

枞阳县“十四五”综合交通 发展规划

二〇二二年四月

前 言

我国正处于“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，2020年全面建成小康社会实现第一个百年奋斗目标之后，已开启全面建设社会主义现代化国家新征程，向第二个百年奋斗目标进军。社会主要矛盾已转化为人民日益增长的美好生活需要和不平衡不充分发展之间的矛盾，中国特色社会主义进入新时代，经济发展动力、产业结构、发展需求都呈现新的变化趋势，如何打造综合交通体系，满足人民日益增长的美好生活交通需要，对枞阳县“十四五”综合交通发展提出了新任务、新要求。

“十四五”时期，是枞阳全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记重要讲话指示精神的关键时期，是交通运输由“基本适应”向“提质增效”的转换期，也是开启全面建设社会主义现代化强国新征程的起步期。《枞阳县“十四五”综合交通运输发展规划》（以下简称《规划》）的编制有利于“十四五”时期牢牢把握机遇、预判前景、提前谋划，加快交通运输发展转型，构建便捷、安全、经济、高效、绿色的综合交通运输体系，有利于促进各种运输方式充分发展、协调发展，更好地服务于经济社会；《规划》阐明了“十四五”期枞阳县交通运输的发展目标和重点任务，是今后五年枞阳县综合交通运输发展的指导性、纲领性文件。

目 录

一、规划背景	1
（一）发展基础	1
（二）存在问题	5
二、发展环境	8
（一）面临形势	8
（二）发展要求	9
（三）需求分析	11
三、发展思路	15
（一）指导思想	15
（二）基本原则	15
（三）发展目标	17
（四）具体目标	17
四、主要任务	21
（一）构建畅达质优的交通基础设施体系	21
（二）构建人民满意的运输服务体系	31
（三）构建集约便捷的城市交通体系	34
（四）构建“交通+产业”融合发展体系	40
（五）构建可持续发展交通运输体系	42
五、规划环评	45
（一）环境影响分析	45
（二）预防措施	46
（三）总体评价	47

六、保障措施	48
（一）加强组织协调，保障规划实施	48
（二）创新融资渠道，强化资金支撑	48
（三）强化科技创新，增加发展活力	49
附表 1：枞阳县“十四五”建设项目规模汇总	51
附表 2：枞阳县“十四五”铁路建设项目	52
附表 3：枞阳县“十四五”高速公路建设项目	53
附表 4：枞阳县“十四五”普通国省干线建设项目	54
附表 5：枞阳县“十四五”农村公路建设项目	55
附表 6：枞阳县“十四五”水运建设项目	56
附表 7：枞阳县“十四五”客货枢纽建设项目	57
附图 1：枞阳县“十四五”综合交通现状布局图	59
附图 2：枞阳县“十四五”综合交通规划布局图	60
附图 3：枞阳县“十四五”铁路规划布局图	61
附图 4：枞阳县“十四五”公路规划布局图	62
附图 5：枞阳县“十四五”水运规划布局图	63
附图 6：枞阳县“十四五”客货枢纽规划布局图	64
附图 7：枞阳县“十四五”城乡公交规划布局图	65

一、规划背景

（一）发展基础

“十三五”时期，枞阳县交通运输行业全面贯彻习近平总书记重要指示精神和党中央决策部署，以全面建设小康社会指导交通运输事业发展，紧紧围绕着交通运输为国民经济和社会发展全局服务，为社会主义新农村建设服务，为人民群众安全便捷出行服务的“三个服务”发展定位，顺应新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化同步发展的新需求，加快交通基础设施建设、提升运输服务品质、加强运输保障能力，为枞阳县经济社会发展提供了重要支撑和坚实保障。

1. 交通基础设施建设稳步发展

“十三五”期间，交通基础设施全面提升，交通网络不断完善，五年累计共完成交通投资近 100 亿元，是“十二五”的 15 倍，为全县 GDP 持续增长发挥了重要作用。

表 1-1 “十三五”期间枞阳县交通运输投资情况统计

类型	建设内容	“十三五”总投资 (亿元)
干线公路	池州长江公路大桥及 16.5 公里的接线工程、全长 61.8 公里 G347 普济圩至枞阳一级公路、全长 22 公里 S335 白湖至麒麟段二级公路	63.2
农村公路	农村公路畅通工程 846 公里、农村公路专项扶贫项目 422.3 公里、农村公路扩面延伸工程 1100 公里、农村公路生命安全防护工程 670.8 公里、改造农村公路危桥 32 座	23.5
公共交通	城乡公交实现一体化	2.5
其他	城市路网、水运、码头等	10.8
合计		100.0

路网建设日趋完善。截至 2020 年末，全县公路里程达到 3585.5 公里，是“十二五”末的 1.2 倍；公路网密度 243.3 公里/百平方公里，是“十二五”末的 1.5 倍。县内形成以下北线江堤路、铜安公路、白会公路、庐十公路为四横，以合铜公路、横江公路、㐀会公路、枞桐公路、义小公路为五纵的“四横五纵”公路交通主骨架。

——高速公路稳步发展。全力配合做好高速公路的保障推进工作，其中德（州）上（饶）高速合肥至枞阳段顺利实施，北沿江高速公路无为至枞阳段前期工作有序开展。

——干线公路全面升级。建成一桥两路。一桥：池州长江大桥及 16.5 公里的接线工程。两路：G347 普济圩至枞阳一级公路，全长 61.8 公里；S335 白湖至麒麟段二级公路，全长 22 公里。其中 G347 枞阳段一级公路是全市新建公路投资最多、里程最长、标准最高的国省干线公路，为拥江发展战略实施提供了重要支撑。

——农村公路全面推进。完成农村公路畅通工程建设 846 公里；农村公路扩面延伸工程 1209.7 公里；农村公路扶贫项目 422.3 公里；农村公路危桥改造 32 座；农村公路生命安全防护工程 675.2 公里；农村公路日常养护及大中修工程 1359.8 公里；农村公路水毁修复工程 26.7 公里。“四好农村路”建设，完善了农村交通基础设施，方便了群众生产和生活，有力推动了脱贫攻坚和美丽乡村建设。2018 年开通凤仪乡汽渡，结束了江心洲不通汽车的历史。

水运航道持续推进。全县重点加强长江岸线整治工作，对 15 个船舶维修点、5 个船厂和 18 个非码头设施进行拆除或搬迁，为长江岸线进一步开发和利用预留空间。截至“十三五”末，枞阳港区有生产性泊位 10 个，县水运通行里程约 100 公里，其中长江航道（枞阳-荻港枞阳段）I 级里程约 65 公里，菜子湖（枞阳-官埠桥）等外里程约 34 公里，初步形成“干支直达、区域成网”的航道体系。

客货站场有序建设。截至 2020 年底，全县共有农村客运站 20 个，其中枞阳汽车站为二级客运站，左岗汽车站、麒麟汽车站为四级客运站，其余 17 个为农村简易客运站点。目前没有较大规模的货运站点，只有零散的货物配载点。

2. 运输服务效能全面升级

运输保障能力逐步提升。枞阳县交通运输发展逐步由基础设施建设为主导转向建设、服务并重，更加注重推动运输服务均等化发展，运输保障能力和服务品质大幅度提升。2020 年全年旅客运输量和客运周转量分别为 916 万人次、46812 万人公里，较“十三五”初期分别增长 14.3%、14.2%。全年货物运输量和货物运输周转量分别为 1778 万吨、379553 万吨公里，较“十三五”初期末分别增长 21.9%、18.0%。全年港口货物吞吐量 2698 万吨，较“十三五”初期增长 27.1%。

客运出行更加便捷。截至 2020 年，全县已开通公交线路 45 条、公交车 234 台，初步实现城乡公交一体化，建成县城客运中心公交枢纽站，开通了县城至所有乡镇的公交线路（3 个江心洲除外）。对三个江心洲的渡口渡船进行了公交

化改造，渡船公交化运营取得重大突破。已开通 22 条三级公交线路，除岛屿乡村外，所有行政村通公交。组建枞阳县出租车公司，全县 493 部出租车实现统一管理。

货运与物流服务水平不断提高。推进国家电子商务进农村综合示范县建设，创建省级电商示范镇 2 个、示范村 9 个。

“十三五”末实现了行政村通邮率 100%，邮政普遍服务新标准达标率 100%，乡镇网点快递通达率 100%，基本建成覆盖县、乡、村三级的农村物流网络体系。

交通支撑产业发展能力不断增强。充分发挥交通促进旅游业发展的基础性作用，规划建设浮山景区-白荡湖-白云岩景区连接线、罗公路、钱白路景区道路等项目，极大地促进全县旅游业的发展。物流业与邮政快递、供销以“抱团发展”的发展思路，推进“交邮合作”。积极探索“快递进村”新模式，建设完成 218 个快递进村综合服务站，实现了建制村全覆盖。

3. 城市基础设施更加完善

城市综合交通得到改善。优化城市路网结构，进一步完善城市干道与高速公路、国省道干道的联系，打通断头路，提高道路网密度。先后新建、续建向阳路、党校南路、浮山北路、金坛路二期、水厂东路、莲花路、银塘东路（G347 连接线）、青山北路、七里头路、莲花北路、大运法院间道路、碧桂路、三中路、安康路、羹脰路等 19 条道路（总长度 20.21 公里），建成通车 15 条（总长度 11.55 公里），完成投资 2.38 亿元。

城市停车问题得以缓解。开工建设停车场 19 座，建成投入使用 16 座（法院北侧停车场、枞阳二中大门前停车场、山水兰庭东侧停车场、小桥广场停车场、县住建局东侧停车场、老供电公司对面空地停车场、乡镇企业局内部停车场、浮山路安置点停车场、原国土局院内社会停车场、长江路陈家湾停车场、银塘东路（竹园）停车场、望龙湖泵站停车场、羹脍赛西南角停车场、港城广场停车场、爱国主义教育基地停车场），累计完成投资 1.62 亿元；正在建设停车场 3 座（渡江南路停车场、银塘东路停车场、荷风苑停车场）。

4. 综合治理能力持续提升

农村公路管理机制不断优化。县、乡、村三级农村公路路长制管理体系初步建立，农村公路养护体制改革纵深开展，实施乡村道路专管员制度。扎实做好建后管养，持续保障农村道路完好率。

车辆超限超载治理常态化。成立枞阳县综合治超执法大队，大力开展超限超载治理，强化联合执法，建立源头源尾双管控和信用惩戒立机制，完善跨区域、跨部门信息互联互通机制，深化源头治超，严把入口关，做好超限车辆治理工作，深入开展路警联合治超，加强路面管控，推进电子治超站点建设。治超成效得到省市的充分肯定。

（二）存在问题

“十三五”以来，全县交通实现快速发展，但仍然存在综合交通体系尚未形成，交通基础设施有待继续完善，运输服务水平有待提升，交通与产业融合程度需继续推进，可持

续发展能力仍需加强等问题。

综合交通体系尚未形成。枞阳县县域内交通运输方式单一，主要以公路运输为主，无铁路、航空运输，无法形成有效的综合交通运输体系。现有通道不够完善，与安庆、铜陵、池州、合肥等城市互联互通的交通格局尚未形成，德上高速出入口、京台高速出入口、沿江高速出入口联通还需加强。场站的设置与主要站点节点的衔接不足，缺乏较大规模的货运站点，水陆联运的优势难以发挥，对客货运输的吸引力不足。

交通基础设施有待继续完善。公路总体等级偏低，高等级公路所占比例偏小，二级及以上公路仅占总体公路里程的11%。整体路网结构仍有待进一步优化。一方面，枞阳县城周边干线路网依然承担着内部交通、对外交通和过境交通等多种交通功能，交通功能混杂降低了干线通行效率；另一方面，枞阳县尚未实现农村公路“进村入户”的要求，自然村组路、村组内部道路等“最后一公里”道路尚未完成硬化，制约着农村地区道路运行效率的提升。水运网络仍然存在通而不畅，技术标准偏低，通过能力弱等问题，现有的港口设施规模较小，技术等级偏低，难以满足区域内货物向长江黄金水道运输的需求。

运输服务水平有待提升。受私家车保有量大幅增长和网约车快速发展的影响，公路客运市场出现萎缩，车辆和班次逐渐减少，传统客运模式已无法满足市场需求，亟需升级转型。货运信息不共享、物流协同化发展严重受阻，无法形成多式联运，影响物流效率。

城市交通设施有待加强。城市路网级配还存在差距，老城区路网密度低于国家标准，交通问题凸显；新建的城镇新区，预留的公共停车位也不能完全满足需求，乱停、乱放现象，严重影响市容市貌。

交通与产业融合度不足。旅游与交通运输融合发展不足，目前的公共交通系统没有形成功能明确、搭配合理的线网层次结构，线路设置、功能、运营和服务模式比较单一，不能满足多元化的服务要求；枞阳县港口岸线绝大部分处于自然状态，已开发岸线也以自然岸坡或浮码头型式为主，装卸设施设备普遍较简陋，不能有效促进物流业发展。

可持续发展能力不足。社会投入资金和参与交通基础设施建设不足，交通项目建设资金短缺的问题日益突出。同时，农村公路建设里程迅速增加，养护资金严重不足，导致部分道路无法养护；行业精细化管理水平、执法水平和执法人员整体素质仍需进一步提高；智能化与信息化建设方面创新力度不足，科技成果与行业管理及服务的融合不强，对行业发展的贡献程度有待提升；节能减排和环境保护工作仍需进一步加强，公路应急处置和安全保障体系有待进一步完善。

二、发展环境

（一）面临形势

“十四五”时期，是我国从实现“全面小康”到“全面建设社会主义现代化国家”、实现第二个百年战略目标关键的开局时期。面对国际环境变化和我国经济社会高质量发展要求，对“十四五”期间交通运输发展也提出新的、更高要求。“十四五”我国仍将完整准确全面贯彻“五大发展”理念，重点实施长三角一体化、“一带一路”建设、长江经济带发展等国家战略，大力推进综合、智慧、绿色、平安“四个交通”发展。

“十四五”时期，是进一步提升小康社会水平、建设美好安徽的重要时期，着力转变交通发展方式，加快补齐发展短板，全方位推动设施联网优化、服务提质升级，推进各种交通方式融合发展，构建发达高效的快速网、完善顺畅的干线网、广泛便捷的基础网。“十四五”期间，安徽将加快打造交通强省，建设“轨道上的安徽”、“高速公路上的安徽”、“航道上的安徽”、“翅膀上的安徽”，发展智慧交通，提升综合枢纽功能、客货运服务能力及绿色安全水平。

“十四五”期间，全市将围绕贯彻落实长江经济带和长三角一体化发展战略，积极完善交通基础设施，充分发挥长江黄金水道功能，以交通强国战略为引领，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，实现对外通道高效联通，将铜陵打造成为皖江地区重要交通枢纽城市和长三

角地区重要交通节点城市。

（二）发展要求

“十四五”是枞阳县在全面建成小康社会的基础上，持续发力，多点突破的关键时期，也是进一步调整产业结构，转变经济发展方式，推动经济社会向高质量发展的重要历史阶段。交通强国、乡村振兴、区域协调发展等国家重大战略的实施，为交通运输行业发展赋予了更深的内涵，提出了更高的要求。

1. 综合交通一体化，要求构建高效的多层次综合交通网络

《交通强国纲要》的批准实施，提出了构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系宏伟目标。对于枞阳县综合交通运输发展而言，发展综合交通网络不仅是国家交通强国建设的要求，更是新一轮发展的重要机遇。随着高速公路、铁路等交通基础设施的区域性产业带、产业群、都市圈、经济圈不断壮大，迫切需要围绕公路、铁路站场构建相配套的运输体系，整合运输资源，提高客货运输效率。“十四五”期间枞阳县需加强综合交通建设，构建多层次高效的综合交通运输体系，以“十四五”为契机进一步加强与周边县市的联系，提升枞阳在铜陵地区综合交通运输体系中的地位和作用。

2. 运输服务均等化，要求优先发展高品质的交通服务体系

党的十九大报告将“坚持以人民为中心”确立为新时代坚持和发展中国特色社会主义的基本方略之一。要求交通发展必须以保障与改善民生、满足居民出行要求为重点，提升

服务质量，加快推进交通服务体系建设。随着枞阳县产业结构调整和生活水平的提高，“十四五”期间枞阳县交通发展目标应从原来的扩大设施规模向提高服务品质转变，在推进基础设施建设的同时，更应进一步提供高品质的交通服务体系建设，通过提升保障水平、增加服务设施、优化运输组织、衔接运输方式等，逐步提升交通运输软实力，通过解决人民最关心最直接最现实的利益问题，扎密扎牢民生保障网，让交通成果更多更公平惠及全体人民，全面提升人民群众获得感、幸福感、安全感。

3. 运输发展信息化，要求交通与科技创新行业的深度融合

交通运输是科技创新的重要领域，快速化、数字化、智能化的运输发展需求，要求加快互联网与交通运输领域的深度融合，显著提高交通运输资源利用效率和管理精细化水平，全面提升交通运输行业服务品质和科学治理能力。枞阳县交通运输业正处于提质增效、转型升级的关键时期，信息化已经成为推动交通运输转型升级、引领交通运输现代化的最佳途径和强大动力，“十四五”期间枞阳县必须加快推进交通运输行业信息化智能化建设，将移动互联网、物联网、大数据、云计算等新一代信息技术，与综合运输服务深度融合，加快传统服务模式改造升级，引导行业新业态有序发展，培养新的增长点，开创适应时代新发展的交通服务新业态。

4. 交通出行绿色化，要求积极发展可持续的绿色交通系统

党的十九大报告强调“坚持人与自然和谐共生”，党章修正中吸收了总书记关于生态文明建设的重要思想观点，在

总纲中增加了生态环境保护制度等内容。作为环境保护的重点领域之一，要求交通的发展不仅要考虑经济发展的需要，更要考虑资源、环境的刚性约束，提高资源利用效率，形成有利于节约资源的生产模式和消费方式。因此，“十四五”期间要更加注重发展公共交通、慢行交通和智能交通，构建资源节约、环境友好的绿色交通运输体系是枞阳县“十四五”交通运输高质量发展的必经之路。

5. 交通管理法治化，要求提升交通运输行业综合治理能力

坚持全面深化改革与全面推进依法治国双轮驱动，是综合治理提升的战略举措，综合治理能力提升要求枞阳县要积极落实上级主管部门要求，全面提升交通行业管理水平。重点围绕交通运输管理体制机制、市场化改革等方面进行改革探索，消除发展瓶颈，增强发展动力，激发市场主体活力，使市场在资源配置中起决定性作用。同时要求强化行业法治建设和制度建设，以法治促改革，着力解决枞阳县交通运输发展中面临的全局性、关键性问题，建立健全有利于行业可持续发展的体制机制，建设交通运输法治政府部门，切实提升交通运输治理能力和水平。

（三）需求分析

1. 经济社会发展预测

通过对“十三五”宏观经济发展趋势的分析以及交通运输与经济发展的相关性研究，研究分析枞阳县“十三五”期间经济社会发展趋势，预测“十四五”期枞阳县户籍人口数量以及 GDP 总量。

表 2-1 “十四五”期间枞阳县经济社会预测

指标	全年生产总值/亿元	人口数量/万人
2016 年	161.5	97.0
2017 年	173.0	97.2
2018 年	182.7	97.0
2019 年	157.7	79.6
2020 年	168.2	79.2
2025 年	184.7	78.8
2016-2020 年均增长率	1.0%	-4.9%
2021-2025 年均增长率	1.7%	-1.2%

数据来源：枞阳县 2015-2020 年国民经济和社会发展统计公报

2018 年对铜陵市部分区域行政区划作出调整，枞阳县老洲镇、陈瑶湖镇、周潭镇划归铜陵市郊区管辖，再加上周边四市虹吸，导致全县户籍人口锐减。从 2016 年至 2020 年，枞阳县 GDP 从 161.5 亿元上升至 309.6 亿元，增长了 6.7 亿元，年均 GDP 增长率为 1.0%，低于铜陵市年均增长率（4.5%）。预计“十四五”期间，枞阳县经济将延续良好的发展势头，预测至 2025 年，枞阳县 GDP 总量将突破 184.7 亿元；从 2016 年至 2020 年，枞阳县人口数量增长了-17.8 万人，年均增长率-4.9%。预测至 2025 年，枞阳县人口数将达到 78.8 万人。

2. 交通运输发展预测

（1）需求预测

未来 5 年（至 2025 年），仍是综合交通运输基本网络的扩张和形成期，运输市场的正增长期，随着综合交通运输基

本网络的完善，运输市场逐步进入活跃期，客货运输总量将持续快速增长。

表 2-2 “十四五”期间枞阳县运输量预测

指标	全社会客运量/万人	全社会货运量/万吨
2016 年	801.5	1459.0
2017 年	849.0	1557.0
2018 年	876.0	1622.0
2019 年	898.0	1702.0
2020 年	916.0	1778.0
2025 年	1185.0	2647.0
2016-2020 年均增长率	3.4%	5.1%
2021-2025 年均增长率	3.8%	5.9%

数据来源：枞阳县 2015-2020 年国民经济和社会发展统计公报

从 2016 年至 2020 年，枞阳县客运量从 801.5 万人增长至 916 万人，净增长 114.5 万人，年均增长率 3.4%；从 2016 年至 2020 年，货运量从 1459 万吨上升至 1778 万吨，净增长 319 万吨，年均增长率 5.1%。总体看来，全县运输总量呈上升趋势，随着交通基础设施不断完善，预计“十四五”期间枞阳县客货需求将稳步增长，到 2025 年枞阳县全社会客、货运量分别达到 1185 万人、2647 万吨。

（2）运输结构

目前枞阳县综合交通运输结构以公路为主，水运的客货运量较小。随着经济快速发展、交通发达、客运企业燃油成本上升压力、公铁竞争以及国家节能减排宏观政策的影响，

将吸引公路大量客流转移，对公路客运市场造成一定抨击，现有的交通运输格局将发生改变，各种运输方式的分担量将进一步优化。具体可呈现为：公路客货运输增长缓慢但仍然占主导地位，铁路、水路运量将大幅增长。以铁路客货运、水路货运的增长取代一定的公路运输份额，促使运输模式转变为各运输方式协同发展，充分发挥各自的优势，使运输结构逐步优化。

三、发展思路

(一) 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记关于交通运输工作的系列重要论述，认真学习贯彻习近平总书记考察安徽重要讲话指示精神，践行新发展理念，以推进交通运输高质量发展为立足点，围绕推进交通强国建设和开启全面建设社会主义现代化新征程的各项目标要求，深入推进乡村振兴、一带一路、长三角一体化、长江经济带发展、中部地区崛起等国家重大战略实施，坚持以人民为中心的发展思想，牢牢把握交通“先行官”定位，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持系统化思维，坚持高质量发展，坚持以深化供给侧结构性改革为主线，以建设人民满意交通为目的，以枞阳县经济社会发展实际为出发点，深入落实交通强国发展战略，推动基础设施立体互联、运输服务一体融合、治理体系现代高效，加快构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代综合交通运输体系，为建设交通强国开好局、起好步，为打造“一带三轴，一主一副一区”的城市结构提供有力的交通支撑。

(二) 基本原则

先行引导，适度超前。把保障经济社会发展作为基础，保持一定的发展速度，加强枞阳县与国家综合运输通道便捷连通，积极融入国家通道建设，加快推进综合交通网络结构

调整、改善薄弱环节，努力实现基础设施服务能力适度超前配置，充分发挥综合交通运输在枞阳县经济协调发展和“一城两带”战略任务实施中的基础保障和先行引导作用。

统筹协调，深度融合。把统筹兼顾作为根本方法，统筹考虑交通运输与人口布局、产业分布协同发展；着眼于促进综合交通运输、发挥各运输方式比较优势和组合效率，推动各运输方式深度融合；统筹交通运输建设、养护、运营和管理等各个环节，促进交通运输行业全面发展；统筹区域、城乡交通运输协调，做好与国家、省级、市级及周边地区交通运输发展战略和规划对接，保障规划落地实施。

服务为本，提质增效。把建设人民群众满意交通作为出发点和落脚点，巩固全面建成小康成果，加大对偏远地区交通运输发展力度；坚持交通公平共享，充分发挥交通运输在基本公共服务均等化中的关键作用，提升交通运输基本公共服务水平；发展先进运输组织方式，培育新兴业态，提供多样化、高品质的运输服务。

深化改革，创新驱动。把改革创新作为根本动力，按照全面深化改革开放和法治建设的总体思路，深化交通运输行业管理体制变革，加快转变政府职能，全方位拓展投融资渠道，构建交通运输科学发展的政策环境；坚持技术创新，推动科技交通、智慧交通、新基建等发展，完善综合交通运输体系，实现交通运输创新发展。

绿色环保，安全可靠。把可持续发展作为基本要求，促进交通运输发展与自然环境融合、与周边环境协调；把“安

全第一”、“质量第一”理念贯彻到设计、施工、运营、管理等各个环节，全面提高交通运输的安全性、可靠性和应对自然灾害、突发事件的反应能力。

（三）发展目标

“十四五”期间，结合枞阳县区位条件和发展方向，通过完善综合交通网络布局，优化客货运枢纽体系，提升运输服务能力及绿色智慧水平。支撑枞阳发展成为：东向长三角城市群的“速度枞阳”，北向合肥都市圈的“水运枞阳”，构建城乡一体化的“绿色枞阳”，促进基础设施数字转型的“智慧枞阳”。

到2025年，交通基础设施能力明显增强、运输结构逐步优化、服务效率显著提高，交通产业对经济支撑作用进一步提升，加快干线公路、综合运输枢纽及枞阳港区建设，基本形成与“一带三轴”发展相适应，外联内畅、衔接有序、布局合理、功能完备的现代综合交通运输体系。力争到“十四五”末，基本建成“安全可靠、能力充分、衔接顺畅、智慧绿色、服务优质”的综合交通运输网络，交通运输服务品质和运行效率显著提升，对经济社会发展的先行引领作用更加明显。

（四）具体目标

1. 基础设施供给能力提升

沿江高速公路枞阳县境内路段建成，高速骨干网络基本形成，城际主要通道全面贯通。北沿江铁路已纳入国家铁路网规划，规划在官埠桥镇境内建设一个站点，同时争取庐江-枞阳-池州城际铁路，铁路实现零的突破。层次清晰的综合运输枢纽体系更加完善。

——**公路**。实现“两横一纵”高速公路网和“五纵三横”干线公路网建设，打造枞阳县域半小时交通圈，推进快速通道建设，提升干线公路等级，加快县乡道美丽公路建设，助推农村公路等级提升、断头路改造。

——**水运**。以构建长江经济交通走廊为契机，完成内河航运振兴和枞阳港区开发建设，努力实现通江达海、水陆联运、无缝对接的集、疏、运网络体系，构筑“一港、一江、二河”水运格局（枞阳港区、长江、罗昌河和引江济淮菜子湖）。

——**铁路与轨道交通**。加快推进北沿江高铁、合池城际高铁及铜枞宜市域铁路项目建设，实现枞阳铁路网络覆盖。

——**通用航空**。积极谋划枞阳通用航空站建设。

2. 交通运输服务品质提升

客运服务便捷优质，多层次的客运网络基本形成，多样化的运输服务更加优质。货运服务专业快捷，多式联运、甩挂运输、集装箱运输、大件运输等专业化程度明显提高。邮政普遍服务水平明显提升，快递企业乡镇网点覆盖率达100%。

——**运输场站与物流园区**。加快枢纽场站建设，提高枢纽运行效率，基本建成布局合理、规模适当、技术先进、功能齐全、科学管理的综合枢纽体系；加快物流园区全面发展，初步建成现代化、信息化、产业化和生态化的物流园区。

——**公共客运发展水平**。公共交通作用进一步增强，中心城区公共交通出行分担率达到25%，基本形成政策统一、运作高效、利益协调、适度竞争、可持续发展的城乡一体化公共交通体系。

3. 智慧、绿色、平安交通发展水平显著提高

以科技创新作为建设智慧交通、生态交通的抓手，推进交通运输业转型升级。加快推进交通运输信息化、智能化建设，国省道干线公路信息化管理系统应用率达到 100%。交通运输服务功能不断强化，安全监控和应急保障能力基本覆盖高速公路和主要国省干线公路。绿色低碳交通发展取得新突破，节能减排取得明显成效，交通运输碳排放强度下降率达到 7%。综合交通运输系统运行安全可靠，安全防护水平显著提高，应急救援及时有效。

4. 交通治理现代化水平增强

政府公路事权清晰合理。行政权力运行更加规范透明，行政决策更加高效。交通运输建设、养护、运输等市场监管更加规范，市场准入与退出机制更加完善。

表 3-1 “十四五”枞阳县基础设施建设目标一览表

序号	项目类别	建设规模		“十四五”期
		单位	数量	规划投资（亿元）
一	公路	公里	692.2	79.0
1	高速公路	公里	71.0	52.6
2	普通国省干线	公里	38.5	15.0
3	农村公路	公里	582.8	11.4
二	水运			26.4
1	航道	—	—	18.0
2	码头	个	3.0	8.4
三	枢纽场站	个	8.0	41.2
1	客运枢纽	个	4.0	0.2
2	货运枢纽（物流园区）	个	3.0	11.0
3	临江产业园	个	1.0	30.0
总 计				146.6

表 3-2 “十四五”枞阳县运输服务质量建设指标一览表

属性	指标名称	2025 年
便捷	自然村农村公路通达率（%）	100
	20 分钟上高速乡镇比例（%）	70
	快递企业乡镇网点覆盖率（%）	100
高效	干线公路网平均车速（km/h）	60
	城区公交 300 米覆盖率（%）	60
智慧	智慧高速公路里程（公里）	50
	车辆 ETC 安装率（%）	95
	公路智慧化系统覆盖率（%）	50
	国省道干线公路信息化管理系统应用率（%）	100
绿色	综合运输单位周转量二氧化碳排放量下降率（%）	5
	公共交通新能源车辆比例（%）	50
	中心城区公共交通出行分担率（%）	25
平安	道路交通万车死亡率（人/年）	1.5
	重大交通突发事件应急响应时间（小时）	1

四、主要任务

（一）构建畅达质优的交通基础设施体系

“十四五”期间，统筹考虑上位规划通道以及枞阳县内及周边主要节点，在遵循铜陵市运输通道布局的基础上，加强枞阳县与重要节点的联系，形成“一轴两通道”的总体通道布局，构建层次清晰、覆盖广泛的交通基础设施网络体系，强化对枞阳经济社会发展的支撑引领作用。

一轴：长江发展轴，东北向至铜陵（南京方向）、西南向至安庆（九江方向）；

通道一：庐江-枞阳-铜陵通道；

通道二：桐城-枞阳-池州通道。

1. 构建高效便捷的轨道网络

加快解决枞阳境内铁路空白，进一步加强与长江经济带及周边重要节点城市铁路联系，强化铁路对经济发展的带动作用。

“十四五”期间，做好通达长三角、畅连县域及周边城市的轨道交通谋划工作，从干线铁路、城际铁路、市郊铁路、铁路枢纽等方面进行总体布局规划，构筑多层次、功能明晰的轨道网络系统，初步形成“一高一城际一市域”的轨道网布局，一高即北沿江高铁，一城际即合池城际铁路，一市域即铜枞市域铁路。为轨道网高度互联互通、都市圈融合发展夯实基础，实现枞阳铁路覆盖，加强与市区快速联系，提升县域客运服务质量。

专栏1 “十四五”轨道重点建设项目

1. **北沿江高铁**。由新安庆西站至马鞍山西站，新建里程 195.2km，枞阳境内约 40km，拟设枞阳站、横埠站，投资估算约 70 亿元。
2. **铜枞市域铁路**。起于铜陵站，由拟建 G3 公铁长江大桥进入枞阳境内，途径横埠镇、金社镇、项铺镇、会官镇、官埠桥镇、枞阳县城，从枞阳县城出境，拟在县城连城湖东岸朱家凹设枞阳站，新建线路全长 76.3km。
3. **合池城际铁路**。合肥至池州铁路项目已作为“十四五”建设项目纳入国家和省“十四五”规划。北起合肥市庐江县，经枞阳县、过江后进入池州市高新区、开发区，拟在枞阳设车站一座，计划 2022 年开工建设。

2. 建设保障有力的航空网络

坚持系统思维，创新发展思路，在综合考虑机场服务能力、现有规划情况以及枞阳县社会经济发展水平、人口密度等因素的基础上，系统谋划机场布局定位，加快机场基础设施建设，提升民航机场网络运输保障能力。

“十四五”期间，建设可连续起降的临时起降点，包括直升机机场、通航旅游中心、通航应急救援中心、机外作业中心等，积极推进枞阳县人民医院停机坪研究和浮山-白荡湖景区的航空线路规划研究。

远景将该临时起降点扩建为 A 类通用机场及相关航空产业园，修建 800 米固定翼飞机跑道，引进具备适航证的多种机型的固定翼通勤飞机知识产权和生产线。同时积极推进“通航+”服务体系、低空应急抢险体系等通用航空服务体系的前期研究，不断完善通用航空配套服务。

专栏2 “十四五”航空重点建设项目

- 临时起降点**。重点推进可连续起降的临时起降点建设，包括直升机机场、通航旅游中心、通航应急救援中心、机外作业中心等。
- 停机坪**。重点推进枞阳县人民医院停机坪研究。

3. 打造内联外畅的公路网络

在轨道交通方式缺乏、对外交通需求不断增长的背景下，公路交通一直是枞阳县内外交通运输的主导方式。在轨道交通尚未建成投运期间，未来公路交通仍将发挥主要的运输作用。

“十四五”期间，围绕新型城镇化建设，长江经济带发展战略，枞阳县继续大力推进县域、县城、城乡等公路交通网络节点的互联互通，提升路网服务能力。对外打通与安庆、池州、桐城、庐江等地区的便捷快速通道，畅联枞阳县与合肥都市圈、芜马都市圈各地市。对内加强县城与各乡镇的统筹融合，完善主要节点联络。至“十四五”末，枞阳县构筑成一个以高等级公路为骨架、与周边城市衔接良好、县域内各乡镇通达性良好的内联外畅的公路网络，实现对外交通的快速化，乡镇沟通的便捷化，乡村之间的连通化。

打造“20-30-60-60”交通圈。县域对外交通由高等级连接；县城与中心镇间由高速公路和一级公路连接；中心镇之间由二级以上公路连接；中心镇与周边一般乡镇由二级以上公路连接；乡镇与村落之间、村落与村落之间由三、四级公路连接。逐步形成“20-30-60-60”交通圈。

“20”：70%的乡镇20分钟内可进入高速公路系统；

“30”：县城与中心镇之间30分钟内可达；

“60”：与合肥都市圈、芜马都市圈60分钟内可达；

“60”：乡镇间60分钟内可达。

构建“两横一纵”高速公路主骨架。“十四五”期间，续建德上高速枞阳段，新建北沿江高速无为—枞阳—安庆段，

加快形成“两横一纵”格局，其中“两横”即G3京台高速（现状已建）和G3W德上高速公路，“一纵”为北沿江高速。并提前谋划岳西-怀宁-枞阳-青阳-泾县-宁国-安吉的高速公路，促使杭州都市圈与武汉都市圈有便捷的联系通道，加强长三角南翼的沟通。

加快推进国省道改造提升。“十四五”期间，枞阳县将继续推进普通国省干线公路升级改造，着重对建设年限早、技术等级低、行车路况差的路段及城市过境交通繁忙路段实施升级改造，解决干线公路高水平通行服务的“瓶颈”。加强与周边市、县的连接，形成完善的通道布局，夯实基础助推高质量发展，全面提升枞阳县交通主通道服务能力。“十四五”期重点实施G330、G237、S232的提升改造，增强枞阳县对外交通的通行效率。远景谋划S228向北延伸与S103进行沟通衔接，形成与庐江县衔接的贯通性道路，加强与合肥都市圈的联系强度；S340向西延伸与S233沟通衔接，增加雨坛镇的对外出行通道；S340向东北延伸与无为县衔接，具体线位根据北沿江高速走向确定，作为一主一备通道，充分融入芜马都市圈；S232北向与浮山衔接，减少绕行距离，充分加强道路运行效率。“十四五”期间，枞阳县重点推进2条国道，1条省道共计38.5公里提升改造，投资额约15亿元。

深化“四好农村路”建设。围绕“乡村振兴”战略要求，结合农村公路中长期发展规划，以巩固脱贫攻坚成果为重点，深化“四好农村路”建设，进一步提高农村公路发展质量和通畅水平，提高安全水平和管养能力，提升农村居民出

行品质。进一步强化县城对周边乡镇的辐射带动，加强县城与周边乡镇、景区、产业节点间的互联互通，以县乡道改造提升为重点，推进实现乡镇基本通二级及以上公路，景区基本通三级及以上公路，乡道达到四级公路（双车道）以上标准不低于80%目标。围绕由“村村通”向“户户通”转变的目标，以自然村组道路硬化为重点，实施具备条件的自然村通硬化路工程，适当扩大对有条件地区自然村的连通和覆盖，实现100人以上自然村农村公路通达比例达到100%，自然村通等级硬化路比例达到80%。以建制村通双车道公路改造为重点，对部分通行困难路段实施窄路加宽和改造提升工程，实现村道达到四级公路（单车道）标准不低于90%；具备条件建制村通双车道公路比例达到50%。加快实现农村公路生命安全防护的提档升级、农村公路养护的提质增效、农村公路信息化水平的提升加强以及农村公路运输服务品质的优化改善，在建管养运各方面基本实现协调发展。“十四五”期间，重点实施农村公路村道新改建里程约480公里，投资额约6.7亿元，到“十四五”末，县道网中三级及以上路段占比达80%左右。

专栏3 “十四五”公路重点建设项目
<p>高速公路。“十四五”期间，重点推进德上高速枞阳段、北沿江高速无为—枞阳—安庆段建设。</p> <p>国省干线。重点推进G330一期钱铺段9.1公里及横埠段5.8公里，G237一期会官至官埠桥段4.95公里，S232会官至白柳段18.6公里建设。</p> <p>农村公路。重点实施农村公路村道新改建里程约480公里，到“十四五”末，县道网中三级及以上路段占比达80%左右。</p>

4. 构建干支结合的水运网络

围绕《安徽省国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》战略部署，以建设“航道上的安徽”为目标，加快提升航道通行能力，优化港口功能布局，实现江河连通、通江达海。

加快形成“一主两支”的航道网布局。构建以长江航道为主，引江济淮菜子湖航道和罗昌河航道为辅的一主两支高等级骨架航道网布局。“十四五”期间，持续推进引江济淮菜子湖航道的建设工作，加快罗昌河航道的前期研究工作，为实现千吨级船舶通行、加强与皖北航道网的沟通夯实基础，实现枞阳港区的高效集约发展。

完善“一主两辅五码头”的港口码头布局。构建以弇山新开沟、扫帚沟作业区为主，桂坝作业区为辅，菜子湖义津游船码头、菜子湖雨坛游船码头、上码头游客码头、白荡湖北岸游船码头、白荡湖南岸游船码头的港区布局。“十四五”期间，重点加快推进弇山新开沟作业区、港区码头改建工程、港区LNG码头工程的建设，总投资8.4亿元。

专栏4 “十四五”水运重点建设项目
<p>航道。“十四五”期间，推进引江济淮菜子湖航道的建设工作，加快罗昌河航道的前期研究工作。</p> <p>码头。“十四五”期间，重点加快推进弇山新开沟作业区、港区码头改建工程、港区LNG码头工程的建设。</p>

5. 打造综合高效的枢纽体系

以实现客货运输便捷高效为导向，加快综合交通枢纽建设，打造综合高效的交通枢纽体系，统筹配置枢纽资源，优

化枢纽布局，强化枢纽功能，加强枢纽衔接，提升服务水平，全面提升运输组织效率，满足旅客便捷换乘和货物高效换装需求。

推进多层级客运枢纽建设。按照“零距离换乘、无缝化衔接”要求，重点依托铁路站、机场等建设综合客运枢纽，进一步强化铁路、公路与城市交通有效衔接，并注重与城市功能的有机融合，不断完善旅游集散、汽车租赁等服务功能。枞阳县客运枢纽分为两级：集散型和换乘型。远期规划打造“1+2+1”集散型枢纽体系和城乡一体的换乘型公交枢纽客运体系。其中，**集散型枢纽**包括1处通用航空枢纽，“十四五”期间持续推进前期研究；2处铁路客运枢纽，分别为枞阳站和横埠高铁站，重点做好枞阳站的前期研究工作，力争“十四五”期间开工建设，提前谋划横埠高铁站的规划研究工作；1处公路客运枢纽，为现状已建的枞阳汽车总站，以此为基础进一步增强城乡公交场站间的联动效应，形成有机统一的公交网络体系。**换乘型枢纽**主要为公交首末站、公交换乘站、城乡客运站、公交与渡口码头换乘站等。“十四五”期间重点完善其布局与建设，共建设4个客运站点，计划投资1854万元。

加快货运枢纽（物流园区）发展。立足打造安徽南部地区物流节点，发挥公、铁、水交通方式集聚优势，以绿色物流理念为指导，打造区域物流枢纽高地。推动货运枢纽场站集疏运体系建设与完善，提升货运枢纽跨运输方式一体化衔接水平。“十四五”期间，重点完善物流基础设施建设，打

造物流发展设施平台，助推县域物流统仓共配新模式，实现物流降本增效。重点结合铜陵江北港铁路专用线横埠站，依托横埠工业园区推进横埠物流园区建设，结合枞阳港区新开沟作业区推进桥港物流园区建设，德上高速麒麟互通推进麒麟物流园区建设，加快各客货一体场站建设。

加速临江产业园发展。依托枞阳枢纽港的区位优势，重点打造枞阳临江产业园，盘活现状资产、合理集约利用岸线资源，充分发挥港口经济引擎功能，枞阳县开展产业链补链固链强链行动，推行产业集群群长制、产业链供应链链长制、产业联盟盟长制。园区规划有港口装卸区、船舶修造服务区、仓储物流区、商贸交易区、主导产业区、商贸服务区、综合办公区、居住生活区等功能区。将枞阳临江产业园建设成为“综合立体枢纽港、先进智造新基地、现代绿色临江园”。

专栏 5 “十四五” 枢纽重点建设项目

客运枢纽。“十四五”期间，重点推进枞阳县通用航空枢纽前期研究；枞阳站和横埠高铁站前期研究工作，力争“十四五”期间开工建设；推进钱桥客运站、义津客运站、项铺客运站、横埠客运站建设。

货运枢纽（物流园区）。“十四五”期间，重点推进横埠物流园区、桥港物流园区、麒麟物流园区建设。

临江产业园。“十四五”期间，重点发展现代物流、装配式建筑、环保新材料、中高端装备制造以及新能源产业，将枞阳临江产业园建设成为“综合立体枢纽港、先进智造新基地、现代绿色临江园”。

6. 大力推进新型基础设施建设

以新发展理念为引领，以技术创新为驱动，以信息网络为基础，着力推进智慧交通基础设施、信息基础设施以及创新基础设施建设，推动交通基础设施数字转型、智能升级。

推进新能源汽车充电桩建设。加强新能源汽车充电基础设施发展顶层设计和整体规划，坚持新建和改建相结合，加快推进新能源汽车充电基础设施在交通运输行业公共设施区域的推广应用，重点推进高速公路服务区、普通国省干线服务区、客运站以及大型公共停车场等新能源汽车充电基础设施建设，力争到 2025 年，新建智能充电基础设施达到 2000 个以上，基本建成适度超前，互联互通、智能高效的充电基础设施服务网络。

加强传统基础设施数字化改造。加快交通基础设施规划、设计、建造、养护、运营全要素、全周期、全方位数字化发展，依托规划建设的北沿江高速、在建的 G0321 德上高速及现有的 G3 京台高速推进与毗邻地区高速环线形成，积极推进“5G”、大数据、云计算等现代信息技术与高速公路管理、运营服务的深度融合，全面深化高速公路信息数据的共享和开发利用，建立健全的感知体系、可靠的通信保障体系、适时的预报预警体系，打造“5G+智慧高速”。加快推进“互联网+道路养护平台”建设，实现公路建、管、养、护的静态信息与动态信息的数字化、智能化发展。

推进数字交通平台建设。“十四五”期间，制定综合交通数字化建设标准，推进交通数据采集、传输、交换共享机制。推进新建项目落实采集设备、传输网络等信息基础设施纳入工程建设范围，实现同步规划、同步设计、同步建设、同步运维；对于改建项目，结合实际需求制定数字化改造方案，提升数字化水平，构建覆盖县辖区范围内的车、船、路、

港、站的信息基础设施网；推进交通运输系统数字化转型，整合全县交通信息资源，实现行政高效便捷、执法快速反应，逐步提供交通全过程服务。

推进公交数字赋能建设。以保障公交车辆运营安全、提高运营调度效率和降低运营成本为导向，提升数据采集和分析能力，“十四五”期间，提升公交车辆车载 GPS 的搭载比例和推广公交 IC 卡的使用，逐步推进公交运营成本数据的采集，逐步增强 IC 卡客流分析能力，从而不断优化公交服务。

发展“互联网+交通”模式。“十四五”期间，积极寻求与国内先进的数字交通供应商的合作，开展 5G、云计算、大数据、物联网等新型技术与交通行业的融合研究，以交通供给侧改革为依托，逐步推进实现共享交通等运输组织新模式广泛应用，为打造互联网+交通运输夯实基础。逐步培育枞阳本土企业参与 5G 交通场景应用，构建物联、数联、智联的数字场景。

加速智慧园区一体化平台建设。“十四五”期间，全面建设创新型智慧园区，实现开发区基础设施现代化、政务服务高效化、企业管理智能化、社会服务精细化。形成基于“超级处理、高度协同、全面感知”的新社会、新产业和新社会管理模式，加快智慧产业发展，深入推进智慧治理体系建设。

专栏 6 “十四五”新型基础设施重点建设项目

加强传统基础设施数字化改造。“十四五”期间，力争到“十四五”末，新建智能充电基础设施达到 2000 个以上；加快推进枞阳开发区“智慧园区”一体化平台建设。

（二）构建人民满意的运输服务体系

以提升客运服务品质和效率、降低物流成本为重点，打造快速化、便捷化的旅客出行系统和绿色高效的现代物流系统，加快新业态新模式发展，提升交通运输基本公共服务均等化水平。

1. 提供便捷舒适的客运出行服务

加快推进公交优先战略。以鼓励倡导绿色低碳出行，实施公交优先发展战略为导向，以提升公共交通发展质量为准则，发展多元化公交服务。“十四五”期间，加快发展商务快线、旅游专线、定制公交、通勤班车等特色公交服务，切实提高公交的通达性、可靠性、便捷性和舒适性，构建以常规公交为主体、共享交通为特色的绿色出行体系。推动城际公交、全域公交发展，推进城乡公交向自然村延伸，形成与个体机动化出行具有比较优势的公共交通服务。至“十四五”期末，形成城乡公交有机融合，以常规公交为主体、各种交通方式相互协作的多模式公共交通体系。

促进出租车客运发展。推动巡游出租车改革，引导出租车企业健全完善现代企业管理制度，积极引导支持出租车企业创新发展，提高经营能力和服务水平，进一步提高企业市场竞争力。促进巡游车与网约车融合发展。合理调配巡游车与网约车运力，建立运力动态调节机制，结合道路资源承载能力、环保等因素，合理调节巡游车、网约车供需关系。引导巡游车与网约车良性竞争，根据各自优势及特点，提供高质量、差异化、定制化的出行服务。促进出租汽车客运集约

化、规模化经营，进一步完善公平竞争、规范有序的市场体系和安全、优质、高效的服务体系。至“十四五”期末，出租客运在综合运输体系中的地位进一步提高，行业发展与市域经济发展、社会进步基本适应，运输信息化建设取得明显成效。

积极推进道路客运转型发展。以支撑综合运输整体服务效能最大化为转型方向，积极稳妥推进道路客运改革和创新，加快客运提质降本增效。优化客运资源市场配置，对原班线客运进行定制客运改造提升，鼓励班线客车转旅游包车，消化班线客运过剩运力。积极培育高铁快线、商务快客定制客运业务，支持客运企业车辆大换小，提供灵活便捷的门到门、点对点多元化运输服务。鼓励客运场站拓展商业、物业、产业等服务功能，开展寄递物流、邮政、快递、住宿、商超等配套服务，鼓励尝试交通土地开发一体化模式。积极推进道路客运价格市场化改革，遏制道路客运不正当运价竞争行为，完善客运收费规则和标准。

加快推进城乡客运服务一体化。“十四五”期间，推进城乡客运道路运输服务均等化，坚持“公交优先、城乡一体”的发展理念，扩大农村客运覆盖范围，建立农村客运政府购买服务或运营补贴机制，实现农村客运可持续稳定发展，开展枞阳县“村村通公交”工程，做好做优“村村通”方案，制定“一村一策”，保障城乡居民“行有所乘”基本需求。

2. 打造集约高效的货运物流服务

加快多式联运发展。“十四五”期间，加快建立层级分明的配送网络，发展高效的客货联程联运体系，打造低成本、

高效率的运输体系；大力发展铁路、水路货运，推进集装箱港口改造；结合铁路货运站、港区、物流园区，开展多式联运示范工程建设，引导创新港区+物流园区+产业园区等联运组织模式。

加快物流产业现代化发展。完善快递邮政仓储分拨中心、配送网点等快速网点建设，开展快递兴农行动，完善城市末端服务网络，鼓励使用循环快递箱等绿色包装。“十四五”期间，重点完善物流公共信息平台建设，促进网络货运规范化发展，以信息化手段提升物流生产方式，提高物流效率。

积极培育物流龙头企业。根据物流产业发展实际，加快制定物流服务业发展优惠政策，为物流企业发展创造良好的政策环境，力争培养一批大型骨干交通运输企业。加强运输产业政策研究，继续完善运输政策法规体系，着力完善行业标准和技术规范，不断推动道路货运产业健康快速发展。加快货运组织结构调整，通过重点扶持，引导物流企业向规模化、集约化方向发展，加快传统货运企业向现代物流企业转型。

3. 推进运输装备绿色化现代化

加快运输装备绿色化改造。推进客运车辆绿色化提升，积极推广清洁能源车和新能源车。“十四五”期间，加强政策导向，推动客车平均座位、中高级客车比例稳步增加，进一步鼓励高效、低耗、安全、舒适的客运车辆发展，提高车辆整体环保水平；逐步加大车辆报废更新力度，淘汰低标准、高油耗车辆，基本杜绝公交车冒黑烟现象；鼓励企业购买使用环保要求更严、排放标准更高的车辆；鼓励技术成熟、安

全可靠、经济性好、节能环保的清洁能源车型规模化使用；普及新能源公交车使用，建设和完善充电站、充电桩等新能源公交车配套供电设施。至“十四五”期末，清洁能源、新能源车辆占公交车辆的比例达60%以上。

推进运输装备现代化改造。“十四五”期间，推进运输装备现代化、高效化提升。重点开展枞阳县域内常压液体危险货物运输罐车专项治理，平稳有序淘汰老旧柴油货车；引导货运车辆大型化、智能化、集约化发展，鼓励发展箱式运输、甩挂运输和重载化运输；加强5G技术、大数据等现代互联网技术在运输车辆上的融合应用，逐步实现运输装备智慧化改造。

（三）构建集约便捷的城市交通体系

优化枞阳县城区的路网体系建设，努力构筑“安全、便捷、高效、生态、多元”的一体化城市综合交通体系。加强公共停车场建设，按照“配建为主、公共为辅、占道为补充”的停车设施供给格局，提速公共停车场建设，进一步增加停车供给，缓解城区停车供需矛盾。推进城乡公交一体化，以县汽车站为中心、以乡镇客运站为依托，城乡交通资源共享，乡村、乡镇客运进城，城市客运下乡并按照公交化运作，全面提升城乡客运的经营管理水平和服务质量。

1. 完善城区路网体系建设

按照分类逐步有序推进的原则，加速城市道路系统建设，聚焦“打通断头路、畅通微循环”，疏通梗阻路，加密次支路网，畅通微循环，进一步提升“内畅、外联、互通、高效”的服务水平，改善县城居民出行条件。枞阳县城主干

路网已形成，“十四五”期间城市道路建设的主要任务是：实施安康南路、护城路、羹脰路、融湖路、桐山路、新桥路、望龙北路、青山北路、长江东路、滨江大道二期、莲花北路延伸段、三中路延伸段、安蒲路等一批城市道路工程。完善、优化、补充主干路线网，形成方格网状次干路网。

“十四五”期间，枞阳县计划推进道路建设项目 15 项，所有项目道路总里程约 20.78 千米，项目总投资约 2.85 亿元，“十四五”期间投资约 2.02 亿元。

专栏 7 “十四五”城区道路重点建设项目	
“十四五”期间，积极推进城市主要道路建设：安康南路、护城路、羹脰路、融湖路、桐山路、新桥路、望龙北路、青山北路、长江东路、滨江大道二期、莲花北路延伸段、三中路延伸段、安蒲路、东湖路延伸段、文昌路一批城市道路工程，共计 20.78 千米。	

表 4-1 “十四五”城区道路重点建设项目

序号	项目名称	建设规模	建设时序
1	羹脰路	3.51 千米，道路宽 40 米	2021-2022
2	安康南路	0.4 千米，道路宽 30 米	2021-2022
3	护城路	2.0 千米，道路宽 10 米	2021-2022
4	滨江大道二期	0.6 千米，道路宽 40 米	2021-2022
5	融湖路	0.5 千米，道路宽 16 米	2021-2022
6	桐山路	0.3 千米，道路宽 12 米	2021-2022
7	新桥路	0.17 千米，道路宽 12 米	2021-2022
8	长江东路	0.35 千米，道路宽 46 米	2022-2023
9	青山北路	0.4 千米，道路宽 40 米	2022-2023
10	望龙北路	5.9 千米，道路宽 30 米	2022-2023
11	莲花北路延伸段	1 千米，道路宽 40 米	2022-2023
12	三中路延伸段	0.2 千米，道路宽 16 米	2024-2025
13	安蒲路	2 千米，道路宽 16 米	2024-2025
14	东湖路延伸段	2.6 千米，道路宽 40 米	2025-2026
15	文昌路	0.85 千米，道路宽 30 米	2025-2026
合计		20.78 千米	

2. 推进城市公共停车场建设

以公共停车产业化为导向，加大改革力度和政策创新，引导和鼓励社会资本投资建设运营公共停车设施，有效缓解停车供给不足，加强停车管理，严格执行配建停车标准，严控路内占道停车，实现停车规范有序。结合城市更新，按照标准配建停车设施，近期着力解决停车设施供应不足、挪用停车设施和停车管理滞后问题。远期以最大限度满足停车需求为目标，逐步形成布局合理、比例适当、使用方便的城镇公共停车体系。

“十四五”期间，枞阳县城镇规划建设公共停车场共 27 个，新增泊位数约 1943 个，总投资约 40800 万元。并在建设公共停车设施时按照要求配置电动汽车充电桩。在枞阳县有条件的加油站增设电动汽车充电桩。

专栏 8 “十四五”大型公共停车场重点建设项目

“十四五”期间，加快推进大型公共停车场项目建设：荷风苑停车场、枞阳中学（银塘东路）停车场、南站（五交化）停车场、保险公司（渡江南路）停车场、老气象局停车场、公路局停车场、北站停车场、金坛路与浮山路交叉口停车场等一批公共停车场建设项目，共计 27 个项目点位，1943 个泊位数。

表 4-2 “十四五”大型公共停车场重点建设项目

序号	项目名称	建设规模	建设时序
1	荷风苑停车场	车位22 个、 占地面积 1350 平方米	2021-2021
2	枞阳中学（银塘东路）停车场	车位125 个、 占地面积 10810 平方米	2021-2022
3	南站（五交化）停车场	车位29 个、 占地面积 1702 平方米	2021-2022
4	保险公司（渡江南路）停车场	车位80 个、 占地面积 2496 平方米	2021-2022
5	老气象局停车场	车位40 个、 占地面积 1000 平方米	2021-2022

6	公路局停车场	车位40个、 占地面积1000平方米	2021-2022
7	北站停车场	车位145个、 占地面积12000平方米	2021-2022
8	进城大货车停车场（西）	地面车位92个、 占地面积12044平方米	2022-2023
9	金坛路与浮山路交叉口停车场	地面车位60个、 占地面积5000平方米	2022-2023
10	公安局停车场	车位160个、 占地面积13500平方米	2022-2023
11	老职高停车场	车位80个、 占地面积4600平方米	2022-2023
12	余湾停车场	车位40个、 占地面积2500平方米	2022-2023
13	向阳路与浮山路交叉口停车场	地面车位60个、 占地面积4000平方米	2022-2023
14	进城大货车停车场（南）	地面车位100个、 占地面积10000平方米	2023-2024
15	连城西路停车场	车位74个、 占地面积5400平方米	2023-2024
16	福利院停车场	车位30个、 占地面积2500平方米	2023-2024
17	月牙湖自来水厂停车场	车位40个、 占地面积4000平方米	2023-2024
18	毛巾厂停车场	地下车位106个、 占地面积8000平方米	2023-2024
19	进城大货车停车场（东）	地面车位100个、 占地面积13000平方米	2024-2025
20	连城东路（县妇联）停车场	车位70个、 占地面积5000平方米	2024-2025
21	下枞阳停车场	车位40个、 占地面积3000平方米	2024-2025
22	和煦菜市场停车场	车位80个、 占地面积6000平方米	2024-2025
23	职教中心停车场	地下车位40个、 占地面积3000平方米	2024-2025
24	长江路停车场	车位40个、 占地面积3000平方米	2024-2025
25	盐业公司仓库停车场	车位30个、 占地面积2500平方米	2024-2025
26	浮山中学停车场	车位共140个	2022-2023
27	汤沟镇区新街、老街各1个	车位共80个	2021-2025
合计		停车位1943个	

3. 大力发展城乡公交一体化

切实贯彻“优先大力发展公交”的城市交通政策，大力发展城镇公交，满足城乡居民日益增长的公交出行需求，形成更为协调、便捷、舒适、安全的优良公交体系；逐步缓解城市交通压力和改善交通环境，塑造合理的城市客运交通方式结构。

“十四五”期间，枞阳县公交布线力求“全面覆盖中心城区，直接辐射相邻乡镇”，逐步加强对周边地区的辐射功能。规划开通公交线路共 13 条，其中一级公交近期规划方案保留并微调 5 条现状线路、新增线路 2 条线路（5 路和 7 路），同时保留快 6 线路至安庆客运中心；二级公交线路新增 5 条，覆盖 34 个居民通达点。加强城市公交对周边区域的辐射有利于促进周边地区经济发展，有利于扩大主城经济辐射范围。

表 4-3 “十四五”城乡公交重点建设项目

编号	起讫点	类型	长度 (km)	线路走向	功能
一	一级公交线路				
1 路	报喜鸟—客运东站	微调	8.4	莲花湖—城建局—陈家湾—幕旗山公园—下枞阳街道—客运东站阳中学—客运东站	东西向主要公交干线
2 路	连城湖迎宾广场—客运东站	微调	9.6	连城湖迎宾广场—财政局—县法院—山水兰庭—旗山公园—新广电中心—枞阳中学—客运东站	东西向主要公交干线
3 路	枞阳小闸—高铁站公交枢纽	微调	14.4	枞阳小闸—连城路—社保局—消防大队—新中医院—客运中心—开发区管委会—高铁公交枢纽	加强城北开发区与城区的联系，同时延伸到高铁站
5 路	高铁站公交枢纽—客运东站	新增	15	高铁站公交枢纽—黄麓大道—渡江路—客运总站—中医院—消防大队—县政	加强城北开发区与城东片区的联系，南北向主要公交干线

6 路	客运总站—连城路公交枢纽	微调	12.4	客运总站—宏实中学—环保局—公路局—步行街—枞阳二中—城建局—红十字医院—县政府—连城路客运枢纽	城区公交环形线路
7 路	连城路公交枢纽站—德上高速公交枢纽站	新增	12.8	连成路公交枢纽站—金山路—渡江北路—银塘路—羹脍赛湖南段—德上高速公交枢纽站	加强城东开发区与中心城区的联系,南北向主要公交干线
8 路	连城路公交枢纽—连城湖	微调	11.6	连城路公交枢纽—县法院—水上派出所—枞阳小闸—步行街—连城湖	加强城西与中心城区的联系
快 6	枞阳客运总站—安庆客运中心站	微调	32.8	客运总站—新中医院—消防队—阳光国际城—绿岛山庄—环保局—财政局(国税局)—龙湖国际城—玉龙花园(金麒麟)—迎宾广场—小缸窑—钟庄—花山—官兵—芭茅—大枫—午公坝—智慧产业园—安庆客运中心站	加强枞阳城区与安庆市区的联系,城际公交班线
二	二级公交线路				
101	枞阳—麒麟	新增	32	汽车总站公交枢纽,官埠桥镇,会官镇,光裕村,义东村,义津镇,增丰村,麒麟镇	连接枞阳与麒麟的快速公交走廊,满足两者之间密切联系的交通出行需求
102	枞阳—钱桥—义津	新增	52	汽车总站公交枢纽,官埠桥镇,会官镇,光裕村,浮山镇,桂元村,白湖乡,高丰村,石马村,钱桥镇,大塘村,牛集村,义津镇	连接枞阳与浮山、白湖、钱桥、义津,满足沿线居民的出行需求
103	枞阳—横埠	新增	42	汽车总站公交枢纽,官埠桥镇,会官镇,建设村,团山村,项铺镇,秀山村,金社社区,利华村,谋道村,横埠镇	枞阳经项铺、金社,连接横埠镇,将公交二级线路延伸至枞阳中部农村片区
104	枞阳—老洲	新增	58	汽车东站公交枢纽,𪚩山镇,白荡湖,龙堤,桂坝,南肚,老洲	连接枞阳和白荡并延伸到桂坝、老洲,满足沿线居民的出行需求
105	枞阳—浮山—金社社区	新增	44	汽车总站公交枢纽,官埠桥镇,会官镇,光裕村,浮山镇,浮山中学,柳西,项铺,秀山,云岭,金社社区	枞阳经浮山连接项铺、金社,满足沿线居民的出行需求

（四）构建“交通+产业”融合发展体系

1. 推进交通与邮政快递融合发展

推动网络节点共建共享。坚持资源集约、综合开发、共建共享原则，规划建设集客运、货运、邮政、快递于一体的综合服务站，引导相关企业入驻，实现场站资源集约利用。充分利用县域内货运场站、邮件快件处理场所、电子商务物流配送中心、农资配送中心等资源，打造功能集约、服务高效、资源整合的县级农村物流节点。拓展乡镇客运站邮政快递中转及收投服务功能，依托邮政乡村服务点延伸农村物流服务网络，打通乡镇到村工业品下乡和农产品上行“最后一公里”瓶颈制约。鼓励支持邮政快递网点提供汽车客票、公交卡、ETC代售及公交卡充值等便民服务，解决农村群众购票难、办卡难、充值难等问题。

提升运力资源互用互补。充分利用广大农村客运网络，推进建制村通客车与建制村通邮工作协同联动，积极推广农村客车代运邮件快递，合理规划运输线路，开展“定时、定点、定线”的货运专线服务，摊薄、节省双方运输成本，提高共同配送、集中配送服务能力。着力提升农村物流发展水平，基本建成资源共享、多站合一的农村物流服务体系，逐步构建覆盖县乡村三级的农村物流网络，实现行政村村级农村物流服务节点全覆盖。到“十四五”末，力争至少开通1条“交邮快”（交通、邮政快递）合作线路，建设1个乡镇运输服务站。

2. 推进交通与现代物流融合发展

推进交通与现代物流融合发展。加强现代物流体系建设，加强物流枢纽应急、冷链、分拣处理等功能区建设，畅通物流通道与城市配送网络交通线网连接，提高干支衔接能力和转运分拨效率。加快构建农村物流基础设施骨干网络和末端网络。

加强物流支撑现代农业发展能力。改造农村物流基地配套交通基础设施，制定符合现代化农业产品物流发展需求，适应现代化农业产品特点的专业物流车辆选型技术标准，大力推广适用于农产品的厢式、冷藏等专业化车型，规范使用适宜乡村地区配送的集约化、绿色化等经济适用车辆。促进线上线下互动创新，鼓励快递物流企业与电商企业深度合作，更好地满足网络化趋势下消费升级新要求。

3. 推进交通与旅游融合发展

道路方面，不断推进美丽公路、美丽驿站、优质绿道建设，提升道路景观效果和服务水平，给驾车、骑行、步行不同的出行者提供良好的出行体验，实现出行即旅游。通过与旅游规划的配合，开展丰富多彩的绿道旅游项目，赋予绿道以旅游功能，促进旅游产业发展。推进多功能新型驿站建设，打造一批集休憩、观景、厕所、形象宣传、赛事体验于一体，能同时满足停车、微购物、充电、旅游咨询等需求的新型驿站。按照“服务区+”的理念，结合枞阳特色文化、景观、民俗等旅游资源，因地制宜开展高速公路服务区特色化改造，推动枞阳高速公路服务区向交通、生态、旅游、消费等复合功能型服务区转型升级。

水运方面，逐步推进集散中心、客旅码头、一般靠泊点、水上运动基地建设，形成出行、旅游运动、文化休闲三位一体的水上客运体系，大力打造“绿水青山、文秀枞阳”品牌。

“十四五”期间，重点推进水上交旅融合服务研究，着重谋划水上客旅集散中心和旅游码头，逐步在白荡湖、菜子湖增设1-2个游船码头，开辟水上旅游航线，为尽快形成现代水上客运体系打好基础。

提升旅游交通服务水平。完善游客保障体系建设，鼓励客运站为旅客集中提供预约租车、定制包车、景区直通车等个性化运输服务，提升旅游客运接待能力。鼓励在城市中心城区、酒店等区域设置景区定制、自助旅游客运服务点，方便游客自助旅游。适时开通城区与景区之间、景区与景区之间的旅游专（环）线、旅游直通车、定线旅游等客运业务。

（五）构建可持续发展交通运输体系

1. 构建绿色交通运输体系

加强生态保护建设。加快推进生态环境敏感区公路植被修复、水土流失防治及公路生态景观改造项目；优化公路建设路线，合理避让生态敏感区、环境保护区；公路建设过程中尽量避免或减少对生态环境的破坏，加强交通基础设施建设、养护和运营过程中的污染物处理和噪声防治。“十四五”期间，重点加快推动绿色示范公路建设。

加强绿色交通设计。组织开展绿色交通示范专项行动，评选绿色交通示范区、绿色交通示范企业、绿色交通示范工程和绿色交通示范技术的贯彻绿色发展理念的单位、项目，

形成良好的示范引领作用，形成交通绿色发展良好风气；加强路域环境综合治理、绿化美化和公路文化等建设，促进交通功能和景观、环保的协调统一。

完善交通运输节能减排监管体系。鼓励使用节能环保的新技术、新材料、新产品，推行新能源车辆，逐步提升出租汽车、城市公交新能源占比，加快推进新建充电桩，服务新能源充电汽车发展；倡导低碳型交通消费模式和出行方式。有序推进公共自行车服务，逐步推进公共自行车、共享单车管理办法出台，完善布点规划和配套资源整合，逐步提升公共自行车服务水平。

推进资源集约节约利用。将节约资源要求贯彻到交通基础设施全过程；大力推行适应节约土地要求的交通运输工程技术，提高交通建设用地的利用效率，提高公路沿线资源利用效率，推进综合交通枢纽场站和城市公共交通设施用地的综合开发、立体开发；积极使用交通循环利用新技术，推广应用公路隧道节能照明技术等绿色循环低碳技术，推广应用沥青路面热再生、冷再生、旧水泥混凝土路面破碎再生技术；循环利用钢材、水泥、木材、砂石料等主要建材，提升国省干线公路废旧沥青路面材料循环利用率达。到“十四五”末，全县路面旧料回收率、循环利用率达到 80%。

专栏 9 “十四五”绿色交通重点建设项目

“十四五”期间，积极推进交通绿道、滨水绿道、城镇绿道、乡村绿道、森林绿道以及文化旅游、健康体育等多类型多功能的绿道前期研究，重点加快长江、引江济淮枞阳县城段绿道以及白荡湖环湖绿道的规划建设，实现全县重点景区绿道全覆盖。

2. 提升交通养护管理水平

加强农村公路养护监管。进一步健全完善农村公路养护管理体系，落实农村公路养护管理的主体责任，明确和落实乡镇政府农村公路管理、养护、保护以及管养资金筹措等职责，健全“区为主体、行业指导、部门协作、社会参与”的农村公路养护长效机制。将农村公路工作纳入对乡镇的考核管理，规范设置乡镇农村公路管理所。开发公益性岗位，鼓励引导农民群众参与农村公路养护管理工作。“十四五”期间，全面落实三级“路长制”，农村公路指路系统基本完善，农村公路灾毁保险比例逐年提高，逐步实现农村公路整洁优美，路产路权得到有效维护。

提高养护作业能力。加快推进布局合理，功能齐全的基层养护场站建设，强化养护机制构建，落实人才培养体系，完善设施设备储备，优化养护场站布局，发展养护全过程质量控制技术。到“十四五”末，全县农村公路年度实施养护工程里程比例达到5%，优良中等路率达到70%以上，交安设施完好率达到100%，路面状况水平逐年优化。

五、规划环评

（一）环境影响分析

本规划涉及多种交通基础设施建设。实施本规划对环境的影响主要体现在各类基础设施的建设将占用、消耗一定量的土地资源，对周围重要生态系统、生态环境敏感区、生物多样性等重要生态系统环境产生影响，运输装备和服务系统的运行将向周围环境排放废气、废水、噪声和固体废弃物等，对局部区域环境质量产生不利影响。

重要生态系统环境影响分析。规划的实施对重要生态系统的影响主要包括对自然保护区、森林公园、风景名胜区、地质公园、林地、湿地、水源地等蕴育丰富生物资源的生态系统的影响。交通基础设施的建设破坏周边区域生态系统的完整性及影响生态功能发挥。施工期山体的开挖或大规模的爆破导致土壤与地表植被结构受到破坏。

土地利用环境影响分析。规划的实施会对土地利用格局和类型产生影响，原有土地资源状态将会被打破，从而对区域水资源、土壤、植被、生物等产生直接间接的影响。

社会环境影响分析。规划的实施对社会环境影响有正面效应，也有负面效应。正面效应包括快速便捷的交通网络对周边居民的出行提供便利，提高人民生活水平，也将促进全市经济旅游文化事业的发展，带动经济社会发展。负面效应包括沿线拆迁搬迁等将产生一定的影响。

水环境影响分析。规划项目选线或选址如离水源地太近，将会对水源地持续供水产生影响，如有路线通过桥梁跨

越河流时会阻断或者阻碍水体水流状态，影响水体正常自净。项目施工期间机械设备产生残油废油、废水和生活污水排入水体，将会对水体造成不利影响。项目建成运营期间，公路服务区、收费站等产生生活污水等也会影响周围水环境。

声环境影响分析。主要包括规划项目在建设过程中施工机械和运输车辆产生的噪声，对沿线居民和动物产生影响，这种影响属于暂时性影响。项目在建成运营期间，主要是机动车辆行驶、飞机起降等产生噪声和振动，且这种噪声会随着交通量的增长而增大。

大气环境影响分析。主要包括规划项目在施工过程中材料在运输、装卸和搅拌过程中引起的扬尘和沥青搅拌、铺设产生的沥青烟气及施工车辆和机械在运行中排放的污染物等对空气造成污染。运营期间，沿线服务区、养护工区等使用的锅炉和车辆行驶排放的有害气体也会长期对大气环境产生影响。

（二）预防措施

节约集约利用资源。规划项目在实施过程中，应将绿色发展理念全面贯穿于项目规划、设计、建设、运营、管理和服务全过程。合理确定交通发展规模，在项目布局和方案选址阶段，通过改造、扩容等手段提高交通设施的资源利用，减少对土地特别是耕地的占用，对于占用基本农田和基本草原，应按照国家规定，做好补偿。对沿线需要征地拆迁搬迁，尤其涉及少数民族居住区时，应做好沟通协调，合理征地、妥善拆迁，维护社会稳定。大力推广节能环保技术应用，采用清洁能源和新能源运输装备，提高运输装备使用效率。推动公交优先发展，鼓励绿色出行方式。

强化生态保护和污染防治。坚持交通建设与环境保护协调发展，严格执行国家和部省市生态保护相关政策。合理设计项目线位走向和场站选址，避让水源地、湿地等生态敏感区域。施工等临时用地应及时进行植被修复，高填深挖路段应及时做好水土保持、植被恢复和地质灾害防治措施，最大程度地降低交通基础设施建设对环境的影响。做好沿线绿化和公路边坡复绿的工作，提高生态系统的稳定性和抗灾能力，同时达到美化环境的作用。加大项目污染防治力度，实现污染物达标排放，大力推广清洁能源，减少空气污染。施工阶段采用新工艺、新材料，设置绿化隔离带、声屏障等防治措施，降低交通噪声污染。

提升绿色低碳交通运输管理能力。严格执行国家和地方环境保护相关法律法规，按照要求开展规划项目环境影响评价工作，严格执行交通建设规划和建设项目环境影响评价制度。强化验收环节的管理，做好规划项目工程环保设计、工程环境监理和施工期及运营期环境监测，开展运营工程的环保后评估工作，加强对规划建设项目环境保护执行情况和评估项目节能措施落实情况的监督检查。

（三）总体评价

本规划在实施期间，将产生一定的环境影响，个别项目可能会影响到重要环境敏感区，在具体线位选择和工程建设时应予以重视。通过严格落实评价提出的各种保护方案，避让生态环境敏感区，严格控制环境污染和减轻居民生活不利影响的前提下，从环境角度考虑，枞阳县“十四五”综合交通运输发展规划是可行的。

六、保障措施

（一）加强组织协调，保障规划实施

规划实施过程中建立多部门间协调配合机制，交运局、发改、财政、自然资源、生态环境、文化旅游、农业农村、住建等部门应明确权责分工，确保重点工程、重大项目有序推进。建立交通规划的全过程管理机制，落实监督机制，加强规划执行过程中的动态追踪，及时把握交通运输发展过程中出现的新情况、新问题，适时调整规划和相关政策，提高规划的可操作性。优化完善交通运输决策咨询和协调机制，引入行业专家、企业代表、社会公众等广泛参与，充分代表民意，形成全社会关心交通发展、参与规划实施和共同做好监督的良好氛围。

建立完善试点工作机制，结合公路网络、水运航道、枢纽场站等各个子行业的特点，开展农村物流等重点示范工作，通过示范引领，带动行业服务水平全面提升。县道路运输主管部门要按照本规划确定的目标和任务，根据重点任务的难易程度、紧要程度、现实基础等情况等因素抓紧将重点任务进行年度分解，搞好年度计划，设置年度目标，编制年度计划报告，重点追踪关键性指标完成情况。建立和完善规划实施情况的跟踪分析评估制度，强化规划实施情况的动态跟踪分析和绩效评估，推动规划有效实施。

（二）创新融资渠道，强化资金支撑

紧跟宏观政策动向，进一步完善投融资机制体制，抢抓

国省重大战略决策部署机遇，积极争取政策、资金支撑。强化主体责任，加大地方财政性资金对交通基础设施建设的投入力度。协调争取上级购车税补助资金，积极探索政府与社会资本合作，鼓励各类市场主体通过 PPP 模式参与交通基础设施的投资建设与运营，探索通过沿线土地收益、资源开发收益等方式筹集建设资金。加强资金监管，有效防范交通债务风险。

完善“政府主导、分级负责、多元筹资、规范高效”的投融资管理体制，以创新为驱动，进一步创新拓宽筹融资方式和渠道，处理好政府与市场、省级与县级的关系，调动各级政府积极性，积极用好各方资源，发挥市场配置功能激发市场的活力，推动交通与其他产业深度融合。提高投资的有效性和精准性，将有限的资金花到刀刃上，有的放矢，使资金利用效率最大化。切实为加快推进交通强国建设和“十四五”交通运输发展提供长期、稳定、低风险的资金来源渠道。

（三）强化科技创新，增加发展活力

鼓励和引导交通运输新技术、新业态、新模式加快发展，引导高端化、智能化的先进运输装备推广应用，协调争取国家、省、市各级科研配套资金，推动交通运输行业科技化建设，鼓励企业、事业单位、科研机构协同开展云计算、大数据等现代信息技术的集成创新和应用，调动各方面积极性协同建立有利于技术创新和科技成果转化的运行机制，充分发挥科技创新在建设智慧绿色平安交通中的引导作用。

以科技创新催生发展新动能，以深化改革激发发展新活力，以高水平开放打造合作发展新优势，以新基建赋能交通基础设施提质增效。加快产学研结合，用新技术为传统交通运输赋能，强化交通运输政策创新、制度创新、科技创新等多方面创新，谋划新举措、建立新机制、探索新路径、发展新技术、培育新业态、提供新产品、引导新消费，推动枞阳交通运输事业高质量发展。

附表 1:

枞阳县“十四五”建设项目规模汇总

序号	项目类别	建设规模		“十四五” 投资（亿元）
		单位	数量	
一	公路	公里	692.2	79.0
(一)	高速公路	公里	71.0	52.6
(二)	普通国省干线	公里	38.5	15.0
1	国道	公里	19.9	8.0
2	省道	公里	18.6	7.0
(三)	农村公路	公里	582.8	11.4
二	水运			26.4
(一)	航道	—	—	18.0
(二)	码头	个	3.0	8.4
三	枢纽场站	个	8.0	41.2
(一)	客运枢纽	个	4.0	0.2
(二)	货运枢纽（物流园区）	个	3.0	11.0
(三)	临江产业园	个	1.0	30.0
总 计				146.6

附表 2:

枞阳县“十四五”铁路建设项目

序号	项目名称	建设内容	建设里程 (公里)	工作计划
1	铜枞市域铁路	起于铜陵站,由拟建 G3 公铁长江大桥进入枞阳境内,途径横埠镇、金社镇、项铺镇、会官镇、官埠桥镇、枞阳县城,从枞阳县城出境,拟在县城连城湖东岸朱家凹设枞阳站	76.3	编制预可研报告
2	合池城际铁路	北起合肥市庐江县,经枞阳县、过江后进入池州市高新区、开发区,拟在枞阳设车站一座	—	进入预可研阶段,计划 2022 年开工
3	北沿江高铁	由新安庆西站至马鞍山西站,拟设枞阳站、横埠站	40	深化北沿江高铁建设 方案

附表 3:

枞阳县“十四五”高速公路建设项目

序号	项目名称	主要控制点	总里程 (公里)	十四五建设里程 (公里)	建设时序	投资额 (亿元)	“十四五”投资 (亿元)
1	德上高速合肥至枞阳段	麒麟、义津、浮山、会官、官埠桥、旴山	34.0	21.0	2020-2022	20.4	12.6
2	北沿江高速公路	白湖、项铺、会官、官埠桥	50.0	50.0	2023-2026	50.0	40.0
合计			84.0	71.0		70.4	52.6

附表 4:

枞阳县“十四五”普通国省干线建设项目

序号	项目名称	主要控制点	现状等级	规划等级	十四五建设里程(公里)	建设时序	投资额(亿元)	“十四五”投资(亿元)
1	G330	白梅、钱铺、横埠、灰河	二级	一级	14.9	2021-2023	6.0	6.0
2	G237	麒麟、义津、会官、官埠桥	二级	一级	4.95	2022-2024	2.0	2.0
3	S232	白柳、浮山、会官、山山镇	二级	一级	18.6	2022-2024	7.0	7.0
合计					38.45		15.0	15.0

附表 5:

枞阳县“十四五”农村公路建设项目

序号	编号	项目名称	主要控制点	现状等级	规划等级	建设里程 (公里)	建设时序	“十四五”投资额 (亿元)
1	x103	汤五路	万桥村-汇会路-巢山村-田间村-X116	四级	三级	9.6	2021-2025	0.44
2	x104	横官路	接 S232 白荡湖环湖北路-少丰村-接 S229 汤谋路	四级	二级	21.5	2021-2025	0.97
3	x108	白金路	翼青村合铜路-小街村-白梅乡政府	四级	三级	7.0	2021-2025	0.39
4	x109	古金路	白柳镇桂元村白会路-山河村-项铺镇街道	四级	三级	8.5	2021-2025	0.32
5	x111	钱麟路	麒麟镇桐枞线-阳和村-岱鳌村-白马村-兴旺村-石马村-朝阳村-S233	四级	三级	21.98	2021-2025	1.00
6	x116	横汤路	田间村 X103-少丰村 X104	四级	三级	5.2	2021-2025	0.24
7	村道建设		涉及 19 个乡镇和 1 个经开区	-	-	480	2021-2025	6.7
8	联网道路建设		涉及 5 条联网道路	-	-	29	2021-2025	1.3
合计						582.78		11.36

附表 6:

枞阳县“十四五”水运建设项目

序号	项目名称	建设内容	建设类型	建设时序	“十四五”投资 (亿元)
一	航道				18.0
1	菜子湖航道提级工程	由Ⅶ级及等外提升为Ⅲ级	改建	2021-2024	18.0
2	罗昌河航道	前期研究	新建	2021-2025	—
二	码头				8.4
1	港区码头改建工程	东方造船厂原西装码头改建成集装箱码头	改扩建	2022-2024	0.9
2	港区 LNG 码头工程	2 个 5000 吨级加注泊位, 2 个 10000 吨级接收泊位, 1 个工程船泊位	新建	2025-2028	6.5
3	𪚩山新开沟作业区	重点打造𪚩山港区新开沟设作业区, 对港口岸线、功能布局进行了规划和调整	新建	2021-2025	1.0
合计					26.4

附表 7:

枞阳县“十四五”客货枢纽建设项目

序号	项目名称	建设内容	建设类型	规划等级	占地面积 (m ²)	建设时序	“十四五投资 (亿元)
一	客运枢纽						0.1854
1	钱桥运输服务站	公交首末站（客货一体）	新建	四级	5039	2021-2023	0.06
2	义津运输服务站	公交首末站（客货一体）	新建	四级	7830	2021-2023	0.06
3	项铺运输服务站	公交首末站	改建	五级	1074	2021-2023	0.0054
4	横埠运输服务站	公交枢纽站（客货一体）	改建	三级	13000	2021-2023	0.06
二	货运						11.00
1	横埠物流园区	生产服务型物流园区，合铜工业走廊的重要支撑。依托横埠工业园及周边乡镇，重点发展以集中仓储、区域分拨、货运服务等为主的一体化物流服务	新建	-	330000	2025-2028	4.00

序号	项目名称	建设内容	建设类型		占地面积 (m2)	建设时序	“十四五投资 (亿元)
2	桥港物流园区	依托毗邻码头、高速及国省干线的交通区位优势，着力建设三大中心。一是货运服务中心，二是工业物流中心，三是区域配送中心	新建	-	530000	2022-2026	5.00
3	麒麟物流园区	农业苗圃花卉服务型物流园区，规划依托引江济淮和济祁高速的通车，发展水陆联运物流功能	新建	-	130000	2023-2025	2.00
三	产业园						30.00
1	临江产业园区	重点发展现代物流、装配式建筑、环保新材料、中高端装备制造以及新能源产业，将枞阳临江产业园建设成为“综合立体枢纽港、先进智造新基地、现代绿色临江园”	新建	-	9600000	2021-2025	30.00
合计							41.1854

附图 1:

枞阳县“十四五”综合交通现状布局图



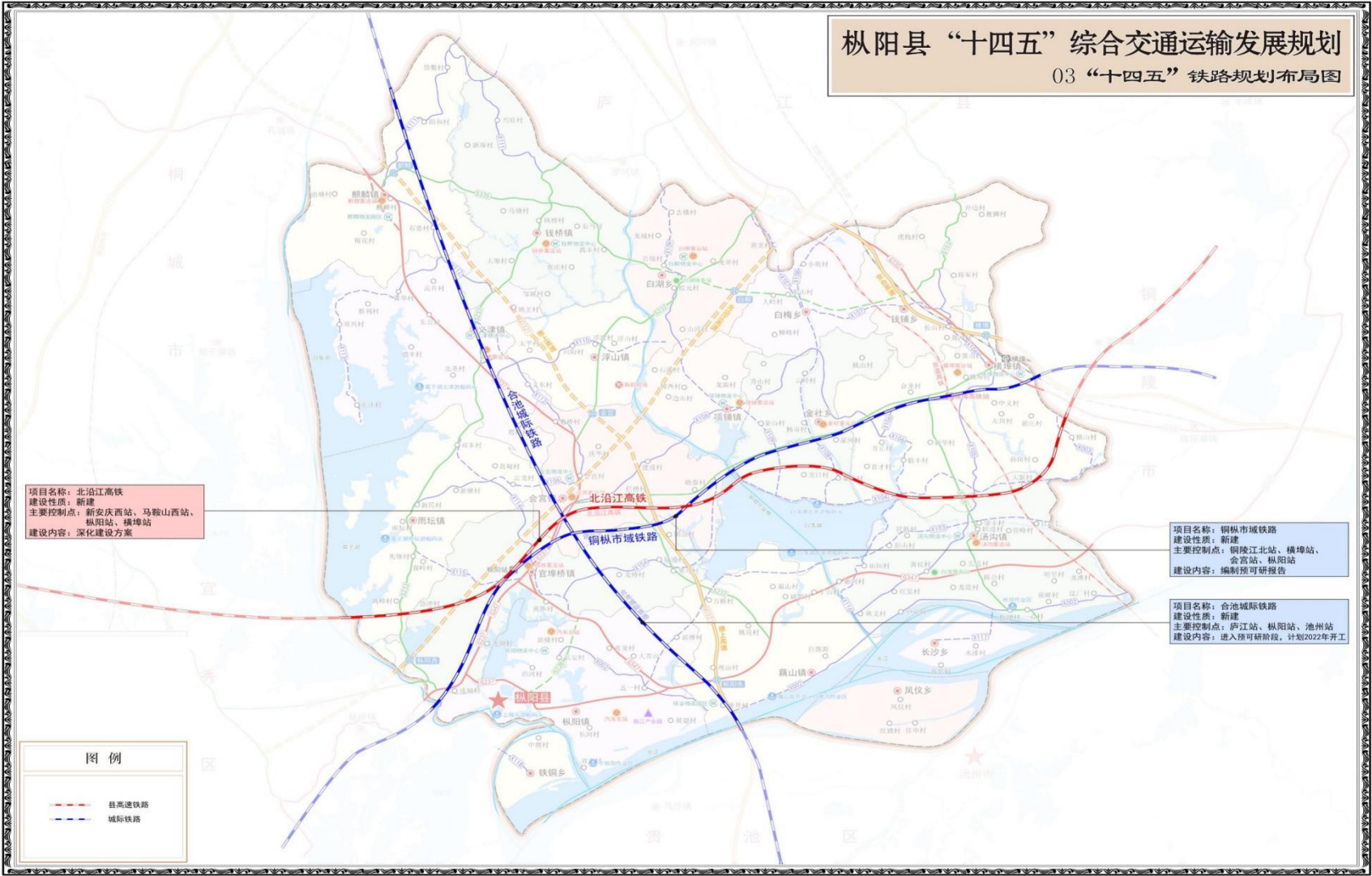
附图 2:

枞阳县“十四五”综合交通规划布局图



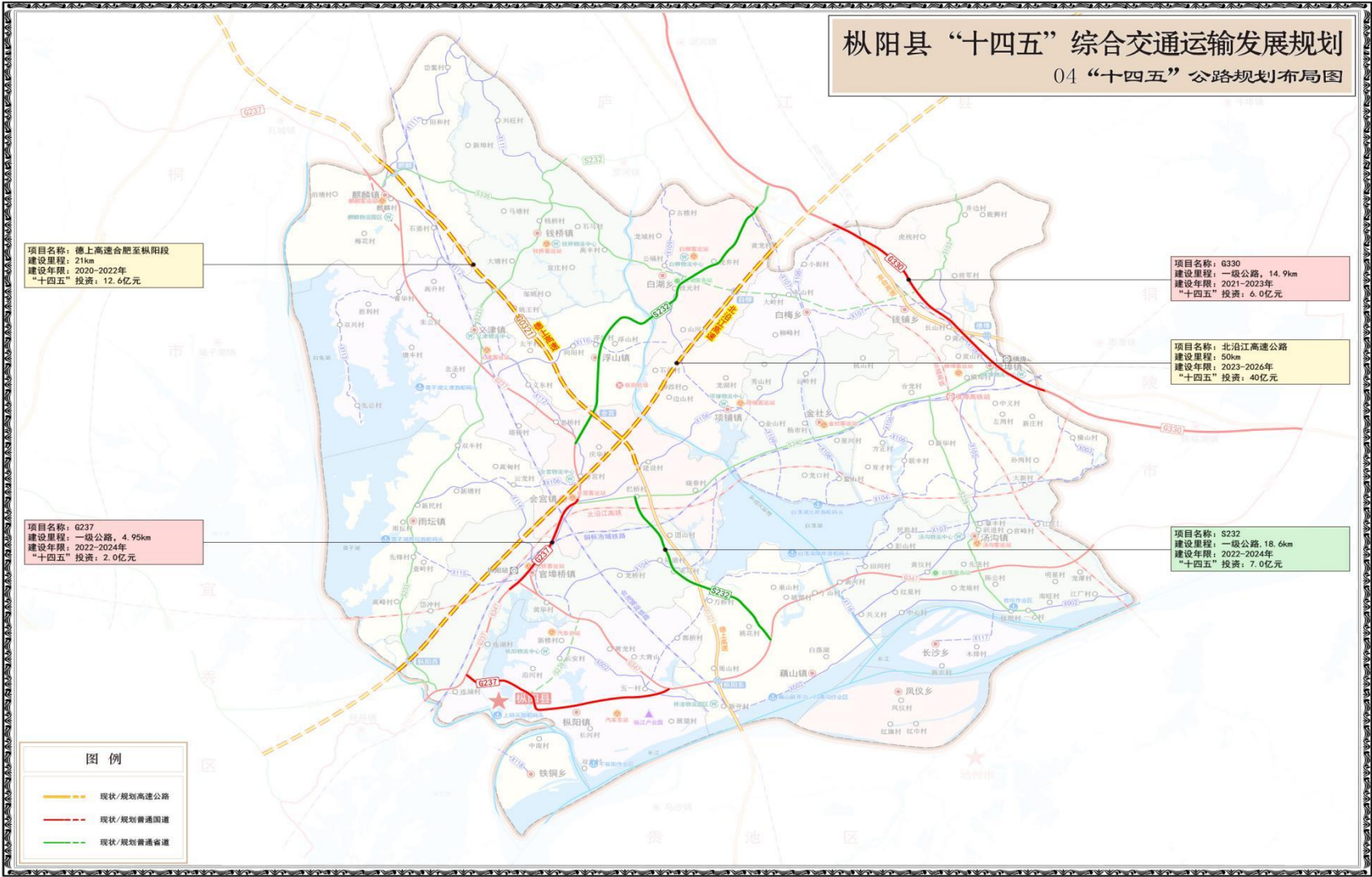
附图 3:

枞阳县“十四五”铁路规划布局图



附图 4:

枞阳县“十四五”公路规划布局图



附图 5:

枞阳县“十四五”水运规划布局图



附图 6:

枞阳县“十四五”客货枢纽规划布局图



附图 7:

枞阳县“十四五”城乡公交规划布局图



抄送：县委办公室，人大常委会办公室，县政协办公室。

枞阳县人民政府办公室

2022 年 4 月 20 日印发
