

大冶市综合交通运输体系 “十四五”规划

(报审发布稿)

二〇二二年十月

目 录

一、发展环境	1
(一) 发展基础	1
(二) 存在问题	3
(三) 形势要求	4
二、总体要求	7
(一) 指导思想	7
(二) 基本原则	8
(三) 发展定位	9
(四) 发展目标	9
三、打造高品质综合交通基础设施网络	11
(一) 完善综合运输大通道	11
(二) 优化综合交通网络	12
(三) 打造多层次一体化客货运场站体系	20
四、构建高品质运输服务体系	22
(一) 构建便捷舒适的客运体系	22
(二) 打造经济高效的货运服务体系	24
五、强化智慧绿色平安交通建设	27
(一) 打造先进适用的智慧交通	27
(二) 打造集约低碳的绿色交通	27
(三) 打造完善可靠的平安交通	28
六、推进行业治理现代化	30
七、保障措施	30

交通运输是国民经济中的基础性、先导性、战略性产业和重要的服务型行业，是现代化经济体系的重要组成部分，是构建新发展格局的重要支撑，是服务人民美好生活、促进共同富裕的坚实保障。为加快建设交通强国，构建现代化综合交通运输体系，支撑大冶市“双区引领、五园支撑、多点开花”的全域发展格局，助力黄石全国性综合交通枢纽建设，深度融入武汉城市圈同城化发展，依据省、市相关综合交通规划和《大冶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》，制定本规划。

一、发展环境

（一）发展基础

“十三五”期，大冶交通在市委、市政府领导下，充分发挥交通运输“先行官”作用，以重点项目为抓手，不断完善“三纵一横”通道布局，提高国省干线网络效率，打造客货运枢纽网络体系，全面推进“四好农村路”建设，截至2020年完成投资134亿元。“十三五”期交通运输发展取得了显著成绩，较好地完成了“十三五”重点任务，综合交通运输体系初步建成，为大冶市经济社会高质量发展提供了有力支撑。

1.交通基础设施建设成果显著。一是公路基础设施发展不断完善，大冶市“十三五”期间高速公路里程达84.7公里，G45大广高速和S78蕲嘉高速在境内纵横交汇，初步形成“十”字形高速公路主骨架，有效带动了大冶市经济社会的发展；普通国、省干线覆盖范围广泛，总里程达到291.252公里，G106京广线、G316长同线、S201中大线、S314、S315等国省干线建成通车，全城“半小时交通圈”基本形成，实现市域范围内“半小时”互通；农村公路高质量发展迈出新步伐，“十三五”末农村公路里程达2631.221公里，实现了铺装率100%、通自然村率100%、列养率100%、农村公路管养机构设置率100%、行政村通客车率100%等多个100%指

标，基本实现了农村公路“建管养运”协调发展，有力地促进了乡村振兴战略实施；大冶市被评为“四好农村路”全国示范县，陈贵、茗山、灵乡、保安等4个乡镇被评为全省“四好农村路”示范乡镇。二是铁路运输能力不断加强，武汉至九江客运专线建成开通运营，武石城际铁路并入武九高铁。武石城铁、武九客专、昌九城铁共同组成了中部地区的首条跨越省际的城际铁路线，将城市之间城际铁路、高速铁路连接起来，实现线路“联运”，武汉城市圈、环鄱阳湖城市群、长株潭城市群等长江中游城市群正式迈入“两小时经济圈”，为经济社会发展提供有力支撑。三是客货运场站布局持续优化，现有公路客运站7个、铁路客运站2个，较好地满足了本地区物资流通及群众安全便捷出行；现有铁路货运站4个、重点物流企业5家，另有多个物流中心、物流园区正开展前期工作，货运效率大幅提升。

2.运输服务水平不断提高。伴随着“四好农村路”示范建设的开展，城乡客运一体化水平显著提高，并逐步向城乡公交一体化发展。全市实现了行政村100%通客车，城乡客运覆盖范围和服务水平均得到较大提升。截至2020年，全市共有公交线路31条，营运里程415.4公里，日客流量5800余人次，拥有新能源公交车337台，出租车600台。覆盖了市区及还地桥、东风农场等乡镇。此外，还开通了供学校夜间通勤的特色公交。

3.交通运输建设理念逐步优化。一是安全应急保障能力不断提升，“党政同责、一岗双责、齐抓共管”全面落实，监管体系更加完善，大力推进科技兴安，安全监管的科技化、信息化水平和工作效能不断提高，“两危一客”运输车辆得到全方位动态监管，安全监管制度不断完善，道路运输事故死亡人数逐年下降。二是绿色交通发展水平不断提升，大力推广新能源公交车辆使用和充电桩建设。三是信息化水平不断提高，全市出租车、客运、危化品运输和旅游车辆的信息化管理逐步加强，建设全市交通云服务、旅游公共信息服务平台，加快推进工业物联网应用示范，大力发展智能制造。

（二）存在问题

虽然全市交通运输取得了长足发展，但随着“长江经济带”等重大区域发展布局战略的提出，以及大冶市加快融入区域协同合作发展布局，实现高质量发展的要求，大冶交通运输仍存在需要改进的地方，主要体现在以下几个方面：

1.基础设施建设尚不能支撑大冶融入“长江经济带”与“武汉城市圈”，交通融合发展尚未形成。虽然横连东西、纵横南北的综合交通运输通道格局基本形成，但仍存在交通基础设施发展不平衡不充分的问题，突出体现在“小通大不通”、大循环交通格局尚未形成。一方面，市域内部公路通达较好，但对外通道仍存在不足，尤其是西部地区交通存在短板，对外联系只有S315和罗金线，“大不通”现象凸显，比如连接咸宁、武汉江夏区的公路主要以农村公路为主，以国省干线为主的大循环通道格局尚未形成，一定程度上制约了大冶的对外辐射效应。另一方面，“交通+旅游”的大循环格局尚未形成，大旅游交通圈有待进一步确立，交旅融合发展亟待推进。同时，城市道路与公路衔接有待优化，过境交通对城市内部交通影响较大，容易出现“瓶颈路段”，影响整体路网效率和安全。此外，黄石临空经济区和黄石新港的疏港通道承载能力不足问题突出，难以满足未来地区产业运输需求。

2.客货运场站布置未融入综合交通枢纽体系。客运场站方面，虽然大冶境拥有大冶北站、黄石站等客运场站，但境内还没有实现无缝换乘的综合交通客运枢纽，联程运输水平有待提高。西南部客运场站建设严重滞后，多个乡镇没有客运站场。货运场站方面，物流园区建设发展理念较为落后，缺乏现代物流理念和信息化管理；多式联运刚刚起步，大量散货运输需要穿行城市道路，对城市总体开发、交通、环境影响较大。客货运场站运营单一，客运、货运、邮政、公交集约发展格局尚未形成，客货运资源调配欠合理，全市综合交通枢纽尚未形成，客货运场站融合发展水平较

低，客运场站也未达到乡镇 100%覆盖。

3.运输服务发展缓慢，运输方式均衡性差，尚未形成差异化、多样化的运输方式。公共交通尤其是城乡客运一体化发展缓慢，站场环境、车辆状况、安全管理等方面亟待提高。多式联运水平有待进一步提升，“公转铁”力度有待进一步加强。公路港发展滞后，国省干线沿线服务区、加油站建设跟不上运输通道发展需要。既有铁路、水运资源亟待整合利用，与黄石新港、黄石临空经济区的衔接不畅，不能充分发挥既有存量和未来增量优势。

（三）形势要求

1.“新发展格局”“长江经济带”“一带一路”等国家战略实施，为大冶加强对外互联互通带来新机遇。

“新发展格局”“一带一路”“长江经济带”等战略是党中央、国务院统筹国内国际两个大局、推动区域协调发展、谋划全方位对外开放的重大决策部署。黄石地处长江中游地区，是长江中游城市群区域性中心城市、全国性综合交通枢纽、武汉城市圈同城化发展示范区，大冶地理地处中国第四大核心增长极—长江中游城市群“中三角”腹地，是黄石市对外通行的重要门户。面对多重叠加的区域性发展机会，大冶应积极布局对外运输通道，完善公路、铁路等基础设施建设，加强与周边城市的互联互通，提高对长江中游城市群的辐射能力，以互联互通引领区域发展，以便捷服务促进经济繁荣，在国家战略实施中贡献“大冶力量”。

2.建设交通强国新征程逐步开启，对构建现代化综合交通体系提出新要求。

《交通强国建设纲要》强调交通发展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变、由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，提出构建“安全、便捷、高效、绿色、经济”的综合交通运输体系。《国家综合立体交通网规划

纲要（2021-2050年）》要求加强地上、地下、水上、空中各种运输方式的立体互联，并确立了黄石全国综合交通枢纽城市地位。大冶交通要以《建设纲要》和《规划纲要》为引领，充分发挥区位优势，重点加强各种交通运输方式内部融合以及交通运输与其他外部发展要素融合，努力在“打造全国性综合交通枢纽”上争当“强支点”，全面对接武汉公路网和轨道交通网、全面对接鄂州花湖机场，完善外连鄂州花湖机场、武汉光谷，内连黄石主城区、黄石经开区、下陆区、黄石新港的交通快速干线，完善连通市域铁路网，支撑黄石建设“空、铁、水、公”多式联运立体交通运输体系。

3.省、市区域发展布局，为大冶综合交通体系布局提出新思路。

随着湖北“一主引领、两翼驱动、全域协同”区域经济布局的推进，黄石也必将发挥“两带”效应，深度融入武汉城市圈，全方位打通连接武汉、鄂州、黄冈、咸宁通道，特别是与光谷科创大走廊和鄂州花湖机场联系。大冶是武汉城市圈冶金建材走廊的重要支点，是黄石市对外通行的重要门户，是武鄂黄黄一体化战略的中心地区，也是黄石市“全市域交通一体化”的重要节点城市，“十四五”时期要充分发挥大临空、大临港优势，抢抓鄂州花湖机场建设重大发展机遇，进一步推进黄石临空经济区建设；积极对接光谷科技创新大走廊和黄石新港，打通连接至大冶城区、大冶湖高新区和各乡镇的通道，为大冶市加快融入区域协同合作发展布局，加快构建开放发展新格局，实现跨越式发展带来新契机。

4.“双区引领、五园支撑、多点开花”的区域发展布局为完善综合交通运输体系提供了新契机。

大冶市紧扣一体化和高质量发展要求，加快构建“双区引领、五园支撑、多点开花”的全域发展格局。以大冶湖国家级高新区和黄石临空经济区为主战场，打造引领大冶高质量发展的“双核引擎”，成为光谷科技创新大走廊的重要节点。推动双区互通、五园统筹、多点串联，向东融入黄石“一心两带”，向北衔接鄂州花湖机场，向西融入光谷科技创新大走廊，承

接科研创新产业转移，成为光谷协同创新示范区。

大冶作为环大冶湖发展核心组成部分，沿江高质量发展带、临空创新发展带的重点区域，在新契机下应整合各类交通资源，强化各种交通方式的有效衔接，加快推进综合客运枢纽和货运枢纽建设，实现旅客便捷换乘和货物高效换装。以“便民、利民、惠民”为根本出发点全面提升多元化的客运服务水平，推进公路、铁路发展，优化公共交通设施结构和服务网络；推动货物多式联运发展，促进现代物流业发展，提高物流效率、降低物流成本。

5.持续实施乡村振兴战略，全面推进“四好农村路”建设，为大冶交通基础性、服务性、战略性提出新任务。

实施乡村振兴战略，是党的十九大作出的重大决策部署，是决胜全面建成小康社会、全面建设社会主义现代化国家的重大历史任务，是新时代“三农”工作的总抓手。农村公路作为农村地区基础性、先导性、服务性和战略性产业，对乡村振兴具有很强的服务、保障和引领作用。因此，大冶交通要紧扣区域发展布局，充分发挥先行官作用，深化供给侧结构性改革，完善路网结构，强化路网承载力，着力提升内部品质交通建设，推进巩固拓展脱贫攻坚成果与乡村振兴有效衔接，助力大冶经济社会高质量发展。

6.运输服务需求变化，对均等化、差异化运输服务提出新期待。

建设人民满意交通是交通运输发展宗旨所在，满足人民对美好出行的向往是交通运输的奋斗目标。目前，随着经济社会发展，交通运输需求也逐步发生变化。从出行需求看，人民正从“走得了”向“走得安全、走得便捷、走得舒适”转变，必要出行将逐步减少，非必要出行将进一步增加，个性化、多样化需求将进一步提升。高铁、民航、小汽车出行占比不断提升，高价值、小批量、时效性强的货物运输需求攀升。而随着老龄化时代的到来，对运输服务水平要求将更高，对普惠化、均等化服务水平将提出

更高要求。因此大冶交通要提高服务意识、提升运输服务质量效率，既要做好基础性、普惠性、公共性的运输服务，构建多层次、大容量公共交通系统，缓解城市交通拥堵，满足广大人民群众便捷、经济出行的需要，又要提供高端化、个性化、多样化的运输服务，发展绿色交通、智慧交通和共享经济，不断提升出行服务体验。

7.新一轮科技与产业革命方兴未艾，“新基建”将成为交通发展新热点。

随着经济社会向信息化、数字化、智能化、网络化的全面转型，人们的生活、生产方式发生着重大变革。全球新一轮科技革命、产业变革方兴未艾，不断催生新产业新业态新模式，将全方位改变人们的生活方式和出行模式。同时，新一代信息技术、制造技术、新能源等技术飞速发展，在交通运输方面催生了重大技术变革，新基建将成为下阶段交通运输发展的重点和热点。对此，大冶交通应加快新一代信息技术应用，加强“新基建”项目储备和建设，提升智慧交通水平。

二、总体要求

（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历次全会精神，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。紧紧围绕交通强国战略和湖北省“一主引领、两翼驱动、全域协同”区域经济布局，紧扣黄石市“一心两带、多点支撑、全域一体”区域协调发展布局和大冶市“双区引领、五园支撑、多点开花”的全域发展格局。立足新发展阶段、贯彻新发展理念、融入新发展格局，以转型升级、高质量发展为主题，依托长江经济带发展、促进中部地区崛起、武汉城市圈同城化发展等重大区域发展布局战略，以构建综合交通运输走廊和交通枢纽为主线，以优化路网结构、提升路网等级、发展高品质客运、现代物流为主攻方向，以信息化、

科技和人才为保障，强化运输通道功能，补齐综合立体交通短板，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。

（二）基本原则

稳中求进，适度超前。坚持稳中求进的工作总基调，按照适度超前的方针，实现基础设施能力适度超前配置，重点为经济社会的发展提供交通运输保障，全面提升交通运输对经济社会发展的支撑保障，强化交通的先行引领作用。

目标明确，重点突出。全面贯彻党的“十九大”精神，落实创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，建设好联系城乡、服务居民出行的重要纽带，力争实现城区公交新能源化、城乡公交一体化。重点加强西北地区通道建设及南部山区旅游公路建设，补齐大冶交通运输短板。

服务优化，提质提品。把保障和服务民生作为出发点和落脚点，构建具有包容性、广泛服务于各种社会群体的运输服务系统，突出交通运输行业的服务属性，着力提升交通运输服务水平及城市品质内涵，努力实现“人便于行、货畅其流”，支撑“国家卫生城市”及“国家森林城市”的创建。

统筹协调，融合发展。把统筹协调作为根本方法，在推进综合交通运输建设过程中，统筹各种运输方式发展，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率；统筹建设、管理、养护、运营，建立农村公路建管养运的“大冶模式”；统筹区域、城乡交通运输协调发展，推进交通运输基本公共服务均等化，努力实现交通运输的民生普惠。

安全智能，绿色高效。坚守安全生产底线，将安全生产贯穿于交通运输发展各领域、全过程，全面提高交通运输生产的安全性、可靠性和应急能力。在交通运输领域推广信息技术利用，提高智能化信息化水平，建立基于矿产品服务的智慧物流中心。以资源环境承载力供给为前提，节约集约利用通道、土地等资源，促进交通运输资源循环利用和节能减排，加强生态保护和污染治理，努力建设资源节约型和环境友好型交通运输行业。

（三）发展定位

“十四五”期间，将以全面落实国家、省战略目标为主题，以打造武汉城市圈核心区域，融入黄石国家综合交通枢纽城市，打造鄂东区域交通枢纽城市，配合大冶市跻身百强县第一方阵为主线，优化路网布局、完善交通网络、构建高品质多式联运体系、促进“交通+产业”的融合发展、建设绿色智慧平安的交通系统。

大冶市地处长江经济带和长江中游城市群中心地带以及武汉城市圈紧密圈层，向北连接鄂州、向西对接武汉，是鄂东重要战略节点城市和“武鄂黄黄”城镇连绵带的中部核心城市。大冶市应抓住“一带一路”、交通强国、综合立体交通网规划等战略机遇，积极推进交通基础设施建设，加强与黄石新港、武汉光谷的对接，主动融入长江中游城市群建设和武汉城市圈同城化发展，打造鄂东地区重要战略交通枢纽城市、全国商贸物流枢纽城市。构建对外联系大通道，并带动辖区内各节点高效互联，形成快速网、干线网、基础网协调发展的综合交通运输网络，重点推进对接湖北省国际物流核心枢纽，打造“30分钟”临空经济圈，并结合大冶先进制造业高地的优势，巩固大冶市全省县域经济高质量发展排头兵、鄂东转型发展领头羊的地位，为黄石打造全国性综合交通枢纽和武汉城市圈同城化发展示范区提供坚实支撑。

（四）发展目标

1.总体目标

到2025年建成安全、便捷、高效、绿色、经济的综合交通体系，推进“大冶0.5-1-3-5小时出行圈”建设；突出区域协调与空间对接，快速铁路网、高速公路网基本建成；普通铁路网、普通国省干线公路网更加完善；互联互通、畅安舒美的农村公路格局全面发展；城市综合交通枢纽及客货运站场布局基本完善；基本建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，为推进大冶市经济社会高质量发展做好支撑。

2.具体目标

（一）“内快捷、外畅通”的综合交通网

到 2025 年，建成 5 小时通达国内主要城市的高铁网、3 小时通达长江中游城市群的高速公路网、1 小时通达“武鄂黄咸”的干线公路网、半小时覆盖全市域的城乡高效配送网。建立“两纵两横两联”的高速公路网、“四纵四横”普通国省公路网和广泛的农村公路网，形成“一带一横两支”的铁路发展布局。

（二）绿色、便捷、舒适的运输体系

到 2025 年，基本建成“综合客运枢纽、一般客运站、综合服务站及农村客运候车亭”的多层次、网络化、高效益、广辐射的客运站体系，积极创建湖北省全域公交县。建成更具规模、高效便捷的城际快速运输服务网络，建成由城际铁路、高速公路、城际快速路等方式构成的城际快速服务网络，实现大冶市区内 10 分钟上高速公路、30 分钟上高铁（城际铁路），乡镇 15 分钟上高速；建成服务优质的城市客运服务交通网，实现中心城区 300 米范围内公交站点全覆盖，加密城市公交及城乡客运线路；实现客运资源的合理配置，公交和班线客运实行站场共用，优化提升农村客运的公交服务品质，推动城乡公交一体化发展。

（三）集约化、多式联运等先进的运输方式广泛运用

到 2025 年，形成以黄石临空经济区物流园为核心，罗桥、金湖、海虹等物流园为支撑的现代物流布局，全市物流园区承载能力进一步增强，货运企业更加集约化，多式联运等先进的运输方式广泛运用，运输装备技术更加先进，运力结构更趋优化，邮政快递服务更加高效便捷，社会物流总费用与 GDP 的比率及综合物流成本进一步下降，规模以上企业数量及营业收入进一步增加。

（四）交通与产业、旅游深度融合，服务乡村振兴战略

到 2025 年，持续加强乡镇与县城、乡镇与乡镇、乡镇与中心村之间

的联系，不断提升农村公路县乡道等级，打通乡村振兴的“脉络”。实现干线农村公路的提档升级，实现行政村通双车道 100%。完善大冶市 150 公里的美丽农村路建设，实现 3A 及以上景区通达双车道 100%。完善大冶市 100 公里产业路建设，构建通达便捷的基础公路网络。推进全市三级农村物流节点体系建设，持续加强四好农村路建设，为乡村振兴战略提供基础性、服务性、战略性的有力支撑。

（五）转型发展初具规模，可持续发展能力显著提高

安全监管和应急能力持续增强，安全运营水平显著提升。现代信息技术在交通运输各领域全过程深度应用，公众出行信息化智能化服务、货运与物流信息化和政务信息化水平显著提升，长途客运、城市公共交通、城市配送等公共交通服务领域智能化、新能源覆盖率达到 100%。绿色交通发展取得更大成效，可持续发展能力明显提高。

到 2025 年，安全监管能力、应急能力及安全运营水平显著提升，人才素养、精神文明建设水平及交通运输法治能力显著增强。正确处理好政府与市场、社会的关系，基本形成公众满意、事权清晰、权责一致、分工合理、运行高效、法制保障的交通运输治理体系。

三、打造高品质综合交通基础设施网络

（一）完善综合运输大通道

以黄石市“一枢、两廊、四港、九通道”的综合交通运输空间布局为指引，以大冶“双区引领、五园支撑、多点开花”的区域发展布局为抓手，结合国土空间规划布局、城镇带和产业带分布以及未来的发展需求，规划形成“两纵两横一联”综合运输通道布局。

一纵：武昌九通道

武九运输通道是湖北省福银综合运输通道的组成部分；通道贯穿大冶市域，是联系武汉、九江、南昌，直抵福州银川等地区和城市的快速交通走廊。目前，该通道包括武九客运专线、武九铁路以及 G106 等公路和在

建的武阳高速，并在远期谋划福银高铁大冶段建设。

二纵：大广通道

大广运输通道是湖北省京九运输通道的组成部分。通道贯穿大冶中部，向北连接黄冈、鄂州，并可延伸至北京；向南沟通赣北、赣西地区，可抵达广州，是大冶沟通南北的交通走廊。通道由高速公路、干线公路等组成，服务于省际之间的中长距离客货运输。目前，该通道主要运输线路包括 G45 大广高速、G316 等相关道路。

一横：机场高速通道

通道向东连接湖北国际物流核心枢纽，经黄石、鄂州向西南联通咸宁，打通咸宁、大冶及黄石铁山区与机场的物流、人员通道，通道包括在建鄂州机场高速公路、S348、S314 等相关道路。

二横：黄咸通道

黄咸运输通道沿大冶湖南横穿大冶，向西连接咸宁，并与武汉城市圈环线高速、京港澳大通道对接，向东连接蕲春，与沿江运输通道对接；该通道包含公路、铁路、水运、管道等运输方式，是大冶市联系咸宁、黄石港区、蕲春等邻近地区的重要运输线路。目前，该通道包含蕲嘉高速、山南铁路及 S315 等干线公路，“十四五”期规划咸宁至黄石货运专用铁路及大冶湖南岸疏港铁路，远期谋划蕲咸高铁大冶段建设。

一联：鄂咸通道

鄂咸高速自鄂州进入大冶市，于金牛镇与蕲嘉高速相接，是大冶西部乡镇联系鄂州等区域的重要通道。该通道包括鄂咸高速大冶段、S314 大冶段等。

（二）优化综合交通网络

1.完善公路网结构和功能

坚持“优化结构、完善网络、提升服务”为重点，竭力打造现代化的公路交通网络体系。

(1) 构建“两纵两横两联”的高速公路网

高速公路作为综合运输通道的重要组成部分，规划思路主要考虑以“增加通道、完善网络、提升服务”为根本任务，重点推进武阳高速、机场高速建设。随着重点工程建设的推进，大冶市高速公路将形成“两纵两横两联线”的路网布局，进一步提升大冶市与周边城市的联系。

“一纵”——大广高速

现状大广高速为大庆至广州高速公路，纵向穿过黄石市区、大冶、阳新，是大冶“大广运输通道”的核心组成部分，也是大冶联系南北向相关地区的重要通道。

“二纵”——武阳高速

在建武汉至阳新高速（大冶段）是规划的武南高速（武汉至南昌）的一部分。该高速公路自保安镇进入大冶市域，是大冶联系武汉、南昌等区域的重要运输通道，规划建设线路全长 51.035 公里。

“一横”——鄂州机场高速

为对接鄂州花湖机场，规划建设鄂州机场高速公路二期工程。该项目起于鄂州沼山镇，经保安、还地桥至鄂州碧石渡，规划里程约 30 公里。该高速是湖北物流核心枢纽集疏运体系中的主要高速通道，起于鄂州，经过黄石，通往咸宁。该通道连接了鄂州花湖机场与黄石临空经济区，满足临空产业园未来的客货运需求。

“二横”——蕲嘉高速

蕲嘉高速是黄石沿江港区重要的集疏运通道，沿大冶湖南横穿黄石北部地区，向西连接咸宁，并与武汉城市圈环线高速、京港澳大通道对接，向东连接蕲春，与沿江运输通道对接；该高速是大冶市联系咸宁、蕲春等邻近地区的重要运输线路。

“一联”——鄂咸高速

鄂州至咸宁高速公路（大冶段），境内全长 8 公里，自鄂州进入大冶

市，于金牛镇与蕲嘉高速相接，北段连接机场高速，是大冶西部城镇联系鄂州等区域及连接湖北国际核心物流枢纽的重要通道。

“二联”——黄石新港至武汉疏港高速

规划建设黄石新港至武汉疏港高速公路（大冶段），境内全长约 25 公里，规划方案起于黄石新港，经西塞山区、铁山区，由下陆区进入大冶还地桥镇境内，对接武阳高速和机场高速，是大冶联系黄石新港和武汉光谷的重要通道。

专栏 1“十四五”期高速重点项目

武阳高速：大冶市境内 51.035 公里，为南北向的高速通道。

鄂州机场高速二期工程：大冶市境内 30 公里，连接湖北物流核心枢纽，往西接鄂咸高速。

黄石新港至武汉疏港高速：大冶市境内约 25 公里，对接武阳高速和机场高速，连接黄石新港和武汉光谷，“十四五”期计划建设里程 5 公里。

（2）构建“四纵四横”普通国省公路网

普通国省公路作为的重要组成部分，立足大冶实际，认真谋划国省县道之间的互联互通，积极融入国家和省交通路网，全面构建 1 小时城市圈、半小时高速圈。国省干线新改扩建主要以“改造原干线、补充新干线、提升干线通达性”为根本任务。

“一纵”——S257、S348

该纵向通道由现状 S257 省道和规划机场经大冶至鄂州沼山一级公路（S348）组成，起于大冶市保安经毛铺向北沿大冶至鄂州沼山一级公路，进入鄂州碧石渡镇，经 S348 连接湖北核心物流枢纽，向南与 S201 省道相连。“十四五”期重点推进 S257 大冶市保安至毛铺段公路改建工程项目，远期谋划机场经大冶至鄂州沼山一级公路建设。

“二纵”——G316、S239

该纵向通道由现状 G316 及 S239 组成，G316 长同线起于与通山县交

界的阳新县龙港镇，大冶境内途径刘仁八镇、金山店镇、保安镇。G316于金山店镇与S239相连，向北经大冶至鄂州沼山一级公路往北与湖北物流核心枢纽对接。“十四五”期重点推进阳新军垦农场至大冶梅咀公路项目，远期谋划G316大冶市牛角垄湾至鄂州茅圻段改建工程。

“三纵”——S201

现状线路往北与核心枢纽对接，是大冶西部的金牛镇等直接通往黄石北部最快捷的通道。“十四五”期重点推进S201大冶市刘仁八至金牛段改建工程、S201大冶市刘子博至刘仁八段路面改造工程，适时开展S201金牛镇西畈老街段改线前期研究。

“四纵”——G106

G106京广线是连接北京和广州的国家重要的战略通道，现状G106京广线大冶段起于大冶市罗家桥街道，止于大箕铺镇，是途径大冶的第一条国道，对沿线经济社会发展作用巨大。“十四五”期重点推进G106黄石铁山至大冶段改建工程。

“一横”——铁东一级公路

该通道向西对接武汉光谷大道，连通黄石、鄂州至武汉外环，经大冶市东风农场、铁山木栏村，向东连接黄石市区。

“二横”——S314

S314连接西塞山、团城山、下陆、铁山，经G106、S239、S257与鄂州、武汉相接，该通道是西塞山区商贸物流对外主要通道。“十四五”期重点推进S314黄石铁山至保安段改建工程（大冶段）建设，谋划开展S314金牛镇区段改建项目。

“三横”——S349

该线路连接保安镇、金山店镇，中段与公铁枢纽、大冶客运枢纽站和大冶高新技术开发区对接，东部与山南铁路平行并直通西塞山工业区以及黄石综合客运东站，是大冶市东西向及连接武汉方向的主要通道。“十四

五”期重点推进 S349 大冶港湖至鄂州茅圻公路项目建设。

“四横”——S315

现状 S315 省道与蕲嘉高速平行，连接大冶灵乡汽车客运站，东部直达黄石新港枢纽，是黄石新港枢纽往西运输的主要干线公路。规划“十四五”时期完成大箕铺至金湖段的改建工作。规划实施东风路西延，与铜都大道平交，沿长流港向西经陈贵至灵乡，按一级公路标准建设，同步实施灵乡至金牛段改建工程，项目建成后将有效解决大冶横向交通不畅通的问题。“十四五”期重点推进 S315 大冶市大箕铺至金湖段改建工程（大箕铺段）、S315 大冶市大箕铺至金湖段改建工程（金湖段）、S315 大冶市金湖至灵乡段改建工程。远期谋划项目 S315 大冶市灵乡至金牛段改建工程。

专栏 2“十四五”期普通国省干线重点项目汇总

S257 大冶市保安至毛铺段改扩建：全长 29.4 公里，按照二级公路标准建设。

G316 阳新军垦农场至大冶梅咀公路：续建项目，大冶段长约 61.15 公里，“十四五”期计划实施剩余 5.5 公里，按二级公路标准设计。

S201 大冶市刘仁八至金牛段改建工程：“十四五”计划建成 7.6 公里，按照二级公路标准建设。

S201 大冶市刘子博至刘仁八段路面改造工程：全长 16.9 公里，按照二级公路标准建设。

G106 黄石铁山至大冶段改建：全长 41 公里，按照一级公路标准建设。

S314 黄石铁山至保安段改建（大冶段）：全长 34 公里，“十四五”计划建成 30 公里，按照一级公路标准建设。

S349 大冶港湖至鄂州茅圻段：全长 34.8 公里，“十四五”计划建成 28.84 公里，按照一级公路标准建设。

S315 大箕铺镇至金湖段改建（大箕铺段）：全长 5.6 公里，“十四五”计划建成 2.6 公里，按照一级公路标准建设。

S315 大箕铺镇至金湖段改建（金湖段）：全长 8.6 公里，“十四五”计划建成 6 公里，按照一级公路标准建设。

S315 金湖至灵乡段改扩建：全长 29.28 公里，十四五”计划建成 15 公里，按照一

级公路标准建设。

(3) 构建广覆盖的农村公路网

“十四五”期重点围绕大冶市“四好农村路”创建成果与乡村振兴战略的有效衔接，促进农村公路“建管养运”协调发展，为农业农村现代化建设提供更好保障。

——完善县乡干线公路

持续加强乡镇与县城、乡镇与乡镇、乡镇与中心村之间的联系，不断提升农村公路县乡道等级，打通乡村振兴的“脉络”。重点推进 X112 下傅线高家坳至下曹段、X120 刘坳线改造工程、X307 殷白线改造工程等乡镇通道建设，加强对国省高线衔接，提升县乡干线服务水平。

——乡镇对外双通道

“十四五”期规划 X104 陈长线、X110 陈灵线、X122 刘芭线改建工程，对原有道路进行提级改造，按三级公路技术标准建设，共计 56 公里。

——农村公路提档升级

“十四五”期间，大冶市对辖区内 300 公里农村公路进行提档升级，包括路面加宽、提级改造等，完善路网布局，加强与其他道路的衔接，进一步提升道路通行能力及服务水平。

——行政村通达双车道公路

大冶市尚未通达双车道公路（双车道按路面宽度 4.5 米及以上、路基宽度 5.5 米及以上）的行政村约 34 个，拟建设规模 62 公里，“十四五”末预计所有行政村通达双车道公路。

——生命安全防护工程

重点围绕加强农村公路标志标线、防护设施、警示设施等安全防护设施建设，完善大冶市 500 公里的农村公路安保工程。

——农村危桥新改建

“十四五”期，大冶市应按照省政府专项行动要求，精心组织，强力

推进，确保按计划高质量完成“三年消危”行动目标任务。项目重点围绕农村公路危桥的拆旧新建等方面的内容进行展开，完成大金省道栖儒桥、大箕铺镇等地共计 450 延米危桥改建项目。

——旅游公路

“十四五”期间，大冶市全力打造国家全域旅游示范区、国家历史文化名城、全国养生养老示范区、武汉城市圈“生态旅游新区、养生养老新城”，结合休闲农业、红色文化、青铜文化、鄂王文化、古建文化、白茶文化，大力推进全域旅游。重点对保安湖、铜绿山、金盆山三大旅游片区以及南部地区进行规划，通过对大冶市旅游景点附近的道路进行提升改造，提高旅游景区附近畅通水平，为旅游发展提供基础支撑。“十四五”期重点推进环大冶湖旅游公路、七峰山-黄坪山旅游公路环线及连接线、黄石市保安湖生态旅游支线公路、殷祖南山至刘仁八金柯公路改造工程、环杨桥水库旅游公路建设等项目。

——美丽农村路、产业路建设

完善大冶市 150 公里的美丽农村路建设，对农村公路进行刷黑，并持续推进“四好农村路”示范建设，按照“实、安、绿、美”的标准打造美丽农村路，完善大冶市 100 公里产业路建设。

——村组道路硬化工程

硬化通 20 户以下村民小组道路 100 公里。

2. 优化铁路运输通道布局

为完善铁路对外运输通道布局，补齐大冶市东西向铁路运输短板，加强与咸宁及黄石新港的联系，规划形成“一带一横两支”的铁路发展布局。

“一带”——武九铁路、武九高铁、福银高铁

现状武九铁路为最高时速 200km/h 的客货共线铁路，目前日均开行客车 24 对，货车 20 对，能力有一定富余。现状武九高铁为时速 250km/h 客运专线，目前日均开行客车 43 对，能力富余较大。远期谋划福银高铁武

九新通道建设，线路设计时速 350km/h。

“一横”——铜大线、咸宁至黄石货运专用铁路、大冶湖南岸疏港铁路、咸宁至黄石至蕲春高铁

铜大线起于铜山村经大冶市区汇入武九铁路；咸宁至黄石货运专用铁路起于咸宁，于金牛镇进入大冶境内，与铜大线接轨，大冶市境内全长约 40 公里。其中，咸宁至黄石货运专用铁路与大冶湖南岸疏港铁路共同构成咸宁至黄石新港货运专线。此外，大冶市目前缺乏横向对外的客运通道，远期规划建设咸宁-大冶-蕲春高铁，构成横向沟通咸宁方向和安庆方向的铁路客运通道，规划建设路线 83 公里。“十四五”期重点推进咸宁至黄石货运专用铁路、大冶湖南岸疏港铁路项目建设。

“两支”——铁灵线、山南铁路

铁灵线主要服务于大冶矿区，铁灵线起于灵乡镇，经金山店镇到达铁山区汇入武九铁路；山南铁路主要服务于沿江港区。

除此之外，“十四五”期还将推动铁路站点改扩建及铁路平改立项目，其中大冶北站改扩建工程建成后将有效提升大冶北站通行能力，对进一步改善城市面貌、增强城市综合承载能力和聚集能力等方面具有重要意义。铁路平改立项目将与公路在地面的交叉更改为立交桥式交叉，不仅能够降低事故发生概率，还可减少设备和人工开支，在提升居民出行体验的同时，进一步构建内畅外联、融合发展的格局。

专栏 3“十四五”铁路重点项目

- (1) 大冶湖南岸疏港铁路：“十四五”期计划建设里程 2 公里。
- (2) 咸宁至黄石货运专用铁路：“十四五”期计划建设里程 12 公里。
- (3) 大冶北站改扩建工程：计划投资约 2.1 亿元。
- (4) 铁路道口平改立：计划投资约 1.6 亿元。

3.完善水上旅游基础设施

大冶市依托长江航运上溯宜昌、重庆，下至南京、上海，距国家一类

开放口岸黄石港水运码头 20km，紧邻黄石新港辐射范围。大冶依靠优越的地理位置，为其发展带来更多机遇。“十四五”期重点推进大冶湖水上搜救基地、大冶湖水上生态旅游工程、大冶湖水上旅游码头建设。远期谋划杨桥水库航道建设，提升旅游开发能力。

专栏 4“十四五”水路重点项目

(1) 大冶湖水上搜救基地：建设1处海事执法基地，购置1艘海事执法艇。

(2) 大冶湖水上生态旅游工程：疏浚湖区段IV级航道20公里，新辟进港IV级旅游航道10公里。

(3) 大冶湖水上旅游码头：结合大冶湖生态旅游航道开发工程，同步建设7个旅游客运码头。

(三) 打造多层次一体化客货运场站体系

1. 打造便捷高效的客运场站体系

基本建成“综合客运枢纽、一般客运站、综合服务站及农村客运候车亭”的多层次、网络化、高效益、广辐射的客运站体系。“十四五”期，全市计划建设3个综合客运枢纽项目，重点衔接武黄城际铁路和武九客运专线，打造多种交通方式有效衔接的综合客运枢纽，同时开展城乡客运公交化改造，实现城乡公交一体化，推动全市综合交通运输体系建设。

——完善综合客运枢纽建设

“十四五”期重点推动大冶市城乡综合客运站续建工程、大冶市交通客运枢纽站新建工程、黄石临空区中心客运站新建工程等项目。

——加快乡镇公交首末站建设

“十四五”期计划实现城乡公交一体化，通过收购、整合现有农村客运车辆，开通城区至各乡镇的公交线路，使城乡居民同享交通运输均等化基本服务。

——推进乡镇客运站建设

结合茗山乡重点打造芳香特色小镇，东风农场重点打造生态康养休闲

旅游示范区、光谷东科教新区，刘仁八镇重点打造全域旅游特色镇、绿色发展示范镇所带来的客货运需求，同时考虑乡镇距离城区较远，不宜建设城乡公交首末站，规划建设乡镇客运站。

专栏 5“十四五”客运场站重点项目

- (1) 大冶市城乡综合客运站：续建项目，规划等级为二级客运站。
- (2) 大冶市交通客运枢纽站：新建项目，规划等级为二级客运站。
- (3) 黄石临空区中心客运站：新建项目，规划等级为二级客运站。
- (4) 公交首末站：新建项目，计划投资8000万元。
- (5) 茗山乡客运站：新建项目，规划等级为三级客运站。
- (6) 刘仁八镇客运站：新建项目，规划等级为三级客运站。
- (7) 东风农场客运站：新建项目，规划等级为三级客运站。

2.建立融合完善的货运场站体系

发挥临空临港区位优势，着力打造现代物流集散地。依托湖北国际核心物流枢纽、长江航道、武九铁路、武阳高速、沪渝高速、蕲嘉高速等交通基础设施，发展矿产品等大宗商品、白酒交易市场、提供现货交易、电子商务、物流信息等服务。推进物流业与制造业、商贸业、现代农业融合发展，形成城区中央商务区、乡镇商务中心和各类市场布局合理、设施完善的现代化市场流通体系，加快海虹物流园、黄石临空经济区综合物流园、乾爻达物流园等项目建设。“十四五”期，积极构建以临空经济区物流园为中心，罗桥、金湖、海虹等物流园为支撑的现代物流布局。

专栏 6“十四五”货运场站重点项目

- (1) 海虹物流园：续建项目，占地面积约173亩；
- (2) 罗桥物流园二期：续建项目，园区面积300亩；
- (3) 佰鲜都农副产品冷链物流园：续建项目，位于大冶市金桥村，占地面积约272亩；
- (4) 宏通物流园：续建项目，位于大冶市金湖街办辖区金山林场内，G45高速出入口处，占地面积约300亩；

(5) 黄石临空经济区综合物流园：新建项目，项目规划占地600亩；

(6) 乾爻达物流园：新建项目，项目规划占地100亩；

(7) 保安镇物流园：新建项目，位于大冶市保安镇。

四、构建高品质运输服务体系

(一) 构建便捷舒适的客运体系

1. 构建完善的快速客运网络

依托鄂州花湖机场、干线铁路和高速公路，加快建设“管理规范、服务优质、衔接顺畅、快捷高效”的城际快速客运网络，协调上级主管部门在旅客流量较大、且旅行时间较短的城市之间开行城际直达旅客列车，并逐步实现城际列车的公交化运营。一是开通大冶至周边重要城市的快速客运。积极发展大冶至武汉、九江等周边重要城市的快速客运班线，充分发挥铁路、公路不同的服务优势，强化多种运输方式协同互动。二是大力发展城市内部快速客运。以大冶市综合客运枢纽站和大冶市综合客运站为依托，实现大冶至黄石、阳新及市域内其他乡镇的城市内部快速客运及旅游专线，并配套建设公交停车场和候车亭等附属设施，大力提升大冶市客运服务水平。

2. 完善发展高质量公共交通

一是加快城区公交新能源化，将原有的老旧的传统能源公交车置换成新能源的公交车，实行无人售票，统一管理、统一调度、统一标识、统一维保、统一充电。二是加强枢纽场站建设。重点推进公交场站建设，依托大冶交通综合客运枢纽站的建设，快捷接驳城际客运、铁路以及城市公交，完善对外交通和市内交通的衔接。三是拓展常规公交服务领域。通过建设公交专用车道、开通大型企事业单位和机关单位通勤班车、构建社区公交支线微循环网络等措施，提高公交线网的可达性。四是提升公交行业管理水平。按照集团化发展思路，进一步提高企业管理水平，积极推进公交企业成本规制及补贴办法和绩效考核办法的落实，建立公交票制票价定

期调整机制，建立多层次、差别化的价格体系，增强公共交通吸引力。

3.推进城乡客运一体化发展

一是积极推进城乡客运班线公交化改造。对于大冶西部地区重点乡镇及道路通行条件良好的地区，鼓励城市公交线网延伸或客运班线公交化改造，优化场站布局。对于山区人口较少且相对分散的偏远地区，鼓励开展预约、定制式等个性化客运服务。二是推进城乡客运结构调整。引导农村客运班线采取区域经营等灵活方式运营，探索开行隔日班、周班、节日或赶集班等固定或非固定班次，采用城乡公交、区域经营班车、循环运行、预约响应客车、设置临时发车点等组织形式，提升农村客运组织模式灵活性、适应性。三是提升乡村旅游交通保障能力。加大公共交通支持乡村旅游发展力度，积极拓展“运游一体”服务，加快改善农村特色产业、休闲农业和乡村旅游等的交通条件，积极支持金牛镇、刘仁八镇、殷祖镇等生态旅游、红色旅游等特色旅游区域开通乡村旅游客运线路。

4.探索创新高效的发展模式

根据市场需求，指导道路运输企业优化客运班线班次，调整车型配置。紧密结合武九客专等线路的铁路车次时刻，鼓励客运企业通过既有客运班线调整起讫点等方式，开通铁路快线和短途驳载，与其他运输方式建立有效的协同联动，形成优势互补、差异化服务的运输网络。根据需求可开行社区接驳公交、高峰通勤班车、定制公交等特色公交服务模式。同时补充完善城市公交服务形式，结合主干道与大客流集散点的情况，增加区间车、大站快车，提高断面客流及时疏散能力，建立城市公共交通多元化服务网络。同时借助“互联网+”，从掌上购票、扫码上车等技术手段促进行业品质升级。

5.建立规范标准的运营体系

逐步放开传统的线路行政审批，对道路客运企业的资质评定要引入社会群众和第三方的意见，对优质服务、运输安全的道路客运企业要开放线

路资源，通过市场机制实现道路客运企业的优胜劣汰。面对客运站公益性较强的属性，将农村客运发展资金根据上级相关规定纳入财政预算，用于农村客运运营补贴，确保农村客运正常运营。行业管理部门要制订完善交通运输行业数据交换与共享的标准，提升行业数据资源开放共享程度，为实现企业资源和旅客需求的精准匹配建立大数据系统支持。

6.完善服务设施的配套建设

随着普通国省干线公路在路网中的作用和地位的变化，服务区作为公路交通运输体系的基本组成部分，其作用更加多元化。相较于高速公路成熟的服务设施体系，大冶市普通国省干线公路服务设施相对较少，随着公路的发展和人们出行需求的多样化，规划在部分国省干线沿线根据实际条件增设服务区、停车区、公厕等配套便民服务设施。此外，根据《加快推进公路沿线充电基础设施建设行动方案》要求，推进普通国省干线服务区、沿线停车场及农村公路沿线交通枢纽、公共停车场等场所的充电基础设施建设，统筹利用存量土地资源和停车位，优化充电基础设施布局，提高服务效能。

（二）打造经济高效的货运服务体系

1.加快建设物流枢纽

调整物流产业布局，积极对接湖北国际物流核心枢纽和黄石新港，通过整合和建设一批物流园区来引导物流企业集聚，形成层次分明、功能完善、定位清晰的现代化物流产业空间布局。重点完善海虹物流园、黄石临空经济区物流园等物流枢纽，提升园区服务功能。完善新增物流园区控制性详细规划，对物流业发展需求预留空间。

2.积极探索发展模式

一是积极发展多式联运。加快建设公铁联运的“运营高效、标准化、流程化”的货物多式联运服务系统，进一步提升货物运输组织水平。盘活大型工矿企业既有存量铁路资源，通过统一调度、库场集约化整合、信息

平台共享共用，实现多种运输方式间的无缝衔接。推进大宗散货、集装箱、汽车滚装多式联运，积极发展铁路驮背运输、半挂车滚装运输、卡车航班等多式联运组织形式。大力发展甩挂运输，培育规模化、集约化、网络化甩挂运输等企业。**二是**促进联运枢纽协同协作。持续推动枢纽间协调发展，建立多部门联动机制，推动公路、铁路、物流企业加强合作，成立联合体协调联运过程，实现公路、铁路集装箱联运全过程物流信息有效共享。推进集装箱公铁联运在“一单制”运输模式上实现率先突破，推动建立稳定的横向跨区域集装箱公铁多式联运服务网络，针对不同用户需求制定“零担拼箱”、“随到随发”等灵活运输方式，提高多式联运市场占有率和覆盖范围。

3.不断扩大市场主体

一是培育第三方物流企业。鼓励有条件的企业整合现有物流资源，通过组建物流集团、设立物流联盟等方式，壮大经营规模、提升服务水平、提高整体效益。支持本土企业与国内外有实力的大型第三方物流企业合作，应用其先进的管理技术和团队与大冶市的仓储、运输企业开展深层次合作。**二是**引导企业转型升级。结合国家推动物流创新发展等有关政策文件，开展全市现代物流业创新提质工作，引导企业走专业化、规模化发展道路，支持企业向多式联运等先进运输组织模式发展，引导传统物流企业转型升级，延伸物流服务链，向客户提供高效优质物流服务。

4.协调发展城乡物流

一是推进农村物流体系建设。按照县、乡（镇）、村三级网络构架及“多站合一、资源共享”建设模式，推进全市三级农村物流节点体系建设。充分整合利用农村物流综合服务站、乡镇快递超市、“村邮站”、村级供销服务社等既有设施，建成统一挂牌的村级农村物流网点；深入实施“快递进村”工程，整合邮政、供销、商贸、快递、交通等物流资源，提升节点综合服务能力，打造农村30分钟便捷生活圈。**二是**加快城乡物流一体

化。完善城乡物流配送体系，加大公用型城市配送节点建设扶持力度；逐步开展城乡物流试点示范工作，加强管理经验推广应用，推进城乡物流一体化发展；创新城乡配送模式，鼓励发展统一配送、夜间配送等配送模式，积极发展同城配、落地配、入宅配等新业态。

5.推进智慧化、标准化建设

一是加大智慧物流投入。推动“数字+服务”协同发展，培育发展平台经济，激活智慧物流等新增长点；通过智能硬件、物联网大数据等智慧化技术，提高物流系统分析决策和智能执行的能力；推进政府物流数据开放共享、提升社会数据资源价值、建设数字经济安全保障体系。二是推进物流标准化发展。促进货运设备、仓储设施、搬运设施等基础物流设施、设备的标准化；促进物流流程中运输、仓储、装卸、搬运、流通加工等过程中标准之间的配合，提高物流作业效率，鼓励重点物流园区、骨干物流企业采用集装技术及单元化装载技术，提高带托运输比例；促进集车辆监管、交通诱导、指标统计、绩效评价等功能为一体的城市共同配送监管平台的建设，巩固提升城市配送运行效率与管理水平。

6.提升创新驱动水平

一是建设物流公共信息平台。加强政府部门与行业协会、科研机构、企业合作，鼓励有实力的信息技术企业在城市核心区投资建设市级物流公共信息平台。二是推进管理体系创新与应用。物流企业应在国家法律法规整体架构的基础上，结合经营情况和服务方式的变化对企业的安全制度进行相应的修改、创新、完善，形成企业安全制度。缔结物流战略联盟，通过合作成为核心企业长期的、稳定的战略伙伴，以供应链的整体优势参与国内、国际竞争。

7.开拓新型邮政体系

依托现有邮政网络体系，构建农村E邮电商服务平台、邮政邮件处理物流中心农村末端物流网。加快交邮深度合作、快递品牌合作、邮政快

递企业合作，建设乡镇邮政及快递综合服务平台。统筹利用村级公共资源，将村邮站与农村网格化管理等公共服务平台相结合，依托各村党员群众服务中心、农村邮政便民服务站等，对现有农村公共服务设施加载邮件、快件、党报党刊投递等服务功能，搭建村级邮政及快递便民服务站。

五、强化智慧绿色平安交通建设

（一）打造先进适用的智慧交通

大力推动新一代信息技术与交通运输深度融合，聚焦交通新型基础设施、生产组织、决策监管和运输服务等重要领域，以试点示范为抓手，着力实现重点突破，引领交通行业转型升级。

一是构建综合性交通运输信息应用平台，采用北斗/GPS、物联网、云计算、大数据、GIS等新一代电子信息技术，加强行业基础信息采集，推动交通运输数据资源的聚集、整合、共享和应用创新。谋划定制开发综合综合交通运行动态监测系统、综合交通应急调度指挥系统、综合交通信息服务管理系统等。二是整合高速公路、城乡公交、出租车等交通行业数据信息，逐步实现综合交通服务互联网化，形成网站、手机终端等信息发布平台，如支持公众进行出行信息查询；二级及以上客运站、公交客运实现智能调度。客运运输车辆、旅游包车实现在线管理，实时监督监察；试点开展高铁+长途公路客运等“一票制”联程客运服务。三是加快构建以业务管理支持、决策支持、公文流转、信息互通共享为主要功能的对内交通电子政务系统。构建和完善以投资综合统计与信用信息管理、网上行政审批及行政执法监管、交通科技信息服务、公众交流和舆情监测为主要功能的对外电子政务系统。

（二）打造集约低碳的绿色交通

1.加强节能减排

发挥各种运输方式的比较优势和综合运输的运输效率，推动多式联运发展，降低能源消耗强度。积极研究并实施营运车辆使用新能源、清洁能

源的鼓励政策措施，加强普通公路沿线充电基础设施建设。加大全市道路运输行业宣传力度，在新增或更新城市（乡）公交车、城市出租车、驾驶培训教练车辆时，推广使用电力、天然气作为动力。合理安排客运线路，完善道路客运班线以及公交线路的信息监测，提高客运车辆的实载率。

2. 节约集约利用资源

统筹利用综合运输通道内铁路、公路和枢纽资源，按需确定通道内各种运输方式的线位走向和技术标准，并有序推进铁路、公路建设，提高交通基础设施建设利用，提高对土地、通道等不可再生资源的利用率。积极探索交通运输资源循环利用的发展模式，推广使用新材料、新工艺、新设备，促进路面材料、施工废料、弃渣等资源的再生和综合利用。大力推进邮件快件包装绿色化、减量化、可循环。

3. 加强生态保护和污染治理

加强环境保护力度，完善行业环保监管体系，加快推进行业环境监测网建设。加强建设工程生态环境保护，优化交通建设路线，合理避让生态敏感区，将交通行为对环境产生的负面及消极的影响降至最小。强化污染治理，加强公路、铁路等交通基础设施施工和运营过程中的污染治理，确保污染物达标排放，对空气、声环境、生态及其他自然要素，产生的负面效应在允许范围以内。

（三）打造完善可靠的平安交通

1. 提升本质安全水平，推进安全标准化建设

加大危旧桥梁改造力度，基本消除四、五类桥梁（隧道）；加快机械化、自动化、信息化、智能化等先进建造设备的普及与应用，建立桥梁养护管理长效机制。继续以安保工程为重点开展生命防护工程，重点对国省道开展安全隐患排查，完善国省干线公路安全防护设施。完成县乡道公路安全隐患治理，有序推进农村公路安保工程，提高公路防灾抗灾能力。

按照《中华人民共和国安全生产法》的要求，建立健全完善、科学规

范、运行有效的制度、标准、机制，促进安全生产标准化与企业日常安全运营的深度融合。加强督促检查、严格考核奖惩，完善交通运输日常监控系统及危险品运输车辆、长途客运车辆监控网络，桥梁、隧道实现100%定期健康监测。深化道路客运、危险品运输源头治理和过程监管。

2.提升应急处置能力，完善安全管理机制

一是加强安全预警，做好安全信息和应急通信保障工作，及时发布预防预警信息，做好特殊恶劣气候条件的预警防范工作。二是认真做好事故预防预控，大力实施公路安全整治“三项工程”，消灭事故隐患，超前做好预防预控。三是修订完善各类应急预案，汇编成册。四是加大投入，做到作业现场监控全覆盖，不断提升安全水平。五是开展应急预案的演练，并对演练效果进行评估，提高应急处置能力。

健全安全生产管理机制，落实政府监管责任，强化安全生产监督检查执法，完善联合执法、风险分级管控、隐患排查治理、事故和重大险情技术调查等工作机制。强化科技兴安，推进铁路、公路、邮政各领域间，以及与应急、公安各部门间的安全生产监督管理信息共享。加强对重点领域和关键环节安全治理，明确领导班子“一岗双责”，明确安全责任目标，建立健全安全生产体系，建立安全绩效考核机制。

3.加强公路运输车辆安全管理，积极开展安全文化创建活动

开展车辆运输车、液体危险货物运输车等典型车型专项治理，推广应用安全、环保、标准货运车型。开展以大中型客车、重型货车、危险货物运输车、校车和旅游包车为重点的专项整治，严厉查处旅游大巴、班线客车及校车非法改装等行为。强化对车辆及驾驶人的安全管理，严查超速、超员、超载、疲劳驾驶、非法载客等严重影响交通安全的违法行为，优化完善治超工作管理体制和运行机制，夯实主体责任，协调多部门联合，形成“政府主导、部门联动”的治超工作新格局，完善客货运输车辆安全配置标准。加强与电视、报纸等主流媒体的沟通，树立“平安交通”安全文化建

设品牌，推广一批安全文化理论研究成果、实践活动以及文艺创作。

六、推进行业治理现代化

1.优化政府治理

深化大冶市综合交通运输管理体制机制改革，稳步推进交通运输综合行政执法改革，完善执法机构设置，优化执法力量配置，加强法律法规教育和培训，提高执法队伍综合素质。创新大冶市交通运输行业监管方式，构建完善的交通运输事中事后监管体系，健全以“双随机、一公开”监管为基本手段、以重点监管为补充、以信用监管为基础的新型监管机制。

2.完善市场治理

推进实行公平的市场准入制度和公平竞争审查制度。深入调研交通运输建设市场和运输市场存在的无序竞争现象，打破交通运输领域地方保护壁垒，反对垄断和不正当竞争。促进大冶市大、中、小交通运输企业协调发展，强化企业市场主体地位，支持交通运输企业间战略合作，建立协同创新、合作共赢的协作关系。

3.增强社会治理

建立健全大冶市交通运输信用体系，建设政策体系框架，推进信用信息全领域覆盖、规范化归集、系统化共享、规模化应用，加强事前事中事后信用监管。健全交通运输行业公共决策机制和监督机制，拓宽公众参与交通运输行业治理的渠道，推动治理过程与治理方式的公开与透明。

七、保障措施

（一）加强党的领导

坚定不移加强党的全面领导，增强“四个意识”，坚定“四个自信”，做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用。充分发挥大冶市交通行业各级党组织在推进综合交通运输体系规划实施中的领导作用，激励干部担当作为，全面调动各级干部干事创业的积极性、主动性和创造性，为实现“十四五”期目标任务提供坚强政治保障。

（二）加强规划衔接

加强部门间、上下级间的沟通联系，做好综合交通运输规划与国土空间、生态环境等规划的协调衔接，提高项目可实施性，扎实推进重大项目建设。健全规划评估机制，加强规划执行过程中的动态跟踪，及时对规划目标、重点任务进行调整，进一步提高规划的可操作性。

（三）加强资金支持

坚持筹融资主体多元化，充分发挥各方面的积极性；坚持筹融资渠道多样化，充分利用政府财政资金、金融信贷资金和社会民间资本；坚持筹融资形式多样化，巩固和完善政府资金投入和政策支持措施，搭建新的融资平台；坚持筹融资结构合理化，努力扩大资本性资金所占的比例，统筹考虑债务结构和偿还能力。同时要集中资金，确保重点项目，最大限度地发挥资金的效益。

（四）加强政策支持

积极把握国家实施长江经济带、乡村振兴等战略的大好机遇，争取国家和省市对大冶市交通运输发展的政策支持。争取干线铁路、高速公路和普通国省干线、综合客运枢纽及货运枢纽等重点项目得到交通运输部、国铁集团等国家层面的支持，强化建设项目的前期工作力度。研究制定大冶市综合交通运输发展的具体政策和措施，从规划衔接、资金投入、建设用地、项目审批、资源保护等方面，加大对综合交通运输体系建设的支持力度。

（五）加强人才支撑

完善大冶市综合运输体系建设的人才结构，造就一支数量充足、结构合理、素质较高的交通管理、技术、技能人才队伍，形成系统完整、专业对口、人尽其才的、层次合理的交通专业技术人员队伍、党政干部队伍和企业家队伍，为实现大冶市综合交通高质量发展提供有力的人才保障和智力支持。