

淄博市交通“十一五”发展规划



淄博市交通局

山东省交通规划设计院

淄博市交通“十一五”发展规划

淄博市交通局

山东省交通规划设计院

二〇〇六年

编报单位领导小组成员

- | | | |
|------|-----|-----------------|
| 组 长 | 王永新 | 淄博市交通局局长 |
| 副组长 | 任迎远 | 淄博市交通局副局长 |
| | 王建华 | 淄博市交通局副局长 |
| | 王 兴 | 淄博市公路局局长 |
| 组 员 | 王世荣 | 淄博市交通局副局长 |
| | 邱明文 | 淄博市公路局副局长 |
| | 陈国强 | 淄博市交通运输管理处处长 |
| | 陈文波 | 淄博市交通局规划科科长 |
| | 陈明勤 | 淄博市公路局计划科科长 |
| 参加人员 | 陈文波 | 淄博市交通局规划科科长 |
| | 陈明勤 | 淄博市公路局计划科科长 |
| | 苏学成 | 淄博市交通局规划科副主任科员 |
| | 李德刚 | 淄博市交通局运输管理处处长助理 |
| | 张 涛 | 淄博市公路局计划科副科长 |
| | 史玉宝 | 淄博市交通局规划科副主任科员 |
| | 吕会清 | 淄博市交通局运输管理处副处长 |

编制单位领导小组成员

组 长	姜振亭	山东省交通规划设计院院长
副组长	王淮南	山东省交通规划设计院副院长
	李怀峰	山东省交通规划设计院总工
参加人员	李贻武	山东省交通规划设计院主任、高工
	魏其运	山东省交通规划设计院副总、高工
	张 宁	山东省交通规划设计院、高工
	纪文渤	山东省交通规划设计院、高工
	高 杰	山东省交通规划设计院、高工
	刘 伟	山东省交通规划设计院、研究员
	姜国宏	山东省交通规划设计院、高工
	邹华国	山东省交通规划设计院、工程师
	谢成立	山东省交通规划设计院、研究生

目 录

一、“十五”交通计划执行情况简要回顾	1
(一)“十五”期间主要指标完成情况	1
(二)“十五”期间交通发展的主要特点和经验	6
(三)存在的问题	7
二、“十一五”交通发展面临的形势	8
(一)全国的经济对淄博市交通发展的影响	8
(二)山东省的经济对交通发展的影响	9
(三)淄博市的经济对交通发展的影响	12
(四)城镇体系规划及空间布局规划对交通发展的影响	13
(五)淄博市独特的区域交通位置对交通发展提出了更高要求	16
(六)省委、省政府“五纵连四横，一环绕山东”的 网络规划对交通发展提出了更高要求	17
(七)社会主义新农村的发展规划对农村交通发展的新要求	17
(八)“十一五”时期交通需求预测	18
三、“十一五”交通发展的指导思想和基本原则	19
四、“十一五”交通发展规划目标任务	20
(一)公路建设	20
(二)道路运输	23

(三) 社会主义新农村公路建设	27
(四) 城市公共交通	31
(五) 综合交通一体化建设	32
(六) 信息化建设	32
(七) 依法行政, 提高交通法治化水平	33
(八) 文明行业建设	33
五、“十一五”交通建设所需资金估算	33
(一) 资金估算	33
(二) 资金筹措	33
六、实现“十一五”交通发展规划目标采取的措施	34
(一) 与时俱进、创新观念, 促进交通全面、协调、可持续发展	34
(二) 坚持“责任重于泰山”, 确保建设优质工程、廉政工程和 安全工程	35
(三) 突出交通法制建设, 强化行业管理	35
(四) 加强人才队伍建设, 提高人才素质	35
(五) 积极推进科技进步和技术创新	35
(六) 政务公开, 构建和谐交通	35
七、2020年全市交通发展前景展望	36
参考文献	37

“十五”时期，是淄博市交通事业发展最快、最好的时期。全市交通工作在市委、市政府、省交通厅的正确领导下，全面贯彻党的“十六大”精神和“三个代表”重要思想，认真落实科学发展观，紧紧围绕交通“两个率先”总体目标，按照“突出重点抓发展，强化管理树形象，深化改革求稳定，狠抓根本争一流，团结奋进创辉煌”的工作思路，谋划新思路，实施新举措，全面完成了“十五”计划确定的任务目标，开创了交通事业发展的崭新局面。

一、“十五”交通计划执行情况简要回顾

(一)“十五”期间主要指标完成情况

1、公路建设

“十五”期间，全市共完成公路重点工程建设投资近 50 亿元，圆满完成了滨博高速公路、309 国道淄博段、张博附线、博沂路、胶王路、临仲路等一大批新改建项目的建设；新开工了国家高速公路青岛至兰州线淄博市境内段，并完成工程投资 9.2 亿元；309 国道张店立交桥等工程；养护管理得到进一步加强，全市公路综合好路率达到 74.8%，其中干线公路好路率达到 84.1%；淄博市干线公路网水平和公路整体通行能力进一步提高，极大地提升了淄博作为鲁中地区重要交通枢纽的地位。

到 2005 年底，全市公路通车总里程已达 3921.5 公里（不含 5184.7 公里村道），比“九五”末增加 803.9 公里；其中二级以上公路达 1553.9 公里，比“九五”末增加 375.3 公里。平均公路密度达到百平方公里 66 公里，比“九五”末增加 12.96 公里，居全省前列。

淄博市公路网现状及国省道、县乡路技术等级详见图 1“淄博市交通网现状图”和表 1~表 2。

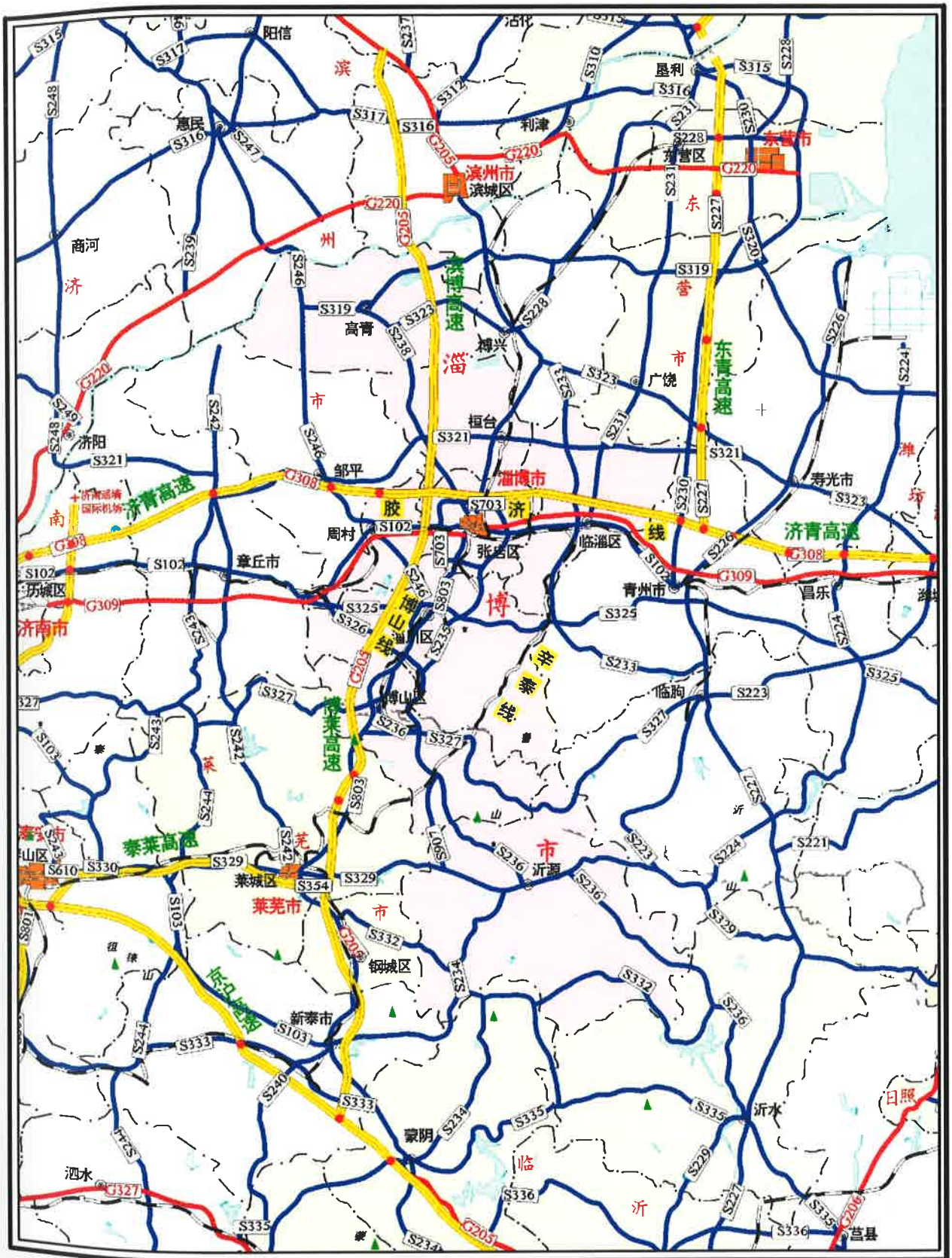


图1 淄博市交通网现状图

公路网现状汇总表

表 1

类别		公路技术指标		技术指标值	
公路、规模		公路总里程 (公里)		3921.5	
		公路密度 (公里/百平方公里)		65.36	
通达深度		区域内乡镇总数	(个)	107	
		不通公路乡镇	个数 (个)	0	
			比重 (%)	0	
		区域内行政村总数	(个)	3164	
		不通公路行政村	个数 (个)	152	
			比重 (%)	4.8	
公路网等级结构		高速公路	里程 (公里)	147.9	
			比重 (%)	3.8	
		一级公路	里程 (公里)	255.7	
			比重 (%)	6.5	
		二级公路	里程 (公里)	1150.3	
			比重 (%)	29.3	
		三级公路	里程 (公里)	880.3	
			比重 (%)	22.4	
		四级公路	里程 (公里)	1487.3	
			比重 (%)	37.9	
			国道	里程 (公里)	218.3
				比重 (%)	5.6
		省道	里程 (公里)	854.1	
			比重 (%)	21.8	
			县道	里程 (公里)	1177.4
				比重 (%)	30.0
乡道	里程 (公里)	1528.7			
	比重 (%)	39.0			
专用路	里程 (公里)	143			
	比重 (%)	3.6			
路面铺装		合计	(公里)	3921.5	
		有路面	里程 (公里)	2095.4	
			比重 (%)	53.4	
		简易铺装路面	里程 (公里)	1690.9	
			比重 (%)	43.0	
		无铺装路面里程 (公里)			135.2
晴雨通车里程 (公里)			3779.9		

2005年淄博市国省道技术等级情况一览表

表2

单位：公里

路线名称	路线编号	合计	高速公路	一级公路	二级公路	三级公路	四级公路
合计		1072.4	147.9	255.7	570.9	59.7	38.2
国道		218.3	147.9	70.4	0	0	0
青岛-银川	GZ035	54.1	54.1				
山海关-广州	G205	93.8	93.8				
荣成-兰州	G309	70.4		70.4			
省道		854.1	0	185.3	570.9	59.7	38.2
济南-青州	S102	53.8			6.8	47	
河口-辛店	S231	16		16			
博兴-临朐	S233	35.6			35.6		
沂源-台儿庄	S234	26.2			26.2		
湖田-南庄	S235	49.8		11.4	25.7	12.7	
博山-沂水	S236	103.5		12.9	90.6		
高青-淄博	S238	50.4			50.4		
庆云-淄川	S246	48			48		
广北农场-青城	S319	30			30		
寿光-济阳	S321	54.7		16	38.7		
潍坊-高青	S323	25			25		
胶州-王村	S325	50.4		32.8	17.6		
泉头-王村	S326	28.4			28.4		
临朐-仲宫	S327	65.1			31.2		33.9
薛家岛-馆陶	S329	40.5			40.5		
韩旺-莱芜	S332	40.2			40.2		
张店绕城线	S703	35.6		35.6			
山海关-深圳辅线	S803	72.3		60.6	7.4		4.3
博山-草埠	S907	28.6			28.6		

“十五”期间，共完成农村公路改造 3200 公里，完成总投资 14 亿元。实施“村村通油路工程”以来，新通油路（水泥路）行政村达 1041 个，受益人口 138 万人。目前，全市通油路的行政村已达 3012 个，基本实现“村村通油路”目标。全市共调整、延伸线路 34 条，新开通 22 条，增加通车里程 481 公里，新增客车 138 辆，新改建等级客运站点 14 个，新设候车亭 312 个、站牌 3246 个，基本实现了“村村通客车”目标。

“双通”目标的全面实现，对于增加农民收入，繁荣农村经济发展，建设社会主义新农村，创造了良好的交通条件。

2、道路运输

到 2005 年底，全市营业性汽车已发展到近 4.5 万辆，比“九五”末增长 25%，其中客车 9179 辆、货车 34677 辆。全市高中级客车已发展到 876 辆，占全市客运车辆的 28%；集装箱车、厢式货车等专用货车已发展到 1337 辆，占全市货运车辆的 6.72%。全市共有出租车 6377 辆，客运出租车和中心城区公交车面貌发生了根本性的变化，中心城区已建成居民小区基本实现通公交车，居民的乘车条件得到了进一步改善，同时也提升了城市形象。“十五”时期，针对淄博市道路运输市场实际，以提高效率、效益、质量为主的运力结构调整取得了阶段性成果。全市客运线路发展到 507 条，其中跨省线路 61 条，跨地区线路 205 条，市内线路 241 条，营运区域辐射到国内 17 个省市，深度达到省内所有市、县。

运输生产稳步提高。全市 2005 年完成公路客运量已达 18361 万人、旅客周转量 381945 万人公里，分别比“九五”末增长 52.74%、38.67%；完成货运量 5355 万吨、货物周转量 316256 万吨公里，分别比“九五”末增长 38.17%、60.84%。

自 2003 年实施“村村通客车”以来，为激励农村客运市场的发展，确保村村通客车工程任务目标的全面完成，淄博市研究制定了鼓励发展农村客运的扶植政策，坚持“科学规划、合理布局、上下联动、全面推进”的原则，统一规范农村客运市场，提高市场的运作效率，逐步完善农村客运站点设施，稳步

推进淄博市村村通客车工作的步伐,为建立城乡客运一体化网络打下了坚实的基础。

3、运输场站建设

“十五”时期,淄博市客运站场建设以中心城区和乡镇客运站场建设为两翼,加快建设步伐,优化场站布局,改革道路运输站场管理体制,积极引导场站由专用型向公用型转变,由专业服务向社会服务转变,形成了以现代化、智能化、人性化和综合化为时代特征的完善的客运场站网络体系,保证了社会经济健康快速发展。五年来,共新建、改造等级客运站 22 个,现在全市等级客运站已达到 29 个。这些场站的规划建设对于形成布局合理、集疏便捷、辐射城乡的道路运输网络,发挥道路运输优势,促进道路运输市场向有形化、有序化方向发展具有重要意义。

(二)“十五”期间交通发展的主要特点和经验

经过“十五”期间的加快发展,淄博市交通事业迈上了一个新的台阶,交通两个文明建设取得新的成绩,为率先实现交通现代化奠定了坚实的基础。主要特点有:

1、公路建设实现新跨越

到 2005 年底,全市除沂源县外其他区县已全部实现高速公路贯通。路网结构进一步优化,公路整体通过能力进一步提高,极大地提升了淄博作为鲁中地区重要交通枢纽的地位。

2、农村交通面貌发生巨大变化

“十五”期间,淄博市共完成农村公路改造 3200 公里,完成总投资 14 亿元。目前,全市通油路的行政村占全市行政村总数的 96.2%,通客车村庄数占全市行政村总数的 98.8%,全面完成了农村公路建设计划任务,基本实现村村通油路、村村通客车目标。

3、道路运输实力不断壮大

目前,全市营业性汽车已发展到近 4.5 万辆,运力结构不断优化。公交站点设置日趋合理,覆盖密度逐年加大,中心城区已建成居民小区基本实现通公

交车。

4、行业管理水平不断提高

加强交通执法队伍建设，建立了交通系统行政执法人员全面培训、考试和持证上岗制度，全市 1277 名执法人员获得《行政执法证》。

5、文明行业创建成果丰硕

到 2005 年底，全市有 7 个区县交通系统获得了省级交通文明行业称号，公路、运管、稽查获得省级交通文明子行业称号，有 6 个单位获得省级文明单位称号。创建全国青年文明号 1 个，省级青年文明号 10 个，市级青年文明号 27 个，交通部巾帼建功先进单位 1 个。全市交通系统顺利通过了省级文明交通行业的检查验收。

淄博市交通经过五年的发展实践，探索和积累了许多宝贵经验，概括主要有以下几点：

一是服从服务于全市经济社会发展大局，科学谋划，积极主动，切实落实好市委市政府的重要决策。

二是抢抓机遇，坚持加快发展。

三是牢记宗旨观念，群众利益至上。

四是建设了一支特别能吃苦、特别能战斗，敢打硬仗、能打胜仗的干部职工队伍。

（三）存在的问题

1、全市公路整体技术标准有待进一步提高

截止到 2005 年底，淄博市公路通车总里程中高速、一级公路占总里程的 4.43%；国省道占总里程的 11%，县乡公路中的低等级公路所占比重较高，县道三四级路占 67.51%，乡道三四级路占 87.74%，从以上数据可以看出，路网整体技术标准偏低，并且还有相当一部分县乡公路因建养资金匮乏，破损严重，路况较差，亟需加强建设和养护。

2、城市出口交通拥堵

国道 309 在淄博市张店区段为一级路，2005 年机动车交通量达到 58716 辆/日（小客车当量数），由于和东外环平交，造成车流不畅，交通拥堵严重。省道 803（原国道 205）博兴界至博山段为一级路，2005 年机动车交通量达到 52248 辆/日（小客车当量数），和南外环平交，同样造成车流不畅，交通拥堵。因此随着区域经济的快速发展，过境车辆和汽车保有量的增加，进出城区难的问题将愈发明显，建造功能齐全的互通立交势在必行。

3、网络化程度有待进一步提高

部分地区县乡村公路未联络成网，与外地市及区县之间，还有不少断头公路连不上、通不过，必须迂回绕道行驶，从而浪费了大量的时间和能源，降低了行驶效率。

4、没有稳定的建设资金保障，存在重建设、轻养护、建养不协调以及土地征用难等问题。

5、路网改造及旧桥改建步伐需进一步加快

宽路窄桥、低标准桥梁已成为公路运输的“瓶颈”，影响了公路整体效能的发挥；老油路、超期服役油路及中低级路面急需升级改造，这些因素直接影响了好路率水平和整体通行能力的提高。

6、乡镇客运站场建设滞后

主要体现为交通基础设施、路网配套不完善，客、货运站场建设和管理与行业发展水平不相适应。

7、治理“双超”的任务依然严峻，车辆偷逃规费现象严重，暴力抗法行为时有发生，直接危及执法人员生命安全，必须采取切实措施认真加以解决。

二、“十一五”交通发展面临的形势

（一）全国的经济对淄博市交通发展的影响

从“十一五”开始我国经济社会发展将进入新的时期。农村在基本实现小康的基础上，将向全面建设小康社会、建设社会主义新农村转变；工业结构和增长方式将发生重大变化；第三产业快速发展，整个国民经济仍将保持持续稳

定增长的势头。

近年来中央实施有保有压的宏观调控政策,要求继续加快交通基础设施建设,发展现代物流,缓解煤、电、油、运紧张的矛盾;中央和省委、省政府高度重视“三农”问题,要求交通的各项支农措施只能加大,不能削弱,这些都为交通发展提供了有利条件。

去年以来,国务院先后通过了《国家高速公路网规划》、《长江三角洲、珠江三角洲、渤海湾区域沿海港口建设规划》、《农村公路建设规划》等,为交通统筹发展、长远发展提供了重要保障。

(二) 山东省的经济发展及其对交通发展的影响

2003年,韩寓群省长在山东省第十届人民代表大会第一次会议上所作的《政府工作报告》中提出“力争到2007年全省国内生产总值达到17000亿元,比2000年翻一番,年均增长10%以上;2010年全省国内生产总值达到2万亿元以上,人均超过2万元,沿海有条件的地方率先基本实现现代化;2020年全省国内生产总值达到4万亿元以上,人均超过5000美元,达到世界中等收入国家目前的水平,总体上基本实现现代化,成为经济持续繁荣、科技教育发达、生态环境优良、社会文明进步、人民生活富裕的地区,展现‘大而强、富而美’的社会主义新山东的崭新形象。”

2005年,我省国内生产总值达到18000亿元左右,比上年增长16.2%,比全国增速高6.3%。可以预计,本世纪的前20年,特别是“十一五”时期,山东作为一个沿海经济大省,经济总量将继续在高位上持续快速增长,经济结构调整步伐、区域经济协调发展和城市化进程将进一步加快,对外开放将更加深入,人民生活质量也将进一步得到改善和提高,必然要求公路水路交通保持一定的建设规模和较快的发展速度,为经济和社会的快速发展提供强有力的支撑和保障。

根据《山东半岛城市群发展战略研究》,“半岛城市群”的发展战略目标是:以开放为先导,以青岛为龙头,举八市之合力,立足东亚,面向世界,拓展腹

地，发展成为综合实力强大的制造业基地、环境优美适于人居的城镇群体、有较大国际影响的都市连绵区，引领全省实现经济社会的跨越式发展。《山东半岛城市群总体规划》指出，山东半岛城市群产业发展空间布局总的来说体现在两个主要联系方向上：胶济铁路沿线和沿海产业带沿线。胶济铁路沿线包括了济南、淄博、潍坊和青岛，沿海产业带沿线包括了日照、青岛、威海和烟台。详见图2“山东省半岛城市群产业发展空间示意图”。

胶济铁路沿线的规划发展目标是充分发挥其历史上已有的工业经济优势，吸引日韩产业，同时积极调整自身产业结构，建立优势产业。淄博市的城市职能定位为国家新材料产业化基地，以石化和医药为主体的半岛制造业生产基地。这为淄博市的城市发展明确了工作重心和方向。

2006年5月省委、省政府继作出“一二三四五六”总体布署、加快山东半岛城市群建设和胶东半岛制造业基地建设、做好“八个推进”等战略决策后，为加快省会城市群经济圈发展，布署开展了省会城市群经济圈重大课题研究。省交通厅完成了《推进省会城市群经济圈交通一体化》的专题研究报告。

省会城市群经济圈发展的总体目标是：以突破济南为着力点，大力发展省会经济，进一步强化核心城市功能，加快建设辐射带动淄博、泰安、莱芜、德州、聊城、滨州的省会城市群经济圈，完善提升基础设施，合理安排城镇布局，全面增强省会城市群经济圈总体实力和竞争力，实现山东中部突破，把省会城市群经济圈建设成为全省开放程度高、发展活力强、产业特色突出、服务功能健全、自然环境优美的新型区域，拉动全省经济社会更快更好发展。

省会城市群经济圈交通一体化的发展目标就是要实现基础设施一体化，运输服务一体化，运输管理一体化，基本形成一小时生活圈，实现同城效应，带动山东中部地区加快发展，实现我省的中部崛起。

省会城市群经济圈交通一体化发展的基本思路：“突出一个核心，建设六大通道，形成十六个出口”，简称“1616”。充分体现“以济南为核心，六市为依托”的省会城市群经济圈建设发展的核心思想。

区位分析图



图2 山东半岛城市群产业发展空间布局示意图

淄博市在省会城市群经济圈具有“承东启西、联北接南”的重要地位，应加强对外交通联系，增强外引内联能力，促进与其他都市圈之间资金、技术、人才的交流，加快区域经济的协调发展。

为深入贯彻落实省委、省政府加快山东半岛城市群、胶东半岛制造业基地建设、加快省会城市群经济圈发展等一系列战略部署，淄博交通“十一五”期间必须抢抓机遇，优化和完善骨架公路网布局，进一步加大对农村交通发展的支持力度，加快交通现代化建设，为省委、省政府的战略决策提供优良的交通保障。

（三）淄博市的经济发展及其对交通发展的影响

“十五”期间，淄博市政府积极围绕建设经济强市、文化大市、绿色城市，实现“两提前、一率先”的奋斗目标，“十五”计划确定的主要发展目标提前实现，工业化、城市化、市场化、国际化步伐明显加快，淄博市经济社会发展跃上新的平台，站在了一个新的起点上。

《淄博市国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要（草案）》提出“十一五”时期的主要任务和目标是：地区生产总值年均增长12%以上，在提前实现比2000年翻两番的基础上，力争2010年比2005年翻一番。

“十一五”期间，淄博市要由原先的组群式城市格局逐渐向“中心凸显、十字展开、组团发展”的城市发展新格局转变。坚持新城区开发与老城区改造相结合，“发展西、北，改造东、南，提升中部，衔接周边”，集中力量规划建设现代化水平高、辐射带动能力强的中心城区。全面推进新城区建设，建设完成一批标志性建筑和重点工程，基本建成建筑风格独特、配套设施完善、生态环境优美、现代气息浓郁的核心区域。突出绿化美化，搞好城市生态景观建设，搞好城市标志性建筑、标志性区域设计，提升城市文化品位。

在实现上述目标任务的基础上，再经过10年的努力，到2020年，淄博市生产总值和人均生产总值比2010年再翻一番，淄博市总体上基本实现现代化，使淄博成为经济全面繁荣、社会文明和谐、科技教育发达、人民生活富裕、生态环境优美的城市，充分展现“经济强市、文化大市、绿色城市”和现代化区

域性中心城市的崭新形象,全面实现在山东中部率先崛起和老工业城市发展振兴的目标。

“十一五”期间,淄博市国民经济高速发展的趋势,必然要求公路交通保持一定的建设规模和较快的发展速度,防止出现交通瓶颈,充分满足经济和社会的发展需要。

(四) 城镇体系规划及空间布局规划对交通发展的影响

随着宏观区域格局的变化,市域城镇之间的格局发生了根本的改变,根据《淄博城市总体规划(2005~2020)纲要》,淄博市域空间结构将调整为“一城、两轴、十三片”的市域发展新格局。详见图3“淄博市域城镇体系空间结构规划示意图”。

“一城”:指一个中心城区,由张店城区、淄川城区、博山城区、临淄城区和周村城区以及区之间交通延续的部分镇组成。在区域位置、经济水平、资源条件、城镇建设及基础设施建设等方面都具有统一发展的优势,发展成为市域的核心地区并带动市域南北两翼的发展。

“两轴”:指依托交通联系的主轴线,形成的联系中心城区和三个县城的南北向市域的核心地区,带动市域南北两翼的发展。

“十三片”:指由地理临近、职能相关、发展向联系的城镇组成的十三个城镇组群。城镇发展将以“片”为单位,以县城或中心镇为中心,带动片区内其它城镇的共同发展。

城市空间结构为多中心、网络式空间结构,即以张店城区为核心,与淄川、博山、临淄、周村城区协调发展。各城区之间通过大型隔离绿带及市政走廊有机隔离,通过“十字”型交通走廊联系,使各城区既相对独立又密切联系。

通过搭建一体化生态安全体系、产业布局体系、综合交通体系和基础设施体系的城市发展平台,实现又优势互补、资源共享,提升淄博的整体实力和核心竞争力。详见图4“淄博市城市空间布局规划示意图”。

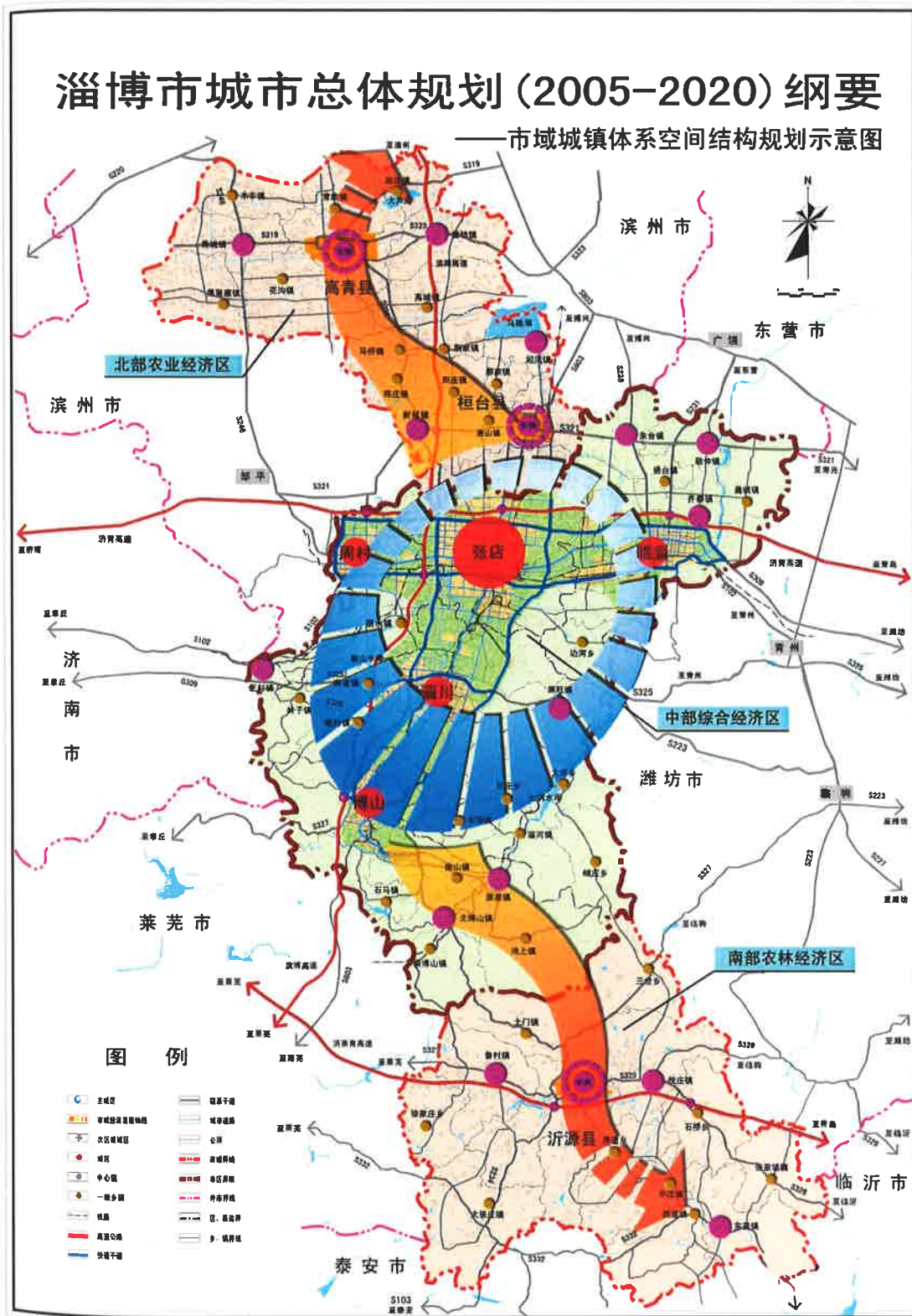


图 3 淄博市域城镇体系空间结构规划示意图

(五) 淄博市独特的区域交通位置对交通发展提出了更高要求

目前,城市化发展的不足对山东省经济增长的制约作用越来越突出。从城市发展的角度讲,规模较大的城市可以提供较好的基础设施条件、较完善的生产、金融、技术、社区服务,集中的、有规模的市场,并且会由于企业和人口的集中而在技术、知识、信息传递、人力资本贡献等方面的溢出效应,而产生较高的经济效益。

山东省委、省人民政府已经作出了《山东省关于加快城市化进程的意见》的决定,明确提出了适度发展大中城市,合理发展小城市,构建职能分工明确、空间布局合理、大中小城市协调发展的区域城市体系,并充分发挥城市在经济社会发展中的辐射带动作用,促进经济社会和环境协调发展的指导思想。

淄博是山东省重要的交通枢纽城市。东西向的胶济铁路、济青高速公路、309国道和南北向的淄东(营)淄八(陡)铁路、滨(州)莱(芜)高速公路、205国道形成三个交通“十”字型主干贯穿全市,正在建设中的济青高速公路南线横贯沂源县全境。市中心距济南国际机场和青岛港分别为70公里、210公里。

“十一五”期间,淄博市根据区域特点,要逐步建立一体化交通体系,促进淄博市各城市组团之间的密切联系,提高城市交通服务能力。制定以交通为导向的空间发展策略,加强对外交通联系通道,实现城市可持续、有序发展的交通体系。完善城市路网等级结构,加强次干道和支路的供给,提高路网整体使用效率和容纳力。建立综合的交通管理机构,采用现代化的交通管理手段,加强交通管理设施资金投入,提高整体交通运输效率。增强区域交通运输及辐射功能,加强产业群、城镇群的紧密连接,加快产业结构调整,促进沿线工、农业的发展,摆脱经济落后的面貌,为其改革开放的进一步深入和经济的高速发展提供有力的保障,从而形成全省经济协调发展的良好局面,为全省提前实现现代化奠定坚实的基础。

(六) 省委、省政府“五纵连四横，一环绕山东”的高等级公路网络规划对交通发展提出了更高要求

为满足高速公路建设的需要，交通部编制了《国家高速公路网规划》，于2004年12月17日经国务院批准实施。《国家高速公路网规划》的出台将对中国经济社会的发展以及公众的生活方式和质量产生重大而深远的影响，必将成为中国高速公路长远发展和交通运输现代化的战略蓝图，标志着中国高速公路发展进入了新的历史阶段。

山东省高速公路建设起步于1990年，经过十几年的努力，山东省高速公路的建设走在了全国的前列。1993年12月，全长318公里的济南~青岛高速公路建成通车，实现了山东省高速公路零的突破。1998年高速公路通车里程达914公里，跃居全国首位；1999年高速公路通车里程达1357公里，在全国率先突破1000公里大关；2000年高速公路通车里程达2006公里，在全国率先突破2000公里大关；2003年，高速公路通车里程达3018公里，在全国率先突破3000公里大关；2005年底，高速公路通车里程达3163公里，78%的县（市、区）通达高速公路，连续八年位居全国首位。

山东省根据其经济发展和自然条件，在二十世纪九十年代初期，规划了“三纵三横一环”的公路主骨架，并于1997年达到二级以上标准。“九五”、“十五”期间，为满足我省经济社会现代化发展需要，进一步完善山东省高速公路网络，又做出了“五纵四横一环”高等级公路网规划，在规划指导下，高速公路建设得到了稳步快速发展。

根据规划，淄博市境内有横二、横三和纵三等三条高速公路通过，横二、和纵三已通车运营，横三正在施工，预计2007年底建成通车。届时，将进一步完善山东省高速公路网布局，更好地满足高速公路建设需要，更好地为山东省经济发展服务。

(七) 社会主义新农村的发展规划对农村交通发展的新要求

党的十六届五中全会从国家现代化建设战略和全局的高度，做出了建设社会主义新农村的重大部署，为做好“三农”工作进一步指明了方向。建设社会

主义新农村,是在全面建设小康社会的关键时期、我国总体上经济发展已进入以工促农以城带乡的新阶段、以人为本与构建和谐社会理念深入人心的新形势下,中央做出的又一个重大决策,是统筹城乡发展,实行“工业反哺农业、城市支持农村”方针的具体化。“十一五”时期是推进社会主义新农村建设的关键时期,也是加快现代农业建设的重要时期。发展环境的不断改善和优化,为“十一五”农业和农村经济发展带来了重要的战略机遇,全社会也形成了同心协力推进农业和农村发展的良好氛围。

党的十六届五中全会、中央经济工作会议、中央农村工作会议对建设社会主义新农村做出了战略部署,2006年中央1号文件对加快农村公路建设提出了明确要求。因此,加快农村公路建设是新时期党中央、国务院部署的一项重要政治任务,是建设社会主义新农村战略任务的重要组成部分,更是今后交通工作的重中之重,是新时期的一项艰巨任务。农村公路建设是推进社会主义新农村建设的重要内容,是增加农民收入的有效途径,是扩大国内需求、拉动经济增长的重要措施,是构建便捷、通畅、高效、安全的交通运输体系的重要组成部分。

农村公路是公路网的基础,是农村地区最主要甚至是一些地区惟一的运输方式,关系到农民群众的生产、生活,关系到农村经济社会发展,关系到全面建设小康社会和构建和谐社会的重要基础设施。大力发展农村公路建设,可以进一步拓展领域和途径,提升发展能力和竞争力,加快现代农业建设,促进农业和农村经济持续健康发展,为社会主义新农村的建设提供强有力的交通支撑。

(八)“十一五”时期交通需求预测

根据淄博市公路客货运输量和公路运输枢纽货物作业量的发展趋势,以及淄博市城市总体规划,并紧密结合全市工业、商贸、交通等基础设施建设进展情况,以满足国民经济和社会发展需要为目标,结合淄博市历年发展统计资料,分别运用时间序列法、回归预测法、增长系数法、弹性系数法、类比法、专家咨询法等对“十一五”末公路客、货运输量、通道交通量等运输需求进行了定量预测。

1、客、货运输量

公路客运量、客运周转量：3.0亿人、69亿人公里，分别是“十五”期末的1.67倍、1.8倍。

公路货运量、货运周转量：9500万吨、57亿吨公里，分别是“十五”期末的1.76倍、1.83倍。

2、汽车保有量

汽车保有量24.8万辆，是“十五”末年的1.30倍。

3、通道交通量

南北向的“滨博通道”：包括滨博高速、省道803、省道246和省道235淄博境内段，该通道2010年断面交通量，100000辆/日（小客车，下同）。

东西向的“济青大通道”：包括济青高速、国道309、省道102和省道325，该通道2010年断面交通量，133000辆/日（小客车，下同）。

东西向的“省道329通道”：包括青岛至兰州高速公路淄博境段、省道327和省道329，该通道2010年断面交通量，57000辆/日（小客车，下同）。

2010年~2015年，东西向的“济青大通道”的断面交通量将逐渐达到并超过适应交通量，届时，可通过省道102、省道325和济青高速加宽改造来提高车辆通行能力和道路服务水平。

三、“十一五”交通发展的指导思想和基本原则

“十一五”时期是深入贯彻落实科学发展观、全面建设小康社会的重要时期，也是加快淄博市交通现代化建设步伐的关键时期。通过总结“十五”发展经验，正确评估交通发展面临的形势，认清存在的困难和制约因素，强抓机遇，努力建成设施一流、优质高效、四通八达、安全快捷的交通运输体系，基本实现客运快速化、货运物流化、营运信息化，“十一五”末淄博市交通基本实现现代化。

根据市委、市政府和省交通厅对“十一五”规划提出的要求，淄博市“十一五”交通工作的总体思路是：以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指

导，以科学发展观统领交通工作全局，努力建成“一个中心枢纽，两大快速通道，三个重要网络”，为经济社会发展提供健全完善的交通基础设施，安全环保的运力装备，便捷高效的运输服务，为实现交通现代化奠定坚实基础。详见图5“淄博市交通网规划示意图”。

1、“一个中心枢纽”是指全力启动国家公路运输主枢纽规划建设方案，把淄博市建成公路运输主枢纽。调整中心城区一张店外环路规划，将西外环由西十路调整到西十三路，南接张博附线，北接高淄路；将北外环线移至济青高速公路以北，贯通桓台的周家、果里和侯庄，与湖南路（张店东外环线）北延相接，然后继续向北与桓台东外环相连。同时加强进出中心城区通道建设，规划建设重要干道与张店外环路交叉口立交桥。

2、“两大快速通道”是指桓台、张店、淄川、博山及周村、张店、临淄快速大通道。它包括由滨博高速公路、张博附线、803省道、湖南路四条纵向干线公路和由济青高速公路、309国道、102省道辅之以胶王路、寿济路五条横向干线公路构成的快速道路通道。合理规划调整运营线路、站点建设，不断提升运力结构水平，努力打造快捷、高效、安全、舒适的快速客运系统。合理规划布局货运场站建设，不断提高集装箱车、特种专用车和厢式货车比例，健全完善信息服务网络，加快建设城际间的快速货运通道。

3、“三个重要网络”是指建成以“六纵九横”和部分重要路段为框架，县道以上公路组成的公路网络；建成设施完备、快速高效、安全舒适的运输服务网络；建成集中统一、功能齐全、灵敏高效的交通信息网络。

四、“十一五”交通发展规划目标任务

（一）公路建设

目前，东西向的胶济铁路、济青高速公路、309国道和南北向的张东、张八铁路、滨博高速公路、省道S803（原国道205）形成三个交通“十”字型主干贯穿淄博全市。同时，通过胶王路、省道S102、张博附线和湖南路等在张店周边交织，共同构成了淄博市畅通、便捷的内外交通网络。

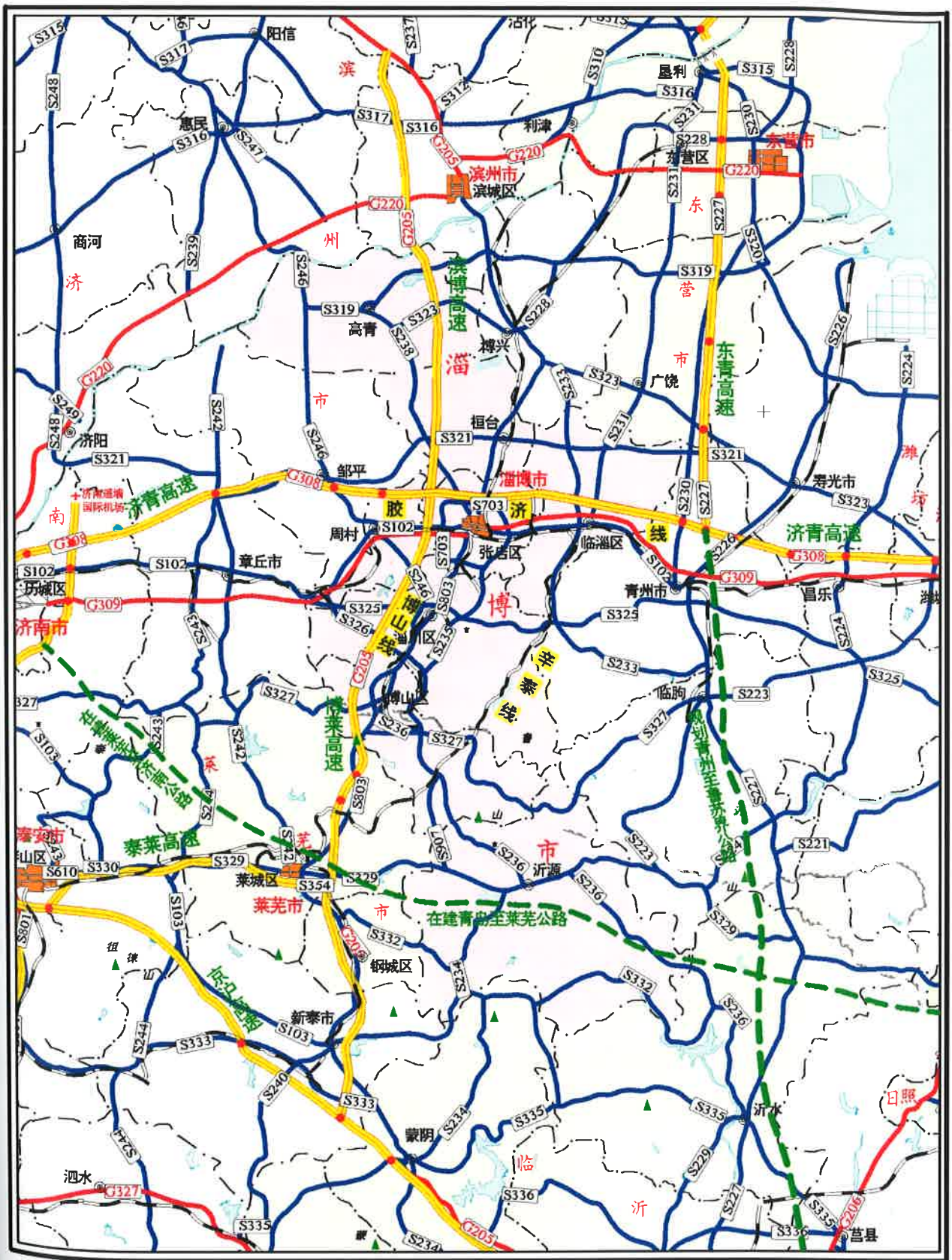


图5 淄博市交通网规划示意图

“十一五”末年，全市公路通车里程达到 4388.4 公里。按技术等级划分，高速公路 206 公里，一级公路 288 公里，二级公路 1856.7 公里，三级公路 1431.2 公里，四级公路 606.5 公里；按行政等级划分，国道 279.4 公里，省道 981.7 公里，县道 1228.6 公里，乡道 1724.5 公里，专用公路 174.2 公里，公路网密度达到 73.1 公里/百平方公里。

“十一五”期间，淄博市新改建国、省道 521.5 公里（含“十五”结转 58.1 公里）。“十一五”新开工项目中，新建国道 3.0 公里（互通立交 2 座），一级公路标准；新建省道 127.6 公里，其中，一级公路 2.7 公里，二级公路 125 公里。改建省道 332.8 公里，其中，一级公路 192.3 公里，二级公路 140.5 公里。

“十一五”期间，淄博市将建设以“六纵九横”重要干线公路和部分重要路段为框架，以县道为网络，以通村路为延伸的干支相连的公路网络。详见图 6 “2010 年淄博市干线公路网‘六纵九横’规划示意图”和表 3。

一纵：国道 205（滨博高速公路），境内里程 93.8 公里；二纵：从滨州惠民，经惠青黄河大桥，由庆淄路（S246）经青城接广青路（S319）、由田镇转高淄路（S238）、张博附线至博山，境内里程 96.0 公里。远期“十二五”经山头、石马（利用县道）接博草路（S907）至草埠，经徐家庄、松固庄（利用县乡路）接韩莱路（S332）至井王庄接沂台路（S234）到临沂，境内总里程 196.8 公里；三纵：山深复线（S803），境内里程 72.3 公里；四纵：从博兴界，由桓台东外环，经卫固接湖南路（S235）至南庄接博沂路（S236）至沂源，由沂台路（S234）到台儿庄，境内里程 148.3 公里；五纵：从滨州博兴，由博临路（S233）经庙子、太河、三岔、悦庄、东里、沂水泉庄至沂南（利用县道），境内里程 142.1 公里；六纵：从东营河口，由河辛路（S231）至辛店接博临路（S233），经庙子、太河、源泉、北博山至莱芜市（利用县道），境内里程 83.8 公里。

一横：济青高速，境内里程 54.1 公里；二横：309 国道，境内里程 70.4 公里；三横：省道 102，境内里程 53.6 公里；四横：胶王路，境内里程 50.4

公里；五横：寿济路，境内里程 54.7 公里；六横：潍高、广青路，境内里程 40 公里；七横：临仲路，境内里程 66.3 公里；八横：薛馆路，境内里程 40.5 公里；九横：青兰高速公路，境内里程 58 公里。

六纵九横总里程 1225.1 公里，其中六纵 737.1 公里，九横 488 公里。国家高速公路青岛至兰州线淄博市境内段的建成通车对克服淄博市南部山区路网薄弱局面甚至完善整个鲁中山区公路网，改善山区农民出行条件，解决“三农”问题必将产生深远影响。淄博市“十一五”公路建设规划项目详见表 4。

为解决淄博市东、南两方向进出城区拥堵问题，“十一五”期间将重点建设国道 309 湖田互通立交和省道 803 南定互通立交。

（二）道路运输

1、站场方面。

淄博城市空间发展呈组团结构：包括张店、淄川、博山、周村、临淄 5 个区和桓台、高青、沂源 3 个县。根据淄博市未来城市发展特点及经济发展趋势，为了满足人民群众的出行需求，每个组团客观上都至少需要一个客运站。综合考虑各组团的城市规划、人口分布情况和用地规模，确定张店组团布设公路运输枢纽客运站 3 个，其它组团各布设 1 个公路运输枢纽客运站。

淄博公路货运枢纽共布设了 9 个货运站场，其中包括 3 个物流园区、4 个物流中心、2 个货运站。总占地面积为 247 万平方米，其中物流园区占地面积 180 万平方米，物流中心占地面积 57 万平方米，货运站占地面积 10 万平方米。

设计年作业量为 2310 万吨，其中物流园区设计年作业量 1620 万吨，物流中心设计年作业量 570 万吨，货运站设计年作业量 120 万吨。淄博公路货运枢纽站场的占地面积和设计年作业量能够满足 2020 年淄博市货运发展需求，并且留有发展余地。

淄博公路客运、货运枢纽站场布局规划表 5~表 6 及图 7“淄博市公路运输枢纽客运站场布局规划示意图”、图 8“淄博公路运输枢纽货运站场布局规划示意图”。

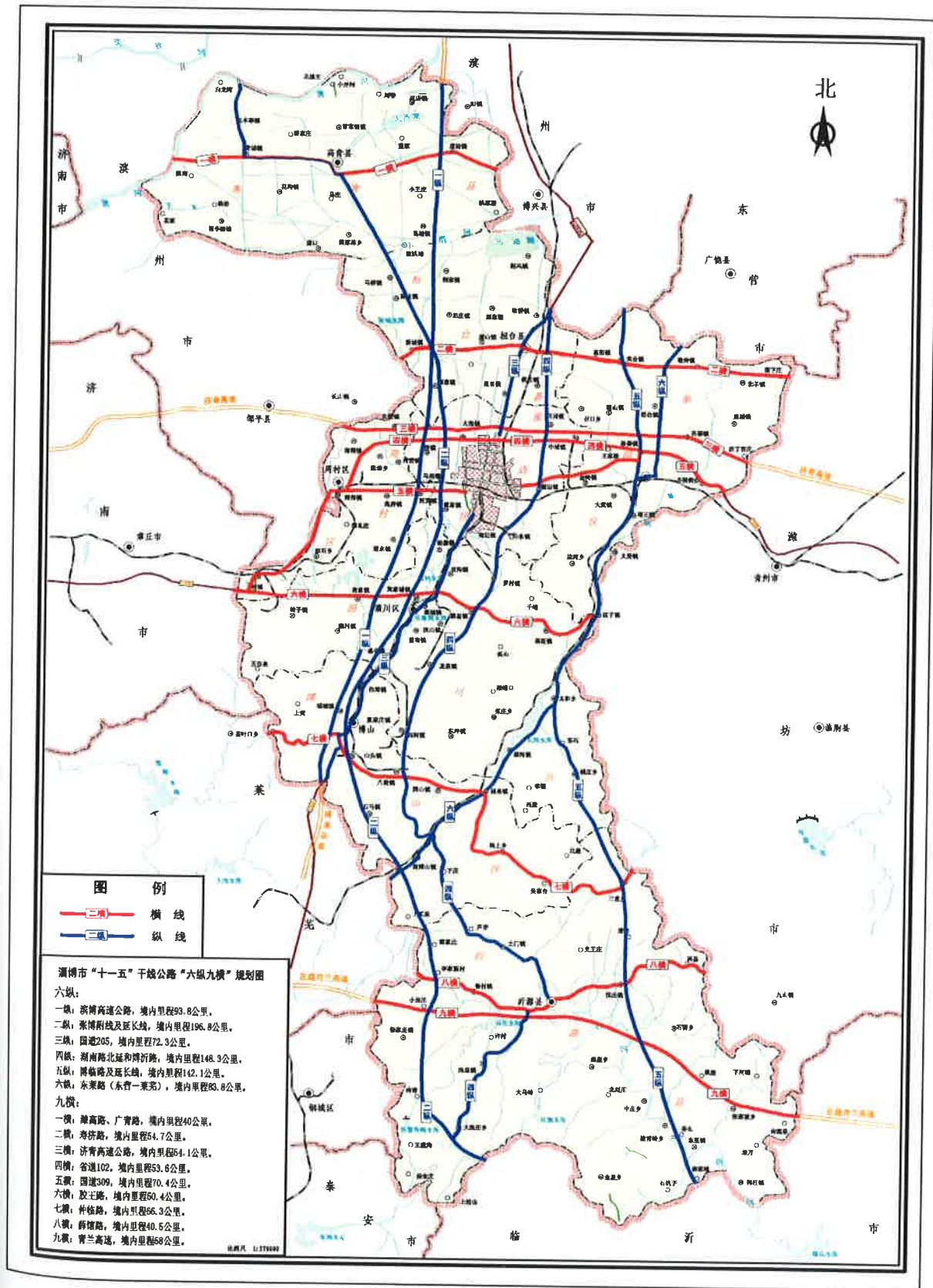


图6 2010年淄博市干线公路网“六纵九横”规划示意图

2010年淄博市“六纵九横”项目一览表

表 3

类别	项目名称	建设性质	技术标准				建设年限	备注
			公路等级	里程(km)	路基宽度(m)	路面宽度(m)		
六纵	滨博高速公路	已建	高速	93.8	27	23	2006-2012	已建成 张店至博山段已完成,主要控制点为惠青黄河大桥、青城、田镇、新城、周家、房镇、城高、域城、乐疃、南博山、草埠、徐家庄、松崗庄、大张庄。部分路段利用县乡路,“十二五”期间实施
	张博附线及延长线	改建	一、二级	196.8	13-33	12-32	2006-2012	
	省道 803	已建	一级	72.3	22-30	21-29		
	湖南路北延和博沂路	改建	一、二级	148.3	13.5-26	12-25	2007-2009	改建湖南路,主要控制点为候庄、湖田、罗村、南庄、松仙岭、南麻、高庄、大张庄,部分路段利用县乡路,“十二五”期间实施
	博临路南延	新改建	二级	142.1	12-16.5	9-15	2010-2012	主要控制点为朱台、边河、庙子、太河、峨庄、三岔、悦庄、东里。部分路段利用县乡路
	东莱路(东营—莱芜)	新改建	一、二级	83.8	16.5-25	15-24	2008-2012	主要控制点为羊店、边河、庙子、太河、淄河、源泉、南博山。部分路段利用县乡路
	济青高速	已建	高速	54.1	28	25		
	309国道	已建	一级	70.4	25-32	24-31		
	102省道	改建	一级	53.6	25	24	2006-2008	
	胶王路	已建	一、二级	50.4	15-24	14-23		
九横	寿济路	已建	一、二级	54.7	16-40	15-39		
	潍高路、广青路	已建	二级	40	13-24	12-23		
	临仲路	改建	二级	66.3	8.5-16.5	7-15	2010-2012	改建乐疃至莱芜界
	薛馆路	改建	二级	40.5	13.5-16.5	12-15	2008-2010	
	济青高速南线	在建	高速	58	33.5	30	2005-2007	

淄博市“十一五”公路建设规划表

表 4

序号	项目名称	技术标准	建设规模 (公里)	总投资(万元)		建设 工期	预计 “十五” 未完成 (万元)	“十一”五计划(万元)					备 注	
				合计	其中:路面大 中桥投资			合计	2006	2007	2008	2009		2010
	合 计			734000			100000	550100	153000	206500	67100	65500	68500	
一	“十五”结转项目			340000			100000	240000	100000	140000				
1	青岛至红其拉甫路沂 源段	高速公 路	58.1	340000		2004至2007	100000	240000	100000	140000				
二	“十一五”新开项目			394000	248700			310100	53000	66500	67100	65500	68500	
(一)	新建项目			154100	80900			94100	34000	10800	800	11500	37000	
1	G309 张店立交桥上跨 S803 立交桥	一级路	1.5	43000	19600	2006至2008		43000	34000	9000				
2	S821 寿济路上跨张东 铁路立交桥	一级路	1.1	2600	2000	2007至2008		2600	1800	800				
3	S907 博草路延长线	二级	75.0	43500	27300	2009至2012		22500				4500	18000	向北经源泉、淄河、太河、边河至苗子; 向南 经草埠、徐家庄、松园庄、大张庄至临沂界
4	G309 湖田互通立交桥	一级路	1.5	22000	10000	2009至2011		10000				2000	8000	
5	S803 南定互通立交桥	一级路	1.5	23000	10000	2010至2012		6000					6000	
6	S233 博临路南延	二级路	50.0	20000	12000	2009至2012		10000				5000	5000	经太河、三岔、悦庄、东里至沂南
(二)	改建项目			239900	167800			216000	19000	55700	66300	54000	31500	
1	S803 张店至博山段路 面改造	一级路	36.1	13700	13000	2006至2007		13700	10000	3700				
2	S238 高淄路高青至张 店	一级路	46.0	54000	35500	2006至2009		54000	8000	22000	16000	8000		
3	S102 济青路周村至青 州界	一级路	23.2	27000	17900	2006至2008		27000	1000	10000	16000			
4	S235 湖南路罗村至南 庄	一级路	40.0	40000	21600	2007至2009		40000	18000	18000	12000	10000		
5	S236 博沂路悦庄至石 桥	二级路	13.6	9300	6000	2007至2008		9300	1000	1000	8300			
6	S234 沂台路沂源段	二级路	26.2	9000	6700	2008至2009		9000			3000	6000		
7	S803 山深复线白塔至 乐陵	二、 一级路	19.0	19000	12100	2007至2010		19000	1000	1000	5000	7000	6000	马公河隧道(507米)
8	S829 薛馆路沂源段	二级路	34.2	21000	17000	2009至2010		21000			1000	8000	12000	
9	S703 张店绕城线	一级路	47.0	20000	16000	2008至2010		20000			5000	10000	5000	老路改造, 含湖南路11.4公里 含隧道
10	S827 临淄路兵嘎至莱 芜界	二级路	11.4	11400	8000	2010至2012		3000					3000	
11	S319 广青路石坡庄至 青城	二级路	15.0	6500	6000	2009至2010		6500				5000	1500	
12	S246 辰淄路黄河岸至 坡庄	二级路	21.1	9000	8000	2010至2011		4000					4000	

淄博公路客运枢纽站场布局规划方案

表 5

序号	客运站名称	建设性质	地址(位置)	占地面积(万平方米)	发送能力(万人/日)
1	张店新区客运站	续建	昌国路与西九路交汇处的东南角	17	3
2	张店高速客运站	新建	济青高速公路以南, 中心路和柳泉路之间	6	1.6
3	张店中心客运站	改扩建	整合现有长途汽车站、东城客运站和淄博大众汽车客运站	6	1.8
4	淄博北客运站	新建	柳泉北路以西与桓台南外环路交叉路口以南 1 公里	10	2
5	临淄客运站	新建	齐鲁化工区经十路和纬三路交叉口东北角	4	1
6	淄川客运站	改扩建	整合现有长途汽车站和公交南站	4	1
7	博山客运站	新建	博山西过境线路西侧, 滨博高速路口立交桥以北 500 米	6.7	2
8	周村客运站	新建	国道 309 和周村区正阳路交叉口西南角, 孟家堰村以东	3.5	1
9	高青客运站	新建	高青县 S319、S328 和 S323 三条省道交汇处西南角	3	0.8
10	沂源客运站	新建	省道博沂路新线以南、沂源县城历山路以东交汇处	3	0.8

2、线路方面。统筹规划运营线路, 调整布局, 改善结构, 从根本上改变目前在客运线路方面存在的无序竞争局面。在时机适当的时候, 推行服务质量招投标制。

3、车辆方面。不断优化运力结构, 提高高中级客车比例, 大力发展集装箱、大件、鲜货、危险品等专用货车。

(三) 社会主义新农村公路建设

建设社会主义新农村是党中央、国务院为解决“三农”问题而明确提出的重大战略举措, 农村公路建设是推进社会主义新农村建设的重要内容。目前, 全市还有 3.8%行政村未通油路, 这些村绝大部分自然条件恶劣、经济落后, 依靠自身的力量很难实现修路的愿望。国务院办公厅出台了《农村公路管理养护体制改革方案》, 省政府出台了《全省农村公路养护管理办法》, 《淄博市农村公路养护管理办法》力争年内出台。淄博市相关部门要切实制定出台相应的政策措施, 理顺农村公路管理体制, 落实养护责任, 健全养护机制, 特别是落实地方政府财政预算内资金的投入, 推动农村公路养护管理逐步走向制度化、规范化, 切实做到有路必养。

淄博公路货运枢纽站场布局规划方案

表 6

区域	序号	货运站名称	建设性质	地址 (位置)	占地面积 (万平方米)	作业能力 (万吨/年)	主要功能
物流园区	1	公铁物流园区	新建	济青铁路马尚站南侧	100	900	主要功能公路铁路联运, 并提供货物仓储、中转、配送和集散等物流服务功能。
	2	鸿运物流园区	扩建	国道309与张店西外环路交汇处	40	360	承担市内和周边地区的货物配载、货物交易、物流配送、货物储存等服务。
	3	良乡物流园区	扩建	张店区昌国路和东四路交叉口	40	360	提供货物储存、综合物流服务及市内配送, 为周边地区提供物流、配送服务。
物流中心	4	桓台物流中心	新建	柳泉北路以西与桓台南外环路交叉路口以南1公里	20	200	提供集装箱运输、货物储存、多式联运以及综合物流服务。
	5	临淄物流中心	新建	临淄区西过境路和309国道交叉口西南角	10	100	提供危险品运输、公铁联运、货物储存、流通加工、货运中转和物流配送等服务。
	6	淄川物流中心	新建	淄川区滨博复线和胶王路交叉口东北角	20	200	提供货物储存、流通加工和货运中转、物流配送等站场服务。
	7	博山物流中心	新建	博山西过境路西侧, 博莱高速公路上路口北100米处	7	70	提供货物储存、流通加工、货运中转和物流配送等服务。
货运站	8	高青货运站	新建	高青县S319、S328和S323三条省道交汇处,	5	60	提供货物仓储、集散、配送和中转等服务。
	9	沂源货运站	新建	沂源县北外环路南侧, 青莱高速公路东侧	5	60	提供货物仓储、中转、配送等服务。
合 计					247	2310	

淄博公路运输枢纽客运站场布局规划示意图

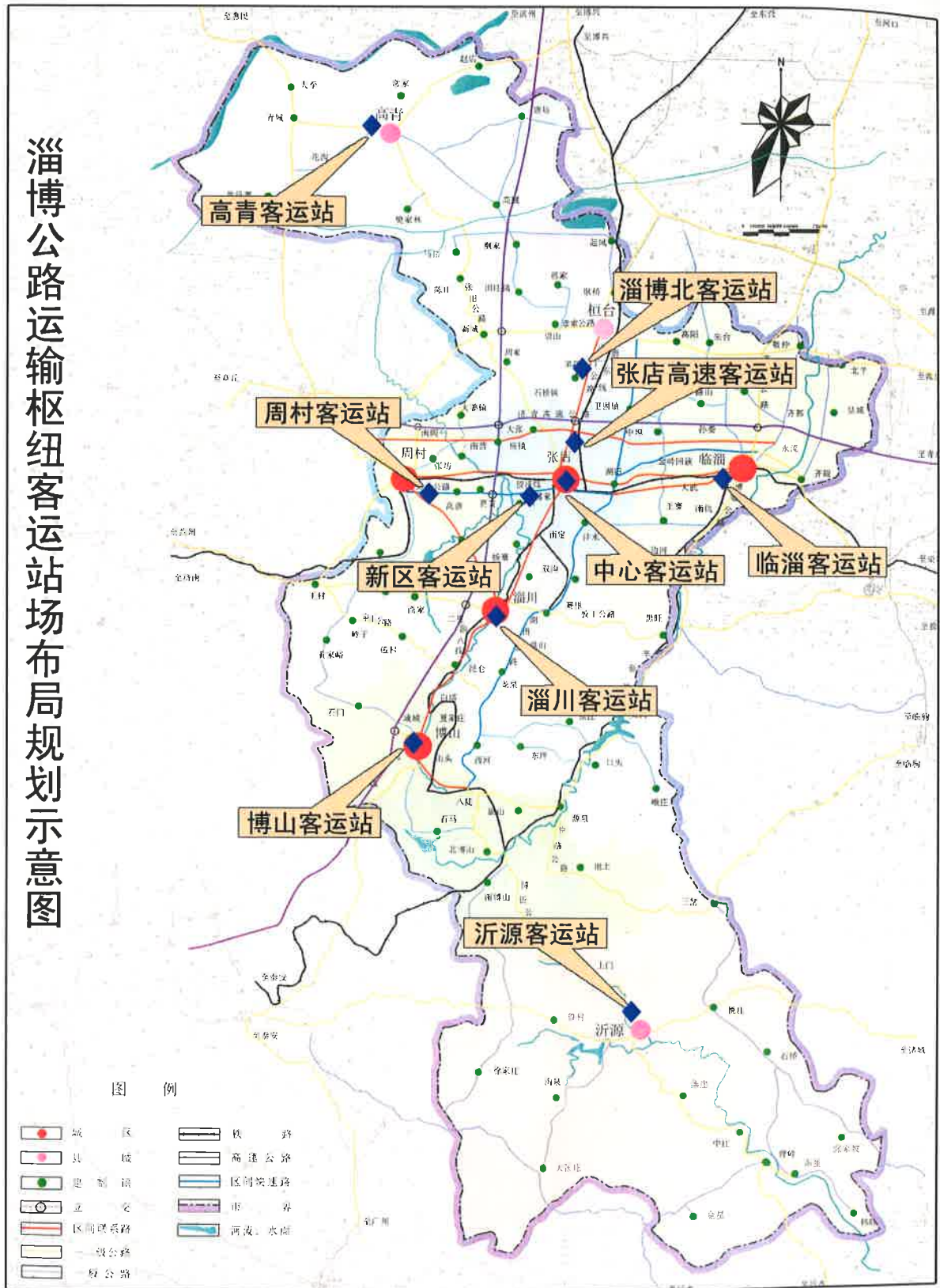


图7 淄博市公路运输枢纽客运站场布局规划示意图

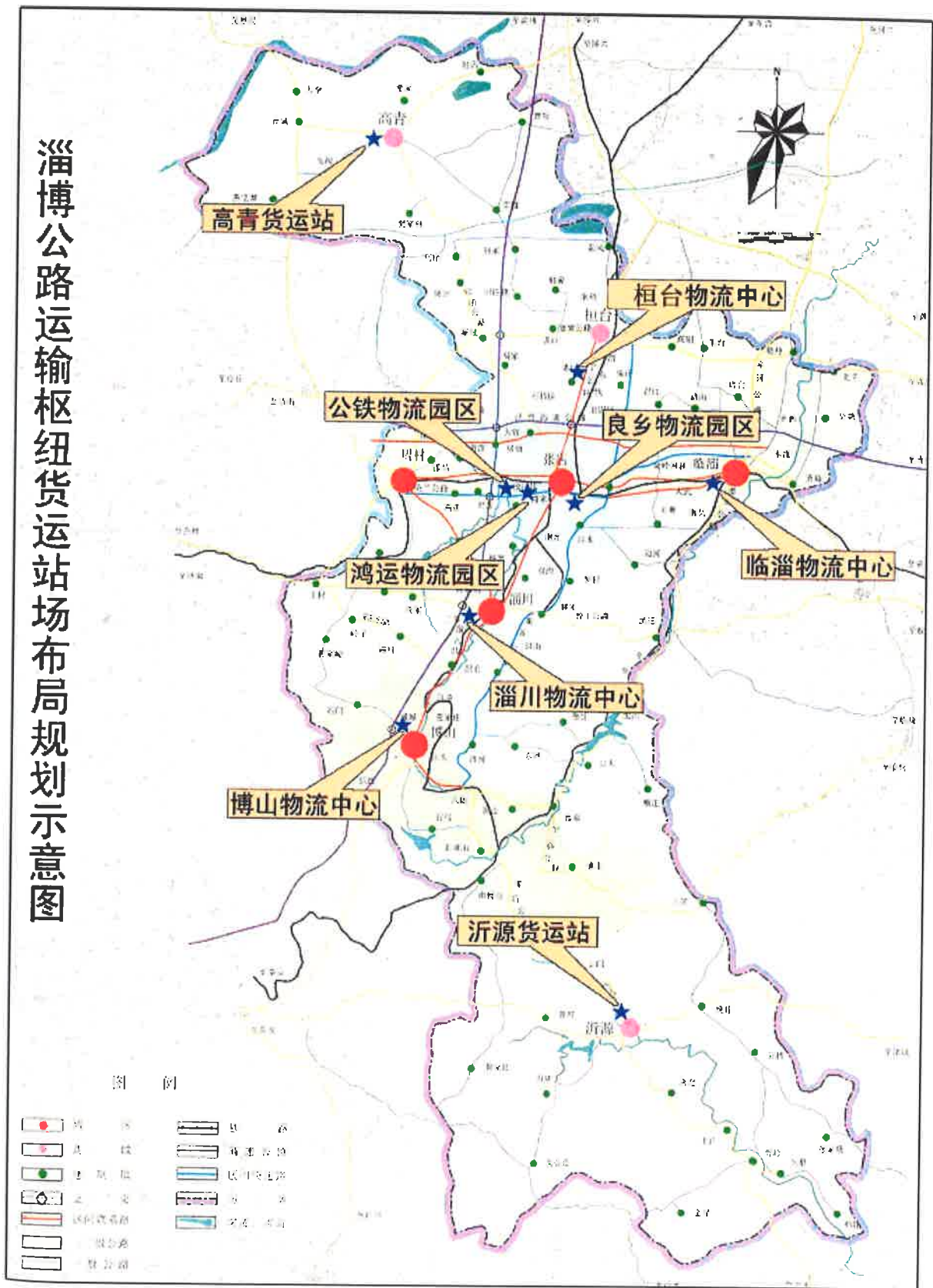


图8 淄博公路运输枢纽货运站场布局规划示意图

积极推进城乡客运一体化进程。按照“路、站、运、管”一体化的思路，认真组织好农村客运网络化实施工作。要采取措施，统筹规划农村公路、客运站点和客运线路布局，合理配置城乡客运资源，让“农村班车进城、城市公交下乡”，做到路通车通，让农民群众乘上方便车、放心车，最大限度地保障农民群众出行。继续鼓励采取“站所合一”模式，加快乡镇客运站建设和基层交管所建设。

“十一五”期间，全市共计新、改建农村客货运站场 68 处，概算总投资 5798 万元；农村公路按规划方案，除一般的公路建设养护外，主要进行县道新建、改建项目 60 个，乡道新建、改建项目 156 个，概算总投资为 9.4 亿元，初步形成以各区县为中心的农村公路主骨架，为淄博市的农村经济发展起到积极的推动作用。

（四）城市公共交通

淄博市“十一五”公交发展总的指导思想：根据淄博市“组群式”城市布局特色和社会经济发展状况，强化中心城区张店的核心地位和辐射作用，加强中心城区对周边区县的交通联系，满足城市居民日益增长的公交出行需求，提供更为便捷、安全、舒适的优良公交服务，逐步缓解城市交通压力和改善交通环境，切实贯彻“优先大力发展公共交通”的城市交通政策，在规划区范围内逐步形成以大公交为主体的公交系统网络。

“十一五”期间，淄博市将建设、完善中心城区“七横十纵四环”的公交干线网，其中七横公交干线道路为昌国路、新村路、人民路、华光路、联通路、中润大道、鲁泰大道；十纵公交干线为中心路、柳泉路、西五路、西六路、世纪路、西八路、西九路、西十路、西十一路、西十三路。四环公交线路为：老城区环线、新区环线、老城区与新区和高新区线路衔接环线、高新区环线。中心城区共规划建设 52 个公交场站和首末站，中心城区公交辐射线网规划进一步结合市内公交线网的布设，进行各个枢纽站之间的客运分流，从根本上解决老城区交通压力过大的问题。

针对淄博的交通情况，“十一五”期间建立组群城市区间快速公交体系(BRT

系统), 跨越式地提升淄博市的城市公交服务水平, 建设完成由东西、南北两条快速公交通道构成的“十字形”快速公交通道, 连接城区各客流中心。张周路—新村西路—新村东路—G309 连接周村、中心城区和临淄, 形成东西快速通道; 柳泉北路—柳泉路—张博路连接桓台、中心城区、淄川和博山形成南北快速通道。

结合快速交通站点、客货运枢纽、商业娱乐中心、旅游景点等, 建设一批出租车停靠站点。同时根据人流、物流集散情况, 合理布设公共停车场、加油站。

同时, 加大乡镇汽车站的建设力度, 经济发达乡镇规划建设三级站, 一般乡镇规划建设五级站; 另外, 随着社会经济的发展和城乡一体化进程的加快, 城乡交通联系也越发紧密, 在“村村通客车”工程的基础上, 视线路实际运营情况对城区向周边乡镇辐射的线路进行相应的适时优化调整, 彻底改善偏远地区居民的出行条件。

最终形成以城市快速轨道交通和快速公交系统为主骨架, 其它客运交通系统和道路交通系统同城市快速轨道交通和快速公交系统之间紧密衔接、相互补充, 在不同层次与规模上发挥各自作用的, 功能清晰、协调一致的综合交通体系。

(五) 综合交通一体化建设

建立淄博市将一体化交通体系, 协调公路与铁路等其它运输方式之间的关系, 形成公路交通为主体, 其它运输方式为补充的交通架构, 促进淄博市各城市组团之间的密切联系, 提高城市交通服务能力, 支撑“大淄博”城市空间的发展战略, 构建安全便捷、高效畅达、优质舒适、绿色低碳的综合交通体系平台。

(六) 信息化建设

广泛应用信息技术, 提高计算机和网络的普及应用程度, 加强信息资源开发、利用和整合, 继续推进电子政务建设, 建立健全包括组织管理、指挥调度、安全救助、公共信息服务等内容的交通综合信息系统。2010 年前, 市县两级

交通主管部门、公路、道路运输实现网络联通和网上办公。加快智能化物流系统建设,逐步实现人流、物流集疏运的信息化、智能化。

(七) 依法行政,提高交通法治化水平

依法加强行业管理,加快交通立法进程,2006年制定《淄博市公路路政管理条例》和《淄博市农村公路养护管理办法》。全面贯彻落实《中华人民共和国道路运输条例》、交通部相关规章和省交通厅相关规定,进一步规范行政许可程序,明晰管理主体事权,理顺市场主体关系,全面提升行业管理水平和市场运行质量。进一步规范执法行为,建立治超长效机制,深入持久地开展车辆超限超载治理。

(八) 文明行业建设

深入开展以“学建创”为主要内容的群众性行业文明创建活动。实现创建一流的队伍、一流的作风、一流的窗口、一流的业绩“四个一流”的目标。

大力加强交通先进文化建设。把文化建设纳入交通发展的整体规划,拓宽创建文明行业的渠道和途径,努力建设具有鲜明行业特点和时代特征的交通文化,不断开创交通事业发展的新局面。

五、“十一五”交通建设所需资金估算

(一) 资金估算

“十一五”规划期间共需项目建设资金 107.20 亿元。其中:

- 1、淄博市干线公路网建设共需资金 73.40 亿元(含“十五”未完成的 10.00 亿元、“十一五”结转给“十二五”的 7.34 亿元,实际需投资 56.06 亿元)。
- 2、县乡村路及农村客货运场站建设共需资金 9.40 亿元。
- 3、公路运输场站共需资金 14.80 亿元。
- 4、公交干线网及快速公交体系(BRT系统)建设需资金 8.60 亿元。
- 5、交通科技及其它需资金 1.00 亿元。

(二) 资金筹措

筹资渠道如下:

1、财政支持

省、市地方政府给予财政拨款。继续充分利用交通部有关政策，将车购费部分资金用于补助公路运输枢纽站场建设，加大公路运输枢纽建设资金投入。

2、政策优惠

政府给予优惠政策，减少建设的开支，用地按照国家规定的低限标准支付征地拆迁费用，并给予减免其他配套税费。

3、企业自筹

要广开投资渠道，招商引资，调动各方面积极性，切实做到谁投资建设、经营，谁受益。可通过发行债券、贷款、实行客运班线招标，有偿使用，签订招标有偿使用年限合同等多种形式集资。

4、银行贷款

银行贷款是公路运输建设融资的重要渠道。可以采用捆绑的方式利用国家开发银行的政策性贷款支持，拓展建设项目的融资渠道。

5、吸引外资

引进外资包括国外政府与国际金融组织贷款、商业贷款及外商个人投资。鼓励外商以合资、合作与独资的形式建设，尽可能拓宽筹资渠道。

6、社会集资

以谁投资、谁受益，投资大、受益大为投资经营原则，通过联营、合资发行债券等方式，最大限度的吸收社会资金。

六、实现“十一五”交通发展规划目标采取的措施

（一）与时俱进、创新观念，促进交通全面、协调、可持续发展

进一步转变发展观念、创新发展模式、提高发展质量，把交通发展切实转入全面协调可持续发展的轨道。突出发展这个第一要务，全力加快重点公路建设，加大县乡公路、农村公路改造力度，努力提高淄博市交通现代化水平。

坚持可持续发展，严格遵守国家的相关的土地政策，根据当地的土地の利用规划和土地适应性，宜占用荒芜、贫瘠或难以利用的土地，严格保护耕地特

别是基本农田，充分利用利用道路、站场的存量建设用地，最大限度地节约集约土地，提高土地利用水平。制定相应法律法规，切实保护好公路主框架路线走廊，最大程度上减少结构物的拆迁，以节约投资、节约土地。

实行生态工程建设，尽量减少植被损坏，防治水土流失和水体破坏，切实保护好生态环境。

(二) 坚持“责任重于泰山”，确保建设优质工程、廉政工程和安全工程
坚持质量责任重于泰山，严格执行项目法人责任制、招标投标制、工程监理制和合同管理制，进一步健全完善“企业自检、社会监理、政府监督”的三级质量保证体系；坚持廉政责任重于泰山，建立反腐倡廉的制度体系、权力运行的监控机制，努力建设廉政交通；坚持安全责任重于泰山，建立健全安全生产责任体系，建立完善的安全保障体系，建立长效交通安全管理体制，积极创建平安交通。

(三) 突出交通法制建设，强化行业管理

加强交通立法的超前性、计划性和科学性，提高立法质量，健全完善法规体系，逐步把交通管理纳入法制化轨道。坚持依法管理、依法行政，严格执法程序，规范执法行为，提高执法水平。综合运用经济、法律、行政等手段，强化市场监管，规范经营行为，维护市场秩序。

(四) 加强人才队伍建设，提高人才素质

建立完善交通行业人才选拔、任用、考核监督的制度体系，重点建立培养人才、留住人才、吸引人才、使用人才的用人机制和竞争激励机制。大力发展交通行业继续教育，培养各类专门人才，全面提高职工队伍素质。

(五) 积极推进科技进步和技术创新

围绕当地交通建设中遇到的重大技术问题，组织开展科技攻关和技术开发，增强科技创新能力。加大科技投入，开发新技术、新产品，加快科技成果转化和新技术、新材料、新工艺的推广应用，大力提高科技进步贡献率。

(六) 政务公开，构建和谐交通

通过信息公开和政务公开，提高社会各界对交通发展的知情度和参与度，

树立和巩固负责、为民、务实的行业形象。主动加强与铁路、城建、土地、规划、林业、水利、公安交警等部门的沟通与联系,通过建立长效协作协商机制,促进交通事业和谐、稳定发展。

七、2020年全市交通发展前景展望

淄博市公路网建设的总体目标是:按照“中心凸显、十字展开、组团发展”的城市化发展新格局,建设一个符合淄博城市发展要求的、可持续发展的、高效的现代化城市综合交通体系。到2020年,将全市公路网建设成以“一个枢纽,两条通道,七纵、十横、一环”的路网为主骨架,以干支相连、四通八达的县乡公路为脉络的,功能齐全、层次清晰、畅通高效的交通运输网络。

到2020年,全市公路网总通车里程达到5500公里,二级公路里程达到55%以上。

淄博市2020年干线公路网目标详见表7。

淄博市2020年干线公路网目标

表7

层次	纵横	道路名称	备注
高速公路网 (一纵、两横)	一纵	滨博高速公路	南北通道
	一横	济青高速公路	东西通道
	二横	青红公路(济青高速南线)	
一级公路网 (六纵、八横、一环)	一纵	庆淄路 S246	
	二纵	高淄路 S238	重点经济轴线
	三纵	庆蒙线 S803(原 G205)	南北通道、重点经济轴线
	四纵	张博复线	南北通道、重点经济轴线
	五纵	湖南路延伸连接博沂路	南北通道、重点经济轴线
	六纵	博临路 S233 南延	重点经济轴线
	一横	潍高路 S323	
	二横	寿济路 S321	重点经济轴线
	三横	国道 G309	东西通道、重点经济轴线
	四横	济青路 S102	东西通道、重点经济轴线
	五横	胶王路 S325	东西通道、重点经济轴线
	六横	仲临路 S327	重点经济轴线
	七横	薛馆路 S329	
	八横	韩莱路 S332	
	一环	张店外环路	

参 考 文 献

- 1、 淄博市交通局, 山东东泰交通规划设计院. 淄博市农村公路“十一五”发展规划. 2006年3月.
- 2、 淄博市交通局, 山东理工大学交通与车辆工程学院智能交通研究所. 淄博市公共交通客运规划. 2006年1月.
- 3、 淄博市交通局, 交通部公路科学研究院. 淄博市公路运输枢纽总体规划(中期报告). 2006年9月.