

朔州市人民政府文件

朔政发〔2022〕39号

朔州市人民政府 关于印发《朔州市“十四五”现代综合 交通运输体系发展规划》的通知

各县（市、区）人民政府，朔州经济开发区管委会，市直各有关单位：

现将《朔州市“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》印发给你们，请认真组织实施。

朔州市人民政府

2022年9月7日

（删减后公开）

朔州市“十四五” 现代综合交通运输体系发展规划

目 录

一、发展环境	4
(一) 发展基础	4
(二) 形势要求	8
二、总体思路	10
(一) 指导思想	10
(二) 基本原则	11
(三) 发展目标	12
三、构建现代综合交通运输网络	15
(一) 打造“三轴两廊”的综合运输通道	15
(二) 推进综合交通枢纽建设	17
(三) 加快完善“两高”网络	19
(四) 畅通市域国省干线网络	20
(五) 支撑乡村振兴四好农村路建设	21
(六) 优化治理煤炭物流通道	23
(七) 提升文旅融合基础设施	24

(八) 提高公路管理养护水平	25
四、推动运输服务提质增效	26
(一) 提升客运出行服务品质	26
(二) 提高现代物流服务效能	28
五、加快推进交通运输高质量发展	30
(一) 推进信息化智慧化建设	30
(二) 建设更高水平平安交通	32
(三) 推动交通污染防治和绿化美化	34
六、全面提升行业治理水平	37
七、保障措施	39
(一) 做好疫情防控工作	39
(二) 加强规划组织实施	39
(三) 加快项目前期工作	40
(四) 强化建设资金保障	40
(五) 推进试点示范工程	40
(六) 落实各项政策支持	41

为全面总结“十三五”时期交通运输发展情况，推进我市“十四五”时期现代综合交通运输体系建设，根据《山西省“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》和《朔州市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》，结合我市实际，编制本规划。

一、发展环境

（一）发展基础

“十三五”以来，市委、市政府瞄准“区位不优、交通不畅”的短板，把发展交通运输事业作为重大战略，着力补齐交通运输发展短板，打通对内对外交通运输瓶颈，加快构建综合立体交通运输体系，全力打造晋西北区域交通枢纽城市，为建设现代化的塞上绿都提供了有力支撑。

促投资稳增长成效显著。“十三五”期全市累计完成交通固定资产投资150亿元左右。从投资结构来看，公路建设完成投资97.1亿元，较“十二五”增长10%左右，其中，高速公路、普通国省道、农村公路建设分别完成投资53.8亿元、8.9亿元、34.4亿元；铁路建设完成投资50.2亿元，民航投资1.5亿元，城市公共交通建设投资1.9亿元。

交通基础设施高质量发展。铁路建设有序推进，总里程达到612公里，重点推进了集大原高铁、韩原铁路朔山联络线建设，呼和浩特经右玉至朔州高铁、朔州到灵丘铁路等正在开展规划研究工作。公路基础设施网络加快完善，全市公路通车总

里程 10255 公里，公路面积密度达到 96.8 公里/百平方公里。高速公路通车里程达到 454 公里，G59 呼北高速公路、朔州环城高速公路以及高速公路连接线建设重点推进，应县至繁峙高速公路项目前期工作进展顺利。普通国省干线总里程达到 815 公里，其中普通国道 488 公里，二级及以上公路里程占比达 97.7%。旅游公路建设取得重大进展，加快推进了总里程 517 公里的长城旅游路建设，重点推进了怀仁“大美鲁沟、生态鹅毛、宜居县城”城景通、右玉杀虎口至二十一长城景区景景通等旅游示范线路建设。“四好农村路”建设成效明显，农村公路总里程 8986 公里，已实现 100% 乡镇、100% 建制村通硬化路。朔州民用机场获国务院、中央军委的批复，右玉通用机场作为 A1 级通用机场、平鲁、山阴、怀仁、应县通用机场作为 A2 级通用机场已列入《山西省通用机场布局规划（2018-2030）》。

运输服务水平不断提升。持续推进交通运输供给侧结构性改革，不断提高交通运输能力和供给质量。客运方面，共有汽车客运站 7 个，道路旅客运输企业 40 家，2019 年，全市公路年客运量达 1248 万人、旅客周转量达 6.5 亿人公里。继续实施城市公共交通优先发展战略，全市共有公交企业 8 家，公交车辆 770 部，运营公交线路达到 17 条。推进城乡客运一体化发展，形成市际客运班线 53 条，农村班线 117 条，具备条件的建制村通客车率达到 100%，较好地满足了人民群众出行需求。货运方面，2019 年完成货运量 3440 万吨、货运周转量 37.1 亿吨公里。

2018 年全市共运输煤炭 3.93 亿吨，其中铁路运输 1.7 亿吨，公路运输 2.23 亿吨，分别占 43.3%、56.7%。城乡物流体系不断完善。基本建成以县城大中型物流园区为中心、县级综合物流站场为节点、乡村服务站为支点的三级物流网络体系。朔城区、怀仁市、山阴县、应县等大中型物流园区建成运营，平鲁区、右玉县等物流园区建设顺利推进。邮政物流快递网络加快完善，建成县级综合物流站 22 个，乡级综合服务站 25 个，村级服务站点 227 个，69 个乡镇实现邮政普遍服务网点全覆盖，100%建制村直接通邮。

智慧绿色交通顺利实施。重点建设了交通信息科技工程基础设施，成立了行业运行监测中心、行业信息服务中心、协调调度与应急指挥中心，构建了综合业务管理平台及移动办公平台、交通运输行业信用信息平台、交通运输安全生产监管信息平台，升级了公路养护管理系统，完善了道路客运联网售票系统，建立了“12328”运输服务平台，加快迈入“智慧交通”阶段。绿色交通建设成效明显，推广绿色运输装备，新能源纯电动公交车 210 辆，新能源公交车占比达到 75%先。加强道路环境整治，强化道路扬尘污染治理，严格执行重载货车绕行措施，完成康马路、G109 右玉段改线工程建设。严格治超治限管理，593 家公示企业全部落实源头监管责任制和挂牌督办制，全市超载超限率控制在 2%以内。

行业治理水平显著提高。持续推进重点领域深化改革，扎

实推进行业降本增效。加快推进高速公路电子不停车收费系统（ETC），圆满完成跨省界收费站取消任务。实施高速公路差异化收费政策，结合新的货车计费方式调整工作，进一步加大了优惠类型和优惠范围，覆盖全市主要高速公路路段。加快运输产业结构优化调整，加快推动大宗商品运输“公转铁”进程。全面推进行业“放管服”改革，法治行业政府部门建设较快推进。

“十三五”时期，尽管全市综合交通运输发展取得一定成绩，但与高质量发展和加快推进交通强国建设要求相比，还存在一些差距和不足。一是快速交通体系建设滞后，区域可达性亟待提升。区域铁路客运网尚不完善，高（快）速铁路网建设滞后，朔州至内蒙古呼和浩特、鄂尔多斯和陕西榆林等周边重要城市尚未规划建设高（快）速客运铁路项目。民用机场尚未开工，航空运输可达性亟待提高。二是区域干线交通网络不完善，城际交通发展欠账较多。朔州绕城高速尚未完全建成，右玉至怀仁至浑源、应县至繁峙至五台山的高速公路尚未打通。中心城区与G18荣乌高速衔接不顺畅，与山阴、应县尚无顺直的快速路衔接。部分国省干线公路长期超负荷运行、路面破损严重，部分干线公路穿城而过，过境交通与城市交通相互交织干扰，车辆拥堵和交通事故频发。三是煤炭运输压力较大，运输结构调整任务艰巨。长期以来，公路是朔州及周边地区火电厂煤炭中短途运输的主体。G109、G241、G208、S206、S210等

干线公路客货交通混杂，存在交通拥堵、安全事故、尾气排放、噪音污染等问题。同时，煤炭运输铁路专线、集疏运支线不足，大宗物资运输“公转铁”的进度受到制约。四是交通支撑旅游发展不足，客运服务品质不高。市域旅游干线路网缺乏统筹谋划，重点景区的“快进”交通网络不畅，区域“慢游”交通服务系统不完善。旅游交通服务设施不全，交通旅游服务品质有待提升。五是货运服务水平有待提高，信息化智能化管理薄弱。运输装备较为落后，先进运输组织方式发展滞后，多式联运、甩挂运输、无车承运人等应用不足。技术创新不足，数字化信息化管理水平有待提高。

（二）形势要求

落实习近平总书记视察山西重要讲话精神，书写践行新时代中国特色社会主义的新篇章，要求朔州进一步提升交通运输高质量供给。一方面，要强化主通道，打造综合枢纽，着力推进一批基础性、战略性、全局性的基础设施重大工程，加快完善多层次网络布局，促进综合交通运输体系的合理衔接和高效运行。另一方面，要加快实现由要素驱动转向创新驱动，着力推进智慧交通建设，协同推进交通运输领域“新基建”，推动模式、业态、产品、服务联动创新，有效提升交通运输行业发展质量，有力支撑经济社会高质量发展。

应对当前复杂严峻国际国内环境，全力支撑新发展格局加快形成，要求朔州交通运输持续发挥稳增长、扩内需、稳消费

的关键作用。要更好发挥交通现代化开路先锋作用，加快构建畅通运行的现代流通体系，畅通物流通道和联运网络，加快构建衔接顺畅、经济高效的现代物流体系，推动资源要素高效配置，形成供需互促、产销并进的良性循环，保持经济运行在合理区间，全力支撑新发展格局加快形成。

主动服务和融入国家和山西省重大发展战略，建设交通强国，要求朔州加快完善综合立体交通网络格局。要加快贯通东西、连接南北的对外综合运输通道建设，完善区域互联互通网络，着力推进高铁、机场等交通重大工程和重大项目建设，大力提升区域可达性，加快推动晋北城镇圈交通一体化发展，不断提升综合交通运输供给能力和效率。

深入实施乡村振兴战略，加快提升城市品质，满足人民美好生活需要，要求朔州交通出行服务更公平、更优质。一方面继续推进农村交通通畅条件改善，形成通畅便捷、广泛覆盖的乡村交通基础设施网络，加快推进资源路旅游路产业路建设，推进“农村公路+”特色产业、生态旅游、农村电商等发展模式，更好服务乡村振兴战略。另一方面，聚焦建设全省北部市域中心，构建“两区带动、全市互动、发展联动”的城市发展格局，推动提升城市公共交通发展品质，提供多样化、人性化、高品质的运输服务，不断增强人民群众出行的幸福感、获得感、安全感。

建设现代化的塞上绿都，要求朔州建设绿色生态交通。要

将生态环保贯穿交通规划、建设、运营和养护全过程。加强资源集约利用，提高用地效率，积极推进绿色交通基础设施建设，严守生态保护红线，降低交通建设的环境成本。大力倡导绿色出行和低碳运输方式，注重优化运输结构，建立多样化的、公共交通优先的客运服务模式，发展节能、低碳、集约的货运组织模式，不断推广应用新能源和清洁能源运输装备，提升运输装备能效水平。

推进长城国家文化公园建设，服务文旅融合发展，要求朔州加快推动交旅融合发展。长城国家文化公园是传承中华文明的历史文化走廊、中华民族共同精神家园，是代表国家水准和展示国家形象的靓丽名片、是提升人民生活品质的文化和旅游体验空间。要围绕“一核、两带、三龙头、五片区”的全域旅游发展布局，加快推进“交通+旅游”融合发展，不断提升旅游交通供给能力，开展长城旅游风景以及特色旅游廊道规划建设，推动完善旅游交通设施，提升旅游交通服务品质，发挥朔州及晋北地区旅游文化资源优势，创新历史文化旅游、生态旅游、红色旅游产品。

二、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，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，认真贯彻习近平总书记视察山西重要讲话重要指示和对右玉精

神的重要指示精神，贯彻落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发展格局，按照省委全方位推进高质量发展的决策部署，落实市委市政府工作要求，以“补齐短板、一体发展、服务转型、交旅融合、乡村振兴”为重点领域，着力构建高质量的基础设施体系、高水平的智慧交通体系、高标准的绿色交通体系、高品质的运输服务体系，基本实现“人民满意、保障有力、全省前列”的目标，为朔州加快建设现代化的塞上绿都，在全方位推进高质量发展中争先崛起奠定坚实基础。

（二）基本原则

先行引领，服务大局。紧紧围绕市委市政府的决策部署，服务全力打造“四大高地”，服务经济社会发展全局，大力推进交通基础设施建设，加快形成发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，更好发挥交通运输现代化开路先锋作用。

补齐短板，惠民利民。以满足人民群众日益增长的美好生活需求为根本出发点和落脚点，集中突破发展短板领域和薄弱环节，全力支持农村地区交通发展，促进交通惠民利民，切实改善人民群众交通出行条件。

统筹协调、提质增效。以供给侧结构性改革为主线，以优结构、升品质、提效率为重点，强化公路、铁路和民航机场的有效衔接，统筹交通建设、养护、运营、管理各环节，推动交通发展从高投入、高速度向高质量、高效益转变，着力提高综

合交通网络效率、降低物流成本，推动交通运输服务提质增效。

改革创新，生态绿色。深化重点领域和关键环节改革，协同发展市场主导和政府引导的作用，深化简政放权，激发创新创造活力，让创新成为交通运输提质增效的根本动力。深入贯彻新发展理念，大力开展交通污染治理和环境改善，促进交通运输发展与自然和谐共生，全力打造“两山”理论实践高地。

（三）发展目标

到 2025 年，贯彻落实《交通强国建设纲要》迈出坚实步伐，综合交通向现代化迈出重要一步，围绕“快、畅、舒、兴、美”重点方向，基本建成**高质量的基础设施体系、高水平的智慧交通体系、高标准的绿色交通体系、高品质的运输服务体系**，实现**通高铁、通航线**，加快迈入**高铁时代、民航时代**，以交通互联互通引领转型发展，以客货运输便利化促进经济繁荣，加快打造**综合运输区域门户枢纽、高效能源物流运输基地、绿色生态交通发展高地**，基本实现“人民满意、保障有力、全省前列”的目标，为建设现代化的塞上绿都奠定坚实基础。

构建高质量的基础设施体系。交通可达性全面提升，全面接入国家高快速交通网，迈进**高铁时代、民航时代**。综合运输通道、综合运输枢纽建设取得显著进展，集大原高铁、朔州机场、朔州东综合客运枢纽、呼北高速公路朔城至神池段、应县至繁峙高速公路、平鲁至河曲禹庙高速公路、太原至朔州高速公路等重大交通基础设施加快建设。力争朔州机场 2023 年 3 月正式

通航，集太原高铁 2023 年底开行北京。基本形成以干线铁路和高速公路为骨架、国省干线公路为支撑、农村公路为基础、民航运输为补充的综合交通基础设施网络。全市公路总里程达到 10800 公里，高速公路里程超过 550 公里；通国道二级及以上公路比重达到 100%，普通省道三级及以上公路比重达到 80%；实现乡镇通三级及以上公路，基本实现建制村通双车道公路，实现较大人口规模自然村（组）通硬化路的比例达到 90%以上。

建设高水平的智慧交通体系。互联网、大数据、人工智能与交通运输深度融合，智慧交通发展迈上新台阶。交通运输基础设施和运载装备的数字化采集体系、网络化传输体系、智能化的应用体系基本形成，运输装备标准化、智能化水平明显提升，交通新型基础设施建设取得进展。客货运输基本信息服务实现全覆盖，各种运输方式一体衔接的全程电子化出行服务体系基本形成，初步构建覆盖物流全链条的“一站式”、“一单制”智能物流服务体系。

打造高标准的绿色交通体系。绿色公路、生态示范公路建设得到有效推广，朔州市绿色交通走廊里程达到 700 公里。煤炭等大宗货物以铁路运输为主的格局基本形成，铁路承担货运周转量比例达 80%以上；绿色出行体系加快构建。先进适用的新能源和清洁能源车辆、装备得到广泛推广，公交车辆、城市配送车辆中新能源和清洁能源车辆占比分别达到 90%以上；交通污染排放、运输污染得到有效治理。交通能源互联网基础设施

建设不断加强，营造开发共享的交通能源互联网体系。

形成高品质的运输服务体系。构建“6542 市内出行交通圈”和“123 快货运输物流圈”，交通出行基本实现市与县 60 分钟通达、县与县 50 分钟通达、县与乡 40 分钟通达、乡与村 20 分钟通达，快货运输基本实现 1 日送达农村、2 日送达省内、3 日送达省外。多式联运、甩挂运输、无车承运人、冷链运输等先进运输方式得到有效推广，物流分拨网络和城市配送网络更加健全，农村快递网点基本覆盖乡镇。交通与旅游发展实现高度融合，“快进慢游”网络加快形成，实现现有重要景区通二级及以上公路、A 级景区全部通等级公路。交通安全水平不断提升，道路运输较大以上等级行车事故死亡人数、工程建设事故率明显下降，基本实现一般灾害情况下应急救援 1 小时内到达。

表 1 朔州市“十四五”期综合交通运输发展指标

指标名称		2025 年 目标值	指标说明
设 施 网 络	铁路通车里程（公里）	780	预期性
	高快速铁路通车里程（公里）	110	预期性
	公路通车里程（公里）	10800	预期性
	普通国道二级及以上公路比重（%）	100	预期性
	建制村通双车道公路比重（%）	90	预期性
	较大规模自然村（组）通硬化路比重（%）	90	预期性
	新建物流园区铁路专用线接入比例（%）	80	约束性
	重点工业企业铁路专用线接入比例（%）	80	约束性
服 务	城市公共交通分担率（%）	35	预期性

品质	新建综合客运枢纽换乘时间（分钟）	小于5分钟	约束性
	城乡交通运输一体化发展水平AAAA级以上比例（%）	80	预期性
智慧交通	客运电子客票率（%）	80	预期性
	“两客一危”和重载货车北斗系统安装率（%）	95	预期性
	危险品运输货运电子运单使用率（%）	90	预期性
绿色交通	铁路承担煤炭运输比重	80	约束性
	公交车辆、城市配送车辆中新能源、清洁能源车辆比重（%）	90	约束性
	客货运输单位运输周转量CO ₂ 排放强度下降率（%）	6	约束性
	公路可绿化路段绿化率（%）	95	预期性
安全应急	较大以上等级道路运输行车事故死亡人数下降幅度（%，基年为2020年）	20	约束性
	国省干线公路一般灾害抢通平均时间（小时）	小于1小时	约束性

三、构建现代综合交通运输网络

（一）打造“三轴两廊”的综合运输通道

综合考虑国家级、山西省以及周边省份和区域的综合立体交通网规划以及铁路、高速公路、干线公路、民航机场的中长期布局规划，朔州市综合运输通道将形成以呼南通道、右玉—平鲁—朔城—神池通道、偏关—平鲁—山阴—广灵通道为主轴，以右玉—左云—大同走廊、左云—怀仁—应县—繁峙走廊为辅助的“三轴两廊”的通道布局。

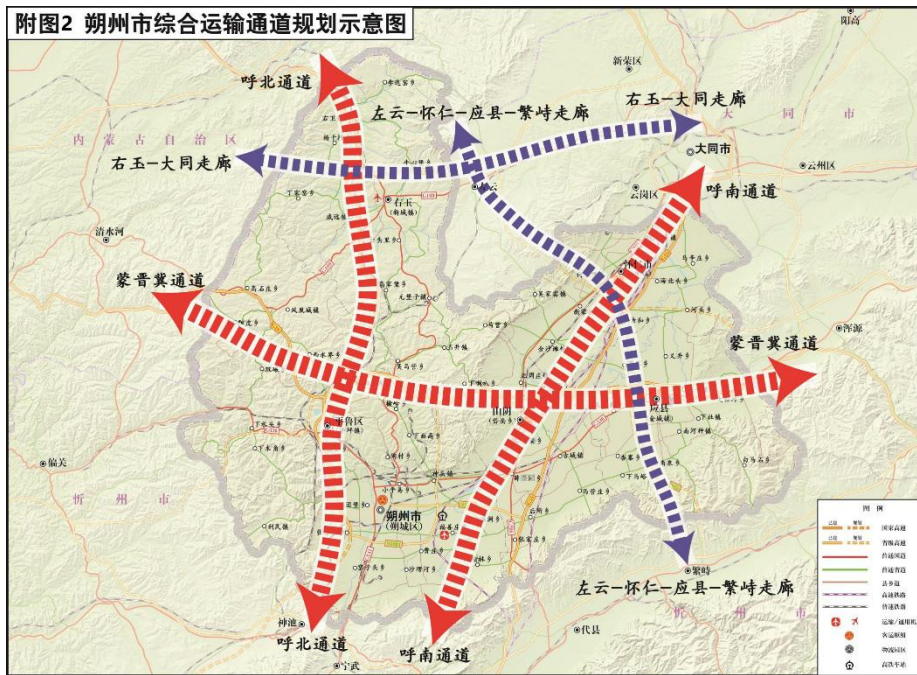


图 1 “三轴两廊”综合运输通道布局

呼南通道（即大运通道）：该通道是山西省城镇和产业布局的主轴线，也是朔州市经济社会发展的核心轴线。通道北接张家口、乌兰察布与欧亚大陆桥通道北线相连，并可通过二连浩特口岸至蒙古，经大同、怀仁、山阴、原平、忻州等县市，南连省会太原至我国中南、华南以及华东地区。主要由北同蒲铁路、韩原铁路、集大原高铁（在建）、国高 G55、国道 G208 线等线路组成。

右玉—平鲁—朔城—神池通道：该走廊是呼北通道的组成部分，北连呼和浩特，经右玉、平鲁、朔州、神池、宁武等县市，南连省会太原。通道贯穿朔州市域西侧，是重要的能源运输线路，由准池铁路、朔神铁路、国高 G59、新增国高 G5911

太原至朔州高速、国道 G241 线等线路组成。

偏关—平鲁—山阴—广灵通道：该通道是蒙晋冀通道的组成部分，是蒙西、陕北和晋北地区煤炭外运的重要通道，也是晋北地区连接京津冀、雄安新区以及环渤海港口的重要通道。通道经偏关、平鲁、朔城、山阴、应县、浑源、广灵等县市，主要由准朔铁路、韩原铁路朔山联络线（在建）、国高 G18、省高 S36、省高平鲁至偏关段、国道 G336 线等线路组成。

右玉—左云—大同走廊：该走廊西连呼和浩特，经右玉、左云、大同等县市，东连张家口，至北京市，主要由省高 S30、国道 G109 线等组成。其建设能够加强右玉与大同高铁、航空枢纽的联系，使游客能够快速进入右玉旅游。

左云—怀仁—应县—繁峙走廊：该走廊是冀晋豫通道的组成部分，与呼南通道衔接，连接了云冈石窟、五台山、雁门关 3 个 5A 级景区和应县木塔、恒山风景区 2 个 4A 级风景区，形成了山西省重要的文化旅游通道。同时该通道也是重要的能源运输通道。通道主要由左云至怀仁至浑源省高、应县至繁峙省高、国道 G239、省道 S210 等线路组成。

（二）推进综合交通枢纽建设

高水平高标准建设综合交通枢纽。推动机场、高铁综合枢纽的高标准建设和一体化运营。推动不同交通方式站场集中布局、空间共享、立体或同台换乘，打造综合立体客运枢纽示范

工程，建成功能完备、集约高效、出行便捷的综合客运枢纽。统筹规划布设枢纽内不同运输方式的换乘设施，提升旅客换乘便利性和舒适度。重点推进朔州机场建设项目，统筹推进朔州市高铁枢纽、右玉通用机场建设。按照需求导向、集约发展原则，加快多式联运货运枢纽建设，推进城市综合物流枢纽、快递物流园区的布局建设和升级改造，优化公路与铁路运输方式间的有效衔接。

优化机场、高铁枢纽衔接。利用省道大忻线建设朔城区至机场快速连接线，并增设元朔高速 G5512 朔州机场互通；建设朔州东站连接线，为机场、高铁枢纽集疏运提供便利，改善经开区的交通出行条件，提高运输效率。谋划建设连接朔城区和机场的市域快轨，提升机场集疏运能力。推进“高铁无轨站”、机场城市候机楼、旅游集散中心等联运服务设施建设，将高铁站和机场服务范围向县市延伸，推行异地候机、行李联程托运等服务。

推进普通公路客运站建设。稳步推进在大型市场、产业园区、学校聚集区、旅游风景区等客源密集区域建设适宜的道路客运停靠站点，在具备条件的高速公路服务区或公路沿线建设道路客运停靠站点。科学规划建设规模适中、标准适宜、安全实用的城乡客运站点，推进城市公共交通和农村客运停靠站点资源共享。重点推进右玉客运站、朔州北客运站、朔州迎宾站

等普通公路客运站项目建设。

加快建设“双港”经济区物流园。依托高铁枢纽、机场，服务临港经济区发展，完善铁路快件物流、冷链物流功能，加快提升航空货运功能，吸引大型第三方物流公司入驻，积极建设保税物流园，完善冷链物流、快件物流等专业化设施，提升快件运输效率和集散能力，加快打造专业化的铁路、航空“双港”物流中转基地。

（三）加快完善“两高”网络

构建完善高快速铁路网络。规划建设连接呼和浩特、雄安新区（保定）的铁路项目，加快推进集大原高铁建设，推进韩原铁路朔山联络线建设。扩大既有干线铁路运能供给，提升既有铁路综合利用效率，谋划推进呼和浩特经右玉至朔州高铁在“十四五”期开工建设。加快推进铁路支线和专用线建设，完成怀仁县峙峰山煤业有限责任公司铁路专用线改造，建成平鲁内陆港铁路专线、山西德润现代科技物流有限公司铁路专线，基本实现大宗货物年吞吐量 150 万吨以上的煤炭、冶金、电力、陶瓷、水泥、煤化工等大型工矿企业、大型物流园区、交易集散基地铁路专用线全覆盖。

加快完善高速公路网。在市域内加快形成贯通南北、连接东西的“两纵一横五连接”的高速公路网，构筑综合运输通道骨架。继续推进国家高速公路 G59 呼北高速山西省朔城至神池

段工程建设，积极推进新增国高 G5911 太原至朔州高速（朔州至宁武至静乐），以及省级高速公路朔州东北环（西影寺至小白）高速、应县至繁峙高速、平鲁至河曲禹庙高速建设。

（四）畅通市域国省干线网络

推进普通国省干线升级改造。继续推进普通国道 G241、G336、G208 部分路段等级提升，提高普通国道服务能力；有序推进普通省道待贯通、低等级路段建设改造，结合地形地质条件和实际交通需求，科学合理选择技术标准，提升干线路网运行效率。合理布局建设跨越铁路的城市干线、出口路和公路立交，重点打通朔城区向东跨越北同蒲铁路的城市断头路。

优化城镇过境段交通衔接。优化朔城区过境段公路交通衔接，增设朔州西互通连接线，在大禹坪附近接入呼北高速 G59，同时建设元朔高速西影寺至 G336 连接公路；增设朔州东连接线，规划建成快速公路，具体线位从太平窑经朔州东，往东连接改线后的省道大忻线；规划建成机场快速路，具体线位从化庄向东途径朔州机场，连接改线后的省道大忻线，经滋润乡在红壕头附近接入国道 G336。优化平鲁区过境段公路交通衔接，规划新建平鲁至河曲禹庙高速公路，由呼北高速 G59 西侧接入荣乌高速 G18，建设里程约 28 公里。优化山阴县过境段公路交通衔接，新增省道 S548 路线起于北周庄镇，经合盛堡乡后在安荣乡附近接国道 G208，形成绕城环线；新增山阴县城至二广高

速 G55 连接线，跨越铁路北同蒲线，规划建设为快速路。优化应县过境段公路交通衔接，新增应县至繁漪高速公路，起点位于荣乌高速 G18 栗家坊东侧，途径大黄巍、杏寨、南泉等地；新增省道 S206，经义井乡后往南过荣乌高速 G18，郭家寨至石庄段与省道 S205 共线，石庄至南王庄段与改线后的国道 G336 共线。优化怀仁市过境段公路交通衔接，新增左云至怀仁至浑源高速公路，同时增加怀仁市区到该高速公路连接线；新增省道毛家皂镇至大寨段。优化右玉县过境段公路交通衔接，在右玉东部地区新增省道，主要途径赵家窑、牛心堡、崔家堡等地。

完善国省干线路网服务功能。适应“交通+旅游”融合发展需要，推进服务重点景区、风景名胜区等的普通国省道建设，打造旅游风景道；适应建设现代流通体系需要，建设改造服务重要枢纽、物流园区的普通国省道。提升普通国省道行驶质量，对早期建成，地形地质条件复杂，未完全达到设计标准的路段，因地制宜优化设计指标进行改造。对长期超负荷运行、路面破损严重的路段实施路面改造，提高普通国省道运行的安全性、抗灾能力和行车舒适性。

（五）支撑乡村振兴四好农村路建设

全面推进农村公路提档升级工程。完善农村骨干路网，打通“断头路”，疏通“梗阻路”，加强农村公路与国省干线公路的互联互通。实施全市农村公路提档升级，推进乡镇通三级公

路、人口较多的建制村通双车道四级公路。结合村镇布局和出行需求，因地制宜推进自然村(组)通硬化路。打通县与县、县与乡乡与村、村与村之间的“断点”“堵点”，提高以县城为中心、乡镇为节点、建制村为网点的交通网络通畅度。推进资源路、产业路建设，推动农村公路建设与农村资源开发、产业发展、村镇建设、生产力布局、经济园区建设有机融合。

推进长城一号旅游公路建设。围绕我省提出的 2022 年全面建成黄河、长城、太行三个一号旅游公路的专项规划目标，科学安排旅游公路主体工程和慢行系统、服务系统、景观系统和信息系统建设，基本形成主线串联、支线循环、连接线成网的“城景通、景景通”旅游一张网，与国省干线、高速公路、民航、铁路共同构成“快进慢游深体验”旅游交通网。

完善农村客货运站点建设。将农村物流节点建设项目纳入“四好农村路”建设计划，支持鼓励物流企业租赁、使用闲置厂房、库房和存量土地资源发展农村物流，有效提升物流站点的服务能力和水平。鼓励一站多用、资源整合，加强现有农村客运站点的升级改造和功能完善，加快集客运、货运、邮政于一体的街镇综合交通服务站点建设。

健全农村公路治理体系。完善县、乡两级农村公路管理机构，大力推广“路长制”，充分调动乡、村两级作用和农民群众积极性，形成权责清晰、齐抓共管、高效运转的农村公路管理

养护体制。加快应用现代化信息技术，创新农村公路管理模式。加强农村公路路政管理，强化农村公路安全保护能力建设，建立健全路产路权保护队伍，抓好抓实治超工作，规范限高限宽等物防设施设置，探索非现场执法工作。

（六）优化治理煤炭物流通道

调整煤炭运输结构。促进煤炭运输由公路向铁路运输转移，加快建设铁路专用线，提升既有铁路专用线的使用效率，力争实现全市重点煤矿企业全部接入铁路专用线。优化铁路货运运力供给，优先保障煤炭、焦炭运输铁路运输比例达到80%以上，出省煤炭、焦炭基本上全部采用铁路运输，重点工业企业铁路专用线接入比例达到80%以上；重点区域具有铁路专用线的大型工矿企业和新建物流园区，大宗货物铁路运输比例达到80%以上，持续打造好以朔州—唐山块煤运输集装箱精品班列。

提升既有煤炭运输铁路能力。扩大干线铁路运能供给，提升既有铁路综合利用效率。推进既有煤炭运输线路实施重载化改造，加快新建货运铁路沿线战略装车点建设和铁路干线主要编组站设备设施改造扩能，提升路网运输能力。优先保障煤炭、焦炭、矿石、钢铁等大宗货物运力供给，持续提升块煤、焦炭、氧化铝、化肥等散货集装箱运输比重。

推进主要公路运煤通道实现客货分离。在主要的煤炭运输公路通道，逐步实现通道客运、货运功能的分离。朔城至平鲁

运煤专线已经建成，应限制运煤车辆继续通行国道 G241 朔城至平鲁段。国道 G208、省道 S206 在山阴至怀仁至大同段线位相邻，目前均为二级公路，建议将省道 S206 作为货车专用通道，国道 G208 升级改造为一级公路，作客车专用通道。主要运煤通道内有已建成或规划高速公路和普通国省干线公路时，对于普通国省干线公路审慎实施升级改造。

（七）提升交旅融合基础设施

构建旅游交通基础设施网络。在建设航空、铁路、高速公路为主的“快进”旅游交通基础上，进一步完善以国省干线、农村公路为主的“慢游”旅游交通体系建设，实现交通基础设施与核心景区、旅游资源有效串联，形成主题突出、特色鲜明、畅安舒美的“快进慢游”旅游交通网络。推动建设自行车道、步道等慢行设施，全面提升游客体验感、舒适感和幸福感。完善旅游公路支线，推进旅游公路与特色小镇、休闲农场、乡村旅游充分融合。

打造精品旅游线路。沿大运高速、应繁高速等干线公路，打造晋北地区重要的文化旅游通道；重点建设山西省长城板块旅游公路主线，提升官屯堡村—吴马营乡旅游公路支线等级；建设右卫镇经牛心堡乡、右玉县至威远镇的旅游公路，与长城旅游公路共同形成右玉旅游环线，为沿线旅游资源开发创造有利条件。加快打造特色旅游风景道，谋划建设桑干河湿地旅游

风景道、右玉生态旅游风景道、古长城旅游风景道、金沙灘旅游风景道等。

完善交通旅游服务设施。积极推进高速公路服务区、普通公路服务区、观景台、汽车自驾车营地、旅游集散中心等建设，拓展交通服务设施的旅游功能，提升服务水平；打造特色主题服务区，完善旅游客运集散中心，构建便捷的旅游客运体系布局；对接智慧化的交通旅游出行服务平台，丰富完善旅游服务产品。

（八）提高公路管理养护水平

提升养护实施成效。定期开展公路养护巡查，及时修复公路、桥梁、隧道的轻微破损。强化预防性养护，合理安排大中修养护工程，及时修复公路设施病害，保障高速公路路况持续优质、普通公路路况稳中向上。全面提升交通安全设施、公路服务设施等的基础状况，改善公路路域环境，提升公路养护工程的综合效益。强化示范工程引领，以路域环境治理、绿色养护、文化公路等为主题，开展专项示范。

推进养护技术进步。全面推广旧路面材料的循环利用，不断提升旧路面材料的利用价值，通过技术研发推动旧路面材料在低等级公路面层中的应用。大力推广沥青温拌、路面冷修补、隧道节能照明等低排放养护技术和材料。推动先进信息技术与

公路养护管理的深度融合，提高公路养护管理预测水平和决策能力。注重养护四新技术的传承和发展，重点推广快速养护技术、预防养护技术、桥隧养护技术等，有效提升养护管理的质量和效率。

加强农村公路养护。科学合理制定农村公路养护规划，建立以公共财政投入为主的农村公路养护资金保障机制，实现“有路必养，养必到位”。夯实县级人民政府农村公路管理养护主体责任，建立健全以路况、养护工程里程、养护资金、机构能力建设等为主的农村公路养护绩效考核评价体系。

四、推动运输服务提质增效

（一）提升客运出行服务品质

大力发展城际快速客运。以集大原高铁、朔州机场建设为契机，加快构筑以高铁、航空、高速公路为主体的大容量、高效率的快速客运服务网络，提升主要通道旅客运输能力。大力发展定制化、个性化、品质化的城际客运服务，积极推进公路长途接驳和节点运输，有序推动朔州与周边城市间中短途公路、铁路客运的快速直达、公交化运营。

积极发展旅客联程运输。积极发展公铁、公空等联运模式，加强多种运输方式资源协调配置，实现联运资源共享、运营规则衔接、服务标准统一，推进设施互联、票制互通、安检互信、信息共享、支付兼容，打造“无缝衔接、中转高效”的旅客联

程联运服务产品。推广客运“一票制”和“一站式”服务，逐步实现旅客出行一次购票、无缝衔接、全程服务，切实提升旅客出行效率。支持道路运输企业与铁路、民航等其他运输方式企业合作，共享运输线路、站场资源等，成立旅客联程运输企业联盟，创新一体化联运产品。

建立品质化城市公共交通。实施公交优先战略，全面推进城市公交建设，探索发展定制公交、夜间公交、通勤公交、社区公交等多层次公交服务模式。拓展城市公共交通服务网络，推动公共交通线网向城市周边乡镇以及人流集散点延伸，为城乡居民提供均等化的公共交通服务。继续推进城市公共交通和周边短途客运班线统一经营。创新城市客运运营模式，促进巡游出租汽车、网络预约出租汽车融合发展，鼓励小微型客车分时租赁、共享单车等出行服务新业态；鼓励汽车租赁业网络化、规模化、品牌化发展。

提升城乡客运服务水平。持续推进城乡客运一体化发展，推进长途公路客运转型，拓展市际、县际班线客运服务功能，结合建制村“双通（通硬化路、通客车）”巩固提升工作，推广农村客运片区经营模式，保持农村客运经营稳定性。在客运量较大和居民出行密度较高的地区，推进农村客运公交化改造，因地制宜发展县乡公交、镇村公交，提高农村居民出行服务体验。积极发展响应式定制客运服务。推进城市公共交通融合发

展。

推动旅游客运融合发展。鼓励旅客运输与旅游业融合发展，发展“道路运输+旅游”“铁路运输+旅游”“通航+旅游”等服务模式，打造“出行即出游”消费新模式。依托客运站场建设旅游集散中心，发展旅游专列、旅游专线、旅游直通车，打造“雄伟长城”、“生态桑干”、“绿色洪涛”、“大美右玉”精品旅游客运线路。

（二）提高现代物流服务效能

提升能源运输保障能力。加快朔州煤炭国际陆港建设，依托综合运输通道建设，打造现代能源综合运输体系，加强重载铁路货运能力建设，形成煤炭等主要能源产品等统一开放的运输市场，加快形成内联外通、安全高效、保障有力的能源运输网络。加快完善现代商贸流通体系，塑造市场化、法治化、国际化营商环境，培育一批具有竞争力的现代能源运输企业。

构建高效绿色流通体系。统筹发展货物集拼、中转分拨、流通加工、转口贸易、交易结算等多元化服务，提升枢纽物流服务功能。大力推进货运车型标准化、专业化，提高集装箱运输专业化程度，积极推广绿色节能、低碳环保的货物运输装备，支持企业加快多式联运运载单元、快速转运设备、专用载运机具等升级改造，有效提升货物运输装备水平。积极发展货运平台等先进运输组织方式，提高大宗物资、鲜活农产品等运输效率，

降低货物运输成本。促进“互联网+货运物流”新业态、新模式发展,深入推进无车承运人试点工作。

有序推广货物多式联运。优化运输组织方式,逐步推进公铁、公空等多式联运发展。发展电商物流、冷链物流、危险品物流、大件运输等专业化物流,推广集装箱多式联运、驼背运输等先进运输组织方式和箱式半挂车等标准化运载单元。积极推进多式联运“一单制”,推动公路、铁路、航空以及海关等信息交互共享,加快应用集装箱多式联运电子化统一单证,加强单证信息交换共享,实现“一单制”物流全程可监测、可追溯,提升多式联运服务效率。推广跨方式快速换装转运标准化设施设备,完善货物装载要求等作业规范,形成统一的多式联运标准。

不断完善城市配送体系。引导区域中心城市规划建设城市配送网络,完善物流园区、城市配送网络节点及配送车辆停靠装卸配套设施建设。持续开展城市绿色货运配送示范工程,鼓励企业开展统一配送、集中配送、共同配送、夜间配送等集约化运输组织模式。大力推广新能源和清洁能源车辆。完善充电加气基础设施,加大对新能源城市配送车辆充电设施建设的用地、资金等支持力度,核心区域公共充电平均服务半径力争小于2.5公里。支持建设城市共同配送中心、智能快件箱、智能信包箱,优化末端取、寄快件环节。推动无人机投递、智能配

送、无接触寄递等新模式发展。

集约发展农村现代物流。鼓励交通运输与商贸、供销、电商、农业、邮政等部门合作，协同推进农村物流共同配送，完善县、乡、村三级物流配送网络体系。推动农村邮政物流、客运小件快运、电商物流、货运班车、冷链运输等发展，畅通农产品、农业生产资料和农民消费品进城下乡的物流服务渠道。继续深化“交邮合作”，因地制宜推动村邮站建设，逐步解决农村物流“最后一公里”难题。积极培育专业化的现代物流市场主体，支持农村运输服务企业做大做强。

加强公路货运治理。深化公路货运车辆超限超载治理，继续坚持“政府主导、部门联动、属地管理”的基本原则，全面落实各级政府治超工作主体责任。加大货物装载源头监管力度，确定源头企业的监管方式和监管责任人，强化源头超载联合执法，建立健全运输企业和驾驶员信用体系，形成信用治超的威慑力，充分利用信息化手段，实现跨区域、跨部门治超信息资源交换共享和业务协同，确保全市超限超载率控制在0.2%以下。

五、加快推进交通运输高质量发展

（一）推进信息化智慧化建设

构建数字化交通基础设施网络。赋能传统交通基础设施，打造交通融合基础设施网络，加快交通基础设施数字转型、智能升级，提升基础设施安全和效率水平，推动公路规划、设计、

建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化。推动新型与传统交通基础设施融合发展，适时开展高速公路繁忙路段智慧化升级改造。推动交通感知网、信息网、服务网与基础设施同步规划、同步建设、同步使用。积极推进5G、北斗导航定位、卫星互联网设备在重点路线、重要路段、重大桥隧的布设应用。实施综合客运枢纽智能化升级改造，推进物流园区、港口、铁路和机场货运站智能化升级，开展仓储库存数字管理、安全生产在线预警、车辆货物自动匹配、园区装备智能调度等应用。

开展交通大数据管理应用。建设交通大数据管理应用平台，推动云计算、人工智能、区块链等信息技术与交通行业融合发展，以科技创新驱动交通运输发展。积极推动跨方式、跨部门、跨层级的数据资源共享，稳步推进数字化、信息化、智能化技术在交通监测、综合执法、业务管理、公共服务、安全应急和市场监管等领域的应用。推动区块链技术应用，提供高效便捷、透明共享和安全可靠的数据交换服务，实现运输过程全程可追溯。

规范“互联网+”运输服务新业态。依托“互联网+”战略，打造基于移动终端的“指尖出行”服务，大力发展共享交通、定制客运、网络预约、互联网租赁等新业态，加快推进“公共交通+定制出行+共享交通”多元组合出行服务模式。积极倡导“出行即服务（MaaS）”，以数据衔接出行需求与运输资源，

切实提高出行服务的精准性、时效性。加强旅游交通综合信息服务，利用手机 APP、微博、微信、官网、显示屏等多种形式，为企业、公众等提供多样化交通出行服务。鼓励和支持公共“运力池”、共同配送、云仓储等共享模式发展。规范网络平台道路货物运输发展，整合运力、仓储、配送、技术、人力等物流资源，提升货运物流组织化水平。

（二）建设更高水平平安交通

完善交通安全基础设施。完善交通运输工程建设质量安全标准体系和管理体系，持续加大基础设施安全防护投入，全面推进交通安全隐患排查与治理。提升公路桥梁安全防护和连续长陡下坡路段安全通行能力，推进实施乡道及以上公路安全生命防护工程和危桥危隧改造工程，加快完善标识、标线、护栏等交通管理设施，完善配套安全设施。提升交通基础设施防灾抗灾能力，推进灾害多发路段整治。到“十四五”末，实现高速公路和普通国省干线公路基本消除存量四、五类桥梁，新发现四、五类桥梁当年处置率 100%。加强铁路沿线交通基础设施安全治理，实施公路与繁忙铁路干线交叉并行地段隐患排查整治，按规定新建或加固防碰护栏桩（墩）。针对公跨铁立交桥，实施“公跨铁”立交桥护栏、防抛网等安全防护设施的防护等级改造提升。

加强交通运输生产监测监管。建设标准化超限检测站示范

点，在主要路段加快建设超限超载不停车检测系统。推动天地一体化交通运输监测体系建设，提升高速公路网、普通国省道和重要农村公路的监控预警能力，加强对地质灾害多发区域重点路段的监测，实现重要路线、重要路段、重要交叉口、重要桥梁隧道的实时监测全覆盖。加强综合交通安全监管，严格落实企业安全生产主体责任，加大重大风险源动态全过程控制力度。强化“两客一危”、公交车、出租车等车辆运行监控，落实长途客运、旅游包车等重点领域隐患防治。对存在安全生产突出问题和反复发生、长期未根治的生产安全事故隐患进行专项督查。加强危险货物运输安全保障，积极建立公路与铁路、民航等其他运输方式的危险货物运输安全协调机制，谋划建设覆盖运输全过程的危险货物运输基础信息平台，着力提升危险货物运输基础设施安全保障能力。

完善交通应急救援体系。建立健全交通运输与公安、应急、气象、卫生、自然资源等多部门协调联动机制。健全完善应急运输保障预案体系，推动建设交通应急装备物资储备库，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应急响应工作程序。推动编制《综合交通应急运输保障预案》，统筹各种交通运输方式，紧密对接应急物资调运需求，形成既与应急物资生产储备体系匹配衔接，又快速响应、高效保障的综合交通应急运输保障预案。

（三）推动交通污染防治和绿化美化

持续推进大气污染防治。对于距离城市或县城、重点景区较近的煤炭集运站，采取迁移、合并等措施，降低对环境的污染；对于位于环城高速公路以内的大新、安庄等4座煤炭集运站，尽快实施外迁措施。对于位于环城高速公路以内的火力发电厂，近期煤炭供应主要采用铁路专用线运输；远期研究论证火力发电厂的外迁方案。对于距离平鲁、怀仁、山阴、应县、右玉城区以及重要景点景区较近的公路煤场，及时采取迁移、撤并、封闭改造等措施。对公路煤炭运输主要通道，采取有效措施降低运输过程中的污染。

持续推进结构性减排。持续加强公路货运治理，推动大宗货物“公转铁”，逐步降低大宗货物和集装箱中长距离运输的公路分担比例。促进构建绿色出行体系，缩减中长距离道路客运班线。推进运输车辆污染治理，严格实施道路运输车辆达标车型制度，加快淘汰高耗能、高排放的老旧运输车辆。全面实施汽车排放检验与维护制度（I/M制度），建立健全超标排放机动车闭环管理联防联控机制，减少在用汽车排气污染物排放。大力推进新能源和清洁能源车辆推广应用，新增和更新的城市公共交通、出租汽车、城市物流配送车辆。继续推动服务区、客运枢纽的水资源循环利用，大力推动公路服务区、综合枢纽规划建设充电设施，全面推广节能、智能的新技术与新设备在桥

隧等基础设施建设中的应用。

大力开展路域环境治理。实施绿化美化专项行动，在交通线路沿线大力开展绿化提升和廊道环境整治行动，积极开展路域环境治理工作，加强公路沿线及建筑控制区管理，有序实施重要国省干线、县乡公路两侧道路的环境整治，加大公路沿线垃圾清理、日常维护和绿化美化力度，大力推广公路边坡植被防护，提升生态功能和景观品质，营造干净、整洁、优美、舒适的公路通行环境，支撑生态廊道构建。对涉及自然保护区、风景名胜区、旅游景区的公路建设改造项目，积极推进路域沿线生态改善和景观升级。

强化生态保护与修复。牢固树立生态优先理念，严守生态保护红线，严格落实生态保护和水土保持措施，严格实施生态修复、地质环境治理恢复与土地复垦，强化全生命周期管理，将生态保护理念贯穿到交通基础设施规划、设计、建设、运营和养护全过程。积极推行生态环保设计，避让耕地、林地、湿地等具有重要生态功能的国土空间，降低交通建设造成的生态影响，合理选用降低生态影响的工程结构、建筑材料和施工工艺，积极推进取土、弃土与造地、复垦综合施措。做好交通基础设施规划线位与国土空间规划“三区三线”的衔接，推动生态工程技术在交通工程设计、建设、养护和运营管理中的综合应用，全面推进绿色公路、绿色铁路、绿色枢纽建设。推动重

要生态功能区公路沿线生态修复，促进生态改善和景观提升，打造公路生态修复样板工程。

加强资源节约集约利用。优化设施规划布局，统筹公路与铁路等方式、高速公路与普通公路对线位、桥位等资源的集约利用。推进科学选线选址，避让基本农田，禁止耕地超占，减少土地分割。改扩建公路和升级改造工程要充分利用原有设施。因地制宜采用低路基、以桥代路、以隧代路等措施，优化设计、合理控制，科学确定设施技术标准，提高土地节约集约利用水平。充分利用公路养护工区、场站等用地，科学增配置观景台、汽车露营地、旅游服务站等多元化特色服务设施。

加强交通能源互联网基础设施建设。积极推进能源网、交通网、信息网“三网”融合发展，形成广泛互联、智能高效、清洁低碳和开放共享的新型综合基础设施体系，提升数字化、智能化水平。聚焦“能源+交通+信息”产业形态，实施能源、交通设施、数据、业务和产业五大融合，实现能源流、人流/物流、信息流高效协同、价值倍增。积极推动电动汽车储能用能，建设集光伏电站、储能站、数据中心站、5G基站、电动汽车充电站和换电站等于一体的“多站融合”示范项目。在市区投入建设新能源运营车辆的充换电体系，在商场地上地下、生产生活区、交通换乘区域建设公共充电设施，建成电动汽车智能充电网络。在景区、高速公路、干线公路等区域因地制宜建设新

能源充放电等基础设施。鼓励整合社会清洁能源存储、储电等分布式储能设备以及其他分散的储能电池、电动汽车充放电桩储能设施，建立交通储能设施数据库，将存量的分布式储能设备通过互联网进行管控和运营。

六、全面提升行业治理水平

深化管理体制改革。进一步理顺公路领域中央与地方财政事权和支出责任，落实各级地方政府支出责任。加强公路规划与国民经济和社会发展规划、国土空间规划以及其他交通方式规划等的衔接协同，促进“多规合一”、“多规融合”。逐步推进公路建设管理体制改革，完善项目法人责任制、招标投标制、工程监理制和合同管理制。加强公路养护管理制度体系的顶层设计，建立涵盖市场管理、作业管理、绩效管理和技术管理的养护管理制度体系。

优化营商环境。加快政府职能转变，深入推进简政放权，扎实推进“放管服”改革，完善事中事后监管长效机制。发挥市场在资源配置中的决定性作用，更好发挥政府作用，激发运输市场各类主体活力，优化营商环境，建立公平开放、竞争有序的现代交通运输市场。完善运输市场价格形成机制，逐步放开竞争性环节价格，提高公共交通、农村客运等公益性服务定价透明度，更好地发挥价格在合理调节出行需求中的作用。鼓励和引导新业态、新模式有序发展，加强对新业态、新模式

的行业指导和事中事后监管，营造新旧业态、各类主体公平竞争的市场环境。推进数字政府部门建设，推动政务数据有序共享，推进政务服务事项无差别受理、同标准办理，提升行业治理能力。

完善信用管理体系。建立完善行业信用管理体系，完善信用制度标准体系，全面推行权利清单、责任清单、负面清单制度，建立完善守信激励和失信惩戒制度，推动建立跨区域、跨行业信用奖惩联动机制，构建以信用为基础的新型监管机制，继续推进“双随机一公开”监管。促进政府部门、行业协会、企业等信用数据的互联共享和开发应用，完善征信数据归集、应用、发布等标准规则。

提升社会参与行业治理水平。完善“互联网+”政务、道路运输便民政务服务系统、12328 交通运输服务监督电话等功能，充分利用现代通信技术和手段拓宽民众投诉和意见反馈渠道。进一步深化协会管理体制改革，鼓励引导行业协会积极参与行业治理，强化协会在加强行业自律、规范行业秩序、反映企业诉求、建立标准规范等方面的作用。建立常态化公众参与机制，搭建信息沟通、意见表达、决策参与、监督评价、舆情分析与引导为一体的公众参与平台，研究建立重大项目公众听证制度。鼓励社会力量积极参与交通治理，发挥智库、专家作用，建立健全第三方评估机制。

推进法治交通建设。推进严格执法、规范执法、智慧执法、文明执法，健全执法制度，规范执法程序，创新执法方式，提升执法效能，加强执法监督，提高队伍素质和执法能力。

培育现代交通文明。加强雁门关隘、西口古道等交通遗址遗迹保护和精神挖掘，讲好朔州交通故事。践行社会主义核心价值观，弘扬以“两路”精神、太旧精神等为代表的交通精神，持续加强行业文明建设，培树文明车、文明路、文明场站、最美交通人，打造新时代交通文化品牌。

七、保障措施

（一）做好疫情防控工作

深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，全面做好外防输入、内防反弹工作，确保疫情不出现反弹。强化落实“属地、部门、单位、个人”四方责任，抓紧抓细抓实各项常态化防控举措，加强对交通运输疫情防控的督促检查，确保各项措施落地落细。

（二）加强规划组织实施

推动交通规划与经济社会发展规划、城乡发展规划、国土空间规划等衔接，建立分工协作机制，保证规划顺利推进。编制三年行动计划，协调推进重大项目、重大工程、重大政策落地。加强规划组织实施的动态监测，根据规划实施过程中出现的新情况、新问题，及时组织中期评估工作。

（三）加快项目前期工作

加强跨区域路段的线位桥位、建设标准和建设时序的衔接，协调推进市际项目建设。坚持以前期抢先机、以前期赢主动，建立完善“规划一批、论证一批、储备一批、在建一批”的前期工作机制。完善前期工作管理制度，加强重大建设项目技术方案比选和经济可行性论证，强化咨询评估，科学合理确定建设方案和投资规模，提高项目前期工作质量。

（四）强化建设资金保障

主动对接国家重大战略，积极争取中央车购税资金、一般财政预算资金、省财政资金等支持力度。加大地方财政投入，深化投融资领域改革，拓宽项目资本金来源，吸引社会资本有序参与交通建设，探索公益性项目与经营性项目相结合的投融资模式。推动全面实施预算绩效管理，加强交通运输行业地方政府隐性债务风险防控。

（五）推进试点示范工程

抓住山西省列入第二批交通强国建设试点省份的重要机遇，围绕重点任务，开展建设试点，落实具体举措。建立健全试点工作推进机制，强化政策支持，加强上下联动，鼓励各方参与。力争用1至2年取得阶段性成果，用3至5年取得系统性成果，形成可复制、可推广的经验和成果，在交通强国建设

中先行先试。

（六）落实各项政策支持

加强与发改、财政、自然资源、环保等沟通协调，推动部门间政策协同。落加强与“三区三线”的有效衔接，集约节约利用土地资源，实现交通项目国土空间资源的提前储备和高效利用。探索重大项目与土地、矿产、旅游等资源综合开发，推动交通与产业、旅游等一体化开发，实现交通运输可持续发展。

抄送：市委办公室，市人大常委会办公室，市政协办公室，市中级人民法院，市检察院，各人民团体，各新闻单位。

朔州市人民政府办公室

2022年9月28日印发
