

运城市综合交通运输 “十四五”发展规划

二〇二一年十二月

目 录

第一章 发展基础.....	1
一、“十三五”发展成就.....	1
二、存在问题.....	11
第二章 发展形势与目标.....	13
一、形势分析.....	13
二、指导思想和基本原则.....	18
三、发展目标.....	19
第三章 “十四五”重点任务.....	27
一、着力构建广泛覆盖、内畅外联的公路交通体系.....	27
二、着力加快衔接高效、运转顺畅的综合枢纽建设.....	33
三、着力构建城乡一体、品质服务的客运交通体系.....	34
四、着力构建多式融合、效率最优的货运交通体系.....	37
五、着力构建支撑有力、安全智能的水上交通体系.....	39
六、着力构建快慢有序、出行便捷的公共交通体系.....	42
七、着力构建数据融合、应用智能的智慧交通体系.....	46
八、着力构建绿色低碳、生态环保的绿色交通体系.....	51
九、着力构建标准规范、韧性可靠的安全生产体系.....	55
十、着力构建法治引领、协同高效的现代治理体系.....	58
第四章 保障机制.....	60

第一章 发展基础

一、“十三五”发展成就

“十三五”期间，在运城市委、市政府的坚强领导和山西省交通运输厅的大力支持下，运城市交通运输行业在基础设施建设、运输行业管理、安全应急处置、智慧绿色发展等方面发展成效显著，形成了交通基础设施日益完善、运输保障能力不断提升、行业治理能力明显增强的新局面，为“十四五”发展奠定了良好的基础。

（一）公路基础设施建设稳步推进

全市基本形成了以高速公路、国省干线为骨架、农村公路为基础的纵横交错、四通八达的公路交通网络。公路通车总里程达16095公里，其中高速公路603公里，普通国省干线1340公里，农村公路14152公里，路网密度113.5公里/百平方公里，位居全省第二。

稳步推进高速公路建设工作。“十三五”期间，高速公路新增12公里，较“十二五”末增加2%。运宝黄河大桥建设完成，打通了晋西南和豫西北出境公路通道的“断头”，进一步完善山西省高速公路网结构，对助力山西省综改示范区建设和黄河金三角区域合作发展具有重要作用。闻垣高速古城联络线、运三高速三门

峡公铁黄河大桥连接线、临猗黄河大桥建设稳步推进，项目建成后 will 进一步提升出省通道的通行能力，强化运城市的枢纽地位。

推动普通干线公路网提质升级。“十三五”期间，普通国省干线公路新增 187 公里，较“十二五”末加 16%。开工建设 108 国道河津改线段，以原线路城区段交通拥堵、环境污染、存在安全隐患为问题导向进行线位优化，减少过境车辆对市区环境、交通的影响，并与陕西省正在建设的新黄河大桥进行衔接，畅通内外联系。推进 209 国道王官黄河大桥及连接线、韩城至万荣黄河大桥等项目前期工作，提升路网的服务能力。

“四好农村路”建设成效显著。开展乡镇、建制村“畅返不畅”道路普查，涉及“畅返不畅”里程 1689 公里，完成建制村通硬化路“畅返不畅”整治工程 1689 公里，完成率达 100%；完成养护提质改造工程 3960 公里；完成撤并建制村等较大规模人口自然村通硬化路 139 公里；完成窄路基路面拓宽改造 726 公里；完成交通扶贫资源路旅游路产业路 17 公里；完成其他项目 1059 公里。完成安全生命防护工程 2345 公里，完成危桥改造 21 座。推进“四好农村路”示范县创建，逐步优化道路通行环境，坚持示范引领，推动公路建设任务高质量完成，历年全部指标均达到或超过省、市下达任务要求，其中河津市、夏县、垣曲先后获评“四好农村路省级示范县”。

“黄河一号”旅游公路高质量推进。以“攻坚脱贫、旅游引领、休闲娱乐、生态环境保护、人文关怀”为总体思路，充分发挥运城市旅游业优势，高质量推进“黄河一号”旅游公路建设，通过沿黄公路护岸或护坡整治、路面恢复、增设观景台及绿道等工程，将“黄河一号”旅游公路打造成为运城市新的经济增长点。“十三五”期间，一期规划（2018—2022 年）671 公里全部开建，完成路面 475 公里，完成投资 34.7 亿元。

（二）客货运输服务能力不断增强

坚持优化道路客运运力结构。加快运输装备的更新升级，鼓励发展高效、低耗、安全、舒适的客运装备，因地制宜的推行道路客运车型多样化，目前全市共有客运企业 47 家，不同规格客运车辆 1281 部。为进一步促进城乡客运一体化、均等化发展，运城市在“十三五”期间全面落实村村通客运工程，辖区内 2172 个建制村已全部通客车。大力发展定制客运，投入 100 辆新能源商务车，开通运行运城至芮城、运城至永济小型新能源客车班线，成为农村客运出行的有效补充。为强化旅游客运管理，全面放开道路旅游客运经营许可，鼓励旅游客运发展，全市现有旅游客运企业 18 家，车辆 320 辆，道路客运整体“向优”“向好”发展。

坚持推动道路货运专业化发展。截至“十三五”末，全市共有货运企业 1629 家，车辆 84036 辆，车辆数较“十二五”末增加 34%。

深化“放管服效”改革，推动货运行业降本减负 10 件实事落地见效，推进货运车辆的重型化、厢式化和专业化，鼓励发展适合城市配送的集装箱、冷藏、集装罐等专用运输车辆，现已发展天然气货车 13619 辆，冷链运输车辆 340 辆，封闭箱式货车 1233 辆（含挂），集装箱车辆 430 辆（含挂）。

坚持推进运输结构调整。认真贯彻国务院办公厅《推进运输结构调整三年行动计划（2018—2020 年）》（国办发〔2018〕91 号）精神，积极优化货物运输结构调整，支持引导大宗货物和长距离运输实行“公转铁”运输，积极配合开展企业铁路专用线建设的相关工作。

持续提升水路基础设施服务能力。推进黄河小浪底库区老鸦石至三门峡库区（山西段）航运建设工程、平陆县车村渡码头、大天鹅码头可行性研究报告编制工作，助力运城交旅融合发展。新建垣曲东寨货运码头，进一步提升小浪底库区水上货物运输能力。

（三）城市公交服务品质持续改善

公交基础设施规模增长迅速。截至“十三五”末，全市公交车辆达 1780 部，新增 794 部，公交线路达 174 条，新增 66 条，车辆、线路分别较“十二五”末增加 80.5%、66.0%。其中，中心城区公交车辆达 720 部，增加 97.8%；公交线路 36 条，增加 80%；

公交站点 500 米覆盖率达到 100%，建成公交专用道 7.6 公里，公交基础设施规模相比“十二五”末大幅提升。

贯彻公交优先发展战略。认真落实《山西省城市公共客运条例》和运城市《关于优先发展城市公共交通的意见》、《关于规范市区公交运营秩序推进体制创新的实施意见》、《运城市改善城市人居环境攻坚行动方案（2019－2022 年）》，要求进一步提升公共交通服务质量，大力发展城市公共交通，确保公共交通服务的均等化，有效解决运城市城区市民公交乘车难、线路调整难、车辆增加难、服务提升难等问题，全市居民出行更加便捷，为全市经济发展、投资环境优化打下了坚实的基础，为人民群众生产生活提供了便利的出行条件。

贯彻公交可持续发展战略。出台《运城市区公交财政补贴暂行办法》，为深入落实公交优先发展战略打下了坚实的政策基础，保障公交的公益属性，要求加大区级财政对公交的支持力度，将公交财政补贴纳入区县财政预算，建立车辆更新、票价优惠、场站建设等专项补贴，促进公交可持续发展。同时，“十三五”期间民营公交收购取得显著成效，截至 2019 年末，319 辆私营挂靠公交车辆全面退出城市公共客运市场。

公共自行车成为居民出行方式的有效补充。公共自行车项目总投资 5800 万元，于 2017 年建成投入使用，现有 180 个网点，

10 个管理亭，6500 个锁止器，投放 5000 辆自行车，基本覆盖中心城区 40 平方公里面积，累计骑行量达 390 万余人次。各县市根据实地情况，以服务人民出行为宗旨，许可部分互联网租赁自行车在辖区内运营。公共自行车与互联网租赁自行车已经成为居民出行的有效补充。

（四）出租汽车行业稳步健康发展

理顺巡游出租汽车管理体制。运城市在全省率先出台了《关于进一步规范巡游出租汽车管理的通知》（运交综运〔2018〕35 号）等政策性文件，促进出租车行业健康稳定发展。“十三五”期间，巡游出租汽车继续实行总量控制，全市共有巡游出租车企业 37 家、车辆 4673 辆。

规范巡游出租汽车管理。“十三五”期间秉持“总量控制、提高档次、加强管理”的出租汽车行业发展思路。2018 年出台《运城市交通运输局关于进一步规范巡游出租汽车管理的通知》，加强出租车服务信誉质量考核，建立健全出租汽车市场准入和退出机制，合理控制运力规模。积极探索高品质、多样化、差异性经营的发展模式，满足不同人群的用车需求。推进出租车新能源改革，运城市更新巡游出租车 2443 辆，中心城区 1801 辆出租车已全部更新为新能源车辆。

规范网约出租汽车管理。出台《运城市网络预约出租汽车经

营服务管理实施细则》(运政办发〔2017〕45号),对网约车平台公司的准入和许可条件、经营范围、经营区域、经营期限,网约车车辆、驾驶员的许可条件,网约车经营行为的规范、监管等提出了明确思路和具体要求。按照有序发展网络预约出租汽车原则,实现网约车和巡游车错位发展、差异化经营,为乘客提供高品质的出行服务,“十三五”期间,全市网约出租车平台公司28家、车辆441辆。

(五) 智慧交通发展初见成效

数据资源采集与汇聚能力稳步提升。“十三五”期间,组建交通信息中心,推进智能交通建设与管理专业化,以运城市智慧交通系统为基础,实现营运货车、“两客一危”、中心城区公交车、巡游出租车、网约车卫星定位数据有效汇聚。实现重点营运车辆卫星定位系统安装率100%。推进重点水域船舶卫星定位系统和码头视频监控系统数据实时回传。

行业监管与交通信息服务相融合。建成市级公共交通智能调度中心并于2020年进行升级,调度水平与能力全面提升,同步完成公交电子站牌后台系统建设。2017年投入使用全国交通一卡通,可实现与北京、上海、广州、太原、西安等全国二百多个开通全国交通一卡通的城市交通卡互联互通。2018年实现公交移动支付市区全覆盖,通过智能手机即可乘车,市民乘车告别零

钱轻松“闪付”。开通 95128 出租汽车电召服务与 12328 交通运输服务热线，拓展便民服务手段。建设运城掌上公交、公共自行车系统、晋运村村通、河东通等手机 APP 及乐行运城微信公众号，实现公交与班线手机查询、公共自行车手机应用、二级及以上客运站联网售票等操作，为公众提供全面便捷的公共出行信息服务。

（六）安全应急能力明显提高

交通运输安全平稳运行。“十三五”期间坚持“安全第一”的原则，建立健全监督检查、考核问责机制和长效机制，落实安全生产责任、行业监管责任和企业主体责任，交通运输安全形势保持稳中向好。重点加强对“两客一危”运输企业的安全监管。建立起信息畅通、反应迅速、运转高效、保障有力的交通运输事故紧急救援机制和应急保障机制。运城市 1589 辆“两客一危”车辆全部安装了视频监控系统，运营监管设备安装率达 100%， “十三五”期间未发生一起重大交通责任事故。城市公交安装公交驾驶区防护隔离设施 1505 辆，公交智能视频监控装置安装 1056 辆，配备安全员 325 人，公交安保措施落实到位。运城市 4664 辆出租车安装“一键报警装置”。积极创建“平安码头”“平安渡口”“平安船舶”，印发《运城市水上搜救应急预案》，有效提升水上应急搜救能力。

（七）绿色交通发展成效显著

行业污染防治能力不断增强。建立实施交通运输、生态环保、公安交警联合管控机制，机动车排放检测与强制维护（I/M）制度，建成 M 站 27 家。淘汰报废国三及以下营运柴油货车 10060 辆。公路扬尘污染治理加强。建立实施运城市船舶污染物接收转运处置相关制度，建成船舶垃圾接收点 17 处，船舶油污回收点 9 处，淘汰老旧运输船舶 4 艘。

交通能源结构不断优化。全市公交车新能源及清洁能源率达 95.0%，新能源及清洁能源出租车率达 96.2%。中心城区公交车新能源及清洁能源率达到 100%，较“十二五”末增加 64.7%；中心城区出租车新能源率达到 100%，较“十二五”末增加 100%。发展天然气货车 13619 辆，客货电动运输车 105 辆，厢式货车 1663 辆。

（八）法治建设工作深入推进

法治部门建设深入推进。“十三五”期间，市交通部门不断加强行业法治建设，依法行政、依法监管能力不断提升。制定普法责任清单和年度《交通运输法治工作要点》，正式印发《关于在全市交通运输系统开展法制宣传教育的第七个五年规划（2016—2020 年）》（运交法函〔2016〕193 号）、《法治政府部门建设实施方案》（运交法〔2017〕6 号），做到法治建设与业务工

作同部署、同检查、同落实，全面推进法治政府部门建设工作深入开展。

信用体系保障行业治理。“十三五”期间，运城市积极推进“信用交通省”创建工作，印发《运城市交通运输局关于加强交通运输信用体系建设工作的通知》。深化服务质量信誉考核，完成 15 家客运企业、20 家危货企业、43 所驾校、37 家出租企业等服务质量信誉考核，对行政处罚决定案件在“信用运城”和市交通运输局网站进行了公示。健全完善“双随机、一公开”监管机制，建立市场主体名录库 70 个，强化事中事后监管。

执法改革工作顺利完成。认真贯彻落实省、市部署要求，整合执法队伍，理顺职能配置，初步形成权责统一、权威高效、监管有力、服务优质的交通运输综合行政执法体制。按照“市设区不设”的总体要求，完成机构建立和人员划转，改革后全市交通运输综合执法机构共核定编制 1062 人，实际在岗 966 人。市、县交通综合执法部门综合行使公路路政、道路运政、地方海事行政、水路交通管理、城市客运管理、工程质量和安全监督、民航机场管理等六项行政处罚、行政强制以及与之相对应行政检查职责。

二、存在问题

（一）对外交通网络覆盖不足，城市群衔接不够紧密

运城市综合运输体系还需进一步完善，综合枢纽不健全、运输结构不优的短板依然突出。铁路网络与中原城市群衔接不够紧密，郑州方向缺少联系通道，与“京津冀”区域联系通道单一。民航航空枢纽基础设施服务能力不足，航站楼 300 万人次/年的设计吞吐能力已接近饱和，航线网络与班次仍需进一步拓展。

（二）公路网等级结构待优化，高速路网空间布局不均衡

运城市整体公路密度处于山西省第二，但高速公路里程占比低于全省平均水平，国省干线中二级以下公路占比达到 24.1%，等级结构不尽合理。运城市高速公路主要集中分布在市域北部、中部，东部南部相对薄弱，高速公路布局不平衡。出省通道不足，与陕豫相邻城市联系不便，G209 三门峡公路黄河大桥、G342 黄河大桥出省口流量饱和，常发拥堵。

（三）道路客运转型发展滞后，货运专业化组织程度低

当前运城市道路客运行业萎缩严重，2020 年春运道路客运总量 18 万人次，较 2016 年下降幅度接近 90%，全市已建乡镇汽车站 52 个，当前处于运营状态的仅有 6 个，传统道路客运亟待转型。道路货运迅猛发展，“十三五”末期道路货运量较“十二五”末增长 151%，但货运组织模式相对落后，规模较大、集约化程

度高的物流园区尚未成形，网络货运、多式联运等新组织模式尚未形成示范。

（四）公交线网布局亟待优化，场站基础设施仍需加强

全市公交线网缺乏统筹规划，导致中心城区部分道路公交复线率较高，部分道路仍存在公交线网覆盖空白。具备充电功能的公交首末站不足，且大多位于中心城区边缘，难以满足公交车辆日间临时补电需求，当前 8 处场站中除西停保场、东停保场（在建）之外，其余 6 处场站均为临时租赁用地，无法保障公交长期使用。

（五）交通基础设施数字化比例不高，行业智能化决策应用不足

运城市当前交通基础设施数字化体量不足，接入智慧交通一期的实时数据规模较小，数据仅能进行展示、重点车辆监管、线上执法等工作。目前支撑行业发展决策的数据挖掘应用尚处于起步阶段，交通运行分析报告、公交线路开行评估、公路常发拥堵路段识别等支撑行业发展的决策功能尚未实现，以智能交通支撑行业决策、管理、运营、公众出行的能力不强。

第二章 发展形势与目标

一、形势分析

为破解运城市交通运输发展难题，更好地引领产业转型升级和经济快速发展，须深入研判国家、区域、城市发展新形势和新要求，抢抓“十四五”期发展新机遇。

（一）国家新形势

1.国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议，是五中全会对十四五规划的最新指导

中国共产党第十九届中央委员会第五次全体会议通过了《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》，要求构建系统完备、高效实用、智能绿色、安全可靠的现代化基础设施体系。系统布局新型基础设施，加快第五代移动通信、工业互联网、大数据中心等建设。加快建设交通强国，完善综合运输大通道、综合交通枢纽和物流网络，加快城市群和都市圈轨道交通网络化，提高农村和边境地区交通通达深度。

2.积极的宏观调控措施持续酝酿，重大投资项目有望落地实施

近几年我国经济下行压力加大，尤其是自 2020 年初以来，

疫情对我国经济的冲击显而易见。受中美贸易战等多重因素叠加影响，扩大有效投资已经成为了当前稳定经济社会预期和运行的最重要手段。2020年2月11日国务院常务会议和2月12日政治局会议都要求加快推动建设一批重大项目，2月15日交通运输部下发了《加快推进公路水路项目建设促进有效投资的通知》，要求结合“一带一路”建设、京津冀协同发展等，提前启动一批服务国家重大战略实施、符合“十四五”规划方向、符合投资政策的建设项目，确保投资精准有效。推动重大工程和交通基础设施项目加快复工，扩大专项债规模，促进有效投资等举措表明，新冠肺炎疫情阴霾下，基建将再次成为未来一段时间内的稳增长利器，交通基础设施行业将借势快速发展，成为“十四五”时期国家经济稳增长的重要抓手。

3.交通强国战略部署，成为新时代做好交通工作的总抓手

中共中央、国务院于2019年9月印发了《交通强国建设纲要》。力求牢牢把握交通“先行官”地位，将交通发展由追求速度规模向注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，为交通行业未来一段时期内的发展指明了方向。

（二）区域新态势

1.深度参与黄河流域生态保护和高质量发展重大国家战略，

发挥运城特色带动作用

2019年8月，习近平总书记提出黄河流域生态保护和高质量发展重大国家战略。运城市处于黄河中游节点，而且在黄河金三角大拐弯位置，其地理方位和战略地位都特别重要，不仅肩负着治理维护黄河生态文明责任，更承担着文明复兴的重大使命。运城市创建黄河流域（运城段）生态保护和高质量发展示范区，要求运城市在示范区创建中起到先行作用。

2.持续推动黄河金三角区域融合发展格局，交通基础设施适度超前发展

在经济全球化和区域经济一体化加速发展的大背景下，随着国家区域发展总体战略深入实施，全面深化改革和全方位开放战略加快推进，进一步推动黄河金三角区域合作，有利于整合资源要素、发挥比较优势，优化产业分工和城镇布局，促进区域经济社会加快发展；有利于加强黄河中游综合治理，探索生态文明建设新路径，为全国大江大河跨区域综合治理积累经验；有利于创新区域合作机制，打破行政界限和地区封锁，探索省际交界地区合作发展新途径和新模式；有利于探索缩小城乡差距、促进区域协调发展的新路子，推动形成中西部良性互动、共同发展新格局，促进我国经济社会全面协调可持续发展。

（三）城市新战略

1.实施创新驱动战略，加速工业新型化步伐

做大做强特色优势产业集群。聚焦比较优势，坚持产业联动、错位发展，突出补链、延链、强链，促进上下游、产供销、大中小企业整体配套协同。在汽车和新能源汽车产业集群、精品钢产业集群、铝镁合金产业集群等方面，提高产品附加值和整体竞争力，打造国家级新材料产业集聚区。

2.实施融合发展战略，推进现代服务业倍增

构建全域旅游新体系。充分挖掘河东丰厚的历史文化价值，做足做好全国文物第一大市保护传承文章，加强盐湖生态保护和旅游开发，加快旅游景点连线成片，切实把资源优势转化为发展优势。打好“黄河”风情牌，推动沿黄自驾游观光行。全面提升服务水平。围绕“安顺诚特需愉”六字要诀，加快景区景点标准化建设。

构建商贸物流新基地。加大高铁、机场、高速等交通枢纽建设力度，提高“铁公机”“岸港网”综合承载能力。加快推进临猗、盐湖等重点物流项目建设。整合运城市冷库资源，发展集装箱式货运物流和冷链物流。建设区域物流信息平台 and 智能仓储系统，构筑大数据支撑、网络化共享、智能化协作的智慧物流供应链体系，打造黄河金三角现代物流枢纽。

3. 聚焦项目建设，夯实高质量转型支撑

加强项目谋划和招商引资。积极争取“新基建”和专项债等支持，聚焦先进制造、绿色能源、数字经济、智慧城市等重点领域，精心拟定招商图谱，吸引推动好项目、大项目落地。推进农产品会展交易中心和仓储物流、闻喜九九慢城杜仲基地等农业现代化项目建设；推进天瑞关公圣像景区、京东运城现代农业电商冷链物流园等文旅、商贸项目建设，有效支撑起产业高质量转型发展骨架。基础设施和民生领域，着力推进黄河一号旅游公路、临猗黄河大桥、运三高速三门峡公铁黄河大桥等重大基础设施建设，积极做好运三客运专线、韩城—河津—侯马客运专线、礼元经垣曲至济源客货共线铁路、阳运高速等前期工作，争取列入国家、省“十四五”路网建设规划。

4. 区域统筹协调发展，推进城乡一体化

全面小康是城乡区域共同发展的小康。党的十九大报告把“城乡区域发展差距和居民生活水平差距显著缩小”作为基本实现社会主义现代化奋斗目标的重要指标。运城市 2020 年政府工作报告也提出，要大力实施乡村振兴发展战略，逐步缩小城乡区域发展差距。协调推进城乡区域发展，要坚持农业农村优先发展；顺应市场规律，推进新型城镇化建设；强化制度保障，促进城乡协同均衡发展。

二、指导思想和基本原则

（一）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，全面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，深入贯彻习近平总书记在黄河流域生态保护和高质量发展座谈会上的重要讲话精神，增强“四个意识”、坚定“四个自信”、做到“两个维护”，牢牢把握省委全方位推进高质量发展的总体要求，聚焦市委、市政府“一区两城三强市三高地”战略目标、“五抓一优一促”总要求，坚持新发展理念、坚持推进高质量发展，以交通强国建设为引领，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，服务“黄河流域生态保护和高质量发展战略”，着力做好做实“强基础、补短板、促融合、创特色”四篇文章，以“专业化、精细化、项目化、规范化”为原则，科学谋划编制“十四五”规划，推动交通运输更高质量、更有效率、更加公平、更可持续发展，为运城市高质量转型发展当好先行。

（二）基本原则

协调发展、先行引领。扎实推进供给侧结构性改革，集约节约资金和要素投入，推动既有基础设施升级改造，提升存量设施综合服务能力，加快完善运城市交通基础设施网络，大力建设综合客货运枢纽，持续提高运输服务质量，加强一体衔接，推动形

成现代化综合立体交通网，更好发挥交通先行引领作用。

以人为本，降本增效。牢固树立交通为民服务宗旨，针对城乡、区域交通发展不平衡、不充分问题，顺应新型城镇化、出行需求多元化、物流服务多样化发展趋势，形成既为共性需求提供更加完善的普惠均等服务，也为个性需求提供差异化、高品质服务的专业化、精细化交通运输服务体系。把降本增效升级作为发展的衡量标准，切实处理好发展质量与效益的关系，以科技进步和信息化引领交通运输现代化发展，努力推动行业转型升级。

智慧绿色、安全可靠。全面推广应用现代信息技术，加强新型基础设施战略布局，以智能化带动交通运输现代化，将生态保护红线意识贯穿交通发展各个环节，坚持建设运营维护并重，建立绿色发展长效机制，增强交通运输系统韧性，提高突发事件应急保障能力和交通安全监督管理水平，强化战略物资运输安全保障。

三、发展目标

（一）“十四五”发展目标

1.总体目标

以交通强国建设纲要为总指引，围绕“人民满意、保障有力、水平先进”的总体目标，努力打造一流设施、一流技术、一流管

理、一流服务，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系。到 2025 年，综合交通运输发展力争实现“1234”总目标（“1 枢纽”，即建设综合交通枢纽城市；“2 服务”，即城乡一体的客运服务、专业高效的货运服务；“3 提升”，即智慧水平提升、绿色效能提升、治理能力提升；“4 张网”，即服务优质的公路网、便捷通达的铁路网、覆盖广泛的航空网、融合发展的水运网），总体上与运城市经济发展相适应，部分基础设施适度超前建设，有力支撑黄河流域生态保护和高质量发展和交通强国战略在山西省及运城市的落地实施。

2. 具体目标

（1）基础完备

——力争到“十四五”末，全市公路总里程达到 17270 公里，其中高速公路达到 950 公里，普通国省干线达到 1340 公里，农村公路达到 15070 公里，初步实现“6 横 7 纵 2 环”的干线公路网布局，公路出省口达到 15 个，公路技术状况和网络结构明显改善。

——实施完成运城机场改扩建工程以及各县通用机场建设。

——推动运城至三门峡高速铁路、韩城-河津-侯马高铁开工建设，铁路枢纽效应进一步增强。

——实施完成多个客货场站建设工程。包括运城北站客运站

项目、永济北站客运站项目、运城机场物流园区项目、万荣储煤中心项目等场站建设，客货运输场站基本完备。

（2）品质服务

——民航旅客吞吐能力达到 300 万人次，民航货邮吞吐能力达到 1.6 万吨，航空枢纽效应初步显现。

——促进道路客运转型。强化客运站与航空铁路枢纽接驳换乘，鼓励小型化、定制化客运车辆补充既有城乡客运体系中，进一步推进既有客运车辆向旅游客运转变。

——提升城市公交服务品质。新建公交停保场 2 个，公交万人拥有率达到 20 标台，中心城区公交出行分担率达到 32%；新能源公交车与公交充电桩配比合理。

——货运物流服务水平进一步提升。通过创建示范工程，选取 2~3 个辐射带动能力较强、互联衔接紧密的区域物流枢纽，促进区域内和跨区域物流活动组织化、规模化运行。初步建立城市配送和农村物流服务体系，基本形成“123 快货物流圈”，即省内 1 日送达城市、2 日送达农村，省外 3 日送达。

——货运物流综合运输能力显著增强。货运枢纽一体化运作、网络化经营、专业化服务能力进一步提高，与供应链、产业链、价值链深度融合，实现电商物流、冷链物流、大件运输、危险品物流等的专业化集群发展，枢纽经济效益充分体现。

（3）管理智能

——数据采集能力显著增强。干线公路基础监测设施、综合执法移动终端、中心城区电子站牌、新能源车辆充电桩等新型基础设施建设基本完成，增强基础数据采集能力，行业运行监测能力显著提高。跨部门数据融合共享应用在综合执法、交通监测等领域取得初步成果。

——数据挖掘应用取得突破进展。强化实时数据的挖掘应用，初步实现动态科学决策、实时精准服务、精细智能管理、高效便捷运输、主动安全防控。

（4）绿色安全

——交通运输能源结构大幅优化。公交车实现 100% 新能源及清洁能源化，出租汽车实现 100% 新能源化，鼓励新能源货车推广应用。高速公路服务区和交通枢纽充电、加气设施更加完善便捷。

——实施农村公路安全生命防护工程 400 公里，危桥改造率达到 100%，农村公路超限超载率控制在 0.2% 以内。

表 1 “十四五”时期运城市交通运输行业主要发展指标

指标名称		2020 年	2025 年	类别
基础完	公路通车里程（公里）	16095	17270	预期性
	二级以上公路里程（公里）	2916	3300	预期性
	航道通航里程（公里）	373	373	预期性

指标名称		2020 年	2025 年	类别
备	建制村物流点数	-	434	预期性
品质服务	民航旅客吞吐量（万人次）	248	300	预期性
	民航货邮吞吐量（万吨）	0.6	1.6	预期性
	中心城区公交出行分担率（%）	30	32	预期性
	中心城区公交站点 500 米覆盖率（%）	100	100	约束性
	万人公共交通工具保有量（标台/万人）	18	20	预期性
	农村公路列养率（%）	-	100	约束性
	农村公路养护机构设置率（%）	-	100	预期性
管理智能	公路重要节点监测覆盖率（%）	-	100	预期性
	综合执法移动智能终端覆盖率（%）	-	100	预期性
	中心城区公交电子站牌覆盖率（%）	-	40	预期性
绿色安全	新能源及清洁能源公交车占比（%）	95	100	约束性
	新能源及清洁能源巡游出租车占比（%）	96	100	约束性
	新能源网约出租车占比（%）	71	100	约束性
	老旧车船淘汰率（%）	-	100	约束性
	农村公路安全生命防护工程（公里）	-	400	预期性
	危桥改造率	-	100	约束性

（二）2035 年远景目标

到 2035 年，运城市全国性综合交通枢纽地位凸显，全市“7 横 7 纵 2 环”的干线公路网运行平稳，基本建成人民满意、保障有力、水平先进的交通强市。现代化综合交通体系基本形成，支撑运城市全面转型和现代化建设能力显著增强；拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网、完备的特色网；客货运输枢纽体系更加完备；基本建成多层次、多样化的城市配送和农村物流服务体系，“全球 123 快货物流圈”基本实现；交通运输智能、

平安、绿色、共享发展水平明显提高，基本实现交通治理体系和治理能力现代化，更好满足人民日益增长的美好生活需求。

综合枢纽衔接高效、运转顺畅。构筑以高铁、航空为主体的大容量、高效率的快速客运服务，提升至关中城市群、中原城市群、太原都市区等毗邻区域，京津冀、长三角、珠三角等发展增长极的旅客运输能力。中心城区至综合客运枢纽半小时到达，中心城区综合客运枢纽之间公共交通转换时间不超过1小时。基本实现全国123出行圈（都市区1小时通勤、城市群2小时通达、全国主要城市3小时覆盖）。

公路网络内畅外联、广泛覆盖。全面完成“十四五”高速公路前期研究项目与普通国省干线公路前期研究工作，积极推进干线公路规划里程实现率达到100%。全市“7横7纵2环”的干线公路网布局全面建成，公路出省口达到18个，全面实现县级行政中心15分钟上国道、30分钟上高速公路。完善与关中平原、中原城市群快速公路网络的衔接，进一步提升与河南省、陕西省便捷联系水平，基本实现运城市至两大城市群内部2小时交通圈。

客运出行方便快捷、品质高效。围绕增强群众体验感、获得感，推行“出行即服务”模式，加快发展联程联运，实现电子客票、无感支付全覆盖，提供“一票制”“门到门”管家式服务。构建以公交优先为主导、共享交通为特色的绿色出行体系，推动慢行系统

和无障碍设施全覆盖。加快市域公交融合发展，基本实现城乡公路交通公共服务均等化，推广城际道路客运公交化运行模式，打造旅客联程运输系统，形成市域公交“一张网”。

货物运输多式融合、效率最优。围绕晋西南货运集散中心，以陆港为基础、空港为特色，“两港”联动发展。加快综合货运枢纽多式联运换装设施与集疏运体系建设，依託运城市铁路网络及水运网络，提升多式联运效率与物流综合服务水平，培育壮大一批多式联运经营人，将运城打造成为晋陕豫金三角地区货物换装组织的重要节点。推动交通枢纽统筹转运、邮政快递等功能，运城机场、运城北站基本具备寄递功能，实现与寄递枢纽的无缝衔接，基本实现“全球 123 快货物流圈”（国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达）。

智慧交通数据融合、应用智能。推动交通基础设施全要素全周期数字化。一是要实现交通基础设施规划、设计、建造、养护、运行管理等全要素、全周期数字化，实现对物理设施的三维数字化呈现。针对重大交通基础设施工程，实现基础设施全生命周期健康性能监测，推广应用基于物联网的工程质量控制技术。二是布局重要节点的全方位交通感知网络。推动铁路、公路、水路领域的重点路段、航段，以及隧道、桥梁、互通枢纽等重要节点的交通感知网络覆盖。

形成美丽绿色发展新模式。深化交通旅游融合发展，构建全域美丽经济交通走廊。创新乡村旅游、历史人文、休闲养生等特色经济，优化客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能，鼓励发展观光专车、自驾车房车营地、景区公交等服务。全面淘汰高能耗、高污染交通装备，公共交通等车辆全面清洁能源化。严格落实环保、水保措施，强化交通生态环境保护修复。

第三章 “十四五”重点任务

一、着力构建广泛覆盖、内畅外联的公路交通体系

（一）建设多层次、一体化的公路网络体系

加快推进高速公路建设。构建晋、陕、豫全向互通、快速互联的高速公路网络。继续推进运三高速三门峡公铁黄河大桥连接线、G3511 菏宝高速临猗黄河大桥建设，强化与陕西省、河南省快速联系。推动 G5514 晋永高速（阳城至永济）建设，加快形成运城市第三条东西向高速公路大通道。推动 G5514 风陵渡黄河大桥及连接线项目建设，强化与连霍高速联系，提升运城市西南方向出省便捷性。推动永济至芮城太安高速、夏县泗交至澠池（晋豫界）高速公路项目新建，强化芮城县、夏县高速公路覆盖与服务水平。“十四五”期间，运城市域内高速公路规划建设 327 公里。

重点推动普通公路提质升级。畅通骨架公路网，通过国省干线公路改扩建、改造提升、改线调整等工程，提升重点城镇及重要经济节点支撑保障，降低国省干线公路穿城对沿线城镇发展的影响，实现国省干线公路网提质升级。“十四五”期间重点开展国省干线公路提质升级工程 21 项，总计 594 公里，国省干线公路改线工程 7 项，总计 126 公里。

推进农村公路高品质建设与升级。农村公路辐射面大、分布广泛、数量众多，占公路网里程最大，是公路网络中的基础网。运城市农村公路以“四好农村路”建设为重点，聚焦安全、高效、产业、品质四个方面，开展提质改造、危桥改造、自然村通硬化路、农村公路安全生命防护等工程。“十四五”期间，规划“四好农村路”新改建 3036 公里。

打造富有特色的旅游公路体系。围绕运城市“三水一山”优质旅游资源，打造全市特色旅游公路体系。大力推进黄河一号旅游公路建设，打造运城市生态旅游风景道，实现沿黄八市县辐射带动其他五县区发展，为乡村振兴战略在运城市实施提供基础支撑，进一步巩固脱贫攻坚成果。加强交通旅游深度融合，完善景区与国省道的连接线，全面实现“城景通”、“景景通”。建设通往特色小镇、休闲农业区的农村公路，各市县至少建成一条农村公路特色示范路。到 2025 年，建成旅游公路、生态路、文化路、产业路、安全路一盘棋的新格局，为满足公众对美好生活的新需求发挥作用。

交通脱贫巩固提升行动。围绕服务脱贫巩固和乡村振兴，继续深入实施“四好农村路”建设。推进乡镇通三级路、建制村通双车道及较大规模自然村通硬化路工程，畅通农村经济发展通道。推动交通与旅游融合发展，与资源、产业发展结合，建设旅游路、

资源路、产业路，激发农村经济活力。强化安全隐患治理，持续推进实施农村公路生命安全防护工程、危（病）桥隧改造，保障群众出行安全。

（二）打造多元化、高品质的公路服务体系

实现养护管理现代化。执行养护资金补助机制，强化公路管理养护资金配套保障。推动养护市场化改革，加强养护市场准入管理，加快养护市场信用体系建设，形成政府与市场分工合理的养护生产模式。加强养护科学化管理，提高养护决策科学化、运行监测信息化、运营管理规范化水平，提高养护作业专业化、机械化、精准化水平，提升桥梁管养水平，建立健全快速养护技术体系、预防养护技术体系，创建公路养护品质示范工程，营造舒适优美的公路出行环境。

推动养护市场改革。积极引导和培育养护市场，完善养护市场准入和退出条件，构建多层次、多方式的养护市场供给体系。推动养护工程市场化，建立政府与市场分工合理的养护生产模式，逐步实现管养分离。加快养护市场信用体系建设，推进信用记录和从业人员信用档案建设，培育基层养护作业单位向有资质、信用和业绩的企业转变。

保持良好路况水平，分类强化实施养护工程。重视日常养护

管理，定期开展养护巡查，及时修复公路设施病害，保持良好技术状态。牢固树立全寿命周期养护成本最小化理念，健全预防养护制度和标准，落实预防养护资金，并纳入公路养护年度支出计划。加大修复养护工程实施力度，健全统筹安排制度，保障资金供给，科学制定投资计划和设计方案，及时实施养护工程，全面提升路况水平。加强应急养护，保障工程实施组织更加及时、有序，减少对公众出行影响。

健全旅游交通标识体系。积极将观景台、旅游标志标牌等设施与公路基础设施统一规划、设计，在高速公路出入口、国省道等通往重要旅游景区的范围内设置旅游交通标识。

（三）推行全方位、现代化的公路治理体系

构建韧性可靠的安全体系。开展公路交通安全设施安全等级提升专项工作，加强桥梁安全监测，新出现的四、五类桥梁及时实施改造加固。完善公路治超站点布局，新建非现场监测点、重点货运源头高清卡口，实现与运城市科技治超网络信息系统数据接入。

健全山区公路安全防护设施。“十四五”期间，重点推进山区公路安全防护设施建设，在线型复杂、长大下坡、高差较大等安全隐患较高的路段增设防护栏、防撞墩等安全防护设施，提升山

区公路安全性，预防重、特大事故发生。

提高四好农村路可持续发展能力。建立管理养护长效机制，落实《农村公路中长期发展纲要》《运城市农村公路管理养护体制改革实施办法》（以下简称《办法》），全面实施县、乡、村三级路长制，建立农村公路管理养护考核机制，落实各县（市、区）对公路养护的主体责任和配套资金，规范养护管理程序。实现农村公路列养率达到 100%，年均养护工程比例不低于 5%，中等及以上农村公路占比不低于 80%，超限超载率控制在 0.2% 以内，农村公路养护机构设置率达到 100%，机构运营经费及人员支出纳入财政预算比例达 100%。

完善农村公路管理养护体制。发挥市有关部门承上启下作用，加强组织领导和监督管理，建立养护资金补助机制，完善支持政策，制定农村公路管理养护绩效考核办法。县级政府将农村公路管理养护工作纳入“三农”工作统筹谋划，按照“县道县管、乡村道乡村管”的原则，全面建立农村公路管理养护责任制，制定养护计划，明确相关部门、乡级政府农村公路管理养护权力和责任清单，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，实行目标责任制和绩效管理，并指导监督相关部门和乡级政府履职尽责。乡级政府在县级政府确定的职责范围内，负责本行政区域内乡道、村道的

管理养护工作，确定专职工作人员指导村民委员会组织村道管理养护工作。村民委员会按照“农民自愿、民主决策”的原则，采取一事一议、以工代赈等办法组织对村道进行管理养护。

健全管理机构，落实人员经费。全面实施县、乡、村三级路长制，建立“精干高效、专兼结合、以专为主”的管理体系。健全运城市各级农村公路管理机构，将相应机构运行经费和人员支出列入一般公共财政预算。加强宣传引导，将爱路护路要求纳入乡规民约、村规民约；采用以奖代补等方式，推广将日常养护与应急抢通捆绑实施并交由农民承包；鼓励农村集体经济组织和社会力量自主筹资筹劳参与农村公路管理养护工作，采取将农村公路日常养护纳入公益岗位等方式，为贫困人口提供就地就业机会。

建立农村公路管理养护长效机制。加快推进农村公路养护市场化改革。将群众满意度和受益程度、养护质量和资金使用效率作为衡量标准，分类有序推进农村公路养护市场化改革。鼓励符合市场属性的公路事业单位转制为现代管理养护企业，支持养护企业跨区域参与市场竞争，通过签订长期合同、招投标约定等方式，引导专业养护企业加大投入，提高养护机械化水平。

加快推动旅游公路专用性管理。在具备条件的地区，对旅游公路特别是直通景区的主线、支线、连接线，按旅游专用公路管理。在旅游公路管养过程中坚持生态优先、绿色环保理念，采取

有效防控措施，保护好文物古迹、自然景观、水体、野生动植物资源等。根据省旅游公路管理办法，实现旅游公路专用性管理。

二、着力加快衔接高效、运转顺畅的综合枢纽建设

（一）着力提升航空服务能力

重点推动航空基础设施建。配合推进运城机场改扩建工程，提升机场服务能力与旅客吞吐能力。加快芮城、绛县、万荣、垣曲、永济等地的通用航空机场建设。加快运城航空口岸正式开放步伐，大力发展临空经济，发展面向集成电路、生物制药、高端电子消费产品等高附加值制造业的航空货运。

拓展国际航空客运网络。着眼细分市场，优化运城机场国际航线布局，培育特色精品航线。利用晋文化的全球知名度，吸引境外客流，开发“国际+支线”航空联程服务产品，以支线航空支撑国际航线延展，以国际航线带动支线网络加密。

强化机场衔接能力。为进一步提升机场服务便捷性，强化运城机场对外辐射能力，配置运城机场-运城北站-客运中心站穿梭巴士，结合航班时刻表、高铁时刻表合理设置班次，鼓励旅客持票联程出行，提升枢纽之间的衔接能力。

（二）完善省域铁路交通网络

推进铁路线路建设。落实山西省拓展地区连接线和都市圈、

城镇群城际铁路建设要求，深入贯彻实施《中原城市群发展规划》，进一步深化中原城市群城际合作，实现协同发展，推进运城至三门峡、韩城-河津-侯马客运专线、吕梁至运城至十堰高速铁路项目，礼元经垣曲至济源客货共线铁路前期工作。

优化提升铁路客运枢纽站功能。提升运城北站、永济北站、闻喜西站“一主两副”三座客运站功能，推动运城北站公路客运站、永济北站公路客运站、闻喜西站公路客运站的建设，结合高铁客流增加公交线路配置，形成高铁网、客运网、公交网三网交汇，乘客实现“无缝换乘”。

推动专用线建设。进一步加快运输结构调整、公转铁等重大战略的实施，推动2条铁路专用线建设，4条铁路专用线进行规划研究，7条铁路专用线开展前期研究。

三、着力构建城乡一体、品质服务的客运交通体系

（一）拓展优化道路客运服务网络

发展特色化道路客运服务。突出道路客运网络与高铁、民航的差异化布局，完善具有基础性、保障性和公益性的中短途城际、城乡客运服务网。对接机场、高铁、景区等客流枢纽，发展机场快线、高铁快线、通勤班车、商务快客、旅游巴士等特色客运业务，稳步推进与铁路、民航售票系统对接，推进联程联运和一票

制服务。继续扩展“门到门”定制服务、联程运输服务，加快发展灵活快捷、个性化的服务产品。

开展道路客运枢纽建设工程。新建客运枢纽场站2处，乡镇综合交通服务站29个，乡镇服务站开展建设工作前应先进行客运市场供求状况评估，避免资源闲置。发挥道路客运枢纽的辐射与集散作用，以客运枢纽建设带动各类要素有序流动，覆盖乡镇服务盲区。加强道路客运与其他旅客运输方式的服务衔接，强化客运枢纽的客运集疏运功能，促进道路客运、定制客运等与铁路、民航、城市公共交通等客运方式的有效对接，零距离换乘。

深化文旅融合发展。充分发挥市场在资源配置中的重要作用，促进旅游客运与旅游市场有效对接和良性互动，进一步激发旅游市场活力。支持传统村落、休闲农园、特色景观旅游名村等开通乡村旅游、景区直达、一日游、研学游等客运线路，推进旅游交通产品创新和游客联程联运，促进“运游结合”，开发中小學生“研学旅游”市场，推动在机场、高铁车站、汽车客运站、港口客运站因地制宜设置旅游集散中心、旅游客车专用通道和停靠点、汽车租赁服务网点等，全面提升旅游服务质量和水平。

（二）加快推进城乡客运一体化

推进城乡道路客运一体化发展。巩固建制村通客车成果，打

破城市公交与农村客运二元分割的局面，逐步形成县、乡(镇)、行政村、自然村之间经济、完善的城乡客运网络。

加快完善客运发展长效机制。提升农村客运公共服务能力，建立与农村客运发展相适应的公共财政政策，在探索建立多元化融资机制加快传统道路客运转型升级的同时，鼓励企业优化农村客运运营组织模式，灵活采取城乡公交、定线班车、区域经营或预约响应等多种方式方便居民出行。实时推进农村客运公交化改造和城乡客运公共服务均等化，统一服务标准、车型配置、外观标识和车内配套设施、外观标识和车内配套设施的。

（三）提升道路客运监管服务信息化水平

加快客运班线转型升级。以“互联网+”为支撑，建立信息平台，依据新发布的《中华人民共和国道路运输条例》、《道路旅客运输及客运站管理规定》，鼓励7人小型化客车开展城乡客运服务，以“定制客运”、“区域经营”的形式，充分发挥道路客运“点到点”、“门到门”、“随客而行”、“机动灵活”的优势，引导道路客运多元化，满足公众个性化道路出行需求。

提升监管服务信息化水平。建设道路客运运营监管系统，全面推进道路客运车辆联网联控。加快建立道路运输电子证照，加强包车客运和旅游客运动态监管。统筹公众出行信息服务平台建

设,推动政府数据依法向社会开放,支持企业整合多种信息资源,以公众出行服务网站、移动终端、可变信息板等多种形式服务公众出行。

四、着力构建多式融合、效率最优的货运交通体系

(一) 开展多式联运示范工程建设

开展多式联运示范工程建设。积极推动货运基础设施建设,形成一批具有多式联运功能、辐射带动力强的区域性骨干联运枢纽。强化铁路货运站场、物流基地与公路站等衔接整合,整体向现代物流中心和多式联运中心转型,加强货运枢纽与工业园区、产业园区、制造业集聚区等联动。加强公路与铁路物流基地及货运站场衔接,强化组织协调。依托运城机场与本地良好的电商、快递产业基础,支持航空货运,推广货物空空中转,航空快件中转载拼,发展空陆联运。加强公路与水运码头衔接,发展公路水路联运。

(二) 完善道路货运基础设施体系

实施运城市道路货运重大基础项目建设。打造多式联运示范工程,形成一批具有多式联运功能、辐射带动力强的区域性骨干物流园区(货运枢纽),推进万荣储运煤中心、临猗县物流集散枢纽智慧项目等9个货运枢纽重大项目建设。

推进农村物流服务升级。建设县、乡、村三级物流配送网络，扩展服务覆盖范围与通达深度，支持快递下乡。鼓励电商、快递、邮政等企业加强合作，共同推进农村物流末端站点建设，整合农村客运、旅游集散、货运物流、小件快递、便民超市、电商等功能，建设乡镇综合交通服务站，打造“多站合一”的农村物流节点发展模式，提升效率、降低成本。统筹组织县域内运输服务的物流站点，有效整合货源和运力资源。推进农村客运和农村物流融合发展，积极推广农村客运班线“捎货下乡”和“货运班线”等服务模式。建设建制村物流点 434 个。

（三）推进道路货运组织模式创新

实施城市绿色货运配送工程。联合公安、商务等部门加快建设“集约、高效、绿色、智能”的城市货运配送服务体系。探索建立城市绿色货运配送车辆通行证发放和路权优先机制，大力支持推广应用新能源物流配送车辆、建设绿色物流智慧服务平台等。通过“电子运单”加强危险品运输监管，提高运营监管效率和质量。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。

大力发展网络货运新业态。认真贯彻落实《网络平台道路货运经营管理暂行办法》，加强对网络货运经营者行为的信息化监

管，积极鼓励网络货运平台货运逐步走向规范，有效降低物流成本。建立与省级网络货运信息监测系统相衔接的运城市监测系统，建立与税务部门的信息共享机制，推进道路货运规模化、集约化发展。

加快发展“一单制”便捷运输。积极对接省部骨干物流信息平台，以集装箱、危险品、冷链、整车运输等领域为重点，实现赋码货物一站托运、一次收费、一单到底，物流全链条、全环节畅行无阻、无缝衔接。支持企业投资建设跨运输方式的经营性平台，发展“一单制”便捷运输业务，充分利用现代信息技术手段，整合资源，撮合交易，拓展增值服务。在快运班列、高铁快递、卡车航班等新兴业态领域，按照交通部部署率先推广使用绿色畅行物流单，逐步推动与其他运输方式单证互通互认。

五、着力构建支撑有力、安全智能的水上交通体系

（一）完善水运基础设施建设，夯实行业发展基础

强化航道设施支撑能力。加快航道基础设施建设，以黄河小浪底库区老鸦石至三门峡库区段（山西段）航运建设工程Ⅴ级双线航道为重点，探索客、货长距离运输模式，发挥水运优势。

优化渡口、码头布局。结合运城市旅游资源、客货运输需求，加快形成布局合理、功能完善的现代化渡口、码头体系。加快推

进黄河小浪底库区老鸦石至三门峡库区（山西段）航运建设工程相关手续办理工作，开工建设黄河小浪底库区老鸦石至三门峡库区客、货运码头 20 个。开展渡口、码头综合整治，新改建垣曲县、平陆县、河津市客货码头 11 个。

完善公共基础设施保障。开展在用渡口、码头规范化改造，增设便民服务设施、标准安全防护设施。结合相关县水运企业和船舶实际情况及发展需要，规划建设 1-2 个船舶维修基地，提供船舶检验、拆解、离水检查、零件维修更换、清洗等服务。提升港口安全监管能力，增加客运码头安全监测设备，对重点船舶和重点水域、重点码头、渡口、航道实施有效监控。规划建设内河搜救中心、应急救助基地，提高重特大事故的抢险救援能力。

（二）提升航运服务水平，发展特色航运

全面推动水上旅游品质提升。充分挖掘黄河沿线自然和人文旅游资源，高标准设计水上旅游线路，丰富水上旅游产品设计，展现古黄河风貌，提升游客旅游体验。加快现有老旧客运船舶更新改造或淘汰，鼓励水运企业结合我市旅游资源优势，购置画舫、游艇、游轮等特色船舶，打造规模适度、结构合理的专业化旅游船队。依托关帝庙、鹳雀楼、永乐宫、普救寺、舜帝陵等著名景点，形成水陆旅游产业联合，综合开发经营。

培育繁荣活跃的水路货运市场。加快转变政府投资管理职能，逐步建立政府引导，市场主导机制，研究组建货运码头公司，确立企业投资主体地位，规范内河货运市场秩序。推动既有货运码头装卸工艺提升改造，提高码头通过能力，降低装卸作业环境影响，提升码头运营安全性和质量效益。依托垣曲县货运龙头优势，支持打造具备物流集散、货物存储、分拨配送等功能的内河物流平台，延伸内河港口腹地，拓展港口物流服务功能，促进临河临港产业发展。

（三）注重技术创新应用，提升行业治理能力

建设平安水运。依靠信息化、管理制度方式和手段创新，提升港口安全监管能力，夯实安全管理基础，提升港口安全水平。完善水上交通应急保障体系，升级完善全市水路交通应急指挥系统，完善水上交通安全监管与救助系统布局规划建设，强化水上交通动态感知预警、生命快速有效救助等核心能力建设，对重点船舶和重点水域、重点码头、渡口、航道实施有效监控，提高水上应急反应能力。

建设智慧水运。提升运输组织智慧化水平，建立客、货运信息监测机制，依托运城市智慧交通信息指挥中心，完善信息监测功能。提升水上旅游服务智慧化水平，推动水路客运企业利用微

信小程序等方式实现互联网线上售票，最大限度地方便旅客出行。结合水上航线开发情况，研究将 5G、人工智能、虚拟现实、人脸识别等技术广泛应用到沿岸景点介绍、特色游船产品开发、安保管理等环节，打造水上智慧旅游示范工程。

建设绿色水运。推进港口码头节能设计，优化设计建设方案，将绿色生态理念贯彻到设计、施工、运营、养护、管理的全过程、各领域，集约利用土地和岸线资源，提高资源使用效率，降低对生态环境的影响。加强政策、机制及规划引导，制定老旧营运船舶淘汰计划，推广采用 LNG、纯电动驱动的节能环保船型，打造“零排放”黄河旅游样板工程。

六、着力构建快慢有序、出行便捷的公共交通体系

（一）着力创建高品质的公共交通服务

强化公交基础设施建设。“十四五”期间，中心城区实施公交场站补短板工程，根据公交运营维保需求，新建东公交停保场并配建公交车充电设施。规划建设 7 个首末站，将现状临时租用的盐化二厂、凤凰谷、岚山根首末站规划建设为正式首末站，规划新建舜帝陵、空港北区、空港南区、盐湖城四个首末站。完善公交中途站标准化设计，推动中心城区主要站点公交电子站牌全覆盖，并与手机端应用良好互动。大力推动公交专用道建设，实现

连续成网运行，中心城区规划专用道 9 条。

提升公交线网覆盖能力。实施运城市线网结构布局优化工程，构建省域公交—市域公交—城乡公交—市区公交整体架构，开辟运城—三门峡、运城—渭南跨省城际公交，积极推进盐临夏公交发展一体化进程，结合运城城市建设进度，提升公交线网对于城区延伸范围的覆盖率，增加外围城区公交线路供给。

科学规划运城市中心城区线网布局。构建“干线+支线+环线”的公交线网体系。“十四五”期间，拟构建“六横六纵”12 条贯通东西、横跨南北的干线，8 条连接干支的环线，25 条覆盖全域、长短结合的支线。

加快定制服务的推广。结合运城市的城市体量与居民出行特点，鼓励公交客运企业与互联网企业合作，推广定制班线、定制公交、通勤专线、动态公交等服务形式，最大化的利用既有运力。“十四五”期间规划增设 10 条定制公交线路。

提高运营管理智能水平。开展公共交通行业智能化管理提级工程。推动 12 个县（市）全部实现公交智能化，提升行业管理平台与企业运营平台互联互通，推动公交车辆车载运营终端升级、公交车载安全终端装备，新购车辆与既有车辆配套完善主动安全设备，逐步实现驾驶行为自动检测、主动安全报警、辅助驾驶等功能。

推动公交支付方式革新。推动 12 个县（市）全部实现交通互联互通卡、移动支付在公共交通领域的应用，使得运城市民实现“一卡乘车”、“一码乘车”，中心城区适时探索公交出行新型支付方式，逐步实现由一卡通支付、电子支付向无感支付过渡。

（二）推进出租车行业健康发展

推动巡游出租车车载终端的全面覆盖。在主城区出租车新能源化与规范化的基础上，推动 12 个县（市）实现车辆的新能源化与规范化全覆盖，按照行业管理要求，运城市出租车智能服务终端（ISU）、计程计价装置、巡游车顶灯以及驾驶行为检测装置（DSM）等智能化设备车载终端设备全覆盖。

加强巡游（网约）出租车配套设施建设。完善巡游（网约）出租车服务的配套设施，主城区及各县市建设出租车综合服务管理中心，以及出租汽车临时停靠点等项目，推进出租车充电、司机休息等综合服务场所建设。

巡游出租车与互联网融合发展。推进巡游出租车智慧码项目落地实施，研究实现互联网约车。完善出租汽车服务管理信息系统的行程监控、绕路预警、重点区域围栏等监管功能。

加快网约车合规化推广进程。升级网约车监管平台，上线运行网约车服务系统、行政审批系统、身份认证系统、考试管理系

统、用户管理系统等。联合网信、工信、公安、市场监管等部门，加强网络预约出租车事中事后联合监管。

（三）推动公共自行车、互联网租赁自行车可持续发展

提升公共自行车服务便利性。充分利用既有公共自行车资源，强化公共自行车的车辆调度与管理，探索闸机式、围栏式公共自行车服务以应对大规模使用需求。有条件的县市逐步启动实施公共自行车工程。合并公共自行车使用介质，便于居民使用。

推进公共自行车有序发展。强化公共自行车的公益服务属性，探索基于公共自行车服务的多种经营模式，适当发展副业补贴运行，确保公共自行车服务可持续发展。

促进互联网租赁自行车管理规范化。评估影响后适时引入互联网租赁自行车（含电动）运营企业，开展互联网租赁自行车（含电动）总量研究工作，实现互联网租赁自行车（含电动）投放总量的严格管控，为行业管理部门提供有效的管理依据。开展互联网租赁自行车（含电动）考核工作，建立与城市承载能力、运营服务质量等相挂钩的互联网租赁自行车运力投放管理机制，实现配额的动态调整，营造公平竞争、优胜劣汰的营商环境，形成良性竞争的市场格局。

开展互联网租赁自行车信息化监管。积极推进蓝牙嗅探、电

子围栏、高精度锁等先进技术的应用，提升互联网租赁自行车（含电动）企业的运维能力，引导互联网租赁自行车的规范停放，加大互联网租赁自行车停车秩序治理力度。

（四）积极发展汽车租赁业

鼓励发展汽车租赁业。按照《运城市汽车租赁业发展规划》，实现汽车租赁业的科学、规范管理。到“十四五”末，汽车租赁企业达到 30 户，引导建设区域性汽车租赁网络，促进异地联合，规范异地设点，实现异地还车。

七、着力构建数据融合、应用智能的智慧交通体系

（一）建设智慧交通二期工程

建设运城市统一的智慧交通平台。构建面向运城市交通运输行业统一的计算、网络、存储虚拟化资源池和应用支撑平台服务体系，实现现有基础平台的集约化建设和统一运营管理，为其提供统一的平台化服务。分阶段、分类别将行业基础应用、行业综合应用、公共服务应用等应用系统逐步迁移到云平台，促进业务应用系统互联互通，实现各级交通管理部门基础平台的集约化建设和统一运营管理。同步开展重大工程应用系统建设，实现行业应用的定制化、服务化交付。

建设交通运输行业数据资源交换共享与开放应用平台。整合

现有资源，开展信息资源规划，打破信息孤岛，构建面向运城市交通运输行业的统一的计算、网络、存储虚拟化资源池，形成运城市统一的交通运输大数据中心，为各种运输方式、各个部门、各项业务应用提供支撑。建立数据资源动态更新机制，形成持续更新迭代的数据资源目录体系。试点建设综合交通领域数据中台，强化数据的易用性。

建设交通运行分析与辅助决策系统。依托交通云平台与全面整合的数据资源，开展高速及国省干道交通运行监测与分析，城市公共交通运行分析与仿真，机场高铁及道路客运枢纽进出境客运量统计与预测，增强对运城市交通运输整体运行情况的宏观掌控能力。搭建运城市综合交通数据分析管理平台，实现运城市公路、城市公共交通、综合运输等方面的数据挖掘与决策支持，为交通规划建设、运营管理、宏观政策的制定等提供辅助支持。

（二）统筹数据资源汇聚与共享开放

提升数据资源支撑能力，统筹数据共享开放。制定完善交通运输行业数据资源目录，规范数据资源采集、汇总与质量管控。研究制定交通运输数据资源共享与开放管理办法、交换标准，基于业务需求推动建立旅游、气象、交管、民航、铁路等单位的数据交换共享机制，促进行业数据协同共用、适度开放，推动行业

公共服务数据信息资源的综合开发利用。

推动交通运输信息系统整合完善。坚持“大交通、大数据、大服务”理念，整合当前交通运输行业已建信息系统，打破平台独立运行、系统互不相连局面，提升信息平台协同水平，形成业务治理合力。以市级平台统筹各区县智能交通系统建设，形成垂直管理模式，保障各区县应用系统与市级平台业务互联、信息互通。

着力加强大数据安全保障。促进数据资源平台安全升级，实施交通运输领域数据分类分级安全管理，推进重要信息系统密码技术应用和重要软硬件设备自主可控。全面实现关键数据资源异地容灾备份。普及应用去标识化、云安全防护、大数据平台安全等数据安全技术。

（三）提升重点领域智慧化水平

智慧公路领域。推进基础设施数字化，构建高速公路、普通国省道重点路段、桥梁、隧道的 GIS 模型，形成公路基础设施“一张图”。推进运行监测全覆盖，建设高速公路视频云联网工程，实现国省道重点路段、特大桥梁、隧道运行状况监测，在重要节点、路段、设施试点开展车道级运行监测。推进建设智慧服务区，建设农村公路建设、管理、养护、运行一体化的综合性管理服务

平台。深化高速公路 ETC 系统门架应用，探索车路协同设施建设。

道路运输领域。完善公共交通智能化管理系统，推动运城市巡游出租车网约化落地实施。加快整合道路客货运、两客一危车辆、机动车维修等行业应用，形成完整的道路运输智慧监管系统，实现管理“一张网”。加强窄带物联网(NB-IoT)、射频识别(RFID)、二维码、地理信息系统(GIS)等技术在智能仓储、冷链运输、智能分拣配送等环节的应用，鼓励企业开展基于物联网的供应链管理，实现从接单、计划调度到运输配送等全过程的数字化、可视化监管。

综合执法领域。在智慧交通平台的总体框架下，以“执法案件”为主线，完善执法人员、执法案件、执法评议考核等数据库，形成覆盖交通运输执法全部业务的数据资源库。完善与运网、城市客运网的数据交换与平台应用，充分利用现有数资源，互联互通，实现违法信息的甄别，实现行政执法、行政许可以及信用监管协同联动。提升现有综合执法信息系统建设，通过执法终端设备实现信息查验、违法信息接收、巡查记录、案件立案、案件审核、统计分析等功能的全面实现，提高一线执法人员的办案效率规范化水平；建设非现场执法取证系统，实现违法行为的综合巡

检和自动甄别，提高执法现场监控证据采集的智能化水平，为开展执法监督工作提供数据支撑。

应急指挥领域。建设覆盖公路领域、城市道路、道路运输、水路运输等领域的协调调度与应急指挥系统，实现各种运输方式之间的协调调度，突发事件情况下，作为市级交通应急平台，满足二级以上重大突发事件应急处置、会商、调度指挥需要。同时加强与山西省、交通运输部应急指挥系统的对接，推进运行监管、安全应急信息的互联互通和应急联动。

居民出行领域。鼓励各类市场主体培育“出行即服务(MaaS)”新模式，以数据衔接出行需求与服务资源。依托交通感知网络、移动互联网终端等，提供一体化全出行链的综合信息服务，以政府引导、市场为主的建设模式，推动服务形式向“主动推送、高端定制、智慧便捷”转变。推广普及闪付、虚拟卡支付、手机支付等非现金支付方式在客运领域应用。完善移动终端支付配套设施，推动多种交通电子支付手段兼容互认。

（四）推进交通智能化升级与融合发展

依托现代通信技术加速传统交通设施数字化升级。结合 5G 网络布局，推进对公路、铁路、航道以及交通枢纽场站的信号全覆盖。加强对农村地区信号覆盖，优先在农村公路沿线布局 5G

网络。面向交通运输新业态、新产业、新模式全面布局窄带物联网(NB-IT)基站。推动基于 5G、人工智能智慧枢纽建设，全面实现综合交通枢纽智能化服务和管理，鼓励交通与信息、能源、物流等基础设施融合发展。统筹与交通相关的共用电信网、互联网、专用通信网等协同规划，推动通信设施和交通设施同步设计、同步建设、同步预留。推动“智慧杆塔”新建和存量改造，鼓励集约利用现有基站站址和路灯杆、监控杆等公用设施和各类开放共享设施，推动 5G 基站站址共建共享。完善公路服务区、城市区域充电换电设施，构建智慧交通能源网，提升既有新能源汽车充电配套设施利用效率。

八、着力构建绿色低碳、生态环保的绿色交通体系

（一）推进交通运输结构调整

推动货物运输“公转铁”。以推进大宗货物运输“公转铁”为主攻方向，加快大型工矿企业和物流园区铁路专用线建设，提升铁路专用线装卸能力。提高铁路运输组织效率，协调铁路部门增加人力机力配置，进一步提高运力供给保障水平。推动建立适应市场的灵活铁路运输价格保障机制，推动铁路运输企业与工业企业签订运量运能互保协议，鼓励铁路运输企业与物流园区、大型工

矿企业、物流企业等开展合作，构建门到门接取送达网络，形打造全程物流服务。

发展绿色交通运输装备。城市公共交通和客货运输领域加大新能源和清洁能源车辆的应用，大力推广应用新能源、清洁能源交通运输载运工具，城市公交车 100%实现新能源及清洁能源化，出租车基本实现新能源化，城市物流配送车辆实现新能源和清洁能源。推进货运车辆标准化、厢式化、轻量化，加快推进敞顶集装箱、厢式半挂车等标准化运载单元的推广应用。推进货运船舶标准化、专业化。

（二）加强交通运输污染综合防治

加强交通行业大气污染综合防治。持续推进柴油货车污染治理，实施机动车排放检测与强制维护制度（I/M），建立健全超标排放机动车闭环管理联防联控机制，开展 M 站示范站和绿色汽车维修示范企业创建活动。国三及以下排放标准的营运中型和重型柴油货车 100%淘汰。公路扬尘污染治理能力进一步提升，推动扬尘污染问题得到根本解决。

加强交通行业水污染综合防治。持续推进高速公路附属设施污水处理设施升级改造和中水回用。统筹规划建设船舶污染物接收转运处置设施，推动船舶含油污水、洗舱水、生活污水和垃圾

等污染物接收设施建设，提升污染物接收上岸和处置能力。加强船舶污染监管，严格执行《船舶水污染物排放控制标准》，实现各类污染物应收尽收、达标排放。有序淘汰小型老旧运输船舶，降低船舶航行和码头生产对黄河航道水体环境的影响。建立常态督查检查和全链条联合监管机制，持续开展船舶和港口污染物接收、转运及处置联合检查行动，形成监管闭环，全面落实黄河流域生态保护和高质量发展国家战略。有序推进水运“厕所革命”行动，合理制定建设标准，全面提升在用渡口码头厕所功能。

加强交通行业土壤污染防治。积极推广使用环保型融雪剂，有效降低公路撒播融雪剂除雪对沿线土壤的污染。

（三）建设绿色交通基础设施

推进交通运输和生态保护协同发展。交通基础设施规划和建设过程中，严格履行环保“三同时”，严守生态保护红线，强化交通基础设施建设与“三区三线”、国土空间规划的协调性，将绿色发展理念贯穿于交通基础设施规划、设计、建设、运营、养护全过程。坚持生态选线和生态设计，减少对自然保护区等生态敏感区域的切割影响。完善生态保护工程措施，科学合理选用尽可能降低生态影响的工程结构、建筑材料和施工工艺，统筹工程的土石方平衡。严格落实生态保护和水土保持措施，加强植被保护与

恢复，在公路沿线大力开展绿化美化行动，提升交通基础设施景观服务品质。落实生态补偿机制，降低交通建设带来的生态影响。重点加强生态敏感区和生态脆弱区内既有交通基础设施生态化改造提升。重点针对水源涵养功能区、水土流失治理区，结合公路改扩建项目推进取弃土场生态恢复、生态边坡。

（四）推进资源集约节约循环利用

集约节约利用自然资源。推动铁路、公路等统筹集约利用线位、桥位等交通通道资源，改扩建和升级改造工程充分利用既有走廊，推动综合运输通道内基础设施一体化规划建设，充分发挥综合立体效能。交通基础设施科学选线选址，避让基本农田，禁止耕地超占，减少土地分割。大力推行适应节约土地要求的交通运输工程技术，提高交通建设用地效率。因地制宜采用低路堤、以桥代路、以隧代路和浅路堑方案，保护土地资源，减少耕地和基本农田占用。

推动资源循环利用。加强老旧设施更新利用，进一步提高废旧路面、沥青等材料再生综合利用率，以及钢材、水泥等主要建材的循环利用。推进煤矸石、尾矿渣、CFB 灰渣、钢渣、气化炉渣、风化岩、粉煤灰、电石渣等大宗固废材料在交通基础设施建设中的无害化处理和综合利用。按照可持续发展要求，推广应

用新技术、新材料、新工艺、新设备，提高资源循环利用效率。

九、着力构建标准规范、韧性可靠的安全生产体系

（一）完善安全生产监管保障体系

强化双重预防控制能力。围绕“把风险控制在隐患形成之前、把隐患消灭在事故发生之前”的目标，督促企业建立健全安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防体制机制，组织辨识重大安全风险、排查重大事故隐患，构建风险辨识、风险分级、隐患排查、隐患治理全过程管理体系。通过采取集中培训、讲座辅导、上门指导、现场观摩、走出去请进来等多种形式，进一步深入开展专题培训教育，不断提升全行业构建双重预防机制的能力和水平。

加强安全生产形势分析研判。围绕安全生产风险分析研判、跟踪评估、协同防控，对“两客一危”等重点企业，计划采取专家会诊、引入第三方机构全面解剖企业存在的隐患问题，构建安全生产风险研判、决策风险评估、风险防控协同、风险防控责任落实的全过程管理体系，提升风险研判和防控能力。根据季节、环境、区域等特点，总结安全生产规律，及时部署和提前做好预警预防工作。深入分析行业安全生产系统性、区域性和突发性风险，有效防范“黑天鹅”、“灰犀牛”风险。

提升安全生产水平。加强行业管理部门和企业交通安全文化建设，增强文化引领安全意识、促进安全行为的作用。加强交通安全宣传和舆论引导，加强交通运输安全生产管理、监督、执法人才队伍建设，建立健全安全生产知识、技能教育培训制度。强化科技兴安支撑作用，继续推进“两客一危”重点营运车辆加装智能视频监控报警系统安装工作，加强营运车辆动态监管。推动“平安工地”创建，引导和激励从业单位加强安全生产工作。加强新技术推广和应用，充分利用市政府智慧交通平台，加快安全生产信息化建设，运用大数据技术提高安全生产监管能力和应急指挥水平。

加强企业安全生产信用体系建设。综合运用全国信用共享平台、全国企业信用信息公示系统、信用山西、信用交通等载体，依据交通运输企业信用信息管理办法，建立完善重点领域安全生产守信激励和失信惩戒机制。建立健全事中事后监管机制，推进企业安全生产信用等级评价，实行差异化监管，对违法失信企业加大监管频次和问责追责力度，促进交通运输生产经营单位及其关键岗位人员诚实守信、安全生产。

（二）健全交通运输应急救援体系

提升专业应急救援能力。加强交通运输应急体系建设，完善

区域联动的应急管理和资源共享机制，构建统筹各种运输方式的应急指挥体系，推进建立自然灾害、公共卫生事件的交通防治体系，建设覆盖公路、水路等多个领域的应急信息服务平台。建立专业应急救援队伍，组建公路突发事件应急处置队伍、水路突发事件应急处置队伍、道路运输保障队伍。合理布局应急运输装备集结地、应急物资储备点和救援中心体系。改进应急准备工作，建立常态化、制度化应急准备能力评估机制。

提升社会应急救援能力。提升企业应急处置能力，落实企业应急预案管理责任，建设专兼职应急救援队伍，配备应急物资装备，开展全员化应急演练。提升应急救援社会协同能力，完善征用补偿机制。研究制定交通运输应急力量统一调用机制，推动出台应急救援车辆在抢险救援过程中免收过桥过路费、优先通行等“绿色通道”政策。

提升突发环境事件应急处理能力。交通基础设施选址涉及自然保护区、饮用水水源保护区、风景名胜区、重要保护及珍稀濒危动植物等环境保护目标，应制定突发环境事件应急措施，最大限度地降低环境影响。

十、着力构建法治引领、协同高效的现代治理体系

（一）加强执法规范化建设

贯彻综合行政执法体制。合理配置执法资源，加强基层执法力量和执法设施配备，完善行政执法和刑事司法衔接机制。全面推行行政执法公示、执法全过程记录、重大执法决定法制审核“三项制度”，进一步完善执法程序，改进执法方式，创新执法技术，做好重大执法决定法制审核工作。积极落实交通运输基层执法站所“四基四化”，提高执法规范化和现代化水平。

深化交通运输综合执法改革成果。建立机构设置科学、职能配置合理、运作协调高效、执法行为规范、执法保障有力的交通运输综合行政执法体制。推动运城交通一体化法制协作，在行业立法、行政执法等方面扩大和深化合作框架，共建共享交通一体化发展成果。

推动落实普法责任制。贯彻落实国家、省、市“八五”普法规划，突出习近平总书记全面依法治国新理念新思想新战略、宪法、民法典、党内法规以及新颁布的法律法规宣传解读。持续推动“谁执法谁普法”普法责任制落实，推动国家机关工作人员旁听庭审常态化，参加政府机关“谁执法谁普法”履职报告评议活动。加强以案释法，把普法工作融入日常执法全过程。

（二）大力推进人才培养与队伍建设

持续完善人才发展机制。建立健全科学规范的选人用人、教育培训、轮岗交流、考核评价和奖惩机制，完善技术技能评价制度，创新评价标准，加快人才跨界交流，适应交通与各领域跨界融合发展趋势。加快组织优选企业开展技能培训，大力弘扬工匠精神，统筹适应各类服务场景的各类服务人员培训。提升运城对各类人才吸引力，发挥税收优惠、办理落户、住房补贴等鼓励政策作用，畅通海外人才工作通道。充分发挥各类交通运输专业性智库、科研院所、咨询单位、行业协会等综合支撑能力。

第四章 保障机制

一、加强统筹协调

建立交通运输部门与发展改革、规划资源、公安、商务、住建、城管等相关部门的协调磋商机制，理顺关系和流程，提高任务推进效率。强化规划先行工作机制，建立大型基建年度计划编制和评估制度，加快推进中远期特别重大项目的前期工作，强化项目储备。各县市交通运输主管部门要按照本规划确定的目标和任务，积极协调规划和自然资源、住建、农业等部门，对纳入规划的综合客货运枢纽、客运站、农村客运站、农村物流节点等基础设施用地，保障落实。

二、加强政策保障

进一步加强行业政策研究，深入完善综合交通运输管理、服务、保障等相关政策，完善政府购买服务、引入社会资本等机制，促进行业健康发展。进一步利用和争取国家、省委省政府的支持，创造良好的政策环境。坚持依法行政，针对交通发展中遇到的突出问题，不断完善各项管理制度和各类规范性文件，使各项交通管理工作的开展有法可依，规范交通规划、建设、运营、管理与服务工作。

三、加强资金保障

加强与国家、省交通主管部门沟通，争取将本规划提出的重点建设项目纳入国家或省级规划，以便在立项审批、资金补助等方面得到国省支持，为项目的顺利推进创造良好条件。积极争取国家债券资金支持，争取将项目列入国家财政部 PPP 示范项目，争取财政部 PPP 基金支持。大力拓宽投资渠道，实现交通投资多元化。改革政府投资运作模式，针对不同性质的交通项目，通过政府投入、银行贷款、发行债券、社会融资等多渠道筹措资金，拓宽项目资金来源。

四、加强人才保障

有针对性、有目标的选拔和培养行政管理、专业技术后备人才队伍，建立后备人才储备库，不断优化人员结构、年龄结构、知识结构，注重在艰苦地区、复杂环境、困难环境、重点工程上培养和锻炼后备干部。制定加强创新型科技人才队伍建设的意见，大力培养造就高层次创新型科技人才和创新团队。通过项目合作以及参与技术攻关等方式，增强紧缺人才的引进成效。建立科学合理的考核体制，将考核结果与奖金福利、提拔晋升挂钩，改善人才待遇环境。

五、加强审计监督保障

把推进法治、维护民生、推动改革、促进发展作为审计工作的出发点和落脚地，充分发挥审计在推进国家治理体系和治理能力现代化中的作用。实现“十四五”期间审计工作法制化、规范化、科学化和信息化建设迈上新台阶，审计队伍建设迈上新台阶，审计理论和制度建设迈上新台阶，构建统一高效的审计监督体系。积极配合省审计处对“十四五”规划中涉及对黄河一号旅游公路、四好农村公路等项目的审计调查，提高资金使用效益，做好各项建设项目日常跟踪审计工作，推进交通运输项目资金科学规范高效使用，促进交通运输高质量发展。

六、加强规划实施保障

建立完善试点工作机制，结合公路建设、物流、机动车维修等各个子行业的特点，开展旅游公路、城市配送、农村物流等重点示范工作，通过示范引领，带动行业服务水平全面提升。各县市道路运输主管部门要按照本规划确定的目标和任务，根据重点任务的难易程度、紧要程度、现实基础等情况等因素抓紧将重点任务进行年度分解，搞好年度计划，设置年度目标，编制年度计划报告，重点追踪关键性指标完成情况。建立和完善规划实施情

况的跟踪分析评估制度，强化规划实施情况的动态跟踪分析和绩效评估，推动规划有效实施。