

# 景德镇市“十四五”综合交通运输发展规划

景德镇市交通运输局

华东交通大学

二〇二二年七月

# 目 录

前 言 .....	1
<b>第一章 “十三五” 交通运输发展现状 .....</b>	<b>2</b>
1.1 发展成就 .....	2
1.1.1 基础设施建设成果显著 .....	2
1.1.2 运输服务水平稳步提高 .....	5
1.1.3 行业管理能力不断强化 .....	10
1.2 主要经验 .....	15
1.2.1 坚持思想指导，争取各部门对交通支持 .....	15
1.2.2 坚持交通先行，推进经济社会快速发展 .....	15
1.2.3 坚持规划引领，完成交通既定目标任务 .....	15
1.3 存在问题 .....	16
<b>第二章 “十四五” 交通发展形势及需求 .....</b>	<b>20</b>
2.1 形势要求 .....	20
2.2 需求预测 .....	24
2.2.1 需求特征 .....	24
2.2.2 需求预测 .....	26
2.3 阶段研判 .....	27
2.4 相关上位规划要求 .....	29
2.4.1 《江西省“十四五”综合交通运输体系发展规划》 .....	29
2.4.2 《江西省城镇体系规划(2015-2030年)》 .....	29
2.4.3 《景德镇国家陶瓷文化传承创新试验区实施方案》 .....	32
<b>第三章 “十四五” 交通发展思路及目标 .....</b>	<b>34</b>
3.1 指导思想 .....	34
3.2 基本原则 .....	35
3.3 发展目标 .....	37
<b>第四章 “十四五” 交通发展重点及任务 .....</b>	<b>44</b>
4.1 继续增强基础设施供给 .....	44
4.1.1 运输通道布局规划 .....	44
4.1.2 公路网络优化工程 .....	46
4.1.3 铁路设施升级工程 .....	56
4.1.4 水运航道复航工程 .....	59
4.1.5 机场改建优化工程 .....	62
4.2 全面提升运输服务水平 .....	63

4.2.1 客运便捷惠民工程 .....	64
4.2.2 货运转型升级工程 .....	69
4.2.3 服务设施优化工程 .....	76
4.2.4 服务产业配套工程 .....	77
4.3 不断提升行业管理水平 .....	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 .....	90
4.3.5 农村公路管理工程 .....	91
4.3.6 管理服务提升工程 .....	92
<b>第五章 投资估算及保障措施 .....</b>	<b>98</b>
5.1 投资估算 .....	98
5.2 效果评价 .....	98
5.3 保障措施 .....	101
附件 1 需求预测测算说明 .....	106
附表 1 景德镇市“十四五”交通运输重点项目建设计划表 .....	117

# 前 言

“十三五”期间，景德镇市交通运输事业深入贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想，在市委、市政府正确领导下和省交通运输厅大力支持下，紧紧围绕加快建设综合交通运输体系，网络规模不断扩大，网络布局 and 结构得到明显优化，客货运服务水平得到大力提升，公交优先发展战略启动实施，综合交通运输能力显著增强，为全市经济社会持续快速发展奠定了坚实基础。

“十四五”期间，是景德镇市深入贯彻落实交通强国战略，全面落实省委、省政府《关于推进交通强省建设的意见》的关键时期，景德镇市交通运输以构建现代综合交通运输体系为主线，以深化改革为动力，着力加强交通运输通道构建，全面完善“综合交通设施、交通运输服务、行业治理能力”三个体系建设，为建设“文明和谐幸福美丽生态的景德镇”提供更强有力的支撑和保障。

规划以交通基础设施规划建设与运输服务为重点，兼顾铁路、航空、水运及邮政，以设施供给、行业管理为研究方向，阐明“十四五”期间景德镇市综合交通运输发展的指导思想和基本原则，明确总体目标和主要指标，提出了重点任务、重点工程和保障措施，是“十四五”期间景德镇市综合交通运输发展全局性、综合性、战略性、指导性文件。规划以2020年为规划基年，规划期为2021年—2025年，展望至2035年。

# 第一章 “十三五”交通运输发展现状

## 1.1 发展成就

“十三五”是景德镇市交通发展速度最快、发展质量最好、服务水平提升最显著的时期，面对资金土地供给从紧、节能减排要求提高、宏观调控力度加大等交通运输发展外部制约环节增多的困难，在景德镇市委、市政府的正确领导下，在省交通运输主管部门的大力指导和支持下，市交通运输部门坚持以高质量发展为指导，紧紧围绕“内外畅通、布局合理、衔接高效、绿色环保、服务优质”总体要求，抢抓政策机遇，狠抓工作落实，交通运输发展取得了良好成绩，交通运输事业跃上新台阶，为支撑和保障景德镇市经济社会发展起到了重要作用。

### 1.1.1 基础设施建设成果显著

“十三五”末，景德镇市交通运输线路总里程达到 5743 公里，其中公路约 5477 公里，铁路运营总里程约 169 公里，内河航道约 97 公里。

#### 1、公路

**路网规模较快增长。**“十三五”期间，积极实施公路通达工程，网络连通度不断提高。截至 2020 年底，全市公路总里程达到 5477 公里，比 2015 年底增加约 765 公里，增长 16.2%，全市公路网面积密度和人口密度分别达到 103.52 公里/百平方公里和 32.35 公里/万人，较“十二五”末分别增长了 14.48 公里/百平方

公里和 3.62 公里/万人。市域形成以 4 条高速公路（济广高速、杭瑞高速、祁浮高速、德昌高速）、2 条国道（G351、G206）、13 条省道（S205、S207、S302、S303、S306、S404、S409、S410、S411、S501、S502、S505、S507）为干线，县、乡道路为支线的四通八达公路网络体系。

表 1-1 2020 年底景德镇市公路行政等级里程一览表

合计 (KM)	高速 (KM)	国道 (KM)	省道 (KM)	县道 (KM)	乡道 (KM)	村道 (KM)
5477	199	177	570	658	1300	2573



图 1-1 2020 年景德镇市公路网里程分布图

表 1-2 2015 年与 2020 年公路网指标对比

类型	2015 年	2020 年
总里程 (公里)	4711	5477
总面积 (百平方公里)	52.91	52.91
总人口 (万人)	164	168
面积密度 (公里/百平方公里)	89.04	103.52
人口密度 (公里/万人)	28.73	32.35

路网等级逐步提高。“十三五”期间，加快推进国省干线公路改扩建工程、县乡道升级改造和建制村畅通工程，路网等级结

构日趋合理。截至2020年底，全市公路总里程达到5477公里，高速199公里，其中二级及以上公路648.7公里，占比11.85%。基本实现景德镇市与相邻省、市均有二级以上公路相连，景德镇市中心城区至辖下区（县）和区（县）之间通三级以上公路。

表 1-3 2020 年景德镇市公路网技术等级

等级	高速 (KM)	一级 (KM)	二级 (KM)	三级 (KM)	四级 (KM)	等外 (KM)	合计 (KM)
高速公路	199						199
普通国道		73	94	10			177
普通省道		47	361	131	31		570
县道		9	55	355	236	3	658
乡道		1	4	93	1171	31	1300
村道			5	38	2473	57	2573
合计	199	130	519	627	3911	91	5477

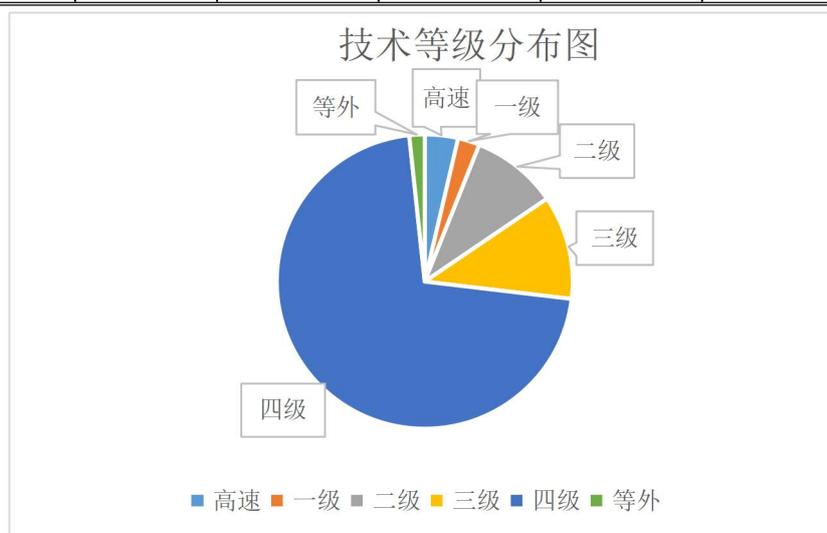


图 1-2 2020 年景德镇市公路技术等级分布图

重点工程成果丰硕。“十三五”期间，高速公路建设加快推进，景德镇高速东西南北“四大门”全面投入使用，高速公路省界收费站撤销工作取得明显成效；普通国省干线公路建设提速，国道 G206 景德镇南至乐平北道路工程开工建设，G351、S205 等国省干线升级改造持续推进；三龙至湘湖公路建成通车、镇杨

公路建成通车，观峰大桥、南港大桥完工，蛟潭至中州公路建设完成，有效支撑了景德镇市与周边地区的交通联系，有力促进了景德镇市旅游业和沿线地区经济的发展以及地产资源开发，实现了市域内部区（县）的快速交通联系。

## 2、铁路

**轨道建设稳步发展。**2017年九景衢铁路的开通，结束了景德镇市不通动车历史；2018年昌景黄高速铁路（江西段）正式开工建设；同时积极推进将景鹰瑞梅铁路列入“十四五”国家铁路建设规划项目。

## 3、民航

**前期工作有序推进。**“十三五”期间，景德镇市政府为解决机场净空安全和城市建设相互制约的现状，释放市区、浮梁县、昌南新区、高新区的发展空间，推动民航事业的发展，对景德镇市机场改扩建和迁建工作开展了必要的前期工作研究。

### 1.1.2 运输服务水平稳步提高

#### 1、客货运输平稳增长

“十三五”期间，景德镇市客货运输保持较快增长势头。客运主要依靠公路和铁路、航空三种交通方式，公路占主导地位，近年来铁路客运量突飞猛进，公路客运量处于小幅下降的趋势，但总体上仍然占优。根据可统计数据显示，公路客运量年均增长率为-1.6%，铁路客运量年均增长率为9.6%。货运主要依靠公路、水运和航空三种交通方式，公路货运占据绝对主导地位，其次为

水路、航空。

表 1-4 景德镇市历年客货运量一览表

年份	客运量（万人）			货运量（万吨）		
	公路	铁路	航空	公路	水路	航空
2016	1803	160	54.34	3146	181	0.18
2017	953	157	62.19	3596	185	0.21
2018	1663	274	51.36	4036	212	0.07
2019	1550	302	58.30	4365	220	0.08
2020	1135	168	44.69	1694	22	0.04
平均增长率（%）	-1.6%	9.6%	-3.2%	-6.6%	-17.4%	-21.4%

表 1-5 景德镇市历年公路客货运周转量一览表

年份	客运周转量（万人公里）	货运周转量（万吨公里）
	公路	公路
2016	100577	1177840
2017	69742	1284290
2018	92971	1407043
2019	87015	1521075
2020	64443	462649
平均增长率（%）	-7.4%	-10.7%

## 2、客运体系逐步优化

“十三五”期间，景德镇市客运一体化建设工作取得较大突破，基本形成城际客运班线、城市公交客运、镇村公交客运三位一体的客运体系。

一是旅客运输逐步实现公司化经营。截止 2020 年底，全市共有客运企业 17 家，企业经营范围包括省际、市际、县际和县内客运。

表 1-6 景德镇市客运企业一览表

序号	企业名称
1	景德镇市江南机场快线客运有限公司
2	景德镇市昌江区全域旅游集散中心有限公司
3	乐平市新青年旅游运输有限公司
4	浮梁县顺发农村快客运输有限公司

5	乐平市众安客运有限公司
6	乐平长运客运有限公司
7	江西景德镇长运有限公司
8	乐平市福勤汽运有限责任公司
9	乐平市汽车运输公司
10	景德镇市江南旅游汽车服务有限公司
11	景德镇长运旅游运输有限公司
12	乐平市新世纪客运有限公司
13	景德镇公共交通有限公司
14	景德镇昌江区长运公共交通有限公司
15	景德镇陶溪川国际旅行社有限公司
16	乐平长运公共交通有限公司
17	浮梁县公共交通有限公司

二是城乡一体的公共交通网络基本建成。全市长途客运班线、城市公交客运、镇村公交客运基本实现无缝对接。截止 2020 年底，全市拥有长途客运班线 224 条（省际 52 条、市际 86 条、县际 26 条、县内客运班线 60 条）；至 2021 年底，景德镇市域范围内共有公交线路 47 条，公交年运营里程为 1543 万公里。“十三五”期间优化调整运行线路 62 条次（同比 2015 年），城市总体规划区内的所有区（县）和高新技术开发区均已开通公交车。浮梁县、昌江区成功申报“镇村公交”发展试点。

三是客运车辆运力和性能逐步提高。全市总体旅客运力与运量基本持平。截止到 2020 年底，全市拥有道路营运客车 462 辆（其中省际客运班线 52 辆、市际客运班线 89 辆、县际客运班线 55 辆、县内客运班线 122 辆、旅游客车 139 辆、储备运力 5 辆）。截止到 2020 年底，景德镇市城市公交车辆 430 辆（“十三五”期间新增和更新新能源/纯电动车辆 164 辆）。“十三五”期间逐步推进出租汽车升级改造，老旧出租汽车逐步退出出租市场，

目前出租汽车 762 辆，城区主干道新增一批出租车招扬点、候车点，网约出租车管理进一步规范。

### 3、货运发展态势良好

“十三五”期间，全市货运行业发展速度加快，初步形成以干线运输、区域配送和城市配送为主的三级货物运输联动体系。

一是龙头企业初步形成。道路货运企业规模化、集约化经营得到进一步发展，其中拥有 100 辆以上货车的大型货运企业 19 家（部分货运企业接近甚至超过 300 辆），在外省和外市设立了多家分支机构。

表 1-7 大型货运代表企业（200 辆以上）一览表

企业名称	车辆数（辆）
长春圣泽捷通物流有限公司景德镇分公司	596
景德镇市驰骋物流有限公司	336
景德镇永通物流有限公司	220
景德镇旭日物流有限公司	245
景德镇市恒伟轿车驳运有限公司	346
景德镇旭通物流有限公司	344
景德镇恒达物流有限公司	512
景德镇广伟物流有限公司	307
中联物流（中国）有限公司景德镇分公司	487

二是货运能力逐年增强。截止到 2020 年底，景德镇市共有普通货物运输企业 683 家（珠山区 214 家、昌江区 163 家、浮梁县 83 家、乐平市 223 家），共有普通货物运输车辆 12513 辆，主要车型为牵引车、挂车、大型普通货车，以从事商品车运输为主。

三是车辆结构不断优化。一些技术先进、含金量高的大吨位货车不断涌现，冷藏、零担、危险品、集装箱等专业货运车辆得到全面发展。截止 2020 年底，景德镇市共有危险品运输企业 22

家，共有危险品运输车辆 834 辆（车头 578 台、挂车 256 台），车辆智能监控设备安装率 100%。

**四是邮政快递持续发展。**“十三五”期间，景德镇市邮政快递服务发展迅速，经营主体不断增加，配送已由城市向农村延伸，服务范围进一步拓展，服务质量明显改善。（1）**体制改革顺利推进。**（2）**发展环境不断优化。**推进健康有序的市场秩序，保障公平竞争，促进快递服务又好又快发展。（3）**服务能力明显提高。**据 2020 年景德镇市邮政行业发展统计公报显示，全年邮政行业业务总量完成 13.65 亿元，同比增长 21.30%。景德镇目前拥有各类营业网点 235 处，农村 61 处。全市邮政城市投递路线 129 条，城市投递路线长度（单程）1638 公里；邮政农村投递路线 71 条，农村投递路线长度（单程）2230 公里，行政村通邮率达到 100%。（4）**快递业务快速增长。**全年快递服务企业业务量完成 4503 万件，同比增长 20.12%；快递业务收入完成 3.43 亿元，同比增长 22.33%；快递行业服务车辆 139 辆。（5）**监管水平显著提高。**行业监督管理体系逐渐完善，初步建立了“政府监督、行业自律和社会监督”三位一体的监管体系。

表 1-8 景德镇市区品牌快递代表企业

序号	品牌	单位
1	邮政公司	中国邮政集团有限公司景德镇市分公司
2	EMS	中国邮政速递物流股份有限公司景德镇市分公司
3	中通	景德镇市晨恺快递服务有限公司
4	申通	景德镇市申通贸易有限公司
5	圆通	景德镇市添煜速递有限公司
6	韵达	景德镇市新韵速递有限责任公司
7	百世	景德镇市通益快递有限公司

8	顺丰	江西顺丰速运有限公司景德镇分公司
---	----	------------------

#### 4、服务产业配套有力

“十三五”期间，加大维修行业、检测站和驾校的管理力度，严厉打击违法违规经营行为，进一步提高服务质量和管理水平。

**一是提升维修行业服务能力。**初步形成以一类维修企业为龙头、二类维修企业为骨干、三类维修企业为补充、机动车综合性能检测站为质量保障的维修市场服务体系。截止 2020 年底，全市拥有各类机动车维修企业 42 家（一类 24 家、二类 11 家、三类 7 家），综合性能检测站 7 家（较 2015 年增加 6 家）。特许经营、品牌连锁、三位一体、四位一体等服务模式与体系得到一定的发展，形成以民营经营为主、多种经济成分加入、门类齐全、以城市为依托、遍布城乡、布局合理的机动车维修服务格局，能够较好地满足景德镇市辖区不同车型、不同作业的维修需求。

**二是全面实施驾校规范管理。**截止 2020 年底，景德镇市拥有驾校 16 所（初评“AAA”级企业 3 家、“AA”级企业 13 家），教练员 1046 人，教练车 1015 辆。与 2015 年（共计 7 所驾校，其中“AAA”级 3 家，“AA”级 4 家）相比，总量上和质量上均发生了明显变化，基本满足全市群众生产、生活中对交通运输的需求。“十三五”期间开展了景德镇市营运驾驶员安全文明驾驶培训教育专项行动。全市驾校已实行人脸识别计时培训并对机动车驾驶员培训学时造假行为进行了整治。

#### 1.1.3 行业管理能力不断强化

“十三五”期间，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态势。

## 1、养护管理

公路养护方面，牢固树立“建设是发展，养护管理也是发展”的新理念，建立养护机构，完善养护机制，市政府提供专门配套资金，基本实现“有路必养、养必到位”。国省道养护方面，完成了所有路面养护工程项目施工，三类桥梁维修改造力度不断加大，普通国省道一、二类桥梁比例达 90%以上，现有四、五类危桥改造加固率 100%，普通国省干线公路保持优良以上技术状态。农村公路养护方面，农村公路养护力度大大提升，全市农村公路列养率为 100%，各县（市、区）把农村公路安全巡查通报隐患点纳入年度农村公路省级养护工程计划，县乡级农村公路管理养护责任得到有力落实，农村公路监管养服务水平全面提升。

航道养护方面，检查和维护在建跨昌江桥梁的助航标志和航标，按照航标配布图设施数量，确保标位准确、颜色鲜明、灯光明亮；及时了解掌握辖区内各等级航道上的跨河、临河、拦河建筑物建设情况及其对航道条件的影响并及时向上级主管部门报告，全年辖区内无一桥区通航安全事故发生。

## 2、运输管理

一是深化综合交通体制改革，组建市级交通运输综合行政执法机构。严格按照市委市政府改革方案要求，迅速推动方案落实，扎实推进交通运输综合行政执法改革，形成了机构设置科学、职

能配置合理、权责统一、权威高效的交通运输行政执法体制和运行机制，切实提升了运输管理能力和水平。

二是优化扫黑除恶执法机制，认真摸排案件线索，与交警、治安等部门组成联合执法队，采取日常巡查与流动稽查、上班时间与错峰时间、统一行动与机动处置相结合的方式，对辖区内非法营运和西客站周边交通秩序开展集中整治，讲扫黑除恶执法工作推进到建章立制，总结提升阶段。

### 3、平安交通

一是切实强化行业宣传，深入开展专项行动。结合安全生产宣传咨询、党员进社区等多种活动形式，通过在办公区、人员密集场所采取悬挂横幅、张贴标语、现场询问等方式，大力宣传安全生产常识，同时充分发挥交通宣传阵地优势，利用候车亭、公交车、出租车电子屏不间断滚动播放宣传标语。

二是紧紧围绕以“深化安全生产专项整治行动”为主体，以防范和遏制重特大责任事故为重点，突出抓住“打非治违”、“三项整治”行动落实，扎实开展隐患排查。按照行动方案要求开展检查，查找安全隐患并进行整改；排查安全生产风险，建立风险管控措施；开展反“三违”行动，建立管控制度措施。

三是层层落实主体责任，完善应急队伍建设。按照平战结合、专业对口、装备精良、保障有力的原则，组建了3支应急保障队伍，抽调精干人员60人、应急保障车辆30台。组织开展应急演练，邀请专家围绕安全生产风险防控、应急知识等内容组织培训。

通过开展督促检查、现场管理、健全制度等一系列工作措施，层层分解落实安全责任，杜绝重特大事故的发生。保持了全市交通系统安全生产和应急管理工作的平稳态势，水上交通运输已连续31年实现安全无事故。

#### 4、绿色交通

抓好交通节能减排工作，推动低碳、绿色、节约型交通建设。一是积极引导老旧汽车技术改造或报废更新，加速淘汰能耗高、排放超标的老旧车型，引导鼓励采用高效环保车型，推进运输结构优化调整。“十三五”期间，城市公交新增和更新新能源车辆164辆，出租车不断更新为新能源、环保型的油气混合动力车辆。二是鼓励和引导运输业户使用节能、环保和标准化的运输工具，发展重型车、专用车、厢式车运输，督促危险品运输企业的车辆运载汽油实施节能减排技术改造。

#### 5、智慧交通

一是推动智能检测网络的构建。深入推进公路养护信息检索，应用路面障碍物预警管理和不停车检测等智慧化系统，全面提高国省干线公路检索管理水平和服务工作能力。“十三五”期间，206国道三龙金意陶路口至兴溪桥驿站为景德镇市智慧公路建设示范路段，以智慧设施、智慧管控、智慧服务等建设为主体，通过科学布设智能感知摄像机，运行抛洒物检测、路障检测、交通事件报警功能、交通事件统计报表等四大功能，实现交通事件信息、路段运行状态信息实时采集，构建智能路网监测网络。二是加快

信息化建设的步伐。依托全市运政视频监控指挥中心，建立了客货运、城市客运、维修、驾培、运政稽查、票据管理数据库，实现了网络化管理的纵向连通。全市客运企业、旅游企业、危货企业均建立了GPS监控平台，全市运输行业信息化程度明显提高，运用信息化手段实施行业管理的能力日趋增强。三是积极筹建“12328”交通运输服务监督电话，全面贯彻落实《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）文件精神。

## 6、作风建设

党风廉政建设纵深推进。一是建章立制，从制度上细化“八项规定”精神。二是严格执行制度，规范权力运行监督机制。要求党员干部认真落实党内监督条例，严格执行民主集中制，严格执行中央八项规定精神及实施细则，持续推进党风廉政建设，认真履行“一岗双责”，不断强化重点领域、重点环节、重点岗位廉政风险防范。继续推进党务政务公开，扩大行政决策和管理事务公开领域和范围，不断增强制度的公信力、执行力和约束力，提高权力运行监管规范化水平。三是加强学习教育活动。以文明创建为载体，有规划、有措施地开展文明示范窗口、文明单位等创建活动，深入挖掘典型、树立典型、宣传典型，以典型引路，形成“履职尽责创先进、立足岗位争优秀”的良好局面，大力提升行业文明创建的广度和深度。

## 1.2 主要经验

### 1.2.1 坚持思想指导，争取各部门对交通支持

“十三五”期间，景德镇市切实加强组织领导，各级党委和政府充分落实“经济发展、交通先行”的理念，对交通运输建设和发展十分重视。坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，牢固树立和贯彻落实新发展理念，准确把握在进行交通规划后基础设施建设所面临的新形势、新环境、新要求，分析发展基础、把握发展趋势、研究重大问题、形成发展思路、提出主要任务和重点工程、明确保障措施。交通建设涉及点多、面广，诸如引进资本、争取上级资金支持和筹资建路等，都不是交通部门一个部门能够办得好的，在各部门的密切配合下，景德镇实行全市一盘棋，交通基础设施日新月异。

### 1.2.2 坚持交通先行，推进经济社会快速发展

聚焦景德镇国家陶瓷文化传承创新试验区建设，提供优良交通环境。坚决打好水运发展攻坚战，开工建设鱼山货运码头，完善水运功能。建设一批国省道重点项目，全市干线公路通行能力大幅提升。畅通农村公路毛细血管，实现农村公路“村村通”。有效支撑了我市区域经济发展，服务保障乡村振兴战略实施。

### 1.2.3 坚持规划引领，完成交通既定目标任务

“十三五”期间，景德镇交通按照既定的目标继续前进，针对基础道路建设工作存在的短板，遵循科学规划、合理布局、兼顾当前与长远需要、量力而行，凝练提出体系完整、重点突出的

景德镇市“十四五”道路建设工作主要目标、任务和重大工程、重点项目。

### 1.3 存在问题

景德镇市“十三五”交通基础设施发展取得显著成就，但仍存在不足和困难。

#### 一、综合交通体系有待完善

综合交通运输结构总体上呈现发展不平衡不充分，具体表现为公路网结构不够完善，铁路、民航机场发展滞后，港口资源利用不足。

**公路方面。**公路网络的技术等级标准不高，路网规模及高等级公路比例仍需提高。景德镇市境内高等级公路比例占比不高，全市二级及以上的高等级公路仅占公路总里程的 11.85%，国省道二级及以上的公路占比为 61.11%，农村公路等级偏低，四级及等外公路仍占较大比重。公路网主骨架与其他公路配套程度低，部分干线公路处于混合交通状态，行驶速度低、通行能力差，难以提供高质量的运输服务。同时 G351 和 G206 部分路段穿城而过对城区交通造成一定影响，带来较大安全隐患，因此亟需开展相应绕城过境交通的改建工程，从而更好的改善区域公路网结构，有效避免城外过境交通与城市通勤交通之间的相互干扰。城区内尚无完整的城市环城高速公路，这在一定程度上阻碍了景德镇联系周边区县和区域一体化发展，降低了通行效率，同时也增加了

城市内部交通的压力，加大了过境交通的干扰。**航空方面**。罗家机场是国家 4C 机场，可供麦道 82 型、波音 737 型等大、中型客机起降，但由于航班数量较少，机位数量严重不足，其运营情况不尽如意，吞吐量较少。**铁路方面**。景德镇车站存在着路线单一，火车预留票较少等问题，客货运输受到阻碍。**水运方面**。水运发展较为滞后，境内拥有昌江河、乐安河，水运资源发达，但是尚未建成高等级航道网，通航能力较差。港口功能缺失，缺乏高效的疏港铁路和港口集疏运道路，难以大运量和快速的进行公铁联运、公水联运。内河水运物流这一功能尚未充分发挥，内河航道安全与规划尚未全面落地施行。**综合枢纽方面**。综合枢纽布局有待优化。随着各种交通运输方式的快速发展和省市综合交通枢纽网络规划建设，居民出行选择的多样性越来越突出，但目前景德镇市境内缺乏以公铁联运方式为主的运输服务体系，现有的场站结构对综合交通运输体系的建立、多式联运的发展支撑力度不强，难以形成快速、便捷、高效的客货运服务网络，公铁联运的客运站比较欠缺，需要在区域交界处多加设立客运枢纽。

## 二、运输服务水平有待提升

一是**客运服务水平仍待提高**。（1）客运企业公司化、集约化程度不高，客运企业多、小、散，特别是农村客运企业多数是挂靠经营，客运企业的服务品牌意识有待加强。（2）旅客运输服务方式单一。近年来，虽然景德镇拥有自己的景德镇机场，但是目前公路客运仍然占据主导地位，客运服务运输方式比较单一，

要适时增加铁路、民航、水路旅客运输服务方式，相互补充发展。

(3) 城乡客运一体化程度不够。客运站使用程度不高，尤其是农村客运站建成之后未能得到充分利用，农村班线服务质量差，与公交线路衔接度不够，群众出行还存在不便。(4) 公共交通运输力投入不足。城市公共交通在城市居民出行中比例不高，优先发展公共交通作为城市可持续发展的战略尚未以立法保障的形式确定。(5) 网络科技应用不足。尤其是公路客运网络售票稳定快捷性、网络信息发布等都有待加强。

**二是货运发展速度仍然滞后。**(1) 货运企业主体规模化、集约化程度不高，企业规模偏小，设施落后，服务水平不高；低成本运输占有量过低，社会物流成本较高。(2) 物流园功能发挥不够，系统功能不全；物流设施设备标准化程度低。(3) 物流标准化信息化建设水平有待提升，需建立完善的市域物流信息公共平台，推动大部分企业开展标准化运输。(4) 缺乏统一的物流管理和政策扶持，物流专业人才缺口较大。

### **三、交通外部环境制约加大，交通项目推进受到制约**

资金、土地、生态等因素制约交通项目推进日益凸显，缺乏有效的破解方法。

资金方面。资金筹措困难，投融资机制不够健全。近几年，交通建设投入不断加大，建设项目投融资渠道单一的问题逐步显现，尤其是干线公路、农村公路等公益性强、经济效益差的领域，尚未找到较为可行的筹资方式，建设资金供需矛盾较为尖锐。

土地方面。交通基础设施建设用地的征用困难重重，土地指标日益趋紧；“十三五”期间普通国省道和农村公路项目完成情况不理想的部分，主要是受基本农田、生态红线等条件的制约。

环境保护方面。节能减排相应的政策优惠、资金引导、技术支持和奖惩激励等仍显不足；行业能源消耗统计、节能减排服务等基础性工作仍较薄弱。

## 第二章 “十四五”交通发展形势及需求

### 2.1 形势要求

“十四五”时期，是景德镇市深入实践习近平新时代中国特色社会主义思想、贯彻落实党的十九大提出的交通强国和乡村振兴战略的关键时期，也是景德镇市深入落实交通强省建设、实现交通基础设施互联互通的战略发展机遇期。

交通运输作为经济社会发展的基础性、先导性、服务性行业，在引导经济发展上，要发挥交通先行作用，为优化国土开发和产业空间布局提供支撑和引领，使得交通建设、运输产业都成为稳增长、调结构的重要领域；在行业发展方向上，从以基础设施建设为主，向建设、养护、管理、服务并重转变，从注重规模、速度、总量指标，向更加注重结构优化、衔接顺畅、互联互通、立体综合交通转变；在管理手段上，要从主要依赖行政审批、立项目分资金实施调控管理，向把着力点更多地放在编制战略和规划、制定政策、标准、规范等治理领域转变；在发展动力上，要从依赖资金、资源投入为主，向主要依靠深化改革、科技创新和人的素质提升转变。围绕上述转变，“十四五”期间景德镇市交通运输发展必须在以下几方面有所提升。

#### 1、把握国家区域战略机遇，要求交通运输业发挥引导作用

“十四五”时期，“交通强国”、“一带一路”、“长江经

经济带”等国家层面区域发展战略将会更加深入推进。景德镇以千年瓷都和海上丝绸之路主要起点城市闻名于世，是江西省对接海上丝路核心区福建的重要门户和腹地，对整个江西省把握国家“一带一路”战略，加强与国内外文化机构交流合作，快速融入经济全球化具有重要意义。其次，景德镇作为“赣东北开放合作区”、“海西经济区”重要组成部分和国家陶瓷文化传承创新试验区，国家赋予财政、税收、投资、金融、人才、国土资源、生态补偿、对口支援、先行先试等方面的优惠政策仍将享受。

景德镇市应牢牢把握宏观政策机遇，加快崛起进程。把握住多重国家战略的叠加机遇，发挥交通对经济社会发展的基础支撑、先行保障和传导辐射作用，着重优化完善对外运输大通道，积极对接长三角经济区和海西地区，为承接沿海发达地区的产业转移打下基础；强化景德镇“世界陶瓷文化中心城市”、“国家陶瓷文化传承创新试验区”、“国际文化旅游名城”的发展地位，实现与“一带一路”沿线国家（地区）的交通基础设施互联互通，提升景德镇的区域综合竞争力。

## 2、适应外部经济发展环境，要求交通运输业加快转型升级

“十四五”时期，推进国家治理体系和治理能力现代化的国家各项改革在不断深入推进，我国经济发展将在一定时期内呈现中高速、优结构、新动力、多挑战的特征。随着财税体制改革、行政体制改革的不断进行，交通运输行业发展将会受到重大影响，对景德镇市的综合交通运输的发展理念、管理体制、资源配置方

式都提出新的要求。

运输生产方面，以货运为例，“十四五”时期景德镇市货运量仍将保持8%左右的增长速度，但运输结构将发生重大转变，小批量、多样化、高附加值货运比重明显上升，要求景德镇市创新货物运输发展模式，提高运输管理水平，加快以信息化、大数据为支撑的多式联运和现代物流发展。基础设施建设方面，面对经济下行压力增加、财政收入增长放缓的形势，交通领域建设投资承压，要更加注重交通运输基础设施建设的资金、土地、环境等问题，要求景德镇市更加注重投入效率和产出效益。一是通过科技化和信息化手段，推进新能源和智能化交通，充分发挥大数据优势，实现交通领域与5G、人工智能等信息技术的深度融合，实现资源投入的大幅降低和综合效益的大幅提升；二是充分挖掘综合交通的网络效益，实现交通运输由“量的扩张”向“质的提升”转变，实现“建设、养护、管理”三并重。

### 3、推进新型城镇化建设，要求交通运输业提高服务水平

推进新型城镇化建设，要求通过都市区培育，壮大完善中心城市，增强综合功能，提升产业竞争力，提升和强化中心城市对市域的带动作用，促进城镇化进程，充分发挥其集聚、辐射以及带动作用。坚持以交通共联为基础、以设施共建为核心、以要素共享为保障，构建“一核两轴、一圈两区”区域发展新格局，推动城乡要素平等交换、双向流动。提出形成以铁路、高速公路为骨干，以普通国省道为基础，与水路和民航共同组成连接东西、

贯穿南北的综合交通运输网络，支撑“赣东北”的省域城镇空间结构体系。景德镇市正积极走出一条以人为本、富有特色、健康协调可持的新型城镇化道路。随着新型城镇化的推进，城镇和农村会迎来发展的新机遇，客运出行需求将会快速增长，且呈现多元化、高品质特征，要求景德镇持续推进更高水平的交通运输基础设施建设，着力集约化的公共客运，提供普惠均等的交通服务和更有竞争力的流通环境，支撑和引导以人为本的新型城镇化道路。

#### 4、推进“双碳”实施，要求交通运输业可持续发展

2019年中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，对绿色交通发展提出了更高的要求。景德镇作为全国文明城市、国家卫生城市、优秀旅游城市和国家园林城市，是著名的国家历史文化名城。而随着交通运输发展对资源环境影响的不断提升，土地资源、水资源、岸线资源、矿物质能源等各类资源约束力不断提高，要求把生态文明观念贯穿到交通运输发展始终，推进绿色循环低碳交通运输体系建设，加快节能环保交通运输装备应用，推进多式联运、接驳运输、滚动发班等先进的组织方式，完善绿色交通政策法规、标准规范和统计监测考核评价体系，将节约集约和环保要求贯彻到交通运输发展全生命周期的整个过程，加快建设“资源节约型、环境友好型”交通运输行业，增强交通运输可持续发展能力。

#### 5、构建现代化运输体系，要求交通运输业打造立体交通

构建现代化综合运输体系是实现交通运输现代化最重要的特征。在综合运输体系加快形成和完善的过程中，铁路、水运和航空的大发展，将对区域通道内中长距离公路运输造成强有力的竞争，影响公路网络的流量分布，各种交通运输方式在综合运输体系中的占比、地位也将更加趋于合理和稳定，公路交通作为基础网络的功能进一步凸显。“十四五”时期，景德镇市应及时适应交通运输需求格局的变动，重新审视现代综合运输体系下各种运输方式的发展重点和发展方向，相互填补其他运输方式的空白薄弱区域，充分连接综合运输枢纽，使铁路、港口码头与公路实现“无缝对接”，加快构建景德镇市现代化综合交通运输体系。

## 2.2 需求预测

### 2.2.1 需求特征

“十四五”期间，景德镇交通需求将呈现以下五大特征。

#### 1、客货运输总量保持较快增长势头

景德镇经济增速由高速转向中高速，交通运输需求增速放缓，但动力仍然充足。客运需求旺盛，随着新型城镇化和城乡一体化的推进，中心城市与周边城市的联系日趋紧密，市域内部交流更加频繁。小汽车持续迅猛发展，传统班线客运量增幅不大，但旅游包车、私人机动化出行仍将保持快速增长趋势。货运需求持续增长，随着经济社会持续发展，原材料、半成品、产成品等货源运输总量必将持续增长。

## 2、消费型运输需求比例将逐步增大

城乡经济持续快速发展，人民生活水平普遍提高，交通消费结构进一步升级，商务交通出行需求大量增加，个性化出行成为一种新趋势，旅游、休闲、度假、探亲、访友等出行比例大幅度提高，旅游经济、假日经济加速发展，居民消费型出行日益增加，并带动消费型货物运输增加。

## 3、高附加值产品运输比重快速上升

随着工业化进程的加快，产业结构的优化升级，产品结构向轻重量、深加工、高附加值方向发展，单位产值的货运强度下降，景德镇与南昌、九江、上饶、福建等毗邻省市的物资交流更加频繁，货物运输规模和结构发生较大变化；镇村间、城乡间的物资交流日益频繁，小批量、短距离、高效率的货物运输量也将大幅度增加。

## 4、各种运输方式将进一步协调发展

公路以其通达面广、机动、灵活、快速和门到门的运输优势，在短距离客运和小批量、多批次货品运输上占主导地位；水路运能大、运距长、能耗小、成本低、占地少、污染轻等运输优势，在时间性不强的中长距离、大宗货物运输中具有明显竞争优势；铁路运输能力大、运输速度快、运输持续性强、对自然条件的适应性强、运输成本低、安全性能高、环境污染小等，在大运量、长距离的城际交通中具有明显竞争优势。民航运输速度快、航线不受地形条件制约，在长途旅客运输以及轻薄短小、高附加值、

高时效性物资，鲜活产品、邮件等货物运输中具有明显竞争优势。景德镇市有公路、铁路、水运、航空四种运输方式，今后客运仍保持公路为主，铁路和民航为辅的发展模式，货运将有公铁水航四种运输方式，联运得到重视，衔接能力进一步加强。

### 5、运输管理服务质量要求逐步提高

随着区域城市“一体化”、经济生活“信息化”、产业结构“服务化”和产品结构“高科技化”进程的加快，以及人民生活水平的提高，旅客对出行的舒适度、安全性及快捷性，货主对货物运输的方便性、快捷性和经济性的要求不断提高，长距离、快速度、高频度的客运需求将进一步增加，货运交通则更加规模化、网络化，多方式联运比例提高，“互联网+”在交通领域将广泛应用。交通运输管理体制机制改革，也将向以提高管理效率实现高质量发展为目标转变，新技术的应用将使交通运输行业进入转型升级发展新阶段。

## 2.2.2 需求预测

### 1、需求规模

以历年国民经济主要指标、各种运输方式交通运输量统计数据为基础，在定性分析景德镇市综合交通运输发展现状及未来趋势的基础上，综合运用时间序列法、系数法和回归分析法等定量研究方法，对景德镇市综合交通运输量进行预测。预计到2025年，全社会旅客运输量和货运量分别为1795万人和5548万吨，分别是2020年的1.3倍和3.2倍。公路客运周转量和货运周转量

分别为 61502 万人公里和 2184583 万吨公里，分别是 2020 年的 0.95 倍和 4.72 倍。

表 2-1 景德镇市客货运输量预测一览表

年份	客运量（万人）				货运量（万吨）			
	合计	公路	铁路	航空	合计	公路	水运	航空
2020 年	1347.69	1135	168	44.69	1716.04	1694	22	0.04
2025 年	1795	1033	633	129	5548	5233	312	3

表 2-2 景德镇市客货周转量预测一览表

年份	客运周转量（万人公里）	货运周转量（万吨公里）
	公路	公路
2020 年	64443	462649
2025 年	61502	2184683

## 2、空间分布

### （1）客运

根据历年的出行数据特征及未来宏观发展战略，景德镇市未来客运分布省外的主要方向依然是福建、浙江、广东、上海等省（市），省内的客运分布集中于南昌、九江，市域内部的客运分布主要是乐平。

### （2）货运

未来货运分布省外的主要方向依然是集中于浙江、上海、广东，省内的货运分布集中于南昌、九江，未来与南昌、九江方向的出行会有所增加，市域内部的货运集中于珠山区、昌江区。

## 2.3 阶段研判

从总体上看，作为经济发展的先行军，景德镇交通运输发展却长期受制于自身经济基础薄弱、建设条件较差等因素制约，与

周边临近省市各项指标比较处于相对落后地位（2020年景德镇GDP总量为957.14亿元，人均GDP为5.91万元），“十四五”期间，景德镇交通亟需加快发展，弥补历史欠账，加快推进区域一体化进程，坚持统筹城乡发展，着力打造区域性交通枢纽，为社会发展提供重要支撑。

从阶段上看，“十四五”期间，景德镇交通运输将由“十三五”时期对经济社会发展的相对制约提升为基本适应到有力支撑阶段，将进入综合交通运输体系加快推进、交通建设高峰持续的重要发展阶段，一是需要强化与周边地区的公路运输通道建设，加强与福建、安徽、南昌、九江、上饶等周边省市的交通联系；二是大力配合昌景黄高铁的建设工作，积极推进景鹰城际、安庆至景德镇铁路和皖赣铁路改线建设，加强与南昌、鹰潭、黄山等重点城市的联系；三是着手构建水上交通通道，谋划水运交通等级提升，与周边高等级航道衔接，实现通江达海；四是加快推进景德镇机场迁建的前期工作，实现景德镇交通向立体化方向发展。

从方式上看，“十四五”期间，景德镇市将进入交通行业矛盾的凸显期，体制机制和管理体系中的一些深层次问题，以及环境约束、土地约束等交通发展外部环境制约问题将进一步显现，景德镇交通运输发展需要深入贯彻落实“交通强国”战略和“一带一路”战略，响应国家要求，加快发展方式的转变，即由主要依靠基础设施投资建设向建设、养护、管理和运输服务协调发展

转变，由主要依靠增加物质资源消耗向科技进步、行业创新、从业人员素质提高和资源节约环境友好转变，由主要依靠单一运输方式的发展向综合运输体系发展转变。

## 2.4 相关上位规划要求

### 2.4.1 《江西省“十四五”综合交通运输体系发展规划》

中共江西省委江西省人民政府于2021年12月11日印发了《江西省“十四五”综合交通运输体系发展规划》（以下简称《规划》）。规划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，为加快构建安全、便捷、高效、经济、绿色的现代化综合交通运输体系，景德镇应积极发展交通运输建设。

“十四五”期间，景德镇市应加快安庆至景德镇铁路、昌景黄高铁建设，积极完善阜鹰汕通道和岳九衢通道；开工建设景德镇绕城高速、重点推进景德镇至上饶高速公路项目规划研究；加快景德镇综合客运枢纽建设，优化整合重要客货运枢纽资源，着力提升区域辐射能力，打造区域性综合交通枢纽；重点推进昌江航道整治提升工程；建设完成景德镇罗家机场改造项目，研究建设景德镇罗家机场迁建项目。

### 2.4.2 《江西省城镇体系规划(2015-2030年)》

#### 1、江西省城镇化布局

中共江西省委江西省人民政府于 2015 年 12 月 8 日印发了《江西省城镇体系规划(2015—2030 年)》(以下简称《规划》)指出,以沿沪昆线和京九线为主轴,聚集优势产业,提高规模效应,着力培育和发展以南昌市为核心的南昌都市区,加快发展九江都市区、赣州都市区,构筑“一群两带三区四组团”为主骨架的省域城镇体系,如图所示。

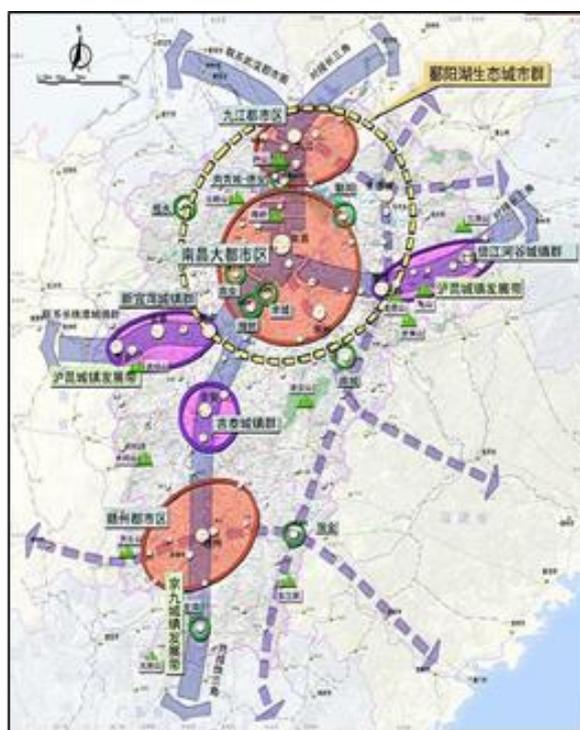


图 2-1 江西省城镇化布局

## 2、综合交通线网

《规划》指出,加快建设以铁路、高速公路为骨干,以普通国道省道为基础,与水路、民航和管道共同组成的连接东西、贯穿南北的综合交通运输网络。

**轨道交通:** 建成杭长客专、合福客专、昌吉赣客专、武九客专、赣深客专、九景衢铁路、蒙西至华中煤运通道、赣韶铁路、

赣龙铁路和皖赣铁路扩能改造等工程。建设鹰梅铁路、岳阳至九江铁路、井冈山至赣州铁路、六安至景德镇铁路、吉安至泉州铁路等。

**公路：**完善公路网，加快国省干线公路改扩建，提高技术等级和通行能力，加强中小城市和小城镇与交通干线、交通枢纽城市的连接，实现县县通高速公路。建成寻乌至全南、南昌至宁都、南昌至上栗、兴国至赣县、金溪至抚州、资溪花果山至里木、船顶隘至广昌至吉安、修水至平江、上饶至万年、东乡至昌傅、宁都至定南（赣粤界）高速公路，昌樟高速公路和昌九高速公路扩建工程，建成昌九大道、三南大道。

**水运：**建成九江亿吨大港，推进九江港南昌港一体化发展、建设赣江、信江高等级航道，建成赣江新干航电枢纽工程，井冈山枢纽工程和丰城龙头航电枢纽工程，建设赣州港、吉安港、樟树港、鄱阳港、景德镇港、鹰潭港等重要港口及丰城、新干、泰和、峡江、万安、万年、永修等港口。

**民航：**新建上饶、赣东南（抚州）、瑞金、鹰潭等支线机场，完成井冈山机场和赣州机场改扩建，适时启动庐山机场改造和景德镇机场迁建，建设一批通用机场。

### 3、综合交通枢纽

建设以铁路、公路重要客运站和机场等为主的综合客运枢纽，以主要港口、铁路、公路重点货运场站、机场和物流园区等为主的综合货运枢纽。依托综合交通枢纽，加强铁路、公

路、民航、水运与城市轨道交通、地面公共交通等多种交通方式的衔接，完善集疏运配套系统与城市配送系统，实现客运“零距离”换乘和货运无缝衔接。建成南昌综合交通枢纽，建成南昌、九江、赣州、吉安、宜春、新余国家级公路枢纽工程，建成南昌、鹰潭、九江、赣州、景德镇和上饶等铁路枢纽工程。

### 2.4.3 《景德镇国家陶瓷文化传承创新试验区实施方案》

景德镇国家陶瓷文化传承创新试验区，是中国国务院批复的首个文化旅游类试验区。景德镇国家陶瓷文化传承创新试验区建设的战略定位是“两地一中心”：把景德镇建设成为国家陶瓷文化保护传承创新基地、世界著名陶瓷文化旅游目的地和国际陶瓷文化交流交易中心。

“两地一中心”战略定位将分两步推进。第一步是到2025年取得阶段性成果，陶瓷文化传承保护创新体制机制初步建立，陶瓷文化保护传承、陶瓷产业创新发展、陶瓷国际贸易和文化交流合作体系基本形成。第二步是到2035年全面完成试验区各项建设目标任务，景德镇成为全国具有重要示范意义的新型人文城市和具有重要影响力的世界陶瓷文化中心城市。

为全力推进试验区建设开好局、起好步，努力把试验区打造成为冠领中国、代表江西走向世界、世界感知中国、认识江西的国际瓷都，为描绘好新时代江西改革发展新画卷作出新的更大贡献。“十四五”期间，建议建设瑶里景区景瑶线、洪岩仙境景区旅游公路，推动试验区4A级以上景区进出通道建设二级公路，

启动游客集散中心、旅游宾馆、城市综合体等项目，加快智慧旅游平台建设；启动景德镇机场迁建、阜阳经六安至景德镇铁路、皖赣铁路扩能改造前期工作，推动景德镇火车东站搬迁，全面完善并提升旅游服务基础设施。

## 第三章 “十四五”交通发展思路及目标

### 3.1 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，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神以及习近平总书记视察江西重要讲话精神。全面贯彻省第十五次党代会精神，落实省委、省政府《关于推进交通强省建设的意见》，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推进高质量发展，坚持以人民为中心的发展思想，坚持深化改革、扩大高水平开放，切实贯彻《交通强国建设纲要》战略要求和“乡村振兴”部署要求，在目标、任务等方面突出增强人民群众的获得感、幸福感、安全感。积极贯彻中国共产党景德镇市第十二次代表大会报告的精神，建好景德镇国家陶瓷文化传承创新试验区，全力实施“五新”战略行动，打造对外文化交流新平台，开启全面建设社会主义现代化国际瓷都新征程，加快立体开放通道建设，为全面建设社会主义现代化国际瓷都注入强大动力。紧紧围绕景德镇市《关于推进交通强市建设的意见》，紧跟全国全省交通现代化步伐，推动交通发展方式转变。加快构建现代化综合交通运输体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，建成人民满意、保障有力、全省前列的区域重要交通枢纽城市，为建好国家陶瓷文化传承创新试验区提供坚强支撑。

## 3.2 基本原则

依据景德镇市的规划总体思路和市委、市政府一系列决策部署精神，牢牢把握景德镇市“十四五”时期交通运输发展的基本趋势，加强区域交通协调发展、城乡交通统筹发展，加强资源整合、坚持适度超前、确保安全，做好建设、养护、运营、管理并重，实施可持续发展战略。

### 1、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、更大空间提高景德镇市交通运输能力，有力支撑和引导产业空间布局调整和功能区分化，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三次产业联动，促进交通由支撑向引领经济社会发展转变。

### 2、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；根据区域经济发展、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，推动区域交通、城乡交通和各种运输方式间的协调发展，统筹兼顾发展的效益、质量和速度；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。

### 3、提质增效、转型发展

以提高交通运输发展的质量和效益为中心，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。

### 4、改革驱动、创新发展

把改革创新作为交通运输发展的强大内生动力，以处理好市场和政府关系为核心，以市场化改革为基本方向，全面深化交通运输重点领域和关键环节改革，加快体制机制创新、政策创新、管理创新，努力破解深层次矛盾。运用法治思维和法治方式推进交通运输治理体系和治理能力现代化，着力推进依法行政，加快建设交通运输法治政府部门，推进交通运输治理能力现代化。

### 5、绿色安全、集约发展

按照江西省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。把安全保障作为前提，牢固树立“安全第一”的理念，坚守红线定位和底线思维，按照“预防为主、综合治理”的方针，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、资金、环境等约束，节约集约利用土地、岸线、交通通道等资源。

### 3.3 发展目标

#### 1、总体目标

坚持交通强国和乡村振兴发展战略，加快景德镇市交通基础设施建设，着力构建衔接顺畅的综合交通体系。坚持从交通发展的实际和特点出发，切实指导和引领交通行业实现全面协调可持续发展，提出建设布置合理、资源共享、配置优化的交通基础设施，全面提升交通服务水平，使交通基础设施适应景德镇市社会经济发展需求。

到 2025 年，初步形成经济、高效、便捷、安全、绿色的现代化综合交通运输体系。实现基础设施网络更加高效、运输服务品质显著提高、信息化智能化水平不断提升、交通运输发展更加绿色、安全能力明显增强。基本建成比较完善的现代综合交通运输体系，打造区域重要交通枢纽城市，形成对外大通道，重点实现“四大建设，三个一体化”战略目标。

#### ➤ 实施“四大建设”

**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，提升景德镇市在融入南昌、对接海西的节点城市地位。

**建设大公交：**按照安全、畅通、便捷、环保的要求，构建多种方式可选、多层次融合、全过程连贯的“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。

**建设大平台：**充分利用现代科技信息手段，大力推进交通服务、监管、指挥信息平台 and 智能交通建设。构筑融入社会信息化和政府信息化成果的开放式交通运输网络服务与管理体系统，推动综合交通智能化管理体系建设，构筑覆盖公路、水路、铁路、物流的信息管理服务系统，实现信息资源共享。

#### ► 打造“三个一体化”

**区域交通一体化：**以服务于“南昌都市区、国家陶瓷文化传承创新试验区、长江中下游城市群”为重点，加快区域交通一体化进程，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。

**市域交通一体化：**以服务于“二区、一市、一县”为主，完善市域干线公路，形成以景德镇为中心，覆盖景德镇市域的纵横交错、四通八达的公路网体系。

**城乡交通一体化：**以服务于“现代新市镇、城乡一体新社区”为本，完善城乡路网布局，完善城乡物流网络布局，推进城乡公交一体化，健全城乡交通一体化发展体制机制，统筹城乡发展，打破城乡二元发展格局，实现“城市让农村更幸福，农村让城市更美丽”发展愿景。

## 2、具体目标

加快交通基础设施建设，进一步完善公路网络，提高路网等级，提升路网服务功能，完善布局形态，形成既与高速公路网络配套也与地方主干线公路以及农村公路网络衔接的普通干线公路网，构筑完备的、适度超前的公路运输网络。加快区域交通一体化进程，完善港口、码头布局，提升航道等级。

### (1) 基础设施

公路网络得到优化，铁路规模较快增长，干线航道取得突破，民用航空扎实推进，基本建成“布局合理，能力充分”的综合交通网络体系，景德镇在江西综合交通网中枢纽地位得到提升。

**规模进一步扩大。**到 2025 年，景德镇公路网总里程由 5477 公里增加到 5727.86 公里。“一纵三横四联”高速公路基本形成，里程由 199.36 公里增加到 244.36 公里，县城节点覆盖率达到 100%；“五纵六横四联”的干线公路网络初步定型，普通国省干线里程达到 846.5 公里，基本覆盖重点中心镇、省级以上经济开发区、4A 级以上景区和主要交通节点；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。铁路网运营里程由 169 公里增加到 260 公里，快速铁路覆盖率(县级节点)达到 90%。机场迁建工作加快推进，力争开工建设。

**等级进一步提升。**到 2025 年，力争国道二级及以上比例达到 100%，普通省道三级及以上比例达到 98%，县道三级及以上公路比例达 70%，建制村通双车道公路比例达 60%，乡镇、3A

级旅游景点通三级及以上公路比例达 100%；城市进出口路段的道路等级达到二级以上。实现景德镇主城区到相邻县城之间至少存在 1 条高速及 1 条二级以上公路，县城到重点镇（乡）基本通二级以上公路，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。基本建成昌江、乐安河三级航道为主的干线内河航道网络。

**时效进一步提高。**到 2025 年，基本实现景德镇市各乡镇 10 分钟内到达国省干线公路、30 分钟内上高速公路、景德镇市中心城区 30 分钟至相邻县市和 90 分钟至所有县市（即半小时交通覆盖：昌江区、珠江区；一个半小时交通覆盖：浮梁县、乐平市）。以济广高速、杭瑞高速、德昌高速为依托，皖赣铁路、景鹰铁路、昌景黄高铁加快推进为契机，形成省内南昌、鹰潭、九江 40 分钟交通圈以及省外福州、杭州、武汉、长沙 3 小时交通圈。全面推进景德镇机场迁建工作，形成 90 分钟直达京津冀、长三角、珠三角三大经济圈的空中廊道。

## （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。**推进中心城市和副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、功能完善的城乡客运场站体系，中心城区至少 1 个一级公路客运站、2 个以上二级公路客运站，实现“县县有网、镇

镇有站，村村有亭、站点有牌”；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等基础设施建设，提高城市公共交通服务水平；加快现代物流空间载体建设，基本形成“多式联运物流园-通用集散物流园”两级交通物流基地体系。

**运输效率进一步提高。**到 2025 年，城市公交线网密度基本达到国家规定中小城市  $3-4\text{km}/\text{km}^2$  的标准，人均公交车拥有量达到 10-12 标台/万人，城市公共交通站点 500 米覆盖率达到 98%，城市公共交通占机动化出行比例达到 40%，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，二次换乘到市区；大力发展以港口、火车站等交通枢纽和产业园区等为主体的综合货运枢纽，初步实现货运物流化，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，以法制健全为保障，以节能环保为动力，大力推进“智慧交通”、“平安交通”、“绿色交通”、“法制交通”的建设进程。

智慧交通——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；完善 12328 服务监督电话，优化景德镇市呼叫中心，全面了解交通运输行业“行情”和“下情”。

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，公路营运车辆交通事故万车死亡人数小于 0.2；水上一般等级以上事故发生率维持在 0.3 起/万艘次以下。

绿色交通——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。

法制交通——实施交通运输综合执法，全面规范执法行为，执法人员大专以上学历比例达到 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；高级专业技术人才占专业技术人才的比例、高技能人才占技能劳动者的比例分别达到 20%、28%。

表 3-1 景德镇市“十四五”交通运输发展规划主要指标

		指 标	2020 年	2025 年
基础设施	铁路	1、铁路运营里程（公里）	169	260.5
		其中：快速铁路里程（公里）	37.1	128.6
	航空	2、机场个数（个）（含通用机场）	1	2
	公路	3、公路总里程（公里）	5477	5727.86
		（1）高速公路里程	199	244.36
		（2）普通国、省道里程	746	846.5
		（3）县道乡道里程	1959	1982
		4、公路技术指标		
		（5）普通国道二级以上比例（%）	94.4%	100%
		（6）普通省道三级以上比例（%）	94.6%	98%
		（7）县道三级及以上公路比例（%）	53.6%	70%
		（8）建制村通双车道公路比例（%）	-	60%
		（9）乡镇、3A 级旅游景区通三级及以上公路比例（%）	-	100%
		（10）国省公路优等路率（%）	-	90%
		（11）县道公路优良路率（%）	-	90%
		（12）乡村公路优良路率（%）	-	90%
（13）农村公路经常性养护率（%）	-	100%		
水路	5、航道里程数（公里）	97	97	
	6、港口数量（个）	-	3	
运输服务	站场设施	7、客、货站站场		16
		（1）客运站（个）	6	13
		二级及以上客运站（个）	2	4
		其他客运站（个）		9
		（2）货运枢纽及站场（个）		3
		综合货运枢纽（个）		3
		一般货站站场（个）		--
	乡镇邮政网点覆盖率（%）		100	
	公共客运服务	8、城市公交		
		（1）公共交通占机动化出行比例（%）	-	40
		（2）城市公共交通站点 500 米覆盖率（%）	80	98
		（3）每万人拥有公共汽（电）车（标台）	8	10-12
2、城乡客运和城乡公交				
镇村公交线路乡镇覆盖率（个）	-	39		
高质量发展	绿色	交通运输 CO <sub>2</sub> 排放强度下降率（%）	5	
	安全	较大以上等级道路运输行车事故死亡人数下降率（%）	12	

## 第四章 “十四五”交通发展重点及任务

### 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，科学推进公路、航道、铁路、民航四大运输方式的梯度发展。

#### 4.1.1 运输通道布局规划

立足景德镇千年瓷都、历史文化名城和区域性旅游中心城市的定位，着力实现综合交通主骨架更高水平的网络化。按照全面对接国家和区域交通运输大通道的基本思路，服从并加强省级运输通道建设，形成景德镇市域的区域性运输通道，提升景德镇的交通区位。按照运输通道空间层次和服务范围，景德镇位于江西省“六纵六横”的综合运输通道中阜鹰汕通道和岳九衢通道的交汇处，景德镇综合立体交通网络总体上呈现“一纵两横”的布局。

##### 一纵：阜鹰汕通道

该通道北起阜阳，经景德镇、鹰潭、瑞金，南接梅州、汕头。通道主要由安庆至景德镇铁路、皖赣线、济广高速（G35）、国道G206和昌江航道组成。该通道是连接省会南昌和省内南部地市的纵向运输通道，主要承担江西与安徽、粤东、海西等地区的南北向交通联系和分流部分京九运量，通道的完善可以为沿线区域经济发展提供交通支撑。

### 一横：岳九衢通道

该通道西起岳阳，经九江、景德镇、上饶，至衢州。通道主要由九景衢铁路，杭瑞高速(G56)九景段、景德镇-上饶高速和国道G351组成。该通道将中部地区与长三角地区紧密联系起来，是昌九都市区辐射中西部，加强与长三角地区、中西部地区社会经济交流与融合的重要通道，通道的完善可以加强景德镇对外的交通联系。

### 二横：沪昆通道

该通道东起上海，经上饶、景德镇、南昌，至昆明。通道主要由昌景黄铁路、杭瑞高速(G56)景婺黄段和景鄱昌高速组成。该通道是江西省东西向发展的主轴，全省打造内陆双向开放新高地的重要交通支撑，通道的完善可以促进通道周边区域经济协调发展，加强赣中地区与长三角地区之间的联系。

表 4-1 景德镇市区域运输通道规划方案

方向	通道名称	通道组成		建设情况
纵一	阜鹰汕通道	铁路	安庆至景德镇铁路	规划
			皖赣线	扩能改造
		高速公路	G35 济广高速	改扩建
		普通国道	G206	改线、升级
	航道	昌江航道	整治提升	
横一	岳九衢通道	铁路	九景衢铁路	加密车次
		高速公路	G56 杭瑞高速 (九景段)	改扩建
			景德镇-上饶高速	规划
普通国道	G351	改线、升级		
横二	沪昆通道	铁路	昌景黄铁路	建成
		高速公路	G56 杭瑞高速 (景婺黄段)	改扩建
			景鄱昌高速	规划

## 4.1.2 公路网络优化工程

### 1、高速公路

“十四五”期间，景德镇市将加快推进内外通道建设，打通高速公路与城市道路的衔接瓶颈，加快推进对区域和城际联系具有重要意义的高速公路建设，规划形成“一环六射两横一联”市域高速公路网。其中“一环”由G56杭瑞高速、G35济广高速景德镇段和景德镇绕城高速组成。“六射”分别为G35济广高速桃墅互通至景德镇枢纽段和规划的凰岗枢纽至乐平互通段、G56杭瑞高速湘湖互通以东段和景德镇枢纽以西段、景德镇—上饶高速、景鄱昌高速。“两横”分别为S29祁浮高速和S36德昌高速。“一联”为鄱阳至万年高速。

#### 专栏：高速公路网规划方案

“十四五”期间，规划形成“一环六射两横一联”路网格局，高速公路规划总里程317.84公里，具体如下。

➤ **一环：（景德镇市境内总长 88.03 公里）**

“一环”由G56杭瑞高速、G35济广高速、景德镇绕城高速组成。该线路起于景德镇枢纽、经景德镇西互通、景德镇北互通、湘湖互通、涌山互通、鱼山互通、凰岗枢纽与景德镇南互通。景德镇市境内总长约88.03公里。

➤ **六射：（景德镇市境内总长 136.74 公里）**

**第一射：济广高速公路（桃墅互通至景德镇枢纽段，62.25 公里）**

G35济广高速公路，自安徽省池州经景德镇市接上饶万年县至鹰潭，景德镇市境内总长约62.25公里。

**第二射：杭瑞高速公路（湘湖互通以东段，6.61 公里）**

G56杭瑞高速湘湖互通以东段，由东安村，经东流大桥至市界，景德镇市境内总长约6.61公里。

**第三射：景德镇—上饶高速公路（50 公里）**

规划景德镇-上饶高速公路，全长约 95 公里，景德镇市境内里程约 50 公里，双向四车道，路基宽 26 米，设计速度 100km/h。

**第四射：济广高速公路（乐平北枢纽至乐平互通段，15.38 公里）**

济广高速乐平北互通至乐平段，由乐平北枢纽，经新柳村、至市界，景德镇市境内里程约 15.38 公里。

**第五射：景鄱昌高速公路（2.5 公里）**

规划景鄱昌高速，全长约 145 公里，景德镇境内约 2.5 公里，双向四车道，路基宽 26 米，设计速度 100km/h。

**第六射：杭瑞高速公路（景德镇枢纽以西段）**

G56 杭瑞高速景德镇枢纽以西段，由景德镇枢纽通往鄱阳县。

➤ **两横：（景德镇市境内总长 68.07 公里）**

**第一横：祁浮高速公路（15.39 公里）**

祁浮高速公路江西段，起自赣皖交界处浮梁县良禾口，止于浮梁县桃墅店村，全长 15.39 公里，是江西省 18 条地方加密高速公路之一。

**第二横：德昌高速公路（52.68 公里）**

自上饶经乐平市礼林镇、十里岗乡，景德镇市境内总长 52.68 公里。

➤ **一联：（景德镇市境内总长 25 公里）**

**第一联：鄱阳至万年高速公路（25 公里）**

规划鄱阳至万年高速公路，全长约 45 公里，景德镇境内约 25 公里，双向四车道，路基宽 26 米，设计速度 100km/h。

“十四五”期间继续完善高速公路网络功能，重点加快景德镇绕城高速及上饶至景德镇高速建设，推进杭瑞高速公路景德镇西不完全互通提升改造为全互通等项目建设，以提升景德镇西片区高速与婺源的联系，促进城市组团发展和陶瓷文化交流。

## 专栏 高速公路建设工程

“十四五”期间，新开工建设景德镇绕城高速 45 公里，推进景德镇至上饶高速规划建设的前期工作，完成项目前期并开工、实施景德镇西互通改造项目。推进济广高速景德镇至鹰潭段四改八工程、杭瑞高速九江至景德镇段四改八工程前期工作。

## 2、普通国省干线

“十四五”期间将以实施路网提质升级工程、城镇过境交通工程、瓶颈路段建设工程等为重点，全面提升普通国省道干线公路的服务功能和水平，全面提升“五纵六横四联”路网格局，形成运行效率高、服务能力强的普通国省干线公路网络布局。

### 专栏：干线公路网布局方案

“十四五”期间，规划形成“五纵六横四联”普通国省干线公路网格局。

#### (1) 五纵

**第一纵：**位于景德镇市南部，长约 45 公里。由 S409 组成，路线为：涌山镇-高家镇-众埠镇。规划等级为一、二级公路。“十四五”期间，规划 S409 新店至众埠段升级改造，规划等级为二级，31.89 公里。

**第二纵：**位于景德镇市中部，长约 154.64 公里。由 S205 组成，路线为瑶里镇-鹅湖镇-王港乡-寿安镇-涌山镇-双田镇-接渡镇-众埠镇。规划等级为一、二、三级公路。“十四五”期间，规划大田至乐平南段公路改建，规划公路等级为一级，22.6 公里。“十五五”期间，规划乐平南至秧畈段改建，规划公路等级为一级，15.6 公里。

**第三纵：**位于景德镇市西部，长约 64.2 公里。由 S207 组成，路线为：蛟潭镇-浮梁镇-鲇鱼山镇。现状等级为一、二、三、四级公路。

**第四纵：**位于景德镇市西部，长约 130.8 公里。由境内国道 G206 组成，路线为：源港-经公桥镇-蛟潭镇-三龙镇-丽阳镇-鲇鱼山镇-塔前镇-乐平市与万年交界，规划等级为一级公路。“十四五”期间，规划 G206 蛟潭花千谷至唐

英大道段升级改造，规划公路等级为一级，25公里；规划G206昌江丽阳至桃林段升级改造，规划公路等级为一级，15.5公里。“十五五”期间，规划原G206三龙至丽阳段西迁，规划公路等级为一级，36.5公里；规划原G206乐平桃林至镇桥段西迁，规划公路等级为一级，31.25公里。

**第五纵：**位于景德镇市西部，长约**35.43公里**。由S404组成，路线为：黄坛乡-三龙镇。规划等级为二、三级公路。“十四五”期间，规划黄坛至三龙段升级改造，规划公路等级为二级，21.4公里；规划东港至黄坛段升级改造，规划公路等级为三级，14公里。“十五五”期间，规划东港至经公桥段新建工程，规划等级为二级，24公里。

## (2) 六横

**第一横：**位于景德镇市北部，长约**46.2公里**。由S501组成，路线为：闪里镇交界-白茅村-勒功乡-经公桥镇-西湖乡-桃墅交界。现状等级为一、三级公路。

**第二横：**位于景德镇市北部，长约**31.03公里**。由S502组成，路线为：储田村-柳溪村-柏林村-江村乡-严台村。规划等级为二级公路。“十四五”期间，规划浮梁江村至储田公路改建，规划等级为二级，29.8公里。

**第三横：**位于景德镇市东北部，长约**81.92公里**。由S302组成，路线为：梅湖村-峙滩镇-清溪村-锦里村-桃岭村-小源村-南泊村-瑶里镇-市界。远期规划为一、二、三级公路。“十五五”期间，规划白石岗亭至寺前段公路改建，规划等级为三级，17.2公里；规划鹅湖至锦里段公路改建，规划等级为二级，25公里。

**第四横：**位于景德镇市中部，长约**67.82公里**。由G351组成，路线为：洪源交界处-洪源镇-三龙镇-查大乡-兰田村-东安村-交界处。规划等级为二级公路，远期规划为一级公路。“十四五”期间，规划湘湖至分水岭段（北迁），规划等级为二级，38.1公里。

**第五横：**位于景德镇市西北部，长约**27.48公里**。由S303组成，路线为：临港镇-中堡村-段家村-下埠墩村-市界。规划等级为二、三级公路。“十四五”期间，规划乐平乐源坂至临港段公路升级改造，规划等级为二级，26.6公里。

**第六横：**位于景德镇市南部，长约**53.81公里**。由S306组成，路线为：

鸣山交界处-乐平市-浯口镇-高家镇-吴家村-上饶县界。规划为一、二级公路。

“十四五”期间，规划浯口至杨范段升级改造，规划等级一级，25.8公里。“十五五”期间，规划德兴至浯口段改建，规划等级为一级，25.4公里。

### (3) 四联

**第一联：**位于景德镇市东北部，长约**11.43公里**。由S505组成，路线为：锦里村-兴田乡-市界。现状等级为二级公路。

**第二联：**位于景德镇市西部，长约**8.05公里**。由S410组成，路线为：洪源村-洗马村-市界。现状等级为二级公路。

**第三联：**位于景德镇市中部，长约**10公里**。由S507组成，路线为：吕蒙村-历尧村-天宝桥。远期规划为一、二级公路。“十五五”期间，规划湘湖至丽阳公路改建，32.7公里。

**第四联：**位于景德镇市西南部，长约**14.18公里**。由S411组成，路线为：乐港镇-乐安村-镇桥镇-古塘村。远期规划为一、二级公路。“十五五”期间，规划烟竹林至塔背公路改建，规划等级为一级公路，8.5公里。

### (1) 公路提质升级工程

根据景德镇市公路网的总体布局，结合土地和资金等资源要素，按照“统筹规划，分步实施，效率优先，兼顾公平，注重整体，加强协调”的基本原则，科学安排普通国省干线公路建设。重点围绕当前低等级公路沿老路拓宽升级，有序推进低等级路段升级改造，提高公路网运行效率，逐步消灭普通省道的四级及以下公路，力争普通省道三级以上比例大于95%，全面提升干线公路网的服务水平和路况质量。“十四五”期间优先安排对路网提升有重要作用的规划建设项目和普通国省干线未贯通路建设，计划完成普通国省道升级改造、路面改造共约230公里。主要实施项目有：G206蛟潭花千谷至唐英大道段、G206昌江丽阳至桃林

段、S502浮梁江村至储田段、S404东港至黄坛段、S404黄坛至三龙段、S409新店至众埠段、S303乐平乐源坂至临港段、S205大田至乐平南段、S306浯口至杨范段等公路升级改造项目。

## （2）城镇过境交通工程

由于城镇快速扩张导致的干线公路穿镇段城市化现象已经较为突出，未来随着城镇集约化的进一步发展，越来越多的区域干线公路将逐步被城市包围。公路在交通体系中的重新定位，公路和城市道路在建设标准、路网衔接方面的融合，城市道路和公路所承担的功能重叠现象也日趋显著。开展G206、G351国道绕城改线工作，结合城镇用地变化，优化调整景德镇及乐平城镇发展重点地区的部分线形，以更好地适应城市发展，减少与城市交通的冲突，建设功能层次清晰、整体布局合理的城市结点交通网络。“十四五”期间，重点开展G351湘湖至分水岭段（北迁）改线工程，远期重点开展G206三龙至丽阳段（西迁）改线工程，G206乐平桃林至镇桥段（西迁）改线工程。

## （3）瓶颈路段建设工程

“十四五”期间，优先考虑市域普通国省干线待贯通路段建设，力争解决路网贯通问题，达到路网结构全面优化，形成快速通道互联互通、公路路网纵横交错、功能完善的综合交通体系，从而增强出行灵活性、强化区域联系，改善交通环境，实现片区交通微循环。重点实施三级及以下普通国省道干线公路建设，完善路网布局，提高路网通达性，重点实施S404、S302、S502等瓶

颈路段升级改造。

### 专栏 普通国省道建设工程

**普通国道升级改造工程。**实施国道 G351、G206 等线路提质升级工程，改造等级以一级公路为主，开工建设 G351 湘湖至分水岭段（北迁）38.1 公里，近期按二级公路建设，远期按一级公路建设；“十四五”末实施塔前至陶家段公路工程。实现普通国道对县级及以上行政区等重要节点的全面覆盖，带动地区经济稳增长。“十五五”期间，新建 G206 三龙至丽阳段西迁改线 36.5 公里城镇过境工程；新建 G206 乐平桃林至镇桥段西迁改线 31.25 公里，其中陶家至镇桥段通过市政工程立项。

**普通省道升级改造工程。**实施省道 S205、S207、S302、S306、S404 等线路的改建工程，改造等级以一、二级公路为主，“十四五”期改造普通省道共计约 140.2 公里，预计投资 26.37 亿元。

### 3、农村公路

按照习近平总书记提出的“四好”（建好、管好、护好、运营好）要求全面推动农村公路工作，全面优化农村公路路网结构，着力加强县道升级改造，建制村通双车道，提高农村公路通达水平和通行能力，切实改善农村居民的出行条件，将农村公路大中修列为常态化工作，尤其是路面改造方面。

表 4-2 农村公路县道建设计划

序号	项目名称	路线编号	现状等级	建设里程 (公里)	建设标准	建设年限
1	上河-金鹅山	X002360281	四级	15.37	三级	2021-2025
2	梅岩-枳头	X004360281	四级	10.92	三级	2021-2025
3	浯口-夏家坞	X005360281	四级	9.85	三级	2021-2025
4	西门-吊钟形	X006360281	三、四级	6.99	三级	2021-2025
5	众埠-礼林	X008360281	三、四级	0.57	三级	2021-2025
6	十里岗-名口	X009360281	四级	11.39	三级	2021-2025
7	桃园-礼林	X010360281	三、四级等外	9.73	三级	2021-2025
8	中洲-车田	X015360222	四级	20.98	三级	2021-2025

9	鹅湖-潘村	X016360222	三、四级	1.8	三级	2021-2025
10	北安-荞麦岭	X017360222	四级	16.85	三级	2021-2025
11	港口-梓里	X019360222	四级	15.69	三级	2021-2025
12	三龙-湘湖	X020360222	一二三四级	12.7	三级	2021-2025
13	御史亭-沽演	X021360222	一二三四级	3.01	三级	2021-2025
14	桃岭-采育林场	X023360222	四级	8.39	三级	2021-2025
15	洪源-牡丹台	X024360222	四级	7.09	三级	2021-2025
16	G206-鱼山	X026360202	三、四级	5.98	三级	2021-2025
17	梨树园-青塘	X028360203	三、四级	2.31	三级	2021-2025
18	吕蒙-杨湾	X029360202	三、四级	2.63	三级	2021-2025
19	峙滩-广明	X032360222	三、四级	14.82	三级	2021-2025
20	丰旺-三宝国际 陶艺村	X801360222	四级	4.3	三级	2021-2025
21	丽阳-东岗 (昌江区)	X802360202	三、四级	14.42	三级	2021-2025
22	丽阳-东岗 (乐平市)	X802360281	三、四级	9.49	三级	2021-2025
23	江村-塔前	X803360222	三、四级	14.76	三级	2021-2025
24	镇桥-垵下	X933360281	二、四级	2.06	三级	2021-2025
25	渡头-汪家	X934360281	三、四级	3.58	三级	2021-2025
26	银城-十里岗	X935360281	四级	7.26	三级	2021-2025
27	香屯-名口	X936360281	三、四级等外	3.37	三级	2021-2025
28	东流-董家山	X937360222	三、四级	5.11	三级	2021-2025
29	庄湾-建胜	新建	--	17.4	二级	2021-2025
30	桃墅-源港	新建	--	5.7	二级	2021-2025

乡村振兴方面，为全力促进城乡基础设施一体化，尽力满足新时代人民对美好生活需要的公共基础条件，补齐重要公共基础设施短板。应继续加大农村基础设施建设投入力度，强化以城带乡，加快乡村公路基础设施建设，全面促进城乡基础设施共建共享、互联互通，创建“便利家园”。巩固脱贫成果，围绕“乡村振兴”，牢固树立产业融合思维，拓展农业产业领域，推动村组道路的互联互通及产业路建设，健全农村公路养护机制。坚持“因地制宜、以人为本”的方针，以强化政府主体责任、稳定农村公

路资金渠道、建立农村公路管养长效体制机制为重点，大幅提升农村公路等级和通畅水平。积极落实乡村振兴农村公路目标任务，加大养护力度，建立健全农村公路管养长效机制。

积极推进浮梁县争创“四好农村路”国家示范县创建工作，依托浮梁县丰富的自然资源优势，全面提升农村公路治理能力、推进农村公路网络体系建设、健全管养保障体系、完善农村综合运输服务体系，增强农民群众获得感，使农村公路安全保障能力得到强化，打造“浮梁农村公路”品牌。

### 专栏 农村公路建设工程

“十四五”期间，完成新改建农村公路里程共 337 公里。

- 1、县道升级改造建设里程 58 公里，投资约 3.22 亿元。
- 2、建制村通双车道建设里程 111 公里，投资约 0.89 亿元。
- 3、危桥改造 240 座，投资约 4.8 亿元。
- 4、村道安全生命防护工程约 131 公里，投资约 0.26 亿元。
- 5、美丽生态文明农村路建设里程 185.5 公里。

#### 4、旅游公路

“十四五”期间，围绕“国家陶瓷文化保护传承创新基地、世界著名陶瓷文化旅游目的地、国际陶瓷文化交流合作交易中心”战略地位，推动景德镇成为集中展示中华陶瓷文化的瓷都、乃至世界一流的国际文化旅游名城。重点打造陶阳里、陶溪川、陶源谷等陶瓷文化景区和昌江百里风光带、高岭瑶里、洪岩仙境等山水生态景区。

积极推动陶瓷文化与旅游深度融合，加快建设旅游集散中心，

推动 4A 级以上景区进出通道二级公路全覆盖，重点打造景瑶大道旅游公路示范线等，形成民宿体验、生态康养、研学旅行、文化创意等新业态的多功能通道；助力高岭-中国村创建 4A 级景区。加快交通干线至重点旅游景区旅游公路建设，按二级公路标准推进 4A 级以上景区进出通道建设，使游客到景德镇市旅游方便、快捷、舒适、真正实现“快旅慢游”。重点旅游公路建设如表 4-3 所示。

表 4-3 景德镇市旅游公路建设计划

序号	项目名称	建设性质	建设标准	规模（公里）
1	洪岩仙境景区旅游公路	新改建	二级	9.52
2	得雨生态园至杨湾风景区旅游公路	新改建	二级	10
3	丰旺至三宝国际陶艺村 （明清园至冷水尖）旅游公路	新改建	二级	13.53
4	浮梁县瑶里至东埠旅游公路建设项目	改建	二级	11.7
5	浮梁古城到万祥文化园旅游公路	新改建	二级	6.7
6	三宝至进坑	新建	三级	5
7	三宝至西厢坞村	新建	三级	4
8	Y051 西厢坞至天宝桥	改建	三级	5
9	三宝至宁村旅游公路	改建	三级	4.25
10	昌江区荷航二级公路建设工程	新建	二级	8.29

表 4-4 景德镇市 3A 级以上景区一览表

序号	景区名称	所在地	等级	年份
1	古窑民俗博览区	昌江区	5A	2013
2	高岭·瑶里风景区	浮梁县	4A	2006
3	浮梁古县衙景区	浮梁县	4A	2006
4	洪岩仙境风景区	乐平市	4A	2008
5	江西怪石林景区	乐平市	4A	2010
6	皇窑景区	浮梁县	4A	2015
7	御窑厂国家考古遗址公园景区	珠山区	4A	2015
8	江西直升机科技馆景区	昌江区	4A	2018
9	陶溪川文创街区	珠山区	4A	2018
10	雕塑瓷厂明清园景区	珠山区	3A	2008

11	鸿鑫阁·官窑瓷画院产业基地	浮梁县	3A	2014
12	缘源陶瓷创意园景区	浮梁县	3A	2014
13	名坊园景区	浮梁县	3A	2016
14	双龙湾农业生态园景区	浮梁县	3A	2016
15	御窑景巷景区	珠山区	3A	2017
16	闲云涧马鞍岭景区	珠山区	3A	2018
17	浮梁礼芳景区	浮梁县	3A	2018
18	天宝龙窑景区	浮梁县	3A	2018
19	浮梁严台景区	浮梁县	3A	2018
20	珠山东市景区	珠山区	3A	2018
21	赣鄱古人类文化遗址游览区	乐平市	3A	2018
22	伊人如瓷陶瓷文化旅游园	浮梁县	3A	2018

来源：江西省文化和旅游厅 2020 年 3 月

### 4.1.3 铁路设施升级工程

按照“网络完善、能力提升”的思路，以新建铁路路网框架为重点，加快景德镇市铁路干线和地方老区铁路建设，提高铁路技术标准，加密景德镇市至南昌铁路班线，扎实做好昌景黄铁路建设服务工作，积极协调规划新增安庆至景德镇铁路的实施及快速化建设，加快推进皖赣铁路扩能改造和景鹰梅铁路（阜鹰汕铁路通道）等前期工作，推动景德镇火车东站搬迁。

#### 1. 积极推进昌景黄铁路建设

昌景黄高铁的建设开通对于景德镇具有划时代的意义，标志着景德镇将进入“高铁时代”，不仅可以完善区域高铁网建设，还会促进区域经济发展。同时昌景黄高铁全线建成通车后，昌景黄高铁将与杭黄高铁相通，构建起赣中地区连接长三角地区的快速客运通道，有效促进沿线资源开发，形成一条世界级的黄金旅游线。

#### 2. 皖赣铁路中心城区段外绕

考虑皖赣铁路的线站能级提升及城市的发展，将景德镇城镇重点发展地区内皖赣铁路搬迁至地区西侧。

线路自福港站开始改线，沿城市西部边缘向西南走行，在张家岭附近与既有皖赣铁路联通。结合206国道西迁工程，考虑皖赣线西迁段与206国道共用廊道。取消既有韩坑站、浮梁站、景德镇站及景德镇东货运站，保留鲇鱼山站至景德镇南站区间线路作为皖赣支线，景德镇南站为尽头式车站。争取规划建设依托皖赣铁路西迁的铁路货运物流场站，新设景德镇西站，整合货运及区段站功能。

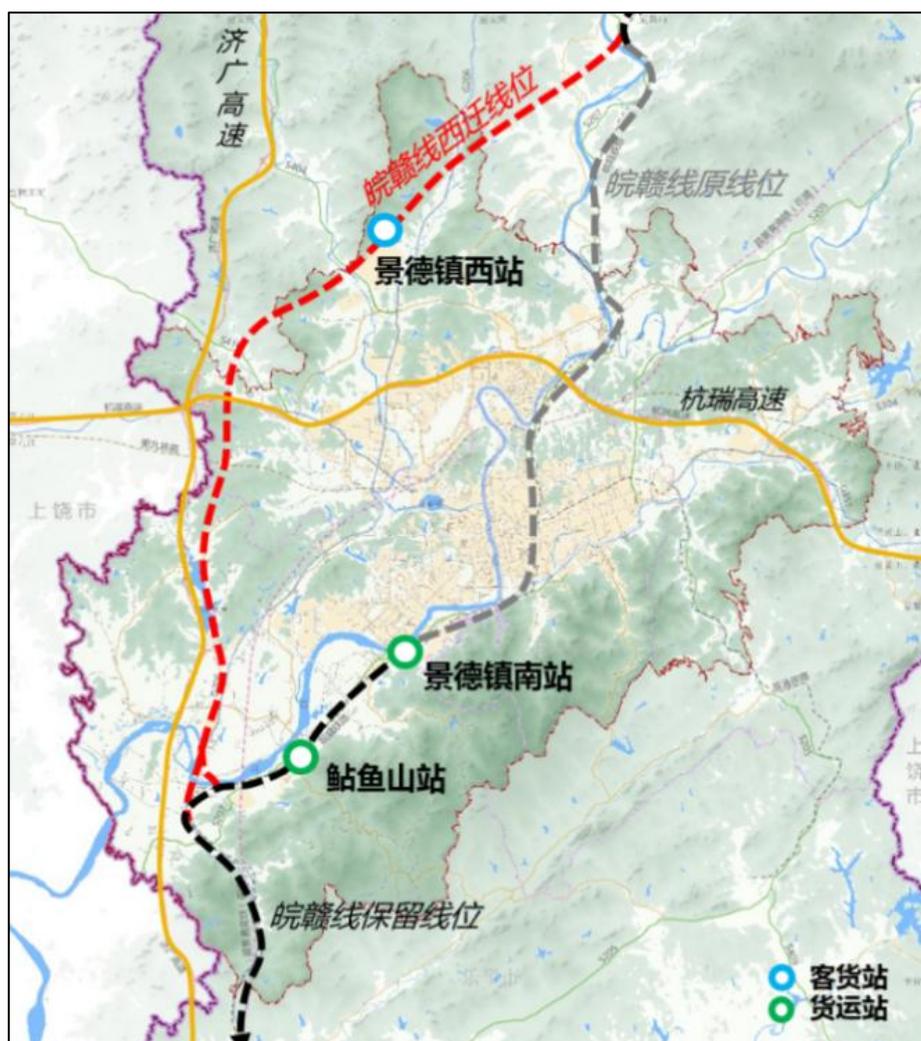


图 4-1 皖赣线西迁线位方案图

### 3. 安庆至景德镇铁路

在现有九景衢铁路、在建昌景黄高铁两条高快速铁路的基础上，积极协调规划新增安庆至景德镇铁路的实施及快速化建设，补充景德镇南北向快铁通道。

目前安庆至景德镇铁路安徽段计划升级为快速铁路，规划设计时速为 200km/h。景德镇段与皖赣铁路共用廊道，向北搭接沿江通道。“十四五”期间，规划安庆至景德镇铁路由北接入轨皖赣铁路营里站，利用既有皖赣铁路南抵景德镇。

#### 专栏 铁路重点工程

**重点项目：**续建昌景黄高铁，“十四五”建成通车；开工建设皖赣铁路中心城区段外绕；积极协调规划新增安庆至景德镇铁路的实施建设；积极推进景鹰城际铁路前期工作。

**1) 昌景黄高铁：**自南昌东站引出，在乐平城区以北设乐平北站，向北跨越济广高速沿九景衢铁路引入景德镇北站，下穿杭瑞高速后设瑶里站。境内全长 91.5km，速度目标值 350km/h。境内设乐平北、景德镇北、浮梁东 3 座车站。

**2) 安庆至景德镇铁路：**I 级双线铁路，设计时速 200km/h。在景德镇境内设景德镇西和蛟潭 2 座车站，蛟潭站为建议预留车站。

**3) 皖赣铁路：**当前线路里程约 132 公里。城区段外绕，保留德镇南站、鲇鱼山站和乐平站，取消景德镇站、景德镇东站和浮梁站，争取规划建设依托皖赣铁路西迁的铁路货运物流场站。

**4) 景涌铁路：**为 762mm 窄轨铁路，以黄泥头为起点，北至原景德镇电厂，南迄庸山矿区，运营里程 41km。可与陶瓷文化、自然山水和主题公园相融合，打造精品主题旅游项目。

**5) 景鹰城际（远期规划项目）：**由景德镇北站引出，与昌景黄高铁共用廊道，在乐平设站后，由乐平城区西侧向南往鹰潭方向。在景德镇境内设乐平北和乐平 2 座车站。建议积极争取新机场预留景鹰城际铁路站点。

#### 4.1.4 水运航道复航工程

##### 1、航道工程

“十四五”期间，继续响应国务院颁布的《关于加快长江等内河水运发展的意见》和《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》。根据《景德镇港总体规划》，加快推进境内昌江、乐安河复航工作，充分挖掘昌江、乐安河优势，重现“一江一河”通江达海黄金水道功能，开展航道疏浚，采取“分段、分期、分级”的办法逐步推进工程建设。主要工作有航道等级提升和碍航桥梁改造，“十四五”期间重点开展**凰岗至姚公渡Ⅲ级航道整治工程、凰岗枢纽改建工程和乐安河航道疏浚工程**项目建设。

##### 专栏 航道建设工程

**昌江航道提升工程。**包括凰岗枢纽改建工程/鲇鱼山枢纽拆除或加固除险工程以及姚公渡至吕蒙大桥渠化航道配套整治工程（含新建 2000 吨级船闸 1 座，整治三级航道 77 公里，改造碍航桥梁）。

**乐安河高等级航道整治工程。**依托信江高等级航道双港枢纽建设，整治乐安河鸣山-乐安村 46 公里航道达到三级航道标准。

##### 2、港口规划

根据《景德镇港总体规划》，景德镇港口规划形成四个港区，分别为浮梁港区、城区港区、昌江港区和乐平港区。

###### （1）港区布局

**浮梁港区**上起拦水坝村，下至景北大桥，自然岸线长约 147.2km，为浮梁县范围。规划在昌江航道上开发利用鲍家屋里

和古县衙岸线，合计 450m，新建旅游客运码头和工作码头，为浮梁县提供水上旅游观光和支持保障服务。

**城区港区**上起景北大桥，下至官庄大桥，自然岸线长约 32.9km，包含昌江区、珠山区两个行政区。城区港区规划在昌江航道上开发利用宝石码头、人民公园等 2 段岸线共计 0.6km，新建旅游客运码头、工作码头和水上综合服务区，为景德镇提供水上旅游、水上管理支持服务。

**昌江港区**上起官庄大桥，下至与上饶鄱阳县交界的高田洪家，自然岸线长约 63.6km，为景德镇昌江区范围。昌江港区规划在昌江航道上开发利用历尧上、历尧下、义城、良港、丽阳、关山等 7 段岸线共计 4.19km。规划有历尧、义城、良港、关山等五个作业区，提供钢材、砂石、焦化产品、矿建材料、适箱货物等货物运输，为景德镇市工业、产业服务。

**乐平港区**上起洺口镇戴村，下至镇桥镇张家，自然岸线长约 168km，为乐平市范围。乐平港区规划在乐安河航道上开发利用戴村、龙亭、石里、山下村、公园路、邹家、塔山、库前、狐狸墩、鸣山、浒崦、古港张家等 12 段岸线共计 5.95km。规划有接渡、塔山、鸣山、浒崦和古港五个作业区，提供陶瓷、砂石、货物运输，为乐平市工业、产业服务。

## （2）港口作业区建设

推进良港、义城作业区等港口作业区建设，大力发展水运经济，带动周边发展。“十四五”期预计新增港口年货运通过能力

840 万吨、12 万 TEU，新建乐平港区鸣山货运码头并结合水库及码头等，构建水上服务区，提升水上安全应急救援能力。

### 专栏 港口建设工程

续建昌江港区义城作业区码头、昌江港区良港作业区码头工程；

开工建设乐平港区鸣山货运码头一期工程，“十四五”期预计新增港口年货运通过能力 840 万吨、12 万 TEU。

### 3、港口集疏运体系建设

港口集疏运网络最基本的功能是集中与疏散港口的吞吐货物的功能，景德镇港集疏运系统以公路集疏运和航道集疏运两种方式为主。近期主要建设义城作业区至 S207 疏港公路、乐平市鸣山作业区至 S306 疏港公路。“十四五”期预计新增疏港公路 18.5 公里。

**公路集疏运：**根据集疏运功能不同将公路集疏运通道划分为外围层、接驳层和疏港专用层，形成以杭瑞高速、济广高速、德昌高速为外围高速层，沿江高等级公路 G206（纵）、G351（横）、S306（横）、S207（纵）、S410、S205 为接驳层，以作业区附近相邻县乡道或专有公路等作为疏港专用公路。

**航道集疏运：**昌江航道、乐安河航道和赣江航道共同构成景德镇港区的水水联运、中转的集疏运通道。

表 4-5 景德镇港区公路集疏运明细

层次	线路名称	里程 (Km)	等级	功能	备注
外围层	济广高速	85	高速	南北向疏港高速	纵线
	杭瑞高速	46	高速	东西向疏港高速	横线
	德昌高速	53	高速	东西向疏港高速	横线
接驳层	G206	132	一级	南北向等级公路	纵线

	G351	43.9	一级	东西向等级公路	横线
	S205 接渡至乐平南互通	13	二级	南北向主干路	纵线
	S207 鲇鱼山-G351	19	二级	南北向主干线	纵线
	S410	8	二级	南北向主干线	纵线

#### 4.1.5 机场改建优化工程

积极推动景德镇市罗家机场迁建 4D 机场，按 4E 机场预控，预留增开国际航线的条件；并争取机场与区域及城市轨道网的衔接，加强与铁路枢纽的直接联系，打造景德镇一体化综合运输枢纽体系；加密北京、上海、广州等重要城市航线，适时开通国际航线，建设区域旅游机场，为景德镇与世界对话架设“空中廊道”。

##### 1. 景德镇机场改扩建工程

新建 C 类机位 4 个，隔离机位 1 个，将现有的一个 B 类改造成一个 C 类机位，新建 C 类 1 条 250m×18m 垂直联络道，新建消防站 2780m<sup>2</sup>，新建 8000m<sup>2</sup> 国际航站楼，新建航站楼登机连廊 1000m<sup>2</sup>。

##### 2. 景德镇机场迁建工程前期研究

景德镇机场迁建工作分近远期两步实施。其中：（1）近期（至 2030 年），规划飞行区指标为 4C，建设一条 2800 米跑道，建设两条垂直联络道连接跑道。站坪可停放 16 架 C 类及以下客机位，规划航站楼面积约为 3.5 万 m<sup>2</sup>。可满足年旅客吞吐量约 200 万人的需求；（2）远期（至 2050 年），飞行区场地条件及平面规划尺寸按 4E 规划预留，跑道长度 3200m，规划与跑道等长的平行滑行道，站坪客机位 30 个，规划航站楼面积约 7 万 m<sup>2</sup>。

机场改扩建将极大地改善罗家机场安全运行条件，初步满足

试验区建设需要。机场迁建将彻底解决机场净空安全和城市建设相互制约的现状，释放市区、浮梁县、昌南新区、高新区的发展空间。必将极大的促进景德镇市试验区建设发展需要。

### 3.浮梁通用机场建设工程

浮梁通用机场项目于2017年底递交申请，2021年初正式批复，第一期计划投资1.36亿元，占地面积170亩，跑道长600米（远期延长至900米），宽45米，建设期约2年。浮梁通用机场位于浮梁县鹅湖镇果儿垄，属于江西、浙江、安徽三省交界地区，机场规划为皖浙赣三省的应急救援基地，具有重要的空域辐射效益。同时，这个项目还完善了景德镇市重点打造的“高岭中国村”大型田园综合体项目的功能与业态。

#### 专栏：罗家机场概况

罗家机场性质为国内4C级支线机场，南距景德镇市中心5.5千米，机场航站楼面积6200平方米，设2座登机廊桥；站坪设4C类机位；跑道长2400米，宽45米；可满足年旅客吞吐量60万人次，货邮吞吐量20吨，飞机起降6593架次的使用需求。2020年景德镇罗家机场共有5家航司（中国国际航空、山东航空、长安航空、深圳航空、天津航空）在此开通8条航线，共通航14座城市（北京、厦门、成都、青岛、昆明、西安、宁波、上海浦东、广州、深圳、海口、天津、重庆、大连）。

“米”字形航空网络基本形成，作为江西机场集团一千六支航空布局的关键一环，景德镇罗家机场是赣东北交通枢纽的重要节点。

## 4.2 全面提升运输服务水平

“十四五”期间，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。

#### 4.2.1 客运便捷惠民工程

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换乘体系，客运出行水平明显提升，客运结构进一步优化，努力实现更加通达通畅的国内客运、更加丰富多选的城际客运、更具吸引力的城市公交和更加公平的城乡客运。

##### 1、加快枢纽场站体系建设

建设“以市区为中心、县城为纽带、乡村为基础，城乡依托、协调发展、无缝衔接”的城乡换乘枢纽体系，促进城乡客运与市区客运枢纽系统在站点功能和布局上的衔接。

一是加快市县级客运枢纽建设。“十四五”期间，重点建设景德镇市综合客运枢纽、乐平市综合客运枢纽2个市级大型综合客运枢纽场站，提升市县整体旅客发送水平。

二是加快城市公交场站建设。“十四五”期间，计划新增2个公交枢纽站，新增20处公交首末站，新增5个公交停保场。在城市重点开发区域、火车站等重要节点建设完善公交交通换乘枢纽，配套建设出租汽车候客点、小汽车驻车 and 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。

三是加快农村客运场站建设。“十四五”期间，完善农村公路综合服务站、农村客运站、农村候车亭及招呼牌建设。已建成的综合服务站和农村客运站投入使用。

### 专栏 景德镇综合客运枢纽

“十四五”期间，为提升我市客运服务能力和水平，借昌景黄高铁建设契机，拟在高铁北站建设一座综合客运枢纽，景德镇综合客运枢纽项目占地预计50亩，投资约2亿元，枢纽等级为一级，设计能力1万人/日。项目的建成可以实现城市内外交通的高效有序衔接以及高铁、长途客车、公交、出租零换乘。

## 2、完善优化城乡客运网络

一是优化长途客运班线。“十四五”期间，对部分客运班线进行城际公交化改造，一是加密景德镇市各区县至罗家机场快巴运行班次，高标准配置用车，二是完成景德镇至南昌（开通景德镇至南昌城际公交客运班线，设立公交接驳站，对昌景城市公交采取优惠政策，加大燃油补贴力度，不断降低票价）、景德镇至上饶、景德镇至黄山和景德镇至德兴的城际公交化改造工作。

二是提升城市公交服务水平。“十四五”期间，初步形成以快速公交为骨架，常规公交为主体，出租车为补充，公共自行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，着重配合快速公交，提升常规公交覆盖范围。重点任务是：规划建设2处公交枢纽站、

规划新增20处公交首末站和规划新增5处停保场；同时，结合城市的用地开发和《景德镇市城市公共交通专项规划》，进一步完善城市公交线网，方便城市居民出行。

## （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，继续完善出租车行业发展。一是引导市场有序发展。放开出租汽车市场，继续督促各出租汽车企业认真做好出租汽车GPS监控工作，继续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。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。

三是优化城乡客运衔接模式。“十四五”期间，进一步优化城乡公交与城市公交、镇村公交的衔接模式，城乡客运应以切向式和对接式为主，城乡客运进入对应的枢纽站与城市公交完成换乘。结合全市乡镇布局，对现有城乡客运班线进一步整合，提升整体运输效率。

四是构建全域公交发展新格局。“十四五”期间，深化市县

融合、城乡融合，在全域范围内规划布局公交一体化，统筹考虑城区、乡镇、乡村之间的有机联系，合理规划公交线网布局，有效串联城区、园区、景区、学校、乡镇、交通枢纽、农业观光园等区域，为构建“半小时经济圈”打下基础。以全域公交发展新格局促进城乡客运一体化、均等化发展，助力乡村振兴战略。

**五是大力推进旅游客运发展。**“十四五”期间，根据景德镇市旅游景点布局和景点接待游客人次，完善景德镇市旅游公交网络，形成市城区1日游，全市3日游交通圈，以满足游客出行需求。适时增加旅游公交班次（例如市区-瑶里景区）；增开连接市区和重要交通枢纽的旅游公交线路（例如高铁站-双龙湾农业生态园-高岭中国村-高岭瑶里风景区，高铁站-涌山-江西怪石林景区等旅游线路）；在节假日期间延伸公交线路，增加沿线景区站点，形成从城区至周边景区和乡村旅游点的旅游交通线网，以满足节假日市民出行游玩需求，缓解交通压力。

同时，努力提高游客管理服务质量。加快智慧交通建设，实现GPS可视化监控全覆盖，推广建立电台平台，在机场、高铁站及高速服务区等交通枢纽建立完备的游客咨询服务中心，建立起完善的旅游标识系统，完善高速、主干道及城市出入口至主要景区的标识导向宣传建设。实现智慧交通服务全覆盖，形成电子票务、无感安检、智能引导、快捷登乘、行李托运等一体化全程服务体系。

### 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司化经营、公

文化运营、员工化管理，促进城乡客运经营主体整合，实施规范的公司化改造，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。

**鼓励发展道路定制客运。**完善道路客运领域相关法规标准，为道路定制客运创造条件。对班车、包车客运进行调整，减少道路班线客运分类分级；建立道路定制客运相关法规标准体系，指导各地规范定制客运发展。鼓励客运企业充分发挥移动互联网等信息技术作用，发展定制客运服务体系，拓展定制客运的规模，发挥客运企业线下资源和道路客运“门到门”的比较优势，满足公众便捷出行、快速出行、个性化出行的需求，积极适应道路客运发展新常态。

**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。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中高级客车，在农村支线客运中发展适合农村市场的经济型客车，在城市公交中大力使用新能源车辆。三是优化车辆燃料结构。逐步加大 LNG、CNG 清洁能源公交车和纯电动公交车的投放，优化公交车辆的燃料结构，加大节能减排

力度。“十四五”期间，新增、更新新能源公交车，争取到2025年城市万人公共交通车辆保有量达到10-12标台。

**提升旅游客运服务水平。**支持高铁站建设“落地自驾、异地还车”自驾车租赁网络。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。

#### 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，加快交通运输业转型升级。用现代物流的理念来改造货运业，以构建“物流交通基地体系”为突破口，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，注重人才引进，形成“经济合理、高效便捷”的货运服务系统。

加快昌江、乐安河航道现代化和景德镇港港口设施建设，完善港口、物流园区集疏运体系，推进公铁、公水、铁水等多式联运，实现大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。以景德镇港区为依托，大力推进江海联运、江海直达。优化城市物流基础设施布局、统筹县乡村三级农村物流站点资源，完善城市和农村物流服务体系。

## 1、推进交通物流基地建设

以综合交通枢纽、产业集中区和商贸市场为依托，构建“功能完善、布局合理、衔接顺畅”的“多式联运物流园—通用集散物流园”二级交通物流基地体系。“十四五”期间，重点推进建设景德镇北综合物流园区和景德镇南综合物流园区；积极建设景德镇农副产品物流中心及南部、东部、北部3个物流配送中心。

表 4-6 景德镇市物流枢纽场站规划方案表

项目名称	等级	建设性质	建设规模	建设年限
景德镇北综合物流园区	多式联运	新建	1140 亩	2021-2025
景德镇南综合物流园区	多式联运	新建	843 亩	2021-2025
景德镇农副产品物流中心	通用集散	新建	326 亩	2021-2025
景德镇南部配送中心	城市配送	新建	55 亩	2021-2025
景德镇东部配送中心	城市配送	新建	60 亩	2021-2025
景德镇北部配送中心	城市配送	新建	76 亩	2021-2025

## 2、引导货运市场健康发展

### (1) 加快物流产业集群发展

以龙头企业培育为重点，通过“互联网+”及第四方物流平台资源整合，创新物流发展方式，加快推进物流业与工业、现代农业、商贸业、电子商务深度融合发展，形成一批经济形态多样、物流业态各异，相互竞争、协同合作、共享资源和不断创新等各种物流活动在地理上集中和聚集的物流产业集群，为供应链上下游客户提供多样化、低成本、高效率的物流服务。

“十四五”期间，依托陶瓷工业、航空产业、汽车产业和旅游商贸服务业，着重打造陶瓷物流产业集群、航空汽车物流集群、城乡快速消费品物流集群，引导制造业释放物流需求，鼓励物流

企业主动为制造业提供一体化供应链服务，有效解决物流供需结构性矛盾，促进制造业与物流业联动发展。

## （2）推进货运企业转型发展

**培育扶持重点物流企业。**整合货运资源，促进传统货运业向现代物流业快速转变，积极推行箱式运输、甩挂运输、多式联运和节点运输，以部分基础条件较好、管理水平较成熟的物流运输企业为对象，用足用好上级出台的优惠扶持政策，重点培育扶持3-4家物流企业，带动以信息化技术为管理手段、集仓储运输一体的第三方物流的发展。

**鼓励中小企业联盟发展。**一是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。二是探索中小企业联盟有关制度、运营模式研究，对符合条件的中小企业联盟在站场设施建设、信息化建设、运输装备更新、跨区域联盟网络建设等方面给予政策支持。三是为小企业的良性发展创造条件，引导小型货运企业向网络化、专业化、精细化、特色化经营转变，积极拓展新型业务领域，打造在物流供应链中具有独特优势和核心竞争力的运输企业。

## （3）改善货运市场发展环境

按照国家、省政府鼓励物流产业发展的有关政策，制定景德镇市发展物流业的相关扶持意见，在财税、融资、土地、行政规费、项目审批等方面给予扶持、优惠。设立景德镇市物流产业发

展专项基金，用于支持重大物流项目工程，物流公共信息网络平台，冷链物流、农产品物流和物流统计系统建设，培育现代物流企业，引导规模以上物流企业资源整合和改造升级。

强化货运市场监管，维护市场竞争秩序。一是加强运输过程监管，强化经营者主体责任，完善承运人首先问责制度，强化运输安全生产领域的责任保险制度实施，形成风险分担的社会救济机制和专业组织评估、监控风险的市场监督机制。二是加强信用考核评价监督管理，建立健全行业管理部门评价、第三方机构评价、社会公众等多方参与的服务评价考核机制，同时加强信誉考核结果的运用，将质量信誉考核结果作为对运输企业经营许可、评优奖励、优先列入重点发展项目、优先享受财政资金补助、差别化监管等重要依据。

### 3、提升运输装备技术水平

根据货运工具大型化、专业化、标准化和环保化的发展要求，结合本地货物运输实际，公路加快调整优化车辆运力结构，推动运输装备向大型化、专业化和标准化方向发展，积极引导企业购买科技含量高、技术性能好、高效低耗的专用车辆。水路加快实施船型标准化工程，大力推进标准化、专业化船舶发展，加快淘汰老旧落后船型，推广使用标准船型船舶，提升标准船型船舶比例。

### 4、推广先进运输组织方式

**大力发展多式联运。**一是明确功能定位，加大多式联运扶持鼓励政策。根据发展需要，研究制定相关扶持政策，对多式联运的物流企业给予政策或资金支持，提高吸引货源竞争力。二是加强组织领导，提升多式联运服务管理水平。建立景德镇市级协调推进机制，市发改、自然资源、商务、交通等部门参与加强指导，专题研究、推进规划编制、基础设施建设、招商引资和宣传推介等工作。三是完善服务功能，加快多式联运基础平台建设。推进多式联运综合服务中心建设，深化各部门合作。

**积极推动甩挂运输。**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。

## 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，通过建设县级物流集散中心，乡镇物流综合服务站和村级物流综合服务点，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，县、乡、村三级农村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。加强邮政普遍服务网络建设。

**优化农村物流运作模式。**以“四好农村路”建设为载体，因地制宜探索、推广“交邮融合+”改革创新发展模式。**推广农村客运车辆代运邮件快件。**鼓励邮政、快递企业与农村客运经营者合作，支持更新或投放新能源车辆开展客货邮融合运输业务，在保障农村旅客乘车需求和安全的前提下，依托农村客运车辆代送符合安检要求的邮件、快件，提高农村客运营运效益。**开展农村货运物流服务。**鼓励运输企业在统筹当地农资、商贸、电商等货

源基础上，结合邮政快递配送线路、频次和时效要求，依托农村物流服务站、候车亭、村委会、乡村闲置校舍等合理规划运输线路，发展网络货运、开展“定时、定点、定线”的农村货运服务，利用源头组货、沿线取送，循环配送等模式，为农村地区邮政快递、电商、农资销售、商超等提供共同配送、集中配送服务，降低运输成本。**推动农村物流绿色发展。**鼓励和引导货运、邮政寄递、农业合作社、电商、农资流通、连锁商超、物流仓储等企业，推广使用标准化物流周转箱、托盘、集装篮和笼车等开展物流运输循环共用，加快推进物流包装及运输绿色转型，降低农村生产生活物资储运损耗，提升服务品质。**推进农村地区公共取送点建设。**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，积极发展农村连锁配送业务，提升邮政基本公共服务水平。

## 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。四是完善寄递末端服务，加快城

乡快递服务站、智能收投终端和末端服务平台等布局建设。推动城市居住区和社区生活圈配建邮政快递服务场所和设施。推广农村交通、邮政快递、商务、供销“多站合一”场站运营模式。支持推广无人车、无人机、智运快线等多方式运输投递，发展无接触递送服务。五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。六是坚持依法治邮，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年建成与小康社会相适应的现代邮政业的目标。

#### 4.2.3 服务设施优化工程

加快推进国省干线养护中心、道班、驿站等服务配套设施建设，切实提升干线公路服务质量和水平。建设公路综合养护中心，加强公路养护巡查和经常性检查，合理安排养护工程，加强关键设施健康监测，提升养护科学决策水平，健全养护管理制度体系。构建起集养护、应急、服务为一体，覆盖普通国省干支线、层次明晰、规模适当、配置合理、运转高效、保障有力的公路综合养护体系，使公路道班实现以养护为主向突出养护机械化、强化应急处治能力和为公众服务职能“三位一体”综合基地转变。

“十四五”期间，重点对综合养护场站、机械和人员配置等方面进行完善，计划新建1个养护中心（杨村养护中心）、4个养护道班（樟树坑道班、杨村道班、西湖道班、曲阿里道班）。

同时加强公路服务设施的运营管理，制定相关监督考核管理办法，开展公路服务设施服务和运营研究工作，促进和引导服务设施自主运营、优化服务。计划新建6个公路驿站（郑家山驿站、锦里驿站、其山下驿站、江村驿站、曲阿里驿站、冷角亭驿站）。

表 4-7 公路驿站、道班建设计划

序号	项目名称	建设地点	建设规模	总投资（万元）
1	樟树坑道班	浮梁县	占地 30 亩	460
2	郑家山驿站	浮梁县	占地 5 亩	260
3	锦里驿站	浮梁县	占地 13.5 亩	340
4	杨村道班、养护中心	浮梁县	占地 50 亩	760
5	其山下驿站	浮梁县	占地 7 亩	290
6	西湖道班	浮梁县	占地 20 亩	410
7	江村驿站	浮梁县	占地 15 亩	370
8	曲阿里道班、驿站	浮梁县	占地 20 亩	720
9	冷角亭驿站	浮梁县	占地 10 亩	360

#### 4.2.4 服务产业配套工程

驾培方面，贯彻落实《机动车驾驶员培训机构资格条件》、《机动车驾驶员培训教练场技术要求》。一是转变经营理念。开展驾校质量信誉考核、发展驾校文化，提高服务水平和培训质量。规范资格条件。通过行政许可、换发许可证件、市场整治、质量信誉考核等手段，监督驾校完善资格条件，依法培训经营。二是坚持典型引路。开展规范化驾校创建活动，培育驾校品牌，提高教学水平，提升驾校档次。三是加强市场管理。贯彻实施落实《江西省道路运输条例》，完善监管手段；与相关管理部门紧密协调，增强管理效能，加强驾校，教练员、教练车管理，规范市场秩序。四是强化教学指导。严格秩序教学大纲，规范使用统编教材、教学日志、培训记录、结业证书、IC卡计时器；严格执行学时培

训制，建立完善理论培训、操作培训学时计算机计时管理系统，充分利用多媒体理论教学软件、模拟器教学，切实提高培训质量。

维修行业方面，贯彻落实《汽车维修业开业条件》、《关于促进汽车维修业转型升级提高服务质量的指导意见》，完善维修市场监控体系和信誉考核体系，创建规范经营、诚实信用、技术先进、服务透明、公平竞争的市场环境，以建设“安全、绿色、优质、诚信”的机动车维修服务业为目标，切实加快维修服务业向现代服务业转型升级。“十四五”期间，加大宏观调控力度，使景德镇市汽车维修业在总量上达到供需平衡，供略大于需。到2025年，全市一类维修企业总数达到50家，二类维修企业总数达到90家。为社会提供快速、优质、便捷的维修服务，使景德镇汽车维修市场实现公司化、规模化、集约化、网络化、连锁化经营，品牌化服务。努力将景德镇市机动车维修从道路运输的辅助业发展成为大产业；倾力打造阳光维修、科技维修、放心维修的“三大维修”，让汽车社会更加平安和谐。

#### 4.3 不断提升行业管理水平

##### 4.3.1 智慧交通创新工程

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、管理服务数字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、院校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。不断强化企业技术创新的主体地位，增强科研院所与高等院校的创新服务能力和核心竞争力，持续提升科技创新的开放性和协同性，加快建立以企业为主体、市场为导向、以应用为目标的“政产学研用”相结合的技术创新体系，引导和支持创新要素向企业集聚，促进科技成果向现实生产力转化，促进科技创新与行业发展紧密结合。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转化推广应用体系。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转化推广应用培训交流，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转化相关信息，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，争取到2025年，全市三级以上客运站点联网售票服务水平达100%，二级及以上客运站实现视频联网监控。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。加快推进与全市和全省公共交通“一卡通”系统对接，到2025年实现全市公共交通“一卡通”。

**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。建设完善景德镇市物流信息公共服务平台，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。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，建成景德镇市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；建成景德镇市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，加强景德镇交通运输市场监管。

**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，充分利用景德镇市交通运输局现有信息化资源，畅通群众交通运输服务监督渠道；构建景

德镇市呼叫中心，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，提升景德镇市交通运输服务水平；建立系统安全保障和运行管理体系，实现对景德镇市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和旅游环境。

#### 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、港口、航道、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。**大力发展公共交通和内河航运等低能耗交通方式；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；引导港口向规模化、专业化方向发展；引导运输企业向依托港口、公路、铁路货运枢纽的物流园区集聚。

**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。大力推进内河船舶运力结构调整，加快淘汰老旧落后船型，鼓励集装箱船、大型散货船等专业化船舶进入市场。大力推广应用新能源汽车，加大引导社会资本，鼓励整合公交、出租场站以及社会公共停车场等各类公共资源，引入社会资本建设公服务领域充电设施。增加公共产品和公共服务的投资和供给，积极培育电动汽车市场，促进电动汽车产业健康快速发展。

## 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，鼓励老港区通过提高等级、改进工艺、更新设备、扩大陆域和完善配套等方式，提高生产能力和技术水平。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，加强港口、公路等的生产、生活污水循环利用，大力开展路面材料、施工废料、弃渣、港口疏浚土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；加快推进绿色港口、生态航道建设，大力推行生态设计与绿色施工管理；加强公路、航道沿线及港口、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；根据航道的等级、功能及重要程度实施分类养护。加强污染治理，加大中水回用，在部分内河港口及水上服务区，配合建设船舶生活污水接收处理设施；加强煤炭、矿石码头的粉尘防治；强化对营运车船定期监督、检查和维修。

### 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、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。大力整治

渡口、桥区水域通航环境，确保水运安全。加强对重大风险领域辨识和全过程动态的监管分析，并结合预警加强实施运行监护和管理养护，加强对老旧现有场站以及重要通航建筑物等相关的监测监管。

## 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。**建立与自然灾害类、事故灾难类、公共卫生类、社会安全类应急预案相衔接的交通运输应急响应工作程序，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、航道、港口、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，完善与预案配套的指南、操作手册、落实各环节责任和措施，开展常态化演练，检验应急预案的针对性和可操作性，实现应急预案的动态优化和科学规范管理。

**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，建立市、县两级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，建立统一的交通应急救援指挥平台。建立“市公路信息中心-县(市、区)公路信息分中心-公路应急处置中心和各县分中心”三个层级的公路应急处置模式；建立水上执法大队；建立“市-县-企业”三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“统一领导、分级负责、属地管理、联动协调”要求，健全完善应急响应机制，确保信息报送、沟通协调、协同处置渠道畅通。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、水路安全与应急保障联动机制，建立覆盖重要水陆交通基础设施气象监测网络，建立消除船舶堵航联动机制，建立整顿航行秩序、处置道路交通事故、处置安全生产事故协作管理机制，建立船舶防污染和化学品运输车船意外事故污染处置联动机制。积极探索长途道路旅客运输、道路危货运输与服务区运营协作机制，依托高速公路服务区建立长途客运休息点或接驳点、道路危货运输安全停车区并加强相关安全应急管理。

## （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“科技示范公路”。开展养护工区标准化建设，提升养护工区服务能力和服务范围，依托养护工区构建公路养护应急处置中心与应急基地，提升全市公路应急反应和处置的能力，有效保障全市干线公路网的安全畅通。加强内河安全监管设施建设，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。

积极推动政府、企业、科研院所、社会各界多方参与的安全生产技术研发机制，鼓励全市交通运输科研机构和企业参与安全生产重大关键技术研发和装备的研发，推动以机械化生产替换人工作业、以自动化控制减少人为操作。

以市为基本单元，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。加强水上交通事故应急能力建设。继续推进搜救船舶、救助基地和救助站点建设，着力打造以提高快速反应能力为主的内河水面上预警搜救系统、以提升清障打捞能力为主的内河航道保畅通系统、以增强危险化学品事故处置能力为主的内河船舶防污染系统，形成三大系统有机结合的一体化内河水运安全应急体系。

### （3）打造安全与应急队伍

一是根据各县（市、区）公路、航道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、航道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、航道网络规模、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、航道应急抢险保通队伍。三是依靠客运场站、码头专职安全管理员、保安员、组建客货运站、港口码头应急前线队伍，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，依托江西省内交通职业院校、科研机构 and 行业企业，加强重点人才培养，推进交通运输安全生产和应急救援各层级、各领域领军人才队伍建设，培养一批安全生产和应急救援领域高水平专业人才。五是完善邮政管理支撑体系，建立健全市级邮政业安全中心，强化资源条件保障，做到有人员、有编制、有经费、有场地，确保有与安全管理责任相适应的履职条件；加强智能安检和高速安检设备使用，提高安检信息化水平，切实加强寄递渠道安全保障能力。

### 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、齐抓共管、失职追责”和“三管三必须”。明确各层级监管责任，制定并公布安全生产权责清单，按照单位、部门、岗位的层级，自上而下逐级厘清安全生产监督管理工作职

责和边界，逐步量化履责工作清单，规范履责行为。推进实施企业主要负责人安全生产承诺制，确保企业法定代表人、实际控制人严格履行安全生产第一责任人的法定责任。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。强化安全生产风险评估和分级分类管控。健全安全生产风险研判机制、决策风险评估机制、风险防控协同机制、风险防控责任机制。全面辨识安全生产系统性、区域性、多发性和偶发性重大风险，加强风险动态监测预警，落实管控责任和措施。严格落实重大危险源备案制度，加强重大风险报送管理，实行重大风险监测管控“一项一案”“一企一策”。加强旅客运输、危险货物运输、港口危险货物存储和装卸、公路运营、工程建设施工等重点领域及新业态风险评估和管控，推进风险管理信息化、图斑化、精准化。

**夯实安全管理基础。**完善安全生产技术规范和标准，推动企业完善安全生产管理体系，健全企业生产经营全过程安全责任追溯制度。强化企业安全教育培训，推进企业安全生产标准化建设，实现责任、管理、投入、培训和应急救援“五到位”。推行安全

生产审批报备制度，实行重大风险领域的监管监测。督促企业严格履行安全生产法定责任，依法依规设置安全生产管理机构、配备安全生产管理技术人员和专业技术人员。建立健全企业安全生产责任制考核和奖惩机制。充分发挥国有企业安全生产工作示范带头作用，自觉接受属地监管。

#### 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。**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 农村公路管理工程

农村公路作为农村重要的公益性基础设施，在交通运输业中

发挥着重要的作用，随着农村驾驶员数量、机动车保有量迅猛增长，农村道路安全交通基础设施、管理体制、管理措施相对滞后等问题逐渐凸显。“十四五”期间，针对景德镇市农村公路“四难”突出问题，交通运输部门应做好交通安全管理工作。一是**解决路网结构不完善，部分路段通畅难的问题**。重点打通农村公路中的“断头路”，避免群众出行和运输产生绕道或走“回头路”；提升通村公路网络畅通程度，加强错车道建设，提高农村公路通行能力。二是**解决养护资金需求大，大中修及时跟进难的问题**。加强对农村公路桥梁的养护，建立农村公路大中修、水毁灾害恢复重建基金，提高危桥、安保、渡改桥的补助资金；加大资金和政策扶持，提高农村公路交通设施质量，加强规范化管理，完善农村公路交通安全警示标志、标牌。三是**解决事权与财权不匹配，养护责任落地难的问题**。坚持农村公路实行“省级指导，市级考核，县级为主体”的养护管理体系和“县为主体，国省补助”的投入机制，确保农村公路管理体系在乡镇落地，切实承担起辖区内乡村公路的养护管理职责。四是**解决路政管理不到位，路产路权维护难的问题**。对于超限超载运输的现象必须采取强硬的措施予以坚决遏制，严肃处理破坏公路权益的不法行为；协调好与路政执法相关的各部门间的职权职责关系，提高路政管理的效率；加强执法主体建设，提高执法水平。

#### 4.3.6 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。

**提高公路航道养护管理水平。**一要加大公路养护工区建设投入，结合新一轮国省道网规划实施，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。四要加强公路和航道养护装备建设，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，实现公路和航道养护科技化。六要坚持和完善公路、桥梁、航道、船闸检查制度，加强公路、桥梁、航道、船闸运行状态监测基础性工作，建

立科学、合理的公路、航道、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、航道及其沿线设施的存在缺陷，保证公路和航道设施完好率，保障公路和航道安全、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。**正确处理好政府与市场的关系，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、招投标和监督评估制度，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，将全市路政、运政、航政、港政、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市交通运输综合行政执法机构，明确市区权责划分，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。

## 第五章 投资估算及保障措施

### 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。“十四五”期间，景德镇市交通基础设施建设投资约 393 亿元，其中公路约 202.3 亿元(高速公路约 59.14 亿元、普通国省干线公路约 118.87 亿元、农村公路约 10.65 亿元、旅游公路约 7.65 亿元、集疏运公路约 6 亿元)、铁路 116 亿元、水运 42 亿元、机场 2.83 亿元、场站 29.78 亿元。资金来源主要包括省补和自筹，详见附表 1。

### 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 G351、G206、S205、S409 等大部分普通国省干线的升级改造相继完成，昌景黄铁路的建成，昌江、乐安河航道的等级提升，景德镇市对外通道的数量和等级进一步增强，对外通行能力进一步提升，景德镇市与海西地区、南昌、赣州、鹰潭等周边省市以及珠三角、长三角的时空距离进一步缩短，这将有力推动景德镇市经济辐射区域的扩展和经济辐射强度的提升，为景德镇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，市域农村

公路建设也将同步推进，县道升级改造 58 公里、建制村通双车道公路 111 公里，农村地区交通通畅水平进一步提升，市镇（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，对经济开发区、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，为景德镇市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”期间，深入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 10-12 标台/万人，公共交通占机动化出行比例将达到 40%，出行结构进一步优化，有效缓解景德镇市城道路交通拥挤、减少汽车尾气排放的污染。

### 4、运输枢纽的中转功能完整配套

“十四五”末，景德镇市将形成两套运输枢纽体系。一是客运枢纽体系，主要由景德镇市综合客运枢纽、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，主要由景德镇

北、景德镇南综合物流园区、景德镇农副产品物流中心以及南部、东部、北部配送中心组成。客货运枢纽功能进一步提升，集疏运通道更加顺畅，届时景德镇市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，景德镇市客货运运输中，火车客运比例和火车、航道货运比例逐步提升，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。建成景德镇市交通指挥控制中心、智能监控系统、智能交通路网设施、电子政务系统、交通运行信息平台、交通诱导系统、物流信息化综合平台等，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。

### 6、行业治理和应急保障体系更加完善

“十四五”末，景德镇市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。

## 5.3 保障措施

### 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。加强部门间的横向交流和密切配合，提高交通管理整体水平。

### 2、争取政策支持

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，加强景德镇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，制定适应全市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

一是积极争取国家和省市资金补助，并调动地方政府积极性。加强跟踪和掌握国家、省市各级政府及相关部门对交通运输建设发展的资金投入导向，统筹谋划景德镇市重点建设项目投入，最大力度争取国家和省资金支持。同时，调动地方政府建设资金投入积极性。

二是积极探索市场化运作和融资平台建设。单纯的由政府投资建设交通基础设施已不是最佳融资方式，建设资金的来源需多元化。需进一步探索市场化动作手段，探索 PPP 等模式，引导民间资本进入交通运输行业，解决政府投入不足的问题。研究出台相关引导和激励政策，给予民间资本利率优惠、税收优惠、收费补偿投资等政策措施。同时考虑通过建立基金等方式吸引社会闲散资金用于交通建设。争取金融机构的信贷支持，充分利用多种金融工具。一方面争取金融机构授信额度及信贷优惠，另一方面利用信贷、债券、信托、保险、资产证券、中期票据、短期融资融券等多种金融工具，建立多元化筹资模式。

三是强化对交通建设项目的规范与管理。建立科学的投资决策机制，优化交通投资分配，统筹交通投资项目排序计划，以有限的建设资金获取尽可能大的投资效益；实行建设项目法人责任

制，确保法制化的监督与约束，进一步完善工程招投标制度。逐步理顺价格体系，制定积极有效的调控政策，分类指导、区别对待、逐步到位，政府加强政策扶持，部分项目实行减免税待遇；逐步完善投资活动的外部环境，建立健全工程咨询服务体系；大力推行工程监理制，引进竞争机制，健全服务市场。

四是贯彻落实国务院关于优先发展城市公共交通的指导意义，完善公交亏损补贴补偿政策。

五是提升农村公路改扩建的补助标准，在现行的奖励办法基础上，研究针对性的政策措施，消除地方积极性不高、路桥建设不配套等问题。

#### 4、加强用地保障

一是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。加强与国家、省级层面对接，积极推进交通项目纳入国家、省级层面建设规划中，在顶层规划设计上，加强与自然资源和生态环保部门对接，协调交通项目占用基本农田、国家公益林、生态红线等问题，保障建设项目要素供给。面对目前很多规划建设项目缺少相关用地指标，征地拆迁难度越来越大，建设过程中用地审批困难的局面，应当将交通规划项目用地纳入国家级、省级规划当中，特别是在城市规划中预留公益性交通项目建设、客货运站场建设、交通物流基地等设施建设用地。

二是统筹考虑农村公路土地供给。各地应将农村公路建设用地纳入城乡总体规划中统筹考虑，同时在规划、设计和实施过程

中，应合理确定路线方案和技术标准，能利用老路改建的不得新建，确需新建的尽量避免占用耕地。积极实施“占优补优”土地政策。

### 5、加强资源保障

在公路建设时，树立交通可持续发展的理念，在加快全市交通发展的同时，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，都要珍惜土地、节约耕地，合理选线，优化设计，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，在公路建设中除了要严格执行《土地法》外，在景德镇各项公路建设中，要尽量少占用农田和耕地，对新建、扩建和改建交通工程项目的用地以及水土保持要严格实行报告审批制度，并进行环境影响评价，应将土地保护措施 and 环境保护整治措施与公路建设项目同时设计、同时施工、同时验收，并加强监督工作，使交通运输发展与国土资源保护相协调。

### 6、强化考核评估

加快构建全市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，推动全市交通运输全面、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。

## 附件1 需求预测测算说明

根据景德镇市经济社会发展特征和预测结果，结合综合运输特点及客货运的未来发展趋势，运用时间序列法、系数法、回归分析法等多种量化预测方法，对景德镇市客货运总量进行预测，并参考相关运输方式的规划，拆分得到各种运输方式客运、货运量的预测值。通过分析景德镇市客货运的发展趋势和特点，对各模型及方法的预测值进行综合选择和判定，做到定性分析和定量计算相结合，使预测结果尽可能准确、可信。

### (1) 时间序列法

在经济社会发展趋势相同状况下，根据景德镇市公路客货运的历史统计资料，采取趋势外推法预测，假定未来增长率与现有增长率类似。

表1 景德镇市近年公路客运量与货运量增长率表

年份	客运量（万人）		货运量（万吨）	
	绝对值	增长率	绝对值	增长率
2016	1803	——	3146	——
2017	953	——	3596	14.3%
2018	1663	-7.8%	4036	13.3%
2019	1550	-6.8%	4365	8.2%
2020	1135	-26.8%	1694	——
平均	1537.8	-13.8%	3785.8	11.9%

根据上表的计算分析，景德镇市近年公路运输量处于稳步增长阶段，预测“十四五”期间，公路运量增长率分别为：客运量为-13.8%（由于2017年的客运量统计数据口径发生变化，故不纳入计算）；货运量为11.9%（2020年货运量统计数据不纳入计算）。

公路客运量的时间序列模型为：

$$Y = 1135 \times 0.862^{(t - 2020)}$$

公路货运量的时间序列模型为：

$$Y = 4365 \times 1.119^{(t - 2019)}$$

以上两式中：

Y—预测年公路客、货运总量（万人、万吨）

t—目标年

根据以上时间序列模型得到预测年的公路客货运量，如表所示。

表2 时间序列法预测年公路客、货运量表

年份	公路客运量（万人）	公路货运量（万吨）
2020年	1135	1694
2025年	540.2	8569.7

表3 景德镇市近年铁路客运量与水路货运量增长率表

年份	铁路客运量（万人）		水路货运量（万吨）	
	绝对值	增长率	绝对值	增长率
2016	160	—	181	—
2017	157	-1.9%	185	2.2%
2018	274	74.5%	212	31.8%
2019	302	10.2%	220	3.8%
2020	168	-44.4%	22	—
平均	212.2	38.4%	199.5	12.6%

根据上表的计算分析，景德镇市近年铁路客运量和水路货运量处于稳步增长阶段，预测“十四五”期间，铁路客运量增长率分别为：客运量为38.4%；水路货运量为12.6%（2020年货运量统计数据不纳入计算）。

铁路客运量的时间序列模型为：

$$Y = 168 \times 1.384^{(t - 2020)}$$

水路货运量的时间序列模型为：

$$Y = 220 \times 1.126^{(t - 2019)}$$

以上两式中：

Y—预测年铁路客运量、水路货运量（万人、万吨）

t—目标年

根据以上时间序列模型得到预测年的铁路客运量、水路货运量，如表所示。

表4 时间序列法预测年铁路客运量、水路货运量表

年份	铁路客运量（万人）	水路货运量（万吨）
2020年	168	22
2025年	853.08	448.39

表5 景德镇市近年航空客运量与航空货运量增长率表

年份	客运量（万人）		货运量（万吨）	
	绝对值	增长率	绝对值	增长率
2016	53.34	—	0.18	—
2017	62.19	16.6%	0.21	16.7%
2018	51.36	-17.4%	0.07	-66.7%
2019	58.30	13.5%	0.08	14.3%
2020	44.69	-23.3%	0.04	-50.0%
平均	53.98	-10.6%	0.116	-21.4%

根据上表的计算分析，景德镇市近年航空客货运输量处于减少阶段，预测“十四五”期间，公路运量增长率分别为：客运量为-10.6%；货运量为-21.4%。

航空客运量的时间序列模型为：

$$Y = 44.69 \times 0.894^{(t - 2020)}$$

航空货运量的时间序列模型为：

$$Y = 0.04 \times 0.786^{(t - 2020)}$$

以上两式中：

Y—预测年航空客、货运总量（万人、万吨）

t—目标年

根据以上时间序列模型得到预测年的航空客货运量，如表所示。

表6 时间序列法预测年航空客、货运量表

年份	航空客运量（万人）	航空货运量（万吨）
2020年	44.69	0.04
2025年	25.52	0.01

表7 景德镇市近年公路客运周转量与货物周转量增长率表

年份	客运周转量（万人公里）		货运周转量（万吨公里）	
	绝对值	增长率	绝对值	增长率
2016	100577	——	1177840	——
2017	69742	——	1284290	9.0%
2018	92971	-7.6%	1407043	9.6%
2019	87015	-6.4%	1521075	8.1%
2020	64443	-25.9%	462649	——
平均	82949.6	-13.3%	1170578.8	8.9%

根据上表的计算分析，景德镇市近年公路运输量处于稳步增长阶段，预测“十四五”期间，公路客货运周转量增长率分别为：客运周转量为-13.3%（由于2017年的客运量统计数据口径发生变化，故不纳入计算）；货运周转量为-8.9%（2020年货运量统计数据不纳入计算）。

公路客运周转量的时间序列模型为：

$$Y = 64443 \times 0.867^{(t - 2020)}$$

公路货运周转量的时间序列模型为：

$$Y = 1521075 \times 1.089^{(t - 2019)}$$

根据以上时间序列模型得到预测年的公路客货物周转量，如表所示。

表8 时间序列法预测年公路客、货运周转量表

年份	客运周转量（万人公里）	货运周转量（万吨公里）
2020年	64443	462649
2025年	31569.76	2536985.04

## （2）系数法

依据《江西省“十四五”期公路水路交通运输量需求分析研究》报告中关于江西省公路货运、客运发展趋势分析，其中，根据运输需求和经济发展关系的规律，客货运输需求总量仍然与GDP增长保持一定的弹性关系。一般来说经济的增长会导致客货运输需求量的增加。未来5年，随着景德镇市经济的增长，客货运输需求呈现总体上升的趋势，但随着人均GDP的提高，人们生活质量得到提升，小汽车出行占比越来越大，营运性客运出行相对缩减。

根据江西省2025年公路客货运预测值与2019年现状值推算景德镇市公路运输量的增长率之比，在增长率已知的情况下，预测公路客货运量与周转量。

历史系数：

$$e = I_{2025} / I_{2019}$$

式中：e—系数

$I_{2025}$ —2025年江西省公路客货运预测值

I<sub>2019</sub>— 2019年江西省公路客货运预测值

表9 江西省公路运输量 2019年现状值与2025年预测值表

年份	客运		货运	
	客运量(亿人)	增长率	货运量(亿吨)	增长率
2019	4.59	—	13.56	—
2025	3.86	-14.67%	16.05	18.42%
平均		-2.445%		3.07%

表10 江西省水路运输量 2019年现状值与2025年预测值表

年份	货运	
	货运量(亿吨)	增长率
2019	1.92	—
2025	2.64	37.5%
平均		6.25%

表11 江西省公路周转量运输量 2019年现状值与2025年预测值表

年份	客运		货运	
	客运周转量(亿人公里)	增长率	货运周转量(亿吨公里)	增长率
2019	244.25	—	3040.32	—
2025	230.633	-5.58%	3878.07	27.54%
平均		-0.93%		4.59%

从上表可以看出, 2019年至2025年, 江西省的公路客运量、货运量的每年平均增长率分别为-2.445%、3.07%; 江西省的水路货运量的每年平均增长率分别为6.25%。公路客运周转量的每年平均增长率为-0.93%; 公路货物周转量的每年平均增长率为4.59%。未来一段时间, 国家经济发展进入从高速增长转入中高速增长“新常态”GDP的增速将放缓。预测特征年的公路客运量和货运量, 公路货物周转量如下表所示:

表12 系数法预测年公路客、货运量表

年份	公路客运量(万人)	公路货运量(万吨)
2025年	1003	5233

表 13 系数法预测年公路货物周转量表

年份	公路客运周转量(万人公里)	公路货物周转量(万吨公里)
2025年	61502	2184683

表 14 系数法预测年水路货运量表

年份	水路货运量(万吨)
2025年	317

### (3) 回归分析法

回归分析法是一种因果预测方法,即根据事物间的因果关系,对变量的未来进行预测的一种方法。若相关系数  $R > 0.75$ ,认为该回归模型具有很好的相关性,该回归模型可以用于预测,否则不能采用回归分析法预测。回归模型如下:

$$Y = a + bX_1$$

式中: Y—公路客、货运量及其相应周转量

X—自变量(经济等指标)

a,b—回归系数

以景德镇市历年 GDP 自变量对客、货运量进行回归分析,结果如下:

公路客运量回归分析模型:

$$Y = -4.4565X + 5515.2$$

$$R^2 = 0.8119$$

其中: Y—客运量(万人)

X—GDP(亿元)

公路货运量回归分析模型:

$$Y = 14.26X - 8868.1$$

$$R^2 = 0.9929$$

其中：Y—货运量（万吨）

X—GDP（亿元）

铁路客运量回归分析模型：

$$Y = 1.7097X - 1300.8$$

$$R^2 = 0.7898$$

其中：Y—客运量（万人）

X—GDP（亿元）

水路货运量回归分析模型：

$$Y = 0.4653X - 214.87$$

$$R^2 = 0.8727$$

其中：Y—货运量（万吨）

X—GDP（亿元）

航空客运量回归分析模型：

$$Y = 0.2674X - 173.01$$

$$R^2 = 0.8942$$

其中：Y—客运量（万人）

X—GDP（亿元）

航空货运量回归分析模型：

$$Y = 0.0014X + 1.3853$$

$$R^2 = 0.8016$$

其中：Y—货运量（万吨）

X—GDP（亿元）

公路客运周转量回归分析模型：

$$Y = -240.51X + 300903$$

$$R^2 = 0.8085$$

其中：Y—客运周转量（万人公里）

X—GDP（亿元）

公路货运周转量回归分析模型：

$$Y = -7255.99X + 7472110.78$$

$$R^2 = 0.84$$

其中：Y—货运周转量（万吨公里）

X—GDP（亿元）

表 15 景德镇市近年 GDP 增长率表

年份	GDP（亿元）	
	绝对值	增长率
2016	840.15	—
2017	878.25	4.5%
2018	846.60	-3.6%
2019	926.11	9.4%
2020	957.14	3.4%
平均	889.65	3.4%

根据上表的计算分析，景德镇市近年 GDP 处于稳步增长阶段，预测“十四五”期间，GDP 增长率为 3.4%。

景德镇市 GDP 的时间序列模型为：

$$Y = 957.14 \times 1.034^{(t - 2020)}$$

Y—预测年 GDP（亿元）

t—目标年

根据以上时间序列模型得到预测年的铁路客运量、水路货运量，如表所示。

表 16 时间序列法预测年 GDP 表

年份	GDP (亿元)
2020 年	957.14
2025 年	1131.30

根据景德镇城市总体规划，结合社会发展形势，预测 2025 年景德镇市 GDP 将达到 1131.30 亿元。由此得出特征年客货运量与货物周转量数值。预测结果如表所示。

表 17 回归分析法预测年公路客运量、铁路客运量、航空客运量表

年份	公路客运量 (万人)	铁路客运量 (万人)	航空客运量 (万人)
2025 年	474	633	129

表 18 回归分析法预测年公路货运量、水路货运量、航空货运量表

年份	公路货运量 (万吨)	水路货运量 (万吨)	航空货运量 (万吨)
2025 年	7264	312	3

表 19 回归分析法预测年公路客运周转量、公路货运周转量表

年份	公路客运周转量 (万人公里)	公路货运周转量 (万吨公里)
2025 年	28814	—

#### (4) 运输量预测结果

系数法综合考虑了全省运输量本身的增长情况和经济发展因素，运用于景德镇市较客观的反映了事物的发展规律；回归系数法考虑经济、人口对运输量的影响，但存在变量误差。综合上述方法，得到最终预测结果，如表所示。

表 20 公路客货运量预测结果综合表

年份	公路客运量 (万人)			公路货运量 (万吨)		
	2019 年	2020 年	2025 年	2019 年	2020 年	2025 年
时间序列法	1550	1135	540.2	4365	1694	8569.7
系数法	1550	1135	1003	4365	1694	5233

回归分析法	1550	1135	474	4365	1694	7264
推荐取值			1003			5233

表 21 铁路客运量、水路货运量预测结果综合表

年份	铁路客运量（万人）			水路货运量（万吨）		
	2019年	2020年	2025年	2019年	2020年	2025年
时间序列法	302	168	853.08	220	22	448.39
系数法	302	168	——	220	22	317
回归分析法	302	168	633	220	22	312
推荐取值			633			312

表 22 航空客货运量预测结果综合表

年份	航空客运量（万人）			航空货运量（万吨）		
	2019年	2020年	2025年	2019年	2020年	2025年
时间序列法	58.30	44.69	22.52	0.08	0.04	0.01
系数法	58.30	44.69	——	0.08	0.04	——
回归分析法	58.30	44.69	129	0.08	0.04	3
推荐取值			129			3

表 23 公路客货运周转量预测结果综合表

年份	公路客运周转量（万人公里）			公路货运周转量（万吨公里）		
	2019年	2020年	2025年	2019年	2020年	2025年
时间序列法	87015	64443	31569.76	1521075	462649	2536985.04
系数法	87015	64443	61502	1521075	462649	2184683
回归分析法	87015	64443	28814	1521075	462649	——
推荐取值			61502			2184683

附表1 景德镇市“十四五”交通运输重点项目建设计划表

序号	项目名称	建设性质	建设规模	建设标准	建设年限	总投资 (亿元)	“十四五”投资 (亿元)
	合计					<b>658.191</b>	<b>392.921</b>
<b>一</b>	<b>公路项目</b>					<b>244.681</b>	<b>202.311</b>
<b>(一)</b>	<b>高速公路</b>		<b>46.85 公里</b>			<b>59.1377</b>	<b>59.1377</b>
1	景德镇绕城高速	新建	45 公里	双 6 车道高速	2022-2025	58.8	58.8
2	景德镇西互通改造项目	改建	1.85 公里	三级公路, 9 米路基, 设计时速 40km/h	2023-2025	0.3377	0.3377
3	景德镇-上饶高速	新建	--	双 4 车道高速	前期推进		
4	济广高速景德镇段四改八工程	改建	--	双 8 车道高速	储备项目		
5	杭瑞高速景德镇段四改八工程	改建	--	双 8 车道高速	储备项目		
<b>(二)</b>	<b>普通国省干线公路</b>		<b>484.34 公里</b>			<b>154.6652</b>	<b>118.8652</b>
1	G351 湘湖至分水岭段(北迁)	新建、升级	38.1 公里	二级	2021-2025	17.15	5.72
2	G206 蛟潭花千谷至唐英大道段	升级改造	25 公里	一级	2021-2025	6.28	2.09
3	G206 昌江丽阳至桃林段	升级改造	15.5 公里	一级	2020-2022	11.4483	11.4483
4	S205 大田至乐平南段公路改建工程	升级改造	22.6 公里	一级	2022-2024	7.9	7.9
5	S303 乐平乐源坂至临港段公路改建工程	升级改造	26.6 公里	二级	2021-2023	5.1	5.1
6	S306 浯口至杨范段	升级改造	25.8 公里	一级	2016-2022	7.04	2.83
7	S404 黄坛至三龙段	升级改造	21.4 公里	二级	2020-2021	1.98	0.19

附表1 景德镇市“十四五”交通运输重点项目建设计划表

8	S404 东港至黄坛段	升级改造	14 公里	三级	2020-2021	1.02	0.54
9	S409 新店至众埠段	升级改造	31.89 公里	二级	2022-2024	2.5512	2.5512
10	S502 浮梁江村至储田公路改建工程	改建	29.8 公里	二级	2020-2021	3.33	0.5
11	乐平塔背至工业园互通工程	新建	10 公里	一级	2021-2025	4.5	4.5
12	乐平塔前桃林至乐平高铁北站快速通道改建	改建	7.5 公里	一级	2021-2023	3.5	3.5
13	G206 三龙至丽阳段西迁	新建	36.5 公里	一级	2026-2030	28.5	22.8
14	G206 乐平桃林至镇桥段西迁(实施陶家至镇桥镇段)	新建	31.25 公里	一级	2026-2030	3.92	3.92
15	S205 乐平南至秧畈段	改建	15.6 公里	一级	2026-2030	5.93	5.93
16	S302 白石岗亭至寺前段公路改建工程	改建	17.2 公里	三级	2026-2030	2.52	2.52
17	S302 鹅湖至锦里段公路改建工程	改建	25 公里	二级	2026-2030	3.9	3.9
18	S306 德兴至浯口段	改建	25.4 公里	一级	2026-2030	7.04	2.83
19	S404 东港至经公桥段	新建	24 公里	二级	2026-2030	1.92	0.96
20	S411 烟竹林至塔背公路改建工程	改建	8.5 公里	一级	2026-2030	5.93	5.93
21	S507 湘湖至丽阳公路改建工程	改建	32.7 公里	一级	2026-2030	23.2057	23.2057
(三)	<b>农村公路</b>					<b>10.654</b>	<b>10.654</b>
1	县道升级改造	新改建	58 公里		2021-2025	3.22	3.22
2	建制村通双车道	新改建	111 公里	双车道	2021-2025	0.89	0.89
3	危桥改造	新改建	240 座		2021-2025	4.8	4.8
4	安全生命防护工程	新改建	131 公里		2021-2025	0.26	0.26
5	美丽生态路	新改建	185.5 公里		2021-2025	1.484	1.484
(四)	<b>旅游公路</b>		<b>66.45 公里</b>			<b>14.2241</b>	<b>7.6541</b>
1	洪岩仙境景区旅游公路	新改建	9.52 公里	二级	2021-2022	0.7616	0.7616

附表1 景德镇市“十四五”交通运输重点项目建设计划表

2	得雨生态园至杨湾风景区旅游公路	新改建	10 公里	二级	2021-2022	0.8	0.8
3	丰旺至三宝国际陶艺村（明清园至冷水尖）旅游公路	新改建	13.53 公里	二级	2022-2023	1.0824	1.0824
4	浮梁县瑶里至东埠旅游公路建设项目	改建	11.7 公里	二级	2021-2025	3.0941	3.0941
5	浮梁古城到万祥文化园旅游公路	新改建	6.7 公里	二级	2022-2023	0.536	0.536
6	三宝至进坑	新建	5 公里	三级	2021-2025	0.5	0.5
7	三宝至西厢坞村	新建	4 公里	三级	2021-2025	0.4	0.4
8	Y051 西厢坞至天宝桥	改建	5 公里	三级	2021-2025	0.4	0.4
9	三宝至宁村旅游公路	改建	4.25 公里	三级	2021-2025	0.35	0.35
10	昌江区荷航二级公路建设工程	新建	8.29 公里	二级	2023-2025	6.3	6.3
(五)	集疏运公路		18.5 公里			6	6
1	景德镇港义城作业区至 S207 疏港公路	新建	8.5 公里	一级	2022-2024	3	3
2	乐平市鸣山作业区至 S306 疏港公路	新建	10 公里	二级	2023-2025	3	3
二	铁路项目					330	116
1	昌景黄高速铁路	续建	83 公里	高速铁路	2019-2023	120	26
2	安庆至景德镇铁路	新建	70 公里	普通铁路	2024-2028	90	20
3	皖赣铁路扩能改造			单线电气化	2024-2028	120	70
4	景鹰城际铁路	前期研究	--	快速铁路	2023-2026	--	--
5	皖赣铁路中心城区段外绕	前期研究		普通铁路	储备项目		
三	水运项目					50.5	42
(一)	航道					40	35
1	昌江航道提升工程	新改建	新建 2000 吨级船闸 1 座，整治三级航道 77 公里	三级航道	2022-2026	38	33

附表1 景德镇市“十四五”交通运输重点项目建设计划表

2	乐安河航道整治工程	疏浚	整治三级航道 46km	三级航道	2023-2025	2	2
(二)	<b>港口码头</b>					<b>10.5</b>	<b>7</b>
1	昌江港区义城作业区码头一期工程	新建	4个300吨级散货泊位	设计年通过能力720万吨	2021-2022	2.3	2.3
2	昌江港区良港作业区码头一期工程	新建	2个300吨级通用泊位	设计年通过能力118万吨	2021-2022	1.2	1.2
3	乐平港区鸣山货运码头项目一期工程	新建	码头岸线共950m	年通过能力500万吨	2022-2025	7	3.5
<b>四</b>	<b>机场项目</b>					<b>2.83</b>	<b>2.83</b>
1	景德镇机场飞行区保障能力提升改造工程	改建	站坪机位扩至9个(含1个隔离机位)、1条C类垂直联络道、新建消防站2780m <sup>2</sup> 、新建航站楼等级连廊1000m <sup>2</sup> 、新增5辆消防车辆等	--	2021-2025	1.47	1.47
2	浮梁通用机场	新建	170亩	--	2021-2022	1.36	1.36
<b>五</b>	<b>场站项目</b>					<b>30.18</b>	<b>29.78</b>
(一)	<b>客运枢纽</b>					<b>3.4</b>	<b>3</b>
1	景德镇高铁站综合客运枢纽	新建	50亩	一级客运站	2022-2025	2	2
2	浮梁综合客运枢纽站	新建	50亩	一级客运站	2022-2025		
3	瑶里站客运枢纽	新建	--	一级客运站	2023-2025	1.4	1
4	乐平北站	新建	--		2023-2025		
(二)	<b>货运枢纽</b>					<b>26.78</b>	<b>26.78</b>
1	景德镇南物流枢纽	新建	1000亩	--	2022-2023	9	9

附表1 景德镇市“十四五”交通运输重点项目建设计划表

2	景德镇北物流枢纽（赣东北物流园）	续建	843 亩	--	2021-2025		
3	景德镇现代冷链物流配送中心	新建	96.17 亩		2021-2025	2.3828	2.3828
4	浮梁货运枢纽（三龙附近）	新建		--	2021-2025		
5	乐平货运枢纽（乐平现代物流园-塔山作业区）	新建	560 亩	--	2021-2025	9	9
6	鱼山货运枢纽（鱼山码头综合物流园）	新建	600 亩	--	2021-2025	6	6
7	浮梁公路驿站	新建	170.5 亩	9 个	2021-2025	0.397	0.397