（本文有删减）

兴安盟“十五五”综合交通运输发展规划

兴安盟交通运输局

2026 年 11 月

目　录

一、 总体要求 ..... - 1 -
二、 重点任务 ..... - 5 -
（一）优化交通基础设施供给 ..... - 5 -
（二）推动交通旅游融合提升 ..... - 7 -
（三）强化管养运行提质增效 ..... - 8 -
（四）提升运输服务品质效率 ..... - 10 -
（五）深化交通数智创新赋能 ..... - 14 -
（六）提高安全应急保障能力 ..... - 15 -
（七）加强绿色低碳转型发展 ..... - 16 -
（八）提升交通行业治理能效 ..... - 18 -
三、 环境影响篇章 ..... - 19 -
（一）环境影响因素 ..... - 19 -
（二）环境影响评价 ..... - 19 -
（三）环境保护措施及要求 ..... - 20 -
四、 保障措施 ..... - 21 -

“十五五”时期是我国基本实现社会主义现代化夯实基础、全面发力的关键时期，也是兴安盟完善现代化综合交通运输体系的关键五年。为更好发挥交通运输服务经济社会高质量发展的支撑引领作用，根据《兴安盟国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》《内蒙古自治区“十五五”综合交通运输发展规划》《内蒙古自治区“十五五”公路水路发展规划》，制定本规划。

一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大和二十届历次全会精神以及习近平总书记对内蒙古系列重要讲话和指示精神，紧扣自治区党委“1571”工作部署，以铸牢中华民族共同体意识为主线，完整准确全面贯彻新发展理念，坚持适度超前、不过度超前，遵循“服务大局、以人为本、统筹协调、创新转型”的原则，以推动高质量发展为主题，以改革创新为根本动力，以构建人民满意交通为主旨，以“一网四化”为主攻方向，着力畅通道、优网络、提质效、深融合、保安全，加快构建现代化综合交通运输体系，为实现“人享其行、物畅其流”美好愿景、奋力谱写中国式现代化兴安新篇章提供坚强有力的交通基础保障。

铸牢中华民族共同体意识。将铸牢中华民族共同体意识

贯穿交通运输规划建设全过程，推动全盟互联互通、民生普惠。充分发挥交通运输的基础性、先导性作用，依托区域综合交通网络搭建各民族交往交流交融的纽带，畅通各族群众出行往来通道，促进区域间要素流动、人文互通，促进各民族广泛交往、全面交流、深度交融，助力全国民族团结进步示范盟建设。全面改善边境苏木乡镇、嘎查村交通运输条件，整体提升牧区、林区、农区交通基础设施条件和客货运服务水平，不断增进各族群众的交通获得感、幸福感、安全感，夯实民族团结根基；强化体制机制建设，提升交通运输领域治理效能，依法保障各族群众合法权益，凝聚各族群众向心力，巩固发展民族团结大局。

服务大局。立足党中央赋予内蒙古“两个屏障、两个基地、一个桥头堡”的五大战略定位，以及自治区对兴安盟发展的系列部署要求，提高综合交通发展效能，提升与周边地区互联互通水平，稳定交通领域有效投资，充分发挥交通运输在经济社会发展中的先行官作用。

以人为本。坚持人民交通为人民，不断提高交通运输基本公共服务均等化水平，提升人民群众出行的获得感和满意度。增强多样化运输服务供给，推进交通物流降本提质增效。提高交通基础设施本质安全水平，增强防灾抗灾、应急救援能力，有效保障供应链安全稳定和人民群众生命安全。

统筹协调。推进交通运输各方式、各环节深度融合发展，

实现综合交通运输质量、效益、安全相统一。聚焦服务新旧发展动能衔接转换，注重综合交通与城市交通、产业园区、旅游景区等有效衔接，加强交通运输与传统优势产业等关联产业融合发展。

创新转型。把创新摆在交通运输高质量发展的突出位置，推动理念创新、技术创新、制度创新，为交通赋能增效，打造智能化、绿色化的现代化交通运输产业体系。培育发展新质生产力，壮大低空经济新兴产业和未来产业，促进交通运输新旧动能精准转换。

到2030年，交通运输高质量发展取得实质性进展，公路交通与全国同步在基础设施领域率先实现交通强国目标，安全、便捷、高效、绿色、经济、包容、韧性的现代综合交通运输体系基本形成，基础设施网络外联内畅，服务品质效率明显提升，安全保障能力显著增强，数智绿色转型发展深入推进，行业治理效能明显提高，有力支撑兴安盟经济社会高质量发展。

专栏1　“十五五”时期兴安盟综合交通运输主要发展目标指标表

领域	发展指标	2025年	2030年	指标属性
设施网络	综合交通网络里程（公里）	15725	15920	预期性
	快速铁路营业里程（公里）	51.4	343.2	预期性
	公路通车里程（公里）	14973	15170	预期性
	其中：高速公路里程（公里）	464	464	预期性
	农林牧区公路里程（公里）	11563	11760	预期性
	民用机场总数（个）	6	6	预期性

	其中：通用机场数量（个）	4	4	预期性
	普通国省干线二级及以上公路比重	78.2%	＞80%	预期性
	自治区级工业园区二级及以上公路连通比例	100%	100%	预期性
	乡镇通三级及以上公路比例	100%	100%	预期性
	3A 级及以上旅游景区通三级及以上公路比例	100%	100%	预期性
	常住人口较多（100 人以上）的较大人口规模自然村（组）通硬化路比例	97.4%	98.5%	预期性
	高速公路优等路率（MQI）	75.6%	＞85%	约束性
	普通国省道优良路率（MQI）	86.65%	＞85%	约束性
	农村公路优良中等路率（MQI）	79.3%	＞80%	预期性
服务质效	铁路货运量占比	31%	＞33%	预期性
	民航航线（条）	32	40	预期性
	建有村级寄递物流综合服务站的建制村（行政嘎查）比例		＞90%	预期性
安全保障	重点风险路段和桥梁监测预警设施覆盖率[1]	-	100%	约束性
	国省干线新发现四、五类桥梁（隧道）处治率	100%	100%	约束性
	公路长大桥梁结构监测系统综合效能（%）	-	100%	预期性
	一般公路突发事件应急装备物资到达时间（小时）	-	≤6	预期性
	道路运输较大及以上等级行车事故万车死亡人数（人）	-	≤1	约束性
转型发展	国省干线公路运行动态监测覆盖率[2]	-	90%	预期性
	高速公路 MTC 车道“手机+”无卡便捷通行服务覆盖率	-	100%	预期性
	单位运输周转量二氧化碳（CO_2）排放降低[3]	-	〔6%〕	预期性
	新增或更新新能源公交车辆比例	100%	100%	预期性
行业治理	交通运输服务监督电话系统业务办结率	100%	100%	预期性
	交通运输系统 12328 热线服务群众满意率	65%	＞70%	预期性

注：〔 〕内为 5 年累计数。

1. 指高速公路、重点普通公路灾害较高以上风险路段、重点风险桥梁中已布设监测预警设施的比例。

2.指高速公路 ETC 门架覆盖里程和普通国省道交调站观测里程之和与国省干线公路总里程的比值。

3.指运营交通工具按单位运输周转量计算的二氧化碳排放下降比例。

二、重点任务

(一)优化交通基础设施供给

1.畅通主要综合运输通道。

加快推进现有干线铁路扩能改造、开行动车组改造以及设施补强工程建设，提高快速铁路覆盖范围及通行能力；积极推动规划铁路建设，以及阿尔山市通高速公路建设，显著提高主要综合运输通道的服务能力和运行效率。

2.优化盟域公路交通网络。

更新提级国省干线公路。对服役时间长且功能不适应、建设标准低、存在安全隐患的存量设施实施更新提级改造，并突出体现一体化融合、安全化提升、数智化升级、绿色化转型内涵要求，促进设施功能完善、效率提升、韧性增强、绿色低碳。合理确定技术标准，因地制宜推进普通国省道不达现行标准或低标准路段、次差路段、服务品质不高路段功能恢复提升，着力畅通主要出盟公路通道，串联扎赉特旗、科右前旗、突泉县的中部旗县连通环线，以及旗县市之间的便捷联系公路。

延伸提质农林牧区公路。围绕更好服务乡村产业振兴，实施农林牧区低等级、差路况老旧县乡道提档提质改造，继续推进农林牧区旅游路、产业路、资源路建设，以及县城、乡镇、主要经济节点便捷上高速“最后一公里”连接线建设。

围绕更好服务宜居宜业和美农林牧区建设，继续推进常住人口较多的自然村（组）通硬化路建设，农林牧区过窄农村公路拓宽改造或错车道改造，人口相对集中的集聚提升类、城郊融合类嘎查村庄通双车道公路改造建设，以及片区化组团地区串联多个苏木乡镇或多个嘎查村的联网公路建设。深入推进“以路治沙”公路建设，推动科尔沁沙地综合治理。

3.提升区域交通枢纽地位。

打造乌兰浩特区域交通枢纽。围绕乌兰浩特市和科右前旗一体化构建大乌兰浩特中心城市，畅通主要对外通道，增强枢纽衔接转换功能，完善市域交通网络及枢纽站场集疏运体系，促进各种交通方式一体化衔接融合，大力发展枢纽经济，将大乌兰浩特打造成内畅外联、陆空联动的区域综合交通枢纽和东北地区重要物流集散地。

提升阿尔山口岸枢纽地位。推动阿尔山口岸新增货运通道及界河桥建设，提高口岸交通基础设施互联互通水平，更好服务阿尔山口岸扩大开放。推进阿尔山机场扩能改造，加密拓展航线网络，更好服务阿尔山口岸边境旅游试验区建设及边境游、跨境游发展，推动阿尔山口岸旅游与生态观光游一体化融合发展。

（二）推动交通旅游融合提升

4.打造交旅融合交通廊道。

深入推进建设以民航、快速铁路、高速公路为主要快进方式，以旅游风景道、主题线路及景区通达公路为慢游线路的“快进慢游”交通网络。围绕更好发挥阿尔山旅游龙头作用，带动兴安盟全域旅游一体化发展，着力贯通串联扎赉特旗、阿尔山、乌兰毛都草原、科右中旗等优质旅游资源的旅游外环线；优化旅游景区附近主要高速公路出入口设置及接线方案，推进主要景区景点便捷上国省干线“最后一公里”建设，提高旅游景区景点的交通可达性；因地制宜完善旅游公路停车区、观景台、驿站等旅游服务设施，科学增设自行车道、步道等慢游设施，增强公路旅游服务功能，打造多条具有通达、游憩、体验、运动、健身、文化、教育等复合功能的交旅融合交通廊道。

5.建设交旅融合服务设施。

推动旅游集散中心建设。在机场、火车站、汽车客运站合理设置旅游车辆停靠场（区）丰富客运枢纽“吃、住、行、游、购、娱、票”旅游服务内容，打造多元化、多层次、复合型的旅游集散平台，增强旅游运输服务保障能力。

打造交旅融合特色服务区。发挥兴安盟绿色生态旅游和红色旅游特色，新建或改造若干集交通、旅游、文化、消费功能于一体，以生态、红色、蒙古族文化为主题的高速公路

旅游特色服务区；针对沿线景观资源品质较高的普通公路，新建或改造若干融合驿站、自驾营地等旅游设施的普通公路旅游特色服务区。

6. 推动旅游客运服务提质。

多元发展旅游客运服务。优化配置旅游旺季阿尔山旅游班列，完善旅游旺季旅游航线航班，拓展加密旅游直通车和定制旅游客运线路，提高公共交通对景区景点的覆盖广度。发展旅游联程运输，拓展“机票+汽车租赁”“车票+酒店”“车票+门票”等全链条交旅融合服务产品，推动小微型客车租赁发展。推动重点景区开展低空旅游服务。提高阿尔山口岸旅游服务能力，加强中蒙边境游客运服务能力，推动开展跨境旅游包车业务。

探索开展一站式旅游客运服务。谋划开辟机场、火车站、客运站、公交首末站通往重点景区的旅游专线、旅游直通车或旅游公交，提升公共交通服务旅游出行能力。推动开行集交通、住宿、餐饮、购物、娱乐、文化体验等多种功能于一体的旅游客运直通车或特色旅游专线，提供“车票+门票”等一站式出行服务。

（三）强化管养运行提质增效

7. 全面提升公路养护质效。

贯彻全寿命周期理念，强化常态化预防养护，重点针对

路况较差路段、危旧桥梁、灾害易发路段实施修复性养护工程。创新、优化养护生产组织模式，探索实施国省干线养护工程长周期项目试点，强化桥梁专业化养护，加强农林牧区公路日常养护和巡查检查，补强农林牧区公路养护短板。持续深入推进公路养护市场化改革，提高养护机械化、专业化、市场化水平。

8. 推动公路管理养护转型。

推动在役公路数字化管养。构建信息化、数字化养护决策体系，推动基于无人机的一体化养护巡查，实施精准养护。加强信息技术、物联网技术等在公路养护施工中的应用，推广无人化施工、自动化计量、智能化质量管控等智慧养护技术，推动智能摊铺、碾压等先进施工技术应用，提升养护施工智慧化水平。推动农村公路路况自动化检测、“一路一档”信息化建设及应用。

加强绿色养护技术应用。贯彻绿色养护理念，加强公路生态保护技术、生态修复技术、生态养护管理技术等绿色养护技术应用；加强废旧材料高效回收利用技术应用，推进废旧路面材料的集聚化、规模化和规范化利用；加强快速修复材料及快速修护技术应用。

9. 补强农村公路养护短板。

落实农林牧区公路管养体制改革实施方案，夯实地方政府财政资金投入及管养机构、人员要素保障方面的主体责任，

保障日常养护资金的足额投入和年度养护工程的合理实施比例。构建以优良中等路率为核心的动态评估机制，完善农林牧区公路养护绩效考核体系，因地制宜采取适用多元的养护生产模式，推动农林牧区公路养护规范长效开展。加强路域环境整治，营造安全宜人的农林牧区交通环境。

10.完善路网运行管理体系。

健全完善路网运行保通保畅长效机制，增强路网运行监测、动态研判和指挥调度能力。完善重大节假日、重大活动等超大流量场景下公路交通保通保畅机制，加强大流量场景高速公路运行监测研判，提高路网运行效率。构建全覆盖全天候全要素路网运行感知体系，加强对交通流量、气象环境、突发事件、违法超限等信息的自动感知和主动预警。建立跨区域、跨行业、跨部门的协同工作机制，提升路网运行管理效率和服务能力。

(四)提升运输服务品质效率

11.推动客运服务便民提质。

提升城市客运服务水平。优化公共交通网络，完善快速公交、微循环公交服务系统，发展定制公交等特色服务产品，扩大地面公交服务广度和深度，深入推进大乌兰浩特城市交通一体化网络构建与综合治理。促进新老业态融合发展，深化出租汽车行业改革，深入推进巡网融合，规范网约车经营行为，合理引导调控市场供需。推进城市交通适老化无障碍

设施更新改造，提升适老化、无障碍交通出行服务水平。

发展高品质城际客运服务。优化提升长白乌快速铁路运输组织和服务品质。落实“干支通、全网联”战略，推动乌兰浩特机场与阿尔山机场航线协同发展，优化拓展乌兰浩特机场“支支通”航线，加密阿尔山机场航线，提高航线网络通达性。创新场景化定制客运发展，推广“出行即服务”理念，完善智慧出行综合服务平台。

提高城乡客运服务能力。有序推进城市公交线路延伸、农村客运班线公交化改造，因地制宜采用城乡公交、班线客运、区域经营、预约响应、区域租车等便民适用的农村客运组织模式，保障群众行有所乘。完善与地方财政能力相适应的农村客运财政投入机制，因地制宜推动乡村地区适老化出行环境建设，有效提升农村客运服务水平，提高农村客运可持续发展能力，推动城乡客运一体均衡发展。

推动旅客联程运输发展。推进各方式设施衔接、运力匹配、时刻共享、组织优化、票务互通，大力发展公铁、公航旅客联程运输，推行全程行李托运、“行李直挂”“轻装行”等服务。建立健全民航、铁路和城市公共交通、道路客运等运营信息共享机制，实现“一次购票、一次支付、一票（证）通行”。完善提升乌兰浩特机场标准化通程服务，深入推进“一次值机”“一次安检”“一牌（登机牌）到底”。

12. 推动货运物流降本增效。

推进运输结构调整。加快推进产业园区、大型工矿企业铁路专用线或连接线建设，深入推进大宗货物运输“公转铁”，以及多式联运“一单制”“一箱制”，优化综合运输结构，有效提高铁路货运占比，大力发展绿色货运。推进货运物流车辆标准化、厢式化、轻量化，推动网络化、社会化甩挂运输发展。

推进农林牧区现代物流发展。完善产地冷链仓储和末端冷链配送设施，以及货运枢纽冷藏集装箱充电设施布局，开行农畜产品定制化运输专线、季节性运输专线等特色线路，深入推进农畜产品冷链物流发展。完善城乡商贸流通网络，推动农林牧区电商物流及客货邮融合发展。集约建设县乡村三级农村客货邮融合站点体系，推广使用农村客货邮适配车型、自动化分拣和装载设备、标准化物流周转袋（箱），构建城乡畅通的农村牧区客货邮融合服务体系，畅通农村牧区群众客运出行、货运物流、寄递服务“最后一公里”。

推动智慧物流发展。推动智慧物流枢纽、智慧物流园区等新型交通物流设施建设。聚焦物流供应链重要环节，推动物流运营向精细化、动态化、可视化发展。

13. 健全完善邮政快递网络。

推进邮政领域大规模设备更新，推动邮件快件处理场地和设施设备升级改造。加强县级集散分拨中心、共配中心建

设，推动分拨处理场所、自动化分拣设备和智能安检机升级改造，推进快递、电商、物流、仓储多业态融合发展。依托乡镇客运站、供销服务站、邮政营业场所等，建设乡镇快递物流融合站点。以村委会、农村超市、村级综合便民服务站等为载体，推动 “一点多能”村级寄递物流综合服务站建设，实现符合条件的建制村邮政快递服务全覆盖。保障邮政普遍服务有效供给，促进邮政快递产业协同，采用快快合作、“快递进村”邮政兜底、农村客货邮融合发展等多方式推进快递进村。

14. 发展通用航空低空经济。

完善盟域“通用机场+标准化临时起降（场）点+低空飞行服务站”的低空基础设施网络体系。针对性补强通用机场配套设施，积极拓展应用场景，推动运营增效。着力发展农业植保等公益服务，以及低空物流、低空文旅、载人交通等低空消费业态。依托通用机场完善低空物流基础设施，在末端物流配送点建设无人机起降设施，构建“干-支-末”无人机配送体系。培育拓展末端配送、医疗配送、应急物资运输等低空物流多元应用场景，发展特色农畜产品无人机低空寄递物流，以及民航支线物流专线。探索开通主要交通枢纽、重要旅游景区之间的通用航空低空客运航线，积极培育开发低空观光、飞行体验、个人娱乐飞行等多元化低空旅游产品。

（五）深化交通数智创新赋能

15. 加强新兴技术推广应用。

以科技创新为引领，以数字化、网络化、智能化、高效化为主线，大力推动人工智能与交通运输融合，推进人工智能深度赋能交通运输发展，因地制宜创新开发政务管理、安全监管、运营服务等更多“人工智能+交通运输”应用场景。进一步强化新技术、新产品、新材料、新工艺推广应用。

16. 推进交通运输数智发展。

推动交通基础设施数智化。推动交通基础设施建设、养护、运行全流程数字化管理。推动公路服务区、客货运枢纽、物流园区智慧化升级改造，推动农林牧区公路“一路一档”信息化建设。推动交通基础设施养护管理数字化转型，推广基于人工智能的自动化巡检，以及基于大数据的养护评估与科学决策。

推动运输服务和管控数智化。推进智能监测与预警、实时交通诱导、路网协同调度、出行服务引导等新兴技术场景应用，强化公路桥梁、城市进出通道、“两客一危”车辆、公交车、出租车以及重点区域、重点路段、重要时段等的智能化监管，提升监管效能。深度整合铁路、公路、民航、城市公共交通以及气象、旅游等信息资源，打造“一张网”出行服务体系，提供一站式、一体化出行服务体验。大力发展智慧物流，加快推进智慧物流装备配置或升级，推广智能分拣、

智能配送等场景应用。

(六)提高安全应急保障能力

17.提升基础设施安全韧性。

推进交通安全设施精细化提升、危旧桥梁隧道改造、过水路面改造、必要桥涵新建和安全生命防护工程建设，夯实交通基础设施本质安全。建立完善覆盖长大桥梁、重点边坡、灾害易发路段的公路基础设施监测体系，加强对重点基础设施的动态监测预警，加强极端天气场景下交通基础设施安全风险防控和应急处置，保障交通运输运行安全。推进多灾易灾地区、主要产业基地、能源基地等重点区域多路径交通连接，提升重要通道、重点区域路网的冗余度，提升交通韧性。

18.强化交通安全生产管理。

健全交通运输安全生产体系，深化安全生产双重预防、标准化、诚信“三大体系”建设，提升安全监管效能及交通运输安全水平。推动关口前移，强化源头治理，加快制定安全生产风险分级管理和隐患排查治理双重预防机制管理制度。加强事前事中安全监管能力建设，推进大数据、人工智能技术等现代信息技术在安全风险分析研判中的推广和应用。持续开展安全生产风险专项整治行动，聚焦重点领域、重点时段，强化安全生产监督管理。聚焦兴安盟经济技术开发区危化品运输需求，推动兴安盟经济技术开发区危化品中转场站建设，提升危化品运输安全生产监督管理水平。

19.增强交通应急保障能力。

建立健全部门联动、政企协同的综合协调应急管理体制机制，加强综合运输运行监测、调度指挥和应急交通组织。推进交通领域“平急两用”公共基础设施建设，完善盟域公路应急装备物资储备体系，强化特殊型、专用型应急机械配置。加强应急物资运输保障能力建设，完善日常运行监测和应急处置的工作规则、预案规章和标准指南，强化运输保障队伍建设，提升极端情景保障能力。开展多层次、应对多场景的交通应急演练。建立健全强化专兼结合的交通基础设施维护抢修力量及管理制度。加强汛期及自然灾害高发期的应急力量预置。

(七)加强绿色低碳转型发展

20.促进资源集约节约利用。

统筹规划铁路、公路、民航等基础设施空间布局，推动建设综合立体交通走廊，加强土地、通道资源节约集约利用。推动公路、铁路等共用通道线位，统筹利用通道资源，实现公路与铁路、高速公路与普通公路或城市道路的线位统筹和断面空间整合，推动公路与河流堤防、水利堤坝等合建。推广交通基础设施节地技术。推广施工材料、废旧材料再生和综合利用。

21.推动绿色低碳转型升级。

推动交通基础设施规划、设计、建设、养护、运营全过

程绿色发展，打造具有兴安盟特色的绿色公路。推动交通运输装备更新，推进混合动力、纯电动、天然气等新能源和清洁能源车辆在城市公交、出租车、物流配送车辆等公共领域的应用。推动新能源重型卡车等载运装备应用，推进城市绿色货运配送。提升快递包装标准化、循环化、减量化、无害化水平，打造一批邮政快递绿色网点和绿色分拨中心。大力推广“以路治沙”，持续实施沿公路线固沙、防沙绿化工程，将沙漠路建成治沙绿色屏障。

22. 推进交通能源融合发展。

加强交通与能源基础设施统筹规划和一体化实施，因地制宜利用高速公路服务区、道路边坡、互通等区域建设分布式光伏、风电等清洁能源开发利用设施，推广公路沿线柔性输配电、构网型储能、智慧调控等新技术，推动公路沿线规划建设源网荷储一体化项目。鼓励交通枢纽场站开发利用光伏、地热、空气能，打造“近零碳枢纽”和“近零碳服务区”。推动公路沿线服务设施开展新能源汽车绿电就地直充。

23. 强化生态保护污染防治。

加强与国土空间规划“三区三线”的有效衔接，合理避让永久基本农田和生态保护红线。将生态保护理念贯穿交通基础设施发展全过程，强化生态环保设计，推进生态选线选址，推进已建和在建交通基础设施生态保护修复和绿色化升级改造。严格落实环境保护措施，加强污染治理，坚持污染

排放源头控制和末端治理并重，淘汰更新高能耗、高排放老旧运输装备。严格控制交通装备尾气排放，落实大气污染防治要求。推动交通基础设施路域生态走廊建设。加强公路沿线区域噪声防控，建设项目工地污染防控，以及公路沿线塑料废弃物污染治理。

(八)提升交通行业治理能效

24.深化行业体制机制改革。

进一步深化综合交通管理体制改革，完善信用管理体系，提升行业治理能效。深入推进法治交通建设和“放管服”改革，优化行业新业态新领域市场准入环境，营造新旧业态、各类主体公平竞争的市场环境。加快推进公路建设养护市场建设，完善市场监管体系。规范农林牧区公路“路长制”稳定运行机制，完善农林牧区公路管理养护长效机制。

25.打造交通行业文化品牌。

加强交通行业文化建设，让交通基础设施成为传递交通文化的重要载体。积极开展形势宣传、政策宣传、成就宣传，完善舆论引导和舆情应对协同机制。增强交通从业人员的获得感、幸福感、归属感，提升交通参与者的安全意识和文明素养。

26.培养素质优良人才队伍。

着力培养交通行业人才队伍和创新团队，培养造就交通技能人才，提高各类人才素质。完善交通行业青年创新人才

发现、选拔、培养机制。强化人才激励机制，建立以创新能力、质量、实效、贡献为导向的人才评价体系。

三、环境影响篇章

(一)环境影响因素

兴安盟境内生态环境包括自然保护区、草原、地质公园、森林、沙漠、湿地、风景名胜区，以及多个水资源保护区。本规划实施将对生态环境、水环境、大气环境、社会环境产生一定影响。

交通基础设施建设对生态环境的影响主要包括农田草原林地沙地占用、植被破坏、水土流失，以及施工场地的扬尘、污水、泥沙、噪声等。交通运营对生态环境的影响主要包括危险品运输可能造成的污染事故，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的影响主要包括征用房屋、土地和水域，以及对农业生产和居民生活产生的一定影响。

(二)环境影响评价

本规划编制以建设人民满意交通为宗旨，以高质量发展为主题，主要目标是加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，推进交通运输事业高质量发展。从与国家、内蒙古自治区、兴安盟相关战略规划的协调性看，本规划较好地与国家和自治区的相关上位规划相协调。

规划建设项目对环境的影响具有可控性。从已建类似项目看，交通基础设施建设对环境可能产生的影响，可以通过采取有力措施和先进技术加以控制，使其降低至可承受范围之内。优化选线可以减少对生态环境的影响，采取必要的工程和植物防护措施可有效控制水土流失，安装防护装置、提高运输装备技术水平可以有效控制噪声污染，生产废水、生活性污水经适当生化工艺处理后可达到各级排放标准的要求。运输工具运行中产生的空气污染，可通过采用新型节能的运输工具和限制高排放车辆运行，减少废气排放。

(三)环境保护措施及要求

设计阶段，合理设计项目线路走向和场站选址，尽可能避让生态保护红线、永久基本农田、水源地、湿地、自然保护地等生态敏感区，与当地国土空间规划、环境规划、生态功能区规划和环境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，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；尽可能选用低噪声的施工机械等，防治噪声污染。营运阶段，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设隔声屏障，对危险品的运输安全采取应急措施。

本规划涉及的交通基础设施建设项目，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。

四、保障措施

强化组织实施。加强党对交通运输工作的全面领导，为规划实施提供政治保障。按照“政府统筹、多方共建”原则协同推进规划实施。加强规划实施的动态监测与督促督导，保障规划目标任务按期推进。**加强政策协同。**做好与国土空间、生态环境等规划的衔接，保障重大工程项目顺利实施。探索用地保障、土地收益补偿、税费优惠等支持政策，推动交通运输行业转型与新业态新模式发展。**加强资金保障。**建立健全稳定的财政投入保障机制。规范创新交通领域市场化投融资模式，拓宽项目资金来源渠道。全面实施预算绩效管理，加强交通运输行业地方政府隐性债务风险防控。**加快前期工作。**强化部门沟通协调，紧盯项目前期工作节点，推进项目审批，按照“五年规划、三年滚动、两年前期、年度计划”的推进思路，稳步推进规划项目实施。