

临沂市“十一五”综合交通系统规划

目 录

- 一、发展现状及面临的形势
 - (一) “十五”综合交通发展成绩显著
 - (二) “十五”综合交通发展存在的主要问题
 - (三) “十一五”综合交通发展面临的形势
- 二、“十一五”综合交通发展的指导思想和基本原则
 - (一) 指导思想
 - (二) 基本原则
- 三、“十一五”及到 2020 年发展目标和重点
 - (一) 交通设施
 - (二) 综合运输
 - (三) 科技教育
 - (四) 行业文明
- 四、“十一五”综合交通发展的保障措施
 - 1、实施交通基础设施建设优先发展、超前发展战略。
 - 2、改革完善多元化投资机制。
 - 3、加强市场监管，完善统一开放、竞争有序的交通建设市场和运输市场。
 - 4、进一步深化改革，转变政府职能。
 - 5、实施“科技兴交”战略，加大科技投入，提高交通行业技

术创新能力。

6、加强队伍建设，提高交通从业人员素质。

7、切实加强对交通工作的领导。

前 言

交通运输是国民经济发展的基础，是社会生产、流通、分配、消费各环节正常运转和协调发展的先决条件，对保障国民经济持续健康快速发展、人民生活的改善和促进国防现代化建设具有十分重要的作用。继续加快交通运输建设，是临沂市国民经济和社会发展“十一五”规划的重要内容。

本规划是临沂市国民经济和社会发展“十一五”规划的重要组成部分，是落实加快交通基础设施建设、优化运输结构的重点专题规划，是指导和组织 2006 年至 2010 年我市综合交通体系建设和发展的纲领性文件。本规划包括综合交通发展现状和未来形势的分析，“十一五”综合交通体系的发展方针和目标、发展重点以及主要的政策措施等内容。

一、发展现状及面临的形势

“十五”期间,全市交通行业坚持以邓小平理论、党的十六大和十六届三中、四中全会精神为指导,紧紧围绕经济建设这个中心,坚持发展是硬道理,牢牢把握国家实施积极财政政策,加快交通基础设施建设的历史机遇,解放思想,开拓进取,顽强拼搏,加快发展,较好地完成了“十五”发展计划,全市交通事业快速、健康发展,为全市经济建设、对外开放、社会发展做出了积极贡献。

(一) “十五”综合交通发展成绩显著

1、交通基础设施建设取得突破性进展,立体大交通格局趋于完善。“十五”期间,公路建设完成投资 100 亿元,是“九五”总投资的 1.5 倍,新改建国省道 809 公里,其中,高速公路 76.5 公里。到 2005 年底,全市公路总里程达到 8138.1 公里。其中,国省道 1982.1 公里,县乡道 6142.7 公里,公路密度达到每百平方公里 47.4 公里,比“九五”末每百平方公里增加 3 公里。二级以上公路里程达到 3061.8 公里,占总里程的比重达到 37.6%,比“九五”末提高 4.6 个百分点;高级次高级路面占公路总里程的比重达到 81.5%,比“九五”末提高 16.5 个百分点。建成了日竹高速公路临沂段,与京沪高速公路临沂段形成“十字”交叉,构建起了我市高速公路主框架,高速公路总里程达到 282 公里,居全省第三位。公路网整体技术水平有了较大提高,国省道路网中的断头路基本消除,临沂城出入口和过境交通继续改善。实施农村公路

改造工程，累计完成投资 28.8 亿元，建成通村硬化路 12009.8 公里，居全省第二位，在全省率先实现了行政村村村通硬化路，农村交通落后面貌得到显著改善，公路通达深度进一步提高。

铁路建设完成投资 20 亿元，新增铁路 152 公里。到 2005 年底，全市铁路运营里程达到 339 公里。建成了东北至长江三角洲陆海铁路通道重要组成部分的胶州至新沂铁路临沂段，与兖石铁路临沂段形成“十字”交叉，构建起了我市铁路交通主框架。

站场建设完成投资 3 亿元，新建、改建一级站 1 处，二级站 2 处，三级站 18 处。到 2005 年年底，全市共有等级客运站 47 处，大型货运站 10 处，汽车综合性能检测站 10 个，分别较“九五”末增加 21 处、4 处和 3 个，交通运输服务设施建设相对滞后的状况得到一定改善。加大城市公共交通基础设施建设和改造力度，新建改建港湾式停车站点 118 处、候车亭 256 个、站牌 344 个。到 2005 年底，全市公交站点达到 846 处、站棚 196、站牌 560 个，城市交通条件得到较大改善。

2、综合运输体系进一步发展完善，各种运输方式的优势得到较好发挥。“十五”期间，道路运输共更新、新增客车 2996 辆，营运货车 5290 辆。到 2005 年底，全市共有营业性机动车达到 10.6 万辆，其中营运客车 3445 辆，营运货车 36545 辆。运力结构进一步调整优化，营业性客车中，高、中、普客车比例达到 20：30：50；营业性货车中，重、中、普比例达到 30：30：40。“十五”期间，全市公路运输共完成客运量 4.8 亿人次，旅客周转量 270 亿人公里；完成货运量 4.9 亿吨，货物周转量 460 亿吨公里。

铁路运输能力得到较大提高。五年间，共发送旅客 297.9 万人，货物 4023.7 万吨。

航空运输得到较快发展。五年间，共完成旅客吞吐量 28 万人次，货邮吞吐量 3523 吨。

城市交通发展速度加快。“十五”期间，着力加快了城市客运车辆更新步伐，五年间，共更新出租车 2250 辆，更新城市公交车 250 辆，实现了所有中巴车退出市场，出租车统一了颜色和座套。到 2005 年底，市区共有出租汽车公司 21 家，出租车 2750 辆；城市公交车 846 辆，运营线路 42 条。

经过不断调整和优化，客货运输依赖单一运输方式的运输结构有了较大改变，各种运输方式的比较优势开始得到较好显现。公路的基础性作用日益显现，铁路的大运量和民航的快速优势开始发挥。

3、科技教育工作进一步加强，交通科技含量和队伍素质不断提高。“十五”期间，共完成市级以上科研项目 13 个。电脑、网络、无线电技术已全面进入交通建设、运输管理、规费征收、通信和办公等领域。五年间，全系统共培训干部职工 2 万余人次，有 3000 多人获得成人教育大中专毕业证书，有 300 余人取得中、高级职称。

4、交通法制建设得到加强，依法行政水平不断提高。切实转变政府职能，精简许可事项，规范许可程序，深化政务公开，交通法制建设和依法行政能力不断得到加强。坚持把加强行业管理作为永恒主题，加大宏观调控力度，严把市场准入关，依法打击非法经营，维护运输市场秩序，保障了运输市场快速健康发展。

5、坚持“两手抓”，行业文明建设取得丰硕成果。到“十五”末，全市交通系统创建成为全省文明行业，建成“全国创建文明行业工作先进单位”1 个，“全省创建文明行业示范单位”1 个，省级文明单位 8 个，市级文明单位 24 个，全国“青年文明号”2 个，省级“文明示范点”3 个，市级“文明示范点”4 个，全省交通系统“文明交通行业”11 个，文明子行业 2 个，系统内“文明示范窗口”80 个。

（二）“十五”综合交通发展存在的主要问题

“十五”期间，我市综合交通发展虽然取得了巨大成就，但在发展中仍存在一些问题和薄弱环节，主要表现在：

1、运输网规模总量不足，结构还不尽完善。现有公路网密度不高，等级较低，结构不够合理，干线公路密度低于全省平均水平。铁路网尚不健全，铁路运输负荷过重。民航航线、航班较少，辐射能力较弱。

2、运输结构矛盾突出。随着全市经济社会的快速发展和经济结构的不断调整，各种运输方式之间和运输方式内部的一些结构性矛盾日显突出。在综合运输中，公路、铁路、民航之间的协调配合、运输设施的统筹规划建设、运输装备的发展以及运输经营管理都尚未形成有机整体，除了部分单一货种的联运系统建设有了一定进展外，具有综合功能的运输枢纽尚未形成，各种运输方式缺乏有效衔接，现代物流业发展缓慢。在运输方式内部，公路干线运输发展迅速，但农村公路交通条件仍比较落后。城市交通线网布局、功能分配仍不够合理，快速交通体系尚未形成，交通拥挤还比较严重。

3、技术装备水平与运输质量不高。交通运输硬件设施的总体水平仍较低，公路运输工具技术状况参差不齐，物流发展科技含量低，铁路复线和电气化率不高，运输效率和效益较低，安全性较差。运输软件建设尚不能为用户提供更为安全、快捷、方便、合适的服务，突出表现在服务人员素质还需进一步提高、运输衔接仍需进一步加强协调、运输信息发布尚不够及时、客货代理机制仍不够健全、旅客及货物托运人的权益还不能得到有效保证和一些行业不正之风仍然存在等。

4、交通改革相对滞后。适应交通行业特点与市场经济发展需要的基础设施建设投融资体制尚未健全，市场竞争机制尚不完

善，运输价格的形成机制与管理体制仍不完全适应市场经济的需要，交通运输法律、法规建设滞后。

（三）“十一五”综合交通发展面临的形势

“十一五”期间及到 2020 年，是我国完善社会主义市场经济、全面建设小康社会的重要时期，也是我市国民经济快速发展、人民生活水平走向富裕的关键时期。市委、市政府确定了建设“大临沂、新临沂”的战略决策，提出了“十一五”期间实现第一个翻番的目标。国民经济将继续保持平稳快速增长，对交通运输产生新的较大的需求，这就要求交通发展以适度超前的发展速度来适应。从总的形势看，交通发展面临着十分良好的机遇，但也存在一些不利因素。从有利条件上看，一是党的十六大和十六届三中、四中全会召开后，我国已全面进入推进社会主义现代化、建设小康社会的新阶段，国家继续把发展交通作为国民经济发展的推进器，在政策上继续给予倾斜，这是推进交通事业发展的强大动力；二是国家《行政许可法》、《中华人民共和国道路运输条例》等一批重要法律法规相继出台，为交通管理提供了法制保障；三是各级党委政府越来越重视交通工作，人民群众充分认识到交通在经济发展和人民生活中的作用，支持力度加大，这为交通事业发展提供了组织保证和群众基础；四是自“八五”以来，我市各级交通部门紧密结合工作实际，适时调整发展战略，创新工作思路，积累了一整套行之有效的经验。以上这些良好的环境，对保障我市交通事业的快速发展，营造了良好的社会环境和发展条件，必将对我市的交通发展起到非常重要的促进作用。从不利因素上分析，我市交通基础设施整体水平还不能完全适应经济社会快速发展的需求；交通科技投入不足，运输生产技术装备水平较低；交通建设的大环境趋紧，交通建设资金短缺的矛盾仍然比较突出，建设成本增加；尽管国家、省出台了一批法律法规，但实

际层次低，执法难度大，对此，各级交通部门必须进一步认清形势，理清思路，把握机遇，扎扎实实地做好各项工作，推动全市交通事业更快更好发展。

二、“十一五”综合交通发展的指导思想和基本原则

（一）指导思想

根据省、市的发展规划，结合我市的交通工作实际，“十一五”及2020年我市交通发展总的指导思想是：以邓小平理论和党的十六大、十六届三中、四中全会精神为指针，坚持以经济建设为中心，以改革发展为主题，以调整结构为主线，以实现交通现代化为目标，以科学发展观统领交通工作全局，加快交通基础设施建设和培育、发展、规范运输市场，加快完善公路、铁路、民航、水路综合运输体系，全面提高交通整体发展水平和综合服务功能，实现交通与经济社会、资源环境的全面、协调、可持续发展。

（二）基本原则

“十一五”及今后一个时期交通发展应坚持以下基本原则：

——坚持全面、协调、可持续发展的原则。贯彻“五个统筹”，树立和落实科学发展观，始终把加快发展作为交通工作的第一要务，紧紧抓住重要战略机遇期，聚精会神搞建设，一心一意谋发展。不断创新发展理念，增强发展能力，促进行业文明，加快交通现代化建设，实现交通全面协调和可持续发展。

——坚持以市场为导向的原则。充分发挥市场配置资源的基础性作用，充分调动各类市场的积极性，以经济效益为中心，以市场需求为导向，大力发展适应市场需求的高等级公路、运输服务及保障体系，提高交通行业的整体实力和服务功能。

——坚持优先发展的原则。要科学谋划交通发展，增强工作的前瞻性、主动性和系统性。继续把提升完善交通基础设施建设

放在优先位置，调动各方面的积极性，加快交通基础设施建设，提高交通基础设施现代化水平，为经济发展创造良好的条件。

——坚持“办大交通、管全行业”的原则。围绕建立统一、开放、竞争、有序的道路运输市场，加大交通行业的监管力度，依法行政，依法管理，全面加强道路、水路、城市公交、城市客运出租、运输及相关的车船维修、搬运装卸、货运代理、信息配载、人员培训等运输服务业的管理，提高行业管理水平。

——坚持以科技振兴交通的原则。进一步增强科技进步意识，大力开展技术创新，积极推广新技术、新成果、新材料、新工艺在交通建设中的应用，努力培养一支素质高、业务精、装备好的交通科技队伍。

——坚持“两手抓”的原则。在推进物质文明建设的同时，加强政治文明和精神文明建设，促进三个文明共同进步，为交通事业营造良好的发展环境和舆论氛围。

三、“十一五”及到 2020 年发展目标和重点

根据上述指导思想和原则，我市“十一五”期间综合交通发展的总体目标是：进一步扩大网络，优化结构，完善系统，提高质量，建立布局协调、衔接顺畅、优势互补、运行高效的现代化综合运输体系，为经济社会发展提供安全、便捷、经济、可靠的交通运输服务。到 2020 年，在较高层次上实现全市交通现代化，建成以市场经济为导向的现代化、智能型综合交通运输体系。

（一）交通设施

1、公路

“十一五”期间，公路发展的目标是，建设高速公路 351 公里，新建、改建国省道干线公路 850 公里、县乡公路 1600 公里，改造通村公路 2600 公里。到 2010 年底，全市干线公路总里程达到 9200 公里，其中高速公路 630 公里，国省道 2500 公里，县乡

公路 6700 公里；二级以上公路 5400 公里，占总里程的 60%，高级次高级路面 8100 公里，占总里程的 90%。通村公路总里程达到 12553.3 公里，全面实现村村通硬化路。公路密度达到每百平方公里 53 公里。

到 2020 年，全市公路总里程达到 10140 公里，其中高速公路达到 713 公里，主要干线公路达到高速公路或一级公路标准，高速和一级公路里程占总里程的比重将由“十一五”末的 44% 上升到 50%，高级路面铺装率达到 100%，公路密度达到每百平方公里 59 公里。

发展的重点是，贯通十纵九横，形成三环绕城，衔接十大出口，提升两通工程。

“十纵”，即建设新（泰）枣（庄）、天（天津）汕（尾）高速公路临沂段，改建设泉（庄）重（坊）路，提升新（泰）枣（庄）路、沂（源）台（儿庄）路、京沪高速、205 国道、东（营）红（花埠）路、莒（县）阿（湖）路、沂（水）郯（城）沂河大通道。

“九横”，即建设青（州）莱（芜）、临（沂）枣（庄）高速公路临沂段，改建文（疃）泗（水）路，提升薛（家岛）馆（陶）路、石（臼所）兖（州）路、日（照）东（明）高速、327 国道、岚（山头）济（宁）路、郯（城）薛（城）路。

“三环”，即建设天（津）汕（尾）、临（沂）枣（庄）高速公路临沂段，与京（北京）沪（上海）、日（照）东（明）高速公路临沂段形成环绕临沂城区的高速公路外环；建设 206 国道临沂北绕城线、西绕城线、临沂南外环线，与 205 国道河东外环形成环绕临沂城区的国省道外环；改建临东路、江付路、俄黄路、文泗路，形成环绕临沂城区的县乡公路外环。

“十大出口”，即临沂城区 205 国道南、北出口；临沂城区

206 国道东、西出口；临沂城区 327 国道东、西出口；临沂城区岚济路东、西出口；临沂城区临册路南出口；临沂城区朱七路北出口。

“两通”，即改造升级县乡、农村公路，抓好与农村公路相配套的农村客运站场建设，提升“村村通硬化路”、“村村通客车”等级水平，使城乡公路网络建设更加优化。重点抓好 18 条三级以上县乡公路和 3 座大桥建设，积极配合沂河、沭河两岸开发，搞好沿河道路配套工程，实现市、县间基本由高速公路或一级公路连接，县、县间由高速公路或高标准的一、二级公路连接，乡镇间由三级以上公路连接，村村通等级公路。

2、铁路

“十一五”期间，铁路发展的目标是，建设胶新铁路复线临沂段 152 公里，新建地方铁路 300 公里。发展的重点是实施“2+3”工程，即实施菏兖日铁路电气化改造和胶新铁路复线建设，争取开工建设枣庄至临沂、青州至沂水、东都至平邑三条地方铁路，进一步完善铁路主框架。

3、航空

“十一五”期间，航空发展的目标及重点是，对临沂飞机场飞行区内的跑道、滑行道和航站区内的站坪、候机楼、停车场、进场公路进行升级改造，建设汽车巴士停车站 1 个、候车廊 1 个，机场的适航能力有一个大的提高。

4、站场

“十一五”期间，站场发展的目标是，建设一级客运站 2 处，二级及以上客运站 27 处；新建、改建乡镇客运站 81 处。新建大型货运站场 5 处，发展现代物流企业 10 家。到 2010 年，全市等级客运站达到 230 处，实现重要旅游景点至少有 1 处二级客运站，95 % 的乡镇设有等级客运站，较大规模的行政村设有简易客运站；

全市货运站场达到 60 个，功能完善率达到 80%；建成全国运输主枢纽。

发展的重点，一是做好临沂公路主枢纽的报批和规划实施工作；二是全面实施“前站后所”改造；三是兰山区内大部分大型货运配载站场西迁，提升货运市场发展水平和档次。发展荣庆、立晨、澳龙、香江、华药、兰田等 10 家科技含量高、发展潜力大的现代物流企业，建设临沂货物快运总站、临沂国际集装中转站、沂水大型综合服务货运信息配载中心、兰山货运站、河东货运站等 5 处大型货运站场；四是协调铁路沿线的沂水、沂南、河东、郯城等县区政府，尽快落实通站道路和站前广场附属设施的建设工作。

5、城市交通

“十一五”期间，城市交通发展的目标是，建设城市换乘中心站 6 处，新建改建公交港湾停车点、出租车停靠点 100 处。发展的重点是，加快公交站牌、棚、港湾和出租停靠点的建设、改造步伐，建设以临沂客运总站为中心，南坊、河东、罗庄、经济技术开发区、高新技术开发区 6 个集公路客运、公共交通和出租客运为一体的换乘枢纽。

（二）综合运输

1、运力

“十一五”期间，全市运力发展的目标是：更新、新增营运客车 2450 辆，营运货车 12000 辆，更新出租车 500 辆，新增公交车 600 辆。新增旅游船舶 100 艘。至 2010 年，全市营业性机动车辆达到 16.2 万辆，城市公交车达到 1500 辆。客运车辆高、中、普比例调整为 20：50：30、货运车辆重、中、轻比例调整为 30：30：40。

发展的重点，一是加大道路运力结构调整力度，鼓励发展高

档、高速、舒适客车和大、专、特、集装货车，优化运力结构，提高运输能力、运输效率、运输效益；二是加快城市出租、公交车辆更新，鼓励发展载客量大、安全环保的公交、出租车辆，适度限制出租车增长；三是铁路列车乘车环境，提高列车设施配置档次；四是鼓励发展中高档旅游船舶。

2、运量

“十一五”期间，全市运量发展的目标是：全市道路运输客运量、旅客周转量年均递增 8%和 6%，货运量、货物周转量年均递增 9%和 7%，至 2010 年，客运量、旅客周转量分别 1.36 亿人次和 68 亿人公里，货运量、货物周转量分别达到 1.4 亿吨和 168 亿吨公里。2010 至 2020 年，客运量、旅客周转量年平均递增 7%和 5%，货运量、货物周转量年均递增 6%和 4%，至 2020 年，客运量、旅客周转量分别 2.7 亿人次和 110 亿人公里，货运量、货物周转量分别达到 2.5 亿吨和 248 亿吨公里。航空旅客吞吐量、货邮吞吐量年均递增 15%，到 2010 年达到 12.5 万人次和 1700 吨；到 2020 年达到 40 万人次和 7039 吨。铁路旅客发送量和货物吞吐量年均递增 20%，到 2010 年达到 140 万人和 9600 万吨；到 2020 年达到 336 万人和 2.3 亿吨。

发展的重点，一是道路客运大力发展高速客运、旅游客运、城乡客运、农村客运、公交客运和出租客运，科学、合理的调整干线与支线、热线与冷线；道路货运积极发展集装箱运输，广泛开展集中箱多式联运。二是增加临沂站至荷日线各站的票额数量，重点增加 K52 次日照—北京列车临沂站的卧铺票额。三是建成“两开通一开放”航空飞行线，即继续搞好国内大中城市航线开通；争取开通临沂至韩国、俄罗斯及港澳台地区的国际航班或包机；将临沂机场作为口岸机场开放。四是以提高运输效率和经济效益为中心，组织合理运输，完善公路、铁路、民航综合运输格局体

系，最大限度地满足国民经济和人民群众生产、生活需要。

3、驾培市场

“十一五”期间，全市机动车驾驶员培训市场发展的目标是，到 2010 年，全市机动车驾驶员培训学校达到 50 家，其中一类机动车驾驶员培训学校达到 20 家，二类机动车驾驶员培训学校达到 30 家，培训营业性机动车驾驶员 10 万名。

发展的重点是，科学、合理控制驾校发展规模，提高驾校培训资质和教学水平。严格执行机动车驾驶员培训教育大纲，改进教学方法，严格培训程序，提高培训质量，适应全市机动车驾驶员培训需要。

4、维修市场

“十一五”期间，全市维修市场发展的目标及重点是，到 2010 年，全市有形化维修市场达到 5 处，机动车维修企业达到 1830 家，其中一类维修企业达到 30 家，二类维修企业 300 家（特约维修服务站、4S 店达到 45 家），三类维修企业 1500 家。到 2020 年，机动车维修企业达到 1830 家，其中一类维修企业达到 60 家，二类维修企业 500 家，全市维修市场形成规模化连锁经营。

发展的重点是：建立维护质量信息化监控体系，推行特约维修服务站、4S 店经营模式，提高维修技术进步，推广连锁经营和网络化管理。提高车辆检测的智能化、自动化检测水平，确保检测程序科学、技术操作规范、计量认证准确、检测数据真实。

（三）科技教育

“十一五”期间，全市交通系统科技教育发展的目标是，加大科技投入，在公路建设、运输生产、运输组织和运输管理等方面创造新的科研成果分别达到省级 40 项，国家级 10 项。交通从业人员及行业管理人员全部达到中专以上学历或中级职称，其中大专以上学历达到 80% 以上。到 2020 年，100% 的从业人员及行

业管理人员全部达到大专以上学历，

发展的重点是：一是建立起适应社会主义市场经济条件的交通科技进步和技术创新运作新机制，用高新技术改造和提升传统交通运输业，加快科技开发、技术引进和新技术推广应用步伐，促进交通行业的跨越式发展。二是利用卫星定位、数字化通信网络、计算机技术开发智能车辆道路系统，为公路使用者提供现代化服务。进一步推广应用高强优质的复合材料、改性材料和新型道路工程材料，应用自动、高效的施工设备及质量检测设备。三是在广泛推广使用“市级安全管理考核系统”的基础上，构建“全市交通系统安全管理信息平台”，实现对危险品运输车辆、长途客运车辆、客运出租车辆、公交车辆的实时监控和管理；实现安全隐患、安全生产事故网上举报。四是健全科学的人才培养教育体系，大力引进科技人才，加强干部职工的岗位培训，提高交通职工队伍的整体素质。培养一批“专业技术能手”，职工队伍素质显著提升，基本适应交通事业发展的需要。

（四）行业文明

“十一五”期间，行业文明建设的目标是：80%的客运站建成文明客运站，75%的货运站场建成文明货运站场，95%的交通运输企业建成省级文明单位，80%的交通运输企业建成国家级文明单位，全市交通系统建成全国交通系统文明行业。到2020年，所有运输企业、站场要建成国家级文明单位。

建设的重点是：一是以队伍和行风建设为总抓手，加大执法人员教育培训力度，建立一支执政为民，服务社会的行政执法队伍。强化运输行业全员培训，实行从业人员持证上岗制度，提高从业人员的职业技能和服务质量。二是以建立统一开放、竞争有序的运输市场体系为目标，打造文明诚信品牌，提升行业文明程度，提升运输服务水平，树立运输行业良好形象。

四、“十一五”综合交通发展的保障措施

完成我市综合交通发展“十一五”规划及2020年远景目标，实现交通现代化，是一项巨大的系统工程。交通行业必须站在全市经济社会发展和建设“大临沂、新临沂”的战略高度，按照科学发展观的要求，统筹规划，分步实施，调动各方面的积极性，形成加快交通事业发展的合力，促进交通运输全面、协调、可持续发展。

1、实施交通基础设施建设优先发展、超前发展战略。交通是国民经济和社会事业发展的先导，建设和完善公路、铁路、民航等现代化综合运输体系，将大大提高对国民经济和社会发展的支撑保障能力，因此，必须把交通基础设施建设作为国民经济和社会发展的战略重点优先发展。在规划布局上既突出对经济社会发展起着重要作用的重点项目，又要考虑农村和边远地区交通建设；在建设周期上，既要着眼长远，又要立足当前，既要统筹安排，又要分步实施，建设和完善一批对全市经济发展和对外开放有重要影响的交通重点工程项目，全面提高交通网络的整体水平和综合服务功能，适应建设鲁南苏北区域性中心城市和全省三个交通枢纽之一的需要。

2、改革完善多元化投资机制。改革和完善交通基础设施与经济主体多元化政策，在交通部门加大规费征收力度并积极争取国家、省道路规划资金的同时，按照“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”和“贷款修路、联合建设、收费还贷、滚动发展”的投融资方式，大胆实施多元化投资机制，具有超前意识，敢于花下一代的钱，充分调动各方面的积极性，加快交通基础设施建设。对经营性、经济效益好的公路、铁路、站场，从建设到经营应完全通过市场竞争确定建设和经营主体；对既有公益性又有经营性的交通基础设施项目，实行政府资助，企业或个人投资

和经营。

3、加强市场监管，完善统一开放、竞争有序的交通建设市场和运输市场。坚持依法行政，依法管理，认真贯彻执行国家、省有关交通法律法规，结合临沂实际，加快地方规范性文件建设。建立严格的交通建设与运输企业资质管理认证制度和监督检查制度，严格市场准入条件，完善市场规则，实施对交通建设和运输市场的有效监管。坚持控制总量、优化存量、提高质量的原则，鼓励客运出租、公交车辆更新，提高车辆档次，提升城市水平。严格交通建设市场管理，建优质工程、精品工程。建立“公开、公平、有序”的市场准入机制，鼓励不同经济成份，不同行业的企业从事运输经营，放宽外资企业进入运输市场，引进竞争机制，开展公平竞争。依法规范运输市场经营行为，加大打击非法经营力度，净化运输市场，切实建立起统一开放、竞争有序的运输市场体系。加强交通运输安全生产，确保行业安全形势的稳定。

4、进一步深化改革，转变政府职能。进一步加大交通改革力度，转变政府职能，加强宏观管理。深化公路管理体制的改革，建立和完善统一领导、分级负责、权责明确、政令畅通、工作规范、运营良好的公路管理体制；深化运输管理体制的改革，按照《行政许可法》的要求，改革审批制度，减化办事程度，增加行政审批的透明度；发挥行业协会等中介组织的作用，使中介机构真正成为联系企业、业户和政府的桥梁和纽带。

5、实施“科技兴交”战略，加大科技投入，提高交通行业技术创新能力。紧紧围绕交通基础设施建设和运输生产中关系全局的关键技术，集中力量在高等级公路建设与养护技术、运输市场管理及智能交通系统等领域有所突破，带动交通行业总体技术水平提高。在客货运输、城市出租、城市公交等领域推广应用GPS行驶记录仪与卫星定位系统，提高防范能力；加快交通运输信息

化建设，完善网络系统，提高管理和服务水平。

6、加强队伍建设，提高交通从业人员素质。加大对交通执法人员的培训、考核、轮岗等工作力度，逐步形成优胜劣汰的用人机制。按照市交通局建设“六型两满意”机关的要求，进一步加强机关作风建设和党风廉政建设，提高机关服务质量和水平。大力引进高科技人才和复合型人才。加强对交通从业人员的职业道德和职业素质培训，坚持持证上岗制度，加强运输政策、经济理论、法律法规和业务知识培训，形成经营者依法经营、管理者依法行政的行业新风。

7、切实加强对交通工作的领导。紧紧依靠各级党委、政府的重视和支持，为交通事业发展提供坚强的组织保证；紧紧依靠广大群众的支持，形成加快交通事业发展的合力；协调方方面面的关系，为交通发展提供一个良好的外部环境；把加快交通事业发展作为促进国民经济和社会各项事业发展的突出问题来抓，摆到重要日程，强化领导，落实责任，与时俱进，开拓创新，确保“十一五”规划及2020年远景目标的实现，为建设开放、富裕、文明、美丽的“大临沂、新临沂”做出积极贡献。