

济宁市人民政府

济政字〔2022〕6号

济宁市人民政府 关于印发济宁市“十四五”综合交通运输 发展规划的通知

各县（市、区）人民政府，济宁高新区、太白湖新区、济宁经济技术开发区、曲阜文化建设示范区管委会（推进办公室），市政府各部门，各大企业，各高等院校：

现将《济宁市“十四五”综合交通运输发展规划》印发给你们，请认真贯彻执行。

济宁市人民政府

2022年3月8日

(此件公开发布)

济宁市“十四五”综合交通运输发展规划

交通运输是经济社会发展的“先行官”，是构建新发展格局的重要支撑，是全面开创新时代现代化强市建设新局面的重要保障。根据《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》《山东省贯彻〈交通强国建设纲要〉实施意见》《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》，制定本规划。

第一章 发展环境

“十三五”时期，济宁市综合交通运输体系建设取得了历史性成就，人民获得感和满意度明显提升，经受住了新冠肺炎疫情等重大挑战，交通运输固定资产投资创历史新高，“十三五”时期完成总投资556.2亿元，较“十二五”时期增长59.3%，为实现全市新旧动能转换、乡村振兴、城市能级提升、文化“两创”和三大攻坚任务目标提供了有力支撑。

综合运输通道建设全面提速。鲁南城际铁路曲临段顺利通

车、菏曲段联调联试，济宁东西向高速铁路通道基本贯通，初步形成“井字”加“十字”铁路总体布局；岚菏高速、董梁高速公路建成通车，高速公路里程较“十二五”末增幅超过74%，基本形成“三纵三横”高速公路主骨架，实现县县通高速，国省道二级及以上公路比例达到96.9%；京杭运河济宁段主航道210公里实现Ⅲ级通航。

综合交通枢纽能级进一步提升。济宁港年吞吐能力达到6700万吨，港口集约化、现代化水平快速提升；梁山京杭铁水联运港区等具有区域重大影响力的物流枢纽项目陆续投产运营；济宁曲阜机场迈入全国百强机场行列，新机场建设全面启动。

客货运输服务水平再上新台阶。机场客运吞吐量达到创纪录的148.78万人次，高速铁路客运量增速保持两位数增长，内河水运集装箱运输实现零的突破；运输结构更加合理，全市公路货运量保持平稳，铁路货运量、港口吞吐能力呈现逐步增长态势；“齐鲁号”兖州至欧洲中欧班列、济宁至青岛的海铁联运班列开通运营。

乡村振兴建设得到有力支撑。新改建“四好农村路”4450公里，基本实现了“乡乡通干线、村村通油路、户户硬化路”，农村公路安全隐患整治取得显著成效；落实公交优先行动，全市具备条件的行政村公交覆盖率达100%，在全省率先实现“县县通城际公交”，在全国地级城市中率先实现全域城乡公交一体化；实施“快递进村”工程，基本实现全市行政村通快递，济宁市被

评为全国“快递进村”试点市，金乡县被评为“快递进村”试点县。

绿色智慧安全交通水平稳步提升。建成济宁市公共交通出行信息服务平台，公交车辆清洁能源和新能源化率达100%；安全发展形势总体平稳向好，应急响应、协调处置与快速抢险保通能力显著提高；精准落实疫情防控措施，保障交通运输安全畅通，有力支撑了新冠肺炎疫情防治和复工复产工作。

治理体系和治理能力现代化取得重大进展。综合交通运输治理体系和“放管服”改革取得重大突破，交通运输行政职能实现整合，交通运输综合执法体制进一步优化，持续推进养护管理体制改革；成立了济宁港航发展集团，港口统筹发展的体制机制进一步完善。

经过五年的发展建设，济宁市综合运输体系已初步适应经济社会发展和人民群众出行需要，但与新时代现代化强市的要求相比，不平衡、不充分的问题仍然突出。一是与建成淮海经济区中心城市要求相比，对外通道不畅。对外高速大能力通道能力不足，南北向通道能力日趋饱和，东西向通道服务水平偏低，无法满足与周边重要城市群、经济圈的高效、快捷沟通需要。二是与交通物流强市要求相比，枢纽功能不强。港口集约化水平低，集疏运体系不完善，综合服务能力有待提升，机场能力短板突出，具备区域影响力的综合客货运输枢纽场站项目偏少，临空、临港、临站经济发展潜力有待挖掘。三是与“五个济宁”发展要求相比，

综合交通网络不优。部分县城上高铁、上高速尚不便利，中心城区缺少南北向铁路支撑，高速公路网密度、国省道网密度仅达到或仍不及全省平均水平，综合交通网络统筹布局还有优化空间。四是与交通强国要求相比，运输服务不精。铁路、港口等货运服务仍以传统装卸为主，机场航班密度和航线数量偏低，旅客联程运输、货物多式联运水平不高，运输结构调整压力依然较大。五是与支撑“六个跃升”要求相比，改革创新不足。交通可持续发展水平不高，绿色智慧安全交通建设仍需深化，治理能力建设还存在短板，综合交通运输管理机制仍有待完善。

“十四五”时期是落实《交通强国建设纲要》全面开启交通强国新征程的历史性窗口期和战略性机遇期，是落实国家和省综合立体交通网规划的重要起步期，是济宁市推动淮海经济区中心城市建设、全面开创新时代现代化强市建设新局面的关键期。站在新的历史起点上，济宁交通运输步入精准补短板、促进一体融合、推进改革创新、实现转型发展的新阶段。支撑构建新发展格局，打造淮海经济区中心城市，要求进一步提升发展位势，构建快速可靠、联通国际国内的综合运输大通道，完善便捷高效的区域和城乡综合交通网络，优化一体综合的枢纽场站体系，提高枢纽城市综合竞争力；支撑新旧动能转换等重大战略实施，要求进一步增强发展动力，发挥内河水运比较优势、提升铁公水空组合效率，提高多式联运和城市内外交通衔接水平，提升关键枢纽的服务效能；实现交通物流强市对经济社会的先行带动，要求进一

步强化创新引领，推动交通与邮政、物流、旅游、制造业融合发展，加快新技术、新模式对交通赋能；支撑构建人民满意交通，要求进一步变革发展模式，完善行业治理体系，更加关注人民美好交通的多样化需求，更加关注交通的安全性和系统韧性，落实“碳达峰”要求，将生态文明建设要求贯彻到行业发展的各领域、全过程。

第二章 总体要求

第一节 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，全面落实习近平总书记视察山东视察济宁重要讲话精神和加快建设交通强国战略部署，把握新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，构建新发展格局，坚持稳中求进工作总基调，坚持以人民为中心的发展思想，以推动高质量发展为主题，以深化供给侧结构性改革为主线，围绕“五个济宁”建设目标，牢牢把握交通“先行官”定位，立足实际、适度超前，着力提升济宁区域综合交通枢纽城市地位与效能，着力强化交通基础设施互联互通水平，着力提高交通运输服务便捷舒适品质，着力推进交通治理体系优化创新，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，为全面开创新时代现代化强市建设新局面提供

坚强支撑。

第二节 基本原则

服务大局，服务人民。紧紧围绕中央、省、市重大决策部署，坚持发展是第一要务，更好发挥交通运输“开路先锋”作用，支撑国家、区域和省市重大战略的落地实施。牢固树立以人民为中心的发展思想，围绕人民满意交通，持续提高交通运输服务能力、品质和均等化水平，满足人民美好生活需要。

统筹协调，提质增效。坚持系统观念，统筹各运输方式发展规模、结构、节奏，统筹扩增量、优存量、提质量，统筹陆海贯通、内外联动。坚持高质量发展，发挥优势、扬长补短、精准布局，强化交通与产业、城镇、国土空间的协调融合，释放交通运输发展动力，更好发挥先行官作用。

安全可靠，绿色集约。坚持国家总体安全观，恪守安全红线，坚持底线思维，全面提高交通运输安全保障和应急救援能力。将绿色低碳发展理念贯穿交通运输发展全过程，强化碳排放控制和结构性减排，加强交通领域污染防治、生态保护修复和资源集约节约利用。

深化改革，创新驱动。落实和深化重点领域和关键环节改革，充分发挥市场在交通运输资源配置中的决定性作用，更好发挥政府的调控和引领作用。坚持创新在交通运输现代化建设中的核心地位，推动新一代信息技术、人工智能、智能制造、新材料、新

能源赋能交通发展，拓展新业态、新模式发展空间。

第三节 发展定位

打造全国性综合交通枢纽。服务国家“一带一路”、黄河流域生态保护和高质量发展战略，积极对接京津冀协同发展、长三角区域一体化战略，推动河海联运、中欧班列、航空运输“三位一体”国际通道加速形成，高速铁路、普速铁路、高速公路等国内通道能效进一步提升，“站城一体”、临港、临空经济快速发展，“一点一线”现代物流发展格局和“一圈六放射”现代客运服务发展格局集聚成势，支撑鲁南经济圈和淮海经济区中心城市的打造，助力济宁市在更高层面、更大区域参与合作和竞争。

中国北方内河航运中心。依托京杭大运河纵贯南北、运河航道网通达便利、干线铁路与水运网络多点交汇的交通条件，发挥全省唯一的全国内河主要港口独特优势，发挥“北煤南运”“西煤东运”的重要下水港和鲁南经济圈铁水联运枢纽的先发优势，拓展现代内河航运服务功能，提升多式联运组织效率，扩大港产城融合带动的区域影响力，形成辐射京津冀、山东半岛以及晋陕蒙能源基地，沟通长三角核心区的现代化水运门户，打造京杭运河黄河北段复航的“桥头堡”。

交通与产业深度融合示范区。依托济宁文化强市首善之区的文化旅游资源优势，深入推进交通与文旅深度融合，构建“快进”“慢游”的旅游综合交通网络，强化区域文旅空间的连续性和整

体性。深化交通与农业、制造业、物流业等产业的协调融合，通过“交通+”为区域产业赋能，助力新旧动能转换。依托高速铁路、城际铁路建设，探索轨道交通沿线土地综合开发。在鲁南地区率先走出交通与产业协同发展的新路子。

区域客货运输服务品质新高地。依托现代综合交通运输体系，按照人民满意交通导向，探索客运模式创新，提升全链条全过程服务水平，打造具有竞争力的出行体验；依托交通物流强市硬件优势，着力构建和完善与“五化济宁”相适应的交通物流服务体系，促进物流业降本增效，改善济宁流通环节营商环境。

第四节 发展目标

到2025年，基本建成“核心强、网络优、立体互联、城乡协调、一体高效”的独具特色的现代化、高质量综合交通运输体系。围绕“147”目标体系，大幅提升综合交通基础设施水平、交通运输服务品质、交通运输治理能力，交通与城市、产业融合水平进一步提升，全面服务济宁市经济社会发展需要，有力支撑各类生产要素合理流动和高效集聚，为构建淮海经济区重要中心城市、打造新时代现代化强市目标提供强有力的交通运输保障。

“1”——打造1个多式联运综合交通枢纽城市。围绕打造全国性综合交通枢纽城市，构建面向全国、畅通长三角、辐射周边省市、引领鲁南都市圈，多式联运综合优势充分凸显的现代化综合交通枢纽城市。

“4” —构建便捷畅通的 1234 交通圈。形成“1 小时济南、2 小时进京、3 小时抵沪、4 小时到达全国主要城市”的客运交通圈和“1 日全省、2 日全国、3 日周边国家、4 日通达全球主要国家”的快货物流圈。以多层次交通圈，推动多层次经济圈的建设。

“7” —7 个分项目标：

——加快建设鲁南都市圈现代化综合轨道交通网络体系。铁路营业里程达到 910 公里，其中高速铁路里程 277 公里。高速铁路通达覆盖水平大幅提升、城市轨道和市域（郊）铁路规划建设稳步推进，枢纽综合开发和轨道交通四网融合初见成效，加快建设辐射全国、一体便捷、站城融合的现代化轨道交通枢纽。

——全面建成一体融合、城乡协同的高效公路网络体系。全市公路总里程超过 22000 公里，其中高速公路里程超过 740 公里。国省道二级及以上公路比例达到 98%，济宁中心城区到各县（市）基本实现由一级及以上公路相连接。新改建农村公路 3500 公里，星级旅游景点、产业工业园区国省干线连接线条件有效改善，相邻乡镇之间全部实现三级及以上公路相连。

——加快建设全国一流的现代化内河航运体系。港口吞吐能力突破 1 亿吨，集装箱吞吐量突破 30 万标箱，高等级航道里程达到 572 公里，统筹建设航道、港口、船闸，加快建设“一干双线十二支”的高等级内河航道网，全面提升港口码头标准化、智能化、绿色化水平，打造现代化物流港口。

——构建网络化的现代航空服务体系。建成济宁新机场，规划建设综合交通换乘中心，推动新机场服务能级提升，全面提升跨区域以及国际联通水平。推动平安、绿色、智慧、人文“四型”机场建设。积极争取新机场口岸临时开放，实现航线数量、旅客吞吐量、货邮吞吐量“三个倍增”。通航产业发展取得实效。

——构建鲁南交通物流枢纽。“一点一线”物流枢纽格局体系加速形成，多式联运枢纽能力大幅提升。运输结构调整持续推进，铁路、水运货运量占比进一步提高。县乡村三级农村寄递物流配送体系进一步健全，县级共配分拨中心全覆盖，实现“县级有园区”“一镇一中心”“一村一站点”，“快递进厂”“快递出海”等模式取得新突破，提升航空物流在区域快递体系中的比重。

——打造便捷高效的客运服务体系。依托新机场建设辐射区域的航空综合客运枢纽；新建及改扩建的综合客运枢纽平均换乘时间不超过 15 分钟（不含候车、候机、候船时间）；城区实现城市公共交通站点 500 米全覆盖，城际公交、定制化公交服务模式逐步完善，城乡公交覆盖面进一步扩大，农村客运服务水平进一步提升。

——优化交通支撑保障体系。全面提升交通运输安全生产和应急处置水平。以智慧港口、智慧航道、充电桩建设为重点，推动交通运输新基建。推动新一代信息技术在交通运输领域中的应

用。推动绿色公路、绿色港口、绿色机场建设，进一步提高环境友好型交通基础设施和运载工具比例。落实放管服改革要求，形成统一规范竞争有序的交通运输市场。

表 1 “十四五” 济宁市综合交通运输发展指标表

序号	指标	单位	2020	2025	差值
1	铁路营业里程	公里	726	910	184
2	高速铁路营业里程	公里	107	277	170
3	公路通车里程	公里	21159.8	22000	840.2
4	高速公路建成里程	公里	439	740	301
5	公路网密度	公里/百平方公里	189.1	196.6	7.5
6	内河高等级航道里程 (三级及以上)	公里	326	572	246
7	港口吞吐能力	万吨	6700	10000	3300
8	机场旅客吞吐量	万人	41.7	300	258.3
9	中心城区 500 米公交站覆盖率	%	91	100	9
10	行政村快递网点覆盖率	%	99	100	1
11	运营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 (与“十三五”比)	%	—	20	—

第三章 构建高品质综合立体交通网

以综合运输大通道为骨干，综合交通枢纽体系为牵引，统筹铁路、公路、水运、民航、邮政资源合理配置和高效衔接，构建快速网、干线网、基础网功能融合的市域综合立体交通网。

第一节 构建“一圈六放射”综合运输大通道

完善市域综合运输大通道布局。落实国家综合立体交通网主骨架和省综合运输通道规划建设要求，加快完善济宁市“一圈六放射”综合运输通道总体格局，构建综合性、立体化、大容量、快速化的综合运输通道体系，形成对内衔接济宁市域主要组团和城镇发展轴、重要产业带，对外沟通国际、国内、省内主要城市群、经济圈，畅通国际国内的综合运输大通道。

推动综合运输通道统筹融合发展。推动综合运输通道补短板、强弱项、优结构，加快通道内方式统筹，提升对经济社会的带动作用，提高通道的综合效率、社会效益。强化都市区通道圈建设，提高环状通道及都市区内干线通道网络的建设，推动城市轨道交通、市域（郊）铁路线和快速公交（BRT）等集约化设施规划建设；推动济宁—泰安—济南东西2条通道的快速化，实现与省会经济圈的高效联通；加快济宁—临沂—青岛通道的便捷化，形成济宁至胶东经济圈直连快速通道；提升济宁至徐州通道的通行能力，打通济宁—菏泽—商丘直连通道，改善济宁至菏泽至郑州的多路径服务水平，提高通道与枢纽资源的衔接辐射能级。

第二节 完善“一极一心多节点”枢纽体系

优化枢纽体系布局。加快构建整体性、多层次、有侧重的三级枢纽城市支撑体系，依托任城—兖州—邹城—曲阜—嘉祥都市区，集中建设铁路、公路、水运、民航，强化济宁在淮海经济区

多式联运、交产融合等方面的比较优势，打造枢纽城市的“发展极”；依托梁山在铁水联运等方面的发展基础和条件，借助高速公路、高速铁路、高等级航道等综合交通的规划建设，形成省层面比较优势，打造带动市域发展的枢纽城市增长“辅中心”，依托金乡、泗水、微山、汶上、鱼台等地在公水联运、冷链物流、交旅融合方面的条件和潜力，形成鲁南经济圈层面比较优势，构建支撑枢纽城市建设的“多节点”体系。重点提升“发展极”的龙头带动作用，提高组团间客货运输组织化水平，强化对外辐射能力；推动梁山“辅中心”做大做强多式联运、交产融合，提高物流枢纽竞争力，拓展供应链网络；完善重要交通节点的枢纽功能，实现全域枢纽服务的有效覆盖。

大力推动综合客货运输枢纽建设。统筹河港、陆港、空港“三港”联动发展，重点打造京杭运河多式联运、鲁南城际、济宁机场区域综合交通枢纽场站集群。构建和完善“三主”（曲阜东、济宁北、济宁机场）“六辅”（济宁东、曲阜南、嘉祥、梁山、邹城东、泗水南）区域综合客运枢纽场站体系。坚持统一规划、统一设计、同步建设、协作运营、协同管理，促进各方式间、城市内外交通间的有效衔接，实现零距离换乘和无缝化衔接。推动交通枢纽集约化布置和枢纽周边综合开发，大力发展枢纽经济。强化多式联运能力，推动山东京杭多式联运枢纽、兖州国际陆港货运枢纽等项目建设，完善港区、工业园区、物流园区和商贸基地的集疏运系统建设。

优先推动都市区“发展极”效能提升。推动都市区内部交通一体化发展，形成区域客货运输服务比较优势，强化枢纽城市“发展极”的集聚和带动作用。编制都市区交通规划，探索和织密由城际铁路、市域铁路、城市轨道交通、城市道路、客货运枢纽场站共同组成的多层次都市区交通基础设施网络，打造民航、高铁（城际铁路）、快速公交（BRT）、常规公交、公路客运、出租车（网约车）等公共交通系统和慢行系统构成的都市区一体化客运服务网络，完善都市区铁路货运、公路货运、城市配送网等构成的都市区货运服务网络。

第三节 强化轨道交通网

充分发挥铁路和轨道交通在济宁交通运输体系中的骨干地位，以高速铁路建设为重点加快区域多层次轨道交通网络体系建设，推动干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路和城市轨道交通融合发展，形成区域对外和内部组团间综合化、集约化、便利化的轨道交通运输体系。

加快高速铁路建设。加快推进鲁南城际铁路菏曲段建成通车，积极推动京雄商高铁济宁段、济枣高铁建设，研究推进济南至济宁高铁项目，谋划济宁至徐州、济宁至商丘铁路项目。打通济宁东西向高铁主通道，提升南北向高铁主轴服务品质，完善区域高速铁路网络，逐步构建“一横三纵”高速铁路网。

补强铁路支线短板。在“两横两纵”大运量干线网基础上，

进一步完善区域铁路支线网络，推动济宁矿业物流集团有限公司铁路专用线三期、邹城太平港务有限公司铁路专用线、龙拱港铁路专用线等项目建设，加快铁路进港、进园。

推动城市轨道交通建设。进一步完善城市轨道交通建设规划，研究推动城市轨道交通 2 号线一期、3 号线一期、L6 线一期，推动济宁—曲阜市域（郊）铁路纳入山东半岛多层次轨道交通规划，开展曲阜至邹城等市域铁路方案研究。

第四节 优化公路网结构

夯实公路在城市群、都市圈、城镇协同发展以及推动基本公共服务均等化、乡村振兴等方面的基础作用，持续完善公路网络内外联通的支撑功能。

完善高速公路网络建设。通过“强通道、补短板、促开发、优组织”，完善“五纵五横”高速公路主骨架布局，新建改扩建高速公路约 390 公里。加快完成济微高速新机场至枣菏高速段、京台高速改扩建工程等项目，开工建设邹城—济宁公路、郓城—鄄城高速（济宁段）、德鄄高速梁山—郓城段、平邑—鄄城高速公路兖州—郓城段、潍坊—邹城高速、济宁—商丘高速嘉祥—金乡段、济南—微山公路济南—济宁新机场段、济广高速济南—菏泽段改扩建等项目；研究推进德鄄高速东阿—梁山段和泰安—枣庄高速公路济宁段项目。

开展普通国省道路网改建升级。通过“提能效、破瓶颈、强

连接”，提升路网通达能力和服务水平，实施普通国省道新改扩建项目约 246 公里。重点建设 G327 连固线曲阜—任城段、G220 东深线及 G342 日凤线梁山段、G104 京岚线曲阜张阳—济宁枣庄界改建工程、G105 京澳线任城唐口—金乡胡集段、G327 连固线嘉祥后商—苏营段、S319 临邳线嘉祥城区—嘉祥郯城界段、S512 日东线泗水连接线水泉—圣水峪段、S103 济枣线济宁泰安界—日兰高速段等新改建工程。研究推进 G104 京岚线微山韩庄—鲁苏界段、G342 日凤线宁阳界—梁山孙庄及梁山大路口—鲁豫界、G518 日定线微山城区—鲁苏界段、S246 临邳线汶上郭庄—邹城西北环段等项目建设。

加快农村公路网络优化升级。以县乡公路、通旅游景区道路、通公交道路以及连接乡村振兴片区道路提档升级工程为重点，新改建农村公路 3500 公里，济宁市县乡公路三级及以上公路比例达到 60%，实现相邻乡镇之间全部三级及以上公路相连。开展最美农村路、乡村振兴路命名活动，打造一批特色鲜明、起到良好示范带动作用的融合发展样板公路。

完善公路日常养护体系。坚持日常养护与预防养护并重，统筹新改建和大中修项目库动态管理，提升公路预防养护实施力度。加强高速公路、国省道日常养护，保持公路良好的通行环境和技术状态。强化大中修工程养护，实施普通国省道养护大中修工程约 350 公里，年度预防性养护里程不低于 5%，优良路率达到 94%，农村公路列养率达 100%。大力推进公路科学养护管理，

建成干线公路养护管理科学决策体系。研究制定落实预防性养护指导政策、技术标准，提升公路预防性养护实施力度，实现公路养护由被动防治向主动预防转变。

第五节 完善水运网功能

提升航道网通航水平。围绕“畅主线、通支流、补短板”，推进京杭运河及其支线航道整治，推动通航建筑物扩能。加快推动京杭运河济宁—台儿庄（济宁段）航道“三改二”工程、湖西航道（二级坝—苏鲁界）改造工程建设，研究推动京杭运河湖西航道（上级湖段）改造工程、跃进沟—东平湖段航道“三改二”工程、微山三线船闸工程等项目建设，研究推进长沟复线船闸、邓楼复线船闸工程，进一步提高京杭运河主航道通航能力和水平。加快推动新万福河航道、白马河航道扩建和洙水河航道扩建工程，推进北大溜河航道扩建、复兴河航道工程建设，提升支线航道网络等级。推动京杭运河沿线航道服务区建设和干线数字航道建设，提高航道综合服务水平。

推动港口集约化建设。发挥内河港口枢纽优势，优化京杭运河港口群布局。研究推动主城港区龙拱河作业区 4#—10#泊位项目建设、跃进沟作业区 17#—19#泊位工程和物流园码头工程项目建设、经开区商贸物流园码头工程，鱼台港区张黄工业园作业区融孚港码头工程和复兴河作业区工程，邹城港区太平作业区正方码头工程，梁山港区寿张集作业区二期工程，嘉祥港区祥城

北作业区等码头工程建设，提升港口机械化作业水平，加快建设集装箱码头，发展集装箱运输。

完善集疏运体系。优先发展铁水联运，加强港区与干线铁路的衔接，鼓励集疏港铁路向堆场、码头前沿延伸。以干线公路为依托，优化港口集疏运网络，加强港口和产业园区的衔接，提高港口集疏运能力，减少港口作业区发展和城镇布局的矛盾。

提升航运服务水平。加快公铁水多式联运及港航业一体化高质量发展；实施“走出去”战略，通过企业战略合作、构建联盟等形式，加快济宁与长三角港口之间的合理分工和协作。积极拓展港口功能，大力发展集装箱运输，开通集装箱运输“绿色通道”。研究和申报国家内河自由贸易港和保税区，争取准入、监管、通关、金融、税收、人员流动等方面的支持，探索构建运河航运指数，不断提升航运服务水平，积极融入“一带一路”战略和全球贸易自由化体系。

第六节 提升航空网能级

完成济宁机场迁建工程。新机场新建 2800 米跑道一条，航站楼 2.8 万平方米，C 类机位站坪 16 个。提升区域航空枢纽地位，优化机场集疏运布局，加快临空经济区建设。到 2025 年力争旅客吞吐量达到 300 万人次，货物吞吐量超过 9000 吨，国际/地区通航点达到 2 个，国内通航点达到 32 个。

开放航空口岸，优化机场航线布局。大力发展新机场国内国

际航线，积极促进国际航空港口岸的建设；强化国内航线建设，积极引进有影响力的企业入驻，增加与主要城市群、都市圈的航线密度，逐步扩大国内城市的航线覆盖度，推进货运航线发展。

加大通用机场建设力度。提高重点地区通用机场的覆盖密度，充分发挥济宁机场支撑引领本地通用航空发展的功能，提高济宁市及周边紧急突发事件的处理能力。建设梁山通用机场，提供航空旅游、应急救援等服务。

第四章 建设高品质的运输服务体系

第一节 推进客运服务快速化、便捷化

打造区域高品质客运服务体系。以“一圈”内部都市区为重点，强化对外通道的快速化和便捷化，构建“快慢组合、高低搭配、干支相宜”的多模式城际运输服务网络和“衔接便利、服务全程”的城际运输服务体系，实现与鲁南经济圈以及省会、胶东经济圈主要经济体的高效一体化。打造更加多层次、多样化、个性化的客运服务体系，满足区域人民出行的新需要。

加快推进旅客联程运输发展。促进不同运输方式运力、班次和信息对接，加快完善济宁市铁路、公路、水运网络互联互通，统筹运输方式间的合理衔接，提高城际客运服务体系接驳效率。破解区域交通政策壁垒，鼓励开展空铁、公铁、公空等联程运输服务。推行跨运输方式异地候机候车、行李联程托运等配套服务，

扩大济宁民航服务的影响力。鼓励第三方服务平台发展“一票制”客运服务，推进联运信息网络服务建设。推动济宁铁路枢纽、公路枢纽和机场枢纽的协同联动。

推动公交服务优化升级。鼓励道路客运盘活存量资源，发展个性化、品质化的道路客运服务。推进“公交都市”建设，优化主城区公交线网，建立智慧公交调度中心，基本实现主城区30分钟乘车全覆盖。合理配置公交专用道，持续打造公交示范线路，研究定制公交、政务班车等。在济宁城区全面推行公共交通在线支付。

引导新业态新模式健康发展。促进“互联网+道路客运”深度融合发展，支持客运企业提供联程、往返、异地出行票务服务，推动普及联网售票，推进跨方式出行信息互联互通。推动道路客运+旅游融合发展，打造丰富多样的运游融合产品体系，为旅客提供主题式、定制式、菜单式等定制化服务。加快推进“公共交通+定制出行+共享交通”多元组合出行服务模式，鼓励和规范道路定制客运、网约车、共享单车等新模式发展。依托济宁新机场、济宁北站、曲阜东站等客运枢纽发展“落地租车”等服务。

第二节 推进货运服务绿色化、高效化

推动多式联运快速发展。培育先进运输方式，发展多式联运，重点建设梁山港区、龙拱港区、济州港区多式联运枢纽，发挥济宁港区区位优势，开发上海港等集装箱运输支线航线。推进多式联

运“一单制”，加快应用多式联运电子化统一单证，研究开行海铁联运全程提单专列。培育多式联运经营人，鼓励市场主体不断创新多式联运组织模式、开发品牌化联运服务产品，鼓励运输企业开展联盟合作。争取国家级、省级多式联运示范工程。

推动传统货运转型升级。开展道路货运企业转型培育工程，引导传统货运企业向上下游延伸服务，与其他产业联动发展、跨界融合。积极推进集装箱运输、甩挂运输、冷链物流发展，构建区域性运输服务网络，加快传统货物运输企业向现代物流转型、向绿色货运转变、向智能物流推进。鼓励发展网络货运，促进物流资源集约整合、高效利用。

提升寄递服务质量。深入实施“快递进村”，采取“政企合作”“邮快合作”“快快合作”“交邮快合作”等多种模式，延伸快递企业产业链条，打通农村末端“最后一公里”。健全县乡村三级农村寄递物流配送体系，推动县级共配分拨中心全覆盖，建成10个鲁西南快递区域总部、10个县级分拣共配中心、146个镇级集散中心，村级快递网点和城区快递驿站基本实现市域全覆盖。创新农村快递电商模式，鼓励和引导快递企业结合特色农产品增设末端网点和建立临时收寄点，缩短寄递时效。规划跨境电商产业园，大力培育电商企业。

第三节 持续推动区域运输结构调整

提升铁路货运服务水平。引导京沪铁路、菏兖日铁路货场老

旧设备更新。积极引导铁路运输企业优化铁路货运受理方式、简化受理环节，优先保障煤炭、粮食等大宗货物及集装箱运力供给。根据市场和企业需求，引导铁路与济宁港口和生产企业合作，共同开发国际中欧班列、国内五定班列、铁水联运班列等运输产品。减少铁路两端短驳环节，规范短驳服务收费行为，降低短驳成本。探索和推动高铁快运及电商快递班列发展等。

拓展水水联运业务。大力发展水水联运，充分利用济宁港经由京杭运河航道沟通长三角港口群出海、经由淮河航道沟通连云港出海的有利区位优势，借力江苏打造新出海口等长三角交通基础设施重大建设契机，开发对上海港、苏州港、南通港等长江下游港口的集装箱运输支线航线，主动承担喂给港的作用，提高内外贸水上运输运转效率。

提高专业化运输水平。开通济宁港集装箱运输“绿色通道”，鼓励集装箱适箱货入箱，推动陆改水、散改集，提高水路集装箱运输比例。鼓励支持港口企业在集装箱货源地建立营销网络体系，增强对内陆腹地中转集装箱的吸引力。

加快车辆装备升级改造。积极稳妥淘汰老旧柴油货车，推广高效低耗的新型货运车辆，通过市场化运作模式降低成本，提升企业购置环保货车的积极性。有序引导煤炭、钢材等大宗物资有序转运到铁路运输。继续加大货运卡车污染排放、超载超限的监督、检查力度，促进货运由公路向铁路、水运方式转移。

第五章 推动交通与相关产业融合发展

第一节 推进交通与邮政快递融合发展

坚持“资源整合、多站合一、功能集约、便利高效”原则，组织开展农村“客货邮”融合发展样板县建设，推进镇、村邮政快递、城乡公交、公路客运、交通驿站等设施资源整合共享，乡镇交运、邮政、快递场所共建共用、快件共配共送进村。因地制宜完善县乡村三级农村物流网络节点体系。在全市建成“交邮快”合作模式镇级集散中心 100 个，辐射 3000 个村。

第二节 推进交通与现代物流融合发展

依托公、铁、水、空立体交通优势，推进梁山大型铁水联运港区、山东京杭多式联运等港区建设，推动运河物流高质量发展；优化物流大通道和枢纽布局，推进兖州国际陆港规划建设，打造铁路口岸和航空口岸，推动建设国际公铁物流区、国际空港物流区、临港经济区和电商快递物流区。规划建设济宁港集装箱码头，积极争取国家级多式联运示范城市，打造北方内河航运中心。

第三节 推进交通与旅游融合发展

充分发挥交通促进全域旅游发展的基础性作用，构建“交通+旅游”融合发展模式，加强交通规划与旅游规划的衔接，努力打造主干道进入重点景区的便捷交通体系。实施县乡公路和通往

旅游景区道路提档升级工程，做好车站、机场、码头等客运枢纽与主要景区的衔接和接驳换乘，实现游客远距离快速进出，加快形成便捷高效的“快进”系统。

第四节 推进交通与装备制造等相关产业融合发展

加强交通运输与现代农业、现代制造业等跨行业合作，发展交通运输平台经济、枢纽经济、通道经济。支持交通装备制造业延伸服务链条，鼓励物流组织模式与业态创新，促进现代装备在交通运输领域应用。

第六章 加快行业治理体系和治理能力现代化建设

第一节 完善科技创新体系

加强智慧交通总体设计和资源共享。建立和落实跨部门、跨行业交通数据资源汇聚共享和开放应用机制，推动交通信息化建设联合设计和协同运行。完善交通运输综合管理服务系统，推动大运河（济宁）智慧港航服务平台建设，加强对决策支持、安全应急、指挥调度、监管执法、政务服务、节能环保等重点领域智能化支撑。加强政企数据融合应用，充分发挥政府和交通运营企业资源整合优势，深度分析挖掘行业大数据资源，统筹推动综合交通运输大数据发展。

推动智能化试点工程实施。加快以智能设施、船岸协同等技

术为特征的“智慧航道”“智慧港口”等试点工程建设。落实交通强国试点要求，依托京杭运河推进智慧港航规划建设，推进济宁港梁山港区铁水联运无人化港口示范工程建设。探索智慧高铁站、智慧机场试点建设。

推进运输服务智慧化升级。推动货运物流数字化发展，依托兖州国际陆港等项目，引导网络平台道路货运、车货匹配等“互联网+货运物流”新模式发展；积极拓展北斗卫星定位系统在物流运输方面的应用。促进出行服务创新应用，鼓励各类市场主体培育“出行即服务（MaaS）”新模式。鼓励开展交通旅游服务大数据创新应用试点。实现二级及以上公路客运站和定制客运线路电子客票全覆盖，实现“刷脸”进站乘车。

加快交通科技创新应用。促进新技术、新材料、新工艺、新能源与交通运输融合发展。加大交通基础设施建养技术研发和应用力度，试点和推广全厚式长寿命沥青路面等技术成果应用，依托京杭运河开展生态航道建养技术研发，结合无人化港口建设，试点港口第五代移动通信技术（5G）基础设施建设。

第二节 完善绿色交通体系

推进结构性减排。进一步推动构建以电气化铁路、LNG等节能环保船舶为主的中长途货运系统，以低排放车、新能源车为主的短途货运系统。持续优化运输结构，推进煤炭等大宗货物运输“公转铁、公转水”。倡导绿色出行，优先发展城市公共交通等

低能耗交通方式。加快京杭运河生态航道建设。

强化碳排放控制。落实“碳达峰”阶段性要求，推广应用高能效、低排放的交通运输装备，促进混合动力、纯电动、燃料电池汽车等新能源车辆的推广应用，积极推进新能源动力船舶发展。加快淘汰港口现有燃油设备，继续实施港作机械“油改气”“油改电”。配合推进加气站、加氢站、标准化充换电站（桩）等公共设施建设。到 2025 年，新增和更新公交车辆新能源占比 100%。

加强营运车船污染治理。加强交通运输噪音、粉尘、油污、危化品、固体废物等污染防治。严格按照内河航道等级通航，防止超标准大吨位船只拖底通行。依法报废超过使用年限的船舶，鼓励内河航运船舶 LNG、氢能、电能等清洁能源应用，减少运输过程污染物排放。严格控制港口和船舶污染排放，完善船舶污染物接收设备，机动船舶配备污染物收集、存储设备。推进岸电使用常态化。继续实施内河船型标准化，推进 400 总吨以上内河船舶加装生活污水监控设备。

促进资源集约节约利用。统筹交通线路、枢纽等设施布局，集约节约利用土地、通道线位、岸线等资源，促进不同运输方式交通设施的共享共用。严守生态保护红线，保障济宁市“一环八水绕济宁、十二明珠映古城”城市大生态格局的构建。对早期交通基础设施工程涉及生态环境历史遗留问题的，开展生态修复。

第三节 完善安全应急保障体系

落实安全生产责任。贯彻落实《中华人民共和国安全生产法》要求，制定完善安全生产权责清单，厘清安全生产监督管理工作职责和边界，规范履职行为。督促企业健全完善全员安全生产责任制，推动企业主要负责人开展安全生产承诺，在港口危险化学品装卸仓储、危险化学品运输、交通工程建设等重点领域全面推行安全生产责任保险。细化落实事中事后监管措施，强化安全生产执法，协同形成监管合力。

强化安全监管能力建设。实施重点领域安全生产信用等级评价和其他领域“重点关注”制度。建立重大风险基础信息、防控责任、监测监控、防范措施、应急处置清单。落实省安全生产专项整治三年行动，加强交通运输重点领域从业人员职业教育培训。

提升本质安全保障水平。加大危桥危隧、碍航桥梁、老旧码头、渡口、航道等改造力度，探索港口、码头储存设施等智能化安全设施设备的应用和推广，推进高速公路等重要节点监控设施建设。

强化应急保障能力建设。完善与气象、地震、公安、应急、消防救援、自然资源等单位的跨部门协调联动和应急响应机制。组建和强化交通基础设施抢修保通队伍、内河水上游救队伍和应急运输保障队伍，配合推进省级内河水上交应急保障物资库建设，定期开展应急保障演练。

第四节 完善行业管理体系

深化体制机制改革。按照省“综合交通运输体制机制改革”交通强国试点任务，优化综合交通运输机构职能，推进交通运输综合执法改革。持续探索交通运输主管部门对重点交通运输企业履行业务指导和监管职能的新模式，完善行业指导监管机制，构建事权清晰、有机衔接、政令畅通、协同高效的一体化综合交通运输体制机制。

深化“放管服”改革。进一步优化营商环境，打造市场开放、灵活高效的多元化交通运输建设运营体系。优化事前监管，细化事中监管，强化事后监管。运用法治思维和法治方式履行监管职能、落实监管责任、健全监管规则、创新监管方式，构建以“双随机、一公开”监管为基本手段、以重点监管为补充、以信息化监管为支撑、以信用监管为基础的新型监管体系，形成市场自律、政府监管、社会监督互为支撑的协同监管格局。

完善社会协同共治体系。扩大社会参与，建立健全公众参与交通运输治理的制度机制，畅通公众参与渠道，拓宽政务公开领域和范围。全面深化信用信息归集、共享、公开、应用等制度建设，落实行业综合信用等级评价办法。到2025年，实现交通运输信用信息90%以上归集，归集信息100%覆盖行业重点领域；交通运输行业保持较高群众满意度。

提升综合行政执法规范化水平。全面落实行政执法“三项制

度”，规范自由裁量权，完善执法程序，改进执法方式。规范执法行为，落实“规范执法、提升形象”综合行政执法队伍素质能力提升行动。建立健全跨部门跨区域联合执法协作机制，完善联席会议、案件移送、信息共享制度，形成执法监管合力。

加强人才队伍建设。建立健全交通领域人才建设机制。运用山东交通运输高端智库，完善专家工作体系，系统谋划全国性综合交通枢纽城市建设路径。培养、引进行业科技人才和创新团队。提升交通劳动者整体素质，培养壮大一线专业技术技能人才队伍。强化干部队伍建设，政治理论培训和专业能力培养，打造一支高素质专业化干部队伍。

推动交通文化建设。落实国家、省、市精神文明建设要求，积极培育济宁新时代交通运输行业先进典型。深化文明交通、文明出行、安全出行宣传教育。通过多样化渠道推进交通运输文化体系建设，努力创建新时代济宁交通文化品牌。加大与行业媒体的合作，提升交通运输新闻舆论传播力、引导力、影响力、公信力，讲好新时代济宁交通故事。

第七章 环境影响评价

第一节 环境影响分析

规划贯彻了创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，加强了铁路、公路、民航、水运的统筹规划引导，符合全市国民经济

和社会发展、建设全国交通枢纽城市等相关要求。但规划的实施过程不可避免地会对部分区域生态环境产生影响，主要体现在资源利用、生态影响、污染排放和气候变化等方面。规划中交通基础设施的建设，需占用一定数量的土地和消耗大量的物资资源；项目施工过程中会对山体、植被以及水域等产生一定的破坏；各类运输装备运营和服务系统运行将产生废气、污水、噪声和固体废物等污染物。综合交通运输活动将消耗大量的能源，产生一定规模碳排放，影响气候变化。

第二节 预防和减缓不良环境影响的措施

遵守环境保护法律法规。严格执行《中华人民共和国环境保护法》《中华人民共和国环境影响评价法》《中华人民共和国土地管理法》《中华人民共和国水土保持法》《中华人民共和国水污染防治法》《规划环境影响评价条例》《中华人民共和国自然保护区条例》《建设项目环境保护管理条例》等法律法规。

强化环境保护制度。严格执行“三线一单”制度和环境保护“三同时”制度、水土保持“三同时”制度，积极倡导生态选线、环保设计，合理利用生态工程技术，做好水土保持等生态修复工作。

做好污染物排放控制。积极采用综合措施，对交通建设及运营产生的污染进行有效防治，改善沿线声环境和振动环境质量，严格控制废气、污水和固体废物排放。

完善监管保障体系。环境保护主管部门严格落实环境监测责任，落实国家环境质量标准。加强建设项目前期、后期管理力度，强化验收环节管理，做好规划项目施工、运行阶段的环境监管。

重视环境风险防范。强化环境风险防范体系，完善环境风险事故预防和应急处置机制，落实环境风险防范的主体责任，制定环境污染事故应急预案。

第八章 强化规划实施保障措施

第一节 加强组织领导

坚持和加强党的全面领导，始终把党的领导贯穿到推进交通运输建设全过程，充分发挥各级党组织在推进规划实施中的作用。建立健全综合交通运输发展规划推进机制，市交通运输主管部门牵头实施，发展改革、科技、工业和信息化、司法、财政、自然资源与规划、生态环境、住房城乡建设、文化和旅游、应急等部门根据职责分工负责，加强协调督导联动，形成工作合力，保障规划顺利实施。

第二节 做好规划衔接

加强与国家部委和省相关规划的衔接和汇报，力争更多项目纳入上位规划。深入推进“多规合一”，做好交通运输规划与国土空间规划和“三区三线”划定工作的协调，加强与生态环境保

护等我市“十四五”专项规划的对接，为项目的顺利实施创造规划条件。加快推进前期工作，做好项目储备。

第三节 加强要素保障

建立多元化投融资机制，拓宽资金筹措渠道，加强资金保障。研究财政支持政策，积极争取中央、省财政资金，争取基础设施建设专项债券发行额度，研究统筹交通专项资金和长期债券使用政策。积极拓展融资渠道，用好各类新型融资工具，探索推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）的试点工作。发挥各级交通投融资公司作用，探索和实施交通基础设施与沿线土地、资源、产业等一体化开发相关政策。鼓励交通建设和运营模式创新，吸引社会资本投入。依据国土空间规划，保障重大项目用地、用湖、用林空间。加强生态保障，做好与“三线一单”的衔接。

第四节 抓好实施与评估

制定规划实施任务清单，按年度分解目标任务，加快推进具备立项和建设条件的项目。交通运输、发展改革、财政、自然资源与规划、生态环境等相关部门加强协调，依法依规加快项目相关审批工作，为项目尽快实施创造良好条件。加强规划实施效果的动态跟踪，及时组织中期评估，对相关部门重点任务完成情况进行考评，并结合实际情况对规划目标和任务体系进行调整。

**抄送：市委各部门，市人大常委会办公室，市政协办公室，市监委，
市法院，市检察院，济宁军分区。**

济宁市人民政府办公室

2022年3月8日印发
