
泰安市“十四五”综合交通运输发展规划

(征求意见稿)

泰安市交通运输局

2021年9月

交通运输是经济社会发展的基础性、先导性产业和服务性行业，对经济社会发展具有战略性、全局性的影响。为推进泰安市综合交通运输发展，根据《山东省“十四五”综合交通运输发展规划》以及《泰安市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》，制定本规划。

一、发展基础

(一) 现状评价

“十三五”期间，在市委、市政府的正确领导和省交通运输厅的大力支持下，全市交通系统深入贯彻落实习近平新时代中国特色社会主义思想 and 党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神，以习近平总书记视察山东重要讲话、重要指示精神为指导，以提升综合运输服务能力为发展目标，围绕“三大任务”，实施“六大工程”，统筹以公路、港航、站场为重点的交通基础设施建设，提升交通运输网络的整体效能，构建“畅通高效、安全绿色、科技引领、服务优质”的综合交通运输体系。

1、交通基础设施建设突飞猛进

(1) 公路

泰安市公路网络体系不断完善，基本形成了以高速公路和干线公路为骨架，县乡村公路为支线，布局较完善、结构较合理、设施较齐全、资源较集约的公路网络。截至2020年底，全市公路通车总里程16702.4公里，其中，高速公路475公里，一级公路411公里，二级公路1719公里。

(2) 铁路

泰安市境内现有高速铁路为京沪高铁，同时有京沪线、辛泰线、

泰肥线、东平线、瓦日线、磁莱线六条普通铁路，全市铁路总里程约461.3公里。

（3）港航

“十三五”期，泰安市港航建设累计完成投资8.13亿元，京杭运河主航道（东平湖湖区段）航道建成通航；京杭运河大清河航道工程开工建设；老湖作业区已建设完成，开港运营；银山作业区已开工建设；碍航桥梁王台大桥、流泽大桥改建工程建成通车。

（4）客货场站

客货场站目前共5个汽车客运站。

（5）航空

泰安市现状尚未建设机场，泰安航空运输主要通过济南遥墙国际机场。遥墙机场为4E级民用国际机场，距离泰安市区直线距离约70公里。

2、运输方式比例调整加快

“十三五”期间，泰安市拥有公交线路147条，新能源公交车占比达到100%，环保型公交车应用处于全省领先水平。开通县际公交、旅游专线，公众出行更加便捷。推进道路客运企业整合，优化运输资源配置，泰安长途客运实现统一经营发车。加快客运集约化改造，推动水路客货运企业发展。谋划“泰山内陆港”建设项目，海铁联运集装箱测试班列开行。“泰山内陆港”多式联运项目被确定为国家第三批多式联运示范工程。“十三五”期间，快递服务企业业务量累计完成2.6亿件。县乡村三级农村物流网络体系不断完

善，合作成立了全国无车承运结算中心。陆续上线运行7条旅游公交专线，串联主要景点和交通枢纽，延伸城乡公交线路，方便游客换乘出行和参观游览。

3、交通运输行业治理和平安交通建设成效突出

(1) 行业改革不断深化

交通行政机构改革、综合行政执法体制改革稳步推进。深入开展“放管服”改革，市局54项行政许可及关联事项划转市行政审批服务局，重新梳理编制交通行政权力清单。

(2) 法治交通建设扎实推进

全面推行执法公示、执法过程纪录、重大执法决定法制审核“三项制度”，加强执法队伍建设，开展普法宣传教育，强化执法监督和评议考核，交通依法行政能力进一步提高。

(3) 道路水路运输市场秩序不断规范

依法加强工程质量监督，狠抓交通建设市场管理。深化“平安公路”“平安港航”“平安运输”“平安工地”创建活动，深入开展“企业安全生产主体责任全面提升年”、“大快严”、道路运输整治、打非治违和化工产业转型升级等专项行动，消除各类安全隐患。加强应急队伍建设和物资储备，交通应急处置能力进一步提升。

二、总体要求

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻落实党的十九大、十九届二中、三中、四中、五中全会及习近平总书记视察山东重要讲话、重要指示批示精神，坚持以人民为中心，以人民满意为出发点，以加快交通基础设施互联互通为主线，以构建现代化综合交通体系为方向，以实施新旧动能转换和促进高质量发展为抓手，抢抓济泰共建省会城市群先行发展区有利机遇，深度融入全国和全省区域发展战略，着力强化交通基础设施互联互通和立体衔接，着力统筹各种交通方式协调一体发展，着力提升城际城乡和城市交通运输服务水平，努力构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，为建设富裕文明幸福新泰安和人民满意、保障有力的交通强市贡献力量。

（二）基本原则

坚持保障民生和人民满意相统一。

坚持服务大局和适应形势相一致。

坚持目标导向与问题导向相融合。

坚持全面规划和突出重点相协调。

坚持绿色安全与创新驱动相结合。

坚持长远谋划和近期见效相统筹。

（三）发展目标

1、总体目标

“十四五”期间，坚持强基础、补短板、重衔接、优治理、促转型的总体思路，构建“3060”市际市域两个交通圈，打造支撑济泰一体化和全域旅游的综合交通网络，初步建成安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，交通互联互通水平走在全省前列。

2、具体指标

参考山东省“十四五”综合交通运输发展规划、交通强国战略研究、山东省建设交通强省研究、泰安市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要等报告，提出适合泰安市“十四五”综合交通运输发展规划的主要指标。

表 2-1 泰安市“十四五”综合交通规划具体指标表

序号	指标	单位	2020	2025
1	铁路营业里程	公里	461	500
2	高速铁路营业里程	公里	52	110
3	公路通车里程	公里	16702	17000
4	高速公路通车里程	公里	475	580
5	普通国省道一级及以上占比	%	33	48
6	城区至各区县直达国省道一级路占比	%	56	70
7	内河航道里程	公里	146	179
8	内河高等级航道里程	公里	18	51
9	内河作业区数量	个	1	3
10	内河千吨级泊位数量	个	8	17
11	机场个数	个	0	2

12	中心城区公交站点 500 米覆盖率	%	-	100
13	新增和更新公交、出租和城市配送车辆及新能源	%	-	100
14	营运车辆单位运输周转量 CO ₂ 排放下降(比 2020	%	-	5

征求意见稿

征求意见稿

征求意见稿

三、发展任务

(一) 推动建设互联互通的交通基础设施

1、逐步完善现代化综合运输通道

充分发挥各种交通方式的优势，提升通道的畅通水平和供给能力，到2025年基本建成能力负荷充分、畅通快速高效、资源配置优化、功能衔接顺畅、内外互联互通的“六纵两横”综合运输大通道，实现与山东省“一轴两廊十通道”和国家“六轴七廊八通道”综合运输通道布局的有效衔接。

(1) 纵向通道

◎京沪通道

通道北起济南市莱芜区、钢城区与新泰界，贯穿新泰市，进入临沂境内，连接泰安与德州、济南、临沂，向北与滨莱高速连接，加强泰安与淄博、滨州的联系，向南通过新台高速加强泰安与枣庄的联系。通道北至京津冀地区，南至长三角地区，是加强泰安与南北联系的重要通道。

通道包括既有东平铁路、磁莱铁路、京沪高速、泰新高速、G205、S241，以及规划滨莱高铁，构成泰安东部南北联动轴线。

◎济枣通道

通道北起济南，贯穿泰安东部，连接泰安与济南、枣庄，向北

与济滨高铁连接，加强泰安与滨州、东营的联系，向南通过济枣高铁、章丘至泰安、泰安至枣庄高速泰安段等加强泰安与枣庄的联系。

济枣通道包括既有济泰高速、S103、S237，以及规划建设济枣高铁、章丘至泰安、泰安至枣庄高速泰安段，构成京台通道与京沪通道之间的南北辅助联动轴线。

◎京台通道

通道贯穿鲁西、鲁中地区，是山东省“一轴两廊十通道”和国家“六轴七廊八通道”综合运输大通道中京沪通道的重要组成部分。通道起自岱岳区，经泰山区、宁阳县，进入曲阜境内。通道连接泰安与济南、德州、济宁、枣庄，北至京津冀地区，南至长三角地区，是泰安南北联系的交通大动脉，为加强泰安融入省会经济圈、推进济泰一体化发展，加强泰安与环渤海经济区、长江经济带两大经济中心的联系，提供强有力的交通支撑。

通道包括既有京沪高铁、京沪铁路、京台高速、G104。通道加强泰安市内外交通联系，成为泰安市南北联动主轴线。

◎济微通道

通道北起肥城长清界，贯穿肥城市、宁阳县境内，连接泰安与济南、济宁、枣庄，是泰安连接京津冀、省会、鲁南经济圈的重要通道。

通道包括既有 S104，以及规划济微高速。通道加强肥城、宁阳交通联系，成为泰安市中西部南北联动主轴线。

◎济广通道

通道北起平阴东平界，贯穿东平县境内，连接泰安与德州、济南、济宁、菏泽，是泰安连接省会经济圈和鲁南经济圈的重要通道。通道北至雄安新区，南至珠三角地区，是加强泰安与南北联系的重要通道。

通道包括既有济广高速、G105，以及规划济济高铁、S246，构成泰安西部南北联动轴线。

◎德郛通道

通道北起聊城东平界，贯穿东平湖西侧，连接泰安与聊城、济南、济宁、菏泽，是泰安连接省会经济圈和鲁南经济圈的重要通道。通道北至雄安新区，南至长江经济带，是加强泰安与南北联系的重要通道。

通道包括既有 G220、规划东阿至梁山高速、在建京杭运河大清河航道，构成泰安西部南北辅助联动轴线。

(2) 横向通道

◎青兰通道

通道西起平阴肥城界，向东经肥城市、岱岳区、泰山区，至泰安莱芜界，是山东“一轴两廊十通道”综合交通通道布局规划中的“鲁中通道”的重要组成部分。通道连接泰安与聊城、莱芜、潍坊、青岛，西至青海，东至青岛，是泰安加强与华北地区、西北地区、胶东经济圈的联系，打通 21 世纪海上丝绸之路的重要通道。

通道包括既有辛泰-泰肥铁路、青兰高速、莱泰高速、泰东高速、

G341、S243，以及规划聊城至泰安至莱芜至京沪高铁辅助通道铁路等，构成泰安北部东西联动轴线。

◎董梁通道

通道西起梁山东平界，经东平县、宁阳县、新泰市，进入临沂市，是山东“一轴两廊十通道”综合交通通道布局规划中的“鲁中通道”的重要组成部分。通道连接泰安与济宁、临沂，是加强泰安与中原经济区、西部地区、国内外重要港口联系的重要通道。

通道包括既有瓦日铁路、董梁高速、G342，以及规划董家口至新泰铁路（连接磁莱铁路）等，构成泰安南部东西联动轴线。

2、基础设施优网络、补短板

（1）推进轨道交通网络建设

1) 加速铁路网建设

积极配合推进济南至枣庄旅游高铁、滨临高铁、济济高铁、鲁中高铁等项目有关工作，加快普通货运铁路及铁路支线建设，形成货运铁路网络。

推进并加快兖矿泰安港铁水联运物流园铁路专用线、泰安综合保税区铁路专用线等建设，促进公转铁运输，适时推进泰肥铁路电气化改造工程。

2) 适时推进城市轨道交通

开展轨道交通线网规划研究并适时推进前期工作，积极争取与济南轨道交通网联通，深度融入省会经济圈、推进济泰一体化发展。

（2）加快公路网布局优化

1) 完善高速公路主骨架

加快京台高速泰安至枣庄段改扩建项目；积极推进京台高速济南至泰安段改扩建、济广高速改扩建、泰安至东平高速公路、东阿至梁山（德郓高速）、济南至微山高速济南至济宁新机场段等项目，确保“十四五”期间建成通车；适时开展泰新高速徂徕至新泰段改扩建、新建章丘至泰安、泰安至枣庄高速泰安段、董家口至梁山（鲁豫界）公路沈海高速至新泰段、泰东高速西延项目前期工作。力争“十四五”末全市高速公路通车里程突破 580 公里。

2) 优化普通国省干线

“十四五”期间完成国省道新改建项目 9 条，合计 290.2 公里。主要完成 S103 泰安东岳胜境旅游公路、S103 济枣线高新区泰新高速立交桥至新泰泗水界段、S326 泰商线岱岳区卧牛石至东平大井段、G205 山深线莱芜新泰界至新汶转盘段、S243 泰梁线肥城济微路口至桃园段、S243 泰梁线肥城桃园至东平大羊段、S104 济微线济南泰安界至肥城仪阳段、S104 济微线肥城宁阳界至宁阳兖州界段、G105 京澳线东平改建项目二期无盐村至彭集段的新改建工程，提升路网通行效率，全面提升普通干线公路的保障能力和服务品质。

“十四五”期间储备国省道新改建项目 3 条，主要完成 S243 泰梁线东平大羊至州城段、G342 日凤线新泰宁阳界至宁阳磁窑段、S326 泰商线东平彭集至州城段。

完成普通国省道大中修项目 305.6 公里。主要完成 G220 东深线东平段、G342 日凤线华丰至泰曲路口及宁阳绕城段、G341 黄海线肥

城东付村桥至肥城平阴界段、G341 黄海线岱岳区泰肥收费站至肥城仪阳段、G342 日凤线新泰蒙阴界至新泰大协段、G205 山深线新泰钢城界至新泰蒙阴界段、G341 黄海线岱岳区范镇至泰山区燕家庄段、S103 济枣线岱岳区黄前至泰山区环山路口段等 13 段普通干线公路大中修工程，推进穿城镇路段的改建，畅通城际间卡脖子路段。加强养护工作，形成周期性养护，提高国省公路路况水平，加快提升普通干线公路安全通行能力和综合服务水平。

3) 加强主城区与外围区县间的有效衔接

提升泰城与外围区县之间的公路的通行能力，推动衔接公路提档升级，建设便捷高效顺畅的集散公路网络，促进城乡交通一体化建设。

4) 着力提升城区道路与外围公路的衔接通行能力

提升城区与外围路网衔接点道路等级，加快衔接道路的改扩建工作；适时推进城区南部与外围路网新建衔接道路，打通泰安南北交通联系；加快城区周边高速公路互通立交布局建设，提升城区对外交通流畅性。

5) 加快农村公路提档升级，打造“四好农村路”乡村振兴齐鲁样板

加强农村公路建设，继续强力推进“四好农村路”建设，重点加快县乡道升级改造步伐，加快通自然村道路和偏远地区乡村道路建设，进一步提高农村公路通达深度和通畅水平。“十四五”期间全市完成农村公路新改建工程 3000 公里，养护大中修 5000 公里，

推进农村公路危桥改造，健全完善安全生命防护工程。督导落实管养主体责任，巩固农村公路“三通”工程建设成果，助力乡村振兴。

“十四五”期间建成泰安市新龙路改建、环湖东路改建工程、送马路项目等重点农村公路。

（3）加快内河航道与港口建设

优化港口功能布局，突出港区发展重点。京杭运河大清河航道建成通航，泰安港东平港区银山作业区、彭集作业区一期工程、充矿泰安港公铁水联运物流园码头建成投入使用，努力将泰安港打造成为多种运输方式衔接、功能齐全的省会经济圈内河航运枢纽。“十四五”末，实现投入使用的千吨级泊位数17个，三级航道通航里程达到50.69公里，港口年吞吐量达到1650万吨。

（4）推进机场项目规划建设

完善运输机场功能、推进通用机场建设。积极推进泰安阳家泉（徂徕山）通用机场、仪阳通用机场规划建设，适时推进泰安机场、新泰市莲花山军民合用通用机场项目的规划研究工作。

3、加快推进综合交通枢纽建设

加快综合交通枢纽设施建设，推进泰安汽车总站（老汽车站）综合客运枢纽改扩建项目。结合规划建设的济枣高铁、滨临高铁、济济高铁等铁路项目，研究规划途径县市区的枢纽场站建设，建立高铁、客运、公交、出租无缝换乘交通枢纽，加强铁路、干线公路、地面公交等设施高效衔接，预留与轨道交通、航空港等快速连接空间，加快构建区域性综合交通枢纽。

推进泰山内陆港建设项目、泰安市综合保税区、兖矿泰安港公铁水联运物流园等物流枢纽项目新建工作；依托铁路货运站、港口，规划建设一批具有多式联运功能的货运枢纽（物流园区），全面提高货运枢纽的服务能力和水平。

（二）加快提升便捷高效的运输服务体系

1、构建便捷舒适的客运服务体系

（1）加强多种运输方式衔接

重点加强与铁路站点的有效衔接，按照“集约一体、强化衔接”的原则，规划建设集铁路、公路等多种交通运输方式的立体化客运枢纽。加快实施客运场站升级改造，着力打造泰安公路客运中心，充分考虑客运、公交及轨道交通发展规划，整合区域周边各汽车站现有资源，建设集铁路、公路客运、城市公交、出租车多种交通运输方式于一体的综合客运枢纽，预留与轨道交通、航空港等快速连接空间。推进客运枢纽智能化建设，建设和完善城际、城乡、城市衔接有序的客运服务网络，完善交通公众信息服务平台及应用系统，提高信息化、智能化水平和服务质量，促进铁路、公路、公交、出租车等运输方式的有效衔接，实现客运“零距离换乘”，为人民群众出行提供方便、快捷、优质、高效的服务。

（2）完善公共交通体系建设

继续全面落实公交优先发展意见，建立健全“政府主导、财政保障、部门协作、社会参与”的公交发展体制机制，加快构建以常

规公交为主体、特色旅游公交为辅助的便捷、舒适、特色、一体化的智能公交体系。

科学配置公交线网，梳理公交线网功能层次，加快公交线网布局优化与城市发展的适应；推进城乡客运公交化改造，推进城市公交向农村延伸，促进公共服务同城化；加快城乡公交枢纽场站建设，持续完善公交枢纽场站布局，增加公交覆盖率；积极推进大中运量公交系统规划，适时推进城市轨道交通建设，探索快速公交系统(BRT)建设，提高公交服务水平；适时增开旅游公交线路，进一步加密城区公交网络。

2、打造经济高效的现代货运体系

(1) 优化调整运输结构，提高绿色货运比重

加快物流园区专用铁路线建设，促进“公转铁”。完善港口水铁中转联运设施设备，着力推进泰安市综合保税区、泰山内陆港项目等园区建设。大力发展甩挂运输，加快泰安交运集团甩挂运输试点场站建设，充分发挥甩挂运输优势，降低物流成本。改造传统货运场站，引导发展集装箱、冷藏保鲜、大型物件等专用运输，强化重点物资的保障能力，引导发展绿色物流。

(2) 发展网络货运，实现货运资源高效配置

组织开展网络货运试点工作，吸引经营货类覆盖广泛，业务涉及整车和零担干线运输、城乡配送等方面的企业开展网络货运试点工作。组织开展政策试点，结合泰安市实际研究出台有利于网络货运平台企业发展的地方性管理制度。加大对试点企业资金支持力度，

将网络货运企业纳入货运物流行业信用体系，加强运输安全、税收风险、行业稳定方面的监管。解决传统货运“多小散弱”局面，让货主有车可选、司机有货可运，提高车辆利用效率，减少平均等货时间，增加司机月收入，降低货运交易成本。

（3）构建城乡高效配送体系，打通农村配送“最后一公里”

加大物流资源整合，大力推进物流信息化和标准化建设，努力推进交通物流基础设施网络化、运输方式多样化、运输装备现代化、管理服务智能化，提升城乡物流配送效率。完善城乡配送基础设施网络体系，打通农村配送“最后一公里”。鼓励企业在城镇和具备条件的乡村建立物流配送网点，加强公用型城市配送节点和社区配送设施建设，推进设施共享共用。总结农村物流试点经验，拓展完善既有农村客运场站物流服务功能，形成覆盖广泛、功能完善的县、乡、村三级物流网络体系。

3、持续推进联程联运发展

（1）优化旅客联程运输服务

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；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；加快培育专业化的旅客联程运输经营主体，支持不同运输方式企业依托运输线路、站场资源等纽带，联合成立旅客联程运输企业联盟，合作开展旅客联程运输经营业务；积极发展高铁无轨站，结合高铁

枢纽站，促进道路客运与高铁服务衔接，在高铁未覆盖的区县、乡镇和周边城市规划建设高铁无轨站，扩展高铁服务。

（2）推进货物多式联运发展

加强能够支撑货物多式联运发展的港站枢纽、货运枢纽和货运场站建设，加快泰安市综合保税区项目、中国物流泰安国际物流产业园、兖矿泰安港公铁水联运物流园工程、长鑫物流大汶口工业园智慧物流枢纽项目的建设。实现多种运输方式基础设施的无缝衔接。重点依托泰安港、山西中南部铁路、京沪铁路，推进与港口作业区、铁路货运站相衔接的联运站规划建设，深入组织开展多式联运试点工作，实现货运“无缝衔接”。积极支持列入国家第三批多式联运示范工程的“泰山内陆港”建设，推进国家级罐箱（集装箱）陆江海（公铁）多式联运项目示范工程泰安（宁阳）现代公路港等园区建设，打造“一园多港、一港多园、港园一体”、“陆海港联动”示范工程，形成“内陆港+港口群+全国及跨境主要节点”的网络化多式联运布局。

（三）打造济泰一体化综合交通体系

1、交通基础设施一体化

强化基础设施互联互通，加强规划统筹衔接，加快构建济南泰安高效便捷的交通运输体系，打造半小时生活圈。加快推进济泰一体化“369”工程，加强区域港口、机场、铁路、公路的无缝对接，构建水陆空多式联运的立体化交通网络，增强区域发展支撑力。

2、运输服务一体化

支持开通济泰城际公交，加快构建快速化、通勤化和公交化的交通体系，逐步实现济泰公共交通一卡互通；按照“加密西线、开通东线、东西并行”的原则，适时加密济泰西部公交线路、开通济泰东部公交线路，进一步密切济泰间客运联系，逐步实现公交同城化。

3、交通管理体系一体化

完善区域规划统筹、议事决策及行业一体化管理机制。建议成立济泰区域规划组织，对整个区域进行系统规划并为区域事务的协商决策提供平台。建立济泰一体化交通专区，如济泰公共交通联盟等，以满足济泰重点行业一体化管理的需要。

（四）逐步打造智慧引领、科技创新的智慧交通

1、加强交通领域科技创新技术引领

（1）提升交通领域科技创新能力

开展基础领域、关键技术及工程化应用研究，加强技术产业上下游的联系，保障技术创新发展有效衔接；优化科技创新资源配置，利用政策引导技术发展，确保科技创新成果有效落地；建立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；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；统筹推进人工智能、大数据、5G、北斗导航等先进技术的广泛应用，促

进智慧交通全面发展。

(2) 深化交通行业技术创新体制改革

发挥交通运输行业监管部门的引导作用，通过科技竞赛、奖励激励等方式促进行业技术创新；发挥重点企业在交通科技创新中的主体作用，发挥科研机构、高等院校的主力军作用；促进新技术、新材料、新工艺、新能源与交通运输融合发展，强化交通运输企业的科技创新主体地位和主导作用，加快项目、人才和技术等创新要素向企业聚集；营造科技人才发展的良好环境，构建“产-学-研-用”相结合的技术创新体系；严格保护知识产权，加强科研诚信建设。

(3) 建立资金及人才保障体系

以企业为主体，加快建立“政、产、学、研、金、服、用”相融合的多层次、多元化的交通运输科技投入体系；探索研究建立我市交通运输科技发展基金的可行性，推进支持重点研发方向和关键技术问题的长期深化研究，保障基础性、前瞻性、关键性科研项目研发和成果推广的投入；建立健全交通领域科技创新人才库，通过人才引进、选拔培养等方式组建一支专业化人才队伍，发挥智库作用，为科技创新不断补充新动力。

2、推动成果示范引领作用

(1) 搭建科技成果转化平台

紧密结合各运输方式实际需求，加强基础设施建设、运输组织优化、智能交通、资源节约、环境保护、安全保障、邮政专用技术

装备等重点领域的成果推广应用。引导社会力量在政府交通信息数据公开的基础上进行相关应用系统的开发，加快智能交通产业化步伐。

(2) 推进新一代信息技术应用

加快基础设施、公众出行、物流运输等领域的智慧化升级，推动交通新型融合基础设施、一体衔接的数字出行和多式联运的智慧物流三个网络建设。积极推进车路协同、自动驾驶、北斗导航、5G等技术的测试应用，构建智慧公路解决方案。推进智慧物流体系建设，开展自动分拣、智慧仓储管理、无人配送等全过程技术创新及应用，鼓励物流企业建设智能仓储及配送系统。

(3) 提升运输工具清洁水平

研发推广新能源、混合动力、高效储能等绿色节能型运输装备，促进公共交通及货运领域的运输工具更新换代，减少碳排放，促进交通动力系统能源多元化、排放清洁化。

(4) 建立交通服务管理平台

利用大数据、云计算、移动互联网、物联网等技术加强交通信息管理与服务，建立数据中心，为公众出行、行业治理、行政服务提供数据支持。建立综合行政执法服务平台、公众出行信息服务系统、安全畅通与应急处置系统，建设网络货运平台，推进交通信息化建设。

3、强化智慧交通顶层设计

(1) 推进智慧交通总体设计

加强全市智慧交通建设框架和政策措施研究，确立层次化的建设目标，以目标为导向实现各项功能需求，以智慧、互联、共享为理念，打造多层次智慧协调、多领域连通融合、多源数据信息交换共享的智慧交通生态系统。

(2) 加强交通数据管理与服务

推进数据赋能交通运输发展，强化交通运输信息采集、挖掘和应用，促进交通运输各领域数据资源综合利用和跨部门共享共用。明确信息采集责任，进一步提高数据资源的完备性、真实性和实效性，形成行业全局性、战略性、基础性的数据资源中心；开展大数据挖掘与应用，对交通流量、物流需求、出行趋势、区域人流及经济发展趋势、枢纽客流规模、车辆船舶行驶特征等指标进行分析预测，为决策分析、应急指挥、协同管理提供数据支持；规范数据管理体系，加强数据安全，制定多密级数据标准，保证数据共享安全有效，让数据服务于全行业。

(3) 推进重点领域智慧化升级

建设交通运输大数据中心平台，实施一体化、智能化交通运输管理，推动“两客一危”、出租、公交、安全监管、综合执法等领域的协同监管，提升行业管理服务能级。加强交通行政执法信息化建设，利用移动互联网、物联网等技术对运输行为进行全程监控和预警，推进移动执法和非现场执法，推动区域联网、各部门联动，促进交通执法透明、高效和规范化。推动货运物流数字化发展，鼓励网络平台道路货运、车货匹配、智能航运等“互联网+货运物流”

新模式发展。开通交通运输电子政务平台，提供网上政务办理、政务公开等服务，简化流程，提高行政事务办理效率。促进出行服务创新应用，鼓励各类市场主体提供基于互联网的出行信息服务，以数据衔接出行需求与服务资源。加强道路客运电子客票推广应用。加快城市智慧公交建设。建立交通应急指挥系统，实现应急资源数据可视化、应急指挥调度实时化、应急处置预案规范化，加强交通运输系统对应急事件的反应速度和处置能力，发挥交通运输的基础性、关键性作用。

（五）拓展“交通+旅游”协同发展的旅游交通体系

以建设国家旅游城市典范为目标，立足“交通+旅游”融合发展理念，完善城市旅游对外交通系统，丰富城市内部交通方式，构筑以高可达、便转换、快集散为核心的，对外快通、对内集散、品质特色的“快进慢游”式全域旅游交通体系，实现从“泰山景区时代”到“旅游目的地时代”的跨越，同时通过交通引领农旅发展，以农促旅、以旅兴农，全面助力泰安市乡村振兴。

1、逐步构建支持全域旅游发展的旅游交通基础设施建设

（1）持续构建旅游交通总体布局

建设“快捷通达、无缝衔接”的旅游交通基础设施，结合泰安市综合交通网络，按照“一快四廊六区域”旅游布局，构建以航空、高速铁路及干线公路为骨干的快进交通网，以传统文化旅游廊道（泰山-大汶口-曲阜）、悠闲度假旅游廊道（泰山东部-徂徕山-莲花山）、

乡村体验旅游廊道（肥城桃园-东平湖景区）、沿河风情旅游廊道（东平湖景区-莲花山景区）为主的旅游交通总体布局建设。

（2）加快旅游交通网络建设

秉承安全至上、灵活设计、功能完善、因地制宜、生态优先的原则，以 S103 泰安段及沿汶河旅游路为重点，打造“两纵一横三环多区域”的旅游示范公路，构建移动生活方式新载体，平衡交旅、串联周边、带状引领，将泰山景区、东平湖景区、沿汶河景区、徂徕山景区、莲花山景区的串联，支持全域旅游发展。

（3）强化配套服务设施

高标准建设旅游交通配套服务设施，逐步建立完善的旅游交通标识系统，构建逐级分明的旅游集散服务体系，全面完善其它旅游服务配套设施建设，按照国际化、人性化、精细化的要求，从整体上打造，着力提升城市功能、环境品质、文化品味和综合竞争力，推进泰安市旅游交通实现高端转型和发展。

2、加快完善优化旅游交通服务体系

（1）开展特色旅游客运服务

引导企业充分利用传统客运线路和城乡公交线路，与相关旅游景点合作，发展特色旅游专线；鼓励客运企业与旅游景点、网络平台、酒店等产业联动发展，提供“运输+门票+主题+体验”的个性化、高品质定制旅游客运产品，提高旅游客运服务水平；推进传统客运站向旅游集散中心转型，依托相关旅游资源，拓展客运站服务功能，将客运站建成提供旅游车辆、旅游信息、旅游服务以及游客停歇等

服务的集散点，提高站场利用率。

（2）建立自驾游交通服务体系

建立综合性自驾游服务平台，连接线上和线下，提供自驾租车、自驾路线、交通信息等服务；遵循环境友好和游客体验统一的原则，推动自驾车房车营地建设；加强高速公路和国省干线公路的服务区、服务站优化升级，建设智慧旅行服务中心和景观式服务区，引导游客增加出行逗留时间，促进交通运输与旅游融合发展。

（3）开发多领域交通旅游项目

充分利用山区资源和河湖资源，开发以旅游公交+慢行网络为主的特色旅游线路，拉长旅游链条，提升沉浸式旅游体验。推进泰山景区与济南南部山区协作发展，共建“大泰山”旅游圈。加快农村公路建设，美化乡村公路路侧景观，以民俗文化和田园风光为特色，吸引乡村旅游发展。

（4）加强旅游交通的对外衔接能力

提升泰安市在旅游交通网络中的地位，加大对外交通的影响力。重点保证对泰安周边城市、泛北部湾经济区、珠三角地区以及港澳台等国内重点旅游客源地的市场开发、高铁以及高速公路的建设等重点项目，积极争取全国各地市场。积极构建泰安市与周边城市群间以城际轨道交通、高速公路为主体，快速通道为补充，航空及其他公路协调共享的综合区际旅游交通体系。强化与其他旅游城市的快速交通联系，充分共享互用交通基础设施，提高区域交通可达性，减少旅游城市间的时间距离，实现旅游资源的优势互补。

（5）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。

3、推进旅游示范公路建设

秉承安全至上、灵活设计、功能完善、因地制宜、生态优先的原则，以 S103 济枣线泰安黄前旅游公路及沿汶河旅游公路为示范路，通过精心设计主体工程、融合利用景观风貌、完善安全设施、合理增加服务设施、共享多元信息服务，对沿线旅游资源充分运用，打造环泰山旅游路、环东平湖旅游路、沿黄河旅游路、肥城翦云山至陶山旅游公路等特色景观路，将沿线的村庄城镇打造成美丽古镇、美丽乡村，升级改造农家乐，打造公路旅游精品路线。构建移动生活方式新载体，平衡交旅、串联周边、带状引领，将泰山景区、东平湖景区、沿汶河景区、徂徕山景区、莲花山景区的串联，支持全域旅游发展。

以旅游示范公路为载体，实践探索旅游公路建设经验，为进一步开展泰安市旅游公路全面建设、推进“交通+旅游”融合发展提供

有益借鉴。

（六）建立健全节能环保、绿色高效的交通保障体系

1、加快推进交通基础设施绿色化提升

坚决落实中央、省、市打好污染防治攻坚战总体部署，优化调整运输结构，推进运输装备排放控制，加强交通领域污染防治的刚性约束。持续打造绿色铁路、公路、港口、航道，推进高速公路服务区 and 普通国省道沿线充电站（桩）设施建设，加快形成城际快充网络。

建设绿色公路。在规划、设计、建设、运营养护等全生命周期提升公路的绿色品质；加强多元绿色理念整合、公路生态选线、人造与自然景观融合、植被修复、桥隧工程的绿色化施工、水土流失和水环境功能损害修复等方面的建设理念和技术支撑；在保障安全舒适驾驶的基础上，提升绿色公路的建设运营。

发展绿色铁路。对铁路站点、缓冲带、沿线、夹心地块等区域进行廊道绿化。不断提高铁路运营过程中可再生资源的利用比例，大力发展电气化铁路。加强车站能耗综合管理，建设绿色铁路场站，引入太阳能系统收集热辐射，实现可再生能源的重复应用，解决车站供暖问题。

打造绿色港口。加强东平港区各作业区绿化带、防尘林带的建设和维护管理；推广使用以电能、天然气等为动力的港口装卸机械和运输装备，规划建设供电配套设施，提高岸电设施等节能技术设

施的使用率；优化整合利用港口岸线资源，深入推进港口资源共享共用；加强港区污染防治，提升水污染治理能力，加快改善水环境质量；加强港口环境监测、粉尘和噪声污染防治。在满足通航标准要求的基础上，构筑生态防护平台，形成河岸的生态系统。

发展绿色航道。航道边坡防护，在满足通航标准要求的基础上，构筑生态防护平台，形成河岸的生态体系。加快绿色智慧航道建设。推广采用生态影响较小的航道整治技术与施工工艺，建设数字航道图、智慧航道应用系统等平台，实现航道管理的“低碳”化，建设生态绿色的水上服务区，为水生物提供生存空间，重建河滩植被。

建设绿色机场。提高规划机场建设方案绿色水平，凸显绿色和人性化理念。在航站楼打造舒适、绿色、节能的候机空间；加快机场岸电设施建设；在机场周边、飞行区跑道、机场航站区等开展适合的绿化建设；加强机场建设区域污染防治，开展定期扬尘监测，严格开展洒水降尘工作。

2、持续推进载运工具绿色化水平

(1) 推进载运工具更新换代

优化运输结构，促进非机动车和公共交通等绿色出行方式；继续鼓励发展高档、环保、高效低耗的清洁能源和新能源客运车辆，加快推进城市新增和更新的公交、环卫、邮政、出租、通勤、轻型物流配送车辆的新能源或清洁能源车辆的使用；控制燃油机动车保有量，加快淘汰高污染高耗能老旧车辆；积极推进 LNG 在内河船舶中的应用，提高 LNG 船舶应用比率；加快机械装备油改电、油改气。

（2）推进配套设施建设

完善公路网充电设施，加大高速公路服务区充电桩建设，提高私人充电桩建设的审批效率、简化审批流程，加快私人充电桩与国家电网的联网，提高充电速率；加快内河航运加气设施建设，建设输气管道。

3、创新绿色运输组织方式

（1）发展集约高效运输组织方式

积极发展绿色货运和现代物流，鼓励企业发展网络化运输，加大甩挂运输、多式联运等新型运输组织方式推广力度，提高货运实载率。发挥铁路在大宗货物运输中的骨干作用，减少重载柴油货车在大宗散货长距离运输中的比重。鼓励开展网络货运试点，发展高效物流创新，引导城市配送领域发展集中配送、共同配送等集约化组织模式。

（2）开展绿色出行

深入实施公交优先战略，加强绿色出行宣传和科普教育，鼓励居民使用绿色出行方式，优先发展城市公共交通等低能耗交通方式，加强城市慢行系统建设，完善共享交通工具布局，启动绿色交通宣教活动，让绿色出行成为新风尚。

（3）推进节能减排

建立健全交通运输节能减排标准制度、监测统计和考核指标体系，大力推广应用节能减排技术，强化碳排放控制，做到最大限度节约资源，最小限度影响环境，加快推进资源节约环境友好行业建

设，积极主动做好碳达峰、碳中和相关工作，构建绿色循环低碳可持续发展的交通运输体系。

（七）增强安全应急、快速反应的交通运输安全体系

1、完善安全生产监管体系

（1）建立安全生产多级责任划分制度

行政管理部门明确监管责任，建立安全生权力清单和责任清单，细化履职行为规范，推动安全生产监管规范化。明确企业安全生产主体责任，落实企业、部门、班组三级责任制，推进企业安全生产标准化建设；加强企业安全生产调查研究，查找薄弱环节，督促企业治理重大隐患和突出问题。加强企业安全生产信用管理，加大失信惩戒力度。建立责任追究和尽职免责制度，向社会公开职能职责、流程标准、监督途径和问责机制；把行政部门监管责任与企业主体责任区分开，避免基层人员权责不一致。

（2）加强管理部门行政执法体制改革

完善安全生产执法机制，加强执法力量建设，加大对有违法生产经营行为的运输企业或个人的惩戒力度，推进多部门联合执法常态化建设。建立执法人员执政上岗和资格管理制度，健全教育培训制度，提高执法人员业务能力和综合素质。建立干预执法责任追究制度，及时、全面、主动公开执法信息，防止地方保护主义和部门保护主义，坚决排除对执法活动的违规干预。健全落实联合惩戒和联合激励机制，督促生产经营单位严格履行安全生产主体责任、依

法依规开展生产经营活动。

（3）完善安全生产检查考评制度

细化检查考评内容和工作计划，有序开展督察检查和考评工作；完善事故暴露问题整改机制，落实安全生产风险和安全生产事故的整改及后续评估工作。加强企业安全生产信用管理，积极推进公路水路行业企业安全生产诚信体系建设，促进企业依法守信做好安全生产工作。联合行政执法局开展督察检查，定期组织开展专项督查行动。建立健全企业和从业人员安全生产责任制考核和奖惩机制，将考核结果作为从业人员奖惩、职务调整、收入分配等重要依据。

（4）加强安全生产风险分级管控

健全完善安全生产风险分级管控和隐患排查治理双重预防体系标准、制度，实现重大安全风险清单式管理，完善跨行业跨部门联防联控机制，加强风险动态监测预警，强化风险状态和发展趋势研判，落实管控责任和措施。强化“隐患即事故”的理念，扎实开展安全生产大排查、大整治，动态完善问题隐患和制度措施两个清单。在铁路、公路、水路等重点路段及长大桥隧、城市出入口等重要节点设置监控设施。以客运、危险品运输为重点，深化源头治理和过程监管。

2、强化应急救援能力

（1）构建规范化应急救援预案体系

统筹完善市、县（区）级交通运输生产管理部门和运输生产企业各类应急预案，通过专家咨询、模拟演习等方式及时评估应急救

援预案的合理性、可行性和先进性，落实预案细节到每个责任人，压实企业安全生产主体责任。建立科学有效的应急能力评估机制，加强应急救援指挥体系和应急处置能力建设，完善相关预案和处置措施，增强针对性和实效性，推进应急预案简明化、图表化，提升预案实用性、可操作性，实现现场应急处置规范有序。

（2）完善应急救援机制

规范应急响应内部程序，完善应急处置内部流程、制定内部灾害响应手册，建立区域联动、纵向贯通、横向协同的多部门联动应急救援机制，实行应急救援指挥部制度，统筹部署应急救援工作，加强交通、医疗、公安、消防、安监、环保等单位的跨部门协调联动机制，实现应急信息互联互通、应急资源共享共建，提升突发事件检测预警和应急处置的协调效率，确保应急救援工作快速有序的展开。

（3）加强应急救援保障

完善物资、装备、人员管理制度，优化专业救援力量布局。制定交通基础设施桥修保通和应急运输保障队伍建设标准，打造专业化应急救援队伍；建立交通运输突发事件应急物资和装备库，采用管理部门实物储备，协议企业合同储备等形式，科学确定应急物资储备规模和方式，定期检查物资装备，确保物资装备先进性和可用性；加大应急救援资金投入，统筹合理分配资金，加强资金预算与监督。激励引导具备条件的单位等社会力量积极参与各类救援行动，打通救援力量调度通道，提高应急响应速度，为应急救援提供强大

的物质保障和人员保障。

（4）健全灾害实时预警和应急保障体系

在重大活动、重要节假日等特殊时期开展安全生产大检查，强化春运、暑运、黄金周等重点时段安全监管和应急值守，做好极端天气的预防、预警、防范和应急保障工作，建立交通运输系统恶劣环境和突发事件下的防护体系，保证在自然灾害条件下的交通运输安全，防范次生灾害和二次事故。

（5）建立交通应急指挥平台

加快应急指挥平台建设，强化应急指挥信息化管理，提升应急指挥调度能力。从状态检测、风险响应、应急指挥等全过程实现数据可视化，通过大数据计算，制定人员疏散、紧急处置和应急物资配送等方面的最优方案，建立应急绿色通道机制，提高应急救援物资和救援力量快速调运和协调指挥能力。加强与省市交通运输调度与应急指挥系统互联互通，打造全面、快速、智能的交通运输管理应急系统平台。

3、严控安全生产管理

（1）强化重点领域治理

加强营运客车和货车驾驶员安全教育培训，提升驾驶员职业素养、安全意识和应急处置能力；加强工程建设安全检查和质量验收，加强工程建设企业安全生产充分管理，进一步规范操作行为、设备设施和作业环境，确保交通工程建设过程的安全性和成果的可靠性；督促企业提升客货车本质安全水平，加强货车超限超载治理，提升

“两客”及农村客运安全管理水平，加强道路危险化学品运输、水路危化品运输、港口危化品装卸储存的安全风险防控和隐患排查，坚决消除运输超速、疲劳驾驶和非法营运等行为，防范重特大事故的发生。

（2）完善交通参与者安全培训与宣传教育体系

加大专业化人才引进和培养力度，完善交通运输安全监管执法人员考试录用、入职培训、持证上岗和定期轮训制度。依托交通大专院校建设综合型交通运输安全培训教育基地。持续推进交通运输安全知识进校园、进企业、进农村活动。加大交通参与者违法行为的处罚教育力度。

（3）加强安全科技创新及应用

开展交通安全相关课题研究，通过政府、企业、科研院校、社会多方参与，对交通安全关键领域的技术开展重点研发。加强交通运输安全防控关键技术和装备研发，优化完善交通运输安全生产监管监察信息系统，充分应用新科技、大数据、人工智能等现代信息技术支撑传统基础设施升级转型，增强行业安全发展创新能力，提升重点领域的安全防控能力。加强交通基础设施智能化支撑，加强道路运输企业车辆动态监控和结果应用，加强车载终端的使用和维护管理。做好各类安全监管平台和基础数据信息系统建设对接工作，逐步实现安全生产预测预警、监测监控、远程指挥以及安全生产监督检查、风险管控等工作信息化。开展创新案例征集工作，做好交通运输安全新做法新技术推广应用。

（八）提升行业现代治理能力

1、加快交通行业职能转变

（1）提高行业资源配置效率

通过权力清单、责任清单和负面清单制度，构建健康有序的市场竞争环境，提高资源配置效率。加强事中事后监管、转变政府职能、优化审批事项，坚持放管结合，提高监管服务水平；着眼便民高效，规范优化行政审批方式；科学谋划，统筹兼顾，放管并重，建立纵横联动协同管理机制，实现责任和权力同步下放、放活和监管同步到位。

（2）保障行业健康发展

持续深化简政放权，放宽市场准入，全面清理交通运输领域妨碍统一市场和公平竞争的规定和做法，促进交通新业态、新模式健康发展，不断改进提升服务。加强对交通建设项目的运营监管；推进道路客运、出租汽车行业改革，逐步开放竞争性环节价格。完善诚信监管体系，建立健全涵盖交通运输工程建设、运输服务等领域的行业信用体系。加强交通与政府及国土、规划、环境等部门的协调，推动多规融合。

（3）加强信息及安全监管

加强对行业发展信息、政府管理信息、市场交易信息的管理，为运输企业的经营决策工作提供保障，提高道路运输管理部门的整体效率。完善道路运输管理机构的安全职能，加强对道路交通的监督和管理，严格执行并落实责任追究制度，强化汽车客运站安全源

头管理和货运源头管理力度，确保监督管理技术指标满足相关规范要求。

2、完善行业治理体系、行业文明建设

(1) 完善行业治理体系

优化政府治理、完善市场治理、增强社会治理，形成“三位一体”相互协调的整体性治理架构。深化行政管理体制改革，切实转变政府职能，创新行政管理方式，完善职责定位和监督协调机制；完善治理规则、强化监管体系、激发市场活力，强化市场边界、市场主体、市场准入、产权保护、价格机制等制度安排；落实交通运输基本公共服务职能，激发社会组织活力，完善公众参与机制，促进社会公平正义，构建交通运输共建共治共享新格局。

引入社会资本，拓展多元经营，推动市场化定价机制。扩大社会资本投资基础设施建设，项目公司对设施建设过程中的项目策划、资金筹措、运输经营等负主要责任，促进交通运输企业混合所有制改革。重塑市场主体、激发活力，通过业务协同完善治理，提高效率。

(2) 加强行业文明建设

1) 强化组织队伍建设

加强交通行业各级党组织、党员队伍建设，强化党对交通发展工作的集中统一领导。实施交通信用体系扩展工程，完善交通运输行业信用体系，实现交通运输重点领域信用信息全覆盖。加强人才队伍建设，优化人才队伍结构，努力营造人才发展良好环境，持续

推进党风廉政建设和精神文明建设。

2) 打造文明创建示范工程

推动文明创建与交通建设、行业管理、运输服务紧密融合。在全行业集中开展作风纪律整顿，增强依法行政、文明执法的理念；完善机关和窗口单位的便民服务措施，把窗口建成为行政审批、信息发布和招商引资的重要平台；打造示范工程，提升行业精神文明建设的示范力。学习借鉴先进单位的成功做法，加快形成合作共建、错位竞争、竞相发展的互动局面，促进了行业精神文明建设的资源共享、整体联动。

3) 加强组织制度保障

形成了“党组统一领导、党政群齐抓共管、文明委组织协调、有关部门各司其职、全行业积极参与”的良性互动局面；带动引导全行业加大精神文明建设的资金投入，完善督查指导、标准规范、竞争激励、考评表彰等较为科学的综合评价体系；加强宣传工作，解读行业文明创建工作内涵，集中宣传好示范单位的做法和先进典型的事迹，营造良好氛围，为深入推进全市交通运输精神文明建设提供环境保障。

四、环境影响评价

（一）环境影响分析

规划坚持可持续发展理念，集约节约利用资源，严格执行规划和建设项目环境影响评价制度，严格落实“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，与各类环境敏感区相协调。

但规划的实施不可避免地会对部分区域生态环境产生影响，主要体现在资源占用、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建设占用土地资源和消耗物资资源，并可能对局部地区资源承载力产生影响；运营产生的废气、污水、噪声和固体垃圾等污染物，如未得到妥善处理，会对周边大气、水等生态环境产生一定影响。综合交通运输活动消耗大量的能源，产生一定规模的碳排放，影响气候变化。

要注意提升资源、能源综合利用水平，加强交通基础设施节能环保和风险防控能力，严格执行排放标准，推广新能源、节能环保运输装备的应用，确保规划实施产生的不利环境影响总体可控。

（二）预防和减缓不良环境影响的对策

1、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。

2、强化能源节约利用

采取综合节能与效能管理措施，提高交通基础设施建设标准，推动技术装备现代化。发展先进适用的节能减排技术，加强新型智能、节能环保技术装备的研发和应用。提高电能、LNG等清洁能源和太阳能等可再生能源在交通行业中使用比重。

3、做好污染物排放控制

积极采用综合措施，严格把控规划、设计、建设、运营各个环节污染物的排放和治理，改善沿线声环境和振动环境质量，有效防治大气污染、光污染、土壤污染、水污染、固态废弃物污染等环境污染。

4、完善监管保障体系和应急预案

完善司法监督、公众监督和行政问责制度，加强工程验收环节管理，做好规划项目施工、运行阶段的环境监管。完善环境风险事故预防和应急处置机制，制定环境污染事故应急预案。

五、保障措施

（一）加强党的集中统一领导

推进交通运输建设、推动体制机制改革，必须坚持党的领导，更好的发挥党总揽全局、协调各方的领导核心作用。加充分发挥党的领导这一最大优势，凝聚各方力量共同努力，为泰安市综合交通运输发展事业不断奋进。

（二）强化推进体制机制改革

按照国家、省交通运输领域财政事权和支出责任划分改革要求，明确市、区（县）、乡镇三级财政事权与支出责任。加强交通与政府及国土、规划、环境等部门的协调，推动多规融合。建立交通运输综合执法与公安执法等部门联动机制，实现交通运输综合执法机构与交通运输主管部门、专业管理机构之间资源共享，形成协调、高效的执法运行机制。

（三）合力推动规划落地实施

建立以规划、建设、管理、运营一体化为目标，加强与发改、规划、生态、住建、水利、文旅、交警、铁路、财政等部门的沟通，共同决策交通发展中的重大规划、重大政策、重大项目，确保规划有序实施、规划目标全面实现。

（四）全力营造良好发展环境

强化认识交通运输在社会经济发展中的基础性、战略性、前瞻性地位，通过制度改革、行业引导等方式为泰安市综合交通运输发展营造良好环境加强人才保障，坚持创新人才培养开发机制，建设行业人才资源库，加强与科研院所、咨询机构的交流，保障交通运输发展的科学性。

（五）强化有关政策资金保障

推动重点工程纳入省、市政府及交通运输部相关规划和示范项目，争取国家及各级政府和交通主管部门专项资金。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，统筹安排好相应的建设资金。完善交通基础设施建设融资模式，拓宽融资渠道，确保建设投入资金的高效使用。