**嘉祥县“十四五”综合交通运输发展规划**

**目 录**

[前言 1](#_Toc152851217)

[第一章 现实基础 1](#_Toc152851218)

[1.1 区位条件 1](#_Toc152851219)

**[1.1.1 地理区位 1](#_Toc152851220)**

**[1.1.2 行政区划 2](#_Toc152851221)**

[1.2 经济现状 3](#_Toc152851222)

**[1.2.1城市经济与产业 3](#_Toc152851223)**

**[1.2.2人口状况 4](#_Toc152851224)**

[1.3 发展成就 5](#_Toc152851225)

**[1.3.1 运输基础设施 5](#_Toc152851226)**

**[1.3.2 运输服务 12](#_Toc152851227)**

**[1.3.3 支持保障 14](#_Toc152851228)**

[1.4 存在问题 16](#_Toc152851229)

[第二章 发展趋势 21](#_Toc152851230)

[2.1 形势要求 21](#_Toc152851231)

**[2.1.1发展形势 22](#_Toc152851232)**

**[2.1.2 发展研判 28](#_Toc152851233)**

[2.2 需求预测 29](#_Toc152851234)

[第三章 总体思路 32](#_Toc152851235)

[3.1 指导思想 32](#_Toc152851236)

[3.2 基本原则 32](#_Toc152851237)

[3.3 发展思路 33](#_Toc152851238)

[3.4 发展目标 35](#_Toc152851239)

**[3.4.1 总体目标 35](#_Toc152851240)**

**[3.3.2 具体目标 35](#_Toc152851241)**

[第四章 发展重点 38](#_Toc152851242)

[4.1完善综合运输通道，融入区域发展格局 38](#_Toc152851243)

[4.2 构建综合交通网络 39](#_Toc152851244)

**[4.2.1 优化公路网络结构 39](#_Toc152851245)**

**[4.2.2 推动高铁及铁路专用线建设，形成内通外联现代化](#_Toc152851246)**

**[铁路网络 47](#_Toc152851246)**

**[4.2.3 完善内河航运基础设施网络，打造畅通高效的内河](#_Toc152851247)**

**[航道网络 50](#_Toc152851247)**

[4.3构建综合交通枢纽 53](#_Toc152851248)

**[4.3.1 客运场站 54](#_Toc152851249)**

**[4.3.2 货运场站及物流园区 59](#_Toc152851250)**

[4.4 建设业态融合、协同发展的“交通+”体系 65](#_Toc152851251)

**[4.4.1 推进“交通+旅游” 65](#_Toc152851252)**

**[4.4.2 探索“交通+农业+旅游+新村+扶贫” 70](#_Toc152851253)**

**[4.4.3推进管养体制改革 71](#_Toc152851254)**

[4.5 提升综合交通运输安全绿色智能化水平 72](#_Toc152851255)

**[4.5.1 建设节能环保、集约高效的绿色交通体系 72](#_Toc152851256)**

**[4.5.2 建设运行可靠、反应快速的交通运输安全体系 74](#_Toc152851257)**

**[4.5.3 推进智慧引领、富有活力的智慧交通发展体系 75](#_Toc152851258)**

[第五章 打造高水平行业治理体系 77](#_Toc152851259)

[5.1深化投融资体制改革 77](#_Toc152851260)

[5.2 进一步优化营商环境 77](#_Toc152851261)

[5.3推进管养体制改革 78](#_Toc152851262)

[5.4加强安全交通建设 79](#_Toc152851263)

[5.5加强法制交通建设 81](#_Toc152851264)

[第六章 保障措施 85](#_Toc152851265)

[6.1 加强组织领导 85](#_Toc152851266)

[6.2 强化推进机制 85](#_Toc152851267)

[6.3 强化体制创新 86](#_Toc152851268)

[6.4 加强用地保障 86](#_Toc152851269)

[6.5 加强资金保障 87](#_Toc152851270)

[6.6 加强人才保障 88](#_Toc152851271)

[6.7 严格监督考核 88](#_Toc152851272)

[第七章 实施效果 90](#_Toc152851273)

[7.1 基础设施 90](#_Toc152851274)

[7.2 出行时效 91](#_Toc152851275)

**[7.2.1 区域外出行 91](#_Toc152851276)**

**[7.2.2 区域内通达 91](#_Toc152851277)**

[第八章 环境影响分析 93](#_Toc152851278)

[8.1 对工程环境的影响 93](#_Toc152851279)

**[8.1.1对社会环境的影响 93](#_Toc152851280)**

**[8.1.2对生态环境的影响 93](#_Toc152851281)**

**[8.1.3对土地利用的影响 94](#_Toc152851282)**

[8.2减缓工程环境影响的对策 95](#_Toc152851283)

**[8.2.1交通项目设计期间对策及措施 95](#_Toc152851284)**

**[8.2.2交通项目施工期间对策及措施 97](#_Toc152851285)**

**[8.2.3交通项目运营期间环保措施 102](#_Toc152851286)**

**[8.2.4突发性危险品泄露的应急处置方案 103](#_Toc152851287)**

[8.3 环境影响分析结论 105](#_Toc152851288)

[第九章 远期展望 106](#_Toc152851289)

[9.1 发展战略 106](#_Toc152851290)

[9.2 布局规划 107](#_Toc152851291)

**[9.2.1 综合运输通道布局 107](#_Toc152851292)**

**[9.2.2 综合立体交通网布局 107](#_Toc152851293)**

前 言

**嘉祥县作为淮海经济区的重要城市、济宁市在鲁南经济圈中向西拓展的桥头堡，“十三五”以来，全县综合交通发展以新旧动能转换和提升运输服务为主线，着力调整交通结构、拓展服务功能、提高发展质量、提升发展水平，为全县经济发展提供了强有力的支撑和保障。**

**“十四五”时期是开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年期，是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，也是加快建设交通强国的第一个五年期，同时也是嘉祥县构建现代综合交通运输体系的加速期。未来五年，嘉祥县应紧抓机遇，充分发挥自身的区位优势，加快建立现代化的交通运输体系，形成内通外畅的综合交通运输通道，不断提高运输管理水平和服务水平，逐步推进综合交通运输体系建设，全面提升交通运输服务水平。**

**交通运输“十四五”发展规划是地区重要的近期发展规划，也是编制区域五年建设计划以及建设安排的重要依据，更是确保交通运输合理有序发展的重要手段。为更好贯彻落实山东省和济宁市经济社会发展战略要求，更好服务嘉祥县国民经济和社会发展，站在统筹各种运输方式发展的立场上，编制《嘉祥县“十四五”综合交通运输发展规划》，总结评估“十三五”交通运输发展现状和问题，研判“十四五”综合交通运输发展形势，科学谋划“十四五”期间嘉祥县综合交通运输体系发展的发展目标和总体格局，明确发展的主要任务和重大建设项目，对于增强全县交通运输各项工作的前瞻性、预见性和主动性，促进交通事业的可持续发展，进一步发挥交通运输对国民经济的促进和保障作用具有十分重要的意义。**

**本次综合交通规划的主要规划依据：**

**（1）《中华人民共和国公路法》（2017年）**

**（2）交通运输部《公路网规划编制办法》（交规划发〔2010〕112号）**

**（3）《城市综合交通体系规划编制办法》（建城〔2010〕13号）**

**（4）《城市综合交通体系规划编制导则》（建城〔2010〕80号）**

**（5）交通运输部《港口总体规划编制内容及文本格式》**

**（6）《城市综合交通体系规划标准》（GB/T 51328-2018）**

**（7）《山东省综合交通网中长期发展规划》（2018-2035年）**

**（8）《济宁市城市总体规划》（2014-2030年）**

**（9）《济宁市域综合交通体系规划》（2014-2030年）**

**（10）《济宁港总体规划》（2017-2035年）**

**（11）《济宁市城市轨道交通线网规划》（2016-2030年）**

**（12）《嘉祥县综合交通运输中长期发展规划（2012-2030）》**

**规划目标**

**紧抓交通强国、新旧动能转换等战略机遇，全力打造济宁市新旧动能转换先行区、试验区、示范区，逐步建成“安全、便捷、高效、绿色、经济、智慧”的现代化综合交通运输体系。**

**规划范围**

**规划范围为嘉祥县区域，面积838.58平方公里，辖10个镇、3个街道。**

**规划内容**

**铁路、公路、水运、公共交通等内容以及基础设施、客运服务、现代物流、绿色交通、安全应急等方面的内容。**

**规划期限**

**本次规划期限为5年（2021-2025年），规划基准年为2020年。**

# 第一章 现实基础

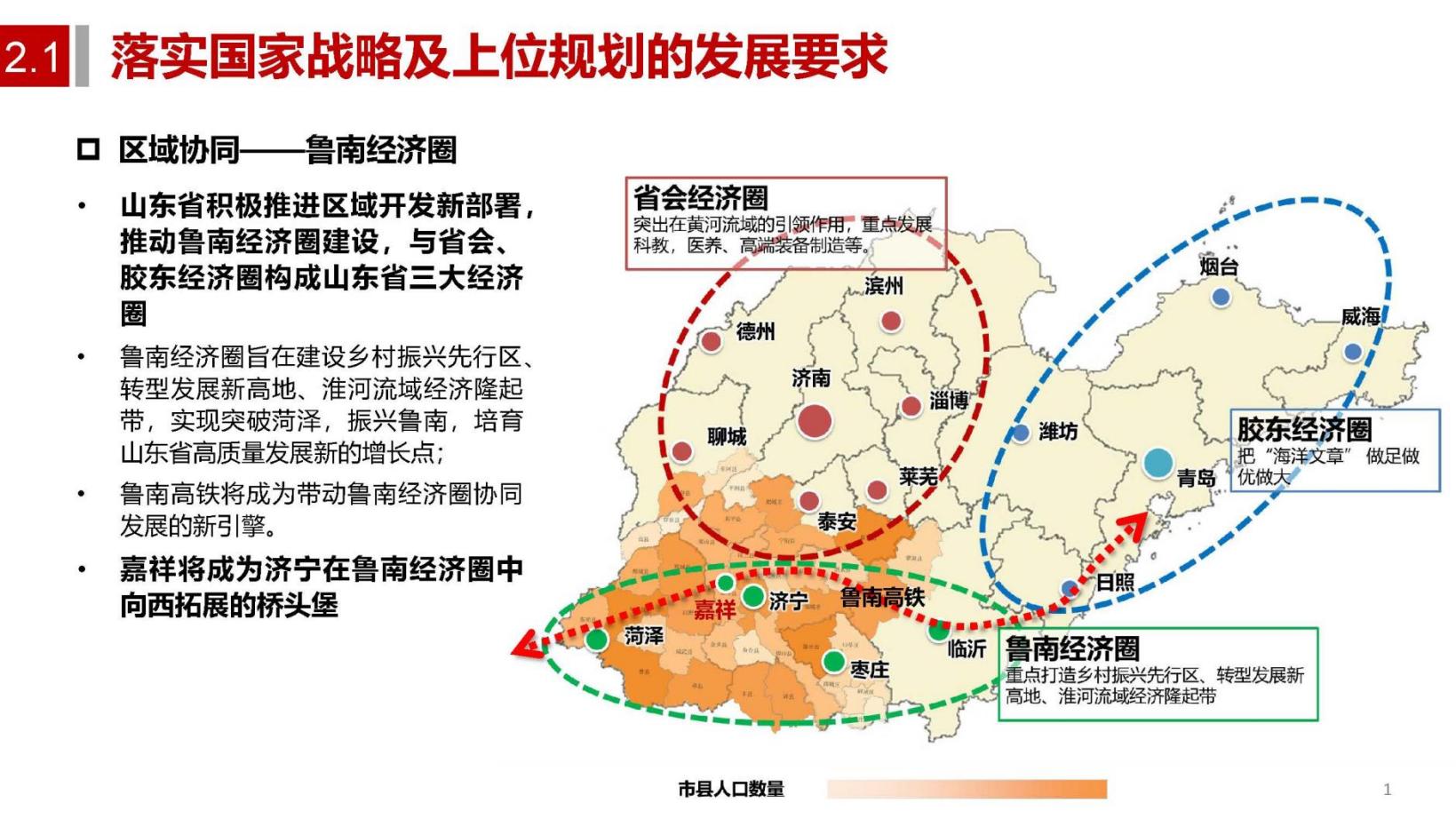
## 

## 1.1 区位条件

### 1.1.1 地理区位

**济宁市位于山东省西南部，南邻长三角、北接省会经济圈、西联中原城市群、东通胶东经济圈，京沪通道纵贯南北、陆桥走廊横穿东西，是淮海经济区和鲁南经济圈重要交通枢纽城市。**

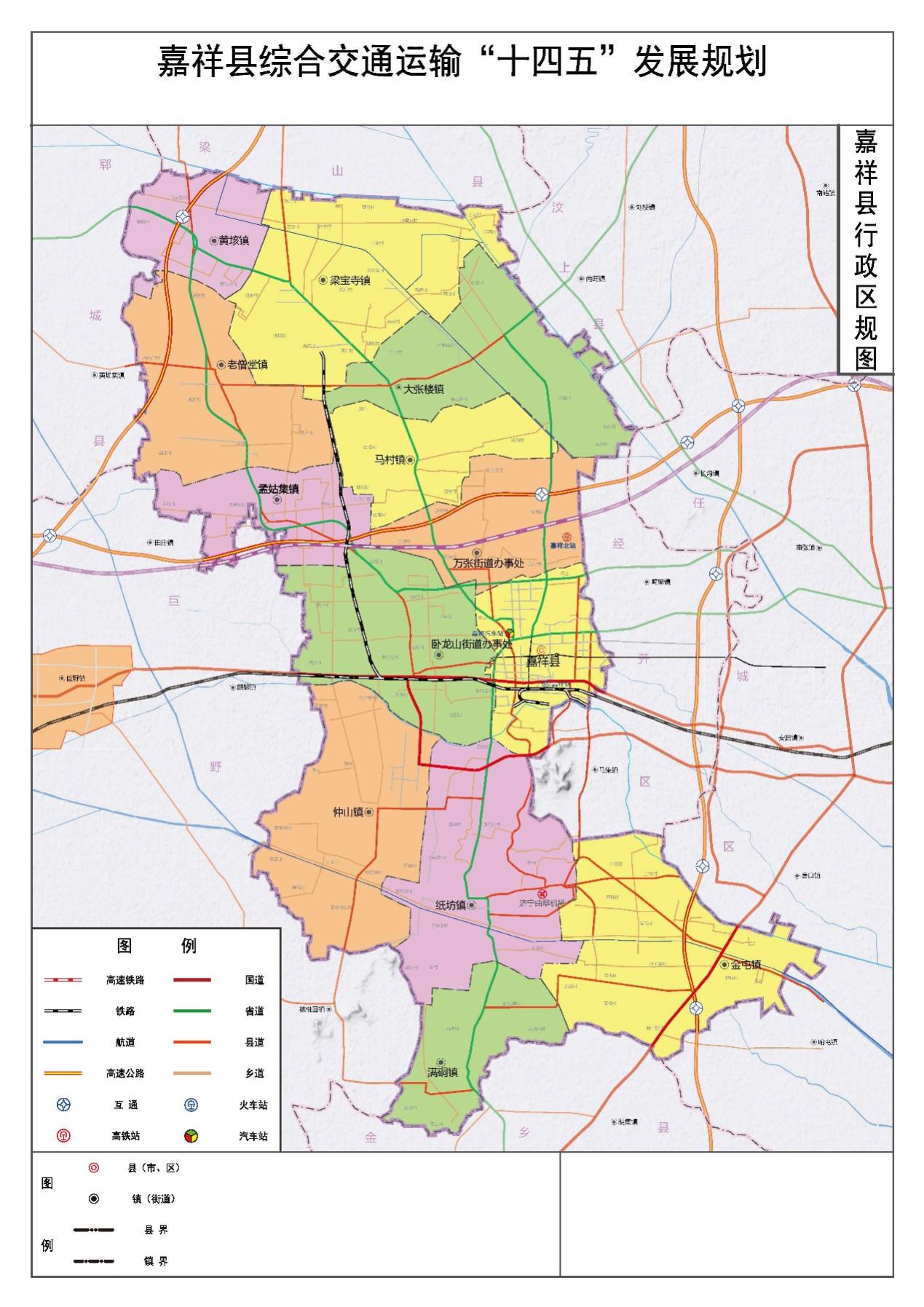
**嘉祥县位于济宁市西部，属黄河冲积平原。东西宽16公里，南北长47.5公里，总面积838.58平方公里。东临济宁市任城区，南接金乡县，西靠菏泽市的巨野县和郓城县，北依梁山县，东北隔梁济运河与汶上县相望。日兰高铁穿境而过，县城东至济宁2.2公里，南至金乡县城45公里，西至巨野县城23公里，北至梁山县城50公里，是济宁市组群结构大城市的重要组成部分，亦是济宁市向西拓展联系菏泽的重要通道。**

****

**图1-1 嘉祥县地理区位图**

### 1.1.2 行政区划

**嘉祥县现辖十三处镇街（梁宝寺镇、马村镇、大张楼镇、纸坊镇、金屯镇、孟姑集镇、仲山镇、老僧堂镇、满硐镇、黄垓镇、嘉祥街道办事处、卧龙山街道办事处、万张街道办事处）和一处省级经济开发区，358个行政村居，常住人口70.01万人。**

****

**图1-2 嘉祥行政区划图**

## 1.2 经济现状

### 1.2.1城市经济与产业

**2020年全县实现地区生产总值（GDP）220.18亿元，按可比价格计算，同比增长3.6%。分产业看，第一产业增加值36.10亿元，比上年增长2.4%；第二产业增加值80.25亿元，比上年增长2.6%；第三产业增加值103.83亿元，比上年增长4.9%。三次产业比调整为16.4:36.45:47.15。**

**表1-1 嘉祥县历年经济发展情况**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **年份** | **GDP**  **（亿元、现价）** | **第一产业产值**  **（亿元）** | **第二产业产值**  **（亿元）** | **第三产业产值（亿元）** |
| **2015** | **249.79** | **33.85** | **119.72** | **96.22** |
| **2016** | **269.84** | **36.33** | **124.25** | **109.26** |
| **2017** | **225.61** | **32.99** | **91.55** | **101.07** |
| **2018** | **238.72** | **33.85** | **96.13** | **108.74** |
| **2019** | **212.33** | **34.58** | **80.13** | **97.62** |
| **2020** | **220.18** | **36.10** | **80.25** | **103.83** |

**图1-3 嘉祥县历年GDP增长图**

**2015年以来，嘉祥县GDP按可比价格计算逐年稳步增长，GDP增长速率稍有放缓，三大产业结构中，第一、第二产业经济产值占比逐年降低，第三产业占比逐年增加，产业结构持续优化，服务业对经济增长和就业创造的支撑作用进一步强化。**

### 1.2.2人口状况

**嘉祥县2020年年末，全县户籍人口78.68万人，人口自然增长率1.88‰，常住人口70.01万人，同比上年增长1.1‰。（数据来自2020国民经济与社会发展公报）**

**表1-2 嘉祥县户籍人口统计表（万人）**

**（依据国民经济与社会发展公报）**

| **年份** | **年末总人口** | **城镇人口** | **农业人口** | **人口自然增长率** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **2015** | **83.32** | **28.62** | **54.70** | **7.03‰** |
| **2016** | **91.99** | **30.70** | **61.29** | **7.01‰** |
| **2017** | **92.55** | **34.25** | **58.30** | **7.01‰** |
| **2018** | **93.26** | **36.01** | **57.25** | **5.04‰** |
| **2019** | **78.62** | **29.93** | **48.69** | **3.4‰** |
| **2020** | **78.68** | **29.96** | **48.72** | **1.88‰** |

**由表1-2数据可以看出，嘉祥县人口增长速度逐年降低。人口再生产已经实现由“高出生率，低死亡率，高自然增长率”类型到“低出生率，低自然增长率，低死亡增长率”类型的历史性转变；从区域来看，嘉祥县人口主要向嘉祥县中心城区集聚，可以预见在规划期内将凭借其良好的就业岗位吸引人口集聚。**

**图1-4 嘉祥县城镇、农业人口统计图**

**由上图可知，近几年来嘉祥县的城市化水平明显提高，城区经济发展较快，城市人口持续增长。城镇化步伐的加快随之而来的是人们对交通基础设施建设需求的日益增长，因此，加快交通基础设施建设，形成内畅外通的公路网已迫在眉睫。**

## 1.3 发展成就

### 1.3.1 运输基础设施

**1.3.1.1公路网**

**“十三五”时期全县基本形成了以国省道、县道为主体，乡道为基础，纵横交错、干支相连、相互补充、贯通城乡的公路网体系。2020年末嘉祥县公路通车里程2011.6公里，其中县乡公路通车里程1859.4公里。**

**截至2020年底，嘉祥县公路通车总里程居济宁市各县（市、区）第五位，二级及以上公路占比15.03%，居全市各县（市、区）第六位。**

**表1-3 济宁市各县（市、区）公路行政等级里程统计表（公里）**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **县市区** | **通车里程** | **国道** | **省道** | **县道** | **乡道** | **村道** | **专用公路** |
| **任城区** | **1095.5** | **147.4** | **62.4** | **52.5** | **199.7** | **628.7** | **4.7** |
| **兖州区** | **1020.1** | **43.9** | **69.7** | **96.8** | **145.2** | **664.6** | **0** |
| **微山县** | **1991** | **66.3** | **101.6** | **105.1** | **283.7** | **1426.4** | **7.9** |
| **鱼台县** | **1286.6** | **36.3** | **93.3** | **115.3** | **286.9** | **754.8** | **0** |
| **金乡县** | **2206.6** | **46.2** | **100** | **212.5** | **404.7** | **1443.2** | **0** |
| **嘉祥县** | **2011.6** | **57.0** | **88.1** | **190.4** | **438.7** | **1230.4** | **7.1** |
| **汶上县** | **1906** | **67** | **88.9** | **174.9** | **292.6** | **1282.7** | **0** |
| **泗水县** | **2175.2** | **71.8** | **57.4** | **211.3** | **242.1** | **1586.6** | **6** |
| **梁山县** | **2288** | **107.7** | **100.1** | **157.4** | **275.6** | **1647.2** | **0** |
| **曲阜市** | **1545.3** | **132.4** | **3** | **114.9** | **343.6** | **951.3** | **0** |
| **邹城市** | **2907.9** | **67.9** | **130** | **320.1** | **455** | **1934.9** | **0** |

**图1-5 济宁市各县（市、区）公路行政等级里程示意图**

**表1-4 济宁市各县（市、区）公路技术等级里程统计表（公里）**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **县市区** | **通车里程** | **高速公路** | **一级** | **二级** | **三级** | **四级** | **等外** |
| **任城区** | **1095.5** | **45.3** | **136.7** | **95.7** | **162.6** | **655.1** | **0.0** |
| **兖州区** | **1013.7** | **17.4** | **60.2** | **229.1** | **89.8** | **617.2** | **6.4** |
| **微山县** | **1991.0** | **19.2** | **52.5** | **142.9** | **276.2** | **1500.1** | **0.0** |
| **鱼台县** | **1286.6** | **49.0** | **51.6** | **90.1** | **91.4** | **1004.5** | **0.0** |
| **金乡县** | **2206.6** | **38.6** | **70.6** | **228.5** | **181.2** | **1687.7** | **0.0** |
| **嘉祥县** | **2011.6** | **40.6** | **59.8** | **202.0** | **361.9** | **1347.2** | **0.0** |
| **汶上县** | **1906.0** | **42.8** | **55.4** | **149.0** | **142.1** | **1516.7** | **0.0** |
| **泗水县** | **2175.2** | **23.1** | **48.7** | **93.5** | **237.9** | **1772.0** | **0.0** |
| **梁山县** | **2266.2** | **53.0** | **44.3** | **310.9** | **113.4** | **1744.6** | **21.8** |
| **曲阜市** | **1545.3** | **65.6** | **104.2** | **87.0** | **209.7** | **1078.8** | **0.0** |
| **邹城市** | **2904.0** | **31.6** | **158.7** | **215.8** | **335.7** | **2162.1** | **4.0** |

**图1-6 济宁市各县（市、区）公路技术等级里程示意图**

**表1-5 2019年济宁市各县（市、区）公路网密度对比**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **区域** | **面积密度** | | **人口密度** | |
| **数值（公里/百平方公里）** | **排名** | **数值（公里/万人）** | **排名** |
| **山东省** | **181.5** | **10** | **28.3** | **7** |
| **济宁市** | **189.15** | **9** | **25.32** | **10** |
| **任城区** | **168.28** | **12** | **10.19** | **13** |
| **兖州区** | **190.67** | **7** | **18.87** | **12** |
| **微山县** | **111.85** | **13** | **32.46** | **3** |
| **鱼台县** | **197.03** | **5** | **30.63** | **5** |
| **金乡县** | **249.05** | **1** | **34.80** | **2** |
| **嘉祥县** | **239.88** | **2** | **28.73** | **6** |
| **汶上县** | **214.40** | **4** | **27.72** | **8** |
| **泗水县** | **194.39** | **6** | **40.07** | **1** |
| **梁山县** | **237.10** | **3** | **31.31** | **4** |
| **曲阜市** | **189.61** | **8** | **24.84** | **11** |
| **邹城市** | **179.94** | **11** | **24.93** | **9** |

**2020年底，嘉祥县公路网面积密度239.88公里/百平方公里，高于山东省及济宁市公路网面积密度，在全市各市、县（区）排名第2位；公路网人口密度为28.73公里/万人，高于山东省及济宁市公路网人口密度，在全市各市、县（区）排名第6位。**

**（1）公路**

**“十三五”期间嘉祥县交通基础设施建设取得历史性突破，总投资30余亿元，实施了G327连固线、S319临鄄线、S244汶金线等干线路网建设，完成济宁曲阜机场二期（临菏路）、嘉山绿道北延、九顶山水库至省道252连接线、开发区园兴路、红旗煤矿路东延、富山至嘉山绿道、S252城区段拓宽等道路工程新建改建工作。**

**截至2020年末，辖区公路总里程2011.6公里，其中国道57公里，省道88.1公里，农村公路1859.5公里（县道190.4公里，乡道438.7公里，村道1230.4公里），农村公路占比92.43%，专用公路7.1公里。**

**表1-6 公路行政及技术等级里程统计表**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **项目** | **高速公路** | **一级公路** | **二级公路** | **三级公路** | **四级公路** | **合计** |
| **国道** | **33.831** | **23.141** | **0** | **0** | **0** | **56.972** |
| **省道** | **6.782** | **6.416** | **74.88** | **0** | **0** | **88.087** |
| **县道** | **0** | **7.238** | **65.202** | **116.639** | **1.271** | **190.35** |
| **乡道** | **0** | **2.28** | **42.106** | **178.634** | **215.681** | **438.71** |
| **村道** | **0** | **20.742** | **19.787** | **66.614** | **1123.228** | **1230.372** |
| **专用公路** | **0** | **0** | **0** | **0** | **7.061** | **7.061** |
| **合计** | **40.613** | **59.817** | **201.975** | **361.887** | **1347.241** | **2011.552** |

**（2）农村公路建设养护情况**

**“十三五”期间，全县农村公路网络进一步完善，行政村通油路、自然村通油路和老油路改造深入进行，村级公路网化示范县活动扎实推进，2017年被省政府评为全省首批30个“四好农村路”创建示范县之一。其中，投资18.997亿元，建设“四好农村路”，开展农村公路“三年集中攻坚”专项行动，在全省范围内首次采用政府和社会资本合作（PPP）模式，大力实施县乡道路路网提升工程，完成了全县111条547.92公里农村公路的提档升级任务，改造后的县道达到二级及以上公路标准，乡道达到三级及以上公路标准，重点村道达到双车道公路标准；投资1.86亿元，完成进村路及村内主街硬化632.22公里，胡同硬化1215.31公里，以及335.3万平方米的建设任务。建养并重，县农村公路养护体制改革取得突破，利用整合后农村公路涉农资金和车购税专项资金，对全县乡道、村道同步实施日常养护、中修养护和小修保养，全县农村公路列养率达到100%，年均养护大中修工程达到9%以上；同时积极推行实施“路长制”，全面落实县、镇（街）两级政府和村委会的管养责任，建立健全“全民参与，联合整治”的农村公路管理养护新格局。**

**农村公路的建设养护工作为推进济宁市美丽乡村建设提供了充分的保证和支持，充分体现了嘉祥县坚持惠民利民的交通民生保障政策。截至2020年末，县农村公路总规模1859.5公里（县道190.4公里，乡道438.7公里，村道1230.4公里），基本上形成了干支相连、四通八达的农村公路网络，彻底改变了农村道路路面窄、会车难、道路拥堵的现象。**

**1.3.1.2铁路**

**“十三五”期间，嘉祥县铁路建设稳步推进，日兰高铁菏泽至曲阜段已建设完成，嘉祥县境内约18公里，境内设日兰高铁嘉祥北站。2020年末铁路运营总里程56.736公里，交通运输结构不断优化，铁路节能环保的比较优势不断发挥。目前，嘉祥县铁路主要由新兖铁路和梁宝寺煤矿铁路专用线组成。**

**1.3.1.3 水路**

**“十三五”期间，嘉祥县航道建设取得明显进展，截至2020年底，洙水河三级航道建设顺利完工并投入运营，区域航道网络持续优化，内河航运在综合交通运输中的比较优势得到进一步发挥。**

**港口建设稳步推进，截至2020年底，全县基本形成了以嘉祥港区祥城作业区、祥城北作业区、徐庄作业区以及金屯作业区为核心的港口布局。2020年，县水路货运量占济宁市水路货运总量的35%，水路货运优势明显。**

**表1-8 嘉祥县主要航道一览表**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **航道名称** | | **航道等级** | **长度** |
| **京杭运河** | **跃进沟以北段** | **3级** | **11km** |
| **洙水河航道** | | **3级（单向）** | **31.5km** |
| **郓城新河** | | **正在筹建** | **16.0km** |

**1.3.1.4 客货运场站**

**（1）客运站**

**1）嘉祥汽车站**

**嘉祥汽车站交通枢纽坐落于嘉祥县建设北路西济董线北，该站隶属于济宁交运集团，具有国家一级汽车客货运经营资质，车站占地158亩，长途班线客车及城际、城乡公交车等共计320余部，是目前全省标准较高的县级汽车客运站。车站由站房主楼及设备用房、生产辅助用房及停发车场、站前广场等附属设施组成，总建筑面积15840平方米。**

**2）新兖铁路嘉祥火车站**

**嘉祥火车站位于济宁市嘉祥县萌山路，是一座普通列车停靠的站点，隶属于济南铁路局济南铁路分局管辖，是新兖铁路沿线中的三等车站，于1979年建成，1980年投入运行，是山东与河南两省的重要铁路干线。**

**3）日兰高铁嘉祥北站**

**日兰高铁菏泽至曲阜段在嘉祥县境内设嘉祥北高铁站，为嘉祥县首个高铁站，嘉祥北站站场规模为2台4线，地上建筑面积5195平方米。**

**（2）货运场站**

**嘉祥县现有货运场站嘉祥站、大山头站、梁宝寺站，其中嘉祥站为三等站；大山头站为四等站，前期该站因货物周转量较少，已被聊城车务段通知暂停。**

### 1.3.2 运输服务

**（1）运输量**

**嘉祥县公路客运量占主导地位，2020年嘉祥县公路客运量为357万人，占该年度客运总量的92.25%，铁路客运量为30万人，占该年度客运总量的7.75%；水路暂无客运量。**

**表1-9 嘉祥县不同方式客运量（万人）**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **指标** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **公路客运量** | **429** | **441** | **468** | **455** | **459** | **357** |
| **水路客运量** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **铁路客运量** | **71** | **74** | **76** | **74** | **52** | **30** |
| **综合客运量** | **500** | **515** | **544** | **529** | **511** | **387** |

**嘉祥县公路货运量占主导地位，2020年嘉祥县完成公路货运量3980.7万吨，占该年度货运总量的78.49%。水路货运量和港口吞吐量增长迅速，2020年水路货运量为1047.7万吨，占该年度货运总量的20.66%，同比2015年水路货运量增长1877%。铁路货运量稳步增长，2020年铁路货运量为43.09万吨，占该年度货运总量的0.85%。**

**表1-10 嘉祥县近年货运量（单位：万吨）**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **指标** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| **公路货运量** | **4102.4** | **4512.8** | **4964** | **5460.4** | **5842.4** | **3980.7** |
| **水路货运量** | **53** | **200** | **900** | **1396** | **1266.8** | **1047.7** |
| **铁路货运量** | **53.74** | **17.73** | **29.58** | **33.28** | **22.84** | **43.09** |
| **综合货运量** | **4209.14** | **4730.53** | **5893.58** | **6889.68** | **7132.04** | **5071.49** |

**从上表可以看出，嘉祥县的货物运输量公路运输依旧占据主导地位；铁路运输增长缓慢、占比较低，需进一步完善铁路运输；水路运输发展迅速，但仍有较大发展空间。**

**（2）运输服务效率和水平**

**运输装备：截至2020年底，嘉祥县共有营运客车555辆，营运线路53条；出租车219辆；营运货车19950辆，其中普通货车19634辆、危险品运输车0辆、集装箱车207辆，厢式及其它运输车辆109辆。运输企业329家，其中快递企业13家，共有各类货物运输车辆17067余辆。船型标准化率达到100%以上，民用船舶净载重吨位达到4.2万吨。**

**运输组织：“十三五”期间，运输企业进一步向规模化、集约化方向发展，运输组织方式不断创新，服务水平不断提升，经营领域逐步拓展，传统运输企业向现代物流企业转型步伐不断加快。**

**（3）公共交通**

**“十三五”期间，积极推进城乡交通一体化改造工作，大力实施公交优先发展战略，投入新能源公交车114辆，投入大型环保公交车230辆，新建设公交站点224处，完善公交车停靠站点384处；优化开通城际公交线路9条，优化开通城区公交线路9条，优化开通城乡公交线路43条；开通旅游专线和夜间公交专线各1条；优化整合出租运营公司2家，投入绿色新能源出租车219辆，实现了车型、标志标示、车体颜色、收费标准“四统一”。**

**截至2020年底，嘉祥县共有城市公交企业2家，公交线路57条（其中城乡公交线路43条、城区公交线路10条、城际公交3条、旅游专线和夜间公交专线各1条），公交车辆555辆，公共汽车站牌889个，候车亭572个，公交场站15个，中心城区500米公交站点覆盖率达到100%,行政村通客车率100%。公共交通运输能力稳步提高，有效缓解城区交通压力。**

### 1.3.3 支持保障

**（1）交通信息化**

**“十三五”期间，信息化基础设施建设取得重要进展，支撑保障作用明显增强，管理效能得到有效提升。聚焦“智慧交通”建设，主动融合大数据技术，在公交智慧运营、智慧支付上下功夫。县公共汽车公司、交运集团、城际公交企业依托绿色交通城市项目建设，建成各自的公交智能化调度和监控系统，切实提高了城市公共交通运行效率。**

**（2）交通扶贫**

**“十三五”期间交通扶贫取得新成效，客运服务保障能力明显增强。2018年顺利完成了20个省定精准扶贫村扶贫任务，共硬化进村道路及村内主街22.32公里，建设公交站点20个；开通扶贫公交线路5条，争取政策性补助资金60万元；为全县65岁以上老人办理免费公交乘车卡43827张、贫困户办理免费公交乘车卡4483张、为全县残疾人办理免费公交乘车卡867张、为全县退役军人办理免费公交乘车卡4313张。**

**（3）平安交通**

**为确保嘉祥县道路交通安全形势持续平稳，嘉祥县紧紧围绕降事故、保安全、保畅通的目标，持续深化“两客一危一货”重点车辆的安全监管，严防道路交通事故的发生。针对“两客一危一货”车辆安全隐患多、管理难度大的特点，合理制定工作方案，严密组织部署，确保工作全覆盖，不留死角。**

**“十三五”时期，嘉祥县不断强化安全措施，打好机制建设攻坚战、源头清剿攻坚战、秩序净化攻坚战、宣传教育攻坚战“四大攻坚战”，完善道路交通综合治理机制，推进公路生命安全防护设施建设，共建安全隐患治理体系，构建联合执法工作体系和社会化宣传工作体系，道路交通安全水平显著提高。**

**（4）绿色交通**

**“十三五”期间，全县交通运输系统开展了节能宣传、节能减排、能源短缺体验、节约倡议、节能驾驶技能竞赛一系列活动，积极倡导绿色低碳出行，推行绿色交通，践行绿色发展理念。**

**自2015年济宁市确定创建国家绿色交通城市以来，嘉祥县交通运输系统积极践行绿色发展理念，广泛参与开展绿色交通城市建设。大力推进交通运输绿色发展和环保工作，交通运输结构不断优化，用能方式持续转变升级，运输装备清洁化进程不断加快，运输组织模式持续优化，绿色交通科技支撑日益强化，绿色交通建设成效初显。此外，新能源和清洁能源运输装备及设施得到推广应用，全县新增新能源和清洁燃料车辆114余辆，绿色货运配送基础逐步夯实。**

### 1.4 存在问题

**“十三五”期间，嘉祥县的交通运输业包括公路、铁路、水路交通基础设施得到了进一步发展，为更多的百姓提供了便利的出行条件，初步适应了经济社会的发展和人民群众出行的需要，但仍然存在一些突出问题和矛盾，从总体上看，综合交通发展水平仍然较低，无法满足经济社会发展对交通运输不断增长的需求，当前与交通强国的总体要求相比、与省市新旧动能转换的总体要求相比、与济宁市组群结构大城市的城市定位相比，综合交通运输体系的总量、质量、结构、布局及公共服务能力有待进一步提升。**

**1.4.1 对外通道仍不完善，运输能力有待加强。**

**嘉祥县现已基本形成以公路和铁路为主、水运为辅的“一纵一横”区域综合交通运输通道，对接省“五纵四横”综合交通运输通道，但对外通道的运输方式、覆盖面积和联通水平还有较大的提升空间。**

**其中“一横”为日兰通道对接省内“横四”鲁南通道，由新兖铁路、G1511日兰高速、G327连固线、S319临鄄线、洙水河航道等线路构成，且伴随着日兰高铁曲阜至菏泽段建设完成，东西向通道得到进一步完善。**

**“一纵”为济徐综合运输通道对接省内“纵四”京沪通道，由S33济徐高速、G35济广高速、G105京澳线、S244汶金线、京杭运河航道等线路构成，目前通道暂无高速铁路运输服务。纵向仅S244南北贯通，S33济徐高速、G35济广高速、G105京澳线均位于县域的边缘；京杭大运河尚未全线通航，航道等级偏低，通道能力相对薄弱，与省会经济圈、淮海经济圈之间联系尚且不足。**

**1.4.2 交通基础设施短板依然存在，有待进一步提升。**

**（1）跨区交通与组群内交通叠加，交通压力巨大。面临济宁和菏泽的协同发展，嘉祥县成为交通吸引的重要联通节点，形成过境交通和区域交通相叠加，造成组群内交通拥堵和组群间干线公路上的交通压力加大。随着高速公路收费标准的调整，市内大量大型货车可能转移至普通公路上，进一步加剧城市交通拥堵。各组群间缺少快速、便捷的线路和交通方式。**

**（2）铁路发展缓慢，难以发挥陆路交通主干作用。目前嘉祥县境内铁路由日兰高铁、新兖铁路及部分铁路专用线组成，其中2019年嘉祥县铁路客运量为76.8万人，仅占总客运量的6.71%，比济宁铁路客运量占比22.39%低15.68%；铁路货运量96万吨，仅占总货运量的1.33%，比济宁铁路货运量占比5.44%低4.11%。总体铁路发展缓慢，运输量占有率低，与陆路交通主干作用的地位不相匹配；货运场站优势尚未充分发挥，现有大山头规模不大，且为停运状态，难以满足大宗货运需求；与此同时部分主要港口作业区、重要厂区物流园区铁路专用线资源匮乏，严重制约多式联运效率。**

**（3）港口集疏运系统存在明显短板，水运行业有待进一步发展。京杭运河是“两横一纵两网十八线”高等级航道规划中唯一纵向高等级航道，是山东省内河航道总体规划“一干多支”格局的核心，是内陆港口实现江海联运的关键航道。嘉祥县位于京杭大运河通航航道上，水运条件优越，2019年水路货运比例占全年货运量的17.58%，水运行业发展潜力有待进一步提升。**

**除京杭大运河主航道外，嘉祥县境内有洙水河、郓城新河等支线航道，京杭大运河现状为三级航道，支线航道中洙水河航道为三级航道，其余支线航道均为低等级航道或尚未通航，千吨级以上船舶难以实现干支直达运输，制约了内河水运的快速发展。且港口配套设施尚不完善，规模化程度和泊位等级低，对产业布局和结构调整的引领作用不大，集装箱运输起步晚，转型发展有待加快，内河运输服务质量和效益有待提高。**

**港口集疏运系统存在明显短板。局部区域港口集疏运体系建设滞后，集疏运效率低下，运输能力较低，集疏港公路等级低，货运“最后一公里”衔接不畅等问题突出，无法适应快速增长的水运需求。目前祥城作业区主要疏港公路为S244、G327，道路沿线穿越城市、村镇，道路功能受到制约，徐庄作业区的主要疏港公路机场路等级较低，同样存在穿越村镇此类问题，集疏港公路等级及布局，制约了综合交通效用的发挥，降低了港口运营效率和区域辐射力。**

**与航运相配套的水上服务区、公共锚地、船舶加油（气）站等缺乏统筹规划、建设。缺少物流信息交易服务，没有统一的物流信息平台，金融、保险、货代、船代等服务更是缺乏。航运服务短板已经成为内河水运做大、做强、做优的瓶颈。**

**（4）公共交通服务能力有待提升。城市轨道交通、公交专用道、停车场站设施建设速度仍需加快，公共交通接驳有待加强。目前嘉祥县公交客运量与类似城市相比偏低；且公交车专用道规模不足，尚未形成体系。公共交通建设的滞后成为城市进一步发展的制约因素，**

**公交枢纽站、换乘站和候车亭等基础设施建设有待加强，城乡公交整体服务能力和水平有待进一步提升。现状城区部分路段公交停靠站多为直线式停车，严重影响道路交通运行；部分停靠站公交站牌设置简易，公交站点智能化发展落后，城际与城区公交无法实现双向换乘。**

**（5）物流园区建设滞后，运输组织模式落后。****全县物流企业运力不均衡，物流企业集约化、规模化运营程度低。港口物流园区建设尚未成熟，仓储、加工配送、贸易、信息服务等配套服务功能还较薄弱，不能满足现代航运发展的要求。运输市场结构偏散，物流基础设施相对落后，物流企业普遍存在小散乱的状况。大多数中小物流企业的设施建设依然投入不足，原有的多数物流园区货运场站功能单一，站场专业设备老化，物流信息化程度低。运输装备技术现代化程度不高，营运车辆性能结构有待提升。邮政与交通融合深度有待进一步提高，运输网络尤其是农村物流配送体系尚不完善。**

**1.4.3 运输服务能力和水平仍需提升**

**运输结构有待优化，铁路货运有待加强，公铁联运尚需进一步发展；铁路客运潜能亟需释放。**

**交通融合发展不足，旅游公路部分设施尚不完善，部分景区停车设施尚需完善；产业布局周边亟需大型物流园区。**

**三级物流体系有待完善，农村物流尚需进一步发展。**

**农村公路建养发展不均衡。经过“十三五”期大规模建设期后，全县农村公路整体发展水平得到了极大提高，但面临路网基数大、等级结构低等问题，养护压力巨大，尤其是重要的县乡道亟需开展养护工程。**

**1.4.4 信息化发展尚不能适应运输行业管理和社会公众服务的需求。**

**交通信息化发展进程与行业管理、公众服务对交通信息产业发展的要求还有较大的差距。主要表现在：重要性认识有待提高，建设资金缺口较大；系统开发、应用和维护缺乏有效的运作机制，应用系统之间缺乏信息交互和共享的机制，部分基础性平台重复开发，造成平台规模小、使用频率低、数据更新不及时、总体效益差。**

# 第二章 发展趋势

## 

### 2.1 形势要求

**党中央、国务院印发《交通强国建设实施纲要》后，交通运输部将我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，把重大基础设施建设列为八大战略布局之一。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综合试验区，新旧动能转换成为我省经济发展的重大工程，“大交通”格局的打造显得极为迫切。2018年习近平总书记视察山东时作出了“加快交通互联互通、为高质量发展提供强力支撑”的重要指示，深刻揭示了交通运输发展的时代特征：新时代是“三网”相互融合、相互依托、互联互通的时代。2020年5月山东省人民政府印发《关于加快鲁南经济圈一体化发展的指导意见》提出，紧紧抓住黄河流域生态保护和高质量发展战略机遇，加快鲁南经济圈临沂、枣庄、济宁、菏泽等4市一体化发展，加快基础设施互联互通，构建一体化综合交通网络，统筹重大水利设施建设，强化能源协同保障，打造“数字鲁南”、“新型智慧城市群”。**

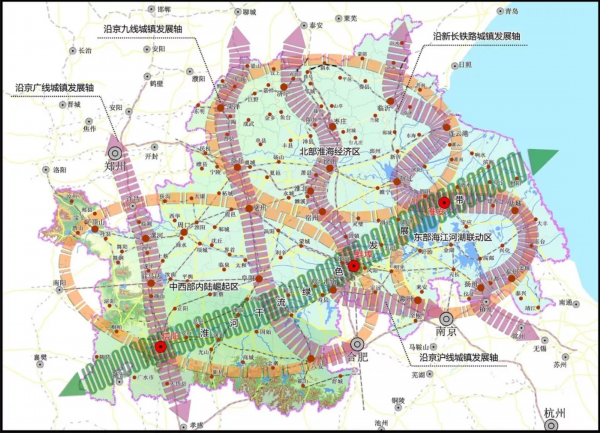
**“十四五”时期是经济进入高质量发展和新旧动能转换的新时代，是嘉祥县加快经济发展结构调整、优化产业布局，加快推进乡村振兴战略、统筹协调城乡发展的主要时期。嘉祥县交通运输应着力补短板、优结构、强动力、提品质，支撑和引领经济社会发展。**

### 2.1.1发展形势

### 2.1**.1.1国家层面**

**（1）淮海经济区对综合交通发展提出新的要求**

**2018年11月，国务院印发《淮河生态经济带发展规划》提出，“一带、三区、四轴、多点”的空间布局。北部淮海经济区包括徐州、连云港、宿迁、宿州、淮北、商丘、枣庄、 济宁、临沂、菏泽等市。深化区域城市间在交通基础设施互联互通、产业协同培育发展、生态环境联防联治、社会事业融合发展等方面的合作，以合作求突破、以协同求共赢，合力推动淮海经济社会发展迈上新台阶。**

****

**图2-1 淮海经济区空间布局图**

**（2）“新常态”对交通运输发展提出了要求**

**我国经济由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期，建设现代化经济体系是跨越关口的迫切要求和我国发展的战略目标。交通运输是现代化经济体系的重要组成部分，是满足人民美好生活需要的直接载体，从现状基础来看，距离高质量发展还有较大差距，主要存在发展模式比较粗放、发展动力相对传统、供给能力质量效率有待提升，各方式融合发展水平不高、科技创新能力不强、城乡区域发展不平衡、人民群众的获得感、幸福感还不高等问题。嘉祥县目前正着力转换发展动能，提升城市能级，推动高质量发展是未来一段时期嘉祥县确定综合交通运输发展思路、制定发展政策、创新规划编制的根本要求。**

**（3）全面推进交通强国建设为交通运输发展指明了方向**

**党的十九大报告明确提出建设交通强国，开启了新时代交通运输发展的新征程。2019年9月，党中央、国务院印发《交通强国建设纲要》。《建设纲要》明确了交通强国“人民满意、保障有力、世界前列”的基本内涵、“两阶段”的发展目标以及“安全、便捷、高效、绿色、经济”的价值导向，对交通强国建设进行了顶层设计和系统谋划，这意味着我国在今后的发展思路上要从交通大国向交通强国转变。山东省是我国第一批交通强国建设试点省份，按照《关于开展交通强国建设试点工作的通知》的要求，目前正积极推进交通强省建设,将在综合交通和智慧交通等重点领域开展试点示范，构建起功能完善、便捷高效、技术先进、安全绿色的海陆空综合立体交通网络，为交通强国建设发挥好示范引领作用。嘉祥县“十四五”规划应抓住契机，主动作为。**

**（4）公路安全生命防护工程**

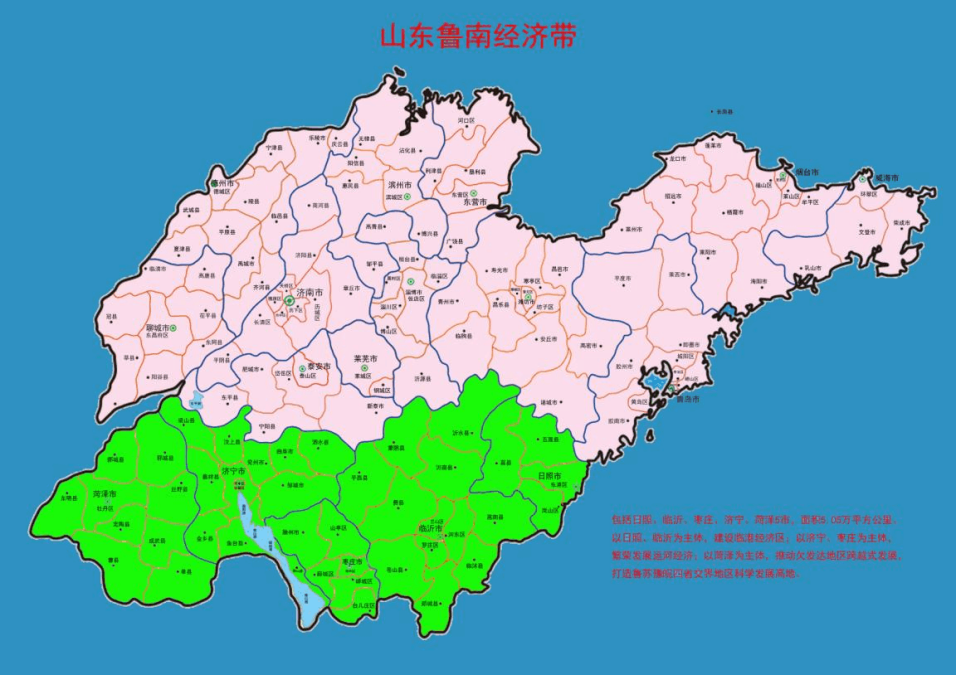
**为适应工业化、城镇化和农业现代化快速发展要求，全面提升公路安全水平，切实维护人民群众生命财产安全，国务院同意在全国实施公路安全生命防护工程。以加强基层基础建设为抓手，坚持公路建设、管理、养护、安全并举，紧紧抓住农村公路这一工作重心，按照“消除存量、不添增量、动态排查”方针，大力整治公路安全隐患，不断完善安全设施，依法强化综合治理，全面提升公路安全水平，促进全国道路交通安全形势持续稳定好转。**

**坚持突出重点、分步实施，着力整治事故多发易发路段隐患，满足公众安全出行基本需要。坚持属地管理、分级负责，落实地方各级政府的主体责任，加强的投入保障，同时注重发挥市场机制的作用。坚持依法治安、综合治理，严厉打击车辆超限超载违法运输等破坏损害公路设施行为，着力解决影响和制约道路交通安全的源头性、根本性问题，夯实道路交通安全基础。**

### **2.1.1.2省层面**

**（1）鲁南经济圈一体化发展对综合交通发展提出新的要求**

**2020年5月山东省人民政府印发《关于加快鲁南经济圈一体化发展的指导意见》提出，为深入贯彻习近平新时代中国特色社会主义思想和党的十九大精神，紧紧抓住黄河流域生态保护和高质量发展战略机遇，加快鲁南经济圈临沂、枣庄、济宁、菏泽等4市一体化发展，加快基础设施互联互通，构建一体化综合交通网络，统筹重大水利设施建设，强化能源协同保障，打造“数字鲁南”、“新型智慧城市群”。**

****

**图2-2 鲁南经济圈发展布局图**

**（2）省委、省政府“四减四增”要求调整运输结构**

**根据《山东省加强污染源头防治推进“四减四增”三年行动方案（2018-2020年）》，打好污染防治攻坚战，要坚持源头防治，调整“四个结构”，其中包括调整运输结构。通过压缩公路货物运输量，提升公路运输效率，实施公路运输绿色化改造，加大多式联运货物运输量，提升铁路货运能力，着力控制移动源污染。《山东省推进运输结构调整工作实施方案（2018-2020年）》提出，以深化全省交通运输新旧动能转换为主线，以优化港口、大型工矿企业和物流园区大宗货物集疏运方式为重点，聚焦煤炭、钢铁、矿石等重点货类，瞄准港口、大型工矿企业和物流园区等重点源头，抓住铁路专用线建设、铁水联运等关键环节，按照“宜铁则铁、宜水则水、宜公则公”的原则，充分发挥好多种运输方式间的比较优势，统筹做好大宗货物运输“公转铁、公转水”。通过调整优化运输结构，为打赢蓝天保卫战、打好污染防治攻坚战、推进物流业降本增效、构建互联互通的综合交通运输体系提供有力支撑，努力实现全省交通运输高质量发展。**

**（3）省委、省政府贯彻落实交通强国建设**

**根据《山东省贯彻〈交通强国建设纲要〉的实施意见》，从2021年到本世纪中叶，分三个阶段推进交通强省建设。到2030年，基本建成交通强省。现代化综合交通体系基本形成，支撑高质量发展的能力显著增强，人民对交通的获得感、满意度明显提高。构建便捷高效的快速网、四通八达的干线网、覆盖广泛的基础网，实现基础设施一体化、运输服务便利化、区域发展协调化、城乡交通均等化、综合水平现代化;综合交通网络密度和通行能力居全国领先水平，打造“123”客运通达网，即:省会、胶东、鲁南三大经济圈内实现1小时通达、省内各地实现2小时通达、与全国主要城市实现3小时通达;建成“123”物流网，即:省内1天送达、国内2天送达、国际主要城市3天送达。到2040年，全面建成交通强省。交通运输总体水平达到全国领先、国际一流，交通运输互联互通和智能化、信息化、绿色化水平显著提升，实现全省交通运输治理体系和治理能力现代化，人民共享美好的交通运输服务，全面保障和支撑强省建设。到2050年，巩固提升交通强省建设成果，设施更先进，保障更有力，服务更优质，人民更满意。**

**（4）新旧动能转换对综合交通发展提出新的要求**

**根据国务院《关于山东新旧动能转换综合试验区建设总体方案的批复》精神，按照国家发展改革委《关于印发山东新旧动能转换综合试验区建设总体方案的通知》的要求，以新生产要素为支撑，以“四新”促“四化”，改造传统产业、培育新兴产业，推进“增量崛起”与“存量变革”，加快新旧动能转换，推动高质量发展，亟需进一步增强综合交通保障和支撑能力。山东新旧动能转换综合试验区获批建设，以综合交通为重点的基础设施建设是推动新旧动能转换重大工程的三大支撑之一，亟需在补齐要素短板、优化布局结构、提升品质效率等方面展现新作为。要全面实施智慧引领、产业融合、绿色提升、服务提质等综合交通重点工程，大力提高综合交通智慧化水平，不断增加交通基础设施规模总量，优化网络布局，促进高铁、高速公路、航空与旅游、文娱、互联网、创意经济等相关产业融合联动发展，为加快新旧动能转换、推动高质量发展提供安全便捷高效的交通运输保障。**

### 2**.1.1.3市层面**

**《济宁市城市总体规划（2014-2030年）》提出，全力做大做强做美中心城区，打造淮海经济区中心城市，加快中心城区和曲阜、邹城、嘉祥城区一体化发展，推动济宁都市区构建，增强济宁都市区在西部隆起带、鲁南城镇带上的区域辐射与带动作用，并做好与周边城市的区域协调和联动发展。加强城中村和城乡结合部的规划建设管理，统筹安排城乡基础设施、公共服务设施建设，推进城乡基本公共服务均等化。进一步完善公路、铁路、水运、机场等交通基础设施，加强轨道交通规划建设，建立以公共交通为主体，各种交通方式相结合的多层次、多类型的城市综合交通体系。**

**《济宁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》提出，优化对外运输通道布局加快“公铁水空”网络建设，完善与国家干线交通网络的互联互通，打通过境高速公路运输通道，提升高速公路通达覆盖水平。以济宁港总体规划为依托，统筹建设航道、港口、船闸，完成京杭运河主航道“三改二”、湖西航道改造等重点工程，加快建设“一干双线、十二支”的高等级内河航道网。全面提升港口码头，打造现代化物流港口。**

### 2.1.2 发展研判

**“十四五”时期，是嘉祥县交通运输新旧动能转换的窗口期，是推进淮海经济区和鲁南经济圈一体化发展以及新旧动能转换对综合交通发展的关键期，是加快推进交通强国建设的起步期，是进入新时代化解交通运输发展主要矛盾、推动交通运输高质量发展的换挡期、是统筹综合交通运输体系存量与增量、优化结构、融合发展的提质期。嘉祥县应综合实施系列创新性政策措施，促使全区经济发展稳中有进，社会事业全面进步，百姓福祉持续提升。**

**嘉祥县的交通需求不断变化。客运方面，随着经济社会的快速发展和人民生活水平的提高，商务往来、人员往来、旅游出行人员大幅度提高，尤其是城镇化进程的逐步加快，城乡人员往来的频次逐步加大，促进了旅客运输的稳步发展；货运方面，嘉祥县煤炭化工、光伏光电、生物制药等支柱产业发展迅速，此类产业的原材料和制成品均产生出巨大的货运需求；货物外运的货运需求的生产规模不断扩大、市场范围不断扩展，加之通过近年来产业结构的优化升级，日常生活服务类产品生产加工的原材料、半成品输入和成品外输的货运需求也将不断增加。**

**阶段特征体现为：客货运输需求总量将稳步增长，人民群众对运输多样化、品质化、个性化、专业化的要求更高，交通基础设施建设仍将保持一定规模。“十四五”期，应按照高质量发展要求，把握好各方式发展节奏和建设重点，以改善民生为导向培育新的有效投资和消费需求，持续加大事关民生福祉的基础设施补短板力度，围绕对接国家、省、市重大战略项目，由追求速度规划向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。**

### 2.2 需求预测

**“十三五”时期，全国经济发展总体进入趋势性放缓和结构性调整的重要阶段。为应对新常态下的经济社会发展形势，“十四五”期间交通运输需要加快转变发展方式，进一步优化运输结构，保持一定的增长速度，这将带来交通运输需求总量、客货运输和不同运输方式间结构分布的变化。根据济宁市交通运输发展规划，并结合济宁市现有的分担方式和专家分析，对嘉祥县交通需求进行预测。**

**2.2.1客运**

**公路客运方面，公路运输未来依然是嘉祥县最重要的交通方式，公路交通运输将依托各主要国省道运输通道继续发挥在中短途运输中“方便、灵活、快捷”的作用，保持在客运市场中的主导地位。但公路客运量占比逐年降低，预计“十四五”期间年均增长率2.59%，分担比例降至86.87%左右。**

**铁路客运方面，随着日兰高铁的开通，预测通车运营后铁路的运输分担比例将有所提升，铁路客运量逐年增加，预计“十四五”期间年均增长率15.36%，分担比例增加至13.13%左右。**

**水运客运量预计“十四五”期间无增长。**

**表2-1 各交通方式客运需求预测结果**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **年份** | **铁路** | **公路** | **水运** | **总量** |
| **2020年（万人）** | **30** | **357** | **0** | **387** |
| **结构比例（%）** | **7.75** | **92.25** | **0** | **100** |
| **2025年（万人）** | **61.30** | **405.69** | **0** | **466.99** |
| **结构比例（%）** | **13.13** | **86.87** | **0** | **100** |

### **2.2.2货运**

**公路货运方面，公路运输未来依然是嘉祥县最重要的交通方式，随着京杭运河等航道复航及铁路专用线的建成通车，货运将呈现“公转铁”“公转水”趋势，公路货运量占比逐年降低，预计“十四五”期间末分担比例降至78.15%。**

**铁路货运方面，随着铁路专用线建设通车、大山头货运站的启用，预测铁路的运输分担比例将有所提升，铁路货运量逐年增加，预计“十四五”期末分担比例增加至0.90%。**

**水路货运方面，随着京杭运河及主要支流航道通达范围进一步拓展、航道等级提升，济宁市内航运网络将逐步完善，支流航道沿线货物运输需求将出现较快增长，水路货运量所占比例将有所上升，预计“十四五”期末分担比例增加至20.95%。**

**展望2030年，铁路、水运分担比例将进一步增加，公路分担比例将进一步缩减。**

**表2-2 各交通方式货运需求预测结果**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **年份** | **铁路** | **公路** | **水运** | **总量** |
| **2020年（万吨）** | **43.09** | **3980.7** | **1047.7** | **5071.49** |
| **结构比例（%）** | **0.85** | **78.49** | **20.66** | **100** |
| **2025年（万吨）** | **67.26** | **5860.88** | **1571.62** | **7585.76** |
| **结构比例（%）** | **0.90** | **78.15** | **20.95** | **100** |

# 

# 第三章 总体思路

## 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，认真落实习近平总书记视察山东重要讲话、重要指示批示精神，统筹推进“五位一体”总体布局，坚持以人民为中心的发展思想，坚定不移贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，坚持稳中求进总基调，坚持新发展理念，坚持高质量发展，以新旧动能转换为统领，以供给侧结构性改革为主线，以创新发展、转型发展、融合发展为主题，按照“抓落实、求突破，走前列、争一流”总要求，全力攻坚实体经济“四大重点”、城乡建设“四大提升”、民生事业“四大行动”，加快建设“四个中心”，推动工作大提速、效能大提升、发展大显效，奋力开创“富强美丽幸福”嘉祥新局面。**

## 3.2 基本原则

**适度超前与分步实施相结合：坚持适度超前，保持交通较快发展步伐，在更高层次、更广范围、更大空间提高嘉祥县综合交通运输能力，促进交通由支撑向引领经济社会发展转变。同时结合形势需求和发展实际，统筹推进、先急后缓、先易后难，注重做好风险防控，科学有序地推进项目建设。**

**统筹兼顾与突出重点相结合：统筹发展速度、质量和效益，科学安排增量，合理确定建设规模，充分整合存量资源，体质增效。统筹各种运输方式发展，突出重点领域，强化薄弱环节，优化布局结构。**

**衔接协调与便捷高效相结合：充分发挥各种交通方式的比较优势和组合效率，提升网络效应和规模效益。加强区域城乡交通运输一体化发展，增加交通公共服务能力，扩大交通多样化有效供给，全面提升服务质量效率，实现人畅其行、货畅其流。**

**创新驱动与安全绿色相结合：全面推广应用现代信息技术，以智能化带动交通运输现代化，深化体制机制改革，完善市场监管体系，提高综合治理能力。牢固树立安全第一理念，全面提高综合交通的安全性和可靠性。牢固树立生态红线保护意识，建立绿色发展长效机制，构建展现嘉祥风貌的美丽交通走廊。**

## 3.3 发展思路

**——基础设施更畅通。完善高效便捷、安全可靠、服务优质的基础设施网络，构建内外协调、通达全省的综合交通运输通道，打造功能完善、衔接顺畅的交通枢纽。**

**公路以优化路网和扩容改造为重点，加快普通国省道路网提质升级，提升区域汇集疏散和出入通达能力；推动农村公路从追求“规模速度”向追求“质量效益”转变，提升农村公路网络整体通行能力。铁路以加快济徐高铁及铁路专用线为重点，全力推进铁路客货运量。水运以京杭运河为主体，完善航道、港口及配套设施为重点，完善水运系统。深化交通运输供给侧结构性改革，推进物流“降本增效”。**

**——交通服务更优质。百姓出行体验显著改善，实现“203030”交通圈，即嘉祥城区到主要镇街驻地20分钟内通达，各镇街均能在30分钟以内上高速公路，30分钟内可到达高铁站。旅客联程运输水平明显提高，道路客运定制服务不断推广；交通运输公共服务均等化水平进一步提高，城市公共交通更具吸引力；货运物流系统经济高效，物流服务平台和一体化进一步发展，多式联运货运量显著提高，推进降低实体经济物流成本，交通物流成本指数保持合理区间。**

**形成多层次、多样化、高品质的现代客运系统和以信息化为引领、与产业深度融合的现代物流体系。推动轨道交通运输服务“四网融合”；干线运输服务拓展服务链条；农村基本交通服务均等化进一步提高；城市公交更加便捷高效。多式联运等先进运输方式广泛应用，进一步发挥交通运输在现代物流中的基础和主体作用。推动运输结构向集约化、低碳化调整，单位运输能耗强度显著降低。**

**——智慧创新更突显。构建智慧交通体系，集约高效的综合交通运输大数据信息共享平台，建设智能交通管理平台，推动数字交通建设。**

**——绿色安全更显著。绿色交通基础设施建设全面推进，提高高速公路、普通国省道废旧路面材料回收率和利用率；依托国土空间规划和综合立体交通网规划，土地等资源综合集约利用水平进一步提升；新能源和清洁能源加快应用，交通运输CO2排放强度不断下降，运输结构调整成效显著；生态保护取得明显成效，突出生态环境问题基本得到妥善解决。**

**——交通治理更科学。充分贯彻落实放管服改革要求，充分落实国家和省出台的综合交通运输政策、制度和标准，行政壁垒和区域分割有效破除，形成统一规范竞争有序的交通运输市场。**

**——行业治理更高效。交通运输法制政府部门建设成效显著，政府促进市场资源配置能力不断提升，综合执法、法制监督体系更加完备。简政放权深入推进，事中事后监管能力持续增强。**

## 3.4 发展目标

### 3.4.1 总体目标

**加强交通引领作用，“交通先行”服务经济社会发展。围绕“强化东西主轴通道、突破南北纵向通道”的思路，到“十四五”末，基本建成“十”字型对外通道和内部高质互连的交通网络，形成“1+6”快速网、“二环九纵九横八射”干线公路网、“两横一纵”铁路网、“一主两支”航道网和三大枢纽、四大港区构成的综合交通运输体系。基本形成“对外交通快速化、内部交通便捷化、城乡客运一体化、运输服务高效化”的“大交通”格局，建成人民满意的“交通强县”。交通运输支撑嘉祥县产业发展的能力显著增强，为嘉祥深融鲁南经济圈、提升济宁市西大门枢纽地位、实现任兖邹曲嘉都市区交通一体化奠定坚实的基础。**

### 3.4.2 具体目标

**（1）规模目标**

**快速网——“1+6”即1条快速铁路和6条高速；**

**公路——基本形成“二环九纵九横八射”干线公路网；**

**铁路——基本形成“两横一纵”铁路网布局；**

**水路——基本形成“一主两支”航道网布局**

**三大枢纽——嘉祥北站、嘉祥汽车站、嘉祥火车站综合客货运物流枢纽；**

**（2）通达目标**

**基本实现对外交通“40123”交通圈，即周边县区40分钟，任兖邹曲嘉1小时，鲁南经济圈主要城市2小时，省会经济圈主要城市3小时；城区“203030”交通圈，即嘉祥城区到主要镇街驻地20分钟内通达，各镇街均能在30分钟以内上高速公路，30分钟内可到达高铁站。嘉祥城区至镇街驻地全部实现二级及以上等级公路连通。**

**（3）运输服务**

**——新增公交车、出租车清洁能源或新能源比例100%；**

**——中心城区公交站点500米覆盖率100%；**

**——具备条件的建制村农村物流服务覆盖率100%，形成城乡一体、高效便捷、功能完善的农村物流网络体系。**

**（4）农村公路养护**

**——年均实施养护工程里程比例达到7%以上；**

**——消除路网主要路径中的“畅返不畅”和简易铺装路面，农村公路中等路以上比例不低于75%；**

**——全县100%行政村实现6米宽以上公路通达；**

**——国省干线公路新发现四、五类桥梁处治率100%，对高速公路和普通国省干线公路部分老旧桥梁实施改造，实现全县高速公路一、二类桥梁比例达95%以上，普通国省干线公路一、二类桥梁比例达90%以上。**

**表3-1 “十四五”嘉祥县综合交通运输发展指标表**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **序号** | **指标** | **单位** | **2020** | **2025** | **属性** |
| **1** | **铁路运营里程** | **公里** | **38.14** | **69.62** | **预期性** |
| **2** | **高速铁路运营里程** | **公里** | **-** | **18.6** | **预期性** |
| **3** | **公路通车里程** | **公里** | **2011.6** | **2245.3** | **预期性** |
| **4** | **高速公路建成里程** | **公里** | **40.6** | **56.8** | **预期性** |
| **5** | **公路网密度** | **公里/百平方公里** | **239.88** | **267.75** | **预期性** |
| **6** | **镇街通二级及以上公路比例** | **%** | **85%** | **100%** | **预期性** |
| **7** | **中心城区公交站点500米覆盖率** | **%** | **100%** | **100%** | **约束性** |
| **8** | **具备条件的建制村农村物流服务覆盖率** | **%** | **100%** | **100%** | **预期性** |
| **9** | **运输机场个数** | **个** | **1** | **-** | **预期性** |
| **10** | **内河高等级航道里程** | **公里** | **42.5** | **57.5** | **预期性** |
| **11** | **内河港口吞吐量** | **万吨** | **1047** | **2000** | **预期性** |
| **12** | **多式联运货运量年均增速** | **%** | **-** | **10%** | **预期性** |
| **13** | **营运车辆较大以上等级道路运输行车事故万车死亡人数下降率**  **（平均值与“十三五”比）** | **%** | **-** | **20%** | **预期性** |
| **14** | **营运车辆单位运输周转量二氧化碳排放下降** | **%** | **-** | **4%** | **约束性** |
| **15** | **营运船舶单位运输周转蜇二氧化碳排放下降** | **%** | **-** | **3.5%** | **约束性** |
| **16** | **新增公交车、出租车清洁能源或新能源比例** | **%** | **-** | **100%** | **预期性** |

# 第四章 发展重点

## 

## 4.1完善综合运输通道，融入区域发展格局

**以补短板、重衔接、提品质为重点，建立对内衔接、对外联通的综合立体交通网骨架，围绕“强化东西主轴通道、突破南北纵向通道”思路体系，加快完善“十”字型通道的建设，提升通道功能，不断提高运输效能，“十”字型通道即日兰通道和济徐通道，加强各方式资源的综合统筹、优化配置、协调衔接，构建畅达的对外交通体系。**

|  |
| --- |
| **专栏一 综合交通运输通道布局一览表** |
| **1、日兰综合运输通道**  **依托日兰高铁、新兖铁路、G1511日兰高速公路、G327，西联菏泽巨野，东融济宁市主城区。“十四五”期， 重点提升日兰通道能级，加快完善通道内路网布局，扩容“瓶颈” 路段，实现东西向路线的贯通，形成向东联通胶东经济圈、对接东部沿海通道，向西对接省会经济圈、联通中西部的运输大通道。**  **“十四五”期间重点推进日兰高速扩建工程、济曲快速路西延工程、G327连固线汶上康峄镇至嘉祥巨野界改建工程。**  **2、济徐综合运输通道**  **依托既有S33济徐高速公路、G35济广高速、G105，S244、京杭运河干支航道和嘉祥港。南联金乡县，北联梁山、汶上县，（向北对接省会经济圈，向南对接淮海经济区），形成济宁地区南北向的快速客运通道和货运通道。**  **“十四五”期间重点推进京杭运河“三改二”工程、S244汶金线改建工程、G105京澳线改建工程。** |

## 4.2 构建综合交通网络

### 4.2.1 优化公路网络结构

#### 4.2.1.1 构建完善的干线公路网络

**持续完善公路网络的内外交通联络支持功能，形成以高速公路为对外主轴线，普通国省道为主体，农村公路为补充的公路网系统。完善高速公路网络，在现状“两纵一横”高速公路网的基础上，重点推进邹城至济宁高速、济宁至商丘高速、济广高速嘉祥段建设，规划研究梁山至永城高速公路、菏泽至济宁高速公路项目，改善区域网络连通性。以加密路网和扩容改造为重点，加快普通国省道路网提质升级，提升区域汇集疏散和出入通达能力，加快完成S319临鄄线嘉祥城区至郓城界段改建项目，开工建设G105京澳线任城唐口至金乡胡集段、S244汶金线嘉祥大张楼至金乡胡集段，规划研究G327连固线汶上康驿至嘉祥巨野界段等国省道改建项目。推动农村公路从追求“规模速度”向追求“质量效益”转变，提升农村公路网络整体通行能力。通过“提能效、通断头、破瓶颈、强连接”，优化“二环、七纵、八射、九横”总体格局。**

|  |
| --- |
| **专栏二 嘉祥县“十四五”时期公路建设项目一览表** |
| **●高速公路**  **1、济宁至邹城高速公路：济宁至邹城高速公路东接G3京台高速，西接S33济徐高速，是山东省高速公路网规划“九纵五横一环七射多连”中“连接线”，也是西部经济隆起带内部联系的快速通道。济宁至邹城高速公路在嘉祥县境内全长2.1公里，设计速度120公里/小时，路基宽度27米。**  **2、济宁至商丘高速公路：规划济商高速北起山东省济宁市，接S33济徐高速，南至河南省商丘市，连G35济广高速，全长115公里，是省会淮海经济区中心城市济宁与河南省重要联系通道。济商高速嘉祥境内长约14.1公里，规划为设计速度120公里/小时的双向四车道高速公路，路基宽27.0米；拟在满硐镇阿城南与X050王满线交叉处设一处互通立交。**  **3、梁山至永城高速公路：推进开展项目前期规划研究工作。**  **4、日兰高速改扩建工程：日兰高速起于山东省日照市，止于河南省兰考县，是山东省高速公路网规划“九纵五横一环七射多连”中“横五”，也是山东省与中西部地区联系的重要通道。日兰高速改扩建工程嘉祥境内全长19.5公里，嘉祥境内设互通立交1处，本次拟改扩建为双向八车道高速公路，路基宽42米。**  **5、济广高速改扩建工程：济广高速是连接山东济南和广东广州的高速公路，嘉祥县境内全长14.114公里，设互通立交1处，本次拟改扩建为双向八车道高速公路，路基宽42米。**  **6、济徐高速中修工程：济徐高速起于山东省济南市，止于江苏省徐州市，山东段属于山东省高速公路网规划“九纵五横一环七连”中“连六”，其中嘉祥县境内全长7公里，嘉祥境内设互通立交1处。本次中修里程7公里，并规划同步实施黄垓出入口拓宽改造工程，由原二进四出升级改造为四进四出，以提高出入口路域环境和通行能力。**  **●普通国省道**  **1、G105京澳线任城唐口至金乡胡集段改建工程：G105京澳线嘉祥段起于陈屯村北任城嘉祥界，止于翟坊西村东嘉祥金乡界，境内建设长度11.5公里，项目占地约680亩，涉及金屯镇和满硐镇两个镇，路基宽度25.5米，拟采用双向四车道一级公路标准建设。**  **2、S244汶金线嘉祥大张楼至金乡胡集段改建工程：S244汶金线嘉祥县段起于嘉祥新营村，止于S244汶金线金乡胡集镇李楼村西，全长52.09公里，项目占地约2676亩，涉及大张楼镇、马村镇、万张街道、嘉祥街道、卧龙山街道、纸坊镇、满硐镇；拟采用双向四车道一级公路标准建设，路基宽度25.5米。**  **3、G327连固线汶上康驿至嘉祥巨野界段：十四五期间开展前期研究工作，本项目嘉祥段起于陈楼村东任城嘉祥界，止于嘉祥卧龙山镇酒庄，境内改建里程23.5公里，设计速度80公里/小时，路基宽度25.5米，拟采用双向四车道一级公路标准建设。**  **4、G327连固线嘉祥后商至苏营段改建工程**  **改建段起G327后商村北，由北经前坦村后，跨越洙水河，在南马村北转向西经苏营村北接入现G327，路段全长4.2公里，按一级公路标准建设，设计速度80公里/小时，路基宽25.5米。**  **5、S319临鄄线嘉祥城区至郓城界段大中修工程，大修段长约28.57公里。**  **6、原S244满硐段中修工程，项目起于洙赵新河桥，止于嘉祥金乡界，中修里程9.5公里。** |

#### 4.2.1.2 实施内通外联工程，发挥公路基础支撑

**“十四五”期，围绕加速推进“任兖邹曲嘉”都市区一体化，以公路基础设施内通外联为突破口，协同推进与任城区重大交通设施建设统一规划、高标准实施。以周边交通衔接为重点，遵循“一体化、高质量”的发展思路，重点加强嘉祥-任城方向、嘉祥-巨野方向的交通联系。其中，嘉祥-任城方向协调推进吉祥路东延接洸河路建设工程、老G327升级改造工程，研究推进济曲快速路西延等项目；嘉祥-巨野方向协调推进北外环西延接巨野北环路工程、嘉祥南外环西延接巨野南环路工程、王满线西延接巨野青龙路等工程，提高城市交通出行效率和安全水平。**

|  |
| --- |
| **专栏三 嘉祥县内通外联建设项目谋划表** |
| **1、济曲快速路西延工程：十四五期间开展前期研究工作，项目起自任城大道与G237交叉处，止于嘉祥曾子像，拟建双向6车道、设计车速80公里/小时高架路，项目建设对提高中心城区和郊区的可达性，完善都市区内部交通与区域交通的有效衔接具有重要作用。**  **2、吉祥路东延接洸河路建设工程：路线全长约8.5公里，城市快车道，建设内容为路基路面、大中桥涵及公路附属设施。主要工作协调任城区政府抓紧开工建设，以便缓解呈祥大道及太白西路交通压力，加快城区融合发展。**  **3、原G327连固线济宁经开区段扩建工程：本项目起于嘉祥经开界，止于济宁经开区界，全长8.2公里，二级公路标准建设，路基宽度33米，建设内容为路基、路面、桥涵及公路附属设施。嘉祥县协调推进项目建设，以便解决该线路穿村路段“瓶颈”制约，改善行车条件，缓解交通压力，服务地方经济发展。**  **4、洙赵新河北河堤道路拓宽改造工程：项目起于G105洙赵新河桥北堤，止点嘉祥巨野界，全长22.8公里，拟采用双向四车道二级公路标准建设，路基宽度18米，涉及金屯镇、纸坊镇和仲山镇三个镇。**  **5、北外环西延接巨野北环路工程：项目起自北二环S244与X046交叉处，终点为姚庄村西嘉祥巨野界，新建，四车道一级公路，路基宽度25.5米，拟对接巨野北环。**  **6、大黄线老僧堂至黄垓段建设项目：全长11.1km，其中新建段4.3km，改建段6.8km，拟采用双向四车道一级公路技术标准，设计速度80公里/小时，路基宽25.5米，估算投资60987万元，永久占地42.96公顷。**  **7、黄垓镇至梁山公路新建工程：项目起自嘉祥县张垓村北S319上，终点为梁山县南杨楼村G220交叉口，新建，四车道一级公路，路基宽度25.5米，拟对接梁山G220长深线。**  **8、裕祥路东延接柳行路：路线长约13.5公里，城市快车道，建设内容为路基路面、大中桥涵及公路附属设施。嘉祥县协调推进项目建设，助力加快城区融合发展。**  **9、王满线西延接巨野青龙路工程：项目起自嘉祥县王满线与S244交叉口，终点为巨野县张街村北青龙路上，新建，四车道一级公路，路基宽度25.5米，拟对接巨野青龙路。**  **10、环河路东延接枣梁线：项目起自嘉祥县环河路，东延至汶上枣梁线，改建，二级公路，路面宽度12米。** |

#### 4.2.1.3 助力乡村振兴，深入推进“四好农村路”建设

**按照“四好农村公路”的要求，以服务于发展农村经济、不断提高农民的物质文化生活水平为宗旨，坚持从农村经济社会发展需要出发，与生态农业资源开发利用及新农村建设等相结合，坚持与综合运输、干线公路、城镇体系等发展规划相协调，坚持实事求是，因地制宜、分类指导原则，坚持可持续发展战略，注重生态环境保护，进一步优化全县农村公路路网结构，提升管养水平，推进城乡交通一体化发展，打造“新农村幸福路”，为全县农村经济社会发展提供强有力的支撑。**

**（1）完善农村公路网建设**

**巩固“四好农村路”建设成果，推动农村公路从追求“规模速度”向追求“质量效益”转变，不断改善农村居民的出行条件。科学规划、扎实推进农村公路建设，推动国土空间规划与农村公路网规划有机协同，高标准建设农村公路主干道。加快路网提档升级，有序推进低等级公路升级改造，优先满足区域中心村、中心社区对农村公路的新改建需求；新改建农村公路的路面宽度一般不低于6米，尤其大力推动4.5米以下窄路面农村公路拓宽改造，满足农村公交、私家车等的会车条件，适应城乡客运一体化的发展需求，促进路网结构提等升级；提升新建公路路面结构标准，完善配套设施，加大路域环境整治力度加强通村公路和村内道路连接，统筹规划和实施农村公路的穿村路段，灵活选用技术标准。**

**（2）路面状况改善**

**每年实施养护工程里程比例达到7%以上，消除路网主要路径中的“畅返不畅”和简易铺装路面，农村公路中等路以上比例不低于75%。**

**（3）安全能力提升**

**同步加快推进农村公路安全生命防护工程建设力度，完善农村公路标志、标线、标牌等设施，优先实施校车途经重要村道或三级路以上村道安全设施；加大危旧桥梁改造力度，建立危桥改造项目库，完成四、五类桥梁改造。**

**（4）提升建设水平，推进“农村公路+产业”融合发展**

**提升农村公路技术水平，实现县道公路达到三级以上等级标准，乡道公路达到四级路以上标准。推进“农村公路+产业”融合发展，与旅游、产业发展规划有效衔接，加快通往主要产业经济节点公路建设，逐步构建有效互联的农村公路网络。结合村庄布局调整，分类推进自然村组通公路建设，更多地向进村入户倾斜。按职责推进村内道路建设。鼓励将农村公路与产业、园区、乡村旅游等经营性项目实行一体化开发。鼓励农村公路在适宜位置增设服务设施，拓展路域旅游服务功能。强化路域环境治理，结合农村人居环境整治，坚持路域环境治理与村容村貌改善同步实施，持续推进“路田分家”“路宅分家”，打造“畅、安、舒、美”出行环境。到2025年，有需求的地区实现乡乡都有产业路或旅游路，全县农村公路中等公路比例达到75%以上。**

**（5）推进管养体制改革，建立管养长效机制**

**坚持“三农”优先、服务优先、扶贫优先，落实政府主体责任，深化管养体制改革，建立资金保障的长效机制，建立权责清晰、齐抓共管的农村公路管理养护体制机制，按照“县道县管、乡道乡管、村道村管”的原则，推动农村公路发展实现从“行业主导”向“政府主导”转变，从追求“规模速度”向追求“质量效益”转变，从“粗放管理”向“精细管理”转变，从“会战式发展”向“可持续发展”转变，推动农村交通治理体系和治理能力现代化。创新养护运行机制，大力推进农村公路养护大、中修工程市场化进程，不断健全竞争机制，择优选取专业化队伍开展定期养护；对小修工程、维修保养、日常养护等项目实行片区捆绑、条块打包，推广政府主导、公司经营、物业管理和市场运作等养护模式，确保专业化养护水平不断提升，实现“有路必养、养必到位”的目标，年均养护大、中修工程比例达到7%以上。**

**4.2.1.4 “十四五”建设任务**

**（1）路网延伸通达**

**“十四五”期，持续推进实施农村通户道路硬化；按照“四好农村路”建设标准，突出农村公路与当地人文景观、自然地理相融合，全面打造“一镇一特色、一路一风景、一村一卷画”的系列产业振兴致富路、美丽生态景观路、乡村文化旅游路、爱国红色教育路。**

**（2）路网改造提升**

**“十四五”期，有序推进建制村通双车道公路改造、窄路基路面公路拓宽改造或错车道建设，新建改造农村公路路面宽度一般不低于6米，尤其大力推动4.5米以下窄路面农村公路拓宽改造，满足农村公交、私家车等的会车条件，适应城乡客运一体化的发展需求，促进路网结构提等升级；提升新建公路路面结构标准，完善配套设施，加大路域环境整治力度加强通村公路和村内道路连接，统筹规划和实施农村公路的穿村路段，灵活选用技术标准，兼顾村内主干道功能。**

**（3）路面状况改善**

**每年实施养护工程里程比例达到7%以上，消除路网主要路径中的“畅返不畅”和简易铺装路面，农村公路中等路以上比例不低于75%。**

**（4）安全能力提升**

**同步加快推进农村公路安全生命防护工程建设力度，完善农村公路标志、标线、标牌等设施，优先实施校车途经重要村道或三级路以上村道安全设施；加大危旧桥梁改造力度，建立危桥改造项目库，完成四、五类桥梁改造。**

**（5）运输服务提升**

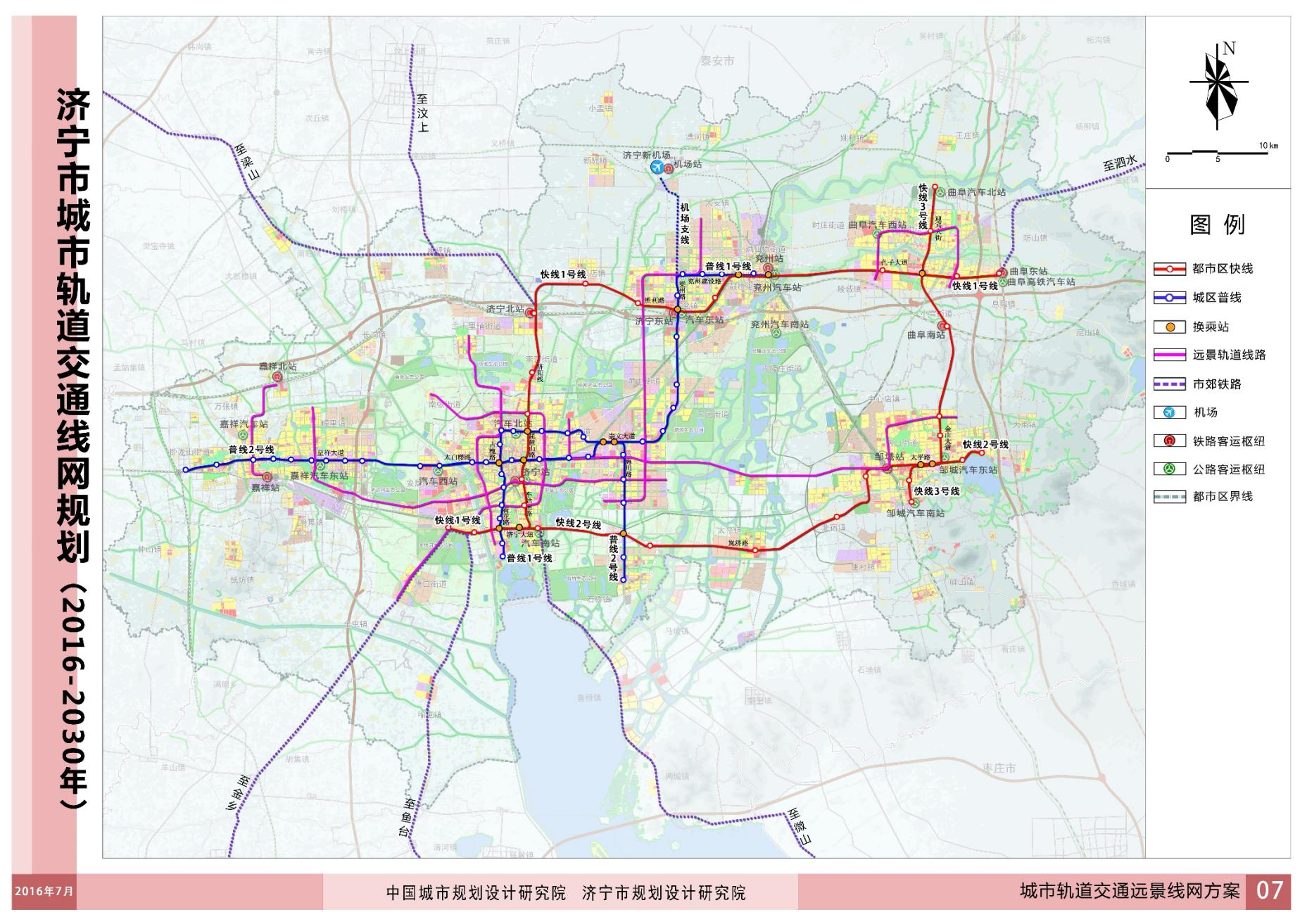
**推动农村客运与产业、邮政、供销、电商、旅游、农村公路管养等深度融合发展；提升农村物流服务水平，深入推广农村物流服务品牌，构建多元化融合发展的农村物流三级网络体系，探索“一点多能、一网多用、深度融合”的运输服务站点，实现农村物流服务行政村全覆盖。**

|  |
| --- |
| **专栏四 嘉祥县“十四五”时期农村公路建设项目一览表** |
| **●“四好”农村路提档升级工程**  **“十四五”期间，计划新改建王桥至申楼、梁宝寺镇向阳至北张庄、纸坊代店至王固堆、金屯镇高庄至G105、和平路、嘉祥县机场线至西南刘公路、嘉祥县大黄线（老僧堂至黄垓段）、嘉梁路（北外环至万张街道驻地段）、焦满线（规划S244至仲山驻地段）等农村公路363.3公里；大中修农村公路611公里；到2025年，所有自然村全部通硬化路，村内通户道路硬化基本完成，高标准实现“村村通”“户户通”。**  **●危桥改造工程**  **“十四五”期间，计划对高海桥、老赵王河桥、前于桥、山营桥、梁海桥、唐村桥、友谊桥等31座桥梁进行改造，到2025年，完成现有四、五类桥梁改造任务。** |

### 4.2.2 推动高铁及铁路专用线建设，形成内通外联现代化铁路网络

**加快开展高速铁路建设，提升城市在区域经济发展格局中的地位，打造嘉祥东西向高铁主通道，开展济徐高铁前期规划研究工作，推进南北向高品质铁路客运服务有序开通。优化和拓展普速铁路网，推进济徐货运铁路（湖西铁路段）规划研究工作，提高铁路货运保障能力，增强铁路在货物运输中的作用。完善港口集疏运铁路体系建设，实施济宁祥城北港务有限公司铁路专用线、嘉祥县畅通投资有限公司铁路专用线（嘉祥铁路物流园）等项目，解决铁水联运“最后一公里”问题，构建铁水、公水、铁公全方位立体多式联运体系。深化交通运输结构改革，研究推进济宁轨道交通二号线嘉祥段工程建设，完善城市综合交通运输体系，更好地适应都市圈和城市群发展新要求。**

|  |
| --- |
| **专栏五 嘉祥县“十四五”时期铁路建设项目一览表** |
| **1、济宁祥城北港务有限公司铁路专用线**  **本项目是济宁港嘉祥港区祥城北作业区集疏运系统的重要组成部分，建成后可以大大提高港口铁路集疏运比例，促进区域铁水联运发展，适应国家“公转铁”政策的要求，是完善港口整体功能、保障港口运行的重要基础设施。济宁祥城北港务有限公司铁路专用线为单线铁路，设计速度为60千米/小时，线路起于梁宝寺专用铁路大张楼镇站，止于祥城北港区西侧，正线长约12.881公里。预测近期到发运量375万吨/年，其中到达325万吨，发送运量50万吨/年；远期到达运量990万吨/年，发送运量155万吨/年。**  **2、嘉祥县畅通投资有限公司铁路专用线工程**  **园区内部结合运量及货物品类，分为笨大及包件作业区。笨大作业区近期增设笨大线1条，装卸有效长度满足整列。装卸方式采用龙门吊装卸作业，远期预留1条。包件作业区近期增设半列包件线，直股装卸长度300m（远期预留整列），增设货物站台1处，上部仓库300m(长)×18m(宽)，用来办理粮食、大豆作业。货物线南侧为平货位，可同时作业。远期预留铁路线1条。**  **3、济宁市轨道交通2号线**  **结合《济宁市城市轨道交通线网规划（2016-2030年）》及《济宁城市轨道交通建设规划（2019-2024年）及线网规划》，“十四五”期间，开展轨道交通二号线前期研究工作。轨道2号线全长48公里，串联嘉祥县、经开区、任城区、高新区和太白湖新区五个区县，线路的建设将完善嘉祥-任城的轨道交通联系，进一步完善都市区内骨架线网。** |

****

### 4.2.3 完善内河航运基础设施网络，打造畅通高效的内河航道网络

**“十四五”期间围绕围绕“畅主线、通支流、补短板”的发展思路，推进京杭运河及其支线航道整治、通航建筑物扩能。全面推进京杭运河主航道建设，重点实施京杭运河主航道“三改二”改造升级工程；加快支流航道改造提升，规划研究洙水河航道嘉祥段“三改二”工程，协调推进郓城新河三级航道、蔡河四级航道等重要支流航道建设。**

**积极响应济宁市港航经济发展战略，紧抓嘉祥港航发展机遇。一是港航资源整合，推动现有港口资源整合，按序科学建设规划港口，明确各作业区港航物流发展布局，依托航运企业联盟构建现代化航运服务体系，聚力提升港口集疏运体系服务能力。二是临港产业布局，以园区发展定位与需求为导向，合理设计园区产业体系，规划产业功能分区布局，探索港口运营模式。三是港城融合发展，以作业区为核心，围绕城市生产、生活、生态功能，优化港城融合空间布局，创新嘉祥县港产城特色发展模式。**

**立足嘉祥港发展定位，构建“12345”总体战略布局。以嘉祥港产融合数字服务平台为赋能，以内外两大物流网络为支撑，以本地及周边核心市场、西北资源合作市场、东南河海服务市场三大市场空间为驱动，以祥城北、祥城、金屯、徐庄四大作业区为核心，导入港航物流、综合商贸、临港加工、供应链运营、信息金融服务五大核心产业。**

|  |
| --- |
| **专栏六 嘉祥县“十四五”时期航运建设项目一览表** |
| **●航道建设**  **1、京杭运河航道“三改二”扩建工程**  **嘉祥段起自嘉祥梁山界，止于任城嘉祥界，境内航道里程15.3公里，按Ⅱ级航道标准扩建。**  **2、洙水河航道嘉祥段“三改二”工程**  **十四五期间，规划研究洙水河航道嘉祥段“三改二”工程，开展前期工作，项目全长35.5公里，主要建设内容为扩挖航道和桥梁改建。**  **3、郓城新河三级航道工程建设**  **嘉祥县境内全长13.5公里，按Ⅲ级航道标准扩建，由菏泽市投资建设。**  **● 港口整合**  **布局形成“一港两区”发展格局。**  **一是打造祥城北港区，以祥城北港为依托，构建嘉祥县″港、产、城“一体化融合发展格局，规划建设大宗商品货物集散地、仓储中心、交易中心，打造连接京杭运河多式联运示范区，加强与运河沿线产业的联动；构建以祥城北港多式联运为引领，充分发挥各港囗功能优势、区位优势，积极融入行业大数据平台，建立开放便捷的以"一单制"为核心的多式联运服务体系，实现企业信息互联互通，降本增效，高质量发展。作业区发展以煤炭、钢材、粮食、集装箱为核心的大宗商品港航物流体系，打造产业集聚型多式联运基地。**  **二是打造洙水河港区，通过洙水河串联祥城、金屯、徐庄三大作业区，重点关注城市居民服务需求。其中祥城作业区统筹发展商贸物流，打造成为商贸文旅型城市服务基地。金屯作业区依托建材化工粮食物流体系，打造散货集装箱储运服务中心。徐庄作业区完善件杂货物流服务，打造绿色化件杂货集散中心。**  **● 作业区建设**  **1、祥城北作业区**  **祥城北作业区规划8个泊位。祥城北作业区#1-5泊位码头工程，规划新建2000吨级通用泊位5个，规划港口岸线长478米，包括码头岸线400米和支持系统岸线78米，陆域纵深500米，规划陆域面积26.1万平方米，预测吞吐量800万吨，预计“十四五”期完成建设并投入运营；远期规划祥城北作业区6-8#泊位梁宝寺新庄码头建设，规划建设1000吨级通用泊位3个，规划码头岸线244米,#7号泊位支持系统泊位，陆域纵深约310米，规划陆域面积9.5万平方米，预测吞吐量800万吨。**  **2、祥城作业区**  **祥城作业区包括嘉祥易隆港码头和嘉祥开发区码头。**  **祥城作业区共规划建设25个泊位。嘉祥易隆港码头共21个泊位，包括已建8个1000吨级泊位、规划13个2000吨级泊位；嘉祥开发区码头4个1000吨级泊位。**  **嘉祥易隆港码头位于嘉祥县城南，洙水河北岸，西连嘉金线，北接新菏兖日铁路，作业区后方即为铁路线，是山西、河南煤炭铁水联运中转站。主要货种为煤炭、件杂货、矿建材料、集装箱等。易隆港码头已建8个1000吨级泊位，按照济宁港2035规划，规划新建6个2000吨级泊位，并将已建待泊锚位规划为7个2000吨级泊位，其泊位功能调整为11个通用泊位和10个多用途泊位。后续可将已建1000吨级泊位升级改造为2000 吨级泊位。**  **“十四五”期间开展嘉祥开发区码头的前期研究工作。**  **3、徐庄作业区**  **徐庄作业区徐庄码头位于洙水河右岸徐庄村，主要货种为煤炭、矿建材料、件杂货等，规划升级徐庄码头4个1000吨级泊位为2000吨，以适应洙水河航道升级改造后新形势的发展。**  **4、金屯作业区**  **金屯作业区位于105 国道洙水河公路桥以东，洙水河右岸，主要货种为煤炭、矿建材料和件杂货，该作业区包括金港、友邦港。**  **“十四五”期间，规划友邦码头利用已建的 478m 直立式护岸调整为6个通用及多用途泊位，包括1000吨级多用途泊位1个1000吨级通用治位1个和500吨级通用泊位4个。规划调整后，该码头共计有7个通用及多用途泊位。**  **规划将现有金港码头已建的153m直立式护岸调整为2个1000吨级通用泊位。规划调整后，该码头共计有5个通用泊位。**  **●港口集装箱码头建设项目**  **为提升港口竞争力，实现企业转型，做大做强临港物流产业，进一步发挥嘉祥内河航运的优势，服务和带动嘉祥县域经济发展，推动外向型经济更快发展，大力发展建设集装箱码头势在必行。十四五期间，在培育壮大金港、友邦港集装箱业务的基础上，鼓励和引导易隆港建设集装箱码头，发展集装箱业务。开通集装箱运输“绿色通道”，提高水路集装箱运输比例，实现港口多样化经营和绿色发展**  **●疏港公路建设项目**  **积极推进祥北港疏港公路（里程约1.0km）、易隆港疏港公路（里程约5.2km）、济宁金港疏港公路（里程约0.3km）、徐庄作业区疏港公路（里程约0.7km）等一批疏港公路项目建设。**  **研究推荐洙水河南堤建设三级疏港通道，以实现洙水河航道水域内各货运码头的有效串联。**  **●洙水河航道综合服务区**  **“十四五”期间开展嘉祥县洙水河航道综合服务区可行性研究，该项目占地约150亩，投资3.6亿元，可为运输船舶提供临时系靠泊、加油、加气、供水、供电、船舶垃圾和船舶油污水回收、船舶应急维修等配套服务。** |

## 4.3构建综合交通枢纽

**客、货运场站及物流园区是综合交通运输网的重要组成部分，是衔接多种运输方式，辐射一定区域的客、货运转运中心。推进客货运场站及物流园区的发展，是促进交通整体效率和服务水平、降低物流成本的必然途径，是优化运输结构实现交通战略转型的迫切需要，是集约利用资源、节能环保的客观要求。**

**以建设地区型综合交通枢纽的目标，整合优化存量资源，加快推进以高铁、公路客运站为主的综合客运枢纽和以铁路货运场站、港口作业区、物流园区为主的货运枢纽体系建设，优化综合枢纽站场资源协同布局及有效衔接。**

### 4.3.1 客运场站

**4.3.1.1 提升综合客运服务品质**

**（1）打造快速、便捷的城际客运体系**

**围绕铁路、公路等城际客运方式，优化铁路、公路客运结构，创新服务方式，提出打造快速、便捷的城际客运体系的主要任务。**

**1）推进道路客运转型升级**

**一是推进道路客运接驳运输，促进道路客运接驳运输规范运营，鼓励分段式接驳运输发展；二是优化道路客运线路，逐步减少并取消800公里以上长途超长途道路客运线路和卧铺客车；三是畅通“最后一公里”，加强道路客运与铁路衔接线路和时刻对接，方便旅客便捷换乘；四是推广城际道路客运公交化运行模式，探索推进与周边城市和毗邻地区道路客运线路公交化改造。**

**2）推动旅客联程运输发展**

**一是积极发展旅客联程运输产品，鼓励不同运输方式企业依托互联网等信息化手段，加强深度合作，积极发展公铁联运等服务产品；二是推广普及综合电子客票，支持企业提供旅客联程、往返、异地出行票务服务，推动实现旅客出行一次购票、无缝衔接、全程服务；三是促进行李运输便利化，加强城市公共交通与火车站，道路客运与铁路衔接，提升不同运输方式间行李运输便利化，推进行李直挂。**

**（2）打造一体化城乡客运体系**

**围绕城市公交、出租汽车、城乡公交等方面，打造服务民生、一体化的城乡客运体系。**

**1）构建合理的城市公共交通体系**

**一是动态优化常规公交线网，扩大公交线网体系覆盖范围。二是扩大公交服务广度和深度。在提高城市公交站点覆盖率的基础上，提升公共交通网络通达深度，并合理提高发车频率，适当延长客运站、火车站等枢纽接驳的城市公交运营时间。三是强化交通需求管理，提高公交出行比率。四是强化公交政策保障，完善城乡公交票制票价制定、发展水平评价、服务质量考核等工作机制和政府补贴补偿政策。研究推出“月卡”、“周卡”等多元化票种，为短期旅游、参加商务活动的乘客提供便利。**

**2）科学管理出租汽车服务**

**一是建设出租汽车信息化监管平台，加强运力动态监测，完善出租车动态监测和调整机制，充分利用大数据加强出租汽车运营调度，提高运营效率，逐步实现市场调节；二是推动与公安、市场监督等市直部门的信息共享；三是提高出租汽车服务品质，构建多样化服务体系，扩大出租车服务影响力，提升城市形象，推动出租车企业公开服务标准和质量承诺，规范经营行为；四是加强新旧业态监管力度，创新监管手段、更新监管设备，实现线上线下一体化监管。同步丰富监管设备功能，提升驾驶员体验。**

**3）推进城乡客运一体化发展**

**一是促进城乡公交融合发展，加强城乡公交与城市公交、邮政、快递等领域的融合发展，提高资源利用效率；二是优化城乡公交线路体系，根据城乡发展水平，区分线路的主次，明确线路分工，适当加密公交线网；三是研究建立城乡公交可持续运营保障政策，鼓励提高乡村客运通达深度、广度和服务水平，为城乡居民出行提供一体化出行服务。**

**（3）提升综合客运枢纽服务品质**

**强化综合客运枢纽服务功能，进一步探索挖掘整合枢纽交通资源。**

**1）建立枢纽引导标识系统标准**

**在国家标准规范的基础上，对嘉祥县客运枢纽内的位置标识、导向标识和综合信息标识等公共标识的版面设计、图文信息、安装位置等技术参数进行统一规范和完善，按照各枢纽、场站具体情况，加装或调换标识设施，提升统一度和辨识度，进一步提升客流顺畅程度和枢纽换乘效率。**

**2）提升枢纽交通信息整合和服务能力**

**一是构建公共服务中心数据交换与共享平台，构建枢纽**

**信息采集和监测体系，实现对枢纽、场站等基础设施静态属性信息和营运交通工具、从业人员等运行状况信息的动态监测，支撑枢纽人员调配、交通方式调度和紧急事件处理方案制定等工作，及时疏散到站客流；二是在各枢纽建立综合信息发布板，通过“一张板”展示枢纽各运输方式的班次信息和旅客排队聚集信息，引导旅客合理选择运输方式，提升枢纽信息分享可视化水平；三是面向出行者设计APP、公众号等多元化枢纽出行服务产品，提供各类班次安排、票务等枢纽信息，帮助旅客做好出行前计划、出行中查询和出行后服务评价。**

**3）提升枢纽交通信息与旅游、餐饮等数据资源的融合水平**

**枢纽交通信息整合完成后，应面向社会开放相关枢纽数据共享端口，引导社会资本利用市场化运作模式将枢纽信息资源与旅游、住宿、餐饮等相关资源统一整合，推动枢纽信息资源与旅游等产业信息融合，提升枢纽的多元化服务功能。**

**（4）积极推动发展旅客联程联运**

**逐步建立“一票制”客运联程联网第三方服务平台，推动建立铁路、公路、民航等各运输方式间常态化的联程联运协调管理机制，推动实现“一站购票、无缝衔接、一票（证）通行”，打造一站式“门到门”出行链，实现出行即服务。**

**（5）鼓励规范新业态新模式发展**

**围绕运输服务与旅游融合、共享出行、定制客运等方面，鼓励并规范新业态新模式发展。**

**1）深化运输服务于旅游融合发展**

**一是完善客运网络，根据旅游资源分布和旅游特点，打造“快进慢游”的旅游客运网络，建立高铁、旅游专线、旅游公交等多层次的旅游客运网络。二是大力发展“运游融合”产品。推动旅游专列、旅游直通车、自驾车房车营地等发展。三是完善客运枢纽、高速公路服务区等交通设施旅游服务功能。将具备条件的客运枢纽逐步向旅游集散中心转型，提升旅游集散中心的综合服务功能，提升嘉祥县旅游吸引力。**

**2）鼓励发展共享交通**

**一是鼓励并规范共享自行车发展，明确公共自行车的发展定位、设施网络、运营模式和保障机制；二是鼓励汽车租赁发展，引导城市路内停车泊位、人流密集区公共停车场为租赁车辆停放提供便利。**

**3）鼓励道路定制客运服务发展**

**一是鼓励定制客运发展，推进移动互联网等技术在道路客运领域的应用，结合道路客运转型升级，有序推进适合条件的道路客运班线转为定制客运线路运行，实现“门到门”“点到点”服务，改善出行体验。二是加强定制客运管理，研究出台道路定制客运管理制度，加强对定制客运车辆、驾驶员的监管，确保定制客运安全稳定。**

|  |
| --- |
| **专栏七 嘉祥县“十四五”时期客运场站建设项目一览表** |
| **1、打造日兰高铁嘉祥北站综合交通枢纽**  **日兰高铁嘉祥北站作为县域内包含高速铁路、公路长途、城市公交、出租车、社会车辆等多种运输方式的客运换乘中心，属于高速铁路主导型综合客运枢纽。完善站点设施建设和周边辐射区配套公交换乘中心，提升居民出行的便捷程度和铁路站点对区域发展的带动作用。新建客运枢纽引导社会资本利用市场化运作模式将枢纽信息资源与旅游、住宿、餐饮等相关资源统一整合，推动枢纽信息资源与旅游等产业信息融合，提升枢纽的多元化服务功能。**  **2、完善嘉祥县火车站、汽车站及站点辐射区功能**  **嘉祥火车站作为集普铁、城市公交、出租、社会车辆等多种出行方式一体的综合交通枢纽，发挥好其对周边区域辐射、接驳作用，有助于全县客运质态的全面提升。**  **“十四五”期间，优化站内内部布局结构，为旅客联程联运奠定基础，同步统筹考虑电子信息化和智能化需求，不断满足人民群众的出行需求。**  **“十四五”期间以城际、城市、城乡公共交通三位一体服务体系为核心，完善嘉祥汽车站站点辐射区功能，发挥好其对周边区域辐射、接驳作用。** |

### 4.3.2 货运场站及物流园区

**4.3.2.1 推动货运物流“降本增效”**

**（1）加快运输结构调整**

**1）积极推进运输结构调整**

**围绕新兖铁路、洙水河、京杭运河发展多式联运，鼓励道路运输企业做好“最先和最后一公里”衔接，盘活现有铁路专用线，切实实现“公转铁”，充分发挥铁路运输优势。支持发展铁路货物专班（列）和直达货运列车等服务模式，鼓励有大宗货物运输需求的企业由传统的公路运输向铁路运输方向转变，加快推进“公转铁”、“公转水”等重点项目建设，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。完善港口、航运、物流和配套服务体系。**

**2）着力推动货物多式联运发展**

**加快构建设施高效衔接、枢纽快速转运、信息互联共享、装备标准专业、服务一体对接的多式联运组织体系。推动铁水、公铁、公水等联运发展，推广应用甩挂运输、多式联运、冷链运输等先进运输组织方式，促进现代物流发展，构建经济高效的物流服务系统。**

**3）打造绿色高效的现代物流模式**

**推进电商物流、冷链物流、大件运输、危险品物流等专业化物流发展，促进城市末端配送有机衔接，鼓励发展集约化配送模式。综合利用多种资源，完善农村配送网络，促进城乡双向流通。建立共同配送、库存管理、供应链等先进的物流服务模式，统筹交通运输、邮政、商务、供销等农村物流资源，落实减税降费政策，优化物流组织模式，提高物流效率，降低物流成本。**

**4）减少城乡差异，提升一体化配送能力。**

**城乡物流体系之间的差异，阻碍了城乡一体化配送的发展。嘉祥县要融入鲁西南区域经济建设，实现“济嘉同城一体化”的构想，必须要提高农村物流服务水平，减少城乡物流差异。**

**（2）推进多式联运加快发展**

**一是加强基础设施规划和建设的高效衔接，强化铁路、公路和水路之间运输网络的无缝衔接，加快完善枢纽节点的多方式集疏运体系，提升货运主要通道的通达性。二是积极创新多式联运组织模式，加强公铁水运在装运技术、转运流程、运输单证、信息接口、管理服务等方面的对接，强化货物集拼、转运功能，提升货运组织化程度和集约化水平。**

**（3）发挥港口物流功能**

**以内河港口为依托，大力发展临港产业和现代物流业，致力于做大做强港口物流，打造集口岸服务、信息服务、流通加工、商贸物流于一体的辐射鲁西南、豫东南，连接京津冀和长三角的综合服务型物流园区。一方面可满足未来腹地产业发展带来的货物运输中转需求，充分发挥水运运输成本低的优势；另一方面可积极引导临港产业的布局发展，与周边工业园区形成互动，打造物流企业集聚平台，创造规模化、集约化发展环境，为城市经济发展带来良好支撑。**

**（4）完善县乡村三级物流配送体系**

**综合利用交通、邮政、快递、农业、商贸等资源，构建县、乡、村三级农村物流节点体系，补齐农村地区物流基础设施建设短板，提升农村物流网络覆盖率。围绕嘉祥城区和镇街节点建设覆盖区域的三级物流网络，实现干线物流、城市配送和城乡物流的有效衔接。重点加强城乡物流网络建设，完善城乡末端配送网络，积极鼓励道路运输企业、邮政、快递企业参与农村物流网络建设，统筹推进农村物流与城乡配送、农村客运、农村邮政的融合发展。畅通农产品和消费品双向流通渠道，探索建设农产品城乡共同配送，优化三级城乡商贸配送，提升城乡配送效率。规划期末，全面形成以龙头物流园为核心、以乡镇运输服务站为支撑、以农村物流点为基础的农村物流体系，全面提升城乡物流发展水平。**

**乡镇运输服务站：主要服务于乡镇范围内的快递物流，可以新建或是对既有乡镇客运站、交管站、公路养护站等站场设施进行改造升级，也可以充分利用邮政、供销社、电商服务网点等设施资源，通过业务合作的方式统筹组织辖区内的农村物流服务。**

**农村物流点：主要以周边乡村为辐射范围，可结合现有电商渠道下沉平台，也可以试点与邮政网点的合作，实现“工业品下乡及农产品进城”双向物流运输通道，充分发挥农村物流末端节点的功能。**

**（5）提升城市绿色货运配送水平**

**通过体制机制创新、管理服务创新和技术创新，推动运输装备满足货运行业用户不断升级的产品需求，提出城市通行管控、全业务标准化流程、公共信息平台建设、城市货物电子地图、新能源配送车辆推广等相关任务。完善城市配送货物运输经营许可制度，推进城市配送车辆标准化、标识化，健全城市配送车辆运力投放和通行许可工作机制，优化城市配送车辆通行管控，规范城市配送企业经营行为，提升城市配送运行效率，缓解城市交通拥堵。**

**（6）优化发展运输辅助业**

**围绕机动车维修、驾驶员培训、高速服务区发展等方面，提出在加强规划建设、完善服务体系、提升服务能力、培育新业态发展、营造经营环境、维护交通安全、保障突发应急等方面的主要任务。**

**4.3.2.2 构建“三站四区多带，一心多点”货运物流体系**

**三站——大山头站、梁宝寺煤矿站、祥城北站。以新兖铁路货运为主，完善梁宝寺铁路专用线、祥城北铁路专用线货运站的布局和功能。在传统货场基础上，充分拓展包装、加工、配送、信息服务等一系列物流功能，系统推进铁路货运向现代物流转型；完善铁路货运站布局和功能，充分发挥铁路在运输结构调整中的带动作用。**

**四区——祥城北作业区，祥城作业区、徐庄作业区、金屯作业区。以港口为依托，构建港口物流园区，逐步推进“以港建区→以区促港→港区联动”，做大做强港口物流产业。**

**多带——新兖铁路、日兰高速、G327、S244、洙水河航道、京杭运河航道等。以新兖铁路为主，港口铁路专用线为辅，公路、水运运输协调配合，构建“公铁水”多式联运体系，推进大宗货物及中长距离货物运输向铁路和水运有序转移。**

**一心——县级“客货邮”配送中心。对接县智慧交通大数据平台，提供仓储、配送、分拨、转运等服务，同时承接全县社会快递进出业务处理，打造全县统一开放平台，实现区域范围内的快递包裹中转分拨工作，为嘉祥县的县乡村三级物流体系提供重要的支撑。**

**多点——镇街级农村物流配送中转站、村级农村物流配送中转点。在全县13个镇街建设乡镇级农村物流配送中转站，338个行政村级农村物流配送中转点；到2025年，实现乡乡有网点、村村有服务，农产品运得出、消费品进得去。**

**“十四五”期末嘉祥县快递货运枢纽体系将形成“县、乡、村”三级快递服务业体系。**

|  |
| --- |
| **专栏八 嘉祥县“十四五”时期货运场站建设项目一览表** |
| **1、兖兰铁路大山头货运站启用工程**  **随着社会经济的快速开展，生产企业数量及规模的不断增加，生产原材料和制成品的运输，对公路运输依赖过大，大大增加了交通压力和安全隐患，为促进物流业良性循环，加快我县“公转铁”供给侧结构性改革，调整优化区域运输结构，实现交通运输高质量发展，大山头货运站启用并进行改扩建迫在眉睫。**  **该项目新占地约320亩，拟建设2条装卸专用线，仅办理货运业务，估算投资3.5亿元。**  **2、嘉祥港临港物流园区**  **嘉祥港作为山东省规模最大的铁水联运内河港，港口通过铁路专用线与嘉祥站接轨，连接新菏兖日运煤专线，从而与京九、京广、京沪三条铁路线实现互联互通。同时，通过京杭运河连接江浙沪地区，是我国“北煤南运，西煤东输”煤炭运输网络中的重要节点，最大程度地降低了煤炭运输综合物流成本。该项目以嘉祥港为依托，将运输、仓储、装卸搬运、包装加工、配送及信息处理等物流环节有机整合，构建规范化、规模化、信息化、网络化的综合服务型物流园区，打造济宁地区乃至江北具有一定辐射带动作用的现代化、区域性的物流节点。项目拟选址在嘉祥港疏港路两侧，园区建设面积10万平方米，计划投资5亿元。**  **3、济宁祥城北港务有限公司铁路物流园**  **项目位于大张楼镇新营村，京杭运河梁齐运河段，港区及铁路专用线货场布置在梁齐运河右岸原大堤后方陆域，铁路物流园西邻铁路站场，东邻码头陆域区，场地东南紧邻省道S242汶金线，是济宁港嘉祥港区祥城北作业区的重要组成部分。项目工程建筑面积约10万平方米，建成后将大大提高县区北部乡镇铁路集疏运比例，促进区域铁水联运发展，对充分发挥国铁路网和梁宝寺专用铁路运能、提高铁路经济效益具有重要作用。**  **4、“客货邮”配送中心**  **对接县智慧交通大数据平台，提供仓储、配送、分拨、转运等服务，同时承接全县社会快递进出业务处理，打造全县统一开放平台，实现区域范围内的快递包裹中转分拨工作，为嘉祥县的县乡村三级物流体系提供重要的支撑。**  **5、按照农村物流网络节点建设指南的技术要求，加快推进农村物流网络节点建设，实现建设标准化、管理规范化、服务多元化，全面提升农村物流站点服务能力和水平。**  **6、建设乡镇级农村物流配送中转站。在全县13个镇街建设乡镇级农村物流配送中转站。乡镇农村物流配送中转站要与本乡镇电子商务公共服务站或乡村新型商业中心示范点合并建设，相互融合，相互补充，共建、共享、共用，为本镇街居民销售当地农特产品和购买生活必需品及生产资料提供服务。**  **7、建设村级农村物流配送中转点。规划建设338个行政村级农村物流配送中转点，村级农村物流配送中转点要与本行政村电子商务公共服务点合并建设，资源共享，共同为本行政村居民的农产品上行和工业品下行提供便捷服务。** |

## 4.4 建设业态融合、协同发展的“交通+”体系

### 4.4.1 推进“交通+旅游”

**开展旅游交通基础设施统筹规划。把旅游服务要素更多地融入交通系统，完善旅游交通服务功能。统筹考虑交通、游憩、娱乐、购物等旅游要素和旅游资源开发，构建“快进慢游”的旅游交通网络；建设完善旅游交通集散体系。积极将观景台、旅游标志标牌等设施与交通基础设施统一规划、设计。以方便游客出行为目标，以车辆高档、服务优质为优势，逐步打造覆盖全面的旅游客运网络，促进旅游客运发展。**

**“十四五”期间，围绕儒家文化、运河文化、自然风光、田园产业等主题，打造主题鲜明的旅游公路；以“风景道”的理念，完善四主四辅八支的旅游公路布局，其中四主线为滨河大道、G327连固线嘉祥段、S319、S244；四辅线为临菏路、滨河路、嘉山绿道、旅游路；八支线为大黄线至岳楼、创洁路、青山路、隋庄路、武氏祠路、曾庙路、曾林路、富山路。融交通、文化、体验、游憩于一体，提升旅游公路服务品质和公共服务水平，增强人民群众的获得感。**

**（1）完善旅游交通基础设施网络体系**

**1）加强旅游交通基础设施统筹规划**

**进一步强化规划引领作用，加强旅游交通基础设施发展规划编制，统筹考虑交通、游憩、娱乐、购物等旅游要素和旅游资源开发，构建“快进”、“慢游”的综合旅游交通网络。积极将观景台、旅游标志标牌等设施与交通基础设施统一规划、设计，实现旅游交通标志规范、清晰明确、快速识别。**

**2）加快构建便捷高效的“快进”交通网络**

**依托铁路、高等级公路以及旅游公路等构建“快进”交通网络，提高旅游目的地的通达性和便捷性，实现游客远距离快速进出目的地。健全重点旅游景区交通集散体系。加快干线公路与景区旅游公路连接线以及相邻区域景区之间公路建设，做好自驾车房车营地与交通干线之间联通公路建设。此外，根据旅游发展需求，适时开通旅游公交班线。**

**（2）健全交通服务设施旅游服务功能**

**1）提升高速公路服务设施的旅游功能**

**结合嘉祥县地方特色因地制宜在高速公路服务区增设休憩娱乐、物流、票务、旅游信息和特色产品售卖等服务功能，设置房车车位、加气站和新能源汽车充电桩等设施，推动高速公路服务区向交通、生态、旅游、消费等复合功能型服务区转型升级，建成一批特色主题服务区。加强连接重要景区的高速公路服务区的景观营造，邻近景区的服务区可考虑联合景区创新建设模式。**

**2）完善普通公路旅游服务设施**

**在国省干线路侧空间富裕路段设置驿站、简易自驾车房车营地、观景台、厕所等设施。根据需要在农村公路沿线增设简易驿站、港湾式停车带和观景台。加大景区和乡村旅游点停车场建设力度，在旅游公路到旅游景区之间增设停车场并实现景区接驳服务。**

**（3）提升旅游运输服务质量**

**1）鼓励旅游客运市场创新发展**

**加强服务景区客流的公共交通运输组织，开通至景区景点的旅游专线、旅游直通车，在黄金周、小长假等重大节假日期间开通定制旅游线路，增强城乡客运线路服务乡村旅游的能力。**

**2）积极推进游客联程联运**

**完善省域客运联网售票系统，积极推进跨运输方式客运联程系统建设，鼓励企业完善票务服务系统，提高联网、联程、异地和往返票务服务水平。引导互联网企业提供联程联运“一站式”票务服务。**

**3）加强旅游交通信息服务**

**建立交通、旅游等跨部门数据共享机制，研究制定交通、旅游部门数据共享清单、开放清单，实质性对外开放相关数据。促进交通旅游服务大数据应用，引导各类互联网平台和市场主体参与交通、旅游服务大数据产品及增值服务开发，运用网站、微博、微信、应用程序（APP）等媒介，为社会公众提供多样化交通出行、旅游等综合信息服务，完善汽车租赁全国联网，推动实现一地租车、异地还车。推广景区门票网上预约，完善重点景区客流监测预警等功能，采用信息化等手段引导节假日旅游高峰客流。**

|  |
| --- |
| **专栏九 嘉祥县“十四五”时期旅游公路建设项目一览表** |
| **1、滨河大道嘉祥段旅游服务提升项目**  **项目起自梁山嘉祥界，止于嘉祥任城界，拟对现滨河大道路面进行修复，施划标线，增设标志标牌，对沿线进行绿化提升，增设旅游服务设施。计划于2023年实施，投资2.5亿元。**  **2、梁宝寺至满硐旅游服务提升项目**  **项目包括对梁徐线、老S319、老S244部分路段的路基、路面、绿化及安保设施的提升，构建集交通绿廊、旅游长廊、城市形象走廊于一体的旅游联动发展轴。项目计划于2024年开始实施，投资7.65亿元。**  **3、嘉山绿道拓宽改造工程**  **嘉山绿道是嘉祥县城联系南部山区、乡镇的一条重要的交通干线,是通往曲阜机场和九顶山养生城一条便捷的绿色通道，同时也是济宁市凤凰山野生动物园的景观主轴线。“十四五”期间，拟对嘉山绿道进行拓宽改造，以提高旅游目的地的通达性和便捷性。**  **4、洪山路北延新建工程**  **该项目全长3.8公里，一级公路，双向六车道，路基宽33米，建设内容为路基路面、大中桥涵及公路附属设施。连接萌山、武氏祠景区。**  **5、S244-济宁经开区界道路新改建工程**  **该项目全长2.2公里，一级公路，双向六车道，路基宽34米，建设内容为路基路面、大中桥涵及公路附属设施。连接萌山、吉祥湖景区。**  **6、机场平行线改建工程**  **该项目全长26.91公里，二级公路，双向四车道，路基宽18米，建设内容为路基路面、桥涵及公路附属设施。连接武氏祠景区。**  **7、北徐庄-飞机场改建工程**  **该项目全长6.81公里，二级公路，双向两车道，路基宽18米，建设内容为路基路面、桥涵及公路附属设施。连接武氏祠景区。**  **8、嘉祥-喻屯改建工程**  **该项目全长20.643公里，二级公路，双向两车道，路基宽19-26米，建设内容为路基路面、桥涵及公路附属设施。连接武氏祠景区。**  **9、青山-嘉山绿道新改建工程**  **该项目全长6.668公里，三级公路，双向两车道，路基宽9米，建设内容为路基路面、桥涵及公路附属设施。连接青山、法云寺景区。**  **10、富山路新改建工程**  **该项目全长4.28公里，三级公路，双向两车道，路基宽9米，建设内容为路基路面、桥涵及公路附属设施。连接青山、法云寺景区。**  **11、老焦满线新改建工程**  **该项目全长4.8公里，一级公路，双向四车道，路基宽26米，建设内容为路基路面、大中桥涵及公路附属设施。连接青山、法云寺景区。**  **12、黄垓-滨河路新改建**  **该项目全长20.624公里，二级公路，双向两车道，路基宽18米，建设内容为路基路面、大中桥涵及公路附属设施。连接冉子祠景区。**  **13、河南刘-申楼新改建**  **该项目全长20.83公里，三级公路，双向两车道，路基宽9米，建设内容为路基路面、桥涵及公路附属设施。连接岳氏家祠景区。**  **14、S244-曾庙改建工程**  **该项目全长5.2公里，三级公路，双向两车道，路基宽9米，建设内容为路基路面、桥涵及公路附属设施。连接曾庙、曾林景区。**  **15、大黄线至前杜改建工程**  **该项目全长2.2公里，三级公路，双向两车道，路基宽8米，建设内容为路基路面、桥涵及公路附属设施。连接岳氏家祠景区。**  **16、汶金线至二马路新改建工程**  **该项目全长4.217公里，三级公路，双向两车道，路基宽9米，建设内容为路基路面、桥涵及公路附属设施。连接凤凰山景区。**  **17、纸坊镇中学至青山**  **该项目全长3.52公里，三级公路，双向两车道，路基宽10米，建设内容为路基路面、桥涵及公路附属设施。连接岳氏家祠景区。**  **18、王满线改线工程**  **全长16.14公里，一级公路，双向四车道，路基宽26米；建设内容为路基、路面，大中桥涵及公路附属设施。连接曾庙、曾林景区。**  **19、“十四五”期间，完成对旅游路、青山-S244、临菏路、G105、G327、S244、S319、临菏路、机场线、滨河大道等一批公路旅游服务功能的提升，重点进行路面养护及安保设施增设。** |

### 4.4.2 探索“交通+农业+旅游+新村+扶贫”

**全力推进农村公路建设，创建 “四好农村路”示范区，促进交通建设与农村地区资源开发、产业发展有机融合，实现交通助推农村改革发展新路，为农业供给侧结构性改革打造新亮点，构建农业和农村现代化，建设适应全区一体化发展的“域外、域内、农环线”三线联动综合交通运输枢纽体系，深入实施“交通+农业+旅游+新村+扶贫……”的融合发展战略，彻底打通农村致富增收最后“一公里”，强化农业农村现代综合智慧交通体系建设，最大限度降低和节省农业和农村交通运输成本，助力一、二、三产业联动发展，推动打赢农村脱贫攻坚战，以交通改革创新之力推动和实现乡村振兴。**

### 4.4.3推进管养体制改革

**一是贯彻落实《交通运输部财政部贯彻落实〈国务院办公厅关于深化农村公路管理养护体制改革的意见〉的通知》（交公路发〔2020〕26 号）和《山东省人民政府办公厅关于印发山东省深化农村公路管理养护体制改革实施方案的通知》（鲁政办发〔2020〕16 号），推动出台区县级农村公路管养体制改革实施方案，推动农村公路管理从“行业主导”向“政府主导”转变。**

**二是强化干线公路养护长效机制。围绕“防治结合、以防为主”的公路养护原则，加大预防性养护投入，及时消除水毁隐患、路面病害等，变被动的传统养护为主动的预防性科学养护。建立健全养护管理长效机制，科学开展公路养护工程，强化养护工程实施，及时恢复公路设施使用性能；重视和加强公路日常养护， 定期开展公路养护巡查，及时修复公路设施病害，保持公路良好的通行环境和技术状态。**

**三是进一步建立健全农村公路管理养护责任制，完善农村公路“路长制”。进一步明确县级政府职能部门和镇街政府、村民委员会的管理养护权力和责任清单，积极推行“路长制”，按照“县道县管、乡村道乡村管”的原则，指导建立“县级指导、乡级负责、市场养护、环卫保洁”乡村的管护新机制，补齐乡村道管护短板。乡镇政府负责辖区内乡村道管护工作，指导和组织村民委员会做好村道管护工作，村民委员会按照“农民自愿、民主决策”的原则，采取一事一议、以工代振等方式组织村道管理养护工作；鼓励集体经济组织和社会力量自主筹资参与农村公路管理养护工作，将爱路护路要求纳入乡规民约、村规民约，鼓励采用“门前三包”、党员责任区、设置公益岗位等形式，引导村民参与农村公路管护工作。**

**四是全面强化农村公路管理养护资金保障。全面落实成品油税费改革转移支付政策，合理确定转移支付规模，加大对普通公路养护的支持力度；同时，创新农村公路发展投融资机制，采取资金补助、先养后补、以奖代补、无偿提供料场等多种方式支持农村公路养护；鼓励将农村公路建设和一定时期的养护进行捆绑招标，鼓励将农村公路与产业、园区、乡村旅游等经营性项目实行一体化开发，运营收益用于农村公路养护；支持利用农村公路冠名权、绿化经营权、广告经营权等方式，多渠道筹集社会资金， 用于农村公路养护。**

## 4.5 提升综合交通运输安全绿色智能化水平

### 4.5.1 建设节能环保、集约高效的绿色交通体系

**（1）运输结构优化**

**客运方面，鼓励绿色、生态友好的慢行交通和公共交通出行。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公共交通和慢行出行转变。**

**货运方面，积极推进大宗货物运输“公转铁”、“公转水”为主攻方向，不断完善综合运输网络，提升货物运输能力，并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）实施公交优先发展战略**

**推进公交优先发展战略，探索发展定制公交、夜间公交、社区公交等多层次公交服务模式。鼓励城市公交线路向郊区延伸，打造城际、城市、城乡、农村公共客运四级网络。加大公交专用道建设力度，优先在城市中心城区及交通密集区域形成连续、成网的公交专用道，提高公交运营速度。积极推进城市公共交通设施建设，强化城市公共交通与其他交通方式的衔接，完善城市步行和非机动车交通系统，不断优化公共交通、步行和自行车等绿色交通路权分配，均衡道路交通资源。**

**（3）构建绿色配送系统**

**全面推进绿色物流发展，完善节能减排配套政策：加快建立物流“大通道”，优化物流产业的空间布局；提升末端物流效率和组织水平；推广应用移动互联网技术，发展绿色智能的物流产业。实现传统道路货运业向现代物流业社会化、专业化和规模化转变。依托货运枢纽场站，带动城乡物流配送业发展。**

**（4）推进节能减排**

**一是落实对新能源汽车推广应用的政策措施，以城市公交、公路客车、出租汽车等为重点，大力推广应用纯电动汽车，建立促进新能源汽车客运市场化发展的有效机制，不断扩大新能源汽车在公共服务领域的应用比例和规模，形成新增客运车辆以清洁能源和新能源车辆为主的发展格局；二是加强绿色资源综合循环利用，开展低碳公路、高速公路服务区、交通枢纽等示范工程。推进交通运输废旧路面材料循环利用以及钢材、水泥等主要建材的循环利用，推广公路钢结构桥梁、交通运输领域装配式建筑，推进公路运输枢纽、高速公路服务区雨水和污水循环利用。**

**（5）交通运输污染防治**

**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。**

### 4.5.2 建设运行可靠、反应快速的交通运输安全体系

**（1）完善交通运输安全体系**

**完善依法治理体系，形成政府统一领导、各部门协同联动、全社会共同参与的交通安全治理格局。落实企业主体责任，落实政府监管责任，推进多种运输方式以及与应急、公安等部门间的安全生产监督管理信息共享。完善安全监管设施装备体系，充分利用信息化、智能化、大数据等科技手段提升动态监测预警、安全风险分析研判能力。加强对网约车、道路客运、危化品运输等重点领域的安全管控，持续完善危险货物管理制度标准。鼓励购买第三方安全技术服务，加强寄递渠道安全监管和应急管理。推进交通运输安全文化建设，鼓励社会参与，提升全面交通安全素养。**

**（2）提升基础设施设备安全度**

**构建现代化工程建设质量管理体系，完善安全风险分级防控、隐患排查治理双重预防机制，切实提高工程质量和耐久性，加大铁路、公路安全防护设施投入力度。实施农村交通安全系统提升工程。完善水运、涉水工程安全设施配套。加强铁路、公路、航道、港口等重点基础设施，以及车船等重点设备的安全运行监测与预警系统建设，逐步建立自然灾害交通防治体系，提高基础设施防灾抗灾能力。全面改善和提高危险品运输工具和设备设施安全技术性能。加强交通运输领域重要信息系统网络安全防护。**

**（3）加强交通应急救援能力**

**建立健全跨方式、跨部门综合交通预警、应急信息沟通机制，建立健全应急决策机制和现场指挥与协调机制；推进应急救援抢险队伍和应急物资的建设管理；完善应急预案体系建设，提高预案的针对性和操作性；建立应急善后保障体系，加强恢复重建机制建设、调查评估机制建设；加强应急专业队伍和志愿者队伍建设，逐步建立交通应急救援队伍社会化体系，实现应急救援社会化资源共享。**

### 4.5.3 推进智慧引领、富有活力的智慧交通发展体系

**（1）提高信息化管理服务水平**

**加快交通大数据平台建设，建立以交通运行协调指挥中心为核心的新一代智能交通管理与服务体系，基于新一代的通信平台、全流程数据采集、处理与决策支持的新方法，为交通运输规划管理决策、运营组织服务和公众出行提供城乡一体化的新应用与新服务，提升交通规划水平、提高交通应急能力、提供精细化和个性化的交通服务。**

**（2）提高工程科技技术水平**

**开展道路、桥梁、铁路结构类型与构造设计、抗震及修复加固等规划设计新技术的研究与应用。推广新型拌和材料、高性能道路结构、地下工程等基础设施建设新材料新技术新工艺研究与应用。推动基础设施快速修建、应急抢险、道路排水除雪等基础设施预防性养护及快速修复新技术的研究与应用。车辆状态监测与故障诊断、机动车状态监测评价等防灾减灾监测技术研究。**

**（3）构建“物联网+”运输平台**

**重点实现对危险品运输车辆、专业货运车辆等重点车辆的管理和服务，完成通行证防伪车辆准入限行控制；全面推广应用“电子专用标签”等检测手段，逐步实现对全县车辆的动态感应和有效控制；开发涉车、涉驾信息应用系统，促进车驾信息资源在社会领域的全面应用。全面融合共享交通基础数据，形成“大数据”体系；完善指挥调度监督、警务信息快速部署系统；实现智能语音导航功能，提高系统的自动处理能力；建设交通管理容灾备份中心和网络中心，提高系统和数据对灾难性事件的抵御能力；开展机房等科技配套工程建设。**

# 第五章 打造高水平行业治理体系

## 

## 5.1 深化投融资体制改革

**5.1.1 积极利用社会资本参与交通运输基础设施建设、管理和运营**

**打破各类行业垄断和市场壁垒，建立公平、公开透明的市场规则，创新投资运营机制，改进政府投资安排方式，进一步完善“多元筹资、规范高效”的投融资体制，结合自身行业特点，积极推广政府和社会资本合作模式（PPP），最大限度的鼓励和吸引社会资本投入，充分激发社会资本投资活力。积极协调政府优先考虑将项目沿线一定范围内的土地等可开发经营的资源作为政府投入。政府资源投入后，收入仍不能完全覆盖投资运营成本的，可通过申请财政补贴予以补偿。**

**5.2.2 探索设立交通产业投资基金**

**交通运输部门要会同同级财政部门，积极研究探索设立公路、水路交通产业投资基金，以财政性资金为引导，吸引社会法人投 入，建立稳定的公路、水路交通发展的资金渠道。同时，鼓励民 间资本发起设立用于公路、水路交通基础设施建设的产业投资基 金，研究探索运用财政性资金通过认购基金份额等方式支持产业 基金发展。**

## 5.2 进一步优化营商环境

**以营商环境优化为契机打造交通局特色服务项目，群众和企业到政府办事事项指导目录全部实现“最多跑一次”，并同步开通网上申报。不断优化行政审批服务事项，精简办事流程，简化办事材料；全面深化周村交通领域“无欠薪”工作，为劳动者撑好“保护伞”。加强招投标市场监管，规范工程招标文件条件设置，杜绝串通投标等违法行为的发生，保证我县交通建设行业招投标市场公平、健康、有序地发展。**

## 5.3 推进管养体制改革

**一是贯彻落实《交通运输部财政部贯彻落实〈国务院办公厅关于深化农村公路管理养护体制改革的意见〉的通知》（交公路发〔2020〕26 号）和《山东省人民政府办公厅关于印发山东省深化农村公路管理养护体制改革实施方案的通知》（鲁政办发〔2020〕16 号），推动出台区县级农村公路管养体制改革实施方案，推动农村公路管理从“行业主导”向“政府主导”转变。**

**二是强化干线公路养护长效机制。围绕“防治结合、以防为主”的公路养护原则，加大预防性养护投入，及时消除水毁隐患、路面病害等，变被动的传统养护为主动的预防性科学养护。建立健全养护管理长效机制，科学开展公路养护工程，强化养护工程实施，及时恢复公路设施使用性能；重视和加强公路日常养护， 定期开展公路养护巡查，及时修复公路设施病害，保持公路良好的通行环境和技术状态。**

**三是进一步建立健全农村公路管理养护责任制，完善农村公路“路长制”。进一步明确县级政府职能部门和镇街政府、村民委员会的管理养护权力和责任清单，积极推行“路长制”，按照“县道县管、乡村道乡村管”的原则，指导建立“县级指导、乡级负责、市场养护、环卫保洁”乡村的管护新机制，补齐乡村道管护短板。各镇街政府负责辖区内乡村道管护工作，指导和组织村民委员会做好村道管护工作，村民委员会按照“农民自愿、民主决策”的原则，采取一事一议、以工代振等方式组织村道管理养护工作；鼓励集体经济组织和社会力量自主筹资参与农村公路管理养护工作，将爱路护路要求纳入乡规民约、村规民约，鼓励采用“门前三包”、党员责任区、设置公益岗位等形式，引导村民参与农村公路管护工作。**

**四是全面强化农村公路管理养护资金保障。全面落实成品油税费改革转移支付政策，合理确定转移支付规模，加大对普通公路养护的支持力度；同时，创新农村公路发展投融资机制，采取资金补助、先养后补、以奖代补、无偿提供料场等多种方式支持农村公路养护；鼓励将农村公路建设和一定时期的养护进行捆绑招标，鼓励将农村公路与产业、园区、乡村旅游等经营性项目实行一体化开发，运营收益用于农村公路养护；支持利用农村公路冠名权、绿化经营权、广告经营权等方式，多渠道筹集社会资金， 用于农村公路养护。**

## 5.4 加强安全交通建设

**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。**

**要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：**

**5.4.1 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。**

**5.4.2 全面提升农村公路安全风险防范能力**

**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。**

**5.4.3 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。严把运输经营者市场准入关，完善道路运输市场准入制度，严格资质条件，把运输经营者的安全生产条件作为市场准入和确定经营范围的重要依据；严把营运车辆技术状况关，加强营运车辆定期维护和综合性能检测，确保车辆技术状况良好，减少因车辆机械故障原因造成的事故；严把营运车辆驾驶员从业资格关，在公安部门对驾驶员操作技术考试合格的基础上，进一步加强对营运驾驶员进行职业道德、安全意识教育和运输法规、业务等知识的培训、考核，确保营运驾驶员素质符合要求。**

**5.4.4 落实加强危货行业管理**

**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。**

**5.4.5 切实提高民众安全意识**

**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。**

## 5.5加强法制交通建设

**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：**

**5.5.1 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。**

**5.5.2 加强交通运输法治部门建设**

**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。**

**5.5.3 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。**

**5.5.4 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。**

**5.5.5 加强执法能力建设**

**大力推进非现场执法和信息化移动执法，优化非现场执法点位布局规划，加快非现场执法设施建设；规范执法行为，开展“规范执法、提升形象”综合行政执法队伍素质能力提升行动。按照减少层次，整合队伍，提高效率的原则，相对集中执法权，强化交通行政、执法主体地位，整合路政、运政执法资源，建立权责一致、高效有序的交通综合执法体制。加强交通运输部门干部职工和执法人员学法、用法能力建设。**

**5.5.6 持续强化行业监管与各项执法行动**

**针对黑出租车等侵犯群众权益、扰乱市场秩序的违法行为继续加大道路执法力度，组织开展专项执法行动，推动开展“两客一危”、汽车客运站、汽车维修、驾培、出租车市场专项整治，为道路运输市场主体良性竞争营造统一开放、公平有序的环境。**

**5.5.7 深入开展法治宣传教育**

**定期组织法治宣传教育主题活动、以案释法专题活动和法治教育培训工作，重点做好新出台法律法规规章的宣传、教育和培训工作。坚持把全民普法和守法作为法治交通建设的长期基础性工作，深入开展法治宣传教育，培育社会法治文化，引导全民自觉守法、遇事找法、解决问题靠法。**

**5.5.8 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。**

# 第六章 保障措施

## 

## 6.1 加强组织领导

**加强组织领导，坚持党的全面领导，充分协调各方力量，为规划实施提供政治保障。各街镇及有关部门加强沟通配合，建立规划协调机制，细化落实规划确定的主要目标和重点任务，确保规划有序实施。不断加强与发改、财政、自然资源和规划、生态环境等部门的协调，建立交通用地战略储备制度，及时化解交通建设中出现的各种矛盾，积极争取全社会对交通行业的理解和支持。针对当前嘉祥县综合交通管理体制，建议县政府成立综合交通运输体系建设领导小组，分解落实工作职责，定期召开规划推进协调会，针对“十四五”综合交通运输体系发展规划执行过程中遇到的重大问题进行研究协调，形成“政府主导、部门协同、上下联动”的工作格局，保障规划按期顺利实施。**

## 6.2 强化推进机制

**各有关部门要切实加强与省厅和市政府相关部门间的沟通协调，做好“十四五”综合交通运输规划与综合立体交通网规划纲要以及国土空间、生态环境等规划的协调衔接，加强重大交通工程项目用地、用湖、用林的资源保障，扎实推进项目建设。有关部门要严格按照职能分工，完善工作措施，加快工作进度，确保相关任务落实到位、责任分工到位，有序推进规划确定的各项任务。铁路、公路、水运、民航、油气管网等各专项规划应与本规划充分衔接。加强部门合作沟通配合，协调推进重大项目、重大工程。加强规划实施事中事后监管和动态监测分析，适时开展中期评估、环境影响跟踪评估和建设项目后评估，及时动态调整。结合实际情况，细化落实目标任务，形成全县上下整体推进的良好机制。**

## 6.3 强化体制创新

**建立综合交通运输规划、建设、运营管理新机制，提高综合交通运输发展的质量和水平。配合国家、省空域管理体制改革，提高城市空域资源开放程度。积极推进政企分开、政资分开，理顺资产管理关系，完善行业管理体制，构建现代企业制度，塑造真正的市场主体。建立统一开放、竞争有序的市场体系，使市场在资源配置中起决定性作用。**

**重点推进规划管理、工程建设项目管理、财务和资金监管、投融资体制、信息化建设、交通管理应急体系、行政执法等方面的改革，建立起职能统一、决策科学、执行顺畅、监督有力、运转高效的管理体制和运行机制。树立以开放促发展思想，进一步加快交通运输市场化进程，扩大市场开放领域和范围，充分发挥资源优势，多渠道、多形式筹资融资，培育多元化投资和经营主体，拓展交通行业发展空间。**

## 6.4 加强用地保障

**坚持土地利用与交通协调发展，建立交通基础设施用地储备与批次供地的保障制度。公共交通枢纽场站、公共停车场、交通接驳设施等交通基础设施用地在规划中优先安排落实。在用地紧张、场站停车矛盾突出的地区，应与绿化、公建等用地相结合安排交通功能。**

**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，主动化解项目政策处理中的各项矛盾，保障维护社会和谐稳定。**

## 6.5 加强资金保障

**坚持交通投入与经济社会发展相适配。启动机动车排污、交通拥堵、特许经营、土地增值及相关税费的研究工作，推进建立交通发展专项基金。完善交通基础设施建设融资模式，逐步建立政府投资、银行贷款、土地一级开发、资产证券化、社会股权投资、企业自筹、政府贴息等综合融资体系，拓宽融资渠道。确定交通枢纽和地面公交场站、公共停车场投资政策专项投融资政策。按照建管并重原则，加大交通规划、科技、管理、应急等方面的资金投入。**

**积极争取国家政策支持，积极争取中央财政性资金对公益性基础设施的倾斜支持力度，积极争取国开行、农发行等政策性银行“保本低息长期限”贷款。持续跟踪中央在铁路、公路、民航、水运和综合运输枢纽、进港最后一公里、公交都市、重要对外交通枢纽集疏运体系、多式联运等领域资金政策的实施情况，争取政策支持。大力争取省市两级政策支持，积极争取交通运输厅在安排投资等向嘉祥倾斜，针对重大项目予以更多的政策与资金支持；各镇街要加大对交通运输发展的支持力度，提升公共财政对交通发展公益性投入的保障能力；建立规范的政府举债融资机制，争取专项债支持嘉祥交通基础设施建设。**

## 6.6 加强人才保障

**实施人才战略，加快人才培养,打造创新创业人才高地。牢固树立人才资源是第一资源的理念，加强人才战略规划，创新工作机制，大力加强职业教育、职业培训，持续提升从业队伍素质，形成数量充足、素质优良、结构合理的行业人才队伍。加快引进高层次领军人才、加快推进企业技术创新团队建设，鼓励企业以团队形式引入创新能力强，拥有自主知识产权的国内外优秀创新人才；加快企业家队伍培训，实施“百名企业高管人员培训工程”，打造高素质的企业高管队伍。**

**发挥重点科研平台、产学研联合创新平台的主体作用，加快综合交通运输人才队伍建设。以市场需求为导向，发挥省市内各高校交通领域专业优势，加强校企合作，加快培养亟需的高层次、高技能人才。加强交通领域科技领军人才和优秀青年人才培养引进，制定落实人才使用与激励的政策措施，提升教育培训的基础条件和软硬件环境，为省市综合交通发展提供坚实的人才支撑和智力保障。**

## 6.7 严格监督考核

**建立健全规划目标责任制和考核机制，将相关交通成效纳入各级地方政府考核指标体系，明确年度考核目标，强化规划执行力，切实加强规划实施的跟踪和评估，确保目标如期实现。对交通运输服务的重点任务，制定行动计划，加强实施效果的动态跟踪和阶段性评估。加强服务标准规划研究制定，推动服务工作规范化、制度化、常态化。大力推行服务质量达标、质量信誉考核等工作，建立促进企业提升服务水平的激励机制，推动交通运输行业向崇尚文明服务、优质服务方向发展。**

# 第七章 实施效果

**“十四五”末，嘉祥县现代化综合交通体系基本建成，基本形成“三网”，即发达的快速网、完善的干线网和广泛的基础网；基本形成“1-2-3 交通圈”，即任兖邹曲嘉1小时生活圈、鲁南经济圈主要城市2小时、省会经济圈主要城市3小时；客货运输服务更加高效经济，交通运输服务经济社会发展的能力明显提高。到中长期，境内干线公路得到提档升级，“干线网”更加完善，高等级的内外衔接道路明显增加。**

## 7.1 基础设施

**7.1.1 铁路**

**“十四五”末即形成了“二横一纵”(“二横”:日兰高铁、新兖铁路:“一纵”:祥城北港务有限公司铁路专用线+梁宝寺煤矿铁路专用线)铁路网布局，形成与周边菏泽市、日照市、临沂市的快速便捷联系，充分融入鲁南经济圈发展格局。**

**7.1.2 公路**

**十四五期间公路网络的内外交通联络支撑功能持续完善，高速公路、干线公路建设、既有线路升级改造加快推进。到十四五期末，干线公路网络布局由“二环、七纵、八射、九横”进一步优化为“二环、九纵、九横、八射”（简称“2998”网），嘉祥城区至镇街驻地全部实现二级及以上等级公路连通。公路网总规模达2245.3公里，较现状增加233.7公里；公路网面积密度达267.75公里/百平方公里，较现状增加27.87公里/百平方公里。**

**7.1.3 水运**

**初步形成“一干两支”的航道网络，“一干”为京杭运河，“两支”为洙水河、郓城新河。“一港两区”的发展格局逐渐完善，“一港”为嘉祥港，“两区”为祥城北港区（祥城北作业区）、洙水河港区（祥城作业区、金屯作业区、徐庄作业区）。**

## 7.2 出行时效

### 7.2.1 区域外出行

**全县综合立体交通网将基本实现对外交通“40123”交通圈，与周边重要地市的衔接更加便捷、紧密，充分融入区域发展格局。**

**周边县区40分钟，任兖邹曲嘉1小时，鲁南经济圈主要城市2小时，省会经济圈主要城市3小时。**

**——周边县区40分钟。与周边任城、汶上、梁山、郓城、巨野、金乡之间的交通联系在40分钟左右。**

**——任兖邹曲嘉1小时。与任兖邹曲嘉城市之间的交通联系在1小时之内。**

**——鲁南经济圈主要城市2小时。与鲁南经济圈其他主要城市城市之间的交通联系在2小时之内。**

**——省会经济圈主要城市3小时。与省会经济圈经济圈主要城市之间的交通联系在3小时之内。**

### 7.2.2 区域内通达

**嘉祥城区到各镇街、各镇街之间、镇街到高铁站、高速出入口之间的境内出行主要依靠干线公路网，均可通过二级及以上公路实现。从通达时间来看，嘉祥城区到主要镇街驻地30分钟内通达，各镇街均能在30分钟以内上高速公路，40分钟内可到达高铁站。**

# 第八章 环境影响分析

## 

## 8.1 对工程环境的影响

**规划交通项目的建设实施对环境的影响是多方面的，主要表现为对社会经济的影响，对大气质量、噪声的影响，对生态环境的影响，对土地利用的影响等。**

### 8.1.1 对社会环境的影响

**（1）对区域社会经济的影响**

**由于公路沿河地区经济带的出现，促使人口及劳动力的转移，由农业转为非农业，由第一产业向第二、第三产业转移，逐渐接近产业发展的合理结构。**

**（2）对居民生活环境的影响**

**规划交通项目的建设会造成一定数量的拆迁，会增加拆迁居民的负担，存在居民邻居关系的改变，学生上学及居民就业的问题。交通项目建设对地方经济产业的影响，会使人口的结构、分布及需求发生改变。**

**由于交通的便利条件，可以推动区域经济布局及产业结构的调整，促进信息、物资及人员的流动，提高当地居民的整体素质，改善居民的生活环境。**

### 8.1.2 对生态环境的影响

**交通项目的建设及运营过程中，将对区域的生态环境产生一定的影响。**

**8.1.2.1 对水环境可能的影响**

**（1）公路修建会形成对原有水分循环路径的阻隔，影响地下水、地表水及海湾处的海水的循环时空。**

**（2）路线经过的河道可能形成对上游冲刷、下游淤积，或积水、漫淹、损害农田。**

**（3）在规划项目建设阶段，施工机具产生的油污将对地表、地下水形成污染，汽车排出的污染物进入大气后沉降或随雨水冲刷到当地水源，造成水质变化的影响，施工或管理单位的工作、生活产生的污染物会对当地的环境产生影响，存在装载化学品的车辆的溢出物所形成污染的潜在危险。**

**8.1.2.2 公路建设中高填路堤和处理水文地质不良路段，可能会引起土壤质量的改变，造成水土流失和地质条件的不稳定。**

**8.1.2.3 对物种的迁徙、交流有一定的阻碍作用。**

**8.1.2.4 环境空气质量**

**汽车的尾气污染是一个普遍性的问题。本项目的实施，将不可避免地形成一条空气污染带，并随大气的流动，对周边地区造成影响。**

**8.1.2.5 环境噪声**

**道路噪声和汽车尾气污染一样，也日益成为引人关注的社会问题。**

**（1）建设期间大型施工机具的使用，将对当地人民群众的日常生活造成影响，并对养殖业造成不利的影响。**

**（2）运营阶段将对沿线造成永久的影响。**

### 8.1.3对土地利用的影响

**交通项目建设需要占用土地，改变沿线原有农业用地的布局。农业用地是一种单一的种植、养殖用地或小面积的开发用地和工商用地，它的产值比较单一。交通项目用地则是为各行各业提供服务的用地，是一种社会的特殊用地，它既有直接的经济效益，又有广泛的社会效益，交通项目用地可以刺激产业开发和经济发展，提高交通项目周边土地价值。**

**部分交通项目的建设及营运期间将会对周边的大气及水环境产生污染，这些变化会引起土壤质量的下降，对农作物及水产物类等动植物的生长产生不利影响。**

## 8.2 减缓工程环境影响的对策

**为消除或减少、降低交通项目项目对环境所造成的不利影响，建议在设计、建设、运营等各环节进行深入的考虑。**

### 8.2.1 交通项目设计期间对策及措施

**交通项目设计时应综合考虑社会、自然环境因素，采取有效措施，使自然景观与交通工程相协调。在交通项目设计阶段采取的主要环保措施有以下几个方面：**

**8.2.1.1 合理利用土地资源**

**调查核实用地范围，对于占地范围的土地资源，进行详细的调查研究，结合嘉祥县的发展规划合理开发，选择适宜规划位置，少占良田、耕地。尽可能避让环境敏感区及各类保护区，尽量减少交通项目占地，新征地应符合当地土地利用总体规划。优先选择能够最大限度节约土地和土方的方案。选取合理的路基宽度、高度和线型标准，设置挡墙、护坡、护脚等防护设施，以缩短边坡长度，节约用地和用土。**

**8.2.1.2 水体的保护**

**调查和收集交通项目两侧200米范围内的水源分布位置、容量以及水体主要功能，绕越、避让水源体，不占用城镇居民集中地区的饮用水源，同时，对于满足灌溉及养殖水产品用的水库、鱼塘等也应注意避让，须通过时将项目布设于水体下游，并采取绿化等隔离防护措施，保护水质免受污染。**

**（1）在保护区以外设置场地，统一收集处理产生的建筑垃圾；**

**（2）施工过程中所有污水，特别是桩基础的钻孔泥浆，统一收集处理，禁止流入河道。**

**8.2.1.3 天然水系的保护**

**交通项目设计注意保护自然水流，尽量不改变水流的方向，不压缩过水断面，不堵塞、阻隔水流。排水系统的设计注意水流方向，路面水、边沟水排入一定的水域，不随意排入公路两侧的水体或土壤中，以免污染周围的水土资源。**

**8.2.1.4 公路路线布设走向的控制**

**公路选线、方案比选时，与当地城镇规划相协调，尽可能避让环境敏感区及各类保护区，采用“靠村不进村”的原则，既不干扰破坏城镇规划，又便于车辆进出城镇，同时避开学校、医院、名胜古迹、风景区等。**

**8.2.1.5 公路路线设计高程的控制**

**路基设计高程要考虑到排灌、蓄防洪、海潮的需要；过村镇路段要结合道路现状高程，尽量保持一致；调查过程中对易积水路段进行适当抬高，与沿线排水设施顺接。**

**8.2.1.6 公路路线的防护工程设计**

**公路防护工程不仅可稳定路基，防止或减轻道路病害、确保行车安全，还可节省土地资源，保护环境。**

**8.2.1.7 路线绿化工程设计**

**绿化对于稳定路基、保护边坡、保护水土等均能起到良好的作用，应做好全线的绿化设计。**

**8.2.1.8 交通项目取土的选择**

**为保证施工质量和进度，最大限度的减少用地，规划交通项目与当地农田水利等工程建设相结合，用土来源于河流改造治理。**

**8.2.1.9 优化环境保护设施**

**初步设计阶段应进一步优化环境保护设施，落实生态保护和环境污染防治的各项措施及投资。**

**8.2.1.10 项目建设环境监理**

**为切实保护建设项目沿线环境，应委托有关单位开展建设项目环境监理工作。**

### 8.2.2交通项目施工期间对策及措施

**8.2.2.1 扬尘污染防治**

**按照《山东省扬尘污染防治管理办法》有关要求做好扬尘防治工作。配备足够的洒水车，定时对施工场地、运输道路洒水抑尘；混凝土、沥青搅拌站等依托社会现有设施，禁止新建。水泥混凝土混合料的拌和应采用站拌方式施工，拌和站必须配备除尘设备。现场尤其是料场等应经常洒水，以控制扬尘，粉质材料堆放场采取遮盖及设土工布围栏等措施。易洒落散装物料在运输时必须压实，并加盖篷布，以防物料飞扬，沿途撒漏。水泥等粉状物料实行罐装，施工单位自备洒水车，对沿线进出堆场的道路经常洒水。运输建筑材料的临时便道应尽可能避开大的居民区，拌和站应远离居民区和敏感点至少250 米。**

**8.2.2.2 噪声污染防治**

**选用低噪声设备，对设备进行维修保养，对高噪声设备采取降噪措施，防止设备噪声超标，合理安排施工时间，附近有声环境敏感点的路段要尽量避开午休时间和夜间施工，确保施工场地边界噪声满足《建筑施工场界环境噪声排放标准》（GB12523—2011）相关标准。应加强对施工机械、运输车辆的维护保养，公路施工现场200 米以内有居民区时，尽可能将噪音大的作业安排在白天施工（特别是城镇段落）。**

**落实噪声控制措施及投资，对沿线敏感区域所涉及的敏感保护目标设置隔声窗，噪声超标敏感点满足《住宅建筑规范》（GB50386-2005）中昼夜＜50dB(A)，夜间＜40 dB(A)的标准要求，应按照《环境影响报告书》要求采取相应的环保措施。**

**应严格控制公路两侧噪声敏感建筑物的规划和建设，防止产生新的噪声超标问题。如线路发生变化，建设单位应及时调整沿线周围敏感保护目标的噪声防治措施，确保不出现交通噪声扰民现象。**

**8.2.2.3 施工垃圾、废水处理**

**施工人员的生活区应有卫生医疗条件保障，并对施工人员加强卫生环保教育。在珍稀野生动物出没的地方，公路管理部门应加强对施工人员进行有关保护方面的宣传教育，严禁猎杀珍稀野生动物。**

**有害及易污染材料（如沥青、油料、化学药品等）应远离水源地，仓储周围应修建环行排水沟和渗水坑，以防意外溢出污染地面水，现场施工人员的生活污水应建立临时化粪池进行集中处理，严禁直接排入水中。加强施工机械管理与维护，防止施工油污及废水污染水体。禁止在河床内设置沙石堆场；挖掘泥土须及时清运，不得弃于河滩、河道；禁止含有毒有害物质的建材、油料、化学品等堆放在河流、水井附近，施工营地的生活污水和其它施工生产废水均应妥善收集处置，防止施工产生的有毒有害物质进入环境水体。施工废料、生活垃圾及时清运并妥善处理，严禁倒入河流等水体。**

**8.2.2.4 加强环保管理与培训**

**加强环保管理，制定施工期环境保护手册，对施工人员进行环保培训。**

**8.2.2.5 交通项目施工期间、防止水土流失**

**为保证施工质量和进度，最大限度的减少用地，避免水土流失和植被破坏，建议采取如下措施：拟建项目与当地水利相结合，同时做好水土保持初步设计、施工图设计，编制水土保持设施设计篇章，加强施工组织和管理，切实落实水土保持“三同时”制度。在项目建设前期工程实施三十个工作日前，告知水土保持方案审批机关和项目所在地县级人民政府水行政主管部门。**

**各类施工活动要严格限定在方案批复征占地范围内，严禁超范围随意占压．扰动和破坏地表植被；做好表土的剥离和弃渣综合利用；根据方案要求合理安排施工时序和水土保持措施实施进度．做好临时防护措施，严格控制施工期间可能造成的水土流失。切实做好水土保持监测工作，并按规定向水利厅提交监测实施方案，季度报告及总结报告，确保水土保持工程建设质量和进度。项目开工后，应及时向水利厅报告有关情况。积极配合各级水行政主管部门对拟建项目建设过程中水土流失防治情况的监督检查。**

**拟建项目地点、规模发生重大变化，应及时补充修改水土保持方案，报水利厅审批；水土保持方案实施过程中，水土保持措施需作出重大变更的，应进行变更设计，并报水利厅批准后实施。拟建项目在开工前，应按规定及时缴纳水土保持补偿费；在投产使用前，应通过水利厅组织的水土保持设施专项验收。**

**采取工程措施、植物措施、临时措施相结合，形成完整的水土流失防治体系。落实边坡防护、土地整治、栽植乔灌木、撒播种草或植草皮等水土保持工程措施；剥离的表土填筑为简易挡土埂，外侧采取草袋装土拦挡、覆盖等临时措施，以减轻水土流失，施工结束后及时回用于绿化。保护好沿线树木，严禁砍伐征地范围外的树木，征地范围内的树木在不影响施工和营运期行车安全时，应保留或移栽。**

**8.2.2.6 保护土地的措施**

**临时施工便道尽量利用已有道路或荒地，避免占用农田。施工营地尽量利用民舍，新开辟的施工便道、施工营地不得随意扩大。严格按照设计的占地范围和数量征用土地，不得擅自增加征地数量。施工期结束后，应结合相关规划做好生态恢复工作。各类施工活动限制在方案批复征占地范围内，严禁超范围随意占压、扰动和破坏地表植被，并做好表土的剥离及综合利用。施工结束，及时对沿线临时压实的土地进行翻松、平整。尽量减少临时占地，尽量少占农田，施工完毕后及时恢复临时占地。**

**8.2.2.7 取土的处置**

**为保证施工质量和进度，最大限度的减少用地，拟建项目与当地农田水利等工程建设（如河沟开挖、水库建设等）相结合。取土坑应选在高地、荒地上，尽量不占用耕地，且使用后必须修复植被，对大型取土坑可与地方水产养殖、农田排灌结合起来，综合利用。**

**8.2.2.8 水污染控制措施**

**桩基施工时，用围堰把桩位与水体隔离。施工完毕及时清理河道内污染物，避免施工机械设备和施工过程对水体污染。施工砂石冲洗废水经沉淀处理后，尽量循环使用，严禁直接排入水体。严格检查施工机械，防止油料泄漏；河流两岸禁止堆放沥青、油类、石灰、水泥等物料。施工产生的其他废料由施工单位负责及时清运至指定地点，严禁倾倒或抛入水体。**

**8.2.2.9 加强宣传与沟通工作**

**在施工过程和运行过程中，应建立畅通的公众参与平台，加强宣传与沟通工作，以及时解决公众提出的合理环境诉求。同时，定期发布环境信息，主动接受社会监督**

**8.2.2.10 施工期间的文物保护**

**项目施工中如发现国家保护的古墓、文物等，须立即停止施工采取保护措施，并报告有关部门。**

**8.2.2.11 珍惜野生动物的保护**

**在珍稀野生动物出没的地方，公路管理部门应加强对施工人员进行有关保护方面的宣传教育，严禁猎杀珍稀野生动物。**

### 8.2.3 交通项目运营期间环保措施

**8.2.3.1 环保敏感点保护**

**公路沿途经过居民密集区、学校、医院等，应加密种植乔木，形成立体绿化带，从而减少噪声的影响。对少数噪声严重的路段，设置声屏障。公路穿越水源保护区，在设计过程中应加强和完善路基、桥涵排水设施的设置，避免水源地的水体受到污染。**

**8.2.3.2 加强路面管理、降低噪声、扬尘**

**加强公路路面管理，整修路面，保持平整度，降低交通噪声。公路两侧须根据相关规范设置隔声措施，道路两侧近距离内不宜布置居住区、学校、医院、敬老院等环境敏感目标；落实报告书提出的各项降噪措施，对沿线预测超标的声环境敏感点设置隔声屏障、隔声门窗等，确保沿线各敏感点噪声符合《声环境质量标准》（GB3096-2008）2 类区标准。**

**8.2.3.3 注意环保监测**

**利用现有环境监测机构，对公路不同时期的环境进行环保方面的指导与管理，负责公路沿线不同时期、不同情况下的环保监测和管理，以控制工程对周围环境的影响。**

**8.2.3.4 改善废水、废气、废渣排放**

**为改善废水、废气排放条件，沿线做好绿化，通过自然稀释净化。项目运营期间产生的废气主要由汽车尾气排放造成的，汽车排放的尾气会沿线环境空气产生一定的污染，应采取有效措施，尽量减小汽车尾气对周围环境产生的不利影响；项目运营期间还应确保无水污染物产生。**

**8.2.3.5 固体废弃物的管理和处理**

**固体废弃物实施分类管理和妥善处理处置工作。固体废弃物主要来自沿线两侧村庄布置的垃圾桶垃圾，应定期清理垃圾桶，减少对环境的影响。**

**8.2.3.6 确保专款专用**

**项目实施过程中应确保环境保护专项资金专款专用，避免发生挪用等违规行为。**

### 8.2.4 突发性危险品泄露的应急处置方案

**落实环境风险防范措施和应急与减缓措施，配备应急装备，健全环境应急指挥系统。加强环境风险防范，落实环境风险应急措施。按照我国现行危险品运输相关法规及管理模式加强危险品的运输管理，避免和缓解危险品运输事故对环境的影响，加强公路上有毒有害车辆的管理，危险运输品运输一般应在公安局登记，有危险品记号，安排时间允许通过，以避免泄漏事故发生。其货物运输中一旦发生遗漏、泄露，应立即组织人员、车辆、设备根据专用收集系统措施对事故进行处理，使事故控制在最小范围。**

**8.2.4.1 建立危险化学品运输车辆突发事故处置方案，处置方案应包括应急响应分类设备明细、监测系统、应急指挥决策信息系统、意外污染物回收处理系统和培训系统等，并定期对应急响应设备进行检查，对应急响应人员进行应急培训及演练。**

**必须做好公路危化品运输事故防范和应急处置工作，规范应急处置程序，明确各单位的职责，及时、高效、有序地组织实施危化品运输事故的应急救援、处置工作，最大限度减少交通事故伤亡、财产损失和社会影响，根据《中华人民共和国道路交通安全法》、《中华人民共和国安全生产法》等法律法规的规定，一旦发现泄露事故，应及时报告，并与公安、交警、消防、卫生、安监、环保等部门密切配合，强化抢救意识和大局观念，服从指挥，明确任务，各尽其责，保证救援工作安全高效、快速有序的进行。**

**8.2.4.2 加强桥梁养护管理。对沿线桥梁设置防撞栏杆，并进行强化加固设计，设置危险品车辆限速标志和警示牌，以避免和缓解危险品运输事故对环境的不利影响。道路及跨河桥梁两侧设置事故径流和初期雨水径流收集设施，桥梁两侧设置隔油沉淀池（兼事故水池），确保初期雨水、泄漏化学品以及消防废水不进入水体。加强人员对桥头两侧沉淀池的管理，严禁水源地河流桥梁雨水直接排入河中，如若发生车辆遗漏等事故，应及时组织人员清理。对损坏的桥梁护栏等安全防护设施，应及时组织维护、更换，确保桥梁防护水平。公布事故报警电话，防止环境污染事故发生。**

**8.2.4.3 加强日常道路巡查。加强巡查的密度和范围，如若发现危化品车辆遗漏等事故，应按照处置程序及时汇报，并立即组织人员、车辆、设备对事故进行处理，使事故控制在最小范围。**

### 8.3 环境影响分析结论

**交通运输“十四五”发展规划是地区重要的近期发展规划，也是编制区域五年建设计划以及建设安排的重要依据，更是确保交通运输合理有序发展的重要手段。规划的出台对于增强全县交通运输各项工作的前瞻性、预见性和主动性，促进交通事业的可持续发展，进一步发挥交通运输对国民经济的促进和保障作用具有十分重要的意义。交通运输项目建成后有着巨大的社会、经济效益，交通运输项目的建设对环境既有有利的促进作用，又存在一定的负面影响。工程的负面影响主要是工程施工期环境影响，但施工期的不利影响一般是局部或暂时的，通过加强环境管理和采取适当的环保治理措施后，基本可以得到控制。因此，可以认为交通运输项目建设，从长远、全局利益考虑，对环境的影响是利多弊少。在全面落实本报告所提出的各项环保措施和管理要求的基础上，交通运输项目的建设从环保角度讲是可行的。**

# 第九章 远期展望

## 

## 9.1 发展战略

**紧抓建设交通强国、新旧动能转换和京杭运河经济带等战略机遇，结合自身区位优势、资源禀赋以及对交通的需求，提出嘉祥县综合交通运输“12345”发展战略，即“1”个目标、“2”个重点、“3”个建设、“4”大系统、“5”大方向。其中：**

**“1”个目标，即建成“安全、便捷、高效、绿色、经济、智慧”的现代化综合交通运输体系；**

**“2”个重点，即完善基础设施网络，提升运输服务品质，提高交通运输效率；深化交通运输结构改革，推动交通运输“公转铁”、“公转水”、“公铁水联运”，推进互联互通；**

**“3”大建设，即大通道、大网络、大枢纽。**

**“4”大系统，即综合一体的交通设施系统、安全便捷的运输服务系统、互联共享的智慧交通系统、绿色低碳的生态交通系统。**

**“5”大方向，即“东融、北拓、南兴、西延、中优”：向东融入“任兖邹曲嘉”都市区；向北聚力攻坚嘉北新城，集中突破高铁新区；向南优化产业空间布局；向西着力发展城郊经济与都市休闲度假产业，形成城市新的发展空间；中优城区路网，扩大中心城区规模。**

## 9.2 布局规划

### 9.2.1 综合运输通道布局

**不断加强“十”字型通道（日兰通道和济徐通道）的建设，提升通道功能，不断提高运输效能，促进形成深融任兖邹曲嘉都市区、连通省内鲁南东西部、北上京津冀、南下江浙沪的立体综合大交通格局。**

**表9-1 通道组成表**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **通道** | **类型** | **组成** |
| **日兰通道** | **高速铁路** | **日兰高铁** |
| **普通铁路** | **新兖铁路** |
| **高速公路** | **日兰高速** |
| **普通国省道** | **G327、S319** |
| **水路** | **洙水河** |
| **济徐通道** | **高速铁路** | **济徐高铁** |
| **普通铁路** | **/** |
| **高速公路** | **济广高速、济徐高速、济商高速** |
| **普通国省道** | **S244、G105** |
| **水路** | **京杭运河** |

### 9.2.2 综合立体交通网布局

**（1）发达的快速网**

**由高速铁路和高速公路构建，突出服务品质高、运行速度快等特点。总体形成“2+7”快速网布局，是全县综合立体交通网的主骨架，主要为全县的对外联系提供快速的、便捷的、大容量的交通服务，为嘉祥县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。**

**表9-2 “2+7”快速网组成表**

|  |  |
| --- | --- |
| **通道** | **组成** |
| **“2”** | **日兰高铁** |
| **济徐高铁** |
| **“7”** | **日兰高速** |
| **济广高速** |
| **济徐高速** |
| **济商高速** |
| **济邹高速** |
| **梁山至永城高速** |
| **济商高速连接线** |

**（2）完善的干线网**

**由普通铁路、城市轨道交通、市域铁路、普通国省道、重要农村公路组成，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，主要承担嘉祥县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。干线公路网络布局由“二环、九纵、九横、八射”进一步优化为“二环、八射、九横、十纵”。新增1条纵线为梁山至永城高速公路。**

**铁路网络布局由“两横一纵”进一步优化为“两横两纵”。新增1条纵线为济徐高速铁路。**

**（3）广泛的基础网**

**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，主要提供区域内的交通末端出行服务。**

**（4）畅通的水运航道网**

**逐步形成“一干三支”的航道网络，“一干”为京杭运河，“三支”为洙水河、郓城新河、蔡河。**

**（5）综合交通枢纽**

**客运：依托日兰高铁嘉祥北站、新兖铁路嘉祥火车站、嘉祥新汽车站等客运站点形成综合客运枢纽。**

**货运：重点构建“三站四区多带，一心多点”货运物流体系，积极推进现代物流园区建设。**

|  |
| --- |
| **抄送：县委办公室，县人大常委会办公室，县政协办公室，县法院，县检察院，县人武部。** |
| **嘉祥县人民政府办公室　 2023年12月22日印发** |