

邹政字〔2023〕31号

邹城市人民政府
关于印发邹城市“十四五”综合交通运输
发展规划的通知

各镇人民政府、街道办事处，市政府有关部门：

现将《邹城市“十四五”综合交通运输发展规划》印发给你们，请结合实际，认真贯彻落实。

邹城市人民政府

2023年10月8日

（此件公开发布）

邹城市“十四五”综合交通运输发展规划

为加快构建现代化综合交通运输体系，全面推进交通运输高质量发展，根据《山东省人民政府关于印发山东省“十四五”综合交通运输发展规划的通知》（鲁政字〔2021〕127号）、《邹城市人民政府关于印发邹城市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要的通知》（邹政发〔2021〕7号），制定本规划。

第一章 发展环境

第一节 现状基础

“十三五”期间，邹城市综合交通运输发展再上新台阶。全市交通运输网络进一步完善，运输结构不断优化，运输服务水平显著提高，基本完成“十三五”的发展目标，初步形成了网络设施配套衔接、技术装备先进适用、运输服务安全高效的综合交通运输体系，基本适应了经济社会发展和人民群众出行需要，为支撑经济平稳较快发展、保障和改善民生、促进区域协调发展和社会和谐稳定作出了积极贡献。2020年，邹城市先后入选山东省交通强国“四好农村路”建设试点县、全国深化农村公路管理养护体制改革试点县。

重大交通基础设施建设稳步推进。济南至微山公路济宁新机场至枣菏高速段开工建设，京台高速改扩建及新增邹城北出口项目进展顺利。新建及改建国省道主干道路 92.8 公里、市域路网环线 265 公里，外联内畅的“大交通”格局初步成形。实施鲁南高铁曲阜东连接站、工业园区路网提升等工程，完善集疏运体系。完成孔孟旅游快线邹城段，五宝庵山—鸿山、凤凰山—三仙山—十八盘、上九山—五康轩 3 条旅游公路建设，助力交旅融合。完成北环下穿京沪铁路立交桥附属工程、集盛路东延及下穿高铁立交桥工程及张庄桥、烟庄桥等危桥改造工程。

“四好农村路”建设迈上新台阶。打赢农村公路“三年攻坚”专项行动收官战，共计投资 16.95 亿元，完成农村公路路网延伸通达工程 304.1 公里、改造提升工程 570 公里、养护工程 1590 公里、危桥改造工程 907 延米/20 座、安保工程 895.02 公里。累计投资 1.2 余亿元实施农村公路安全生命防护工程，基本实现全市所有符合条件县乡公路全覆盖，农村公路列养率 100%。加强孟子大道路段、双大路沉陷路段、太黄线等公路养护管理提升，平均好路率在 80% 以上。

客货运输服务持续优化。大力推进公交惠民工程，实现“1 元公交”全覆盖，调整优化城乡公交线路，实现全市城乡公交一体化发展。大力推广“绿色交通”应用，全市新增公交、出租车新能源车辆比例达到 100%。实施邮政快递合作下乡工程，稳步推进 10 个城乡公交枢纽站建设，实现全市各镇均建成一个邮政服务中心。深入实施“快递+农特产品”特色创牌工程，高标准

落实“一市一园”项目，全力推广“邮政+政务服务”模式。

绿色智慧安全保障不断抓实。一是加强污染防治，确保大宗货源点运输车辆出场覆盖率达到100%，从源头上遏制路面脱洒扬尘现象；把好港航运输关，荣信港成为济宁市港口污染治理样板；完善监管平台建设，建设监控中心1个，在太平、南屯、鲍店、东滩煤矿等4个重点货物源头设置监管平台。二是深入推进“安全生产月”、安全生产隐患大排查快整治严执法集中行动，全力保障道路运输市场安全有序；深化“平安交通”建设，保持“打非治违”专项整治高压态势，多次开展排查一般隐患、打击非法违法行为、整治违规违章、应急演练等活动。三是强化市场监管，组织开展针对客运、出租、公交、驾培等领域的专项整治行动，城区机动车维修市场专项整治行动，“退城入园”整治行动等工作；推进完成全市港航企业资质核查工作，大力推进6处非现场执法智能化服务平台建设。

“十三五”时期，邹城市交通运输基础设施供给能力、服务能力、行业治理能力稳步提高，总体适应全市经济社会发展的需要，但仍存在区域间、运输方式间、城乡间发展不平衡、不充分、不衔接等问题。一是运输通道不尽完善，快速网容量不足；路网空间发展不均衡，高等级公路集中在邹西地区；区域内重要县道存在边界处断头现象，制约区域一体化发展。二是现有综合交通网络存在短板，部分普通国省道存在等级不高、穿城等问题；“四好农村路”建设和管理有待加强，部分县乡公路宽度不足、质量不高；高铁出行不便，港口通过能力有待提升；全市运输方式较

齐全，但各种方式发展相对独立，缺乏必要的衔接配套，难以发挥整体优势和组合效率。三是运输服务有待进一步优化，城乡公共交通村率低，部分线路重复系数高；境内货物运输市场不规范，配送混乱无序；物流信息化水平有待进一步提升。

第二节 形势要求

从当前发展形势来看，交通强国、交通强省、新旧动能转换战略部署，要求全力打造“大交通”格局，加快基础设施建设，全面推动交通互联互通。构建“双循环”发展新格局，要求交通运输发展从疫情冲击下的“被动型”转向政策下的“主动型”，重点是加快“两新一重”（新基建、新型城镇化和重大工程建设），深化供给侧结构性改革，不断推动技术创新和制度创新。邹城市国土空间规划中确定了“东拓、北进、西接、南控、中优”的城市空间发展思路，综合交通发展应与城市发展方向做好充分衔接。区域融合、城乡统筹、新型城镇化等发展战略的实施，要求进一步提升综合交通内外通达能力。邹城市位于山东半岛城市群“四区”中的“济枣菏城镇密集区”和济宁都市区内，要加强与济宁市、枣庄市、菏泽市等周边城市的衔接；作为“任兖邹曲嘉”都市区一体化的重要组成部分，邹城市在功能定位、产业发展、文化发展、生态保护等方面应协调发展，完善区域公路、铁路运输以及港航运输网络，进一步完善区域间融合发展的运输通道。推动新型城镇化发展，要求交通运输提供有力支撑，邹城市

要以畅通百姓出行为着力点，尽快构建城乡联动一体的综合交通体系、多层次的公共交通体系，实现外联内通，改善城乡间交通条件，助力城乡一体化发展示范区建设。乡村振兴、“美丽乡村”建设、全域旅游等发展策略的推进，要求提升交通运输服务水平，邹城市要结合全域旅游发展战略，提升“孟子故里·儒风邹城”知名度和影响力，改善特色小镇、乡村旅游景点景区等交通运输条件，打造旅游特色交通线路，完善多站点旅游服务功能。此外，居民生活水平持续提高、新业态不断涌现，也要求实现交通运输多元化、个性化；资源、环境约束趋紧，“碳达峰”“碳中和”战略目标实施，更是要求进一步提高交通运输绿色发展水平。

第二章 总体要求

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和二十大精神，坚持“以人民为中心”，以“高质量发展”为主题，按照建设交通强国、交通强省的总体要求，推进交通基础设施“硬建设”和综合交通运输“软服务”的“双轮驱动”，围绕“1234”总体发展思路，强综合、增质效、提服务、惠民生，加快构建邹城市高效和谐的综合立体交通运输网络，使交通运输真正成为经济发展的先行官，为实现“区域发展当龙头、全省县域创一流、全国百强进位次”，奋力打造“淮海经济区中心城市

先行区、鲁南经济圈高质量发展增长极”，全力建设“双百”城市提供强有力的保障。

“1234”总体发展思路：实现“1”大目标，即基本建成“安全、便捷、高效、绿色、经济”的综合交通运输体系；构建“2”大通道，即济（南）—枣（庄）通道、济（宁）—潍（坊）通道；打造“3”大体系，即互联互通的基础设施网络体系、美丽舒适的农村公路体系、便捷高效的运输服务体系；完善“4”大支撑，即行业治理和绿色、安全、智能的行业保障。

第二节 基本原则

——以人为本，民生发展。把以人为本、促进民生发展作为交通发展的价值取向，努力构建便民、利民、惠民的交通运输服务体系，把满足经济社会和人民群众的交通运输需求作为交通运输工作的出发点和落脚点。

——强化综合，协调发展。贯彻好综合交通运输发展理念，促进公、铁、水由相对独立发展向互联互通、一体化融合发展转变。统筹兼顾城乡经济、区域经济发展和社会发展，合理布局交通基础设施，提升服务功能，完善综合运输体系，实现交通运输方式、客货运输协调发展，实现交通与经济社会协调发展。

——“交通+”，融合发展。交通是拉动区域经济高质量发展的重要引擎，要不断延伸和拓展发展空间，拓展交通功能，向“交通+旅游”“交通+产业园区”等复合功能转型升级，推动相

关领域功能与技术的融合发展。

——环保节约，可持续发展。树立绿色、低碳的发展理念，以节约土地、能源等为核心内容，继续推进资源节约型、环境友好型交通运输行业发展，强化节能减排，集约节约利用资源，促进资源循环利用，加强生态和环境保护，实现交通运输可持续发展。

——保障应急，安全发展。牢固树立“安全第一”的思想，努力提高安全保障能力，强化安全监督管理，切实加强预防预警和应急处置体系建设，为经济社会发展提供安全可靠的运输服务，实现交通运输安全发展。

——科学规划，适度超前。着眼于综合立体交通网的建设，统一规划布局各种运输方式，在满足现阶段客货运输需求的基础上适度超前开展交通基础设施建设，充分发挥交通运输对国土开发、区域协调、产业布局和对外开放的先行引领作用。

第三节 阶段研判

中国共产党邹城市第十四届委员会第九次全体会议提出了聚焦“区域发展当龙头、全省县域创一流、全国百强进位次”的发展目标，深入分析了邹城市新发展阶段面临的新机遇——新旧动能转换综合试验区、淮河生态经济带、优秀传统文化传承发展示范区等国家战略在邹城市叠加，鲁南经济圈一体化战略加速推进，多年持续稳定健康发展形成了良好经济基础。结合对发展形势和需求预测的分析，邹城“十四五”时期综合交通运输发展的

阶段特征体现为：

“十四五”时期是快速网建设成型的重要“窗口期”。交通运输网络更加注重综合，交通基础设施建设仍将保持一定规模，特别是邹城至济宁公路、济南至微山公路的建设，为邹城市实现对外快速联系和区域融合发展创造了良好的条件。

“十四五”时期是综合运输服务高质量发展的“变坡期”。全市交通整体实现“从有向优”方向发展，在既有的良好基础条件下，不断优化现有基础设施及运输服务，以“美丽儒风农村路”建设和城乡运输服务提升为抓手，打造更美丽、更舒适的交通运输服务环境。此外，按照高质量发展要求，各交通方式发展节奏和高效衔接将成为发展重点，运输结构将随之更加优化。

“十四五”时期是行业支撑保障能力的“攻关期”。“十四五”时期，随着“三区三线”划定、统筹发展与安全等新要求的不断提出，智慧交通、绿色发展和安全应急等行业支撑保障能力建设进入“攻关期”，必须调整思路，迎难而上，加强资源集约节约利用和生态保护，推动行业更加绿色低碳，统筹发展和安全，以支撑交通运输行业可持续发展。

第四节 规划目标

“十四五”期间，邹城市综合交通运输围绕“1234”总体发展思路，进一步提升交通运输对经济社会发展的服务功能。打造以公路、铁路为支撑，港口为辅助的综合交通网络，构建多方式

协同发展、人民满意的运输服务格局，早日建成现代化交通强市。交通运输支撑邹城市产业发展的能力显著增强，始终保持交通运输走在济宁市、山东省前列。

设施合理。交通运输网络规模不断扩大，邹城至济宁公路、济南至微山公路建成通车，京台高速拓宽完成，快速通道更加完善；白马河航道升级为二级航道；公路技术状况进一步提升，国省道一级占比达 60%，县道全部为三级及以上公路，城区到各镇实现二级及以上公路连通，镇间实现三级及以上公路连通，重要的产业发展节点实现二级及以上公路连通。

服务优良。城乡交通运输一体化发展更进一步，客货运输服务更加便捷高效、普惠利民。客运公交网络进一步优化，农村客运更加普及；初步建成市一镇一村三级物流体系，全市行政村快递直投服务率达到 100%。

交旅融合。多条旅游样板路打造完成，将境内多处重要景区串联，旅游公交、驿站等附属设施更加完备，实现交通与旅游产业发展的深度融合。

治理有力。行业治理体系更加完善，“放管服”改革不断深化，吸纳更多高水平管理人才进入交管部门，行业管理能力和水平有效提升，市场违法违规行为不断减少。

保障充实。行业保障体系更加安全、智慧、绿色。交通基础设施的品质和耐久性提高，安全应急装备和基地建设更加完善，安全发展水平显著提升；智慧型交通软硬件设施显著增加，人民群众出行的便捷性、获得感、幸福感明显增强，建成综合交通运

输管理平台，智慧公交、智慧公路、智慧港航等发展水平显著提升，交通运输信息互联互通，资源配置更加高效；交通运输网络与生态环境的适应性更强，绿色节能交通设施配置水平更高。

品牌打造。交通强国“四好农村路”试点建设完成，创建“美丽儒风农村路”示范品牌，三级“路长制”体系和机制建设完成，农村公路管理养护体制改革试点建设完成，打造三级农村客运网络和物流网络体系，创建“交邮快融合”农村物流服务邹城品牌。

邹城市“十四五”综合交通运输发展指标体系表

分类		序号	指标	单位	2020年	2025年	属性	
设施合理	网络规模	1	公路总里程	公里	2907.9	3231	预期性	
		2	其中	高速公路	公里	31.6	60	预期性
		3		普通国省道	公里	166.3	163	预期性
		4	铁路总里程		公里	158.7	158.7	预期性
		5	其中	高速铁路	公里	29.8	29.8	预期性
		6		普速铁路	公里	32.1	32.1	预期性
		7		铁路专用线	公里	96.8	96.8	预期性
		8	客运枢纽数量		个	2	2	预期性
		9	货运枢纽数量		个	1	1	预期性
	等级水平	10	国省道一级及以上占比		%	47.2	60	预期性
		11	县道二级及以上占比		%	50.2	65.3	预期性
		12	乡道三级及以上占比		%	35.5	43.5	预期性
		13	航道三级及以上占比		%	0	14.1	预期性
	网络质量	14	国省道优良路率		%	—	100	预期性
		15	农村公路中等以上路率		%	—	92	预期性
		16	农村公路年均养护工程比率		%	—	10	预期性
		17	内河航道、航标维护达标率		%	—	100	预期性
服务优良	客运服务	18	城乡公交覆盖率		%	—	100	预期性
	货运服务	19	行政村快递直投服务率		%	—	100	预期性
保障充实	安全	20	一般灾害应急救援到达时间		小时	—	<1.5	预期性
		21	公路当年安全隐患治理率		%	—	100	预期性
		22	危桥当年改造率		%	—	100	预期性
	智慧	23	公交来车实时预报率		%	—	70	预期性
		24	公交电子站牌覆盖率		%	—	>10	预期性
绿色	25	新增新能源公交占比		%	—	100	预期性	

第三章 构建综合交通运输主骨架

第一节 建设对外综合运输通道

积极对接省内“五纵四横”综合运输通道，加强各种运输方式的综合统筹、优化配置、协调衔接，构建畅达的对外交通体系。

“十四五”末全市将建成以铁路和公路为主、水运为辅的“一横一纵”区域综合运输通道。其中，“一横”为济（宁）—潍（坊）综合运输通道，依托邹城至济宁公路、国宏大道、孟子大道、S319等，实现与济宁市的快速衔接；依托谋划储备的潍坊至邹城高速，实现与潍坊的快速联系。“一纵”为济（南）—枣（庄）综合运输通道，依托京沪铁路、京沪高铁、京台高速、济南至微山公路、G104、邹城港区太平作业区等，实现邹城与北部省会城市济南、泰安市、京津冀地区以及南部枣庄市、江苏省的联系。

第二节 推动重大交通基础设施建设

以补短板、优结构、提品质为重点，加快推进实施包含公路、港口航道在内的重大交通基础设施建设。

公水联动发展。高速公路方面，推进济南至微山公路济宁新机场至枣菏高速段新建工程、京台高速改扩建及邹城北出口工程、邹城至济宁公路新建工程建设，研究推进潍坊至邹城高速新建项目。四条高速公路项目完成后，结合邹城市北部的日兰高速、南部的枣菏高速以及市域东部远期规划建设的济枣高速，将形成

总里程约 330 公里的“田”字形高速公路布局。普通国省道方面，重点实施提档升级工程，提高干线公路通行能力，并推进穿城路段改建，强化普通国省道与城市道路的有效衔接，重点推进 G104 京岚线邹城段改建工程、S104 济微线邹城段大修工程、S246 临邹线汶上郭庄—邹城西北环段工程，研究推进 S321 枣梁线滕州邹城界至邹城马楼段改建工程，适时开展建设。港口方面，推动实施荣信集团荣信港二期项目建设，助力邹城内河港行产业生态体系构建，积极打造北方内河航运中心。谋划推动邹城港区服务区（邹城）建设，不断提升港区综合功能。航道方面，将白马河 5.5 公里航道由准三级升为二级，积极推动白马河接入九龙山旅游码头的旅游航道研究论证工作。

建设集疏运道路。随着鲁南高铁建成，邹城市临近的曲阜南站也将建成，规划实施接驾山路北延工程作为曲阜南站衔接邹城市城区的连接道路。

延伸内外衔接道路。“十四五”期间加快对外衔接公路建设步伐，重点提升邹城市与济宁市及周边区县的交通衔接能力，助力区域一体化协调发展，力争实施推进富唐路东延、尚双线东延、临菏路东延、X094 尚双线西延、龙山路北延等项目建设。远期规划推进礼义路东延、富唐路西延、国宏大道西延以及富中路、香莫路—莫亭水库环线—香田路等新改建工程。

第四章 推动“四好农村路”高质量发展

认真贯彻落实习近平总书记关于“四好农村路”的重要指

示精神，积极落实山东省开展的“四好农村路”提质增效专项行动，围绕美丽乡村、四好农村路试点县建设等工作，从建好、管好、护好、运营好农村公路四个方面统筹推进农村公路建设，推动农村公路高质量发展，为努力打造“乡村振兴齐鲁样板示范区”提供支撑。

继续推动农村公路项目建设。有序推进路网延伸通达工程、路网改造提升工程、养护工程、危桥改造工程、安保工程五大工程建设，工程实施规模分别为 267.7 公里、542.3 公里、1626.9 公里和 907 延米/20 座，预计项目总投资 11.68 亿元，切实保障农村公路通畅性、通达深度和服务质量，提升农村公路网络整体通行能力，不断改善居民出行条件。延伸通达工程重点实施市域边界重要县道的对外衔接道路建设工程。改造提升工程重点实施 X034 兴郭线临菏路至微山界段、新三环南外环改建工程；乡道方面，实施 Y141 小张线（张庄镇西卞庄一大烟庄段）、Y142 大香线（香城镇北齐—香城镇）、Y157 黄栖线（张庄镇大律—尧王线）拓宽改造工程；村道方面，每年计划对 150 公里村道进行提升改造，主要分布在城前、张庄、田黄、大束、北宿、太平等镇。养护工程重点实施 X009 邹两线大修工程、X033 护黄线大中修工程、X093 太香线大修工程、X095 王马线中修工程、Y144 北太线大中修工程等。危桥改造工程、安保工程则包括实施改造 907 延米/20 座危桥，并对 500 公里农村公路实施安保工程。

高品质打造“美丽儒风农村路”。高标准规划云梦小镇—鸿山—五宝庵山—莫亭水库、十八盘山—凤凰山两条市镇村精品示

范线路，将十八盘山、凤凰山、五宝庵山等一批 3A、4A 级景区串联，结合美丽乡村建设，点缀四好农村路展厅、公路驿站、游园、观景台、儒风文化等节点，完善路域安保、绿化、附属设施，实现农村公路与产业、文化、旅游、物流、党建、乡贤等因素高度融合，使公路成为乡村兴、民风淳、风景美、路域优的综合载体。同时推进路域环境综合治理，实施路容路貌整修、路面洁净、土路硬化绿化、标识系统完善、安防设施维护等工程，优化路域环境，建设整洁舒心的农村公路。

推进管理养护体制改革试点工作。明确邹城市人民政府作为农村公路养护管理的责任主体，市交通运输局作为全市农村公路管理养护工作主管部门，市财政局、市综合执法局、市公安局交警大队、市自然资源和规划局等各司其职，分别履行拨付资金、道路环境整治、路域监控管制、公路绿化技术指导等方面的具体职责；各镇（街道）则按照“属地管理”原则，负责各辖区内制定规划计划、道路路面及附属设施的管理维护、环境整治等工作。推行三级“路长制”工作机制，由市、镇、村主要领导同志分别担任市级、镇级、村级三级路长，各级路长具体负责相应农村公路管理和涉及问题的协调治理工作。建立养护长效机制，推进市场化运作，实施预防养护机制，及时处置轻微病害；依靠信息化提升农村公路管理养护水平，搭建全市农村公路综合信息平台总体框架；开展农村公路养护工程项目信用评价工作，建立以质量为核心的养护信用评价机制，将信用记录纳入相关平台并依法向社会公开；多措并举治理超限运输车辆，建立联动管理和失信联合惩戒机制，实行违法超限超载运输“黑名单”管理制度。

第五章 建设惠民便捷的运输服务体系

第一节 优化公共客运，实现城乡一体化服务

推动交通枢纽场站建设。依托邹城火车站、汽车站形成综合客运枢纽，整合铁路运输、城市公交、城乡公交等多种运输方式并加强配套衔接；同时，以综合客运枢纽为载体，促进商贸金融、旅游餐饮、购物娱乐等关联消费产业集聚发展。促进多运输方式融合发展，鼓励在火车站、汽车站等客运站点开辟汽车租赁服务网点。鼓励创新推进各种运输方式信息开放共享、管理协同、安检流程优化、票务服务一体化。推动镇级公交场站枢纽建设，分别在 10 个镇建设 11 处公交场站（其中太平镇建设公交场站 2 个），推进太平镇、城前镇、香城镇、峰山镇 4 个镇级枢纽建设，同时兼顾镇级首末站建设需要，推进相关配套设施建设。

积极引导客运装备水平提升。引导运输经营者购买使用安全可靠、节能环保的客运车辆，长途客运鼓励使用中高级客车，农村客运鼓励使用安全性达标、经济性良好的客运车辆。提高城市公共交通工具舒适性，鼓励使用清洁能源、新能源和无障碍车辆，提高无障碍便利出行服务水平，新增新能源和清洁能源公交车比例 100%。

完善多层次城际和城乡客运服务。积极发展旅客联程联运，以济宁新机场搬迁为契机，联合邹城火车站、汽车站探索发展空

运、铁路客运、公路客运联运试点，逐步建立起“一票制”客运联程联网第三方服务平台，推动建立铁路、公路、水运等各运输方式间常态化的联程联运协调管理机制。坚持“无缝衔接、方便换乘”的原则，打破行业界限，主动与铁路、航空等其他运输方式对接，统筹规划建设城际客运、农村客运及城市公共交通的站点设施，构建形成分工明确、衔接顺畅、“城一镇、镇一镇、镇一村”三级公交网络以及方便灵活、安全高效的包车客运服务体系。进一步发展毗邻镇间公交化客运班线；继续推进城镇客运班线公司化改造和公交化运行，发展“城乡公交”“镇村公交”，提升农村客运均等化服务水平。

发展更具吸引力的城市公交。在中心城区适度推进轨道交通、BRT等大中运量公共交通建设，发展商务快线、旅游专线、大站快车、社区接驳公交、高峰通勤班车、定制公交等特色公共交通服务，大力倡导自行车和步行等低碳绿色出行，多措并举解决城市中短距离出行和公交“最后一公里”的无缝对接。

推动公路客运转型发展，实现差异化运营。客运站要树立打造旅游大市场的理念，增加旅游发车区，根据实际情况开发城市内至孟府孟庙、峰山等重点景区的旅游观光车、景点流水班车、周末假日班车、自助旅游班车、团体旅游包车等。针对旅客对门到门、小批量、多批次需求的变化，推进营运车辆小型化发展。增开通勤专线、校园专线等各类定制班线，形成由点及面、由线及网的发展格局。同时，鼓励互联网平台企业与客运包车企业合作，通过互联网平台组织客源，灵活调度车辆。

第二节 发展现代物流，推动客货邮融合发展

积极发展多式联运。推动港口建设和白马河航道升级工程建设，并着力加强政策支持保障，综合利用市场机制和行政手段，健全运输结构调整长效激励机制。对符合环保要求、“公转铁”成效明显的工矿企业，政府在分配错峰生产任务时给予配额倾斜。鼓励货运物资通过铁路、港口运输，减轻公路货运压力。

引导货运行业提升装备技术水平。积极推动货运车辆结构调整，引导货运车辆向专业、标准化、清洁化方向发展，支持企业发展厢式运输、甩挂运输，推广 LNG 等节能型货运车辆。沿白马河货运积极发展集装箱运力，引导企业加快淘汰高耗能、高污染和安全性差、经济性差的船舶，采取鼓励政策积极发展绿色船舶、淘汰老旧船舶。

拓展物流服务功能。向现代物流服务的各个环节不断拓展现有货运场站的服务功能。在提供装卸、堆存、仓储等基本服务功能的基础上，拓展包装、流通加工、配送、冷链、邮政快递、跨境电商、物流信息等系列物流服务功能。适应客户一体化物流服务的需要，运用系统论、供应链管理等现代理论，利用现代信息技术和管理技术，将物流服务功能有机结合起来，开展供应链一体化管理和全程物流服务。

创新“客货邮一体化发展”新模式。紧抓入选全省“农村客货邮融合发展样板县”契机，依托交通强国“四好农村路”建设试点县、城乡交通运输一体化示范县创建、农村物流服务品牌宣

传推广、“快递进村”等工作，进一步统筹城乡交通运输资源，实现客货邮深度融合发展，打通农村物流“最初和最后一公里”，实现“快递进村”服务100%全覆盖。采取“市政府引导，镇村企协同，交邮快融合”方式，推进市、镇、村三级物流网络节点建设，形成以市级电商货运枢纽为核心，以镇级服务站为框架，以农村物流配送点为支撑的三级农村物流站点网络，提升农村物流综合服务能力。积极探索“客运+物流”协同的新模式，提高农村配送深度和效率。同时强化监督管理，将农村快递服务质量纳入各级邮政快递企业服务质量评价的重要内容，督促企业履行服务承诺；持续严厉打击农村末端违规收费行为，维护快递市场秩序和群众合法权益。

第六章 推动行业产业协同融合发展

第一节 交通与旅游融合

全域旅游的发展需要交通运输提供有力支撑，邹城市现已形成了以高速公路、普通国省道为骨架，以县乡公路为依托，以农村公路为补充，纵横交错的公路网络，是加快旅游与交通融合发展、全力构建全域旅游大交通格局的基础。旅游公路是旅游资源开发的重要基础措施，旅游公路将以邹城市公路网规划为基础，结合自然环境、景区景点布局、公路沿途等因素进行布局规划，不同道路相互接驳，有快有慢，有静有动，边走边游，游行合一，

共同构成快慢不同的全域旅游出行网络，促进全市旅游业快速发展。本次规划中旅游交通规划部分包含构建“快进慢游”系统、推动旅游公路示范工程建设、发展特色旅游交通公共服务三个方面。

构建“快进慢游”系统。到“十四五”末，“快进”系统由京台高速、济南至微山公路、邹城至济宁公路和6条普通国省干线公路构成。结合优化和完善邹城火车站、汽车站等客运枢纽站的旅游配套设施和标识系统，优化客运站与各旅游景点间的客运网络；加强高速公路与景区交通的衔接，推动高速公路服务区因地制宜拓展旅游、消费等功能。“慢游”系统包括行车风景道、单车骑行道、步行游览道、村落漫游道等，主要由农村公路中的县乡公路构成。按照不同的主题进行景观设计，构建山水文化、红色旅游、历史文化、工业旅游等系列旅游线路；充分利用孟府孟庙、峯山景区等沿线丰富的旅游资源，在旅游干线公路上合理布设观景平台、自行车和步行慢道指示标志等基础设施，使得公路运输与旅游功能相结合。

推动旅游公路示范工程建设。依托现有公路网规划，选择旅游特色突出、旅游交通为主的公路，通过精心设计、完善交通安全设施、合理增加服务设施、共享多元信息服务，在“美丽儒风公路”打造经验的基础上，继续进行旅游公路建设，激发和释放旅游消费新需求，服务群众旅游休闲的多样化需要。“十四五”期间，旅游公路示范工程主要包括环孟子湖区旅游基础设施建设项目（周边道路）、十八盘山—凤凰山、云梦小镇—鸿山—五宝庵山—莫亭水库两条环线旅游公路、G104“孟子文化道”、S319

“行车风景道”、凤凰山和峰山步行游览道、多条村落漫游道等。同时，推动区域外景区衔接公路的建设，包括莲青山旅游路南延工程和尼山圣境连接线工程等。

发展特色旅游交通公共服务。改造提升传统客运线路和城乡公交线路，串联沿线旅游资源，开通市区至峰山景区、上九山古村景区、明鲁王陵景区的旅游专线车和观光巴士，与各镇的农村道路相互衔接，沿线在景区服务中心附近设置加油站、服务区、停车场、共享单车停放点等服务设施；结合客运场站（枢纽）提高换乘便利性，完善火车站、汽车站等枢纽的旅游服务功能，打造规范、简洁、实用、国际通行的旅游交通引导标识系统，为全市旅游业发展提供保障；发展旅游汽车租赁和共享汽车，打通旅游交通“最后一公里”；开展曲阜至邹城市域铁路方案研究。

第二节 交通与产业园区融合

根据《邹城市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》（邹政发〔2021〕7号），邹城市在产业上规划了“一区六园”总体布局。根据市域内产业园区布局，综合交通运输需要在规模、等级、空间布局方面应与产业发展相适应，满足产业发展要求。

提高产业园区对外联系能力。充分利用好京沪铁路、白马河航道的货运优势，并加快邹城至济宁公路、京台高速、G104、S321等对外联系快速网的规划建设与提质升级，使市域产业园

区快速的对接区域高速公路、国省道等干线路网以及相邻地市的产业园区，便于原材料和产成品的运输，扩大产业园区的腹地范围，实现与周边地区的产业园区联动发展。

加强西部产业片区之间的联系。根据机电产业园、邹城市工业园区、循环经济产业园等产业园区建设进度，协调推进多条干线公路的规划建设，串联起包括中心店镇、太平镇、北宿镇、唐村镇等在内的整个西部邹城现代工业新城片区，实现优势布局、资源共享、共同发展。

加强不同运输方式的衔接。积极推进白马河航道升级工程，加快周边济南至微山公路新建和 S321 的升级改造工程，积极发展多式联运，节约运输成本，促进产业发展。

第七章 提升行业治理和保障能力

第一节 推进行业治理现代化

加快转变政府职能。正确处理政府和市场的关系，着力构建政府、企业、社会、协会共治的综合交通运输治理体系。继续深化简政放权、放管结合、优化服务改革，加强综合交通运输规划引导，推动交通项目多评合一、统一评审，简化审批流程，缩短审批时间。研究探索综合交通运输监管政策和管理方式创新，激发各类市场主体活力，推动交通运输部门的市场监管、行业管理、公共服务等职能落实到位。加快建立公平开放、统一透明的综合

交通运输市场体系，促进各类生产要素自由流动、优化配置。完善各种运输方式价格形成机制，逐步放开竞争性环节价格，更好发挥价格在合理调节出行需求中的作用。

加强交通运输法治政府部门建设。坚持运用法治思维和法治方式，依法协调和处理综合交通运输体系建设中的各种利益问题。积极稳妥推进交通运输综合行政执法改革。强化对行政权力的制约和监督，加快形成完备的综合交通运输法治制度体系、高效的综合交通运输法治实施体系、严密的综合交通运输法治监督体系、有力的综合交通运输法治保障体系，建设法治政府交通运输部门。推进依法行政，严格规范公正文明执法，广泛开展法治宣传教育，强化行政权力制约与监督，全面提高法治理念和依法行政能力。

完善行业管理体制机制。明确各部门在交通运输管理方面的职能，加强部门内部改革，建立健全内部规章制度，强化自我约束机制。深化综合交通运输管理体制改革，完善跨方式、跨部门、跨区域综合交通运输协调机制。要结合实际，统筹本区域内综合交通运输体系规划、建设、运营、管理和服务，做到规划建设一盘棋、运行管理一张网、出行服务一张图，深化铁路、公路、航道、空域管理体制改革，完善责权分明、运转顺畅的综合交通运输行政管理体制。

加快推进交通运输信用体系建设。建立完善交通运输信用体系，推进信用信息全领域覆盖、规范化归集、系统化共享、规模化应用；聚焦工程建设、道路运输、水路运输等领域，加强事前

信用监管、事中信用监管、事后信用监管。

加强人才队伍建设。优化人才队伍结构，建立健全优秀人才激励制度，出台相关政策，创造“人尽其才、才尽其用、人适其位、位得其人”的环境。推进党风廉政建设和精神文明建设，加强政治理论培训和专业能力培养，打造高素质专业化干部队伍。

第二节 提高行业绿色环保水平

运输结构优化工程。客运方面，从政策上鼓励绿色、生态友好的慢行交通和公共交通出行。优化慢行交通环境，提高舒适性和安全性。大力实施公交优先战略，稳定票价，提高吸引力。引导私家车出行逐渐向慢行和公共交通出行转变。货运方面，推动动能转换，加快运输结构调整升级。邹城市兼备公路、铁路和水运三种运输方式，要以推进大宗货物运输“公转铁”“公转水”为主攻方向，不断完善综合运输网络，提升白马河航道和京沪铁路的运输能力，积极谋划建设疏港铁路、大型工矿企业和物流园区铁路专用线项目，注重沿线产业与交通运输的衔接，切实提高运输组织水平，减少公路运输量，增加铁路和水路运输量。

运输组织创新工程。推动道路货运行业集约高效发展。促进“互联网+货运物流”新业态、新模式发展。优化铁路运输组织模式，优先保障煤炭、矿石等大宗货物运力供给。在运输总量达到一定规模的通道，开发铁路货运班列、点到点货运列车、大宗货物直达列车等多频次多样化班列产品，构建快捷货运班列网络。

绿色出行促进工程。完善慢行交通环境，针对邹城市旅游资源丰富的特点，全力打造景区沿线慢行通道。因地制宜建设旅游公路，合理确定设计主题，与沿线自然景观协调统一，使公路本身成为一道风景线。同时，结合公众出行需求，鼓励在路侧空间富裕路段设置完善类型丰富的公路旅游服务设施，拓宽、丰富、完善公路旅游服务功能，造福沿线群众。倡导绿色出行，优先发展公共交通等低能耗交通方式，提高公交出行比例。

交通运输资源集约利用工程。交通基础设施建设要以统筹资源利用、集约节约资源、降低能源耗用为重点核心，从规划设计、施工组织及运营维护等多个方面进行统筹考虑，遵循规划为主、治理为辅的建设经营原则，在整个建设运营过程中融入节约资源、降低能耗的绿色理念。

高效清洁运输装备升级工程。交通运输装备是影响交通运输发展水平的重要因素，其清洁绿色水平直接影响着交通运输绿色发展水平。交通运输绿色发展，必须在推进运输装备升级上下功夫，多措并举、多方协调，加速运输工具淘汰升级，实现运输装备的清洁化、绿色化发展。大力开展运输装备科技创新，鼓励企业在新能源使用、节能减排技术改进等方面加大投入，营造良好的政策环境。要加强既有京沪铁路和太平港的设备节能改造，淘汰技术落后的机车设备，完善公路网充电设施，积极推广应用新能源和清洁能源汽车，扩大邮政快递中转运输和末端配送环节新能源车辆使用。

交通运输污染防治工程。通过科技创新促减排，应用 GPS

监控技术，通过监控平台，将车辆的行驶速度控制在经济时速，有效降低燃油消耗。结合出租汽车的新增更新，大力推广使用双燃料车型，建设统一的出租汽车电台调度服务中心，在方便市民的同时，提高出租车实载率，降低空驶率和尾气排放。加大政府部门的支持力度，严格管控汽车排放标准，推动建立交通领域能耗环境监测体系，加大道路扬尘污染治理力度，做好渣土运输车辆专项治理等工作。

基础设施生态保护工程。加强生态保护，注重自然和谐。交通基础设施建设要坚持生态优先、和谐发展的指导方针，强化设计、施工、运营、养护等各阶段的生态环境保护，实现最大限度地保护、最小程度地影响破坏、最强力度地恢复自然环境，实现公路与生态、社会的健康协调可持续发展。

第三节 打造智慧创新交通

创新技术应用。促进交通与移动互联网、物联网、车联网、北斗系统、电子支付等现代计算机技术融合发展，推进自动驾驶、车路协同技术应用，以产学研合作为纽带，探索搭建行业科技成果转化平台，促进科技成果转化应用，搭建智能交通系统总体框架，重视交通运输行业新业态、新模式发展。充分利用邹城市智慧城市建设契机，广泛建设公交电子站牌，来车实时预报率达到70%，公交电子站牌覆盖率超过10%。积极推广应用智能视频监控装置，加快客运车辆视频监控的升级改造，指导客运企业积极

联系运营服务商改造升级车载终端和监控平台，实现驾驶员不安全驾驶行为的自动识别、自动监控、实时报警。

信息资源共享。完善综合交通运输信息服务系统顶层设计，打破地区、行业分割，建立不同运输方式之间的信息共享机制，推进与相关信息平台间的数据交换，促进信息资源共享共用。

信息平台构建。构建综合交通运输公共信息平台，实现交通基础设施、应急管理和运营服务的一体化。完善公众出行信息平台、物流信息服务平台，拓展交通动态信息公共服务，为公众通畅出行和经济可持续发展服务。重点推动出租车智能化管理平台建设，推进治超非现场执法，在国省道设置的基础上继续推进内环线非现场执法设置，并统一接入省平台。积极探索搭建网络货运平台，充分借助互联网资源提高货物运输效率，促进资源集约利用，配套出台相关的网络平台道路货运经营管理办法。

第四节 提高行业安全应急能力

提升交通基础设施设备安全保障能力。切实提高工程质量和耐久性，强化基础设施养护，加强设施运行监测检测，提升运输装备安全性能和安全水平，加强交通运输领域重要信息网络安全防护。打造交通安全工程试点，在重要地区部署和架设交通安全技术设备，将最新的技术应用于实践。大力发展标准化、专业化公路货车车型，贯彻执行公路货车限制装置技术标准和使用规定，强化货运治超源头管理。切实加大农村公路两侧建筑物及构

筑物的管控力度，实施公路安全生命防护工程、危桥改造、隐患隧道整治等安全生产专项整治行动。

切实把好客货运输车辆和人员的入口关。既要抓好资质审批，更要抓好动态管理。要明确参与旅客运输和危货运输的车辆型号、车辆技术状况要求，对参与旅客运输的车辆实行日抽查、月排查，引导企业及时进行危货运输车辆保养、维修，提升危货运输车辆整体技术状况，对不合格的运输车辆及时进行更新换代。要对从业人员特别是危货运输从业人员开展专项清查，主要清查持伪造从业资格证的驾驶员、押运员，按规定应纳入“黑名单”的驾驶员，未按规定完成继续教育的驾驶员，未按规定进行诚信考核的驾驶员，不符合危货运输资质条件的驾驶员、押运员，实际参运与企业档案资料不符的驾驶员、押运员，以及未经培训或考核不合格上岗的动态监控员等。

加强危货运输行业标准化监管。针对行业的特殊性，引导危货运输行业按照“统一车辆车型外观、统一车辆调度管理、统一从业人员聘用考核、统一从业人员绩效兑现、统一缴纳从业人员五险一金、统一运营结算”的公车公营模式管理，确保危险物流向清晰和运输安全。

建立交通应急救援体系。在交通运输应急管理工作中坚持预防为主，全面落实上级相关指导意见，加强体制建设，完善应急机制，严格制度落实，狠抓应急队伍建设。一是强化应急责任，以区域为主，各有关部门单位分级负责、协同配合，提高工作执行力和落实力，形成上下联动、齐抓共管的格局，确保各项工作

落实见效，提升责任传导力；二是完善应急体系，切实提高交通运输安全应急保障能力，结合惠民实际，研究制定交通运输行业“五大”安全预警机制（水上交通安全预警机制、重点公路工程项目安全预警机制、高速公路安全预警机制、道路运输安全预警机制、公路养护安全预警机制）和“四大”安全应急救援体系（水上事故安全应急救援体系、重点公路工程项目安全事故救援体系、道路运输安全应急救援体系、道路保畅安全应急救援体系）；三是加强应急队伍建设，按照“专兼结合、平急结合”的原则，组建交通基础设施抢修保通队伍、内河水上游救队伍和应急运输保障车队。

第八章 环境影响评价

第一节 环境影响分析

本规划坚持创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，充分考虑既有设施的利用，采取优化交通运输结构、提高资源利用和运输效率、对接国土空间与生态保护要求等积极举措，加强了对境内铁路、公路等运输方式的统筹规划引导，进一步优化了综合交通网的布局。但是，规划的实施仍可能会对部分区域生态环境产生影响，主要体现在资源利用、生态影响、污染排放和气候变化等方面。各类交通运输基础设施建设需要消耗一定的土地、水等自然资源；项目施工过程中可能对局部陆生和水生生态产生一

定影响，特别是自然保护区、国家公园、饮用水水源保护区、基本农田等环境敏感区，以及与生态保护红线存在空间冲突；各类运输装备运营和服务系统将产生一定的废气、污水、噪声和固体废物等污染物；综合交通运输活动将消耗大量的能源，产生一定规模碳排放，影响气候变化等。

第二节 预防和减缓不良环境影响的措施

规划在实施过程中，要根据生态环境保护的要求，预防和减轻交通基础设施建设养护和运输活动产生的环境影响。

严格执行《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《规划环境影响评价条例》《山东省规划环境影响评价条例》等法律法规，按照要求开展建设项目的环境影响评价工作，强化行业监管，严格新建、扩建项目审批，严把环保准入关。严格执行“三线一单”制度，强化交通建设项目全过程环境管理。严格执行防治污染设施与主体工程同时设计、同时施工、同时投产使用的“三同时”制度，建立完善、统一、高效的环境监测体系。建立完善绿色交通运输发展规划战略体系、标准规范体系、监督管理体系和组织保障体系，提升服务与管理能力。

严格项目审批和土地准入管理。根据能源资源条件、区域环境承载能力等要求合理确定交通运输项目的建设规模。严格控制交通运输基础设施的用地规模，严控增量用地，加强交通运输基础设施建设的节地规划、设计等，高效实施土地综合利用，

尽可能减少土地占用和资源消耗，促进土地节约、集约利用。

建设单位应依法依规开展环境监理、环境监测、水保监理、水保监测等工作，确保生态保护工作落实到位。各级交通主管部门应组织开展施工期环保监督检查，督促存在问题的建设项目及时整改。工程完工后，建设单位应及时开展水土保持设施验收及竣工环境保护验收。

加强能源节约利用。大力推广采用环保新技术，促进废气、废水和固体废物的循环使用与综合利用；鼓励运输企业采用清洁生产工艺，加强交通运输领域工业“三废”和生活废物的资源化利用，积极开展烟气脱硫脱硝除尘、机动车尾气净化工作。大力推广使用节能、节水、环保的材料和机械设备，鼓励使用可再生资源 and 能源，推广使用清洁能源车辆，提高能源资源使用效率，从源头上降低交通运输基础设施的能源消耗和污染排放，发展先进适用的节能减排技术，加强新型智能、节能环保技术装备的应用，鼓励使用低噪音、低排放的交通运输工具，合理调整交通昼夜出行比例，努力提高交通运输效率。

第九章 保障措施

第一节 加强组织领导

交通运输主管部门要进一步统一思想、提高认识、精心组织、加强领导，必要时成立交通规划建设专班，协调解决工作过程中

遇到的重大问题。积极响应交通强国和交通强省建设，把发展综合立体交通作为高质量发展的重大战略，加强部门协调与合作，落实交通规划与建设过程中各项工作，建立起上下联动、左右协同、整体有序的跨部门协调机制。市政府有关部门履职尽责，与省级和济宁市级有关部门做好对接。要牢牢把握乡村振兴、区域融合等重大战略机遇，将市委、市政府的决策部署与交通运输发展实际结合起来，完善配套工作机制，加大贯彻和执行力度。

第二节 做好规划衔接

完善综合交通运输发展顶层设计，有序推进“十四五”期间邹城市相关配套规划的编制工作。“十四五”期间交通运输行业进入“大交通”统筹发展的新时代，必须遵循“一带一路”倡议、交通强国、国家综合立体交通网规划等国家战略和上位规划，并与新旧动能转换重大工程、新型城镇化规划和国土空间规划有效衔接、协调推进。做好与发展改革、自然资源和规划、生态环境保护、住房城乡建设、水务等部门沟通协调，在依法依规的前提下，加快项目审批进度，营造良好规划实施环境。做好与济宁市“十四五”综合交通运输发展规划的协调配合，坚持“适度超前”原则，做好各种运输方式的合理布局和相互协调。做好与邻近市县交通运输发展的协调配合，一要打破地域概念，建立长效协商机制；二要推进区域交通一体化，积极探索跨地域合作建设与经营模式。

第三节 拓宽融资渠道

加大财政对交通运输基础设施的投入，针对建设任务重、资金缺口大的复杂形势和局面，争取上级资金和政策扶持。建立稳定有效的资金筹措机制，积极探索交通运输投融资体制改革模式，保证交通建设有充足资金来源。要积极拓宽融资渠道，充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，引导和鼓励民营和社会资本进入交通基础设施建设领域，同时加强和规范民营和社会资本投资项目管理。结合邹城市交通运输发展实际，探索针对 PPP 模式、BT 模式、交通和土地资源综合开发模式等开展试点示范，对试点效果做综合评价并择优推广。积极发行交通专项债券，扩大发行收费公路专项债券。

第四节 强化用地保障

交通运输基础设施建设需占用国土空间，必须协调好与城镇、农业、生态保护空间的关系，与正在编制的国土空间规划做好衔接，确保重大建设项目提前预留土地资源。

根据建设发展目标的用地需求和规划的实施进程，合理统筹平衡各阶段的用地指标，保障交通基础设施建设发展的持续稳定和综合运输体系的结构调整优化。全力做好项目建设涉及耕地占补平衡、基本农田调整和补划、拆迁安置补偿等工作，按照相关政策文件的规定，辅以市场询价等手段，合理确定土地占用补偿

标准，并严格按照相关程序要求，规范土地征用及补偿，主动化解项目决策处理中的各项矛盾，保障维护社会和谐稳定。

抄送：市委各部门，市人大常委会办公室，市政协办公室，市法院，
市检察院，市人武部。

邹城市人民政府办公室

2023年10月8日印发
