山西省“十四五”现代综合交通运输体系发展规划

一、发展环境

（一）现实基础

“十三五”期间，山西交通基础设施供给、运输服务、可持续发展及行业治理等能力建设取得积极进展，对促进全省城乡建设、产业转型、资源开发等发挥了重要作用，为推动全省经济社会高质量转型发展提供了有力支撑。

交通基础设施供给能力稳步提升。初步形成铁路、公路、民航为主体的综合交通网络。铁路网建设有序推进，营业里程 6247 公里（其中，高速铁路 1150 公里），铁路运输通道基本建成，太原与周边省会城市实现高速铁路联通。公路网覆盖不断扩大，公路通车里程 14.4 万公里（其中，高速公路 5744.6 公里），密度 92.1 公里/百平方公里，“三纵十二横十二环”高速网和“七纵十四横”普通干线网体系逐步完善，具备条件的建制村通硬化路率达 100%。水运得到长足发展，航道里程 1557 公里。民航事业发展迅速，“一干六支”的机场布局基本形成，通航城市国内 69 个、国际 18 个。综合客运枢纽和物流枢纽加快建设，建成太原南站、中鼎物流园等一批大型客运枢纽和物流园区。

运输服务能力与品质大幅增强。全省运输总量快速增长，运输结构不断优化，铁路、民航客运占比明显提升。客运方面，2019 年，铁路、公路

客运量分别达到0.8亿人次和1.4亿人次，其中铁路客运量较“十二五”末增长8%；民航旅客吞吐量达2037万人次，在2015年基础上翻了一番。货运方面，铁路、公路货运量分别达到9.2亿吨、12.8亿吨，较“十二五”末增长近30%、40%；民航货邮吞吐量达6.7万吨，比2015年增长34%。2020年，受新冠肺炎疫情影响，全省运输总量有所下滑，但总体趋势向好。“十三五”期间，城市公共交通、农村交通以及城乡一体化等公共服务能力不断增强，全省城市公交车运营车辆超过1.6万辆，拥有公交专用车道554.6公里；全省具备通客车条件建制村通客车率达到100%，农村居民出行更加便捷。运输组织方式更加先进，全国多式联运示范工程、国家“无车承运人”试点在省内落地；中欧班列覆盖沿线10个国家的25座城市，累计运送物资3.13万标箱、35.92万吨，市场化运行水平逐渐提高。

智能绿色安全交通发展成效显著。大数据、互联网等现代信息技术在交通运输领域加快应用，全省交通一卡通与全国300多个城市实现互联互通；高速公路ETC站点覆盖率达100%，实现全国联网；省内80个道路运输客运站实现联网售票。绿色交通发展取得突破，新能源和清洁能源运输装备大范围推广，全省新能源城市公交车超过1.2万辆，纯电动出租汽车约1.9万辆；运输结构调整步伐加快，营运客货运输、城市客运能耗与碳排放强度显著下降；绿色公路工程创建顺利，综合取土、弃土与造地、复垦等取得积极成效。安全保障能力显著提升，公路安全生命防护工程建设覆盖近7000公里，危桥改造约200座，超过1.8万辆“两客一危”车辆配备智

能视频监控报警系统，安装率达到100%；全省货车非法超限超载率控制在0.2%以内，保持全国领先水平。

交通运输行业治理能力逐步提高。机构改革与管理体制改革迈出新步伐，省级行政机构改革顺利完成；组建山西航空产业集团，全省民用航空、通用航空发展加快；整合重组山西交通控股集团，高速公路管理体制机制进一步理顺。供给侧结构性改革不断深入，在全国率先开展货车差异化收费和国际标准集装箱及厢式货车车辆通行费优惠试点工作；“放管服”改革步伐加快，80%以上审批事项实现网上办理；投融资体制创新发展，交通运输87个建设项目利用社会资金超过1100亿元。行业治理体系日趋完善，持续推进交通运输综合行政执法改革和行政执法“四基四化”建设；“双随机、一公开”工作扎实推进；行政许可、行政处罚和企业信息归集公示及信用评价工作有序开展。

专栏1 山西省“十三五”综合交通运输体系规划目标完成情况

指标	单位	2015年	2020年	增长率(%)
综合交通网总里程	万公里	14.74	15.18	3.0%
铁路营业里程	公里	5086	6247	22.8%
其中:高速铁路	公里	567	1150	102.8%
公路通车里程	万公里	14.1	14.4	2.1%
其中:高速公路	公里	5028	5745	14.3%
内河航道里程	公里	1374	1557	13.3%
民用运输机场数	个	7	7	0.0%

“十三五”时期，尽管全省综合交通运输发展取得一定成绩，但与高质量发展和现代化建设要求相比，问题仍然较为突出。一是综合交通网络

联通能力尚有不足。快速大能力对外运输通道建设相对滞后，高速铁路发展与全国先进省份相比仍显缓慢，公路结构性矛盾突出，航空国际运输能力不足。二是枢纽功能和要素聚集能力有待提升。客运枢纽和物流枢纽现代综合功能不健全，资源要素聚集辐射效能不高，区域差异化、协同化发展能力较弱。三是交通运输服务能力和智能绿色发展能力有待改善。旅客联程联运和货物多式联运发展相对缓慢，城乡基本公共服务能力不足，智能化应用水平和绿色化发展水平有待提高。四是交通运输与资源型产业转型发展缺乏有效协同联动。交通基础设施网络和运输服务水平对产业转型发展和空间布局的支撑引领功能不强，与产业深度融合、联动发展能力亟待提升。

（二）形势要求

全面建设社会主义现代化国家新征程的开启，要求山西交通运输精准提供更加强大的基础设施能力支撑与运输服务先行引领，助力资源型经济转型。要以产业需求为导向，以服务创新为牵引，转变交通运输发展思路，优化交通网络结构和运输服务组织，创新服务方式，加快构建供需适配的基础设施服务系统，推进交通运输与现代经济产业深度融合，支撑和引领山西经济高质量高速度发展。

在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下，要求山西构建多向畅通的国内国际综合运输通道，强化枢纽聚集辐射能力。要加快交通供给侧结构性改革，强化与京津冀、环渤海、长三角、中原、关中等国内地区和中亚、欧洲等国际区域的大运量、低成本、高效率运输

通道对接，形成链接国内国际市场、有效辐射更大区域的现代产业枢纽和供应链服务组织中心，提升要素配置效率，增强内生活力和开放动力。

顺应以技术进步为牵引的产业和消费升级，要求系统性谋划交通运输“新基建”战略性布局，积极培育新模式、新业态。要把握好新型基础设施建设契机，统筹推进传统与新型交通基础设施建设，积极培育“互联网+交通运输”“交通+旅游”等新模式新业态，推动交通运输与通信、能源、水利等其他类型基础设施深度融合发展，更好支撑服务产业和消费升级。

黄河流域生态保护和高质量发展战略实施，要求山西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发展。要加快转变交通运输方式，优化调整全省交通运输结构布局，加强不同层级交通网络功能衔接，强化太原、大同、长治、临汾等重要城市交通保障能力，提高经济、人口承载能力，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。

交通强国战略推进，要求山西加快建设交通强省，全面提升交通运输设施网络、运输服务、技术装备整体水平。要牢牢把握交通“先行官”定位，适度超前发展，着力推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种方式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，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务。

二、总体思路

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，深入贯彻习近平总书记视察山西重要讲话重要指示，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，构建新发展格局，坚持稳中求进工作总基调，按照省委“全方位推进高质量发展”重要部署，以深化供给侧结构性改革为主线，以国家资源型经济转型综合配套改革试验区建设为统领，以改革创新为根本动力，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，统筹发展和安全，加快优化交通基础设施网络空间布局与功能结构，提升运输服务质量效率效益，全面提升太原国家综合交通枢纽地位，构建形成内畅外通、纵横交织、广泛覆盖、多极辐射、一体发展、经济高效、智慧互联、集约绿色、安全可靠的现代综合交通运输体系，为山西在转型发展上率先蹚出一条新路来、与全国同步实现社会主义现代化提供坚强的交通运输支撑。

（二）基本原则

战略拓展、先行引领。精准对接国家战略整体部署，以服务支撑新发展格局的交通网络布局与功能调整为先导，加快完善交通基础设施网络，持续提高运输服务质量，加强一体衔接，推动交通运输适度超前发展，更好发挥交通先行引领作用。

服务优先、供需适配。坚持以服务人民为中心，以增强人民群众出行的获得感、幸福感、安全感为根本，精准补齐薄弱环节和发展短板，优化

完善功能布局，推动全省交通网络、运输结构、服务效能优化升级，精准匹配旅客出行需要和货物运输需求。

开放共享、创新融合。提升国际互联互通水平，进一步提高交通运输开放质量和内陆联动辐射水平，创新发展模式，强化交通与产业融合、交通与其他基础设施融合，深度联动新技术新业态，有效激发运输市场活力，积极培育发展新动能。

智慧绿色、安全可靠。全面推广应用现代信息技术，以智能化带动交通运输现代化，将绿色发展理念贯穿交通发展各环节，坚持建设运营维护并重，建立绿色发展长效机制，提高交通运输系统韧性和突发事件应急保障能力，强化战略物资运输安全保障。

（三）发展目标

到 2025 年，交通基础设施发展短板基本消除，各种运输方式一体化发展格局基本形成，行业治理明显加强，人民满意度进一步提高，交通强国建设试点圆满完成。

——交通基础设施网络基本完善。综合运输通道建设取得重大进展，省域内国家高速铁路网、国家高速公路网、“一干八支”民用运输机场基本建成，普速铁路网、普通国省道网进一步完善，太原都市区综合立体交通网、“快进慢游深体验”全域旅游交通网基本形成，“四好农村路”建设取得明显成效，实现市市通高铁航空、县县通高速公路、景区联网通畅、省际多路通达。

——国家综合交通枢纽地位全面提升。充分发挥太原在国家综合立体交通网主骨架“京津冀—成渝主轴、京藏走廊和二湛通道”中的节点作用，打造太原国家综合交通枢纽，推动太原对外运输通道由“大”字形向“六放射”迈进，形成连接京津冀、中原城市群和关中平原城市群 3 小时高铁交通圈、太原连接雄安新区并辐射省内设区市 2 小时城际交通圈、太原都市区内部 1 小时区域交通圈及太原榆次 0.5 小时交通圈。

——运输服务能力与品质效率大幅提升。一体化、便捷化客运出行加快发展，城市绿色出行比例达到 70%，城乡客运基本公共服务均等化进一步发展，基本形成“3223 出行交通圈”，即省会到国内主要城市 3 小时通达，省会到设区市 2 小时通达，设区市到县 2 小时通达，设区市 30 分钟通勤。现代物流产业初具规模，城市配送和农村物流服务体系初步建立，社会物流总费用占 GDP 比重进一步下降，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。

——交通运输智能技术应用更加广泛。各种交通方式信息交换与互联共享取得突破，枢纽站点无线接入网络广泛覆盖，基本实现全省交通一卡通互联互通，铁路货运业务实现网上办理，汽车 ETC 安装使用率、北斗卫星导航系统使用率和载运工具前装率显著提高。

——交通运输绿色发展和系统韧性水平明显增强。城市公共交通、出租车和城市配送领域新能源汽车快速发展。资源利用和节能减排成效显著，交通运输主要污染物排放强度下降 5 个百分点。交通运输安全监管和应急保障能力显著提高，重特大事故得到有效遏制，安全水平明显提升。

到2035年，基本绘就交通强国山西篇章，进入全国交通强省行列。现代化综合交通运输体系基本形成，国际性服务功能显著增强，交通运输与经济社会深度融合发展。全面建成网络设施配套衔接、运输服务一体高效、技术装备先进适用、安全智能绿色低碳，与国土空间开发、经济发展、产业布局、人口流动和生态环境保护相协调的现代化综合交通运输体系，国际产业聚集、资源配置、空间拓展、经济辐射功能显著增强。

专栏 2　2025 年与 2035 年山西省综合交通运输发展主要指标					
指标名称		2020 年	2025 年	2035 年	类别
规模合理	铁路营业里程(公里)	6247	6500	8000	预期性
	其中:高速铁路营业里程(公里)	1150	1500	2500	预期性
	公路通车里程(万公里)	14.4	14.6	17	预期性
	其中:高速公路通车里程(公里)	5745	6500	7800	预期性
	内河航道里程(公里)	1557	1600	1800	预期性
	民用运输机场数(个)	7	9	10	预期性
	通用机场数(个)	3	20	60	预期性
	城市轨道交通营运里程(公里)	23.65	86.5	300	预期性
服务优质	动车组列车承担铁路客运量比重(%)	55	60	90	预期性
	民航航班正常率(%)	75	80	85	预期性
	设区市建成区公共交通站点 500 米覆盖率(%)	85	95	100	预期性
	设区市绿色出行比例(%)	60	70	80	预期性
	社会物流总费用与 GDP 的比重(%)	17.8	15	8	预期性
智能先进	重点领域北斗系统覆盖率(%)	85	100	100	约束性
	公路客车 ETC 使用率(%)	60	80	100	约束性
	等级客运站联网售票系统覆盖率(%)	70	80	90	预期性
绿色安全	营运车辆/营运船舶单位运输周转量 CO_2 年排放量下降率(%)	4/3.5			预期性
	每年新增和更新新能源城市公交车辆的占比(%)	100	太原市 100%;大气污染防治重点区域城市(除太原外)不低于 80%	100	预期性
	道路交通万车死亡率(人/万辆)	3.2	2.3	1.5	预期性
	道路运输较大以上等级行车事故死亡人数下降率(%)	20			约束性

三、构建现代综合交通运输网络

围绕牵引服务和深度融入新发展格局构建，更好支撑国家重大战略实施和全省发展战略推进，以优化省域国土空间开发开放保护、推进新型城镇化发展、引领现代化经济体系建设为导向，战略性重塑全省综合立体交通网络，搭建高效辐射发展框架。

（一）优化综合运输通道和枢纽空间布局

构建“两纵四横一环”综合运输通道。以高速铁路、普速铁路、高速公路等为骨干，普通公路、城际铁路、民航等为补充，适度超前构建高效快捷联通周边省区，有效串联省内主要地市、经济中心、产业园区、旅游板块和人口聚集地，更好支撑构建新发展格局的“两纵四横一环”综合运输通道。

打造“一主三副多极”综合交通枢纽。整合和利用好各种资源，依托便利的交通运输条件，以形成优势互补、高质量发展的区域经济布局为统领，以提高产业聚集力和区域竞争力为导向，构建与“一主三副六市域中心”城镇化格局相契合的“一主三副多极”综合交通枢纽系统。

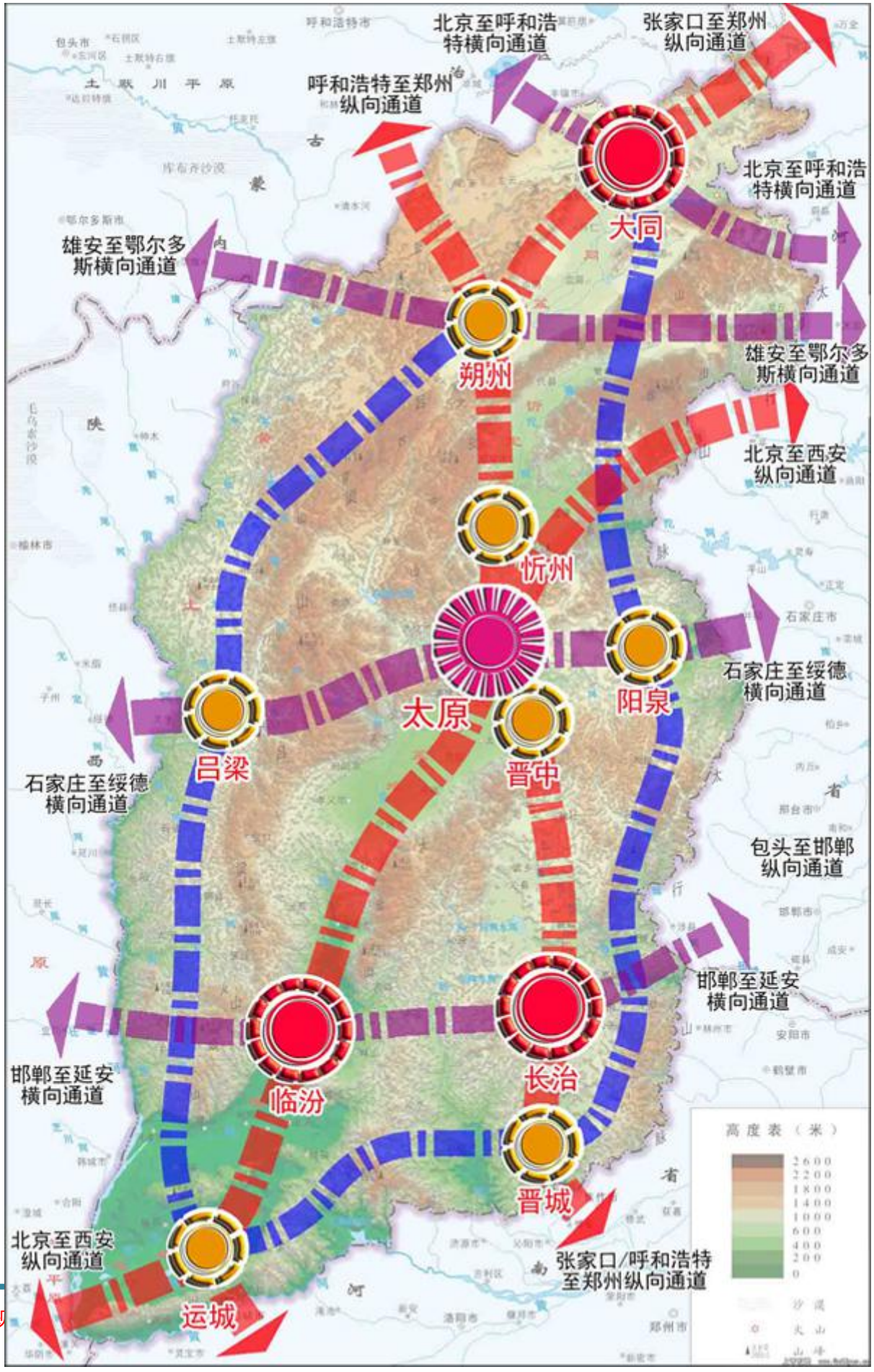
北京至呼和浩特横向通道
张家口至郑州纵向通道
呼和浩特至郑州纵向通道
北京至呼和浩特横向通道
大同
雄安至鄂尔多斯横向通道
雄安至鄂尔多斯横向通道
朔州
北京至西安纵向通道
忻州
石家庄至绥德横向通道
阳泉
太原
吕梁
晋中
石家庄至绥德横向通道
包头至邯郸纵向通道
邯郸至延安横向通道
长治
邯郸至延安横向通道
临汾
晋城
北京至西安纵向通道
张家口/呼和浩特至郑州纵向通道
运城
高度表（米）
2600
2200
1800
1400
1000
600
400
200
0

图 1 山西综合运输通道和枢纽空间布局

专栏 3　综合运输通道和枢纽布局

（一）“两纵”综合运输通道

张家口—大同（呼和浩特）—朔州—忻州—太原—晋中—长治—晋城—郑州纵向通道：该通道对外沟通黄河流域、中原城市群和蒙晋冀（乌大张）长城金三角区域，衔接长江经济带、粤港澳大湾区等地区，并积极对接国家“一带一路”，主动融入中蒙俄经济走廊建设，省内串接大同、太原、长治等主要地市。

北京（雄安）—太原—临汾—运城—西安纵向通道：该通道对外衔接京津冀协同发展战略，连接关中平原城市群和晋陕豫黄河金三角区域，并进一步与成渝等城市群衔接，省内串接忻州、太原、运城等主要地市。

（二）“四横”综合运输通道

石家庄—阳泉—太原—吕梁—绥德横向通道：该通道对外衔接京津冀协同发展、黄河流域生态保护和高质量发展等国家战略，连接宁夏沿黄城市群和兰州—西宁城市群等中西部地区，融入“一带一路”建设。省内串接阳泉、太原、吕梁等主要地市。

北京（雄安）—大同—呼和浩特横向通道：该通道对外衔接京津冀协同发展等国家战略，充分发挥晋北地区对西北地区承接京津冀地区溢出效应的衔接中转功能。

雄安—朔州—鄂尔多斯横向通道：该通道对外衔接京津冀协同发展等国家战略，进一步强化京津冀城市群对晋北的辐射带动作用，加强晋北地区与呼包鄂榆城市群的交通联系。

邯郸—长治—临汾—延安横向通道：该通道对外衔接黄河流域生态保护和高质量发展战略，对接山东半岛、兰州—西宁等城市群，积极融入“一带一路”建设，加快促进晋南“两山”与平川地区协调发展，强化太行板块与黄河板块的快速联系。省内串接长治、临汾等主要地市。

（三）“一环”省域环形通道

大同—阳泉—晋城—运城—吕梁—朔州—大同省域环形通道：该通道串接大同、阳泉、晋城、运城、吕梁、朔州等主要城市，依托太行山东部南北通道以及吕梁山西部南北通道，实现两大通道的连接，分流中部通道运输压力，促进南北交流与联系，改善两山地区交通条件，优化国土空间开发，带动区域经济发展，加强省域内地市间以及三大旅游板块间直联快通，促进全域旅游发展。

（四）“一主”综合交通枢纽

太原国际性综合交通主枢纽。近期着力提升全国性综合交通枢纽辐射水平，远期打造为国际性综合交通门户枢纽，是山西省建设资源型经济转型发展示范区、能源革命排头兵和内陆地区对外开放新高地的龙头支撑。

（五）“三副”综合交通枢纽

大同：全国性综合交通枢纽、晋北综合交通副枢纽，围绕乌大张“长城金三角”跨区域合作和服务晋北地区，建设晋冀蒙交界区和晋北地区龙头城市。

长治：晋东南综合交通副枢纽，联动晋城规划建设全国性综合交通枢纽，服务晋东南地区，依托跨省战略大通道建设，打造山西省面向中原经济区，连接华东、华南的物流枢纽和物流大通道。

临汾：晋西南综合交通副枢纽，联动运城规划建设全国性综合交通枢纽，服务晋南地区，形成对晋南产业发展的重要交通支撑，承担晋南地区货物运输中转和集散功能以及中长途客货运输功能。

（六）“多极”综合交通枢纽

晋中：太原综合交通“主枢纽”的组合枢纽。

阳泉：太原都市区对接环渤海及东部地区对外开放的桥头堡。

晋城：山西面向中原、长三角和东部发达地区的地区性枢纽门户。

运城：晋陕豫黄河金三角在丝绸之路经济带上的地区性枢纽门户。

吕梁：积极参与陕甘宁区域合作的地区性综合交通枢纽。

忻州：太原北部省内交通及全省联通京津冀、环渤海、雄安新区、宁陕蒙晋黄河几字湾重要节点城市。

朔州：面向京津冀蒙和俄罗斯、蒙古的地区性枢纽门户。

（二）完善省域综合立体交通网络

构建高品质大运量快速交通网。推动“八纵八横”高铁通道山西段建设，扩大高速铁路覆盖范围，形成以太原为中心的放射型高铁网。全力推动高速公路出省口、断头路建设，继续推进省内重要连接线建设，推进重点高速公路路段扩容改造，研究推进部分高速路段客货分离和重载化建设，加快建成“四纵十五横多联”高速公路网。构建“一干八支”民用运输机场布局，探索规划货运机场的可行性，扩大民用航空网络。

强化灵活高效率普速交通网。扩大干线铁路运能供给，加快完善区际普速铁路网，推进干线铁路省内繁忙路段扩能改造和复线建设，扩大路网覆盖面，完善铁路运煤通道建设，强化重载货运网。加快推进普通国省干线城市过境路段改线和提质改造，加快建设未贯通路段，全面消除无铺装路面，研究推进部分路段货运重载化专用化改造。建成黄河、长城、太行三个一号旅游公路，强化国省干线与支线机场以及重要产业集聚地、资源地、旅游地等有效衔接。鼓励支线航空和短途运输，加快推进地面交通不便地区、农产品主产区、主要旅游景区等地区通用机场建设。

拓展广覆盖基础服务网。推进省内地方开发性铁路、支线铁路建设，强化与矿区、产业园区、物流园区等有效衔接，增强对干线铁路网的支撑作用。研究推进景区之间以及进入景区的旅游铁路专线建设，因地制宜发展以中小运量旅游功能为主的轨道交通。高质量推进三个一号旅游公路建设，确保每年新改建2000公里。建设层次分明的航道体系，提升重要航道等级。以黄河航道为重点，开展航道整治提升工程。

专栏4 “十四五”期间重大交通项目

高速铁路方面：建成集宁经大同至原平高速铁路，建设雄安新区至忻州、太原至绥德、长治至邯郸至聊城等高速铁路，加快推进运城至三门峡、韩城至河津至侯马至晋城高速铁路项目，深化石太第三高铁通道、大同至雄安新区、大同至鄂尔多斯、呼和浩特至朔州、忻州至榆林至鄂尔多斯、吕梁至运城至十堰、长治至临汾、太原至上海等高速铁路项目前期研究。

普速铁路方面：建成和顺至邢台铁路，建设孝柳铁路至瓦日铁路连接线、太中银铁路至孝柳铁路连接线、介休至安泽等普速铁路项目，推进太焦、邯长等省内繁忙路段扩能改造和复线建设，研究推进太原至和顺、运城至济源、阳涉铁路电气化改造等项目前期工作，谋划推动阳大与雄忻、太焦、邯长、和邢等铁路互联互通，形成东纵铁路大动脉。

高速公路方面：建成太原西北二环、昔阳至榆次、汾阳至石楼、临汾至浮山、静乐丰润至兴县黑峪口等高速公路。建设二广青银高速公路太原联络线、风陵渡黄河大桥及连接线、古交至娄烦至方山、盂县至忻州至太原、平遥至安泽、洪洞至大宁等高速公路，推进平鲁至河曲禹庙、黎城至陵川、安泽至沁水等高速公路。

国省干线公路方面：建成国道307、207线阳泉市绕城改线工程、国道209线吕梁新城区（方山县城至中阳金罗镇）段公路改建工程、国道208线清徐常家庄至晋中长治界一级公路新建工程、国道208线晋中长治界至屯留小河北段改扩建工程、国道108线忻州境内砂河至石岭关段改造工程等，建设国道307线阳泉坡头至晋中榆次段一级公路新建工程、国道108线太原过境改线工程、国道239线肖家汇至滴水崖段公路改建工程、国道307线汾阳至晋陕界改线工程、国道109、208线大同市过境改线工程等，推进国道309线河北界至临汾界升级改造工程、省道348线芮城县古魏镇至风陵渡道路工程、省道317线太原境内西关口至河口段公路工程、国道241线娄烦东六度至岚县梁家庄段改建工程和省道357线平顺县城过境改建工程等。

旅游公路方面：每年新改建三个一号旅游公路2000公里。

航空方面：建成太原武宿国际机场三期改扩建工程、朔州机场、运城机场飞行区改扩建工程，建设晋城机场、大同机场三期改扩建、临汾机场改扩建等。建成芮城、阳高、灵丘平型关、繁峙滹源等通用机场。启动长治王村机场迁建选址和阳泉民航机场前期研究工作。

水运方面：提升黄河老牛湾至龙口段、孙吉镇薛公至吴王段、小浪底库区老鸦石至三门峡库区段航道等级。以黄河航道为重点，开展航道整治提升工程。

（三）建设城市群都市圈多层次交通网络

打造便捷化城际客运网。充分利用既有铁路资源，优化运输组织，构建层次清晰、结构合理、衔接顺畅的城际轨道交通体系，实现城际间 1-2 小时快速联通。推进重要旅游节点与高速公路以及铁路、民航枢纽的快速连接，完善省内外城际间通航短途运输网络，规划建设联通重要旅游节点的旅游快速铁路、旅游交通环线、旅游专线公路等，形成通畅、便捷、安全、多样的现代综合旅游交通网络。

建设专业化城际货运网。推进城市（镇）群中心城市铁路客货分线，在具备条件的区域围绕重点线路实施铁路双层集装箱设施改造。着力打通城际公路“断头路”，提升城际间公路通行能力，针对城市（镇）群重要枢纽、园区和城市繁忙拥堵路段，研究推进货运专用公路和专用车道布局建设。依托城市（镇）群良好的电商、快递产业基础，鼓励发展通用航空及无人机微物流，积极发展全货机、支线航空货运。

构建公交化都市圈通勤交通网。加快太原都市区中心城市轨道交通网建设，充分利用既有铁路富余能力，适当改造和新建相结合，推动开行市域（郊）列车，构建有效串联都市圈内大中小城市的多层次、多制式轨道交通系统，打造都市圈 1 小时通勤交通圈。以都市圈客运公交化为引擎，加快完善都市圈城际高速路、市域快速路等干线交通建设，构建高效衔接大中小城市和城镇的都市圈便捷通勤网络。

专栏5 “十四五”期间城际、都市圈重点交通项目

建设太旧高速阳泉南互通、太旧高速娘子关互通、二广高速武乡南互通、长临高速东贾互通等一批互通项目。

推进长治太行山大峡谷轨道旅游、平顺县南太行轨道交通和盐湖至关帝庙至鹳雀楼轨道旅游等项目前期工作。建成黄河、长城、太行三个一号旅游公路。

建成朔城至神池、离石至隰县至吉县、祁县至离石、黎城至霍州等高速公路断头路，建设应县至繁峙、繁峙至五台、阳城至永济高速公路断头路。

建成太原市轨道交通1号线一期和2号线二期，建设3号线一期、1号线二期、小店南—浦河—尧城机场磁浮线和阳泉市新型城轨交通项目（一期工程）等城市轨道交通项目。

（四）构建城乡一体化综合交通网络

完善城市现代综合交通网络。加强太原、大同、长治等重点城市以及其他城市内外交通衔接，织密各中心城市及各组团之间的快速交通网络连接，消除交通瓶颈，构建快速路、主干路相互配合、一体衔接的城市快速交通网，形成对城市经济发展的强力支撑和经济地理空间的有序引导。推动城市道路网结构优化，完善城市次干路、支路建设，形成级配合理的路网系统。

提升县城交通基础设施能力。加强县城既有交通基础设施提质升级和对外交通网络建设，推进县城交通与干线交通的衔接。加快推进县城和重点镇区停车场和公路客运站建设，推进公路客运站与市域主要铁路、航空客运枢纽间的便捷换乘衔接设施等建设。精准补齐交通基础设施短板，提高服务供给能力和水平。

加强城乡交通网络一体衔接。以提升农村地区与城镇化地区快速联通为重点，加强城乡交通一体化发展，推进农村地区和城镇地区道路网络规划、建设、布局统筹衔接。着重补齐农村公路与高速公路、国省干线公路

的衔接联通，加快消除断头路，逐步融入城镇交通整体路网体系。适时推进农村公路的市政化改造，对于具备条件的农村公路，将其吸纳为城区路网的重要组成部分。

（五）培育衔接高效的综合交通枢纽

建设衔接一体的现代综合客运枢纽。新建一批立体综合客运枢纽，改造提升一批既有枢纽，按照“站城一体”理念，实施枢纽与周边区域一体开发。优化客运枢纽衔接换乘，强化太原站、太原南站、武宿机场等对内对外快速交通联系，实施城市轨道交通、城际铁路引入工程。完善枢纽公共便民服务设施，推进机场、火车站等交通场站无障碍改造。推动公路客运站布局优化和转型发展。

打造集约高效的物流枢纽系统。推进太原、大同、临汾等城市物流枢纽建设，以国家物流枢纽为重点，加快构建以重要铁路和公路货运场站、机场、重点物流园区等为主体，衔接无缝、功能完善、组织高效的货运枢纽体系。完善铁路货运场站功能，打造多式联运物流中心。优化整合公路货场，建设现代公路港。增强物流枢纽供应链延伸服务能力，完善管理咨询、金融、保险、贸易等服务功能，推动传统交通物流枢纽转型升级。

专栏6 “十四五”期间重点综合交通枢纽项目
建成太原铁路枢纽客运东环线、太原机场T3航站楼综合交通枢纽等，建设太原客运东南站综合交通枢纽、大同综合枢纽站、朔州东综合客运枢纽、长治高铁客运枢纽等一批立体综合枢纽。优化太原南站、武宿机场等对内对外快速交通联系，实施城市轨道交通、城际铁路引入工程。加快太原中西部物流枢纽、航空货运基地等物流枢纽建设。

四、提升交通运输客运服务品质

顺应更好满足人们美好生活、畅捷出行新期待，更好适应新型城镇化、消费升级新趋势，分类分层精准提升客运服务能力和品质，全力建设人民满意交通，切实增强全省人民群众获得感、幸福感、安全感。

（一）推动对外客运快速化

拓展国际航空客运网络。整合全省航空资源，着力打造太原国际航空客运枢纽，加密太原武宿国际机场至港澳及东南亚等地区国际航线，推动开辟新的洲际航线，构建“轴辐式”国际航线网络，大力发展国际中转旅客运输。优化大同、运城等机场国际航线布局，培育特色精品航线。

提速区际旅客运输。加快构筑以高铁、航空为主体的大容量、高效率区际快速客运服务网络。优化高铁综合客运枢纽衔接换乘服务，加密与长三角、粤港澳及中西部重要城市之间的长距离航线，优化高铁通道沿线航线，合理发展支线航空。以定制服务、共享服务等为主要方向，推动跨省公路客运班线转型升级发展。

（二）促进城际客运便捷化

完善全省城际客运服务体系。充分利用普速铁路和高速铁路等资源开通城际列车服务，加快构建覆盖全省所有设区市的城际客运服务系统，合理安排列车班次与运行时间，提高重要城市之间点对点旅行速度。优化省内公路客运班线运营网络，完善城际客运联合审批机制，推进班线公交化改造。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：https://d.book118.com/418021102063006100