# 交通运输“十二五”发展规划正式发布 高速公路总里程将达到10.8万公里

来源：网络 作者：梦回江南 更新时间：2025-08-03

*第一篇：交通运输“十二五”发展规划正式发布 高速公路总里程将达到10.8万公里交通运输“十二五”发展规划正式发布 高速公路总里程将达到10.8万公里中国高速 舒楠）5月26日，交通运输部举行例行新闻发布会，正式发布《交通运输“十二五”发展...*

**第一篇：交通运输“十二五”发展规划正式发布 高速公路总里程将达到10.8万公里**

交通运输“十二五”发展规划正式发布 高速公路总里程将达到10.8万公里

中国高速 舒楠）5月26日，交通运输部举行例行新闻发布会，正式发布《交通运输“十二五”发展规划》（简称《规划》）。《规划》紧紧扣住“科学发展”这一主题，紧紧围绕“加快转变发展方式”这条主线，切实突出了“三个服务”的交通运输发展宗旨，充分体现了“适度超前”的交通运输发展战略，是引领和指导交通运输行业加快转变发展方式、大力发展现代交通运输业的纲领性文件。

《规划》全文由十章组成，第一章是指导思想和发展目标，主要分析了“十二五”交通运输发展需求，明确了“十二五”交通运输发展的指导思想、基本原则和发展目标。综合运输、公路交通、水路交通、民用航空和邮政业五章，提出了推进综合运输体系建设的主要任务以及公路、水路、民航和邮政发展的目标、任务和重点。交通科技与信息化、绿色交通、安全与应急保障三章是行业健康、可持续发展的重点保障内容，是对经济社会和交通运输发展时代特征与要求的集中体现。第十章是保障措施，主要从加强组织领导、完善投资政策、健全法规体系、加强人才队伍建设和加强精神文明建设五个方面，提出了保障行业发展规划目标实现的政策及措施。

《规划》强调，“十二五”交通运输发展要以科学发展为主题、以加快转变交通发展方式为主线、以交通运输结构调整为主攻方向、以科技进步和创新为重要支撑、以保障和改善民生为根本出发点和落脚点、以建设资源节约型环境友好型交通运输行业为着力点、以改革开放为强大动力，积极推进现代交通运输业的发展。要遵循保持持续发展、推进协调发展、鼓励创新发展、促进绿色发展、坚持安全发展五条基本原则。

《规划》确定的“十二五”交通运输在基础设施、综合运输、运输服务、交通科技与信息化、绿色交通、安全应急等方面的主要指标包括：公路总里程达到450万公里，其中高速公路总里程达到10.8万公里、农村公路总里程达到390万公里；沿海港口深水泊位达到2214个，能力适应度（港口通过能力/实际完成吞吐量）达到1.1，内河高等级航道里程达到1.3万公里；运输机场数量达到230个以上；邮政普遍服务局所总数达到6.2万个。建成100个左右铁路、公路、城市交通有效衔接的综合客运枢纽，建设200个功能完善的综合性物流园区或公路货运枢纽。国道平均运行速度提高到每小时60公里，民航航班正常率高于80%，邮件、快件全程时限达标率达到85%。科技进步贡献率达到55%。与2025年相比，营运车辆单位运输周转量的能耗和二氧化碳排放分别下降10%和11%，营运船舶单位运输周转量的能耗和二氧化碳排放分别下降15%和16%。营运车辆万车公里事故数和死亡人数年均下降3%，城市客运百万车公里事故数和死亡人数年均下降1%。民航运输飞行百万小时重大事故率低于0.2。

《规划》提出，“十二五”交通运输发展总体目标是：到2025年，基础设施网络更趋完善，结构更加合理，交通运输供给能力明显增强，运输装备进一步改善，运输组织不断优化，运输效率和服务水平明显提升，创新能力不断增强，科技进步和信息化水平不断提高，行业监管能力明显加强，以低碳为特征的交通运输体系建设取得成效，资源节约型、环境友好型行业建设取得明显进展，交通安全监管体系逐步完善，应急反应能力进一步加强，安全保障能力明显提高。便捷、安全、经济、高效的综合运输体系初步形成，基本适应国民经济和社会发展的需要。

交通运输部综合规划司司长孙国庆在回答记者提问时表示，与以往的五年规划相比，《规

划》在内涵上着力贯彻落实国家“十二五”经济社会发展对交通运输的新要求，在外延上以构建便捷、安全、经济、高效的综合运输体系为战略目标，在内容上包含交通运输部的全部职能，特别是涵盖了推进综合运输体系建设、促进现代物流发展、城市客运管理、民用航空及邮政业发展等内容。《规划》体现了交通运输业发展的时代要求，描绘了交通运输未来发展的蓝图，提出了交通运输发展的行动纲领，对“十二五”交通运输发展具有重要的指导意义。

到今年年底，我国公路网总里程达到398．4万公里，五年新增63．9万公里。其中，高速公路由“十五”期末的4．1万公里发展到7．4万公里，五年新增3．3万公里，仍居世界第二位。

交通运输部部长李盛霖28日在此间召开的全国交通工作会议上介绍，经过五年对高速公路的建设，“五纵七横”12条国道主干线提前13年全部建成，西部开发8条省际通道基本贯通。杭州湾跨海大桥、苏通长江大桥、舟山连岛工程、秦岭终南山隧道、上海崇明隧桥工程和厦门翔安海底隧道等重大工程相继建成。

1988年，上海至嘉定高速公路建成通车，中国大陆高速公路实现了零的突破。近十年来，高速公路一直是我国交通建设的主战场。1998年底，中国高速公路通车总里程达到6258公里，居世界第八；2025年底达到1．9万公里，居世界第二。

目前，美国拥有约10万公里高速公路，居世界第一。

按照国务院公布的高速公路网发展规划，中国正在全力以赴地加快国家高速公路网主骨架建设。新路网由7条首都放射线、9条南北纵向线和18条东西横向线组成，简称为“7918网”，预计十二五末，能基本建成。届时，中国高速公路通车总里程将有望达10万公里，超过美国跃居世界第一。

**第二篇：江苏省“十二五”科技发展规划正式发布**

江苏省“十二五”科技发展规划正式发布

近日，江苏省政府办公厅印发了《江苏省“十二五”科技发展规划》（以下简称《规划》）。《规划》编制历时近两年，经过前期研究、集中编制、征求意见和专家论证等阶段，广泛听取了科技界及社会各方面意见，先后修改数十次。《规划》明确了“十二五”时期全省科技发展的总体思路、发展目标和重点任务，是“十二五”时期全省科技发展战略的纲领性文件。

《规划》突出实施创新驱动战略推进科技创新工程，提出“十二五”时期我省科技创新工作坚持“自主创新、重点跨越、支撑发展、引领未来”的方针，以加快转变经济发展方式为主线，以率先建成创新型省份为目标，以培育自主知识产权、自主品牌和创新型企业为重点，以发展创新型经济为主攻方向，着力“创新一个体制，强化两个支撑，构建三个体系，夯实四个落脚点”，大幅度提高科技进步对经济增长的贡献率，为又好又快推进“两个率先”提供强大支撑。

《规划》提出，到“十二五”末，力争在“十一五”基础上实现全社会研发投入、研发人员数量、高新技术产业增加值三个“翻一番”，发明专利授权总量、创业投资规模、民营科技企业总数三个“翻两番”，科技发展主要指标达到创新型国家水平，在全国率先建成创新型省份。同时，还对科技综合实力、知识创新产出、高新技术产业层次、企业创新能力、人才队伍和创新创业环境等方面提出了具体目标，其中全社会研发投入占地区生产总值的比重达2.5%，科技进步对经济增长贡献率达60%以上，高新技术产业产值占规模以上工业总产值的比重达40%，高新技术产业中高端环节产品产值占比达40%以上。

《规划》对“十二五”全省科技创新工作的重点任务进行了部署。一方面是推进区域创新体系建设。优化区域创新空间布局，加强创新整体部署，加快建设创新型科技园区、创新型城市和创新型乡镇；创新体制机制，构建和完善产学研结合体系、新型科技金融体系、科技服务体系等三大体系。另一方面创新驱动经济社会发展。从突破重点领域关键核心技术、推进产业高端发展、加强农业农村科技创新、推进民生领域科技创新、增强企业自主创新能力、加强科技平台建设、推进创新国际化等七个方面推进科技创新工程，为加快转变发展方式、促进经济社会全面协调可持续发展提供有力支撑。同时，《规划》还强化了规划实施的保障措施，包括加强组织领导、加大财政科技投入、强化科技人才支撑、深化科技管理体制改革、优化创新政策环境、发展创新文化等。

来源：江苏省科技厅

**第三篇：中国高速公路总里程**

中国高速公路总里程

(2025-02-01 05:27:29)

转载

标签：分类：能源交通类

杂谈

1996年我国高速公路总长度为3258公里,世界高速公路总长度为18万公里

1997年年末，全国高速公路总里程4771公里

1998年年末，全国高速公路总里程达到6258公里

1999年年末，中国高速公路总里程达到11650公里

2025年年末，中国高速公路总里程达到16314公里

2025年年末，中国高速公路总里程达到19400公里

2025年年末，中国高速公路总里程达到25130公里。

2025年年末，中国高速公路总里程达到29800公里

2025年年末，中国高速公路总里程达到34000公里

2025年年末，中国高速公路总里程达到41000公里

2025年年末，中国高速公路总里程达到45300公里

2025年年未，中国高速公路总里程达到60300公里

第一名美国，目前高速公路总长度为8.8万公里，已完成以州际为核心的高速公路网，其总里程约占世界高速公路总里程的一半，连接了美国所有5万人以上的城镇。

第二名中国，目前突破了6万公里。1988年10月31日，上海至嘉定18.5公里高速公路建成通车，使中国大陆有了高速公路。

第三名 加拿大，共修建了1.65万公里高速公路，而且不征收车辆通行费，所以路上也没有收费站、检查站。

第四名 德国，拥有1.1万公里高速公路，其中波恩至科隆高速公路是世界上第一条高速公路，建于1932年。

第五名 法国，目前拥有1万公里高速路，由于采取了大量吸收民间投资的方法，有力地推动了高速公路的建设速度。

另外，意大利高速公路通车总里程为8860ｋｍ,其中收费6400多公里；英国为3300多公里；日本的高速公路总里程为7393km，全部为收费路，其中有6615 km是日本道路公团管辖的全国城间高速公路。

王德荣:上世纪80年代末，大多数交通干线和城市出入口交通严重堵塞。但短短十几年时间，“后来居上”的中国高速公路实现了跨越式发展:1990年世界第 19位，1994年第8位，1996年第7位，1998年第6位，1999年第3位，2025年第2位。据有关文献记载,日本仅占全国公路里程0.31%的高速公路,却承担了占总货运量的25.6%;美国的高速公路占全国公路里程的1.35%,却担负着20~25%的总运输量。

5个因素起关键作用

这份名为《中国的高速公路：连接公众与市场，实现公平发展》的报告指出，这5大因素分别是：中国制定了以五年规划为基础的长远发展规划；中央政府投资力度的不断加大和地方政府的努力；通过自筹资金和国内外贷款，集中了中央和省级政府的资源；大部分高速公路建设都属于新建工程，实施时对已有路网影响不大；大量国内有资质的建设公司和设计工程师满足了空前的建设需求。

世界银行首席交通专家孟南德指出，中国过去15年来在经济增长和减贫上取得了举世瞩目的成就，其中重要成就之一是基础设施，尤其是交通基础设施的发展。

世行报告指出，目前中国用于高速公路的投资与美国和日本高速公路网扩展初期的投资大体相当。美国和日本都花了超过40年来建设其国家高速公路网，美国的建设始于上个世纪50年代中期，日本的稍晚，大约滞后美国10年。中国的道路建设只有20年的历史，且主要集中在1990年后的15年间。中国去年新修通了4719公里的高速公路，到2025年底，中国高速公路的通车总里程达6．5万公里。

《截至09年底中国高速公路通车总里程达6.5万公里》

新华社北京1月15日电（记者 林红梅）随着中国去年新修通了4719公里的高速公路，到2025年底，中国高速公路的通车总里程达6．5万公里。

交通运输部部长李盛霖15日在此间举行的全国交通工作会议上介绍说，继2025年修通高速公路6433公里后，中国去年高速公路再次保持了高速发展。中国高速公路通车总里程继续居世界第二位。

李盛霖分析指出，近年来，中国高速公路年均通车里程在5000公里。大广高速公路北京至承德三期工程、连霍高速公路宝鸡至天水段、舟山跨海大桥、沪瑞高速公路坝陵河大桥等，都是去年通车运营的。

他举例说，四川加快灾区公路基础设施恢复重建，映秀至汶川高速公路开工建设；福建围绕海峡西岸经济区战略，组织实施交通“加快发展”计划；湖南积极推进长株潭交通一体化；辽宁建成1443公里的沿海公路。各地在基础设施建设中加强质量监管，开展了工程混凝土质量通病、桥隧工程风险评估和试验检测等专项治理活动，工程建设质量稳中有升。

李盛霖分析，高速公路从开工到投入使用的期限一般为3年。在去年修通4719公里高速公路的同时，中国去年扩大了固定资产投资规模，新开工了1．6万公里高速公路项目。在现有的6130公里高速公路断头路中，开工了3000公里。

资料显示，自1988年中国开始建设高速公路以来，中国高速公路建设快速发展。2025年底达到1．9万公里，居世界第二。目前，美国拥有约10万公里高速公路，居世界第一。

按照中国2025年公布的高速公路网发展规划，到2025年，基本建成国家高速公路网，届时，中国高速公路通车总里程将达10万公里。新路网由7条首都放射线、9条南北纵向线和18条东西横向线组成，简称为“7918网”。

李盛霖预测，根据现有发展速度，国家高速公路网将提前建成。

截至2025年底，中国公路通车总里程达到373.02万公里，比新中国成立初期的8万公里增长了45倍。

交通运输部公路局副局长成平介绍，到2025年底，全国公路总里程是建国初期的46倍。其中，高速公路里程达60302公里，一级公路有54216公里。

资料显示，新中国成立初期，我国公路通车里程仅为8.07万公里，有路面里程只有3万公里。

成平介绍，改革开放后，我国公路交通步入了快速发展的轨道。不仅通车里程延伸，而且路面技术等级和通达深度提高。到2025年底，全国公路路面铺装率达到53.5%。

“高速公路是公路总里程中的亮点之一。”成平认为。

1988年10月，沪嘉高速公路建成通车，全长20.4公里，实现了中国高速公路建设零的突破。2025年12月17日，国务院审议通过了《国家高速公路网规划》，包括7条首都放射线、9条南北纵向线和18条东西横向线，总规模为86601公里。

“截至2025年6月底，国家高速公路网建成48896公里，占规划里程的56.5%。其中，„五纵七横‟国道主干线已于2025年全线贯通。”成平说。

农村公路成为公路建设中的第二大亮点。”成平指出。截至2025年底，全国农村公路通车里程达312.5万公里，乡镇通沥青(水泥)路率达到88.6%。

伴随着公路路网的完善，截至2025年底，全国汽车保有量达到6467万辆，比新中国成立前增长1290多倍。全国乡镇客车通达率达98%，行政村客车通达率达87%。

资料显示，2025年，全国道路运输行业完成公路客运量268.2亿人次，占综合运输体系的92%；完成货运量191.7亿吨，占综合运输总量的73%。完成客运量、货运量分别比新中国成立前增长2680多倍和190多倍。

成平认为：“道路运输业成为服务范围最广，承担运量最大、运输组织最灵活、运输产品最多样、就业人员最多的运输方式。”

**第四篇：素材-2025年国内城市轨道交通总里程将达到7000公里**

2025年国内城市轨道交通总里程将达到7000公里

发布时间:2025年11月01日 21:12

新华网北京11月1日电（记者 李志勇 汪涌）未来10年将是我国城市轨道交通大发展的时期，预计到2025年，国内将有约40个城市发展轨道交通，总规划里程7000多公里。记者1日从2025北京国际城市轨道交通建设运营及装备展览会上了解到，截至2025年底，国内已有36座城市向国家主管部门上报了城市轨道交通建设规划，其中有28座城市的轨道交通近期建设规划已经得到政府批准，共规划线路90多条，总里程约2700公里，总投资超过10720亿元。

2025地铁运营里程达500公里 沪拟再建5个轨道项目

发布时间:2025年01月09日 10:51

到2025年末，上海已形成11条运营线路、280座车站、运营里程420公里的轨道交通网络，年运送乘客超过19亿人次。这一规模已跃居国内之首，在世界上也名列前茅。至2025年底上海将形成13条运营线路，500公里左右运营里程的轨道交通基本网络。市交通港口局副局长周淮昨天表示，本市初步规划在未来两年内再建成5个轨道交通项目，分别是：9号线三期、11号线北段二期、11号线南段、12号线东段和13号线西段。其中，9号线三期包括南延伸和东延伸，南延伸将从在建的松江客运南站至松江新城站，东延伸则从民生路站到曹路站，建成以后将扩大轨道交通覆盖率，提升客流吸收能力。11号线北段2期将从江苏路至罗山路，线路将实现与1、2、3、4、6、8、9、10号线换乘，将大大促进整个轨道交通网络的运营能力。11号线南段从罗山路站通往临港新城站，将方便大量浦东新区出行的市民。待上述项目建成，上海轨道交通网络将再增加运营里程约100公里，新增车站43座，形成运营里程500公里左右的轨道交通基本网络。

北京地铁线路13条在建 2025年将达666公里

发布时间:2025年04月27日 05:28

中新社北京4月26日电(记者 杜燕)北京未来将加大城市中心区轨道交通线网密度，目前在建轨道交通线路13条共279公里，是历史最大规模。5年内，北京轨道交通线路总里程将达到666公里，比早前公布的规划里程增加百余公里，预计日可运送乘客1000万人次。

北京地铁始建于1965年，1969年10月1日第一条地铁线路建成通车，使北京成为中国第一个拥有地铁的城市。截至2025年北京奥运会开幕前夕，北京的轨道运营线路才达到8条，运营里程达到200公里。

北京市轨道交通建设管理公司相关负责人26日表示，目前正在运营的14条轨道交通线路共336公里，日均客运量596.4万人次，曾创下一日客运超过700万人次的纪录。过去5年，北京市以平均每年44.4公里的速度开通轨道交通线路。未来5年，该速度将提升至每年66公里，并以建设中心城区轨道交通线路为主，缓解城区过大的交通压力。目前，北京在建轨道交通线路13条共279公里，在第一线2万多工作人员。力争今年年底开通8号线二期北段、9号线南段、15号线北段，共约33公里。到2025北京市轨道交通将达到561公里，提前3年完成原定2025年的里程目标。

5年内，北京除加密中心城区的轨道交通线路建设外，还将加强新城以及CBD、丽泽商务区、通州新城等功能区的地铁覆盖。

北京市正在编制2025年轨道交通规划，预计轨道交通线路总里程将达到1000公里。

**第五篇：商洛市“十二五”交通运输发展规划**

商洛市“十二五”交通运输发展规划

一、商洛市基本情况

（一）资源概况

商洛市地处秦岭东段南麓，鄂豫陕三省结合部，境因有商山洛水而得名。地跨长江、黄河两个流域，辖商州、洛南、丹凤、商南、山阳、镇安和柞水7个县区，163个乡镇，1795个行政村，总面积1.92万平方公里，总人口243万。

商洛是西北通往东南的交通要道，自古为兵家必争之地，革命战争年代，商洛是豫鄂陕革命根据地的中心区域，老一辈无产阶级革命家曾在此浴血奋战，为中国革命和解放事业做出过巨大贡献，被国务院批准为革命老区。

全市有林地面积1813万亩，森林覆盖率62.3％。植物种类1000余种。林木资源丰富，是陕西省主要木材生产区之一。区域内野生中药材资源十分丰富，有各类药材1119味，主要野生动物百余种。

全市已发现各类矿产60种，开发利用的50种，己探明矿产储量的46种，其中大型矿床15处。储量居全省首位的20种，居第二位的13种。黄金储量70余吨，属全国20个重点产区之一。柞水县大西沟铁矿储量3亿吨，占全省的46％。商南县金红石储量在亚洲位居前列。

市境内主要河流有丹江、洛河、金钱河、乾佑河、旬河五大水系。水资源总量57.7亿立方米，居全省第三位。

市境内古遗址古建筑等文物保护点1200多处，其中省以上文保单位20多处。商洛旅游资源丰富且发展迅速，“秦岭最美是商洛”旅游产业日益壮大，柞水溶洞群、牛背梁、商南金丝峡、镇安木王、山阳天竺山等景区发展前景广阔。

（二）2025年社会经济状况

2025年全市国民生产总值达到225.12亿元，其中第一产业46.65亿元，第二产业84.4亿元，第三产业94.07亿元，增速达15.2%；农林牧渔业总产值达到81.56亿元，增速达7.2%；规模以上工业总产值102.79亿元，增长速度30.2%；社会固定资产投资220.34亿元，增长速度23.62%；社会消费品零售总额73亿元，增长速度19.7%；财政总收入16.44亿元，增长速度15.3%，其中地方财政收入8.96亿元，增速31.3%；城镇居民人均可支配收入12857元，增长速度23.1%；农民人均现金收入3002元，增长速度20.5%。

（三）公路现状

到2025年底，全市公路总里程15375公里，其中高速路351公里，国道169 公里，省道690公里，县道1563公里，乡道3233公里，村公路9248公里，专用路122公里。全市六县区通高速路，洛南县通二级公路；160个乡镇通油路，占乡镇总数的98%；1787个村通公路，占行政村总数的99.6%;1489个村通水泥路，占行政村总数82.9%。162个乡镇通班车，占乡镇总数的99%，1544个村通班车，占行政村总数的86 %。

二、“十一五”交通规划执行情况

“十一五”以来，坚持以科学发展观和党的十六、十七大精神为指针，以实施西部大开发战略为主线，深入贯彻加快交通运输发展的方针、政策，紧紧依照规划，突出抓好交通建设工程质量、企业改制、行业管理等重点工作，采取有效措施，加大管理力度，“十一五”规划实施效果良好。

（一）“十一五”目标的实施情况

“十一五”以来，我们紧紧围绕“十一五”确定的“县县通高速、国省公路标准化、乡乡通油路、村村通公路和80%的村通水泥路”为目标。加快发展，各项工作进展顺利。2025-2025年共完成交通建设投资231.64亿元，改建公路11300公里，建设桥梁18座，修建客货运站、招呼站341处，实现了交通工作的又好又快发展。

1、县县通高速目标正在实现。投资200亿元，建成蓝田至商州至商南、西安至镇安旬阳界、商州至山阳漫川高速公路共351公里，在建西安至商州二通道45公里、商州至洛南13.03公里高速路，洛南县2025年将通高速路，基本在“十一五”未实现县县通高速路目标。

2、干线公路标准化全面达标。投资4.9亿元，提高改造国省道公路43.1公里，大中修公路608.5公里，加固危桥61座，境内国省道基本达到二、三级公路标准，树立了公路交通新形象。

3、乡乡通油路目标得到实现。完成投资9.9亿元，建成通乡、县乡公路65条1650公里，通畅50个乡镇,2025年底 160个乡镇通油路，占总乡镇的98%，另有3个乡镇公路正在实施。“十一五”实现乡乡通油路目标。建设桥梁1106米/18座，提高了公路晴雨通车能力。

4、村村通公路目标基本实现。完成投资3.95亿元，建成通达工程2320.4公里、通达246个行政村，2025年底1787个村通公路，占行政村总数的99.6%，基本实现村村通公路目标。5、80%村通水泥路提前实现。完成投资12.8亿元，建成通村水泥路6408公里、通畅1373个村，2025年底全市1489个村通水泥路，占1795个村的82.9%。“十一五”80%的村通水泥路目标提前实现。

6、客货运站建设步伐逐步加快。投资3000万元，建成二级货运站1个，二级客运站2个、四级站2个、五级站46个、招呼站290个，2025年底全市各县区城区全部建有客运站，30%乡镇建有客运站，运输基础条件得到进一步改善。

7、公路养护效果明显。日常养护工作稳步推进，干线公路树立新形像，农村公路全部纳入养护管理。养护体制改革完成，建立了市交通局—市公路局（市农村公路管理处）--县交通局—县农村公路管理局--乡镇管理站纵向管理体系。各级公路管理机构健全，管理职责明确，人员到位，机构内部运行机制、规章制度基本健全。

8、路政管理取得显著成效。各部门、各县区在路政管理工作中加大路政法律、法规的宣传力度，强化了队伍建设。“十一五”期间全市路政事案查处率达到100%，收赔率达到85%，结案率达到90％以上。车辆超限超载治理工作以源头治理为主，加大流动检测频率，合理设置限制超限车辆通行的设施和简易站点，治超工作日渐步入正轨，全市干线公路车辆平均超限率控制在1%以下,农村公路车辆平均超限率控制在3%以下。

9、公路运输行业发展良好。客货运输日益发展，2025年底全市拥有客运车辆1107辆，货运车辆512辆，旅客运输量1230万人次，货运量720万吨，旅客周转量121540万人公里，货运周转量81240万吨公里，基本实现了人便于行，货畅其流的目标。

（二）交通发展存在的问题

“十一五”公路交通事业创造了历史的最好成绩，但就其发展与经济社会的需求和广大人民群众的期盼相比，仍有很多突出问题需逐步解决。

一是主骨架路网布局不够完善。境内高速路网单一，且高速路间通行不畅，出口高速少，特别是洛南东部、商南南部、沪陕、包茂、福银、榆商高速路之间无大通道。

二是公路通达、通畅深度不足。通乡公路、通村公路仅建至乡政府、村委会所在地，影响整体路网通行效益。全市2025年底仍有206个村1380公里通达工程未达到要求，仍有306个村1800公里通村水泥路未建设，同时乡与乡、村与村之间公路通畅、通达满足不了人民群众的期盼。

三是公路等级低，通行能力差。全市国省道中仍有580公里三级公路，通行不畅；农村公路中近三分之一的沥青路面超期服役、50%以上的路面没有按使用周期进行正常的大中修，路况差、通行能力低，通村公路均为四级或四级以下公路，满足不了安全、舒适的要求。

四是路网服务水平不高，应急处置能力不强。以人为本、以车为本的服务理念尚未深入人心，公路出行信息服务功能不健全，应急处置能力不足。

五是桥涵配套少，通行不便捷。一些通乡公路桥梁建设满足不了便捷通行要求，需绕行附近跨河桥梁；一些行政村公路与干线、县乡公路连接跨河无桥梁通行，只能晴通雨阻。全市有四、五类危桥100座2830 米未及时改造，存在安全隐患。同时公路防护工程少，抗灾能力差。

六是产业路、旅游路发展较慢。近些年随着旅游业的发展，原有的专用路不适应要求，特别是通往新的经济区、产业区、旅游点的公路标准低，通行不畅，急需进行建设。

七是资金投入不足。公路建设投资较为单一，仅靠国家补助搞建设，同时国家补助标准偏低，地方配套难以落实，上级要求的配套资金只能用地方优惠政策予以解决。因此投入不足成为影响加快发展的主要因素。养护资金不足，养护工程费补助标准较低，无法满足大中修工程需求。由于全市七县区都是国家级扶贫重点县，经济发展滞后，财政收入低，导致农村公路日常养护费用不能按期足额拨付到位，一些村组公路失养、弃养现象还存在。

八是交通运输不适应发展需求。交通运输基础设施相对滞后，市、县城区客运站等级低、数量少，农村客运站建设步伐较慢，人民群众出行不够便捷、快速；货运站厂发展滞后，无规模效应，货运发展达不到现代物流发展的要求。

三、“十二五”交通发展的形势及需求

“十二五”时期，是我市深入贯彻科学发展观，全面发展小康社会，积极构建和谐社会的关键时期，也是公路、水路交通调整结构，转变增长方式，向现代服务业转变的重要战略机遇期。“十二五”期间，国家将进一步加快转变经济增长方式、完善社会主义市场经济体制。省委、省政府进一步作出建设西部强省，全面建设小康社会的战略部署。市委、市政府也根据商洛市实际制定了《关于贯彻落实〈关中-天水经济区发展规划〉实施意见》，对我市交通发展提出了新的更高的要求。推进社会进步，提高人民群众生活水平，建设一个与之相适应的公路交通运输系统，努力促使公路交通适应国民经济发展的要求，成为交通运输工作的首要任务。

四、“十二五”交通发展规划

（一）“十二五”交通规划的指导思想

以党的十七大精神为指针，继续加快交通基础设施建设步伐，按照实施《关中—天水经济区发展规划》的要求，突出抓好区域内高速路网、产业路、主干公路、汽车站点、桥梁和农村路建设，着力打造以高速路为主骨架、主干公路和农村公路网络相互补充，客货运站分布合理，主要旅游景区、工业园区公路畅通的交通运输网络，公路服务水平明显提高，促使公路交通与社会经济发展基本相适应。实施规划的步骤是：利用5-10年时间达到规划目标。“十二五”期间主要以高速路、二级路、产业路建设为主，逐步加快建设步伐。

（二）“十二五”交通建设规划的原则

适应和促进商洛市全面建设小康社会的宏伟目标，以最大限度地发挥公路建设投资效益为中心，坚持“改善路面，确保畅通，服务一流”的方针。重点完善区域内公路网络，有效促进城镇间、乡村镇间、人流、物流、资金流、信息流等诸多经济要素的快速流通，为促进经济发展提供交通保障。规划坚持以下基本原则：

1、以社会经济发展规划为依据，以公路交通运输发展为基础，形成公路层次分明、网络完善的交通运输体系，满足全市经济发展和农民生产生活的要求，同时注重效益，提高质量，协调发展，稳步增长。

2、统筹规划，合理布局，完善市公路网主骨架和建设与主骨架相连接，结构合理的次骨架网络体系，并与区域产业结构、资源开发、城镇布局、人口分布、自然地理特点相适应，与水、田、林治理以及环境保护相协调，珍惜土地资源。

3、符合区域内经济发展特点，考虑城乡建设、城乡一体化发展需求，县城、乡（镇）、村紧密联系，农村广大人民群众出行安全、便捷。

4、结合规划区域的地理和经济特点，使公路网布局具有时间层次和空间层次，既有长远的战略思想，又从实际出发，做好分期安排。

5、以站场为结点，以线路为载体，形成客货并举，大小兼顾，人便于行，货畅其流的运输网络，为建立安全运行，快速高效，服务优质，管理科学的现代化道路运输体系提供基础条件。

（三）“十二五”交通建设规划的目标

完善路网结构，提高路网运输服务水平，形成境内高速公路“两横三纵两连接两出口”主骨架和主干公路“四横四纵两连接”的次骨架网络，实现市内主要工业园区、旅游景区、次骨架公路与高速路连接便捷、畅通，县区城区过境通行快速安全。达到主骨架路网高速化、产业公路便捷化、次骨架主干路网二级化、农村公路标准化、客货运站点网络化。

（四）“十二五”交通建设规划的任务

建设公路19209.2公里，投资731亿元，其中高速路600公里，产业路、旅游路、过境路1451.7公里，次骨架二级公路2100公里，改造县乡公路2404.4公里，升等改造农村路1473公里，农村公路网络化1643公里，国有林场公路714.4公里，通村（组）水泥路7443公里，新建通村路1380公里，大中修公路3740公里，建设安保工程439处，改造危桥73座2703米，新建桥梁168座7948米，渡改桥129座13005米，建成客运站90个、货运站8个、码头39处。到“十二五”末实现县县通高速路，县县通二级路，乡乡通油路，100%村通水泥路，60%的自然村通水泥路，100%乡镇和95%以上行政村通班车。其中：

1、主骨架路网高速化。建成“两横三纵两连接两出口”高速路主骨架。此路网旨在实现高速路之间相互连接，全市七个县区通高速路，打通出口路，实现高速路与周边省市相连接，加快商洛融入关天经济圈和周边省市一日交通圈。

两横：沪陕高速路蓝田界至商州至丹凤商南至河南西峡界、丹凤竹林关至山阳至镇安至宁陕界；

三纵：包茂高速路长安界至柞水至镇安界、榆商高速路华阴界至洛南至商州、福银高速蓝田界至商州麻池河至山阳至湖北郧西界;两连接：山阳至柞水、洛南至丹凤；

两出口：商南至湖北郧县界、蓝田至洛南至河南卢氏界。

上述公路已建成沪陕高速路蓝田至商南界、包茂高速路西安至镇安界、福银高速西安界至漫川界高速路共351公里。正在建设西安灞源至商州45公里、商州至洛南13公里，“十二五”再建设600公里，投资360亿元，其中：榆林至洛南商洛境60公里、丹凤竹林关至宁陕界180公里、山阳至柞水路80公里、商南至湖北郧县界100公里、洛南至丹凤县60公里、蓝田至洛南至卢氏界120公里。规划期末区内拥有高速路9条1009公里。2025年至2025年重点实施榆商、山柞、商郧、丹宁高速路；2025年至2025年重点实施洛丹、蓝卢高速路。

2、产业公路便捷化。共建设86条公路1451.7公里，投资82.33亿元。此公路网主要是实现全市工业园区、旅游景区公路通达便捷，城镇过境公路安全快速。

建设工业园区公路243公里。其中商丹循环经济区商州至丹凤一级主干道30公里、刘湾至黑山商贸区一级路20公里，洛南县城至工业园区二级路40公里、陶岭工业园二级路8公里，丹凤东河产业园区一级路2公里，商南矾矿区与沪陕高速连接二级公路40公里，山阳中村钒矿与福银高速路连接二级公路 38公里、山阳县城至色河开发区二级路15公里，镇安米粮金矿区与包茂高速路连接二级公路50公里。

建设旅游二级公路350公里。其中，洛南南华山与榆商高速公路链接公里50公里，镇安木王森林公园与包茂高速路连接公路90公里，建设商南金丝峡至山阳天竺山至月亮洞至柞水牛背梁旅游南环线公路210公里。

建设县城区一级过境路49公里，其中商洛市城区北西环线20公里，洛南S202线、S307线过境路10公里，丹凤312国道过境路10公里，镇安S102线过境路9公里。

同时建设区域内其它旅游开发路、产业园区公路、林场公路三、四级811公里，达到区域内政府公布的产业园区、旅游景区通公路。

3、次骨架路网二级化。建成“四横四纵两连接”次骨架二级路网，建设2100公里，投资105亿元。次骨架公路网主要是进一步优化区域国省道路网络结构，达到所有县城之间相互通行，迂回、绕行畅通便捷，同时达到全市80%以上乡镇通行国省道公路，高速路之间公路通行便捷，实现区域内所有乡镇在1小时内通达至高速路。

四横：312国道蓝田至商州、丹凤、止商南西峡界；商宁公路商南郭家村至过凤楼、太吉河、竹林关、银花、高坝、山阳、色河、板岩、杨地、米粮、高峰、余师、木王、止镇安宁陕界；山宁公路山阳色河、户家垣至柞水县柴庄、凤镇、永乐、结子、云镇、黄家湾、月河、止镇安宁陕界；307省道洛南箭杆岭至三要、古城、景村、城关、板桥、商州、杨斜、红岩寺、凤镇、止柞水。

四纵：省道102线宁陕广货街至柞水、止镇旬界；省道202华阴界至洛南、大荆、李庙、洪门河、商州、阎村、伍竹、山阳、止漫川界；洛郧公路洛南潼关界至巡检、石坡、景村至丹凤、银花、照川、止湖北界；灵郧公路洛南县庙台、灵口、高耀、峦庄、桃坪、清油河、商南、湘河、赵川、止湖北郧县界；

两连接：洛山公路洛南县景村镇至北宽坪、上官坊，止山阳县伍竹。卢郧公路洛南县灵口卢氏界至庙坪、洛源、蓝田县灞源九间房、葛牌、柞水县九间房、马家台、瓦房口、杏坪、铁厂、茅坪、止湖北关。

次骨架路网中已有312国道、洛洪路、商州至山阳段建成二级路共260公里，“十二五”再建设2100公里，投资105亿元，其中：省道307线236公里,省道203、202线、洛洪路170公里，102线114公里、商宁公路370公里、山宁公路181.54公里、卢郧公路382.03公里、洛郧公路282.6公里、灵郧公路260公里、洛山公路103.4公里。此建设任务力争5至8年完成，在2025年至2025年首先建设307省道、202省道、203省道山阳漫川段、商宁路、灵郧路商南至湖北界段，2025年至2025年建设剩余公路。

4、农村公路标准化。建设公路6234.9公里，投资133.4亿元，其中：建设县乡公路油路2404.4公里，升等改造公路1473公里，农村路网化建设1643公里，国有农林场公路714.4公里。此规划旨在实现县乡公路全部等级化，并打通县与县之间连接线，打通县道与主干公路、高速公路连接线，实现乡镇在1小时内通往主要公路网，达到通畅便捷。

5、通村公路水泥化。建设通村（组）水泥路7443公里、新建通村公路1380公里，投资25亿元。实现100%村通水泥路，实现村与村之间、乡与村之间迂回路水泥化，同时实现60%以上自然村组公路水泥化目标。达到所有行政村在1小时内通往县乡级以上公路，实现路网迂回便捷化。

6、客运站点网络化，共建设客运站90个、货运站8个，投资4.3亿元。其中，一级客运站4个、二级8个、三级5个、四级10个、五级63个；货运站一级2个、二级5个、三级1个。达到中心城市建有一级站，县级城市建有二级站，重要乡镇建有三、四级站，85%以上乡镇建有等级站。

7、提高公路服务水平。共投资13.25亿元，以完善路面结构，提高公路服务水平为主，大修公路1093公里，中修公路2647公里。

8、完善桥梁配套及安保工程。共投资7.75亿元，以连通主要河流两岸通行为主，解决1万人以上人口聚集地区及农村公路安全通行问题。建设安保工程439处，投资2.87亿元；改造危桥73座2703米，投资4521万元；新建桥梁168座7948米，投资1.23亿元；渡改桥129座13005米，投资3.2亿元。建设大桥39座6353米。达到全市公路桥梁基本配套，跨河、越岭路段保障安全。丹江、洛河、银花河、武关河、旬河、金钱河、乾佑河两岸群众通行便捷。

9、完善库区、渡口码头设施。达到现有不通公路沿河、水居住群众行船有码头停靠，旅游库区船舶有码头停靠。建设商州二龙山库区码头11处、商南丹江、莲花台库区码头14处、山阳金钱河及漫川库区码头8处、旬河、乾佑河码头6处，投资1950万元，确保所有船舶安全通行。

10、大力发展现代物流。加快建设物流中心建设，“十二五”规划建设商洛市物流园区1个，县级物流中心12个,乡镇物流配送站4个。实现乡镇、县、市级物流运输安全、便捷。

五、“十二五”时期投资估算及资金来源

商洛市“十二五”规划总投资731亿元，其中高速公路建设投资360亿元，产业公路建设投资82.33亿元，主干公路建设投资105亿元，农村公路建设投资133亿元，通村组水泥路建设投资25亿元，客运站点建设投资4.3亿元，大中修公路投资13亿元，桥梁配套建设投资7.75亿元，库区、码头建设投资1950万元。为确保规划目标如期建设完成，应充分利用政策和市场机制，多层次、多渠道、多方式筹资，多元化进行公路建设，要继续积极争取中央投资、国债资金、车购税投资、公路扶贫等各种国家补助资金。坚持解放思想，扩大开放，充分利用资本市场，多渠道筹资，转让公路经营权，积极主动吸收私人及民间资金资本建设公路等，用市场配置资源，拓宽筹措资金渠道。一是高速公路建设主要依靠国家扶持政策，坚持贷款修路的方针，筹集高速公路建设资金360亿元。

二是产业公路建设建设资金要充分利用国家开发西部的重大机遇，按照政府补助、行业支持、受益对象出资的办法筹集建设资金。力争解决投资80亿元。

三是次骨架公路建设资金要充分利用国家加快交通基础设施建设的机遇，力争国家补助，地方财政补贴，以确保筹资105亿元。

四是农村公路建设、通村组水泥路建设、大中修公路、桥梁配套建设资金在争取省上补助、国债资金、车购税投资的同时，按照省上“大路带小路”的政策，发挥政策优势，同时继续引导人民群众采取“一事一议”的方式，自愿集资或投工投劳进行建设，共筹集资金180亿元。

五是客货运站点及码头建设采取多层次、多渠道、多形式的筹措建设资金方法，按照“谁投资、谁经营、谁受益”的原则，争取国家扶持，引进社会各方资金，逐步形成筹、融资建站、有偿使用滚动发展的建设机制。

六、实施“十二五”交通建设规划的措施

（一）解放思想，转变观念。广泛宣传加快公路发展的重要性和现实意义，增强商洛交通实现新跨越的历史机遇感，增强公路建设的紧迫感和责任感，为我市农村经济发展提供第一动力的责任感，适度超前发展的紧迫感，明确重点，解放思想，调整思路，超前建设，加快发展。

（二）分级负责，加快发展。坚持“统筹规划，分步实施，突出重点，条块结合，分层负责，联合建设”的基本方针，保证公路建设有计划、有重点、有步骤的进行。高速路省市共建，二级公路由省、市、县联合建设，一般公路由市县（区）组织实施，确保规划目标的实现。

（三）加强管理，确保质量。提高前期工作质量，切实加强项目前期工作、项目建议书、工可研的编制审批、初步设计、施工图的设计等严格按照有关基建程序办理，以确保项目前期工作的顺利进行。加强工程质量管理工作，坚持依法管理工程项目。建立质量责任制和终身负责制，建立质量事故报告制度和查处制度，严格实行合同管理，坚持工程验收制度。

（四）筹集资金，保障发展。以更加开放的态度利用好现有筹资渠道，坚持“国家投资、地方筹资、社会融资”等方式筹资，大力推进公路建设投资主体多元化，多层次、多方位筹措，严格管理降低工程造价，充分调动各级政府和人民群众的修路积极性，确保加快目标的实现。

（五）养建并重，全面发展。切实解决“重建轻养、重建轻管”问题。要正确处理新建与改建，建设与养护，建设与管理的关系，在加大农村建设力度的同时，加强公路养管，努力加大养护投入，坚持以法治路，加大“治超”力度，确保发挥公路建设投资效益。

（六）签订责任，加强考核。各单位加强对规划实施工作的领导，把规划的实施纳入单位领导的任期目标，逐步加以实施，并不断总结经验，调整思路，加大管理。市交通局与各单位签定规划目标责任制，每年进行考评，以确保目标的实现。

（七）落实政策，加快发展。各级政府制定加快公路建设优惠政策，从项目立项、土地占用、税费收取、环境保障等方面，向交通基础设施建设给予倾斜的优惠政策，降低工程造价，确保加快发展目标实现。

七、实施“十二五”交通建设规划的建议 为了确保公路交通事业的持续快速发展，确保“十二五”规划的逐步实现，建议上级帮助我们解决以下问题。

（一）以提高路网综合服务水平为目的，逐步安排规划项目实施。“十二五”规划中，我们充分认识到了建设高速路网、产业旅游路、客运站、二级主干道和农村公路对区域经济的促进作用，也把这些公路建设中当作“十二五”乃至今后交通发展的重点，因此，建议上级各部门一是把我市规划的商郧路、丹洛路、蓝卢路高速公路项目列入省上规划，使其早日能动工建设。二是进一步加快主干公路网和农村公路网、客运站建设步伐，建议把我市规划的二级路项目、农村路建设项目、产业路建设项目、客运站点建设项目逐年列入计划，以便早日实施。三是把我们规划的县与县之间、村与村之间的公路、桥梁项目列入建设计划，以逐步解决县与县之间、村与村之间的断头路，完善桥梁配套工程，不断提高农村公路网服务水平。

（二）以确保交通规划目标实现为载体，加大规划项目投资额度。进一步研究公路建设的投资问题，想法增加实施规划的资金投入。一是高速公路建设、干线公路改造，继续按照现行投资政策，不断增加投入，确保目标实现。二是农村公路应继续争取国债资金，主要用于打通乡与乡之间、县与县之间的断头路、桥梁建设和修建产业路、旅游路。三是认真总结“十一五”利用国债资金的经验，适当提高国家补助标准，去消地方配套资金，确保建设工程的实施；四是加快利用省补资金改造县乡公路的建设步伐，适当提高补助标准，力争在“十二五”实现县乡公路全部等级化，真正达到乡镇通往路网主要公路迂回便捷、安全。五是充分考虑修建通村路、客货运站的困难，逐步增加通村路、农村客货运站建设资金，要在群众负担能够承受的条件下加快发展，力争在“十二五”末使80%以上的群众出门就能走上水泥路、坐上班车。

（三）以发展交通公路运输效能为宗旨，增加客货运输覆盖范围。完善公路网络，其最终目的是提高路网运输效能，方便人民群众安全便捷出行。为此，建议省上在“十二五”把加快客、货运输站厂建设作为发展交通运输的重点，做到县城、乡镇、旅游景区建有客货运输站，在村村建有招呼站，真正实现旅客零换乘和农民群众在家门口坐上班车，在田间地头把农村产品运出去的运输服务效果。

（四）以优化路网层次结构体系为基础，合理调整路网管理等级。结合高速路、产业路、旅游路、主干公路建设的布局，进一步对现状路网相应作调整，建议把我市规划建设的次骨架中的商宁路、山宁路、洛洪路、洛郧路、灵郧路、洛山路、卢郧路调整列入省道路网，以便加快发展，同时建议对县、乡村道进行调整，把通乡路列入县道路网，把一些重要的村道列入乡道进行管理，以保障路网的合理有效。

（五）以确保交通规划目标实现为宗旨，制定落实发展优惠政策。交通基础设施属公益性事业，各级政府应当制定发展优惠政策，确保规划目标实现。一是交通基础设施用地实行政府划拨，并在征收费用上予以最大优惠；二是对交通基础设施建设实行减免相关费用的优惠政策；三是在农村公路建设上，要合理落实“一事一议”政策，最大限度的动员群众和社会力量参与建设；四是加大政策的协调力度，整合投资资源，确保加快规划目标实现；五是制定并落实各有关部门提高办事效率，简化办事程序的优惠政策，全市上下形成合力，确保规划目标的实现。

总之，“十二五”期间我市交通运输发展将面临前所未有的机遇与挑战，我们要在市委、市政府的正确领导下，积极争取省交通运输厅、省公路局的支持和帮助，进一步深化改革，抢抓机遇，顺势而上，着力营造交通运输加快发展的大环境，为实现商洛交通运输跨越式发展提供坚强的保障。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！