

常德市“十四五”交通运输 发展规划

常德市交通运输局

湖南省交通规划勘察设计院有限公司

二〇二一年六月

常德市“十四五”交通运输发展规划

编制单位：常德市交通运输局

规划编制工作领导小组：

组 长：龚霞波

副组长：肖 异

成 员：彭德友 王国军 杨丽华 唐西英 苏 毅

熊汉澍 袁大斌 高金平 朱卫兵 罗艳华

彭艳芳 杜自力 肖州平 李友明 徐纪桂

文成喜 丁国先 杨少伟 刘 斌 谭文斌

蹇在斌 刘江文 张 彪 贵 勇 饶 凯

杨友兵 王建安 何清波 任 志 张 艳

廖 明 李 艳

办公室主任：何清波

常德市“十四五”交通运输发展规划

技术支撑单位：湖南省交通规划勘察设计院有限公司

主管总经理：张重禄（副总经理、研究员级高级工程师）

主管总工：李瑜（研究员级高级工程师）

主管副总：穆程（研究员级高级工程师）

主任：姚翔（高级工程师、注册道路工程师）

总工程师：李峰（高级工程师）

项目负责人：谭华东（工程师、注册城乡规划师）

参加人员：黄瑾（工程师、注册城乡规划师）

肖谋清（工程师）

范维琦（工程师）

李宙峰（工程师）

盛艳（工程师）

侯静（工程师、注册城乡规划师）

龙思锦（工程师）

目 录

前言.....	1
第一章 发展基础.....	3
第一节 “十三五”发展回顾.....	3
第二节 存在问题与不足.....	10
第二章 发展形势与需求分析.....	20
第一节 整体发展形势.....	20
第二节 常德市发展解读.....	25
第三节 需求分析.....	27
第三章 发展定位与总体要求.....	38
第一节 发展定位.....	38
第二节 总体要求.....	39
第四章 指导思想、原则和规划目标.....	41
第一节 指导思想.....	41
第二节 规划原则.....	42
第三节 规划目标、指标体系.....	43
第五章 重点任务.....	49
第一节 建设高质量综合立体交通网.....	49
第二节 提升综合运输现代化服务水平.....	69
第三节 提升智慧绿色平安发展能力.....	74
第四节 加快建设现代治理能力和治理体系建设.....	81
第六章 建设实施与效果评价.....	85
第一节 建设规模与资金需求.....	85
第二节 规划效果评价.....	86

第三节 与国土空间规划关系分析.....	91
第七章 保障措施.....	92
第一节 坚持规划引领，做好顶层设计.....	92
第二节 加强组织领导，保障规划实施.....	92
第三节 强化规划衔接，争取政策支持.....	93
第四节 强化要素保障，拓宽融资渠道.....	93
第五节 加快前期工作，做足项目储备.....	94

相关附件:

附件 1: 常德市“十四五”交通运输重点建设项目表

附件 2: 常德市“十四五”交通运输发展规划示意图

 1 常德市“十四五”综合交通运输体系规划图

 2 常德市“十四五”铁路建设规划图

 3 常德市“十四五”高速公路建设规划图

 4 常德市“十四五”国省干线公路布局规划图

 5 常德市“十四五”国省干线建设规划图

 6 常德市“十四五”水运建设规划图

 7 常德市“十四五”机场布局规划图

 8 常德市“十四五”客货运站场建设规划图

前言

交通运输是服务社会、服务经济、服务群众的重要载体。近年来，常德市委、市政府高度重视交通运输工作，坚持新发展理念，坚持以人民为中心，大力支持交通运输高质量发展，综合交通基础设施网络基本形成，群众出行日益便捷，运输服务保障水平显著提升，综合物流成本逐步下降，区域性综合交通枢纽城市地位逐步显现，为推动高质量发展，决胜全面建成小康社会提供了强有力的支撑保障。

“十四五”时期是我国由全面建成小康社会向社会主义现代化迈进的关键期，是常德市在高水平高标准全面建成小康社会的基础上全面开启基本实现社会主义现代化新征程、建设开放强市产业立市新常德、奋力谱写高质量发展新篇章的关键期，也是加快我市交通基础设施建设、提升服务水平和推进行业转型升级的黄金期，历史阶段特殊、地位突出，编制《常德市“十四五”交通运输发展规划》意义重大。

本规划旨在深入贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想，深入贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中和五中全会的战略部署，深入贯彻落实习近平总书记在湖南考察调研对交通运输工作的部署，以贯彻落实《交通强国建设纲要》为总览，以推动交通运输高质量发展为目标，以满足人民对美好交通出行的需要为宗旨，结合国家构建国

内国际双循环新发展格局的新形势、新要求，明确“十四五”期常德交通运输的发展战略、发展目标、重点建设任务和重大交通举措，形成湖南省交通强国建设试点的示范区，有效促进常德交通运输高质量发展，是指导常德市“十四五”时期交通运输发展的纲领性文件。

本规划地域范围为常德市全市域，研究范围包括基础设施、运输服务、智慧绿色平安交通和行业治理等方面内容。规划基础年为 2020 年，规划期限为 2021-2025 年。

第一章 发展基础

第一节 “十三五”发展回顾

“十三五”期，在市委、市政府的坚强领导下，经过全市交通人的不懈努力，常德交通运输发展取得了显著成就，“十三五”规划主要目标和任务圆满完成。交通基础设施网络规模大幅提升，运输服务保障水平显著增强，区域性综合交通枢纽中心地位逐步显现，群众出行条件明显改善，为全面建成小康社会提供了强有力的交通运输保障。

一、交通基础设施建设取得新突破

（一）交通基础设施投资规模持续稳定增长

“十三五”时期，全市交通基础设施投资持续稳定增长，累计完成交通投资 480 亿元，约为“十二五”时期的 1.73 倍，名列全省前列。其中，高速公路完成投资 284 亿元，普通国省干线公路投资完成 130 亿元，农村公路投资完成约 50 亿元，水运投资完成约 10 亿元，站场投资完成约 6 亿元。交通基础设施投资高位运行，为全市经济社会健康稳定增长奠定了坚实基础。

（二）交通基础设施网络规模大幅提升

总体来看，“十三五”基础设施建设态势良好。到 2020 年底，全市公路通车里程达到 2.26 万公里。“十三五”提出

的规划目标与指标体系均圆满完成，满足“出口打通、高速联通、干线畅通、路网互通、智慧交通”的基本要求，初步形成了以高速公路、高速铁路为骨架，干线公路、航道为支线，农村公路为脉络，民航为重要节点的综合交通运输体系。

1. 联通内外的铁路网持续推进。常德铁路发展迅速，正阔步迈进高铁时代。石长铁路接入长株潭城铁网并实现动车运营公交化，黔张常高铁建成通车，常益长高铁加快建设。

2. 便捷通畅的高速公路网基本建成。全市高速公路通车总里程达 430 公里，各县（区）全部实现 30 分钟上高速目标，各县（区）已完全迈入高速公路时代。

3. 国省干线技术等级稳步提升。截至 2019 年底，全市普通国道通车里程 555 公里，省道通车里程 2221 公里，国省干线公路二级及以上公路比例达到 51.3%，4A 级及以上景区通二级及以上公路比例达到 89%（其中，常德市花岩溪国家森林公园未通二级路），普通国省干线公路优良路里程达 1080 公里（剔除城管路段、大修路段和中差等路段）。

表 1-1 现状国省干线公路等级分布情况（单位：公里）

技术等级	国道	省道	经济干线	合计
一级	189	87		276
二级	250	688	3	938
三级	74	232		306
四级及以下	43	1215	22	1258
合计	555	2221	25	2706

4. 农村公路服务能力有效提升。全市“组组通”全面实

现，走在全省前列。“十三五”期间，累计完成窄路面加宽4105公里、自然村通水泥（沥青）路5860公里、县乡道边界路、断头路改造586公里、重要县乡道旅游公路130公里和渡改桥工程7处；农村公路已实现具备条件的行政村100%通客车，规模以上人口自然村100%通硬化路；“四好农村路”建设扎实推进，农村公路“建、管、养、运”协调发展。临澧县入选全国深化农村公路管理养护体制改革试点县，澧县成功创建“四好农村路”省级示范县，全市农村公路经常性养护率县道以上达到100%、乡道达到94%、村道达到85%以上。农村公路指标如下表所示：

表 1-2 常德市农村公路建设成就表（单位：公里）

类别	总里程	等级路率		双车道及以上比例	路面硬化率	窄路率
			三级及以上			
县道	3197	100%	15.98%	30.24%	97.48%	26.39%
乡道	6547	99.91%	1.39%	5.23%	92.16%	4.62%
村道	9677	99.80%	0.68%	1.68%	76.67%	7.88%
合计	19421	99.87%	3.45%	7.60%	85.32%	9.84%

5. 能力充分的水运网络优势逐步显现。水运网络不断完善，全面完成沅水浦市至常德高等级航道工程，澧水石门至澧县、沅水常德至鲇鱼口航道整治工程完成施工招投标，具备开工条件。港口建设取得一定成绩，常德港德山港区千吨级码头一期工程、澧县港小渡口港区戴家湾码头、鼎城区蒿子港码头、津市窑坡渡码头、安乡长岭洲码头等港口项目已完工。

6. 现代化的机场体系逐步建立。桃花源机场核心竞争力逐年提升，机场年旅客吞吐量突破百万人次，航空口岸临时开放并首次开通国际航班，常德对外开放的大门越开越大。

二、运输服务保障水平显著增强

“十三五”期，常德市运输服务迈上新台阶，进一步推进运输服务均等化发展，运输保障能力和服务品质大幅度提升，对经济社会的支撑能力稳步增强。

全社会客货运输量平稳增长。“十三五”期间，常德市全社会客、货运总体平稳有序、稳中有降。2019年完成公路水路客、货运量分别为0.68亿人和1.59亿吨，完成公路水路旅客周转量、货物周转量分别为49.8亿人公里、269.7亿吨公里。

表 1-3 2015-2019 年常德市运输量完成情况

指标（公路水路）	2015	2016	2017	2018	2019	年均增速
客运量（亿人）	0.92	0.99	0.96	0.74	0.68	-7.3%
旅客周转量 （亿人公里）	68.4	76.6	69.2	55.5	49.8	-7.6%
货运量（亿吨）	1.4	1.36	1.53	1.54	1.59	3.4%
货物周转量 （亿吨公里）	240.9	235.9	261.2	274.5	269.7	2.9%

公共交通服务水平明显改善，公交都市建设持续深入推进。积极创建“国家公交都市”，重点实施政策规划引领、基础设施建设、服务水平提升、智慧公交打造、综合管理巩固、体制机制完善等“六项工程”。至2020年底，常德市城

区共有公交营运线路合 1023.5 标台，其中新能源汽车 857 台，占比达到 100%。新建成武陵公交站、柳叶湖快速公交站、皂果路公交站、城东快速公交站和鼎城快速公交首末站，公交综合站场达到 10 个，充电桩 450 个。建设了智能公交智慧调度系统，37 个智能公交站牌投入使用，公交信息服务 APP 上线运行，多种移动支付方式随心使用。市城区 832 公里公交线路连接起了“一江两岸、一城四区”。快速公交 BRT、常规公交、公共自行车、共享单车、步行绿道等多种形式齐全配套、相互衔接、较为成熟的公共交通体系基本形成。

物流市场主体竞争力不断增强。德山物流园列入湖南省首批示范物流园区，两家公司被评估认定为 4A 级物流企业，常德万路达物流有限公司甩挂运输项目列入交通部第三批公路甩挂运输试点项目，第三方物流、电商物流、快递物流、冷链物流等新兴业态不断涌现。物流功能不断完善，建成了物流标准化公共信息平台、公共保税仓，常德-岳阳-上海“五定班轮”实现常态化运营。以常德市纳入全国第三批物流标准化试点城市为契机，27 家物流企业开展了物流标准化试点，并全部通过验收。危化品物流探索“政府监管平台、平台监管企业”的新模式，得到业内广泛认同。

城乡客运一体化水平显著提高。临澧县城乡客运一体化成功创建省级示范县，实现 100%行政村通公交车，津市市、

西湖管理区申报创建全省城乡客运一体化第二批示范县，创建工作有序推进，效果明显。

新业态新模式不断涌现。高铁和私家车的快速发展对传统公路客运的冲击加剧，道路客运企业积极提供多元化的服务产品，提升道路客运吸引力。**网约车规范管理走在全省前列**，率先在全省出台网约车经营服务管理细则，规范网约车平台公司、驾驶员、车辆审批机制，现有手续规范网约车平台公司5家、车辆395台。**定制客运模式加快推广**，常德市已经开展了道路客运定制服务，主动迎合了个性化、特殊性出行需求，在疫情期间更是深受老百姓的青睐。

三、智慧绿色平安交通稳步推进

交通运输信息化发展取得实效。完成了常德交通信息服务平台的建设，整合了常德市和湖南省交通信息化系统。集数据中心、通信中心、视频会议中心、应急处置中心为一体的常德交通综合交通信息指挥中心项目完成前期工作。

交通运输节能减排取得阶段性成果，绿色交通发展成效显著。全力打好污染防治攻坚战，运输结构调整持续推进，加快推进清洁运输装备升级；强化交通生态环境保护，不同运输方式交通设施衔接协调，开展共享共用，推行节能节地开发建设模式。

安全生产形势保持稳定。全面加强交通运输企业安全生

产，构建“三大表格”安全监管责任体系，落实企业安全生产主体责任，全面建立安全生产标准化考核体系。常德市道路运输安全生产专项整治三年行动顺利进行，促进了交通运输行业安全生产的稳定向好和长治久安。整合现有各类应急资源，建设综合信息服务体系，推动协调公安、宣传、安监、气象等相关部门共同成立市综合交通应急指挥中心。

四、现代化治理能力进一步提升

行业改革持续深化。深入推进全市交通运输“放管服”改革，提升交通运输治理能力和治理水平。全面推行“双随机、一公开”监管工作，完善“双随机”抽查“两单两库一细则”，对“两单两库”实行动态管理，规范优化“双随机”抽查方式和程序。探索实施分类分级风险监管机制，建立健全“双随机”监管责任追究机制。推进行政权责规范化，实现业务网上申请、审核、批准、办证“一站式”服务、“一窗口”办理。

交通运输法规体系加快构建。陆续出台了《常德市交通运输局关于进一步加强道路运输安全监管有关工作的通知》《常德市交通运输领域综合行政执法改革工作方案》《2020年交通运输法制工作要点》等系列法规条例和规章制度，持续推进交通运输综合行政执法改革，加强综合执法队伍规范化建设，推动行业治理体系和治理能力现代化，为交通发展

提供了坚实的法律保障和制度保障。

第二节 存在问题与不足

在取得显著成绩的同时，常德市交通运输发展仍存在一些突出问题和不足，主要有以下几个方面：

一、交通基础设施网络供给能力仍然不足

（一）高速公路主通道能力不足，路网布局仍有待优化部分路段通行能力不足。目前，G5513 益阳至常德等国家高速公路主通道能力仍然不足，交通拥堵现象比较严重。根据现状流量观测，G5513 益常高速日均交通量达到50000pcu/d，路段运行基本达到饱和状态。具体流量分布如下所示：

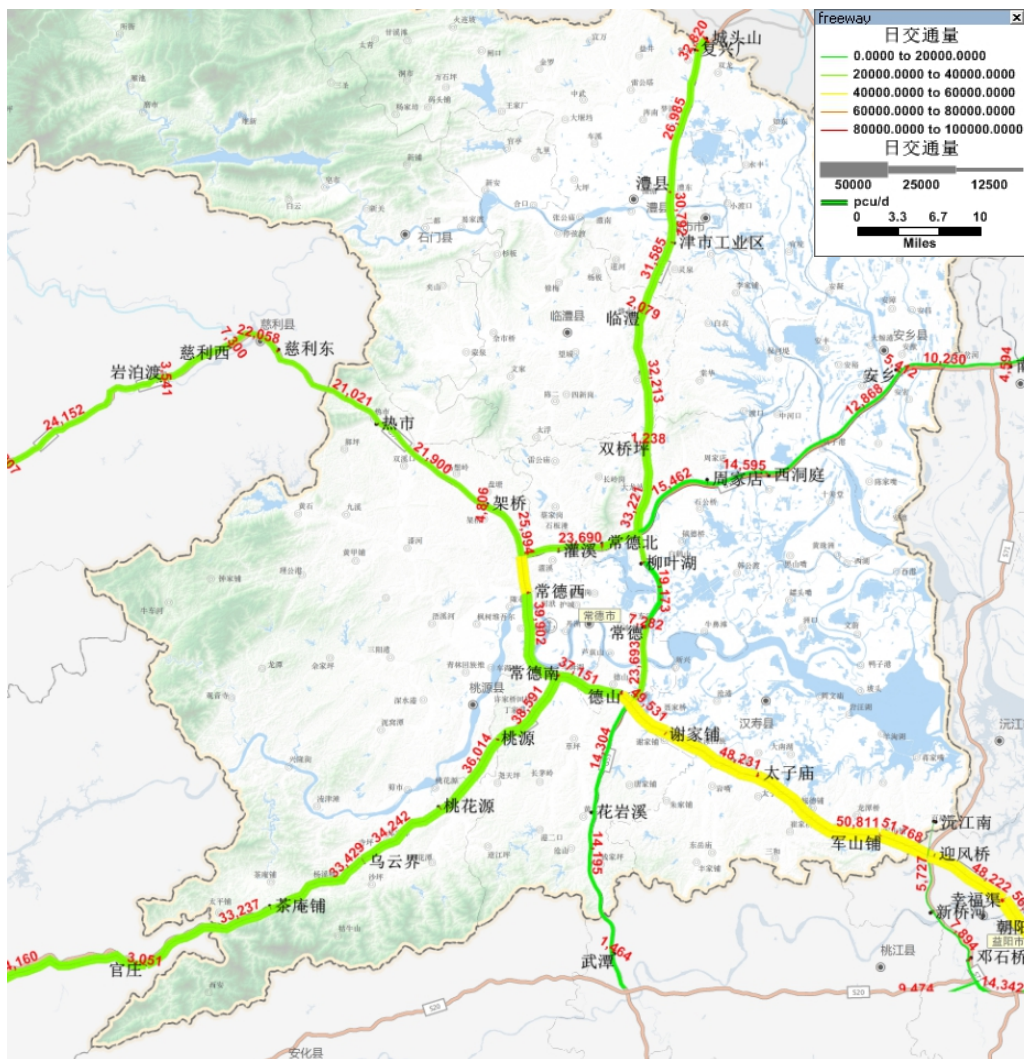


图 1-1 常德市高速公路 2019 年日交通量分布

路网布局仍需优化。省际衔接路段建设相对滞后，与湖北的联系仍有待进一步增强。部分地区之间的出行仍依赖普通国省干线，出行时间较长，需进一步加快市域内的高速公路建设步伐。部分高速公路出入口数量偏少，对沿线经济发展带动作用不强，路网服务范围有待提高。

（二）普通国省道技术等级整体偏低

普通国道整体上发展基础良好，但仍存在部分薄弱环节，部分路段还未实现全面贯通，存有 9 公里单车道（G241 石门

壶瓶山省界段), 三级及以下路段共 117 公里, 占比 20.3%; 普通省道由于很多路段由原县乡道调入, 发展基础相对较差, 三级以下路段 1485 公里(其中单车道 823 公里), 占比 65.4%; 普通省道骨架网共 783 公里, 其中三级以下路段 483 公里, 占比 61.7%。

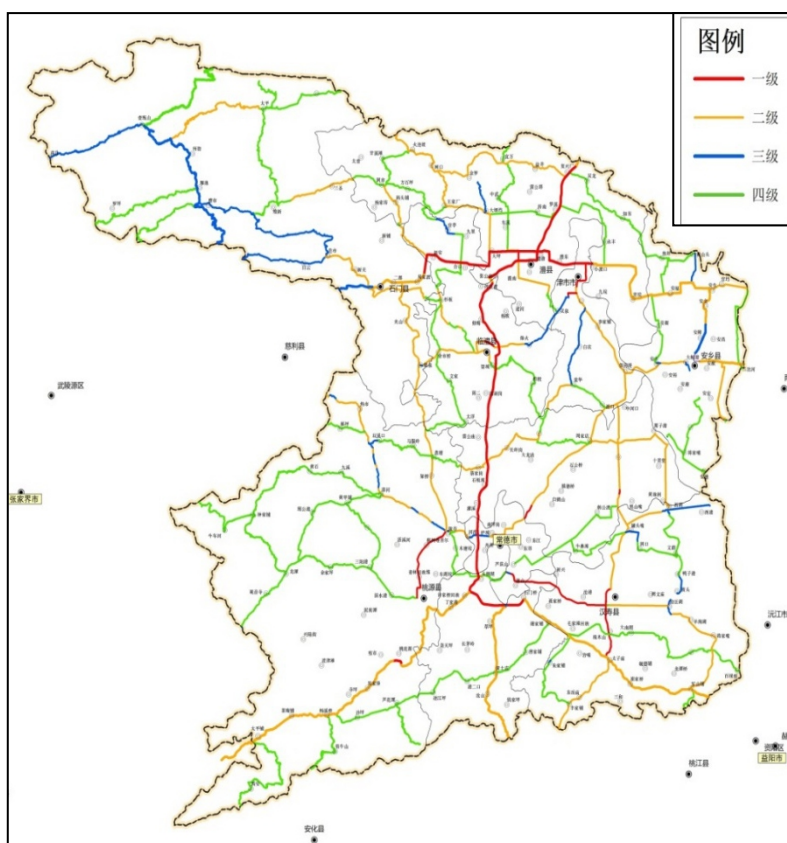


图 1-2 普通国省道现状等级分布图

(三) 农村公路对乡村振兴战略支撑不足

农村公路通达深度不够, 覆盖能力不足。常德市现状仍有 972 个建制村未覆盖双车道公路, 670 个县级及以上的农、林、牧、渔特色产业园、15 个 A 级以上景区未覆盖等级公路, 如下图所示。

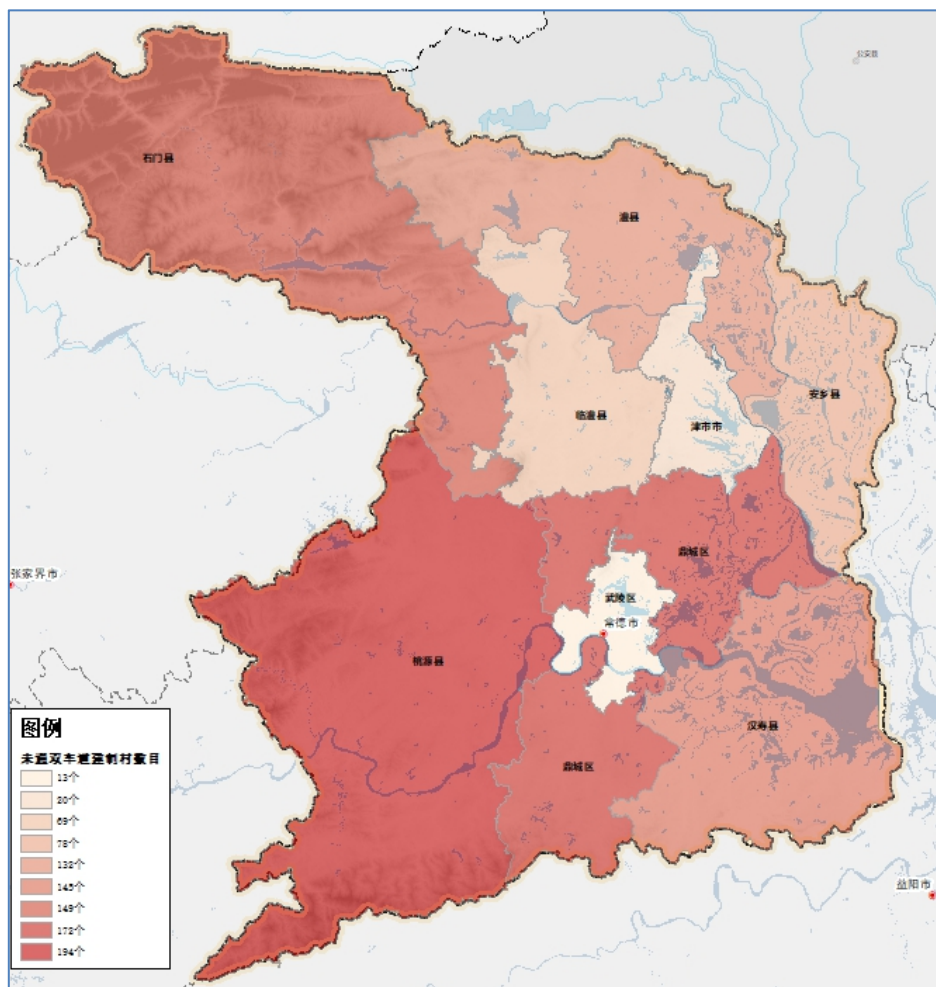


图 1-3 未通双车道建制村分布情况

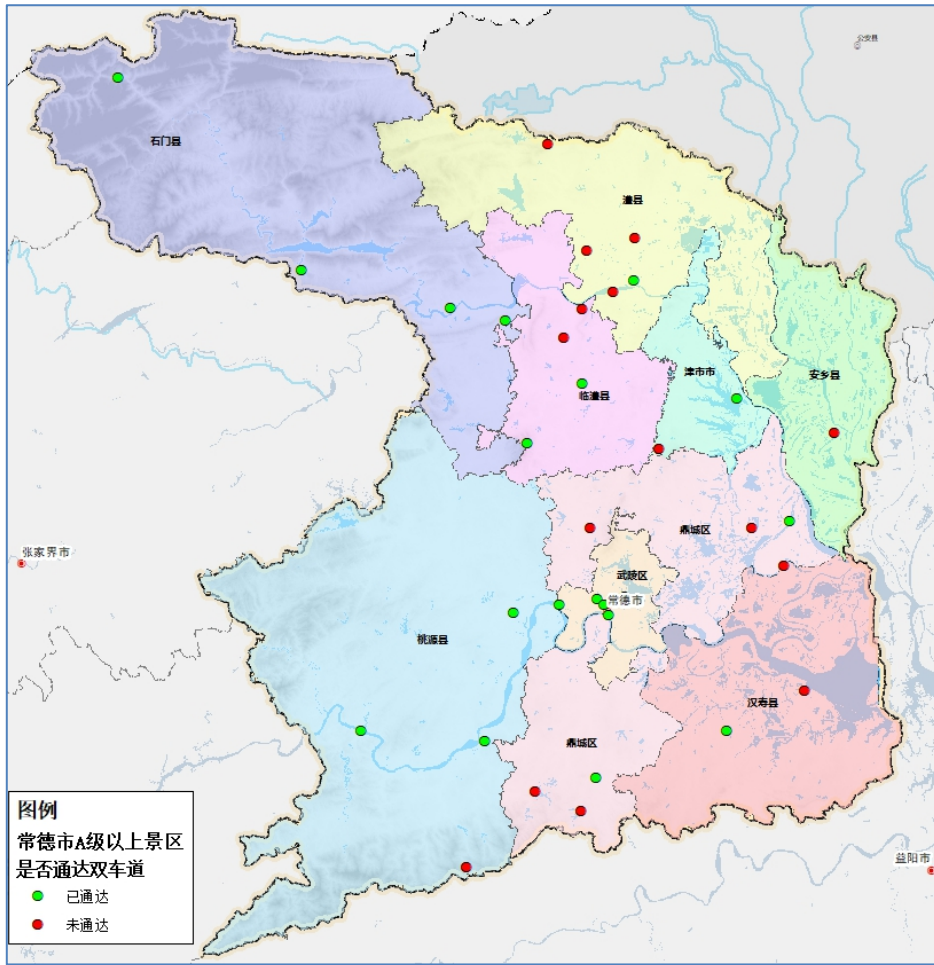


图 1-4 未通等级公路 A 级及以上景区分布情况

农村公路技术等级偏低。常德市农村公路以四级公路、单车道为主，较难适应社会经济的进一步发展及居民的出行需求。现状技术等级分布如下图所示。

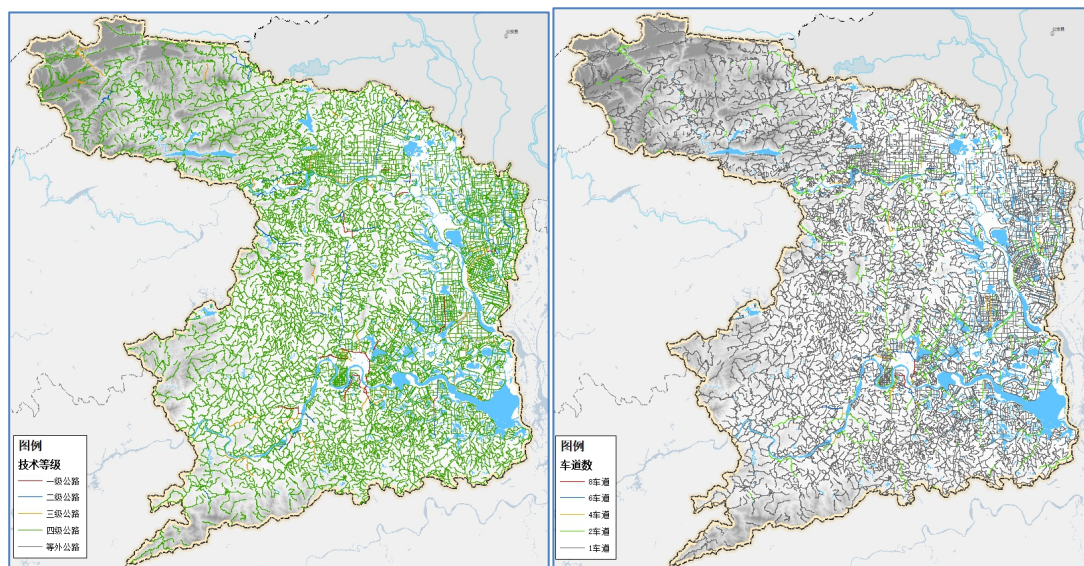


图 1-5 农村公路技术等级、车道数分布情况

（四）内河水运通道尚未实现全线贯通

目前，沅水、澧水、淞虎航线等主要水运通道尚未实现全线贯通，通航保证率仍偏低，枯水期未能实现互联互通，还不能完全发挥常德市依靠水运通江达海的资源优势。港口航道建设相对滞后，制约航道高质量发展。

二、路网覆盖重要节点程度不够，带动社会经济发展水平有待提升

整体来看，全市交通运输网络对节点覆盖程度仍有待提升，从重要经济、交通、旅游、行政节点覆盖程度如下：

1. 重要经济节点方面：35 个重要货源地中仍有 8 个未连通二级公路；仍有 670 个县级及以上的农、林、牧、渔特色产业园未完全覆盖双车道。

2. 交通节点方面：26 个已建成高速公路互通收费站中仍有 2 个未连通三级公路（花岩溪、双桥坪）；51 个港口码头

中仍有 27 个未通二级路，占比 53%。

3. 旅游节点方面：15 个 A 级以上景区未实现双车道覆盖。

4. 行政节点方面：127 个乡镇中有 34 个乡镇未通三级以上公路；建制村双车道覆盖率 41%。

表 1-4 全市工业园区未连通二级公路一览表

序号	园区所在地	年货运量	连接道路等级
1	桃源县理公港镇	30	四级
2	桃源县漆河镇	20	四级
3	安乡县大鲸港工业园	30	三级
4	石门县七松社区 10 组	800	三级
5	澧县澧西	60	四级
6	临澧县新安镇	200	三级
7	石门县雁池乡大路口村	20	四级
8	澧县甘溪滩镇	45	四级

表 1-5 未通二级公路港口、码头一览表

序号	名称	连接道路等级	序号	名称	连接道路等级
1	巴茅渡作业区	四级	15	刮家洲作业区	四级
2	客运工作船码头	四级	16	仙桃嘴作业区	四级
3	工作船码头	四级	17	长岭洲作业区	四级
4	二都作业区	四级	18	大鲸港作业区	三级
5	皂市综合码头	三级	19	张九合作业区	四级
6	贾家村客运码头	四级	20	虎山作业区	四级
7	张家塔古纤夫旅游码头	三级	21	夷望溪港区	四级

序号	名称	连接道路等级	序号	名称	连接道路等级
8	官丈坪客运码头	三级	22	剪市港区	四级
9	雁池客运码头	三级	23	澧市港区	四级
10	张家桥作业区	四级	24	河洑港区	三级
11	甘家湾客运码头	四级	25	斗姆湖港区	四级
12	毛家滩作业区	四级	26	贺家山港区	四级
13	六角尾作业区	四级	27	西湖柳林嘴港区	三级
14	沙河口作业区	四级			

表 1-6 未通三级公路乡镇一览表

序号	所在县	乡镇	序号	所在县	乡镇	
1	石门县	新铺镇	19	安乡县	下渔口镇	
2		子良镇	20		陈家嘴镇	
3		三圣乡	21		中河口镇	
4		罗坪乡	22		牛鼻滩镇	
5	桃源县	黄石镇	23	鼎城区	韩公渡镇	
6		理公港镇	24		石公桥镇	
7		观音寺镇	25		花岩溪镇	
8		龙潭镇	26		酉港镇	
9		三阳港镇	27	汉寿县	朱家铺镇	
10		剪市镇	28		百禄桥镇	
11		西安镇	29		龙潭桥镇	
12		沙坪镇	30		聂家桥乡	
13		桃源县	马鬃岭镇	31	津市市	白衣镇
14			木塘垸乡	32	澧县	甘溪滩镇
15	九溪乡		33	如东镇		
16	牛车河乡		34	临澧县	太浮镇	
17	余家坪乡					
18	泥窝潭乡					

的需要，特别是国际物流服务不能有效支撑外向型经济发展的需求；物流业降本增效任务艰巨，整体运营效益有待提高；物流信息化、智能化、标准化水平亟待提高。

四、智慧交通发展支撑能力不足

智慧交通行业发展规模仍有待加强，尚未形成动态共享的数据资源体系，跨部门、跨行业、跨层级数据资源共享仍需加强。交通信息化智能化应用水平仍需提高。应用系统建设需进一步统筹，存在资源共享难、互联互通难、业务协同难等问题。综合运输信息化平台、物流公共信息平台等平台建设存在较大短板，跨领域、跨行业、跨区域和政企信息互联互通、信息共享有待进一步加强。基于大数据、云计算、物联网、移动互联网等信息技术的新一代信息技术与交通运输的融合发展水平有待提高。信息服务资源不够丰富，服务效果与质量需进一步满足社会公众对美好交通个性化出行需要。

五、行业治理现代化水平有待提升

综合交通运输管理体制有待深化改革，新业态、新模式行业监管能力尚显不足。交通综合执法、农村公路管理养护体制、财政事权和支出责任划分等重点领域改革仍需加快推进。城乡客运一体化发展管理需进一步规范。交通建设及养护任务重，交通投融资体系亟待完善。

第二章 发展形势与需求分析

第一节 整体发展形势

习近平总书记指出，“当前中国处于近代以来最好的发展时期，世界处于百年未有之大变局，两者同步交织、相互激荡”，这是对当今时代形势作出的重大战略判断。逆全球化思潮与对外开放大潮相互角力，新一轮科技革命和产业变革蓄势待发，国际体系与国际秩序深度调整，突如其来的新冠肺炎疫情给世界经济发展带来极大冲击。中国作为 2020 年保持增长的主要经济体，国内宏观经济整体长期向好趋势仍然不变，但经济不稳定性不确定性较大，面临转型升级压力仍将持续。

党的十八大以来，习近平总书记高度重视湖南工作，多次亲自主持会议研究湖南工作，多次来湖南考察调研，发表了一系列讲话、作出了一系列重要指示，从“一带一部”的战略定位到打造“三个高地”，在推动高质量发展上闯出新路子，在构建新发展格局中展现新作为，充分体现了习近平总书记对湖南的深切关怀和殷切期盼，为湖南“十四五”时期发展明确了指导思想和目标任务。

“十四五”时期是常德市开启全面建设社会主义现代化新征程的第一个五年，谋划好“十四五”规划发展十分重要。

总体来看，在国家宏观经济长期向好、湖南交通基础设施建设稳步推进的背景下，在“一带一路”、“长江经济带”、“中部崛起”、洞庭湖生态经济区等国家重大战略的支撑下，“十四五”时期，我市经济将继续保持中高速增长，产业发展继续朝中高端水平迈进，城镇化水平继续向高质量方向发展，对外开放新格局全面形成，交通基础设施建设取得新进展，运输服务得到明显优化，行业转型升级取得新成效。新时期，常德正阔步向“区域性中心城市”迈进，正发挥区域资源优势、产业优势打造“产业强市、开放强市”，正积极打造湖南经济新增长极。新形势、新变化对“十四五”交通运输发展带来了新机遇、新挑战，也提出了新要求，交通运输进入了新的发展阶段。

（一）加快形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，深入贯彻落实“交通强国建设纲要”，要求推动交通运输高质量发展，建设高质量综合立体交通网络体系。双循环新发展格局要求常德市结合自身特点，不断培育合作与竞争优势，对常德交通基础设施建设提出了更高要求，要深入领会“交通强国建设纲要”对交通运输高质量发展的要求，牢牢把握交通“先行官”的定位，加快建设现代化高质量高品质综合立体交通网络，打造高效、发达的快速网络，完善、顺畅衔接的干线网络，广泛、深入的基础网络，

统筹公路、水运、铁路、民航等各种运输方式协调发展，高水平高质量推进交通基础设施建设，加快建成高效、便捷、安全、智慧、绿色、经济的综合交通运输体系。

（二）深入贯彻落实“一带一路”、“长江经济带”、“中部崛起”国家重点战略，要求全面建成区域性现代化综合交通枢纽，着力打造内陆改革开放高地。党的十九大报告指出，要求以“一带一路”建设为重点，坚持引进来和走出去并重，形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。常德地理位置独特，地处长江中游、湘鄂交界，具有“川黔咽喉、云贵门户”的区位优势，是长江经济带的重要腹地，是湖南连接长江的重要节点，要按照“实现基础设施连通、重点产业联通、关键要素畅通、重大政策沟通”的思路，立足于将常德打造为“成渝与长江中游城市群之间重要衔接性门户”、“泛湘西北现代化区域中心城市”、湖南对接长江经济带的“第二大前沿阵地”的战略定位，以“连湖通江、对接武汉、联动鄂西、沟通成渝”为战略主线，加快打造内陆改革开放高地。“十四五”及未来更长一段时间，常德将抢抓国家重点战略，充分发挥水运独特优势，加快建设干线航道建设，深入融入长江经济带；加快信息资源整合和资本要素汇集，依托高速铁路、高速公路完善对外运输大通道，建设运转高效的客货运综合运输枢纽。

（三）优化国土空间布局，推进区域协调发展和新型城镇化，支撑乡村振兴发展战略实施，要求加快交通一体化规划建设。党的十九届五中全会指出，坚持实施区域重大战略、区域协调发展战略、主体功能区战略，完善新型城镇化战略，构建高质量发展的国土空间布局和支撑体系；实施乡村建设行动，实现巩固拓展脱贫攻坚成果同乡村振兴有效衔接。这就要求常德加快城镇化地区交通一体化规划建设，加快快速干线网络建设，发挥快速干线对城镇化格局的支撑和引导作用。进一步巩固常德市高标准扶贫脱贫成果，继续大力支持农村地区交通建设，提高交通基础公共服务均等化水平，推动形成工农互促、城乡互补、协调发展、共同繁荣的新型工农城乡关系，推动乡村振兴发展。

（四）推动经济体系优化升级，建设现代化经济体系，提高人民生活水平，要求不断提升现代化运输服务品质。当前常德市正在处于转变发展方式、优化经济结构、转换增长动能的攻关期，受新冠肺炎疫情影响，经济下行压力仍然存在。交通运输作为国民经济和社会发展的基础性、先导性、战略性和服务性产业，对于促进社会经济发展、改善基本民生、提升老百姓生活水平具有重要的支撑和引领作用。为加快常德市现代化经济体系建设发展，要求进一步提升运输服务品质、降低物流成本，优化运输组织方式和服务方式，提

供多样化、个性化、层次化的旅客出行和货物运输服务，提升公众出行体验，为社会提供更加便捷、经济、高效、高质的运输服务，切实增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

（五）推动绿色发展，促进人与自然和谐共生，要求不断提升交通运输可持续发展能力。党的十九大报告明确指出，建设生态文明是中华民族永续发展的千年大计，必须树立和践行绿水青山就是金山银山的理念，坚持节约资源和保护环境的基本国策，实行最严格的生态环境保护制度，形成绿色发展方式和生活方式，建设美丽中国。“十四五”期间，常德要大力推进生态文明建设，发挥全国绿化模范城市、国家森林公园、武陵山片区国家生态文明先行示范区的示范引领作用，在交通运输规划、项目建设和养护管理中不断加强生态环境保护，加强生态选址选线，结合生态保护红线的划定，依法避让生态环境敏感区，全面加强生态环保设计、推行生态防护技术，促进绿色发展。

（六）推动国家治理体系和治理能力现代化，要求全面深化交通运输行业体制机制改革，加强行业改革创新，全面提升行业治理能力现代化水平。党的十九届四中、五中全会对坚持和完善中国特色社会主义制度，推动国家治理体系和治理能力现代化做出来重大决策部署，为交通运输行业全面深化改革、推进行业治理体系和治理能力现代化指明了方向、

提供了遵循。交通运输作为经济社会发展的“先行官”，必须率先在推进行业治理体系和治理能力现代化中实现突破，为推进国家治理体系和治理能力现代化积累经济、贡献智慧和力量。“十四五”时期，是常德市深化交通运输行业改革、健全法制、提升治理体系和治理能力现代化的重要时期，要切实加强行业改革创新力度，突出需求导向、问题导向，着力推进综合交通运输管理体制、交通运输财政事权和支出责任划分、综合行政执法等重点领域改革，按照法治型服务型政府建设要求，厘清权力边界，深化行政管理体制改革，切实转变政府职能，创新行政管理方式，完善职责定位和监督协调机制，形成有为的交通运输政府部门。

第二节 常德市发展解读

一、地理位置

常德位于湖南省西北部，是江南著名的“鱼米之乡”，地处长江中游洞庭湖水系、沅江下游和澧水中下游以及武陵山脉、雪峰山脉东北端。

常德市东据西洞庭湖，与益阳市的南县、沅江市湖汊交错；西倚湘西山地，与蜿蜒在张家界市慈利县、永定区及怀化市沅陵县的武陵山脉相承；北枕鄂西山地和江汉平原，与湖北恩施土家族苗族自治州鹤峰县、宜昌市五峰县的山地以及荆州市松滋市、公安县、石首市的平原相连；南抵资水流

域，乌云山脉是常德市与益阳市资阳区、桃江县、安化县之间的分水岭。常德市境东西极宽 174.6 公里，南北极长 187.2 公里，总面积 18190 平方公里。

二、社会经济发展

常德属于中国经济中部崛起重心地带，位于泛珠江三角洲和泛长江三角洲经济发展区域结合部，是东部沿海发达地区产业向中、西部转移的黄金地段。常德市形成了烟草、铝业、电力、食品、纸业、纺织、机械、建材、医药、电子等主导的产业，已建成常德经济技术开发区和津市工业园等多个省市级工业园区。

2019 年，**全市经济运行总体平稳、稳中有进、稳中向好、稳中提质**，全面建成小康社会迈出坚实步伐。经初步核算，2019 年全市实现地区生产总值 3624.2 亿元，比上年增长 7.9%；人均地区生产总值达到 62493 元，增长 8.5%。城镇居民人均可支配收入 33896 元，比上年增长 8.9%；城镇居民人均消费支出 26617 元，增长 7.5%；农村居民人均可支配收入 16484 元，增长 9.2%；农村居民人均消费支出 15782 元，增长 13.1%。

全市三次产业结构调整为 10.9:40.4:48.7。第一产业比重提升 0.4 个百分点，第二产业比重下降 0.6 个百分点，第三产业比重上升 0.2 个百分点。

三、交通区位

常德市区位优势明显，作为长江经济带的重要节点城市和洞庭湖生态经济区的重要组成部分，已初步形成了航空、铁路、水运、公路相互协调发展的综合立体交通网络。

具体来说，水运方面，常德充分发挥长江经济带节点城市优势，直达成渝经济区、长三角经济区，并辐射至河南、陕西、粤港澳大湾区；高速方面，依托二广、呼北、长张、杭瑞等高速，连通湖北、重庆、江西、广东等地；铁路方面，重点依托渝长厦、襄常、武贵、常岳九等线路连接河南、湖北、上海、贵州、江西等地；航空方面，通过桃花源机场快速到达北京、上海、广州、深圳、重庆等地。

四、城市目标、性质与职能

根据《常德市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》，常德市在“十四五”期间全面建成现代化区域中心城市、省域副中心城市，努力实现“四个建成”目标：建成区域性综合交通和物流枢纽，建成洞庭湖流域生态保护和高质量发展先行区，建成中部最美宜居城市，建成全国市域治理示范城市。

第三节 需求分析

一、交通需求分析预测

（一）整体发展趋势

根据常德市历年社会经济发展情况，综合考虑常德市未来社会经济发展条件，结合湖南省、常德市“十四五”及未来阶段国民经济和社会发展规划以及城市发展战略提出的经济社会发展总体目标，预计常德市经济发展将呈现稳中提质积极态势，产业结构持续优化，高新工业产业、旅游业等重点支持产业有序发展。

客运方面，随着人民生活水平的提高，消费结构和出行习惯将发生深刻变化，“十四五”期常德市小汽车进入家庭的速度将进一步加快；同时人们对于长距离出行的舒适性要求将进一步提高，民航和高铁客运需求增长较快，旅游客运快速发展。**货运方面**，常德与长株潭地区在机械、纺织、林纸等产业上的配套协作将进一步加强，建材、医药、盐化工等资源特色型产业也将加快发展，高附加值、高时效性的货运比重将不断增加，保税物流、电商物流等高附加值货物运输和多批次、小批量运输发展迅速，快递服务仍将保持快速增长态势，铁水联运、公水联运需求日益增加。

（二）社会经济指标预测

社会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如下表所示。

表 2-1 主要社会经济指标预测值

指标	预测模型	2020	2021	2025
人口 (万人)	$y = -0.3829x^2 + 1543x - 2E+06$ ($R^2 = 0.7261$)	604.61	603.93	601.19
	增长率 (%)	-	-0.001	-0.001
GDP (亿元)	$y = 225.38x + 2283.7$ ($R^2 = 0.9956$)	3861.36	4086.74	4988.26
	增长率 (%)	-	7.41	5.25

二、全社会客货运量预测

用于客货综合运输量定量预测的方法有多种，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，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，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

基于常德市全社会客运量历史数据，结合常德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，常德市未来全社会客运量的预测结果如下。

表 2-2 常德市历年客运量

年份	指标	
	客运量 (万人)	旅客周转量 (万人公里)
2010	12635	595616
2011	13124	639461
2012	14030	710992
2013	16235	765419
2014	10984	705079
2015	9162	683919
2016	9894	765870
2017	9585	692252
2018	7425	555248
2019	6803	497846

注：数据来源《常德市统计年鉴 2019》和统计公报。

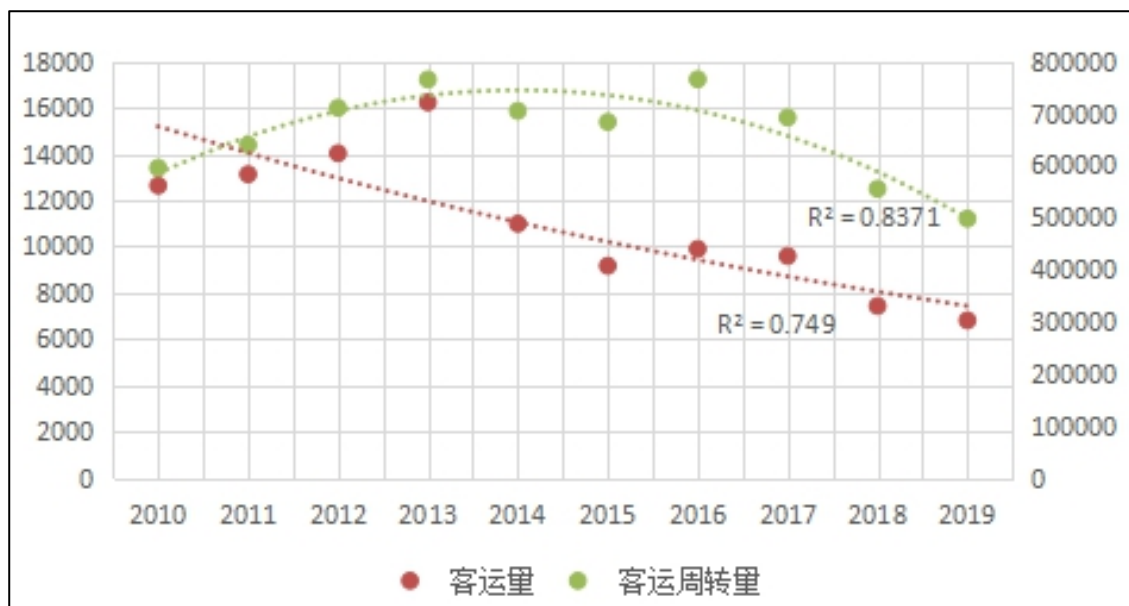


图 2-1 常德市历年全社会旅客运输量

客运量的发展水平不仅受地区人口规模和结构的影响，还与地区的经济发展水平、人均收入情况、旅游产业发展情况等息息相关，本项目采用回归分析法，利用统计预测软件对常德市全社会客运量与地区生产总值、人口、人均国内生产总值、旅游业收入等经济社会指标进行相关性检验，由于几个因变量自相关性较强，用主成分法按比例提取要素，提取出两个主成分要素：区域经济发展水平、人口结构。两主成分要素与客运量相关系数分别达到 0.8371、0.749。因此，以两个主成分要素作为自变量，利用历年的数据建立全社会客运量与主成分要素的回归分析模型，进行定量预测。

预计到 2025 年，客运量、客运周转量分别为 0.83 亿人、61.27 亿人公里。具体如下表所示。

表 2-3 常德市全社会客运预测值

指标	预测模型	2020	2021	2025
客运量 (亿人次)	$y=0.0099x^2-0.00589x+1.069$	0.75	0.78	0.83
客运周转量 (亿人公里)	$y=0.065x-71.39$	59.88	59.92	61.27

(二) 货运量预测

基于常德市全社会货运量历史数据，结合常德市未来货运发展趋势，采用产值系数法对全社会货运量进行预测，常德市未来全社会货运量的预测结果如下。

表 2-4 常德市货运量(2010-2019 年)

年份	指标	
	货运量(万吨)	货运周转量(万吨公里)
2010	9450	1441505
2011	10401	1806274
2012	11336	2188453
2013	11919	2332069
2014	12965	2355573
2015	14244	2408907
2016	13619	2358811
2017	15267	2611504
2018	16078	2744910
2019	15865	2696949

注：数据来源《常德市统计年鉴 2019》和统计公报

根据“十二五”“十三五”常德市货物量及货物周转量，通过数学拟合方法得到发展趋势，预测模型如下图所示。

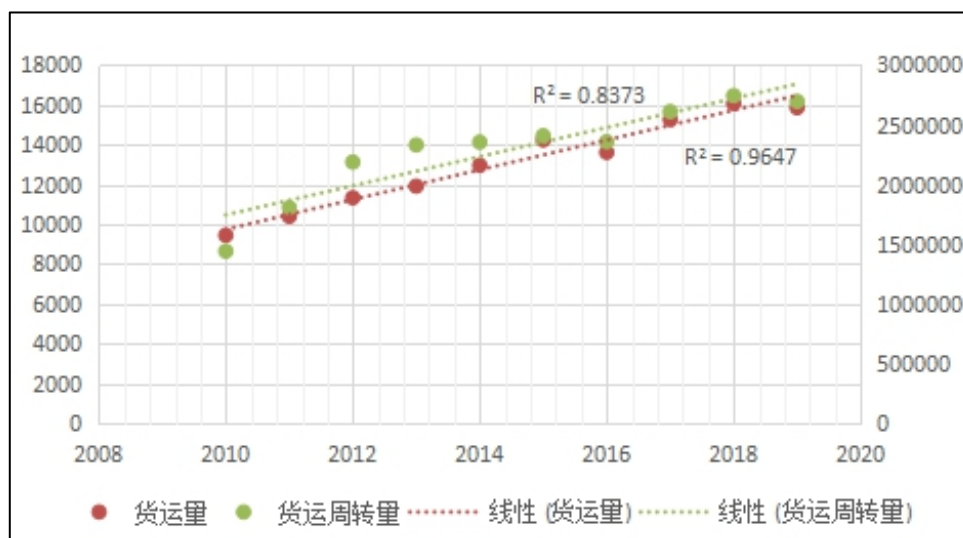


图 2-2 常德市全社会物流指标值

根据线性回归方程进行预测拟合，得到 2020-2025 年的货运总量指标值，如下表所示。

表 2-5 常德市货运总量预测结果

指标	预测模型	2020	2021	2025
货运量（亿吨）	$y=0.075x-149.54$	1.66	1.74	2.04
货运周转量（亿吨公里）	$y=12.19x-24347.8$	281.89	294.08	342.85

由此可得，“新常态”下，常德市货运量总体上将保持平稳增长，规模扩张速度较以往放缓。预计到 2025 年，全社会货运量约为 2.04 亿吨，货运周转量为 342.85 亿吨公里。

（三）各县区客货运输总量预测

本项目中，各规划小区划分以各区、县（县级市）等的行政边界为小区边界。共划分 OD 小区 9 个，如下表所示。

表 2-6 OD 小区编号表

小区编号	小区名称	小区编号	小区名称	小区编号	小区名称
1	石门县	4	鼎城区	7	汉寿县

2	桃源县	5	临澧县	8	津市市
3	澧县	6	武陵区	9	安乡县

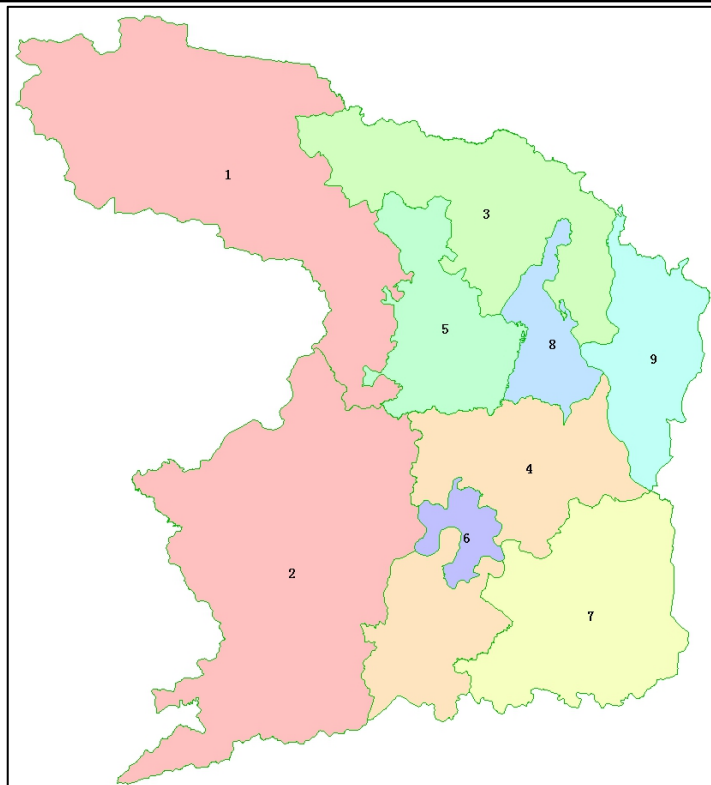


图 2-30D 小区划分

由小区划分可知，常德市行政区划内共包含交通小区 9 个，根据常德市现有统计资料，综合考虑经济、人口以及土地的影响，可以分析出各县、区现状客货运量占整个常德市总客货运量的比重，进而得到各县、区客货运量占常德市客货运量的比重及分担的相应的社会客货运量，具体计算结果如表 2-3，2-4 所示。

交通小区客货运量分担比例模型如式（2-1）所示。

$$Y_i = \frac{\sqrt{GDP_i \cdot P_i \cdot S_i}}{\sum_{i=1}^n \sqrt{GDP_i \cdot P_i \cdot S_i}} \quad (\text{式 2-1})$$

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。
2019 年底常德市的人口和土地面积如下图所示。

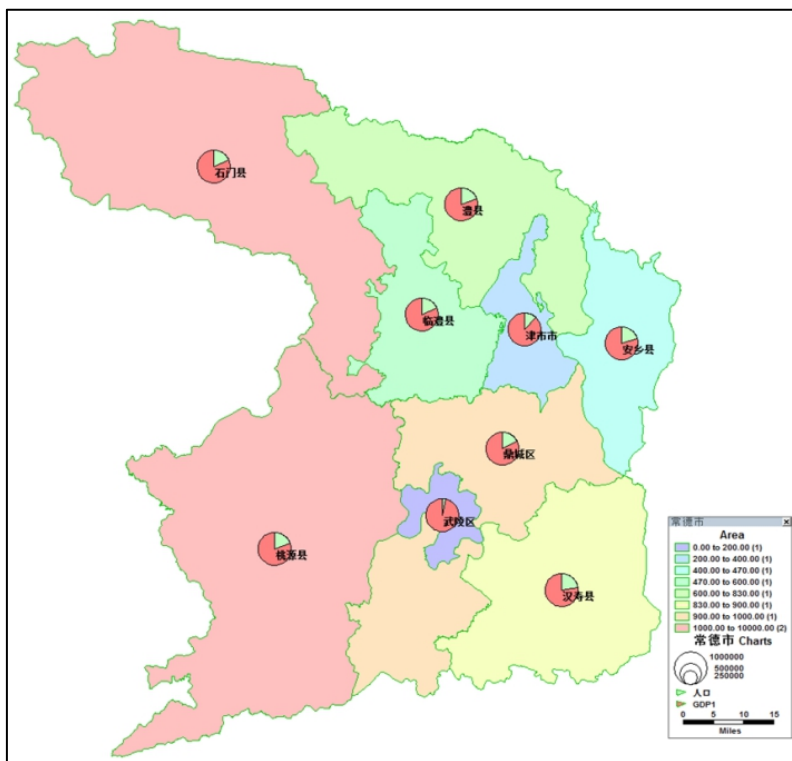


图 2-4 2019 年底常德市的人口和土地面积情况

表 2-7 常德市各区客运分担量 (万人)

编号	小区名称	2021 年	2025 年
1	石门县	1184	1261
2	桃源县	1766	1879
3	澧县	1122	1194
4	鼎城区	1097	1167
5	临澧县	430	457
6	武陵区	539	573
7	汉寿县	994	1057
8	津市市	198	212
9	安乡县	470	500

表 2-8 常德市各区货运分担量（万吨）

编号	小区名称	2021 年	2025 年
1	石门县	2645	3097
2	桃源县	3944	4618
3	澧县	2506	2935
4	鼎城区	2450	2870
5	临澧县	960	1124
6	武陵区	1202	1409
7	汉寿县	2218	2598
8	津市市	443	520
9	安乡县	1051	1230

三、各种运输方式客货运输结构预测

（一）客运方式选择预测

以 2015-2019 年常德市统计年鉴数据为基础，根据历年各种运输方式客运量分担比例变化情况，选择各方式分担率趋势外推模型，进行平滑调整得到最终预测比例，如下表所示。

表 2-9 常德市各方式分担客运量预测

运输方式	客运结构	
	客运量	比例
	(万人)	(%)
铁路	2044	24.41
公路	6050	72.25
水路	80	0.96
民航	200	2.39
合计	8374	100.00

“十四五”期，预计公路在客运运输中的主体地位继续稳定，运输分担率将稳中有降；铁路运输地位将得到凸显，

承担客运运量将快速增长；水路运输承担客货运量将有所提升；民航运输服务能力不断完善，承担客运运量也将保持平稳增长态势。预测至 2025 年，铁路、公路、水路、民航占全社会客运量比例分别为 24.41%、72.25%、00.96%、2.39%。

（二）货运方式选择预测

根据 2015-2019 年常德市各种运输方式货运量分担比例变化情况，常德市货运量以公路、水运为主要载体，铁路货运大部分由普铁提供，还有极少部分由航空运输。

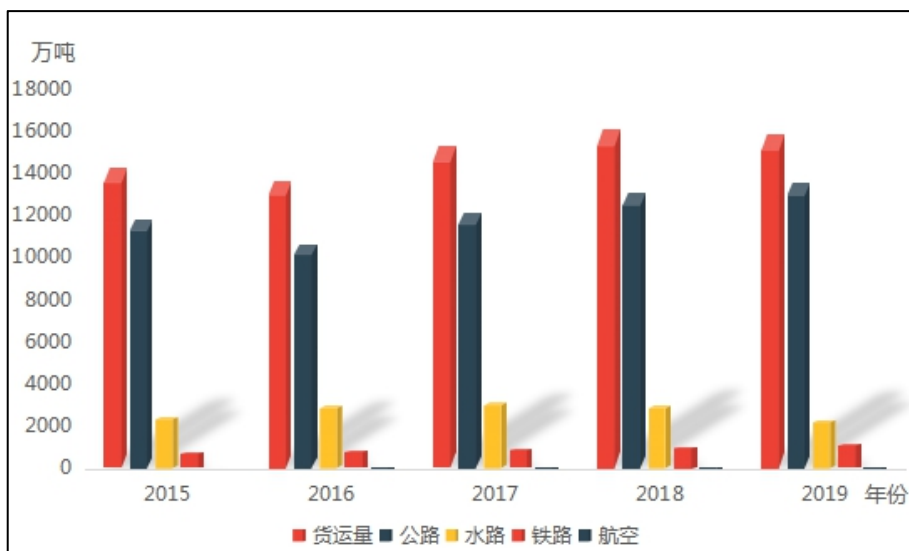


图 2-5 各方式承担货运量情况

同理，预测得到常德市各方式分担货运量结果如下：

表 2-10 常德市各方式分担货运量预测

运输方式	货运结构	
	货运量	比例
	(万吨)	(%)
铁路	1325	6.49
公路	14300	70.01
水路	4200	20.56
民航	600	2.94
合计	20425	100.00

预计“十四五”期，公路运输仍是货物运输的主体，运输分担率稳中有降；铁路运输将随着铁路网络完善而逐渐提高；水路运输随着基础设施的进一步完善规模有一定的增长。预测至2025年，铁路、公路、水路、民航占全社会货运量比例分别为6.49%、70.01%、20.56%、2.94%。

第三章 发展定位与总体要求

第一节 发展定位

坚持新发展理念，以交通运输高质量发展为主线，按照建设有序、服务优质、保障有力、人民满意、国内一流的交通强市建设总目标，立足全国视野、抓住常德特色、把握先行官定位、坚持现代化标准，**构建形成“内畅外快”的交通内外双循环的新型交通发展格局**：通畅的交通内循环重点打造人民满意的交通示范区和建设秀美富饶的大湖经济区；快速的交通外循环重点打造区域性现代综合交通枢纽、现代化物流枢纽和内河黄金水运开放口岸，为常德开放强市产业立市提供交通支撑。

区域性现代化综合交通枢纽。贯彻落实湖南省第十一次党代会构建综合交通枢纽精神，按照常德建设湖南省经济发展新增长极的战略目标，加快交通基础设施互联互通步伐，重点依托高速铁路、高速公路、高等级航道完善对外运输通道，提升运输枢纽服务能力，全面建成区域性现代综合交通枢纽。

现代物流枢纽。以物流核心区为引领，以重要通道为依托，健全物流设施、开放平台、城乡配送、供应链信息网络体系，提升物流服务水平，全面建成区域性现代物流枢纽。

内河黄金水运开放口岸。坚持“以港兴城、以港兴业”的发展战略，加快水运航道、港口码头建设，推动临港产业集聚发展，把常德建成全国内河一流港口。重点打通湖南通往长江的第二条水运通道，努力成为湖南融入“长江经济带”的重要引擎和对外开放的新高地，建设现代化交通标准、技术装备领先的黄金水运开放口岸。

打造秀美富饶大湖经济区的绿色交通体系。坚持绿色发展，构建生态文明体系，加快综合交通体系建设，提供更加舒适、更高品质交通运输服务，建设现代品质交通，融入绿色生态、秀美富饶大湖经济区的绿色交通体系。

第二节 总体要求

充分发挥交通“先行官”的作用，坚持以大规划的理念、大手笔的气魄推动交通基础设施建设，以更高标准、更高质量提升运输服务品质，支撑常德社会经济高质量发展，全力实施“12345”工程。

“1”是打造“一个枢纽”。进一步确立常德市作为长江经济带的门户地位，统筹协调公、铁、水、空等各种运输方式融合发展，加快基础设施互联互通、构建综合交通运输网络，全面建成具有引领力和影响力的区域性现代综合交通枢纽，形成对外开放新优势

“2”是整治“两条航道”。复兴水运大通道，完成澧水

石门至澧县 1000 吨级、沅水常德至鲇鱼口 2000 吨级两条航道整治。打通湖南入长江第二黄金水道，形成西联成渝地区双城经济圈、北接江汉运河和汉江至陕豫鄂、东连长江至长三角、南经湘江和湘桂运河至粤港澳大湾区对接“一带一路”的水运通道。

“3”是建设“三个港区”。坚持绿色发展理念，按照“港城一体、产城融合”的战略思路，**高标准建设常德港德山港区、津市港区和澧市港区**，建成安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力、国内先进的全国一流内河港口，引领沿江产业布局的“一核两极六港区”总体发展格局。

“4”是构建“四个体系”。主动适应新发展阶段的新要求，**加快构建管理养护、运输服务、安全应急、行业管理四个体系**，推动交通运输高质量发展，全面提升交通行业治理能力和水平。

“5”是建设“五条高速”。强力推进高速公路建设步伐，不断完善高速公路网络，促进产业结构化调整，适应经济社会高质量发展新要求。建成**安慈高速、呼北高速（包括炉慈高速、官新高速）、常益高速复线、沙安高速、石桃高速等五条高速**，全面打通对外主通道，形成“五通道四连线”高速公路格局。

第四章 指导思想、原则和规划目标

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记关于湖南工作和交通运输工作的重要指示批示精神，全面落实湖南省第十一次党代会、常德市第七次党代会及历次全会精神，按照中央、省委、市委关于编制国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标的建议，以及国家、省、市国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标的统一部署，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，以贯彻落实《交通强国建设纲要》为统领，以建设人民满意交通为宗旨，以高质量发展为主线，牢牢把握交通“先行官”的精准定位，着力补齐短板，增强有效供给，稳步推进交通基础设施建设，提升客货运输服务能力和服务品质，加快构建“区域性现代化综合交通枢纽中心”，推动交通发展向更加注重综合交通一体化融合发展、更加注重高品质发展、更加注重创新驱动转型发展、更加注重绿色智慧发展转变，使交通运

输成为常德现代化经济体系建设的新引擎，为常德实施开放强市产业立市战略奠定坚实交通运输保障。

第二节 规划原则

规划引领，顶层设计。从全市和区域整体性利益出发，不仅立足于交通行业发展，更要符合经济社会、土地资源利用和环境保护等全局性要求，更加注重交通行业与社会经济发展的联动效应，更加注重交通规划与城乡规划、土地利用规划、环境保护等各类规划的有效衔接，更加注重交通发展与产业深入融合发展，充分体现交通行业战略引领和带动作用。

抢抓机遇，适度超前。服务交通强国、长江经济带、中部崛起、乡村振兴等一系列国、省重大战略，坚持“发展为第一要务”，按照科学谋划、适度超前的原则，结合当前扎实做好“六稳”，全面落实“六保”的实际需要，统筹推进基础设施建设，充分发挥交通“先行官”的作用。

统筹协调，提质增效。统筹谋划、放眼全局，以高质量发展为主线，以优结构、提品质、增效能为导向，统筹建设、管理、运营、养护等各个环节，强化各种运输方式的有效衔接，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，全面提升交通运输服务效率和发展质量。大力推进铁水联运、公铁

联运，促进大宗货物远距离运输从公路加快转向铁路、水运，切实优化运输结构，减低运输成本。

安全可靠，绿色集约。牢固树立生态优先理念，强化交通安全的红线意识和底线思维，将绿色发展理念融入到交通运输发展各方面和全过程，着力构建绿色循环低碳的交通运输安全发展体系。有效转变发展方式，用集约、循环、可持续的方式开展交通基础设施建设和运输服务，加强节能减排和生态功能恢复，节约资源、保护环境，促进交通运输发展与自然和谐共生，实现可持续发展。

第三节 规划目标、指标体系

（一）总体目标

到“十四五”末，基本建设形成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，交通运输发展总体水平达到国内先进水平，综合交通基础设施总体达到省内先进水平，水运、高速公路、高速铁路、干线公路等基础设施具备全省领先水平，智慧绿色平安和交通治理能力逐步迈向现代化。

（二）具体目标

基础设施网络先进可靠。高效率的综合交通基础设施覆盖率稳步提升，打造布局合理、互联互通的综合立体交通体系。到2025年，铁路总里程达到400公里左右，高（快）

速铁路覆盖县级城市比例达到 85%，铁路对外辐射能力快速提升。全市公路总里程达到 2.5 万公里左右；高速公路里程达 650 公里左右，高速公路通达性显著提升，基本实现重要节点 30 分钟上高速；普通国道技术等级明显提升，实现市内国道全面贯通，消除单车道路段，普通国道二级及以上公路比重提升到 88%左右，三级及以上公路比重达 100%；普通省道有效衔接水平显著增强，逐步完善普通省道骨架网，建设便捷通畅的省际通道；推动“四好农村路”高质量发展，创建“四好农村路”省级示范市，提升农村公路服务功能，实现省级及以上旅游资源点、特色产业园区覆盖率达 100%，完善农村公路路网结构，配合国省干线实现乡镇三级及以上通达率达 100%，进一步规范农村公路设施安全。复兴大水运，建设内河黄金水运开放口岸，重点打通湖南通往长江的第二条水上通道，新整治三级及以上航道里程 232 公里，新改建千吨级及以上泊位 20 个。加快构建功能完善、品质高效的综合运输枢纽体系，实现等级客运站县（区）全覆盖，产业园区与物流园区站场配套建设率明显增强。提升航空对外开放能力，桃花源机场年吞吐量达到 200 万/人次左右，建成 3 个通用机场。

运输服务水平显著提升。建设统一开放、竞争有序的综合运输服务市场体系，各种运输方式一体化融合发展水平显

著提高，运输服务加快转型升级，运输服务品质和效率明显改善，运输服务治理体系和治理能力现代化建设取得明显成效。到2025年，**形成便捷经济的运输体系**，综合客运枢纽换乘更加便捷，旅客联程运输比例大幅提升，城乡交通运输一体化、均等化发展水平进一步提高，运输结构调整效果进一步显现；**形成数字智能的运输体系**，信息化、智能化技术加快推广应用，客运数字化、便捷化水平进一步提升，公路铁路电子客票普遍推广。危险货物道路运输电子运单广泛应用，“两客一危”和重载货车全部安装北斗定位跟踪系统；**形成绿色低碳、安全可靠的运输体系**，全行业能源消耗和污染排放状况大幅改善，资源集约节约利用水平明显提升，绿色出行、低碳消费成为主流价值导向，绿色运输服务政策标准体系更加健全，装备绿色化水平大幅提高。运输安全体系与风险管控体系进一步完善，主动安全水平明显提升，安全生产标准化建设显著提升，路段运行监测覆盖水平不断提高。

高质量发展取得新突破。智能创新明显提升，智慧交通发展迈上新台阶，交通基础设施与运载工具智能化应用体系基本形成，客货运输基本信息服务实现全覆盖，加快互联网、大数据、人工智能与交通运输的深度融合；**绿色交通成效显著**，全面推广绿色基础设施建设，重大交通工程生态修复取得显著进展，交通排放、噪声污染得到明显缓解；**平安交通**

保障有力，交通安全水平不断提升，道路运输事故率、死亡率明显下降，突发事件安全应急保障体系更加完善，应急响应更加迅速。

行业治理能力现代规范。交通运输投融资、建设、养护、管理等重要领域和关键环节改革上取得突破性进展；法治政府部门建设成效显著，行业法律法规、标准规范更加完善，综合执法、法治监督体系更加完备；交通运输管理体制机制更加完善，基本形成成熟规范、运行有效的交通运输制度体系，行业治理体系和治理能力明显提升，适应行业可持续发展的要求。

“十四五”交通运输发展主要指标如下表所示。

表 4-1 常德市“十四五”交通运输主要发展指标表

发展目标	指标	单位	2025 年 指标值	指标类 型	备注
一、基础设施					
(一) 铁路					
铁路覆盖程度	全市 30 分钟内享受高铁服务人口率	%	50	预期性	
	高快速铁路覆盖县级城市比例	%	85	预期性	
(二) 航空					
航空运输能力	桃花源机场旅客吞吐量	万人次	200	预期性	
	通用机场建设个数	个	3	预期性	
(三) 水运					
航道连通率	千吨级航道连通县级以上节点率	%	85	约束性	
	航道整治工程里程	km	411	预期性	
	新增千吨级泊位	个	15	预期性	
	绿色生态航道占全市干线航道比例	%	100	预期性	

发展目标	指标	单位	2025年 指标值	指标类型	备注
(四) 公路					
1. 高速公路					
高速公路通达性	省际通道个数	个	3	预期性	
	高速公路建设里程	km	290	预期性	
2. 普通国省干线公路					
普通国道全面提质	消除断头路、单车道	%	100	约束性	
	三级以上公路比例	%	100	预期性	
	二级及以上公路比例	%	88	预期性	
普通省道成线成网	普通省道三级以上比例	%	55	预期性	
	普通省道骨架网三级以上比例	%	70	预期性	
	省际通道有效连通比例	%	80	预期性	
经济节点有效衔接	乡镇通三级上公路比例(普通国省道、农村公路共同实现)	%	100	约束性	
	高铁站/民用机场/重要港口/国家战略布局点/高速互通收费站通二级以上公路比例	%	95	预期性	
	省级及以上产业园区通二级以上公路比例	%	95	预期性	
3. 农村公路					
提升服务功能	现有省级及以上特色旅游点覆盖率	%	100	约束性	
	现有省级及以上农林牧渔乡村特色产业点覆盖率	%	100	约束性	
完善路网结构	有条件渡口改造比例	%	100	预期性	
规范设施安全	县乡道安全隐患治理率	%	100	约束性	
	危桥处置率	%	100	约束性	
(五) 客货运站场					
站场便捷顺畅	综合客运枢纽覆盖率	%	100%	预期性	
	老旧客运站提质改造率	%	100%	预期性	
	城乡客运一体化乡镇运输服务站配套率	%	100%	约束性	
二、运输服务					
达到城乡道路客运一体化示范县水平的县市区比例		%	100	预期性	

发展目标	指标	单位	2025年 指标值	指标类型	备注
	多式联运货运量年均增长率	%	≥ 10	预期性	
	具备条件的建制村通物流快递比例	%	100	预期性	
	城市公交占机动化出行比例	%	≥ 50	预期性	
	铁路、水运承担货物周转量比重	%	≥ 40	预期性	
	新增新能源与清洁能源城市公交、出租车、 城市物流配送车辆占比	%	≥ 90、 90、80	预期性	
	公交综合用地面积	(平米/ 标台)	≥ 200	预期性	
	城市客运单位人次能耗	(吨标 准煤/万 人)	1.5	预期性	
	营运车辆、船舶单位运输周转量能耗下降 率	%	≥ 6、5	预期性	
	铁路交通事故死亡人数下降率	%	≥ 10	预期性	
	较大及以上等级道路运输行车事故死亡人 数下降率	%	≥ 25	预期性	
	“两客一危”车辆主动防范系统安装率	%	100	预期性	

第五章 重点任务

第一节 建设高质量综合立体交通网

一、构建互联互通的铁路网

加快推进高速铁路建设，增强铁路往外辐射能力。充分发挥铁路交通大运量、高效率、低污染等优势，强化铁路运输网络和服务水平，增强常德与益阳、长沙、张家界、衡阳等城市间的联系，构建“一枢纽四通道”高铁格局。

高标准建成常德高铁枢纽站，形成厦渝通道、呼南通道、长江南岸通道、武贵通道多条高铁交汇枢纽。建成渝长厦通道常益长段，缩短连接长株潭城市群和成渝经济区时空距离。主动对接国家高速铁路网，规划建设襄常高铁（双通道）、武贵高铁（常德段）、常岳九铁路（常德段）、津澧--石门--张家界铁路连接线以及常德港集疏运铁路专用线，全面融入国家高铁“大动脉”，加快构建长江经济带中部地区综合交通运输体系。

专栏 5-1 铁路重点建设任务

（一）“十三五”续建项目

1. 常益长高铁。常益长高速铁路全线正线长 157.5 公里，常德境内 66 公里，设站常德、汉寿，设计速度 350 公里/小时，厦渝通道内的重要项目，衔接长株潭城市群和洞庭湖生态经济圈，主要服务于常

德和长沙间的快速客运交流，“十四五”投资 77 亿元，建设年限为 2019-2022 年。

2. 常德高铁综合枢纽站。常德综合客运枢纽站是国家中长期铁路网规划中呼南通道和厦渝通道“一纵一横”交汇站，实现普铁、高铁、公路、城市交通的便捷换乘的综合枢纽站，“十四五”投资 36 亿元，建设年限为 2019-2022 年。

（二）“十四五”规划项目

1. 襄常高铁（常德段双通道）。线路全长约 380 公里，其中常德境内约 228 公里，其中西线长 99 公里，设站临澧、石门、常德；东线长 129 公里，设站津澧（津市、澧县），设计速度 350 公里/小时。本项目是国家“十三五”策划的“八横八纵”铁路骨架网中呼南高铁的一部分，起于湖北襄阳，经荆门、宜昌至湖南常德市，在湖北襄阳接入在建的郑（州）万（州）高铁，在常德接入在建的常（德）益（阳）长（沙）高铁，在湖南娄底接入沪（上海）昆（明）铁路，目前项目已经启动可研编制等前期工作。“十四五”投资约 344.4 亿元，建设年限为 2021-2025 年。

2. 武贵高铁（常德段）。武贵高铁常德境内长约 100 公里，西通道方案设站常德、临澧、澧县。东通道方案设站常德、安乡，设计速度 350 公里/小时。该项目是武汉到贵阳的高速铁路，初步规划大致走向为：从武汉出发，经汉川、仙桃、潜江、荆州，江陵、公安、松滋后进入湖南省境内，对接规划建设的石门至慈利至张家界高铁，再

通过正在建设的张吉怀高铁和规划建设的吉铜高铁对接沪昆高铁到贵阳。“十四五”投资 30 亿元，建设年限为 2025-2029 年。

3. 常岳九铁路（常德段）。常德段约 60 公里，设站常德、安乡，设计速度 200 公里/小时，预留速度 250 公里/小时。该项目是连接湖南省常德市—岳阳市—江西省九江市的快速铁路，是国家洞庭湖生态区建设的重要项目，规划“十四五”投资约 50 亿元，建设年限为 2023-2028 年。

4. 津澧—石门—张家界高速铁路。全线长约 119 公里，常德境内约 68 公里，设站津澧（津市、澧县）、石门，设计速度 350 公里/小时。该项目是呼南高铁宜昌至张家界铁路的重要组成部分，是连接襄常高速铁路和张吉怀铁路的重要连接线，建成后将成为洞庭湖生态经济区、武陵山集中连片扶贫地区、张家界国家旅游综合改革试验区中互联互通的铁路客运动脉。“十四五”投资 60 亿元，建设年限为 2024-2028 年。

5. 陕西长安电力有限公司澧县专用线。全长约 6 公里，线路起于澧县王家厂镇火力发电厂，止于澧县金罗火车站，“十四五”预计投资约 5 亿元，建设年限为 2021-2023 年。

6. 常德港集疏运铁路专用线。常德港集疏运铁路专用线由四段组成，分别为：（1）德山港区铁路专用线，线路自常德电厂专用线引出，上跨沅澧快速干线后平交进入港区，线路全长 5.9 公里；（2）津市港区铁路专用线，线路于新安镇站接轨后向东南行进，在艳洲电站

附近上跨澧水后继续向东南进入港区，线路全长 38.9 公里；（3）石门港区铁路专用线，线路自石长铁路石门南站接线，往南接至石门港区，线路全长 4.2 公里；（4）澧市港区铁路专用线，线路自黔常铁路澧市站接轨，线路自澧山站咽喉引出，上跨 306 省道后接入澧市港区，线路全长约 4.8km。“十四五”预计投资约 10 亿元，建设年限 2022-2028 年。

二、构建发达完善的公路网

（一）高速公路

加快推进国家高速公路及扩容工程贯通，有序推进省级高速公路项目建设，形成“五通道四连线”高速公路新格局，构建“互联互通、快速高效”的高速公路网络。其中“五通道”为：G55 二广高速、G56 杭瑞高速、G59 呼北高速、G5513 长张高速、G5517 长益常高速，“四连线”为沙安汉高速、松石桃高速、安慈高速、桃张高速。

加快推进国家高速公路及扩容工程建设。有力推动战略意义重大、需求迫切的国家高速公路及通道扩容类项目建设，加快推进 G59 炉红山至慈利高速公路、G59 官庄至新化高速公路，G5517 益阳至常德高速公路复线建设，畅通国家高速公路主通道。加快长张高速木塘垸互通建设步伐，努力做好互通前期论证工作，促进港口与高速便捷连通，提升运输能力，最大限度发挥高速整体效益。

有序推动省级高速公路省际通道项目建设。继续推进安慈高速公路建设，形成新的湖北进湘大通道。加快沙安高速公路、桃花源至张家界高速公路、安乡至汉寿高速公路、石门至桃源高速公路以及松滋至石门高速公路前期工作，加强市域范围内各县（区）之间的交通联系，提高路网便捷性和衔接转换效率，更好地服务和支撑区域经济社会发展。

专栏 5-2 高速公路重点建设任务

（一）续建高速公路

1. S12 安乡-慈利高速公路。常德境内 99 公里，双向四车道标准建设，有效连接安乡、津市、临澧、澧县、石门、慈利等地，加快常德市交通内循环重点项目，常德境内投资约 83 亿元。

2. G59 炉红山（湘鄂界）-慈利高速公路。常德境内 53 公里，双向四车道标准建设，湖南省省际通道高速公路，武陵山区扶贫开发重点建设项目，常德境内投资约 98 亿元。

3. G5513 益阳-常德高速公路扩容工程。常德境内 60 公里，双向六车道标准建设，项目能有效缓解常德往益阳、长沙方向交通拥堵，提升路网快速通达性，常德境内投资约 134 亿元。

4. G59 官庄-新化高速公路。常德境内 10 公里，连接线 3 公里，双向四车道标准建设，能加强常德市与安化、怀化、邵阳等地交通联系，常德境内投资约 17 亿元。

（二）新增高速公路

1. **石门-桃源高速公路**。项目里程 35 公里，起于安慈高速，终于长张高速，双向四车道标准建设，项目能缩短石门至常德行程时间，有效提高石门等地老百姓出行幸福指数，总投资约 37 亿元。

2. **沙市-安乡高速公路**。常德境内 33 公里，双向四车道标准建设，湖南省省际通道高速公路，有效连接湖北沙公高速公路（已建成），常德境内投资约 37 亿元。

3. **桃花源-张家界高速公路**。常德境内 72 公里，双向四车道标准建设，是 G5513 常德至张家界高速公路扩容工程，极大缩短常德市至张家界里程，带动沿线区域经济发展，常德境内投资约 100 亿元。

4. **安乡-汉寿高速公路**。项目全长 70 公里，双向四车道标准建设，连接安乡、汉寿等地，加快常德市交通内循环重点项目，常德境内投资约 98 亿元。

5. **松滋-石门高速公路**。项目全长 80 公里，常德境内 48 公里，双向四车道标准建设，湖南省出省通道，连接湖北松滋、常德石门等地，带动沿线区域经济发展，常德境内投资约 68 亿元。

（三）已建高速公路新增互通

1. **长张高速木塘垸互通**。项目位于常德市桃源县木塘垸镇，初步选址在 G5513 李家坪大桥附近，主要建设收费广场 1 座、办公区、匝道及高速连接线，设三进三出出入口，估算投资 1.2 亿元。

（二）普通国省干线公路

在确保“十三五”续建项目完工的前提下，“十四五”期普通国省干线重点完成“四大工程”。

1. 普通国道全面提质升级

——**普通国道实现三级以上贯通**。“十四五”期，全面消除普通国道断头路，消除普通国道单车道路段（路面宽小于6米），对三级以下普通国道进行全面提质改造，规划三级以下路段改建项目1个，为G241石门县清水湾-壶瓶山，规划里程38公里。

——**有序推进严重拥堵路段改造**。“十四五”期，有效提升普通国道服务品质，缓解过城镇段交通拥堵，科学有序实施一批现状交通量达到设计交通量80%以上，且最近一次完成升级改造满8年（或最近一次完成大修满5年）的普通国道绕城镇提级改造的项目，规划严重拥堵路段扩容项目5个，分别为G319汉寿太子庙集镇改线、G353津市市涇水大桥一跃进湖大桥公路、G319桃源车溪冲-甘潭、G353安乡红卫闸至夹夹大桥、G319汉寿崔家桥集镇改线项目，规划总里程46公里。

2. 提升普通干线公路网效率

——**逐步完善普通省道骨架网**。“十四五”期，以省规划“8纵8横5射”普通省道骨架网为基础，优先实施一批

连接重要经济节点、人口密集区、重要城市群，有力支撑社会经济发展的普通省道骨架网项目，实现现状基础较好、建设成效明显的“2纵2横5射”大通道按三级以上标准优先贯通，其中我市重点建设“1纵1横”骨架大通道，规划“十四五”普通省道骨架网建设规模80.7公里。

——**建设便捷畅通的省际通道**。加强出省交通运输通道建设，提升与湖北省互联互通水平，增进两地经济贸易往来、加强交流与合作。“十四五”期，重点实施衔接不顺畅（技术等级差2级以上）的省际通道路段，规划“十四五”期建设规模35公里。

——**加快推进乡镇通三级路**。“十四五”期，加快推进乡镇通三级公路建设，继续巩固脱贫攻坚成果，助力乡村振兴，“十四五”规划建设规模157公里。

3. 有效衔接重要经济节点

加快基础设施从以“加快建设”为导向向“以提高质量和效率”为导向转变，统筹多种运输方式发展，有效衔接重要经济节点，提升交通运输服务水平。

“十四五”期，推进二级及以上公路连接已建机场、高铁站、重要港口、高速互通收费站等多种运输方式节点项目建设，建设规模141公里。

4. 助推交通强国领域试点示范

助推交通强国省域示范区建设，打造全域旅游生态景观公路。以交通服务全域旅游，促进普通国省道与生态和谐发展为初衷，发掘沿线公路自然人文景观，兼顾打造沿线旅游设施，实现驾乘人员“车在路上走，人在景中游”目标，加快美丽公路示范路和风景道项目的实施进度，打造“畅、安、舒、美”的全域旅游公路。

“十四五”期，重点实施旅游干线公路三级以上提质改造工程，有效串联 3A 以上景区、国家级名村名镇、国省级特色小镇等重要旅游节点，规划建设规模 33 公里。

专栏 5-3 普通国省道重点建设任务

（一）普通国道实现三级以上贯通

1. 单车道路段：G241 石门县清水湾-壶瓶山（改建，全长 38 公里，二级公路）。

2. 三级以下路段：G241 石门壶瓶山—磨市（改建，全长 34 公里，一级公路 32 公里，三级公路 2 公里）。

（二）普通国道严重拥堵路段改造项目

共 8 个项目：G353 石门火车站至新关樟木渡（续建，全长 12 公里，一级公路）、沅澧城镇快速干线 G207、G353、S233 津市至石门（续建，全长 3 公里，一级公路）、沅澧城镇快速干线 G207 澧县张公庙至临澧太平（续建，全长 15 公里，一级公路）、G319 汉寿太子庙集镇改线（改建，全长 6 公里，一级公路）、G353 津市市涇水大桥—跃进

湖大桥公路（新建，全长 7 公里，一级公路）、G319 桃源车溪冲-甘潭（新建，全长 8 公里，一级公路）、G353 安乡红卫闸至夹夹大桥（提质改造，全长 20 公里，一级公路）、G319 汉寿崔家桥集镇改线（改建，全长 5 公里，一级公路）。

（三）普通省道续建项目

共 15 个项目：津市新洲--岳山、桃源火车站-龙潭段、临澧烽火-县城、安乡三岔河至黄山头公路、S231 安乡黄山头至出口洲公路（夹夹至出口洲段）、西湖果木队-黄泥湖、常张高速热市互通-黄石、常吉高速公路杨家桥互通至桃花源金盘村、武陵区李白溪-石公庙、鼎城大路陂-白洋湖、鼎城移堤-走马岗、安乡黄山头至出口洲公路（黄山头至夹夹）、贺家山乐兴八队牌坊-加油站牌坊、临澧合口大桥至杉板卜家村、石门柳家娅-官地坪，共 275 公里。具体详见附表。

（四）普通省道骨架网项目

共 6 个项目：S237 临澧芭蕉-石门修梅（改建，全长 12 公里，二级公路）、S305 鼎城伍同庵-临澧县城（改建，全长 28 公里，二级公路）、S237 石门县皂市-牌楼（改建，全长 22 公里，一级公路）、S223 安乡县出口洲至大鲸港段（改建，全长 6.4 公里，一级公路）、S311 安乡县出口洲至石龟山大桥（路面改善，全长 6.8 公里，二级公路）、S311 安乡县大鲸港七家村至五合剝公路（新建，全长 5.5 公里，一级公路）。

（五）省际通道项目

共 4 个项目：S224 澧县车溪至高路铺公路（新建，全长 9 公里，一级公路）、S224 澧县筒车至孙家岗公路（新建，全长 8 公里，一级公路）、S224 澧县郑家楼子至裴家铺公路（新建，全长 13 公里，一级公路）、S522 石门县潘坪-南北镇公路等项目建设。（新建，全长 5 公里，二级公路）。

（六）乡镇通三级路项目

共 13 个项目：S241 桃源县双岔溪-西安公路（改建，全长 5 公里，三级公路）、S307 桃源县盘塘至马鬃岭公路（改建，全长 6 公里，三级公路）、S317 鼎城黄土店-花岩溪（改建，全长 16 公里，二级公路）、S513 鼎城牛鼻滩镇-六总官公路改扩建工程（改建，全长 5 公里，三级公路）、韩公渡镇-崇河（改建，全长 8 公里，三级公路）、S234 澧县火连坡三岔路至甘溪滩镇公路（改建，全长 7 公里，二级公路）、S302 石门县雁池-罗坪（改建，全长 40 公里，三级公路）、S233 临澧余市桥-太浮镇（改建，全长 20 公里，二级公路）、S223 安乡县陈家嘴农科所至沙河口渡口西（含陈家嘴大桥）（改建，全长 10 公里，三级公路）、S315 桃源县钟家铺-牛车河公路（改建，全长 10 公里，三级公路）、S307 陈家嘴至芦林铺公路（含芦林铺大桥）（新建，全长 9 公里，二级公路）、S315 桃源县九溪至黄石公路（改建，全长 8 公里，三级公路）、S315 桃源县漆河至九溪公路（改建，全长 10 公里，三级公路）。

（七）有效衔接多种运输方式项目

共 8 个项目：S225 汉寿县牛路滩至丰家铺公路（改建，全长 27 公里，二级公路）、S234 石门县双桥-邵福寺（新建，全长 7 公里，一级公路）、S234 临澧新安新纸铺-新安镇（改建，全长 16 公里，一级公路）、S223 西湖南圆盘至汉寿岩汪湖公路（含汉寿洞庭湖特大桥）（改建，全长 15 公里，二级公路）、S514 澧县传讯至小渡口公路（新建，全长 16 公里，二级公路）、S315/S238 桃源县陬市至漆河公路（改建，全长 21 公里，一级公路）、S517 津市市工业园-二广高速临澧互通公路（改建，全长 13 公里，一级公路）、鼎城桃花源机场至花岩溪公路（改建，全长 26 公里，二级公路）。

（八）旅游干线项目

共 2 个项目：S305 津市市渡口镇-药山村公路（改建，全长 20 公里，二级公路）、S514 澧县安合至李家岗公路（新建，全长 13 公里，一级公路）。

（九）重要经济干线

共 1 个项目：桃源县高新区至南埇公路（新建，全长 5 公里，一级公路 4 公里，三级公路 1 公里）。

（三）农村公路

以提升服务功能、完善路网布局、规范设施安全为重点，加快农村公路发展从规模速度型向质量效益型转变，推动“四好农村路”省级示范市创建，打造便捷高效、人民满意的农村公路服务体系，着力提升农村公路运输服务能力、服

务品质、服务效率，促进农业强、农村美、农民富，为实现乡村振兴提供有力支撑和保障。

1. 提升服务功能，助力乡村振兴

——有效推进“农村公路+产业”融合发展。结合乡村特色资源、产业及重点园区布局，推动连通或串联农村特色产业、县级及以上产业园的区域经济干线建设。

——全力打造乡村特色旅游公路。结合美丽乡村建设、乡村旅游发展，推动打造与生态环境、乡村旅游、乡村文化融合发展的特色旅游公路，同时提升景区通达水平，解决景区“最后一公里”问题。

——配套建设必要桥梁，提高服务能力。持续推进渡改桥工程，加强对必要桥梁建设的支持力度。

2. 完善路网结构、提升服务水平

——推动乡镇通三级及以上公路建设。结合国省干线推动乡镇通三级公路改造建设，着力构建联系便捷、服务高效的农村骨干网络，努力提高农村骨干公路网络的通行能力和运行效率。

——提升农村公路技术等级。推动农村公路等外路改造，有序实施窄路基路面加宽改造，提升整体农村公路技术等级水平，实现农村公路网络高效率运行，高质量发展。

——推动新村与撤并村便捷连通。支持农村联网路建设，

进一步补充和完善农村基础公路网络，实现农村公路对农村居民聚居地的广泛、直接连通，基本实现建制村间的有效便捷连通。

3. 规范设施安全、全力消除隐患

——推动农村交通安全配套设施建设。严格落实农村公路交通安全设施与公路建设主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用的“三同时”制度。以推进农村公路安全防护工程建设和危桥改造为抓手，对急弯陡坡、临水临崖等安全风险重点路段增设安全防护设施，改造农村公路四、五类危桥。

专栏 5-4 农村公路重点建设任务

“十四五”期间，农村公路规划建设规模约 3213.2 公里。其中：
乡镇通三级及以上农村公路：建设里程约为 146.7 公里，其中保障性任务 142.4 公里，指导性任务 4.3 公里；

资源产业路：建设里程约为 1987.0 公里，其中保障性任务 70.8 公里，指导性任务 1916.2 公里；

乡村特色旅游公路：建设里程约为 676.2 公里，其中保障性任务 102.3 公里，指导性任务 573.9 公里；

新村与撤并村便捷连通路：建设里程约为 403.3 公里。

三、打造通江达海的水运网络

以“复兴大水运，建设内河黄金水运开放口岸”为建设目标，根据“一市一港一主体”的发展思路，加快打通湖南通往长江的第二条水上通道，畅通经淞虎航道、长江至成渝经济圈，以及经淞虎航道、长江、江汉运河、汉江至河南、陕西对接“一带一路”的水运通道，充分发挥常德水运独特优势，高质量建设形成“一核两极六港区”总体发展格局。

加快骨架航道建设。推进沅水常德至鲇鱼航道建设工程、沅水桃源枢纽二线船闸建设工程、澧水石门至澧县航道建设工程，实现2000吨级和1000吨级船舶常年通航的目标；高标准完成淞虎（湖南段）航道整治工程，打通湖南连接长江的第二条水上通道，畅通至成渝经济圈以及至河南、陕西对接“一带一路”的水运通道；推进马凌航道航运建设工程，打通连接沅澧两水及西洞庭湖经淞虎航道直通长江黄金水道的捷径航线；完成柳叶湖航道建设工程、石门县渫水仙阳湖段旅游航道等一般航道整治工程，大力提升航道通达深度。

加快港口项目建设。合理统筹常德港沅水流域和澧水重点港区规模化发展，推进常德沅、澧水域岸线资源整合，加快千吨级港口项目建设，助推港产城联动发展，实现规模化、集约化发展，加快推进常德水运重新崛起步伐，将常德港发展成为安全便捷、智慧绿色、经济高效、支撑有力、国内先

进的全国内河一流港口。

根据实际需求推进公共锚地、便民码头建设。在航道上下游港口、枢纽锚地布置不足以覆盖航段间船舶锚泊需求的河段或碍航险段建设航道公共锚地，支持地方需求较为迫切、需单独立项建设的航道、港口锚地。优先解决一批问题突出、亟需建设的便民码头，重点支持交通欠发达或有缓解陆路交通压力地区便民码头建设。

专栏 5-5 水运工程重点建设任务

（一）航道工程

全面提升沅水、澧水等航道技术等级，完成沅水常德至鲇鱼口 2000 吨级航道整治工程 103 公里、澧水石门至澧县 1000 吨级航道整治工程 51 公里、淞虎（湖南段）1000 吨级航道整治工程 78 公里、沅水桃源枢纽 1000 吨级二线船闸建设工程、马凌航道整治工程 74 公里、柳叶湖和穿紫河航道整治工程 111 公里、石门县溇水仙阳湖段旅游航道整治工程 68 公里、夷望溪旅游航道整治工程 12 公里以及桃花源旅游航道项目，“十四五”预计投资 91.8 亿元。

（二）港口码头工程

推动德山港区二期工程 2000 吨级码头和石门港区新街口码头工程、津市港区散货物流集散中心工程、澧市港区码头工程等千吨级码头建设，“十四五”预计投资 25.5 亿元。

（三）公共锚地、便民码头

完成德山港区锚地、桃源锚地等 14 处，凌津滩库区码头、新合小凡洲码头等 30 处，“十四五”预计投资 0.4 亿元。

四、建设衔接便捷的站场体系

（一）客运站场

重点推进综合客运枢纽建设。加快综合客运枢纽建设，实现常德市换乘衔接更加顺畅、联程运输更加便捷，更加方便人民群众出行。“十四五”期间，规划建设综合客运枢纽 3 个，总投资 3 亿元。

优化市县级汽车客运站结构。进一步优化市县级汽车客运站层次结构，实现市县级二级以上客运站全覆盖。“十四五”期间，新建普通客运站 4 个，投资约 1.82 亿元，新建三级客运站 3 个，投资约 0.33 亿元。

（二）货运站场

推进物流园（含综合货运枢纽）建设。继续推进物流园（含综合货运枢纽）的建设，实现常德市运输效率更加高效经济、运输衔接更加通畅有力。“十四五”期，加快建设物流园（综合货运枢纽）3 个，投资约 7 亿元。

推动市县级交通物流项目发展。市县级交通物流园区与省级及以上产业园区配套建设大幅度提升，更好服务常德市和湖南省的产业衔接与发展。“十四五”期，规划县级交通物流项目 5 个，投资 5.3 亿元。

专栏 5-6 站场重点建设任务（共 20 个）

（一）十三五续建项目（2 个）

一级客运站提质改造 1 个：安乡子龙车站，占地面积 5.34 万平方米，“十四五”投资 143 万元，建设年限 2020-2021 年。

二级客运站提质改造 1 个：西洞庭祝丰汽车站，占地面积 2.57 万平方米，“十四五”投资 280 万元，建设年限 2020-2021 年。

（二）十四五新增项目（18 个）

1. 综合客运枢纽（3 个）

（1）汉寿南站综合客运枢纽。公铁联运型综合客运枢纽，占地面积 0.7 万平方米，“十四五”投资 15000 万元，建设年限 2023-2026 年。

（2）桃源站综合客运枢纽。公铁联运型综合客运枢纽，占地面积 6.7 万平方米，“十四五”投资 10000 万元，建设年限 2021-2025 年。

（3）呼南高铁临澧站综合客运枢纽。公铁联运型综合客运枢纽，占地面积 20 万平方米，“十四五”投资 5000 万元，建设年限 2025-2027 年。

2. 综合货运枢纽（物流园区）（3 个）

（1）湘西北现代装饰建材商贸城。多式联运型货运枢纽，占地面积 24.7 万平方米，“十四五”投资 10000 万元，建设年限 2024-2027 年。

（2）桥南物流园二期。通用集散型物流园区，占地面积 12 万平

米，“十四五”投资 30000 万元，建设年限 2021-2025 年。

(3) **太子庙物流园区**。通用集散型物流园区，占地面积 8 万平方米，“十四五”投资 30000 万元，建设年限 2022-2025 年。

3. **普通客运站（4 个）**：临澧县城乡客运站、石门楚江汽车站（西站）、桃花源二级客运站、望城汽车站，十四五投资 18200 万元。

4. **三级客运站（3 个）**：汉寿县蒋家嘴三级客运站、石门县壶瓶山镇客运站、石门县太平镇运输服务站，“十四五”投资 3300 万元。

4. **县级交通普通物流园项目（5 个）**

安乡县深柳物流园、三桥南综合物流中心、澧北物流园、石门县蒙泉镇白洋湖交通物流中心、西湖区物流中心，“十四五”投资 53000 万元。

五、打造现代化机场体系

（一）提升桃花源机场对外开放能力

完善机场基础设施建设。建设成为国家重要的旅游支线机场和长沙黄花机场的主要备降机场，主要服务于常德市及湘西北地区的航空客运出行及旅游业发展，进一步发挥航空运输对区域经济发展和城市对外开放的带动作用。远期将机场飞行区等级提升至 4E 级，将跑道延长至 3200 米，同步扩建滑行道及联络道，向南扩建现有航站楼，建设新货运站。

进一步扩大航线规模，积极开辟国际口岸，大力发展飞行训练、短途运输等通航业务，引入大飞机试飞等通航项目，

逐步形成通航产业集聚区和示范区。到 2025 年，实现旅客吞吐量 200 万人次，把桃花源机场打造为湘西北地区中心机场、运通融合典范机场。

提高航空运输服务质量。完善机场与周边县市的公路客运班线，开通机场直通市区及常德火车站的快速公交，优化机场大巴线路及站点设置。以桃花源机场为核心，配套建设公路客运站和快速公交站，预留远期城市轨道交通在机场的建设空间，实现多种交通方式无缝对接、零距离换乘。加快航空物流发展，推进航空货运物流化，打造空港物流中心。

（二）大力发展通用航空

根据《湖南省通用机场布局规划（2016-2030 年）》要求，结合各区县（市）经济社会发展产业布局 and 综合交通特点，按照衔接互补原则，在航空装备制造聚集区、主要农产品优势产区、重点林区、5A 级旅游景点、自然灾害多发地区规划建设通用机场，有条件的地方预留通用机场升级转换为运输机场的发展规划。

常德市“十四五”规划 3 个通用机场分别是：虎形 A1 类通用机场，石门 A1 类通用机场、汉寿 A1 类通用机场，在飞行训练、公务机托管、空中旅游、医疗急救、工农业服务等方面发挥出更积极作用，成为常德市加快产业升级转型、提升经济综合竞争力的新引擎。

第二节 提升综合运输现代化服务水平

一、打造高效舒适的客运出行体系

（一）推进城乡客运一体化

以城乡客运一体化作为湖南省省交通强国建设试点为发展契机，完善城乡客运网络，保障城乡居民出行有所乘，全面加强常德市城乡道路客运一体化发展，凸显农村客运的公益性属性。在城镇化水平较高、经济基础较好、人口密集、客流集中的地区，鼓励灵活采用城市公交延伸、班线客运公交化改造等模式推动全域公交发展；对于出行较为偏远的地区，鼓励客货统筹、资源整合，加强农村客运与邮政、商务、供销、物流等功能整合。到2025年，全市实现城乡客运一体化全覆盖。

（二）大力发展旅客联程运输

按照“统一规划、统一设计、统一建设、统一运营管理”的要求，加强公路客运与铁路、城市交通、航空等各种运输资源的协调配置，推动各种运输方式服务衔接、信息互通、管理协同，建设一体化的联程客运系统，实现联运资源共享、运营规则衔接、服务标准统一。

完善旅客联程运输服务设施，统筹规划建设综合客运枢纽。鼓励共建共享联运设施设备，鼓励各种运输方式共建共享售票、取票、乘降、驻车换乘（P+R）等联运设施设备。

提升旅客联程运输服务品质，推进联程票务一体化。鼓励不同运输方式站场互设自动售（取）票设备，方便旅客购（取）联运客票。积极探索旅客联程运输电子客票，为实现“一站购票”“一票出行”创造条件。鼓励各种运输方式改进售检票系统功能，创新身份查验方式，支持使用身份证、二维码、生物识别信息等新媒介验票乘车。鼓励不同运输方式企业间建立票务清算平台和清算机制，研究优化旅客联程运输客票退改签管理制度，对联运客票的退改签时限、费用等给予一定优惠和便利。

（三）鼓励共享出行，支持出行新业态、新模式

大力发展共享交通，推动“互联网+”便捷交通发展，打造基于移动智能终端技术的“指尖出行”服务，实行“无感安检”、“无感支付”，实现出行即服务，让出行者享有更加美好的出行体验。

深化交通运输与旅游融合发展，创新“客运+”服务模式，依托大数据、互联网提供交通出行全过程服务，推动“客运+旅游”健康发展，构筑新型客运服务产业链条。以服务全域旅游公路的交通强国建设试点为契机，推进“锦绣潇湘”全域旅游基地建设，不断完善旅游交通设施，创新旅游交通产品，探索开通城际公交线路、景区间公交线路等方式，进一步健全完善旅游交通骨架，创新旅游出行供给产品，为游

客提供更加多元丰富的选择，提升旅游交通服务品质，推进交旅融合发展。

（四）深入实施公交优先发展战略

落实党中央、国务院关于公交优先发展、绿色出行等系列决策部署，加快建立干支相联、点面结合、便捷高效的常规公交网络，加大推广新能源公交车力度，不断完善支撑配套体系，全面提升公交分担率和公共交通服务水平，打造“保障有力、服务优质、绿色智慧、共享共治”的现代化城市交通体系。2021年成功创建国家“公交都市”，至2025年全市所有公交车电动化（含燃料电池汽车）达到100%。

（五）推进道路运输转型升级

优先发展旅游包车客运。推动道路客运和旅游产业融合发展，建立协调发展机制，推进客运企业和旅游业深度融合，推进旅游社、导游和旅游客运企业、驾驶员等信息共享。支持企业依托现有客运站场按照“一县一中心”原则，在市城区、县城区内建设旅游运输集散中心，拓宽服务渠道。引导旅游包车客运企业适应市场需求配置大、中、小型客车及乘用车，满足旅客多元化的旅游出行需求。

鼓励开展班线定制服务。鼓励道路客运班线经营者在既有道路客运班线基础上，依托提供定制客运网络信息服务的电子商务平台（以下简称“网络平台”）为旅客提供灵活、

便捷、舒适的定制服务。鼓励网络平台建设，为道路客运经营者提供优质、高效、智能的互联网技术服务。

鼓励客运站便民化。鼓励客运站经营者在客运班线主要途径地点的大型市场、产业园区、医院、学校等客源密集区域依法设立停靠点，提供售检票、行李物品安全检查和营运客车停靠服务，以更大程度的便捷服务满足人民群众出行需求。

二、建设“三区四网”为支撑的区域现代物流枢纽

（一）加快布局“三区”体系

积极发挥常德经开区产业优势和区位优势，加快**德山及斗姆湖物流核心片区**建设，全面增强多式联运、国际物流、智慧物流、供应链金融服务能力，建设区域性货运服务和口岸服务为特征的物流核心区。进一步优化桃花源机场货运功能，合理布局空港物流园，建成湘西北区域空港物流中心。

依托津澧港口和商贸物流优势，规划布局连通港口和产业的疏港铁路，建成**津澧新城片区**澧水流域物流枢纽。

布局连通盘塘货运站、澧市港、常德高新区的疏港铁路，形成公铁水联运格局，建成集工业物流、大型市场、仓储于一体的**西部新城片区**综合性物流中心。

（二）高标准建设“四张网”

构建物流设施网。推进德山港区、津市港区、澧市港区

千吨级码头及配套设施建设，优化港区资源整合，形成“一市一港一主体”总体格局。规划在德山港区建设国家二级铁路货运枢纽，在主要港口、大型企业、物流园区适时布局一批铁路专用线。进一步整合二广、杭瑞高速沿线存量物流资源，提升物流设施运营效率。

打造开放平台网。规划布局保税物流中心（B型），争取纳入国家海关批复保税物流中心名单。加快德山港区国际集装箱码头高标准建设，建设开放口岸。搭建国资背景的外贸供应链金融平台，鼓励企业建设海外仓、跨境云仓，为开展全球业务提供支撑。

完善城乡配送网。构建县乡村三级物流配送网络体系，建设一批县级配送中心、乡镇（街道）配送站、村级（社区）配送网点，到2025年城区配送网点覆盖率达到95%以上、村级配送网点覆盖率达到80%以上。

搭建物流供应链信息网。依托智慧物流信息平台、物流标准化信息平台、交通物流公共信息平台，推动公路、铁路、水运、航空不同交通运输方式之间的信息衔接。推进“互联网+”物流模式创新。依托全市“互联网+”政务服务一体化平台，进一步畅通公安、海关、港口、铁路、公路、桃花源机场、市场监管、税务等部门和单位的信息共享。推进物流信息资源共享。培育引入智慧物流平台企业，通过运用“互

联网+”，不断创新发展高效便捷物流新模式。

第三节 提升智慧绿色平安发展能力

一、着力构建高水准的智慧交通体系

推动常德综合运输体系科学发展，以信息化为引领，积极应用交通科技创新成果，促进行业信息资源共享和服务协同，提升综合运输体系运行效率、服务质量，提高常德交通运输现代化水平。到2025年，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，行业治理和应急处置协同化的常德市智慧交通体系。深度融合5G、人工智能、大数据、物联网、车路协同、区块链等新一代信息技术，推进智慧基础设施网络化、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，提升交通运输管理效率，加强行业治理和应急处置能力，提高客货运输综合信息服务水平，引领常德市交通运输行业高质量发展。

（一）推进交通科技创新，促进数字化交通基础设施建设

推动交通基础设施规划、设计、建设、养护、运管等全要素、全周期数字化，逐步构建覆盖全市的高精度交通地理信息平台。推动各类交通运输基础设施数字孪生技术研发，推进BIM技术在交通基础设施全生命周期中的应用，布局建设重点路段、航段，以及桥梁、隧道、互通枢纽、船闸、高

边坡等重要节点的交通感知网络，推动交通感知网络与交通基础设施同步规划建设，深化高速公路 ETC 门架等路侧智能终端应用，实现交通基础设施多维监测、智能网联、精准管控、协同服务等功能。加快推进智慧公路、智慧航道、智慧港口、智慧船闸、智慧枢纽建设，实现智慧基础设施的网络化运营管理。加强新一代信息技术与交通运输行业深度融合，加快推进 5G、人工智能、云计算、物联网、区块链等新技术在行业落地和推广应用，厚植数字化转型新动能。夯实大数据发展基础，重点推进数据通道建设，深入推进大数据共享开放，构建综合性大数据分析技术模型，提高行业数据信息的使用广度和深度，成为交通行业可持续发展与创新应用的有力抓手和科学依据。

（二）推动信息化建设，促进信息资源共享合作

统筹推进市县两级综合交通运输运行协调和应急指挥平台建设，实现交通运输信息资源的有效汇聚、共享利用和开放应用，按照“深化纵向、强化横向”的原则，推动政务信息系统整合共享，打造全市一体的行业治理体系，实现一网统管，进一步提升综合交通运输管理能力和服务水平。进一步推进交通运输领域“互联网+政务服务”，实现政务服务同一事项、同一标准、同一编码，推进办理标准化。按照“受审分离”原则，实行“前台综合受理、后台分类审批、统一

窗口出件”运行模式。延长网上办事链条，推动政务服务向“两微一端”等延伸拓展，加快完善运政、路政、海事等政务信息系统，并加快推进与省、市政务服务一体化平台的对接，实行网络通、数据通、业务通，实现交通运输领域政务服务事项“一张网”办理。推动政务服务事项动态更新，完善政务服务门户，推动电子证照信息共享，逐步实现统一身份认证、统一电子印章和统一电子归档。对门户入口、地图服务、信息资源、基础条件、视频联网等基础共性功能进行统筹建设，形成一体化的信息化支撑保障体系。

（三）深化多源数据融合，构建便民惠民信息服务体系

鼓励各类市场主体培育“出行即服务（MaaS）”新模式，深化多源数据融合，整合线上和线下资源，以数据衔接出行需求与服务资源。推动“互联网+”便捷交通发展，鼓励和规范发展网络约车、小微型客车分时租赁、道路客运定制服务等城市出行服务新业态。大力发展“互联网+”货运物流新模式、新业态，加快实现物流活动全过程的数字化，进一步完善交通物流信息共享平台，实现货运物流的全链条一体化信息服务与运输服务。推动多式联运公共信息平台建设，推进公路、铁路、水路等货运单证电子化，实现跨部门信息互换、监管互认和执法互助，多部门合力推进货运“一单制”服务，提供全程可监测、可追溯的“一站式”物流服务。与

旅游融合发展，整合旅游交通资源，完善客运枢纽、服务区等旅游服务功能，促进交通旅游服务大数据创新应用，以游客需求为导向，基于大数据全面地挖掘游客群体消费习惯的变化，在供给侧为游客提供更加符合需求的高质量产品和服务。

二、着力构建高水平的绿色交通体系

绿色交通是交通强国建设的基本底色，旨在解决交通行业发展过程中产生的生态环境影响问题。“十四五”期间常德市应着力建设以绿色规划为引领，以绿色交通方式为主导，以绿色交通装备为主体，以绿色基础设施为支撑，以绿色交通组织管理为保证的全环节绿色化体系。

（一）增强绿色交通发展能力，统筹优化交通通道资源

交通基础设施建设发展要统筹优化综合运输网络布局，加快构建合理高效、绿色安全的综合交通基础设施网络，寻求适合自身发展的绿色交通基础建设方案。在满足国土主体功能区和生态功能保障基线要求下，进一步优化公路、水运等规划布局，加快完善公路网，提升高等级航道骨架，统筹布局综合交通枢纽，完善港口和多式联运等重要枢纽集疏运体系，提升综合交通运输网络的组合效率，构建结构合理、畅通高效、平安绿色的交通网络。

（二）融入绿色发展理念，强化资源节约利用

将绿色发展理念贯穿于交通基础设施规划、设计、建设、运营和养护全过程，通过土地节约、材料节约及再生循环利用、生态环境保护等举措，积极推进绿色公路、绿色航道、绿色港口建设。

（三）防治行业污染，加强生态环境保护

推进运输装备标准化、清洁化。全面推进货运车辆标准化、厢式化、轻量化发展，逐步提高厢式车、集装箱车及专用车占营运车辆比例。严格执行船舶报废制度，加快淘汰低效率、高能耗的老旧船舶，优化船舶运力结构，进一步推广集装箱船舶。强化车辆节能减排技术应用，推广混合动力汽车、新能源车、CNG车等节能环保车型。安全有序地推进液化天然气（LNG）及港口岸电在水运行业应用，积极开展内河LNG动力船舶及电动船舶的试点示范。

强化污染排放的管控，建立污染排放监督、检测机制，形成车辆和船舶污染排放管理数据库。严格执行机动车环保检验维修制度（I/M制度），确保机动车尾气符合国家排放标准。加强船舶污染防治，加强完善高速公路服务区、客货运站场的污染防治设施，提升高速公路服务区、客货运站场的污染防治水平。

进一步加强交通基础设施建设项目规划、设计、施工、运营全过程的污染防治工作，推行“环保管家”，实现交通

基础设施建设“全过程、全方位”环保绿色化管控。建设项目严格执行国家环境保护“三同时”制度。

三、着力构建高标准的平安交通体系

牢固树立安全发展理念，深化平安交通建设，推动改革创新，健全安全体系，加强安全监管和安全应急能力建设，加大隐患排查和风险管控力度，坚决遏制重特大安全生产事故发生。

（一）提升设施装备安全水平

加大公路、港口、航道、站场等交通基础设施的安全设施投入力度，结合“四好农村路”建设提高农村公路安全保障能力，大力实施公路安全生命防护工程、危桥改造、隐患隧道整治、渡口改造、渡改桥、过河建筑物通航安全设施配布等。加强监管应急装备设施建设，配备必要的安全生产监管执法装备及现场执法、应急救援用车。继续推进船型标准化、车型标准化，加快老旧车船更新改造工作，提升运输装备安全性能 and 本质安全水平。

（二）完善交通运输安全生产体系

完善依法治理体系。科学制定道路运输领域重大安全隐患判定标准，推动《安全生产法》在道路运输行业落地。推进行业监管标准建设，及时制修订安全法规和规范性文件，对施行3年以上的地方性交通运输安全生产法规规章执行效

果评估。严格执行道路水路客运和危险货物运输、公路水运工程施工等重点行业领域安全准入条件，对不满足安全生产条件或整改后仍达不到要求的企业，依法强制退出。

完善安全责任体系。按照分级负责、属地管理的原则，制定“责任清单”、“权力清单”，严格落实目标考核、问责追责等管理制度。细化完善“平安交通”“隐患排查”考评指标体系和考核办法。完善安全生产事故和重大隐患的问责追责机制。

完善预防控制体系。建立完善安全风险评估机制，定期对重大危险源的安全管理情况开展安全检查。扎实开展“创建平安船舶”“创建平安工地”等安全活动。开展危化品储存、道路水路危化品运输等领域的专项整治。在重大活动、重要节假日、特殊时期开展安全生产大检查，防范重特事故发生。

完善协同治理体系。全面推进交通运输企业安全生产诚信体系建设，加大对失信企业的制约惩戒和监管力度。加强与公安、安监、住建、水利、气象等部门沟通，推进建立部门间违法违规信息抄告机制。加大发挥媒体作用，在公众和交通运输企业中营造“安全第一”的氛围。

加强水上安全监管与应急救援。加强水上安全监管，推进监控指挥系统的应用，包括甚高频（VHF）安全通信系统、

视频监控系統、船舶動態監控系統、綜合監管和應急指揮平台、北斗服務網、船舶防污染監視檢測系統等。提升執法和救助能力，按標準完善市級監控中心，裝備現代化應急救援設備。建成市級救助中心，優化全市搜救基地布局和裝備配置。

第四節 加快建設現代治理能力和治理體系建設

一、深化體制機制改革

完善綜合交通管理，統籌公路、水路、鐵路、民航、郵政以及城市客運管理職責，以交通運輸管理部門為主體，建立健全適應綜合交通一體化發展的制度體系，按照“政企分開、政事分開、事企分開、建管分開”的要求，有序推進綜合交通運輸管理體制改革，促進各種交通運輸方式在規劃、建設、管理、服務上的統籌協調，提高綜合交通運輸行政效能。統籌制定綜合立體交通網發展戰略、規劃和政策，強化綜合交通運輸規劃協同，逐步實現“多規合一”、“多規融合”。

加快投融資領域改革。按照《交通運輸領域中央與地方財政事權和支出責任劃分改革方案》，落实好中央授權範圍內的責任，保障重要改革舉措落地實施。構建“政府主導、分級負責、多元籌資、規範高效”的投融資體制，加大公共財政投資和引導，強化項目建設管理的科學決策，提高資金使用績效。

二、构建现代治理体系

深化行政审批制度改革。积极推进交通运输行政审批事项改革，加强事中事后监管。清理规范全市交通运输行政权力，推行建立权力清单、责任清单、负面清单制度。推进交通运输行政执法体制改革，理顺各门类执法机构的条块管理关系，积极推动跨部门联合执法。进一步深化客运班线审批制度改革，探索建立客运车辆使用年限与班线经营期限相匹配制度。积极推行客运班线经营权服务质量招投标，构建优胜劣汰的竞争机制。

全面提升农村公路治理能力。全力创建“四好农村路”省级示范市。总结临澧县“四好农村路”示范县经验与做法，按照“经验突出、可推广、可复制”的原则，在全市范围内加快推动“四好农村路”示范县创建工作。健全完善“四好农村路”高质量发展体系。完善农村公路制度政策体系，推进农村公路地方立法工作，强化政策引导和能力建设指导。全面实施农村公路“路长制”。落实县、乡、村各级责任，建立农村公路绩效考核机制，主要指标纳入县、乡级人民政府绩效考核范围。

积极推进改革攻坚，对一些影响行业发展的重大改革事项，大胆探索，为全面深化改革积累宝贵经验。研究制定分类推进改革的实施方案，积极推动综合交通运输管理体制改

革。深化交通运输行政审批制度改革，推进交通运输管理理念、体制机制、政策标准、监管方式创新，进一步规范审批中介服务，强化审批事中事后监管。加强改革的上下衔接和后续监管，确保行政审批权限下放到位、顺利运转、有效实施。进一步深化农村公路管理养护体制改革，推动县、乡农村公路管理责任落实到位，日常养护和养护工程实施到位，农村公路路况水平维持良好，路域环境有效改善。

三、推进法治政府建设

营造公平开放的市场环境。完善市场准入、监管和退出机制，善于运用负面清单管理模式，改革市场监管体系，促进推进诚信体系建设，完善落实交通建设市场信用评价和奖惩体系。加快推进公路养护市场化进程，建立以政府公共财政投入为主，多渠道筹措为辅的农村公路养护资金保障体制。继续坚持治理与路面管控并重、干线公路治超与农村公路治超并重、城区治超与农村治超并重、长效治理与集中整治并重，积极开展公路超限超载整治。推进航道管理体制改革的，理顺航道建设、维护、管理体制机制，探索建立航道养护市场化运行机制。

加强执法队伍建设，提高依法行政能力，加强行政执法数字化、网络化、智能化建设。依法完善问责机制，严格落实行政调解制度、普法责任制，创造良好法治环境。加强交

通文明教育，提升公众文明意识，营造全社会文明交通环境。

第六章 建设实施与效果评价

第一节 建设规模与资金需求

“十四五”期，我市交通基础设施建设投资总规模约1258.8亿元。其中，铁路投资约607.4亿元，高速公路投资约389.2亿元，普通国道投资约29.6亿元，普通省道投资约28.6亿元，农村公路投资约55.0亿元，内河水运投资约117.7亿元，道路运输站场约17.5亿元，航空投资约13.5亿元，应急指挥中心建设0.3亿元。

表 6-1 “十四五”交通基础设施建设汇总表

类别	主要建设任务	投资规模 (亿元)
合计		1258.8
铁路	建设总规模约522公里。包括常德高铁综合枢纽站及常益长高铁(常德段)、襄常高铁(双通道)、武贵高铁(常德段)、常岳九高铁(常德段)等四大通道项目。	607.4
高速公路	建设总规模约483公里。其中，新建四车道351公里，新建六车道132公里。续建3个项目165公里；新开工6个项目318公里(含新增木塘垸互通)；“十四五”建成通车6个项目406公里。	389.2
普通国道	新改建总规模约146公里。其中，一级公路106公里，二级公路38公里，三级公路2公里。	29.6
普通省道	建设总规模约728里。其中，一级公路216公里，二级公路414公里，三级公路95公里，新建桥梁12488延米。	28.6
农村公路	新改建总规模约3213.2公里。其中，旅游路676.2公里，资源路产业路1987.0公里，乡镇通三级公路146.7公里，新村与撤并村便捷连通路403.3公里。	55.0
内河水运	提升骨干航道共232公里，其中2000吨级航道103公里，1000吨级航道129公里，二线船闸1处。 提升一般航道265公里，新增2000吨级泊位9个，危化码头2个，1000吨级泊位11个。建设14个公共锚地、30个	117.7

类别	主要建设任务	投资规模 (亿元)
	便民码头。	
公路站场	建设项目共 20 个，其中综合客运枢纽 3 个，货运枢纽（物流园区）3 个，三级以上普通客运站 9 个，县级交通物流项目 5 个。	17.5
航空	建设石门、汉寿、虎形等 3 个通用机场	13.5
	应急指挥中心	0.3

第二节 规划效果评价

一、服务水平全面提升

交通基础设施建设稳步推进，到“十四五”末，交通基础设施总体服务水平有效提升。高速铁路并入常德高铁枢纽站，区域性现代化综合交通枢纽全面建成，高速铁路服务能力大幅跃升。高速公路路网格局更加完善，拥堵路段扩容工程分流有效缓解交通拥堵，组团间省级高速公路拉通有效节省了交通出行时间，通车里程较“十三五”末新增约 300 公里；普通国省干线技术等级全面提升，普通国道彻底消灭单车道和未贯通路段，二级及以上路段达约 500 公里，占比 88%，普通省道有效串联各经济节点，三级及以上路段达 1487 公里，占比约 60%，较“十三五”末提升 15%；农村公路实现乡村特色景点、产业园 100%覆盖，乡镇通三级比例达 100%，窄路加宽建设成效明显。复兴大水运目标基本实现，打通湖南连通长江的第二条水上通道，高等级航道比例显著提升，

航道整治工程新增 411 公里。公路客货运站场建设有序推进，综合客运枢纽覆盖率达 80%，基本建成国家物流枢纽城市。桃花源机场客流量稳步增长，继续保持湖南第三大机场的地位，机场辐射范围更加广泛。

二、建设重点更加突出

坚持目标导向、问题导向、需求导向，按照轻重缓急的顺序，综合形成“十四五”重点建设项目库，建设重点更加明确，能更好地发挥规划指引作用，确保资金发挥更大效益。一是更加聚焦区域影响力交通类项目，以提升常德市交通地位，进一步扩大影响力，全面建成区域性现代化综合交通枢纽；二是更加聚焦高质量交通项目，注重交通创新驱动转型发展，建设高品质交通；三是更加聚焦民生类交通项目，以解决老百姓交通出行为首要目标，建设一批提升出行满意度项目。

三、交通连接更加便捷

交通节点覆盖率普遍提升。“十四五”期新增高速公路收费站二级及以上公路连通率达 100%，“十三五”末已建成的高速收费站二级及以上公路连通率达 92%（双桥坪、花岩溪未连通）；普通国省干线省级以上产业园二级及以上公路连通率达 100%，新连通省级以上产业园 1 个；农村公路资源产业路实现 1100 个特殊产业园 100%全覆盖，旅游集散公

路及通景公路基本实现 A 级及以上景区通等级公路，乡镇通三级公路有效覆盖全部乡镇。

交通可达性更加广泛。对常德市各政治、经济、交通节点进行分析，对比现状及“十四五”规划末期不同节点的可达性，对规划效果进行评价。具体分析的节点如下表所示：

表 6-1 可达性分析节点一览表

政治节点		经济节点		交通节点		
市中心	县中心	省级产业园	A 级以上景点	机场	高铁站	港口
1	7	10	34	4	5	1

以常德市为起点，分别以现状路网和规划路网为基础，进行可达性分析，现状一小时内可覆盖桃源县、汉寿县县中心、58 个镇中心，覆盖约 3640 平方公里的市域范围，十四五末可覆盖桃源县、汉寿县、临澧县县中心、97 个镇中心，约 5780 平方公里的市域范围。

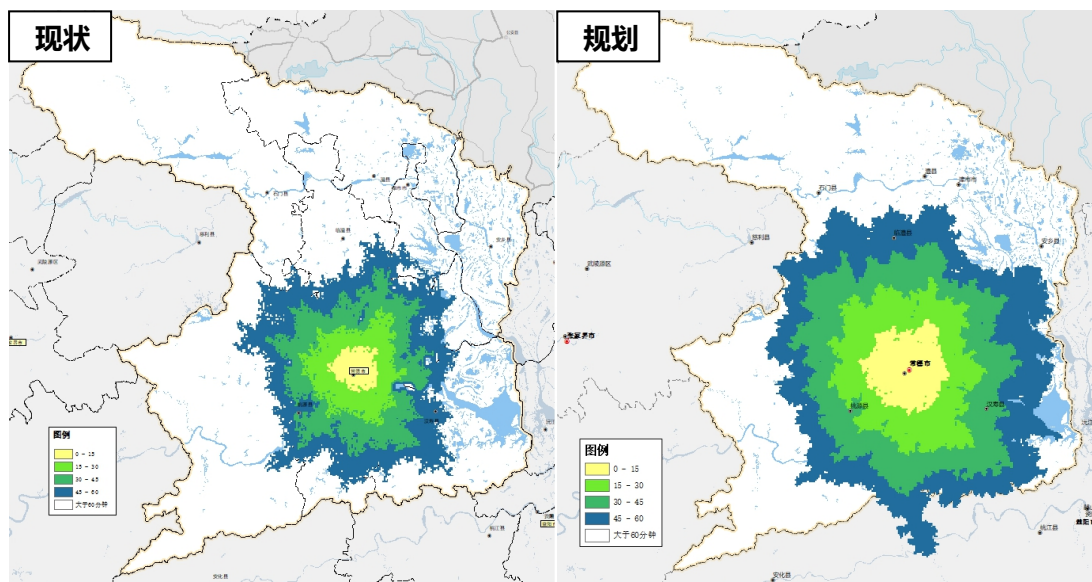


图 6-1 常德市中心一小时可达性分析图

以各县中心为起点进行可达性分析，可以看除县级交通

服务能力提升明显，覆盖范围更广，十四五末县级一小时辐射范围相较于现状提升了约 32%，结果如下图所示。

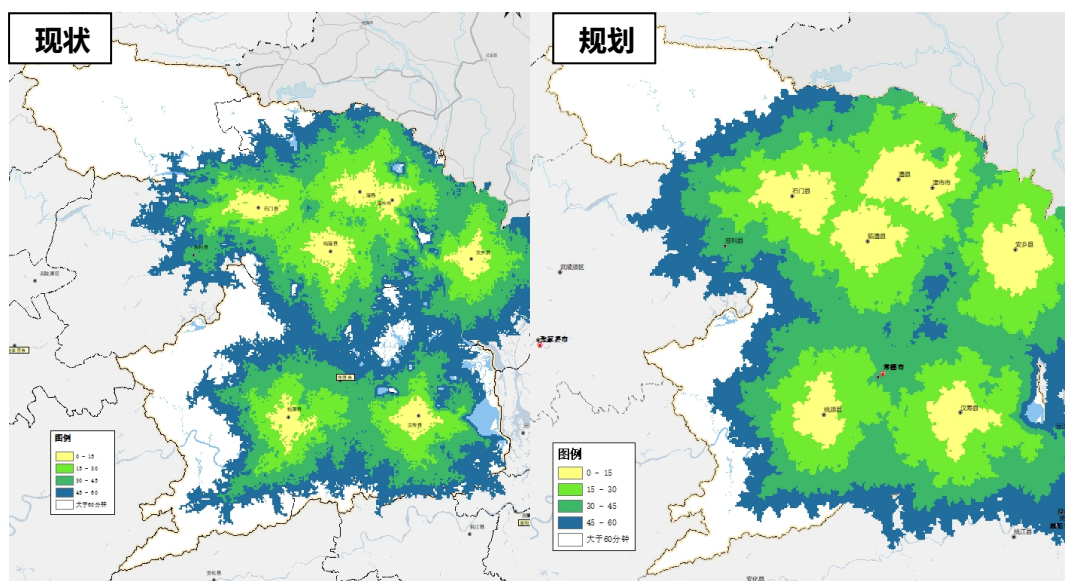


图 6-2 常德市各县中心一小时可达性分析图

对经济节点进行分析，省级产业园现状基本实现 15 分钟到达县中心，一小时内可覆盖约 66% 的市域范围。到十四五规划末，基本实现临近省级产业园 15-30 分钟联通，一小时内可覆盖约 74% 的市域范围。

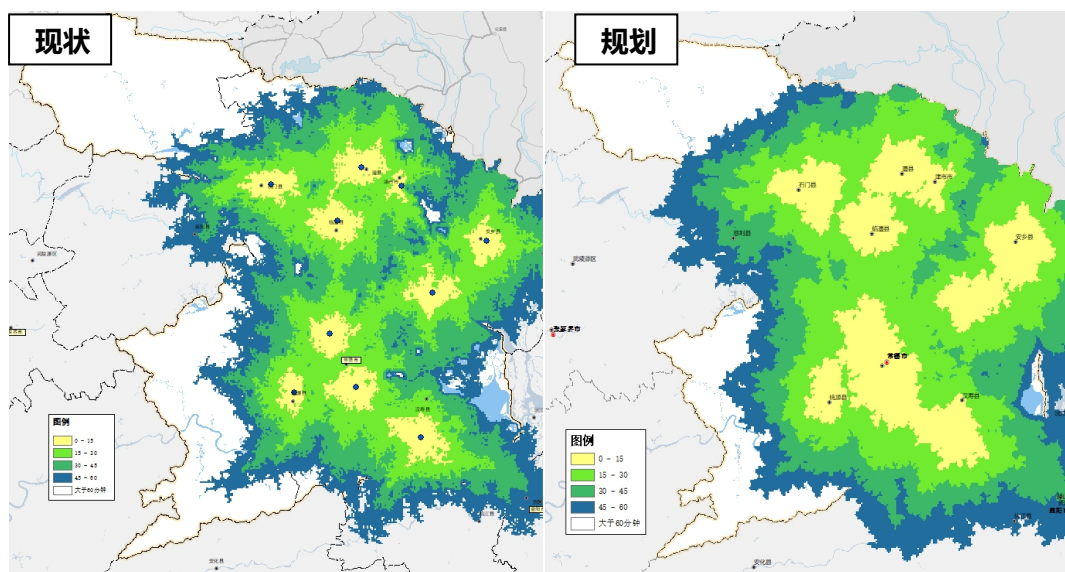


图 6-3 常德市省级产业园一小时可达性分析图

A 级及以上景区现状基本实现县中心与临近景区 15-30 分钟通达，到十四五末，县中心与临近景区基本实现 15 分钟通达。

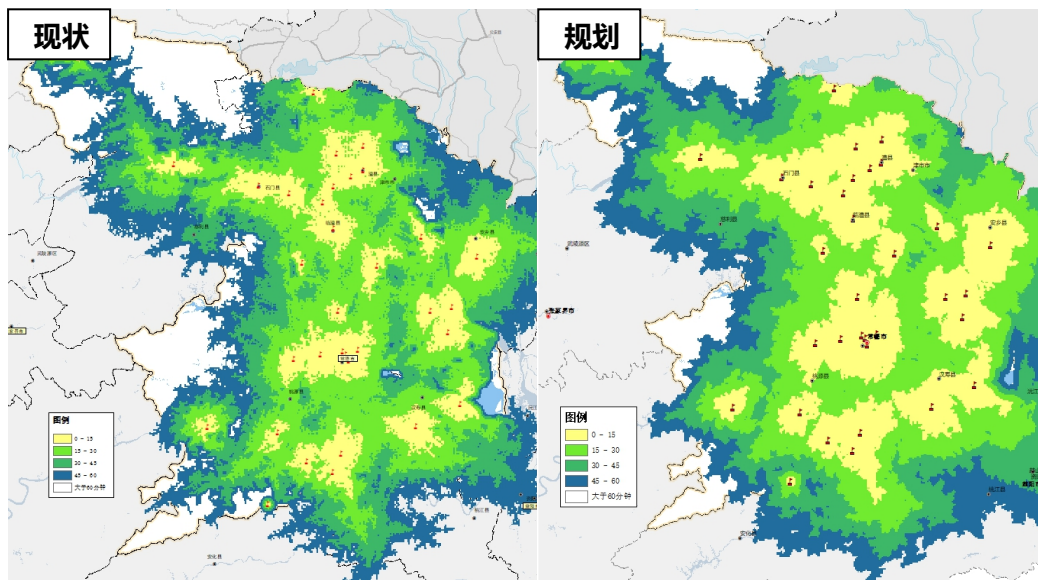


图 6-4 常德市 A 级及以上景区一小时可达性分析图

对交通节点进行分析，在十四五末期交通节点的一小时覆盖率有较大的提升，如下图所示。

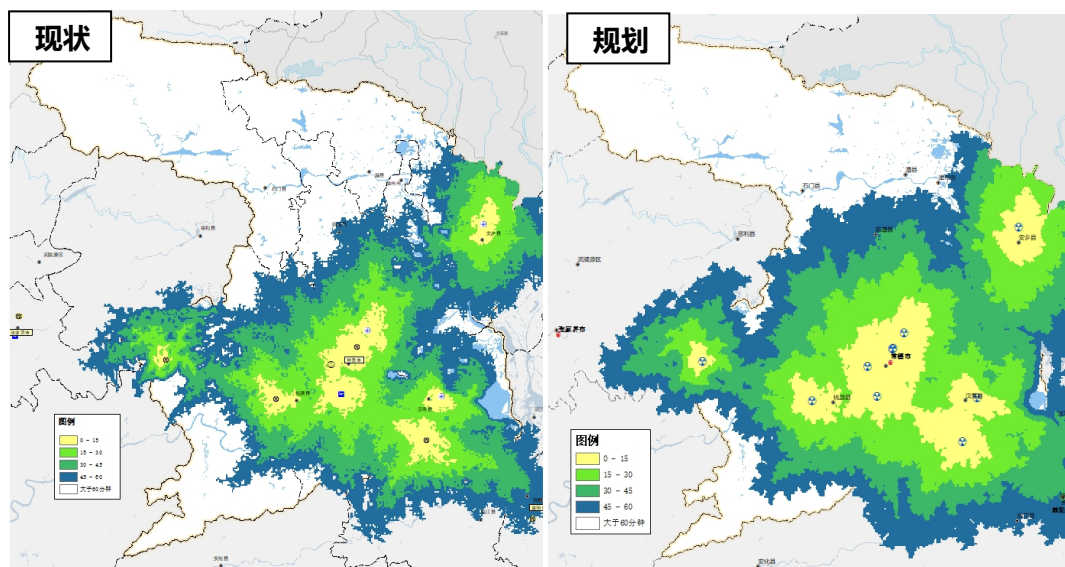


图 6-5 常德市交通节点一小时可达性分析图

四、绿色出行更加智能

规划充分体现了绿色出行理念，更加注重交通高质量发展，进一步聚焦智慧交通、平安交通，为打造一个更加便捷、安全、绿色、智能的交通服务环境，提出了一系列重大举措，使常德市交通运输逐步达到“畅美绿安慧”的美好目标。

第三节 与国土空间规划关系分析

本规划充分考虑了省级国土空间规划、市县级高速公路、普通国省道国土空间规划，并积极与在编的综合立体网规划、省公路网规划、省“十四五”交通运输发展规划对接，对“十四五”期间的重大建设项目预留了廊道。

在编制“十四五”规划时，严格筛选项目，将符合国土空间规划“三区三线”要求作为项目的一票否决性指标，确保纳入“十四五”规划的项目顺利实施。拟建项目大多都对生态空间、生态保护红线、农业空间、永久基本农田保护线、城镇空间、城镇开发边界进行了避让。同时，项目在推进过程中，继续优化方案，符合绿色环保的发展要求。

第七章 保障措施

第一节 坚持规划引领，做好顶层设计

坚持规划引领。坚持高水平规划，强化规划在全市交通运输发展中的纲领性和指导性作用，强调本规划对各运输方式专项发展规划以及县（区）级综合交通运输发展规划的引领性，各县（区）交通运输发展指标体系应与本规划做好对接，保障本规划目标指标体系顺利完成。

加强顶层设计。交通运输是一项复杂的系统工程，是一项极其繁重的任务，要加强顶层设计，统筹各方面力量协同推进。要加强规划与国民经济和社会发展规划、国土空间规划、产业发展规划、区域发展规划等之间的协同实施。加强与城镇、农业、生态空间和生态保护红线、永久基本农田保护红线、城镇开发边界等控制性因素的有效对接。

第二节 加强组织领导，保障规划实施

坚持党的全面领导，建立由常德市人民政府牵头，市交通运输局、市发展和改革委员会、市财政局、市自然资源和规划局、市水利局、市生态环境局、市农业农村局等相关部门协同配合的工作机制，积极做好土地、资金、环保、线位等资源保障，合力推进交通运输可持续发展。

各级政府要加强领导、明确权责，重点抓好重大项目、

重大工程、重大政策的落实，做好项目实施的跟踪、督促和评估，确保各项目标任务扎实有序推进。要建立分类指导机制，加强对项目决策、资金使用、工程建设、质量管理等方面的科学管理。加大政策扶持和工作力度，为加快交通运输发展创造良好条件，确保完成各项目标和任务。

第三节 强化规划衔接，争取政策支持

加强与省交通运输厅沟通，争取国省补助资金。当前正处于湖南省交通运输“十四五”发展规划研究编制的关键期，主动加强与省交通运输厅沟通，积极争取将常德市“十四五”交通发展项目纳入省交通运输“十四五”发展规划，争取更多的国省补助资金。目前，高速公路仍有石桃、沙安等高速未纳入省十四五规划，干线公路基本纳入省十四五规划。

主动衔接自然资源和规划、生态环境等部门，协同合力推动交通发展。交通基础设施建设主要为线性工程，在项目实际实施过程中很难做到完全不占用基本农田、生态红线，主动适应并加强与自然资源和规划、生态环境等部门沟通，提前做好规划对接，支持交通项目更好推进实施。

第四节 强化要素保障，拓宽融资渠道

完善用地保障。将交通基础设施用地纳入市、县级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，实现交通基础设施国土空间资源的提前储备、多方统筹、有效管控和高效利用。

完善资金保障。充分利用“长江经济带”等国家重大战略带来的发展机遇，加强与省交通运输厅沟通衔接，争取更多国省资金补助。研究细化市本级、县级交通运输领域事权和支出责任划分方案，建立相匹配的市县级财政预算机制和交通举债制度。进一步加大财政投入力度，特别是在一般债、专项债的安排上，加大对交通基础设施建设领域的倾斜。深化PPP模式研究，积极引导社会资本参与交通建设，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。

第五节 加快前期工作，做足项目储备

切实加快项目前期工作。加强储备项目前期论证，促进项目尽快开展可研、设计工作，为项目尽早开工建设创造条件。加大前期工作协调力度，重大项目实行“领导联系、部门牵头、项目业主具体负责、专门班子落实到位”的推进机制。加快工程建设项目审批进度，进一步优化审批流程，精减审批材料，减少审批环节，实行并联审查，着力解决部门审批互为前置问题；积极推广网上办理，进一步压缩审批时限，提高审批效率。

做足项目储备。“十四五”期交通建设项目需求较大，建议按照“加快建设一批、促进开工一批、前期储备一批”的思路，合理确定建设时序，对于建设需求迫切、具有重要战略意义、关系全局发展的重大项目应加快前期工作进度，从强化项目储备着手，有力推进建设项目各项工作部署。

附表 常德市“十四五”交通运输重点建设项目表

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容或建设类别	境内里程 (公里)	开工年	完工年	总投资 (亿元)	“十四五”投资 (亿元)	备注
合计					5640			1988.9	1258.8	
一	铁路				575.8			898.4	607.4	
1	常益长高铁(常德段)	续建		I级双线、客运专线,设计时速350公里/小时	66	2019	2022	107	77	
2	常德高铁综合枢纽站	续建		连接普铁、高铁、公路、城市轨道交通综合枢纽站建设		2019	2022	36	36	
3	津澧--石门--张家界高速铁路	新建		I级双线、客运专线,设计时速350公里/小时	68	2024	2028	116	60	
4	襄常高铁(双通道)	新建		I级双线、客运专线,设计时速350公里/小时	东线通道99公里/西线通道129公里	2021	2025	344.4	344.4	
5	武贵高铁(常德段)	新建		I级双线、客运专线,设计时速350公里/小时	100	2025	2029	180	30	
6	常岳九铁路(常德段)	新建		I级双线、客运专线,设计时速200公里/小时	60	2023	2028	90	50	
7	常德港集疏运铁路专用线(含德山港区、津市港区、石门港区、澧市港区四段铁路专用线)	新建		IV级单线铁路专用线	54.8	2022	2028	25	10	
二	高速公路				480			673.2	389.2	
1	炉红山至慈利高速公路(常德段)	续建	石门县	双向四车道高速公路标准建设,设计速度100公里/小时,路基宽度26米。	53	2020	2024	98.0	98.0	

常德市“十四五”交通运输发展规划

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容或建设类别	境内里程(公里)	开工年	完工年	总投资(亿元)	“十四五”投资(亿元)	备注
2	安乡至慈利高速公路(常德段)	续建	安乡、津市、澧县、石门	双向四车道高速公路标准建设,设计速度100km/h	99	2017	2021	83.0	51.0	
3	官庄至新化高速公路(常德段)	续建	桃源县	双向四车道高速公路标准建设,设计速度100公里/小时,路基宽度26米。	10	2019	2023	17.0	17.0	
4	益阳至常德高速公路复线(常德段)	新建	汉寿县	双向六车道高速公路标准建设,设计速度120公里/小时,路基宽度34.0米	60	2021	2024	134.0	134.0	
5	沙安高速公路(常德段)	新建	安乡县	双向四车道高速公路标准建设,设计速度100公里/小时,路基宽度26米。	33	2021	2024	37.0	37.0	
6	石门至桃源高速公路	新建	石门、桃源	双向四车道高速公路标准建设,设计速度100公里/小时,路基宽度26米。	35	2023	2025	37.0	37.0	
7	桃花源至张家界高速公路(常德段)	新建	桃源县	双向六车道高速公路标准建设,设计速度120公里/小时,路基宽度34.0米	72	2024	2027	100.0	10.0	
8	安乡至汉寿高速公路	新建	安乡、汉寿	双向四车道高速公路标准建设,设计速度100公里/小时,路基宽度26米。	70	2025	2028	98.0	2.0	
9	松滋至石门高速公路	新建	石门县	双向四车道高速公路标准建设,设计速度100公里/小时,路基宽度27米。	48	2025	2028	68.0	2.0	
10	长张高速木塘垅互通	新建	桃源县	建设收费广场1座、办公区、匝道及高速连接线,设三个出口三个入口(三进三出)		2021	2025	1.2	1.2	
三	普通国省干线公路				874.0			207.3	58.2	

常德市“十四五”交通运输发展规划

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容或建设类别	境内里程(公里)	开工年	完工年	总投资(亿元)	“十四五”投资(亿元)	备注
(一)	普通国道				146.2			76.6	29.6	
1	G353 石门火车站至新关樟木渡	改建/新建	石门县	续建	12.1	2020	2022	4.7	0	正选
2	沅澧城镇快速干线 G207、G353、S233 津市至石门	提质改造	临澧、澧县、石门	续建	2.6	2020	2022	18.3	0	正选
3	沅澧城镇快速干线 G207 澧县张公庙至临澧太平	新建	澧县、临澧	续建	14.6	2020	2022	8.5	0	正选
4	G319 汉寿太子庙集镇改线	提质改造	汉寿县	拥堵路段扩容	6.4	2021	2022	1.9	1.9	正选
5	G241 石门县清水湾-壶瓶山	新建	石门县	三级以下路段	37.5	2021	2022	5.3	5.3	正选
6	G353 津市市涇水大桥一跃进湖大桥公路	提质改造	津市市	拥堵路段扩容	6.5	2024	2025	2	0.1	正选
7	G319 桃源车溪冲-甘潭	新建	桃源	拥堵路段扩容	7.8	2024	2025	2.3	0.1	正选
8	G353 安乡红卫闸至夹夹大桥	提质改造	安乡县	拥堵路段扩容	5.0	2022	2023	5.9	0	正选
9	G241 石门壶瓶山至磨市	提质改造	石门县	续建	34.1	2020	2022	26.2	22.2	备选
10	G319 汉寿崔家桥集镇改线	新建	汉寿县	拥堵路段扩容	19.7	2024	2025	1.5	0	备选
(二)	普通省道				727.7			130.7	28.6	
1	津市新洲-岳山	升级改造(提质改造)	津市市	续建	20.4	2016	2022	2.3	0	正选
2	桃源火车站-龙潭段	升级改造(提质改造)	桃源县	续建	32.3	2018	2022	9.4	0	正选
3	临澧烽火-县城	新建	临澧县	续建	10.4	2017	2022	7.2	0	正选
4	安乡三岔河至黄山头公路	升级改造(提质改造)	安乡县	续建	27.1	2017	2022	2.3	0.4	正选

常德市“十四五”交通运输发展规划

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容或建设类别	境内里程(公里)	开工年	完工年	总投资(亿元)	“十四五”投资(亿元)	备注
5	S231 安乡黄山头至出口洲公路(夹夹至出口洲段)	新建	安乡县	续建	18.9	2017	2022	3.8	0	正选
6	西湖果木队-黄泥湖	新建	西湖	续建	6.0	2017	2022	2.6	0	正选
7	常张高速热市互通-黄石	新建	桃源县	续建	31.7	2019	2022	4.5	1.3	正选
8	常吉高速公路杨家桥互通至桃花源金盘村	新建	桃源县	续建	17.1	2020	2022	2.2	0.7	正选
9	武陵区李白溪-石公庙	新建	武陵区	续建	2.5	2020	2022	0.8	0.2	正选
10	鼎城大路陂-白洋湖	新建	鼎城区	续建	13.8	2020	2022	4.8	0.1	正选
11	鼎城移堤-走马岗	新建	鼎城区	续建	14.1	2019	2022	4.9	0	正选
12	安乡黄山头至出口洲公路(黄山头至夹夹)	升级改造(提质改造)	安乡县	续建	21.2	2020	2022	2.7	0.8	正选
13	贺家山乐兴八队牌坊-加油站牌坊	升级改造(提质改造)	贺家山	续建	7.9	2020	2022	0.7	0	正选
14	临澧合口大桥至杉板卜家村	升级改造(提质改造)	临澧县	续建	12.1	2015	2022	1.5	0.4	正选
15	石门柳家垭-官庄坪	升级改造(提质改造)	石门县	续建	40.4	2019	2022	3.2	0	正选
16	S317 鼎城黄土店-花岩溪	升级改造	鼎城区	乡镇通三级	16.0	2021	2025	2.2	2.2	正选
17	S513 鼎城牛鼻滩镇-六总官公路改扩建工程	升级改造	鼎城区	乡镇通三级	5.3	2021	2025	0.4	0.4	正选
18	韩公渡镇-崇河	升级改造	鼎城区	乡镇通三级	8.4	2021	2025	0.7	0.7	正选
19	S234 澧县火连坡三岔路至甘溪滩镇公路	升级改造	澧县	乡镇通三级	7.5	2022	2023	1	1	正选
20	S233 临澧余市桥至太浮镇	升级改造	临澧县	乡镇通三级	20.0	2022	2023	2.8	2.8	正选
21	S302 石门县雁池-罗坪	升级改造(提质改造)	石门县	乡镇通三级	40.0	2024	2026	3.2	3.2	正选
22	S241 桃源县双岔溪-西安公路	升级改造	桃源县	乡镇通三级	5.0	2023	2024	0.4	0.4	正选
23	S307 桃源县盘塘至马鬃岭公路	升级改造	桃源县	乡镇通三级	5.7	2022	2023	0.5	0.5	正选
24	S315 桃源县钟家铺-牛车河公路	升级改造	桃源县	乡镇通三级	9.9	2022	2024	0.8	0.8	正选

常德市“十四五”交通运输发展规划

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容或建设类别	境内里程(公里)	开工年	完工年	总投资(亿元)	“十四五”投资(亿元)	备注
25	S307 陈家嘴至芦林铺公路(含芦林铺大桥)	新建	安乡县	乡镇通三级	8.9	2022	2024	1.2	1.2	正选
26	S315 桃源县九溪至黄石公路	升级改造	桃源县	乡镇通三级	8.3	2023	2025	0.7	1.2	正选
27	S315 桃源县漆河至九溪公路	升级改造	桃源县	乡镇通三级	12.6	2023	2025	1	1.2	正选
28	S237 临澧芭蕉-石门修梅	升级改造	临澧县	普通省道骨架网	12.0	2021	2021	1.7	0.1	正选
29	S305 鼎城伍同庵-临澧县城	升级改造	临澧县	普通省道骨架网	28.0	2023	2025	3.9	0.2	正选
30	S305 津市市渡口镇-药山村公路	升级改造	津市市	旅游干线公路	20.3	2022	2023	2.8	0.1	正选
31	S514 澧县安合至李家岗公路	新建	澧县	旅游干线公路	13.2	2023	2025	4	0.2	正选
32	S224 澧县车溪至高路铺公路	新建	澧县	省际通道	9.0	2021	2022	2.7	0.1	正选
33	S224 澧县筒车至孙家岗公路	新建	澧县	省际通道	7.6	2021	2022	2.3	0.1	正选
34	S224 澧县郑家楼子至裴家铺公路	新建	澧县	省际通道	13.2	2021	2022	4	0.2	正选
35	S225 汉寿县牛路滩至丰家铺公路	升级改造(提质改造)	汉寿县	有效衔接多种运输方式	27.0	2022	2023	3.8	3.8	正选
36	S223 西湖南园盘至汉寿岩汪湖公路(含汉寿洞庭湖特大桥)	升级改造(提质改造)	汉寿县	有效衔接多种运输方式	15.0	2022	2025	1.6	0.1	正选
37	S514 澧县传讯至小渡口公路	新建	澧县	有效衔接多种运输方式	16.0	2023	2025	2.2	0.1	正选
38	S315、S238 桃源县陬市至漆河公路	升级改造	桃源县	有效衔接多种运输方式	21.3	2022	2025	6.4	0.3	正选
39	S517 津市市工业园-二广高速临澧互通公路	升级改造	津市市	有效衔接多种运输方式	12.5	2021	2023	3.8	3.8	正选
40	S223 安乡县陈家嘴农科所至沙河口渡口西(含陈家嘴大桥)	升级改造	安乡县	乡镇通三级	9.7	2022	2025	0.8	0	备选
41	S234 临澧新安新纸铺-新安镇	升级改造(提质改造)	临澧县	有效衔接多种运输方式	16.0	2020	2021	4.8	0	备选
42	S237 石门县皂市-牌楼	升级改造(提质改造)	石门县	普通省道骨架网	21.9	2021	2024	6.6	0	备选
43	S522 石门县潘坪-南北镇公路	新建	石门县	省际通道	5.0	2025	2026	0.7	0	备选
44	S234 石门县双桥-邵福寺	新建	石门县	有效衔接多种运输方式	7.1	2023	2025	2.1	0	备选
45	桃源县高新区至南垵公路	新建	桃源县	重要经济干线	4.5	2021	2023	1.1	0	备选

常德市“十四五”交通运输发展规划

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容或建设类别	境内里程(公里)	开工年	完工年	总投资(亿元)	“十四五”投资(亿元)	备注
46	鼎城桃花源机场至花岩溪公路	升级改造(提质改造)	鼎城区	有效衔接多种运输方式	26.0	2021	2025	3.1	0	备选
47	S223安乡县出口洲至大鲸港段	升级改造(提质改造)	安乡县	普通省道骨架网	6.4	2023	2024	1.9	0	备选
48	S311安乡县出口洲至石龟山大桥	路面改善	安乡县	普通省道骨架网	6.8	2023	2024	1.0	0	备选
49	S311安乡县大鲸港七家村至五合剝公路	新建	安乡县	普通省道骨架网	5.5	2024	2025	1.56	0	备选
四	农村公路				3213.2			55.0	55.0	
1	乡镇通三级及以上农村公路建设	改建		升级改造为三级及以上等级农村公路	146.7	2020	2025	0.9	0.9	
2	农村公路资源路产业路建设	改建		建设为双车道及以上资源产业路	1987.0	2020	2025	38.2	38.2	
3	旅游集散公路与通景公路建设	改建或新建		建设为双车道及以上旅游集散及通景公路	676.2	2020	2025	13.1	13.1	
4	新村与撤并村便捷连通路建设	改建或新建		建设四级及以上新村与撤并村便捷连通路	403.3	2020	2025	2.8	2.8	
五	水运工程				497			117.7	117.7	
(一)	骨干航道				232			84.8	84.8	
1	沅水常德至鲇鱼口2000吨级航道建设工程	新建	鼎城区、武陵区、汉寿县	整治2000吨级航道213公里,并配套建设支持保障系统	103	2021	2024	15.8	15.8	正选
2	淞虎(湖南段)航道建设工程	新建	安乡、津市、澧县	整治望家垸至安乡1000吨级航道48公里,松澧连线1000吨级航道30公里,配套建设支持保障系统	78	2022	2025	17.5	17.5	正选
3	沅水桃源枢纽二线船闸建设工程	新建	桃源县	扩建桃源枢纽1000吨级二线船闸		2022	2024	15.0	15.0	正选
4	澧水石门至澧县航道建设工程	续建	石门县、澧县	按2000吨级标准改建青山、艳州船闸,整治1000吨级航道51公里,配套建设支持保障系统	51	2021	2024	36.5	36.5	正选

常德市“十四五”交通运输发展规划

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容或建设类别	境内里程 (公里)	开工年	完工年	总投资 (亿元)	“十四五”投资 (亿元)	备注
(二)	一般航道				265			7.0	7.0	
5	马凌航道航运建设工程	新建	津市市、武陵区	整治1000吨级航道74公里，并配套建设相应的码头及支持保障系统	74	2023	2024	1.5	1.5	备选
6	柳叶湖、穿紫河旅游航运	新建	鼎城区、柳叶湖	整治一般航道111公里，配套建设支持保障系统	111	2023	2024	1.2	1.2	备选
7	石门县渫水仙阳湖段旅游航道	新建	石门县	整治一般航道68公里，并配套建设相应的码头及支持保障系统	68	2023	2024	2.0	2.0	备选
8	夷望溪旅游基础设施开发项目	新建	桃源县	整治一般航道12公里，并配套建设相应的码头及支持保障系统	12	2022	2023	0.5	0.5	备选
9	桃花源旅游航道项目	新建	桃源县	打造沅江流域沿秦溪、桃花源、桃源县城旅游航道		2023	2024	1.8	1.8	备选
(三)	港口工程							25.5	25.5	
8	德山港区二期工程	新建	武陵区	新建4个2000吨级泊位		2023	2025	7.0	7.0	正选
31	德山港区台兴油库配套码头工程	新建	武陵区	建设1个2000吨级成品油泊位		2022	2023	0.4	0.4	正选
32	德山港区一期改扩建工程	新建	武陵区	改扩建4个1000吨级泊位		2022	2024	0.6	0.6	正选
10	津市港区散货物流集散中心工程	新建	津市市	新建4个1000吨级散货泊位及后方堆场、配套设施等		2021	2025	7.0	7.0	正选
	常德德山加注码头	新建	武陵区	LNG加注站		2021	2025	0.5	0.5	正选
9	石门港区新街口码头工程	新建	石门	建设3个通用泊位		2023	2025	3.0	3.0	备选
11	澧市港区码头工程	新建	桃源县	新建5个2000吨级泊位		2023	2025	7.0	7.0	备选

常德市“十四五”交通运输发展规划

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容或建设类别	境内里程 (公里)	开工年	完工年	总投资 (亿元)	“十四五”投资 (亿元)	备注
(四)	公共锚地	新建		德山港区锚地、桃源锚地等 14 处		2021	2025	0.2	0.2	部分 备选
(五)	便民码头	新建		凌津滩库区码头、新合小凡洲码头等 30 处		2021	2025	0.2	0.2	部分 备选
六	客货运站场				20 个			23.5	17.5	
1	汉寿南站综合客运枢纽	新建	汉寿县	综合客运枢纽	1	2023	2026	2.000	1.500	正选
2	桃源湘西北现代装饰建材商贸城	新建	桃源县	综合货运枢纽	1	2024	2027	3.000	1.000	正选
3	临澧县城乡客运站	新建	临澧县	普通客运站	1	2022	2025	0.420	0.420	正选
4	桃花源二级客运站	新建	桃花源区	普通客运站	1	2022	2024	0.800	0.800	正选
5	汉寿县蒋家嘴三级客运站	新建	汉寿县	三级客运站	1	2022	2024	0.050	0.050	正选
6	石门县壶瓶山镇客运站	新建	石门县	三级客运站	1	2022	2024	0.200	0.200	正选
7	石门县太平镇运输服务站	新建	石门县	三级客运站	1	2022	2024	0.080	0.080	正选
8	西洞庭祝丰汽车站	续建	鼎城区	提质改造	1	2020	2021	0.038	0.028	正选
9	安乡子龙车站	续建	安乡县	提质改造	1	2020	2021	0.024	0.014	正选
10	安乡县深柳物流园	新建	安乡县	县级交通物流项目	1	2023	2026	2.000	1.000	正选
11	三桥南综合物流中心	新建	石门县	县级交通物流项目	1	2024	2027	2.000	1.000	正选
12	桃源站综合客运枢纽	新建	桃源县	综合客运枢纽	1	2021	2025	1.000	1.000	备选
13	呼南高铁临澧站综合客运枢纽	新建	临澧县	综合客运枢纽	1	2025	2027	2.000	0.500	备选
14	汉寿县太子庙物流园区	新建	汉寿县	综合货运枢纽	1	2022	2025	3.000	3.000	备选
15	桥南物流园二期	新建	鼎城区	综合货运枢纽	1	2021	2025	3.000	3.000	备选
16	望城汽车站	新建	临澧县	普通客运站	1	2022	2023	0.100	0.100	备选
17	石门楚江汽车站(西站)	新建	石门县	普通客运站	1	2021	2023	0.500	0.500	备选
18	澧北物流园	新建	临澧县	县级交通物流项目	1	2022	2025	2.000	2.000	备选
19	石门县蒙泉镇白洋湖交通物流中心	新建	石门县	县级交通物流项目	1	2021	2023	0.200	0.200	备选
20	西湖区物流中心	新建	西湖区	县级交通物流项目	1	2023	2024	1.100	1.100	备选

常德市“十四五”交通运输发展规划

序号	项目名称	建设性质	建设地点	建设内容或建设类别	境内里程 (公里)	开工年	完工年	总投资 (亿元)	“十四五”投资 (亿元)	备注
七	航空							13.5	13.5	
1	石门通用机场	新建	石门县	A1类通用机场建设		2021	2022	5	5	
2	汉寿通用机场	新建	汉寿县	A1类通用机场建设		2023	2025	5	5	
3	虎形通用机场	新建	桃花源	A1类通用机场建设		2021	2022	3.5	3.5	
八	常德市交通运输应急指挥中心信息化建设					2021	2022	0.3	0.3	