

《冠县交通运输绿色转型发展三年行动方案（2025—2027年）》社会风险评估报告

一、评估背景与目的

（一）评估背景

为稳妥有序推进交通运输绿色转型发展，加快构建绿色交通基础设施网络，调整交通运输结构和用能结构，建立减污降碳治理体系，冠县制定了《冠县交通运输绿色转型发展三年行动方案（2025—2027年）》（以下简称《方案》）。

《方案》涵盖绿色交通基础设施建设、交通运输结构调整、交通用能结构优化、行业绿色治理体系建立四大核心领域及四大重点工程，涉及铁路、公路、枢纽场站等多项基础设施建设，以及车辆更新、运输模式调整等多项改革举措。

在《方案》实施过程中，各类项目建设、政策推进可能涉及土地征收、利益调整、生态影响等多个敏感环节，进而引发潜在社会风险。为保障《方案》平稳有序实施，切实维护社会稳定，依据相关法律法规及政策要求，开展本次社会风险评估工作。

（二）评估目的

1. 全面识别《方案》实施过程中可能面临的各类社会风险因素，明确风险点和风险源。

2. 科学分析各类风险因素的发生概率、影响范围及危

害程度，精准判定风险等级。

3. 针对性提出风险防范、化解和处置措施，建立健全风险应对机制，为《方案》的顺利实施提供决策依据和保障。

4. 充分听取社会各界尤其是受影响群体的意见建议，提升《方案》实施的科学性、合理性和可操作性，确保转型发展成果惠及民生。

二、评估对象与范围

（一）评估对象

本次评估对象为《方案》及附件《全县交通运输绿色转型发展四大工程清单（2025—2027年）》所涉及的全部建设项目、政策举措及实施过程。主要包括：绿色交通基础设施建设（铁路、公路、枢纽场站、近零碳示范项目）、交通运输促进产业转型升级工程、城乡绿色配送工程、城市绿色出行提升工程，以及车辆淘汰更新、新能源设施建设、运输结构调整等相关政策的落实。

（二）评估范围

1. 地域范围：冠县行政区域内涉及《方案》实施的所有乡镇（街道）、产业园区、交通沿线区域及城乡社区。

2. 人群范围：《方案》实施过程中直接或间接受影响的群体，包括项目建设涉及的土地权利人、沿线居民、交通运输从业人员（货车司机、公交司机、快递员等）、相关企业（运输企业、物流企业、汽车维修企业等）及社会组织。

3. 时间范围：《方案》实施的全周期，即2025年至2027

年，涵盖项目前期筹备、建设施工、运营管理及政策落地的各个阶段。

三、评估原则与方法

（一）评估原则

1. 合法性原则：严格依据《中华人民共和国突发事件应对法》《重大行政决策程序暂行条例》等相关法律法规及政策文件开展评估，确保评估过程和结果合法合规。

2. 科学性原则：采用科学的评估方法和指标体系，全面、客观、准确识别和分析风险，避免主观臆断。

3. 公开性原则：评估过程公开透明，广泛征求社会各界意见，主动接受社会监督。

4. 以人为本原则：充分关注受影响群体的合法权益，将维护社会稳定和民生福祉作为评估的核心导向。

5. 全程性原则：对《方案》实施的全周期进行动态风险评估，及时发现和处置新增风险。

（二）评估方法

1. 文献研究法：系统梳理《方案》及相关政策文件、法律法规、同类项目社会风险评估案例，为评估提供理论和实践支撑。

2. 实地调研法：深入《方案》涉及的项目现场、乡镇（街道）、社区及企业，实地查看情况，了解潜在风险隐患。

3. 访谈咨询法：与相关政府部门（交通运输局、发展改革局、自然资源和规划局等）、企业代表、从业人员、村

民代表等进行访谈，收集意见建议。

4. 问卷调查法：针对受影响群体开展抽样问卷调查，全面了解公众对《方案》实施的认知度、支持度及担忧点。

5. 专家论证法：邀请交通领域、社会治理领域专家对风险识别、评估及应对措施进行论证，提升评估的科学性和专业性。

四、社会风险识别

结合《方案》主要内容及实施环节，通过全面排查和分析，识别出以下主要社会风险因素：

（一）基础设施建设相关风险

1. 土地征收与补偿风险：《方案》涉及铁路专用线、高速公路、农村公路改扩建、枢纽场站等多项建设项目，需征收或租用部分土地。若补偿标准不明确、补偿资金发放不及时，或群众对补偿方式、范围存在异议，可能引发群众不满，甚至出现集体上访、阻碍施工等事件。例如，农村公路建设、光伏长廊建设涉及的集体土地或个人承包地征用，容易产生此类纠纷。

2. 施工环境影响风险：项目施工过程中可能产生扬尘、噪声、废水、固体废弃物等污染，影响周边居民正常生产生活；施工车辆频繁通行可能破坏原有道路、影响交通秩序，增加安全隐患；部分项目建设可能涉及植被破坏、生态扰动，引发环保关切。如高速公路建设、铁路专用线施工等大型工程，此类风险较为突出。

3. 施工安全与管理风险：施工过程中若存在安全管理漏洞，可能发生施工安全事故，造成人员伤亡或财产损失，引发社会关注和群众恐慌；施工单位与当地群众若因施工扰民、场地占用等问题产生矛盾，可能引发冲突；此外，农民工工资拖欠问题也可能引发劳资纠纷，影响社会稳定。

（二）运输结构与用能结构调整相关风险

1. “公转铁”推进中的利益调整风险：推进大宗货物“公转铁”可能影响部分公路货运企业、货车司机的收入来源。若转型扶持政策不到位，未对受影响的企业和从业人员提供合理引导和帮扶，可能引发其抵触情绪，甚至阻碍“公转铁”政策的推进。

2. 高耗能车辆淘汰与从业者转型风险：《方案》要求有序淘汰国四排放标准营运柴油货车，推广新能源运输装备。部分货车车主可能因车辆残值评估不合理、淘汰补贴标准偏低而产生不满；同时，新能源车辆购置成本较高，部分中小企业或个体从业者可能难以承担，面临经营压力；此外，传统燃油车维修从业人员可能因行业转型面临失业风险，若缺乏再就业培训和引导，可能引发社会问题。

3. 新能源基础设施配套不足风险：《方案》提出大规模推广新能源运输装备，但若充电设施、换电站等配套基础设施建设滞后于车辆推广速度，或布局不合理（如农村地区、高速公路沿线覆盖不足），可能导致新能源车辆“充电难”，影响从业者使用意愿，进而阻碍用能结构调整政策的落实。

（三）城乡运输与出行服务调整相关风险

1. 城市绿色出行调整风险：优化公交线网、推广共享单车、设置慢行交通专用道等举措，可能影响部分市民原有出行习惯；若公交线网优化不合理，导致部分区域出行不便，或共享单车投放不均、管理不到位（如乱停乱放、骑行安全隐患），可能引发公众不满；探索燃油汽车和电动汽车差异化管控机制，若政策设计不合理，可能被认为存在歧视性，引发部分车主抵触。

2. 农村客货邮融合发展风险：推进农村客货邮融合发展、快递进村全覆盖过程中，若村级站点布局不合理、服务质量参差不齐，或“农村客运车辆代运邮件快件”模式存在安全隐患、利益分配不均等问题，可能影响群众使用体验，甚至引发纠纷；此外，农村物流运输装备推广若不符合农村实际路况，也可能影响政策落地效果。

（四）政策实施与治理相关风险

1. 政策宣传解读不到位风险：《方案》涉及多项政策举措，若相关部门对政策内容、实施意义、受益群体、扶持措施等宣传解读不充分，可能导致公众对政策产生误解，降低政策支持度，甚至引发谣言传播，影响政策顺利实施。

2. 企业合规与经营压力风险：强化交通运输企业绿色低碳发展主体责任，探索推进重点企业参与碳排放权交易，可能增加部分企业的合规成本和经营压力；若金融支持政策落实不到位，中小企业难以获得绿色转型资金支持，可能面

临经营困难，进而影响就业稳定。

3. 数据安全与隐私保护风险：《方案》提出构建智慧公路管理平台、城市货运配送公共信息服务平台，整合多部门政务信息和企业、个人出行数据。若数据管理不规范，存在数据泄露、滥用风险，可能侵犯企业和个人隐私，引发社会信任危机。

（五）其他潜在风险

1. 低空经济发展探索风险：探索构建无人机运输网络等低空经济相关举措，若缺乏完善的安全监管体系和应急预案，可能存在飞行安全隐患，引发公众安全担忧；同时，低空飞行可能影响周边居民生活环境，产生噪声干扰等问题。

2. 资金保障不足风险：《方案》实施需大量资金投入，若部省补助资金争取不到位、地方财政配套不足，可能导致项目建设延期、政策扶持措施无法落实，影响转型发展进度，进而引发公众对政府公信力的质疑。

五、社会风险评估与分级

结合风险因素的发生概率、影响范围、危害程度及可控性，采用定性与定量相结合的方法，对识别出的社会风险进行评估和分级。风险等级分为高风险、中风险、低风险三个级别，具体评估结果如下：

（一）高风险因素

1. 土地征收与补偿风险：此类风险发生概率较高，若处置不当，易引发群体性事件，影响范围广、危害程度大，

属于高风险因素。

2. 高耗能车辆淘汰与从业者转型风险：涉及群体数量较多（货车车主、维修从业人员等），直接关系其切身利益，若扶持政策不到位，易引发强烈抵触情绪，属于高风险因素。

（二）中风险因素

1. 施工环境影响风险：发生概率较高，对周边群众生产生活影响直接，易引发个体或小规模投诉、抗议，属于中风险因素。

2. 新能源基础设施配套不足风险：随着新能源车辆推广力度加大，若配套设施建设滞后，可能影响政策实施效果，引发从业者不满，属于中风险因素。

3. 城市绿色出行调整风险：涉及范围广，与公众日常出行密切相关，政策设计或实施不当易引发公众吐槽和不满，属于中风险因素。

（三）低风险因素

1. 施工安全与管理风险：通过加强安全管理、规范施工流程可有效降低发生概率，影响范围相对局限，属于低风险因素。

2. “公转铁”推进中的利益调整风险：受影响群体相对集中，且可通过产业扶持、运输资源整合等方式引导转型，可控性较强，属于低风险因素。

3. 政策宣传解读不到位风险、企业合规与经营压力风险、数据安全与隐私保护风险、低空经济发展探索风险、资

金保障不足风险：此类风险发生概率较低，或通过完善政策、加强管理可有效管控，属于低风险因素。

六、风险防范与化解措施

针对上述风险因素，结合评估结果，制定以下针对性的防范与化解措施，确保《方案》平稳实施：

（一）针对高风险因素的应对措施

1. 土地征收与补偿风险应对措施

（1）规范征收流程：严格按照《中华人民共和国土地管理法》等法律法规要求，制定明确的土地征收与补偿方案，公开补偿标准、范围、程序和资金发放情况，确保阳光操作。

（2）保障群众知情权与参与权：在项目前期开展充分调研，广泛征求土地权利人意见；对征收补偿方案进行公示，设立意见反馈渠道，及时回应群众关切，妥善解决合理诉求。

（3）确保补偿资金落实：提前足额筹措补偿资金，设立专项账户，保障资金专款专用；简化补偿发放流程，及时将补偿款足额发放到群众手中，避免出现拖欠、截留等问题。

（4）建立纠纷调解机制：成立由自然资源和规划、交通运输、乡镇（街道）等部门组成的纠纷调解小组，对征收过程中出现的矛盾纠纷及时进行调查，避免矛盾激化。

2. 高耗能车辆淘汰与从业者转型风险应对措施

（1）完善淘汰扶持政策：制定合理的国四柴油货车淘汰补贴标准，根据车辆使用年限、残值等因素细化补贴档次，确保补贴公平合理；简化补贴申请和发放流程，提高资金发

放效率。

（2）加大新能源车辆推广支持：对购置新能源运输车辆的企业和个体从业者提供购置补贴、贷款贴息等金融支持；鼓励新能源汽车企业推出针对货运、快递等领域的定制化车型，降低使用成本。

（3）加强从业者转型帮扶：开展针对性的职业技能培训，帮助传统燃油车维修从业人员转型为新能源汽车维修人员；搭建就业信息平台，为受影响的货车司机推荐其他就业岗位或创业机会。

（4）做好政策宣传引导：通过线下宣讲、线上平台等多种渠道，向从业者解读车辆淘汰政策的意义、扶持措施和实施步骤，争取理解和支持；及时解答从业者疑问，消除顾虑。

（二）针对中风险因素的应对措施

1. 施工环境影响风险应对措施

（1）严格落实环保要求：施工单位需制定专项环保方案，配备洒水车、围挡、裸土覆盖网等扬尘抑制设施；使用低噪音机械设备，在敏感区域（居民区、学校、医院）周边设置隔音屏障，并合理安排施工时间，避免夜间施工扰民；妥善处置施工废水和固体废弃物，防止污染土壤和水源。

（2）加强施工交通管理：规划合理的施工车辆通行路线，避开居民区、学校等敏感区域；对施工车辆进行规范管理，要求减速慢行、加盖篷布，减少对原有道路的破坏和交

通秩序的影响；必要时设置临时交通疏导设施，安排专人疏导交通。

（3）强化生态保护：在项目设计和施工过程中，尽量避让生态保护红线和敏感生态区域；施工完成后及时开展生态修复，恢复植被覆盖，减少生态扰动。

（4）建立环境监测与反馈机制：定期对施工区域及周边的空气质量、噪声、水质等进行监测，及时向公众公开监测结果；设立环保投诉热线，对群众反映的环保问题及时核查处理。

2. 新能源基础设施配套不足风险应对措施

（1）科学规划基础设施布局：结合新能源车辆推广计划和出行需求，制定充电设施、换电站建设规划，优先在高速公路服务区、公路驿站、物流园区、城乡公交场站等重点区域布局建设；加大农村地区充电设施覆盖力度，保障农村客货邮融合发展的能源供给。

（2）加快基础设施建设进度：按照“适度超前”原则，推进充电设施、换电站建设，确保与新能源车辆推广速度相匹配；鼓励社会资本参与新能源基础设施建设，多元化筹集建设资金。

（3）提升基础设施运营管理水平：建立充电设施、换电站运营管理平台，实现设备状态实时监控、故障快速响应和维修；规范充电服务价格，提升服务质量，保障用户体验。

3. 城市绿色出行调整风险应对措施

（1）科学优化公交线网：在优化公交线网前开展充分调研，广泛征求市民意见；重点保障老旧小区、偏远区域的公交覆盖，提升公交通达性和便捷性；推出“响应式公交”等个性化服务，满足不同群体出行需求。

（2）规范共享单车管理：合理确定共享单车投放数量和区域，科学设置电子围栏，引导规范停放；加强日常巡查和维护，及时清理违规停放车辆，保障慢行交通路权。

（3）完善慢行交通设施：统筹推进自行车道、人行道、过街设施建设，强化慢行交通路权保护；加大对违规停车、占用人行道和自行车道行为的执法力度，改善慢行出行环境。

（4）合理制定差异化管控政策：探索燃油汽车和电动汽车差异化管控机制时，充分征求公众意见，确保政策公平合理；重点通过经济激励、宣传引导等方式鼓励绿色出行，避免简单化、一刀切的管控措施。

（三）针对低风险因素的应对措施

1. 加强施工安全管理：施工单位需建立健全安全管理制度，定期开展安全培训和隐患排查；配备专业安全管理人员，全程监督施工过程；制定施工安全应急预案，妥善处置突发安全事故。

2. 推进“公转铁”平稳转型：加强与铁路运输企业、公路货运企业的沟通协调，优化运输组织方案，保障大宗货物运输顺畅；培育多式联运龙头企业，为企业政策支持

和业务指导，帮助其拓展多式联运业务；对受影响的公路货运企业，引导其转型开展短途配送、物流配套等业务。

3. 强化政策宣传解读：制定专项宣传方案，通过政府官网、政务新媒体、线下宣讲会等多种渠道，全面解读《方案》的目标、任务、政策措施和预期效益；针对不同群体开展精准宣传，提高政策知晓度和支持度。

4. 减轻企业经营压力：落实税费优惠政策，为符合条件的交通运输绿色低碳项目提供金融支持；简化行政审批流程，降低企业制度性交易成本；加强对企业的指导和服务，帮助其提升绿色低碳转型能力。

5. 保障数据安全与隐私：建立健全数据管理制度，明确数据收集、存储、使用、共享的规范和边界；加强数据安全技术防护，定期开展数据安全检测和风险评估；严格遵守隐私保护法律法规，严禁泄露企业和个人隐私数据。

6. 规范低空经济发展：借鉴省市低空经济发展经验，建立完善的低空飞行安全监管体系和应急预案；在探索无人机运输网络建设前，开展充分的安全评估和可行性论证；加强对低空飞行活动的管控，避免影响公众安全和生活环境。

7. 强化资金保障：积极争取部省补助资金，优化地方财政支出结构，保障《方案》实施所需资金；鼓励社会资本参与绿色交通项目建设和运营，多元化拓宽资金渠道；加强资金使用监管，确保资金专款专用、高效利用。

七、风险监测与应急处置

（一）建立风险监测机制

成立由县交通运输局牵头，县发展改革局、自然资源和规划局、生态环境局、公安局等相关部门及各乡镇（街道）组成的风险监测工作小组，负责《方案》实施期间的风险动态监测。建立定期排查制度，每月开展一次风险排查，重点监测土地征收、施工建设、车辆淘汰、政策落地等关键环节的风险变化情况；设立风险举报热线和邮箱，畅通公众诉求表达渠道，及时收集和处理风险信息。

（二）完善应急处置预案

针对可能发生的群体性事件、安全事故、环保纠纷等突发事件，制定专项应急处置预案，明确应急组织机构、职责分工、处置流程和保障措施。定期组织应急演练，提升相关部门和人员的应急响应和处置能力。

（三）强化应急处置措施

一旦发生突发事件，立即启动应急处置预案，相关部门迅速赶赴现场，开展应急处置工作。采取有效措施控制事态发展，及时疏散人群、救治伤员、消除隐患；加强与群众的沟通协商，耐心做好解释说明工作，妥善解决合理诉求；对恶意煽动、聚众闹事等违法行为，依法予以严厉打击。事件处置完成后，及时开展复盘总结，分析事件原因，完善风险防范措施。

八、评估结论与建议

（一）评估结论

《冠县交通运输绿色转型发展三年行动方案（2025—2027年）》的实施，对于推动冠县交通运输行业绿色低碳发展、提升基础设施水平、改善群众出行体验、促进产业转型升级具有重要意义，符合国家政策导向和冠县发展实际，总体上得到社会各界的广泛支持。

通过本次社会风险评估，识别出《方案》实施过程中可能面临的土地征收与补偿、高耗能车辆淘汰与从业者转型等5类14项社会风险因素。其中，土地征收与补偿风险、高耗能车辆淘汰与从业者转型风险为高风险因素，施工环境影响风险、新能源基础设施配套不足风险、城市绿色出行调整风险为中风险因素，其余为低风险因素。总体来看，《方案》实施的社会风险可控，在采取本次评估提出的风险防范与化解措施后，能够有效降低风险发生概率和危害程度，保障《方案》平稳有序实施。

（二）工作建议

1. 强化部门协同联动：各责任单位要按照《方案》要求，明确职责分工，加强沟通协调，形成工作合力。建立定期会商机制，及时研究解决《方案》实施过程中出现的问题，确保各项政策措施和风险防范措施落实到位。

2. 加大政策宣传力度：进一步丰富宣传形式，开展精准化、常态化宣传，全面解读《方案》的重大意义、主要任务和惠民措施，及时回应社会关切，消除公众误解，营造全社会支持交通运输绿色转型发展的良好氛围。

3. 注重民意反馈与政策优化：建立健全民意反馈收集和处理机制，持续关注公众对《方案》实施的意见建议。根据实施过程中的实际情况和风险变化，及时优化调整相关政策措施，提升政策的科学性和可操作性。

4. 加强资金与要素保障：积极争取上级资金支持，加大地方财政投入，保障项目建设和政策实施所需资金；优化土地、能源、人才等要素配置，为《方案》实施提供坚实保障。

5. 开展动态风险评估：定期对《方案》实施的社会风险进行“回头看”，开展动态评估，及时发现新增风险因素，更新完善风险防范与化解措施，确保社会稳定。

综上所述，《冠县交通运输绿色转型发展三年行动方案（2025—2027年）》实施的社会风险总体可控，建议在落实各项风险防范与化解措施的基础上，依法依规推进《方案》实施。

评估单位：聊城市道路交通安全协会

评估日期：2025年12月10日

