

宝鸡市“十四五”综合交通运输发展规划

交通运输是现代化经济体系的重要组成部分，是构建新发展格局的重要支撑，是服务人民美好生活、促进共同富裕的坚实保障。为统筹推进全市公路、铁路、民航综合交通网络化布局，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，服务保障关中平原城市群副中心城市建设，根据《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《陕西省“十四五”综合交通运输发展规划》以及《宝鸡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》的总体要求，组织制定本规划。本规划主要阐明了“十四五”时期宝鸡市综合交通运输发展的总体思路、发展目标和重点任务，是未来五年推动全市综合交通运输发展的指导性文件，是项目实施和政府投资的重要依据。

第一章 发展环境

“十三五”期间，全市交通运输系统以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，在市委、市政府的坚强领导下，全力推进交通基础设施建设，努力提升运输能力和服务水平，初步形成

公路、铁路等运输方式协同发展、有序衔接的综合交通运输体系。宝鸡先后被确定为全国性综合交通枢纽城市、生产服务型国家物流枢纽承载城市，成功入选国家公交都市和绿色货运配送示范工程创建城市，宝鸡交通定位在国家层面间得到进一步提升。

第一节 发展基础

综合交通建设实现新跨越。“十三五”期间全市累计完成交通投资约 460 亿元，是“十二五”完成投资的 3.7 倍，是规划目标任务 370 亿元的 1.16 倍。五年来，共实施省市重点交通项目 33 个，投资总规模达到 800 亿元以上，其中百亿元以上项目 3 个，十亿元以上项目 6 个，亿元以上项目 21 个。基本形成内通外联的交通基础设施网络，交通运输面貌发生巨大变化。全市公路总里程突破 1.7 万公里，公路网面积密度达到 97.8 公里/百平方公里。其中，高速公路通车里程达 450 公里，五年新增 181 公里，实现县县通高速目标；新改建普通国省道 437 公里，普通国道二级及以上公路比重提升至 86%，覆盖所有县区及省级重点镇；农村公路总里程达到 1.55 万公里。铁路营业里程达 597 公里，其中，高速铁路达 116 公里。建成宝兰客专、宝麟铁路，“两横三纵”铁路网格局进一步提升。宝鸡机场、麟游通用机场获批立项，建设工作稳步推进。

交通脱贫攻坚取得新突破。主动服务全面建成小康社会和乡村振兴战略，建成六盘山、秦巴山区集中连片特困地区普通国省道 230 公里，在全省率先实施农村公路“最后一公里”建设，新改建和完善通村水泥路 8856 公里，实现 100%建制村通硬

化路，95%以上的村民小组和93%以上的村民门前实现了道路硬化。实行“一村一策”，通过公交线路延伸、定制预约服务等形式，实现所有建制村通客车，农村群众“出门见路、抬脚上车”成为现实。扎实推进“四好农村路”建设，眉县成功创建“四好农村路”全国示范县，岐山县、扶风县创建为省级示范县。“交通+”模式快速发展，利用“两通”资源优势，全市县镇村三级农村物流网络节点体系基本建立，为群众脱贫增收添加了新引擎，宝鸡猕猴桃获评国家邮政局快递服务现代农业金牌项目。

运输服务水平得到新提升。2020年公路旅客运输量达4882万人次，铁路旅客发送量达1193万人次，高铁直通18个省、自治区、直辖市，铁路客运服务品质显著提升。“公交都市”建设深入推进，城市公共交通机动化出行分担率达到45%。积极推进农村客运公交化改造，县域20公里范围内的农村客运线路公交化运行率达到46%，较“十二五”提升14%，眉县率先实现村村通公交，全市城乡交通运输一体化水平总体达到5A级。大力发展网络货运、多式联运，快递业务、城市配送、货运信息服务等物流产业发展迅速，建成14家货运物流园区，公路货运量1.1亿吨，货物运输周转量134.98亿吨公里。积极推动运输结构调整，中长途、大宗货物铁路运输量稳步提升，阳平铁路物流基地建成投用，实现宝鸡始发中欧、中亚国际班列，国际货物运输效率显著提高。

平安绿色智慧交通取得新成效。强化“两客一危”运输车辆安全监管，持续完善安全管理责任体系，行业安全生产形势

稳定向好。建成宝鸡市交通信息监控指挥中心、宝鸡公路网管理与应急指挥中心、危化品运输车辆动态监管平台，完成全市“两客一危”车辆车载 4G 终端换装，交通运输运行感知监测能力全面提升。强化超限超载治理，积极开展源头治超，干线公路超限超载率控制在 0.12%。积极推广新能源公交车和出租车，建立车辆维修业和公路施工扬尘治理长效机制，“绿色交通”建设扎实推进。“宝鸡公交”手机 APP、电子站牌、扫码支付等信息化举措不断推进，公交信息化建设取得成效。应急保障能力稳步提升，面对新冠肺炎疫情严峻形势，全面布局交通防控网，有力保障城市生产生活稳定有序。

行业管理水平迈上新台阶。交通运输管理体制机制改革扎实推进，综合交通管理体制初步构建，“三定”规定全面落实，综合交通建设协调和交通运输服务职能得到强化，承担行政职能的局属事业单位职能转变基本到位，综合执法改革稳妥推进。持续深化“放管服”改革，推进“证照分离”、政务服务事项“一网通办”，加大事中事后监管，营商环境不断优化。全面深化农村公路养管体制改革，通村公路管理办法纳入市政府《关于加强农村公共基础设施管理助力脱贫攻坚的意见》，实现农村公共基础设施共管共养，农村公路管理效能和服务水平明显提升。深化道路客运行业改革，积极发展旅游和定制客运，出台《宝鸡市深化改革推进出租汽车行业健康发展的实施方案（暂行）》和《宝鸡市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则（暂行）》，

促进巡游出租汽车和网络预约出租汽车融合发展。创新投融资工作思路，通过政府购买服务和 PPP 模式，落实全市农村公路“最后一公里”和部分国省干线公路改建工程建设资金，推动关环、麟法高速项目落地实施，破解了制约交通发展的资金瓶颈。

“十三五”期间，全市交通发展成绩显著，但综合交通运输发展仍然存在一些突出问题和矛盾，与建设关中平原城市群副中心城市和交通强市要求相比，综合交通体系建设仍然存在较大差距。

一是综合交通设施网络存在短板，对经济社会发展的支撑能力有待提升。民用运输机场建设尚未获得实质性突破，制约了宝鸡对外开放、要素集聚、招商引资、民航相关产业的发展。铁路网络南北向通道运输能力亟待提升，难以适应不断增长的陕煤南运需求。公路网络的规模总量和技术等级仍然偏低，主要运输通道服务水平较低，干线路网的总体可达性不足，区域发展不平衡问题突出。交通设施资源空间配置有待优化，客货运枢纽空间布局与城市空间结构之间存在不协调、不匹配现象，过境高速“城市化”、国省干线“街道化”、危化品通道穿城而过等问题日益突出。城乡交通基础设施建设的二元化现象明显，对交通运输基础服务的均等化发展支撑不足。

二是综合交通运输发展质量不高，客货运服务水平有待提高。物流体系总体发展缓慢，物流货运企业规模化、集约化程度不高，现代物流服务发展滞后。货运结构不尽合理，“公转铁”推进缓慢，

铁路运输的比较优势未能充分利用。“交通+旅游”融合发展不足，旅游交通方式单一，公共交通旅游功能薄弱。农村物流发展水平仍较为落后，县镇村三级农村物流体系有待完善。城市公共交通运输水平有待提升，公共交通基础设施建设亟需完善，中运量公共交通方式缺失，现有公共交通体系难以满足中心城区轴向跨组团通勤出行需求。城乡客运一体化发展不足，公路客运和城市公交在线路规划、运营管理等方面缺乏协调性。

三是智慧交通发展滞后，智慧交通体系建设亟需一体化统筹。交通信息化缺乏顶层设计，部门间、区域间信息共享能力较弱，基础数据匮乏、信息孤岛现象突出。智慧交通管理方面尚未建成综合交通运行协调和应急指挥平台，公交运营管理及监测、客运站管理及监测等建设水平低。运输服务方面尚未形成多元化、全方位的统一出行信息服务平台，综合物流信息平台发展滞后。

“十三五”综合交通运输发展完成指标表

指标名称		单位	2015年	“十三五”规划目标	2020年	增减情况
基础设施	铁路营业里程	公里	490	622	597	107
	高速铁路营业里程	公里	74	119	116	42
	普通铁路营业里程	公里	416	503	481	65
	公路总里程	公里	16108	18000	17717	1609
	高速公路通车里程	公里	259	450	450	191
	普通国省干线里程	公里	976	1906	1777	759
	农村公路总里程	公里	14873	14828	15537	664
	公路网密度	公里/百平方公里	88.9	90	97.8	9
	建制村通达率	%	95	具备条件的全通	100	5
	民用运输机场总数	个	0	1	0	0

指标名称		单位	2015年	“十三五”规划目标	2020年	增减情况
运输服务	公路客运量	万人次	9525	11260	4882	-4643
	公路货运量	万吨	11234	14263	10998	-236
	建制村通客车率	%	94	具备条件的全通	100	6
	公交线路数	条	47	58	72	25
	公交营运线路总长度	公里	675	765	971.48	296.48
	公共交通分担率	%	30*	35	45	12
	公交站点500m覆盖率	%	90*	95	82.5	-7.5
支持保障	“两客一危”等重点营运车辆动态监控使用率	%	93*	100	100	7
	道路监控总里程	公里	787.1*	1000	913	125.9

注：*为2014年数据。

第二节 形势要求

多重宏观战略部署，要求交通运输着力发挥重要支撑保障作用。“一带一路”建设、西部陆海新通道建设、新时代推进西部大开发形成新格局、黄河流域生态保护和高质量发展、构建“双循环”发展格局等宏观战略叠加，为宝鸡在新时期提升城市能级、实现“追赶超越”发展提供了历史机遇，也对宝鸡交通运输发展提出了新的更高要求，要求交通运输进一步发挥基础性、战略性、先导性作用，加快完善基础设施网络，畅通对外交通大通道，增强交通枢纽辐射能级，提高综合交通供给能力和服务品质，更好的融入和服务重大战略实施，支撑区域协同发展形成新局面。

经济社会发展进入新阶段，要求交通运输着力发挥先行引领作用。适应经济发展新常态、推进新型城镇化建设、支撑乡

乡村振兴战略实施、促进关中平原城市群协同发展、支撑宝鸡都市区协调发展、加快“四城建设”、建设国际文化旅游休闲度假示范区、促进中心城区“向东有机拓展、向北加速跨越”，要求宝鸡交通当好“先行官”，强化对城镇空间格局优化的引导作用，提高交通基础公共服务均等化水平，提升综合服务水平，实现统筹融合发展。

交通发展方式迎来重大变革，要求交通运输行业加快转型升级，推进高质量发展。一方面，贯彻《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》、落实“碳达峰、碳中和”目标引领、推进交通运输领域“新基建”，要求统筹各种运输方式协调发展，加强网络结构优化、立体衔接，要求促进交通出行模式转变、货物运输结构优化、能源零碳转型，要求加快传统交通设施的数字化融合、智能化转型。另一方面，生态环境保护要求和国土空间用途管制力度不断加强，要求交通运输发展必须深入贯彻生态文明发展理念，加快转变发展方式，着力提升运输组织效率，紧密结合国土空间开发保护，集约节约通道资源，提高国土空间资源组织与使用效率。

第三节 阶段特征

持续推进交通基础设施补短板的冲刺阶段。交通基础设施网络不完善、能力不充分，仍是当前宝鸡交通运输发展面临的首要问题，未来一段时期内仍需保持一定的建设规模和发展速度，加快区域内高速公路网和普通国省干线公路网贯通，全面

提升城乡基础网，大力提升基础设施的总体供给能力。

全面提升运输服务水平的必要阶段。全国性综合交通枢纽和生产服务型国家物流枢纽建设，要求宝鸡全面提升运输服务效率与品质，培育运输新服务、新业态、新模式，不断满足多元化、个性化、差异化的运输需求，提供更加便捷、可靠的客货运服务。

加速优化调整运输结构的重要阶段。随着综合交通网络的逐步完善，运输结构将加速调整，公路承担的中长途客货运输将逐步向铁路转移，宝鸡铁路枢纽的集结中转优势将得到进一步发挥。在中短距离客货运输、满足旅客个性化运输需求、保障应急救援等方面，公路交通仍将发挥不可替代的作用。

着力推动交通运输高质量发展的转型阶段。经济发展新常态和资源要素的约束，要求宝鸡交通深入贯彻新发展理念，统筹交通运输体系补短板与现代交通高质量发展两个核心要求，着力转变发展方式、优化发展结构、转换增长动力，加快推广绿色、环保、低碳的建设方式和运输组织方式，牢牢把握高质量发展的历史性“窗口期”，实现行业转型升级。

第四节 需求预测

结合宏观形势与宝鸡市经济社会发展趋势，客运方面，随着关中平原城市群建设进程加快，以及区域一体化和新型城镇化进程的发展，人口流动持续活跃，交通出行需求依然旺盛，旅客运输总量将进一步增长。货运方面，在着力畅通国民经济

循环、加快构建新发展格局的宏观形势下，中长运距、大宗货物的铁路运输量将保持稳定增长。

根据经济社会发展形势对综合交通运输发展的要求，综合预测规划年客货运输总需求量。预计“十四五”期间，总客运量年均增速为1.2%左右，到2025年总客运量达1.1亿人次；总货运量年均增速为4.5%左右，到2025年总货运量达1.56亿吨。

第二章 总体要求

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面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，习近平总书记来陕考察重要讲话精神，认真落实中省交通强国精神和十四五综合运输发展规划要点，坚持稳中求进工作总基调，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，加快融入以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，围绕“一四五十”战略加快推进，立足交通“先行官”发展定位，统筹关键领域补短板、城乡一体化与全面推进交通高质量发展，着力提升交通枢纽能级，全面完善综合交通网络，持续提高交通运输服务品质，高标准构建宝鸡现代化综合交通运输体系。

第二节 基本原则

——目标引领，服务大局。深入贯彻国家、全省经济社会

和交通运输发展大局，承载国家战略，在国家、区域总体发展战略中谋求发展机遇，支撑区域协调发展新格局，引领关中副中心建设，促进城市群、都市圈协同发展。加强区域性交通设施对城市空间格局的指引性作用，预留重要枢纽性交通节点与通道空间，实现对外交通与城市交通之间的顺畅衔接。

——**补齐短板，补强弱项。**以满足人民群众日益增长的美好生活需求为根本出发点和落脚点，加快推进制约城市经济社会发展的关键通道、重要枢纽和基础网络建设，集中突破发展短板领域和薄弱环节，全面扩大基础设施供给能力，不断优化基础设施结构，提升运输服务水平，满足便捷、通畅、高效和安全的运输服务需求。

——**统筹规划，协调融合。**从城市发展的整体效益出发，符合经济社会、综合运输、土地利用、环境保护等全局性的要求，处理好宝鸡市综合交通行业与经济社会全局的关系。统筹各种运输方式之间的协调发展，统筹交通规划与国土空间规划协调衔接，统筹建设、养护、运输、管理，统筹城乡交通协调发展。

——**安全智慧，绿色发展。**深化交通运输“降本增效”，以推进绿色交通建设、转变交通运输发展方式为导向，优化交通设施结构、运输装备结构、运输组织方式和能源消费结构，优化综合交通布局，提高综合运输绿色化发展水平。积极践行“两山理论”，将绿色交通理念融入全市交通运输发展的各领

域和全过程，促进交通低碳发展、循环发展、可持续发展，构建经济效益与生态效益有机统一的综合交通运输可持续发展的新格局。

第三节 发展目标

到 2025 年，全市基本建成内畅外达、立体开放的现代化综合交通运输体系，基本建成全国性综合交通枢纽、生产服务型国家物流枢纽和区域货物集散中心，为宝鸡关中平原城市群副中心城市建设提供坚实交通基础保障。具体目标如下：

（1）基础设施网络：全市公路总里程突破 1.8 万公里，其中高速公路通车里程达到 750 公里，普通国道二级及以上公路占比达到 88%，普通省道三级及以上公路占比达到 75%。服务大型工矿企业的铁路专用线体系进一步完善。宝鸡机场建成投用，初步形成“1234 快速交通圈”。即市县 1 小时连通，关中平原城市群主要城市 2 小时通达，周边省会城市 3 小时通达，京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝四大城市群 4 小时通达。

（2）公共客运服务：基本建成“多层次、一体化、高品质”的旅客运输系统，建成“公交都市”，城市公共交通机动化出行分担率达到 50%，城市建成区公共交通站点 500 米覆盖率达到 90%，城市公共交通服务品质进一步提升。城乡客运一体化全面加强，县域 20 公里范围内的农村客运公交化运行率达到 50%，人民群众对交通出行服务的满意度和幸福感显著提升。

（3）货物运输服务：货运与物流服务更加高效，农村物流

网络更加健全，先进运输组织方式充分发展，全社会物流总费用占 GDP 的比率力争下降至 13.5%，基本实现全市农村物流网点县镇村全覆盖，基本建成服务全省、承接国内、辐射“一带一路”的区域货物集散中心。

（4）绿色智慧平安交通：创新绿色发展更显成效，安全应急保障能力持续增强。交通运输数字化、智能化水平持续提升，智慧交通顶层框架基本建立。绿色交通基础设施建设力度不断加大，运输结构更加优化，城市公交、出租车、物流配送车辆新能源化和清洁化稳步推进，资源集约利用成效显著。高标准安全保障体系基本建成，应急指挥调度和救援能力明显增强。

第四节 远景展望

到 2035 年，建成布局完善、高效融合的综合立体交通网，基本建成全国性交通强市，“承东启西、贯通南北”的区域货物集散中心地位进一步巩固提升。全面融入国家发达的快速网，协同构建关中城市群完善的干线网，系统构筑全市域广泛的基础网。基本实现“123 出行交通圈”，即关中平原城市群主要城市 1 小时通达，周边省会城市 2 小时通达，全国主要城市 3 小时通达。基本实现“全球 123 快物流圈”，即国内 1 天送达，周边国家 2 天送达，全球主要城市 3 天送达。建成全方式、全周期、全过程的现代化智慧交通体系。交通体系的绿色安全水平全面适应人民日益增长的美好生活需求。

“十四五”时期全市综合交通运输体系主要发展指标

类别	指标名称	单位	2020年	2025年	指标属性
基础设施	公路总里程	公里	17717	18400	预期性
	高速公路通车里程	公里	450	750	预期性
	公路网密度	公里/百平方公里	97.8	101.7	预期性
	干线公路网高速公路占比	%	20	29	预期性
	普通国道二级以上占比	%	86	88	预期性
	普通省道三级以上占比	%	74	75	预期性
	乡镇通三级以上公路比重	%	/	≥85	预期性
	民用运输机场数量	个	0	1	约束性
	通用机场数量	个	1	2	预期性
运输服务	城区公交站点500米覆盖率	%	83.4	90	预期性
	城市公共交通机动化出行分担率	%	45	50	预期性
	县域20公里范围内农村客运公交化运行率	%	46	50	预期性
	全社会物流总费用占GDP的比率	%	15	13.5	预期性
	县镇村三级配送站点网络覆盖率	%	/	100	约束性
	新建综合客运枢纽平均换乘时间	分钟	/	≤5	约束性
平安绿色智慧交通	国省道技术状况(MQI)优良路率	%	90.4	92	预期性
	农村公路技术状况(MQI)优良中等路率	%	/	≥85	预期性
	新能源公交车比重	%	41	80	预期性
	新增新能源与清洁能源城市公交车、出租车、物流配送车辆占比	%	/	≥90	预期性
	基础设施数字化率	%	/	30	预期性
	重要公路路段监测覆盖率	%	/	100	约束性
	二级以上公路客运站视频监控检测率	%	/	100	约束性
	较大以上等级道路运输行车事故死亡下降率	%	/	20	约束性
	一般灾害高速公路及国省干线抢通平均时间	小时	≤12	≤12	预期性
通用机场航空应急响应时间	分钟	/	≤45	预期性	

第三章 打造现代化综合立体交通网

统筹完善市域综合交通网络布局，加快推进大通道、大网络、大枢纽和微循环建设，巩固提升公路交通优势，补齐铁路航空短板，构建以综合运输大通道为骨干，以综合交通枢纽为支点，以多层次网络为依托的现代化综合立体交通网。

第一节 构建提升综合运输大通道

结合全市经济流向、产业布局，充分利用高速公路、干线铁路等基础设施条件，打造“十字加多向放射”综合运输大通道，形成面向全国、辐射国际的“四出境八出省”铁-公-空-海多式联运通道格局。

提升“十字”国家大通道：国家综合运输通道中的大陆桥走廊、西部陆海走廊在宝鸡交汇。依托连霍高速、徐兰高铁、陇海铁路等，进一步扩能大陆桥通道；依托银昆高速、宝成铁路、宝中铁路、陕甘川渝能源新通道等，完善提升域内西部陆海通道。

构建“多向放射”区域大通道：依托麟绛高速、宝麟铁路、G244，打造**宝鸡经庆阳至呼包鄂榆通道**，形成南北向的第二能源通道，实现关中平原城市群西部与陕北及内蒙的连通。依托荷宝高速、G342，打造**宝鸡经铜川至华北、山东半岛通道**，是关中平原城市群东西向经济联系的新通道，是带动渭北轴线城镇发展、形成宝鸡连通华北与山东半岛城市群的直通通道。依托眉凤高速、G316，打造**宝鸡经陇南至成都通道**，是关中平原

城市群西南方向重要通道，远期形成联系西安、成都两大国家中心城市之间的第二通道。远期依托规划宝鸡至太白高速、S218，打造**宝鸡经安康至长江中游城市群通道**，形成连通黄河流域与长江经济带的重要走廊。

第二节 加快实现航空破局发展

加快推进宝鸡机场建设。以“关中城市群第二机场”定位和“四型机场”要求，高水平建设宝鸡机场，提前开展面向北京、上海、南京、广州等重点城市的航线网络建设研究，构建连接东西、沟通南北、辐射全国的航线网络，力争开辟国际航线、开放航空口岸。与西安咸阳国际机场建立差异化协作关系，支撑“一核多级”关中机场群建设，共同打造“空中丝绸之路”。

有序推动通用机场建设。推进麟游等通用机场建设，开展陇县、凤县、扶风法门寺等通用机场布局研究，加快构建“1+N”机场布局。依托航空精密制造业和旅游资源的综合优势，稳步推进农林作业、应急救援、旅游观光等通航业务发展，着力培育通用航空服务市场，支持航材制造等通航产业布局，打造具有宝鸡特色的通航服务体系。

第三节 积极推动铁路通道建设

完善市域铁路网布局。推动区域南北纵向“陕甘川渝能源新通道”前期工作，促进关中、陕北地区联动发展，实现陕川渝地区优势资源互补，促进秦巴山区及川陕革命老区等地经济协同发展。推进宝中铁路增建二线前期研究，强化关中连接西

北、西南的重要货运通道，加强宝鸡中心城区与千阳、陇县、华亭、平凉等地区的交通联系，改善六盘山革命老区、宝鸡北部地区的对外交通条件，促进老区脱贫攻坚与旅游开发。适时启动宝鸡枢纽南环线前期研究，推动形成“客内货外，客货并列”的枢纽形态，提升枢纽总体运行效率，进一步强化横向对外运输大通道的运能保障。

推进运输能力提升。加强路地合作，推进西宝高铁达速运营，积极利用既有国铁通道实现城际功能，优化区域客运组织，加密开行陇海铁路区域路段城际动车组列车，充分利用既有线路富余运力。加快凤翔长青铁路专用线建设，适时启动麟游招贤、崔木、丈八等铁路支专线，实现铁路向重点工矿企业延伸，着力解决运输“最后一公里”和“最先一公里”，提高资源就近转化能力，促进沿线地区经济发展。

第四节 着力推进高速公路加快成网

加快“三横两纵两环”高速公路网建设。尽快打通国家高速公路 G85 银昆线宝鸡至坪坎高速公路(宝鸡至岩湾段)、G3511 菏宝线旬邑至凤翔高速公路(麟游至凤翔段);加快完成省级高速公路 S28 眉凤线眉县至太白高速公路、S24 周凤线眉县至凤翔高速公路、S25 麟绛线麟游至法门寺高速公路等在建项目。

加快构建都市区高速环线体系。推动鄂周眉高速公路、钓渭至磻溪高速公路建设，进一步强化与大西安联系通道;推动宝鸡北过境高速公路建设，完成对现状 G3024 过境高速的功能

替代，拉大城市骨架，带动北塬组团快速发展；积极开展 S22 乾县至岐山高速公路、麟游至灵台高速公路、宝鸡至太白高速公路等项目的前期研究，做好项目储备，适时启动实施。

专栏 1 “十四五”高速公路建设重点任务

续建项目：G85 银昆线宝鸡至坪坎高速公路（宝鸡至岩湾段）、G3511 菏宝线旬邑至凤翔高速公路（麟游至凤翔段）、S28 眉凤线眉县至太白高速公路、S24 周凤线眉县至凤翔高速公路、S25 麟绛线麟游至法门寺高速公路；

新开工项目：鄂周眉高速公路、宝鸡北过境高速公路、钓渭至礄溪高速公路；

储备项目：S22 乾县至岐山高速公路、麟游至灵台高速公路、宝鸡至太白高速公路。

第五节 全面推动普通干线公路提质增效

加快低等级路段升级改造。以 G316、G342 等干线公路为重点，加强普通国省干线公路低等级路段升级改造力度，着力提升普通国省干线公路技术等级和服务能力。到 2025 年，普通国道二级及以上公路占比达到 88%，普通省道三级及以上公路占比达到 80%。开展渭滨高家镇至凤县岩湾段危化品运输通道建设研究，结合配套监管措施引导危化品运输最大限度避开城市人口集中区及生态环境保护区，大力改善宝鸡市境内的运输安全问题。

推动城镇过境路段改造。加快实施 G310、G344、S222 等城市过境段改造，减少过境交通与城市交通相互干扰。推动实施 G244 等干线公路改扩建工程，强化凤翔区与主城区的快速交通联系，加强城市各大组团间交通网络的一体化程度。

3. 推进普通国省干线公路服务设施建设

坚持政府主导、行业推进、多方联动、分类实施的原则，结合公路主要功能、社会服务资源可获得程度、沿线自然景观和历史人文特色，统筹推进服务区、停车区、服务设施升级改造，持续提升公路服务水平。

4. 完善公路养护管理制度体系

建立涵盖市场管理、作业管理、绩效管理和技术管理的养护管理制度体系，进一步提升养护管理的规范化。积极推动先进信息技术与公路养护管理的深度融合，开展公路养护新型基础设施建设，推动传统养护向智能化养护的转换，提升公路养护智能化水平。科学有序实施养护工程，普通国省道预防性养护（单车道里程）平均每年实施里程比重不少于5%，普通国省道当年新发现次差路次年实施养护工程比例不低于80%。

专栏2 “十四五”普通国省干线公路建设重点任务

普通国道

续建项目：G342 岐山蒲村至眉县马家镇公路、G316 凤县酒奠梁隧道及引线工程、G316 柴关岭隧道及引线工程。

新开工项目：G342 凤州至凤县公路、G310 眉县青化至渭滨高家镇公路、G244 凤翔县城至虢镇公路、G342 太白火烧滩至瓦窑坡公路、G342 太白两河口至凤县凤州公路、G344 岐山县城过境公路、G344 凤翔田家庄至柳林公路。

储备项目：G344 扶风县城过境公路、G344 千阳县城至陇县峰山（陕甘界）公路、G316 凤县松林驿至酒奠沟公路、G244 陈仓雪山洞至秦岭梁公路。

普通省道

续建项目：S222 宝鸡城区过境公路、S311 麟游两亭至良舍公路、S312 凤翔虢王至陈仓孙家公路、S514 陇县固关至陕甘界公路。

新开工项目：S222 陈仓县功至新街公路、S311 麟游县城至良舍公路、S104 陈仓各河口至孟家塬（陕甘界）公路、S104 阳平至陈仓公路（光芒至大众段）、S216 眉县常兴至汤峪公路、S516 麟游良舍至凤翔姚家沟公路、S516 凤翔姚家沟至田家庄公路

储备项目：S219 渭滨高家镇至凤县黄牛铺公路、S219 千阳县城至陈仓县功公路、S312 陈仓慕仪至油坊公路、S104 扶风绛帐至眉县常兴公路、S516 凤翔横水至陈仓阳平公路、S218 太白磨房沟隧道及引线工程、S219 方堤口至千阳县城公路、S222 凤县东河桥至岩湾公路、S222 陕甘界至下坪头段公路。

第六节 深入推进“四好农村路”建设

围绕全面推进乡村振兴、加快农业农村现代化，全力推动“四好农村路”高质量发展。显著改善农村交通条件和出行环境，基本建成布局合理、连接城乡、安全畅通、服务优质、绿色经济的农村公路网络，农村公路发展水平全省领先。农村公路建养管运可持续发展长效机制基本建立，治理能力和水平显著提高，运输服务品质显著提升。

着力提升农村公路治理能力。完善市、县两级政府农村公路制度政策体系，强化政策引导和能力建设指导。严格落实部省出台的农村公路技术标准，落实部省关于信用监管的相关要求。全面实施农村公路“路长制”，落实县、镇、村各级责任。建立农村公路绩效考核机制，主要指标纳入县、镇各级政府绩效考核范围。

加强“四好农村路”示范引领作用。积极推进“四好农村路”示范市、示范县创建工作，持续巩固眉县全国示范县、岐山县省级示范县创建成果，开展省级、市级示范乡镇创建工作。全面推进宜居宜业宜游“美丽农村路”建设，按照“一县一品

牌、一镇一样板、一路一特色”高水平打造一批具有品牌引领效应的美丽农村路。

有力推进农村公路网络建设。加快农村公路提档升级，有序实施窄路基路面加宽改造、农村公路联网路建设，着力加强与干线公路衔接，实现镇通三级及以上公路比重达到85%以上。推进较大人口规模自然村（组）通硬化路建设，推进建制村通双车道公路改造，统筹规划和实施农村公路的穿村路段，因地制宜支持村内道路建设和改造。30户以上自然村（组）通硬化路比例达到95%。推动串联特色小镇、美丽休闲乡村、农林牧场、乡村旅游景点景区、产业园区和特色农业基地的旅游路、资源路、产业路建设，因地制宜完善沿线服务设施。

不断健全农村公路管养保障体系。扎实开展改革试点工作，加快建立长效管理机制。完善区（县）农村公路管理站和镇（街）农村公路管理所两级农村公路管理体系，进一步落实区（县）、镇（街）和村级的公路养护责任，实现农村公路管理全覆盖。有序推进普通公路移交接养工作。通过建立任务清单、加强部门协调沟通、完善数据库管理等措施，规范干线公路和农村公路管养权接养和移交管理，按新改建项目规划同步实施管养责任移交，统筹提升干线公路和县乡公路的养护管理水平。

持续强化农村公路安全保障能力。严格落实农村交通安全设施与公路建设主体工程的“三同时”制度。实施农村公路安全生命防护工程提升行动，推进危桥改造，完善农村公路交通

标志、标线，重点加强农村公路事故多发点（段）、急弯、陡坡、临水、临崖路段及长下坡路段等危险点标志标线的设置和维护管理。完善农村客运班线通行条件联合审核机制。建立健全农村公路应急管理制度。强化路政管理和执法能力建设，加强农村公路路产保护，加大农村公路超限超载运输治理力度。

持续完善农村综合运输服务体系。持续推进城乡交通运输一体化发展。持续扩大农村客运覆盖范围，建立健全农村客运政府购买服务或运营补贴机制。推进“多站合一，一站多用”乡镇运输服务站建设。不断提升农村公路管理信息化水平。推动农村公路基础信息数字化，加强互联网、卫星遥感、快速检测等新技术的应用，建立数据采集、处理的长效机制，完善农村公路综合监管能力，强化信息资源共享交换，提升农村公路管理效能。

专栏3 “十四五”农村公路建设重点任务

“十四五”期间，完成300公里县乡道改造提升工程，完成乡镇通三级以上公路103公里，完成建制村通双车道工程277公里，完成通村完善工程630公里，自然村通硬化路237公里，完成安全生命防护工程700公里，完成农村公路危旧桥梁70座。

第七节 加速城市快速路网建设

推进“东西快、南北畅”快速路网建设。加快实施G3024宝鸡过境高速市政化改造，高标准打造城区东西向快速干道，服务城区东西各组团间的快速交通联系；推进蟠高快线建设，打造市区南北交通大动脉，拓宽城市发展空间；实施G244凤翔

至虢镇段改扩建工程，按照国道一级公路兼具城市快速路的复合功能定位，建设机场快速集疏运通道，对内实现空港新城与主城区、陆港新城、综合保税区等区域的快速联系，对外通过衔接 G30 连霍高速、S24 周凤高速加强机场与高速公路网的快速交通转换；推动凤翔大道、凤蟠大桥等重点工程建设，带动凤翔区、蟠龙新区与主城区加快融合发展。研究利用渭滨大道等既有横向通道，建设立体快速通道，结合立体交通模式最大化利用既有通道价值，加快构建适应宝鸡河谷型带状城市的快速交通体系。

专栏 4 “十四五”城市快速交通干道建设重点任务

续建项目：蟠高快线；

新开工项目：G3024 宝鸡过境高速市政化改造，G244 凤翔至虢镇段改扩建，凤翔大道。

第四章 推动高品质客运服务体系发展

第一节 统筹布局客运站场体系

推进综合客运枢纽建设。加快宝鸡南站（城南综合客运枢纽）建设，推动宝鸡机场（空港综合客运枢纽）建设的前期工作，打造集城际轨道、公路、航空等交通方式，配套城乡客运、城市公交、出租汽车等多种交通运输方式为一体的门户型综合客运枢纽。加快建设蔡家坡综合客运枢纽，提升枢纽内部转换效率，充分发挥各种运输方式组合效能。

完善市域客运站布局建设。结合公路客运形势和群众出行习惯变化，调整新增汽车客运站规模，研究搬迁、停运腾退或降级个别城区内现有汽车客运站场。推动建设宝鸡城东汽车客运站、宝鸡城北汽车客运站，优化城市功能布局，缓解中心城区交通运输压力。推进有较大公路客运需求的县、区汽车客运站建设，建设凤翔区、凤县凤州、千阳县、麟游县、太白桃川、眉县滨河、凤翔柳林等一批汽车客运站。

专栏5 “十四五”客运站场建设重点任务

续建项目：凤翔区汽车客运站、凤县凤州汽车客运站；

新开工项目：宝鸡城南综合客运枢纽、蔡家坡综合客运枢纽、宝鸡城北汽车客运站、千阳县汽车客运站、麟游县汽车客运站、太白桃川汽车客运站、眉县滨河汽车客运站；

储备项目：宝鸡空港综合客运枢纽、法门寺综合客运枢纽、眉县综合客运枢纽、宝鸡城东汽车客运站、凤翔柳林汽车客运站。

第二节 创新客运组织方式

大力推动旅客联程运输发展。加强公路客运与航空、铁路、城市交通运输资源的协调配置，推动各种运输方式服务衔接、信息互通、管理协同，建设一体化的联程客运系统，提高各种运输方式的组合效率；强化旅客联程基础设施建设，加强宝鸡南站、宝鸡站等既有枢纽的联运服务配套设施共享共建，包括售票、取票、乘降、驻车换乘（P+R）等；推动在宝鸡南站（城南综合客运枢纽）设置封闭、连续的联运旅客换乘通道，推进跨方式安检互认；在宝鸡南站（城南综合客运枢纽）配设城市

候机楼、旅客集散中心等联运服务设施。

第三节 推进城乡客运一体化发展

全面推进城乡客运服务均等化。面向不同地区、不同类型城乡客运服务需求特点，因地制宜、分类施策，构建可持续的城乡客运普惠服务体系。针对村镇分布密集、客源相对集中、客运量较大的地区，鼓励农村客运班线公交化运营，加密客运班次，增加停靠站点，推动城市公交线路向周边重点乡镇延伸。针对村庄分布稀疏、需求较为分散、客运量较小的地区，加大政府财政补贴、税费减免力度，突出基础服务的公益属性；积极推动响应公交、区域约出租车等服务模式，鼓励客运企业片区经营，多措并举解决群众“行有所乘”的问题。

加快推进城乡公交网络一体化融合。推进城市公共交通和周边短途客运班线融合，加强城乡公交顺畅对接，增设市区到城市外围组团、重要乡镇、旅游景区及其他主要客流集散点的公交线路。鼓励城乡公交线路接入城市公交枢纽站点，促进城乡客运与城市公交融合衔接，推进公交停靠站向城乡客运车辆开放共享，实现城乡客流便捷换乘。

专栏 6 推进城乡客运一体化发展重点任务

完善城际、城区、城乡、旅游四级客运一体化网络建设，形成资源共享、衔接有效、布局合理、结构优化的“全域公交”一体化发展格局。至 2025 年，全市县域 20 公里范围内农村客运公交化运行率达到 50%，城乡交通运输一体化水平达到 AAAAA 级县区比例达到 60%。

第四节 提升城市公共交通服务品质

持续提高城市公共交通供给能力与服务水平。完善公交场站、停靠站、专用道等基础设施建设，优化调整公交线网布局，进一步提高公共交通对人口、就业岗位覆盖率，缓解城市高峰期交通拥堵。到2025年，城区公交站点500米覆盖率达到90%，城市公共交通机动化出行分担率达到50%。鼓励城市公交向城市周边延伸覆盖，鼓励运输企业发展定制公交、专线公交、通勤班车等多元化公交客运产品，发展旅游、社区、商务等特色公共交通服务。

积极推动中运量公交系统建设。结合轨道线网规划方案，依托主城区“经二路-东风路-大庆路-行政中心”及“姜谭路-火炬路-渭滨大道-宝鸡南站”两大主要公交客运走廊布局建设BRT系统，培育走廊客流，提前预控线路走廊与站点周边用地，为后期轨道规划建设与TOD开发预留空间资源。在达到轨道建设标准前，形成以BRT为骨架、常规公交为主体、辅助型公交为补充的城市公共交通体系，解决市区日益增长的轴向通勤交通压力，持续推进公交都市高品质建设。中远期达到轨道建设标准后，有序推进中运量轨道交通网建设，同时相应调整BRT系统功能定位，在城市核心区承担客流喂给功能，外围区域承担骨干公交功能，实现与轨道交通差异化协同发展，远期形成以轨道交通为骨架，BRT与常规公交为主体，辅助型公交为补充的多层级一体化公共交通体系，支撑公交都市高质量发展。

专栏 7 提升城市公共交通服务品质重点任务

公交首末站

新建：东关客运站首末站、塬边村首末站、佳苑新城南区首末站、七十一号信箱首末站、红旗路首末站、南寨镇首末站、宏文路首末站；

改扩建：老车站首末站、金河尚居首末站。

公交枢纽站

新建：八村枢纽站、陈仓园枢纽站、陈仓汽车站枢纽站；

改扩建：高新十三路枢纽站、新福园枢纽站、西关枢纽站、虢镇茗苑枢纽站、高端装备产业园枢纽站。

公交停保场

新建：蟠龙塬停保场、科技新城停保场。

公交专用道设置

在宝光路、陈仓大道、川陕路、高新大道、行政大道、公园路、南环路、清姜路、渭滨大道、文化路等道路新建约 43 公里公交专用道。

BRT 线路

依托《宝鸡市城市轨道交通线网规划》的 1 号线一期工程、2 号线一期工程规划线位，推动 BRT 走廊建设及配套公交线路调整，BRT1 号、2 号走廊（一期）总长度约 30.3 公里。

第五节 推进旅游交通体系融合发展

加快完善旅游交通网络。依托机场、高铁、高速公路等重大交通基础设施，构建“快进”交通网络，基本实现一种及以上“快进”交通方式通达 4A 级、5A 级景区；以干线公路为主体，农村公路为补充形成“慢游”交通网络，实现区域内旅游交通“网状”覆盖和“闭环”连接。市区依托高铁、高速等重要交通枢纽，建成和完善市级旅游集散中心；各县区依托本地区主要交通枢纽建成区域旅游集散中心，提供旅游宣传展示、信息咨询、旅游地图、旅游预订等服务，形成布局合理、规模适中、

功能完善、科学运营的旅游集散网络。

健全交通配套设施旅游服务功能。加强旅游交通服务设施改造，增设旅游宣传中心、道路观景台、自驾车营地、公路旅游驿站等服务设施，完善生态慢行系统、旅游标识，打造宝鸡公路旅游风景线。

推动特色旅游线路创新发展。依托太白山、陇县等通用机场建设，发展秦岭、关山等板块的低空旅游，依托宝成线、宝中线整合革命老区、工业遗产等特色旅游资源，打造“公益慢火车”遗产廊道。

专栏8 “十四五”交旅融合重点任务

依托宝坪高速、太凤高速，打造“宝鸡秦岭山水观光画廊”风景道示范项目。

依托太白山、法门寺、关山草原等重要旅游集散地，发展“旅游+通用航空”新业态，打造具有宝鸡特色的“美丽空中走廊”样板航线，争取形成陕西通航发展示范区。

充分挖掘宝成铁路沿线旅游资源，突出陈仓故道沿线风光，着力打造宝成铁路“慢火车”遗产廊道。

第五章 推进高水平现代物流体系建设

第一节 统筹构建现代货运站场体系

推动综合货运枢纽（物流园）建设。结合产业发展、交通基础设施条件和物流需求，规划建设“两枢纽八园区”，充分发挥宝鸡货运物流资源承载国家物流枢纽功能以及公共货运服务功能。依托铁路货运站和机场，加快推进多式联运的综合货

运枢纽（物流园）建设。依托产业园区、商贸园区等重要产业集群及重要枢纽场站，建设一批集加工、包装、集散、仓储、运输等功能为一体的物流园区。

专栏9 “十四五”货运站场建设重点任务

续建项目：宝鸡生产服务型国家物流枢纽、宝鸡国家骨干冷链物流基地、西凤现代物流园；

新开工项目：陕西新贸现代物流园、麟游煤炭物流园、蔡家坡汽车产业物流园；

储备项目：宝鸡空港物流园、宝鸡市城西农副产品及冷链综合物流园、陇县交通物流园、绛帐公铁物流园等。

第二节 大力提升物流运行组织效率

全面构建多式联运体系。大力推进公铁联运发展，依托阳平铁路物流基地、宝鸡国家骨干冷链物流基地、蔡家坡站、任家湾站等货运枢纽，完善铁路专用线及公路集疏运体系，构建与铁路运能相匹配的公铁联运网络系统，通过陇海、宝中、陕甘川渝能源新通道等干线铁路通道发展大宗散货、特种货物的公铁联运。谋划推动空地联运发展，依托宝鸡机场建设，推进宝鸡空港物流功能区建设，加快完善空港对外集疏运体系建设，与陆港及高新区、蔡家坡经开区等产业聚集区形成快速交通联系。构建完善全市多式联运协调机制，以多式联运信息管理平台为核心抓手，以生产服务型国家物流枢纽为先行示范，加快推进多式联运设施装备标准化建设，提高仓储、中转设施建设水平，改造装卸搬运、调度指挥等配套设备。

着力推动甩挂运输发展。依托阳平铁路物流基地、宝鸡国家骨干冷链物流基地等大型公路、铁路货运枢纽搭建甩挂运输

服务平台，鼓励发展挂车租赁，引导标准型厢式半挂车的广泛使用，打造以共享运力为核心的公共挂车池。

积极推进网络货运试点建设。采用互联网、物联网、云计算与大数据等先进信息技术构建智慧运力服务平台，促进线上与线下融合，整合分散的中小专线、零担快运企业等物流资源和运力，实现线上资源合理配置、线下物流高效运行，发展“一单制”全程无缝运输服务。

积极推动高铁物流发展。依托徐兰等线路，大力开展高铁快运服务，支持高铁电商物流发展。积极采用高铁确认车、高铁捎带运输为主的组织模式，满足中小批量快运需求。利用国土空间规划编制契机，研究高铁物流设施空间布局，尽快推动高铁快运物流基地建设，探索客货混编、快递班列、高速快运专列运输等模式。

谋划推动航空物流发展。以促进关中平原机场群协同发展为目标，差异化发展航空货运。依托宝鸡机场，吸引大型快递物流企业设立区域性分拨中心、转运中心，加快航空物流配套设施建设，重点培育关中平原城市群西部地区的市场需求，积极谋划开通与北京、上海、深圳等全国主要空港枢纽间的货运航线，带动空港新城航空物流集群与临空产业集群发展。

第三节 统筹邮政快递与交通融合发展

加强交通与邮政快递设施网络的融合和对接。推动在机场空侧、公铁货运站场、物流园（中心）等枢纽节点预留、建设邮政

快递接驳、仓储、处理、安全检查等设施功能区，构建便捷高效、一体操作、一体运行的场内操作系统。重点依托宝鸡机场建设航空邮件快件处理中心，依托宝鸡南站及城际铁路站场建设邮件快件集散中心，实现快件集中安检，集中“上机”、“上车”。

第四节 完善城市绿色货运配送服务体系

优化配送车辆通行便利政策。落实新能源货车差异化通行管理政策，提供通行便利，扩大通行范围，对纯电动轻型货车少限行甚至不限行。完善停车设施，改善城市配送车辆停靠条件，协调市级相关部门，合理规划设置城市商业区、居住区、生产区和大型公共活动场地等区域的停车、装卸、充电桩设施。研究推广城市配送车辆分时、错时和分类停车模式，进一步提高现有道路资源和停车设施的利用率。科学设置城市配送车辆专用临时车位或临时停车港湾。

加快标准化新能源车辆更新改造。鼓励新能源车辆在干线运输、城市配送、场站作业等领域广泛使用，同时加大对物流配送企业车辆排放量的审核力度，淘汰高排放老旧车辆，引导企业对配送车辆进行升级改造，到2025年末，新增新能源车辆占新增城市配送车辆的55%以上；充分考虑物流配送车辆种类、用途、行驶要求等因素，针对不同区域、不同行业停车设施的实际情况，科学布局物流配送专用充电桩、充电站等设施，建立充电、加气等设施运营数据库，为新能源物流车辆的管理和配套设施的布局规划提供数据支撑，到2025年末，城市配送新

能源纯电动货车保有量与充电桩总量的比值达 3:1。

建立城市货运配送公共信息服务平台。推动综合运输服务信息在更大范围的互联共享，充分对接物流企业信息服务平台，整合场站、车辆、充电桩、停靠点、企业等多方信息，实现综合运输服务信息跨区域、跨部门、跨企业的互联互通。

第五节 统筹构建县镇村三级农村物流体系

建设县镇村三级农村物流节点体系。全面统筹农村物流网络与农业、商贸、邮政、交通运输等资源，建设集约节约、多业融合的县镇村三级农村物流节点体系。积极推动农村物流节点一点多能、多站合一。推动各县区利用现有的农业产业园区、电商产业园区、工业园区、物流园区、客运站等建设“设备现代化、分拣自动化、过程可视化”为一体的专业物流快递分拨中心。在条件成熟的县区配套建设 20 亩左右的邮政快递县级分拨中心。依托原有的乡镇客运站等设施，拓展“运邮”功能，升级为乡镇客运综合服务站，整合乡镇汽车客运站、养护站、邮政网点功能。

积极推动邮政快递与农村物流运力资源互用互补。充分利用城乡客运班线的基础网络和运力资源，推广农村客车代运邮件快件，支持发展“货运班线”以及共同配送、循环配送等模式。统筹邮政快递、电商快递、农资供销、农产品冷链等运力资源，构建综合性服务网，畅通“农产品进城”与“农资和生活消费品下乡”的物流服务体系。政企结合，依托邮政、供销与电商快递网的纵深发展，促进基础服务向村组延伸，打通物流“最后一公里”。

第六章 推进智慧绿色平安交通发展

第一节 加强智慧交通体系建设

推进交通基础设施智慧化改造升级。一是面向公路和城市道路，依托物联网、大数据、人工智能、5G 等技术，按需布设各类监测和检测设施设备，实现高速公路主要道路全覆盖、重点国省道关键路段全覆盖。二是面向综合客运枢纽，全面推进客运售票、检票、安检、登乘等服务设施设备智能化改造升级，提升综合客运枢纽换乘效率。三是面向营运车辆，升级改造车载智能终端，推动定位设施北斗和 GPS 双模运行向全北斗定位模式转换，实现车辆行为、驾驶员行为自动识别报送。

推进新型交通信息基础设施建设。完善交通行业专网，依托电子政务网、互联网、物联网，构建交通网络传输体系，提速升级骨干线路带宽。完善网络安全体制机制，切实加强关键信息基础设施保护、个人信息保护、重要数据资源管理。在重要产业园区、物流基地内部道路布局基于 5G 车联网，打造全息网联模块化智能移动配送服务，建设智慧物流试点示范。

推进综合交通大数据中心建设。构建涵盖铁路交通、公路交通、道路运输、城市交通、民用航空、邮政管理、综合管理和其他行业管理八大板块主题数据库，开展市域数据资源治理。建立数据共享与交换机制，形成横纵相连的数据体系，纵向对接省交通运输厅交通云，横向联动全市政务资源共享平台。开

放公众服务类数据资源，以政府为主导激发社会企业、高校及科研单位潜在活力，提升综合交通大数据应用效能。

推进精准化现代交通管理平台建设。依托交通运输局监控中心，升级协同联动指挥物理运行环境，配套建设综合交通运行协调与应急指挥中心（TOCC）信息化系统，打造运行监测、辅助决策、智慧调度、行业监管、融合服务五大板块，面向国省干线公路、农村公路、客运、货运、城市配送、公交、出租、驾培、汽修、工程建设、执法、物流、枢纽等相关业务，以数据为核心、模型算法为手段，构建一图监测、科学决策、协同联动、全程服务的交通治理体系。

专栏 10 智慧交通建设重点任务

新开工项目：

S219 线宝鸡渭滨区益门堡至秦岭梁顶段实施全路段智慧化改造；
公交车、出租车、两客一危、网约车升级完善智慧化车载终端设备；
依托关天云建设综合交通大数据中心；
建设宝鸡市综合交通运行协调与应急指挥中心（TOCC）信息化系统，升级交通运输局监控中心物理运行环境，完善交通行业专网。

储备项目：

S219 线秦岭山顶至凤县县城段、G316 线宝鸡凤县与汉中留坝交界至凤县县城段、G244 线宝鸡太白与汉中留坝交界至潘家湾段和凤翔纸坊路口至麟游天堂段、G342 线太白县城至麟游县城段实施智慧化改造；
宝鸡空港配套建设智慧综合枢纽，宝鸡城南综合客运枢纽升级完善智慧交通设施；
宝鸡生产服务型国家物流枢纽布局车联网服务，打造智慧物流自动驾驶示范区。

第二节 注重生态保护发展绿色交通

推进交通运输结构持续优化。积极推动市区中运量集约公

交系统建设，倡导绿色低碳出行，强化节能减排和低碳发展。积极推动绿色货运发展，减少公路长途货运，依托阳平铁路物流基地等重点工程，持续推进大宗货物运输“公转铁”。

推广应用清洁能源和新能源运输装备。加速淘汰技术落后和高能耗低效的运输装备，鼓励发展节能环保型装备，开展节能环保型交通运输装备应用推广。积极推广清洁能源、新能源载运工具，加快城市出租车、公交车等道路客运领域新能源车辆的应用。加速淘汰高排放货运车辆，鼓励采用清洁能源、新能源车辆开展货运、物流（快递）配送业务。

强化生态保护和资源集约利用。以资源集约化、精细化开发为主旨，加强重要交通走廊资源综合利用和交通枢纽用地立体开发，对核心保护区和重点保护区实行“零干扰”保护。遵循“减量化、再利用、资源化”原则，尽量减少土地占用，推行交通运输资源循环利用发展模式。

专栏 11 注重生态保护发展绿色交通重点任务

运输装备：加快充电基础设施建设，高速公路服务区充电设施覆盖率达到 90%；推进绿色车辆规模化应用，新能源城市公交车辆占比达到 80%。

资源集约利用：推进高速公路、普通国省干线公路改扩建和维修养护路面材料回收和循环利用，国省道废旧路面材料回收率达到 100%，高速公路、普通国省道循环利用率分别达到 100%、85%以上。

公路绿化：开展绿色公路建设，提升公路养护运营环保节能水平，加强公路绿化，提升机械化养护水平，加强应用节能环保技术。研究制定农村公路绿化管理办法，规范道路绿化建设、生态建设，合理有效保障农村公路路产路权。

第三节 增强安全保障应急救援能力

持续提升交通安全发展水平。持续加大基础设施安全防护

投入，提升防护能力，加强安全生命防护工程建设和农村公路灾害防治、危桥改造。牢固树立底线思维和红线意识，不断完善安全监管体系，加强行业安全动态监管，到2025年，道路安防设施覆盖率达到100%，基本消除危桥、危涵，实现较大以上等级道路运输行车事故死亡下降率达到20%。

强化安全预警与应急保障。完善突发事件预警、监测、协调和处置机制，强化突发事件应急的交通运输保障。加强“两客一危”和大型货车运输安全动态监管，加强应急、消防和交通等多部门协同处置能力，实现运输全过程监管与协同联动。建立秦岭隧道安全防控体系，构建空天地一体化交通应急系统，提升交通运输系统弹性韧性和应急保障水平。建立山区公路高边坡监测预警系统，选择地质灾害多发区域的重点路段，对存在安全风险的高边坡进行重点监测，预测分析安全稳定状况。

全面增强交通应急处理能力。提高应急运输装备物资和仓储设施现代化、专业化和智能化水平，构建辐射关中西部地区的陆空多层级的综合运输应急装备物资和运力储备体系。全面加强应对突发事件的应急演练，围绕重大灾害抢险抢通、隧道突发事件、汛期突发事件、交通综合保障等主题开展应急演练，并制定应急演练评估制度，不断提升应急队伍的能力水平。深化应急协作机制，加强跨层级、跨部门、跨区域应急的联动效率。

专栏 12 增强安全保障应急救援能力重点任务

交通应急救援体系：建立“地面+空中”全天候、快速响应的立体化应急救援体系，实现重要路段（S219、G310、G244等）、重点目标（特大桥梁、特大隧道）监控全覆盖，为自然灾害交通救援和指挥调度等提供支持。

特长隧道安防、应急管控系统：依托秦岭天台山特长隧道等重点工程，打造秦岭山区隧道安全防控与应急救援示范工程，建设隧道主动防控和应急智能管控系统，提升隧道设施本质安全。

第七章 推进交通治理能力现代化

第一节 深化机制体制改革

深化市级层面“大交通”管理体制、工作机制和职能配置改革，建立健全适应综合交通一体化发展的体制机制，不断增强交通运输高质量发展后劲。加强综合交通运输立法研究，不断完善市域综合交通法规体系。制定并落实交通运输领域市与县区财政事权和支出责任划分改革方案，全面梳理并修订完善配套制度。深化公路养护管理体制改革，持续优化普通国省道、农村公路的管养模式，落实新增国省道建设和养护管理政策。全面推进农村公路“路长制”实施，加快建立财政投入职责明确、市县镇村分级管理、社会力量积极参与的农村公路管理养护长效机制。持续推进交通政企分开、政事分开、事企分开等改革，深入开展行政执法“四基四化”建设，整合交通运输行业执法资源，提高行政执法效能。

第二节 创新投融资体制机制

持续深化交通投融资改革，在合理划分事权和支出责任的

基础上，不断完善政府主导、分级负责、多元筹资机制。落实预算绩效管理，发挥财政资金使用效益，加强防范和化解债务风险。推动市属交通运输企业转型升级，推进经营性交通资产资源整合重组，做实做大做强市交通发展集团，实现规模化、集团化经营，发挥好交通基础设施投资建设主力军作用。开辟交通运输领域多元化投融资渠道，充分利用一般债券、专项债券，鼓励和支持采用政府和社会资本合作（PPP）、股权合作等新兴投融资模式，探索交通基础设施不动产投资信托基金（REITs），有序盘活存量资产，拓宽融资渠道。

第三节 持续优化营商环境

深入推进简政放权，持续优化营商环境，积极构建高效规范、公平竞争的现代综合交通市场体系。创新行政管理和服务方式，深入开展“互联网+政务服务”，全面推行“不见面”办事，实现“一网通办”，打造市场化、法制化交通运输营商环境。全面深化推进交通运输领域“双随机、一公开”监管工作，利用互联网、大数据、人工智能等手段依法加强监管，建立透明、规范、高效、协同的纵横联动、协同监管机制。健全公共决策机制，实行依法决策、民主决策，拓宽公众参与交通治理渠道。推动政府信息公开，建立健全公共监督机制。

第四节 加强行业队伍建设

健全完善交通运输人才培养机制，依托重大工程、重大建设项目，形成综合性交通人才培养体系，不断扩大交通运输人

才资源总量、提高人才质量、优化人才结构。优化教育培训、轮岗挂职等机制，不断提高交通运输干部队伍政治素质，增强专业能力和综合本领，持续提升交通运输人才队伍素质。完善干部培养选拔任用体系，完善严管和厚爱结合、激励和约束并重的干部考核评价和容错纠错机制，努力打造一支忠诚干净担当的交通运输干部队伍。加强校地合作、企地合作，积极引进外智，为宝鸡交通运输高质量发展提供智力支撑。加强交通运输技能人才队伍建设，以职业院校为基础、行业企业为主体，健全校企合作、产教融合的现代交通运输职业教育体系。

第八章 用地规模和资金需求

认真贯彻落实中共中央、国务院《关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》精神，实施“多规合一”，推进综合交通运输发展规划与国土空间规划紧密衔接。“十四五”期间，重点完成在建及近期规划建设项目，同时对“十五五”期间拟建项目进行前期研究工作，将交通基础设施规划建设项目有序纳入市级国土空间总体规划，做好用地预留和规划协调，确保项目顺利实施。

宝鸡市“十四五”综合交通运输发展规划重大建设项目包括机场、铁路、公路、运输站场等几个方面：

规划 1 个民用运输机场和 1 个通用机场，铁路专用线建设

里程 84 公里，高速公路建设里程 316 公里，普通国省干线公路规划提级改造及新建 546 公里，农村公路建设里程 2543 公里，客货运站场项目包括 9 个客运站场、4 个货运站场。

“十四五”期间，规划项目用地规模约为 5223 公顷，其中，机场建设用地规模约 175 公顷；铁路建设用地规模约 237 公顷；高速公路用地规模约 2022 公顷，国省干线公路用地规模约 2266 公顷；客货运站场用地规模约 523 公顷。

按静态投资匡算，宝鸡市“十四五”期间交通项目所需建设资金约 685.54 亿元。其中，机场 22.15 亿元、铁路 46 亿元、公路 431.78 亿元（其中，高速公路 291.1 亿元，普通国道 88.11 亿元，普通省道 24.95 亿元，农村公路 30.42 亿元）、客货运站场 94.56 亿元、城市快速路 71 亿元、快速公交（BRT）项目 15 亿元、智慧交通 2.25 亿元。

第九章 保障措施

第一节 加强组织领导

紧抓交通强国建设战略机遇，积极向上争取，更好地统筹各方资源，加快推进全市现代化综合交通运输体系建设。深化综合交通管理体制机制改革，研究成立市交通运输委员会，统筹区域经济社会、国土空间、城市建设发展，推动公路、铁路、民航等多种运输方式协调发展，全面系统地做好

全市交通运输发展战略谋划、中长期规划制定，扎实推进重大工程项目建设。

第二节 加强规划衔接

加强与全市国民经济与社会发展规划、国土空间规划以及相关行业规划衔接，做好与全省“十四五”综合交通运输发展规划的衔接，争取更多项目进入中省盘子。各县区要紧密结合发展实际，细化落实本规划确定的主要目标和重点任务，健全本级综合交通运输发展规划与本规划的衔接机制，将有关规划项目纳入县区国土空间规划和相关专项规划。

第三节 加强要素保障

加大财政资金对交通运输建设、设施养护的支持力度，积极争取中省专项补助资金与财政转移支付用于重大交通基础设施、物流枢纽设施建设，充分引导社会资本参与交通运输发展，着力完善中省投资、地方筹资、社会融资相结合的投融资模式，形成建养并重、可持续资金投入机制。强化重点项目用地、用林、用能等资源要素保障，做好资源要素预留和及时供给。完善跨部门、跨县区重大项目协同推进机制，对列入“十四五”规划的重大项目开辟“绿色通道”，推行各责任单位限时办结制度，及时审查、审批和转报，提高审批效率，为重大项目开工建设创造有利条件。

第四节 加强实施管理

建立以规划引导项目、以项目带动投资、以投资促进增长

的发展机制。完善规划实施监督评估机制，加强规划实施跟踪，做好规划实施事中事后监管和动态检测分析，适时开展中期评估和建设项目后评估。健全重大项目库“531”动态调整机制，对进展缓慢项目及时清理出库，对前期工作充分、带动作用强、要素保障到位的新谋划优质项目及时入库。加强项目实施全过程管理，积极打造品质工程，不断提升项目建设和管理水平。保持质量监管高压态势，健全质量监控体系，实行质量“黑名单”制度以及质量终身责任制。