

长治市人民政府

关于印发长治市现代综合交通运输 “十四五”发展规划的通知

各县、区人民政府，长治高新区、经开区管委会，市直各单位：

现将《长治市现代综合交通运输“十四五”发展规划》
印发给你们，请结合实际，认真组织实施。

长治市人民政府

2021 年 12 月 29 日

（此件正文公开发布，附件不公开）

长治市现代综合交通运输 “十四五”发展规划

目 录

一、规划基础.....	1
（一）发展成效.....	1
（二）存在的问题.....	4
二、发展机遇和要求.....	6
三、指导思想和规划目标.....	8
（一）指导思想.....	8
（二）规划原则.....	9
（三）规划目标.....	10
四、现代综合立体交通运输网络.....	12
（一）构建“一纵一横”综合运输大通道.....	12
（二）立体高效的快速交通网.....	13
（三）高效衔接的干线交通网.....	14
（四）覆盖广泛的基础交通网.....	14
（五）多层级综合交通枢纽系统.....	15
五、便捷舒适的旅客运输服务体系.....	16
（一）完善城际城乡客运服务体系.....	16
（二）深入实施公交优先发展战略.....	17
（三）发展慢行交通提升绿色出行.....	18
六、绿色高效的现代物流服务体系.....	19
（一）发展多式联运推动运输结构调整.....	19
（二）提升道路货运组织实现高质量发展.....	20
（三）完善基础设施推动物流协调发展.....	21
七、新业态新模式规范融合发展.....	22

(一) 深化交游融合提供多样出游体验.....	22
(二) 整合共享资源推进货运产业融合.....	22
八、完善创新机制发展智慧交通.....	23
(一) 创新体制机制激发市场活力.....	23
(二) 加快数字化建设推动共享融合.....	23
(三) 加强顶层设计推进智慧平台建设.....	24
(四) 推进物流标准化实现智能化.....	24
九、建设资源节约绿色交通体系.....	24
(一) 促进功能整合提高土地利用效率.....	24
(二) 倡导绿色出行发展绿色货运配送.....	25
(三) 推进载运装备升级提升环保水平.....	25
(四) 推广循环应用加强邮件包装治理.....	25
(五) 贯彻环保理念严格实施生态修复.....	26
十、增强交通系统安全应急能力.....	26
(一) 健全交通安全应急体制机制.....	26
(二) 强化主体责任加强政府安全监管.....	27
(三) 加强智能监管提升安防水平.....	27
十一、提升交通运输行业治理能力.....	27
(一) 加强交通法治政府建设.....	27
(二) 深化政府管理体制变革.....	28
十二、保障措施.....	28
(一) 加强规划衔接协调.....	28
(二) 加强资金保障.....	28
(三) 加强用地保障.....	29
(四) 加强实施管理.....	29

为推动长治市全方位高质量发展，精准对接“中部地区高质量发展”、“黄河流域生态保护和高质量发展”等重大国家战略，根据《中共山西省委关于制定国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标的建议》以及《长治市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》精神，依据国家和山西省交通运输领域专项发展规划和其他相关规划及文件规定，特编制《长治市现代综合交通运输“十四五”发展规划》。本规划是指导“十四五”时期长治市综合交通运输发展的纲领性文件。

规划期限为2021~2025年，发展目标和主要任务展望至2035年。规划范围为长治市行政辖区范围，总面积13955平方公里。规划内容包括全市公路、铁路、航空、水运等交通运输领域的发展思路、发展目标、主要任务和保障措施等。

一、规划基础

（一）发展成效

“十三五”期间，我市交通运输行业统筹全域发展，各项交通运输任务较好完成，重点项目建设加快，行业管理服务加强，进一步优化完善安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系，为全市经济社会健康发展提供有力支撑保障。

1. 基础设施建设成效显著

全市交通运输基础设施建设快速发展，一批影响深远、

意义重大的工程项目相继建成或开工。机场建设稳步推进，长治王村机场改扩建工程开工建设，沁源县、武乡县通用机场前期工作顺利开展。“十三五”期间，王村机场累计运营航线 26 条，通航城市 27 个，合作航司 13 家，架次 37503 架次，旅客吞吐量 327 万人次。高速铁路建设取得实质性进展，全市第一条高铁郑太高速铁路建成通车，实现了长治市至太原和郑州一小时通达。公路建设突飞猛进，全市公路通车里程达到 12169 公里，比 2015 年增长 6.1%，基本形成了以环形+放射状高速公路为主骨架、以普通国省干线公路为依托，以县乡公路为脉络，沟通城乡、辐射周边的公路网。水上交通建设取得初步性成效，累计航道总里程 165 公里，通航总里程 118 公里，累计码头 42 个。综合客货运枢纽建设取得新成效，实现了市区一级汽车客运站、县城二级汽车客运站的“全覆盖”，依托铁路、公路、机场，布局一批货运中心。

2. 运输服务水平明显提升

积极推进城乡客运一体化，推动交通运输服务一体化示范工程，平顺县城乡客运一体化入选全国客运发展先进典型。交旅融合发展提速，长治至晋城、郑州、安阳、临汾城际公交开通，实行节假日免费、工作日低票价。开通了长治至太原武宿机场、太原高铁南站、安阳高铁东站定制旅游巴士。提高城市公共交通服务水平，实现了“一城四区”公交全覆

盖，并辐射襄垣县等周边县区。建成公共自行车站点 82 个，投入运营自行车 2500 辆，办理公交自行车“一卡通” 21000 余张，率先在全省实现市区公交与公共自行车“一卡通”。准入网约车平台公司 8 家，开通了 95128 全国出租汽车约车电召服务。农村物流网络进一步完善，县级物流中心、乡镇级物流站和村级物流点覆盖率达 100%。邮政物流发展日新月异，全市现有许可快递企业 24 家，分支机构 222 个，备案末端网点 504 个，行业从业人员 2291 人，投递运营车辆 1357 辆。圆通、顺丰、百世、中通、天天、优速等多家品牌入驻我市运行。

3. 智慧交通发展稳步推进

全力推进“互联网+交通管理”。长治城市交通可持续发展项目全面启动实施，实现了调度平台、监控终端到乘客手机及站点站牌的实时链接，形成了集四级可视化指挥、交通组织智能优化、全覆盖大数据采集、交通违法精准打击、全天候在线便民服务 5 大类功能于一体的智能交通集成系统。全面推进运政服务平台行政许可网上办理。推行汽车维修行业电子健康档案系统，一类企业联网率 100%。32 所驾校计时培训系统安装使用率达到 100%。1639 辆“两客一危”车辆安装了智能视频监控车载终端设备，46 家“两客一危”企业安装监控平台。9 个二级以上客运站安装了联网售票系统，纳入全省道路客运联网售票系统。实现了机动车排放检测与

维修治理数据互联互通、信息共享和闭环管理。建成长治市第一个货运物流平台。启用了《路况巡查》APP 软件。

4. 绿色交通建设成就明显

大力推广新能源和清洁能源车辆，巡游出租车清洁能源和新能源车占比 96%，新能源公交车 1512 辆，占比 96.7%。大力开展污染治理专项治理工作，开展了柴油货车和散装物料运输车联合执法专项治理行动，积极推动国三及以下老旧柴油货车淘汰工作。开展船舶污染接收、转运、处置联合专项整治行动。

5. 安全治理能力持续提升

加强行业安全监管工作。全面落实安全生产责任制，认真开展安全生产大检查。加大对太行一号旅游公路、“四好农村路”建设安全监管力度，全面推动“平安公路”建设工作，开展“两打”专项行动，扎实开展“三个专项行动”。深入开展水上交通安全生产大检查活动。扎实推进“一灯一带”建设工作。推进科技兴安，实现了与部、与各区、县交通局相关单位的视频连线快速响应。强力推进“两客一危”重点营运车辆智能视频监控报警系统安装工作。

（二）存在的问题

1. 综合运输基础网络仍需完善

公路网络体系不够健全。高速路网“三纵二横一环”的大骨架基本形成，但高速公路密度不足，对周边地市连接通

道缺乏。多层次、高覆盖的“双环+多射线”的公路交通网络体系不健全。中心城区交通压力较大，高峰期拥堵严重。公路通达深度技术等级有待提升，通行能力不足。铁路建设严重滞后。高速铁路“大十字”框架还未形成，需加速推进铁路网络建设，为“公转铁”进程助力，实现多式联运。航空运输能力与服务水平有待完善。飞行区技术等级低，空港配套设施落后，跑道里程短。现有航线开通较少，仍需进一步扩大通航城市范围加密航线，对主要省和区域增加直飞航班。

2. 综合运输服务水平有待提升

客货运输结构不合理。铁路客运的优势尚未发挥，铁路客运量占总量的比例偏低。交通运输枢纽之间衔接不畅。火车站与公路客运站以及机场之间，旅客换乘能力有待进一步提升。全市物流园区空间布局分散，难以实现不同交通运输方式无缝衔接。同城化公交一体化进程需加快推进，公交线网应加大优化力度，提高公交专用道设置规模，提升公交服务水平。农村客运通达深度低于城市公交，在精准扶贫、解决“三农”问题上作用不突出。

3. 行业的可持续发展能力不足

交通大数据开发应用水平不高，综合信息化平台有待进一步完善。节能减排政策制度体系尚未健全，交通运输结构尚需优化调整，绿色交通治理能力和推进手段需进一步完善。

公路基础薄弱且公路的养护不足，公路建设项目的监管不够到位导致安全隐患较多，农村公路急需完善配套安保工程设施。危化企业量多面广，运输企业挂靠现象严重，运输车辆技术水平低，动态监管困难，安全隐患大。

二、发展机遇和要求

构建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，要求加快建设交通强国，支撑扩大内需战略，推动形成强大国内市场，为构建新发展格局提供有力支撑保障，为全面建设社会主义现代化国家当好先行。在构建双循环经济新发展格局的背景下，要求长治市加快构建综合运输通道，强化枢纽城市聚集辐射能力，保障产业链供应链物流链稳定，支撑内外循环顺畅实现，促进长治市经济实现高质量转型发展。

“一带一路”、京津冀协同发展、中部崛起等国家重大战略和资源型经济转型综合配套改革、能源革命综合改革试点的相继实施，为长治市对外开放带来新的发展机遇，要求长治市扩大开放水平，积极融入京津冀地区、中原城市群、关中城市群发展。为支撑国家重大战略实施，长治市需要打造与国家重大战略相适应的综合交通运输体系，加速推进交通运输一体化，保障基础设施互联互通，实现对外开放的高质量、高水平发展。

黄河流域生态保护和高质量发展国家战略，是加快山西

高质量转型发展的重大机遇，拓展了与沿黄省份加强合作的新空间。黄河流域生态保护和高质量发展战略实施，要求交通提升绿色发展水平，推动交通运输与流域经济社会高质量融合。长治市作为沿黄河流域的重要交通枢纽城市，要加快优化调整交通运输结构布局，加强不同层级交通网络功能衔接，推动交通运输绿色可持续发展，提升交通运输与经济社会融合发展水平。

《交通强国建设纲要》明确分两个阶段推进交通强国建设，着力打造由发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网构成的三张交通网。山西省已列入全国交通强国建设试点省份，试点要求用3—5年时间取得较为完善的系统性成果，率先实现相关重点领域的突破，有效发挥试点的示范引领作用。长治市在支撑交通强国建设方面，需要根据试点要求注重补短板，推动交通运输实现高质量发展。

山西省第十二次党代会提出优化区域发展布局，形成全省“一群两区三圈”的城乡区域发展新布局，指出要在晋北、晋南、晋东南建设高质量城镇圈，不断提高全省城镇化水平。长治市作为晋东南城镇圈核心城市，要建设全国资源型城市转型升级示范区，打造现代化太行山水名城，必须明确作为山西向东开放和承接中原城市群的枢纽型城市定位，全方位推进高质量发展，实现与山西中部和中原城市群内外联动，打造连接华东、华南的交通运输大通道。

为落实国家实施乡村振兴战略的重大决策部署，山西省要求推进“产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕”五大重点任务，聚力打好脱贫攻坚战，走出中国特色社会主义乡村振兴道路山西路径。太行革命老区振兴发展要求，以交通为重点推进革命老区美丽宜居乡村建设。为支撑乡村振兴、发展革命老区、助力脱贫攻坚，长治市需进一步推进“四好农村路”建设，建成太行一号旅游公路，加强村级客运站点建设，加快完善县乡村三级物流服务网络。

三、指导思想和规划目标

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，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视察山西重要讲话重要指示精神，积极落实省委“全方位推动高质量发展”总体思路，按照市委“全方位推进长治高质量发展”要求，以建设晋东南高质量城镇圈先行区为切入点，积极对接“中部地区高质量发展”、“黄河流域生态保护和高质量发展”等重大国家战略，主动融入京津冀、雄安新区、中原城市群、环渤海经济圈、晋陕豫黄河金三角等区域协同发展战略，落实交通强国建设部署，构建立体联网、内外联通、多式联运、无缝衔接的现代交通运输体系，将长治市打造成全国区域性综合交通运输枢纽城市、国家交通物流网络的重要节点，为在国家中部崛

起战略中实现争先进位，建设全国创新驱动转型示范城市，打造现代化太行山水名城的目标提供有力支撑。

（二）规划原则

先行引领，强化服务。紧紧围绕国家、省级和长治市重大决策部署，强化支撑新旧动能转换、乡村振兴、军民融合等重大战略，更好发挥交通运输先行官作用。坚持以人民为中心，不断满足人民群众对交通运输安全可靠、便捷畅通、经济高效、节能环保等方面的需求，关注老年人、妇女儿童、残疾人等特殊人群出行，显著增强人民群众的幸福感和获得感、满意度。

开放融合，陆空并进。坚持开放发展，完善综合交通运输大通道，推动航空口岸开放，发挥长治海关作用，积极融入“一带一路”战略，实现与“一带一路”国家互联互通，打造国际性综合交通节点城市。强化交通运输方式间、区域间、城乡间融合发展，推进交通运输与人口城镇、文化旅游、商贸流通等融合发展。以国内区域性综合交通枢纽为核心，深化对外合作，优化开放环境。

绿色集约，智慧高效。充分考虑长治资源禀赋条件及环境承载能力，将生态文明理念融入交通基础设施规划建设运营管理全过程，促进交通与自然和谐共生，形成科学、绿色、可持续发展模式。通过科技、政策、管理等方面创新，打造与智能载运工具协同、适应智慧运营管理的智能化交通基础

设施，推动基础设施网与运输网、通信网、传感网的融合，适应新一代交通基础设施发展要求。

安全可靠，诚信治理。提升交通基础设施网络安全性和可靠性，提高对自然灾害、突发事件应急保障能力，提高基础设施网络的弹性、韧性和可靠性。提升行业治理能力和水平，依托司法性、行政性、行业性、市场性奖惩手段，引导诚信体系建设。

（三）规划目标

1. 近期目标

到 2025 年，将长治市打造成全国区域性综合交通枢纽城市、国家交通物流网络的重要节点。形成跨区域、大容量、快速化的对外综合运输大通道，打造“一流设施、一流技术、一流管理、一流服务”，安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系。基本形成“123 出行交通圈”（主城区与各区县 1 小时通勤，周边相邻城市 2 小时通达，国家中心城市 3 小时覆盖）和“123 快货物流圈”（省内 1 日送达城市、2 日送达农村，省外 3 日送达）。实现“县县通高速公路、乡乡通三级路、村村通客车”。区域辐射带动作用显著增强，在山西转型发展中将发挥重要作用，充分发挥交通运输对经济社会发展的先行引领作用，当好先行官。

2. 中远期目标

到 2035 年，全面建成现代综合交通运输体系，综合交

通运输网络更加完善，综合交通运输设施和能力进一步提升，交通运输智能化水平显著提升，运输装备水平进一步提高，行业管理与服务能力进一步增强。基本实现“长治市到周边省会通高铁、周边地级市通城际铁路、铁路覆盖全市区县，县县有通用机场、直升机起降点和“十字”交叉高速公路，市区到各区县通一级路、全部镇通二级路、乡通三级路、村通双车道、较大自然村通硬化路”。综合交通运输全面适应长治经济和社会发展的需要。

表 1 长治市“十四五”综合交通发展主要指标

	序号	指标名称	2020 年 现状值	2025 年 目标	指标 类型
网络设施更畅通	1	公路通车总里程（公里）	12169	13200	预期性指标
	2	公路密度（公里/百平方公里）	87.2	95	预期性指标
	3	高速公路通车里程（公里）	382.091	500	预期性指标
	4	普通国道二级及以上公路比重（%）	83.9	90	预期性指标
	5	铁路营业里程（公里）	621	700	预期性指标
	6	快速铁路营业里程（公里）	150	204.1	预期性指标
服务品质更优质	1	铁路承担货运周转量比重（%）	32.60	35	预期性指标
	2	主城区（含规划区）公共交通站点 300 米半径人口覆盖率（%）	68.1	90	预期性指标
	3	主城区万人公共交通车辆保有量（标台）	13	14	预期性指标

	序号	指标名称	2020 年 现状值	2025 年 目标	指标 类型
	4	公共交通机动化出行分担率 (%)	45.21	50	预期性指 标
	5	城市中心城区绿色出行比例 (%)	57.35	70	预期性指 标
智慧 创新更 突显	1	高速公路 ETC 覆盖比例 (%)	100	100	预期性指 标
	2	重点营运车辆联网联控系统车 辆入网率及上线率 (%)	入网率 100,上线 率 85	入网率 100 上线率 95	约束性指 标
	3	“两客一危”和重载货车北斗 系统安装率 (%)	90	100	预期性指 标
绿色 安全更 显著	1	废旧路面材料循环利用率 (%)	-	95 和 80	预期性指 标
	2	新能源公交车占比 (%)	96.7	100	约束性指 标
	3	建成区新能源出租车占比 (%)	96	100	约束性指 标
	4	公共自行车数量 (辆)	2500	5000	预期性指 标
	5	公路营运车辆交通重大责任事 故率 (%)	0	0	约束性指 标
	6	公交客运车辆交通责任事故死 亡率 (%) 人/千万公里	0	≤1	约束性指 标

四、现代综合立体交通运输网络

(一) 构建“一纵一横”综合运输大通道

对接重大国家战略，建设综合性、立体化、大容量、快速化的综合运输大通道。依托郑太高速铁路、干线铁路太焦线、G55 二广高速、国道 G208 等构建南北纵向大通道，向北对接呼包鄂城市群，向南对接海上丝绸之路。依托规划中的

青岛-聊城-长治-临汾-延安-兰州高速铁路和安阳-长治城际铁路，以及干线铁路瓦日线、干线铁路邯长线、G22 青兰高速、国道 G309、国道 G341 等构建东西横向大通道，向西与丝绸之路经济带对接，向东与京津冀都市圈和环渤海经济圈对接。

专栏 1 综合运输大通道
➤ 南北纵向大通道 南北纵向大通道的核心是国家《中长期铁路网规划》“八纵八横”呼和浩特至南宁运输通道中的郑太高速铁路，还包括长治市境内干线铁路太焦线、G55 二广高速、国道 G208 等。通道向北对接呼包鄂城市群，向南经广州对接海上丝绸之路，是山西省煤炭、特色农产品、大型装备等外送的核心通道和经济社会发展的关键命脉。 ➤ 东西横向大通道 东西横向大通道核心是规划中青岛-聊城-长治-临汾-延安-兰州高速铁路和安阳-长治城际铁路，还包括干线铁路瓦日线、干线铁路邯长线、G22 青兰高速、国道 G309、国道 G341 等。通道向西与丝绸之路经济带对接，向东与京津冀都市圈和环渤海经济圈对接，通道既是我国东西向客运大动脉也是山西南部煤炭主产区的主要资源外运通道。

(二) 立体高效的快速交通网

完善航空网络，形成 1 座支线运输机场（含通用航空功能）、9 座通用机场、若干起降点的“1+9+X 布局”（简称“一运九通多点”）。积极开辟长治至国内重要城市的航线，增加与现有通航城市的航班密度。布局“大十字型高铁”+“二城际”的快速铁路网，实现高速（城际）铁路覆盖长治市全部区县。布局“三纵三横二联”的高速公路网，全部建成后，实现县县通高速公路，高速公路密度达到 5.59 公里/百平方公里。重点推进在建项目顺利建设，加强高速公路对外互联，打通快速出省通道，强化对太原城市群的辐射能力。

（三）高效衔接的干线交通网

布局“二纵三横一专线”普速铁路网络，提高普速铁路网的辐射能力，实现对12个区、县全覆盖，形成“王字型”铁路货运主通道，将长治太行山大峡谷轨道观光旅游项目打造成长治市主要旅游客运通道。围绕市区、县城两级重要节点，布局“四纵四横”普通国省干线通道网，中长期实现国省道覆盖90%的乡镇。开展普通国省干线公路服务设施规划编制工作，重点布局停车区、公路驿站观景台等。

（四）覆盖广泛的基础交通网

推动“四好农村路”高质量发展，推进“农村公路+产业”融合，实现乡乡都有产业路或旅游路。全面提升乡村公路通达、通畅水平，做到城、乡、镇、村直连，加快打通断头路，全面消除等外路，进一步完善农村公路网。建设太行一号旅游公路，布局“三纵三横”旅游干线公路网，打通“最后一公里”末梢，完善太行一号旅游公路支线。不断完善水上运输节点及设施建设，全面提升水上旅游交通品质。加强海事安全装备建设，构建安全和谐水运。

专栏2“十四五”期间重大交通项目

航空网络方面：完成长治王村机场航站区改扩建项目验收工作。加快推进长治机场迁建研究工作，力争完成审批立项。建设武乡县通用机场、沁源县通用机场。

高速铁路方面：加快推进长邯聊高铁项目前期工作，争取国铁集团审批立项并开工建设。积极推进长治-临汾-延安高铁、长治-安阳城际铁路、长治-吕梁城际铁路的前期研究。

高速公路方面：建成G2211黎城—霍州高速公路长治段、G55二广高速长治南出口扩容改造、G55二广高速武乡南互通工程、长治西互通至鲍店互通高速公路连接线工程、青兰高速丰宜互通（收费站）—古兴—沁水界连

接线工程。建设 S37 黎城至陵川夺火（晋豫界）高速公路长治段、S65 平遥—沁源—安泽高速公路沁源段、黎城（西井）—晋冀界高速公路。开展高速公路网加密前期研究，实现与周边地级市高速公路连通。

普速铁路方面：建成沁源县新交口至安泽地方铁路工程，建设长治太行山大峡谷轨道观光旅游项目。适时开展邯长铁路复线（长治北至悬钟）改造、太焦铁路（修文-长治北）复线改造、潞城区邯长线微子镇站-瓦日线铁路连接线、沁源县新建介休至安泽铁路工程（新交口至介休段）、长子（太焦线）—端氏（侯月线）铁路、黎城-左权铁路、长治-屯留-沁源铁路、长治太行山大峡谷轨道旅游项目二期和平顺县南太行轨道交通项目等前期研究工作。

国省干线公路方面：建成国道 341 线平顺县境内王庄至晋豫省界段工程、国道 241 线沁源过境交口至有义段公路改建工程、国道 208 线晋中长治界至屯留小河北段改扩建工程、国道 208 晋中长治界至晋城金村（长治司马至高平刘庄段）改扩建工程、省道黄龙线长子县过境公路改建工程、国道 519 线和省道南沁线武乡县城过境段改建工程、国道 241 线沁源有义至安泽界段改建工程、省道 103 线马牧-权店线提升省道工程。建设国道 309 线河北界至临汾界段改扩建工程、国道 341 线屯留张店至沁源有义改建工程、省道南沁线沁县县城过境段改建工程、国道 207 线壶关至陵川界升级改造工程、省道李东线平顺县城过境改建工程、省道太长线黄北至大辛庄段改扩建工程、省道 216 长治至柳树口线（原 S226 省道长陵线）上党区过境段改建工程。建设“1+6”相邻县区快速通道项目 2 个，分别是长子县城至太焦高铁长治南站连接线工程（国道 341 西坡至南鲍段改线）和长临高速鲍店互通至屯留区连接线工程（S222 线）。

农村公路方面：完成较大人口规模自然村通硬化路建设 881 公里，乡镇通三级及以上公路建设 376 公里，建制村通双车道公路改造建设 142 公里，县乡公路改造 397 公里，资源路旅游路产业路 130 公里，危桥改造 48 座，危隧改造 14 处，安全生命防护工程 236 公里。

旅游公路方面：建成太行一号旅游公路 575.593 公里，旅游公路慢行系统 4 条合计 240 公里，旅游公路驿站 19 个，停车观景区 20 个观景台，自驾车旅游营地 3 处。

水运方面：水运码头建成“十三五”延续项目 7 个，新开工建设 8 个，开展 6 个码头的前期研究工作。

（五）多层次综合交通枢纽系统

构建以高铁站综合客运枢纽为主，长治市汽车客运中心为辅，各个区（县）客运站为基础，布局合理，层次分明，衔接一体的“一主一辅多点”客运枢纽体系。对枢纽用地进行综合开发打造枢纽经济，提升枢纽一体化衔接，优化枢纽接驳服务，强化综合服务能力。完善“1+6”城镇群公交枢

组布局，在主城区规划布局 11 个城际公交换乘枢纽，并在 6 区县配置城镇群公交换乘站。

构建“结构合理、分工明确、功能完善、运转高效”的货运枢纽（物流园区）体系。提升货运枢纽服务和衔接水平，打造枢纽偏好型产业集群，实现各种要素的融合积聚。促进铁路与大型综合物流园区的衔接，优化多式联运最先和最后一公里配送网络。以物流枢纽建设为切入点，促进物流、产业和城市融合发展，为城市经济提供新动能。支持邮政、快递企业在综合货运枢纽内布局建设区域分拨处理中心，完善以区域分拨中心、城市公共中转中心和末端配送网点为支撑的三级物流配送体系。推动农村客货邮融合发展，推进“多站合一”建设模式。

专栏 3 “十四五”期间重点综合交通枢纽项目
客运枢纽方面：建成长治市综合客运枢纽，完成续建、新建壶关汽车客运北站、长子县客运枢纽站 2 个二级站和 28 座乡镇汽车客运站。建设长治高铁东站公交枢纽。
货运枢纽方面：建成潞铁现代智慧物流产业园区、潞铁智慧物流园陆港园区、金烨国际物流园、沁源县交口物流园区等 4 个多式联运货运枢纽，长治一运现代物流项目、长子县轩阳物流园等 2 个通用集散型货运枢纽。

五、便捷舒适的旅客运输服务体系

（一）完善城际城乡客运服务体系

打造城际客运服务网络。围绕铁路、公路、民航等城际客运方式，提升以铁路、航空为主的大容量快速通道的客运服务品质。推进道路客运与铁路、民航等运输方式有机衔接和差异化发展。推进道路客运转型升级，推动长治市到毗邻

市县之间的城际客运班线公交化发展。开通长治至邯郸城际公交，保证长治至安阳、临汾等地城际公交线路平稳运行。

加快推进城乡客运一体化。应对高速铁路冲击，调整道路客运市场格局，大力发展城乡客运，形成差异化发展优势。按照“成熟一条，开通一条”的原则，积极推进城乡客运公交化改造。做好城市公交、城乡公交客运的合理衔接。通过政府购买服务、完善运营补贴长效机制等方式，夯实建制村通客车成果。

推进旅客联程运输发展。推动公共汽电车、出租汽车企业与铁路、公路、航空企业建立常态化合作机制，统筹开通连接枢纽站场的公交专线、夜间班次和定制客运服务。加快培育专业化的旅客联程运输经营主体，有序推进第三方出行服务平台、整合不同运输方式信息资源，探索旅客联程运输电子客票。提升综合客运枢纽一体化衔接，加强无障碍服务设施建设。加强旅客联程运输服务设施建设。

（二）深入实施公交优先发展战略

持续推进城市公交高质量发展。布局以快速度、长距离的中运量公交为骨架，以公交快线和公交干线为主体，以公交普线、支线为支撑的多层次地面公交网络。提升公共交通网络通达广度与深度，主城区公共交通站点 300 米半径人口覆盖率达到 100%。统筹完善公共交通枢纽体系，加大公交专用道建设力度。提升公共交通服务质量，全面推进公共交通

移动支付体系建设，提升智能化管理水平，探索发展多样化公交服务。开展轨道交通布局规划研究，在主城区布局“十”字形态的骨干轨道线网，在主城区与潞城、壶关、上党、长子、屯留、襄垣之间，布局放射线轨道线网。

完善体制机制推动城乡公交一体化。科学编制城乡公交一体化规划。研究城市公交、农村班线、镇村公交资源整合方案，形成城乡公交一体化运行机制。推进城市公交线路向镇村延伸或客运班线公交化改造，积极发展“镇村公交”。构建“1+6”城镇群快速公交骨干网络和主城区城乡公交基础网络，动态优化调整公交运行线路和运力配置，将公交服务向人员集中的乡镇、大型煤矿、电厂等延伸。在上党城镇群（1+6）规划建设公交换乘枢纽，在6区县配置城镇群公交换乘站。

适度发展出租汽车。加强运力动态监测，科学调整巡游出租车运力规模。规范发展网络预约出租汽车，加强对网络预约出租汽车经营者、车辆和驾驶员的许可管理，建立运价动态调整机制。加强监管力度，创新信息化监管手段，升级巡游出租汽车信息化监管平台，推动与公安、市场监督等市直部门的信息共享。

（三）发展慢行交通提升绿色出行

优化慢行交通系统布局。明确慢行交通系统作为城市综合交通系统的重要组成部分，也是其他机动交通方式的重要

衔接的定位。结合城市道路新建及改建，完善步行和自行车交通系统基础设施，清理整治违法占道，在重点区域适当设置减速带、可升降隔离桩等设施，保障步行和自行车出行安全，营造舒适出行环境。

科学制定自行车发展规划。开展城市自行车交通发展规划研究工作，明确自行车在城市综合交通体系中的地位和发展方向，确定自行车的服务范围与规模，科学开展自行车道规划工作。优化公共自行车网点布局，全市公共自行车总规模达到 5000 辆以上，打造“自行车友好城市”。

构建“公交+慢行系统”。统筹推进自行车交通与公共交通协同发展，形成便民出行的“公交+慢行”发展模式。加大公共自行车的投放力度，形成公共交通服务沿线的公共自行车接驳网络。

六、绿色高效的现代物流服务体系

（一）发展多式联运推动运输结构调整

提升铁路综合利用效率。优化铁路运输组织，提升铁路货运服务水平。加快铁路专用线建设进度，推动专用线进厂矿、进园区，打通铁路“前后一公里”。鼓励支持公路运输企业积极主动对接铁路运输两端业务，强化对铁路最先和最后一公里的接驳和集散服务。深入推进煤炭、焦炭、矿石、钢铁、粮食等重点战略物资及中长距离货物铁路运输。

推广先进多式联运组织模式。加快多式联运转运、换装

设备和专业化车辆装备的推广应用，提高集装化、厢式化水平。积极推进运载单元标准化，积极引导市场发展标准化集装箱车辆，满足铁路转运对公路集装箱运输需求，有效引导中长距离货物运输向公铁和陆空等联运方式转变。

积极培育多式联运经营主体。支持公路运输企业与铁路、水路运输企业加强协作，通过兼并、重组、收购、参股控股、联盟合作等方式整合货运资源，加快培育全程负责、一体化服务的多式联运经营人。引导和规范平台型物流企业成长壮大，加快向无车承运人、货运经纪人等现代物流中介组织转型发展。

（二）提升道路货运组织实现高质量发展

推动行业规模化集约化发展。以冷链物流、零担货运、网络平台道路货运经营等为重点，加快培育道路货运龙头骨干示范企业，鼓励企业对接无车承运平台，货源、车源上网交易。探索行业协会机制，充分发挥行会作用，通过合法的合同规范促进个体司机、运输企业、行业协会之间的合作。

全面提升道路货物运输组织。推进甩挂运输发展，支持甩挂运输试点企业加强与京津冀、中原城市群等重点区域的甩挂运输联盟协调对接，统一牵引车、挂车相关标准，建立挂车池，实现货运资源与运力的优化共享和调配。推进甩挂运输与公铁联运、陆空联运等多种运输方式间的一体化运输，同时加强干线甩挂运输和城市配送衔接。

加快车辆装备升级改造。持续推进车型标准化，综合利用财政支持、经济补偿、市场调节等手段，加快实施机动车国六排放标准，新增新能源车辆。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。全面普及货车不停车电子收费系统，对标准货车 ETC 通行实行优惠。

（三）完善基础设施推动物流协调发展

健全城市配送三级节点体系。强化物流园区的城市配送功能，促进城际干线运输和城市配送的有机衔接。加快建设具有仓储、集配、运输等功能于一体的公共服务型冷链物流园区。强化传统批发、农贸市场向公共配送中心转型升级，规划建设与物流中心配套，符合服务地区经济发展、民生需求的专业性配送中心。加快自动终端以及末端网点基础设施与设备的布局与规划建设。

完善农村物流网络体系。继续推进农村物流节点建设，推广“多站合一”的集约化物流节点发展模式，发展农村公共服务点。通过以奖代补的方式，加大市级财政资金对农村物流节点的运营补助力度，实现具备条件的建制村物流节点全覆盖的目标。面向农产品主产区乡镇，重点加快农村冷链物流网络体系建设。

优化城乡物流组织。鼓励发展集约化配送模式，发挥第三方物流企业仓配一体化服务优势，发展面向各类终端的共同配送。依托物流园区推进干线甩挂运输与城市共同配送的

一体化运作。深化邮政、快递、客运、供销等行业的资源融合共享。探索形成产运销一体化的农村物流服务体系。

专栏 4 “十四五”期间重点铁路专用线项目
建成长治市上党区绿能物流有限公司铁路专用线、晋能控股山西电力股份有限公司长治煤电储运铁路专用线、潞铁智慧物流园陆港项目、鸿达煤化有限公司铁路专用线。

七、新业态新模式规范融合发展

（一）深化交游融合提供多样出游体验

深化交通与旅游融合发展，提升旅游客运服务水平。加快干线公路与景区公路连接线及相邻区域景区之间的公路建设，统筹考虑观景台、旅游标志标牌等设施与交通基础设施统一规划设计。强化客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能。推动旅游景区建设旅游集散中心、旅游客运站场或停靠站点，完善旅游客车停泊和游客集散功能。加快开通市区与平顺、武乡、黎城、襄垣等地景点间的旅游公交线路，开通黄金周、小长假等重大节假日定制旅游线路。发展定线旅游、房车旅游、自驾游、低空飞行旅游等体验式交通旅游。打造智慧旅游公共服务平台，提供多样化交通出行、旅游等综合信息服务。

（二）整合共享资源推进货运产业融合

通过资源整合共享，推进货运产业融合发展。推动货运服务与制造业融合，引导制造企业整合存量物流设施资源与服务能力，推动与第三方物流、快递企业密切合作，加快发展高品质、专业化定制物流，构建现代供应链模式。推动货

运服务与流通业融合，鼓励商贸流通企业自有仓库、车辆、设施、网点、配送队伍等资源向社会开放，与货运枢纽（物流园区）、乡村邮政网点、综合服务站、汽车站等设施资源整合共享。

八、完善创新机制发展智慧交通

（一）创新体制机制激发市场活力

进一步完善政企合作机制，通过政府采购、服务外包、社会众包等方式，构建多元主体参与的数据融合开放与开发应用新机制。采用政策、标准、资金补助等多种形式，落实市场化推进措施，营造良好发展环境，激发市场主体活力，健全政企合作机制。完善行业科技评价与激励机制，提升行业科技创新整体效能。优化科研资金投入机制，构建更加畅通高效的科技成果转化机制，加快创新成果推广及转化应用。

（二）加快数字化建设推动共享融合

加快长治市交通运输建设、管理的数字化建设，加强 BIM、人工智能技术在公路、水路、桥梁、隧道等重点工程领域的应用，积极推动重要节点的交通感知网络覆盖。加强智能交通发展信息共享融合，强化交通行业数据共享，积极利用政府部门、通信运营商、交通运输企业及互联网企业等交通大数据资源，建设完善交通数据共享平台，加强交通运输管理的大数据分析应用。

（三）加强顶层设计推进智慧平台建设

加强交通信息化建设顶层设计，合理划分服务职能，以市场为导向、分类合作，推进长治市智慧交通平台建设。依托省、市共享平台，完善行政事项网上办理、行业信用信息管理。积极推进农村公路养护、管理信息化建设，应用智能视频技术，建立公路养护和管理服务平台，提升农村公路养护和管理水平，实现四好农村路智慧管理。开展智慧公路、智慧枢纽和智慧物流建设。

（四）推进物流标准化实现智能化

鼓励物流企业加快使用规范化、厢式化、专业化的公路货运车辆和多轴重载大型车辆。在电子商务与快递物流领域扩大现代信息技术及装备的应用，实现信息协同化、服务智能化。鼓励现有仓储和转运设施的信息化改造，推广深度感知智能仓储系统建设，提升仓储运管水平和作业效率。

九、建设资源节约绿色交通体系

（一）促进功能整合提高土地利用效率

统筹利用综合运输通道线位资源，促进各种运输方式在枢纽节点的有效整合，提高对土地资源的利用率。加强旅游公路、驿站、观景台、汽车营地以及慢行系统的建设融合，建设绿色交通廊道。严格建设项目用地审查，优化公路工程建设方案，合理确定建设规模。鼓励利用旧路改扩建，因地制宜控制公路建设永久用地和临时用地。加强对施工临时用

地的恢复管理，严格执行工程建设中采取改地、造地、复垦等措施要求。落实最严格的耕地保护制度，严禁违规占用耕地，严禁超标准建设绿色通道。

（二）倡导绿色出行发展绿色货运配送

积极引导民众公交出行，加快构建绿色出行服务体系，推进城乡公共交通一体化发展，全面提升公共交通服务品质，完善城市慢行交通系统，提高城市绿色出行比例。大力发展多式联运，实现煤炭等大宗货物由公路货运为主向铁路货运为主的结构调整。鼓励发展“驼背”运输、甩挂运输、滚装运输等运输组织方式。推广城市绿色货运配送，鼓励企业开展统一配送、集中配送、共同配送等集约化运输组织模式。

（三）推进载运装备升级提升环保水平

推进充电设施建设，布局合理的充电设施服务体系。主城区公交车、出租车实现新能源车辆全覆盖，县区公交车、出租车基本实现新能源车辆全覆盖。加快道路货运车辆装备升级改造，推广新能源、清洁能源车辆。持续推进老旧和高能耗、高排放营运车辆淘汰更新，鼓励提前淘汰高能耗、高排放营运车辆，推广应用高效、节能、环保的车辆装备。严格施行汽车检测与维护（I/M）制度，推广绿色汽车维修技术，提升汽车维修行业环保水平。

（四）推广循环应用加强邮件包装治理

推进基础设施建设和养护等环节中资源循环技术的广

泛应用，广泛采用可再生材料，促进资源综合循环利用。推进公路运输枢纽、高速公路服务区雨水和污水循环利用。加强邮（快）件包装治理，推进快递包装减量化、绿色化和循环利用，倡导标准化、共享化运输设备的研发和应用。城市地区 90%以上的快递营业网点设置包装废弃物回收再利用装置。

（五）贯彻环保理念严格实施生态修复

加大生态系统保护力度，将生态环保理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护全过程，减少交通建设对生态环境的影响。严格实施生态修复、地质环境治理恢复与土地复垦，评估因交通基础设施建设对山体进行开发利用造成的生态环境影响，实施地质环境治理恢复与土地复垦。加强公路施工和运营过程中的污染治理，确保污染物达标排放，推广应用公路营运期固体废弃物分类收集、处理等环保技术。

十、增强交通系统安全应急能力

（一）健全交通安全应急体制机制

建立健全交通安全生产风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制，有效防控系统性风险，推进实施隐患清零。健全突发事件应急管理体制机制、法规制度和预案体系，建立部门协同、区域联动的交通调度与应急指挥体系。完善综合交通应急预案，提升应急指挥的信息化和决策水平，提高预案的针对性和操作性。建设应急救援队伍，加强应急保障

车辆和装备、物资配备。

（二）强化主体责任加强政府安全监管

完善安全生产监管和应急管理工作职责，强化企业主体责任，落实行业安全监管责任。落实政府监管责任，强化安全生产监督检查执法，全面构建交通安全预防控制体系。加强对网约车、道路客运、危化品运输等重点领域的安全管控。加强道路交通安全综合治理，强化道路施工安全监管，提高交通执法监管的能力和水平。

（三）加强智能监管提升安防水平

运用大数据、物联网、智能感知等技术，建立集监测、预警和控制于一体的网络智能安全监管平台和基础数据信息系统，提高运行监测监控能力。强化交通基础设施的安全防护设施建设，加强重大交通基础设施特别是大桥和中、长隧道时时监控、救援与保障的投入，保障基础设施安全可靠，提升安全监管能力和水平。提升运输装备安全性能，加强车辆等重点设备的安全运行监测与预警系统建设，强化营运车辆技术检测和维护保养。实施农村交通安全系统提升工程。

十一、提升交通运输行业治理能力

（一）加强交通法治政府建设

健全交通运输法规制度体系，提高交通行政执法能力。推进非法客运车辆查处、货物运输车辆超限超载治理、道路客运班线经营权、出租汽车与网约车管理等相关重大问题的

研究，完善政策环境。推进公路领域综合执法、联合执法、路警共建、非现场执法等交通运输行政执法模式，完善部门间执法联动机制。加强执法监督管理，完善违规执法举报投诉处理制度。加强基层执法队伍职业化建设、基层执法站所标准化建设和执法管理规范化建设。

（二）深化政府管理体制改革

深化交通行政管理体制改革，优化交通运输市场环境。合理划分市县交通运输部门职责，构建科学的交通运输职责体系。深化交通运输市场化改革，完善运输市场体系的相关配套政策，积极推动运输市场全面开放。在道路客运、出租车等领域充分发挥市场机制的作用，实现优胜劣汰，兼顾资源配置的效率与公平。健全运输企业服务质量信誉考核制度，将市场退出机制与质量信誉考核结果挂钩。

十二、保障措施

（一）加强规划衔接协调

确保长治市综合交通运输发展规划与山西省相关上位规划、全省经济社会发展规划相衔接，与太原城市群一体化发展规划、国土空间规划等专项规划相协调。做好公路、民航、铁路不同运输方式间的统筹和协调。

（二）加强资金保障

积极争取中央车购税资金、中央一般预算内资金、省级财政资金等对我市综合交通运输发展的支持力度。建立健全

我市政府对交通项目的资金投入保障制度，加强资金统筹，优先扶持重大交通运输建设项目。进一步拓展筹资渠道，扩大债券融资规模，强化信贷融资模式，探索 TOT、PPP 等模式吸引社会资本参与交通基础设施投资。

（三）加强用地保障

优化项目空间布局规划，集约节约利用土地资源，合理控制建设项目用地规模。加强与国土部门对接，根据建设项目部署，争取用地计划指标倾斜，为交通基础设施建设预留发展空间。

（四）加强实施管理

建立长治市综合交通运输体系建设领导小组，加强发展改革、交通、国土等部门的协调。制定建设工作方案，细化落实目标任务，建立健全规划目标考核机制和事中事后监管机制。建立规划实施评估及动态反馈调整机制，保障规划可实施、可落地。