

枣庄市台儿庄区综合交通运输  
“十四五”及中长期发展规划  
(征求意见稿)

枣庄市台儿庄区交通运输局  
济南金衢公路勘察设计研究有限公司  
二〇二二年二月



# 目 录

第一章 概述 .....	1
1.1 发展背景 .....	1
1.2 规划依据 .....	3
1.3 规划范围和期限 .....	3
1.4 规划思路 .....	4
第二章 发展现状与评价 .....	5
2.1“十三五”时期发展成就 .....	5
2.1.1 基础设施网络逐步完善 .....	5
2.1.2 交通服务能力稳步提升 .....	6
2.1.3 交通行业管理不断强化 .....	6
2.1.4 平安交通持续加强 .....	7
2.2 发展现状 .....	8
2.2.1 经济社会发展现状 .....	8
2.2.1 交通运输发展现状 .....	17
2.3.2 存在问题 .....	24
第三章 形势与需求 .....	29
3.1 发展形势 .....	29
3.1.1 宏观经济发展对交通运输的新要求 .....	29
3.1.2 地区发展与交通运输的互动关系 .....	33
3.2 发展需求 .....	35
3.2.1 经济社会发展预测 .....	35

3.2.2 运输需求预测.....	36
第四章 发展思路与目标.....	44
4.1 指导思想.....	44
4.2 基本原则.....	44
4.3 规划目标.....	46
4.3.1 总体目标.....	46
4.3.2 具体目标.....	46
第五章 “十四五”综合交通发展重点.....	49
5.1 加快重点项目建设，补齐基础设施短板.....	49
5.1.1 推进重大交通设施建设，统筹陆水空铁综合发展 .....	49
5.1.2 优化公路交通基础设施.....	50
5.2 完善客货运输系统，提高运输服务能力.....	55
5.2.1 完善客货运输站场布局.....	55
5.2.2 深入推进城乡公交一体化建设.....	56
5.2.3 积极推动水路运输集约化建设.....	57
5.2.4 完善农村物流体系建设.....	57
5.2.5 落实运输结构调整任务.....	59
5.3 建设业态融合、协同发展的“交通+”体系.....	60
5.3.1“交通+旅游”.....	60
5.3.2“交通+物流”.....	61
5.4 注重生态文明建设，构建绿色交通体系.....	62

5.5 建设反应迅速、安全高效的应急保障体系.....	65
5.6 建设精细化的交通运输管理治理体系.....	67
5.7 加强科技创新应用，完善智慧交通服务.....	69
5.8 强化安全生产工作，防范化解重大风险.....	70
5.9 用地与资金.....	70
5.9.1 用地规模.....	70
5.9.2 资金需求.....	71
第六章 远期展望.....	72
6.1 布局原则 .....	72
6.2 规划方案 .....	73
6.2.1 综合交通运输体系 .....	73
6.2.2 干线公路网布局 .....	73
6.2.3 港区作业区和航道布局 .....	79
6.2.4 铁路、机场布局 .....	80
6.2.5 客货运枢纽布局 .....	80
第七章 效果评估与实施保障.....	81
7.1 效果评估 .....	81
7.2 保障措施 .....	83
附表 .....	85



# 第一章 概述

## 1.1 发展背景

“十四五”期是我们国家进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年，是全面推进交通强国建设的第一个五年，也是推动交通运输高质量发展的五年。因此，编制“十四五”综合交通运输发展规划必须体现两个一百年奋斗目标历史交汇和承上启下的特点，既要巩固提升全面建成小康社会的交通基础设施建设成果，又要为实现国家现代化、交通运输现代化开好局、起好步，打下坚实的基础。

建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策。山东作为交通强国第一批试点省份之一，山东省十三届人大一次会议明确提出建设交通强省的目标任务。交通强国、交通强省、淮河生态经济带等国家和省级战略为“十四五”期台儿庄综合交通运输发展提供了良好的政策和规划基础，尤其是国家淮河生态经济带规划等一批综合规划的落地实施，为台儿庄区提供了与山东半岛城市群、淮海经济区协同发展的多重机遇。

台儿庄区地处枣庄市最南部，鲁苏交界处，为山东的南大门。**G3**京台高速公路、**S29**新台高速、**G206**威汕线和京沪高速铁路过境而过。区域周边有徐州观音、临沂启阳、济宁

曲阜、连云港花果山等 4 个机场；枣庄、徐州东、滕州东等 3 个高铁站；日照石臼、日照岚山、江苏连云港等 3 个海港。境内有京杭运河横贯全境，水上运输可直达扬州、南京、上海、杭州等地区。近几年，随着区域经济融合和高质量发展，人民群众对各种交通出行方式互联互通提出更高要求，台儿庄区综合交通运输面临巨大挑战。东西通道缺乏、对外联络通道通行能力不足，内河航道运能发掘不足，内河港口作业区管理落后等运输结构和体制机制问题制约着区域经济发展。“十三五”期间，台儿庄区交通运输系统攻坚克难，着力推进实施了 S29 新台高速、S231 张台线台儿庄段改建工程、马兰屯作业区等一批重点难点工程，深化落实放管服改革，持续完善行政执法标准化，交通互联互通水平和管理效能有效提升，多种交通运输方式实现整合，为“十四五”综合交通运输发展奠定了基础。

“十四五”时期，我国经济处在高速度向高质量发展转变的关键阶段，是转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的关键期。“乡村振兴”等一系列政策的提出，基本农田保护、矿业权退出、基础设施建设筹融资难度加大、行业管理和服务质量需求明显提高等这些都对台儿庄区综合交通运输高效发展、一体化发展、绿色发展等提出了更高的要求。为更好破解制约难题，实现“十四五”期台儿庄区综合交通基本实现互联互通、提质增效的主要目标，全力打造

“自然生态活力、宜居宜业宜游”的台儿庄，借助国家、省级战略政策和大交通体制改革的体制机制优势，统筹多种交通运输方式，综合区域发展、城市规划、地区特色等多重因素，前瞻性、科学性的构建台儿庄区综合立体交通运输网络，台儿庄区交通运输局提前谋划，会同济南金衢公路勘察设计研究有限公司组织编制了《枣庄市台儿庄区综合交通运输“十四五”及中长期发展规划》。

## 1.2 规划依据

《交通强国建设纲要》

《国家综合立体交通网规划纲要（2021-2050）》

《淮河生态经济带发展规划》

《山东省综合交通网中长期发展规划（2018-2035年）》

《山东省“十四五”综合交通运输发展规划》

《枣庄市城市总体规划(2011—2020年)》

《枣庄市“十四五”综合交通运输发展规划》

## 1.3 规划范围和期限

本规划涵盖公路、水运、铁路、航空等多种交通运输方式，充分衔接国家、山东省、周边市县（区）相关规划，从基础设施网络建设、行业治理能力、绿色交通、智慧交通、平安交通等领域进行规划设计，明确台儿庄区综合交通运输发展方向。

规划范围为台儿庄区全域，包括 1 个街道、5 个镇、1 个省级经济开发区。

规划基年为 2020 年，规划期限为 2021 至 2025 年，展望至 2035 年。

## 1.4 规划思路

从分析“十三五”期间台儿庄区综合交通发展情况入手，总结发展成就和存在的主要问题，对“十三五”期间发展情况及水平做出总体判断和评价；结合山东省、枣庄市及台儿庄区的经济社会发展趋势，分析“十四五”期间台儿庄区综合交通发展面临的新形势和新要求，并对经济社会和运输需求进行预测；提出全区“十四五”交通运输发展目标，以及“十四五”期间发展重点，并对资金和土地需求进行测算，并提出相应的保障措施。

## 第二章 发展现状与评价

### 2.1 “十三五”时期发展成就

#### 2.1.1 基础设施网络逐步完善

##### 1、干线公路重点项目进展顺利

完成 **S29** 新泰至台儿庄高速公路一期工程建设；完成 **G206** 台利路至张山子镇政府段改建工程、**S231** 张台线南延工程、**S241** 临徐线台儿庄叶庄至鲁苏界改建工程等 3 条国省道干线公路新改建项目建设，打通 **S231**、**S241** 等 2 条省际交通通道。

“十三五”期间，全区累计完成新改建国道 **21.5km**，省道 **65.8km**，为构造内联外畅的“大交通”格局建设打下了坚实的基础。

##### 2、四好农村公路建设成效显著

完成村道安全生命防护工程建设；整治农村公路安全隐患路段 **181.4km**，完成投资约 **860** 万元；完成新改建农村公路 **311km**；基本完成城乡公交一体化；基本实现村村通公交。

截至 **2020** 年底，全区境内农村公路二级及以上公路共计 **83.3km**，三级路共计 **80.1km**，三级路以上县乡公路占比达到 **32.6%**，县乡公路优良路率达到 **79.0%**，圆满完成扶贫道路工程建设任务。

### 3、内河运输能力明显增强

“十三五”期间，台儿庄区建成了马兰屯作业区 1 号到 6 号泊位工程，启动了兰屯作业区 7 号到 9 号通用泊位、涧头集作业区 1 号到 12 号通用泊位工程前期立项工作，京杭运河航道三改二整治工程正在实施，境内建设完成 II 级船闸 3 座，II 级航道 38km，III 级航道 7.6km。港区航道网络进一步完善，大运河品牌文化增值；台儿庄港区作为枣庄港重要港区，服务枣庄港的能力得到有效增强。

#### 2.1.2 交通服务能力稳步提升

“十三五”期间共实施农村公路安全生命防护工程 181.4km。开展镇域路环境综合整治，完成路面改造 33 万平方米，修缮路面 55 万平方米。扎实开展公路管养工作。日常养护实行“一周两巡查，一查一记录”；积极开发推广、引进吸收先进实用的新技术、新工艺、新设备，有计划的进行大中修、小修保养、预防性养护，延长公路的使用年限，科学合理节约资金；深化公路管理体制改革，推进养护体制和运行机制改革；加大养护投入，加强养护资金使用监管。全区公路在保洁、护绿、清沟、巡路等方面取得了长足进步。

#### 2.1.3 交通行业管理不断强化

一是加强路面执法。先后开展了“专项集中执法行动”、“集中整治黑车”、“保卫蓝天百日会战”等专项行动，与区

公安交警部门组成联合执法队伍，在枣台路运河大桥南首设立固定检查点，坚持“一固定、两流动”的工作模式，实施 24 小时不间断检查，持续保持路面执法高压态势，依法严查超限超载及各类违章车辆。有效的维护了市场稳定，保障合法经营业户根本利益。二是强化督查，规范运输市场。加大运输市场监管力度，检查客货运、驾培、维修企业，对整改情况实时跟踪，确保整改到位，切实维护我区运输市场的良好秩序。三是深化放管服改革。积极做好与区行政审批服务局审管结合的有效衔接，将 7 项行政许可事项划转，并签署交接备忘录；推进货运车辆检测“两检合一”，降低物流成本费用，改善物流业发展环境，确保“一次上线、一次检测、一次收费”和检测质量；畅通咨询投诉渠道，从严查处群众反映较多的驾驶员培训问题，规范培训合同，实施了“先培后付”的培训方式。四是持续开展大气污染治理。积极配合环保部门开展机动车维修行业 VOCs（挥发性有机物）和国省道沿线大型车辆维修点专项治理工作。

#### **2.1.4 平安交通持续加强**

始终坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针和科学发展、安全发展的理念，全面深入开展安全生产专项整治、“安全生产月”、“打黑除恶”等专项活动，确保行业安全生产形势持续平稳。

## 2.2 发展现状

### 2.2.1 经济社会发展现状

#### 1、枣庄市经济社会现状及发展规划

##### (1) 枣庄市经济社会现状

枣庄市位于山东省南部，东接临沂市，西濒微山湖，北靠济宁市，南与江苏省相邻。现辖五区一市（市中区、山亭区、台儿庄区、峰城区、薛城区、滕州市），总面积 **4563** 平方公里，**2020** 年总人口 **385.6** 万人，面积、人口分别占全省的 **2.9%**和 **4.2%**。

枣庄市是中国首个“海峡两岸交流基地”和“全国健身秧歌城市”，同时还有“中国红色经典城市”、“鲁南明珠”的美称。作为新兴旅游城市，境内旅游资源丰富，人文古迹荟萃，其中，**5A** 级景区台儿庄古城是清代运河文化遗产的典型代表，具有京杭大运河南北文化交融的鲜明特征，另有著名景点“天下第一崮”抱犊崮、微山湖湿地红荷风景区、冠世榴园、墨子纪念馆等。枣庄市矿产资源丰富，是山东唯一的天青石产地，探明矿产五十余种，其中煤、石灰岩、石膏储量丰富，有鲁南煤城之称。

**2020** 年全市地区生产总值 **1733.25** 亿元，增长 **3.0%**，**2000** 年以来年均增长 **11.2%**，比全省平均水平（**10.7%**）高 **0.5** 个百分点。其中，第一产业增加值 **165.69** 亿元，增长 **2.0%**；第二产业增加值 **704.12** 亿元，下降 **0.6%**；第三产业增

加值 863.44 亿元，增长 6.3%。三次产业结构由 9.4:43.5:47.1 优化调整为 9.6:40.6:49.8。

2020 年一般公共预算收入 140.76 亿元，比上年下降 4.4%。社会消费品零售总额 897.80 亿元，比上年下降 2.6%。全部工业增加值 567.36 亿元，比上年下降 0.3%。规模以上工业增加值增长 1.4%。规模以上工业产品产量增长面为 56.6%。接待国内外游客 1553.3 万人次，实现旅游总收入 132.5 亿元。货物进出口总额实现 263.8 亿元，比上年增长 80.2%。其中，出口总额 249.8 亿元，增长 79.6%；进口总额 14.0 亿元，增长 91.7%。居民人均可支配收入 27379 元，比上年增长 4.1%；人均消费支出 16312 元，增长 3.1%。其中，城镇居民人均可支配收入 35098 元，增长 3.1%；人均消费支出 20371 元，增长 2.9%。农村居民人均可支配收入 17690 元，增长 5.6%；人均消费支出 11218 元，增长 2.6%。

枣庄市历年经济社会发展基本情况见表 2-1 及图 2-1。

表 2-1 枣庄市历年经济社会发展情况表

年份	人口 (万人)	生产总值 (亿元)	第一产业 (亿元)	第二产业 (亿元)	第三产业 (亿元)	人均生产总值 (元)
2000	358	249	42	123	84	6950
2001	360	277	44	138	95	7683
2002	362	314	46	162	106	8664
2003	364	383	47	216	120	10536
2004	365	510	57	307	146	13966
2005	367	633	63	401	170	17245
2006	372	760	69	483	209	20430
2007	364	926	81	591	254	25425
2008	365	1093	96	686	311	29937
2009	387	1201	104	744	353	31058
2010	391	1362	118	818	426	34830
2011	394	1562	126	920	515	39616
2012	395	1703	133	991	579	43130
2013	396	1831	150	1038	643	46227
2014	401	1980	156	1100	724	49339
2015	407	2031	154	1070	807	49935
2016	413	2143	162	1098	883	51851
2017	418	2316	162	1195	959	59110
2018	423	2402	157	1220	1026	61226
2019	424	1694	159	737	798	33978
2020	425	1733	166	704	863	34915
年均增长 (%)	0.9	11.6	4.2	12.4	12.1	10.6
“十五”增长 (%)	0.5	14.9	5.7	18.8	12.4	14.4
“十一五”增长 (%)	1.3	14.1	3.8	14.3	17.0	12.7
“十二五”增长 (%)	0.8	9.6	3.3	10.2	9.6	8.7
“十三五”增长 (%)	0.9	5.4	3.1	4.3	7.0	4.5

注：表中数据来自统计年鉴及统计公报；生产总值为当年价，增长速度按可比价格计算。

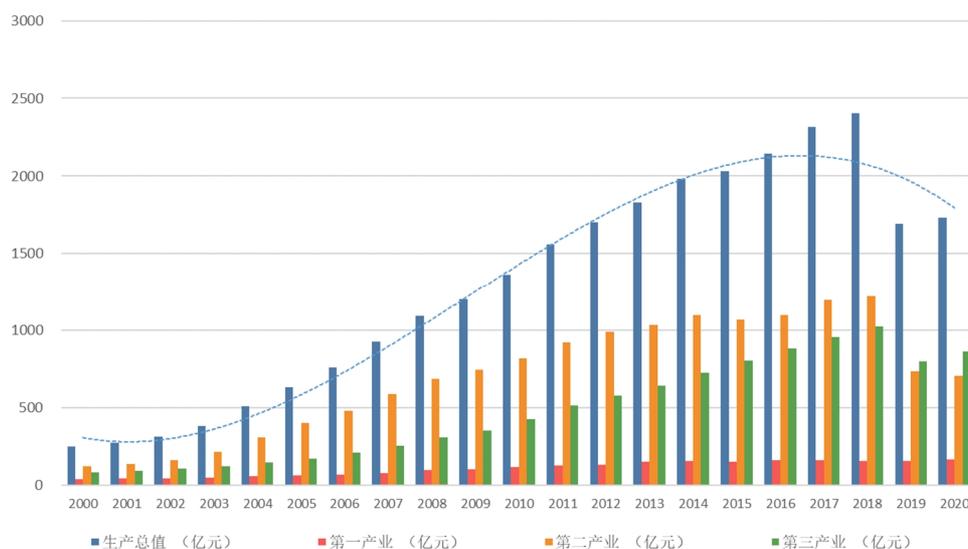


图 2-1 枣庄市经济社会历年增长趋势图

## （2）枣庄市经济社会发展规划

根据《枣庄市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标建议》，枣庄市“十四五”期间，经济社会发展的主要目标是：

——综合实力再上新台阶。经济保持中高速增长，发展质效持续优化，地方财力不断增强，产业基础和产业链水平显著提升，打造一批具有较强影响力的产业集群，可持续发展能力和自主创新能力明显提高。

——改革开放迈出新步伐。以改革创新为核心的时代精神扎根枣庄大地，产权制度改革和要素市场化配置改革取得显著进展，营商环境更趋优化，信用枣庄建设取得新成效。深度参与“一带一路”建设，积极对接长三角、京津冀，深度融入黄河流域生态保护和高质量发展、大运河文化带、淮河生态经济带、鲁南经济圈一体化发展等重大区域战略。

——文明程度得到新提高。社会主义核心价值观更加深入人心，市民文明素质和城市文明程度全面提升。保护传承弘扬历史文化、红色文化、运河文化、工业文化等优秀传统文化，文化旅游深度融合发展，大运河国家文化公园（枣庄段）基本建成。

——生态建设取得新进步。生态文明制度更加完善，空间治理体系基本形成，山体和流域治理、重大生态保护修复工程加快推进，突出环境问题有效整治，生态环境质量持续

改善。

——民生福祉达到新水平。城乡居民收入持续增长，城镇登记失业率在可控范围内，应急医疗体系更加完善，公共服务体系更加健全，城乡发展更加均衡。

——治理效能实现新提升。党委领导、政府负责、民主协商、社会协同、公众参与、法治保障、科技支撑的社会治理体系逐步完善，政府行政效率、公信力进一步提升，治理体系和治理能力现代化迈上新台阶。

## 2、台儿庄区经济社会现状及发展规划

### (1) 台儿庄区经济社会现状

台儿庄区地处枣庄市最南部，鲁苏交界处，东、南部与江苏省邳州市毗邻，西南、西部与徐州市贾汪区、铜山区，济宁市微山县相连，北、东北部与峄城区接壤，素有“山东南大门”之称。全区总面积**538.5**平方千米。现辖**5**镇**1**街**1**个省级经济开发区，总人口**34.5**万人，面积和人口分别占枣庄市的**11.8%**和**7.9%**。

台儿庄区工业经济发展平稳，工业用电量、工业利润等指标排名全市靠前，现已形成以煤炭、水泥、化工、纺织服装、造纸等为主导的工业结构。规模以上工业企业营业收入**80.32**亿元，增长**1.3%**。

**2020**年全区实现地区生产总值**119.4**亿元，增长**4.5%**。其中，第一产业增加值**19.89**亿元，增长**1.3%**；第二产业增

加值 46.61 亿元，增长 5.4%；第三产业增加值 52.89 亿元，增长 4.8%。三次产业结构由 16.7:40.5:42.8 优化调整为 16.7:39.0:44.3。

2020 年，一般公共预算收入 8.04 亿元，增长 1.5%。固定资产投资增长 0.8%，其中，第一产业投资增长 10.6%，第二产业投资增长 32.1%，第三产业投资下降 16.5%。三次产业投资构成为 1.4：45.9：52.7。社会消费品零售总额 74.72 亿元，下降 4.6%。物进出口总额 21.6 亿元，增长 391.6%。其中，出口总额 21.5 亿元，增长 409.0%；进口总额 1127 万元，下降 34.7%。居民人均可支配收入 21345 元，增长 3.7%。其中，城镇居民人均可支配收入 29237 元，增长 2.8%。农村居民人均可支配收入 15392 元，增长 5.0%。

台儿庄区历年经济社会发展基本情况见表 2-2 及图 2-2。

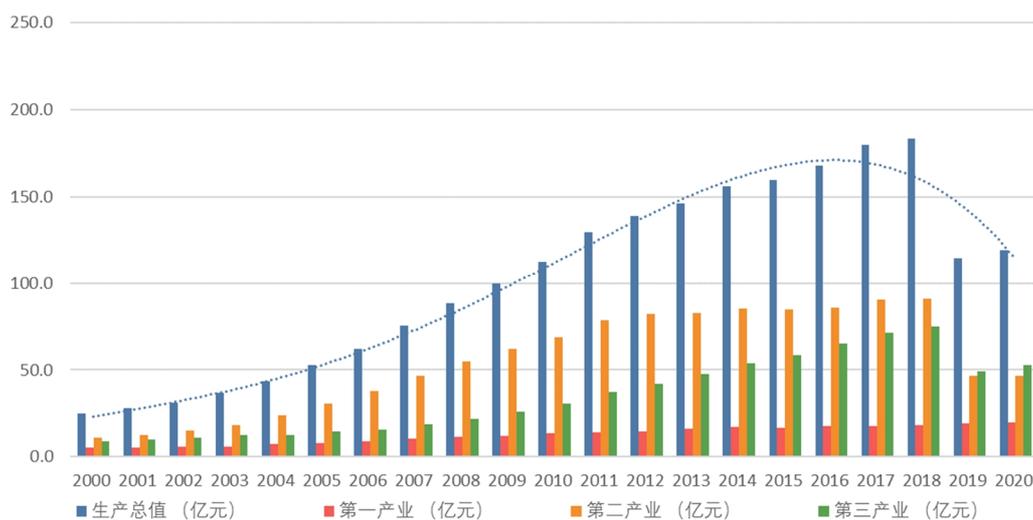


图 2-2 台儿庄区经济社会历年增长趋势图

表 2-2 台儿庄区历年经济社会发展情况表

年份	人口 (万人)	生产总值 (亿元)	第一产业 (亿元)	第二产业 (亿元)	第三产业 (亿元)	人均生产总值 (元)
2000	28.2	25.0	5.0	11.1	8.9	8862
2001	28.4	27.8	5.3	12.4	10.1	9792
2002	28.5	31.1	5.5	14.8	10.8	10897
2003	28.6	36.5	5.8	18.4	12.3	12744
2004	28.8	43.5	7.5	23.7	12.4	15088
2005	29.9	53.0	7.6	30.8	14.6	17744
2006	30.2	62.2	9.1	37.7	15.4	20623
2007	30.3	75.7	10.5	46.7	18.5	24975
2008	30.5	88.4	11.5	55.0	21.9	29003
2009	30.8	99.9	12.2	61.9	25.8	32435
2010	31.0	113.0	13.4	68.9	30.6	36435
2011	31.3	129.7	13.8	78.6	37.4	41424
2012	31.4	138.9	14.5	82.3	42.1	44226
2013	31.4	146.5	16.2	82.7	47.6	46656
2014	32.2	156.0	17.0	85.3	53.7	48450
2015	33.0	159.9	16.8	84.8	58.4	48449
2016	33.4	168.2	17.6	85.6	65.0	50332
2017	33.9	179.8	17.6	90.7	71.5	53027
2018	34.2	183.7	18.0	90.9	74.8	53698
2019	34.5	114.7	19.1	46.4	49.1	33246
2020	34.5	119.4	19.9	46.6	52.9	34609
年均增长(%)	0.01	7.1	3.2	6.8	9.0	5.9
“十五”增长(%)	0.01	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1
“十一五”增长(%)	0.01	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2
“十二五”增长(%)	0.01	8.3	2.7	8.7	10.1	7.0
“十三五”增长(%)	0.3	4.0	2.6	3.6	4.9	3.6

注：表中数据来自统计年鉴及统计公报；生产总值为当年价，增长速度按可比价格计算。

## (2) 台儿庄区经济社会发展规划

根据《台儿庄区国民经济和社会发展的第十四个五年规划和 2035 年远景目标建议》，台儿庄区“十四五”期间，经济社会发展的主要目标是：

到 2025 年，自然生态活力、宜居宜业宜游合儿庄建设取得突破性进展，现代产业体系初步建立，全面建成国际国内具有较强影响力的特色江北水乡、国际知名旅游目的地。

——综合实力更强。在质量效益持续提高的基础上。

实现经济持续健康较快发展，增长潜力充分发挥。“十强”产业、“四新”经济蓬勃发展，农业发展基础更加稳固，全区地区生产总值年均增长**6%**左右，力争高于全省、全市平均水平，全区经济综合实力、可支配财力和可持续发展能力显著增强。

——发展质效更高。一二三产有机融合更加紧密，创新创业生态系统不断完善。新能源、新材料、高端装备制造、新一代信息技术、文化旅游、医养健康等产业不断壮大，工业化和信息化融合、先进制造业与现代服务业融合水平显著提高，形成锂电新能源、高端装备制造**2**个百亿级产业集群，文化旅游、新型建材、高端造纸**3**个**50**亿级产业集群，新一代信息技术、医养健康**2**个**20**亿级产业集群，产业发展迈上中高端水平。

——城乡功能更全。城市发展框架更加优化、市容整洁有序、生活交通便利安全、公共空间明显增加、环境质量大幅改善、特色魅力充分彰显，城市的精致化、生态化、智慧化、人文化水平显著提升。新型城镇化深入推进，美丽乡村建设实现全覆盖，形成更加协调的城乡关系。

——生态环境更美。生态保护红线划定并严格落实，运河生态保护修复取得明显进展，重点河湖水质明显改善，主要污染物排放总量大幅减少，能源、水资源、建设用地得到有效控制，全面完成上级下达的节能减排降碳约束性指标和

环境质量改善目标，台儿庄的天更蓝、地更净、山更绿、水更清。

——人民生活更好。全面建成小康社会成果进一步巩固，城乡居民收入持续增长。就业、教育、文化、体育、社保、医疗、养老、住房等公共服务体系更加健全，应急医疗体系更加完善，脱贫攻坚成果巩固拓展，乡村振兴战略全面推进。重点领域和关键环节的改革举措实现重大突破，治理体系和治理能力现代化迈上新台阶。

台儿庄区“十四五”时期经济社会发展主要指标表

指标（单位）	2020年	2025年	“十四五” 年均增速/ 【累计】	属性
地区生产总值增速（%）	4.5		6左右	预期性
常住人口城镇化率（%）	46.36	48.68	1	预期性
全员劳动生产率增速（%）			6左右	预期性
四新经济增加值占比（%）	26.1	30	[3.9]	预期性
居民人均可支配收入增长（%）	4.3		与GDP增速 同步	预期性
地区单位生产总值能源消耗降低（%）	19.7	完成市下 达任务	完成市下 达任务	约束性
地区单位生产总值二氧化碳排放降低（%）				约束性
空气质量优良天数比例（%）	64.4			约束性
地表水达到或好于Ⅲ类水体比例（%）	100			约束性
粮食综合生产能力（亿斤）	28.7	完成市下 达任务	完成市下 达任务	约束性
能源综合生产能力（万吨标准煤）	141	14.5		约束性

## 2.2.1 交通运输发展现状

目前，台儿庄区交通运输体系兼备公路、铁路、水运等方式，但总体以公路为主。京沪高铁、京台高速、新台高速纵贯区域南北，3条普通国省公路干线穿越全境。境内的枣庄港区马兰屯作业区依托京杭运河，是枣庄市和台儿庄区重要的运输通道。



台儿庄综合交通运输体系现状图

### 1、公路

根据台儿庄区公路状况统计资料，截至 2020 年底，台儿庄区公路网总里程为 1057.4km。全区公路网面积密度为 1.98 公里/平方千米，路网人口密度为 34.1 公里/万人。平均技术等级 3.5。

按行政等级分，国道 21.5km，省道 61.8km，国省道共

计 83.3km, 县道 102.4km, 乡道 132.1km, 村道 739.7km。

按技术等级分, 高速公路 16.8km, 一级公路 50.6km, 二级及以上公路里程 166.6km, 占全区公路总里程的 15.7%。这些公路构成的出行网络为台儿庄区的经济社会发展发挥了极其重要的作用。

台儿庄区路网里程统计状况见表 2-3 示。

表 2-3 2020 年台儿庄区公路网里程统计表

单位: 公里

类别	国道	省道	县道	乡道	村道	合计	占比
高速公路	4.9	11.9				16.8	1.6%
一级公路	16.6	34.0				50.6	4.8%
二级公路		15.9	73.0	3.4	6.9	99.2	9.4%
三级公路			29.3	34.6	16.2	80.1	7.6%
四级公路				94.1	716.6	810.7	76.7%
合计	21.5	61.8	102.4	132.1	739.7	1057.4	100.0%
占比	2.0%	5.8%	9.7%	12.5%	70.0%	100.0%	—



图 2-4 2020 年台儿庄区公路构成情况

## (1) 国省道

G3 京台高速、S29 新台高速、G206 威汕线、S231 张台线、S241 临徐线三条国省干线公路穿越台儿庄区境内，国省道总里程 83.3km。

G3 京台高速台儿庄段全长 4.9km，现状为双向四车道高速公路，正在进行主线拼宽，计划 2021 年建成通车。

S29 新台高速一期工程全长 11.4km，现状为双向四车道高速公路，路基宽 27m，已于 2020 年 12 月建成通车。

G206 威汕线台儿庄段里程 16.599km，全部为一级公路，路面宽度 21m 至 24m，路基宽度 24.5m 至 25.5m。

S231 张台线台儿庄段里程 33.4km，其中一级公路路段 17.5km，二级公路路段 15.9km。

S241 临徐线台儿庄段里程 20.574km，全部为一级公路，路面宽度 22~27m，路基宽度 24.5~28.5m。

台儿庄境内及周边国省道交通量情况见下表。

表 2-4 台儿庄区境内及周边国省道交通量情况表

道路	观测点	代表路段	观测里程 (km)	交通量 (Pcu/d)	车道数	技术等级	饱和度
G3	苏鲁省界	滕州柴胡店界~鲁苏界	41.2	58246	双四	一级	1.06
G206	涧头	涧头~江苏界	11.58	19309	双四	一级	0.71
S231	燕井	更鸡岭~台儿庄	16.501	12135	双二	二级	0.81
S241	泥沟	峰城~台儿庄	17.83	33508	双四	一级	1.24

注：受京台高速改扩建及疫情影响，京台高速、G206 威汕线 2020 年交通量偏差较大，故京台高速、G206 采用 2019 年交通量数据。

2020年，台儿庄区境内国省道运行交通饱和度较高，部分路段容易造成拥堵，普通国省干线公路服务水平为三级，通行能力略显不足。

## （2）农村公路

截止2020年，农村公路总里程974.2km；其中县道102.4km；乡道132.1km；村道739.7km。县乡道占农村公路比重为24.1%。

农村公路二级及以上公路为83.3km，三级公路80.1km。农村公路三级及以上占比达到16.8%。

## （3）港航

根据《枣庄港总体规划》，台儿庄港区规划货运码头近期主要以矿建材料、件杂货运输为主，积极拓展集装箱业务，为临港物流产业服务。

“十三五”以来，为维护港口码头经营秩序，保护河岸、水体及周边生态环境，按照《枣庄市政府关于取缔非法港口码头的通告》(ZZZCR-2016-0010003)要求，台儿庄区于2016年8月底前将辖区40家港口码头全部取缔并完成土地复垦，目前台儿庄港区主要由马兰屯及涧头集两个作业区组成，其中马兰屯作业区近期以矿建材料、水泥、煤炭、粮食、钢铁等件杂货、集装箱运输为主，为临港物流产业服务；涧头集作业区近期以矿建材料、水泥、煤炭运输为主，为京杭运河枣庄段南岸鲁苏两省边界地区服务。此外，台儿庄区还规划

建设了游客码头，为台儿庄古城及运河湿地休闲旅游及客运服务。

台儿庄境内现有重要航道 3 条，其中京杭运河主航道 1 条，目前正在进行“三升二”改造；疏港航道 1 条；旅游航道 1 条；部分码头进港航道分布比较密集。码头 3 座，共计泊位 21 个（含 15 个规划建设泊位），主要装卸货种为矿建材料、水泥熟料、煤炭等，船舶吨级多为 500 或 1000 吨。

表 2-5 台儿庄港区码头设施情况表

序号	项目名称	泊位数 (个)	岸线长度 (m)	泊位等级 (t)	设计年通过 能力(万吨)	备注
1	马兰屯作业区 1#-6#通用泊位工程	6	478	1000	408	已建
2	马兰屯作业区 7#-9#通用泊位工程	3	234	2000	99	拟建
3	涧头集作业区 1#-12#泊位工程	12	945	2000	700	拟建



图 2-5 马兰屯作业区规划现状图

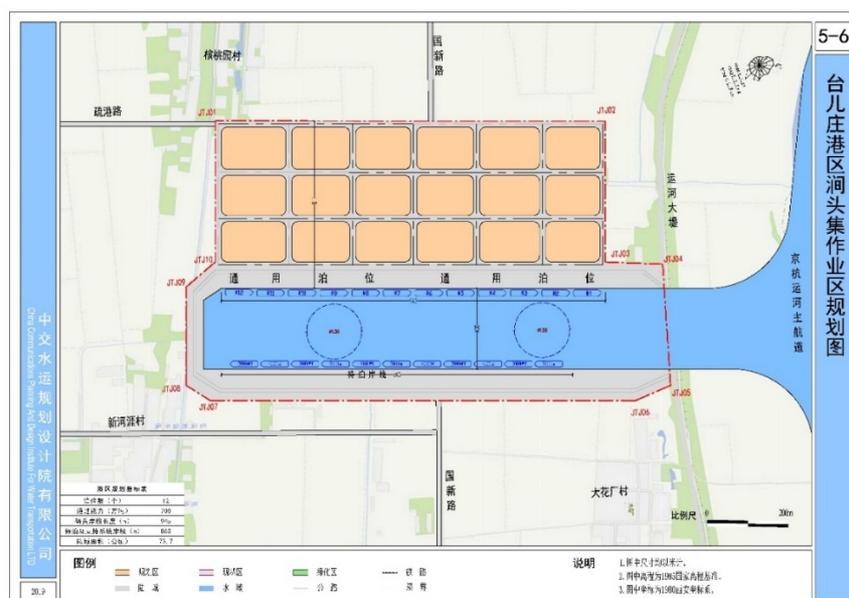


图 2-6 涧头集作业区规划现状图

#### (4) 铁路

台儿庄区境内现有京沪高速铁路，为客运专线，全长 6.1km，位于台儿庄西部，台儿庄境内未设有停靠站。

#### (5) 机场

台儿庄区境内规划建设通用机场一处，位于台儿庄古城文化产业园内，小季河南路南侧，跑道中心点坐标为  $N34^{\circ}33'03.7''$ 、 $E117^{\circ}46'05.6''$ 。该机场定位为 A1 类通用机场。

#### (6) 城乡公交

城乡公交一体化格局基本形成。目前，台儿庄区已有汽车站两座，其中台儿庄汽车站占地 4800 平方米，涧头集汽车站占地 510 平方米。在全市实现镇镇通公交后，2018 年基本实现了村村通公交。目前共开通 2 条快速公交线路、2 条城市公交线路、3 条城乡公交线路，大大方便了群众出行。

## (7) 对外出入口

目前，台儿庄区已形成了以高速公路为主动脉，国省道为骨架，部分县乡道为补充的对外公路系统，同时具备多条内河航道对外通道，共同实现与周边及区域重要城市衔接。

台儿庄区境内主要有 **G3** 京台高速及 **S29** 新台高速两条高速公路，均为南北向，实现台儿庄与枣庄市区、济南市方向、江苏省徐州市方向的纵向联系。在普通公路形成的对外出口中，北南向主要通过 **G206** 威汕线、**S231** 张台线、**S241** 临徐线实现枣庄市城区、枣庄各区县及济南市方向、徐州市方向的纵向联系；东西向主要通过 **X013** 前薛线、**X015** 台利线、**X017** 台韩线等实现向东与临沂市、向西与薛城区、江苏省徐州市等地的横向联系。

内河航运方面，东西向主要通过京杭运河及伊家河等实现与济宁市、枣庄市和江苏省各沿河内河港口及腹地的联系。

目前，公路网共有对外出入口 **21** 个。从行政等级分析，国省道出入口 **11** 个；从技术等级分析，二级及以上出入口 **13** 个，以一级公路为主（**5** 个），一级公路主要是 **G206** 威汕线、**S241** 临徐线境内有 **G3** 京台高速、**S29** 新台高速等 **2** 条高速公路。从布局分析，南北方向出入口 **11** 个、东西向 **8** 个；东西向干线公路较少，仅有 **X013** 前薛线、**X015** 台利线、**X017** 台韩线 **3** 条县乡道西向出入口。

表 2-6 对外出入口情况

类别	方向	衔接地区	序号	路线编号	路线名称	技术等级
公路	北向	峰城区及以远	1	G3	北京-台北	国高
			2	S29	新泰-台儿庄	省高
			3	G206	威海-汕头	一级
			4	S231	张店-台儿庄	二级
			5	S241	临邑-徐州	一级
			6	X034	平山后-冯湖	四级
	东向	临沂市、江苏省邳州市及以远	7	S231 连接线	S231 东延至鲁苏界	一级
			8	X013	前王家-薛城	三级
			9	X015	台儿庄-利国	三级
			10	X016	涛沟桥-台儿庄（文化路）	二级
			11	乡道	邹台线	四级
			12	乡道	运河北岸路	四级
	南向	江苏省徐州市、邳州市及以远	13	G3	北京-台北	国高
			14	S29	新泰-台儿庄	省高
			15	G206	威海-汕头	一级
			16	S231	沂源-台儿庄	二级
			17	S241	枣园-徐州	一级
			18	X037	涧头-贾汪	四级
	西向	枣庄市薛城区、济宁市微山县、江苏省徐州市及以远	19	X013	前王家-薛城	三级
			20	X015	台儿庄-利国	三级
			21	X017	台儿庄-韩庄	二级
水路	西、东向	枣庄市和江苏省沿河地区	1	京杭运河		二级
			2	京杭运河伊家河航道		四级

### 2.3.2 存在问题

经过“十三五”期间的发展完善，台儿庄区综合交通运输建设已取得初步成效，但仍存在发展短板需要完善，投融资能力与交通建设任务之间的矛盾较为突出，交通运输行业发展与群众生产生活对交通的需求仍存在一定差距。

#### (1) 综合立体交通网络不完善，运输通道布局及结构亟需完善

一是尚未形成对外综合运输通道。目前台儿庄区境内承

担主要交通运输任务的 G3 高速、S29 新台高速、G206 威汕线、S231 张台线、S241 临徐线等均为南北向，东西向运输仅依靠京杭运河及部分县乡道，且现状县乡道公路等级较低，路况较差，沿线居民出行受到较大制约。运输通道布局失衡，无法满足东西城区快速通达的出行需求。台儿庄目前境内未建成火车站，全境仅有京沪高铁 1 条高等级铁路过境且未设站停靠，旅客及货物运输只能依靠陆路和水路，无法实现大宗货物的快速转运，给当地经济发展造成制约。

二是干线路网等级偏低。目前台儿庄境内二级及以上公路里程共计 166.6km，仅占全区公路总里程的 15.7%，高等级公路占比过少导致过境交通通行压力增大，客货运输效率降低。

三是农村公路建设和管养存在短板。在管理主体责任落实方面，地方政府在农村公路建设管理主体责任落实还不到位，建设资金保障不足，工程的防护、排水、安保设施等配套设施不完善。在管理举措落地方面，农村公路建设管理仍显粗放，质量保证体系不健全，从业人员质量意识和专业能力不足，质量把控能力不强，施工企业质量主体责任落实不到位。

四是各种交通运输方式“互联互通”有待加强。随着国民经济持续快速增长和经济总量的不断扩大，人民生活水平进一步提高，消费结构显著变化，产生新的交通需求，并呈

现多样性、个性化趋势，方便、快捷、舒适、安全、自主等价值取向明显增强，而台儿庄区境内现状高速无互通，铁路无站点，航空无规模，水运不完善，“公转水，公转铁”困难较大，迫切需要提升完善全区综合交通运输体系构成和质量，实现互联互通的“大交通”。

## **(2) 对外衔接能力不足、交通辐射能力有待提升**

台儿庄位于山东省的南部，地处鲁苏交界，东连沂蒙山，西濒微山湖，南临交通枢纽徐州，北接孔孟之乡曲阜，为“山东南大门”。是山东半岛连接中东部地区、京津冀联系长江经济带的桥梁和纽带，承担着大量的过境运输任务。目前全区对外运输通道主要由公路组成。近几年，随着区域经济融合和高质量发展，台儿庄区自身地理地质条件限制和外部环境保护政策制约为交通运输互联互通带来了很大挑战。东西通道缺乏、对外联络通道通行能力不足，内河航道运能未充分利用，内河港口作业区不满足发展要求、管理不规范等网络结构和体制机制问题限制着区域经济发展。亟需通过新增高铁、高速等快速通道实现与国家和临近省市主要经济区的高效对接。“双循环”背景下，台儿庄区的交通互联互通有利于打破鲁南经济圈边缘化阻碍，实现鲁南四市一体化协同发展。

## **(3) 港口集约化、规模化、标准化成都低，集疏运条件有待改善**

现有泊位无法满足发展要求。目前台儿庄港区货种结构存在短板，煤炭、矿建吞吐量占比 **90%**以上，集装箱处于空白，且吞吐量规模小；码头设施简陋，缺乏客运码头和集装箱泊位；陆路集疏运条件薄弱，疏港公路标准低、条件差；航道等级低，不能满足主流船型平均吨位增大的客观需求。

与周边路网缺少连通，无法形成“公水联运”。港口对临港产业的带动不足，航运服务集聚区功能有待进一步拓展。目前台儿庄临港工业项目规模偏小，港口尚未以其核心作用强力带动临港产业发展，港口未充分发挥枢纽节点作用。船舶配套服务还处于空白，周边路网不完善，技术等级偏低，对台儿庄港航业发展缺少必要支撑。

#### **(4) 城乡公交一体化建设有待完善和提升**

一是公交枢纽站及配套基础设施缺乏，随着公交线网的逐步完善和 **BRT** 站点的建设，车辆停放、维修、保养以及车站养护等问题显现；二是公交线网密度和站点覆盖率偏低，信息化程度落后，有效供给能力不能满足群众多样化、多层次的交通需求，服务质量与群众要求尚存较大差距，公共交通优势无法凸显，公交分担率偏低。三是公交路权得不到有效保障，停靠站常被社会车辆、摊点占用，非机动车辆与公交车辆靠站存在冲突，影响公交车辆正常进站停靠，导致公交出行的准点率受到影响，也暗存极大的安全隐患。

#### **(5) 交通运输信息化程度不高，信息资源挖掘和采集**

不够

交通运输信息化应用还只局限在单项业务、单个部门或单个区域，不同信息系统间相互间集成整合不够。行业信息资源价值尚未得到充分开发利用，社会公众的信息服务体验难以有效提升，个性化、多样性的信息服务与社会公众需求还存在明显差距。

## 第三章 形势与需求

### 3.1 发展形势

“十四五”时期是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年，也是台儿庄区稳固全面小康社会建设成果、推动经济社会高质量发展的关键节点期，更是交通运输发展的重要机遇期。经济社会发展的新形势、新问题等对综合交通运输系统提出了更高的标准和要求。

#### 3.1.1 宏观经济发展对交通运输的新要求

##### 1、社会主要矛盾变化，要求推动交通运输高质量发展。

党的十九大指出我国经济已经由高速增长阶段转向高质量发展阶段。交通运输是基础性、战略性、先导性、服务性行业，关系国计民生、服务亿万群众，必须紧扣社会矛盾变化，社会主要矛盾变化要求推动交通运输高质量发展。我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分的发展之间的矛盾，在交通运输领域有充分的体现。人民的交通需求已经从“通路、通车、通航、通邮”的标配向“获得感、幸福感、安全感”的高配转变。与需求变化相比，交通运输发展不平衡不充分的矛盾更加凸显。区域之间、城乡之间、运输方式之间、新旧业态之间的不平衡制约了行业整体水平的提升。基础设施网络覆盖、运输服务供给、安全绿色发展、智能化应用、市场主体活力的不充分阻

碍着行业高效、高质、包容、可持续发展，这要求交通运输由“规模速度型”转向“质量效率型”，优化存量资源配置，扩大优质增量供给，实现高质量发展。

## **2、新型城镇化和乡村振兴战略深入推进，要求交通运输引领和提供强力支撑。**

十四五及未来一段时期，城市化发展进入中后期，城乡人口、资金等要素双向流动将日趋明显。为全面实现社会主义现代化建设，《国家新型城镇化规划（2014-2020年）》及《乡村振兴战略规划（2018-2022年）》相继印发并实施，两个战略目标的实现都绕不开交通运输网络的完善。

实现新型城镇化，要求强化交通运输网络支撑。人口规模结构和流动变化需要构建有前瞻性的综合交通运输网络。依托综合运输大通道，合理建设完善各区域交通干线网络，发挥优化城镇布局、承接跨区产业转移的先导作用，带动交通沿线城镇产业发展和人口集聚。通过交通运输网络，从产业支撑、出行环境、交通保障、出行方式选择等多方面实现由乡到城的转变。

实现乡村振兴，要求改善农村交通物流设施条件；全面推进“四好农村路”建设，深化农村公路管理养护体制改革，健全管理养护长效机制，完善安全防护设施，保障农村地区基本出行条件；推动城市公共交通线路向城市周边延伸，鼓励发展镇村公交；加快构建农村物流基础设施干线网络，鼓

励商贸、邮政、快递、供销、运输等企业加大在农村地区的设施网络布局。通过交通运输网络，使城市的人才、资金、技术、项目流向乡村。

两大战略要求交通运输网络先导先行，构建覆盖广泛、布局合理、衔接顺畅、运转高效的综合交通运输网络，形成引领发展、支撑发展、协同发展的良好格局。

### **3、生态化建设进入关键期、攻坚期，要求坚定绿色交通发展道路。**

生态化建设进入关键期，交通运输行业是典型的高能耗行业之一，对土地、水域、矿产等自然环境依赖程度较高，各种交通运输方式盲目、孤立发展已不适应当前当前形势与需求，迫切需要从量的扩张向质的发展转变，把生态环境保护挺在前面，以生态环境保护倒逼交通运输高质量发展，首先需要从规划层面解决如何发展、怎样发展问题，明确发展目标和重点，发挥各种交通运输方式的比较优势，解决存在的短板和瓶颈问题，其次从设计、工程建设、运营管理等多方面推动交通运输转型升级，提质增效，走绿色交通发展道路，形成节约资源和保护环境的空间布局、产业结构、生产方式、生活方式，更好的服务交通强国和美丽中国建设。

### **4、社会治理现代化全面推进、市场化深化改革，要求紧抓放管服改革，打造服务型行业。**

社会治理现代化进入全面推进期，进入法治国家、法治

政府、法治社会一体化建设时期，法律、规则、制度逐步完善。要求交通运输部门持之以恒推进自我革命，紧抓放管服改革纵深发展，切实转变政府职能。结合推进取消下放行政审批事项，作为县级交通主管部门，需要进一步做好承接事项的事中事后监管，创造良好市场环境，围绕服务型政府和行业，减费降税，优化服务，为群众办事生活提供便利；大力推进“互联网+政务服务”，推进交通数据应用共享，提升政务信息公开制度化、标准化、信息化水平。

在机构改革基础上进一步理顺内部部门职能，简政放权，明确政府和市场边界，进一步提高行政效能，打造服务型政府部门。

#### **5、信息化进入新一轮革命期，要求利用科技进步提升效能和服务水平。**

全球科技和产业进步方兴未艾，大数据、云计算、物联网、人工智能等技术与交通产业加速融合，自动驾驶、共享经济、超级高铁等新技术、新业态、新产业、新模式不断涌现，为交通运输提档升级，提拱了有利条件。我们要充分利用新一代信息技术，培育交通运输新动能。加快基础设施网络、运输网络、通信网络、能源网络等融合发展，推动多种运输方式数字化融合发展，实现互联互通和多级联动共享。提高交通基础设施智能化水平和建管养智能化水平；推动智能化客运枢纽、物流园区、港口建设和智能化运输装备升级

改造；提高交通出行信息服务水平，引导交通服务新业态发展。提高交通运输决策支持、安全监管、应急处理、行政执法管理水平。通过科技创新及应用，发掘新的增长潜力，推动交通运输向形态更高级、结构更合理、效益更优化的阶段演变。

### 3.1.2 地区发展与交通运输的互动关系

#### 1、融入区域经济带，需求产生带动，带动激发发展。

台儿庄区位于淮河生态经济带淮海北经济区，紧邻区域中心城市徐州市，受辐射带动作用较强，对积极融入“一带一路”建设和新亚欧大陆桥经济走廊具有先天优势。淮河生态经济带已上升为国家战略，其地理位置优越，贯通黄淮平原、连接中东部，通江达海，与长江经济带地域相连、水系相通，国家重要运输通道都在此交汇，具备承接长三角地区产业转移的良好基础条件；同时，该区域也涵盖了我省鲁南城市带，能实现与我省东部沿海地区的良性互动。

目前，淮河生态经济带发展也面临一些矛盾和问题，交通、水利等基础设施建设滞后，交通体系亟待完善，通江达海不够通畅；区域发展不平衡，资源要素流动不畅，开放合作水平有待提升。《淮河生态经济带发展规划》提出“打通畅通高效淮河水道、健全立体交通网络”，铁路、高速公路、机场、管道、内河航道等一系列重大项目均纳入规划。经济一体化、经济无阻化产生的巨大需求，进一步促进了公铁水

航各运输方式之间的无缝和快速衔接，提高了交通运输系统的整体质量和效率。高效的交通运输系统带来了人才、物质、信息、资金的跨区域快速流动，又极大的推动了淮河生态经济带、鲁南城市带等区域经济一体化的融合速度。

## **2、文旅型城市定位，需要交通服务保障新动能。**

根据《枣庄市产业发展规划(2018—2022 年》对台儿庄区的产业发展定位是突出文化底蕴及历史价值，打造“文旅台儿庄”，建设国家全域旅游示范区、国家重点生态功能区、沿运经济带的桥头堡。充分利用大运河文化带建设的机遇，发挥古城溢出效应，实现服务业跨越发展。重点发展文化旅游、高端纺织、新能源等产业，培育壮大高端装备制造、新医药等产业。力争到 2022 年，旅游业接待游客超过 1600 万人次。高端纺织主营业务收入 50 亿元以上，新能源产值 100 亿元。

2020 年，台儿庄区地区生产总值实现 119.4 元，三次产业结构由 2017 年 9.8:50.4:39.8 优化调整为 16.7:39.0:44.3。第一产业增加值 19.89 亿元，年均增长 1.3%；第二产业增加值 46.61 亿元，年均增长 5.4%；第三产业增加值 52.89 亿元，年均增长 4.8%。通过第一、二、三产业结构变化可知，旅游业、新能源等第三产业的比重正在逐年上升。按照产业链发展规律，交通运输业发展超前于经济发展，产业吸引和集聚、资本投资和技术投资、经济市场开拓和建设、原材料

的输入以及产品输出等都需要有发达的交通运输系统提供保障。旅游业等高附加值产业均对交通运输网络有很强的依赖性，对交通运输便捷、高效有很高的要求。实现城市转型升级和产业结构调整优化，需要增加交通运输行业资金投入，改善运输条件，为培育新动能提供交通支撑。

### **3、乡村振兴战略实施，需要综合交通运输体系支撑**

党的十九大提出实施乡村振兴战略，进一步深化对建设“四好农村路”的认识，为加快推进农业农村现代化提供更好的保障。台儿庄区第十一次代表大会提出深入推进乡村振兴战略，统筹推进乡村建设行动、夯实乡村振兴产业支撑、健全完善组织保障体系。实施乡村振兴台儿庄样板建设战略需要综合交通运输体系的支撑，发挥区位优势，优化基础设施网络，深化城区与乡镇的对接融合，进一步提升城镇综合实力。

## **3.2 发展需求**

### **3.2.1 经济社会发展预测**

经济发展预测是交通运输发展预测的基础，决定了交通运输发展的方向和规模，本规划在宏观经济发展形势基础上，基于台儿庄区经济社会发展现状及趋势分析，预测“十四五”期间经济发展情况。

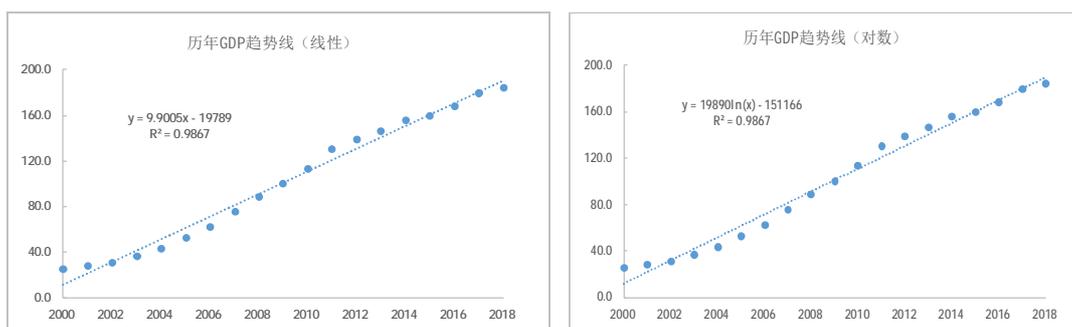


图 3-1 台儿庄区历年 GDP 趋势示意图

经趋势预测，综合国家经济发展形势，到 2025 年台儿庄区国民生产总值将达到 263 亿元（不变价），“十四五”期间年均增长率为 4.1%，结果见表 3-1。

表 3-1 台儿庄区 GDP 预测结果

年份	2020	2022	2025
预测值（亿元，不变价）	214	231	263
增长率（%）	—	4.1%	

根据 2010-2020 年台儿庄区人口增长情况，考虑台儿庄区经济社会发展趋势，预测台儿庄区总人口数 2025 年为 36.1 万，“十四五”期间年均增长 9%。

### 3.2.2 运输需求预测

#### 1、经济社会发展对运输需求的影响

根据交通运输需求与经济社会发展的关系，区域客货运输需求总量与该地区的 GDP 增长保持一定的弹性关系。随着我国经济的增长，未来一段时期，客货运输总体需求仍会呈现上升的趋势；同时，考虑各地区的运输方式和结构特点，各地区的客货运量可能出现不同的起伏态势。

随着我国工业化的发展和产业结构的优化，第三产业比例增加，分工进一步细化，产生了对生产性服务业的大量需求，今后将形成更多的商务出行。伴随着消费主导经济格局的形成，群众对出行费用的承受能力增强，各种满足精神需要、自我价值实现、追求生活质量的出行消费需求将快速增加，不仅会增加以旅游观光、休闲疗养和娱乐为目的的出行，而且也将改变交通消费模式，人们选择出行方式时将更加注重快捷性、安全性和舒适性等因素的影响，因此私人小汽车、高铁和民航的出行需求将会相应增加。城镇化率不断提高，城市建成区规模逐步扩展，交通拥堵高频显现，绿色出行理念逐步深入人心，加之持续开展的公交优先、城乡公交一体化等战略显著提高了公交等基础设施水平，公共交通出行、自行车等绿色出行方式占比也逐步提高。

随着未来第二产业比例的下降及第三产业比例的上升，煤炭、铁矿石和钢铁等大宗货物的运输需求会有所下降，高附加值产品在产品结构中所占比例稳步上升，导致运输强度进一步下降。产业结构的调整，高附加值化和轻型化产品比例增大；人民群众消费水平的提高将对消费品有更多的需求，促进小批量、多批次、高价值货运需求量的增加，以及对更快速、更便捷、更准时物流配送需求的增加，从而促进公路等中短途货运需求的增加。能源结构及生产力布局等决定了工业化进程中的货运格局，台儿庄区货物运输量中煤炭、钢

铁、水泥等占据了绝对地位，能源生产和消费将对台儿庄区货物运输产生较大影响。**2020**年前为我国能源结构优化期，主要是煤炭的清洁高效可持续开发利用，淘汰落后产能，**2020-2030**年为能源领域变革期，主要是清洁能源尤其是可再生能源替代煤炭战略。目前，钢铁和水泥等行业的能源需求已过了最高点，煤炭需求也已在**2013**年就达到峰值，综上，煤炭的运输需求也会相应降低。同时，受能源需求和结构变化的影响，特高压输电将长距离运煤变为长距离输电，也将减少煤炭的运输量。考虑特高压输电线路建设，西煤东送和北煤南运运输需求增长会相应减缓，台儿庄区内河运输需求也会受到一定的影响。考虑到台儿庄区经济中能源产业及能源依赖型工业的重要地位，“十四五”期间货运量增速会逐渐放缓。

## 2、客运需求预测

目前，台儿庄区主要客运方式为公路营业性客运、私人小汽车、城市公交、出租车，铁路和民航出行均需通过公路营业性客车和私人小汽车转运至车站和机场。

### 公路营业性客运量

台儿庄区**2019**年**1**月~**10**月公路为**82908**人次，**2016**年至**2019**年期间，公路营业性客运量年均增长**7.0%**。

**2016**至**2019**年公路经营性客运量变化情况见图**3-1**。



图 3-1 台儿庄区公路经营性客运量变化情况

随着小汽车保有量逐年增加、城乡公交一体化的完善、高速公路及铁路的大规模建设，一部分县域内及中短途客运将被城乡公交和小汽车出行取代，长途客运也会被小汽车和高铁分流。公路运营性客运市场（特别是长途客运）受到小汽车和高铁等的多重挤压，公路营业性客运量将会呈现逐渐降低的趋势。

在公路营业性客运历年数据分析的基础上，考虑“十四五”期间经济社会、小汽车和城乡公交的发展趋势，结合“十四五”期间台儿庄区高速公路及铁路的建设，预测公路营业性客运量。至 2025 年，公路营业性客运量为 10.5 万人次；“十四五”初期公路营业性客运量仍然呈现增长趋势，但增长幅度逐渐变小，并在 2023 年后客运量将呈现下降趋势。

表 3-2 台儿庄区公路营业性客运量预测情况

年份	2022	2023	2024	2025
客运量 (万人次)	11.87	11.50	11.07	10.49

### 3、货运需求预测

由于独特的地理环境条件和矿产资源分布，台儿庄区水路运输发达；由于内河航运运能和运价的优势，水路货运量占比接近 50%。大宗货物的公路运输主要是面向周边县市及运输枢纽的中短途、货物产地与内河港口之间的货物转运等。

#### (1) 公路货运

截止 2020 年，台儿庄区共有道路货物运输企业 47 家，货运业个体户 268 家，载货汽车 2159 辆，总吨位 29948.62 吨。无专业化、规模化的道路运输场站。

#### (2) 水路（台儿庄港区）货运

截至 2020 年，台儿庄港区拥有马兰屯作业区 1#-6#通用泊位，岸线长度 478m，6 个泊位，泊位等级为 1000t 级，设计年通过能力 408 万吨。“十四五”期间，台儿庄区规划有台儿庄港区涧头集作业区 1#-12#泊位工程，台儿庄港区马兰屯作业区 7#~9#杂货泊位工程。

根据《枣庄港总体规划》，预计 2025 年台儿庄区水运货运规模为 750 万吨，其中台儿庄港区马兰屯作业区吞吐量为 400 万吨，涧头集作业区吐量为 350 万吨。2035 年台儿庄区水运货运规模为 1070 万吨，其中台儿庄港区马兰屯作业区吞吐量为 600 万吨，涧头集作业区吐量为 470 万吨。

2025 年、2035 年台儿庄港区分货类吞吐量预测结果见表 3-3 及 3-4。

表 3-3 2025 年台儿庄港区分货类吞吐量预测结果（万吨）

货种	煤炭	水泥熟料	矿建材料	非金属矿石	钢铁	化肥及化工品	粮食	机电设备	其他	集装箱	合计
马兰屯作业区	60	50	70	0	80	0	40	0	50	50	400
涧头集作业区	20	80	250	0	0	0	0	0	0	0	350
小计	80	130	320	0	80	0	40	0	50	50	750

表 3-4 2035 年台儿庄港区分货类吞吐量预测结果（万吨）

货种	煤炭	水泥熟料	矿建材料	非金属矿石	钢铁	化肥及化工品	粮食	机电设备	其他	集装箱	合计
马兰屯作业区	120	100	70	0	100	0	50	0	60	100	600
涧头集作业区	30	160	230	0	0	0	0	50	0	0	470
小计	150	260	300	0	100	0	50	50	60	100	1070

### 3、公路网规模预测

公路网作为公路交通系统的组成要素之一，其发展规模受到各种外界环境因素制约，这也决定了区域公路网规模影响因素的多元化，概括起来主要有：经济社会发展需求、交通运输需求、自然环境和资源制约、技术变革、资金限制等。

在综合考虑以上制约因素和现状数据分析的基础上，采用连通度法对台儿庄区路网规模进行了预测分析。

节点规模与布局是路网合理形态的重要影响因素。因此，可以结合台儿庄区域面积、不同层次公路拟连接的节点数量和分布，按照合理布局要求，运用连通度法测算路网的合理规模。连通度法以网络几何学为依据，假定区域（面积  $A$ ）内应该连接的节点大致呈均匀分布，则连接这些节点所需的道路长度（ $L$ ）可用下列模型表示：

$$L = C * \epsilon * \sqrt{A * N}$$

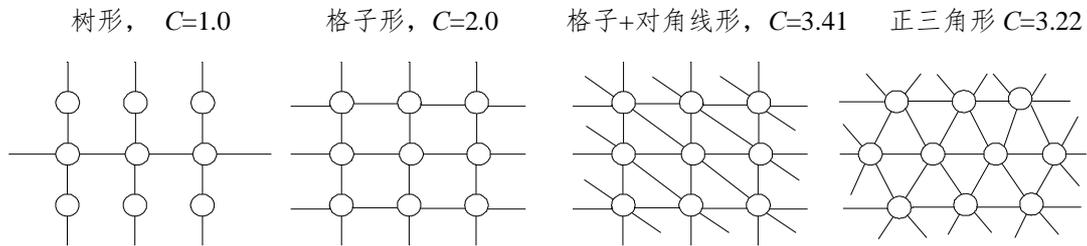
式中： $L$  为道路长度； $A$  为区域面积； $N$  为区域内节点数（个）； $\epsilon$  为路网变形系数； $C$  为连通度。

区域内节点数：结合对台儿庄区干线公路发展格局的认识，为保障公路网的覆盖率和通达深度，满足居民出行的实际需求，干线公路网需覆盖县城、所有的乡镇（街道）、县域出入口，以及重要工矿企业、产业园区、并覆盖主要旅游景区、交通枢纽等经济节点。

路网连通度：通过计算，得出目前台儿庄区全部公路网

连通度为 **2.6**，国省县公路网连通度为 **2.4**，因此全部公路网的平均连通度取值约为 **2.6~2.8**，干线公路网的平均连通度取值约为 **2.4~2.7**。

路网变形系数：台儿庄区境内地势南北高，中间低，自西向东渐低，呈倾斜状。西南部为连绵起伏的低山丘陵，北部为平原，中部和东部较低洼。对路线线型有一定影响，路网变形系数取值为 **1.2**。



### 节点连接模型

据此测算，通过连通度法确定的台儿庄区公路网合理规模约 **1156.5km**，较现状增加 **99.1km**，干线公路网的合理规模约 **280.6km**，干线公路网占预测公路网总规模的 **24.3%**。

## 第四章 发展思路与目标

### 4.1 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届三中、四中、五中全会精神，坚持“以人民为中心”，以“高质量发展”为主题，按照“五位一体”总体布局、“四个全面”战略布局和高质量发展的要求，积极融入以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。围绕“4415”陆水空铁综合交通布局，坚持以交通运输供给侧结构性改革为主线，统筹推进稳增长、促改革、调结构、惠民生、防风险各项工作，大力推进交通运输改革开放和创新融合发展，推动交通运输行业质量变革、效率变革、动力变革，积极构建安全、便捷、高效、绿色、经济的交通运输体系，全面开启新时代交通强国建设新征程，为人民群众提供更宽敞、更便利、更舒适、更安心的出行服务，为加快建设自然生态宜居宜业台儿庄当好先行，全力打造“自然生态活力、宜居宜业宜游”的台儿庄，为创建台儿庄国家全域旅游示范区、区域性国际旅游城市提供交通运输保障。

### 4.2 基本原则

#### 统筹谋划，开放融合

秉持系统理论思维，不仅注重自身完善，更加注重协同

发展。推动台儿庄区与淮河生态经济带、西部经济隆起带沿线市县协调发展、优势互补、互相促进，为形成中东部地区开放发展新的战略支点提供支撑和保障。

### **综合规划，重点突破**

做好顶层设计，通盘考虑公、铁、水各种交通基础设施的综合布局，做好多式联运系统规划。在整体推进的基础上，对带动作用大。民众呼声高的重大基础设施项目、公共基础服务等及早着手，加快推进。

### **互联互通，共建共享**

统筹推进重大基础设施建设和现代化水平，形成沿湖地区综合交通运输系统，促进经济要素高效流动。推动交通建设项目向进村入户倾斜，提升交通运输服务均等化水平，保障和改善民生，增强人民出行幸福感。

### **生态优先，绿色发展**

生态环境保护与交通运输发展不是矛盾对立的关系，而是要在严格的环保制度下，探索交通运输绿色发展的新路子。节约集约利用土地资源、水资源、岸线资源；全力引导运输结构调整，充分挖掘多式联运潜能；优化交通运输能源消耗结构，强化节能减排，做好交通运输领域污染防治。

### **改革引领，创新驱动**

全面深化供给侧结构性改革，转变发展理念，优化存量、创新增量、提升质量。深化放管服改革，突出体制改革、机

制创新、科技创新、服务创新、管理创新对交通运输的带动作用。扩大现代信息技术成果应用，提高交通运输服务的便利性和覆盖度。

## 4.3 规划目标

### 4.3.1 总体目标

按照“实现聚力陆水空铁综合交通枢纽建设战略，打造区域交通大格局”的总体发展目标，加强交通引领作用，“交通先行”服务经济社会发展。基本构建起“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代交通体系，进一步提升交通运输对经济社会发展的服务功能。统筹推进台儿庄区“4415”陆水空铁综合交通枢纽建设，基本形成“对外交通快速化、内部交通快捷化、城乡客运一体化、运输服务高效化”的“四化”综合交通运输体系。为积极融入以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，优化“运河文化传承核心区、国际旅游度假目的地”市域发展布局，逐步展现“高速山东南大门”新形象，建设“自然生态、宜居宜业宜游”的新时代现代化强区提供有力保障。

### 4.3.2 具体目标

#### 1、形成内联外畅的综合交通运输体系

优化交通基础设施网络结构，加快公路提质升级，京台高速、新台高速、京台高速至新台高速台儿庄连接线建成通

车；济枣旅游铁路建成运营；枣庄港区马兰屯作业区、涧头集作业区建设完成；京杭运河二通道完成升级改造；台儿庄通用机场和航空起降点建成并投入运营；实现县城到乡镇二级以上公路联通，乡镇到乡镇实现三级及以上公路连通，重要的产业发展节点二级及以上连通；形成比较完善的综合交通运输网络体系。

## 2、交通运输方式互联互通协调发展

综合交通运输体系的组合效率和规模效益逐步扩大，实现各方式间顺畅衔接转换，客货运输集约化程度提升。

## 3、综合运输服务能力显著提升

建成综合客运枢纽，城乡交通运输一体化水平更进一步，运输装备水平进一步提升，营运客车中高级占比、营运货车大中型占比分别达**90%**以上、**80%**，清洁能源及新能源公交车、出租车分别占**80%**以上、**90%**；交通枢纽的新能源设施配置率达到**100%**；运输服务水平能力显著提升，公共交通覆盖所有行政村。

## 4、智慧平安交通安全快捷

智慧型交通软硬件设施应用增加，人民群众出行的便捷性、获得感、幸福感加强。建立客货运输信息平台或手机**APP**，实现信息互联互通，资源高效配置。交通网络与生态环境的适应性和绿色节能交通设施配置水平提高。平安交通建设稳步推进，危桥当年发现当年改造，县乡道安全隐患治理率达

到 100%，一般灾害情况下公路应急救援 1 小时内到达、公路应急抢通 24 小时内完成；构建智能交通管理平台；公路营运车辆单位运输周转量 CO<sub>2</sub> 排放下降 20%。

### 5、交通行业治理稳步提高

人才素质进一步提高，执法人员文化程度全部达到大专以上，行政执法机构标准化率达到 70%，公众对交通运输行业满意度达到 75%。

## 第五章 “十四五”综合交通发展重点

### 5.1 加快重点项目建设，补齐基础设施短板

#### 5.1.1 推进重大交通设施建设，统筹陆水空铁综合发展

以补短板、优结构、提升基础设施网络品质为重点，建立对内衔接、对外联通的综合立体交通网骨架，加快推进实施“4415”重点交通基础设施工程建设，促进形成对接鲁南经济圈、联通淮海经济区、辐射海内外的立体综合大交通格局。



**四高：**由济枣旅游高铁、京台高速台儿庄大运河服务区、新台高速二期工程及京台高速至新台高速台儿庄连接线四个项目组成。

**四河：**由微山湖和骆马湖的运河游客航线、伊家河航道、运河湿地旅游航道、月河航道四条航道组成

**一城：**枣庄市轨道交通**3**号线

**五点：**由台儿庄通用机场及古城起降点、大运河服务区起降点、黄丘山起降点、九星山起降点组成

### 5.1.2 优化公路交通基础设施

#### 1、推动干线公路交通基础设施建设

积极配合完成京台高速、新台高速台儿庄段项目建设，加快推进京台高速公路台儿庄大运河服务区、京台高速台儿庄连接线、**G206** 威汕线台儿庄侯孟前村至鲁苏界段工程建设，形成联通周边区县、台儿庄中心城镇、产业园区、旅游景区、交通枢纽的干线路网，增强与周边地区的联系能力。

## 干线公路交通基础设施建设

### Ø S29 新台高速公路二期（2020-2022 年）

台儿庄境内全长 21.7km。全线采用双向四车道高速公路标准，设计速度 120km/h，一期台峰界至马兰屯段长度 11.4km，2020 年底建成通车；二期马兰屯至鲁苏界段长度 10.3km，计划于 2022 年建成通车。

### Ø G3 京台高速公路台儿庄大运河服务区项目（2022-2023 年）

位于京台高速和京杭运河交界处、京杭运河和伊家河中间，规划占地 239.7 亩，预留 ETC 出口，允许旅游大巴和小型私家车通行。

### Ø 京台高速公路至新台高速公路台儿庄连接线项目（2022-2025 年）

项目全长约 21.5km，采用双向四车道高速公路标准，设计速度 120km/h，路基宽度 27.0m，占地 3059 亩。概算投资 28 亿元。

### Ø G3 京台高速公路台儿庄段改扩建项目（2019-2021 年）

全长 4.865km，由双向四车道改建为双向八车道，设计速度 120km/h。计划于 2021 年建成通车。

### Ø G206 威汕线台儿庄侯孟前村至鲁苏界段改线工程（2023-2025）

路线全长 5.2km，采用双向四车道一级公路标准，建安费 2.2 亿元，占地约 352 亩。

## 2、推进“四好农村路”示范县创建工作

### 农村公路提档升级工程

#### Ø 运河北堤道路改建工程

全长 18.8km, 对该路段进行全面升级改造, 概算投资约 2.8 亿元。

#### Ø 运河南堤提升拓宽工程

全长 35.9km, 升级改造为二级公路, 概算投资 9.94 亿元。  
拟于 2023 年 5 月建成。

#### Ø 涛沟河西堤道路改建工程

全长 8.8km, 升级改造为一级公路, 概算投资 1.7 亿元。拟 2023 年建成。

#### Ø 马兰大桥拆除重建工程

全长 1.2km, 拆除重建, 拟 2022 年建成通车。

#### Ø 马兰屯作业区疏港路（省道 231 至马兰港）

全长 3.2km, 采用三级公路标准建设, 拟 2021-2025 年实施。

#### Ø 涧头集作业区疏港路（孙庄至刘庄）

全长 3.0km, 采用二级公路建设, 拟 2021-2025 年实施。

#### Ø 通村公路路面拓宽、硬化工程

继续推进行政村通 6m 以上公路建设及对路面硬化工程。

围绕美丽乡村、农村综合性改革试点等工作, 从建好、管好、养护好、运营好农村公路四个方面统筹推进县乡村公

路建设。完善城乡立体交通网络，建设“畅通公路”；继续实施生命安保工程，打造“安全公路”；继续深化农村公路管养体制改革，推进县乡路市场化管养，打造“舒适公路”；落实城乡环卫一体化要求，抓好县乡公路路域环境整治和绿化提升，打造“美丽公路”。

“十四五”期间，继续巩固农村公路三年集中攻坚行动成果，重点完成运河北堤道路改建、运河南堤提升拓宽等重点工程。

### 3、全力推进高速铁路建设

#### 济枣旅游高铁京沪二通道连接线（2020-2024）

台儿庄段约 **34.4km**，设计速度 **250km/h** 及以上，对接国家中长期铁路网中济南-泰安-枣庄线，可构建徐州-枣庄-泰安的快速联系通道，优化徐州与淮海经济区城市的铁路沟通路径；并形成京沪通道济徐段第二通道，有效分流京沪通道客流；串联观音机场，完善机场的集疏运体系。

#### 枣庄市轨道交通 3 号线

台儿庄境内全长 **23.3km**。是枣庄市轨道交通线网的骨干线网，加强了台儿庄区与峰城区、市中区的联系，加快同城化发展。减轻道路压力，方便群众的绿色便捷出行。

#### 徐州—台儿庄城际轨道交通线

台儿庄境内约 **11.9km**，台儿庄境内设有台儿庄高铁站站、开发区站、古城接待中心站、古城站、运南站。南接徐州市

轨道交通 1 号线，有利于台儿庄区搭建多层次的产业、经贸对接平台，有利于淮海经济区的协同发展。

#### 4、提升内河航运运输能力

提升港区航道等级，强化码头及配套基础设施建设。加快推进京杭运河韩庄航道三改二等续建项目。有序推进《枣庄港总体规划》中台儿庄港区的码头整合计划，提高港口集疏运道路等级，提升港口集疏运能力。新建新码头集疏运道路，改建原码头集疏运道路，集疏运道路均达到三级公路及以上技术标准。

#### 台儿庄港区重点项目规划

序号	项目名称	建设性质	技术标准	工程规模	
码头	1	台儿庄港区马兰屯作业区#7—#9 杂货泊位工程	新建	2000 吨级泊位	3 个 2000 吨级泊位及配套
	2	台儿庄港区涧头集作业区#1—#12 泊位工程	新建	700 万吨级泊位	12 个通用泊位
船闸	3	京杭运河台儿庄三线船闸工程	新建	II 级船闸	II 级船闸一座及相应配套的附属设施、桥梁工程等
航道	4	京杭运河韩庄航道	扩建	II 级	39.0km
	5	伊家河航道扩建工程	扩建	IV 级	34.2km
	6	马兰屯进港航道工程	扩建	II 级	2.9km
	7	涧头集进港航道扩建工程	扩建	II 级	0.7km
	8	运河湿地旅游航道整治工程	扩建		全长 4.6km，拓宽改建
	9	月河旅游航道整治工程	整治		全长 1.3km

#### 5、推动通用机场项目尽快建成

台儿庄通用机场是依托沈阳航空航天大学、辽宁通用航空研究院的人才、科研、产业优势资源，具有科研成果转化和通航产业运行示范的新兴通用机场。台儿庄通用机场选址位于台儿庄古城文化产业园内，小季河南路南侧，该机场定

位为 A1 类通用机场，满足 29 座及以下固定翼飞机和直升机使用。项目总投资约 1.3 亿元，占地约 350 亩。一期主要建设通航临时起降点，二期在临时起降点基础上建设 A1 类通用机场。

台儿庄通用机场作为枣庄市机场布局的重要组成部分，已纳入山东省民用机场布局规划，并入选 2018 年度山东省新旧动能转换重大项目库，并通过了民航华东地区管理局的通用机场场址行业审查，目前正在积极办理军方审批手续。

## 5.2 完善客货运输系统，提高运输服务能力

### 5.2.1 完善客货运输站场布局

合理布局客运场站，加强公路运输与其他交通方式及城市交通间的衔接与协调，方便乘客乘车、换乘及停放机动车、非机动车等。密切客运班线与城乡公交的联系，统筹布置客运班线和城乡公交线路，做到换乘方便，功能分担合理。

统筹考虑公路、铁路、水运等多种交通方式的衔接，结合当地货物种类、货物生产地点、外运通道、运输费用等因素，合理布置公路、铁路货运场站、货运码头位置，积极建设多式联运综合枢纽，完成运输结构调整，实现运输降本增效。

加快推进台儿庄西站综合客运枢纽项目建设。拟建等级二级，占地 400 亩，估算投资 5 亿元。

## 5.2.2 深入推进城乡公交一体化建设

1、**加快建设公交枢纽场站。**加快在建公交枢纽建设进度，减轻台儿庄区汽车站的车辆停发压力，提高公交运行效率，发挥网络节点集散作用，公交枢纽站配套建设车辆运行设施区（包括候车区、到发车区、各类停车泊位等）、车辆维修保养区（公交车保养、维修、充电等）和综合性服务区（包括办公用房等工作区和公共卫生间、超市等公共服务区）。提升乘坐公交的安全性、舒适性、便利性。

2、**合理规划公交线网。**启动全县公共交通专项规划，结合全区城镇体系发展规划、城市总体规划等，合理调整公交线网空间布局，满足不断变化的公交出行需求。考虑台儿庄区旅游特色及未来规划建设通用机场等情况，可探索开通水陆一体化公交，增加旅游吸引力。新增台儿庄区**BRT**路线，充分发挥**BRT**快速运输能力。

3、**启动公交专用道建设。**根据公交线网密集程度和高峰期交通拥堵情况，在拥堵路段和线路密集路段先行建设公交专用道。

4、**开展公交车站环境整治行动。**在公交站台、站牌附近增加电子监控抓拍系统，严厉打击站点违章乱停乱放现象。公交站点设施禁停区，规范驾驶人停车行为，保证公交站顺利进出站。

### 5.2.3 积极推动水路运输集约化建设

1、针对马兰屯作业区。规划在航道两侧布置码头区，西侧码头区北部布置**6**个通用泊位，南部布置**3**个多用途泊位。东侧码头区布置**9**个通用泊位。作业区共布置**2000**吨级泊位**18**个，形成港口吞吐能力**1000**万吨。

在航道两侧规划服务区，共布置**6**个泊位，为船舶待泊和支持保障提供服务。另外，为满足枣庄港修造船和船舶加注**LNG**的需求，结合马兰屯作业区的功能定位，在大桥以南航道西侧从北到南布置船舶修造和**LNG**加注站，航道东侧布置船舶待泊岸线。

2、针对涧头集作业区。规划在航道西侧布置码头区布置**12**个通用泊位形成港口吞吐能力**700**万吨。在航道西侧规划服务区，为船舶待泊和支持保障提供服务。

### 5.2.4 完善农村物流体系建设

以提高农村物流服务覆盖率和品质为目标，坚持需求导向和问题导向，结合台儿庄区农村物流实际情况，加快建设区、乡、村三级农村物流网络节点体系，努力建成普惠城乡、技术先进、服务优质、安全高效、绿色节能的物流服务体系。

1、完善农村物流节点设施建设，提高网络覆盖率。有效整合现有资源，充分利用现有区级公路客货运站、乡镇客

运站或其他可扩容改造的公路场站设施，扩建或改建停车、装卸、存储场所，升级后作为区级物流中心或乡镇运输服务站；积极与快递、电商企业开展合作，吸引社会资金共建物流设施，同时利用企业已有的物流网络，扩大农村物流的服务范围，提升服务质量。以村小型超市、村邮站等为载体建设村级物流服务点，扩展物流收发功能，以较少的人财物投入，实现物流网络全覆盖。对符合财政补助条件的物流站点，积极向上级申请政府补贴，提高建设速度，减轻资金压力。

**2、创新物流运营模式。**探索城乡统一配送、集中配送、共同配送等先进模式，提高配送效率和运营管理集约化水平。鼓励“互联网+”农村物流新业态发展，支持企业在农村物流领域发展无车承运物流模式，整合社会闲散运力和分散货源，实现人、车、货、站、线等物流要素的精准匹配。充分挖掘城乡客运班线货舱运力资源，发展小件快运、电商快递等服务市场，实现客货同网、资源共享。

**3、提高信息化建设水平，推广先进运输装备。**支持地方骨干物流企业或快递公司建立综合物流信息平台，整合物流信息资源，实现信息共享，优化运输组织，减少因信息不对称造成的运力浪费。推广安全经济、节能环保的新能源车辆。鼓励农村物流、邮政快递、电子商务等企业应用托盘、集装篮、厢式货车等标准化、单元化设备和专业化包装、分拣、装卸设备，提高农村物流作业效率、减少货损货差。

### 5.2.5 落实运输结构调整任务

运输结构调整是系统工程，要充分发挥各种运输方式的比较优势，加强与产业结构调整协同推进，发挥政府与市场共同作用。重点任务包括铁路运能提升，水运系统升级、公路货运治理、多式联运提速、城市绿色配送、资源信息整合等方面。

台儿庄煤炭、建材等大宗货物运输量巨大，大量运输企业沿京杭运河航道布局。“十四五”时期要重点发力内河航运，提升京杭运河航道及各港区进港航道的航道等级，整合运输码头，大力发展集装箱运输，充分提升公路和水运运能，为公水联运提供基础条件。同时，提升港区码头集疏运道路规模和技术等级，保证公路转水路运输便利性；加强公路货运治理，加强超限超载、货车污染防治治理，增加清洁能源、新能源运输车辆比重。注重信息资源整合，努力实现不同运输方式信息资源链接，优化运输组织，推动各环节企业主体间合作，面向市场提供全过程物流运输方案。

运输结构调整势必对公路运输行业造成很大挑战，包括运输成本增加、企业运输保障、行业稳定等；必须提前做好防范措施，把握调整力度和节奏，提前谋划公路运输行业转型政策，保证运输结构调整平稳过度。

## 5.3 建设业态融合、协同发展的“交通+”体系

### 5.3.1 “交通+旅游”

依托台儿庄丰富的旅游资源，推进旅游公路建设，结合规划路网，提高旅游目的地的通达性和便捷性优化配置重点旅游区的公交班次，加快慢行交通系统建设，健全重点旅游景区交通集散体系。

加快旅游公路建设，推出一批旅游公路示范项目。加强景区通达路与干线路网的衔接，提高古城旅游景区的可达性，实现“快进慢游”。完善公路旅游服务功能，配齐厕所、停车区等基本服务设施，提供餐饮、住宿、加油、充电等拓展服务，构建绿道等景观欣赏慢行道，让公路和自然景观融为一体；加强道路交通与景观、文化等旅游产品的融合，打造精品旅游线路。

——“快进”系统。由京台高速、新台高速、G206 威汕线、S241 临徐线等普通国省干线公路构成。重点优化和完善台儿庄汽车站等客运枢纽站的旅游配套设施和标识系统，优化客运站与各旅游景点间的客运网络。

——“慢游”系统。主要由农村公路中的县乡路构成。按照不同的主题进行景观设计，构建大运河文化、红色旅游、历史文化等系列旅游线路。充分利用大运河文旅发展轴等沿线丰富的旅游资源，在干线公路上合理布设观景平台、自行车和步行慢道等慢行系统，提升公路品质和“慢行”体验感。

### 5.3.2 “交通+物流”

#### 1、完善枢纽集疏运系统

**大力建设集疏运外部通道。**积极争取有关部门的政策支持与协调配合，大力推进直达港口作业区的通道建设，解决港口外部集疏运通道能力长期紧张的问题，以满足港口生产发展和运输需要。

**加快发展集装箱公水联运。**集装箱公水联运具有高效快捷、成本低、能耗少等诸多优点，是保障集装箱快速发展的必由之路。随着港口集装箱吞吐量增加，积极推进集装箱方式的铁公水联运为主的多式联运。

#### 2、推动农村物流优化发展

**打通农村物流“最初和最后一公里”。**完善农村物流配送网络，推进农村物流网络节点建设，形成以县级物流中心、乡镇服务站、村级服务点为框架的三级物流网络。鼓励物流企业推进农村配送网络，合理运用运输资源，确保小宗商品及时送，大宗货物有车送。

**注重吸引、培养人才。**在农产品电商基础环境较好的区域开辟实验基地或培训工作站，指导当地农民开辟电商市场，为当地输出人才。

**引进现代化电子信息技术。**加大专用设备研发，积极投入产品标签化、地理位置信息识别、流程化数据管理等技术手段。

**服务站点集约化、规范化发展。**整合并规范现有电商服务站点，形成初具规模、产品多样、基础设施完善、交易覆盖广泛的现代化综合性电商物流园，进而打造地区农副产品交易核心。

## 5.4 注重生态文明建设，构建绿色交通体系

促进资源节约集约利用，强化节能减排和污染防治和交通生态环境保护修复。实施六项重大工程：**运输结构优化工程、运输组织创新工程、绿色出行促进工程、高效清洁运输装备升级工程、交通运输污染防治工程、交通基础设施生态保护工程。**

### 1、运输结构优化工程

客运方面，从政策上鼓励绿色、生态友好的，慢行交通和公共交通出行。优化慢行交通环境，大力实施公交优先战略，引导私家车出行逐渐向慢行和公共交通出行转变。提高城市绿色交通出行比例，改善公共交通与步行、自行车、小汽车等不同交通方式之间良好的衔接换乘条件，建立以“城市公共交通+自行车/步行”为主体的绿色出行系统，结合需求管理措施引导个体机动化出行向公共交通转移。

货运方面，加快内河水路运输提能升级，引导大宗散货物资选择水运方式运输。大力推广多式联运，大力发展公、水联运，推进区域甩挂运输网络化发展。推进互联网、物联网、云计算等先进信息技术的应用，提升运输组织和运输服

务的智能化水平。

## 2、运输组织创新工程

推动道路货运行业集约高效发展。促进“互联网+货运物流”新业态、新模式发展。优化铁路运输组织模式，优先保障煤炭、矿石等大宗货物运力供给。在运输总量达到一定规模的通道，开发铁路货运班列、点到点货运列车、大宗货物直达列车等多频次多样化班列产品，构建快捷货运班列网络。

## 3、绿色出行促进工程

完善慢行交通环境，针对台儿庄区旅游资源丰富的特点，全力打造景区沿线慢行通道。旅游公路建设要因地制宜，结合沿线自然风光及旅游资源，合理确定设计主题，与沿线自然景观协调统一，使公路本身成为一道风景线。同时，还要结合公众出行需求，鼓励在路侧空间富裕路段设置类型丰富的公路旅游服务设施，鼓励打造慢行系统，拓展丰富公路旅游服务功能。合理设置步行街道，提高步行出行的舒适度和安全度。

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

#### 4、高效清洁运输装备升级工程

交通运输装备是影响交通运输发展水平的重要因素，其清洁绿色水平直接影响着交通运输绿色发展水平。交通运输绿色发展，必须在推进运输装备升级上下功夫，多措并举、多方协调，实现运输装备的清洁化、绿色化发展。大力开展运输装备科技创新，鼓励企业在新能源使用、节能减排技术改进等方面加大投入，营造良好的政策环境。加强既有设备的节能改造，淘汰技术落后的机车设备，完善公路网充电设施，积极推广应用新能源和清洁能源汽车，扩大邮政快递中转运输和末端配送化解新能源车辆使用。

#### 5、交通运输污染防治工程

通过科技创新促减排，应用 GPS 监控技术，通过监控平台，降低车辆低速行驶率，有效降低燃油消耗。结合出租车的新增更新，大力推广使用双燃料车型，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。

#### 6、基础设施生态保护工程

加强生态保护，注重自然和谐。交通基础设施建设要坚持生态优先、和谐发展的指导方针，强化设计、施工、运营、

养护等各阶段的生态环境保护，实现最大限度地保护、最小程度地影响破坏、最强力度的恢复自然环境，实现公路与生态、社会的健康协调、可持续发展。

统筹优化综合交通运输体系布局，提升运输网络整体效率。加快高速公路、铁路建设及京杭运河航道升级，建设快速运输网络。加强路域环境整治，提供优美和谐的旅游交通环境。结合城区及乡镇发展需要，完善城乡公共交通及城区慢行交通基础设施网络。强化工程方案绿色优化设计，协调好交通基础设施建设与生态环保及资源保护的关系，加强港口码头、高速服务区、枢纽站场设施的水污染防治，加强节能降碳技术及生态工程技术在交通基础设施设计、建设、养护及运营中的综合运用。

## 5.5 建设反应迅速、安全高效的应急保障体系

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

- 1、提升交通基础设施设备安全保障能力，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。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。

2、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，进一步完善通景公路、校车通行、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，同步实施安全防护工程，全面提升农村公路安全风险防范能力。

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。明确参与旅客运输和危货运输的车辆型号、车辆技术状况要求，对参与旅客运输的车辆实行每天抽查、每月排查，引导企业及时进行危货运输车辆保养、维修，对不合格的运输车辆及时进行更新换代，提升危货运输车辆整体技术状况。对从业人员特别是危货运输从业人员开展专项清查。

4、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、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，加强执法监管力度，综合整治各类交通违法行为。提高全民交通安全状况，改善交通安全现状。

## 5.6 建设精细化的交通运输管理治理体系

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

### 1、加快转变政府职能

正确处理政府和市场的关系，着力构建政府、企业、社会、协会共治的综合交通运输治理体系。继续深化简政放权、放管结合、优化服务改革，加强综合交通运输规划引导，推动交通项目多评合一、统一评审，简化审批流程，缩短审批时间。研究探索综合交通运输监管政策和管理方式创新，激发各类市场主体活力，推动交通运输部门的市场监管、行业管理、公共服务等职能落实到位。加快建立公平开放、统一透明的综合交通运输市场体系，促进各类生产要素自由流动、优化配置。完善各种运输方式价格形成机制，逐步放开竞争性环节价格，更好发挥价格在合理调节出行需求中的作用。

### 2、加强交通运输法治政府部门建设

坚持运用法治思维和法治方式，依法协调和处理综合交通运输体系建设中的各种利益问题。积极稳妥推进交通运输综合行政执法改革。强化对行政权力的制约和监督，加快形

成完备的综合交通运输法治制度体系、高效的综合交通运输法治实施体系、严密的综合交通运输法治监督体系、有力的综合交通运输法治保障体系，建设法治政府交通运输部门。推进依法行政，严格规范公正文明执法，广泛开展法治宣传教育，强化行政权力制约与监督，全面提高法治理念和依法行政能力。

### **3、完善行业管理体制机制**

要明确各个部门在交通运输管理方面的职能，加强部门内部改革，建立内部标准规范的建设规划、政策等。深化综合交通运输管理体制改革，完善跨方式、跨部门、跨区域综合交通运输协调机制。要结合实际，统筹本区域内综合交通运输体系规划、建设、运营、管理和服务，做到规划建设一盘棋、运行管理一张网、出行服务一张图，推进铁路、公路、航道、空域管理体制改革，完善责权分明、运转顺畅的综合交通运输行政管理体制。

### **4、加快推进交通运输信用体系建设**

建立完善交通运输信用体系，推进信用信息全领域覆盖、规范化归集、系统化共享、规模化应用；聚焦工程建设、道路运输、水路运输、海事执法等领域，加强事前信用监管、事中信用监管、事后信用监管。

### **5、加强人才队伍建设**

优化人才队伍结构，建立健全优秀人才激励制度、出台

相关政策，创造“人尽其才、人尽其用、人适其位、位得其人”的环境。推进党风廉政建设和精神文明建设，全面深化交通运输变革，努力实现由管理向治理转变，以管理促服务，改善民计民生，优化出行环境和服务品质。

## **5.7 加强科技创新应用，完善智慧交通服务**

### **1、推动公交出行服务平台建设，提升公交服务水平**

(1) 完善公交智能调度服务。依托公交枢纽和公交生产调度系统，打造公交智能调度中心。

(2) 打造公交出行服务平台。建设台儿庄公交出行手机 APP，实现公交信息发布、公交车线路查询、车辆实时位置查询、公交卡电子充值、公交出行导航、定制公交预约等一体化服务；建设电子站牌，提升公交停靠站的服务水平。协调有关部门，集成台儿庄区旅游服务，开通交通+旅游购票、导游等服务，建成台儿庄旅游的宣传窗口。

### **2、充分调动企业积极性，率先建立物流信息管理系统**

企业是市场活动的主体，也是发展智慧物流的主力军，积极推动有实力的企业率先建立物流信息管理系统，吸引相关企业加入，降低物流成本。利用企业物流网络，构建农业、农村智慧物流服务网络，为未来实现全面发展智慧物流奠定基础。

## 5.8 强化安全生产工作，防范化解重大风险

### 1、加强交通安全设施建设

加强铁路、公路、港口码头等安全防护设施建设，提升运输安全保障能力。加大危桥险路的监测和维修、改造，做好超限检测站的迁建工作，加强公路、水路应急救援中心建设，加强物资和人员储备，提升应急救援能力。

### 2、健全行业安全生产管理

健全安全管理责任体系，坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，把握“属地管理及分级管理相结合，以属地管理为主”和“谁主管，谁负责”的原则；落实交通运输行业安全生产监督管理责任，督促企业落实企业安全生产主体责任。加强行政许可管理、行政执法监察，开展好安全隐患排查治理行动，发现安全生产隐患，及时纠正、处罚。

### 3、注重安全生产宣传教育

开展安全生产宣传工作，提高公众的安全生产、安全出行意识。依法组织和监督生产经营单位安全生产教育培训，提高从业人员的安全素质。组织开展多种形式的安全文化建设，营造良好的安全生产、安全出行的社会氛围。

## 5.9 用地与资金

### 5.9.1 用地规模

“十四五”期间，台儿庄区交通基础设施重点建设主要

为公路和枢纽，建设项目预计新增占地约 **647.72** 公顷。其中公路新增占地 **610.32** 公顷、占 **94.2%**，枢纽新增占地 **37.4** 公顷、占 **5.8%**。

**“十四五”重点建设项目资金需求表**

项目		占地（公顷）	占比
公路	国省道	<b>290.56</b>	<b>44.9%</b>
	农村公路	<b>319.76</b>	<b>49.4%</b>
	小计	<b>610.32</b>	<b>94.2%</b>
枢纽场站		<b>37.4</b>	<b>5.8%</b>
合计		<b>647.72</b>	<b>100.0%</b>

### 5.9.2 资金需求

“十四五”期间，台儿庄区交通基础设施重点建设项目共需资金约 **103.4** 亿元。其中公路投资 **98.4** 亿元、占 **95.2%**，枢纽投资 **5.0** 亿元、占 **4.8%**。

**“十四五”重点建设项目资金需求表**

项目		估算（亿元）	占比
公路	国省道	<b>46.7</b>	<b>45.2%</b>
	农村公路	<b>51.7</b>	<b>50.0%</b>
	小计	<b>98.4</b>	<b>95.2%</b>
枢纽场站		<b>5.0</b>	<b>4.8%</b>
合计		<b>103.4</b>	<b>100.0%</b>

## 第六章 远期展望

### 6.1 布局原则

#### 1、全局性

研究要从台儿庄区及枣庄市乃至全省经济社会发展格局的整体效益出发，不仅要立足于综合交通运输发展，更要符合社会经济发展、乡村振兴发展、综合运输发展、环境保护和土地资源集约利用等要求。

#### 2、前瞻性

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

#### 3、可行性

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

#### 4、高效协调性

既要适应市场需求，追求效益，为台儿庄区率先实现新时代现代化强区奠定基础，也要充分考虑地区发展不平衡的现实，注重公平，为各镇街区发展创造条件，促进经济的协

调发展。同时要注重与周边城市的有机衔接，加强与周边地区尤其是枣庄市、徐州市的紧密联系，形成顺畅的综合立体交通运输网络，最大限度地发挥交通运输的带动作用。

## 6.2 规划方案

### 6.2.1 综合交通运输体系

规划远期台儿庄区基本形成“公、水、铁”的综合交通运输体系，实现与省会城市群、淮海经济区各重要城市联系。

### 6.2.2 干线公路网布局

规划远期形成“一环六横七纵”的干线公路网，联通台儿庄城区、周边乡镇、产业园区、主要景区等重要节点，提供与枣庄市、济宁市、徐州市各县区的连接通道。“一环六横七纵”干线公路网，规划全长 **298.4km**，其中高速公路 **47.9km**，一级公路 **112.4km**，二级公路 **105.8km**，二级及以上公路占比 **89.1%**。新建 **64.4km**（高速 **46.2km**，一级公路 **18.2km**），改建 **117.3km**（改建一级公路 **79.7km**，二级公路 **17.7km**，三级公路 **28.6km**），利用老路 **96.1km**。

**一环**：由规划涛沟河西堤、**S231** 绕城西段、运河北堤，**S241**、**S231** 绕城北段组成，全长 **35.1km**，其中一级公路长度 **22.8km**，三级公路长度 **12.3km**，一级及以上占比 **64.9%**。

东环全长 **8.8km**，规划改建涛沟河西堤，采用双向四车道一级公路标准。

西环全长 **4.5km**，利用现状 **S231** 任楼村至运河大道北堤段双向四车道一级公路，路基宽 **25.5m**。

南环全长 **12.3km**，现状运河大道北堤为双向两车道四级公路标准，路面宽度 **6~8m**。拟改建为双向两车道三级公路，路基宽度 **10.5m**。

北环全长 **9.4km**，现状 **S231** 任楼村至雷草段长 **8.15km**，为双向四车道一级公路，路基宽度 **25.5m**，雷草至前石佛寺村段长 **1.0km**，为 **S231** 与 **S270** 连接线，采用双向四车道一级公路，路基宽 **25.5m**。拟利用 **S231** 及其连接线作为北环。

**六横**：规划全长 **137.39km**，包含一环中 **17.8km** 的环线公路。其中高速公路 **21.5km**，一级公路 **18.48km**，二级公路 **74.4km**，二级及以上占比 **85.8%**。

**横一**：**X013** 全长 **14.3km**，现状为双向两车道二级公路，路基宽度 **12m**，路面宽度 **9m**。规划对 **X013** 路面提档升级。

**横二**：由 **X017(S241 改线段)**、规划北环路 (**S231**) 以及 **S231** 与 **S270** 连接线组成，全长 **18.48km**，其中 **X017** 台峰界至任楼村段长 **7.5km**，为双向两车道二级公路，路基宽 **15m**，路面宽 **12m**；**S231** 任楼至雷草段长 **8.15km**，**S231** 与 **S270** 连接线长 **2.3km**，改建为双向四车道一级公路，在建。

**横三**：运河北堤旅游观光道路，全长 **18.8km**，其中包括台儿庄区规划南环 **8.65km**。现状为单车道四级公路。规划升级为双向两车道三级公路技术标准。

横四：运河南堤旅游观光道路，全长 **35.9km**，现状为单车道四级公路。规划改建为二级公路，路基宽 **13.0m**，路面宽 **12.0m**。

横五：京台高速台儿庄连接线全长 **21.5km**，采用双向四车道高速公路标准，路基宽 **27.0m**、路面宽 **24.5m**，设计时速 **120km/h**。拟完全利用。

横六：**X015** 全长 **22.5km**，为双向两车道二级公路，路基宽度 **12m**，路面宽度 **9m**，其中涧头集至埠垄子段长 **4.9km** 与 **G206** 共线。拟对 **X015** 路面升级提档。

七纵：规划全长 **129.03km**，包含一环中 **12.65km** 的环线公路，其中高速公路 **26.48km**，一级公路 **71.15km**，二级公路 **31.40km**，二级及以上公路占比 **100%**。

纵一：**S231** 张台线（包括北环、西环）台儿庄境界全长 **34.0km**，其中峯城区前王家至台儿庄区雷草段全长 **7.1km**，为双向两车道二级公路，路基宽度 **12.5m**，路面宽度 **11m**。台儿庄区雷草至鲁苏界段全长 **26.9km**，为双向四车道一级公路，路基宽度 **24.5m**。峯城前王家至台儿庄雷草段升级改造为双向四车道一级公路，利用台儿庄雷草至鲁苏界段。

纵二：由 **X034**、**X035** 组成，全长 **15.6km**，其中 **X034** 峯城区界至冯胡全长 **4.8km**，为双向两车道四级公路，路基宽度 **7.5m**，路面宽度 **6m**；**X035** 姚庄至林桥段全长 **10.8km**，为双向两车道三级公路，路基宽度 **8.5m**，路面宽度 **7m**。全线

升级为双向两车道二级公路，路基宽度 12m，路面宽度 9m。

纵三：现状 S241 全长 20.574km，全线均为双向四车道一级公路。其中峯城区大李楼至台儿庄区马庄段长 3.215km，路基宽度 25.5~28.5m，路面宽度 22~27m。因 S241 规划由泥沟镇东黄庄村向西改线，故拟利用 S241 峯城至东黄庄段、老 S241 构成纵三路。

纵四：X036 全长 15.8km，其中柳园至新河庄村出口段长 2.1km，为双向两车道三级公路，路基宽 8.5m，路面宽 7m；新河庄村出口至薛庄段长 13.7km，路基宽 12m，路面宽 9m，为双向两车道二级公路。升级柳园至新河庄村出口段为二级公路，新河庄村出口至薛庄段现状利用。

纵五：新台高速，全长 21.61km，目前台儿庄境内已建成通车，双向四车道高速公路标准，路基宽 27m，路面宽 25m。

纵六：G206 威汕线全长 16.6km，为双向四车道一级公路标准，路基宽度 24.5m，路面宽度 21~24m。侯孟前村至鲁苏界段拟改线。

纵七：京台高速全长 4.865km，为双向八车道高速公路。

## 台儿庄区干线公路网布局

名称		现状情况						规划情况				备注
		路线组成	起点	终点	技术等级	车道数	里程(km)	建设性质	技术等级	车道数	里程(km)	
一环	东环	涛沟河西堤路	S231	运河大道北堤	四级	1	8.8	改建	一级	4	8.8	
	西环	S231	任楼村	运河大道北堤	一级	4	4.6	改建	一级	4	4.50	
	南环	运河大道北堤	孙町	黄林庄	四级	2	12.3	改建	三级	2	8.65	
	北环	S231	任楼村	雷草	一级	4	8.4	原路利用	一级	4	8.15	正在施工
		S231与S270连接线	雷草	鲁苏界	一级	4	1	原路利用	一级	4	1.00	正在施工
六横	横一	X013	台峰区界	邵里出口	二级	2	14.3	养护	二级	2	14.30	
	横二	X017(S241改线段)	台峰界	任楼村	二级	2	7.5	改建	一级	4	7.50	
		规划北环路(S231)	任楼村	雷草	一级	4	8.15	原路利用	一级	4	8.15	利用规划北环路8.15km
		S231与S270连接线	雷草	鲁苏界	一级	4	2.83	原路利用	一级	4	2.83	包括规划北环路1km
	横三	运河北堤路	台峰界	鲁苏界	四级	1	18.8	改建	三级	2	19.90	包括规划南环8.65km
	横四	运河南堤路	台儿庄微山界	黄庄鲁苏界	四级	1	37.604	改建	一级	2	37.60	
	横五	京台高速台儿庄连接线	京台高速孙庄	新台高速龙口	-	-	21.5	新建	高速	4	24.60	
横六	X015	官牧村鲁苏界	孙苏庄村鲁苏界	二级	2	22.5	养护	二级	2	22.50		

### 台儿庄区干线公路网布局

名称		现状情况					规划情况				备注	
		路线组成	起点	终点	技术等级	车道数	里程(km)	建设性质	技术等级	车道数		里程(km)
七纵	纵一	S231	峯城区前王家	雷草	二级	2	7.035	改建	一级	4	7.04	
		S231	雷草	鲁苏界	二级	2	26.94	改建	一级	4	26.94	包括规划北环及西环共 12.65km
	纵二	X034	台峰界	冯胡	四级	2	4.8	改建	二级	2	4.80	
		X035	姚庄	林桥	三级	2	10.8	改建	二级	2	10.80	
	纵三	S241	台峰界	东黄庄村	一级	4	6	原路利用	一级	4	6.00	
		老 S241	东黄庄村	鲁苏界	一级	4	14.574	原路利用	一级	4	14.57	
	纵四	X036	柳园	新河庄村	三级	2	2.1	改建	二级	2	2.10	
		X036	新河庄村	薛庄	二级	2	13.7	养护	二级	2	13.70	
	纵五	新台高速	台峰界	鲁苏界	-	-	21.6	新建	高速	4	21.61	
	纵六	G206	峯城界万年闸	鲁苏界	一级	4	16.6	新建	一级	4	18.2	
纵七	京台高速	峯城界	鲁苏界	高速	8	4.865	原路利用	高速	8	4.87		

### 6.2.3 港区作业区和航道布局

规划期末，形成“六航两港”的内河航道网络，为台儿庄港区及其他沿运河港区各码头客货运输提供顺畅通道。

#### 台儿庄港区航道布局

航道	韩庄运河
	伊家河
	微山湖和骆马湖的运河游客航线
	台儿庄古城航道
	运河湿地旅游航道整治工程
	月河旅游航道
疏港通道	涧头集作业区的疏港通道
	马兰屯作业区的疏港通道
港口作业区	涧头集作业区
	马兰屯作业区
船闸	三线船闸
	万年闸船闸
	刘家闸
码头	运河湿地公园码头
	游客服务中心码头
	台儿庄大运河服务区游客码头
	万年闸游客码头

台儿庄港区是枣庄港重要港区，规划分为马兰屯作业区和涧头集作业区 2 个作业区和分散的客运旅游码头。

#### 台儿庄港区码头布局

性质	名称		功能
货运	马兰屯作业区	山东华亿港航物流有限公司通用泊位,联海装配式建材有限公司通用泊位。	近期以矿建材料、水泥、煤炭、粮食、钢铁等件杂货、集装箱运输为主,规划新设船舶修造船基地,积极拓展集装箱业务,为临港物流产业服务。
	涧头集作业区	枣庄华航港务有限公司泊位。	近期以矿建材料、水泥、煤炭运输为主,为京杭运河枣庄段南岸鲁苏两省边界地区服务。
客运	现状码头:台儿庄古城游客码头、运河湿地公园游客码头。 规划建设码头:台儿庄大运河服务区游客码头、万年闸游客码头。		着力打造台儿庄以“运河文化”为主题,全域旅游发展为主线,“鲁风运河”为核心品牌的运河旅游名城,为当地居民出行和周边景点游客旅游观光提供水路客运、休闲观光服务。

#### 6.2.4 铁路、机场布局

规划期末，形成“四纵一横五通用”的铁路、机场布局，铁路方面“四纵”是在既有京沪高铁的基础上，新增枣庄轨道交通 3 号线、枣庄-徐州-宿迁-盱眙铁路；旅游高铁通道（济南—泰安—曲阜—枣庄）。“一横”为枣临城际铁路。通用机场分别是位于台儿庄古城文化产业园内建设台儿庄通用机场、台儿庄古城、京台高速台儿庄大运河服务区、黄丘山、九星山等航空起降点。

#### 6.2.5 客货运枢纽布局

规划形成“三客一货”综合交通枢纽布局。依托台儿庄西高铁站、台儿庄汽车站、大运河服务区客运枢纽形成三个综合客运枢纽，整合高铁客运、长途客运、城乡公交、城市公交、出租车等客运方式。依托台儿庄港航物流产业园形成一个综合货运枢纽。

## 第七章 效果评估与实施保障

### 7.1 效果评估

规划实施后至“十四五”末期，对外通达性大幅提升，市域交通网络更加完善，公路、铁路、水路、航空多种运输方式协调发展，运输服务水平明显提高，初步建成“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代交通体系。

至“十四五”末期，新台高速公路及京台高速至新台高速台儿庄连接线建成通车，高速公路里程由**16.8km**增加至**47.7km**。高速公路网密度由原来的**3.7**公里/百平方公里提升至**2025**年的**10.6**公里/百平方公里。国省道一级及以上占比提升至**10.1%**。枣庄港台儿庄港作业区由**2020**年的**1**个增加至**2025**年的**2**个。机场数量由**2020**年的**1**个增加至**5**个。铁路里程由**2020**年的**6.1km**增加至**40.5km**，线路由原来的**1**条增加至**2**条，并设有台儿庄西站。

#### 具体指标变化情况

指标	2020	2025
铁路里程 (km)	6.1	40.5
高速公路里程 (km)	16.8	47.7
高速公路面积密度 (公里/百平方公里)	3.7	10.6
国省道一级及以上占比	4.80%	10.1%
农村公路三通比例	—	100%
台儿庄港作业区	1	2
机场	1	5

对外通道能力大幅提升，与周边路网衔接更加畅通，通行能力显著提升，台儿庄区与淮海经济区、鲁南经济圈的联系更加紧密，为建设鲁南经济圈、四市一体化发展提供了坚实的交通基础。台儿庄区与济南市、枣庄市、徐州方向之间新增铁路 1 条，高速公路 1 条，公路通行能力由 82300 pcu/d 提升至 170000 pcu/d、较 2020 年增加 87000pcu/d。交通衔接更加顺畅，居民出行更加便捷，进一步促进了台儿庄区旅游业的发展。

区域综合交通网覆盖水平和通达深度进一步提升，国省干线技术等级和服务水平显著提升，区域内各乡镇联系更为紧密，实现县城到乡镇二级以上公路联通，乡镇到乡镇实现三级及以上公路连通，重要的产业发展节点二级及以上连通；形成比较完善的综合交通运输网络体系。

客运结构不断转变，公路客运分担量进一步减小，铁路客运量不断增加，快捷舒适的高速铁路为居民出行提供了更优质的服务。综合客运枢纽涵盖铁路、长途客运、城乡公交的全方位运输方式覆盖，基本实现“零距离换乘”，出行舒适度明显提高。城乡公交布局进一步完善，枢纽场站布局更加合理，公交覆盖率大幅提升，居民公共出行服务水平显著提升。

多式联运货运体系初步形成，京杭运河航道和伊家河航道、马兰屯作业区、涧头集作业区的投入使用，充分利用台

儿庄区的水运资源，优化运输结构；依托公路、港口、航道及物流园区，进一步扩大公水联运规模，逐步构建低成本、低能耗、高效率、高产值的货运发展格局初步形成

## 7.2 保障措施

### 1、强化规划地位，注重协调配合

全县各部门要高度重视规划工作在交通运输及经济社会发展中的核心地位和龙头引领作用；根据职能分工，落实规划项目相关配套政策措施，为交通规划实施创造良好条件。加强发改、财政、自然资源与规划、公安、交通、商贸等部门的合作和沟通配合，协调推进前期重大工程快速实施，后期运营管理顺畅高效。

建立健全与周边县区间的协商合作机制，共同研究解决区域交通合作中的重大事项。打破地域壁垒，扩大各类交通资源开放共享，提高基础设施网络化、一体化服务水平。

### 2、扩宽融资渠道，保证资金供给

主动靠拢国家、省、市优待政策，最大程度争取上级政策和资金支持。优化政府投资安排方式，加大政府财政资金投入和政策支持力度，形成稳定的交通建设资金来源渠道。贯彻落实深化投融资体制改革的意见，形成“多元投融资”体制机制，完善政府和社会资本合作模式，激发民间投资潜力，探索引导保险公司等商业金融机构在风险可控、商业可持续的条件下参与交通基础设施建设或公共服务项目运营，

减轻地方政府财政压力。

### **3、树立服务意识，营造良好环境**

深化落实“放、管、服”改革，进一步树立服务意识，转变政府职能，简化审批手续，形成有利于项目建设、有利于投资招商的良好环境。进一步理顺政府与市场和社会的关系，使行业管理与市场各就其位、各得其所，实现更有效率、更可持续的发展。主动破除体制机制弊端，补齐监管和服务的短板，加快形成系统完备、运行高效的行业管理体系，增强交通发展的内生动力。

### **4、加强监督管理、完善规划考核**

强化事中、事后监管，加强对规划实施的跟踪分析和协调指导，适时组织开展规划实施情况评估，推动各项目标任务落实，及时研究新情况、总结新经验、解决新问题，重大问题及时向区委区政府报告。交通运输局牵头制定并完善推动规划实施的绩效评价考核体系和奖惩办法，提高各部门落实规划的积极性，同时鼓励公众积极参与规划实施和监督。

## 附表

### “十四五”综合交通运输发展规划重点项目表

项目名称	项目类型	建设性质	里程 (km)	建设规模 (公顷)	总投资 (亿元)	十四五主要工作进度完成目标
<b>高速公路项目</b>						
京台高速改扩建工程	高速公路	改扩建	4.9	29.20	5.0	2021年建成通车
京台高速公路至新台高速公路台儿庄连接线	高速公路	新建	21.5	176.00	28.0	建设完成
京台高速台儿庄大运河服务区	高速服务区	新建	-	15.60	3.0	建设完成
新泰至台儿庄（鲁苏界）公路台儿庄马兰屯至鲁苏界段	高速公路	新建	10.2	84.56	15.8	建设完成
<b>普通国省道项目</b>						
G206 威汕线台儿庄侯孟前村至鲁苏界段新建工程	国道	新建	5.2	30.00	2.2	建设完成

项目名称	项目类型	建设性质	里程 (km)	建设规模 (公顷)	总投资 (亿元)	十四五主要工作进度完成目标
<b>G206</b> 威汕线峰城区万年闸至台儿庄区涧头集段大修工程	国道	大修	5.5	-	0.2	建设完成
<b>S241</b> 临徐线峰城区大李楼至台儿庄区叶庄段（上行）大修工程	省道	大修	13.0	-	0.5	建设完成
<b>农村公路重点项目</b>						
运河北堤道路改建工程	农村公路	改建	18.8			建设完成
涛沟河西堤道路改建工程	农村公路	改建	8.8	17.60	1.7	建设完成
运河南堤提升拓宽工程	农村公路	改建	35.9	90.70	9.9	建设完成
台儿庄古城运河特大桥	农村公路	新建	1.1	14.94	8.7	建设完成
马兰大桥拆除重建工程	农村公路	新建	1.2	2.40	0.6	2022 年建成通车
马兰屯作业区疏港路（省道 231 至马兰港）	农村公路	新建	3.2	10.50	0.3	建设完成

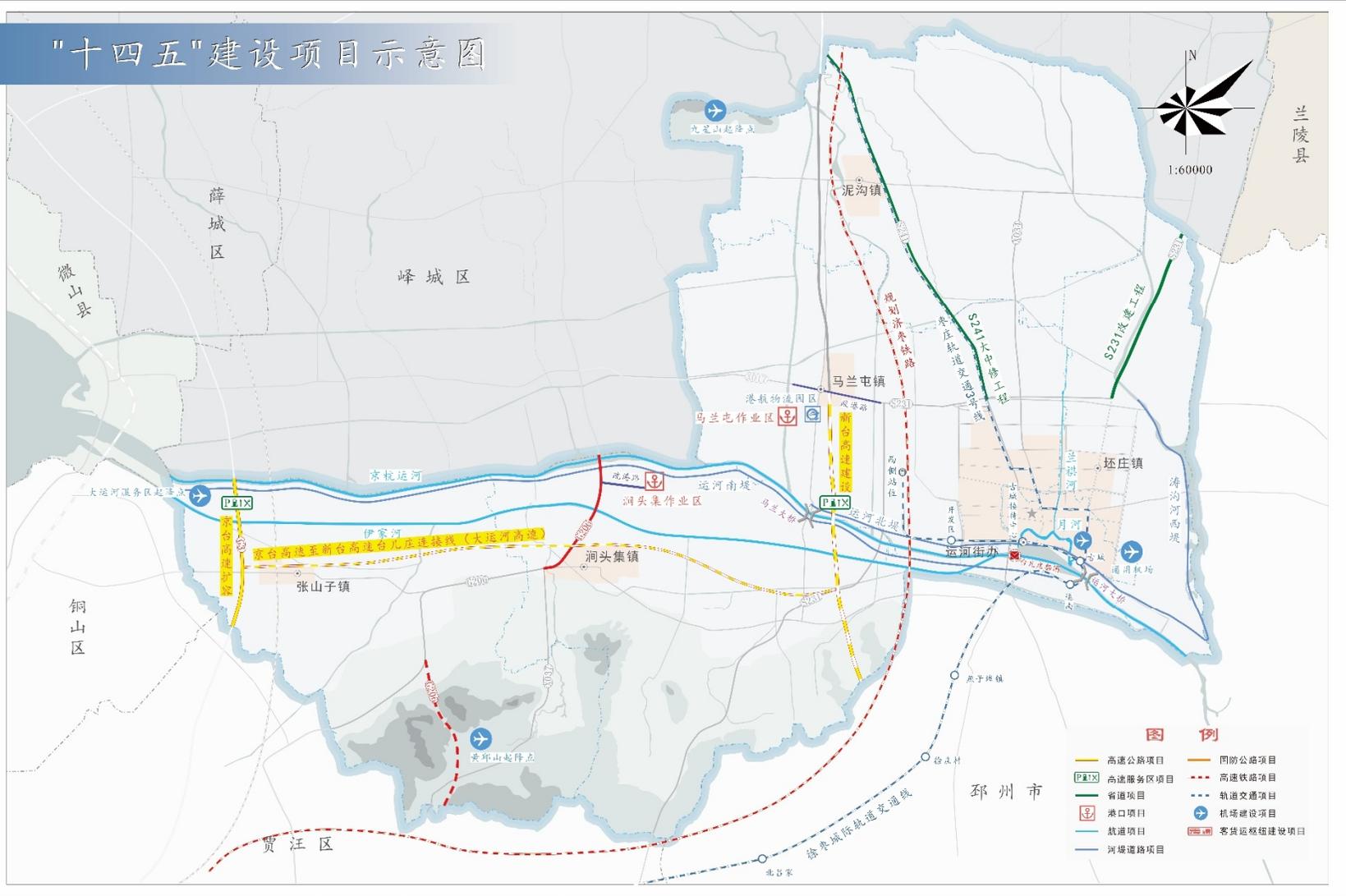
项目名称	项目类型	建设性质	里程 (km)	建设规模 (公顷)	总投资 (亿元)	十四五主要工作进度完成目标
涧头集作业区疏港路 (孙庄至刘庄)	农村公路	新建	3.0	14.40	0.5	建设完成
乡道拓宽改造工程	农村公路	改建	117.1	0.12	0.6	建设完成
农村公路路面进行硬化升级工程	农村公路	改建	162.6	-	0.4	建设完成
<b>港航项目</b>						
京杭运河枣庄段二级航道整治工程 (韩庄运河)	航道	航道整治	38.5	20.29	17.7	建设完成
京杭运河枣庄段二通道 (伊家河航道) 升级改造工程	航道	升级改造		1.37		建设完成
运河湿地旅游航道整治工程	航道	航道整治				建设完成
月河旅游航道整治工程	航道	航道整治				建设完成
运河湿地公园码头	码头	改建	-			建设完成

项目名称	项目类型	建设性质	里程 (km)	建设规模 (公顷)	总投资 (亿元)	十四五主要工作进度完成目标
游客服务中心码头	码头	改建	-			建设完成
台儿庄港区涧头集作业区 #1-#6 泊位工程	港口	新建	-	43.00	6.0	建设完成
台儿庄港区马兰屯作业区 #7-#9 杂货泊位工程	港口	新建	-	4.50	1.7	建设完成
京杭运河台儿庄三线船闸工程	船闸	新建	-			建设完成
<b>民航项目</b>						
台儿庄通用机场提升项目	机场	改建	-	23.30	1.3	建设完成
台儿庄航空起降点项目	起降点	新建	-	23.33		建设完成
<b>铁路及轨道交通项目</b>						
济枣高铁	高铁	新建	19.0	2.00	39.0	建设完成

项目名称	项目类型	建设性质	里程 (km)	建设规模 (公顷)	总投资 (亿元)	十四五主要工作进度完成目标
枣庄轨道交通 3 号线	轨道交通	新建	23.3	40.50	28.0	建设完成
<b>枢纽场站项目</b>						
台儿庄西站	枢纽场站	新建	-	13.30	5.0	建设完成
台儿庄大运河服务区水陆旅游 客运枢纽	枢纽场站	新建	-			建设完成
台儿庄港航物流产业园	枢纽场站	新建	-	22.2		建设完成

# "十四五"建设项目示意图

## 台儿庄区综合交通运输“十四五”发展规划



台儿庄区综合交通运输“十四五”发展规划

干线公路网布局

一环	东环	滨河西直堤
	西环	S231绕城下段
	南环	运河北路
	北环	S231绕城北段
六横	横一	X013
	横二	X017、北环路
	横三	运河北堤旅游景观道路
	横四	运河南堤旅游专线
	横五	京台高速公路台儿庄连接线
	横六	X015

七纵	纵一	S231
	纵二	X034、X035、东临路南延
	纵三	S241
	纵四	X036
	纵五	密台高速
	纵六	G206
	纵七	京台高速

