码头能力提升，建设重点码头9个，一般码头21个；有序推进10座渡改桥、20个便民码头建设，配置巡航救助一体化设备、智能化系统。加快港口集疏运系统规划。

（七）建设功能完善的机场体系

——民航提级工程。“十四五”期间，围绕打造黔东北地区重要的支线机场目标，全面建成黔北（德江）机场，设计等级为4C级国内支线机场；规划新建一条2800米跑道、垂直联络道2条、航站楼7000平方米、站坪机位6个。**——通航提速工程。**紧抓低空开放和

通用航空发展的新机遇，围绕贵州省“基本实现通用航空县县通”的发展目标，推动构建以运输机场和A1级通用机场为枢纽、A2级通用机场为骨干、A3级通用机场为节点的机场网络体系。谋划研究2个A1级通用机场、6个A2级通用机场，各区县根据A3级通用机场布局原则及实际需要谋划推进A3级机场建设。

五、打造无缝衔接综合交通枢纽

——枢纽完善工程。“十四五”期间，以强化市域交通网络和交通网络对外衔接为目标，积极推进综合客运枢纽建设，促进具有较强公共服务属性和区域辐射能力的公路货运枢纽（物流园区）发展。

（一）完善运行高效的客运枢纽体系

围绕客运“零换乘”目标，通过枢纽节点紧密衔接骨干交通网，打造“市级综合客运枢纽、县级综合客运枢纽、县级普通公路客运站”三级布局。“十四五”期间，开工建设铜仁朱砂古镇高铁站综合客运枢纽，以及谋划铜仁高铁南站综合客运枢纽和铜仁高铁北站综合客运枢纽3处市级综合客运枢纽；谋划建设梵净山综合客运枢纽站、松桃客运枢纽西站、石阡客运枢纽南站、德江县客运枢纽北站4处县级综合客运枢纽；迁建印江客运东站、谋划沿河县客运站2处县级普通公路客运站。

（二）构建衔接顺畅的货运枢纽体系

围绕强化货运“无缝衔接”、推动枢纽经济高质量发展的目标，按照《推进交通强国建设试点省铜仁市示范项目的合作协议》要求，支撑铜仁市建成武陵山区域要素集散中心；依托铜仁市“两区一走廊”的产业空间布局，打造“一轴、两带、七枢纽、多园区、多节点”的物流布局。

六、构建全面优质综合运输服务

（一）推进客运服务转型升级行动

以提升客运服务品质和效率为重点，完善城际、城市、城乡公共交通三位一体服务体系为核心，打造铜仁绿色运输服务示范城市名片，支撑武陵山区重要区域中心城市建设。

构建协同高效的城际客运服务体系。整合枢纽场站资源，依托铜仁高铁南等综合客运枢纽，打造客运接驳服务中心；适时谋划各县“高铁无轨站”、城市候机楼，扩大机场高铁覆盖范围。创新一体化联运产品，发展空铁、公铁等联运模式，谋划“行李直挂”“徒手旅行”；依托玉铜松快速路，统筹连接枢纽的公交专线、夜间班次和定制客运服务。扩展城际客运服务网络，开通铜仁至昆明、广州、深圳等高铁班次，打通粤港澳大湾区、广西自贸区、海南自贸区铁路运输通道；加快推进铜仁国际口岸，完善黔北（德江）机场航线网布局；增设城际通勤班线，积极开行“点对点”直达城际公交。

打造畅通便捷的城市公共交通系统。构建以快线网为骨架、干线网为基础、支线网、水上巴士和BRT（快速公交系统）为补充的水陆公共交通一体化网络体系。完善城市公交线路，新增6条公交线路，开通水上巴士4号线、5号线。加快公共交通基础设施建设，新增公交首末站3个，公交中途站43个，公交停车场2个。发展个性化的共享交通体系，完善共享自行车基础设施体系，创新巡游出租车管理手段，制定网络预约出租车专项发展规划。

完善普惠公平的城乡客运服务网络。“十四五”期间，完善站点站牌、运营车辆等城乡客运基础设施建设，将现有农村客运站打造成乡镇综合服务平台，提升现有场站资源利用水平。提高城乡客运网络

广度与深度，调整城乡公交“冷热”线路，鼓励定制客运在有需求的线路、地区普及应用；灵活采用城市公交延伸、客运班线公交化改造等模式推动实现全域公交化运营。提高城乡客运均等化水平，倡导农村客运班线公司化改造，建立一体化公共交通管理机制；建立健全农村客运政府补贴机制，通过政府购买服务、建立运营补贴机制等方式，确保农村客运“开得通、留得住、有收益”。

（二）推进旅游交通融合示范行动

加快“快进慢游”的旅游客运体系建设。“十四五”期间，推进由黄金旅游线路、旅游班线和主题旅游公交组成的旅游客运体系建设。构建黄金旅游线路，统筹公路、铁路、民航等运输方式，打造串联张家界、湖南凤凰等武陵山区景点的跨省黄金旅游线路；依托铜仁凤凰机场，开拓至贵州省内的“支支串飞”，联动高铁和公路，打造省内黄金旅游线路。构建“快进慢游”旅游公交网，规划铜仁凤凰机场等客运枢纽至3A级以上旅游景区的公交专线；新增城区“慢游”旅游公交专线3条，逐步开通环梵净山等旅游主题公交环线。构建主题旅游线路，结合“四好农村路”建设，规划传统村落、休闲农业园区等乡村特色旅游客运线路；新增城区水上客运旅游专线4号线，规划乌江、锦江黄金水道等水上旅游主题线路。

（三）推进现代物流高效发展行动

围绕降低物流成本，提升物流效率的总体要求，进一步优化运输结构，加强技术创新和应用，重点打造全国领先的网络货运和绿色货运配送示范城市，形成可复制可推广的“铜仁绿色智慧物流模式”模板。

优化铜仁市国内物流体系。支撑打造集陆港、港口、空港于一体

的“三型”区域物流枢纽体系，重点推动大龙无水港、铜仁东多式联运物流枢纽发展。优化运输组织方式，探索“互联网+高效物流”、“智慧物流”等新模式，推进电商、冷链物流、大件运输等专业化物流发展；依托渝怀铁路复线建成运营等发展机遇，鼓励大宗货物集疏港向水路和铁路转移。引导货运市场升级发展，继续支持有条件的铜仁市大型企业以资本为纽带整合区域港口资源，打造具有较强竞争力和资源配置能力的港口物流企业；鼓励交通物流企业联盟发展，加快对港口、航线、航班等资源的整合与共享；引导和支持具备条件的运输企业向多式联运经营人转变，推行“一单制”联运服务。

提升铜仁国际物流节点地位。建设铜仁市临空经济圈，推动铜仁凤凰机场申报正式航空口岸；完善空港经济上下游服务端，打造完整的产业链，形成以互联网+智能制造产业、电子商务产业、智控产业等为核心的产业布局。大力推进黔东无水港建设，紧抓西部陆海新通道开发机遇，打造贵州东部区域的出海专线通道；鼓励铁路、港口、航运、公路等企业合作建设内陆无水港，统筹布局集装箱还箱点；重点支持具备铁路运输条件的大型公共无水港项目，拓展港口腹地范围。

完善农村物流服务体系。优化县、乡、村三级农村物流节点体系，推广“一点多用、一网多用、多站合一”的农村物流节点发展模式，实现“场站共享、服务同网、货源集中、信息互通”。推进农村物流基础设施建设，加强农特产品生产基地冷链设施建设，助力黔货出山；依托基层政务信息平台整合县、乡、村三级农村物流信息资源，提高信息化水平。推进先进的农村物流运作模式，推广定时、定点、定线的县至乡镇、沿途行政村的双向“货运班线”，鼓励市到县和县到乡的客运班车代运邮件和快件，建立“种植基地＋生产加工＋商贸流通

＋物流运输＋邮政金融服务”一体化供应链体系。

建设“全国网络货运服务示范中心”。充分落实网络货运政策文件及实施方案，实施《网络平台道路货物运输经营管理暂行办法》，落实《铜仁市网络货运管理服务平台建设工作实施方案》，严格执行《铜仁市网络平台道路运输货物经营管理实施细则》，加快编制铜仁市网络货运发展规划。提高意向企业准入效率，在现有网络货运企业的基础上，培育龙头骨干企业，促进网络货运企业专业化发展；加大对现有传统物流企业的指导协助，争取转型升级后顺利纳入铜仁市管理服务平台进行管理；提前与外地大型货运、物流企业进行沟通对接，引入更多国内外知名物流企业。加强网络货运监管工作，完善网络货运企业日常监管相关制度，继续推进市级智慧物流监管服务平台建设工作，优化网络货运企业风控管理机制。

推进绿色货运配送示范工程建设。继续建设绿色货运配送基础设施体系，完善鹏程物流园及配送节点、车辆、充电桩等基础设施，强化公共信息平台运维管理和迭代升级。进一步完善政策引导和制度管理，优先新能源车路权，完善运营补贴政策，加强行业规范管理。支持绿色货运配送组织模式创新，推行“统仓统配”、“多仓共配”等高效物流组织模式，推广“连锁直销+冷链配送”、“生鲜电商+冷链宅配”等新型冷链物流运作模式。支持绿色配送多领域发展，从传统配送领域如快递、电商等逐步渗透到快消零售、装备制造业等各类领域。

（四）推进设施管养协调发展行动

强化干线公路养护。建立健全养护管理长效机制，进一步明晰管养事权、支出责任重视和公路日常养护，强化养护工程实施。重视和

加强公路日常养护，定期开展公路养护巡查，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。贯彻“防治结合、以防为主”的公路养护原则，加大预防性养护投入，及时消除水毁隐患、路面病害等，变被动矫正为主的传统养护为预防性养护为主的科学养护。

加强农村公路养护。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，明确县级政府职能部门和乡镇政府、村民委员会的管理养护权力和责任清单，提高县、乡、村三级路长制覆盖率。按照“有路必养、养必到位”的要求，持续加大养护力度，积极开展预防性养护，有序推进大中修养护工程。优化县、乡两级农村公路管理养护机构职责配置，设置农村公路及通组公路养护公益岗位，建立稳定的县、乡专职养护队伍。强化路域环境治理，持续推进“路田分家”、“路宅分家”，打造“畅、安、舒、美”出行环境。

完善公路服务设施功能。规范高速公路服务区运营管理，积极争创星级文明服务区，不断提升高速公路服务品质。充分利用现有普通干线公路养护工区、超限检测站、公路两侧加油站、废弃和闲置场地等场所或设施，结合普通干线公路改造，积极推进服务区、停车区、服务站等服务设施建设，为公众提供停车休息、如厕、加油等基本公共服务，结合梵净山特色旅游等，积极拓展商业消费、文化展示、旅游休闲等延伸功能。鼓励农村公路在适宜位置增设服务设施，拓展路域旅游服务功能等。

七、建立智慧绿色平安治理体系

（一）构建高质量的智慧交通体系

提高出行智能化服务水平。推进公共交通“一卡通”互联互通工

程逐步向出租车、公共自行车等出行方式延伸。升级公交运营调度系统，改造中心城区智能公交站台，实现已安装车载智能终端的公共汽电车车辆100%实现智能调度、车辆动态监控及动态排班等功能。打造数字化出行助手，利用交通大数据完善“铜仁公交”等客运APP功能，开展出行信息、交通诱导、出租车管理与服务等增值服务，提供“门到门”的全程出行定制服务。

完善全程物流信息化服务。加强铜仁市物流快递信息基础设施建设，建设面向行业、区域和物流快递企业的公共信息服务平台，促进物流快递信息交换和共享。完善物流信息平台功能，提供业务撮合、支付场景配适等一站式物流供应链解决方案，实现物流资源的有效聚集和优化配置。创新智慧物流营运模式，积极探索“互联网+高效物流”。推动“智慧型港口”建设，研究建设铜仁市域港口内联外通的网络信息系统、港口EDI中心、物流信息中心及港口决策支持系统。

建设铜仁交通大数据中心。打造基于城市智能交通系统的城市“交通大脑”推进大数据、云计算、移动互联网、物联网等新一代信息技术在综合交通领域（道路运输管理、海事航务管理、公路建管养、交通执法）、智慧出行领域（公众出行、通村村、智慧旅游）、行业监管领域（公交管理、出租管理、网约车管理、汽车后服务）、交通区域协同领域（12328交通运输服务热线系统）、交通产业发展领域（协同创新、创业孵化、标准检测认证服务）的智慧应用工程。

提高行业管理信息化水平。深入实施国家智慧城市试点工程建设，到2025年，实现5G等新一代信息技术在交通领域的进一步融合应用，全面建成智慧交通“一云一网一中心一平台”，基本实现“交通新基建大突破”发展目标。利用大数据挖掘分析人口迁徙规律、公众

出行需求、重要枢纽流量流向等信息，提高行业数据分析能力。加快建设交通、公安、海事、环保等多部门数据共享平台和联合监管制度。

（二）构建高水平的绿色交通体系

推进交通运输节能减排。推动大宗货物中长距离运输更多向铁路、水运转移，稳步降低全市公路货运分担率。加大新能源城市配送车辆推广应用力度，到“十四五”末，实现营运车辆、船舶单位运输周转量碳排放下降率分别达6.0%、5.8%。积极推广清洁能源、新能源载运工具，加快充电设施配套建设，新能源和清洁能源公交车占比达90%。

推进资源节约循环利用。大力发展多式联运、集装箱运输和甩挂运输等高效运输组织方式。推行适应节约集约利用土地要求的交通运输工程技术。采用地理信息系统加强乌江等港口岸线资源管理，实现岸线资源动态监控，鼓励发展公用码头，合理、节约使用港口岸线资源。国省道废旧路面材料回收率、高速公路、普通国省道废旧路面材料循环利用率分别达100%、100%、80%。

加强生态保护和污染防治。加快更新老旧和高能耗、高排放营运车辆，强化运输过程的抑尘设施应用。制定实施汽车检测与维护（I/M）制度，确保在用车达到能耗和排放标准。柴油车监督抽测排放合格率、高速公路服务区污水达标排放率、船舶油污水接收处理率分别达95%、100%、100%。

（三）构建高标准的平安交通体系

提升交安设施保障水平。根据《公路安全设施和交通秩序管理精细化提升行动方案》要求，积极推进铜仁市公路交通安全设施和交通秩序管理工作。精细提升高速公路安全防护能力，加强公路交通标志

标线等科学规范信息指引。重点推进普通国省干线公路穿城路段、平面交叉口等提升改造。大力提升农村公路安全防护能力，加强农村公路管理与宣传，推进形成农村公路共治格局。

落实企业安全生产主体责任。按照“三管三必须”的要求，抓好安全生产工作，加强企业安全生产诚信制度建设，建立安全生产承诺制度、不良信用记录制度等。继续推动企业安全生产标准化建设体系，加快推进企业安全生产标准化考评。加强交通安全风险预警、防控机制和能力建设，实现交通基础设施安全可控。

强化交通运输安全监督管理。构建基础设施运行监测检测体系，依法加强危险品运输、道路水路客运、工程施工等重点领域安全监管。建立交通运输企业安全等级评估制度，定期公布运输企业交通违法、交通事故和安全等级评估等情况。

提高安全应急救援保障能力。推进铜仁市交通安全应急指挥系统建设，形成综合交通应急联动机制。完善交通运输专项应急预案，加强与公安等部门的监测数据共享和应急响应联动。加快推进主要通航河流的监管系统建设，实现对市域高风险水域中重点水域监管“全覆盖”，在高风险水域形成人力巡航与电子巡航相结合的水上安全监管体系。统筹规划应急装备站点布局，推进公路应急保障中心（基地）建设。加强应急救援装备和队伍建设，切实提高管理效能。

（四）构建高效能的现代治理体系

深化行业领域改革。顺应贵州省实施综合交通运输管理体制改革，建立铜仁市“大交通”管理体制。深化道路运输“放管服”改革，精简许可事项审批环节。以公路养护等为重点，加快推进建立与事权相匹配的支出责任体系和管理制度。优化货车“三检合一”服务，助推

综检全国联网和普通货车全国通检。加快推动出租汽车行业改革，完善运价动态调整机制。

提升执法服务能力。顺应贵州省交通运输综合行政执法改革，完善交通运输执法程序，推进交通运输行政执法信息化建设，实施“互联网+行政执法”、移动执法和非现场执法。加强路域环境整治，严厉打击公路桥下违建违放、涉路施工等违法行为。积极开展客运市场“打非治违”等专项整治行动，重点做好“两客一危”的监管。

健全人才培养使用机制。深入实施“人才强交”战略，打造高素质专业化交通人才队伍。实施“黔路工匠”培养工程、急需紧缺人才建设工程、交通领导干部能力素质提升工程和交通运输综合执法人才建设工程。创新人才评价激励机制，完善从业人员职业教育培训体系。加强行业廉政教育，完善权力运行监督制约机制。

优化交通运输营商环境。紧抓贵州省“信用交通省”创建机遇，打造交通运输信用信息系统与信用信息共享平台对接共享，完善联合奖惩、红黑名单管理、信用评价考核等功能。加大信用信息归集力度，将评价结果和质量信誉考核、诚信考核结果公布并及时报送至上级信用信息系统。

（五）构建融合一体的综合交通体系

——推动综合交通方式一体化融合

推动城市内外交通有效衔接。推动干线公路与城市道路有效衔接。统筹干线公路与城市道路规划建设，促进形成干线公路、城市快速路、主次干路和支路级配合理、布局均衡的路网体系；规划干线公路全面衔接城市快速路，实现铜仁市进出城交通的快速集散；完善高速公路进出城出入口布局，按照多点承接、逐级消解的思路，适当增加进出

城出入口密度。**研究轨道交通“三网融合”**，谋划研究推动干线铁路、城际铁路、城市轨道交通“三网融合”建设；战略网络规划层面，对轨道交通发展策略与模式、发展目标、功能层次与定位、网络布局、资源共享等做好顶层规划；线路规划层面，对通道布局、站点规划、节点衔接等做好系统规划研究与控制，做好高速铁路、城际铁路通过铁路客运站与未来城市轨道立体换乘考虑；设备技术选型层面，应注重系统设备的协调性与兼容性，并做好系统接口规划与预留。

建设一体融合的枢纽节点体系。推动不同交通方式站场集中布局、空间共享、立体换乘；新建综合客运枢纽统筹各种功能设置，高效衔接多种运输方式；研究依托主要港口、机场、口岸、铁路物流基地的公铁、铁水、公水、空铁联运货运枢纽，建设一批面向产业集群和服务城市发展的公路货运枢纽；谋划研究层次清晰、衔接高效的多层次轨道交通枢纽体系。

建设集约高效的综合立体交通走廊。加强土地、岸线、空域等空间资源节约集约利用，提高资源利用效率。统筹规划综合交通运输线位廊道，鼓励建设公铁复合型通道，支持改扩建和升级改造工程充分利用既有线位，研究推进复合型通道规划建设，统筹安排城市新区和环境敏感区域的过境通道和市内通道。

推动运输组织一体融合发展。依托铜仁朱砂古镇高铁站综合客运枢纽，以及谋划高铁南站、高铁北站综合客运枢纽等综合客运枢纽，打造联程联运客运服务体系。推进铁路、公路、水运、民航、邮政快递等运输服务信息共享、标准互认、结算平台互通，强化运输组织协同，打造“一单到底”全程畅行服务生态链，融入区域“一票式”联程客运服务体系。以铁水联运、江海联运为重点，优化港口货物运输

组织。研究发展空陆联运、空铁联运体系建设，打造快速货运系统。

——交通运输与相关产业融合发展。

推进交通运输与物流业融合发展。巩固黔东区域性交通枢纽地位，攻坚北向、东向、南向的对外大通道，协调推进区域交通、城乡交通、综合交通“三个一体化”，打造结合中西部、衔接南北部的黔东区域性交通枢纽。推动形成物流枢纽+物流园区+集散中心+末端网点的“3+1”现代物流运行体系，重点以铜仁东铁路物流园和鹏程物流园为依托打造铜仁东多式联运物流枢纽；加快建设集陆港型、港口型、空港型于一体的“三型”区域物流骨架；完善城乡配送节点，衔接市域物流枢纽及物流园区，优化县、乡、村货运网点三级物流节点体系，保障全市产业高质量发展与市民高品质生活。

推进交通运输助力乡村振兴。提升农村地区外通内联水平，有序实施乡镇通三级公路建设等乡村畅通建设项目，同时强化农村公路与干线公路、城市道路以及其他运输方式的衔接。加强资源路、旅游路、产业路、集疏运公路建设，支撑乡村产业兴旺。提高农村交通安全保障能力，改善农村交通环境，服务乡村生态宜居。提高客运服务均等化水平，优化农村地区客运服务供给。推动铜仁市县、乡、村三级农村物流节点体系建设，依托特色农村产业建设，畅通农产品进城、农业生产资料和农民生活消费品下乡的物流服务体系，助推乡村生活富裕。

推进交通运输与制造商贸业融合发展。强化交通基础设施引领与辐射作用，推进交通运输向现代物流产业链上下游延伸，构建“交通+产业”大平台发展模式，以运输链带动产业链发展，打造交通枢纽经济、廊道经济。提升拓展高速公路、干线公路服务区功能，打造服

务区新经济增长点。推动交通运输、商贸流通、电子商务等资源共享共建，建设集运输、仓储、配送、信息、展销等为一体的综合物流服务基地，谋划智能物流共享经济、平台经济、体验经济新业态。

——交通网与信息网、服务网融合发展

推进交通与信息网融合发展。加强数字交通基础设施建设，建设新一代交通运输综合信息通信专网。研究智慧高速公路、智能铁路、智慧航道、普通干线公路智慧化改造。推进交通基础设施智能化监控，为未来实现公、铁、水重点路段航段以及桥隧、船闸等重要节点的交通感知网络全覆盖，实现交通基础设施数字化运营管理奠定基础。

推进交通与服务网融合发展。提高交通运输网动态运行管理服务智能化水平，依托先进智能技术、装备与系统开展交通运输网运行监测、协调调度、事件处置、出行服务等交通运输网动态运行管理服务，推进基础设施、装备、标准、信息与管理的有机衔接；打造以全链条快速化为导向的便捷运输服务网，加快推进客运转型升级、提升客运服务品质和效率；完善供应链服务体系。健全城乡物流高效发展机制；创新运输组织模式，完善推动多式联运发展的政策机制，引导企业建立全程“一次委托”、运单“一单到底”、结算“一次收取”的服务方式，完善网络货运平台等新业态发展机制。

八、保障措施

（一）加强组织实施

“十四五”时期，是构建现代综合交通网络的关键阶段，交通重大项目建设任务更多、难度更大，需要市相关部门结合发展实际，统筹推进规划实施。市各有关部门要加强沟通配合，建立重大交通项目建设协调会商制度，确保规划确定的各项目标和任务有序推进。将全

生命周期管理理念贯穿交通运输发展，加强规划实施中动态监测分析，及时组织中期评估，及时对规划目标、重点任务进行动态调整，针对分解目标任务强化评估考核；注重项目环境影响，具体项目实施前应进行专项环境影响评估。将交通重大项目推进的相关工作任务完成情况纳入年度考核范畴，确保规划落到实处。

（二）完善政策支持

根据《交通运输领域中央与地方财政事权和支出责任划分》，研究细化铜仁市交通运输领域事权和支出责任划分方案，建立财政预算制度和交通举债制度，加大对普通公路等公益性交通基础设施建设的投入力度。本规划已经通过规划环境影响评价，同时规划实施过程中将交通基础设施用地纳入国土空间规划中统筹考虑，做好与“三区三线”的充分衔接，在坚持资源节约和环境保护的前提下，做好重要通道和重大项目的空间预留，促进和支撑铜仁市国土空间规划及“多规合一”实施。重视环境影响评估，在与生态功能区划、国土空间总体规划等基本协调的基础上，做好谋划未定项目与环境影响评估的有效衔接。强化政策创新，完善交通项目与周边土地综合开发、传统行业转型、新业态新模式发展、跨部门数据共享等方面的管理办法，激发市场活力。

（三）提高资金保障

完善政府主导的交通运输基础设施公共财政保障制度，创新政府投资支持方式，鼓励采取投资补助、资本金注入、财政贷款贴息、以奖代补、先建后补等多种方式支持交通运输基础设施建设。结合推进交通强国建设试点，拓宽建设项目融资渠道，深化 PPP 模式研究，全面放开社会资本投资交通运输基础设施领域，探索研究经营性公路

资产证券化、TOT 等方式盘活存量资产，提高交通基础设施管养效率。

（四）营造良好环境

培育践行交通运输行业核心价值体系，结合交通运输行业重大事件和重要时间节点，深化交通运输行业重大主题宣传报道，不断提高交通运输新闻宣传的导向性、实效性和影响力。加强交通人才培养，继续实施“人才强交”战略，加强交通运输建设、运营管理和运输服务领域的技能型实用人才和高素质的管理人才培养，为铜仁交通发展建设智库，为有关重大决策研究出谋划策。积极推进教育培训工作制度创新和管理创新，提升教育培训工作效能。