

商洛市交通运输局 商洛市发展和改革委员会

文件

商交发〔2022〕1号

商洛市交通运输局 商洛市发展和改革委员会 关于印发商洛市“十四五”综合交通运输 发展规划的通知

各县区人民政府，商丹园区（高新区）管委会、市政府有关部门：

《商洛市“十四五”综合交通运输发展规划》已经市政府同意，现印发给你们，请认真贯彻落实。



商洛市交通运输局



商洛市发展和改革委员会

2022年1月9日

商洛市“十四五”综合交通运输发展规划 (2021~2025年)

商洛市交通运输局
商洛市发展和改革委员会

目 录

第一章 规划基础.....	1
一、发展成就.....	1
二、对“十三五”发展规划执行情况的评估.....	5
三、存在问题.....	7
第二章 发展研判.....	10
一、形势要求.....	10
二、发展优势.....	14
三、制约因素.....	15
第三章 发展思路及规划目标.....	16
一、指导思想.....	16
二、基本原则.....	16
三、发展思路.....	18
四、发展目标.....	20
第四章 重点任务.....	25
一、强化基础设施网络供给能力.....	25
二、进一步推动交通和旅游融合发展.....	29
三、全面提高公路与航道管理养护水平.....	30
四、提升客货运输服务效率和品质.....	31
五、强化科技智慧对交通运输的引领支撑作用.....	33
六、着力构建绿色循环低碳交通运输体系.....	34
七、切实提高交通安全水平和应急保障能力.....	35

八、“十四五”投资估算.....	37
第五章 环境影响评价.....	38
一、本《规划》实施环境影响分析.....	38
二、环境影响减缓对策.....	39
三、本《规划》实施环境影响评价.....	41
第六章 规划实施保障.....	43
一、坚持党的领导.....	43
二、加强组织实施.....	43
三、完善政策支持.....	44
四、强化资金保障.....	44
五、保障技术支持.....	45
六、深化机制改革.....	45
附表 1 商洛市“十四五”机场建设项目表.....	50
附表 2 商洛市“十四五”铁路建设项目表.....	51
附表 3 商洛市“十四五”高速公路建设项目表.....	52
附表 4 商洛市“十四五”普通国省道建设项目表.....	53
附表 5 商洛市“十四五”农村公路建设项目表.....	56
附表 6 商洛市“十四五”水运建设项目表.....	57
附表 7 商洛市“十四五”运输站场建设项目表.....	58
附表 8 商洛市“十四五”信息化建设项目表.....	60

前 言

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，也是我国经济社会由高速发展转向高质量发展的新阶段。交通运输在国民经济和社会发展中的作用由基础性、先导性向引领性、战略性和服务性转变，尤其对我市优化产业布局、培育“四大增长极”、加快乡村振兴、推动城镇化建设和改善基本民生、着力打造“一都四区”的引领、支撑和服务作用将更加明显。随着“西康”、“西十”高铁规划的实施，“十四五”时期，我市将进入高铁时代，陕西东南门户枢纽地位将逐步形成，市域内国省干线公路改造升等行动将持续推进，县乡公路网将进一步优化，村组公路将加快畅通，交通运输行业必须紧抓高铁开通机遇，紧盯周边城市消费人群，着力扩大“一都四区”交通辐射圈，超前谋划服务“一都四区”、贯通全省、畅通国内的交通服务网络，优化配置全国各地抵达商洛的直达班线，为外来客群提供畅通快捷的进出通道。更好地服务于市域内乡村振兴和城镇化建设。实现各种运输方式从分散、独立发展转向综合交通运输融合发展，实现人民群众的出行需求从“走得了”向“走得安全”、“走得便捷”、“走得舒适”转变。

为加快构建我市安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综

合交通体系，进一步增进人民福祉，促进全市经济社会健康持续发展，根据国家《交通强国建设纲要》《交通强国建设陕西实施意见》《陕西省“十四五”综合交通运输发展规划》和省市“十四五”国民经济和社会发展规划，结合商洛市交通运输行业“十三五”发展规划实施情况，编制了商洛市“十四五”综合交通运输发展规划（2021~2025年）。

本规划融合公路、铁路、水路基础设施建设，公路运输、城市客运、铁路与民航等多种运输方式，内容涉及基础设施建设、运输服务、养护管理、智慧交通、绿色交通、邮政快递、物流运输、节能减排、安全应急等多个领域，确定了“十四五”时期商洛市交通运输发展的总体目标、发展方向、重点任务和强化要素保障、营造“一都四区”交通发展新环境的主要措施，是未来五年推动全市综合交通运输发展的纲领性文件。

第一章 规划基础

“十四五”发展规划在全面总结“十三五”发展成果和经验的基础上，准确研判交通运输发展的大环境和新要求，站在新时代高质量发展的历史高度，抓住交通强国建设机遇，围绕打造商洛“一都四区”建设目标，构建现代化综合交通运输体系，推动我市综合交通运输高质量融合发展。

一、发展成就

“十三五”以来，在市委、市政府的坚强领导和省交通运输主管部门的关怀支持下，我市围绕“四大目标”，抓好“三大项目”，搞好“五个建设”，发展“四个交通”，实现交通方式多元化，综合交通运输便捷化，交通运输结构进一步完善，安全保障能力持续增强，运输服务能力与水平显著提升，为全市打赢脱贫攻坚战、全面建成小康社会奠定了坚实基础。

（一）基础设施建设稳步推进

“十三五”期间，商洛市交通基础设施建设坚持稳中求进工作总基调，公路、铁路、民航、水运、邮政、物流等多种运输方式协调发展，累计完成综合交通基础设施建设投资 205.7673 亿元，其中公路投资 182.7 亿元，铁路投资 8.2 亿元，民航投资 1.2 亿元，公路客货运站（场）投资 13.5032 亿元，水路投资 0.1641 亿元。

——公路建设成绩斐然。一是公路网规划绘就新蓝图。国家

公路网规划和陕西省省级公路网规划公布实施后，商洛市对县、乡、村公路网规划进行了调整，形成了以西渝、西武、西沪三条综合运输大通道为纽带，以高速公路为主骨架、国省干线为次骨架、农村公路为脉络，布局合理、四通八达的公路网。二是高速公路建设再谱新篇。全市高速公路通车里程达到 493.18 公里，S30 丹宁高速公路山阳至柞水段（水阳高速）建成通车，竹林关至高坝段完成初步设计、镇安至宁陕段完成工程可行性研究。S13 澄商高速公路华阴至洛南段、S26 洛南至卢氏（陕豫界）高速公路开展前期工作。三条高速转换通道扎实推进。三是普通国省道、农村公路建设再上新台阶。建成普通国道 202.75 公里，省道 194.33 公里，改建县乡公路 508 公里，完成建制村通畅工程 949 公里、通村公路完善工程 2567 公里，实施桥涵配套和危桥改造 7718 延米/140 座，实施公路安全生命防护工程 7827.6 公里。四是交通助力脱贫攻坚。完成交通扶贫项目 483 个，新建村组道路 1217.43 公里，贫困村“组组通”硬化路圆满完成，惠及全市 701 个贫困村及 175 个深度贫困村。实现建制村通客车、通邮。长期困扰山区群众出行、“土特产出山”的难点问题得到改善。五是旅游专线建设加快。建成蟒岭绿道景区道路，洛南八里唐村至商州夜村镇自行车绿道，棣花古镇景区道路，金丝峡旅游公路，山阳县洞沟口至黑龙谷景区旅游公路，新修黄龙岭至天蓬山寨旅游公路，塔云山景区道路，秦楚古道景区公路等旅游专线和连线共 51 条 954.7 公里。为促进旅游业发展提供了交通支撑。

——**普速铁路再添新线，高铁时代即将到来。**新建商洛电厂和商山物流园两条铁路专线，全市铁路总里程达 475 公里。西安至十堰高速铁路（商洛段）前期工作基本完成，西安至安康高速铁路（商洛段）已具备施工条件。

——**民用航空从无到有。**丹凤县建成我市第一座一类 2B 型标准通用机场，并开通丹凤-运城航班、丹凤-南阳航班，标志着我市进入立体化交通时代。

——**水路运输再添新动力。**以水上漂流、游览、渡运为特色的水上运输迈上新台阶，全市通航里程达 162 公里，码头 76 座。新增船舶 127 艘 330 客位，其中机动船舶 6 艘，非机动船舶 121 艘。拥有最大客位 60 座机动游览船舶。全市船舶总数达 1060 艘 4024 余客位。

——**客、货运站（场）建设取得新发展。**建成商洛市一级汽车客运站、城东公交站，丹凤、洛南两个二级汽车客运站。建成陕港集团商山多式联运物流园区综合枢纽。

——**邮政快递业与物流建设同步发展。**“快递下乡”全面完成，乡镇快递网点覆盖率 100%；“快递进村”工程有序推进，全市 32% 建制村实现通快递；建制村直接通邮率 100%，邮政局所翻建 19 个、新增 6 个，邮路增加 2247 公里，建成快递末端网点 262 个，智能快件箱 20 组，提供就业岗位 1719 个，邮政快递行业快速发展，服务能力持续提升。2020 年，全行业业务总量完成 4.25 亿元，业务收入完成 3.53 亿元，与十二五末相比，

分别增长 142.86%和 107.65%。邮政物流服务于乡村振兴战略，客货邮融合发展。建成商山物流、洛南县零担货运物流、山阳天蓬牧业科技公司冷链物流、山阳县农产品物流等一批具有地方特色的物流企业。

（二）公路养护与管理水平显著提升

——**国省干线公路服务争一流**。国省干线公路列养总里程 741 公里，优良路里程 564 公里，优良路率 89.9%，公里技术状况指数 MQI 值达 90.21。

——**农村公路养护与管理规范、标准化**。落实了农村公路县、镇（办）、村三级养管机制，切实做到有路必养、养必优良。商南建成国家级，山阳、柞水建成省级“四好农村路”示范县。农村公路建成干线化养护路段 5000 公里、创建厅级文明路 291 公里、市级文明路 1346 公里、美丽乡村路 507 公里。路政事案查处率在 90%以上，结案率 100%，超限超载率控制在 3%以内。

（三）综合运输服务能力持续提高

——**道路运输产业进一步优化**。全市有客运经营业户 27 家，客运车辆 1013 辆，营运线路 383 条，镇（办）班车通达率和建制村班车通达率均达 100%，人民群众出行方便快捷。全市有普通货运车辆 2733 辆（其中大中型货车 2544 辆），危运企业 13 家、车辆 245 辆，货运保障能力充足。

——**综合交通服务有新进展**。一是水上运输有新发展。水路运输企业、水上漂流企业、小型水域业务点发展到 15 家，累计

完成客运量 192 万人·次，客运周转量 1620 万人·公里，渡运量渡客 53 万人·次、渡货物 5 万吨。二是邮政服务有新亮点。全市县级以上快递企业标准化网点覆盖率达到 100%，累计建成邮乐购站点 880 个；推动邮政服务入驻市县区政务大厅，共设置 8 个邮政营业网点；全市共开设 30 个警邮合作网点，实现了交管业务代办线上线下全覆盖。三是智能、绿色交通有新突破。建成公共通道道路客运联网售票、中心城区交通“一卡通”、“网约车平台”和“两客一危”车辆监控系统四个智慧交通信息化系统，实现了二级以上汽车客运站网上售票和公交车刷卡乘车，并与全省各地市互联互通；电动公共汽车、“CNG”公共汽车上市运营。

——**交通运输安全保障有力**。整治危险路段 3601 处，完成生命防护工程 7827.6 公里，整治危桥 98 座，治理乱占违章 1113 个，治超 1250 次，维护路权 255 处，有力保障了交通运输生产安全。

二、对“十三五”发展规划执行情况的评估

“十三五”期间，规划的“高速公路、县乡公路改建、建制村通畅、桥涵配套、危桥改造和公路安全生命防护工程”目标全面完成；通村公路完善工程完成规划目标的 85.6%；国省干线只完成规划目标的 25.54%。

国省干线完成率较低的原因：一是国家防范政府债务和金融风险政策出台，建设项目筹资融资渠道收窄，市、县政府配套资

金压力增大；二是项目建设制约因素增加，前期工作要求高、手续多，用地、环评、林业等刚性约束收紧，项目审批周期长；三是受环保政策影响砂石等地材开采成本加大，群众对征迁补偿期望值过高，加大了工程建设的难度。

专栏 1 “十三五” 交通运输主要目标完成情况

指标	单位	2015 年 基数	2020 年 规划目标	2020 年 完成情况	较“十二五” 增减情况
一、公路发展					
1、公路总里程	公里	17005.91	18408	17644.75	638.84
其中：高速公路	公里	409.051	504.143	493.18	84.129
一级公路	公里	8.4	117.8	70.49	62.09
二级公路	公里	312.203	1293.3	527.42	215.22
2、公路网密度	公里/百平 方公里	88.11	95.41	91.46	3.35
二、铁路发展					
铁路总里程	公里	474.8	-	474.8	0
其中：复线里程	公里	217	-	217	0
三、民航发展					
通用机场	个		1	1	1
航线	条			1	1
四、航道发展					
航道里程	公里	46.5	162	80	34.5
码头	个	34	76	58	24
五、运输发展					
1、公路					
客运量	万人	4259		3293	-966
旅客周转量	亿人公里	21.3087		19.492	-1.8167
货运量	万吨	3781		2628	-1153
货物周转量	亿吨公里	53.3025		54.451	1.1485

指标	单位	2015年 基数	2020年 规划目标	2020年 完成情况	较“十二五” 增减情况
2、水路					
客运量	万人	135	210	192	57
旅客周转量	万人公里	1150	1680	1620	470
3、运输装备					
营运客车	辆	2641		1013	-1628
营运货车	辆	13441		2978	-18463
六、交通固定资产投资	亿元	184	343.6963	192.2641	8.2641

专栏 2 “十三五” 规划完成情况

高速公路建设：高速公路共完成投资 77.2 亿元，规划投资 82 亿元，完成率 94.15%。

国省干线建设：截止 2020 年 12 月底国省干线公路共完成投资 40.54 亿元，规划总投资 158.7159 亿元，完成率 26%。

农村公路建设：农村公路完成投资 71.79 亿元，占规划总投资 139.74 亿元的 51%。

客、货运站点（场）建设：完成投资 13.5032 亿元，占规划投资 4.1684 亿元的 324%。

铁路建设：西安至安康铁路已具备开工条件，西安至十堰高速铁路已进入施工图设计阶段。

通用航空：丹凤通用机场建成，西安商洛支线机场前期工作有序推进。

公共交通建设：“十三五”末全市共有公交车 389 辆，公交线路 66 条。其中市中心城区有公交车 105 辆，公交线路 10 条，运营线路总里程 110 公里，公交车平均日客运量 5.1 万人次，年运输总量达 1836 万人次。

三、存在问题

虽然“十三五”时期商洛综合交通运输发展取得了一定的成绩，但与我市经济社会持续快速发展和人民群众对安全、高效、绿色交通的要求相比，仍然存在一些突出问题。

（一）综合立体交通网络体系不完善。

——**综合立体交通网络有待优化。**我市北向大通道建设较为滞后，大流量通道与城市交通关系还需要进一步理顺，城乡交通发展尚不均衡。受建设资金和环保政策影响，丹宁、洛卢和澄商高速公路建设进展缓慢，商洛市高速公路通车里程仅493公里。全国高速铁路网络已经形成，商洛高速铁路尚在开展前期工作，城际铁路建设仍处前期研究阶段。支线机场前期工作受国际国内经济形势和疫情影响明显，通用机场密度偏低，通用航空发展尚处起步阶段，民航航线有待拓展。

——**交通基础设施质量等级亟需提升。**与周边地区相比，我市公路密度相对较大，但路网质量不高。新增国省干线技术等级低，农村公路外延级公路比例高，公路网升等任务依然繁重，公路养护管理标准不高，运输结构不优，运输市场主体弱、小、散，公共交通服务保障能力不强，交通企业效益普遍较差，行业维稳压力大，与推动高质量发展的要求相差甚远。

——**农村地区交通基本公共服务能力不足。**受区域、投资、政策等因素的制约，仍有部分建制村不能全天候通行班车，城乡配送和农村物流发展满足不了群众需求，部分区域仍有农民出行难、物资运送难问题。

(二) 各种运输方式之间衔接不畅。

——通道交汇的枢纽功能未充分发挥。西渝大通道、西沪大通道和西武大通道穿市而过，但公路与铁路无缝对接运输尚未实现，尚未形成交汇的枢纽集疏运体系。

——城市综合交通枢纽建设缺乏科学统一规划。客货运站（场）和旅游景点集疏运体系建设滞后。不同运输方式之间“零距离换乘”和“无缝衔接”尚未实现。各层次路网之间、公路与城市道路之间衔接转换不畅。客运联程运输、货运用挂运输和多式联运等先进运输组织模式发展缓慢，不能充分体现交通在经济社会发展中的“先行官”作用。

(三) 综合运输服务品质亟待提升。

交通运输信息化服务水平不高，综合交通运输公共信息平台 and 物流信息平台尚未完全建立，公路客运站联网售票覆盖范围不足。综合交通、城市客运、现代物流、智慧交通、节能环保等领域的法规政策和标准规范还需进一步统一完善，各种运输方式条块分割、标准不一、服务不匹配，难以适应人们对现代化交通的需求。

(四) 单一融资渠道难以适应交通发展需求。

交通运输建设发展的资金缺口大，国省两级在基础设施建设投资比重小，地方政府配套资金缺口巨大。投融资体制机制有待完善，PPP等新型投融资模式运用不足，交通建设资金筹措渠道单一。

第二章 发展研判

一、形势要求

党的十九届五中全会提出“十四五”期间交通运输行业的主要任务是“加快建设交通强国，完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络，加快城市群和都市圈轨道交通网络化，提高农村和边境地区交通通达深度”。市委市政府提出“十四五”期间商洛要加快建成全国知名优质生态产品供给基地、中国康养之都、大秦岭最佳旅游目的地、陕西新材料基地“四大增长极”，着力打造“一都四区”。新的发展阶段为我市交通运输高质量发展提出了新的使命和要求。

（一）要求推动交通运输事业高质量发展实现“七个转变”。

落实高质量发展，要求我市必须以加快交通强市建设为统领，准确定位，适度超前，积极推进交通发展由基础性、先导性向引领性、战略性、服务性**转变**；由“通道型”向“枢纽型”**转变**；由追求速度规模向更加注重质量效益**转变**；由公路交通单一发展向更加注重公路、铁路、航空一体化综合交通发展**转变**；由注重公路工程建设向“建管养运”“四好”并重协调发展**转变**；由注重交通管理向更加注重交通服务、推进“交通+”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**。

加快区域互联互通，构建高标准快捷化交通网络，打造核心区半小时经济圈。充分发挥毗邻西安、陕西东南门户的区位优势，

推进高铁网络及航空产业开发、加快5G智能交通基础设施建设，提升综合交通服务水平。紧抓国家物流枢纽布局和建设新机遇，结合自身产业特点加快建设一批以商洛陆港公铁联运为基础的物流枢纽，建设集装箱铁路站、公路及铁路联运仓储中心、大宗商品批零市场，加强与西安国际陆港联动，加快特定进出境商品指定口岸申报，大力发展公铁联运业务，吸引区域货源成为中欧班列区域性集散中心。加强旅游景区与干线公路衔接，改善重点景区内、外部交通条件，积极研发和应用新技术，建设互联互通的智能基础设施。运用新一代信息技术及移动互联网，加强面向用户的智能服务系统建设，建成商洛市交通综合运行协调与应急指挥中心（TOCC）和交通综合行政执法信息平台，提升商洛交通信息化水平，提高交通运输资源集约利用水平，构建低碳绿色环保交通运输体系，满足人民群众对高品质交通运输的期待。

加快实现物流配送电动化、便捷化，交通方式清洁化，满足城市绿色出行的要求。

（二）要求加快构建更加高效的综合交通网络和城市群综合交通枢纽。

加快建成更加高效的综合交通网络，融入大西安东六环，加快商洛市中心城区二环、三环路建设，加快过境交通疏导，配合高铁站点快速路网体系建设，加大国省道瓶颈路段改（扩）建，依据发展需求升级改造境内干线公路网，实现重点镇（办）和主要经济节点通二级公路。按照“四好农村路”要求，补齐农村公

路短板，助力乡村振兴战略。商洛位于秦岭腹地又肩负着守护丹江口水质责任的特殊地位，要求交通建设必须坚持生态环保优先，注重土地资源的综合利用、生态效益的充分保障和运输效益的合理发挥，完善中心城区城市步行和自行车等慢行服务系统，启动商於古道、滨河绿道等慢行绿道通道建设，增强慢行体验，推动生产生活空间高质量发展。

“十四五”时期，要统筹推进交通、邮政、物流、水利、信息、能源等基础设施建设，着力提升基础设施互联互通和现代化服务水平，构建布局合理、设施配套、功能完善、绿色智能、安全高效的现代基础设施体系。强化基础设施互联互通，建设综合运输枢纽，推动商洛融入大西安都市圈。加快推进西十高铁、西康高铁和商洛支线机场重大交通基础设施建设，谋划商洛至丹凤至商南和华阴至洛南至商洛城际铁路项目，实现基础设施互联互通，着力打造陕西东南交通枢纽。

（三）要求全方位服务商洛“一都四区”建设。

商洛市委四届十一次全会提出“坚持以绿色循环为方向、以绿水青山为承载，坚持以项目为支撑、以产业为引擎，扬长补短、挖潜蓄能，深谋实干、久久为功，努力将商洛打造成为中国康养之都和高质量发展转型区、生态文明示范区、营商环境最优区、市域治理创新区”。交通运输发展必须强化责任担当，解放思想、开拓进取，以交通建设为先导，积极开拓发展空间，加快推动“一都四区”建设，服务商洛经济社会发展。

深化综合交通运输供给侧结构性改革、打造现代交通物流，要求增强交通运输支撑保障能力。随着产业结构、生产方式的变化和逐步升级，人民对“短、小、轻、薄”商品以及小批量、多频次、灵活多变的物流需求日益迫切。商洛要紧抓国家物流枢纽布局和建设机遇，统筹推进交通、邮政、物流、信息、能源等基础设施建设，构建布局合理、设施配套、功能完善、绿色智能、安全高效的现代基础设施体系，运用智能化、绿色化和信息化等新技术，建设一批符合商洛市产业发展需求的物流枢纽，着力提升基础设施互联互通和现代化服务水平，适应物流发展新需求。

推进高速铁路、高速公路建设，提升国省干线和农村公路网等级。以西十高铁商洛站和商洛支线机场为核心，以西康、西十高速铁路站点、商洛至丹凤至商南、华阴至洛南至商洛城际铁路站点，金丝峡、牛背梁等景区集散中心为节点，打造以服务全国为主、区域为辅的现代综合交通枢纽。构建安全便捷、内畅外联的交通网络。提升道路绿化水平，改善旅游业发展的基础条件，吸引高端经济要素集聚，与西安联动，发展特色农业、大健康、大旅游、新材料、临铁产业和临空产业。打造高铁新城和航空新城，全方位服务“一都四区”建设，促进商洛市经济社会持续健康快速发展。

（四）要求加快推进交通基本公共服务均等化。

推进交通基本公共服务均等化，提高基础设施网络通达深度和覆盖广度，向基层延伸、向农村覆盖，向进村入户倾斜，推动

城乡基础设施融合发展。物流发展应更加注重服务质量、效率、品牌、特色、个性要求。优化运输结构，推广节能环保型交通运输工具，积极应用交通新技术，适度超前建设新型交通基础设施，促使交通运输发展由规模扩张向结构优化转变。

着眼治理能力建设、提升服务质量水平，要求优化交通运输结构。随着全面深化改革的不断推进，交通运输发展要不断突出问题导向，积极主动推进交通基本公共服务均等化，基础设施网络向基层延伸、向农村覆盖、向深度贫困地区进村入户倾斜、向“四大增长极”重要节点通达，确保通达深度和覆盖广度，推动城乡基础设施统筹发展。提升邮政快递均等化服务能力，实行城市按址投递、农村投递到村，服务均等发展。优化运输结构，应用交通新技术，建设新型交通基础设施，推广节能环保型交通运输工具，构建低碳绿色环保交通运输体系。提升交通信息化和交通运输资源集约利用水平，满足人们便捷、清洁、舒适、绿色出行需求。

二、发展优势

政策优势。十九届五中全会强调，要加快形成国内国际双循环新发展格局。陕西“十四五”规划明确指出，要建设交通强省。商洛市提出，要加快构建“枢纽+放射通道+环状通道+网络”的基础设施空间形态，这些都为商洛市综合交通运输发展提供了强有力的宏观政策支持。

区位优势。商洛是陕西的东南大门，是陕西通往华东、华中、

华南地区的重要通道、是近接“两群（关中平原城市群、中原城市群）”、远承“两圈（远承长三角、珠三角经济圈）”、融入“两带（“一带一路”、长江经济带）”的重要衔接转换地区，地理位置上具有承中启西、呼南应北的作用，对于加速构建陕南地区综合立体交通枢纽，加速要素的流动和集聚，促进商洛市综合交通运输业高质量发展具有明显的区位优势。

基础优势。商洛在全省率先实现县县通高速公路，提前2年实现100%建制村通硬化路目标，提前1年实现100%建制村通客车目标，为后续发展奠定了坚实基础。“交通优先发展战略”已逐步深入人心，人民群众对“互联网+便捷出行”的多样化、多层次、个性化需求和对日益增长的美好生活向往，构成了强大的交通事业率先发展的新动能。

三、制约因素

商洛市交通基础设施建设受地理环境制约，生态保护要求与基础设施建设之间的矛盾将长期存在；道路等级提升任务繁重与建设资金短缺的矛盾依然突出；不同交通运输方式条块分割与加快推进现代化综合交通运输体系建设的体制性障碍仍然存在。

第三章 发展思路及规划目标

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，深入贯彻党的十九大和十九届二、三、四、五、六中全会精神，全面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考察重要讲话精神，以习近平总书记重要指示“交通是中国现代化的开路先锋”为指针，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，以交通强市为目标引领、以高质量发展、高品质生活、高效能治理为主攻方向，以加快构建更加高效的综合交通网络和城市群交通枢纽、加快推进交通基本公共服务均等化、全方位服务商洛“一都四区”建设为核心抓手，准确把握新发展阶段，深入贯彻新发展理念，加快融入新发展格局，坚持创新驱动、统筹协调、绿色集约、开放共享、服务大局，为把商洛打造成为中国康养之都和高质量发展转型区、生态文明示范区、营商环境最优区、市域治理创新区当好交通运输“先行官”。

二、基本原则

为满足新发展阶段、新发展格局和高质量发展的要求，“十四五”期间商洛市综合交通运输发展须遵循以下原则。

（一）坚持创新发展。推动发展动力由投资驱动向深化改革创新驱动转变，由依靠传统的要素投入数量型向更加注重效能提升的质量型转变，要创新发展理念，拓展交通运输发展新思路，

依靠创新投融资和管理模式推进交通项目建设，创新发展方式推动交通企业转型升级，把改革创新作为推动发展的强大动力，不断深化重点领域和关键环节改革，加快推动交通领域的体制创新、制度创新和科技创新，让创新成为交通运输提质增效的根本动力。

（二）坚持统筹协调发展。统筹发展各种交通运输生产方式，推动由发展公路这种单一的传统交通模式向更加注重公路、铁路、航空一体化融合发展转变，致力于建设枢纽交通；由注重修路向建管养运并重协调发展转变，致力于建设现代综合交通；由注重交通管理向更加注重交通服务、实施“交通+”战略转变，致力于建设人民满意交通。加大补短板、提品质、促融合力度，着力推动深化改革、结构调整、布局优化，切实解决行业发展不平衡不充分问题；加强与国土空间规划、产业布局规划、城乡建设规划的协调衔接，统筹生态、生产、生活的协调发展，推进交通与旅游、邮政、物流等相关产业融合发展。

（三）坚持绿色集约发展。牢固树立生态优先理念，始终坚持绿色循环发展定位不动摇，充分发挥商洛生态优势，坚持将生态优先绿色发展理念贯穿交通运输发展全过程，坚持集约节约利用土地资源，严守生态红线，倡导绿色通行，推行绿色寄递，坚持源头治超、动态治超、科技治超，加强重点领域污染治理，加强节能减排和生态功能恢复，建设绿色循环低碳的交通运输体系，促进交通运输发展与自然和谐共生。

（四）坚持开放共享发展。发挥区位和通道优势，优化营商环境，使交通成为对外开放的重要窗口，为促进商洛扩大开放提供交通保障。立足公共服务均等化，顺应人民对美好生活的向往，完善交通基础设施，发展现代物流运输，优化交通出行方式，提供品质交通服务，不断增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。

（五）坚持服务大局。紧紧围绕国家战略和全市经济社会发展大局，以提高人民获得感、幸福感、安全感为出发点和落脚点，不断满足人民群众对交通出行的新需求和新要求，巩固脱贫攻坚成果，牢牢把握交通“先行官”定位，充分发挥交通在商洛对外开放、协调发展、乡村振兴、旅游产业化建设、新型城镇化建设、现代经济体系建设和生态环境保护中的基础支撑和先行引领作用。

三、发展思路

“十四五”时期，是我市贯彻落实“建设现代化高质量综合立体交通网络、构建便捷顺畅的城市（群）交通网，形成广覆盖的农村交通基础设施网，构筑多层次、一体化的综合交通枢纽体系”的首个五年规划。针对新形势和新环境，立足阶段性特征，遵循发展规律，全市交通运输发展要紧紧围绕实施交通强国和乡村振兴战略，以构筑“三大”综合运输大通道、打造陕西东南部区域综合交通枢纽、构建商洛“123”综合交通网络为目标，着力办好人民满意交通；以实施高铁机场加快推进、高速公路扩规联网、国省干线改造提升、县乡公路升等优化、村组公路深度通

达“五大工程”为重点，着力完善综合交通网络；以公铁、公空联运为龙头带动，物流园区为支撑，邮政快递、物流企业为配套服务，着力健全物流配送体系；推动班线客运、定制客运、城市公交、网约巡游出租车、共享单车一体协同发展，着力构建绿色个性便捷出行网络；支持交通企业转型升级，推动“交通+”融合发展，提高综合交通运输服务水平，着力增强交通运输发展新动能。

（一）补短板。坚持问题导向，对于国家高速与省级高速联网能力不足、普通国省道技术状况偏低、农村公路通行能力差、邮政送达率不高、立体交通建设滞后、智慧交通起步缓慢等我市交通发展中存在的突出短板和薄弱环节，继续强化基础设施网络供给能力，着力补齐发展短板，发挥基础设施网络的整体效能和网络效益。

（二）提品质。落实高质量发展要求，构建优质高效的客运体系和高效专业的物流服务体系，强化科技、智慧对交通运输的引领支撑作用，全面提升客货运输服务效率和品质，推动交通运输服务从“有没有”向“好不好”转变，从高投入、高速度向高质量、高效益转变。

（三）促融合。加强多种运输方式紧密衔接的综合客运枢纽建设，提升综合客运一体化水平，完善枢纽集疏运体系，规划一批，建设一批立体交通“点对点”，“门到门”的节点项目，织就航空、高铁、高速公路与各种交通服务直通网络，大力发展旅

客联程运输和货物多式联运，推动各种运输方式一体化融合发展。建立“村村通”APP出行服务平台和“货车帮”网络货源平台，实现“一站式”出行定制，提高运输效率。

四、发展目标

按照交通强国战略部署，紧紧围绕高质量发展要求，综合考虑国内外发展趋势和我市发展条件，坚持目标导向和问题导向相结合，坚持守正和创新相统一，“十四五”时期我市交通运输发展将围绕建成“能力充分、服务优质、运行高效、安全环保、管理先进、保障有力”的交通运输体系，努力实现以下主要目标。

（一）公路交通发展开启新篇章。预计“十四五”期间完成交通建设投资587.3亿元，到“十四五”末，我市高速公路通车总里程588公里，普通国道二级以上公路里程占普通国道总里程的60%，普通省道三级以上公路占普通省道里程的60%，82%镇（办）通三级及以上公路，30户以上自然村通硬化路比重力争达到88%。

（二）交通强国建设有作为。加大交通运输投融资模式创新力度，完成智慧交通建设、“四好农村路”建设、交通与旅游融合发展、山区公路建设运营安全风险管控等交通强国任务，形成具有商洛特色、可操作可推广的交通强市新模式，推动交通运输向“更高、更好、更强”飞跃，构建更加安全、便捷、高效、绿色、经济、文明的现代化综合交通运输体系，为商洛市全面推进交通强国建设奠定坚实基础。

（三）综合交通发展上台阶。以高速铁路为主，贯穿全市境内的西商武、西商渝（成）、西商宁（沪）综合运输大通道基本形成，市内各县区1小时通勤、周边城市2~3小时通达。结合新型城镇化、乡村振兴战略以及特色产业布局，加快城乡交通网络化，提高路网的综合效益。努力构建布局完善、结构合理、能力充分、衔接高效、绿色智能的综合交通运输网，完善综合运输大通道、综合运输网络和服务体系，完善综合交通枢纽、邮政快递物流网络。全面巩固拓展脱贫攻坚成果，服务新型城镇化和乡村振兴战略。

（四）运输服务能力快提升。加快现代流通体系建设，提高农村地区交通通达深度，提升农村客运定制化、区域化、预约响应式服务，城乡运输网络衔接更加顺畅，客货运站点布局更加优化，物流快递企业蓬勃发展，公交优先，城市公共交通发展水平明显提升，城乡一体和安全、便捷、高效、绿色的运输服务保障体系不断完善。交通行业节能降碳、污染防治成效显著。

（五）交通行业保障、管理上水平。建立健全人才培养使用机制，强化科技智慧对交通运输的引领支撑作用，构建绿色循环低碳交通运输体系，提高交通安全水平和应急保障能力。进一步提高公路管理养护水平，“四好农村路”高质量发展，智慧交通、绿色交通、平安交通、质量交通、法治交通体系不断健全完善。

（六）交通融合发展形成新业态。创新“交通+”发展模式，培育交旅融合、交文融合、交农融合、交邮融合新业态。打造“路

旅融合”“桥景衔接”“房车直达”等交通运输品牌，增加高速公路、普通国省道、旅游公路等旅游服务设施一站式对接，完善交通运输车辆服务、信息服务等内容，驱动交通助推新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游全域化等四个轮子一起转，探索“山为景、水为径、桥隧连、文旅融、村庄美”的山地特色交通旅游新型城镇化融合发展新模式，形成交通运输行业新业态。

专栏 3 远景目标

到 2035 年，基本建成交通强市。现代化立体综合交通体系基本建立，智慧交通、绿色交通和人民满意交通基本实现，支撑保障商洛现代化建设能力显著提升，西商融合发展进程显著加快，“三大开放格局”基本形成。

城市群交通枢纽及节点全面建成。商洛支线机场、高铁商洛西站、山阳站、柞水站、镇安站和陕西商山物流枢纽建成，商洛与关中平原城市群、成渝城市群，长三角经济圈、珠三角经济圈联系愈发紧密，“一带一路”和长江经济带融入层次进一步提升，通达全国能力显著增强。

综合交通立体网络全面打通。商洛市高速公路基本成网，实现县县通高速铁路和城际铁路，国省干线基本畅达城镇，农村交通基础设施网覆盖率达到 100%，三大综合运输大通道全部建成，畅通大动脉，通达全国主要省市，形成以高速公路和普通国省道为主的“五纵（S202、S204、G242、S102、G211）、五横（S101、G344、G312、G345、S314）、四连接（S520、S519、S521、S313）”公路网主骨架；支线机场航空网络覆盖全国主要城市；丹江、旬河、乾佑河 3 条黄金水道航运开发完成。综合交通立体网络助推商洛市社会经济和旅游业发展提质增效。综合交通立体网络助推商洛市社会经济和旅游业全面发展。

交通基础设施质量全面提升。普通国道二级以上比重达到 80%，普通省道三级以上公路比重达到 85%以上，县道全部达到双车道四级公路标准，并以三级公路为主，乡道全部达到双车道四级公路标准，村道全部达到四级公路标准，通班车村道达到双

车道四级公路标准，高品质公路网基本形成。

“123”交通出行圈全面实现。商洛市区内形成以公共交通为主，出租车、网约车、私人小汽车和自行车为辅的1小时市内出行圈；商洛市域内及其与关中平原城市群、成渝城市群间形成以高速铁路、高速公路为主、城际铁路等其他交通方式为辅的2小时城市群出行圈；商洛市面向全国形成以航空运输为主，高速铁路和高速公路为辅的3小时全国出行圈，实现周边省会城市2小时直达，长三角、珠三角经济圈3小时直通；商洛市形成国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达的快货物流圈，加强国内国际贸易，促进国内国际双循环发展。

交通发展综合能力全面增强。商洛市交通综合运行协调与应急指挥中心（TOCC）和交通综合行政执法信息平台全面建成，交通治理更加智能化；交通运输事故、生产事故和工程质量事故下降50%，道路万车死亡率降至0.5%；公路客运站联网售票覆盖范围达到100%，“一票制”和“一站式”客运服务体系基本建成，货物多式联运蓬勃发展，基本实现不同运输方式之间“零距离换乘”和“无缝衔接”；商洛市建成区所有公共交通工具和城市物流配送车辆实现100%新能源化、清洁化，出租车、汽车租赁等领域新能源及清洁能源车辆占比不低于70%，绿色出行比例达到85%。安全高效、绿色智能的综合交通运输网络基本形成，人民满意度、幸福感、安全感显著提升。

专栏4 “十四五” 交通运输发展目标

	指标	单位	2020年	2025年
一、民航	机场	个	1	1
	航线	条	2	2
二、铁路	高铁	公里	0	200
	普通铁路	公里	474.8	474.8
三、公路	公路通车总里程	万公里	1.78	1.99
	公路密度	公里/百平方公里	92.6	103
	高速公路通车总里程	公里	493.18	588
	普通国道二级以上公路比重	%	41.1	60（

指标		单位	2020 年	2025 年
	普通省道三级以上公路比重	%	56.9	60
	农村公路通车总里程	万公里	1.5	1.7
	镇（办）通三级公路	%	67	82
	30 户以上人口集中居住自然村通硬化路	%	73	88
	年完成客运周转量	亿人·公里	12.7	13
	年完成货运周转量	亿吨·公里	36.5	40
	公共汽车总量	标台	356	370
四、航道	航道总里程	海里	162	200
	码头	个	58	80
五、邮政服务	建制村快递服务通达率	%	35	>95
	智能快件箱	组	20	40
	末端公共服务站	个	0	300
	快递网点不再使用不可降解塑料包装袋、胶带比例	%	—	100
	快递业务量	万件	635.23	1280
	邮政快递业业务收入	亿元	3.53	6

第四章 重点任务

围绕“交通强国建设迈出新步伐、综合交通发展达到新水平、运输服务能力得到新提升、交通融合发展形成新业态、交通运输行业保障取得新成效”的“五新”发展目标，“十四五”时期商洛市交通运输发展需加快推进以下重点任务。

一、强化基础设施网络供给能力

(一) 完善综合运输大通道、强化立体交通网络建设。

构建三大综合运输通道：加快推动西十高铁商洛段与福银高速组成“西商武”运输通道，西渝高铁商洛段与西康铁路、包茂高速组成“西商渝”运输通道，西合高铁商洛段与西宁铁路、沪陕高速和沪霍线（G312）组成“西商宁”运输通道。

高速：加快推进丹宁、洛卢、澄商“三线四段”建设，建成丹宁高速丹凤至山阳段、洛卢高速洛南至卢氏（陕豫界）段；推动丹宁高速镇安至宁陕段、澄商高速华阴至洛南段建设，努力打通市域北向、东向、西南向三个战略大通道。

民航：完成商洛支线机场前期工作，力争开工建设。谋划推进商南、山阳、镇安、柞水通用机场前期工作。

(二) 加快城市群和都市圈轨道交通网络化。

加快推动西十高铁、西渝高铁商洛段建设，全面融入西安半小时经济圈，积极争取西合高铁经商洛方案纳入国家高速铁路网规划，大力推进华阴至洛南旅游轻轨建设，服务商洛高效承接“两

群”“两圈”，加速融入“两带”。

(三) 加速建设综合交通枢纽站场、服务现代物流产业体系发展。

启动综合运输智能化服务，提升民航、铁路、公路、水路和运输枢纽服务能力，形成高效便捷的综合交通运输服务体系，与安康、汉中联动，建好陕西“南大门”。

完善综合交通客运枢纽：强化高铁、航空、公路、城乡客运和旅游集散中心一体衔接，围绕西武高铁商洛西站、山阳站、漫川关站和西渝高铁柞水太河站、柞水西站、镇安西站，以及商洛支线机场、县城客运站点和旅游集散中心等建设，完善城市公共交通体系，加快形成现代综合客运枢纽。

加快现代物流枢纽和集疏运体系建设：聚焦陕豫鄂结合部区域性商贸物流中心发展定位，构建以商州区为核心，以“沪陕高速公路发展带”为主线，以“包茂高速公路发展带”为副线，以六县为重要节点支撑的“一核两带多节点”物流空间布局。加快推进商洛陆港、商洛交通物流综合服务中心、商洛国际物流商贸城、商州物流配送中心、西北核桃物流园等项目建设，全面构筑1小时市区配送物流、2小时区域分拨物流、3小时农村市场配送物流三重服务网络。积极创造条件，增加商西欧班列开行班次。实施冷链物流提升行动，着眼构建“全程温控、标准建安全、绿色安全、应用广泛”的现代化冷链物流服务体系，加大冷链基础设施建设力度，加快形成产运销衔接的冷链物流网络。推进机场、

火车站、高铁站、物流园区等重要枢纽的集疏运公路建设，完善枢纽集疏运体系。

新农村建设：结合农村客运发展和新农村建设，推动镇客运站与邮政、快递协调发展，推进乡村物流站点建设。

（四）提高农村地区交通通达深度，助力乡村振兴战略。

全力推动“四好农村路”高质量发展，积极推进农村公路提等升级，推进实施集中居住30户以上自然村通硬化路，打通断头路，疏导“梗阻路”，巩固提升城乡客运一体化、通村客运便捷化，促进交通基本公共服务均等化，助力乡村振兴战略。

（五）提升乡村和边远山区交通服务水平和保障能力。

全面启动乡镇通三级及以上公路、建制村通双车道四级公路、较大人口规模自然村通硬化路建设。实现县城与乡（镇）及重点村的便捷连接，促进人流、物流、信息流和资金流的快速流通。增强重点城镇的吸附力、辐射力与发展活力。加速城镇融合协调发展进程。

（六）提升公路网技术状况和服务水平。

构建先进的交通信息基础设施网络，促进设施、服务、能源和信息网融合发展，大力推广设计、建设、养管一体化发展，保障村村通畅、开发旅游项目，提高监督管理效率。

专栏 5 “十四五” 交通基础设施具体建设任务

民航：完成商洛支线机场前期工作，力争开工建设。谋划推进商南、山阳、镇安、柞水通用机场前期工作。详见附表 1。

高铁：加快推进西安至安康和西安至十堰两条高速铁路建设。西合高铁纳入国家中长期铁路网规划。启动华阴经洛南至商洛城际铁路建设。搞好高铁站点建设，结合高铁大道、高铁新城等前期工作，规划建设商洛西等交通枢纽，积极迎接高铁时代。详见附表 2。

国家高速公路：新增改建包茂高速柞水南立交和福银高速山阳东立交。福银、包茂高速拥堵路段智慧扩容，国家高速公路总里程达 374.38 公里。

普通国道：续、新建普通国道 233.86 公里、完成投资 41.0991 亿元，至“十四五”末普通国道二级以上公路里程占普通国道总里程的 60%。详见附表 4；

省级高速公路：S30 丹宁线（丹凤至山阳段）和 S26 洛卢线建成通车，完成 S13 澄商线（华阴至洛南段）和 S30 丹宁线（镇安至宁陕段）前期工作。新建省级高速公路 94 公里，完成投资 134.04 亿元，至“十四五”末省级高速公路总里程达 310 公里。详见附表 3。

普通省道：续建普通省道 61.4 公里，完成投资 6.5322 亿元。至“十四五”末普通省道三级以上公路占普通省道总里程的 65%。完成 S314 安家门至镇安界公路 25.6 公里二级改造项目前期工作。详见附表 4。

农村公路：实施乡镇通三级及以上公路工程，改建县乡公路 224 公里，完成县乡公路改造工程 715 公里，实现 90% 乡镇通三级及以上公路。实施建制村通双车道工程，改造通村公路 430 公里，实现 50% 建制村通双车道四级公路。实施自然村（30 户以上）通硬化路工程，完成硬化通组公路 1830 公里；完成资源路、旅游路、产业路 55 公里，通村公路完善工程 930 公里，通村公路联网工程 125 公里，桥涵配套 365 延米，危桥改造工程 4760 延米，村道安全生命防护工程 10310 米。详见附表 5。

航道建设：商南县七级航道整治 50 公里，镇安县七级航道整治 58 公里。启

动丹江 80 公里、旬河 107 公里与乾佑河 28 公里航运开发前期工作。详见附表 6；

港口、码头与过船设施建设：新建过风楼综合港口 1 座，含客运码头 1 个、泊位 2 个，预留货运码头位置；建设莲花湖旅游客运港口一座，含客运码头 1 个，泊位 2 个，候船、管理等设施 4000 平方米，停靠 100 吨级船舶。新建青铜关货运码头 2 座，泊位 4 个，客运码头 3 个，泊位 3 个，候船、管理等设施 4000 平方米，停靠 100 吨级船舶。详见附表 6。

客货运站场建设：建设商洛、山阳、镇安、柞水四个综合枢纽站；商州城西、商南、洛南城东、山阳城东四个普通客运站；商南、山阳、镇安三个普通货运站。详见附表 7。

二、进一步推动交通和旅游融合发展

（一）打造精品旅游风景带，实现“路旅融合”发展。

结合发展全域旅游经济，打造以公路为轴线、以沿线人文特色、自然风光、美丽乡村为依托的多姿商洛风景带，使商洛成为“沿路观景、路即是景”的知名自驾旅游目的地。推进高速公路服务区景观化、旅游化改造，强化公路服务区旅游咨询、宣传、购物、特色餐饮、住宿、休闲等功能，促进交旅融合发展新业态。

（二）加大高速公路和普通国省道旅游功能。

完善城市出入口和高速公路上的高 A 级景区交通引导标识。以国省道和地方路为载体，连接高 A 级景区，打通连景路、断头路，形成市内环线和全域旅游公路网络。在旅游专用公路沿线布置观景台、自驾营地、公厕、充电桩、完善旅游引导标识、加强美化绿化，打造一批最美旅游公路和自驾线路产品（慢游产品），形成多日游产品，实现快进慢游目标。

在普通国省道改建中，因地制宜设置自驾车营地、房车营地、

观景平台等旅游配套服务设施。提升旅游交通的服务质量，满足出行者多样化、个性化需求。

专栏 6 旅游景点房车营地建设

房车营地建设：“十四五”期间在金丝峡、天竺山、木王、牛背梁等 4A 级以上景区试点房车营地建设。推动商州区江山景区自驾游汽车营地先试先建。

三、全面提高公路与航道管理养护水平

（一）改善公路与航道路况和服务品质。

养护工作：积极开展预防性养护和日常养护，提升公路路况水平，实现公路路面技术状况逐年提升；提高航道养护管理水平与质量，提升航道流通领域效率。

老旧改造、灾害处理：继续推动实施公路安全生命防护工程、病隧修复、旧桥梁改造和危桥重建，加强灾害治理力度，提高路网整体抗灾能力和安全性。

环境改善：在路域环境方面，提升公路养护工程的综合效益，打造以“畅安舒美”为主题的美丽公路。加快普通国省干线公路服务设施建设，打造特色典型交通驿站、综合服务区等示范点。

专栏 7 持续加大公路养护力度

公路养护目标：

实现全市农村公路列养率达到 100%，优、良、中等路比例保持在 77%以上，公路技术状况指数 MQI 值县、乡、村道分别达到 75、74、60 以上，创建“四好农村路”省级示范县 1 个、市级示范镇 20 个、县级示范村 300 个，建成美丽乡村路 1000 公里，在主要县乡公路实施智慧公路建设和自动化检测。

路网调整前国省干线全部建成美丽干线公路，路网调整后改造的国省干线达到

厅级文明路标准，农村公路建成市级以上文明路 3500 公里。

确保辖区普通干线公路路面旧材料回收率达 95%，循环利用率达到 60%。

（二）提升养护决策和管理水平。

深入开展公路养护市场化改革，建立包括路况检测评定、养护目标设定、养护需求分析和养护计划编制等流程的公路养护决策技术体系，构建“十四五”养护工程项目库，提升养护决策科学化程度。大力推广成熟的养护工程施工工艺和施工设备，构建养护作业标准化框架体系，推进养护作业的机械化、标准化进程，全面提高养护效率。

四、提升客货运输服务效率和品质

（一）构建优质高效的客运体系。

旅客联程运输发展：大力推进旅客联程运输发展，构建与铁路、民航相衔接的市内道路客运集疏运网络，全面推广应用客运联网售票系统，探索“一票制”和“一站式”客运服务。依托市内客运站点建设市、县旅游集散中心，支持开通旅游专线公交，形成市、县、景区无缝衔接的三级旅游集散体系。

客运转型升级：加快推动定制客运发展，以“互联网+”“定制化”全面推动传统客运转型升级，提高定制客运规模化、网络化经营水平，培育和规范市场，创新发展新动力。

实施品质提升工程：深入实施“商洛市道路运输服务品质提升工程”，加强城乡客运资源整合，鼓励有条件的城市（镇）公交线路向郊区延伸、实施农村客运公交化改造，提升城乡客运均

等化服务能力。

（二）构建高效专业的物流服务体系。

发展物流企业联盟：加快发展货运物流企业联盟。大力发展先进运输组织模式，加快推进货物多式联运发展，开展统一配送、集中配送、共同配送等业务模式，积极组织推广“无车承运人”试点，提升物流效率，降低物流成本。

实现村村通快递服务：整合合规的社会闲散运力和分散货源，推动农村邮政快递集约化发展，推动农产品出村进城、消费品下乡进村，积极推广农村“货运班线”、农村客运班车利用货舱承接小件快运等集约化服务模式。加快邮政快递基础设施建设，强化农村寄递物流基础设施补短板成效，鼓励发展农村快递末端服务，引导利用村内现有设施，建设村级寄递物流综合服务站，有效降低农村末端寄递成本，积极发挥邮政网络在西部农村地区末端寄递中的基础性作用，扩大“快递进村”覆盖范围，推进“快递进村”工程有效实施，到“十四五”末基本实现村村通快递服务，支持邮政快递业与现代农业、制造业、旅游业、电子商务等深度融合发展。

（三）着力提升运输装备技术水平。

进一步提高中高级客运车辆占比。大力推进货运车型标准化、大型化、专业化，鼓励发展集装箱、厢式、冷藏、散装、液罐等专用运输车辆和多轴重载大型车辆。推进混合动力、纯电动、天然气等新能源和清洁能源车辆广泛应用。

五、强化科技智慧对交通运输的引领支撑作用

（一）完善交通大数据基础设施。

完善“一朵云”：完善行业个性化基础云平台应用，为交通运输信息化系统提供统一的信息化基础条件。

建设“一中心”：建设完善“一中心”，完善商洛综合交通大数据中心，实现行业信息化建设的集中部署和集中管理。

打造“一园区”：建设一座集仓储物流、邮件快件分拨于一体的现代综合性快递物流园区，推动全市邮政快递服务网络运行效率，推动实现全市邮政快递行业实现高质量发展和转型升级。

编织“一张网”：完善商洛市交通运输行业专网，实现交通运输行业专网与全市政务服务“一张网”整合。

绘制“一幅图”：综合利用 BIM、GIS、遥感、北斗和高精度交通地图等技术，建设交通地理信息数据中心，实现全市交通基础地理信息数据的统一管理和全面共享。

（二）夯实交通大数据治理能力。

以行业权力清单和责任清单为基础，推进交通运输领域全市一体化在线政务服务，建设交通运输综合行政办公业务和政务服务系统。综合运用跨行业、跨层级交通运输大数据，建设商洛综合交通大数据决策支持信息平台，增强大数据科学决策支持能力，有效支撑交通运输决策管理与服务。

（三）深化智慧交通应用。

建设“交通运输+农村新生活”生态平台：推动交通基础设

施全要素、全周期数字化，加强技术状况、交通运行等数据的积累和挖掘，积极推进智慧公路和智慧水运建设。建设新农村交通综合信息服务平台，整合交通、邮政客运资源，形成以“交通运输+农村新生活”为特色的新农村交通综合服务开放生态平台。

发展“互联网+”物流新模式：大力发展“互联网+”高效物流新模式、新业态，加快物流组成要素与活动的数字化，构建覆盖不同运输方式、不同层次的物流数据资源开放共享机制，推动物流数据资源高效汇聚、优势互补和协同开发。

推动“互联网+”交通发展：推进综合交通出行领域的大数据应用，打造数字化出行助手，提供“门到门”的全程出行定制服务。推动“互联网+”便捷交通发展，规范发展定制公交、网络预约出租车、互联网租赁自行车、小黄车、小红车、小微型客车分时租赁等出行服务新业态，提高公众出行便捷服务水平。商洛市道路运输“十四五”信息化建设项目详见附表8。

六、着力构建绿色循环低碳交通运输体系

（一）强化生态保护和资源集约利用。

强化生态保护：将绿色发展理念贯穿于交通基础设施规划、设计、建设、运营、养护全过程；落实最严格的生态环境保护制度，强化全过程环保监管；针对早期工程历史遗留生态环境问题，开展交通基础设施生态保护与修复；实施交通廊道绿化美化行动，提升生态功能和景观品质；全面推进绿色公路建设，加快推进生态航道建设，深入推进绿色客货枢纽建设。

资源集约利用：加强规划衔接，推动交通基础设施与国土空间规划“三区三线”相协调；统筹各种运输方式基础设施布局，集约利用土地、岸线、通道线位等资源。

（二）优化交通能源结构

积极推广纯电动运输装备、装卸设备及纯电动、混合动力汽车应用，加快推广和普及城市公交领域的新能源车，完善营运车辆燃料消耗准入和退出机制，限制高耗能车辆进入运输市场。

加快推进充电桩建设，推进城市公交场站充电桩及出租汽车充电站建设，同时在高速公路服务区、国省干线加油站建设充电桩，满足新能源车辆充电需求。

（三）加强重点领域污染防治。

老旧机械更新淘汰：持续推进老旧柴油货车、船舶、机车和施工机械提前淘汰更新。

污染防治：推动柴油货车尾气排放深度治理，会同相关部门开展超标排放联合执法监管，消除柴油货车尾气超标排放现象；强化在用车排放检验和维修治理，全面推广实施汽车检测与维护（I/M）制度，推进汽车绿色维修发展；推动邮件快件包装材料减量化、低碳化、绿色化，全面实施邮件快件过度包装和随意包装专项治理，推动邮政快递行业健康发展。

七、切实提高交通安全水平和应急保障能力

（一）完善交通运输安全生产体系。

完善安全责任体系：加快建设适合商洛特点的交通运输安全

法规制度，并建立动态完善机制。按照“三管三必须”的要求，抓好安全生产工作，完善安全责任体系。

完善风险预防体系：健全完善安全生产风险管理、安全生产形势分析研判、隐患排查治理、事故暴露问题整改等机制；加强交通安全风险预警、防控机制和能力建设，实现交通基础设施安全可控。

深入技术研发：加强安全生产重大关键技术研发和装备研发，提升行业突出问题治理和重大风险防控能力。进一步完善安全文化体系，加强行业安全生产宣传教育，推进企业安全文化建设。

加强交通运输综合执法：牢牢守住不出现冲击道德和法规底线的安全风险，有效遏制交通重特大安全事故。继续推进《交通运输安全专项整治三年行动计划》、《道路运输安全专项整治三年行动计划》。

专栏 8 路政管理与公路治超

根据国省道路网调整规划，配合做好治超检测网络调整，推广不停车检测和非现场执法，在重点路段开展流动检测管控，构建检测站、卸货场、流动检测车、不停车检测组成的“四位一体”路面治超网络架构。推进流动检测常态化。逐年增配更新流动检测车，充分运用《陕西省公路条例》赋予的治超流动检测执法手段，遏制局部区域局部路段的超限反弹。推进路面监控与源头监管、干线与农村公路、多部门联合联动工作机制的长效、规范运行。

（二）强化应急保障与救援保障能力。

建立健全综合交通应急预案体系，加强应急预案的评估、优

化和完善，有计划、有组织的开展各类突发事件应急处置演练。构建风险化解、应急处置的交通运输综合治理机制。加强应急保障队伍建设，提高应急队伍专业化水平和装备配备水平。统筹规划应急装备站点布局，推进公路应急保障中心（基地）建设。

专栏 9 完善安全生命防护工程

加强桥隧安全运营管理，消灭普通国省干线公路四类危桥、低荷载桥梁和 B、A 级隧道，确保一、二类桥梁比例基本保持在 95%以上，隧道全部为 S 级；推进农村公路安全生命防护工程，基本消灭县乡道中桥以上危桥。

八、“十四五”投资估算

“十四五”期间计划完成交通总投资 587.3 亿元，其中：民航 5 亿元，铁路 305 亿元，高速公路 137.3 亿元，普通国省道 50.2 亿元，农村公路总投资 78.9 亿元，客、货运站和交通枢纽 9.9 亿元，水运 0.7 亿元，信息化建设 0.3 亿元。

第五章 环境影响评价

根据《中华人民共和国环境影响评价法》《规划环境影响评价条例》《陕西省秦岭生态环境保护条例》要求,《规划》实施对环境可能造成影响的分析、预测和评估,主要为资源环境承载能力分析、不良环境影响的分析和预测以及与相关规划的环境协调性分析,要求提出预防、减轻不良环境影响的对策和措施。

一、本《规划》实施环境影响分析

(一) 生态环境影响。建设过程中,由于选线、选址不当可能会产生交通穿越生态敏感区的情况,其中以对自然保护区的影响最大,主要表现在,如果直接穿越自然保护区,将占用自然保护区土地资源,破坏保护区内主要保护对象的栖息地,也将带来噪声扰动、大气污染、人员进入增加的问题,威胁自然保护区内保护对象的生存。

(二) 水环境影响。施工期,砂石材料的冲洗、混凝土搅拌后产生的废水、钻孔灌注桩的泥浆排放、施工队伍的生活污水若处理不当,可能对水环境有一定的影响。运营期,沿线附属设施,如服务区、收费站等排放的废水、洗车污水、汽车洒落的有害物质,经雨水排入河流,造成水质的污染。

(三) 大气环境影响。公路交通活动导致的大气污染物一次排放按照其来源可以分为三类,包括:机动车尾气管直接排放,机动车行驶过程中扬起的道路扬尘,机动车行驶过程中部件磨损造

成的颗粒物排放和曲轴箱等部位的 THC 逸散。交通活动排放的一次污染物在大气中可进一步发生化学反应,造成二次污染。

(四) 固体废物环境影响。建设过程中产生的弃渣会临时性或长期占用土地资源,将加剧公路沿线占用草地、耕地以及林地的情况,导致地区土地资源和地区生物量的减少。堆弃在线路旁边的弃渣会对周边的景观生态和景观美学产生影响。在路网运营过程中,服务区、加油站等地方会产生一定的生活垃圾。

(五) 噪声环境影响。公路交通噪声就其来源而言可分为两类,即动力噪声、轮胎噪声。机动车在低速运行时,以发动机壳体的振动噪声为主;在高速运行时,轮胎噪声上升为主要噪声。在允许鸣笛的路段,汽车喇叭也属于一种噪声源。除营运期的公路交通噪声之外,规划路段施工期内还存在暂时性的建筑施工噪声。

二、环境影响减缓对策

(一) 生态环境保护对策。对涉及重要环境敏感区的铁路进行线位论证、避让与优化。对于已有走廊充分利用,邻近并行的走廊带尽量合并,在环境敏感区域尽量少开辟新的走廊带,避免生态破坏和穿越环境敏感区。如因实际工程条件所限,线路无法完全避让环境敏感区,可结合敏感区的性质和环境保护对象的保护要求,优先考虑采用隧道或桥梁形式穿越敏感区,以减缓对重要环境敏感区的不良环境影响。

(二) 水环境保护措施。认真调查论证路线走向与地表水系的相互关系,设计足够的涵洞、桥梁,以减少高路基对地表径流的

影响。施工物质,如沥青等不宜堆放在河旁,应远离河流妥善保管堆放,防止暴雨冲刷进入水体。加强施工生活污水管理,在各施工营地建设化粪池及垃圾堆放站,严禁将其直接排入河道水流中。在国家级自然保护区、地表水源地一级保护区、珍稀水生生物栖息地等区域,若公路靠近或穿越对水质有特殊要求的水体时,应结合实际情况在路边设置沉淀池进行沉淀处理后排放,或者利用天然洼地、池塘等收集处理路面径流。

(三) 大气污染防治对策。在施工阶段加强沥青混凝土、碎石、灰土拌和设备的密封和除尘,对操作人员进行卫生防护,拌和场站应远离大气环境敏感点;采用符合环保要求的先进施工设备,禁止使用敞开式简易方法熬制沥青;大风天气下采用篷布覆盖及洒水等方式减少施工材料和施工场地的扬尘。在营运阶段加大机动车的初检、年检、路检、抽检力度,严格执行机动车尾气排放国家标准,注意加强敏感路段和沿线敏感点的空气质量监测,大力发展公共交通,提高客货运运输效率,在满足交通需求的前提下减少交通行业的能源消耗和污染物排放。

(四) 固体废物污染防治对策。固体废物主要包括生活垃圾、施工垃圾。对生活垃圾必须定点收集,及时清运或处理;对施工垃圾尽量回收利用,不能回收利用的应按有关规定由环卫部门统一收集处理,或送往当地划定的垃圾场填埋。

(五) 声污染防治对策。施工阶段严格遵循规划项目所在地地方政府制定的《施工噪声管理规定》,调整高噪声作业的施工

时间;根据情况需要,采取临时隔声围护结构或吸声的声屏障、隔声罩等措施;穿越野生动物保护区域的路段建设,应根据动物繁育迁徙规律合理安排施工周期。营运阶段若在距拟建公路路边150m处的两侧存在声环境敏感点,应视交通量、人口密度、污染程度以及环境条件等采取适当的隔音措施或进行搬迁工作。为降低铁路建设对环境振动影响,临近线路两侧30m以内禁止新建居民住宅、学校、医院等振动敏感建筑物。

三、本《规划》实施环境影响评价

商洛市位于秦岭深处。习近平总书记嘱托“秦岭和合南北、泽被天下,是我国的中央水塔,是中华民族祖脉和中华文化的重要象征”。规划实施过程中应加强对交通建设项目沿线评价范围内自然环境和生态环境调查和评价,对项目建设、运营活动可能带来的各种影响进行定性和定量分析。项目在设计、施工和营运中的各种工程行为对不同环境要素的影响分析,预测、论证和评价项目建设对周围环境的影响范围和程度,为合理选线、选址提供依据;对项目建设引起的环境污染与局部生态破坏提出可行的减缓或补偿措施和建议,以指导设计、施工和运营管理,减轻或消除项目建设、运营带来的不利影响,实现可持续发展目标;为项目所在地政府制定城镇发展规划、环境功能区划、生态规划和进行环境管理提供科学依据,从环境角度论述项目建设的可行性。

本《规划》的重大项目和重点项目的建设规模、项目布局、

建设时序合理,资源能源消耗、生态影响和环境影响总体符合“生态保护红线、环境质量底线、资源利用上线和生态环境准入清单”的基本要求,符合国家和商洛市主体功能区规划、生态功能区规划以及大气、水体、土壤三大污染防治要求。通过严格实施规划和建设项目环境影响评价制度,全面落实“三线一单”要求和环境影响减缓对策,加强交通基础设施节能环保和风险防控能力,不利环境影响总体可控,区域生态安全、资源和环境质量将得到有效保障。从环境保护角度来看,本《规划》提出的建设内容是可行的。

第六章 规划实施保障

一、坚持党的领导

坚持党的全面领导，不断提高党把方向、谋大局、定政策、促改革的能力和定力，深入贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想和习近平总书记来陕考察重要讲话重要指示精神，牢记习近平总书记对商洛的亲切关怀和殷殷嘱托，增强‘四个意识’、坚定‘四个自信’、做到‘两个维护’。真抓实干把党中央决策部署贯彻到交通运输事业的各方面，围绕交通强国建设战略目标，着力提高交通运输各级部门领导干部的政治能力和专业能力，结合各单位部门实际情况，分层分类开展工作，坚持用“安全、便捷、高效、绿色、经济”新时代交通运输发展理念开展交通运输工作，统筹规划，分步实施，确保商洛交通运输体系建设稳步推进。

二、加强组织实施

成立商洛市交通基础设施建设领导小组，加强对交通运输基础设施建设的组织领导和协调，定期研究解决交通基础设施建设中的重大问题。积极探索和创新部门间沟通协调机制，建立常态化的联系渠道和工作机制。建立各级发改、财政、住建、自然资源、水利等部门与交通建设的密切配合机制，积极为交通基础设施建设做好各项服务，统筹安排铁路、公路、机场、综合运输枢纽建设项目用地、用林。通过建立机制，把握时机，掌握节奏，

以综合交通运输规划及相关标准的制定为重要手段，促进民航、铁路、公路向集约型和谐发展，营造综合运输发展环境。

三、完善政策支持

明确责任分工。市、县（区）自然资源、林业等部门要根据交通运输基础设施建设发展规划和建设计划，结合土地、林地利用总体规划，统筹安排、优先保证交通运输基础设施建设的用地、用林，并积极争取国家对交通运输基础设施建设用地的支持。近期推广的建养一体化，设计、施工总承包，以及大量农村公路的建、养、管都需要各县（区）政府出台切实可行、健康合法的政策支持。

四、强化资金保障

多方融资、加大建设资金保障。把握国家投融资体制的改革方向，在政府宏观调控指引下，及时总结与市场经济相适应的交通基础设施投融资机制，研究制订吸引社会资金进入交通领域的政策，多渠道、多途径地筹集交通发展资金。一是积极争取上级交通专项补助筹集交通运输发展资金；二是完善社会资金、特别是民营资本投资交通建设的政策规定，营造良好的社会投资环境。积极引进和培育多种形式的交通建设法人实体，理顺民间资本以 PPP 方式投资交通建设的良性循环；通过信用贷款、信托、基金等多种方式，多渠道筹措交通建设资金；三是加大对干线公路、农村公路、公路安全生命防护工程、公路运输枢纽站场、农村客运站点建设、养护和交通信息化建设的投入，对邮政业和农

村物流配送中心建设给予政策扶持；四是加大对公共交通基础设施的财政投入力度，在站场建设、公共交通车辆更新等方面给予必要的资金支持，加大农村客运班线的经营补贴力度；五是积极争取将高速公路，国省干线公路，城际高铁等重点交通运输基础设施建设项目列入国家建设规划，争取国家补助。

狠抓新形势下中省出台新政策的良好发展机遇，加大交通运输发展资金投入力度。总结“十三五”期间交通建设采用“PPP模式”的成功经验，提高政府购买服务能力，形成投资、建设、运营、移交的良性发展机制，加大“十四五”期间交通建设资金保障。

五、保障技术支持

培养和引进现代交通人才、创建文明行业。贯彻实施“科技兴交”战略，加强交通人力资源保障体系建设。围绕综合交通运输体系建设、综合物流园区建设等重点领域，通过调入、考入、挂职、兼职等多种方式，引进一批高层次专业技术人才、管理人才和适应现代物流需要的紧缺人才。同时，加大职工培训基地建设力度，加强从业人员职业教育培训，全面推行人才素质工程和重要技术岗位的职业资格认证制度。加强交通行政执法人员队伍建设和岗位培训，全面提高执法人员整体素质。

六、深化机制改革

（一）完善行业管理体制机制。深化综合交通运输管理体制体制改革，健全综合交通运输发展协调机制，构建跨方式、跨部门、

跨区域的综合交通运输管理体制和协调机制，加强各种运输方式在规划上的衔接，推进综合运输通道的优化布局 and 综合运输枢纽的同步规划、同步设计、同步建设、同步运营。加强综合运输发展政策、标准规范研究。扎实推进“放管服”改革，完善政府权责清单，持续推进简政放权。加快研究和推进管理体制改革的步伐，逐步形成比较完善的、事权与财权相统一的国家公路、省级公路和农村公路三级管理体系。以公路养护等领域为重点，加快推进各级政府交通运输财政事权和支出责任的合理划分。加快推动出租汽车行业改革，完善定价机制，实现巡游出租汽车与网络预约出租汽车融合发展。理顺城乡客运管理体制。完善城乡客运一体化管理体制和协调工作机制，统一城乡客运一体化标准规范，实现城乡客运资源合理配置和客运服务有效衔接。

（二）完善交通运输法规体系。以交通治理体系和治理能力现代化为导向，加强交通运输与其他领域的跨部门法律协作，提高立法工作质量；全面贯彻落实《公路安全保护条例》、《城市公共交通条例》、《收费公路管理条例（修订）》等法规，加快新业态管理办法研究，完善综合交通法律法规体系。深化交通运输综合行政执法改革，完善交通运输执法程序，推进交通运输行政执法信息化建设，健全交通运输行政执法与刑事司法衔接机制，提升综合执法效率。

（三）建立健全人才培养及使用机制。实施交通领域高层次人才培养工程，推进创新型人才队伍建设。实施急需紧缺人才建

设工程、交通领导干部能力素质提升工程和交通运输综合执法人才建设工程，打造能适应新时期行业转型发展需要的高素质专业化交通人才队伍。创新交通人才保障机制，对重大人才工程的实施提供资金和项目保障。

（四）营造良好市场环境。优化交通运输营商环境，完善鼓励支持民营企业发展的政策。增强政府对交通运输行业 and 市场的监管能力，营造公平竞争的交通运输市场，完善交通运输市场准入和退出机制，建立交通运输监管信息服务平台，建立优良信用环境。建立交通运输政策白皮书和市场信息披露制度，增强社会公众和企业参与交通运输发展的认识和理解。

注：

1、四大目标，三大项目，五个建设，四个交通

围绕“大交通、大枢纽、大物流、大服务”四大目标，抓好机场、高速铁路、高速公路建设三大项目。以“两飞”（丹凤通用机场和西安商洛支线机场项目）、“三高”（丹宁高速、西渝高铁、西十高铁）、国省干线及农村公路、客货（水）运站场（码头）和智慧交通信息化中心这五个建设。加速发展综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通这四个交通。

2、123 出行交通圈

都市区 1 小时通勤、城市群 2 小时通达、全国主要城市 3 小时覆盖。

3、全球 123 快物流圈

快递在国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达。

4、三管三必需

根据《国务院安全生产委员会成员单位安全生产工作职责分工》第一条，负有安全监管职责的行业主管部门要按照“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”的要求，做到安全生产责任“五落实”。一是落实“党政同责”，部门党政主要负责人对安全生产工作负总责。二是落实领导班子成员“一岗双责”，部门领导班子成员要在各自分管领域各负其责。三是落实行业领域安全生产监督管理责任，健全工作机构、明确

工作职责、充实专业力量。四是落实日常监督检查和指导督促职责,加强本行业领域安全生产监管执法,做好有关事故预防控制,发生重特大事故立即派员到现场指导参与抢险救援、事故调查等工作。五是落实安全生产工作考核奖 全生

表八 商洛市道路运输“十四五”信息化建设项目表

项目类别	项目分类	项目序号	项目名称	建设内容	建设性质	项目起止年限	总投资(万元)
公共服务类	行业服务、服务平台	1	公交智能运调中心、智能公交站牌	围绕建设交通强国，加快道路运输和推动经济高质量发展，积极促进信息化建设，需建设公交智能运调中心服务平台1个，建设智能公交站牌300个	新建	2022年至2023年	1000
	行业服务、服务平台	2	商洛市汽车客运站	围绕交通运输发展，建立智慧售票电子客票、自动识别老人信息、车站卫生间显示屏标明蹲位使用情况等“互联网+”，打造“智慧车站”	新建	2022年至2023年	500
	行业服务、服务平台	3	山阳汽车客运站	围绕交通运输发展，建立智慧售票电子客票、自动识别老人信息、车站卫生间显示屏标明蹲位使用情况等“互联网+”，打造“智慧车站”	新建	2022年至2023年	300
	行业服务、服务平台	4	洛南汽车客运站	围绕交通运输发展，建立智慧售票电子客票、自动识别老人信息、车站卫生间显示屏标明蹲位使用情况等“互联网+”，打造“智慧车站”	新建	2022年至2023年	300
	行业服务、服务平台	5	丹凤汽车客运站	围绕交通运输发展，建立智慧售票电子客票、自动识别老人信息、车站卫生间显示屏标明蹲位使用情况等“互联网+”，打造“智慧车站”	新建	2022年至2023年	300
	行业服务、服务平台	6	商南汽车客运站	围绕交通运输发展，建立智慧售票电子客票、自动识别老人信息、车站卫生间显示屏标明蹲位使用情况等“互联网+”，打造“智慧车站”	新建	2022年至2023年	300
	行业服务、服务平台	7	镇安汽车客运站	围绕交通运输发展，建立智慧售票电子客票、自动识别老人信息、车站卫生间显示屏标明蹲位使用情况等“互联网+”，打造“智慧车站”	新建	2022年至2023年	300
	服务平台	8	客运信息服务平台	网约、定制平台	新建	2021	120
合 计							3120