

鄠邑区“十四五”交通运输发展规划

第一章 发展基础

一、概述

(一) 规划背景

2018年1月国家发改委和住房城乡建设部印发了《关中平原城市群发展规划》，明确到2035年关中平原城市群要建设成为具有国际影响力的国家级城市群，同时西安获批建设国家中心城市。未来的10到20年，是西安市人口、高端产业和现代产业集聚，城市空间格局调整优化和城市能级提升的快速发展阶段，是全面实现追赶超越，建设国际化大都市关键时期。鄠邑位于西安市西南部，南依秦岭，北临渭河，总面积1282平方千米，2020年全区常住人口60万人，地区生产总值238.5亿元，按可比价计算，同比增长1.8%。鄠邑区距西安主城区18公里，处于西安“半小时经济圈”，是西安国际化大都市三个副中心城区之一。鄠邑是西安沟通成渝都市圈，辐射大西南的门户枢纽，是西安优化城市空间结构和提升城市能级的重要发展空间，加快提升鄠邑区现代产业集聚能力，完善城市职能，提高人口、生产要素承载能力，对疏解西安中心城区职能，破解“大城市病”，增强西安的辐射能力，建设国际化大都市具有重要意义。

交通运输是经济社会发展的基础性、先导性、服务性产业，交通先行对接是鄠邑区融入大西安新一轮发展的重要抓手和关键领域。完善综合交通基础设施布局，充分发挥交通运输对新型城镇化、产业转型升级的先行引领作用，对鄠邑城市扩容提质、建设国际化大都市副中心城市具有重要意义。同时，2021年中央一号文件——《中共中央 国务院关于全面推进乡村振兴加快农业农村现代化的意见》正式发布，把全面推进乡村振兴工作提到了首要位置，在此背景下，为实施农村道路畅通工程，为我区乡村振兴提供坚强交通保障，编制了该规划。

(二) 规划范围和期限

本规划研究范围为鄠邑区全境范围内各种交通运输方式的基础设施空间布局规划，研究期限为2021-2025年。

(三) 鄠邑综合交通发展现状

目前鄠邑基本形成以干线公路、干线铁路为骨架，农村公路为主体的多层次发展格局。对外，拥有西城高铁，京昆、西咸北环两条高速公路，G310国道和S107省道两条一级公路，与西安主城区、西咸新区以及周边地市快速连通。对内，“九纵八横”棋盘式公路网络使



所有镇街及重要经济节点互联互通。2020 年全区完成道路客运量 1782 万人次，客运周转量 17107 万人公里，货运量 344.5 万吨，货运周转量 8703.1 万吨公里。综合交通网络保障了平均每天 10 万人次出行，承担近万吨货物运输任务。

公路发展现状

1. 公路网总体概况

2020 年鄂邑区公路通车里程 1390.76 公里，按行政等级划分，国道 86、省道 64 公里、县道 132.69 公里、乡道 198.684 公里、专用公路 85.808 公里、村道 823.578 公里；按技术等级划分，高速公路 82 公里、一级路 58 公里、二级路 154 公里、三级路 99 公里、四级路 997.76 公里。

2. 国省干线发展现状

鄂邑境内高速公路、普通国省道里程共计约 148 公里，其中高速公路约 67 公里，普通国省道约 81 公里。

高速公路：鄂邑境内有 G5 京昆高速、G30 连霍高速和 G30N 西安外环高速北段三条高速公路，共长约 67 公里。其中，G5 京昆高速鄂邑境内约 48 公里，现状为双向四车道，设计时速 120 公里，东由长安区进入鄂邑，经秦渡街道、五竹街道、余下街道、甘亭街道、玉蝉街道、石井街道向南进入秦岭隧道连接宁陕县；G30N 西安外环高速北段，鄂邑境内约 15 公里，为双向六车道，设计时速 120 公里，北接连霍高速，向南经大王街道、五竹街道、秦渡街道，连接京昆高速；连霍高速（G30）鄂邑境内 3.5 公里，东起沣渭立交向西至鄂邑兴平界。

普通国省道：国道 G310 鄂邑境内长 19 公里（原国道 G108），为双向四车道一级公路，东由长安区进入鄂邑，向西经大王街道、渭丰镇、涝店镇、甘河街道，进入周至县。国道 G310 是鄂邑连接西安主城区和周至、眉县、宝鸡方向的重要公路通道。省道 S107（关中环线）是串联礼泉、乾县、眉县、周至、鄂邑、长安区、蓝田、渭南市区、阎良的重要公路通道。省道 S107 鄂邑境内长 29 公里，为双向四车道一级公路，东由长安区进入鄂邑，向西经草堂街道、庞光街道、石井街道、玉蝉街道和蒋村街道，进入周至县。省道 S108（西安市南环线），由长安区进入鄂邑区，向西进入周至县与国道 108 连接，鄂邑区段长 33 公里。

3. 农村公路发展现状

2020 年鄂邑农村公路总里程 1240.763 公里，其中，县道 132.69 公里、乡道 198.684 公里、专用公路 85.808 公里、村道 823.578 公里。重要县乡道呈“九纵八横”棋盘式网格布局，主要承担镇街互联互通和干线公路的集散功能。

铁路发展现状

目前鄂邑区境内已建成运营的铁路有西成高铁和西户线两条铁路，计划修建的有西法城际铁路。

西成高铁是国家“八纵八横”高速铁路通道京昆高铁的组成部分，京昆高铁起于北京，经石家庄、太原、西安、成都（重庆），至昆明。西成高铁鄂邑境内全长约 55 公里，鄂邑站位于秦渡街道，距阿房宫站、西安北站分别约 24 公里和 46 公里，距汉中站约 200 公里。鄂

郿站每天经过 38 对高铁（动车），其中经停高铁（动车）26 对，郿邑至西安北、成都方向，平均每半个小时一趟车次，郿邑站 17 分钟到达西安北站、1 小时到达汉中、3.5 小时到达成都。从郿邑站出发，除西城高铁沿线的 22 个车站外，还可直达重庆、太原、郑州、济南、天津等城市。

西法城际铁路是关中旅游环线的组成部分，设计时速 200km/h，目前在建。西法城际铁路由新西安南站始发，经郿邑站、楼观站、周至站等 10 站到达法门寺站。西法城际铁路在郿邑设置城际铁路郿邑站、重阳宫站，郿邑站选址位于正小路以北、郿邑机场以南，重阳宫站位于祖庵镇。

西户铁路又称陇海铁路西余支线，起于三民村站，止于郿邑余下站，全线 41 公里，1955 年底建成通车。西户铁路目前仅承担货物运输服务。

（四）存在的主要问题

从总体看，现有交通网络与目前全区常住人口 55 万，城镇人口 23 万的城市体量，以及城镇体系及产业布局总体适应，综合交通网络总体水平明显高于国内类似体量的县市。

但从未来发展趋势看，尤其是建设西安国际化大都市副中心城市的发展要求看，现有交通运输网络与西安主城区及西咸新区互联互通的水平不高；支撑并引领副中心城市发展的干线路网框架尚未形成。

1. 与西安主城区及西咸新区互联互通的水平不高。

一是缺少与主城区便捷衔接的城市快速路、城市主干道；二是与沣西、沣东、西咸新区顺直连接的南北向快速通道缺失；三是与周边区县衔接的交通网络不够便捷，与高新区一体化交通发展格局尚未形成，与兴平的干线公路连接绕行严重；四是与咸阳机场、新西安南站等重大交通枢纽连接需要系统谋划；五是作为副中心城市，轨道交通规划还有优化空间。

2. 支撑并引领副中心城市发展的干线路网框架尚未形成。

建设国际化大都市副中心城市，郿邑面临的主要问题是城市能级不足，对西安主城区人口和产业疏解吸引力不足。从国内城镇化尤其是县市现代化的发展历程看，在一个区域要发挥一定的中心职能，县市常住人口一般要达到百万级的人口规模，因此扩容提质是未来郿邑建设国际化大都市副中心城市的核心任务。因此，从建设国际化大都市副中心城市发展要求上看，作为经济社会发展的先导性产业，能够引领并支撑起百万计人口和产业布局的交通发展格局尚未形成，集中表现在拉开城市发展框架的城市主干道系统需要统筹谋划，对外交通与城市交通的融合发展需要加快推进。通过科学规划建设重大交通基础设施，充分发挥郿邑的区位优势，促进城市空间优化，增强郿邑发展的内生动力。

第二章 发展思路与目标

一、发展思路

深入贯彻落实党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，以构建

国际化大都市副中心为目标，以城市扩容提质为主线，充分发挥交通运输对新型城镇化和产业转型升级的引领作用，坚持国际化大都市风貌与生态保护统筹协调，坚持城市发展格局与古城特色、文化底蕴相得益彰，坚持高起点高质量发展，与大西安一盘棋谋划，构建主副融合、城乡一体、高效便捷的综合交通网络和服务大西安、辐射大西部、沟通东中西的现代物流枢纽，在鄠邑打造国际化大都市副中心、关中平原城市群城市城镇协调发展示范区，在追赶超越发展中，体现行业担当、当好先行。

瞄准一个目标。建设西安国家中心城市和国际化大都市是新时代优化全国区域发展格局的客观要求。将鄠邑建设为西安国际化大都市副中心，是关中城市群构建大中小城市和小城镇协调发展城镇格局的率先突破点。

围绕一条主线。以建设现代化中等城市（城区常住人口 50-100 万）为导向，以城市扩容提质为主线，以推进交通网络与主城区、西咸新区互联互通为主要抓手，完善综合交通基础设施布局，提升通行能力与效率，进一步扩大交通区位优势，充分满足城市远景发展需求，锚固城市发展框架，为人口、产业集聚奠定基础 and 优势。

做好两个引领。充分发挥交通运输对新型城镇化和产业转型升级的先行引领和战略支撑作用，结合鄠邑现有产业基础和城镇特色，统筹谋划交通廊道和交通枢纽布局，引导城市集约高效开发、塑造城市特色风貌。引领产业、社区、城镇向主要交通通道集聚，形成各具特色的经济走廊；引领枢纽站点周边土地高强度混合开发，推进交通基础设施与城市空间一体化规划、设计与开发。

构建一网一枢纽。构建以高速公路、城市快速路、城际轨道为主体，主副融合、城乡一体、高效便捷的综合交通网络。

二、实施原则

鄠邑交通规划建设实施应遵循“坚持适度超前、紧随行业政策、兼顾公平效率、合理配置任务”的原则。

——坚持适度超前。充分发挥交通的先行引领作用，坚持基础设施适度超前配置。但也要以经济社会发展的实际需求为基础，紧密结合各阶段需要解决的迫切问题和核心矛盾，确保建设资金等资源的高效利用。

——紧随行业政策。紧随国家、陕西省、西安市和交通运输行业发展战略及阶段性发展政策，加强与国家、省市相关规划的匹配和对接，以更加充分地获取国家、省市各项资金支持。

——兼顾公平效率。注重统筹协调发展，在加强干线路网建设的同时，密切关注集散连接公路的发展需求，全面提高鄠邑交通发展水平。

——合理配置任务。科学分析各阶段资金供给能力，合理分配建设任务，把握好建设节奏，避免出现建设规模、投资规模的大起大落，以确保行业持续健康发展。

三、发展目标

到 2025 年，引领国际化大都市副中心建设的交通主骨架主枢纽基本形成。建成与西安主

城区、西咸新区互联互通，以及对副中心建设具有重要先导作用的高快速路、国省道路、次干线路 339.86 公里，全面建成主副融合、城乡一体、立体互联、高效便捷、服务优质、人民满意的现代综合交通运输体系，服务大西安、辐射大西部、为鄠邑建成西安国际化大都市副中心提供坚强保障。

第三章 “十四五” 交通运输发展规划主要任务

“十四五” 期间，要进一步加快公路建设，拓宽对外主通道建设，加强与西安市主城区、西咸新区的衔接。突出县内路网骨架建设，优化农村公路环境。积极协助省市实施西户快速干道、京昆高速平原区改扩建、鄠周眉高速等项目，争取西鄠铁路改造工程开工建设。加快县公路扩能升级、升等改造、农村公路桥涵配套及安全生产防护工程，争取通村公路完善、联网路建设等项目，其中快速路、农村公路、安全生产防护及铁路项目共计 415.827 公里，桥梁项目 659 延米，总投资 94.35 亿元。

一、高快速路及国省干道布局方案

（一）高快速路及国省干道功能定位

高快速路网及国省干线公路和城市干道有机衔接、一体化规划而形成公路及城市道路主骨架，是引领并锚固城市发展的主廊道，是鄠邑副中心与主城区、咸阳新区及周边互联互通的主导交通方式。高快速路网主要由高等级干线公路、城市快速路，以及对构建大西安副中心具有重要先导作用的城市干道组成。

1. 公路及城市道路交通的主骨架。

高快速路网与国家公路、省级公路有效衔接，与周边区县多路连通，覆盖鄠邑城市核心区、重要产业园区、重要旅游景区、主要交通枢纽，横贯东西、纵贯南北，是鄠邑公路及城市道路交通主骨架，主要承担市际间、市域内重要节点间的快速客货运输，对外实现快速进出、对内实现快速衔接。

2. 引领并锚固城市发展的主廊道。

按照建设国际化大都市副中心的要求，鄠邑属于典型的生长性城市。通过科学的高快速路网，一方面引领人口、产业向主要交通干道集聚，统筹谋划城市功能和用地布局，同时严格控制交通干道框架外，土地开发，保护好现有乡村的原始风貌，进而形成生活空间宜居、生产空间高效、生态空间保护良好的“三生空间”。

3. 与周边互联互通的主导交通方式。

加快推进高快速路建设，实现与周边尤其是主城区、西咸新区新中心互联互通是建设大西安副中心的基础和先手棋，是近期综合交通运输发展的重中之重。要实现鄠邑与主城区、西咸新区新中心高速公路、快速路、主干道、重要交通枢纽的全面对接，与主城区间基本消除断头路。

（二）高速公路规划方案



根据《国家公路网规划(2013—2030年)》、《大西安“十三五”综合交通运输发展规划》，目前鄂邑境内已建、在建及规划建设的高速公路包括西安外环高速公路、京昆高速公路、鄂邑经周至至眉县高速公路三条高速公路，区内总里程约64公里，其中已建17公里、在建9公里、扩建23公里、新建15公里。

1. 西安外环高速公路。鄂邑区内里程约26公里，其中已建成17公里（西咸北环线），在建9公里为西咸南环线，位于高新区托管区域，起于京昆高速秦渡街道南谷子村，向东南方向延伸，经西留村、扶托村进入长安区，双向六车道，高速公路标准建设，估算投资9亿元，已于2019年开工，计划2021年完工。西安外环高速公路是鄂邑市际、省际对外交通主通道和交通转换的主枢纽，通过西安外环高速公路可实现与兴平、泾阳、高陵、渭南、蓝田、长安等直接连通，同时鄂邑通过西安外环高速公路还可与G5京昆、G30连霍、G40沪陕、G65包茂、G69银百、G70福银、G65E榆蓝等7条国家高速公路、13个辐射方向，实现交通转换。

2. 京昆高速公路(G5)。京昆高速鄂邑区内现状为4车道高速公路，2017年鄂邑段年均日交通量达到4.8万辆/日，通行能力已明显不足。根据《大西安“十三五”综合交通运输发展规划》，京昆高速西安绕城高速河池寨立交至涝峪口立交段33公里（鄂邑境内23公里）高速公路实施4改8扩建工程，实施年限为2020—2022年。京昆高速对确立鄂邑成为大西安辐射大西南的枢纽门户地位具有重要作用。

3. 鄂邑经周至至眉县高速公路。鄂邑经周至至眉县高速公路起点位于京昆高速鄂邑区南枢纽立交（水寨村处），经蒋村、集贤、楼观、周至、哑柏、青化、横渠、槐芽，终点与拟建眉县至太白高速公路相接，全长70公里，按双向六车道高速公路标准建设。其中，鄂邑至周至高速公路是未来西安大环高速的组成部分，全长54公里，鄂邑区内里程约15公里，计划投资约15亿，计划2021年开工，2023年完工。

（三）快速路布局方案

建设西鄂快速干道。西鄂快速干道是连接鄂邑区与西安主城区的快捷通道。该项目全长28.3公里，鄂邑境内长16.2公里。起点与高新区西部大道相接，向西南布线进入鄂邑区北侧，经过空军飞行学院南侧和湫陂湖景区，终点止于鄂邑区甘曹路。按照“料面主辅分离，路口无红绿灯”的原则通过主要路口设置立交，次要路口合并规避（主线快速路+辅道+节点立交）。主线设计时速为100km/h，辅道设计时速为40km/h，道路红线宽度80米，主车道路基宽度28.5米。该项目建成后，将会大大缩短鄂邑至西安的时空距离，有效缓解公路交通拥堵现象，促进区域经济发展，加快西安国际化大都市副中心城市建设进程。

（四）国省干道布局方案

1、国道211：起于西宝高速新线咸阳南出口，沿咸余路、大庞路向南至东西六号路南侧，然后向东经禹王庙村进入长安区，是鄂邑区链接西咸新区的快速主干道路，我区境内长约27公里，双向六车道，一级公路标准建设，估算投资27亿元，目前正在进行路线方案编制。

2、国道344：规划的初步路线方案起于东西六号路南侧与G211并线处，向西沿S108布

线至南北二号路后向北布线至兴户大桥，我区境内约 34 公里。目前正在进行前期路线编制。

二、次干线路网布局方案

（一）次干线路网功能定位

次干线路网与高快速路网相衔接，主要承担区域内镇街互联互通，强化市区对镇街的辐射。次干线路网是构筑城乡一体化交通网络的重要依托，是构建山水人文共融的休闲度假旅游胜地的交通保障。

（二）次干线路网布局思路

根据鄂邑综合交通运输体系的发展思路及发展目标，结合次干线路网的功能定位，按照“优化衔接、强化互联，交旅融合、交养共生，生态绿色、集约发展”的总体思路，构建城乡一体、路景相融、生态绿色的次干线网络。

优化衔接、强化互联。以顺直、便捷的路径在镇街节点与高快速路网和城市核心区间建立连接，保证镇街节点至少有四条出口路，提高路网网络化程度；次干线路网总体采用三级以上公路技术标准，为镇道、产业园、旅游景点、交通枢纽提供机动、快速、安全的出行服务。

交旅融合、交养共生。加强路域环境整治，结合田园风光、民俗村落、历史人文、渭涝水系、秦岭生态等人文自然资源进行综合开发，统筹康体、疗养产业布局，在沿河、临山等适宜路段设置观景台、慢行健身步道，打造“交旅融合，交养共生”的美丽生态路；加强与旅游服务设施的对接，提升旅游交通服务品质。

生态绿色、集约发展。遵循“窄马路、密路网”原则，在满足出行需求的前提下严格控制道路宽度，尽量利用既有线路进行提升改造，集约利用土地和线位资源。避免大拆大建，减少对耕地、林地的占用，减少对河流、湖泊水质的影响，减少对生态环境产生负面影响和破坏。

（三）次干线扩能改造及桥梁建设规划方案

“十四五”鄂邑区县乡公路扩能改造总里程约 208.98 公里，计划投资 718318.9 万元，其中升等改建县乡公路 9 条 115.86 公里，具体为将安哑路 10.2 公里二级公路改建为一级公路；将户电路 4.65 公里二级公路拓宽至 17 米；将滦白路西段 8.5 公里三级公路改建为一级公路；将禹余路、东灵路、渭涝路等三条共 57.8 公里原四级公路改建为一级公路；将甘曹路北段、文涝路、渭机路等三条共 28.3 公里原四级公路改建为二级公路；新建省委党校周边一级公路 6.41 公里及西汉高速鄂邑出口至鄂邑高铁站前广场二级公路 2.92 公里；大修改造县乡公路 7 条 90.2 公里，具体为大庞路 10 公里、康竹路 12.3 公里、滦白路 7.3 公里、宁西路 35 公里、神白路 9.2 公里、大张路 10.7 公里、太土路 5.7 公里。这些项目建成后，将全面提升全区县乡公路等级，提高县乡公路通行水平，加快区内路网与周边市县路网进一步连接，有力促进鄂邑与西安、咸阳、长安、周至等地区的经济、文化交流，加快融入西咸经济圈，使人民群众出行更加方便，将强力促进区域产业快速发展。

三、通村公路完善及联网路建设规划方案

通村公路完善项目 18 个 12.437 公里，总投资 746.22 万元；联网路建设项目 68 个 74.034

公里，总投资 8884 万元。

将未硬化的、行政村路、自然村路、连村路、产业路向上级交通部门争取补助计划进行改造，对方便广大人民群众日常生产生活，促进区域产业发展，推进全区全面实现小康社会具有极大的推动作用。

四、安全生命防护工程建设规划方案

“十四五”期间计划投资 1730.04 万元，实施村道安全生命防护工程实施 44 个 62.896 公里，进一步提高全区农村公路路网安全服务水平。

五、铁路布局方案

根据国家《中长期铁路网规划》（规划期至 2025 年，展望到 2030 年）、《关中城市群城际铁路网规划（2018-2035 年）送审稿》，鄠邑区境内共涉及到 1 条高铁、1 条城际铁路、1 条普速铁路支线，分别为已建成运营西成高铁和陇海铁路西余支线，在建的西法城际铁路。

西成高铁鄠邑境内全长约 55 公里，鄠邑站位于秦渡街道，距阿房宫站、西安北站分别约 24 公里和 46 公里，距汉中站约 200 公里，目前鄠邑站每天经过 38 对高铁（动车），其中经停高铁（动车）26 对，鄠邑至西安北、成都方向，平均每半个小时一趟车次，鄠邑站 17 分钟到达西安北站、1 小时到达汉中、3.5 小时到达成都。从鄠邑站出发，除西城高铁沿线的 22 个车站外，还可直达重庆、太原、郑州、济南、天津等城市。待成昆高铁、成贵高铁建成后，未来从鄠邑站出发，还可以直抵昆明、南宁、贵州，以及峨眉山、丽江、大理、西双版纳等我国广大西南地区。

西法城际铁路是关中旅游环线城际铁路的组成部分。关中旅游环线是连通大秦岭旅游景点及佛教圣地的城际铁路环线，线路全长 285 公里，由新西安南—法门寺、法门寺—机场、机场—西安东等城际铁路组成。西法城际铁路设计时速 200km/h，目前在建。西法城际铁路由新西安南站始发，经鄠邑、重阳宫、楼观、周至、哑柏、太白山、红河谷、眉县等 10 站到达法门寺站。西法城际铁路在鄠邑设置城际铁路鄠邑站、重阳宫站，鄠邑站选址位于正小路以北、鄠邑机场以南，重阳宫站位于祖庵镇。

西户铁路又称陇海铁路西余支线，起于三民村站，止于鄠邑余下站，全线 41 公里，1955 年底建成通车。西户铁路建成通车后开展客货物运输，2000 年停办客运后，目前仅承担铁路沿线的物资运输任务。本次规划建议将西户铁路进行综合改造，增加专线客运功能，带动沿线旅游经济发展。

六、客运网络布局方案

（一）客运行业发展现状

目前全区拥有客运企业 1 家（陕西省户县运输公司），等级客运站 15 个、客运线路 35 条（其中市际 4 条、县际 7 条、通村客运 24 条），镇村班车通达率达 100%，通车里程达 2634 公里，年客运量达 1304.13 万人次，形成了辐射西安、咸阳、宝鸡、杨凌、兴平、渭南等周边城市的客运网络。2010 年，率先在全市实现“村村通班车”的目标。

（二）客运线路优化方案

随着我区融入西安主城区步伐的不断加快，鄠邑区 60 万市民群众与西安主城区联系更加紧密，往返于西安主城区的人流不断增大。加之，我区有驻鄠高校 4 所，师生近 10 万人，广大群众和驻鄠高校师生对开通西安主城区至鄠邑城区的大公交期盼已久，特别是在我省全面迎接 2021 全运会之际，西安体育学院鄠邑校区“一场四馆”作为球类运动重要分会场，承担着 5 个项目的比赛，届时将有大批球迷朋友到鄠观看比赛。综上，开通由西安主城区至鄠邑城区方便快捷的公交线路极为迫切和必要，计划对现经营的跨区公交 928、929、930 路进行公交化改造，使更多的市民享受政府的惠民政策。

同时，为进一步提高旅客运输效率和社会公共服务水平，加快公交客运线路调整的步伐，实现客运产业升级，促进我区客运市场的健康发展，最大限度的满足社会经济发展和人民群众的生活需求，拟开通鄠邑区—长安区，并在西鄠快速干道通车后，开通（小庵—西安）经空军西安飞行学院、汉陂湖、高新云轨示范区至西安跨区公交客运线路，积极推进城乡道路客运一体化发展，逐步实现城乡道路客运基本公共服务均等化。

（三）客运综合枢纽布局方案

“十四五”期间，规划建设鄠邑北综合客运枢纽，项目北邻西户快速干道，东临西苑路，占地面积 84.2 亩，按照部颁一级客运站标准建设，项目总投资 35000 万元，设计日均发送旅客量 12000 人次。建设内容包括站前广场、停车场、发车位、站务楼、职工宿办楼、车辆维修、加油加气充电及部分商业服务设施等辅助设施。

该枢纽是具备旅游集散服务、城市公共交通、生产生活辅助服务功能的重要客运车站，便于旅客换乘汽车，减少旅客经费和精力的花费，加之毗邻汉陂湖景区，为来往景区的旅客提供良好的乘车环境和优质服务。项目的实施，一是有助于提高当地劳动力收入，其收入规模通过劳动力成本体现出来；二是在运营中除了招聘客运站主要管理人员和技术人员共近百人，配套生活区的商业、服务业以及城建、环卫、绿化、保安等行业和机构将为当地群众提供大量的就业和再就业机会，并促进当地餐饮、住宿、交通、商贸、旅游等相关产业发展，带来更大的收入效应。

第四章 保障措施

一、积极推进重大项目前期研究和论证，争取更多项目纳入国家、省市级规划

建设交通强国是以习近平为核心的党中央面向未来作出的重大战略部署。2018 年，国家成立了由刘鹤副总理任组长的交通强国建设纲要起草组，目前《交通强国建设纲要》已报送国务院。同时，作为新时代推进交通强国建设的一项重要任务，国务院决定由交通运输部会同 20 家部门，启动编制《国家综合立体交通网规划纲要（2021—2050）》。各省根据相关要求，也将启动本省综合立体交通网规划。与之相适应的，国家和省级的铁路网、公路网、民航机场布局等规划也将做相应的调整，综合交通发展将进入高质量发展新阶段。因此建议，鄠邑

积极推进重大项目的前期研究工作和论证工作，加强与周边地区衔接，做好项目储备，争取更多重大项目纳入国家、省市级综合交通规划，争取更多的政策、资金支持。

二、加强统筹协调，将综合交通规划适时纳入国土空间规划和城市总体规划

土地、资源、环境等刚性约束的进一步增强以及更加严格的环保、土地政策，对鄠邑这样成长中的城市将带来新的挑战。建议将综合交通规划的重大项目适时纳入国土空间规划，以保障土地要素供给。综合交通规划与城市总体规划关系密切，综合交通规划确定的重大项目布局将对城市发展方向及功能布局产生重大影响，相反城市空间发展对重大基础设施的布局及技术标准也将提出相应的要求。因此，综合交通规划要加强与城市总体规划衔接，并将综合交通规划纳入新一轮城市总体规划。

三、努力争取政策支持，多元筹集建设资金

积极争取中央、陕西省资金及政策支持，加大市、区等多级财政对交通建设的资金投入力度，积极创新投融资模式，吸引社会资本参与交通基础设施建设。

四、深化改革，提高发展能力

紧紧围绕鄠邑区副中心城市建设目标，在配合省市部门推进重点项目的基础上，不断深化行政执法、国有企业，养护体制、财务机制、工程招标、干部任用等方面改革，推动交通事业在新的起点上取得更显著的成绩。

五、强化监督，提升公路管养

公路养护坚持以政府投入为主，推行县乡公路“旬检查、月考评、季考核”、村道“旬检查、月抽查、季考核”制度，建立村道养护资金“以奖代补”机制，强化监督考核，全面提升全县农村公路服务水平，实现“有路必管、管必到位，有路必养、养必优良”目标。

六、严格程序，提升建设质量

严格执行农村公路建设程序和招投标制度，坚持做到农村公路发展规划公开、建设计划公开、农村公路建设资金补助政策公开、招标过程公开、施工过程管理公开、质量监督公开、竣工验收公开、资金使用公开的“七公开”，建立健全企业自检、专业抽检、法人管理、社会监理、设计监控、政府监督、行业监管、群众参与的“八到位”质量保证监督体系，有效提升公路建设质量和服务功能。