

陕西省交通运输 “十二五”专项发展规划

陕西省交通运输厅

二〇一一年九月

目 录

一、发展回顾与评价	1
(一) 发展成就	1
(二) 发展经验	8
(三) 存在问题	10
二、发展形势与需求	13
三、指导思想与发展目标	17
(一) 指导思想	17
(二) 基本原则	17
(三) 发展目标	18
四、重点任务	26
(一) 高速公路联网工程	26
(二) 干线公路升等工程	27
(三) 农村公路惠民工程	28
(四) 公路养管示范工程	29
(五) 运输服务提升工程	31
(六) 内河航运提速工程	34
(七) 安全应急强化工程	35
(八) 绿色交通创建工程	37
(九) 交通信息化支撑工程	38
(十) 交通科技创新工程	40

五、规划实施保障	42
(一) 加强组织领导, 强化政策支持	42
(二) 加强规划指导, 引领科学发展	42
(三) 拓宽融资渠道, 强化资金保障	43
(四) 注重质量管理, 打造精品工程	44
(五) 加强法制建设, 深化交通改革	45
(六) 加强教育培训, 提供人才保障	46
(七) 创建文明行业, 营造良好氛围	47

一、发展回顾与评价

“十一五”期间，全省交通运输系统深入贯彻落实科学发展观，紧紧围绕“发展现代交通、奉献一流服务”的目标，认真践行“三个服务”新理念，凝心聚力谋发展、真抓实干求突破，实现了由严重制约向明显缓解、由相对落后向全国先进、由交通短板向新竞争优势的历史性转变，为推进西部强省建设，促进经济社会又好又快发展提供了强有力的保障。

（一）发展成就

1、基础设施取得历史性跨越

投资规模连攀新高。五年全省累计完成交通运输固定资产投资 1878 亿元，是“十五”期的 2.8 倍，较“十一五”规划目标超额完成 33.3%。投资规模五年迈上四个大台阶，连续突破 200 亿、300 亿、400 亿和 500 亿元大关，2010 年达到 549 亿元，位居全国前列。

路网结构明显优化。到 2010 年底，全省公路总里程达到 14.7 万公里，较“十五”末增长 9.3 万公里¹。路网密度提高至 71.7 公里/百平方公里，较“十五”末增加了 45.2 公里/百平方公里。技术等级结构进一步优化，二级及以上公路、等级公路占总里程比重分别达到 7.8%、91.2%。路面铺装水平进一步提升，铺装路面里程（含简易）占总里程比重达到 67%。

高速公路成就卓著。五年新增通车里程 2102 公里，提前

¹ 注：农村公路统计口径有变化。

两年实现了市市通高速公路的规划目标。通车里程 2007 年在西部地区率先突破 2000 公里，2010 年在西部地区率先突破 3000 公里，位居全国第七，西部第一。先后建成了秦岭终南山公路特长隧道、西汉高速公路、机场专用高速公路等一批在国内外具有重大影响的项目。连霍、京昆、包茂、福银、青银、青兰等国家高速公路省境内路段全部建成。省内当日往返、周边中心城市当日到达的“一日交通圈”已经形成。

干线公路展现新貌。五年新增一级公路 428 公里，二级公路 1377 公里，二级及以上公路占国省干线公路总里程比重提高至 57.7%。全面建成关中公路环线，新改建 G310 渭南过境、G316 城固至褒河、S303 延安至吴起等一批干线公路重要路段，通行能力和服务水平大幅提升。建设了子长至安塞等一批红色旅游公路。建成太白至洋县等 33 条战备公路和部队进出口道路，国防交通网络日趋完善。

农村公路普惠民生。在全国率先与交通运输部签订部省共建协议，制定“群众打底子、政府铺面子”等系列支持政策，多举措掀起建设高潮。五年累计新改建农村公路 11 万公里，其中新改建通村沥青（水泥）路近 7 万公里。实现了除重灾区外，所有具备条件的乡镇通油路、建制村通公路，其中 83.7%的建制村通沥青（水泥）路。全省 2.4 万个建制村的 1900 万农民群众走上了致富路。

公路养管全面加强。立足打造全国一流路况目标，建立养护管理新体制，推行“一年打基础、两年变面貌、三年树

形象、四年再巩固、五年迎国检”新思路，推动公路养管水平迈上新台阶。五年累计投入资金 170 亿元，实施高速、干线公路大中修工程约 7100 公里，建成养管示范路 4550 公里，整体路况水平跃入全国先进行列；农村公路初步形成有路必养、有路必管的良好局面。全面打响治超攻坚战，出台管理办法，开展春雷行动，实施全计重收费，建立长效机制，保护公路建设成果，平均超限超载率下降至 0.2%。

站场建设成效显著。按照“完善规划、消除空白、提升服务”的思路，加大运输站场建设投入力度，加快建设速度，提升服务水平。五年累计建成二级以上客货运站 36 个、农村客运站点 8758 个，基本实现了市市拥有一级客运站、县县拥有二级客运站。组织完成了西（安）咸（阳）、宝鸡、汉中、榆林、延安 5 个国家公路运输枢纽规划，开工建设了西安城南、城东等一批综合客运枢纽。布局相对合理、设施相对完善的运输站场体系基本形成。

港航设施明显改善。以汉江梯级开发为重点，积极参股建设喜河和蜀河枢纽，建成火石岩至紫阳 80 公里省级文明航道和紫阳港、流水港等一批重点工程。改造渡口 197 处，完成木船改钢船 224 艘。推进地方海事机构规范化建设。改善海事执法条件，不断提高水上安全监管能力。

2、运输服务保障有力

运输生产快速增长。2010 年，全省公路运输完成客运量 8.7 亿人、旅客周转量 384 亿人公里、货运量 7.7 亿吨、货

物周转量 1196 亿吨公里，分别比 2005 年增长了 150%、86%、131%、475%，占全社会总运量的比重分别达到 92%、42%、82%、47%，公路运输在综合运输体系中的基础和主导地位进一步增强，为全省经济快速发展提供了有力保障。

全省水路五年累计完成客运量 1533 万人、旅客周转量 23509 万人公里、货运量 743 万吨、货物周转量 30287 万吨公里。安康、榆林等市水上旅游运输保持快速增长，汉江客货运在部分水域和航道呈现繁忙景象，水运服务经济社会的能力明显增强。

运输服务持续提升。通过政策引导、制度规范、以点带面，逐步推进道路运输结构调整。对早期建成运营的高速公路客运车辆实施资源整合、升级换代，提升服务水平；对新通车的高速公路投放高档环保车辆，提供优质服务，五年开通、整合了西汉、西康等 10 余条高速客运班线。加速开通公路客运省际班线，跨省线路达到 433 条。加快推进公司化经营步伐，高速、干线客运经营公司化率分别达到 100%和 87%。初步实现了公路客运向集约化、舒适化迈进，公路货运向专业化、物流化发展，汽车维修向连锁化、品牌化推进，驾驶员培训向规范化、标准化方向发展，基本满足了社会不同层次、不同形式的运输需求。

加快推进公交优先发展战略，城市建成区公交线网密度大幅提高。2010 年，全省共有 10974 辆公交车和 31740 辆出租车，承运 31.6 亿人次的城市交通出行。五年新增 2944 条

农村客班线，投放 8000 辆通村客运车辆，全省 100%的乡镇和 88%的建制村通上班车，连接城乡、通达村庄的农村客运网络逐步形成。

运力结构日趋合理。全省运输装备总量大幅增加，高级化、专业化程度进一步提升，运力结构进一步优化。五年民用汽车保有量净增 188.7 万辆，到 2010 年底，达到 231 万辆，是“十五”末的 3.3 倍。其中，营运客车达 7.3 万辆²，营运货车达 25.7 万辆，分别比“十五”末增长了 32%、73%。高级客车比重逐步增加，专用、厢式、重型货车得到快速发展。城市公共交通车型结构持续优化，28%的公交车和 64%的出租车使用天然气等新燃料。船舶数量达到 1208 艘，净载重量 2.7 万吨位、载客量 1.7 万客位。

3、安全应急明显提升

不断健全安全生产监管体系，深入开展安全设施、公路运输、水上交通、工程建设安全四项专项治理行动。五年累计进行安全生产专项检查 3560 余次，排查各类隐患 10980 个，查处无证或证照不全从事建设、生产、经营案件约 830 起，整改率达到 98.7%，事故起数、死亡人数、受伤人数较 2005 年分别下降 72.9%、68.6%、71.7%。全省交通运输经营秩序明显好转，安全生产形势大为改善。

完善应急预案，强化应急保障能力建设，在应对交通运输客流高峰、紧急物资运输、自然灾害和突发事件方面，做

² 注：营运客车中含有城市公交和出租汽车。

到了快速反应、保障有力。尤其是在 2008 年“5.12”汶川地震、2010 年“4.14”玉树地震，以及 2010 年特大水毁救灾中，迅速启动交通应急预案，紧急开通西汉、连霍高速等多条公路抢险通道，全力保障人员物资运输畅通，及时组织抢险救灾和灾后恢复重建，充分发挥了公路交通救灾“生命线”作用。

4、交通科技成果丰硕

积极实施“科技兴交”战略，不断加大科技投入，改善科研条件，攻克了一批重大和关键课题，科技创新能力不断增强。五年共开展 225 项课题研究，取得了多项重大交通科技成果，《秦岭终南山公路隧道建设与运营管理关键技术》获国家科学技术进步奖一等奖，是我国公路隧道领域首个国家大奖。黄土隧道修筑、高墩大跨连续刚构桥梁修筑等技术取得了突破性进展，桥梁运营监控及安全保障、长大纵坡交通安全保障等技术更趋完善，交通发展战略、行业管理等一系列重大软课题研究，取得了丰硕成果，为交通科学发展提供了良好技术支撑。

加快交通信息化发展步伐，提升交通现代化水平。完善高速公路通信网，建设部、省、市三级交通行业专网，构建了交通运输行业基础传输平台；推进实施高速公路计重、非现金收费、综合监控及道路运输管理信息等系统，提升了公路和道路运输运营管理水平；开展公路交通信息资源整合工程，基本建成省级交通数据中心，完善出行信息服务系统，

提升了行业服务水平。

5、行业形象大展风采

坚持深化改革，按照大部制改革要求，组建了交通运输厅，积极推进负责任、服务型行业建设。各级交通运输部门转变行政管理职能，健全管理制度，实行政务公开，加强依法行政，强化行政服务。颁布实施《陕西省农村公路管理养护体制改革实施意见》、《陕西省治理公路超限运输办法》等政府规章，交通行政执法不断加强，执法秩序和执法行为进一步规范。

交通文明建设成果丰硕。深入开展文明公路、文明汽车站、文明服务区等多项创建，精心打造西汉高速“华夏龙脉”雕塑、全国首张交通音乐专辑《我们一直在路上》等文化产品，大力唱响“微笑服务”、“舒心旅途”、“温馨驿站”等服务品牌，在行业内外产生积极影响。全面推行目标责任管理，严格实行考核奖惩，激发全行业干事创业的热情和活力。全面实施安居工程和“四个一”工程，签订无固定用工合同，改善一线职工待遇，和谐行业建设情暖人心。交通人才队伍建设成果丰硕，五年共培养 5000 名交通技术与管理人才，培训交通干部 12000 人次。全系统获得全国“五一”劳动奖状 1 个、奖章 2 个，全国文明单位 2 个、精神文明建设先进单位 3 个。荣获“省级文明单位”和“全国交通运输系统文明行业”称号，连续 3 年被评为目标考核优秀单位。在省社科院的民意测评中，公众对交通的满意度排名第一。行业的凝

聚力、影响力和社会美誉度大幅提升。

“十一五”期间，全省交通运输的快速发展对陕西经济社会发展起到了巨大的推动作用。一是拉动经济增长，五年交通运输对全省经济总量的贡献率达到**5%**，有效应对金融危机，提升综合实力，形成新的竞争优势；二是创造就业机会，五年创造就业岗位**600**万个，大幅增加人民群众收入；三是促进优势资源开发，加快公路沿线特色产业带形成和旅游业发展，推动资源优势向经济优势转化；四是缩小城乡差距，有力支撑统筹城乡发展和城镇化建设，加速城乡一体化进程；五是促进社会主义新农村建设，便捷城乡群众出行，提高人民群众生活质量；六是带动思想观念变革，促进社会进步和改革开放。

（二）发展经验

五年来，陕西交通运输发展走出了“洼地”，突破了“瓶颈”，实现了“缓解”，取得了“辉煌”。这些成就的取得，得益于国家有关部委正确指导、倾斜支持，得益于省委、省政府正确领导、科学决策，得益于社会各界充分理解、通力协作，得益于全行业自我突破、锐意进取。

1、创新理念、科学发展是前提

始终以科学发展观统领发展全局，坚决贯彻中央和省上有关精神及要求，高起点定位，大手笔谋划，注重以新理念、新思路、新战略引领和推进交通运输发展。确立了“发展现代交通、奉献一流服务”的核心目标，提出了“大运输、大

物流”的发展方向，确立了“一个龙头、两个重点”的发展战略，制定了“三阶段”战略步骤，实施了“举债搞建设”等一系列重大举措。把“以人为本”、“好中求快”、“协调发展”、“可持续发展”作为全省交通运输发展的核心理念；把“怎样发展快，就怎样快发展”作为工作安排的出发点；坚持“好要好出好水平、快要快出高速度”，进一步破解发展难题，创造发展优势。

2、超前谋划、加快发展是关键

面对加快发展的新形势，及时研究提出了“345”高速公路网；抢抓国家加快交通基础设施建设、应对金融危机的新机遇，及时将“345”网调整为“2367”网，把高速公路路网规模由5000公里调增至8000公里，并提出新的“三阶段”发展目标。适应经济快速发展的新要求，相继编制出台了一系列系统性、前瞻性的区域交通发展专项规划，为支持陕西经济社会快速协调发展创造了有利条件。

3、创新举措、锐意进取是动力

坚定加快发展不动摇，千方百计创造有利条件，想方设法、自我加压、顽强拼搏，形成全省交通运输持续加快、不断超越的良好发展态势。提出了“变冬闲为冬忙、变冬慢为冬抢”的工作要求，争开项目、抢抓工期，实现了陕西交通建设的历史新跨越；提出了投资多元化、融资多渠道的工作思路，努力破解资金难题，保证了建设规模和发展速度。

4、深化改革、制度创新是保障

适应市场经济体制和交通运输发展新要求，努力构建符合交通自身规律、适应加快发展的新体制。理顺高速建设管理体制，形成了统一高效、竞争有序的新格局；充分发挥省公路局全面管理的职能，整合市级公路管养力量，理顺市级交通局与公路局的关系，形成了职责明晰、运行顺畅的干线公路管理新体制；按照国家和省上的有关政策要求，推进农村公路养护管理体制改革，建立了有路必养、养必到位的农村公路管养新体制；完成税费改革，实现了平稳过渡。

5、加强协调、凝聚合力是基础

主动加强与各级政府及相关部门的沟通和协调，争取理解、帮助和支持，及时向部省领导汇报请示，确保发展步调与中央和省上保持一致。把加快交通运输发展作为政府公共服务的重要内容，省政府与交通运输部签订农村公路部省共建协议、加快推进关中-天水经济区交通运输发展会谈纪要，形成了加快发展的共识与合力。把加快交通运输发展目标纳入各级政府任期目标责任管理和年度目标责任考核，实行奖优罚劣，极大地调动了各级政府的积极性。尊重民意、正确引导、广泛发动，充分调动广大群众这一强大社会基础，使交通运输发展真正依靠群众、惠及群众。

（三）存在问题

尽管“十一五”期间全省交通运输发展取得了明显成效，但站在全国枢纽省份的地位来审视我省交通的供给能力，站

在全省经济社会发展战略全局的高度来分析我省交通的适应能力，站在全省人民安全便捷出行需求的角度来衡量我省交通的服务水平，还存在以下几个问题：

1、基础设施总量仍显不足

全省公路网规模总量与日益增长的交通需求相比仍显不足，网络布局尚不完善，农村公路通达深度不够，公路服务设施数量偏少、规模偏小；客运枢纽站场、货运站场、物流设施总量偏低；交通信息化总体能力不足；安全应急保障基础设施不足。

2、交通运输结构尚不合理

交通基础设施结构不尽合理，公路平均技术等级相对较低，技术构成不够合理。公路路面铺装水平有待提高，农村公路技术标准偏低，桥涵、排水等配套设施不足；部分早期建成的运输站场设施陈旧，功能亟待完善；内河航道等级低，高等级航道比重偏低。

3、运输服务效率亟待提高

运输装备整体水平仍然不高，专业化运输程度较低。运输组织方式有待改进，运输效率整体偏低，公交服务质量有待提升；客货运输网络结构还不尽合理，运力不足和过剩的现象同时存在；交通信息化总体水平不高，信息资源共享不足，业务应用系统效用未充分发挥，公众出行信息服务能力亟待加强；交通运输单位耗能还普遍偏高，行业减排压力日益突出；污染治理、生态环保、资源集约利用依然存在薄弱环节。

专栏1 “十一五”交通运输主要目标完成情况

指标	单位	2005年	2010年 规划目标	2010年 完成情况	较“十五” 增减情况
一、公路发展					
1、公路总里程	公里	54492	60000	147461	92969
其中：高速公路	公里	1301	3100	3403	2102
一级公路	公里	359	650	787	428
二级公路	公里	5782	6600	7235	1453
2、公路网密度及通达情况					
公路密度	公里/百平方公里	26.5	29.2	71.7	45.2
省辖市通高速公路比重	%	80	100	100	20
乡镇通畅率	%	67	100	100	33
建制村通达率	%	74	100	100	26
建制村通畅率	%	29	80	83.7	54.7
二、运输发展					
1、公路					
客运量	亿人	3.5	4.9	8.7	5.2
旅客周转量	亿人公里	207	308	384	177
货运量	亿吨	3.3	4.7	7.7	4.4
货物周转量	亿吨公里	208	309	1196	988
2、水路					
客运量	万人	344	373	303	-41
旅客周转量	万人公里	5815	6224	4337	-1478
货运量	万吨	114	370	170	56
货物周转量	万吨公里	2938	10231	7907	4969
3、运输装备					
营运客车	万辆	5.3	5.8	7.3	2
营运货车	万辆	11.1	12.6	25.7	14.6
三、交通固定资产投资					
	亿元	675	1398	1878	1203

注：营运客车中含有城市公交和出租汽车。

二、发展形势与需求

“十二五”期是深入贯彻落实科学发展观、实现全面建设小康社会承上启下的关键时期，是发展方式转变和关键环节改革的攻坚时期，是我省建设西部强省的重要时期。经济和社会发展的新特点，对交通运输发展提出了新的更高要求。

（一）贯彻国家发展战略，必须抢抓交通运输发展机遇

“十二五”期，国家将交通运输基础设施建设摆在优先发展的突出位置。《国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》、《关于深入实施西部大开发战略的若干意见》、《关于加快长江等内河水运发展的意见》以及《关中-天水经济区发展规划》等重要文件，突出强调加快交通基础设施建设的重要性。坚持扩大内需的经济发展战略，明确将交通运输等基础设施作为优先发展领域。部省加快推进关天经济区交通运输发展会谈纪要，明确提出将加大对我省交通运输发展支持力度。国家的宏观发展战略，进一步指明了交通运输的发展方向，为我省交通运输发展提供了重要保障和强劲动力。必须紧抓有利机遇，继续加快发展不动摇，推动发展水平再上新台阶。

（二）支撑西部强省建设，必须增强交通运输保障能力

“十二五”期，我省将深入推进关中-天水经济区发展，全面实施赶超战略，着力推进西部强省建设，实现综合实力、人民生活水平、生态环境保护“三个上台阶”，生产总值、财政收入、城乡居民收入“三个大幅提升”，由欠发达省份

跨入中等发达省份。交通运输需求总量将保持持续增长态势，预计到 2015 年，全省公路客货运量将分别达到 12.5 亿人、10.4 亿吨，主要公路通道平均交通量将达到 2.1 万辆/日，年均增长率均保持在 8%左右，旺盛的交通需求对交通运输供给能力提出新的要求。必须继续加强交通运输基础设施建设，保持适度发展规模和发展速度，进一步增强交通运输支撑保障能力。

（三）推进富民优先战略，必须提升交通运输服务水平

我省加快推进富民强省战略，着力改善民生，到“十二五”末，城乡城镇居民人均可支配收入将达到 3 万元，农民人均收入将达到 8000 元以上。人民生活水平和质量的普遍提高，消费能力的明显提升，消费结构的持续升级，小汽车将更加广泛进入寻常百姓家庭，机动化、多样化、个性化出行需求不断增加。预计到 2015 年，全省民用汽车保有量将达到 350 万辆，人均乘用交通工具次数明显增加，对运输服务的安全性、舒适性、快捷性提出了更高要求。必须坚持民生为先，大力推进交通运输服务便捷化，加快完善综合运输体系，优化运输组织，拓展服务领域，提高运输效率，全面提升交通运输服务水平。

（四）统筹区域协调发展，必须提高交通运输服务均等化

国家深入实施西部大开发战略，我省全面推进关中创新、陕北持续、陕南循环发展战略，将不断加快区域经济协调发展和城乡统筹发展，逐步缩小区域和城乡差距，使发展改革

成果惠及三秦百姓，对提高交通运输等基本公共服务均等化水平提出了更高的要求。必须强化统筹协调发展，加快区域交通协调发展步伐，推进城乡交通一体化进程，着力改善农村地区尤其是“老少边穷”地区交通出行条件，提供更完善的交通公共服务，为提高城乡居民生活水平，促进教育、科技、卫生、文化等各项社会事业发展提供支撑。

（五）加快“两型”社会建设，必须转变交通运输发展方式

建设资源节约型、环境友好型社会是我国的长期战略任务。我省在保持经济平稳较快发展的同时，将更加注重提高经济增长的质量和效益，更加注重生态文明，推动经济发展由资源依赖向创新驱动、粗放型增长向集约型发展。到 2015 年，单位生产总值能源消耗和二氧化碳排放将分别降低 16% 和 15%。交通运输是建设资源节约型、环境友好型社会的重要领域，节能减排和环境保护的任务非常艰巨。交通运输发展面临土地等资源短缺的刚性约束进一步增强，自身发展的结构性矛盾日益突显。必须强化绿色、低碳交通发展理念，加快转变发展方式，集约节约利用资源，提高科技创新和信息化水平，全面提升交通运输发展质量和效益。

（六）应对灾害和突发事件，必须强化交通运输应急能力

经济社会的快速发展，对保障人民群众生命财产安全、维护社会稳定、提升应急保障能力的要求越来越高。我省自然条件复杂，极端恶劣天气不断增多，重大自然灾害多发，对交通基础设施安全和运输安全构成严重威胁。社会结构、

利益格局深刻调整，引发群体事件、突发事件不断增多，公共安全和应急管理形势严峻，对交通运输应急保障能力提出了更高要求。必须切实提高基础设施安全水平，加强“生命线”工程建设，建立健全应急管理体制机制，完善应急保障预案，强化交通运输安全和应急保障能力建设，为生命安全、经济安全和社会稳定提供交通保障。

未来五年，我省交通运输既面临着有利的发展机遇，也面临着诸多困难和挑战。外部不确定性因素明显增加，资金筹措、土地供给、项目审批等问题突出，体制改革和发展转型等深层次矛盾日益凸显。交通运输必须科学判断和准确把握趋势，增强紧迫感和责任感，扭住加快发展第一要务不放松，紧紧抓住战略机遇，积极应对各种挑战，加快基础设施建设，着力转变发展方式，推进现代交通运输业发展，不断提高发展质量和服务水平，满足经济社会发展的新要求和人民群众的新期待。

三、指导思想与发展目标

站在新的历史起点上，科学谋划全省交通运输发展，必须坚持正确的指导思想和发展原则，合理确定发展目标。

（一）指导思想

以科学发展观为指导，以发展现代交通、奉献一流服务为理念，以打造国家交通枢纽和西部交通强省为目标，着力加快发展步伐，着力转变发展方式，着力提升发展质量；统筹不同运输方式协调发展，统筹建、养、运、管协调发展，统筹三大区域协调发展，统筹城乡交通协调发展；加快推进综合运输体系建设，加快促进现代物流发展，加快发展绿色交通，加快提升安全保障水平，加快提高公共服务能力，为全面建设小康社会、实现富民强省提供强有力的交通运输保障。

（二）基本原则

“十二五”期，全省交通运输发展必须坚持以下五个原则：

一是快速发展。把全省交通运输发展同全面建设小康社会、建设西部强省等发展战略，以及关中-天水经济区、西安国际化大都市等重点区域开发相结合，继续保持交通基础设施大规模建设和快速度推进，努力扩大基础设施覆盖广度和通达深度。

二是协调发展。把调整交通运输结构作为发展的重点，在扩大交通运输能力的同时，进一步缩小区域和城乡差别，

更加注重速度与质量、规模与结构、管理与服务、安全与效益的协调统一。

三是高效发展。把科技进步和行业自主创新作为交通运输发展的根本动力，切实推进理念、政策、体制、机制创新，全面提高交通运输行业现代化、信息化、智能化水平，不断提升交通发展效率和服务能力，更好地满足全省经济社会发展和人民出行需求。

四是绿色发展。推动发展方式转变，以节约集约用地、加强节能减排等为核心内容，以低投入、低消耗、低排放、高效率为主要特征，加速推进低碳绿色型行业建设，实现交通运输的可持续发展。

五是安全发展。坚持安全发展理念，始终把安全工作放在突出位置，从规划、建设、运营、管理等全方位入手，提高交通基础设施及运输装备的安全水平，增强应急处置和救助能力，提升交通运输保障生命安全、经济安全和国家安全的能力。

（三）发展目标

构建大交通、完善大路网、强化大枢纽、发展大物流，全力推进陕西交通在西部率先发展，到**2015**年，实现设施总量明显扩大，交通网络更加完善，养管能力持续提升，运输结构更趋合理，服务效率明显提高，应急保障不断增强，节能环保日益加强，创新能力显著提升，基本建立起“能力充分、服务优质、运行高效、安全环保、管理先进、保障有效”

的交通运输体系，基本适应国民经济和社会发展需要，总体发展水平位于全国前列、西部领先。

1、构建能力适应、结构优化的公路网络体系

适应综合运输体系发展需求，覆盖广泛、普惠城乡的公路网络基本形成，三大区域间公路发展差距明显缩小，城乡间路网衔接更加顺畅，路网整体效益得到充分发挥。全省公路总里程达到 16 万公里，二级及以上公路比例达到 10%，路网密度达到 77.7 公里/百平方公里。

高速公路通达全省、对接周边。全省高速公路主骨架日趋完善，实现相邻地市便捷连通，关中与陕北形成 2 条高速通道，与陕南形成 5 条高速通道。通车总里程突破 5000 公里，力争达到 5500 公里，基本实现县县通高速公路。与周边省（市、区）高速公路网有效对接，省际出口增加至 23 个，进一步强化陕西高速公路枢纽省份地位。

干线公路结构合理、衔接高效。国省干线公路技术等级进一步提高，二级及以上比重提高至 75%。所有县（市、区）与中心城市实现二级及以上公路便捷连通。力争主要干线公路相邻省际、市县间路段技术标准基本匹配。

农村公路干支相连、便捷连通。全省农村公路总里程达到 14.5 万公里，具备条件的建制村通沥青（水泥）路。农村公路服务品质全面提升，满足全省县域经济发展和农民生产生活的需求。

公路路况条件改善、服务提升。公路通行保障能力、综

合服务能力进一步提升。全省高速公路平均路面使用性能指数（PQI）大于 95；国省干线总体技术状况（MQI）不低于 80，平均运行速度力争达到 60 公里/小时，城市主要出入口、省际出入口交通拥堵现象有效缓解。

专栏 2 “十二五”公路发展目标

	指标	单位	2010 年	2015 年
能力适应、 结构优化的 公路网络体系	公路总里程	万公里	14.7	16
	公路密度	公里/百平方公里	71.7	77.7
	高速公路总里程	公里	3403	5500
	二级以上公路比重	%	7.8	10
	国省干线二级以上公路比重	%	57.7	75
	县（市、区）通二级公路比重	%	93	100
	农村公路总里程	万公里	13.4	14.5
	建制村通畅率	%	83.7	具备条件全通
	国省干线总体技术状况（MQI）	%	≥80	≥80

2、形成便捷可靠、运行高效的运输服务体系

建立起供给能力充分、网络布局合理、服务品质优良、监管规范有力的公路运输服务体系，为全省经济社会提供高质量的运输服务保障。

运输站场功能完善、服务高效。5 个国家公路运输枢纽中的客、货运站场建成率分别达到 50%、40%，建成 4 个具有示范性的综合客运枢纽，建成一批功能较为完善的物流园区（中心）。实现全省市市拥有现代化的一级客运站，县县拥有功能设施完备的二级客运站，具备条件的乡镇建成等级客运站，所有能通班车的建制村建有停靠点；市市拥有一级货运

站，70%的县城建成等级货运站。

运输网络覆盖广泛、便捷可靠。与其它运输方式主动衔接、便捷可靠的公路客货运网络全面形成。建立起辐射全省11市（区）和邻省大中城市的城际快速客货运网络；建立起辐射县城、重点城镇和重要旅游景区的县际快速客货运网络；建立起连接乡镇、通达建制村的农村运输网络，实现100%乡镇和所有具备条件建制村通班车；城市公共交通系统加快完善，公交优先战略进一步落实，城市建成区公交线网密度大幅增加，西安市城市建成区公交站点300米覆盖率不低于60%，有条件的地方实现城乡客运一体化。班线运输、公共交通正点率全面提高，公路快速货运限时到达更有保障，平均货损货差率明显降低。

运输装备能力充分、服务优质。全省营运客车达到9.1万辆，营运货车达到30万辆。运输装备舒适化、专业化、标准化水平显著提高，中高级客车所占比重达到55%以上，重型货车、专用货车、厢式货车所占比重分别达到25%、10%、25%。高速公路客运车辆100%为高级客车，城际之间快速直达客运、旅游客运车辆100%为中高级客车；农村客运车辆符合安全、实用、经济特点；万人公交车拥有量明显提高，西安市万人公交车拥有量达到15标台以上，宝鸡、咸阳等大中城市万人公交车拥有量达到10标台以上；城市公共交通工具50%为中高档车辆。假日旅客运输汽车客运站滞留、重点物资运输不畅的现象基本消除。营运客车和营运货车的实载

率分别达到 65%、80%。

运输经营发展有序、组织集约。公路客货运输集约化、规模化经营程度明显提高，服务质量和运营效率显著提升。全省国省干线客运班线 100%、农村客运 80%、城市公交 100% 实现公司化经营，出租车 100% 实现集约化经营。

运输市场统一开放、监管有效。运输市场诚信体系基本建成，监管能力和水平全面提升。行业诚信经营理念全面增强，客货运输、机动车维修、驾驶员培训、机动车租赁服务、城市出租车的社会投诉率显著下降。力争创建 10-15 户全国先进、省内示范的机动车维修名牌企业，全省一级驾校达到 60 个，二级驾校达到 240 个。

专栏 3 “十二五”公路运输服务发展目标

	指标	单位	2010 年	2015 年
便捷可靠、 运行高效的 运输服务 体系	国家公路运输枢纽客运站场建成率	%	25	50
	国家公路运输枢纽货运站场建成率	%	15	40
	营运客运实载率	%	60	65
	营运货车实载率	%	76	80
	中高级客车所占比重	%	45.1	55
	重型货车所占比重	%	19.5	25
	专用货车所占比重	%	4.7	10
	厢式货车所占比重	%	16.8	25
	乡镇通班车率	%	100	100
	建制村通班车率	%	88	具备条件全通

3、形成航道达标、设施配套的内河航运体系

全省内河航道总里程达到 1200 公里，航道等级明显提

高，通航条件显著改善。省境内汉江水运主通道基本建成，其中，安康至白河 164 公里航道达到IV级标准。内河港口基本适应当地经济社会发展需求。码头、渡口条件显著改善，方便农民群众跨河渡江。船舶标准化率达到 30%以上。海事规范化建设取得较大进展。

专栏 4 “十二五”内河航运发展目标

	指标	单位	2010 年	2015 年
航道达标、设施配套的内河航运体系	航道总里程	公里	1100	1200
	内河高等级航道达标率	%	-	100
	船舶标准化率	%	10	>30

4、形成反应快速、保障有力的安全应急体系

安全管理长效机制进一步完善，安全生产状况实现根本性好转。全省干线公路车辆超限率控制在 3%以内；营运车辆万车公里事故件数和死亡人数年均下降 3%，城市客运百万车公里事故件数和死亡人数年均下降 1%。

安全应急保障体系加快完善，应急保障能力显著提升。公路应急保障体系基本完善，应急运输保障能力进一步增强，应急物资和运力储备充足。一般灾害情况下公路应急救援到达时间不超过 2 小时，高速公路及主要国省干线公路抢通时间不超过 24 小时。

监测和抢险救助力量基本覆盖高速公路网和国省干线公路以及内河干线航道，覆盖广泛、反应及时的维修救援网络基本形成。高速公路和干线公路紧急救援车辆、队伍在接到

求救报警后能够在 10 分钟内出发，60 分钟内到达救助地点；交通事故等突发公共事件发生后，30 分钟内启动应急预案，制定疏散分流方案，保障交通畅通；地震等重大自然灾害发生后，能在 60 分钟内启动应急预案，开通应急通道，提供应急服务。海事救助能力明显提升，主要水域救助成功率大于 93%。

5、形成资源节约、环境友好的绿色交通体系

资源节约、节能减排、污染治理、生态保护成效显著。国道和省道亿车公里用地面积下降 5%，公路施工期临时用地恢复率超过 90%，高速公路服务区污水处理设施安装率达到 100%，废旧路面循环利用率达到 40%。与 2005 年相比，营运车辆单位运输周转量碳排放量下降 11%，营运车辆单位运输周转量能耗下降 10%。西安市城市公交出行分担率达到 40% 以上，宝鸡、咸阳等大中城市公交出行分担率达到 20% 以上；大中城市新增公共汽车均为欧 III 以上标准，清洁、环保能源公共汽车使用比例达到 50% 以上。

6、形成注重实效、支撑有力的信息化和科技创新体系

交通运输行业核心基础性、战略性数据库全面建成，行业管理和服 务信息化应用广度和深度大幅提高，实现交通信息化发展水平整体提升。行业信息网络平台进一步完善，实现部、省、市、县四级交通管理部门之间的信息传输与转换。公众出行信息服务系统进一步完善，为社会公众提供及时可靠的出行信息服务，高速公路 ETC 覆盖率力争达到 60%。综

合业务和管理信息平台进一步完善，实现部门间业务协同，综合调度、市场监管、公共服务、分析决策和应急处置能力得到较大提高。交通运输行业监测感知能力显著增强，高速公路重要路段和大型桥隧联网监控覆盖率达到 **100%**，重点营业性运输装备监测覆盖率达到 **100%**，干线公路和重点水域监测覆盖率大幅提高。

实现全省交通科技资源合理配置，形成以各级交通设计、科研、教学院所和重大项目建设管理单位共同组成，政府主导与市场机制相结合的产学研体系。交通运输科技自主创新能力全面提高，突破一批重大关键技术，取得拥有自主知识产权和在国内具有较大影响的科技研发成果，行业交通科技水平达到国内领先，部分达到国际领先水平。科技成果推广应用和转化进一步加强，科技进步贡献率达到 **55%**，科技成果推广率达到 **35%**。

四、重点任务

实现“十二五”全省交通运输发展的各项目标，未来五年，全省将投入资金约 2400 亿元，重点实施十项工程。

（一）高速公路联网工程

按照陕西省“两环三纵六辐射七横”高速公路网规划（简称“2367”网），以“加密、连通、对接、扩容”为重点，努力实现高速公路发展新突破，进一步提升东西通道、南北骨架通行能力，强化国家公路运输枢纽地位。五年新增通车里程约 2000 公里。

持续加快建设省境内国家高速公路。加快建设国家高速公路十天线鄂陕界至安康、汉中至陕甘界，打通运输主通道。加快国家高速公路连霍线西安至宝鸡、西安至临潼段改扩建；全面推进国家高速公路包茂线西安至铜川、铜川至黄陵、黄陵至延安段扩能改造和沪陕线西安至商州段建设，提高运输主通道通行能力。

全力推进建设拟纳入国家公路网规划的新增高速公路。结合国家公路网规划调整，全力推进建设宝鸡至陕甘界、宝鸡至汉中、汉中至陕川界、咸阳至旬邑、神木至府谷、榆林至绥德、西咸北环线、合阳至凤翔、安康至平利等高速公路，完善主骨架，提高可靠性。

积极推进建设省级高速公路。推进实施“十一五”续建的洛南至岔口铺、法门寺连接线等高速公路，建设榆林至佳县、罗敷至韦庄等高速公路，补充连接重要节点，扩大路网

覆盖范围。

（二）干线公路升等工程

紧抓交通运输部调整国家公路网机遇，优化路网结构，扩大覆盖范围，分类推进、突出重点、多方筹资、多模式加快国省干线公路改造步伐，重点实施一批一、二级公路建设。五年新改建干线公路 3000 公里。

加快国省干线重要路段升等改造。适应关中-天水经济区加快发展需求，构建以西安为中心，辐射周边咸阳、宝鸡、渭南、铜川四市的快速通道，重点实施区域内 G108、G310、G210 等重要路段升等改造。适应陕北能源化工基地加快建设的要求，重点推进榆林、延安过境公路建设，拓展城市发展空间；加紧实施省际出口、瓶颈路段公路建设，缓解资源运输压力。适应陕南循环发展需求，结合循环产业布局、旅游资源开发，重点提升区域内干线公路技术等级，提高通行能力。在自然灾害频发地区实施生命线工程，构建生命线公路网，提高区域路网可靠性。

加快通县二级公路建设。通过升等改造现有干线公路，建设高速公路连接线等，解决 8 个县通二级以上公路问题，推进 G210 西乡古城至镇巴、S207 安康至岚皋、西汉高速佛坪连接线、十天高速旬阳、白河连接线等项目建设。

加快路网结构改造。实施危桥改造工程 2000 延米以上，加强危桥日常监测检查力度，消除四、五类危桥，确保公路安全畅通。强化新改建公路安保工程同步建设，实施现有道路

安全保障工程 2000 公里以上，加大急弯、陡坡、视距不良、事故多发路段整治力度，完善安保设施。实施灾害防治工程 1000 公里以上，重点加强不良地质、高边坡等路段的治理，提高公路抗灾能力、安全条件和设施耐久性。

（三）农村公路惠民工程

适应建设社会主义新农村和壮大县域经济发展需要，结合重点镇建设和移民搬迁规划，保持农村公路建设适度规模，注重提升服务品质，着力解决缺桥少涵、断头路联网、特坏路整修等问题。

改建县乡油路。消除白皮路，整治特坏路，改善超龄油路路况，提升县乡公路服务品质；打通断头路，完善联网路，提高县乡公路连通性能；启动建设一批接收大中城市辐射、带动城镇发展的“农村干线路”。

建设通村油路。紧抓交通运输部实施西部地区建制村通畅工程机遇，有序安排建设通建制村沥青（水泥）路，并向陕南、陕北地区，革命老区、民族地区倾斜；结合农业生产、通村客运发展需求，稳妥开展已建通村沥青（水泥）路的路面拓宽。

完善桥涵配套。加大农村公路桥涵配套设施建设投入力度，加快危桥改造步伐，基本消除县道大桥、乡道中桥以上危桥。逐步完善农村公路安全防护、排水、标志标线等设施。

建设园区连接公路。适应县域经济发展需求，结合工业园区、特色产业布局、重点旅游资源开发及城镇体系规划布

局，适时启动建设一批重要的园区路、产业路、旅游路。稳步建设乡镇级别的国有农林场站对外连接道路。

建设专项公路。坚持“平战结合、军民融合、统筹规划、突出重点”的原则，继续加强国防公路建设，进一步完善部队进出口道路，争取最大限度的满足国防交通需要和部队出行需求。加快改善我省已列入国家规划的红色旅游经典景区的交通条件，加强红色旅游公路建设，重点改造连接景区的干线公路、景区与景区之间的连接道路，推动红色旅游持续健康发展。

专栏5 “十二五”农村公路建设重点

改建县乡油路：新、改建县乡油路1万公里。

建设通村油路：新、改建通村沥青（水泥）路2万公里。

完善桥涵配套：新增桥涵配套和改造危桥2万延米。

建设园区连接公路：新建、改建沥青（水泥）路1000公里。

建设专项公路：新建、改建国防公路和部队进出口道路约1000公里；
新建、改建红色旅游公路500公里。

（四）公路养管示范工程

按照“科学良性循环”的思路，创新管理方式，更新发展理念，建立科学决策体系，加强规范管理，注重示范带动，提高养护管理水平。

强化日常养护。高速公路树立“预防为主”的理念，加强日常巡查和检测，加强早期预防性养护，提高养护规范化、专业化水平。干线公路适应燃油税费改革新要求，明晰责任，

强化监管，确保日常养护到位。农村公路按照省政府的有关要求，统一事权，落实资金，做到有路必养、养必到位。加强恶劣天气和特殊路段的交通保畅，努力做到“大雪不封路、大雾少封路”，“全路段全天候通畅”。

加强工程养护。科学合理安排公路大中修工程，重点改善大交通量路段、社会关注路段和省际出口路段以及早期建成公路的路况水平，合理拓宽改造交通量大、易堵车的收费站。五年实施高速公路和国省干线公路大中修工程约 **6000** 公里。

完善服务设施。改善高速公路沿线服务区，拓展服务功能，注重服务内涵，实行专业化经营、星级化服务，提升服务档次。根据国家公路、省级公路和农村公路三大系统，调整和规范全省公路标志、标线设置，为公众提供准确、统一、形象、连续的交通信息。加快完善交通旅游标识系统，进一步促进全省旅游经济发展。在国省干线公路沿线增设必要的爬坡道、休息区、便民服务点及应急救援点等，着力提升服务品质。在公路沿线及收费站、服务区等场所增设必要的信息发布设施，建立基本覆盖主要干线公路的交通广播网络及公众出行信息服务平台，满足人民群众多样化、个性化出行服务要求。全面开展公路气象预报工作，扩大服务内涵。

加强路网调度。加强高速公路和国省干线公路重要路段日常监控设施建设，合理配置公路运行监控与信息发布设施，逐步完善路网运行监控网络，初步实现高速公路和干线公路

重要路段的可测、可视、可控。探索建立路警联合办公、定期会商等制度，初步实现高速公路和重要干线公路跨部门联动协同管理。加强省际通道的动态监测和跨区域协调管理，对易堵路段加强交通疏导，实施综合治理，避免出现大范围严重堵车现象。

深化路政管理。加大路政执法和公路保护工作力度，逐步实现路政管理切实覆盖所有公路，提高路政管理设施与装备水平，创新路政管理手段，规范路政执法，推行网上业务办理，提升路政管理、事故救援等的服务水平和能力。强化和规范大件运输管理工作，合理设定许可条件，规范和简化许可程序与方法，确保符合规定的大件运输车辆及时畅通运行。继续深入开展公路治超专项活动，完善治超长效机制，稳定控制超限超载率，保护好公路建设成果。

（五）运输服务提升工程

以完善运输基础设施、优化运输结构、强化运输组织、规范市场竞争和促进现代物流发展为导向，加快提高运输服务效率和服务水平，提升基本公共运输服务均等化水平。

加快运输站场建设。按照“统筹规划、条块结合、分层负责、联合建设”的方针，加快完善西（安）咸（阳）、宝鸡等 5 个国家公路运输枢纽，重点建设一批集铁路、民航、公路、城市交通客运中转换乘功能于一体、实现“零距离换乘”的综合客运枢纽。重点加快西安纺织城、城南、文景路、西安咸阳国际机场等综合客运枢纽建设；积极推进与主要机场、

铁路枢纽相衔接的公路货运枢纽建设。继续加快市县等级客货运站建设，力争新改建二级以上客运站 50 个、货运站场 40 个。继续稳步推进农村客运站点建设，结合重点小城镇建设，建成一批乡镇等级客运站和建制村招呼站，服务农民群众便捷出行。结合旅游资源开发和区域公路客运需求，有序、有效推进旅游客运站建设。发挥行业引导功能，支持具有示范效应的大型公交站场建设，力争在中等以上城市建设公交站场 10 个。

提高运输装备水平。以提高效率、降低成本、减少污染为主线，着重引导、推进运输车辆向专业化、标准化、清洁化方向发展。鼓励发展安全、环保的大中型高档客车，继续投放适合农村客运的安全、实用、经济型的通村客车；鼓励发展集装箱、厢式、冷藏、城市配送等专业运输车辆和标准车型；加速对现有车辆更新改造步伐，加快发展中高档、节能、环保型等新型城市公共交通工具，加快建设城市新能源公交车辆的配套服务设施。五年新增先进、环保大中型高档客车 1 万辆，新增重型货车 3 万辆、专用货车 2 万辆、厢式货车 3.5 万辆。

优化运输组织。合理配置线路和运力资源，加快调整客货运网络，培育精品快速客运线路，打造旅游精品线路，进一步完善农村客运网络，优化城市客运网络，加快建立健全多层次、差别化的公共交通服务网络。构建城际快速公路货运网络，试点发展货运班线化运输网络。继续推进公司化改

造，提升公司化经营水平。稳步推广农村客运的片区经营，提高公司化经营比率。以市场为依托、货源为纽带，推进货运经营集约化经营。探索建立新型客货运模式，推行与地域特点、经济发展水平相适宜的灵活运输组织方式，统筹城乡客运资源配置，鼓励城市公交向城市周边延伸覆盖，推进城乡客运一体化，在有条件的地区推动发展城际公交。鼓励和引导发展快速货物运输、零担小件快运、城市物流配送等，规范发展危险货物和冷藏货物的厢式、罐式运输。

规范运输市场管理。推行差异化发展战略，稳步拓展短途、多样化与个性化客运市场。规范城市公交运营管理，切实推动公交优先发展，加强出租车市场管理，维护行业稳定，全面提高城市客运管理水平。推进运输市场环境建设，完善市场准入、退出和监管制度，加快道路运输市场诚信管理体系建设。培育汽车检测、维修名牌企业，提高从业人员职业技能和素质，鼓励应用新技术、新设备和新工艺，提升维修服务能力及服务质量。加强驾培市场软环境建设，提高培训质量和服务水平。加强源头监管，遏制货运车辆超限超载。

促进现代物流发展。按照政府引导、交通协调、企业经营、社会参与的原则，积极推进现代交通物流业发展。依托国家公路运输枢纽，推进物流园区（中心）建设，拓展货运站场服务功能，促进传统运输站场向物流园区转型。积极探索甩挂运输运营组织模式，全面推进试点工作，发展先进运输组织方式。整合信息资源，加快交通物流公共信息平台建

设，实现物流公共信息平台长效健康稳定发展。支持大型运输企业向物流企业转型发展，拓展服务领域，延伸产业链条，加快物流龙头企业培育。结合农村客运站点、农村客运班线、小件快运与农村邮政网络，完善农村物流服务体系，促进农村物流发展。

专栏6 “十二五”物流发展主要任务

甩挂运输试点工程：出台支持政策，引导、培育3-5家甩挂运输企业；在西安、宝鸡、渭南、榆林、延安、汉中等城际间试点甩挂运输。

物流园区（中心）建设工程：加快推进西安国际港务区公路港、西咸航空港物流园区等一批项目。

交通物流公共信息平台建设工程：依托西安国际港务区公路港，搭建全省物流公共信息平台，推广一批物流业务管理软件，建立连通兼容的数据交换平台，推广包括交易、信用、跟踪等业务的物流应用平台。

物流龙头企业培育工程：采取资金引导的方式，对省内重点交通物流企业的技术改造项目予以支持，力争培育物流龙头企业10-15家。

农村物流推进工程：选择农村客运网络相对完善，站点配套设施相对完善，邮政物流基础较好的市（县）实现开展试点工程，推进农村客运与农村邮政物流的紧密结合；研究出台相关政策为农村物流发展创造条件。

（六）内河航运提速工程

加快港航设施建设。以汉江区段航道开发建设为重点，提高汉江干流航道等级，加快建设安康至白河国家高等级航道；利用引汉济渭工程，逐步改善汉中至洋县航道；结合渭河综合治理工程，探索改善渭河部分河段，力争达到适航条件；提升黄河适航河段的通行条件。建立专业的航道养护队伍，配备专业设备，加强航道日常维护工作。以发展汉江沿岸

客货运港口为重点，改扩建部分区域性重点港口。

推进渡口渡船改造。以汉中、安康、榆林市为重点，加快沿江沿河小型码头和库区湖泊等封闭水域旅游码头、渡口和停靠点建设。按照突出重点、规范船型、明确标准、全面改善的原则，更新改造老旧渡船，逐步实施船舶标准化改造。

强化海事规范化建设。加强全省海事规范化建设，积极推进地方海事处（所）规范化建设；根据内河航运发展需求，提升从业人员综合素质，提高水上搜救能力；进一步提高基层海事部门交通、通讯、办公等装备水平，有序建设海事执勤点，提升和加强海事监管手段。

专栏7 “十二五”内河航运建设重点

港航设施建设：建设安康至白河 164 公里 IV 级航道；改扩建安康中心港口，建设旬阳港、蜀河港、白河港等。

渡口渡船改造：改造渡口约 200 处；完成一批船舶标准化改造。

海事规范化建设：选址建设船员培训基地和搜救中心；配备海事巡逻艇；建设海事执勤点 10-15 处。

（七）安全应急强化工程

加强安全监管。在强化安全工程设施的同时，坚持安全发展理念，完善安全生产监管制度、监管程序和安全检查标准，重点是继续深化施工安全专项管理，健全大型桥隧设计方案与施工安全风险评估制度，强化长大桥梁、隧道群的安全运营管理；加强运输企业源头准入管理，开展道路运输企业安全评估和安全标准市场准入制度，实施危险品运输车辆、

长途客车 GPS 联网动态监管；加强行业从业人员安全生产职业资格制度建设；完善重点水运安全监管措施和设施，进一步提升我省水上交通安全监管能力。

提升应急保障能力。制定行业应急预案体系框架，完善重大突发事件下多部门联动的应急保障和紧急救援预案。建立监管到位、协调联动、响应迅速、处置有效的应急指挥体系，加快建设应急监控、指挥、调度中心，建设应急保障指挥调度系统。进一步建立健全应急运输保障体系，完善以公路养护管理部门、路政管理部门、公路经营单位、公路养护工程企业为主体的公路交通应急保障队伍；加强应急保障运力储备，增加应急运力数量，建立应急运输保障队伍；建立应急激励补偿机制，加强应急保障物资储备基地建设；逐步完善汉江水运通道、重点旅游库区、湖区应急救助体系建设和设备配置。

专栏 8 “十二五”应急保障重点工程

安全监管与应急管理系统建设：建设省级路网运行管理信息系统、道路运输应急指挥调度系统、交通运输建设施工安全生产管理信息系统、港口安全管理信息系统等。

省级公路应急保障基地建设：在西安选址建设全省应急物资储备中心库；依托大型公路服务区、运输站场，结合交通战备物资储备体系，在关中、陕南、陕北分别建立 1 个、2 个、1 个省级公路应急保障基地。

道路运输应急保障车队建设：与交通战备运输保障相结合，以省辖市为基本单元，依托实力较强的道路客货运输企业，分别组建道路客、货应急运输保障队伍，车队原则上客车不少于 50 辆、货车不少于 100 辆。

（八）绿色交通创建工程

以发展低碳交通运输为重点，推广应用节能减排新技术，加强环境保护，提高资源利用效率，强化节能减排，严格环保节能统计、考核制度，推进全省交通运输绿色发展。

加强环境保护。加强节水、节地、节材、节能等评估审查。搭建环境监测网络，强化对交通工程规划、建设和运营的全过程环保监督，逐步对已运营的工程实施环保进行后评估。继续加强公路生态保护，采取有效措施，减少对生态环境的影响。制定生态型公路的技术标准和评价指标体系，建立激励机制，推进生态公路建设。科学开展重大公路交通工程生态修复工作，有序开展生态修复，有效改善公路路域生态环境功能。因地制宜推广生态型污水处理技术，提升高速公路服务区污水处理能力。开展公路施工期和营运期的噪声超标路段实施噪声治理工程。

专栏9 “十二五”公路生态修复试点工程

重点选择穿越或靠近自然保护区的公路，开展公路两侧生境连通性改造试点工程；在陕北和秦巴山区，实施道路景观升级改造和水土流失治理试点工程；在陕北、秦巴山区等生态脆弱地区，开展路域生态环境修复试点工程；选择靠近居民区的路段，开展声环境修复试点工程。

注重资源利用。继续推行土地资源集约利用政策，提高资源利用率；严格执行用地标准，将节约土地特别是耕地作为方案选择的重要性评价指标。研究推广高效环保的公路建

设新材料、新工艺、新设备，鼓励利用旧路改扩建，控制公路工程用地和取弃土用地。积极推广废旧路面材料循环利用技术和施工工艺，推动沥青等建筑材料的再生和循环利用。

强化节能减排。实施“公交优先”战略，协调政府加大对城市公共交通的投入、大力发展城市公共交通，倡导低碳性交通消费模式和出行方式，减少能源消耗和污染物排放。鼓励发展技术先进、经济安全、环保节能的运输装备，提高市场准入门槛，加快淘汰低标准的运输装备。加快建立行业节能减排指标和相关法规标准体系。加强组织、提升服务，提高客运车辆实载率，减少货运车辆空驶率。推广应用节能减排新技术，实施节能减排重点示范工程。

专栏 10 “十二五”交通运输低碳技术重点工程

公交车新能源改造试点工程：在西安等具备条件的城市公交上推广太阳能、电能、氢能等新型清洁能源利用，开展公交车能源改造试点工程，降低碳排放量。

公路服务设施升级改造试点工程：优化高速公路服务设施的能源结构，开展建筑节能和节水改造工程，加强服务区污水和固体废弃物的循环利用，依托连霍高速公路改扩建工程等，建设一批能源自给、污染零排放的低碳试点服务区。

公路隧道清洁能源技术推广工程：推广太阳能和风能等清洁能源利用，鼓励建立太阳能和风能发电互补供电系统，推广使用 LED 等节能照明灯具，建设能源自给、低碳排放的隧道照明工程。

公路温拌沥青技术推广工程：积极推广温拌沥青技术，鼓励将其广泛应用于公路路面建设和养护，建设高节能、低排放的低碳路面工程。

（九）交通信息化支撑工程

按照“统一规划、分类建设、资源整合、业务协同、示

范引领、务求实效”的原则，高点定位，高标准建设，以信息化带动交通运输现代化，提升全行业生产、管理、服务的信息化和智能化水平。

建设行业管理与业务应用系统。完善公路管理、道路运输、航运（海事）管理等业务应用系统的建设，全面提升交通运输行业生产、协同管理效率和水平；完善电子政务工作平台，建立行业运行状况和决策支持平台，为科学决策提供依据；建设行业安全监管与应急处置平台，全面提高交通运输行业安全监管和应急处置能力。

建设基础支撑与共享服务平台。建设完善交通数据中心，实现全省数据资源的充分有效管理和利用；整合全行业 GPS 管理与服务平台，推进交通电子地图共享服务平台建设；建成部省市县四级交通行业专用网络和多路应急通信网络，完成部省高速公路通信联网，扩展高速公路光纤通信网，实现对高速公路通信资源的开发利用。

建设公共信息服务平台。完善交通运输行业门户网站，扩大政务信息服务深度和广度，逐步推进行政许可项目在线办理，及时提供行业市场信用、公共服务事项等信息，提升交通政务信息服务水平；完善公众出行服务系统，及时提供路况、突发事件、车辆维修救援、票务、换乘等信息，大力推进高速公路 ETC 建设，积极推进城市公交“一卡通”和客运售票联网系统，方便百姓安全便捷出行；完善交通服务热线，拓展服务范围、丰富服务内容，提高服务能力。

建设交通监测感知系统。加快建设高速公路网综合监控系统，增加国省干线公路重点路段视频监控和交通情况调查自动观测站，重点跟踪“两客一危”（长途客车、客运包车和危险货物运输车）、重点营运货车、“四客一危”船舶（客渡船、旅游客船、高速客船、滚装客船和危险品运输船）、行政执法车辆的安全技术状态和运行状况，加强二级以上客运站场和汉江重要航段等监控，构建对交通运输基础设施、运输装备、人流和货物运行状态全面、深入感知的交通监测感知网络。

（十）交通科技创新工程

加强科技平台建设。注重交通科研设施建设，支持和鼓励有能力的单位扩充、完善科研设备，强化研究试验手段。加强科研基地建设，引导和支持发展国家级和省级行业重点实验室。鼓励企业投入资金用于技术创新。鼓励工程项目结合项目建设开展科研工作。

加强重大课题研究。集中优势科研力量，进一步研究开发和推广应用建设、养护、运输、安全保障、节能减排、环境保护、城市公共交通、现代物流等领域的实用技术和关键技术，特别是黄土沟壑区、秦巴山区等特殊条件下的公路与桥隧设计修筑技术、典型地质灾害防治技术、公路养护快速检测与施工技术。

加强科研成果转化。统筹科技创新与交通发展需求相结合，注重提高科技成果的应用性、可转化性，加大科技成果

推广应用工作力度，落实推广应用研究成果责任制，做好应用示范工程。

专栏 11 “十二五”重大科技研发与推广领域

基础设施建设养护：重点加强重载交通长寿命路面设计和施工技术、高耐久性混凝土桥梁、全寿命养护与管理、材料循环利用和快速维修、长大隧道养护技术与设备、路面快速维修技术与装备等关键技术研发与推广。

综合运输构建与管理：重点加强综合运输枢纽的规划建设和管理，公路与水路、铁路、民航等联运模式，道路运输甩挂、多式联运组织优化，内河航运发展战略等关键技术研发与推广。

城市公共交通：重点加强城市公共交通运营监管、交通拥堵问题缓解、应急保障、地铁安全运营管理、公共交通信息采集监测与服务城市快速交通规划与评价方法、城乡客运一体化发展、关中城市群客运公交化等关键技术研发与推广。

智能交通：重点加强联网不停车收费、电子证件、物流公共信息服务平台等关键技术研发与推广。

交通运输安全与应急保障：重点加强自然灾害下的交通主动预防、安全应急保障、山区公路防灾减灾、水运高效安全应急保障、危货运输安全保障等关键技术研发与推广。

节能减排与环境保护：重点加强资源节约、生态保护与恢复、污染治理、地方性筑路材料应用、路域生态修复、航道整治等关键技术研发与推广。

科学决策支持：重点加强交通运输经济运行分析、交通资产管理、路网调度与应急处置、农村客运发展长效机制等研究与应用。

五、规划实施保障

为确保全省“十二五”交通运输发展目标实现，必须加强领导、创新思路、强化保障、攻坚克难，全面推进规划实施。

（一）加强组织领导，强化政策支持

强化公路建设领导机制。省市县分级成立加快公路建设领导机构，由同级政府分管领导担任组长，相关部门领导为成员，定期研究公路建设中的重大问题，出台优惠政策，组织和协调好公路建设。

完善公路建设责任制。研究建立权责清晰、合力推进的公路建设负责制，共同加快全省公路发展。高速公路按照“贷款修路、收费还贷”政策，坚持投资主体多元化、建设模式多样化，实行以省为主、省市共建、社会参与。国省干线公路以各级政府投入为主，坚持公益属性，实行以市为主、省市共建。农村公路以县为主，省市支持。

建立前期工作分工负责制。研究建立项目前期工作联合审查制度，省级有关部门和市县各级政府各负其责、紧密配合，落实前期工作计划，提高前期工作效率，提升前期工作质量，合力加快前期工作步伐，做好项目储备。

（二）加强规划指导，引领科学发展

加强战略研究。根据发展形势需求，及时研究调整交通运输发展战略，完善各类专项规划，加强推进综合运输体系建设、促进现代物流发展、建立低碳交通运输体系等战略重

点研究，推进关天经济区交通现代化发展战略，探索综合交通体系构建模式，以超前的战略引领交通科学发展。

加强规划指导。加强与国家和省上有关规划对接，结合国家完善国家公路系统的契机，进一步理顺中央、省上和地方事权，明确公路建设投资、运营管理导向。开展公路网规划工作，推动形成层次清晰、功能完善、权责分明的省级公路网和农村公路网系统。制定红色旅游经典景区公路建设规划，推动我省红色旅游持续健康发展。制定内河航运中长期发展规划，出台加快内河航运发展指导意见。

（三）拓宽融资渠道，强化资金保障

继续坚持并完善“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的良好机制，努力破解融资难题。

加大财政投入。全力争取国家支持，抓住国家向西部投资倾斜的机遇，进一步加强与国家有关部委沟通衔接，最大限度争取各类中央资金支持，力争加大我省燃油税返还增量转移支付力度，争取更多发展资金。加大财政资金投入，突出普通公路的公益性，建立各级政府责任清晰、财力和事权相匹配的资金保障机制，促进普通公路持续健康发展。

加强金融支持。深化高速公路建管单位与金融机构的合作，进一步加大银行信贷支持，优化贷款结构，加快高速公路发展；加强与世界银行、亚洲开发银行等金融机构的合作，最大限度争取国外金融机构贷款。

推动招商引资。全面开放建设市场，成立招商引资机构，

出台优惠政策措施，加强项目包装推介，吸引鼓励社会资本以独资、控股、参股等多种投资模式及 BOT、BT 等多种建设形式，参与我省交通发展。全力拓展融资模式，积极引入企业债券、中期票据、信托贷款、工程保理、短期融资券等融资新模式，筹集更多建设资金。

出台融资新政策。贯彻落实国家关于进一步完善投融资政策促进普通公路持续健康发展的有关精神，研究制定适合我省省情的普通公路投融资政策、搭建融资新平台。有序开展政府债务剥离工作，清理和规范现有二级收费公路，利用收费还贷政策重点推进一级公路建设。研究建立高速公路与国省干线公路统筹发展机制，努力将与新建、改扩建高速公路密切关联、提供集散服务的国省干线公路纳入项目范围，统一建设。

（四）注重质量管理，打造精品工程

强化建设质量管理。全面推行现代工程管理，推动公路建设发展理念人本化、项目管理专业化、工程施工标准化、管理手段信息化、日常管理精细化。全面实行项目建设全过程造价控制，优化建设方案，加强变更监管，严控投资超概。全面落实质量责任制，健全质量监控体系，实行质量“黑名单”制度。全面建立质量档案，及时开展质量回头看活动，实行终身负责制。全面加强社会资本投资项目质量管理。工程质量抽检单点合格率、关键指标抽检合格率达到 93%、96% 以上。始终保持质量管理的高压态势，打造质量可靠、技术

领先、景观优美的精品工程。

加强建设市场监管。严格建设市场准入，进一步加强资质资格审查、市场信用等环节管理，接受社会监督，促进市场健康有序发展。加强工程招投标监管，完善监管程序，遏制围标串标，防止哄抬报价。推进市场信用体系建设，加强勘察、设计、施工、监理、采购等信用管理。合理引导规范工程分包行为，促进工程分包阳光化、科学化、规范化。

（五）加强法制建设，深化交通改革

研究制定地方性法规。配合《公路安全保护条例》、《城市公共交通条例》、《收费公路管理条例（修订）》等法规的出台，研究制定具体实施细则。加快地方交通运输立法进度，建立起符合陕西交通运输特点的法规体系。全面推行依法行政，推行执法模式变革。

探索综合运输管理体制机制改革。适应综合运输体系建设的新要求，探索建立综合运输协调机制，加强各种运输方式在规划上的衔接，重点是推进综合运输通道的优化布局 and 综合运输枢纽的同步规划、同步设计、同步建设、同步运营。加强综合运输发展政策、标准规范研究。

深化公路管理体制改革的。加快研究和推进管理体制改革的步伐，逐步形成比较完善的、事权与财权相统一的国家公路、省级公路和农村公路三级管理体系。研究落实县级人民政府在农村公路养护管理中的责任主体地位的实施办法，全面推进农村公路管理养护责任主体、资金、机构“三落实”。

理顺城乡客运管理体制。建立完善城乡客运一体化管理体制和协调工作机制，研究制定城乡客运一体化标准规范体系，实现城乡客运资源的合理配置和客运服务的有效衔接。

（六）加强教育培训，提供人才保障

建立健全教育培训体系。优化配置全系统交通教育资源、合理使用社会优质教育资源，建立起符合行业特点的终身教育体系，为行业人才培养创造好必要的基础条件，重点是支持加快推进交通特色鲜明的职业教育体系建设；依托各级交通教育培训机构，完善多种方式相结合的培训教育体系；依托长安大学、陕西交通职业技术学院等高等院校，建立高层次人才培养体系。

注重人才培养。深入推进“人才强交”战略，实施人才能力素质与提升、专门人才队伍建设、人才管理机制创新、人才发展与服务保障四项工程，建设一批重点科研基地和创新人才培养基地，打造一批高水平的科技创新团队，培养一批高素质的科技领军人才。优化人才结构，提升人才素质，使全系统人才总量达到 5.7 万人，其中，管理人才、专业人才、技能人才比重达到 34%、27%、39%，高级职称、中级职称、初级职称比例优化为 11%、38%、51%，大专以上学历人才比例超过 70%，高级工以上水平的高技能人才占技能劳动者的比例达到 50%以上，为发展现代交通运输业提供人才保障和智力支持。

（七）创建文明行业，营造良好氛围

加强行业文明建设。深入开展“读好书、爱本职、献交通”等学习主题活动，结合“四个一”工程，丰富职工学习环境，打造学习型行业。实施“55311”工程，开展文明单位、文明公路、文明治超站、文明航道、和谐工程五项文明创建，打造收费系统“微笑服务”、公路养护“三化”、运输行业“情满车厢舒心旅途”、服务热线“12122”和服务区“温馨驿站”五大服务品牌，开展服务区、收费站、汽车站三项星级创建，创建一批文明示范窗口，创建一批文明执法标兵单位。创作一批在全国有影响力的交通文化产品，不断提升行业公信力和行业文明，增强职工的行业使命感、归属感和自豪感，展现新的时代精神和行业风采。

强化交通队伍建设。进一步推进科学决策，实行依法行政，完善信息公开机制，倡导便民服务，实施“阳光行政”，建设“阳光交通”。建立廉政建设惩防体系，强化党员干部队伍教育和管理；完善“廉政承诺制”、“家庭促廉制”，持续深入开展工程建设领域突出问题专项治理活动，实施重点项目“阳光工程”，建设廉政交通。加大项目审计监督和纪检监察力度，坚决查处违纪违法行为。

提倡勤俭节约办交通。进一步树立节约理念，强化制度建设，严格规范管理，加强监督检查，压缩各种日常工作支出，缩减“三公”经费，推进节约型机关建设。坚持精打细

算、厉行节约的原则，细化前期调查，科学设计方案，推行精细化管理，严格控制投资，提高工作效率，杜绝铺张浪费，建设低成本、高质量精品工程。

营造良好舆论氛围。提高宣传舆论引导能力，充分发挥行业示范单位和典型人物的影响力和感染力，提升行业凝聚力和影响力。进一步注重发挥媒体宣传作用，提高社会沟通能力和水平，加快形成应急宣传的体制机制，加大对有关交通运输热点、焦点问题的引导力度，进一步营造好全社会理解交通、关心交通、支持交通的发展环境。