阳政办发 〔2023〕 76 号

阳城县人民政府办公室

关于印发《阳城县“十四五”综合交通运输

发展规划》的通知

各乡（镇）人民政府，开发区管委会，县直及驻阳各有关单位：

《阳城县“十四五”综合交通运输发展规划》已经县政府同意，现印发给你们，请认真贯彻执行。

阳城县人民政府办公室

2023年10月12日

（此件正文公开发布，附件不公开）

阳城县“十四五”综合交通运输发展规划

“十四五”规划期（2021-2025年），是我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，在我国迈向全面现代化历程中，居于承前启后非常重要的历史位置，同时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《交通强国建设纲要》，《国家综合立体交通网规划纲要》、《山西省省道网规划》、《晋城市综合立体交通网“十四五”及中长期发展规划》、《阳城县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》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。

第 1 章 概述

1.1 规划背景

“十四五”时期是贯彻落实党的十九大提出的交通强国和乡村振兴战略的关键时期。党的十九大提出建设交通强国的宏伟目标，是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略部署，是新时代做好交通工作的总抓手。2019年9月，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》（以下简称《建设纲要》），提出“到2035年，基本建成交通强国；到本世纪中叶，全面建成‘人民满意、保障有力、世界前列’的交通强国”。《建设纲要》作为建设交通强国的顶层设计和系统谋划，掀开了新时代交通运输工作的新篇章。

为加快建设交通强国，构建现代化高质量国家综合立体交通网，2021年2月，中共中央、国务院印发《国家综合立体交通网规划纲要》（以下简称《规划纲要》）。《规划纲要》注重统筹协调和融合发展，注重整体效率提升，注重综合、立体发展，构建便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠的国家综合立体交通网。

作为中原城市群和晋东南城镇群的重要组成部分，阳城县区位优势明显，处于两省（山西、河南），三市（运城、济源、晋城）交界处。优越的地理位置，促进了交通的快速发展。“十三五”期间，阳城县交通网络规模不断扩大，结构布局逐步优化，运输服务和保障能力显著增强，阳济高速实现通车，太行一号国家风景道阳城段全线贯通，“大车不进城”县城路网项目深入实施，八甲口快速通道、阳西互通立交、阳济高速连接线、滨河东路延长线等节点工程纷纷建成，城际、城市、城乡、乡村、旅游五级公交一体化网络格局全面形成，行政村通硬化路、公交车全覆盖，群众出行更加方便。2021年8月，《阳城县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》提出建设“便捷阳城”，实施交通强县战略，构建现代综合立体交通运输体系。积极推进阳城通用机场、晋城至侯马高速铁路项目、侯月铁路改线工程、阳城至永济高速公路等建设项目；有序开展晋阳高速、晋阳一级路等国省干线提升改造工程；打通阳城至杜甲公路、阳城至古城公路、高平至南唐公路等出境通道，加强互联互通，实施区域协调发展战略，依托地缘优势和融合态势，打开阳城大门，打破行政区划，深化城际合作，以挺进洛阳、融入中原城市群为战略突破，以阳城——永济高速建设为向西拓展大通道，推进阳城与中原城市群、晋东南城镇群等区域在交通网络实现对接互联，全力构建对外开放综合立体交通新网络。

“十四五”时期，是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程的起步期，是我省实现转型出雏型阶段性战略目标的关键期，是我县紧跟国家、省、市步伐奋力推进高质量高速度发展的攻坚期。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社会主义现代化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。

1.2规划范围、期限和编制依据

**1.2.1规划范围和期限**

规划范围为阳城县域，包括12个镇、3个乡、320个行政村、16个社区，国土面积1968平方公里。规划对象涵盖公路、铁路、民航等多种运输方式。规划内容以基础设施、运输服务为重点，还包括信息化、安全应急、绿色节能等交通可持续发展内容。

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。

**1.2.2规划编制依据**

1.《阳城县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》，阳城县人民政府，2021；

2.《国家综合立体交通网规划纲要》，中共中央国务院，2021；

3.《交通强国建设纲要》，中共中央国务院，2019；

4.《国家新型城镇化规划（2001-2020）》，国家发改委，2014；

5.《全国民用运输机场布局规划》，国家发展改革委、中国民用航空局，2017；

6.《关于促进通用航空业发展的指导意见》，国务院办公厅，2016；

7.《中长期铁路网规划》，国家发改委，2016；

8.《山西省推进交通强国建设行动计划（2021-2022年）》，山西省人民政府，2020；

9.《山西省省道网规划（2021年-2035年）》，山西省交通运输厅，2020；

10.《山西省高速公路网规划调整方案（2020年-2035年）（送审稿）》，山西省交通运输厅，2019；

11.《山西省通用航空业发展规划（2018-2035）》，山西省人民政府，2018；

12.《山西省通用机场布局规划（2018-2030）》，山西省人民政府，2018；

13.《山西省人民政府办公厅关于印发山西省黄河、长城、太行三个一号旅游公路规划纲要（2018-2025年）的通知》，山西省人民政府，2021；

14.《晋城市推进交通强国建设行动计划（2021-2022年）》，晋城市人民政府，2021；

15.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；

16.《公路工程技术标准》（JTG B01-2014）；

17.《公路工程项目建设用地指标》（2011）；

18.《山西省农村公路“十四五”发展纲要》；

19. 关于开展《阳城县“十四五”综合交通运输发展规划》委托函。

1.3规划指导思想和原则

**1.3.1指导思想**

以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论、“三个代表”重要思想、科学发展观、习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持把习近平总书记视察山西重要讲话重要指示和视察阳城“见新见绿”指示作为根本遵循，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，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、市委决策部署，坚持稳中求进工作总基调，以推动高质量高速度转型发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，围绕“十大战略定位”，深化“三四五”发展布局，全面加强党的领导和党的建设，解放思想、对标一流、敢干干成，确保在全市全省率先实现转型出雏型，确保在全面建设社会主义现代化国家新征程中开好局、起好步。

以推动交通强国建设为总抓手，认真贯彻落实《交通强国建设纲要》和《国家综合立体交通网规划纲要》，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，为与全国一道实现社会主义现代化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。

**1.3.2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县发展实际，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，推进交通运输治理体系和治理能力现代化。

第 2 章 “ 十三五 ”交通运输发展成就及评价

2.1 发展现状

**2.1.1 航空**

阳城通用机场纳入《山西省通用机场布局规划（2018-2030）》，机场位于阳城县河北镇匠礼村，占地约1600亩，投资约3.6亿元，空域手续已上报中央军委审批。2.1.2 铁路



图 2- 1 阳城县铁路现状图

境内有1条货运铁路和5条煤炭专用线。

货运铁路为侯月铁路，起于侯马北编组部，与南同蒲铁路相接，止于河南月山编组站，与太焦铁路相接，全长265公里，其中山西境内203.6公里，晋城境内长103公里，阳城境内长31公里。

境内有5条煤炭专用线，其中：阳城煤炭运销公司专用线接轨地点为阳城火车站，线路长3.5公里；八甲口煤炭集运站专线接轨地点为阳城火车站，线路长1.5公里；美泉专用线线路长331米；阳城亚美大宁铁路专线营运有限公司专用线西起阳城县町店镇大宁村，东至阳城县八甲口火车站与侯月铁路接轨，全长14.652公里；阳城国际发电有限责任公司专用铁路接轨站为郑州铁路局嘉峰车站，全长19.08公里。

**2.1.3公路**

阳城县公路交通网络目前已基本形成了以高速公路、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。



图 2-2 阳城县现状道路网

全县公路通车里程达2368.976公里，按技术等级划分，高速公路共计93.287公里，一级公路27.994公里、二级公路176.592公里、三级公路233.12公里、四级公路1837.983公里；按行政等级划分，国道48.416公里、省道136.147公里、县道234.901公里、乡道914.793公里、村道1034.719公里。

**2.1.4水运**

阳城县共有水运许可企业2家，分别为：阳城县九女仙湖景区和卧龙湾船务有限公司；共有水域面积3.5平方公里，码头12个；航道2条，这2条航道均为封闭式航道；船舶38艘，从事营运的31艘。

九女仙湖是全省最大的水运企业，是我省唯一的一个内河水上二类企业，是全省唯一一个船员培训基地。水域面积为3平方公里，航道长10公里，平均水深20余米，最深处达50余米，航道宽150—500米。共建码头十个，趸船三个；从业人员110余人，取得船舶适任证资格的42人；拥有船舶35艘，从事营运的28艘，客位958座，年客运量20万人左右。企业管理规范，竞争力强，为我县乃至我省海事事业的发展做出了积极的贡献。卧龙湾船务有限公司目前处于停运状态。

**2.1.5枢纽**

阳城县境内有阳城客运中心1处客运枢纽，于2020年8月1日正式投入运营，以二级客运站标准建设，包括主站楼、公交调度、维修用房及其他配套设施等，总占地面积为40000平方米。

2.2“十三五”发展主要成就

“十三五”期间，阳城县委、县政府高度重视交通基础设施建设，立足“田园城市、美丽乡村、产城融合、城乡一体”发展战略，坚决打好“三大攻坚战”，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，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。全县交通运输工作从“扩大对外开放”“发展全域旅游”“拉大城市框架”“提升城市品位”“畅通群众出行”五大方面，不断完善交通基础设施建设，不断提升交通运输服务品质，努力构建交通运输综合体系，建设人民满意交通。

基础设施网络逐步完善。到目前为止，公路通车总里程达到2368.976公里，其中：高速公路现有3条93.287公里，包括：晋运高速25.705公里、安阳高速56.899公里、润阳高速10.683公里；国省级公路2条91.276公里，包括：陵沁线48.416公里，阳济公路42.86公里；县级公路234.901公里，乡级公路914.793公里（包含旅游公路11条116公里），村通公路1034.719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。

高速公路：阳济高速建成通车运营，打通了阳城人民南下中原的高速通道；晋阳高速改扩建工程完成项目前期进入实施阶段；阳城至永济高速公路已经纳入国家高速公路建设规划网，县域高速“一环四射”望眼可期。



图 2-3 阳城县互通枢纽

旅游公路：磨董旅游路、阳杨线、横河至小沟背旅游路、北留润 城片区旅游路、中国农业公园循环路相继建成；太行一号国家风 景道阳城段快速推进，南部片区旅游开发随着路的开通步入“ 快车道”。



图 2-4 阳城县旅游公路

路网改造：滨演连接线、环县城路网一期、阳西互通立交桥、析 城大街改造建成通车，县城交通拥堵窘境大为改观；桑田大道建设 项目（阳高泉至张峰道路工程）成功签约启动，县城东西向大通道蓝图即将梦想成真。



图 2-5 桑田大道建设项目

农村公路：完成县乡公路改扩建、建制村通硬化路、窄路基路 面拓宽改造、养护提质工程等乡村建设项目约 800 公里，完成安全 生命防护工程约480 公里，圆满完成“ 四好农村路 ”建设任务。全县 实现行政村全部通硬化路，农村公路建设成效显著，公路技术等级得到全面提高。



图 2-6 阳城县农村公路

交通服务能力稳步提升。城际、城市、城乡、乡村、旅游五级公交一体化网络格局全面形成，实现行政村公交线路全覆盖，群众出行更加方便，城乡客运一体化得到全面提升。全县共有客运企业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。

2.3 存在的问题

“十三五”时期，阳城县公路、铁路、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。

**2.3.1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。

**2.3.2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。

**2.3.3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。东与晋城泽州县为界，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。

**2.3.4公路骨架尚未搭建完成、等级结构不均**

阳城县共有三条高速，一条国道，一条省道，高速（S65安泽—阳城高速、S86晋城—运城高速、S8611润城—阳城高速）、国道（G342日凤线）、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，2020年阳城县公路里程为2368.976公里，二级及以上公路仅占县域等级路网的12.57%，而四级及以下等级道路占了77.59％，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凸显，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，制约了县域经济的进一步发展。

**2.3.5养护资金缺乏，技术力量薄弱**

近几年，农村公路建设不断加大，但随着路面硬化里程逐年增加，公路养护资金每年也相应的增加。由于上级补助资金较少，地方财政虽每年加大了配套，但养护资金缺口仍在逐年递增。对农村公路出现的基本病害根本无法进行维修，难以维持道路的路况稳定。加之阳城县地形条件较为复杂，技术等级偏低，缺桥少涵，抗自然灾害能力弱。养护生产技术力量严重不足，养护技术人员相对偏少，养护经验欠缺、机械设备匮乏，公路养护整体科技含量不高，掌握新材料、新技术和新工艺的能力差，养护管理水平低等因素在很大程度上降低了养护效率和质量，制约了农村公路管理养护工作的正常开展。

农村公路养护缺少企业的竞争机制，行业的整体技术水平有待提高，工资制度，激励制度，限制太多，使得人才引进滞后。同时，在养护管理中缺少必要设备，严重影响了公路的价值和效益发挥。

由于养护管理的不到位，制约了路网功能的有效发挥，致使原本不足的通行能力进一步降低，难以为用户提供高水平的服务，甚至形成新的“瓶颈”，削弱了公路运输对经济社会的支撑保障作用。

**2.3.6客运服务水平有待提升，货运高效多式联运较为滞后**

面对经济社会及产业发展带来的规模逐渐壮大、形式日益多样的运输需求，阳城县客运服务在服务效率和服务水平等方面均存在明显差距，有待进一步提高。目前还没有集两种及以上对外运输方式于一体的综合客运枢纽，只有阳城客运中心一个二级客运站，距离客运零距离换乘仍有较大差距，去往北京、上海、广州、成都等大城市还需通过公路运输方式到达晋城、郑州等地再选择其他方式出行。

货运方面，公路货运一家独大，距离多式联运无缝衔接等“一体化”“一站式”“一条龙”的综合运输服务仍有较大差距，货运服务在满足跨区域多式联运、口岸服务、电子商务用户快速响应方面仍有欠缺。条块分割、自成体系，行业管理不规范。电商、农资、商贸、邮政、快递、供销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。

**2.3.7交通与产业融合不紧密**

交通与产业融合发展方面，尤其是与全域旅游的融合方面还需进一步优化和升级，“快进慢游”的交通网络的衔接、旅游包车、旅游定制、“运、游、吃、住、购、娱”一体化旅游出行服务新业态等方面还需进一步加强和优化。

**2.3.8交通科技与信息化水平仍需提高**

全县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。现有信息资源分别存储于不同的所属部门，综合利用率低；高速公路信息通信基础设施资源尚未得到充分开发和利用，网络资源浪费依然存在；交通运输信息网只能实现基本的信息发布、政务公开和简单的信息查询，缺少有效、及时、动态和全面的数据支持，不能给社会和公众提供全方位、全过程、一站式的出行信息服务；各交通运输职能部门之间缺乏有效的沟通与协调，没有形成统一规划、统一政策、统一标准和统一规范，信息化建设只从本部门需求出发，造成重复建设和“部门化、分散化、孤岛化”的格局，严重阻碍了信息资源的有效整合与充分共享。

**2.3.9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。

第 3 章 “ 十四五 ”交通运输发展面临的形势和需求

3.1“十四五 ”面临的形势分析

3.1.1 加快提升综合交通运输能力和水平

“十四五”时期，是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程的起步期，是我省实现转型出雏型阶段性战略目标的关键期，是我县紧跟国家、省、市步伐奋力推进高质量高速度发展的攻坚期，必须全面认识我县经济社会发展的现实基础和阶段性特征，深刻分析县域发展在新发展阶段面临的新形势，抓住构建新发展格局的竞争性、重塑性机遇，全力加快转型发展蹚新路步伐，努力在全市全省率先实现“转型出雏型”、率先加快全面建设社会主义现代化进程。

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。

**3.1.2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，提出了“全方位推动高质量发展”的目标要求。要加强统筹规划，加快要素和人口集聚，形成全省“一群两区三圈”的城乡区域发展新布局，在晋北、晋南、晋东南建设高质量城镇圈，晋城要建设绿色转型示范城市、能源革命领跑城市、光机电产业集聚城市，打造通往中原城市群和对接长三角的桥头堡。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，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。

**3.1.3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。

**3.1.4加快推动交通运输智慧发展**

“十四五”时期，积极发展大数据产业，加大“智慧城市”建设力度，把阳城建成全国有影响力的大数据产业基地。推进交通科技创新，将信息化智能化发展贯穿于交通建设、运行、服务、监管等全链条各环节，促进新一代信息技术与交通运输深度融合，实现基础设施和载运工具数字化、网络化，运行运营智能化。利用信息平台集聚要素，驱动生产组织和管理方式转变，全面提升运输效率和服务品质。

**3.1.5加快构建现代流通体系**

“十四五”时期，紧紧扭住扩大内需这个战略基点，坚持深化供给侧结构性改革与扩大内需有机结合，注重需求侧管理，进一步提振消费、增加投资，寻找新的发展机遇，在“中高端、关键环”中形成产业发展新优势，主动融入“以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进”的新发展格局。

现代流通体系建设是构建新发展格局的关键着力点。阳城县要构建现代流通体系，就必须立足中原经济区、晋陕豫黄河金三角、晋东南城镇群融合发展区的区位优势，加快构建完善工业消费品、农产品、生产资料等现代商品流通体系，夯实提升流通产业基础。不断完善跨区域物流产业体系，建立完善县域商贸流通体系，全面提升商贸服务水平。

**3.1.6加快推进交通运输改革和创新**

始终把培育创新生态作为一项基础性战略性工程来抓，大力实施创新驱动发展战略，全面构建以企业为主体，以政府为引导，以大学、研发机构、金融、中介服务机构为支撑，有利于创新活力充分涌流、有利于创业潜力有效激发、有利于创造动力竞相迸发的创新生态。

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。

**3.1.7加快推动交通绿色发展**

“十四五”时期，全面提升生态环境承载能力坚持绿色发展理念，构建生态保护和绿色发展空间格局，推动资源利用方式转变，打造绿色发展产业体系、经济体系，加快形成绿色低碳、文明健康的生活理念和生活方式。

推动绿色交通基础设施建设，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和维护全过程，建设绿色交通基础设施，统筹利用综合运输通道线位、土地等资源，加大资源整合力度和利用效率。推进废旧路面、建筑垃圾、工业固废等在交通建设领域的循环利用。同时，优化调整交通运输结构，加快推进大宗货物和中长距离运输的“公转铁”，开展绿色出行创建行动，提高绿色出行比例。加强碳排放和污染防治协同控制，加快新能源、清洁能源推广应用，推进营运车辆能效提升，强化车辆排放检验与维护制度实施。

**3.2“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较快，为6.8%。“十四五”期间，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，预计高铁建成后将从公路运输方式转移约38%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。

第 4 章 发展目标

4.1“十四五 ”发展目标

“十四五”是开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，我们要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实习近平总书记视察山西重要讲话、重要指示精神，牢记“在转型发展上率先蹚出一条新路来”的殷殷嘱托，按照市委“五个三”战略部署和县委“三四五”总体布局，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，紧抓构建新发展格局机遇，以推动高质量高速度转型发展为主题，以改革创新为动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，坚持创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，从跨方式、跨领域、跨区域、跨产业四个维度，推进铁路、公路、通航等领域快速发展，为我县转型出雏形提供保障、当好先行。

**4.1.1总体目标**

以“对外大联通、对内大循环”为目标，建成布局合理、功能完善、便捷高效、安全绿色的综合交通运输网络。着力补齐通用航空和高速铁路短板，打造对外快速联通体系。进一步统筹提升各等级公路网络，构建“4环10射40连30出口”公路网。不断完善码头航道建设，加快形成水路绿色低碳运输。交通枢纽功能更加完善，内外交通转换效率和智慧化水平显著提升，发展成为衔接中原城市群、关中平原城市群和山西中部城市群的重要交通枢纽、区域物流集散中心。

**4.1.2具体目标**

到2025年，阳城县交通运输发展争取达到以下目标：

**——基础设施**

推进重点基础设施建设，加快建设航空、高速铁路、高速公路、客货枢纽等基础设施。到2025年，通用机场建成投入使用，高速铁路开工建设，高速公路连通东西，干线公路全面覆盖，农村公路通村畅乡，“4环10射40连30出口”公路网布局基本形成，运输服务品质稳步提升，交通可持续发展能力不断增强。

**——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、晋阳一级路，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均日车流密度（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，主城区公交站智能化全覆盖，公交出行分担率大幅度提升；行政村客运班线通达率达到100%，城乡客运一体化水平进一步提高，城乡公交一体化覆盖全部乡（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。

**——支持系统**

创新型交通行业建设有序推进，绿色循环低碳交通运输体系初步建成，交通安全应急保障能力显著增强，交通领域深化改革取得突破。

交通运输信息化、智能化水平显著提升，交通信息资源整合程度进一步提高，物流公共信息平台初步建成，为实现“数字阳城”打下坚实的基础。

绿色安全水平不断提升。城市公共交通、城市配送领域新能源汽车得到广泛应用。交通基础设施资源节约集约利用水平提升，交通运输装备节能减排成效显著。

交通运输安全风险防范体系基本建立，交通运输安全监管和应急保障能力显著提高，重特大事故得到严密防范和坚决遏制，安全水平明显提升，基本形成涵盖不同运输方式、不同部门、不同层次的综合运输应急预案体系框架。

4.2远期发展目标

至2035年，全面实现“对外大联通、对内大循环”的现代化综合交通运输目标，形成“4环10射40连30出口”公路网布局，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，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。

建成晋豫交界的重要综合交通枢纽，深化与永济市、盐湖区、河津市为代表的晋南经济区合作，强化与豫西北地区、晋东南地区的联系，巩固拓展在晋城、晋东南既有优势和基础，打造山西东南向对外开放桥头堡。国省道覆盖各乡（镇），技术等级全面提升，交通出行更加便捷，功能衔接更加高效，服务效能更加智慧，发展模式更加绿色，安全应急体系更加健全，建成“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化综合交通运输体系。

第 5 章 布局方案

基于阳城县区位、经济、城镇化发展、交通运输等现状及发展趋势分析，综合考虑融入“一带一路”经济走廊、中原城市群等重大战略要求以及外部宏观形势影响，统筹铁路、公路、航空等基础设施规划建设，将阳城县综合交通运输体系划分为基础设施、运输服务、支持系统三部分。

5.1基础设施

基础设施是构成综合交通运输体系的硬件设施，是构建综合运输体系的基础条件，包括综合通道、运输网络、运输枢纽三部分。

**5.1.1综合运输通道布局**

以干线铁路为骨干、高速公路为基础、航空为支撑，打造多向立体、内联外通的“一纵一横”“十”字型综合运输通道。加快建设沁水—阳城—济源纵向综合运输通道，对接中原城市群、山西中部城市群。完善临运—阳城—晋城横向区域综合运输通道，对接“一带一路”经济走廊、京津冀城市群、雄安新区，在强化区域合作中为阳城拓展新的发展空间，形成多方位、宽领域、高水平的全面开放新格局。



图 5- 1 阳城县综合运输通道布局图

**5.1.2 运输网络布局**

<5.1.2.1>航空网络

建设阳城通用机场，填补阳城县航空领域空白，完善低空旅 游、医疗救护、应急救援、农林作业、城市管理等功能，与晋城市其余县区共同构建晋城“1+5 ”一主五辅航空网络。



图 5-2 阳城通用机场效果图

<5.1.2.2>铁路网络

按照“十 ”字型综合运输通道的布局，规划晋城至侯马高速铁 路，并在阳城设皇城相府高铁站，补齐铁路客运短板弱项。推进侯 月铁路改线工程和阳城东站新建工程实施，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。

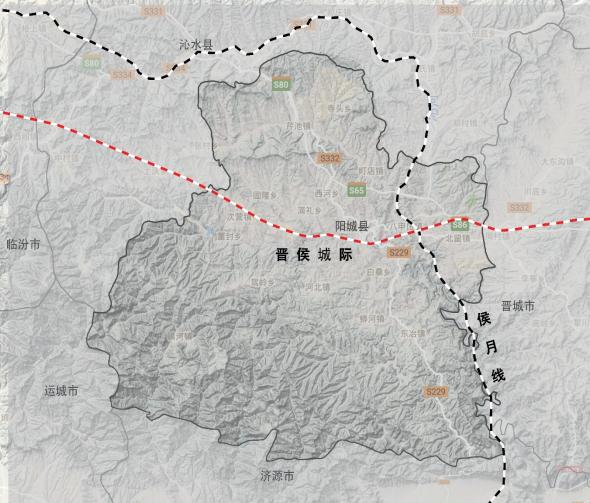


图 5-3 阳城县铁路线网布局图

5.1.2.3公路网络

进一步统筹提升各等级公路网络，着力构建“4环10射40连30出口”公路网布局。

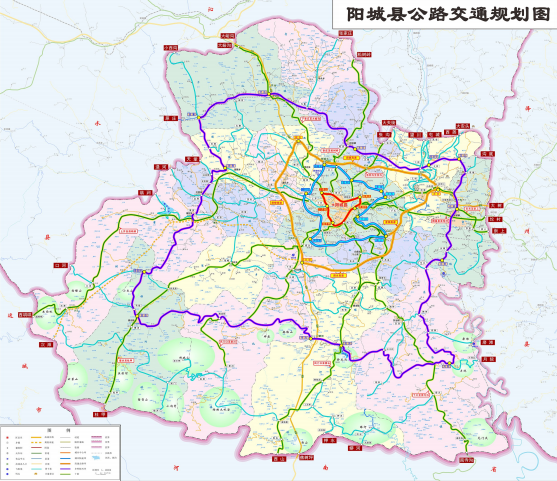


图 5-4 阳城县公路网布局图

（1）4环

4环由城市中心环、城市快速环、高速公路环和乡村振兴环组成，总里程281.6公里。

1.城市中心环是由环绕主城区的城市主要道路组成的公路环线，总里程14.2公里，覆盖面积9平方公里，主要节点：阳高泉、美泽桥、通泽桥、下芹桥、下李丘，包括阳高泉至美泽桥、右岸大道（美泽桥至通泽桥）、在建凤南新区快速通道及滨河西路连接线、析城大道、桑田大道。

2.城市快速环在中心环外围，为供县城周边客、货运车辆快速通行的公路环线，总里程39.6公里，途经凤城、白桑、演礼、西河，覆盖面积56平方公里，主要节点：上孔、下川、洪上、尹庄南、栅村东、阳城北、张村、美泉，包括八甲口快速通道、阳济线、阳城东高速至阳南高速连接线、愚公大道、演礼快速通道、阳西互通、迎宾大道、阳城北至汉上、嘉阳线汉上至张村、新建张村至美泉、八芹线美泉至上孔。

3.高速公路环在快速环外围，由高速公路环线组成，总里程56.4公里，辐射凤城、润城、白桑、河北、演礼、西河，覆盖面积170平方公里，主要节点：北音、洪上、北梁、陕庄，包括晋阳、阳永、阳蟒、阳翼高速公路。

4.乡村振兴环在高速环外围，为连通县域乡村的公路环线，总里程171.4公里，途经润城、北留、东冶、蟒河、河北、横河、董封、次营、芹池、町店，覆盖面积724平方公里，主要节点：东山、北留、头南、月院、泥河、寺沟、受益、索泉岭、固隆、贾寨、芹池、北庄、双龙寺，包括东山至北留、北留至头南、头南至马山（新建）、马山至月院（改建）、太行一号、索横线、阳店线、小固线、S367泽州至临汾（扩建芹张线、八芹线）等。

（2）10射

10射由以县城为中心向周边乡镇辐射的主要公路组成，总里程316.9公里，辐射全县15个乡镇。包括：东关至崇上（晋阳高速）、阳高泉至坨村（日凤线）、下川至南寺沟（阳济线）、风门口至西山（阳东线、西蟒线、钓鱼台至西山）、风门口至秋川（阳杨线）、壁头至杜甲（壁索线、横邵线）、上芹至西哄哄（阳店线）、下李丘至大峪沟（日凤线）、卧庄至松树岭（西汉线、嘉阳线、町店至松树岭）、清林沟至张沟（嘉阳线、张村至张沟）。

（3）40连

40连位于环、射之间，连接乡村、旅游点和出境口的农村公路。总里程465.1公里，遍布全县15个乡镇。包括：望川至润城、武安至王村、屯城至马山、下伏至西尧、东山至大安头、皇城至沟底、李家至头南、南香台至马山、神坪至小王庄、东冶至枪杆、念焦至磨滩、月院至干河口、窑头至钓鱼台、洪水至九里沟、押水至水洪池、上天井至秋川、南门至秋川、横河至银河、横河至次滩、马炼至沁水界、回龙庙至口河、董封至临涧、次营至逯河、北次营至天掌、贾寨至小西沟、马寨至张家庄、下伏至大夫街、义城至下孔寨、郭河至献义、峪则至南宜、白涧至大壑、下芹至固隆、台底至北次营、苏村至次营、苏村至董封、周壁至驾岭、元岭至驾岭、前贯沟至瓜底、涧坪至下交、南坡至下交。

（4）30出口

30出口为具有对外连通功能的县域公路出境口，其中包括与泽州县交界的大树、坨村、崇上、磨滩、月院5处；与济源市交界的南寺沟、蟒河、押水、焦树坪、西山、杜甲6处；与垣曲县交界的次滩、西哄哄2处；与沁水县交界的口河、临涧、逯河、天掌、原庄、小西沟、大峪沟（阳翼高速）、大峪沟（日凤线）、张家庄、松树岭、张沟、大夫街、望川、屯城、西尧、大安头、沟底17处。

5.1.2.4水运网络

“十四五”期间，以码头改扩建为重点，构建九女仙湖景区环湖游览水运网路布局。

以方便游客观赏为目标，丰富九女仙湖景区特色，保证景区的旅游秩序和游客安全，打造成我省第一个多功能、高标准内河水上示范码头，为游客提供一个安全、舒适、温馨的候船场所。推动船舶电动改造，实现船舶电气化和智能化，加快形成水路绿色低碳运输。

**5.1.3运输枢纽布局**

（1）客运枢纽

按照阳城县“一核、三带、三区” 县域产业发展空间布局，考虑各枢纽站场之间的功能联系及其可能的服务半径，结合用地供给情况，在现有的阳城客运中心1个汽车客运枢纽站场的基础上，共规划新增皇城相府公交场站1个综合客运枢纽和阳城东、阳城南客运公交站2个一般枢纽，形成层次分明、功能清晰、相互衔接、运转高效的“2主2辅”的双层次综合客运枢纽体系。

（2）货运枢纽

按照在重点产业区域和重要交通枢纽强化物流节点布局的原则，根据阳城县发展的特点以及物流需求空间分布特征，综合考虑城镇体系规划、交通规划、产业布局的要求，依托现有的阳城站，构建形成“1核4园”的货运枢纽布局体系。

1核为阳城站铁路集运站，4园为阳城县八甲口物流园区、阳城太行现代产业物流园、阳城苏州智慧产业园、阳城县台头现代精细化工产业园。

5.2运输服务

运输服务是依托综合运输线网、场站等基础设施，通过客货运输组织、运输装备为经济社会提供运输产品的活动，是构建综合运输体系的重要环节，是提高运输组织化程度、提升运输效率与水平的重要手段。

以城乡公交一体化发展为核心，以公交枢纽建设为支撑，构建线路分级、服务分区的多层次、高效率、高品质、低能耗的城乡公共交通网络服务体系，促进公共交通与城市的融合发展，深化完善“城市、城际、城乡、镇村、旅游”五级公交体系，加大公交专用道建设力度。

城际公交实现游客从居住地进入旅游目的地城市入口的功能，解决游客“走进来”的问题，有效促进和拉动相关省市的经济与人文交流；城市公交有效连接城市内各交通枢纽、中心城区和景点，满足旅客游览、购物、娱乐、住宿和餐饮的需求，是进入乡村旅游目的地的重要环节，也是实现全程公交服务的支点；城乡公交是从城市到乡（镇）的人员及物资输送纽带，对乡（镇）景区游客引流、盘活乡（镇）旅游业及其周边产业有不可估量的贡献；镇村公交是对城乡公交的有力补充，不仅解决了当地群众出行难、出行贵和出行不安全的问题，也能实现游客在乡（镇）旅游景点间的无缝换乘，带动各景区间协同发展；旅游公交是直接从居住地发车到旅游景区的客运专线，包括部分景点之间的衔接线路，大大缩短了倒车、等车的时间，提升旅游体验。

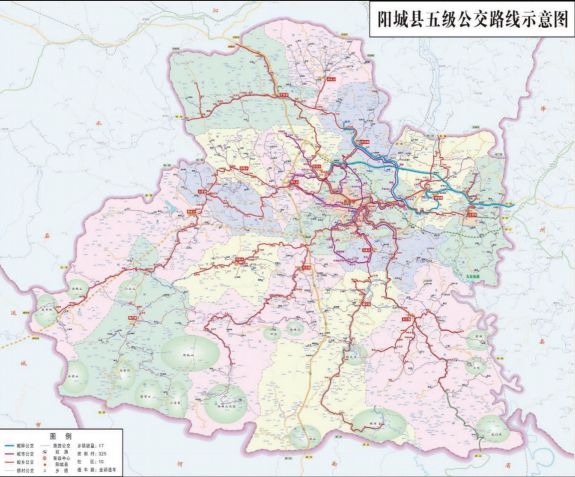


图 5-5 阳城县五级公交路线示意图

5.3支持系统

支持系统是保障综合运输体系高效运转、实现交通运输行业健康、可持续发展的保障体系，也是交通运输发展时代特征与要求的集中体现。以提升数据开放共享能力、提高运输服务水平、提升行业决策监管能力、提高交通运输效率为目标，通过实施数据共享能力提升工程、“互联网+”运输服务升级工程、交通决策监管能力提升工程、新技术创新应用推进工程，构建“泛在连接、高效协同、全域感知、智能融合、安全可信”五位一体的智慧交通体系。

**——建设综合交通大数据中心**

依托5G、大数据、云计算、人工智能等前沿核心技术，融合政务数据、运营数据、互联网数据、手机信令数据及各类交通资源，建设阳城县交通大数据中心，搭建智慧交通云平台，深入推进大数据共享开放，全面推动大数据创新应用。

**——升级“互联网+”运输服务**

利用大数据、移动互联网技术，通过行车、停车、枢纽换乘、末端出行以及应答式定制服务等各个环节的智能化，在既有智慧公交、智慧出租已上线运行系统基础上，建设智慧停车、智慧枢纽系统，实现“门到门”的一站式高效便捷服务。

**——提升交通决策监管能力**

提升交通决策支持能力，开展交通运输运行状态预测预警、趋势分析和交通调度，并及时向社会发布，增强交通运输运行管理的预见性、主动性和协同性；推动基础设施数字化和运行智能化，强化对公共交通、长途客运、危险品运输等行业运行动态监测；提高行业协同执法能力，加快推动行政执法案件电子化改造，实现跨区域、跨部门执法的联防联控以及行政执法案件信息异地交换共享。

第 6 章 “ 十四五 ”综合交通运输发展主要任务

6.1 综合交通基础设施建设

**6.1.1对外综合运输通道建设**

构筑以阳城通用机场为中心的、沁水—阳城—济源为纵向、临运—阳城—晋城为横向的“一纵一横”“十”字型综合运输通道。通过实施通用机场、铁路、高速公路等建设工程，形成多方位、宽领域、高水平的全面开放新格局，构筑对外综合运输通道。

通用机场建设。“十四五”期间，加快建设阳城通用机场，填补航空领域空白，推进通用航空发展，完善低空旅游服务功能，依托阳城丰富的旅游资源，开发飞行观光，助推阳城进入“飞行时代”。

**铁路建设。**“十四五”期间，重点推进晋城至侯马城际铁路的建设，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、临汾间的距离，并通过大西高铁、太焦高铁联通陕西、河南等地区，使阳城县经济社会发展更好的融入中原城市群、关中城市群、“一带一路”建设。实施侯月铁路改线工程，提高侯月铁路通行能力，释放货运功能，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。

**高速公路建设。**“十四五”期间，加快推进晋阳高速公路改扩建工程，力争早日实现通车；推动阳城至永济高速公路建设进程，与阳济、安阳高速形成县域“一环四射”高速网，实现环城高速互联互通，基本建成“能力充分、开放互联、覆盖广泛、便捷高效”的高速公路网络，为阳城县经济社会高质量发展和现代化建设提供强有力的交通支撑。

|  |
| --- |
| “ 十四五 ”期综合运输通道重点建设项目 |
| 1. 阳城县通用机场：位于河北镇匠礼村，机场定性为 A1 类通用机场，建设内容为长 1200m×宽 30m（远期为 1800m×30m）跑道及相关保障设施，主要使用29 座以下小型飞行器低空飞行。开展旅游观光，飞行培训，农村飞播飞防、应急救援等通航业务。配套设施包括综合楼和塔台，垂直联络道 2 条，机库和维修厂房，估算总投资3.6 亿元。  2. 晋城至侯马高速铁路：位于山西省晋城市、临汾市，线路起自太焦城际晋城东站，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。线路全长约 169km，估算投资228 亿元。其中：阳城段40 公里，估算投资55 亿元。  3. 侯月铁路改线工程：侯月铁路桃坪隧道改线工程段自侯月铁路嘉峰站咽喉 K150+620 引出，绕避永红煤矿办公区于嘉峰镇武安村东侧设 3.85km 沁河特大桥跨越沁河，沿沁河河谷西侧走行至望 川村南侧后沿阳城电厂专用线通道布线走行，连续跨越晋运高速公路、润阳高速公路后于润城镇南 侧折向西，并行在建晋阳高速公路于下河村北侧跨越沁河后折向南设阳城东站，引入既有侯月铁路 阳城至磨滩所区间练上隧道进口前 K165+654 路基段落。新建双线正线长度 15.85km，桥梁9.73km， 桥梁占比 61.39%，废弃既有线 9.47km；新设阳城支线疏解线单线长度 0.92km，桥梁 0.25km，隧道 0.37km，桥隧占比 67.39%，新设阳城东站施工便线单线长度 0.80km，同时对既有桃坪隧道进行临时应急加固，以保障建设期间既有线运营安全。工程总投资21.5 亿元。  4. 阳城至永济高速公路：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。拟建方案路线全长 148 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 193 亿元。其中：阳城段 长48.7 公里，估算投资73 亿元。  5. 晋阳高速改扩建：路线主线起于冶头村东南，设置泽州南互通与晋济高速公路相接，经左匠村、小箕村、下庄村、西峪村，设南村枢纽与晋城环城高速公路相交，之后南村至润城段在既有晋阳高速公路基础上改扩建为双向八车道，润城至阳城段新建全幅高速，路线拐向南从下孔寨村东南、岭后村东、荆底村西通过，终于洪上村西北，设主线收费站。另设终点连接线至 S229 阳济线。路线全长 43.013 公里（含终点连接线2.635 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。  6. 阳济灾后恢复重建工程：阳济公路改建工程（省道229）全长约42.36 公里，估算投资2.3 亿元。 |

6.1.2 县域公路网建设

完善县域“4环10射40连30出口”公路网布局，实现“对外大联通、对内大循环”目标。实施高密度、高等级的普通干线公路网建设，提升网络连接效能和通达水平；加快县乡公路升级改造，将已经建成且实际承担省道功能的道路纳入普通省道网；加强对乡（镇）、开发区、客货枢纽、景区等重要节点的覆盖，为节点提供便捷通道；积极打通县域周边出境口通道，改善对外交通条件。

|  |
| --- |
| “ 十四五 ”期“4 环 10射 40 连 30出口 ”重点建设项目 |
| 1. 城市快速环：新改建2 个项目约6.6 公里，估算投资约3.2 亿元。  （1）汉上至张村：建设里程2.3 公里，规划道路等级为二级公路，估算投资约0.2 亿元。  （2）张村至美泉：建设里程4.3 公里，规划道路等级为二级公路，投资估算约3.0 亿元。  2. 乡村振兴环：新改建5 个项目约48.6 公里，估算投资约3.8 亿元。  （1）东山至北留：建设里程7. 1 公里，规划道路等级为三级公路，投资估算约2.0 亿元。  （2）受益至索泉岭：建设里程 8.0 公里，规划道路等级为三级公路，投资估算约0. 1 亿元。  （3）索泉岭至固隆：建设里程21.5 公里，规划道路等级为三级公路，投资估算约 1.0 亿元。  （4）固隆至贾寨：建设里程 8.5 公里，规划道路等级为三级公路，投资估算约0.5 亿元。  （5）双龙寺至东山：建设里程3.5 公里，规划道路等级为一级公路，投资估算约0.2 亿元。  3. 十射：新改建6 个项目约 18.2 公里，估算投资约 10.4 亿元。  （1）北音北至庄河口：建设里程 1.2 公里，规划道路等级为二级公路，投资估算约0.25 亿元。  （2）庄河口至尧沟：建设里程2.9 公里，规划道路等级为三级公路，投资估算约0.6 亿元。  （3）尧沟至北留：建设里程2. 1 公里，规划道路等级为二级公路，投资估算约 1.0 亿元。  （4）北留至李家：建设里程2.7 公里，规划道路等级为二级公路，投资估算约0.2 亿元。  （5）李家至县界：建设里程3.2 公里，规划道路等级为一级公路，投资估算约2.5 亿元。  （6）下川至洪上：建设里程6. 1 公里，规划道路等级为一级公路，投资估算约5.8 亿元。  4. 四十连：新改建9 个项目约 107. 1 公里，估算投资约9.7 亿元。  （1）武安至王村：建设里程 8.0 公里，规划道路等级为二级公路，投资估算约0.7 亿元。  （2）屯城至润城：建设里程9.0 公里，规划道路等级为三级公路，投资估算约 1.0 亿元。  （3）南香台至马山：建设里程 8.5 公里，规划道路等级为三级公路，投资估算约0.2 亿元。  （4）押水至水洪池：建设里程5.0 公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约0.3 亿元。  （5）上天井至秋川：建设里程23.4 公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约4. 1 亿元。  （6）横河至次滩：建设里程23.8 公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约2.4 亿元。  （7）回龙庙至口河：建设里程 11.5 公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约0.5 亿元。  （8）董封至临涧：建设里程3.9 公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约0.08 亿元。  （9）下芹至固隆：建设里程 14.0 公里，规划道路等级为三级公路，投资估算约0.4 亿元。 |

|  |
| --- |
| 远期“4 环 10射 40 连 30出口 ”重点建设项目 |
| 1.城市快速环：新建1个项目9.7公里，估算投资约12亿元。  　　 洪上至尹庄南：建设里程9.7公里，规划道路等级为一级公路，估算投资约12.0亿元。  　　2.乡村振兴环：新改建2个项目21.4公里，估算投资约5.9亿元。  　　（1）北留至头南：建设里程7.2公里，规划道路等级为三级公路，投资估算约0.4亿元。  　　（2）头南至月院：建设里程14.2公里，规划道路等级为三级公路，投资估算约5.5亿元。  　　3.十射：新改建8个项目127.2公里，估算投资约45.2亿元。  　　（1）洪上西至瓜底：建设里程5.0公里，规划道路等级为一级公路，投资估算约5.1亿元。  　　（2）钓鱼台至草铺：建设里程2.7公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约0.9亿元。  　　（3）草铺至西山：建设里程5.8公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约4.64亿元。  　　（4）壁头至杜甲：建设里程42.9公里，规划道路等级为二级公路，投资估算约13.8亿元。  　　（5）上芹至西哄哄：建设里程48.1公里，规划道路等级为二级公路，投资估算约16.1亿元。  　　（6）町店至松树：建设里程15.5公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约0.4亿元。  　　（7）张村至五龙沟：建设里程3.4公里，规划道路等级为二级公路，投资估算约3.5亿元。  　　（8）五龙沟至张沟：建设里程3.8公里，规划道路等级为二级公路，投资估算约0.8亿元。  　　4.四十连：新改建3个项目34.5公里，估算投资约8.8亿元。  　　（1）润城至马山：建设里程15.0公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约7.0亿元。  　　（2）窑头至钓鱼台：建设里程4.5公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约0.3亿元。  　　（3）南门至秋川：建设里程15.0公里，规划道路等级为四级公路，投资估算约1.5亿元。 |

6.1.3 农村公路建设

“十四五”期，持续推进乡（镇）通三级公路、较大人口规模自然村通硬化路、建制村通双车道、公路安全生命防护工程等在内的196个项目，新改建里程约396公里，估算投资8.45亿元，实现农村公路提档升级，满足百姓出行。到2025年，全县农村交通条件和出行环境得到根本改善，基本建成“布局合理、结构优化、干支相连、畅乡通村、景景畅通、安全便捷、绿色经济”的农村公路网络。

|  |
| --- |
| “ 十四五 ”期农村公路建设项目 |
| 1. 较大人口规模自然村通硬化路：共66 个项目，总长93.251 公里，估算投资 12495 万元。 2. 建制村通双车道：共54 个项目，总长 110.019 公里，估算投资 17117 万元。 3. 乡镇通三级及以上公路：共3 个项目，总长26. 106 公里，估算投资7130 万元。 4. 其他县乡公路改造：共30 个项目，总长 105.62 公里，估算投资33048 万元。   5. 资源路产业路：共28 个项目，总长60.763 公里，估算投资 13956 万元。  6. 村道安防工程：共 12 个项目，总长25.718 公里，估算投资399 万元。  7. 危旧桥改造：共3 个项目，共608.96 平方米，估算投资380 万元。 |

6.1.4 水运建设

“十四五”期间，以改扩建九女仙湖一号码头为重点，打造成我省第一个多功能、高标准内河水上示范码头；同步对其余现有码头进行维修，为游客提供一个安全、舒适、温馨的候船场所；推动船舶电动改造，实现船舶电气化和智能化，加快形成水路绿色低碳运输。

|  |
| --- |
| “ 十四五 ”期水运建设重点项目 |
| 九女仙湖一号码头改扩建：  总面积约 3600m2，其中东西长约 90m，南北长约 40m 。外观主体设计为钢结构框架，全封闭建造，按照高标准要求，为游客配备：登船安监设备、休息区、空调、卫生间、购物区、零时就餐区、大屏幕视频、零时免费茶吧等一系列配套服务设施。总投资估算约 800 万元。 |

6.1.5 枢纽建设

<6.1.5.1>客运枢纽

“十四五”期重点推进以皇城相府高铁客运站为中心的客运集散核心区建设，鼓励公路客运站按照“主动衔接”的思路，积极与铁路、城市公共交通体系对接，支撑阳城构建一体化的旅客换乘体系。

在加快推进高铁站建设的同时，研究公交场站、线路布局，规划建设阳城东、阳城南2个客运公交站，推进便捷阳城目标实现。

|  |
| --- |
| “ 十四五 ”期客运枢纽建设重点项目 |
| 1. 皇城相府公交场站：占地约30 亩，估算投资约3000 万元。  2. 阳城东客运公交站：占地约 15 亩，估算投资约 1000 万元。  3. 阳城南客运公交站：占地约 15 亩，估算投资约 1000 万元。 |

<6.1.5.2>货运枢纽

“十四五”期，以阳城站铁路集运站为核心，依托公路和铁路两大基础，以满足阳城县八甲口物流园区、阳城太行现代产业物流园、阳城苏州智慧产业园、阳城县台头现代精细化工产业园为重点，以服务县域内煤炭、化肥、陶瓷等产业为主要对象，打造公铁联运、生产商贸物流深度融合的综合货运服务体系。

|  |
| --- |
| “ 十四五 ”期货运枢纽建设重点项目 |
| 1. 阳城县八甲口物流园区：位于阳城县开发区八甲口片区，规划占地面积70 公顷（1050 亩）。 区 内现有八甲口新能源产业园、安阳现代陶瓷工业园、山西兰花科创、阳泰集团冯街煤业、阳泰集团尹  家沟煤业和晋煤集团上孔煤业等企业，主要生产煤炭、化肥、陶瓷等。  2. 阳城太行现代产业物流园  位于阳城县西河乡上李村、孙沟村。总用地面积252 亩，总建筑面积 33 万m2；其中，一期建设项 目位于西河乡上李丘村，用地面积76.45 亩。项目东侧为迎宾大道，距阳城北高速口约 700m，建成后 将以阳城县及周边地区的物流服务需求为基础，紧密围绕阳城县及周边市民的生产、生活需要，成为  阳城县物流配送的示范基地。  3. 阳城苏州智慧产业园  位于阳城县南安阳村，园区总占地296 亩，总投资约9.2 亿元，建设陶瓷建材家居城、装备制造加 工区、现代物流园区、企业孵化基地、农产品交易中心、冷链物流等项目。建竣工期 36 个月，该项目  建成后，预计年产值5-8 亿元，税收 1 亿元以上，推动就业2000 多人。  4. 阳城县台头现代精细化工产业园  位于阳城县白桑镇，规划占地2000 亩。 区内现有山西鑫途化工有限公司、阳城县宏昌化工有限 公司、阳城县富宁化工有限公司、阳城县天诚化工有限公司等四户企业进驻，主要产品为二硫化碳和  半胱胺盐酸盐。年可实现工业总产值2 亿元，工业增加值3000 余万元。 |

**6.2交通设施养护**

“十四五”期间，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。加强全县农村公路管理养护工作，结合全县农村公路管理养护实际，制定阳城县农村公路管理养护办法，全面提升农村公路养护水平和通行能力，促进农村经济社会发展，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。

全面建立县、乡、村三级“路长制”。健全农村公路治理体系，形成路联管、路全管、路共管、路常管的农村公路发展格局，切实将农村公路管理养护由部门行为转变为政府行为、由行业行为转变为社会行为。

落实农村公路管理养护的地方配套资金。县、乡公路养护管理机构运行的人员、工作经费支出100%纳入财政预算，县财政在预算内有计划地安排农村公路养护工程和日常养护资金。

提高农村公路养护覆盖率。全县农村公路列养率达到100%，年均养护工程实施比例达到5%。经常性养护路段按照定岗、定责、定人、定酬的方式与养护企业或养路队、养护承包人签定养护承包合同，明确责任，做到专职专责。

加强农村公路养护质量建设。农村公路技术状况（MQI）得到改善，优、良、中等路总比例达到80%以上，县、乡道的路基、桥隧构造物、沿线设施等技术状况基本达到相关技术标准要求，村道也要达到省定标准。

开展示范路创建活动。制定符合县情的农村公路示范乡（镇）和文明路标准，每年创建两个农村公路管理养护示范乡（镇），全县示范路总里程县道不低于10%，乡村道不低于5%，以点带面，带动全县农村公路养护工作提档升级。

6.3综合运输服务

**6.3.1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，形成以城际高铁中长途为核心，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，大力发展连接高铁站、汽车站、乡（镇）节点的客运班车，注重城乡巴士与高铁站间的连接；加快推进高铁站建设，建设过程中注意与汽车客运站之间的客运换乘功能。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，对班车所经路段进行改造提升并达到通行标准。同时，可根据人们出行特点，合理安排车次，在上下课和上下班时段加密校区和行政服务中心等主要办公区域的公交车次，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；在公交车型的选择、候车亭的建设和公交车次安排上，要紧密结合旅游特点做好服务，根据旅客的聚集情况，合理布局，增设美观、实用、高品位的候车场所，让旅客有一个舒适的候车场所；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。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。

**6.3.2货运物流**

立足中原经济区、晋陕豫黄河金三角、晋东南城镇群融合发展区的区位优势，加快构建完善工业消费品、农产品、生产资料等现代商品流通体系，夯实提升流通产业基础。

不断完善跨区域物流产业体系。依托公路和铁路两大基础，积极对接郑州航空港，加快传统物流产业向现代供应链管理产业转型。充分利用八甲口优越的地理位置和交通条件，依托侯月铁路、县集运站等，利用现代技术，引导社会资本参与，加快建设八甲口智能物流园区，发展集仓储、运输、配送、流通、加工、服务和商贸于一体的现代物流产业。推进建设太行现代产业物流园项目，建设公共物流信息平台和仓储配送设备，充分利用物联网、“互联网+”等现代信息技术，发展煤炭、陶瓷、煤化工、农产品、中药材等供应链物流，不断提高传统物流企业的信息化水平，为传统物流企业向现代化贸易模式转型提供技术支撑。

建立完善县域商贸流通体系。加快布局现代物流园区，建设大型商业综合体，优化商贸服务结构，支持实体商业发展线上业务，促进线上线下融合发展，打造商贸流通龙头企业。全力推进电子商务进农村示范县建设，加快发展县、乡、村三级物流网络节点，构建以县城为中心、园区为载体、乡（镇）和中心村为基础的多层级物流配送网络，降低物流综合成本。加强新型农村和农产品现代流通网络建设、城乡商业服务网络布局、农村电商网络布局，推动城乡商贸一体化发展。实施物流配送村村通工程，提升电商、快递配送进农村综合水平，推动商贸流通企业转型升级。完善冷链物流、智慧物流、仓储配送等流通领域制度规范和标准，培育具有竞争力的现代商贸流通企业。

全面提升商贸服务水平。加快推动与晋东南城镇群、中原城市群内部基础设施互联互通，促进土地、劳动力、资本、技术、数据等生产要素的自由流动和市场化配置，不断强化与晋城、临汾、运城以及河南济源等周边县市的互联互通、互流互融，发挥皇城相府聚集吸引效应，推动我县建设成为区域性消费中心。稳步推进大型消费商圈建设，加快建设便民消费商圈，改建一批便民消费服务中心。推动便利店品牌化、连锁化发展。鼓励有条件的街区加快数字化改造，提供全方位数字生活新服务，打造特色商业街区，积极发展“智慧街区”“智慧商圈”。优化百货商场、购物中心、便利店、农贸市场等城乡商业网点布局，加快建设便民生活服务圈，在县城打造15分钟商贸圈、在乡（镇）打造半小时商贸圈。完善社区便民消费设施，建设城市社区邻里中心和农村社区综合性服务网点，优化社区商业网点，发展“小店经济”，提高便民商业服务水平。优化家庭服务业、餐饮业及其他服务行业的网点布局，加快商业提档升级工程。提升改造各大商圈、商业街、美食街，升级改造传统批发市场，提高交易规模与交易技术水平，严格市场监管，健全消费投诉维权机制，营造便利、放心、舒心的消费环境。

6.4智慧交通建设

**以数据融合为支撑，全力打造交通大数据分析及应用体系**

“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，实现交通管理可视化、交通组织科学化、交通运行有序化、指挥救援一体化、交通出行信息化。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。

在此基础上构建以“数据中心、监测中心、协同中心”为定位的综合交通指挥中心，通过汇聚行业数据，集成建设全县全行业陆、空、铁综合交通信息化系统，同时接入规划、环保、公安、市场监管、城管、气象、交警等单位或行业静态信息和动态运营信息数据，并利用分布式基础云环境，实现交通大数据实时接入、高效运算、安全存储，以此实现“数据管理、运行监测、决策支持、信息发布、应急协同”五大功能，为阳城县打造智慧交通体系提供有力支撑。

**以安全应急为核心，构建综合交通运输运行监管调度框架**

面向行业运行安全监管及应急指挥调度的复杂局面，构建全局综合交通运输运行监管平台，打造多元化、多样化、可视化的安全监管及应急指挥调度体系，实现综合交通运行监管“数字化、摸得着、看得见”。

基于城市范围内综合交通在线监测，可以汇聚城市的时空数据资源，如路网实时速度、流量，客运、货运、公交、出租等行业运营，时间空间以及居民出行特征数据。基于城市交通大数据的在线监测，可以实现对城市交通运行的监测与评价，并通过建立相应的分析工具、手段，支持规划管理决策，从而达到对交通运输系统实时监控的目的。

**以便民服务为导向，完善公众交通一体化服务架构**

面向阳城县的发展战略需求，完善公众综合交通一体化服务架构。利用互联网络技术、无线通讯技术、智能手机移动互联技术和移动电视直播技术，进行多渠道实时综合交通信息发布服务，构建公众交通信息服务体系，满足面向民生的社会公众日益增长的实时、便捷、高效获取综合交通信息服务的需求。

在公众信息数据方面，对静态数据定期更新完善，并对信息进行分析、挖掘、提炼和应用；对动态数据进行动态更新；对于采集的海量数据应根据数据建模的主题、范围和目标分别建立数据应用模型，定制数据清洗规则，然后对清洗后的数据进行分析和挖掘，能够对公众交通出行一体化服务提供支撑。

**6.5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，打造快行交通与慢行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100%；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。

**6.6平安交通建设**

完善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。

6.7全面深化改革

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。

第7章　实施方案

7.1资金需求

“十四五”期内，机场、铁路、公路、水运、客运枢纽等建设估算总投资约217.4亿元。2025年，阳城县综合交通网络规模达到约2.8千公里，其中铁路78公里、公路2745公里。

规划通用机场项目1个，估算投资3.6亿元；规划高速铁路项目40公里，估算投资55亿元；规划普速铁路项目16公里，估算投资21.5亿元；规划公路项目683公里，估算投资137亿元；规划水运项目1个，估算投资800万元；规划客运枢纽项目3个，估算投资约5000万元。

远期，规划公路项目193公里，估算投资72亿元。

7.2实施安排

**7.2.1“十四五”期实施安排**

“十四五”期，计划实施：

机场建设，主要是阳城通用机场建设，估算投资3.6亿元；

高速铁路建设，开工建设晋侯城际高速铁路40公里，估算投资55亿元；

普速铁路建设，开工建设侯月铁路改线工程16公里，估算投资21.5亿元；

高速公路建设，完成晋阳高速改扩建，开工建设阳城至永济高速项目，估算投资99亿元；

普通国省干线公路建设，实施阳济灾后恢复重建工程，估算投资2.3亿元；

“4环10射40连30出口”项目共22个，建设工程约180.5公里，估算投资27.0亿元；

实施农村公路等级提升工程约396公里，估算投资8.45亿元；

水运项目建设，实施九女仙湖一号码头改扩建，估算投资800万元；

客运枢纽建设，新建皇城相府公交场站、阳城东客运公交站、阳城南客运公交站，估算投资5000万元。

**7.2.2远期实施安排**

远期，完成县域“4环10射40连30出口”总布局，规划项目14个，共193公里，估算投资72亿元。

第 8 章 环境影响评价

8.1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，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。

8.2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、生态功能区规划做好衔接，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。

8.3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。

**8.3.1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、生物迁徙洄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。

**8.3.2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。

**8.3.3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。

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。

第 9 章 保障措施

9.1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。

9.2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。

9.3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。

9.4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。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。

9.5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。

9.6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。

9.7加强人才队伍建设

深入实施“人才强县”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。

附表：1.综合运输通道项目安排表

　　 2.“十四五”期“4环10射40连30出口”项目安排表

　　 3.远期“4环10射40连30出口”项目安排表

　　 4.“十四五”农村公路规划项目库汇总表

　　 5.水运建设项目安排表

　　 6.客运枢纽建设项目安排表

附图：1.阳城县综合交通运输规划图

　　 2.阳城县公路交通规划图

　　 3.阳城县高速公路布局图

　　 4.四环示意图

　　 5.10射示意图

　　 6.40连示意图

　　 7.出口示意图

　　 8.阳城县交通运输建设项目示意图

（此页无正文）

|  |  |
| --- | --- |
| 抄送：县委办，县人大办，县政协办，县法院，县检察院，各人民团体，  各新闻单位。 | |
| 阳城县人民政府办公室 | 2023 年 10 月 12 日印发 |