

定远县“十四五”综合交通运输 发展规划

定远县交通运输局

安徽省交通规划设计研究总院股份有限公司

2022.12

项目名称： 定远县“十四五”交通运输发展规划
委托单位： 定远县交通运输局
主编单位： 安徽省交通规划设计研究总院股份有限公司
证书编号： 自资规甲字 21340088



城乡规划编制资质证书

(副本)

证书编号： 自资规甲字 21340088

证书等级： 甲级

单位名称： 安徽省交通规划设计研究总院股份有限公司



承担业务范围： 业务范围不受限制

扫码登录“城乡规划编制单位信息公开系统”了解更多信息

统一社会信用代码： 913400004850033136

有效期限：自 2021 年 09 月 03 日至 2022 年 12 月 31 日

发证机关

2021 年 09 月 03 日



中华人民共和国自然资源部印制

参编人员

项目 主要 完成 人员	序号	姓名	职称	项目中担任的主要工作
	1	刘道平	高级工程师	审 定
	2	吴叶茂	高级工程师、注册城乡规划师	审 核
	3	宋笑天	高级工程师、注册城乡规划师、注册咨询工程师	复 核
	4	游晓琴	高级工程师、注册城乡规划师、注册咨询工程师	项目负责人
	5	方芳	高级工程师、注册城乡规划师	主要参加人
	6	徐璐	高级工程师	主要参加人
	7	汤静融	工程师	主要参加人
	8	王旭东	工程师	主要参加人
	9	杨蓓	助理工程师	主要参加人
10	毛莉莉	助理工程师	主要参加人	

《定远县“十四五”综合交通运输发展规划（含定远县“十四五”公路网规划专题）》

专家组评审意见

2022年9月7日，定远县交通运输局在合肥市组织召开《定远县“十四五”综合交通运输发展规划（含定远县“十四五”公路网规划专题）》（以下简称《规划》）专家评审会。参加会议的有定远县发改委、定远县自然资源和规划局、定远县商务局、定远县邮政局、定远县住建局、定远县交通运输局、滁州市交通运输局等单位的代表及特邀专家5名（名单附后）。与会人员认真听取了编制单位安徽省交通规划设计研究总院股份有限公司关于《规划》的汇报，审阅了规划文本和有关图件，经充分讨论后形成专家组评审意见如下：

一、总体意见

《规划》文本规范，规划内容较完整，技术路线清晰、调研详实，符合规划编制的要求，专家组一致同意通过评审。

二、具体意见

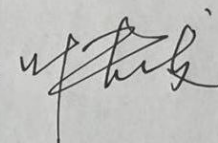
- 1、加强与上位规划及相关政策、战略的衔接，进一步完善规划内容；
- 2、深化智慧交通、运输服务、绿色交通等相关内容的建设项目及投资估算；

3、进一步优化完善对外交通网络，核实凤定高速线性及走向；

4、进一步梳理近期建设项目，补充近期建设投资估算；

与会专家代表提出的其他意见和建议，请编制单位在完善修改《规划》时一并考虑。

专家组组长签名：



2022年9月7日

《定远县“十四五”交通运输发展规划》修改答复

1、加强与上位规划及相关政策、战略的衔接，进一步完善规划内容；

修改回复：已采纳。规划进一步加强与《滁州市“十四五”交通运输发展规划》、《交通强国建设纲要》，《滁州市实施长江三角洲区域一体化发展规划纲要行动方案》的衔接，进一步完善补充相关内容，详见第三章发展形势、发展需求。

2、深化智慧交通、运输服务、绿色交通等相关内容的建设项目及投资估算；

修改回复：已采纳。规划在第6章重点任务篇章补充深化智慧交通、运输服务、绿色交通、行业治理等相关内容，在第6章第6节补充：强化交通安全和应急保障能力建设，并在第7章根据资金情况补充投资估算。

3、进一步优化完善对外交通网络，核实凤定高速线性及走向；

修改回复：已采纳。凤定高速评审方案中，存在两个方案，根据征询多方意见，最终采纳地方推荐线型。

4、进一步梳理近期建设项目，补充近期建设投资估算；

修改回复：已采纳。第七章建设任务与投资估算中，已补充梳理近期建设项目。完善近期建设投资估算。

与会专家代表提出的其他意见和建议，请编制单位在完善修改《规划》时一并考虑。

修改回复：已采纳。规划重新梳理文本及图纸内容，将会上记录意见、建议一并校核并修改完善。

目录

第1章 概述	3
1.1 规划目的.....	3
1.2 规划范围和区域概况.....	3
1.3 规划年限.....	4
1.4 规划依据.....	4
第2章 发展成就及存在问题	5
2.1 发展现状.....	5
2.2 发展成就.....	9
2.3 现状存在的问题.....	12
3.1 发展形势.....	15
3.2 发展需求.....	16
第4章 发展战略规划	19
4.1 指导思想.....	19
4.2 基本原则.....	19
4.3 发展目标.....	20
4.4 规划思路.....	21
4.5 发展战略.....	21
4.6 主要技术指标体系.....	24
第5章 整体布局规划	26
5.1 对外通道规划.....	26
5.2 规划整体方案.....	26
第6章 重点任务	31
6.1 加快完善综合交通基础设施网络.....	31
6.2 着力提升公共客运服务水平.....	39
6.3 积极促进现代化物流发展.....	40
6.4 强化交通信息化发展.....	41
6.5 推进绿色低碳交通发展.....	42

6.6 强化交通安全和应急保障能力建设	44
6.7 全面提升行业综合治理能力	44
第7章 建设任务与投资估算	46
7.1 高速公路建设计划及投资	46
7.2 普通国省道等交通工程建设项目	46
7.3 产业路及农村公路	47
7.4 水运航道建设投资汇总表	48
7.5 枢纽场站建设投资汇总表	48
7.6 交通工程建设项目总投资表	49
第8章 保障措施	50
8.1 深化体制机制改革	50
8.2 完善项目推进机制	50
8.3 拓宽建设资金筹措渠道	50
8.4 推进科技创新	50
8.5 强化规划组织实施	51
8.6 加强环境保护	51
第9章 环境影响评价	52
9.1 环境影响分析	52
9.2 预防和减轻不良环境影响的对策措施	52

引 言

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六中全会精神及中国共产党安徽省第十一次代表大会会议精神，落实习近平总书记关于交通运输工作的系列重要指示批示精神，按照中央关于“十四五”规划编制工作的部署要求，统一思想、提高认识、深化研究、科学谋划，增强责任感、使命感，扎实做好“十四五”规划。

“十四五”交通运输发展规划是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的五年规划，是贯彻落实中央完善规划体系、加强规划衔接要求的五年规划，是实现“两个一百年”奋斗目标的历史交汇期，也是全面开启社会主义现代化强国建设新征程的重要机遇期。根据面临形势和省市对定远县战略定位及全县发展实际，围绕县第十五次党代会确定的目标任务，今后五年的奋斗目标是：积极推进撤县改市，完成“十四五”规划，实现“552”发展目标，全县地区生产总值突破 500 亿元，财政收入超 50 亿元，县域经济总量跻身全省 20 强。在发展愿景上，要推进撤县改市，重点打造“五个新定远”，即实力新定远、活力新定远、美丽新定远、文明新定远、幸福新定远。在发展定位上，要加快建设“两地两区”，即加快建设长三角地区重要的盐化工产业基地，皖北承接沪苏浙产业转移的首选地，淮河生态经济带现代农业的示范区和全国一系列综合改革的试点试验区。

要全面总结“十三五”期综合交通运输发展经验，认真梳理存在的问题，科学研判国际国内形势变化趋势，深入研究“十四五”发展

重点，研究提出一批重大政策、重大工程项目和重大改革举措。一要完善基础设施网络，提高综合交通运输网络效率。二要提升运输服务品质，推进出行服务便捷快速。三要深化交通运输供给侧结构性改革，推进物流“降本增效”。四要突出科技创新，提供发展新动能。五要坚持生态优先，持续推进绿色发展。六要坚持安全第一，提高安全发展水平。七要坚持深化改革，提升行业治理水平。八要坚持扩大高水平开放，推进互联互通。九要加强投融资政策研究，防范化解债务风险。

伴随着区域交通一体化战略和城乡交通一体化战略的实施，构建定远县对外运输通道，加强定远县与县内各乡镇以及与对外城镇之间的交通联系，定远县发展迎来了新的机遇和挑战。未来一段时间内，定远县将按照安徽省和滁州市宏观经济发展战略部署，加密网络，整合资源，优化结构，扩能提速，加强衔接，加快构建现代化综合交通运输体系，充分发挥交通运输在经济发展中的先行作用。

第1章 概述

“十四五”开局之年根据省、市、区的安排部署，结合定远县区实际，正确应对社会经济发展的新形势，谋划交通运输发展，科学编制《定远县综合交通“十四五”发展规划》（以下简称《规划》）。

1.1 规划目的

- 1、为定远县国民经济和社会发展第十四个五年规划提供支撑；
- 2、统领定远县“十四五”交通运输发展各专项规划；
- 3、明确定远县“十四五”交通运输发展目标和重点建设任务。

1.2 规划范围和区域概况

1.2.1 规划范围

定远县行政辖区内综合交通，具体包括公路、水运、铁路、航空等各种运输方式，以公路、水运为主。

1.2.2 定远县概况

定远区位优势，交通便捷，古有“境连八邑，衢通九省”之誉。定远县地处江淮之间，皖东腹地，隶属滁州市，南依合肥，西邻淮南，北连蚌埠，东接滁州。近入南京都市圈、合肥经济圈，远融长江三角洲经济区，位于中国经济最发达的长江三角洲地区西部，与苏、浙、沪地区紧密相连。定远县是滁州市国土面积最大、人口最多的县，地处江淮分水岭北侧，滁州市西北部，国土面积 3001 平方公里，人口 97.5 万，辖 22 个乡镇，两个园区，是省级园林县城、双拥模范“七连冠”县和全省创建文明工作先进县。



图 1-1 定远在合肥经济圈和长三角地区位置

1.3 规划年限

本次规划年限为 2021 年—2025 年，远景展望到 2035 年。

1.4 规划依据

1、国家、区域发展战略及政策

《交通强国建设纲要》

《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》

《长江经济带发展规划纲要》

《皖江城市带承接产业转移示范区规划》

《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》

《国家中长期铁路网规划》

《国家公路网规划（2013 年-2030 年）》

《长三角民航协同发展战略规划》

《长三角区域城际铁路网规划》

《长三角多层次轨道交通规划》

《关于协同推进长三角港航一体化发展六大行动方案》

2、省级相关规划及政策

《安徽省高速公路网规划（2020-2030）》

《安徽省通用机场布局规划（2019-2035 年）》；

《安徽省普通省道网规划（2016 年-2030 年）》

《安徽省人民政府办公厅关于加快推进高速公路建设促进长三角一体化发展的通知皖政办〔2020〕5 号》

3、市级相关规划及政策

《滁州市“十四五”交通运输发展规划》

《定远县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》

《定远县城总体规划（2013-2030 年）》（2019 年修改）

《定远县城市综合交通规划（2017-2030 年）》

《定远县农村公路网规划（2017-2030 年）》

第 2 章 发展成就及存在问题

“十三五”发展期间，定远县通过加强交通基础设施建设，进一步推进了由公路、铁路等多种运输方式构成的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，客货运输量实现了持续、快速增长，适应了社会经济发展需要，对全县国民经济的发展起到了积极的支持作用。

但是立足于定远县长远发展，现状综合交通体系还需进一步完善，交通现状不足以对长三角地区重要的盐化工产业基地，皖北承接沪苏浙产业转移的首选地的地位形成强有力的支撑，对经济社会发展的导向不够。需要进一步增大交通基础设施规模、优化和调整运输网络布局 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 发展现状

定远位于合、蚌、淮、滁四个城市交汇中心，交通便利，是合肥都市圈、南京都市圈成员城市。淮南铁路贯穿境内，京沪高铁纵贯南北并设有定远站，京沪铁路紧邻而过，在建的有合新高铁（与现有定远站共用广场）；G3 京台（合徐）高速、滁淮高速、在建的明巢高速穿境而过，与 G328、G329 两条国道，S101、S211、S215、S319、S321、S322 六条省道，构成定远县纵横交错的综合交通大网络。定远距南京、合肥等周边大中城市仅 1 小时左右车程，到上海 6 小时车程。公路有定远到合肥、蚌埠、滁州、三界、明光、朱巷、永宁等干线。

2.1.1 公路发展现状

定远县 2020 年全年完成公路客运量 2439.52 万人，公路客运周转量 10.79 亿人公里，增长 1.29%；公路货运量 3557 万吨，公路货运周转量 83.59 亿吨公里，增长 1.18%。全县城市公交营运线路 14 条，实有公交车辆 122 辆，全年公共汽车客运总量 976 万人次；实有出租车辆 456 辆。定远县共有公路客运站 2 处。一级以上客运站 1 处：定远汽车客运中心站；二级客运站 1 处：定远汽车站。

公路是定远县境内最主要的运输方式，以京台高速、滁淮高速、G328、G329、S101、S211、S215、S319、S321、S322 等干道为对外主骨架，X045、X046、X047 等县乡公路为脉络，村级公路为补充的四通八达的公路交通网已初步形成。

截止 2020 年底，全县公路总里程 4828.97 公里，比 2015 年（3454 公里）

增长40%，公路网密度 160.88 公里/百平方公里。按行政等级划分，高速公路 156.9 公里，占比 3.25%；国道 147.118 公里，占比 3.05%；省道 397.379 公里，占比 8.23%；县道 521.568 公里，占比 10.80%；乡道 692.149 公里，占比 14.33%；村道 2913.86 公里，占比 60.34%。技术等级中，二级以上公路占比 13%。

表 2-1 2020 年定远县公路网基本状况表

行政等级	里程 (km)	所占比例	技术等级	里程 (km)	所占比例
高速公路	156.9	3.25%	高速公路	156.9	3.25%
国道	147.118	3.05%	一级	47.178	0.98%
省道	397.379	8.23%	二级	423.628	8.77%
县道	521.568	10.80%	三级	377.875	7.83%
乡道	692.149	14.33%	四级	3823.393	79.18%
村道	2913.86	60.34%	等外公路	0	——
专用公路	0	0%	——	0	——
合计	4828.974	100%	合计	4828.974	100%

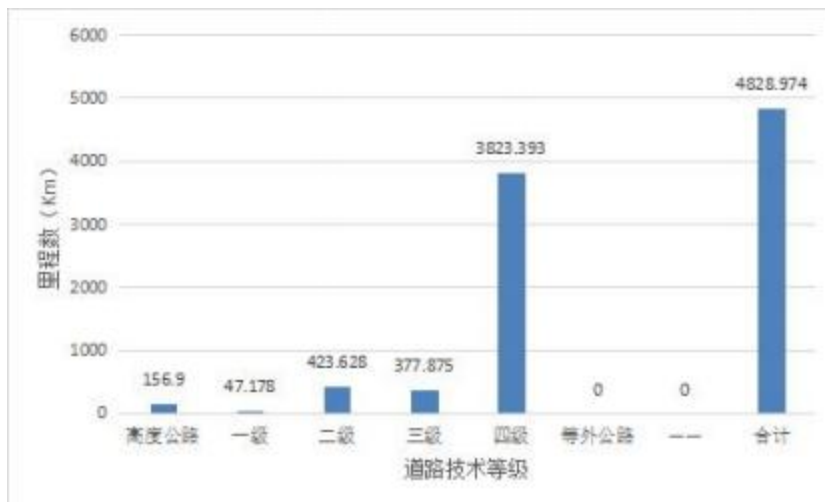
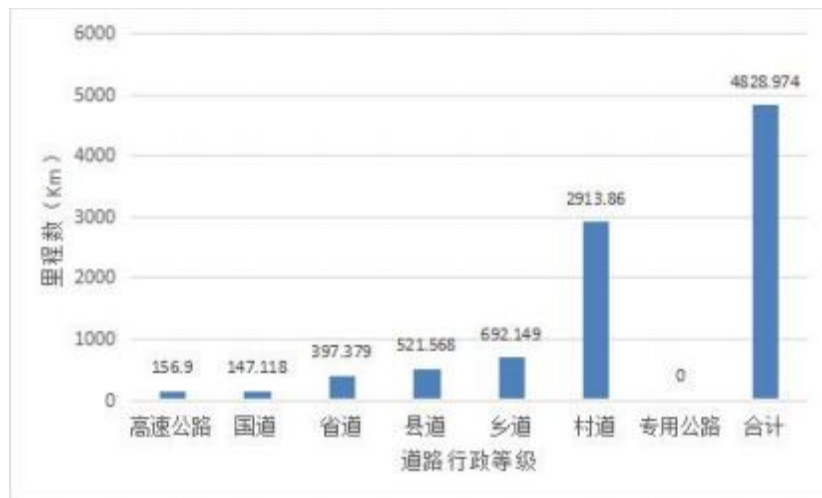


图 2-1 公路划分里程图（单位：km）

(1) 高速

十三五期间滁淮高速公路全面完成施工建设，总长 55.4 公里，成为定远县内重要的南北通道，县域“一横两纵”高速公路全面建成一横：滁淮高速；一纵：G3 京台（合徐）高速，二纵：明巢高速（在建）。

(2) 国省干线

目前，经过定远县的国省干线有 8 条，其中国道 2 条。详见下表：

表 2-2 定远县国省干线列表

行政等级	路线编号	路线名称	起讫地点	起讫桩号	总里程
国道	G328	启老线	磨盘山-窑河桥	504.054-593.499	89.445
	G329	舟鲁线	麻埠大桥-凤阳县大严庄	819.446-877.119	57.673
省道	S101	合淮路	蒋集-能仁	36.032-90.858	54.826
	S211	苏梁路	石塘朱-界牌农科村	36.429-94.506	58.077
	S215	明巢路	梅市东-肥东交界	12.794-76.126	63.332
	S319	涧年路	梅市东-年家岗	50.944-121.294	70.350
	S321	半长路	拂晓-长丰交界处	78.793-179.034	100.241
	S322	滁义路	滁州章广交界-长丰交界处	45.674-96.227	50.553
合计					544.497

2.1.2 铁路发展现状

截至 2020 年末，定远县域内共有两条铁路，分别为京沪高铁和水蚌铁路，运输方向为南北向，合新高铁已开工建设，并在定远境内设站和京沪高铁定远站共用一个广场。

(1) 京沪高铁

京沪高铁是新中国成立以来一条建设里程长、投资大、标准高的高速铁路。线路由北京南站至上海虹桥站，全长 1318 公里，纵贯北京、天津、上海三大直辖市和冀鲁皖苏四省，连接京津冀城市群和长江三角洲城市群两

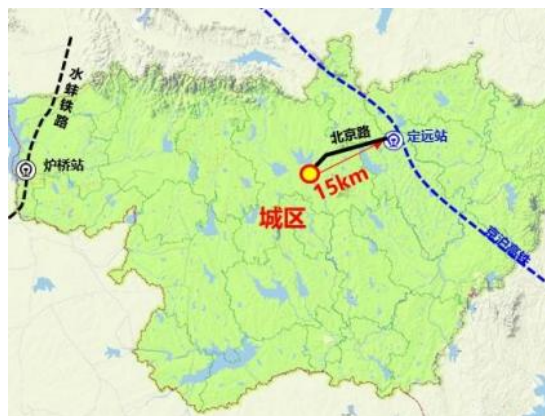


图 2-2 铁路线现状图

大城市群。

京沪高铁在定远境内东部由北向南穿过，高铁站位于定远县池河镇青岗村境内，距定远县城直线距离约 15 公里，是安徽省境内四个客运站中唯一停靠的县级站。京沪高铁建设较早，站距普遍距城区较远（平均距离 14km，定远 15km），高铁与城区通过北京路联系（16 路公交）。京沪高铁的建设，使得定远县与上海方向和北京方向的铁路交通联系较为便捷，但其东北（连云港）和西南（合肥）方向缺乏高速铁路联系。

（2）水蚌铁路

水蚌铁路是连接安徽省合肥市长丰县水家湖镇至蚌埠市的铁路，是淮南铁路和京沪铁路的连接线，全长 61 公里。炉桥站站址在安徽省定远县炉桥镇西部，水蚌铁路线上，离蚌埠站 49 公里，离芜湖站 229 公里，客货共用的三等站。在客运方面，办理旅客乘降，行李、包裹托运；在货运方面，办理整车、零担货物发到，不办理整车爆炸品及整车一级氧化剂发到。

2.1.2 水运发展现状

从十二五开始谋划至 2020 年底，定远县仍未通航。

2.1.3 航空发展现状

现状定远县周边主要有 3 个机场，分别为合肥新桥机场、徐州观音机场、南京禄口机场。根据《2016 年全国机场生产统计公报及吞吐量排名》，南京禄口机场客运量排名全国 12 名，合肥新桥机场客运量排名全国 35 名，徐州观音机场客运量排名全国 62 名。



图 2-3 周边机场分布示意图

2.1.4 公共交通系统发展现状

（1）中心城区公交发展现状

截止 2020 年底为止，公交公司共有城市公交 122 台，开通公交线路 14 条，营运里程 150 公里，全县城区共设公交站点约 356 个，其中公交候车亭 356 个，2 个公交停车场。全部实行公车公营。公交现状主要经过东西向的永康路、长征

路、迎宾东路、S311 省道和南北向的鲁肃大道、曲阳路、东城路等主、次干路。

(2) 城乡公交发展现状

2017 年定远城乡道路客运一体化发展水平评价为 AAAA 级。

定远县农村客运班线已经全部实现集约化、公司化经营改造，统一由安徽交运集团滁州汽运有限公司定远分公司运营。县内共有 64 条城乡客运线路，运营里程 3032 公里，150 运营辆车。全县现状城乡客运班线线网密度 $0.27\text{km}/\text{km}^2$ ；客运班线的运营缺乏规划协调，导致现有客运班线线路重复率较高。

2.1.5 枢纽场站及物流现状

定远县共有公路客运站 2 处。一级以上客运站 1 处，定远汽车客运中心站；二级客运站 1 处，定远汽车站。

目前，定远县现状建有华塑物流园区、定远县电子商务产业园两大物流园。除中国邮政，现有顺丰、申通、圆通、中通、韵达、天天、汇通、德邦等十余家快递企业，目前全国性的快递公司均已完成在定远县的布点，物流网络直达所有乡镇。除物流配送中心内聚集的 5 家快递企业，其他快递企业均有独立的仓储及配送网点。

2.1.6 交通信息与科技发展现状

交通信息化发展是在当代科学技术充分发展进步的背景下产生的，旨在将先进的信息技术、数据通信技术、电子控制技术及计算机处理技术等有效综合应用于交通管理体系，从而建立起一种大范围、全方位发挥作用的，实时、准确、高效的交通运输管理体系。

定远县目前在信息化政务建设方面，已取得明显成效。建设了对外交通服务网站，基本实现了有关信息网上发布。另外，在公路建设项目中，正积极探索并使用新材料和先进的维修与养护技术。

2.2 发展成就

“十三五”期间，定远县委、县政府坚持把交通基础设施建设放在优先发展的位置，立足定远县产业布局和合肥经济圈的区位特点，加大了高标准的路网建设力度，使定远县的公路通行能力明显提高，交通环境大为改观，初步形成了以国道为骨架，省道为支干，县乡村道为支线的公路网骨架格局。围绕“十三五”交通运输发展规划，统筹安排、奋力先行，强力推进重大工程建设，着力规范运

输市场管理，交通运输业实现跨越式发展。

2.2.1 交通基础设施建设成效显著

滁淮高速公路全面完成施工建设，总长 55 公里，为新建高速公路，成为定远县内重要的南北通道，县域“一纵一横”高速公路全面建成。

明巢高速自 2019 年开工建设，项目起点位于明光市徐明高速与宁洛高速交汇处明光枢纽，向南经定远县，终点位于巢湖市柘皋镇、夏阁镇附近接芜合高速公路，计划 2022 年建成通车。

G328（原）S334 定远至淮南连接线完成施工，项目总里程 23.40 公里，为新建一级道路。

G329（原）S101 红塘埂至高塘段改线工程建成通车，全长 23.40 公里，按一级公路标准建设，路基宽度 32 米，路面宽 28.5 米，双向六车道，设计速度每小时 80 公里，沥青混凝土面层。该工程的修建，对于推进定远县交通大提质，改善群众出行条件和全县公路路网结构，带动沿线经济发展具有十分重要意义。

2.2.2 交通运输服务水平稳步提升

城乡客运发展水平稳步提高。“十三五”期间，根据公交优先发展战略，突出县级级客运站对农村服务特色，科学地解决长短途“零距离”换乘的客运中心，通过逐步完善客运中心服务功能，使该中心成为定远县的客运枢纽。

运力结构调整初显成效。班车客运经营业户数显著下降，客运企业进一步向大型化、规模化方向发展；运输装备水平不断提升，客车平均座位、货车平均吨位、中高级客车及专用货车比例稳步增加。

2.2.3 行业信息化程度不断提高

目前，客运站远程监控系统已实现对定远县客运站客流状况和客运车辆进行实时监控。通过区域性客运联网售票系统，实现了异地联网售票和网上售票等服务功能。全县“两客一危”车辆及 12 吨以上载货汽车及牵引车辆已安装北斗兼容车载终端，整个道路运输营运车辆安全生产管理体系基础框架已基本构建，运行效果明显。

智能公交建设快速推进。公交智能调度系统全面升级，实现了现有多条公交线路全部智能调度和智能监控以及驾驶员、调度中心和乘客的多方信息交互，有效地提高了公共交通服务水平。

2.2.4 绿色交通发展取得实质进展

生态公路建设成效显著。落实国省干线建设扬尘治理措施，多措并举创建生态环保工程。严格执行标准化工地管理措施，注重节约用地、注重新工艺、新材料的运用，实现了公路与周边生态系统的和谐发展。

车辆更新步伐不断加快。积极开展老旧车辆淘汰更新工作，切实推进新能源车辆的推广使用，截至2020年底，清洁能源公交车辆占运营公交车的比例显著提高。

2.2.5 安全应急保障能力不断增强

超限超载治理深入推进。全面贯彻《安徽省治理货物运输车辆超限超载条例》，坚持长效治理与专项行动相结合，采取有奖举报非法改装货运车辆、治超信息抄告等一系列措施，不断巩固、扩大治超成果。

公路养护水平明显提升。建立健全日常养护巡查考核体系，围绕公路沿线环境整治，全面推行精细化、预防性养护模式，促进了养护观念的转变和养护质量的提高。

安全生产态势平稳有序。严格落实安全生产两个主体责任，切实加大安全隐患排查治理力度，着力解决安全生产薄弱环节和突出问题，抓好各类应急管理 with 处置工作。全系统未发生较大以上安全生产事故，安全生产形势总体平稳。

2.2.6 行业治理能力不断增强

依法行政工作扎实推进。以规范执法行为、加强队伍建设、推进“三基三化”建设为重点，进一步巩固，提高交通法制工作水平。运输市场管理不断规范。结合运输市场不同时期的特点，扎实开展班线经营、打击“黑头车”、汽车维修市场、驾培市场等各类专项整治活动，有效维护道路运输市场秩序。

行业文明程度不断提升。定远县交通运输局坚持科学发展、全面发展，在加快推进交通运输各项工作的同时，以加强和改进思想政治工作为基础，内提素质，外树形象，着力狠抓系统和行业精神文明建设，通过“微笑服务，温馨交通”、文明城市创建、联点共建、志愿服务、道德讲堂等各项活动，不断夯实创建载体，加大创建基础设施投入，认真落实行业创建措施，全面推动文明创建深入开展，取得了丰硕成果，有力地促进了交通运输事业的创新发展。

2.3 现状存在的问题

“十三五”以来，定远县交通运输取得了长足的进步，基本适应发展要求，有力支撑了社会经济发展，但与支撑重点打造“五个新定远”，即实力新定远、活力新定远、美丽新定远、文明新定远、幸福新定远；要加快建设“两地两区”的要求仍有差距，特别是随着中部崛起、南京合肥都市圈协同发展、滁州市“一区一基地”建设、长三角区域一体化、促进皖北承接产业转移集聚区等发展战略持续推进，对定远县交通发展提出了更高的要求。

2.3.1 未能充分发挥区位优势，区域间交通连通度不够

定远县在区位上近入南京都市圈、合肥经济圈，远融长江三角洲经济区，作为长三角地区重要的盐化工产业基地，皖北承接沪苏浙产业转移的首选地，淮河生态经济带现代农业的示范区和全国一系列综合改革的试点试验区，但目前定远县与合肥、南京、芜湖、马鞍山、宿州等城市的交通网络对接尚不完善，与皖江经济带及长三角的连接通道不足，未能构筑高效综合对外交通体系，主动对接合肥和长三角经济区的其他重要节点城市，对整个皖江城市带的出行效率和便利程度的提升带动作用不明显，未能有效服务于承接转移示范区的物资流通。

2.3.2 交通基础设施仍处于发展不平衡不充分阶段

路网结构有待完善。截止 2020 年底，定远县公路网密度为 160.91 公里/百平方公里，低于全省(168.8 公里/百平方公里)的平均水平；高速公路占比 3.25%，二级及以上公路占比 13%，低于滁州市水平（18.3%）。全县公路里程主要以三级及以下等级公路为主，农村公路总量较大路网整体等级低，承载能力弱，交通运输效率不高，难以发挥公路网的整体规模效益。此外，骨架公路尚未衔接成网，通村公路“微循环”尚未形成，整体运输效率和服务水平有待提升。

表 2-3 周边省市公路里程及等级结构

省(市)	公路里程(公里)					
	总里程	高速公路		二级以上公路		公路网密度 (公里/百平方公里)
		里程	占比(%)	里程	占比(%)	
上海市	13106	836	6.38%	4939	37.69%	206.7
江苏省	158729	4711	2.97%	42006	26.46%	118.5
浙江省	120662	4421	3.66%	21182	17.55%	154.7
安徽省	208826	4836	2.32%	19702	9.43%	149
长三角合计	501323	14804	2.95%	87829	17.52%	—
宣城市	16014	430	2.68%	1696	10.59%	129.8
芜湖	10984	276	2.51%	1272	11.58%	183.4
合肥	19026	481	2.53%	2475	13.01%	166.8
马鞍山	7222	215	2.98%	1129	15.63%	178.7
扬州	9610	294	3.06%	2151	22.38%	144.9
常州	9200	306	3.33%	2858	31.07%	209.8
镇江	7443	172	2.31%	1985	26.67%	193.7
嘉兴	8242	393	4.77%	1945	23.60%	192.8
绍兴	10137	441	4.35%	1857	18.32%	122.5

水运发展亟待突破。航道建设融资难。定远县公路、铁路运输发展较快，但水运发展较为滞后。从十二五开始谋划至十三五期间仍未完成通航计划，亟需恢复通航，加快水运发展，实现水运与公路、铁路等运输方式有机衔接，降低综合运输成本，是“十四五”定远交通发展的重大任务。

综合枢纽体系不完善。现状高铁站离城区距离较远，城区对外高铁出行一体化换乘不便，铁路与公路、城市公共交通枢纽分离，难以满足旅客便捷高效换乘需求。场站综合利用率不高，综合服务功能有待加强，综合客货枢纽布局尚需完善，立体化换乘的综合客运枢纽数量偏少。综合物流园区建设不足，物流资源缺乏有效集聚整合，此外无轨道线路或高等级公路接入，无港口作业区能够直接连接铁路，难以发挥港铁联运的优势。

2.3.3 城乡运输服务水平有待提升

高品质客运服务不足。现状城乡公交线网密度低，场站设施不足，运营车辆较少，发车时间间隔长，城乡公交线路和站点不足，公交服务整体水平较低，农村客运点多线长，管理工作不能及时到位，常有班车不能按时、按点营运，部分司乘人员的安全意识和服务意识有待继续加强。网约车发展有待进一步规范；定制巴士、通勤客运等客运新业态发展相对缓慢，难以满足新时期公众高品质、个性化的出行需求；道路客运供需不平衡问题较为突出，亟待转型发展。

货运专业化水平偏低。水运、货运机场尚未建成，甩挂运输、多式联运等先进运输组织模式尚未形成，厢式化、冷藏车、集装箱车辆占比较低。

交通运输结构不尽合理。交通运输过度依赖公路设施，铁路运输承担的运输量远低于公路发展，水路运输还未通航，没有充分发挥铁路和水运在大宗货物运输、高速铁路在长距离客运上的比较优势。

2.3.4 行业发展亟待转型

管理养护仍有不足。重建设轻管养的现象未得到彻底转变，普通干线公路养护管理工作仍存在政府主导意识不强、财政保障能力不足等问题；养护技术水平有待提升，科学决策系统、快速检测技术等先进的技术手段仍没有得到全面应用。

智能技术应用相对滞后。交通建设与运输服务信息化应用水平滞后于5G、大数据、人工智能、区块链等新一代信息技术发展，一体化综合运输服务缺乏强有力的信息化、智能化技术支撑，跨方式、跨区域、跨行业的信息共享不充分，交通行业与其他行业、交通主管部门与交通企业、交通企业之间、不同层级交通主管部门之间信息有待进一步互联统筹运输信息化对行业发展的支撑不足，运输组织智能调度、货物状态全程追踪、出行服务一单到底、电子客票一证通行等处于探索起步阶段，运输服务与物联网等先进信息技术有待进一步融合。

安全保障仍需加强。农村公路安保设施，跨区域、跨部门的安全监管和应急平台尚未建立，工程质量安全监管力量急需加强。应急运输保障体系有待完善，应急物资运输专项预案有待补充，生产储备与运输枢纽衔接不够，应急运力储备不充分，应急队伍建设仍需加强。

可见，经过“十三五”期的发展，定远县交通有了长足的进步，但依然存在“通道不足、质不优”等问题。“重建设、轻管养”的思想依然存在，公路建设资金筹措困难，水运建设推进缓慢，智慧交通发展相对滞后，综合交通管理体制、公路养护管理体制尚未理顺等问题有待解决。

第3章 发展形势与需求

3.1 发展形势

“十四五”时期是开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年期，是我国由全面建成小康社会向基本实现社会主义现代化迈进的关键时期，也是加快建设交通强国的第一个五年期。编制“十四五”综合交通运输发展规划，面临新时代、新阶段，新矛盾、新问题，新机遇、新挑战，新目标、新任务等一系列新情况，具有新的时代特征和继往开来的里程碑意义，是指导“十四五”期综合交通运输高质量发展的纲领性文件。

“十四五”时期，是全面落实长三角区域一体化、中部崛起等国家战略，建设交通强国的关键期，也是一张蓝图干到底国土空间规划背景下基础设施建设须与土地、生态协调统一的新时期。结合定远县交通发展的基础和实际需求，对十四五发展形势分析研判如下：

建设需求依然强烈。十四五期间，高速公路主通道扩容改造与网化加密工程建设任务依然繁重，以短直连接市-县、县-县的普通国省干线公路升级改造仍然有着较大的需求空间，四好农村路的建设和公众需求之间还有较大差距。此外，随着长三角区域一体化发展上升为国家战略，全面融入合肥经济圈和长三角经济区的发展战略，定远县南向、东向发展还需要一批高等级公路建设项目的支撑和引领。水运方面，“十四五”期是我省从“水运大省”迈向“水运强省”，推进长三角及周边港航一体化发展的关键期，而安徽水运的发展重点在沿江、淮河，定远县在淮河水运的节点城市，因此航道、港区码头及相关配套设施的建设需求也十分强烈。

要素制约更加突出。“十四五”期，国家投融资、土地审批、生态环境保护等多项政策发生较大变化，政策持续收紧，定远县公路、水运建设遇到了前所未有的困难，土地占补平衡指标难以落实；此外，国土空间规划背景下生态红线、基本农田保护问题是当前最迫切需要解决的问题。随着生态环保理念的不断深入，“十四五”期间，要素制约的问题，还将进一步凸显。

资金筹措压力增大。就高速公路而言，安徽省国家高速公路建设基本完成，除主通道的扩容改造任务外，剩余的多是联络线、加密线等地方高速公路项目，在建设资金层面，国家补助资金十分有限，基本要靠自筹，且建成后的交通流量

不大，建设单位收费还贷压力较大。针对普通国省干线公路和农村公路，建设资金主要依靠地方政府的财政资金，在国家严格控制地方债的前提下，建设资金筹措十分困难。此外，公路尤其是高等级公路的建设主体依然单一，吸引社会资本投资建设公路依然还存在诸多体制机制以及操作层面的问题。水运方面，受限于资金筹措难的制约，疏港铁路专用线等港区配套设施的建设进展缓慢。

智慧交通的建设亟待加强。目前定远县交通发展主要还停留在大规模建设补短板阶段，着重解决通和畅的问题，对交通信息化建设和管理、智慧交通建设等投入不足、统筹不够，应用物联网、大数据、人工智能等新技术较少，智能出行与智慧物流等与长三角先发地区的差距明显，难以满足未来区域交通一体化发展的需要。

改革创新的要求不断提高。无论是破解交通建设资金困难的传统问题，还是（一张蓝图干到底）国土空间规划背景下交通建设必须与土地、生态协调统一的新形势，长三角一体化发展背景下对交通建设区域协调的新要求，以及联合监管、智慧交通的建设等，都需要依靠改革来寻求内在动力，破解发展中难题。

总的来说，“十四五”期，对于定远县交通发展而言，既是补齐短板实现区域一体化发展的关键期，也是网络完善向服务提升实现高质量发展的转型期，同时还是建设人民满意交通、推进新型城镇化和乡村振兴的重要窗口期，发展的机遇十分难得。另一方面，土地生态环境的要素制约、建设资金难问题的破解、新技术与交通发展的深度融合、公众对出行要求的新期待等也对交通的发展提出了新的挑战，十四五期，可以说是机遇与挑战并存，但总体是机遇大于挑战，是大有可为的战略机遇期，我们要紧紧把握战略机遇，立足定远实际，全面开创新阶段现代化美好定远交通建设新局面。

3.2 发展需求

3.2.1 区域发展战略要求构建区域联动综合交通运输体系

规划应积极融入区域交通走廊体系，建立各类交通方式相对完善、交通方式之间相互协调的综合运输体系。国家“中部崛起”、“长三角区域一体化”、“促进皖北承接产业转移集聚区”发展战略的实施，为充分发挥区位优势和开放优势带来了新空间。目前，长三角一体化的进程不断加快，作为合肥经济圈节点城市和皖北承接产业转移集聚区，定远县交通运输发展必须要加强与合肥、南京等周

边都市圈、长三角经济区重要节点城市的对接，深入融入长三角综合交通体系，构建区域联动综合交通运输体系，实现与区域一体化发展。

3.2.2 统筹城乡发展，要求加快推进交通基本公共服务均等化和城乡交通一体化。

经济结构的城乡二元化必然带来交通运输的城乡二元化，“十三五”期间定远县城乡交通一体化取得较大进步，但城乡交通运输差距仍客观存在。交通运输行业做为国民经济的支撑性行业，是统筹区域、城乡协调发展的重要环节，应在保障和改善民生中发挥重要的基础性作用。未来，定远县必须要继续加快推进交通基本公共服务均等化和城乡交通一体化，实现城乡交通统筹发展。

3.2.3 全面深化改革要求推进交通运输的转型发展

全面贯彻党的十九大和十九届历次全会精神及中国共产党安徽省第十一次代表大会会议精神，支持滁州建设长三角中心区现代化城市，以深化交通运输供给侧结构性改革为主线。交通运输是衔接供需两端的重要纽带，在提高供需匹配效率、提升供给体系质量等方面发挥着重要作用，推进供给侧结构性改革，促进物流降本增效，交通运输大有可为。不断深化交通运输供给侧结构性改革，既是国家深化供给侧结构性改革的必然要求，也是交通运输转型发展、建设交通强国的必由之路。“十三五”期间定远县已逐步推进交通运输改革，“十四五”期间必须进一步解放思想、改革创新，锐意进取，以重大问题为导向，着力推动解决交通运输发展中面临的关键性、全局性问题在实践中推进交通运输的转型发展。

3.2.4 新一轮科技革命要求交通运输创新发展

当前，全球正处于新一轮科技革命和产业变革的新时期，科技发展日新月异。随着大数据、人工智能、物联网、区块链、5G等新一代信息技术的运用普及，如何将最前沿、最新科技成果融入交通运输建设，已成为实现交通运输高质量发展的关键因素。“十四五”期间必须加强科学技术的应用，促进改变原有的交通运输运营管理模式，提升运行效率，推动行业加速发展，更好的满足信息社会的多样化需求。

3.2.5 建设“环境友好型”、“资源节约型”社会要求推进交通运输绿色发展

我国经济发展与资源环境的矛盾突出，石油资源尤为紧缺。交通运输业是全社会仅次于制造业的油品消费第二大行业。目前，能源紧张和环境问题已成为社

会普遍关注的重大问题。建设资源节约型、环境友好型社会对社会经济的可持续性发展具有重要意义。交通运输业是能源资源消费和温室气体排放的重点领域，节能减排的任务非常突出。“十四五”期间，发展绿色经济，促进经济发展模式向高性能、低耗能、少排放模式转型，对交通运输节能环保提出了更加迫切的要求，要求交通运输业推进结构性、技术性和管理性节能减排、提高资源利用率，绿色发展。

第4章 发展战略规划

4.1 指导思想

“十四五”期间，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六中全会精神，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，以推进长三角区域一体化高质量发展和中部崛起为着力点，以推动高质量一体化发展为导向，以重大项目为抓手，以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的，着力构建现代化综合立体交通网络，提高交通运输服务品质，为公众出行和货物运输提供更加便捷、高效、安全、绿色的交通运输服务，为定远县社会主义现代化建设开好局、起好步。

4.2 基本原则

（1）交通引领，适度超前

提升交通运输对经济社会发展的基础保障和先行引导作用。坚持交通优先，围绕国家战略举措，努力实现基础设施能力适度超前配置，推进综合交通运输体系建设。

（2）提质增效，优化提升

处理好发展的速度、质量和效益的关系，着力补齐短板，提升存量、优化增量，实现行业的转型升级发展，持续优化运输结构，提升功能，不断提升服务水平。

（3）统筹兼顾，多式协同

充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效率，提升网络效应和规模效益。实现各种运输方式无缝对接，切实提升综合交通发展水平。

（4）低碳环保，绿色发展

加快推进绿色循环低碳交通基础设施建设，强化节能减排、环境保护和资源节约集约利用，加快建成资源节约型、环境友好型交通运输行业。

（5）以人为本，安全第一

贯彻落实“以人为本”的思想，推进交通运输基本公共服务均等化，着力提升交通运输服务品质，努力提高交通运输的安全性、可靠性和应对自然灾害、突发事件的能力。

（6）科技引领、智慧创新

以信息化引领交通运输现代化。全面深化交通运输改革，着力消除体制机制障碍，切实发挥市场对资源配置的决定性作用和更好发挥政府作用。

4.3 发展目标

（一）总体目标

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，坚持目标导向与问题导向相统一、立足国内与放眼全球相统筹、全面规划与突出重点相协调、战略引领与操作实施相结合的规划原则，科学系统谋划综合交通运输未来五年发展规划。

到“十四五”末，定远建成公、铁、水多运输方式立体综合交通网，构筑与城市功能布局相协调，功能完善、畅通高效、安全绿色的综合运输体系，全面支撑长三角重要的盐化工产业综合性服务基地、沪苏浙产业转移首选地的定位。努力打造**皖中地区次级交通枢纽节点城市**，提升县城对周边镇县区域辐射力，构建定远“区域畅达、绿色低碳”的综合交通体系，创建宜居宜业的魅力定远，为推动区域经济全面协调发展提供有力支撑，助力实现定远“552”发展目标、“两地两区”发展定位、“五个新定远”发展愿景。

（二）具体目标

（1）畅通便捷的交通基础设施网络

高速公路网络化。积极推进高速公路建设步伐，“十四五”期间力争完成明光至巢湖高速公路、凤阳至定远高速公路、扬州至淮南高速公路建设。

普通国省干线公路高等级化。全面加快国省道升级改造，力争到2025年，境内所有国省道均达到二级以上技术标准。

农村公路畅通化。实施农村道路畅通工程，强化农村公路的互连互通，有效提升交通运输基本公共服务均等化水平，大力改善农村交通和农民生产生活条件。到2025年，建制村通硬化路比率达到100%。

铁路协调化。加强与上级有关部门对接，积极推进合新高铁定远段建设，启动合明城际铁路前期准备工作，完成水蚌铁路电气化改造工程，启用炉桥客运站，建设定远港铁路专用线，扩能改造年家岗货运站铁路项目前期工作。

（2）高效协调的运输服务体系

客货运输：统筹公路、水运资源，推进客货综合枢纽建设，以及各运输方式的站场建设，构建布局合理、功能完备、多种运输方式相互衔接的站场服务体系，实现综合服务站覆盖所有乡镇节点。

公共交通：定远县下辖各乡镇城市规划范围内全部开通公交车，城区建设大型公交客运枢纽中心。到 2025 年，完全确立公共交通在城市交通中的主导地位，形成以公共汽车为主体、出租汽车为补充的城市公共交通系统。

（3）与时俱进的交通科技信息体系

构建出行信息服务系统，推进交通运输社会信息服务。“十四五”期间，定远县大力推广应用数字交通信息综合平台，交通行政权力网上公开透明运行。

（4）绿色环保的低碳交通运输体系

交通运输行业用能结构不断优化，新能源利用比例稳步上升。达不到燃料消耗量限值标准的老旧车船淘汰步伐加快，营运车辆、船舶单位运输周转量的能耗强度、二氧化碳排放强度明显下降。

（5）保障有力的交通运输安全应急体系

公路基础设施安全状况明显改善，农村公路安保工程全面到位。安全主体责任制得到落实，安全源头管理体系进一步完善。超限超载监控网络体系逐步建立，水运主通道海事安全救助系统加快建设。交通运输应急体系进一步完善，应对突发事件和抢险救灾的综合能力显著提升。

4.4 规划思路

“十四五”时期，围绕强化各种运输方式融合发展，一方面要加快高速铁路、公路、水运航道、航空、城市公共交通以及综合运输枢纽等基础设施建设，着力推进定远与周边核心城市以及县域内重要组团之间的区域融合，另一方面需要逐步完善便捷舒适、绿色低碳的公众出行服务体系和经济有效的现代交通物流服务体系，深化体制改革，加强智慧科技创新，完善应急保障体系，着力增强现代交通治理能力。

4.5 发展战略

十四五期间定远县交通运输实施“1337”发展战略。

1 个总体目标：皖中地区次级交通枢纽节点城市（长三角地区一体化的现代综合交通运输体系）

3 个关键：

——一体化（区域交通一体化）

——高质量（交通基础设施高质量、交通运输服务高质量）

——智慧化（建设管理智慧化、运输服务智慧化、应急指挥智慧化）

3 个支撑：

——支撑加快融入长三角一体化高质量发展。重点是加快双高（高速公路、高速铁路）网络建设，打通外部“大动脉”，缩短与长三角核心城市的时空距离，实现更高质量一体化发展。

——支撑县域交通一体化高质量发展。重点是加快普通国省道升级改造和城际铁路、县域铁路建设，畅通内部“大循环”，完善县乡通道，提升县级首位度，实现县域一体化高质量发展。

——支撑“交通+”体系构建。重点是完善县乡重要经济节点之间路网结构，加快支线航道、货运铁路专用线、通用机场和站场建设，完善重要经济节点“微循环”，全面提升交通服务能力，服务旅游、联动产业，助力全域经济高质量发展。

7 大重点任务：

- (1) 完善基础设施网络
- (2) 着力提升公共客运服务水平
- (3) 积极促进现代化物流发展
- (4) 强化交通信息化发展
- (5) 推进绿色低碳交通发展
- (6) 强化交通安全和应急保障能力建设
- (7) 全面提升行业综合治理能力

最终形成 7 张基础设施网：

- (1) 高效便捷、多向连通的铁路网。
- (2) 互联互通、外联内畅的高速网。
- (3) 提档升级、主辅结合的干线网。
- (4) 畅通便捷、安全优质的农路网。
- (5) 港航联动、固本强基的航道网。
- (6) 特色发展、错位互补的航空网。
- (7) 数字引领、智慧共享的信息网。

4.5.1 公路发展战略

(1) 构建公路骨架网络

加快高速公路网建设与国省道改造；规划建设至长三角区域中心城市高等级道路，加强定远县与淮南、蚌埠、南京、合肥等市的交通联系；

推动连接通道建设，修建县内产业集聚区与主要场站之间的连接通道；

修建县内联系通道，规划建设连接中心城区与其所辖乡镇之间的快速道路。

(2) 提高公路网等级，加大路网密度，优化各级道路级配

加快乡镇公路的改、扩建工程，提高和改善路网技术等级结构；

在新建等级公路的同时，逐步提升既有重要道路等级，优化各等级道路的级配；

完善并优化农村路网，加密农村公路网，提升部分农村公路等级和通达深度。

(3) 加强公路网与航空、航道网的有机衔接，实现公路与空运、水路的共赢。

建设干线公路直接接入通用机场、港区岸线码头，提高机场、水路周转的便利性。

(4) 以公路发展带动产业、旅游发展

公路建设与中心城区建设、国家农业科技园，电商产业园、盐化工业园，旅游景点等相结合；通过改善交通状况服务并带动地区工业带和旅游区的快速健康发展。

(5) 建立布局合理、分工明确的客货运输站场体系

满足现代客流需求，实现区内客运“零距离换乘”和货运“无缝隙衔接”；结合农村公路建设合理配设农村客运站点，改善农村客运条件；兴建货运枢纽站，提高物流配送能力。

4.5.2 水运发展战略

(1) 调整港口现状，合理规划港区功能和布局

(2) 突出航道整治，实现定远“通航”的目标

4.5.3 水运发展战略

推进区域内铁路项目建设。重点做好合新高铁、合明城际等重大项目的协调配合工作。

4.5.4 航空发展战略

完成定远通用机场建设。蚌埠机场初步选址方案已完成，滁州机场初步选址方案尚未形成（暂设于宁洛高速附近），规划结合各机场位置，规划干线公路实现与周边机场快速衔接。

4.5.5 公交发展战略

- (1) 树立公交优先观念，落实公交优先政策
- (2) 提高公交服务水平，控制个体交通发展速度

4.5.6 物流发展战略

- (1) 利用区位优势，大力发展物流产业。
- (2) 着力扩大物流规模，形成物流规模效应。
- (3) 拓宽服务领域，加速物流业现代化进程。

4.6 主要技术指标体系

构建以定城为中心，辐射皖中北部地区镇、县的客货运交通网络，主动融入合肥经济圈，加强定远1小时交通圈的辐射和集聚作用。

通达指标——

定远县至省会合肥行程时间控制在60分钟以内；
至长三角重要节点城市南京的行程时间控制在90分钟以内；
至蚌埠市、明光市区行程时间控制在30分钟以内；
至肥东县、长丰县、凤阳县的行程时间控制在50分钟以内；
县政府至100%以上所辖乡镇15分钟通达。

干线公路网发展——

县域主要对外公路通道达到一级公路标准；
全县55%县道及省道达二级以上标准，其余县道达到三级标准；
二级及以上等级的干线公路全覆盖90%以上县乡镇节点。

县乡公路网发展——

形成与干线公路网良好衔接，能全面覆盖县内重要乡镇节点，较好服务各个

行政村节点的县乡公路网体系。

综合枢纽发展——

建设一个与公路主骨架紧密联系、布局合理、设施先进、管理科学、优质服务的现代化公路客运场站体系，实现三级以上公路客运站覆盖所有乡镇节点。

形成由物流园区、物流中心以及货运站场三个层次构成的物流服务基础设施系统，加快构建包括交通运输、仓储配送、流通加工、信息网络等功能的现代物流体系。

第5章 整体布局规划

目前定远县对外接长三角江浙沪苏等地区，明确南京结对帮扶定远，加大与南京的联系势在必行。安徽省已经实现县县通高速的目标，加强与长三角地区对接，积极谋划实现县县通城际将在不久的将来实现。本次规划以实现定远县区域性枢纽节点城市为根本出发点，同时兼顾城乡统筹发展，加强定远与合肥、淮南、蚌埠、徐州等周边重要城市的交通联系，形成铁路、公路、水运等方式的现代综合交通运输体系，进一步增强定远县城的竞争力和辐射力。

5.1 对外通道规划

5.1.1 规划原则

服从全省综合交通网规划，满足国家和省级运输通道在定远县域内的布局，并加以充分利用，提升定远县的交通区位。

服务于定远县产业发展，引导产业带和城镇轴的形成和发展，促进产业升级、加速城市化进程，在空间布局上予以有效支撑。

加强与周边城市的快捷联系，为定远县域经济社会发展服务。

5.1.2 规划目标

加强定远县与合肥经济圈、南京都市圈、长三角区域重要城市与重要枢纽之间的联系。

服务定远县城乡一体化规划，强化各城镇节点之间的联系。

引导和支撑定远县域产业布局，促进各产业带的产业整合与升级。

1小时通达南京、合肥等中心城市、重要经济节点实现40分钟通达。

5.2 规划整体方案

（一）区域立体交通走廊

依托东西向的通道（由沪渝高速、商合杭高铁等构成）和南北向的通道（由京沪高速、京福高速等构成），定远县与上海、南京、合肥、武汉等中心城市的联系更加紧密。借助城际铁路、客运专线、高速公路作为对外

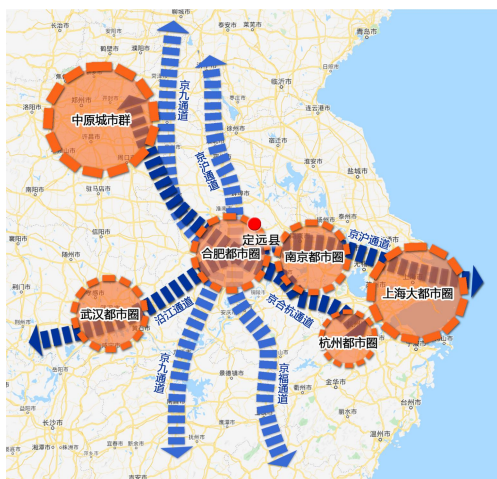


图 5-1 定远县对外通道

客运骨干系统，普通铁路、干线公路和水运运为对外货运骨干系统形成一体化商务圈。

随着一大批区域交通基础设施建成使用，定远与周边其他中心城区交通联系更加紧密，更易接受到周边经济圈和都市区的经济辐射带动作用：

- 滁淮高速的建成通车、合新高铁的实施，使得定远与合肥、南京、上海交通联系更加紧密；
- 定远作为合肥、南京两大经济圈成员，未来主动对接合肥，将极大提升定远的工贸旅游产业发展；
- 定远优越的交通区位和丰富的生产资源，在承接沿海产业转移竞争中更具优势，货运交通需求快速增加。



图 5-2 区域快速交通网络

（二）交通体系组织

通过对外区域交通、县域交通和城区交通等三个层级交通体系的组织，优化与整合定远县各类交通资源，建设形成“高效、一体、绿色”的综合交通运输网络体系：

区域对外交通构建包括合肥、南京在内的区域一体化商务圈。

县域范围内形成 1 小时的机动化出行的通勤圈。

城区范围内形成 20 分钟的绿色、低碳出行的生活圈。

城区 5 公里范围内，可以以公共交通系统、步行和自行车交通系统为主体，结合道路网络系统、城市停车系统、客运交通系统、交通信息化与管理信息系统形成

20分钟生活圈；县域40公里范围内，依托高速公路、干线公路、城乡公交为骨干的综合运输系统形成1小时通勤圈；40公里范围以外的南京，合肥商务圈，借助以城际铁路、客运专线、高速公路作为对外客运骨干系统，普通铁路、干线公路和水运运为对外货运骨干系统形成一体化商务圈。

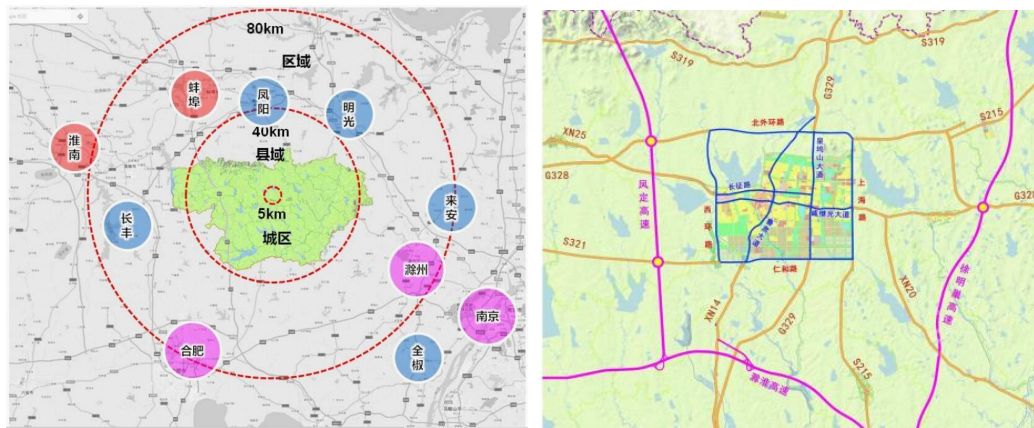


图 5-3 定远县交通圈层图

(1) 区域航空衔接

蚌埠机场初步选址方案已完成，滁州机场初步选址方案尚未形成（暂设于宁洛高速附近）。结合各机场位置，未来定远通过高速公路可实现与周边机场快速衔接。

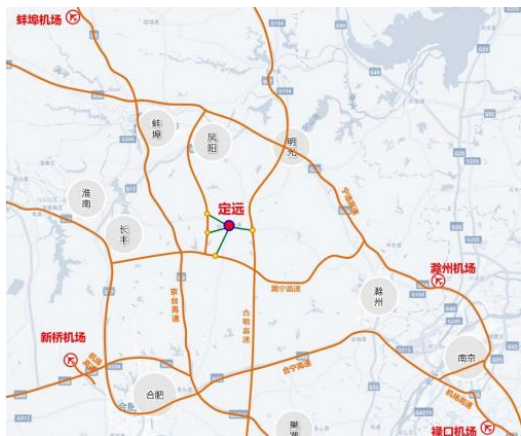


图 5-4 周边机场与定远县城高速衔接图

(2) 区域铁路

未来定远皖中地区次级交通枢纽节点城市的交通支撑主体是高速铁路。本次规划：针对现状高速铁路站重点强化其与城区间的衔接；对于规划确定的高速铁路线、站，积极做好准备，在城市空间、土地利用方面做好预留空间；对于相关规划已提出规划意向、相关铁路线和站具体尚未确定的高速铁路，应进行有针对性的事先分析研究，通过积极争取形成对

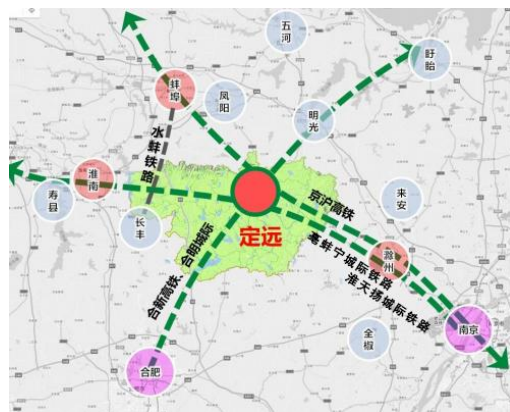


图 5-5 区域高速铁路布局示意图

定远县发展最为有利的布局方案，以带动定远城、镇的经济快速发展。落实省级规划，落实亳（亳州）蚌（蚌埠）宁（南京）高速铁路、淮天扬城际（淮南、天长、扬州）城际铁路，强化定远与皖北各市县的空间联系，推动形成皖北一体化空间格局，加大皖北承接产业转移能力，加强对外联系，推动皖北地区振兴。

既有铁路：水蚌铁路、京沪高铁。确定铁路：合新高铁、合明城际。争取铁路：亳蚌宁高速铁路、淮天扬城际铁路。

（3）区域高速

规划在建滁淮高速公路建成通车的基础上，继续建设徐明巢高速公路，规划凤阳县至定远的高速公路、扬州至淮南高速公路建设。

明巢高速公路由三和集镇进入定远县境内，经京沪高铁站东侧向南，过桑涧镇、仓镇镇、大桥镇和二龙乡等乡镇离开定远县境内，境内全线共 50.6km，规划设置桑涧和大桥两处高速公路出入口。

规划凤定高速公路，北起蚌五高速与凤阳支线高速立交，向南由西州店镇进入定远境内，经定城西侧向南，与现状在建滁淮高速公路相衔接，境内全线共 24.5km，规划设置程桥和南陈两个高速公路出入口。

（4）县域整体骨架路网

根据上位规划对外通道、与周边城市的连接以及定远县域重要节点的分析，定远县域整体骨架路网布局着重考虑以下两个方面：

- 1) 以安徽省综合通道为指导，遵循上级大通道的布局；
- 2) 加强定远县与周边重要节点的联系，打造直接的快速连接通道；

根据上述要求，规划未来定远县整体形成“六横七纵”的综合运输骨架路网体系，见下表。

表 5-1 县域规划主要道路

类别	编号	里程 (km)	备注
北南纵线	纵一	45.63	S211
	纵二	50.89	徐明巢高速
	纵三	25.61	凤定高速
	纵四	36.82	S215
	纵五	56.01	G329
	纵六	53.08	S101

	纵七	50.67	京台高速
小计		318.71	
东西横线	横一	72.9	S319
	横二	74.31	盱眙——明光——淮南高速
	横三	82.15	G328 西段——S215
	横四	86.56	S321——G328 东段
	横五	54.97	滁淮高速
	横六	53.78	S322
小计		424.67	
合计		743.38	

(5) 城区主干路规划

1) 规划思路

屏蔽过境车辆、分离内外交通：保证过境交通效率，结合城区空间布局规划，未来城市分别沿东西向和南北向轴线发展，规划形成城区方格式路网结构。打通微循环、强化片区联系：重点对老城区支路网进一步梳理和加密，打通老城区道路微循环系统；重点强化未来城区各片区间的交通联系，规划形成复合的片区间交通联系通道。横向加密成网、促进片区融合：规划多条承担横向交通联系的次干路，形成干路骨架网，促进城区多片区融合。

2) 城区主干路方案

规划形成“九横七纵”的城区主干路网，总里程 132.7 公里，路网密度约 1.69 公里/平方公里。（1）“九横”：北外环路、山前路、永康路、长征路、戚继光大道、东兴路、藕塘路、炉桥路和仁和路；（2）“七纵”：西环路、科教大道、鲁肃大道、金山路、泉坞山大道、泉水路和上海路。其中：“西环路-北外环路-上海路-仁和路”构成环形通道，屏蔽过境交通。

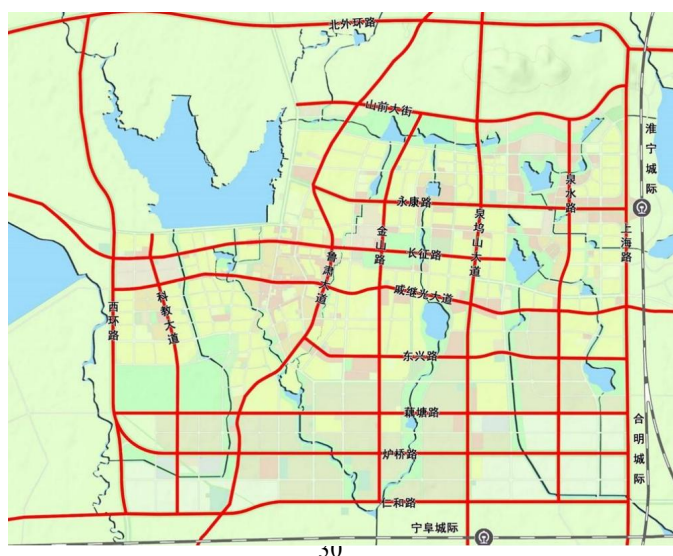


图 5-6 城区主干路规划方案图

第6章 重点任务

总结“十三五”期综合交通运输发展经验，认真梳理存在的问题，科学研判国际国内形势变化趋势，在整体布局规划的基础上深入研究“十四五”发展重点，研究提出一批重大政策、重大工程项目和重大改革举措。“十四五”时期，围绕强化各种运输方式融合发展，一方面要加快高速铁路、公路、水运航道、城市公共交通以及综合运输枢纽等基础设施建设，着力推进定远县与周边核心城市以及县域内重要组团之间的区域融合，另一方面需要逐步完善便捷舒适、绿色低碳的公众出行服务体系和经济有效的现代交通物流服务体系，深化体制改革，加强智慧科技创新，完善应急保障体系，着力增强现代交通治理能力。

6.1 加快完善综合交通基础设施网络

梳理高速铁路、国省干道和水运，打造皖中地区次级交通枢纽，向东打通出海口、向南联系合、滁、宁，向北辐射周边镇、县。围绕皖江城市带承接转移和积极融入长三角的规划战略，加快推进定远县城乡一体化建设目标，打通县与市区的快速通道；进一步畅通县城与高速公路、国省干线公路、产业园区连接通道；统筹城乡协调发展，推进农村公路改造升级，进一步改善农村公路通行条件。

“十四五”期间，围绕公路、铁路、水路、航路等并进的发展要求，重点推进实施高速公路加密工程、普通干线公路提升工程、农村公路提质工程、铁路联网工程、水运建设工程、机场及快速通道建设等六大工程，进一步完善立体综合交通基础设施网络。

6.1.1 高速公路加密工程

“十四五”期间，定远县高速公路以“加密、扩容、提质”为中心，有序推进高速公路续建新建、互通加密、拥堵路段扩容改造、协调打通省际断头路，加强网络优化，发挥高速公路联网效益，提升服务水平。

一是继续完善高速公路网络布局，完成明巢高速项目建设。二是加强项目储备，积极推进凤阳至定远高速公路、淮南至扬州高速公路等项目前期研究工作。三是优化完善高速公路互通布局，根据实际需求，在既有高速公路上增设蒋集互通等服务型互通，结合新增高速公路建设，在重要乡镇、经济节点规划设置服务型互通。

规划远期，定远县高速公路通车总里程达 297.6 公里，密度达到 9.91 公里/百平方公里。定远县将形成“两横、两纵、一联”的高速公路网络。打通并增强与明光方向、巢湖方向、凤阳方向等东南、东北方向高速主要通道，充分发挥高速公路运输通道的作用。

“十四五”期，将重点建设徐明巢高速公路工程。项目起点位于明光市徐明高速与宁洛高速交汇处明光枢纽，向南经定远县，终点位于巢湖市柘皋镇、夏阁镇附近接芜合高速公路。在定远境内全长 50.7 公里，途经县内三和、池河、桑涧、藕塘、仓镇、大桥、界牌七个乡镇，拟设三个互通出口，即定远北出口（三和），定远东出口（桑涧）和大桥出口，一个服务区（定远东服务区），一个互通枢纽（观寺枢纽），计划 2022 年底建成通车。项目的建设对进一步完善合肥经济圈路网起着重要作用。

专栏一：高速公路加密工程

按照区域高速公路“联网、扩容、提高”的总体发展要求，实施高速公路沟通工程，续建明巢高速（定远段）和谋划淮南至扬州高速公路等项目。

明巢高速（定远段）：长 50.7 公里（定远境内），计划总投资 44.75 亿元，计划 2022 年完成建设。

凤阳至定远高速公路：长 20 公里（定远境内），计划总投资 21 亿元，已完成国土空间规划，争取在十四五期间建成。

淮南至扬州高速公路：长 70 公里（定远境内），计划总投资 73.5 亿，目前在谋划阶段，2022 年推动前期工作。

G3 京台高速安徽段四改八项目：50.8 公里（定远境内），高速公路四改八，划总投资 55 亿，目前在谋划阶段，2022 年推动前期工作。

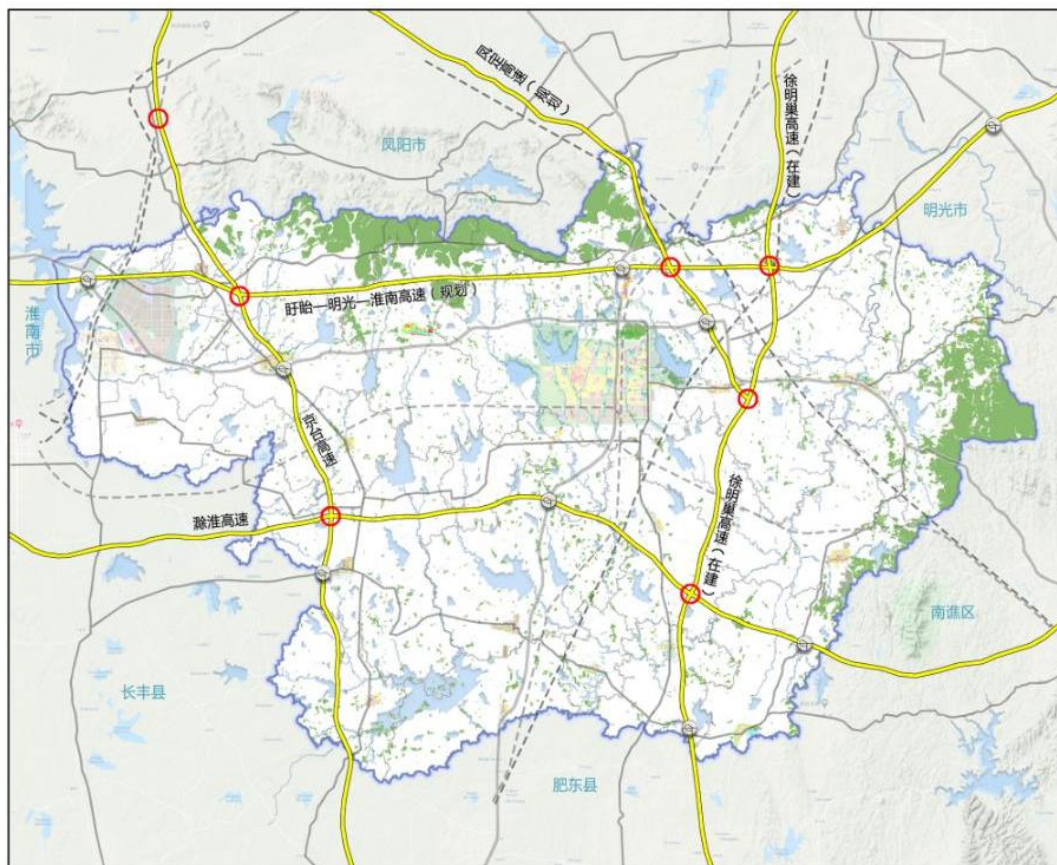


图 6-1 县域高速公路图

6.1.2 普通国省干线提升工程

按照全面提升的总体要求，以国家公路网规划、安徽省普通省道网规划实施为依托，根据区域普通国省道干线公路发展的总体要求，大力推进普通国省道干线公路“一级公路网化工程”、“二级公路达标工程”和以路面改善为重点的“品质工程”，全面提升普通国省道干线公路综合服务水平。其中，“一级公路网化工程”重点覆盖具有通道意义的干线公路，强化定远县与周边市（县）间的交通联系；二级公路达标工程重点覆盖新、改建的国省道；“品质工程”以路面改善、绿化、设施完善为重点，旨在提升普通国省道干线公路的服务品质。

规划继续推进 S322 张桥至吴圩段改建工程；计划开工 G328 定城至永康段一级公路改建工程，G329 高塘至麻埠大桥段升级改造工程，S215 定东至义和段改建工程；推进 G328 永康西-洛河路-S321 至长丰段一级公路改建工程、G329 红塘埂至凤阳段升级改造工程、S101 能仁至蒋集段公路改建工程、S215 明光至定远高铁站段改建工程、S322 界牌至张桥段一级公路改建工程、S321 拂晓至七里塘段、S211 池河至界牌段改建工程、S211 红山至池河段改建工程建设等。

专栏二：国省干线提升工程

G328 定城至永康段一级公路改建工程：一级公路，路面宽 21m，沥青混凝土路面，33.668 公里，计划总投资 13.06 亿元。计划 2022 年开工，十四五期间建成。

G329 高塘至麻埠大桥段升级改造工程：一级公路，路面宽 28.5m，沥青混凝土路面，21.948 公里，计划总投资 13.05 亿元。计划 2022 年开工，十四五期间建成。

G329 红塘埂至凤阳段升级改造工程：14.3 公里一级公路，沥青混凝土路面，双向六车道，计划总投资 9.3 亿元。目前在展开前期工作，力争十四五期间建成。

G328 永康西-洛河路-S321 至长丰段一级公路改建工程：20 公里，拟建一级公路，计划总投资 10.5 亿元。目前在谋划阶段，2022 年推进前期工作，力争十四五期间建成。

(G3 蒋集互通立交项目)：包括匝道、主线加宽、桥涵、接线，计划总投资 3.65 亿元，开展前期工作(已列入 G3 京台高速公路四改八项目同步实施)。

S101 能仁至蒋集段公路改建工程：61.4 公里，其中能仁至吴圩段 36.4 公里拟建二级公路，吴圩至蒋集段 25 公里，拟建一级公路。计划总投资 20 亿元，目前在谋划阶段，2022 年推进前期工作，2025 年建成。

S215 明光至定远高铁站段改建工程：定远境内约 14 公里，拟建一级公路，计划总投资 11.4 亿元，目前在谋划阶段，2022 年推进前期工作，2027 年建成。

S215 定东至义和段改建工程：二级公路，路面宽 9 米，沥青混凝土路面，全长 27.43 公里。计划总投资 5.19 亿元，计划 2022 年开工，十四五期间建成。

S322 界牌至张桥段一级公路改建工程：26.6 公里，拟建一级公路，计划总投资 10.1 亿元，目前在谋划阶段，2022 年推进前期工作，2024 年建成。

S211 红山至池河段改建工程：15.4 公里，拟建二级公路，计划总投资 1.3 亿元，目前在谋划阶段，2022 年推进前期工作，2025 年建成。

S211 池河至界牌段改建工程：41 公里，拟原级改造，计划总投资 3.5 亿元，目前在谋划阶段，2022 年推进前期工作，2027 年建成。

S321 拂晓至七里塘段：45.26 公里，拟建二级公路，计划总投资 4.16 亿元，目前在谋划阶段，2021 年推进前期工作，2027 年建成。

6.1.3 农村公共路提质工程

“十四五”期间，推动“四好农村路”高质量发展，让农村公路由“通”到“畅”，由“畅”到“安”，由“安”到“美”，助力乡村振兴战略。

一是构建广泛覆盖的农村公路网络。“十四五”期间，重点提升以农村公路为主的基础交通网覆盖程度及服务水平。继续推进“四好农村路”建设，加快农村公路深度通达、联网成环、提档升级和安全保障，构建覆盖全面的农村公路网，支撑引领农村产业体系和生态宜居美丽乡村建设，更好满足农民群众日益增长的美好生活需要，为交通强国建设夯实基础，为推动形成新型工农城乡关系、加快农业农村现代化当好先行，为巩固拓展脱贫攻坚成果、全面推进乡村振兴提供有力支撑。

二是推动农村公路提档升级。以低等级县乡道升级改造为重点，推进农村公路升级改造。因地制宜推进农村公路尤其是通客车的窄路基路面公路加宽改造或错车道建设，在具备条件的地区逐步实施双车道改造，同步配套建设相应交通安全设施。再建一批乡村旅游路、资源路、产业路，打通通往景区及重要节点的“最后一公里”。

三是提升农村公路安全保障。加强农村公路交通安全隐患治理，实施农村公路安全提升工程，及时推进农村公路危桥改造，配套建设必要桥梁，改善宽路窄桥状况。完善农村公路交通标志、标线，加强农村客、货运营车辆技术维护与安全监管，按需完善沿线服务设施和应急设施。

四是助力农村公路乡村振兴。在完成农村公路深通、联网、提档、安保，建好农村公路的基础上，统筹“建管养运”，更高质量推进“四好农村路”，营造美丽宜人并具有文化氛围的农村交通出行环境，提升百姓出行品质，助力乡村振兴，引领美丽乡村建设，服务新农村经济社会发展。

专栏三：农村公路提质工程

主要包括巩固拓展脱贫攻坚成果和乡村振兴项目：9 条路，21.487 公里，4 座桥，计划投资 1.3 亿；农村公路养护工程：206.38 公里，计划投资 1.86 亿；县乡公路升级改造建设计划三级公路：3 条路，41.258 公里，计划投资 1.24 亿；建制村通双车道公路建设计划三级公路：4 条路，11.472 公里，计划投资 0.35 亿；自然村通硬化路和联网路建设计划四级公路：36 条路，44.086 公里，计划投资 0.45 亿；村道安全防护工程建设计划标志、标牌等：523 条路，300.131 公里，计划投资 0.36 亿；以上项目计划均在 2023 年完成。旅游路：界牌大桥二龙连江蒋集串联、高塘湖码头至凤阳；农村公路：能仁乡老黑山道路。

6.1.4 协调铁路联网工程

“十四五”期间，努力构建由国家干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路组成的多层次、一体化轨道交通网。一方面通过铁路枢纽大限度的服务现有和规划的人口集聚区，另一方面充分发挥铁路引导人口、生产要素集聚的作用，对内加强定远县的集聚发展，对外快速联系长三角中心城市。

合明城际是国家和省级相关规划项目，目前，合淮（合明）城际线位和站点已基本确定，本次规划进一步明确其站点位置，并对铁路设施用地廊道进行预留与控制。

在建合新高铁，经八斗镇进入定远后，沿规划 G329 向北过连江、张桥后，经青岗村至明光以远，设定城站，实现与京沪高铁接驳；规划落实合淮（合明）城际，与合新高铁共铁路廊道，设张桥、定城东两站。

对于已列入国家中长期铁路网规划，定远县要做好相关的建设配合工作，十四五末，定远县力争形成“两高铁一城际一连接线”的铁路网络格局。

专栏四：铁路规划项目

在建高铁：合新高铁；同时，在城市东部规划设置定远站，和京沪高铁共用广场。规划城际：合明城际铁路；

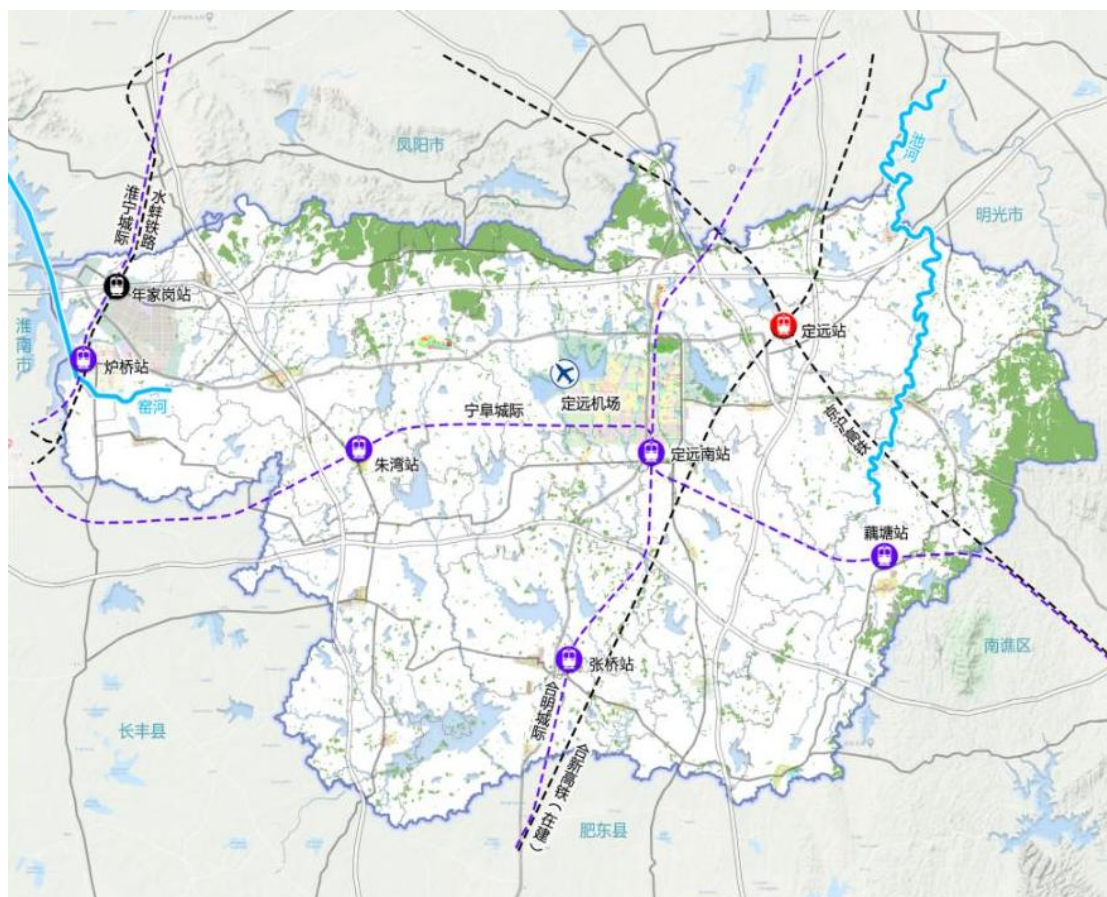


图 6-2 铁路网络格局

6.1.5 推动水运建设

(1) 航道

按照滁州市全面打造“三千八支”内河航道网的总体部署，继续加快全县航道水运主通道建设，以窑河—高塘湖复航航道工程建设任务为重点；按IV级航道标准整治28公里航道，按III级船闸标准建设窑河船闸，满足500t级船舶通行需求，并按III级航道净空标准要求改建沿线碍航桥梁。同时规划建设定远港口，为定远发展水铁联运提供基础。

(2) 港口

未来定远港主要以服务炉桥盐化工产业基地为重点，建设成为安徽省盐化工产品集散地。延伸发展仓储、包装、加工、采购、配送、信息交换等物流服务，形成功能完善、增值效应强的物流产业链。根据炉桥镇总规，未来港口用地为33.5万m²。

(3) 疏散

由年家岗站引出1条港口铁路专用线，通过铁路专用线紧密联系定远港

和铁路货运站。借助规划的 G328 和 S309 的快速交通能力，形成定远港对外公路货运通道，实现与县内其它城、镇及与周边市县间的货运联系。

窑河-高塘湖航道复航工程的实施、定远新港的建设，将重新开启定远的航运新篇章，定远将借助淮河、京杭运河、江淮运河和长江等航道水系，实现定远的“通江达海”，定远水运需求将持续、快速增加。为保证定远港货物快速进行集散，规划形成铁路、公路相合的综合货物集疏运系统。

专栏五：窑河—高塘湖航道复航工程

围绕恢复通航的工作重点，加快实施窑河—高塘湖航道复航工程，航道全长 21.18 公里，规划等级为Ⅲ级，主要建设内容包括航道疏浚工程、堤防护岸工程、船闸工程、锚地工程、桥梁工程、交叉工程及航标配布、信息化等配套工程，总投资 15.35 亿元，结束定远不通航的历史。

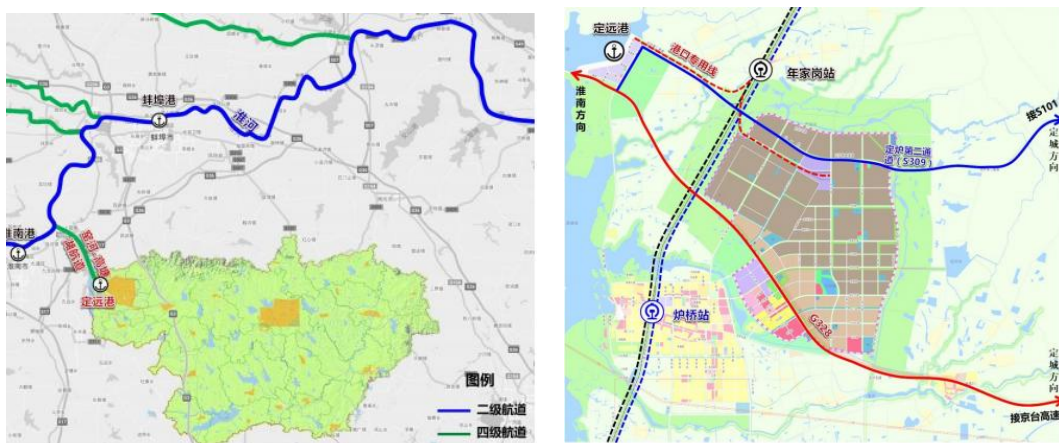


图 6-3 定远港及航道规划示意图

6.1.6 推动机场及快速通道的建设

蚌埠机场和滁州机场的规划建设，进一步缩短了定远与机场间的距离，十分有利于未来定远的航空出行。随着周边机场的建设推动，定远县需要加快与机场联系的快速通道建设。

积极推进定远县通用机场项目前期工作，定远县 A1、A2 级通用机场项目已纳入安徽省实施长江三角洲区域一体化



图 6-4 定远县通用机场规划图

发展规划纲要行动计划，总投资 4.5 亿元。规划加强各方面对接，收集相关资料，现场踏勘通用机场拟选地点，并结合现场调研情况，进一步开展后续工作。

6.2 着力提升公共客运服务水平

以服务民生为导向，着力推进城市公交优先发展和城乡居民出行基本公共服务均等化，推进道路运输业的转型升级，通过完善网络、升级装备、规范管理，加快构建一体化客运服务体系。

6.2.1 不断提升公共交通服务水平

优化公交线网，提升城区公交吸引力和在居民出行中的分担率；统筹城乡公交的发展，加快城市公交与镇村公交的对接，扩大公交线网覆盖，为广大城乡市民提供零距离换乘的公交服务；大力推进向未通公交的社区或村及人口集散地的辐射延伸工作。

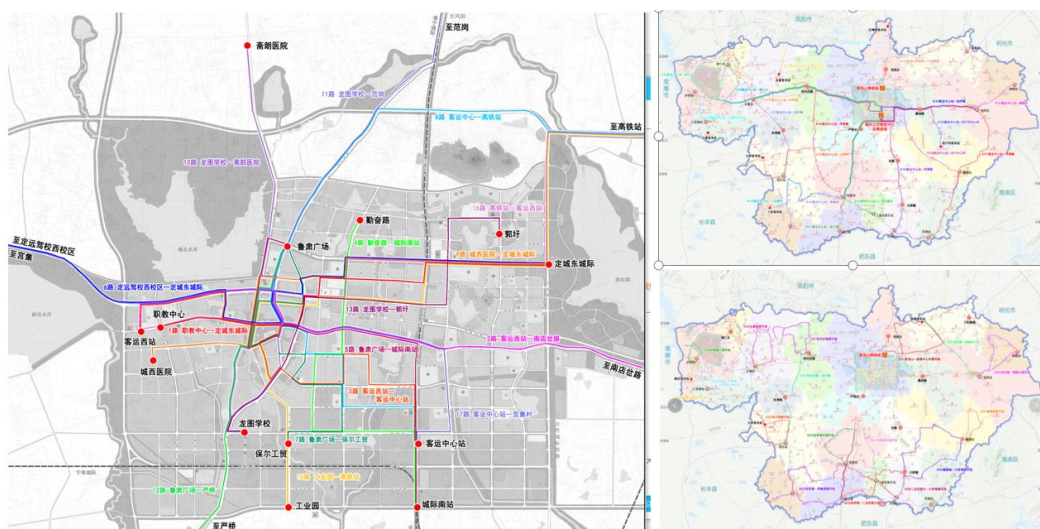


图 6-5 近期城乡公交线网规划图

6.2.2 构建完善的道路客运服务网络

加快班线客运结构调整和资源优化整合，探索形成新型的客运组织模式和客运站点体系，构建班线客运快捷服务网络；建立以城带乡、干支互补、以热补冷的资源配置机制，稳步推广农村客运的片区经营模式，完善农村客运普遍服务网络；整合旅游客运资源，实现旅游客运与旅游市场有效对接和良性互动，建立旅游客运精品服务网络；引导道路客运企业创新经营理念和服务方式，稳步拓展短途、多样化与个性化客运市场，优化中长途客运资源配置，做大特色客运服务网络。

6.2.3 提升维修驾培行业综合服务能力

加强专项汽车维修市场的建设和统一管理，促进汽车修配市场专业化发展；积极倡导绿色维修，实现汽车维修行业可持续发展。

优化驾校结构和网络布局，引导和推动驾驶员培训行业由量的扩张向质的提高转变，由传统的培训方式向现代培训方式转变，初步形成市场秩序日趋规范，培训能力不断加大，教学条件逐步完善，教学质量和服务水平稳步提高的现代化驾培体系。

6.2.4 提升旅客运输装备水平

加快车辆更新改造和升级步伐，进一步提高中、高级客车在公路营运车辆中的比重，推进客运车辆向现代化和标准化方向发展；鼓励发展适合农村客运特点的，安全、实用、经济型客车；在城市公交和出租车领域推广使用混合动力、纯电动等清洁能源车辆，完善加气、充换电等配套设施建设。

6.2.5 继续加强道路运输市场管理

加快完善市场准入、监管和退出机制，尽快形成统一开放、公平竞争、规范有序的客运市场。加快完善客运行业职业资格制度，推进诚信考核体系建设，提升从业人员职业素质。探索并逐步建立以服务质量评价结果为导向的政府购买公共交通服务机制。

6.3 积极促进现代化物流发展

加快货运与物流方式结构调整优化，加速交通运输与现代物流的融合，以物流中心规划为重点，推进各方式物流联运，形成由物流园区、物流中心以及货运站场三个层次构成的物流服务基础设施系统，加快构建包括交通运输、仓储配送、流通加工、信息网络等功能的现代物流体系。

(1) 加快综合性物流园区建设

县域内运枢纽中：炉桥货运中心重点依托定远港，整合年家岗铁路车站，重点打造县域西部综合货运枢纽；吴圩货运中心结合定远西南绿色农业发展区，打造县域西南物流集散中心，服务于农副产品加工、特色农产品交易物流集散需求；藕塘货运中心结合红色旅游产业，打造县域东南物流集散中心，服务于红色商贸旅游及周边村镇生产、生活配送需求；张桥配送站、池河配送站主要满足服务于周边村镇生产、生活物流配送需求，对县域货运枢纽的均衡化服务进一步完善。

（2）大力发展港口物流

积极推进港口集装箱和大宗散货立体运输网络，完善仓储设施、优化口岸环境、拓展物流功能。鼓励港口与后方海关特殊监管区、物流园区、大宗商品交易市场、临港工业园区有效对接、联动发展。

（3）推进农村物流多元发展

加强与农业、供销、邮政快递、电商等方面的协同，共同完善以农村物流枢纽站场为基础，以县、乡、村三级物流节点为支撑的农村物流基础设施网络体系。

（4）优化运输组织方式

推进货运车型标准化改造，完善营运车辆技术标准和综合性能检测标准，加快发展标准化程度高、自重轻、承载量大、安全性能好和能耗低的货运车辆，推进货运车辆向大型化、厢式化和专业化方向发展。鼓励有条件的物流企业开展多式联运，提高运输效率和服务水平，降低物流成本。

（5）增强物流企业发展活力

积极开展市场主体培育工作，引导物流企业申报国家 A 级物流企业，促进物流业转型升级，培育龙头骨干企业，积极发展中小物流企业联盟，选择一批企业开展试点工作，争取在联盟商业模式上有所突破。

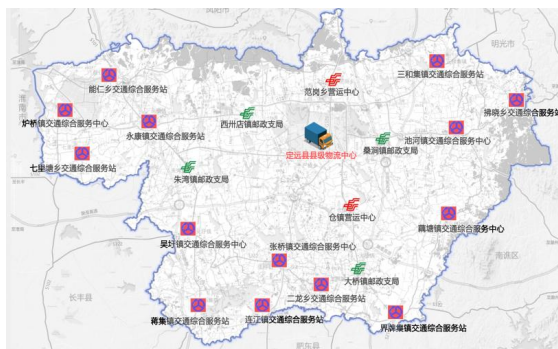


图 6-6 物流网络规划图

6.4 强化交通信息化发展

依托大数据、云计算、物联网、新一代通信等新技术，实施“互联网+”行动计划，推进数据中心和行业地理信息系统建设。完善数据采集的更新和共享机制。统筹推进安全监控、综合执法、应急指挥等应用平台建设，增强业务协同能力，提高公共服务的信息化应用水平。

6.4.1 夯实交通信息化的发展基础

重点建设完善 3 大信息化基础设施平台。一是建设全县交通通信“一张网”，利用已有的高速公路通信网络资源、电子政务外网资源、有线和无线等公共通信网络资源，统一规划和建设覆盖政府交通运输主管部门、行业管理部门等的交通

通信专网，包含骨干网、接入网、无线通信网、卫星通信网等组成部分。二是建设全县交通“一张图”，整合普通公路、高速公路、桥梁、港口等交通基础设施的地理信息，建成交通地理信息基础平台，为交通业务系统提供基础地理信息服务。三是建设全县交通运输“一个库”，建立以行业基础数据为核心的、行业监管数据为重点的共享云平台数据库。

6.4.2 改善交通公共信息服务水平

重点建设完善5大交通公共信息服务应用平台。一是建设完善综合交通出行信息服务公共平台，为社会公众提供多样化的交通出行信息服务。二是建设道路客运联合票务平台，推进客运联合票务平台和其它交通运输方式间的联程售票。三是建设交通“一卡通”平台，推进统一的综合交通出行与支付方式。四是建设交通物流公共信息平台，推进平台互联互通与开放共享，为市场提供高效的物流信息服务。五是建设城市公共交通综合管理与服务平台，提供多元化的城市交通信息服务。

6.4.3 提升行业核心业务应用水平

重点建设完善7个行业核心业务管理应用平台。一是建设完善交通运输综合行政执法平台，实现行政执法案件信息共享和业务协同，规范执法行为，全面提高执法效能。二是建设完善联网治超综合管理平台，实现公路、运管、公安交警治超业务的联网协同，强化道路运输市场监督管理能力。三是建设交通安全监管及应急服务信息系统，完善路网运行监测体系，推动跨部门的安全应急信息资源的共享共用，构建交通安全监管及应急服务指挥体系。四是建设智慧公路综合管理平台，提高公路管理部门对普通干线公路交通运行环境的智慧化监管能力。五是建设完善道路运输综合管理平台，为规范道路运政业务提供支撑保障。六是建设水上智能交通管理平台，实现通航要素和船舶运行状态的可视化展示。七是建设完善交通建设工程质量管理平台，实现远程数据超限超标报警、数据跟踪查询及工程质量监督。

6.5 推进绿色低碳交通发展

以建立低碳为特征的交通运输发展模式为核心，从绿色低碳的基础设施网络构建、公共交通出行方式的引导、资源利用效率的提高，生态保护和污染治理的方面，全力推进绿色交通发展。

6.5.1 构建绿色低碳交通基础设施网络

围绕构建定远“区域畅达、绿色低碳”的综合交通体系，优化公路网络布局，统筹推进公路、铁路、水路等各种运输方式的协调发展；优化公路站场布局，建设与其他运输方式有效衔接的公路站场服务体系，减少不必要的出行和能耗，提升综合运输效率。

6.5.2 优化城市交通出行结构

建立以公共交通为骨干，多种交通方式协调运转的绿色出行系统，提高绿色出行比例；建设安全、通达、便捷、舒适的步行和自行车交通网络，加强慢行交通与公共交通的接驳；推动智能公共交通系统建设。加强对运营车辆的调度，提高运营效率，增强公交资源、公交运能、公共服务质量等综合体系的良性互动和优化发展。

6.5.3 加快绿色交通运输装备应用

提升运输装备大型化、专业化、标准化水平。大力调整优化车辆运力结构，加快淘汰高能耗、低效率的老旧车辆；鼓励发展低能耗、低排放的大中型高档客车，大力发展大容量的城市公共交通工具。推广应用新能源和清洁能源车辆，逐步优化用能结构，同时大力加强加气、充电等配套设施的规划与建设；鼓励替代燃料在公路运输、城市公共汽车和出租汽车中的应用。

6.5.4 节约集约利用资源

统筹利用综合运输通道线位资源和运输枢纽资源，科学规划通道内各种运输方式的线位走向和技术标准，促进各种运输方式在枢纽节点的有效整合。大力推广节地技术，提高交通基础设施建设用地和港口岸线的利用效率，推进城市公共交通设施用地综合开发。倡导标准化设计及工厂化预制。推广使用交通废弃物循环利用的新材料、新工艺、新设备，提高资源再利用水平。

6.5.5 加强生态保护和污染防治

优化交通建设项目实施方案，处理好与生态敏感区的关系。交通基础设施建设要采取有效的综合防护措施，减少对生态环境的影响；加强污染治理，坚持污染排放源头控制和末端治理并重，强化对营运车船定期监督、检查和维修，全面实施船舶污染治理。

6.6 强化交通安全和应急保障能力建设

安全是交通运输发展的永恒主题，面对日益严峻的安全形势和公众日益增长的安全保障诉求，要完善新型安全监管和应急体系建设，全面提升交通运输行业的安全应急能力。

6.6.1 提高交通设施安全性能

继续实施公路安保工程，加大危桥改造力度，完善交通安全设施，打造“平安示范公路”。强化港口设施安全评估，加快应急锚地、避风锚地和危险品锚地建设。加强内河安全监管设施建设。

6.6.2 强化交通环境综合治理

推进公路沿线环境治理工作由重点路段向普通路段延伸，持续改善城乡人居环境，初步形成常态化管护机制。贯彻实施《安徽省治理货物运输超限超载条例》，继续坚持“政府主导、部门联动、长效治理”的工作原则，进一步打击车辆非法改装，全面推行货运车辆装载证明，组织开展联合治超行动。突出抓好源头治超、流动治超、积极推进非现场执法工作，始终保持治超工作的高压态势。

6.6.3 加强交通运输安全监管

进一步落实企业主体责任、行业安全监管责任和政府属地管理责任。严格执行安全生产“一岗双责”规定，强化安全生产目标管理考核。继续采取多种形式，深入开展安全生产知识宣传、教育和培训活动，强化安全生产意识，提高安全防范能力。以“平安公路”、“平安车站”、“平安车辆”、“平安工地”、“平安港口”、“平安船舶”为重点，深入开展安全隐患排查治理和安全专项整治工作，有效防范和坚决遏制重特大事故发生，加强监督检查和跟踪问责，不断提升安全生产监管工作水平。

6.6.4 提升交通运输应急保障能力

积极推进公路、水运、城市公共交通等行业应急信息资源的互联互通，构建统筹各种运输方式的应急联动机制。加强上下联动，加快应急指挥体系建设，加大保障资金投入和科技支撑，切实提高交通运输系统应急处置能力。

6.7 全面提升行业综合治理能力

围绕推进治理体系和治理能力现代化的总目标，突出问题导向，努力推动交通运输重要领域和关键环节改革取得突破性进展。

6.7.1 加强法制政府部门建设

依法全面履行部门职能，完善重大事项决策机制，深化行政审批制度改革，全面推进政务公开，坚持运用法制方式引领行业重大改革。加快推进交通运输部门职能向创造良好发展环境、提供优质公共服务和维护社会公平正义转变。

6.7.2 深化交通运输重点领域改革

加强和市级部门及地方政府的对接，理顺公路管理养护体制机制，构建公路养护资金保障体系，推动公路养护市场化改革。推进航道管理体制改革，理顺航道建设、维护、管理体制机制，探索建立航道养护市场化运行机制。深化行政执法体制改革，全面推进交通运输综合执法改革，积极创新执法模式。

6.7.3 深化投融资体制改革

继续推进普通公路投融资体制改革，研究构建支撑普通公路建管养的投融资体制机制。鼓励社会资本进入交通运输领域，引导社会资本投向重大交通基础设施。按照事权与支出责任相适应的原则，深化交通运输行业财税体制配套改革，包括专项资金使用、公路水路可持续发展的资金筹措、债务风险防控等。

6.7.4 持续推动行业文明创建

深入推进各类文明创建活动，加强创建日常管理，提高全系统常态化管理水平。坚持务实高效。深入开展社会主义核心价值观教育，推进道德讲堂、志愿活动等常态化。

第7章 建设任务与投资估算

“十四五”期间，全面开展公、铁、水以及枢纽建设，按照“方式复合、通道共用、经济高效、绿色环保、节约集约”的总体要求，发挥各种运输方式的比较优势，构建立足县本级、服务全县、联通区域的互联互通综合运输大通道。

7.1 高速公路建设计划及投资

“十四五”期间续建及新建高速公路3条，主要互通项目一个，力争完成投资195.6亿元，新增高速公路通车里程140多公里。到“十四五”末，高速公路通车里程从当前的156.9公里增加到297.65公里，密度达到9.91公里/百平方公里，高速主干网络基本形成。

序号	项目名称	建设性质	建设期限(年)	建设规模(km)	总投资(亿元)	十四五投资(亿元)
1	明巢高速公路	在建	2019-2022	50.75	44.75	42.45
2	凤定高速	新建	2022-2025	20	21	21
3	淮南至扬州高速公路	新建	2022-2025	70	73.5	73.5
4	G3京台高速安徽段四改八项目	改建	2022-2025	50.8	55	55
5	G3蒋集互通立交项目	新建	2022-2025	匝道、主线加宽、桥涵、接线	3.65	3.65
合计	——	——	——	——	197.9	195.6

7.2 普通国省道等交通工程项目

序号	项目名称	总投资(亿元)	建设规模和内容	计划施工时间
1	G328定城至永康段一级公路改建工程	13.06	一级公路，路面宽21m，沥青混凝土路面，33.668公里	2022.05-2024.03

2	G329 高塘至麻埠大桥段改建工程	13.05	一级公路，路面宽 28.5m，沥青混凝土路面，21.948 公里	2022.05-2024.05
3	S215 定城至义和段改建工程	5.19	二级公路，路面宽 9 米，沥青混凝土路面，全长 27.43 公里	2022.06-2023.12
4	国道 329 红塘埂至凤阳段升级改造	9.3	14.3 公里一级公路，沥青混凝土路面，双向六车道	2023-2025
5	S101 能仁至蒋集段公路改建工程	20	61.4 公里，其中能仁至吴圩段 36.4 公里拟建二级公路，吴圩至蒋集段 25 公里，拟建一级公路	2024-2025
6	G328 永康西-洛河路-S321 至长丰段一级公路改建工程	10.5	20 公里，拟建一级公路	2022-2025
7	S215 明光至定远高铁站段改建工程	11.4	定远境内约 14 公里，拟建一级公路	2023-2026
8	S322 界牌至张桥段一级公路改建工程	10.1	26.6 公里，拟建一级公路	2023-2025
9	S211 红山至池河段改建工程	1.3	15.4 公里，拟建二级公路	2023-2024
10	S211 池河至界牌段改建工程	3.5	41 公里，拟原级改造	2024-2026
11	S321 拂晓至七里塘段	4.16	45.26 公里，拟建二级公路	2025-2027
合计		101.56		

“十四五”期间，普通国省干线等交通工程建设项目，总投资约 101.56 亿元。

7.3 农村公路

一、农村公路建设任务主要有（一）农村公路提质改造工程（1. 县乡公路升级改造；2. 建制村通双车道公路；3. 自然村通硬化路；4. 联网路）的建设规模：

任务序号	“十四五”目标任务	分解到年度的目标任务				牵头单位
		2022 年	2023 年	2024 年	2025 年	

1	实施农村公路提质改造工程,提质建设农村公路 273 公里(建制村通双车道比例 65%,基本实现 20 户以上自然村通硬化路)。	提质建设农村公路 97 公里	提质建设农村公路约 44 公里	提质建设农村公路约 30 公里	提质建设农村公路约 30 公里	县交通运输局
2	实施农村公路村道安防工程 1851 公里。	实施 300 公里	实施 303 公里	实施 500 公里	实施 433 公里	县交通运输局

二、村道安防工程规模见上表

三、农村公路安防设施提升工程建设规模依据省厅每年下达计划。

四、每年的养护工程计划总里程不低于： $4127.577 \times 0.05 = 206.38$ 公里，其中大中修不低于 $206.38 \times 0.3 = 61.92$ 公里。

7.4 水运航道建设投资汇总表

序号	项目名称	建设地点	建设性质	建设规模和技术标准	开工年	完工年	总投资(亿元)	“十四五”投资(亿元)
1	窑河高塘湖航道复航工程	蚌埠市、淮南市、定远县	续建	28 公里航道疏浚,按照 IV 级航道标准整治	2022	2025	15.35	15.35

7.5 枢纽场站建设投资汇总表

类别	“十四五”期建设规模	“十四五”计划投资(万元)	备注
高铁定远站枢纽站	8000m ²	800	G328(规划)与凤定高速(规划下道口)
县城物流配送中心	1 个	12000	——
乡镇综合服务站	16 个	4580	——
建制村物流服务点	234 个	278	——
合计	——	17658	——

7.6 交通工程建设项目总投资表

序号	项目名称	总投资（亿元）
1	高速公路项目	195.6
2	国省干线项目	77.56
3	产业路及农村公路	24.16
4	公路客运枢纽站项目	1.7658
5	水运航道项目	15.35
合计		297.6758

第8章 保障措施

8.1 深化体制机制改革

推进管理体制改革，建立与国家相对应的综合交通运输管理体制，完善跨部门、跨行业的综合交通运输体系发展协调机制。

推进公路管理体制改革，明晰事权、分清职责，逐步理顺各级政府在公路建设、运营和管养中的关系。深化农村公路养护体制改革，建立良性运转的养护机制，加快推进农村公路养护市场化。

完善城乡客运一体化管理体制和机制，统一城乡运输政策和标准，推进农村客运发展。

理顺水运管理体制，整合水运管理职能，推进航道养护体制改革。

8.2 完善项目推进机制

加强与滁州市、省交通运输厅的对接，力争把规划中确定的重大建设项目列入上位规划之中。加强项目前期工作力量，加大经费投入，扎实推进项目前期工作。加强部门、区域之间协调联动，强化要素保障，建立项目报批绿色通道。加强航道整治与河道治理等关联项目整合，共同推进项目实施。加强项目建设管理，加大在建项目协调力度，及时协调解决建设中的重大问题。强化项目谋划，健全项目储备制度，重点研究谋划一批关键性、区域性、综合性重大交通基础设施和运输物流项目。

8.3 拓宽建设资金筹措渠道

加强与上位规划的衔接，争取国家、省级、市级资金支持。

完善招商引资政策，进一步鼓励包括民间资本在内的社会资本以多种形式参与公路、水路等交通基础设施建设，支持交通项目使用国外政府贷款，形成多元化、多层次、多形式的投融资方式。

加强交通建设资金的精细化管理方法的研究，通过交通规划、设计、建设、验收全过程的精细化管理，提高建设资金使用效率。

8.4 推进科技创新

健全交通科技创新体系，完善科技创新机制，提高交通运输设施、装备、管理、服务等技术创新能力。加大资金投入力度，开展以实用技术研究为主的科技

攻关和技术创新，加强科技成果推广和转化，提高交通发展的科技含量。强化交通运输领域人才队伍建设，完善人才教育培训体系，提高从业人员素质。鼓励推动交通科技新技术的转化应用，促进产学研一体化发展。继续推进交通运输业信息化、智能化建设，加快既有交通运输系统的信息化升级改造，提升全行业管理能力和信息服务水平。

8.5 强化规划组织实施

分解落实规划目标和任务，建立工作责任制和考核制度，完善协调推进机制。编制完善公路、水运和综合交通等专项规划，加强规划间的协调衔接。认真抓好规划落实工作，增强规划的执行力和约束力。开展重大问题研究，制定保障规划实施的相关政策措施。建立和完善规划实施情况跟踪分析评估制度，组织进行年度分析和中期评估，并根据经济社会发展的实际需要，按照规范程序适时调整。

进一步加大土地政策对交通基础设施建设的倾斜力度，保障交通基础设施项目用地需求。

8.6 加强环境保护

节约集约利用资源和减少污染。优化交通运输结构，加快发展水路等资源节约型、环境友好型运输方式。推广使用先进适用的节能技术，逐步淘汰高耗能、低效率等落后的技术和设备，严格执行营运车船废气达标排放，积极推广使用清洁能源。

积极开展环境恢复和污染治理。合理设计交通线路走向和场站选址，避绕水源保护区、自然保护区等生态环境敏感地区，严格保护生态环境；采取措施，防止水土流失，做好地形、地貌、生态环境恢复和土地复垦工作；大力推广采用环保新技术，提高建设、运营、养护等过程中废气、废水和废弃物的循环使用和综合利用水平。

完善环境管理和监控体系。严格执行《中华人民共和国环境保护法》、《中华人民共和国环境影响评价法》、《中华人民共和国水土保持法》等法律法规，规范交通项目审批，严格土地、环保准入；规范环境管理制度和监测方法，强化交通建设项目施工、运行的环境监管。

为确保决策、建设的科学性和有序性，避免随意性，本规划一经批准执行，各部门在制定或修编相关规划时应加强与本规划的衔接和协调，并作为安排建设

计划和项目审批的依据。

第9章 环境影响评价

9.1 环境影响分析

本规划的实施不可避免会对环境产生影响，主要体现在资源占用、生态影响和污染排放三个方面。交通基础设施建设需要消耗一定的土地和水资源，并可能对局部地区资源承载力产生影响。各交通基础设施运营产生的废气、污水、噪声和固体垃圾等污染物，如未得到妥善处理，会对周边大气、水等生态环境产生一定影响。通过严格落实规划和建设项目环境影响评价制度，加强交通基础设施节能环保和风险防控能力，规划实施产生的不利环境影响总体可控。

9.2 预防和减轻不良环境影响的对策措施

加强生态保护。将绿色发展理念融入交通发展各方面和全过程，坚持科学布局，严格落实规划和建设项目环境影响评价制度。严守生态保护红线，按照“保护优先、避让为主”原则，避让自然保护区、各类自然公园、饮用水水源保护区等环境敏感区。严防突破环境质量安全底线，严格执行“三同时”制度，做好水土保持和生态环境恢复工作。

节约集约利用土地、岸线等资源。优先利用存量用地，高效实施土地综合开发利用。线性交通工程建设尽量共用交通廊道。机场应严格项目审批和土地准入，减少土地占用和资源消耗。港口等项目应依据国家滨海湿地保护和围填海管控政策，除国家重大项目外全面禁止围填海，尽量避免占用自然岸线，最大限度保护生态环境。

强化能源节约利用。采取综合节能与效能管理措施，提高交通基础设施建设标准和技术装备现代化水平。淘汰能耗高、污染重、技术落后的生产装备，积极推广“油改电”、“油改气”、节能照明等低碳技术应用，提高电能、LNG等清洁能源和太阳能等可再生能源在交通行业中使用比重。发展先进适用的节能减排技术，加强新型智能、节能环保技术装备的研发和应用。

做好污染物排放控制。采用综合措施有效防治沿线噪声和振动，严格控制气体和固体污染物排放。水运工程应按照环境影响评价批复的要求建立并完善环境风险事故的预防和处理机制，建立环境风险应急体系，配备环境风险应急物资储备，切实防范水上溢油等环境风险。落实船舶排放控制区政策，有效减少船舶排

放及其环境影响。

完善生态环境管理制度。明确环境治理主体责任，政府履行监管职责，企业承担主体责任，社会组织和公众发挥参与和监督作用。健全生态环境损害赔偿、污染排放严惩重罚等制度，完善污染排放标准，强化排污者责任。严格环境执法监管，推进联合执法、区域执法、交叉执法，对破坏生态环境的行为严厉打击、严罚重惩，有效提高生态环境保护水平。