

内部资料
注意保存

临沂市交通运输“十二五”发展规划

临沂市交通运输局
山东省交通科学研究所
二〇一一年二月

前 言

临沂市地处山东和江苏两个经济大省交界处，属于以京津为核心和以上海为核心两大经济圈的过渡地带，也处于泛太平洋经济圈、中日韩经济圈与新亚欧大陆桥经济带的交汇点，是华东与华北、长江流域与黄河流域、淮河流域的结合部，在全省经济发展中具有承接南北、沟通东西之作用，同时接受环渤海经济圈和长江三角洲辐射，区位优势明显。经过多年快速发展，交通运输体系初具规模，运输线路四通八达，客货运场站初步成网，运输服务水平迅速提高，对全市经济社会发展提供了重要支撑和保障。

“十二五”是深入贯彻落实科学发展观、全面建设小康社会关键时期，是我省实施“山东半岛蓝色经济区、黄河三角洲高效生态经济区建设、鲁南经济带”发展战略的重要时期，是临沂市全面推进建设“经济大市、商贸强市、文化名市和宜居城市”的重要启动期，同时也是加快运输结构调整、转变发展方式、加快向现代交通运输业发展的战略转折期，交通运输服务将转入数量、质量、效率、公平统筹兼顾和可持续发展的轨道，在更高保障层次上满足社会对交通服务能力的多样化需求。临沂交通运输在“十二五”期肩负全新的重大使命。

交通运输作为国民经济发展的基础性、先导性和服务性行业，是提高临沂市对内对外开放程度、参与区域经济一体化合作、提高竞争能力的重要条件，是加快城镇化进程、构建两型社会的物质基础。依据国家发改委《综合交通网中长期发展规划》、交通运输部《公路水路“十二五”发展规划》；省交通运输厅《山东省公路水路交通“十二五”发展规划》、临沂市《临沂市城市总体规划(2005-2020)》、《临沂市综合交通规划(2008-2020)》以及其它有关规范性文件，市交通运输局联合省交通科学研究所联合编制了《临沂市交通运输“十二五”发展规划》。

规划突出资源节约环境友好型交通建设，以适应全面建设小康社会的要求为出发点，以调结构转方式为主线，提出了“建成一个以高速公路为

主骨架的新型生态公路网，形成一个以临沂公路主枢纽为核心的新型场站集群，建立一个以公共交通为特征的客运新秩序，建立一个满足现代物流发展的货运新秩序，夯实运输辅助、信息化、安全管理三个平台，驾驭行业健康发展的管理服务能力明显提高，将临沂建设成为在全国有重大影响力的大型交通枢纽中心”的目标，并据此明确了“十二五”期的重点任务，以期通过五年努力，形成以“科学发展、和谐发展、富民兴市、创新强交”为基本内涵的交通发展新模式，保证交通发展的全局性、前瞻性和科学性，推进创新型行业建设，为全面建设小康社会、和谐社会做出贡献。

目 录

前 言	1
第一章 “十一五”交通运输发展评价	1
第一节 发展概况	1
一、基础设施建设成绩斐然	1
二、综合服务能力不断提高	3
三、科技信息化取得新进展	4
四、节能减排工作扎实推进	5
五、四化管理助推行业文明	5
第二节 存在问题	7
一、基础设施总量仍然不足	7
二、交通运输结构不尽合理	7
三、资金短缺矛盾日益突出	7
四、行业管理水平仍需提高	7
第二章 “十二五”面临的形势和需求	8
第一节 面临的形势	8
一、满足社会经济快速发展需要	8
二、满足交通运输行业转型需要	8
三、满足城乡客运一体化发展需要	9
四、满足现代物流发展需要	9
五、满足绿色交通发展需要	10
六、满足建设服务型政府需要	10
第二节 发展需求预测	10
一、社会经济发展需求预测	11
二、公路运输发展需求预测	11
三、水上交通发展需求预测	12
四、城市交通发展需求预测	12
第三章 指导思想、原则和发展目标	14
第一节 指导思想与基本原则	14
一、指导思想	14

二、	基本原则	14
第二节	发展目标	15
第四章	发展重点	20
第一节	继续完善和优化公路网络	20
一、	继续提高干线路网服务品质	20
二、	大力提高农村公路服务能力	24
三、	积极推进绿色生态公路建设	26
第二节	不断提升道路客运服务能力	26
一、	继续加快客运枢纽建设	26
二、	加快推进城乡客运一体化	29
三、	积极推动旅游客运发展	29
四、	优化调整交通运输结构	30
第三节	显著提高城市公交服务水平	30
一、	加快完善公交基础设施	30
二、	继续调整优化公交线网	33
三、	优化公交运营结构	33
第四节	稳步发展出租车行业	33
一、	合理控制出租车规模	34
二、	规范出租客运经营秩序	34
三、	建设出租汽车配套设施	34
四、	加强出租车经营管理	34
第五节	加快推进现代物流体系建设	35
一、	加快货运场站建设	35
二、	着力发展现代物流	38
三、	加速运输结构调整	39
第六节	加强运输辅助业建设	39
一、	加强驾培市场监管力度	39
二、	推动维修检测服务高效	40
三、	完善租赁服务网络	41
第七节	健全安全监管和应急保障体系	41
一、	加强源头安全管理	41
二、	加强重点领域监管	42

三、	完善应急保障体系	42
第八节	加快推进信息化建设	43
一、	完善行业管理信息系统	43
二、	加快公共服务信息化建设	44
三、	支持企业信息化建设	44
第九节	大力发展“绿色交通”	44
一、	加强节能减排制度建设	45
二、	加强节能减排政策引导	45
三、	积极推动内河复航工作	46
第一零节	强化交通四化管理	46
一、	继续深化四化管理工作	46
二、	不断提升行业文明水平	46
三、	不断提高依法行政能力	47
第一一节	加强交通环境保护	47
一、	环境影响分析	47
二、	环境保护措施	48
第五章	保障措施	49
一、	加强组织领导	49
二、	建立多元化投融资新平台	49
三、	加大政策支持力度	49
四、	转变政府职能	50
五、	强化科技创新和节能环保	50
六、	加强人才队伍建设	50
第六章	2020年临沂市交通发展远景展望	51

第一章 “十一五”交通运输发展评价

第一节 发展概况

“十一五”是临沂市交通运输发展史上投资规模最大、发展速度最快、交通面貌改变最显著的五年。五年来，在市委、市政府和省交通运输厅的正确领导下，全市交通运输系统深入贯彻落实科学发展观，抢抓机遇，攻坚克难，较好完成了“十一五”规划的各项任务，为保障全市经济又好又快发展，促进产业结构调整，推进城镇化进程，保障和改善民生发挥了重要支撑作用。

一、基础设施建设成绩斐然

公路网规模迅速扩大。青兰高速公路临沂段竣工通车，临枣高速公路、青临高速公路临沂段开工建设；临沂至郯城、莒南、苍山、蒙阴，蒙阴至平邑，苍山至邳州及临沂东外环、西外环、北外环等一大批国省干线项目相继建成通车；文泗公路、沂新公路、临册公路、沂河生态路等重点县道新改建工程先后竣工，公路等级普遍提高。“十一五”期全市公路建设累计完成投资 172.45 亿元，同比“十五”增长 72.5%。新建高速公路 48 公里，新建、改建国省道 362 公里，新建、改建农村公路 6592 公里。截止 2010 年，全市公路通车里程 22316.4 公里，其中国省道 2032.4 公里，高速公路 330.6 公里；农村公路 20272.4 公里，占全市总里程的 90.8%，其中县道 3005 公里，乡道 3025 公里，村道 14026.6 公里，100%乡镇、99.1%的行政村通达公路，超额完成规划指标。全市公路密度达到 130 公里/百平方公里。与 2005 年相比，公路总里程增加 14178.3 公里，增长 174.2%；二级及以上公路增加 629.9 公里，增长 20.6%；农村公路增加 14129.7 公里，增长 230%；公路密度增加 82.3 公里/百平方公里，增长 172.5%。基本形成了以高速公路为主骨架，国省道、农村公路为依托，四通八达、干支相连的公路网。

表 1-1 “十一五”临沂市公路通车里程技术等级构成表

年份	公路通车里程 (公里)	公路类别					
		高速	一级	二级	三级	四级	等外
2005	8138.1	282	249	2530.8	2509.7	2304.3	262.3
2006	20022.4	282.2	357.6	2534.7	2715.5	12980.9	1151.5
2007	20666.9	330.3	404.8	2537.6	2715.5	2780.1	960.2
2008	21512.4	330.4	592.0	2560	2860.3	14485	684.7
2009	21786.5	330.4	611.3	2632.1	2877.4	15241.8	93.4
2010	22316.4	330.6	645	2716	2957	1551.6	86

表 1-2 “十一五”临沂市公路通车里程行政等级构成表

年份	公路通车里程 (公里)	其 中：					
		国道	省道	县道	乡道	村道	专用公路
2005	8138.1	651.7	1330.4	2943.6	3199.1		
2006	20022.4	651.4	1329.5	2921.2	3030.3	12078.3	11.6
2007	20666.9	704.7	1316.7	2938.2	3020.6	12675.1	11.6
2008	21512.4	822.4	1211.5	2976.0	3020.9	13469.9	11.6
2009	21786.5	822.3	1211.6	2975.44	3009	13526	11.6
2010	22316.4	821.5	1210.8	3005	3025.1	14242.3	11.6

公路养护管理水平不断提升。2010 年全市公路养护率达 100%，路面铺装率为 100%，干线公路经常性养护比重 100%，干线公路优良路率 89%，其中高速公路 100%，国道优良率 92%，省道 83%，农村公路优良率 73.5%；干线公路绿化里程 1879 公里，占可绿化里程的 94.5%。

客货场站条件明显改观。2010 年全市共有等级客运站 182 个，较 2005 年增加 138 个；综合货运站 27 个，现代物流园区 10 个；市区内公交场站共 10 处，维修场 4 处、保养厂 4 处，停车场 4 处，新客运总站投入使用；市区共有公交停靠站 560 处，首末站 80 处，公交站点覆盖率明显提高。竣工使用 2 处加气站和 2 座电动汽车充电站，为发展绿色公交奠定了良好基础。2010 年共有经县级人民政府批准设立的渡口 14 处。

二、综合服务能力不断提高

运输生产平稳较快增长。“十一五”期间，全市共完成公路水路客运量 9.3 亿人，客运周转量 404.9 亿人公里，货运量 9.6 亿吨、货运周转量 2466.1 亿吨公里。2010 年公路客运量完成 2.55 亿人次，旅客周转量 99.6 亿人公里（不含公交、出租）；完成货运量 2.74 亿吨，货运周转量 809.3 亿吨公里。公交车运量 1.22 亿人次，出租车运量 0.47 亿人次。同比 2005 年，公路客运量和客运周转量分别增长 189.2%、102%，货运量和货运周转量分别增长 164.59%、524.25%，公交车运量和出租车运量分别增长 49.49%、45.92%。

表 1-3 “十一五”临沂市交通运量统计表

年份		2006	2007	2008	2009	2010
公路	客运量（万人次）	9510	9999	23051	24346	25500
	旅客周转量（亿人公里）	57.6	59.1	92.9	95.7	99.6
	货运量（万吨）	10904	12090	20353	25479	27390
	货物周转量（亿吨公里）	89.2	116.1	654.3	797.3	809.3
水运	客运量（万人次）	14.1	15.2	9.9	64.24	95.4
	客运周转量（万人公里）	84.60	91.20	32.60	623.96	935.04

表 1-4 “十一五”临沂市公交与出租汽车运量统计表

年份	城市公交运量 (万人次)	城市公交运量 年增长率	出租汽车运量 (万人次)	出租汽车运量年 增长率
2005 年	8161	-	3221	-
2006 年	8475	3.85%	3430	6.49%
2007 年	8780	3.60%	3409	-0.61%
2008 年	10783	22.81%	4412	29.42%
2009 年	11230	4.15%	4576.5	3.73%
2010 年	12200	8.64%	4700	2.70%

运力结构进一步优化。2010 年共有营运机动车 15.8 万辆，其中营运载客汽车 3381 辆，营运载货汽车 75432 辆。客运班车 3221 辆，高级、中级、普通比例达到 25:50:25；重型货车、集装箱运输车分别达到 35567 辆、3871 辆。同比 2005 年，中高级客运班车比重提高 50.1%，重型货车、集装箱运

输车比重分别提高 153%、73.1%。

运输组织结构调整进一步加快。2010 年道路旅客运输、货物运输企业分别达到 20 家、326 家，其中百辆以上客运、货运企业分别为 31 户和 58 户，分别占总量的 13.5%和 0.6%。百辆以上班车客运企业 9 户，百辆以上货物专用运输企业 9 户。班车客运企业户均客车 190 辆；汽车货运企业户户均货车 1.82 辆，其中货物专用运输户均达到 36 辆。水运企业 10 家，各类机动船舶 72 艘，运输企业进一步向规模化、集约化方向发展。

公共交通服务水平迅速提高。积极推进公交国有化进程，2010 年国有公交线路 32 条、车辆 839 台，分别占总量的 60.4%和 65.2%，形成了国有占主导的城市公共交通体系。加快运力更新步伐，更新出租车 460 台，更新公交车辆 675 台，其中达到欧 3 排放标准的为 514 台，占更新总数 76.1%，其中电动公交车 133 台，天然气公交车 320 台。及时足额发放燃油补贴，加强城市公共交通运营秩序监督检查，城市客运投诉率同比下降 15%。城乡交通一体化进展顺利，2010 年行政村通班车率达到 98.14%。

汽车维修与检测能力明显提高。2009 年共有维修市场 3 处，机动车维修企业 968 家，其中一类维修企业 16 家，二类维修企业 251 家（特约维修服务站、4S 店 63 家），三类维修企业 701 家。全市共有汽车综合性能检测站 10 家，其中市区 1 家，县区 9 家，全部为 A 级站，年检测能力 30.8 万辆次。

驾培规模基本到位。2010 年共有驾校 43 家，其中一级驾校 25 家，二级驾校 18 家，教练车 2520 余辆，在职教练员 2900 余人，配备驾驶模拟器 400 余台，年培训能力 15.8 万人。有道路运输驾驶员从业资格培训点 10 处，年培训考核营运驾驶员 1.5 万人。

三、科技信息化取得新进展

信息化建设取得重大突破。先后建立了“山东交通稽查电子政务信息管理系统”、驾驶员信誉考核系统、临沂市交通运输行业综合应用管理系统、公交 3G 智能调度管理系统、交通运输 GPS 监控中心等信息化管理平台，完

善了市、县运输管理机构办公局域网络，统一安装了运政二版软件，安装运行了OA办公自动化系统，实现了市、县运政基本业务的网上办理，提高了办事效率。

科教水平不断提高。完成市级以上科技计划项目5个；年培训规模达到1.7067万人，同比2005年增长26.5%，累计培训各类干部职工2.8387万人次，培养各类专门人才1.2808万人。人才结构进一步优化，专门人才占职工总数比例达到62.5%，同比2005年提高4%。

四、节能减排工作扎实推进

高度重视交通运输节能减排工作，积极推进节能示范项目的推广与应用。2009年营运客车单位运输周转量能耗为15.22升/千人公里，同比2005年下降15.1%，营运货车单位运输周转量能耗2.376升/百吨公里，同比2005年下降6.75%。严格落实节能减排政策，积极探索新能源车辆应用，欧III排放标公交车占公交车总量40%；实施出租汽车“油改气”工程，临沂市区2700余辆出租汽车改装了天然气动力，“绿色公交”已成为亮点和特色，被省厅作为典型在全省范围内推广。推广应用循环路用材料、工业废料等废旧材料，引进现代化施工控制技术，改扩建工程老路利用、养护大修工程旧路利用率分别达到95%、100%，路用材料循环利用50%以上。临时占地复垦率100%。

五、四化管理助推行业文明

全市交通运输系统认真贯彻省厅四化管理工作的重要部署，秉承“为人民群众提供更好的交通出行条件”的发展理念，以推行“链条式”目标责任管理为手段，积极开展创建“阳光交通·和谐之旅”品牌活动，精神文明建设成果丰硕，提高了行业美誉度和知名度。2010年临沂市交通运输局被交通运输部表彰为“全国交通运输行业文明单位”，全市公路、运管机构建成全省交通运输系统文明子行业。期末共有“全国文明单位”1个，“省级文明单位”21个，“市级文明单位”33个，行业文明程度显著提升。

表 1-6 “十五”与“十一五”交通主要指标比较表

主要指标		单 位	2005	2010	增加量	增长率	年均增长率	
一、	基础设施							
1	公路通车里程		8138.1	22026.8	13888.7	170.66%	22.04%	
	其中:	高速公路	282	330.6	48.6	17.23%	3.23%	
		一级公路	249	640.4	391.4	157.19%	20.80%	
		二级公路	2530.8	2603	72.2	2.85%	0.56%	
		农村公路	6142.7	20011	13868.3	225.77%	26.64%	
2	公路密度		公里/百平方公里	47.4	128.2	80.8	170.46%	22.02%
二、	运力							
1	营运机动车		辆		144812			
	营运客车			6702	8664	1962.0	29.27%	5.27%
	营运货车				55466			
2	市区公交车辆		辆	872	1286	414.0	47.48%	8.08%
3	市区出租汽车数量		辆	2750	2750		0.00%	0.00%
三、	运量							
1	公路客运量		亿人	0.9	1.6	0.7	81.23%	12.63%
	公路旅客周转量		亿人公里	49.3	74.4	25.1	51%	8.59%
2	公路货运量		亿吨	1.0	2.7	1.7	163.36%	21.37%
	公路货物周转量		亿吨公里	129.6	805.2	675.6	521.10%	44.09%
3	水路客运量		万人	13.2	64.2	51.0	386.67%	48.53%
	水路客运周转量		万人公里	79.2	624	544.8	687.83%	67.54%
4	市区公交运量		万人	7951	9408.1	1457.1	18.33%	4.30%
	市区出租运量		万人	3210	3479.7	269.7	8.40%	2.04%

第二节 存在问题

一、基础设施总量仍然不足

公路总体技术水平偏低，高等级道路建设滞后，受国家及省宏观调控政策影响，部分重点项目未能按时开工，高速公路通车里程、国省道干线公路里程仅完成规划目标的 52.4%、66.2%；通村公路路网不尽完善，路桥建设不同步，宽路窄桥、危桥严重影响了公路通行能力；水运资源未得到充分利用，只有部分旅游航道；场站硬件设施功能不完善，服务水平偏低；城郊结合部缺乏大型换乘枢纽，不利于客流集疏。

二、交通运输结构不尽合理

经营主体“多、小、散、弱”，市场集中度较低。营运客车、营运货车的运力结构不尽合理，期末高档营运性客车仅占 18%，乘客出行的便捷性、舒适性有待进一步提高；营业性货车中重型车仅占 23%，专用车辆相对较少，竞争能力有待提高。

三、资金短缺矛盾日益突出

临沂市 2/3 的地域为山区和丘陵，公路和桥梁建设投资相对较大。临沂市县乡两级财政困难，村级集体积累较少，农村公路建设资金短缺。公交运营亏损严重，财政补贴无法满足发展城市公交的需要。筹集交通发展资金渠道较窄，用于公路建设、公路养护和场站建设的资金严重不足。

四、行业管理水平仍需提高

对发展现代交通运输业的认识不足，构建现代化综合交通进程略显缓慢。对生态环境保护、土地利用、科技创新等方面重视不够，信息化建设滞后，尚未形成统一的信息化管理系统，GPS 系统也未完全推广。安全生产监管手段单一，应急保障能力有待加强。人才资源开发的组织协调和规划指导工作不到位，激励和竞争机制不健全，职工队伍结构不合理的状况还没有得到根本改善，制约了传统运输向技术密集型方向发展。

第二章 “十二五”面临的形势和需求

第一节 面临的形势

“十二五”是深入贯彻落实科学发展观，全面建设小康社会，积极构建社会主义和谐社会的重要时期，也是加快推进现代交通运输业、调整运输结构、转变发展方式的战略转折期。新的形势下，临沂市社会经济的加速发展和人民生活水平的快速提高，对交通运输提出了更为旺盛的需求，同时来自生态环境和土地资源的约束，对传统发展模式提出了变革要求。“十二五”期间，临沂市交通运输发展面临全新的机遇与挑战。

一、满足社会经济快速发展需要

改革开放以来，临沂市经济保持持续高速增长态势，“十一五”前四年GDP年均增长率达到15%。2009年全市GDP2110.8亿元，按常住人口计算人均GDP为20261元。随着鲁南经济带发展战略的进一步实施，依托良好的区位优势，预计“十二五”期临沂市GDP年均增长率仍能保持11%左右，人均GDP将以年均10.8%左右的速度增长。预计2015年，全市GDP将达到4049亿元，人均GDP37841元。社会经济的快速发展必然会对交通继续保持强劲的需求态势，在提供强大的发展动力的同时，也要求交通进一步增强服务能力，提高服务质量，为城乡居民提供更安全、更便捷、更舒适、更高效、更多元化的运输服务。只有不断加快发展速度，提高交通运输的便捷性和高效性，才能更好的将区位优势转化为经济优势，为临沂市经济社会快速发展提供更好的保障。

二、满足交通运输行业转型需要

2011年全国交通运输工作会议提出了以转变发展方式、加快发展现代交通运输业为主线，做到“五个努力”的工作要求，即努力推进综合运输体系发展，努力提高交通运输设施装备的技术水平和信息化水平，努力促进现代物流业发展，努力建设资源节约型环境友好型行业，努力提高安全

监管和应急保障能力。临沂市交通局也提出了由运输大市向交通管理强市跨越的战略。转变交通发展方式，就是要以优化运输结构为主线，继续深化行业体制改革，重点改善运力结构，促进企业集约化经营，发展安全高效的运输组织方式，将现代物流业作为战略性新兴产业和调整交通结构的突破口，不断应用高新科技，提高信息化管理水平，规范市场秩序，建立完善的市场准入和退出机制，提高行业文明和服务品质，推动全市交通运输优质全面、协调和可持续发展。

三、满足城乡客运一体化发展需要

预计 2015 年临沂市总人口达到 1070 万人左右，城镇人口达到 600 万人，城镇化水平达到 55%以上，中心城区人口达到 250 万人。随着城市化进程的全面推进，人们的出行距离和次数会显著增加，尤其是城乡客运量将有较大幅度增加，对客运的安全、便捷等提出了更高要求。城乡之间要求建设大容量、复合型交通运输体系，提供优质的公共交通服务能力。临沂市是山东省的优质商品粮生产基地，需要加快农村公路建设，提高农村运输服务质量。目前已经基本完成了全部乡镇通公路的任务，“十二五”期需要继续完善农村公路建、管、养体制，在确保实现“全部行政村通公路”、“全部行政村通客车”总体部署目标的同时，逐步实现城乡公交客运一体化，努力建设具有沂蒙山区特色的公共客运网，真正改善农民出行条件。

四、满足现代物流发展需要

临沂市有“物流之都”美誉，商贸物流业已成为临沂城市经济发展的支柱产业。省委省政府在《鲁南经济带区域发展规划》提出，要“着力打造以临沂为中心的商贸流通中心”，“把临沂市建成功能齐全的物流基地和重要的区域性物流枢纽城市”，“进一步强化临沂市的商贸龙头地位”。实现上述目标，必须建立多式联运体系，进一步构建骨干线高速化、次干线快速化、支线密集化、层次结构合理的公路网络。根据现代物流生产组织特点，积极推进具有完整供应链的第三方物流发展，不断完善公路与其他运

输方式的衔接，力争将临沂建设成为现代化区域物流中心。

五、满足绿色交通发展需要

建设“资源节约型、环境友好型社会”，是我国中长期发展规划的一项重要内容和战略目标，也是应对气候变化和能源短缺的重要举措。国务院明确要求加快建设以低碳排放为特征的交通运输体系。交通运输业作为能源消耗和污染物排放大户，是国务院确定的节能减排重点行业之一。交通运输部已于2010年4月15日审议并原则通过了“建设低碳交通运输体系研究大纲”。作为山东省“两型”社会建设改革试点城市，临沂市已将建设低碳交通体系列入改革试点方案。建设低碳运输体系，就是要深挖节能减排潜力，建立技术性减碳、结构性减碳、制度性减碳、消费者减碳等全方位的低碳网络体系，支持发展清洁能源、新能源汽车等低碳工业体系，努力把发展低碳运输体系转变为交通行业结构转型升级的新动力。

六、满足建设服务型政府需要

党的十七大报告明确提出加快行政管理体制改革，建设服务型政府，强调要以“公共服务”作为政府职责体系整合的核心内容。建设服务型政府既是交通运输部门落实党的十七大精神的必然要求，也是转变发展方式，发展现代交通运输业的本质要求。建设服务型政府交通部门，需要转变政府职能，提升公共服务保障能力，健全完善惠及全民的公共交通服务体系，促进行业管理由管理主体为中心向以服务对象为中心转变，创新公共管理机制，规范行政权力运行，完善交通信息服务体系，强化安全监管，完善应急保障机制，不断提高交通安全保障能力。

第二节 发展需求预测

依据临沂市1999年至2009年的基础数据，分别选择线性回归方程、二次方程、复合曲线、等比级数曲线模型、对数模型、三次方程、S形曲线、指数方程、反曲线方程、Logistic曲线模型等十种模型对各有关指标预测，

并结合定性分析和专家意见，形成下列预测结果。

一、社会经济发展需求预测

(一) 人口与经济

预计 2015 年临沂市人口 1070 万人，年均增长 0.45%；市区人口 250 万人，年均增长 3.84%；GDP 达到 4049 亿元，年均增长 8.78%；工业总产值达到 2115 亿元，年均增长 9.03%；农业总产值达到 375 亿元，年均增长 5.06%。

表 2-1 “十二五”期间经济指标预测

年份	2011	2012	2013	2014	2015
人口（万人）	1051	1056	1060	1065	1070
市区人口（万人）	215	223	232	241	250
GDP（亿元）	2658	2968	3303	3663	4049
工业总产值（亿元）	1373	1539	1717	1909	2115
农业总产值（亿元）	293	316	334	356	375

(二) 汽车保有量

预计 2015 年营业性客车、货车保有量分别为 11240 辆和 191960 辆，年均分别增长 3.14%和 3.82%；私家车保有量为 288000 辆，年均增长 8.33%。

表 2-2 “十二五”期间车辆保有量预测

年份	2011	2012	2013	2014	2015
营业性客车保有量（辆）	9629	10031	10434	10837	11240
营业性货车保有量（辆）	159142	167346	175551	183755	191960
私家车保有量（辆）	193000	217000	241000	264000	288000

二、公路运输发展需求预测

(一) 客货运输

预计 2015 年公路客运量、客运周转量分别为 31778 万人和 127.11 亿人公里，年均增长 4.74%和 5%；公路货运量、货运周转量分别为 37933 万吨和 1103 亿吨公里，年均增长 6.8%和 6.5%。

表 2-3 “十二五”公路客货运需求预测

年份	2011	2012	2013	2014	2015
客运量(万人)	26709	27975	29301	30690	32144
客运周转量(亿人公里)	104.58	109.80	115.29	121.06	127.11
货运量(万吨)	29156	31139	33256	35518	37933
货运周转量(亿吨公里)	857.54	913.28	972.64	1035.87	1103.19

(二) 维修业及驾培业

预计 2015 年维修业规模达到 450 万辆/年, 年均增长 19.66%; 机动车驾驶员培训规模达到 229874 人/年, 从业资格培训人数约为年均 15000 人。

表 2-4 维修及驾培业发展规模预测

年份	2011	2012	2013	2014	2015
维修次数(万辆/年)	200	300	350	400	450
培训人数(人/年)	168964	182481	197080	212846	229874

三、水上交通发展需求预测

预计 2015 年水运客运量达到 25.82 万人, 客运周转量达到 216.2 万人公里, 年均分别增长 5.23%和 8.09%。

表 2-5 “十二五”水路客运发展预测

年份	2011	2012	2013	2014	2015
客运量(万人)	21.28	22.34	23.5	24.66	25.82
客运周转量(万人公里)	160.4	174.4	188.3	202.3	216.2

四、城市交通发展需求预测

(一) 市区居民出行预测

预计 2015 年市区居民日均出行次数达到 478 万次, 年均出行 174344 万次, 年均分别增长 2.57%和 2.55%。

表 2-6 居民出行次数预测

年份	2011	2012	2013	2014	2015
出行次数(万次/日)	421	435	448	462	478
出行次数(万次/年)	153705	158623	163699	168938	174344

(二) 市区私家车拥有量预测

预计 2015 年市区私家车拥有量为 28.8 万辆，居民私家车拥有率为 28 辆/千人。

(三) 公共交通发展规模及客流

预计 2015 年全市公交车数量达到 2275 辆，其中临沂市区为 1923 辆，其他区县公交车数量为 352 辆，年均分别增长 8.8%、8.38%和 11.3%。

全市公交客流量达到 24364 万人次，其中临沂市区为 18192.3 万人次，其他区县为 6171.8 万人次，年均增长率分别为 14.84%、14.10%和 17.19%。

表 2-7 临沂市“十二五”公交发展预测

项目 \ 年份		年份					年均增长率
		2011	2012	2013	2014	2015	
公交车数量 (辆)	全市	1623	1766	1921	2090	2275	8.80%
	市区	1394	1511	1637	1774	1923	8.38%
	其他区县	229	255	284	316	352	11.30%
公交客流量 (万人次)	全市	15481	17272	19283	21544	24364	14.84%
	市区	12209.5	13437.7	14789.5	16277.3	18192.3	14.10%
	其他区县	3272.0	3834.5	4493.8	5266.4	6171.8	17.19%

(四) 出租汽车发展规模及客流预测

预计 2015 年全市出租车数量达到 5200 辆，其中临沂市区为 3200 辆，其他区县公交车数量为 2000 辆，年均分别增长 2.99%、3.08%和 2.86%。出租车运量达到 5890.8 万人次，其中临沂市区为 4000 万人次，其他区县为 1890.8 万人次，年均增长率分别为 4.62%、2.83%和 9.15%。

表 2-8 出租汽车发展规模预测值

项目 \ 年份		年份					年均增长率
		2011	2012	2013	2014	2015	
出租汽车数量 (辆)	全市	4621	4760	4902	5049	5200	2.99%
	市区	2835	2922	3012	3104	3200	3.08%
	其他区县	1787	1838	1890	1944	2000	2.86%
出租客流量 (万人次)	全市	4875.3	5106.2	5351.7	5612.9	5890.8	4.62%
	市区	3543.3	3652.3	3764.7	3880.6	4000.0	2.83%
	其他区县	1332.0	1453.9	1587.0	1732.3	1890.8	9.15%

第三章 指导思想、原则和发展目标

第一节 指导思想与基本原则

一、指导思想

深入贯彻落实科学发展观，以发展现代交通运输业为目标，以转方式、调结构为主线，以提高综合服务水平为着力点，以改革创新为动力，健全政策保障、体制机制保障、资金保障和人才技术保障四大保障体系，积极推进大路网、大物流、大枢纽、公共服务、四化管理五大工程建设，大力发展综合交通、法治交通、畅安交通、智能交通、绿色交通、和谐交通六大交通，统筹区域、城乡交通协调发展，推动交通运输快速发展，为经济文化强市提供强有力的支撑和保障。

二、基本原则

坚持数量增长和质量提升并举，侧重质量提升。既要保持交通运输生产能力的持续较快增长，满足“量”的基本需求，又要突出质量和安全，着力优化结构，不断提升服务品质。

坚持行业管理和公共服务并举，侧重公共服务。既要不断加强行业管理，规范交通行业发展，更要突出公众服务，提供更好的公共产品和公共服务，更好的满足人民群众的出行需求。

坚持基础建设与养护管理并举，侧重养护管理。既要不断加强交通基础设施建设，更要提高养护管理水平，保障交通安全发展、高效发展，提升服务社会的能力。

坚持全面发展和重点突破并举，侧重重点突破。既要立足全面发展，开拓创新，促进行业转型升级，更要突出重点，开展与组织一系列试点和示范，有针对性的开展科技攻关，确保取得一定成果。

坚持市场机制与政府引导并举，侧重政府引导。既要充分发挥市场机制的作用，又要根据当前交通运输市场体系不尽完善的突出矛盾，更加突

出政府在政策引导、市场监管、公共服务中的重要作用。

坚持稳步发展与节能减排并举，侧重节能减排。在稳步扩大运能规模的同时，切实按照资源节约、环境友好的要求，更加突出节能减排，增进行业可持续发展能力。

第二节 发展目标

2015年，建成一个以高速公路为主骨架的新型生态公路网，形成一个以临沂公路主枢纽为核心的新型场站集群，建立一个以公共交通为特征的客运新秩序，建立一个满足现代物流发展的货运新秩序，夯实运输辅助、信息化、安全管理三个平台，驾驭行业健康发展的管理服务能力明显提高，将临沂建设成为在全国有重大影响力的大型交通枢纽中心。

具体目标：

（一）建成一个以高速公路为主骨架的新型生态公路网

——基本形成生态化绿色“三纵三横贯鲁南”的高速公路网、“六带五纵四横，三环畅绕沂蒙”的普通干线公路网和网络化的农村公路网。公路网总里程达到23730公里，其中干线公路网总里程2730公里，绿化里程占可绿化里程的97%以上；农村公路里程21000公里，100%行政村及具备条件的百户以上自然村实现通油路。路网密度达到169公里/百平方公里。

——公路养护水平持续提高。公路养护率100%；高速公路养护优良率100%，国省道公路养护优良率90%以上。

（二）形成一个以临沂公路主枢纽为核心的新型场站集群

——公路客货运场站布局基本完善。公路主枢纽规划全面完工，实现所有县（区）均有一个二级以上客运站和农村物流分拨中心，所有乡镇均有一个四级及以上客运站和物流站，其中重点乡镇有一个二级站；行政村均有停靠站或停靠点以及物流点；城市公共交通基础设施不断拓展。

——公路主枢纽辐射省内和周边省份的能力大幅度提高。客运枢纽旅客发送量达到 3411 万人，日均发送量达到 9.4 万人次；货物枢纽作业量达到 1880 万吨，日货物作业量达到 4.9 万吨。

（三）建立一个以公共交通为特征的客运新秩序

——运输能力稳步提高。公路客运量和客运周转量分别达到 3.21 亿人和 127 亿人公里。全市公交运量达到 24364 万人次，其中临沂市区 18192.3 万人次，其他区县 6171.8 万人次，市区公交运量占居民出行比重 22%。出租车运量达到 5890.8 万人次，其中临沂市区 4000 万人次，其他区县 1890.8 万人次。

——运力结构明显改观。营运客车达到 11240 辆，其中客运班车 3700 辆，高级、中级、普通客车比例为 45：50：5，其中高速公路、国省干线中高级车比例达到 95%以上；全市公交车达到 2275 台，其中临沂市区 1923 台，其他区县 352 台，新能源公共汽车达到 80%以上；市区出租车达到 3100 辆，县域出租车 2000 辆左右。清洁能源出租车达到 95%以上。

——城市公交覆盖面逐年扩大。市区公交线网密度达到 4 公里/平方公里，覆盖整个市区的快速公交网络基本形成。

——城乡客运一体化基本实现。县域内客运班线公交化改造率达到 50%以上；建制村通客车率达到 100%，农村客运公交化率达到 70%以上。市域内客运实现“一次换乘到枢纽，二次换乘到县城，三次换乘到门口”。

（四）建立一个满足现代物流发展的货运新秩序

——货运能力逐年提高。公路货运量和货运周转量分别达到 3.79 亿吨和 1103 亿吨公里。

——货运车辆结构显著优化。营业性货运车辆达到 19 万辆，其中载货汽车达到 8 万辆，大型、中型、小型载货汽车的比例调整为 40：10：50，厢式货车和专用货车分别达到 2 万辆和 1 万辆。

——物流服务能力明显提升。培育并形成物流龙头企业 10 家，具有完

整供应链的第三方物流得到快速发展。基本建成“县级物流分拨中心、乡镇物流站场、农村物流站点”的三级农村物流网络。

（五）夯实运输辅助、信息化、安全管理三个平台

1、运输辅助平台

——形成远程救援网络。有形化维修市场达到8处，汽车综合性能检测站12处，检测线26条，机动车维修及检测企业1500家。完善全市24小时内机动车维修救援网络，市域内实现一个半小时救援。

——驾培能力显著提高。驾校总数56家，其中一级驾校46家，二级驾校10家。教练车3350辆。

2、信息化平台

——基本形成较为完善的交通运输信息化体系。信息化建设全面适应交通现代化发展需要，信息化人才队伍明显壮大，电子政务应用水平明显提高，力争在全省信息化基础设施建设、信息资源综合利用、公共交通信息服务等方面达到领先水平。

——建成适应交通现代化要求的创新体系。建设一支高水平的交通科技队伍，形成较强的自主创新能力。

3、安全管理平台

——营运车辆GPS联网监控系统全面建立。营运车辆GPS安装率达到40%以上，其中出租汽车、城际客运、旅游客运车辆、危险品运输车辆、快件货运车辆、集装箱运输车辆和应急保障车队车辆GPS安装率达到100%；货运源头治超体系覆盖率达到95%；二级及以上公路客运站危险品安全检测仪配置率达到100%；企业安全生产评估体系和绩效考核制度全面建立；营运车辆万车事故件数年均比“十一五”下降3%。

——基本建成功能完备、信息互通的应急指挥平台，形成一支统一指挥、专兼结合、保障有力的应急运输保障队伍。

表 3-1 临沂市交通运输“十二五”期发展规模表

类别	指标	单位	2010年	2015年	年均增长率	指标属性	
基础设施	公路总里程	公里	22026.8	23730	1.50%	约束性指标	
	高速公路总里程	公里	330.4	619	13.30%	约束性指标	
	农村公路总里程	公里	19741	21000	0.96%	约束性指标	
	物流园区数量	个	--	9	--	约束性指标	
运输服务	客货运	公路班线客运量	亿人	2.55	3.21	4.74%	预期性指标
		公路旅客周转量	亿人公里	75.97	79.96	5%	预期性指标
		公路货运量	亿吨	2.7	3.79	6.80%	预期性指标
		公路货运周转量	亿吨公里	809.3	1103.2	6.50%	预期性指标
		城市公交运量	万人次	12200	24364	14.84%	预期性指标
		城市出租运量	万人次	4875.3	5890.8	4.62%	预期性指标
	车辆	营业性客运车辆	辆	8664	11240	4.43%	预期性指标
		客运班车	辆	3225	3700	2.78%	预期性指标
		营业性载货汽车	辆	55466	80000	7.60%	预期性指标
		厢式货车数量	辆	11386	20000	9.8	预期性指标
		专用货车数量	辆	3758	6000	8.10%	预期性指标
		公交车数量	辆	1623	2275	8.80%	约束性指标
		出租汽车数量	辆	4487	5200	2.99%	约束性指标
	运输辅助业	有形化维修市场数量	个	3	8	21.67%	约束性指标
		机动车维修企业	个	一、二类 271家	一、二类 550家	15.21%	预期性指标
		驾校总数	个	43	56	5.40%	约束性指标

表 3-2 临沂市交通运输“十二五”发展水平指标表

类别	指标	单位	2009年	2015年	指标属性	
基础设施	公路网面积密度	公里/万平方公里	1.268	1.68	预期性指标	
	公路网人口密度	公里/万人	21.32	23.11	预期性指标	
运输服务	运力结构	高中普客车比例	/	2:6:2	45:50:5	预期性指标
		中高级客车所占比重	/	80	95	预期性指标
		大中小载货汽车比例	/	3:1:6	4:1:5	预期性指标
	维修驾培	维修救援平均响应时间	/		1小时	约束性指标
		教练员持证上岗率	/		100	约束性指标
		质量信誉考核三A级企业比重	/	0.05		预期性指标
安全监管	营运车辆万车公里死亡率	/	—	3%	约束性指标	
	营运万车事故件数	/	—	15%	约束性指标	
	公路货运源头治超体系覆盖率(%)	/	95%	98%	约束性指标	
	营运车辆GPS安装率(%)	/	6.20%	40%	约束性指标	
	二级及以上公路客运站危险品安全检测仪配置率	/	70.50%	100%	约束性指标	
绿色交通	营运客货车燃料消耗限值达标率(%)	/	—	100%	约束性指标	
	营运客车单位运输周转量能耗降低(%)	/	—	3%	约束性指标	
	营运客车单位运输周转量污染物排放量降低(%)	/	—	15%	约束性指标	
	营运货车单位运输周转量能耗降低(%)	/	—	12%	约束性指标	
	营运货车单位运输周转量污染物排放量降低(%)	/	—	20%	约束性指标	
<p>说明：依据规划实施的主体不同，指标划分为预期性指标和约束性指标两类：</p> <p>(1) 预期性指标。交通运输管理部门利用政策引导，期望市场所能实现的目标。主要依靠市场主体的自主行为实现，交通运输管理部门主要创造良好的制度环境和市场环境，并适时调整宏观调控方向和力度，综合运用各种政策引导社会资源配置，努力争取实现。</p> <p>(2) 约束性指标。在预期性基础上进一步明确并强化了交通运输管理部门责任的指标。涉及公共服务和公众利益领域，如安全、环保等，交通运输管理部门要通过合理配置公共资源和有效运用行政力量，确保实现。</p>						

第四章 发展重点

以交通四化管理为纲领指南，以调结构转方式为主线，继续完善和优化公路网络，提高道路客运服务能力，提高城市公交服务水平，稳步发展出租车行业，加快推进现代物流体系建设，壮大运输辅助能力，增强安全管理能力和应急保障能力，加快发展交通信息化，积极发展“绿色交通”，强化管理服务，着力提升“阳光交通·和谐之旅”品牌，努力将临沂市建设成为在全国有重大影响力的大型交通枢纽中心。

第一节 继续完善和优化公路网络

进一步扩大网规模总量，改造升级公路主框架，实施农村公路网络化工程，注重路网间的有效衔接与合理分工，改革养护管理体制和运行机制，加强路域环境综合整治，建成布局合理、高效畅通的新型生态路网。

一、继续提高干线路网服务品质

继续完善干线公路网。重点加快临岚、长深等高速公路建设，加快东、西、南、北四条快速通道建设，加大对超期服役老油路、省际边界路、危窄桥改造力度，提升技术等级、服务能力和水平。“十二五”期间，新、改建高速公路 315 公里，通车里程突破 619 公里，新改建国省道 1380.34 公里，通车里程达到 2111 公里，干线公路总里程达到 2730 公里，形成“三纵三横贯鲁南”的高速公路网和“六带五纵四横，三环畅绕沂蒙”的普通干线公路网，实现各个县区通高速公路，市区至各县都有一条便捷的一级公路和高速公路相连，县与县之间均由高标准的二级以上公路相接，构建市至县区和相邻县区间“一小时生活圈”。

不断提高干线公路管养水平。切实加强干线公路预防性养护，加大投入并推进养护大中修、安保工程、危桥改造三大工程建设；严格落实公路、桥梁、隧道养护管理制度，加强技术状况的经常性检查、定期检测评定；

建立和完善公路技术状况评定结果报告制度、公示制度，促进公路路况水平、服务水平不断提高；规范高速公路、国省道建筑控制区管理，加强综合治理，优化和改善公路通行环境，确保干线公路养护率达到100%、路面铺装率（含有铺装和简易铺装）达到100%；高速公路、普通国省道，经常性养护比重达到100%；高速公路养护优良率100%，国省道公路养护优良率90%以上，干线公路绿化里程占可绿化里程97%以上。

“十二五”期间干线公路建设项目序列见表4-1，规划图见图4-1。

表4-1 干线公路重点建设项目

布局方案	路线名称	主要控制点	里程(km)	建设性质	等级	概算投资(万元)	
高速公路网	三纵	长深高速临沂段	沂水—沂南—莒南—河东—临沭	144	续建	高速	596300
		京沪高速扩容		169.8	提升	高速	843057
		莱新高速南延（一期）	泰安新泰—常马庄—柏林—日兰高速铜石出口	40	新建	高速	220000
	三横	临岚高速临沂段	莒南日照界—壮岗—三界首—吴界前—李庄—册山—下王庄南与枣临高速联接处	95	新建	高速	475000
	小 计			315			1470040
普通公路网	六带	205 国道蒙阴至兰山区半程段	蒙阴—界碑—双墩—青驼—兰山区半程	61.5	改建	一级	30750
		327 国道芝麻墩至江苏界段	与G205 交点—临沭—蛟龙—临沭江苏界	39	改建	一级	19500
	五纵	东红路沂水马站至河东董官庄段	沂水马站—高桥—苏村—辛集—董官庄	98	改建	一级	49000
		沂邳线沂南至青驼段	沂南县城—青驼	25	改建	一级	20000
		206 国道日照界至董官庄段	莒南日照界—汀水—崔家庄—董官庄	18.6	改建	一级	14880
		沂（水）邳（城）线（泉重路）北段	沂水淄博界—泉庄—崔家峪—院东头—依汶—孙祖—双墩—与西环北延段相交	82	新建	二级	49200
		沂（水）邳（城）（泉重路）线南段	西环南段—磨山—二庙—新村—郯城江苏界	52.5	新建	二级	31500
		沂台线沂源界至苍山向城段	沂源蒙阴界—野店—蒙阴—上冶—费县—新庄—车辋—苍山向城	153.3	改建	二级	61320
	四横	罗临线	罗庄汤庄西—李庄—周庄—临沭蛟龙	50	新建	一级	70000
		莒界路西延段	蒙阴界碑—麻店子—柏林—平邑	42	西延新	二级	58800

普通公路网				建			
	平(邑)莒(南)线东段(绕城北线东延)	莒南县壮岗-相邸-莒南-岭泉-道口-刘店子	46	新建	二级	36800	
	莒界路临沂段	沂南日照界-湖头-依汶-岸堤-蒙阴界碑	69.9	改建	二级	27960	
普通公路网	岚济线费县新庄至郝家村段	费县新庄-费县郝家村	36.6	改建	二级	14640	
	三环	绕城北线(费县方城至河东刘店子)	费县方城-汪沟-李官-汤头-长深高速刘店子出口	21	新建	一级	29400
		绕城西线(费县方城至罗庄南环或高新区沂堂)	费县方城-汪沟-朱保-马厂湖-南环西端或者沂堂	38	新建	一级	53200
		绕城东线(河东刘家道口至刘店子)	绕城南线东口-重沟-汤河-八湖-长深高速刘店子出口	32	新建	一级	44800
		郯沭线	郯城-归义-泉源-曹庄-南古-临沭	40	新建	二级	32000
		兰(陵)高(桥)线	兰陵-尚岩-下村-石井(与S240相交)	48	提升	二级	38400
		新枣线	平邑泰安界-仲村-平邑-郑城-与S342交叉点	62.3	改建	二级	49840
		绕城北线西延(费县方城至费县县城)	费县方城-胡阳-南山阳-费县城	21	西延提升	二级	8400
		绕城西线北延(费县方城至沂南双墩)	费县方城-南石门-双墩	18	北延提升	二级	7200
		郯薛线东延	郯薛路与汤郯路交汇处-鲁苏界	22	东延新建	二级	13200
		石兖线莒县沂水界-沂水县城段	莒县沂水界-沂水县城段	18	改建	二级	7200
		石兖线沂水县龙家圈至蒙阴段	沂水县龙家圈-黄山铺-崔家峪-夏蔚-旧寨-蒙阴县城东外环	63.6	改建	二级	25440
		其他	310国道临沂段		25.5	改建	二级
	博沂线临沂段		沂水沂源界-沂水县沂水汽车站	37.1	改建	二级	12750
	平滕线临沂段		平邑城乡客运站-平邑邹城界	32	改建	二级	14840
韩莱线临沂段			34.1	改建	二级	12800	
涛坪线莒南境内段			10.54	改建	二级	13640	
枣徐线临沂段			9.5	改建	二级	4216	
南坦线			7.3	改建	二级	3800	
沂蒙路北延	前南庄-日东高速高里出口-张庄-沂南		46	新建	二级	23000	

二、大力提高农村公路服务能力

升级县乡公路主框架。重点抓好疏港公路、玉平沂河特大桥及接线、临东公路等 12 条重要农村公路建设，进一步提升农村公路网的等级水平，加快环城快速通道建设，打通西环路北段、南环路东段，积极推进北环路、东环路工程，优化城乡公路网络。

开展农村公路网络化工程。新建农村公路 1500 公里，重点解决剩余行政村通硬化路问题，实现所有行政村和具备条件的百户以上自然村全部通硬化路；搞好 1200 公里“断头路”建设，尽快实现农村公路网络化。

加强农村公路养护管理。督导建立市、县、乡、村四级农村公路养护资金投入机制，设立农村公路养护专项基金，建立健全农村公路管理养护机构，保障农村公路管理养护机构、责任、资金、人员落实到位，保护农村公路建设成果；按照每年 300 公里的规模逐步实施路面改造和危桥改造，消除农村公路安全隐患；加大日常养护力度，规范道路沿线控制区管理，加强穿越或临近村镇路段的治理，改善通行环境。

“十二五”期间农村公路养护改造总里程 5282.4 公里，新建村道 1380.1 公里，总投资约 38.68 亿元，重点建设项目见表 4-2，分布见图 4-2。

表 4-2 农村公路重点建设项目表

序号	项目名称	规模 (公里)	标准	建设性质	建设年限	总投资 (万元)
1	玉平沂河特大桥及 接线	14	高速	新建	2010-2012	40055
2	疏港公路	71.3	二级		2012-2013	34272
3	泉重公路	184	二级		2011-2014	16800
4	临东公路	41	二级		2011-2012	11600
5	南古大桥及接线	30	二级		2013-2015	13500
6	莒武公路	22	二级		2012-2013	6600
7	湖北公路	33	二级		2014-2015	5280
8	汶平公路	33	三级		2013-2014	1650
9	沐郯公路	47.7	三级		2012-2013	2385
10	高蒙公路	13.1	三级		2011-2012	1572

11	南坦公路	21.4	三级		2012-2013	2568
12	兴郝公路	51.1	三级		2012-2014	4088
13	农村公路路面改造和危桥改造工程				2011-2015	150000
14	通村公路建设工程				2011-2015	30000
15	“断头路”建设工程				2011-2015	24000
合计						344370

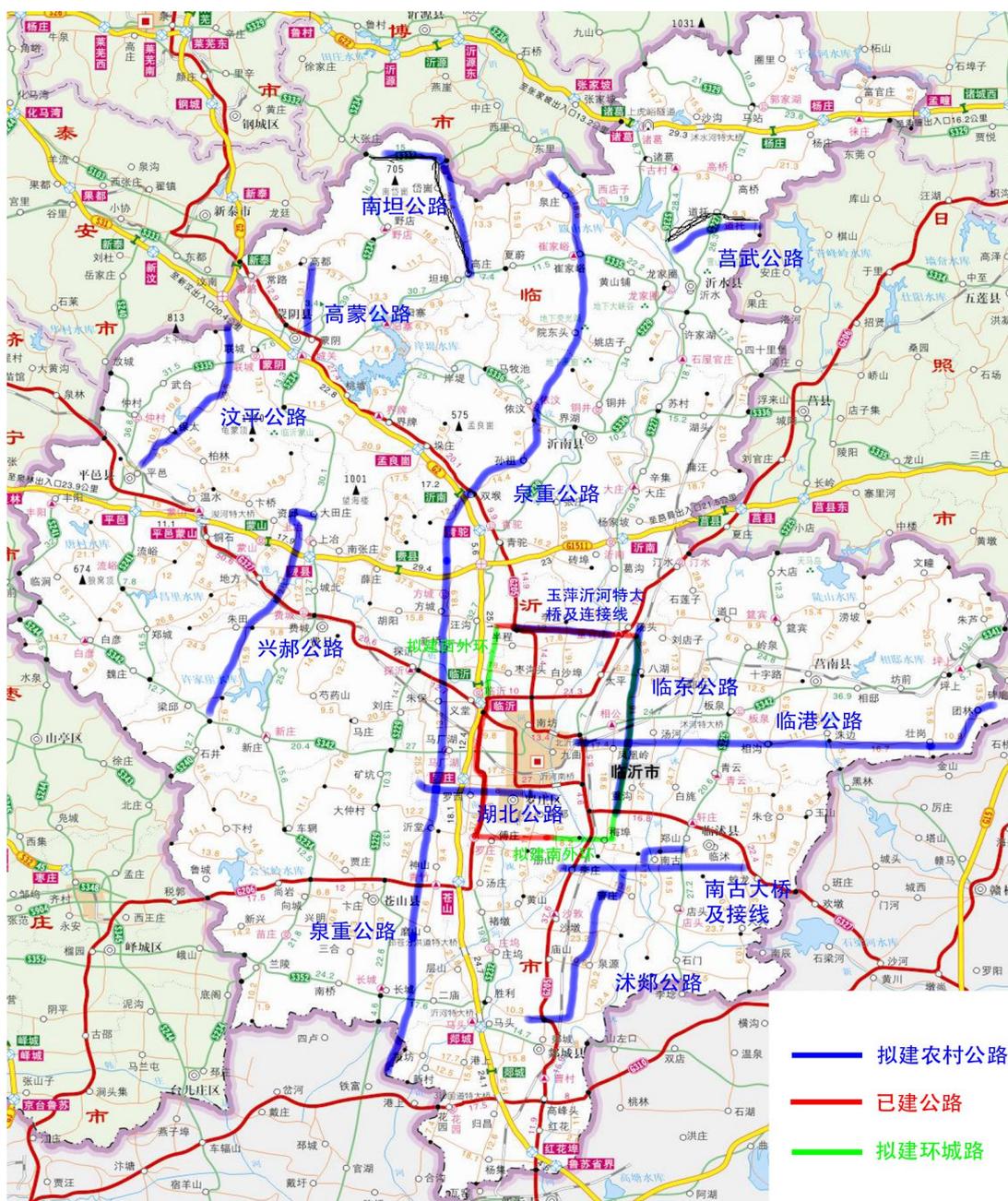


图 4-2 临沂市农村公路规划图

三、积极推进绿色生态公路建设

综合运用各种工程措施、生物措施、农艺措施、管理措施，将公路建设的破坏限制在最小范围、降到最低程度。突出抓好路域环境的绿化、美化和优化，提升路网景观效果。着力建设高标准绿化带，提高公路绿化水平和规模。加强绿色生态公路建设的组织实施，增加绿化资金在公路养护预算安排的比例，把环保复绿经费纳入公路工程总预算；抓好已建成公路红线控制区范围内的公路用地补绿、植绿、护绿，消灭宜林路段的绿化空白；严格落实水土保持、环境保护制度，新建、改建公路项目同步实施沿线水土保持、环境保护和路基边坡、取（弃）土场的植被恢复，做到边保护、边施工、边恢复，全面推广带绿施工。对绿色生态公路建设成效，纳入公路养护检查考核内容和工程项目竣工验收内容，绿化未达标的项目一律不予验收。

经过五年努力，将临沂公路建设成为独具山区特色、绿色环绕、风景秀丽的新型生态网路，努力成为国内绿色交通的示范区，省内交通四化管理成果的结晶，临沂市经济社会快速发展的重要代表。

第二节 不断提升道路客运服务能力

加强客运站场建设，大力推动农村客运发展，加快城乡客运一体化进程，积极推动旅游客运发展，增强临沂市辐射力，优化调整运输结构，提升集约化水平。

一、继续加快客运枢纽建设

重点建设客运场站 18 处，包括国家级公路主枢纽 4 个：客运南站、客运东站、旅游集散中心、经济开发区客运站；县级客运站 7 个：苍山汽车站、蒙阴汽车站、费县汽车站、平邑汽车站、沂南汽车站，沂水汽车北站、沂水汽车南站；其他等级客运站 7 个。2015 年，基本建成所有县（区）均

有一个二级以上客运站，所有乡镇均有一个四级以上客运站，其中重点乡镇有一个二级站。

客运场站重点建设项目见表 4-3，分布见图 4-3。

表 4-3 公路客运场站重点建设项目

序号	项目名称	位置	主要功能	建设性质	占地规模 (万平方米)	概算投资 (亿元)
1	经济开发区客运站	经济开发区内临木路与 205 国道交汇处西南	为河东区南部、经济开发区内人员出行提供以公铁联运、中短途班线为主的客运服务	新建	4.5	
2	临沂客运南站	罗庄区沂河路与蒙山大道交汇处西南角	为罗庄区居民提供长途、中短途客运兼顾的客运服务	新建	5.53	0.4
3	沂南汽车站	沂南县澳柯玛大道与东外环交汇处	县级汽车客运站，为县城居民提供中短途客运服务	迁建	7.99	1
4	客运东站	临沂东外环北段	为河东地区居民提供以公铁联运、中短途班线为主的客运服务	新建	6	1.6
5	旅游集散中心	陶然路中段	为临沂火车站上下旅客提供公铁联运换乘服务	改扩建	2	1
		沂州路与金坛路交汇处东侧	为旅游出行旅客提供的客运和相关旅游服务		1.6	
6	费县汽车站	费县县城西外环路	县级汽车客运站，为县城居民提供中短途客运服务	迁建	2	0.2
7	苍山公共交通枢纽	苍山县城文化路北段东侧	县级汽车客运站，为县城居民提供中短途客运服务	迁建	5.33	0.35
8	平邑汽车站新站	平邑县蒙阳路与朝阳路结合点西侧	县级汽车客运站，为县城居民提供中短途客运服务	新建	5.33	0.4
9	蒙阴汽车站	蒙阴县城	县级汽车客运站，为县城居民提供中短途客运服务			
10	莒南县城乡客运站	南环路中侧南段	为县城居民提供短途客运服务	新建	4.2	0.385
11	平邑蒙山景区旅游汽车站	平邑县大洼景点刘家寨	旅游汽车站	新建	0.14	0.008
12	费县塔山旅游汽车站	费县蒙山天蒙景区	旅游汽车站	新建	0.4	0.02
13	沂水龙家圈客运站	沂水县龙家圈乡驻地	城乡换乘中心	新建	0.79	0.06
14	沂水雪山旅游客运站	沂水雪山景区西部	旅游汽车站	新建	0.397	0.05
15	沂水全顺旅游客运站	沂水新汽车站南邻	旅游汽车站	新建	0.99	0.08

16	苍山县汽车站	苍山县		新建	0.7	0.29
17	沂水县汽车北站	沂水县青援路与长安路口西南角		新建	0.11	0.045
18	沂水县汽车西站	沂水县鑫华路以南,沂河新大桥以东		新建	0.11	0.05



图 4-3 临沂市“十二五”建设客运站分布图

二、加快推进城乡客运一体化

加快完善城乡客运网络。构建从临沂市中心到各区县以及各区县之间的一级城乡客运主干网，从各区县发往乡镇的二级城乡次干网络，以及辐射乡村的三级城乡基础线网，实现三级客运网络的无缝对接，提高农村客运班车通达率，实现100%的建制村通班车。推广落实“五定”（定线路、定班次、定时间、定票价、定站点）、“四统一”（统一车型、统一票价、统一标识、统一服务标准和承诺）的运营模式，逐步实现农村公交与城市公交服务标准的衔接。

大力推进农村客运公交化。合理界定城市公交与农村客运的服务范围，鼓励城市公交向周边农村延伸，通过企业兼并重组等方式“做大做强”。优化配置城乡结合部的客运资源，实行公交和班线客运站场共用。对城市化程度高、客流量大的线路采用公交化运行模式；对城市化程度相对较低、客流量相对较小的线路采用一票直达或区段公交化运营模式。

优化农村客运市场环境。加强农村客运安全监管，完善农村客运市场准入与退出机制，实行服务质量招投标制，禁止不具备安全生产条件的经营者进入农村客运市场，提高农村客运安全标准。打击非法营运及欺行霸市的黑恶势力和车匪路霸，加大客运市场监管力度，规范客运经营行为，创造公开、公平、规范、有序的营运环境。

三、积极推动旅游客运发展

开通快速旅游客运专线。以市内客运站和县城客运站为依托，与旅游景区、旅行社相合作，采取与客运班线相结合以及在城区设立旅游客运集散点等方法，探索和发展布局合理、统筹兼顾、多层次的旅游客运业务，打造临沂市快速旅游客运服务体系。根据市场需求，重点开通临沂及周边县城至蒙山旅游区、沂水天然地下画廊、地下大峡谷、地下荧光湖、雪山彩虹谷、孟良崮战役纪念馆等著名旅游景点的快速旅游客运线路。

加快发展旅游包车客运。一是根据社会经济发展和客运市场供求状况，

“十二五”期间年度旅游包车运力按5-10%增幅比例投放；二是支持规模旅行社自建车队；三是构建旅游客运信息平台，实现客运车辆、旅游线路、驾驶员、导游等资源信息共享，优化运输组织调度，同时也为管理部门加强对旅游客运市场监管、运力投放调控、引导企业诚信建设提供决策支持。

四、优化调整交通运输结构

重组客运企业。打破地区分割，按照现代企业管理制度，以产权为纽带，通过资本运作引导客运企业以收购、兼并、联合等方式组建新的大型客运企业，新企业既可从事农村客运、又可从事城市客运经营。客运企业实行公车公营或公车承包经营，除政府和行业补助资金外，由企业全额出资或控股51%以上占有客运车辆，严禁挂靠经营，避免个体私营，不许分包经营。2015年，临沂市组建完成三级以上客运企业12个，其中一级客运企业1个，二级客运企业1个，大幅度提高市场集中度。

优化运力结构。进一步调整运力结构，引导客运车辆向大型化、舒适化、全承载、环保化方向发展，加快短、中、长途班线改造，推进普通班线的快客化、公交化整合改造，降低运输能耗，提高运输效率。到2015年，实现公路客运中高级车辆所占比例达到90%，其中高速公路、国省干线的中高级客运班车比例达到95%以上，农村客运车辆全部提升为中级及以上等级车辆。

第三节 显著提高城市公交服务水平

加快完善公交基础设施，调整优化公交线网，改善公交运营结构，构建以快速公交为主骨架、常规公交为主体、出租汽车为补充的多模式一体化城市公交体系，逐步打造公交都市。

一、加快完善公交基础设施

逐步加大公交基础设施建设力度，完善枢纽、场站等设施，重点建设

公交车停车场 4 处、公交保养场 4 处、调度中心 1 处，改造建设首末站 36 处；根据市场需求，适时开通 BRT 线路 2 条；加强公交专用道建设，在市区双向六车道及以上道路设置公交专用车道，并设置公交车优先通行信号系统；建设天然气加气站 3 处，电动汽车充电站 3 处，提高天然气气源、电能供应保障能力，加强港湾式公交停靠站的规划和建设。

“十二五”期间，重点建设项目见表 4-4、表 4-5。

表 4-4 市区公交场站重点建设项目

序号	项目名称	位置	建设性质	占地规模 (亩)	概算总投资 (万元)
1	河东巩村停车场	飞机场南路西	新建	10	251
2	西外环停车场	俄黄路与双岭路交汇处北 500 米	新建	58	1040
3	北城新区停车场	北外环与沂蒙路交汇处东北	新建	38	998
4	罗庄停车场	湖北路与罗四路交汇处东北	新建	7	126
小计			新建	113	2415
1	河东巩村维修厂	飞机场南路西	新建	2	36
2	西外环维修厂	俄黄路与双岭路交汇处北 500 米	新建	2	36
3	北城新区维修厂	北外环与沂蒙路交汇处东北	新建	2	36
4	罗庄维修厂	湖北路与罗四路交汇处东北	新建	1	18
小计				7	126
合计				120	2541

表 4-5 公交首末站重点建设项目

序号	项目名称	位置	建设性质	占地规模 (m ²)	概算总投资 (万元)
1	人民公园首末站	人民公园北门对过	新建	1000	18.15
2	新闻大厦首末站	新闻大厦对过	新建	1000	18.15
3	兰山区政府首末站	兰山区政府南门东侧	新建	1000	18.15
4	银雀山办事处首末站	银雀山办事处门口西侧	新建	1000	18.15
5	市交通运输局首末站	市交通运输局对过	新建	1000	18.15
6	汽车总站首末站	汽车总站对过	新建	1000	18.15
7	火车站广场首末站	火车站广场	新建	1000	18.15

8	凤凰广场首末站	凤凰广场	新建	1000	18.15
9	小埠东橡胶坝首末站	小埠东橡胶坝北	新建	1000	18.15
10	琅琊王路与陶然路交汇处首末站	琅琊王路与陶然路交汇处	新建	1000	18.15
11	祝丘路与金源路交汇处首末站	祝丘路与金源路交汇处北	新建	1000	18.15
12	临沂大学首末站	临沂大学东门	新建	1000	18.15
13	银座商城首末站	银座商城门口	新建	1000	18.15
14	皇姑桥小区首末站	皇姑桥小区北门对过	新建	1000	18.15
15	久隆国际首末站	久隆国际南门	新建	1000	18.15
16	沟上小区首末站	沟上小区门口	新建	1000	18.15
17	火车北站首末站	火车北站广场	新建	1000	18.15
18	罗庄区政府首末站	罗庄区政府北门	新建	1000	18.15
19	临沂经济开发区首末站	临沂经济开发区办公楼	新建	1000	18.15
20	武德首末站	武德	新建	1000	18.15
21	铁山坡首末站	铁山坡	新建	1000	18.15
22	朱保首末站	朱保	新建	1000	18.15
23	册山首末站	册山	新建	1000	18.15
24	闫屯首末站	闫屯	新建	1000	18.15
25	李官首末站	李官	新建	1000	18.15
26	砚台岭首末站	砚台岭	新建	1000	18.15
27	团卜屯首末站	团卜屯	新建	1000	18.15
28	汤河首末站	汤河	新建	1000	18.15
29	高柴河首末站	高柴河	新建	1000	18.15
30	郑旺首末站	郑旺	新建	1000	18.15
31	梅埠首末站	梅埠	新建	1000	18.15
32	汤头首末站	汤头	新建	1000	18.15
33	刘店子首末站	刘店子	新建	1000	18.15
34	新集子首末站	新集子	新建	1000	18.15
35	汤庄首末站	汤庄	新建	1000	18.15
36	沙沟首末站	沙沟	新建	1000	18.15
合计					653.4

二、继续调整优化公交线网

以公交枢纽为支撑点，以 BRT 线路和公交专用道为主骨架，形成公交主干线网；加密布设于次干道的公交次干线网，缩短线路运营长度，实现公交线路运行区域化；调整老城区、北城新区公交线路，实现主干、次干线结合完善公交城乡一体化；设立从火车站、各客运站和换乘中心发车至邻近郊区重要城镇的公交线路，包括汤庄、重沟半程等；依托焦庄、义堂、北城新区、河东等电动汽车充电站，调整完善电动公交车线路，建成多层次一体化的公共交通服务网络，2015 年公共交通客运分担率达到 22%。

三、优化公交运营结构

构建低碳公交运力结构。继续加大公交发展扶持力度，增加公交运力投放，加快公交车辆更新，年更新率 20%以上，新购车型高级车、豪华车比例达到 70%以上；积极推广应用新能源、环保节能型车辆，临沂市区新购 200 辆新能源公交车，100 辆电动公交车；加快对现有公交车的绿色环保改造，确保所有车辆排放标准均能达到国Ⅲ排放标准。推进公交车型由单一柴油动力向结构类型多元化、环保舒适型发展，提高车辆档次，打造绿色公共交通，提升临沂公交形象。

整合公交客运市场。城市公交作为一种公益性服务设施，政府在公交发展中居于主导地位。要统筹资源配置，减少不必要竞争，提高资源的利用效率。通过政府主导与协调，整合全市公交客运市场、促进公交运营企业规模化运营，积极推进公交国有化进程，全面提高城市公交服务水平。

第四节 稳步发展出租车行业

科学合理调控出租车规模，规范出租客运经营行为，加快出租车行业基础设施建设，加强出租车企业管理，维护出租车市场秩序，保护各方合法权益，为社会公众提供安全优质、方便快捷的运输服务。

一、合理控制出租车规模

以出租车有效里程利用率为重点，综合考虑城市规划建成区面积、城镇人口、经济发展水平、收入消费水平、出租车司机收入水平、出行需求、交通流量、交通结构等因素，在科学测算、充分论证、社会听证的基础上，合理确定运力数量，保持出租汽车运力供需平衡。在有效里程利用率低于70%时，原则上不增加和投放新的运力。如确需新增运力，应采取国有为主体形式，实行公车公营。加快出租汽车退旧更新步伐，鼓励业户选择符合安全、舒适、节能、环保要求的车辆，逐步提升更新车辆的档次。2015年市区出租汽车规模控制在3200辆以内，县域出租汽车控制在2000辆左右。

二、规范出租客运经营秩序

加大市场监管力度，健全完善投诉举报制度，扩大3G远程视频监控系統安装范围，推动“出租汽车远距离识别及IC卡管理系统”应用，利用日常巡查、集中整治、联合执法、科技监管等多种执法方式，严肃查处各种违法违规和损害消费者利益的行为，维护乘客和经营者的合法权益。加强出租车驾驶员培训教育，建立和完善以出租车违章处罚记分考核和驾驶员诚信考核为核心的考核体系，引导经营者和广大从业人员诚信经营、优质服务。建立政府领导、部门参与、社会支持、条块联动的打击非法营运车辆长效机制，保持打击“黑车”高压态势，净化出租客运市场环境。

三、建设出租汽车配套设施

结合城市规划和道路建设，在机场、汽车站、火车站等交通枢纽设立出租车专用候客区域（通道），在宾馆、酒店、商场等大型公共场所和居民住宅区设立出租车临时停靠点，完善静态停车候客体系。规划建设10处具备车辆停车、清洁、维修、加油（加气、充电）、如厕、就餐等功能的出租车服务中心，切实解决出租车驾驶员的实际困难。

四、加强出租车经营管理

引导出租车企业规模化、集约化、品牌化经营，引导建立“产权明晰、

权责对等、收费合理、风险共担”的运营机制，推行以加强企业管理、提高安全水平、促进优质服务为导向的发展模式，提高行业发展水平。不断健全完善临沂市出租企业经营管理和服务质量考核评价体系，规范企业经营行为，重视企业文化建设，打造服务品牌。

第五节 加快推进现代物流体系建设

以转运衔接紧密的货运场站为节点，着力发展商贸物流、农村物流，构建物流信息平台，改造提升传统货运业，推动传统运输向第三方、第四方物流发展。

一、加快货运场站建设

充分发挥临沂市公路交通枢纽的区位优势，重点建设综合货运场站和物流园区。“十二五”期间建设货运场站 31 处，其中国家级公路运输枢纽货运场站 8 处：商城物流园区（包括金兰、天源、林丰、金海汇、永兴、华强等货运站）、河东五金机电物流园区、临沂国际物流园区、荣庆物流园区、临港物流园区和建材物流中心、罗庄物流中心、联运物流中心；其他物流场站 23 个。到 2015 年，货物枢纽作业量达到 1880 万吨，日货物作业量达到 4.9 万吨。

货运场站和物流园区重点建设项目见表 4-6、分布情况见图 4-4。

表 4-6 “十二五”货运站（物流园区）建设项目表

序号	名称	建设地点	建设性质	占地面积(万平方米)	建设起止年限	“十二五”计划投资(万元)
合计				475.85		177601
1	商城物流园区	分布于双岭路以南，临西十路以东，蒙山大道以西，涑河北岸	新建	129	2011-2015	
2	河东五金机电物流园区	金桥街至凤凰大街沿外环路两侧	新建	79	2011-2015	
3	临沂国际物流园区	经济开发区老327国道	新建	25	2011-2015	

		与东纵路交汇处				
4	荣庆物流园区	苍山县神山镇小屯村京沪高速苍山出口处	新建	10.353	2006-2013	8000
5	临港物流园区	莒南县坪上镇临港经济区	新建	10.467	2008-2012	10000
6	罗庄建材物流中心	临沂市罗庄区朱陈西南村	新建	10	2012-2013	10000
7	罗庄物流中心	罗庄区	新建		2011-2015	
8	临沂联运中心	兰山区朱保镇	新建	30	2011-2018	
9	天源国际物流中心	临西十路北段两侧	续建	53.2	2008-2011	24000
10	德正达物流中心	临沂市河东区东外环与324省道交汇处	扩建	24.42	2002-2011	10000
11	平邑县盛安物流园区	平邑县城西327国道西侧和北侧	扩建	7.8	2007-2012	11157
12	山东赵霞物流园区	平邑县地方镇	扩建	7.67	2010-2012	9600
13	费县永盛物流园	费县县城东外环路	新建	6.6	2011—2012	1000
14	费县华菱物流中心	费县县城北外环路南	改建	7	2009—2012	1000
15	山东省嘉隆物流沂水物流园区	沂水县南外环新车站南	新建	13.2	2010-2013	43007
16	沂水四十里货运站	沂水四十里火车站附近	新建	19.8	2010-2014	12500
17	临沂华派克国际物流有限公司	临沂市经济开发区北京路2号	新建	20	2010-2013	480000
18	临沂金砖物流有限公司	莒南县城南环路北侧西四路西侧	新建	7.596	2010_2011	3400
19	山东开元物流有限公司	莒南县城西六路东侧南环路南段	新建	2.15	2011_2012	2637
20	临沂慧隆物流有限公司	莒南县坪上镇驻地	新建	2.73	2010_2012	2500
20	东立五金机电物流城	临沂市河东区凤凰大街与东外环交汇处	新建	6	2008-2013	3000
21	立晨物流园二期	临沂经济开发区	新建		2008-2012	3000
22	沂水黄山客货运站	沂水黄山火车站附近	新建	13.2	2012-2015	11800
23	临沭交通物流中心	临沭县城工业园区	新建	10.66	2010-2013	11000
24	国投山东临沂路桥发展有限公司华阳物流分公司	河东区华阳路中段	扩建	6.9	2010-2011	
25	沂南县佳乐商贸有限公司物流配送中心	沂南县城花山路北首	新建	4.66	2010-2011	

26	苍山县农村交通物流分拨中心	苍山县代村	新建	0.51	2011	
27	莒南县国通物流有限公司物流中心	县城西一路北段	新建	2.85	2010-2011	
28	临沭县盛元锦程货运站	临沭县新327国道与225省道交汇处	新建	1.85	2010-2011	
29	临沭县金沂蒙货运站	临沭县经济开发区	新建	2.185	2010-2012	
30	临沭县华丰货运站	临沭县常林大街西首	新建	11.695	2010-2013	
31	临沭县金山货运站	临沭县新 327国道北	新建	1.65	2010-2012	

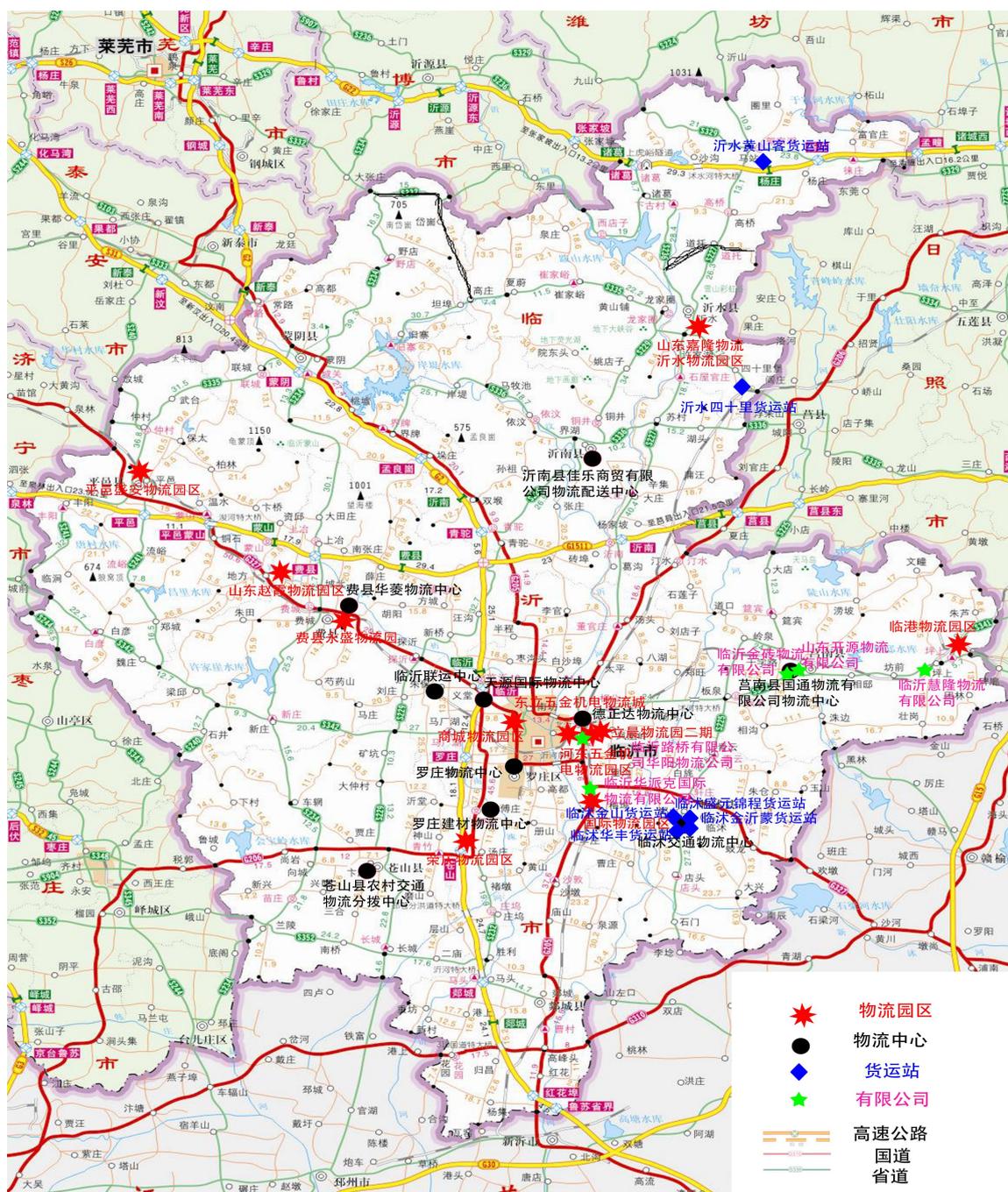


图 4-4 临沂市新建货运站（物流园区）分布图

二、着力发展现代物流

加快商贸物流发展。重点发展临沂市三类城市商贸物流，一是都市配送型物流：立足连锁经营，鼓励银座、沃尔玛等大型零售业企业物流配送专业化。支持金锣集团、鲁南制药、青援食品等连锁经营企业，进一步完善物流配送体系，做到连锁与物流双轮驱动，带动食品、乳品、烟草等商业物流的深度配送。大力促进第三方物流企业对连锁型物流进行补充，力争形成辐射全市的消费品配送物流服务体系；二是产业基地型物流：依托专业型物流园区，发挥产业集聚优势，形成特色产业物流服务网络；三是行业分拨型物流：根据行业特点和需要（特别是医药、通讯、农产品、烟草等），发展行业分拨型物流，合理布局分拨配送中心。此外，依托市郊专业市场，发展专业市场型物流，整合批发、零售市场，促进商流和物流、连锁经营和集中配送一体化发展。

加快建设农村物流网络。利用省、市财政支持，积极推进县级物流分拨中心建设；充分发挥交管所“四位一体”职能，将交管所建成农村物流集散地和交易平台；充分利用乡镇农村线路班车捎货、邮政物流、供销社、农村社区超市等，基本形成“县级分拨中心、乡镇物流站、农村物流点”三级实体配送网络。

鼓励发展农产品物流。加快推进苍山县、费县、平邑县粮食物流基地县建设，构造粮食物流绿色通道，鼓励采用专用货车和大吨位散装车，利用日照港、青岛港、连云港的海上通道，大力发展陆海集装箱接驳运输，打通陆海联运粮食物流通道。支持邮政系统所属物流公司依托通乡达村的邮政网络，开展农业生产资料和农村消费品的物流配送。支持第三方物流公司加盟或成为农资和农村消费品物流主体。

建立公共物流信息平台。重点支持建设城市综合物流信息系统、运输信息系统、物流资源交易系统和面向中小企业的物流信息服务平台，实现

物流生产、运输、仓储、装卸、包装、配送等环节流程式、协同化无缝集成，以及商流、物流、信息流、资金流的高度融合，形成虚拟物流市场，降低物流成本，提高物流效率。组建临沂市农村物流信息网，在2-3年内建成较为完善的农资信息交流平台，构建县、乡、村三级物流实体网络、信息网络和配送网络，让农村物流网络真正通达到每个村庄。

扶持物流行业龙头企业。在提升改造现有物流企业、站场、园区的基础上，积极推进具有完整供应链的第三方物流发展，积极培育第四方物流，重点扶持第三方物流企业具备第四方物流能力，每年重点扶持3-5家物流企业，着力打造一批具有国内先进水平的龙头物流企业。

三、加速运输结构调整

调整运输主体结构。加快运输经营规模化、集约化、专业化和信息化进程，提高产业集中度和现代化管理水平。

调整运输组织结构。积极推进道路运输与其他运输方式衔接，发展多式联运；积极发展甩挂运输，在全市甩挂运输试点工作的基础上，拓宽试点领域，重点推动专业和特种载货运输。

优化运力结构。加快运力更新换代，重点发展厢式、冷藏、液罐、城市配送等专用车辆，引导运营车辆向大型化、专业化、厢式化、清洁化方向发展，不断提高运输装备的科技含量和运输效率。

第六节 加强运输辅助业建设

开展素质教育工程，提升驾驶员培训质量，推进维修连锁经营，完善维修救援网络，健全租赁服务网络，不断提升运输辅助专业化服务水平。

一、加强驾培市场监管力度

合理控制驾校发展规模和等级配置。以市场需求为导向，合理控制驾校发展规模和等级配置，根据各县区驾培市场需求，严把从业准入关，严

格驾校入市审批和查验程序，适当考虑驾校分布的覆盖范围，2015年全市驾校总数发展到56家，其中一级驾校46家，二级驾校10家，驾校全部达到交通行业标准《机动车驾驶培训机构资格条件》的要求。

大力推进驾驶员素质教育工程。严格执行《机动车驾驶员培训教学大纲》，继续推进驾驶员计时制培训，强化对安全行车、文明行车和节能技术操作的培养，全方位提高学员的驾驶技能和驾驶道德操守。加强营运驾驶员的培训与考核工作，在推进营运驾驶员诚信考核的同时，对营运驾驶员的安全生产、遵守法规和服务质量进行综合评定。

着力强化驾驶员培训机构管理。引导驾校开展标准化培训，提供个性化服务，探索建立机动车培训机构资质管理制度。建立驾驶员培训教学质量监督体系，强化监督和管理。推进驾驶员培训机构以及教练员质量信誉考核制度，推进教练员职业资格管理制度建设，保证教练员100%持证上岗。鼓励培训机构利用信息化手段，开展网络培训和远程教学，提升服务质量。

二、推动维修检测服务高效

增加维修网点数量。着力形成县（区）有一类汽车维修作业能力，重点乡镇达到二类维修作业能力，边远乡镇有三类维修作业能力的布局。“十二五”期间，维修市场达到8处，汽车综合性能检测站达到12处，检测线达到26条，机动车维修及检测企业达到1500家，其中一类企业达到25家，二类企业492家（特约维修服务站、4S店达到80家），三类企业983家；完善全市24小时机动车维修救援网络，提高救援响应速度，市域内实现一个半小时救援。

提高检测能力。适当增加汽车综合性能检测线，方便车主就近、快捷检测，鼓励汽车综合性能检测站开展环保检测、安全检测。

加强维修市场管理。倡导机动车维修企业加盟连锁经营，树立维修品牌，统一服务标准，提高服务水平，引导企业走强强联合，走连锁快修经营的路子；严格审批，严把汽车维修市场准入关，加强对现有维修企业的

监管检查力度，确保经营企业技术装备、服务质量合格，维护维修市场秩序；完善行政监督、社会监督和行业自我监督，强化质量监控；探索建立机动车维修配件质量保证和追溯制度，对维修企业使用配件进行全程跟踪管理，确保机动车维修质量。

三、完善租赁服务网络

完善机动车租赁服务网络。引导机动车租赁企业以资产和品牌为纽带开展加盟连锁经营，鼓励企业异地设置网点，扩大机动车租赁服务网络覆盖范围，提供便利服务。鼓励机动车租赁企业与汽车生产企业、汽车维修企业实行联合经营，增强服务能力，拓展服务范围。

提高机动车租赁信息化水平。引导机动车租赁企业加快建立租赁业务操作系统和电子商务平台。完善租赁车辆调度管理系统。建立顾客诚信管理档案，探索建立不同租赁企业之间的顾客诚信档案资源共享机制。健全电子支付系统，为顾客提供更便捷的金融结算服务。

第七节 健全安全监管和应急保障体系

加强源头安全管理，强化重点领域和关键环节的安全监管，完善应急保障体系，全面提高道路交通安全生产水平。

一、加强源头安全管理

强化源头安全监管。严格执行驾驶人报考程序，严格控制考试标准，严把初次申领驾驶人考试关，严把发证、审验关。同时健全客运监管机制，抓好驾驶人员和重点车辆的源头管理工作，加强对违章违法驾驶员的管理。大力推进“点片结合，区域监管”的运输市场监管新模式，对全市重点源头单位和客货运场站实行驻站管理，以点带片，进行区域“一体化”常态监管，并推广以“日普查、周巡查、月整治”为主要内容的常态监管和动态考核体系。

强化源头治超。建立健全超限运输源头治理的管控制度，实施货物装载源头运政派驻和巡查制度，将基层运管力量向货物集散地和运输源头延伸。落实黑名单制度，并与诚信考核挂钩。严格执行《道路车辆外廓尺寸、轴荷及质量限值》强制性国家标准，切实把好营运车辆准入关。引导和支持公路货运站场推行货运车辆进站诚信验证制度。

二、加强重点领域监管

加强重点领域和关键环节的安全监管。加强春运及“黄金周”等重点时段、安全隐患较多和事故影响较大的重点营运车辆、重点区域和重点环节的安全管理。进一步完善农村客运安全监管体系，健全组织机构，落实监管责任，每个县建成一个农村客运GPS监控平台，加强农村客运站源头管理，加大对违法经营的打击力度。进一步加强危险货物运输安全管理，完善跨部门、跨区域的应急联动机制。全面推进车辆运行的全程动态安全监管，加快建立营运车辆动态信息公共服务平台。

全面推行运输安全生产企业主体责任制。督促企业建立健全安全生产管理体系，构建安全生产内控机制，落实全员安全生产责任。引导企业建立安全培训长效机制，定期对从业人员进行教育培训，提高安全生产主动性和安全知识水平。鼓励和支持企业加大安全设施和技术装备投入，积极推广应用安全生产和管理技术。引导运输企业运用卫星定位监控手段，加强对所属车辆和驾驶员的安全监督。加强运输企业安全生产标准化建设，建立企业安全生产评估体系，加强企业安全生产绩效考核，并将评估考核结果与客运线路招投标、企业信誉档案、资质等级评定等相结合。

三、完善应急保障体系

继续完善专项应急预案。加强应急信息系统建设，形成市、县、乡三级交通应急指挥调度平台体系，实现各级指挥调度中心信息的互通和共享，提高应急响应速度和指挥调度能力，确保应急事件发生后，临沂城区范围内30分钟、县区1小时内救援队伍能够赶到事发现场。购置专业救助设备，

强化应急物资储备，逐步形成配备合理、储备适量、管理高效、保障有力的应急物资保障体系。进一步加大对高速公路、国省道及重点河段、枢纽场站、客运车辆、出租汽车、危险品车、集装箱车的全程全网监控。

组建应急保障队伍。按全市应急运输车队客车不少于 50 辆、货车不少于 100 辆筹建应急保障队伍，应急运输车辆要全部安装 GPS 监控设备。强化对应急保障车辆的动态监管和适时调动，保证第一批 50 辆车辆能在 12 小时内到达指定地点，其余车辆能在 24 小时内到达指定地点集合；各县（市区）至少组建 1 支专职交通应急救援队伍，平均配备 2 辆救援车辆以及其他必要装备。

建立应急运输征用补偿机制。按照“谁征用、谁补偿”的原则，建立以政府公共财政资金为保障的资源征用补偿赔偿机制，切实保护被征用方的合法权益和参与应急保障的积极性，形成道路运输应急保障的长效机制。建立应急运输车辆和应急装备购置、组织应急运输培训演练、客货运场站等基础设施应急功能建设补助制度。

第八节 加快推进信息化建设

以建设临沂智能交通为目标，突出信息安全体系建设，运用 GPS、视频等多种手段，建立业务信息的动态采集系统，为管理部门及相关企业实现数据共享、协同工作奠定基础。

一、完善行业管理信息系统

完善政务综合信息系统。在交通电子政务建设的基础上，进一步整合和完善各类政务应用系统，实现各部门之间系统应用集成、业务协同办公，提高行业监管水平和行政管理效率。

完善政务内（专）网功能。完善县级交通部门（包括公路、运管、稽查、港航）内部办公局域网，加强连通省、县的交通政务专网建设；完善基于交通专网的业务应用系统，大力推进 OA 系统和各业务管理系统的应用。

二、 加快公共服务信息化建设

完善政府门户网站。按照政务公开和阳光政务的要求，扩大交通信息服务公开范围，不断丰富网站内容，强化社会服务功能，逐步推行网上咨询、网上办事，为社会提供“一站式”服务；不断完善交通公共服务信息平台，向社会提供信息查询、公众投诉和求助服务，提高公共服务能力。

构建运营监控平台。利用 3G 技术，积极推广应用远程视频监控和车载 GPS，以企业为主体，构建以 GPS 为核心的运输运营监控平台，待临沂公路运输枢纽组织管理中心大楼建成后，逐步将各客货运场站监控、重要路段（桥梁）视频监控、出租车密集发车区域监控、城市公交车 GPS 和声像监控、社会营运车辆 GPS 定位、执法车辆 GPS 定位和视频监控纳入市局应急调度指挥中心平台，切实增强市场监管、应急处理和公众服务能力，全面提高交通运输行业整体运营效率。

引进电子检查系统。积极配备先进的电子检查系统，重点对交通“三重一大”领域和行政许可业务进行事前、事中、事后的办事流程、办事效率、收费等方面进行全方位监察，促进办事公开、公平、公正、透明。

三、 支持企业信息化建设

加快建设以物流企业、从业人员资质及信用查询、公共信息服务为主要内容的平台政务系统。引导企业利用市场化手段构建物流信息商务系统，为社会提供软件开发、在线交易、货物跟踪、保险理赔等增值服务。

第九节 大力发展“绿色交通”

加强营运车辆燃料消耗和排放的技术管理，建立健全节能减排监测考核体系，大力发展公共交通，合理有效配置资源，鼓励研发并应用节能减排新工艺、新技术，促进单位能耗逐年下降。

一、加强节能减排制度建设

加强营运车辆燃料消耗和排放的技术管理。严格执行《道路运输车辆燃料消耗量检测和监督管理办法》，建立健全燃料消耗量检测、车型动态管理、车辆配置及相关参数核查等配套监管制度，形成《道路运输证》配发与车辆燃油消耗量监测紧密结合的工作机制。

建立健全节能减排监测考核体系。加快建立运输企业能源消耗和排放统计及分析制度，将节能减排统计指标纳入市局统计体系。研究建立适于临沂市的运输企业节能减排评价体系，制订监督考核和奖励办法。建立重点耗能单位联系制度，加大能源消耗监控力度。研究建立针对运输企业的节能降耗考核制度，并将其纳入企业年度考核，引导企业加强内部节能管理。

二、加强节能减排政策引导

加大节能减排政策引导力度。重点通过资金引导，鼓励运输企业加快淘汰老旧、高耗能、高排放车辆，推广应用先进成熟的节油型车辆。鼓励城乡公共客运使用新能源环保型车辆，加快推广使用混合动力的出租汽车。鼓励有利于节能减排的新设备、新技术的开发应用。

推广节能管理经验。在驾驶员培训中增加节能操作技术内容，在从业人员资格考试中增加有关节能方面的相关知识。每年在全市组织一次运营车辆节能操作竞赛，推广节能减排经验，普及驾驶节能知识。鼓励企业加强节能驾驶和节能操作管理。推广应用驾驶员培训模拟器和多媒体教学，降低驾培能耗。促进维修企业废气、废水、费油的循环利用。组织开展甩挂运输试点工程，以点带面，重点突破。

加强宣传绿色交通消费理念。广泛开展节能降耗宣传活动，增强节能减排意识。加强对社会公众的引导，鼓励选择公共交通出行和使用节能环保型运输工具。探讨建立资源节约、环境保护的激励机制，积极开展资源节约环境友好型行业建设。

三、积极推动内河复航工作

水路运输是一种行之有效的节能运输方式。要积极做好沂河复航、苍山西泇河运河开通的前期准备工作，加强调研，合理论证，争取将沂河复航工作纳入国家或省航道建设规划，适时开工建设复航工程。根据沂蒙湖及小涑河水运发展实际，依托既有公交线路和站牌，适时开通水上精品旅游线路，在充分开发水上旅游潜能的同时，为群众出行提供便利。

第十节 强化交通四化管理

一、继续深化四化管理工作

认真总结四化管理经验，深刻查找交通服务中的不足，转变观念，提高主动服务的自觉性，进一步规范硬件设施、行政决策、行政审批、交通执法和队伍管理，集约交通组织资源、执法资源、财力资源、信息资源和形象资源。深化链条式目标责任管理体系，加快建立以督促检查为主要方式的监控机制、以工作实绩为核心的绩效评估机制和以奖惩兑现为导向的激励机制，形成科学规范、严格高效的交通管理体系，营造层级负责、岗位尽职、立说立行、争创一流的良好工作局面。

二、不断提升行业文明水平

“十二五”期间，精神文明建设的主要任务是“三个着力，一个提升”：即着力构建交通运输行业核心价值体系，着力深化精神文明创建活动，着力提高交通运输职工文明素质和行业文明程度；继续开展文明行业、文明窗口、文明服务标兵、的士标兵、星级线路等创建活动，使之成为交通行业文明建设成果的实践者和展示者。充分发挥报刊、网站、广播、电视等各类媒体的舆论导向作用，多角度、深层次、全方位总结推广创建品牌过程中涌现的好典型、好经验、好做法，全面提升“阳光交通·和谐之旅”服务品牌，为建设畅通、高效、安全、绿色临沂交通体系提供强大的精神

动力。

三、不断提高依法行政能力

努力提高干部职工的法律意识和服务意识，增进交通系统公务员、行政执法人员的社会主义法治理念，进一步提高依法行政的意识和能力，提高依法行政能力和水平。加快统一交通运输行政执法装备，进一步规范执法人员的执法行为和语言，提升队伍形象。重点加强对一线运政执法人员的培训力度，确保执法培训教育面达到100%，确保在岗交通运输行政执法人员95%达到大专以上学历。全面实行交通行政审批“三集中”，进一步简化行政审批流程，推行网上审批、限时审批；建立交通行政执法信息资源共享机制，为社会提供更加公开、透明的交通行政执法信息，保障公众的知情权、参与权、表达权和监督权。

第十一节 加强交通环境保护

一、环境影响分析

交通基础设施项目建设期的主要污染来自土方工程、罩面工程、基础工程、主体工程、疏浚工程等。污染物主要有污水、粉尘、噪声、多种有害气体和固体废物（生活垃圾、建筑垃圾和工程渣土）、疏浚物等。

交通设施运营期的污染物，主要包括货物运输中产生的扬尘及职工生活、生产辅助设施等使用燃料产生的烟尘；来自煤炭、矿石等货场堆放的雨水，堆场、污水道等冲洗水以及渗漏污水；集装箱、拖挂车、货物列车车厢清洗之后产生的污水含有多种有毒有害成分，需做特殊处理；生活污水主要来自港区、货场、物流园区生产生活设施产生的生活污水；危险品运输车可能的泄露风险带来的污水；含油污水主要来自各种加油站、机修间和流动机械冲洗水。汽车、火车、轮船运行过程中产生的尾气；货场生产生活设施燃烧燃料产生的废气。生产生活垃圾以及各种设备维护替换下

来的各种老旧配件。交通工具运营过程中产生的噪音，以及货物装卸过程中产生的噪音。

二、 环境保护措施

工程施工期间，尽量采用低噪声机械，避免夜间施工，减少对周边人群的影响；注意工程弃土的处置，保护植被和土地；及时清理施工现场的生活废弃物；对扬尘采取洒水等措施，降低扬尘，尽量减少环境影响；妥善处理施工期间产生的固体废弃物，不得造成二次污染，同时做好建设过程中水土保持等生态修复工作。

项目运营后，在敏感路段设置隔声屏及限速标志、禁止鸣笛标志、减少对沿线居民的影响；制定并落实交通事故引发化学品泄露等事故风险防范措施，制定突发环境污染事故应急预案。

第五章 保障措施

“十二五”期间，交通运输将进入转型升级的关键时期。全市交通系统要统一思想，勇于进行体制和机制创新，勇于破解现代交通运输业发展中的重大难题，为基础设施建设上层次、管理服务上水平做出积极贡献。

一、 加强组织领导

紧密围绕全市交通发展大局，按照链条式目标责任管理体系的要求，落实工作任务，将交通发展各项指标列为每年考核的重要内容，定期制定年度计划及总体目标，加强监管，保障规划高效顺利实施。规划实施过程中，加强对交通运输系统运行的评估分析，根据上级部门要求或社会经济发展中出现的问题，按照相应的审批程序及时进行调整或补充。对于重点基础设施建设项目，要加大前期工作力度，提高前期工作质量，主动做好与水利水电、国土、环保、市政等部门的衔接工作，形成联动机制。

二、 建立多元化投融资新平台

加快建立持续稳定的资金投入渠道，形成“国家投资、地方筹资、社会融资”的多元化交通发展筹融资新平台。积极争取和利用各项扶持政策，尽可能把重大建设项目列入国家或省计划内，为交通发展提供资金保障。经营性建设项目，发挥政府的政策引导和管理优势，建立以企业投资为主、其它方式为补充的筹融资机制；公益性建设项目，依托易兴交通资产运营有限公司，不断加大政府投资力度，同时要吸引外资投入交通基础设施建设。建立交通发展资金，专项用于对城市公共交通、城乡客货运场站及配套设施建设、车辆和装备更新、智能交通等项目的财政资金补助。对于重大项目建设，要实行阳光操作，通过市场竞争和公平、公开、公正运作，降低融资成本，防止国有资产流失。

三、 加大政策支持力度

坚持交通先导战略，在建设项目土地征用、资金配套方面请求市委市

政府予以政策支持，增加公共财政对交通基础设施投资的比重，保证重大交通基础设施建设和使用要求。加大政府资金对交通运输安全监管与应急保障、节能减排、信息化建设的投入，明确对主枢纽场站的投资补助制度。将节能减排纳入政府专项计划，争取财政资金支持。

四、 转变政府职能

加快服务型政府建设，把服务放在更加重要位置。行政职能方面，强化以间接管理为主的行业管理，把规划、投资和技术标准规范等宏观调控措施作为职能重点；弱化直接管理的行政审批，减少、简化审批，提高效率。宏观管理方面，制订加快交通运输发展的优惠政策，加强政策、资金等方面的宏观调控；完善市场诚信体系，严格市场监管；加强应急体系建设，保障交通安全运行；针对临沂交通发展的新情况，组织开展专项研究，为交通健康有序发展提供决策依据。

五、 强化科技创新和节能环保

加大科技投入，支持开展重大关键技术开发。高度重视信息技术、网络技术、卫星遥感控制技术、物联网技术在交通发展中的应用，加快信息化建设，推进公路管理、运输管理和电子政务建设。鼓励新技术、新材料、新工艺的推广应用，加强车辆燃料消耗和排放的技术管理，建立健全市交通行业节能减排监测考核体系，提高能源利用效率。大力发展清洁、高效、快捷的公共交通运输体系，推进低碳交通可持续发展。

六、 加强人才队伍建设

全面落实“人才强交和科技兴交”战略，把引进专业技术人才特别是高层次人才作为人才队伍建设重点，加大物流、城市客运、综合交通规划、节能环保、交通信息化等领域人才的培养和引进力度，重点致力于对一线工作人员的培养，不断提高基层工作人员的业务水平。建立人才工作专项资金，培养各类专门人才，造就并保持一支素质优良、办事高效的职工队伍，共同完成临沂市交通运输“十二五”规划的使命。

第六章 2020年临沂市交通发展远景展望

2020年，临沂市交通运输现代化水平明显提高，交通运输架构更加合理，路网结构及服务水平更高，城乡客货运体系更加完善，服务社会能力更强，适应全面建设小康社会和满足构建鲁南经济带的需要。

——发展理念实现“六个转变”。即交通发展方式由主要依靠要素驱动向依靠创新、集约驱动转变，由数量增长优先向经济社会协调发展转变，交通资源配置由要素集聚为主向培育产业集群方向转变，交通产业结构由建设为主向生产性服务和消费型服务相结合的方向转变，交通环境建设由注重硬环境向更加注重软环境建设转变，交通基础设施建设由形态开发为主向更加注重功能开发转变，提升行业可持续发展的新能力。

——建成现代综合交通运输新体系。交通运输基础设施水平明显提高，运营服务水平显著改善，基础设施网络化程度和管理信息化水平大幅度提升，通行能力明显增强。交通运输由总体适应型向较好满足转变，形成四通八达的高效、畅通的现代化交通运输网络体系，建成公路、铁路、航空等运输方式齐备畅通的能快速反应的立体化综合性交通体系。形成以国家交通枢纽场站为核心，其它客货运、物流场站为支撑，农村客运站点为基础的客货运场站体系，场站建设与布局更加合理，站场服务功能跨越式拓展，主要枢纽实现客运“零换乘”、货运“无缝衔接”。农村道路运输对于促进农产品流通和增值的作用、协助减少贫困的作用、促进农村就业方面的作用明显增强。

——三个比重明显提高。交通服务业增加值占GDP比重有所提高，直接和间接从业人员数占全社会从业人员数比重有所提高，交通运输服务贸易占服务贸易总额的比重有所提高。

——实现绿色交通发展新模式。公路废弃物利用达到更高水平，节能新技术、新工艺不断被推广利用，营运性车辆结构更趋合理，替代能源利

用增强，交通运输生态环境明显改善。公共交通取得长足进展，形成以城市轨道交通与BRT为骨干，常规公交为主体，出租车与慢行交通系统为补充的方便快捷、有效衔接、网络合理的立体式公共交通系统，城市公共交通出行比例达到30%以上。

——行业服务社会能力实现新突破。物联网技术广泛应用，实现公路、航空、铁路、水运与城市交通的数字化和智能化。建成由政府管理、公众服务、电子商务三大信息系统组成的开放兼容的现代交通运输信息网络。行业管理人员素质进一步提高，服务理念深入公路养护管理、交通运输管理、水运管理、城市公共交通管理等各个方面，管理决策更加科学，运输服务质量明显提高，运输组织进一步优化，服务效率有效提升，服务领域得到拓展，服务增加值有所增长，公众出行信息服务及时、准确，服务社会能力不断提升，公众满意度明显提高，部分方面达到国际先进水平。

——科技创新体系进一步完善。科技的支撑作用进一步加强，交通科技进步贡献率明显提高。