

# 邹城市综合交通运输“十四五” 发展规划

(征求意见稿)

邹城市交通运输局

山东省交通规划设计院集团有限公司

二〇二一年十月

# 目录

概述.....	6
1.规划背景.....	6
2.规划编制依据.....	7
3.规划范围和期限.....	9
4.技术路线.....	10
<b>第一章 发展基础.....</b>	<b>11</b>
<b>1.1 发展现状.....</b>	<b>11</b>
1.1.1 区位优势.....	11
1.1.2 经济社会.....	12
1.1.3 交通基础设施.....	15
<b>1.2“十三五”综合交通运输发展成就.....</b>	<b>30</b>
1.2.1 推进交通基础设施建设.....	31
1.2.2 客货运输服务持续优化.....	33
1.2.3 行业管理保障不断抓实.....	34
<b>1.3 存在主要问题.....</b>	<b>36</b>
1.3.1 运输通道不尽完善，内外通达水平有待提升.....	36
1.3.2 现有综合交通网络存在短板.....	37
1.3.3 运输服务有待进一步优化.....	39
1.3.4 交旅融合程度有待加强.....	40

<b>第二章 发展形势要求</b> .....	<b>41</b>
2.1 面临形势.....	41
2.2 需求分析.....	46
2.2.1 经济与人口发展.....	46
2.2.2 客货运量趋势分析.....	47
2.3“十四五”发展阶段研判.....	50
<b>第三章 规划思路及目标</b> .....	<b>52</b>
3.1 指导思想.....	52
3.2 基本原则.....	52
3.3 规划目标.....	54
3.3.1 总体目标.....	54
3.3.2 具体目标.....	54
<b>第四章 “十四五” 交通运输发展重点</b> .....	<b>57</b>
4.1 构建综合交通运输通道.....	57
4.2 推动重大交通基础设施建设.....	57
4.2.1 公铁水联动发展.....	57
4.2.2 打造综合型枢纽.....	61
4.2.3 建设集疏运道路.....	63
4.2.4 延伸对外衔接道路.....	63
4.3 推动“四好农村路”高质量发展.....	63
4.3.1 继续推动农村公路项目建设.....	64

4.3.2 高品质打造“美丽儒风农村路”.....	66
4.3.3 推进管理养护体制改革试点工作.....	67
<b>4.4 建设惠民便捷的运输服务体系.....</b>	<b>69</b>
4.4.1 优化公共客运，实现城乡一体化服务.....	69
4.4.2 发展现代物流，推动客货邮融合发展.....	72
<b>4.5 推动行业产业协同融合发展.....</b>	<b>75</b>
4.5.1 交通与旅游融合.....	75
4.5.2 交通与产业园区融合.....	80
<b>4.6 提升行业治理和绿色智能水平.....</b>	<b>82</b>
4.6.1 推进行业治理现代化.....	82
4.6.2 绿色环保.....	84
4.6.3 智慧创新.....	88
<b>4.7 提高行业安全应急能力.....</b>	<b>89</b>
<b>第五章 用地与资金.....</b>	<b>93</b>
5.1 用地规模.....	93
5.2 资金需求.....	93
<b>第六章 规划效果与保障措施.....</b>	<b>94</b>
6.1 规划效果.....	94
6.1.1 区域融合.....	94
6.1.2 枢纽衔接.....	95
6.1.3 周边区县联系.....	95

6.1.4 内部衔接.....	96
<b>6.2 保障措施.....</b>	<b>96</b>
6.2.1 加强组织领导.....	96
6.2.2 做好规划衔接.....	97
6.2.3 拓宽融资渠道.....	97
6.2.4 强化用地保障.....	98
<b>第七章 远期展望（至 2035 年） .....</b>	<b>98</b>
7.1 布局原则.....	98
<b>7.2 综合立体交通运输网空间布局.....</b>	<b>100</b>
7.2.1 高效便捷的快速网.....	100
7.2.2 完善提质的干线网.....	100
7.2.3 广泛覆盖的基础网.....	100
7.2.4 综合交通枢纽.....	101
<b>7.3 国省道改线建议.....</b>	<b>101</b>

## 概述

### 1. 规划背景

邹城市位于山东省西南部，古称“邹鲁圣地”，是我国古代思想家、教育家孟子的故里，素有“孔孟桑梓之邦，文化发祥之地”的



美誉，现为国家历史文化名城、中国优秀旅游城市、全国综合实力百强县市、全国文明城市提名城市、国家森林城市。市域总面积 1616 平方千米，辖 3 个街道办事处、13 个镇。2020 年末常住人口 116.8 万人，占济宁市总人口的 13.8%。近年来，邹城市人口呈现缓慢增加的趋势，2010 年以来年均增加 3.8%。“十三五”期间，邹城市获批省县域经济高质量发展先进县，成为全省首批乡村振兴示范县、农村改革试验区、城乡融合发展试验区。

“十四五”时期是我国由全面建设小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，也是全面开启社会主义现代化强国建设新征程的重要机遇期。交通运输作为国民经济和社会发展的基础性、先导性产业和服务性行业，在经济社会发展中具有举足轻重的作用。要深刻把握“新发展阶段”内涵，遵循“新发展理念”，构建“新发展格

局”，推动行业高质量发展。特别是交通强国、交通强省等一系列发展战略的提出，对全市交通运输业在综合交通规划建设、综合交通治理能力、公共服务能力提升以及管理转型升级等各个方面提出了更高要求。

“十三五”时期，邹城市交通“基础设施供给能力、综合运输服务能力、可持续发展能力、行业治理能力”四个能力稳步提高，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。“十四五”规划是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的五年规划，也是全面推进交通强国建设、推动交通运输高质量发展的第一个五年规划。按照市委、市政府工作部署，邹城市交通运输局组织编制了《邹城市综合交通运输“十四五”发展规划》。

## 2.规划编制依据

- ◆ 《交通强国建设纲要》
- ◆ 《国家综合立体交通网规划纲要》
- ◆ 《农村公路中长期发展纲要》
- ◆ 《交通运输部关于巩固拓展交通运输脱贫攻坚成果全面推进乡村振兴的实施意见》
- ◆ 《山东省贯彻〈交通强国建设纲要〉的实施意见》
- ◆ 《山东半岛城市群发展规划（2016-2030）》

- ◆ 《山东省国民经济和社会发展第十四个五年规划》
- ◆ 《山东省综合交通网中长期发展规划（2018-2035年）》
- ◆ 《山东省综合立体交通网发展规划（2021-2050）》
- ◆ 《山东省综合交通运输“十四五”发展规划》
- ◆ 《全省“四好农村路”提质增效专项行动方案》
- ◆ 《济宁市城市总体规划（2014-2030年）》
- ◆ 《济宁市公路网规划》
- ◆ 《济宁港总体规划（2035年）》
- ◆ 《济宁都市区基础设施一体化规划（2013-2030年）》
- ◆ 《济宁市域综合交通体系规划（2014-2030年）》
- ◆ 《邹城市城市总体规划（2017-2035年）》
- ◆ 《邹城市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》
- ◆ 《邹城市城乡统筹发展规划（2011—2030）》
- ◆ 《邹城市公共交通专项规划（2017-2035年）》
- ◆ 《邹城市全域旅游发展总体规划》
- ◆ 邹城市历年统计年鉴、统计公报
- ◆ 各乡镇总体规划

### **3.规划范围和期限**

#### **(1) 规划范围**

规划空间范围为邹城市行政区范围，行业范围涵盖铁路、公路、水运、航空等交通方式，涉及基础设施建设、运输服务、行业支撑保障、行业管理等主要领域。

#### **(2) 规划期限**

规划基准年为 2020 年，“十四五”规划期限为 2021-2025 年，远期展望至 2035 年。

## 4.技术路线

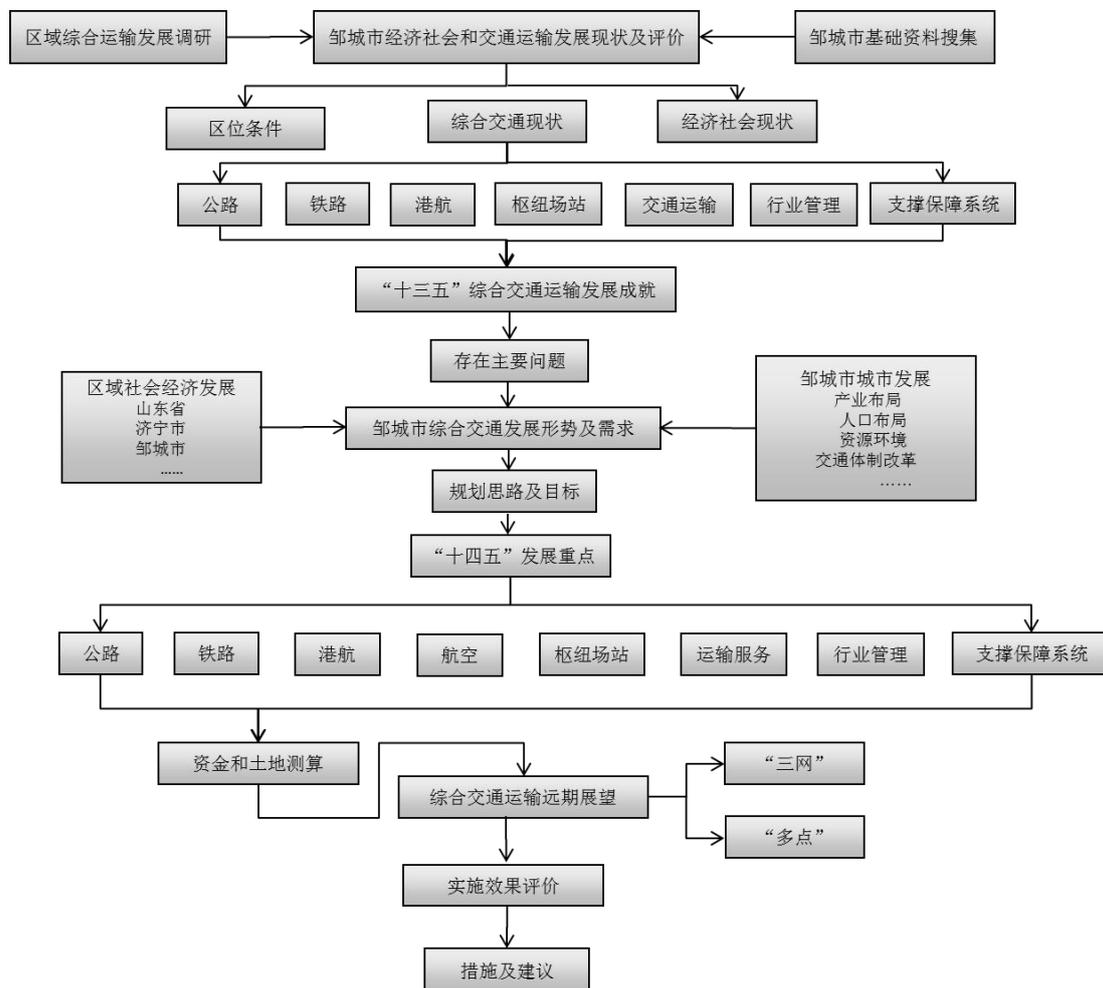


图 1 规划技术路线

# 第一章 发展基础

## 1.1 发展现状

### 1.1.1 区位优势

邹城市地处山东半岛城市群，北临济南都市区和京津冀地区，南经鲁南地区通往长三角，山东省区域协调发展“一群两心三圈”新布局中位于“三圈”中的鲁南经济圈内，在山东省城镇空间布局中位于济枣菏城镇密集区内，在济宁都市区内位于泰安-曲阜-邹城-枣庄、任城-邹城、梁山-汶上-兖州-邹城发展轴交汇地带。邹城北临日兰高速和鲁南高铁，紧邻京沪高铁曲阜东站（仅 17 公里），南临枣菏高速，西有在建济微高速，东有新台高速，距济宁新机场也仅 55 公里（约 40 分钟车程）。

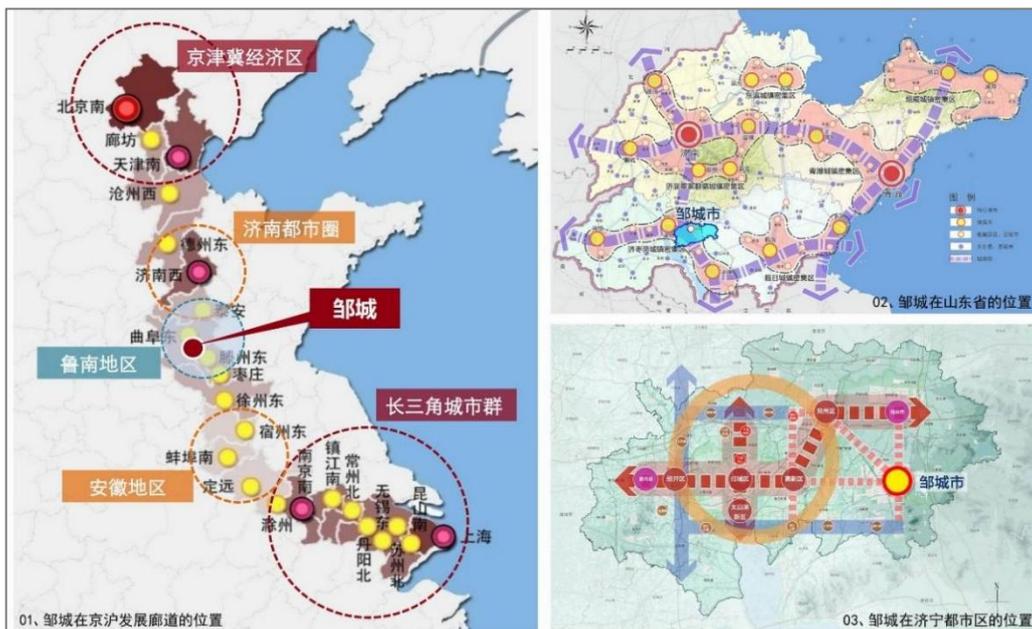


图 1-1 邹城市区位图

## 1.1.2 经济社会

### 1、GDP 整体呈现高水平发展，但增速放缓

根据全国第四次经济普查口径调整后数据，2020 年邹城市实现生产总值(GDP)824.1 亿元，同比增长 4.0%。其中：第一产业完成增加值 60.6 亿元，同比增长 2.6%；第二产业完成增加值 394.3 亿元，同比增长 5.2%；第三产业完成增加值 369.2 亿元，同比增长 2.9%。人均国内生产总值达 69928 元（按常住人口计算）。从 GDP 增速来看，邹城市近年来呈现回落的趋势，2010 年以来，邹城市生产总值年均增长率为 8.0%。2020 年全年一般公共预算总收入 136.9 亿元，其中公共财政预算收入完成 50.2 亿元，增长 3.1%，保持稳步增长态势。总体来看，邹城市虽然近年来经济增速有所回落，但仍有较好的发展势头。

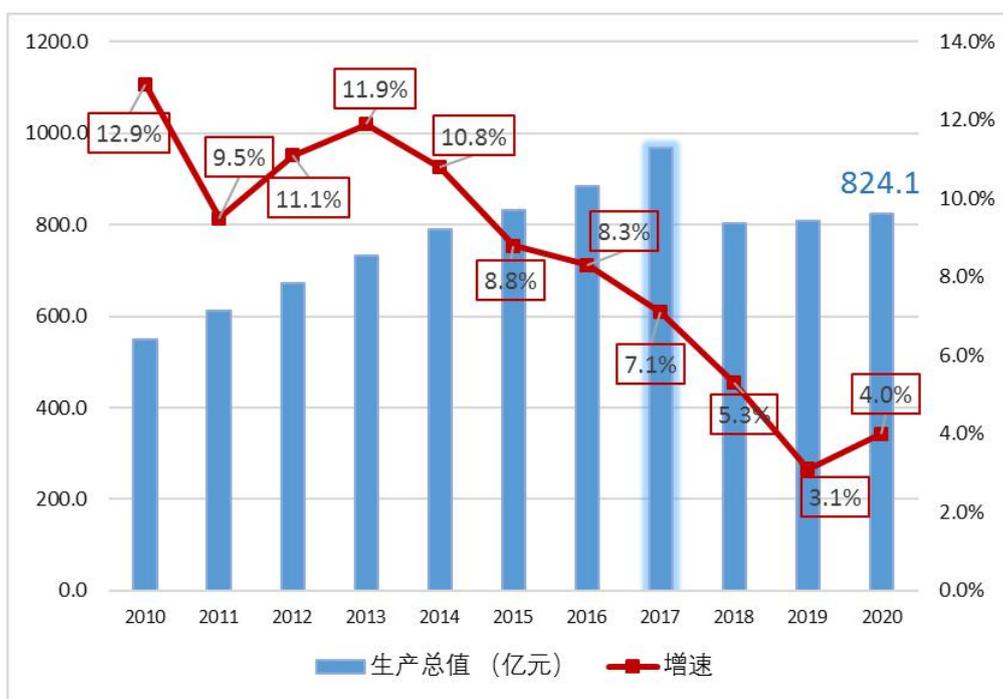


图 1-2 邹城市历年 GDP 及增长率

## 2、三产比例不断增加，产业结构持续优化

根据第四次经济普查调整后结果，2020年济宁市三次产业比例为11.7:39.2:49.1。近年来，邹城市产业结构不断优化，2020年三产比例由7.3:48.5:44.2调整为7.4:47.8:44.8，近年来，一产占比较为稳定，二产占比逐步减少，三产占比逐步增加，逐步实现经济由工业主导向第三产业主导的加快转变，第三产业将发展成为邹城市新常态经济增长的主动力。产业结构从“二三一”逐渐向“三二一”方向发展，标志着邹城市逐步向质量提升的“服务化”时代迈进。邹城市2010年以来三次产业构成情况见图1-2，其中2018年-2020年数据为第四次经济普查口径调整后。

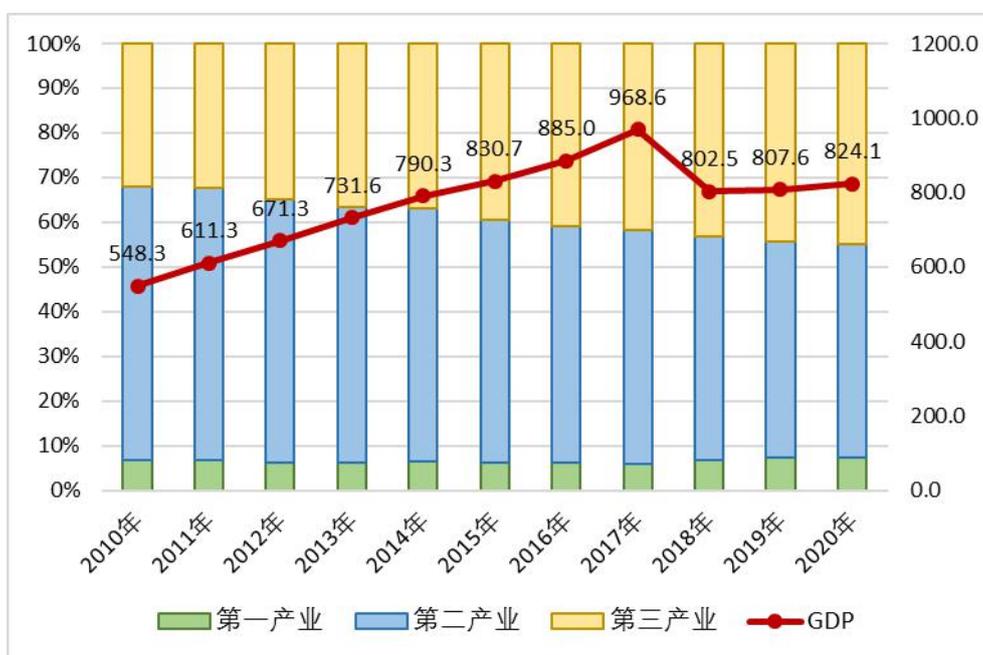


图 1-3 邹城市历年三次产业构成

## 3、民生事业不断抓实，生活水平有效提高

2020年，邹城市全体居民人均可支配收入为31857元，同比增长4.2%，较山东省少1029元、较济宁市高2596元；其中，城镇居民人均可支配收入达到40261元，同比增长3.0%，分别较山东省低3465元、较济宁市高1893元，农村居民人均可支配收入达到19714元，同比增长5.7%，分别较山东省和济宁市高961元、1061元。整体来看，邹城市居民收入水平高于济宁市平均水平，但总体低于山东省平均水平。

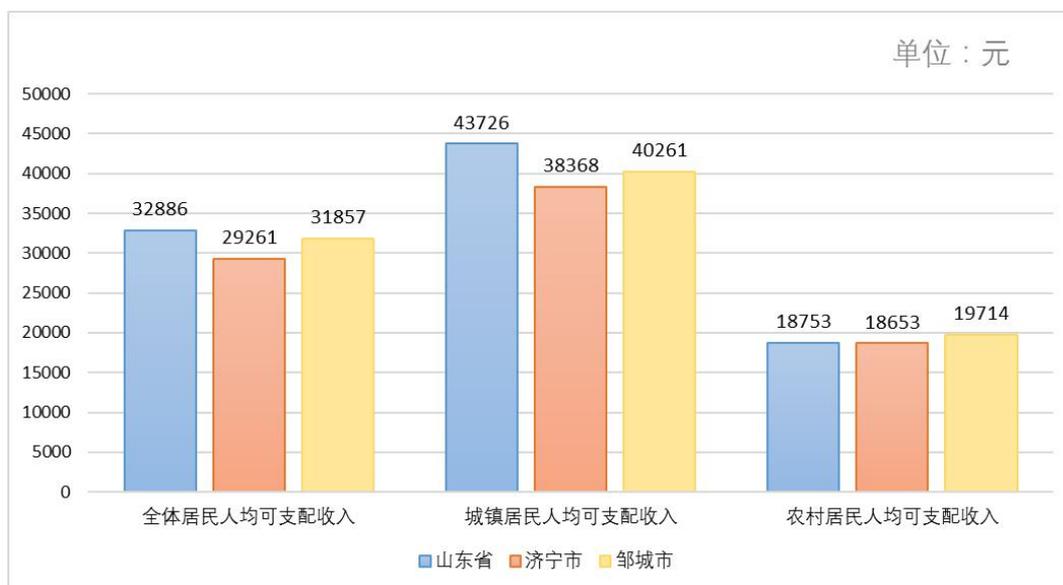


图 1-4 2020 年各地区居民收入指标对比

#### 4、旅游资源得天独厚，产业发展日趋繁荣

邹城市历史文化底蕴深厚，是国家历史文化名城、千年古县，于2019年12月入选首批山东省全域旅游示范区，2020年1月被住房和城乡建设部命名为国家园林城市。全市人文和自然景观众多，山、水、庙、陵等旅游资源汇集，拥有孟庙孟府景区、峰

山风景区、上九山古村落和明鲁王陵景区 4 处国家 4A 级旅游景区，拥有凤凰山景区、五宝庵山景区等 14 家国家 3A 级旅游景区和泉山沟村、上磨石岭村 2 个 3A 级景区村庄。近年来，邹城市依据“一带一心六大区域”的旅游空间布局规划，重点打造以孟子文化旅游带为龙头，峰山、邹东绿海林等休闲度假区、九龙山等文化体验区共同形成的多点布局、特色鲜明的旅游景观群。2020 年全市共接待游客 196.6 万人次，旅游产业逐渐成为全市经济的支柱产业之一。

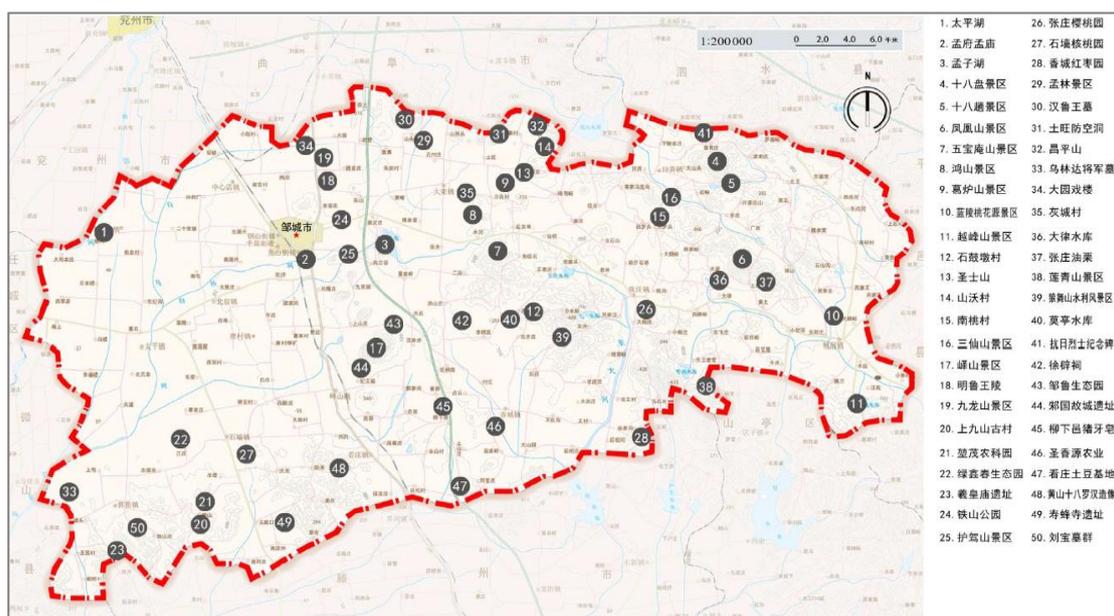


图 1-5 邹城市旅游资源分布图

### 1.1.3 交通基础设施

目前，邹城市交通运输体系兼备公路、铁路、水运等方式，但总体以公路为主。京沪高铁、京沪铁路、京台高速纵贯市域南北，7 条普通国省公路干线穿越全境。结合周边的日兰高速、京

沪高铁等可实现与北京市、上海市、济南市、日照市等地区的便捷联系。境内的邹城港区太平作业区依托白马河，是邹城市和济宁市重要的运输通道。境内暂无航空基础设施，可以借助周边的济宁新机场，距离约 55 公里。

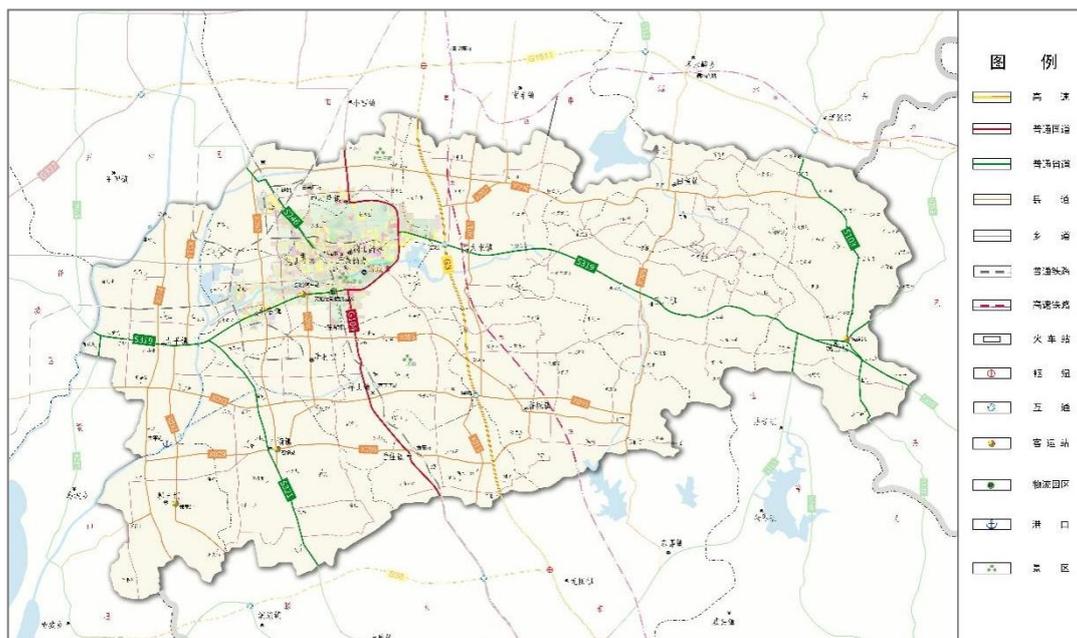


图 1-6 邹城市综合交通网络现状

## 1、铁路

京沪高铁和京沪铁路纵贯市域南北，京沪高铁未在境内设站，京沪铁路为 I 级双线铁路，境内设东滩站、白马厂站、邹城市站、野店站、两下店站和看庄站。其中邹城站为二级站，承担客货运功能，其余车站均承担货运功能。近年来，邹城市铁路货运到发运量主要集中在邹城站，2017 年全站货物发送量为 322.1 万吨，到达量为 299.1 万吨。境内的 4 条铁路专用线全部接入邹城市站。

表 1-1 邹城铁路专用线及到发运量

序号	名称	到达量（2017年）	发送量（2017年）
1	济宁华丰工贸开发有限责任公司专用线	0.0	0.0
2	华电国际邹城发电厂专用线	0.0	179.8
3	山东省燃料集团总公司储运公司专用线	9.8	13.4
4	兖州煤业股份有限公司专用铁路	293.1	9.6

## 2、公路

邹城市路网整体建设比较完善。境内已形成以京台高速，普通国道 G104（北京-平潭），普通省道 S103（济南-枣庄），S104（济南-微山）、S246（临清-邹城）、S313（日照-滕州）、S319（临沂-郯城）、S321（枣庄-梁山）为骨干，农村公路为基础的干支相连、布局合理的公路运输通道主框架。

### （1）路网规模

邹城市路网规模和密度不高。2020 年底，邹城市路网总规模 2907.9 公里，占济宁市的 13.7%。路网面积密度为 179.9 公里/百平方公里，略低于山东省（183.0 公里/百平方公里）和济宁市（189.1 公里/百平方公里）的平均水平；路网人口密度为 25.1 公里/万人，低于山东省（29.8 公里/万人）、高于济宁市（24.9 公里/万人）的平均水平。

表 1-2 2020 年各地区公路网密度

地区	土地面积 (百平方公里)	人口 (万人)	公路里程 (公里)	面积密度 (公里/百平方公里)	人口密度 (公里/万人)
山东省	1580	10152.7	286814.4	183.0	29.8
济宁市	111.9	835.6	21159.8	189.1	24.9
邹城市	16.2	116.0	2907.9	179.9	25.1

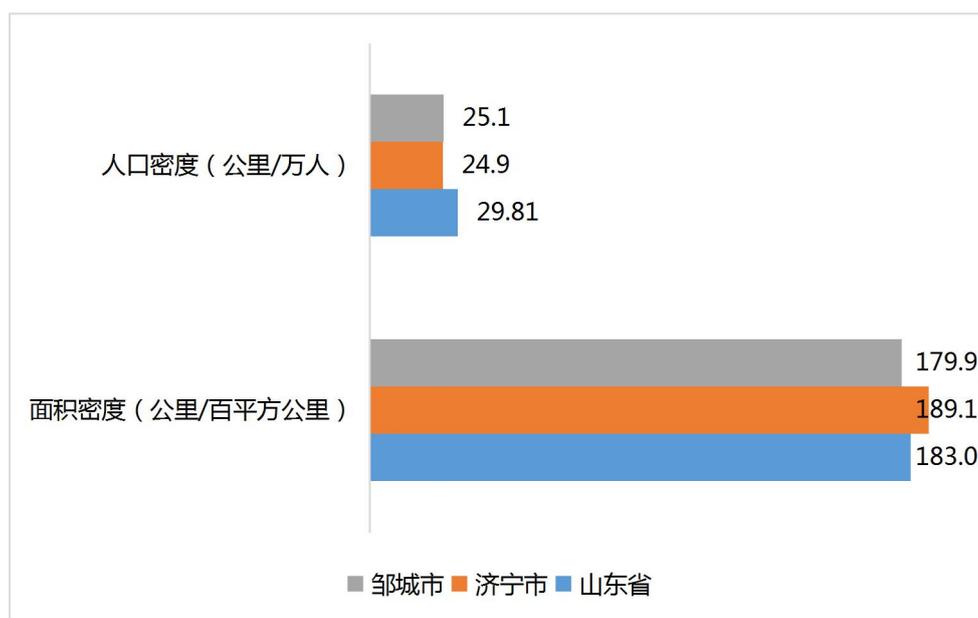


图 1-7 2020 年各地区公路网密度

## (2) 路网结构

截至 2020 年底，邹城市路网总里程达 2907.9 公里。从行政等级来看，全市国道和省道总里程分别为 67.9 公里、130.0 公里，占路网总里程的 2.4%和 4.5%，国省道里程共计 197.9 公里，占路网总里程的 6.8%；从技术等级来看，高速公路 31.6 公里、一级公路 158.7 公里、二级公路 215.8 公里，分别占路网总里程的 1.1%、5.5%、7.4%，二级及以上公路里程为 406.1 公里，占路网总里程的 14.0%。目前邹城市已建成布局合理、结构优化、

四通八达的公路网络，全市实现镇镇通二级公路，村村通等级公路，形成了以国省公路为骨干，以县城为中心点，以乡镇为节点，以村庄、工业园区、旅游景区为辐射点，干支纵横通联的公路路网。

表 1-3 邹城市 2020 年公路等级结构表

项目	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路	等外公路	总计	比重
国道	31.6	36.4	-	-	-	-	67.9	2.3%
省道	-	25.5	72.0	32.5	-	-	130.0	4.5%
县道	-	95.1	65.7	129.9	29.4	-	320.1	11.0%
乡道	-	-	45.9	69.9	322.3	4.0	455.0	15.6%
村道	-	1.7	30.5	57.4	1810.6	4.0	1934.9	66.5%
专用道路	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0%
总计	31.6	158.7	215.8	335.7	2162.1	4.0	2907.9	100.0%
比重	1.1%	5.5%	7.4%	11.5%	74.4%	0.1%	100.0%	-

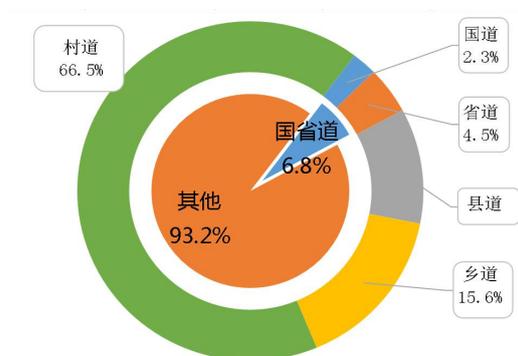


图 1-8 邹城市 2020 年公路行政等级

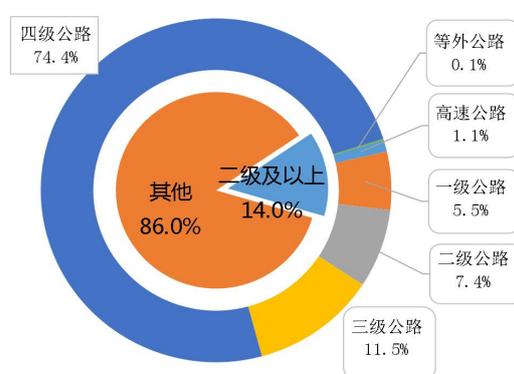


图 1-9 邹城市 2020 年公路技术等级

### ➤ 行政等级对比

从行政等级来看，国省道占比较少。邹城市 2907.9 公里的公路网中国省道里程为 197.9 公里，占路网总里程的 6.8%，低于山东省 9.5% 和济宁市 8.3% 的平均水平；农村公路占比较高，占路网总里程的 93.2%。

表 1-4 2020 年各地区公路网行政等级

单位：公里

项目		山东省	济宁市	邹城市
国道		13463.0	851.4	<b>67.9</b>
省道		13767.6	914.6	<b>130.0</b>
县道		28456.3	1790.5	<b>320.1</b>
乡道		38464.6	3481.7	<b>455.0</b>
村道		190610.9	14095.9	<b>1934.9</b>
专用公路		2052.0	25.7	<b>0.0</b>
总计		286814.4	21159.8	<b>2907.9</b>
国省道	里程	27230.6	1766.0	<b>197.9</b>
	占比	9.5%	8.3%	<b>6.8%</b>
农村公路	里程	259583.8	19393.8	<b>2710.0</b>
	占比	90.5%	91.7%	<b>93.2%</b>

### ➤ 技术等级对比

从技术等级来看，邹城市高速公路里程 31.6 公里，占路网总里程的 1.1%，低于山东省 2.6%和济宁市 2.1%的平均水平；一级及以上总里程为 190.3 公里，占 6.5%，低于山东省 6.9%、高于济宁市 6.2%的平均水平；二级及以上公路总里程为 406.1 公里，占路网总里程的 14.0%，低于山东省 16.1%和济宁市 15.6%的平均水平。总体来看，邹城市公路网技术等级仍有一定提升空间。

表 1-5 各地区 2020 年公路网技术等级

单位：公里

项目		山东省	济宁市	邹城市
高速公路		7473.4	439.2	31.6
一级		12251.2	882.7	158.7
二级		26578.9	1969.9	215.8
三级		34932.7	2293.4	335.7
四级		205353.8	15531.3	2162.1
等外		224.4	43.3	4.0
总计		286814.4	21159.8	2907.9
高速公路	占比	2.6%	2.1%	1.1%
一级及以上	里程	19724.6	1321.9	190.3
	占比	6.9%	6.2%	6.5%
二级及以上	里程	46303.5	3291.8	406.1
	占比	16.1%	15.6%	14.0%

公路网等级水平指数是指区域内各路段修正技术等级的加权平均值，公路等级的高低直接影响公路交通运行情况，其值越小，技术等级越高。

$$G = \frac{\sum_{i=1} (L_i * J_i)}{\sum_{i=1} L_i}$$

式中： $L_i$ —第  $i$  条公路的里程；

$J_i$ —第  $i$  条公路的等级换算系数，高速公路、一级公路、二级公路、三级公路、四级公路和等外公路分别为 0、1、2、3、4、5。

总体来看，邹城市全路网平均技术等级为 3.52，低于山东省 3.48 和济宁市 3.50 的平均水平；二级及以上公路占比为 14.8%，低于山东省 16.1%和济宁市 15.6%的平均水平。具体来看，国省道平均技术等级 1.53，低于山东省 1.12 和济宁市 1.18

的平均水平；国省道一级及以上公路占比为 47.2%，低于山东省 63.7%和济宁市 60.5%的平均水平，国省道整体技术等级较低。农村公路中县道和乡道平均技术等级分别为 2.29 和 3.54，县道二级及以上占比和乡道三级及以上公路占比为 50.2%和 35.5%。

整体来看，邹城市国省道规模较高，但缺乏高等级（一级及以上）公路，有一定的升级改造空间。农村公路发展水平较为超前，尤其是作为农村公路骨干的县乡道技术等级较高。

表 1-6 各地区 2020 年公路技术指标对比

地区	全路网		国省道		农村公路		县道		乡道	
	平均技术等级	二级及以上占比	平均技术等级	一级及以上占比	平均技术等级	三级及以上占比	平均技术等级	二级及以上占比	平均技术等级	三级及以上占比
山东省	3.46	16.1%	1.12	63.7%	3.71	20.8%	2.72	38.8%	3.53	37.1%
济宁市	3.50	15.6%	1.18	60.5%	3.71	19.7%	2.55	45.9%	3.60	33.2%
邹城市	3.53	14.0%	1.53	47.2%	3.68	20.1%	2.29	50.2%	3.54	35.5%

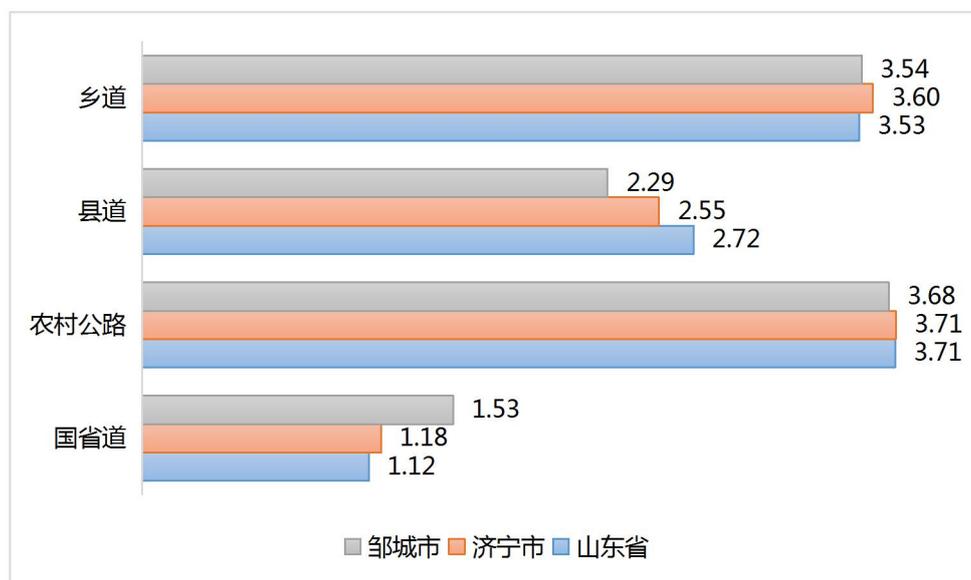


图 1-10 各地区 2020 年公路平均技术等级对比

### (3) 国省道与农村公路

## ➤ 国省道

全市境内国省公路有 G3 京台高速、G104（北京-平潭）、S103（济南-枣庄）、S104（济南-微山）S246（临清-邹城）、S313（日照-滕州）、S319（临沂-鄆城）和 S321（枣庄-梁山）。

### ①G3（北京-台北）

G3 京台高速是山东省西部地区南北方向重要的快速通道，省内起自德州市，自北向南经济南市、泰安市、济宁市进入枣庄市境内。邹城段纵贯市域中部地区，分别在大束镇和香城镇设邹城互通、峰山互通与 S319、X093 衔接。邹城段里程约 31.6 公里，路基宽 28 米，四车道高速公路技术标准。

### ②G104（北京-平潭）

G104 邹城段北起曲阜界，向南经中心店镇、钢山街办、千泉街办、峰山镇、看庄镇进入枣庄滕州，全长约 36.4 公里，全部为一级公路，双向 4 或 6 车道，路基宽 24~41 米。

### ③S103（济南-枣庄）

S103 是邹城东部地区重要的南北向通道，市域内北起泗水县交界，路线全部位于城前镇境内。全长约 23.9 公里，其中二级公路 0.1 公里，路基宽 15 米；三级公路 23.8 公里，路基宽 11~12 米。

### ④S104（济南-微山）

S104 在邹城境内仅 2.7 公里，与 S319 重复的 0.7 公里为一

级公路，其余 2 公里为二级公路。

⑤S246（临清-邹城）

S246 邹城段北起兖州邹城界，路线向东南经中心店镇止于鳧山街办，境内全长 8.7 公里，三级公路技术标准，路基宽 8 米。

⑥S313（日照-滕州）

S313 邹城段北起邹城平邑界，南至邹城山亭界，全部位于城前镇境内，且穿过镇驻地，全长约 10.3 公里，其中与 S103 重复 0.1 公里，全部为二级公路、路基宽度为 15 米。

⑦S319（临沂-鄆城）

S319 在邹城市中部地区横贯全市，是全市东西方向上的主要干线公路。东起邹城平邑界，向西依次经过城前镇、张庄镇、大束镇、钢山街办、千泉街办、北宿镇、太平镇至任城区境内，路线在各乡镇内均穿过镇驻地，承接了沿线乡镇的衔接功能。全长约 73.2 公里（与 G104、S103、S313 重复 9.4 公里），其中京台高速以西 32.6 公里路段为一级公路，路基宽 24~34 米，以东 40.6 公里路段为二级公路，路基宽度 15 米~20 米。

⑧S321（枣庄-梁山）

S321 邹城段西起任城区交界，横贯太平镇，向南纵贯石墙镇进入滕州市，全长约 30.1 公里，其中与 S319、S104 重复的 9.5 公里路段为一级公路，路基宽度 34 米，其余路段为二级公路，路基宽度为 12 米。

表 1-7 邹城市国省道一览表

项目	路线编号	路线名称	境内里程 (公里)	起点名称	止点名称	技术等级	路基宽(米)
高速	G3	北京-台北	31.6	董庄乡息陬乡界	邹城滕州界	高速	28
普通国道	G104	北京-平潭	36.4	邹城市小元	济宁枣庄界	一级	24~41
普通省道	S103	济南-枣庄	23.9	泗水县石龙嘴	邹城市平邑县界	二、三级	11~15
	S104	济南-微山	2.7	任城邹城界泗河	邹城市拐头	一、二级	15~34
	S246	临清-邹城	8.7	兖州邹城界	邹城市二十米桥	二级	8
	S313	日照-滕州	10.3	平邑邹城界	济宁枣庄界	二级	15
	S319	临沂-鄆城	73.2	平邑邹城界	任城邹城界泗河	一、二级	15~34
	S321	枣庄-梁山	30.14	滕州邹城界	任城邹城界泗河	一、二级	12~34

注：里程包含重复路段

公路网拥挤度是公路网实际负荷交通量与容许设计容量的比值，可综合反映路网交通总体运行质量。综合各路段道路拥挤度，邹城普通国省道公路网平均拥挤度为 0.77，整体服务水平较高。

表 1-8 邹城市 2020 年国省道公路技术状况及拥挤度

路线名称	观测站	代表路段	等级	观测里程 (公里)	路面类型	车道数	2020 年交通量 (Pcu/d)	拥挤度
G3	小峪	曲阜枢纽~大东	高速	36.5	沥青混凝土	4	60656	1.10
<b>高速公路平均</b>								<b>1.10</b>
G104	峰山	邹城市小元村~济宁枣庄界	一级	36.4	沥青混凝土	6	13923	0.31
S103	张庄	泗水县李坡~邹城平邑界	二级	46.6	沥青混凝土	2	3033	0.20
S246	双桥	兖州市山拖~邹城二十米桥	二级	33.4	沥青混凝土	2	13156	0.88
S313	张坡	城前~滕州	二级	30.5	沥青混凝土	2	14078	0.94
S319	张庄	平邑邹城界~邹城崇义岭	二级	44.6	沥青混凝土	2	20554	1.37
	北宿	邹城崇义岭~任城区小郝转盘	一级	39.3	沥青混凝土	6	16767	0.37
S321	石墙	滕州邹城界~任城区小郝转盘	二级	40.8	沥青混凝土	2	14204	0.95
<b>普通国省道平均</b>								<b>0.71</b>

注：小峪观测站交通量为 2019 年数据。

## ➤ 农村公路

截至 2020 年底，全市农村公路总里程 2710.0 公里，占路网总里程的 93.2%，其中县道 320.1 公里、乡道 455.0 公里、村道 1934.9 公里。从技术等级来看，一级公路 96.8 公里、二级公路 143.9 公里、三级公路 303.2 公里、四级公路 2162.1 公里、等外公路 4.0 公里，分别占农村公路总里程的 3.6%、5.3%、11.2%、79.8%、0.1%。全市基本形成了以县道为骨架，乡道为支线、村道为脉络的农村公路网络体系，实现了与国省干线公路及城市道路的有机连接。

表 1-9 邹城市 2020 年农村公路构成

农村公路		一级	二级	三级	四级	等外公路	合计
县道	里程（公里）	95.1	65.7	130.3	29.0	0.0	320.1
	比率（%）	29.7%	20.5%	40.7%	9.1%	0.0%	100.0%
乡道	里程（公里）	0.0	45.9	115.5	293.7	0.0	455.0
	比率（%）	0.0%	10.1%	25.4%	64.5%	0.0%	100.0%
村道	里程（公里）	1.7	32.3	57.4	1839.4	4.0	1934.9
	比率（%）	0.1%	1.7%	3.0%	95.1%	0.2%	100.0%
合计	里程（公里）	96.8	143.9	303.2	2162.1	4.0	2710.0
	比率（%）	3.6%	5.3%	11.2%	79.8%	0.1%	100.0%

表 1-10 邹城市县乡道服务年限（截至 2020 年）

服务年限	2000 以前 (20 年以上)	2000-2004 (15-20 年)	2005-2009 (10-15 年)	2010-2014 (5-10 年)	2015-2020 (5 年内)
县道里程（公里）	32.5	46.1	56.2	117.1	68.3
占比（%）	10.1%	14.4%	17.6%	36.6%	21.3%
乡道里程（公里）	17.1	35.3	62.3	58.5	281.7
占比（%）	3.8%	7.8%	13.7%	12.9%	61.9%

邹城市 320.1 公里县道中，服务年限超过 10 年的里程为 134.7 公里，占县道总里程的 42.1%，其中超过 20 年的占 10.1%。

乡道中，服务年限超过 10 年的总里程为 114.7 公里，占乡道总里程的 25.2%，其中超过 20 年的占 3.8%。

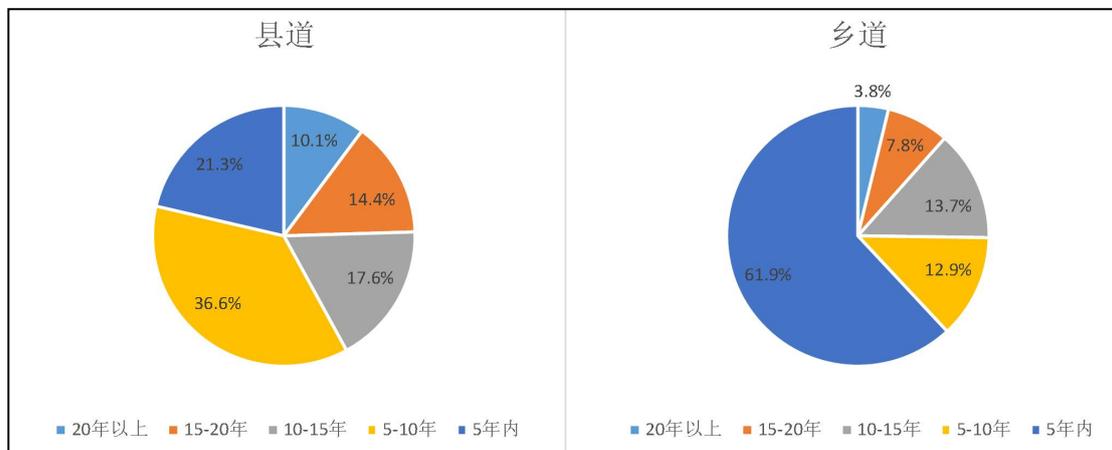


图 1-11 邹城市县乡道服务年限（截至 2020 年）

2019 年邹城市路检资料中对全市 37 条路线共计 748.1 公里的县乡道路进行了评定，路面使用性能指数 PQI 加权平均值为 83.82，处于良等水平，中等及以上公路里程所占的比例为 91.40%，其中优等路率占比为 37.4%、优良路率为 64.0%、次差路率为 8.6%。

### 3、港航

#### （1）白马河航道

白马河发源于邹城市北部黄山白马泉，流经曲阜市、兖州市、邹城市和微山县，全长 60 公里。邹城境内通航起讫地点为东纪沟—京杭运河主航道，通航里程总计 39 公里。其中，从荣信港北起 5.5 公里的湖东白马河航道（太平港进港航道）为太平港的配套工程，现状为准三级航道，经过微山境内 25.5 公里的衔接

航道后接入京杭运河主航道。太平港进港航道以北的航道等级均为五级。

## (2) 港口

济宁港规划为山东省唯一的内河主枢纽港，邹城港区太平作业区现有荣信和太平两个码头，共 11 个 1000 吨级泊位。近 5 年港口年货运量约为 650 万吨，年货运周转量为 468000 万吨·公里。

表 1-11 邹城市港口现状

港口名称	地址	占地面积 (万平方米)	岸线长度 (米)	泊位数 (个)	装卸 货种	设计吞吐量 (万吨)	年均吞吐量 (万吨/年)	建设投资 (亿元)
济宁港航太平港有限公司	山东省邹城市太平镇工业园区兴港路 3 号	22.9	353	4 个，其中装船机 2 部，吊机 2 部	煤炭、焦炭、纸浆	300	250	1.3
荣信集团荣信港	东区	5.7	335.4	4 个，其中装船机 2 部、吊机 2 部	煤炭	600	400	3
	西区	8.2	255	3 个，其中装船机 2 部，吊机 1 部	煤炭、焦炭			

## 4、场站

### (1) 客运场站

#### ➤ 邹城火车站

邹城火车站为邹城境内京沪铁路上的二级站，承担客运和货运功能，站内接四条铁路专用线，分别为济宁华丰工贸开发有限责任公司专用线、华电国际邹城发电厂专用线、山东省燃料集团

总公司储运公司专用线、兖州煤业股份有限公司专用铁路。

### ➤ 邹城汽车站

现状为二级汽车站，主要运营长途班线、城际公交和城乡公交，分别由济宁交运集团三公司、济宁交运集团、国运公司运营。此外，车站内还承包了旅游大巴车、校车、二手车交易市场、快递车业务。

长途班线共计 15 条线路，30 辆车，省内可达济南、临沂、青岛、烟台、淄博、黄城（烟台龙口）、聊城、新泰、肥城、滕州、菏泽、木石（滕州），省外可至南通、天津、神木（陕西榆林）。

城际公交可达曲阜汽车站、济宁汽车北站、济宁汽车总站、兖州汽车站，站内还提供至曲阜东高铁站和济宁汽车总站、北站的网约车服务。

### ➤ 城乡公交站

现状中心城区共 5 处城乡公交换乘枢纽，其中火车站枢纽衔接铁路客运、城市公交、城乡公交，汽车站枢纽衔接公路客运、城市公交、城乡公交，通达站枢纽、义乌商贸城枢纽和市运输公司枢纽则用于城市公交衔接和城乡公交的换乘。现状城乡换乘枢纽数量较多，但规模均较小，其中义乌商贸城枢纽尚未配备停车场，通达站枢纽和义乌商贸城枢纽不能充电。镇级城乡公交站现状有 10 个（太平镇、郭里镇、唐村镇、石墙镇、峰山镇、看庄

镇、香城镇、张庄镇、城前镇、田黄镇)。

城乡公交线路共设有 46 个公交首末站，分城区（5 个）、乡镇（5 个：郭里镇交管所、香城汽车客运站、唐村卫生院、田黄镇和城前交管所）、农村三级（34 个）布设。多数为路边停车，仅 8 处设置停车坪。整体服务水平较低。

## （2）物流园区

全市暂无成规模的物流园区。目前的邹城市交通运输物流园区仅是多家快递公司简单集聚，不进行共同管理。

## 1.2 “十三五”综合交通运输发展成就

“十三五”期间，邹城市综合交通运输发展再上新台阶。在市委、市政府的正确领导下，邹城市始终贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大精神，坚持以科学发展观统领全局，着力调整交通运输结构，全面提升运输服务保障能力。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、技术装备先进适应、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做出了积极贡献。

2020 年，市交通运输局认真落实省、市“重点工作攻坚年”

部署要求，深化“四好农村路”建设，强化交通运输市场管理，全面提升交通便民服务保障能力，各项工作成效明显，为全市经济高质量发展做出了积极贡献。先后入选山东省交通强国试点“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。

### 1.2.1 推进交通基础设施建设

#### 1、重点路桥建设工程

全市累计投资 22.6 亿元，新改建国道主干道路 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。重点工程方面，新机场高速开工建设，推进京台高速拓宽新增邹城北出口项目；启动实施幸福河路南延、县道改建以及连青山旅游路、蓝城桃源小镇至尼山圣境建设；完成鲁南高铁曲阜东站等连接线并启动曲阜南站连接线建设；实施工业园区路网提升工程，新建改建幸福河路、新华路、荣信路、百隆路、华鲁路、和谐路、集盛路等 7 条道路。桥梁方面，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；张庄桥、烟庄桥、张园桥、古路湾桥、上山东桥、下山桥等危桥改造工程完工。

#### 2、农村公路建管养工程

进一步优化农村路网布局，提升农村公路通达深度，实施农村道路新改建工程和道路硬化提升工程，县道尧王线、邹两线、

尚崇线建设项目，岚济路以南路段等新建项目建设完工；完成鲍太路大修工程，尚崇线（尚河-颜庄东段）道路工程、太黄路南段改造等工程。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道路全覆盖，农村公路列养率 100%，全力保障了公路安全畅通。加强公路养护管理提升好路率，加强道路预防养护和病害及时处置，对孟子大道路段、双大路沉陷路段、太黄线等道路进行了维修挖补，平均好路率达 80%以上。

打赢完成农村公路“三年攻坚”专项行动收官战，“十三五”农村公路建设方面共计投资 16.95 亿元，完成路网延伸通达工程 304.1 公里、路网改造提升工程 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。

### 3、旅游交通基础设施打造工程

积极推动景区旅游路网建设，包括五宝庵山-鸿山、凤凰山-三仙山-十八盘、上九山-五康轩 3 条旅游路，共计 48.6 公里，总投资 15950 万元。其中，五宝庵山-鸿山旅游区道路工程，总投资 6300 万元，长约为 18.5 公里，路宽度 6-7 米，沥青混凝土路面，附属工程包含潘桑路、长岚支线、猪鸿支线，孙沟水库支线等；凤凰山-三仙山-十八盘道路建设项目，总投资 9300 万元，长约 29.4 公里，路面宽度 6-7 米，沥青混凝土路面；上九山-五康轩旅游路建设项目，总投资 350 万元，全长 1 公里，宽 7 米，

沥青混凝土路面；投资 3000 万元，完成上九山至临菏路道路工程 4.8 公里。此外，孔孟旅游快线邹城段为比亚迪云轨示范段工程，长 9.6 公里，于 2019 年 8 月底 6 个车站装修全部完成。

#### 4、运输场站建设工程

稳步推进中心店镇、太平镇、郭里镇、石墙镇、峰山镇、看庄镇、田黄镇、张庄镇、香城镇和城前镇 10 个城乡公交枢纽站建设，实现全市每个乡镇各有一个邮政服务中心。完成邹城市综合治超站建设（II 类治超站点），项目占地 22.2 亩，主体建筑面积约 3252.45 平方米，配套建设停车卸货车地，预计总投资 1000 万元，一期主体工程投资约 453.53 万元，项目位于大束镇水河村西岚济路北，由山东四方建设工程有限公司中标承建。新建公交站点 432 个。

#### 1.2.2 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，全市运营公交车达到 1307 台，运营总里程 1700 余公里，实现全市城乡公交一体化发展。开通师生公交，实现了城区初高中全覆盖。2016 年 8 月 12 日市政府制定了《关于在城区公交线路实施残疾人免费乘车政策的通知》（邹政办字〔2016〕45 号），9 月 1 日起实行残疾人免费乘坐城区公交乘车。大力推广“绿色交通”应用，更新淘汰货运船舶、国三及以下排放标准

营运柴油货车，全市公交、出租车实现新能源汽车 100%。完成《邹城市公共交通专项规划》编制。顺利完成国运公交公司与原市运输公司 2 家公交企业改制合并工作。

## 2、积极推进邮政业发展

实施邮政快递合作下乡工程，目前共建设完成农村快递电商公共服务中心 10 处，正在建设 2 处；加强执法监督检查，积极督导各企业标准化建设工作，申通、中通、圆通、韵达等企业门面店建设基本符合标准化要求，申通、中通完成快递三轮车标准化，其他正积极推进中；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。

### 1.2.3 行业管理保障不断抓实

#### 1、加强污染防治

一是加强源头治理，把好货运源头关。对 20 万吨以上重点大宗货源点实施派驻管理，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；二是加强路面巡查，把好道路运输关。实施分片区、不间断、无缝隙巡查，严查道路运输扬尘污染行为。三是加强跟踪督查，把好港航运输关。抓好港口的督导检查，督促堆场配备高于物料堆的围挡防风抑尘网、喷淋等设施，配置出港车辆清洗专用设施，荣信港成为济宁

市港口污染治理样板。四是完善监管平台建设。积极协调货物源头单位做好视频监控信息全部上线，建设监控中心1个，并安排专人负责监控，在太平、南屯、鲍店、东滩煤矿4个重点货物源头监管平台，并上传至县级综合监管平台和市局行业监管平台。

## 2、维持安全生产形势平稳

深入推进交通运输企业安全生产主体责任落实和标准化达标工作，推动完成多家客货运输企业、危化品运输企业、公路工程等企业达标，推进淘汰各类高能耗老旧营运车辆。积极组织开展“安全生产月”活动、安全生产隐患大排查快整治行动，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，开展多次排查一般隐患、打击非法违法行为、整治违规违章、应急演练等活动。

## 3、强化市场监管

**持续巩固治超成果。**查处各类交通运输违章车辆，卸货转运各类超限运输物资并进行罚款；推进营运车辆北斗双模车载终端安装，保障货运车辆运行实时监控；**组织开展客运、出租、公交、驾培、维修等领域的专项整治行动。**促进道路客（货）运输市场的安全、畅通、和谐、有序发展。出动执法人员对违章经营出租车、非法经营车辆进行；严厉查处清理驾校乱设点、乱培训等违规行为；开展城区汽车维修市场专项整治工作，规范汽车维修市场经营秩序，深入推进“退城入园”工作。**认真做好港航企业管**

理工作。推进完成全市港航企业资质核查工作，大力推广应用堆场智能喷淋系统、堆场落料口全封闭作业工程等港航防污新技术，港口和船舶污染物接收转运及处置设施建设工程。大力推进6处非现场执法智能化服务平台建设，超限检测站引导设施于2020年7月份启用。

### 1.3 存在主要问题

#### 1.3.1 运输通道不尽完善，内外通达水平有待提升

##### ➤ 快速网容量不足，制约对外联系

地处京沪发展走廊，京沪高铁过境但未设站，南北方向只通过京台高速实现快速联系，尤其与省会济南交通衔接不便，京沪走廊对区域带动作用受到制约。东西方向缺乏快速通道，尤其是与区域中心城市（济宁市）衔接不顺畅，现状邹城与济宁的公路衔接不够快速，主要通过邹城北部的孟子大道、中部的济邹路和南部的临荷公路实现，且孟子大道地处采煤塌陷区，路况不佳，不利于实现对外快速衔接的功能。

##### ➤ 区域内公路网衔接不够顺畅

从路网整体布局来看，高等级路网多集中在邹西地区，南北方向上X015息看线以东暂无二级及以上公路。此外，城区与乡镇间衔接公路等级均实现二级及以上，但乡镇与乡镇间部分衔接公路技术等级不足。其中，香城-看庄、张庄以及香城到城前之

间仍是四级公路衔接。此外，市域对外公路衔接不畅，X015、X093、X094 在边界处断头，无法实现与滕州、兖州等地区的便捷联系，制约区域一体化发展。

### 1.3.2 现有综合交通网络存在短板

邹城市交通基础设施网络较为齐全，主要以公路为主，兼备铁路、水运等运输方式。分方式来看：

#### ➤ 干线公路网等级不足、结构有待优化

国省道作为全市对外交通的重要干线路网，技术等级偏低，且部分路段交通流量大且增长明显，特别是重载交通多，严重影响通行能力和运营安全，S321、S243、S103 部分路段技术标准低，一级公路占比较少，S103 境内仍为三级公路，急需升级改造。随着邹城市区的向东发展，现有的 G104 存在一定的阻隔作用和安全隐患，邹城境内小元村至 S319 交叉口段、小屈庄至兴隆庄段分别穿越邹城规划区约 8.9 公里、1.7 公里。

#### ➤ “四好农村路”建设和管理有待加强

邹城市农村公路具有良好的发展基础，规模较充足，但仍存在部分县乡道宽度不足、质量不高等问题，随着车流量逐年增大，交通事故频发，尤其是穿过村庄、学校和集市的较窄道路，安全隐患较大，亟需拓宽改造。

作为市域主干道路的县道现状技术等级较高，但已出现不同

程度的损毁，包括组成市域新西环、新北环的中石线、尚双线等，亟待进行养护。前期建设的农村公路部分已超期服役多年，邹城市县道和乡道服务年限超过 10 年的里程分别占 42.1%、25.2%，其中超过 20 年的占 10.1%、3.8%，县乡道养护压力较大。此外，根据 2019 年全市县乡道路检资料，仍有 36.0%的道路为中等及以下等级，其中次差路占比为 8.6%。

### ➤ 铁路、港口设施有待完善

**铁路方面**，境内京沪高铁途径而不设站，缺乏可利用度；货运铁路专用线部分闲置，整体利用率不高，缺少与太平作业区直接衔接的疏港铁路。**港口方面**，太平作业区年吞吐量已超过 700 万吨的设计年通过能力，超负荷运行严重，随着腹地经济社会发展，作业区吞吐量将快速增长，港口的规范化程度越来越高，泊位通过能力不足的矛盾十分突出。

### ➤ 多方式一体化水平有待提高

全市运输方式较齐全，包含铁路、公路、水运等多种运输方式，但各种方式发展相对独立，缺乏必要的衔接配套，各种运输方式的整体优势和组合效率有待提高。主要表现在：待济枣高铁邹城东站建成后，亟待规划建设配套的衔接公路；货物运输基本依赖公路运输，受白马河通航能力和专用铁路发展制约，公铁水多式联运发展尚未完善。

### 1.3.3 运输服务有待进一步优化

**客运水平亟待提升。**国运、市运两家公交公司合并后，亟待实现公交线网调整优化和场站资源的统筹利用。现有的旅游包车、通勤包车、校车业务由三公司和国运公司共同经营，存在一定程度的业务重叠和市场割裂，整体上不利于资源集约和统筹发展。城乡客运信息化程度有待进一步提高。

城乡公交方面，线路通村率较低，干支线不明确，线路重复过多，车辆客流不足，造成了公交资源浪费；公交场站发展较为粗犷，缺乏统筹管理，秩序差，换乘枢纽“多小乱”致使换乘次数增加、衔接不顺畅，场站多为路边停车，整体服务水平不高；城乡公交穿行城区主干道，加剧交通拥堵。

**物流发展相对滞后。**境内货物运输市场不规范，配送混乱无序，道路运输货运企业规模小、组织化程度较低，现有的邹城市交通运输物流园区仅是多家快递公司的简单集聚，缺乏多功能、大规模的物流园区，与物流发展要求仍有较大差距。此外，各种运输方式间货运中转衔接不畅，邹城港及作业区缺乏高效的疏港铁路，制约了物流服务效率的提升和多式联运业务的开展。物流公共信息平台尚未形成，物流信息化水平有待进一步提升。

城乡物流发展不够均衡，邮政、快递等尚未实现城乡统筹发展，农村物流“最后一公里”尚未打通，农村居民收发快递不便。

### 1.3.4 交旅融合程度有待加强

目前全市暂无标准的旅游公路，现状公路缺少邹城市的特色和旅游风格，景观道路缺少，使得景区间道路景观性不强，观赏性不佳；缺少人行道和非机动车道，单车骑游道缺少标志，各层级道路出现人车混行问题，且现状旅游路大车比较多，安全和通畅性较差；景区间道路缺少绿道慢游系统、缺少休息驿站、服务点、停车位等公共服务设施，景区停车难的问题凸显。现有的环孟子湖路、凤凰山环山路等仅承担了衔接景区的功能，并未打造为典型的、富有邹城特色的旅游公路。

目前境内的旅游包车为境外长线，缺少境内直达各景点景区的旅游专线、旅游直通车或观光大巴车等个性的定制客运服务。现状邹城市旅游交通基础设施与全市促进旅游业全面转型升级、融入全域旅游格局，打造为国内外一流的全域旅游目的地的目标不甚匹配。

## 第二章 发展形势要求

### 2.1 面临形势

十九届五中全会提出，“十四五”时期是开启全面建设社会主义现代化国家新征程，向第二个百年奋斗目标进军的“新发展阶段”，这也是邹城市稳固全面小康社会建设成果、推动经济社会高质量发展的关键节点期。要坚持把创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念贯彻发展的全过程和各领域的“新发展理念”，形成加快构建以国内大循环为主体，国内国际双循环相互促进的“新发展格局”。“十四五”时期经济社会发展要以推动高质量发展为主题，要求以深化供给侧结构性改革为主线，坚持质量第一、效益优先，切实转变发展方式，推动质量变革、效率变革、动力变革。根据省厅研究制定的《交通强国试点“四好农村路”建设试点方案》。邹城市作为试点单位之一，要求打造成为独具山东特色、彰显齐鲁文化、助推乡村振兴、提升服务品质的新时代“四好农村路”建设交通强国齐鲁样板。此外，经济社会发展的新情况、新问题等也对综合交通运输系统提出了相应的标准和要求。

**1、交通强国、交通强省、新旧动能转换战略部署，要求加强综合交通运输建设。**

党中央、国务院印发《交通强国建设实施纲要》后，交通运输部将山东省确定为交通强国第一批试点单位。目前，山东省正

在推进海陆空全面发展，开启了交通建设新格局，全面实施交通强省战略。山东新旧动能转换综合试验区是党的十九大后获批的首个区域性国家发展战略，新旧动能转换成为我省经济发展的重大工程。省委、省政府把交通基础设施建设列为八大战略的重要内容，作为新旧动能转换的三大支撑之一，摆到了事关山东经济社会发展全局的战略位置。“大交通”格局的打造显得极为迫切，为此，山东省将加快基础设施建设、全面推动交通互联互通。

## 2、构建“双循环”发展新格局，要求交通运输实现“主动型”发展。

当今世界政治经济形势波诡云谲，国内国际经济形势更是呈现出前所未有的复杂格局。在此背景下，习近平总书记提出要深化供给侧结构性改革，充分发挥我国超大规模市场优势和内需潜力，构建国内国际“双循环”相互促进的发展新格局，这将成为未来我国经济政策的重要目标和着力点。从加快形成国内经济循环为主、国内国际经济循环互相促进的新发展格局看，交通运输发展要从疫情冲击下的“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。要提升交通运输供给体系对国内需求的适配性，形成需求牵引供给、供给创造需求的更高水平动态平衡。

## 3、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。

区域融合、扩大开放、全面融入区域发展，提升邹城市在区域中的综合地位与城市竞争力是邹城市发展的必经之路。邹城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，这就要求邹城市加强与济宁市、枣庄市、菏泽市等周边城市的衔接，强化区域中心城市的辐射带动作用；加强邹城市与任城区、兖州区、曲阜市、嘉祥县等周边县（市、区）在功能定位、产业发展、文化发展、生态保护等方面的协调发展；完善区域高速公路、铁路运输以及港航运输网络，进一步强化邹城市对外融合发展的通道，打造联系便捷、高速高效的综合交通体系。

推动新型城镇化发展，要求交通运输为缩小区域差距创造条件，要求重视城乡间交通，支撑和引领城乡健康发展。邹城市力争在全省率先建立城乡经济社会发展一体化体制机制，形成和谐的城乡一体化发展示范区。统筹城乡发展是邹城市实现转型发展的重要抓手，要把握城市空间形态和用地功能转型发展的机遇，尽快构建城乡联动一体的综合交通体系，有效对应城乡之间各种交通运输需求，尽快构建多层次的公共交通体系，实现外联内通，加快改善城乡间交通条件，进一步提升邹城市在新一轮发展中的战略作用。

4、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

2019年，习近平在党的十九大报告中提出农业农村农民问题是关系国计民生的根本性问题，必须把解决好“三农”问题作为全党工作的重中之重，实施乡村振兴战略。建设美丽乡村，是促进农村经济社会科学发展、提升农民生活品质、加快城乡一体化进程、建设幸福邹城的重要举措，宜居宜业宜游的“美丽农村路”创建工作成为了其中的关键一环。邹城要深入贯彻习近平总书记关于“四好农村路”建设重要指示精神，紧抓入选**山东省交通强国“四好农村路”建设试点县**的契机，落实党中央、国务院各项决策部署，充分发挥交通基础设施对脱贫攻坚和乡村振兴的先导先行作用，进一步构建和完善便捷高效的农村骨干公路网络、普惠公平的农村基础公路网络，巩固提升乡镇和建制村通硬化路建设成果，有序推进农村公路项目向进村入户倾斜。邹城要结合“全域旅游”发展战略，大力发展“文旅+”，擦亮“**孟子修学游**”“**邹东深呼吸**”品牌，提升“孟子故里·儒风邹城”知名度和影响力，建设特色文化旅游城市，要求改善特色小镇、农林牧场、乡村旅游景点景区、产业园区和特色农业基地等交通运输条件，打造旅游特色交通线路，完善多站点旅游服务功能。

**5、居民生活水平持续提高、新业态不断涌现，要求实现交通运输多元化、个性化。**

随着居民生活水平的持续提高，小汽车进入家庭的趋势没有改变，个性化交通出行不断增加，交通“供给侧结构性”改革的

需求强烈，这就推动了旅游业的蓬勃兴起，势必对交通提出更高、更多的要求，也势必对交通运输带来更大的客流总量需求。人民群众对交通保障和服务的要求越来越高，交通运输面临着“从无到有”和“从有到优”的双重任务，必须为人民群众提供更加安全、便捷、高效、绿色、经济的交通运输服务，增强人民群众对交通运输的幸福感、获得感和安全感。

同时，随着科技创新中心建设和城市产业功能转型，现代服务业持续发展，物联网、云计算、大数据等新技术快速运用，对交通管理创新模式和交通政策制定提出了更高要求。

**6、资源、环境约束趋紧，“碳达峰”“碳中和”战略目标实施，要求进一步提高交通绿色发展水平。**

随着建设用地总量的减少，未来新增交通设施供给的潜力越来越小，区域新增交通供给的空间极为有限。同时，生态文明建设持续推进，能耗增量控制和雾霾治理进一步加强，土地、能源等资源刚醒约束日趋加大，必须全面提高交通综合统筹管理能力，运用经济、行政、法律、科技、环境、社会等综合手段来治理交通，加强交通与环境、用地、安全等要素的一体化发展。

## 2.2 需求分析

### 2.2.1 经济与人口发展

近年来，邹城市经济发展比较稳定，一直处于较高水平。2020年全市生产总值达807.6亿元，较上年增长3.1%，从GDP增速来看，邹城市近几年总体呈现下降的态势，2010-2017年GDP年均增速为8.1%。根据邹城市历年经济发展情况和《邹城市国民经济和社会发展规划“十四五”规划》，预测“十四五”期间，邹城市生产总值增长率为6%。从人口来看2010年以来处于稳步增长状态，年均增速为3.8%，从历史人口变化、城市吸引力提升、周边城市竞争等方面考虑，预测全市常住人口将呈现缓慢增长态势。

表 2-1 邹城市历年经济社会数据

年份	常住人口 (万人)	生产总值 (亿元)	人均生产总值 (元)
2010	111.7	548.3	48657
2011	112.5	611.3	54539
2012	112.8	671.3	59593
2013	113.4	731.6	64690
2014	113.8	790.3	69583
2015	114.4	830.7	72800
2016	115.0	885.0	77137
2017	115.4	968.6	84091
2018	115.5	802.5	69537
2019	115.5	807.6	69928
2020	116.8	824.1	70557

## 2.2.2 客货运量趋势分析

### 1、影响因素

客货运需求由多种因素共同影响，包括经济社会发展、交通基础设施建设、政策引导等多方面内容。

#### (1) 经济产业

##### ➤ 生产总值

根据运输需求和经济发展关系的规律，客货运输需求总量仍然与 GDP 增长保持一定的弹性关系。一般来说经济的增长会导致客货运输需求的增加。未来全社会经济发展将呈现稳步增长的趋势，更多的客货运需求将随之产生。

##### ➤ 产业结构

随着产业结构的不断调整和优化，第一产业和第二产业比例将呈现下降的趋势，第三产业发展迅猛，占比随之增加。客运方面，伴随着消费主导经济格局的形成，各种以旅游观光、休闲疗养和娱乐为目的的出行将会增加，交通消费模式也将改变，人们选择出行方式时更加注重时间、安全性和舒适度等因素的影响，因此私人小汽车、高速铁路和民航的出行需求将会相应增加。货运方面，随着第二产业比例的下降及第三产业比例的上升，煤炭、铁矿石和钢铁等大宗货物的运输需求也会有所下降，高附加值产品在产品结构中所在比例稳步上升，人民消费水平的提高将对消费品产生更多的需求，促进小批量、多批次、高价值货运需求量

的增加，以及对更快速、更便捷、更准时物流配送需求的增加，从而促进航空、公路等货运需求的增加。

## （2）社会发展态势

### ➤ 人口发展

一般来说，居民收入水平与人均出行次数呈正相关关系，随着居民收入的提高，人均出行次数总体呈现增加的态势，导致客运需求的增加。目前，全社会呈现人口老龄化的发展趋势，导致生产性出行比例降低，观光、旅行、休闲等消费性旅行增加。

### ➤ 气候与环境制约

在应对气候变化的同时，我国还面临自然环境和资源条件有限、污染严重等问题。新时期我国确立了“创新、协调、绿色、开放、共享”的发展理念。习近平总书记也提出了打好蓝天保卫战等三大攻坚战，并作出调整运输结构等重要指示。构建便捷高效、结构合理、节能减排、环境友好的绿色交通运输体系，是建设交通强国的重要任务，交通运输要在满足运输需求的前提下，通过优化交通运输结构、技术创新和管理创新等，不断提高交通运输业的资源配置效率和资源使用效率，因此，新能源载运工具、多式联运等将会有快速的发展。

## （3）科技进步

工业互联网、能源互联网、车联网、物联网等新网络形态不断涌现，智慧城市、智慧物流、智能生活等应用技术不断拓展，

将推动生产方式、商业模式等发生深刻变革。客运方面，网络预约出租汽车、定制公交、共享停车等多种共享交通业态将进一步规模化、网络化，融入“出行即服务”，使交通供需实现弹性匹配、动态及时、精准高效地对接。货运方面，公路甩挂运输技术等将有效提高货运效率，共同配送、共享物流的发展将使货运更加集约化、高效化。

#### （4）交通基础设施发展

实践表明，基础设施供给对需求的增长和结构变化具有重要的反作用，运输供给的增加、运输服务质量的改进是客货运输需求增长和结构变化的重要推动力。总体来看，未来一段时间内交通基础设施的量和质将会有较大发展，更大的客货运需求将会随之产生。

### 2、邹城市客货运趋势分析

近年来，邹城市经济社会呈现良好发展的态势，交通基础设施也处于稳步建设的阶段。整体来看，全市客货运需求将逐步增加。随着城市群、都市圈的发展，邹城市与区域中心城市（济宁市）及济宁都市区间的客货运需求将更加旺盛。

从客运来看，邹城市境内的运输方式未来主要以公路为主、铁路为辅，且居民出行倾向于选择更快速、更舒适、更自由的高质量方式。公路客运方面虽然小汽车运输增长速度较快，但随着济南至枣庄高铁建设，全市客运服务逐步向多样化、高端化发展，

营业性公路客运量将受到很大冲击，居民将选择更多的高铁出行，因此公路客运量（含营运性客运量和私家车出行客运量）整体的增长速度将低于铁路客运大，但营运性客运站将明显呈现下降的趋势，尤其是待高铁开通后下降幅度较大。

从货运来看，全市有公路、铁路、水运等多种运输方式。随着路网规模与等级，加之具有灵活的“门到门”运输优势，未来一段时间内公路运输仍将是全市主导的运输方式。铁路、水路运输以及发展多式联运等需要政策的积极引导，随着白马河航道升级工程、港区建设工程的推进，市域内将增加水运运输货运量，而铁水联运物流园区的建成，也将拉动周边铁路专用线的货运引擎，邹城货运将从以公路为主的运输方式逐步向公水联运、公铁联运的方向发展。

### 2.3 “十四五”发展阶段研判

邹城市第十四届委员会第九次全体会议提出了聚焦“十四五”全市“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。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我市叠加，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的良好经济基础，都为邹城市发展带来新的重大机遇。结合对发展形势和需求预测的分析，可以总结出邹城“十四五”时期综合交通运输发展的阶

段特征体现为：

**“十四五”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，特别是济枣高铁、济邹高速、济微高速、潍邹高速的建设，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”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”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，加强资源集约集约利用和生态保护，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。

## 第三章 规划思路及目标

### 3.1 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十九届二中、三中、四中、五中全会精神，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”，率先建成新时代现代化强市提供强有力的保障。

### 3.2 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，努力构建安全、便捷、经济、高效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**。我省交通运输由各种运输方式自成系统、独立发展，转向了综合一体、统筹建构、存量优化的新

阶段。必须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。综合交通是全省新旧动能转换的三大支撑之一，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，实现交通可持续发展。

——保障安全、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，使交通基础设施能力适度超前，充分发挥交通对国土开发、区域协调、产业布局和对外开放的先行引领作用。

### 3.3 规划目标

#### 3.3.1 总体目标

“十四五”期间，邹城市综合交通运输围绕“1”大目标、“2”大通道、“3”大体系、“4”大引领总体发展思路，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，始终保持交通运输始终走在济宁市、山东省前列。

其中，“1”大目标指基本建成“安全、便捷、高效、绿色、经济”的综合交通运输体系；“2”大通道指济（南）-枣（庄）通道、济（宁）-潍（坊）通道；“3”大体系指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；“4”大引领指行业治理和绿色、安全、智能的行业保障。

#### 3.3.2 具体目标

到“十四五”末，邹城市实现综合交通基础设施立体成网。多种运输方式协同发展，行业治理能力显著提高，绿色安全智慧的行业保障体系更加完善，初步形成“设施合理、服务优良、文旅融合、治理有力、保障完善、品牌打造”的综合交通运输体系。

##### ➤ 设施合理

交通运输网络规模不断扩大，济枣高铁、济邹高速、邹潍高速、济微高速建成通车，京台高速拓宽完成，快速通道更加完善；太平作业区太平港务建设完成、白马河航道升级为二级航道；建设完成邹城东高铁站综合客运枢纽、邹城市铁水联运物流园货运枢纽。公路技术状况进一步提升，普通国省道一级占比达40%以上（现状37%），县道全部达三级及以上，县城到乡镇以二级以上公路连通，乡镇到乡镇三级以上公路连通，重要的产业发展节点二级及以上连通。

#### ➤ 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；初步建成城区-乡镇-农村三级物流体系，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，行业管理水平有效提升，行业从业行为更加完善，市场违法违规行不断减少。

### ➤ 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

此外，交通强国“四好农村路”试点建设完成，创建起“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，农村通户道路实现“从有向好”转变，农村公路管理养护体制改革试点建设完成，搭建起农路智能信息化生态平台，打造起三级农村客运网络和物流网络体系，创建出“交邮融合”农村物流服务邹城品牌。

## 第四章 “十四五”交通运输发展重点

### 4.1 构建综合交通运输通道

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，“一纵”为济（南）枣（庄）综合运输通道。

### 4.2 推动重大交通基础设施建设

以补短板、优结构、提升基础设施网络品质为重点，建立对内衔接、对外联通的综合立体交通网骨架，加快推进实施包含铁路、公路、港口航道在内的重大交通设施工程建设，促进形成对接济泰枣、联通省中南部、辐射全国的综合立体“大交通”格局。

#### 4.2.1 公铁水联动发展

##### 1、铁路

济南至枣庄高铁作为《山东省综合交通网中长期发展规划（2018-2035）》中规划“六纵”高铁网络之一的旅游高铁通道，将有效串联“一山一水一圣人”旅游资源，打造黄金旅游通道，并有利于分散京沪高铁的压力，带动沿线地区发展。路线省内总里程约 270 公里，省内投资约 640 亿元，其中邹城境内全长约

30 公里，设计时速 350km/h，计划总投资 50.8 亿元。项目目前正在积极开展前期工作，预计建设年限为 2021 年-2024 年。

济宁港邹城港区太平作业区太平港务专用线为新建邹城港区太平港务配套基础设施，总里程约 12.2 公里，总投资 10.72 亿元，目前已经取得自然资源部用地预审与选址意见书，正在逐级办理立项手续。

## 2、公路

### ➤ 高速公路

济微高速济宁新机场至枣菏高速段已于 2019 年开工建设，预计“十四五”期间完工并通车。全线采用双向四车道高速公路标准，设计速度 120km/h，路基宽度 27.0 米，邹城境内里程约 300 米，投资估算约 0.36 亿元。项目的建设有利于促进区域统筹发展，优化高速公路路网布局，改善区域交通条件，推动区域旅游产业升级发展。

京台高速改扩建及邹城北出口工程目前已开工，预计 2022 年通车。项目总里程 31.1 公里，两侧拓宽各 7 米，配套建设大中小桥 18 座、通道 22 座、桥涵通 14 道、涵洞 34 道、互通立交 3 处、分离立交 10 处、天桥 5 座。新增邹城北出口位于京台高速与县道尚双线交叉处，为单喇叭状，主线上跨被交路和匝道，配套建设收费站等相关设施。项目总投资 29.05 亿元，其中京台高速改扩建投资 27.45 亿元，邹城北出口投资 1.6 亿元。项目完

成后，有利于提高公路通行能力和服务水平，缓解京台高速公路的交通紧张局面。

**济宁至邹城公路**新建工程目前正在开展前期论证工作，预计建设年限为2021年-2024年。项目全长约61.9公里，其中邹城境内约28公里，拟采用高速公路标准建设，设计速度120Km/h，路基宽度27m。项目还包括路基、路面、桥梁及相关附属工程。邹城境内项目总投资47亿元。**潍坊至邹城高速**新建工程目前正在开展前期工作，建设年限为2022年-2025年。项目全长约244.6公里，其中邹城境内约38公里，拟采用双向四/六车道高速公路标准建设，邹城境内项目总投资23.5亿元。济邹和潍邹高速项目的建设对于促进区域统筹发展，优化山东省、济宁市高速公路网布局，发挥路网整体效益，适应交通量快速增长，改善交通安全状况，推动区域资源开发和产业升级发展具有重要意义。

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，有利于邹城市融入全省乃至全国的“大交通”格局中。

### ➤ 普通国省道

重点加快普通国省干线的提档升级，提高干线公路通行能力，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。“十四五”期间建设项目对优化区域路网布局，改善交通运输条件，

完善综合运输体系，提高干线公路的通行能力和安全服务水平，改善城区居民的居住环境，拓展城市发展空间，促进区域经济社会发展和旅游资源开发具有重要意义。“十四五”期间，邹城市普通国省道建设项目投资约 15 亿元。

### 3、港口：邹城港区太平作业区

推动济宁港邹城港区太平作业区太平港务工程建设，项目包含建设 1000 吨级泊位 12 个，其中集装箱泊位 2 个，通用泊位 10 个，设计年通过能力 650 万吨，总投资 12.97 亿元（其中“十四五”投资 6.9 亿元），目前项目用地已经取得不动产证书，根据《济宁港总体规划（2035 年）》修改完善的初步设计已经完成。该项目是为港口资源整合、建设现代化内河航运体系而规划的重点项目，是落实国家推进大宗货物运输“公转铁、公转水”及发展多式联运的需要，也是促进济宁市和邹城市港产城融合发展的需要。

推动邹城港区服务区（邹城）建设，为过往船舶提供生活及其他服务，满足船员饮食、看病、住宿、加油加气、充电、船舶维修等需求，保证通航安全，进一步规范船舶污染物的处置，不断提升港区综合功能，打造“畅通、高效、平安、绿色”的内河航运体系

### 4、航道：白马河航道

根据《全国内河航道与港口布局规划（2016-2025年）》，2015~2025年京杭运河货运量年均增长3.8%，至2025年将达到6.7亿吨。根据规划，京杭运河东平~扬州段将全线达到Ⅱ级航道标准。随着小清河、京清运河、徐-连运河、淮河出海水道二期等工程的建设以及京杭运河北延提上日程，京杭运河将与多个内河水系之间形成直接的水运联系，出海口进一步增加，邹城市在区域综合运输体系中的枢纽作用将更加突出。“十四五”期间，将白马河5.5公里航道由准三级升为二级，升级后可通航1000吨，最低标准水深3.2米、底宽45米。新桥须一跨过河，桥梁净空高度不小于7m。该项目是建设是满足沿线码头货物运输安全及船舶大型化发展的需要。此外，“十四五”期间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。

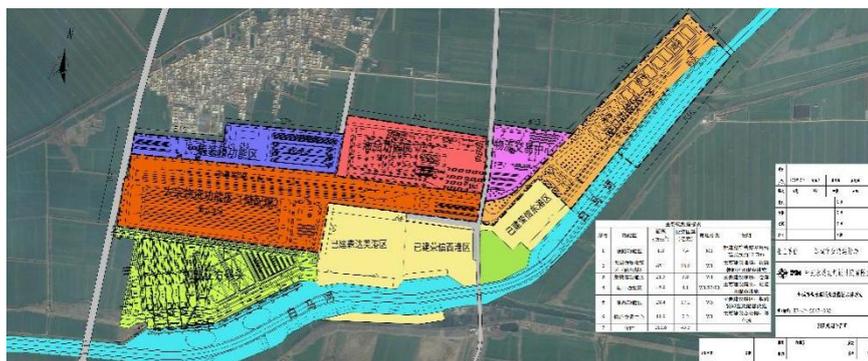
#### **4.2.2 打造综合型枢纽**

##### **1、邹城东高铁站综合客运枢纽**

邹城东高铁站是济南至枣庄高铁的中间站，依托邹城东高铁站打造成为邹城东站综合客运枢纽，主要整合高速铁路客运、城市公交客运与城乡公交客运。配套建设高铁站连接线工程，建设完成后，将分别在市区北、中、南部形成三条连接线，通过规划G104可快速到达高铁站。

##### **2、邹城市铁水联运物流园区**

邹城工业园区（太平镇）已被山东省政府列为省级新生小城市建设试点，按照邹城市政府办公室《关于印发太平镇省级新生小城市建设试点实施方案的通知》要求，“我市将在 2020 年前建设纵贯太平南北的铁路线，直通白马河港口实现铁水联运，做大做强港口物流业，方便煤炭资源及企业产品外运，减少企业运输成本，减缓道路交通及环境卫生压力，利用便捷交通优势吸引更多大型企业来太平园区投资兴业”。为顺利推进省级新生小城市建设试点，结合邹城市铁路南货场搬迁、中石油储油基地项目安全低成本运输、承接青岛保税港区济宁（邹城）功能区适箱货物中转、优化区域运输格局及加强区域经济互动的需要，亟待推动铁水联运物流园区建设。



邹城市铁水联运物流园建成后，将成为鲁西南重要的综合物流枢纽。园区位于邹城港区太平镇郭庄村南约 700 米，白马河北岸，园区面积 1276 亩，设计年通过能力 2000 万吨。本项目是有效承接铁路南货场货运量转移，促进港—产—城协调发展，实现济宁港总体规划布局的需要；是充分发挥水运优势，满足青岛保税港区济宁（邹城）功能区集装箱中转的需要；是促进国家多式

联运发展，加强区域经济互动和产能优化的需要。新建正方港使用港口深水岸线 1483m，实现与拟建现代化物流交易园的无缝对接，新建中石油油库 1 处，新建铁路专用线 12.7km 接入兖石、津浦铁路。

#### **4.2.3 建设集疏运道路**

随着济枣高铁、路南高铁建成，邹城境内将同步建成邹城东高铁站，临近的曲阜南站也将建成，需配套建设衔接城区的连接道路；目前邹城至济宁新机场道路为 S246，需要结合济微高速建设，规划境内至互通的快速连接道路，通过济微高速实现快速直达济宁新机场。

#### **4.2.4 延伸对外衔接道路**

“十四五”期间要加快对外衔接公路建设步伐，重点提升邹城与周边区县以及济宁市衔接公路的通达能力和衔接水平，助力区域一体化协调发展，重点推动富唐路东延、尚双线东延等新建项目建设。

### **4.3 推动“四好农村路”高质量发展**

全市要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、养护好、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。

#### **4.3.1 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。

## 1、延伸通达工程

农村公路路网延伸通达工程中，重点实施市域边界重要县道的对外衔接道路建设工程，市域局部联通道路项目重点实施乡道 Y468 龙泉-姜庄新建工程，新建项目东起看庄镇龙泉村，向西至石墙镇姜庄村，全长约 4.1 公里，路面宽度 7 米，为沥青混凝土路面。

## 2、改造提升工程

“十四五”期间，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。乡道和村道方面，实施 Y141 小张线（张庄镇西卞庄-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。此外，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。

## 3、养护工程

遵循“全生命周期”养护理念，建立“市为主体、行业指导、部门协作、社会参与”的养护工作机制。“十四五”期间，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。

## 4、危桥改造工程、安保工程

牢固树立以人为本、安全发展理念，按照“安全、有效、经济、实用”的原则，因地制宜、因路制宜，严格按照《公路安全

生命防护工程实施技术指南》，合理确定安防设施实施类型和标准，严格制定并落实农村公路安全生命防护工程实施计划，对全市农村公路集中开展安全隐患整治，完善每条道路的安全防护措施。要将公路安全设施维护纳入养护工程范畴，根据安全设施的实用年限定期进行维护更新，确保公路及其附属设施处于良好的技术状况。“十四五”期间，重点对 907 延米/20 座危桥实施改造，并对 500 公里农村公路实施安保工程。

### 4.3.2 高品质打造“美丽儒风农村路”

#### 1、打造“美丽儒风路”示范线路

实施“农村公路+”工程，打造“美丽儒风公路”邹城品牌。“十四五”期间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。

#### 2、推进路域环境综合治理

秉承“节约”和“可持续发展”的理念，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。结合沿线自然、人文等景观特点，科学组织农村公路路域绿化美化，兼顾绿化与景观功能，凸显乡土气息，体现地方特色，以低成本提高美丽农村路整体形象，总结形成邹城经验，在全省打造农村公路路域美化样板。加强穿村路段道路整治，规范路宅分家标准，在有条件的行政村通过奖补等方式，引导、鼓励群众加强路边、墙外绿化美化，提高群众参与度，增强百姓幸福感。

### **3、实现农村通户道路“从有向好”转变**

在以“白改黑”为主要施工模式的基础上，分类制定进村主要道路、村内主街、村内街巷建设标准，在不影响路面排水、安保、绿化等设施前提下，按照宜宽则宽的原则，提升进村路和村内主街宽度，村内街巷因地制宜合理选择红砖、块石等具有乡村特色的路面硬化材料，充分体现乡土气息，充分展现儒家乡村文化韵味。

#### **4.3.3 推进管理养护体制改革试点工作**

##### **1、健全管理养护体制**

明确邹城市政府作为农村公路养护管理的责任主体，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、综合执法局、公安局交警大队、农业农村局等各司其职，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）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。

## 2、推行农村公路路长制

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。明确市交通局、公路局、综合执法局、公安局、财政局、文旅局、自然资源局、环保局等各成员部门职责。按照职责范围，实施巡查→处置→督查→通报的管理流程。

## 3、建立养护长效机制

推进市场化运作，坚持“政府主导、社会参与、分级负责、保障投入、建养并重、安全畅通”的原则；实施预防养护机制，加强病害及时处置；依靠信息化提升农村公路管理养护水平，搭建起全市农村公路综合信息平台总体框架，利用“互联网+”等现代化手段，建立农村公路数据库，启用手机APP“群众端”，融合已建成的非现场执法系统、客货运输监管平台，及时实现农村公路信息化、时效化管理；开展农村公路养护工程建设项目信用评价工作，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。

## 4.4 建设惠民便捷的运输服务体系

### 4.4.1 优化公共客运，实现城乡一体化服务

#### 1、推动交通枢纽场站建设

##### ➤ 打造综合交通客运枢纽

随着区域一体化发展、城市化发展水平提高，区域各城市之间大运量、高频率的需求联系不断加强，城市交通运输方式不断发生变化，枢纽与城市融合程度也不断提高，客运枢纽发展模式逐渐向轨道运输为主导和综合客运枢纽转变。以济南至枣庄高铁建设为契机，依托邹城东高铁站形成大型综合客运枢纽，整合铁路运输、城市公交、城市轨道交通、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。促进多方式融合发展，鼓励在高铁站、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。

##### ➤ 推动城乡公交场站建设

公交场站作为基础设施，对城市发展具有全局性的影响。推动镇级公交场站枢纽建设，提高换乘效率，同时将原本利用率低的客运站改造为公交场站，既可以利用原基础设施，减少整改成

本，又满足了公交乘客的需求，解决公交场站“落地难”的问题。

## 2、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不低于 90%**。

## 3、完善多层次城际和城乡客运服务

**积极发展旅客联程联运。**以济枣高铁邹城东站建设和济宁新机场搬迁为契机，联合邹城市火车站、邹城市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。

**完善客运网络服务体系。**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客运的站点设施，构建形成分工明确、衔接顺畅的，“城-镇、镇-镇、镇-村、村-村”四级公交网络以及方便灵活、安全高效的包车客运服务体系。

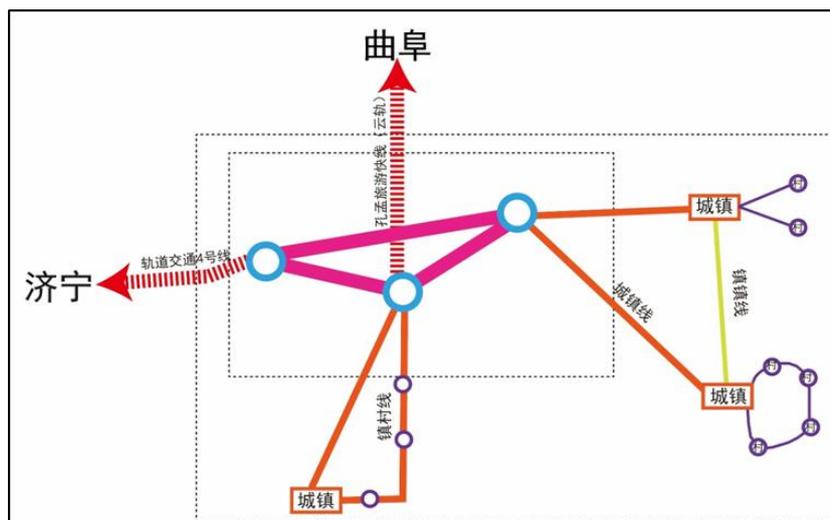


图 4-1 邹城市城乡公交发展体系

发展更加普惠的城乡客运。按照新型城镇化、城乡发展一体化和新农村建设需求，从城乡布局特点出发，结合区域交通网络、枢纽及换乘节点布局，进一步发展毗邻镇区间公交化客运班线；继续推进城镇客运班线公司化改造和公交化运行，实现城镇客运班线与城市公交、镇村公交的紧密对接；结合城乡道路通行条件，采取有序推进、分步实施的方式，有条件的城镇推动客运班线公交化运行，发展“城乡公交”、“镇村公交”，实现以公交基本公共服务为导向，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。实施城市公交优先发展战略，在中心城区适度推进轨道交通、BRT 等大中运量公共交通，形成以其为补充、常规公交为主体的公共交通网络；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；合理调整城市出租汽车规模，引导城市出租汽车行业有序发展；鼓励汽车租赁业规模化、连锁化发展和跨

地区协作；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。

#### 4、推动公路客运转型发展，实现差异化运营

##### ➤ 旅游景点附近布设汽车客运站

客运站要树立打造旅游大市场的理念，增加旅游发车区，让服务对象和方式更加明确。推出以“旅”字开头的旅游班次，根据实际情况开发城市内至孟府孟庙、峯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。

##### ➤ 客运车辆小型化和定制化发展

针对旅客对门到门、小批量、多批次需求的变化，要推进营运车辆小型化发展，解决出行最后一公里问题。增开高铁站专线、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。

#### 4.4.2 发展现代物流，推动客货邮融合发展

##### 1、积极发展多式联运

推动邹城市铁水物流园区、铁路专用线新建工程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。从长远看，推进

“公转铁、公转水”，需要用好价格杠杆；从近期看，要尽快见到效果，仍要辅以行政、财税等手段。对符合环保要求、“公转铁”成效明显的工矿企业，在政府分配错峰生产任务时，给予配额倾斜。同时鼓励货运物资通过铁路、港口，减轻公路货运压力。

## 2、引导货运提升装备技术水平

积极扶持货运车辆结构调整，引导货运车辆结构向专业、标准化、清洁化方向发展，支持企业发展厢式运输、甩挂运输和重载化运输，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、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。

## 3、提升货运组织化水平

加快培育一批规模化、集约化、网络化运作的道路运输龙头骨干企业，大力发展甩挂运输、厢式运输等专业化运输，重点发展快速货物运输、专业化运输、集装箱运输以及危险品运输、大件运输、保鲜或冷链运输等专项特种运输服务，大力推广集装化运输，推动道路货运创新发展。

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物运输经营管理办法，规范“互联网+物流”新业态发展。

## 4、推进货运场站向物流园区转型

**实施专业化改造。**对于一些区位条件好、专业化市场需求明

显、土地发展空间相对有限的货运场站，可以调整物流服务业务和范围，针对性地开展专业物流服务，比如专业化开展危化品物流服务、冷链物流服务、内陆集装箱口岸物流服务等。鼓励企业利用高速公路服务区资源建设物流流转库，逐步形成高速公路运输干线物流网。

**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。

## 5、提升生活性物流服务水平

深化城市绿色货运配送示范工程，引导地方精准制定城市配送车辆通行管控政策；鼓励地方强化部门协作，推动信息数据共享；完善冷链运输标准和规范，提高冷链物流车辆技术装备水平，提升冷链运输服务品质；继续推进交邮融合与邮快合作项目，加强行业资源整合，完善县、乡、村三级农村物流服务体系，提升全市末端服务水平，全市行政村快递直投服务率达到100%。

## 6、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、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”服务率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，形成以市级物流中心为核心，以乡镇服务站为框架，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。

## **4.5 推动行业产业协同融合发展**

### **4.5.1 交通与旅游融合**

近年来，旅游产业成为国家经济支柱产业，全域旅游上升为国家战略，伴随着文旅融合共兴、生态文明美丽中国、乡村振兴等国家战略部署实施，为济宁市乃至邹城市全域旅游的创新发展带来了巨大的发展机遇。全域旅游的发展需要交通运输提供有力支撑，邹城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

旅游与交通的融合发展，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。

——“快进”系统。由济南至枣庄高速铁路、京台高速、济微高速、济宁至邹城高速和6条普通国省干线公路构成。

结合优化和完善邹城东高铁站、邹城火车站、邹城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。规划“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、峰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。

发展重点如下：

## 1、开展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。

### (1) 旅游公路路线精细化设计

结合邹城市特色旅游资源，以现有的**沿孟子湖公路、凤凰山环山路等**为载体，打造多条特色旅游公路，同时实现旅游资源无缝衔接。公路主体工程按照公路工程技术和规范实施。路线和线位选择应展现旅游公路的旅游价值，保护自然环境，并通过设置支线等方式与沿线旅游资源相衔接，实现与孟府孟庙、峰山景区等大型旅游景区、文化旅游区、特色小镇等的公路联通。旅游公路沿线在现有自然景观的基础上，结合邹城市市树市花，采用借景、造景等优化手段，突出植物色彩，营造丰富多样的动态景观效果，并与城镇、村镇风貌建设结合，改善路域范围内的景观风貌，提升路域整体视觉景观，让游客“人在景中走，如在画中游”。线形设置应根据旅游公路特点，宜直则直、宜弯则弯，在条件具备的路段适当增加车道、增设港湾式停车带等，结合地域环境特点和需求合理设置自行车道、步道等慢行系统，提升综合服务水平。

## （2）合理设置安全设施

按照公路工程技术标准和规范设置安全设施，充分考虑安全设施的景观影响，宜采用彩色标线、原石护栏等与自然融合程度高的设施类型。设置慢行系统的路段，应根据非机动车的安全性需要，尽可能采用自然式设计手法设置安全设施，保障非机动车安全。针对现状旅游路大车较多导致安全性不足的问题，在打造旅游景观路的同时，注意加强引导和管理，对大型车辆进行绕行提示、限制等。

## （3）完善旅游服务设施

旅游公路沿线应按照布局合理、功能适当原则，合理布设服务区、停车区、观景台、驿站、自驾车旅居车营地等旅游服务设施，提供游客集散、旅游资讯、餐饮住宿、风景观赏、休闲游憩、应急救助等服务。服务设施建设可与周边旅游景区、村镇联合设置，通过挖掘旅游特色、展示地域文化、售卖土特产品等，带动当地旅游服务、特色经济的发展，促进就业。

## （4）开展特色信息服务。

树立“互联网+”思维，加强交通旅游大数据应用，完善旅游公路配套标识标牌，方便旅游者获取旅游信息。完善旅游公路沿线景区、乡村旅游点等重要旅游资源的标识设置，健全旅游交通标识体系。建设电子信息牌、网站等信息平台，丰富旅游交通信息、沿途景区门票、住宿预约登记等服务。

### (5) 创新建设管理模式。

建立由地方政府牵头，交通和旅游部门共同参与、多部门协同联动的旅游公路建设管理机制。采用财政补贴与PPP相结合等多种投融资模式，将旅游公路的公益属性和旅游产业廊道的经营属性有机结合，融合沿线旅游、土地等资源，对接沿线产业、创新经营模式，形成一体化发展和产业良性循环。

## 2、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。**推进公交服务网络全域覆盖，将各景区的旅游资源串联起来，开通市区至峰山景区、上九山古村、明鲁王陵景区的旅游专线车和观光巴士，与各乡镇的农村道路相互衔接，旅游车辆可以快速方便地上下客，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。同时结合客运场站（枢纽）提高换乘便利性，并完善火车站、汽车站等枢纽的旅游服务功能，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”。

**建设完善景区及各类旅游服务设施的旅游交通引导标识。**完善火车站、汽车站等重要交通节点、换乘点等的旅游交通导览图，打造规范、简洁、实用、国际通行的旅游交通引导标示系统。

**推动济宁云轨建设，融入全域旅游大格局。**继续推动邹城境内云轨孟府孟庙至峰山段建设，推动串联起境内多个重要景点。

对云轨邹城段的轨道和车站进行孟子文化的包装，车站可以张贴孟子画像、孟子语录和邹东深呼吸的宣传广告，每个车站设置游客咨询服务台，设立大型广告牌让乘客进入邹城境内就可以看到。争取孟子文化主题云轨列车或者主题车厢，列车外观和车厢用孟子语录进行包装，提升云轨列车品质的同时，宣传邹城文化。

#### 4.5.2 交通与产业园区融合

根据新旧动能转换的发展要求，综合交通要与产业园区发展深度融合。综合交通与产业园区的融合发展主要体现在两个方面：一是交通基础设施对产业园区的发展起到支撑、保障、引领的作用；二是产业园区的发展必然要求交通基础设施规模、等级、空间布局等进一步提升和优化。根据《邹城市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，邹城市在产业上规划了“一区六园”总体布局。“一区”为邹城现代工业新城核心区，强化金融、商贸、信息、文化、科技、研发、总部经济等综合服务功能。“六园”为高端智能装备制造产业园，依托东华重工、艾坦姆等龙头企业，重点突破智能矿山装备、整车整机制造、精密铸造等高端制造产业发展；化工产业园，以绿色化、低碳化、循环化为发展方向，依托荣信煤化、艾孚特等龙头企业，打造医药化工、提升煤化工、完善精细化工；新能源新材料产业园，依托泰山玻纤、太阳宏河等龙头企业，大力培育“化工系”

新材料、“玻纤基”新材料、氢能源发展；铁水联运物流园，依托铁水物流园区、森达美港、荣信港、正方港，打造便捷高效、绿色环保的综合物流园区；生物医药产业园，以鲁抗、中再生华泰为龙头，持续提升孔圣堂中医药产业园、海纳医药孵化园等平台能级，打造生物医药技术研发、生产制造全产业链条；工业机器人产业园，按照“产业化、高端化、集成化”发展方向，引进一批本体制造和关键部件配套企业。邹城市新兴产业主要集中在西部地区，东部的生态市区内则以发展现代特色农业为主，规划依托大束镇“蘑菇小镇”新建冷链物流园，兼顾邹东瓜果农产品，还将形成多处特色小镇、农林牧场、特色农业基地等产业节点。

根据市域内产业园区布局，综合交通需要在规模、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，并加快济南至枣庄高铁、济宁至邹城高速、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（太平镇）、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，加快周边济微高速新建和S321的升级改造，积极推动铁水联运物流园区及太平镇工业园铁路专用线建设，发展公铁联运、公水联运和铁水联运，节约运输成本，促进产业发展。

## 4.6 提升行业治理和绿色智能水平

### 4.6.1 推进行业治理现代化

要大力推进行业治理体系和治理能力现代化，着力建设人民满意交通，推动以人民为中心的发展思想落到实处。坚持建设管理双管齐下、新旧业态融合发展，主动适应群众多样化、个性化需求，深入推进交通运输行业供给侧结构性改革，以改革为根本动力，推动治理体系和治理能力现代化。发展重点包括：

#### 1、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。

## 2、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。

## 3、完善行业管理体制机制

要明确各个部门在交通运输管理方面的职能，加强部门内部改革，建立内部标准规范的建设规划、政策等。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，推进铁路、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。

#### **4、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、海事执法等领域，加强事前信用监管、事中信用监管、事后信用监管。

#### **5、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、人尽其用、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，全面深化交通运输变革，努力实现由管理向治理转变，以管理促服务，改善民计民生，优化出行环境和服务品质。

#### **4.6.2 绿色环保**

发展绿色交通，是推动交通运输高质量发展的必然要求，要将生态环保和可持续发展理念贯穿交通运输发展全过程，全力构建节能环保、生态集约的绿色交通运输体系。重点实施七项重大工程：运输结构优化工程、运输组织创新工程、绿色出行促进工程、交通运输资源集约利用工程、高效清洁运输装备升级工程、交通运输污染防治工程、交通基础设施生态保护工程。

## 1、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，提高其舒适性和安全性。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，加快疏港铁路、大型工矿企业和物流园区铁路专用线建设，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。

## 2、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，优化列车运行图，丰富列车编组形式。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。

## 3、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。旅游公路建设要因地制宜，结合沿线自然风光及旅游资源，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，还要结合公众出行需求，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，鼓励打造慢行系统，拓宽丰富完善公路旅游功能服务，造福沿线百姓造福沿线群众。合理设计步行街道，提高步行出行的舒适度和安全度。

**积极促进公交优先发展**，提高公交的出行比例。远期确立公共交通优先发展的建设和管理项目，在资金投入、财政税收上对公交有新发展采取倾斜政策。提高公交车辆舒适度，创造优越的出行环境，以提升其吸引力。推进公交便捷支付，推广收费“一卡通”服务，对于各种公共交通出行方式以及停车收费采用一张磁卡付费，以提高不同交通方式换乘的便利性。

#### **4、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。引导物流企业使用符合环保和可循环标准的包装，避免重复、过度包装。

#### **5、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化解新能源车使用。

## 6、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，将车辆的形势速度控制在经济车速运行状态下，有效降低燃油消耗。结合出租汽车的新增更新，大力使用双燃料车型，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。

## 7、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、最有强力度地自然恢复自然环境，实现公路与生态、社会的健康协调、可持续发展。

### 4.6.3 智慧创新

智慧交通是推动邹城综合运输体系科学发展的重要支撑。未来要以信息化为引领，积极应用交通科技创新成果，促进行业信息资源共享和服务协同，提升综合运输体系运行效率、服务质量，提高邹城交通运输现代化水平。

**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，将行业重大科技攻关和成果转化为手段，重点强化科技创新和应用，完善交通科技创新体系，搭建智能交通系统总体框架，根据交通运输发展趋势，重视交通运输行业新业态、新模式发展。

**信息资源共享。**完善综合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。

## 4.7 提高行业安全应急能力

坚持以人为本，在保障人民安全和健康最大限度得到保障的前提下，实现安全、稳定、和谐的动态发展。交通运输主管部门要善于全面分析、排查、研判和管控各类安全风险点，建立健全有效的风险管控和隐患排查治理双重预防机制，切实做到关口前移、源头治理、精准管理、科学预防、持续改进，全力以赴提升企业本质安全水平。完善交通安全依法治理、安全责任、预防控制、网络安全保障等交通安全生产体系，防控系统性风险。强化应急救援能力和反应能力，加强应急救援专业装备、设施、队伍建设。

健全交通安全生产监管主体机构和制度，建立安全生产长效机制，建立健全安全生产法律法规、目标责任、事故控制和考核、监督保障和应急救援五大体系建设。发展重点包括：

### 1、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。政府应持续性大力扶持交通安全领域试点工程，在重要地区部署和架设交通安全技术设备，将最新的技术应用与实践。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。

农村公路基础薄弱，技术状况差，抗风险能力较差。要切实加大农村公路两侧建筑物及构筑物的管控力度，结合全域旅游和美丽乡村建设，进一步完善通景区公路、校车通行、班线车通行、临水临崖、急弯陡坡等路段的生命安全防护工程，确保农村道路通行安全，在农村公路建设过程中，同步实施生命安全防护工程，全面提升农村公路安全风险防范能力。

## **2、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要实行每天抽查、每月排查，引导企业及时进行危货运输车辆保养、维修，对不合格的运输车辆及时进行更新换代，提升危货运输车辆整体技术状况。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情况。

## **3、加强危货运输行业标准化监管**

针对危货运输企业的特殊性，引导危货行业按照“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，确保危险货物流向清晰和运输安全。

#### 4、建立起交通应急救援体系

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，成立交通运输应急管理工作领导小组，以区域为主，各部门、各单位分级负责、协同配合，积极高效地开展应急保障工作；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，组建公路应急保障支队、道路运输保障大队，民间水上救助站、高等级公路应急救援消防队等应急救援队伍。

#### 5、加强宣传引导

引导广大人民群众普遍关注、广泛参与、积极支持交通安全生产工作。提高全民交通安全意识，加强政府执法部门监管力度，综合整治各类交通违法行为。从全民素质上提高交通安全等级，

改善交通安全现状。

## 第五章 用地与资金

### 5.1 用地规模

“十四五”期间，邹城市交通基础设施重点建设包括铁路、公路、港口、枢纽等，交通基础设施重点建设预计新增占地约1099公顷。其中，铁路项目新增占地114.3公顷、公路项目新增占地865公顷、港口项目新增占地33公顷、枢纽项目新增占地87公顷，分别占投资总数的10%、79%、3%、8%。

### 5.2 资金需求

“十四五”期间，邹城市交通基础设施重点建设项目经初步匡算共需资金约276亿元。其中，铁路项目投资61.5亿元、公路项目投资193亿元、港口项目投资13亿元、枢纽项目投资8亿元，分别占总投资的22%、70%、5%、3%。

## 第六章 规划效果与保障措施

### 6.1 规划效果

#### 6.1.1 区域融合

规划“十四五”末，邹城市快速网络基本成型，主要通过高速铁路、高速公路实现与周边的快速衔接，使得与区域重要城市的联系更加紧密，充分融入区域发展格局，促进区域经济社会健康、快速发展。

##### ➤ 高铁联系

邹城境内高铁分别接入京九高铁、京沪高铁二通道、滨莱临铁路等，实现纵向连接京津冀、雄安新区、东北地区、长江经济带、粤港澳大湾区，横向贯通山东半岛、京津冀、西安和郑州国家中心城市等区域。

##### ➤ 高速公路联系

通过京台高速，可北达济南、北京方向，南通枣庄、徐州方向；通过济邹高速、邹潍高速，西南到商丘方向、东到潍坊方向；通过济微高速，北到济南方向。结合市域南北部的日兰高速、枣菏高速和远期规划的济枣高速，将形成“田”字形高速公路大交通格局。

### 6.1.2 枢纽衔接

“十四五”末，随着济宁新机场、济枣高铁投入运营，邹城境内及周边主要的客运枢纽衔接主要包括济宁新机场、济枣高铁邹城东站、鲁南高铁曲阜南站和曲阜东站。

### 6.1.3 周边区县联系

到“十四五”末，邹城市与周边区县衔接出入口共有 39 个，较现状新增 14 个，其中包括 2 个高速铁路出入口、4 个高速公路出入口、8 个普通公路出入口。分地区来看，兖州区、曲阜市、平邑县、滕州市、微山县分别增加 3 个、4 个、2 个、3 个、2 个出入口。

### 6.1.4 内部衔接

邹城到各乡镇、各乡镇之间、乡镇到高速出入口之间的境内出行主要依靠干线公路网，到“十四五”末绝大多数可通过二级及以上公路实现。从通达时间来看，邹城到各乡镇驻地除城前镇外 20 分钟内通达，各乡镇驻地之间 30 分钟内通达。随着济邹高速建成，互通立交连接道路均为路况提良好的一、二级公路，各乡镇均能在 20 分钟以内上高速公路。邹城东高铁站实现一级公路和二级公路衔接，各乡镇 30 分钟内可到高铁站。

## 6.2 保障措施

### 6.2.1 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，成立领导小组，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、军地互动、整体有序的推进机制。市直有关部门履职尽责，与省级和济宁市有关部委做好对接。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。

### 6.2.2 做好规划衔接

完善综合运输发展顶层设计，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，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、新型城镇体系规划和国土空间规划有效衔接、协调推进。做好与发改、国土、环保、住建、水利等部门沟通协调，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，做好各种运输方面的统筹与协调。做好与济宁市“十四五”综合交通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。

### 6.2.3 拓宽融资渠道

加大财政对交通基础设施的投入，针对建设任务重、资金缺口大的复杂形势和局面，在资金和政策上争取上级政府给予扶持，用好国家及政府对我市交通建设的财政支持政策。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。

#### **6.2.4 强化用地保障**

交通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。

## **第七章 远期展望（至 2035 年）**

### **7.1 布局原则**

#### **1、全局性**

研究要从邹城市及周边区域乃至全省经济社会发展格局的整体效益出发，不仅要立足于综合交通运输发展，更要符合社会经济发展、乡村振兴发展、综合运输发展、环境保护和土地资源集约利用等要求。

## 2、前瞻性

深入研究经济社会和交通运输中长期发展趋势，适应全面建设小康社会和现代化建设需要，充分考虑综合交通运输长远发展需求，处理好近期与远期的关系，使规划具有一定的前瞻性，充分发挥交通运输在统筹城乡发展，调整产业布局和推进城镇化进程中的先导作用。

## 3、可行性

在体现前瞻性的同时，立足于区域经济社会和综合交通运输发展的实际，做好与上位规划的衔接，注重规划的连续性和可行性，处理好需要与可能的关系。

## 4、高效协调性

既要适应市场需求，追求效益，为邹城城区率先实现现代化奠定基础，也要充分考虑地区发展不平衡的现实，注重公平，为各镇街区发展创造条件，促进经济的协调发展。同时要注重与周边城市的有机衔接，加强与周边地区尤其是济宁、济南、泰安的紧密联系，形成顺畅的综合立体交通运输网络，最大限度地发挥交通运输的带动作用。

## 7.2 综合立体交通运输网空间布局

结合交通强国建设纲要的相关要求，到 2035 年，邹城市现代化综合交通体系基本形成，全市基础设施将形成“三网多点”的总体布局。其中“三网”是指发达的快速网、完善的干线网和广泛的基础网，“多点”则是多处综合客运、货运枢纽。

### 7.2.1 高效便捷的快速网

由高速铁路和高速公路构建，突出服务品质高、运行速度快的特点。快速网是全市综合立体交通网的主骨架，主要为全市的对外联系提供快速的、便捷的、大容量的交通服务，为邹城市充分融入区域经济社会和综合交通运输发展格局提供重要的支撑和保障。

### 7.2.2 完善提质的干线网

由普通铁路及铁路专用线、城市轨道交通、普通国省道、重要农村公路、通用机场和航道构成，具有运行效率高、服务能力强等特点。在综合立体交通网中起到衔接的作用，主要承担市域内外主要节点间的出行服务，以便于加强市内联系、强化周边衔接。

### 7.2.3 广泛覆盖的基础网

由农村公路中除干线公路网以外的道路构成，具有覆盖空间

大、通达程度深、惠及面广等特点。在综合立体交通网中起到补充作用，主要提供市域内部的交通末端出行服务。

#### **7.2.4 综合交通枢纽**

规划形成“三客两货”综合交通枢纽布局。依托济南至枣庄高铁邹城东高铁站、京沪铁路邹城市站、邹城汽车站等客运站点形成三个综合客运枢纽，整合铁路客运、公路客运、轨道交通、城乡公交、城市公交等客运方式。依托邹城铁水联运物流园区、邹城市电商物流园形成两个综合货运枢纽，利用白马河航道和多条铁路专用线积极发展多式联运。

### **7.3 国省道改线建议**

建议 S246 兖州段由 G327 交叉口处向南改线，接入邹城境内 X092 双石线，形成邹城市“二环”西环，最终由滕州界向南接入 S104。