阳城县“十四五”综合交通运输发展规划

阳城县交通运输局

山西省交通规划勘察设计院有限公司

2020年12月

目 录

[前言 1](#_Toc53133697)

[第1章 概述 2](#_Toc53133698)

[1.1 规划背景 2](#_Toc53133699)

[1.2 规划范围、期限和编制依据 4](#_Toc53133700)

[1.3 规划指导思想和原则 5](#_Toc53133701)

[第2章 “十三五”交通运输发展成就及评价 8](#_Toc53133702)

[2.1 “十三五”发展主要成就 8](#_Toc53133703)

[2.2 存在的问题 9](#_Toc53133704)

[第3章 “十四五”交通运输发展面临的形势和需求 14](#_Toc53133705)

[3.1 “十四五”面临的形势分析 14](#_Toc53133706)

[3.2 “十四五”交通运输需求预测 16](#_Toc53133707)

[第4章 发展目标 19](#_Toc53133708)

[4.1 “十四五”发展目标 19](#_Toc53133709)

[4.2 远期发展目标 21](#_Toc53133710)

[第5章 “十四五”综合交通运输发展主要任务 23](#_Toc53133711)

[5.1 综合交通基础设施建设 23](#_Toc53133712)

[5.2 交通设施养护 29](#_Toc53133713)

[5.3 综合运输服务 30](#_Toc53133714)

[5.4 智慧交通建设 35](#_Toc53133715)

[5.5 绿色交通建设 37](#_Toc53133716)

[5.6 平安交通建设 38](#_Toc53133717)

[5.7 全面深化改革 40](#_Toc53133718)

[第6章 环境影响评价 42](#_Toc53133719)

[6.1 环境影响因素 42](#_Toc53133720)

[6.2 环境保护要求 42](#_Toc53133721)

[6.3 环境保护措施 43](#_Toc53133722)

[第7章 保障措施 48](#_Toc53133723)

[7.1 加强领导，高度重视规划实施工作 48](#_Toc53133724)

[7.2 用足政策，争取上级的支持扶持 48](#_Toc53133725)

[7.3 深化改革，培育和健全交通建设市场体系 48](#_Toc53133726)

[7.4 重视前期工作，切实抓好项目前期工作 49](#_Toc53133727)

[7.5 加强交通信息化建设 50](#_Toc53133728)

[7.6 注重环境保护 50](#_Toc53133729)

[7.7 加强人才队伍建设 50](#_Toc53133730)

# 前言

“十四五”规划期（2021-2025年），是中国经济在全面小康基础上，迈向现代化目标的第一个五年规划，在中国迈向全面现代化历程中，居于承前启后的非常重要的历史位置，也是阳城县加快实施“田园城市、美丽乡村、产城融合、城乡一体”战略规划、全县经济发展稳中有进、稳中向好、稳中提质的重要阶段。统筹各种交通运输方式协调发展，构建集多种运输方式为一体的现代化综合交通运输体系，增强交通运输业对经济社会发展的基础保障能力，是“十四五”时期阳城县构建全方位开放新格局，接轨“一带一路”、中原城市群发展规划等国家重大政策机遇，强化服务周边地区发展，落实“田园城市、美丽乡村、产城融合、城乡一体”发展战略的重要任务。依据《山西省省道网规划》、《山西省综合立体交通网规划（2021-2050年）》、《山西省农村公路“十四五”发展纲要》等编制本规划。

本规划基年为2020年，规划期为2021-2025年，主要阐述规划期内全县综合交通运输体系发展的战略意图和工作重点，是引导和推进综合交通运输体系发展的纲领性文件，是制定交通发展相关政策、规划和安排重点项目建设与投资的基本依据。

# 概述

## 规划背景

阳城县位于山西省东南端，地处太岳山脉东支，中条山东北，太行山以西，沁河中游的西岸。东与晋城市郊区为界，北与沁水县为邻，西南与垣曲县接壤，南与河南省济源市相连。党中央国务院对山西及阳城的发展寄予厚望，习近平总书记作出“山西要在转型发展上率先蹚出一条新路线”的重要指示，这是党中央国务院根据新形势，从国家开放发展全局出发，对山西作出新的战略定位和战略部署，阳城地处山西东南经济区，南部紧邻中原城市群，这将是阳城县由全面建成小康社会向全面实现社会主义现代化迈进的重大机遇，同时也是阳城县建设通达便捷、货畅其流、人畅其行的综合立体交通体系的历史时机。

回顾阳城县国民经济和社会发展“十三五”规划实施以来，阳城县经济社会发展迅速，综合实力显著提升，2016年阳城县生产总值为166.5亿元，财政收入12.3亿元，全社会固定资产投资90.8亿元；至2019年，生产总值达218.6亿元，财政收入19.1亿元，全社会固定资产投资95.5亿元，生产总值、财政收入、固定资产投资年均增速达6%以上。“十三五”以来，阳城县秉持“田园城市、美丽乡村、产城融合、城乡一体”的发展战略，围绕把阳城县建设成晋豫交界的特色产业城市、晋城-侯马经济走廊的重要节点、重要的自然生态及人文资源旅游基地为目标，阳城县生产原煤1887.3万吨，煤层气开采5亿立方米，陶瓷产业高质量发展，全年产值7.8亿元，阳济高速即将通车，打通融入中原经济区的黄金通道，八甲口快速通道、环县城路网改造、阳杨线改造等项目建成通车，阳西高速互通立交、阳济高速连接线、晋阳高速改扩建等一批重点交通基础设施项目持续推进，以“三大攻坚战”为契机，全面提升综合交通体系有效供给能力和服务水平，为促进阳城县经济社会发展，推进城镇化建设，优化产业布局提供强了有力的交通保障。

“十四五”时期是阳城县实现由全面建成小康社会向实现社会主义现代化迈进的关键时期，也是阳城县落实党中央国务院对山西率先发展战略部署，进一步推进区域发展，实施经济发展战略突破的重大关头，交通是国民经济和社会发展的重要基础设施，交通的和谐发展直接关系到能否为全面建成小康社会目标的实现提供有力的支撑和保障。编制好阳城县“十四五”综合交通运输发展规划，对于明确“十四五”乃至今后一段时期阳城县交通运输发展的思路、目标、任务和重点，加快交通和谐可持续发展具有重要意义。根据阳城县政府和县交通运输局有关“十四五”规划工作部署，由山西省交通规划勘察设计研究院有限公司和阳城县交通运输局共同开展阳城县“十四五”综合交通运输发展规划编制工作。

## 规划范围、期限和编制依据

### 规划范围和期限

规划范围：本规划区域为阳城县县域范围内高速及国省道公路网、农村公路网、客货运输、交通管理等方面发展规划。

规划期限：重点编制“十四五”（2021年～2025年）期规划。

### 规划编制依据

1、《中华人民共和国公路法》（1998年）

2、《公路网规划编制办法》（2010年3月）

3、《关于加强干线公路与城市道路有效衔接的指导意见》

4、《山西省高速公路网规划调整方案》

5、山西省交通运输厅关于做好山西省交通运输“十四五”发展规划编制工作的通知

6、山西省交通运输厅关于农村公路“十四五”发展规划编制的指导意见

7、《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）

8、《公路工程项目建设用地指标》（2011）

9、山西省交通运输厅关于编制县域“四好农村路”建设专项（2017-2020年）的指导意见

10、《山西省省道网规划》

11、《山西省综合立体交通网规划（2021-2050年）》

12、《山西省农村公路“十四五”发展纲要》

13、关于开展《阳城县“十四五”综合交通运输发展规划》委托函

14、《阳城县城镇体系发展规划》

15、《阳城县旅游总体规划》

16、《山西省统计年鉴》

## 规划指导思想和原则

### 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入学习贯彻党的十九大和习近平总书记的“三篇光辉文献”，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，牢固树立绿色发展理念，以推动交通强国建设为总抓手，认真贯彻落实省委“四为四高两同步”总体思路和要求，遵循“一主三副六市域中心”空间布局，依托国家“一带一路”、“中部崛起”等重大战略机遇，扎实推进交通精准扶贫精准脱贫，基本建成安全便捷、畅通高效、绿色智能、群众满意的现代综合交通运输体系，显著提升综合交通运输供给能力和服务品质，推动行业转型升级，提升行业管理水平和治理能力，努力建设开放型、立体型、民生型交通，使交通运输成为我县“构建全省向南开放的重要门户和区域合作战略基地”的先行引领，为与全国一道全面建成小康社会提供坚强有力的交通运输保障。

2020年12月，山西省人民政府印发《山西省推进交通强国建设行动计划（2021-2022年）》，强调按照“整体推进、重点突破、规划引领、项目为王”的原则，在综合立体交通网建设、交通运输一体化、智慧平安绿色交通建设、行业治理等领域取得新的突破，实现我省交通强国建设良好开局，为实现““十四五””交通强国建设目标打下坚实基础。建议指出建设主要目标为：综合立体交通网覆盖面进一步扩大，运输服务一体化发展格局初步形成，智慧、平安、绿色交通体系较快构建，行业治理能力进一步提高，交通强国建设试点取得阶段性成果。

### 规划原则

坚持“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，结合交通运输行业发展特征和我市发展实际，规划坚持以下基本原则：

**（一）稳中求进，适度超前。**把发展作为第一要务，保持一定的发展速度，努力实现基础设施能力适度超前配置，大力推进综合交通运输体系建设，全面提升交通运输对经济社会发展的支撑保障和先行引导作用。

**（二）服务为本，提质增效。**把建设人民群众满意交通作为出发点和落脚点，突出交通运输行业的服务属性，着力提升交通运输服务水平，努力实现“人便于行、货畅其流”。把提质增效升级作为发展的衡量标准，切实处理好发展的速度、质量、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。

**（三）统筹兼顾，协调融合。**把统筹兼顾作为根本方法，在推进综合交通运输体系建设过程中，统筹各种运输方式发展，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率；统筹建设、养护、运输、管理，促进交通运输全面发展；统筹区域、城乡交通运输协调发展，推进交通运输基本公共服务均等化，努力实现交通运输的民生普惠。

**（四）绿色环保，安全发展。**把可持续发展作为基本要求，从国家生态文明建设战略出发，把节能减排、保护环境和节约集约利用资源落实到交通运输各环节，努力实现交通运输绿色发展。把安全保障作为前提，牢固树立“安全第一”的理念，坚守红线定位和底线思维，按照“预防为主、综合治理”的方针，全面提高交通运输的安全性、可靠性和应对自然灾害、突发事件的反应能力。

**（五）深化改革，创新驱动。**把改革创新作为强大动力全面深化交通运输重点领域和关键环节改革，增强交通运输改革的系统性、整体性、协同性，加快体制机制创新、政策创新、管理创新，努力破解深层次矛盾，进一步发挥市场配置交通运输资源的决定性作用，更好发挥政府作用，推进行业治理体系和治理能力现代化。

# “十三五”交通运输发展成就及评价

## “十三五”发展主要成就

“十三五”期间，阳城县县委、县政府高度重视交通基础设施建设，立足“生态立县，绿色崛起”发展战略，按照“一产利用生态，二产服从生态，三产保护生态”的发展模式，争取上级政府和部门支持，加大资金投入，大力提升交通条件。牢牢抓住重大项目建设、民生工程等重点任务，不断提高交通基础设施保障能力，提升交通服务能力，为阳城县经济平稳增长、保障和改善民生、打赢脱贫攻坚战、全面建成小康社会提供了坚强交通运输保障。

基础设施网络逐步完善。到目前为止，公路通车总里程达到2236.956公里，其中：国主干线（不含阳城至蟒河高速40.1km）2条，境内里程48.416公里；省道境内里程96.054公里；县道境内里程243.996公里；乡道境内里程941.907公里；专用道路8.496公里；村道境内里程898.087公里。形成了以高速公路、国、省干线公路为骨架，以县乡公路为依托，村道为补充的综合公路交通运输网络。全县实现乡镇全部通三级以上沥青路，行政村全部通水泥路或沥青路，通自然村和村民小组道路已得到全面硬化。“十三五”期间，阳城至运城高速公路已经纳入国家高速公路建设规划网，山西省交通运输厅正在推进前期工作。阳城至蟒河高速公路已建成并通车。农村公路建设成效显著，公路技术等级得到全面提高。

交通服务能力稳步提升。城乡客运一体化得到全面提升，共有客运企业1家，客运班线5条，省际2条，市际3条；客运车辆10台，其中省际2台，市际4台；旅游车4台；客运站场1家（二级站）；公交企业3家，公交线路110条，其中城际3条、城市9条、城乡26条、乡村73条；公交车185台，其中，城际公交16台、城市公交71台、城乡公交65台、乡村公交25台、旅游公交8台；客运量860万人，客运周转量26860万人公里。

## 存在的问题

“十三五”时期，阳城县公路、铁路、港口、城乡交通都获得了较大发展，综合交通运输体系逐步完善，交通运输结构逐步合理。但是，由于原有基础薄弱，投融资困难，交通基础设施网络和主要通道布局还不完善，技术等级和功能还不能很好地适应快速交通发展的需求，主要还处于适应性发展、改善型发展的过程中，尚未做到引领型发展。

### 综合交通运输体系尚未形成，运输结构单一

目前，阳城县交通运输只能通过公路、铁路来实现，航空运输需要依靠郑州新郑国际机场、长治王村机场来实现，综合交通运输体系尚未完全形成。从阳城客货运输结构来看，旅客运输只能通过公路实现，并未实现公路、铁路以及航空全面开花的景象；而货运运输主要通过公路和铁路实现，但铁路发展滞后，公路占据主导地位，总体运输结构较为单一。

### 各种运输方式尚未实现一体化衔接与配合

从阳城县的交通运输发展来看，基本上是以各种运输方式自我发展为主，按各自的运输组织要求进行设施配套，在网络、枢纽、信息化建设中，缺少从综合角度统筹规划、一体化设计、同步建设，以及设施的互联互通和共享共用，致使综合交通枢纽发展缓慢，各种运输方式之间衔接配合水平低下。

同时，由于各种交通运输方式的经营管理体制不同，导致各运输方式管理方在合作建设中处于极不对称的地位，而且由于发展目标和所代表利益不同，往往难以达成共识，这就造成了各种交通运输方式的站场都是按照各自的运输生产要求各自规划，各自分立建设，自成体系，形不成综合交通枢纽，各种运输方式的衔接需在各自的站场间进行倒转，系统效率低下。

### 快速网络未形成，对外通道不足

阳城位于山西省东南端，地处太岳山脉东支，中条山东北，太行山以西，沁河中游的西岸。东与晋城市郊区为界，北与沁水县为邻，西南与垣曲县接壤，南与河南省济源市相连，这一地理位置决定了阳城对外通道的重要性。目前，阳城实际上只有三个对外通道，一是北上沁水县，通过安阳高速、国道G342陵沁线连接沁水县；二是南下河南济源市，通过阳济高速和省道S229阳济线连接济源；三是东至晋城市区，通过晋运高速、国道G342陵沁线连接泽州县、晋城市。国道G342陵沁线在县域北部与安阳高速相依并行、在县域东部与晋运高速相依并行，且县域西部缺少通往运城垣曲的大通道，使得阳城对外交通呈浅表型辐射，致使承接中原城市群、“一带一路”辐射的能力弱，同时对县域城镇特别是对西、南部经济欠发达地区的社会经济和旅游发展的带动作用相对有限。

### 公路骨架尚未搭建完成、等级结构不均

阳城县共有两条高速，一条国道，一条省道，高速（S65安阳高速、S86晋运高速）、国道（G342陵沁线）、省道（S229阳济线），并集中分布于县域中部和东部，公路网骨架并未真正形成。且G342国道已逐步被主城区覆盖，逐渐沦为城市道路，服务水平较低，国道功能逐渐被弱化。

县域内主要公路技术改造相对落后，2019年阳城县公路里程为2330.803公里，二级及以上公路仅占县域等级路网的12.82％，而四级及以下等级道路占了77.41％，整体等级结构不均。并且，县乡公路断头路多、质量差、标准低，致使与邻县、乡镇间要绕道行驶，绝大部分车流量集中在少数干线公路上。公路沿线城镇发展迅速，公路街道化现象不断突显，尤其国、省道街道化日益严重，使得公路的服务水平显著降低，反过来制约了县域经济的进一步发展。

### 场站建设落后，行业管理不规范，现代物流发展缓慢

“十三五”期间，阳城县不断完善城乡客运系统，加大客运场站的建设布局，但受制于资金、土地等因素影响，导致客运站场设施建设依然滞后于运力发展，部分重点站场难以拓容提质，简易停车场的大量涌现，站场的软硬件设施较为落后，站场服务的舒适性、便捷性、安全性等都难以保证。

条块分割、自成体系，行业管理不规范。阳城县的交通运输、仓储设施、加工配送、信息通讯等物流相关行业分属不同的部门，管理不统一，法规不完善，条块分割严重，物流管理工作呈现明显的管理部门各自为政的局面，管理制度和管理方式尚不适应现代物流发展的需求，由此带来资源利用率较低，浪费现象严重。加之企业之间协作配合不够，使物流整体系统全程化优势难以充分发挥。

### 城乡公交体系支撑力不足，运输服务水平有待提升

公交线网覆盖不均匀、站点不足，山区居民进城、学生上学需求迫切。目前，阳城城乡公共客运覆盖区主要集中在县域的东部和北部，县域西部、南部缺乏公交线路的覆盖，山区大部分居民进镇需要步行较长路段或搭乘非法营运车辆，安全系数低下，交通事故时有发生。

班线客运的快捷性、农村客运的普遍性服务不足；随着居民对出行舒适性的关注和环保要求的不断提高，中、高级客车在公路营运车辆中的比重仍需提升；市场运营诚信与规范性不足，运输市场秩序有待进一步完善。

### 交通科技与信息化水平仍需提高

全市交通信息化基础设施和信息安全保障能力建设有待加强，县级信息化发展条件相对薄弱；信息系统建设主要侧重于行业监管领域，公众服务领域信息化发展相对滞后；行业数据资源开放共享程度不够，难以实现业务深度协同应用。

### 绿色交通建设仍需加强

绿色低碳的交通基础设施网络尚未建成，综合运输效率有待提升；以公共交通为导向的出行方式需要继续强化；节能、环保型交通工具投放力度仍需加大；交通基础设施建设用地还有较大的优化空间；交通建设和运营过程中对生态环境的污染急需治理。

### 安全和应急保障能力亟待提升

公路特别是农村公路安保工程投入不足，标志标牌、警示桩、安保设施缺乏，致使交通事故时有发生。运输安全管理的源头性、根本性、基础性问题尚未得到全面解决。安全监管效率及能力还有待提升。统一的安全监管和应急平台尚未建立，各种运输方式之间的应急信息不能完全共享，交通运输应急保障能力有待提升。

# “十四五”交通运输发展面临的形势和需求

## “十四五”面临的形势分析

### 加快提升综合交通运输能力和水平

“十四五”期是中国经济在全面小康基础上，迈向现代化目标的第一个五年规划，在中国迈向全面现代化历程中，居于承前启后的非常重要的历史位置。我国经济由高速增长阶段转向高质量发展阶段，供给侧结构性改革深入推进，国土空间开发格局加速重构，产业结构、消费结构、能源结构等不断调整，人口老龄化趋势凸显，创新驱动、新型城镇化、乡村振兴、区域协调发展、可持续发展等战略深入实施，全方位开放格局加快形成，生产生活方式不断变革，引发出行模式和流通方式发生结构性变化。

交通运输作为稳增长的重要领域，要继续加强基础设施建设，加快提升综合运输服务能力和水平，进一步统筹城乡间运输服务协调发展，提升运输服务网络的通达深度和覆盖范围，加快推进交通运输基本公共服务均等化，让全体人民更公平地分享交通运输发展成果，有更多的获得感。

### 加快优化综合交通运输体系布局和结构

山西正处于转型发展的重要历史关头，省委、省政府认真贯彻落实习近平总书记视察山西重要指示精神，准确把握山西发展阶段特征、演进趋势和内在规律，明确了“四为四高两同步”的总体思路和要求，提出到2025年转型出雏形、2030年基本实现转型、2035年全面实现转型，努力在转型发展上率先蹚出一条新路来，山西产业结构、能源结构、消费结构、城镇化布局、对外开放格局等将发生重塑性变革，引发交通运输需求总量、结构、方式等发生质的改变。

“十四五”时期，阳城将持续深化“田园城市、美丽乡村、产城融合、城乡一体”发展战略，扎实做好工业转型、城市提升、乡村振兴、全域旅游四篇大文章。为此，要打通县域、城际客流和物流大通道，坚持项目为王不放松，推动建设大提速，引领“内畅外达，方便快捷”和山、水、城相融的空间布局优化、人口和产业集聚以及区域协调发展；建成辐射周边地区发展的交通服务中心，构筑县域便捷通道。

### 加快改善综合交通运输服务效率和质量

“十四五”期间，阳城将加快产业转型升级，培育形成一批产业链，第三产业比重和高新技术产业占规模以上工业总产值比重将持续增加。在此期间，公众对高铁和民航等快速化运输，高品质公共交通、城乡客运和无缝化换乘服务的要求将进一步提高；多式联运等先进组织模式，多批次、小批量、高附加值和时效性强的货运需求显著增强。

### 加快推动交通运输智慧、绿色和平安发展

“十四五”时期，阳城以建成生态文明示范县，构筑安全可靠的城市公共安全体系，打造智能完善的智慧城市为发展目标。为此，要求交通运输综合运用移动互联网、云计算、大数据、物联网等新一代信息技术提升服务和治理水平；把绿色发展理念贯彻落实到交通运输发展全过程，以绿色交通发展全面支撑生态文明建设；进一步提升交通运输系统整体的安全性，加强交通运输安全监管和应急救助。

### 加快推进交通运输改革和创新

推进改革创新，构建具有地方特色的系统完备、科学规范、运行有效的制度体系，是阳城“十四五”期发展的重要任务。为此，必须创新交通运输治理思维和方式方法，进一步深化大交通体制改革，不断完善综合交通统筹协调、互动联动的体制机制，持续推进重点领域改革，切实推进综合运输服务领域的政策法规、科技创新和标准规范建设，加快健全综合运输市场体系，为各种运输方式衔接协调、竞合融合发展注入新动力。

## “十四五”交通运输需求预测

“十三五”时期，阳城县地区生产总值年均增速为6.8%，经济增长方式将逐步由粗放式向集约化转变，经济发展将更依靠创新型的新经济增长模式形成经济增长的核心竞争力。

**从运输需求总量上看**，虽然增速较“十三五”期将有所放缓，但总量将持续快速增长，旅客运输量年均增速将达到10%-12%，货物运输量年均增速将达到11%-13%。

从运输需求结构上看，阳城与周边经济腹地间的中长距离货物以及旅客出行均将呈现快速增长态势，运输结构和方式将发生变化，预计高铁和机场建成后将从公路运输方式转移约50%的客运量，公路货运输量占比也将不断降低。

**从运输需求分布上看**，阳城县对外交通需求将呈现“十字形、多方式”全面增长的态势。一是与东西方向的晋城市区、运城、关中城市群等地区的需求将不断增长；二是在南北方向与长治、临汾、中原城市群等地区之间的走廊，高密度、大容量的客货运输需求将持续增长；三是与中东部地区之间铁路、公路大宗货物运输需求将进一步增长。同时，阳城县域内部将进一步呈现“放射式”的需求态势，以凤城镇为中心大运量、快速化连接各个乡镇和重要枢纽（场站）的交通基础设施建设需求将进一步显现，“公共+慢行”的绿色交通出行理念将进一步普及。

表 3‑1“十四五”期间阳城县全社会运输总量及结构预测表

| 项目 | | | 2020年 | 2025年 |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
| 综合客运量  （万人次） | | | 860 | 1450 |
| 分方式客运量 | 公路 | 运量 | 860 | 725 |
| 占比 | 100% | 50% |
| 铁路 | 运量 | —— | 652.5 |
| 占比 | —— | 45% |
| 民航 | 运量 | —— | 72.5 |
| 占比 | —— | 5% |
| 综合货运量  （万吨） | | |  |  |
| 分方式货运量 | 公路 | 运量 |  |  |
| 占比 |  |  |
| 铁路 | 运量 |  |  |
| 占比 |  |  |
| 民航 | 运量 |  |  |
| 占比 |  |  |

# 发展目标

## “十四五”发展目标

### 总体目标

围绕“综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通”建设要求，“十四五”期间，阳城县以打造成为晋豫省际交界交通枢纽为总体目标，加快推进阳城县**“空港建设”，继续“完善铁路网”**，坚持“南拓北畅东融西进中提升”引领阳城县综合交通运输体系建设；依托通用航空与铁路建设，打造综合交通运输大通道和综合交通运输枢纽；围绕阳城高铁站、阳城客运站相融合的客运集散核心区，**“打造综合枢纽，增强物流服务”**，依托高速公路、国省道、干线公路建设，**“补充高速干线”**，构建**“一纵一横一环线”**区域综合路网骨架；结合交通枢纽及产业布局，以皇城相府、蟒河景区、析城山景区三大景区、现代物流基地、等级客运场站建设为切入点，加快推进客、货运枢纽体系建设，构建现代化客、货运枢纽体系；全面提升公共服务能力、行业管理能力、支持保障能力，**“保障居民出行，助力旅游发展”**。

**“推进空港建设，完善铁路网”**：

重点打造通用航空基地、晋城至侯马城际铁路阳城段项目；

**“打造综合枢纽，增强物流服务”**：

推进以阳城高铁站、阳城客运站相融合的客运集散核心区建设，新建7个县乡公路服务区；对县级电子商务服务平台提升，仓储建设，镇、村电商物流服务站点改造，功能完善提升，配送设施配置；小区、社区布设不同类型的智能快件箱，提供便捷安全的“最后100米”服务等。

**“补充高速干线，构建一纵一横一环线格局”**：

“一横一纵”为晋阳高速和阳运高速组成的横线以及安阳高速、阳济高速组成的纵线；

“一环线”为阳城绕城高速；

重点推进晋阳高速公路改扩建、阳运高速公路建设和晋阳高速阳城南联络线建设。

**“保障居民出行，助力旅游发展”**：

建设阳高泉至张峰道路工程、改造阳城县环城路网，打通两处出境口通道、改建晋阳一级路，继续推进农村公路改造工程，并为太行一号公路、沁河古堡群等旅游景区提供便捷通道。

### 具体目标

到2025年，阳城县交通运输发展争取达到以下具体目标：

**——基础设施**

公路骨架网络加快完善。基本建成或开工建设已批准规划的高速公路网、国省干线公路网，加快推进农村公路联网工程建设。公路总里程达到234公里，高速公路总里程约142公里，普通国省道里程约92公里。

场站枢纽进一步强化。建成综合客运枢纽1个，旅游集散中心3个，县乡公路服务区7个，运输车辆公共停车场5个。

——运输服务

重要节点时空距离进一步缩小。依托高速铁路、客运专线，争取2小时至省会城市太原和郑州；依托高速公路、城市轨道交通，争取0.5小时内到达晋城主城区；依托干线公路、城市快速路，打造阳城县县域1小时交通圈。

公路服务水平稳步提高。主要区域干线公路平日车流密度（V/C）在0.8以下，公路网整体服务水平大幅度提高。

城乡客运服务有效增强。城市公共交通突破性发展，城市公交与枢纽站场实现有效衔接，主城区公交站点300米半径基本全覆盖，公交出行分担率大幅度提升；行政村客运班线通达率达到98%，城乡客运一体化水平进一步提高，城乡公交一体化覆盖主要乡镇。

快递物流服务能力增强。乡、镇、村快递配送节点、邮政网点基本配置完善，农村物流配送体系得到有效发展。

## 远期发展目标

至2030年，全面建成“面向全市、贯通全县、辐射晋陕豫”的现代化综合交通运输体系，综合运输能力显著提高，综合运输效率明显增强，交通信息化水平和服务质量大幅度提升，晋豫省际交界的交通枢纽地位不断强化，逐步打造成为晋城市乃至山西省对接中原城市群、“一带一路”前沿阵地、对外经贸合作的重要交通节点城市。

力争建成晋豫交界的重要综合交通枢纽，全县形成“内畅外达，方便快捷”的综合交通运输体系。新增高速公路对外大通道线路，初步形成“晋城0.5小时、运城1小时、洛阳2小时”的对外经济交通走廊。普通国道省道技术等级全面提升，建设重要产业和旅游经济干线，实现所有乡镇、建制村通水泥（油）路，构建一体化枢纽站场体系，航空发展实现零突破，运输服务提质升级，行业管理和治理水平进一步提高。

# “十四五”综合交通运输发展主要任务

## 综合交通基础设施建设

“十四五”时期，阳城将加快完善综合交通运输体系，快速推进高速公路、国省干线以及区域干线公路建设步伐，优化现代物流节点布局，搭建综合交通运输网络大骨架。

### “推进空港建设，完善铁路网”

“空港建设”。阳城通用机场规划面积2075亩，是阳城最重要的发展平台，在发展通用航空产业方面具备区位、地形、交通等诸多优势。阳城县应结合《山西省通用航空产业发展规划》，把打造阳城航空产业园的建设作为全国新型城镇化试点的一项重要内容，将阳城通用机场打造成现代空港。“十四五”期，应加快推进通用航空发展，引入或培育1-2家通用航空运营企业，依托阳城丰富的旅游资源，开发飞行观光，探索建设小型通用机场，助推阳城进入“飞行时代”。

“完善铁路网”。“十四五”时期，阳城重点推进晋城至侯马城际铁路的建设，实施阳城高铁站建设工程，将更好的服务、带动阳城商贸业的发展；解决日益增长的实际旅客发送需求与公路单一的交通出行方式之间的矛盾，为人民群众提供优质的铁路交通服务；有效提升并展示阳城作为连通晋豫重要节点的良好城市形象。晋城至侯马城际铁路的建设将进一步拉近阳城与运城、临汾、河南间的距离，使阳城县经济社会发展更好的融入中原城市群、“一带一路”建设。

适时推进侯月铁路和阳城站提质升级，为晋煤外运提供有力保障，实现安全生产和运输经营双丰收。

### “打造综合枢纽，增强物流服务”

按照县域“南拓北畅东融西进中提升”的发展思路，进一步提高新城首位度，努力打造现代化、高品质的宜居之城。以新型城镇化为牵引，聚焦高水平崛起，深入实施“大县城”战略，加快构建西河、演礼、八甲口、润城、白桑“五凤朝阳”组团式发展格局，进一步拉大城市框架。

围绕县域城市空间发展方向，结合人口布局、客运流向及现有客运枢纽布局情况，以“核心突出、中心承接、全面覆盖”为目标，做强做优综合枢纽，重点打造中长途旅客运输，成为全县主要对外运输窗口；优化中心客运站布局，做好与枢纽及乡镇间的衔接，重点打造中短途旅客运输；加大城乡公交站点布设，结合居民分布，力争做到全面覆盖。

“十四五”期重点推进以**阳城高铁站、阳城客运站相融合的客运集散核心区**建设，做好阳城公铁物流园区的前期研究工作。打造阳城县综合交通客运枢纽，阳城县对外旅客运输主窗口。

在加快推进阳城高铁站建设的同时，注重阳城高铁站与汽车客运站间的无缝换乘，注重该核心区与县域各乡镇间、功能区块间的客运集疏运衔接。重点研究公交场站、线路布局，出租车上下客点规划，公共停车场规划，该区块交通组织设计及各方式换乘系统设计等。

**增大旅游、物流综合服务内容**，培育旅游和物流产业，形成旅游、物流综合产业规模优势。重点围绕皇城相府、蟒河景区、析城山景区三大骨干景区，依托阳泰、阳电、大宁、美中、兰花、惠阳六大核心煤、电、气、化产业园区，以建设阳城陶瓷战略储备供应基地、琉璃“一园一城一基地”生产供应基地为切入点，重点构建“三个体系”：完善以物流园区为核心、物流中心为骨干、配送节点为基础、农村物流站点为补充的物流网络体系。

“十四五”期重点推进运输车辆公共停车场的建设，同时不断完善旅游、物流综合服务设施，优化公共交通线路，提升服务品质。打造便捷舒适的县乡公路服务区，对县级电子商务服务平台提质升级，改造镇、村电商物流服务站点，不断配齐配套功能为人民提供更贴心的服务。

### “补充高速干线，构建一纵一横一环线格局”

“一横一纵”为晋阳高速和阳运高速组成的横线以及安阳高速、阳济高速组成的纵线，“一环线”为阳城绕城高速。“十四五”期，重点推进晋阳高速公路改扩建、阳运高速公路建设和晋阳高速阳城南联络线建设。

——晋阳高速公路改扩建。

晋阳高速公路，即晋城城区—阳城高速公路。是山西S86晋运高速的晋城城区至阳城段，简称晋运高速晋阳段。山西省高速公路网规划第十二横（泽州韩家寨～芮城风陵渡）的重要组成部分。它西接晋运高速阳（城）运（城）段、东接S5503晋城绕城高速，与G55二广高速、G5512晋新高速互联互通。晋阳高速公路改扩建的建设将进一步拉开城镇框架，改变阳城东面交通设施不足的格局，为阳城东部提供更加通畅的横向通道，为晋城市交通运输体系提供强有力支撑。因此，需要在“十四五”期进行规划建设。

线路全长43公里，设计速度80公里/小时，概算投资64.5亿元。其中：阳城境内长16公里，投资26亿元。规划建设期限为2020-2024年，目前已经完成初步设计评审，预计2020年可以开工建设，并于“十四五”期建设完成。

——阳运高速公路建设。

阳运高速公路，即阳城—运城高速公路，简称阳运高速。是山西S86晋运高速的阳城至运城段，山西省高速公路网规划第十二横（泽州韩家寨～芮城风陵渡）的重要组成部分。阳运高速起点位于阳城县演礼乡，接S65临（汾）洛（阳）高速公路，终点位于S75侯平高速运三段东郭枢纽，接S75侯平高速、S5902运城绕城高速，公路总里程约135公里。

拟建方案路线全长135公里，标准为双向四车道高速公路，设计速度80公里/小时，路基宽度25.5米，估算投资170亿元。其中：阳城段长35.7公里，估算投资50亿元。规划建设期限为2022-2025年，目前已列入国高网，山西省交通运输厅正在推进本项目的前期工作。

——晋阳高速阳城南联络线。起点位于白桑乡上村晋阳高速阳城东出口，途径凤城镇南安阳村村东、岳庄村村东、宋庄村村北、前贯沟村东，终点接阳济高速并于阳城南互通，路线全长约13公里，拟按双向四车道高速公路标准建设，设计速度 80 公里/小时。

### “保障居民出行，助力旅游发展”

“保障居民出行”。“十四五”期，建设阳高泉至张峰道路工程、改造阳城县环城路网，打通两处出境口通道、改建晋阳一级路，继续推进农村公路改造工程，并为太行一号公路、沁河古堡群等旅游景区提供便捷通道。

——阳高泉至张峰道路工程

阳高泉至下李丘段：长4.5公里，宽40米，等级为城市主干路，设计速度40公里/小时，双向八车道。下李丘至张峰段：长3.53公里，。其中主线长2.53公里，宽36米，等级为城市主干路，设计速度40公里/小时，双向八车道；支线长1公里，宽20米，双向四车道。规划建设期限为2020-2022年，现已完成初步设计，准备评审，并进行社会投资人资格预审。

——阳城县环城路网改造项目

阳城县环城路网改造两段，其中：栅村至固隆段，长9公里；前贯沟至白桑段，长6公里，拟建二级公路，路面宽12米。规划建设期限为2021-2025年，栅村至固隆段正在编制工可；前贯沟至白桑段处于方案研究阶段。

——出境口通道建设项目

新增马寺线延伸（寺头张家庄接沁水县郑庄镇）、董封临涧旅游路（董封临涧接沁水县土沃乡）2个出境口通道。规划建设期限为2021-2025年，项目目前处于前期工作阶段。

——晋阳一级路改建项目

晋阳一级路路线全长54.406公里，一级公路技术标准，设计速度60公里／小时，路基宽度整体式采用20米，估算投资33.2亿元。其中：阳城段26公里，估算投资16亿元。规划建设期限为2021-2023年，项目处于市政府与晋城公路分局研究项目合作模式与融资方案阶段。

——太行一号公路支线项目

“十四五”期间建设两条太行一号公路支线，其中：

支线一为泥河至黑龙背长约46公里，新建道路标准为四级公路，路面宽6.5米；支线二为横河至次滩，长约24公里，新建道路标准为四级公路，路面宽6.5米。规划建设期限为2022-2024年，目前项目工可已经批复。

——晋城东至沁河古堡群磁浮旅游线路

“十四五”至“十五五”期间新建一条旅游专线：晋城东至沁河古堡群磁浮旅游线。路线起点接晋城东站，终点接沁河古堡群（润城砥洎城），全长46.1公里，估算总投资116.4亿元，其中阳城段9.5公里，估算投资约30亿元。规划建设期限为2023-2028年，目前项目处于前期方案研究阶段。

——阳城县农村公路改造工程

根据现状道路通行能力评价分析，稳步推进县道的改造提升，加大对山区道路提升的扶持力度；结合县、乡、村道的布局以及各地间的需求，通过利用即有线路改造提升、新建路段等措施，进一步优化路网格局。另外，继续加大对“四好农村路”的建设，在完成以上农村公路建设工程的同时，完成其它县、乡道改造提升等在内的163项工程，新改建里程约535.053公里。

## 交通设施养护

“十四五”期间，按照省委“四为四高两同步”总体思路要求，牢固树立“建好是基础，管好是手段，护好是保障，运营好是目的”的发展理念，以推进交通强国建设为总抓手，以深化农村公路管养体制改革为动力，以美丽农村路建设为载体，优布局、调结构、转方式、重衔接，统筹推进农村公路建管养运协调发展，努力实现农村公路发展“五个转变”（从“行业主导”向“政府主导”转变、从“规模速度”向“质量效益”转变、从“粗放管理”向“精细管理”转变、从“会战式发展”向“可持续发展”转变、从“单兵推进”向“融合发展”转变），促进城乡交通运输基本公共服务均等化，为巩固脱贫攻坚成果、实施乡村振兴战略提供坚实的交通运输保障。

“十四五”期，全面做好公路预防性养护工作，重点做好G342国道、S229省道等干线公路路面大中修工程及预防性养护，实施完成国省干线大中修 公里；实施完成农村公路大中修

公里，使阳城县公路基本达到“畅、安、舒、绿、美、谐”的文明公路标准要求。

## 综合运输服务

### 客运运输

优化运输结构，完善干线和区域运输服务网络。适应铁路客运的快速发展、民用汽车保有量急剧增加、城市交通加剧拥堵等新形势，通过调整运输结构、规范运输市场，充分发挥道路运输灵活便捷的比较优势，实现区域运输、城乡运输、综合运输的协调发展。推动和优化中长途客运资源整合，完善城际、城乡中短途快速客运直达网络。到“十四五”末，形成以铁路中长途为核心，公路中短途直达成网，城乡公交全面覆盖的格局。

完善铁路和城乡公交、城区公交的换乘体系。充分利用道路运输灵活机动的特点，大力发展连接火车站、乡镇节点的客运班车，注重城乡巴士与阳城火车站间的连接；加快推进阳城高铁站建设，建设过程中注意与阳城客运站之间的客运换乘功能；加密与通用机场间的机场班车，提高综合运输服务能力。

加大对山区公共交通的扶持力度，切实解决居民出行问题。针对山区学生进镇上学问题，联合相关部门，利用政府补助、社会捐赠等资金配置校车，根据学生家庭住址设置合理的校车路线，并定时定点对偏远山区学生进行接送；同时，要对校车所经路段进行改造提升并达到校车通行标准，对乘坐校车的学生每月收取一定的费用作为司机工资以及校车养护，不足部分由政府财政给予补贴。对于山区居民进镇问题，充分调研各居住点居民的出行特征，设置形成以山区中心镇区为中心，辐射周边各行政村、居民区等的乡村公交环线，合理安排公交发车班次及发车时间，公交车型重点以10座面包车为主，对班车所经路段进行改造提升并达到通行标准；同时，可适当提高票价，车辆购置及日常运行开支费用由县、乡两级政府为出资主体，票价收入及社会捐赠作为补充，切实解决学生进镇上下学，老人进镇、入城等公共出行问题。

大力发展公共交通，提高公共交通的快捷和便利程度。落实公交优先发展战略，保障城市公共交通的道路使用权，及时根据城市格局变化新设、延伸、改造常规公交线路，重点加大对公交站点的建设及覆盖面，加密公交客运班次；加强出租汽车管理，合理确定出租汽车运力规模，实现出租汽车运力合理、有序增长；大力推进汽车、自行车租赁系统建设，实现城市定线交通与出租车、汽车、自行车租赁间的协调发展和“零距离”换乘。争取到“十四五”末城市公共交通出行分担率明显提升。

稳步拓展多样化与个性化旅游客运市场。大力发展包车客运、旅游客运、旅游环线、精品班线、机场快线、商务快客、短途驳载等特色客运业务,建立以主要旅游景区为依托、与干线客运相衔接的区域性旅游客运专线网络。

### 货运运输与物流服务

大力推进运输车辆公共停车场和旅游、物流综合服务区建设，发展多式联运。重点推进县城东、北留、润城、演礼、蟒河5个运输车辆公共停车场工程建设，加快推进旅游、物流综合服务平台的改造和建设。重点做好皇城相府、蟒河景区、析城山景区三大综合服务平台改造升级；新建7个县乡公路服务区；积极引导铁路货运与县内物流基地、大型货运场间的信息共享与互联互通，实现多种运输方式数据的高效有机衔接，提高多式联运水平。

建设电子商务物流服务体系。鼓励物流企业加强与电子商务企业合作，完善物流网络节点，完善信息共享和利益分配机制；在现有物流空间布局基础上，建设面向阳城县主要网络销售产品区域的电子商务物流节点和支线体系。整合现有物流资源，加快推动快递业、邮政系统和干线运输的横向联盟，提高配送网络的城乡服务能力和农村覆盖面。引导第三方物流企业按电子商务供应链管理要求，主动创新商业模式，开发针对电子商务企业需要的物流服务产品。对县级电子商务服务平台提升，仓储建设，镇、村电商物流服务站点改造，功能完善提升，配送设施配置。

提升发展专业市场物流。依托汽车贸易城、家电建材、农贸综合等产业基地、专业市场，以物流园区建设为契机，推进各类专线物流资源的整合，完善快速专线物流网络。加快引导商贸企业剥离物流业务，交由第三方物流企业运作，促进商贸业与物流业联动；引导商贸物流企业采用先进运作模式，大力发展城市配送、集中配送等，提升全县商贸物流服务能力。

提升城市配送服务水平。适应阳城和周边地区需求为目标，推进公共配送中心、中转分拨场站、社区配送网点、物流配送车辆等相关城市配送设施的建设，完善城市配送网络。加强对各类配送主体的引导规范，培育整合一批社会化、专业化的商贸物流配送企业，推行“共同配送”物流运作模式，建立物流联盟，提高统一配送比例。结合阳城智能交通管理平台建设，建立基于地理信息系统（GIS）的城市配送查询系统，适度调整城市快递、商业配送等货运车辆的道路通行规定，不断提高城市配送的交通管理水平。小区、社区布设不同类型的智能快件箱，提供便捷安全的“最后100米”服务。

推进农村现代物流发展。以“千镇连锁超市、万村便利店”建设为载体，拓展农村物流市场，推进农村现代物流发展；加快推进城乡配送中心、农村货运站、配送网络站等建设；加大扶持力度，支持快递公司设立农村快递配送网点，发展面向农村乡镇企业的小件快递产品的配送和广大农村个体消费者小件产品配送；加快邮政系统开放步伐，促进邮政与交通、商贸物流企业、农村合作社商贸机构合作，支持利用邮政网络体系，建设城乡物流配送体系。整合家电超市配送网、医药系统配送网、烟草系统配送，拓展农村物流市场，联合发展城乡配送。

### 运输装备

优化公交线路布局，公交车辆更换升级，完善县域公交一体化基础配套设施，提升服务品质。

努力提高客运车辆的性能水平。鼓励高效、低耗、安全、舒适的客运车辆发展，在铁路快速发展形成新的市场格局中保持目前中高级营运客车的比重；加大城乡客运车辆的投入，优化乘运环境。到2025年，全县99%的建制村通客车，新能源和清洁能源公共汽车比例达到98%。

积极扶持货运车辆结构调整。鼓励发展厢式运输、甩挂运输和重载化运输，引导运输经营者购买使用节能、环保、标准化车辆，重点引导5吨以上厢式车、20吨以上普通货运车辆和集装箱运输车辆（牵引头和挂车）比重的提高。

铁路方面，以晋城至侯马城际铁路为依托，以晋城、侯马为节点，开设阳城到河南、西安等地区的城市高铁客运。

## 智慧交通建设

“十四五”期间，将以先进的信息技术为支撑，推动交通运输现代化、智能化，以智慧交通系统为依托，以交通综合信息中心为载体，以交通信息采集、交换、服务和指挥决策为主线，利用物联网、移动互联网、云计算等技术，着力构建阳城县智慧交通服务、监督、指挥框架体系，全面提升阳城县交通运输管理与服务水平，最终实现“人、车、路、环境”和谐发展。重点推进智能交通基础设施建设；提升区域交通数据采集体系，实现数据的交互共享；推广城乡公共交通智能系统建设；推进阳城智慧交通运行、管理、评估机制建设。

加快推进智能交通基础设施建设。快速推进阳城县智慧交通综合信息中心、阳城智慧公路、智慧客运站等项目的建设，打造成为阳城交通管理的信息枢纽中心、出行服务中心、智慧决策中心，同时作为晋城市“智慧交通”框架体系内的一个必不可少的组成部分。重点建设以满足数据采集和应用系统的发布、交通相关的视频资源的整合和发布、交通信息采集和感知系统建设、阳城县智慧交通综合信息中心建设以及网络的升级改造；加大对云计算、大数据、物联网、电子车牌等现代信息技术在交通运输领域的推广应用；加快完善高速公路ETC不停车收费系统，提升ETC用户量，建议在晋运、晋阳等高速的收费站建设多条ETC车道，并在高速收费站改造多条ETC车道。

加快完善提升区域交通数据采集体系。以智慧交通综合信息中心建设为依托，完善现有的数据采集体系，横向增加与交通相关部门的数据互动，纵向增加重点场站、路段、交通运输工具和交通设施设备的运行监测，科学分析数据，运用于路政现场执法、养护站日常养护等日常管理工作中，保障交通运输的安全。围绕出行服务、行业管理和智慧决策三大目标，设计建设相应的应用系统。在数据采集和数据中心建设的基础上，设计建设综合信息监测、公众出行信息服务、应急指挥、智慧电召和监管服务等系统。

推广城乡公共交通智能系统建设。大力完善公交智能调度系统和智能站牌信息显示系统；推广普及城市公交和城乡公交“一卡通”，积极构建与周边县（市、区）公交一卡通互联互通，提升“一卡通”的使用范围和功能；建设动态停车诱导智能化系统，推进动态车载导航系统的研发与产业化应用；提升城乡公交GPS覆盖率达100%；引导“专车服务”、“代驾服务”等在阳城县规范化运营。

加快推进阳城智慧交通运行、管理、评估机制建设。结合市智慧交通建设与运行管理的机制与本县发展情况，形成一套既符合实际又切实可行的阳城县智慧交通运行管理和评估机制。明确相关部门的职责，岗位职责，配套人才、资金保障机制，后期运行维护机制等，通过制度文件，保障智慧交通平台稳定可持续化运行。

表4-6 “十四五”期阳城智慧交通建设重点项目

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 建设内容 | 投资估算（万） | 建设单位 |
| 1 | 智慧公交站牌建设项目 | 3000 | 县交通运输局 |
| 2 | 智慧型二级客运站建设项目 | 20000 | 县交通运输局 |

## 绿色交通建设

以优化交通网络、提升运输产业、推动科技技术创新、促进行业文明为重点，强势推进绿色交通建设。

优化交通基础设施网络结构。进一步优化交通基础设施网络结构，增强道路通行能力和运营服务水平，加大对沥青路面废旧材料的再生利用，逐步降低每公里公路隧道照明耗能，加大对干线公路预防性养护比率；大力推进“蓝天、碧水、绿野、净土”四大生态保护工程，加大对非公路标牌、违法建筑物等拆违工作，提高土地资源集约利用率和边坡复率及绿化里程；加快推进美丽公路创建工作；加大对已建交通绿道、休闲点的养护工作，持续推进交通绿道建设；围绕新建项目建设，注重城市绿色交通系统开发，以效率为优先，打造快行交通与慢性交通有机结合的城市绿色交通系统；同时，加快推进绿色低碳公共交通的建设步伐。

优化企业结构和运力结构。进一步优化企业结构和运力结构，提高运输效率和资源的利用率，提高公路运输与其它运输方式的衔接，提高各种运输方式之间的转换效率和利用效率；完善机动车环保合格标志管理，全面完成“黄标车”及老旧车淘汰，发放机动车环保合格标志达98%以上；大力发展公共交通，加快更新老旧公交车，提高新能源、节能环保公交车辆比例达98%。

提高科技创新对绿色交通发展的贡献度。加大科技经费投入，加快节能减排、能源节约与替代以及有利于生态建设的相关技术成果研发及引进；加快现代管理、决策支持等技术的研发应用，努力实现基础设施利用效率的最大化；加快推广现代信息技术和智能交通技术，建立和完善资源共享的行业管理信息平台和公共信息服务平台；引导企业加大技改投入，积极推广节能减排新技术。

促进行业文明，树立绿色交通理念。积极开展树立绿色交通理念、挖掘绿色交通典型、培育绿色交通文化的活动；加强废机油、铅蓄电池等危险废物管理；加强领导，做好制度建设、宣传教育、督查落实等工作；利用多种大众媒体及时宣传国家、行业的各项政策、法规及标准，广泛进行生态交通宣传教育及培训活动；组织公众参与，鼓励检举揭发违反生态环境保护法律法规的行为，奖励为绿色交通建设做出突出贡献的单位个人；培育生态文化，增强资源与环境忧患意识，倡导绿色消费、资源节约的生活方式。

## 平安交通建设

实施公路安全生命防护工程。根据《山西省人民政府办公厅关于实施公路安全生命防护工程的通知》（晋政办发[2015]68号）要求，加快实施公路安全生命防护工程，制订公路安全生命防护工程规划和分年实施计划。“十四五”期间，全面完成国省道公路安全隐患治理工作，以四类危桥为重点实施对农村公路的桥梁进行改造；以农村公路急弯陡坡、临水临崖等为重点路段，完善农村公路安保设施；至“十四五”末，基本完成乡道及以上行政等级公路安全隐患治理，实现农村公路交通安全基础设施明显改善，公路交通安全综合治理能力全面提升。

完善安全生产管理体系。编制完善交通安全生产规划，制订和完善安全生产产业政策和技术标准，健全安全生产规章制度，推动行业安全生产标准化建设。建立严格的安全准入和淘汰机制，建立交通安全生产职业资格制度和从业单位、人员定期考核评估制度；加强安全和应急管理培训，提高专业知识和技能，从事高危行业人员、工程施工“三类”人员、客运驾驶员、危险品运输驾驶员及押运员须经培训合格后持证上岗，从源头上保证参与交通运输的车、公司和从业人员的安全基本条件。继续认真开展“安全生产十大专项整治”、“打非治违”、“治超专项整治行动等专项活动”，通过多种稽查、管理、宣传手段并施，规范交通安全生产经营。

强化综合交通安全保障体系建设。继续实施临水、临崖路段安全设施完善工程、危险路段整治工程、危病桥隧修复改造等工程。加强技术与管理创新，完善铁路运输安全保障体系

建立“两客一危”车辆监测监控系统。健全营运车辆和城市公共交通工具的维护检查和验收制度，严格安全维护和检测机构的资格管理。对“两客一危”车辆（长途客车、客运包车、危险货物运输车等）和重点营运货车的安全技术状态和运行状况全面实施跟踪监测和动态监管，一、二、三类营运客车、旅游包车和危险品运输车辆实现GPS联网联控管理。

完善交通安全应急预案体系建设。按照省、市制定的应急体系和交通行业应急预案体系框架，完善县级交通应急预案，建立健全公路、道路运输、工程质量安全监管等行业应急预案，提升应对交通运输重（特）大事故、交通环境污染以及自然灾害突发事件的应急处置能力；充分发挥科技创新对交通安全保障的重要支撑作用，建立健全相应的交通安全预警系统，配置相应的应急处置技术装备和物资储备；加强安全救助系统建设，科学布局建设应急设施，提高应急反应速度和救援成功率，各类应急救援到达时间都要达到省、市指标要求。

## 全面深化改革

紧跟省、市交通部门管理体制步伐，深化交通运输行政管理体制改革，坚持以政府职能转变为核心，加快推进政企、政资、政事、政府与市场中介组织分开，切实加强宏观管理，更加注重公共服务，着力改进职能手段，进一步理顺职能关系，优化职能结构，全面、正确、高效地履行好行业管理的政府职能；加快形成城乡一体的综合交通运输体系，积极探索实行职能有机统一的大部门体制。

努力适应财政部门日趋严格的资金监管体制，积极破解资金、体制、机制瓶颈制约，进一步提升依法理财、科学理财、节约理财的财务服务水平和服务能力，确保资金有效供给和安全有效使用。主动适应财政改革，创新观念和方式方法，进一步理顺资金保障新机制。研究出台交通债务管理实施意见，积极争取并加强有利于交通运输行业发展的融资政策研究，改革创新投融资体制、机制。

# 环境影响评价

## 环境影响因素

工程建设对生态环境的主要影响因素包括农田占用、植被破坏、水土流失，施工场地的扬尘、污水、泥沙和噪声，以及港口对海洋环境影响等。交通营运对生态环境的主要影响因素包括危险品运输可能造成污染事故，交通工具的噪声污染，交通集散场所的污水排放等。交通运输对社会环境影响的主要因素包括征用大量的房屋、土地和海域，将会对农业生产和居民生活产生一定的影响，机场对周边地区净空条件形成约束等。

## 环境保护要求

设计阶段，重点合理设计项目线路走向和场站选址，尽可能避绕水源地、湿地、自然保护区、森林公园等生态敏感区，与当地城镇体系规划、环境规划、海洋环境保护规划、生态功能区规划和近岸海域环境功能区划做好衔接，制定合理的建设方案，尽可能减少对植被和自然环境的破坏，尽量不占用基本农田、基干林带，避免直接排污进入水域，充分考虑各项减噪措施。施工阶段，合理安排工期、工序，防治水土流失，处理好施工污水等，防治水污染，采取场地洒水、密闭式运输等，防治大气污染，可能选用低噪声的施工机械等，防治噪声污染。营运阶段，要严格控制尾气排放未达标车辆上路，居民密集区应禁止车辆鸣笛，使用吸声路面材料铺设或建隔声屏障，对危险品的运输安全采取应急措施。

## 环境保护措施

本规划涉及的交通运输发展项目，必须全面考虑环境影响因素和环境保护要求，严格执行交通建设规划、建设项目环境影响评价制度，全面开展工程环保设计、工程环境监理和施工期及运营期环境监测，逐步开展运营工程的环保后评估工作，加大对建设项目环境保护“三同时”执行情况的监督检查力度。交通运输项目建设营运全过程，都要落实节能减排、环境保护目标责任制，并纳入绩效考核体系。

公路网规划的环境保护对策分为规划期、实施建设期和营运期三个阶段。

### 规划期

1、加强公路网与相关规划的协调联系。包括环保规划、城市总体规划、土地利用规划等。在公路选线和建设过程中应严格落实环境影响评价和环保“三同时”制度。

2、从维护和强化整体山水格局的连续性出发，因地制宜确定相关公路的线路，尽可能避让线路通过环保规划确定的严格控制区，包括自然保护区、典型原生生态系统、珍稀物种栖息地、集中式饮用水源地及后备水源地、水土流失极敏感区、重要湿地区、生物迁徙回游通道与产卵索饵繁殖区等。

3、在满足技术标准和不偏离总方向的前提下，充分合理利用地形，尽可能地减少拆迁，尽量利用既有公路进行改建或扩建，新建线路选线时应尽量避免或少占农田和林地，充分利用荒地、山地，同时避免水土流失。

4、公路线路规划时应与沿线城镇规划相协调，遵循“靠而不进，离而不远”的原则，尽量避免穿越人口众多的城镇，学校、医院和文物景点等，以减少公路建设以及运营过程中对人们的生产、生活产生不利影响。

5、设置足够的桥涵、通道及防护工程，尽量维持原有农、林、水利格局，保持原有的自然状态，在动物迁移、觅食活动区建立相应的生物通道涵洞；在合理位置设置必要数量的排水构造物，使公路上的水不直接排向两侧居民生活区、农田、菜地和鱼塘，特别防范对饮用水源的污染；在道路两侧建立一定范围的防护林带或绿色隔离带。

6、综合考虑生态环境和社会环境的影响，广泛选择，深入比较，寻求最佳线位，合理决定高架桥、互通立交的位置和数量，方便沿线群众的生产、生活和经济开发的要求。

7、在地形复杂的山岭区，公路的技术标准根据实际情况可适当降低，以减少工程投资、土地占用及其对环境的不利影响。

8、在平原地区，当路基边坡高度过高时，为避免填土对原有土地及水系的破坏，应尽量避免高路基。

9、阳城县境内生态环境优美，旅游资源丰富，在公路选线时应注意处理好保持优美的自然景观和为旅游景点服务之间的关系，应尽量避绕经过不宜穿越的地区，在大力促进旅游资源开发的同时尽量减少公路建设对自然环境和旅游资源的破坏。

### 建设期

公路建设期和营运期具有对生态环境呈线状性影响的特点。路网施工时，各种机械会产生较大的噪声和振动，应严格按照《建筑施工场界噪声限值》（GB12523—90）标准和《声环境质量标准》（GB3096—2008）标准要求进行控制。对施工机械和运输车辆加强管理，限定施工时间，采取防止爆破噪声污染措施等。施工期的环境空气污染主要来自扬尘，在路基施工时，注意及时分层压实，以减少灰尘和雨水径流对路侧水质的影响；沥青混合料、路面基层材料和水泥混凝土等拌合场应与居民区等环境敏感点有合理的距离，防止灰尘、烟雾污染；施工组织设计充分考虑土地资源的合理利用，合理安排施工工序，减少临时占地面积，缩短使用时间，及时恢复土地原有功能；对于规划的环保工程要与主体工程同步完成。加大绿化力度，路网施工建设时，在沿线尽可能地种草、植树美化环境，凡是对植被破坏之处，必须防止水土流失，恢复原有的生态环境。

### 营运期

营运阶段车辆的排放物是环境空气的主要污染源之一，它会在附近地区上空形成浓度较高持续时间较长的污染区域，对人体健康形成危害；同时对动、植物和水，土等环境均有不同程度的影响，因此改进汽车性能和结构设计，是解决公路交通对环境污染的根本措施。在目前的条件下，高速公路、城市快速路等交通噪声要达到城市区域环境噪声居住区的标准（尤其在夜间）是相当困难的，因此必须采取必要的防治措施以减少声敏感目标的污染。其环保措施主要有：在道路两侧设置吸、隔声屏障、路面采用低噪声路面（橡胶沥青路面）、对受影响的建筑物进行隔声综合处理（设置通风隔声窗）、绿化降噪、交通设施完善和交通管理等。

此外，对服务区、停车区、收费站等的生活垃圾、生活废水以及其他污水要妥善处理，宜设置污水处理设备，达到国家《污水综合排放标准》（GB8978—1996）标准后才能排放。

本次规划的公路，都避开了主要环境敏感点的核心区域，有些路线即使靠近或穿过环境敏感点的边缘，也可在预可、工可阶段通过具体的线位优化比选进行绕避。因此从规划阶段的深度来看，本次路网规划布局方案不会对环境造成较大的影响。

综上所述，本规划与阳城县生态与环境功能区划相协调，与阳城县环境保护和生态建设、市域城镇体系发展、水资源综合利用及旅游发展等相关专项规划和大气及声环境功能区划基本相协调。

总体上，在对规划方案进行充分完善，完成与水利、环保、旅游等相关部门充分协调，严格落实本章的公路网规划环境影响分析评价提出的各项环境保护及风险防范措施，本规划基本具有环境可行性。

# 保障措施

## 加强领导，高度重视规划实施工作

用战略的眼光、发展的观点看待规划的实施，把规划的实施工作摆在重要位置。各部门要高度重视规划实施过程中相关重大项目及重大问题的协调，推动公路运输、铁路等运输方式的站场以及城市公共交通枢纽的规划衔接、联合建设，促进综合型运输枢纽的发展。要注意充分调动广大人民群众的积极性，使规划的实施由部门、政府行为变为广大人民群众积极参与的社会行为。

## 用足政策，争取上级的支持扶持

充分利用山西同时享受京津冀一体化发展政策、新一轮西部大开发政策的政策优势以及山西省制定的各种政策措施，结合交通行业的具体情况，认真抓好贯彻落实，把现有的政策用足用好用活，使政策效应得到充分发挥。同时针对目前影响阳城县交通基础设施建设进展的比较突出的土地问题，积极向上级及有关部门争取政策支持，简化与交通建设有关的土地、林业、水利等方面的审批手续并减免部分费用。

## 深化改革，培育和健全交通建设市场体系

深化交通体制改革，增大建设投入，充分发挥市场机制在交通建设中的作用，确保规划顺利实施。在交通领域落实国务院“推进简政放权放管结合转变政府职能”政策，按照市场的自主性原则，确立交通建设市场的主体，把交通建设推向市场，从而使交通建设、管理、经营部门真正成为独立的法人实体。要根据交通基础设施建设项目的不同性质和投资回报状况实施相应的政策，鼓励政府相关配套政策支持下的BOT、PPP、BT等投融资方式；对于盈利能力较好的项目，积极推向市场，吸引国内外资金投资；对于预测未来投资回报率不足以吸引社会资金的项目，采取政府投资一定比例和限定分红、税费优惠、周边土地优先开发权等措施吸引社会资金参与投资。同时，进一步深化交通运营企业改革，明确政府、企业各自职能和关系，采取基础设施资产管理与运输经营分开以委托经营和购买服务的方式落实企业经营自主权，促进经营效率和服务水平提高。

## 重视前期工作，切实抓好项目前期工作

要牢牢掌握项目建设的主动权，发挥项目建设的最佳效益，必须加强项目的前期工作。抓好公路、铁路、水运项目前期工作，各相关部门要做好项目的规划、协调、建设管理等工作，协调好项目的审批、报批、拆迁、灾害审查等工作，确保项目建设布局合理、有序、协调的发展。

加强基础设施布局规划与国土空间控制、生态环境保护等规划的衔接，为项目落地实施预留空间。市县新增建设用地规模指标优先用于保障交通强国建设项目，帮助协调落实耕地占补平衡，确保建设项目的需要。

## 加强交通信息化建设

信息系统是交通运输运作的神经，也是高新科技在交通运输系统中应用的一个重要方面，是提高交通运输管理水平的关键。要把工作重心放在搭建公共信息平台上，并制定相应的标准；引导企业则根据业务需要，研究提出满足交通运输枢纽在组织、调度、监控、财务、信息服务等方面所需要的软硬件配置及开发方案。

## 注重环境保护

在建设和运营中，要做好污染防治、生态恢复和环境保护，切实实施各项环境影响减缓措施，实现交通与自然、社会的和谐发展。充分发挥各种运输方式比较优势，优化交通运输资源配置，发挥综合运输的整体优势和组合效率，降低能源消耗强度；加快发展城市公共交通、水运等低能耗运输方式，倡导低碳型交通消费模式和出行方式。

## 加强人才队伍建设

深入实施“人才强交”战略，以高层次人才、高技能实用人才、高素质管理人才及有关重点领域急需紧缺人才为重点，加强优秀拔尖人才和急需紧缺人才培养，优化人才结构，提升人才素质，强化人才使用与激励机制建设，为发展现代交通运输业提供人才保障和智力支持。努力建设一支政治坚定、业务精湛、作风过硬的高素质、专业化、职业化交通公务员队伍；建设一支数量充足、门类齐全、专业配套、素质优良的交通专业技术人才队伍。提高依法行政能力，健全完善应急反应体系，加强行业安全监管，着力维护行业稳定，抓好反腐倡廉建设。

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **项目名称** | **主要建设规模及内容** | **开工年限** | **建设性质** | **建设地址** | **目前进度** |
| 1 | 晋阳高速公路改扩建项目 | 线路全长43公里，设计速度80公里/小时，概算投资64.5亿元。其中：阳城境内长16公里，投资26亿元。 | 2020-2024 | 改扩建 | 晋城市  阳城县 | 完成初设评审，预计10月开工 |
| 2 | 阳高泉至张峰道路工程 | 阳高泉至下李丘段：长4.5公里，宽40米，等级为城市主干路，设计速度40公里/小时，双向八车道。下李丘至张峰段：长3.53公里，。其中主线长2.53公里，宽36米，等级为城市主干路，设计速度40公里/小时，双向八车道；支线长1公里，宽20米，双向四车道。 | 2020-2022 | 改扩建 | 凤城镇 | 完成初步设计，准备评审。正在进行社会投资人资格预审 |
| 3 | 阳城县环城路网改造项目 | 栅村至固隆段，长9公里；前贯沟至白桑段，长6公里，拟建二级公路，路面宽12米。 | 2021-2025 | 改扩建 | 演礼乡  固隆乡  凤城镇  白桑乡 | 栅村至固隆段正在编制工可。前贯沟至白桑段方案研究阶段。 |
| 4 | 阳城县农村公路改造工程 | 县乡公路改造等在内的172项工程，新改建里程约403公里。 | 2021-2025 | 新改建 | 相关乡镇 | 前期工作 |
| 5 | 出境口通道建设项目 | 马寺线延伸（寺头张家庄接沁水县郑庄镇）、董封临涧旅游路（董封临涧接沁水县土沃乡）2个出境口通道建设。 | 2021-2025 | 新改建 | 寺头乡  董封乡 | 前期工作 |
| 6 | 通用机场项目 | A1类通用机场，机场建设用地约2075亩。建设内容为1200M长，30M宽的跑道及相关配套设施（包括综合楼、塔台、垂直联络道、机库和维修厂房等）。 | 2021-2024 | 新建 | 河北镇 | 正在办理用地、场址审批等前期工作 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **项目名称** | **主要建设规模及内容** | **开工年限** | **建设性质** | **建设地址** | **目前进度** |
| 7 | 晋阳一级路改建项目 | 路线全长54.406公里，一级公路技术标准，设计速度60公里／小时，路基宽度整体式采用20米，估算投资33.2亿元。其中：阳城段26公里，估算投资16亿元。 | 2021-2023 | 改建 | 阳城县  城区  泽州县 | 市政府与晋城公路分局研究项目合作模式与融资方案 |
| 8 | 晋城至侯马城际铁路阳城段项目 | 线路起于在建太焦城际晋城东站,途经晋城市城区、泽州县、阳城县、沁水县，临汾市翼城县、曲沃县、侯马市。在侯马西站西侧并站引入大西高铁。线路全长169公里，估算投资228亿元。其中：阳城段40公里，估算投资55亿元。 | 2024-2028 | 新建 | 泽州县  阳城县  沁水县  翼城县  曲沃县  侯马市 | 完成预可研。正在沟通列入国家铁路网规划。 |
| 9 | 阳运高速公路项目 | 拟建方案路线全长135公里，标准为双向四车道高速公路，设计速度80公里/小时，路基宽度25.5米，估算投资170亿元。其中：阳城段长35.7公里，估算投资50亿元。 | 2022-2025 | 新建 | 阳城县  垣曲县  闻喜县  夏县盐湖区 | 已列入国高网，省厅正在推进前期工作 |
| 10 | 晋阳高速阳城南联络线项目 | 线路全长约13公里，拟按双向四车道高速公路标准建设，设计速度80公里/小时。 | 2022-2025 | 新建 | 白桑乡  河北镇 | 省厅已将此段列入阳运高速同步推进 |
| 11 | 太行一号公路支线项目 | 支线一：泥河至黑龙背长约46公里，新建道路标准为四级公路，路面宽6.5米。支线二：横河至次滩长约24公里，新建道路标准为四级公路，路面宽6.5米。 | 2022-2024 | 新改建 | 河北镇  蟒河镇  董封乡  横河镇 | 工可已批复 |
| **序号** | **项目名称** | **主要建设规模及内容** | **开工年限** | **建设性质** | **建设地址** | **目前进度** |
| 12 | 晋城东至沁河古堡群磁悬旅游线路 | 起于晋城东站，终于沁河古堡群（润城砥洎城），全长46.1公里，估算总投资116.4亿元，其中阳城段9.5公里，估算投资约30亿元。 | 2023-2028 | 新建 | 晋城市  阳城县 | 前期方案研究 |
| 13 | 智慧公交站牌建设项目 | 该项目总投资3000万元，建设地点位于县域公交站，建设内容包括：智慧站厅改造，智能系统编制，控制平台建设，车辆智能升级系统。 | 2022-2025 | 新建 | 县域公交站 | 方案研究 |
| 14 | 运输车辆公共停车场 | 在县城东、北留、润城、演礼、蟒河新建5个运输车辆公共停车场 | 2022-2025 | 新建 | 县域 | 方案研究 |
| 15 | 县域公交一体化提质工程 | 优化五级公交线路布局，公交车辆更换升级，完善县域公交一体化基础配套设施，提升服务品质。 | 2022-2025 | 新建 | 县域 | 方案研究 |
| 16 | 智慧型二级客运站建设项目 | 打造智慧型二级客运、公交站，主要由站前广场、售票厅、候车厅、停车场、休息室、母婴室、公共卫生间及办公区域组成。 | 2022-2025 | 新建 | 县域 | 方案研究 |
| 17 | 旅游、物流综合服务设施建设 | 新建7个县乡公路服务区；对县级电子商务服务平台提升，仓储建设，镇、村电商物流服务站点改造，功能完善提升，配送设施配置；小区、社区布设不同类型的智能快件箱，提供便捷安全的“最后100米”服务等。 | 2022-2025 | 新建 | 县域 | 方案研究 |