

目 录

第一章 概述

| | |
|------------------|---|
| 第一节 规划背景..... | 1 |
| 第二节 规划目的..... | 1 |
| 第三节 规划范围..... | 2 |
| 第四节 规划依据..... | 2 |
| 第五节 规划思路..... | 3 |
| 第六节 主要研究结论..... | 5 |
| 一、规划目标..... | 5 |
| 二、规划原则..... | 5 |
| 三、规划方案..... | 5 |
| 四、“十三五”建设任务..... | 6 |
| 五、用地与资金需求..... | 8 |
| 六、发展预期效果..... | 8 |

第二章 “十二五”发展现状

| | |
|----------------------|----|
| 第一节 社会经济发展现状..... | 10 |
| 第二节 交通运输发展成就..... | 11 |
| 一、基础设施建设..... | 11 |
| 二、运输服务..... | 15 |
| 三、行业管理..... | 18 |
| 第三节 交通运输发展存在的问题..... | 19 |

第三章 “十三五”发展形势与需求预测

| | |
|-------------------|----|
| 第一节 发展形势..... | 21 |
| 第二节 社会经济发展预测..... | 23 |
| 第三节 交通运输需求预测..... | 24 |

第四章 发展思路、原则和目标

| | |
|-----------------|----|
| 第一节 城市发展目标..... | 26 |
|-----------------|----|

| | |
|--------------------------|----|
| 第二节 交通运输发展理念、原则和目标..... | 28 |
| 一、发展理念..... | 28 |
| 二、发展原则..... | 28 |
| 三、发展目标..... | 29 |
| | |
| 第五章 综合交通基础设施布局规划 | |
| 第一节 国省干线布局规划..... | 32 |
| 一、规划思路..... | 32 |
| 二、规划方案..... | 34 |
| 第二节 农村公路网布局规划..... | 35 |
| 一、规划思路..... | 35 |
| 二、规划原则..... | 35 |
| 三、影响因素分析..... | 36 |
| 四、优化布局方案..... | 38 |
| 第三节 客货运场站布局规划..... | 39 |
| 一、客运场站..... | 39 |
| 二、货运场站..... | 41 |
| 第四节 水运布局规划..... | 44 |
| 第五节 铁路和机场规划..... | 47 |
| | |
| 第六章 运输服务与行业管理发展规划 | |
| 第一节 运输服务发展规划..... | 49 |
| 一、客运服务..... | 49 |
| 二、货运服务..... | 50 |
| 第二节 行业管理发展规划..... | 51 |
| 一、养护管理..... | 51 |
| 二、应急保障..... | 52 |
| 三、法制建设..... | 52 |
| 四、交通科技..... | 52 |
| 五、人才建设..... | 53 |

第七章 “十三五”重点建设任务

| | |
|------------------|----|
| 第一节 公路..... | 54 |
| 第二节 客货场站..... | 59 |
| 第三节 航道与港口..... | 61 |
| 第四节 城市公交..... | 63 |
| 第五节 资金及用地需求..... | 64 |

第八章 保障措施

| | |
|--------------------------------|----|
| 一、政策保障措施..... | 67 |
| 二、资金保障措施..... | 67 |
| 三、资源保障措施..... | 68 |
| 四、人才保障措施..... | 68 |
| 附表 1 “十三五”综合交通发展指标表..... | 70 |
| 附表 2 “十三五”普通国省道建设项目表..... | 71 |
| 附表 3 “十三五”农村公路建设项目表（县道）..... | 71 |
| 附表 4 “十三五”农村公路建设项目表（重要乡道）..... | 73 |
| 附表 5 “十三五”客运场站建设项目表..... | 75 |
| 附表 6 “十三五”货运场站（物流园区）建设项目表..... | 75 |
| 附表 7 “十三五”航道船闸建设项目表..... | 76 |
| 附表 8 “十三五”港口建设项目表..... | 76 |
| 附表 9 “十三五”公交场站建设项目表..... | 76 |

第一章 概述

第一节 规划背景

怀远地处皖北，淮河中游，东邻固镇、蚌埠、凤阳，南界淮南，西毗凤台、蒙城，北依濉溪、宿州。目前交通方式由公路和水运组成。随着经济新常态、“一带一路”、新型城镇化、机制体制的改革等宏观环境的变化，交通运输部“四个交通”的提出、十八届五中全会对智慧交通的要求，以及未来怀远作为蚌埠都市区副中心城市、现代化工业城市、皖北休闲度假胜地和山水宜居城市的定位，使得怀远县的交通运输发展面临新的需求。另外，随着区域大容量交通设施产生新的出行需求，区域经济的快速发展，怀远的交通需求也日益增加。与此同时，土地和资金越来越成为交通发展的外部限制因素。因此，需进一步谋划“十三五”的交通运输发展。

本次规划正是围绕怀远县的发展新定位与新形势开展的，既是积极响应省、市各项“十三五”上位规划编制的要求，更好的借助省、市资源加快怀远县综合交通建设的需要；更是为了进一步满足怀远县不断增长的交通出行，支撑并引导国民经济产业发展的需要；同时也是为了进一步明确怀远县“十三五”交通运输行业发展思路，有效指导“十三五”期间交通建设的需要。

第二节 规划目的

在分析“十二五”交通发展主要成就和主要问题、“十三五”交通发展总体要求和供求的基础上，提出“十三五”交通发展的理念、目标和主要指标，确定“十三五”交通发展的主要任务和保障措施，指导怀远县“十三五”交通运输事业发展建设，快速提升怀远县综合交通运输水平，促进怀远县经济和社会的健康持续发展。

第三节 规划范围

1. 规划范围

本次规划范围为怀远县域，面积约 2193km²。

2. 规划对象

(1) **交通基础设施**：包括公路（国省干线、农村公路）、**场站**（客运场站、货运场站（含物流园区）以及公交枢纽站）、**水运**（港口、航道以及海事救援基地等）；

(2) **运输服务**：包括客运服务和货运服务；

(3) **行业管理**：包括养护管理、应急保障、法制建设、交通科技和人才建设等。

3. 规划期限

本次规划的基年为 2015 年，规划期为 2016~2020 年。

第四节 规划依据

1. 政策法规类

- 《中华人民共和国公路法》（2004 年颁布）；
- 《公路工程技术标准》（JTGB01-2014）等部颁有关标准、规范；
- 《交通运输部关于全面深化交通运输改革的意见》（交政研发[2014]242 号）；
- 《关于深化公路建设管理体制改革的若干意见》（交公路发[2015]54 号）。

2. 行业规划成果

- 《国家公路网规划 2013-2030》；
- 《安徽省省道网调整规划（2011-2030）》。

3. 其它规划成果及资料

- 《皖江地区城际铁路建设规划》（2015-2020）；
- 《淮河生态经济带发展战略规划》（2013.09）
- 《安徽省交通运输十三五发展规划》
- 《蚌埠市城市总体规划（2012-2030）》；
- 《蚌埠市城市综合交通体系规划（2014-2030）》；

- 《蚌埠市综合交通运输十三五发展规划（征求意见稿）》
 - 《怀远县城市总体规划（2014-2030）》；
 - 《怀远国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》；
 - 《怀远县统计年鉴（2011年-2015年）》；
 - 《怀远县“十二五”交通运输发展规划》；
 - 《怀远县“十二五”农业和农村经济发展规划》
 - 《蚌埠港总体规划》（2009）；
 - 关于对《蚌埠市人民政府关于加快水运发展的意见》的建议（2011.05）；
- 其它相关的经济、城镇、国土等规划、政策、规定等。

第五节 规划思路

本次怀远县“十三五”交通运输发展规划是以2016-2020年五年为基本规划周期，有较强的计划性。同时，又处于“十三五”这一改革创新的关键时期，处于怀远县城市与社会转型发展的敏感期，处于行业创新转型发展适应“新常态”的转变期，呈现更多的弹性和动态性。

本次规划研究将基于当前经济发展宏观环境、外部大容量交通设施的建设以及怀远城市性质的提升，基于怀远县“十三五”交通运输“发展战略思路转变，重视基础设施建设的基础上，关注运输服务和行业管理等建设”的发展新框架，构建适应于怀远县的客货运输网络，提升行业服务、管理水平，从而规划形成各种运输方式多元有机融合的一体化、综合化的交通运输系统。

具体规划的技术路线如下：

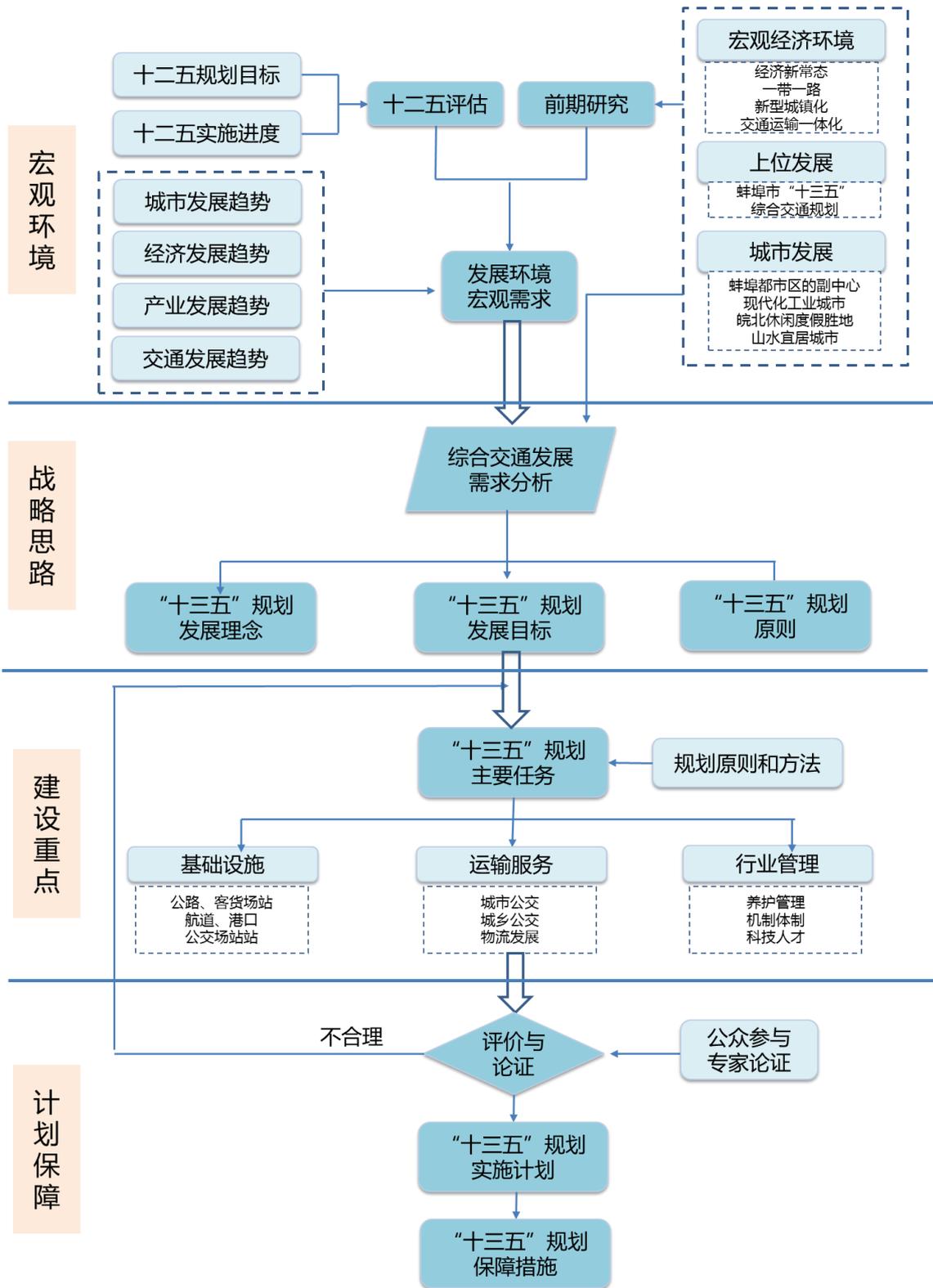


图 1-1 规划的技术路线

第六节 主要研究结论

一、规划目标

巩固加强作为蚌埠都市区副中心城市的地位，适度超前社会经济发展，继续高标准、高质量地加快交通基础设施，特别是农村公路及航道、港口的建设，全面提升怀远县综合运输服务水平和保障能力，实现怀远城乡交通建设一体化发展的重大宏伟目标，基本建成布局合理、结构完善、衔接紧密的交通基础设施网络；运输效率、保障能力和服务水平明显增强，初步建立物流化的货运体系、高效人性化的客运体系；交通行业管理水平明显提升，交通行业自身建设显著加强，交通可持续发展能力进一步提高。

二、规划原则

规划的主要原则如下：

- 交通引领原则
- 以人为本原则
- 统筹规划原则
- 科技创新原则
- 强化服务原则
- 绿色发展原则

三、规划方案

1. 公路网规划方案

(1) 国省干线

规划形成“两纵一横”的高速公路网络，“一纵两横”的普通国道网络和“三纵四横”的普通省道网络，里程约 512.9km。

(2) 农村公路

农村公路由县道、乡道及村道三部分组成。至 2020 年，100%的县道达三级及以上水平，80%以上的乡道达三级及以上水平，95%以上的村道达四级及以上水平。

其中县道规划技术等级为二级或三级，共有 10 条，路线里程合计约为 317.6km；重

要乡道规划为三级及以上标准，一般乡道规划为四级及以上标准，村道公路基本规划为四级及以上标准，规划乡道、村道公路总里程约 3000km。

2. 客货运场站

规划布局 1 个客运中心站，17 个乡镇客运站以及 2 个物流园区。

3. 航道与港口

规划通航航道里程共 157.2km，同时怀远港区的淮河、涡河、茨淮新河、怀洪新河岸线规划为 9 个作业区。

4. 铁路

三洋铁路(三门峡-禹州-亳州-江苏洋口港铁路)亳蚌段拟在怀远设站，为地区开发型线路，主要承担沿线客货运和煤炭接运任务。

亳蚌宁城际铁路(亳蚌段)纳入《皖北城际铁路网规划》(初稿)，拟在怀远设站。规划该铁路经龙亢副中心、淝南乡至腾湖机场，设置客运站，实现“铁、公、航”客运零换乘。

沿淮铁路是沿淮地区的主要运输通道，主要服务于沿淮经济区发展。规划沿淮铁路由淮南经常坟镇、白莲坡镇和荆芑乡，由 G36 北部至蚌埠北站。该铁路远景在常坟镇设置货运站，在城区预留客运站。

5. 机场

规划蚌埠民用机场推荐选址为淝河乡滕湖村，拟建蚌埠机场飞行区等级为 4C。

四、“十三五”建设任务

1. 公路建设

(1) 普通国省道

“十三五”期间，计划建设普通国省道四条，分别为 S311、S234、S413 和 S236，里程约 138.6km。

(2) 农村公路

“十三五”期间，计划升级改造县道 10 条，里程约 273.4km；计划建设乡道约 1246.4km，村道约 1132.5km，合计乡村道为 2378.9km。

2. 客货运场站建设

(1) 客运场站

“十三五”期间，规划建设1个客运中心站、9个乡镇客运站，修建5个乡镇客运站，具体如下：

“十三五”期间客运站建设一览表

表 1-1

| 项目 | 内容 | 具体名称 |
|-------|---------|---------------------------------|
| 新建客运站 | 客运中心站 | |
| | 9个乡镇客运站 | 常坟、双桥集、万福、陈集、淝河、徐圩、兰桥、荆茨、白莲坡客运站 |
| 修建客运站 | 5个乡镇客运站 | 唐集、古城、褚集、魏庄、河溜客运站 |
| 取消客运站 | 怀远汽车站 | |

(2) 货运枢纽（物流园区）

“十三五”期间，规划建设两个物流园区，分别为龙亢综合枢纽站和五岔物流中心。

3. 航道港口建设

航道港口的建设任务如下：

- (1) 按 IV 级标准改造上桥船闸；
- (2) 开展涡河航道的整治工程，按 IV 级航道标准；
- (3) 对唐集作业区的唐万码头（茨淮新河）进行改扩建；分别在荆茨作业区的涡南码头和白莲坡码头建设两个 500 吨级的码头；
- (4) 建设 LNG 加注站；
- (5) 加快水上交通安全系统的建设，加大对水上公共锚地、服务区等的投入，主要在淮河干流（支流）建设公用锚地和服务区。

4. 城市公交

续建东庙公交枢纽，新建工业园公交枢纽。

新建 5 个公交首末站，分别为位于新城区北县交警大队南侧、老城区原荆茨乡政府南侧、白乳泉景区、荆盛驾校附近以及城西工业园。

新建道路全部建设港湾式公交停靠站，改建道路有条件的新增港湾式停靠站。

五、用地与资金需求

“十三五”期间，怀远县交通基础建设计划投资 48.199 亿元，新增用地约 1.54 万亩，各分项如下表所示：

“十三五”交通基础设施投资与用地需求一览表

表 1-2

| 序号 | 项目 | 投资（亿元） | 新增用地（亩） |
|----|-------|--------|---------|
| 1 | 省道 | 14.51 | 4484 |
| 2 | 县道 | 6.00 | 2477 |
| 3 | 乡村道 | 16.8 | 8173 |
| 4 | 客货场站 | 2.064 | 208 |
| 5 | 港口、航道 | 8.3 | - |
| 6 | 公交场站 | 0.525 | 94 |
| 合计 | | 48.199 | 15436 |

六、发展预期效果

规划“十三五”期间交通基础设施将得到跨越性的发展，“十三五”规划与“十二五”末交通发展指标比价如下：

“十三五”综合交通发展指标表

表 1-3

| 类别 | 指标 | “十二五”末 | “十三五”规划 | 备注 |
|------|---------------|--------|---------|----|
| 公路 | 总里程（km） | 2769.7 | 3830.5 | |
| | 高速公路（km） | 92.6 | 150.2 | |
| | 普通国省道（km） | 128.1 | 362.7 | |
| | 县道里程（km） | 422.1 | 317.6 | |
| 航道 | 等级航道里程（km） | 157.2 | 157.2 | |
| | 三级以上航道里程（km） | 36 | 36 | |
| 港口 | 码头（个） | 11 | 15 | |
| | LNG 加注站（个） | - | 1 | |
| 客货场站 | 客运中心站（个） | 1（三级） | 1（一级） | |
| | 乡镇客运站（个） | 7 | 17 | |
| | 货运场站（物流园区）（个） | - | 2 | |
| 城市公交 | 公交线路（条） | 9 | 10 | |
| | 公交车辆（标台） | 100 | 200 | |

| | | | | |
|--|--------|-----|-----|--|
| | 枢纽站（个） | 1 | 2 | |
| | 首末站（个） | - | 5 | |
| | 出租车（辆） | 395 | 595 | |

第二章 “十二五”发展现状

第一节 社会经济发展现状

1. 地理区划

怀远地处皖北，淮河中游，东邻固镇、蚌埠、凤阳，南界淮南，西毗凤台、蒙城，北依濉溪、宿州。全县辖 18 个乡镇、361 个村（居），1 个国家级农业产业化示范基地，2 个省级经济开发区，2 个省级现代农业示范区，为全国粮食生产先进县、全国科技进步先进县、全省科学发展先进县。截至 2014 年底，全县户籍人口约 128.3 万。

2. 自然条件

怀远县地处淮北平原南部，荆山与涂山夹淮对峙。淮河流贯县境东南，涡河、茨河在此入淮。北淝河、怀洪新河经北部，茨淮新河横贯南部。境内矿产资源丰富，暖温带半湿润季风气候，四季分明。

3. 经济发展概况

近年来，怀远县以“加速崛起、转型发展、强县富民”为主题，立足资源禀赋，注重产业培育和发展，形成了机械电子、装备制造、不锈钢、农副产品深加工等重点产业，全县经济社会保持平稳较快发展。

2014 年全年实现地区生产总值 206.4 亿元，增长 9.5%，完成年度计划的 97.8%。其中，第一产业 61.6 亿元，增长 5.1%；第二产业 87.7 亿元，增长 12.5%；第三产业 57.1 亿元，增长 9.2%；财政总收入 20.5 亿元，增长 22%，完成年度计划的 106.1%；全社会

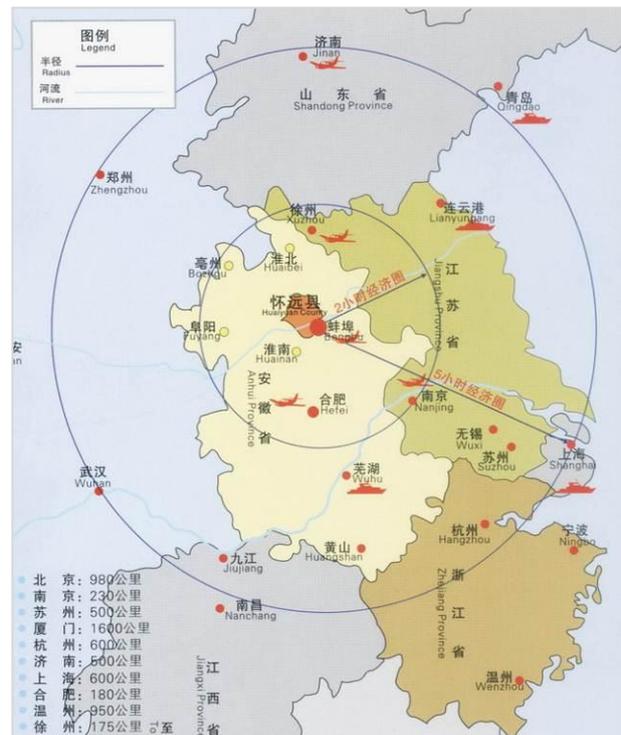


图 2-1 怀远县区位

固定资产投资 208.9 亿元，增长 38.8%，完成年度计划的 111%；全社会消费品零售总额达 85.7 亿元，增长 13.9%，完成年度计划的 99%；进出口总额 2.2 亿美元，增长 23.7%，完成年度计划的 99%；城镇居民人均可支配收入 19404 元，增长 10.5%，完成年度计划的 96.1%；农村居民人均可支配收入 10137 元，增长 11.9%，完成年度计划的 97.3%。人口自然增长率 8.31%；综合能耗降低 4%；新建项目的环评率达 100%；工业企业污染物达标排放率达 95%。

其中“十二五”期间社会经济主要指标如下表所示：

“十二五”期间主要社会经济指标表

表 2-1

| 指标 年份 | 人 口 (万人) | 国内生产总值 (当年价亿元) | 三产总产值(当年价亿元) | | | 人均 GDP (元) |
|----------|-------------|-------------------|--------------|-------|-------|---------------|
| | | | 第一产业 | 第二产业 | 第三产业 | |
| 2011 | 136.33 | 167.20 | 54.68 | 70.94 | 41.58 | 12358 |
| 2012 | 137.90 | 193.43 | 59.02 | 87.47 | 46.94 | 14107 |
| 2013 | 126.53 | 190.21 | 60.01 | 78.58 | 51.62 | 14878 |
| 2014 | 128.30 | 206.40 | 61.60 | 87.70 | 57.10 | 16087 |

“十二五”期间，全县地区生产总值的增速相对较慢，年均增长率达 5.41%，主要是由于 2013 年经济总量有所下滑。

第二节 交通运输发展成就

一、基础设施建设

1. 国省干线

目前，怀远有京台高速（G3）、宁洛高速（G36）在县城交汇，在县域范围设置三个互通出入口。G206 纵贯县域，基本平行于京台高速，与京台高速构成一主一辅的纵向运输通道；S307 横贯县域，基本平行于宁洛高速，与宁洛高速构成一主一辅横向运输通道。另外，S225 位于县域西南部，作为南部的纵向对外通道。

2. 农村公路

（1）农村公路现状

截至 2014 年底，怀远县农村公路总里程约 2548.982km，其中县道为 422.135km，

占总里程的 16.5%；二级及以上公路约 20.233km，占总里程的 0.79%，比例相对较低。

怀远县农村公路一览表（2014 年）

表 2-2

| 分类 | 一级 | 二级 | 三级 | 四级 | 等外级 | 合计 |
|------|----|--------|---------|----------|---------|----------|
| 县道 | 0 | 20.233 | 208.776 | 193.126 | 0 | 422.135 |
| 乡道 | 0 | 0 | 11.461 | 763.059 | 120.404 | 894.924 |
| 村道 | 0 | 0 | 24.323 | 1095.165 | 87.432 | 1206.92 |
| 专用公路 | 0 | 0 | 0 | 25.003 | 0 | 25.003 |
| 总计 | 0 | 20.233 | 244.56 | 2076.353 | 207.836 | 2548.982 |

（2）“十二五”建设

怀远县“十二五”期间，共完成危桥改造 85 座，县乡公路建设 226.8km，通村公路建设 192.8km，总投资约 4.67 亿元，其中省补资金约 1.65 亿元。

“十二五”期间农村公路养护总投入约 6270 万元，其中省补 4120 万元，地方自筹 2150 万元。

建设和养护的具体情况如表 2-3、表 2-4 所示。

“十二五”期间农村公路建设一览表

表 2-3

| 年份 | 危桥改造 | | | | | 县乡公路建设 | | | 通村公路建设 | | |
|--------|--------|---------|--------|---------|------|---------|---------|-------|---------|---------|--------|
| | 数量 (座) | 大中桥 (座) | 小桥 (座) | 投资 (万元) | | 里程 (km) | 投资 (万元) | | 里程 (km) | 投资 (万元) | |
| | | | | 总投资 | 省补资金 | | 总投资 | 省补资金 | | 总投资 | 省补资金 |
| 2011 年 | 22 | 11 | 11 | 2358 | 1353 | 54.4 | 5114 | 2207 | 26.2 | 1572 | 327.5 |
| 2012 年 | 33 | 5 | 28 | 2090 | 1250 | 49.5 | 4950 | 2225 | 60 | 3600 | 750 |
| 2013 年 | 12 | 2 | 10 | 980 | 430 | 42 | 4659 | 2026 | | | |
| 2014 年 | 4 | 1 | 3 | 340 | 60 | 34.6 | 7510 | 1628 | 45.6 | 2736 | 706.8 |
| 2015 年 | 14 | 4 | 10 | 1290 | 388 | 46.3 | 5867 | 2218 | 61 | 3660 | 945.5 |
| 合计 | 85 | 23 | 62 | 7058 | 3481 | 226.8 | 28100 | 10304 | 192.8 | 11568 | 2729.8 |

“十二五”期间农村公路养护情况一览表

表 2-4

| 年度 | 总里程 (公里) | 县道里程 (公里) | 乡道里程 (公里) | 村道里程 (公里) | 专业公路里程 (公里) | 总投资 (万元) | 省补资金 (万元) | 自筹资金 (万元) | 备注 |
|--------|----------|-----------|-----------|-----------|-------------|----------|-----------|-----------|--------------|
| 2011 年 | 2232.038 | 432.767 | 900.135 | 874.133 | 25.003 | 1005 | 705 | 300 | |
| 2012 年 | 2232.038 | 432.767 | 900.135 | 874.133 | 25.003 | 1105 | 705 | 400 | |
| 2013 年 | 2633.941 | 432.767 | 900.135 | 1276.036 | 25.003 | 1105 | 705 | 400 | |
| 2014 年 | 2548.982 | 422.135 | 894.924 | 1206.92 | 25.003 | 1506 | 981 | 525 | 移交禹会区部分县乡村道路 |
| 2015 年 | 2548.982 | 422.135 | 894.924 | 1206.92 | 25.003 | 1549 | 1024 | 525 | |
| 合计 | | | | | | 6270 | 4120 | 2150 | |

3. 场站

目前怀远县共有九个客运站,其中三级客运站 2 个(怀远汽车站、龙亢诚信客运站),四级客运站 7 个(唐集客运站、古城客运站、魏庄客运站,包集润泽客运站、河溜客运站、褚集客运站、淝南客运站),其中唐集客运站、古城客运站、褚集客运站、魏庄客运站、河溜客运站,由于经营管理不善,设施、设备严重滞后,客运站的功能目前已基本丧失,处于瘫痪状态。

目前,怀远尚未建设专业化的货运场站。

4. 航道与港口

怀远县水路交通便捷,船舶上抵阜阳、河南,下通苏、鲁、沪、浙等地,通江达海。辖区有 4 条通航河流:淮河、涡河、茨淮新河、怀洪新河,通航里程共 157.2km。各航道具体情况如下表所示:

怀远县现状航道一览表

表 2-5

| 名称 | 现状等级 | 通航里程 (km) |
|------|------|-----------|
| 淮河 | III级 | 36 |
| 涡河 | IV级 | 56 |
| 茨淮新河 | V级 | 44 |
| 怀洪新河 | V级 | 21.2 |
| 合计 | | 157.2 |

怀远港区共有码头 6 座,分别为唐万码头、怀远码头、荆涂码头、日益码头、粮库码头和安澜码头。其中“十二五”期间新建了安澜码头等一批水运重点项目。共有泊位 11 个,设计吞吐量达 640 万吨,最大靠泊能力 1000 吨级。

近年来市县两级高度重视水运发展,特别是县委、县政府对水运高度关注,辖区水运发展日益壮大,“十二五”期间水运企业由 2010 年的 26 家发展到 2015 年的 65 家,其中:沿海普货企业 7 家,液货危险品企业 4 家,集装箱企业 21 家,其余均为内河普货企业。拥有 10 万载重吨以上运力的企业 9 家。在港籍船舶艘数由 2010 年的 1813 艘、120 万载重吨发展到 2015 年的 2105 艘、255 万载重吨。船舶平均吨位由 605 吨到增长为 1240 吨,运力结构更趋合理,船舶大型化、低碳化发展趋势明显。水运企业上缴怀远

县各项税收连年递增，由2010年8000多万元增加到2014年的1.5亿多元，在册怀远县籍船员8000余人，水运已成为吸纳怀远县劳动力就业的重要渠道。

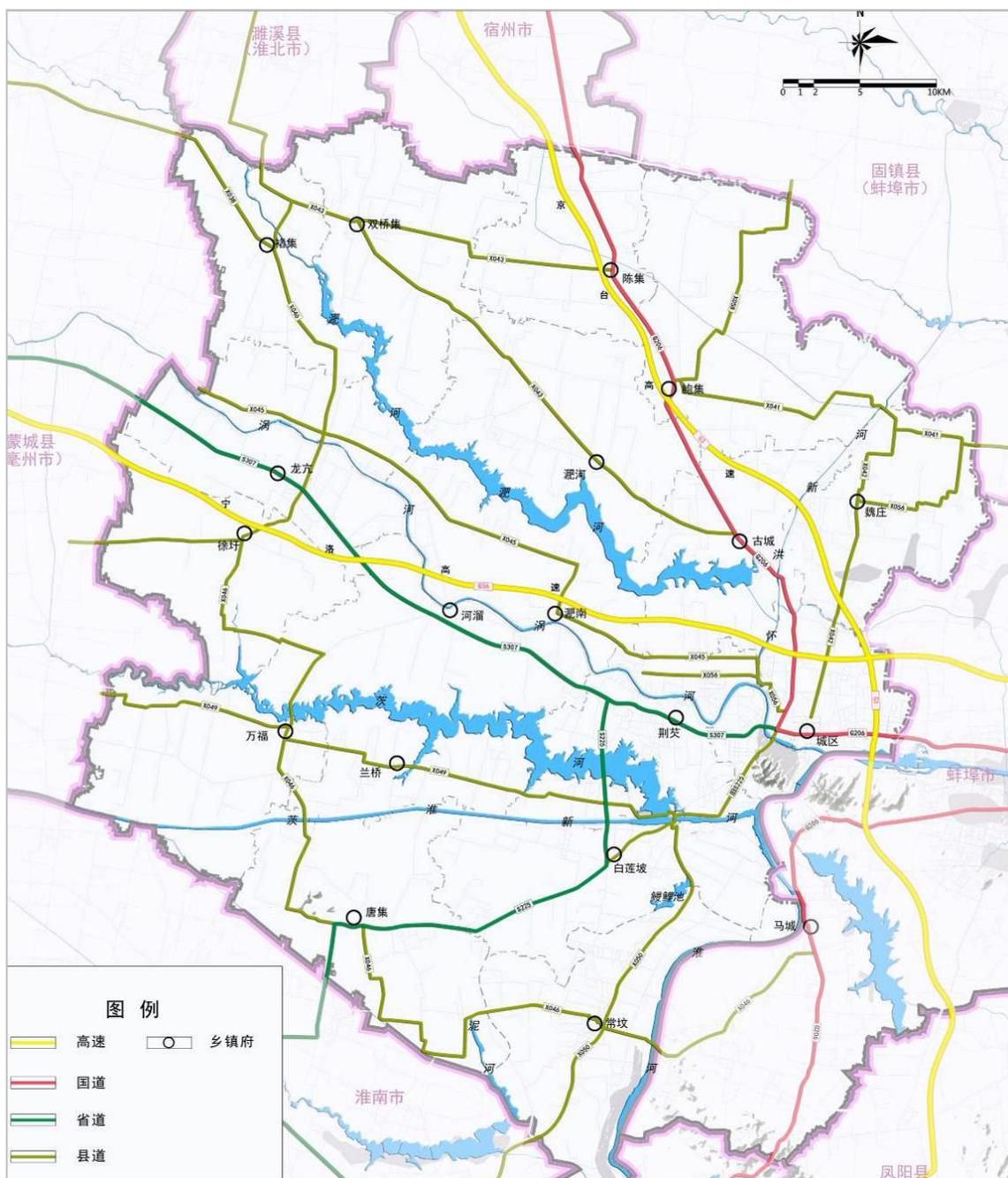


图 2-2 综合交通现状图

二、运输服务

1. 对外运输总量不断攀升

目前，怀远县主要有公路、水运两种运输方式，其中客运由公路运输承担，货运由

公路和水运承担。

“十二五”期间，客运量及周转量增速较为平缓，年均增长均为 1.16%；货运量及周转量增速迅猛，年均增长分别为 10.73%和 10.74%。对于货运周转量，水运所占的比例较大，2014 年水运所占比例约 87.7%。

“十二五”期间运输量及周转量

表 2-6

| 年份 | 客车总数 /座位 | 客运量 (万人) | 客运周转量 (万人·公里) | 货车总量 /吨位 | 货运量 (万吨) | 货运周转量 (万吨·公里) |
|----------|-------------|-------------|------------------|--------------|-------------|------------------|
| 2011 | 348/10274 | 1150.69 | 28766.75 | 10735/108959 | 2178.18 | 326700 |
| 2012 | 347/10279 | 1151.25 | 28785.25 | 12035/121742 | 2434.84 | 365226 |
| 2013 | 349/10542 | 1180.70 | 28217.50 | 14841/150548 | 3010.96 | 451644 |
| 2014 | 345/10758 | 1204.90 | 30122.50 | 16768/163751 | 3275.02 | 491253 |
| 年均 增长 | | 1.16% | 1.16% | | 10.73% | 10.74% |

2. 城市公交服务能力增强

城市公共运输行业取得了巨大的成就，交通网络覆盖面进一步扩大，通达深度大幅度提高，为怀远县经济社会持续快速发展提供了强有力的支撑。主要体现在：

(1) 公交线路逐步优化，覆盖面积进一步增大，市民出行越来越方便。蚌埠公交集团进驻怀远县，84 台公交车上路运营，9 条公交线路，公交运营时间最晚的可达到 20 点，线路布局新老城区。

(2) 出租车数量大幅增加，由原先的 147 台增至 395 台，极大地满足了市民的出行需要。出租车车型、档次越来越好，舒适、快捷、方便、安全性日益增强。

公交、出租车的规模与运量情况

表 2-7

| 年份 | 公交车保有量 (台) | 公交运量 (万人次) | 出租车保有量 (台) | 出租车运量 (万人次) |
|--------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| 2011 年 | 84 | 810 | 147 | 521 |
| 2012 年 | 84 | 1080 | 173 | 624.6 |
| 2013 年 | 84 | 1100 | 176 | 740.5 |
| 2014 年 | 84 | 1180 | 395 | 823.5 |
| 年均增长率 | 0 | 9.9% | 28.0% | 12.1% |

(3) 积极配合公安等部门进行三轮车退市，研究制定三轮车退市后的运力保障方案，即出资筹建出租车公司，投放出租车辆。

3. 农村公交及对外客运日益完善

全县所有个体车辆已全部转入公司经营，完成了公司化经营的改造。以怀远至各乡镇主线为依托，对农村班线进行改造，对怀远至回汉、龙亢、陈集、褚集、魏庄、常坟、唐集、朱町、刘集等线路改造完毕，全部更新为 30 座以上的中级客车，每条线路统一车型和车身颜色。目前农村公交主要由怀远县诚信客运有限公司经营，现有农班客车 231 辆 6525 座，农班线 69 条，日发班次 736 次，完成客运量 800 万人次，客运周转量 1.2 亿/人公里。

“十二五”期间全县新增农村公交线路 20 条、客运车辆 50 台、986 座，公交线路覆盖县域西、北、南三方。更新农班车辆 224 台，全部达到二级车辆。农村通班车率达到 99%。满足了广大人民群众出行需求和怀远社会经济发展的需求。

新增农村公交线路情况一览表

表 2-8

| 方向 | 线路 | 线路数 | 车辆数 (台) | 座位数 (座) |
|----|--|-----|------------|------------|
| 西线 | 褚集—龙亢农场、双沟—徐湾、 尚庙—龙亢、龙亢农场—钞湖、 龙亢农场—褚湖、龙亢农场—张湖、 龙亢农场—界沟、褚集—龙亢、 龙亢—支严、丁寺—燕集、 找母桥—刘集、燕集—双沟 | 11 | 25 | 549 |
| 南线 | 姚山—常坟 | 1 | 2 | 38 |
| 北线 | 包集—魏庄、包集—高庄、 魏庄—梅桥、包集—王圩、 燕集—徐湾、窑东—徐湾、 窑东—徐湾、大桥—包集、 火庙—古城 | 9 | 28 | 501 |

对外客运主要由市汽运集团怀远分公司经营，现有客运车辆 105 台，4078 座。其中：省际班线 17 条，车辆 27 台，座位数 1377 座，日发班次 13.5 次。市际班线 19 条，车辆 26 台，座位数 975 座，日发班次 34 次。县际班线 40 条，车辆 52 台，座位数 1726 座，县内班车 1 台，座位 30 座，共日发班次 93 次。

三、行业管理

1. 交通建设与管理

交通建设与管理向标准化发展：一是实行资金统一管理，项目统一打捆招标，路面统一规格标准，实施机械统一型号的方法；二是严格规范招标操作，做到公开、公平、公正，工程项目全部委托县招标局进行招投标，廉政合同、安全生产合同与施工合同同步签订；三是筑牢工程质量控制防线，第一施工单位自检，第二监理人员监督，第三乡镇负责同志和社会质量义务监督员监督，第四交通局代表政府监督，第五坚持中间交工验收，保证了工程质量。

2. 养护管理

采取专业养护工程队和沿路群众相结合的方法开展养护工作。2013年初组织成立了4个专业养护工程队，进行公路小修养护工作和危涵改造工程、安保工程，较好地完成了县道网的养护工作。

3. 治超管理

通过发放宣传资料、宣传手册、制作宣传展板、专业访谈等措施加强超限超载治理的宣传，同时立足源头，通过巡查货源单位强化监管，并联动其他部门，加强治超合力。

4. 港航管理

怀远水网密布，河流众多，渡口分布点多、面广、线长，安全管理工作的难度较大。针对这一情况，“十二五”期间，交通、海事、安监、公安等相关部门联合执法，形成了齐抓共管、综合治理的工作局面。开展专项治理行动，重拳出击严打黑渡船黑渡口、非渡工摆渡及超载违章渡运行为。几年来共打掉黑渡口12个，现场拆解非渡船40余艘。

5. 疏航维稳

疏航维稳主要涉及航道方面。为保障上桥闸水域航道安全畅通，海事处姚山海事所与上桥闸管理部门成立联合办公室，各司其职，密切配合，做好船闸排堵疏航及应急保障工作。协助船闸部门加大船舶疏导力度，采取启用甚高频联系、划定停泊区、实施远调等多种措施提高船舶过闸效率。经过整治，船闸放行时间由过去的1.5小时缩短至1小时左右，船闸通行量由过去的24小时上下行累计75艘提高至105艘。

6. 安全生产

在全县交通系统全面落实安全生产责任制，与所辖的企业和单位签订了安全生产目标责任书，层层明确，落实安全责任制。突出重点，强化交通行业安全生产隐患排查工作，交通安全形势平稳有序。

在抓安全生产监督管理中，交通局按照“人安我危，人闲我忙，人静我动”的工作思路对公路运输安全管理，实行“三把关一监督”即把住市场准入关、从业资格关、车辆技术状况关，一监督是经常监督。

7. 维修与驾培

“十二五”期间，怀远县维检及驾驶员培训业工作继续稳步推进。除完成全县维修企业质量信誉的年度考核和驾培行业质量信誉考核的初核，加强对驾培企业的日常监管和培训质量。同时完成达标车型核查工作，共核查 3.5 吨以上的营运车辆近万辆，对约 34000 多辆车进行了等级评定和二级维护审核，另发放二级维护竣工合格证 15000 份左右；完成对 9 家北斗安装公司的资质审查，对近 9000 辆车安装情况及是否录入全国货运平台进行了审核；组织多期维修从业人员培训，共百人左右通过培训取得了维修从业资格证，进一步改善了维修行业从业人员持证率偏低的现状；每年三月份组织并实施“维修诚信服务月”活动，并于 3.15 当天组织维修厂家设置了宣传展台接受用户的咨询。

第三节 交通运输发展存在的问题

“十二五”以来，怀远大力推进交通基础设施建设，不断深化交通运输业的改革与发展，为全县经济社会发展提供了强力保障，但与怀远社会经济的快速发展和构建综合交通运输体系的要求相比，仍然存在一些差距。

1. 基础设施建设有待于进一步加强

县域路网格局不均衡，其中中西部缺乏纵向高等级公路和跨茨淮新河、淝河等跨河通道；过境国道穿城现象较为严重，较大地影响的城区交通安全与运行。农村公路通达深度不够，尚未成网。“村村通”公路只通达行政村所在地，距离群众生活、生产地

有一定的距离。农村公路技术等级标准低，服务水平较差，缺少干线骨架路，县道基本上为三级公路，乡村路基本为四级公路和等外公路。且由于养护资金的不足，乡道、村道处于“失养状态”，道路状况相对较差。

城市客运站位于中心城区，未来随着客运需求的进一步增加，将较大程度地干扰城市交通；乡镇客运站实际应用的覆盖率低，仅为 11.8%；尚无货运枢纽站及物流园区，无法进一步推动物流的发展。

航道等级低，通过能力小，航道条件差。主要由于航道和港口是社会公益性基础设施，其建设投资大、周期长。使得通航航道大多处于自然状态，技术等级低，限制了船舶大型化的发展需要。港口功能单一，装卸技术落后，且大部分位于县城附近，制约了港口的发展。

2. 运输服务水平有待进一步提升

客运市场以个体经营为主，抗风险能力差。客运服务质量和通达深度不够，难以满足对外及城乡居民出行需求，班线运营矛盾依然存在。

水运企业数量多规模小，企业经营管理能力不强，经营业务以单一的水上运输为主，抗风险能力差。应急反应能力差，基层执法搜救设施装备落后。

城市公交发展速度有待进一步加快，公交枢纽与首末站建设滞后，与周边设施协调性不足，马路掉头的随意性存在较为严重的安全隐患，且制约了城市公交的进一步发展和规范运行；线网分布不够均衡，公交停靠站缺少统一性与规范性，公交服务水平与居民安全、便捷、舒适出行的需求还有一定差距。

3. 行业发展资金短缺

交通建设资金瓶颈制约仍未打破。农村公路建设、养护资金不足，存在地方配套资金不及时、难以到位等问题；水运建设配套资金不足，无法适应水运加速发展要求；城市公交发展亟待政府资金投入和政策支持。

第三章 “十三五”发展形势与需求预测

第一节 发展形势

1. 经济新常态

改革开放以来，国家总体发展战略思路经历了“发展才是硬道理”、“科学发展”到发展“新常态”的演变。经济发展新常态是速度变化、结构优化、动力转换的阶段演变和深度调整。经济新常态下，交通

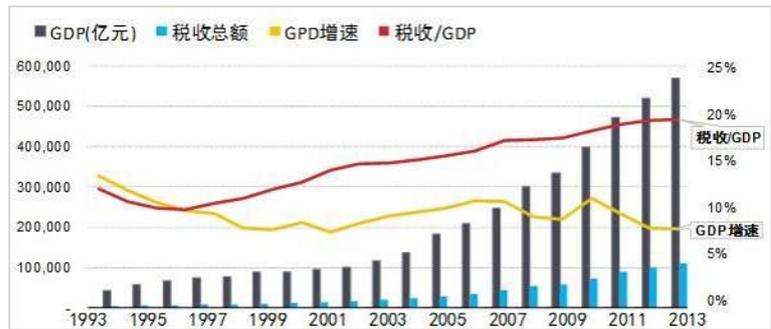


图 3-1 国家新常态函数示意图

基础设施建设将呈现“整体放缓、结构优化、定向发力”的新趋势。交通的发展将扭转“重建设、轻服务”的传统思路，更关注服务效率、服务品质、信息化水平等提升。

因此要求怀远县“十三五”期间的交通发展改变发展思路，促使交通运输领域步入到“稳中求进、提质增效”的通道上来，在重视基础设施建设的基础上进一步提升服务品质，并加强行业管理，使得交通的发展进一步适应并引导经济发展，实现“打造皖北最美县城，建设美好幸福怀远”的发展目标。

2. “一带一路”和“淮河生态经济带”战略

随着“新丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的“一带一路”倡议的推进，交通如何先行配套“一带一路”已有明确的要求。

对于蚌埠来说，作为皖北及沿淮地区的水陆交通枢纽和物资集散中心依托淮河水系和发达的铁路交通网络，深化与长三角区域合作，加快口岸建设，提高口岸对外开放能力，做强口岸经济。按照《全国内河航道与港口布局规划》，蚌埠港是国家在淮河干流沿线规划布局的唯一全国内河主要港口。作为蚌埠的一个县级市及蚌埠都市区的副中心，怀远拥有丰富的航道资源，其中淮河穿越怀远全境，在境内布局安澜码头、国电黄疃窑码头等，因此需进一步做好与蚌埠港的功能等的衔接。

淮河流域作为一条生态经济带，将打造成为继珠三角、长三角、环渤海地区之后的第四增长极，建成当前和未来时期扩大内需的重要战略支点。怀远县作为淮河生态经济带的重要城市，将秉承自然资源优势，加快融入淮河生态经济带的打造。

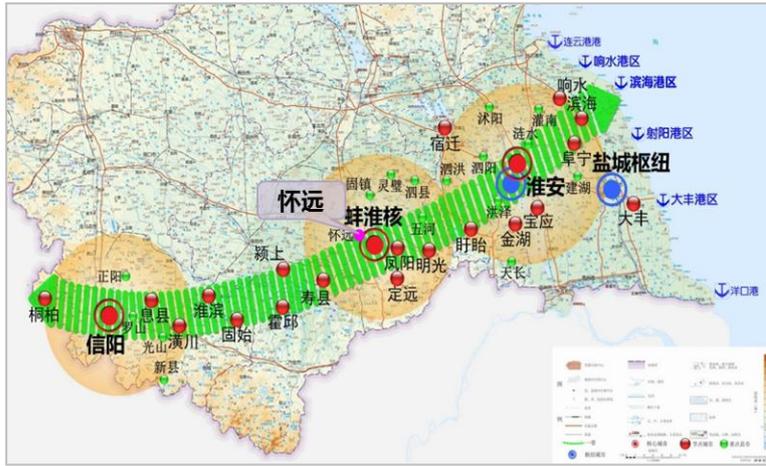


图 3-2 淮河生态经济带示意图

因此，在“十三五”期间，怀远县应明确交通对于“一带一路”和“淮河生态经济带”的先行引导作用，抓住交通基础设施的关键通道、关键节点和重点工程，优先打通缺失路段，畅通瓶颈路段，配套完善道路安全防护设施和交通管理设施设备，提升道路通达水平。同时，推进建立统一的全程运输协调机制，促进多式联运的有机衔接。

3. 安徽省新型城镇化与城乡一体化

新型城镇化是以城乡统筹、城乡一体、产城互动、节约集约、生态宜居、和谐发展基本特征的城镇化，是大中小城市、小城镇、新型农村社区协调发展、互促共进的城镇化。2014年12月国家新型城镇化综合试点名单正式公布，安徽省作为国家新型城镇化综合试点省。怀远县作为安徽省的一个县，也进一步发挥交通的助推作用，实现产业、空间与综合交通的联动发展。

同时，新型城镇化对小城市的交通发展提出了明确的要求，即加强中小城市和小城镇与交通干线、交通枢纽城市的连接，加快国省干线公路升级改造，提高中小城市和小城镇公路技术等级、通行能力和铁路覆盖率，改善交通条件，提升服务水平。

怀远县应积极秉承上述交通发展要求及理念，对外构建以高速公路、国省干线等为载体的综合运输通道；市域构建一体化的交通设施，特别是农村公路的建设以及一体化的客运服务的打造；同时，打造规划的皖北国际机场为载体的综合运输枢纽，强化各种交通方式衔接，完善集疏运体系与配送系统；继续加快完善农村物流体系，努力实现农用物资、农副产品的便利高效运输，以运输发展支撑现代农业建设。

4. 机制体制的改革

交通运输的机制体制直接影响交通发展的进程，也是影响交通运输与经济社会协调发展的关键性因素。机制体制对综合交通体系的作用方式和效果以及影响程度，受不同的经济制度、社会经济发展阶段以及交通运输发展阶段的制约。近年来，全国交通系统围绕发展理念、管理体制机制和制度设计等核心要素，以大量工程实践为基础，积极探索交通建设发展规律，吸收借鉴国外成功经验，努力完善法规体系，提升建设理念，为建立适合我国国情的交通建设发展模式，促进交通科学发展、安全发展奠定了坚实基础。

2015年1月，交通运输部《关于全面深化交通运输改革的意见》正式出台要求深化大部制改革，加快形成“大交通”管理体制和工作机制。公路建设管理体制改革作为“大交通”管理体制和工作机制改革的主要切入点。2015年4月，《交通运输部关于深化公路建设管理体制改革的若干意见（交公路发[2015]54号）》的批复，要求完善公路建设管理四项制度、创新项目建设管理模式、逐步推行设计施工总承包方式和建立健全统一开放的公路建设市场体系等。

因此，怀远县“十三五”交通运输的发展应紧紧围绕交通体制机制的改革核心，推进交通运输“治理体系和治理能力现代化”一级行政管理体制、城市道路和公路建设管理机构和职责、相关机构的建设以及综合执法等方面的改革，统筹全区城市道路、公路建设和管理，实行交通一体化。

第二节 社会经济发展预测

区域的经济预测，采用定性和定量分析相结合的方法综合确定。通过对影响区域历年的地区生产总值进行回归分析，得出区域经济发展的指标，同时根据定性分析区域的社会经济发展确定区域经济发展趋势，对定量预测的指标值进行调整，得出最终的区域经济发展指标。

怀远县历年主要社会经济发展指标表

表 3-1

| 指标 | 人 口 | 国内生产总值 | 三 产 总 产 值 (当 年 价 亿 元) | | | 人均 GDP |
|------|--------|---------|-----------------------|-------|-------|--------|
| | | | 第一产业 | 第二产业 | 第三产业 | |
| 年份 | (万人) | (当年价亿元) | | | | (元) |
| 2005 | 127.72 | 65.22 | 24.14 | 18.60 | 22.47 | 5117 |

| | | | | | | |
|------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|
| 2006 | 128.83 | 76.36 | 28.00 | 22.95 | 25.41 | 5927 |
| 2007 | 130.19 | 90.14 | 33.06 | 27.12 | 29.96 | 6924 |
| 2008 | 131.97 | 106.50 | 37.30 | 34.40 | 34.80 | 8069 |
| 2009 | 133.63 | 111.90 | 39.30 | 41.00 | 31.70 | 8428 |
| 2010 | 134.26 | 135.60 | 45.70 | 54.08 | 35.82 | 10124 |
| 2011 | 136.33 | 167.20 | 54.68 | 70.94 | 41.58 | 12358 |
| 2012 | 137.90 | 193.43 | 59.02 | 87.47 | 46.94 | 14107 |
| 2013 | 126.53 | 190.21 | 60.01 | 78.58 | 51.62 | 14878 |
| 2014 | 128.30 | 206.40 | 61.60 | 87.70 | 57.10 | 16087 |

本次经济预测以“十三五”规划纲要为基础，结合对历史数据的回归分析，综合确定未来的经济增长率。怀远县经济指标预测如下表所示。

怀远县历年主要社会经济发展预测表

表 3-2

| 指标 | | 2016 年 |
|--------|------------|----------|
| GDP | GDP (亿元) | 327.16 |
| | 增长率 | 7.98% |
| 人均 GDP | 人均 GDP (元) | 24089.22 |
| | 增长率 | 6.96% |
| 人口 | 人口 (万人) | 135.48 |
| | 增长率 | 0.91% |

第三节 交通运输需求预测

“十三五”期间，怀远县综合客货运量总体呈增长趋势。随着客运中心站的以及乡镇客运站的建设，客运量增长速度将会增大；物流园区的建设、港口的整合和建设，以及农村物流的发展等，使得货运量也会有较大的攀升。

根据怀远县国民经济和运输量的发展现状及变化趋势、主要产业发展规划、主要航道货源分布情况、综合运输体系发展形势，采用趋势预测、回归分析等多种数学模型定量计算与定性分析相结合的综合因素预测法，预测至 2020 年，怀远综合客运量达 1204.9 万人，“十三五”期间年平均增长率为 3.68%；综合货运量达 5176.9 万吨，“十三五”期间年平均增长率为 7.93%。

怀远县综合客货运量预测

表 3-3

| 项目类别 | “十二五”期间 年平均增长率 (%) | 运量 | | “十三五”期间 年平均增长率 (%) |
|-----------|-----------------------|---------|--------|-----------------------|
| | | 2014 年 | 2020 年 | |
| 客运总量 (万人) | 1.16% | 1204.9 | 1496.7 | 3.68% |
| 货运总量 (万吨) | 10.73% | 3275.02 | 5176.9 | 7.93% |

第四章 发展思路、原则和目标

第一节 城市发展目标

1. 城市性质

规划怀远县为蚌埠都市区副中心城市，以现代制造业和特色农副产品加工、集散为主的现代化工业城市，皖北休闲度假胜地，山水宜居城市。

2. 区域发展战略

(1) 东向发展，蚌怀一体

依托怀远的区位优势，借助构建蚌埠都市区的有利时机，加强与蚌埠市中心城区的联系，加快蚌怀同城化发展，实现要素对接、优势互补、空间一体、融合发展，借力蚌埠，实现跨越发展。

(2) 对接合芜蚌，融入长三角

对接合芜蚌自主创新综合试验区、依托京沪经济带积极融入长三角，主动接受合肥、南京大都市群辐射，错位发展，承接要素转移，提升节点功能，加强与皖北相关县市的联动发展。

3. 城市规模与城镇化水平

规划至 2020 年，怀远县县域常住人口规模为 105 万人左右，其中城镇人口 49 万人左右，城镇化率为 47%左右；

4. 城镇等级规模结构

规划确定怀远县域形成“县城城区—县域副中心—中心镇—一般乡镇—中心村”的五级镇村体系。

(1) 县城城区：即怀远县人民政府所在地的县城城区，是全县的政治、经济、文化中心。至规划期末，怀远县城的人口规模为 45 万人。

(2) 县域副中心：即龙亢副中心，依托龙亢经济开发区，联合龙亢镇、龙亢农场、徐圩乡共同发展成为县域副中心。至规划期末，龙亢副中心的人口规模为 9 万人。

(3) 中心镇：包括常坟镇、鲍集镇、河溜镇等三个城镇。至规划期末，各中心镇人口规模为2~6万人。

(4) 一般乡镇：包括唐集镇、双桥集镇、万福镇、魏庄镇、陈集乡、淝南乡、淝河乡、褚集镇、古城镇、兰桥乡、荆芑乡、白莲坡镇等12个城镇。至规划期末，一般镇人口规模为0.5~2万人。

(5) 中心村：全县规划建设296个中心村。至规划期末，中心村人口规模为0.1~0.45万人。

4. 县域城镇空间结构规划

以城镇空间集约发展、区域协调、城乡统筹为重点，规划形成“一核一心三点，两轴两翼双楔”的镇村体系空间结构。

(1) 一核一心三点

“一核”即怀远县城主核心，远景与蚌埠城区一体化发展；“一心”即龙亢副中心，依托安徽怀远龙亢省级经济开发区，整合龙亢农场、龙亢镇、徐圩乡等资源，服务县域中西部区域；“三点”即鲍集镇、常坟镇以及河溜镇三个中心镇。

(2) 两轴两翼双楔

“两轴”指沿G329国道城

镇发展主轴和沿规划G206国道县域南北发展次轴；“两翼”：指怀远-鲍集城

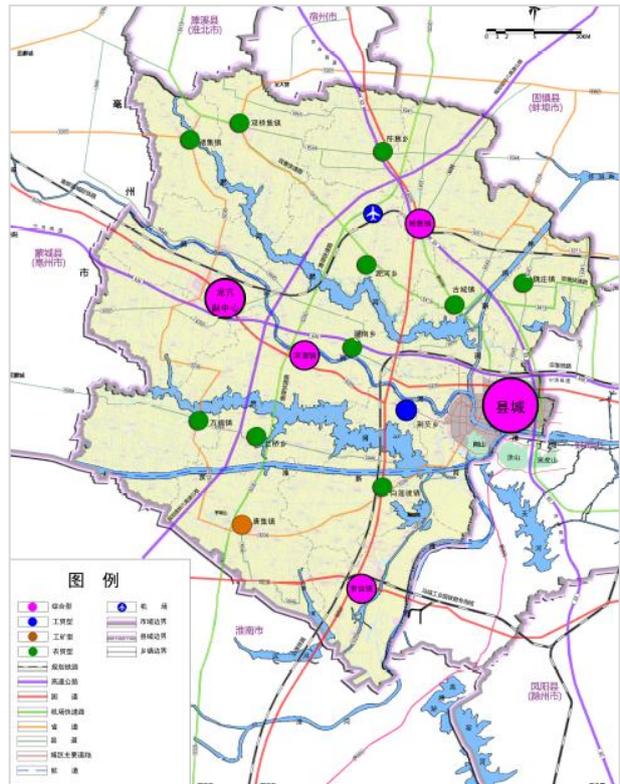


图 4-1 县域城镇空间结构规划

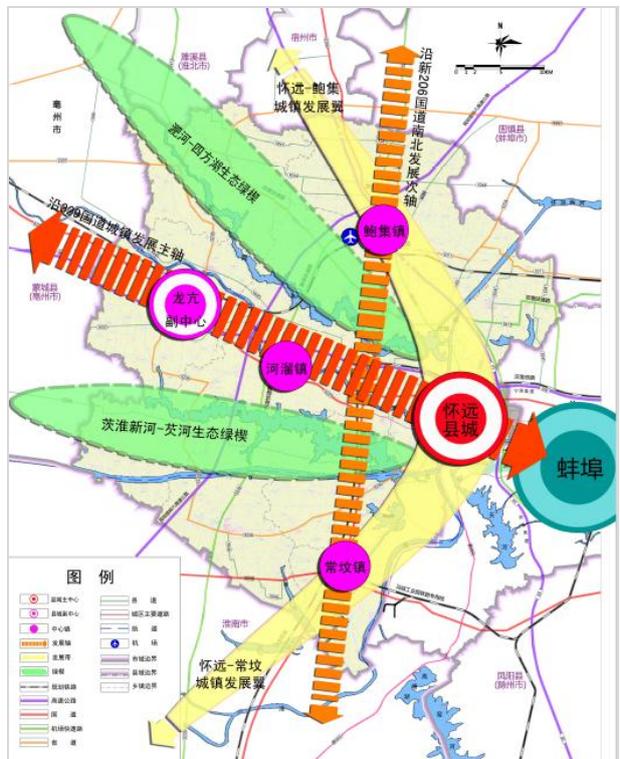


图 4-2 县域城镇空间结构规划

镇发展翼和怀远-常坟城镇发展翼；“双楔”指淝河-四方湖生态绿楔和茨淮新河-芡河生态绿楔。

第二节 交通运输发展理念、原则和目标

一、发展理念

怀远县“十三五”期间综合交通采用“融入蚌埠、支撑产业、统筹城乡、倡导绿色、创新驱动”的发展理念。

——**融入蚌埠**。怀远作为蚌埠都市区的副中心城市，其发展离不开蚌埠。因此，未来怀远需要构建快速通道以及快速客运服务，完善与蚌埠中心城区以及高铁站的衔接，实现怀远与蚌埠以及对外的快速联系。

——**支撑产业**。未来怀远县域布局规划“一核、两轴、三镇、四园”的产业发展空间，其中“两轴”主要依托交通线的产业辐射轴、物流运输轴。因此怀远县应在骨架交通轴线打造完善基础上，进一步加强农村公路等集散功能道路的建设，使得产业的集聚进一步加强，产业布局进一步完善。

——**统筹城乡**。建立城乡统筹协调发展的公共交通服务体系，整合怀远县的城乡公共交通资源，促进城乡公共交通协调发展，构筑一个与城市化进程相适应的、高效率的、一体化的、人性化的城乡客运体系，形成以客运中心站为枢纽，以公交线路为衔接，以乡镇客运站为依托，以行政村站点为结点的干支线相连、辐射城乡的社会化公共客运服务网络。

——**倡导绿色**。实现怀远县“皖北休闲度假胜地、山水宜居城市”的城市功能定位，需要打造低碳、绿色的环保交通。交通发展模式注重集约、高效发展，注重可持续发展和绿色环保理念。在营造高效综合交通体系的同时，考虑与环境、资源的协调发展。

——**创新驱动**。交通发展以科技和创新为动力，提升怀远县交通信息化水平，依托科技和创新的力量把怀远县交通的建设和管理提升到更高的水平。

二、发展原则

➤ 交通引领原则

按照“经济发展、交通先行”的共识，积极发挥交通运输的先导作用，通过加快交通运输发展，提高交通覆盖范围和服务深度，支撑蚌怀一体化发展，服务城乡统筹发展，促进产业集聚和沿线土地开发。

➤ 以人为本原则

提升基础设施的等级与品质，提高运输服务能力，改善运输服务质量，充分考虑居民的出行需求，实现交通出行的舒适、快捷、高效、安全。

➤ 统筹规划原则

对于城市总体规划、国省道规划以及蚌埠市域层面各类交通规划等上位规划，采取服从的原则，对于其他既有交通专项规划等平行规划重在加强与其的统筹协调。

➤ 科技创新原则

在交通建设中，注重发展交通的信息化和智能化系统，加大交通信息平台硬件和软件升级的力度，依托科技和创新的力量提高交通效率，提升行业技术和管理服务水平。

➤ 强化服务原则

加强推进交通由传统产业向现代服务业的转型，突出交通的服务功能；强调依法治交，提高交通行政管理的集约化、规范化和透明化程度。

➤ 绿色发展原则

合理开发、利用、保护和节约自然资源，同时依靠现代科技，发展资源节约型和环境友好型运输方式，促进与自然生态环境的和谐统一。

三、发展目标

1. 总体目标

巩固加强作为蚌埠都市区副中心城市的地位，适度超前社会经济发展，继续高标准、高质量的加快交通基础设施，特别是公路及航道、港口的建设，全面提升怀远县综合运输服务水平和保障能力，实现怀远城乡交通建设一体化发展的重大宏伟目标，**基本建成**

布局合理、结构完善、衔接紧密的交通基础设施网络；运输效率、保障能力和服务水平明显增强，初步建立物流化的货运体系、高效人性化的客运体系；交通行业管理水平明显提升，交通行业自身建设显著加强，交通可持续发展能力进一步提高。

2. 具体目标

(1) 交通基础设施

➤ 公路：

——优化国省干线公路布局，提升技术等级及服务水平，从而实现与周边县、市的快捷联系。

——城乡统筹协调发展，加强县乡道路的建设及提级改造，加强安保工程建设，提高运行速度和服务水平，加强县域内乡镇间的联系。

——优化农村公路网的建设，着重解决农村公路断头路、循环路、连接居民集中聚集地、新农村建设点的道路，实现行政村通等级公路。

——完成县乡道危桥改造和撤渡建桥渡工程，逐步消除公路运输和渡运安全隐患。

➤ 客货场站：

——加快客运中心站的建设，实现怀远县客运交通的内外衔接；推进乡镇客运站的建设，通过城乡公交加强与中心城区的衔接，形成“覆盖全面、衔接有序、功能完备”的客运场站布局体系。

——加快物流园区的建设，加强物流园区与公路、水路等运输方式的衔接，实现与产业与物流园区的协调融合发展。

➤ 航道及港口：

——积极推进航道整治。通过涡河航道的整治、推动上桥闸的改造工程等，进一步提升航运能力。

——大力推进港口作业区的建设。通过唐万码头的扩建等，逐步实现港口的规模化与专业化，同时满足区域货物的中转需求。

——加快推进水上服务体系建设。以航道建设，内河港口物流为依托，加强公用锚地、服务区和搜救基地的建设，为船舶提供全面的后勤服务保障。

（2）运输服务

➤ 城市客运：

——形成以普通公交为主要客运方式，出租车为重要支撑的城市客运服务体系。实现公交站点与客运站等的良好衔接，公交线网覆盖度进一步提升，公交车辆和出租车档次和数量进一步增加，公交场站数量和布局更为合理。

其中城市公交形成新老城区南、北公交连接，老城区东、西贯通，新城区区域公交线网覆盖率达95%以上，基本实现路路通公交；并与蚌埠市区的公交线路实现无缝对接，形成四通八达、安全、方便、快捷的城市公共交通体系，基本确立公共交通在城市交通中的主体地位。

➤ 公路运输：

——形成以高速公路客运、快速直达客运为网络架构的对外、城际公路客运体系；生产能力和运输效率得到切实提高，客运班线资源得到有效优化，车辆档次及服务质量得到有力加强；实现农村客运水平的提升，提高农村客运班车的通达深度和广度；加快交通物流基地建设，扶持交通物流企业发展。

➤ 水路运输：

——提高船舶标准化率；通过建立临港物流园区和企业、打造水路物流基地，发展港口物流建设，打造集水路运输、装卸、仓储、外运于一体的港口物流体系，提升内河港口物流水平，促进水运服务业发展转型，为经济社会发展提供更便捷的水运物流服务。

（3）行业管理

进一步加强交通行业向服务型转变，建立和完善交通运输、建设、养护市场体制，构建市场监管体系，全面推进依法行政和交通科技创新，努力把交通部门建设成服务优质、办事高效、执法透明的行业。

深化大部制改革，加强队伍素质与人才建设，为推进怀远交通行业又好又快发展提供智力支持和人才保障。

第五章 综合交通基础设施布局规划

第一节 国省干线布局规划

一、规划思路

国省干线布局规划遵循《国家公路网规划 2013-2030》、《安徽省省道网调整规划（2011-2030）》、《怀远县城市总体规划》（2014-2030 年）等上位规划拟定的基本方案，同时在满足路网功能的前提下，尽量利用既有的线位资源进行优化布局。

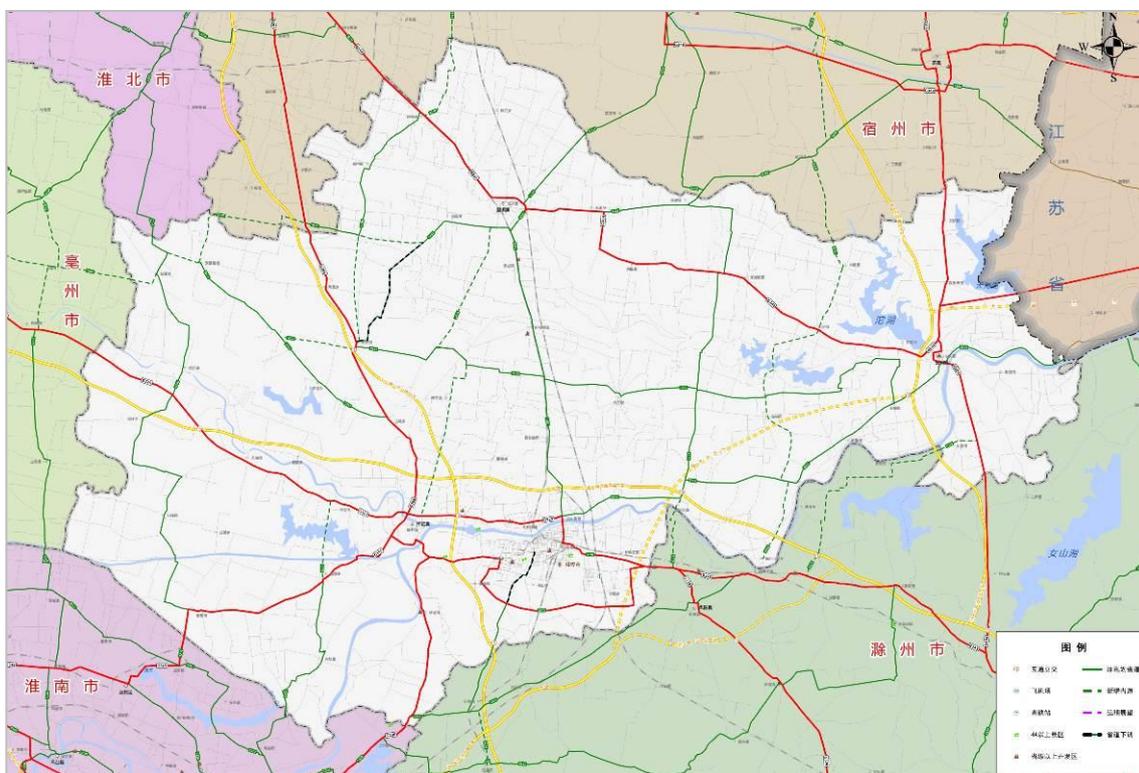


图 5-1 安徽省普通国省干线公路布局规划方案图（蚌埠）

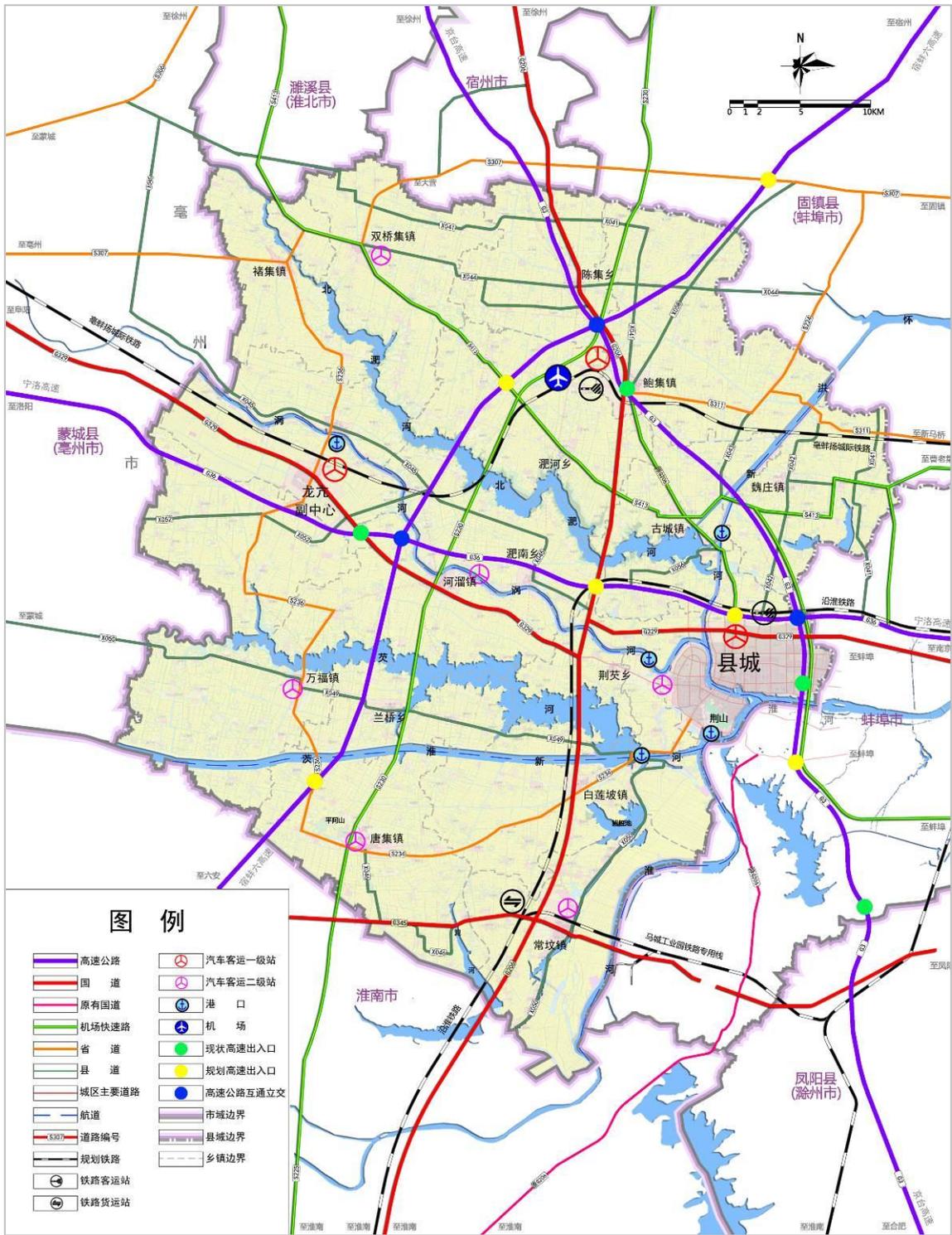


图 5-2 县域综合交通规划图（城市总体规划）

二、规划方案

规划形成“两纵一横”的高速公路网络，“一纵两横”的普通国道网络和“三纵四横”的普通省道网络，里程约 512.9km。具体如以下图表所示：

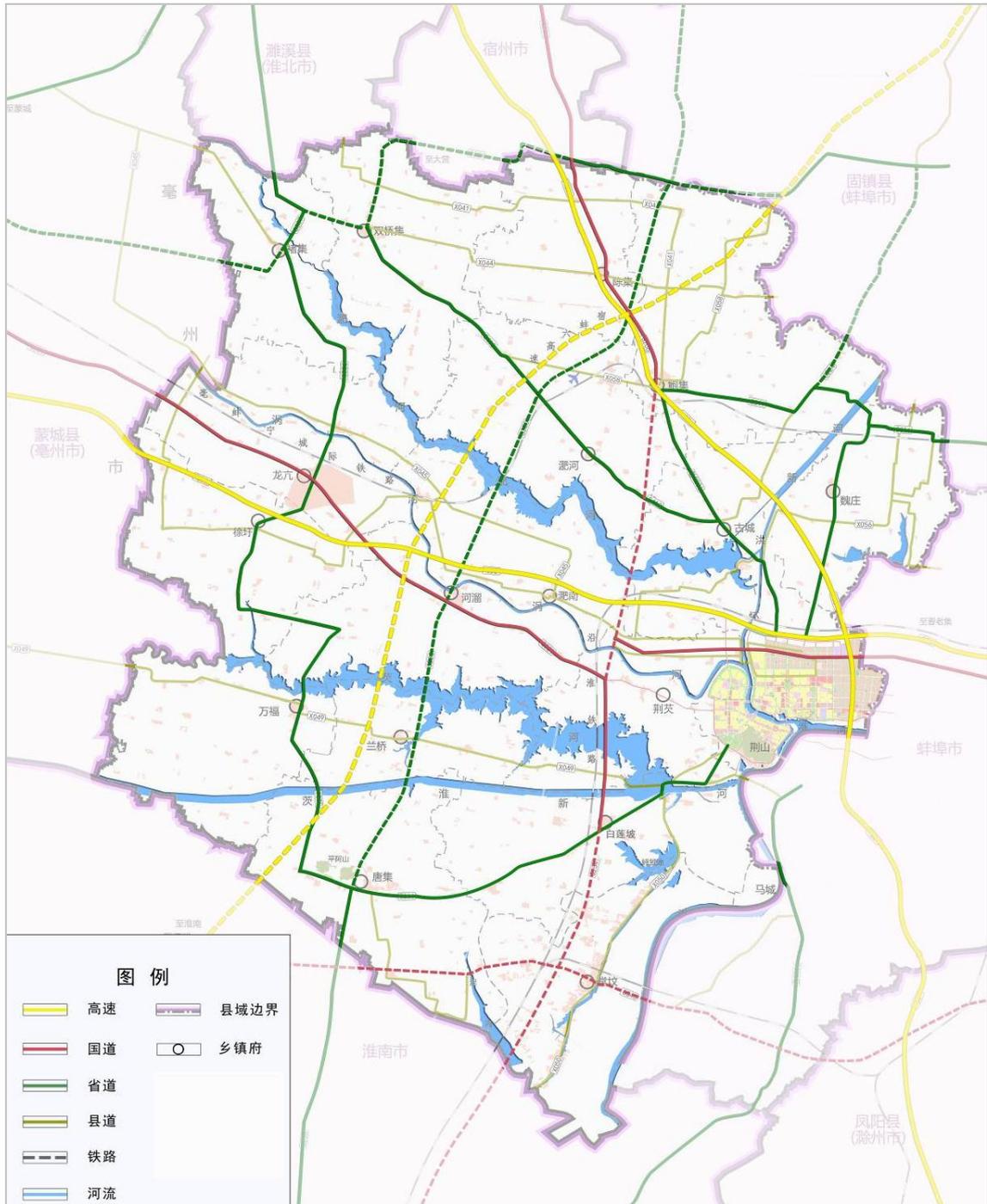


图 5-3 国省干线布局规划图

规划国省干线公路一览表

表 5-1

| 类别 | 序号 | 布局 | 名称 | 里程 (km) |
|------|----|----|------------|---------|
| 高速公路 | 1 | 纵一 | 京台高速 (G3) | 43.5 |
| | 2 | 纵二 | 宿蚌六高速 | 57.6 |
| | 3 | 横一 | 宁洛高速 (G36) | 49.1 |
| 普通国道 | 4 | 纵一 | G206 | 62.1 |
| | 5 | 横一 | G329 | 51.4 |
| | 6 | 横二 | G345 | 18.4 |
| 普通省道 | 7 | 纵一 | S236 | 54.7 |
| | 8 | 纵二 | S230 | 56.1 |
| | 9 | 纵三 | S224 | 22.9 |
| | 10 | 横一 | S307 | 18.3 |
| | 11 | 横二 | S413 | 31.4 |
| | 12 | 横三 | S311 | 18.9 |
| | 3 | 横四 | S234 | 28.5 |
| 合计 | | | | 512.9 |

备注：以上不含重复段里程，重复段统计至小编号道路。

第二节 农村公路网布局规划

一、规划思路

在现有农村公路网的基础上，将农村公路网布局分层次分析，按照不同层次公路网络相互补充、协调发展的思路，对未来公路网发展规模与结构、线路走向与布局进行规划。在此基础上，综合考虑各节点和线路的重要程度、功能及现有线路的拥挤情况、交通需求、社会效益、建设规模、建设资金筹集的可能性等因素，优化农村公路网布局方案。

二、规划原则

1. 上层路网相协调原则

与上层路网协调工作主要体现在以下五个方面：（1）县道应选择合适的位置与国省干线衔接；（2）县道起讫点应尽量实现内部衔接，确保县道单独成网；（3）在规划期内

纳入国省道规划线路的县道路段，不再列入本轮县道网规划序列。

2. 区域协调平衡原则

要考虑县域内部县道网发展的均衡。各个片区的经济社会发展水平、公路网和县道网发展基础、外部发展条件等均有所差异，要在尊重差异的基础上实行均衡化，而不是均一化。

3. 节点全覆盖原则

重要节点（城区、开发区、中心镇、互通出入口、重要枢纽、物流园区、3A级及以上旅游景区）和一般节点（一般乡镇、大型居民点、乡镇）要由不同层次的县道网联系，实现全覆盖。

4. 资源节约原则

资源节约的理念应反映在两个方面：首先，建设规模与功能需求相匹配，县道公路的规划技术要求不应过分超前于需求发展，造成建设浪费；其次，在确定建设规模后，规划线位应尽量选择既有的低等级道路资源，通过提档升级的方法来达到完善县道网的目的，可减少占用土地，同时也可以降低社会稳定风险。

三、影响因素分析

影响农村公路网布局的主要因素为城镇体系的发展与规划、产业发展及布局规划以及地形地貌等的限制条件等。

1. 城镇体系发展及规划

中心城区位于县域最东侧，未来作为蚌埠都市区的副中心，因此，东部的乡镇人口密集、经济发达。南部与蚌埠市、淮南市邻近，人口密集，经济较为发达。因此东南部农村公路发展建设较好，等级较高，路网密度大。西北部乡镇距离城区较远，除西部307省道附近的龙亢农场外，无重大经济增长点，因此路网总体技术等级偏低，密度偏小。

《怀远县城市总体规划（2014-2030）》规划确立的“县城城区—县域副中心—中心镇—一般乡镇—中心村”的五级镇村体系，其中副中心为龙亢副中心，中心镇包括常坟镇、鲍集镇、河溜镇三个城镇。县道的布局应进一步加强与上述中心镇的衔接以及道路条件的改善，乡道、村道的布局应考虑与一般乡镇的衔接。

2. 产业发展及布局规划

目前怀远县东部和南部乡镇密集、经济交往频繁、客运量大，同时东部的荆茨乡和涡北新城等拥有蔬菜生菜基地，销往东南沿海各大城市，因而货运量也大。因此东南部的路网规模需求相对较大。

《怀远县城市总体规划(2014-2030)》规划怀远县形成“一核、两轴、三镇、四园”的产业空间布局。

(1) 一核：即县城主核心，重点发展装备制造及汽车零部件、电子信息以及纸制品彩印包装业等现代制造业和休闲旅游服务业。

(2) 两轴：即沿 329 国道产业轴和沿 206 国道产业轴，重点发展农副产品加工业和绿色生态农业。

(3) 三镇：中心镇重点打造特色产业。常坟镇：农副产品加工业、养殖业；鲍集镇：商贸物流业、特色农业；河溜镇：养殖业、农产品深加工、特色农业。

(4) 四园：即怀远经济开发区、龙亢经济开发区（龙亢副中心联合产业园）、白莲坡食品科技产业园（荆茨乡联合产业园）以及鲍集空港产业园。

因此，应在加密东南部路网，优化路网结构的同时，统筹考虑市域产业的布局，与产业片区相衔接，与产业发展轴相融合。

3. 地理条件的限制

怀远县水系发达，共有九条河流，东西向六条，南北向三条，其中通航河流有四条，因此对公路网的发展有较大的制约。主要体现在桥梁的建设上，增加技术难度与造价，使得部分公路的贯通性较差。

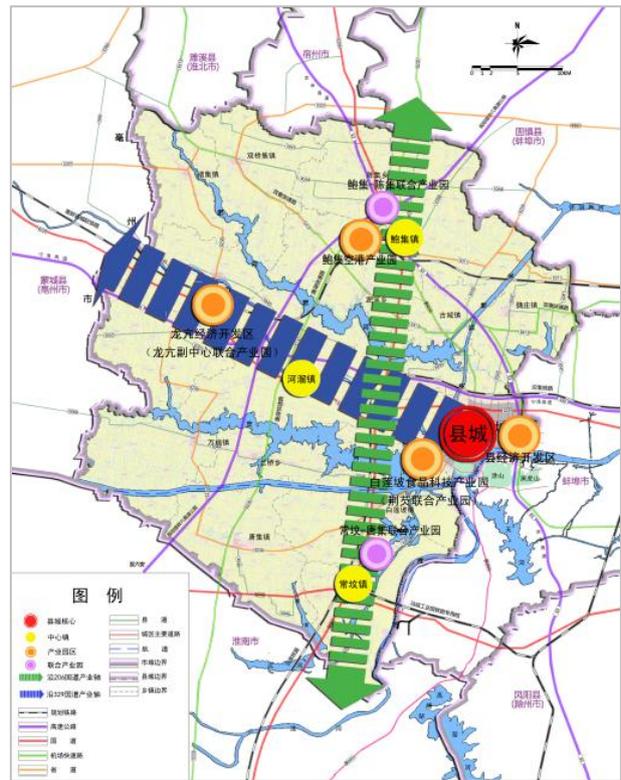


图 5-4 产业空间布局规划图

四、优化布局方案

农村公路是怀远县公路网的重要组成部分，形成了怀远县交通运输网的支血管和毛细血管，是干线公路的补充与扩大，是干线公路向纵横方向的发展与延伸。主要承担城区至乡镇、乡镇与乡镇之间、乡镇到行政村及其与外部联络的短途客货运输，它由县道、乡道及村道三部分组成。至 2020 年，100% 的县道达三级及以上水平，80% 以上的乡道达三级及以上水平，95% 以上的村道达四级及以上水平。

1. 县道：规划技术等级为二级或三级，共有 10 条，路线里程合计约为 317.6km。

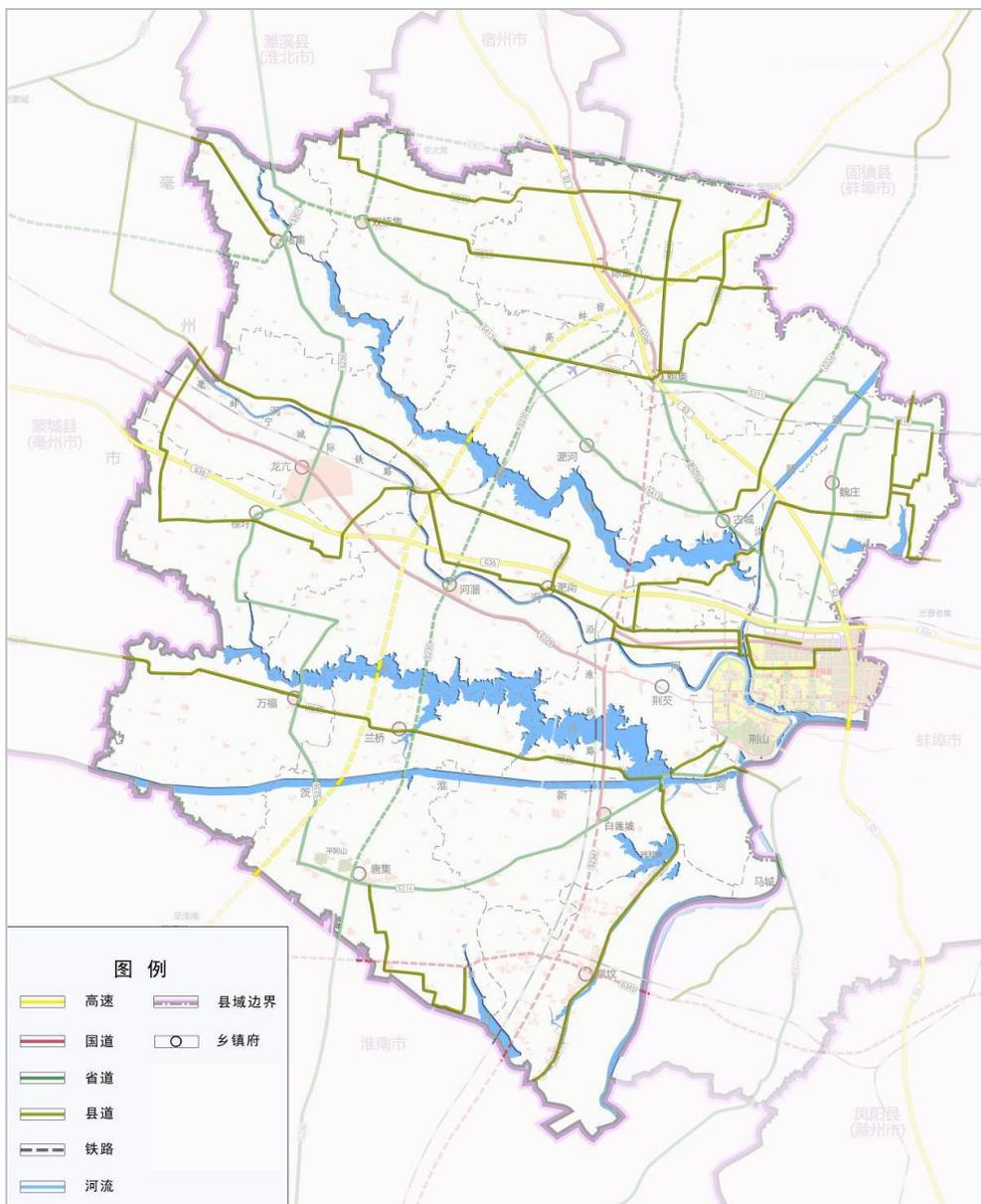


图 5-5 县道网规划布局图

规划县道一览表

表 5-2

| 序号 | 名称 | 里程 (km) |
|----|------|---------|
| 1 | X041 | 36.4 |
| 2 | X043 | 9.5 |
| 3 | X044 | 27.7 |
| 4 | X045 | 48.9 |
| 5 | X046 | 16.2 |
| 6 | X049 | 41.1 |
| 7 | X050 | 22.8 |
| 8 | X052 | 45.0 |
| 9 | X056 | 44.3 |
| 10 | X058 | 25.7 |
| 合计 | | 317.6 |

备注：以上不含重复段里程，重复段统计至小编号道路。

2. 乡道：建设成为四级及以上公路标准。其中重要乡镇考虑国省干线和县道的基础上，弥补地方干线公路在纵向联系及过江通道的缺失，发挥地方干线的功能。

3. 村道公路：规划为四级及以上公路标准。行政村通自然村、自然村通自然村公路的布局规划根据实际情况，因地制宜，经济发达地区或邻近城镇行政村之间公路可设为四级公路。全面提高公路等级和通达深度，提高公路路况和抗灾害能力。规划“十三五”末期，乡道和村道的总里程达 3000km。

第三节 客货运场站布局规划

一、客运场站

1. 布局思路

布局思路为以县城客运中心站为主导，以各乡镇客运站为依托，实现乡镇节点的 100%通车，同时进一步将客运服务延伸至行政村，提高行政村的通车覆盖率。

2. 布局原则

公路客货运站场是公路客运业的基础设施之一，也是公路客运网络中的节点和客运市场的依托点。其主要功能为旅客运输组织和管理、中转换乘、多式联运及综合服务。

它对道路运输体系功能的完善乃至所在地的发展都起着极为重要的推动作用。客运站布局规划的主要原则如下：

(1) 坚持“服务为本、满足需求”的原则。随着社会经济的发展，交通运输需求也大幅度增长，进行客运站布局时，应充分考虑居民出行当前的出行需求与特征，同时考虑运输的服务延伸以及未来运输需求的变化。

(2) 坚持与城镇规划和公路网建设相适应的原则。客运站的布局应充分考虑蚌埠市综合交通规划、怀远县城区和各乡镇的规划以及公路网的规划建设，发挥客运站的衔接转换功能，以及在运输网络和运输工具中的纽带作用，使得交通网络布局更趋于合理。

(3) 坚持综合客运协调发展的原则。公路运输为综合运输大系统的组成部分，需要充分考虑公路运输与铁路运输、城市交通等布局的协调与衔接。

(4) 坚持可持续发展的原则。充分考虑土地资源的有限性，尽量避免拆迁工程过大，避免占用已有建筑用地科补偿费用过高的土地。考虑客运场站的噪声、污染对周边环境的影响，注重生态环境的保护和可持续发展战略。

3. 布局方案

根据以上布局思路与原则，依托现有客运站，规划“十三五”期间规划布局“1个客运中心站，17个乡镇客运站”，具体如下：

“十二五”期间规划客运站一览表

表 5-3

| 序号 | 名称 | 等级 | 现状 | 建设时间 | 备注 |
|----|---------|----|-------|-----------|---|
| 1 | 客运中心站 | 一级 | 规划 | 2015-2017 | 客运中心站建成后，现有怀远汽车站撤销 |
| 2 | 龙亢诚信客运站 | 二级 | 已建，三级 | | 龙亢镇 |
| 3 | 包集润泽客运站 | 四级 | 已建 | | 鲍集镇 |
| 4 | 淝南客运站 | 四级 | 已建 | | 淝南乡 |
| 5 | 唐集客运站 | 四级 | 已建 | | 由于经营管理不善，设施、设备严重滞后等原因，目前已暂停使用。“十三五”期间修建后使用。 |
| 6 | 古城客运站 | 四级 | 已建 | | |
| 7 | 褚集客运站 | 四级 | 已建 | | |
| 8 | 魏庄客运站 | 四级 | 已建 | | |
| 9 | 河溜客运站 | 四级 | 已建 | | |
| 10 | 常坟客运站 | 四级 | 规划 | 2016-2017 | |

| | | | | | |
|----|--------|----|----|-----------|--|
| 11 | 双桥集客运站 | 四级 | 规划 | 2016-2017 | |
| 12 | 万福客运站 | 四级 | 规划 | 2016-2017 | |
| 13 | 陈集客运站 | 四级 | 规划 | 2017-2018 | |
| 14 | 淝河客运站 | 四级 | 规划 | 2017-2018 | |
| 15 | 徐圩客运站 | 四级 | 规划 | 2018-2019 | |
| 16 | 兰桥客运站 | 四级 | 规划 | 2018-2019 | |
| 17 | 荆芡客运站 | 四级 | 规划 | 2019-2020 | |
| 18 | 白莲坡客运站 | 四级 | 规划 | 2019-2020 | |

二、货运场站

1. 布局思路

以经济开发区和龙亢农场这两个货运集散地为依托，结合产业布局规划，主动构建与产业联动发展的集聚化的物流园区，适应现代化工业和工业转型发展的需求。

2. 布局原则

(1) 需求导向原则。货运枢纽场站的规模要根据需要和发展来确定，做到近期略有超前，远期满足需要，与时俱进，以适应综合运输网络 and 经济发展对公路货运场站的要求。

(2) 协调性原则。与城市总体规划及其他相关规划相协调。货运场站规划要尽量利用原有运输设施，注意与所在城市公路主骨架以及城市客货运输方向的结合，尽可能在城市主出入口或主干道附近，以减轻城市交通压力。从总体上符合城市总体规划以及相关规划的原则，在土地利用方面与城市用地保持一致，并留有余地。

(3) 市场导向原则。货运枢纽场站的布局应以市场为导向，充分考虑货物的集疏运需求，在大型的工业园区、商业企业、交易市场等货运服务需求相对集中的发生源，设置相应不同类型、不同规模的站点、物流中心(园区)、配送中心等，实现货物快速集散或转运。

(4) 可持续发展原则。货运场站建设与运营过程均对周围环境产生一定影响，在规划时要坚持可持续发展战略。货运场站的选址，应避免繁华的闹市区，最大限度地减少大型货运车辆对城市交通的干扰及汽车噪音、尾气对城区环境的影响。

3. 布局方案

根据以上布局思路与原则，规划“十三五”期间规划布局两个货运枢纽站（物流中心），具体如下：

“十二五”期间规划货运站一览表

表 5-4

| 序号 | 名称 | 等级 | 现状 | 位置 | 占地（亩） | 性质 |
|----|---------|----|----|----------------|-------|-----|
| 1 | 龙亢综合枢纽站 | 二级 | 规划 | 界阜蚌高速出口处附近 | 24 | 综合性 |
| 2 | 五岔物流中心 | 二级 | 规划 | 经济开发区 206 国道附近 | 30 | 综合性 |

（1）龙亢综合枢纽站

龙亢综合枢纽站定位为集物流、信息、仓储、理货等功能的综合性物流运输站场，建设标准为二级货运站，建设用地 24 亩，主要依托龙亢农场、河留粮食产业区，在界阜蚌高速出口处附近选址。

（2）五岔物流中心

五岔物流中心定位为集物流、信息、仓储、理货等功能的综合性物流运输站场，建设标准为二级货运站，建设用地 30 亩，以经济开发区为依托，站址在 206 国道旁。

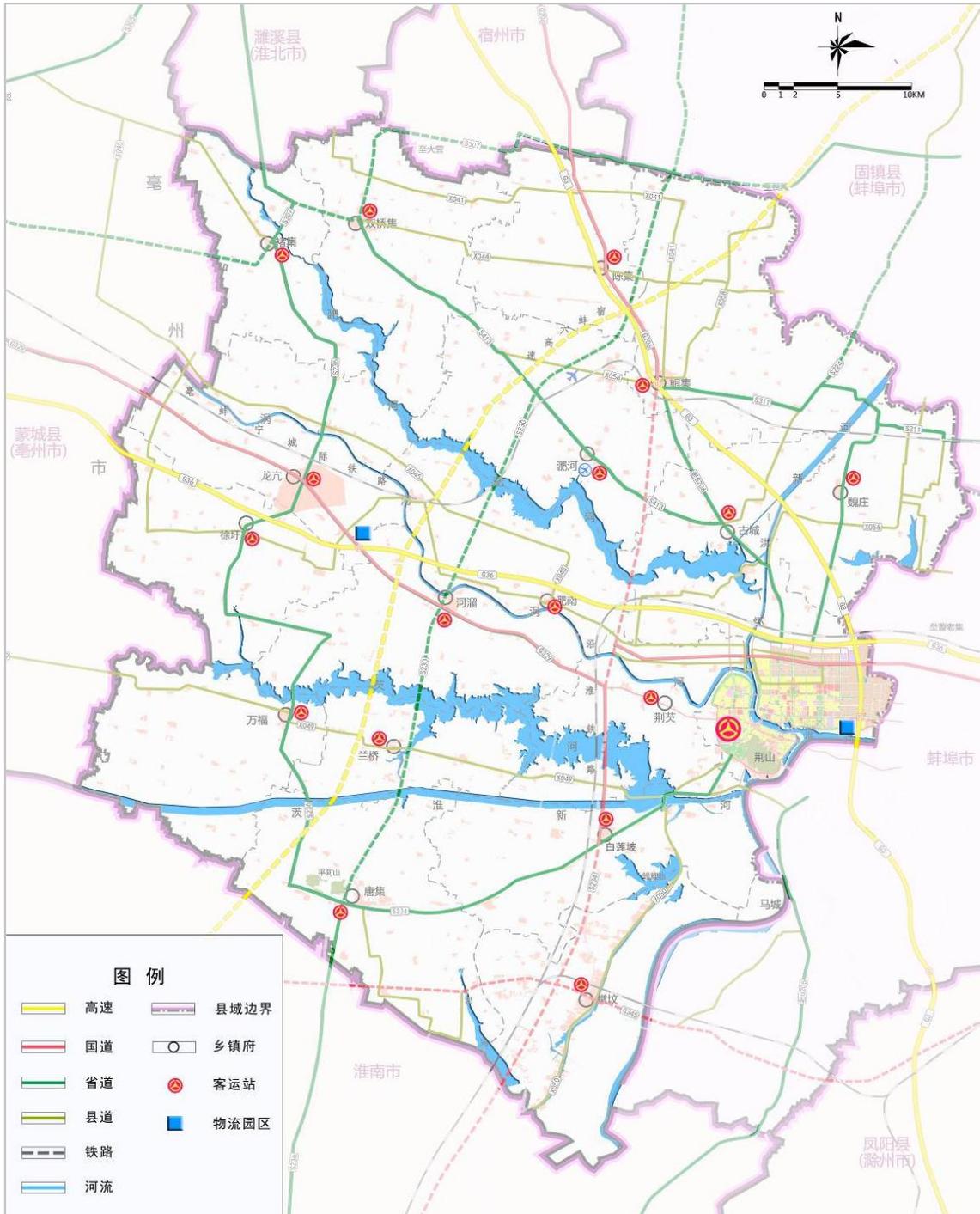


图 5-6 客货运场站布局规划图

第四节 水运布局规划

1. 规划目标

充分发挥淮河干线航道的优势，形成以等级航道和主要港口为核心，布局合理、功能完善、技术先进、保障有力的水运体系，与高等级公路、国省道、县道等有效衔接，有效支撑和促进“两淮一蚌”区域经济合作，为我县全面建设小康社会和西部大开发提供优质、高效、竞争力较强的水上运输服务。

2. 布局原则

(1) 适应性原则：适应经济社会发展，充分发挥水运在促进资源有效开发、沿淮产业带形成和生产力合理布局等方面的重要作用，全面提升水运服务水平。

(2) 协调性原则：与全省内河航道与港口布局规划及相邻市、县水运规划相协调；与其他运输方式相协调；与水利、水电等相关规划相协调；航道、港口、船舶、支持保障等水运体系内部协调。

(3) 通达性原则：尽量扩大等级航道的覆盖范围，通过等级航道连接资源产地和消耗地，实现主要经济中心城市之间的相互交流和辐射，促进区域经济协调发展。

(4) 合理性原则：统筹考虑河流自然条件和航运开发的可能性，正确处理好需要与可能的关系，因地制宜、量力而行、注重效益、有所为有所不为。

3. 航道布局

规划怀远县通航航道里程共 157.2km。具体如下表所示：

规划航道一览表

表 5-5

| 名称 | 现状等级 | 通航里程 (km) |
|------|------|-----------|
| 淮河 | III级 | 36 |
| 涡河 | IV级 | 56 |
| 茨淮新河 | V级 | 44 |
| 怀洪新河 | V级 | 21.2 |
| 合计 | | 157.2 |

4. 港口布局

港口岸线是经济社会可持续发展的重要资源，根据《蚌埠港总体规划》（2009年批复），将怀远港区的淮河、涡河、茨淮新河、怀洪新河岸线规划为9个作业区。

（1）常坟作业区：位于淮河左岸，我县常坟镇县界至常坟镇中南，港口岸线长1800米长，陆域纵深250米，规划用地面积675亩，其中预留用地525亩。

（2）城关作业区：位于淮河左岸，茨淮新河入淮河口下游0.5公里至涡河入淮河口上游0.5公里，港口岸线长2000米，陆域纵深300米，规划用地面积900亩，其中预留用地630亩。

（3）新河街作业区：位于淮河左岸，涡河入淮河口下游0.5公里至合徐高速公路淮河大桥上游0.68公里，港口岸线长1820米，陆域纵深250米，规划用地面积683亩，其中预留用地533亩。

（4）唐集作业区：位于茨淮新河右岸，唐集镇路庙至唐万大桥下游2.25公里，港口岸线长2980米，陆域纵深200米，规划用地面积894亩，其中预留用地810亩。

（5）姚山作业区：位于茨淮新河右岸，上桥闸下游1公里至朱巷子，港口岸线长1500米，陆域纵深200米，规划用地面积450亩，其中预留用地390亩。

（6）荆茨作业区：位于茨淮新河左岸，上桥闸下游1公里至荆茨乡，港口岸线长2000米，陆域纵深200米，规划用地面积600亩，其中预留用地530亩。

（7）龙亢作业区：位于涡河两岸，龙亢镇红庙至支窝头，港口岸线长3420米，陆域纵深200米，规划用地面积1026亩，其中预留用地900亩。

（8）河溜作业区：位于涡河右岸，河溜镇毛园至盛郢，港口岸线长1900米，陆域纵深200米，规划用地面积570亩，其中预留用地426亩。

（9）九孔桥作业区：位于怀洪新河左岸，国道G206九孔桥上游0.5公里至1.5公里，港口岸线长1000米，陆域纵深200米，规划用地面积300亩，其中预留用地240亩。

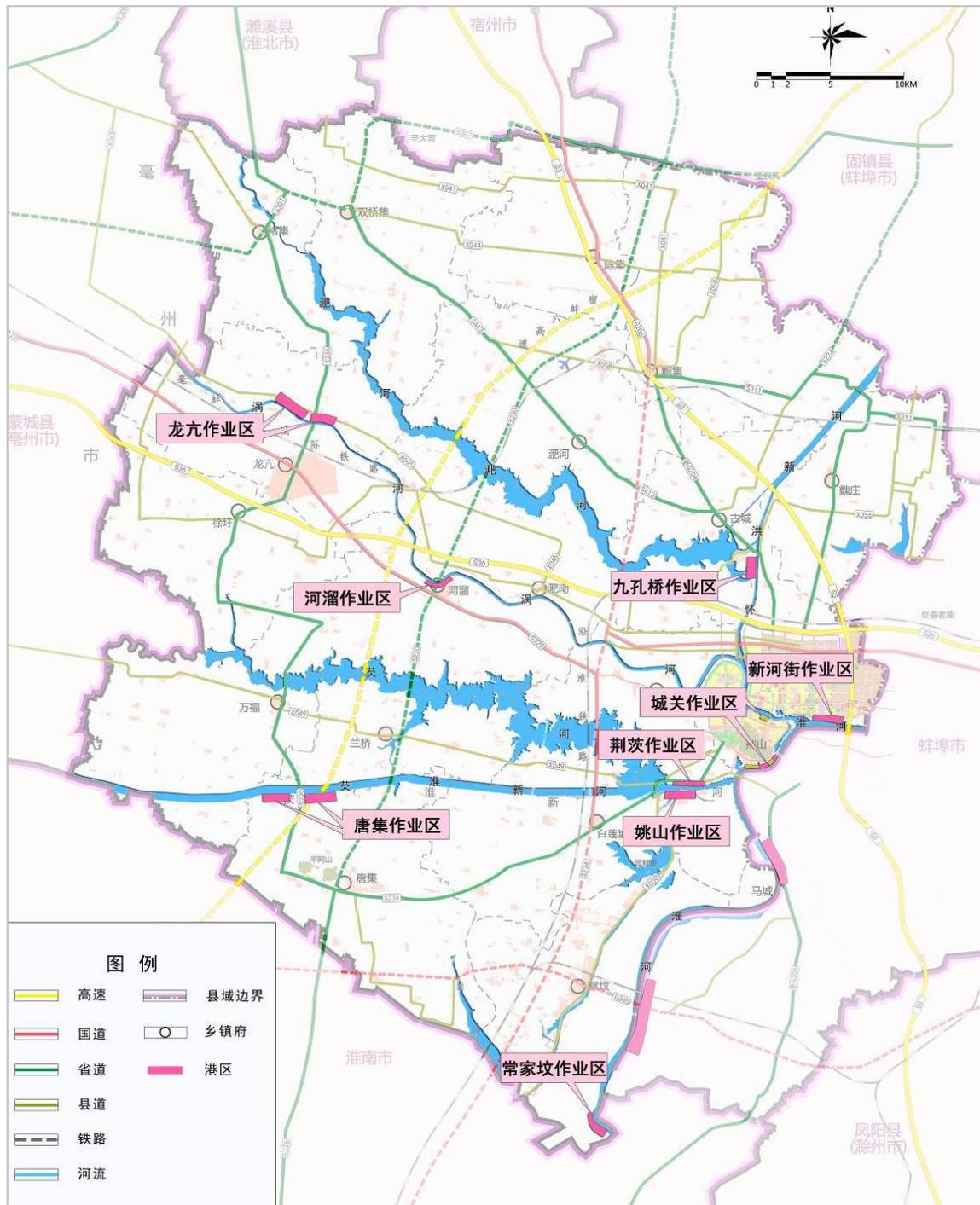


图 5-7 航道港口布局规划图

第五节 铁路和机场规划

1. 铁路

(1) 三洋铁路

三洋铁路(三门峡-禹州-亳州-江苏洋口港铁路)由三门峡至亳州后,由蚌埠市引出至江苏仪征、扬州后最终接宁启线至洋口港,全线总长 1100 公里,总投资约 360 亿元。按照规划方案,三洋铁路亳蚌段拟在亳州、涡阳、蒙城、怀远、蚌埠设站,为地区开发型线路,主要承担沿线客货运和煤炭接运任务。

目前规划方案已通过专家论证,并有望纳入国家“十三五”铁路网规划。

(2) 亳蚌宁城际铁路

亳蚌宁城际铁路连接南京、滁州,并延伸至皖北经济中心蚌埠和亳州,形成长三角辐射皖东的省级贯通线,其建设将进一步提升怀远交通区位优势,打通至南京、上海的快捷通道,快速融入长三角。

亳蚌宁城际铁路(宁蚌段)已纳入《皖江城际铁路网规划》,亳蚌段纳入《皖北城际铁路网规划(初稿)》,拟在怀远设站。规划该铁路经龙亢副中心、淝南乡至腾湖机场,设置客运站,实现“铁、公、航”客运零换乘。

(3) 沿淮铁路

沿淮铁路是沿淮地区的主要运输通道,主要服务于沿淮经济区发展。规划沿淮铁路由淮南经常坟镇、白莲坡镇和荆芑乡,由 G36 北部至蚌埠北站。该铁路远景在常坟镇设置货运站,在城区预留客运站。

2. 机场

2015 年 4 月,民航局机场司、民航华东局、安徽省发展改革委、蚌埠市发展改革委等相关单位对安徽蚌埠民用机场选址进行评审,规划蚌埠民用机场推荐选址为淝河乡滕湖村,拟建蚌埠机场飞行区等级为 4C,核心区用地为 146 公顷。

滕湖国际机场主要依托京台高速、宿蚌六高速、G206、唐湖快速路以及双曹快速路等道路集散区域客流,提供通达固镇、五河、凤台、泗县、泗洪、蒙城和明光等地区的机场班线。同时,亳蚌宁城际铁路设机场城际站,服务机场集散客流,提升区域可达性。

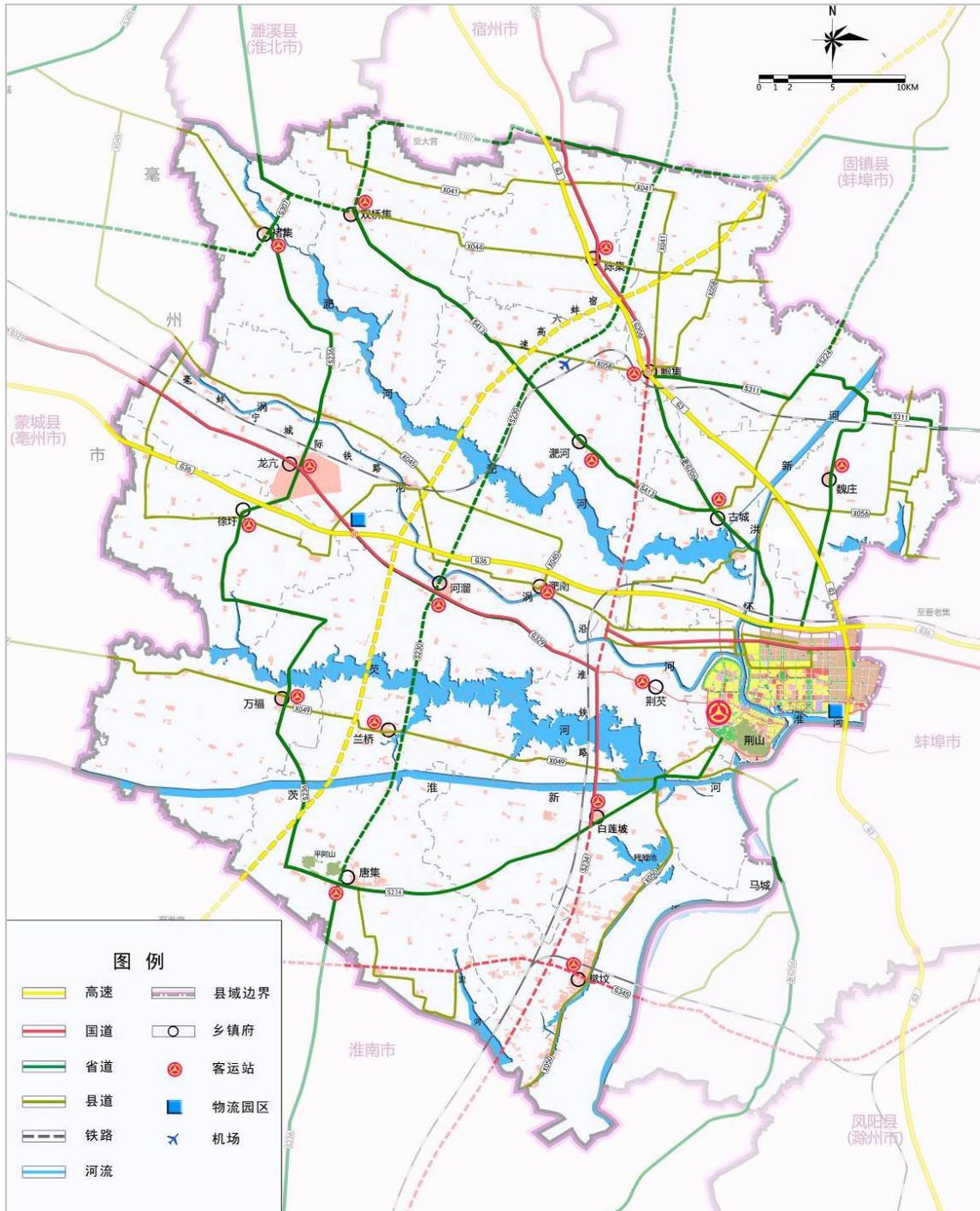


图 5-8 综合交通规划图

第六章 运输服务与行业管理发展规划

第一节 运输服务发展规划

一、客运服务

1. 城市客运

(1) 推进公交体系的建设

规划形成新老城区南北连接，老城区东西贯通的城市公交网络；并与蚌埠市区的公交线路实现无缝对接。至“十三五”末，初步形成以公交为主导、出租车为补充的城市公共交通系统。同时，争创“优先发展公共交通示范城市”，从公共交通安全、信息化等方面进行提升。

——进一步发展公交车辆。至规划末期，城市公交车总保有量达到 200 标台以上，万人公交车拥有量 8 标台以上，公交分担率达 20%以上，主干道全部为大容量、节能环保型公交车，争取有的线路空调车上路运营。同时，计划投放 200 台出租车，保障居民的出行。

——进一步优化公交线网布局。城市公交线路总数达 10 条以上，线路运营全部实施智能化管理；城市公交出行一次换乘可达目的地，平均出行时间控制在 30 分钟左右，车辆运行准点率达 95%以上。

——进一步加强公交运营管理。城市公交平均运营速度达到 20km/h 以上。

——进一步规范公交基础设施的建设。建立公交枢纽站和首末站，解决公交线路在道路上调头发车停放的问题，保证公交安全顺畅运行。增加出租车的临时停靠站与休息处，为出租车的规范运行提供基础设施保障。

(2) 优化公交基础设施建设体制

优化公交基础设施建设体制，优先建设城市公共交通基础设施。

——公交场站建设统一纳入城市基础设施建设范围。将公交场站作为新建居住区、开发区、大型公共活动场所等配套设施，实行同步规划、同步设计、同步建设、同步竣

工、同步交付使用。

——公交停靠站、站亭（牌）等设施建设，统一纳入城市道路建设范围。对具备条件的新建和改建道路应统一设计、建设港湾式停靠站。

2. 公路客运

（1）长途客运（含城际客运）

提高长途旅客运输服务质量，增加高级客车的比例，增加长途客运和城际客运发送班线和频率，加强与蚌埠城区、蚌埠高铁站等客运枢纽的联系。

（2）农村客运

——进一步促进农村公交发展，强化怀远县城与周边乡镇、村的客运联系，使得乡镇、行政村的达到农村班线通达率达 100%。

——适度扩大农村客运经营的自主权，探索开行隔日班、周班、节日或赶集班等固定或者非固定的班次。

——逐步实现农村客运向城乡客运一体化的模式转变，实现客运服务的均等化。

二、货运服务

1. 公路货运

——积极扶持货运市场发展，加强货运企业的管理，鼓励货运企业做大做强。鼓励以蔬菜种植为基础的农副产品企业组建物流大企业，实现规模化、多元化经营，进一步拓展营销渠道。并以怀远为示范，对蚌埠乃至皖北特色农产品进行整合、包装、营销，上网销售，实现“采皖北，卖全国”。

——培育第三方物流企业，大力发展配送物流，构建开放式、互联互通的社会化物流配送网络。

——健全农村配送电子商务和配送物流。怀远作为皖北唯一一个安徽省电子商务进农村综合示范试点县，计划依托乡村超市，在乡镇、重点村打造 50 个电子商务服务示范点，打通农村双向流通的“最后一公里”，实现线上线下的融合发展。

2. 水路货运

——消除内河运输组织瓶颈，以航道、港口和船型标准化建设为重点，提高水运生

产力水平，发挥内河航运的比较优势，提升水运在综合运输体系中的地位，形成畅通、高效、平安、绿色的内河航运。大力发展水运物流，特别是内河港口物流，提高水路交通的服务质量和效益，促进水运业的发展转型，为经济社会发展提供有效服务和有力保障。

——完善水上服务体系建设，以内河港口、船闸为依托，规范航道通航秩序，保障船舶航行安全，提高港口装卸效率。重点加强服务区、公用锚地和救援基地的建设，为船员、船舶提供比较全面的后勤保障服务。

第二节 行业管理发展规划

一、养护管理

1. 公路养护管理

——加强安防设施的建设，实现交通的安全发展，满足居民及沿线群众的安全出行需求。

——健全农村公路养护体制机制，建立多级管理体制，进一步完善责任链。

——狠抓公路日常养护，建立三级农村公路考核体系，严格执行养护工作考核制度，进一步加强养护工程质量管理，强化实体质量检测，提升公路养护工程质量。

——加大政府对养护资金的投入，多方筹集养护资金；进一步落实养护资金，加强资金监管。

2. 航道养护管理

——深化养护体制改革，努力拓宽筹资渠道，对重点碍航段按照规划标准进行专项养护整治。

——支持港航、航运企业兼并重组，以现代经营理念促进全市航运企业运力结构、经营结构的优化提升，大力扶持、积极尝试组建大型航运集团，实施规模化发展、集约化经营。

——加强航道管理队伍的建设，改善人员老化、队伍素质偏低的现象，规范航道管理。

二、应急保障

——建立和完善应急运输保障体系、预警机制和突发事件应急预案，特别是制定运力保障应急预案，做好运力储备。针对季节性和不同时段客货运输需求，建立并适时启动应急运输预案，提高应急反应水平。同时，加强节假日运输的组织领导和监管力度，确保运输工作顺利进行。

——扶持加快建设应急搜救基地和建立水上交通安全管理信息平台；加大对水上公共锚地、服务区的投入。

三、法制建设

——加强治超管理。进一步强化与公安、工商、质监等部门合作，严厉打击非法改装、超限超载运输行为，对车辆改装源头、重点货运源头等单位加强监管。进一步落实《安徽省治理货物运输车辆超限超载责任追究办法》的相关规定，启动问责机制。

——完善交通执法体制。进一步完善执法责任制、执法监督制、执法公示制和执法考核制体系，推进严格执法、规范执法、文明执法和人性化执法，认真组织落实交通执法的综合检查和专项检查。

——加强执法队伍的建设。制定加强行政执法队伍建设的规划、措施和实施意见，结合结构改革，调整和优化执法干部队伍结构，努力培养一支政治强、业务精、作风正的交通行政执法队伍，切实加强行政执法队伍建设，努力提高依法行政的水平。

四、交通科技

——大力加强科技投入，加快交通安全防控体系管理平台及交通警察执法站的建设，水上交通安全管理信息平台的建立。

——搭建城市公交信息平台，提高公共交通信息服务水平，实现实时调度。

——全面推进新技术、新工艺、新设备的运用，逐步实现绿色公路、生态怀远。大力推广和运用沥青砼厂拌热再生冷辅材料等新科研产品，在主要线路上使用厂拌热再生技术，达到节能环保、节约资源。

——以营运车辆技术管理为手段，重点加强车辆燃油消耗和尾气排放动态监管，严

格执行营运车辆燃油消耗部颁标准，严把准入关。制定并落实相关扶持政策，大力推广新能源汽车。开展新能源汽车相关配套基础设施的规划建设。加强节能减排宣传和从业人员节能培训，在行业内大力推广新材料、新技术、新工艺，完善节能减排目标考核机制，强化节能减排监管考核。

五、人才建设

——加强教育培训，不断提高执法人员的政治理论和业务素质。健全专家型、复合型和应用型人才培养机制和各类专业技术人才的引进机制，提高交通发展技术力量，提高行业服务水平。

——提升现场执法人员业务技能，通过集中培训、训练演练、技能竞赛等形式，提高依法行政的能力和工作效率，提升执法队伍的品质和内涵。

第七章 “十三五”重点建设任务

第一节 公路

1. 普通国省道建设项目

普通国省道是公路网的重要骨架，承担对外快速连通的功能。“十三五”期间，通过大力推进普通国省道的升级改造，优化和完善路网结构，并提高道路的通行能力和服务水平，实现公路交通的内联外通。“十三五”期间，计划建设普通国省道四条，里程约 138.6km，具体如下所示：

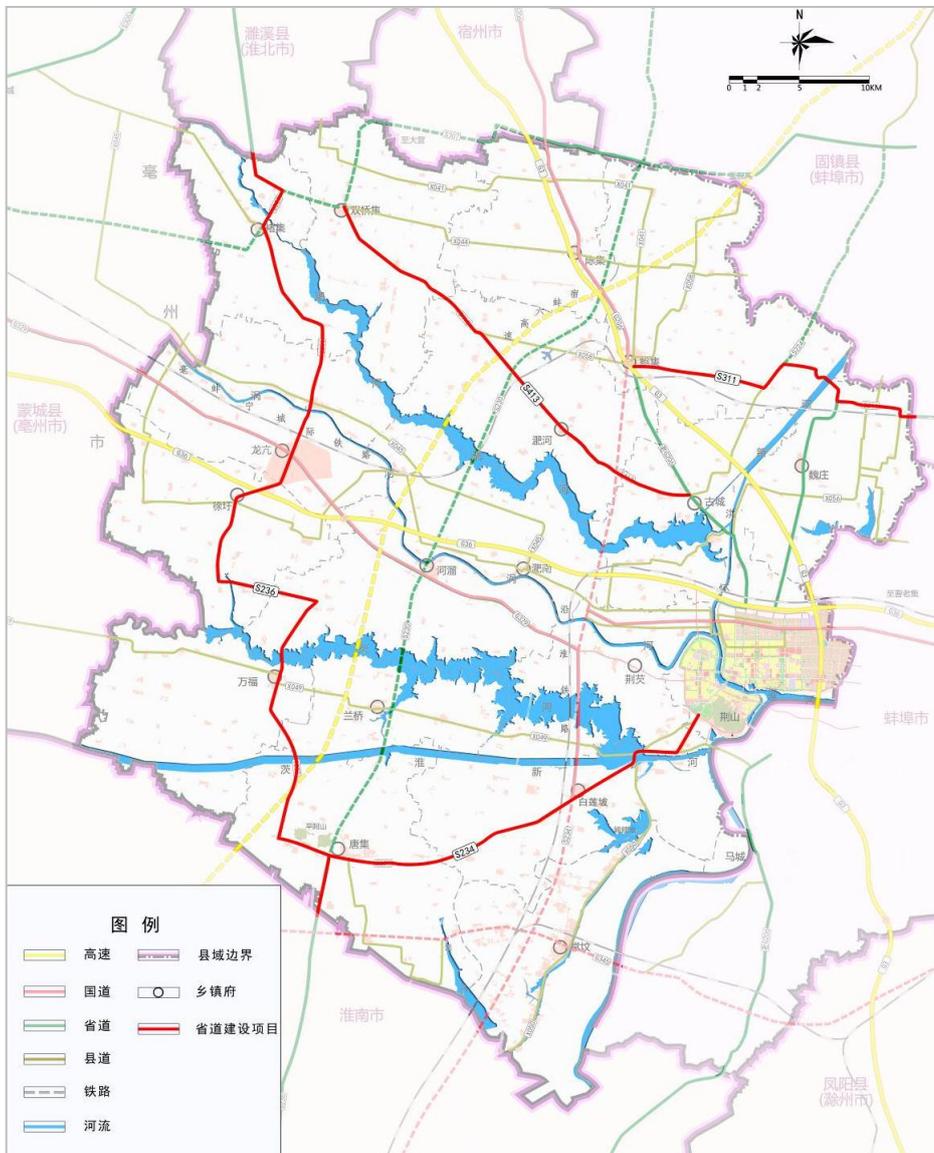


图 7-1 普通国省道建设项目图

“十三五”普通国省道建设项目表

表 7-1

| 序号 | 规划线路 | 起点 | 终点 | 长度(km) | 建设等级 | 建设类型 | 计划建设时间 | 备注 |
|----|------|------|-----|--------|------|------|--------|--------------|
| 1 | S311 | 鲍集镇 | 固镇界 | 24.0 | 二级 | 升级改造 | 2016 | 含与 S224 的共线段 |
| 2 | S413 | 古城镇 | 双集镇 | 31.4 | 二级 | 升级改造 | 2016 | |
| 3 | S234 | 怀远城区 | 淮南界 | 28.5 | 一级 | 升级改造 | 2017 | |
| 4 | S236 | 唐集镇 | 濉溪界 | 54.7 | 二级 | 升级改造 | 2017 | |
| 合计 | | | | 138.6 | | | | |

2. 农村公路建设项目

(1) 县道升级改造

县道作为普通国省道及高速公路的集散道路，也是乡镇对外联系的重要通道。“十三五”期间，进一步提高县道的基本标准及服务水平，改善联系乡镇、工业园区、农业经济区的县道的通行条件，主要通过提升等级进行完善，使得全部县道达到三级及以上标准。“十三五”期间，计划升级改造县道 10 条，里程约 273.4km，一般县道升级改造采用三级公路标准，部分重要县道采用二级公路标准。

主要建设项目如下：

- 周裔路（X041），升级改造 37.0km，二级/三级公路标准；
- 固濉路（X043），升级改造 6.2km，三级公路标准；
- 陈双路（X044），升级改造 33.5km，二级/三级公路标准；
- 淝南路（X045），升级改造 50.7km，二级公路标准；
- 蒙唐路（X046），升级改造 11.2km，二级/三级公路标准；
- 茌南路（X049），升级改造 35.4km，二级/三级公路标准；
- 荆郭路（X050），升级改造 25.8km，三级公路标准；
- 燕徐路（X052），升级改造 17.6km，三级公路标准；
- 固梅路（X056），升级改造 29.5km，三级公路标准；
- 高包路（X058），升级改造 26.5km，二级公路标准。

具体建设项目如下图及附表 3 所示：

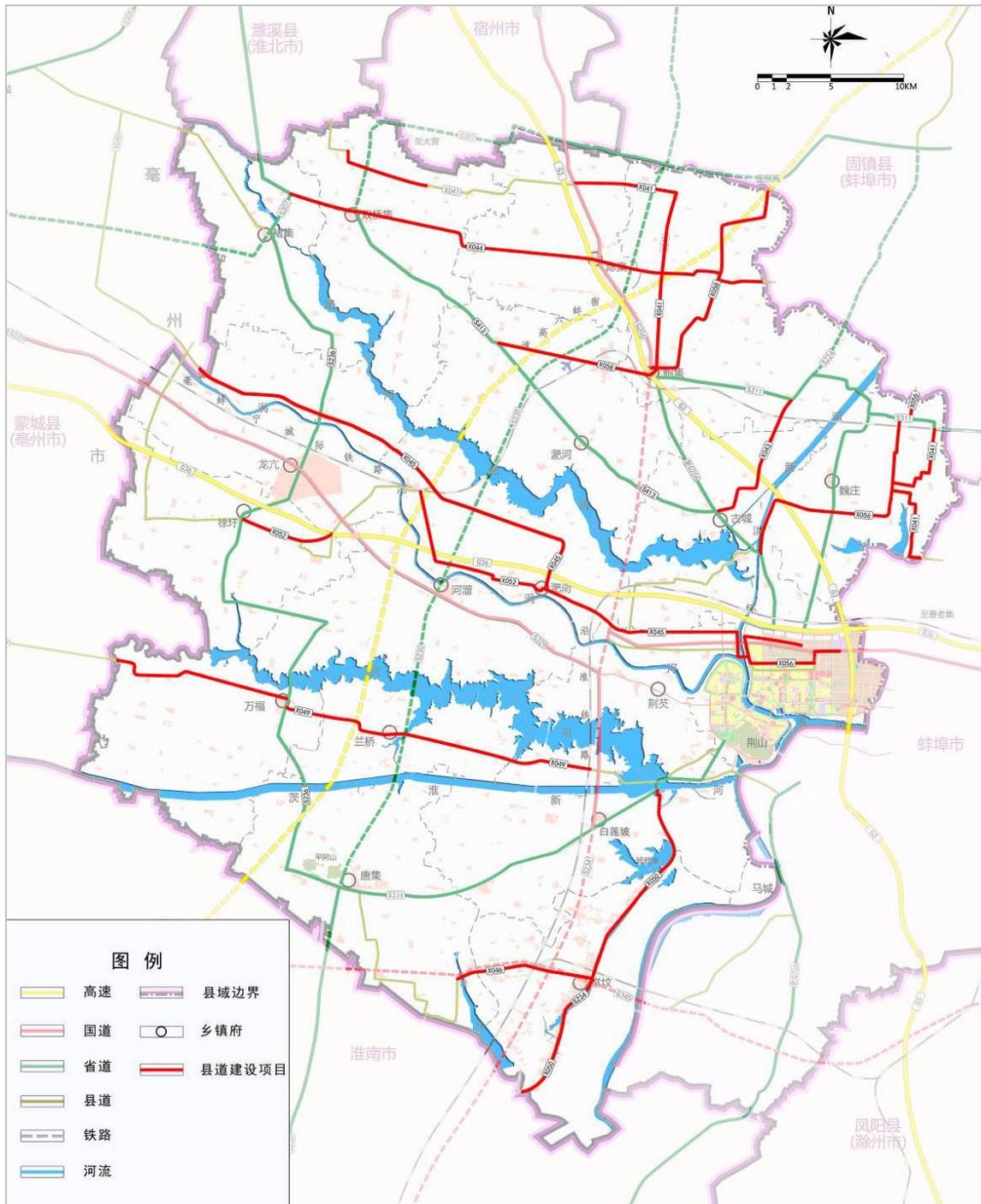


图 7-2 县道建设项目图

(2) 重要乡道的建设

在国省道和县道布局的基础上，市域公路网的纵向干线仍较为缺乏，特别是跨淝河、茨河和茨淮新河的通道，因此“十三五”期间将部分重要乡镇同样作为重点项目进行建设，以弥补国省道和县道在纵向布局上的缺失，并加强乡镇之间的联系。

计划建设重要乡道为三级及以上标准，里程约 202km，投资约 3.32 亿元。具体如附表 4 所示。

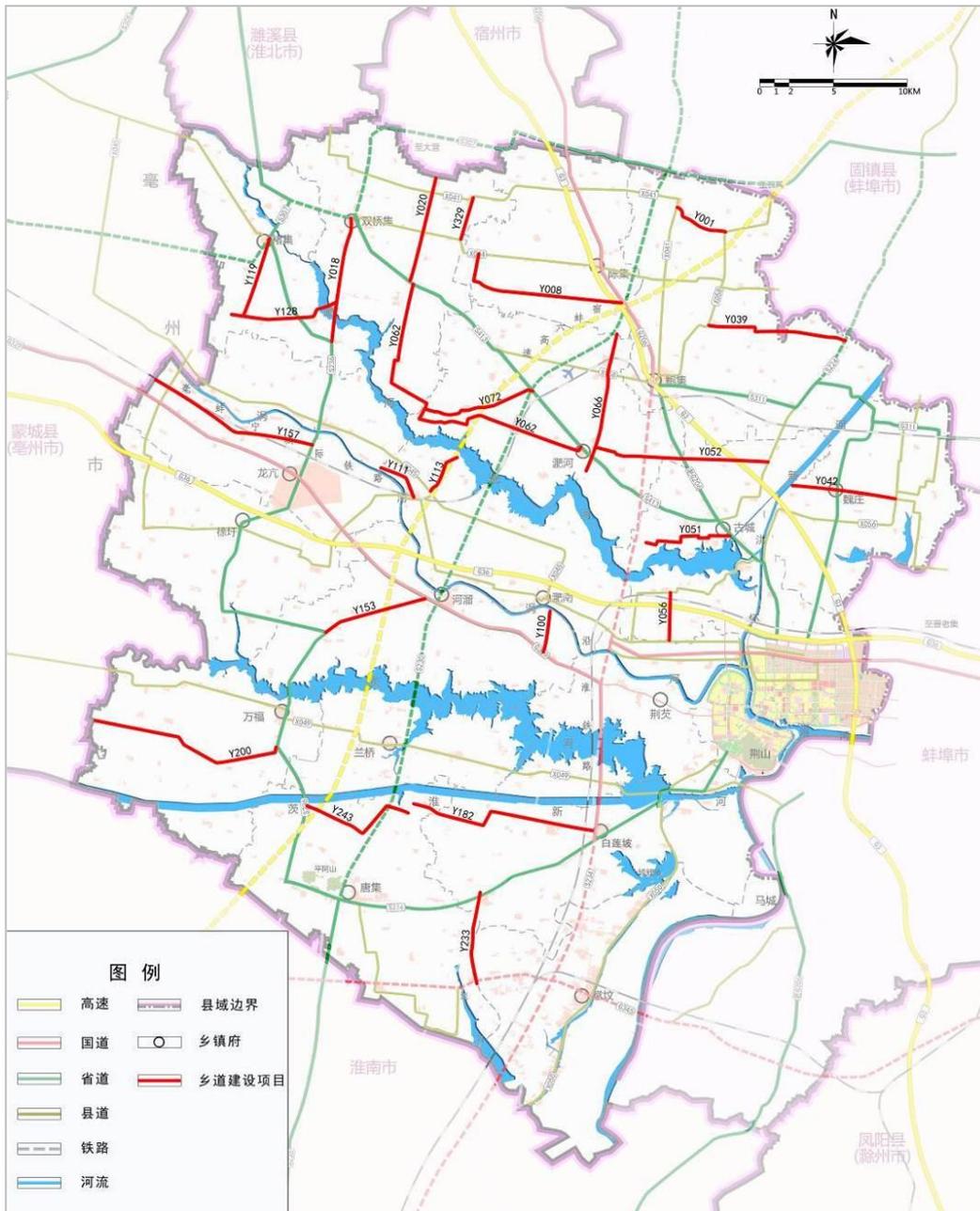


图 7-3 重要乡道建设项目图

(3) 乡道和村道建设（含重要乡道）

推进乡镇及行政村和一定条件的自然村之间农村公路网络化发展，进一步提高农村公路网密度和服务水平，力争实现行政村之间的互联互通。继续加快推进乡道和村道公路建设，争取“十三五”期间实现行政村通公路。“十三五”期间，计划建设乡道约1246.4km，村道约1132.5km，合计为2378.9km。各乡镇建设情况如下表所示。

“十三五”乡道、村道建设汇总表

表 7-2

| 镇名 | 建设里程 (km) | | |
|-----|-----------|--------|--------|
| | 总里程 | 乡道 | 村道 |
| 包集 | 291.0 | 173.3 | 117.7 |
| 常坟 | 68.2 | 48.7 | 19.5 |
| 陈集 | 141.9 | 95.9 | 46.0 |
| 城关镇 | 95.8 | 43.2 | 52.6 |
| 褚集 | 121.8 | 37.4 | 84.4 |
| 淝河 | 129.0 | 79.5 | 49.5 |
| 淝南 | 153.9 | 121.5 | 32.4 |
| 古城镇 | 169.6 | 86.2 | 83.4 |
| 河溜 | 74.6 | 62.7 | 11.9 |
| 荆芑 | 124.0 | 29.3 | 94.8 |
| 兰桥 | 74.8 | 7.5 | 67.3 |
| 龙亢 | 156.3 | 88.5 | 67.8 |
| 双桥 | 159.9 | 55.9 | 104.0 |
| 唐集 | 104.5 | 44.7 | 59.8 |
| 万福 | 173.0 | 110.3 | 62.7 |
| 魏庄 | 136.3 | 50.5 | 85.8 |
| 徐圩 | 138.6 | 74.2 | 64.4 |
| 白莲坡 | 65.8 | 37.2 | 28.6 |
| 合计 | 2378.9 | 1246.4 | 1132.5 |

第二节 客货场站

1. 客运场站

“十三五”期间，新建1个客运中心站和9个乡镇客运站，修建5个乡镇客运站。

客运中心站即怀远客运中心站，按照国家一级汽车站标准建设，工程主要由售票厅、候车厅、售票室、票据库、行李托运与提取处、小件寄存、调度室、站长室、修理车间、安检站等，占地规模100亩，总建筑面积10000m²，总投资约1.7亿元，计划建设时间2015-2017年。现在已征地50亩，其余50亩正在积极办理，该中心站建成后，原汽车站就不再使用。因此客运中心站的建设将缓解城区交通压力，扩大城市范围，同时为对外出行提供交通保障。

9个乡镇客运站分别为常坟、双桥集、万福、陈集、淝河、徐圩、兰桥、荆茨和白莲坡客运站，按四级标准规划建设。

同时对唐集、古城、褚集、魏庄和河溜这5个客运站目前未启用的客运站进行修建。

客运站建设计划汇总如下表所示：

“十三五”期间客运站建设一览表

表 7-3

| 项目 | 内容 | 具体名称 |
|-------|---------|---------------------------------|
| 新建客运站 | 客运中心站 | |
| | 9个乡镇客运站 | 常坟、双桥集、万福、陈集、淝河、徐圩、兰桥、荆茨、白莲坡客运站 |
| 修建客运站 | 5个乡镇客运站 | 唐集、古城、褚集、魏庄、河溜客运站 |
| 取消客运站 | 怀远汽车站 | |

2. 货运场站（物流园区）

“十三五”期间，规划建设两个物流园区，分别为龙亢综合枢纽站和五岔物流中心。

（1）龙亢综合枢纽站

龙亢综合枢纽站定位为集物流、信息、仓储、理货等功能的综合性物流运输站场，建设标准为二级货运站，建设用地24亩，主要依托龙亢农场、河留粮食产业区，在界阜蚌高速出口处附近选址。项目总投资约5000万元，建设年限为2015-2017年。

（2）五岔物流中心

五岔物流中心定位为集物流、信息、仓储、理货等功能的综合性物流运输站场，建设标准为二级货运站，建设用地 30 亩，以经济开发区为依托，站址在原 206 国道旁。项目总投资 3000 万元，建设年限为 2015-2017 年。

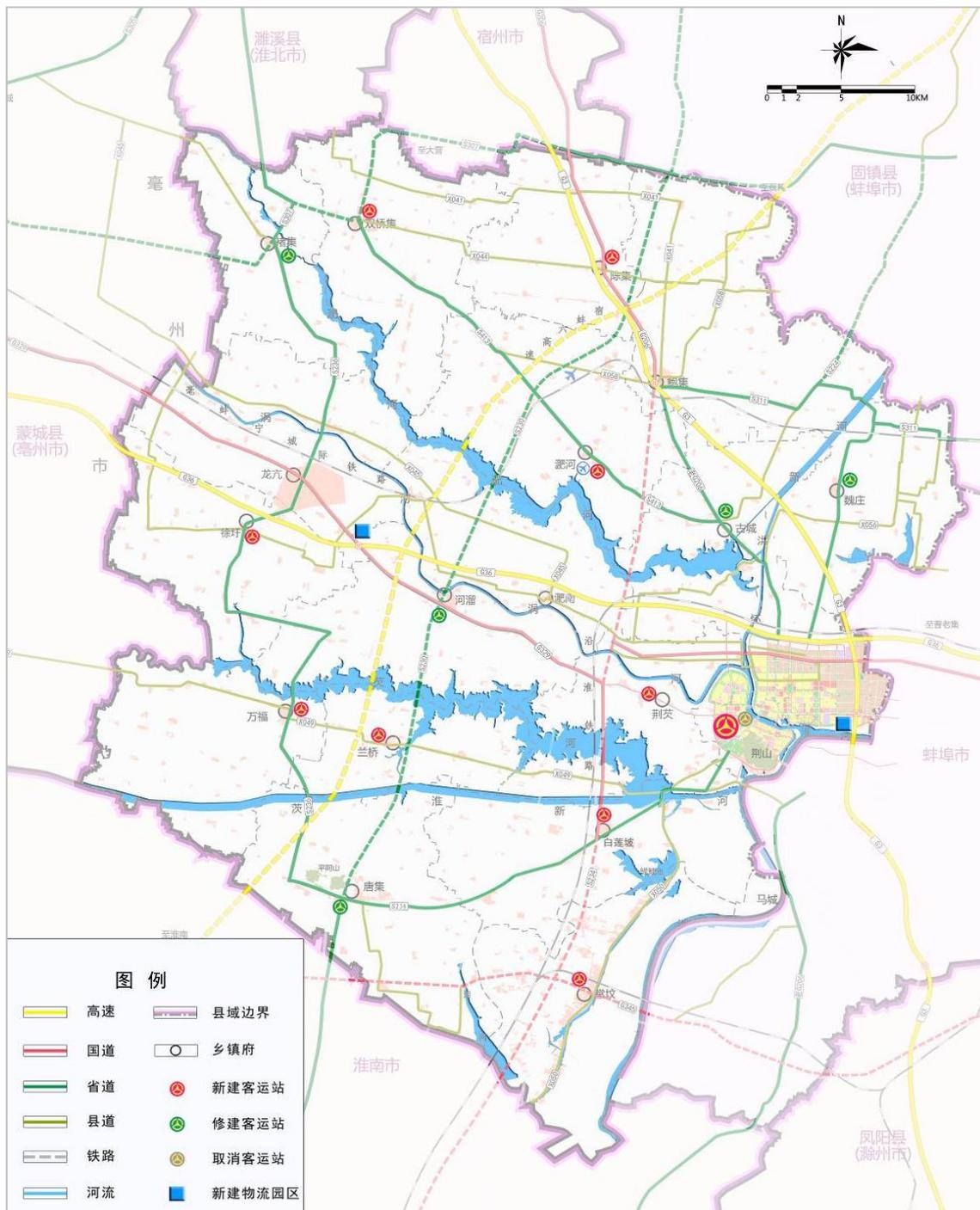


图 7-4 客货运场站建设项目图

第三节 航道与港口

1. 航道整治

(1) 按 IV 级标准改造上桥船闸，总投资约 2.8 亿，其中“十三五”期间计划投资 1.4 亿，建设时间为 2018-2022 年。

(2) 开展涡河航道的整治工程，按 IV 级航道标准，约 56km，包括设置助航标志等，建设时间为 2016-2020 年，投资约 5 亿元。

2. 港口建设

“十三五”期间，主要以集装箱、煤炭、化工等专业化泊位建设为重点，推进港口综合物流业发展，加快怀远港口向专业化、规模化、集约化方向发展。重点任务为：

(1) 对唐集作业区的唐万码头（茨淮新河）进行改扩建，投资约 5000 万元，建设时间为 2017-2019 年。

(2) 分别在荆茨作业区的涡南码头和白莲坡码头建设两个 500 吨级的码头，计划投资各 6000 万元，建设时间为 2018-2020 年。

(3) 建设 LNG 加注站，建设时间为 2019 年，计划投资 2000 万元。

3. 水上交通安全系统

鉴于执法船艇老旧且数量少，无现代化信息监控平台、无搜救基地及设施设备的现状，“十三五”期间加强基层站所的标准化建设，同时结合蚌埠“十三五”水运的发展规划，加快海事监管基础设施建设，提升海事信息化监管水平，具体任务如下：

(1) 加快海事监管基础设施建设，启动淮河干线水上应急救助站点建设，积极建立和发展快速反应体系，结合市级搜救系统，建成市、县和基层站点三级水上搜救系统网络，构筑快速有效的搜救体系。

(2) 提升海事信息化监管水平，建设和运行 AIS 船舶自动识别和交通管理系统，形成电子巡航机制，实现“全天候运行、全时段监控、全方位覆盖”的目标，推动海事监管向“智慧型”转变。

(3) 完善视频监控中心，结合省、市监控中心，争取形成省、市、县、所四级网络，探索委托中介机构开展水上动态视频监控和咨询服务的机制，提高海事监管效率。

(4) 建立危险货物应急联系机制，对辖区通过水路运输的危险品货种建立应急专家库，与相关应急设备、物资的生产厂家、商家、仓库建立应急联系机制，为相关应急处置做好信息基础。

(5) 加大对水上公共锚地、服务区等的投入，主要在淮河干流（支流）建设公用锚地和服务区。

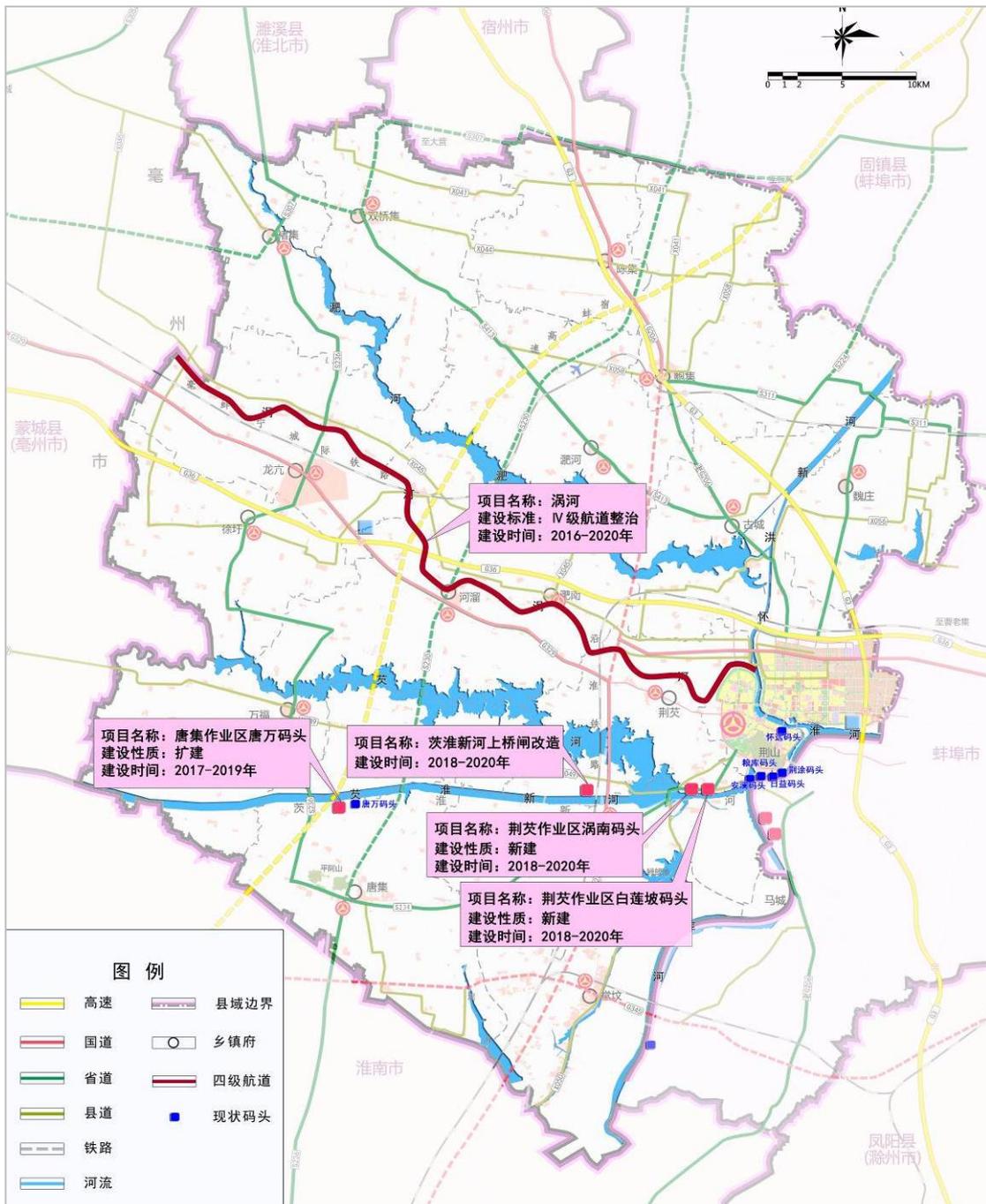


图 7-5 航道港口建设项目图

第四节 城市公交

鉴于城市公交基础设施建设滞后的问题，“十三五”期间主要加强公交枢纽站和首末站的建设，同时对部分非港湾式公交停靠站进行改建。

1. 公交枢纽站

续建东庙公交枢纽，新建工业园公交枢纽，具体如下表所示：

“十三五”期间公交枢纽建设一览表

表 7-4

| 序号 | 名称（暂定） | 选址 | 服务的片区 | 占地（亩） | 状态 |
|----|-------------|----------------|--------------|-------|----|
| 1 | 工业园 公交枢纽 | 新城区北侧乳泉大道 | 新城区、 工业园区 | 50 | 规划 |
| 2 | 东庙公交枢纽 | 307 国道，客运中心站西侧 | 老城区 | 128 | 在建 |

2. 公交首末站

新建 5 个公交首末站，分别为位于新城区北县交警大队南侧、老城区原荆芑乡政府南侧、白乳泉景区、荆盛驾校附近及城西工业园。具体如下表所示：

“十三五”期间公交首末站一览表

表 7-5

| 序号 | 选址 | 服务的公交线路 | 占地（亩） | 现状 |
|----|--------------|-------------|-------|--------|
| 1 | 新城区北县交警大队南侧 | 3 路、7 路（延伸） | 8 | 租赁 |
| 2 | 老城区原荆芑乡政府南侧 | 2 路 | 10 | 租赁 |
| 3 | 白乳泉景区 | 3 路、6 路 | 8 | 路上掉头 |
| 4 | 307 国道荆盛驾校附近 | 1 路 | 10 | 借用驾校用地 |
| 5 | 城西工业园 | | 8 | |

3. 公交停靠站

新建道路全部建设港湾式公交停靠站，改建道路有条件的新增港湾式停靠站。

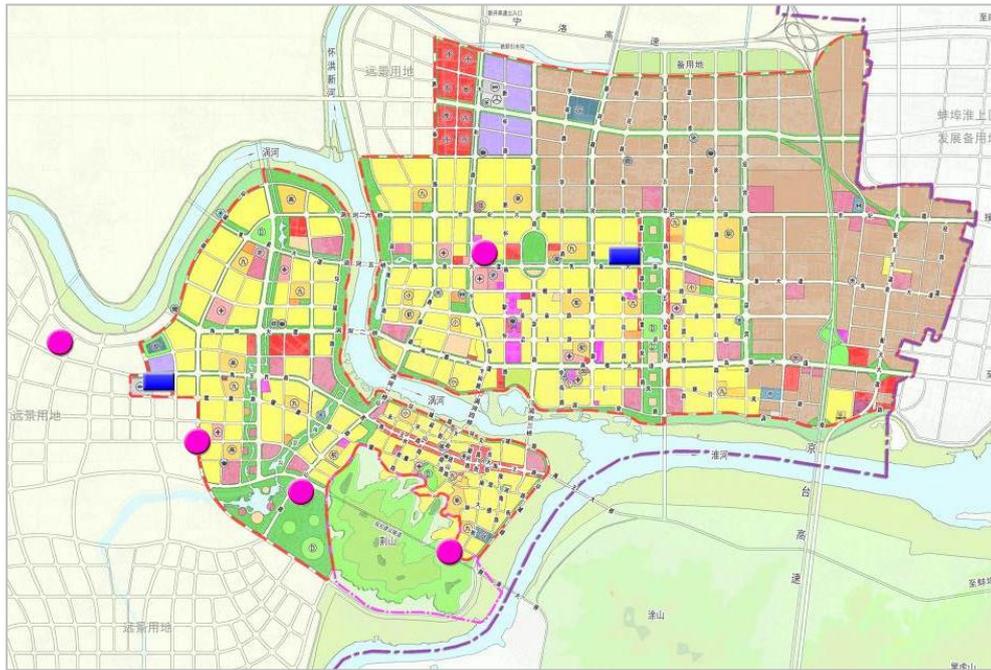


图 7-6 公交场站建设项目图

第五节 资金及用地需求

1. 公路

(1) 普通国省道

根据一级公路 2000 万/公里、二级公路 800 万/公里的标准，匡算“十三五”期间普通国省道建设所需资金。

“十三五”期间，计划建设普通国省道 4 条，总里程约 138.6km，投资约 14.51 亿元，新增用地约 4484 亩。

(2) 农村公路

根据二级公路 500 万/公里、三级公路 130-200 万/公里、四级公路 60-65 万/公里的标准，匡算“十三五”期间农村公路建设所需资金。

➤ 县道

“十三五”期间，计划升级改造县道 10 条，总里程约 273.4km，投资约 6.00 亿元，新增用地约 2477 亩。

➤ 乡道和村道

“十三五”期间，计划建设建设乡道、村道共 2378.9km，总投资约 16.8 亿元，征地约 8173 亩。

“十三五”县道、村道用地及资金匡算表

表 7-6

| 镇名 | 投资（万元） | | | 征地（亩） | | |
|-----|--------|-------|-------|-------|------|------|
| | 总投资 | 乡道 | 村道 | 总征地 | 乡道 | 村道 |
| 包集 | 19636 | 11985 | 7651 | 1010 | 657 | 353 |
| 常坟 | 7217 | 5875 | 1342 | 453 | 394 | 59 |
| 陈集 | 10776 | 7716 | 3060 | 531 | 385 | 146 |
| 城关 | 6503 | 2803 | 3701 | 288 | 127 | 161 |
| 褚集 | 8144 | 2488 | 5657 | 365 | 112 | 253 |
| 淝河 | 9558 | 6148 | 3410 | 524 | 375 | 149 |
| 淝南 | 10392 | 8155 | 2237 | 462 | 365 | 97 |
| 古城 | 11559 | 5767 | 5793 | 509 | 259 | 250 |
| 河溜 | 5069 | 4260 | 810 | 337 | 301 | 36 |
| 荆茨 | 8482 | 1971 | 6511 | 372 | 88 | 284 |
| 兰桥 | 4926 | 563 | 4364 | 225 | 23 | 202 |
| 龙亢 | 10766 | 6072 | 4694 | 469 | 266 | 203 |
| 双桥 | 11032 | 4047 | 6985 | 516 | 204 | 312 |
| 唐集 | 7399 | 3312 | 4087 | 371 | 192 | 179 |
| 万福 | 12977 | 8809 | 4168 | 650 | 462 | 188 |
| 魏庄 | 9590 | 3819 | 5771 | 477 | 220 | 257 |
| 徐圩 | 9404 | 4976 | 4428 | 416 | 223 | 193 |
| 白莲坡 | 4336 | 2360 | 1976 | 198 | 112 | 86 |
| 合计 | 167763 | 91120 | 76643 | 8173 | 4765 | 3408 |

因此，“十三五”期间，计划公路建设所需新增用地约 15134 亩，投资约 37.31 亿元。

2. 客货运场站

“十三五”期间，怀远县新建 1 个客运中心站，用地约 100 亩，投资约 1.2 亿元；新建 9 个乡镇客运站，用地约 54 亩，投资约 540 万元；修建 5 个乡镇客运站，投资约

100 万元。

新建两个物流园区（货运枢纽站），用地约 54 亩，投资约 8000 万元。

因此，“十三五”期间，计划客货场站建设所需新增用地约 208 亩，投资约 2.064 亿元。

3. 港口航道

“十三五”期间，计划整治航道 56km，投资约 5 亿元。

计划按 IV 级标准改造上桥船闸，“十三五”期间计划投资 1.4 亿。

改扩建 1 个码头，投资约 0.5 亿元；新建 4 个码头，投资约 1.2 亿元。

建设 1 个 LNG 加注站，投资约 0.2 亿元。

因此，“十三五”期间，计划港口航道船闸建设等投资约 8.3 亿元。

4. 公交场站

“十三五”期间，建设 2 个公交枢纽站，用地约 50 亩，投资约 5000 万元；新建 5 个公交首末站，用地约 44 亩，投资约 250 万元。

因此，“十三五”期间，计划公交场站建设所需新增用地为 94 亩，投资约 5250 万元。

5. 合计

“十三五”期间，怀远县交通基础建设计划投资 48.199 亿元，新增用地约 1.54 万亩。

“十三五”交通基础设施投资与用地一览表

表 7-7

| 序号 | 项目 | 投资（亿元） | 新增用地（亩） |
|----|-------|--------|---------|
| 1 | 省道 | 14.51 | 4484 |
| 2 | 县道 | 6.00 | 2477 |
| 3 | 乡村道 | 16.8 | 8173 |
| 4 | 客货场站 | 2.064 | 208 |
| 5 | 港口、航道 | 8.3 | - |
| 6 | 公交场站 | 0.525 | 94 |
| 合计 | | 48.199 | 15436 |

第八章 保障措施

一、政策保障措施

1. 建立联动保障机制

交通基础设施的建设是交通发展的重要部分，也是促进社会经济发展的先导条件。交通建设发展需投入大量的资金和土地，同时涉及征地拆迁、环保、水利、规划等工作内容，需要与相关部门进行协调和衔接；同时，为了更好地提高工作效率和推进交通建设，需要进一步争取上级主管部门和地方政府支持政策。

2. 理顺交通建设管理体制

深入贯彻交通运输部《关于全面深化交通运输改革的意见》（交政研发[2014]242号）、《关于深化公路建设管理体制改革的若干意见》（交公路发[2015]54号）中交通建设管理体制改革的理念，逐步理顺交通主管部门、投资企业和项目法人在投资、建设、经营、管理等环节的职能，形成权责分明、协调高效的交通建设管理体制。

建立多级管理体制，除县道的管理，乡道、村道都要建立相应的管理机构。

完善县乡道路养护质量评定体系，推进县乡道路养护的市场化进程，建立养护生产企业市场准入制度，引入竞争机制，降低养护生产成本，提高养护生产效率和资金使用效率。

3. 健全交通法律体系

加强交通运输法治建设，建立健全综合交通运输法律法规体系。认真研究综合交通运输相关法律法规，根据已经颁布实施的有关法律、法规，进一步修订和完善怀远县交通管理相关规定。

二、资金保障措施

1. 加大财政投入力度

加强财政投入，实施适度超前的交通投资战略。加快城市和农村交通基础设施建设，统筹城乡交通一体发展。政府在资金安排、征地拆迁及税费征收等方面，积极实施交通

发展优惠政策，大力支持交通建设项目。

2. 积极拓展筹资渠道

改革交通基础设施投融资模式，按照集约利用土地、合理分担分配公共设施成本和收益的原则，积极吸引社会资本参与交通基础设施建设，积极推进交通与用地捆绑开发模式，统筹和强化交通建设发展基金，加快农村公路、公交场站等交通基础设施的建设。

建立政府对农村公路建设较为稳定的投资来源，逐步形成公共财政框架下，政府为主、农村社区为辅、社会各界共同参与的多渠道农村公路投资新机制。

3. 规范建设资金管理行为

建立科学的投资决策机制，优化交通投资分配，统筹交通投资项目排序计划，以有限的建设资金获取尽可能大的投资效益。实行建设项目法人责任制，确保法制化的监督与约束。进一步完善工程招投标制度。逐步理顺价格体系，制定积极有效的调控政策，分类指导、区别对待、逐步到位，政府加强政策扶持，部分项目实行减免税待遇。逐步完善投资活动的外部环境，包括建立健全工程咨询服务体系。大力推行工程监理制，引进竞争机制，健全服务市场。建立健全基建方面的法律法规体系。

三、资源保障措施

加强综合与城市总体规划、土地利用规划等相关规划的衔接，促进交通与土地利用的协调发展。统筹交通基础设施用地指标，对接国土、规划、建设部门，将交通建设用地纳入各级土地利用总体规划和城市总体规划中统筹考虑，将重大项目放在优先的位置安排年度用地计划，保障重大项目的用地指标，协调土地占补平衡。

交通建设从编制规划，到勘察设计和组织实施，都要十分注意珍惜土地、节约耕地，合理选线，优化设计，统盘考虑自然环境、生态资源和人文景观等因素，避免造成资源浪费和环境破坏，争取以最小的消耗获得最大收益。

四、人才保障措施

实施人才战略，加快人才培养。牢固树立人才资源是第一资源的理念，围绕打造“懂规划、懂工程、懂技术”的干部队伍结构和专业人才队伍结构，通过提拔和交流调整，

进一步调优配强各级干部队伍；通过开展交通规划、工程建设专业培训和引进交通行业从业经验丰富的专业型人才，进一步完善队伍知识结构和理论水平；通过深化干部人事制度改革，形成充满活力的选人用人机制；加强交通规划建设和行业管理人才的培养选拔，选拔任用视野宽、理念新、素质高的领导人才，为怀远县的交通人才队伍提供强有力的组织保障。

附表1 “十三五”综合交通发展指标表

| 类别 | 指标 | “十二五”末 | “十三五”规划 | 备注 |
|------|-----------------|--------|---------|----|
| 公路 | 总里程 (km) | 2769.7 | 3830.5 | |
| | 高速公路 (km) | 92.6 | 150.2 | |
| | 普通国省道 (km) | 128.1 | 362.7 | |
| | 县道里程 (km) | 422.1 | 317.6 | |
| | 乡道、村道 | 2126.9 | 3000 | |
| 航道 | 等级航道里程 (km) | 157.2 | 157.2 | |
| | 三级以上航道里程 (km) | 36 | 36 | |
| 港口 | 码头 (个) | 11 | 15 | |
| | LNG 加注站 (个) | - | 1 | |
| 客货场站 | 客运中心站 (个) | 1 (三级) | 1 (一级) | |
| | 乡镇客运站 (个) | 7 | 17 | |
| | 货运场站 (物流园区) (个) | - | 2 | |
| 城市公交 | 公交线路 (条) | 9 | 10 | |
| | 公交车辆 (标台) | 100 | 200 | |
| | 枢纽站 (个) | 1 | 2 | |
| | 首末站 (个) | - | 5 | |
| | 出租车 (辆) | 395 | 595 | |

附表2 “十三五”普通国省道建设项目表

| 序号 | 规划线路 | 起点 | 终点 | 长度 (km) | 建设等级 | 建设类型 | 计划建设 时间 | 计划投资 (万元) | 备注 |
|----|------|------|-----|------------|------|------|------------|--------------|--------------|
| 1 | S311 | 鲍集镇 | 固镇界 | 24.0 | 二级 | 升级改造 | 2016 | 19200 | 含与 S224 的共线段 |
| 2 | S413 | 古城镇 | 双集镇 | 31.4 | 二级 | 升级改造 | 2016 | 25120 | |
| 3 | S234 | 怀远城区 | 淮南界 | 28.5 | 一级 | 升级改造 | 2017 | 57000 | |
| 4 | S236 | 唐集镇 | 濉溪界 | 54.7 | 二级 | 升级改造 | 2017 | 43760 | |
| 合计 | | | | 138.6 | | | | 145080 | |

附表3 “十三五”农村公路建设项目表（县道）

| 序号 | 线路 名称 | 线路 编号 | 起点 | 终点 | 长度 (km) | 宽度 (m) | 建设 等级 | 建设类型 | 路面类型 | 计划 建设 时间 | 计划投 资 (万元) | 备注 |
|----|----------|----------|----|-----|------------|-----------|----------|------|------|----------------|------------------|----|
| 1 | 周裔路 | X041 | 路东 | 刘碾 | 7.00 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2016 | 910 | |
| 2 | 周裔路 | X041 | 君王 | 王圩 | 7.10 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 1420 | |
| 3 | 周裔路 | X041 | 王圩 | 包集 | 10.70 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 2140 | |
| 4 | 周裔路 | X041 | 汤湖 | 张店 | 6.00 | 9 | 二级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 1200 | |
| 5 | 周裔路 | X041 | 张店 | 梅桥界 | 6.20 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2020 | 1240 | |
| 6 | 固濉路 | X043 | 桥口 | 古城 | 6.2 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 1240 | |
| 7 | 陈双路 | X044 | 瓦疃 | 金沟 | 2.80 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 560 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|----|-----|------|------|--------|-------|-----|----|------|-------|------|------|--------------|
| 8 | 陈双路 | X044 | 金沟 | 陈集 | 7.70 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2017 | 1232 | |
| 9 | 陈双路 | X044 | 陈集 | 瓦四 | 8.00 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2020 | 2400 | |
| 10 | 陈双路 | X044 | 瓦四 | 双桥 | 8.50 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2019 | 2380 | |
| 11 | 陈双路 | X044 | 双桥 | 大营 | 6.50 | 9 | 二级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2020 | 1300 | |
| 12 | 淝南路 | X045 | 土楼 | 双沟 | 13.00 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2016 | 2600 | |
| 13 | 淝南路 | X045 | G206 | 何巷闸 | 5.20 | 9 | 二级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 1040 | |
| 14 | 淝南路 | X045 | X042 | G206 | 2.00 | 9 | 二级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2020 | 400 | |
| 15 | 淝南路 | X045 | 何巷 | 土楼 | 2.20 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2018 | 484 | |
| 16 | 淝南路 | X045 | 双沟 | 龙亢 | 17.00 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2018 | 4250 | |
| 17 | 淝南路 | X045 | 龙亢 | 朱庙 | 11.30 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2020 | 3390 | |
| 18 | 蒙唐路 | X046 | 常坟 | 渡口 | 3 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2018 | 540 | |
| 19 | 蒙唐路 | X046 | 朱疃 | 常坟 | 8.20 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2019 | 2296 | |
| 20 | 芡南路 | X049 | 上桥闸 | 周大巷 | 3.50 | 7.5 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2016 | 630 | |
| 21 | 芡南路 | X049 | 靠山 | 旧 S225 | 5.00 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2016 | 650 | |
| 22 | 芡南路 | X049 | 张巷 | 万福 | 15.20 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2017 | 3344 | 兰桥街道 1km 水泥路 |
| 23 | 芡南路 | X049 | 万福 | 夏庄 | 11.70 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2020 | 3510 | 万福街道 1km 水泥路 |
| 24 | 荆郭路 | X050 | 姚山 | 淮南 | 25.80 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2020 | 5160 | |
| 25 | 燕徐路 | X052 | 钞湖 | 一连 | 8.70 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2016 | 1131 | |
| 26 | 燕徐路 | X052 | 六连 | 韩湖 | 4.30 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2018 | 774 | |
| 27 | 燕徐路 | X052 | 燕集 | S307 | 4.60 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 920 | 潘渡口需建桥 |
| 28 | 固梅路 | X056 | 湖东 | 王嘴 | 6.70 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2017 | 1072 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|----|-----|------|--------|--------|-------|---|----|------|-------|------|-------|--|
| 29 | 固梅路 | X056 | 王嘴 | X042 | 3.50 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2018 | 630 | |
| 30 | 固梅路 | X056 | X042 | 胡巷 | 4.00 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2018 | 720 | |
| 31 | 固梅路 | X056 | 胡巷 | G206 | 4.80 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2020 | 960 | |
| 32 | 固梅路 | X056 | 何巷闸—魏岗 | 何巷闸—魏岗 | 10.50 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2020 | 2100 | |
| 33 | 高包路 | X058 | 包集 | 看疃 | 10.50 | 9 | 二级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2016 | 2940 | |
| 34 | 高包路 | X058 | 澥河桥 | 包集 | 16.00 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2019 | 4480 | |
| 合计 | | | | | 273.4 | | | | | | 60043 | |

附表4 “十三五”农村公路建设项目表（重要乡道）

| 序号 | 线路名称 | 线路编号 | 起点 | 终点 | 长度(km) | 宽度(m) | 建设等级 | 建设类型 | 路面类型 | 计划建设时间 | 计划投资(万元) | 备注 |
|----|-------|------|------|-----------|--------|-------|------|------|-------|--------|----------|------|
| 1 | 河万路 | Y153 | 街西 | 大成 | 8.4 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青砼路面 | 2016 | 1344 | 河溜镇 |
| 2 | 胡朱路 | Y233 | 胡疃 | 朱疃 | 5.5 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2016 | 660 | 唐集镇 |
| 3 | 找潘路 | Y182 | 陈三桥 | 孙庄子 | 12.0 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2016 | 1560 | 白莲坡镇 |
| 4 | 赵杨路 | Y329 | 赵圩 | 杨集 | 3.5 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2016 | 455 | 双桥镇 |
| 5 | 双付路 | Y100 | 双沟大桥 | 付圩 307 省道 | 3.0 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2016 | 390 | 河溜镇 |
| 6 | 姚高路 | Y072 | 姚湖道班 | 楼后集 | 10.0 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2017 | 1300 | 淝河乡 |
| 7 | 燕窑路 | Y111 | X052 | 窑西 | 3.0 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2017 | 390 | 淝南乡 |
| 8 | 董岗渡口路 | Y113 | 董岗渡口 | X045 | 3.0 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2017 | 390 | 淝南乡 |

| | | | | | | | | | | | | |
|----|-------|------|--------|-------|-------|---|----|------|-------|------|---------|-----|
| 9 | 环湖路 | Y051 | 206 国道 | 凤凰西路 | 6.3 | 7 | 三级 | 新建 | 水泥路面 | 2017 | 819 | 古城镇 |
| 10 | 魏张路 | Y042 | 怀洪新河 | 张店 | 6.5 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2017 | 845 | 魏庄镇 |
| 11 | 万蒙路 | Y200 | X046 | 蒙城界 | 12.5 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2017 | 2000 | 万福镇 |
| 12 | 高王路 | Y001 | X058 | 王圩 | 3.5 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2018 | 525 | 包集镇 |
| 13 | 北大路 | Y039 | X043 | X058 | 9.6 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2018 | 1440 | 包集镇 |
| 14 | 双心路 | Y018 | 双桥村 | 路心村 | 6.8 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2018 | 1020 | 双桥镇 |
| 15 | 刘赵路 | Y020 | 刘碾 | 赵集 | 6.5 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2018 | 975 | 双桥镇 |
| 16 | 小街路 | Y062 | X043 | 姚庄 | 11.2 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2018 | 1680 | 双桥镇 |
| 17 | 潘何路 | Y243 | 潘集 | 路庙 | 6.6 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2018 | 990 | 唐集镇 |
| 18 | 池三路 | Y128 | 池庙村 | 三湖村 | 6.0 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 1080 | 褚集镇 |
| 19 | 褚高路 | Y119 | 褚集 | 大刘 | 5.0 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 900 | 褚集镇 |
| 20 | 新赵路 | Y062 | 新集 | 河咀电灌站 | 13.0 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 2340 | 淝河乡 |
| 21 | 涡南沿涡路 | Y157 | 邵院 | 杨沟闸 | 11.4 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2019 | 2052 | 龙亢镇 |
| 22 | 陈常路 | Y221 | 找郢 | 常坟 | 11.0 | 9 | 二级 | 升级改造 | 沥青混凝土 | 2019 | 3300 | 常坟镇 |
| 23 | 陈淝路 | Y066 | 小庄桥 | 中淝渡口 | 10.0 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2020 | 1800 | 淝河乡 |
| 24 | 三号路 | Y052 | G206 | 东张 | 11.3 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2020 | 2034 | 古城镇 |
| 25 | 草寺路 | Y056 | 龙庙 | X045 | 3.1 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2020 | 558 | 古城镇 |
| 26 | 孙五路 | Y238 | X050 | 五路 | 3.3 | 7 | 三级 | 升级改造 | 水泥路面 | 2020 | 594 | 常坟镇 |
| 27 | 南循环段 | Y008 | G206 | 瓦四 | 10.0 | 7 | 三级 | 升级改建 | 水泥路面 | 2020 | 1800 | 陈集乡 |
| 合计 | | | | | 202.0 | | | | | | 33241.0 | |

附表5 “十三五”客运场站建设项目表

| 序号 | 名称 | 等级 | 建设性质 | 占地(亩) | 投资(万元) | 建设年限 |
|----|--------|----|------|-------|--------|-----------|
| 1 | 客运中心站 | 一级 | 新建 | 100 | 12000 | 2015-2017 |
| 2 | 常坟客运站 | 四级 | 新建 | 6 | 60 | 2016-2017 |
| 3 | 双桥集客运站 | 四级 | 新建 | 6 | 60 | 2016-2017 |
| 4 | 万福客运站 | 四级 | 新建 | 6 | 60 | 2016-2017 |
| 5 | 陈集客运站 | 四级 | 新建 | 6 | 60 | 2017-2018 |
| 6 | 淝河客运站 | 四级 | 新建 | 6 | 60 | 2017-2018 |
| 7 | 徐圩客运站 | 四级 | 新建 | 6 | 60 | 2018-2019 |
| 8 | 兰桥客运站 | 四级 | 新建 | 6 | 60 | 2018-2019 |
| 9 | 荆茨客运站 | 四级 | 新建 | 6 | 60 | 2019-2020 |
| 10 | 白莲坡客运站 | 四级 | 新建 | 6 | 60 | 2019-2020 |
| 11 | 唐集客运站 | 四级 | 修建 | | 20 | 2016-2017 |
| 12 | 古城客运站 | 四级 | 修建 | | 20 | 2016-2017 |
| 13 | 褚集客运站 | 四级 | 修建 | | 20 | 2017-2018 |
| 14 | 魏庄客运站 | 四级 | 修建 | | 20 | 2018-2019 |
| 15 | 河溜客运站 | 四级 | 修建 | | 20 | 2019-2020 |
| 合计 | | | | 154 | 12640 | |

附表6 “十三五”货运场站(物流园区)建设项目表

| 序号 | 名称 | 等级 | 建设性质 | 占地(亩) | 投资(万元) | 建设年限 |
|----|---------|----|------|-------|--------|-----------|
| 1 | 龙亢综合枢纽站 | 二级 | 新建 | 24 | 5000 | 2015-2017 |
| 2 | 五岔物流中心 | 二级 | 新建 | 30 | 3000 | 2015-2017 |
| 合计 | | | | 54 | 8000 | |

附表7 “十三五” 航道船闸建设项目表

| 名称 | 技术等级 | 建设规模 | 总投资 (亿元) | “十三五”投资 (亿元) | 建设年限 |
|----------|------|------|-------------|-----------------|-----------|
| 涡河 | IV级 | 56km | 5 | 5 | 2016-2020 |
| 茨淮新河上桥船闸 | IV级 | | 2.8 | 1.4 | 2018-2022 |
| 合计 | | 56 | 7.8 | 6.4 | |

附表8 “十三五” 港口建设项目表

| 作业区名称 | 建设项目名称 | “十三五” 投资(亿元) | 建设年限 | 备注 |
|-------|--------|-----------------|-----------|----|
| 唐集作业区 | 唐万码头 | 0.5 | 2017-2019 | 扩建 |
| 荆茨作业区 | 涡南码头 | 0.6 | 2018-2020 | 新建 |
| | 白莲坡码头 | 0.6 | 2018-2020 | 新建 |
| 合计 | | 1.7 | | |

附表9 “十三五” 公交场站建设项目表

| 序号 | 类型 | 名称/位置 | 服务的片区 /公交线路 | 占地(亩) | 投资(万元) |
|----|-----|-----------------|----------------|-------|--------|
| 1 | 枢纽站 | 工业园 公交枢纽 | 新城区、工业园区 | 50 | 2000 |
| 2 | | 东庙公交枢纽 | 老城区 | - | 3000 |
| 3 | 首末站 | 新城区北 县交警大队南侧 | 3路、7路(延伸) | 8 | 50 |
| 4 | | 老城区 原荆茨乡政府南侧 | 2路 | 10 | 60 |
| 5 | | 白乳泉景区 | 3路、6路 | 8 | 50 |
| 6 | | 307国道荆盛驾校附近 | 1路 | 10 | 60 |
| 7 | | 城西工业园 | | 8 | 50 |
| 合计 | | | | 94 | 5250 |