

大荔县“十四五”综合交通运输 发展规划

大荔县交通运输局

2021年6月

目 录

一、规划基础.....	1
(一) 规划背景.....	1
(二) 规划范围.....	2
(三) 规划内容.....	3
(四) 发展概况.....	3
二、发展研判.....	8
三、总体思路.....	13
(一) 指导思想.....	13
(二) 基本原则.....	13
(三) 总体格局.....	15
(四) 发展目标.....	16
四、重点任务.....	18
(一) 聚焦服务“三个经济”发展，构建高效率骨干交通体系..	18
(二) 聚焦服务乡村振兴战略，构建高品质农村公路体系.....	20
(三) 聚焦支撑交通强省建设，构建高标准运输服务体系.....	22
(四) 聚焦引领交通产业融合，构建“交通+”发展体系.....	23
(五) 聚焦黄河流域生态保护，构建绿色低碳出行体系.....	24
(六) 聚焦科技创新服务保障，构建平安智慧管理体系.....	25
五、资金安排.....	26
六、保障措施.....	27

一、规划基础

（一）规划背景

大荔东滨黄河，南眺华山，西接皓壤，北靠镰山，素有“三秦通衢、三辅重镇”之称，是渭南市面积第一大县、人口第四大县，是陕西的东大门，渭南副中心城市，也是国家“一带一路”战略、关中平原城市群、秦晋豫黄河金三角示范区重要节点城市，自然资源雄厚、交通区位优势突出，拥有巨大的发展潜力。

近年来，大荔县抢抓“一带一路”、关中平原城市群、推进西部大开发形成新格局、陕西“三个经济”¹建设、渭南构建“三地一中心”²等中省市重大战略实施机遇，以畅通快速通道、提升路网等级、提高服务品质、增强养管能力为抓手，以“四好农村公路”和生态文明示范路创建为载体，初步形成了以高速铁路、高速公路为骨架，以普通国省道为主干，以农村公路为脉络、以水运为补充的综合交通发展格局。

进入新时代，交通强国建设和黄河流域生态保护和高质量发展先后提出，要求综合交通运输体系发展加快实现“三个转变”，即由追求速度规模向更加注重质量效益转变，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

1 “三个经济”指枢纽经济、门户经济、流动经济。

2 “三地一中心”指新型工业聚集地、现代农业示范地、华夏山水文化旅游目的地、大关中东部及黄河金三角区域中心

变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，实现“交通运输高品质”与“生态环境高颜值”的有机融合。同时充分发挥交通运输的先行官作用，服务农村一二三产业深度融合，在培育新动能和传统动能改造升级上迈出更大步伐。

本次规划是贯彻落实习近平总书记重要指示，扎实做好“六稳”³工作，落实“六保”⁴任务，奋力谱写陕西新时代追赶超越新篇章的关键举措；也是主动融入中省市重大战略，推动交通运输实现高质量发展的重要抓手；更是大荔县坚持“1+”路径，实施产业兴村、工业强县、旅游旺县、品质城市、人民至上“五大行动”，打造“一园五地”⁵的现实需要。

规划在全面总结大荔县“十三五”交通运输发展现状的基础上，紧紧围绕全省“十四五”综合交通运输发展大局，在渭南市、大荔县“十四五”经济社会发展规划思路的指导下，研究构建“布局完善、衔接高效、安全便捷、绿色智能”的大荔综合交通运输体系，引领大荔实现高质量发展。

（二）规划范围

大荔县南界渭河与华州区、华阴市、潼关县为邻；西绕洛河与临渭区、蒲城县毗连；北沿黄土台原与澄城县、合阳县接壤；东濒黄河与山西省永济市相望。下辖2个街道办（东

3 “六稳”指稳就业、稳金融、稳外贸、稳外资、稳投资、稳预期

4 “六保”指保居民就业、保基本民生、保市场主体、保粮食能源安全、保产业链供应链稳定、保基层运转

5 “一园”指全域国家农业公园；“五地”指特色现代农业标杆地、战略性新兴产业聚集地、秦晋豫区域性旅游目的地、城乡一体化绿色发展示范地、美好生活首善地。

城办、西城办), 15 个镇 (许庄镇、双泉镇、两宜镇、范家镇、赵渡镇、韦林镇、官池镇、苏村镇、下寨镇、羌白镇、冯村镇、埝桥镇、段家镇、安仁镇、朝邑镇), 总面积 1800 平方公里, 总人口 75 万人。

(三) 规划内容

本次规划内容包括高速公路、普通国省干线、农村公路、水运、邮政、交通枢纽场站以及智慧平安绿色交通体系建设, 在统筹考虑大荔县城与周边县(区)充分衔接的基础上, 实现各种运输方式的便捷高效、融合发展, 推动大荔县经济发展实现追赶超越。

(四) 发展概况

“十三五”期, 是大荔县交通运输史上投资规模最大、发展速度最快、群众受益最多、社会反响最好的五年。在市委、市政府的正确领导下, 在市、县交通运输部门的鼎力支持和积极推动下, 全县交通建设项目总体进展较好, 基础设施建养管服等方面成绩较为显著, 运输服务能力不断提升, 为“十四五”的良好开端奠定了坚实的发展基础。

1、基础设施

目前, 大荔县已形成以县城为中心, 以大西高铁为骨架, 国道 242、省道 512、省道 108、省道 312、省道 201、侯西

铁路等为支撑，农村公路为脉搏，水运为补充的纵横交错、四通八达、高效便捷的综合交通发展新格局。

(1) 综合交通网络规模显著扩大

截止 2019 年底，公路建设总里程达 2512 公里，公路网面积密度达 1.40 公里/平方公里，人口密度达 33.49 公里/万人，综合密度达 68.36 公里/（百平方公里·万人）^{0.5}，高于全省综合密度 63.76 公里/（百平方公里·万人）^{0.5}，全县普通国省干线二级及以上公路占比 63.55%。其中国省道 273 公里，县道 230 公里，乡道 440 公里，村道 1569 公里，农村公路占比高达 89.14%。铁路营运里程约 66 公里，面积密度约 3.67 公里/百平方公里，人口密度约 0.92 公里/万人，综合密度约 1.84 公里/（百平方公里·万人）^{0.5}，其中高速铁路 54 公里，占比 82%。大荔通用机场占地面积约 400 亩，目前已完成项目选址报告，等待批复。黄、渭、洛三条河流交汇于大荔县东部，总长 253.15km，共设置渡口 10 道，其中渡船 5 艘，浮桥 4 处。同州湖景区共有港口 2 处，84 艘船舶，其中康宁港现有船舶 36 艘，福寿港现有船舶 48 艘。

(2) 普通国省干线扩能改造成效显著

“十三五”期间，大荔县完成普通国省干线新建及改扩建投资达 10.63 亿元，建设规模 61.65 公里。其中国道 242 大荔县城过境段新建一级公路实现贯通，阳村至李家、大荔

县城至蒲城龙阳二级公路改扩建工程已完工，省道 108 大荔县城过境段一级公路目前正在加快推进。至“十三五”末，全县二级及以上普通国省干线里程比重提高至 68.06%，通行能力和服务水平将实现大幅提升。

(3) 农村公路服务品质全面提升

“十三五”期间，大荔县累计改造提升农村公路投资共 3.55 亿元，包括朝邑至高明（东白池）公路、豫安至婆合公路、范家镇至安昌公路等 11 条共计 166 公里。建设通村公路约 30 公里，实施通村公路完善工程约 500 公里，安全生命防护工程约 260 公里、危桥改造和桥涵配套工程约 1200 延米，农村公路服务能力、通达深度、安全应急水平显著提升。扎实开展最美乡村路和美丽农村路创建工作，2018 年被交通运输部、农业农村部、国务院扶贫办共同授予“四好农村路”全国示范县。五年来，累计创建美丽农村路 69.2 公里，共计投资 500 万元。

表 1 2019 年大荔县公路现状规模表

指 标	数 量	比 重 (%)	指 标	比 重 (%)	
公 路 里 程	2511.7	100.0%	公 路 里 程	100	
技 术 等 级	高速公路	0	行 政 等 级	国 道	1.54%
	一级公路	71.6		省 道	9.32%
	二级公路	101.7		县 道	9.16%
	三级公路	71.6		乡 道	17.52%
	四级公路	2266.8		专用公路	0.00%
	等外公路	0.0		村 道	62.47%

表 2 2019 年大荔县综合交通路网规模及密度指标

项 目		规 模
公路总里程		2511.7 公里
公路密度	面积密度	1.40 公里/平方公里
	人口密度	33.49 公里/万人
	综合密度	68.36 公里/(百平方公里·万人) ^{0.5}
二级及以上普通国 省干线	里程	173 公里
	比重	63.55%
高速铁路	里程	54 公里
	比重	82%

2、养护管理

(1) 公路养护效能显著增强

全面加强和改进农村公路养管工作，“县、镇、村”三级养管责任得到全面落实，农村公路全部纳入养管范畴。进一步加大公路养管资金投入，五年间投入养护资金 4000 万元，实施大中修工程 90 公里，整治公路病害 1200 公里，干线化养护 600 公里，县、镇、村道路的公路技术状况指数(MQI)分别达到 75.91、73.86、61.63，优良路率不断提升。“十三五”期间全县共创建市级文明示范路 84 公里，文明管养示范镇 2 个，四好农村公路示范镇 3 个。

(2) 路政管理水平明显提升

持续推进“路警运联动”治超模式，路政案件的查处率、结案率均达到 100%，超限治理工作成效显著。共计上报县运管所治超办黑名单车辆 20 辆，检测车辆 640 辆，查处超限车辆 630 辆，车辆超限超载率稳定控制在 2% 以内。处理

损害路产 65 起，清除堆占 680 处，有效保护了公路建设成果，路容路貌得到明显改观。

(3) 安全生产形势稳中趋好

大荔县始终把安全生产管理摆在道路运输工作的突出位置，全面加强“三关监督”的监管职责，安全管理制度不断完善，安全专项整治取得新的成效。安全源头管理进一步强化，客运站安全管理体系不断完善，货运源头治超工作取得新进展，对营运驾驶员的安全监管全面加强。道路运输重特大事故稳步下降，道路运输安全生产形势总体上稳中趋好。

3、运输服务

全县公路运输能力持续提升，2019 年完成公路客运量与旅客周转量分别为 330 万人次和 12293 万人公里。随着全县经济总量的不断增长和产业结构的调整，农产品对外销售数量不断增加，公路货物运输需求总体呈现快速增长态势，2019 年完成公路货运量和货物周转量分别为 555 万吨和 73390 万吨公里。

(1) 客运服务品质显著优化

“十三五”期间，大荔县大力发展运输经济，扩大运输班线总量，全面提升运输服务保障水平。目前全县营运客车共 189 辆（含城市公交 43 辆），营运客运班线共计 52 条，包括市际班线 16 条，县际班线 14 条，县内农村班线 18 条

以及城市公交线路4条。扎实推进城乡公交一体化进程，因地制宜实现全县272个建制村全部通客车，其中240个建制村通班线客车，18个建制村通公交，分别占比88%、6.6%，其余14个建制村采取电话预约方式解决群众出行问题，农村客运班线服务水平和服务质量明显提高。全县客运站达到15个，其中1个二级客运站大荔汽车站，1个四级乡镇客运站伯士客运站。新建冯村、赵渡、许庄、下寨、下辛、伯士、枣文化博览馆以及羌白湖等8个乡镇运输服务站，人民群众获得感和满意度切实增强。

(2) 现代物流运输初显成效

“十三五”期间，优化完善“县、镇、村”三级农村交通物流服务体系，设立了7个区域物流综合服务站。全县营运车辆逐步向大型化、专业化和高级化方向发展，货车平均吨位以及专用货车比例稳步增加。网络化运输、小件快运等新型运输组织方式快速发展，现代物流企业转型步伐不断加快，综合性货运服务基本实现。城乡物流基础设施进一步完善，紧密围绕农产品高效运输，构建与电商配送有机结合、相互补充的运输服务体系，城乡物流基本实现一体化发展。

二、发展研判

一是从国家战略规划来看，党的十九大作出了建设交通

强国的重大战略部署，党中央、国务院先后印发了《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，系统谋划了未来 30 年交通运输发展宏伟蓝图。这些充分体现了党中央对交通强国建设的高度重视和殷切期盼，为我们扎实推动交通强国建设指明前进方向。习近平总书记在黄河流域生态保护和高质量发展座谈会上指出，黄河流域是打赢脱贫攻坚战的重要区域，要坚持生态优先、绿色发展。中共中央国务院在《关于新时代推进西部大开发形成新格局的指导意见》中，支持重庆、四川、陕西发挥综合优势，打造内陆开放高地和开发开放枢纽。大荔县拥抱黄河金三角，作为陕西省的“东大门”，“十四五”期，应着力提高基础设施通达度、通畅性和一体化融合发展水平，推动绿色集约发展。同时提升黄河流域交通运输生态保护系统性、整体性、协同性，落实高质量发展要求。助推陕西充分发掘对外开放优势，发挥丝绸之路经济带重要通道、节点作用。

二是从全省发展大局来看，陕西省委、省政府出台了《全面深化改革扩大开放推动新时代追赶超越发展的决定》、《关于大力发展“三个经济”的若干政策》等一系列重要文件。服务“三个经济”，要求大荔县稳步推进“1+”发展思路，走出一条富有大荔地域特色的一二三产融合发展与生态和谐共荣的高质量发展路径。同时发展“三个经济”的战略部

署，也为新时代交通运输业高质量发展作出了新的指引，要求交通运输充分发挥核心引领和支撑保障作用。“十四五”期，大荔县应紧密围绕服务“三个经济”的发展大局，支撑“1+”发展思路，补短板，抓重点，优化集疏运网络系统，强化运输服务的高效性与灵活性，打造新时代产业优、百姓富、生态美的新大荔。

三是从渭南经济社会发展来看，聚焦关中平原城市群次核心城市建设，为实现追赶超越目标，市委、市政府作出加速推进“三地一中心”建设重大战略决策。其中建设新型工业聚集地是关键是核心，建设现代农业示范地、华夏山水文化旅游目的地是基础是支撑，建设大关中东部及黄河金三角区域中心城市是灵魂是引领。大荔县作为全国“四好农村路”示范县，未来将建设成为“资源节约、环境友好、经济繁荣、社会和谐”的渭南副中心城市。“十四五”期，大荔县将围绕追赶超越发展目标，以品质提升为主题，打造范围更广、效率更高、服务更优的“四好农村路”，实现其迈上更高台阶。同时不断提高城乡交通的服务能力、服务质量和效率，满足经济社会快速发展和居民日益增长的交通需求。

四是从大荔县长远发展来看，县委、县政府紧紧围绕“黄河流域生态智能绿色发展示范县”的发展思路，准确把握“三农”发展趋势，提出把大荔全域规划建设成全国首个全域型国

家级农业公园。“十四五”期，大荔县应充分发挥交通运输的支撑引领和融合发展作用，打造具有特色的旅游路、产业路、园区路，让美丽县城、美丽乡村、产业园区、A级景区、特色小镇等连点成面，实现农业、旅游、产业三产融合、产景一体，推动交通产业升级，绘制全景大荔、全域旅游、全面小康的美好蓝图。

五是从交通运输自身发展来看，随着国土空间规划体系的建立，主体功能区规划、土地利用规划、城乡规划等空间规划融合为统一的国土空间规划，实现“多规合一”，对交通等各专项规划的指导约束作用不断强化。同时，随着对环境、文物等各类保护力度的不断加大以及各类保护区的不断设立，公路建设发展的空间仍将继续压缩。防范化解重大风险、审批周期拉长以及原材料价格上涨等因素，也对交通的发展带来一定挑战。“十四五”期，面对诸多挑战，大荔县要进一步转变思路、抢抓机遇、破解难题。坚持资源节约型、环境友好型的绿色交通发展模式，大力提升交通运输服务水平，积极探索交通运输发展新亮点，建立互通、互联、共享的交通信息网络体系，实现有效投资持续增长。

从“十三五”规划实施情况来看，全县交通运输发展取得了显著成效，但站在黄河流域生态保护和高质量发展、服务“三个经济”、适应交通强省建设、构建“三地一中心”

等中省市重大战略的高度来审视，仍存在一些差距和不足。

一是综合交通运输发展仍处于初级阶段。公路、铁路、民航、水运等运输方式尚未实现真正融合，综合客运枢纽缺失，各种运输方式的比较优势和综合交通运输的整体效能没有得到充分发挥。

二是快速通道交通网络仍未形成。目前全县仅有一条南北向的韦罗高速，仍处于在建阶段，东西向高速公路主通道尚未形成，快速通道的网络化水平较低，县域内对外进出公路不够通畅，严重制约了城镇化水平的大幅提升。

三是普通国省干线规模等级仍需提升。目前全县普通国省干线里程仅占公路总里程 10.86%，二级及以上公路占比 6.90%，境内多为二级及以下公路。干线公路网技术等级偏低，严重影响了过境交通与对外交通的畅通运行，路网结构亟需优化。

四是农村地区交通短板仍需补齐。推进较大人口规模自然组通硬化路建设任务依然艰巨，全省农村公路服务能力和运输服务水平依然偏低，安全防护及桥涵等交通配套设施不够健全，农村公路养护力度明显不足，“油返砂”、“畅返不畅”等问题有待解决，客运班线“开的通、留不住”的现象依旧存在。

五是基础设施环境承载力仍需提高。大荔县紧邻黄河流域生态保护区，生态环境较为脆弱，土地资源与生态保护对经济发展、产业布局和交通运输体系构建的约束作用逐步显现，土地供需矛盾日益突出，交通基础设施建设与环境承

载力的统筹协调发展仍需进一步优化。六是**交通信息化建设成效仍需强化**。全县智慧交通建设处于起步阶段，与网络化、智能化的要求差距仍然明显，公众难以及时、便捷、高效地获取覆盖全程、全方式的出行信息服务。自动化交通调查观测点和路网监测体系建设技术不成熟，交通发展规划、养护管理、路网运行支撑保障能力不足，应急指挥调度能力弱。

三、总体思路

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，落实习近平总书记关于交通运输系列重要指示批示和来陕视察重要讲话精神，以服务“三个经济”为主线，以建设“交通强省”为统领，以构建“黄河流域生态智能绿色发展示范县”为目标，优化综合交通基础设施网络布局，推动农村公路提档升级，加快综合客运枢纽建设，提升客货运输现代化服务水平，形成多样化的交通产业融合发展模式，建立多层次的绿色智能交通运输体系，为奋力谱写大荔新时代追赶超越新篇章提供坚实的交通运输保障。

（二）基本原则

适度超前，引领发展。紧扣黄河流域生态保护和高质量

发展战略要求，立足县情实际，把建设“四好农村路”作为实施乡村振兴战略以及“1+”战略的重要载体，优化全域综合交通网络布局。高点定位，适度超前，重点突破，纵深推进，实现以“美丽交通、生态交通”领跑“全景大荔、全域旅游”建设的特色发展之路，打造全省黄河流域生态智能绿色发展示范县。

提质增效，协调发展。充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，全面提升综合枢纽的网络效应和规模效益。优化枢纽内外交通衔接，加快发展综合枢纽、客运站点与县城中心、重要旅游景区的直达交通，优化客运站之间的网络布局结构，实现快速通达，提升换乘效率。

开放共享，一体发展。积极推进与周边省份、县（区）互联互通，构建快速运输通道，为陕西省实现更高水平、更深层次的开放型经济建设提供重要支撑保障。坚持城乡平等、共荣共生，以人民为中心，补齐发展短板，提高运输服务水平，拓展运输服务功能，实现交通与旅游、农业、工业等融合发展，稳步推进新型城镇化和农业农村现代化建设。

安全绿色，永续发展。加强工程建设、运营管理等方面的安全监管，提升应对自然灾害、突发事件的保障能力。强化黄河流域生态环境保护和集约节约资源，推进美丽农村公路建设，坚持公交优先，推广节能低碳、经济环保客货运输

车辆，实现交通运输与自然生态和谐发展。

（三）总体格局

为提升中心城区快速通达能力，打通大荔向东连接山西省的交通瓶颈，形成“井”字型快速骨干网，同时推动普通国省干线与重要农村公路提档升级，形成“一环三纵四横”基础普惠网，提升人民出行舒适度与满意度。

“井”字型快速骨干网：由大西高铁、S13澄商高速韦庄至罗敷公路、S20大凤高速富平至大荔公路、国道242等组成。

“一环三纵四横”基础普惠网：

□ 一环：由国道242、省道108大荔县城过境公路、省道310埧桥（东埧）至羌白（留村）公路、省道108大荔县城至大庆关公路等组成的县城外环线。

□ 三纵：由省道201沿黄公路（裕西）至望仙公路、澄城（蔡袋）至大荔（西寨）公路、省道512育红至埧桥公路、省道207大荔郑家至张家公路等组成。

□ 四横：由省道512大荔辛村至育红公路、省道108大荔县城至大庆关公路、省道310大荔县城至船舍公路、省道108大荔县城至朝邑公路、省道108大荔县城至郑家（临渭界）公路、省道311羌白至官路（临渭界）公路、省道312

望仙至李家公路等组成。

（四）发展目标

按照构建“黄河流域生态智能绿色发展示范县”的总体要求，至2025年，形成以大荔县综合交通枢纽为核心，由高速铁路、高速公路、普通国道组成的“井”字型快速骨干网以及由普通省道、重要县乡公路组成的“一环三纵四横”基础普惠网，打造“省际互连更开放、县连乡镇更高效、村享服务更均衡、基础设施高品质、先行引领高水平、交通发展高颜值”的“畅达、惠民、开放、美丽”交通。全面优化交通基础设施网络结构，持续完善农村公路网络布局和技术等级，加快推进枢纽场站及城乡交通一体化建设，大力推动“交通+”融合发展，构建畅通高效、安全便捷、绿色智能的高质量交通运输体系，在“黄河流域生态智能绿色发展示范县”的打造中发挥好先行官作用。

打造畅达交通。“十”字型高速公路主骨架全面建成，普通国省干线技术等级进一步提升，全县普通国省干线二级及以上公路占比突破75%，实现“镇镇通二级公路”；农村公路网络覆盖范围进一步扩大，提档升级改造进一步深入，路网之间互联互通，实现较大人口规模自然组通硬化路，具备条件建制村通双车道，县、乡、村道路的公路技术状况指

数(MQI)分别达到 75.91、73.86、61.63,其中自动化检测(PQI)平均值分别为县道 82.35、乡道 79.81。

打造惠民交通。完善道路运输基础设施网络,加大站场设施投入力度,提高运输效率,构建便捷化、一体化的城乡客运服务系统,显著提升百姓出行的服务品质,县城 20 公里范围内农村客运线路公交化运行率达到 100%。

打造开放交通。立足县情,抓优势、促融合,实现大荔农业产业、乡村旅游与交通运输的一体化发展,深化旅游资源开放,构建区域重要支柱产业,打造三产融合、产景一体、城乡共荣的新型县域国家级农业公园。

打造美丽交通。以提高路网能效、控制总体排放、保护生态环境为目标,升级改造景区旅游公路,加快建设美丽乡村道路,将自然景观与人文历史有效串联,打造精品旅游线路;优化交通运输用能结构、推进公交优先战略实施、推广清洁能源开发利用、强化节能技术创新支承,促进大荔县交通运输低碳发展。

表 3 大荔县“十四五”综合交通运输发展主要指标表

类别	指标	单位	2020 年	2025 年	“十四五”期间变化	指标属性
基础设施	公路总里程	公里	3000	3500	500	预期性
	公路密度	公里/平方公里	1.67	1.94	0.27	预期性
	高速公路通车里程	公里	0	152	152	约束性
	镇通二级公路比重	%		100%		约束性

类别	指标	单位	2020年	2025年	“十四五”期间变化	指标属性
	普通国省干线二级以上公路比重	%	68.06%	79%	11%	预期性
	#普通省道三级以上公路比重	%	89.12%	94%	5%	约束性
	县道MQI评定指数	-		75.91		预期性
	乡道MQI评定指数	-		73.86		预期性
	村道MQI评定指数	-		61.63		预期性
	快递服务网点数量	个				预期性
	综合交通枢纽数量	个	0	1	1	预期性
运输服务	客运站场数量	个	15	26	11	预期性
	县城20公里范围内农村客运线路公交化运行率	%		100		预期性
	城市公共交通机动化出行分担率	%	30	40%以上	10%以上	预期性
绿色发展	交通碳排放强度下降率	%				预期性
	高速公路、普通国省干线废旧路面材料回收率	%		100%		预期性
安全保障	交通运输事故死亡人数下降率	%				预期性
	一般灾害高速公路及国省干线抢通平均时间	小时				预期性
	主要水域救助成功率	%				预期性
智慧创新	交通基本要素数字化率	%				预期性

四、重点任务

未来五年，交通运输体系将重点实施“六聚焦六构建”战略，有力支撑大荔打造“黄河流域生态智能绿色发展示范县”，服务大荔实现高质量发展与追赶超越。

（一）聚焦服务“三个经济”发展，构建高效率骨干交通体系

以“完善高速公路路网布局、推进普通国省干线升等改造”为重点，稳步推进骨干交通体系构建。五年内新建高速

公路 152 公里，新改建普通国省干线规模约 190 公里。

完善高速公路路网布局。加快推进南北向快速通道韦庄至罗敷高速公路建设，建设规模 37 公里，实现与京昆高速和连霍高速的便捷连通；同时构建东西向连接山西省的快速出省通道，重点推进大凤高速富平至大荔高速公路建设，建设规模 115 公里，促进高速公路与沿线重要经济开发区、产业园区、城市新区以及重要城镇的互动连接，推动晋陕豫区域协调发展。基本形成以县城为中心，纵贯南北、沟通东西的“十”字型高速公路主骨架网络，有效促进内部交通的快速转换，强化对周边方向的辐射带动，推动城镇体系快速发展和空间布局整体优化。

推进普通国省干线升等改造。结合大荔县经济与城镇发展、产业布局、地形条件等因素，按照“打通节点、连接成环”的发展思路，进一步提高普通国省干线通达能力，新改建普通国省干线规模约 190 公里，其中普通国道 10 公里，普通省道 180 公里。重点推进国道 242 官池至华阴界、省道 108 大荔县城至大庆关、省道 207 大荔郑家至张家等一级公路新建与改扩建工程的实施，推进省道 311 羌白至官路、省道 312 沿黄公路望仙至官池等二级公路的升等改造，优化普通国省干线技术等级结构，全面提升瓶颈路段和拥堵路段的通行能力和服务水平。

（二）聚焦服务乡村振兴战略，构建高品质农村公路体系

服务乡村振兴战略和统筹城乡发展，按照构建“功能明确、层次分明、干支结合、衔接顺畅”的农村公路网络要求，围绕“优化网络、提质增效、完善配套、提升路貌”的建设重点，推动农村公路从规模速度型向质量效益型转变。五年优化完善农村公路规模约 1600 公里，为加快推动“四好农村路”高质量发展，推进农业农村现代化建设提供更好保障。

稳步提升路网通达深度。巩固乡镇和建制村通硬化路成果，有序推进较大人口规模自然组通硬化路建设，通组路建设规模约 603 公里，推动交通建设项目更多向进组入户倾斜，实现具备条件建制村双车道路面改造，稳步提升农村公路网络通达深度，强化路网之间互联互通，实现脱贫攻坚与乡村振兴战略的有效衔接。

大力推动提档升级改造。加快建设通道功能强、社会效益较好、对农村经济发展和产业升级有重要作用的产业路、园区路、旅游路，推进澄城（蔡袋）至大荔（西寨）等县乡公路建设，建设规模 36 公里，支撑乡村产业兴旺。围绕“乡有示范路、村有整洁路”的发展要求，按照三级及以上公路标准，推动乡镇和主要经济节点县乡公路升等改造，改建规模 517 公里。有序推动整治县乡公路中的白皮路、特坏路，提升通行能力和服务品质，适应大型农产品运输车辆通行和

日益增长的农村交通需求,实施通村公路完善工程 233 公里。

加大安防工程建设力度。加强农村公路交通安全隐患治理,建立和完善农村公路管理养护运行机制,积极组织实施农村公路大中修工程,全面深入安全生命防护工程,及时改造四、五类危桥,在特殊路段安装警示桩、波形防护栏、指路标识等配套设施,提高过往行人和车辆的安全意识,逐步实现临水、急弯陡坡路段安防全覆盖。“十四五”期间,实施桥涵配套和改造危桥 186 延米。

全面整治沿线路容路貌。将全县农村公路网络按照郊野段、村庄段以及城镇段三级标准,从标牌、标线、里程碑、百米桩等标准化设计以及公路驿站、指示牌、停车休息观景点、慢行步道、自行车道、绿化风景道等人性化设计,对沿线基础设施进行优化完善。同时结合三级特点,对路域环境进行分类规划设计,实现“洁化、绿化、美化”。

巩固“四好农村路”创建成果。按照“建好、管好、护好、运营好”的发展要求,以构建干支结合、联网成片的农村公路网络为抓手,加快改善农村公路通行条件为目标,巩固全国“四好农村路”示范县成果,积极开展“四好农村路”示范镇和“美丽农村公路”创建工程,使农村公路服务农业农村现代化建设和乡村振兴战略作用进一步凸显。

（三）聚焦支撑交通强省建设，构建高标准运输服务体系

加快建设综合交通枢纽。服务城市出行，以提高城市公共交通效率为导向，以大西高铁大荔高铁客运站为基础，打造零换乘、多功能，集高铁、城市公交、长途客运、出租车、共享单车“五位一体”的综合交通枢纽，切实发挥好大荔综合交通枢纽站的集疏运功能，为民众出行提供更多便利，增强沟通省内外、辐射周边的枢纽服务功能。

推进城乡客运一体化建设。积极构建“城际、城乡、镇村、通村”四位一体客运服务体系，大力推进城乡交通运输均等化发展。推进乡镇客运综合服务站、港湾式农村候车亭以及干线公路服务区建设，重点推进户家、汉村、韦林、埝桥等 10 个客运站新建，具备条件的建制村新增一批城乡公交线路及客运车辆，确保通村客运开的通、留得住、有效益。积极推广电话预约、周末班车、早晚班车等农村客运新模式，逐步改善农村出行条件。

加快物流服务畅通集约。推进公路运输与其他运输方式协调发展，充分发挥公路货运在中短途运输方面自身优势，实现运输资源优化配置，有效降低社会物流成本。深化完善“县、乡、村”三级农村物流基础设施末端网络，行政村末端村级运营网点比例达到 50%以上。结合现代物流发展和乡镇运输服务站建设，在农产品产量较大以及交通需求较大的

乡镇构建乡镇运输服务站，加快完善农村物流网络节点体系，扩大电商、快递进村覆盖面。重点扶持龙头物流企业，发挥辐射带动功能。深入开展“一县一品”农村物流融合发展试点示范创建，畅通工业品下乡、农产品进城渠道。

（四）聚焦引领交通产业融合，构建“交通+”发展体系

打造精品旅游线路。统筹开发利用公路沿线及自身资源，加强对重点景区、旅游特色小镇、旅游景点的衔接与辐射，形成具有大荔特色的自然风景线以及历史人文线，重点优化大朝旅游公路、沿黄旅游公路、国道 242 以及省道 108 的沿线配套设施，推进省道 108 大荔至大庆关公路建设，打造“两横两纵”精品旅游线路。推动路景相融，形成“三季有花、四时常绿，五彩缤纷、错落有致，层次鲜明，各具特色”的景观之路，构建“以路为载，传承文化”的文化之路。

强化交旅融合发展。以游客需求为导向，进一步增强交通旅游融合发展的协调性和有效性。统筹客运枢纽与旅游集散中心集中布局，推动旅游风景道的加快建设，支持在旅游风景道等客源密集区域建设客运停靠站点，在高速公路以及普通国省干线上增设一批服务区，配建房车车位、加气站、新能源汽车充电桩等设施。在普通国省干线和农村公路适宜路段设置观景台、厕所等设施，增强通往旅游目的地的各类

交通枢纽的餐饮住宿、休闲娱乐、展示购物、票务咨询等旅游服务功能。鼓励通用航空旅游发展，开发低空飞行旅游产品。

实现“交通+产业”良好互动。统筹考虑农业、工业、邮政等要素和交通需求，充分利用现有条件做好“补短板”工作，串联沿线的农业综合体、工业园区、邮政网点，打通闭合线路，完善与综合交通运输体系的有机衔接，加快打造产业干线公路，在公路沿线大力发展农家乐、农村客栈等特色产业，推动大荔县产业转型升级、城乡统筹发展、农民创新创业创新。强化大荔通用机场建设，拓展航空喷洒、飞播造林、巡航预警、人工增雨、航空摄影、医疗救援、物流货运等航空产业，大力发展低空经济。

（五）聚焦黄河流域生态保护，构建绿色低碳出行体系

优化城市道路网络配置。打通城市道路微循环，建设级配合理、适宜绿色出行的道路网络。打通各类断头路，提升全域网络的整体运行效率。推进现有道路无障碍设施改造，提升无障碍出行水平。优化公共交通、步行和自行车等绿色交通路权分配，均衡道路交通资源。开展人性化、精细化道路空间和交通设计，构建安全、连续和舒适的城市慢行交通体系。建设生态型交通基础设施，推进海绵道路建设。

大力提升公交服务品质。一是提高公交供给能力，加快推进通勤主导方向上的公交服务供给，优化调整城市公交线网和站点布局，降低乘客全程出行时间；强化高铁、公交、出租车等多种运输方式的融合衔接，提高换乘效率。二是提高公交运营速度，加大公交专用道建设力度，积极推行公交信号优先，优化公交站点设置，提高港湾式公交停靠站比例。三是改善公众出行体验，推广电子站牌、手机 APP 等信息化设施产品，为公众提供准确、可靠的公交车实时位置、预计到站时间等信息服务。

提升绿色交通发展水平。以实施新增和更新节能和新能源车辆为突破口，在城市公交、出租车、客运班线、旅游观光、港口摆渡等领域，进一步加大节能和新能源车辆推广力度。加速淘汰高能耗、高排放车辆和违法违规生产的电动自行车、低速电动车。在城市公交枢纽、停车场、首末站重点推进便利高效、适度超前的充电网络体系建设，提高对充电基础设施的补贴力度，落实各种形式的充电优惠政策。

（六）聚焦科技创新服务保障，构建平安智慧管理体系

打造智慧交通养管系统。针对高速公路、高速铁路、国省干线公路大桥梁、长隧道和高边坡，完善采集、传输、存储等各类外场监测设备，建设具备在线状态监测、性能评估、

风险预警等功能的“可视、可测、可控”智慧化平台，实现智慧养管。

建立协同高效物流系统。促进物流信息服务中心与货运枢纽场站、港口码头、物流园区的互联互通，推进货运集约化、标准化发展。以“四好农村路”建设为载体，全面完善农村物流网络节点体系，同步推广应用先进信息技术，实现农村物流资源共享、服务同网、便利高效、信息互通。

建设水上智慧应急系统。依托县局智慧交通体系建设，建立具备智能搜救、岸基视频监控、船载终端视频采集、海事实时对讲管理以及船舶自动识别等功能的水上智能监管搜救平台。建立数字化办公平台，与上级及渡口水运企业进行数字化无缝连接，实时了解渡口、水运企业情况，进一步提高服务效率。

五、资金安排

按照“统筹规划、突出重点、有序安排、逐步实施”的原则，考虑县域发展特点、交通需求以及资金状况，合理安排建设项目，“十四五”期间总投资约 25.49 亿元。其中公路建设方面投资约 23.44 亿元，交通枢纽建设投资约 1.8 亿元，客运站场建设方面投资 0.1 亿元，智慧交通发展方面投资约 0.15 亿元，。政府补助资金 8.96 亿元，地方自筹资金

14.48 亿元。具体安排如下：

表 4 大荔县“十四五”重点项目资金安排表

序号	类别		总投资（亿元）	政府补助（亿元）	自筹（亿元）
1	公路	高速公路			
		普通国省干线	8	2.6	5.4
		农村公路	15.44	6.36	9.08
2	水运	水上智慧应急系统			
3	交通枢纽	大荔综合交通枢纽站	1.8		
		五级客运站	0.1		
4	智慧交通		0.15		
5	平安交通				
6	绿色交通				
合计			25.49	8.96	14.48

六、保障措施

（一）加强组织领导，完善协调机制

高度重视《规划》对大荔县未来五年交通运输发展的纲领性作用，把推进《规划》实施摆在突出重要位置，各类专项规划、计划、政策的制定实施以及重大项目安排要服从和服务于《规划》落实。各级政府要紧紧围绕发展目标和重点任务，加强交通、国土、环保、建设、规划等行业部门之间的协调工作，切实落实好各项建设条件，简化中间环节，加快项目土地、环评、选址等审批工作。落实责任分工，制定规划重点任务分工实施方案，明确具体任务、责任领导、保障措施和时间节点，加强各部门协调与合作，共同推进《规划》的顺利实施。

（二）拓宽融资渠道，强化资金保障

积极争取政府财政资金和政策性贷款的支持，强化专款专用政策，依据公平与效率原则，建立基于运输需求、地方财政能力和农村公路存量的区域均等化的农村公路建设资金转移支付模式，提高补助标准，加大对黄河流域基础设施建设和乡村振兴战略的资金支持力度。加快政府与社会资本合作（PPP）模式在交通运输领域的推广应用，做好综合交通运输建设资金保障。优先保障交通基础设施建设用地，省立项的项目由省解决新增建设用地计划指标，因征收农村集体经济组织土地需要安排预留用地的项目，由县国土资源部门统筹安排用地指标。完善鼓励场站及周边土地综合利用的政策，形成以土地开发收益支持交通建设的运营机制。

（三）建立规划评估，适时优化调整

建立规划实施的监测、绩效评估和规划动态调整机制，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，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任务时，应及时按照规定程序进行优化调整，确保规划按进度实施，所有建设项目全过程得到有效监管，保证工程建设的规范化和制度化。

（四）强化队伍建设，提升人才保障

建立大荔县交通运输人力资源信息平台，以高层次、复合型交通人才队伍建设为重点，认真研究人才成长规律、流动规律、配置规律，坚持管理人才、技术人才、技能人才三支队伍整体推进，分类指导，培养急需的高层次、高技能人才，加强人才使用与激励机制建设，站在交通运输行业长远发展的战略高度，为大荔县交通事业的可持续发展奠定坚实的人才保障。

