

贵州省“十四五”公路建设规划

目 录

前 言	1
一、发展基础	2
二、面临形势	3
三、总体思路	5
(一) 指导思想	5
(二) 基本原则	6
(三) 规划目标	7
四、重点任务	9
(一) 完善省域高速公路网	10
(二) 消除普通干线瓶颈路	12
(三) 打造高质量“四好农村路”	14
(四) 拓展综合枢纽功能	15
(五) 推动路旅融合发展	17
(六) 推进智慧公路建设	19
(七) 建设规模与投资匡算	20
五、保障措施	21

前 言

“十四五”时期是贵州省进入新时代、开启全面建设社会主义现代化新征程的重要时期，是贯彻落实党的十九届五中全会精神、全面推进交通强国建设的关键性五年，是立足新发展阶段、贯彻新发展理念、融入新发展格局、续写新时代交通运输高质量发展新篇章的重要阶段。未来五年，贵州省将着力在新时代西部大开发上闯新路、在乡村振兴上开新局、在实施数字经济战略上抢新机、在生态文明建设上出新绩，深入实施乡村振兴、大数据、大生态三大战略行动，大力推动新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化。这些经济社会重大发展战略的实施，将给贵州公路建设发展带来新要求和新挑战，需要着眼全国全省经济社会和交通运输发展形势，科学谋划未来五年贵州省公路建设发展思路与重点。

《贵州省“十四五”公路建设规划》（以下简称《建设规划》）是《贵州省“十四五”交通运输发展规划》的一个重要专项规划，是全省安排“十四五”时期公路建设重大项目、重大工程、重大政策和项目投资的重要依据，是指导“十四五”时期贵州省公路交通发展的纲领性文件。

一、发展基础

“十三五”时期是贵州省全面建成小康社会的决胜时期，是贵州省公路建设历史上**投资规模最大、发展速度最快、发展成效最显著、百姓受益最多的时期，公路交通实现了由“瓶颈制约”到“基本适应”的重大跃升。**一是“组组通”成为重大亮点，提前3年完成“村村通硬化路”托底性目标，实现了30户以上自然村组通硬化路，脱贫攻坚圆满收官。二是公路建设投资再创新高，五年完成投资超过7000亿元，是“十二五”时期的1.6倍，为贵州经济发展提供了强大引擎。三是通道建设取得重大成就，高速公路建成里程超过7600公里，总规模位居全国第五、西部第三。四是普通国省道技术等级不断提升，干线网络进一步完善。普通国道二级及以上比重、普通省道三级及以上比重分别达到80%和40%以上。五是枢纽站场建设有序推进，交通衔接转换效率不断提升。

在取得显著成绩的同时，也要看到公路网络体系中还存在一些短板：**一是**高速公路发展质量和效益有待提升；**二是**公路网络瓶颈仍然存在，尤其是乡镇对外联系不畅的问题较为突出；**三是**农村公路对乡村振兴战略的支撑能力仍显不足，服务品质有待提升；**四是**综合运输枢纽建设相对滞后，运输方式间协调衔接亟待增强。

表 1 贵州省“十三五”时期公路建设规划完成情况

指标	规划目标	2020 年
公路总里程（万公里）	20	20.7
高速公路总里程（公里）	8000	7607
普通国道二级及以上比重（%）	90	80
普通省道三级及以上比重（%）	40	40
建制村通硬化路比例（%）	100	100
人口集聚的撤并建制村通硬化路比例（%）	100	100
二级及以上客运站县级覆盖率（%）	100	96.5
等级客运站乡镇覆盖率（%）	100	94.8
公路建设投资（亿元）	5300	7107.3

注：规划目标为贵州省交通运输“十三五”时期发展规划中期评估调整后的数值。

二、面临形势

当前，我国正处于“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期。党的十九届五中全会提出，当前和今后一个时期，我国发展仍然处于重要战略机遇期，但机遇和挑战都有新的发展变化。**从国际看**，当今世界正经历百年未有之大变局，新一轮科技革命和产业变革深入发展，国际力量对比深刻调整，和平与发展仍然是时代主题，人类命运共同体理念深入人心，同时国际环境日趋复杂，不稳定性不确定性明显增加。**从国内看**，我国已转向高质量发展阶段，制度优势显著，治理效能提升，经济长期向好，发展韧性强劲，具有多方面优势和条件，同时我国发展不平衡不充分问题仍然突出，重点

领域关键环节改革任务仍然艰巨。**从区域看**，一带一路、长江经济带、新时代西部大开发、西部陆海新通道、成渝地区双城经济圈建设等区域发展战略大力实施，将使贵州省近海、近边、近江的潜在优势加快转化为现实优势；黔中经济区、贵安新区、毕节试验区等重要格局构建和“强省会”战略深入实施，给贵州省交通高质量发展提出了更高要求。

贵州省第十二届党代会八次全会提出，**要以高质量发展统揽全局，牢牢守好发展和生态两条底线，深入实施乡村振兴、大数据、大生态三大战略行动，大力推动新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化，统筹发展和安全，巩固拓展脱贫攻坚成果，不断实现人民对美好生活的向往。**

结合以上发展形势、战略和趋势，“十四五”时期贵州公路发展面临以下新要求：

一是支撑构建新发展格局、服务经济稳步发展，要求进一步提高公路网供给能力，继续发挥好先行引领作用；

二是主动融入国家“一带一路”和“长江经济带”重大战略，巩固西南陆路交通枢纽地位，要求进一步完善公路对外运输通道；

三是支撑新型工业化、新型城镇化、旅游产业化等战略，要求提升公路网络对重要经济节点的服务能力和品质；

四是实施乡村振兴战略、推动农业现代化，要求推进“四好农村路”高质量发展，提升农村公路服务水平；

五是推进交通强国建设、构建综合立体交通网，要求加强公路与其他运输方式、公路不同层次网络间的衔接；

六是实施大数据大生态战略，要求构建智慧安全绿色公路网络体系，促进公路交通高质量发展。

三、总体思路

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大、十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记“四个新”重要指示精神，紧紧围绕省委十二届八次全会提出的“一二三四”总要求，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，融入新发展格局，坚持以高质量发展为统领，围绕“435”行动要求（服务“四轮驱动”、补齐“三个短板”、聚焦“五大试点”），推动公路建设发展模式由路网大规模集中建设为主逐渐转向补齐短板、优化品质、提升效能等全方位协调发展，切实增强公路基础设施供给能力和品质，为加快建设交通强国试点开好局、起好步，为开创百姓富生态美的多彩贵州新未来和加快构建新发展格局当好先行、提供坚强支撑。

（二）基本原则

一是服务全局，先行引领。充分发挥公路交通服务国家重大战略、支撑新发展格局的重要作用。紧紧围绕实施乡村振兴、大数据、大生态三大战略行动以及推动新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化发展，支撑贵州省实施“强省会”战略，注重发挥好公路交通在全省国土开发、生产力布局、产业结构调整 and 乡村振兴等战略实施中的基础性、先导性作用。

二是综合协同，注重衔接。适应全省城镇体系格局、资源分布和产业布局，提升公路交通对新型工业化、新型城镇化、农业现代化、旅游产业化的服务能力，推动公路交通与产业融合发展。加强公路与铁路、民航、水运等其他运输方式的衔接协调和深度融合，注重与相邻省（区、市）路网相衔接，处理好高速公路、普通干线、农村公路以及城市道路的关系。

三是提高效益，防控风险。认真跟踪政策、抢抓政策、用好用足政策，结合推进交通强国试点示范工作，积极开展试点、形成亮点，提升发展质量和效益。严格落实国家关于防控债务风险的要求，充分梳理公路建设项目的实施条件，审慎安排投资规模过大、财政配套能力偏弱的项目，做好资金、土地、环保等各方面的可行性论证，确保纳入规划的公路建设项目可落地、可实施。

四是集约绿色，智慧高效。顺应国土空间治理转型新要求，坚持生态保护优先，注重节约集约利用土地等资源，促进与资源环境和谐发展。强化科技创新赋能，充分利用智能化等手段，挖掘利用存量资源，扩大优质增量供给，推进公路交通高质量。

（三）规划目标

“十四五”时期，贵州省公路基础设施建设发展的总体目标是：实现“一完善、两提升、三突破”，促进以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局形成，支撑全省交通强国建设和经济社会高质量发展。

其中：

“一完善”即高速公路网基本完善，高速公路出省通道基本打通，地市之间互联互通水平进一步提升，省会城市首位度不断强化，融入国内国际双循环的发展格局；

“两提升”即以乡镇通三级及以上公路为主的普通干线技术水平显著提升、农村公路服务品质显著提升，“高速延伸、干支协同”的公路网络基本形成，公路网“瓶颈路”问题明显改善，融入以国内大循环为主体的发展格局；

“三突破”即综合交通衔接转换、公路与旅游融合发展、智慧公路建设等三个领域取得突破性进展，在交通强国建设中形成亮点和示范效应。

具体目标为：

一是高速公路网基本完善。高速公路通车里程 9500 公里，形成省际高速公路出口通道 28 个，基本覆盖全省 3A 级及以上旅游景区，连通和辐射能力明显提升。

二是普通国省道技术水平明显提升。实现普通国道二级及以上比例达到 90%，普通省道三级及以上比例达到 45%，争取实现乡镇通三级及以上公路占比达 65%， “高速延伸、干支协同”的公路网络基本形成。

三是农村公路服务水平明显提升。县乡道服务品质显著提升，“四好农村路”建设取得显著成绩，建成一批国家级、省级“四好农村路”示范市（州）、县，形成一批“多彩贵州美丽乡村示范路线”。

四是综合交通衔接转换取得突破性进展。综合客运枢纽和现代物流园区建设显著推进，建成一批综合运输枢纽工程项目。公路基础设施网络与内河港口、机场和铁路站点等交通枢纽衔接更加便利。

五是公路与旅游等产业融合发展取得突破性进展。遴选并建成 3-5 条特色鲜明的高品质旅游风景道，打造形成 3-5 个主题鲜明、服务完备的高品质旅游型高速公路服务区，形成若干个全国性交旅融合示范点。在枢纽经济发展上取得突破，形成“交邮融合”“交通+物流”等示范项目。

六是智慧公路建设取得突破性进展。有效利用和发挥贵州大数据产业优势，率先在国内探索发展智慧交通基础设

施，在智慧高速公路、普通国省道信息化提升等方面打造 1-2 个试点示范工程，发挥技术引领、先行先试作用。

表 2 贵州省“十四五”公路建设规划主要发展指标

区域	指标	2020 年	2025 年
全省	公路网总里程（万公里）	20.7	21
	二级及以上公路里程（万公里）	1.9	2.3
	高速公路建成里程（公里）	7607	9500
	高速公路出省通道（个）	22	28
	普通国道二级及以上比重（%）	80	90
	普通省道三级及以上比重（%）	40	45
	乡镇通三级及以上公路比重（%）	53	65
黔中经济区	中心城市间 1 小时通达率（%）	/	100
	综合客运枢纽换乘时间（分钟）	/	≤30
	建制村至乡镇半小时通达率（%）	/	100

四、重点任务

紧紧围绕“一完善、两提升、三突破”的总体目标，着力抓好“三个重点工程”、精心打造“三个亮点工程”。

其中，“三个重点工程”包括：一是以“补断畅卡”为重点，完善省域高速公路网；二是以功能为导向，消除普通干线瓶颈路；三是服务乡村振兴，推进“四好农村路”高质量发展。

“三个亮点工程”包括：一是助推枢纽经济发展，拓展

综合枢纽功能；二是支撑旅游产业化，推动公路与旅游融合发展；三是以数字化为引擎，积极推进智慧公路建设。

（一）完善省域高速公路网

一是着力推进主要通道“补断畅卡”、扩容改造。在国家高速公路境内路段全面开工的基础上，稳步推进国家高速公路扩容改造，提升通行能力和服务水平。重点推进兰海国高扩容重庆至遵义段续建工作，积极推进沪昆国高安顺至盘州（黔滇界）段、沪昆国高贵阳至安顺段扩容开工建设。开展厦蓉高速公路贵阳至都匀段、兰海高速公路都匀过境段扩容改造前期研究工作。按照国家综合立体交通网规划纲要部署要求，有序推进新增国家高速公路建设，重点推进贵阳至南宁高速公路贵阳至平塘（黔桂界）、天柱至会同（湘黔界）高速公路等项目建设。

二是加快打通省际高速公路出口路。有序推进省际高速公路建设，增强与周边省区联系，实现与成渝地区双城经济圈、北部湾经济区等重要经济区的快速联系，更好地融入国家区域发展战略。重点推进贵阳-金沙-古蔺（黔川界）、武隆至道真、德江（合兴）至余庆、镇雄（黔滇界）至赫章、威宁至围仗、秀山至印江等6个续建项目，争取开工建设榕江至融安（黔桂界）、镇雄以勒（滇黔界）至七星关林口、重庆经赤水至叙永（贵州境）、荔波至河池（黔桂界）、蕉香至红水河（黔桂界）、威宁至彝良（黔滇界）等6个省际

高速公路通道项目，增强与周边省区联系，实现与成渝地区双城经济圈、北部湾经济区等重要经济区的快速联系，更好地融入国家区域发展战略。

三是继续推进地市间高速公路互联互通。重点推进剑河至黎平、乌当（羊昌）至长顺、都香国高都匀至安顺段、蓉遵国高仁怀至遵义段、贵阳至黄平、开阳至瓮安、湄潭至石阡、赫章至六盘水、纳雍至晴隆等 16 个续建项目，积极推进贵阳至黄平高速公路延伸段高速公路新建项目，加强省内城际通道建设，强化城际联系。

四是推进中心城市绕城高速公路建设。加快推进贵阳高速公路环线建设以及环城高速瓶颈段扩容，遵义城市高速公路环线建设，有序推进铜仁、兴义、都匀等地州首府城市绕城高速公路前期工作，提高过境效率，更好地服务城市发展。

五是增设高速公路出入口。优化高速公路出入口布局，对已建、在建高速公路出入口设置间隔较大，沿线城镇居民出行、产业发展需求迫切的区域增设出入口，更好地发挥高速公路对沿线区域经济社会发展的带动作用。

专栏 5-1 “十四五”时期贵州高速公路建设项目
1. 通道扩容改造： 推进兰海国高扩容重庆至遵义段扩容工程续建项目，沪昆国高安顺至盘州（黔滇界）段、贵阳至安顺段新建项目。
2. 新增国家高速公路建设： 推进贵阳至南宁高速公路贵阳至

平塘（黔桂界）、天柱至会同（湘黔界）高速公路等新建项目。

3. 省际高速公路建设：推进秀山至印江、镇雄至赫章、威宁至围仗、武隆至道真、德江（合兴）至余庆、贵阳至金沙至古蔺（黔川界）等6个续建项目，威宁至彝良（黔滇界）高速公路、重庆经赤水至叙永（贵州境）高速公路、榕江至融安（黔桂界）高速公路、镇雄以勒（滇黔界）至七星关林口高速公路、荔波至河池（黔桂界）高速公路、蕉香至红水河（黔桂界）高速公路等6个“十四五”储备项目。

4. 地市间通道建设：都香国高都匀至安顺段、蓉遵国高仁怀至遵义段、遵义至余庆、湄潭至石阡、正安至习水、瓮安至开阳、雷山至榕江、石阡至玉屏、江口至玉屏、贵阳至黄平、赫章至六盘水、纳雍至晴隆、六枝至安龙、剑河至黎平等16个续建项目，贵阳至黄平高速公路延伸段新建项目。

5. 绕城高速公路建设：推进乌当（羊昌）至长顺、金沙经仁怀至桐梓、桐梓至新蒲等贵阳、遵义城市高速公路环线建设。

（二）消除普通干线瓶颈路

一是进一步提升普通国省道技术水平。稳步推进普通国道三级及以下路段改造，实现普通国道二级及以上比例达90%以上，顺利实现普通国道“十四五”规划目标。进一步改善普通国道二级公路的技术指标，加强路面改造，提升服务水平。有序推进普通省道升级改造，力争实现三级及以上

比重达到 45%，提高通行能力和行车舒适性。实施普通省道危旧桥梁改造 78 座，进一步提升安全保障能力。

二是加快推进乡镇通三级及以上公路建设。服务支撑新型城镇化建设，加快推进乡镇通三级及以上公路建设，推进全省 1166 个乡镇中 548 个四级及以下公路连接乡镇的出口路改造，实施乡镇通三级及以上公路约 3000 公里，实现乡镇通三级公路达 65%。

三是建设一批支撑新型工业化与旅游产业化发展的重要干线。建设一批连接重点产业园区、旅游景区和资源点的重要干线，推进由重点城镇辐射连接周边乡镇、旅游点的省道路线建设，实现新增 86 个 500 亩以上坝区、24 个 100 亿元以上工业园区、103 个 3A 级以上旅游景区连通二级及以上公路，与高速公路共同形成更加完善的市域、县域骨架路网，为区域经济发展提供有力支撑。

四是稳步推进普通国道重点城市过境段建设。优先安排市州首府城市和人口规模较大的县城过境段项目，积极推进贵阳、遵义、铜仁、毕节等城市普通国道过境段建设，科学论证建设方案，合理确定建设标准，严格控制规模和造价，确保项目资金方案落地，有效防范风险。

五是积极推进枢纽集疏运路线建设。重点依托全国性综合交通枢纽城市建设，找准影响综合交通运输体系整体效率的关键环节和主要短板，精准发力，推动综合运输结构优化

与有效衔接。重点从普通省道、重要县道入手，推进机场、火车站、重要港区、物流园区等集疏运公路建设，加快推进一批衔接高速公路出入口的普通干线公路建设，完善公路集疏运体系，实现公路与交通枢纽的顺畅衔接，发挥综合运输的组合优势和整体效率。

（三）打造高质量“四好农村路”

一是深入实施“四好农村路”高质量发展交通强国试点任务。按照“典型带动、示范引领”的要求，深入推进遵义市、铜仁市、六盘水市、黔南州等“四好农村路”示范市（州）建设试点工作，推进黔南州“四好农村路”建设助推乡村振兴试点任务，推动湄潭县、习水县、钟山区、兴义市、荔波县、石阡县等全国“四好农村路”示范县的示范工程和各项工作。以此为标杆，力争再创建一批国家级“四好农村路”示范县，打造一批省级“四好农村路”示范县，充分发挥示范市县的引领作用，推动农村公路高质量发展。

二是以县乡道路面改造为重点，消除公路网络瓶颈。继续推进重要县乡道改造，加快实施 6000 公里县乡道路面改造，促进县乡道通行能力提升和路况改善，提高农村公路对经济产业发展的服务保障能力。

三是打造美丽乡村路，服务乡村振兴。将“交通+旅游+产业”模式引入“四好农村路”建设，围绕旅游发展、产业带动、乡村振兴，打造旅游景观公路、产业致富路，美丽乡

村路。以县乡道改造为契机，遴选工程基础较好、沿线风景较美的路段，通过统一标志标识、景观美化提升、服务设施完善、路域环境整治等方式，打造“多彩贵州美丽乡村示范路线”，为乡村休闲旅游发展提供支撑，切实服务好乡村振兴战略。

四是切实提高农村公路安全保障水平。推进农村公路安全生命防护工程建设和危桥改造，加快完善农村公路防护设施，尤其针对地形、气候条件复杂的山区农村公路，加强急弯陡坡、临水临崖等高风险路段整治，不断提高农村公路抗灾能力和安全水平。加强桥梁管理和重点桥梁定期检测，实施农村公路危旧桥梁改造 1000 座，实现危桥总数逐年下降。

（四）拓展综合枢纽功能

一是积极推进综合客运枢纽建设。结合铁路、机场规划建设和各市县城市规划，积极协调推进公、铁、航等多种运输方式密切衔接的市、县综合客运枢纽建设，提升综合客运一体化水平。用好用足国家关于综合客运枢纽的投资补助政策，重点推进贵阳客运西站、铜仁高铁南站等综合客运枢纽建设，加强枢纽建设方案论证，力争实现空间共享、立体或同台换乘。推进客运站场多元化开发，拓展旅游集散、商业、会展、休闲等功能，引导关联产业集聚发展，打造高品质综合客运枢纽经济区。

二是积极支持物流园区发展。重点依托贵阳、遵义 2 个

国家物流枢纽节点城市，大力推动全省通用集散型、多式联运型货运枢纽（园区）建设，积极推进交通枢纽由功能服务型向多元综合体转变。以贵阳铁路枢纽都拉营公铁物流园、遵铁物流园等多式联运大型货运枢纽为重点，引导物流节点拓展国际运单、冷链物流、电子商务等服务功能。鼓励和支持其他市州打造区域性物流枢纽节点，切实发挥货运枢纽（园区）在区域和通道的辐射带动作用，为全省现代物流体系发展提供有力的基础设施支撑。

三是提升市县级公路客运站服务水平。结合城市功能区划调整以及城市新区、县城规划建设等新要求，加强地市、县级老旧公路客运站改造，推进地市、县级普通公路客运站新建迁建。鼓励公路客运站进行综合开发利用，拓展商业、文化、休闲等功能。

四是进一步发挥好乡村运输服务站作用。统筹农村客运与农村物流发展，整合农业、商贸、邮政、快递和交通资源，使用好乡镇综合运输服务站，拓展服务功能。适应小城镇发展需要，进一步提升大型乡镇或多个连片乡镇人口、产业集聚地区三级及以上较高等级乡镇公路客运站的综合利用率。

专栏5-2 “十四五”时期贵州枢纽场站建设项目

1. 综合客运枢纽：推进贵阳汽车客运西站、铜仁高铁南站、贵安高铁综合交通枢纽公路客运站、盘州市东客运站等综合客运枢纽项目建设。

2. 物流园区：支持贵阳铁路枢纽都拉营新建货运场站专用线项目（一期）、遵铁物流园等物流园区项目建设。

（五）推动路旅融合发展

一是实施旅游风景道精品线路打造工程。高质量推进交通与旅游融合发展交通强国试点任务，适应全域旅游发展，打造以公路为轴线、以沿线人文特色、自然风光、美丽乡村为依托的多彩贵州风景道，支持贵州成为“沿路观景、路即是景”的知名自驾旅游目的地。打造一批集休闲旅游、民族文化、山地运动为一体的主题旅游公路，重点推进荔波喀斯特旅游风景道、铜仁梵净山世界自然遗产地风景道、贵阳旅游公路环线等示范项目建设，争创国家级示范工程，在全国发挥引领作用。推进遵义大娄山长征国家文化旅游示范路等典型项目建设，创新红色旅游公路产品供给。

二是实施高速公路“服务区+”工程。创新开发路衍经济，以龙宫、乌江、西溪、湄潭等服务区为试点开展新型服务区建设，加快高速公路由单一的出行服务功能向交通、生态、旅游、消费等复合功能转变，推动形成以服务区、出入

口为枢纽节点的高速公路产业带。强化高速公路的旅游服务功能，引导有条件的高速公路结合核心旅游景区需求灵活设置出入口，推动主要景区出入口与邻近高速公路服务区一体化规划建设。发挥贵州省“桥梁博物馆”独特优势，遴选一批桥梁工程，开辟交通观光项目，打造“桥旅融合”示范项目。

三是鼓励普通国省道开展旅游化改造。鼓励普通国省道结合旅游公路建设，因地制宜设置自驾车营地、房车营地、观景平台等旅游配套服务设施，提升旅游交通的服务质量，满足出行者多样化、个性化需求。充分利用普通公路沿线现有公路站（含养护站、超限检查站、路政中队、收费站场等）、加油站、农家乐、公路边闲置场地等进行普通公路服务站建设和功能拓展。

专栏5-3 “十四五”时期贵州公路与旅游融合发展试点项目

1. 旅游风景道：荔波喀斯特旅游风景道、铜仁梵净山世界自然遗产地风景道、贵阳旅游公路环线、遵义大娄山长征国家文化旅游示范路、毕节双百旅游公路、安顺国家路游公园旅游区。

2. 服务区试点：龙宫、乌江等高速公路服务区旅游化提升。

3. 桥旅融合项目：平罗高速平塘特大桥“桥旅融合”服务区示范项目、花江峡谷大桥交旅融合示范项目。

（六）推进智慧公路建设

一是推进智慧高速公路试点工程建设。高质量推进智慧交通建设交通强国试点任务，以贵阳—安顺扩容工程等高速公路项目为示范工程，聚焦基础设施数字化、人工智能、北斗定位、车路协同和新一代数据中心等先进技术应用，按照体系化、一体化和标准化构建以数据驱动为核心的智慧高速公路，力争打造全国领先、国际先进的智慧高速公路工程。充分借鉴智慧公路及新一代交通控制网试点经验，推动贵州省高速公路全要素、全周期数字化，提升高速公路安全保障能力、管理效率、运营效益和服务品质，推动行业数字化转型，赋能行业高质量发展，促进交通关联行业深度融合。

专栏 5-4 “十四五”时期贵州智慧高速公路试点项目

从省域路网角度构建大数据云控平台，以标准化和资源化的形式支撑高速公路“建管养运服”全生命周期业务，促进人、车、路、云之间数据互联互通。按照“建管养运服”一体化要求，构建 BIM+GIS 平台，推动高速公路基础设施全要素、全周期数字化。探索开展协同式交通管控、交通安全、应急指挥、设施养护和出行服务等场景应用，实现混合交通场景下动态精细化交通控制、快速事件应急响应和处置、出行需求高效管理。构建“数据全域标识、状态精准感知、信息实时分析、决策科学有效、执行智能精准”的闭环管理体系，有效促进高速公路交通治理由粗放式管理、经验型

管理向精细化、科技效益型管理转变，实现高速公路运营管理降本增效。面向智能交通全产业链提供数据资源和模型资源，支撑智能交通企业在测试开发、公共服务、现代物流等行业建立新业态，形成跨部门、跨行业、跨领域的协同发展合力，有力支撑贵州数字经济发展。

二是积极推进普通国省道信息化提升。推进“互联网+”路网管理，加快云计算、大数据、图像识别等现代信息技术的集成创新与应用，有效提升普通公路网管理智能化水平。加快推进普通国省道路网监控设备及信息发布设备建设，对重要路段、特大桥梁、隧道、大型边坡等构造物进行实时监控，提高普通国省道的安全性和可靠性，增强对高速公路的分流和应急替代能力。加强由网络、可变情报板、电视与广播媒体等构成的多模式信息指示与发布设备渠道建设，为沿线百姓及出行者提供及时、准确、全面的出行信息，完善普通国省道的指路系统，为客货运输的路径选择提供更加详实可靠的信息支撑。

（七）建设规模与投资匡算

结合以上建设任务，“十四五”时期全省公路建设规模约 16166 公里，其中高速公路建设规模约为 2670 公里，普通国道建设规模约 4496 公里，普通省道及以下干线公路建设规模约 3000 公里，农村公路建设规模约 6000 公里。

“十四五”时期，贵州省公路基础设施建设将完成投资约 4880 亿元。分类来看：高速公路建设约 3460 亿元，普通国道建设约 550 亿元，普通省道及以下公路建设约 550 亿元，客货运枢纽建设约 100 亿元，公路大中修及新型服务区等其他交通项目 220 亿元，力争拉动枢纽经济和路衍经济投资 1000 亿元左右。

表 3 贵州“十四五”公路建设投资预期

建设类型	“十四五”时期投资预期		“十三五”时期规划投资	
	投资额 (亿元)	占比	投资额 (亿元)	占比
总投资	4880	100%	5344	100%
高速公路	3460	70.9%	3800	71.1%
普通国道	550	11.3%	649	12.1%
普通省道及以下公路	550	11.3%	785（其中普通省道 233 亿元，农村公路 552 亿元）	14.7%
枢纽站场	100	2.0%	110	2.1%
其他交通项目	220	4.5%	-	-

五、保障措施

（一）加强党的领导，提供坚强保障。以党章为根本遵循，加强党对交通运输工作的全面领导，牢固树立“四个意

识”，坚定“四个自信”，坚持“两个确立”，做到“两个维护”，充分发挥党总揽全局、协调各方的作用，为规划实施提供政治保障，确保交通运输事业发展始终沿着正确方向前进。

（二）加强组织协调，保障规划实施。一是建立和完善规划目标责任制和考核机制，分解落实规划目标任务，制定好实施方案；二是强化实施过程监管，科学编制三年滚动财政规划和三年滚动项目库，动态确定年度计划；三是进一步完善由省人民政府牵头的交通运输发展协调机制，高效解决公路建设发展中的关键问题，确保重点工程、重大项目建设有序推进；四是积极落实好市（州）与县级等各级责任，加强上下联动，确保规划顺利实施。

（三）保障前期工作，优化建设方案。一是加强与自然资源部门对接，做好“多规合一”工作；二是统筹部署项目前期工作，做好项目储备；三是进一步加强项目建设方案论证和线位比选，合理确定建设标准。

（四）优化体制机制，加强建养管理。加强建设管理，确保质量安全。加强养护管理，用好存量资源。推进公路养护管理体制机制改革，落实省、市（州）、县各级政府在一一般财政收入中安排资金用于农村公路养护，切实保障各路线处于良好的运行状态。

（五）加强人才建设，争取技术支持。继续实施“人才

强交”战略，加大复合型人才和紧缺型人才的培养引进力度。加强技术引进与推广应用，密切关注新型载运工具、智慧交通基础设施等新技术研发动态，深度对接贵州交通大数据发展最新成果。

（六）抓好试点工作，争创示范工程。扎实推进交通强国试点工作，争取在综合交通枢纽建设、智慧交通发展、交通与旅游融合发展、“四好农村路”建设、平安交通建设等方面争创示范工程，走在全国前列。