

“

”

第一节 规划背景

当前，我国已经进入新发展阶段。习近平总书记强调，要准确把握新发展阶段的新任务新要求，深入贯彻新发展理念，加快构建新发展格局。“十四五”期，永州市交通运输发展仍然处于重要的战略机遇期，我们要辩证认识和把握发展大势，为全面建设社会主义现代化开好局、起好步。

一、从全球看，当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展，新冠疫情影响深远，发展环境面临深刻复杂变化，不稳定性不确定性明显增加；

二、从全国看，“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，是全面加快建设交通强国的第一个五年，我国转向新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局将对交通运输发展提出新的、更高的要求。

三、从湖南看，湖南省区位优势明显，“三高四新”战略、“一带一路”建设、长江经济带、中部崛起、自贸试验区、湘南湘西国家级承接产业转移示范区等国省战略深入推进实施，湖南交通运输发展迎来巨大机遇，蕴含巨大潜能。

四、从永州看，永州市地处湖南省西南部，潇、湘二水汇合处，是湘、粤、桂三省区交界之地，是湘南国家级承接产业转移示范区重要城市和湖南省对接东盟开放合作先行区，也是融入粤港澳大湾区的区域城市，聚焦“三区两城”发展定位，健全区域协调发展新机制，强化中心城区的集聚辐射功能，形成“一核两轴三圈”的区域发展格局，推进区域协调发展，优化国土空间布局，建设新型城镇体系，打造高质量发展新引擎，构建高质量发展的国土空间布局和支撑体系，推动永州高质量发展，全力将永州打造成国家区域性综合交通枢纽城市，开展综合交通基础设施“十大工程”建设。

在上述背景下，从全球、国家、湖南以及自身角度出发，为更好的融入国家大战略、支撑交通强国建设、服务区域经济发展，更好的适应人民群众新时代的交通需求。“十四五”时期将是永州市适应湖南省“三高四新”战略定位和发展要求，打破永州交通瓶颈，扩大永州区位优势，推动各类生产要素在永州加速聚集和流通的战略机遇期，构建对外运输大通道、完善区域路网骨架、畅通区域内部微循环，指导未来现代化综合交通运输体系建设，有力支撑永州市国民经济和乡村振兴发展，亟需编制《永州市交通运输“十四五”发展规划（2021-2025）》。

第二节 规划范围及年限

本次规划范围为永州市整个市域，永州下辖 2 区 1 市 8 县 2 个管理区，零陵区、冷水滩区、县级祁阳市和双牌县、东安县、道县、宁远县、新田县、蓝山县、江永县、江华瑶族自治县 8 县，另设有回龙圩、金洞 2 个管理区，面积 2.24 万平方公里。

本次规划期限为 2021-2025 年。

第三节 规划原则

抢抓机遇，率先发展。牢牢把握构建新发展格局和加快推进交通强国战略的使命机遇，强力推进重大交通基础设施建设，加快补齐发展短板，加快形成更加顺畅、高效的流通体系，充分发挥交通运输对经济社会发展的支撑保障和先行引领作用。

统筹融合，协调发展。推进各种运输方式协同发展、融合发展，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率；强化交通与重要经济节点、与其他行业衔接融合，强化用地、环保等相关要素空间协调发展。贯彻“四好”要求，统筹建、管、养、运发展。

集约节约，绿色发展。统筹用好存量与保障合理增量，更加注重存量资源的提质增效；大力推进绿色公路、绿色港口建设，大力推广车船运力使用新能源，降低对环境的影响。

着眼全局，开放发展。充分发挥永州服务于国家“一带一路”

战略，立足湖南“一带一部”，聚集永州市“三区两城”建设目标，主动融入国家区域战略，统筹推动新型城镇化和乡村振兴，在实施湖南省“三高四新”战略中，加快畅通“一核两轴三圈”区域发展格局，构造国家区域性综合交通枢纽城市，形成“对内大循环、对外大通畅”综合交通运输网络。助推永州市更好融入长江经济带、对接粤港澳大湾区、湘南湘西承接产业转移示范区、东盟开放合作先行区，衔接西部陆海大通道。

战略谋划，有序发展。研究编制 2025 年永州市公路、水路、铁路和航空的空间布局，客运、货运的运输服务能力，对“十四五”交通发展进行全局性、战略性谋划。“十四五”规划围绕当前面临的主要矛盾及其阶段性特征，聚焦突出问题和薄弱环节，明确目标任务。

第四节 规划内容

- 一、永州市综合交通运输发展现状分析；
- 二、永州市综合交通运输需求预测；
- 三、永州市综合交通运输发展战略；
- 四、永州市综合交通运输通道及网络布局规划；
- 五、永州市客运系统规划；
- 六、永州市物流体系规划；
- 七、道路养护管理；

- 八、交通支持系统；
- 九、枢纽及其疏运；
- 十、资金与用地规模；
- 十一、规划评价；
- 十二、保障措施。

第五节 技术路线

永州市综合交通规划的技术路线，遵循“从宏观到微观、区域到局部、定性与定量相结合”的规划方法，充分反映永州市经济社会发展对交通运输业的需求，着重强调规划的全局性、时代性、前瞻性、操作性、科学性。

永州市综合交通规划分为四个阶段，即交通现状分析、综合交通运输发展战略、综合交通运输系统规划和发展规划实施保障。

第一阶段：交通现状分析

在调研永州市社会经济现状和交通运输发展现状的基础上，进行永州市交通运输分析与评价，总结永州市综合交通运输发展中突出的问题；

第二阶段：综合交通运输发展战略

在分析经济社会未来发展趋势的基础上，进行综合交通运输需求分析；进而，从协调交通运输与经济社会发展的角度出

发，分析与优化选择适宜的交通运输发展模式，提出交通运输发展核心战略与目标，构建各交通运输方式协调发展的综合交通运输体系。

第三阶段：综合交通运输系统规划

在综合交通运输发展战略的指导下，遵循有关规划原则指引，与经济社会发展相协调、适当超前的公路、铁路、水路、航空等区域交通运输网络布局；确定永州市综合交通运输发展模式，优化综合交通运输网络；构建安全、畅通、方便、舒适的旅游交通；优化提升与合理整合道路客运和公共交通系统；架构物畅其流的货运与物流系统。

第四阶段：发展规划实施保障

遵循有利于促进规划实施和管理的原则，提出规划的实施策略和措施，保障发展规划的顺利实施。确保永州市综合交通运输系统的构建，实现综合交通运输发展目标，充分发挥交通运输在国民经济和社会发展中全局性、先导性的作用，有力支撑永州市经济社会跨越发展。

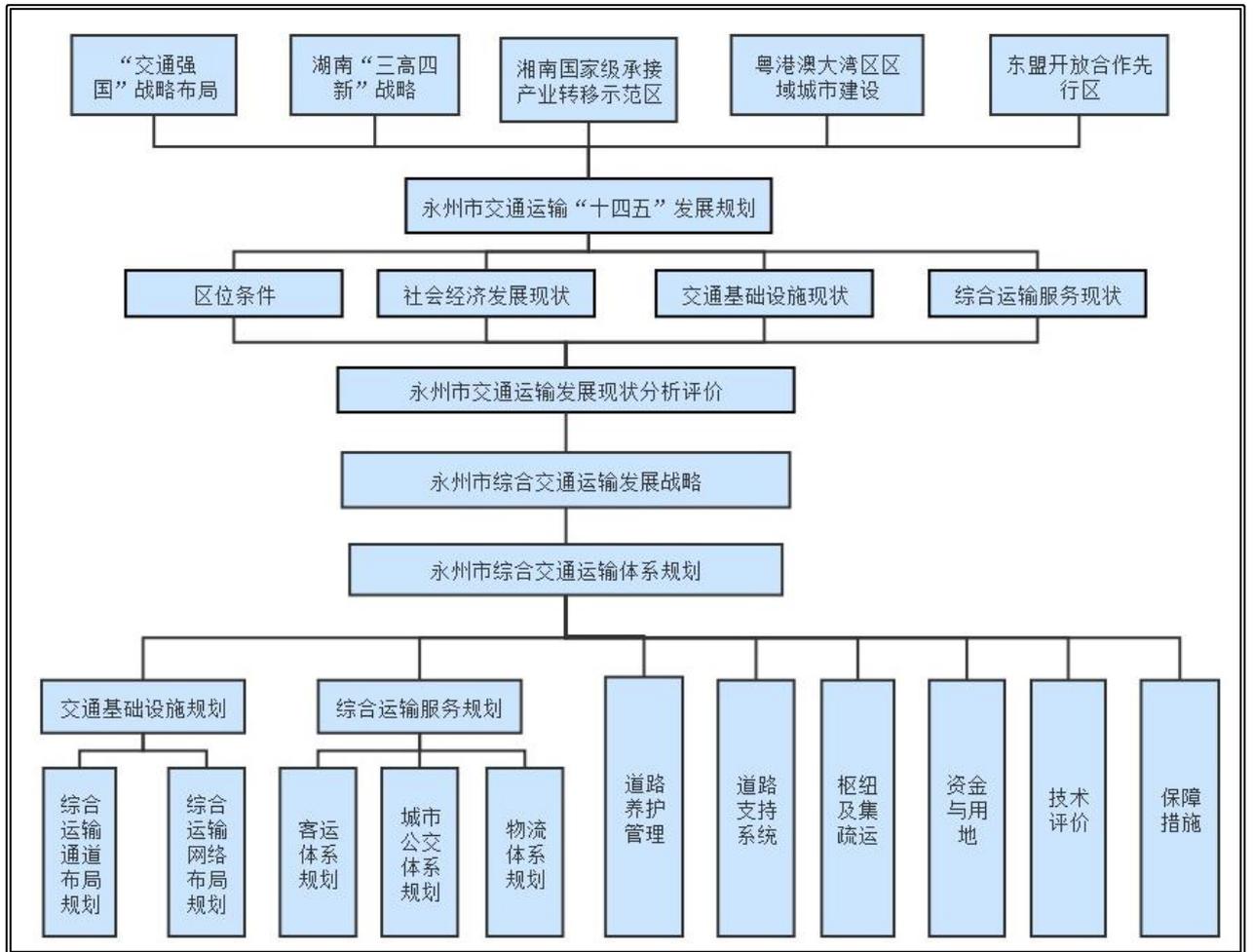


图 1-1 永州市综合交通运输发展规划技术路线图

第六节 编制依据

一、国家和行业层面：

《交通强国建设纲要》

《国家综合立体交通网规划纲要（2021-2050 年）》编制大纲

《通用机场分类管理办法》

《粤港澳大湾区发展规划纲要》

《交通运输部关于推进“四好农村路”建设的意见》

《关于推动“四好农村路”高质量发展的指导意见》

《国家中长期铁路网规划》（2008年）

《国家公路网规划（2013-2030年）》

《综合交通网中长期发展规划》

《长江经济带发展规划纲要》

《海事系统“十四五”发展规划》

二、湖南省行业层面：

《湖南省“十四五”交通运输发展规划（公路、水运）》

《湖南省“十四五”现代化综合交通运输体系发展规划》

《湖南省普通国省道骨架网布局规划》

《湖南省“3+5”城市群城镇体系规划》

《关于进一步支持湘南承接产业转移示范区建设的若干政策措施》

《湖南省通用机场布局规划（2016-2030年）》

《湖南省交通运输物流园规划（2018-2035年）》

《湖南省综合客运枢纽布局规划（2019-2035年）》

三、永州市行业层面：

《永州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》

《永州市国土空间总体规划（2020-2035）》

《永州市城镇体系规划》

《永州市中心城区近期建设规划》

《永州市潇湘城市群交通专项规划（2016-2035）》

《永州市旅游发展总体规划（2015-2025年）》

第一节 地理区位和经济社会

第一条 地理区位

永州市位于湖南省南部，总面积 2.24 万平方公里。永州东连郴州，南接广东清远，西接广西桂林与贺州，北邻衡阳、邵阳，地处中南、华南、西南三大经济协作区的结合部，区位条件优越。作为湖南省“南大门”，永州自古便是华中、华东地区通往广东、广西、海南、西南地区的交通要塞，也是湖南对外开放的重要门户，素有“南山通衢”之称。在新时期，永州市大力实施“三高四新”战略，加快建设“三区两城”发展定位，着力构建“一核两轴三圈”区域经济格局。永州市位于湖南省区域发展战略重点“一带两廊”地带，北邻长江中游城市群、关中城市群，南邻粤港澳大湾区和北部湾城市群，东邻海峡西岸城市群，西邻成渝城市群、黔中城市群，具有长株潭城市群与湘南国家级承接产业转移示范区重要城市的区位优势。



图 2-1 永州市在全国综合交通区位示意图

永州市抢抓国家重大工程建设机遇，推动高速铁路、高速公路、航空、水运建设，构建承东启西、联南通北的综合交通枢纽。抢抓西部陆海新通道建设机遇，谋划从西部地区经永州至广西北部湾、广东湛江港出海口的第四条主通道，打造西部陆海新通道关键节点和湘粤桂区域商贸物流中心，为建设国家物流枢纽承载城市奠定基础。到 2025 年，永州市“十字型”对外综合运输通道格局基本形成，“对内大循环、对外大通畅”目标初步实现，综合交通运输网络不断完善，基本建成国家区域性综合交通枢纽城市。

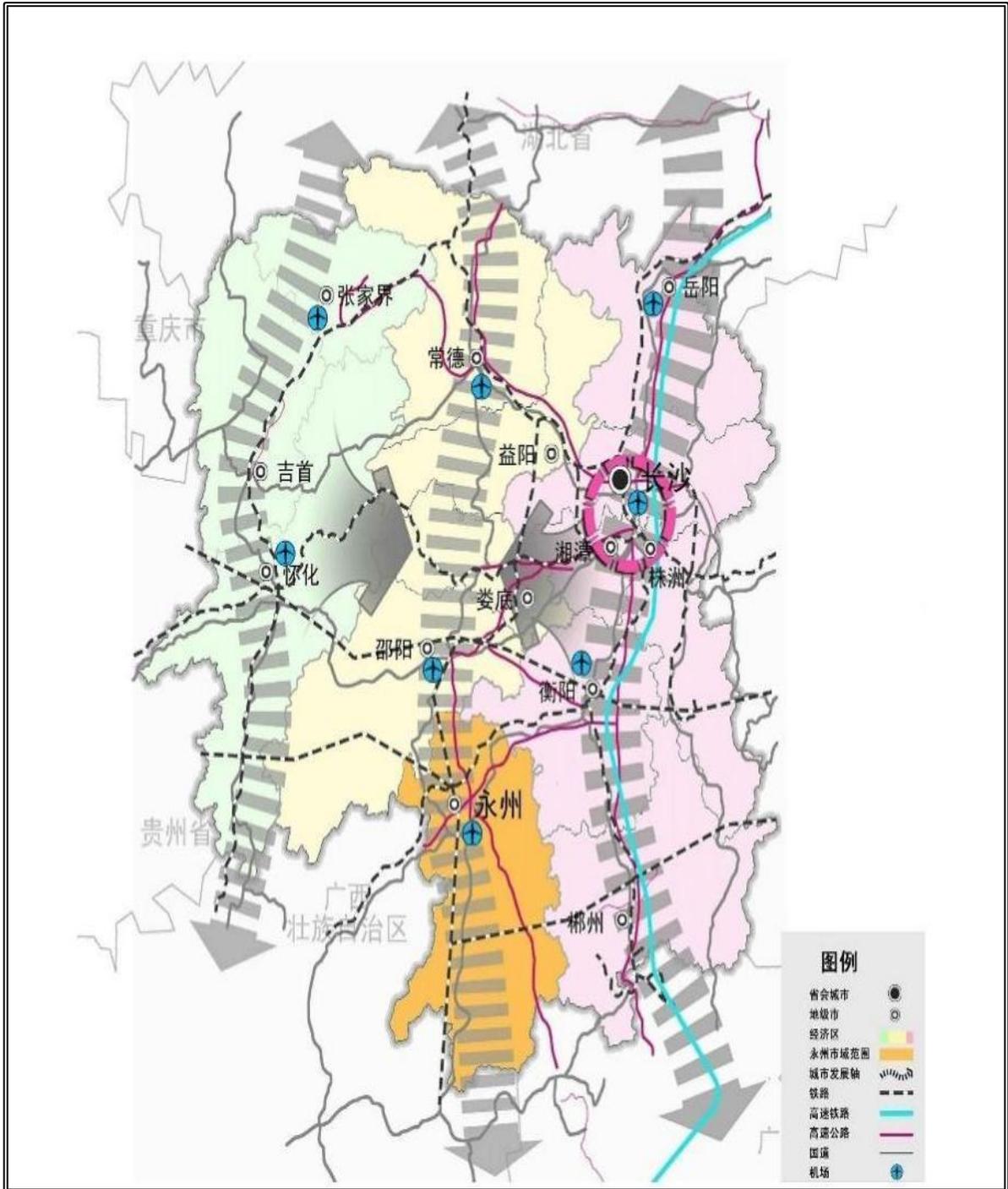


图 2-2 永州在湖南省区位

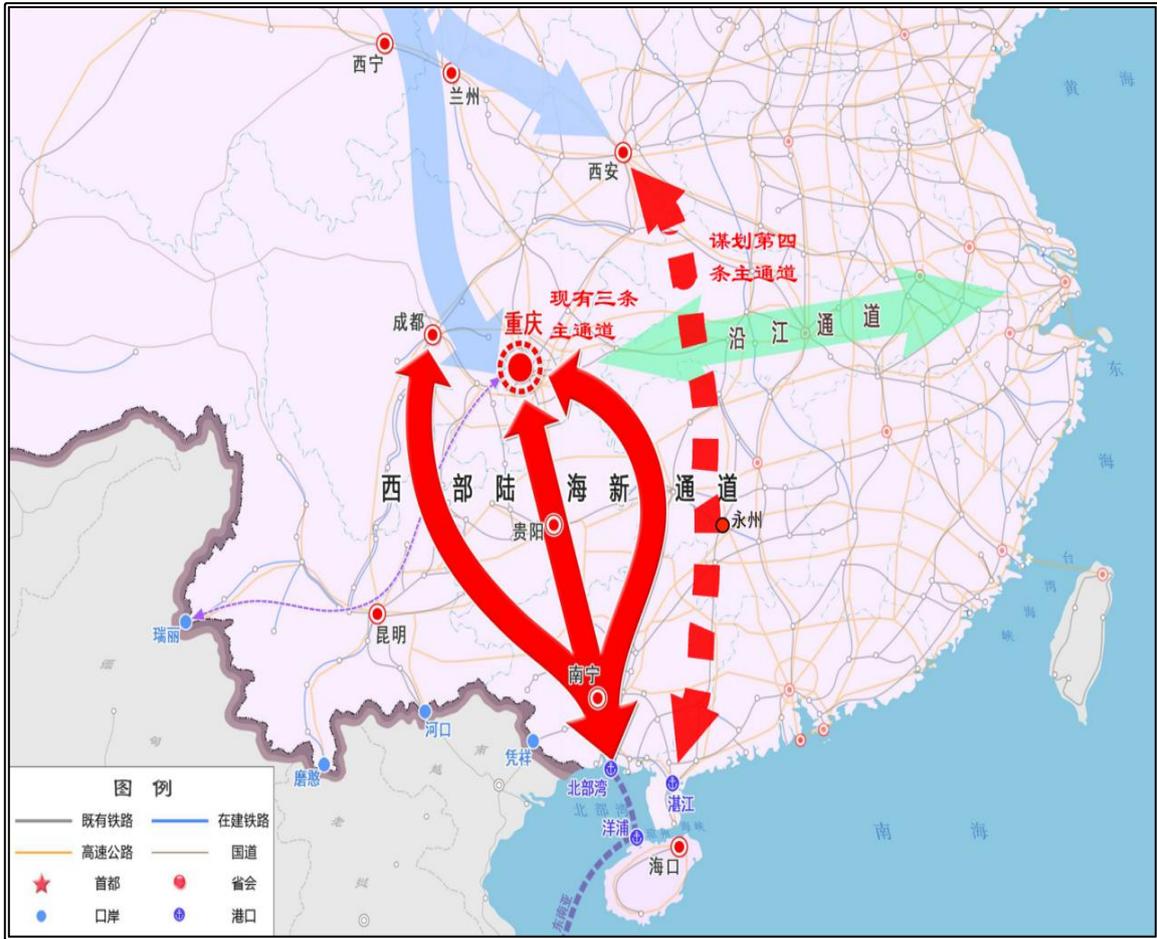


图 2-3 西部陆海新通道示意图

第二条 社会经济发展现状

永州下辖 2 区 1 市 8 县 2 个管理区，零陵区、冷水滩区、县级祁阳市和双牌县、东安县、道县、宁远县、新田县、蓝山县、江永县、江华瑶族自治县 8 县，另设有回龙圩、金洞 2 个管理区，面积 2.24 万平方公里。

截止到 2020 年底，永州市常住人口 528.98 万人（城镇人口 248.31 万人），其中祁阳市人口最多为 83.28 万人，双牌县人口

最少为 15.71 万人，城镇化率 46.94%。各个区县人口数量和密度见下表 2-5。

表 2-1 2020 年底永州市及其辖区社会经济发展指标

单位：万人、亿元、人均 GDP(元)

地区	常住人口	地区生产总值	GDP 为上年%	固定资产为上年%	地方财政收入	人均地区生产总值
零陵区	56.36	228.40	103.7	108.5	11.59	40528.36
冷水滩区	58.31	357.27	104.0	108.1	44.17	61267.01
祁阳市	83.28	346.35	104.0	108.7	24.19	41587.69
东安县	49.04	194.17	103.9	108.2	9.53	39595.13
双牌县	15.71	78.60	103.5	107.9	7.43	50017.50
道县	62.13	224.67	104.2	109.0	14.86	36162.15
江永县	23.57	82.33	103.8	107.8	6.44	34930.14
宁远县	68.41	232.37	104.1	108.5	20.11	33966.30
蓝山县	32.99	127.47	104.0	109.1	11.79	38637.93
新田县	34.36	98.37	103.7	108.6	7.61	28629.58
江华瑶族自治县	44.82	137.69	104.3	109.3	13.12	30721.00

注：数据来源于 2020 年底湖南省统计公报

截止到 2020 年底，全年实现地区生产总值 2107.70 亿元，同比增长 3.9%。分季度看，一季度同比下降 1.3%，二季度增长 3.8%，三季度增长 5.5%，四季度增长 6.5%。分产业看，第一产业 394.20 亿元，增长 4.2%，第二产业 674.08 亿元，增长 5.1%，第三产业 1039.42 亿元，增长 3.1%。全市第一产业增加值占地区生产总值比重为 18.7%，第二产业增加值比重为 32.0%，第三产业增加值比重为 49.3%。第一、二、三次产业对全市经济增

长的贡献率分别为 17.4%、43.9%、38.7%，分别拉动全市 GDP 增长 0.7、1.7、1.5 个百分点。民营经济完成增加值 1540.28 亿元，占 GDP 比重为 73.1%，同比增长 4.4%，高于 GDP 增速 0.5 个百分点。

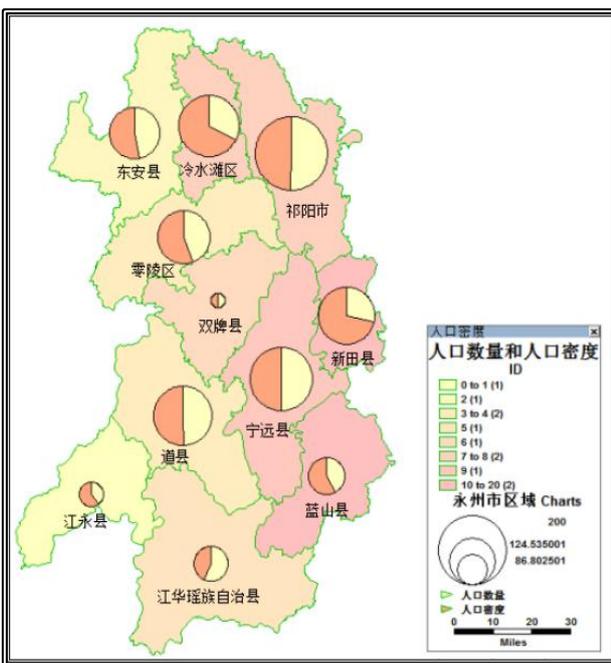


图 2-4 永州市行政区划图

图 2-5 永州市人口数量和密度图

从自身发展来看，永州市在全省 GDP 中排名第九，处于中等水平，与周边城市比较优势不明显。表 2-2 为 2020 年底湖南省及其辖区社会经济发展指标，其中永州市地区生产总值占湖南省地区生产总值的 5.04%。

表 2-2 2020 年底湖南省及其辖区社会经济发展指标

地区	总人口(万人)	地区生产总值(亿元)	人均 GDP (元)	社会消费品零售额(亿元)	旅游总收入(亿元)
长沙市	1004.79	12142.52	120846	12142.52	1661.32
张家界	151.70	556.68	36695	197.00	569.00

地区	总人口(万人)	地区生产总值(亿元)	人均GDP(元)	社会消费品零售额(亿元)	旅游总收入(亿元)
湘潭市	272.62	2343.10	85948	750.50	532.20
永州市	528.98	2107.70	39844	782.96	519.49
怀化市	458.76	1671.87	36443	606.99	471.09
郴州市	466.71	2503.07	53632	921.99	634.10
岳阳市	505.19	4001.55	79208	1574.01	579.31
常德市	527.91	3749.10	71018	1428.80	479.50
邵阳市	656.35	2250.80	34293	1208.80	421.40
益阳市	385.16	1853.48	48123	1853.48	341.76
湘西州	248.81	725.11	29143	243.47	476.80
娄底市	382.70	1679.94	43897	678.85	424.60
株洲市	390.27	3105.80	79580	1090.40	577.90
衡阳市	664.52	3508.50	52797	1594.34	573.19

注：数据来源于 2020 年底湖南省统计公报



图 2-6 总人口排名第 4



图 2-7 地区生产总值排名第 9



图 2-8 人均 GDP 排名第 10 图 2-9 社会消费品零售额排名第 9

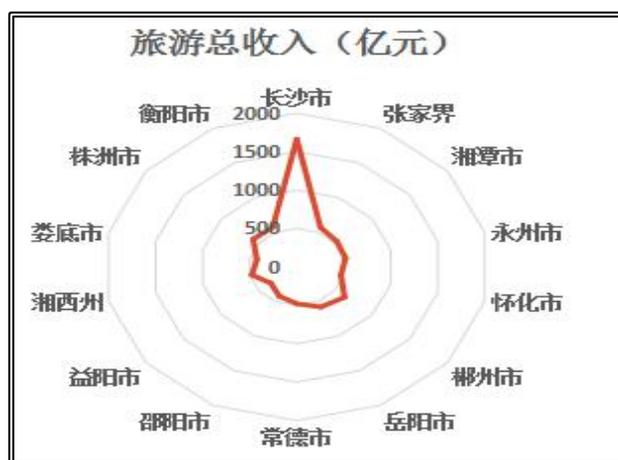


图 2-10 旅游总收入排名第 8

第三条 产业结构

一、产业结构不断优化调整

全市第一产业增加值占地区生产总值比重为 18.7%，第二产业增加值比重为 32.0%，第三产业增加值比重为 49.3%。第一、二、三次产业对全市经济增长的贡献率分别为 17.4%、43.9%、38.7%，分别拉动全市 GDP 增长 0.7、1.7、1.5 个百分点。民营经济完成增加值 1540.28 亿元，占 GDP 比重为 73.1%，同比增

长 4.4%，高于 GDP 增速 0.5 个百分点。



图 2-11 2020 年湖南省地区生产总值 GDP 和人均 GDP 对比图

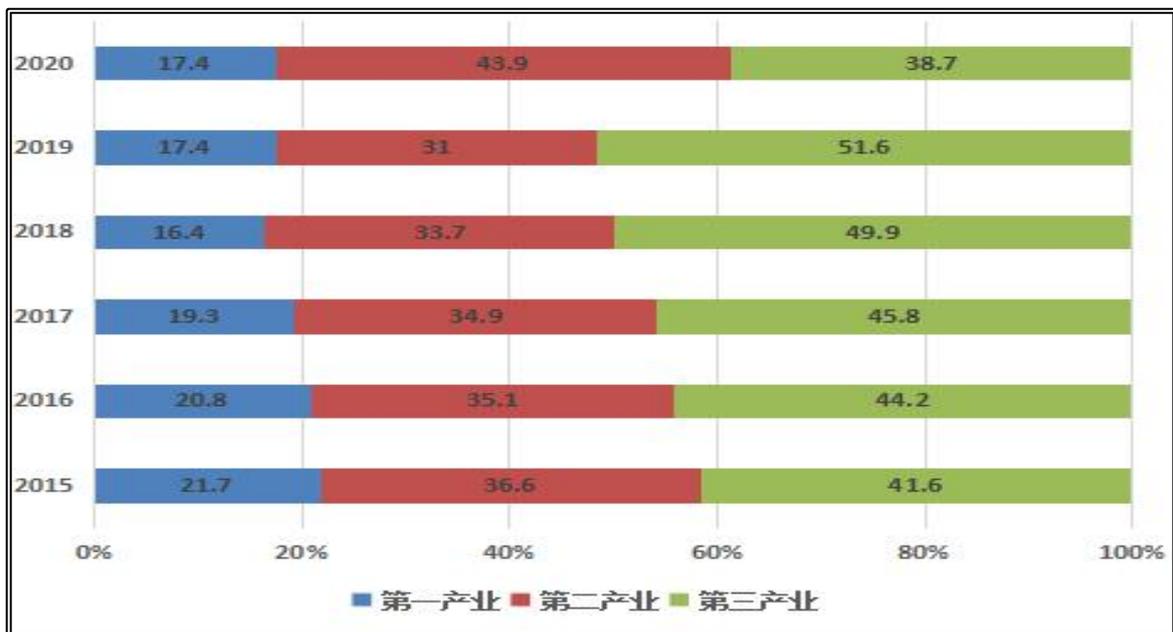


图 2-12 永州市 2015-2020 年产业结构比

二、农业产业化进程加快，优势产业已具规模

2020 年永州市完成农林牧渔业总产值 774.20 亿元，比上年

增长 4.4%，其中，农业总产值 325.93 亿元，增长 3.6%；林业增加值 89.67 亿元，增长 8%；牧业增加值 280.09 亿元，增长 3.5%；渔业增加值 42.27 亿元，增长 3.5%。全年粮食种植面积 482.13 千公顷，增长 3.3%，产量 296.78 万吨，增长 1.9%；蔬菜种植面积 193.48 千公顷，增长 2.8%，产量 615.74 万吨，增长 2.4%；油料种植面积 95.04 千公顷，增长 7.7%，产量 17.83 万吨，增长 9.0%；烤烟种植面积 18.68 千公顷，增长 4.1%，产量 4.22 万吨、增长 3.9%。全年出栏生猪 602.42 万头，下降 0.8%；出栏牛 30.15 万头，增长 8.5%；出栏羊 106.88 万头，增长 9.4%。猪、牛、羊肉产量 49.42 万吨，增长 0.2%；禽蛋产量 7.22 万吨，增长 13.7%；水产品产量 18.62 万吨，增长 2.4%。全年实施土地整治（高标准农田建设）项目 23 个，完成高标准农田建设面积 37.37 万亩，开工各类水利工程 3.02 万处，投入资金 25.66 亿元，完成水利工程土石方 0.27 亿立方米，新增节水灌溉面积 3.7 千公顷。农产品加工企业达到 6361 家，比上年增长 13.2%，其中，国家级及省级龙头企业达到 70 家，比上年增长 36.7%。家庭农场达到 9818 个，比上年增长 66.5%。永州市已获评国家级出口食品农产品质量安全示范市，对永州市农产品出口以及永州市由农业大市向农业强市迈进具有重大意义。永州市继续培育壮大农产品物流产业，积极推动龙头企业运用现代物流理念、模式和技术。

三、工业产业蓬勃发展，特色产业效果初现

永州市形成了以传统优势产业为基础，战略性新兴产业为重点、现代生产性服务业为保障的园区产业体系。产业类型包含先进机械制造业、电子信息产业、矿产品深精加工业、轻纺制鞋产业、新材料新能源产业、生物医药产业、农林产品深加工产业，对接珠三角区域优先承接发展的产业包括汽车（汽柴油车整车、专用及改装汽车、汽车零部件及配件）、化工、电子信息（电力电子元器件、半导体分立器件、光伏设备及元器件、半导体照明器件等）、农产品、轻工（制鞋、家用电力器具及配件）、生物医药等。重点园区和产业的发展，将会对物流以及交通运输提出更高的要求，要求永州市的对外通道网络不断完善。

表 2-3 永州市各区县的产业特点

序号	区县	产业特点
1	零陵区	锰产业、锰硅钙镁产业、新材料、核芯能源、军民融合产业、药业等新能源、新材料、新医药、新制造
2	冷水滩区	“十大”产业项目工程，即液晶显示面板为主的显示功能材料产业项目、电子信息产业项目、生物医药产业项目、智能制造产业项目、农产品深加工产业项目、现代农业产业项目、现代服务产业项目、商贸产业项目、仓储物流产业项目、文创文旅项目
3	祁阳市	重点做大做强轻纺制鞋、先进装备制造、电子信息等特色优势产业。
4	东安县	建材、冶金、机电和高附加值农副产品加工业等为主导的旅游型山水型县域、现代农业“金字招牌”、全域旅游。

序号	区县	产业特点
5	双牌县	细化工、竹木加工、新材料新能源、生物制药、农产品加工
6	道县	旅游与城市经济、现代农业、矿产
7	宁远县	现代工业、现代农业、现代服务业
8	蓝山县	皮革皮具、现代农业
9	新田县	化工、食品、医药和建材、电子信息产业
10	江华县	显示功能材料、先进储能材料、先进硬质材料、人工智能及传感器、文化印刷
11	江永县	绿色工业、香型农业、全域旅游

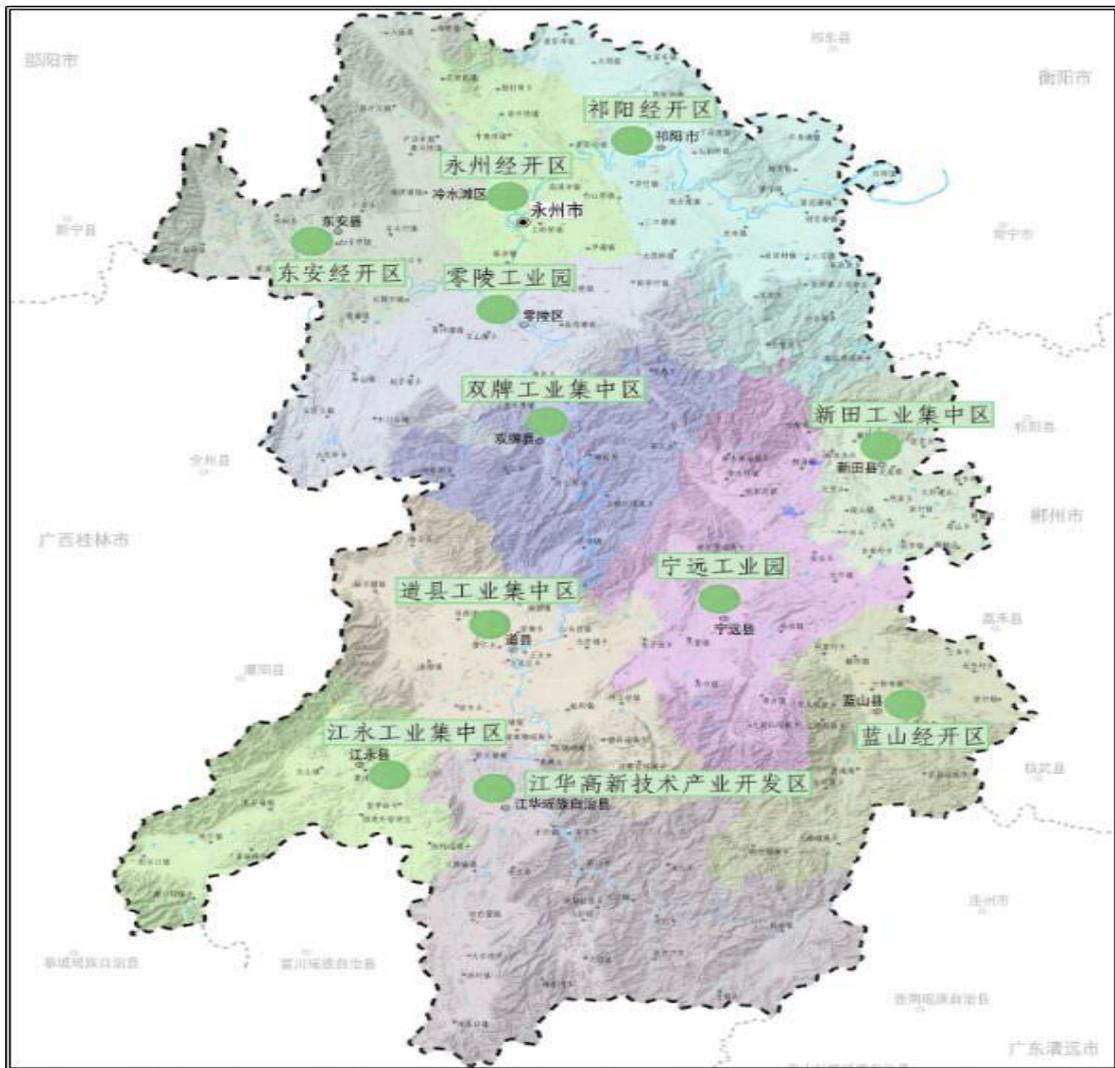


图 2-13 永州市产业园区分布示意图

第四条 旅游资源现状

永州市文化底蕴深厚。永州市自公元前秦始皇设置零陵郡以来，已有 2200 多年的建制史；唐宋八大家之一的柳宗元在永州十年为官，留下了著名的《捕蛇者说》、《江雪》、《永州八记》。

永州市自然禀赋优良。以永州八景为人所知，近年来，先后创建为国家森林城市、全国森林旅游示范市。此外，永州市是多民族地区，除汉族以外，有瑶、壮等 48 个少数民族，以江华瑶族自治县为代表。从区域旅游格局来看，永州市地处以山水休闲为核心的大湘南风情板块，西邻国际旅游城市桂林，是对接大桂林旅游圈的重要枢纽城市、大湘南重要的旅游集散中心。

从旅游资源禀赋来看，“十三五”期间获得了诸多品牌荣誉，2016 年国务院同意将永州市列为国家历史文化名城，2017 年 9 月被评为全国森林旅游示范市。舜帝陵被评为“2018 湖南十大文化地标”，柳子庙被评为“2019 湖南十大文旅地标”。江华水口镇被评为 2020 年湖南省十大文旅特色小镇。全市已成功创建等级景区 51 家（其中 4A 级 12 家、3A 级 39 家），目前永州东安舜皇山国家森林公园正在审批 5A 景区，2015 年以来成功创建 4 家 4A 级等级景区，特别是 2019 年创建了 3 家 4A 级旅游景区，创建数量居全省第一。目前，创建成功国家级生态旅游示范区 1

2020 年全市国内游客 5943.38 万人次，比上年下降 6.0%；入境游客 0.21 万人次，下降 95.1%。旅游总收入 519.49 亿元（新冠疫情影响，2020 年旅游成呈下降趋势，下降 4.2%），但长期预测仍保持增长趋势。其中，国内旅游收入 519.46 亿元，下降 4.0%。全市旅游等级区（点）50 家，增长 8.7%，其中 4A 级及以上 12 家，增长 37.5%。综合运输通道布局应便于这些旅游景点、景区之间的联系，促进永州市旅游业的振兴与崛起。



图 2-15 2015-2020 年旅游总人数及旅游综合收入变化

第二节 交通基础设施发展现状

近年来，永州市交通物流基础设施不断完善，基本形成由高速公路、国省干线、水运、铁路和航空等构成的立体交通网络。正处在积极探索推进集公路、水路、铁路、航空于一体的

综合交通运输体系建设，实现各种运输方式协调发展和有机衔接的重要阶段。

第一条 公路网现状

公路系统是永州市对外交通的主导方式。永州市骨架网络已初步形成，主要有二广高速、泉南高速、厦蓉高速、道贺高速。截止到 2020 年底，永州市交通基础设施不断完善，交通格局明显改观，基本形成由高速公路、国省干线、水运、铁路和航空等构成的立体交通网络。到 2020 年底，全市公路总里程 23131.52 公里，公路密度 103.91 公里/百平方公里。

表 2-4 2020 年永州市公路行政等级构成情况

行政等级	合计	国道(国家高速、普通国道)	省道(地方高速、普通省道)	农村公路(县乡村道、专用公路)
里程(公里)	23131.52	1129.88	1956.02	20045.63
比重(%)	100.00	4.88	8.46	86.66

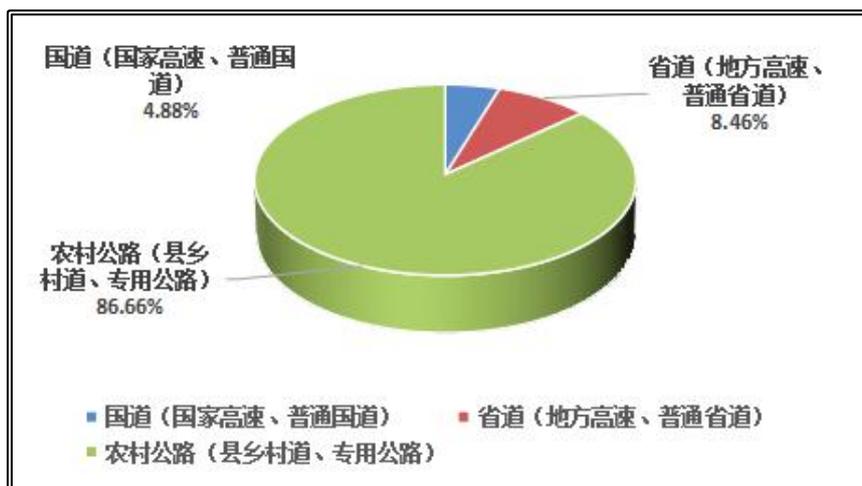


图 2-16 2020 年底永州市公路网行政等级构成状况

表 2-5 2020 年永州市公路技术等级构成情况

技术等级	合计	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级及以下公路
里程(公里)	23131.52	491.96	183.47	1376.55	468.18	19715.44
比重(%)	100	2.13	0.79	5.95	2.02	89.11

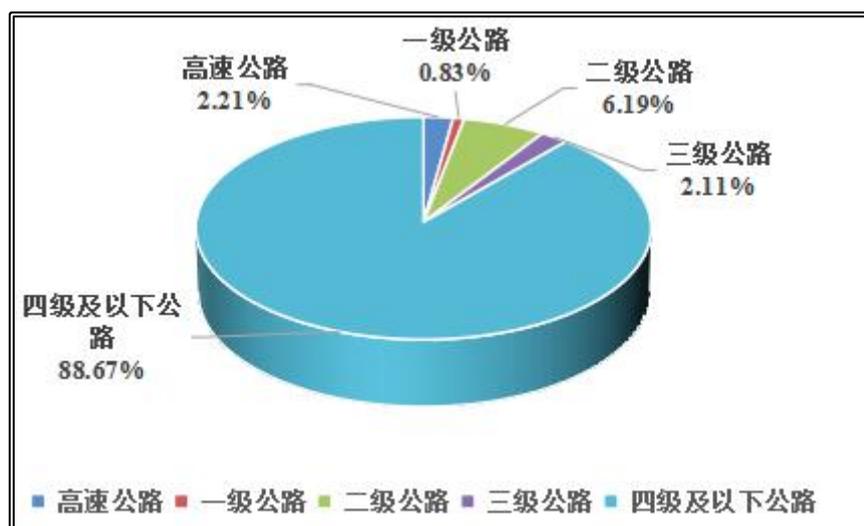


图 2-17 2020 年底永州市公路网技术等级构成状况

一、高速公路

截至 2020 年底，现有高速四条，分别为：泉南高速、厦蓉高速、二广高速、道贺高速，总里程 492 公里。“十三五”期间，永州市共有三条高速公路开工建设，总里程 138 公里，分别为：衡阳至永州高速公路、永州至零陵高速公路、永州至新宁高速公路，此外，还有两条高速公路已纳入“十四五”规划，总里程 121 公里，分别为：零陵至道县高速公路、桂东至新田高速公路。

二、干线公路

截至 2020 年底，永州市境内国道 7 条、省道 22 条，普通

国省干线公路 2593.94 公里（其中一级公路 183.47 公里，二级公路 1376.55 公里，国省道二级以上公路占比 53.89%），“十三五”期间，永州市共规划国省干线公路项目 34 个，规划里程长 776 公里，其中，已建成通车项目 8 个，218 公里，占比 28.17%；已完成设计批复正在开工项目 13 个，里程 333 公里，占比 43.02%；已完成设计批复但未开工项目 9 个，里程 182 公里，占比 23.51%，已完成省厅审查意见项目 3 个，里程 38 公里，占比 4.91%，国省道路况优良率达 95.31%。

三、农村公路

截至 2020 年底，永州市农村公路总里程 20045.63 公里，“十三五”期间，建成自然村通水泥（沥青）路 4096 公里，完成农村公路通客线路窄路基路面改造 3831 公里，改造农村公路危桥 402 座/10675.17 延米，新建农村渡改桥 40 座/6710 延米，完成农村公路安保隐患处治里程 7009 公里，农村公路路况中等率达 91.7%。乡镇通沥青或水泥路率、行政村通畅率均达到 100%。



图 2-18 永州市公路网现状

根据永州市和湖南省公路密度对比可知，永州市的面积密度 $103.91\text{km}/100\text{km}^2$ ，低于湖南省面积密度 $113.85\text{km}/100\text{km}^2$ ，说明永州市面积密度处于湖南省的低密度区；人口密度为 $42.47\text{km}/\text{万人}$ ，高于湖南省 $34.85\text{km}/\text{万人}$ ，说明永州市人口密

集，无法满足基本出行需求；经济密度为 10.97km/亿元，远高于湖南省经济密度 5.77km/亿元，说明永州市经济处于快速发展期，路网等级亟需进一步提高以满足于交通运输业的发展。总体来看，永州市综合密度 105.06，略低于湖南省综合密度指标 119.20，即说明永州市公路发展水平还落后于湖南省平均水平，因此从永州市公路运输发展角度，作为社会经济发展中重要基础设施，目前交通运输发展不能满足交通基本需求。

表 2-6 2020 年湖南省公路密度对比表

地区	公路总里程 (km)	面积密度 (km/100km ²)	人口密度 (km/万人)	经济密度 (km/亿元)	综合密度
永州市	23132	103.91	42.47	10.97	105.06
湖南省	241138	113.85	34.85	5.77	119.20

第二条 铁路网现状

永州市市域范围内现状铁路由洛湛线、湘桂线、衡柳客专 3 条线路组成。市域内的铁路线网总长度约 461km，其中，洛湛线在永州市域范围内约为 260km，湘桂线在永州市域范围内约为 105km，衡柳客专在永州市域范围内约为 96km。

洛湛铁路，北起河南省洛阳市，南至广东省湛江市，是我国“八纵八横”铁路干线之一，是中西部地区至华南地区及沿海地区深水港口的重要出海通道。洛湛铁路益阳至永州段是湖南

省三纵一横铁路网的重要组成部分，湘中地区主出海通道。通过湖南省永州市、广西壮族自治区贺州市、梧州市、玉林市，沿线人口 1200 万人，对地方经济有辐射带动效应。

湘桂铁路，线路自京广铁路上的衡阳站向西南引出，经黎家坪、冷水滩、东安县，在越城岭东侧进入广西壮族自治区境内经全州、桂林、柳州，再向南延伸，到中国 与越南的边境友谊关。湘桂铁路在永州市途径祁阳市、冷水滩区、东安县。该铁路为单线设计，线路等级低，承载能力差。

衡柳客专，即湘桂铁路扩能改造工程衡阳至柳州段，东起湖南省衡阳市，经永州市，西至广西柳州市，是湘南、广西、海南、粤西地区联系内地的最重要桥梁，也是湘鄂赣等省西南出海大通道，更是我国内陆地区与东南亚地区的重要国际纽带。全长 497.9 公里，设计时速 200km/h，预留 250km/h 提速条件。2013 年 12 月开通后永州真正融入以长沙为中心的“一个半小时经济圈”。

表 2-7 永州市主要铁路线情况表

序号	类型	路线名称	建设情况	永州境内里程 (km)	串连节点
1	二普速	洛湛铁路	建成	260	益阳、娄底、邵阳、永州、玉林
2		湘桂铁路	建成	105	衡阳、全州、永州、桂林、柳州
3	一快速	衡柳客专	建成	96	衡阳、永州、柳州

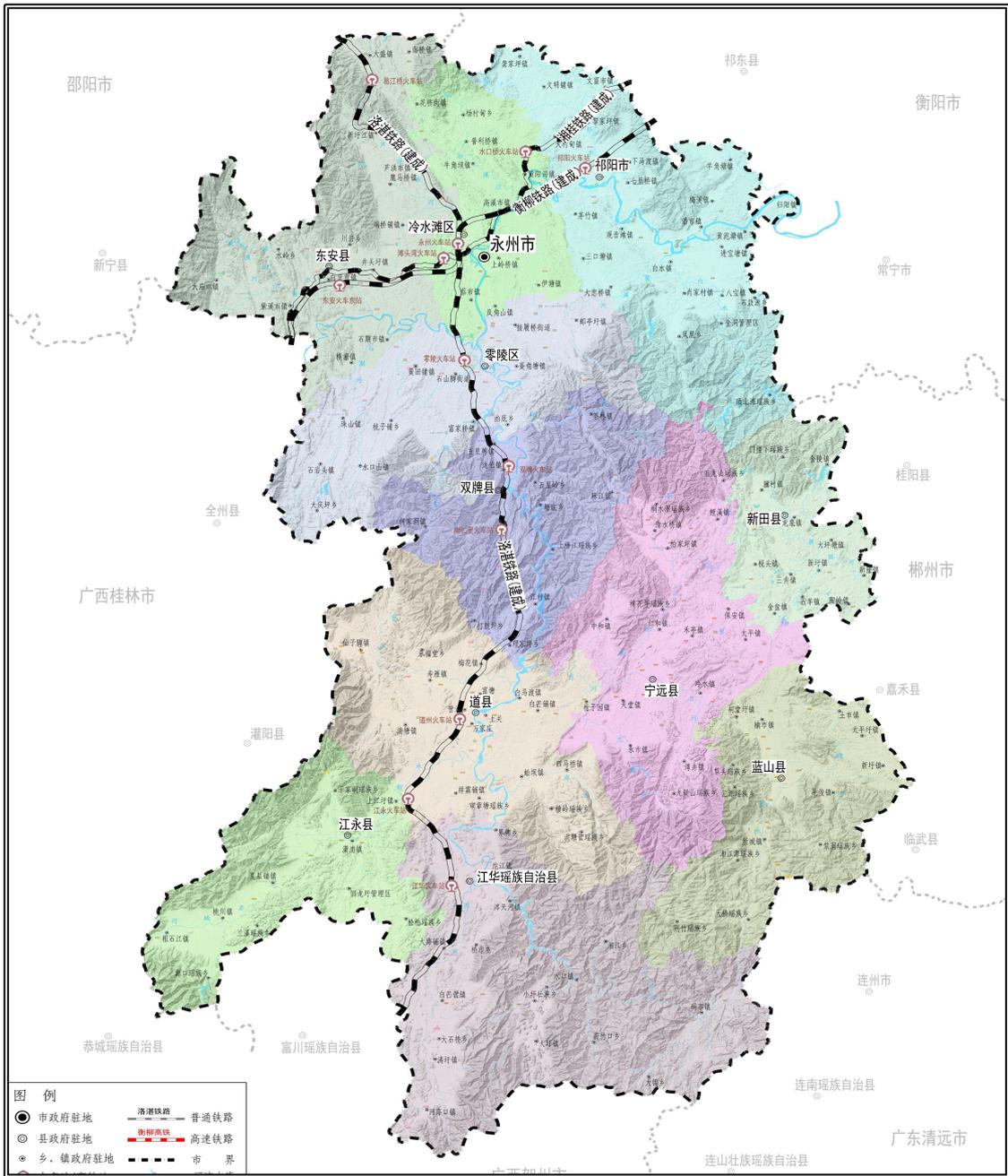


图 2-19 永州市铁路网现状

第三条 水运现状

永州市主要通航河流 12 条，湘江和潇水一条横贯东西，一条纵贯南北，构成“一横一纵”的 T 字形天然水运主通道。全国内河航道等级分七级，其中：I 级航道为 3000 吨，II 级航道

为 2000 吨，III 级航道为 1000 吨，IV 级航道为 500 吨，V 级航道为 300 吨，VI 级航道为 100 吨，VII 级航道为 50 吨。目前，全市航道总里程 551 公里，规划等级航道 465 公里。永州市实际等级航道只有湘江归阳至萍岛 150 公里，其余的均为等外级航道。具体为：

湘江：境内通航里程 206 公里，其中：湘江归阳至萍岛段 150 公里航道，航道定级为 IV 级，规划为 III 级航道（争取今年开工建设）。实际可通航 500 吨；湘江萍岛至斗牛岭段 56 公里航道，航道定级为 VI 级，实际可通航 100-300 吨。

潇水：航道里程 259 公里，其中：萍岛至道县段 134 公里航道定级为 V 级，实际可通航 100-300 吨；道县至江华段 125 公里航道定级为 VII 级，实际可通航为 50-100 吨。根据湘桂运河规划东线方案，潇水萍岛至江永淹水（永明河）航道规划为 III 级。

其他河流航道 86 公里，其中：泠江 36 公里，白水 3 公里，淹水 15 公里，紫溪河 7 公里，库区航道 25 公里。

除此以外，全市航道内共有航道枢纽 23 处，通航桥梁 21 处，其中：航道枢纽修建船闸 15 处，修建升船机 1 处，未修建通航设备的 7 处（能正常使用的 6 处）。

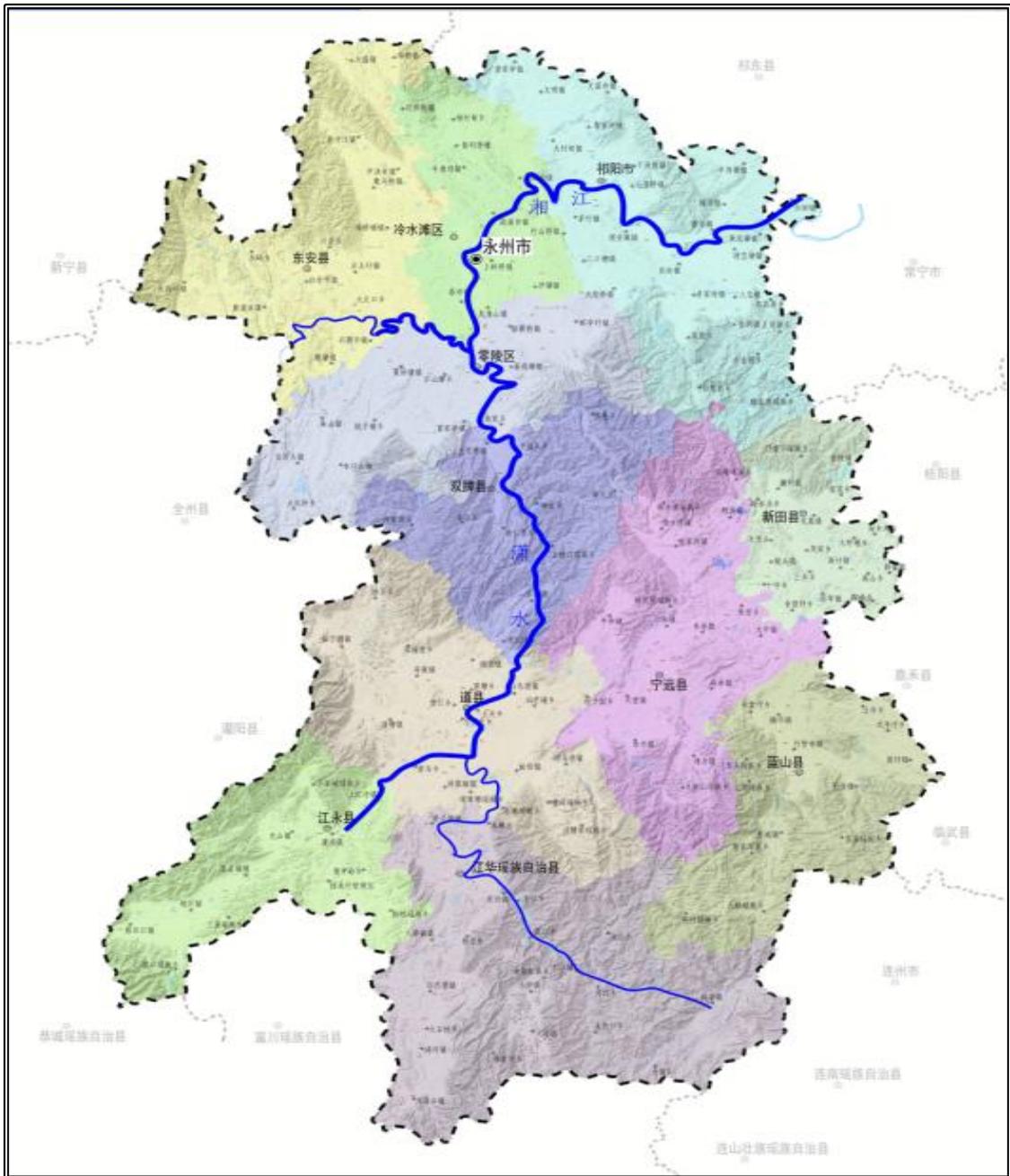


图 2-20 永州市水运网发展现状

第四条 民航现状

永州境内有军民合用永州零陵机场，目前永州零陵机场提质改造项目在去年年底全面完工验收并于 2021 年 1 月 31 日成功复航，已开通北京(大兴)—永州、上海(浦东)—永州—昆明(长

水)、重庆(江北)—永州—海口等 3 条航线。

零陵机场迁建项目：零陵机场迁建办正积极与咨询公司、部队对接，抓紧编制零陵机场迁建预可研报告，争取今年三季度完成编制并召开南部战区空军协调会议。

通用机场项目：目前永州市各通用机场前期工作正在积极推进，明确了牵头单位和专人（专班）抓这项工作，确定了机场选址，目前省人民政府已致函中国人民解放军空军做最后审批。

第三节 客货运及物流发展现状

第一条 客运服务市场

一、客运枢纽发展现状

永州市拥有火车客运站 8 个，其中高铁站有永州站、祁阳站和东安站，普通火车客运站有零陵站、道州站、双牌站、江永站、江华站；汽车站方面有一级站 6 个、二级站 9 个、三级站 6 个还有若干三级以下车站。

二、道路客运发展现状

2020 年全年全市货物周转量 182.75 亿吨公里，下降 2.7%，其中，公路 181.63 亿吨公里，下降 3.0%，水运货物周转量 1.12 亿吨公里，下降 8.2%。全市旅客周转量 24.01 亿人公里，下降 35.5%，其中，公路旅客周转量 23.84 亿人公里，下降 35.4%；

水运旅客周转量 0.17 亿人公里，下降 44.7%。年末全市公路通车里程 2.31 万公里。其中，高速公路通车里程 492 公里。年末民用汽车保有量 54.1 万辆，增长 12.1%；私人汽车保有量 51.3 万辆，增长 12.4%；轿车保有量 26.3 万辆，增长 14.6%。永州市经营道路客运的公司主要是永汽客运公司，目前拥有 2 级场站以上 12 个，一级站有 3 个（冷水滩、零陵、道县）。由于受到私家车、网约车以及动车等的冲击，2010 年后客运量下降严重，2016 年后每年下降 20% 左右，特别是中长途客车受到的冲击非常大，车辆数也由 1000 下降为 650 台左右。目前，永州市道路客运逐步向城乡客运一体化、定制班车、旅游班车等方向发展。

三、公交服务体系发展现状

近年来，永州市将城市公交优先发展战略纳入市政府的重点工作进行谋划实施，将公交优先与绿色出行建设相结合，大力发展城市公共交通，努力解决人民群众出行难问题，依托信息化、智慧化手段可实现交通运输快速、高效、集约发展，促进形成资源管理最优化和公共服务规范化的现代交通运输体系，提升人民群众的获得感和幸福感。

近年来，永州市强力推进品质活力新永州建设及“六大战役”重点项目建设工作，智慧交通建设发展取得了较大进展。市委市政府将智能公共交通工程建设纳入了智慧永州及智慧交通

建设。①**建立永州大道 BRT 工程智能化系统**，中心城区快速公交综合场站（BRT 首末站）要兼容 BRT 常规公交首末站、停车场、保养厂、洗车场、充电桩、智能公交调度指挥等综合功能，其规划用地规模不少于 108 亩，总建筑面积 11677 平方米，考虑 250 个停车位（其中 BRT 主线 12 米车辆停车位 50 个），其中 BRT 智能系统预计资金 5700 万元，28 个 BRT 站台基本完成（其中 5 个 BRT 站台正在建设中），正在筹备测试及验收工作。

②**建立普通公交智能化系统**，包括公交智能调度系统、公交行业管理信息系统、公交企业管理系统、公交服务乘客查询系统、（包括手机 APP 查询）公交客流分析系统、公交智能候车亭电子站牌系统内容的智能公交建设，预计投入资金 2400 万元。目前，600 多套车载设备已经全部移交并且安装完成；智能调度指挥中心的硬件设施已经基本完成，基本实现了车辆的实时监控、运行轨迹查询等功能；普通公交的计划排班正在抓紧时间进行测试中 8 个普通公交场站的调度设备设施未安装，正在筹备施工建设。

③**出租车/约租车信息服务管理系统**，经市政府同意，预计投入资金 1100 万元，该系统已纳入公共交通智能系统建设，与 BRT 智能系统、常规公交智能化打捆一并建设。

④**乘客指引系统**，标识标牌已完成，但场站多功能场站机、乘客站台信息自助查询，尚未建设；智能公交信息查询手机 APP 正在测试中。

四、机动车保有量增长情况

近年来，永州市机动车增长速度较快。2015年末全市民用汽车保有量 25.7 万辆、增长 14.1%；2016 年末全市民用汽车保有量 30.36 万辆、增长 18.1%；2017 年末全市民用汽车保有量 36.04 万辆、增长 18.7%，2019 年末民用汽车保有量 48.33 万辆、增长 17.5%，2020 年末民用汽车保有量 54.1 万辆，增长 12.1%。机动车数量的快速增长对于中心区交通压力和居民的出行方式结构都将产生较大影响。



图 2-21 机动车保有量及增长情况

五、行业管理持续规划有序

永州市开展“监管执法年”活动，全市交通工程质量安全监管覆盖率达到 100%。开展“两客一危”车辆交通安全监管工作，持续开展“打非治违”专项治理活动，加强对道路客运、危货运输、驾校、汽车维修等行业的日常监管，加大对水上“三无船舶”的打击力度，全市道路水路运输市场秩序更加规范有序。持续开展永州火车站公共交通秩序专项整治活动，加大黑的、摩的

等非法营运打击力度，积极参与国家交通模范管理城市和国家文明城市创建，踊跃参加社会大型公益性活动，城市客运整体形象得到有效改观。

第二条 市县乡物流服务

一、物流服务网络体系现状

截至 2020 年底，永州市物流企业和邮政、快运等各类营业网点共 718 处，其中物流园区 16 家、冷链物流 12 家、快运平台企业 11 家、零担专线 221 家、大车队整车运输 29 家、信息平台公司 6 家、供应链管理公司 4 家、城市配送公司 10 家、其他物流相关企业 15 家。钰丹智慧物流园、祁阳盈通达物流园、东安经开区物流园、江华县综合现代物流园、中国物流永州智慧物流产业园、永州国际农产品智慧冷链物流等重大物流项目的筹建与运营，进一步增强了市场活力和竞争力，初步形成了多元化企业、多元化物流园共同发展的新局面。



图 2-22 邮政业务总量及增长情况

二、物流技术装备发展现状

永州市围绕主导产业发展，传统物流服务加速向综合第三方物流和供应链管理服务转变，形成了农业物流、大宗货物物流、城乡商贸物流等三大物流体系，专业化物流持续发展。各类现代化仓储运输、信息化设备、拣选配送、联运设施等物流技术装备得到逐步应用，物流产业发展水平逐步提高。

第四节 综合交通运输现状问题

一、综合交通运输结构性问题仍然突出

综合交通一体化融合发展仍然不够，各种运输方式发展均取得了显著进步，但不同交通方式发展缺乏统筹，衔接不畅等问题仍较为普遍。城市内外交通衔接不畅，客货场站布局与城市发展、产业布局不够协调，枢纽站场集疏运体系不完善，交通“最后一公里”问题亟待解决。永州市公路客、货运输在综合运输体系中比重过大，分别高达 81.7%、89.4%，铁路、水运优势发挥不充分，大宗货物运输“公转水”、“公转铁”需求旺盛，综合交通运输结构亟待优化。

二、交通基础设施发展质量仍需进一步提升

永州境内有高速公路 4 条，分别为二广高速、泉南高速、

厦蓉高速和道贺高速，主要表现内部网络有瓶颈，全市由于双牌大山阻隔，天然形成南北两个区域，二广高速永州段不能完全解决南北高效通道的问题，中心城市辐射带动区域经济能力仍然较弱；总体规模有差距，永州市高速公路通车里程覆盖率为 219.64 公里/万平方公里，低于全省 317.5 公里/万平方公里的平均水平，高速公路通车里程缺口 220 公里以上。根据最新湖南省普通国、省道网络图，目前市域内普通国道有 7 条，分别为 G207、G234、G322、G356、G357、G537 和 G538，普通国道总里程 690.956km，其中普通国道中二级及以上公路总里程为 644.8km，国道中二级及以上公路占比仅 93.32%；普通省道有 22 条，普通省道总里程 1902.979km，省道中二级及以上公路占比仅 39.58%。普通国省道二级公路以上占比为 53.89%，部分线路仍存在断头路、单车道路段，服务能力与水平仍然较低，高等级路对重要节点覆盖仍有一定空白。农村公路连通重要乡镇及省级乡村特色旅游景点、产业园区标准有待进一步提升，路面宽度不够、会车难、安保设施配套不足等问题亟待解决。老旧客运站服务质量不高，功能配置有待升级。高等级航道通达范围仅限于四水下游，规模化、集约化港口明显偏少，货运航道尚未成网，水运创新发展、绿色可持续发展能力仍处于较低水平。

三、运输服务品质与保障水平有待提升

一是综合运输服务衔接水平不高，区域间、城乡间运输服务发展不平衡不充分问题依然突出。综合客运枢纽总量偏少、一体化程度普遍较低，换乘效率不高，专业化程度不足，旅客联程运输处于起步阶段；货运枢纽物流核心功能不强，“一站式服务”、“一单制托运”等联程联运模式覆盖面不足，“最先和最后一公里”等问题突出。二是运输协同保障体系尚不健全，各种运输方式信息共享、运行管控、安全应急合作有待进一步深化，现代物流发展的全链条、一体化货运服务能力不强。

四、数字信息技术赋能有待强化

行业信息化数字化发展水平和创新活力有待提升。行业内外协同性和集成度不高，跨部门、跨区域、跨业务间资源共享难、互联互通难、业务协同难等问题依然存在，行业数据资源体系化、规模化有待完善，数据赋能作用尚未充分释放，新业态、新动能有待培育。

五、治理体系和治理能力现代化水平不高

综合交通运输体系一体化发展的体制机制尚未完全理顺，仍存在统筹与协同方面的实际困难。法律法规建设相对滞后，数字监管、信用监管等手段应用不足，全链条、全过程事中事后监管体系尚未健全。行业管理理念、方式还难以适应新形势下改革发展需要。

六、交通建设资金缺口较大

2020年，永州市全年一般公共预算收入188.62亿元，难以支撑交通项目建设的大投入。永州市规划的国省干线公路大部分为山区公路，平均每公里造价1500—5000万元不等，而每公里国省补助280万元—1400万元。此外，由于永州未列入国家集中连片特困地区，与相邻的邵阳、郴州、怀化等市相比，农村公路通畅工程、干线公路、场站建设补助标准偏低。加之新的征地拆迁标准大幅度提高，导致资金筹集难度加大，项目建设压力增大。在国家实施“防范化解金融风险，严控政府性债务”政策的新形势下，政府融资渠道骤然收紧，县区财力有限，交通项目建设资金缺口更大，筹措更难，不少建设项目因资金缺口问题而处于暂停状态。

交通需求分析预测

第一条 交通需求预测指导思想

深入贯彻党的十九大精神，按照国家交通强国、“一带一路”、长江经济带（一带一部）、中部崛起、粤港澳大湾区等重大战略部署及努力将长江中游城市群打造成为全国经济增长第四极的要求，落实“创新、协调、绿色、开放、共享”发展理念，以建设安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输

体系为指引，坚持以人为本的基本导向，以提升服务质量为主旨、推进设施衔接为主线、完善建设标准为手段、加强支持保障为支撑，强化规划统筹、设施衔接、服务联动，着力推进湖南省综合客运枢纽功能层次化、衔接一体化、管理精细化，提高省际、城际、城市、城乡间公共交通方式间的转换效率，为湖南省永州市构建高质量综合交通运输体系奠定坚实基础。

区域社会经济活动的存在，社会经济的发展，使得对区域经济联系的需求增强，这也是区域运输需求产生、增强的直接动因。从经济学的角度讲，区域内部各子区域，区域与外部区域之间都存在着互补互利、依附从属、互相制约等多种复杂的关系，这些复杂的经济联系必须依托一定的物质基础，包括基础设施等才能维系。从社会角度来讲，区域的行政隶属关系、互存关系、公民之间关系以及生存、娱乐、旅游、社交等多种需求亦产生了大量的交通需求。因此，区域交通需求预测是建立在区域社会经济、土地利用分析等预测基础上的。

第二条 社会经济指标预测

经济发展预测依据历史规律的自然延伸，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，分析时采用了人口、地区生产总值（GDP）指标建立预测模型，各预测模型和预测结果详见下表 3-1。

表 3-1 主要社会经济指标预测值

指标	预测模型	2021	2025	2030
人口 (万人)	$y=0.197x+544.87$ ($R^2=0.9857$)	546.25	547.04	548.02
	增长率 (%)	0.03	0.04	0.04
GDP (亿元)	$y=143.72x+1275.8$ ($R^2=0.9857$)	2281.84	2856.72	3575.32
	增长率 (%)	6.72	5.78	4.59

第三条 社会全方式客货运量预测

用于客货综合运输量定量预测的方法有多种，在预测过程中综合考虑了长期趋势变动和因果关系因素的影响，本项目采用时间序列预测、回归预测、增长系数以及弹性系数等预测方法，建立的预测模型能适应较长时间的交通发展需求。

一、客运量预测

本规划基于永州市全社会客运量历史数据，结合永州市未来客运发展趋势，采用产值系数法对全社会客运量进行预测，永州市未来全社会客运量的预测结果如下表 3-2 所示。

表 3-2 永州市运输量预测表

年份	指标	
	客运量 (万人)	旅客周转量 (亿人公里)
2015 年	7987	57.09
2016 年	8207	60.60
2017 年	8453	62.24
2018 年	8699	63.89
2019 年	9007	65.03
2020 年	9218	66.99
2021 年	9336	69.32

年份	指标	
	客运量（万人）	旅客周转量（亿人公里）
2022年	9502	72.53
2023年	9796	75.14
2024年	9954	78.69
2025年	10422	82.63
2030年	12053	166.65
2021-2025年均增速	2.79%	11.83%
2025-2030年均增速	2.95%	15.06%

二、货运量预测

本规划基于永州市全社会货运量历史数据，结合永州市未来货运发展趋势，采用数学拟合方法对全社会货运量进行预测，永州市未来全社会货运量的预测结果如下表 3-3 所示。

表 3-3 货运量预测结果汇总

年份	指标	
	货运量（万吨）	货运周转量（亿吨公里）
2015年	5903.51	152.55
2016年	6275.10	160.22
2017年	6491.33	175.89
2018年	6718.60	182.69
2019年	6947.22	188.98
2020年	7151.11	192.62
2021年	7254.43	200.44
2022年	7431.26	208.67
2023年	7661.87	215.96
2024年	7938.61	223.78
2025年	8214.34	231.80
2030年	9856.27	399.57
2021-2025年均增速	3.16%	9.71%
2025-2030年均增速	3.71%	11.50%

第二节 全社会客货运量预测

第一条 小区划分及总量分担量

一、小区划分

本规划中，各规划小区划分以各区、县等的行政边界为小区边界。共划分 OD 小区 11 个，如表 3-4、图 3-1 所示。

表 3-4 OD 小区编号表

小区	小区名称	小区	小区名称	小区	小区名称
1	江永县	5	江华瑶族自治县	9	宁远县
2	东安县	6	双牌县	10	蓝山县
3	零陵区	7	冷水滩区	11	新田县
4	道县	8	祁阳市		

二、直接影响区客货运量预测

由小区划分可知，永州市行政区划内共包含交通小区 11 个，根据永州市现有统计资料，综合考虑经济、人口以及土地的影响，可以分析出各乡镇街道现状客货运量占整个永州市总客货运量的比重，得到各县区社会客货运量见表 3-3 所示。

交通小区客货运量分担比例模型如（式 3-1）所示。

$$Y_i = \frac{\sqrt{GDP_i \cdot P_i \cdot S_i}}{\sum_{i=1}^n \sqrt{GDP_i \cdot P_i \cdot S_i}} \quad (\text{式 3-1})$$

其中：Y_i 为 i 小区的客货运分担量比例；

GDP_i, P_i, S_i 分别为 i 小区当年的 GDP，人口和土地面积。

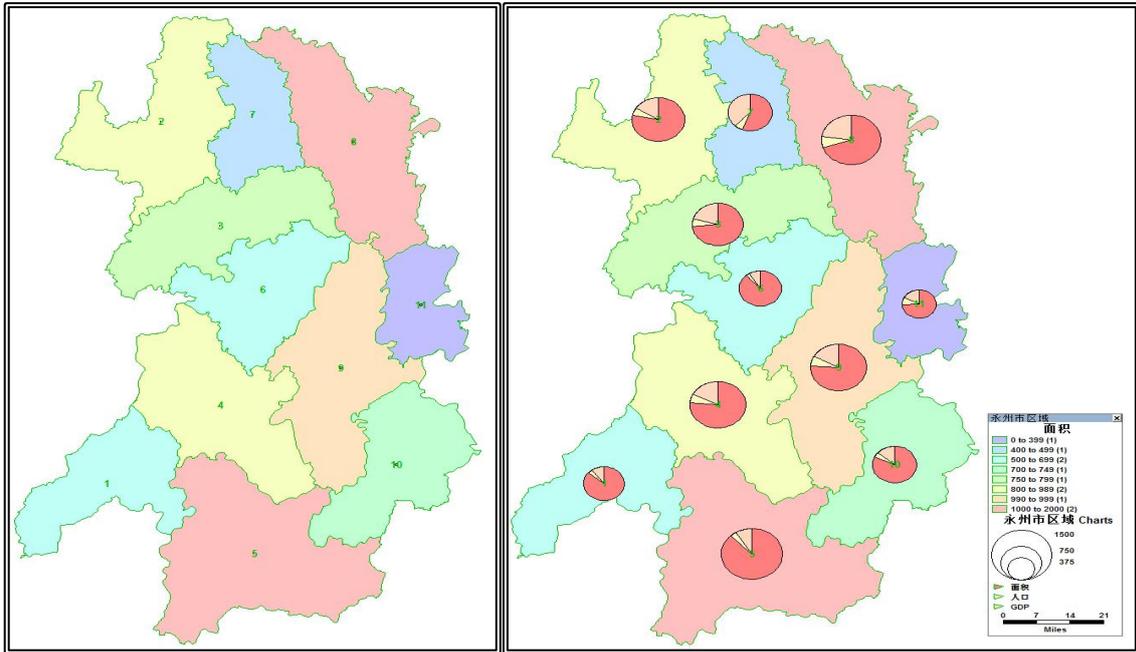


图 3-1 OD 小区划分 图 3-2 永州市人口、面积和 GDP 情况

表 3-5 永州市各区客运分担量（万人）

编号	小区名称	2021 年	2025 年	2030 年
1	江永县	346	384	429
2	东安县	933	1038	1160
3	零陵区	945	1049	1173
4	道县	1200	1333	1491
5	江华瑶族自治县	874	971	1086
6	双牌县	284	315	353
7	冷水滩区	868	965	1079
8	祁阳市	1721	1913	2139
9	宁远县	1286	1430	1599
10	蓝山县	549	610	682
11	新田县	371	413	461

表 3-6 永州市各区货运分担量（万吨）

编号	小区名称	2021 年	2025 年	2030 年
1	江永县	268	302	333
2	东安县	726	818	902
3	零陵区	1469	1654	1824

编号	小区名称	2021年	2025年	2030年
4	道县	933	1051	1159
5	江华瑶族自治县	680	766	844
6	双牌县	221	249	274
7	冷水滩区	1352	1522	1678
8	祁阳市	1339	1508	1662
9	宁远县	1001	1127	1243
10	蓝山县	427	481	530
11	新田县	289	325	359

第二条 车型换算系数及实载率

一、实载率分析

为正确评价永州市内公路客货运输市场供需情况，了解客货实载率实际情况，项目组通过统计资料和调查资料，以及其它项目相关资料，得到永州市的实载率如下表 3-7 所示。

根据车型分布，客运车辆中，小客车主要承担各县市区间的客运运输，多为个体挂靠经营和承包经营车辆，公司化经营较少，运力投入过多，实载率较低；大客主要承担城际等长短途客运，公司化经营多，有集约化优势，因而实载率较高。货运中，小货、中货多为个体自用车辆、个体经营或承包经营车辆，多用于工农业生产 endpoint 中小规模运输，实载率较低；随着物流运输业的快速发展及公路交通的完善，大货、特货和拖挂车的作用越来越重要，且多属于公司化经营，物流信息系统建设完善，规模化优势突出，实载率较高；集装箱车在运输中常有一半行程处于空驶状态，实载率处于中等水平。

表 3-7 永州市的实载率（万吨）

车型 项目	货车						客车	
	小货	中货	大货	特货	拖挂车	集装箱	小客	大客
平均额定吨座位	1.38	4.60	10.10	16.20	9.30	18.80	8.80	27.90
平均实载吨座位	0.75	3.26	8.15	14.36	7.96	14.3	5.56	23.80
实载率 (%)	54.35	70.87	80.69	88.64	85.59	76.06	63.18	85.30
	76.03						74.24	

高速公路具有自身优势，是永州市通往外部经济联系区域的主要运输通道，道路服务水平较高，吸引了大量客货车辆的使用，货车流量较大，其实载率也相对较高。部分矿产运输车辆甚至超载，客车多以中长途运输为主，实载率相对较高；国道作为交通骨干线路，是永州市对外联系的重要通道，客货车辆实载率一般在 60%~80%之间；省道及部分县道是连接各县市及重要城镇的动脉，车速较高，车流量不大，且农用车数量占一定比重，客货车辆平均实载率通常在 50%~70%之间。

影响区车型构成比重见表 3-9 所示，在汽车交通出行中，客车占 70.1%，货车占 29.9%。在货车出行中，小中货所占比例较大，拖挂车与集装箱车较少。在客车出行中，小客所占比例较大，大客所占比例较少。

采用《公路技术标准》选取标准 PCU 小客车换算系数，计

算混合车型换算系数如（式 3-2）下：

$$\sum E_i \times X_i = X \sum E_i \quad (\text{式 3-2})$$

其中：E—分车型客货量；X—分车型换算系数。

表 3-8 车型分类表

编号	车型	定义
1	小货	2.0 吨以下
2	中货	2.0 吨至 7.0 吨
3	大货	7.0 吨至 20.0 吨
4	汽车列车	20.0 吨以上
7	小客	轿车、吉普、面包(19 座以下、含 19 座)、机动三轮
8	大客	19 座以上的客车

表 3-9 永州市汽车交通量构成表

车辆类型	货车					客车		
	小计	小货	中货	大货	汽车列车	小计	小客	大客
比例%	29.90	12.60	8.40	6.10	2.80	70.10	65.30	4.80

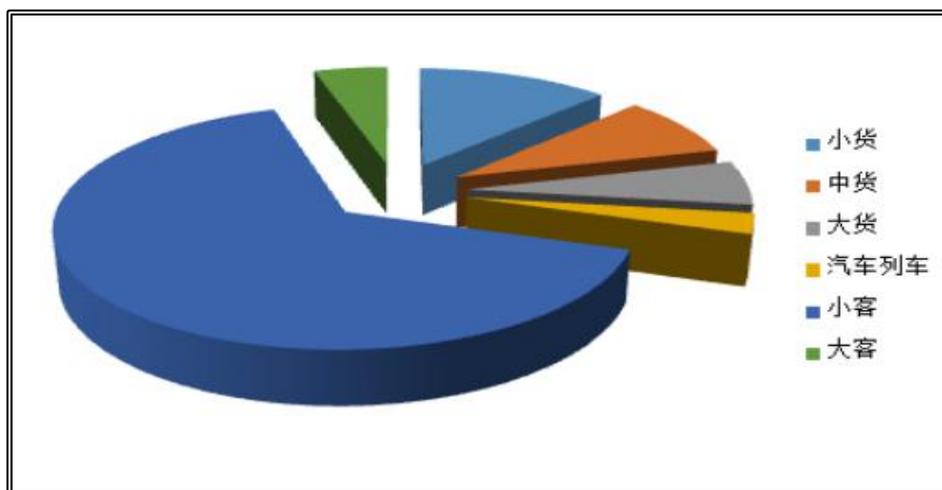


图 3-3 2020 年底断面交通量车型构成

表 3-10 2020 年永州市混合交通车型换算系数

车辆 类型	货车				客车	
	小货	中货	大货	汽车列车	小客	大客
比例 (%)	12.60	8.40	6.10	2.80	65.30	4.80
归一 (%)	10.15	10.15	12.28	9.02	52.60	5.80
车型换算系数	1	1.5	2.5	4	1	1.5
综合换算系数	1.727				1.03	

表 3-11 单位载客货量、车型换算系数预测 (单位: 吨、人)

类别	货车			客车		
	2021	2025	2030	2021	2025	2030
单位载客货量	11.62	12.34	14.08	6.52	7.30	7.82
车型换算系数	1.85	1.93	2.76	1.11	1.32	1.66

第三条 各小区发生 (吸引) 量

结合上述分析预测, 对全社会客货运量换算为各小区发生、吸引量, 详见表 3-12 和表 3-13。即可由下式计算得到,
 标准小客车数 = [运量 (万人或万吨) × 车型换算系数 × 10000] / [单位载客 (货) 量 × 365]。

表 3-12 小区特征年客运发生吸引量 (单位: pcu/d)

编号	小区名称	2021 年	2025 年	2030 年
1	江永县	3364	3766	4210
2	东安县	5794	6639	7540
3	零陵区	9175	10301	11516
4	道县	5828	6543	7315
5	江华瑶族自治县	4246	4767	5330
6	双牌县	2758	3097	3462
7	冷水滩区	7541	8845	10232

编号	小区名称	2021年	2025年	2030年
8	祁阳市	8362	9388	10496
9	宁远县	6251	7018	7846
10	蓝山县	2666	2994	3347
11	新田县	1804	2025	2264

表 3-13 小区特征年货运发生吸引量（单位：pcu/d）

编号	小区名称	2021年	2025年	2030年
1	江永县	1153	1296	1791
2	东安县	3119	3505	4843
3	零陵区	9337	10456	12345
4	道县	4007	4503	6222
5	江华瑶族自治县	2920	3281	4534
6	双牌县	948	1065	1472
7	冷水滩区	5802	6521	9011
8	祁阳市	5749	6461	8928
9	宁远县	4298	4830	6674
10	蓝山县	1833	2060	2847
11	新田县	1240	1394	1926

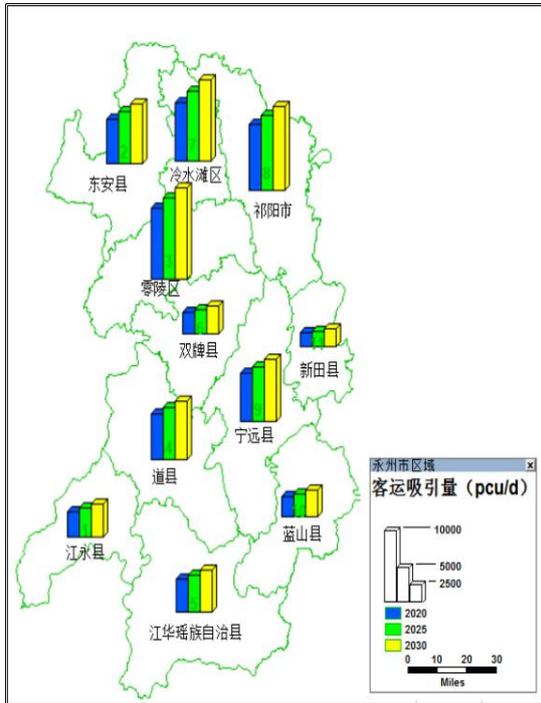


图 3-4 全社会客运交通需求图

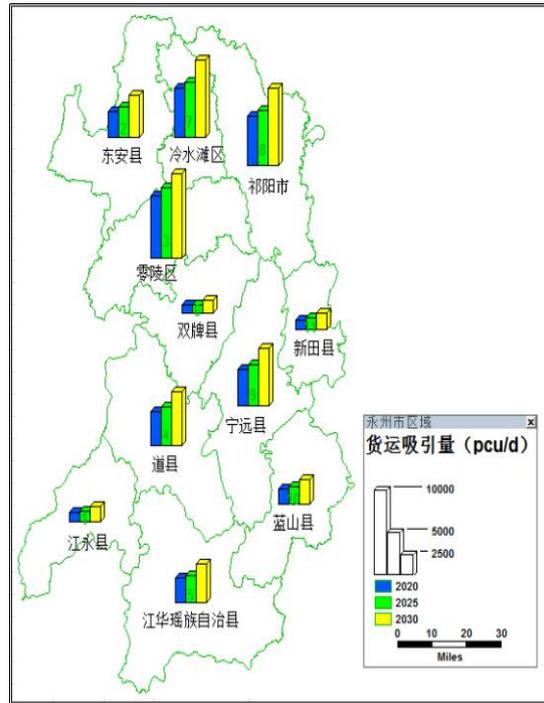


图 3-5 全社会货运交通需求图

第一节 综合交通发展 SWOT 分析

基于永州内外部竞争环境态势分析，将各种主要内部优势、劣势和外部的机会和威胁等通过调查列举出来，把各因素相互匹配分析，可进行全面研究。

表 4-1 永州综合交通发展 SWOT 分析表

<p>优势 S</p> <p>地理区位条件较好，三省区交界处； 市委政府重视城市与交通规划； 综合交通设施架构初步形成； 对外通道和市域交通初显成效； 现有农村公路建设具备一定基础； 多条国家交通网络通过； 各版本上位规划比较全面；</p>	<p>劣势 W</p> <p>与国家通道和中心城市衔接不畅； 市域交通与城镇空间匹配不好； 交通建设整体水平高，支撑力不高； 枢纽布局有待整合； 物流发展规模小层次低； 客运体系尚未形成，衔接不好； 交通发展受资金约束加大；</p>
<p>机会 O</p> <p>交通强国、“三高四新”、一带一路、粤港澳大湾区和长江经济带（一带一部）； 承接产业转移和面向东盟开放合作先行区； 水运发展潜力大，航道港口和湘桂运河纳入规划； 全域旅游生态景观建设、湘赣边区域合作示范区综合交通运输发展、交通科技兴安；</p>	<p>威胁 T</p> <p>“三区三线”的制约； 交通发展面临土地和环境的矛盾； 交通建设项目投融资渠道单一； 在区域发展中有边缘化的风险； 在国家和区域中地位不突出； 交通引导市域空间发展有挑战性； 机动车体量增长快带来交通问题；</p>

第二节 战略定位

总体定位：从国家层面看，打造永州市成为长江中游城市群和湖南省面向东盟开放合作先行区；从省际层面看，永州市可作为对接两广的节点城市和承接产业转移的物流通道；从区域层面看，永州市是衔接长江经济带和北部湾经济区的腹地与

桥梁，湘桂粤交界处区域性交通枢纽城市；从城市层面看，永州市综合交通体系是永州市基础性、先导性、服务性和战略性产业，将在引领永州城市发展、服务社会经济和人民群众出行中发挥重要作用。

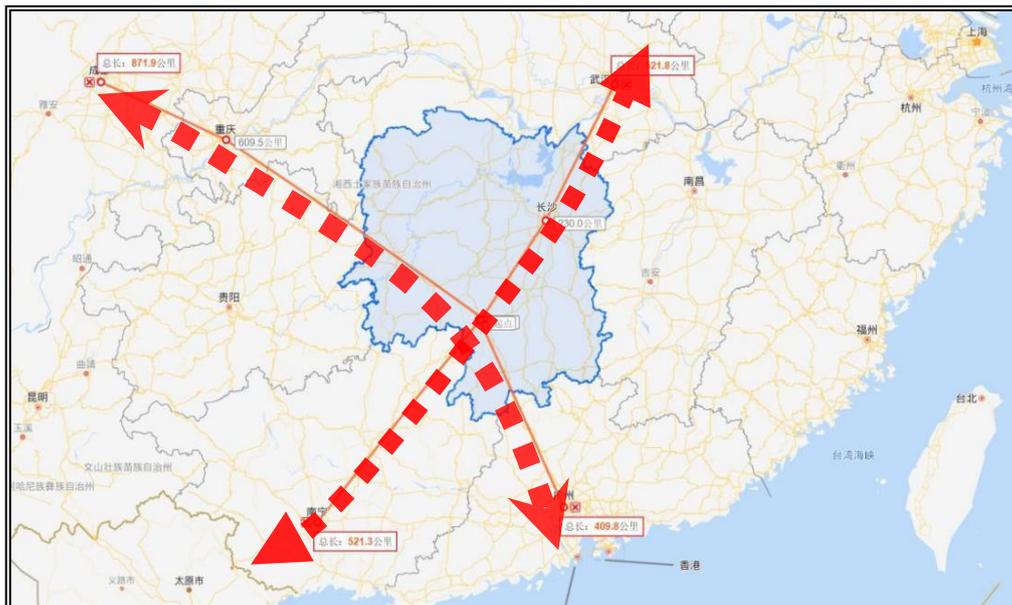


图 4-1 永州市综合交通发展战略定位示意图

一、适应并引导市域国土空间布局

永州市为推进城乡融合发展，大力提升中心城区首位度，抓实抓好城乡环境基础设施建设，扎实推进乡村振兴等任务；由于交通设施与永州市城镇化空间格局的引领和匹配度不够，交通基础设施建设现状日渐成为社会经济和产业发展的瓶颈。现有道路交通“马路经济”特征明显，干线公路交通功能混杂，交通供需矛盾突出；由于受城市历史发展格局影响，铁路、湘江、山体分隔，使得永州市域内部道路网络连通性较差，道路瓶颈

较多，整体上运行效率降低。同时，在永州市总体规划调整和城市发展方向调整的契机下，综合交通运输将面临新的机遇与挑战。

二、支撑城市定位和社会经济发展

永州市提出打造国家区域性综合交通枢纽城市、文化生态旅游名城，全国文明城市，湖南省对接东盟开放合作先行区，融入粤港澳大湾区引领区、建设湘南承接产业转移新高地的定位。从满足产业转移和对外开放需要看，永州市综合交通运输体系发展战略定位的研究必须以永州市城市定位为依据，与其在城市经济社会发展中的功能作用相匹配。

三、促进永州周边区域协调发展

国家发改委和交通运输部等两部委印发《国家物流枢纽布局和建设规划》，其中包括长沙、衡阳、岳阳、郴州、怀化，永州市作为不邻接大通道和港口的城市，需要在新的区域发展格局中找到定位。同时，在国家长江经济带、粤港澳大湾区、东盟开放合作先行区的发展上升为国家战略的背景下，需统筹对外开放要素，综合运输体系定位要促进周边区域的协调发展。

四、服务新时代人民群众客货出行

2008年开始，探亲访友、度假旅游等超过公务出行成为民航消费的最大市场；高速铁路网的建设诱发了大量的探亲访友、度假旅游出行，交通需求呈现个性化、体验化特征。从2016年

起，旅行者出行方式的散客化和自助化趋势越发明显。收入水平的提高和消费观念变化下，国民对交通系统的要求由简单的满足基本出行的需要，逐步趋向于追求更高的出行体验。同时，货运需求向轻质化、高附加值转变。

第三节 战略指引

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，认真贯彻落实中央、省、和区域发展等一系列重大方针政策。在交通强国、一带一路战略布局下，以构筑安全、便捷、高效、绿色的综合交通运输体系为主线，坚持“适度超前、片区一体、外畅内优、集约高效、安全可靠”的发展方针；以全面加快运输通道、交通网络和综合运输枢纽等重大综合交通基础设施建设为重点，实现综合交通运输设施的快速发展与能力提升，拓展“外拓内联”的综合交通运输格局。以加强综合交通运输方式协同协作、竞合融合、一体化运输为着力点，优化运输结构，创新运输新组织模式，提升运输技术水平，强化综合治理能力，推动“互联网+”与运输深度融合，构建衔接顺畅、优势互补、资源共享、安全可靠、经济高效、低碳绿色的综合运输服务系统，加快综合交通运输服务提能增效，提升综合交通运输服务与应急保障能力。构筑安全、便捷、经济、高效的现代综合交通运输体系，在引领永州城市发展、服务社会经济和人民群众出行中提供强

有力的支持和保障。

第四节 发展目标

按照使永州形成现代化综合运输体系总体目标，将永州打造成为长江中游城市群和湖南省面向东盟开放合作先行区，对接两广的节点城市和承接产业转移的物流通道；衔接长江经济带和北部湾经济区的腹地与桥梁，建设成为湘桂粤交界处区域性交通枢纽城市，满足未来永州市分布特点的交通需求，坚持以加快发展为第一要务，着力优化交通基础设施网络，强化交通运输枢纽建设，提升物流服务功能，加速综合交通运输转型升级与结构优化。

抢抓国家重大工程建设机遇，推动高速铁路、高速公路、航空、水运建设，构建承东启西、联南通北的综合交通枢纽。抢抓西部陆海新通道建设机遇，谋划从西部地区经永州至广西北部湾、广东湛江港出海口的第四条主通道，打造西部陆海新通道关键节点和湘粤桂区域商贸物流中心，为建设国家物流枢纽承载城市奠定基础。到 2025 年，永州市“十字型”对外综合运输通道格局基本形成，“对内大循环、对外大通畅”目标初步实现，综合交通运输网络不断完善，基本建成国家区域性综合交通枢纽城市。

一、公路网建设目标

1.高速公路

高速主骨架网络布局架构，起到对内衔接重要节点，对外连通重点发展地区，提升公路等级水平和服务功能，实现“县县有高速”。与周边区域充分衔接，主要承担过境运输和对外运输职能，是永州对外综合运输通道的重要组成部分。永贺高速与规划的道连高速能提升通往广州的运输通道能力，疏解二广高速。

2.国省干线公路

“十四五”期间，以“普通国道全面提质、干线公路成线成网、经济节点有效衔接、强国领域示范引领”为目标，进一步提升普通国省道发展水平。到2025年，基本建成与永州市“收费”的高速公路快速交通系统相匹配，与城镇体系规划、资源分布和产业布局相适应，与多种运输方式有效衔接的“免费”普通国省道路系统。

①普通国道（主干线）全面提质

消除普通国道断头路、单车道路段，推进永州市普通国道三级及以上全线贯通，有效缓解普通国道过城镇路段瓶颈制约。形成“一环一横八射”一级公路主干线网络，主要作用是增强永州市中心城区与其他县乡之间的快速联系，凸显市中心城区的中心首位功能。

②次干线公路成线成网

逐步完善永州市“8横6纵7联络”次干线骨架网，“十四五”期三级及以上路段占比70%以上；省际通道与邻省路网有效对接，有效连通比例达90%以上。

③经济节点有效衔接

省级以上产业园二级及以上公路连通率达100%。

3.农村公路

紧紧围绕实施乡村振兴战略和加快推进农业农村现代化，以“提升服务功能、完善路网结构、规范设施安全”为目标，结合永州市现有农村公路发展现状，重点建设旅游路、资源产业路，高质量推进“十四五”农村公路建设。

全面推进乡镇通三级公路建设，以城带乡，把乡镇建设成为服务农民农村的区域中心，进一步巩固脱贫攻坚成果，全面推动“乡村振兴”落地实施。

4.水运建设目标

为充分发挥水运具有投资省、占地少、运力大、成本低，对生态环境影响小等独特优势，永州市规划形成“T”字型航道布局，建设2个枢纽港一条运河，实现永州水运“北联长江，南达珠江”的通江达海格局，全面推动永州江海联运、水铁联运、公水联运等多式联运工程，带动当地经济快速转型发展。永州市航道网规划为“一主两支”的航道规划体系。

5.枢纽站场建设目标

① 客运枢纽

以满足永州市经济发展和区域客运需求为目标，以人性化、便捷化为特征，加强各种运输方式客运体系之间的衔接，逐步构建高效衔接、布局合理、层次分明、功能完善的综合客运服务体系，全面提升永州市客运服务质量与水平。构筑服务于湘粤桂沟通、地区交流和城市内部联系的多层次客运枢纽体系，提供高水准的客运换乘服务，发挥省际交通枢纽的区位优势。同时建立完善的对外客运枢纽和城市客运枢纽体系以及相应的客运枢纽集疏运输体系，实现枢纽内客流的高效转换和便捷换乘，以客运枢纽引导与支撑新城开发和旧城更新，引导城市空间结构的优化发展。

② 城市公交

以建设永州市公交都市为目标，确立公共交通在永州市交通系统中的主体地位，公共交通保障机制更加完善并实现长效化，以国家公交都市建设为指导，通过公交基础设施、提升公交服务能力等手段，对标公交都市先进经验，全面提升永州市公交发展水平，公交市场环境更加健康并继续保持可持续发展，全面建成便捷、安全、智能、绿色、惠民的永州市城市公共交通服务体系，较好地满足广大人民群众的基本出行需求。

③ 物流

“十四五”永州市物流体系发展目标为：到 2025 年，构建结构清晰、层次分明、功能完备、类型协调、效能显著的现代物流体系，建成完善的现代化城市物流内循环体系与重点鲜明的物流外循环体系，全面提升对城市民生保障、经济产业发展的服务支撑能力和水平，实现“对内大循环，对外大通畅”，力争成为国家物流枢纽承载城市，在规范化、高效化、集约化、协同化、智能化基础上完成永州市现代物流的跨越式发展。结合永州市产业区域空间布局特色化、高端化、智能化、绿色化和融合化的发展方向和“一核、两区、四通道”的物流基础布局，从永州市交通区位优势出发，着眼积极融入全省、全国乃至全球物流循环，落实推进现代物流对于永州市经济社会发展的支撑与保障服务，着力建设“一枢纽、三节点、四区块、四通道、四网络”为主体的现代物流空间发展新格局。

第五节 各种运输方式定位分析

根据不同运输方式的特点，结合永州市各种运输方式布局的实际情况，确定永州市各种运输方式在永州综合运输体系中的定位。具体如下：

一、公路—公路运输是永州交通方式的主体和基础

永州市公路运输同时为市内中短途运输、长途运输以及过境交通提供运输服务。同时永州市积极推进与长江经济带、粤

港澳大湾区、东盟地区的联系，衔接市域内短途旅客运输。

二、铁路—铁路运输为永州交通方式的骨架

永州市高速铁路主要为其与周边城市之间提供便捷、快速的旅客运输、中转及过境服务；普通铁路主要为永州与内陆、沿海地区联系提供中长途货物运输服务及沿线旅客运输服务。

三、水运—水运将成为永州综合交通体系的特色与亮点

永州市水路运输当前主要以段落性内河航运为主。随着湘桂运河以及沿线港口开发建设等工程的逐步实施，永州市水路运输在货运方面将主要为长江经济带、粤港澳大湾区、北部湾经济区和等区域经济发展等提供战略支撑，其中有条件的通航航段可以开展水上旅游开发。

四、航空—航空将成为永州交通高端对外交通方式

永州航空运输主要为永州市域高端旅客出行提供中远距离直达客运服务，并为高附加值的小件货物提供运输服务。随着经济社会发展以及承接产业转移的纵深推进，永州市的航空运输需求必将加大，加强与国内各地的联系，完善永州市综合运输体系，并完善湖南省的航空运输网络，促进永州经济社会发展。未来结合机场的建设，在附近打造新的产（工）业园，重点发展保税物流、冷链物流、临空制造、高新技术产业等临空指向性强的重点产业。

第六节 综合交通运输体系构建

根据永州市交通运输发展的自身特点和实际情况，提出永州市综合交通运输的框架体系为建设“一体化的综合交通运输网络、多层次的枢纽体系、优质的运输服务系统、完善的支持保障系统”。

一、构建一体化的综合交通运输网络

以综合运输通道建设为重点，加快构建由高速路、铁路、港口航运、民航运输等构成的快速、高效的骨干交通网，进一步完善干线公路、农村公路构成的微循环交通网络，逐步形成多种运输方式布局合理、通达性高、覆盖率大的综合交通运输网络。

二、建设多层次的枢纽体系

1.综合客运枢纽

以铁路、公路、民航等对外客运枢纽建设为主体，加强城市交通与其紧密衔接，注重多种交通方式有机结合，构建换乘便捷、运转高效的一体化综合客运枢纽。

2.综合货运枢纽

进一步挖掘并发挥永州市内河航道和港口优势，优化公路与港口、机场、铁路站场之间的运输组织，统筹多种运输方式紧密衔接，注重与产业园区、商贸市场的有效对接，形成层次分明、功能完善、分工明确的综合货运枢纽。

3.建立优质的运输服务系统

①客运系统

以高快速路、铁路、航空及道路客运为主，构建适应永州市区域一体化发展合作的快速客运系统；发展公共交通和区域一体化将是中心城区的重点工作，优先发展公共交通，构建以快速公交系统（如 BRT）为骨干，常规公交系统为主体，出租汽车为补充，紧密衔接、高效运转的城市公共交通系统；理顺城乡客运的管理体制机制，整合城乡客运资源，建立布局合理、相互衔接、方便快捷、畅通有序的城乡客运一体化系统。

②货运系统

以促进现代物流发展为重点任务，以货运枢纽和相关港口为节点，以综合交通网络为载体，以信息服务为手段，构建高效、优质、环保的货运服务体系；以高速路为主体，干线公路、普通铁路、内河航运为辅助，构建快速、安全的货运通道；以电子信息技术为基础，形成行业信息化、信息标准化、管理科技化的物流信息平台，最终构建多种方式相协调、布局合理、功能完善、节能环保的现代化货运体系。

③交通支持系统

推进交通科技进步，进一步完善科技创新体系，提升科研创新能力，加强科研成果推广应用，实施行业标准化建设；加强交通信息化建设，逐步实施行业管理、公众出行信息服务、交通安全与应急、交通运输经济运行监测预警、交通决策分析

等信息系统建设，积极构建物流公共信息平台，加强信息化基础工作和保障能力建设；加强交通安全监管体系建设，完善交通运输应急体系。

④强化完善的支持保障系统

为了促进永州市综合运输体系规划的顺利实施，确保制定的综合运输发展战略与目标能够实现，使永州市综合运输高效合理运行，需要制定和落实综合运输发展的保障措施，主要包括制度保障、资金保障、技术保障、人才保障等。

第七节 战略重点

围绕永州市综合交通运输体系的总体战略目标以及基础设施、运输服务与支持保障等的战略目标，按照永州市综合交通运输体系的发展路径要求，永州市综合交通运输体系的发展战略重点如下：

第一条 优化综合运输通道网络

以优化完善永州市综合运输通道及网络系统为目标，充分发挥铁路、公路、水路、民航等运输方式的比较优势，布局区域和市域两个层次的综合运输通道。实现永州与国家和区域运输大通道的对接，实现永州与周边城市快速、便捷、安全地对接，推动永州市经济社会发展，引导城市发展格局，逐步形成多种运输方式布局合理、通达性高、覆盖率大的综合交通运输

网络，实现“对内大循环，对外大畅通”。

一、对外综合运输通道

根据湖南省新型城镇化规划、北部湾及粤港澳大湾区相关规划，结合国家综合运输大通道规划，布局区域综合交通运输通道。以“高速铁路+普铁+高速公路+普通公路”等结合的方式，实现永州对外交通“衔接东西、贯穿南北、集散客货、通江达海”的格局。形成联系东盟、广东珠三角、湖南和广西的综合运输通道网络，以满足客货流对于出行费用、时间的不同需求，达到连南接北，承东启西的交通综合运输通道。

二、市域综合运输通道

完善公路网布局，实现以高等级公路为主，以过境铁路线路，形成完善的市域综合运输通道布局。主要服务于永州市各城镇之间及永州市对外交通联系，实现与主要产业区和重要枢纽的联系。

第二条 加强综合运输枢纽建设

枢纽及集疏运规划充分考虑未来城镇的发展方向、布局形态和用地性质，分析各个分区组团、工业园区的空间分布结构和特点，旅客出行发生集中点分布规律以及客货运流量流向。枢纽站场在考虑具有良好外部通路的条件下，坚持挖潜、改造与新建相结合，充分利用原有站场，尽量减少拆迁费用，避免占用补偿费用高的土地，减少不必要的投资。

一、建设客运场站体系

以满足永州经济发展和区域客运需求为目标，构建不同客运交通高效衔接、布局网络化、结构合理化、服务专业化、功能完善的永州市综合客运枢纽体系，将科学管理与优质服务融为一体，全面提升客运服务质量与水平。

建设以永州市城区各客运站为中心，以周边县级客运站为支撑，农村客运站为补充，立足当地、辐射周边、多层次、一体化的道路运输站场体系。提升改造县（市）客运站，继续推进县级以下农村客运站建设。提高乡（镇）等级站覆盖率，实现城乡客运设施协调发展。重点支持与规划部门协商一致。

二、推进货运物流中心建设

紧密结合永州产业发展战略和产业结构调整战略，面向永州货运市场需求，以永州市现代农业、信息产业、汽车制造业、生物医药、服装等的物流集散为服务目标，为适应运输结构变化对货运枢纽及场站的客观需求，促进传统运输向现代物流及综合运输的转变，建立各运输方式相衔接、功能完善的货运枢纽及场站体系，实现货运站场布局网络化、结构合理化、服务专业化，满足货运一体化的发展要求，为永州市的现代物流业发展提供重要的交通基础设施支撑。

按照合理布局、统筹规划、分层负责、联合建设的原则，推进货运场站建设。推动公路货运枢纽站场与政府规划的产业

园区、商贸市场的有效对接，实现对区域经济发展辐射与带动。努力推进传统货运站场向供应链上下游拓展仓储、包装、加工、货运代理、信息配载等功能，拓展一体化物流和供应链集成等高附加值的物流服务。积极推动工商业和货运物流业“两业联动”，在政府规划的产业园区、商贸市场附近，规划建设第三方物流园区。积极发展港口物流，拓展国际物流市场，促进外向型经济发展。

拓展邮政和快递服务网络。大力发展便捷高效的快递服务，实施快递物流园区建设工程，在机场、车站、高速公路枢纽附近规划建设快递物流园。完善与铁路站场、空港相配套的邮件处理中心，推进航空、快速铁路邮件绿色通道建设。完善城镇邮政基础设施，推动地方政府将邮政设施的布局和建设纳入城乡规划，对提供邮政普遍服务的邮政设施的建设给予支持。加快建设配套的城镇邮政网点，推进邮政网络扩容，实现邮政网点平均服务半径达到国家邮政普遍服务标准。积极发展农村邮政，加快完成空白乡镇邮政局所补建任务，提高乡镇以下邮政服务能力，加强村邮站建设，实现普遍服务覆盖城乡。健全保障和监督机制，提高邮政业务普遍服务能力和水平。

第三条 提升综合运输服务

落实高质量发展要求，着力建设客运服务、现代物流、新

兴业态、服务保障等四个体系，不断提升综合运输服务品质。

一、构建便捷舒适的客运服务系统。

以交通强国建设试点为契机，深入推进城乡客运一体化，鼓励集约经营、客货统筹、资源整合；有序推动农村水路客渡运公司化公交化发展。推进城市公共交通高质量发展，支持引导公交站场发展，打造多层次、品质化、差异化的公交服务产品，推广新能源公交车和新能源船舶。

二、建成绿色经济的现代物流系统。

提升物流货运枢纽集约化水平，构建三级物流园区体系，搭建空中物流快速运输通道。推动多式联运快速发展，大力发展铁路专用线，推进长沙陆港型国家枢纽建设。持续加强运输结构调整，深入推进大宗货物及中长距离货物运输“公转铁”、“公转水”，大力发展江海直达和江海联运。加快城乡物流一体化发展，加大绿色物流配送实施力度，构建县乡村三级物流配送体系，推动交邮融合发展，打造农村物流服务品牌。

三、培育富有活力的新兴业态系统。

规范“互联网+”运输服务新业态，积极推动定制客运、网络货运和无人驾驶发展。培育协同融合的产业联动系统，推动“运输服务+旅游业”、“运输服务+流通业”、“运输服务+农业”、“运输服务+制造业”融合发展。着力提升行业治理信息化水平，推动综合运输信息服务一体化。

四、构建完善的运输服务保障体系。

构建先进适用的技术装备体系，大力发展多式联运标准化运载单元，积极发展快速转运设备；积极推广清洁化装备，加快老旧车辆、船舶提前退出运输市场。培育精良专业的人员保障体系，强化行业管理队伍建设，加强从业人员队伍建设，促进行业健康稳定发展。建立现代高效的行业治理体系，完善行业法规标准体系，深化重点领域改革，加强信用体系建设，提升行业治理水平。

第四条 创新交通投融资模式交通方式绿色化

在资源、环境双重制约的现实环境条件下，交通运输不仅要为永州市提供充足的运输能力，还必须满足可持续发展战略要求，改变传统的以增加基础设施总量来提升运输服务能力的思路，大力发展绿色交通，推动社会经济与环境可持续发展。

一、交通出行方式绿色化

大力推行绿色交通举措，改变出行者的绿色出行观念和行为习惯，同时加强绿色出行方式基础设施建设：客运方面，坚决落实公共交通优先发展战略，加强客运枢纽建设，完善枢纽功能，提高换乘效率，打造公交优先、慢行友好的城市公交体系；货运方面，加强公路货运通道的建设，完善货运综合枢纽布局，鼓励发展共同配送降低公路运输能耗，打造绿色低碳的城市配送物流体系。

二、交通建设方式绿色化

重视对重大交通建设项目的节能评估，加强建设过程中的生态保护，减少空气、噪音、水、土壤的污染及对景观的影响。注重资源节约集约利用，公路的新建应与改造相结合，以改造现有公路，提高技术等级为重点，节省对土地资源的占用。

三、交通管理方式绿色化

积极采用先进的交通科技技术，加强信息化基础工作和保障能力建设，提高运输信息化管理水平。

第五条 引领“智慧+交通”时代提速区域一体化

随着我国区域一体化提速，大都市圈、城市群加速形成。其中，交通补短板大有可为。根据中国国家铁路集团有限公司日前出台的《新时代交通强国铁路先行规划纲要》，到“2035年，中国高铁里程将翻倍，50万人口以上城市高铁通达；全国1、2、3小时高铁出行圈和全国1、2、3天快物流圈全面形成”。

一、打造融合高效的智慧交通基础设施

以交通运输行业为主实施，以智慧公路、智能铁路、智慧航道、智慧港口、智慧民航、智能邮政、智慧枢纽以及新材料新能源应用为载体，体现先进信息技术对行业的全方位赋能。

二、助力信息基础设施建设

主要是配合相关部门推进先进技术的行业应用，要研究利用北斗的技术在高速公路实现自由流收费等等，还包括网络安

全、数据中心、人工智能等。

三、完善行业创新基础设施

主要是科技研发支撑能力建设，如重点实验室、基础设施长期性能监测网等。积极对接广深港澳科技创新走廊，推进“大湾区科创研发+永州生产制造”模式，促进大湾区科研成果在永州进行转化，打造大湾区协同创新基地。

第六条 创新交通投融资模式

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，加大交通建设领域的开放合作力度，形成多层次、多元化的投资格局。

一、积极申报项目，争取将项目纳入国家及省规划，积极争取国家、省交通建设资金的投入。

二、交通基础设施建设是公益性基础设施，是民生工程，应加大地方政府财政性资金投入。

三、加大招商引资力度，采取集资入股、整体转让、联合建设、共同经营等方式，积极引进民间资本，推进投资主体多元化。

四、对于通乡、通村公路，国家只对其路面工程给予补助，政府部门应积极动员广大人民群众为修路建桥筹资投资。

五、走建设与开发并举的道路，允许企业和业主单位充分利用交通优势进行土地开发，兴办第三产业，从事多种多营，

达到筹措资金的目的。

综合运输通道是联结不同区域的重要和便捷的一种（多条线路）或多种运输方式的组合，承担着区域运输联系的大部分或全部客货运输任务。综合运输通道是综合交通运输网的骨干，具有运输能力大、客货运量大、技术先进等特征。由于综合运输通道连接着区域的经济中心、工业基地，通过城市和城市群，同时与多条运输线路相连接。

第一节 规划目标和原则

第一条 规划目标

永州市综合运输通道规划的目标为：全面建成与社会和经济相适应的永州市综合运输通道系统，完善永州市交通运输网络结构，充分发挥铁路、公路、水路、民航等多种运输方式的比较优势，实现与周边城市快速、便捷、安全地对接，推动永州市经济社会发展，引导城市发展格局。通过综合运输通道的建设，合理组织国家运输通道在永州的过境、境内交通，同时高效组织永州对外辐射的综合运输廊道。以此支撑永州的通道和放射功能，同时也实现了交通的分层组织，强化永州的区域

性综合运输枢纽功能。

第二条 规划原则

一、协调性

在经济社会，要与区域国民经济和社会长远规划、城镇体系规划、国土资源规划、经济和社会发展状况等相协调；作为综合运输体系的组成部分，服从综合运输体系发展的要求和网络布局规划；在自然地理条件上，通道路线布局必然受到自地形条件的限制，通道线路布局时应顺应或利用地形条件。

二、前瞻性

综合运输通道建设规模大、投资多、使用期限长，从适应未来社会经济长远要求考虑，规划要有一定的超前性和预见性。

三、一体化

本着“大交通”的思想，通过公路、铁路、水路、航空等运输线路的合理配置和相关客货运枢纽站场设置，实现“一体化”交通发展，建成换乘便捷、联运便利、服务完善、环境优美的综合运输系统。

四、供需平衡

针对目前日益增长的交通量以及对珠三角地区不断增长的交通需求来看，现有交通基础设施尚不能满足经济社会发展的需要，为满足永州市交通运输需求总量的持续增长，永州市综

合运输通道研究应结合大数据分析，从交通需求管理的角度入手，实现交通的供需平衡。

五、通道复合布置

为使综合运输通道能适应不同的出行需求可采用多通道布置，即设置与主要通道平行的复合通道。复合通道可提高区域间联系的时效性和可靠性、针对性和可选择性，形成快速、高可靠性、大容量的区域交通系统。

第二节 规划思路与方法

第一条 规划思路

永州市综合运输通道布局规划的思路为：结合国家和区域发展战略对永州市交通发展的要求，确定各运输方式在综合运输体系中的定位；通过区域规划、城镇规划、国土空间布局、资源分布以及生产力布局等分析，准确把握永州市的交通区位，并在此基础上提出永州市综合运输通道布局规划方案。永州市综合运输通道布局规划的技术路线如下图所示。

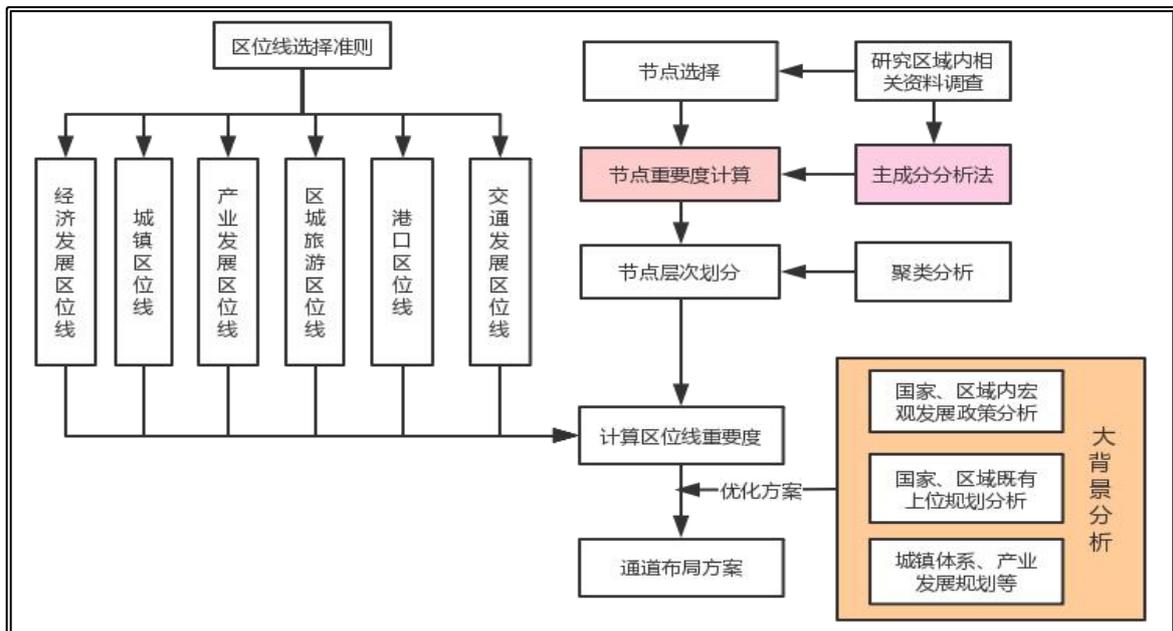


图 5-1 永州市综合运输通道布局规划思路

第二条 规划方法

一、区位线布局法

区位是事物主体活动的场所，或在某些条件集合下，发展产业具有潜在优势的地域。交通区位是指交通现象在地理上的高发（或大概率）场所，而交通区位线则是交通线在地理上的高发地带。

1.交通区位线线路走向划分

按交通区位线的走向分，可分为交通区位径线、交通区位射线和交通区位环线。

2.交通区位线地域层次划分

按地域层次交通区位线又可分为：域境外部交通区位线和内部交通区位线。其中区域外部交通区位线又包含洲际交通区

位线和国家背景中的交通区位线；而域内交通区位线只含规划区域内部（可以是国家省市、自治区、县等）的交通区位线。

- ①区域经济发展区位线；
- ②永州市对外联系区位线；
- ③永州市城镇发展区位线；
- ④永州市产业发展区位线；
- ⑤永州市区域旅游区位线；
- ⑥永州市港口区位线。

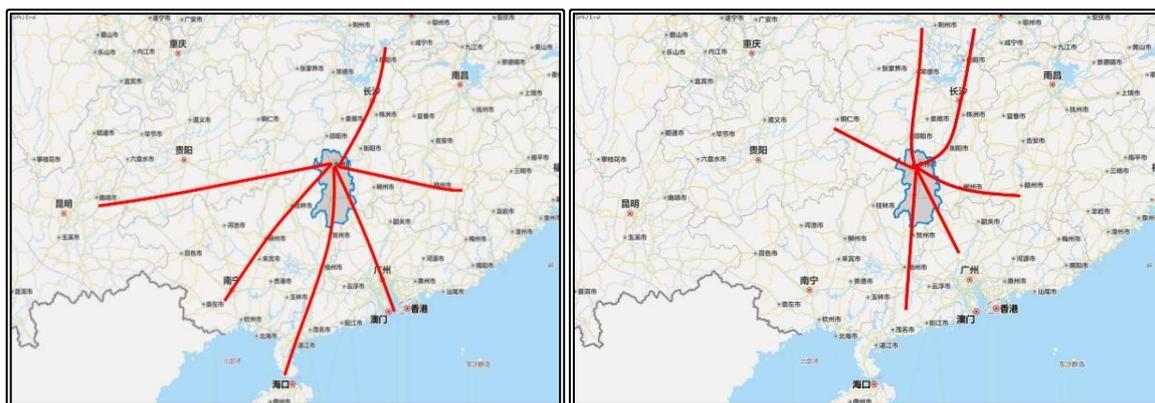


图 5-2 永州市城市区位线示意图

二、节点重要度法

节点重要度法的主题思想是通过节点重要度、路线重要度和路网重要度的计算，完成由点到线、由线及网的布局过程。

1. 节点选择

在网络布局规划中确定节点和主要控制点是一个十分重要的环节，因为节点是要求路网必须连通的点，直接与区域公路建设的发展方向有关。永州市公路网规划在综合考虑节点分布

均衡、规模相当、数量适宜的基础上，选取规划的节点。

2. 节点重要度计算和聚类分析

通过主成份分析法计算出各指标的权重，然后采用加权平均值，作为节点当前相对重要性综合效果，考虑到节点发展平衡性，采用调整系数，其计算公式为：

$$I_i = \left(\alpha_1 \times \frac{P_i}{D} + \alpha_2 \times \frac{S_i}{S} + \alpha_3 \times \frac{A_i}{A} \right) \times \beta_i$$

式中：

I_i ：节点*i*的重要度

P_i ：节点*i*的总人口；

S_i ：节点*i*的地区生产总值；

A_i ：节点*i*的土地面积；

α_1 、 α_2 、 α_3 ：分别为人口、国内生产总值和面积的权重系数，

其中 $\alpha_1 + \alpha_2 + \alpha_3 = 1$ ；

P ：各节点总人口的平均值；

S ：各节点地区生产总值的平均制；

A ：各节点土地面积平均值；

β_i ：对节点*i*的修正系数。

3. 路线重要度和重要度最大树

节点是公路网的基本元素，两节点间的连线即为路段，而路线则为几个路段之和。从模型类比的观点出发，可参照牛顿万有引力定律，定义路段重要度根据最小树和最优树原理，在

永州市干线公路网图上，可利用“破圈法”，通过计算机编程运算逐层求解公路网路线重要度最大树。

4.综合交通网络最优树和概念网络

运用以上所述的逐层求解最大树的原理和方法，可求得永州市次干线公路网的路线重要度最大树即最优树。通过对最优树的分析，结合区域现状路网布局形态，进行必要的调整和补充，结合主干线路网的布局结果，得到区域干线路网布局形态概念图，以此作为网络布局基本形式，作为永州市交通网络调整优化的理论基础。

第三节 综合运输通道布局规划展望

第一条 对外综合运输通道布局规划

根据湖南省城镇规划体系规划、长江经济带和粤港澳大湾区等区域性规划，结合国家运输通道和国家物流通道中规划分析，构建综合交通运输通道，形成联系东盟、广东珠三角、长株潭、川渝地区的对外综合运输通道，形成“十字型”运输格局，达到“集散客货、对外畅通”的效果。交通方式以“高速铁路+快速铁路+普速铁路+高速公路+普通公路”等结合，以满足客货流对于出行费用、时间的不同需求。

北部湾—永州—长株潭综合运输通道：主要串联长沙、株洲、岳阳、衡阳、永州、桂林、柳州、南宁等城市，连通两条国家运

输通道（黑河至港澳国家运输通道和二连浩特至湛江国家运输通道）。该通道由京港澳高速（G4）、京港澳高速复线、衡永高速（在建）、京广铁路、京广高铁、衡柳铁路（规划提速）、湘桂铁路、衡阳经永州至桂林高铁（规划）、长江及湘江主要港口间的航线组成，东北方向使永州更好融入全省政治和经济中心辐射范围，也可进一步扩大对接粤港澳大湾区和长江经济带的区位优势。西南方向畅通永州与北部湾地区的运输通道，打造永州作为湘南地区对接东盟开放合作先行区。

表 5-1 北部湾—永州—长株潭综合运输通道

主要串联城市	岳阳、长沙、衡阳、永州、桂林、柳州、南宁
公路	京港澳高速（G4）、京港澳高速复线、衡永高速（在建）、泉南高速（G72）、道贺高速、包茂高速
铁路	京广铁路、京广高铁、衡柳铁路（规划提速）、湘桂铁路、洛湛铁路、衡阳经永州至桂林高铁（规划）
水路	长江及湘江主要港口间的航线

川渝地区—永州—粤港澳大湾区综合运输通道：该通道由二广高速、道连高速（规划）、厦蓉高速、永清广高铁（规划）、怀永高铁（规划）、兴永郴赣铁路（规划）等组成，主要串联永州、连山、广州、贵阳、成都、重庆等地，该通道向南融入珠三角地区，形成承接产业转移大通道，是永州最主要发展轴。

“川渝地区—永州—粤港澳大湾区”综合运输通道能更便捷地承接珠三角、粤港澳大湾区的产业转移，从而带动包括各区县的

发展，同时，规划建设广州至重庆高铁通道，还可把粤港澳大湾区、湘南湘西承接产业转移示范区、成渝经济圈等区域整体串联起来，加快形成区域间快速便捷的联系通道和 3.5 小时经济圈，促进区域间的人流、物流、经济流、信息流快速交换，从而推动东中西部协调发展，为加快实施粤港澳大湾区、长江经济带、西部大开发、中部崛起和乡村振兴等重大战略夯实基础。

表 5-2 川渝地区—永州—粤港澳大湾区综合运输通道

主要串联城市	成都、重庆、贵阳、永州、连山、广州
公路	二广高速、道连高速（规划）、厦蓉高速
铁路	永清广高铁（规划）、呼南高铁邵永段（规划）、怀永高铁（规划）、兴永郴赣铁路（规划）、成贵铁路



图 5-3 永州市对外综合运输通道

永州市对外综合运输通道对于永州积极融入国家“一带一路”战略具有重要意义，西南方向对接北部湾城市群，进一步将永州打造成湖南面向东盟合作先行区；西北、东北方向对接成渝城市群、长株潭城市群，更好的服务湖南省融入长江经济带，强化产业交流，为永州市优势产业借助渝新欧、湘欧快线走出国门提供便利；东南方向对接珠三角城市群，畅通对接粤港澳大湾区的运输通道，进一步扩大产业承接优势，拉长经济短板。

第二条 市域综合交通运输通道布局规划

为了加强永州市中心城区与各区县及相邻城市之间的联系，实现与主要产业区和重要枢纽联通，依据规划原则及对节点重要度计算，区位分析及各层面相关规划等各方面影响因素分析，最终确定永州市域综合运输通道。市域通道包括公路为主，主要包括国省干线和城市快速路，辅以过境铁路线路、水运航线，形成“一环两纵四横”的布局。

一环：冷水滩区—零陵区—祁阳—东安—双牌运输通道。连接永州市北部五区县。主要由衡永高速（在建）、永新高速（在建）、G207、G322、永零高速（在建）、衡柳铁路（规划提速改造）、湘桂铁路、湘江组成。该通道是潇湘城市群的重要运输通道，能有效沟通永州市北部五区县，同时又是联系沿线城镇、产业区、旅游景区的重要纽带。

表 5-3 冷水滩区—零陵区—祁阳—东安—双牌运输通道

主要串联城市	冷水滩区、零陵区、祁阳、东安、双牌
公路	衡永高速（在建）、永新高速（在建）、G207、G322、永零高速（在建）
铁路	衡柳铁路（规划提速改造）、湘桂铁路
水路	湘江主要港口间的航线

纵一：“邵阳—永州—湛江、海口”运输通道。通道由国道 207、永贺高速、包茂高速、沈海高速、呼南高铁邵永段（规划）、洛湛铁路组成，沿线串联邵阳、永州、玉林、湛江、海口等城市，该通道串联湘中南、桂东南及粤西地区，是永州市南向的出海通道，沿线矿产、森林以及亚热带作物资源都比较丰富。高效、创汇农业，林化食品等轻工业以及水泥、花岗岩等建材工业具有广阔前景。水果、木材、松脂、花岗岩板材、食品等外运量较大，相当一部分远销港澳和东南亚。该通道也是北煤南运的重要通道。通道沿线有许多少数民族聚居区，有助于经济交流和发展，对沿线经济发展和脱贫致富起到巨大的推动作用。该通道作为沟通湘中南地区、桂东南地区和粤西地区的综合交通通道和出海通道，对加快永州市与两广地区的经济合作具有重要意义。

表 5-4 邵阳—永州—湛江、海口综合运输通道说明

主要串联城市	邵阳、永州、贺州、玉林、湛江、海口等
覆盖永州市区	东安、零陵、双牌、道县、江华

公路部分	国道 207、永贺高速（部分通车）、包茂高速、沈海高速
铁路部分	呼南高铁邵永段（规划）、洛湛铁路

纵二：“邵阳—永州—广州”运输通道。通道由二广高速、道连高速（规划）、永清广高铁（规划）组成，串联邵阳、永州、连山、广州。

该通道是永州通往珠三角地区的重要通道，主要承担永州与珠三角地区的产业、人员、物资的流动任务。永州市定位为湘南承接产业转移示范区，该运输通道可有力的支撑承接粤港澳大湾区产业转移，在生物医药、轻纺制鞋、大数据、电子信息等产业方面主动作为。在农林产品精深加工方面，围绕建设湘南优质农副产品供应基地，积极实施对接粤港澳大湾区“菜篮子”工程，加强对粤港澳大湾区乃至东南亚等海外市场的农产品外销。

表 5-5 邵阳-永州-广州综合运输通道

主要串联城市	常德、邵阳、永州、连山、广州等
覆盖永州市区	冷水滩、零陵、双牌、宁远、蓝山
公路部分	二广高速、道连高速（规划）
铁路部分	永清广高铁（规划）

横一：“长株潭—衡阳—永州—桂林—南宁”运输通道。通道由京港澳高速（G4）、京港澳高速复线、衡永高速（在建）、泉南高速（G72）、京广铁路、京广高铁、衡柳铁路（规划提速改造）、衡阳经永州至桂林高铁（规划）、湘桂铁路、长江及湘江主要港口间的航线组成。该通道联通长株潭城市群、北部湾，向

西融入北部湾地区，形成对接东盟大通道，向东融入全省政治和经济中心辐射范围。

表 5-6 长株潭—衡阳—永州—桂林—南宁综合运输通道说明

主要串联城市	长沙、衡阳、永州、桂林、柳州、南宁
覆盖永州市区	冷水滩区、东安、祁阳
公路部分	京港澳高速（G4）、京港澳高速复线、衡永高速（在建）、泉南高速（G72）
铁路部分	京广铁路、京广高铁、衡阳经永州至桂林高铁（规划）、衡柳铁路（规划提速改造）、湘桂铁路
水路部分	长江及湘江主要港口间的航线

横二：“桂东经新田至全州高速”通道。该通道可分为桂东经新田至宁远高速和宁远经双牌至全州高速两段。沿线串联郴州、新田、宁远、双牌和全州。桂东经新田至宁远高速，起于郴州市桂东县，经桂阳县、永州市新田县，止于永州市宁远县柏家坪镇，接二广高速，永州境内约 45 公里，该段高速已纳入省高速公路“十四五”规划。宁远经双牌至全州高速，起于宁远县柏家坪镇，接桂东经新田至宁远高速，经双牌县，止于广西全州县，接泉南高速，线路长约 105 公里。

表 5-7 桂东经新田至全州高速综合运输通道说明

主要串联城市	郴州、新田、宁远、双牌和全州等
覆盖永州市区	新田、宁远、双牌
公路部分	桂东经新田至全州高速（规划）

横三：“郴州—永州—桂林”运输通道。通道由厦蓉高速组成。沿线串联桂林、郴州、永州等城市。承担沿线城市和省际间物资

和人员交流任务外，同时承担永州南部城镇、产业之间的对外交通联系职能。

表 5-8 郴州—永州—桂林综合运输通道说明

主要串联城市	桂林、郴州、永州等
覆盖永州市区	道县、宁远
公路部分	厦蓉高速

横四：“郴州—新田—宁远—道县—江永—桂林”综合运输通道。通道由 S345、G357、G207、G538、S348 组成，该通道是一条历史性的通道，可串联永州南部县区，加强永州市南部县区的联系，是永州南部各县区一条重要运输通道。

表 5-9 郴州—新田—宁远—道县—江永—桂林综合运输通道

主要串联城市	桂林、郴州、永州等
覆盖永州市区	新田、宁远、道县、江永
公路部分	S345、G357、G207、G538、S348

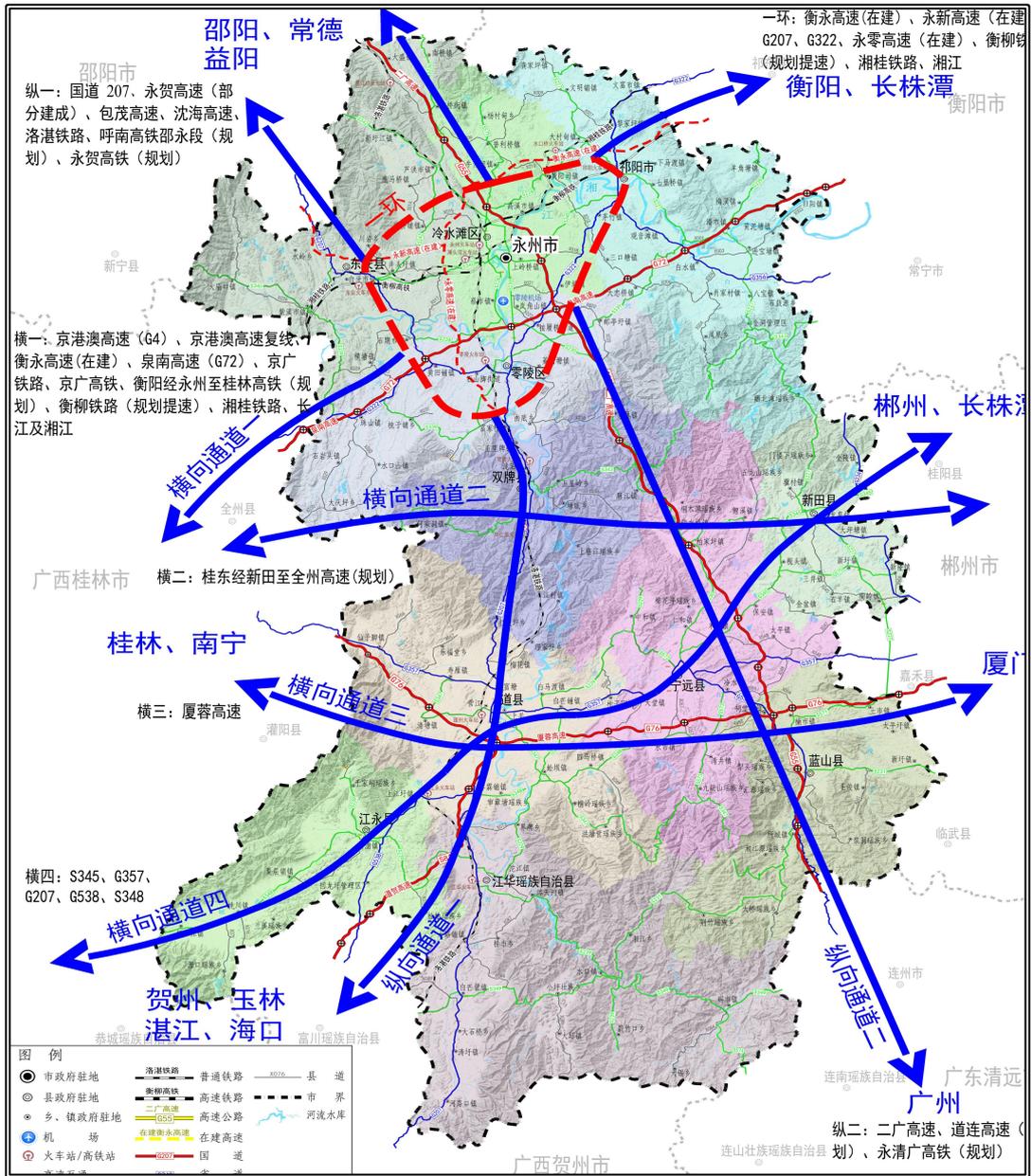


图 5-4 市域综合运输通道

第四节 综合运输基础设施“十大工程”

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、五中全会以及习近平总书记考察湖南重要讲话精神，大力实施“三高四新”战略，以

推动经济社会高质量发展为主题，以建设人民满意交通为目的，以建成“国家区域性综合交通枢纽城市”为目标，重点推进永州零陵机场迁建、湘江衡阳至永州千吨级航道改扩建、湘桂运河、衡阳至道县高速、永州至新宁高速、桂阳至新田（宁远）高速、邵永高铁、永清广高铁、衡永南高铁、铁海联运永州国际陆港等综合交通“十大工程”（一个机场迁建、二条水运航道、三条高速公路、四个铁路项目）建设，加快构建安全、便捷、高效、绿色的现代化综合交通体系，加快形成 30 分钟“同城圈”、60 分钟“协同圈”、90 分钟“融入圈”，为全面建设现代化新永州提供有力的交通支撑。

一、永州零陵机场迁建

按 4C 标准设计建设，按 4D 等级规划预留。估算投资 40 亿，争取 2024 年开工，2026 年完成建设。

二、湘江衡阳至永州千吨级航道改扩建

全长 283 公里，估算总投资 43 亿元（不含配套码头建设），分三期实施，永州境内为第二期和第三期工程。二期工程：按 1000 吨级标准整治湘祁枢纽至永州涪溪枢纽 61 公里航道，估算投资 12 亿元；三期工程：按 1000 吨级标准整治永州萍岛至涪溪枢纽 82 公里航道，估算投资 24 亿元。二期工程预计 2024 年完工；三期工程预计 2025 年完工。

三、湘桂运河

起点位于萍岛，接永州萍岛至衡阳千吨级航道改扩建项目。项目建设将采用 III 航道标准，通航 1000 吨级船舶。项目按东 1 线方案规划：由湘江萍岛经潇水（湘江东源）至道县后入永明河，在江永县穿越分水岭经恭城河、桂江，至平乐到梧州市入西江。总里程 535.8 公里，人工运河 40.5 公里，新建或改建 30 座梯级，估算总投资 1496 亿元。其中湖南境内里程 244 公里，人工运河 40.5 公里，梯级 14 座，估算投资 898 亿元。2024 年前完成前期规划研究工作，争取“十四五”末或“十五五”初开工建设。

四、衡阳至道县高速

由衡永高速、永零高速（在建）和零道高速组成，项目起于衡阳市的蒸湘区，接已建的岳临高速公路，经衡阳市的祁东县、永州市的祁阳市、冷水滩区、东安县、国家级永州经开区，经零陵区的富家桥镇，接在建的永州至零陵高速公路，止于厦蓉高速公路道县南互通，对接湖南道县至广西贺州高速公路。全长约 242 公里，其中永州境内 182 公里，估算投资 255 亿元。项目整体预计 2025 年完工。

五、永州至新宁高速

起于东安县井头圩镇，接在建的永零高速，止于新宁县回龙寺，与在建的白仓至新宁清江桥高速和在建的新化至新宁高

速相接，全线长约 64 公里，其中永州境内 32 公里，估算投资 46 亿元，预计 2025 年完工。

六、桂阳至新田（宁远）高速

起于郴州桂阳县，经新田县，止于宁远县柏家坪镇，接二广高速公路，把岳汝、京珠、京珠复线、二广四条高速公路串联在一起，永州境内长 45 公里，估算投资 50 亿元，预计 2022 年开工，2026 年完工。

七、邵永高铁

线路从邵阳站西端引出后，经邵阳县进入永州市东安县，引入既有永州站。线路全长 96.05km，永州市境内 52.7km，设计时速 350km/h，估算总投资 192 亿元，永州境内估算投资 105 亿元。2021 年年底开工，2025 年建成投运。

八、永清广高铁

线路由永州站引出，经零陵、双牌、宁远、蓝山，进入清远市连山、连南、清远市区，然后引入广州北站。线路全长 402.8km，永州市境内 161.6km，设计时速 350km/h，估算总投资 826 亿元，永州境内估算投资 256 亿元。争取“十四五”中期开工建设。

九、衡永南高铁

线路起自衡阳东站，途经湖南衡阳、永州，进入广西区经桂林、柳州、来宾、南宁等城市，至南宁西乡塘站。线路全长

697.6km，永州市境内 96.0km，设计时速 350km/h，估算总投资 1050 亿元，永州境内估算投资 200 亿元。争取今年列入国家“十四五”现代综合交通运输体系规划、铁路“十四五”发展规划和中长期铁路网规划修编范围。

十、铁海联运永州国际陆港

规划建设的铁海联运永州国际陆港坐落于永州市冷水滩区马坪开发区，估算总投资 500 亿元，其中一期建设占地面积 2660 亩，估算投资 50 亿元。实施湘桂铁路永州地区扩能改造工程，规划建设铁路专用线，建设铁路永州国际港站，国际铁路集装箱中心，海关监管作业场所，现代物流分拨中心，冷链物流产业园，跨境电商海关监管中心，国际粮食、木材、煤炭、矿石、建材集散中心，生产加工区等八大核心功能区 2021 年完成前期工作并开工建设，2025 年完成一期工程。

第一节 公路网规划

第一条 公路网功能层次划分

随着经济和社会的不断发展，交通需求也随着发生变化，公路的功能由单一变的多样化，由简单变的复杂。因此，为适应这种变化，公路功能分类也开始逐步细化，例如美国的干线公路被进一步分为主干道和次干道；日本的国道网被分为高速国道和一般国道等。依据功能分类的基本思路，借鉴国外经验，可将永州市的公路网划分为高速主骨架网络、主干线公路，次干线公路，各层次路网的主要功能如下：

高速主骨架网络：提供骨干运输服务，满足于长距离、大容量、快速交通需求，是永州市公路网的主骨架，服务于永州内部重要节点之间、永州外围的重要节点与永州内部节点之间的便捷联系，主要由高速公路组成。

主干线公路：提供动脉运输服务，满足于中长距离、较大容量交通需求；是永州市公路交通的重要通道，是高速公路的重要补充。主要由国道、环城快速路组成。

次干线公路：服务于永州市内部各乡镇、重要节点之间的联系。主要由省道组成。

第二条 高速主骨架网络规划

一、高速主骨架网络的定位和功能

永州市主骨架公路网络主要承担过境、出入境等交通功能，为永州与周边城市的沟通服务，为永州枢纽提供集疏运通道。根据主骨架公路网络交通功能的要求：

永州市高速公路提供市域范围内的干线运输服务，满足于中长距离、较大容量交通需求；作为永州市公路交通的重要通道；连接永州市域内各乡镇、重要节点，连接永州市域内主要节点与对外干线。其功能如下：

1.基本覆盖了永州市对外和市域的运输通道，服务永州市域内的中短途客货运输以及部分过境交通。

2.实现市域内主要区县和重点乡镇之间的衔接，包括永州市现辖的冷水滩区、零陵区、祁阳市、东安县、双牌县、道县、新田县、蓝山县、宁远县、江华瑶族自治县、江永县2区1市8县。

3.实现市域内重点枢纽设施、园区之间的快速联通。

第三条 公路主干线布局规划

一、主干线定位和功能

主干线公路网主要承担市域内及与周边县市间的快速客货运输，是永州统筹城乡发展、加快现代产业建设的基础交通线

路。提升主干线公路网络等级和服务水平有助于扩大干线覆盖面，更好的服务市域经济和当地产业发展；有助于改善通往优质旅游景区的道路，提升永州旅游服务品质，进一步带动区域经济发展。

作为永州市公路交通的次要通道，为市域内高速主骨架网络提供重要补充；连接永州市域内各乡镇等重要客货运输节点。技术标准以一级公路为主。主干线公路功能如下：

市域内主要区县和重点乡镇之间的快速衔接，包括永州市现辖的冷水滩区、零陵区、祁阳市、东安县、双牌县、道县、新田县、蓝山县、宁远县、江华瑶族自治县、江永县 2 区 1 市 8 县及其所辖的各个乡镇之间的连通。

分流市域内主要节点与对外交通之间的交通需求。

二、主干线网络布局

根据针对永州市内外交通区位的分析，以及永州市公路网布局节点重要度计算及节点层次划分，得出永州市主干线公路布局基本框架，包括“一环一横八射”一级公路主干线网络，主要作用是增强永州市中心城区与其他县乡之间的快速联系，凸显市中心城区的中心首位功能。

“一环一横八射”一级公路主干线网络

“一环”包括：祁阳市、冷水滩区、东安县、零陵区（祁冷公路、冷东公路、G207 东安至零陵段、G322 零陵至祁阳段）；

“一横”包括宁远、道县（G357 嘉禾至宁远东互通段段、G357 宁远东互通至天堂段、G357 宁远至道县段、G357 道县白马渡至李家园段、G357 道县寿雁至永安关段）；“八射”包括 G207 东安段及零陵至江华段、G322 祁阳段及零陵段、S230、G537、S227、G356。

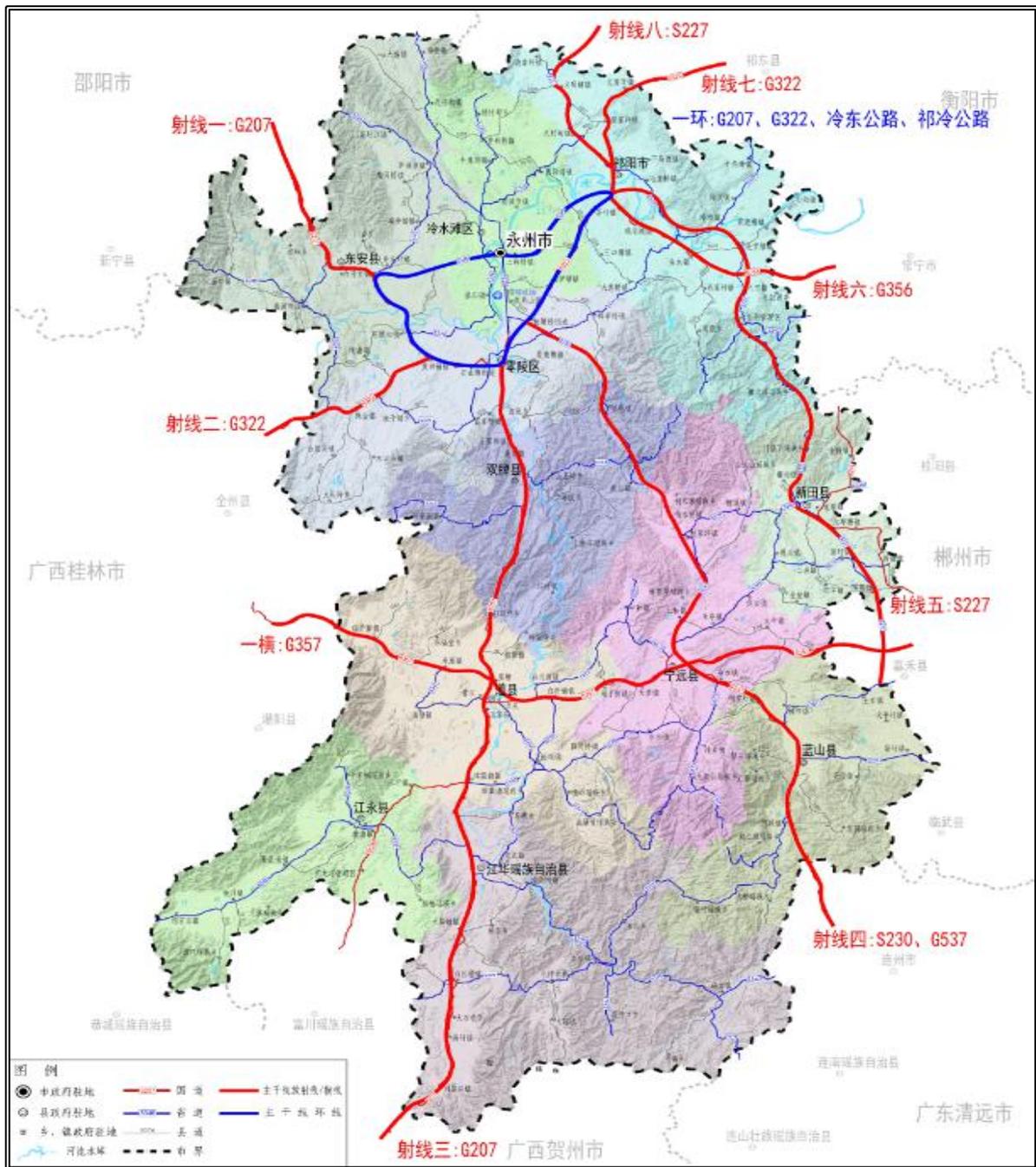


图 6-2 永州市主干线公路布局规划图

第四条 公路次干线布局规划

一、次干线定位与功能

永州市次干线公路主要功能为提供市域范围内的次要运输

服务，满足于中短距离交通需求，使干线路网区域分布合理与协调。

作为永州市公路交通的补充通道，为市域内以高速公路主骨架网络和一级公路为主的主干线公路提供重要补充；连接永州市域内各乡镇等重要客货运输节点。技术标准以二级公路为主。

次干路公路功能如下：

- 1.主要服务对象为永州市域内的中短途客货运输。
- 2.作为市域内重点枢纽设施、园区之间的连通的重要补充。
- 3.市域内 4A 级景区连通。

二、次干线网络布局

次干线规划布局“八横六纵七联络”的二级公路网络。

二级公路网络布局实现重点城镇之间全部以二级公路贯通，作为一级公路主干线网络的重要补充，增强道路基础设施服务水平，提升城乡道路等级和功能。

“八横六纵七联络”二级公路次干线网络：“八横”主要包括：G538、S228、S340、S339、S343、S345、S347、S348、S349；“六纵”主要包括：G234、S229、S231、S239、S236、S242；“七联络”主要包括：G538、S575、S570、S573、S571、S574、S572。

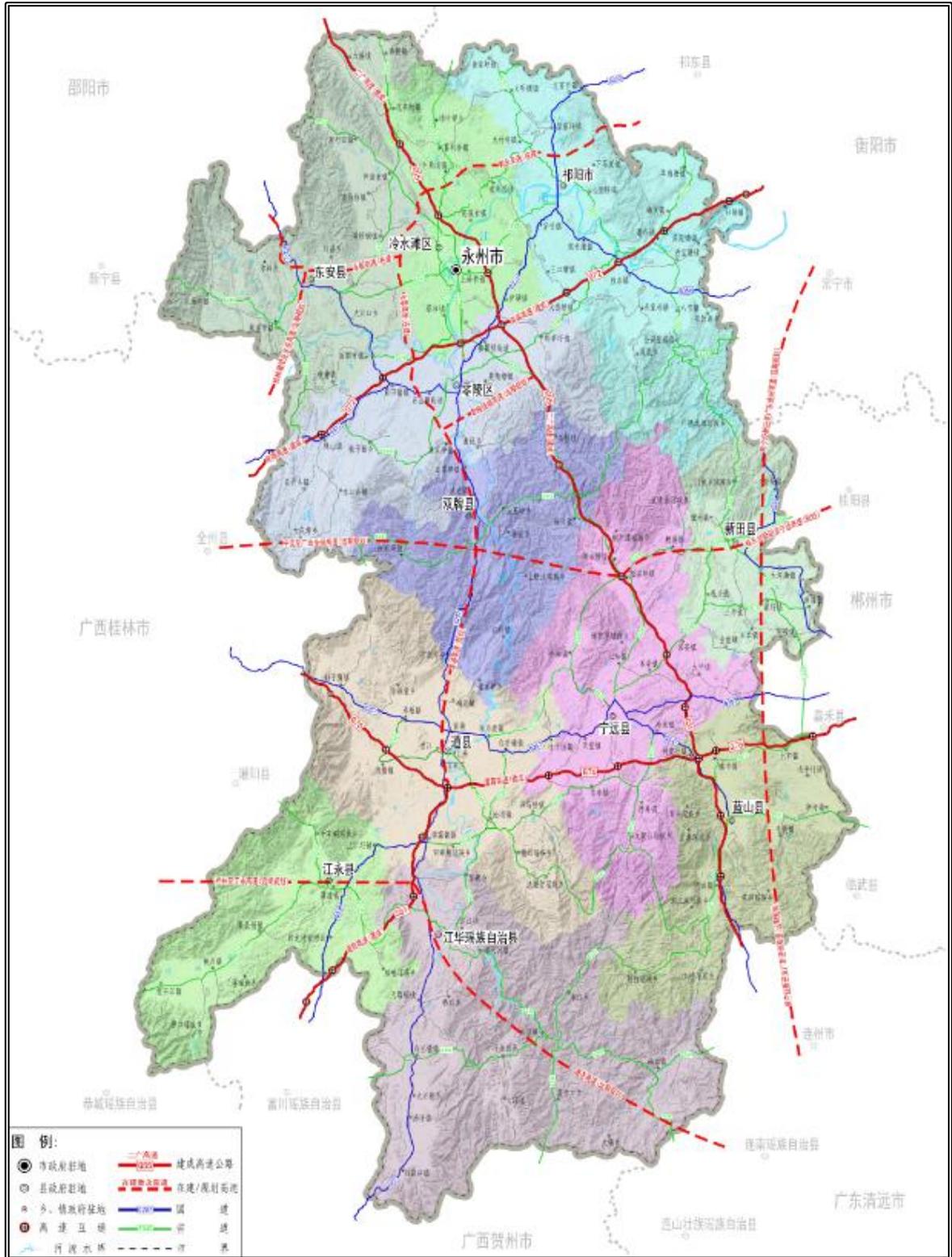


图 6-3 永州市干线公路网布局图

第五条 农村公路规划

到 2025 年，农村公路形成以县道为区域骨架、乡村道为基础的干支相连、布局合理，具有较高服务水平的公路网络。

一、定位与功能

农村公路是交通系统的血脉，为县域范围内提供次干线运输服务，满足于中短距离、中等容量的运输、集散需求；作为永州公路交通的次要通道，为县域内高速公路、国省干线提供重要补充；连接永州市域内各乡镇、旅游资源、一般节点。围绕统筹城乡一体化发展，全面推进乡镇通三级公路建设，提高乡镇交通集散能力。重点建设旅游路、资源路、产业路，基本实现既有省级及以上旅游资源点、农林牧渔乡村特色产业点双车道公路全覆盖。着力解决撤乡并村带来的新老村部衔接不便问题，推动新村与撤并村连通路建设。强化农村公路安防工程建设，进一步提升农村公路安全保障水平，继续实施农村公路的危桥加固改造，切实改善农村地区的出行条件。

农村公路是干线公路网的重要补充，根据农村公路的特点，考虑永州市的地域形态及城镇规划布局，在国省道布局的基础上，农村公路采取补充网的规划形态，将国省道形成的路网加密，达到与国省道及相邻地区的有机衔接和相互补充，以及乡镇与县城之间、乡镇与乡镇之间的快速联系。

二、规划思路

1.保证农村公路的通达性，即确保县道通达乡镇、乡道通达建制（自然）村；

2.按照建设“四好农村路”的要求，大力支持乡村振兴战略，进一步提高农村公路的发展质量和服务水平，促进基本公共服务均等化。兼顾发达与欠发达地区的利益平衡，既要强调较发达地区交通与经济的适应性，对功能突出、交通量大、对地区经济发展起重要作用的基础公路及时进行技术改造或新建，又要重视公路建设是带动贫困地区发展的重要前提；在基础公路网布局时，对于建成后极大改善路网格局的项目，应当集中资金重点突破。

3.推动基础公路+产业的融合发展。农村公路建设要与旅游、产业发展规划有效衔接，鼓励农村公路与产业、园区、乡村旅游等经营性项目的一体化开发。

三、规划方法

1.具有对外连通功能的项目，即能够连接相邻发达地区、经济中心、交通中心，以及连接国省干线公路等对外出口公路的建设；

2.具有良好经济效益的项目，如旅游公路和贫困地区联片开发公路等经济效益好、交通量相对较大的重要公路的建设；

3.具有提高通达深度功能的通乡镇、通建制村(自然村)的项

目，即能够打通具备建设条件的不通公路（或机动车）的乡镇、建制村（自然村）的公路。

第六条 旅游公路规划

一、定位与功能

旅游公路是一种以促进地区旅游业发展为主要目的，通往旅游区和连接旅游区内各景点，能够满足游客的审美要求并为其提供符合生理和心理需求的服务设施、旅游信息等需求且整体美观、管理有序的公路。旅游公路包括国道旅游通道、省道旅游通道以及主要由县乡道组成的旅游支线。

二、规划方法

永州市旅游公路建设刚刚起步，目前还没有严格意义上的旅游公路网，不能满足永州市旅游产业发展的需要。所以急需建立一个完整的旅游通道网来完善永州旅游产业的发展。具体规划思路如下：

1.建立从区域周边地区到规划区的旅游快速通道。区域旅游业的发展如果能得到周边大环境旅游业发展的带动，对于规划区域是非常有意义的。快速通道加速旅游交通需求的集散，提高规划区的可进入性和可出性。首先是将规划区域内等级景区与周边大环境连通。

2.区内主要景区之间的通道。主要景点是一个区域的交通吸引的主要来源，也是区域旅游业发展的拳头产品，主要景点的

交通便捷性能给游客留下好的口碑，带来更多的游客。通道使游客能方便达到各主要景点，促进境内资源的高度整合，形成旅游景区系统化和整体化。

3.各景区内连接主要景点之间的道路，加强景点的可通达性以及景点间的联络，提高景区的旅游交通的快速转移能力。随着第三层次公路的建成，在交通带动作用下，可发挥自己特色，采用恰当的营销方式来吸引主要景点的游客量。

三、重点任务

按照市委、市政府加快建设“三区两城”、着力构建“一核两轴三圈”区域经济格局的决策部署，围绕建设“国家文化生态旅游名城”的总体定位，“十四五”期间，全市奋力实施“七大行动计划”，全力推动永州市文化生态旅游发展迈上新台阶，达到新水平，实现新突破。

1.加快建设旅游高速公路

加快建设旅游快速通道。建成衡阳至永州、邵阳新宁至永州、永州至零陵高速公路，全面推进零陵至道县高速公路建设，争取规划开工建设桂东经新田至宁远高速。

2.加快建设景区连线

优先解决省级旅游资源点旅游交通问题，加快形成快进“慢游”旅游交通网络。“十四五”期间规划实施旅游干线公路约 249 公里、旅游集散与通景公路约 811 公里，着重推进 S231 江华县

水口至湘江香草源公路、S343 双牌阳明山至红岭公路等公路作为湖南省旅游公路设计示范项目。2021 年，推动高品质租车旅游服务，自建或共建自驾租车平台，开通机场、高铁站、中心城区等重点区域的自驾租车服务。到 2025 年，全面开通机场、高铁站、大型客运站至 4A 级景区旅游专班、公交专线。

四、规划布局

根据上述方法，对永州市旅游公路进行布局规划，形成如下图：

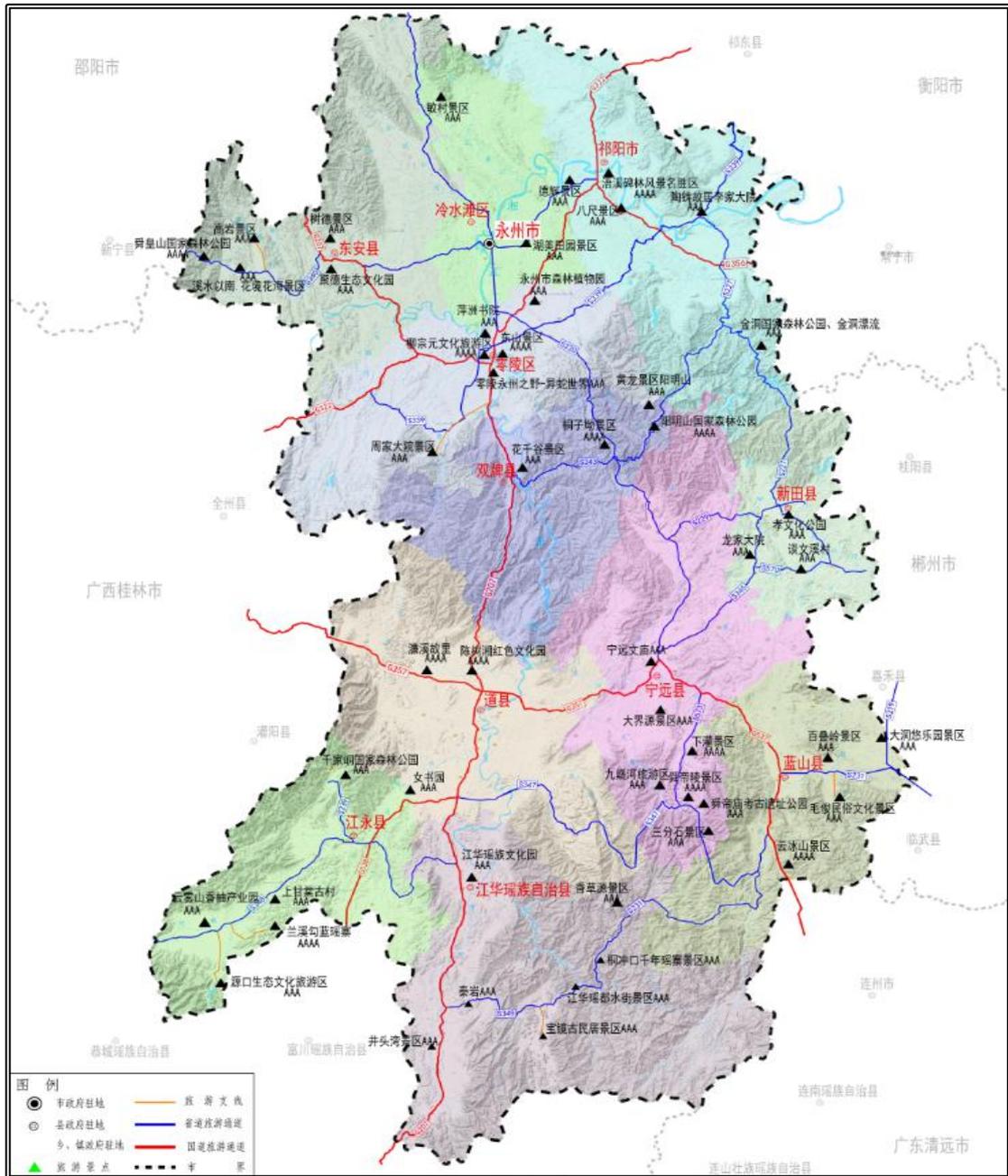


图 6-5 永州市旅游通道布局规划图

第二节 铁路网规划

第一条 规划目标

对外畅通联系北部湾、珠三角、长三角等地区的运输通道，对内强化全市的交通联系，提升铁路枢纽的辐射能力，将永州打造成区域性铁路枢纽城市。积极谋求更多的对外高速铁路联系通道，满足未来不断增强与两广的运输需求。为努力打造“三区两城”，加快构建“一核两轴三圈”，奋力建设现代化新永州提供强劲动力。依托国家“八纵八横”主通道和湖南省“五纵五横”干线铁路网，全力推动高速铁路布局建设，优化建设快速铁路和普速铁路，加快铁路干线融汇贯通，建设邵永和永清广等高速铁路，打通呼南通道、湘粤高铁第二通道，连接沪昆、京广、渝厦等快速通道，形成衔接衡柳、邵永、永清广3条客运专线和洛湛、湘桂、兴永郴赣3条普速铁路，通达邵阳、湛江、衡阳、柳州、兴义、郴州、广州7个方向，客运专线、普速铁路在永州地区形成“米”字型的客货纵列式总图格局。

第二条 规划方案

根据国家《国家中长期铁路网规划（2016-2030年）》和《湖南省中长期铁路网规划（2016-2030年）》，对永州市铁路网的功能进行研究，优化结构配置，确定永州市铁路网的规划布局方案。

永州市域现状铁路包括湘桂铁路、洛湛铁路、衡柳客专。在此基础上结合既有规划，按照时速等级划分，永州市铁路网由四个层次的线路组成，普速铁路、快速铁路、高铁以及专用

线。

高速铁路：呼南高铁（邵永铁路）、永清广高铁、怀永高铁、衡阳经永州至南宁高铁。

快速铁路：衡柳客专、桂林经永州至郴州铁路、兴永郴赣铁路。

普速铁路：洛湛铁路、湘桂铁路。

专用线：永州电厂铁路专用线、永州国际陆港铁路专用线、祁阳现代物流园铁路专用线。

2021-2025年，永州市铁路建设将进入快速发展时期，规划形成高效集约化铁路输送体系。线路具体规划情况如下：

呼南高铁邵永段。呼南高铁邵永段不仅为湖南众多市州南下粤桂开辟一条更为便捷的新通道，更是对接东盟，让海上丝绸之路向内地延伸的一个接口。建设时速按350公里/小时标准，其中邵阳至永州段新建铁路98公里。

永清广高铁。起于湖南永州站，借助呼南高铁，在永州站向南延伸，经宁远九嶷山舜帝陵至广州，全长402公里，为京广第二通道。该高铁线路速度目标值350km/h，湖南省境内166公里、投资212亿元，广东省境内236公里、投资302亿元。

兴永郴赣铁路。起于贵州省兴义市，经过湖南新宁崑山、东安县、冷水滩区、零陵、双牌、道县、宁远、郴州，到达江西赣州，是贵州、湖南、江西三省以及昆明至厦门间的昆厦快

速铁路的快速通道。

第三节 水运网规划

第一条 规划目标

充分发挥水运具有投资省、占地少，运力大、成本低，对生态环境影响小等独特优势，规划形成“T”字型航道布局，建设2个枢纽港，1条运河，实现永州水运“北联长江，南达珠江”的通江达海格局，全面推动永州江海联运、水铁联运、公水联运等多式联运工程，带动当地经济快速转型发展。

第二条 航道规划方案

永州市航道网规划为“一主两支”的航道规划体系，其中“十四五”规划项目为湘江永州至衡阳三级航道改扩建工程和江华潇水涔天河库区航运建设工程。

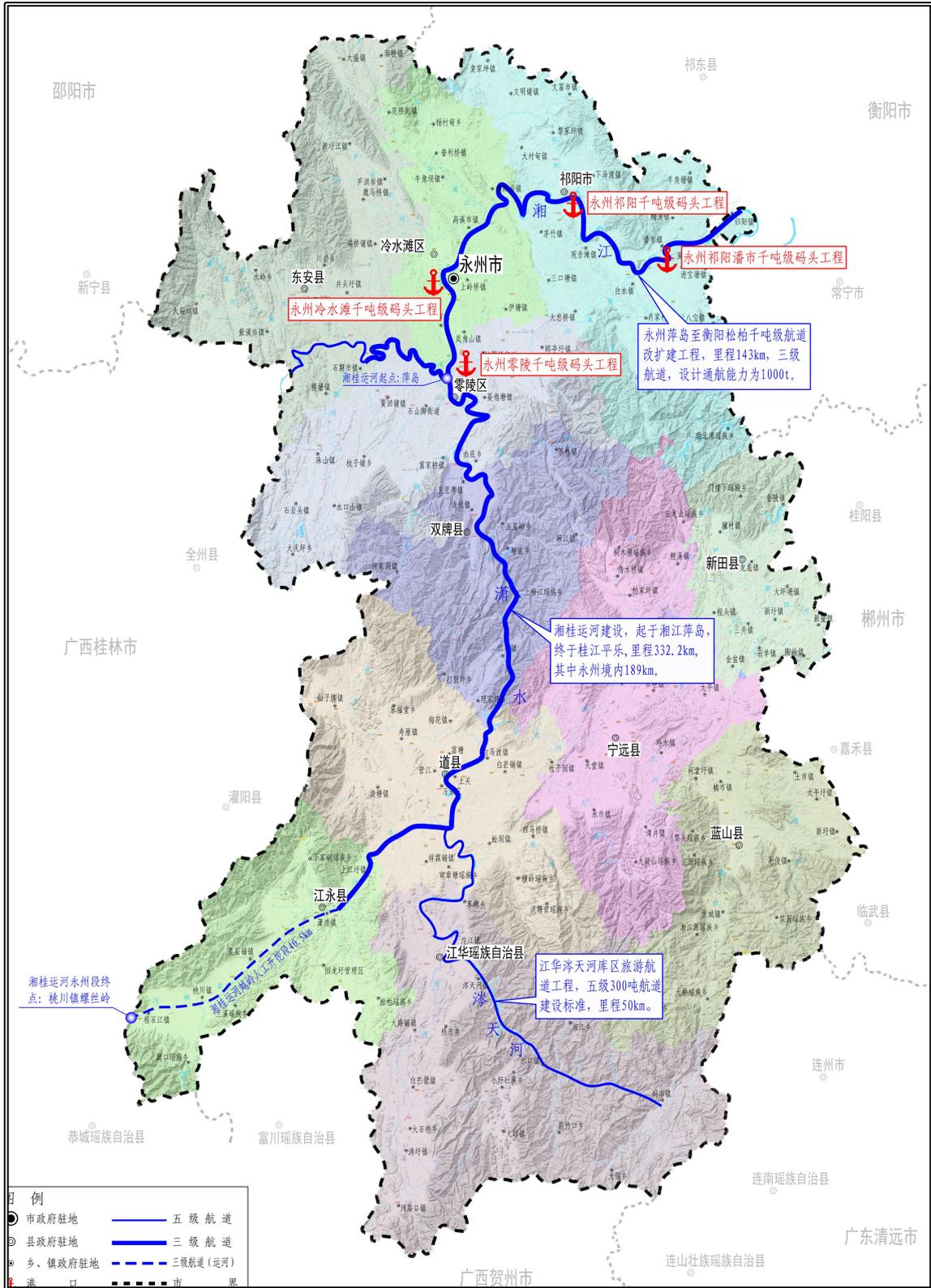


图 6-7 永州航道网及港口规划

第四节 民航规划

民用航空是指使用航空器从事除了国防、警察和海关等国家航空活动以外的航空活动，民用航空包括公共航空运输（商业航空）和通用航空两类。

第一条 公共航空运输规划

一、规划目标

进一步加快推进通用机场建设前期工作，抢抓我省作为全国首个全域低空空域改革试点省的重要机遇，积极推进永州市通用航空产业发展，加强沟通衔接。加快基础设施建设，加快推进永州零陵机场迁建；完善航空网络布局，开通永州至国内主要区域中心城市航线；提高通达速度，建设形成衔接周边主要机场的快速通道；提高服务水平，推动旅客联程运输发展。完善通往国内主要区域中心城市的航空网络，提高航班密度。

二、规划方案

永州零陵机场，位于永州市蔡市镇，机场定位为军用部分参照现有标准建设，充分满足部队驻训、战备和作战需要；民用部分建设以客货并举兼具通用机场功能。

在永州已经建立航线基础上，推动永州与南昌、三亚、成都、杭州、郑州、石家庄、合肥、西安、青岛、兰州、乌鲁木齐、南京、沈阳、太原、拉萨等城市的航线建立，强化与“一带一路”及周边国家，尤其是东盟国家的航空运输联系。

表 6-10 基于联通大数据的典型工作日客流量统计

省份	客流量	规划航线
江西省	230	永州-南昌
海南省	143	永州-三亚
四川省	85	永州-成都
浙江省	60	永州-杭州
河南省	59	永州-郑州
河北省	59	永州-石家庄
安徽省	44	永州-合肥
陕西省	36	永州-西安
山东省	23	永州-青岛
甘肃省	21	永州-兰州
新疆维吾尔自治区	15	永州-乌鲁木齐
江西省	15	永州-南京
辽宁省	14	永州-沈阳
山西省	8	永州-太原
西藏自治区	7	永州-拉萨

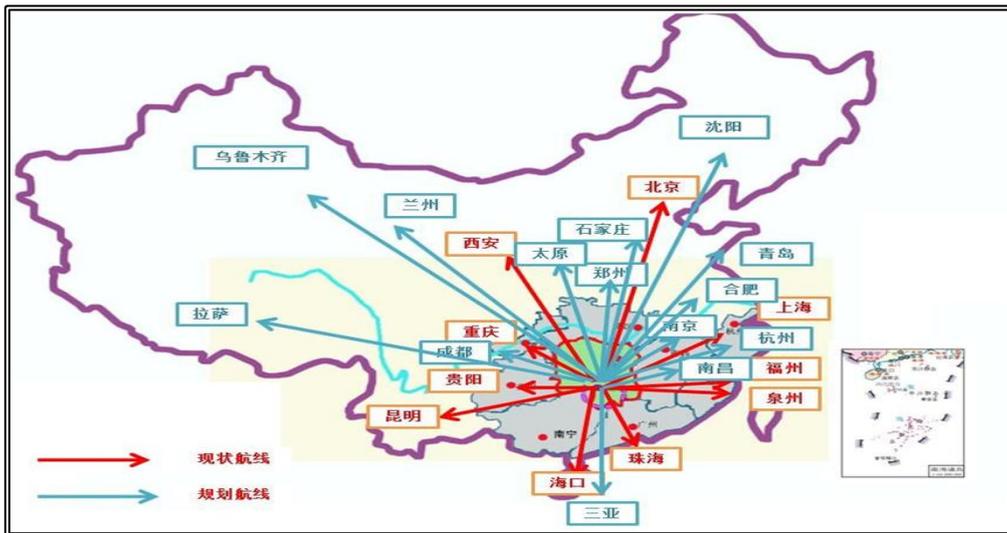


图 6-9 永州机场航线规划

第二条 通用航空规划

通用航空是指除了军事、警务、海关缉私飞行和公共航空运输飞行以外的航空活动，包括从事工业、农业、林业、渔业、矿业、建筑业的作业飞行和医疗卫生、抢险救灾、气象飞行、海洋监测、科学实验、遥感测绘、教育训练、旅游观光等方面的飞行活动。通用航空是民用航空的两翼之一，是直接为经济和社会发展、建设提供基础性、超前期性服务的现代化技术手段和朝阳产业，其产业链条辐射航空器制造、基础设施、代理服务、及金融保险、机械制造、能源、高新电子产品等诸多领域，对促进产业结构调整 and 转变经济发展方式具有重要作用。加快建设一批通用航空机场，发展“低空经济”。

一、规划目标

积极争取空域资源，打造以永州为中心的1小时交通圈和1小时物流圈，拓展零陵机场通用航空功能，实现永州“1+8”机场布局，通达区域内3A级以上主要景区，实现通用航空在应急救援、低空旅游、物流配送、地质勘探、航拍航测、农林喷洒、交通战备等方面的运输需求，逐步培养1—2个有特色的通用航空小镇。

二、规划方案

根据《永州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》明确了永州市机场建设布局，即：“1+8”

机场布局，“1”——永州零陵机场（永州市通用机场），“8”——祁阳、江华、道县、宁远、新田、东安、蓝山、江永通用机场。

第一节 客运枢纽规划

第一条 规划目标与原则

一、规划目标

以满足永州市经济发展和区域客运需求为目标，以人性化、便捷化为特征，加强各种运输方式客运体系之间的衔接，逐步构建高效衔接、布局合理、层次分明、功能完善的综合客运服务体系，全面提升永州市客运服务质量与水平。构筑服务于湘粤桂沟通、地区交流和城市内部联系的多层次客运枢纽体系，提供高水准的客运换乘服务，发挥省际交通枢纽的区位优势。同时建立完善的对外客运枢纽和城市客运枢纽体系以及相应的客运枢纽集疏运输体系，实现枢纽内客流的高效转换和便捷换乘，以客运枢纽引导与支撑新城开发和旧城更新，引导城市空间结构的优化发展。

二、规划原则

1.与城市总体规划相协调

客运体系主要服务百姓出行，客运服务体系规划应该与城

市总体规划和永州市城镇体系规划紧密结合。充分考虑未来城镇的发展方向、布局形态和用地性质，分析各个分区组团、工业园区的空间分布结构和特点，旅客出行发生集中点分布规律以及客运流量流向，做到“人便其行”。

2.明确客运枢纽定位和分工

综合考虑永州市居民出行特征和永州市主要运输通道布局，建立层次分明、衔接顺畅、分工合理的客运枢纽站场体系，保证各种运输方式的相互协调和运输过程的连续性，提高综合运输效益，保证居民出行便捷、安全、迅速和舒适。

3.实现各种交通方式紧密衔接

实现城市各种交通方式相互衔接，协调发展，一方面做好枢纽与城市公交的衔接，另一方面做好与城市对外交通如公路、铁路等运输方式便利衔接，以方便旅客的集散、中转换乘，才能充分发挥综合运输的整体优势，使客运枢纽站场的作用得到充分发挥。

4.坚持新旧兼容，新建与改造并举，充分挖潜，节省投资

客运枢纽站场在考虑具有良好外部通路的条件下，坚持挖潜、改造与新建相结合，充分利用原有站场，尽量减少拆迁费用，避免占用补偿费用高的土地，减少不必要的投资。

第二条 布局规划

客运枢纽布局应与城市发展、产业布局协调，为完善枢纽

站场集疏运体系，解决交通“最后一公里”问题，构筑布局“零换乘、无缝衔接”的综合交通客运枢纽体系。

综合客运枢纽作为永州市与周边地区的重要交通集散中心，主要服务于市域层面内外客流之间的衔接，主要是与高铁衔接的综合客运枢纽，承担大部分市级长途、部分中短途运输服务的旅客运输，结合城市公交枢纽功能，可实现长途客运、高速铁路（航空）、城市交通、出租车和社会车辆等多种交通运输方式的便捷换乘。十四五期间拟规划以下客运枢纽。

第二节 城市公共交通规划

第一条 规划目标与原则

一、规划目标

以建设永州市公交都市为目标，确立公共交通在永州市交通系统中的主体地位，公共交通保障机制更加完善并实现长效化，以国家公交都市建设为指导，通过建设公交基础设施、提升公交服务能力等手段，对标公交都市先进经验，全面提升永州市公交发展水平，公交市场环境更加健康并继续保持可持续发展，全面建成便捷、安全、智能、绿色、惠民的永州市城市公共交通服务体系，较好地满足广大人民群众的基本出行需求。

二、规划原则

1.协调原则

与城市经济发展水平相协调，考虑交通与土地的互动关系；公交站场需要一定规模的土地以完成生产运营任务，因而公交站场的建设是以具有可使用的土地作为前提条件。永州市的公交站场体系的建设必须以落实土地使用为前提条件。

2.遵循公交规划规范标准，贯彻公共交通优先发展的原则

3.可持续原则

体现交通的可持续发展思想，即符合经济的可行性、社会的可接受性、环境的可持续性。

4.考虑内部交通的便捷转换，在主城区客流较为集中且用地条件较好的地区设置公交枢纽。形成合理分工、层次较为清晰的公交体系结构。结合永州市城市空间布局结构，将按照不同的功能定位和服务内容，优化现有公交体系格局，满足不同层次的居民出行需求，全面提升永州市公交服务水平。

5.考虑城市公交与城乡公交换乘的需求，在中心城区的边缘设置公交枢纽。

6.适应产业发展布局，满足通勤、商务等出行需求。永州市公交体系规划需要与永州市产业布局结构相适应，重点加强产业工作区域、旅游区域、商业区域等重点产业区域的通勤公交服务，以定制商务大巴等形式提供特定商务区域的定制公交服务。

第二条 城市公交线网布局

以交通强国建设试点为契机，深入推进城乡客运一体化，鼓励集约经营、客货统筹、资源整合。推进城市公共交通高质量发展，支持引导公交站场发展，打造多层次、品质化、差异化的公交服务产品，推广新能源公交车和新能源船舶。打造高效顺畅的城际客运系统，推进城际铁路“公交化”运营，推动毗邻地区公交一体化运营，加强客运接驳服务区规范发展。

大中运量公交走廊以潇湘城市群为服务对象，以中心城区（零陵区、冷水滩区）为中心，祁阳市、东安县为两翼，形态为十字形态，采取“一主两支”的线网结构方式，主线服务冷水滩区—零陵区—双牌县，支线主要服务两翼，分别是冷水滩区—祁阳市，冷水滩区—东安县，主线与支线在城乡换乘公交枢纽衔接。具体走向如下图7-2所示。

第三条 智慧交通规划

永州市将集中力量加快推进综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通“四个交通”发展，构建交通运输现代化发展的有机体系，以“物联网、大数据、云计算”技术为依托，全面深入推进智慧交通建设，不断提升自身管理能力，健全组织架构，完善工作机理，打造永州市综合智慧交通信息平台，为做好交通运输行业服务、运行、管理提供强大支撑，全力深入推进交通信息化智慧化工作。

智慧交通领域将重点开展智慧高速公路关键技术、交通运输大数据智能计算与融合应用关键技术等技术攻关、交通枢纽协同组织与运行优化技术、城市公共交通优先运行组织技术等技术攻关。推进基础设施网络化、立体化运营管理，实现交通运输行业向数字化、网络化和智能化转型，初步建成以综合交通运输大数据为核心，交通要素网联化、运输服务一体化、行业治理协同化的智慧交通体系。

第一节 规划目标

一、指导思想

货运系统规划以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚定不移贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量发展为主题，响应和对接“一带一路”、长江经济带发展、长江三角洲区域一体化发展、粤港澳大湾区建设，推进海南全面深化改革开放等国家重大战略，和湘南湘西承接产业转移示范区、长株潭城市群建设、湖南自贸试验区等区域和省级发展战略，融入中国-东盟经贸合作。实施“三高四新”战略，继续坚持创新引领、开放崛起，将其作为引领永州市未来发展的重要战略，积极推动十九

届五中全会精神在永州市落实落地。立足永州市“三区两城”发展定位，把握和顺应网络化、数字化、智能化的时代发展大潮，以集约化、绿色化和创新驱动激发后发优势，加速推进骨干物流网络建设、跨区域专线物流体系建设、最先一公里冷链物流体系建设，完善应急物流体系建设，形成“枢纽+园区+通道+网络”的现代物流发展新格局，为建设现代化新永州提供有力的物流支撑和保障。

二、规划原则

坚持聚集发展。坚持贯彻集中规划、统筹管理。坚持政府主导、统一规划，以区域物流枢纽建设、综合物流园区建设和专业物流、冷链物流基础设施建设为重要载体，以物流布局整体优化为着力点，推进各级、各类物流要素和资源的高效整合与创新，避免重复建设、资源浪费，以提高物流效率、降低物流成本。

坚持产业联动。坚持产业需求服务导向，扎实推进物流基础设施与服务能力建设。促进生鲜农产品规模化发展、延伸农业供应链，提高增值能力。支撑制造业发展、参与形成国内生产大循环、提升制造业价值链。支持新零售模式培育、商贸产业链创新，促进商贸业转型升级发展。深化现代物流业与一二三产业紧密融合、协同联动，提高永州市产业发展质量和效率。

坚持创新驱动。着力推动区域优势与时代大潮紧密耦合，以创新驱动业态升级，激发后发优势。发挥本地重点产业的特色和优势，积极融入互联网经济、电商经济、直播经济的快速发展，推动现代物流与特色产业在软硬件基础、业务模式和市场对接等产业链环节上的协同创新、深度耦合、一体化发展。

坚持智能发展。依靠信息化、智能化新技术的支撑，推进现代物流公共信息共享平台和智能决策平台建设，推进物流基础设施的智能化改造和升级，推动智能化设备的应用，提升物流信息化、数字化、智能化水平，在信息互通、互联、共享、统筹的基础上推进物流大数据的智能化应用，实现物流业智能化发展，进入城市数字化转型发展快车道。

坚持绿色发展。推动运输、仓储、装卸、分拣、包装、配送等物流环节的绿色化，提高新能源车辆、可循环使用设施设备等在现代物流业中的使用比例，推进城市共同配送模式的科学应用，强化废弃物物流管理，优化物流资源配置方式，注重节能减排，推动集约化绿色发展。

三、规划目标

到 2025 年，构建结构清晰、层次分明、功能完备、类型协调、效能显著的现代物流体系，建成完善的现代化城市物流内循环体系与重点鲜明的物流外循环体系，全面提升对城市民生保障、经济产业发展的服务支撑能力和水平，实现“对内大循环，

对外大通畅”，力争成为国家物流枢纽承载城市，在规范化、高效化、集约化、协同化、智能化基础上完成永州市现代物流的跨越式发展。

第二节 布局规划

在永州市“一核两轴三圈”的城市区域发展格局指导下，结合产业区域空间布局特色化、高端化、智能化、绿色化和融合化的发展方向和“一核、两区、四通道”的物流基础布局，从永州市交通区位优势出发，着眼积极融入全省、全国乃至全球物流循环，落实推进现代物流对于永州市经济社会发展的支撑与保障服务，着力建设“一枢纽、三节点、四区块、四通道、四网络”为主体的现代物流空间发展新格局。

一、一枢纽

充分发挥永州区位优势，承接产业转移，主动融入全国、全球物流大循环。推动冷水滩和零陵两区南北联城，以产业聚集、交通区位优势显著的中心城区为物流产业发展核心，着力提升区域物流集散、中转服务、仓储、运输和信息化服务等现代物流基础设施水平。面向东盟、辐射全省、积极融入“一带一路”国家战略，融入西部陆海新通道建设和长江经济带建设，对接湖南省与永州市通道规划，联通北部湾-长株潭和川渝地区-粤港澳大湾区，将永州建设成为“湘粤桂”三省乃至整个大西南

地区的重要节点城市，争取成为国家级物流枢纽承载城市。

二、三节点

从服务永州市十四五规划“两轴”、“三圈”建设着眼，以祁阳市、宁远县、道县等为节点建设永州市内产业、社会、生活物资与外界集散、交换的主干节点。与“一枢纽”共同构成了永州市第一、第二产业与外部省市区域联系的市级枢纽，通过高速公路与铁路等与外部进行联通，同时为内部物流循环提供集散、分发服务，实现为外向和内部物流循环两个层面提供集散衔接与协同支持。

三、四区块

着眼永州市全域物流需求的空间布局，以“一枢纽”和“三节点”为核心，整合规划、建设辐射半径超过 60 公里的四大综合物流园区群，形成西北、西南、东北、东南四大物流功能区，为永州市产业发展、社会运行等活动的外部联通提供针对性、特色化的物流支撑服务，为区块内部的民生、经济等活动提供系统性、体系化的物流支撑服务。

进一步完善各区县物流园区、物流中心、配送中心等城市物流的体系、层级结构、功能定位、类型协同的整体规划和设计。北部县区重点发展智能制造配套物流，南六县重点发展供港及东盟农产品配套物流。重点纳入面向特色产业与生鲜市场的冷链物流园区和物流中心体系，完善最先一公里的产业物流

服务和最后一公里的社会物流服务，形成现代化物流网络体系。

四、四通道

构建对接粤港澳大湾区、长江经济带、大西南地区以及东盟等区域的四大通道：“邵阳-永州-湛江、海口”通道，由国道207、道贺高速、包茂高速、沈海高速、洛湛铁路组成，串联湘中南、桂东南及粤西地区，形成永州市南向的出海通道。“邵阳-永州-广州”通道，由二广高速、道连高速（规划）、永清广高铁（规划）组成，串联邵阳、永州、连山、广州，形成永州通往珠三角地区的重要通道。“长株潭-衡阳-永州-桂林-南宁”通道，由京港澳高速、京港澳高速复线、衡永高速、泉南高速、京广铁路、京广高铁、衡柳客专、湘桂铁路、长江及湘江主要港口间的航线组成，联通长株潭城市群、北部湾，向西融入北部湾地区，形成对接东盟大通道，向东融入全省政治和经济中心辐射范围。“郴州-永州-桂林”通道，由厦蓉高速组成，沿线串联桂林、郴州、永州等城市，承担永州南部城镇、产业之间的对外交通联系职能。

五、四网络

着眼物流功能布局的战略耦合与协同运作，构建分工明确的永州市物流骨干网、产业物流网、民生物流网和物流公共信息服务网等四类网络。依托一枢纽、三节点和四通道建设，构建联通永州市内外的物流骨干网；依托与产业园协同的各类产

业物流园、冷链物流中心与基地，构建服务于产业发展的产业物流网；依托各级物流中心、冷链物流中心和县乡村配送网络，形成民生物流网；以物流公共信息服务网为载体，加强大数据、人工智能、云计算、5G、区块链、物联网等新兴信息技术的应用，提高各类物流网络的信息化、智能化水平，增强物流信息共享、物流信息增值服务、物流解决方案提供等服务与应用能力。在四网联动的基础上实现政府监管、征信培育、资源配置优化等永州市物流的现代化、信息化与智能化运营，推动现代城市物流管理的数字化转型。

第三节 主要任务

第一条 建设智慧物流公共服务平台，加快物流数字化转型

一、发展目标

着眼以数字化支撑物流产业转型升级、降本增效，大力发展智慧物流，构建智能化管理平台。到2025年，采用“政府主导、企业运维”的运作模式，建成“永州市智慧物流公共服务平台”，实现全市物流活动的“信息化”、物流服务供需匹配的“数字化”、物流活动组织的“最优化”。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，成规模、成体系的

大数据集基本建成，汇聚各类业务平台，构建统一的综合交通运输信息平台，各种运输方式一体衔接的全程电子化出行服务体系基本形成，初步构建全链条智慧物流服务体系。

二、发展路径

功能型服务子平台建设。以向广大企业用户提供标准化、普遍化的功能型服务为目标，实现企业以较低的成本使用此类功能型服务。通过公共基础平台的建设将应用功能标准化，推动功能的广泛应用，减少各物流企业的重复建设投入，降低企业的信息化成本。如：企业信息备案、数据交换、物流信息查询等。

公益型服务子平台建设。以向社会、公众提供有普遍需求，成本高、周期长、见效慢、风险大，短期内难以有效形成市场化运营的公益服务为目标，推动面向全市各区县物流相关机构与个人的完全开放、共享的公共信息服务，打破各自为战、重复建设的旧局面，实现物流信息的无限扩容与无限共享。如：企业信用评价、行业发展指数、国际信息互联等。

职能型服务子平台建设。以提供由政府或相应专门机构承担的职能型服务为目标，弥补政府在某些领域专业化能力和服务资源不足的缺陷，较好地满足政府需求，提升政府服务能力。着力加强信息标准制定与推广服务，提升数据统计分析能力等。

基础型服务子平台建设。平台向相关物流大数据创新应用

类企业或第三方机构提供具备一定商业价值，但运作难度较大、周期较长的数据整合、大数据资源输出、大数据分析等基础服务功能，以支撑解决社会智慧物流发展中的数据瓶颈等难点问题，快速推动各类物流服务平台快速发展。着力加强物流节点联网、物流全程可视化追踪能力建设等。

交易型服务子平台建设。基于平台所收集的海量、全面和综合的物流数据，在为物流相关企业、平台提供基础数据支持与服务之外，进行基于大数据的应用开发、提高物流交易的效率和可靠性，在此基础上释放物流大数据的实践价值，在现代信息技术与算法支持之下实现物流资源的智能化优化配置、物流主体的智能化优化运营。着力推进物流服务供需信息查询、自动匹配与个性化推荐、整体物流服务解决方案设计等功能建设。

探索物流大数据驱动的运营模式创新。在物流大数据的基础上，积极探索智能化应用开发和各类智慧物流应用示范工程、探索精准物流监管机制和行业动态监测与预警机制，定期发布行业发展指数与行业白皮书；构建政府托底的物流企业与机构的信用体系建设与宣传推广，增强平台的社会影响压力和公信力；在统一的信息平台上对物流活动进行全局协调、集中管控，实现第四方物流和综合供应链服务的优化，降低空驶、提高物流效率、降低物流总成本。

三、智慧物流公共服务平台建设重点

1.智慧物流公共服务平台开发

对接市公共信用信息平台（信用永州），融入数字永州大数据中心建设，推进钰丹物流园零担货运系统、盈通达鸿蒙系统、供销惠万家公共服务平台等功能型、公益型、职能型、基础型、交易型服务子平台的建设。在此基础上，由市政府以政府服务采购、委托运营等方式，进一步开发永州市智慧物流公共服务平台，推进各类子平台的协同与集成服务，探索物流大数据驱动的运营模式创新。

2.5G 基础设施与物联网建设

结合“数字强市”行动，推进全市基站布点和配套设施建设，实现 5G 网络全覆盖。推进智慧产业园区、物流园区建设，推进数字化快递服务建设。推进智能化物流中心建设，打造无人物流仓储、转运车间，配套建设自动化控制系统。

3.物流企业数字化建设

加快推进各大物流园区信息化基础设施建设完善。全力推进华为大数据产业基地建设。依托智慧江华、祁阳市新型智慧城市试点工程、双牌县智慧工地、道县智慧园区等县市区级项目建设，结合中国物流永州智慧物流产业园、钰丹智慧物流园、永州国际农产品智慧冷链物流商贸中心等一批重点智慧物流项目，对已有物流园区进行自动化改造，布局自动控制系统及配

套设施建设，推动物流企业数字化改造与升级。

4.重点建设项目

综合交通大数据工程、智慧交通基础设施建设工程、省级综合交通运输信息平台、省市两级综合交通运输运行协调和应急指挥平台、重大交通基础设施安全风险监测评估工程、不停车治超联网管理信息系统、交通建设项目全流程数字化管理系统、智能网联区域云平台等。

第二条 整合优化物流设施布局，推进物流降本增效

一、发展目标

整合主干物流园区与中心的空间布局，提升和完善物流基础设施功能结构，推动物流资源利用由粗放型向集约型方向转型。到 2025 年，整合建设完成 1 个城市物流枢纽、4 大物流功能区、4 个综合性物流园区群、11 个县市区物流中心，实现功能明确、结构清晰的城市物流空间布局。

二、发展路径

永州物流枢纽规划。在零陵区和冷水滩区的火车站、高速公路、机场汇集区进行选址、规划，新建或升级现有物流园区，推进冷水滩区、零陵区核心区域内现有物流园区等物流资源的横向整合、重组，探索枢纽运营参与企业间的利益协同机制和业务运作模式，培育统一协同的运营主体，以提升物流服务效率和质量、降低物流成本；加快枢纽集疏运铁路、公路、水路、

航空和多式联运转运设施建设，积极推进国内外标准对接，建设在国内国际贸易与物流体系中具有影响力和竞争力的永州物流枢纽，并推进申报国家物流枢纽承载城市。

整合规划建设“四区块”综合物流园区群，形成4个物流功能区。以中心城区、祁阳市、宁远县和道县等4个物流主干区域为核心节点，通过园区重组、新建与升级，分别建设150万平方米以上大型骨干综合物流园区群，形成西南、西北、东南、东北四大物流功能集聚区。

升级改造各个区县产业物流园区/物流中心。在四个物流节点所在县市区之外，其他每一个区县依据自身不同经济社会物流需求状况建设一个以上物流园区或物流中心，对于人口、产业发展增速较快的区县如江华县、新田县、江永县、东安县和蓝山县，应积极推进综合物流园区建设。

在物流聚集区建设过程中，高度重视并积极推进冷链物流网络化、园区化建设，推进快递转运功能园区建设，实现同类业态的集约化运营。推动不同运输方式之间邮件快件装卸标准，跟踪数据等有效衔接。完善寄递末端服务，加快城乡快递服务站、智能收投终端和末端服务平台等布局建设和资源共享，推动永州市城市居住区和社会生活圈配建邮政快递服务场所和设施，加快推进快递进村。

三、重点工程

1.西北物流功能区（冷水滩-零陵骨干综合物流园区群）整合建设：面向国家级物流枢纽承载城市的功能定位，采用重组、升级、新建等多种方式，推动中心城区现有物流园区群的布局优化与联动，建成 200 万平方米以上综合物流功能区，着力提升辐射全国的物流服务能力；

2.东北物流功能区（祁阳骨干综合物流园区群）整合建设：覆盖东北区块的物流服务需求，建成 150 万平方米以上综合物流功能区，主要服务于祁阳市的轻纺制鞋、食品医药、机械电子制造等产业的外部物流需求；

3.东南物流功能区（宁远骨干综合物流园区群）整合建设：覆盖范围包括东南区块的宁远县、新田县、蓝山县、双牌县局部，建成 150 万平方米以上综合物流功能区，服务于电子信息、机械制造、皮革箱包、轻纺制鞋、家具制造、农副产品加工等产业的外部物流需求，以及这些地区的商贸、农产品、冷链、电商、快递、生活等物流需求；

4.西南物流功能区（道县骨干综合物流园区群）整合建设：主要覆盖包括西南区块的道县、江永县、江华县等，建成 150 万平方米以上综合物流功能区，服务于电子信息、智能制造、农副产品加工、新材料和电机制造等产业的外部物流需求，及该区块的商贸、农产品、冷链、电商、快递、生活等物流需求。

5.区县产业物流中心建设。结合永州市综合交通运输体系

规划（2019-2035），积极推进冷水滩区、零陵区、新田县、东安县、江华县、江永县、双牌县、祁阳市的物流中心新建与升级，单个规模达到60万平方米以上；支持珠山镇、普利桥镇、白水镇、芦洪市镇、金洞镇、五里牌镇、寿雁镇、桃川镇、回龙圩镇、柏家坪镇、楠市镇、新圩镇、码市镇等47个重点镇的物流设施建设。

第三条 重点推进铁海联运永州国际陆港项目

铁海联运永州国际陆港坐落于永州市冷水滩区马坪开发区，估算总投资500亿元，其中一期占地面积2660亩，估算投资50亿元。实施湘桂铁路永州地区扩能改造，规划建设铁路专用线，建设铁路永州国际港站，国际铁路集装箱中心，海关监管作业场所，现代物流分拨中心，冷链物流产业园，跨境电商海关监管中心，国际粮食、木材、煤炭、矿石、建材集散中心，生产加工区等八大核心功能区。

规划期内的主要任务一是加快调研，组织去取得成功经验的地方考察调研，不断完善思路、提升眼界；二是加快策划，在前期策划的基础上，进一步明确方向，形成成熟的总体发展思路，报市委、市政府集体研究决策；三是加快协调，市自然资源和规划局要主动跟省厅汇报，能进规划的要尽快争取进规划，不能进规划的要争取资金、政策支持。

第四条 持续推进县乡村三级配送体系建设，夯实民生物流服务基础

一、发展目标

到 2025 年，建成行政村、社区等末梢需求单元 100% 独立全覆盖，与居民现代生活、商贸服务业发展格局和现代流通方式相匹配，布局合理、高效畅通、特色突出、管理现代的县乡村三级配送体系。

二、发展路径

着重末梢节点建设，积极发展社区、农村民生物流配送服务能力。着眼全市蔬菜、水产、水果、粮油、日用品等生活物资流通需要，加强以村级货运站为主体的农村物流基础设施建设，在每个行政村、社区建立健全独立覆盖的物流配送综合服务点，逐步完善村级配送网络。明确县级物流中心、乡镇级物流配送中心、村级配送站的功能定位，充分结合本地人口分布和生活物流需求水平，对三级物流设施进行科学的选址和布局。支持客货运站建立县乡物流业务配套设施，支持发展乡村货运专线。加强各级物流节点的应急服务能力建设，提升应急物资存储能力。

加快建设农业产业物流上行服务能力，探索农业产业上行物流与民生下行物流的钟摆式协同发展新模式。积极探索政策支持和引导，推动以农业、冷链等产业发展为代表的“最先一公

里”服务和以生活物资流通代表的“最后一公里”服务在物流基础设施布局建设和运营模式等方面的融合发展，整合产业物流、商贸物流、快递物流、农资配送等物流需求，以钟摆式运量规模效应驱动县乡村物流发展的规模效应，增强产业联动，培育面向县乡村物流配送服务的市场主体和品牌企业，实现有序集散和高效配送。

差异发展，齐头并进。引导物流基础设施和配套设施相对完善的冷水滩区、零陵区、祁阳市与东安县对标二、三线城市，提升各级物流设施能力；推动生活物流需求较高且配套设施具有一定基础的道县、宁远县、江华县进一步夯实基础，完善三级配送设施建设，支持生活物流配套设施分布相对不足的蓝山县、江永县、新田县从物流基础设施和配套设施的布局规划出发，建立基础扎实的县乡村三级物流配送体系；充分利用湖南省“县乡村三级物流配送体系建设”专项资金对永州市有关县市区的指导和支持，带动全市县乡村三级配送体系建设。

三、重点工程

1.提升末梢物流配送服务能力。促进农村客运和物流融合发展，推进农村公路以及乡村道路畅通，建设以宁远县电商物流配送中心、蓝山县现代物流产业园区、新田县综合物流园等为代表的各县级物流中心，依托以客货运站为基础的乡镇级物流配送中心和村级配送站形成畅通、高效、便捷的农村物流配

送网络。

2.促进农村物流提质升级。积极挖掘农村物流服务粤港澳大湾区的潜力，打造大湾区农副产品分拨中心。依托华农小镇富硒农特品牌商业街项目、蓝山预制菜基地、道州脐橙全产业链打造项目、新田汽车商贸城等推动农村物流与农业、加工制造等产业融合联动，整合供应链资源，实现提质升级。

3.推进农业产业物流与民生物流协同发展。加快建设祁阳市、道县、江永县、江华县、新田县等五个县级农产品直供粤港澳大湾区的物流集散中心，依托永州国际农副产品智慧冷链物流商贸中心和中国物流永州智慧物流园等大型物流园区，配套建设快递分拨中心，推进上行物流与下行物流协同发展。