

蚌埠市区域性中心城市 综合交通发展规划

蚌埠市发展和改革委员会
安徽省综合交通研究院股份有限公司

二零一八年十一月

目 录

第 1 章 概述	1
1.1 规划背景.....	1
1.2 规划年限与范围.....	2
1.3 编制依据	3
第 2 章 成就与问题	4
2.1 主要成就.....	4
2.2 存在问题.....	9
第 3 章 相关规划解读	24
3.1 “十三五”现代综合交通运输体系发展规划	24
3.2 国家中长期铁路网规划（2016-2030 年）	27
3.3 长江经济带综合立体交通走廊规划	28
3.4 安徽省“十三五”综合交通运输体系发展规划	29
3.5 安徽省“十三五”及中长期铁路网规划	32
3.6 安徽省高速公路网规划（2016-2030 年）	33
3.7 皖北城镇群城镇体系规划（2013-2030 年）	35
3.8 皖北城际铁路网规划.....	36
3.9 蚌埠市城市总体规划（2012-2030 年）	39
3.10 蚌埠市淮河流域和国家区域中心城市建设规划	43
3.11 蚌埠市综合交通运输“十三五”发展规划（2015-2020） ..	48
3.12 改建铁路蚌埠铁路枢纽总图规划	51
3.13 小结	52

第4章	需求预测	54
4.1	预测思路	54
4.2	客运需求预测	54
4.3	货运需求预测	57
第5章	目标和策略	61
5.1	指导思想	61
5.2	战略定位	61
5.3	规划目标	62
5.4	发展策略	63
第6章	综合交通规划布局	65
6.1	对外通道规划	65
6.2	综合交通网络规划	74
6.3	综合交通枢纽体系规划	98
6.4	综合运输服务规划	112
第7章	重大项目建设时序与投资计划	115
7.1	铁路建设项目	115
7.2	公路建设项目	116
7.3	水运建设项目	117
7.4	航空建设项目	118
7.5	轨道交通建设项目	118
7.6	枢纽建设项目	119
第8章	规划实施保障措施	121

8.1	强化责任落实	121
8.2	加大推进力度	121
8.3	强化保障措施	121
8.4	加强监督评估	122
8.5	加大宣传力度	122

第1章 概述

1.1 规划背景

(1) 区域中心城市发展战略的提出，蚌埠迎来发展新机遇，需要高瞻远瞩地重新审视综合交通发展战略，以支撑和引导区域一体化发展。

近年来，国家及安徽省出台一系列有利于蚌埠市发展的区域发展战略。2016年12月，国家发改委印发《中原城市群发展规划》，提出：发展壮大区域中心城市，支持蚌埠、阜阳等建设成为区域中心城市；2017年2月，国务院发布的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》中，将蚌埠定位为全国性综合交通枢纽城市；在2016年10月召开的中国共产党安徽省第十次代表大会上，省委、省政府提出“支持蚌埠建成淮河流域和皖北地区中心城市”；2017年2月，安徽省政府办公厅印发的《城市工作“五统筹”实施方案》中，提出“力争合肥、芜湖、蚌埠市纳入国家区域中心城市”；2017年2月3日，在市委常委扩大会议上，于勇书记提出“蚌埠要建成淮河流域和皖北地区中心城市，必须大力推进交通基础设施建设，巩固提升交通枢纽地位尤为重要”。

随着新一轮国家和省级政策方向的明晰，将改变蚌埠过去“行政区经济自我崛起”的路线，加速蚌埠在淮河流域及皖北地区的中心崛起。作为城市发展的基石，综合交通体系应能支撑国家及省级战略的落实，助力蚌埠抓住机遇，实现“淮河流域和皖北地区中心城市、国家区域中心城市”的发展目标。

(2) 《蚌埠市淮河流域和国家区域中心城市建设规划》编制启动，综合交通体系应与之相适应，支撑该规划的落实

《蚌埠市淮河流域和国家区域中心城市建设规划》对蚌埠市功能定位、发展策略、城市空间布局等提出新思路。该规划中，蚌埠建设淮河流域和国家区域中心的核心功能定位为：面向中西部，服务长三角、辐射淮河流域和皖北地区的综合交通枢纽，淮河流域中游和皖北地区的科技创新中心和医疗服务中心，淮河流域的生态文明示范区；规划构建“一核两翼、三轴两圈”的蚌埠大都市区协调空间格局，构建“三横三纵、一带五区三组团”的都市核心区空间结构。

随着蚌埠市功能定位、城市发展空间等的改变，已有的交通体系无法支撑其发展成为区域中心城市的目标，构建能支撑蚌埠发展为区域中心城市，同时适应

城市新空间布局的新综合交通体系是亟需解决的问题。

1.2 规划年限与范围

1.2.1 规划年限

规划基年为 2017 年，研究期限为 2017 至 2030 年。其中，近期为 2017-2020 年，远期为 2021-2030 年，远景展望至 2050 年。

1.2.2 规划范围

规划范围为蚌埠市域，面积约 5952km²；研究范围扩展至皖北地区、淮河流域甚至全国。



图1-1 规划范围示意图



图1-2 研究范围示意图

1.3 编制依据

- 《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》；
- 《中长期铁路网规划》（2016 年版）；
- 《长江经济带综合交通立体走廊规划（2014-2020）》；
- 《安徽省“十三五”综合交通发展规划》；
- 《安徽省“十三五”及中长期铁路网规划》；
- 《安徽省高速公路网规划（2016 年-2030 年）》；
- 《安徽省普通省道网规划（2016 年-2030 年）》；
- 《皖北城镇群城镇体系规划（2013-2030 年）》；
- 《皖北城际铁路网规划》；
- 《蚌埠市城市总体规划（2012-2030 年）》；
- 《蚌埠市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要》；
- 《蚌埠市综合交通运输“十三五”发展规划》；
- 《蚌埠港总体规划（2005-2020 年）》；
- 《蚌埠市城市综合交通体系规划》；
- 其他调查数据、统计年鉴等资料。

第2章 成就与问题

近年来，蚌埠通过大力加强交通基础设施建设，进一步推进了综合交通运输网络体系的建设，为运输规模的扩大、能力的提高和服务的改善创造了条件，客货运输量实现持续、快速增长，对全市国民经济的发展起到了积极的支持作用。

但是立足于长远发展，现状综合交通体系不足以对蚌埠市区域性中心城市的地位形成强有力的支撑。因此需进一步增大交通基础设施规模、优化调整运输网络布局 and 结构、强化交通运输行业改革深度和力度，优化配置各种交通运输资源。

2.1 主要成就

2.1.1 经济水平与产业结构显著提升

1. 经济总体水平不断提升

2016 年，全市全年完成生产总值达 1385.82 亿元，位居皖北 6 个地市的第 2 位，比上年增长 9.4%，高出全省平均水平（8.7%）0.7 个百分点；人均 GDP 达 41855 元，比上年增长 3588 元，略高于全省平均水平（3095 元），且人均 GDP 及经济增速在皖北 6 个地市中排名第一位。

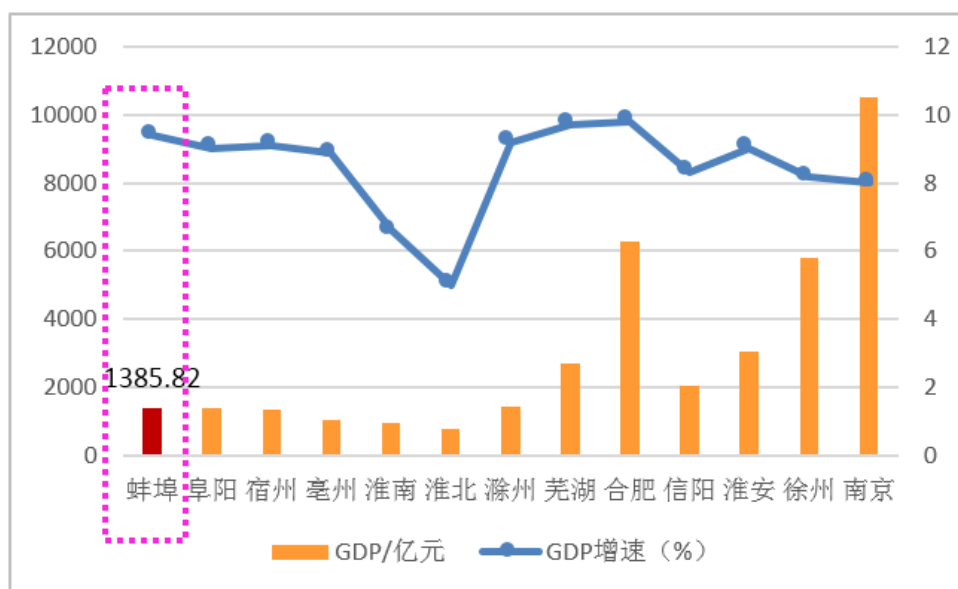


图2-1 皖北及淮河流域各市 GDP 及增速对比

县域经济发展势头良好。怀远地区生产总值（GDP）263 亿元，比上年增长 9.4%，与全市增速持平；固镇县 GDP 为 192 亿元，五河县 GDP 为 181 亿元，其增速均高于全市平均增速。

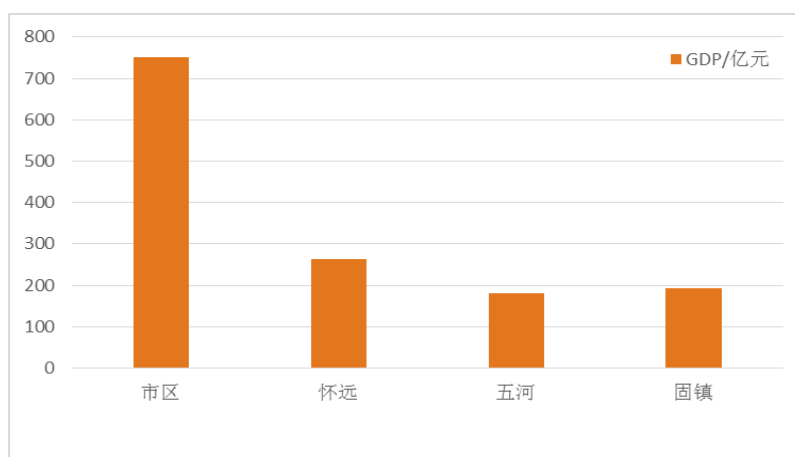


图2-2 蚌埠市区及各县 GDP 对比

2. 产业基础持续优化

蚌埠工业体系齐全，特色产业鲜明，产业快速发展，历史上曾是我国重要的老工业城市、安徽省重要的综合性工业基地，在“一五、二五”时期，蚌埠市曾是全省一个举足轻重的工业城市，工业在全省的比重始终在 11% 以上，工业增加值居全省第 2 位，国有工业总量全省第 1 位。2010 年，蚌埠高新区已上升至国家级高新区，2016 年，高新区 GDP 总量突破百亿元，增长 11.3%，在全国 147 个国家高新区综合排名进入前 50 强，列全国 386 个工业主导型国家开发区第 28 名，全省第 1 名。目前已形成以电子信息和家电、汽车和装备制造、硅基新材料产业等为主导的工业产业体系。2016 年，三次产业结构由去年的 15:45.2:39.8 调整为 14.4:44:41.6，第三产业占比高于阜阳、淮南、芜湖、信阳等城市。

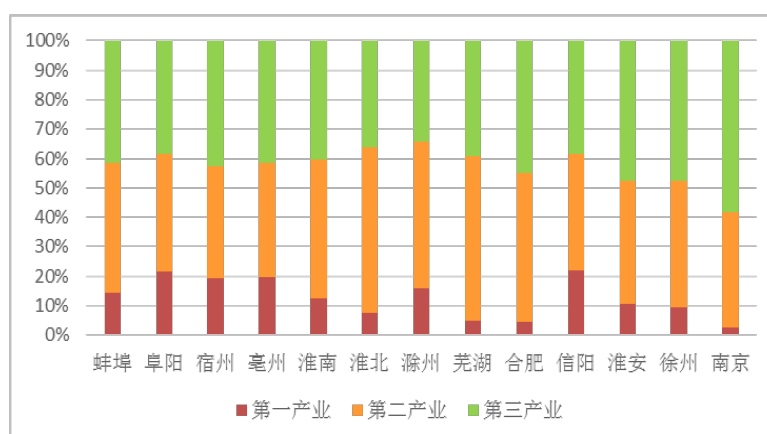


图2-3 皖北及淮河流域各市三产结构图

2.1.2 对外开放步伐领先

早在 1996 年，蚌埠口岸就在全省率先开展海铁联运业务，并开通蚌埠到上海五定班列。同时，蚌埠被确立为上海铁路局货运改革试点城市。随着海铁联运

的不断发展，全市进出口规模不断壮大，进出口总量逐年攀升。

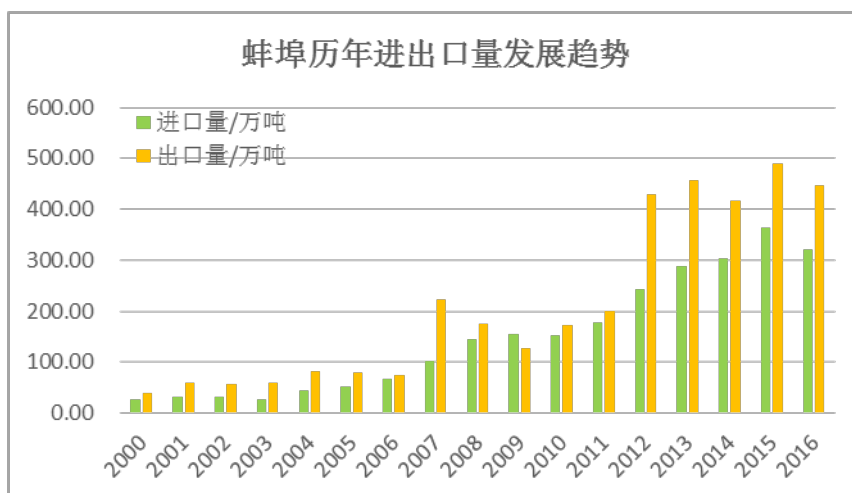


图2-4 蚌埠历年进出口量发展趋势图

2.1.3 区位优势明显

1. 地理区位优势

蚌埠位于安徽省北部，地处淮河中游，是中国地理的南北分界线、东西梯次推进和南北融合的过渡地带。紧邻长三角城市群，位于淮河经济带、京沪发展轴上，南京、合肥、徐州都市圈的交汇处，背靠中西部，贯通南北、联通东西，被誉为“两淮重镇、沪宁咽喉”。

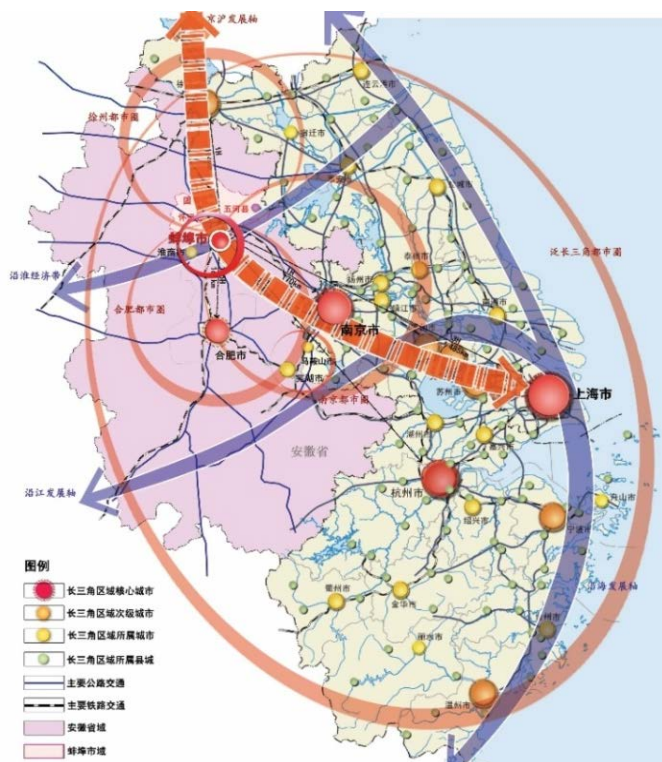


图2-5 蚌埠市区位示意图

2. 交通区位优势

蚌埠是南北联系大通道上的重要枢纽城市，公铁水的枢纽地位显著。

（1）铁路枢纽优势突出：京沪铁路、淮南铁路、京沪高铁、京福高铁均在蚌埠相交，已形成以蚌埠南站、蚌埠站为主的客运格局，以蚌埠东站为主的货运格局。蚌埠站为一等客运站，蚌埠南站为一等客运站、京沪高铁七大中心枢纽站之一，蚌埠东站为一等货运站。

（2）公路枢纽优势初显：已初步形成覆盖面广、层次分明、结构完善的汽车客运场站体系。同时，国家高速放射主线京台高速（G3）和横向主线宁洛高速（G36）在蚌埠交汇。

（3）水运枢纽优势明显：蚌埠港为千里淮河第一大港，近年水运货物运输量增长迅速；先后开辟“蚌埠-太仓”、“蚌埠-扬州”、“蚌埠-阜阳”、“蚌埠-连云港”等水运集装箱班轮航线，同时引入迅捷、中通、圆通、顺丰等十余家物流运输企业。目前港口航运公司达 108 家，有 500 多家企业与蚌埠新港集装箱码头建立了合作关系。2017 年 1-4 月份完成水运集装箱吞吐量 5905 标箱，同比增长 62.81%；货运量 4658 万吨，同比增长 10.17%；货物周转量 1669017 万吨公里，同比增长 10.65%；完成吞吐量 175.96 万吨。全市船舶运能位居全省第二名，安徽省重点建设的水运枢纽。

（4）航空枢纽优势即将初显：蚌埠民用机场已进入规划建设中，这将进一步支撑蚌埠成为区域性中心城市。

表2-1 蚌埠市域内汽车客运场站现状表

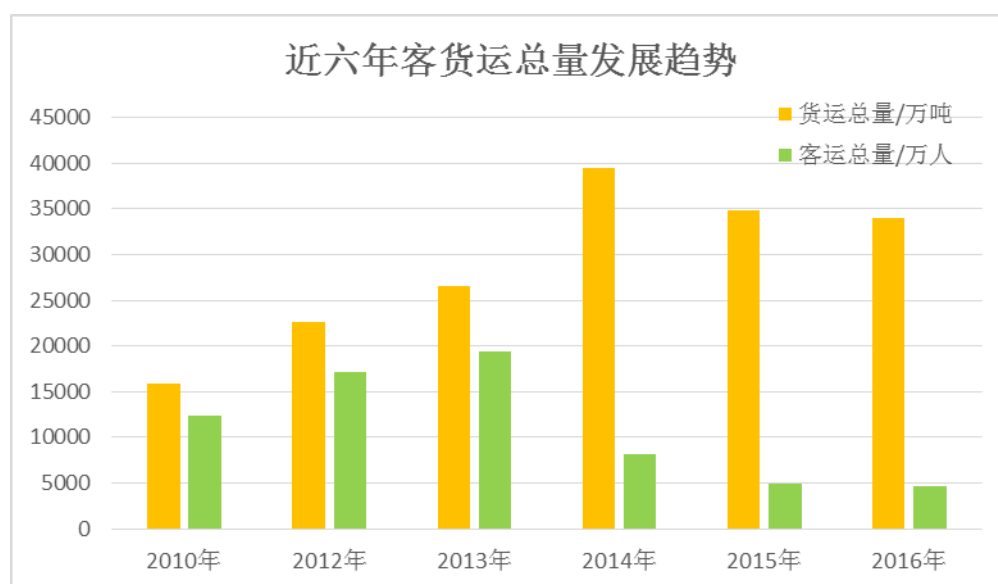
序号	名称	等级	主要路线
1	蚌埠市长途汽车中心站	一级	定远、凤阳、阜阳、淮南、六安、合肥等
2	蚌埠市综合客运站	一级	定远、凤阳、阜阳、淮南、六安、合肥等
3	蚌埠市汽车客运南站	一级	刘巷、刘府、武店、蒙城、涡阳
4	蚌埠市汽车客运北站	一级	固镇、灵璧、宿州、淮北
5	五河县长途汽车站	二级	蚌埠、明光、泗县、上海、南京
6	固镇县汽车站	二级	蚌埠、宿州、灵璧、合肥
7	怀远汽车站	三级	蚌埠、五河、固镇及农村客运班线
8	怀远龙亢客运站	三级	怀远、合肥及农村客运班线



图2-6 蚌埠市域枢纽布局现状图

2.1.4 运输服务能力显著提高

蚌埠起于交通，兴于商贸、利于运输，是安徽重要的交通枢纽城市，随着蚌埠的不断发展，其货运总量逐年攀升，客运总量有所回落。其中，蚌埠市货运年平均增长率为 10.7%。铁路客运量达 1674.7 万人次，货运量为 269.1 万吨，且蚌埠铁路客运量仅次于合肥。旅客流向中，省外以江浙沪方向为主，发送量达 679.2 万人次，其次为京津冀方向；省内以省会合肥方向为主，发送量为 341 万人次，其次为宿州方向。



注：公路客运量 2014 年统计口径发生变化

图2-7 近六年蚌埠综合客运量增长情况（2010-2016 年）

蚌埠的水路运输历史悠久，源远流长，水路运输可直达周边地市淮南、阜阳、

亳州、宿州、淮北等水运主要港口。改革开放以来，随着水路运输视野的快速发展，如今在安徽沿淮地区，已形成以蚌埠为中心，“干支直达、江海联运”的现代化水运交通网，增长速度逐年攀升，至 2016 年，水运货运总量已达 1.29 亿吨。

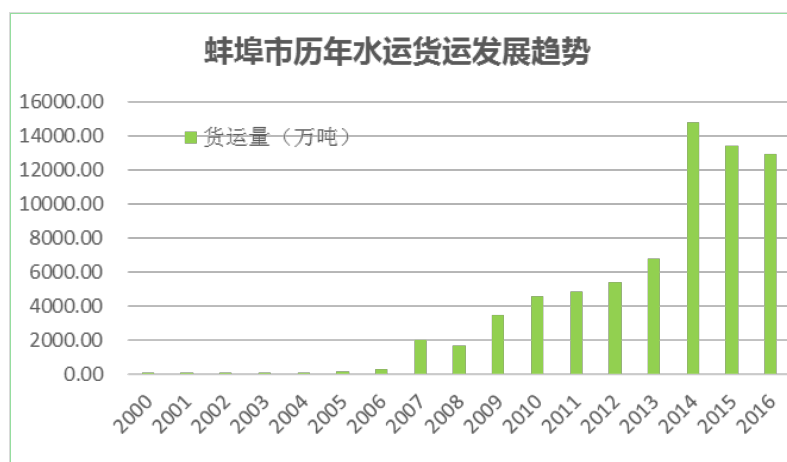


图2-8 蚌埠历年水运货运量增长情况

2.2 存在问题

2.2.1 区域经济地位有待提高

1. 经济体量偏小

蚌埠市的经济逐年增长，也曾在安徽省一度领先，但近年来其经济地位有所下降，其经济体量偏小，与淮河经济带上的其他城市相比，尚存在一定的差距，且在全省范围内也不具备突出的优势，其 GDP 总量全省排名第 7。

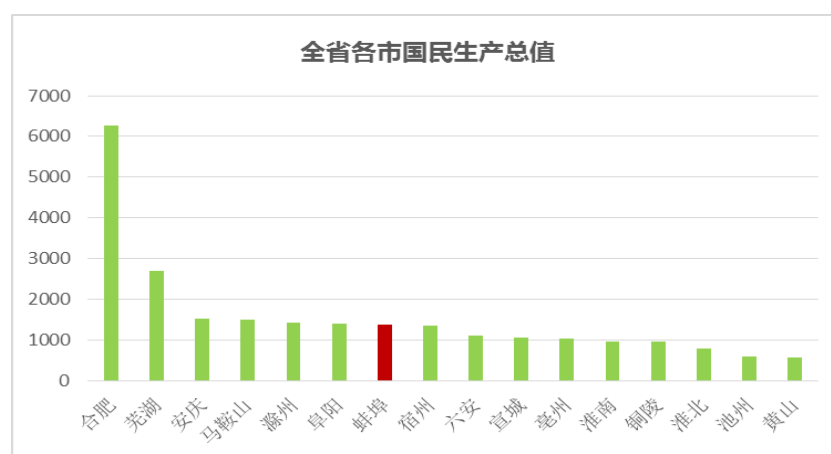


图2-9 全省各市生产总值（单位：亿元）

近年来，蚌埠市各县域经济势头虽呈良好发展，但整体经济基础相对薄弱，且三县的人均国内生产总值均低于全市人均水平，仍需加快发展速度，以支撑蚌埠区域性中心城市建设的发

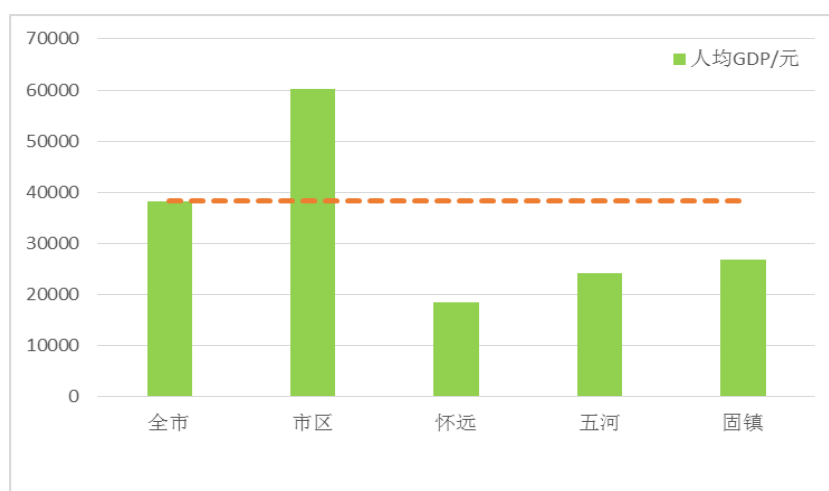


图2-10 人均 GDP（单位：元）

2. 对外贸易发展水平较低

蚌埠（皖北）保税物流中心（B级）和铁路无水港等对外贸易平台层级有待提升，辐射带动和货运集聚效应有待充分发挥。目前，蚌埠出口产品仍处价值链中低端，主要依赖劳动力密集、技术含量较低、附加值不高的加工组装环节。其进出口总额虽前列于皖北地区的其他城市，但相较于合肥、芜湖、徐州、南京等地，其经济外向度较弱。水路主要承担内贸运输，国际货运有待加强。

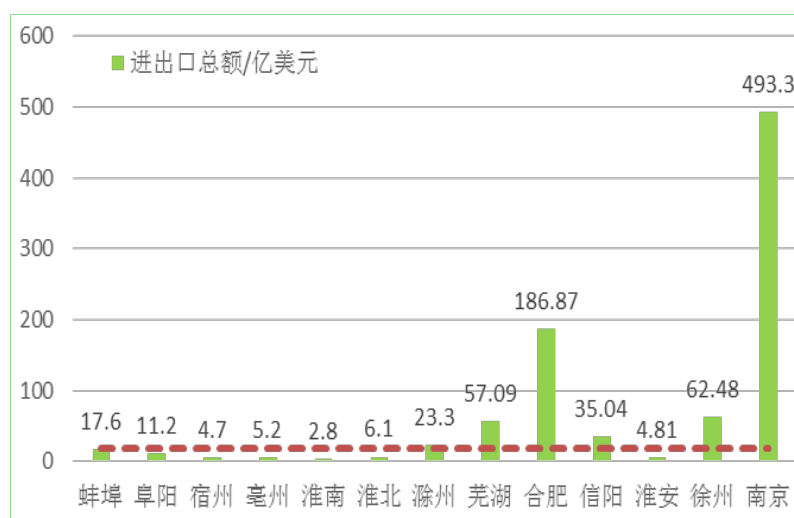


图2-11 进出口总额对比（单位：亿美元）

2.2.2 城市人口规模有待扩大

人口聚集是劳动分工得以深化的重要条件，是城市经济发展的重要基础力量，截至2016年底，蚌埠城区人口为114.9万人，根据国务院印发的《关于调整城市规模划分标准的通知》，为大城市中的II型大城市，且蚌埠市域户籍人口为379.52万人，常住人口333.1万人，属于人口流出型城市，其地位在全省范围

内排名第 10，皖北城市中排名第 5，其中，市区人口仅列皖北地区第 6 位，同时在淮河流域大部分城市中，其优势尚不明显。人口密度为 560 人/平方公里，位于皖北倒数第一，同时与合、芜及淮河流域大部分城市尚存在一定差距。扩大城市人口规模，加强人口聚集，对蚌埠市区域性中心城市的建设具有重要的意义。

表2-2 皖北及淮河流域人口及密度现状一览表

	蚌埠	阜阳	宿州	亳州	淮南	淮北	滁州	芜湖	合肥	信阳	淮安	徐州	南京
人口数量 (万人)	333.1	799.1	560	510	346	221	404	367	786.9	644	489	871	827
人口密度 (万人/平方公里)	560	817	572	610	620	788	302	609	688	340	486	774	1255

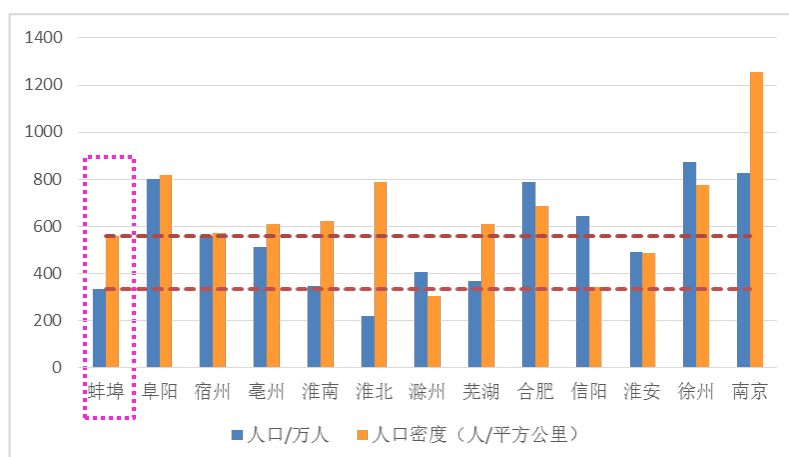


图2-12 人口总量及人口密度对比

城镇化是城市现代化过程的必经阶段，经济较为发达的城市其城镇化水平均超过 70%以上。截至 2016 年底，蚌埠的城镇化水平为 53.74%，略高出全省城镇化水平（51.99%）1.8 个百分点，在皖北城市中处于中等偏上水平，但与全国水平（57.35%）相比，低 3.6 个百分点，其现代化程度有待提升，且与其区域性中心城市的地位匹配度尚存在一定差距。

表2-3 皖北及淮河流域现状城镇化水平一览表

	蚌埠	阜阳	宿州	亳州	淮南	淮北	滁州	芜湖	合肥	信阳	淮安	徐州	南京
城镇化率%	53.74	40.24	40.03	38.3	62.05	62.1	50.4	63.46	72.5	44.42	59.7	62.44	82

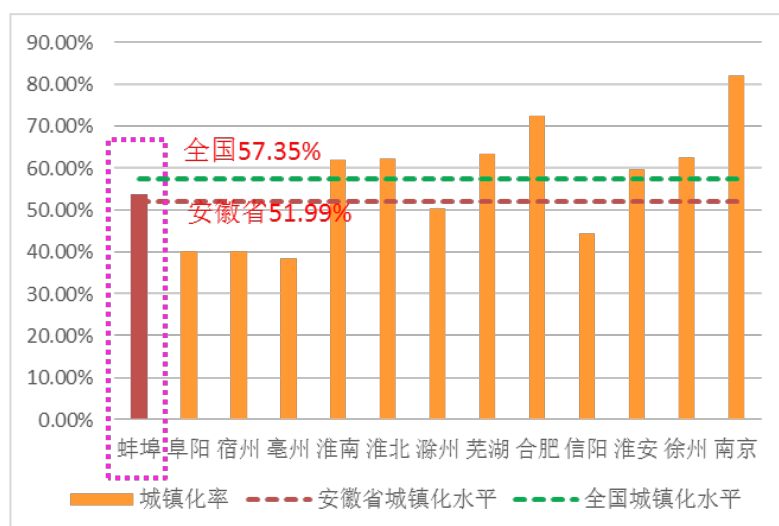


图2-13 城镇化水平对比

2.2.3 枢纽地位竞争力处于下风

蚌埠是全国重要的交通枢纽，被称作两淮重镇、沪宁咽喉，是安徽淮河的航运中心，是皖北的公路运输中心，但近年来，随着社会的发展，蚌埠周边城市的枢纽地位快速提升，蚌埠的枢纽地位优势受到威胁。南北方向上，蚌埠市地处合肥、徐州、南京三大都市圈的交叉位置，其三大都市圈枢纽的不断发展，使蚌埠枢纽的集聚和辐射能力受到一定的限制与挤压；东西方向上，随着郑阜、商合杭及京九高铁的规划建设，阜阳市的枢纽地位呈逐渐上升趋势。

1. 枢纽布局与城市空间、产业布局契合不够

枢纽布局与城市空间不适应。蚌埠火车站位于老城区的中心地段，其周边用地局促，同时接轨多条企业专用线，周边交通组织较为混乱，且怀远县尚无铁路覆盖，进而制约蚌埠市区域性中心城市的建设。



图2-14 主要铁路枢纽现状布局图

枢纽与产业园区布局不协调。产业园区主要分布在城区周边，距离相应的枢纽场站较远，难以实现枢纽带动并服务于产业发展；旅游景区主要集中在城区外围及各个县区，主要景区与综合枢纽间的衔接较弱，缺少快速通道。



图2-15 枢纽与主要产业布局图



图2-16 旅游景点布局图

2. 枢纽衔接能力有待加强

枢纽间的快速衔接对城市的快速发展至关重要。目前，蚌埠市中心城区与各县区之间的快速通达能力相对较弱，尤其是蚌埠与五河之间小汽车需要 75min 通达。中心城区至怀远县有国道 206 和东海大道两条通道可供选择，至固镇县仅省道 101 可通达，至五河则仅一条 306 省道通达，尚无快速通道，严重制约了城市的快速发展。

表2-4 中心城区与各县区通道衔接现状

方向	时间距离（min）	空间距离（km）	途经
蚌埠-怀远	40	20	G206、东海大道
蚌埠-固镇	60	48	S101
蚌埠-五河	75	60	S306



图2-17 中心城区与各县区间衔接通道

目前，蚌埠站与汽车客运中心站之间距离约 500m，换乘不方便，不利于旅客的快速集散，且蚌埠站的接驳换乘设施不完善；蚌埠站与蚌埠南站之间主要通过城市道路进行衔接，公交耗时 60min，亟需高品质轨道交通服务。



图2-18 蚌埠站与蚌埠南站间衔接通道

2.2.4 综合运输通道能力及布局有待完善

综合运输通道的畅通是保证区域间城市经济协调发展的重要前提，也是蚌埠市区域性中心城市建设的重要保障。而目前，蚌埠的综合运输通道与区域性中心城市的发展尚不完全匹配。

1. 南北通道能力紧张，东西通道建设相对滞后

京沪高铁徐蚌段的通道利用率已达到 80%，京沪普线线路能力已达到饱和，通道能力相对紧张，不利于蚌埠融入区域一体化发展；蚌埠通往淮河流域内的东西向干线铁路通道建设滞后，市域内的怀远、五河仍未通达铁路，制约蚌埠与中

原和长三角地区的快速联系，导致区位优势难以得到充分发挥。

2. 水运优势尚未发挥

市域内航道等级整体偏低，运力及运量受到影响，淮河干流仅为III级航道，其他支流及人工航道等级为五级以下。同时，等级航道中，受节制闸的限制，只可间域性通航，且航道里程仅 41 公里，不能通航的航道里程 38 公里。

表2-5 蚌埠市域内航道现状表

序号	航道名称	起讫点	里程（km）	现状等级
1	淮河	新城口-大柳巷	142	III
2	茨维新河	市界-入淮口	41	IV
3	涡河	市界-入淮口	56	V
4	浍河	前楼（市界）-入淮口	95.64	V
5	怀洪新河	何巷-西坝口	81	未维护
		西坝口-张嘴渡口	14	未维护
6	石梁河	坝王街-新开天井湖引河口	24	未维护
合计	-	-	453.64	-

2.2.5 路网密度有待提高

完善的交通网络体系，对于城市建设和社会经济发展具有重要的现实意义和深远的发展意义。目前，蚌埠市域内铁路网通车里程为 217 公里，其中快速铁路为 80 公里，普通铁路为 137 公里，仅高于淮安，与合肥和芜湖相比，其快速铁路网密度也相对较低，进而制约着城市的发展。

表2-6 蚌埠及周边城市现状铁路网一览表

名称	普通铁路/公里	快速铁路/公里	快速铁路网密度 （公里/百平方公里）	总密度 （公里/百平方公里）
蚌埠	137	80	1.34	3.65
阜阳	360	0	0	3.68
芜湖	97	129	2.14	4.6
合肥	237	289.2	2.53	3.75
淮安	100.5	0	0	1

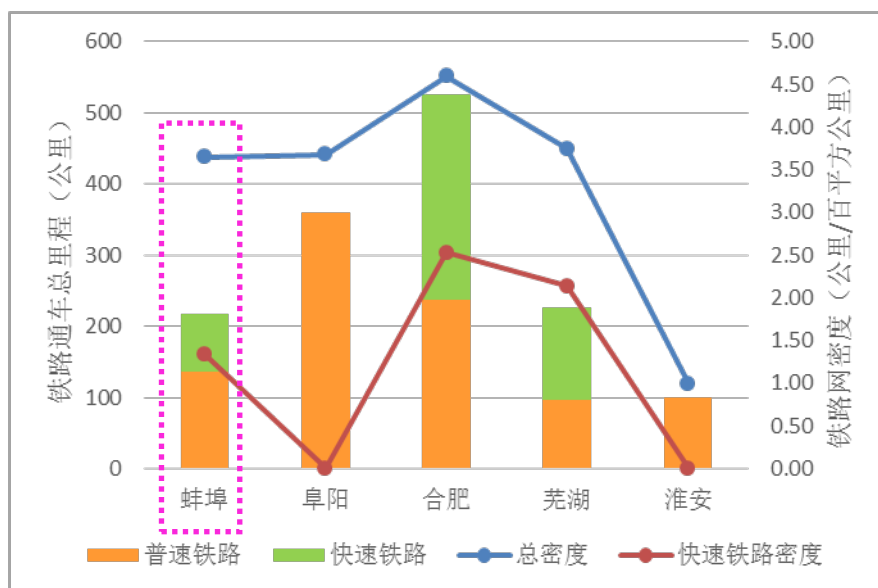


图2-19 现状铁路里程对比图

与此同时，蚌埠市域内公路网密度 148.94 公里/百平方公里，其中，二级以上公路网密度达 14.48 公里/百平方公里，与合肥、芜湖、淮安相比，其高等级路网在密度和比例方面尚存在一定的差距。

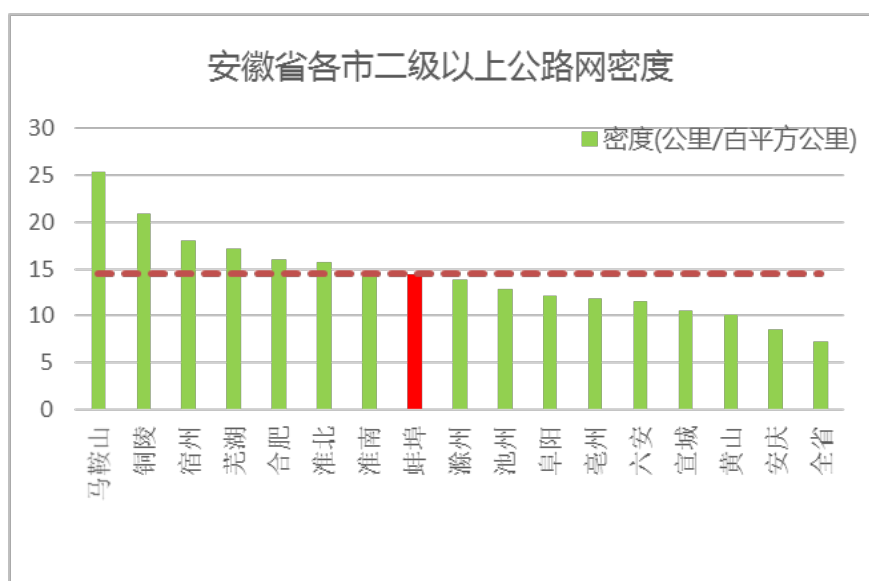


图2-20 公路网密度对比图

2.2.6 综合运输服务水平仍有待提升

综合运输服务水平的提升有助于促进各地区间的经济交流与发展。而目前，蚌埠市综合客运总量位居皖北第四，货运总量位居皖北第三，与淮河流域其他城市相比，蚌埠市客货运量处于中等水平，与区域性中心城市的经济社会发展尚不完全匹配。

表2-7 皖北及淮河流域城市现状客货运总量一览表

	蚌埠	阜阳	宿州	亳州	淮南	淮北	滁州	芜湖	合肥	信阳	淮安	徐州	南京
客运总量 (万人)	8037	13790	8209	9174	4648	4013	8689	7942	20095	10254	8690	17283	16088
货运总量 (万吨)	26332	38424	26654	19101	15363	12491	16817	25461	39131	12499	10440	30960	29099

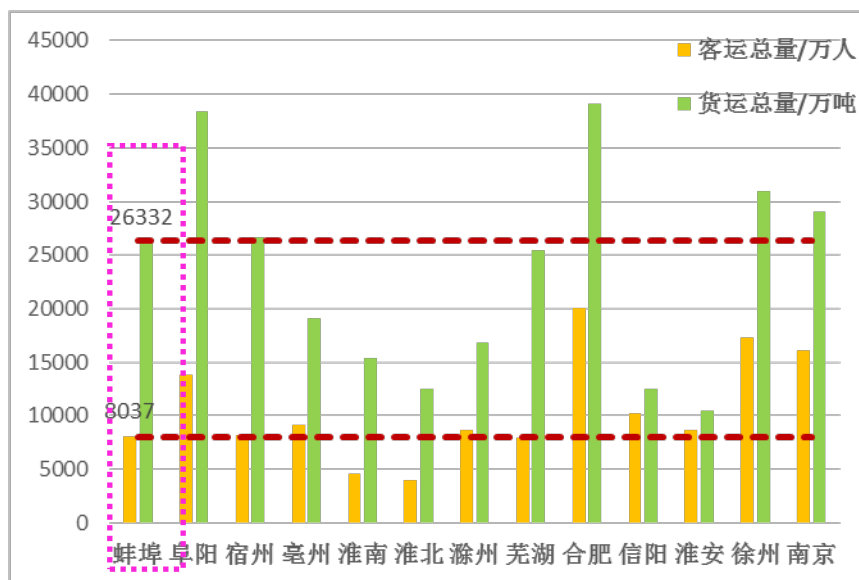


图2-21 皖北及淮河流域综合客货运总量

1. 运输结构不尽合理，公路客运量占比过高，铁路货运量比例偏低

（1）客运方面

截至 2016 年末，蚌埠市综合客运总量 4652.7 万人，其中公路客运量 2978 万人，占比 64%，公路客运量所占比例较高，航空运输方面尚存在空白，运输结构有待进一步完善。

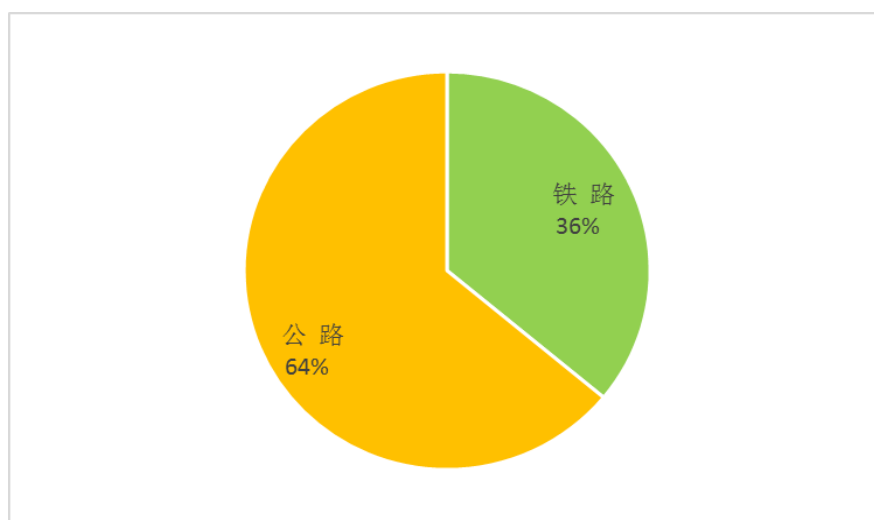


图2-22 客运运输结构图

（2）货运方面

截至 2016 年末，蚌埠市综合货运总量 34010.1 万吨，其中，铁路货运量 269.1 万吨，占比 0.79%，铁路货运量所占比重相对偏低，铁路货运优势尚未得到充分发挥。

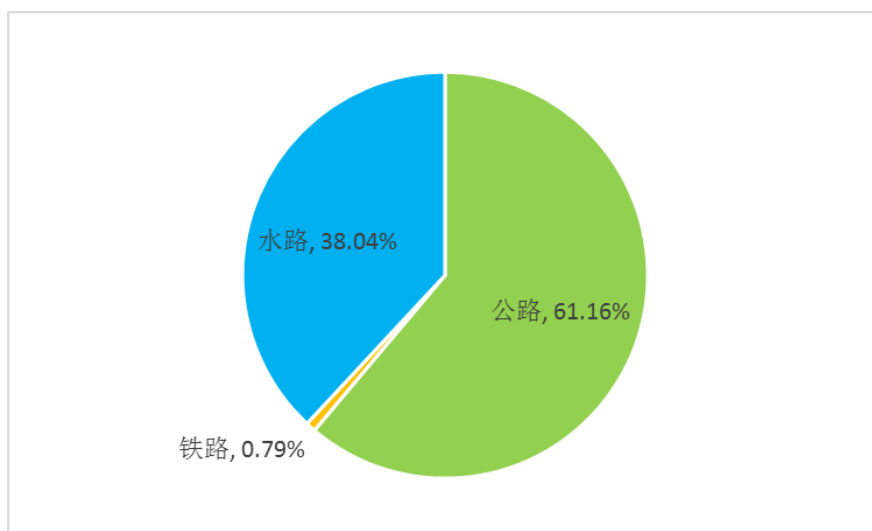


图2-23 货运运输结构图

2. 出行运量集中，东西向运量较少

目前，蚌埠发往省外客货流向以上海、北京方向居多，省内以合肥方向最多，且出行方式以铁路为主。近年来，蚌埠铁路运输占全省的份额大幅萎缩，由历史最高的 21.8%下降至仅占全省货运量的 1.5%，同时在皖北及淮河流域部分城市亦不占优势，且公铁水物流缺乏联动整合，客货运量与其中心城市地位不匹配。同时，航空发展有待提升。

根据腾讯大数据显示，由外部向蚌埠迁入的城市以合肥、滁州、上海方向为主，其中，铁路出行平均比例占 70%，公路出行平均比例占 28%，滁州至蚌埠的公路出行与铁路出行比例相当。

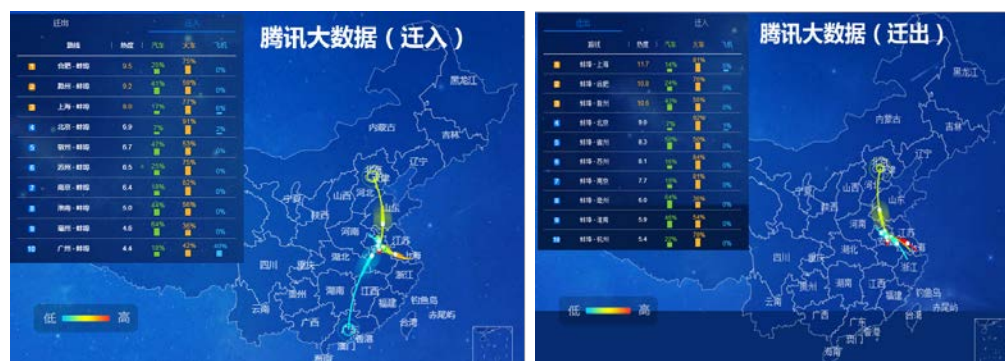


图2-24 综合交通出行分布图

根据蚌埠对外铁路客运现状分布及省内铁路客流 OD 显示, 对外铁路客流以江浙沪方向为主, 省内客流以合肥、宿州、滁州等方向为主

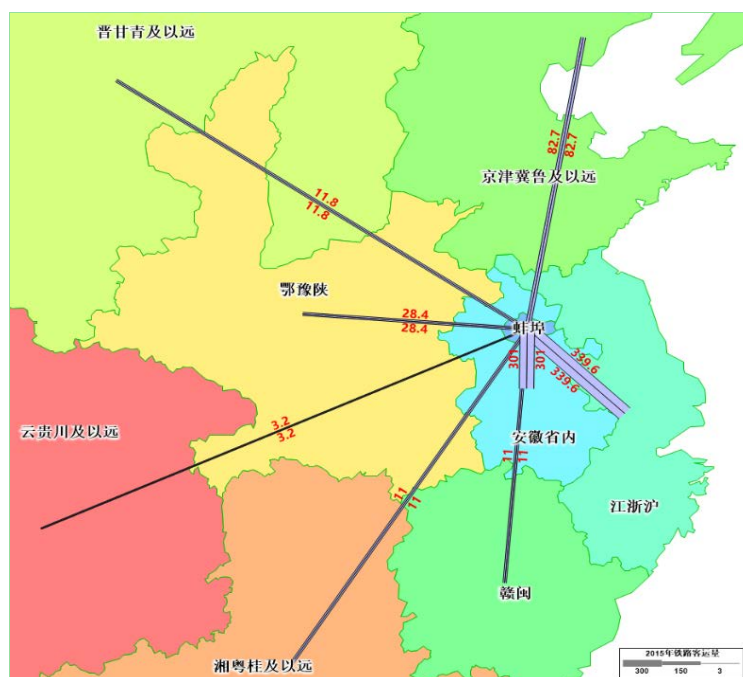


图2-25 蚌埠对外铁路客运现状分布图

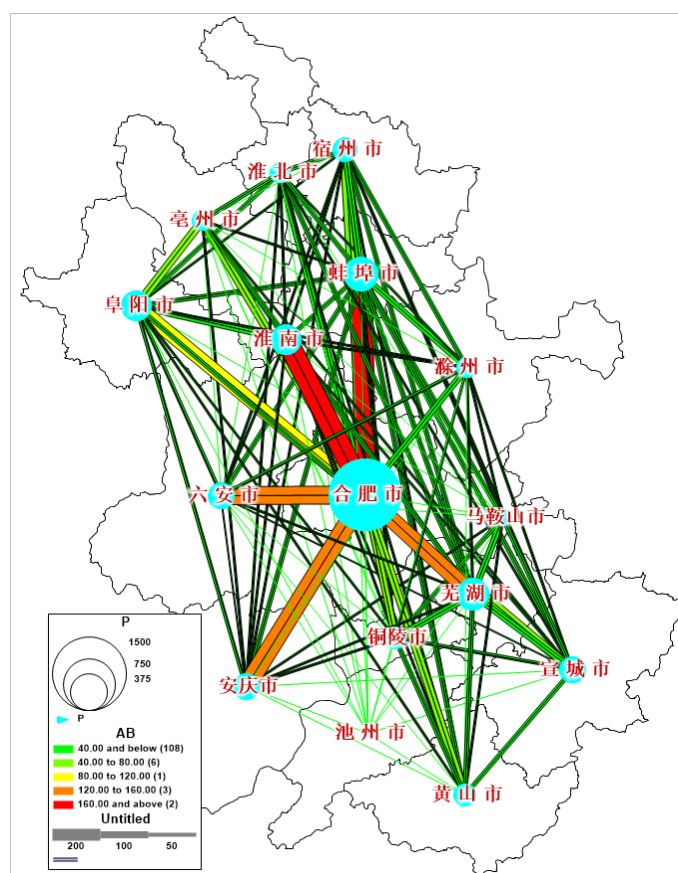


图2-26 省内铁路客流 OD 图

公路客运方面，其客运量在全省范围内排名第 12 位，货运量全省排名第 5，相较于阜阳、芜湖、合肥及其他淮河流域城市，蚌埠市公路客运量不占优势。其货运量处于中等水平，且运量仅为阜阳的 1/2。

表2-8 皖北及淮河流域城市现状公路客货运量一览表

	蚌埠	阜阳	宿州	亳州	淮南	淮北	滁州	芜湖	合肥	信阳	淮安	徐州	南京
公路客运量 (万人)	6614	12697	7719	8927	4266	3471	8554	7439	16841	9336	9440	15063	10596
公路货运量 (万吨)	19405	33170	25179	17699	8204	7725	15893	16382	36703	8994	5076	15455	10912

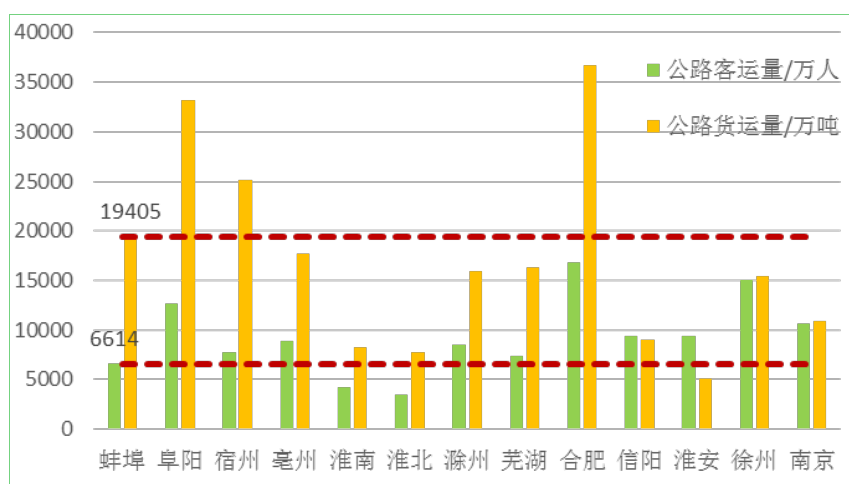


图2-27 公路客货运量对比图

从高速公路流量看出，其高速公路客运主要集中于南京、合肥方向，西向及东北方向的运量相对较少，有待进一步提升。



图2-28 高速公路流量图（2014 年）

3. 国际货运有待提升

目前，蚌埠市域内共 4 个港区，分别为蚌埠中心港区、怀远港区、固镇港区、五河港区。截至 2016 年底，其港口货运吞吐量为 769.19 万吨，相对于周边城市吞吐量较低，货运吸引能力不强，淮河第一大港地位受到挑战，且水运主要以内贸为主，为进一步加强蚌埠区域性中心城市建设，其对外联系有待提升。

表2-9 蚌埠市域内进出港吞吐量现状表

贸易方式	进港吞吐量/万吨	出港吞吐量/万吨	总吞吐量/万吨
内贸	447.13	322.06	769.19
外贸	0	0	0

表2-10 皖北及淮河流域部分城市港口吞吐量一览表

	蚌埠	阜阳	亳州	淮南	滁州	芜湖	合肥	淮安	徐州	南京
港口吞吐量/万吨	769.19	1195	1327.3	2357.8	943.22	13101.19	2811.36	9050	9122.14	22768

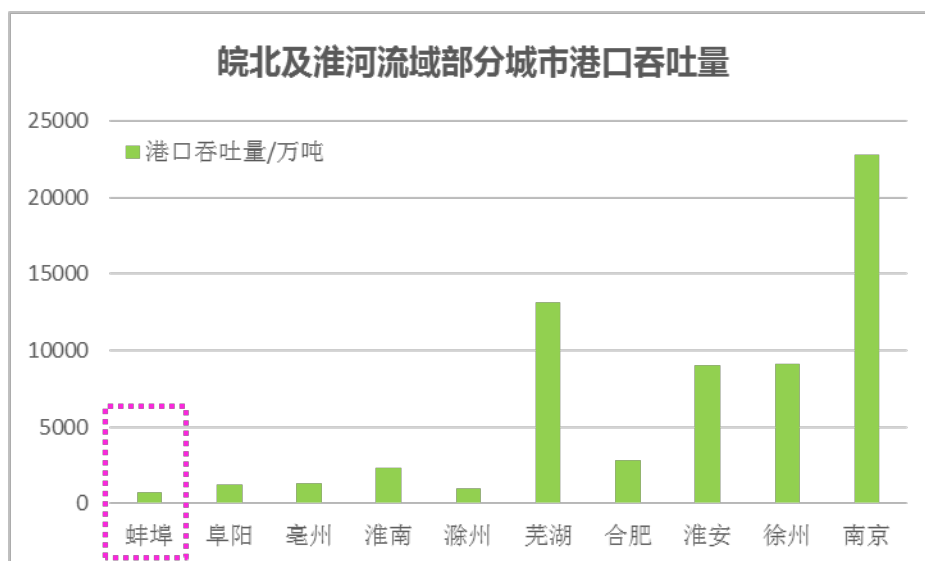


图2-29 皖北及淮河流域部分城市港口货运吞吐量对比图

第3章 相关规划解读

3.1 “十三五”现代综合交通运输体系发展规划

3.1.1 主要目标

到 2020 年，基本建成安全、便捷、高效、绿色的现代综合交通运输体系，部分地区和领域率先基本实现交通运输现代化。

3.1.2 主要任务

1. 完善基础设施网络化布局

构建横贯东西、纵贯南北、内畅外通的“十纵十横”综合运输大通道；加快实施重点通道连通工程和延伸工程，强化中西部和东北部地区通道建设；构建以高速铁路、高速公路、民用航空等为主体的服务品质高、运行速度快的综合交通骨干网络；构建以普通铁路、普通国道、港口、航道、油气管道等为主体的运行效率高、服务能力强的综合交通普通干线网络；构建以普通省道、农村公路、支线铁路、支线航道等为主体，通用航空为补充的覆盖空间大、通达程度深、惠及面广的综合交通基础服务网络。

2. 强化战略支撑作用

（1）打造“一带一路”互联互通开放通道。①着力打造丝绸之路经济带国际运输走廊：以新疆、广西、云南、内蒙古等为核心，分别构建至欧洲、北非，东盟，东南亚、南亚，欧罗斯远东、蒙古等方向的国际运输走廊；②加快推进 21 世纪海上丝绸之路国际通道建设：以福建为核心区，提升沿海港口服务能力，加强港口与综合运输大通道衔接，拓展航空国际支撑功能，完善海外战略支点布局，构建连通内陆、辐射全球的 21 世纪海上丝绸之路国际运输通道；③加强“一带一路”通道与港澳台地区的交通衔接：强化内地与港澳台交通联系，开展全方位交通合作，提升互联互通水平。



图3-1 “一带一路”线路示意图

(2) 构建区域协调发展的交通新格局。①强化区域发展总体战略的交通支撑，其中中部地区应提高贯通南北、连接东西的通道能力，提升综合交通枢纽功能；②构建京津冀协同发展的一体化网络；③建设长江经济带高质量综合立体交通走廊。

(3) 发挥交通扶贫脱贫攻坚基础支撑作用。①强化贫困地区骨干通道建设；②夯实贫困地区交通基础：实施交通扶贫脱贫“双百”工程，加快推动既有县乡公路提级改造，增强县乡城镇中心的辐射带动能力。

(4) 发展引领新型城镇化的城际城市交通。①推进城际交通发展：加快推进京津冀、长三角等国家级主要城市群城际铁路网建设，形成以轨道交通、高速公路为骨干，普通公路为基础，水路为补充，民航有效衔接的多层次、便捷化城际交通网络；②加强城市交通建设：完善优化超大、特大城市轨道交通网络；加快推进大城市市域（郊）铁路，优化城市内外交通灯。

3. 加快运输服务一体化进程

优化综合交通枢纽布局，提升客运服务安全便捷水平，促进货运服务集约高效发展，增强国际化运输服务能力，发展先进适用的技术装备。

4. 提升交通发展智能化水平

实施“互联网+”便捷交通、高效物流行动计划，促进交通产业智能化变革，推动智能化运输服务升级，优化交通运行和管理控制，健全智能决策支持与监管，

加强交通发展智能化建设。

3.1.3 规划解读

《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》明确提出推进蚌埠等全国性综合交通枢纽建设，优化中转设施和集疏运网络。

为落实国家“十三五”规划，要求蚌埠谋划出海通道，完善航空建设，对接“一带一路”大通道；加快规划区域通道（沿淮通道、郑蚌宁（扬）通道等），积极融入国家通道网络；打造“公铁水航”立体化综合交通网络，提升干线公路服务水平，强化交通优势（铁路、水运），完善客货枢纽体系，提升蚌埠作为全国性综合交通枢纽的地位与作用。





图3-2 国家综合运输大通道和综合交通枢纽示意图

3.2 国家中长期铁路网规划（2016-2030 年）

3.2.1 重点任务

1. 高速铁路网

在“四纵四横”高速铁路的基础上，增加客流支撑、标准适宜、发展需要的高速铁路，部分利用时速 200 公里铁路，形成以“八纵八横”主通道为骨架、区域连接线衔接、城际铁路补充的高速铁路网，实现省会城市高速铁路通达、区际之间高效便捷相连。因地制宜、科学确定高速铁路建设标准。

2. 普通铁路网

扩大中西部路网覆盖，完善东部网络布局，提升既有路网质量，推进周边互联互通，形成覆盖广泛、内联外通、通边达海的普速铁路网，提高对扶贫脱贫、地区发展、对外开放、国家安全等方面的支撑保障能力。

3. 综合交通枢纽

统筹运输网络格局，按照“客内货外”的原则，优化铁路枢纽布局，完善系统配套设施，修编铁路枢纽总图。创新体制机制，统筹建设运营，促进同步建设、协同管理，形成系统配套、一体便捷、站城融合的现代化综合枢纽。研究制定综

合枢纽建设、运营、服务等标准规范。

3.2.2 规划解读

《国家中长期铁路网规划(2016-2030 年)》明确提出要加强东中西部的联系,建设横贯东中西、沟通南北方的铁路大通道。建议规划西安-南阳-驻马店-阜阳-蚌埠-盐城快速通道,以强化中部地区与沿海地区之间的联系,带动中部地区发展,同时建议规划沿淮快速通道,以支撑“淮河生态经济带”国家战略的发展。



图3-3 国家中长期铁路网规划图

3.3 长江经济带综合立体交通走廊规划

3.3.1 重点任务

1. 打造长江黄金水道

充分发挥长江水运运能大、成本低、能耗少等优势,加快推进长江干线航道系统治理,整治浚深下游航道,有效缓解中上游瓶颈,改善支流通航条件,优化港口功能布局,加强集疏运体系建设,打造畅通、高效、平安、绿色的黄金水道。

2. 建设综合立体交通走廊

依托长江黄金水道,统筹发展水路、铁路、公路、航空、管道等各种运输方

式，加快综合交通枢纽和国际通道建设，建成衔接高效、安全便捷、绿色低碳的综合立体交通走廊，增强对长江经济带发展的战略支撑力。

3. 加快城市群交通网络建设

以快速铁路和高速公路为骨干，以国省干线公路为补充，建设长江三角洲、长江中游、成渝、滇中和黔中城市群城际交通网络，实现城市群内中心城市之间、中心城市与周边城市之间的快速通达，完善城市公共交通和乡村交通网络，促进新型城镇化有序发展。

3.3.2 规划解读

《长江经济带综合立体交通走廊规划》明确提出要促进港口合理布局，同时将加快蚌埠港集约化港区建设纳入长江港口系统规划建设的重点项目中。在响应该项规划的同时，升级改造蚌埠市域内航道，完善港区建设，申报水运二类口岸，发展多式联运，积极打造淮河流域航运中心，对蚌埠发展成为区域性中心城市起到有力的支撑作用。



图3-4 长江黄金水道布局示意图

3.4 安徽省“十三五”综合交通运输体系发展规划

3.4.1 发展目标

全省交通网络布局基本完善，运输服务方便快捷，技术装备先进适用，一体

化程度显著提升，智能化水平大幅提高。到 2020 年，形成以“三纵六横三联”综合运输通道为主骨架，以“1+5+10”综合交通枢纽体系为支撑，现代化铁路网融通、高等级公路网联通、水运交通网贯通、民航运输网互通、县乡村公路网畅通、城市公共交通覆盖建成区、天然气石油管道覆盖所有市县、邮政和快递服务覆盖所有乡村的“五通三覆盖”现代综合交通运输网络，在全国综合交通网中的枢纽地位基本确立。

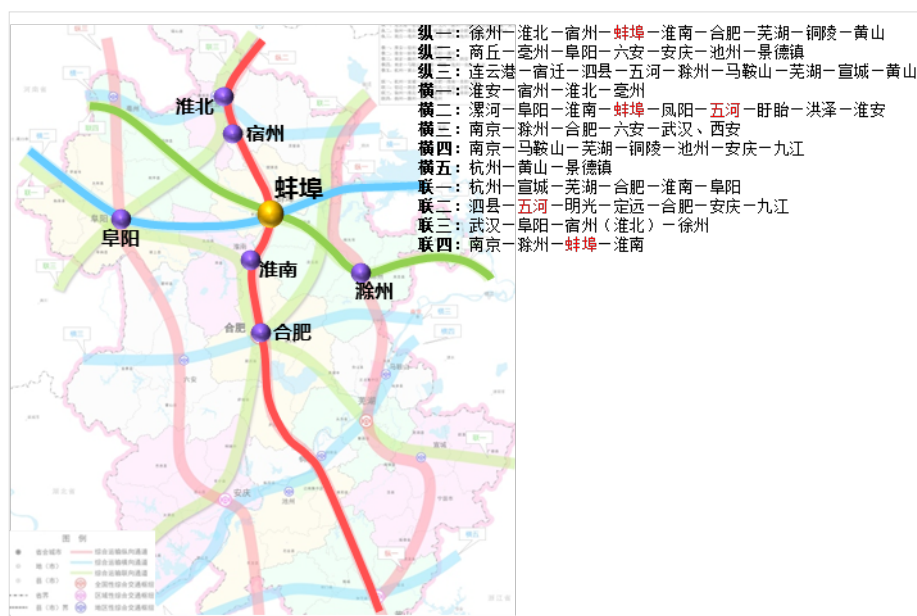


图3-5 安徽省十三五综合交通通道规划示意图

3.4.2 主要任务

1. 完善基础设施网络

建设高质量快速运输网。以完善快速运输网络为重点，推进高速铁路、高速公路建设，完善干线机场布局，加快城际轨道交通发展，提高运输服务质量和效率，满足高品质、快速运输需求。

建设广覆盖基础运输网。完善普通铁路客运网，加快国省干线公路升级改造，加强农村公路建设，着力推进支线、通用机场和邮政基础设施建设，提升基础运输网的覆盖广度和通达深度。

建设专业化货运运输网。着力推进疏港铁路和企业专用线、高等级航道、港口物流园和油气管道建设，提升运输能力和服务保障水平。

建设快捷城市公共交通网。实施公共交通优先发展战略，增强公共交通竞争力和吸引力，提高公交分担率，加快发展城市轨道交通，促进绿色低碳出行，缓

解城市拥堵状况。

2. 构筑一体化综合交通枢纽

强化不同交通运输方式有机衔接，按照零距离换乘和无缝衔接的要求，依托全省主要客货运输场站、港口和机场，加快建设综合交通客货运枢纽。

3. 加快智能交通发展

实施交通“互联网+”便捷交通行动，加快现代信息技术在交通运输领域的集成应用创新，依托新一代信息技术手段、先进技术装备，促进互联网与综合交通运输体系的深度融合，加快智能交通发展，逐步实现综合交通服务互联网化。

4. 提升运输服务水平

统筹交通设施设备、组织管理与运输服务协同发展，推进客票一体联程，集装箱和大宗货物铁水联运，提升运输服务水平，增强基本公共服务能力。

5. 增强交通绿色安全能力

进一步发挥各种交通方式的比较优势和组合效率，降低能源消耗强度，提高资源利用效率，加强生态保护和污染治理，增强交通运输绿色安全发展能力。

3.4.3 规划解读

《安徽省“十三五”综合交通规划》提出，打造“1+5+10”综合交通枢纽体系，建设以合肥为中心，芜湖、蚌埠、阜阳、安庆、黄山为支撑，其他各市为节点的综合交通枢纽体系。

同时将淮北-宿州-蚌埠城际铁路、亳州-蚌埠城际铁路、蚌埠-五河、蚌埠-宿州纳入十三五新建项目中，改扩建宁洛高速蚌埠-明光-滁州段，整治提级淮河干流、涡河、沱浍河等淮河支流航道，打通江淮联运通道，建设蚌埠港长淮卫作业区码头，沿淮铁路、蚌埠-滁州城际的前期研究纳入十三五重点建设项目中。



图3-6 安徽省十三五铁路网规划示意图

3.5 安徽省“十三五”及中长期铁路网规划

3.5.1 规划方案

根据安徽省交通运输在全国总网络中的地位和经济发展的需要,并结合铁路客运需求预测,规划安徽省中长期铁路网总构架从形态上看呈现出“七纵、七横”的格局。

“七纵”（南北通道）：京沪通道、京九通道、华东二通道、京福通道、阜鹰汕通道、合九通道、苏皖赣通道；

“七横”（东西通道）：陇海通道、宁西通道、沪汉蓉快速铁路通道、沿江通道、三门峡至扬州（洋口港）通道、沿淮通道、武杭通道。

3.5.2 重点任务

全力推进以合肥为中心，辐射各方向的客运专线网络，缩短合肥与各大经济
区间的时空距离，进一步提升合肥在全国综合交通枢纽中的地位；完善相邻经济
区中心城市间跨区域客运专线的连接，加密高速铁路网；加强城际铁路网建设，
促进城市群快速发展；强化与邻省的区际干线及出海通道建设，保障安徽省的开

发与开放；强化点线能力配套，提高枢纽（地区）整体综合能力。

3.5.3 规划解读

《安徽省“十三五”及中长期铁路网规划》将蚌埠-滁州-南京城际铁路纳入十三五新建项目中，将亳州-蚌埠城际铁路纳入中长期新建项目中，同时沿淮铁路也进入中长期规划的前期研究阶段，这对蚌埠市打造区域性中心城市起到重要的推动作用。



图3-7 与蚌埠相关的铁路线路规划示意图

3.6 安徽省高速公路网规划（2016-2030 年）

3.6.1 规划目标

规划期内，建成网格+三角状路网结构，实现省际互通、市市直通、县县联通；重要交通经济带和城镇发展轴形成多通道道路网络格局，区域中心城市、重要经济区、城市群内外交通实现多路连接；高速公路主要通道扩容改造完成，服务能力大幅提升，道路拥堵明显改善；地级市基本建成高速公路环线，满足城市发展需要；到 2030 年，全面形成“布局合理、覆盖广泛、功能完善、畅通高效”高速公路网络。

3.6.2 规划方案

安徽省高速公路布局由主线和联络线组成。至 2030 年，主线形成“五纵九

横”的高速公路网络格局，总规模约 5400 公里；联络线共 32 条，约 2074 公里。

其中，五纵为：纵一（徐州-杭州高速），纵二（徐州-福州高速(主线、徐州-黄山并行线)），纵三（德州-上饶高速），纵四（商丘-景德镇高速），纵五（濮阳-阳新高速）；九横为：横一（连云港-郑州高速），横二（淮安-许昌高速），横三（南京-洛阳高速），横四（南京-驻马店高速），横五（上海-西安高速），横六（南京-武汉高速），横七（上海-武汉高速），横八（南京-九江高速(南线、北线)），横九（杭州-武汉高速）。

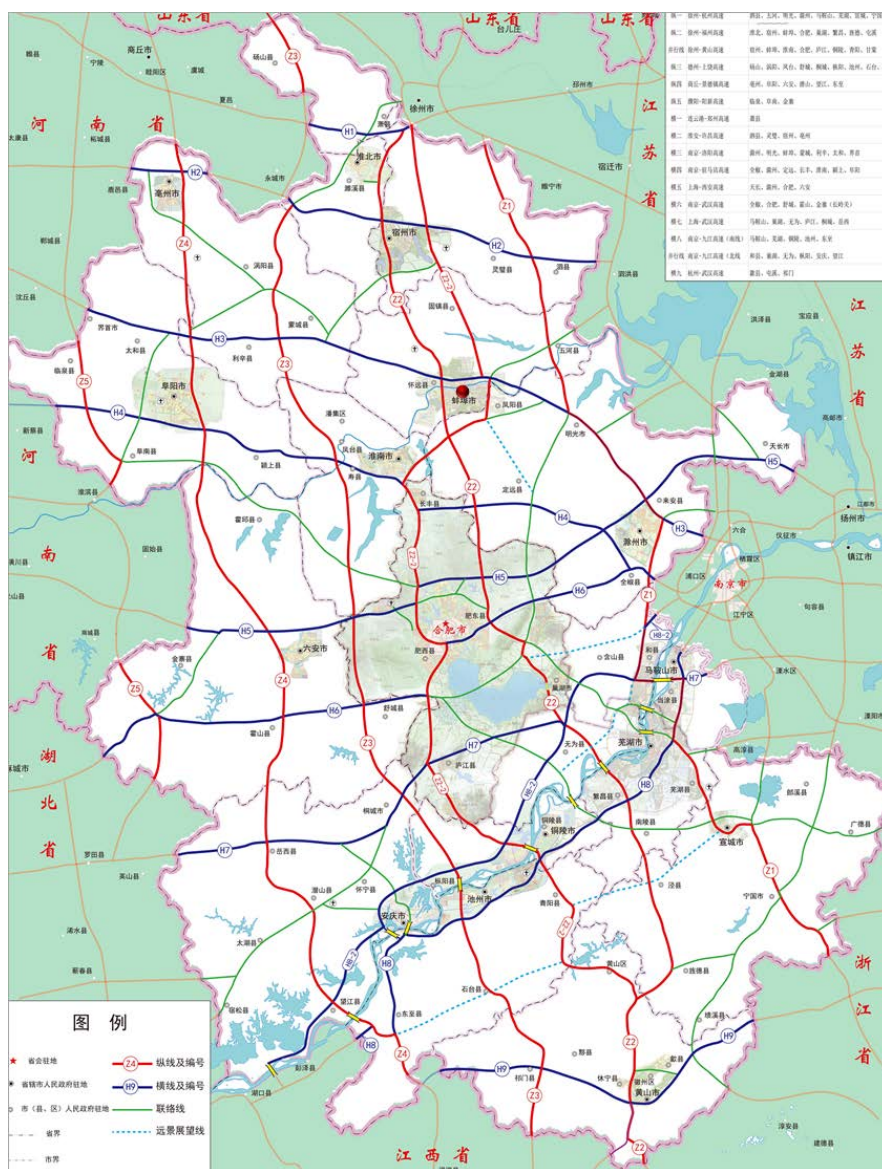


图3-8 安徽省高速公路“五纵九横”路网布局图（2016年-2030年）

3.6.3 规划解读

《安徽省高速公路网规划（2016年-2030年）》中提出，与蚌埠相关的近期

建设项目包括：改扩建宁洛高速蚌埠-明光段、新建徐固蚌高速宿州-蚌埠段、蚌五高速等；远期建设项目包括改扩建宁洛高速界首-蚌埠段。

从完善区域快速通道，加强蚌埠与中原地区、长江中游城镇群等的联系，促进淮河生态经济带快速发展，同时提高蚌埠辖区内各县对外联通条件的角度，建议本次规划在《安徽省高速公路网规划（2016年-2030年）》的基础上，新增扬亳高速、沿淮高速、蚌武高速。

3.7 皖北城镇群城镇体系规划（2013-2030年）

3.7.1 重点任务

1. 构筑多方式的对外交通体系

注重皖北与外部区域的交通连接，形成东西连贯、南北畅通的一体化发展态势，东西向对接苏北与豫东地区，南北向连通鲁西南与皖中地区。依托皖北内部与周边重要城市节点，打造便捷、畅通的区域交通廊道。

2. 构筑高效率的城镇群交通体系

以蚌埠城市组群、宿淮城市组群为核心，以阜阳市、亳州市为重要节点，打造区域中心城市相互连接的快速通道，形成多种交通方式并举、多条干线连接的综合交通系统。

3. 构筑一体化的城市组群和都市区交通体系

加强蚌埠、淮南及周边怀远、凤台等重要县城的交通联系，加强淮北、宿州及周边濉溪、萧县等重要县城的交通联系，构筑阜阳都市区、亳州都市区一体化的交通体系，形成网络化的畅通系统。致力于交通资源共建共享、差异互补，实现城市群、都市区内部一小时通勤交通。

4. 构筑全覆盖的城乡交通体系

依托城市、县城、乡镇，建立覆盖皖北地区的交通体系，依托区域重要交通线路，着力构建区域网络化的干道系统，兼顾各乡镇发展与交通共享要求，加强公平、安全的城乡一体化交通体系建设。

3.7.2 规划解读

《皖北城镇群城镇体系规划（2013-2030年）》在铁路方面将徐蚌宁城际、沿

淮铁路、淮海铁路，公路方面将徐明高速、沿淮高速高速，水运方面淮河干流、支流航道及港口的提级整治均纳入其中，使本次规划得到强有力的支撑。

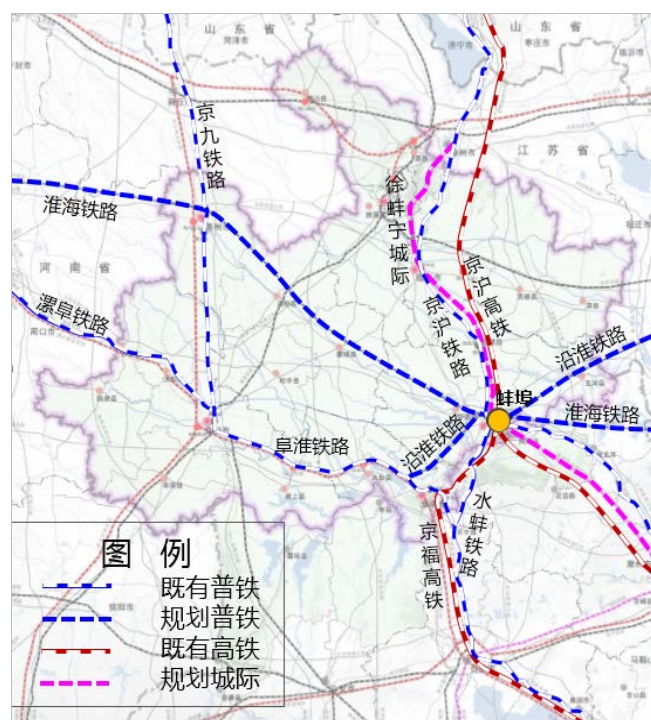


图3-9 与蚌埠相关的铁路线路规划示意图

3.8 皖北城际铁路网规划

3.8.1 规划目标

通过建设和发展，在皖北地区形成覆盖全部地级市和主要城镇，连通长三角、中原城市群和京津冀地区，与各种交通方式相互衔接的一体化城际交通体系和各主要城镇之间 1 小时通达的城际铁路网，城际间综合交通运输服务水平大幅提升，皖北地区整体辐射和承载能力显著增强，为构筑交通便捷、生态良好、创新发展、宜居宜业的具有国际影响力的城镇群提供有力支撑。

构建 1 小时通达的城际铁路网络。形成便捷、快速、安全、高效的城际铁路网络是皖北地区城际铁路网规划的直接目标，规划实现四个层次的城际铁路 1 小时通达目标：

- 城市组群和都市区中心城市与周边城镇之间 0.5-1 小时通勤圈；
- 皖北地区主要中心城市之间、与省会合肥之前的 1 小时商务通达；
- 促进皖北地区对接长三角核心区、中原城市群、徐州都市圈等，实现皖

北各市与邻近的省外主要经济据点或重要城市如南京、淮安、宿迁、徐州、商丘、周口、许昌、驻马店等之间的 1 小时快速交通圈。

3.8.2 通道布局规划

皖北地区城际通道布局包括纵向通道、省际贯通通道和横向通道三种类型。

(1) 纵向通道着力打造皖北各中心城市与省会合肥之间的 1 小时交通通达，包括皖北地区西部（商丘-）亳州-阜阳-淮南-合肥通道、皖北地区中部淮北-宿州-蚌埠-淮南-合肥通道以及皖北地区东部（宿迁-）泗县-五河-明光-定远-合肥通道。

(2) 省际贯通通道重点提升与长三角核心区、中原城市群、徐州都市圈以及华中地区武汉都市圈等省外主要经济体的联系，并考虑线路在路网中的通道功能，包括东北-西南方向的徐州-淮北-宿州-阜阳-阜南-淮滨-潢川-麻城通道和西北-东南方向的亳州-蚌埠-滁州-南京通道。

(3) 横向通道兼顾区域协调均衡发展以及与其他周边重要经济据点城市的联系，并提高路网连通度，包括皖北地区南部的沿淮通道（阜南-霍邱-寿县-淮南-蚌埠-五河-淮安）、皖北地区中部的驻马店-阜阳-蚌埠通道以及皖北地区北部的亳州-淮北-宿州-灵璧-泗县-淮安通道。

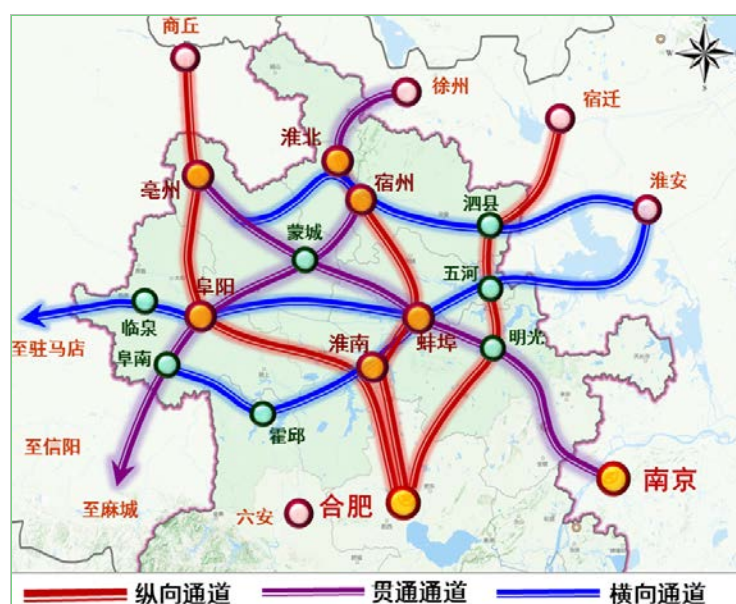


图3-10 皖北地区城际通道布局结构图

3.8.3 城际铁路网分布建设方案

1. 近期建设项目

淮北-宿州-蒙城-蚌埠城际铁路、淮北-宿州-蒙城-阜阳城际蒙城-阜阳段、亳州-蒙城-蚌埠城际亳州-蒙城段、沿淮城际蚌埠-五河段，新建蚌埠南动车运用所；

2. 远期建设项目

蚌埠-滁州-南京城际蚌埠-滁州段、沿淮城际阜南-蚌埠段（含淮蚌联络线）、沿淮城际五河-淮安段、蒙城地区阜蚌联络线；

3. 远景建设项目

合肥-淮南-蚌埠城际合肥-淮南段、驻马店-阜阳-蚌埠城际驻马店-临泉段、宿州-固镇-蚌埠城际。

3.8.4 规划解读

建议本次规划可通过推进驻驻马店-阜阳-蚌埠城际铁路的建设，加快西安-信阳-驻马店-阜阳-蚌埠-盐城通道的形成，推动中部欠发达地区的快速发展。同时建议近期推进沿淮城际蚌埠-淮安段建设，加快淮河生态经济带发展。



图3-11 皖北城际铁路网规划示意图

3.9 蚌埠市城市总体规划（2012-2030 年）

3.9.1 城市性质及职能

1. 城市性质

华东地区综合交通枢纽和先进制造业基地，淮河流域和皖北地区中心城市，现代化山水园林城市。

2. 城市职能

(1) 华东地区乃至全国重要的铁路枢纽之一，淮河第一大港，安徽省的交通门户之一；(2) 电子信息、新材料、装备制造、生物医药、精细化工的先进制造业基地，泛长三角的新型产业基地，皖北对接长三角的领军城市；(3) 以淮河文化、大禹文化、汉文化、明文化、双墩古人类文化、铁路文化与近现代工业文明为特色的淮畔文明“高地”与文化旅游休闲度假胜地；(4) 皖北地区的金融服务、商贸物流、教育科技、医疗服务、综合交通和旅游集散中心；(5) 山水环境优美，城乡服务设施完善，宜居、宜业、宜游的现代化大城市。

3.9.2 市域城镇空间布局规划

以怀远、五河、固镇三个县城为抓手，以城镇化空间集约化发展、区域协调、城乡统筹为重点，规划形成“一带两轴，一区一环”的空间结构。

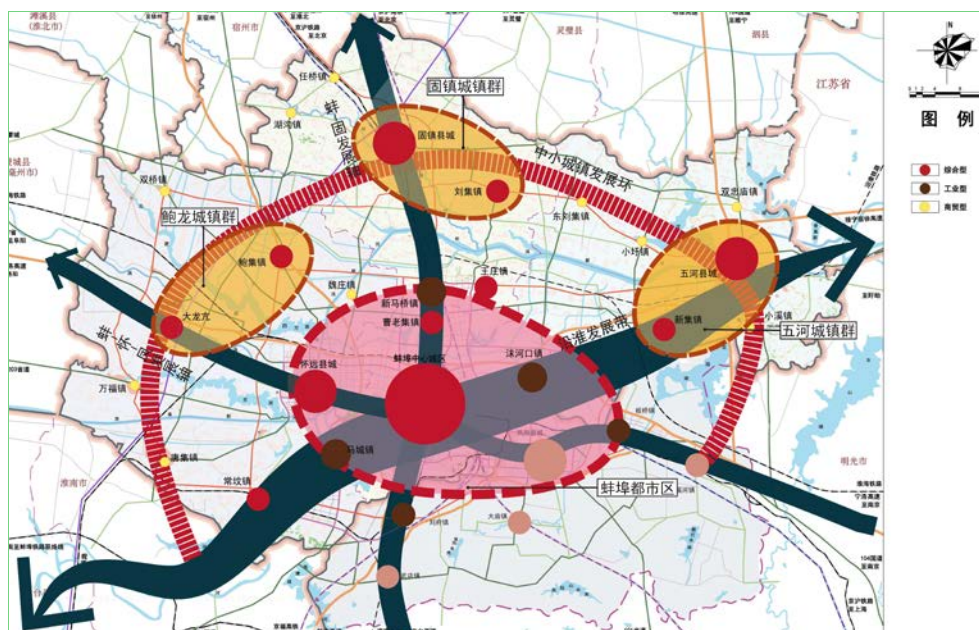


图3-12 蚌埠市域城镇空间结构示意图

1. 一带：沿淮发展带

从空间范围来看，沿淮发展带涉及蚌埠市中心城区、怀远的马城镇、常坟镇，五河县城、新集镇、沫河口镇。

作为区域协调发展带，是以沿淮河区域交通为骨架，顺应城镇沿淮河发展趋势，形成开放的市域空间结构。东向是区域经济联系的一个重要方向，与泛长三角及苏北沿淮河主要城市紧密联系；西南方向是区域经济联系的另一个重要方向，涉及与淮南、阜阳等皖北主要城市的联系和协调。

2. 两轴：“蚌-固镇发展轴”和“蚌-怀-凤发展轴”

“蚌-固发展轴”是蚌埠市域工业布局的重点区域；“蚌-怀-凤发展轴”上的主要城镇亦承担工业和第三产业分布。

两轴主要根据城镇职能分布，采取空间集聚策略，主要结合城镇及产业园区布局，形成以沿淮产业带、蚌-固发展轴和蚌-怀-凤发展轴为主的产业格局，重点发展一带两轴上的九个主要产业园区：长淮卫临港经济开发区、蚌埠高新技术产业开发区、蚌埠工业园区、沫河口工业园、马城经济开发区、新马桥蚌埠铜陵现代产业园、怀远经济开发区、五河经济开发区和固镇经济开发区。

3. 一区：蚌埠都市区

蚌埠都市区包括：蚌埠市区；怀远的县城、马城镇、魏庄镇、古城乡、荆茨乡、找郢乡，五河县的沫河口镇、临北乡；固镇县的新马桥镇、王庄镇；同时还包括滁州市凤阳县城和板桥镇。

加强都市区内的一体化发展，规划形成“一城两翼三点”的空间结构，其中一城为蚌埠中心城区，两翼为怀远县城和凤阳县城，三节点为外围的三个主要产业重点镇：马城、沫河口、新马桥。

4. 一环：中小城镇发展环

从行政区划角度来讲，中小城镇发展环主要涉及市域三县。主要城镇包括鲍龙城镇群（鲍集镇、大龙亢），固镇城镇群（固镇县城、刘集镇），五河城镇群（五河县城、新集镇），以及沿市域快速交通外环一般镇，包括唐集镇、万福镇、东刘集镇、小圩镇、小溪镇等。

3.9.3 市域综合交通规划

1. 铁路规划

(1) 铁路线网布局

规划期内，京沪铁路、水蚌铁路、京沪高速铁路、合蚌客运专线（京福高铁）、徐-蚌-宁城际铁路与淮海铁路、沿淮铁路等共同组成“五纵两横”格局。

京沪铁路为已建成普通铁路，是蚌埠的国家级铁路主动脉。水蚌铁路近期内完成外绕迁改及电气化改造。近中期建设徐（州）-蚌（埠）-宁（南京）城际铁路。规划预留淮海铁路与沿淮铁路的东西向通道，与京沪铁路主要通道在曹老集镇形成“X”型交汇。

(2) 铁路枢纽规划

近期，将蚌埠南站（高铁站）建设成为蚌埠市综合客运交通枢纽，同时严加控制与引导周边用地开发建设；远期，结合淮海铁路与沿淮铁路的建设，建设曹老集镇的蚌埠北站，为京沪客运线的搬迁和市区专用线整合、搬迁做好前期准备。

2. 公路规划

(1) 高速公路及主干一级公路

近期：规划建成蚌五泗高速公路；在中心城区建成中环线的基础上，依托现有公路改线或提升等改造工程完成蚌埠中心城区通向固镇、五河、凤阳的主干一级公路的建设。

中远期：新建市域西部快速通道的北段（京台高速以北），基本实现融入“长三角”区域经济圈；依托现有公路的改线或提升等改造工程建设蚌埠都市区外环线，形成辐射淮南、怀远、固镇、五河、凤阳的“半小时城乡生活联系圈”，放大同城效应；依托现有公路的改线或提升等改造工程完成蚌埠中心城区通向怀远西部的主干一级公路建设，进一步完善蚌埠主干公路网络。

至规划期末：完成市域西部快速通道的南段（京台高速以南）；依托现有公路的改线或提升等改造工程，升级多条重要干道，接通三县的重点镇，完成市域主干公路大外环建设，形成“两环+多放射”的主干一级公路体系，实现市域内部各城镇之间的主干公路联系。

(2) 国、省道等主干公路的升级改造

近期：实施四条国省道等主干公路升级改线工程，包括 S101、S307、G104

和 G206；六条国省道的升级改造，包括 S304、S225、S329 等；四条重要县道全部升级为省道，包括 X029（升级为 S233）、X046（升级为主干一级公路）、X013（升级为 S329）、X043（升级为 S405）；新增四条省道，包括 S235、X010 升级省道、X031 升级省道、X032 升级省道等。国、省道升级改造均按一级公路以上标准建设，近期完成部分国道与省道升级改造。

中远期：国省干线达到 1200 公里，完成全部国、省道的升级改造。规划一级公路以上的主干公路呈方格网格局，提高主干一级公路与一级公路的服务范围，加强市域各城镇之间的联系。

3. 水运与港口规划

（1）内河航道网布局

近期：主要实施淮河干流航道、浍河航道整治工程，提升航道等级，满足水运“通江达海、江海联运”的要求。

中远期：实施涡河航道整治工程；实现怀洪新河复航工程及蚌埠闸 3 号线项目建设等，构造内河航道“一干四支”的骨架体系；通过提升航道等级，实现货运物资在综合交通运输体系中的运输、中转、集散。

（2）港口体系

近期：建成以蚌埠新港为主枢纽，怀远、五河、固镇三港区为依托的“一主三辅”布局合理、设施完善、功能齐全的分层次港口体系。

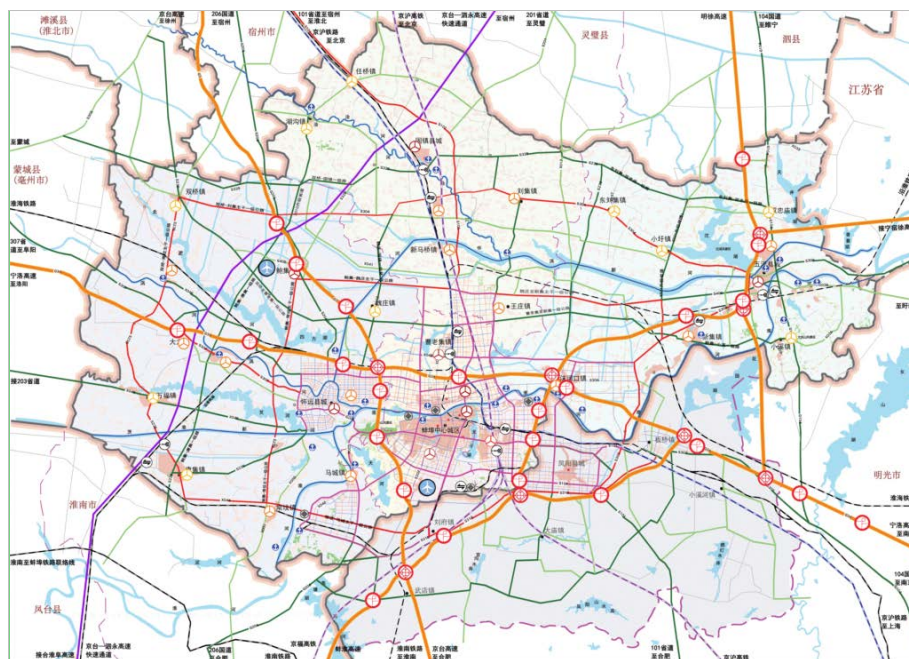
中远期：建成长淮卫新港枢纽，建立集装箱物流港，构建面向皖北地区的水运物流园区，服务于蚌埠和皖北地区集装箱运输。

（3）临港作业区

在规划的长淮卫（龙子湖）作业区，龙子湖以东，新建长淮卫临港经济开发区，规划岸线自淮河铁路复线桥下游 420 米至蚌埠市与凤阳县交界，岸线总长 11 公里，水深 3.0~3.5 米。

着力发展一批规模化作业区，以拓展港口发展空间，提升港口服务功能。规划突出围绕市县（区）产业园，重点建设蚌埠新港作业区、长淮卫新港作业区、小蚌埠作业区，怀远马城作业区、新河街作业区，五河城关作业区、沫河口作业区和固镇城关作业区。

4. 航空港规划



3.9.4 规划解读

自 2016 年至今，安徽省及国家出台多项利好政策，提出打造蚌埠市成为“区域中心城市”，已有的《蚌埠市城市总体规划（2012-2030 年）》中对蚌埠市的定位稍落后于新出台的区域战略。为抓住发展机遇，本规划在已有的《蚌埠市城市总体规划（2012-2030 年）》的基础上，结合正在编制的《蚌埠市淮河流域和国家区域中心城市建设规划》，规划支撑蚌埠城市发展的新综合交通体系。

3.10.1 发展目标

牢固树立和贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享的发展理念，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持以人民为中心的发展思想，坚持全面深化改革，坚持在发展中保障和改善民生，持续增强蚌埠城市创新驱动力、辐射带动力和品牌影响力，全面推进皖北地区一体化进程和淮河流域协同发展，将蚌埠建设成为**皖北地区中心城市、淮河流域中心城市和国家区域中心城市**。

3.10.2 功能定位

基于宏观发展机遇和蚌埠自身优劣势条件，综合确定蚌埠建设淮河流域和国家区域中心的核心功能定位为：面向中西部，服务长三角、辐射淮河流域和皖北地区的国家综合交通枢纽，淮河流域中游和皖北地区的先进制造中心、科技创新中心、商贸物流中心、医疗康养中心和现代服务中心，国家生态文明先行示范区和淮河文化传承创新示范区。



图3-14 蚌埠中心城市核心功能定位

3.10.3 都市区空间布局规划

1. 近期：构建“三横三纵、一带五区三组团”的都市核心区空间结构。

三横依次指的是自北向南依次是——依托淮上大道向西指向怀远县城，向东指向沫河口工业新镇；依托东海大道联系环天河地区、蚌埠高新区、行政中心、龙子湖、蚌埠南站至凤阳北部产业新城；依托南外环路延伸线向东指向凤阳县城，向西指向马城工业新镇。三纵依次指的是自西向东依次是——依托京台高速连接怀

远北部乡镇、蚌埠工业园、环天河地区、高新区、马城镇；依托延安路和解放路连接蚌埠经开区、蚌山区与淮上区，且向北指向曹老集镇与新马桥镇；依托蚌五高速连接凤阳、沫河口。

一带指的是淮河生态风光带；构建三大功能区板块，分别是西部综合功能板块、东部新兴功能板块、淮上综合功能板块、怀远综合功能板块、凤阳综合功能板块；三组团即新马桥工业组团、马城工业组团、沫河口工业组团。

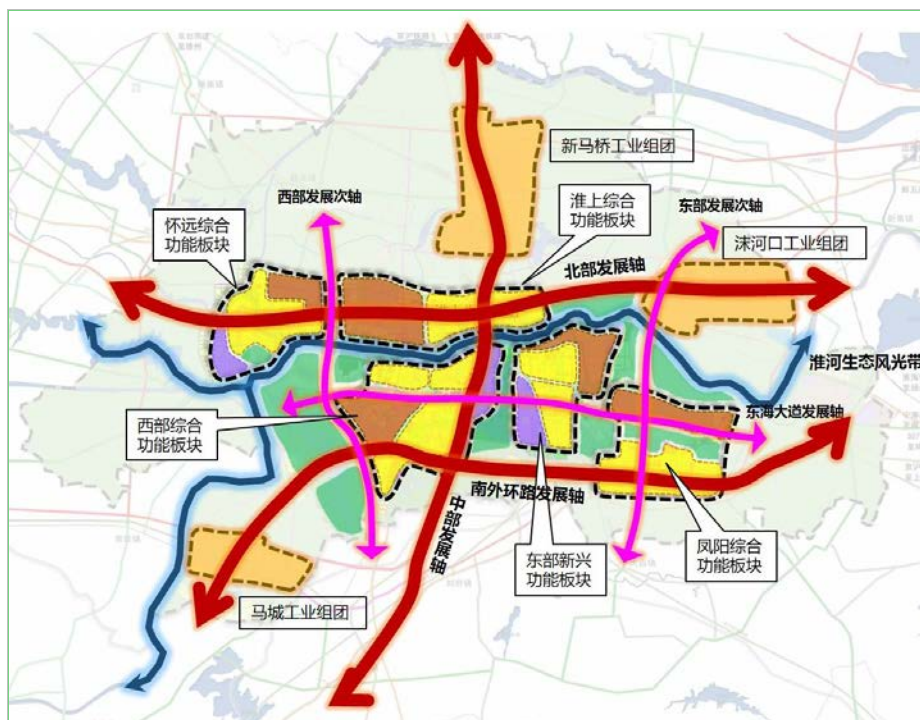


图3-15 蚌埠都市区近期建设空间结构示意图

2.远期：构建“一核两翼、三轴两圈”的蚌埠大都市区协调空间格局。

“一核”即蚌埠中心城区，“两翼”即怀远的县城、凤阳县城。重点推进一核两翼一体化发展，突出综合型发展特点，逐步将都市区部分功能向外围城镇轴向扩散，与外围城镇发展走廊建设，整合交通、产业和生态体系，形成带状组团式空间格局。

“三轴”，即蚌埠-曹老集-王庄-新马桥构成的京沪铁路沿线城镇发展轴，蚌埠-沫河口-临北-五河构成的东北城镇发展轴，蚌埠-马城-淮南构成的西南城镇发展轴。

“都市区核心圈层”包括蚌埠中心城区，怀远县荆山镇、榴城镇、魏庄镇、古城镇、白莲坡镇、包集镇，五河县的临北乡；淮上区曹老集镇、新马桥镇、王庄镇；滁州市凤阳县城和板桥镇。依托重点乡镇的产业基础和资源条件，强化其

在产业、交通、科技创新、金融服务等方面与蚌-怀-凤一体化对接。“都市区辐射圈层”包括固镇县和五河县县城、市域范围外其他乡镇以及淮南市，完善固镇、五河县城综合服务职能，突出特色优势、发展壮大县域经济；全面推进实施蚌淮同城战略。

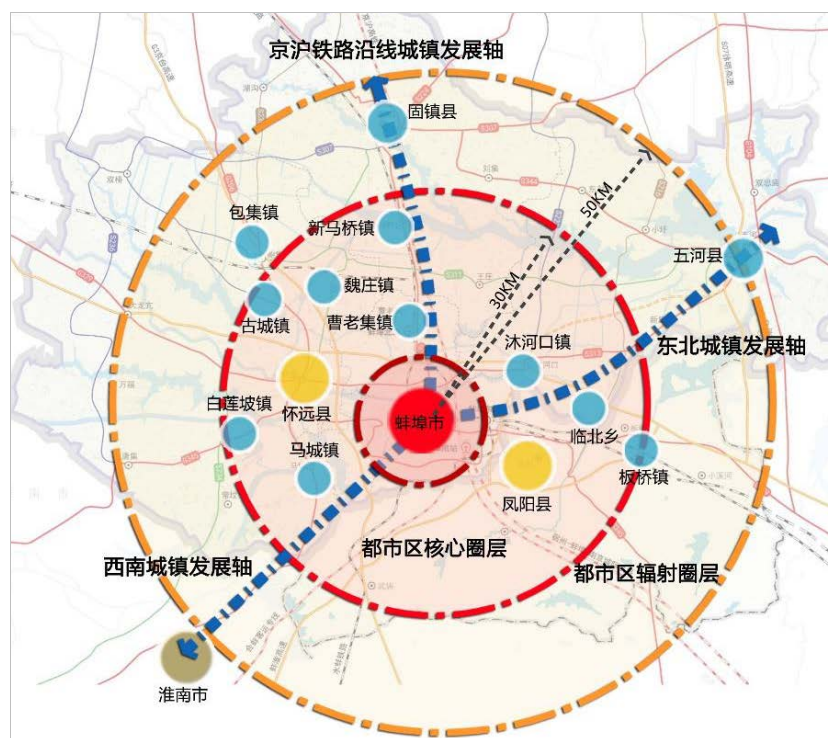


图3-16 蚌埠都市区远景空间结构示意图

3.10.4 交通措施

构建放射状的“公铁水空”全方位立体化综合交通体系。具体措施包括：①以高速铁路和城际铁路建设为突破口，全力打造放射状综合交通通道。比如全力谋划和建设沿淮城际铁路；加快推进合青高铁蚌埠段建设；规划建设三洋货运铁路（亳州-蚌埠段、蚌埠-扬州段）等。②强化东西方向高速公路通道建设，率先在皖北建成高效快速公路网。近期全力推进蚌埠至固镇高速公路建设；全力推进连接五河、固镇、怀远、机场的北部高速公路建设；建设机场联络线。

建设淮河“黄金水道”和临港经济区，打造淮河流域航运中心。具体措施包括：①全力实施淮河航道“三改二”工程，加快推进航道升级扩容，振兴淮河航运。②推进内河港口枢纽建设，强化港口间协作，加快建设临港产业园。③加快航运信息化和金融服务体系建设，积极培育龙头水运企业，提升服务质量和水平。④充分发挥淮河流域城市协调会晤机制作用，统筹流域港口协调发展。

建设内外双向高层次商贸物流平台，打造内陆开放高地。具体措施包括：①联合合肥、芜湖，争创国家自由贸易区，创建蚌埠自由贸易港。②建设综合物流枢纽，加快发展对外贸易，提升开放平台发展等级。③深入推进内外贸融合，积极推动区域商贸流通中心建设。④统筹推进“公铁水空”有机衔接和多式联运，形成贯通全国连接全球的集疏运体系。

以蚌埠民用机场建设为契机，打造皖北空港门户。具体措施包括：①积极推进蚌埠民用机场建设；谋划开通全货机航线航班；积极发展航空快递业务，依托机场建设皖北航空快递中心；谋划开通至西北方向的航线，谋划远景开通国际航线；适时推进蚌埠市内及服务腹地内城市异地候机楼建设。②积极推进4C级民用机场建设，抓住机遇打造皖北临空经济区，积极谋划打造皖北航空枢纽型空港产业园。

3.10.5 规划解读

从规划的功能上来看，本次规划的着眼点是从交通方面来支撑《蚌埠市淮河流域和国家区域中心城市规划》；同时，由于本次规划与《蚌埠市淮河流域和国家区域中心城市规划》同时编制，因此，本次规划与《蚌埠市淮河流域和国家区域中心城市规划》存在一定的相互反馈的关系。

通过以上对《蚌埠市淮河流域和国家区域中心城市规划》规划相关内容的解读，对于本次规划而言，可得到以下结论：

1.明确蚌埠市的城市发展目标为：将蚌埠建设成为**皖北地区中心城市、淮河流域中心城市和国家区域中心城市**。

2.新交通体系应通过以下措施来支撑该规划，具体为：①通过打造对外快速通道、完善综合交通网络、强化综合交通枢纽及提升运输服务水平，来将蚌埠市打造成为国家级综合交通枢纽，支撑区域中心城市的发展建设。②通过规划或改扩建高速公路及国省道，新建轨道交通来打造都市区快速通道，支撑都市区一体化发展。

3.11 蚌埠市综合交通运输“十三五”发展规划（2015-2020）

3.11.1 发展目标

到 2020 年，完成“2518”的建设目标，基本形成“东融沪宁、南联合淮、西引皖北、北接苏北”的综合交通网络格局，基本建成安全、高效、畅通、便捷、绿色的综合交通运输体系，适应并适度超前于经济社会发展需求，为强化蚌埠皖北中心城市、华东地区综合交通枢纽地位。

3.11.2 规划方案

1.综合运输通道布局规划

综合考虑国家“五纵五横”综合运输通道布局、安徽省“三纵七横四联”综合运输通道布局，依托蚌埠市“一带两轴，一区一环”的城市发展结构，结合蚌埠周边各等级规模的经济产业区布局，规划构建“一纵两横”对外综合运输通道格局。

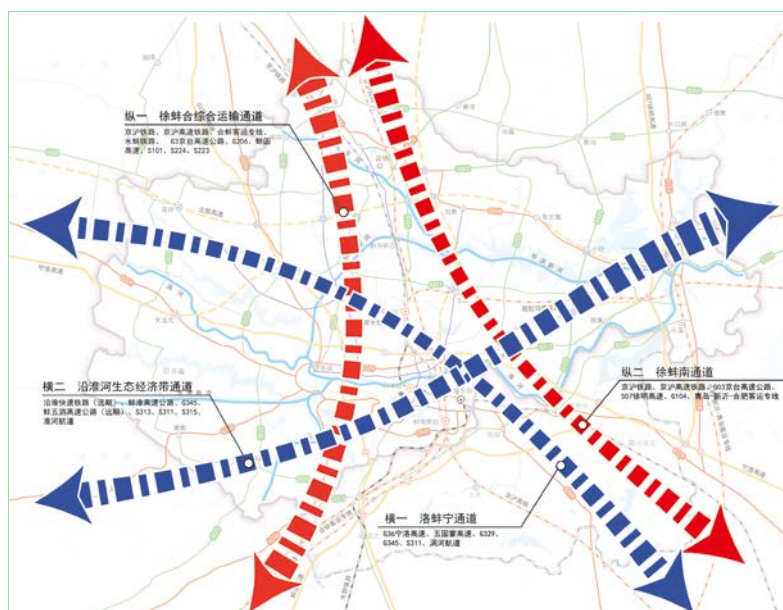


图3-17 对外综合运输通道规划图

2.公路网规划

（1）高速公路网规划

按照国家公路网规划、安徽省高速公路网规划要求，蚌埠市以完善布局，提升能力为总体目标，规划到 2020 年，基本形成“两纵三横一环一联”的高速公路网布局，路网规模达到 372 公里；2030 年，基本形成“三纵三横一环一联”

的高速公路网布局，路网规模达到 430 公里。



图3-18 高速公路网布局规划图

(2) 国省干线公路网规划

结合国家、安徽省各级规划要求，以及蚌埠市经济社会等发展需求，规划到 2030 年，蚌埠市初步形成“八纵五横四联”的国省干线公路网布局。其中，八纵为：G104、S216、S223、S224、S230、G206、S234、S236；五横为：北部快速通道、S307、S311、G329、G345；五联为：S313、刘集-王庄公路、S101、机场联络线、G344。

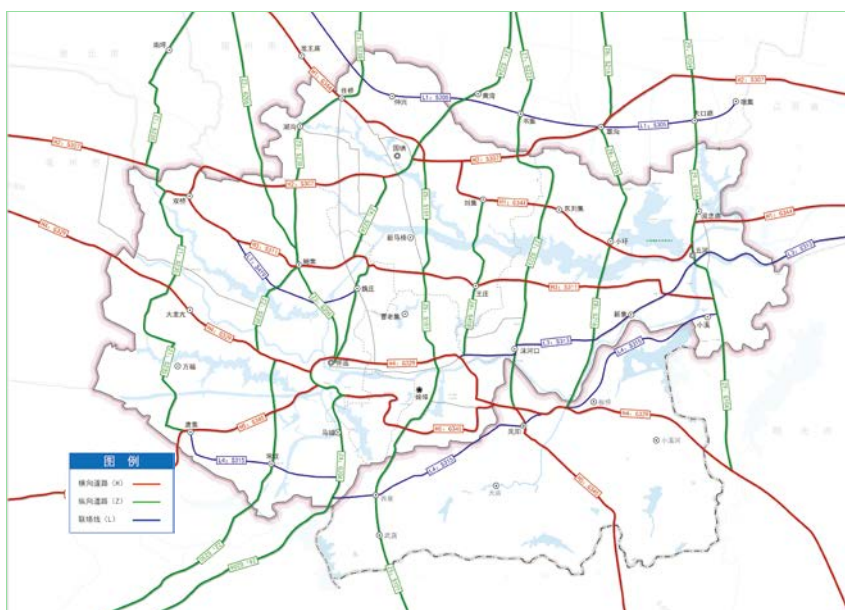


图3-19 国省干线网布局规划图

“十三五”期间，蚌埠市国省干线建设项目共计 619.22 公里，其中新建 177.1 公里，改扩建 442.12 公里。其中，G104、G206、G329、G345、S307、S234、S311、S224、S313、机场联络线为“十三五”重点建设项目，刘集-王庄公路、S101 为重点储备项目。

3.铁路网规划

近期，蚌埠将以快速铁路建设为重点，加快城际铁路、客运专线建设，加强与周边区域中心城市、相邻城市的客运铁路连通。进一步完善重点港区、工业园区的铁路集散功能，推进铁路专用线接入，加快对城市内铁路专用线的迁建调整。中远期，规划在既有京沪线、京沪高速铁路、水蚌线、合蚌客专形成的“双人字”型布局的基础上，规划引入淮北至阜阳、蚌埠快速铁路、沿淮铁路、合肥-新沂-青岛快速铁路，形成衔接徐州、南京、淮南、亳州、淮安、宿迁等六个方向的干线铁路。

4.水运建设规划

“十三五”期间，蚌埠市加快推进航道升级改造，提升淮河干流通过能力，改善支流通航条件，形成干支连通的航道网络。“十三五”期间，蚌埠市开展航道整治和升级改造 294 公里，建成复线船闸一座，总投资 27.62 亿元。

“十三五”期间，加快推进蚌埠港中心、怀远、固镇、五河四大港区的码头建设，重点推进长淮卫作业区码头、蚌埠国电二期码头、马城作业区中宏码头、蚌埠沫河口作业区力源码头二期工程、五河城南开发区综合码头、固镇城关作业区码头建设，总投资约 17.33 亿元，新增泊位 44 个，新增港口吞吐能力 1600 万吨，预计到“十三五”末期，蚌埠港实现港口吞吐能力突破 3000 万吨，逐步建成层次分明、结构清晰、功能完善、布局合理的现代化港口体系。

5.航空建设规划

加快落实蚌埠新机场选址，争取尽快开工建设。拟建蚌埠机场设计飞行区等级为 4C，年旅客吞吐量 80 万人次，货邮吞吐量 5000 吨，建成后将是安徽省民航运输的重要节点，可改善地区的综合交通运输体系，拓宽对外开放通道，提高对外开放水平，促进地区经济发展。

3.11.3 规划解读

《蚌埠市综合交通运输“十三五”发展规划（2015-2020）》作为蚌埠市近期

综合交通规划建设的行动指南，符合蚌埠市近期（十三五）的发展诉求。本次规划在进行重大项目建设时序分析时，在近期（十三五）建设项目排序上，将《蚌埠市综合交通运输“十三五”发展规划（2015-2020）》作为重要依据。

3.12 改建铁路蚌埠铁路枢纽总图规划

3.12.1 规划思路

立足构建华东地区的综合交通枢纽、皖北中心城市的要求，以构建枢纽型、功能性基础设施和构建综合交通体系为核心，加速推进铁路基础设施建设；本着服务长三角、安徽省的原则，是蚌埠在对外交通设施、资源、功能服务等诸方面起到核心城市的辐射作用。

充分发挥既有和在建项目能力，强化枢纽功能，优化网络布局，留有发展余地，提高运输效率；结合城市发展，优化设施布局，集约利用土地；科学合理地处理好各种交通方式的关系，发挥综合交通优势。

3.12.2 规划方案

蚌埠地区在既有京沪线、京沪高速铁路、水蚌线、合蚌客专形成的“双人字”型布局的基础上，规划引入蚌埠至南京城际、禹州至扬州铁路、沿淮快速铁路、蚌埠至合肥城际、蚌埠至宿州城际，形成衔接徐州、南京、淮南、亳州、淮安等五个方向、九条干线，以蚌埠南站、蚌埠站为主要客运站，以蚌埠东站、曹老集、姜桥为主要货运站，以蚌埠东为地区编组站，呈放射格局的地区布置。

1.解编系统

研究维持蚌埠地区既有解编系统不变，蚌埠东站为地区主要解编作业车站。

2.客运系统

维持地区蚌埠、蚌埠南站两个主要客站格局，蚌埠站主要承担市域范围中长途普速客流和少量市区范围对外城际客流，蚌埠南站主要承担客运专线的中长途客流和大部分地区市区范围对外城际客流。规划在曹老集站并列设置城际场，作为淮河北岸的客运办理站。

3.货运系统

规划年度既有蚌埠站货场转换功能，在蚌埠东站、曹老集站新建货场，并在

姜桥站规划货场，作为城市东部、北部、南部的货运中心。



图3-20 蚌埠铁路地区总平面布置示意图

3.12.3 规划解读

从强化枢纽地位，打造国家铁路枢纽的角度来看，本次规划建议新增沿淮铁路货运线，禹州至扬州铁路采用客货分离方式，同时新增蚌埠至武汉方向的城际铁路。

同时，该规划中提出打造“蚌埠、蚌埠南站为主，曹老集站为辅”的铁路客运枢纽布局；“以蚌埠东站为主，曹老集站、姜桥站为辅”的铁路货运枢纽布局。本次规划中，铁路客货运枢纽布局与该规划基本保持一致。

3.13 小结

通过对既有规划的相关内容了解读分析，明确蚌埠城市发展目标为：将蚌埠建设成为**皖北地区中心城市、淮河流域中心城市和国家区域中心城市**；交通功能定位为**全国性综合交通枢纽**。

同时，对既有规划中的铁路项目进行梳理整合，确定本次规划的铁路项目中，既有规划项目包括：徐蚌城际、亳蚌宁扬城际、合宿新高铁、沿淮客专、沿淮铁路、三洋铁路、合蚌城际、驻阜蚌城际，同时规划蚌埠南动车运用所；为加强蚌埠及皖北其他城市与西南方向的联系，本次新增规划项目为蚌武城际。

表3-1 规划项目梳理

项目类型	项目名称	规划项目原名称	规划出处
既有规划	徐蚌城际	淮宿蚌城际	安徽省十三五综合交通规划
		淮宿蚌城际	皖北城际铁路网规划
		宿固蚌城际	皖北城际铁路网规划
		宿蚌城际	改建铁路蚌埠铁路枢纽总图规划
		徐蚌宁城际	皖北城镇群城镇体系规划（2013-2030 年）
	亳蚌宁(扬)城际	亳蚌城际	安徽省十三五综合交通规划
		亳蚌城际	安徽省“十三五”及中长期铁路网规划
		蚌滁城际	安徽省十三五综合交通规划
		蚌滁宁城际	安徽省“十三五”及中长期铁路网规划
		蚌滁宁城际	皖北城际铁路网规划
		蚌宁城际	改建铁路蚌埠铁路枢纽总图规划
	合宿新高铁	合肥-新沂铁路	中长期铁路网规划(2016-2030)
	沿淮客专	沿淮城际	皖北城际铁路网规划
		沿淮快速铁路	改建铁路蚌埠铁路枢纽总图规划
	沿淮铁路	沿淮铁路	安徽省十三五综合交通规划
		沿淮铁路	安徽省“十三五”及中长期铁路网规划
	三洋铁路	三洋铁路	中长期铁路网规划(2016-2030)
		淮海铁路	皖北城镇群城镇体系规划（2013-2030 年）
		禹扬铁路	改建铁路蚌埠铁路枢纽总图规划
	合蚌城际	合淮蚌城际	皖北城际铁路网规划
		合蚌城际	改建铁路蚌埠铁路枢纽总图规划
	驻阜蚌城际	驻阜蚌城际	皖北城际铁路网规划
	蚌埠南动车运用所		皖北城际铁路网规划
建议新增	蚌武城际		

第4章 需求预测

4.1 预测思路

科学合理的交通需求预测是决定交通供给的关键因素之一，区域综合交通体系战略规划同样需要进行需求预测，出于战略规划的任务和特点，它的需求预测偏向于宏观，主要目的是把握未来一段时期内综合交通需求的总体发展趋势。

需求总量在很大程度上表征着一个地区的交通需求总体水平，它可以间接地反映出供给交通设施的总体规模，反映出交通系统在社会经济系统中的地位与作用。任何对交通运输系统的认识与把握，首先就是对交通运输总量的理解。需求总量的预测关系到运输供给的配置方式问题，分为客运总量预测、货运总量预测。

同时运输结构的优化配置是提高交通运输效率，降低资源占用，实现集约发展的前提，因此在需求总量预测的基础上，还需要进一步的分析运输的结构问题。这里指的结构包括各种运输方式的分担比例。

本次规划主要对蚌埠市 2020 年和 2030 年度的交通运输需求量进行预测。包括：全社会客货运输需求、各种运输方式客货运输需求和主要的对外运输方向分布等。常用交通运输需求预测方法有回归分析法、增长率法、趋势外推法、弹性系数法、类比分析法等。具体分析中以定量分析为主、定性分析为辅的原则，对运输需求总量预测采用回归分析法和弹性系数法两种方法，客运结构及方向分布预测采用趋势外推、回归分析和类比分析等方法。

4.2 客运需求预测

（一）客运总量预测

1. 回归分析法

客运量与城市的经济发展之间存在着较为密切的相关性，根据蚌埠市历年客运量与经济发展的相关关系，采用回归分析法对蚌埠市的客运总量进行预测得出， $y=3.7519x+492.86$ ， $R^2=0.9642$ （ x 为可比价格 GDP）。根据经济发展预测，2020 和 2030 年全市地区生产总值约为 2500、5000 亿元，因此计算得到 2020 和 2030 年客运总量 8000、15500 万人次。

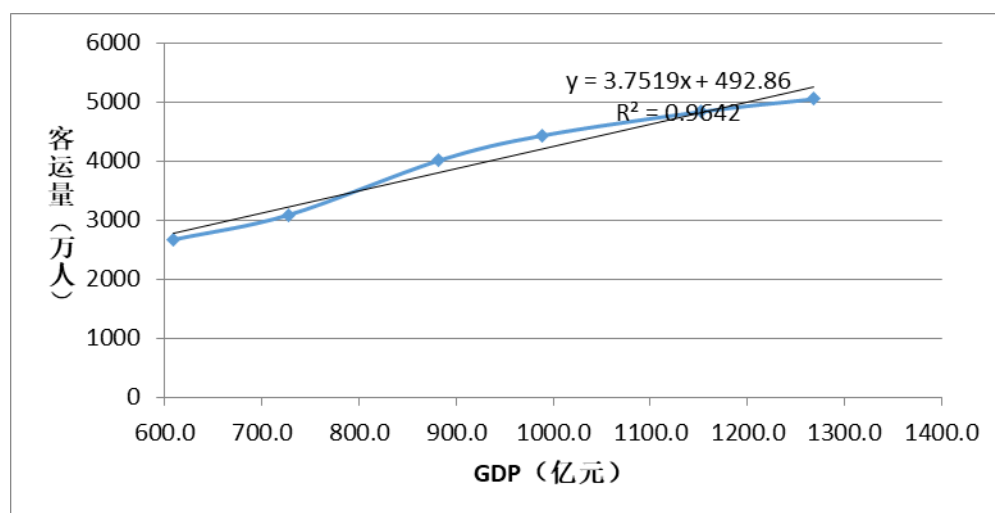


图4-1 2010-2015 年蚌埠市客运量线性回归

2. 弹性系数法

客运的发展与本地区的经济发展水平、经济特点、区域特点、人口分布、城镇布局等多种因素有密切关系。随着国民经济的快速增长，人民生活水平不断提高，相应的人们社会交往的需求增加，人均出行次数提高，因此客运交通需求仍将快速增长。

通过确定经济增长率和弹性系数预测蚌埠市客运的未来增长率，对未来客运发生量进行预测。对于未来交通量增长弹性系数的发展预测，交通部规划研究院研究成果表明“我国未来客运弹性系数在 0.9~1.2 之间的概率为 80.2%”，近六年蚌埠市客运量增长率与经济增长率的弹性系数为 1.16。

由此预测得到 2020 和 2030 年客运总量分别为 7100、12900 万人次。综合回归分析法和弹性系数法两种预测结果，确定蚌埠市规划目标年份的客运总量。

表4-1 规蚌埠市对外客运总量预测结果（单位：万人次）

预测方法	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	预测结果	
							2020 年	2030 年
回归分析法							8000	15500
弹性系数法	3088	4004	4430	4833	4913	4653	7100	12900
推荐值							7600	14200

（二）客运结构预测

1. 运输结构演变分析

区域运输方式结构受到国家宏观发展政策（国家高铁、公路网规划、可持续

发展政策、节能减排政策等等)、城市基础设施建设、投融资发展水平等条件限制,通过对蚌埠市现状发展水平和其他城市发展经验来预测蚌埠的运输方式结构变化趋势。

蚌埠市的旅客运输结构一直以来都是以公路占主导地位,在客运量中,公路承担的份额历年均超过 64%,公路客运以其灵活性和短途运输经济性等特点仍将在客运比例中占有主导地位。铁路也是蚌埠市一种重要的旅客运输方式,但过去由于基础设施建设滞后和运输服务供给能力不足,运输需求受到抑制。近年来,随着我国铁路的快速发展,特别是京沪高铁和京福高铁的相继开通,蚌埠市的铁路客运量出现大幅增长,远远高于同期全市旅客运输总量的增长,使得铁路在客运市场中的份额迅速提升。今后一段时期,蚌埠市铁路将继续得到大力发展,尤其是在中长途客运、客运需求量较大的中短途城际间公交化运输服务方面发挥越来越重要的作用。

航空运输方面,未来随着蚌埠民用机场的建设,航空客运量实现零突破。

2. 客运结构预测

根据以上客运结构演变分析并类比芜湖、南京、武汉等港口城市的客运结构,确定规划目标年蚌埠市各运输方式的客运结构比例及运输量。

表4-2 蚌埠市客运方式分担比例预测

年份	客运		
	公路	铁路	航空
2016 年(现状)	64%	36%	—
2020 年	63%	37%	—
2030 年	60%	39%	1%

(三) 客运分布预测

1. 影响因素

出行距离: 出行距离越近, 城市间客运联系越紧密, 客运量越大;

经济发展水平: 周边城市经济发展水平越高, 经济活动越频繁, 客运出行需求越旺盛, 反映经济发展水平的主要指标有 GDP 等;

空间发展战略: 政策的制定是影响城市对外联系方向的重要因素, 面向“十三五”及未来, 随着长江经济带、中原城市群等战略的逐步实施, 加速了蚌埠市

融入长江三角洲、对接中原城市群区域经济一体化发展进程。

2. 客运分布预测

利用现状调查数据对出行距离和 GDP 进行定量回归分析，并结合空间发展战略进行适当修正。蚌埠市各目标年对外客运分布预测结果，2030 年蚌埠往长三角方向客流最大占比 43.1%，其次往省内方向占比 38.2%，再次往京津冀方向占比 10.5%。



图4-2 2030年蚌埠市对外客运分布图（单位：%）

4.3 货运需求预测

（一）货运总量预测

1. 回归分析法

根据蚌埠历年货运量与经济发展的相关关系，采用回归分析法预测蚌埠市货运总量进行预测，得到货运量（y）与 GDP（x）的关系： $y=31015\ln x-184918$ ，相关系数 $R^2=0.8738$ 。计算得到 2020 和 2030 年货运总量为 50800、72300 万吨。

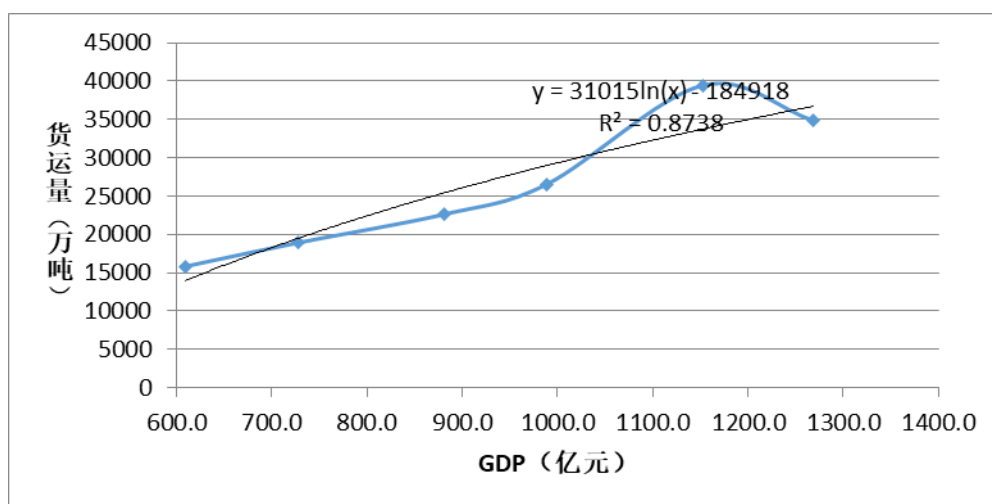


图4-3 2010-2015 年蚌埠市货运量线性回归模型

2. 弹性系数法

货运的发展与本地区的经济发展水平、经济特点、区域特点、城镇布局等多种因素有密切关系。随着经济的健康发展，物流业将进入蓬勃发展阶段。近六年蚌埠市货运量增长率与经济增长率的弹性系数为 1.14，由此预测 2020 和 2030 年全社会货运总量为 56700、104400 万吨。

综合分析回归分析法和弹性系数法两种预测结果，确定蚌埠市规划目标年份的货运总量。

表4-3 蚌埠市对外货运总量预测结果（单位：万吨）

预测方法	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	预测结果	
							2020 年	2030 年
回归分析法							50800	72300
弹性系数法	18898	22643	26558	39446	34802	34010	56700	104400
推荐值							53800	88400

（二）货运结构预测

1. 运输结构演变分析

未来随着铁路项目的加快建设以及区域铁路系统的不断完善，铁路货物运输所占比例有所上升，但铁路货运无法取代公路主导地位；公路将主要承担短途物资的运输和铁路无法直接提供服务的地区，在货运中仍将占有主导地位，但比例会有所下降；随着依托黄金水道推动淮河经济带战略的实施、外贸运输的需求增大，水运货运功能将显著加强。

2. 货运结构预测

根据以上货运结构演变分析并类比芜湖、南京、武汉等港口城市的货运结构，确定规划目标年蚌埠市各运输方式的货运结构比例及运输量。

表4-4 蚌埠市货运方式分担比例预测

	货运			
	公路	铁路	水运	航空
2016 年（现状）	61.2%	0.8%	38%	—
2020 年	53%	2%	45%	—
2030 年	49%	4%	47%	0.10%

（三）货运分布预测

发生吸引预测，它是在综合运输网络规划区域的社会经济发展预测的基础上，预测网络中各交通区在规划期间的货运发生量和吸引量。本次预测将综合考虑各运输通道以及相关研究区域包括安徽省域和周边相关省份地区的交通需求，对省内交通区和外部交通区的进行分布预测。

货运分布预测方面，滁州-南京方向占比最高：52%，宿州-淮北-徐州方向：16%，亳州-阜阳方向：14%，淮南-合肥方向：12%，其它方向：6%。

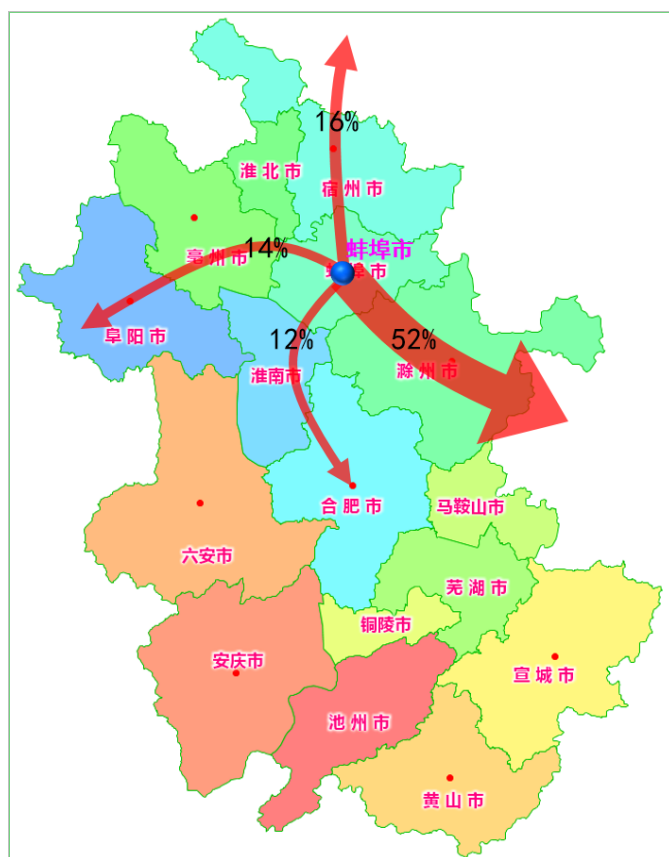


图4-4 2030 年蚌埠市对外货运分布图

第5章 目标和策略

5.1 指导思想

全面贯彻落实党的十九大精神，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，以实施淮河生态经济带发展战略、融入长江经济带、对接一带一路为契机，全面践行创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，以支撑蚌埠建设成为区域中心城市为主线，以重大项目为支撑，完善综合交通网络，强化综合交通枢纽，提升运输服务水平，构筑高效畅达、绿色开放的现代综合交通运输体系。

5.2 战略定位

根据蚌埠市的城市特性及区域定位，结合国家及区域层面的发展战略，本次规划提出蚌埠市的交通定位为：立足皖北、面向淮河、放眼全国，将蚌埠打造成为国家级综合交通枢纽；具体包括：国家铁路枢纽、国家公路枢纽、皖北地区航空枢纽、淮河流域航运中心。

1. 国家铁路枢纽

完善蚌埠铁路网体系，通过加密南北、打通东西来强化蚌埠与各方向的交流联系，打造连通南北、贯通东西的国家铁路枢纽。

2. 国家公路枢纽

完善干线公路网架构，强化对外通道和客货运枢纽场站建设，形成与国家高速公路网相协调，与铁路、水运等其他运输方式紧密衔接的高效畅达的干线公路网体系，辐射皖北、淮河流域，对接长三角区域，建设国家级区域公路枢纽。

3. 皖北地区航空枢纽

加快推进蚌埠民用机场的建设，开通国内航线，打造以蚌埠民用机场为中心、皖北其他机场为节点的皖北区域航空体系，建设皖北地区的航空门户。

4. 淮河流域航运中心

振兴淮河水运，实现通江达海，推进航道治理和港口布局建设，强化多式联运，形成高效的港口集疏运体系，促进外向型经济发展，建设淮河流域航运中心。

蚌埠市区域性中心城市综合交通发展规划

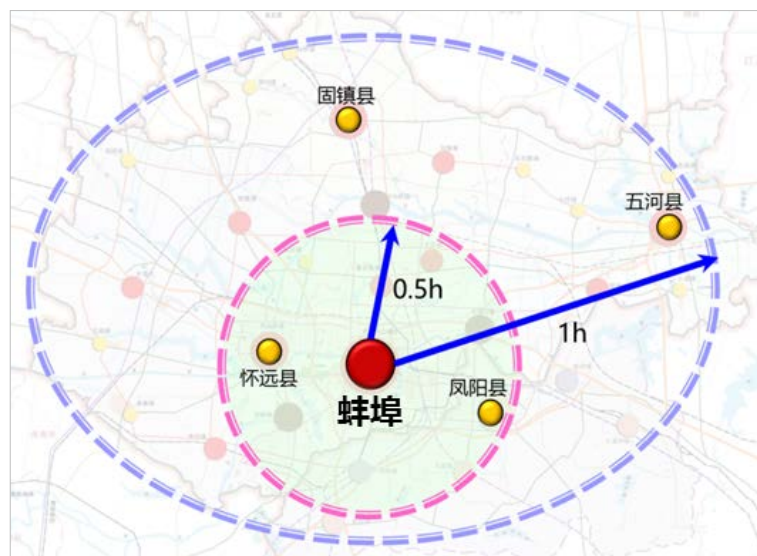


图5-2 蚌埠市域生活圈

2. 枢纽衔接能力

(1) **客运枢纽:**中心城区重要综合客运枢纽间 30 分钟内快速到达,市域范围内各主要枢纽间衔接时间不大于 100 分钟。

(2) **货运枢纽:**依托铁公水航,打造综合型物流枢纽;完善集疏运系统,实现各货运枢纽货物的快速集散。

5.4 发展策略

1. 打造复合型对外通道

立足落实淮河生态经济带战略,对接一带一路、长江经济带战略,依托铁路、公路及水运建设,打造高速、大运量的复合型通道,实现对外快速衔接国家交通运输大通道、联系周边经济圈核心城市,强化蚌埠市的枢纽地位。

2. 完善综合交通网络

拓展综合交通网络规模,提升网络的整体供应能力,适应不断增长的运输需求;以城镇空间结构发展目标为导向、以资源承载为条件、以保护生态环境为原则,构建层次分明、功能完善、可持续发展的“公铁水航”立体化综合交通网络。

3. 强化综合交通枢纽

协调“公、铁、水、航”系统的联运,按照打造国家级综合交通枢纽地位的总体要求,优化枢纽布局,形成等级分明、功能协调、衔接有序的枢纽体系。以综合交通网络为支撑,加强衔接系统强度,拓展衔接系统深度,构建“铁、公、水、

航”各运输方式之间的畅达高效的衔接通道和集疏运体系。

4. 提升运输服务水平

全面推进交通运输“品质工程”建设，打造高品质、多样化的客货运输服务体系。着力提高物流运行效率，大力推进多式联运发展，加快城乡配送一体化进程，促进“互联网+”高效物流发展。完善高品质、多样化、个性化的客运服务，鼓励和支持各类企业提供多元化、全方位出行信息服务。

第6章 综合交通规划布局

6.1 对外通道规划

6.1.1 规划策略

为将蚌埠打造为国家综合交通枢纽，应从国际、国家、区域三个层面来规划对外通道，实现蚌埠在不同层面的枢纽功能。其中，在国际层面上，通过落实淮河经济带战略，对接一带一路、长江经济带等国家战略，实现“引进来，走出去”；国家层面上，积极融入和强化国家既有大通道，力争国家新通道建设；区域层面上，通过建设完善区域快速通道，实现辐射淮河流域、皖北地区，对接合肥、南京都市圈，连通周边其他城市群。

6.1.2 规划方案

1. 国际层面-利用铁水航，实现内陆腹地与国际城市的连通

(1) 铁路

承接淮河生态经济带，对接“一带一路”和长江经济带，依托蚌埠东站，大力发展海铁联运，打造淮河及皖北地区的对外开放门户。

①新增3条“海铁联运”专线（蚌埠东站-芦潮港为既有海铁联运专线），形成4条出海通道，连接海上丝绸之路，发挥蚌埠市的枢纽功能，满足内陆腹地货运的出海需求。



图6-1 铁路出海通道示意图

表6-1 规划铁海联运出海通道路径表

出海通道	始发站	路径	目的港
通道一	蚌埠 东站	京沪线	芦潮港
通道二		淮南线-皖赣线-宣杭线-杭长线-沪昆线-萧甬线	宁波-舟山港
通道三		三洋铁路	洋口港
通道四		京沪线-陇海线	连云港

②规划新建蚌埠东货场（1000 亩），强化蚌埠站的货运能力，为海铁联运的快速发展提供基础设施支撑；同时，规划服务临港产业园的铁路专用线，加快发展蚌埠货运进出口贸易。

（2）水运

紧紧把握国家推动“21 世纪海上丝绸之路”和长江经济带建设，依托上海国际航运中心，大力发展内河航运，实现淮河与长江互通，打造出海通道和长江中上游通道，推动淮河航运中心建设。

打造第一出海通道，通过京杭运河衔接长江深水航道，沟通上海洋山港，实现江海直达。

打造第二出海通道，通过江淮运河衔接长江深水航道，沟通上海洋山港，实现江海直达

打造第三出海通道，通过苏北内河航道，沟通连云港等江苏沿海港口。

打造第四出海通道，通过淮河、江淮运河、合裕线、芜申运河、杭甬运河，

沟通宁波-舟山港。

打造长江中上游通道，依托江淮运河、合裕线、兆河-西河，打通通往长江中上游通道，沟通长江中上游内河港口。



图6-2 水运出海通道示意图

表6-2 规划水运出海通道路径表

通道	路径	目的港
出海通道一	淮河-京杭运河-长江	上海洋山港
出海通道二	淮河-江淮运河-长江	
出海通道三	淮河-苏北内河航道	江苏沿海港口
出海通道四	淮河-江淮运河-合裕线-芜申运河-杭甬运河	宁波-舟山港
长江中上游	合裕线、兆河-西河	长江中上游

表6-3 内河航道等级统计表

内河航道	现状等级	规划等级
长江	一级	一级
淮河	三级	二级
江淮运河	五级、六级	二级

合裕线	三级	二级
芜申运河	五级、六级	三级
京杭运河	苏北段二级 苏南段三级	二级
杭甬运河	五级、六级	四级
兆西河	四级	二级

(3) 航空

远景借力国内主要机场，加大国际航线拓展力度，开通日本、韩国及东南亚等亚洲航线，积极融入空中“一带一路”建设，打造皖北面向国际的空港门户。



图6-3 蚌埠远景航线规划图

2. 国家层面—利用国家大通道,实现与国家级城市群快速联系

目前，蚌埠市既有国家通道为南北向的京沪、京福通道，东西向尚未实现与国家级通道间的快速连接。因此，南北向主要是直接利用既有国家通道(京沪、京福通道)，连接京津冀、海峡两岸城市群；同时，借助规划的区域通道(沿淮通道、蚌青通道等)，连接沿海通道，连通哈长、辽中南、山东半岛等城市群。东西向主要是通过借助规划的区域通道(沿淮通道、郑蚌宁（扬）通道等)，连接陆桥、沿江通道，连通中原、关中、渝蓉等城市群。



图6-4 国家综合运输通道示意图

3. 区域层面—形成“一横一纵三射”的区域通道，打造区域交通圈

(1) 规划目标

- 1 小时到达皖北地区主要城市，合肥、南京都市圈；
- 2 小时到达徐州都市圈，长三角城镇群、中原城市群、淮河经济带的核心城市；
- 3 小时到达武汉都市圈、山东半岛城市群核心城市。

(2) 规划方案

规划形成“一横一纵三射”的综合交通运输通道，具体如下：

- ✓ 纵一：徐蚌合通道（徐州-蚌埠-合肥）；
- ✓ 横一：沿淮通道（信阳-阜南-淮南-蚌埠-淮安）；
- ✓ 射一：郑蚌宁(扬)通道（郑州-开封-商丘-亳州-蚌埠-南京-扬州）；
- ✓ 射二：蚌武通道（蚌埠-武汉）；
- ✓ 射三：蚌青通道（蚌埠-淮安-连云港-青岛）。

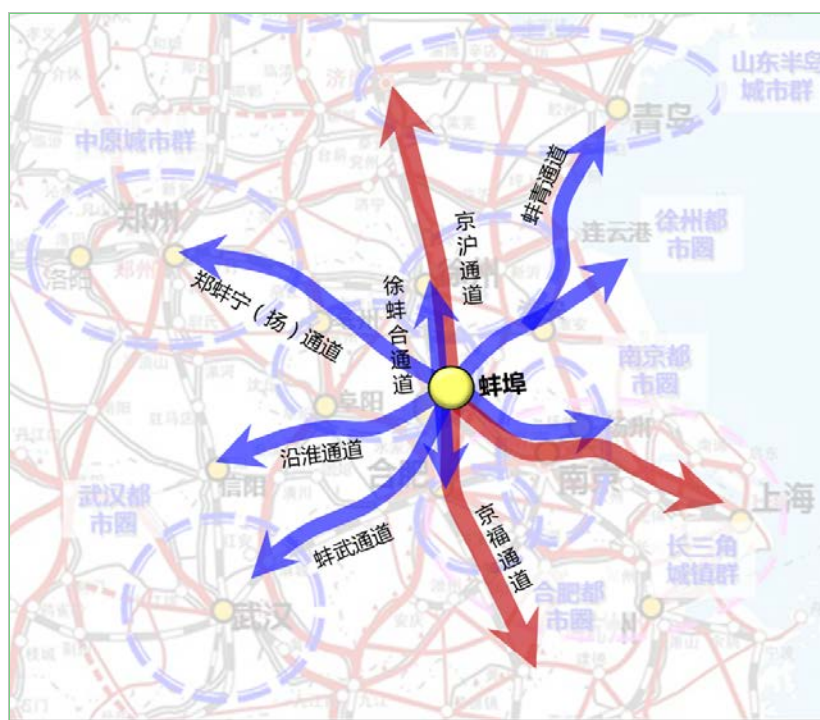


图6-5 区域通道规划布局图

1. 徐蚌合通道

在现有京台高速、京沪高铁、京福高铁的基础上，规划徐蚌城际、合蚌城际、徐蚌合高速，共同形成徐蚌合通道。

徐蚌合通道是连接徐州、蚌埠、合肥的通道，可缓解京沪通道徐州-蚌埠段的压力，实现皖北地区与西南方向大密度的快速通联；同时，加强蚌埠与合肥、徐州都市圈的联系。

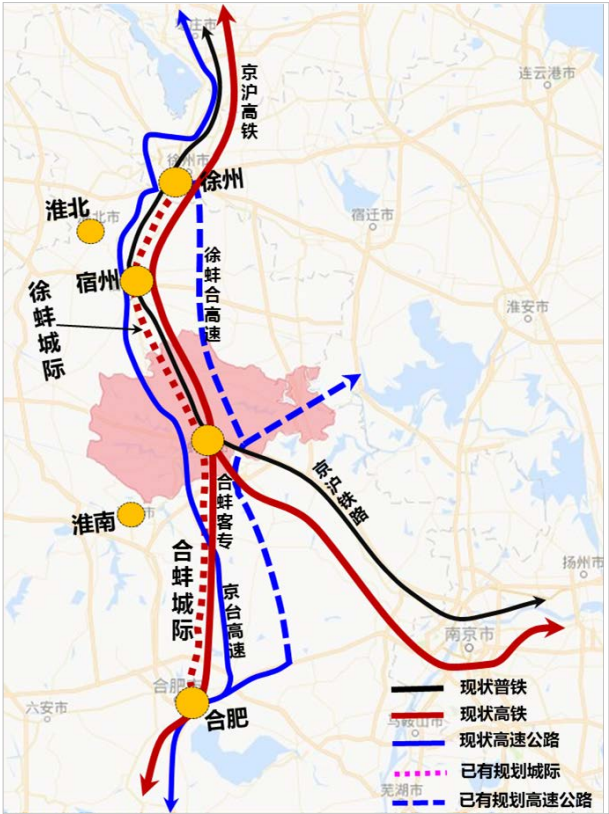


图6-6 徐蚌合通道布局图

表6-4 徐蚌合通道项目表

序号	项目名称	主要线路	技术标准	项目性质	建设时机
1	京沪高铁	徐州-宿州-蚌埠	380km/h	现状高铁	已建
2	合蚌客专	蚌埠-合肥	350km/h	现状高铁	已建
3	京沪铁路	徐州-宿州-蚌埠	200km/h	现状普铁	已建
4	徐蚌城际	徐州-淮北-宿州-蚌埠	250km/h	规划城际，已纳入《皖北城镇群城镇体系规划(2013-2030年)》等规划	近期
5	合蚌城际	合肥-淮南-蚌埠	250km/h	规划城际，已纳入《皖北城际铁路网规划》等规划	远期
6	京台高速	徐州-宿州-蚌埠-合肥	120km/h	现状高速公路	已建
7	徐蚌合高速	徐州-蚌埠-合肥	120km/h	规划高速公路，已纳入《安徽省高速公路网规划(2016-2030)》	近期

2. 沿淮通道

通过规划沿淮客专、沿淮铁路、北沿淮高速、蚌五泗高速、沿淮普通高速，提升淮河航道能力，借助现有的京台高速、宁洛高速，构建沿淮综合通道。

沿淮通道是连通信阳、蚌埠、淮安等淮河生态经济带沿线城市的快速通道，一方面可加强淮河生态经济带沿线城市间的联系，利于协同发展；同时，可实现豫中、皖北及苏北地区与沿海地区间的快速连通，有利于承接长三角发达地区的辐射和沿海地区的产业转移。

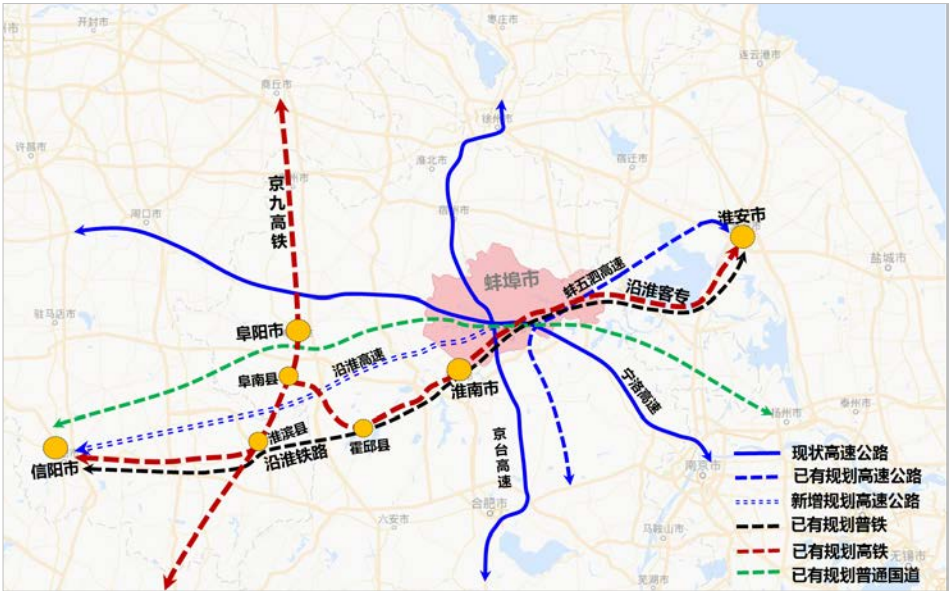


图6-7 沿淮通道布局图

表6-5 沿淮通道项目表

序号	项目名称	主要线路	技术标准	项目性质	建设时机
1	沿淮客专	信阳-阜阳-淮南-蚌埠-淮安	350km/h	规划高铁，已纳入《皖北城际铁路网规划》等规划	近期 (淮南-五河)
2	沿淮铁路	信阳-六安-淮南-蚌埠-淮安	120km/h	规划普铁，已纳入《安徽省十三五综合交通规划》等规划	远景
3	宁洛高速	阜阳-亳州-蚌埠-南京	120km/h	现状高速公路	已建
4	蚌五泗高速	蚌埠-五河-淮安	120km/h	规划高速公路，已纳入《安徽省高速公路网规划(2016-2030年)》	近期
5	沿淮高速	信阳-阜阳-淮南-蚌埠-淮安	120km/h	规划新增高速公路	远期
6	G329-G345-S313-S315	信阳-阜阳-淮南-蚌埠-滁州-扬州		规划普通国省道，已纳入《安徽省普通省道网规划(2016年-2030年)》	远期

3. 郑蚌宁(扬)通道

郑徐高铁和规划的亳蚌宁(扬)城际、扬亳高速共同形成郑蚌宁(扬)通道。郑

蚌宁(扬)通道是连接中原城市群、皖北地区及长三角经济区间的快速通道，一方面有利于中原、皖北地区与长三角经济区间的沟通；同时，蚌埠可通过该通道对接陆桥、沿海通道，扩大辐射范围。

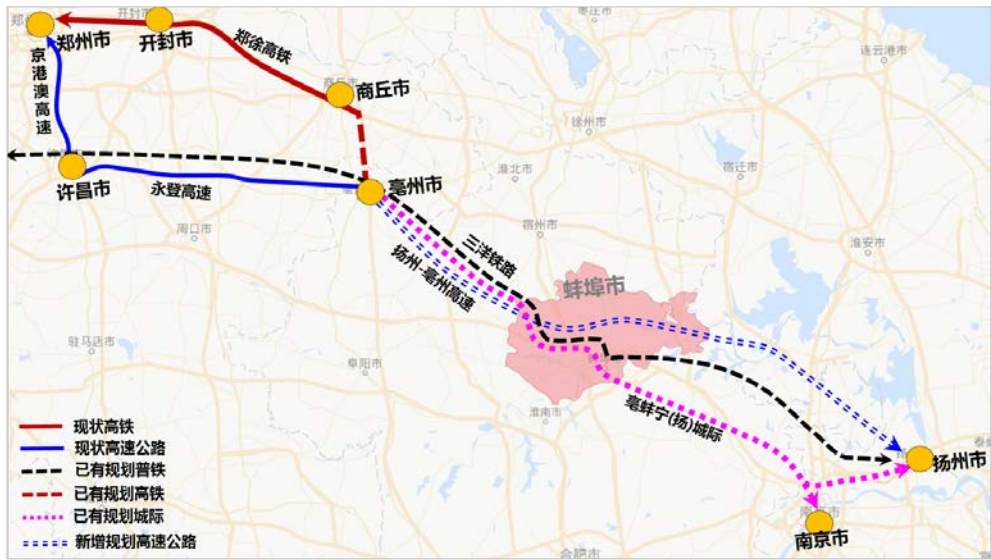


图6-8 郑蚌宁(扬)通道布局图

表6-6 郑蚌宁(扬)通道项目表

序号	项目名称	主要线路	技术标准	项目性质	建设时机
1	亳蚌宁(扬)城际	亳州-蚌埠-南京-扬州	250km/h	规划城际，已纳入《安徽省十三五综合交通规划》、《皖北城际铁路网规划》等	近期 (蒙城-蚌埠)
2	三洋铁路	许昌-亳州-蚌埠-天长-扬州	120km/h	规划普铁，已纳入《中长期铁路网规划(2016-2030)》等	远期
3	亳扬高速	亳州-蚌埠-扬州	120km/h	规划新增高速公路	远期

4. 蚌武、蚌青通道

利用规划的蚌武城际、蚌武高速来构建蚌武通道，实现皖北地区与长江中游城镇群间的快速联系。利用沿淮客专、沿淮高速来形成蚌埠至青岛间的综合通道，加强与山东沿海城市间的快速联系。

同时，从大区域的角度出发，蚌武通道与蚌青通道可形成武汉至青岛间的一个新通道，有利于加强西南及沿海地区间的沟通。



图6-9 蚌武、蚌青通道布局图

表6-7 蚌武、蚌青通道项目表

序号	项目名称	主要线路	技术标准	项目性质	建设时机
1	蚌武城际	武汉-六安-合肥-淮南-蚌埠	250km/h	规划新增	远景
2	蚌武高速	武汉-六安-淮南-蚌埠-淮安	120km/h	规划新增	远期

6.2 综合交通网络规划

6.2.1 铁路网规划

（一）规划目标

构建蚌埠联系周边城市的快捷通道，支撑淮河经济带发展战略的实施，促进皖北地区的协同发展，提升蚌埠的交通枢纽地位。以高速铁路、城际铁路和普通干线铁路为建设重点，完善路网结构，强化怀远铁路覆盖，加快“米”字型快速铁路网建设，提高铁路运输能力和服务水平。

（二）线网规划方案

规划形成“四高铁五城际四普铁”路网格局，总里程约为 623.2km，其中四高铁为：京沪高铁、京福高铁、沿淮客专、合宿新高铁；五城际为：合蚌城际、

驻阜蚌城际、徐蚌城际、亳蚌宁（扬）城际、蚌武城际；四普铁为：京沪铁路、水蚌线、三洋铁路、沿淮铁路。



图6-10 铁路网规划布局图

规划新增蚌武城际。目前，蚌埠至武汉方向的列车仅开行 2 个班次，使得华北及皖北地区与西南方向的交通联系较弱。该线建成后，可强化蚌埠等皖北城市与西南方向的联系。建议近远期利用合武铁路、合蚌客专，增加列车班次；远景新建新桥机场-淮南段，利用沿淮客专、合新六城际来开行高铁或动车组列车。

规划调整沿淮城际为沿淮客专。该线规划设计时速为 350km/h，建成后形成贯通豫、皖、苏三省的沿淮快速通道，对于完善区域铁路网布局，支撑淮河生态经济带建设，加速沿淮地区脱贫致富，促进区域协调发展具有重要的作用。《皖北城际网规划》中提出近期建设蚌埠-五河段，由于蚌埠至五河的连接线即将进入实施阶段，因此，沿淮客专蚌埠-五河段可直接利用蚌埠至五河连接线。同时，建议近期同时建设淮南-蚌埠段，有利于加快蚌淮一体化建设；同时，可连通商合杭高铁与京沪(京福)高铁，形成阜蚌城际南线。

规划三洋铁路（亳州-蚌埠段、蚌埠-扬州段）。该线路可形成三门峡-洋口港之间的通道，有利于加快中部地区与长三角间的拉动豫中、皖北和苏中地区的经济发展；同时，可缓解京沪铁路的货运压力。建议远期规划三洋铁路（亳州-蚌

埠段、蚌埠-扬州段)，建设标准为设计时速 120km/h，单线电气化铁路。

规划沿淮铁路。该线路形成豫中-大丰港之间的货运通道，有利于中原地区、皖北地区、苏中地区的农产品和煤炭资源高效输出，促进沿淮城市的经济发展；同时可缓解京沪线的货运压力。建议远景年规划沿淮铁路（淮南-蚌埠、蚌埠-五河段），设计时速为 120km/h。

（三）枢纽布局方案

1. 客运枢纽布局方案

（1）主要车站引入条件分析

对既有及规划的主要客运车站规模、引入条件进行分析，具体如下：

a) 蚌埠南站

蚌埠南站为地区高速客运站，现状衔接京沪高铁、合蚌客专。车站设正线 2 条、到发线 9 条，到发线有效长 650m，设 9 个站台面。南咽喉合蚌客运专线引入，北咽喉蚌埠站至蚌埠南站上、下行联络线（即蚌南联络线）引入。

目前，蚌埠南站已投入使用的西站房为 1.2 万 m^2 ，在京沪高铁建设时预留东站房建设用地。随着城际线的规划，规划在东站房增设城际站场，建成后蚌埠南站总规模不低于 9 台 20 线。同时，依托城际铁路启动蚌埠南站动车运用所的建设。

b) 蚌埠站

蚌埠站为地区内主要客运站，目前办理京沪线和水蚌线客车的到发及本务机的换挂作业、蚌埠东市郊客车始发终到作业。京沪客车线自车站徐州端引入，南京端引出；水蚌线在车站南京端引入。车站现有正线 2 条；旅客列车到发线 7 条，其中 1 条兼货物列车到发线，有效长 650~765m；车站现有旅客站台 4 座，7 个站台面。蚌埠站建站历史久远，车站两端咽喉区有各类的货物线、段管线、专用线接轨。

由于蚌埠站位于老城区中心，周边用地紧张，蚌埠站的咽喉区扩大规模的成本极高。因此，蚌埠站引入新线的条件较差，建议新规划的铁路线借助既有的京沪铁路线引入蚌埠站。

c) 蚌埠西站（怀远站）

蚌埠西站（怀远站）为新规划车站，距离怀远县区中心较远，用地受限较小，引入新规划铁路线的条件较好。

d) 蚌埠北站

蚌埠北站，即现状的曹老集站，为京沪线上的一般中间站，位于蚌埠市淮河北岸。车站设正线 4 条，到发线 2 条，站房位于京沪线右侧。车站南端衔接至蚌埠站的客线及蚌埠东站的货线各 2 条。

由于周边用地开发强度较低，蚌埠北站扩大规模的条件较好，具备引入新规划铁路线的条件。

通过分析看出，蚌埠南站、蚌埠西站（怀远站）及蚌埠北站均具备引入新规划铁路线的条件；蚌埠站受既有条件限制，不具备直接引入新规划铁路线的条件。

在对主要客运车站引入条件进行分析的基础上，结合蚌埠市的城市空间布局等，本次规划提出两个客运枢纽布局规划方案，具体如下：

（2）客运枢纽布局方案

1) 方案一

规划形成以蚌埠南站和蚌埠站为主，蚌埠北站为辅的“两主一辅”的客运枢纽格局。同时布局蚌埠西站（怀远站）、固镇、五河、新机场等客运中间站。

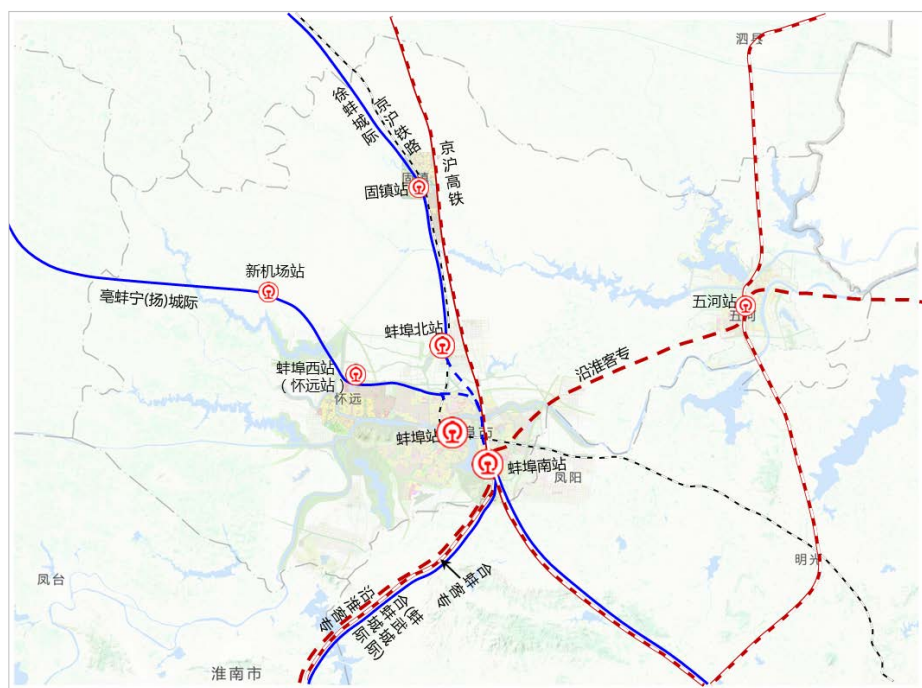


图6-11 铁路客运枢纽布局示意图（方案一）

a) 蚌埠南站

蚌埠南站为地区客运主站，办理京沪高铁、合蚌客专、毫蚌宁（扬）城际、徐蚌城际、蚌武城际、合蚌城际的通过和始发终到动车组旅客列车。

b) 蚌埠站

蚌埠站为地区客运辅站，近期办理京沪线的通过和始发终到客运列车，毫蚌宁（扬）城际的通过和始发终到动车组旅客列车；远期仅办理京沪线的通过和始发终到客运列车。

c) 蚌埠北站

蚌埠北站为地区客运辅站，办理徐蚌城际、京沪铁路的通过旅客列车。

2) 方案二

规划形成以蚌埠南站和蚌埠西站(怀远站)为主，蚌埠站为辅的“两主一辅”客运枢纽格局。同时布局固镇、五河、新机场等客运中间站。

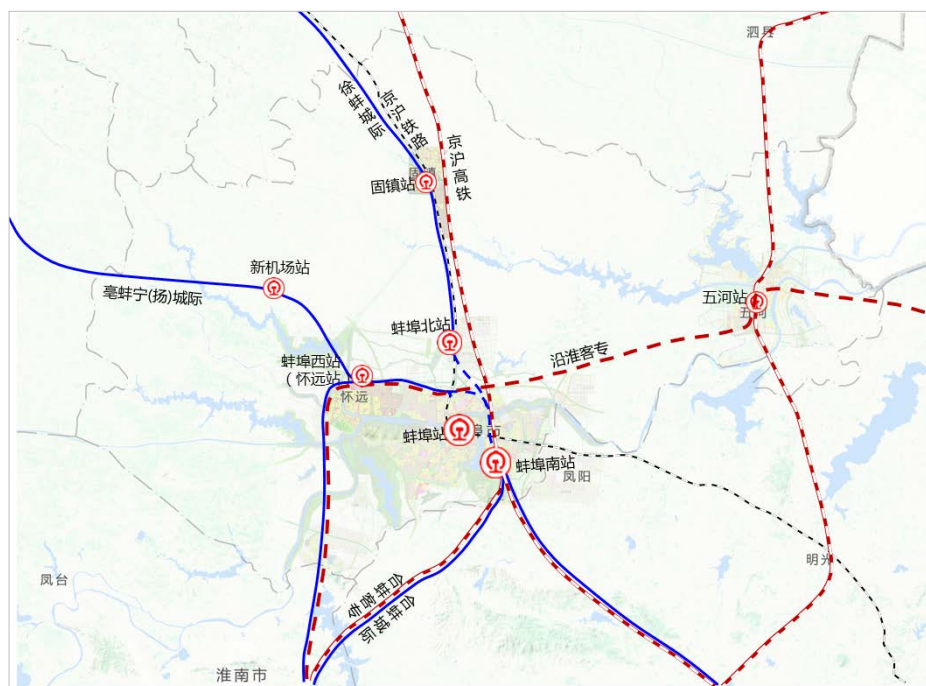


图6-12 铁路客运枢纽布局示意图 (方案二)

a) 蚌埠南站

蚌埠南站为地区客运主站，办理京沪高铁、合蚌客专、亳蚌宁（扬）城际、徐蚌城际、蚌武城际、合蚌城际的通过和始发终到动车组旅客列车。

b) 蚌埠西站（怀远站）

蚌埠西站（怀远站）为地区客运主站，办理沿淮客专、亳蚌宁（扬）城际的通过和始发终到动车组旅客列车，以及蚌武城际的始发终到动车组旅客列车。

c) 蚌埠站

蚌埠站为地区客运辅站，近期办理京沪线的通过和始发终到客运列车，亳蚌宁（扬）城际的通过和始发终到动车组旅客列车；远期仅办理京沪线的通过和始发终到客运列车。

3) 方案对比

表6-8 客运枢纽方案对比表

比较内容	方案一	方案二
客站分工	蚌埠南站办理高铁及城际，蚌埠站办理普速兼顾部分城际；可根据运输组织灵活使用蚌埠站和蚌埠南站到发线	蚌埠南站、怀远站办理高铁及城际，蚌埠站办理普速兼顾部分城际，可根据运输组织灵活使用蚌埠站和蚌埠南站到发线

对车站能力的影响	可充分利用既有蚌埠站的富裕能力、客运设施和有利位置条件	利用怀远站高速场的能力，可缓解蚌埠南站的压力，也能充分利用蚌埠站有利位置
运输组织	需占用既有京沪客线能力与普速列车存在运营干扰	需占用既有京沪客线能力与普速列车存在运营干扰
工程投资	正线长度短，工程投资节省	正线长度长，工程投资较高
引导城市发展	维持城市空间现状	有利于引导城区外向扩展，加快怀远与城区一体化
对周边交通影响	高铁、城际客流集中于蚌埠南站，周边交通压力较大	高铁、城际客流分布于蚌埠南站、怀远站，有利于缓解城市交通压力

虽然规划方案二有利于引导城区外向扩展，但从方案可实施性、投资成本、培育蚌埠南站客流等方面，推荐方案一：高铁和城际集中引入蚌埠南站；近期亳蚌宁（扬）城际经京沪线接入蚌埠站，远期接入蚌埠南站。

4) 动车运用所规划

根据蚌埠地区车站建设情况及周边地形、地貌，结合城市规划，建议在蚌埠南站设置动车运用所，具体位置仍需进行专题分析研究。

2. 货运枢纽布局方案

规划形成“一主一辅”的货运枢纽组织格局。其中，蚌埠东站为地区货运主站，办理京沪线、水蚌线、临港工业园专用线、沫河工业园专用线的通过和始发终到货运列车；蚌埠北站为地区货运辅站，办理三洋铁路的通过和始发终到货运列车，京沪线的通过货运列车，危化品专用线的通过和始发终到货运列车。

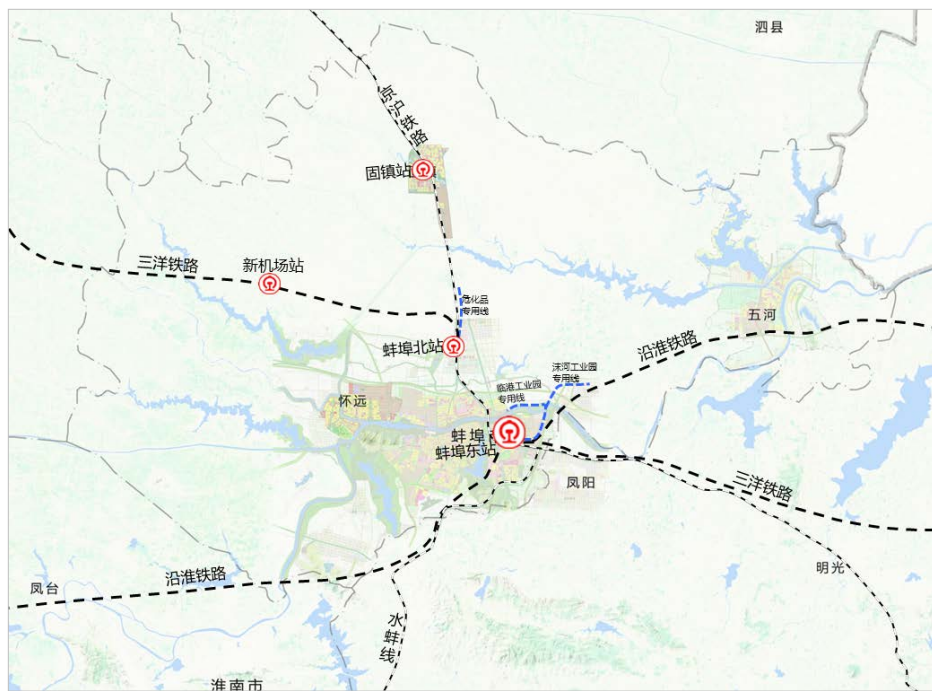


图6-13 铁路货运枢纽布局示意图

6.2.2 公路网规划

（一）高速公路

1. 总体思路

按照“加密、成网、连通、畅通”发展原则，立足蚌埠、依托安徽、接轨长三角、沟通中原城市群，形成南北贯通、东西辐射、组织便捷、联络顺畅、网络可靠的高速公路网布局。

加密：新增高速，实现对市域重要乡镇、产业园区等覆盖；**成网：**由线成网，形成基本完善的高速公路网络；**连通：**增加路网覆盖，县、重点中心镇有路径连接；**畅通：**构建便捷路网，相邻地级市能够快速通达。

2. 发展策略

（1）东向贯通：打通扬州、淮安通道，加强与盐城、连云港等江苏沿海地区联系。

扬州-亳州高速：规划高速，东向联系淮安、扬州，西向通往中原城市群第二高速公路通道。

蚌五泗高速公路：规划高速，蚌埠至五河段在建，强化与宿迁、淮安等苏北地区联系。

(2) 南北强化：提升通道运输能力，强化与合肥都市圈、南京都市圈、徐州城市圈的联系。

利用现状既有高速（京台高速、徐明高速）和规划新增的徐固蚌高速，来提升南北向徐蚌合通道能力。其中，规划新增的徐固蚌高速，可作为京台高速通道的辅助通道，分担主通道的交通压力。

(3) 内部连通：提高路网密度，实现县县通高速，重点镇全覆盖。

利用规划徐固蚌高速，联通固镇，实现全市“县县通高速”发展目标；利用规划扬亳高速，连接五河、固镇、蒙城，提升高速公路网覆盖度，实现对北部地区覆盖，同时联通机场，加强机场集疏散功能。

(4) 积极谋划：强化与武汉都市圈、沿淮城市间联系。

规划沿淮高速，东向连通规划扬亳高速，联系沿淮河城市，为淮河生态经济带建设提供交通支撑。

谋划蚌武高速，强化与武汉都市圈联系，远期作为武汉至青岛的通道组成。

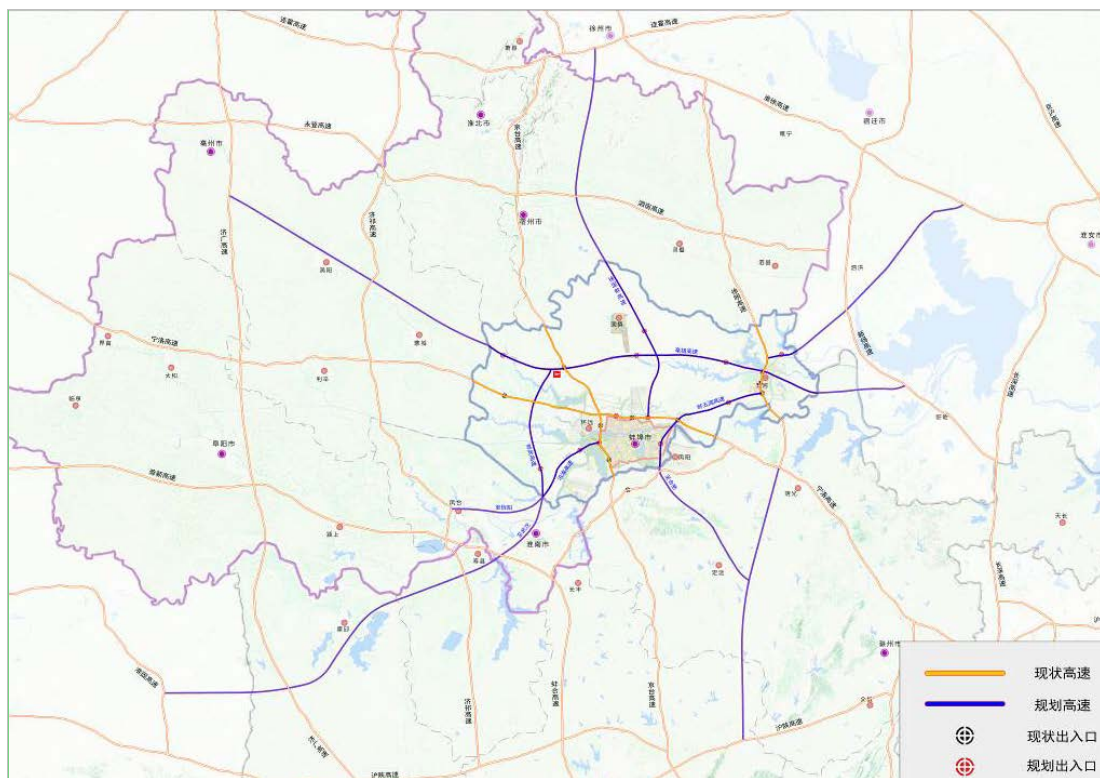


图6-14 高速公路线网规划布局图

远期规划形成“五纵三横一环”高速公路网，其中东向 2 条通道；西向 4 条通道；南向 3 条通道；北向 3 条通道，规划总里程约 479 公里。

“五纵”：京台高速、徐明高速、徐固蚌高速、蚌五泗高速、蚌武高速。

“三横”：宁洛高速、扬亳高速、沿淮高速。

“一环”：市区高速环线，由宁洛高速、京台高速、蚌五泗高速、蚌淮高速组成。

此外，在加快高速公路建设同时，同步推进高速公路出入口建设，优化城市道路与高速公路的便捷衔接，实现城市内外交通的有效转换。近期围绕市区高速环线，规划布局“一环九出入口”，重点推进京台高速-东海大道出入口、东海大道-蚌五泗高速出入口建设，开展宁洛高速-大庆路出入口、宁洛高速-长淮卫大桥连接线出入口及规划高速公路出入口等研究工作。

表6-9 蚌埠市高速公路出入口规划表

出入口性质	线路	出入口名称	备注
现状	高速环线（京台高速）	蚌埠	衔接迎宾大道
		蚌埠西	衔接现状国道 206
	高速环线（宁洛高速）	蚌埠北	衔接解放北路
		沫河口	衔接现状省道 306
	高速环线（蚌淮高速）	刘府镇	衔接现状省道 310
	徐明高速	五河西	衔接现状省道 306
	京台高速	鲍集	衔接现状国道 206
		怀远西	衔接现状省道 307
规划	高速环线（京台高速）	东海大道	近期建设
	高速环线（宁洛高速）	大庆路	前期研究
		长淮卫大桥连接线	前期研究
	高速环线（蚌五泗高速）	东海大道	近期建设
	蚌五泗高速	新集	近期规划
		双忠庙	近期规划
	毫扬高速	五河	远期规划
		小圩	远期规划
		固镇	远期规划
		双桥	远期规划
	徐固蚌高速	固镇	近期规划
		王庄	近期规划
	蚌武高速	常坟	远期规划
	沿淮高速	马城	远期规划

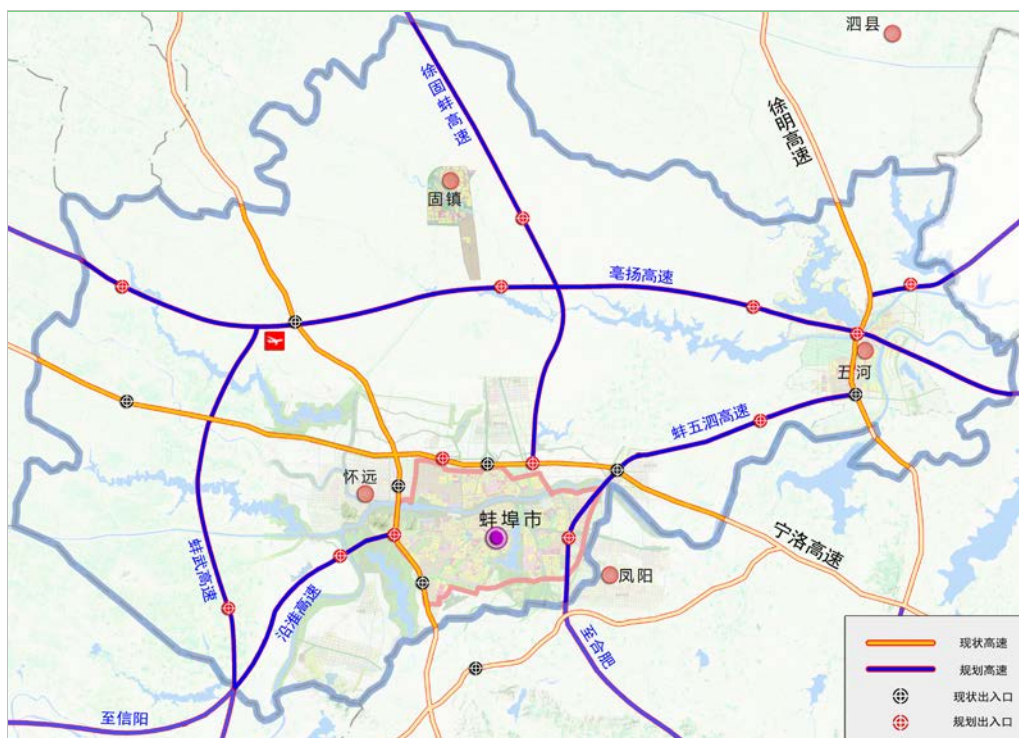


图6-15 高速公路出入口规划图

（二）普通干线公路

根据安徽省普通国省道布局方案，规划形成“八纵五横五联”普通国省道干线公路网，承担蚌埠市对外快速连通和内部区县快速衔接的功能，总里程约 1007 公里。其中，G329、G345、S313、S315 是沿淮河南北两岸的主要普通公路通道，可有力地促进淮河生态经济带建设。

1. 八纵

S235: 主要联系褚集乡、龙亢镇、徐圩乡、万福镇、唐集镇等乡镇，是西部纵向联系通道。

S230: 主要联系任桥镇、湖沟镇、鲍集镇、白莲坡镇、常坟镇等乡镇，是中西部纵向联系通道。

G206: 主要联系陈集乡、鲍集镇、古城乡、怀远城关镇、秦集镇、马城镇等乡镇，承担蚌埠城区与北部重点乡镇间的内外交通联系。

S224: 途径灵璧界、固镇县、怀远县，主要承担灵璧、固镇、怀远之间主要节点的交通联系。

S101: 是蚌埠城区与固镇县城间重要的联系道路，强化蚌埠城区、固镇县城之间的联系。

S223: 联系五河韩庄、东刘集、沫河口等乡镇, 承担蚌埠中部一般乡镇间的内外交通联系。

S216: 联系申集、小圩、浍南、临北回族乡等乡镇, 是蚌埠市域东部地区一般乡镇间的交通联系通道。

G104: 主要联系双忠庙、五河城区、小溪、明光界等乡镇, 承担五河县城与周边乡镇间交通联系。

2. 五横

G329: 联系大龙亢、河溜、荆芑、怀远城关、小蚌埠、吴小街、雷华、长淮卫、凤阳界等乡镇, 是蚌埠市东西向对外联系的重要道路, 承担着怀远县城、蚌埠城区、凤阳县城之间的交通联系。

G344: 起于固镇城关, 向北途径任桥, 进入宿州界, 向东经刘集、东刘集、小圩、沱湖乡, 承担蚌埠西北部对外联系重要通道。

G345: 主要联系唐集、找郢、怀远城关、秦集、李楼、临淮关、大溪河等地区, 可实现淮南、蚌埠、凤阳间的交通联系。

S307: 主要联系宿州方店、杨庙、固镇县城、石湖、濠城、草沟、泗县等地, 是蚌埠北部横向通道。

S311: 主要联系双桥、看瞳乡、淝河、古城、鲍集、王庄、头铺等乡镇, 承担鲍集、王庄、新机场、五河县城等重要区域间的交通联系。

3. 五联

S305: 固镇县仲兴对外联系的主要通道。

S313: 途径吴小街、沫河口、大新、新集、头铺、五河县城等乡镇, 强化蚌埠城区、五河县城交通联系的重要道路。

S315: 联系唐集镇、常坟镇, 强化与淮南的交通联系。

S418: 联系王庄镇、刘集镇, 是蚌埠中部地区的一条重要联络线。

S419: 联系魏庄、鲍集, 作为机场的重要集散道路。

表6-10 “八纵五横五联”普通国省道干线公路网表

线路名称		规划里程	规划等级
八纵	S235	50	二级公路
	S230	60	二级公路

	G206	77.5	一级公路
	S224	63	一级、二级公路
	G104	38.5	一级公路
	S101	40	一级公路
	S216	60	二级公路
	S223	40	二级公路
五横	G329	86.1	一级公路
	G344	100	一级公路
	G345	66	一级公路
	S307	53	一级、二级公路
	S311	108	二级公路
五联	S305	17	二级公路
	S313	73	一级公路
	S315	34	二级公路
	S418	18	二级公路
	S419	23	二级公路

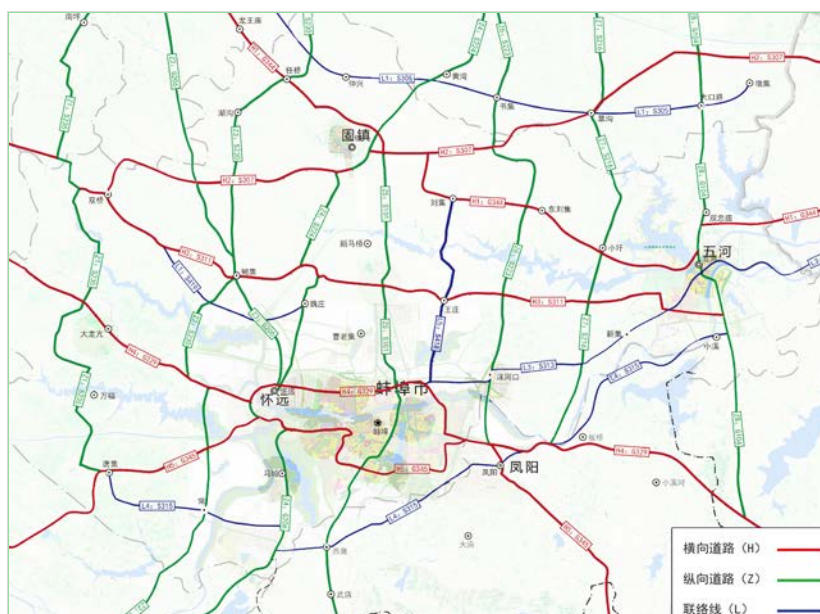


图6-16 普通国省干线公路规划布局图

（三）农村公路

党的十九大明确指出，要实施乡村振兴战略，建立健全城乡融合发展体制机制和政策体系，加快推进农业农村现代化。交通是基础性、先导性行业，是服务农村建设的重要基础设施。按照“四好农村路”要求，以县级公路畅通工程、乡级公路畅通工程为重点，积极稳妥推进农村公路建设，确保农村公路实现提级改造，提高农村公路网络化水平。

（四）区间快速通道

支撑区域中心城市建设，合理引导未来城市空间拓展。确保中心城市到各县（区）中心城及周边地区有两条及以上区间快速通道。规划快速通道如下：

- （1）至怀远快速通道：东海大道、规划 G329（即现状 G206）、G345。
- （2）至五河快速通道：规划 S311、S313（即现状 S306）。
- （3）至固镇快速通道：规划 S101（即现状 S101）、规划新增通道（南接蚌埠城区道路，北接固镇黄园南路）。
- （4）至凤阳快速通道：东海大道-凤翔大道，规划 G345、G329。
- （5）至腾湖机场通道：规划 G206（即现状 G206）。

表6-11 区间快速通道表

方向	规划线路	建设标准	预计时间
怀远	东海大道 G329、G345	一级公路	30 分钟
固镇	S101 规划新增通道	一级公路	60 分钟
五河	S311 S313	一级公路	60 分钟
凤阳	东海大道 G345、G329	一级公路	45 分钟
机场	G206	一级公路	50 分钟

（五）与周边县市联系通道

强化蚌埠区域中心城市对周边地市的吸引，发挥集聚作用，规划与周边地市联系通道如下：

- （1）宿州方向：京台高速、徐固蚌高速、G206、G344、S230、S306。
- （2）蒙城（涡阳、利辛）方向：宁洛高速、扬亳高速、G329、S307。
- （3）淮南方向：蚌淮高速、G206、G345、S230。
- （4）凤阳（定远）方向：G329。
- （5）明光方向：宁洛高速、G345。
- （6）灵璧方向：S224、S223。
- （7）泗县方向：徐明高速、S307、S216、G104。

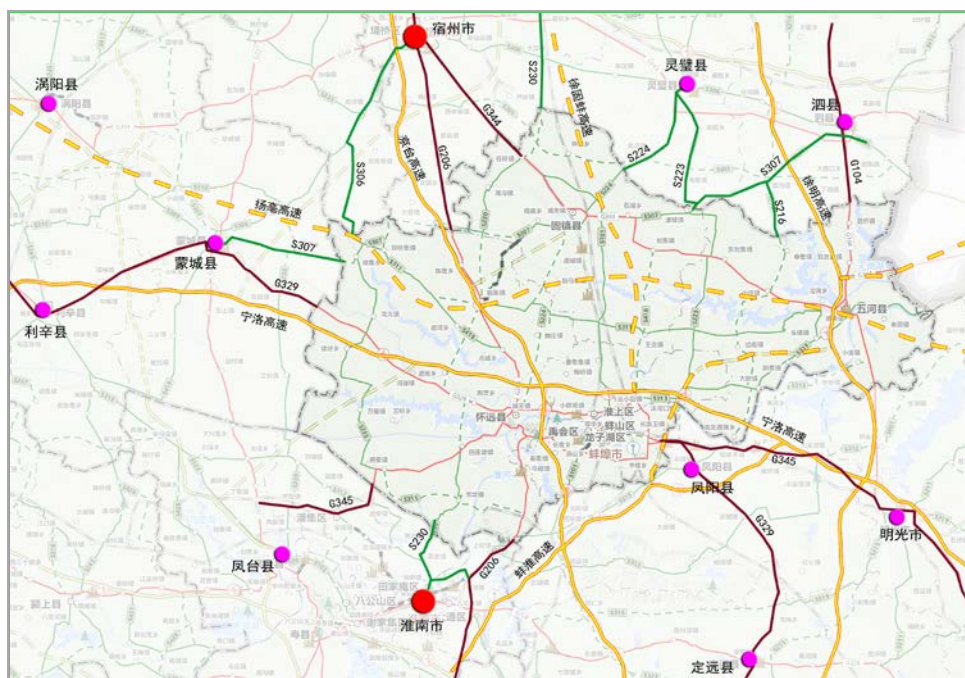


图6-17 蚌埠至周边地市联系通道规划图

6.2.3 水运规划

加快内河水运发展是事关加快转变经济发展方式、建设资源节约型和环境友好型社会的重大战略。蚌埠水运资源丰富，淮河是我国七大河之一，蚌埠港是国家级内河主要港口，发展内河水运具有独特条件和良好基础。围绕淮河生态经济带建设，打造淮河航运中心，具有十分重要的意义。

（一）总体思路

按照加快构建“畅通、高效、平安、绿色”的现代化内河水运体系的要求，全面启动淮河骨干航道建设，大幅提高内河港口规模化和专业化水平，基本实现运输船舶标准化和大型化，逐步建成现代化安全监管和救助体系，构建可持续发展的“绿色水运”。

（二）发展任务

围绕“**振兴淮河水运、构建内河枢纽、发展海河联运、实现江河互通**”的工作重点，全面提升内河水运服务能力和信息化水平，主要完成以下任务：

1. 加快骨干航道建设

以淮河航道“三改二”工程为重点，提振内河航运能力，拓展服务范围，实现“骨干畅通、支线提升、通江达海”的内河航道建设目标，为打造淮河航运中

心提供支撑。

(1) 加快完成淮河航道建设，提高通过能力，实现与苏北航道、长江黄金水道相衔接，通达上海洋山港和江苏沿海港口；适时开展淮河相关河段一级航道提升论证可行性。

(2) 推进支线航道升级改造，形成干支连通的航道网络，逐步推进涡河、茨淮新河、浍河、怀洪新河升级改造。

(3) 改善支流通航条件，加快建设临淮岗复线船闸、浍河五河复线船闸；加快沿线桥梁改造，推动蚌埠津浦老铁路桥、浍河部分桥梁改造。

(4) 加强沿淮河城市的协调，与江苏、河南、水利、铁路等有关省份和部门的协作，加强淮河上下游的衔接，提升淮河干流通过能力，服务淮河生态经济带建设。

2. 构建内河枢纽

把握航运格局变化的主动权、资源配置和产业转移的主动权、经济转型升级的主动权，依托依托集散发展集聚、港口物流发展增值服务，实现全市港区的整合发展，淮河流域港口的错位发展、临港产业的转型发展。

重点构建以港区码头为核心，集疏运网络为基础，金融和信息系统为支撑，集运输、物流、金融、信息和咨询等功能相融合的现代港口服务体系，支撑淮河航运中心建设。

(1) 加快内河港口枢纽建设

①完善内河港区布局，加快港口功能调整，实现合理分工、协调发展，布局形成中心港区、怀远港区、五河港区和固镇港区四个港区。

● 中心港区是蚌埠港的主要港区，以粮食、煤炭、矿建材料、非金属矿石、化工品、集装箱和件杂货及旅游客运的运输为主，主要为沿淮产业带特别是马城经济开发区、禹会工业区、蚌埠工业园区、长淮卫临港产业园和沫河口工业园等服务；

● 怀远港区以矿建材料、煤炭、粮食、钢材、非金属矿石和件杂货等运输为主，主要为怀远市及周边地区经济社会发展及工业企业的原材料及产成品的运输服务；

- 五河港区以矿建材料、非金属矿石、金属矿石、粮食、农产品、化肥及农药和件杂货的运输为主，主要为五河县及周边地区经济社会发展及工业企业的原材料、产成品的运输服务；

- 固镇港区以矿建材料、粮食、煤炭、化肥及农药、农产品、金属矿石、非金属矿石、集装箱及件杂货运输为主，主要为固镇县及周边地区经济社会发展及工业企业的原材料、产成品的运输服务。

表6-12 内河港区布局表

港区	功能
中心港区	服务沿淮产业带特别是马城经济开发区、禹会工业区、蚌埠工业园区、长淮卫临港产业园和沫河口工业园等。
怀远港区	为怀远市及周边地区经济社会发展及工业企业的原材料及产成品的运输服务。
五河港区	为五河县及周边地区经济社会发展及工业企业的原材料、产成品的运输服务。
固镇港区	为固镇县及周边地区经济社会发展及工业企业的原材料、产成品的运输服务。

②推进综合作业区建设，重点优化中心港区作业区码头布局，加快内河集装箱泊位和规模化、专业化散杂货泊位建设。

- 强化蚌埠新港在保税物流、港区综合服务方面的功能，蚌埠新港二期集装箱码头建设。

- 加快长淮卫作业区码头、马城作业区码头等建设。

- 强化中心港区对怀远港和凤阳港的带动作用。

③促进区港联动，拓展港口物流功能。围绕港区布局核心物流园区、产业园区、航运和船舶交易信息中心等，形成“港产城一体”发展的综合性临港经济区；加快临港物流园建设，推进港口专业化、规模化和现代化发展。

④加强港口岸线利用规划。为满足蚌埠市水运发展需要，需要规划和预留宜港岸线，同时考虑到城市产业布局和未来发展方向，优化港口岸线资源，满足城市发展需要。近期规划港口岸线约 73.6 公里，其中淮河岸线约 55.3 公里、涡河岸线约 4.9 公里、浍河岸线约 8.0 公里、茨淮新河岸线约 4.8 公里、怀洪新河岸线约 0.8 公里。

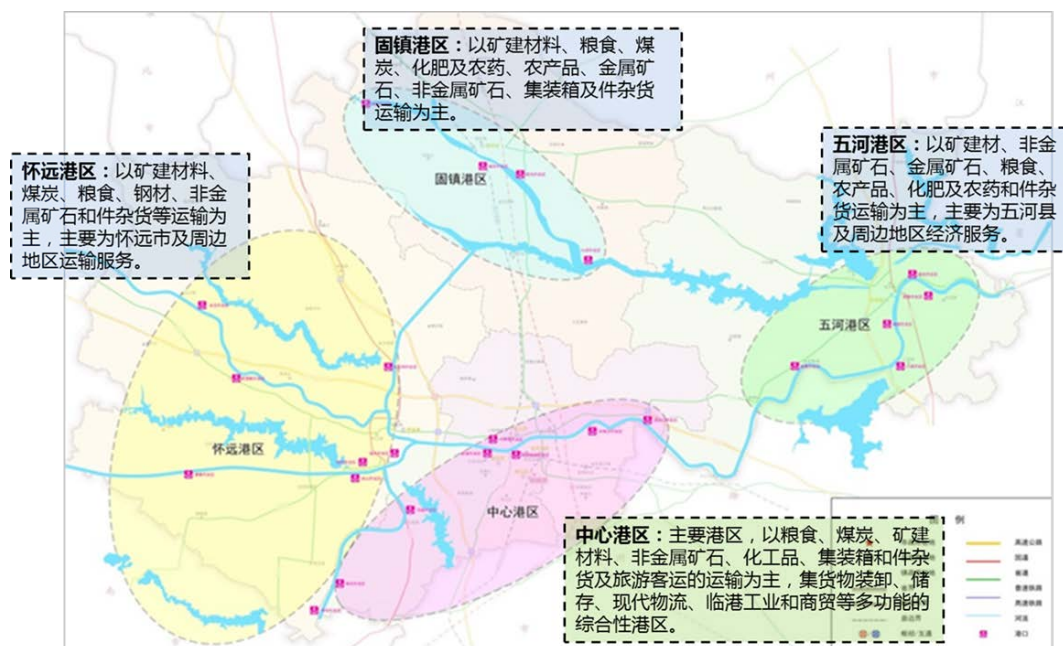


图6-18 内河港区规划布局图

(2) 构建集疏运网络

集疏运网络包括两个层次：一是对外集疏运通道，通过各主要国省干线接入全国及区域的高速公路网，承担港口大部分中长途集疏运任务；二是区域集疏运道路，连接港区与城市、临港工业及周边城镇，承担着为本地服务的区域集疏运任务，并连接港区与对外集疏运通道。本次规划集疏运网络线路有：

- 铁路：三洋铁路、沿淮铁路、京沪铁路。
- 公路：宁洛高速、沿淮高速、京台高速、亳扬高速等。
- 普通公路：G206、G329、G345、S101、S313 等国省干线。
- 水运：依托“一干四支”的航道网络，其中干线为淮河航道，支线为涡河、浍河、茨淮新河、怀洪新河。

(3) 完善金融和信息系统

按照创新服务与防范风险相结合、政策推动与市场自主相结合的原则，完善金融市场体系，推动金融服务创新。吸引社会资本参加，专业投资于港航基础设施建设；加强我市港口及相关企业与金融机构沟通协调，搭建产业与金融合作平台。

以公共服务为导向，加快港口信息服务系统建设。协调各电子口岸、港航部门、物流园区及企业等单位，打通港口数据、物流数据的传输渠道；构建基于互

联网的覆盖全市的港口公共信息服务平台，向省内外航运、物流企业提供各种公共服务。

3. 实施内河船型标准化

推进内河船型标准化工作。加大船型标准化、大型化的扶持力度，鼓励老旧内河船舶提前退出航运市场；推广新型节能、环保、经济合理的内河标准化干散货船和集装箱船型系列，加大集装箱、江（河）海直达等专用船舶的发展力度，加快船舶运力结构调整步伐。

4. 培育龙头水运企业

鼓励水运企业及港口相关企业做大做强，增加船舶保有量，提升船舶运力；引进集装箱运输班线、代理公司等，借鉴先进地区做法，给予水运企业适度财政补贴；出台激励政策，鼓励社会资本建设水运物流园区、建立跨地区的现代物流企业；加强对水运企业的监管和扶持力度。

5. 强化水运市场秩序

加强内河水运建设和运输市场监管，建立统一开放、竞争有序的市场体系。建立并完善动态监控机制，加强企业经营行为监督检查，避免出现恶性竞争和垄断经营行为。依法加强市场监管，引导企业诚实守信、规范经营，进一步加大对诚信企业的政策扶持力度，激发企业争创诚信的积极性。

6.2.4 航空规划

（一）规划目标

到 2030 年，形成以蚌埠民用机场为中心，皖北其他支线机场为节点，通用机场为补充，辐射周边、通达全国及部分国家的民用航空网络。

（二）民用机场

➤ 规划原则

稳扎稳打，安全发展。安全是民航的生命线，要坚定不移地坚持持续安全理念，始终把安全管理放在一切工作的首位。加强安全文化建设，不断提高安全管理水平。

抓住机遇，主动发展。抓住淮河经济带规划、加快皖北发展和民航强国建设的战略机遇，调动各方面积极因素和资源，加大政策扶持力度，提高民用航空业

对蚌埠国民经济直接和间接贡献率。

统筹兼顾，协调发展。系统考虑蚌埠周边城市及全省民航发展的协调性，统筹兼顾民航发展中相关各方关系。

切合实际，科学发展。既要保持适度加快的发展速度，又要考虑各类资源的约束和承载能力；既要满足当前经济社会发展的需要，又要对未来进一步发展的能力进行培育。

➤ 规划方案

1. 民用机场规划

拟建蚌埠民用机场设计飞行区等级为 4C，预留 4D 等级的干线条件，规划近期加快机场建设进度，远期提级蚌埠民用机场为干线机场，同时推进市内及服务腹地内城市候机楼建设，发展机场的复合枢纽服务，机场直接引入城际与高速公路，实现公铁空联运。

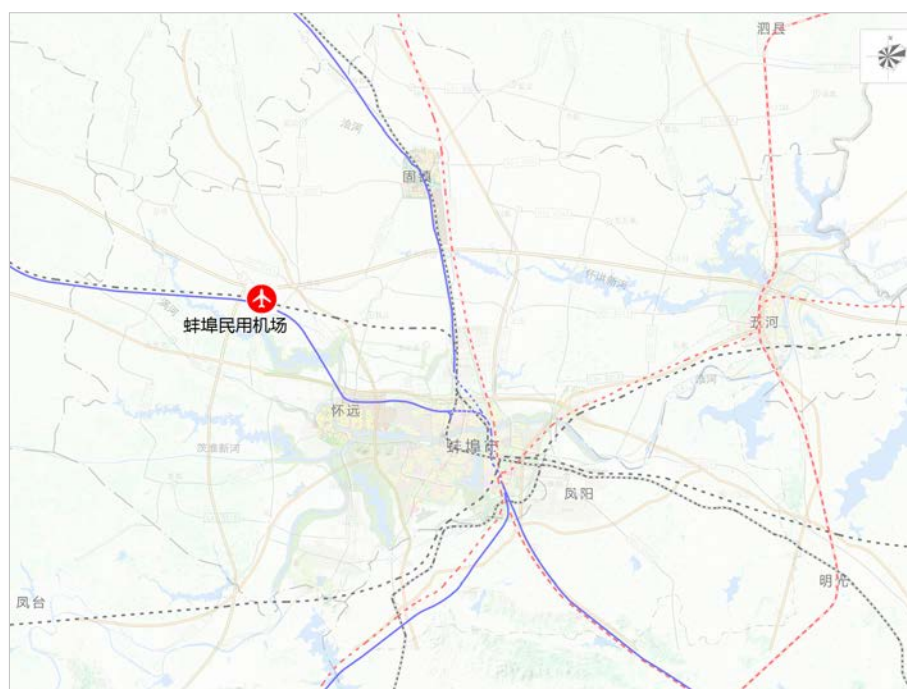


图6-19 蚌埠民用机场集疏运布局图

2. 航线规划

远期新辟蚌埠至东北、西南、西北方向等城市的航线，远景开通至日本、韩国、东南亚等国际航线。同期加快航空货运发展，增加全货机航线航班，丰富货运航线网络，支撑空港物流基地建设，积极发展快递业务，依托机场建设皖北地区快递中心。



图6-20 蚌埠民用机场近远期航线规划示意图

（三）通用机场

➤ 布局原则

资源共享原则。整合警航、通用航空器制造、通用航空产业发展、空中应急救援等需求，充分利用民航公共运输机场，统筹规划布局通用机场体系，实现机场资源、空域资源、土地资源共享，一场多用。

普遍服务原则。与民航运输机场规划布局相衔接，离各区县、城区直线距离50公里以内实现通用航空全覆盖。

军民航运输优先原则。通用机场布局必须确保军航及民航公共运输不受影响，在此前提下只要满足通用航空运行技术规范，均可规划建设通用机场。

分层分类布局原则。根据警航、通用航空器制造、通用航空服务、旅游交通、应急救援等不同需求，统筹考虑区域内城镇分布、幅员面积及人口分布、旅游资源分布、综合交通条件、民航运输机场布局等多种因素，按照公共运输机场、通用机场、临时起降点等三个功能层次，规划布局通用机场。

➤ 建设方案

（1）通用航空服务类型初选

从通用航空产业运营利润分布来看，创新研发和设计、关键零部件制造、飞

机维修、保险等行业利润率高，但进入门槛也较高，组装制造和运营虽然利润低，但进入门槛较低。然而，结合通用航空产业市场结构和蚌埠综合基础，蚌埠通用航空初期发展应按照“以运营为主、积极探索制造”的模式来发展，随着蚌埠通用航空产业基础不断增强，技术、人才、知识不断积累，后期可开展通用航空制造、维修等产业。

（2）通用航空运营需求分析

根据国家民航局《通用航空经营许可管理规定》（CCAR-135TR-R3）对我国从事通用航空企业经营项目划分的规定，一般将通用航空活动分甲、乙、丙三类。而抢险救灾类的通用航空活动属于非经营性项目，不受上述三类项目的划分限制，按照国家民航局有关规定执行。

结合蚌埠城市规划、产业规划以及我国通用航空产业发展的态势分析，初步筛选适合蚌埠通用航空运营服务见下表。

表6-13 蚌埠通用航空活动遴选

类型	通用航空服务功能	合适蚌埠开展的业务	类型	通用航空服务功能	合适蚌埠开展的业务
甲类	陆上石油服务		乙类	海洋监测	
	海上石油服务			渔业飞行	
	直升机机外载荷飞行	√		气象探测	√
	人工降水	√		科学实验	√
	医疗救护	√		城市消防	√
	空中探矿	√		空中巡查	√
	空中游览	√	丙类	飞机播种	√
	公务飞行	√		空中施肥	√
	私用或商用飞行	√		空中喷洒植物生长调节剂	√
	驾驶执照培训	√		空中除草	√
	直升机引航作业	√		防治农林业病虫害	√
	航空器代管业务	√		草原灭鼠	
	出租飞行	√		防治卫生害虫	√
	通用航空包机飞行	√		航空护林	√
乙类	航空摄影	√		空中拍照	√
	空中广告	√			

（3）布局方案

近期规划建设怀远通用机场（与蚌埠民用机场为同一机场）、固镇通用机场

2 处，远期规划建设五河通用机场 1 处。规划等级均为 A2，服务类型为甲类，主要承担低空旅游、工农业作业飞行、应急救援及航道检测等作业任务。



图6-21 通用机场规划布局图

6.2.5 市域轨道线网规划

（一）规划原则

以蚌埠市城市轨道线网规划和建设规划情况为基础，结合城市空间结构优化、用地功能布局调整，以及新时期外部发展环境的变化，对轨道交通线网进行优化和完善。

- 以既有线网规划为基础，确保既有线网布局总体稳定；
- 以新的城市交通出行需求为目标，以国家新标准为依据；
- 与新一轮城市空间规划互动，适应新的城市空间布局；
- 与区域铁路、轨道网络相衔接，构建一体化轨道交通线网。

（二）规划目标

蚌埠城市轨道交通的发展目标是构筑支撑并引导蚌怀凤都市区空间一体化发展、与土地利用相协调、规模合理的城市轨道交通网络，逐步形成以城市轨道交通为骨干、地面公交为主体多层次的城市公共交通系统。

（三）制式选择

根据蚌埠市交通圈的范围划分，结合各轨道系统的适用范围，建议最适宜各

交通圈的交通系统，具体如下表所示。

表6-14 轨道圈功能划分表

交通圈的划分		城际铁路 (含普铁)	市域轨道	城市轨道（单轨、轻轨）
1 小时通勤圈	蚌埠市市域	√	√	
日常生活圈	近郊区			√
	中心城区			√

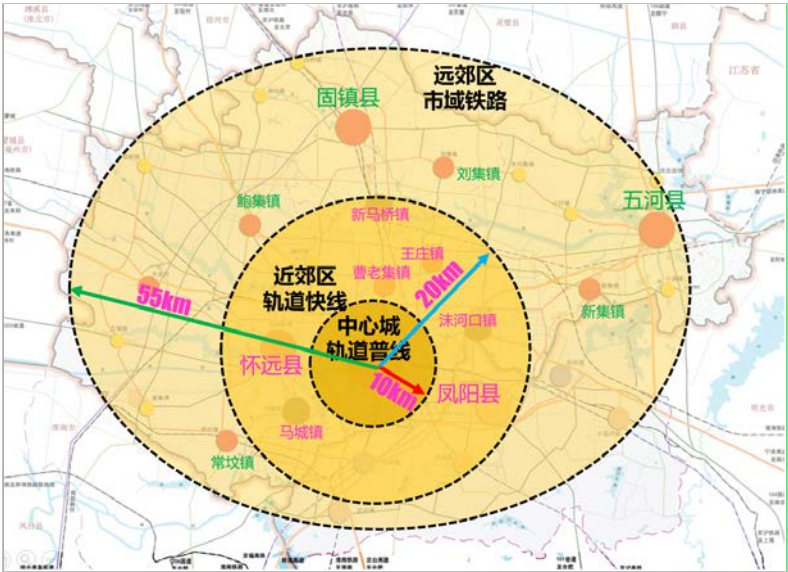


图6-22 蚌埠市轨道交通线网体系图

作为服务整个蚌埠市域的交通系统，可考虑城际铁路、市域轨道。

蚌埠市域内，重要城市节点间的距离为以蚌埠市中心城区为中心约 55～60km，在市域内形成 1 小时通勤圈，宜建设城际铁路或市域轨道。

此外，由于在城市节点之间主要是未开发土地，所以建设中间站的必要性低，车站间隔基本考虑在 10km 以上。

（二）市域轨道规划方案

1. 规划 2 条市域铁路

- 固镇方向：蚌固市域线，31.7 公里，远期利用宿蚌城际，远景新建；
- 五河方向：蚌五市域线，36.4 公里，远期利用沿淮铁路，远景新建；

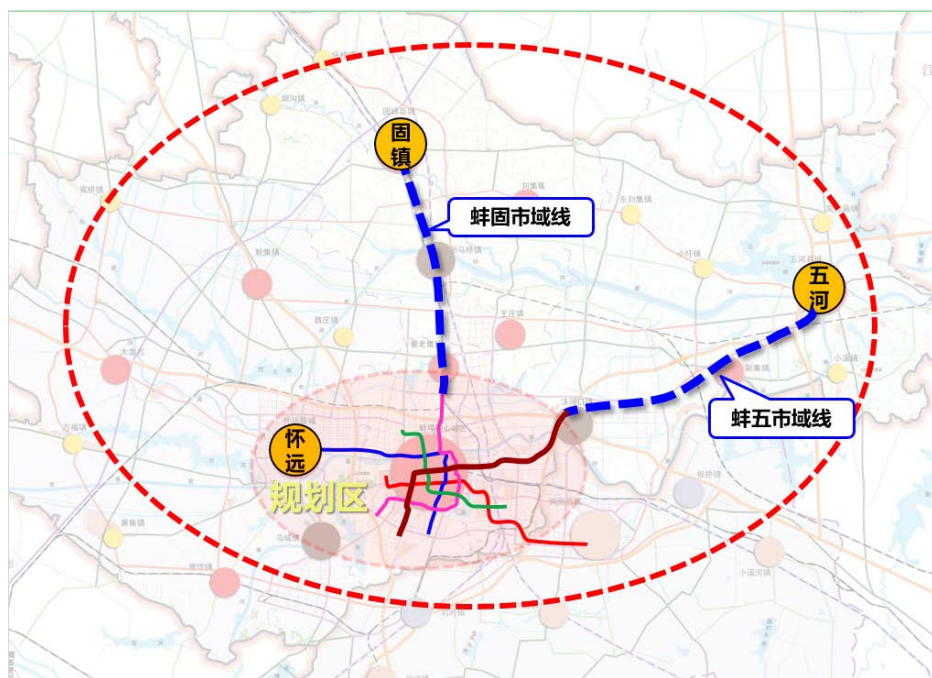


图6-23 蚌埠市域铁路规划示意图

2. 接驳线路分析

- 蚌固市域线：4 号线；
- 蚌五市域线：5 号线；

将 TOD（轨道交通为导向）发展模式引入轨道建设，从而达到实现引导城市发展、提高客流效益的目的。

6.3 综合交通枢纽体系规划

6.3.1 规划原则

1. 合理布局，优化提升

客运枢纽布局根据蚌埠市空间结构、人口分布，并以出行需求为导向。货运枢纽布局以产业布局为依据，并以货物供需为导向，新建与改造相结合，分散与集中相统筹，合理布局枢纽，实现综合交通系统的优化提升。

2. 一体协作，顺畅衔接

根据综合运输理念和各种运输方式的技术经济特征，强化分工和协作，突出对外交通与城市公共交通之间的优先换乘，以及对外通道之间的有机衔接，提升枢纽的一体化水平与运行效率。

3. 适度超前，科学发展

综合交通发展是支撑社会经济发展的重要基础。因此，必须在充分发挥交通运输基础性、先导性作用，优化建设资源配置。结合国内外发达城市的先进发展经验，合理分析预测未来经济社会发展对综合客运和货运的要求，坚持适度超前的规划原则。在满足现阶段客货运输需求的基础上，科学规划交通基础设施布局、有序实施交通基础设施项目。

4. 高效组织，便捷服务

体现人性化服务和安全保障的要求，优化运营组织，完善信息服务，加强旅客与车辆引导，实现旅客便捷换乘和货物高效换装。

5. 低碳、集约、环保

科学确定规模，合理设置功能，集约利用空间资源，大力推广应用节能环保的新技术、新材料、新设备，实现绿色发展。

6.3.2 客运枢纽体系规划

1. 规划策略

（1）完善客运枢纽体系

构建层次分明、功能明确的立体化客运枢纽体系；实现内外交通的顺畅连接，注重与城市空间布局协调发展。

（2）实现枢纽间便捷联系

枢纽站间形成以轨道交通、高快速路为主体的衔接网络；大型枢纽站至少与其他两个枢纽站之间建立直接的轨道交通通道，实现客运零距离换乘。

（3）建立高效的枢纽客流集散系统

规划以轨道交通为骨干、公共交通为主体的枢纽客流集散网络，实现与城市片区间的快速衔接。

2. 客运枢纽布局

按照“客内货外、近而不进、适度集中、相对均衡”的原则进行枢纽场站布局，优化整合既有设施，合理布局新增设施。市域范围内共规划 14 个客运枢纽场站，其中：一类枢纽 3 处，二类枢纽 4 处，三类枢纽 7 处。

表6-15 客运枢纽分类表

分类	功能定位	衔接条件	主要枢纽
一类	承担国际、国内或主要承担中长距离、跨区域客运服务；具有国际性或全国性功能。	衔接方式包括城市轨道交通、高速公路或城市主干道等	蚌埠南站、蚌埠民用机场、蚌埠站 3 个综合客运枢纽群
二类	省内、跨市域客流为主，兼顾省外客流；主要服务于本区域内旅客出行。	衔接方式包括城市轨道交通市域线、城市主干道等	蚌埠北站、蚌埠西站（怀远站）蚌埠西、蚌埠汽车客运南站 4 个枢纽
三类	市域客流为主，主要服务于小地区的旅客出行。	衔接方式包括城市主干道	固镇综合客运枢纽、五河综合客运枢纽、沫河口客运站等 7 个枢纽



图6-24 客运枢纽布局规划示意图

（1）一类客运枢纽

一类客运枢纽是依托高铁客运站、枢纽机场等区域性对外交通枢纽，连接全国性或区域性综合运输大通道；同时，布局轨道交通车站、常规公交枢纽、停车设施和集散广场，服务中长距离对外旅客集散。规划一类客运枢纽 3 处。

①蚌埠南站综合客运枢纽群

枢纽位置：蚌埠南站综合客运枢纽位于学翰路东侧，东海大道南侧。

枢纽组成：该综合客运枢纽由蚌埠南站（高铁场、城际场）、汽车综合客运站、轨道交通站和公交枢纽站组成。其中，蚌埠南高铁站承担京沪高铁、合蚌客专、亳蚌宁（扬）城际、徐蚌城际、合蚌城际铁路的通过或始发终到客流；综合

客运站以城际客运班线（凤阳、固镇、五河、阜阳、亳州、灵璧等市县）为主，兼顾少量长途客运班线。

枢纽功能：铁路主导的国家级特大型综合客运枢纽，主要承担途经蚌埠的中长途动车组客流及经济圈城际客流服务功能。

枢纽衔接：对外衔接：京沪高铁、合蚌客专、亳蚌宁（扬）城际、徐蚌城际、蚌武城际、合蚌城际等；对内衔接：城市轨道交通（1、3、6 号线）、学翰路、东海大道等。

②蚌埠民用机场综合客运枢纽群

枢纽位置：蚌埠民用机场综合客运枢纽位于怀远县鲍集镇及淝河乡境内，京台高速西侧，距离蚌埠市中心直线距离 36.7 公里。

枢纽组成：该综合客运枢纽由蚌埠民用机场、新机场站（火车站）、公路客运站、轨道交通和城市公交枢纽组成。其中，蚌埠民用机场服务于中长途航空旅客运输；新机场站（火车站）承担亳蚌宁（扬）城际的通过客流；公路客运站以面向皖北地区和市域的中短途公路班线为主，兼顾城际公交、机场大巴。

枢纽功能：机场主导的国家级综合客运枢纽，主要承担蚌埠、宿州、淮北等皖北地区城市的国际和国内出行需求。

枢纽衔接：亳蚌宁（扬）城际、机场联络线、京台高速、宁洛高速、G206、机场快线、解放路、南环快速路等。

③蚌埠站综合客运枢纽群

枢纽位置：蚌埠站综合客运枢纽位于解放路西侧，胜利东路北侧。

枢纽组成：该综合客运枢纽由蚌埠站、长途汽车中心站、轨道交通站和公交枢纽站组成。其中，蚌埠站承担京沪铁路、亳蚌宁（扬）城际的客流；长途汽车中心站以省际长途客运班线为主，兼顾面向市域的城乡公交、城际公交。

枢纽功能：铁路主导的综合客运枢纽，主要承担途经蚌埠的中长途普速列车客流，近期承担亳州方向的城际客流。

枢纽衔接：京沪铁路、亳蚌宁（扬）城际、轨道交通 2、轨道交通 5 号线、解放路、东海大道等。

（2）二类客运枢纽

二类客运枢纽是依托铁路客运站或公路客运站，服务于省内、皖北地区等区域性客流，兼顾省外客流，布局常规公交枢纽、轨道交通车站、停车设施和集散广场，以轨道交通、城市主干道进行衔接。规划二类客运枢纽 4 处。

①蚌埠北站综合客运枢纽

枢纽位置：蚌埠北站综合客运枢纽位于淮上区曹老集镇境内，S101 西侧。

枢纽组成：该综合客运枢纽由蚌埠北站、蚌埠北长途汽车站、轨道交通站和公交枢纽站组成。其中，蚌埠北站承担京沪铁路、徐蚌城际的客流；蚌埠北长途汽车站以发往固镇及以北方向的县市的中短途客运班线为主。

枢纽功能：铁路主导型区域级综合客运枢纽，主要承担曹老集镇及周边乡镇普速、城际铁路客流及其集散服务功能。

枢纽衔接：京沪铁路、徐蚌城际、轨道交通 4 号线、S101、解放路等。

②蚌埠西站（怀远站）综合客运枢纽

枢纽位置：蚌埠西站（怀远站）综合客运枢纽位于怀远县境内，G329 南侧，G206 东侧。

枢纽组成：该综合客运枢纽由蚌埠西站（怀远站）、公路客运站、轨道交通和城市公交枢纽组成。其中，蚌埠西站（怀远站）承担亳蚌宁（扬）城际的通过客流；公路客运站以怀远县与中心城区及以东县区间的中短途公路班线为主，兼顾城际公交。

枢纽功能：铁路主导的区域性综合客运枢纽，主要承担亳州、阜阳方向的城际客流服务功能。

枢纽衔接：亳蚌宁（扬）城际、G329、G206、城轨快线、淝河路、南环快速路等。

③蚌埠西综合客运站

枢纽位置：蚌埠西综合客运站位于怀远县涡河南侧，G329 东南侧。

枢纽组成：该综合客运枢纽由蚌埠西客运站、轨道交通站和公交枢纽站组成。其中，蚌埠西客运站以发往怀远及以西方向县市的中短途客运班线为主。

枢纽功能：公路主导型区域级综合客运枢纽，主要承担向西阜阳、亳州等县

市的旅客运输。

枢纽衔接：宁洛高速、京台高速、沿淮高速、G329、G206、轨道交通 2 号线等。

④蚌埠汽车客运南站

枢纽位置：蚌埠汽车客运南站位于蚌埠市的蚌山区境内，东海大道南侧，朝阳东路东侧。

枢纽组成：该综合客运枢纽由蚌埠汽车客运南站、轨道交通站和公交枢纽站组成。其中，蚌埠汽车客运南站以发往怀远、固镇、五河三县的中短途客运班线为主，兼顾蚌埠以南县市方向的中长途客流。

枢纽功能：公路主导型区域级综合客运枢纽，主要承担怀远、固镇、五河三县，蚌埠以南县市等的旅客运输。

枢纽衔接：宁洛高速、G345、轨道交通 2 号线、朝阳路、东海大道等。

(3) 三类客运枢纽

三类客运枢纽为小型对外客运枢纽和市内客运枢纽，主要依托公路客运站或铁路客运站，服务内外交通衔接和常规公交换乘。规划三类客运枢纽 7 处。

①固镇综合客运枢纽

固镇综合客运枢纽为铁路主导型综合客运枢纽，主要承担固镇县及周边乡镇的普速、城际铁路客流及其集散服务功能。固镇综合客运枢纽由固镇火车站、固镇汽车站和公交枢纽站组成。

②五河综合客运枢纽

五河综合客运枢纽为铁路主导型综合客运枢纽，主要承担五河县及周边乡镇的高速铁路客流及其集散服务功能。五河综合客运枢纽由五河火车站、五河县长途汽车站和公交枢纽站组成。

③新马桥综合客运枢纽

新马桥客运站为铁路主导型综合客运枢纽，主要承担新马桥镇及周边乡镇的普速铁路客流及其集散服务功能。新马桥综合客运枢纽由新马桥火车站、新马桥长途汽车站和公交枢纽站组成。

④怀远县龙亢诚信客运站

怀远县龙亢诚信客运站为公路汽车站，以服务怀远县、中心城区至龙亢的城乡公交为主。

⑤马城客运站

马城客运站为公路汽车站，以服务中心城区至淮南的城际公交、周边城镇的城乡公交为主；组织联系核心城区的干线公交始发终到。

⑥沫河口客运站

沫河口客运站为公路汽车站，以服务中心城区至五河的城际公交、周边城镇的城乡公交为主，组织干线公交始发终到。

⑦五河县长途客运北站

五河县长途客运北站为公路汽车站，以服务五河至周边县镇间的城乡公交为主，组织干线公交的始发终到。

3. 枢纽衔接规划

(1) 规划目标

通过对国内外客运枢纽的可达性进行分析，国外主要枢纽间平均到达时间为 40 分钟，国内主要枢纽间平均到达时间为 50 分钟左右，且最大衔接时间不大于 100 分钟。

表6-16 国内外客运枢纽可达性分析

国外城市	巴黎	法兰克福	东京	芝加哥
平均时间 (min)	20	20	40	40
最大时间 (min)	30	30	60	80
国内城市	广州	武汉	北京	上海
平均时间 (min)	55	50	40	55
最大时间 (min)	90	90	100	100

考虑客运枢纽间的可达性，在进行枢纽衔接方案规划时，要求蚌埠市域范围内各主要枢纽间衔接时间不大于 100 分钟，中心城区重要综合客运枢纽间 30 分钟内快速到达。

(2) 客运主枢纽间交通衔接

在主要枢纽之间，通过城市轨道交通、城市快速路系统高效衔接转换，形成

轨道交通与快速路相结合的枢纽快速衔接网络。

①轨道交通衔接

根据铁路网规划中的枢纽布局方案分析，蚌埠西站（怀远站）也是未来较为主要的城际客运枢纽站。《蚌埠城市轨道交通线网规划》中，未考虑城市轨道线路接入蚌埠西站（怀远站）。



图6-25 轨道线网规划方案(原线网方案)

表6-17 远期客运主枢纽间轨道交通衔接路径与时间测算(原线网方案)

	蚌埠站	蚌埠南站	蚌埠北站	蚌埠民用机场	蚌埠西站 (怀远站)
蚌埠站	——	2-1 (22min)	2-4 (26min)	毫蚌城际 (14min)	——
蚌埠南站	——	——	1-4 (42min)	1-2-毫蚌城际 (43min)	——
蚌埠北站	——	——	——	4-2-毫蚌城际 (47min)	4-2-毫蚌城际 (49min)
蚌埠民用机 场	——	——	——	——	毫蚌城际 (9min)
蚌埠西站 (怀远站)	——	——	——	——	——

为强化蚌埠主要客运枢纽间的衔接，规划一条城市轨道快线，其线路走向为：从1号线长青北路站引出，沿东海大道向西跨淮河，沿大庆路转遇春路跨淮河，转世纪大道向东，向北折向新河路至蚌埠西站（怀远站）。该城市轨道快线不仅可以实现蚌埠西站（怀远站）与城区主枢纽间的快速连通；同时，该快线串联荆

山、涂山、大禹文化旅游特区、怀远客运中心站、蚌埠西站等，可实现淮河沿线旅游景点与城区枢纽间的快速联系，有利于景点游客的快速集散。

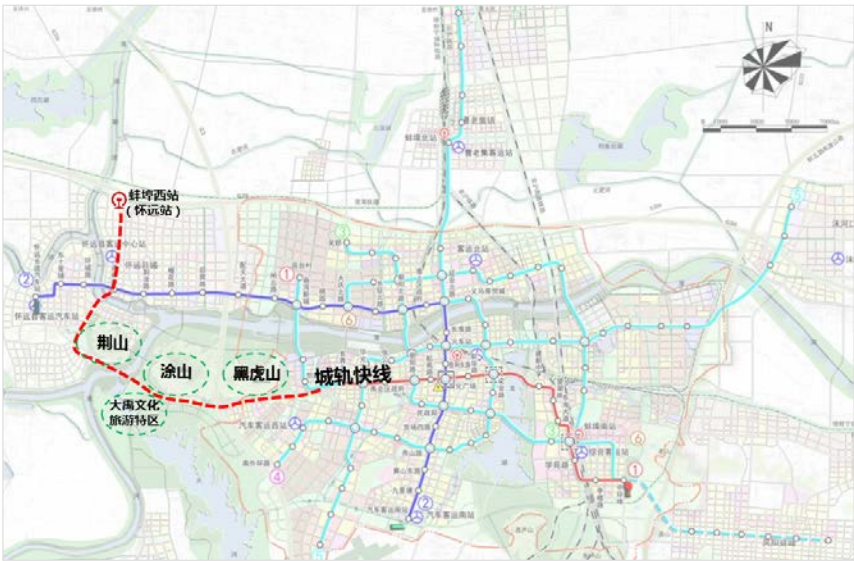


图6-26 轨道线网规划方案(调整后)

表6-18 远期客运主枢纽间轨道交通衔接路径与时间测算(调整后)

	蚌埠站	蚌埠南站	蚌埠北站	蚌埠民用机场	蚌埠西站 (怀远站)
蚌埠站	——	2-1 (22min)	2-4 (26min)	亳蚌城际 (14min)	1-2 (60min)
蚌埠南站	——	——	1-4 (42min)	1-2-亳蚌城际 (43min)	1-城轨快线(60min)
蚌埠北站	——	——	——	4-2-亳蚌城际 (47min)	4-2-亳蚌城际 (49min)
蚌埠民用机 场	——	——	——	——	亳蚌城际 (9min)
蚌埠西站 (怀远站)	——	——	——	——	——

利用轨道交通来衔接时，主要枢纽之间的出行时间最长为 60min，在目标范围值内，因此认为，本次轨道交通规划方案可满足交通出行的时间需求。

②快速路衔接



图6-27 快速路衔接规划示意图

表6-19 远期客运主枢纽间快速路衔接路径与时间测算表

枢纽	线路	时间（min）
蚌埠站-蚌埠南站	解放路-东海大道	25
蚌埠站-蚌埠北站	解放路	30
蚌埠南站-蚌埠北站	东海大道	40
蚌埠站-机场	解放路-淝河路	50
蚌埠南站-机场	东海大道-解放路-南环快速路-宁洛高速(京台高速)	60
蚌埠南站-蚌埠西站	南环快速路-淝河路	60

利用本次规划的快速路衔接方案时，市域范围内主要客运枢纽间的旅行时间最长为 60min，中心城区的主要客运枢纽间的旅行时间为 40min，均低于目标值；满足出行需求。

6.3.3 货运枢纽体系规划

1. 规划策略

(1) 完善货运枢纽体系

构建层次分明、功能明确的货运枢纽体系；形成由公路、港口及铁路综合货运枢纽为主体，多式联运为方式，沿产业带布局的货运物流系统。

(2) 建立完善的集疏运系统

完善货运枢纽的集疏运系统，加快实施铁路引入重要港口、公路货站和物流园区等工程，大力发展多式联运，打通枢纽的“最先一公里”和“最后一公里”，实现货运无缝化衔接。

2. 货运枢纽布局

表6-20 货运枢纽分类表

分类	功能定位	衔接条件	主要枢纽
一类	具有国际性或全国性货运枢纽功能，配套设置各类集疏运设施	集散方式包括航空、铁路、公路、水运等	蚌埠东站综合货运枢纽群、蚌埠民用机场空港物流基地等 3 个综合枢纽
二类	满足城市产业发展货运需求并具有区域辐射功能的货物集散、中转枢纽场站	集散方式包括铁路、公路、水运等	蚌埠北站、蚌埠保税区物流中心等 5 个货运枢纽
三类	面向蚌埠市、以满足重要镇区间货物运输和市区物流配送为主的小型货运场站	集散方式以公路为主	怀远县物流园区、固镇县物流园区、五河县物流园区、马城物流中心 etc 6 节点

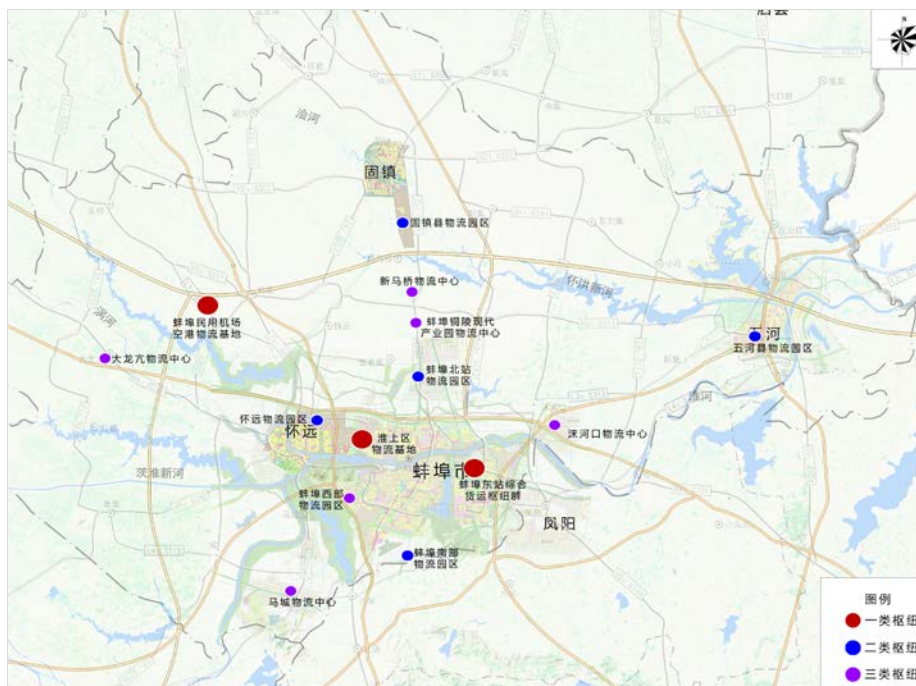


图6-28 货运枢纽布局规划示意图

(1) 一类货运枢纽

一类货运枢纽为特大型货物集散、中转的货运枢纽场站，以航空、铁路、港口、公路站场等为主导的大型公用交通设施为主，具有国际性或全国性货运枢纽功能，配套设置各类集疏运设施。规划一类货运枢纽 3 处。

①蚌埠东站综合货运枢纽群

枢纽位置：蚌埠东站综合货运枢纽群位于蚌埠市龙子湖区境内，胜利东路以北，蚌五泗高速（在建）以西。

枢纽组成：该综合货运枢群由蚌埠东站（包含东货场）、临港产业物流园组成。其中，蚌埠东站为远期的铁路无水港，办理铁路集装箱业务；临港产业物流园包含临港产业区、现代产业区、综合保税区等产业园区，长淮卫作业区、沫河口作业区等港口作业区，以及长淮卫公路物流园区。

枢纽功能：公-铁-水联运型国家级综合货运枢纽群，蚌埠东站为集铁路集装箱、整车、国际联运于一体的综合性货运枢纽，临港产业物流园区为辐射皖北地区的综合性物流基地，公铁水多式联运为其集疏运方式。

枢纽衔接：京沪铁路、三洋铁路、沿淮铁路、临港产业园专用线、蚌五泗高速、宁洛高速、G345、淮河航道等。

（2）蚌埠民用机场空港物流基地

枢纽位置：蚌埠民用机场空港物流基地位于怀远县鲍集镇及淝河乡境内，京台高速西侧，距离蚌埠市中心直线距离36.7公里。

枢纽组成：蚌埠民用机场空港物流基地由蚌埠民用机场、空港物流园组成。远期（2050年），年货邮吞吐量为3.6万吨。

空港物流园区面向迅速发展的航空快递和航空货运业务，大力发展包裹、空运货物的分拣配送业务，满足自主创新示范区航空货运需求。

枢纽功能：空港物流园区，为时效性强和附加值高的商品提供航空服务。

枢纽衔接：三洋铁路、宁洛高速、京台高速、机场联络线、G206 等。

（3）淮上区物流基地

枢纽位置：淮上区物流基地位于蚌埠市淮上区境内，G206南侧，大庆路淮河公路桥东侧。

枢纽组成：淮上区物流基地由蚌埠（皖北）B型保税物流中心、皖北徽商物流港组成，其中蚌埠（皖北）B型保税物流中心具备口岸功能，可开展进出口货物保税仓储、国际采购和分拨配送等国际物流业务；皖北徽商物流港，依托公路及淮河黄金水道，打造集“公路港+水路港+信息港”于一体的“三港合一”的现代综合性物流园。

枢纽功能：公-水联运型国家级综合货运枢纽（群），借助港口和公路的交通优势，打造辐射淮河流域和皖北地区的综合物流枢纽。

枢纽衔接：宁洛高速、京台高速、沿淮高速、G329 等。

（2）二类货运枢纽

规划二类货运枢纽场站5处，为满足城市产业发展货运需求并具有区域辐射功能的货物集散、中转枢纽场站，配套设置完善的集疏运设施。

①蚌埠北站物流园区

蚌埠北站物流园区位于淮上区曹老集镇境内，S101 西侧。蚌埠北站物流园区为铁路主导型综合货运枢纽，依托蚌埠北火车站，服务于曹老集镇及周边乡镇。

②蚌埠南部物流园区

蚌埠南部物流园区位于蚌埠市蚌山区，水蚌线北侧，G345 南侧。蚌埠南部

物流园为铁路主导型综合货运枢纽，依托姜桥铁路货运站，主要服务于蚌山区。

③固镇县物流园区

固镇县物流园区位于固镇县境内，京沪铁路东侧，S307 北侧。固镇县物流园区为铁路主导型综合货运枢纽，主要服务于固镇县及周边县镇。

④怀远县物流园区

怀远县物流园区位于怀远县境内，宁洛高速南侧，京台高速西侧。怀远县物流园区为公路货运枢纽，主要服务于怀远县及周边县镇。

⑤五河县物流园区

五河县物流园区位于五河县境内，合宿新高铁西侧，G344 南侧。五河县物流园区为公路货运枢纽，主要服务于五河县及周边县镇。

（3）三类货运枢纽

规划三类货运枢纽场站 6 处，为一般小型对外枢纽场站，以城市内部货运服务和地区辐射功能为主。密切结合并服务于产业园区、商贸设施和城市配送，布局蚌埠铜陵现代产业园物流中心、大龙亢物流中心、新马桥物流中心、蚌埠西部物流园、马城物流中心和沫河口物流中心。

3. 货运枢纽衔接

按照“客货分线、衔接顺畅、便利高效”的规划思路，遵循“客内货外”原则，加强铁路、公路、水运的无缝衔接，积极开展多式联运，构建“一环四射四纵四横”的货运衔接骨架。主要货运枢纽站场规划集疏运通道，并与主骨架形成直接衔接；其他货运枢纽站场通过城市道路或联络线与主骨架衔接，实现货运的无缝化衔接。

（1）一环：京台高速-宁洛高速-蚌五泗高速-蚌淮高速；（2）四射：蚌武高速，沿淮高速、淮河航道，水蚌线，蚌五泗高速；（3）四纵：京台高速，京沪铁路，徐固蚌高速，徐明高速；（4）四横：亳扬高速，三洋铁路，宁洛高速，沿淮铁路、淮河航道。

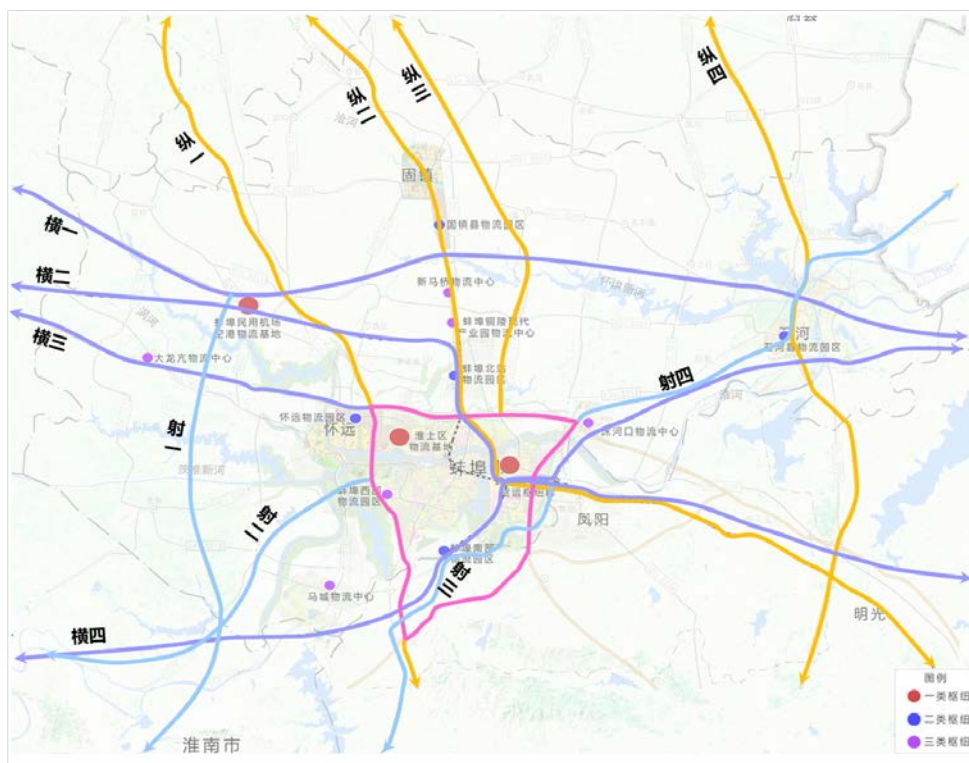


图6-29 货运枢纽衔接规划图

6.4 综合运输服务规划

6.4.1 完善综合客运体系

1. 完善区域客运快速通道

加快推进亳蚌宁（扬）城际、沿淮客专、徐固蚌高速等项目的建设；借蚌埠南站修建城际场的时机，落实蚌埠南站的动车运用所。通过完善对外交通基础设施，强化蚌埠与周边其他城市间的客运交流。

2. 促进枢纽间有效衔接

强化城市内外交通衔接，推进城市主要客运枢纽间（蚌埠站、蚌埠南站、蚌埠民用机场等）的快速连接，实施重要客运枢纽的轨道交通引入工程，实现利用城市轨道交通、快速路等连接大型客运枢纽。

3. 完善城际客运服务

发展大站快车、站站停等多样化城际铁路服务，提升中心城区与郊区之间的通勤化客运水平。按照定线、定时、定点要求，推进城际客运班车公交化运行。探索创新长途客运班线运输服务模式。

6.4.2 完善现代货运物流体系

1. 加快发展货物多式联运

加快完善蚌埠新港、蚌埠站的功能，扩大集装箱铁海联运、公铁联运规模；创建多式联运新模式，拓展蚌埠民用机场“空空+空地”货物集疏模式；加快推进快件空铁公联运；推进单证单据、设施设备、组织流程等标准化、规范化。

2. 引导货运市场集约化发展

鼓励交通、物流及上下游企业开展兼并重组或战略合作，建立全过程物流服务联盟；支持有实力的运输企业加快向多式联运经营人转变；积极吸引国内外物流集成商入驻。

3. 实施国际国内双枢纽战略

加快开通蚌埠-连云港等铁路及水运线路，谋划国际航线；以蚌埠民用机场、蚌埠东站及蚌埠新港为载体，以国际、国内货运航线为纽带，推动蚌埠市对外贸易的快速发展。

4. 加强城乡互动双向物流体系建设

加快建设货运配送网络；推进新农村现代流通网络建设，促进农村地区商品双向流通。

6.4.3 加快发展公共交通

1. 加快轨道交通规划与建设

开展并加快推进轨道交通的规划研究，成立市轨道交通项目前期工作领导小组，加快项目的各项前期工作，适时开工建设。

以轨道交通为引领，发展 TOD 模式。实行城市轨道交通的土地开发战略，通过土地使用和交通政策来协调城市发展过程中产生的交通拥堵和用地不足的矛盾，推进沿线旧城改造和新城区开发。

2. 大力发展常规公交

推进公交基础设施建设，创建安徽省公交示范城市。加快公交专用道、公交枢纽站、停保场、首末站、港湾式停靠站和智慧公交等公交基础设施建设。

多管齐下，提高公交运营服务水平。建立以成本规制为基础的公交补贴、补

偿长效机制，优化公交线网布局，提高公交线网覆盖程度，优化公共交通线路和站点设置；加快公交车辆更新换代，提高公交乘坐的舒适性与安全性。

3. 推进城乡客运服务一体化

推动城市公共交通线路向城市周边延伸，推进有条件的地区实施农村客运班线公交化改造。鼓励发展镇村公交，推广农村客运片区经营模式，实现具备条件的建制村全部通客车，提高运营安全水平。

6.4.4 大力发展智慧交通

1. 打造枢纽信息系统

逐步建立面向日常监测与综合运行信息管理、安全应急管理、综合换乘诱导与信息服务、各种运输方式运营调度等领域的枢纽信息系统，促进各类交通运输信息平台有效衔接。

2. 打造枢纽信息系统

逐步建立面向日常监测与综合运行信息管理、安全应急管理、综合换乘诱导与信息服务、各种运输方式运营调度等领域的枢纽信息系统，促进各类交通运输信息平台有效衔接。

3. 打造物流信息公共服务平台

加强物流信息互联互通，实现各物流节点设施信息实时共享，全面提高物流作业效率；打造城市交通出行信息服务系统；积极推进智能监控及信息诱导技术应用，整合优化现有出行信息服务系统和热线，向公众提供丰富、准确、及时的出行信息服务。

4. 打造城市交通出行信息服务系统

积极推进智能监控及信息诱导技术应用，整合优化现有出行信息服务系统和热线，向公众提供丰富、准确、及时的出行信息服务。

第7章 重大项目建设时序与投资计划

7.1 铁路建设项目

铁路建设方面，在建项目包括：水蚌线改线及电气化改造工程、合肥至宿迁至新沂高速铁路；近期建设项目包括：蚌埠至五河连接线、沿淮客专（淮南-蚌埠段）、亳蚌宁（扬）城际（蒙城-蚌埠段、南京北-扬州段）；远期建设项目包括：徐蚌城际（宿固蚌城际）、三洋铁路（亳州-蚌埠、蚌埠-扬州段）；远景项目包括：蚌武城际（新桥机场-淮南段）、合蚌城际、沿淮铁路（淮南-蚌埠、蚌埠-五河段）。

表7-1 蚌埠市铁路建设项目表

序号	项目	境内里程 (公里)	等级	建设时间	建设性质	总投资 (亿元)
一、近期建设项目（十三五建成）						
1	水蚌线改线及电气化改造工程	27.8	普铁	2015-2020	改线、电气化改造	20.0
2	合肥至宿迁至新沂高速铁路	41.1	高铁	2017-2020	新建	55.9
小计		68.9				75.9
二、近期建设项目（十三五启动）						
1	蚌埠至五河连接线	50.6	高铁	2020-2025	新建	68.8
2	沿淮客专（淮南-蚌埠）	7.8	高铁	2020-2025	新建	10.6
3	亳蚌宁（扬）城际（蒙城-蚌埠段）	85.7	城际	2018-2021	新建	93.4
小计		144.1				172.8
三、远期建设项目（2030年前建成）						
1	徐蚌城际（宿固蚌城际）	55.9	城际	2025-2030	新建	69.8
2	三洋铁路 （亳州-蚌埠、蚌埠-扬州段）	79.34	普铁	2025-2028	新建	39.7
小计		135.2				109.5
总计		348.2				358.2

7.2 公路建设项目

高速公路建设方面，近期重点项目有宁洛高速公路扩容工程、蚌五泗高速公路、徐固蚌高速；远期建设项目有扬亳高速、沿淮高速公路、蚌武高速公路，规划建设里程约 353 公里。

表7-2 蚌埠市高速公路建设项目表

序号	项目	境内里程 (公里)	建设时间	建设性质	总投资 (亿元)
一、近期建设项目（十三五建成）					
1	宁洛高速蚌埠段改扩建工程	68	2016-2019	改扩建	50
小计		68			50
二、近期建设项目（十三五启动）					
1	扬亳高速（京台-固镇段）	24	2017-2020	新建	18
2	蚌五泗高速公路	62	2019-2022	新建	57
3	徐固蚌高速	58	2020-2023	新建	49
小计		144			124
三、远期建设项目（2030 年前建成）					
1	扬亳高速(亳州-京台、京台-扬州段)	86	2025-2030	新建	72
2	沿淮高速	25	2025-2030	新建	24
3	蚌武高速	30			28
小计		141			124
合计		353			298

普通干线公路建设，近期重点建设 G206、G329、G344、G345、S101、S224、S234、S307、S311、S313 等相关路段项目，规划建设里程约 490 公里。

表7-3 蚌埠市普通干线公路建设项目表

序号	项目名称		境内里程 (公里)	建设时间	规划等级	总投资 (亿元)
1	G206	荆涂大桥至蚌埠宿州交界	53	2018-2020	一级公路	19.1
2	S234	怀远陈集至高皇（淮南界）	54	2016-2018	二级公路	2.6
3	S307	固镇城关至赵何路	8	2018-2020	一级公路	3.0
		固镇县城（S101）至泗县交界	13	2018-2019	一级公路	0.8
4	G344	五河至固镇段	57	2018-2020	一级公路	20.5

5	S311 (规划 S365)	五河-固镇-蚌埠民航机场公路	70	2017-2019	二级公路	4.2
6	G329	蚌埠太平岗（S101）至怀远朱岗(G206)	20	2017-2019	一级公路	11.0
7	G345	蚌埠凤阳交界处(S101) 至怀远唐集 (G206)	48	2017-2019	一级公路	20.0
8	S101	固镇至宿州交界段	8	2017-2019	一级公路	2.9
9	S224	固镇县城至灵璧交界段	13	2018-2020	一级公路	4.7
		固镇至怀远省道	50	2019-2020	二级公路	3.0
10	S313	蚌埠至沫河口	18	2018-2020	一级公路	11.7
		五河头铺至江苏交界段	20	2018-2020	一级公路	8.0
		沫河口至五河头铺段	35	2018-2020	一级公路	12.6
合计			467			124.1

7.3 水运建设项目

航道建设方面,项目主要包括淮河航道整治工程、浍河航道整治工程、涡河航道整治工程,浍河五河复线船闸工程等。

港口建设方面,长淮卫作业区、孝仪作业区、沫河口作业区、五河港区城南开发区、固镇港区城关作业区等码头工程。

表7-4 蚌埠市内河水运建设项目表

序号	项目	里程 (公里)	技术等级	建设时间	建设 性质	总投资 (亿)
一、航道						
1	淮河航道整治工程	142	II	2017-2020	新建	7
2	浍河五河复线船闸工			2017-2020	升级	3.1
3	浍河航道整治工程	96	IV	2017-2020	升级	6.5
4	涡河航道整治工程	56	IV	2017-2020	升级	2.6
小计		294	—	—	—	19.2
二、港口						
1	长淮卫港口作业区码		6个1000(兼顾2000)吨	2016-2020	新建	5.5
2	蚌埠港中心港区孝仪		设7个1000吨级散货泊位	2016-2018	新建	1.2
3	马城作业区中宏码头		4个1000吨级码头	2016-2018	新建	2.5
4	蚌埠港中心港区沫河		11个1000吨级泊位	2015-2018	新建	5.7

5	蚌埠港五河港区城南		4 个 1000 吨级泊位码头	2017-2020	新建	1.5
6	蚌埠港固镇港区城关作业区码头		12 个 300 吨级（兼顾 500 吨级）泊位	2017-2019	新建	1.4
小计						17.8
总计						37

7.4 航空建设项目

航空建设方面，十三五期间加快蚌埠民用机场（兼具通用机场功能）及市内与服务腹地候机楼的建设、固镇通用机场，远期推进五河通用机场的建设。

表7-5 蚌埠市航空建设项目表

序号	项目	等级	建设时间	建设性质	总投资（亿元）
一、近期建设项目（十三五建成）					
1	蚌埠民用机场	4C A2	2018-2020	新建	17.5
2	固镇通用机场	A2	2018-2020	新建	2.5
小计					20.0
二、远期建设项目（2030 年前建成）					
3	五河通用机场	A2	2021-2025	新建	2.5
小计					2.5
合计					22.5

7.5 轨道交通建设项目

城市轨道交通建设方面，近期推进轨道交通 1 号线一期和 2 号线的建设，远期推进 1 号线二期、3 号线及 4 号线的建设，远景推进 5 号线、6 号线、怀远城轨快线以及蚌固、蚌五等市域线的建设。

表7-6 蚌埠市轨道交通建设项目表

序号	项目	里程 (公里)	轨道制式	建设时间	建设性质	总投资 (亿元)
一、近期建设项目（十三五启动）						
1	1 号线一期	18.85	跨座式单轨	2020-2023	新建	59.7
2	2 号线	33.4	跨座式单轨	2018-2021	新建	96.4
小计		52.25				156.1

序号	项目	里程 (公里)	轨道制式	建设时间	建设性质	总投资 (亿元)
二、远期建设项目（2030年前启动）						
1	1号线二期	11.7	跨座式单轨	2022-2032	新建	35.1
2	3号线	18.9	跨座式单轨	2022-2032	新建	56.7
3	4号线	29.2	跨座式单轨	2022-2032	新建	87.6
小计		46.9				179.4
合计		241.9				695.74

7.6 枢纽建设项目

7.6.1 客运枢纽建设项目

客运枢纽建设方面，近期建设项目包括：蚌埠南站综合客运枢纽群、蚌埠民用机场综合客运枢纽群、蚌埠站综合客运枢纽群、蚌埠北站综合客运枢纽、蚌埠西综合客运枢纽、五河综合客运枢纽、固镇综合客运枢纽、怀远站客运枢纽、五河长途客运北站；远期建设项目包括：马城客运站、沫河口客运站、新马桥客运站。

表7-7 蚌埠市客运枢纽建设项目表

序号	项目	等级	建设时间	建设性质	总投资(亿元)
一、近期建设项目（十三五建成）					
1	蚌埠站综合客运枢纽群	一级	2017-2020	改扩建	2
2	固镇综合客运枢纽	三级	2017-2020	新建	1.3
3	五河综合客运枢纽	三级	2017-2020	新建	3
4	五河长途客运北站	三级	2016-2018	新建	1.5
小计					7.8
二、近期建设项目（十三五启动）					
1	蚌埠南站综合客运枢纽群（城际场、动车运用所、轨道交通站）	一级	2018-2023	新建	6
2	蚌埠民用机场综合客运枢纽群	一级	2018-2023	新建	2
3	蚌埠西站（怀远站）客运枢纽	二级	2018-2022	新建	3
4	蚌埠北站综合客运枢纽	二级	2018-2022	改扩建	1.5
5	蚌埠西综合客运站	三级	2018-2022	新建	2
小计					14.5

三、远期建设项目（2030年前建成）					
1	沫河口客运站	三级	2022-2025	新建	0.5
2	新马桥客运站	三级	2025-2028	新建	0.5
3	马城客运站	三级	2022-2025	新建	0.5
小计					1.5
总计					25.8

7.6.2 货运枢纽建设项目

货运枢纽建设方面，近期建设项目包括：蚌埠民用机场空港物流基地、蚌埠东站综合货运枢纽群、蚌埠北站物流园区、蚌埠南部物流园区、蚌埠西部物流园区、五河县物流园区、怀远物流园区、固镇县物流园区、沫河口物流中心；远期建设项目包括：马城物流中心、新马桥物流中心。

表7-8 蚌埠市货运枢纽建设项目表

序号	项目	技术等级	建设时间	建设性质	总投资
一、近期建设项目（十三五建成）					
1	五河县物流园区	二级	2016-2019	在建	2
小计					2
二、近期建设项目（十三五启动）					
1	蚌埠民用机场空港物流基地	一级	2018-2023	新建	10
2	蚌埠东站综合货运枢纽群	一级	2018-2023	新建	13
3	蚌埠北站物流园区	二级	2018-2021	新建	3
4	蚌埠南部物流园区	二级	2020-2025	新建	3
5	怀远县物流园区	二级	2020-2025	新建	2.5
6	固镇县物流园区	二级	2018-2021	新建	2
7	蚌埠西部物流园区	三级	2020-2025	新建	2.5
8	沫河口物流中心	三级	2020-2023	新建	1.5
小计					37.5
三、远期建设项目（2030年前建成）					
1	马城物流中心	三级	2022-2025	在建	1.5
2	新马桥物流中心	三级	2022-2025	新建	1.5
小计					3
总计					42.5

第8章 规划实施保障措施

8.1 强化责任落实

加强组织领导。各部门要将推进重大工程项目实施列入年度重点工作，明确组织管理架构和决策机制。完善逐级落实、层层负责的工作推进机制，明确具体责任人，坚持一级抓一级，全程负责，一抓到底。

细化实施责任。分类明确重大工程项目的实施主体，细化各实施主体的相关责任。各类项目实施主体分别为：铁路及航空项目-蚌埠市发改委；公路项目-蚌埠市交通局；水运项目-蚌埠市海事局。

健全统筹协调机制。打破行业及地区分割，建立跨行业、跨部门、跨县市的协调配合机制，扎实推进各项工作。依托国家及省级发展战略（如淮河生态经济带国家战略），协同周边地市(淮南等)，共同谋划推进区域性通道项目，争取国家及省级部门支持。

8.2 加大推进力度

加大前期工作力度。对蚌埠至五河连接线、沿淮客专（淮南-蚌埠）、亳蚌宁（扬）城际（蒙城-蚌埠段）、扬亳高速（京台高速-固镇段）等需近期实施的重大工程项目，扎实做好并加快推进项目前期论证工作。

强力推进工程实施。对已经审批核准尚未开工的重大工程项目，要抓紧落实建设条件，确保及时开工。对已经开工建设的重大工程项目，要加强跟踪服务，及时解决实施中的问题，大力推进、确保实施进度。

8.3 强化保障措施

加强建设用地保障。加强重大工程项目建设土地调度，通过开通绿色审批通道、简化用地审查环节等措施，加快用地审批进度，提高供地效率。完善重大工程项目用地政策，对重大工程项目建设所需的新增用地计划，要在年度计划中予以优先安排。

多渠道统筹建设资金。根据本规划，蚌埠市近期建设项目多，投资大，蚌埠

市应该在积极争取国家资金、政策支持的基础上,充分发挥政府投资的引导作用,成立重大项目投资建设机构,统筹安排重大工程项目的资金来源及财政支出。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。最大限度地放宽市场准入,健全政府和社会资本合作(PPP)机制,通过特许经营等方式,积极引导社会资本参与重大工程项目建设运营。积极探索出台相关政策建立交通基础设施建设和沿线土地开发统筹发展机制。考虑将一定比例的土地出让金收入用于交通基础设施建设,或者通过土地运作为交通发展筹集资金,以交通建设带动沿线土地开发,以沿线土地开发反哺交通基础设施建设。

8.4 加强监督评估

强化质量管理。坚持质量第一,加强重大工程项目质量安全管理。建立重大工程项目质量安全自我声明公开和监督制度。完善在建项目质量抽检制度,抽检结果及时向社会公开。落实工程项目全过程质量安全责任人制度,对重大工程项目实行最严格的质量安全责任追究和倒查制度。

加强监督考核。对重大工程项目实施开展层层督导、逐级考核。加强部门间协同监管。组织开展重大工程项目实施年度评估,鼓励开展第三方评估,将实施进度和完成情况作为重要指标纳入年度考核目标。拓展互联网等新媒体舆论监督功能,畅通重大工程项目监督举报渠道。

8.5 加大宣传力度

加强宣传引导。建立重大工程项目定期新闻发布制度,采取多种形式,分批、分类报道重大工程项目实施进展情况,宣传好的经验和做法,回应社会关切和人民诉求,加强对市场行为和社会预期的引导,形成推进重大工程项目实施的良好氛围。