昌江黎族自治县

“十四五”综合交通运输规划

（征求意见稿）

**昌江黎族自治县交通运输局**

**2024年4月**

**目 录**

前 言 1

一、总则 2

（一）规划目的 2

（二）规划依据 2

（三）规划范围 3

（四）规划期限 3

二、发展环境 3

（一）“十三五”发展回顾 3

（二）发展形势要求 10

（三）发展需求特征 12

三、总体要求 13

（一）指导思想 13

（二）基本原则 13

（三）发展思路 15

（四）发展目标 16

四、重点任务 17

（一）加强城乡重点交通设施建设 18

（二）优化推进城乡公交一体化建设 19

（三）加快推进场站港口建设 21

（四）高质量打造美丽的旅游公路网 21

（五）持续推进“全岛同城化”交通运输建设 22

（六）积极发展现代交通物流 23

（七）加快发展智慧交通运输 24

（八）提升交通运输绿色发展水平 26

（九）提高安全发展应急能力 27

（十）打造交通运输服务一流营商环境 29

五、保障措施 30

（一）强化党的全面领导 31

（二）加强部门联动形成发展合力 31

（三）积极提前研究谋划 32

（四）做好各相关规划的衔接 32

（五）加强监督考核评估 32

附录：1.昌江县“十四五”普通公路安全提升工程项目表 34

2.昌江县“十四五”普通公路四五类危桥建设改造计划表 35

前 言

“十四五”时期，是我省高质量高标准建设中国特色自由贸易港，落实阶段性重点任务形成早期收获的关键五年，是昌江黎族自治县（以下简称“昌江县”）积极融入海南自贸港建设，加快形成“五地两县”发展格局，初步建成产业兴盛、生态宜居、人民幸福、社会和谐的新时代“山海黎乡大花园”的关键五年。为构建全新交通形态，加快建成内通外畅、功能完备、服务优质、智慧低碳、安全高效的现代综合交通运输体系，根据《昌江黎族自治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》《海南省“十四五”综合交通运输规划》，编制本规划。

本规划主要阐述“十四五”昌江县综合交通运输体系发展的总体目标、重点任务、重点项目和保障措施，是引导和推进综合交通运输体系发展的纲领性文件，是制定交通发展相关政策、规划，安排重点项目建设与投资的基本依据，也是昌江国民经济和社会发展第十四个五年规划在交通运输领域的细化和落实。

一、总则

**（一）规划目的**

建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央作出的重大决策部署，是新时代交通运输的新使命。“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，今后五年也将是交通运输由“基本适应”向“提质增效”的转换期，是基础设施网络完善、运输服务水平提高和转型发展的关键期，是开启全面建设交通强国新征程的起步期。在深入研究和准确把握交通运输现实基础、发展新形势、新理念和新举措的基础上，明确提出总体发展目标和重点发展任务，以及保障措施，形成昌江综合交通运输“十四五”发展规划，对加快推进昌江县交通运输平稳快速发展和促进昌江国民经济社会发展具有重要意义。

**（二）规划依据**

《交通强国建设纲要》

《国家综合立体交通网规划纲要》

《中共中央 国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》

《海南自由贸易港建设总体方案》

《海南现代综合交通运输体系规划》

《海南省“十四五”综合交通运输规划》

《昌江黎族自治县城乡总体规划（2010-2030）》

《中共昌江黎族自治县委关于制定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的建议》

《昌江黎族自治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》等。

**（三）规划范围**

本规划实施范围为昌江县行政区域，包含石碌镇、十月田镇、叉河镇、乌烈镇、昌化镇、海尾镇、七叉镇、王下乡共8个乡镇以及农垦红林农场（2014年由农垦红林、红田两农场合并而立）。

**（四）规划期限**

规划期限为2021-2025年。

二、发展环境

**（一）“十三五”发展回顾**

“十三五”时期，昌江县综合交通运输基础设施网络更加完善、交通运输服务能力明显增强，为加快形成“五地两县”发展格局、建设新时代“山海黎乡大花园”提供了有效的交通运输保障，总体上适应了昌江经济社会发展需要，为“十四五”昌江综合交通运输发展打下了坚实的基础。

**1.交通运输基础设施得以夯实**

**助推产业发展与民生改善成效明显。**投入资金5.1835亿元，建设完成资源路、旅游路和产业路32.58公里，推进旅游路、资源路、产业路和农村公路网络拓宽提档升级。农村公路触角延伸至农村旅游景区和“田间地头”，有效解决了海尾湿地公园、昌化竣灵王庙、七叉木棉红、王下皇帝洞等农村旅游景区公路的“中梗阻”问题。投入资金1.1055亿元，加强快农村公路生命防护工程和危桥改造，基本消除乡道以上农村公路安全隐患，摆脱了海尾长山、大安、叉河老宏、王下大炎、洪水、钱铁等6个村委会长期以来每逢台风整村必被困的处境。

**农村公路六大工程**[[1]](#footnote-0)**稳步推进。**五年来，昌江农村公路六大工程涉及建设项目149个，计划里程443.13公里（含桥梁16座/1057延米），累计完成投资8.9583亿元，占预算总投资88%。到2020年，累计完成项目142个，占计划95%。累计完成里程417.037公里（含桥梁12座/661延米），占计划里程94%。

**工作成效显著赢得表彰。**“十三五”期间，昌江县财政投入农村公路建设资金约7.26亿元，农村公路总里程达1030.6公里，自然村通硬化公路率100%，是海南省率先实现村村通硬化公路和建制村通班车率达100%的市县。2016-2020年，先后荣获全省农村公路养护管理一等奖、海南省“四好农村路”[[2]](#footnote-1)检查考核一等奖，获评为全省运输服务工作先进市县、海南省首批“四好农村路”示范县和全国“四好农村路”示范县，并被交通部、财政部列为深化农村公路管理体制改革试点县。

**2.运输服务水平日益提升**

**运输服务设施日趋完善。**到2020年，昌江县有城区固定公交站场1处，充电桩16台，公交站点总数达76个；己开通城区公交线路5条，线路总长46公里，营运公交车辆总数达56台，县城区公交新能源率达到100%；开通农村公交8条，线路总长305公里，营运车辆总数达44台；建成乡镇客运站2个，候车亭28个；设置县级物流公司8个，乡（镇）、行政村便民物流服务站点195个，基本构建起县、乡（镇）、村三级物流网络体系，便民惠民服务能力显著提升。

**农村客运可持续发展得到保障。**县财政每年投入资金9万元，对石碌至王下，钱铁至大炎、洪水村的2辆客运进行营运亏损补助，推动实现行政村通班车率达100%；投入138.2万元，对石碌至高铁棋子湾站、高铁棋子湾站至乌烈、高铁棋子湾站至海尾、高铁棋子湾站至棋子湾的客运车辆进行营运亏损补助，推动实现农村客运公交化，有力确保农村客运“开的通、留得住、有效益、可持续”；投入320万元用于作为老年人、退役军人等特殊人群免费乘坐公交车的补贴，减轻群众负担。

**3.交通综合管理和治理能力显著提高**

**交通管养力度不断加大。**“十三五”期间，累计投入农村公路管理养护资金3152.1万元，有效解决了养护人员工资和日常养护资金，确保了全县农村公路管理养护工作及时有序开展，公路常养率达100%、优良中等路率79.5%、次差路率20.5%；充分利用养护资金完成了县道十南线和七叉至宝山村美丽农村路示范建设；开展区域内公路美化建设，共完成15条近50公里的“美丽乡村路”建设。

**农村公路管理养护长效机制进一步建立健全。**农村公路管理养护体制改革持续深化，在全省率先实施“路长制”，对标《海南省农村公路路长制的指导意见》，制定印发了《昌江黎族自治县农村公路路长制实施方案》，建立以县长为总路长的路长体系；乡镇管理机构标准化建设进一步优化，推行管理人员专职化，全县8个乡镇的管理机构配置了以副科级以上干部为分管领导，事业编制人员为管理站站长的管理人员结构，部分乡镇从“河长制”抽调人员实行农村公路专职管理；聘请沿线村民负责农村公路日常养护，建立“路长+两员”的管理模队伍等，基本构建起县、乡（镇）、村三级网格化齐抓共管的责任机制。同时，坚持以人民为中心，将爱路护路的农村公路管理纳入乡规民约、村规民约，完善农民群众人人参与的保障措施，引导和激励农民群众参与“四好农村路”建设管理，推行“养护+扶贫”工作举措，设立农村公路养护、垃圾收运保洁公益岗位632个，安置农民就业632人，其中建档立卡贫困户335人，让农民在“四好农村路”建设中直接受益，切实增强农民的获得感和幸福感。

**路域整治力度得到加强。**一是以“路长制”为抓手，加强部门联动开展路产路权保护和路域整治，严厉打击占道经营、乱堆乱放、倾倒垃圾等行为。把农村公路保洁和垃圾收运工作经费纳入县财政预算，将路域环境整治和农村环境治理相结合，促进乡镇有效整合公路养护和环境卫生力量，形成“生活垃圾养护捡、建筑垃圾环卫收”的常态模式。二是以“依法行政”为落脚点，为公路养护保驾护航，加强执法队伍管理，提升执法人员依法执法能力；强化路政巡查，靠前执法，关口前移，及时发现涉路违法行为及时制止；多部门联动，依法开展路面、驻点和源头相结合治超行动，开展源头科技治超，在重点源头企业安装视频监控设备，做到精准治超，严格管控，有力遏制超限超载行为出厂（站），让违法行为消除在萌芽之中。

“十三五”期全县综合交通运输发展取得了显著成效，但是离海南自贸港建设和全县经济社会实现高质量发展的总体要求仍有差距，存在着诸多急需解决的问题。

**一是基础设施的建设与管养仍需加强。**目前，昌江还存在国省道干线公路少、农村公路技术等级低、通行条件差、安全防护及桥涵配套设施建设不足等问题，随着机动车保有量的进一步增加，交通有效供给不足的问题将进一步显现。受地理条件制约，路网整体呈现西北密、东南疏的特点，路网布局地区差异较大，东南部地区到昌江主城区时间距离过长，对乡镇旅游节点、农村特色产业园区的覆盖度有待进一步提升，路网布局结构有待完善。海榆西线、十昌线多年未投资改造，加上昌江是工业县，大型运输车辆较多，公路损害较为严重，“路长制”推进力度不够，管理养护存在明显短板，以及“四好农村路”发展长效机制有待完善等。

**二是客运服务水平和质量有待加强。**旅游客运方面，昌江旅游资源丰富，交旅融合发展潜力大。但是，尚有部分景区未开通班线，景区“最后一公里”通达性较差，一定程度上制约了昌江旅游业发展；城市交通方面，公交场站数量不足，公交线路不多，公交线网有待优化，候车环境有待提升。城区出租车数量多年未变，出租车停靠点设置过少，难以满足群众出行需求，造成城区异地运营现象突出；农村客运方面，发展水平偏低，客运车辆舒适性不高、班线发车频率低、农村客运公司化改造未实现。

**三是交通运输全面改革有待深化。**现有交通体制机制问题日益显现，主要体现在交通管理责权不够统一、各种运输方式以及不同区域之间的协调机制未能理顺、农村公路养护地方配套资金难以到位，各种行政性、政策性制度障碍依然存在，现行管理体制和运营机制对交通的束缚不断加深等。

**四是****财政资金、技术人员和装备投入有待加强。**一方面，近年来，昌江除去中央、省财政及地方配套补助资金外，项目建设还存在较大的资金缺口，使得规划的项目难以推进，“五化”公路建设资金不足，建设标准不高，整体效果并不理想，这是当前昌江交通基础设施建设面临的一大困难。另一方面，严重缺乏管理技术人员。县道班现有的人员人数只够维持线路的畅通和一般养护，对于公路养护标准化试验路段的路面养护、路基养护、绿化养护等项目，尤其是老旧路面、且病害较多的路段，技术人员的配备严重不足。同时，路政执法人员也不足，难以应对新形势的执法工作。再一方面，公务车辆和养护装备缺乏，养护机械老化、性能差，且大型机械数量少，无法满足日常养护生产需求和应对突发事件，影响工作效率与养护质量。

**五是交通运输信息化建设有待加强。**在数据信息化方面，交通数据采集体系存在不足，数据采集技术落后，难以有效获取反映交通运输发展面貌的全部数据；全县交通信息化建设仍处于起步阶段，缺乏顶层设计、基础数据匮乏。缺乏对部门间、区域间信息资源的整合利用，没有打通数据信息流通的各个环节、各部门间信息资源存在屏障，与交通相关的信息未能实现全面共享和利用，从而无法更好地提升交通服务水平与改善整体交通运输环境。在行业管理方面，综合交通运行协调和应急指挥平台，以及出租车、公共交通、货运车辆的信息化监管发展程度不高，非现场执法设备短缺，部分站点执法设备老旧、损坏情况严重。在运输服务方面，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、公交一卡通发展相对滞后，信息技术用于提升运输服务品质的动力不足。

**（二）发展形势要求**

**新时代经济社会发展需求对昌江综合交通运输发展提出新的更高要求。**“十四五”期间，昌江县将积极融入海南自由贸易港建设，推进形成“五地两县”发展格局，建成新时代“山海黎乡大花园”，实现经济社会高质量发展，对“十四五”时期海南综合交通运输发展提出新的更高要求，要求交通运输提供更强基础保障。

**“全岛同城化”发展需求对昌江综合交通运输发展提出新的更高要求。**随着全岛同城化的加快推进，岛内城际出行需求将快速增长，尤其是“儋州-洋浦-临高-昌江-东方”临港产业布局不断发展，北部湾经济合作组织成员合作更加紧密，全面推进融入北部湾城市群，以及昌江与周边市县的基础设施互联互通等，要求进一步发挥交通运输在国民经济经济发展中的先导性、基础性、战略性作用，共同推进公路、铁路、海运等交通运输建设，实现城际交通快速化、通勤交通便捷化和城乡交通一体化，引领推动产业布局、城镇空间、公共服务等一体化发展。

**落实交通强国战略需求对昌江综合交通运输发展提出新的更高要求。**深入贯彻落实交通强国战略，要求昌江交通运输必须抓住海南自由贸易港建设重大历史机遇，深入推进交通运输领域体制机制改革创新，加强制度集成创新，优化营商环境，激发市场活力，全面提升行业治理能力现代化水平，在交通强国建设中解放思想、敢闯敢试、大胆创新，争创海南自贸港建设的生动范例，打造昌江样板、输出昌江智慧，谱写美丽昌江新篇章，推动昌江交通运输高质量发展。

**落实新发展理念需求对昌江综合交通运输发展提出新的更高要求。**推动形成绿色生产生活方式将“十四五”时期一项重大发展任务和实现高质量发展的内在需要，要求交通运输结构向绿色低碳转型，向智慧绿色化转变，发展智慧交通、绿色交建和美丽公路。要求主动迎接新一轮科技革命和产业变革，抢抓“智慧海南”“智慧昌江”建设发展机遇，推进交通运输数字转型、智能升级，培育交通发展新动能；提升交通运输绿色发展，将绿色发展理念融入到交通运输发展各方面和全过程，做好治污、添绿、留白等工作，形成绿色生产生活方式。

**（三）发展需求特征**

“十四五”时期，昌江内外部发展环境将发生深刻变化，也带动昌江交通运输需求新的转变：一是处于由追求速度规模向更加注重质量效益转变。随着经济向高质量发展阶段迈进，供给侧和需求侧结构性改革不断深化，人民群众对客货运输服务的品质要求也将不断提高，将从“走得了”向“走得安全”“走得便捷”“走得舒适”转变。因此，在着力补齐交通基础设施网络发展短板的同时，要更加注重服务品质和效率的提高，全面提升供给能力，满足人民群众高品质、多样化的运输需求。二是由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变。《交通强国建设纲要》提出要建设现代化高质量综合立体网络，要求充分发挥各运输方式组合效率，全面提升综合运输的整体优势。因此，要着力强化各种交通方式的统筹协调，加大通道内不同方式的协调力度，提升综合运输衔接转换水平，推进各种交通方式综合化、一体化融合发展，充分发挥各交通方式的技术经济优势和综合交通运输体系的组合效率。三是由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。原先的资金、劳动力、资源等传统要素投入的驱动力正逐步减弱。“十四五”期间更加强调把改革创新作为重要驱动力，更多依靠科技创新、制度创新和政策创新，加快推动综合交通运输治理体系和治理能力现代化。

三、总体要求

**（一）指导思想**

坚持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、五中全会精神，深入贯彻习近平总书记对海南发展的重要指示批示精神，落实《海南自由贸易港建设总体方案》和《昌江黎族自治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》要求，牢牢把握交通运输的服务性质和支撑引领功能，坚持稳中求进工作总基调，落实新发展理念，以交通强国战略为统领，以服务人民为中心，以优化提升为重点，以改革创新为动力，以深化供给侧结构性改革为主线，紧紧围绕推进“运输来往自由便利”，按照“强枢纽、建通道、提质量、破瓶颈、优功能”的总体要求，积极构建全新交通形态，加快建成内通外畅、功能完备、服务优质、智慧低碳、安全高效的现代综合交通运输体系，更好服务“五地两县”发展格局和新时代“山海黎乡大花园”，为昌江实现经济社会高质量发展提供有力支撑。

**（二）基本原则**

**服务大局，强化支撑。**紧紧围绕更好服务海南自由贸易、“一带一路”、西部陆海新通道、交通强国等国家战略实施，以及全省全县经济社会发展大局，以提高人民获得感、幸福感、安全感为出发点和落脚点，强化交通运输枢纽作用，为“五地两县”发展格局和新时代“山海黎乡大花园”提供有力支撑服务。

**优化升级，提质增效。**牢牢把握交通运输的服务属性，围绕培育海南特色的新消费新需求，加强与新技术新业态深度融合，全面提升运输组织水平，以供给侧结构性改革为主线，以补短板、优结构、升品质、提效率为重点，从高投入、高速度向高质量、高效益转变，着力提高综合交通运输网络效率，降低物流成本，推动交通运输服务从“有没有”向“好不好”转变，提供品质更优、效率更高、安全可靠的运输服务。

**改革创新，协同高效。**充分发挥市场在运输竞争性领域资源配置中的决定性作用，更好发挥政府在规划引导、公共服务、制度供给等方面的作用，深化综合交通运输管理体制机制以及重点领域和关键环节改革创新，打造一流交通运输营商环境。统筹区域交通与城乡交通、建设与管养间的协调发展，推进交通运输基本公共服务均等化，促进交通运输全面发展。

**智慧绿色，安全发展。**紧抓“智慧海南”“智慧昌江”建设发展契机，大力应用5G网络、物联网、云计算、区块链、大数据、人工智能、电子信息等现代信息技术，以智能化带动昌江综合交通运输现代化发展；牢固树立生态优先理念，将绿色发展理念融入交通运输发展各方面和全过程，严守生态保护红色底线，落实“碳达峰”“碳中和”要求，倡导绿色生产生活方式；统筹发展与安全，加强交通运输安全应急保障能力建设。

**（三）发展思路**

针对新形势和新环境，“十四五”时期昌江交通运输发展要立足阶段性特征，遵循发展规律，重点体现以下四点：

**一是补短板。**坚持问题导向，针对交通运输发展中存在的突出短板和薄弱环节，继续强化基础设施网络供给，着力补齐发展短板，发挥基础设施网络的整体效能和网络效益。

**二是提品质。**落实高质量发展要求，构建优质高效的客运体系和高效专业的物流服务体系，强化科技、智慧对交通运输的引领支撑作用，全面提升客货运输服务效率和品质，推动交通运输服务从“有没有”向“好不好”转变，增强人民群众的幸福感、获得感。

**三是促融合。**加强多种运输方式紧密衔接的综合客货运枢纽建设，提升综合客货运一体化水平，完善枢纽集疏运体系，大力发展旅客联程运输和货物多式联运，推动各种运输方式一体化融合发展。

**四是定指标。**要深入研究“十四五”时期交通运输高质量发展的主要特征，确定交通运输高质量发展的关键目标，确定若干关键指标，作为衡量高质量发展水平的重要导向，指标要易感知、能检查、易评估。

**（四）发展目标**

到2025年，力争全县交通基础设施建设投资五年累计突破20亿元，县内综合交通网络更加完善，对外综合运输通道更加通达顺畅，智慧交通、绿色交建和美丽公路显著发展，综合运输服务一体高效、发展动能强劲有力，初步建成内通外畅、功能完备、服务优质、智慧低碳、安全高效的现代综合交通运输体系，为实现昌江高质量发展的支撑和保障作用发挥更加有力。

**——路网建设迈出新步伐。**加强城乡、园区交通基础设施建设，推进县域骨干路网、城乡公交一体化、农村道路“村村通”升级改造、旅游公路建设、交通形象提升、桥梁和港口改造等系列工程，提高路网服务功能，进一步扩大路网容量，提高路网的网络化程度，提升集散公路的通达性和分担率；提高路网技术等级，完善布局形态，形成与国省公路网络配套、与地方主干线公路和农村公路网络衔接的普通干线公路网络，实现基础设施网络更高质量发展。

**——交通运输体制机制改革实现有效突破。**交通运输重点领域和关键环节改革创新深入推进，交通投融资体制改革取得积极进展；综合交通运输管理体制机制更加完善，交通运输营商环境明显优化；信用体系加快建设，交通运输综合治理能力和水平显著提升。

**——智慧绿色安全发展不断深入。**现代化信息技术充分利用，初步建成全领域覆盖、全方位感知、全过程服务、全周期管理的智慧交通运输体系，“交通运输+”新业态新模式不断涌现，县域交通运输数据信息互联互通进一步实现；交通运输领域绿色生产方式和生活方式基本形成，交通运输对外部资源环境更加友好，公共交通领域新增和更换车辆使用清洁能源比例达100%；公路管养水平持续提高，现代化交通治理体系和治理能力不断健全和提高，交通运行更加安全，应急保障水平明显提升。

**——支撑地方经济社会发展达到新水平。**服务支撑新型城镇化和乡村振兴战略，全面巩固脱贫攻坚成果，调整布局，持续优化运输服务功能品质，加快构建现代物流体系，主要发展指标达到琼西部领先水平，部分指标跻身全省前列，有力支撑全县经济社会发展，人民群众对交通运输的获得感、幸福感、安全感明显提高，交通运输整体规模效应作用发挥显著。

四、重点任务

“十四五”时期，将重点围绕“补短板、促融合、提质效、保安畅、强服务、优治理”推进全县的综合交通运输工作。

**（一）加强城乡重点交通设施建设**

**优化干线网络结构。**加强乡镇之间、乡镇与周边主要园区、景区之间的交通联系，提升干线公路的整体服务水平。加快实施县域骨干路网工程，加快推进一批路网重大工程项目建设，加快推进S311十昌线K2+200～K22+770段、S291白新线K60+470～K67+000段、S291白新线K66+469～K72+469段、S291白新线K49+000～K54+000段的生命防护提升工程建设。实施桥梁建设改造工程，加快推进杨柳桥、石碌镇牙营大桥、太坡互通等改建工程；开展全县四、五类桥梁普查。强化储运设施建设。“十四五”期间，计划完成四、五类危桥改造及新建桥梁24座703.24延米，其中改造1座250米漫水桥，力争2025年前完成全部四、五类桥梁改造；计划安全提升县道公路2条7.052公里、乡道公路12条46.305公里、村道公路9条35.484公里。

**加快农村公路改造升级。**加强农村运输基础设施建设，提升县乡道等相关农村公路通行能力和安全防护水平。改善农村公路与国省道主干线的连接，新建、改建一批县乡村道路和重要联系通道，稳步扩大农村公路网络覆盖程度。继续深化“四好农村路”建设，巩固“四好农村路”建设成果。加快农村公路危桥改造和安全生命防护工程等路网结构项目工程建设。实施农村道路“村村通”升级改造工程，全面改善农村骨干路，优化路网结构，积极推动农村公路的联网联通。推进等级客运站、简易站、招呼站（候车亭）与新改建农村公路项目同步设计、同步建设、同步交付使用。

**加强道路交通运输设施的管养。**加快建立健全公路管养机制，全面推进国省道、县道、农村公路等基础设施建养并重发展。进一步转变公路养护管理发展方式，推进养护老旧机械更新换代，增强机械化养护能力。强化养护资金保障，确保用于农村公路日常养护的总额不得低于以下标准，即县道每年每公里10000元，乡道每年每公里5000元，村道每年每公里3000元。建立健全“路长制”工作机制，制定县、乡（镇）、村三级路长具体职责和责任清单。加强路政队伍建设，健全路政管理网络，积极探索公路路政管理的长效机制，提高路政执法能力和依法治路水平。实施交通形象提升工程，突出抓好过境路段和公路沿线环境综合整治，充分结合农村人居环境大整治行动，大力推进农村公路路域环境整治，加大路域绿化美化力度，建设美丽公路。全面推行乡村道专职管理员制度，支持和鼓励以政府购买服务方式招募专职管理员，着力补齐乡村道管养力量的短板，做到“有路必养”，提升农村公路的优良率，到2025年，确保农村公路列养率达到100%。深入开展“文明交通”行动。

**（二）优化推进城乡公交一体化建设**

**加快实施公共交通优先工程。**按照高品质服务、差异化经营的原则，落实公交优先发展政策，坚持优先发展城乡公共交通、适度发展出租汽车。有序发展网约车，鼓励新能源和清洁能源车辆从事网约车经营。坚持“提升、提质”[[3]](#footnote-2)并举推进城市公交发展。坚持以满足基本服务需求为主推进城乡公交发展，逐步提升公交线路通村率和服务能力，形成城乡一体化的公共交通发展格局。

**优化公交线网布局。**充分结合乡村振兴和新型城镇化发展，统筹城乡发展需求，加强公共交通基础设施建设，实施合理投放运力、强化运营管理、拓展公交服务范围和覆盖面等举措，全面做好各交通方式之间的换乘衔接，合理布局公交首末站和枢纽站，在公交线网中建设主要节点，为远期的线网优化提供支撑。发挥公交网络节点集散作用，为市民提供安全、舒适、便利的候车环境，努力构建“层次分明、结构合理、衔接顺畅、覆盖城乡”的公共交通运输网络和“布局合理、容能充分、设施完善、换乘舒适”的公共交通站场体系。

**积极发展新业态公交。**积极谋划旅游公交、微循环公交、定制公交等公交新业态的快速发展，为居民出行提供“差异化”的优质服务，满足个性化需求并解决公交出行的“最后一公里”问题。推进汽车租赁健康规范有序发展。鼓励分时租赁经营者通过资源共享、互利共赢等形式，推动行业规模化、网络化、品牌化发展。分时租赁网点应优先布局于景区、高铁、码头、车站等人员密集区域，为消费者提供“一点租多点还”服务。

**（三）加快推进场站港口建设**

坚持省政府将昌江港作为一般港口的发展定位，贯彻落实昌江港口的发展分工，不断优化完善昌江港口服务功能。积极推进清洁能源产业园园区配套码头建设,计划总投资4.15亿用于路网建设（共两条长2865米和3113米路网建设）,其中前期工作费约1200万。重点推进马荣港游艇码头项目的建设。加强昌化港、海尾港、马荣港、新港等港口与高速公路网主骨架、国省干线公路网的有效衔接，以及加快推进港口交通运输配套设施的建设，助力全县打造现代海洋渔业综合基地。用足用好自贸港产业鼓励政策，谋求发展游艇服务业，推动游艇码头建设。争取粤海铁路西环线太坡货运站、叉河货运站扩容，增加客运功能。加快推进昌江汽车站搬迁工程的建设速度，提升换乘转运配套设施水平，加强各种运输方式之间的无缝接驳，满足群众的日常中短途客运出行需求，提升昌江客运服务水平。

**（四）高质量打造美丽的旅游公路网**

加快推动“霸王-王下”旅游公路、滨海旅游公路昌江段、乌烈镇至棋子湾高铁站公路等连接“一片一线一带一路一中心”[[4]](#footnote-3)全域全季旅游交通路网重点项目建设，夯实“旅游路网”。重点推进海尾湿地公园园区旅游公路工程、霸王岭国家森林公园旅游公路工程。推进交通运输与旅游融合发展，紧抓环岛旅游公路建设，在昌江段打造具有昌江特色元素、多元旅游服务功能的新型特色公路服务区和公路驿站，鼓励在干线公路沿线具备条件的区域配套设置驿站、观景台等旅游服务设施。引导有条件的客运枢纽建设旅游集散中心，辐射吸引更多游客来昌江旅游。加快推进县镇村主要道路、交通岔口外语标识标牌规范化、标准化建设并实现全覆盖，方便外国游客畅游昌江，助力全县打造海南西部一流旅游目的地。

**（五）持续推进“全岛同城化”交通运输建设**

围绕“全省一盘棋、全岛同城化”，统筹协调县内外各种交通方式的资源配置，破除发展瓶颈，加快建设一体衔接的城际交通运输网络，推进城际交通快速化、通勤交通便捷化和城乡交通一体化，主动协助推进G225海榆西线昌江段改造工程改造，切实推进昌江与周边市县的交通运输基础设施互联互通，共同推进公路、铁路、海运等交通一体化建设。

**构建发达的干线公路网。**完善干线公路网布局，加强干线公路对城镇、产业节点的覆盖，完善与高速公路互通的衔接，推进与其他运输方式的互联互通。优化干线公路网等级结构，在城镇化水平较高、交通需求较大的地区建设一批一级公路，推进一批三级及以下公路的升级改造，提高广大乡镇节点的高等级公路连通水平。提升干线公路网服务水平，加强对干线公路瓶颈路段的升级改造，优化干线公路与城市衔接，实施一批干线公路城镇段、城市出入口路段的改造（改线）工程。

**（六）积极发展现代交通物流**

**积极发展货物“多式联运”。**加快推进运输结构调整，稳步推动公路、铁路、水路等形式多样的多式联运发展，探索推进多式联运“一单制”[[5]](#footnote-4)。大力培育多式联运经营人，支持和鼓励市场主体不断创新多式联运组织模式、开发品牌化联运服务产品。到2025年，全县社会物流总费用占地区生产总值比重降至13.2%左右。

**推进货运物流创新集约发展。**积极学习借鉴现代物流发展经验，主动对接国际化运输规则，用好用足海南自贸港建设物流行业发展政策，推进全县物流朝着国际物流便利化发展。积极推动现代仓储物流体系建设，稳步推进仓储、储运、国际物流配送、商贸物流等加快发展。积极建立农产品电商物流配送体系，加强农产品仓储保鲜冷链物流设施建设，打造农副产品现代物流和交易中心。积极培育壮大具有国内外竞争力的现代物流企业和国内外冷链资源整合能力的供应链企业。鼓励企业通过参股控股、兼并重组、协作联盟等方式做大做强。积极探索新模式、新业态创新应用。推动运输装备应用升级。

**加快构建县镇村三级物流网络体系。**推动城市绿色货运配送发展，鼓励符合标准的新能源、清洁能源配送车辆发展。实施邮政快递基础设施提升改造工程，重点在城镇老旧小区完善智能信包箱、邮政综合服务站等基础设施，在新建小区布放智能快递箱格口，建设标准综合服务站，提升快件处理能力和末端收寄服务水平。加快推进快递进村工程，完善乡村邮政快递基础设施建设，到2025年，基本实现村村通快递。优化物流设施布局，推进农村物流发展，构建完善县、乡、村三级农村物流网络节点体系，支持发展“一点多能、多站合一”的乡镇运输服务站建设，加强现代物流就业培训，提升物业专项技能，打造农村物流服务品牌。

**（七）加快发展智慧交通运输**

**加快推进智慧交通基础设施建设。**紧紧抓住“智慧海南”“智慧昌江”建设发展机遇，大力推进5G网络、物联网、云计算、区块链、大数据、人工智能、电子信息等现代信息技术在交通运输领域的应用与深度融合发展，加强交通运输信息化建设，推进改造传统交通基础设施，实现智能化、数字化建设发展，提升交通运输基础设施智慧化水平。加快推动5G、北斗系统以及车联网等新技术在里程费改革、车路协同等行业重点领域的落实和推广应用。

**加快提升公众出行综合信息服务能力。**加快推广实施“一站式”查询、“一卡通”出行、“一窗式”服务，提升公共出行智能化服务水平。推进交通一卡通虚拟卡、二维码移动支付等便民普及与应用。推进交通一卡通运营机构完成交通一卡通系统升级、终端系统国产密码算法改造及应用，以及异地充值等对接服务，力争新增发卡数量不低于每年0.5万张，争取在2024年底前，实现交通一卡通（含社会保障卡一卡通）与移动支付方式深度融合。推广使用“一部手机游海南”平台，推行多种出游特色方案，丰富海南环岛智慧公路和昌江“山海黎乡大花园”服务体验。积极谋划智能公交系统建设，推进智慧公交建设，推广智慧信号灯、公交电子站牌、智能网联汽车等“互联网+交通”新型交通管理服务模式，完善公交客运车次到站时间等信息实时信息化、数字化发布，为市民乘车选择和公交监控管理提供及时的信息。

**加快发展互联网+物流。**加强互联网在物流领域的推广应用。充分运用海南交通运输物流公共信息平台、城乡配送物流服务平台、冷链物流信息服务平台，加强物流信息全流程监管。探索发展“三无”[[6]](#footnote-5)项目应用，有效提升“互联网+”高效物流效率。推进社会管理信息化平台应用，加强对物流领域全天候、实时性、可视化精准识别监管，实现快速反应。

**（八）提升交通运输绿色发展水平**

**加强节能减排和污染防治。**全面贯彻落实“碳达峰”“碳中和”工作要求，实施落实碳排放达峰行动方案，加强交通领域碳排放管控，推进形成绿色低碳交通运输体系。加强充电、换电、加气基础设施规划建设，力争满足群众需求。推动船舶、码头等新改建岸电设施，推广靠港船舶使用岸电。推进港口原油、海上生活垃圾回收。完善交通运输节能减排监测监管体系，促进行业节能减排和污染防治工作常态化、制度化。推进交通运输结构绿色低碳转型，以推动实现全岛交通用能清洁化为导向，加快新能源和清洁能源汽车、船舶推广应用，大力推进新能源公交和新能源出租车的推广使用，对农村客运车辆按既定比例进行更新换代。新增或更换的农村客运车辆，清洁能源汽车比例不低于20%，并逐年递增20%，到2025年，全县公共交通领域新增和更换车辆清洁能源使用比例达到100%。

**加强生态环境保护。**牢固树立正确的政绩观和发展观，落实生态优先理念，将绿色发展贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程，加强绿色公路、绿色场站点、绿色港口码头等绿色交通基础设施建设。严守生态保护红线、永久基本农田、城镇开发边界和海洋生物资源保护线、围填海控制线，严格落实环境生态保护、湿地保护、海岸线保护和水土保持措施，严格实施生态修复、地质环境治理恢复与土地复垦。开展公路路域环境治理工程，全面改善全县干线公路路域环境。强化交通运输生态环保设计，打造绿色生态交通，努力争创国家生态文明试验区的昌江交通范例。

**促进资源节约集约利用。**推动“五网”[[7]](#footnote-6)基础设施统筹布局，加强土地、海域、岸线等资源节约集约利用，提升用地、用海效率。加强老旧设施更新利用，推广材料再生和综合利用，推进废旧路面、建筑交通垃圾、沥青工业固废等在交通建设领域的再生循环利用，提高不可再生资源利用效率。全面推广节能新技术应用，加快推广应用节能、节水、节材及可再生能源利用等新技术、新产品和新装备。

**提高绿色交通方式分担率。**全面落实绿色标准体系。积极倡导低碳交通、绿色出行理念，深入贯彻实施绿色出行行动，加快推进绿色出行发展，提高公共交通机动化出行分担率，着力建设绿色出行友好环境、增加绿色出行方式吸引力、增强公众绿色出行意识，进一步提高绿色出行水平，加快构建形成布局合理、生态友好、清洁低碳、集约高效的绿色出行服务体系。

**（九）提高安全发展应急能力**

**加大交通安全防护设施投入力度。**实施农村交通安全系统提升工程，推进水运、涉水工程安全配套设施建设，进一步完善安全标识标牌、交通警告标志等安全保护设施建设，消除隐患，降低事故风险。提升交通运输装备安全技术性能，推进完善“两客一危”[[8]](#footnote-7)智能视频监管等安防设施设备。

**完善交通运输安全生产治理体系。**落实安全生产联席会议制度，形成政府统一领导，各部门协同联运，全社会共同参与的交通安全治理格局。抓好基础要素管理，落实企业主体责任，形成安全生产“闭环管理”。落实安全生产权力清单、责任清单。强化安全生产监督检查，完善联合执法、风险分级管控、隐患排查治理等工作机制。加强对危化品运输、道路客运、港口码头轮渡运输等重点领域的安全管控。加强安全生产监管监察平台应用，充分利用信息化、智能化、大数据等科技手段提升动态监测预警、安全风险分析研判能力，实现建立数字信息化交通运输治理体系。推进安全生产信用体系建设。

**强化交通安全应急救援能力。**建立健全跨方式、跨部门综合交通预警和应急信息沟通机制，建立完善综合交通应急预案体系，提高预案的针对性和可操作性。加强交通应急队伍建设，提高应急队伍专业素质，增强应对突发灾害性事件的能力。加强应急指挥中心建设，提升交通保障中心支撑应急救援、灾害防治和指挥调度等能力。加强交通抢险保通能力建设，构建交通运输应急救援一体化保障体系，提高应急保障水平。

**加强交通运输领域安全生产重大风险防范化解。**组织开展安全生产专项整治三年行动。强化交通运输领域风险隐患排查治理和双重预防体系建设，按照“减量控大”的原则，开展交通运输领域安全风险隐患排查专项行动和隐患清零行动。加强公交车运营安全检查，把好运营准入关口。建立健全交通运输领域隐患排查监督检查机制。严格落实重大交通运输隐患挂牌督办制度，进一步提升交通运输治理能力，加快构建现代化的交通运输治理体系。

**强化交通运输培训与教育。**健全驾驶员日常教育培训制度，规范驾驶员安全驾驶行为，提高驾驶员安全应对处置突发情况的能力。强化驾驶员的管理，加大驾驶员违章违法行为的惩处力度。

**（十）打造交通运输服务一流营商环境**

**持续深化管理体制机制改革。**落实公路里程费改革任务，改善市场化投融资基础条件，鼓励更多社会资本参与交通基础设施投资建设。探索建立“投融建管养”一体化交通投资建设管理体制。推动交通运输管理体制改革，构建与海南自贸港建设相适应，与“五地两县”发展格局相匹配的综合交通运输管理体制，完善跨方式、跨部门、跨区域综合交通运输协调机制。推进客运服务改革创新，充分发挥互联网等信息技术作用，开展灵活、快速、小批量的道路客运定制服务。对于出行需求较小且相对分散的农村地区，鼓励开展电话预约、网络预约等定制客运服务。整合农村地区闲散的客运资源，开创机动灵活、覆盖面广的新型客运服务模式。深入推进交通运输领域“放管服”改革，优化交通运输领域营商环境。全面实施全国市场准入负面清单和支持海南自由贸易港放宽市场准入特别措施，坚决破除隐性准入壁垒，推动“非禁即入”普遍落实。全面推进“极简审批”。

**加强信用体系建设。**深入推进“信用交通县”建设，助力“诚信昌江”建设。建立完善交通运输信用体系，加快建立以信用监管为基础的交通运输全过程监管体系。围绕“准入即准营”，全面落实“标准制+承诺制”[[9]](#footnote-8)“证明事项承诺制”等信用承诺制度。充分运用好交通运输信用信息共享平台，实现数据支撑信息共享与监管服务，推动“数据一张网”拓展到“应用一张网”，提升交通运输领域综合治理能力和治理水平。全面推进建立以信用为核心的新型交通运输市场监管机制，营造统一、规范、公开、诚信的交通运输信用环境。

五、保障措施

**（一）强化党的全面领导**

加强党的全面领导，坚持将党建工作贯穿于综合交通运输全过程。紧抓交通强国建设战略和海南自由贸易港建设重大历史机遇，积极向上争取支持、更好统筹各方资源加快推进昌江县现代化综合交通运输体系建设。积极推动建立长效工作机制，为规划实施创造有利条件。认真落实全面从严治党主体责任，加强交通运输领域过程监管，严肃执纪问责，为交通运输改革发展营造风清气正的良好环境。

**（二）加强部门联动形成发展合力**

县直各部门按职责分工加强沟通协调，完善相关配套政策，协调推进交通运输重大项目和重大工程落地，保障本规划顺利实施。县财政部门重点做好交通运输经费保障和使用监管，持续加大交通运输的资金投入力度；县资规部门重点做好交通运输项目用地的供应保障；县住建部门、应急部门重点做好交通运输项目质量监管和应急保障；县发改部门重点做好交通运输项目的审批监管；县环保部门重点做好交通运输领域生态环保、节能减排等工作的监管；县组织人事部门重点做好交通运输领域人才引进和招聘工作；其他部门根据各自职能协助县交通部门实施规划。各部门同心协力，全面落实发展与安全理念，建立健全沟通协调机制，为全面建设社会主义现代化昌江提供交通运输有力支撑。

**（三）积极提前研究谋划**

紧密围绕海南自由贸易港建设总体发展要求，尤其是自贸港交通运输来往自由便利政策体系、以及昌江县十四五时期总体发展布局等，加强对昌江综合交通运输管理体制改革、交通强国昌江方案、昌江县综合立体交通网规划、县内外交通一体化政策措施等问题的研究。积极开展重点交通基础设施前期研究，积极谋划一批路网重大工程项目，做好项目储备和规划预控。

**（四）做好各相关规划的衔接**

综合交通运输发展建设是一项涉及方方面面的系统工程，要在《昌江黎族自治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》的引领下，必须做好与县国土空间、生态环境保护、城乡总体发展等各领域、各类型规划，以及《海南省“十四五”综合交通运输规划》的衔接和统筹工作，做到交通建设、城市建设、土地开发同步，确保本规划科学有效实施落实，如期实现“十四五”既定目标。

**（五）加强监督考核评估**

建立规划实施的考核评价机制，加强规划实施跟踪，完善交通运输统计监测体系，及时把握交通运输发展中出现的新情况、新问题，制定规划风险防范及应对方案，加强对规划实施风险的预判，适时调整规划和相关政策，本规划在实施第三年开展中期评估工作，组织邀请专家学者或委托第三方机构开展评估，提出意见和建议，进一步增强规划的指导性、操作性和实效性。加大规划宣传力度，形成全社会关心交通发展、参与规划实施和共同评价监督的良好氛围。

**附录：**1.昌江县“十四五”普通公路安全提升工程项目表

2.昌江县“十四五”普通公路四五类危桥建设改造计划表

**附录**

昌江县“十四五”普通公路安全提升工程项目表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目编号 | 项目类型 | 项目名称 | 里程（公里） | 路面类型 |
| 起点 | 止点 |
| 1 | X702469026 | 县道 | 1.294 | 4.346 | 3.052 | 水泥 |
| 2 | X705469026 | 县道 | 26 | 30 | 4 | 水泥 |
| 3 | YA01469026 | 乡道 | 保突村委会 | 保老村 保新村 | 2.484 | 水泥 |
| 4 | YA02469026 | 乡道 | 保突村路口 | 保突村 | 1.301 | 水泥 |
| 5 | YA06469026 | 乡道 | 牙营村 | 鸡实村 | 2.963 | 水泥 |
| 6 | YA07469026 | 乡道 | 青坎村 | 剑麻厂 | 1.234 | 水泥 |
| 7 | YA19469026 | 乡道 | 705县道九公里 | 十七队 | 6.527 | 水泥 |
| 8 | YA23469026 | 乡道 | K4+000 | 塘坊村 | 0.92 | 水泥 |
| 9 | YA25469026 | 乡道 | 波兰沟村路口 | 南岭三场 | 2.948 | 水泥 |
| 10 | YA26469026 | 乡道 | 高石塘 | 南岭三队 | 3.067 | 水泥 |
| 11 | YA39469026 | 乡道 | 石昌线K53 | 昌城村公路 | 3.555 | 水泥 |
| 12 | YR02469026 | 乡道 | 新兴 | 中村 | 1.49 | 水泥 |
| 13 | YR03469026 | 乡道 | 乌高村 | 新港居委会 | 12.055 | 水泥 |
| 14 | YT01469026 | 乡道 | 白石村口 | 乌新线K6+300 | 7.761 | 水泥 |
| 15 | C040469026 | 村道 | 十南线 | 新海村 | 2.783 | 水泥 |
| 16 | C047469026 | 村道 | 新海村路口 | 才地村 | 1.564 | 水泥 |
| 17 | C080469026 | 村道 | 叉河 | 老羊田 | 4.583 | 水泥 |
| 18 | C538469026 | 村道 | 华润后门 | 工业大道 | 2.718 | 水泥 |
| 19 | C606469026 | 村道 | 山村 | 军营 | 2.806 | 水泥 |
| 20 | C635469026 | 村道 | 剑麻场 | 塘村沙场 | 9.235 | 水泥 |
| 21 | C823469026 | 村道 | 唐村 | 唐村沙场 | 1.517 | 水泥 |
| 22 | CA76469026 | 村道 | 东龙加油站 | 二十四队 | 6.249 | 水泥 |
| 23 | C015469026 | 村道 | 石昌线K22+300 | 塘坊村 | 4.029 | 砂土 |
| 合计 | 23条 | 88.841 |  |

昌江县“十四五”普通公路四五类危桥建设改造计划表

单位：米、孔\*米、座

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 桥梁名称 | 桥梁代码 | 桥梁中心桩号 | 所属路线情况 | 桥　　长 | 桥　　宽 | 评定等级 |
| 路线编号 | 路线名称 | 技术等级 | 桥梁全长 | 跨径总长 | 单孔最大跨径 | 跨径组合 | 桥梁全宽 | 桥面净宽 |
| 1 | 柴场桥 | X705469026L0060 | 2.323 | X705 | 石王线 | 四级 | 10 | 8 | 4 | 8 | 5.5 | 5 | 四类 |
| 2 | 海尾镇桥 | X700469026L0010 | 3.004 | X700 | 林海线 | 四级 | 10.4 | 8 | 8 | 8 | 18 | 9 | 四类 |
| 3 | 红田十七队桥 | YA29469026L0020 | 3.284 | YA29 | 石昌线K14+150+沙田村 | 四级 | 6.30 | 5.00 | 5.00 | 6.50 | 4.00 | 4 | 四类 |
| 4 | 沙田漫水桥 | YA29469026L0030 | 4.851 | YA29 | 石昌线K14+150+沙田村 | 四级 | 17.00 | 16.00 | 8.00 | 6.50 | 6.00 | 4 | 四类 |
| 5 | 红田八队桥 | YA28469026L0020 | 7.340 | YA28 | 红林十二队路口-二十五队 | 四级 | 23.00 | 22.50 | 4.50 | 6.40 | 6.00 | 4 | 四类 |
| 6 | 红田八队小桥 | YA28469026L0010 | 7.086 | YA28 | 红林十二队路口-二十五队 | 四级 | 5.50 | 5.00 | 5.00 | 5.00 | 4.50 | 4 | 四类 |
| 7 | 昌城小桥 | YA39469026L0010 | 1.394 | YA39 | 石昌线K53-昌城村公路 | 四级 | 14.00 | 8.00 | 8.00 | 6.50 | 6.00 | 4 | 四类 |
| 8 | 钱铁桥 | YA52469026L0010 | 1.543 | YA52 | 三洪线K6+600-钱铁村 | 四级 | 42.00 | 40.00 | 8.00 | 4.50 | 4.00 | 4 | 四类 |
| 9 | 浪伦村桥 | Y010469026L0020 | 5.953 | Y010 | 王下乡至大炎村 | 四级 | 10.50 | 9.00 | 4.50 | 6.00 | 4.50 | 4 | 四类 |
| 10 | 昌江县杨柳桥 | YA30469026L0010 | 1.813 | YA30 | 石昌线K50+750-咸田村 | 四级 | 87.4 | 80 | 20 | 18 | 5.5 | 5 | 四类 |
| 11 | 七叉镇大仍二桥 | YA10469026L0030 | 1.885 | YA10 | 重合村-大仍村公路 | 四级 | 8 | 6 | 6 | 3.5 | 4.3 | 4 | 四类 |
| 12 | 七叉镇南在一桥 | YA10469026L0020 | 1.980 | YA10 | 重合村-大仍村公路 | 四级 | 15 | 12 | 6 | 10 | 5.5 | 5 | 四类 |
| 13 | 军营桥 | YR08469026L0010 | 5.131 | YR08 | 红田八队路口-大林小学 | 四级 | 12 | 10.5 | 3.5 | 7 | 4.5 | 4 | 四类 |
| 14 | 红林十三队桥 | CH06469026L0010 | 0.091 | CH06 | 红林农场第三作业区-乡道终点 | 四级 | 7.6 | 3.5 | 3.50 | 5.9 | 3.5 | 4 | 四类 |
| 15 | C7E0桥 | C7E0469026L0010 | 0.249 | C7E0 | 村道769 | 四级 | 6 | 1.5 | 1.5 | 5 | 4.5 | 4 | 四类 |
| 16 | 红田二十队桥 | C667469026L0010 | 0.711 | C667 | 红田八队至红田二十队 | 四级 | 17.00 | 15.00 | 5.00 | 4.00 | 4.00 | 4 | 四类 |
| 17 | 红田二十四队桥 | C161469026L0010 | 0.570 | C161 | 红田二十四队入口-红田二十四队 | 四级 | 18.00 | 18.00 | 9.00 | 4.50 | 4.00 | 4 | 四类 |
| 18 | 江门坑村一桥 | CF15469026L0010 | 0.215 | CF15 | 村道368 | 四级 | 18 | 7 | 7 | 17 | 4 | 4 | 四类 |
| 19 | 水毁桥 | CG53469026L0010 | 0.001 | CG53 | 村道63 | 四级 | 8 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 四类 |
| 20 | 范地村桥 | C897469026L0010 | 0.724 | C897 | G225-范地村 | 四级 | 8.00 | 8.00 | 8.00 | 5.00 | 4.50 | 4 | 四类 |
| 21 | 洞柴桥 | CC02469026L0010 | 10.152 | CC02 | 洪水工区-洞柴工区 | 四级 | 10.00 | 6.00 | 6.00 | 5.50 | 5.00 | 4 | 四类 |
| 22 | 南力桥 | CJ04469026L0010 | 0.952 | CJ04 | 南力村-桐才村 | 四级 | 38.00 | 36.00 | 9.00 | 4.50 | 4.50 | 4 | 四类 |
| 23 | 大炎老村桥 | CC01469026L0010 | 3.136 | CC01 | 大炎村路口-洪水防火点 | 四级 | 28.40 | 18.00 | 6.00 | 6.50 | 6.00 | 4 | 四类 |
| 24 | 牙营至石碌水库漫水路段 |  |  |  |  |  | 250 |  |  |  | 5.50 |  | 漫水路段 |
| 合计 |  | 432.4 | 140.5 | 63.5 | 86.4 | 75.8 | 100 |  |

1. “六大工程”指自然村通硬化路工程、窄路面拓宽工程、县道改造工程、生命安全防护工程、农村公路桥梁建设及危桥改造工程、旅游资源路工程。 [↑](#footnote-ref-0)
2. “四好农村路”：把农村公路建好、管好、护好、运营好。 [↑](#footnote-ref-1)
3. “提升”即提升线网和站点覆盖率，“提质”即提升公交服务水平与服务品质。 [↑](#footnote-ref-2)
4. “一片一线一带一路一中心”：“一片”指霸王岭热带雨林、七叉木棉等自然资源片区；“一线”指昌江的海岸线；“一带”指沿昌化江一带旅游；“一路”指棋子湾旅游公路、叉霸旅游公路两侧；“一中心”指石碌镇。 [↑](#footnote-ref-3)
5. 多式联运“一单制”：是指“一次委托、一次付费、一单到底”的全程管控服务。 [↑](#footnote-ref-4)
6. “三无”：无人机、无人车、无人仓。 [↑](#footnote-ref-5)
7. 五网：通指水网、路网、电网、天然气网、光网。 [↑](#footnote-ref-6)
8. “两客一危”指从事旅游的包车、三类以上班线客车和运输危险化学品、烟花爆竹、民用爆炸物品的道路专用车辆。 [↑](#footnote-ref-7)
9. 标准制+承诺制：在“管得住”的前提下，对具有强制性标准的领域，原则上取消许可和审批，建立健全备案制度，市场主体承诺符合相关要求并提交相关材料进行备案，即可开展投资经营活动。 [↑](#footnote-ref-8)