

靖安县“十四五”综合交通运输发 展规划及 2035 年远景目标

靖安县交通运输局

江西省交通规划勘察设计院有限公司

二〇二三年五月

目录

第一章 概述	1
1.1 规划背景	1
1.2 规划范围及对象	2
1.3 规划依据	3
1.4 规划思路	4
第二章 “十三五”发展基础及交通评价	6
2.1 靖安概况	6
2.2 经济社会发展现状	8
2.2.1 行政区划及人口	8
2.2.2 经济发展	8
2.3 发展成就	9
2.3.1 交通基础设施	10
2.3.2 交通运输服务	15
2.3.3 行业管理能力	16
2.4 区域便捷性分析	18
2.4.1 交通线路类	18
2.4.2 交通设施类	19
2.4.3 乡镇综合效应	20
2.4.4 综合交通便捷性评价	21
2.5 乡镇布局形态影响分析	23
2.6 区域交通供需分析	24

2.7 区域等时圈分析	25
2.8 存在问题	26
第三章 “十四五”规划指导思想及目标	29
3.1 指导思想	29
3.2 基本原则	30
3.3 上位规划解读	31
3.3.1 江西省“十四五”综合交通运输体系发展规划	31
3.3.2 大南昌都市圈发展规划（2019-2025年）	34
3.3.3 宜春市“十四五”综合交通运输发展规划	37
3.4 发展环境与形势	42
3.5 发展目标	43
3.5.1 总体目标	43
3.5.2 具体目标	45
第四章 “十四五”规划发展重点及任务	50
4.1 继续增强基础设施供给	50
4.1.1 铁路设施建设工程	50
4.1.2 公路网络优化工程	51
4.1.3 航空运输建设工程	64
4.2 全面提升运输服务水平	65
4.2.1 客运便捷惠民工程	65
4.2.2 货运转型升级工程	72
4.3 不断加强行业治理能力	78

4.3.1 智慧交通创新工程	78
4.3.2 绿色交通示范工程	82
4.3.3 平安交通保障工程	84
4.3.4 法治交通支撑工程	89
4.3.5 管理服务提升工程	91
4.4 推动公路养护高质量发展	96
第五章 投资估算及效果评价	99
5.1 投资估算	99
5.2 效果评价	104
第六章 规划环境影响评价	107
6.1 环境影响分析	107
6.2 环境保护对策	109
第七章 保障机制及政策措施	112

第一章 概述

1.1 规划背景

“十三五”以来，在靖安县委、县政府的坚强领导和精心引导下，相关部门的密切配合和支持下，靖安县交通运输部门加快建设综合交通运输体系，全面优化公路交通网络，落实公交优先发展战略，大力提升客货运服务水平，综合交通网络布局 and 结构得到明显优化，综合交通运输能力显著增强。立足于“生态立县、绿色崛起”发展战略、按照“一产利用生态、二产服务生态、三产保护生态”的发展模式，以创建“四好农村路”为抓手，以镇村公交为试点，持续打好交通建设攻坚战，为全县经济社会持续快速发展奠定了坚实基础。

“十四五”时期（2021—2025年）是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期；是全面推进交通强国建设的第一个五年规划期；也是靖安县构建现代化经济体系、满足人民日益增长的美好生活需要、构建高效协同的综合交通运输服务体系的重要发展期。“十四五”时期，靖安县将以交通强国、交通强省战略为契机，以“交通强省重大项目建设”为导向，全力推动“交通强县”建设，牢牢把握长江经济带、中部地区崛起等国家战略机遇，利用大南昌都市圈、昌铜高速生态经济带、国家长江中游城市群三大规划区优势，规划构建“县外快速联通、县内快速循环、立体交通运输”的大

交通体系。为实现靖安高质量发展，建设美丽幸福靖安提供坚强的交通运输保障。

因此，为更好贯彻落实国家、江西省以及宜春市经济社会发展战略要求，更好服务靖安县国民经济和社会发展，站在统筹各种运输方式发展的立场上，编制《靖安县综合交通“十四五”发展规划及2035年远景目标》（以下简称规划），总结评估“十三五”交通运输发展现状和问题，研判“十四五”综合交通运输发展形势，科学谋划“十四五”期靖安综合交通运输体系的发展目标和总体格局，明确发展的主要任务和重大建设项目，该规划是“十四五”期间靖安综合交通运输发展全局性、综合性、战略性规划和指导性文件。对于指导靖安县未来五年交通运输行业科学发展，助力靖安构建现代化交通体系，统筹安排交通投资和拟定重大政策，具有重要的现实意义。

1.2 规划范围及对象

1、时间范围

规划期限为2021-2025年，规划基年为2020年，规划目标年为2025年，远景目标为2035年。

2、地域范围

本次规划范围为靖安县行政管辖范围，国土面积约1377平方公里。行政区划上包括所辖的6镇5乡（双溪镇、仁首镇、宝峰镇、高湖镇、璪都镇、官庄镇、香田乡、水口乡、中源乡、三爪仑乡、雷公尖乡），76个行政村。

3、内容范围

规划内容以公路运输、铁路、航空、客货运枢纽、交通基础设施建设与运营管理为主要研究内容，围绕平安交通、智慧交通、绿色交通、法治交通、交通人才队伍和党风廉政建设等，提出规划期内的发展目标、发展思路和建设方案。

1.3 规划依据

——国家级：《交通强国建设纲要》（国务院，2019年）、《国家公路网规划（2013—2030）》（国家发改委和交通运输部，2013年）、《国家综合立体交通网络规划纲要（2021—2035年）》（国务院，2021年）；

——省级：《关于推进交通强省建设的意见》（省人民政府，2020年）、《江西省“十四五”综合交通运输体系发展规划》（省人民政府，2021年）、《大南昌都市圈综合交通网络规划（2019-2025年）》（省交通运输厅，2020年）、《江西省综合立体交通网规划（2021—2035年）》（省交通运输厅，2021年）、《江西省公路水路交通运输“十四五”发展规划》（省交通运输厅，2021年）、《江西省铁路网中长期发展规划（2016—2030）》（省发改委，2016年）、《江西省城际铁路网规划 2016—2030年》、《江西省运输机场布局规划（2016—2030）》（省发改委，2016年）、《江西省高速公路网规划修编（2018—2035年）》（省发改委和省交通运输厅，2018年）、《江西省省道网调整（2014—2030年）》（省发改委和省交通运输厅，2014年）、《江西省普通国省

道城区过境规划》(省交通运输厅, 2018年)、《江西省县乡道网调整 2014—2030年》(省交通运输厅, 2014年)、《关于做好支撑乡村振兴战略推进“四好农村路”建设五年实施方案》(2018年)、《江西省交通运输厅关于运输服务和支撑乡村振兴战略实施方案》、《江西省美丽生态文明农村路建设工程实施方案》;

——市级:《宜春城市总体规划(2017—2035年)规划纲要》、《宜春市国土空间总体规划(2021-2035年)》、《宜春市“十四五”综合交通运输发展规划》、《关于建设高质量交通强市实施意见(宜春市)》、《宜春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》、《宜春市开展美丽乡镇建设五年行动工作方案》、《宜春市“十四五”现代物流业发展规划》、《宜春市“十四五”文化和旅游发展规划》;

——县级:《靖安县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》、《靖安县国土空间总体规划(2021-2035年)》、《江西省靖安县旅游发展总体规划》、《靖安县交通运输局工作总结》、《靖安县交通运输发展规划(2016—2025)》、《靖安县“十四五”交通运输发展规划思路》。

1.4 规划思路

第一步, 调研了解现状情况。通过收集相关资料、现场调研及会议座谈等方式了解靖安县发展情况, 对“十三五”交通运输发展情况进行回顾与总结, 分析所取得的成就以及剖析现状存在的不足。

第二步，研判外部发展环境。分析靖安县“十四五”期间存在的机遇和挑战，并根据现状客货运输量统计数据及经济发展现状，判断靖安县交通发展目前所处的阶段。

第三步，提出交通发展战略。建议“十四五”期间靖安县交通运输的发展思路和目标，包括总体目标和具体目标，具体目标要与后面的重点任务相呼应，以便指导后续重点任务的安排。

第四步，确定交通重点任务。在确定规划目标的基础上，分为3大方面开展方案规划任务。一是基础设施规划，包括综合交通设施网络和客货运枢纽场站；二是客货运输服务及其设备；三是智慧交通、绿色交通、平安交通、行业管理等行业治理能力。

第五步，建议要素保障措施。建立“十四五”交通项目库，力争推动部分项目纳入国家、省级规划项目，对“十四五”项目库做好实施时序安排和投资估算，并对规划实施的组织领导、资金资源、政策环境等提出保障措施和建议，并对未来至2035年交通项目进行统筹规划。

第二章 “十三五”发展基础及交通评价

2.1 靖安概况

靖安县位于江西省西北部，总面积 1377 平方公里，全县辖 11 个乡镇 76 个行政村。境内森林覆盖率达 84.1%，是国家级生态县、国家重点生态功能区、全国“绿水青山就是金山银山”实践创新基地和全国全域旅游示范区，连续 6 年获评全省科学发展、高质量发展考评综合先进县。



图2-1 靖安县区位示意图

靖安人文厚重，是中华诗词之乡、江西书画之乡。自公元937年建县以来，先后诞生了明代尚书李叔正、青天况钟、《白香词谱》作者舒梦兰等诸多历史文化名人，刘慎虚、曾巩、陆九渊、王阳明均曾游历靖安。

靖安风景秀美，森林覆盖率达84.25%，九岭尖海拔1794.49米，是赣西北最高峰，拥有国家全域旅游示范区九岭山国家级自然保护区、三爪仑国家森林公园、国家4A级旅游景区等称号，境内空气与水质一流标准，动植物资源丰富。

靖安人居佳地，是全省平安县、全省公众满意县，公众安全感测评、扫黑除恶群众满意度位列省市前列。靖安高标准打造了宝峰特色小镇、中源避暑小镇、三爪仑知青小镇等特色小镇，以及高湖古楠村、水口青山村等秀美乡村，荣获中国最美县域。

靖安产业强劲，着力推进“生态精品农业、生态绿色工业、生态全域旅游、生态康养城市”四大领域产业发展。拥有中高端精品民宿30多家，全县旅游接待人数突破1100万人次。正在建设中源客家避暑小镇、欧源云水自然界国际旅游度假区、蓝城九岭春风、绿地明镜湾、南大一附院国际康养度假区等一批康养项目，着力打造生态康养旅游名县。

靖安潜力巨大，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，以“山水林田湖草”综合养护为基础，以“生态+大健康”产业为龙头，以强攻工业为重点，以兴农旺旅为支撑，

深入践行“一产利用生态、二产服务生态、三产保护生态”绿色发展模式，着力建设山清水秀的自然生态和风清气正的政治生态“双一流”靖安。

2.2 经济社会发展现状

2.2.1 行政区划及人口

截至2020年，靖安县所辖11个乡镇（双溪镇、仁首镇、宝峰镇、高湖镇、璪都镇、官庄镇、香田乡、水口乡、中源乡、三爪仑乡、雷公尖乡），76个行政村。依据靖安县第七次全国人口普查公告显示，全县常住人口总数为121800人，其中居住在城镇的人口为67242人，占总人口的55.21%，居住在乡村的人口为54558人，占总人口的44.79%。

2.2.2 经济发展

“十三五”期间，靖安县上下坚持高质量跨越式发展，全面落实“一产利用生态，二产服从生态，三产保护生态”的发展模式，致力于经济、社会、民生全方位高质量发展，全县经济社会保持良好发展态势。2020年，靖安县全年实现生产总值67.04亿元，同比增长4.0%，全年财政总收入达到10.86亿元，同比增长4.3%。第一产业增加值8.3亿元，增长2.8%；第二产业增加值24.68亿元，增长4.1%；第三产业增加34.06亿元，增长4.3%。三次产业结构优化为12.4：36.8：50.8。人均生产总值达54473元。“十三五”以来，靖安县经济不断发展，各项经济

指标呈现总体平稳，稳中有进的良好态势。近三年2018-2020年靖安县经济主要指标情况如下表所示：

表2-1 靖安县历年国民经济主要指标表

年份	国内生产总值（亿元）	财政总收入（亿元）
2018	50.78	10.21
2019	64.25	10.40
2020	67.04	10.86

资料来源：靖安县历年国民经济与社会发展统计公报

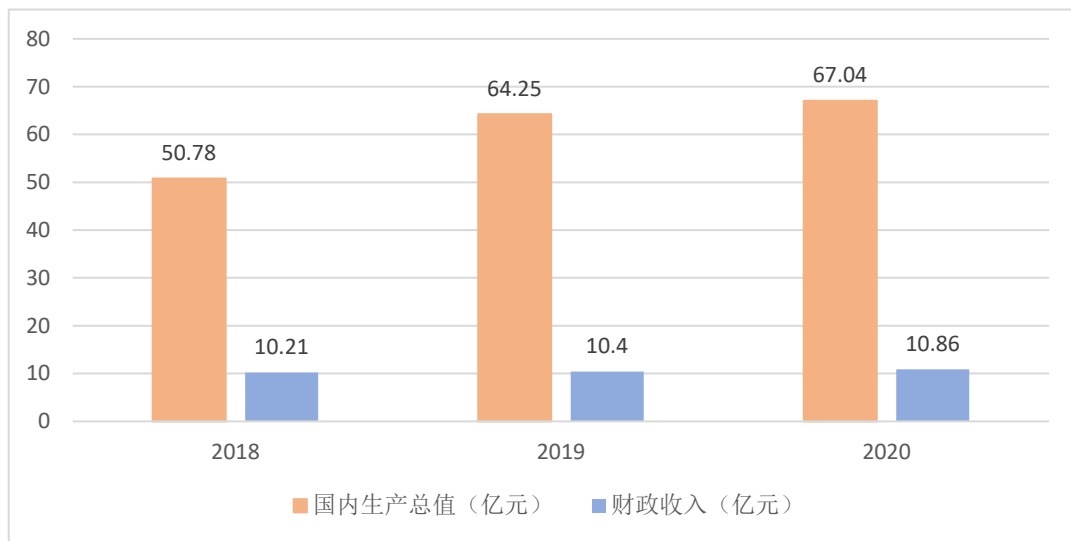


图2-2 靖安县2018-2020年经济发展和财政收入示意图

2.3 发展成就

“十三五”期间，靖安县委、县人民政府高度重视交通基础设施建设，立足“生态立县、绿色崛起”发展战略，按照“一产利用生态、二产服从生态、三产保护生态”的发展模式，争取上级政府和部门支撑，加大资金投入，大力提升交通条件。紧紧围绕全面建成小康社会和脱贫攻坚任务，着力完善公路交通运输基础设施网络，提高交通基础设施保障能力，提升运输服务品质。为靖安县经济平稳增长、保障和改善民生、打赢脱

脱贫攻坚战、全面建成小康社会发挥了重要作用。

2.3.1 交通基础设施

1、公路

截止2020年，靖安境内公路通车总里程达1238.555公里，其中：高速公路1.88公里，国道119.375公里，省道123.961公里，县道113.688公里，乡道280.6公里，村道618.361公里。至“十三五”末期，形成了以国省道为骨架，以农村公路为支脉的层次分明、布局合理、衔接顺畅的公路网络体系。

表2-2 “十三五”期靖安县公路网发展情况表（单位：公里）

	高速	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	等外公路	总计
高速	1.88						1.88
国道		5.105	68.042	46.228	0		119.375
省道		13.099	49.145	58.96	2.757		123.961
县道				50.07	63.618		113.688
乡道				5.353	275.247		280.6
村道			9.203	13.854	587.339	7.965	618.361
合计	1.88	18.204	126.39	155.155	928.961	7.965	1238.555

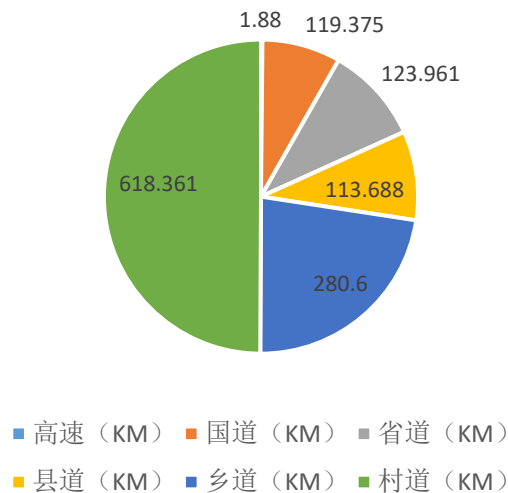


图2-3 2020年靖安县公路网里程分布图

“十三五”期间，靖安县围绕实现交通基础设施“布局合理，能力充分”的发展目标，持续开展一批公路建设项目，重点工程成就斐然，公路网络建设方面取得的成就具体如下：

（1）**路网等级结构逐步优化。**“十三五”期间，靖安县持续加快推进国省干线公路改扩建工程、四好农村路建设工程和美丽生态文明示范路建设工程，路网等级结构布局日趋合理。截至2020年底靖安县公路总里程达到1238.555公里，其中普通国道二级及以上公路39.9公里，占比约3.2%，普通省道二级及以上公路18.204公里，占比约1.5%，县道三级及以上公路50.07公里，占比约4%。

（2）**重点工程成果显著。**“十三五”期间，靖安县交通运输行业坚持以科学发展为主题，以加快转变发展方式为主线全面落实交通运输发展规划，着力改进交通运输服务，构建衔接有序、相互配套、互为补充的运输体系，服务靖安县特色产业，实现区域经济又好又快发展。围绕“四好农村路”建设，全省“镇村公交”发展试点县等重要工作，积极推进国省干线公路改扩建工程、县道升级改造、乡道双车道改造、村道窄路面拓宽工程，全县路网结构日趋合理。

➤ **普通国省干线公路升级改造**

“十三五”期间，靖安县持续开展一批公路建设项目，完成3个新改建国省干线公路项目，合计36.895公里，建设方面取得的成就具体如下：

- G353 高湖山口至石境二级公路改建工程；
- G353 中源至白沙坪二级公路改建工程；
- S218 武宁罗溪至石境二级公路新建工程。

➤ 其他路网建设项目

“十三五”期间，靖安县积极推进铁门堑隧道与塘埠大桥的竣工通车，打通靖安天险铁门堑的阻隔，打破靖安县官庄、中源等偏远乡镇的交通瓶颈制约，并且靖安至樟树高速公路已经纳入江西省高速公路建设规划网，已经进入勘察设计阶段，全县路网结构日趋合理。

农村公路建设成效显著。截至2020年底，靖安县农村公路总里程1012.649公里，其中：县道8条113.688公里、乡道58条280.6公里、村道755条618.361公里。“十三五”期间，靖安县农村公路技术等级得到全面提升，已建成农村公路水泥路或沥青路1004.684公里，改造完成农村公路危桥42座总长2577.1延米、新建独立桥梁8座总长650延米。农村公路管理和养护主体责任基本得到落实，安全防护得到全面提升，已经处置安全隐患里程430公里。全县实现11个乡镇全部通三级以上沥青油路，76个行政村全部通水泥或沥青路，通自然村和村民小组道路已得到全面硬化，逐步消除制约农村发展的瓶颈交通，为乡村振兴提供较强的交通保障。

2019年靖安县被命名为江西省第三批“四好农村路”省级示范县。2020年被列为江西省“四好农村路”（镇村公交）试点

县。同年靖安县 Y527 乡道璪都至港背公路获评江西省 2020 年度“十大最美农村路”，并获评交通运输部开展的“我家门口那条路”主题活动六月主题“经济腾飞发展路”第四名，参与 2021 年度全国“十大最美农村路”评选。2021 年靖安县被推荐为“四好农村路”全国示范县申报单位，2022 年 1 月靖安县被命名为“四好农村路”全国示范县。

(3) 公路养护管理再精细。“十三五”期间，靖安县大力提升机械化养护水平。近年来，公路分局累积购置公路养护与应急机械设备 312 台套，养护机械化水平明显提高，积极建设沥青拌和站、采购新型养护机械。截止目前，全县二级公路 95% 以上机械化清扫，小修作业机械化率达 100%。

积极提升旅游公路品质。引入 DT0 高延弹超薄罩面路面施工新技术对靖安昌铜高速连接线上进行罩面施工，配套红黄蓝三色雨夜反光标线与 360 度玻璃猫眼反光道钉，使道路更加安全美观，这也标志着靖安旅游公路建设品质正在往更高层次的新移动景观大道迈进。

推进开展“最美国省道”建设。为使公路发展融入靖安县“全域旅游”发展思路。对部分公路沿线播种鲜花草籽，营造两侧鲜花绿道迎游客的景观，实现道路景观从“绿化”到“彩化”的纵深推进，给靖安县旅游公路增添靓丽的风景。

精心做好日常养护工作。在日常养护工作中做到病害早发现、早预防、早治理。同时建立应急抢修长效机制，确保了靖

安境内国省干线公路的路况稳定和安全畅通。

保持农村公路全面养护。对农村公路实行全面管养，其中日常养护资金投入1250万元，养护工程投入1360万元，对农村公路的全面养护提供资金保障。

(4) 深入开展路长制创建工作。靖安县于2017年9月1日正式启动“国省干线路长制”工作，为全县国省道干线公路以及公路边沟外缘100米以内路域环境全部配上“管家”，并引入第三方考评机制，形成乡镇与职能部门齐抓共管的格局。通过“全面整治、规整建设、长效管理、提升亮点”，使全县国省干线公路路域环境得到进一步改善，各乡镇创建合格率达到100%。2018年靖安县的国省干线路长制创建工作得到省、市公路系统和宜春市委、市政府的高度肯定，并在全市范围内进行经验推广。2021年1月启动了全县“农村公路路长制”工作，建立了县、乡、村三级“农村公路路长制”管理体系，使农村公路管护体系得到进一步加强，推动“四好农村路”高质量发展。

2、铁路

“十三五”期间，靖安县境内暂无火车站点，乘坐火车的乘客需经南昌西站、南昌站、高安站、永修站辗转，再到达靖安县，铁路客货运输受到一定程度的阻碍。靖安县积极推进铁路入境等项目，开展前期研究工作。

2.3.2 交通运输服务

1、旅客运输

“十三五”期间，靖安县出租车总量 18 辆，其中清洁能源车辆总数 15 辆，2020 年出租车客运量达 10.6 万人次，公共交通方面已实现城乡客运公交全覆盖，城乡客运一体化得到全面提升，正在运营客运班线 40 条，其中：县外班线 9 条，县内农村客运班线 28 条，城区公交线路 3 条。现有营运客车 32 辆，公交车 28 辆，定制班车 6 辆，网约车辆 14 辆。建成公交站台 51 个，农村客运候车亭 95 个，实现通乡镇公交覆盖率 100%，建制村通客车率 100%，客运车辆事故万车死亡率为 0，并于 2020 年被列为江西省“四好农村路”镇村公交试点县。初步形成了以公交客运为主，定制客车、新能源巡游出租车、网约车为辅等多元化客运服务，群众个性化出行需求得到满足。

2、货物运输

“十三五”期间，通过支持、引导传统运输企业调整经营形式、结构和经营规模，向现代物流企业转型，拓展功能和服务网络，扩大市场份额，加快靖安县传统运输业向专业化、规模化、集约化方向发展，普货运输以平安、运通、亿康等为重点，危货运输以宇力、银豪、环宇等为龙头，加上优而信电商驱动，有力地推动靖安县物流产业的发展。2020 年，靖安县共有普货企业 51 家，车辆 525 辆 23647 吨，危货企业 7 家，车辆 423 辆 3100 余吨，共完成货运量 348.6 万吨，货运周转量 68773.5

万吨公里；全县各乡镇、社区已设立农村物流服务站 13 个，村级物流点 41 个，基本形成了县、乡、村三级物流服务体系。

3、接待游客数量

2020 年，靖安县获评国家全域旅游示范区、全市文化和旅游产业先进县。全县共接待游客 1118.9 万人次，同比增长 5.4%，实现综合收入 64.62 亿元，同比增长 4.8%。靖安县作为宜春市著名的风景名胜区，拥有着良好的服务以及丰富的旅游项目吸引了大量的游客，其中以南昌、丰城、樟树、高安，安义、奉新等周边县市区为主要客源地。游客数量较多的有中源客家避暑小镇、欧源云水自然界国际旅游度假区、白崖山、中部梦幻城、万花谷、鹤栖谷、三爪仑、宝峰寺、恒茂御泉谷、观音岩、白水洞等景点。

表2-3 2018-2020年靖安县境内旅客接待量

年份	2018 年	2019 年	2020 年	年平均增长率
游客数量（万人次）	909.2	1061.57	1118.9	11.08%

2.3.3 行业管理能力

“十三五”时期，靖安县交通运输行业坚持以科学发展为主题，以加快转变发展方式为主线，着力改进交通运输服务，构建衔接有序、相互配套、互为补充的交通运输体系，服务靖安县特色产业，实现区域经济又好又快发展。“十三五”期间靖安县交通基础设施建设较为完善，运输服务不断提升，为建设交通强国和乡村振兴发展奠定坚实基础，围绕部门职责范围，

认真履行上级部门工作要求，强化行业管理，施行高效服务，行业管理服务保持良好的态势。

强化交通执法队伍建设。不断加强交通执法管理和执法监督，做到依法履职、联合执法、文明执法，始终保持打击“非法营运”、治理超限超载、纠治车辆违章的高压态势，保障运输市场合法规范。2020年，共出动检查人员320余人次，检查车辆387辆次，查处、纠正各类违规违章车辆36辆，其中非法营运车辆8辆，其它各类违章车辆28辆。

保持交通安全平稳态势。严格安全排查监管，保持交通运输安全平稳态势，坚持以预防为主，注重源头安全监管，安全责任层层压实，督促落实安全措施，做到定期调度，每半月一排查，每月一通报，发现安全隐患及时整改。2020年，共开展各类安全检查和隐患排查37次，出动检查人员124人次，下发整改通知书27份，发现并整改突出安全隐患9起，全县交通运输领域未发生重大责任安全事故，持续保持安全平稳态势。

重点做好“两客一危”安全监管。先后开展了专项整治三年行动、安全生产月、危货运输专项整治、安全隐患大排查大整治、安全隐患攻坚行动、超限超载专项整治等一系列专项行动，加强道路运输从业人员的安全教育，重点督促县汽车站严格执行“三不进站、六不出站”安全规定，强化“两客一危”4G视频第三方平台实时监控管理，杜绝疲劳驾驶和不文明行车；督促客、货运输企业加强了雨雪、冰冻等恶劣天气和强

降雨、路面坍塌等突发自然灾害的应急应对安全工作。

2.4 区域便捷性分析

2.4.1 交通线路类

靖安县区域交通线路主要有高速公路、国省道、县道、乡道等，但考虑到各交通线路对区内具体的交通影响情况，如高速公路因其交通封闭式的特性，其只能通过出入口等设施实现对沿线的交通服务；而村道因其等级低，服务范围小，对于区域性交通分析所能影响能力微弱；同时考虑到不同等级的道路对两侧区域的交通影响程度不一，因此本次交通线路主要选用国、省、县、乡、村道五级作为本次交通线路分类的交通便捷性分析。

表2-4 公路辐射分级一览表

类型	分类	分级
国道	国道两侧 500 米区域	1
	国道两侧 500 米-1 公里区域	2
	国道两侧 1 公里-2 公里区域	3
	国道两侧 2 公里-3 公里区域	4
	国道两侧 3 公里-5 公里区域	5
	国道两侧 5 公里-10 公里区域	6
	国道两侧 10 公里区域外	7
省道	省道两侧 500 米区域	1
	省道两侧 500-1 公里区域	2
	省道两侧 1—1.5 公里区域	3
	省道两侧 1.5—2 公里区域	4
	省道两侧 2—3 公里区域	5
	省道两侧 3—5 公里区域	6

	省道两侧 5 公里以外区域	7
县道	县道两侧 200 米区域	1
	县道两侧 200 米—500 米区域	2
	县道两侧 500 米—800 米区域	3
	县道两侧 800 米—1.2 公里区域	4
	县道两侧 1.2—1.5 公里区域	5
	县道两侧 1.5—2.5 公里区域	6
	县道两侧 2.5 公里以外区域	7
乡道	乡道两侧 200 米区域	1
	乡道两侧 200 米—500 米区域	2
	乡道两侧 500 米—800 米区域	3
	乡道两侧 800 米—1.2 公里区域	4
	乡道两侧 1.2—1.5 公里区域	5
	乡道两侧 1.5—2.5 公里区域	6
	乡道两侧 2.5 公里以外区域	7
村道	村道两侧 100 米区域	1
	村道两侧 100 米—200 米区域	2
	村道两侧 200 米—500 米区域	3
	村道两侧 500 米—1 公里区域	4
	村道两侧 1—1.5 公里区域	5
	村道两侧 1.5—2.5 公里区域	6
	村道两侧 2.5 公里以外区域	7

2.4.2 交通设施类

由于高速线为全封闭式线路只能通过高速出入口等交通设施类对周边地区进行影响，交通设施类对周边地区的交通效应评价将根据其所能辐射范围远近加以分级确认，同时分级越低，则表示交通便捷度越好。

表2-5 重要交通节点辐射半径分级一览表

类型	分类	分级
高速出入口	距离出入口 1 公里区域	1

	距离出入口 1—2 公里区域	2
	距离出入口 2—5 公里区域	3
	距离出入口 5—10 公里区域	4
	距离出入口 10—20 公里区域	5
	距离出入口 20—30 公里区域	6
	距离出入口 30 公里以外区域	7
	汽车站	距离汽车站 500 米区域
距离汽车站 500 米—1 公里区域		2
距离汽车站 1—2 公里区域		3
距离汽车站 2—5 公里区域		4
距离汽车站 5—10 公里区域		5
距离汽车站 10—20 公里区域		6
距离汽车站 20 公里以外区域		7

2.4.3 乡镇综合效应

乡镇虽然没有直接的交通服务能力，但考虑到乡镇作为交通设施、交通线路最终汇集的交集区域，根据乡镇等级的不同，其发挥的综合交通效应也存在差异，因此，本次乡镇综合效应主要从中心城区和各级乡镇两级进行评价，并通过距离乡镇建成区的距离进行分层划定。

表2-6 乡镇辐射分级一览表

类型	分类	分级
中心城区	国道两侧 500 米区域	1
	国道两侧 500 米-1 公里区域	2
	国道两侧 1 公里-2 公里区域	3
	国道两侧 2 公里-3 公里区域	4
	国道两侧 3 公里-5 公里区域	5
	国道两侧 5 公里-10 公里区域	6
	国道两侧 10 公里区域外	7
乡镇	省道两侧 500 米区域	1
	省道两侧 500-1 公里区域	2

	省道两侧 1—1.5 公里区域	3
	省道两侧 1.5—2 公里区域	4
	省道两侧 2—3 公里区域	5
	省道两侧 3—5 公里区域	6
	省道两侧 5 公里以外区域	7

2.4.4 综合交通便捷性评价

通过层次分析法对以上述评价因子进行分类、分级的划定，并结合各因子的交通特性及其在区域交通体系中的重要程度和影响能力。通过应用 GIS 软件对以上 12 个交通因子赋予权重值，并进一步综合叠加计算分析，最终形成矢量化的交通便捷度综合评价图，同时交通设施建设应按照要求落实生态环境保护措施，重点做好生态恢复治理、施工废气、废水以及废渣的处置。

表2-7 交通便捷性评价因子权重一览表

交通线路类	权重	交通设施类	权重	城镇综合类	权重
国道	0.2	高速出入口	0.20	中心城区	0.10
省道	0.15	汽车站	0.08	乡镇	0.04
县道	0.1	村道	0.05		
乡道	0.08				

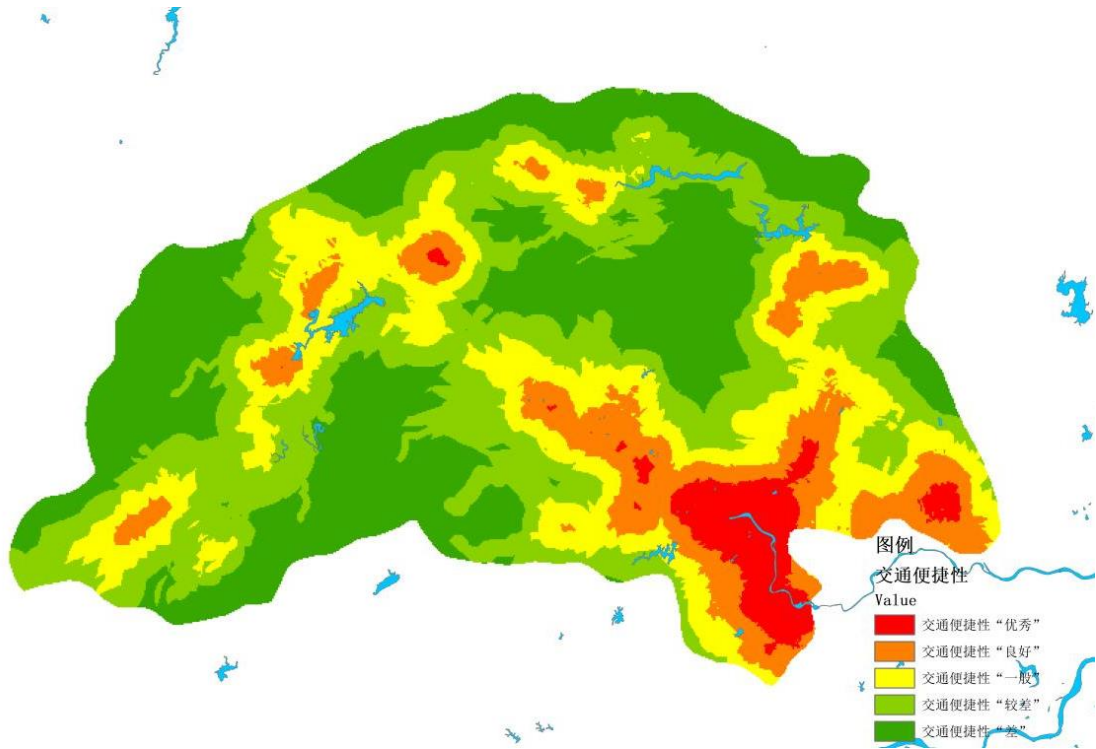


图2-4 交通便捷性分析图

综合评价：将靖安县的交通便捷性分为 5 个等级分别为“优秀”、“良好”、“一般”、“较差”、“差”，其中交通便捷性高的区域主要分布在城区，高速出入口等交通设施及高等级公路附近，占全区的 5%；便捷度“良好”区域主要为中心城区的外围近郊区域和国道 G353 沿线，该区域内的交通主要依托省道、县乡道及沿线乡镇汽车站，其交通联系特征偏向于规划区内部的交通联系为主，占全区的 11%；便捷度“一般”区域主要分布在规划区的周边地带及大部分乡镇，该区域内交通基本依托县道、乡道支撑，但交通体系规模较低，网络体系较弱，交通设施匮乏、等级较低，约占全区的 20%。由于境内存在九岭山国家森林公园、三爪仑国家示范森林公园、江西大鲵保护区等重要生态保护地，便捷度“较差”、“差”区域主要分布于这类

重要生态保护地，约占全区的64%。

2.5 乡镇布局形态影响分析

乡镇布局形态结构可概括为中心式、轴带式、网络式和混合式四种。不同结构形态对其区域交通的需求不同：单中心式区域交通呈现出由市域核心向其他乡镇发射的网络格局；轴带式结构通道交通需求较大，一般乡镇与市域中心之间的交通需求大小不等；网络式结构内部各乡镇之间均有较强的相互联系，且都有交通线直接连接；混合式结构呈现多极化发展模式，多元化的综合交通使得资源配置更趋合理化。

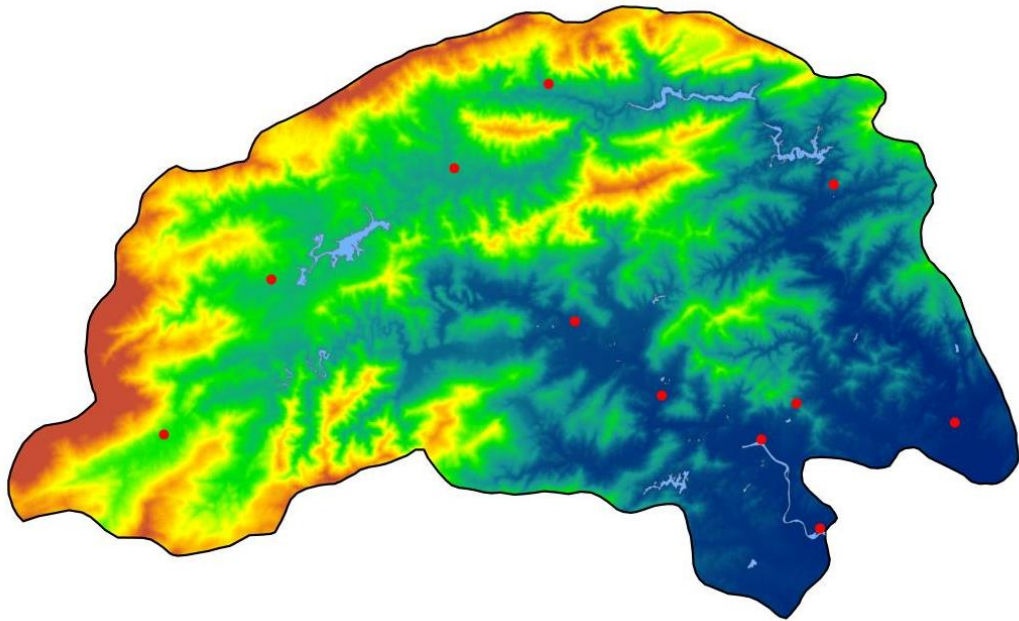


图2-5 乡镇布局及地形分析图

靖安县因其山地型地貌，以及境内多个国家公园和生态保护地，目前乡镇布局形态结构属于轴带式结构，以G353宁福线为核心串联各乡镇（少部分乡镇之间依托S218）的交通走廊，

形成“几字型”轴线。靖安各主要城镇都通过该轴线与外部发生联系，同时该轴线也是对外交通的主要通道。伴随城镇化进程加快，区域交通需求日益增加，现状区域通道趋于饱和，未来应当通过构建南北通道的方式，强化县域南北向对外交通联系，构成十字形交通网络，缓解主轴线交通压力。同时结合南北重点乡镇、旅游景区等，由轴带式交通格局朝网格格式交通格局发展。

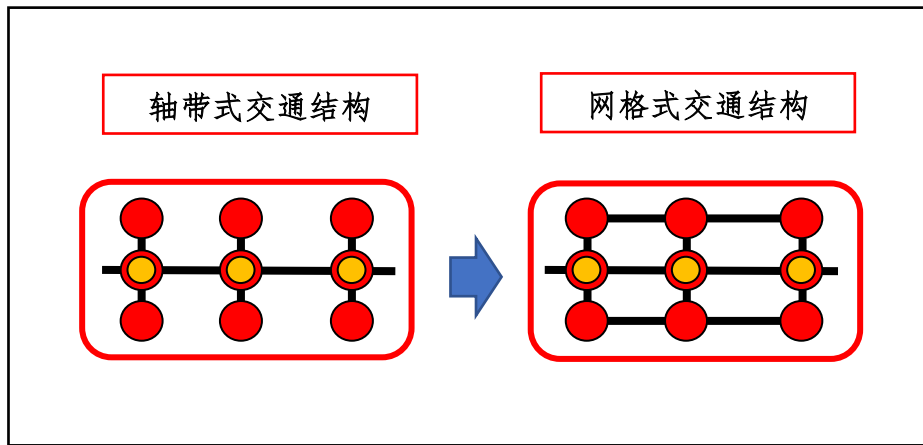


图2-6 交通结构变化图

2.6 区域交通供需分析

客货运交通需求总量较高，城际交通运输需求将保持相对较高的增长趋势。城际交通旅客的主体为商务旅客和游客。随着城市化水平的提高、快速客运系统的完善，大南昌都市圈的不断建设，靖安与南昌两地通勤的交通需求会急剧上升，传统城市内部通勤交通流的相当部分转移到区域交通上。城际间以旅游、购物、商务、通勤等目的的出行将日益增多，而且一部分就业居住分离的人们也将使用城际交通方式，最终导致城际间交通需求大且旅客出行规律强。

通过与区域周边城市交通流量强度分析，靖安县对外主要交通流量集中在昌铜高速、G353 等交通干线上，说明在交通基础设施支撑方面，靖安县亟需对外联系通道来满足日益增长的交通需求。

2.7 区域等时圈分析

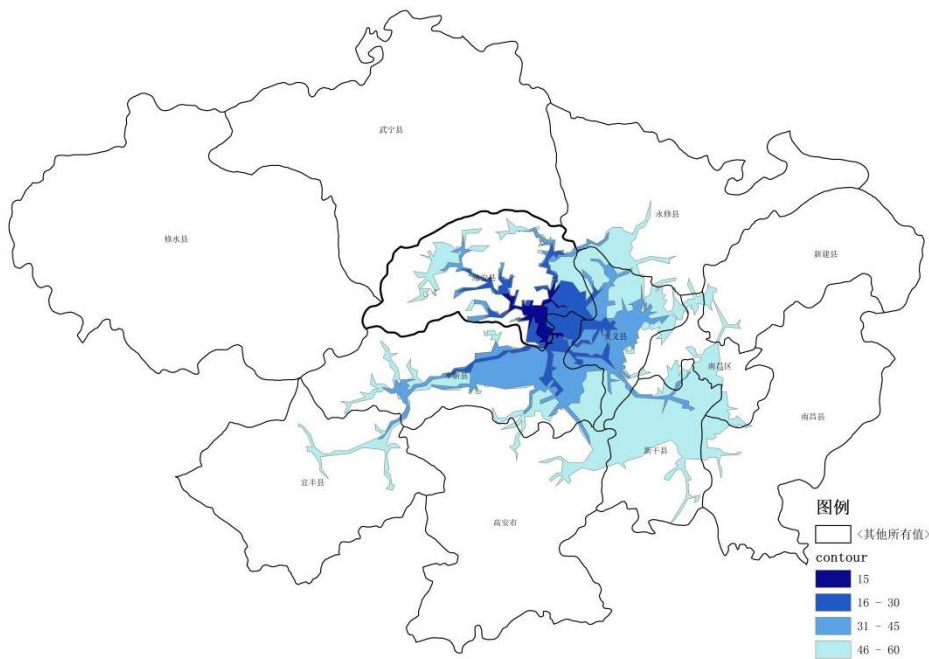


图2-7 区域等时圈分析图

优越的时空交通条件，可为区域内物质、人才、技术、信息、资金流动提供保障，提升区域的社会经济发展潜力及经济活动区位优势。通过区域等时圈分析，以靖安县中心城区为出发点，依托城市干道、高速公路、国省道等的驾车时空圈如图所示。15分钟时空圈可通达靖安主城区及大部分乡镇，30分钟等时圈可南至昌铜高速、西至奉新县、东至安义县。一小时交通圈可至周边市区，如北可至九江市永修县，西至宜丰县、奉兴县，南至新干县，东至南昌市大部。通过30分钟时空圈分析

发现，北部受制于九岭山山地地形，靖安县与九江市的联系有待进一步加强。

2.8 存在问题

“十三五”期间靖安县交通运输体系发展总体成效显著，但与打造交通强省要求相比、与全县高质量发展要求相比、与满足人民群众美好出行的需求相比，靖安交通运输仍存在一些短板、弱项和不平衡不充分问题。主要体现在：

1、综合交通网络能力明显不足，交通方式单一

靖安县目前仅有公路一种交通运输手段，铁路、水运等运输方式尚未形成，对客货运运输无法实现短、中、长途合理经济的交通运输方式配置，无法实现多种运输方式的优势。对外连接性差，综合运输通道的能力仍显不足。对外高等级通道公路较少，路网技术等级偏低，除昌铜高速从靖安南端沿县界通过外，没有南北方向的高速公路从境内经过。

2、公路网等级偏低，公路路网连接不畅

靖安县高等级公路占比较低，截至2020年底全县公路总里程达到1238.555公里，其中二级及以上公路108.81公里，占比约8.8%，其中高速公路1.88公里，占比约0.15%，一级公路18.204公里，占比约1.5%；二级公路88.726公里，占比约7.2%。其中国省干线二级公路以上里程只有97.72公里，占总里程的43.6%，低于宜春市普通国省道二级以上比例64.8%，整体技术等级明显偏低；农村公路县道三级以上比例为60%。公路路网

规模和等级有待提升。境内中部无公路通道，农村公路仍存在断头路现象。公路网的等级结构配置较低、网络不配套、通行能力小、抗灾能力弱，交通运输“瓶颈”还在制约着靖安县经济社会发展。

3、客货运输场站建设滞后

汽车客运站少，乡镇级客运站覆盖率低。靖安汽车站是全县唯一的一个二级客运站，因场地不足，容纳车辆有限。公交枢纽及配套基础设施缺乏，信息化大数据建设相对滞后。全县无大中型公路货物运输站场，不能满足全县货物运输的需求，货运车辆基本是沿路停放、路边装卸货物，存在严重的安全隐患。

4、财政困难，筹资难度大

公路建设规模增加，建设标准提高，投资逐步增加；养护任务越来越重，同时靖安境内重型运输车辆逐年增多，加速了公路破损；公交一体化建设逐步深化，补贴力度也需相应增加；土地价格上涨，新增占地的交通项目建设成本提高。目前交通资金主要来源是县财政资金及中央和省市补助，因县级财力薄弱，交通资金无法持续保证，造成配套资金筹措面临较大困难。

5、土地、环境等外部约束加大

综合交通运输发展涉及交通、发改、自然资源等多个部门，各个部门之间尚未形成制度化的沟通协调机制，自然资源、环境、林地等因素对交通运输建设的刚性约束日益突出，项目推

进难度加大，需要加大交通运输建设项目研究论证，协调与生态环境保护的关系，在土地指标、生态红线允许范围内，科学合理的进行交通基础设施建设。

第三章 “十四五”规划指导思想及目标

3.1 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精神和习近平总书记对交通运输发展、对江西工作的重要指示批示要求，认真落实省委十三届六次全会决策部署，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持以人民为中心，以改革创新为动力，突出绿色崛起，以建设人们满意交通为出发点，以打造“一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”为导向，统筹推进新旧基建“两手抓”，优化运输供给结构，提升服务能力，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，切实解决交通发展不平衡、不充分的问题，更好服务国民经济和社会发展全局、服务社会主义新农村建设、服务人民群众安全便捷出行。

以交通强国、交通强省战略为契机，全力推动“交通强县”建设，牢牢把握长江经济带、中部地区崛起等国家战略机遇，规划构建“县外快速联通、县内快速循环、立体交通运输”的大交通体系，结合靖安县实际，加快完善铁路、公路等构成的现代化综合交通运输体系，提高交通基础设施连通性、通达度、通畅性，加快融入大南昌都市圈，形成靖安与周边县（市）及长三角、珠三角和长株潭、武汉等经济圈的对外快速通道，为促进靖安县更快更好发展提供可靠的交通运输保障。

3.2 基本原则

“适度超前，引领发展”。继续贯彻“经济发展、交通先行”方针，以构建现代综合交通运输体系为核心，保持交通较快发展步伐，着力加强交通运输通道和枢纽规划建设，完善综合交通网络，在更高层次、更广范围、更大空间提高靖安县交通运输能力，有力支撑和引导产业空间布局调整和功能区优化，引导新型城镇化和城乡一体化发展，服务城市生产要素配置与第三次产业联动。

“以人为本，协调发展”。坚持从满足人民群众不断增长的交通运输需求、更好地服务和保障民生出行出发，推进城乡交通运输基本公共服务均等化，实现更高水平的“行有所乘”，保障人民群众共享交通发展成果；根据产业布局、城镇格局和国土资源开发等不同要求，合理布局交通基础设施，推动城乡交通和各种运输方式间的协调发展，合理开发、利用、保护和节约自然资源，做到交通发展与自然生态环境承载能力以及土地资源利用的协调统一。

“提质增效，转型发展”。以提高交通运输发展得质量和效益为中心，将先进理念、制度和技术手段融入发展全过程各领域，推动交通运输向更智慧、更绿色、更安全的方向发展，不断提升城市综合竞争力。坚持交通发展规律，从追求规模增长向提升品质转变，从以建设为主向建养运管转变，从传统交通行业管理向现代化管理转变。

“绿色安全、集约发展”。按照生态文明建设战略的要求，把节能减排、保护环境和节约集约利用资源落实到交通运输各环节，努力实现交通运输绿色发展。全面提高交通运输的安全性、可靠性和应对自然灾害、突发事件的反应能力。主动适应土地、资源、环境等约束，节约集约利用土地、岸线、交通通道等资源。

3.3 上位规划解读

3.3.1 江西省“十四五”综合交通运输体系发展规划

2021年江西省人民政府印发了《江西省“十四五”综合交通运输体系发展规划》，要求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、六中全会精神，坚决贯彻习近平总书记视察江西重要讲话精神，聚焦“作示范、勇争先”目标定位和“五个推进”重要要求，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，以交通强省建设为统领，着力构建“大通道+大枢纽+大融合”的综合交通运输发展格局，以畅通道、强枢纽、促协调、提品质、推创新、精治理为重点，稳步推进交通运输全方位转型发展，加快构建安全、便捷、高效、经济、绿色的现代化综合交通运输体系。到2025年，交通强省建设取得明显成效，现代化综合交通运输体系建设实现新跨越，使我省在中部乃至全国的交通枢纽地位显著提升。

(1) “十四五”时期江西省综合交通发展目标

综合立体交通网络更加完善开放。以京九、沪昆为主轴的“六纵六横”综合交通运输体系基本形成，“陆水空”三大国际战略通道不断完善。铁路方面，重点推进以南昌“米”字型高铁为核心的“一核四纵四横”高速铁路网建设，南北向高速铁路全面贯通，到2025年，铁路通车总里程达到5500公里以上，力争200公里/小时及以上高速铁路通车里程达到2400公里，实现350公里/小时高速铁路设区市全覆盖。公路方面，高速公路重点推进京九、沪昆“大十字”八车道和设区市绕城高速公路建设，到2025年通车里程达到7500公里以上；普通公路路网结构不断优化，普通国道二级及以上比例力争达到95%，省道二级及以上比例力争达到90%，县道三级及以上比例达到70%，乡镇基本实现通三级及以上公路，建制村通双车道公路比例达到60%。机场方面，南昌昌北国际机场枢纽功能全面增强，“一主一次六支”民用运输机场网络全面形成，通用机场达到20个以上，到2025年航空旅客吞吐量和货邮吞吐量分别达到3400万人次、40万吨。

综合交通枢纽更加一体高效。“一核三极多中心”综合交通枢纽体系加快构建，建设国家物流枢纽城市“国家物流枢纽城市”4个，特大、大型综合客运枢纽“特大型综合客运枢纽”指南昌昌北国际机场、南昌西站、南昌东站，“大型综合客运枢纽”数量达到10个，客运“零距离换乘”和货运“无缝化衔接”水

平进一步提高。

运输服务更加普惠优质。客运“一站式”服务基本实现，货运“一单制”加快推进。运输服务水平稳步提升，定制化、个性化、专业化运输服务产品更加丰富。巩固“双通”成果，城乡交通运输一体化建设成效显著。运输结构大幅优化，水路和铁路货运量占比达到15%。加快推进货邮融合发展，快递业务量突破20亿件。

创新绿色步伐更加强劲有力。第五代移动通信（5G）、大数据、云计算、人工智能、区块链等技术与交通运输深度融合，交通运输领域新基建取得重要进展，数据开放共享和平台整合优化取得实质性突破，北斗系统对重点领域覆盖率达到100%。绿色交通生产生活方式逐步形成，城市公共交通出行比例不断提高，资源要素集约节约利用水平持续提高，碳排放强度持续下降。

行业治理和应急保障体系更加完善。综合交通现代治理稳步推进，交通治理智慧化能力显著增强，营商环境明显改善，港口资源整合和事业单位改革成果进一步巩固。突发事件交通应急保障能力大幅提升，服务国家安全能力进一步增强，现代交通信用体系基本建成，文明交通和安全交通建设取得显著成效。

（2）对靖安县交通规划的影响分析

靖安县将强化对外运输通道，完善综合交通网络。“十四五”

期间，以新建快速铁路、高速公路为重点，积极研究建设常岳昌铁路、靖樟高速等重大项目。同时积极开展高铁站、通用机场建设，完善直升机起降点布局。建立广覆盖基础服务网，推进以县道三级、建制村通双车道为主的农村公路建设，高标准打造“畅安舒美绿”农村公路。

3.3.2 大南昌都市圈发展规划（2019-2025年）

江西省人民政府于2019年7月印发了《大南昌都市圈发展规划（2019-2025年）》指出，大南昌都市圈包括南昌市、九江市和抚州市临川区、东乡区，宜春市的丰城市、樟树市、高安市和靖安县、奉新县，上饶市的鄱阳县、余干县、万年县，含国家级新区赣江新区。大南昌都市圈位于国家城镇化战略格局长江横轴与京九发展轴交汇处，在全国区域发展格局中具有承东启西、沟通南北的重要战略地位。近年来都市圈对外运输通道建设明显提速，初步形成以高速铁路、普通铁路、高速公路等为主骨架的通道格局，有效连接长三角、粤港澳大湾区等主要城镇化地区和省内各设区市。综合交通枢纽建设逐步推进，统筹多种运输方式一体衔接的现代枢纽站场相继投入使用，服务保障能力明显增强。

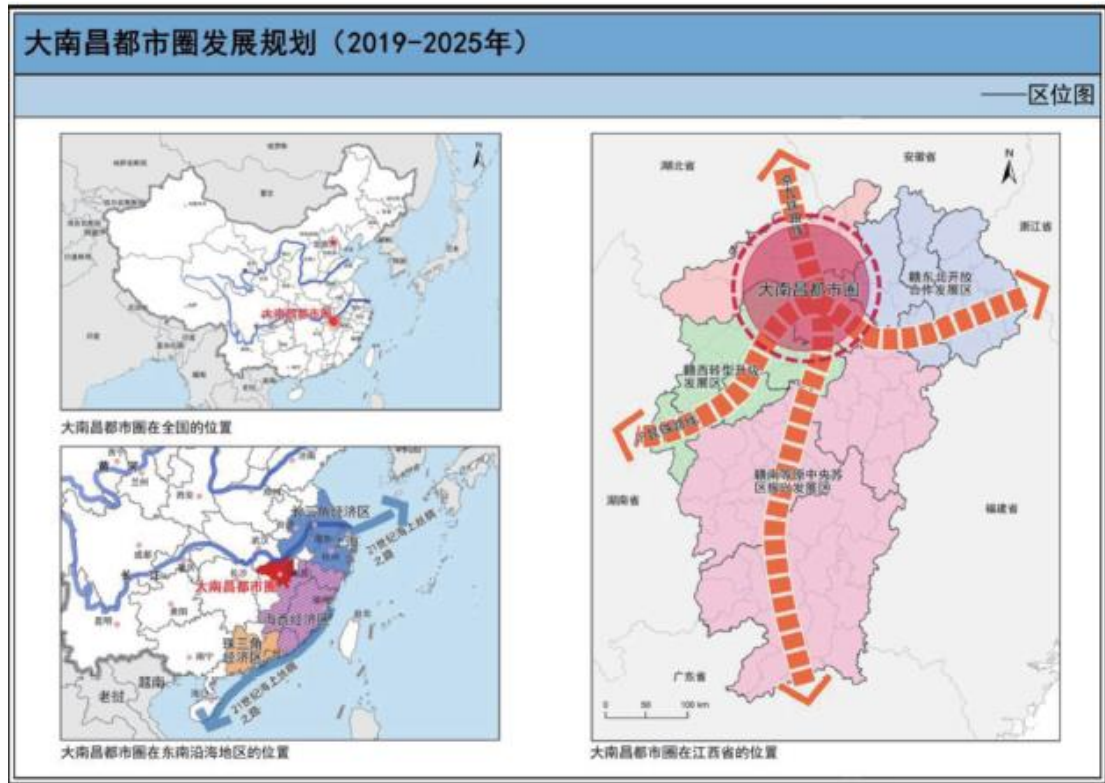


图3-1 大南昌都市圈所在区位图

（1）都市圈综合运输大通道

坚持优网络、织密网、补短板、提品质、畅机制，建设连接东西、贯通南北、内畅外联的都市圈综合运输大通道，构建以南昌为中心多层次、放射状、强联通的综合交通网，打造高效衔接、功能互补的综合交通枢纽，全面提升交通设施运行效率和服务品质。未来五年大南昌都市圈交通运输发展将迎来一体化和高质量发展的战略机遇期，进入现代化建设新阶段。都市圈内客货运输将呈现出以下需求特征：一是运输需求规模持续增长，方式结构不断优化，预计到2025年都市圈全社会旅客、货物运输需求量将分别达到3.2亿人次和11.5亿吨；二是九江—南昌—抚州纵向发展轴和沿沪昆高铁通道横向发展轴客货运输需求旺盛，通道运输强度明显提升；三是南昌、九江、抚州中

心城区的极化作用日益增强，城区通勤客流和物流配送需求不断增加；四是都市圈内全域旅游和个性化、多样化客运需求旺盛，国际性、专业化和响应式货运需求特征日趋明显。

（2）对靖安县交通规划的影响分析

坚持点线面结合、多层次推进，着力构建形成“一核六中心，两环九射线”都市圈综合交通发展格局。其中培育发展奉靖组合型地区性综合交通枢纽城市，以奉靖组团为中心，依托昌铜高速（杭长高速 G6021）、常岳昌铁路（规划）、武宁至靖安至樟树（规划）等交通干线以及靖安汽车站、奉新汽车站、铁路靖安站（规划）、铁路奉新站（规划）等枢纽场站，强化奉靖组合南昌西北大门枢纽地位，打造奉靖组合型地区性综合交通枢纽。提高中小城市和小城镇交通便捷度。

推进县域内及通达周边的快速通道建设，强化与区域综合交通枢纽无缝衔接，提高县城及重点乡镇交通承载能力。推动城乡交通一体化发展，加强城市道路与农村公路一体化连通，因地制宜推进城市公交线路向村镇延伸，完善农村客运和物流配送体系。加强南昌市中心城区、赣江新区至南昌、安义、进贤、丰城、高安、奉新、靖安、德安、庐山等县（市）城镇节点的交通联系，为做大做强做优大南昌都市圈提供有力交通保障。

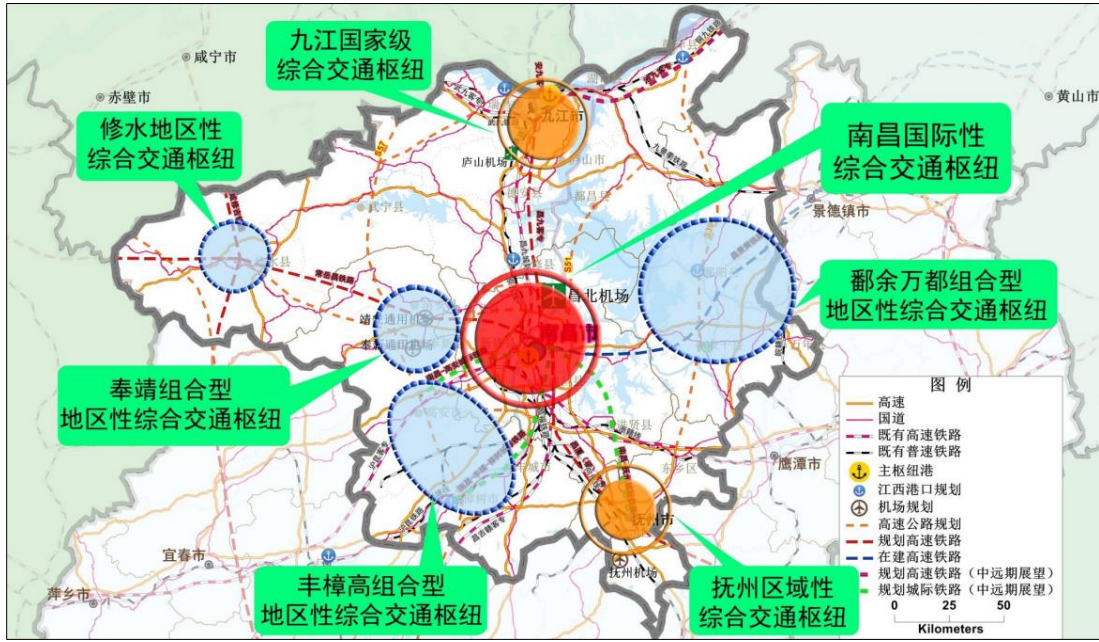


图3-2 大南昌都市圈“一核六中心”综合交通枢纽城市示意图

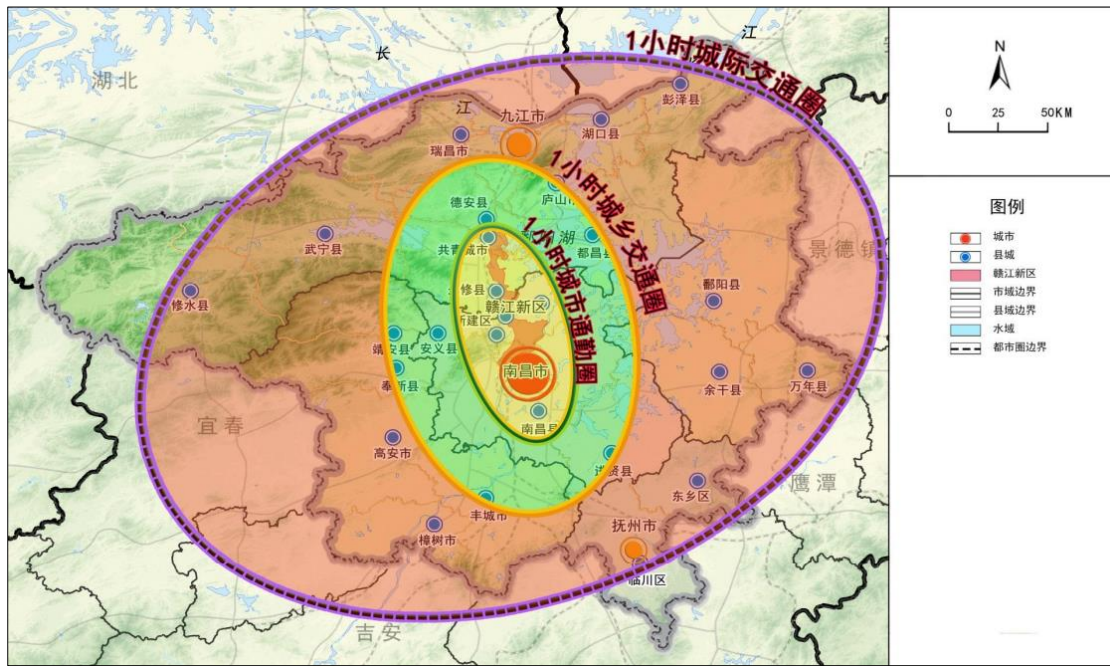


图3-3 大南昌“1小时都市圈”交通圈层示意图

3.3.3 宜春市“十四五”综合交通运输发展规划

“十四五”时期，宜春市将继续推进“融入大南昌、紧密衔接长江经济带、对接长株潭、融通粤港澳”发展战略，加快推动综合交通运输体系建设，进一步提高行业治理能力和治理

水平，积极参与“大南昌都市圈”建设，主动融入国家“一带一路”、长江经济带等国家战略，为到2035年与全国同步基本实现社会主义现代化奠定坚实基础，为江西省实现社会主义现代化提供有力支撑。

“十四五”期间，宜春交通发展应充分把握宜春在江西省“一圈引领、两轴驱动、三区协同”的新格局中的定位，加快完善高速公路、城市快速道、普速铁路等多层次集疏运体系，使宜春成为江西融入长三角经济圈和全面参与“一带一路”建设的主通道的重要关键节点，充分利用宜春高铁交会、通江达海、路网密集的区位优势，向内加快区域融合，向外加大与长三角、长株潭、成渝等城市群의 联通合作，把宜春打造成全省产业转型升级样板区、新型城镇化先行区、绿色产业集聚区，使宜春成为高端产业集聚、城乡融合一体、创新创业活跃、生态宜居宜游新城市。

（1）“十四五”期间宜春市综合交通运输发展目标

到2025年，交通基础设施网络更加完善，运输服务水平显著提升，行业改革发展全面推进，基本形成“互联互通、快速高效、便捷舒适、智慧安全、生态绿色、服务优质”的综合交通运输体系。

着力构建“三纵四横一联”铁路网络，铁路营运里程达到743公里以上，其中高速铁路营运里程达到251公里，基本建成衔接南昌、长沙、株洲、湘潭等周边城市的“1小时高速铁路交

通圈”。公路总里程达到 2.8 万公里，力争建成高速公路 204 公里，基本建成“一环五纵四横一联”高速公路网络，高速公路密度持续提高，构建全市“1 小时高速公路交通圈”，力争国家高速公路建设完成 100%。力争普通国道二级及以上公路比重达 100%，消灭国道四级及以下瓶颈路段，普通省道二级及以上公路比重达 95%以上，重点做好国省道预防性养护工作，乡镇实现三级以上公路全覆盖，乡、村道双车道公路比例达到 20%。

航道总里程达到 409.9 公里以上，其中三级航道里程达到 134.5 公里。港口布局合理、结构优化、能力充分，货物吞吐能力达到 2580 万吨，生产性泊位达到 42 个，港口集疏运体系建设取得初步成效。

形成“一中心两通用”航空枢纽布局，继续建设靖安通用机场，开工建设高安通用机场。加快推进宜丰、上高等通用机场前期工作，推动宜春明月山民航机场二期改扩建工程和通用航空服务保障功能区建设，完善通航网络布局。

积极完善宜春市明月山机场、宜春高铁西站两大综合交通枢纽，推进集散枢纽的建设，构建完善的综合换乘体系，形成宜春对外门户集疏运能力的综合提升。

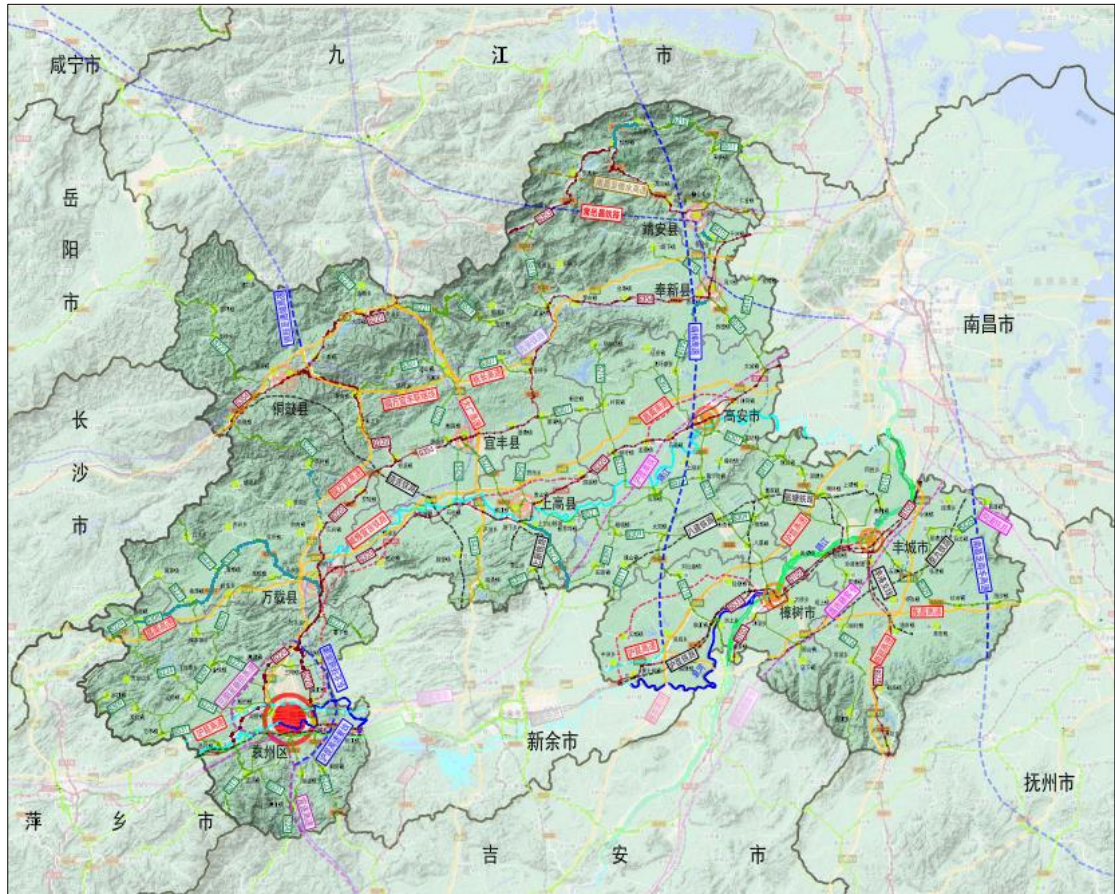


图3-4 宜春市“十四五”综合交通体系规划图

(2) 对靖安县交通规划的影响分析

“十四五”期间，宜春市规划形成以高（快）速铁路、高速公路为主骨架的“四纵四横”运输大通道，将实现与国家“十纵十横”及江西省“六纵六横”综合运输大通道的有效衔接。其中，“二纵”为靖樟通道，主要将宜春进入大南昌都市圈的五个市县进行有效的串联，将丰樟高组团与奉靖组团直线的进行联通，打造丰樟高及奉靖组合型地区性综合交通枢纽城市，是南昌大都市圈西侧北联武汉城市群、南联广东粤港澳大湾区的重要通道，对于助力大南昌都市圈的发展具有重要意义，该通道主要由靖樟高速（规划）、G105 构成。

加快推进常岳昌铁路建设准备工作及九江至长沙铁路前期工作，提升靖安与周边重点地市的铁路联通能力，强化靖安与沿线各县区经济交流和人员互动往来。开展南昌至靖安至奉新市域（郊）铁路的前期研究工作，支持大南昌都市圈的交通建设。

加快新建靖安至樟树高速公路相关工作，带动区域城镇总体经济、社会、旅游业发展等多重功能；推进南昌至修水高速公路项目规划研究，建成后将为宜春北部出省增加一条新通道，提升高速公路服务水平。

积极实施普通国省道升级改造，形成布局合理、功能完善、覆盖广泛、安全可靠的干线公路网络，以既有路线升级改造为主，逐步消除断头路、等外路和无铺装路面。重点实施国省道过境改造，加快拥堵和交通瓶颈路段的升级建设，消除普通国省道瓶颈路段制约。

按照“四好农村路”的要求，适应保障改善服务民生的需要，进一步提高农村公路的发展质量和服务水平，为广大农民致富奔小康提供更好的交通运输保障。“十四五”期间，借助农村公路改造，新建靖安宝峰至武宁杨洲公路，重点推进以县道三级和乡道双车道为主的农村公路建设。

为助力宜春市全面构建“4+3+N”公路运输客运站场体系，形成4个综合客运枢纽、3个客运一级站和多个客运二级站共同构成的客运枢纽体系格局。加快靖安县汽车站易地搬迁，提升

靖安县旅客发展水平。

大力发展通用航空，继续建设靖安通用机场，加强与航空企业合作，开通飞机旅游观光航线，带动当地旅游及航空培训产业发展。

3.4 发展环境与形势

“十四五”时期，发展环境深刻变化，机遇与挑战相互交织。从国内看，目前我国正处于创新驱动发展重大突破期、竞争优势处于重塑期、需求结构提升期、城乡融合发展深化期以及改革开放新时期，“五期融合”的关键阶段，中国特色社会主义进入新时代，高质量发展成为社会经济发展的主基调。

从江西来看，一是习近平总书记为江西发展擘画了新蓝图，为新时代江西改革发展提供了根本遵循，注入了澎湃动力。二是江西省“四面逢源”区位优势进一步提升，积极融入“一带一路”、长江经济带、中部地区崛起战略，对接长三角一体化、粤港澳大湾区建设等国家战略叠加效应愈发显现。三是美丽中国“江西样板”品牌效应日益显现，江西省产业生态化、生态产业化水平不断提升，特色优势独具魅力，独具竞争力。四是内陆开放型经济试验区带来新机遇，这有利于江西承接产业转移新模式，探索革命老区高质量发展新路径。

从宜春来看，应充分把握宜春在江西省“一圈引领、两轴驱动、三区协同”的新格局中的定位，加快完善高速公路、城市快速道、普速铁路等多层次集疏运体系，使宜春成为江西融

入长三角经济圈和全面参与“一带一路”建设的主通道的重要关键节点，充分利用宜春高铁交会、通江达海、路网密集的区域交通优势，向内加快区域融合，向外加大与长三角、长株潭、成渝等城市群의 联通合作，把宜春打造成全省产业转型升级样板区、新型城镇化先行区、绿色产业集聚区，使宜春成为高端产业集聚、城乡融合一体、创新创业活跃、生态宜居宜游新城市。

从靖安来看，一是以大南昌都市圈建设为契机，驶入高质量发展快车道。为打破靖安大型产业、新兴动能和高质量发展后劲不足的困境，增强对高端要素、高端人才、高端产业、高端服务的集聚力，靖安县应积极融入大南昌都市圈建设，构建小城镇特色鲜明、优势互补、网络化的发展新格局，推进城乡资源、要素双向流动和优化资源配置。二是中等收入群体稳步扩增，消费升级创造新机遇。靖安县中高收入群体稳步扩增，将迸发出新的消费机遇，文化消费在靖安县中等收入群体的消费比重日益凸显，靖安县应利用好丰厚的地区文化底蕴及旅游资源，这对靖安发展文旅经济有重要意义。

3.5 发展目标

3.5.1 总体目标

到2025年，靖安县初步构建“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化综合交通体系，形成“高度联通、覆盖面广、

便捷经济”的快速运输网络，重点实现“四大建设，两个一体化”。为促进经济转型发展、构建现代产业体系提供有力支撑，为促进新型城镇化发挥重要作用。综合交通基础设施覆盖范围和通达深度不断扩大；实现城市交通与旅游交通的协同发展；基础设施供给能力和通畅水平明显提升，客货运输出行效率明显改善。

➤ 实施“三大建设”

建设大交通：以发展现代交通为方向，统筹兼顾各种运输方式的发展，调整优化交通运输结构，形成功能清晰、布局完善、功能合理的综合交通运输体系，实现各种运输方式协调发展。

建设大物流：科学规划布局物流基地，加强综合物流园区、物流中心、配送中心及配送网点建设，加快物流信息平台建设，通过发展现代物流，凸显与周边地区比较优势，提升靖安县融入环鄱阳湖城市群，立足鄱阳湖生态经济区建设的节点城市地位。

建设大公交：按照安全、畅通、便捷、环保的要求，构建多方式可选、多层次融合、全过程联贯的“一体化”、“均等化”、“集约化”、“低碳化”、“品质化”客运交通体系，提升客运服务水平和质量。

➤ 打造“两个一体化”

区域交通一体化：加快区域交通一体化进程，完善综合交

通基础设施布局，互联互通，优化网络系统功能。推动区域优势互补，资源整合，促进区域经济一体化和各地区协调发展，为区域经济的合作做好有效的交通运输服务。

城乡交通一体化：以服务于乡村振兴战略为本，完善城乡路网布局和物流网络布局，推进城乡公交一体化，建设城乡交通一体化发展体制机制，实现“城市让农村更幸福，农村让城市更美丽”发展愿景。

3.5.2 具体目标

2021-2025年，靖安县将牢牢把握大南昌都市圈规划，融入大南昌都市圈核心增长极，充分利用生态和区位环境独有的叠加优势，围绕建设“天然都市后花园”，立足“生态立县、绿色崛起”发展战略，按照“一产利用生态、二产服从生态、三产保护生态”的发展模式，实施全面的一体化综合交通发展战略，以高质量发展为中心，全面提升靖安县交通网络工程，构建布局合理、结构完善、便捷通畅、绿色安全的现代化交通运输通道。2035年，靖安县将形成便捷顺畅、经济高效、安全可靠、绿色集约、智能先进的现代化高质量综合交通运输体系，居民出行更加便捷。

1、基础设施

公路网络进一步优化，铁路、航空通用机场等规划取得进展，基本建成“布局合理，能力充分”的综合交通网络体系，靖安县在宜春市综合交通网中重要地位得到提升。

综合交通进一步完善。加快形成进入长三角、珠三角和长株潭、武汉等经济圈的对外快速通道，到2025年，靖安县公路网形成以靖樟高速贯通县域南北方向的高速公路网布局，高速公路的建设能够较好满足靖安县对外中长距离的快速通行，支撑城乡建设及经济发展；完善补充全域化旅游交通路网，干线公路全面覆盖乡镇、重点工业园区、农业示范区、3A级以上景区等主要交通节点；旅游公路功能进一步突显，网络更加完善，结构更加合理；农村公路通达度进一步提高，基本实现城乡交通网络化和一体化。积极推进常岳昌高速铁路项目建设，在中心城区内设置靖安站，为中长距离旅客出行提供服务；做好九长铁路以及南昌至修水高速的前期规划筹备工作。

路网等级进一步提升。到2025年，普通国道二级及以上比例达到95%，省道二级及以上比例达到90%，县道三级及以上比例达到70%，建制村通双车道及以上公路比例达60%；城市进出口路段的道路等级达到二级以上。实现靖安县城到重要乡镇通二级以上公路，镇（乡）镇（乡）之间通三级以上公路，镇到村以及村际之间通四级以上公路，村与组户之间通水泥路。

运输时效进一步提高。到2025年，现代化交通基础设施率先实现，基本建成东西贯通、南北高效的综合运输通道。实现“主城区10分钟内到达高速公路，50分钟内到各乡镇”，基本实现“各乡镇10分钟上国省道，50分钟上高速公路”的交通构想。到2035年，以昌铜高速、靖樟高速为依托，以新建靖安火

车站、加快推进常岳昌高速铁路为契机，同时依靠新建靖安通用机场为支撑，形成至南昌半小时，至九江、抚州、长沙、岳阳等城市 60 分钟交通圈，省内各设区市中心城市间 1~2 小时交通圈。

2、运输服务

建设“公共优先、选择多样”的客运服务体系和“经济便捷，衔接顺畅”的货运服务体系，民生交通服务水平明显提升。

场站设施进一步完善。推进中心城市客运站等级提升，完善城乡公交的农村候车亭和招呼站牌，形成布局合理、规模合适、功能完善的客运场站体系，并与城乡公交和城乡客运班线相匹配。形成中心城区 1 个二级综合客运枢纽站，“镇镇有站，村村有亭、站点有牌”的客运体系；加快城市公共交通线路首末站、中途站、停保场和出租汽车综合服务中心、充电桩等基础设施建设，提高城市公共交通服务水平；推进多式联运、甩挂运输加快发展，形成“县级物流中心—乡镇货运站（农村配送站）—农村货运网点”三级货运站体系，促进城乡物资流通，推动农村物流的规模化、专业化运作。

运输效率进一步提高。到 2025 年，规划城市集中区域公交线网密度达 3-4 公里/平方公里，城市边缘地区公交线网密度达 2-2.5 公里/平方公里，城市人均公交车拥有量达到 8 标台/万人，城市公共交通站点 500 米覆盖率不低于 90%，城市公共交通占机动化出行比例达到 30%，形成以“城市公交、城镇公交、镇

村公交”为基本框架的三级城乡客运体系，使农村居民乘车单次出行直达乡镇，一次换乘到达县城区，二次换乘到周边市区；大力发展以火车站等交通枢纽和产业园区等为主体的综合货运枢纽，全面实现货运物流化，大力提升乡镇通邮条件，乡镇邮政网点覆盖率达到100%。

3、行业管理

建设“服务高效、保障有力”的行业管理系统。以科技信息为手段，安全畅通为目标，以管养并重为着力点，以节能环保为动力，大力推进“智慧交通、绿色交通、平安交通、法治交通”的建设进程。

智慧交通——推进交通服务、监管、指挥信息平台 and 智能交通建设。主要业务的审批100%实现网上办理；重点领域、重要子行业实现GPS可视化监控全覆盖，公交车和出租车GPS、IC卡安装和使用率达到100%；普通国省公路重要节点监测覆盖率达到100%；高速公路ETC覆盖率达100%；二级以上客运站全部实现视频联网监控。

绿色交通——城市公共汽车节能环保车辆（包括新能源和清洁能源车辆）比例达到60%。

平安交通——公路交通应急救援体系基本建立，公路一般灾害情况下应急救援2小时内到达。

法治交通——实施交通运输综合执法，全面规范执法行为，执法人员大专以上文化程度比例达到100%，实现执法装备现代

化、执法管理信息化和基层站所标准化达标率80%以上。

表3-1 “十四五”靖安县综合交通运输规划主要指标

类别	指标		2020年	2025年	2035年	约束	
基础设施	铁路	1、铁路运营里程（公里）	-	-	69	预期性	
		综合交通枢纽	公路	1、公路总里程（公里）	1238.55 5	1277.59	1439.41
	（1）高速公路里程			1.88	1.88	98	预期性
	（2）普通国省干线公路里程			224.026	241.261	241.261	预期性
	（3）一般农村公路里程			1012.64 9	1034.44 9	1100.14 9	预期性
	2、公路技术指标						
	（1）普通国道二级及以上公路比例（%）			43.6%	95%	100%	约束性
	（2）普通省道二级及以上比例（%）			68%	90%	90%	预期性
	（3）县道三级及以上公路比例（%）			44.04%	70%	90%	预期性
	（4）建制村通双车道及以上公路比例（%）			70%	90%	100%	预期性
	（5）国省干线公路优良路率（%）			90%	93%	93%	预期性
	（6）县道公路中优良路率（%）	68.2%	90%	90%	预期性		
	（7）乡村公路优良中路率（%）	64.2%	70%	80%	预期性		
	（8）农村公路经常性列养率（%）	85%	90%	100%	预期性		
运输服务	运量	1、全社会客运量（万人）	9	12	20	预期性	
		2、全社会货运量（万吨）	348.6	500	800	预期性	
	站场设施	1、客、货运站场					
		（1）客运站（个）	3	5	8	预期性	
		（2）货运枢纽及站场（个）	0	1	3	预期性	
	公共客运服务	1、城市公交					
		（1）绿色公共交通占机动化出行比例（%）	47%	80%	100%	预期性	
		（2）城市公共交通站点500米覆盖率（%）	80%	90%	100%	预期性	
		（3）每万人拥有公共汽（电）车（标台）	1.6	3	5	预期性	
		（4）出租车（辆）	18	24	35	预期性	
	2、城乡客运和城乡公交						
绿色		（1）交通CO ₂ 排放强度下降率（%）	7	7	10	约束性	

第四章 “十四五”规划发展重点及任务

4.1 继续增强基础设施供给

以构建现代综合交通体系为核心，着力加强交通运输通道规划建设，完善综合交通网络，科学推进铁路、公路、航空三大运输方式的梯度发展。

4.1.1 铁路设施建设工程

按照“交通网络完善、运输能力提升”思路，以新建铁路路网框架为重点，提高铁路技术标准，扎实做好常岳昌高速铁路建设服务工作，积极推进九江至长沙铁路前期工作，提升靖安与周边重点城市的铁路联通能力，强化靖安与沿线各县区经济交流和人员互动往来，开展南昌至靖安至奉新市域（郊）铁路的前期研究工作，支持大南昌都市圈的交通建设。

1、**常岳昌铁路**。该项目为新建铁路，江西省境内线路长度为191.23公里，其中靖安段长约69公里。属于《江西省中长期铁路网规划（2016-2030）》中的规划线路，规划速度等级为高速铁路，按350公里/小时，双线标准建设实施。常岳昌高速铁路是渝昌福通道的重要组成部分，是构建渝昌福通道的关键区域，项目建成后，可结束靖安县无铁路的历史，也可以推进靖安深度融入大南昌都市圈，发展康养旅游，实现生态产品价值转化的重要基础支撑。

2、**南昌至靖安市域（郊）铁路**。线路全长约90.7公里，途

径梅岭、安义、靖安等地。该铁路是连接大南昌都市圈中心城市城区和周边城镇组团，为通勤客流提供快速度、大运量、公交化运输服务的轨道交通系统，对优化南昌、靖安与周边县区的城市功能布局，促进大中小城市和小城镇协调发展有着重要影响，有利于靖安县接受中心城市辐射带动作用，扩大公共交通服务供给、缓解城市交通拥堵、推进新型城镇化发展。

表4-1 “十四五”期铁路建设计划

序号	项目名称	建设性质	类型
1	常岳昌铁路	前期规划	高速铁路
2	南昌至靖安市域（郊）铁路	前期规划	市域（郊）铁路

4.1.2 公路网络优化工程

1、高速公路

“十四五”期间，加快新建靖安至樟树高速公路相关工作，带动区域城镇总体经济、社会、旅游业发展等多重功能，使得全县对外交通纵横交错，便捷顺畅、过境疏解能力显著提升；推进南昌至修水高速公路项目规划研究，项目建成后将为宜春北部出省增加一条新通道，提升高速公路服务水平。

靖安至樟树高速公路是目前国家编制的《国家综合交通立体网规划（2021-2050年）》提出的武汉经江西至福建宁德区域通道的重要组成部分，同时也是江西省高速公路路网规划的“第七纵”的一部分。靖樟高速列入《江西省公路水路交通运输“十四五”发展规划》，拟安排在“十四五”期间，开工跨“十五五”期间建设。全长约 146 公里，其中靖安县境内长约

36公里，规划起点位于靖安县璪都镇新庄村与武宁县新宁镇的石坪村之间交界处，北接已经规划的武宁至靖安高速公路，途径宜春市靖安、奉新、高安、樟树两县两市。该线路建成后将成为南昌大都市圈和宜春市内重要的南北向通道，为构建南昌与武汉之间的快速便捷的联系通道，可加强大广、昌铜、昌栗、沪昆、福银、南昌绕城等高速公路之间的联系和转换，是对全省高速公路网的有力补充和完善。

南昌至修水高速公路为江西省“十四五”前期规划研究高速公路项目，为优化区域路网布局设置，路线全长约110公里，靖安县境内约60公里，双向四车道，设计速度100公里/小时，项目接修水至平江高速，建成后将为宜春北部出省增加一条新通道。

表4-2 “十四五”期高速公路建设计划

序号	项目名称	建设性质	建设规模(公里)	投资(亿元)	建设年限
1	靖安至樟树高速公路	新建	36	182.7	2024-2027
2	南昌至修水高速公路	前期规划	60	/	2026-2035

2、干线路网布局规划

“十四五”期间，规划形成“一纵两横一联”干线公路网络，总长约242.192公里，其中：一级公路15.205公里、二级公路136.363公里，三级公路87.463公里，四级公路2.757公里。全面构造扩容提质、路网通达、快速便捷的干线公路网络，加快形成连通周边县、市的连接通道，主要承担过境交通、对外

交通和境内各建制村以及主要商品生产和集散地、经济开发区、交通枢纽、港区、旅游景点等较大发生吸引源的交通，起主干、辅助和集散作用。

专栏：靖安县干线公路网布局方案

规划形成“一纵两横一联”路网格局，里程约242.192公里。

（1）一纵（长约47.632公里）

第一纵：位于靖安县东部，线路全长约47.632公里。由拟规划建设之宝峰鹿源至武宁杨洲公路和S218、S415、G353共同组成，路线走向为：靖安与武宁县界-鹿源-宝峰-桥头-工业园区-旅游集散中心-靖安与奉新县界。

“十四五”期间，规划建设S106靖安宝峰至武宁杨洲新建9.2公里（二级公路），S415双溪泥涡至香田瓦桥段8.035公里（一级公路）。

现状情况：武宁与靖安县界-鹿源段9.2公里为拟规划建设的县级断头路（省道规划展望线），鹿源-宝峰段6.63公里为S218（三级公路），宝峰-桥头段15.392公里为S218（二级公路），桥头-工业园区段2.878公里为G353（二级公路），工业园区-旅游集散中心段7.176公里为S415（一级公路），旅游集散中心-靖安与奉新县界段6.356公里为S415（二级公路）。

（2）二横（长约174.56公里）

第一横：位于靖安县中部，线路全长约72.34公里。由S218和S511共同组成。路线走向为：石镜-躁都镇-宝峰-横岭沟-横岭头-市界。

现状情况为：石镜欧源（靖安与武宁县界）-躁都镇段20.273公里为S218（三级公路），常青东路段0.145公里为S218（二级公路），躁都镇-宝峰段42.035公里为S218（三级公路），宝峰-横岭沟段6.843公里为S511（三级公路），横岭沟-横岭头段2.757公里为S511（四级公路），横岭头-靖安与永修县界段0.287公里为S511（三级公路）。

第二横：位于靖安县中部，线路全长约102.22公里。由G353组成。路线走向为：中源乡-南村-高湖镇-水口乡-雷公尖乡-仁首镇。“十四五”期间，规划建设G353高湖下观大桥段全长750m(包括桥梁全长188m)（二级公路）。

现状情况为：靖安与安义县界-雷公尖工业园段17.18公里为G353（二级公路），雷公尖工业园区-双溪泥涡段5.105公里为G353（一级公路），双溪泥涡-山口段21.3公里为G353（二级公路），山口至铁门堑隧道口段4.82公里为G353（二级公路），铁门堑隧道口-躁都养路队段7.19公里为G353（三级公路），躁都养路队-躁都镇段0.603公里为二级公路，躁都镇-石镜村段11.322公里为三级公路，石镜村-中源段22.6公里为G353（三级公路），中源-寒婆坟段12.1公里为G353（二级公路）。

（3）一联（长约20公里）

第一联：位于靖安县中部，线路全长约20公里，由“十四五”期间水口哲里至桃源至宝峰二级公路新建项目组成。

靖安县国省道建设项目主要为：省道 S106 展望线靖安宝峰至武宁杨洲公路新建工程、S415 双溪泥窝至香田瓦桥段绕城改建工程、G353 宁福线 K818+742 下观大桥改建工程。项目建设完成后可消除较明显的交通安全隐患问题，缓解交通流压力，解决道路交通拥堵问题，提升路网等级，加强与外界联系。同时有助于推动靖安县当地经济发展，城市规划建设等一系列积极作用。

表4-3 “十四五”期国省干线公路建设计划

序号	项目名称	建设性质	建设规模	等级	投资（万元）	建设年限
1	(S106 省道展望线)靖安宝峰至武宁杨洲二级公路新建工程	新建	9.2 公里	二级	18000	2023-2025
2	S415 靖安双溪泥窝至香田瓦桥段绕城一级公路改建工程	改建	8.035 公里	一级	38040	2024-2026
3	G353 宁福线 K818+742 下观大桥改建工程	改建	0.75 延米	二级	2130	2023-2025

表4-4 远期国省干线公路建设计划

序号	项目名称	建设性质	建设规模 (公里)	等级	投资 (万元)	建设年限
1	S218 靖安璜都镇至三爪仑路段 改建工程	改扩建	8.6	二级	21850	2026-2028
2	G353 靖安台山桥至县城段一级 公路改建工程	改建	16.2	一级	64811	2027-2030
3	G353 靖安县城至山口一级公路 改建工程	改建	19.2	一级	76831	2031-2034
4	G353 靖安石境龙岗（欧源路 口）至中源邱家街二级公路改 建工程	改建	24.4	二级	36545	2032-2034
5	S218 靖安宝峰至仁首石上二级 公路改建工程	改建	12.9	二级	23159	2028-2030
6	S218 靖安璜都至龙岗（欧源路 口）二级公路改建工程	改建	8.6	二级	12915	2032-2034
7	S218 靖安旅游集散中心至尚港 桥一级公路改建工程	改建	4.9	一级	19696	2034-2035
8	S414 靖安宝峰横岭至安义新民 合水段二级公路改建工程	改建	3.7	二级	5615	2034-2035
9	S511 永修至靖安宝峰段二级公 路改建工程	改建	10.2	二级	15345	2032-2034

3、农村公路

落实乡村振兴战略，以巩固脱贫攻坚成果和新农村建设为重点，推动“四好农村路”高质量发展，按照“四好”（建好、管好、护好、运营好）要求，形成“路网覆盖广泛、服务水平优良、产业支撑有力、安全生态文明、养护管理有效”的农村公路网络，完善农村公路基础设施体系，进一步提高农村公路路网的通达度和保障性。着力加强县道升级改造，乡道、村道双车道拓宽工程，提高农村公路通达水平和通行能力，抗灾能力和安全水平，加强技术标准的提升和路面状况的改善切实改

善农村居民的出行条件。推进“农村公路+产业”融合发展，与产业、园区、乡村旅游发展一体化开发，稳步推进旅游路、资源路、产业路和公益事业路等的建设。形成乡镇之间的道路以三级公路标准为主进行联通；中心村与基层村之间达到四级以上的硬质路面标准。至2025年，县道三级及以上公路比例达到70%，建制村通双车道比例达到90%，乡镇、3A级及以上乡村旅游景点等节点实现三级及以上公路通达，更好地引领和支撑镇村布局规划实施，服务现代农业和乡村旅游发展。

同时加大农村公路养护工程投入，提升农村公路养护专业化水平，农村公路技术状况稳步提升，农村公路列养率达到90%，年均养护工程比例不低于5%，农村公路优良中等路率占比不低于70%。加大危桥改造投入力度，基本消灭现有农村公路四、五类桥梁，按照“发现一座，改造一座”，实现新增数量与改造数量动态平衡。

（1）县道升级改造

“十四五”期间，靖安县大力推进乡村振兴战略，持续建设农村公路网，加快实施农村公路提档升级，有序实施老旧公路改造和窄路基路面加宽改造。为加快县道升级改造，争取到2035年实现靖安县道三级以上公路比例达到90%。

表4-5 “十四五”期县道建设计划

序号	项目名称	建设性质	建设规模 (公里)	规划等级	投资 (万元)	建设年限
1	X202 仁首金田至周口段	改建	12	三级	3713	2022-2023
2	X206 中源古竹至澡溪杨坪	改建	16	三级	3587	2022-2023
3	X207 官庄-北港 (中村至北港林场段)	改建	9.2	三级	1785	2023-2024
4	X225 水垅-何家	改建	4.3	三级	789	2023-2024
5	X201 香田至吉洛熊家段	改建	4	三级	952	2024-2025

(2) 乡道和村道改造

“十四五”期间，完善农村公路建设，提升乡镇与乡镇之间的联系，加强路网衔接，打通内部微循环。加快乡道双车道改造和村道窄路面拓宽改造，争取主要乡道和通建制村、主要旅游景区公路双车道比例达 100%。

表 4-6 靖安县乡道和村道建设计划

项目	建设性质	建设规模	投资 (万元)	建设年限
乡道、村道改(扩)建	改(扩)建	合计 100 公里	6000	2021-2025
县道、乡道、村道改(扩)建	改(扩)建	合计 260 公里	20800	2026-2035

(3) 资源路、产业路、路网联通路、公益事业路建设

“十四五”期间为完善旅游景区、现代农业示范(产业)园、乡村旅游点、特色小镇、特色村庄、田园综合体、乡村森林公园等公路网络，最大限度串联景区景点，激活城乡可开发可利用的各类资源，为乡村振兴引入源源不断的动力。规划完成 8 个共 26.9 公里资源路、产业路、路网联通路、公益事业路建设项目。

表4-7 “十四五”期重要路网联通路建设计划

项目	建设性质	建设规模 (公里)	等级	投资 (万元)	建设年限
高湖村麻田至司地源路网联通路	新建	4.5	三级	1142	2021-2022
仁首镇黄秋地至仁裕移民点路网联通路(包括仁首新大桥至后保连接线)	新建	4	三级	1036	2022-2022
土门中桥至桃源水库路网联通路	新建	4	三级	993	2022-2022
中源乡金盆至头坳路网联通路	新建	4.5	三级	866	2022-2022
楼前赵家至茶湾山水产业路	新建	2	三级	589	2022-2022
茅山桥至茅山分场产业路	新建	3.6	三级	761	2022-2022
香田大桥连接线路网联通路	新建	1.5	三级	333	2022-2022
双溪镇马尾山至曹山路网联通路	新建	2.8	三级	900	2023-2025

表4-8 远期重要路网联通路建设计划

项目	建设性质	建设规模 (公里)	等级	投资 (万元)	建设年限
工业园香田大道至X201县道路网联通路	新建	2.0	三级	600	2026-2030
官庄镇双溪村至新安里路网联通路	新建	6	三级	2100	2026-2030
中源乡茶坪至肩竹坪产业路	新建	2.6	三级	580	2026-2030
塘埠村敖源至余家排路网联通路	新建	1.2	三级	300	2026-2030
水口哲里至桃源至宝峰二级路网联通路	新建	20	二级	26100	2026-2030
中源乡经船湾至龙丘村沙墩三级路网联通路	新建	10	三级	7000	2031-2035
璪都镇罗坑至白崖山至株坪三级路网联通路	新建	12	三级	7200	2028-2030
仁首莲塘经棠港至大团村三级路网联通路	新建	6	三级	3600	2031-2035
仁首镇石下村经干洲洪山至雷公尖乡三枋村三级路网联通路	新建	5	三级	3000	2031-2035

(4) 生态文明美丽农村路建设

“十四五”期间，靖安县紧密结合区域生态旅游、特色产业、乡镇经济、历史文化等发展需求，加快打造一批美丽生态文明农村公路精品路线，合计100公里，投资约2500万元，发挥品质工程的示范带动效应，推动乡村形成优美的路域环境，让农村公路既成为“山水林田湖、城镇乡村景”的连接线，又成为秀美乡村的风景线。远期将不断提升生态文明美丽农村路建设，预计远期2026年-2035年，靖安县完成200公里生态文明美丽农村路建设。

(5) 农村公路危桥改造及安全生命防护工程建设

“十四五”期间完成库内21座农村公路危桥改造，实现新增危桥与改造数量动态平衡，消除农村交通安全隐患。规划建设宝峰镇周郎大桥，打通仁首镇周口村至宝峰镇周郎村通道，完善安义、仁首方向通往三爪仑景区的公路网络。农村公路安全生命防护工程建设合计约260公里，保障居民出行交通安全。

远期2026年-2035年，靖安县预计完成农村公路危桥改造20座，安全生命防护工程合计200公里。

专栏：农村公路建设计划

县道：实现70%县道达三级及以上水平和县道安保设施全覆盖，其中：在干线公路网布局中的县道全部达三级公路技术标准，全面支持形成服务水平优良的资源路、旅游路、产业路，路网联通路、公益事业路，以打造农村公路文明示范路建设为主，高标准打造美丽生态文明农村公路。

乡村道：实现建制村通双车道比例90%，路线安保设施全覆盖，增强乡镇至村以及村村之间连通能力，乡镇之间的道路以三级公路标准为主进行联通。提升通达建制村道路的村道等级，中心村与基层村之间达到四级以上的硬质路面标准。

危桥改造：实现危桥改造动态平衡，在2025年全面完成危桥改造的基础上，对新产生的危桥发现一座解决一座。

安全生命防护工程：在完成乡道以上安全隐患治理的基础上，大力推动村道安全生命防护工程建设，基本完成农村公路安全隐患治理。

4、旅游公路

“十四五”期间，靖安县以建设成“大南昌都市圈美丽大花园、国家生态旅游示范县、中国最佳宜居县、健康产业样板县”为目标，加强交通线网结构布局与旅游发展的衔接协调，主要着重从公路方面强化交通与旅游的衔接，构建“内联外通”的旅游交通网络体系，形成以高速、国道为主的快速入境交通网，为周边地区快速到达靖安旅游景区提供干线交通条件，以其他省道、县乡道、城市道路为依托，形成旅游景区周边服务交通网，满足住宿、餐饮、商业、养老、休闲等旅游景区周边配套服务需要。以景区旅游公路、旅游村组道路为补充，形成

景区集疏交通网，直接衔接旅游景区出入口和停车区域。

积极坚持资源整合，促进全域旅游，加大靖安县旅游资源整合力度，积极开通县内旅游大巴车，着力推动全域旅游发展，加快旅游体验大项目推出，大幅提升靖安旅游产品品质。充分利用靖安县区位优势，重点发展周边旅游，促进靖安县旅游相关产业经济繁荣发展；深入挖掘靖安县文化资源，解读文化内涵，发展文化旅游，建设一批高水准旅游精品景点，依托靖安现有的三爪仑（4A）、中部梦幻城（4A）等国家级景区，进一步对接高标准景区提标提质。

“十四五”期间，靖安县整体旅游公路规划为“一环六射”的网络式布局，总长约202.563公里，路线覆盖全县境内所有重要景区，全面实现境内3A级及以上景区以三级及以上公路连通。

专栏：靖安县旅游公路网布局方案

规划形成“一环六射”路网格局，里程约202.563公里。

（1）一环（长约97.737公里）

一环：依托靖安县的干线公路（第一纵、第一横、第二横）形成一环旅游公路，路线全长约97.737公里，规划为四级及以上公路。路线串联了三爪仑乡（白水洞、虎啸峡、观音岩风景区）、水口乡（东周古墓博物馆）、宝峰镇（中国传统文化园）、双溪镇（东白源生态谷旅游度假区、况钟纪念馆）、雷公尖（双林文化园、万花谷、鹤栖谷风景区）等主要景区。

（2）六射（长约104.826公里）

六射：为一环之外的多个重要旅游景点的连接线，路线全长约104.826公里。

第一射：由G353（璪都镇—茅竹山）组成，路线全长约45.909公里，规划为三级及以上公路，联接了官庄镇（云湾垂钓中心）、中源乡（白沙坪九

岭度假山庄)等主要景区。

第二射：由S415（工业园区—香田尚港桥）组成，路线全长约13.532公里，规划为二级及以上公路，联接了香田乡（中部梦幻城、靖安智慧旅游体验馆）等主要景区。

第三射：由X202（石上村委会—刘家桥）和G353（刘家桥—台山桥）组成，线路全长约15.219公里，规划三级及以上公路，联接了仁首镇（北河园）等主要景区。

第四射：由S511（刘家—横岭头）组成，路线全长约9.887公里，规划为四级公路，联接了宝峰镇（千年古刹宝峰寺、靖安集客出发体验式营地）等主要景区。

第五射：由X939（鹿源大桥—市界）组成，路线全长约9.2公里，规划为二级公路，联接了宝峰镇（神仙谷）景区。

第六射：由S218（石境—市界）组成，路线全长约11.079公里，现状为三级公路，联接了云水自然界国际旅游度假区。

表4-9 “十四五”重点旅游公路建设计划

序号	项目名称	建设性质	建设规模 (公里)	规划 等级	投资 (万元)	建设年限
1	中源白沙坪至黄家山（靖安国际滑雪场）	新建	6.56	三级	6560	2022-2024
2	S106 靖安宝峰至武宁杨洲	新建	9.2	二级	18000	2023-2025
	合计		15.76		24560	

表4-10 “十四五”期各乡镇旅游公路建设计划

序号	项目名称	建设性质	建设规模 (公里)	规划 等级	投资 (万元)	建设年限	备注
1	中源合港至彭家边至九岭山房	新建	1	四级	500	2022-2023	中源乡
2	仁首周口李家洲至宝峰中华传统文化园（包括李家洲大	新建	0.4	三级	600	2022-2024	仁首镇

	桥长 127.08 米)						
3	中源三坪至丫髻山古窑遗址	新建	3.6	四级	650	2023-2025	中源乡
4	红星村石澎至大丘	改建	1.2	四级	230	2022-2025	三爪仑乡（茶园观光旅游路）
5	周坊大桥桥头至溪真酒店公路	改建	1	三级	200	2024-2025	宝峰镇
	合计		7.2		2180		

表4-11 远期各乡镇旅游公路建设计划

序号	项目名称	建设性质	建设规模（公里）	规划等级	投资（万元）	建设年限	备注
1	周坊大桥桥头至溪真酒店公路	新建	1	三级	200	2025-2035	宝峰镇
2	红星村犁壁山革命旧址	新建				2025-2035	三爪仑乡（红色教育旅游路）
3	青山槐树至桃源猴背头段	新建	4		800	2025-2035	水口乡（桃源旅游康养项目）
4	青山槐树至熊家河岸边段	新建	6		1200	2025-2035	水口乡（青山熊家3A级旅游点）
5	来堡水汾路口至腾丰上岭组段	新建	14		2800	2025-2035	水口乡（双岭民宿开发）
6	腾丰长源四方田至腾丰下保障事下段	新建	3		600	2025-2035	水口乡（金银岛项目）
7	腾丰村漆家至周家村北坑段	新建	10		2000	2025-2035	水口乡（康养旅游项目）
8	沙港村山下组至沙港镜山段	新建	1		200	2025-2035	水口乡（农旅项目）
10	周口村李家洲大桥	新建	0.08 延米		581	2025-2035	仁首镇
9	九里岗路口至九里岗先秦古城路段	新建	5		1000	2025-2035	仁首镇
10	团结村棚里组至茂埠村	新建	1		200	2025-2035	仁首镇
11	象湖村前进组至铁子埕	新建	1		200	2025-2035	仁首镇

4.1.3 航空运输建设工程

根据《江西省通用机场布局规划（2016-2030年）》，近期规划建设20个以上通用机场，基本实现通用机场或兼顾通航服务的运输机场，覆盖地级城市、通用航空研发制造聚集区、农产品主产区、主要林区和5A级旅游景区，初步形成布局合理的通用机场体系，基本适应全省经济社会发展的应急救援的需要。通用机场是民航事业的两翼之一，在国家经济社会建设中具有不可替代的作用。

“十四五”期间，靖安县继续推进香田渔桥通用航空机场建设，机场建设类别为A1，占地面积177亩，主要功能定位为服务周边通航旅游，航空护林。其主要建设内容及规模为：新建一条200米×45米跑道，跑道东、西两端分别各新建1条滑行道；新建综合楼（办公、宿舍、食堂）3129.11平方米，物质库及消防车库（上设塔台）457.09平方米，油车棚110.88平方米、配电间151.94平方米；配套建设空管、气象观测、道路、供水供电、通信等生产、生活辅助设施。

通用航空机场建设完成后将大幅提升靖安县地域服务范围，进一步增强机场体系辐射能力，为靖安县各类产业需求提供了较好的发展载体，构建立体式综合交通运输体系，全方位保障和助力经济发展做出贡献。

4.2 全面提升运输服务水平

4.2.1 客运便捷惠民工程

“十三五”期间，靖安县已实现城乡客运公交全覆盖，城乡客运一体化得到全面提升，已实现通乡镇公交覆盖率100%，建制村通客车率100%，于2020年被列为江西省“四好农村路”镇村公交试点县。

“十四五”时期，为打造人民满意的客运服务体系。顺应社会主要矛盾变化，围绕“建设人民满意交通”的宗旨，树立出行即服务（MaaS）的理念，打造更加便捷高效的城际客运服务体系，更精细化、品质化的城市公交和更精细化、品质化的城市公交和更深入融合发展的城乡客运，大幅提升公众对公共出行体验的幸福感和获得感。

坚持“行有所乘、乐享所乘”的公共服务理念，推进城乡出行基本公共服务均等化，加快构建多方式可选、多层次融合、全过程连贯的一体化客运运输体系，促进客运出行水平大幅提升、客运结构进一步优化，实现城市公交更具吸引力和城乡客运更加公平的目标。

1、加快枢纽场站体系建设

建设“以城区为中心、乡镇为纽带、村为基础，城乡依托、协调发展、无缝衔接”的城乡换乘枢纽体系，促进城乡客运与其它客运系统在站点功能和布局上的衔接。

一是加快县级客运枢纽建设。“十四五”期间，推动靖安汽

车站易地搬迁，新站地址位于靖安县旅游集散中心周边，拟按二级客运站建设，解决靖安县原汽车站场地不足、容纳车辆有限的问题，同时可解决城区车站拥堵及大学城学生乘车等问题，提升靖安县整体旅客发送水平。在新建的汽车站内可以同时满足城市公交、城乡公交、出租车等多种运输方式零距离换乘的需求，并建设充电桩、车辆维修、洗车等配套设施，提升城市形象。

二是加快农村客运场站建设。“十四五”期间，拟在中源乡、高湖镇、宝峰镇新建客运站；在官庄镇、三爪仑乡、南昌交通学院旁扩建客运站，实行分区设置、联合运营，对仁首镇客运站实行改造提升；确保乘客出行安全便捷，已建成的综合服务站和农村客运站投入使用。

三是逐步完善公共交通体系。大力发展城市公共客运，坚持公交优先，引导建立“公交汽车+慢行系统”的城市出行模式。优化城市公交线路布局，加快公交换乘枢纽、停车场、保养场、首末站、调度中心、港湾式停靠站、加气（油）站和充（换）电站等设施建设，提高公共汽（电）车进场率；加大新能源公交车投放，进一步提高公交出行分担率。在城区、长途汽车站、景区等重要交通节点建设公共交通换乘枢纽，配套建设出租汽车候客点、小汽车驻车和自行车换乘系统，实现城市内外交通的高效有序衔接和各种客运方式之间的零距离换乘。加大城市公共交通停车场、首末站和港湾式停靠站等设施建

设。“十四五”期间，科学规划公交运行线路、站点、农村客运班线全部实行公交化运行。

合理把握出租汽车运力规模及在城市综合交通运输体系中的分担比例，出租车国家对城市出租车拥有量的标准中并没有上限规定，现行的《城市道路交通规划设计规范（GB50220-95）》仅给出了出租车拥有量的下限，即大城市不少于每千人 2 辆，小城市不少于每千人 0.5 辆，中等城市可在其间取值。靖安县现有常住人口为 12.18 万，按照小城市不少于每千人 0.5 辆标准，则靖安县出租车拥有量不少于 61 辆。一是明确出租汽车行业定位，科学定位出租汽车服务，出租汽车是城市综合交通运输体系的组成部分，是城市公共交通的补充，为社会公众提供个性化运输服务，出租汽车服务主要包括巡游、网络预约等方式；二是深化巡游车改革改革经营权管理制度。新增出租汽车经营权一律实行期限限制，不得再实行无期限限制，具体期限由城市人民政府根据本地实际情况确定。三是深化巡游车改革。继续深化巡游车经营权管理制度改革，全面建立和完善以服务质量信誉为导向的经营权配置、管理和退出制度。定期开展出租汽车运力规模评估，建立运力动态调节机制，使运力规模与市场需求相适应。加强与地方发改、价格、统计等部门的协调沟通，推动巡游车运价市场化改革，加快完善巡游车运价动态调整机制，健全作价规则。按照高品质服务、差异化经营的原则，有序发展网约车。继续推进巡游车应用移动互联网技术实现服务

方式的变革和与网约车的融合发展，规范网约车合规化进程，落实网约车平台公司主体责任，督促网约车平台公司依法经营，落实对注册车辆和驾驶员的安全和稳定主体责任。四是规范发展网约车和私人小客车合乘。其中包括规范网约车发展、规范网约车经营行为、规范私人小客车合乘。五是营造良好市场环境。其中包括完善服务设施、加强信用体系建、强化市场监管、加强法制建设、落实地方人民政府主体责任、发挥市场机制的决定性作用。

四是加快行政村招呼站、候车亭建设步伐。推进步行道、自行车道、公共停车场、出租汽车停靠点、出租汽车服务中心等配套服务设施建设。同时，依托“四好农村路”镇村公交发展，规范乡镇公交站牌建设，采取现有场地改造或租用方式，在各乡镇设置共20个招呼站牌。

五是鼓励客运站与旅游集散中心融合。“十四五”期间，鼓励客运站增加旅游集散、旅游咨询功能，旅游集散中心与客运枢纽互设咨询中心。引导道路客运企业依托客运场站及自身优势，结合旅游目的地和旅游客源地打造一体化旅游运输产品，积极拓展地接旅游服务，形成道路客运特色的旅游项目，有效降低旅客出行成本，提升旅游体验。

2、完善优化城乡客运网络

一是完善长途客运班线。“十四五”期间，积极探索打破客运格局分散、条块分割的行政壁垒，同时推动客运班线城际公

交化改造。争取开通靖安至南昌城际公交，促进两地经济发展，使靖安更快更好融入大南昌都市圈。

二是提升城市公交服务水平。“十四五”期间，初步形成以常规公交为主体，出租车为补充，公共自行车和共享（电）单车为延伸的多层次公交发展模式。提升居民出行质量，引导城市良性发展，促进沿线用地开发。

（1）常规公交

常规公交是城市的基础公交，主要承担的功能是提高服务范围，服务近距离出行。“十四五”期间，进一步优化公共交通站点和线路设置，推动形成公共交通优先通行网络，提高常规公交覆盖率、准点率和运行速度，方便城市居民出行。加快停车场、首末站及港湾式停靠站、加气（油）站和充（换）电站等公交基础设施建设，鼓励公共交通场站设施用地综合开发。

（2）辅助公交

出租车作为城市公交体系中一种灵活机动的补充方式，其主要功能是提供便捷快速的门到门服务，也是城市形象的展示窗口。“十四五”期间，发展并完善出租车行业，投入出租车运营，同时做好管理工作。一是引导市场有序发展。建议政府放开出租汽车市场，督促各出租汽车企业认真做好出租汽车 GPS 监控工作，做好出租汽车市场稳定工作，规范汽车租赁工作。促进汽车租赁经营归口管理，落实汽车租赁经营许可，并加强出租汽车企业和驾驶员质量信誉考核，逐步完善考核机制，促

进城市客运行业协调发展。二是推广建立电召平台。推广城市出租汽车电话约车、智能手机终端召车，提高电调供车率，实现资源共享，提高出租车里程利用率，并适当合理考虑专车服务模式，初步建立多层次、差异化的出租车服务体系，鼓励传统巡游车与网约车融合发展，促进传统巡游车与网约车平台合作，通过巡游、网召等多方式接单，探索创新，引导新老业态融合发展、和谐发展。三是改善出租车司机工作环境。合理布局出租车服务中心和服务网点等站点，逐步解决“三难”（吃饭难、入厕难、停车难）问题，提高行业服务质量。

（3）公共自行车和共享（电）单车

尊重慢行空间，进一步完善公共自行车和共享（电）单车布局，扩大公共自行车和共享（电）单车覆盖面，解决城市短距离出行和公交“最后一公里”的无缝对接，积极推进公共自行车和共享（电）单车手机扫码租车功能。

三是优化城乡客运衔接模式。“十四五”期间，进一步优化城乡与城市公交、镇村公交的衔接模式，实现“同站台，零换乘”，构建城乡一体化发展的客运交通系统，不断提升运营服务水平。结合乡镇布局，对现有城乡客运班线进一步整合，提升整体运输效率，以县城为中心向周边辐射。

四是巩固镇村公交运营成果。“十四五”期间，建立并完善镇村公交运营机制，健全各项规范管理的配套制度，对已开通的镇村公交运行情况和行政村通达情况“回头看”，使镇村公交

能够开得通、留得住、有发展，构建优质安全、便捷经济的镇村公交运营服务系统。结合农村居民集聚点的调整，根据客流特征，优化调整已开通的镇村公交功能和线路走向。提高班次密度，科学合理设置班次时刻，公示班次时刻，高峰时段发车间隔适当缩短，实现行政村公交化运行比例达到100%。

五是大力推进旅游客运发展。根据靖安县旅游景点布局和景点接待游客人次，适时开通旅游专线和旅游巴士作为客运班线的补充，引导游客选择公共交通方式出游，净化旅游出行环境，提高游客旅行舒适度，形成以县城为中心区1日游，2日游交通圈。

3、深化客运市场结构调整

整合规范运输经营主体。积极推进城乡客运公交化运营、员工化管理，促进城乡客运经营主体整合，所有的客运企业通过二级安全标准化达标，建立诚信考核体系。加强公交企业效益核算，对公交线路进行绩效评估，提升企业和线路的营运效益。城乡公交企业每年以一定比例对挂靠、承包的公交车辆进行公司化改造，公交企业新增（更新）的公交车辆一律实行公司化经营。

加快客运运力结构调整。科学投放高效低耗、节能环保运力，推进绿色低碳交通运输发展。一是更新淘汰老旧车辆。督促道路运输企业及时报废老旧车辆和碳排放量高的车辆，减少污染；二是加快运力结构调整。随着道路客运市场的萎缩，一

些传统热门线路的客流不足以支撑大型道路客运车辆，“十四五”期间，引导客运企业科学配置运力，合理投放大中小型车辆，提高运输效率，在高速直达客运中逐步推广大型高级客车，在国省干线客运中发展轻量化、小型客车，在农村支线客运中发展适合农村市场的经济型客车。大力推广应用新能源客车，在适宜的短途客运线路和城乡客运线路上推广应用新能源客车，在城市公交中使用新能源车辆。三是优化车辆燃料结构。逐步加大 LNG、CNG 清洁能源公交车和新能源电动汽车的投放，优化公交车的燃料结构，加大节能减排力度。“十四五”期间，新增、更新 26 辆新能源公交车，到 2025 年城市万人公共交通工具保有量达到 8 标台。

4.2.2 货运转型升级工程

充分发挥交通运输在推进物流业发展中的基础和主体作用、主动作为，加强部门间、行业间协同联动，形成推进物流业发展的合力，用现代物流的理念来改造货运业，大力扶持交通物流企业，引导货运企业走集约化、规模化发展之路，形成“经济合理、高效便捷”的货物运输体系。推进城区内二级货运站场建设，完善镇村货运站场，建立县级农村物流中心，基本建成县、乡、村三级农村物流网络，补齐农村地区物流基础设施建设短板，提升物流网络覆盖率，推动邮政物流、客运小件快运、电商快递、冷链物流、货运班车等多种形式物流发展，促进城乡物流网络均衡化发展。

1、加快货运枢纽场站建设

截至“十三五”期末，靖安县境内有营运货车 525 辆，2020 年全县货运量约 348.6 吨，实现货物周转量 68773 万吨公里。目前靖安县存在运输站场布局不合理、建设滞后，数量、规模不够等问题，以及站场功能不完善等问题。

“十四五”期间，靖安县将大力发展物流产业，统筹规划靖安县物流园建设。该项目的建成有利于提升靖安县物流的综合运输、仓储配送、市场交易等物流能力，提升产业价值，同时有利于促进我县农业持续发展，提高农产品竞争力，农民增收，保障市民绿色农产品需求，带动就业等巨大经济效益和社会效益。

在 2035 年远景目标内，统筹考虑公路、铁路等运输方式的衔接，逐步构建起公铁运输资源协调、配置、信息互通共享、优势充分发挥、服务无缝衔接的货物运输体系，不断提高运输效率、降低物流成本，促进靖安各类产业发展。

2、构建完善货运物流体系

大力培育龙头和骨干货运企业。引导和推进现有货运企业进行自我改造，引导道路货物运输企业通过整合、兼并、重组、组建跨区域、跨行业、跨所有制的具有较强竞争力的大型物流企业，实现由传统的运输企业向现代物流业的转型。鼓励中小企业通过联盟、联合、兼并等方式实现资源整合，扭转市场主体过散、过弱的局面，提高企业竞争力和市场抗风险能力。

培育农村物流市场，推进乡镇物流站点建设。加快完善农村物流基础设施，整合利用区域内农村客货运站场和网络等运输物流资源、农资农产品集贸和批发市场等商贸资源以及邮政网络资源，开展农村物流客、货、邮、商同网经营试点研究。鼓励邮政全面进入农村物流市场，依托其较为完备的网络体系和技术优势，调整业务结构，积极开拓农村物流业务，构建完善的农村邮政物流体系，更好地满足农村物流运输市场需求。

3、推广先进运输组织模式

积极鼓励甩挂运输。以甩挂运输站场建设为动力，以企业间资源整合为手段，以良好的发展环境为保障，以联盟发展及示范项目为突破口，积极推动甩挂运输的发展。推广示范项目。明确试点区域，重点推进跨区域甩挂、企业联盟甩挂、网络型甩挂、干线运输与城市配送衔接甩挂等主题性项目，带动区域甩挂运输的发展。引导市场由单一公路甩挂模式向综合交通甩挂模式转变，由局部甩挂运输向干支相联的网络化发展转变，提升甩挂运输的广度和深度。鼓励创新“挂车池”等新兴物流服务，支持发展长途接驳甩挂运输，鼓励发展挂车租赁、挂车互换等业务。引导甩挂运输设施设备的发展。引导和支持标准型厢式半挂车的广泛使用，组织开展双挂汽车列车试运行，积极稳妥推进模块化双挂汽车列车有序发展。改善甩挂运输标准化场站设施，重点支持建设大型公用型零担甩挂专用场站，支持甩挂运输企业完善运输管理信息系统建设。

4、规范城乡配送网络建设

加快建设城市绿色货运配送体系。优化城市物流基础设施布局，加快完善物流基地、分拨中心、公共配送中心、末端配送网点四级城市物流配送体系。在城市周边布局建设公共货运场站，完善城市主要商业区、社区等末端配送节点设施，推动城市中心铁路货场转型升级为城市配送中心。统筹邮政、快递企业资源，促进末端服务网络建设与城市建设同步进行。合理布局建设邮件快件处理中心、便民服务网点等基础设施，大力发展智能快件箱。鼓励大型商业连锁企业配送中心、工业、企业物流设施面向社会开放，在城市建设一批中小型公共配送设施。力争所有社区、机关、学校、大中型企业设立末端配送网点，基本解决“最后一公里”配送问题。完善农村货运物流配送体系。加快完善县级物流中心、乡镇农村配送站、农村货运网点三级农村物流服务体系。统筹交通、邮政、商务、供销等农村物流站点资源，鼓励“多站合一”的站场运营模式。推进电子商务进农村、“快递下乡”工程，支持连锁经营、快递配送、电子商务等现代化流通方式向农村延伸。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服务模式。

5、构建物流信息公共平台

建设物流公共信息平台，采取政府推动、企业运作模式，利用GPS、GIS信息技术、互联网+、物联网等科技手段建设具有信息汇总融合、在线交易、信息共享的物流信息中心，协调

各个物流基地、市场、企业和行业管理部门的信息，同时和江西省物流信息平台实行联网。

6、推广农村物流快速发展

完善农村物流基础设施。加快完善农村物流基础设施，推进三级农村物流节点体系建设，形成以农村物流枢纽站场为基础，以县、乡、村三级物流节点为支撑的农村物流基础设施网络体系。整合利用区域内农村客货运站场和网络等运输物流资源、农资农产品集贸和批发市场等商贸资源以及邮政网络资源，开展农村物流客、货、邮、商同网经营试点研究，形成以县级农村物流站点为核心，以乡镇农村物流配送站为支撑的点状辐射式农村物流配送网络。加强邮政普遍服务网络建设。

优化农村物流运作模式。推广先进的农村物流运作模式，创新跨业融合发展，优化运输组织，推广定时、定点、定线的“货运班线”模式，开展县至乡镇、沿途行政村的双向货物运输配送服务；鼓励县到乡镇的客运班车代运邮件和快件，健全小件快运服务体系。引导农村物流经营主体依托第三方电子商务服务平台开展业务，鼓励乡村站点与电商企业对接，推进农村地区公共取送点建设。积极推广农村货运班线、农村客运班线利用货舱承接小件快运等服务模式。鼓励运输企业和邮政、快递企业参与农村物流网络建设，积极发展农村连锁配送业务，提升邮政基本公共服务水平。

加强信息化建设。交运、邮政部门分别按照自身业务建设

完备的信息化平台，农村物流信息化建设要以集成现有资源为基础，创新应用为拓展。首先要加强电视、广播等传统信息资源整合，形成与网络互补的信息传播新模式。其次，依托现代通信软件，将原有交通、邮政的信息建设进行集成，开发集成式的网站、QQ账号、微信服务号等，用模块化方式对不同平台信息进行展示，通过集成式平台，实现客运查询、邮政查询、供销查询等信息联网与共享。

7、完善邮政与快递服务

一是加快普遍服务基础设施建设，全面提升邮政普遍服务、特殊服务和竞争性业务的服务能力和水平。二是完成邮政业结构调整，优化市场主体结构、优化业务产品结构、优化网络设施结构、优化区域布局结构，通过对快递服务的产权结构、治理结构、产品结构、人员结构、分配结构的有序调整，提高发展质量，促进企业做大做强。三是深化邮政改革，拓宽邮政服务领域，深度整合城乡相关资源，建立便民高效的邮政服务、快递服务、商务、政务一体的综合便民服务平台。四是融入地方经济发展格局。主动适应经济发展新常态，加强与地方经济发展的相互融合、相互依存，发挥邮政业在服务社会、惠及民生、发展经济、安置就业、促进和谐等方面的作用。五是坚持依法治邮，全面完成“普惠邮政、智慧邮政、安全邮政、诚信邮政、绿色邮政”建设，力求到2025年建成与经济社会相适应的现代邮政业的目标。

4.3 不断加强行业治理能力

4.3.1 智慧交通创新工程

“十四五”时期以“智慧公路”为目标，以“高效管理、精准服务、智慧决策”为发展方向，以“云、大、物、移”（云管端、大数据、物联网、移动互联技术）等新一代信息技术与公路行业的深度融合为核心，按照“规划准备、基础夯实、深化应用和全面集成”四个阶段，建设“基础设施、数据资源、创新治理、精准服务、智慧决策和支撑保障”六大工程，大力推动公路交通行业转型，全面引领和支撑公路交通现代化发展。

将加强科技创新能力作为交通运输发展的战略基点，充分发挥信息化引领交通运输转型升级的重要作用，充分利用市场力量推动信息化应用，实现交通运输组织智能化、管理服务高效化和决策支持科学化。

1、科技创新

创新体制建设，推动科技研发。继续做好统一规划、统一标准、统一法规等方面的工作，充分发挥政府部门的引导和协调作用，积极引导企业和科研机构参与标准研发、科研攻关、成果应用与推广等工作。按照四个交通发展要求，以实用性、前瞻性技术为主，重点开展集成创新和引进消化吸收再创新，力争在重要领域取得突破，提升交通运输发展的科技含量。

加强科技成果转化、推广和应用。建立更具活力的成果推广应用机制，充分发挥政府与市场合力，着力完善以政府为引

导、成果的拥有和应用单位为主体、中介机构为纽带，多方合作的科技成果推广应用体系。开展成果推广应用示范工程，发挥示范引路、带动、辐射的作用，广泛开展多形式的科技成果推广应用培训交流，加大对成果的宣传推广力度。全方位、多角度促进科技成果转化、推广、应用。建立科学合理的成果评价体系，注重成果应用情况跟踪与实施效果评估和评价结果应用。不断整合科技成果信息、供求信息、服务信息和管理信息等科技成果推广相关信息，拓展和强化科技信息资源共享平台的应用，加强科技成果推广的统计分析，为科技成果推广工作提供依据，促进科技交流与合作。

2、信息化技术应用

推进“互联网+出行服务”建设。加强交通各业务领域资源整合运用，为社会公众提供便捷多样的出行信息服务以及准确、可靠的交通运输信息服务，形成交通运输行业统一的社会公益性服务监督平台，改进和提升交通运输管理与服务水平。一是协调区域出行信息服务。完善提升公路客运联网售票系统功能，建立完善客票结算体系，整合加强网上售票服务，积极引导售票窗口和代理点为多方式换乘出行提供套票。二是大力提升城市公共交通信息化服务水平。加强政企合作，建立完善多渠道、多层次、多方式的出行信息服务体系，引导企业开发基于移动互联网掌上综合出行服务信息共享系统，到2025年争取实现出行信息服务“一站式”查询。

推进“互联网+货运物流服务”建设。支持交通运输物流信息平台建设。完善靖安物流信息公共服务平台建设，推进农村物流信息平台 and 港口物流信息平台建设。提升多式联运信息化水平。应用物联网技术完善各种运输方式的信息采集体系建设，以公铁联运信息集成为突破，逐步拓展到公铁水空多式联运的信息整合。

推进“互联网+行业治理体系”建设。整合内网信息资源，重点加强面向交通运输局机关和交通运输行业部门工作人员提供业务管理支持、决策支持、公文流转、信息互通共享等服务。增加红绿灯智能管理系统。疏导城区交通，减少怠速排放。提升智慧决策能力，开展决策支持平台建设，实现综合交通信息的可视化查询、分析和更新。推进数据交换共享，建成靖安县交通行业信息化统一的基础支撑中心，进一步提升对相关应用系统的支撑；建成靖安县交通行业内外数据服务中心，实现交通运输行业各级部门之间的信息全交换。完善对外交通电子政务系统。加快推进交通行政权力网上公开透明运行三级联网工程建设，建立网上行政审批及行政监管系统、交通科技信息服务系统、公众交流和舆情监测系统和交通重点工程项目信息公开系统，增强政府门户网站信息公开和服务公众的能力。推动交通行业信用体系建设。采用信息化手段支持交通运输企业信用考核评价和信用信息资源共享机制，100%实现信用管理信息化，加强靖安交通运输市场监管。

推进“12328”服务监督电话系统建设。按照《江西省交通运输服务监督电话“12328”实施方案》（赣交运输字〔2014〕9号）和《江西省交通运输厅关于做好12328交通运输服务监督电话系统建设工作的通知》（赣交运输字〔2014〕28号），开展12328服务监督电话系统的建设工作，充分利用靖安县交通运输局现有信息化资源，建设靖安县“12328”交通运输服务监督电话系统，畅通群众交通运输服务监督渠道；构建靖安县呼叫中心，作为服务监督电话系统直接受理平台，受理公众的投诉举报、意见建议、咨询服务，并与省级呼叫中心进行对接，统一服务内容、统一服务标准、统一工作流程，提升靖安县交通运输服务水平；建立系统安全保障和运行管理体系，实现对靖安县交通运输服务监督工作的全面管理，做到投诉有处理、举报有处置、事事有反馈，加快推进交通运输部门职能转变，建立人民满意的服务型政府，树立以人为本，优质服务的行业形象。

3、推进交通大数据共享云平台及交通云技术应用基础建设

建设交通大数据共享平台。构建交通大数据共享平台，向社会开放共享数据，包括各种运输方式相关的数据。更好与政府部门、通信运营商、互联网企业等对接，收集数据。用户可以在共享平台上做一些增值的服务、开发。

完善数据资源共享机制。进一步加强交通信息化的总体设计，在原有交通运输信息化建设基础上，以应用为主导、以数据为核心，逐步升级完善交通运输信息功能标准支撑体系、网

络安全保障体系，构建统一的行业数据中心平台、标准制修订管理平台、移动应用平台。推广地理信息云服务平台应用，强化全县交通运输信息化整体发展合力。促进数字资源整合与共享利用，深化与公安、环保、自然资源等部门的数据共享应用。

推动基于交通大数据平台的深度应用。一是基于大数据的交通路网动态分析，为用户提供出行的实时方案选择。二是通过交通大数据平台，对复杂天气、事故、各种突发事件进行实时分析，使得交通管理部门掌握更多的交通状况，及时做出反应，提高通行效率。三是基于大数据对交通行为进行分析，使交通执法变成事后的非现场执法。四是通过大数据平台提高交通服务自动化程度。

4.3.2 绿色交通示范工程

着力提升绿色发展管理能力，推进结构性、管理性、技术性节能减排，加强行业环保监管，集约节约高效利用资源，推动绿色生态的公路、铁路、码头、机场等建设，努力建设资源节约型、环境友好型行业，促进交通运输绿色发展，服务绿色循环低碳示范城市建设。

1、大力推进低碳交通建设

促进结构性节能减排。大力发展公共交通等低能耗交通方式；引导发展专业化运输、甩挂运输等运输效率高、减排效果好的运输方式；引导运输企业向依托公路、铁路货运枢纽的物流园区集聚。运输组织效率大幅提高，城市公交车辆和出租车

全面采用“零排放”车辆运营。货运车辆向专业化、厢式化发展。

发展技术性节能减排。在交通运输项目的前期研究阶段均编制节能篇章；大力推广节能型设备、材料及施工工艺，着力提升交通运输基础设施的绿色循环低碳建设、运营和养护水平；加强营运车辆燃料消耗量准入和退出管理，减少车辆污染排放。大力推广应用新能源汽车，“十四五”期间计划新增、更新 26 辆新能源公交车。

2、促进资源节约集约利用

科学规划交通基础设施，节约集约使用土地、岸线和水资源。推广使用交通废弃物循环利用的新材料、新工艺、新设备，提高资源再利用水平。节约集约使用资源。加强综合运输通道线位资源和运输枢纽资源统筹利用，大力推广节地技术，优化交通工程建设方案。循环利用资源。推广使用交通废弃物循环利用的新材料、新工艺、新设备，倡导标准化设计及工厂化预制，加强公路的生产、生活污水循环利用，大力开展路面材料、施工废料、弃渣等资源的再生和综合利用，建设资源循环利用试点工程。

3、提升绿色发展管理能力

完善节能环保法规政策体系，加快推进绿色循环低碳交通战略规划体系、组织保障体系、法规制度标准体系和统计监测考核体系建设“四大体系建设”。探索建立交通运输行业能源消

耗和碳排放总量控制制度、目标分解和责任考核机制、重点企业碳排放报告制度等。

加强生态保护和污染防治。提升交通基础设施的绿色循环低碳建设与运营水平，在所有重点公路建设工程的工可阶段等编制环境影响评价篇章；加强公路、场站等周边区域的绿化美化。提升基础设施绿色循环低碳养护水平，深入推进养护管理标准化。

4.3.3 平安交通保障工程

深入开展“平安交通”建设，加强交通运输安全生产和应急体系规划建设，完善机制，健全法规体系，提高交通设施、运输装备安全性能，提升从业人员安全生产素质，推进安全生产标准化、安全监管规范化和安全管理信息化，积极探索强化铁路、民航运输安全监管的有效举措，显著增强应急能力，全面提升安全生产保障水平，有效推进平安交通建设。

1、宏观政策：

（1）提高交通设施安全性能

全面整治普通国省道平交道口，减少横向干扰，完善集镇路段机非隔离设施，减少非机动车对机动车安全运行影响。加大农村公路安防工程的投入，提升农村公路安全运营水平。

（2）提升安全应急保障能力

1) 构建安全与应急机制

完善安全与应急预案体系。建立完善的安全与应急预案，

覆盖自然灾害、重特大安全事故、旅客滞留、重大公共事件等不同性质的突发事件，明确应急组织体系、运行机制、应急保障和制度管理等要求。深化公路、城市公共交通运输等领域内突发事件应急专项预案，建立和完善交通运输突发事件应急预案。

完善安全与应急组织体系。成立交通运输突发事件应急工作领导小组，建立安全与应急组织保障体系。强化运输生产动态监控与应急联动，运用互联网技术建立动态安全监管平台，建立交通应急救援指挥平台，建立“县-企业”两个层级的交通运输应急指挥系统。

完善安全与应急保障制度。按照“决策科学化、响应及时化、实施快捷化、操作规范化”目标要求，制定完善安全与应急响应制度、处置制度、安全与应急事件善后调查与评估制度。构建通畅的信息传输渠道，制定明确的责任制度，实现应急处置响应及时化，公路一般灾害情况下应急救援2小时内到达。

完善安全与应急协调联动机制。按照预案和工作职责，进一步规范应急联动处置组织指挥机制。保障处置工作有序、有力开展，提高救援工作实效。进一步强化应急联动处置机制，提高突发事件应急处置快速反应和部门的协同处置能力。进一步完善各综合应急救援队伍、各专业队伍、各兼职队伍和应急志愿者队伍的组织、调度机制。建立起各队伍间的日常业务交流、联络机制，经常开展各种联合演练，提高应急联动处置的

能力。加强交通与气象、地质、公安、消防、环保和 120 急救中心等部门之间以及交通各直属单位之间的横向协调合作。建立公路安全与应急保障联动机制，建立处置道路交通事故、处置安全生产事故协作管理机制。

2) 提升安全与应急能力

以有效降低公路使用者行车安全风险和公路管理养护责任风险为核心，实施公路安保工程建设，提高危桥改造力度，完善交通管理设施，打造“平安示范公路”。创新工区养护管理机制，统筹应急救援和公路养护，确保全县干线公路网的安全畅通。构建功能完善的应急救援网络。合理布局应急运输装备集结地、应急物资储备点、危险品应急救援中心和医疗救助站。建立公路紧急运力动员调用机制。以县为基本单元，依托当地骨干运输企业，组建满足抢险救灾人员、物资和战略物资运输需要的应急运输保障车队。

3) 打造安全与应急队伍

一是根据靖安县公路养护管理体制改制情况，通过与现有改制养护企业、社会经营单位签订协作合同优先保障等运作模式，由公路管理机构成立专业安全与应急保障与处置队伍。二是结合公路网络规模、地域分布特点，以养护管理部门、路政管理部门以及日常养护队伍为基础，构建基层公路应急抢险保通队伍。三是依靠客运场站专职安全管理员、保安员、组建客货运站应急前线队伍，消防、救援等应急队伍。以道路客货运

输骨干企业为依托，建立应急运输保障车队、船队储备库，明确责任和义务，并完善应急运输补偿机制。四是加强对应急处置人员专业技能的培训，建立应急处置演练制度，保障实战演练经常化，提高安全与应急保障队伍的专业化水平。

（3）增强安全监管能力

完善安全生产责任体系。进一步落实“安全第一，预防为主，综合治理”的方针，建立健全安全生产责任制，全面落实“党政同责，一岗双责”制度。明确各层级监管责任，完善安全生产目标管理工作评价考核体系。推进交通运输企业落实安全生产主体责任，严格执行安全生产“一票否决”，加大安全生产责任追究力度，坚决预防和减少各类安全事故发生。

加强安全监管能力建设。大力推进安全监管规范化建设，强化安全源头管理，严把行业安全准入关。完善专项整治长效机制，坚持专项整治与隐患排查治理、“打非治违”等相结合，继续深入推进重点领域专项治理活动，坚持以问题为导向，完善安全检查工作机制，提升行业安全监管效率。实现对所有重要交通节点、重点领域实现实时监控（对危化品车辆、旅游客运等实施重点监控）。

夯实安全管理基础。完善安全生产技术规范和标准，推动企业建立健全安全管理体系和规章制度。推进企业安全生产标准化达标创建，将考评结果纳入市场诚信体系建设，促进企业建立自我完善、自我约束、持续改进的安全生产工作机制。

2、农村公路安全问题

(1) **加强宣传教育，提升全民安全素质。**加强农村交通安全宣传阵地及平台建设，明确农村交通安全重点宣教群体。

(2) **强化资金保障对安防设施的建设维护。**优化农村公路安全建设投资分配，引导县乡各级政府加大资金投入；开展资金补助需求的评估，建立各类各级专项资金补助。

(3) **完善农村公路安防工程管理机制及设计标准。**开展功能化、区域差异化管理技术研究；开展安防工程设计标准研究，尤其是低等级农村公路安防工程实施技术标准；研究重点路段、关键节点的安防工程实施技术，汇编形成案例集。

(4) **联合交警等部门实施交通安全进农村工程。**将联合交警等部门积极在农村地区设置各类交通安全设施，保障农村地区居民的交通安全。

(5) **落实一体化改革和主体责任。**推进农村公路建养一体化改革，落实乡镇政府在路域环境整治中的主体责任。

3、道路客货运输安全问题

(1) **加强超限超载运输治理工作。**推动建立旅游经营企业、危化品生产、经营、存储和使用企业高质量选车机制。加强车辆及货物装载的源头监管，实施货运运单管理制度，严格实行货物装载源头单位责任倒查制，开展货物装载源头、车辆生产销售维修改装企业大排查，严查非法改装车辆，建立巡查监督制度。

(2) **构建覆盖全路网超限超载治理监管网络。** 严格实施驻站联合执法，加强路面联动联合执法。公安交通协同实施超限超载非现场处罚，建立交通、公安数据共享互认机制。

(3) **严管严控道路运输安全，严打违法行为。** 对非法营运及严重超速、超员超载、货车超限等严重违法行为，一律按照法律法规规定的上限进行处罚、记分并纳入信用管理。对严重危害社会公共安全的驾驶行为，一律按照危险驾驶罪立案侦查。

(4) **安全风险动态管理机制。** 由交通运输、公安、保险、信用管理等部门联合建立“两客一危”企业、人员的安全信用管理机制，逐步融合公安执法、交通执法、主动智能防控系统、车辆保险理赔等数据，评估企业安全信用等级，定期公布“两客一危”企业、驾驶员“红黑名单”，实施联合奖惩。

4.3.4 法治交通支撑工程

推进交通运输依法行政。 通过强化法律意识、加强制度建设，清晰界定政府与市场边界。完善依法行政各项制度，坚持用制度管权管事管人，提高交通运输部门的公信力和执行力。实现依法决策，健全科学民主依法决策机制，建立权力目录管理制度，建立决策后评估和纠错制度，建立重大政策与重大项目社会稳定风险评估制度，保证政策的合理性、合法性与稳定性；实现依法管理，建立健全权力运行的制约和监督机制，深入推行行政执法责任制，做到权力依法取得，行政程序依法履行，行政行为依法做出，行政责任依法承担。创新交通运输行

政执法。推进交通运输综合执法改革，加大执法热点难点问题研究力度，推行说理式执法等柔性执法新模式。推行行政规划、行政指导工作，全面开展规范执法、提升服务活动。加强路政执法信息公开，通过网络查询，方便社会公众办理涉路行政许可事项。

强化法治交通支撑保障。加大查违执法力度，强化市场监管开展客运市场专项整治行动，重点对客运车辆私抬票价、不按核定线路经营、擅自延伸线路，出租车刮收费、服务质量低劣等行为进行了严厉查处。完善交通运输执法监督网络，形成执法监督的长效机制。加强执法监督和评议考核，建立定性与定量相结合、日常考核与综合考核相结合的行政执法绩效评价考核体系，完善相配套的奖惩制度。加强交通运输执法标准化建设，推进执法机构和队伍正规化建设，推广运用统一的执法标识、执法证件、执法服装、执法场所和执法交通工具。推进交通运输执法装备配备标准化和基层交通运输执法单位建设规范化，为交通现代化建设提供强有力的法制保障。

深化交通运输政务公开。深化交通行政决策公开，加大交通行业重要改革方案、重大政策措施、重点工程项目决策前后意见征集和政策发布，拓展政策解读；深化交通行政权力公开透明运行；深化政府信息公开，加强交通工程建设领域项目信息公开，抓好交通重大突发事件和群众关注热点难点事项信息公开；加强网站管理，充分发挥门户网站作为政府信息公开第

一平台的作用，积极推进与公众互动交流，增强网站在线办事服务能力；规范和深化交通公共企事业单位办事公开；加强政务公开运行过程中的电子监察工作，不断提升科技防腐的能力。

深入开展法治宣传教育。制定并落实普法计划，建立“谁执法谁普法”的普法责任制，定期组织法治宣传教育主题活动、以案释法专题活动和法治教育培训工作，重点做好新出台法律法规规章的宣传、教育和培训工作。坚持把全民普法和守法作为法治交通建设的长期基础性工作，深入开展法治宣传教育，培育社会法治文化，引导全民自觉守法、遇事找法、解决问题靠法。

4.3.5 管理服务提升工程

1、推进建养工作建设

提升工程建设行业监管能力。一是进一步规范建设程序，扎实做好工程前期工作。二是加强招投标管理，建立健全质量、信用考核制度和“准入、考核、退出”机制，保持良好的交通建设市场环境。三是加强工程施工质量管理，规范建立“企业自检、社会监理、业主管管理、政府监督”四级质量保证体系，加强对工程质量的监控和预控，积极采用新技术、新材料、新工艺，不断提高工程质量水平。

提高公路养护管理水平。一要加大公路养护工区建设投入，结合国省道网规划的实施，加快推进公路养护工区建设和整修工作，完善相关配套设施。二要创新养护工区管理机制，统筹

应急处置和公路养护发展，研究与现有公路养护管理体制相适应的公路养护工区资产管理机制。三要加快提升农村公路养护管理水平，落实县级人民政府农村公路建管养主体责任，建立农村公路管理养护长效机制，建立以公共财政为主的养护资金保障体系。积极推进农村公路养护市场化，实现农村公路养护常态化、标准化，实现农村公路经常性养护率 100%。落实省级“1572”养护工程资金，加大农村公路养护大中修工程资金投入，不断提升农村公路路况水平，延长农村公路使用年限。四要加强公路养护装备建设，进一步加大资金投入，提高养护作业机械化、专业化水平。五要加大“三新”技术的推广应用，实现公路养护科技化。六要坚持和完善公路、桥梁等检查制度，加强公路、桥梁运行状态监测基础性工作，建立科学、合理的公路、桥梁养护质量、服务水平检查评定标准体系。七要建立基础设施管理维护决策支持系统，加强预防性、及时性与经常性养护，及时有效处治公路及其沿线设施的存在缺陷，保证公路设施完好率，保障公路安全、畅通、整洁、美观。

2、推进运输管理建设

一是建立条块结合、以条为主的管理体系。二是理顺关系，改革运政稽查队伍，实行综合行政执法。三是强化源头管理，探索新时期的运政稽查工作。四是利用电子稽查识别系统开展稽查工作，充分利用现代化和管理手段，提高稽查工作效率，全面推进稽查工作现代化管理设备应用。

3、推进行业改革建设

转变政府职能。正确处理政府与市场的关系，加快政府职能转变，进一步简政放权，更加注重宏观调控、市场监管、社会管理和公共服务职能的履行。一是规范和引导市场发展。推进交通运输市场监管体制改革。推进道路客运、出租汽车行业市场化改革，深化道路货运、汽车维修业市场化改革。依法加强交通运输市场监管，完善负面清单和市场准入制度，加强过程监管和后续管理，完善市场退出机制，加快建立交通运输现代市场体系。创新制度和技术手段，充分利用大数据、云计算等现代技术手段，重点解决部分行业领域监管乏力问题。二是加强公共服务职责。建立政府购买交通公共服务制度。积极拓展购买服务领域，建立健全购买服务的标准、招投标和评估制度，加快形成提供公共服务新机制。培育和引导行业协会有序参与交通管理和公共服务。加快实施政社分开，完善交通运输行业社会组织管理体制，实现行业协会与行政机关真正脱钩，将适合由行业社会组织承担的职能，委托或移交给社会组织承担。

大力推进交通运输综合行政执法改革。积极推进综合执法改革，加强跨部门联合执法。整合交通运输行政执法队伍，将全县路政、运政、城市公共客运执法等综合行政执法职责和执法资源进行整合，组建职能相对统一的全县交通运输综合行政执法机构，建立完善与相关部门联合执法协调机制。

积极探索交通运输投融资体制改革。积极探索创新交通运输准公益项目的融资举措，提高直接融资比重，更多利用债券等周期长、利息低、附加条件宽松的融资产品；拓展市场化融资模式，采用公私合作（PPP）、股权融资等运作模式，鼓励包括民营资本在内的社会资本参与投资。

4、推进行业文明建设

深入推进机关和行业作风建设。以群众满意为导向，以提升服务为核心，以改进作风、联系服务群众重点，深化交通行业作风建设，全力为推进交通运输转型发展和现代化建设创造优良作风环境。

培养行业核心价值体系。积极完善文化品牌、文化建设示范单位和先进典型培育等工作载体。组织开展先进典型的系列学习宣传活动，并加大宣传力度。

加强新闻宣传和政务公开。深化行业宣传工作机制改革，制定交通运输行业宣传媒体融合发展的意见，建立大宣传工作格局。充分利用网站、发布会、服务热线及微博、微信等媒体，拓展政府信息公开渠道。健全交通舆情研判应对机制，及时回应“热点”、“焦点”问题。

5、推进人才队伍建设

多层次多渠道培养优秀人才。优先培育综合交通运输发展急需人才。适应交通一体化的需要，实施急需人才增量计划，加大综合交通运输发展急需人才的引进和培育力度。加强在职

人员管理。继续组织实施执法人员岗位培训，鼓励执法人员继续学历教育。加大业务尖子培养力度，培养一批基层的执法骨干人才。深入推进统一执法标志、统一执法证件、统一工作服装、统一场所外观的“四统一”工作，逐步统一交通运输行政执法队伍形象。

统筹推进四支人才队伍建设。以提高领导水平和作风建设为核心，建设一支德才兼备、政治坚定、勇于创新、清正廉洁、求真务实、奋发有为、善于推动科学发展的高素质党政管理人才队伍；以提升专业素质和创新能力为核心，以高层次人才和急需人才为重点，打造一支数量充足、业务过硬、结构合理的交通专业技术人才队伍；以提高职业素质和技能为核心，以技能等级考培和从业资格认定为抓手，建立一支符合交通行业特点、技艺精湛的技能劳动者队伍；以提高执法队伍整体素质为关键，以完善队伍建设管理机制为重点，以交通执法规范化建设为抓手，着力打造高素质交通运输行政执法队伍。

6、推进党风廉政建设

全面落实党风廉政建设责任制。深化反腐倡廉教育，努力引领新常态。抓紧建立完善基层党组织党建工作责任体系，深入落实“一岗双责”。完善交通重点工程专项治理长效机制，明确职责分工，建立评分机制。将重大改革、重大政策、重大项目实施过程中的责任落实到部门、到个人，成立督查小组进行全过程监督考核。

提高廉政风险防控水平。建立惩防体系建设工作联席会议制度，不断完善重点工程监督机制，对重点建设项目全部实行跟踪审计。加快推进远程评标系统建设，实现交通项目全程电子招投标。

完善党员思想教育的长效机制。研究制定“十四五”全局机关党员教育培训规划，健全相关管理制度，创新教育培训方法手段，进一步提高思想政治工作的针对性和实效性，全面提升广大党员的思想政治素质。

完善党内政治生活各项制度。按照中央和省委一系列严肃党内政治生活的规定要求，结合实际，研究制定认真执行党内政治生活的规章制度，下大气力解决党内政治生活方面存在的各种问题，提高党内政治生活的政治性、原则性和战斗性。

完善作风建设工作体系。巩固和扩大党的群众路线教育实践活动成果，优化机关作风建设的体制机制和方法手段，形成风清气正、廉洁高效的政务环境。

4.4 推动公路养护高质量发展

1、加速实施公路养护重大工程

一是实施路网管理提升工程。完成路网监测与应急处置中心建设，完成主要国省干线路网监控设施建设。依托“互联网+”理念，加强公路网运行监测分析。对重要路段进行实时监控，加强路网运行状况监测、分析。力争“十四五”末期，普通国省干线重要节点运行实时监控覆盖率达到100%。

二是实施服务设施提升工程。着力打造“布局合理、经济实用、标识清晰、服务规范、安全有序、生态环保”的现代化普通国省道干线公路服务区，逐步推行餐饮住宿、旅游休闲等延伸服务。因地制宜，打造农村公路景观路，利用沿线既有设施和两侧适宜路段，设置休闲景观台、休息区、便民服务点等服务设施。在服务区推进充电桩建设。

三是实施路域环境提升工程。将“四好农村路”建设和农村人居环境整治工作结合起来，大力开展路域环境整治，全面推进路域环境整治，助力“美丽乡村”建设。积极推进“路长制”，建立健全辖区部门、沿线乡镇全方位、多层次的监管网络，完善社会监督机制，积极构建全民参与、群防共治的工作格局。

2、改进公路养护管理体制机制

一是优化养护管理体制。推动政府和主管部门切实落实相关责任，进一步明确普通公路分级养管事权。深化农村公路养护管理体制改革的，建立健全的养护工作机制。全面落实县政府的主体责任，充分发挥乡镇政府、村委会和村民的作用。全面推广实行“路长制”工作机制，按照依法治路的总要求，加强农村公路路政管理队伍建设，基本建立局有路政管理机构、乡有路政管理员、村有护路员的路产路权保护队伍。充分发挥乡镇政府、村委会的作用和沿线村民的积极性，切实维护好路产路权。

二是完善养护运行机制。建立全路网资产管理机制，实现

普通国省道服务品质的提升和道路资产管理的最大化，促进公路养护管理由基于路况性能的养护管理转变为基于价值评估的资产管理。建立养护科学决策机制，提高公路养护决策的科学化水平和养护资金使用效率。统筹建设与养护管理，把养护管理工作延伸到基本建设的初步设计环节，推进建管养一体化。全面建立“以奖代补”养护绩效考评激励机制，充分调动各方面积极性，合力推进公路养护管理事业发展。

三是推进市场化落地。推进公路养护市场化广度和深度，积极探索先进的养护承包方式，引导养护作业单位整合技术资源和力量，加大规模化投入、集约化实施力度，提升整体实力，提高养护生产效率。对于日常保洁、绿化等非专业项目，鼓励通过分段承包、定额包干等办法，吸收沿线群众参与。农村公路大中修等专业性工程，逐步通过政府购买服务的方式交由专业化养护队伍承担。有序推进基层养护作业单位向独立核算、自主经营的企业化方向发展，参与养护市场竞争。

第五章 投资估算及效果评价

5.1 投资估算

根据“十四五”综合交通发展目标，结合基础设施建设和运输服务两大方面，提出重点建设项目。本次规划项目总投资约为63.65亿元。其中通用航空机场建设投资约0.42亿元；高速公路投资约50.4亿元；国省道改造建设项目投资约5.88亿元；县乡道改造建设项目投资约1.68亿元；旅游公路项目建设投资2.67亿元；资源路、产业路、路网联通路建设投资0.66亿元；美丽生态文明农村路0.25亿元；农村道路养护投资约0.59亿元；农村客运站项目建设投资约1.0亿元；物流园建设项目投资约0.1亿元。资金来源主要包括国家、省补和自筹。详见表5-1。

表5-1 靖安县“十四五”期综合交通运输规划项目表

序号	项目名称	建设性质	建设规模 (公里) / (延米)	规划等级	建设年限	投资 (万元)
合计						
一	通用机场					4171
1	香田渔桥通用航空机场	续建		A2	2022-2025	4171
二	高速		36			504000
1	靖安至樟树高速公路	新建	36	高速	2024-2027	504000
三	国道		0.75			2792
1	G353宁福线K818+742下观大桥改建工程	改建	0.75	二级	2023-2025	2792
四	省道		17.235			56040
1	(S106省道展望线)靖安宝峰至武宁杨洲二级公路新建工	新建	9.2	二级	2023-2025	18000

靖安县“十四五”综合交通运输发展规划及2035年远景目标

	程					
2	S415 靖安双溪泥窝至香田瓦桥段绕城一级公路改建工程	改建	8.035	一级	2024-2026	38040
五	县道		45.5			10826
1	X202 仁首金田至周口段	改建	12	三级	2022-2023	3713
2	X206 中源古竹至澡溪杨坪	改建	16	三级	2022-2023	3587
3	X207 官庄-北港（中村至北港林场段）	改建	9.2	三级	2023-2024	1785
4	X225 水垅-何家	改建	4.3	三级	2023-2024	789
5	X201 香田至吉洛熊家段	改建	4	三级	2024-2025	952
六	乡道、村道					6000
七	旅游公路					26740
1	中源白沙坪至黄家山（靖安国际滑雪场）	新建	6.56	三级	2022-2024	6560
2	S106 靖安宝峰至武宁杨洲	新建	9.2	二级	2023-2025	18000
3	中源合港至彭家边至九岭山房	新建	1	四级	2022-2023	500
4	仁首周口李家洲至宝峰中华传统文化园（包括李家洲大桥长 127.08 米）	新建	0.4	三级	2022-2024	600
5	中源三坪至丫髻山古窑遗址	新建	3.6	四级	2023-2025	650
6	红星村石澎至大丘	改建	1.2	四级	2022-2025	230
7	周坊大桥桥头至溪真酒店公路	改建	1	三级	2024-2025	200
八	资源路、产业路、路网联通路		26.9			6620
1	高湖村麻田至司地源路网联通路	新建	4.5	三级	2021-2022	1142
2	仁首镇黄秋地至仁裕移民点路网联通路（包括仁首新大桥至后保连接线）	新建	4	三级	2022-2022	1036
3	土门中桥至桃源水库路网联通路	新建	4	三级	2022-2022	993
4	中源乡金盆至头坳路网联通路	新建	4.5	三级	2022-2022	866
5	楼前赵家至茶湾山水产业路	新建	2	三级	2022-2022	589

6	茅山桥至茅山分场产业路	新建	3.6	三级	2022-2022	761
7	香田大桥连接线路网联通路	新建	1.5	三级	2022-2022	333
8	双溪镇马尾山至曹山路网联通路	新建	2.8	三级	2023-2025	900
九	美丽生态文明农村路					2500
1	美丽生态文明农村路建设		100		2021-2025	2500
十	养护					5960
1	村道安防工程		246.7		2021-2025	2960
2	危桥大中修	改建	25座		2021-2025	3000
十一	物流园					1000
1	靖安县物流园	新建			2022-2025	550
2	江西优而信电商物流园	新建			2023-2025	450
十二	客运站					10000
1	靖安客运总站规划点	新建	15亩	二级	2022-2025	5000
2	中源乡运输客运站	新建	3500平方米	客运、物流、养护等	2022-2025	800
3	高湖镇运输客运站	新建	3500平方米	客运、物流、养护等	2022-2025	800
4	官庄镇运输客运站	扩建	3500平方米	客运、物流、养护等	2022-2025	800
5	三爪仑乡运输客运站	扩建	3500平方米	客运、物流、养护等	2022-2025	800
6	南昌交通学院客运站	扩建	3500平方米	客运、物流、养护等	2022-2025	800
7	宝峰镇农村客运站	新建			2022-2025	500
8	仁首镇农村客运站	改建			2022-2025	500

远期展望至 2035 年，靖安县继续秉持交通先行的策略，前

期规划部分重大交通运输项目，完善现代化综合交通运输体系，推进各种运输方式一体化融合发展，提高网络效应和运营效率。加快高速铁路与市域（郊）铁路建设，优化铁路客运布局，稳步建设运营通用机场，推进普通国省道瓶颈路段贯通升级，继续推进“四好农村路”建设，完善道路安全设施。构建多层次、一体化综合交通枢纽体系，优化枢纽场站布局，促进集约综合开发。

表5-2 靖安县远期综合交通运输规划项目表

序号	项目名称	建设性质	建设规模 (公里)	规划等级	建设年限	投资 (万元)
合计						
一	铁路					
1	南昌至靖安市域（郊）铁路	新建	90.7		2025-2030	
2	常岳昌铁路	前期规划	69	高铁	2026-2030	1044200
二	高速					
1	南昌至修水高速公路	新建	60	高速	2025-2035	
三	国道					171187
1	G353 靖安台山桥至县城段一级公路改建工程	改建	16.2	一级	2027-2030	64811
2	G353 靖安县城至山口一级公路改建工程	改建	19.2	一级	2031-2034	76831
3	G353 靖安石境龙岗（欧源路口）至中源邱家街二级公路改建工程	改建	24.4	二级	2032-2034	36545
四	省道					92653
1	S218 靖安璜都镇至三爪仑路段改建工程	改扩建	10.6	二级	2026-2028	15923
2	S218 靖安宝峰至仁首石上二级公路改建工程	改建	12.9	二级	2028-2030	23159
3	S218 靖安璜都至龙岗（欧源路口）二级公路改建工	改建	8.6	二级	2032-2034	12915

	程					
4	S218 靖安旅游集散中心至尚港桥一级公路改建工程	改建	4.9	一级	2034-2035	19696
5	S414 靖安宝峰横岭至安义新民合水段二级公路改建工程	改建	3.7	二级	2034-2035	5615
6	S511 永修至靖安宝峰段二级公路改建工程	改建	10.2	二级	2032-2034	15345
五	县道					20000
1	水口哲里至桃源至宝峰二级公路新建工程	新建	20	二级	2026-2030	20000
六	路网联通路					27080
1	工业园香田大道至 X201 县道路网联通路	新建	2	三级	2026-2030	600
2	仁首镇石下经干洲洪山至雷公尖乡三枋村	新建	4.5	三级	2026-2030	2700
3	中源乡经船湾至龙丘村沙墩三级路网联通路	新建	10	三级	2031-2035	7000
4	璪都镇罗坑至白崖山至株坪路网联通路	新建	12	三级	2028-2030	7200
5	仁首莲塘经棠港至大团村三级路网联通路	新建	6	三级	2031-2035	3600
6	仁首镇石下村经干洲洪山至雷公尖乡三枋村三级路网联通路	新建	5	三级	2031-2035	3000
7	官庄镇双溪村至新安里路网联通路	新建	6	三级	2026-2030	2100
8	中源乡茶坪至肩竹坪产业路	新建	2.6	三级	2026-2030	580
9	塘埠村敖源至余家排路网联通路	新建	1.2	三级	2026-2030	300
七	旅游路					9781
1	周坊大桥桥头至溪真酒店公路	新建	1	三级	2025-2035	200
2	红星村犁壁山革命旧址	新建				
3	青山槐树至桃源猴背头段	新建	4		2025-2035	800
4	青山槐树至熊家河边段	新建	6		2025-2035	1200
5	来堡水汾路口至腾丰上岭组段	新建	14		2025-2035	2800
6	腾丰长源四方田至腾丰下保樟事下段	新建	3		2025-2035	600

7	腾丰村漆家至周家村北坑段	新建	10		2025-2035	2000
8	沙港村山下组至沙港镜山段	新建	1		2025-2035	200
10	周口村李家洲大桥	新建	0.08 延米		2025-2035	581
11	九里岗路口至九里岗先秦古城路段	新建	5		2025-2035	1000
12	团结村棚里组至茂埠村	新建	1		2025-2035	200
13	象湖村前进组至铁子埭	新建	1		2025-2035	200
八	美丽生态文明农村路					6000
1	美丽生态文明农村路建设		200		2026-2035	6000
九	养护					5600
1	安防工程		200		2026-2035	3000
2	危桥改造	改建	20 座		2026-2035	2600

5.2 效果评价

1、对外交通的通达程度显著提高

“十四五”末，随着常岳昌铁路、靖安通用航空机场、靖安至樟树高速公路等对外通道项目的建成，以及 G353 宁福线 K818+742 下观大桥改建工程，S415 双溪泥窝至香田瓦桥绕城改建工程，S218 靖安璜都镇至三爪仑路段改建工程，S106 靖安宝峰至武宁杨洲公路新建工程等国省道项目的实施，靖安对外通道数量进一步增加，对外通行能力进一步提升，靖安县与周边市县，以及大南昌都市圈的时空距离进一步缩短，这将有力推动靖安县经济辐射区域的扩展和经济辐射强度的提升，为靖安经济持续快速增长奠定更加坚实的基础。

2、城乡交通的服务能力明显提升

“十四五”末，在区域内干线公路建设的基础上，农村公

路建设也将持续推进，农村地区交通通畅水平将进一步提升，县镇（村）公交线网布局进一步优化，配套枢纽场站设施建设更加完善，农村物流基础设施逐步完善，城乡发展的投资环境将进一步优化，对全县产业基地、旅游景区、服务业集散地的开发以及城乡一体化、新农村建设等将产生更为有力的支撑导向作用，为靖安县产业发展和新型城镇化建设提供强有力的支撑。

3、城市交通的服务水平明显改善

“十四五”末，继续落实实施城市公交优先发展战略，积极发展更具吸引力的城市公交，构建了与用地规划协调、道路建设适应、城乡便捷换乘的公共交通体系，满足城乡居民一体化出行需求。通过不断完善公交线网，保障公交路权优先，加快公交基础设施建设，增加公交运力投放，公共交通的服务范围将进一步扩大，市民出行的便捷性、经济性、舒适性和安全性将有显著提高，“十四五”末，城市公共汽（电）车保有量将达到8标台/万人，城市公共交通占机动化出行比例将达到30%，出行结构进一步优化，有效缓解靖安县道路交通拥挤、减少汽车尾气排放的污染。

4、运输场站的布局进一步完善

“十四五”末，靖安将形成两套运输枢纽体系。一是客运枢纽体系，主要由靖安县客运总站、各乡镇客运站和城市公交首末站、中途站组成。二是货运枢纽体系，由靖安县物流园为

依托，建立县级农村物流中心，基本建成县、乡、村三级农村物流网络。“十四五”靖安县客货运枢纽功能进一步提升，运输通道更加顺畅，届时靖安各种运输方式的衔接将更加完善，各种运输对象的中转将更加便捷。

5、绿色交通的发展水平明显提高

“十四五”末，靖安县客货运中，火车客运比例和公路货运比例将逐步提升，节能环保交通方式得到进一步发展。迂回运输现象和回程空驶现象将随着运输通道网络化程度和运输过程组织程度的不断提高而迅速减少。客货运车辆结构将进一步优化，清洁绿色能源客车比例和大型化、专业化货运车辆比例进一步提高。建成靖安综合交通信息服务平台、智慧农路管理平台以及物流公共信息平台等，交通运输感知系统、交通运输电子政务系统和物流信息服务系统的功能将全面提高。

第六章 规划环境评价

6.1 环境影响分析

1、生态环境影响分析

规划项目涉及铁路、公路、航空等多种交通基础设施建设，且覆盖面较广，对环境影响范围大。规划实施主要对重要生态系统、生态环境敏感区、生物多样性、水土流失、地质灾害等各方面产生影响。规划实施将会对自然保护区、风景名胜区、水源地、动物栖息地、林地、草原、湿地等重要生态系统环境产生影响，公路等的线性切割将会导致周边区域生态系统的完整性及功能发挥受到一定的影响。交通基础设施的建设会占用大量土地，将会对土地利用格局和类型产生一定影响，从而使土地利用价值发生转变。对水土流失、地质灾害的影响主要表现在施工期开挖山体或大规模爆破将会导致土壤与地表植被结构受到破坏，降低生态系统土壤保持功能。

2、水环境影响分析

规划项目对水环境的影响主要是公路路面径流和服务区、收费站等产生的生活污水。施工过程中，对水体的污染主要来自施工使用的机械、设备产生的残油废油排入水体使水环境中的油污染增加，工地产生的废水和生活污水，将会对水体造成不利影响。另外，施工区内含有毒物质的材料如沥青、油料、化学品物质等如保管不善被暴雨冲刷进入水体会对水体造成较

大危害。营运过程中，公路服务区、收费站等产生生活污水等问题。

3、社会环境影响分析

规划项目的实施会对社会经济环境产生巨大的正面影响，交通基础设施条件的改善将会提高人民生活质量，带动沿线经济社会发展。同时规划项目的建设将会给沿线居民生产生活造成一定负面影响，占用基本农田、沿线拆迁搬迁、破坏文物古迹、损坏原有植被林木等，在项目所影响区域为少数民族居住区时，尤其可能对少数民族的生活习惯、传统观念以及适应能力等方面产生影响，带来一定的潜在社会风险因素。

4、声环境影响分析

规划项目在施工和运营中，会对周边的声环境敏感点造成不利影响，尤其在运营期产生的噪声持续时间长且影响大。施工过程中噪声主要来源于施工机械和运输车辆。施工期噪声相对于运营期的环境影响虽然是暂时的，但施工过程中如不加以重视，会严重影响沿线居民的正常生活。项目运营过程中，产生的噪声主要来源于机动车辆行驶，且交通噪声会随着交通量增长而增大。

5、大气环境影响分析

规划项目在施工和运营中，会对周边环境空气造成不利影响。在施工过程中，产生的大气污染物主要包括施工材料在装卸、运输和拌和过程中引起的扬尘，沥青搅拌、铺设过程中产

生的沥青、烟气以及施工车辆、机械排放的尾气等，扬尘和粉尘不仅对沿线环境空气质量的污染影响比较显著，对敏感目标的环境质量有短期影响。运营过程中，沿线服务区、养护工区等使用的锅炉对大气环境造成污染，车辆运行时排放的有害气体均对环境质量存在长期影响。

6.2 环境保护对策

1、生态环境保护

坚持交通建设与环境保护协调发展，严格执行国家和部省生态保护相关政策，合理确定交通发展规模，在项目布局和方案选址阶段，重点推进生态选线选址，合理利用旧路，并根据区域环境特点及交通建设影响程度采取相应环保对策。施工期间，严格控制施工占地范围，取、弃土场等临时用地应及时进行植被恢复，高填深挖路段应及时做好水土保持、植被恢复和地质灾害防治工作，最大程度地降低交通基础设施建设对环境的影响。运营阶段，应充分考虑城市部分道路货车、渣土车绕行等需求，加强建设项目周边绿化，达到固土保土、防止水土流失、美化环境、降低环境污染的作用。

2、水污染防治

在规划实施中，合理布设线位，认真调查论证路线走向与地表水系相互关系，宜桥则桥、宜隧则隧，尽量避免高填深挖，以减少高路基对地表径流的影响。当涉及自然保护区和饮用水水源地，或穿越集中式饮用水水源地时，要及时调整线位，按

照相关条例，尽量避让高功能水体。加强施工期和运营期水污染防治，合理用水、弃水。

3、社会环境影响

在规划实施中，合理选线，合理征地，妥善拆迁，尽量降低对沿线居民生产生活的的影响，尤其涉及少数民族居住区时，要充分征求少数民族居民的意见。规划应加强对旅游资源和文物古迹的保护，遵照执行有关文物保护法律和条例，尽量减少和避免对旅游资源和文物古迹的影响和破坏。

4、噪声污染防治

在规划实施中，严格执行《声环境质量标准》(GB3096-2008)，尽量避让声敏感目标，对可能产生声污染的路线线位重点关注，采取有效处理措施，尽量降低噪声影响。规划阶段合理选线，控制路线与声环境敏感点的距离；在项目设计阶段根据噪声预测沿线代表性敏感点噪声环境，根据达标情况采取噪声植树绿化、声屏障、隔声窗等防治措施；在运营阶段加强交通管理，在公路主要出入口设置噪声监控站等，禁止噪声过大车辆行驶。

5、大气污染防治措施

规划实施过程中，需重点关注车流量大，周边大气环境质量要求较高的路段大气环境。采取有效措施，尽量降低对周边大气环境的影响。规划阶段合理选线，控制路线与环境敏感点的距离；项目施工阶段采用绿色环保的施工工艺，合理安排施

工时间，加强对沥青烟、扬尘的防治。在运营阶段做好环境质量现状监测，鼓励采用清洁能源，大力推广新能源的使用，减少大气污染。

本规划实施期间，将产生一定的环境影响。通过严格落实评价提出的各种保护措施，有效控制对生态环境的不良影响。在规划选线、选址基本合理，避让生态环境敏感区，尽量符合管控要求，严格控制环境污染，减轻居民生活不利影响的前提下，从环境保护角度考虑，《靖安县综合交通“十四五”发展规划及2035年远景目标》是可行的。建议在项目建设前期严格落实环境影响评价制度，各部门密切协调，在强化保护的同时，高度重视交通生态改善和社会稳定。实行最严格的项目环评审查和环境管理政策，在项目选址阶段强化多方案环境综合评价，设计阶段深化环境影响评价，施工阶段重点做好环保工作，运营阶段加强环境监测，坚持“早防范、早发现、早治理”，保证全域经济社会发展和环境保护协同共进。

第七章 保障机制及政策措施

1、加强组织领导

交通是基础性产业，是经济发展的重要载体。交通发展不仅仅是交通问题，而是关系全社会经济发展的重要问题。因此，要从以人为本、执政为民的高度，充分认识做好交通发展的重要性和紧迫性，研究解决影响交通需求和交通发展的突出问题，狠抓各项交通问题的落实。交通运输部门要在政府的统一领导下，充分发挥主力军作用，认真履行各自的职责，扎实做好各项工作。要改进和创新管理方式，加强协作配合，形成工作合力。加强发改、财政、自然资源、交通、公路、林业、环保、水利等部门间的横向交流和密切配合，提高交通管理整体水平。

2、强化政策支持

一是建立健全交通运输建设管理及运输组织协调机制。进一步理顺大部制下的综合交通运输管理体制，深化体制机制改革，进一步完善交通基础设施建设、运输市场管理、交通执法、农村公路管养等方面的管理体制和工作机制。二是加强衔接与合作，加强靖安县与周边城市间在交通发展规划、基础设施建设、运输市场管理等方面的协同合作，构筑城际交通和城乡一体化交通管理平台；建立起交通、城市、产业互动发展的机制；进一步完善交通运输部门与发改、财政、自然资源、建设、环保等部门的沟通对接机制，创造有利于交通发展的良好外部环

境。三是推动完善交通运输政策，制定适应全县综合交通运输管理标准体系建设。四是落实交通基础设施土地指标供给，保障交通建设项目顺利开展。五是积极配套出台相关政策措施，特别是明确政府对公共交通的财政投入、补贴额度和补贴方式，并从政策、规划、用地、建设、经营、管理等方面给公共交通以优先支持。

3、落实资金保障

加快构建“政府主导、分级负责、多元筹资”的新型交通投融资体制，有效扩大建设资金规划，保障项目建设需要。继续争取国家和省市在重点交通基础设施项目上的投资，争取更多的资金补助，统筹谋划靖安县重点建设项目投入。加大市级财政投入力度，完善财政资金保障制度。积极争取民间资本和外商投资，减轻政府筹资压力。积极探索市场化运作手段，采取PPP、BOT、EPC或特许经营等模式，广泛吸引社会资金参与公路建设，形成“多元投融资”体制机制，解决政府投入不足的问题。进一步加强与各大银行的交流、沟通，及时获取金融部门放贷的新政策导向以及各类融资最新信息。

4、加强资源保障

将交通基础设施建设用地纳入国土空间规划中统筹考虑。交通运输主管部门加强与自然资源部门的沟通协调，保障公益性交通服务基础设施建设用地，如优先安排公路等土方综合利用项目，物流基地规划建设项目，公路客运站与公交站、停车

场合建的项目等。在交通基础设施建设时，树立交通可持续发展的理念，在加快靖安县交通发展的同时，加强环境资源的保护，努力建立和谐的交通运输体系。一是公路建设，从编制规划，到勘察设计和组织实施，都要十分注意珍惜土地、节约耕地，合理选线，优化道路线形，统筹考虑自然环境、生态资源和人文景观等因素，避免造成资源浪费和环境破坏，争取以最小的消耗获得最大收益。二是促进交通与土地利用协调发展，以公共交通为导向，引导土地集约开发、高效利用。实现交通发展保持与土地开发有机协调互动，促进靖安县整体功能提升、城市空间形态合理布局和土地的集约高效利用。

5、加强用地保障

加强与自然资源部门的沟通协调，进一步衔接国土空间规划，完善交通专项规划章节，横向加强与国土空间规划、城镇体系规划、环保规划等的衔接，做好与自然保护地、生态保护地、生态保护红线等区域分析，进一步提高交通路线规划可行性，纵向加强与国家、江西省有关规划对接，争取重大项目列入江西省发展规划、专项规划和重大项目计划，探索推进国土空间规划，协调统筹铁路、公路等行业发展规划与国土空间规划，将交通基础设施建设纳入国土空间规划中统筹考虑，保障重大项目的用地指标。探索以土地资源支持交通发展的政府投资新模式，在严格执行集约节约用地要求的基础上，积极争取土地资源配置，保障地方土地指标在交通基础设施方面的分配。

优化农村道路线形，统筹考虑农村公路土地供给，结合土地管理政策，合理安排交通建设项目，集约节约使用土地、通道等资源，进一步对接各类要素的空间布局、建设进度和技术标准，做好通道资源的预留，在项目的审核、核准、备案以及用地保障等方面给予大力支持。

6、强化考核评估

加快构建全县综合交通运输发展的科学评估考核体系，重点做好基础设施建设养护、运输服务、现代运输业发展及环境友好型、资源节约型社会创建等领域的考核和评估，逐步建立相关激励机制和倒逼机制，推动全县交通运输全面、协调和可持续发展。重点以交通运输统计分析工作为抓手，充分利用信息化手段，夯实考核评估的工作基础。完善和拓展基础数据平台和系统，切实增强统计与分析的人员力量和工作成果时效性，完善交通经济运行分析模式。加强交通运输与经济社会发展的关联统计分析，使统计分析信息能较为完整地反映交通运输活动的各个方面，更好地为行业管理和政策制定提供决策支持。