

大同市“十四五”现代综合交通运输体系规划

目 录

一、发展回顾	4
(一) 取得的成绩	4
1. 综合交通网络建设稳步推进	4
2. 交通运输服务水平持续提升	5
3. 绿色智慧平安交通深入推进	6
4. 行业治理能力不断加强	7
(二) 存在的问题	9
二、发展形势与需求	9
(一) “十四五”发展形势	9
(二) “十四五”发展需求	12
三、发展思路和目标	13
(一) 指导思想	13
(二) 规划原则	14
(三) 发展思路	16
(四) 发展目标	16
四、重点任务	19
(一) 打造高质量综合立体交通网络	19
1. 完善公路网络，增强地区服务能力	19
2. 加快铁路建设，融入区域大通道	21

3. 强化机场配套，提升空运能力·····	21
4. 完善枢纽布局，提升客货周转效率·····	22
(二) 构建高品质客货运输服务体系·····	22
1. 打造经济高效的货运服务体系·····	22
2. 打造人民满意的客运服务体系·····	26
3. 推进汽修、租赁行业有序发展·····	29
(三) 建设高水准绿色智慧平安体系·····	30
1. 深入践行绿色交通新理念·····	30
2. 着力培育智慧交通与交通新基建新动能·····	31
3. 构筑安全可靠的平安交通·····	34
(四) 建立高效能现代交通治理体系·····	35
1. 优化行政职能，深化重点领域改革·····	35
2. 加强法制建设，建立有力法治保障·····	36
3. 推进队伍建设，营造良好发展氛围·····	36
五、保障措施·····	37
(一) 组织保障·····	37
(二) 要素保障·····	38
(三) 机制保障·····	38
(四) 科技保障·····	39
附件 1：基础设施项目建设时序和投资估算表·····	41
附件 2：重点任务表·····	47
附件 3：项目图集·····	54

“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第一个五年，也是大同按照省委全方位推进高质量发展的要求，务实担当大同“有效承接京津冀协同发展的溢出效应、更好发挥桥头堡作用”重大使命的关键阶段，是实现“奋斗两个五年，跨入第一方阵”的重要支撑。交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，事关大同城市能级提升和产业转型发展。市委市政府高度重视交通运输发展，将构建现代综合交通运输体系纳入《大同市“十四五”市级专项规划目录清单》，要求高标准高质量完成规划编制，全力加以推进。

《大同市“十四五”现代综合交通运输体系规划》以《大同市国民经济和社会发展的第十四个五年规划纲要》《山西省“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》和国家相关规划为指导，明确“十四五”期大同交通运输的指导思想、目标、重点任务和政策取向，是政府部门履行职责和引导市场主体的重要依据，是指导今后五年大同交通运输发展纲领性文件。

一、发展回顾

（一）取得的成绩

1. 综合交通网络建设稳步推进

至“十三五”末，大同市交通网络总里程达14002公里，其中公路12715公里，铁路1287公里，较“十二五”末增加2.3%，综合交通网络建设取得长足进步。一是公路网骨架基本成型。截

至“十三五”末，大同市公路总里程 12715 公里，较“十二五”末增加 168 公里，公路网密度由“十二五”末 88.5 公里/百平方公里提高至 89.7 公里/百平方公里。其中，高速公路网里程 562 公里，形成“两纵三横一环”的布局形态，实现了县县通高速；普通国省干线里程 957 公里，形成“五横六纵三联”的布局形态，覆盖所有县区；农村公路总里程 11195 公里，自然村通达比例达到 99.7%，通畅比例达到 89.5%；旅游公路建设里程 199.269 公里，建成了“火山天路”、“环湖专线”、“忘忧大道”等，“长城一号”旅游公路及其辐射串联 30 多个景点的四个环线旅游公路正在建设。二是高速铁路取得实质性进展。2019 年底大同首条高速铁路大张高铁全线开通运营，大同正式进入“高铁时代”。大张高铁至韩原铁路联络线与大张高铁同步建成通车，实现大同至太原、西安动车通行。三是运输机场吞吐能力不断提升。大同云冈机场 T1（国际）航站楼已完成改造，形成 T1（国际）航站楼和 T2（国内）航站楼“双核”新格局。

2. 交通运输服务水平持续提升

一是国际国内航线不断丰富。大同云冈机场已与 11 家航空公司建立合作关系，累计开通国内外航线 23 条，通航城市 29 个，其中国内航线 21 条，通航城市 27 个；国际航线 2 条，通航城市 2 个（柬埔寨暹粒、泰国曼谷）。二是积极推进城乡交通一体化。以便民、利民、惠民及服务经济社会发展为根本出发点，遵循“政

府主导、政策扶持、部门联动、市场运作”的原则，鼓励实施农村客运公交化改造，实现城乡公交一体化发展，努力为人民群众提供优质高效的城乡公交服务。三是客运枢纽体系进一步完善。大同高铁南站、阳高高铁南站、天镇高铁站建成运营；大同市综合客运枢纽已完成土建基础工程。全市共有 14 处公交场站，总面积为 25.3 万平方米，其中公交枢纽站 2 个，占地 3.4 万平方米。四是货运物流基地建设有序开展。大同国际陆港一期项目正式运营，建成功能区主要包括大同进口肉类指定查验场、电子口岸“单一窗口”、国家级杂粮检疫检测中心、冷冻及普货仓储区四大功能，已具备开展对外贸易、仓储物流、监管保税等运营条件。五是邮政快递服务稳步发展。邮政网络设施覆盖市县乡三级并正在向广大农村地区延伸，建制村直接通邮率和乡镇邮政快递网点覆盖率均达到 100%；广灵县和灵丘县推动电子商务进农村示范县项目，云州区推动邮快合作、浑源县推动快快合作、京东和顺丰开展流动直投服务，除邮政（含 EMS）外，全市建制村快递服务综合覆盖率达到 81%。

3. 绿色智慧平安交通深入推进

一是绿色交通扎实推进。申报由交通运输部、公安部、商务部联合组织的“城市绿色货运配送示范工程”成功，大同市成为全国 22 个绿色货运配送示范工程创建城市之一；投放公共自行车、共享单车近 1 万辆，解决了取缔电瓶车非法营运后，恒安新区居

民出行难题；配合市专项行动领导小组各成员单位推进大同柴油货车和散装物料运输车污染治理联合执法各项工作的落实；2020年大同市常规公交的清洁能源比例实现100%，纯电动和天然气公交车占比最高，占车辆总数的78.14%。二是智慧交通取得突破。大同市发展和改革委员会批准了对《大同市交通智能指挥控制中心信息化建设工程可行性研究报告》的立项；实施了智能公交一期基础建设和二期优化提升建设；“大同公交”APP正式上线。三是平安交通持续深入。组织开展安全生产隐患大排查、大整治和安全生产工作督查检查“三项行动”；坚持做好预警预报和应急体系建设，修订完善了《大同市交通运输系统突发事件总体应急预案》《大同市公路交通突发事件应急预案》《大同市公共交通运输突发事件应急预案》。

4. 行业治理能力不断加强

一是党风廉政建设持续推进。利用专家辅导、“三会一课”、党组中心组学习、学习强国、山西干部在线网络平台等形式，改变单一说、讲、教模式，掀起浓厚学习氛围，寓教于乐、学用结合、知行合一。二是加快探索行业改革。大同市交通运输局、大同市邮政管理局联合下发《关于深化交通运输与邮政快递融合推进农村物流快递高质量发展实施意见的通知》，推动交通运输与邮政快递在农村地区融合发展；在示范路创建活动中，围绕“一线一主题、一路一特色”的目标，制定了《创建“畅安舒美”示范

公路实施方案》，推进文明示范路建设；大同市交通运输局邀请全国知名专家针对大同市出租车行业改革开展了调研，制定了相关支持政策，逐步放开大同市网约车市场，解决出租行业顽症痼疾；大同市交通运输局开展了由出租汽车经营者实名投票推选新能源出租车车型工作。三是加强交通运输市场管理。大同市交通运输局牵头制定并下发了《大同市城市绿色货运配送示范工程创建攻坚行动方案》，有力推进大同市实施城市绿色货运配送示范建设工程；继续打好污染防治攻坚战，推进绿色交通示范工程，大力推广以氢燃料和电动为主的新能源车；认真履行行业管理职责，严把道路运输市场准入关和装载关，落实车辆污染排放准入退出制度，建立公路扬尘污染治理长效机制，有效遏制公路运输带来的环境污染。四是加快推动交通运输综合执法改革。大同市交通运输综合行政执法队挂牌成立，交通运输行政执法体制改革取得初步成效。五是优化营商环境，深化“放管服效”改革。优化审批流程，缩短办理时限，取消下放行政职权。落实货运车辆综检与安检依法合并，道路普通货运车辆异地年审，取消营运车辆二级维护强制检测等政策，减轻货运经营者负担；全面放开包车客运、旅游客运经营许可，凡符合法定条件的均可依法进入市场。六是加强农村公路养护管理。农村公路列养率达100%。优、良、中等路率均已达到80%；积极探索农村公路“路长制”，开展“百乡千村万里美丽农村路”示范创建和“强服务、进工地、解难题”活动。

（二）存在的问题

经过“十三五”期的建设与发展，大同综合交通运输体系建设取得一定成效，交通供给能力正在逐步适应大同经济社会发展需求。但是，对照大同城市定位和经济社会发展总体要求仍然存在以下问题：

一是作为全国综合交通枢纽城市的交通服务能力还显不足，快速、高效的过境交通网尚未形成。大同高速铁路尚未实现县区全覆盖，对国家综合运输大通道支撑较弱；大同云冈机场对客货长距离快速流动供给能力偏弱；全市缺少综合客运枢纽，客运“零换乘”服务水平不高。

二是交通对大同服务区域经济协调发展的支撑能力还需提升。大同高速公路对外通道尚不完善；部分区县间联系主要依靠公路，出行方式单一。

三是交通对城镇化进程过程中公众不断提升的出行需求有待提升。大同旅游交通基础设施不完善，交通与旅游融合发展程度不够，尚未形成“快进慢游”的全域旅游公路体系；公共交通服务水平有待提升，城市客运、城乡客运服务水平有待进一步提升。

二、发展形势与需求

（一）“十四五”发展形势

“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第一个五年。2021年9月28日召开的中国共产党大同市第

十六次代表大会提出，着力推进经济转型，着力推进改革创新，着力推进民生福祉，着力推进生态改善，着力推进社会治理，着力推进全面从严治党，在转型发展上率先蹚出一条新路来。2023年，围绕深度融入京津冀协同发展、山西中部城市群高质量发展、国家能源保供等重大战略，山西省省委省政府赋予大同“有效承接京津冀协同发展的溢出效应、更好发挥桥头堡作用”重大使命。同时交通强国试点和科技革命创新发展政策部署稳步实施，将给大同综合交通带来行业机遇。面临深刻的发展形势，迫切要求大同交通运输要适应新的发展形势，充分发挥交通“基础性、先导性、服务性”的作用。

一是深入落实“一带一路”国家战略，要求大同交通运输建立面向全球的交通连通网络。大同是全国综合交通枢纽城市，位于“丝绸之路经济带”北向对外经济贸易通道上，是中蒙俄物流通道上的重要支撑点，是“一带一路”的重要组成部分，同时京藏走廊、二湛通道等国家综合通道途径大同。要求大同交通运输主动融入国家综合交通运输主通道，加快具有通道功能的高速铁路、高速公路等高效交通运输方式建设，有力支撑综合交通枢纽城市的打造。

二是立足城市群交汇区，要求大同交通强化与周边互联互通水平。大同是晋冀蒙交汇区中心城市，周边分布着众多的京津冀城市群、环渤海经济区、呼包鄂榆城市群、山西中部城市群、晋

北城镇圈、蒙晋冀长城金三角，区域发展呈多极化态势。要求大同交通运输以推动大通道、大枢纽建设为重点构建设施互联互通、运行智慧安全、服务优质便民、管理协同高效的现代化综合交通运输体系，全面实现与周边区域高快交通共联共建，不断加强衔接周边城市群的高速公路、普通干线公路建设，特别是提高高铁覆盖程度，推动太原、大同两市区域联动、协同发展，全面提升大同城市能级和辐射带动力，充分发挥大同融入京津冀协同发展的桥头堡作用，加强大同与京津冀等周边城市群互联互通。

三是全面推进交通强国建设试点贡献山西智慧，要求大同交通抢抓发展新机遇。作为交通强国建设第二批试点省份，2020年山西省政府出台《交通强国建设山西省试点实施方案》，在“基于能源革命的绿色高效物流服务体系建设试点”等多处，对大同综合交通运输有明确的任务要求。要求大同交通运输抢抓交通强国发展机遇期和窗口期，全面部署、重点推进建设综合立体交通网，加快补齐短板，特别是在“绿色高效物流服务体系建设”方面做好示范。

四是城市发展转型要求优化交通要素配置，发挥试点示范效应。大同正处于奋力实现转型出雏型重要阶段性战略目标的攻坚期，面临国家和山西省对大同全面提升产业转型能力和提升经济综合竞争力的期望，要求大同交通运输要充分考虑区域空间一体化、城市产业转型发展，促进交通与旅游深度融合，落实国家乡

乡村振兴战略，加强农村公路、旅游公路、通用航空等基础设施的建设，助力逐步建立健全全民覆盖、普惠共享、城乡一体的公共服务体系。

五是新一轮科技革命，要求交通运输深化改革创新发展。世界新一轮科技革命和产业变革加速推进，以大数据、互联网为核心的新一代信息技术快速发展，深刻改变着传统生产生活方式和消费配给模式；车路协同、智能控制技术、5G网络、自动驾驶等新技术加快推向市场，推动交通组织模式不断创新。《数字交通发展规划纲要》提出，到2025年，数字化采集体系和网络化传输体系基本形成。要求大同交通运输加快实现智慧基础设施网络化、立体化运营管理，不断加强客货运输综合信息服务能力。

六是社会治理现代化进入全面推进期要求加快提高交通行业治理现代化水平。“十四五”时期，社会治理现代化将进入全面推进期，要求大同交通运输加快制定行业治理体系顶层设计。坚持市场化改革方向，推动收费公路等制度改革，持续优化营商环境，深化“放管服”改革。加快部门机构调整后，大同综合执法体制机制改革，着力夯实制度，加强交通运输法治建设和综合交通法规体系建设的系统谋划。

（二）“十四五”发展需求

“十四五”期间，为务实担当大同“有效承接京津冀协同发展的溢出效应、更好发挥桥头堡作用”重大使命，大同交通运输将由

“基本满足”向“更高质量、更高水平的满足”迈进，由“能力构建”向“能力和体系构建并重”提升，交通运输发展将呈现新的趋势与特征。

结构：一是大同产业转型，如新兴产业、旅游产业，以及大同云冈机场扩建基础设施和新增航线，将带动高铁、航空客运需求增加。二是大宗物资特别煤炭运输量保持稳定，多式联运发展促进铁路货运稳定增长，铁路运输仍将占据主导地位。同时随着新兴产业发展和路网等级的不断提高，经济运输距离的不断延长，又加之公路运输具有灵活的“门到门”运输优势，公路货物运输将增长。

空间：一是城际运输需求不断攀升。城市群内同城化、通勤化出行需求不断增加，城际间交通联系更为频繁，中短距离运输频次增加，特别是与京津冀以及山西中部城市群的重要节点城市之间的交通联系更加紧密。二是市域运输需求不断增加。城镇化新格局的调整和完善，客货运输市域一体化需求将明显增加。

质量：一是客运出行消费倾向更高质量、更多样化，高铁、航空需求增加。二是高价值、小批量、多批次、个性化货运需求快速增长。

三、发展思路和目标

（一）指导思想

高举习近平新时代中国特色社会主义思想伟大旗帜，深入贯

彻党的二十大精神，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，统筹推进“五位一体”总体布局，协调推进“四个全面”战略布局，完整准确全面贯彻新发展理念，立足新发展阶段，主动融入和服务新发展格局，抓住国家推动中部地区高质量发展、京津冀协同发展等重大历史机遇，充分发挥大同比较优势，按照省委全方位推进高质量发展的要求，聚力打造山西对接京津冀协同发展的桥头堡，有效承接京津冀协同发展的溢出效应，以《交通强国建设山西省试点大同市实施方案》为指导，以打造“全国综合交通枢纽城市”为抓手，以“奋斗两个五年，跨入第一方阵”为目标，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的大同市综合交通运输体系，提高文旅融合发展水平，为把山西建设成为国家资源型经济转型发展示范区、全国能源革命综合改革试点先行区、黄河流域生态保护和高质量发展重要实验区、中部地区先进制造业基地、内陆地区对外开放新高地、国际知名文化旅游目的地提供有力支撑，奋力谱写建设更高标准美丽大同、更高质量富裕大同、更高品质幸福大同新篇章。

（二）规划原则

服务大局，先行发展。立足大同市、面向山西省、放眼全国，服务“全国综合交通枢纽城市”建设，务实担当大同“有效承接京津冀协同发展的溢出效应、更好发挥桥头堡作用”重大使命，助力大同产业转型。将构建现代综合交通运输体系作为全市全局

性重点任务，坚持交通先行，把握好发展节奏，提高服务大局、服务基层、服务人民的能力和品质。

突出融合，开放发展。强化各种交通方式协调发展有效衔接，统筹交通运输各环节推进交通运输综合化、一体化发展，推进交通运输与城镇布局、文化旅游、商贸流通等深度融合。坚持开放发展，推进与周边省市互联互通，完善对外运输通道。助力京津冀城市群、呼包鄂榆城市群、太原都市圈、蒙晋冀（乌大张）长城金三角经济合作区综合交通互联互通以及市域内部城乡交通运输一体化发展。

突出重点，全面发展。坚持使命引领与问题导向相统一，加快补齐高铁发展短板；夯实高速公路和普通国省干线发展基础；高质量建设“四好农村路”；完善综合交通枢纽建设，发展高铁经济、航空经济，引领枢纽经济发展；完善货运物流体系，降低物流成本，实现要素资源高效循环流动。

深化改革，创新发展。以创新驱动、改革推动为引擎，积极吸纳和集聚创新要素资源，推进交通科技创新、交通运输领域改革。深化交通运输管理体制、投融资体制等重点领域和关键环节改革，加快建设数字交通，提升交通运输效率和服务水平。

倡导集约，绿色发展。探索交通运输领域推进生态优先和绿色发展的新路子。坚持在发展中保护、在保护中发展，全面加强交通运输领域污染防治和生态修复。引导交通运输能源消费结构

优化，打好污染防治攻坚战。节约集约利用土地资源。推广应用绿色交通工具，在交通基础设施建设中做好生态红线避让和生态保护工作，推进交通绿色发展。

有序推进，科学发展。立足当前，谋划长远，既要加快发展，又要科学发展。对共识度高，具有全局性、战略性的重大交通工程，要加快组织实施；对规划研究的交通项目要在国土空间规划、生态环境保护等方面留足空间。

（三）发展思路

“十四五”大同综合交通运输体系发展的总体思路是构建“一核心两翼两动力四高”体系，打开大同市城市的空间，支撑大同支柱产业的快速发展和转型需求，服务大同人民的幸福生活，建设和谐宜居、富有活力、各具特色的现代化城市，推动太原、大同两市区域联动、协同发展，充分发挥大同对接京津冀协同发展的桥头堡作用，推动与京津冀等周边城市群互联互通。

即以大交通支撑巩固全国综合交通枢纽城市为“核心”，以交通基础设施完善为左翼，以运输服务提升为右翼，以改革和技术创新为新动力，以高质量综合立体交通网、高品质客货运输服务体系、高水准绿色智慧平安体系和高效能现代交通治理体系等“四高”为重点任务，打造大同市“十四五”综合交通运输体系。

（四）发展目标

到2025年，以“公路、铁路、航空、枢纽”规划建设为重点，

积极推进重大项目举措落地，基本建成“安全、便捷、高效、绿色、经济”的综合交通运输体系，深入贯彻落实省委省政府关于将大同打造成为山西对接京津冀协同发展的桥头堡，助力大同全方位走在区域发展前列，为实现“奋斗两个五年，跨入第一方阵”提供交通支撑，为交通强国建设提供山西样板，全力支持大同更大范围、更宽领域、更深层次的全面开放。

大同市“十四五”时期综合交通运输体系发展 主要指标

指标名称		2025 年	类别
规模合理	高速铁路营业里程（公里）	172.2	预期性
	高速公路通车里程（公里）	557	预期性
	农村公路通车里程（公里）	11443	预期性
	通用机场数（个）	2	预期性
服务优质	动车组列车承担铁路客运量比重（%）	60	预期性
	民航航班正常率（%）	80	预期性
	城市建成区公共交通站点 500 米覆盖率（%）	100	预期性
	城市绿色出行比例（%）	70	预期性
	社会物流总费用与 GDP 的比重（%）	15	预期性
智能先进	重点领域北斗系统覆盖率（%）	100	约束性
	公路客车 ETC 使用率（%）	80	约束性
	等级客运站联网售票系统覆盖率（%）	80	预期性
绿色安全	营运车辆单位运输周转量 CO ₂ 年排放量下降率（%）	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	预期性
	道路交通万车死亡率（人/万辆）	2	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

四、重点任务

（一）打造高质量综合立体交通网络

1. 完善公路网络，增强地区服务能力

加快完善高速公路网络。全面建成能力充分、覆盖广泛、便捷高效、开放互联的高速公路网络。开工建设大同绕城高速公路陈庄至肥村段工程、天黎高速云州街互通工程项目，完善城区高速环路，分离南北通道内过境车辆；启动天大高速公路大同联络线工程、左云宁鲁至浑源南榆林高速公路前期研究工作，完善大同市高速体系。

推进普通国省干线公路改线和改建工程。以提升路网通畅性、打通瓶颈路段、提高区域覆盖程度为原则，合理确定规模和技术标准，鼓励利用老路改扩建，推进普通国省干线公路建设。至“十四五”末，普通国省干线公路二级路以上比例达到100%。开工建设国道239线广灵县城西崖头至沙岭段改线工程、国道109线、208线大同市过境公路改线工程、国道109线大同市过境改线工程（云冈峪文化长廊改线）；推进国道239线广灵县沙岭至吕家洼段改线工程、国道336线灵丘县城至下北泉段改线工程、省道大灵线东王庄至郝家寨段一级公路前期工作。

加强四好农村公路建设。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、通村畅乡、安全便捷、服务优质、绿色经济”的农村公路网络，实现农村公路网建设的“三个100%”

（市到县100%通二级及以上公路，县到乡100%通三级及以上公路，乡到村100%通硬化路）。确保撤并保留的较大人口规模（30户及以上）自然村通硬化路率达100%，乡镇通三级及以上公路达100%，农村公路网密度80.7公里/百平方公里，具备条件的建制村通畅率继续保持100%。

加快推进全域旅游公路建设。建成以长城1号农村旅游扶贫公路天镇至左云段、东纵脱贫攻坚路为主骨架的市域旅游公路网，包括若干主线、支线及连接线，路网规模达1246公里，覆盖左云县、阳高县、天镇县、广灵县、灵丘县、浑源县以及新荣区、云冈区、云州区等全市九个县区，实现“城景通、景景通、城乡通”，形成结构合理、设施完善、功能齐全、特色突出、服务优良的旅游公路体系，全面提升旅游便利化水平，支撑全市均衡发展的全域旅游新格局，助力全市转型发展。

提升设施养护品质。加大财政对公路养护投入力度，逐步提升县道养护大修工程规模，研究以路况水平、服务需求以及投资效益评估等核心因素为依据的公路养护科学决策机制。推动养护工区与公路同步规划、同步设计、同步施工、同步交付，推进养护工区标准化及养护作业机械化建设。加强农村公路养护监督管理，研究农村公路管理养护权力和责任清单，进一步落实各级政府在农村公路管理养护的主体责任。建立健全农村公路管理养护长效机制。研究公路建设养护管理体制改革的，逐步建立政府与市

场合理分工的公路养护生产组织模式，深化全寿命周期养护成本理念，逐步开展预防性养护。

2. 加快铁路建设，融入区域大通道

加快推进客运铁路规划建设。积极推进集宁经大同至原平高速铁路（大同段）建设，力争“十四五”通车运行。开展大同至雄安新区高铁项目前期研究工作，强化大同对外快速连接程度。

加快推进铁路专用线规划建设。开工建设国电电力大同湖东电厂 2×100 万千瓦“上大压小”项目铁路专用线，打通铁路运输“最后一公里”，促进运输方式转型升级，努力降低企业物流成本。

3. 强化机场配套，提升空运能力

提升运输机场保障能力。着力提升大同机场基础设施运输保障能力，推进大同机场三期改扩建，飞行区由4C提高至4E、航站楼扩建至3.5万m²、跑道延长600米、新建一条等长平行滑行道；加强机场与周边快速路、市政道路的衔接；积极打造大同运输机场航空旅游集散中心，支持将旅游产品整合到航空出行服务平台。

推动通用机场规划建设。一是加快通用机场建设。建设灵丘、阳高通用机场；建设具备通航保障能力的大同云冈机场通航功能区。二是构建通用航空网络。着力打造以太原为中心，大同为节点的环飞短途运输航线，开通大同-吕梁、大同-长治 2 条航线，积极谋划省际航线，构建多层次、高效率、广覆盖的通用航空网。三是大力发展低空旅游。在长城旅游板块选择具有良好空中观感、

地面及空域条件适宜的重点景区，积极发展以“空中观光+飞行体验”为主要内容的低空旅游项目，打响“空中看大同”旅游品牌。建设大同通航飞行服务站，推动晋北地区低空飞行服务保障体系建设。四是着力打造通航产业。依托完善的机场网络和先进的园区功能，重点发展特色文旅、教育培训、短途运输、社会服务等通航业态，构建通航运营服务产业链，力争实现华北地区通航产业集聚区初现雏形。

4. 完善枢纽布局，提升客货周转效率

有序推进客运枢纽建设。加快建设大同综合客运枢纽建设工程，形成集大同高铁南站、大同市汽车客运枢纽站、公交首末站、旅游集散中心等设施于一体的大同综合客运枢纽，实现各种交通运输方式“零换乘”。推进大同北站站房及站前枢纽工程前期工作。

引导货运枢纽建设落地。开工建设华远国际陆港（大同）集团有限公司古店物流园区铁路口岸综合体项目、新建大同晋北物流中心工程项目。引导干线运输、区域分拨、多式联运、仓储服务、城乡配送、加工贸易、电子口岸等物流服务资源向园区集聚，推动园区向供应链组织中心、资源配置中心转变。

（二）构建高品质客货运输服务体系

1. 打造经济高效的货运服务体系

推进运输结构调整。探索铁路货运场站设施升级改造，充分挖掘与利用既有资源，提高普货铁路通行能力，释放货运功能。

积极推进年货运量150万吨以上重点企业、物流园区选择铁路运输方式，支持重点开发园区、重点企业及重点物流园区加快铁路专用线建设。加快推进大同煤炭主产区运输结构调整国家示范区建设。着力打造大同至唐山港等运输精品线路。重点培育北同蒲线块煤、焦炭等适箱货物集装箱运输，形成煤炭运输集装箱精品联运线路。到2025年底，煤炭运输“散改集”比例稳步提升，以铁路为主的大宗货物运输结构调整取得显著成效，大宗货物运输铁路占比达到50%以上。年产量150万吨以上的重点煤矿企业接入铁路专用线，煤炭、焦炭铁路运输比例达到80%以上，运距500公里以上的出省煤炭基本采用铁路运输。

推广多式联运组织方式。一是加强多式联运信息化建设。积极打造铁、公多种运输方式结合的多式联运平台，推动车辆、场站、货物等信息开放共享，实现到达交付、通关查验、转账结算等“一站式”线上服务。二是推进多式联运基础设施建设。结合干线铁路建设、高速公路建设等，构建以公铁联运为主的多式联运大通道，形成大同-秦皇岛大宗货物运输公铁精品联运线路；推动铁路货运站场向多式联运枢纽和物流基地转型；加强公路与铁路物流基地及货运场站衔接；加快构建包含铁路港、公路港、商贸港、信息服务港、冷链物流港及配套服务设施的多式联运综合运输体系。三是探索尝试海铁、空铁联运模式。加快铁路口岸建设，逐步发展海陆联运线路；依托大秦铁路，开展京津冀（秦皇

岛、天津)-大同-中蒙俄的海铁联运；优化空铁联运条件，力争打造京津冀西部航空物流集散中心；推进国际快件货运空铁联运发展进程，增强辐射腹地范围，加强大同南站与云冈机场货运轨道联系。四是积极培育大宗货物多式联运经营人。依托万昌、陆港等物流企业开展多式联运，培育多式联运经营人，发展“一单制”联运服务模式，实现货物“一站托运、一次收费、一单到底”。五是推进中欧班列建设。积极与二连浩特口岸对接开辟大同中欧班列中通道，打造大同国家物流枢纽国际铁路口岸，加快推进电子口岸建设，加强与京津冀及内陆口岸部门跨区域合作，扩大“属地报关，口岸验放”适用范围，实现口岸互联互通和区域通关一体化；积极促进晋北物流园与二连浩特口岸、天津港合作，开行中欧班列，打造“天津港-晋北物流园-二连浩特口岸”公铁海货运通道；积极申建中欧班列集结中心。

积极争创全国综合货运枢纽示范城市。一是加强货运物流企业建设。加强对货运物流企业的引导、扶持和服务，积极发展面向制造业的第三方专业物流团队。鼓励通过联合、兼并、资产重组等方式，整合物流资源，培育壮大物流龙头企业；大力培育技术水平先进、核心竞争力强、具有示范带动作用的现代物流企业集团。二是加强货运标准体系建设。完善集装箱配套技术标准，促进集装化、厢式化、标准化装备应用；建立综合交通物流数据采集、管理、开放、应用等相关标准规范和管理办法，规范信息

交换标准；建立健全多式联运标准和规则，制定发布多式联运运输服务规范，推动联运服务规范统一。三是加强货运运营机制建设。构建运输企业与海关、检验检疫于一体的协同化运输服务链；构建物流运输企业与物流园区、产业园区、大型批发市场、各类企业和商超的高效合作机制；构建运行高效的市内和跨区域枢纽合作机制，不断健全一体化的运营机制。

推动城市配送绿色发展。一是建立城市绿色货运配送体系。以大同市成为全国第一批绿色货运配送示范工程创建城市为目标，积极引导物流园区、城市共同配送中心及末端配送网点三级配送节点建设，完善配送车辆停靠装卸配套设施建设。推动邮政车辆、建成区新增物流配送轻型车辆使用新能源或清洁能源，同步建成满足新能源或清洁能源汽车需求的充电桩、加气站（甲醇加注站）等设施。二是完善城市配送组织模式。进一步整合从事城市配送的运输企业和车辆，实施城市绿色货运配送工程，邮政快递企业和城市配送企业鼓励应用配送管理信息系统，制定城市绿色配送车辆市区便利通行政策，对城市配送车辆统一标识、统一管理。鼓励商贸流通企业、生产制造企业和货运配送企业积极推广发展适合当地实际的末端自提配送模式和共同配送、夜间配送、智能投递等集约化运输组织模式，积极探索无人机配送模式。鼓励电子商务企业与社区便利店合作开展“网订店取（送）”合作模式，切实解决物流体系中“最后一公里”的服务。

提升农村物流综合服务能力。一是优化整合基础设施资源。加快完善县级物流中心、乡镇农村配送站、农村货运网点三级农村物流节点体系。持续推进“多站合一”的乡镇运输服务站建设，将管理、养护、客运、货运、物流、邮政、供销网点、快递、电商等多种服务功能整合融为一体。打造浑源县、新荣区2个农村客货邮融合发展样板县（区）、建成2个以上客货邮综合服务站、开通2条以上客货邮合作线路，构建“一点多能、一网多用、功能集约、便利高效”的农村运输服务发展新模式，逐步全面推广客货邮融合发展。二是探索农村物流服务新模式。充分利用行政村内的农家店、农村综合服务社等节点提供农村物流服务，加强政府部门间合作，打造依托农村电商的线上线下一体化农村物流发展新模式，全面提升农村物流水平，促进城乡物流一体化发展。三是推进体制机制、基础设施、运营线路、运输信息等融合发展。推动建立交通运输、邮政、供销、商务等部门协同配合的体制机制，打造多站合一、资源共享的基础设施体系，推进城乡客运、邮政快递、农村物流等既有网络、运力资源共享，推动客货邮等信息共享对接，实现农村客货邮深度融合发展。

2. 打造人民满意的客运服务体系

发展区域客运，打造对外连通网络。一是持续拓展航线航班。与京津冀地区的民航机场开展合作，完善云冈机场航线布局结构，力争开辟至港澳台和日、韩等国际（地区）航线，到达俄罗斯、

蒙古等国际航线；加密大同至国内及周边城市航线；优化航线班次时刻及班期，提升机场旅客吸引能力和竞争力。二是强化铁路运输服务。打造以大张高铁、集大原高铁、大雄高铁作为周边主要城市间联系的主要方式，发挥普通铁路功能定位，促进多层次铁路融合衔接。三是推进道路客运转型升级。推进长途客运资源整合，引导发展多样化的班车客运服务模式，实现与铁路的错位互补发展。稳步拓展短途、多样化与个性化客运市场。大力发展城市通勤车、定制班车、与空铁枢纽的衔接班线等新型服务业态，提高旅客满意度和企业经营效益。推进毗邻公交客运服务的发展，加密毗邻公交线路。

完善公共交通体系，提升公交服务水平。一是加强城市公共交通顶层设计。建设“以干线公交为主体、支线公交为补充、多元化公交为延伸”的衔接有效、换乘便捷、层次清晰的公共交通服务网络，规划增设5条公交线路以及与公交大站接驳的街巷微小线路、社区线路，规划建设6个公交场站和枢纽。积极推动公交信息化基础设施、公交信息化系统软件建设，通过智慧化手段提升公交优先通行等级，推进大数据分析平台建设，升级运营调度系统功能，打造智慧交通出行平台。二是推动出租车健康发展。巡游车万人保有量控制在27辆/万人左右，主要以老旧巡游车更新为主，鼓励部分巡游车更新纯电动等新能源车辆。加强网约车信息监控管理系统建设和安全管理，引导网约车与巡游车融合发展。

三是开展绿色交通出行创建。在保证常规公交主导地位的前提下，可适当增加公共自行车和共享单车规模，满足市民多层次、多功能的慢行交通出行需求。

推进城乡客运协调发展。一是科学优化城乡客运线网。充分考虑高铁和路网建设，统筹规划和及时调整优化公交线网体系，力争实现乡镇直达、任意乡镇一次换乘可达的出行目标。完善城乡公交价格管理、监督考核机制等。二是完善农村客运基础设施建设。加强农村客运站改造升级和综合利用、加强基础设施养护与管理，缩短客运站亭投营时间，发挥基础设施的保障作用。三是推进镇村公交试点及农村公交客运一体化。在大同周边人口较集中乡镇推进镇村公交试点，逐步推广农村公交客运一体化。

创新客运服务体系，提升交旅融合水平。一是建设一批“交通+旅游”集散中心。依托机场、火车站、汽车客运站等资源，在旅游景区建设一批旅游集散中心或旅游客运“超市”，吸引旅行社、旅游客运企业进驻，开展线上线下双向服务。二是加强旅客联程运输体系建设。以城市公交为主要接驳方式，开通公交客运专线。完善客运联网售票系统功能，采取政府购买公共服务方式，探索跨运输方式客运联程系统建设，推广普及电子客票。三是打造旅游定制客运服务品牌。整合全市道路客运、汽车租赁、公共交通等各种运输方式，为团体游客、散客提供共性或个性化旅游出行定制服务。四是构建“城景通、景景通”旅游客运网络。开

通云冈-悬空寺-恒山旅游专线。五是探索创新普铁开行动车、开行“慢火车”等旅游交通产品。利用韩原线开通大同-原平动车组。积极探索“慢火车”旅游方式，持续抓好太原-灵丘等线路的运营服务工作。六是加快主要旅游景点充电桩建设。

3. 推进汽修、租赁行业有序发展

推动绿色维修行业发展。一是进一步推进绿色汽修规范措施。研究制定市级相关汽车维修规范办法，提高全市维修企业危险废弃物规范化处置水平，公开全市汽车维修废弃物处理资质企业名单及处置废弃物类别、能力等信息，明确有偿收取废弃物类别以及废旧电瓶等固体废物回收集散点设置要求。加强与市环保部门配合，共享关于维修企业违规处置危险废物、非法回收处理危险废物单位及从事汽车钣金维修业务的维修企业信息。二是提升维修行业信息化发展水平。推进车辆电子健康档案系统的建设，积极探索研究维修企业管理系统、检测站检测控制系统、运输企业车辆管理系统等的互通互联，建设车辆技术管理系统，并以车辆技术管理系统为依托，拓展功能，覆盖到所有社会车辆及所有维修企业，建立覆盖所有车辆的电子档案系统；以动态的企业经营信息和行业管理信息为基础，探索建立大同维修网，将行业管理成果向社会发布，加大行业公共服务能力建设。

推动汽车租赁行业发展。在大同云冈机场、大同南站等交通节点，大同古城、云冈石窟、恒山景区等旅游景区，鼓励开展小

汽车、房车等租赁服务，力争形成“落地自驾、异地还车”自驾汽车租赁网络。

（三）建设高水准绿色智慧平安体系

1. 深入践行绿色交通新理念

推动绿色交通监测和管理能力提升。推进建设市级能耗统计监测平台建设，推进营运车辆、城市客运以及公路建设等交通运输工具能耗远程在线监测系统建设，鼓励交通运输企业将G-BOS等车辆智能运营管理系统中能耗数据与市交通运输能耗统计监测平台的共享，全面掌握全市交通运输行业能源消耗情况，实现绿色交通发展指标综合采集、行业绿色发展动态监测分析预警。

加大新建交通基础设施生态保护力度。将生态保护理念贯穿交通基础设施规划、建设、运营和养护的全过程，积极倡导生态选线、生态环保设计，做好生态补偿。探索建立用地多功能复合利用开发模式，提高土地节约集约利用水平。健全完善交通建设项目涉及生态、自然保护区和基本农田调整的环评机制；建立统一的存量土地盘活机制，探索建立市场化调剂和有偿使用平台。推进长城一号旅游公路沿线水土流失重点治理区、水源涵养生态功能区等生态环境脆弱区域开展公路生态修复和景观提升工程。

加大节能减排与大气污染防治力度。进一步加大电力、LNG、氢能、先进生物液体燃料等新能源和清洁能源在客运班线、短途客运等交通运输领域的应用力度。全面开展污染综合防治，重点

强化主要干线公路、干线铁路、货运铁路等沿线综合环境整治，推进铁路物流场站、物流园区场地整治，大型煤堆、料堆实现封闭储存或采用抑尘剂、干雾抑尘、喷淋除尘、防风抑尘网、密闭运输系统改造等措施。

提高资源集约利用程度。依托公路新建、改扩建及养护项目，推广应用温拌沥青、耐久性路面结构、废旧材料规模化再生利用、清洁能源与新能源利用等技术，建设绿色公路；提升公路路面旧料循环利用率、沥青路面旧料再生利用率。

2. 着力培育智慧交通与交通新基建新动能

推进行业治理数字化转型。推动新技术在交通运行设施监测分析、交通拥堵预警、交通应急调度、运输监管执法、节假日客流预测等领域的应用；加强电子政务应用系统建设，扩大“不见面审批”的业务范围，推进交通运输政务服务“一网通办”。

推进高速公路智慧化改造。研究推进二广高速公路大同绕城肥村至陈庄段智慧高速建设。

推进普通国省道智慧化改造。推动一批普通国省道智慧公路工程建设，对既有基础设施要智能化升级改造，对新建的交通基础设施，原则上要体现新型基础设施建设的要求，同步配建智能化设施；推行BIM等技术应用与智能建造，推进交通基础设施全周期要素数字化管理。

推进农村公路智慧化提升。充分结合大同市县一体化智慧农

路管理系统以及现有信息化建设成果，通过融合行业外数据（天网治安系统等）、互联网数据（高德、百度等），构建“一图一库”、“两平台”、“三大功能”为核心的大同市农村旅游公路一体化服务平台，实现“建好、管好、养好、运营好”四大发展目标，切实提高农村公路、旅游公路建管养运全链条科学化、智慧化管理水平，并通过技术升级带动交通发展服务升级，创新“农村交通+”发展新模式，将“四好农村路”建设与美丽乡村、农村电商、文化旅游、民生保障等充分融合，助力乡村振兴与产业发展。

建设公众出行信息服务体系。一是推进大同全国性智慧综合客运枢纽建设。大同市综合客运枢纽运用智能化手段，围绕强化运力衔接、优化引导服务、实时信息发布等，开展管理服务智能化工作，实现综合交通管理、高效指挥调度与控制智能化，提供及时、准确、人性化的出行信息服务，保障枢纽及周边城市道路、高速公路、铁路的安全与畅通，打造全国一流的一体化智慧客运枢纽；依托大同全国性智慧综合客运枢纽建设，推进大同云冈机场—大同南站先行建设智慧客运枢纽，加快设施互联、票制互通、安检互信、支付兼容以及信息实时采集、共享，实现旅客“一站购票”、行李“一站到底”，提升枢纽运行效率和旅客联程运输水平。二是加快大同市智慧公交系统。发展旅客联程运输，强化旅客联程运输公共信息服务，推进联网联程售票服务创新应用，实现出行即服务。

建设货运物流信息服务体系。加快货物多式联运信息化建设，提供跨方式、跨区域的全程物流信息服务。依托行业龙头企业，在生物医药、现代纺织、农业产品等行业，建设完善一批专业物流信息平台，支持“互联网+”车船货匹配、无车承运、城市配送、铁海联运、农村物流服务平台建设。推广线上线下一体化全过程数字化的智慧物流营运模式，鼓励无车承运、运力众包等物流平台企业发展。

推动“大数据+旅游交通”融合发展。一是推进智慧旅游公路建设。依托长城一号旅游公路，启动智慧旅游公路系统建设，推进基于物联网技术的智慧基础设施和泛在感知网络建设，汇聚整合各类交通要素信息和交通状态数据，开展旅游公路综合运行分析，推进人、车、企业资质信用信息和车辆轨迹动态跟踪数据融合，为“畅安舒美”出行提供智能感知和数据支持。二是推动旅游公路大数据综合服务平台建设。加强交通、旅游、市场监管等部门间信息双向、多向整合，推动旅游客运班线、景区公交、票务信息、住宿购物等数据共享共用，依托第三方推广交通旅游APP移动终端，实现旅行社、导游、景区景点、汽车租赁、班线等旅游交通信息查询一体化，车票、门票、住宿一体化预订和结算。三是积极推动旅游公路应急处置系统建设。以客流、车流较大的旅游公路路段为样本，建立“交通旅游云”数据和技术模型，对旅游大数据进行分类统计和综合分析，提供重点时段、重点景区

客流预测和信息服务。搭建基于 AI 技术的视频管理平台，提供监测预警和应急指挥等服务，着力构建“事前限流、事中分流”的应急处置体系，提升旅游交通应急保障能力。

3. 构筑安全可靠的平安交通

提升交通基础设施和运输装备安全水平。推进公路生命安全防护工程建设，完成普通国省干线公路、县乡之间和通镇村公交农村公路生命安全防护设施建设改造。提升交通基础设施的安全运行设计、建设、养护一体化管理水平。在公共交通、普通货运车辆等运输装备推广应用主动安全智能防控系统。建设公路基础设施运行安全平台，加强重点桥梁的安全监测，完成干线公路重要桥梁的健康监测系统建设，提升公路基础设施运行安全管理水平。推广桥面结冰预警系统在大同区域运营高速公路典型桥梁路段示范应用。

着力构建安全发展长效机制。建立安全生产权责清单，厘清和明晰各级管理部门职责边界。健全企业安全生产制度和各项操作规程，以及交通运输安全生产监督管理工作责任规范。构建重大项目建设运营领域风险防控和隐患排查治理双重预防机制。推进交通运输安全生产诚信体系建设，全面实施严重违法失信联合惩戒制度。严格交通运输市场准入。

深化超限超载治理。推进多部门联合治超，实行交警交通运输驻站联合执法和流动联合执法。全面实施“一超四罚”，落实货

运车辆违法超限超载“黑名单”管理。优化公路超限检测站点布局，加强公路超限检测站点建设和运行管理。加强公路源头治超、科技治超，推进公路超限非现场执法，逐步实现对货物装载情况的实时监管，提升公路违法超限运输治理能力。

提升应急处置能力。构建分层次的应急预案体系。建立健全交通运输突发事件应急处置跨区域、跨部门、跨行业联动机制，强化重大突发公共卫生事件等应急响应机制，健全与常态化疫情防控相适应的交通保畅管控机制。优化专业应急救援力量布局，建立突发事件智能调度与辅助决策平台，加强交通运输应急物资及装备库建设。持续开展多种形式的实战演练演习，提升交通运输突发事件应急处置能力。

（四）建立高效能现代交通治理体系

1. 优化行政职能，深化重点领域改革

深化交通运输体制机制改革。探索建立区域交通与城市交通一体化管理模式。建立交通与自然资源、生态环境的跨部门协调机制，做好与国土空间规划的融合。市交通运输局、市文旅局、市财政局、城市管理局等有关责任部门加强沟通、分工协作，建立交通运输与文化旅游融合发展的联合会商机制和部门协作机制。

深化综合行政执法改革。推进机构改革和综合执法改革，理顺行政职能、执法职能和公共服务职能之间的关系，构建“权责统一、权威高效、监管有力、服务优质”的交通运输履职体系。

深化交通运输投融资体制改革。发挥国有交通投资企业在交通基础设施建设投资运营的主力军作用，完善政府和社会资本合作模式，研究引导社会资本积极投资交通运输项目的方式和机制，采用多种模式吸引股权投资者。推动完善和落实以县级公共财政投入为主、多渠道筹措为辅的农村交通发展资金筹措机制。

2. 加强法制建设，建立有力法治保障

推进交通运输领域立法。围绕综合交通、公共交通、行业环保治理和安全监管以及新业态等领域，深入开展立法调研，适时启动重点领域地方性法规前期工作，努力形成上下衔接、层次清晰、实用完备、特色鲜明的综合交通运输法规体系。

全面规范行政执法行为。深入推进交通运输行政执法“四基四化”建设。充分运用大数据、云计算、人工智能等现代科技手段，大力推进“互联网+行政执法”、信息化移动执法和非现场执法，积极探索执法全过程同步网络管理。加强交通运输执法监督，构建统一的省市县交通运输执法监督网络。

健全重大行政决策机制。制定交通运输重大行政决策规则。全面落实公众参与、专家论证、风险评估、合法性审查、集体讨论决定等重大行政决策程序。实行重大行政决策全过程记录和立卷归档制度，完善责任追究制度，规范交通运输行政决策行为。推行交通运输部门法律顾问制度，探索公职律师参与决策论证。

3. 推进队伍建设，营造良好发展氛围

加强人才队伍建设。加快培养适应交通强国建设需要的交通运输人才队伍，加大对交通人才奖励力度，组织人才培训和交流学习。培育科技创新团队和行业智库。

深入推进党风廉政建设。落实党风廉政建设责任制，完善交通重点工程专项治理长效机制。完善党员思想教育的长效机制，建设党建基地。完善作风建设工作体系，优化机关作风建设的体制机制和方法手段。

加强交通文化宣传交流。打造文化标杆示范工程，突出提升公路服务设施文化元素。充分发挥新闻媒体作用，建立人人参与、人人共享的交通文化传播新格局。组织开展交通文化活动，强化社会舆论引导，扩大社会影响力。

五、保障措施

（一）组织保障

加强党对交通运输工作的全面领导，充分发挥党在把方向、谋大局、定政策、促改革中的领导核心作用，强化部门协同、上下联动、统筹协调，合力推进大同“十四五”现代综合交通运输体系建设。建立跨区域协同机制，在交通规划、设施衔接、建设推进、运输管理和政策制定等方面加强沟通对接。建立高层次协调机制，推行由市委市政府主导、交通运输主管部门会同多部门组成的联席会议制度，推动解决综合交通运输体系建设中的前瞻性、战略性重大问题。各区县、各部门要结合本地实际和部门职

责，细化落实主要目标和重点任务，压实责任，强化举措，确保各项工作落到实处、取得实效。

（二）要素保障

资金保障。建立“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的交通投融资体制机制，创新推进综合交通运输体系发展的投融资模式，形成多层次、多元化投入格局，努力拓宽交通投融资渠道。强化财政资金保障，积极发挥财政性资金的关键作用，引导和鼓励社会资本积极进入交通领域，强化债务风险防控。一是对于建设资金筹措压力大的项目，创新投融资机制，鼓励利用特许经营权、土地综合开发等投融资模式发展。二是对于纯公共项目农村公路、普通国省干线快速化改造等，建议推行交旅融合项目包策略，明确政府财政支出责任，制定吸引社会资本投资政策措施，放宽放活社会投资，激发民间投资潜力和创新活力。

土地保障。随着开发建设强度日益增大，土地资源趋向不足。应当全面协调交通与土地利用的互动发展，抓住国土空间规划体系调整契机，加强与国土空间规划衔接。与大同市规划和自然资源局积极衔接，争取将重大交通建设项目纳入国土空间规划，保障交通发展用地，促进交通与土地利用的协调发展。

（三）机制保障

组建大同综合交通管理的专门协调机构，具体协调综合交通发展中公路、铁路、民航、城市公交等交通运输方式在规划、建

设、管理等方面的各类问题，减少部门分割带来的各种制约。

（四）科技保障

在综合交通运输建设管理上，树立创新意识，推广应用新技术、新材料、新工艺、新方法，使交通建设产业从传统的经验型向科学型转变；在综合交通运输科技创新上，以先进技术提高交通系统整体发展水平和管理、服务水平，增加交通能力供给，提高经济合理性和安全保障性。

