



# “交通死角”的嬗变

### ——新中国成立70年来我市交通枢纽建设成就综述

邵阳日报记者 刘波 通讯员 吴军民 周利 李慧兰

新中国成立70年来,邵阳交通以打造全国区域性综合交通枢纽为目标,大力建设“人民满意交通”,全面加快交通基础设施建设,补齐发展短板,再造区位优势。如今,我市正逐步形成以高速公路、高速铁路为骨架,国省干线公路网络为主通道,民航、运输站场体系为节点,农村公路紧密衔接,功能完善、四通八达的通畅、便捷、安全的综合交通运输网络格局,让邵阳逐步从全省的“交通死角”嬗变为通衢之城、枢纽之城,为经济社会发展提供坚实交通保障。



—列高铁驶入邵东县杨桥站。  
邵阳日报记者 申兴刚 摄

1960年,娄邵铁路竣工通车,开启邵阳的准轨铁路时代。但“人到邵阳止,车到邵阳回”的困境持续了数十年。直到2004年元旦,洛湛铁路(邵阳至永州段)全线通车,邵阳铁路才结束了“盲肠”历史。此后,我市加大娄邵铁路扩改、怀邵衡铁路、沪昆高铁争取建

### 变“盲肠”为“枢纽”,铁路事业快步前进

设的衔接力度,2014年12月,沪昆高铁邵阳北站正式通车,形成了北至北京、南至深圳、东至上海的高铁通道。

2016年1月,娄邵铁路新线

正式运营,市区首通高铁。

2018年12月26日,怀邵衡铁路正式通车运营,成为我市联通成渝经济区和粤港澳大湾区最快捷的大通道,联通了我国东西

沪昆、南北京广两大高铁大动脉,“十”字高铁枢纽建成。

目前,全市铁路运营里程达324公里,有效提升了通达能力。特别是今年4月13日,邵阳站开通始发北京高铁,有力地提升了我市城市形象,满足了人民群众北上出行需要。

### 缩“千里”为“咫尺”,民用航空展翅腾飞

1959年10月25日,省民航管理局利用1934年兴建的邵阳机场,开通邵阳至长沙的地方航线。后因国民经济暂时困难,该航线1965年2月停航。此后,民航一直是邵阳交通的“空白”领域。

基于我市发展的现实需要,经多方努力争取,2008年《全国民用机场布局规划》发布,武冈机场、邵东机场入列,我市成为全省唯一可以布局两个民用支

线机场的市州。

2015年6月,总投资10亿元的武冈机场全面开工,2017年6月28日正式通航,邵阳人民再次实现“飞天梦”。

武冈机场先后开通8条航线,连通国内北京、沈阳、郑州、长沙、海口、昆明、杭州、重庆、深圳、兰州、西安等11个城市,2018年旅客吞吐量达46.9万人次,远超原设计的至2020年旅客吞吐量30万人次的设计规模。



邵阳武冈机场

邵阳武冈机场供图

### 连“骨架”为“引擎”,高速公路蓬勃发展

2000年7月1日,我市第一条高速公路——潭邵高速公路开工建设,2002年底建成通车,邵阳高速公路实现“零”的突破,我市正式融入全省陆上公路快速交通网。

党的十八大以来,按照“二中心一枢纽”战略布局,我市加快构建“三横三纵两连”高速公路架构,到2015年底,邵怀(沪昆)、邵永(二广)、邵衡、娄新、洞新、怀通(包茂)、安邵(二广)、邵坪高速公路等相继通车。特别是2017年12月31日,随着武靖高速通车,全市进入“县县零距离上高速”的“新高速时代”,我市高速公路主骨架全面确立,实现

从最初的“建起来”到“联起来”,发展到现在的真正“快起来”。

目前,全市高速公路总里程已达582公里,占比全省8.65%,全省排名第4位。对内,辐射省内60%以上人口,1小时内可直达娄底、怀化、永州、衡阳、湘潭等5地市;对外,到江西、贵州、广西、广东等地车程均在4小时以内。

高速公路作为经济腾飞的黄金之路,也是我市承接产业转移,对接粤港澳大湾区的融合之路。2018年,以沪昆百里工业走廊为主要支撑的全市湘商产业园实现技工贸总收入1933.32亿元,规模工业企业主营业务收入1665.88亿元。



G60邵怀高速洞口段洞口塘夜景

邵阳市交通运输局供图

### 畅“节点”为“动脉”,干线公路通达成网

部生态圈,建设中心城区“双百城市”新布局,对接粤港澳大湾区产业融合,为打通与周边市、县的便捷化通道,与高速公路形成主辅配套、全天候畅通的快速干线公路交通体系,全市新建改建邵塘公路、G320洞口县城至江口等干线公路30条,新增通车里程1094.9公里,全市90%以上的重点乡镇通达二级公路。

到2018年底,全市公路总里程22533公里,为1949年10月的61.2倍,公路总密度为每百平方公里108.18公里,普通国省干线

公路达2890公里,其中国道4条662公里,占比全省7.54%,排名全省第七;省道28条2228公里,占比全省9.95%,排名全省第三。解放前夕,我市公路汽车运输处于半瘫痪状态,1950年,全市仅有营运性汽车164辆,其中客车44辆、货车120辆,年公路客运量16.1万人次,客运周转量1313万人公里,年公路货运量0.2万吨,货运周转量24万吨公里,道路运输保障能力差。

随着公路的延伸,公路运输事

业也逐步发展,特别是党的十八大以来,深入推进交通运输服务供给侧结构性改革,运输服务保障总体平稳有力,“人便于行,货畅其流”得以真正实现。到2019年8月底,全市共有客运站场73个,有营运客车4121辆,是1950年的93.7倍;开通客运班线1498条,平均日发班车22301次;有营运货车24547辆,是1950年的204.6倍。2018年全市完成公路客运量10720.06万人,客运周转量445829.89万人公里,公路货运量22071.45万吨,货运周转量4693483.64万吨公里,分别是1950年的665.8倍、339.6倍、110357.3倍、195561.8倍。



### 通“血管”为“民心”,农村公路网织密织牢

新中国成立之初,全市没有真正意义上的农村公路建设,主要是人民群众自发筑桥修路,才建起了农村公路临时路网,且多为土路,雨天无法通行。

1970年,全市部署“社社通公路”,此后10年间新建公路2515.4公里,35个边远山区的乡村公路建成,这是我市农村公路第一个快速发展时期。

2006年全市启动“村村通”硬化路建设,到2015年底累计新建1.4万余公里水泥路,全市建制村100%通硬化路,这是全市农村公路第二个快速发展时期。

党的十八大以来,我市农村公路进入第三个快速发展时期。市交通运输部门将“四好农村路”建设与美丽乡村建设、全域旅游和地方产业发展,完成农村公路提质改造3622公里,危桥改造443座,实施农村公路安保工程4678公里,建成农村客运招呼站4249个,助力脱贫攻坚、乡村振兴。

2017年底,省委省政府启动25户及100人以上自然村通水泥路建设,我市将之作为重中之重的工作来抓。目前全市完成自然村通水泥路3102公里,直接惠及4000余个自然村、40余万贫困地区群众,被评为省重点民生实事优胜单位。同时积极引导拓展农村客运班线,2018年底全市建制村通客运班车实现100%，“出门水泥路,抬脚上客车”成为现实。

路通百业兴。我市积极探索推行“农村公路+特色产业”“农村公路+乡村旅游”等“公路+”的高质量发展新格局,依托1.91万公里纵横交错的农村公路网络,星级农家乐、观光农业、特色林果、产业合作社、扶贫车间等不断发展壮大,让贫困群众以“百路通”谋得“财路通”,让民生福祉更加丰厚,让幸福梦想快速抵达。

### 助“便利”为“惠民”,城市公共交通顺应民意

#### 城市公共交通顺应民意

1959年,邵阳市区开辟运行了第一条公交线路,即1路,全程2.8公里。我市公交起步较早,但发展较慢,到1978年邵阳市城市公交仅有50台车、9条线路。改革开放以后,特别是党的十八大以来,我市全力推进实施公交优先发展战略,深化城市公共交通领域改革,使惠民出行政策落地、生根、结果,实现了从柴油公交车到新能源公交车的全覆盖,从人工售票到扫码支付信息化服务、交通一卡通通行全国,从便捷到舒适、智能、环保、多元的新跨越。

党的十八大以来,邵阳市城区新增公交线路9条、优化升级24条,公交线路总数达32条,营运里程472公里,539台在营公交车均为新能源公交车,还对市区至邵东县城、市区至高崇山的2条班线进行公交化改造,为人民群众营造良好的出行环境。

同时,深入推进出租车行业改革,许可3家网约车公司、核定256辆网约车,连同严格服务质量考核、优化经营权配置、完善调价调整的1098台巡游出租车,礼让斑马线、示范线路创建等城市公共交通服务品质提升活动深入推进,居民出行更加便捷无忧,更高品质的城市公共交通服务,让人民群众获得感、幸福感更加充实、更有保障、更可持续。

如今,邵阳交通运输发展已跨入了从“有没有”向“好不好”转变的新时代。下一步,全市各级交通运输部门将以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,落实市委“二中心一枢纽”战略部署,进一步牢固树立新发展理念,不忘初心,牢记使命,坚持打造“快捷、智慧、安全、人文、和谐”五个交通,秉承逢山开路、遇水架桥的非凡气度,以新气象新担当新作为推进邵阳交通运输事业高质量发展,为建设邵阳市“二中心一枢纽”当好先行、做好保障。

新中国成立初期,全市境内仅有4条公路368.25公里,且受战火破坏,通行能力差。

新中国成立后,人民政府高度重视公路交通建设,经历了修复被战火破坏的公路、全党全民兴建公路、社社通公路等几个阶段,公路建设力度逐步加大。

改革开放后,我市交通建设迈入真正发展期,1981年启动“三个一”拓宽改造,1992年制定“三横六纵一联”公路网规划,1995年市委市政府出台“加快公路建设二十条优惠政策”,掀起了规模空前的新、改建公路交通大会战。特别是党的十八大以来,我市围绕东部城市群、西