

淮北市“十四五”交通运输发展规划

淮北市交通运输局

二〇二一年十月

前 言

交通运输是国民经济和社会发展的先导和基础，加快交通基础设施建设，大力构建一体化发展的综合交通运输体系，是落实国家重大发展战略和政策的重要举措，对于提升淮北城市能级和综合竞争力，加快区域经济快速协调发展具有重要意义。淮北市“十三五”期间在交通基础设施、运输服务、水运航道、科技治超、安全信息管理、绿色交通等方面建设取得喜人成绩，“十三五”规划确定的总体目标正逐步推进，部分指标已提前完成。

“十四五”时期是交通运输由“基本适应”转向“提质增效”的转换期，是推动交通运输发展效率变革、质量变革、动力变革的关键期，站在新的发展起点上，淮北市将继续坚定实施中国碳谷·绿金淮北战略和“一二三四五”总体发展思路，统筹推进经济社会发展，紧抓“六稳”“六保”任务，保持定力、逆势而上，实现由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变、由追求速度规模向更加注重质量效益转变、由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变。“十四五”期间，淮北市将依托高速铁路、高速公路，构建联通全国、辐射周边的快速交通网络；依托国省干线公路网，构建辐射区县的骨架交通网络；依托综合客运枢纽和货运场站，打造皖北区域综合交通枢纽；依托农村公路网和城乡公交，建设服务均等化的城乡交通运输服务体系。

淮北市“十四五”交通运输发展规划是 2021-2025 年期间指导综合交通规划、建设、运营和管理相关工作的纲领性文件。

目 录

第一章 “十三五”交通发展成就及存在问题.....	1
一、发展成就.....	1
(一) 公路建设突飞猛进.....	1
(二) 综合立体交通已具雏形.....	4
(三) 客货运体系持续完善.....	6
(四) 运输服务水平明显提升.....	8
(五) 行业治理能力不断增强.....	10
(六) 科技信息化水平大幅提升.....	12
二、存在问题.....	15
(一) 区域交通一体化水平偏低，与周边城市联系不足.....	15
(二) 高等级公路覆盖率不足，与周边城市缺乏快速直接的联系.....	15
(三) 农村公路通达深度、通畅水平仍然不足.....	15
(四) 综合枢纽尚未形成，城乡客运有待提高.....	17
(五) 货运市场缺乏整合，多式联运尚未实现.....	17
(六) 运输结构矛盾突出，服务水平有待提升.....	18
(七) 城乡三级物流体系亟需完善.....	18
(八) 交通基础信息化建设有待加强.....	18
第二章 发展形势及需求预测.....	19
一、发展形势.....	19
(一) 外部环境.....	19
(二) 内部需求.....	20

二、需求预测	21
(一) 客运需求预测.....	21
(二) 货运需求预测.....	26
第三章 规划思路与发展目标.....	32
一、指导思想	32
二、规划原则	32
(一) 前瞻性原则.....	32
(二) 协调发展原则.....	32
(三) 一体化原则.....	33
(四) “以人为本”原则.....	33
(五) 可持续发展原则.....	33
三、规划依据	33
(一) 法律法规.....	33
(二) 政策文件.....	34
(三) 规划计划.....	34
(四) 其他.....	36
四、发展目标.....	36
(一) 总体目标.....	36
(二) 具体目标.....	37
第四章 规划布局与重点任务.....	41
一、区域性交通运输廊道	41
(一) 全面融入长三角一体化.....	41

(二) 积极融入徐州都市圈.....	41
(三) 推进与周边市县交通一体化发展.....	43
(四) 交通先行行为段园建设省际毗邻区新型功能区提供重要保障.....	44
二、 交通线网规划	45
(一) 通用机场规划.....	45
(二) 铁路网规划.....	45
(三) 水运规划.....	47
(四) 高速公路网规划.....	50
(五) 普通国省干线公路规划.....	51
(六) 农村公路.....	53
(七) 旅游公路.....	55
三、 客运枢纽规划	56
四、 运输服务规划	59
(一) 客运服务.....	59
(二) 货运服务.....	61
五、 邮政发展规划	63
(一) 优化网络布局.....	63
(二) 加速新业态新模式发展.....	64
(三) 提升行业监管能力.....	64
(四) 推动绿色环保应用.....	64
六、 安全应急规划	65
(一) 健全安全生产管理体系.....	65

(二) 完善交通运输应急体系.....	66
(三) 加强安全保障工程建设.....	66
(四) 加强安全生产监管.....	66
七、节能环保规划	67
(一) 强化节能减排.....	67
(二) 加强资源集约利用.....	68
(三) 加强生态保护.....	68
(四) 完善创新节能机制制度体系.....	68
八、科技信息规划	69
(一) 交通运输运行协调和应急指挥平台 (TOCC)	69
(二) 交通数据中心建设.....	70
(三) 交通运输运行监测网络建设.....	71
(四) 监管体系建设.....	71
(五) 信息化服务体系建設.....	73
(六) 应急指挥体系建设.....	73
(七) 电子证照系统建设.....	74
(八) 产学研用进一步深化结合.....	74
第五章 保障措施.....	76
一、深化体制机制改革.....	76
二、明确建设管理责任考核	76
三、着力落实要素保障	77
四、强化规划衔接	78

附表： 79

第一章 “十三五”交通发展成就及存在问题

一、发展成就

“十三五”以来，淮北市委、市政府一直将加快推进交通基础设施建设高质量发展作为统筹城乡发展、扩大开放、惠及民生的重大战略举措，并在财政投入、税费减免、融资平台建设等方面支持交通先行，交通运输建设取得令人瞩目的成就。

（一）公路建设突飞猛进

截至 2020 年，全市公路总里程 5140.6 公里，每百平方公里公路密度 187.62 公里，每百万人口公路密度 23.51 公里。其中：高速公路通车里程 84.0 公里，占公路总里程 1.63%；二级及以上干线公路 747.6 公里，占公路总里程 14.54%。

表 1-1 淮北市 2020 年公路等级结构表

单位：公里

等级	高速公路	一级	二级	三级	四级	小计
国道	84.0	62.1	58.3	34.7		239.1
省道		140.6	80.7	76.8		298.1
县道		12.7	153.8	350.5	167.7	684.7
乡道			96.5	104.6	839.7	1040.8
村道			142.9	93.6	2641.3	2877.8
专用公路						
小计	84.0	215.4	532.2	660.2	3648.7	5140.6

按照行政等级分布来看，国道 239.0 公里、省道 298.1 公里、县道 684.7 公里、乡道 1040.8 公里、村道 2877.8 公里，国省道占公路总里程 10.45%。

从技术等级分布来看，高速公路 84.0 公里，一级公路 215.4 公里，

二级公路 532.2 公里，三级公路 660.2 公里，四级公路 3648.7 公里。

“十三五”期间，淮北市新增一级公路 117.0 公里，占一级公路总里程的 69.56%，一级公路网密度 6.13 公里/百平方公里；新增国道 148.8 公里，占国道总里程的 95.51%；新增省道 80.0 公里，占省道总里程的 28.99%；新建农村公路 1710.4 公里，占农村公路总里程的 44.10%，农村公路网密度 141.61 公里/百平方公里。

1、高速公路“井”字型网络形成

截至 2020 年，淮北市高速公路总里程 84.0 公里，高速公路网密度 3.1 公里/百平方公里，境内已建成盐洛高速、连霍高速、德上高速和京台高速。

“十三五”期间，德上高速淮北段建成通车，与已建成连霍高速、盐洛高速、京台高速形成“井”字型高速公路网络。

2、普通国省干线公路加速发展

截至 2020 年，淮北市普通国省道总里程 453.2 公里，国道 155.1 公里（不含高速），省道 298.1 公里。按照技术等级分布来看，一级公路 202.7 公里，占 44.73%；二级公路 139.0 公里，占 30.67%；三级公路 111.5 公里，占 24.60%。

表 1-2 淮北市 2020 年普通国省道里程统计表

单位：公里

等级	一级	二级	三级	四级	小计
国道	62.1	58.3	34.7		155.1
省道	140.6	80.7	76.8		298.1
小计	202.7	139.0	111.5		453.2

“十三五”期间，淮北完成普通国省道命名编号调整工作。高等级

公路加速发展，国道从 1 条增至 4 条，里程从 7.1 公里增至 155.1 公里。

“十二五续建”项目 5 个：G237 青龙山码头至临涣工业段 33.7 公里，S238 西山口隧道至平山口段 4.5 公里，S303 徐楼至火神段 4.0 公里，S410 刘桥至濉溪界段 4.0 公里，S411 火神至徐集段 15.8 公里。

“十三五”新开工项目 5 个：G237 临涣工业至蒙城界段 14.5 公里，G237 五里郢桥至青龙山码头段 3.9 公里，S303 淮北界至徐楼段 22.8 公里，S235 东刘家至 G343 段 4.5 公里，S101 东风至古饶段 7.0 公里。

“十三五”谋划项目 4 个：G344 宿州至涡阳界段 34.7 公里，S305 南坪至岳集段 60.8 公里，S101 淮徐快速通道 9.7 公里，S235 四铺桥至怀远界段 58.7 公里。

表 1-3 淮北市“十三五”普通国省道建设项目情况表

序号	类型	项目名称	里程 (km)	技术等级	备注
1	十二五续建	G237 青龙山码头至临涣工业段	33.7	一级	原 S203 淮六路连接线
2		S238 西山隧道口至平山口段	4.5	一级	原 S202 萧淮路中段
3		S303 徐楼至火神段	4.0	一级	原 S101 合相路一期
4		S410 刘桥至濉溪界段	4.0	二级	
5		S411 火神至徐集段	15.8	一级	
6	十三五新开工	G237 临涣工业至蒙城界段	14.5	二级	原 S203 淮六路二期
7		G237 五里郢桥至青龙山码头段	3.9	二级	
8		S303 淮北界至徐楼段	22.8	二级	原 S101 合相路二期
9		S235 东刘家至 G343 段	4.5	一级	原 S235 滩唐路二期
10		S101 东风至古饶段	7.0	一级	原 S254 古毛路二期
11	十三五谋划	G344 宿州至涡阳界段	34.7	二级	原 X016 宿涡路
12		S305 南坪至岳集段	60.8	二级	原 S337 西临路
13		S101 淮徐快速通道	9.7	一级	
14		S235 四铺桥至怀远界段	58.7	一级	原 S235 滩唐路三期

3、农村公路建设成果丰硕

截至 2020 年，淮北市农村公路 4603.3 公里，占淮北市公路里程 89.55%，其中：县道 684.7 公里、乡道 1040.8 公里、村道 2877.8 公里。

其中县道按道路等级分，一级公路 12.7 公里、二级公路 153.8 公里、三级公路 350.5 公里、四级公路 167.7 公里；按路面铺装分，沥青混凝土路面共 446.0 公里，占县道总里程 65.14%，水泥混凝土路面共 238.7 公里，占县道总里 34.86%，路面铺装率 100%；全市道路绿化率、道路养护率均为 100%。

“十三五”期间，淮北市紧扣统筹城乡交通发展总体思路，充分发挥交通运输的先行作用，积极完善交通基础设施，不断加大农村公路建设投资力度，全面提升养护管理水平。农村公路建设成果颇丰，其中农村道路畅通工程建设 1000.4 公里，农村公路扩面延伸工程 710.0 公里，农村公路养护水平提升工程 184.1 公里，危桥改造 33 座。

(二) 综合立体交通已具雏形

1、航空运输谋求突破

截止目前，淮北境内暂无机场建设，航空主要依托徐州观音国际机场，徐州观音国际机场为 4E 级民用国际机场，是徐州都市圈和淮海经济区的中心机场，距离淮北市仅 90 公里并在淮北市内设有候机楼，可乘直达班车快速到达机场。“十三五”以来，积极加强与徐州观音国际机场交通联系，并谋划通用航空机场建设，寻求航空运输的突破。

2、铁路建设取得新进展

截至 2020 年，淮北市铁路总里程 110 公里，境内已建成符夹铁路、青阜铁路和淮北至萧县北客车联络线。

符夹铁路是陇海、京沪、京九三大路网干线间的联络线，皖北地区煤炭运输的重要通道；青阜铁路是连结淮南、淮北两大煤炭基地的重要线路，连接京九、京沪干线的淮北煤炭新通道；淮北至萧县北客车联络线的开通运营，进一步完善皖北铁路网布局，使淮北进入高铁时代。

“十三五”期间，铁路建设取得喜人成绩。淮北至萧县北客车联络线开通标志着淮北进入高铁时代，与主要中心城市的时空距离大为缩短；符夹铁路扩能工程建设完成，提升了我市铁路通行效率和运输能力；2020 年，淮北—宿州—蚌埠城际铁路开工建设，未来将是皖北城市群连接合肥都市圈及长三角地区的便捷通道。

3、水运建设加速推进

截至 2020 年，淮北市现有航道 3 条，分别为浍河、肖滩新河、沱河航道，总里程达 138.2 公里。其中，四级航道 35.4 公里，五级航道 1.2 公里，六级航道 29.5 公里，七级航道 18.5 公里，等外航道 53.6 公里。

截至 2020 年，淮北港泊位总通过能力 214 万吨（通用散货），淮北港码头泊位主要分布在浍河的南坪码头和肖滩新河的青龙山码头，泊位等级均较低，除 3 座 500 吨级泊位外，其余泊位均为 100 吨级。

“十三五”期间，完成浍河航道（临涣至南坪段）整治工程和浍河航道南坪船闸工程，南坪码头恢复运营，浍河航道临涣船闸工程于2019年开工建设。

（三）客货运体系持续完善

1、客运枢纽建设稳步推进，服务水平明显提升

截至2020年，全市共有2个铁路客运站，分别为淮北站和淮北北站。其中淮北站是符夹铁路途经淮北市的重要节点车站，淮北北站是淮北—宿州—蚌埠城际铁路的起始站。

全市共有客运站11个，包括6个等级客运站和5个简易客运站。等级客运站：1个一级站即客运中心站；2个二级站，分别为濉溪县汽车站、淮北客运北站，其中淮北客运北站为在建；3个三级站，分别为社会客运站、庆相桥汽车站、汽车南站。简易客运站：均为五级站，分别位于百善镇、临涣镇、韩村镇、孙疃镇、南坪镇。

“十三五”时期，完成淮北站改造、淮北北站建设并开通运营；2019年，淮北客运北站开工建设。

表1-4 淮北市“十三五”客运站建设情况表

序号	名称	等级	位置	占地面积 (公顷)	建筑面积 (平方米)	设计能力 (人次/日)	投资额 (万元)	备注
1	淮北站	三级	相山区	——	9772	——	——	2017年完成站场改造工程并启用新站台，2018年完成站前广场及周边亮化工程。
2	淮北北站	三级	杜集区	——	3500	——	——	2017年建设完工后开通运营。
3	淮北客运北站	二级	杜集区	2.33	——	3000	1500	新建，目前处于施工阶段。
4	淮北市公交客运综合枢纽站	一级	烈山区	5.99	——	7000	10000	方案设计

序号	名称	等级	位置	占地面积 (公顷)	建筑面积 (平方米)	设计能力 (人次/日)	投资额 (万元)	备注
5	濉溪县公交客运综合枢纽站	二级	濉溪县	3.34	—	5000	1100	方案设计

2、城乡公交一体化率先实现

截至 2020 年，全市已建成 15 个镇级交通综合服务站，其中烈山区 1 个、杜集区 3 个、相山区 1 个、濉溪县 10 个；全市建成 32 个行政村交通综合服务站，其中烈山区 2 个、杜集区 17 个、相山区 2 个、濉溪县 11 个。

“十三五”期间，全市镇级和行政村交通综合服务站基本建成；公交首末站建设继续推进，开通及优化调整部分公交线路，电子支付手段全面开通。

3、货运场站整合升级，配送效率大幅提高

（1）公路货运场站

截至 2020 年，全市共有大型货运场站和物流园区 8 处，分别为东风物流园、蓝宇物流中心、惠龙物流园、安徽恒锦濉溪西库物流产业园、中瑞农副产品物流园、凤凰山电商快递物流园、淮北传化公路港、青龙山无水港，其余均为小型货运站点。

（2）铁路货运站

截至 2020 年，全市共有铁路货运站点 6 个。其中二等站 1 个，青龙山站，三等站 2 个分别为濉溪站、岱河站，四等站 3 个分别为闸河站、百善站、徐楼站。

(3) 三级物流体系

截至 2020 年，全市已建成并运营 15 个镇级交通综合服务站（烈山区 1 个、杜集区 3 个、相山区 1 个、濉溪县 10 个），32 个行政村交通综合服务点。基本建成覆盖县乡村三级的农村物流网络体系。

（四）运输服务水平明显提升

1、客运服务水平明显提升

开展“城乡一体化”建设，实现行政村通班车率达 100%，形成了城乡居民方便快捷、安全舒适的城乡客运网络。新开辟多条公交线路组织，同时增配部分线路运力，增加了线网覆盖，改善了市民出行乘车环境，提升了公交服务能力。2020 年淮北市共完成客运量 492 万人，旅客周转量 45452 万人公里。

表 1-5 淮北市 2015-2020 年客运量及客运周转量统计表

年份	客运量(万人)	旅客周转量(万人公里)
2015 年	3603	238614
2016 年	1736	149220
2017 年	1507	133987
2018 年	1348	125050
2019 年	994	92854
2020 年	492	45452

2、货运运输能力不断增长

截至 2020 年，全市拥有专业运输企业 277 家，其中 100 辆车以上专业运输企业 31 家，危化企业 11 家。2020 年公路货运总量 9286 万吨，货物周转量 1769188 万吨公里，水运吞吐量达到年 200 万吨。

表 1-6 淮北市 2015-2020 年货运量及货物周转量统计表

年份	货运量(万吨)	货物周转量 (万吨公里)
2015 年	14686	4940043
2016 年	12469	1980834
2017 年	14130	2085749
2018 年	14294	2195437
2019 年	14999	2314226
2020 年	9286	1769188

3、物流经营主体逐步增大

物流业务收入过亿元有中瑞农副产品批发中心等商贸物流企业，传化公路港、惠龙物流等物流项目稳步推进；快递物流企业的发展迅速，全市快递服务网络基本覆盖全市各乡镇。

4、三级物流体系不断推进

2018 年《淮北市“四好农村路”建设实施意见》发布实施，全市县、乡、村三级综合服务站点全面推进建设；客运站、农村物流点全部按照“多站合一，资源共享”模式建设，乡镇农村物流综合服务站与乡镇农村客运场站合并建设。截至 2020 年，全市 15 个镇级交通综合服务站、32 个行政村交通综合服务点建成运营；以县、乡（镇）、村三级物流配送中心（站、点）等基础设施为载体，现代农村物流综合服务平台基本建设完成，城乡配送水平全面提升，实现“农产品进城，消费品下乡”的双向流通，农村物流服务“最后一公里”全面打通，覆盖县乡村三级的农村物流网络体系基本建成。

5、邮政快递业快速发展

截至 2020 年，全市邮政企业所属邮政营业网点 56 个，机要通信网点 2 个，村邮站 14 个，邮乐购（便民服务）站点 602 个，信箱（筒）58 处；共有快递品牌 16 个，企业 26 家，已取得快递经营许可分支

机构 135 个，已备案末端网点 173 个；各类邮政快递运营车辆 1038 辆、从业人员 2600 余人。全年邮政行业业务总量完成 9.58 亿元，同比增长 22.42%；业务收入累计完成 5.08 亿元，同比增长 16.92%。其中，全市快递业务量完成 2784.75 万件，同比增长 27.37%；业务收入完成 2.41 亿元，同比增长 28.35%。

“十三五”期间，全市邮政基础设施不断完善，服务水平和服务能力不断提升。建成了覆盖城乡、惠及全民、安全便捷、可持续发展的邮政普遍服务体系。新增普遍服务营业局所 1 个，建成投入使用 1 个市级邮件处理中心，1 个县级物流中心、7 个镇级物流中心、213 个村级电商快递物流配送中心；改造营业局所 22 处，更新汽车 13 辆，新增“私车公助”47 辆；农村乡镇网点覆盖率、建制村直接通邮率均达 100%；2015 年全市快递业务量 528 万件，2020 年全市快递业务量达 2784.75 万件，五年间年均增幅 51.54%。

6、绿色低碳发展成效显著

统筹公路、航道、港口项目规划建设，节约、集约利用土地资源。积极探索和推广生态公路建设和绿色航道建设，积极引导运输装备升级，货车平均吨位及专用货车比例稳步提升，天然气车辆和新能源车辆不断推广应用。

（五）行业治理能力不断增强

1、确保安全生产形势稳定

“十三五”期间，全市按照“主动防范、系统应对、标本兼治、守住底线”的总体思路，着力排查交通运输系统存在的风险点，扎实做

好相关预案。2019 年，对 11 家危险品运输企业负责人开展安全培训，组织应急演练 5 次；开展安全隐患集中排查治理专项行动，共计组织执法检查 110 次，发现隐患 40 个，整改 40 个；检查水运企业 3 家，港口企业 1 家；约谈客货运企业 6 家，检查车辆 1000 多辆，查处、纠正违章 50 起，查处“黑车”80 台，吊销超载超限驾驶人员从业资格证 100 本。

2、运输监管力度大幅提升

协同使用交通运输行业安全生产监管监察平台、交通运输企业安全管理信息系统、交通运输安全生产服务公众微信号等系统，最大化发挥大数据对行业安全生产管理的支撑作用。开通 12328 交通运输服务监督电话系统，全面受理服务监督、投诉举报、咨询服务等业务；治理出租车违规拼客、驾培“潜规则”，打击“黑车”和非法经营维修企业；促进传统巡游出租车、网络预约出租车行业融合。

3、应急保障体系日益完善

交通运输应急管理体系建设进一步健全，应急队伍、设施装备和能力建设不断加强，为交通运输健康、可持续发展提供可靠的应急保障。圆满完成元旦、春运、相山古庙会、食博会、清明、五一、端午、石榴节、十一、中秋等节假日和中、高考“爱心助考”道路运输保障工作。有效应对旱涝、大风、霜冻、冰雹等自然灾害及 2020 年初新冠疫情的交通管控难题，切实保障淮北市人民身体健康和生命安全。

4、精神文明建设亮点纷呈

“十三五”期间，以创建全省卫生城市为主线，广泛开展行业文明

建设，深入推进交通系统窗口行业“创优美环境、优良秩序、优质服务，树行业标杆”即“三创一树”活动，着力提高交通运输行业文明程度和职工道德修养。先后培育了“艳艳服务班”、“李子明精细服务班”、“女子道班”、“彩霞热线”、“拥军车队”等涵盖客运、出租、公交等行业的文明服务品牌，充分发挥先进典型示范作用，筑牢文明创建长效机制。其中，“彩霞热线”荣获“全国工人先锋号”称号。

(六) 科技信息化水平大幅提升

1、信息化平台运用取得新进展，智慧交通建设取得突破

(1) 建设交通运输数据中心

淮北市充分利用自身技术优势开展跨层级、跨行业的数据联通整合，已实现与全省道路运输人车户基础数据、运输车辆卫星定位数据、网约车订单数据和全省范围的长途客运、旅游客运、机动车检测站、汽车修理厂、驾校等众多运输企业运营数据的联通；实现与公安部门车辆违章、人员计分和卡口视频、图像抓拍数据实时共享。截止到2021年4月20日，市交通数据中心已接入淮北市行政区域内经营业户、营运车辆、从业人员、运营线路等各类基础数据248271条，网约车订单数据165万条，班线客运、旅游包车、危险品运输等运单数据63933条，营运车辆卫星定位数据5.2亿条，公安与交通卡口通行数据18亿条。

(2) 建设交通运输运行监测网络

“十三五”期间，淮北市重要路段建设动态检测卡点35个，完成了全市第一批15家重点货源单位出场称重和视频监控设备安装。同

时积极加强多方联合共建，和公安部门开展协作，联合配套建设检测点 116 处，实现 7500 余路视频与图像抓拍信号互通，并与中国移动淮北分公司、淮北汽运公司等企业展开协作。

（3）建设交通运输行业安全生产云控平台

积极利用科技信息化手段开展行业安全生产智能化管理的研究与建设，通过政企安全管理场景数字化和大数据综合应用，着力构建基于智慧交通数据融合应用下的交通运输安全生产信息化管控体系。2020 年，实现市辖 285 家运输企业、13653 台运输车辆、116 艘营运船舶，7747 名道路运输从业人员纳入平台监管。各运输企业利用平台召开安全例会 996 次，组织安全学习 531 次，安全教育 4432 人次，应急演练 49 次；开展安全生产自查 426 次，隐患排查 448 次，对 60 项风险实施了管控；推动全市营运车辆运行动态第三方监控服务与预警处置数据互通，其中车载预警和人工干预共计 2699112 次，向企业转发车辆违规行为信息 863149 条。行业管理部门开展安全检查 566 次，现场整改 174 次，下达隐患整改通知书 8 次。

（4）建设交通运输市场监管协同云平台

积极利用行业内政企多套信息系统和数据资源为支撑，研发建设监管协同云平台。自 2020 年 8 月 1 号正式启用后，已发现和处置各类违法违规行为 8406 起(其中人工智能发现 7743 起，占比 92.15%)，371 台嫌疑车辆纳入重点监管开展排查，406 台违规车辆纳入黑名单实施管控。

2、科技治超成效显著

“十三五”期间，在实施非现场执法过程中，坚持问题导向原则，运用信息化、科技化手段，不断破解难题、积累经验，完善和丰富非现场执法的治超实践，从而形成一套较为完备的精准化、常态化执法体系。

针对“车辆绕行”问题，完善“动态检测”系统建设机制，针对“遮挡号牌”的难题，自主研发两套自动识别系统，针对“北斗不在线”问题，研发通讯终端在线自动检测系统，针对“违法车辆处理难”问题，研发在案违法车辆“黑名单”自动报警系统和异地远程处理系统，针对“非现场执法的规范”问题，形成一套非现场执法流程，自主研发并应用交通运输物流公共信息平台。

“十三五”期间，使用“北斗”、“车脸”两套自动识别系统，查出遮牌车辆 1463 台次。12 吨以上货运车辆卫星车载终端在线率、“营运资质”合格率、“从业资质”合格率均达 90%以上；超载数量、超载率双“下降”，普通干线公路车辆超载率稳空在 0.5%以下，与科技治超前相比，超载车辆下降了 85%；本市籍非法改装、拼装车辆全面杜绝，货运车辆全部完成密闭、覆盖；道路、桥梁完好率保持在 100%，无一起因超限超载损坏桥梁事件。淮北市辖区内国省干线公路实际使用寿命将在维持设计年限的基础上，经中修罩面后，延长使用寿命 2~3 年；与科技治超前相比，每年减少道路经济损失、节省道路维修资金及建设费用近 10 亿元。

二、存在问题

（一）区域交通一体化水平偏低，与周边城市联系不足

综合立体交通体系已具雏形，但徐淮宿交通廊道联系薄弱，与周边城市联系不足；高铁为尽端式，现只有一条淮北至萧县北客车联络线，尚未形成网络；高速公路覆盖不足，与永城、蒙城联系不足，阜阳方向尚未直通高速；航道总体等级偏低、里程较少；航空依托于徐州观音国际机场，缺少与徐州的快速通道。

（二）高等级公路覆盖率不足，与周边城市缺乏快速直接的联系

普通国省干线技术等级有待全面提升，东南西北四向快速通道亟需打通。普通国省干线二级以上公路占比 75.40%，淮北市与周边徐州市、宿州市、永城市、怀远县、蒙城县、涡阳县、萧县缺乏快速通道联系，不利于淮北融入淮海经济区、皖北地区的协调发展。

表 1-7 淮北市 2020 年普通国省道公路里程统计表

技术等级	里程 (km)	占比 (%)
一级	202.7	44.73%
二级	139.0	30.67%
三级	111.5	24.60%
四级		
小计	453.2	100.00%

（三）农村公路通达深度、通畅水平仍然不足

淮北市县道公路网布局已初步形成，基本连通各县区，覆盖所有乡镇，对促进新型城镇化发展、推动农村区域经济社会发展发挥了重要作用，但县道公路网在技术等级、服务水平等方面依然存在一些问题，主要体现为：

1、公路技术等级有待提升

截至 2020 年，淮北市农村公路网的等级构成：一级公路 12.7 公里，占比 0.28%，二级公路 393.2 公里，占比 8.54%，三级公路 548.7 公里，占比 11.92%，四级公路 3648.7 公里，占比 79.26%。

表 1-8 淮北市 2020 年农村公路网等级构成

行政等级	总里程 (km)	一级		二级		三级		四级	
		里程 (km)	占比	里程 (km)	占比	里程 (km)	占比	里程 (km)	占比
县道	684.7	12.7	1.85%	153.8	22.47%	350.5	51.19%	167.7	24.49%
乡道	1040.8			96.5	9.27%	104.6	10.05%	839.7	80.68%
村道	2877.8			142.9	4.97%	93.6	3.25%	2641.3	91.78%
专用公路									
总计	4603.3	12.7	0.28%	393.2	8.54%	548.7	11.92%	3648.7	79.26%

其中：

县道共 684.7 公里，一级公路 12.7 公里，占比 1.85%；二级公路 153.8 公里，占比 22.47%；三级公路 350.5 公里，占比 51.19%；四级公路 167.7 公里，占比 24.49%。

乡道共 1040.8 公里，二级公路 96.5 公里，占比 9.27%；三级公路 104.6 公里，占比 10.05%；四级公路 839.7 公里，占比 80.68%。

村道共 2877.8 公里，二级公路 142.9 公里，占比 4.97%；三级公路 93.6 公里，占比 3.25%；四级公路 2641.3 公里，占比 91.78%。

2、经济、民生节点服务有待加强

随着淮北市经济转型发展和城乡发展一体化战略的实施，农村产业园、工业集中区、农村物流点为代表的新型经济、交通类节点不断涌现，对县道公路服务功能提出了新的、更高层次的要求，但目前县道对经济节点（开发区、工业园区、物流园区、主要风景区）和交通

节点的覆盖不足。

3、与干线公路网的衔接有待加强

部分乡镇内农村公路与国省干线衔接不畅，乡镇远距离出行绕行距离过远。新增高速出入口以及国省干线省级改造，对区域内交通组织方式与交通流的发生吸引带来一定变化，现状农村公路基础设施难以适应交通组织的变化，需及时调整衔接。

（四）综合枢纽尚未形成，城乡客运有待提高

淮北市尚未形成集火车、汽车、公交为一体的综合客运枢纽，现有客运场站规模小、等级偏低、布局不合理，服务能力接近饱和。汽车客运站主要集中在主城区，容易造成主城区交通拥堵，濉溪县尚无铁路客运，南北客运能力差异大，一体化换乘不便捷。截至 2020 年，淮北市仍有部分镇、村尚未建设交通运输综合服务站。

城乡公交一体化工作仍有不足，配套设施建设滞后、部门间沟通协调力度不够、部分农村道路不符合通行条件、热线车次过剩、冷线通达不足等，公交线路需进一步整合优化。

（五）货运市场缺乏整合，多式联运尚未实现

大型物流园缺乏多式联运，航空运输目前仍为空白，道路运输自身比较优势尚未充分发挥，与其他运输方式间的衔接和互动不足，以铁路、港口枢纽为核心的综合型枢纽转换能力尚需进一步挖掘；疏港公路、物流园区和铁路专用线仍待完善，以产业为支撑的公路港、铁路港、水运港联运还有待加强。

(六) 运输结构矛盾突出，服务水平有待提升

淮北市物流行业整体发展水平落后于周边地区，运输组织结构仍需进一步调整，与支撑现代多样化、高品质的物流运输发展的需求相比，道路运输场站的设施条件和服务能力不足；运输经营组织化程度偏低，甩挂运输、多式联运等先进运输组织模式发展较为滞后；物流成本高，货运物流业存在“小、散、乱”等无序竞争问题，运输服务水平亟需提升；同时，服务于物流运输的综合信息平台仍处于起步阶段，信息未能共享，不利于运输市场的高效运作。

(七) 城乡三级物流体系亟需完善

农村三级物流体系尚未完全形成，乡镇物流体系综合服务能力较弱，货物运输通道节点体系仍需完善，存在快递、农资农产品进小区、进农村、进企业难等突出问题。

(八) 交通基础信息化建设有待加强

全市交通运输大数据中心、交通监测与指挥中心（TOCC）尚未建成，公共交通线上服务功能尚不全面，有待完善；基于新一代信息技术的交通监测设施的布局尚未全面形成，行业治理的现代化手段和能力需要进一步提升。

第二章 发展形势及需求预测

一、发展形势

（一）外部环境

1、“交通强国”战略

建设交通强国是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来作出的重大战略决策，是建设现代化经济体系的先行领域，是全面建成社会主义现代化强国的重要支撑，是新时代做好交通工作的总抓手。2019年9月，中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》，纲要提出，从2021年到本世纪中叶，分两个阶段推进交通强国建设：第一，到2035年，基本建成交通强国；第二，到本世纪中叶，全面建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。

2、“乡村振兴”战略

党的十九大报告中首次将“乡村振兴”纳入国家发展战略，“产业兴旺、生态宜居、乡风文明、治理有效、生活富裕”是乡村振兴的总体要求。实施乡村振兴战略要借助交通手段，打开农村与外界的往来通道。

实施乡村振兴战略是我国全面建成小康社会的重要内容，必须始终把服务“三农”发展作为交通工作的重中之重，进一步加大农村交通基础设施建设，既要修好进村、进社、入户的出行路，又要根据休闲农业与乡村旅游发展需要适度超前规划修建农村产业路、旅游路，提高农村公路标准，保障旅客进出通畅。从人民日益增长的美好生活需要来看，人民群众出行已不仅仅满足于“走得了、运得出”的基本需求，

更加希望“走得安全、走得舒适、走得便捷、运得高效”，得到更加安全、便捷、高效、绿色、经济的交通运输服务。

3、长三角一体化发展战略

长三角地区是我国经济发展最活跃、开放程度最高、创新能力最强的区域之一，在国家现代化建设大局和全方位开放格局中具有举足轻重的战略地位；推动长三角一体化发展，增强长三角地区创新能力和竞争能力，提高经济集聚度、区域连接性和政策协同效率，对引领全国高质量发展、建设现代化经济体系意义重大。

紧抓长三角一体化发展战略重大历史机遇，进一步加快淮北高质量转型起步步伐；将交通作为融入长三角的先行条件和重要支撑，加强与沪苏浙的交通规划对接，完善周边区域城市间的综合交通网络，加快构建内通外联的现代综合交通运输体系。

4、区域发展战略

淮北地处皖、苏、鲁、豫四省交界处，是“淮海经济区”、“徐州都市圈”、“宿淮蚌都市圈”、“宿淮城市组群”成员城市，区域协同发展对淮北自身及周边地区的交通发展带来新一轮优势与动力。

（二）内部需求

根据对淮北市发展外部环境的分析，从淮北市区域发展的角度来看，改善交通区位是淮北综合交通发展的首要任务。作为皖北地区的中心城市，淮北的发展必须置于国家、安徽省和区域发展的大背景下。据此，可以从国家交通发展战略、区域经济发展战略、淮北市社会经济发展战略、改善交通区位和科技信息发展战略等五个层面分析淮北

综合交通发展战略需求。

表 2-1 淮北市综合交通需求框架

战略层次	综合交通战略需求	
改善交通区位	融入华东、华中主干运输网	
	形成在皖北地区的交通区位优势	
区域经济发展战略	徐州都市圈	
	淮海经济区	
	宿淮城市群	
城市社会经济发展战略	主导产业升级、产业链延伸	
	城市转型	产业多元化
		环境友好与宜居城市
	城市空间结构调整	
国家交通发展战略	公共服务均等化	
	低碳运输、节能减排	
	转变交通发展模式	
科技信息发展战略	智慧交通	

二、需求预测

交通需求预测是规划的基础，结合淮北市及周边区域的经济社会发展趋势，收集淮北市历年客运交通量、货运交通量、现状交通运输方式、现状交通运输设施、规划年交通运输设施等交通状况资料，采用经典“四阶段法”：交通生成、交通分布、交通方式划分、交通流分配，分别预测淮北市客运需求和货运需求。

（一）客运需求预测

1、对外交通需求

（1）客运需求量

根据淮北市 2016~2019 历年客运量、GDP 等统计数据，综合考虑各种影响因素，采用回归分析法、弹性系数法等方法进行测算。淮

北市 GDP 增长率取 5%，预测 2025 年淮北市 GDP 将达到 2427.6 亿元，

综合考虑回归系数法和弹性系数法的特点及优缺点，利用两者预测结果数据，通过数据融合方法，得出淮北市 2025 年对外客运总量为 1350 万人次。

表 2-2 淮北市对外客运总量

年份	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2025 年
GDP（亿元）	779	929	985.2	1077.9	2427.6
客运量 (万人)	回归分析法	1736	1507	1348	1465
	弹性系数法				1297
	推荐值				1350

(2) 交通运输方式划分

淮北市境内无民航或专用机场，无客运内河运输航道。基本对外交通方式为公路运输和铁路运输两种。

淮北市目前主要以公路运输为主，G343、G344、G237、S238、S101、S303 等普通国省干线承担大部分客流运输；符夹、青芦、青阜铁路东接京沪、北联陇海、西通京九，铁路运输较为便利，铁路客运量约占 10%。

随着淮北-宿州-蚌埠城际铁路和淮北-阜阳城际铁路的建设及铁路客运服务能力的提高，淮北将更深层次进入“高铁时代”，对外客流运输方式逐渐向铁路发展，但公路运输仍承担较大部分客流。2025 年，铁路运输方式占对外客流总量的 16.7%，公路运输方式占 83.3%。

公路运输与铁路运输方式的分配比例如下表 2-3 所示。

表 2-3 对外交通运输方式比例

运输方式	公路	铁路
2019 年	90%	10%
2025 年	83.30%	16.70%

(3) 交通分布

根据淮北市主要国省干线观测站历年交通量调查及百度迁徙数据，确定各方向交通分布比例。

现状淮北市客运主要与周边城市（包括宿州市、亳州市、徐州市、合肥市等）交流密切。宿州市紧邻淮北市，两市人员流动偏大，大约为总出行量的 41%。

根据淮北市经济发展趋势，徐淮区域交通发展形势，结合现状淮北市与周边城市交通量，预测“十四五”末期，淮北市与周边市域交通发展趋势：

1) 宿州市紧邻淮北市濉溪县，市中心距离淮北市中心约 35 公里，“十四五”期间两市交流依然较大。淮北市客运量与东部宿州市比例仍为最大值，占对外出行量的 31%；

2) 其次是与东北方向的徐州市客流量，主要是由于徐州市淮海经济区、徐州都市圈的建设，居民更倾向于与徐州市的来往。京台高速、S101、S238、连霍高速等国省干线及萧淮高铁、符夹铁路等连接淮北市与徐州市，徐淮两地交通联系更加紧密；

3) 淮北市与东南方向的蚌埠市、合肥市的交通需求约为对外出行量的 18%。

4) 淮南市位于淮北市的南侧，阜阳市位于淮北市的西侧，淮北市与淮南市、阜阳市的交通需求量偏小。阜阳市的需求量约为 16%，

淮南市的需求量约为 5%。

总体来说，淮北市交通需求量最大的方向为东部，与西部阜阳市、河南省的交通需求量呈现增长趋势，但总值仍小于东部。

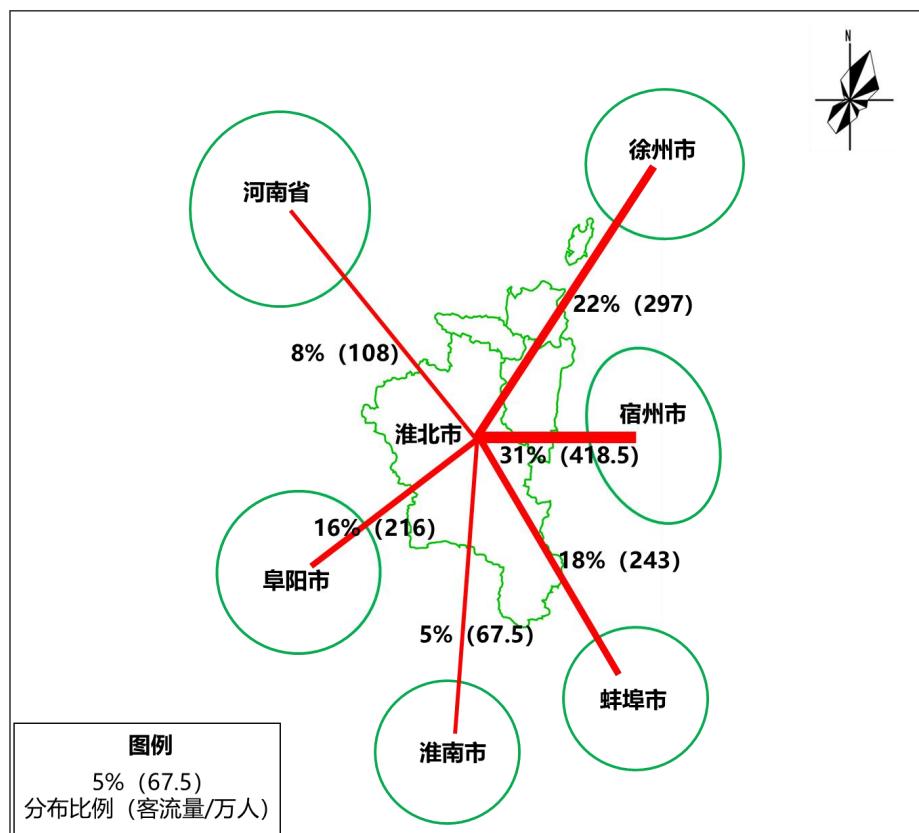


图 2-1 淮北市对外客运交通分布图

表 2-4 淮北市对外客运交通分布预测表

周边城市	分布比例	客流量 (万人)
徐州市	22%	297
宿州市	31%	418.5
蚌埠市	18%	243
淮南市	5%	67.5
河南省	8%	108
阜阳市	16%	216

2、市域内交通需求

(1) 交通小区划分

根据淮北市行政区划，划分 4 个交通小区：杜集区、相山区、烈

山区、濉溪县。各小区用地面积及人口分布情况如下：

表 2-5 交通小区划分

交通小区	用地面积 (km ²)	人口(万人)			
		2016	2017	2018	2019
杜集区	230.2	30.93	30.5	30.1	33.7
相山区	134.9	—	41.9	42.4	40.3
烈山区	388.4	—	32.6	32.45	35.0
濉溪县	1987.5	111.2	111.9	112.95	108.7

(2) 交通生成预测

根据百度迁徙数据，淮北市域内居民平均出行强度为 2.86 次/日*人，根据回归分析法、弹性系数法，2025 年杜集区、相山区、烈山区、濉溪县人口分别为：29.28 万人、43.8 万人、31.93 万人、114.58 万人，总人口 219.6 万人。结合平均出行强度，淮北市交通出行量为 628.08 万人/日。

根据各交通小区人口分布、经济发展、小汽车保有量等指标，利用 transcad 软件预测交通吸引、发生量。

表 2-6 交通小区出行产生量

交通小区	吸引量(万人/日)	发生量(万人/日)
杜集区	35.17	48.57
相山区	75.17	50.11
烈山区	51.14	40.18
濉溪县	147.47	180.24

(3) 交通分布预测

利用无约束重力模型方法，以两小区出行距离、花费时间、道路质量等作为阻抗，计算各小区之间交通分布情况：

表 2-7 淮北市交通出行 OD 分布表

交通小区	杜集区	相山区	烈山区	濉溪县
杜集区	-	19.28	14.05	50.42
相山区	20.87	-	22.76	81.66
烈山区	14.25	21.32	-	55.76
濉溪县	91.38	136.7	99.65	-

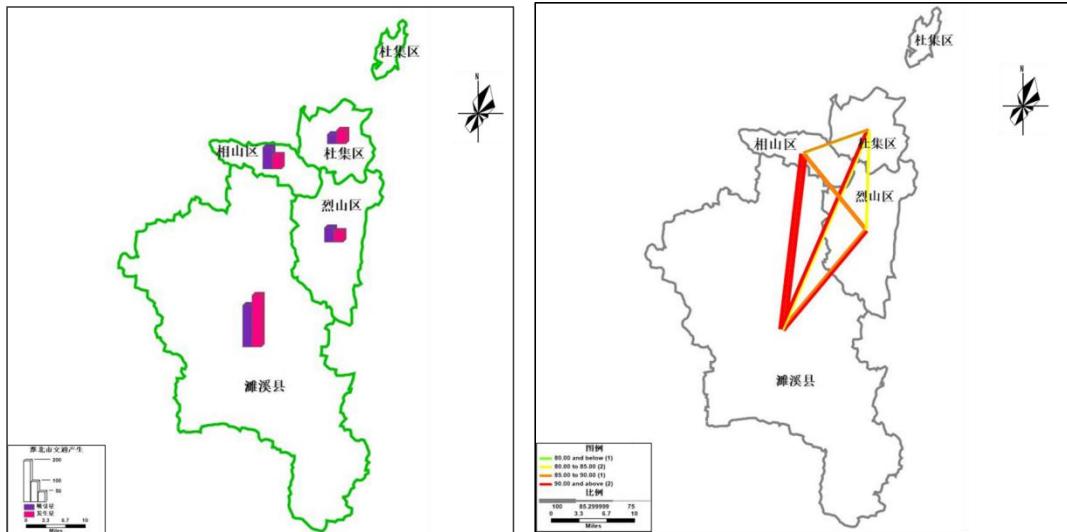


图 2-2 交通小区出行产生量及交通小区 OD 分布图

濉溪县用地面积较大，人口最多，产生的交通量相对来说，比杜集区、相山区和烈山区都要多，因此，相山区、杜集区和烈山区与濉溪县的 OD 分布图呈现红色。特别是与相山区交通量较大，主要是淮北市中心区位于相山区，濉溪县人民购物、上学、上班、政务办理都会来往相山区。

(二) 货运需求预测

1、货运需求特征

——总体规模快速扩张。随着濉芜产业园等产业集聚的发展，运输服务供给将随之发生重大演变，运输强度和需求层次也将发生重大变化，必将带来货运运输规模的快速扩张。

——货类附加值高、短小轻便。随着产业升级，运输的货类也将

发生演变。零部件、精细化工、电子信息等产品日益增多，使未来的货物运输呈现附加值增加，体积缩小、重量减轻等趋势。

——货运服务呈现“低成本”、“高时效”。内河水运、铁路等运输方式将发挥其低成本的优势继续支撑传统煤炭、建材等货类的中、长途运输等。高速公路、高速铁路等高时效的运输方式将加速高新科技、高附加值产品的快速分销等。

2、货运需求量预测

货运的发展与本地区的经济发展水平、经济特点、产业发展、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，根据淮北市历年货运量与经济发展的相关关系，采用回归分析法、弹性系数法等方法进行测算，预测 2025 年全社会货运总量为 16500 万吨，其中 70% 为对外货运量 11550 万吨，30% 为市域内货运量 4950 万吨。

表 2-8 淮北市货运总量预测

年份	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2025 年
GDP（亿元）	779	929	985.2	1077.9	2427.6
货运量（万吨）	回归分析法	12469	14130	14294	16478
	弹性系数法				16729
	推荐值				16500

3、对外货运预测

（1）交通分布预测

利用无约束中立模型方法，根据淮北市主要产业园区产业性质、历年货运交通分布数据，确定各方向交通分布比例。

淮北市辖区内共探明煤炭矿产地 52 处，是全国 13 大煤炭生产基地之一。

地之一，年产原煤 3804.6 万吨，发电装机容量 5424 兆瓦，形成煤电、机械制造、纺织服装、新型建材、绿色食品等优势传统产业；陶瓷新材料、新型煤化工、电子信息、高端装备制造和生物医药等战略性新兴产业加速发展，工业总量居全省第一方阵。拥有恒源煤电、华孚色纺、口子酒业、淮北矿业四家上市公司。淮北矿业、皖北煤电稳居 2019 年中国企业 500 强中列，淮海实业跻身中国制造业 500 强，新型煤化工合成材料基地获评全国化工潜力园区十强。新型建材、电子信息等货物主要运往江苏、浙江、上海等沿海地区。

表 2-9 淮北市对外货运交通分布

周边城市	比例	货运量（万吨）
宿州市	32%	3696
江苏省	26%	3003
浙江省、上海市	19%	2194.5
河南省	7%	808.5
蚌埠市、合肥市	13%	1501.5
阜阳市、亳州市	3%	346.5
合计	100%	11550

淮北市与宿州市货运分布比例相对较大，由于宿州市距离淮北近，煤电、机械制造、纺织服装、新型建材、绿色食品等传统产业，新材料、电子信息等新兴产业运往宿州市，宿州市的农产品及淮北市产业所需原材料运往淮北市。宿州市的货运量约占 32%；

江苏、浙江、上海等沿海发达城市所需新兴产业产品数量较多，淮北市与江苏、浙江、上海等沿海城市交通便利、路程少、运行时间短。因此，江苏省、浙江省、上海市的货运量比例偏大。

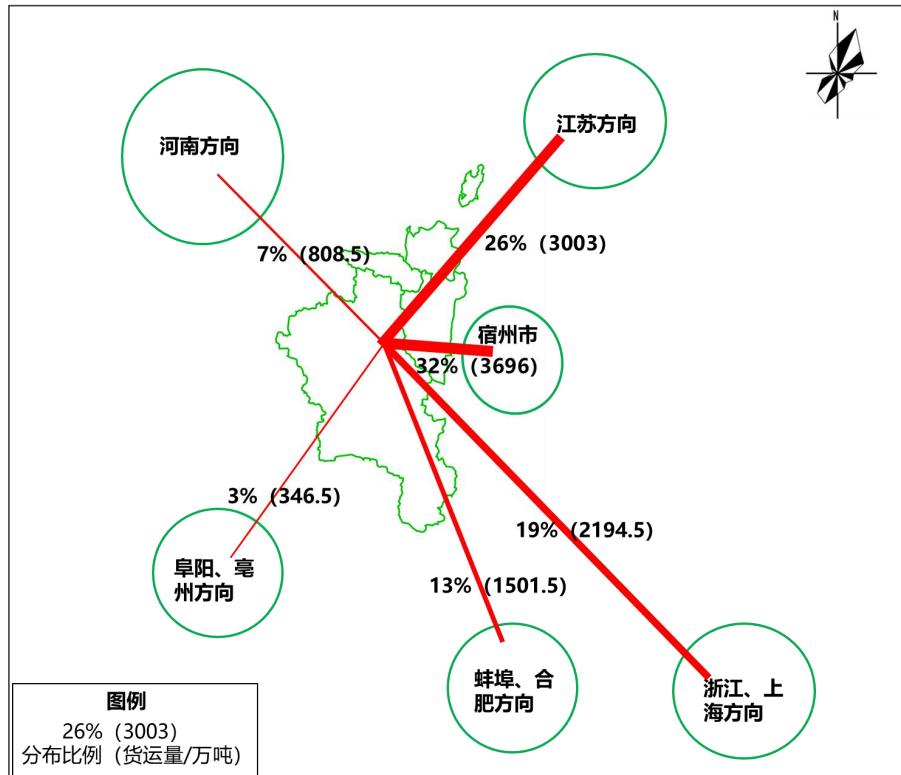


图 2-3 淮北市货运对外交通分布图

(2) 货运交通方式预测

未来铁路承担大宗散货的运输以及长途物资和长途集装箱的运输，铁路货运呈增长趋势；

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；

随着浍河航道整治、南坪船闸和浍河淮北韩村港综合码头等水运设施工程的建设，为沿江、沿海、沿河地区大宗货物运输服务，淮北市水运事业正快速发展。

目前淮北市无机场设施，“十四五”末期通用机场的建设，将承担极少部分货物运输。

表 2-10 淮北市货运方式比例

交通方式	公路	铁路	水运	航空
2019 年	81.00%	7.00%	12.00%	0.00%
2025 年	68.35%	10.65%	20.22%	0.78%

4、淮北市域内货运预测

濉溪县内以铝加工、煤化工基地为主导的产业正蓬勃发展，目前濉溪开发区内有 20 余家铝加工企业，在建铝加工项目 10 余个，具备年加工各类铝材约 70 万吨的能力；淮北煤化基地规划 18 平方公里，目前已建成面积 7 平方公里，龙头企业年产 440 万吨焦炭，联产 40 万吨甲醇；新宇建材公司年产 1.2 亿标块煤矸石烧结砖；化工科技年产 20 万吨混合芳烃加氢；打造中国著名的铝基材料高新技术产业基地、千亿碳基产业基地，年入洗原煤 1600 万吨、具有年加工各类铝材料 100-150 万吨规模；

杜集区主要产品涉及高端装备、新型材料等 6 大行业近百个品种，形成以安徽矿机、天津银龙高铁轨道板、山河矿装等大型企业为支柱的机械装备产业体系，以海螺集团、金达新材料、阳光管业等为代表的新型材料产业体系，以惠龙易通物流园、长通物流为代表的现代物流产业体系和以宏大纺织、宏远纺织为代表的现代纺织产业体系。机械装备、新材料所需原材料重量远小于产品重量；

相山区将建设“国家级食品产业基地”，形成由焙烤类、软饮料类、肉制品类、生物医药类、服务配套类等精良产业集群，产业与生活服务紧密相关；

烈山区以电子信息、绿色建材产业、商贸物流等为主导产业，是

安徽省“三重一创”智能终端元器件重大工程、是现代物流集聚区、省级循环经济园区、省级信息化园区。

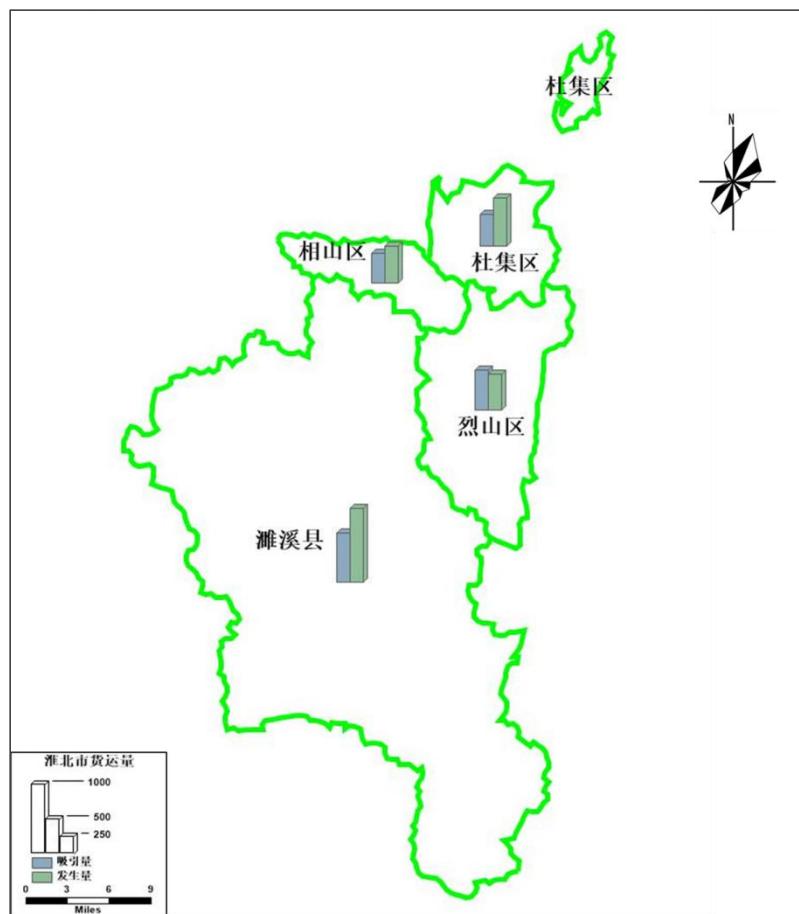


图 2-4 淮北市交通小区货运产生量

第三章 规划思路与发展目标

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、五中全会精神，深入贯彻落实习近平总书记考察安徽重要讲话指示精神，充分发挥“一带一路”、长三角一体化、中原经济区、淮河生态经济带等多重战略叠加优势以及“连接南北、承东启西”的区位优势，推动交通发展方式转变，加快补齐发展短板，全方位推动基础设施联网优化、运输服务提质升级、各种交通方式融合发展，加快构建现代化综合交通体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，为建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国贡献更多淮北力量。

二、规划原则

(一) 前瞻性原则

综合交通基础设施是永久性设施，在规划过程中需要具有适度超前于社会经济发展的理念，在注重体现交通的基础性、公益性和服务性的同时，强化交通的先导作用。

(二) 协调发展原则

综合交通规划必须服从社会经济发展的战略与目标，处理好区域、城市与交通之间的发展关系，符合淮北市城市总体规划及生产力分布格局，统筹考虑人口和资源分布、国土开发、对外开放以及社会稳定对交通运输的要求，促进城市各项功能的发挥；综合考虑资金筹措的可能性和交通基础设施建设的总体效益，根据经济发展实际情况合理

安排建设项目，形成交通基础设施、运输服务、安全应急、绿色交通综合发展体系，保证综合交通体系建设健康有序进行。

(三) 一体化原则

规划建设完善的公路、航道、铁路和航空“一体化”的综合交通网络，在规划中充分体现各种运输方式的技术经济特征和比较优势，发挥公路运输衔接其它运输方式的优势，处理好与水运港口、铁路场站及城市公交之间的关系，强化各种交通方式在枢纽上的衔接配套，提高综合运输的总体效益，实现“一体化”的综合交通体系。

(四) “以人为本”原则

树立“大交通、大公交”的理念，大力发发展公共交通，优化交通结构，推进城乡公共交通一体化，构筑一个生态型、宜居型的人性化交通环境。

(五) 可持续发展原则

处理好交通建设与环境保护的关系，注重节约和集约利用土地，提高土地资源等不可再生资源的使用效率，避免多占少用、滥用或浪费交通资源现象的发生，形成资源节约、环境友好的交通运输发展模式，促进经济可持续发展。

三、规划依据

(一) 法律法规

《中华人民共和国城乡规划法》（2019年修订）

《中华人民共和国土地管理法》（2019年修订）

《中华人民共和国环境保护法》（2014年修订）

《城市道路交通规划设计规范》（GB 50220-95）

（二）政策文件

《交通强国建设纲要》（2019 年）

《中共安徽省委 安徽省人民政府关于贯彻〈交通强国建设纲要〉的实施意见》（2021 年）

《安徽省实施长江三角洲区域一体化发展规划纲要行动计划》

中共淮北市委 淮北市人民政府印发《关于贯彻〈交通强国建设纲要〉的实施方案》的通知（淮发〔2021〕9 号）

《中共中央国务院关于推动高质量发展的意见》（2018 年 9 月）

《中共中央国务院关于统一规划体系更好发挥国家发展规划战略导向作用的意见》（中发〔2018〕44 号）

《中共中央国务院关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见》（2018 年 11 月）

《中共中央国务院关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》（中发〔2019〕18 号）

《关于推动“四好农村路”高质量发展的指导意见》（交公路发〔2019〕96 号）

《农村道路旅客运输班线通行条件审核规则》（交运发〔2014〕258 号）

（三）规划计划

《淮河生态经济带发展规划》（2018 年 11 月）

《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》

《国家综合立体交通网规划纲要》（2021 年 2 月）

《安徽省综合立体交通网规划（2021-2035 年）（征求意见稿）》

《安徽省交通运输“十四五”发展规划（征求意见稿）》

《安徽综合运输服务“十四五”规划（征求意见稿）》

《安徽省城镇体系规划（2011-2030）年》

《安徽省高速公路网规划修编（2019 年-2035 年）》

《安徽省国家公路网线位规划方案》

《安徽省普通省道网规划（2016-2030 年）》

《安徽省通用机场布局规划（2019-2035 年）》

《安徽省干线航道网规划（2018—2030 年）》

《安徽省邮政业发展“十四五”规划》

《淮北市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》

《淮北市国土空间总体规划（2020-2035 年）》（过程稿）

《淮北市主体功能区规划》（2018 年）

《淮北市城市总体规划（2016-2040 年）》

《淮北市土地利用总体规划（2006-2020 年）调整完善》

《淮北市旅游发展总体规划（2020-2030 年）》

《淮北市交通基础设施国土空间控制规划（2019-2030 年）》

《淮北市交通运输“十三五”发展规划》

《淮北市邮政业“十四五”发展规划》

《淮北市相山区农村公路网规划（2018-2030 年）》

《淮北市烈山区农村公路网规划（2018-2030 年）》

《淮北市杜集区农村公路网规划（2018-2030 年）》

《濉溪县农村公路网规划（2018-2030 年）》

（四）其他

淮北市 2016-2020 年政府工作报告

淮北市 2016-2020 年统计年鉴

淮北市交通强国项目申报书

淮北市 2016-2020 年城乡道路客运一体化发展自评报告

淮北市生态保护红线及保护地资料

淮北市公交及农村公路资料

淮北市“四好农村路”建设 2020 年终总结

淮北市 2018-2021 年农村道路养护工程计划

其他相关资料

四、发展目标

（一）总体目标

紧紧把握长三角区域一体化和徐州都市圈加快发展的契机，聚焦一体化和高质量 2 个关键点，提升对外交通互联互通、强化内部路网优化升级，着力打造“畅通、安全、高效、优质”的现代化交通运输体系。

在适度超前发展战略思路下，依托皖北城市群、淮海经济圈，围绕融入区域一体化，对接徐州都市圈，提升交通枢纽地位，**构建“1158”目标体系**，即打造苏鲁豫皖四省交汇区域综合交通枢纽的 1 个重点；

实现航空领域的 1 项突破，建设濉溪通用机场；提升 5 大交通基础设施网络，形成高铁与普铁相结合的现代化铁路网、“三纵一联”的高等级航道网、“两横两纵四联”的高速公路网络、“两环九射五横五联”的普通国省干线网络、“十一横十一纵十四联”的县道网络；构建与周边 8 个市县的对外通道，推进与周边市县交通一体化建设。

到 2025 年，交通基础设施网络更加完善，综合运输服务水平显著提升，科技与信息化水平大幅提高，资源利用和节能减排成效显著，安全和应急保障更加有力，行业治理体系和治理能力现代化水平明显增强，实现市域内 18 个镇均能半小时上高速，10 分钟上快速路，至徐州、宿州、蚌埠等毗邻城市 1 小时内通达；至合肥、南京、郑州等周边重要城市 2 小时内通达；至上海、武汉、杭州、济南等华东、华中地区主要城市及全国重点城市 3 小时覆盖。

到 2035 年，淮北市现代化综合立体交通体系基本形成，人民满意度明显提高，对社会经济发展的支撑能力显著增强；拥有发达的快速网、完善的干线网、广泛的基础网，城乡区域交通协调发展达到新高度；旅客联程运输便捷顺畅，货物多式联运高效经济；率先在全省实现交通治理体系和治理能力现代化，交通对周边市县的辐射带动力明显增强，成为区域性综合交通枢纽。

（二）具体目标

铁路：建设完成淮北—宿州—蚌埠城际铁路、淮北—阜阳城际铁路，开工建设三洋铁路，积极开展淮北-商丘（永城北）客车联络线前期工作，争取“十四五”期间开工建设。

高速公路：按照“增密、扩容、开口”的总体思路，全市规划形成“两横两纵四联”的高速公路网，总里程达 143.4 公里，高速公路网密度达 5.23 公里/百平方公里；实现相山、杜集、烈山、南部次中心等城市组团均能 10 分钟通达高速，全市 18 个乡镇所在地均能 30 分钟通达高速。

航空：启动通用机场建设，抢抓低空领域改革机遇。近期规划建设淮北区域通用机场 A1 级，远期谋划建设 1-2 个通用机场。

普通国省干线：按照“增加外通道，提升辐射力；畅通内循环，全域城镇化”的总体思路，使干线公路路网结构进一步优化、技术等级全面提升，全面覆盖辖区重要城镇节点、经济节点、交通节点。形成“两环九射五横五联”干线公路网布局，总里程达 570 公里，普通国省干线公路网密度达 20.86 公里/百平方公里，干线公路全面覆盖乡镇、高速公路服务型互通、高铁站、机场、3A 级以上景区、主要港区等。

农村公路：按照“提速升级、村组畅通”的总体思路，基本形成干支相连、覆盖广泛、安全畅通的农村公路网络，重点进行提速升级，保证各乡镇至少通一条二级路、各村至少通一条双车道道路、所有自然村庄通硬化路，农村公路对乡村振兴、全域旅游的支撑、引导作用进一步凸显。

水运航道：按照“加快港航基础设施建设，补齐水运发展短板，建设区域性有影响力的内河港口”的总体思路，逐步构建淮北骨架水运体系，推进淮北水运网络建设，形成“三纵一联”的高等级航道网。

综合枢纽：按照“多层级、一体化”的总体建设思路，以市、县级

客运中心为核心，镇、村级交通综合服务站为支点，规划形成覆盖全市、布局合理、层次分工明确的综合客运枢纽体系。

运输服务：按照“快速、便捷、绿色、智慧”的总体思路，推出出行服务快速化、便捷化服务，使现代物流建设绿色化、高效化，并以新业态新模式发展推进智能收投终端和末端公共服务平台建设。

科技信息：按照“智慧交通、科技创新”的总体思路，推动全市智慧交通技术应用转型升级，创新交通区块链技术应用，构建智能交通感知网络，建设全市交通大数据中心，不断推进推进行业监管协同创新，优化科研创新环境。

安全应急：按照“源头管理、动态监管、智能预防”的总体思路，开展交通运输企业安全生产标准化建设，推进行业安全生产监管监察平台、企业安全生产管理系统、安全生产服务公众微信号等信息化系统的建设与应用。

表 3-1 淮北市“十四五”交通运输发展目标表

类别	指标（单位）	2025 年	指标类型
能力充分	公路网总里程(公里)	5677.1	预期型
	高速公路总里程（公里）	143.4	预期型
	高速公路网密度（公里/百平方公里）	5.23	预期型
	高速公路“县县通”比例（%）	100	约束型
	一级公路总里程（公里）	295.9	预期型
	铁路总里程（公里）	193.3	预期型
	高速铁路总里程（公里）	89.3	预期型
	四级及以上航道里程（公里）	91.6	预期型
	港口设计通过能力（亿吨）	0.1	预期型
便捷高效	城区城市公交机动化分担率（%）	45	约束型
	新建综合客运枢纽内不同输方式间换乘时间（分钟）	≤5	预期型
	具备条件的建制村通客车率比例（%）	100	约束型
	城市建成区公共交通站点 500 米覆盖率（%）	95	约束型
	船舶平均吨位（吨）	1000	预期型
	集装箱铁水联运量年均增长率（%）	10	预期型
绿色低碳	新增城市公交、巡游出租汽车新能源比例（%）	80	预期型
	新增城市物流配送车辆新能源比例（%）	80	预期型
	营运客车单位运输周转量二氧化碳排放下降率（%）	6	预期型
	营运货车单位运输周转量二氧化碳排放下降率（%）	6.2	预期型
	废旧路面材料循环利用率（%）	90	预期型
智慧创新	道路客运电子票二级以上站点覆盖率（%）	100	预期型
	公路客车 ETC 使用率（%）	95	预期型
	危险货物道路运输电子运单使用率（%）	90	预期型
	集装箱运输电子运单使用率（%）	80	预期型
	两客一危和重载货车北斗系统安装率（%）	100	预期型
安全可靠	超限超载率（%）	≤1	约束型
	一般公路交通事件应急抢通时间（小时）	≤24	约束型
	公路基层执法站点标准化达标比例（%）	≥50	预期型
	重要航段应急到达时间（小时）	≤1.5	预期型
	一般等级以上水上交通事故率（起/万艘次）	≤0.3	约束型

注：安徽省高速公路网密度为 4.85 公里/百平方公里

第四章 规划布局与重点任务

一、区域性交通运输廊道

（一）全面融入长三角一体化

长三角地区是我国经济发展最活跃、开放程度最高、创新能力最强的区域之一，在国家现代化建设大局和全方位开放格局中具有举足轻重的战略地位；推动长三角一体化发展，增强长三角地区创新能力和竞争能力，提高经济集聚度、区域连接性和政策协同效率，对引领全国高质量发展、建设现代化经济体系意义重大。

紧抓长三角一体化发展战略重大历史机遇，进一步加快淮北高质量转型起步步伐；将交通作为融入长三角的先行条件和重要支撑，加强与沪苏浙的交通规划对接，完善周边区域城市间的综合交通网络，加快构建内通外联的现代综合交通运输体系。

专栏一：全面融入长三角一体化

完善铁路网络，淮北至萧县北客车联络线开通运营，三个小时内到达长三角核心城市；淮北—宿州—蚌埠城际铁路和淮北-阜阳城际铁路建设完成后可联通京沪、商合杭等高铁，拉近我市与长三角城市群的时空距离，融入长三角一体化。

加快公路网络化发展，积极推进徐淮阜高速公路、淮徐快速通道等工程，加快淮北融入长三角一体化发展。

畅通内河航运，实施浍河航道整治，畅通淮北水运通江达海通道，孙疃作业区综合码头建成运营，构建长三角地区水上交通一体化。

（二）积极融入徐州都市圈

徐州都市圈是“一带一路”交汇的国家重要门户、丝绸之路经济带的重要增长极以及淮海经济区振兴的核心引领区。淮北市与徐州市地

域相近，通过交通一体化发展，加速融入徐州都市圈，畅通苏鲁豫皖省际区域便捷高效新通道，发挥交通运输对淮北社会经济发展的支撑推动作用。

搭建一环两带快速货运廊道：一环—徐淮阜高速、徐蚌高速、盐洛高速；西线产业集中发展带—S328、G311、S101；东线产业集中发展带—G206。打造具有功能特色的“一高两快”南北向客运走廊：一高—京台高速；两快：S407、淮徐宿快速通道。完善通道建设，促进航空交通一体化：观音机场：新增一级公路，加强淮北市区与观音机场的联系，提高航空枢纽辐射能力；通用机场：推进通用机场建设，完善淮北市综合交通运输体系。

建设美丽航道，促进水运协调发展。徐宿淮一体范围内：以新汴河、肖滩新河为核心，依托闸河构建串联徐州、淮北、宿州的水上旅游通道。徐州都市圈范围内：以洪泽湖为转换枢纽，打通新汴河与京杭运河联系通道，构建徐州都市圈南部地区的水上旅游环道。

打造服务徐淮一体化智慧交通系统。全面整合智能交通运输系统数据，打造涵盖公交、出租、两客一危、航空、轨道、水路、公路、交警、网约车、气象等21大类交通相关数据的互联互通。

充分利用徐州都市圈内发达的综合交通网络，共同布局实施区域重大交通基础设施、新一代信息基础设施等，构建互联互通的基础设施数字化体系。加快建设淮徐快速通道、淮北至永城高速（谋划向东延伸至徐州观音机场接徐明高速）、推动徐州市域S4线与淮北连通、全面整合智能交通运输系统数据，确保交通基础设施无缝对接。

专栏二：积极融入徐州都市圈

市域铁路：利用既有青阜、符夹、陇海铁路及相关专用线，积极与徐州市对接谋划淮北-徐州市域铁路。

高速公路：规划建设徐淮阜高速、淮北至永城高速（谋划向东延伸至徐州观音机场接徐明高速）。

普通国省干线：规划建设 S101 淮徐快速通道。

旅游公路：谋划烈山至 S407 快速通道工程、榴园至五柳至符离大道旅游公路、杜集至萧县旅游公路、芦沟至双堆旅游公路 4 条连接宿州对接徐州的旅游公路项目。

城际公交：新增淮北至徐州城际公交、淮北至徐州观音机场客运班线。

（三）推进与周边市县交通一体化发展

依托皖北城市群、淮海经济圈，重点加强淮北与周边 8 个市县交通一体化建设，积极对接徐州及宿州交通网络，提升城际铁路、高速路网、航空等综合交通网络的互联互通水平，实现区域交通一体化，打造苏鲁豫皖四省交汇区域综合交通枢纽。

专栏三：推进与周边市县交通一体化发展

构建 8 条“公路+铁路”的对外通道：

淮北—徐州通道（东北方向）：由连霍高速、京台高速、徐淮阜高速、淮北至永城高速、G311、S101 淮徐快速通道等构成，沟通淮北与徐州等地区。

淮北—萧县通道（北方向）：由淮北至萧县北客车联络线、京台高速、徐淮阜高速、G311、G237、S101 淮徐快速通道、S238、S404、S302 等构成，沟通淮北与萧县等地区。

淮北—宿州通道（东方向）：由淮北-宿州-蚌埠城际铁路、盐洛高速、宿蒙高速、G343、G344、S303、S306、S305 等构成，沟通淮北与宿州等地区。

淮北—怀远通道（东南方向）：由京台高速、S235 等构成，沟通淮北与怀远等地区。

淮北—蒙城通道（西南方向）：由淮北-阜阳城际铁路、德上高速、宿蒙

高速、G237、S306 等构成，沟通淮北与蒙城、阜阳等地区。

淮北—涡阳通道（西方向）：由德上高速、徐淮阜高速、G344、S238、S411 等构成，沟通淮北与涡阳等地区。

淮北—永城通道（西北方向）：由淮北-商丘（永城北）客车联络线、德上高速、连霍高速、淮北至永城高速、G343、S410 等构成，沟通淮北与永城等地区。

淮北—砀山通道（西北方向）：由淮北-商丘（永城北）客车联络线、G237 等构成，沟通淮北与砀山等地区。

(四)交通先行行为段园建设省际毗邻区新型功能区提供重要保障

段园镇作为淮北“飞地”和徐州“近邻，在徐淮宿一体化发展的步伐下，成为淮北、宿州融入徐州都市圈的“重要桥头堡”。淮北将充分发挥段园区位优势，强化交通互联互通，打造徐州-宿州-淮北“3+N”省际毗邻区新型功能区，对于淮北深度融入徐州都市圈、实现淮海经济区一体化发展具有重要意义。交通先行将为段园镇打造融入徐州都市圈的“重要桥头堡”，建设省际毗邻区新型功能区提供重要保障。

淮北将紧扣“融入、协同、一体化”三个关键词，着力完善交通基础设施，抓好段园省际毗邻区新型功能区建设，为新阶段现代化美好淮北建设提供强力支撑。

专栏四：交通先行行为段园建设省际毗邻区新型功能区提供重要保障

市域铁路：利用既有青阜、符夹、陇海铁路及相关专用线，积极与徐州市对接谋划淮北-徐州市域铁路。

普通国省干线：规划建设 S101 淮徐快速通道、G311 杜集至铜山段。

城际公交：计划开通淮北市区-段园镇 132 路快速公交（待淮徐快速通道全线建成后，延伸至徐州）。

二、交通线网规划

(一) 通用机场规划

抓住国家低空空域管理改革的良好机遇，大力发展战略性新兴产业。近期规划建设淮北区域通用机场 A1 级，远期谋划建设 1-2 个通用机场。

A1 级通用机场重点开发短途客货运输、飞行训练、空中游览、航空农林作业等服务，完备应急救援保障体系，建立应急救援支持中心。

专栏五：淮北市“十四五”航空建设重点工程

“十四五”期间实施航空建设项目 1 个，投资 2.5 亿元。

新建淮北区域通用机场。

(二) 铁路网规划

加快建设淮北-宿州-蚌埠城际铁路、淮北-阜阳城际铁路；开工建设三洋铁路；深入开展淮北-商丘（永城北）客车联络线相关研究工作，力争项目早日纳入国家相关规划；利用既有青阜、符夹、陇海铁路及相关专用线，研究淮北-徐州市域铁路有关方案；推动徐州-淮北-永城-商丘城际铁路前期研究，构建高效、方便、快捷的综合铁路交通网络。

普铁：符夹铁路（现状）、青阜铁路（现状）、三洋铁路（规划）；

高铁：淮北至萧县北客车联络线（现状）、淮北—宿州—蚌埠城际铁路（续建）、淮北—阜阳城际铁路（规划）、淮北-商丘（永城北）客车联络线（规划）、徐州-淮北-永城-商丘城际铁路；

淮北-宿州-蚌埠城际铁路：从淮北北站向南引出，经宿州、蚌埠连接京沪高铁蚌埠南站。淮北市境内 59.8 公里，设计速度为 350 公里/小时，投资为 97.1 亿元。

淮北-阜阳城际铁路：从淮北—宿州—蚌埠城际铁路双堆集站向西经蒙城、利辛连接阜阳西站。淮北市境内 23.5 公里，设计速度为 350 公里/小时，投资为 38.0 亿元。

淮北-商丘（永城北）客车联络线：项目自淮宿蚌城际铁路淮北西站引出跨连霍高速后，经宿州萧县，接入郑徐客专商丘市永城北站，淮北市境内约 9.7 公里，初步估算投资为约 17.0 亿元。

三洋铁路：途经河南、安徽、江苏 3 省，其中淮北境内主要途径濉溪县铁佛镇、百善镇和徐楼镇，接入符夹铁路青龙山站，长度约 47.3 公里，设计速度为 120 公里/小时，估算投资约 31.5 亿元。

淮北-徐州市域铁路：利用既有青阜、符夹、陇海铁路及相关专用线，形成淮北-徐州市域铁路。线路始于徐州站，向西南方向途径宿州萧县、淮北市区，连接濉溪县。

徐州-淮北-永城-商丘城际铁路：利用符夹铁路，连徐州市城市轨道 S4 号线，然后利用淮北至刘桥铁路专用线，延伸至永城市，接商丘至永城轻轨。

专栏六：淮北市“十四五”铁路建设重点工程

“十四五”期间实施铁路建设项目 3 个，约 130.6 公里，总投资约 166.6 亿元。

“十三五”续建项目：

淮北—宿州—蚌埠城际铁路；

淮北—阜阳城际铁路。

“十四五”新建项目：

三洋铁路。

“十四五”谋划项目：

淮北-商丘（永城北）客车联络线；

淮北-徐州市域铁路；

徐州-淮北-永城-商丘城际铁路。

（三）水运规划

加快推进高等级航道建设，改善航道通畅条件。规划整治浍河航道（李口集至临涣段）、肖滩新河航道（闸河口至青龙山段）、沱河航道（淮北市境内），界宿新河航道（淮北市境内），共 130.0 公里，形成“三纵一联”的高等级航道网。同时新建孙疃码头、危化品码头、韩村码头、岳集码头、临涣码头、四铺码头、徐楼综合码头、古饶码头、南部次中心码头、临涣船闸、四铺船闸、徐楼船闸、韩村水上救助基地和徐楼水上救助基地，以及扩建南坪码头、青龙山码头。

浍河航道（李口集至临涣段）：航道整治约 30.5 公里，按四级双线航道标准（ $45\times3.2\times320$ 米）建设。

肖滩新河航道（闸河口至青龙山段）：航道整治约 23.2 公里，按四级标准航道建设。

沱河航道（淮北市境内）：航道整治约 44.5 公里，按四级标准

航道建设。

界宿新河航道（淮北市境内）：航道整治约 31.8 公里，按四级标准航道建设。

孙疃码头：新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 6 个，总投资约 5.2 亿，计划 2021 年开工建设。

南坪码头扩建工程：扩建 500 吨级兼顾 1000 吨级散货泊位 2 个，岸线长度 140m，工程总投资 0.6 亿元，计划 2021 年底前开工建设。

危化品码头：位于淮北市濉溪县韩村镇，临涣节制闸下游约 4km 右岸，建设 1000 吨级泊位 2 个，设计年通过能力为 126.72 万吨，总投资约 1.9 亿元。

韩村码头：位于淮北市濉溪县韩村镇段桥下游，浍河航道右岸，建设 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 5 个，岸线长度 350m，设计年吞吐量 450 万吨，总投资 2.5 亿元。

岳集码头：新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 4 个，总投资约 1.5 亿元。

临涣码头：新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 5 个，总投资约 1.8 亿元。

南部次中心码头：新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 4 个，总投资约 1.5 亿元。

四铺码头：新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 4 个，总投资约 1.5 亿元。

徐楼综合码头：新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 8 个，总投资

约 3.5 亿元。

古饶码头：新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 6 个，总投资约 2.5 亿元。

青龙山码头扩建工程：新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 10 个，总投资约 5.5 亿元。

临涣船闸：按 500 吨级标准（满足千吨级船舶通航），闸室有效尺度为 $200 \times 23 \times 4$ 米，投资约 7 亿元，已于 2019 年底动工建设；

四铺船闸：按 500 吨级标准建设，投资约 7 亿元。

徐楼船闸：按 500 吨级标准建设，投资约 7 亿元。

韩村水上救助基地：建设管理房、1 艘趸船、2 艘海巡艇、救生消防设备及其附属设施，投资 0.2 亿元。

徐楼水上救助基地：建设管理房、1 艘趸船、2 艘海巡艇、救生消防设备及其附属设施，投资 0.2 亿元。

专栏七：淮北市“十四五”水运建设重点工程

“十四五”期间实施水运建设项目 20 个，总投资约 152.1 亿元。

航道整治：

按照四级航道标准整治浍河航道（李口集至临涣段）、肖滩新河航道（闸河口至青龙山段）、沱河航道（淮北市境内）、界宿新河航道（淮北市境内）。

码头建设：

新建孙疃码头、危化品码头、韩村码头、岳集码头、临涣码头、南部次中心码头、四铺码头、徐楼综合码头、古饶码头；

扩建南坪码头、青龙山码头。

船闸建设：

新建临涣船闸、四铺船闸、徐楼船闸。

水上救助基地建设：

新建韩村水上救助基地、徐楼水上救助基地。

(四) 高速公路网规划

按照“增密、扩容、开口”的总体思路，新建徐淮阜高速公路、宿蒙高速公路和淮北至永城高速以及实施京台高速公路淮北段“四改八”扩建和连霍高速公路淮北段“四改八”扩建，规划形成“两横两纵四联”的高速公路网络。同时建设盐洛高速南部次中心出入口；京台高速双堆集出入口、人民路东延出入口、杜集皇藏峪出入口（在宿州境内）；徐淮阜高速淮北西出入口、刘桥出入口、百善西出入口以及临涣北枢纽互通。

“两横”：盐洛高速（现状）、连霍高速（改建）；

“两纵”：德上高速（现状）、京台高速（改建）；

“四联”：徐淮阜高速（规划）、宿蒙高速（规划）、淮北至永城高速（规划）、徐淮阜-宿蒙高速连接线（规划）。

徐淮阜高速公路：分两期工程实施，一期工程由北往南布设，经钟楼、刘桥、百善，终于盐洛高速交叉处，全长约 32.2 公里，目前该项目已被列入安徽省公路水运重点项目；二期工程是起于盐洛高速经临涣至涡阳界，全长约 14 公里。

宿蒙高速公路：连接宿州市和蒙城县，淮北市境内 20.2 公里。

淮北至永城高速：分两期工程实施，一期工程是连接德上高速公路、徐淮阜高速公路，淮北境内约 6 公里，已列入安徽省高速公路网规划，计划“十四五”期间实施；二期工程规划起于徐淮阜高速经京台高速至徐州观音机场接徐明高速。

专栏八：淮北市“十四五”高速公路建设重点工程

“十四五”期间实施高速公路建设项目 16 个，总投资约 167.7 亿元。

高速公路建设：

新建徐淮阜高速公路、宿蒙高速公路、淮北至永城高速；

改建京台高速公路淮北段、连霍高速公路淮北段。

新建徐淮阜-宿蒙高速连接线。

出入口建设：

新建京台高速双堆集出入口、人民路东延出入口、杜集皇藏峪出入口（在宿州境内）；徐淮阜高速淮北西出入口、刘桥出入口、百善西出入口；盐洛高速南部次中心出入口；淮北-永城-徐州观音机场高速淮北北出入口；宿蒙高速濉溪南出入口。

枢纽互通建设：

新建徐淮阜高速临涣北枢纽互通。

(五) 普通国省干线公路规划

以《国家公路网规划（2013—2030）》、《安徽省省道网布局调整规划修编（2016—2030）》、《淮北市交通基础设施国土空间规划》等为依据，优化淮北市普通国省道公路网结构。强化市域间的互联互通，以淮北与周边市、市区-中心镇联系和主要过境公路为重点，大力推进骨架公路网络建设，进一步完善骨架公路网络。规划形成“两环九射五横五联”的普通国省干线网络布局。其中，规划普通国省干线公路网总里程约 570.0 公里，普通国省干线公路网密度达 20.86 公里/百平方公里。

两环：环一：G237-S238-S235-北外环-梧桐路；环二：S303-S411-S238-北外环-东外环。

九射：S254 东至宿州市，经过古饶镇；S235 南至怀远县，经过

宋疃镇、古饶镇、四铺镇、孙疃镇、南坪镇、双堆集镇；G237 南至蒙城县，经过百善镇、四铺镇、孙疃镇、韩村镇；S238 西至涡阳县，经过百善镇、临涣镇；S411 西至涡阳县，经过刘桥镇、铁佛镇；S410 西至永城市，经过刘桥镇；G237 北至河南省，经过渠沟镇；S238 北至萧县，经过朔里镇；S101 北至徐州市，经过石台镇、段园镇。

五横：S306 连接宿州市和蒙城县，经过南坪镇和双堆集镇；G344 连接宿州市和涡阳县，经过五沟镇、孙疃镇；G343 连接永城市和宿州市，经过铁佛镇、百善镇、四铺镇；G311 连接永城市和徐州市，经过段园镇；S305 连接宿州市和涡阳县，经过南坪镇、孙疃镇、韩村镇、临涣镇。

五联：百韩路、淮北西站至南部次中心快速通道（两段）、S404、S302。

专栏九：淮北市“十四五”普通国省干线建设重点工程

“十四五”期间实施普通国省干线公路项目 17 个约 288.7 公里，总投资 93.3 亿元。其中，国道项目 5 个 92.6 公里，省道项目 10 个 167.1 公里，其他公路 2 个 29 公里；按技术等级分，一级公路约 242.9 公里，二级公路约 45.8 公里。

改扩建 G344 宿州至涡阳段为二级公路，约 34.6 公里；

改扩建 G237 五里郢至青龙山段为一级公路，约 3.2 公里；

改扩建 S101 淮徐快速通道为一级公路，约 9.7 公里；

改扩建 S305 孙疃至五沟段为二级公路，约 11.2 公里；

改扩建 S410 滩刘路改建工程为一级公路，约 8.7 公里；

改扩建 S235 滩唐路三期为一级公路，约 47.0 公里；

改扩建百韩路为一级公路，约 19.3 公里；

改扩建 G343 宿州至永城段为一级公路，约 40.5 公里；

改扩建 S238 平山口至徐里段为一级公路，约 6.0 公里；

改扩建 S238 临涣段为一级公路，约 7.0 公里；
改扩建 S238 百善段为一级公路，约 7.0 公里；
改扩建新 S101 古饶段为一级公路，约 7.0 公里；
改扩建 G237 钟楼至萧县段为一级公路，约 7.3 公里；
改扩建 G311 杜集至铜山段为一级公路，约 7.0 公里；
新建 S254 古毛路南延段为一级公路，约 14.1 公里；
改扩建 S306 宿州至蒙城段为一级公路，约 22.4 公里；
改扩建 S411 刘桥至岳集段为一级公路，约 34.0 公里；
新建淮北西站至南部次中心快速通道为一级公路，约 9.7 公里。

（六）农村公路

围绕服务乡村振兴战略，充分结合各地产业布局、资源禀赋等特点，将农村公路提档升级工程与国土空间、产业发展、镇村布局规划等有效衔接融合，高质量实施农村公路提质升级工程，加大县乡公路升级改造力度，优先实施服务于农村地区的产业路、园区路、旅游路。

“十四五”期间重点进行提速升级，继续推进“四好农村路”建设，加速农村路网提档升级，提升“村村通”水平，并向进村入户倾斜，服务乡村振兴战略实施。按照全面形成规模适当、布局合理、层次分明、内外通畅的公路网的要求，继续加快县乡道的建设步伐，具备条件的县乡道路段全面达到三级及以上技术标准，同时，不断提高三级公路在农村路网中的比重，全面提升农村道路的技术等级和服务水平；对能够促进地方旅游、特色加工、能矿开发、绿色生态等产业落地的县、乡道进行专业建设，使其成为具有影响地方特色的资源路、旅游路、产业开发路。坚持普惠性、保基本、均等化和可持续的方向，全面实施农村道路畅通工程，提升交通基本公共服务能力。

形成规模适中、衔接顺畅、发展质量明显提升的“双 11+14”的县道网布局，即纵向 11 条、横线 11 条、联络线 14 条，实现横跨东西、纵贯南北，连通各县区，覆盖所有乡镇，衔接重要客运站、铁路站、旅游景区、产业园区和省道出口等重要节点。

纵向：X002 滩丁路、X007 葛蔡路、X008 北陈路、X012/X103 滩刘路、X018/X501 钟王路、X019/X301 张百路、X102 滩漆路、X202 孙任路、X204 凤祁路、X205 铁白路、X503 韩土路。

横向：X001 相北路、X003 蔡祖路、X004 梧孙路、X013 王烈路、X101 郭小路、X302 百梁路、X303 大临路、X304 杨临路、X305 宿殷路、X306 双袁路、X504 半王路。

联络线：X005 毛姚路、X006 袁马路、X009 毛施路、X010 蔡四路、X011 洪宋路、X014 宋符路、X015 赵何路、X016 王慧路、X017 西桥路、X020 小王路、X021 中心路、X201 南双路、X206 铁临路、X502 海韩路。

专栏十：淮北市“十四五”农村公路建设重点工程

“十四五”期间，规划完成县道新建升级改造 404.9 公里，其中，一级公路 12.7 公里，二级公路 228.1 公里，三级公路 164.1 公里，总投资约 322890 万元。

杜集区：改扩建 X001 相北路（相山区界-北西村段）、X002 滩丁路（萧县界（丁里镇）-陈台子段）、X004 梧孙路（孙庄-李洼村段、矬楼村-石台村东段）、X005 毛姚路（毛庄-姚楼村段）、X006 袁马路（李庄南-江苏界段）、X007 葛蔡路（杨洼北-矿山集段）、X008 北陈路（X001-石台村段、黄庄-萧县界段）、X009 毛施路（菜园村-施庄（与萧县交界）段）。

烈山区：改扩建 X010 蔡四路（蔡四路-中国石化加油站东段、赵楼-赵氏

宗祠段、古饶大桥-四铺闸段）、X011 洪宋路（和村-宋疃镇（闸河）段）、X013 王烈路（华家湖村-宿州市交界（大五柳）段）、X015 赵何路（赵集西-赵集孜南段、东秦家北-太山村（宿州市界）段）。

相山区：改扩建 X016 王慧路（萧县界-丁圩孜段）、X017 西桥路（萧县界-张店村段）、X021 中心路（G237-河南省界段）。

濉溪县：改扩建 X102 滩漆路（宿马路-张圩孜村北段、张庄-黄桥闸段、小杨家村-宿马路段）、X103 滩刘路（濉溪-陈集段）、X202 孙任路（任楼北-任楼段）、X204 凤祁路（韩庄村-柳孜村东段）、X205 铁白路（白沙-周楼北段、铁佛镇-铁佛段）、X206 铁临路（临涣-秦瓦房南段）、X301 张百路（刘桥街道东-荣楼北段、大王庄-百善段）、X302 百梁路（梁楼-丁庄东段）、X303 大临路（大曹-马家段、马家-祁集段、纪圩孜村西-小刘庄段）、X304 杨临路（临涣-韩村段）、X305 宿殷路（付楼-大李家段）、X306 双袁路（双堆集-双堆西段、大顺饭店-袁店段）、X502 海韩路（祁集-韩庄村段）、X503 韩土路（土楼-韩村段）、X504 半王路（华夏超市-王圩段）。

自然村通硬化路建设：建设里程约 1032 公里。

乡村旅游路、资源路、产业路建设：建设里程约 184 公里。

美丽农村公路改造：建设里程约 142 公里。

农村联网公路建设：建设里程约 140 公里。

其他农村公路提档升级改造：建设里程约 255.1 公里。

农村公路安保工程：建设里程约 760 公里。

农村公路桥连隧道工程：危桥改造 61 座。

（七）旅游公路

深入挖掘大运河文化、红色文化、工业遗产，建立文旅融合发展工作推进机制，加快发展文化旅游产业，打造区域休闲旅游目的地。“十四五”期间积极谋划烈山至 S407 快速通道工程、S101-S401 连接线榴园-夹沟段（榴园至五柳至符离大道旅游公路）、S238-S406 连接线纵楼-永堌段（杜集至萧县旅游公路）、G3 京台高速双堆集出口-S235

段（芦沟至双堆旅游公路）、S303-S235 连接线（刘桥-双堆段）五条旅游公路项目，促进文旅融合，促进文化旅游产业发展，争取纳入安徽省省道网规划。

烈山至 S407 快速通道工程：位于烈山区蒋疃村东侧 1.5 公里处，与在建沱河东路东延段平交，路线向东延伸，以隧道形式穿越龙脊山，终与宿州市 S407 符离大道。路线全长 6 公里，按一级公路标准建设。

S101-S401 连接线榴园-夹沟段（榴园至五柳至符离大道旅游公路）：起于东外环，沿着 X013 经过四季榴园景区、五柳仙境景区，终于宿州市符离大道。路线全长 10 公里，按二级公路标准建设。

S238-S406 连接线纵楼-永堌段（杜集至萧县旅游公路）：起于淮北市纵楼，沿着 X003、X029 经过皇藏峪风景区，终于宿州市 S406。路线全长 12 公里，按二级公路标准建设。

G3 京台高速双堆集出口-S235 段（芦沟至双堆旅游公路）：起于 S235 芦沟附近，沿着 X306 经过双堆集旅游基地，终于京台高速双堆集出入口。路线全长 10 公里，按一级公路标准建设。

S303-S235 连接线（刘桥-双堆段）：起于 S303 刘桥附近，终于 S235 双堆集附近，路线全长 50 公里，按一级公路标准建设。

三、客运枢纽规划

按照“统一规划、一体设计、同步建设、同期运营、协同管理”原则，加强客运枢纽与城市空间布局、土地利用总体规划等协调衔接，加快既有客运场站存量设施的功能改善和整合提升，推动不同交通方式场站集中布局、空间共享、立体或同台换乘，协同构建全天候、无

缝隙、一体化的舒适换乘空间。

以市、县级客运中心为核心，镇、村级交通综合服务站为支点，规划形成覆盖全市、布局合理、层次分工明确的客运体系。

1、市、县级客运中心

四个综合客运枢纽：

淮北市北部综合客运枢纽：依托淮北—宿州—蚌埠城际铁路沿线原有的淮北北站（高铁站），增加客运场站、公交首末站及出租车停靠区域，形成淮北市北部综合客运枢纽。实现高铁、班线客车、公交、出租车零换乘，主要服务杜集区、相山区及北部周边市、县。

淮北市西部综合客运枢纽站：依托淮北—宿州—蚌埠城际铁路沿线规划的淮北西站（高铁站），新建的濉溪县公交客运枢纽站，搬迁至此的淮北汽车南站，增加出租车停靠区域，形成淮北市西部综合客运枢纽，实现高铁、班线客车、公交、出租车零换乘，主要服务濉溪县、相山区及西部周边市、县。

淮北市东部综合客运枢纽站：依托新建的淮北市公交客运枢纽站，搬迁至此的淮北市长途汽车站，增加出租车停靠区域，形成淮北市东部综合客运枢纽。实现班线客车、公交、出租车零换乘，主要服务烈山区、相山区及东部周边市、县。

淮北市东部新城交通枢纽总站：依托淮北市道路运输信息指挥中心、东部新城客运站、公交首末站、货运综合服务站、邮政快递物流园，增加出租车停靠区域，实现班线客车、公交、出租车零换乘以及货运过程无缝衔接，主要服务于东部新城、烈山区及东部新城周边市、

县。

多个客运节点：

淮北站（高铁站）、双堆集站（高铁站）、淮北客运北站、濉溪县汽车站。

2、镇、村级交通综合服务站

继续推进镇、村级综合服务站点建设工作，结合客运枢纽设置，加快推进农村交通运输综合服务全覆盖。

按照客运、物流、邮政、电商等“多站合一”的模式，会同农业农村、商务、邮政等部门畅通“微循环”。交通综合服务站承担停车、掉头、充电、换乘、保养、电商物流、货运、邮政等综合性功能。

3、城市公交

建立以常规公共交通为主体，以定制公交、微循环公交、通勤公交、城际公交等为补充，构建集约高效、安全便捷、绿色均等的现代化高品质公共交通供给体系。

“十四五”期间计划建设朔里、石台、煤化工基地、高新区等 25 个公交首末站，投资约 0.8 亿元，实施体为各县区政府；购置新能源公交车 710 台，总投资约 6.5 亿元；依托各客运枢纽及公交首末站，新建 4 座加氢站。

“十四五”期间计划新增温哥华城至高铁站、恒基城至实验高中，高岳基地至恒大名都等 18 条公交线路，开通淮北-萧县、淮北-宿州、淮北-徐州、淮北-涡阳、淮北-蒙城、淮北-永城城际公交；新建技术学院南校区停车场等 25 个公交停车场，解决公交车停发车问题。

专栏十一：淮北市“十四五”客运枢纽建设重点工程

综合客运枢纽：

改扩建淮北市北部综合客运枢纽，新建淮北市西部综合客运枢纽、淮北市东部综合客运枢纽、淮北市东部新城交通枢纽总站。

节点客运站：

新建淮北客运北站、双堆集站。

加氢站：

新建综合客运加氢站、高铁西站加氢站、百善加氢站、高岳加氢站。

城市公交：

开通温哥华城-高铁站、恒基城-实验高中、高岳基地-恒大名都、新蔡工业园-黄营村、烈山个人村-南庄村、杜集开发区-高岳基地、汽车北站-杜庙村、凤凰山开发区-龙湖开发区、烈山工人村首末站-古饶镇、烈山工人村公交首末站-濉溪县开发区、高铁站-县加油站、凤凰山开发区-濉溪县开发区、烈山公交首末站场-秦楼、高铁南站-汽车南站、高铁西站-汽车南站、烈山公交首末站-山南村、龙湖工业园-县开发区、汽车北站-洪庄新村。

城际公交：

开通淮北-萧县、淮北-宿州、淮北-徐州、淮北-涡阳、淮北-蒙城、淮北-永城城际公交。

公交停车场：

新建技术学院南校区停车场、凤凰山开发区（恒光供热公司）停车场、天一中学停车场、刘桥二矿停车场、相山公园职防院门口停车场、红星美凯龙停车场、纵楼公交停车场、杜集开发区停车场、朔里停车场、石台停车场、烈山工人村公交首末站场、市煤化工基地停车场、山水文园停车场、滨湖新城停车场、梧桐停车场、龙湖开发区综合停车场、古饶停车场、市高新区停车场、南黎西路停车场、市八中停车场、市监管中心停车场、马桥公交停车场、洪庄新村停车场、钟楼停车场、杜集区政府停车场。

四、运输服务规划

（一）客运服务

优化层次合理的城市客运网：优先发展公共交通，引导“以公共交通为导向”的城市公共交通发展模式，深入推进公交都市、绿色出行行动计划、公交示范城市等试点示范建设；规范发展出租汽车行业，统筹发展巡游出租汽车和网络预约出租汽车，实行错位发展和差异化经营，为社会公众提供品质化、多样化的运输服务；合理发展出行新业态，积极推进城市出租车网约化出行，构建“线上线下统一运营”的经营模式，不断优化乘客体验。到2025年，完成与周边8市县（区）的城际客运公交化改造。

构建均等化的城乡客运网：因地制宜提供农村基本客运服务，引导城乡道路客运经营主体实施公交化改造、公司化运营；完善政府长效保障机制，稳步推进城乡交通运输一体化发展，提升公共服务均等化水平，采取不同模式推进并稳固建制村通客车，提高城乡客运网络的覆盖广度、深度和服务水平，确保人民群众“行有所乘”。

构建时空一体衔接的联程客运网：优化联程运输服务设施，鼓励各种运输方式推动售票、取票、乘降、驻车换乘（P+R）等联运设施设备共享共建；完善联程运输制度环境，优化市场化，积极培育覆盖全国、辐射全球的跨运输方式联程运输经营主体，打造“出行即服务”联运平台，充分发挥互联网技术优势，整合各种运输方式资源，实现旅客出行“一站购票、无缝衔接、全程服务”；推进联程运输信息互联，推进信息资源开放共享，建立综合出行信息服务平台，推进道路客运全市联网售票和铁路、水运电子客票，推进不同运输方式票务系统有效对接，建立淮北市内综合交通电子客票清分结算系统，推进旅客出

行“一站购票”“一票（证）制”。

开展道路客运定制服务：定制客运服务是推进道路客运供给侧结构性改革和满足人民群众日益增长的美好出行需求的重要手段。可以全省道路客运联网售票平台为基础，利用平台移动互联网、云计算、大数据等现代信息成熟技术，实现定制客运线上预约。道路运输客运企业应按照“专车”和“专线”两种模式，充分发挥市场机制作用，调整长途客运运力配置，使道路客运形成差异化、阶梯化、定制化服务。行业管理部门应放松管制，对道路客运企业实施定制客运给予支持，在开业许可、新增运力、班次调整、车辆更新、站点停靠、运价制定等方面进行政策创新。

（二）货运服务

1、优化运输结构

大力推进公转水。加快推进浍河、沱河、肖濉新河等高等级航道建设，依托南坪码头、孙疃码头等码头建设，提升水运货运能力。优化完善疏港公路，实现与邻近国省干线的无缝衔接。

大力推进公转铁。充分发挥既有铁路专用线集疏运作用，改造升级相关设施设备，整合煤矿专用线资源，提高既有线路综合利用效率，推进重要港口、物流园区、大型工矿企业等引入铁路专用线，推动大宗货物及中长距离货物运输向铁路运输有序转移。

到 2025 年，公路运量达 10000 万吨/年，国铁货运达 800 万吨/年，水运达 300 万吨/年。

专栏十二：淮北市“十四五”优化运输结构重点工作

公转水：

按照四级航道标准整治浍河航道、沱河航道、肖濉新河航道。

新建孙疃码头、扩建南坪码头、优化公路港。

公转铁：

利用既有青阜、符夹铁路及相关专用线，适宜盘活存量资产，引入港口、物流园、大型工矿企业。

2、加快先进运输组织模式发展

大力发展多式联运。深入推进“淮北市中国碳谷绿色多式联运示范工程”，进一步提升聚集运输线路、站港设施、运输设备等交通运输资源与要素的能力；整合港区铁路、港口、航运等资源，建立多方联动机制，加强铁路与公路、水运、空运等信息平台的互联互通和公开共享，建设全市多式联运运营与服务平台。

大力发展网络货运。运用 5G、大数据、云计算、区块链等信息技术，创新智慧物流营运模式，积极发展网络货运平台；紧抓网络货运平台的政策机遇，引导更多企业参与网络货运，全力推进网络货运产业高质量发展；加快推进网络货运信息监测系统建设，完善监测系统功能，提高行业管理能力和治理水平。

专栏十三：淮北市“十四五”发展运输组织重点工作

多式联运：

要素整合：整合港区铁路、航道码头等资源，建成公铁水联运体系。

平台建设：建设多式联运运营与服务平台。

网路货运：

建设网络货运平台。

建设物流信息监测系统。

3、推进城乡物流体系建设

加快城乡货运配送体系发展，优化城市货运配送节点网络，鼓励城市货运配送模式创新，科学布局农村物流网络节点，合理选择农村物流运营模式。补齐农村物流短板，打通城乡物流“最后一公里”瓶颈，建成“工业品下乡、农产品进城”的双向畅通体系，形成“资源共享、服务同网、信息互通、便利高效”的城乡物流一体化发展新格局。

4、培育龙头和骨干货运企业

加快引导煤炭、煤化工、农副产品、纺织等重点行业的龙头和骨干企业充分发挥资金、技术、人才、管理、网络、品牌、货源组织等各方面的优势，通过收购兼并、资产重组、加盟连锁等方式拓展经营规模和网络，加强道路货运资源整合。

5、大力发展绿色运输

加强资源集约节约利用与生态保护。统筹综合交通通道规划建设，加强通道内各种运输方式资源配置、协调衔接。积极推进绿色铁路、绿色机场、绿色公路、绿色航道、绿色港口建设。

加快推动交通绿色低碳发展。加强新能源和清洁能源车辆、船舶等推广应用，开展绿色出行创建行动，推动在重点区域高速公路服务区、客运枢纽等建设充电桩、充电站。

五、邮政发展规划

(一) 优化网络布局

利用高速公路出口东移土地释放契机，规划建设淮海经济区快递物流综合分拨中心，充分依托高速公路的便利交通条件，形成皖北较大的集电子商务、物流（快递）、交通运输的服务平台，持续推进和

完善凤凰山邮政快递物流园、烈山申通快递分拨中心、杜集（高铁新区）电商快递物流园建设。加强以勿相忘电商快递产业园区为中心，进一步完善县乡村三级网络建设。

全面推进“两进一出”工程，利用“四好农村路”资源，织密交通快递物流运输网络，延伸投递深度，打通快递进村“最后一百米”，全面提升“快递进村”服务质量。

（二）加速新业态新模式发展

推动邮政普遍服务升级换代。扩大中高端和新型寄递服务供给，拓展冷链、仓配、大包裹等新兴市场，发展供应链管理、冷链快递、逆向快递、仓配一体化、即时直递等服务，创新差异化精准化服务。与人工智能、5G 通信、物联网等科技行业深度融合，加快快递扩容增效和数字化转型，壮大供应链服务等新业态新模式，推进智能收投终端和末端公共服务平台建设。

（三）提升行业监管能力

做好视频监控联网、监控中心建设、安检机联网以及应急指挥体系和融合通信等项目工作，加强寄递渠道安全监寛建设。实现动态可跟踪、隐患可发现、事件可预警、风险可管理、责任可追踪等“五可”目标，有效保障邮件快件收寄验视、实名收寄、过机安检三项制度落实，持续完善寄递渠道安全监管业务机制和标准规范，构建安全支撑体系。

（四）推动绿色环保应用

健全快递业包装治理体系，持续推进邮件快件包装绿色化、减量

化和可循环。加快普及环保包装，鼓励使用循环包装，减少包装物料用量和二次包装，开展快递封装用品绿色认证。优化运输结构，提升中长距离铁路和水路运输邮件快件比重。加快淘汰高能耗装备设备，大力推广使用新能源和清洁能源车辆。

专栏十四：淮北市“十四五”邮政基础设施建设重点工程

到 2025 年，淮北邮政协发展规模实现新跃升。全市邮政业务总量超过 17 亿元，年均增长 16%，其中快递业务量达到 5700 万件，年均增长 20%；快递业务收入达到 4.2 亿元、年均增长 15% 以上。“十四五”期间实施邮政基础设施建设项目 4 个，总投资约 8.0 亿元。

物流综合分拨中心：新建淮海经济区快递物流综合分拨中心。

邮政快递物流园：凤凰山邮政快递物流园、杜集（高铁新区）电商快递物流园、勿相忘电商快递产业园（濉芜产业园内）。

六、安全应急规划

强化和落实交通运输企业安全生产主体责任，建立生产经营单位负责、职工参与、政府监管、行业自律和社会监督的机制，建立安全风险管控体系、物联网技术广泛运用于安全生产监管领域，行业监管与执法能力明显提升，安全生产标准、技术支撑、应急救援、宣传教育培训等体系进一步完善。

加强交通运输安全生产和应急体系规划建设，完善体制机制，提高交通设施、运输装备安全性能，提升从业人员安全生产素质，推进安全生产标准化、安全监管规范化和安全管理信息化，进一步增强应急能力，全面推进平安交通建设。

（一）健全安全生产管理体系

加强安全生产长效机制建设，推进安全生产标准化管理，加强风

险管理，推动安全管理方式由单一事故管理向风险管理、过程控制的转变。落实企业安全生产的主体责任和行业的监管责任，把安全责任落实到基层、落实到岗位、落实到人头；全面建设安全隐患排查治理的预防控制体系，强化重点时段、重点地区、重点领域、重点环节的安全监管。

（二）完善交通运输应急体系

积极推进综合交通应急信息资源的互联互通和信息共享，构建统筹各种运输方式的应急联动机制和应急信息系统平台；加强公路交通应急物资储备和救援中心体系建设，完善应对突发事件的应急预案；加快航运交通应急指挥系统建设，充分发挥航运应急中心应急效能，提高航运应急指挥效率。

（三）加强安全保障工程建设

全面实施公路安全生命防护工程，继续完善国省公路安保工程，加大危桥改造、险段处置力度，加强公路灾毁综合防治工程建设，有序推进公路应急救援点建设和农村公路安保工程；推进应急锚地、避风锚地和危险品锚地防台风、保安设施建设，加强港口危化品储存罐区安全设施建设；加强国防战备公路建设，提高国防交通工程设施防护能力和应急保障能力，为应急运输保障和战时运输做好准备。

（四）加强安全生产监管

继续以各大客货运站为重点，开展安全生产专项整治；加强公路水路危险化学品运输、罐区的安全监管，完善日常监控系统及危险品运输车辆、长途客运车辆动态监控网络，推进城市客运枢纽、公共交

通日常运行状态和突发事件监控系统建设；逐步实现特大型桥梁、隧道定期健康监测。

强化交通运输安全生产云控平台及运输企业安全生产管理信息系统、交通运输安全生产服务公众微信号等辅助系统的建设与应用，建立企业主导、政府监管、社会监督、科学有效安全生产管理模式，提升行业管理部门安全生产监管能力和水平，促进交通运输企业落实安全生产主体责任，形成交通运输行业安全生产监督管理层级责任链条完善、监督管理责任有效落实的信息化管控体系。

七、节能环保规划

把绿色循环低碳发展的要求贯穿落实到交通运输发展的各个领域和各个环节，坚持深入现场，将水污染治理、大气污染治理与交通运输各项工作有机结合。

（一）强化节能减排

推广应用节能环保运输装备，加大城市公交和出租车使用新能源的工作力度，加快发展甩挂运输等高效运输方式；大力推进公路沥青拌合站的绿色环保改造；推广绿色维修作业，建立健全行业绿色汽修技术和管理体系，鼓励企业进行绿色汽修设施设备及工艺的升级改造，推广使用符合节能环保要求的新设备、新工艺和新材料；积极推广应用新能源和清洁能源，逐步淘汰传统高耗能高污染的锅炉、灯具等设施，购置太阳能一体化航标灯更换原有使用干电池的航标灯；强化大宗散货装卸港区的粉尘污染治理，在原油和成品油码头推广油气回收治理，加快推进船舶靠泊使用岸电技术。

(二) 加强资源集约利用

继续推进路面基层材料和废旧沥青面层材料再生循环利用，积极推广道路沥青、水泥混凝土及服务区水资源的循环再生技术，扩大粉煤灰、矿渣等工业废料的综合利用；统筹优化利用综合运输通道线位资源、运输枢纽资源，提高交通运输资源集约利用水平；优化工程设计方案，提高土地、岸线等资源的利用效率，减少对山体、林地、水域等的破坏，积极推广使用绿色环保施工材料。

(三) 加强生态保护

树立不破坏就是最大的保护理念，继续坚持最大限度地保护、最小程序地破坏、最强力度地恢复，加大生态修复、工程绿化实施力度，按照水土保持方案的要求，最大限度减少水土流失；优化公路选线，加强环保型融雪材料和智能型融雪材料撒布设备的推广应用，减少放弃土场、冬季除雪等对生态环境的影响，实施公路生态景观服务工程，加强景观保护与再造、公路旅游服务设施和信息系统建设；采取植被恢复、生态移植等生态修复措施，引导港口、航道推进生态保护与修复工程。加快推进环境监测网络建设，完善交通运输节能减排统计监测体系。

(四) 完善创新节能机制制度体系

完善节能减排制度建设。不断完善节能减排制度体系，建立健全节能减排监管、统计和评估体系，督促相关单位编制能耗统计监测方案，建立严格的问责制度和奖惩制度；完善节能减排效果评价体系建设。建立和完善道路运输企业节能减排效果评价体系，定期定时对全

市各类道路运输企业进行节能减排考核评估。

“十四五”期间，以低碳、环保、舒适、安全为目标，建立城市绿色公交系统，开展绿色能源应用、城市公交便利化、绿色枢纽场站、绿色交通能力建设、绿色交通配套工程、绿色低碳港口工程，积极推进加氢站建设。

八、科技信息规划

以“创新驱动数字化转型，智能引领高质量治理”的理念，坚持问题导向、多方联动、软硬结合和边建设、边总结、边完善的原则，在数据资源整合、信息化系统建设、协同应用、管理机制、技术规范等方面积极探索、先行先试，通过市级交通运输数据中心、交通运输运行监测网络、交通运输行业监管协同云平台、交通运输行业安全生产云控平台、区块链技术应用等一批重点工程建设和相关标准规范的制定，着力推动智慧交通数据融合与行业监管模式创新，推进交通运输治理体系和治理能力现代化，充分发挥淮北市作为安徽省交通强国建设“推动智慧交通技术应用”试点城市的推动作用。

（一）交通运输运行协调和应急指挥平台（TOCC）

按照“一个中心，五大体系”，即“1+5”模式建设综合交通运输运行协调和应急指挥平台（TOCC）。一个中心即交通数据中心；五大应用体系即综合交通运行监测体系、交通综合监管体系、交通信息化服务体系、交通应急指挥调度体系、交通仿真与辅助决策体系。实现城市内公路、水路、铁路、高速、公交、出租、停车场等交通运行态势的分析并以直观的多维图形进行展现。

数据资源整合：系统将分散在各应用系统的数据进行统一采集，通过对出租车智能服务系统、公交智能调度系统、两客一危动态监管系统、交通综合执法系统、城市道路交通运行分析系统等相关业务系统涉及到的GPS、视频、客流、事件、车流等数据进行抽取、映射、转换、清洗、合并、整合、归档等各个处理步骤，完成数据的处理，建立交通局数据，为交通管理部门大数据分析提供数据支撑。

多维数据展示：系统基于地图设计，在地图上直观呈现城市路网、公共交通（涵盖公交、出租车、轨道交通、自行车、网约车）、城际交通（高速公路、公路客运、机场、铁路）、静态交通（汽车修理厂、停车场）等信息，还按照需要对各交通要素开展统计分析，直观呈现。

（二）交通数据中心建设

淮北市交通运输局充分利用自身技术优势开展跨层级、跨行业的数据联通整合，建立全市交通行业数据资源库和数据资源目录，形成以云计算支撑环境下的交通运输数据交换与服务体系。制定全市交通运输数据资源共享管理办法和相应的数据技术规范，统一数据查询接口服务标准，建立跨部门、跨行业、跨区域的数据共享、互认策略与机制，为智慧交通建设提供坚实的数据支撑。

2021年，淮北市交通运输数据中心运行环境与综合交通数据资源池初步建成，2022年，淮北市交通运输数据中心全面建成，具有数据体系全面和数据资源丰富的显著特征，提交的配套管理办法与标准齐全，为交通强国、数字江淮、城市大脑、智慧交通等建设提供详实的交通运输基础与运行数据支持，为市级交通运输数据中心建设提

供经验借鉴，为全省综合交通大数据中心体系建设贡献淮北力量。

(三) 交通运输运行监测网络建设

推动基于第五代移动通信技术（5G）、北斗、物联网等新一代信息技术的交通基础设施网络在行业内的应用全覆盖，进一步扩充完善区域内出入境口、重点公路路段、港口码头、重点航道、客货运输场站等关键部位运行动态监测设备，全面提升对所辖两客一危一货、城市公交、巡游与网约出租车、船舶等运载装备的设备在线率。通过丰富行业运行监测资源和监测手段，在1至3年内构筑较为全面的新一代数字交通感知与运行监测网络。通过加强区域内客流、货流、车流、船流、运输量与运输强度、成本与价格、服务质量、安全水平等重点运行指标的动态监测分析，强化大数据、云计算、人工智能在行业预测预警、调度指挥、安全监管、公共交通和科学决策方面的应用，更好的实现行业智能化监管和精细化服务。

2021年，通过推进和优化完善全市交通运输行业运行监测设备布局，初步建成集行业运行数据、视频数据、动态检测数据、辅助分析等功能于一体的智能监测网络和可视化平台。2022年，全面建成淮北市交通运输运行监测网络与展示平台，为行业运行监管和决策分析发挥坚实支撑，为智慧交通、城市大脑运行提供交通运输实时运行监测场景支持。提交淮北市交通运输行业视频数据接口服务标准。

(四) 监管体系建设

交通运输行业安全生产云控平台建设——结合淮北市交通运输行业安全生产信息化管控体系前期建设与应用成果，通过改版建设交

交通运输行业安全生产云控平台和附属的企业安全管理信息系统、安全生产服务公众微信号、手机 APP 等系统，全面推进企业在安全生产上的标准化、智能化与精准化管理。全域落实两客一危等重点营运车辆主动安全防范装置的配备、危险品运输运单管理和第三方监控服务，利用运行监测、大数据、人工智能、区块链等多种技术手段实现对交通运输重点部位、企业安全生产重点环节、驾驶员危险驾驶行为等风险隐患的事前预警预防闭环、事中处置与督察督办闭环、事后考核排名闭环的功能构建。

2021 年，通过系统改版建设，初步建成以新一代信息技术协同应用为支撑，具有体系化、标准化、智能化特征于一体的交通运输安全生产云控平台。2022 年，全面建成具有可复制、可推广、可借鉴的交通运输安全生产云控平台及其附属的信息化管理系统，淮北市全域施行安全生产管理标准化、实时运行状况可视化、风险隐患预警和整改落实考核自动化、违法违规行为甄别智能化的科技化管理模式。

交通运输市场监管协同云平台建设——结合淮北市交通运输市场监管协同云平台前期建设与应用成果，继续拓展与部省市交通运输管理机构以及公安、市场管理、应急、城管、旅游、第三方服务等单位间的数据联通和资源整合范围。利用大数据、云计算、人工智能、物联网、5G 移动通讯、区块链等信息技术，以“全面感知、信息共享、协同联动、精准执法”为目标，优化完善已有智能检测与监管算法模型，开展对行业多种信息资源的实时研判分析，强化对交通运输市场运行的非现场执法检查和违法违规行为线索的智能甄别，全面实现行

业运行数字化监管、违规行为智能化发现、调查取证科学严谨和跨行业、跨部门、跨区域协同处置、规范处置的信息化管控模式。同步推进信用约束、联合惩戒在平台中的管理应用，形成对交通运输行业违法违规经营者全方位的制约，为加快推进法治政府建设和交通运输行业高质量发展提供坚实有力的支撑。

(五) 信息化服务体系

为拓展全市交通强国试点任务建设的数据资源范围，淮北市交通运输局通过开展“淮北行”出行服务平台和多式联运工程建设，为行业运行分析提供公共交通、物流运营数据支撑。

“淮北行”出行服务平台为淮北市民提供在线购票、扫码乘车、实时公交、定制班线、机场巴士、电子发票等多样化的综合出行服务。

淮北市多式联运工程通过“一个平台、三大通道、多向辐射”的建设应用，提升聚集全市交通运输线路、站港设施、运输设备等交通运输资源与要素的能力。对焦炭、精煤等大宗散货运输采取公铁水联运模式。先后开通临涣选煤厂—邹庄货场—海昌港、临涣选煤厂—邹庄货场—泰州港等多式联运通道，以及南坪港水运直达铜陵的精煤直供运输路线。

(六) 应急指挥体系建设

可实现应急值守，风险源、抢险物资及抢险队伍分布展示，相关图像信息接入及展示，综合通信，视频会议，应急预案管理，应急指挥调度等，通过信息化智能化手段实现对全市交通资源的监控和调配，为实现“信息交互、协调、分级指挥、一致行动”的应急联动机制提供

强有力支撑。配合交通应急指挥机构协调相关单位和行业企业，提供交通运输保障支持。

(七) 电子证照系统建设

根据相关标准规范要求，采用国产密码算法技术，建设电子证照系统，组织开展市级电子证照系统与省级、部级电子证照系统的联网运行，完成与运政系统、网上便民运政系统、移动客户端和微信公众号、市级政务服务平台等相关信息系统的对接工作。在经营性道路客货运输、道路危险货物运输、巡游出租汽车和网络预约出租汽车等领域全面推广道路运输经营许可证、从业资格证与道路运输证的电子证照应用。

(八) 产学研用进一步深化结合

加强与高校院所、中国公路学会、交通金融科技创新联合实验室、信息化研发机构间的紧密协作，建立以政府引导、企业主体、产学研用深度融合的科技创新体系。

“十四五”期间，全力推进基于新一代信息技术的交通基础设施建设，全面深化行业内外的数据资源整合与融合应用，构建集行业运行动态监测和非现场执法检测为一体的实时监测网络，着力强化交通运输大数据、云计算、人工智能、区块链等技术创新应用，形成“1+1+N+3”的智慧交通建设与应用格局。

专栏十五：淮北市“十四五”交通信息化建设重点工程

规划建设“1+1+N+3”智慧交通建设与应用格局：

建设 1 个交通运输数据中心；

建设 1 个交通运输运行监测网络；

建设交通运输行业安全生产监管监察平台、交通运输市场监管协同云平台等 N 个业务应用平台；

形成制度、标准、保障三大管理体系文档。

动态检测卡点：“十四五”期间，治超非现场执法动态检测卡点规划建设 41 处，其中国道、城市道路规划建设 31 处，濉溪县农村公路建设 10 处。

第五章 保障措施

一、深化体制机制改革

建立多方协调机制。建立发改、国土、渔业、环保、住建、铁路、民航等部门促进综合交通运输发展的协调机制，健全责任明确、分类实施、有效监督的实施机制。加强对不同部门、不同区县（市）在综合运输体系规划、建设、管理等方面的协调工作，组织对统筹区域交通发展、综合性项目建设等重大问题进行研究。

深化交通运输机构改革。进一步落实淮北市交通运输局的职责，并与国家大部制改革相适应，进一步深化淮北市综合运输管理体制变革，加快形成集公路、铁路、水运、民航、城市交通等于一体的综合运输管理体制。

探索新型养护管理模式。积极探索公路养护工程走向社会化、市场化、专业化，通过招投标方式选择施工单位，建立科学公平的养护工程竞争机制，养护工程实现从计划任务形式向合同管理形式转变，进一步强化公路局养护计划、养护工程监管、公路路况巡查、路政许可等管理型职能及应急生产职能。

二、明确建设管理责任考核

市交通运输部门负责编制重点交通建设年度计划和阶段性工作目标，做好规划和计划衔接，进一步强化跟踪落实。加强对县级政府实施的国省干线公路项目前期工作的指导、调度和考核，强化公路建设市场和工程质量监管；进一步加大对县级实施项目施工过程的技术力量支持；与省属企业共同推进高速公路和水运工程建设。

“十四五”期间，各县市区政府要负责组织好辖区内国省干线公路、客运站场和农村公路项目建设，做好辖区内重点项目征地拆迁，保障地材供应，优化施工环境。市政府制定交通建设会战专项考核办法，完善考核指标体系，对承担交通建设任务的各县市区政府进行考核，考核结果纳入市目标管理绩效考核。

三、着力落实要素保障

资金保障：建议利用国家支持长三角一体化建设、淮海经济圈、皖北城市群建设的有利时机，积极争取中央、省级资金支持交通公共基础设施建设。同时做好与省级规划的衔接，积极推动交通项目列入国家和省建设计划，争取国家、省资金补助和支持；对于预测未来投资回报率不足以吸引社会资金的项目，采取政府投资一定比例和限定分红、税费优惠、周边土地优先开发权等措施吸引社会资金参与投资；引导社会资金以 PPP 模式投资交通建设，形成多元化、多层次、多形式的投融资方式。

用地保障：深入开展土地利用评价，结合国土空间规划编制的契机，建议相关职能部门根据淮北城市规划和综合交通发展规划，对本次规划建设项目的用地指标予以统筹安排。

政策保障：为有效保障规划顺利实施，积极争取将本规划纳入国家及省级相关规划、淮北市国土空间总体规划，并在交通建设用地报批、环境影响评价等方面给予支持，适当简化交通建设项目特别是交通扶贫项目的审批程序。在交通融资平台建设方面，及时兑现各项扶持政策，在工程建设阶段，确保施工环境良好，在全社会为交通建设

营造良好的氛围。

人才保障：采用社会招聘、培养和继续教育相结合的方式，加快建立一支具有事业心和创新能力的行业人才梯队，满足行业发展要求。研究制定人才柔性流动和各种激励政策，大力引进高素质人才；建立岗前培训和定期知识更新制度，保证从业人员素质。发挥行业管理部门、科研机构、企业等多方面的积极性、主动性和创造性，建立培训教育渠道。

四、强化规划衔接

加强与交通运输部、安徽省交通运输厅等上级部门的对接，力争把规划中确定的重大建设项目列入上位规划之中。做好交通发展规划、重点项目建设与国土空间开发、重大产业布局、生态环境保护等的衔接，优先安排用地计划指标。加强规划实施中、实施后监管和动态监测分析，根据落实情况及时动态调整。

附表：

附表 1 淮北市“十四五”期间重点建设项目总表

序号	行业	投资额（亿元）	项目数
1	航空	2.5	1
2	铁路	166.6	3
3	水运	155.2	20
4	公路	299.27	87
5	客运枢纽	3.5	9
6	邮政运输	8	4
7	交通信息化	/	8
合计		632.07	130

附表2 淮北市“十四五”铁路建设重点项目表

序号	项目名称	建设性质	境内里程(公里)	设计速度(公里/小时)	建设年限	投资额(亿元)
1	淮北—宿州—蚌埠城际铁路	在建	59.8	350	2020-2024	97.1
2	淮北—阜阳城际铁路	在建	23.5	350	2020-2024	38.0
3	三洋铁路	新建	47.3	120		31.5

附表3 淮北市“十四五”水运航道整治建设重点项目表

序号	项目名称	起讫点	规划等级	里程 (公里)	投资额 (亿元)	建设年限
1	浍河航道	李口集至临涣段	四级	30.5	25.0	2022-2025
2	肖濉新河航道	闸河口至青龙山段	四级	23.2	25.0	2025-2030
3	沱河航道	淮北市境内	四级	44.5	31.0	2025-2030
4	界宿新河航道	淮北市境内	四级	31.8	25.4	2025-2030

附表4 淮北市“十四五”码头、船闸、水上救助基地建设重点项目表

序号	航道	项目名称	建设内容	投资额 (亿元)	建设年限	备注
1	浍河	韩村码头	新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 5 个	2.5	2023-2025	码头工程
2		危化品码头	新建 1000 吨级泊位 2 个	1.3	2024-2026	
3		南坪码头扩建	新建 500 吨级兼顾 1000 吨级散货泊位 2 个，占用岸线 140 米	0.6	2025-2027	
4		孙疃码头	新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 6 个	5.2	2021-2023	
5		岳集码头	新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 4 个	1.5	2025-2027	
6		临涣码头	新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 5 个	1.8	2025-2027	
7	肖濉新河	古饶码头	新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 6 个	2.5	2025-2027	船闸工程
8		青龙山码头扩建	新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 10 个	5.5	2025-2027	
9	界宿新河	南部次中心码头	新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 4 个	1.5	2025-2027	
10	沱河	四铺码头	新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 4 个	1.5	2025-2027	船闸工程
11		徐楼码头	新建 500 吨级兼顾 1000 吨级泊位 8 个	3.5	2025-2030	
12	浍河	临涣船闸	500 吨 (兼顾 1000 吨级单船)	7.0	2019-2023	船闸工程
13	沱河	四铺船闸	500 吨级	7.0	2025-2030	
14		徐楼船闸	500 吨级	7.0	2025-2030	
15	浍河	韩村水上救助基地	建设管理房、1 艘趸船、2 艘海巡艇、救生消防设备及其附属设施	0.2	2023-2025	水上救助基地
16	沱河	徐楼水上救助基地	建设管理房、1 艘趸船、2 艘海巡艇、救生消防设备及其附属设施	0.2	2025-2030	

附表5 淮北市“十四五”高速公路建设重点项目表

序号	项目名称	建设性质	境内里程 (公里)	投资额 (亿元)	建设年限
1	徐淮阜高速公路	新建	32.2	43.9	2021-2024
2	京台高速公路淮北段“四改八”扩建工程	改建	36.0	30.0	2025-2027
3	连霍高速公路淮北段“四改八”扩建工程	改建	0.6	0.5	2025-2027
4	宿蒙高速公路	新建	20.2	20.0	2025-2027
5	淮北至永城高速	新建	6.0	8.0	2025-2027
6	徐淮阜-宿蒙高速连接线	新建	37.0	50.3	2025-2027
7	京台高速双堆集出入口工程	新建	/	1.5	2021-2023
8	京台高速杜集皇藏峪出入口(在宿州境内)	新建	/	1.5	2025-2027
9	徐淮阜高速淮北西出入口	新建	/	1.5	2021-2024
10	徐淮阜高速刘桥出入口	新建	/	1.5	2021-2024
11	徐淮阜高速百善西出入口	新建	/	1.5	2021-2024
12	徐淮阜高速临涣北枢纽互通	新建	/	1.5	2021-2024
13	盐洛高速南部次中心出入口	新建	/	1.5	2025-2027
14	G3京台高速公路人民路东延出入口	新建	/	1.5	2023-2025
15	淮北-永城-徐州观音机场高速淮北北出入口	新建	/	1.5	2025-2027
16	宿蒙高速濉溪南出入口	新建	/	1.5	2025-2027

附表 6 淮北市“十四五”普通国省道建设重点项目表

序号	项目名称	建设性质	里程(公里)	道路等级	开工年	完工年	投资额(亿元)	备注
1	G344 宿州至涡阳段	改扩建	34.6	二级	2018	2022	3.9	
2	G237 五里郢至青龙山段	改扩建	3.2	一级	2020	2022	2.3	含铁桥立交
3	S101 淮徐快速通道	改扩建	9.7	一级	2021	2023	4.9	
4	S305 孙疃至五沟段	改扩建	11.2	二级	2023	2025	1.8	
5	S410 滩刘路改建工程	改扩建	8.7	一级	2022	2024	4.0	
6	S235 滩唐路三期	改扩建	47.0	一级	2022	2025	14.0	
7	百韩路	改扩建	19.3	一级	2023	2025	9.8	
8	G343 宿州至永城段	改扩建	40.5	一级	2023	2025	11.0	
9	S238 平山口至徐里段	改扩建	6.0	一级	2023	2025	1.7	
10	S238 临涣段	改扩建	7.0	一级	2023	2025	2.0	
11	S238 百善段	改扩建	7.0	一级	2023	2025	2.0	
12	新 S101 古饶段	改扩建	7.0	一级	2023	2025	2.2	
13	G237 钟楼至萧县段	改扩建	7.3	一级	2025	2027	2.2	
14	G311 杜集至铜山段	改扩建	7.0	一级	2025	2027	3.3	
15	S254 古毛路南延段	新建	14.1	一级	2025	2027	4.2	
16	S306 宿州至蒙城段	改扩建	22.4	一级	2025	2027	11.0	
17	S411 刘桥至岳集段	改扩建	34.0	一级	2025	2027	15.0	
18	淮北西站至南部次中心快速通道	新建	9.7	一级	2025	2027	5.0	
合计			295.7				100.3	

附表 7 淮北市“十四五”县道建设重点项目表

序号	路线代码	路段名称	所在区县	起点	讫点	里程(km)	现状技术等级	规划技术等级	建设类型	投资估算(万元)	建设年限
1	X001	相北路	杜集区	相山区界	北西村	12.7	一级	城市道路	改建	12700	2023-2025
2	X002	濉丁路	杜集区	萧县界(丁里镇)	陈台子	2.3	三级	二级	改建	2300	2022-2024
3	X004	梧孙路	杜集区	孙庄	李洼村	2.7	三级	二级	改建	2700	2021-2023
				矬楼村	石台村东	3.2	三、四级	二级	改建	3200	2021-2023
4	X005	毛姚路	杜集区	毛庄	姚楼村	4.1	四级	三级	改建	2050	2022-2024
5	X006	袁马路	杜集区	李庄南	江苏界	2.4	四级	二级	改建	2400	2022-2024
6	X007	葛蔡路	杜集区	杨洼北	矿山集	5.1	四级	三级	改建	2550	2021-2023
7	X008	北陈路	杜集区	X001	石台村	4.9	四级	三级	改建	2450	2022-2024
				黄庄	萧县界	9.7	四级	三级	改建	4850	2022-2024
8	X009	毛施路	杜集区	菜园村	施庄(与萧县交界)	5.8	四级	三级	改建	2900	2022-2024
9	X010	蔡四路	烈山区	蔡四路	中国石化加油站东	10.6	四级	三级	改建	5300	2022-2024
				赵楼	赵氏宗祠	4.5	四级	三级	改建	2250	2022-2024
				古饶大桥	四铺闸	20.1	四级	三级	改建	10050	2022-2024
10	X011	洪宋路	烈山区	和村	宋疃镇(闸河)	7.3	四级	三级	改建	3650	2023-2025
11	X013	王烈路	烈山区	华家湖村	宿州市交界(大五柳)	6.7	三级	二级	改建	6700	2023-2025
12	X015	赵何路	烈山区	赵集西	赵集孜南	3.0	四级	三级	改建	1500	2022-2024
				东秦家北	太山村(宿州市界)	7.2	四级	三级	改建	3600	2022-2024
13	X016	王慧路	相山区	萧县界	丁圩孜	1.3	四级	二级	改建	1300	2022-2024
14	X017	西桥路	相山区	萧县界	张店村	5.8	四级	三级	改建	2900	2022-2024
15	X021	中心路	相山区	G237	河南省界	7.6	三级	二级	改建	7600	2021-2023
16	X102	濉漆路	濉溪县	小杨家村	张圩孜村北	11.7	三、四级	二级	改建	11700	2021-2023
				张庄	黄桥闸	6.3	三、四级	二级	改建	6300	2021-2023

序号	路线代码	路段名称	所在区县	起点	讫点	里程(km)	现状技术等级	规划技术等级	建设类型	投资估算(万元)	建设年限
17	X103	滩刘路	濉溪县	濉溪	陈集	57.8	三级	二级	改建	57800	2024-2025
18	X202	孙任路	濉溪县	任楼北	任楼	2.4	四级	三级	改建	1200	2022-2025
19	X204	凤祁路	濉溪县	韩庄村	柳孜村东	10.8	四级	二级	改建	10800	2021-2022
20	X205	铁白路	濉溪县	白沙	周楼北	10.1	三、 四级	二级	改建	10100	2023-2024
			濉溪县	铁佛镇	铁佛	3.4					
21	X206	铁临路	濉溪县	临涣	秦瓦房南	11.0	四级	三级	改建	5500	2023-2024
22	X301	张百路	濉溪县	刘桥街道东	荣楼北	5.1	四级	三级	改建	2550	2021-2023
			濉溪县	大王庄	百善	11.6	四级	三级	改建	5800	2021-2023
23	X302	百梁路	濉溪县	梁楼	丁庄东	8.8	四级	三级	改建	4400	2021-2022
24	X303	大临路	濉溪县	大曹	马家	6.5	四级	三级	改建	3250	2021-2022
			濉溪县	马家	祁集	15.9	三级	二级	改建	15900	2021-2023
			濉溪县	纪圩孜村西	小刘庄	3.0	四级	三级	改建	1500	2021-2023
25	X304	杨临路	濉溪县	临涣	韩村	7.4	三级	二级	改建	7400	2021-2023
26	X305	宿殷路	濉溪县	付楼	大李家	31.4	三、 四级	二级	改建	31400	2021-2023
27	X306	双袁路	濉溪县	双堆集	双堆西	8.0					
			濉溪县	大顺饭店	袁店	39.1					
28	X502 (原 X204)	海韩路	濉溪县	祁集	韩庄村	10.1	三级	三级	改建	5050	2021-2022
29	X503	韩土路	濉溪县	土楼	韩村	10.8	四级	三级	改建	5400	2023-2025
30	X504	半王路	濉溪县	华夏超市	王圩	6.7	四级	三级	改建	3350	2023-2025
合计						404.9				322850	

附表8 淮北市“十四五”客运枢纽规划布局一览表

序号	名称	组成部分	等级	位置	占地面积 (公顷)	设计能力 (人次/日)	投资规模 (万元)	备注
1	淮北市北部综合客运枢纽	淮北北站	三级	杜集区	0.70	2000	5000	增加客运场站、公交首末站及出租车停靠区域。
2	淮北市西部综合客运枢纽	淮北西站	三级	濉溪县	0.70	2000	5000	1路车公交首末站搬迁至此，增加出租车停靠区域。
3		濉溪县公交客运枢纽站	二级		3.34	5000	1100	
4		淮北汽车南站	二级		2.60	3000	1500	
5	淮北市东部综合客运枢纽	淮北市公交客运枢纽站	一级	烈山区	3.00	7000	10000	增加出租车停靠区域。
6		淮北市长途汽车站	一级		3.00	3000		
7	淮北市东部新城交通枢纽总站	淮北市道路运输信息指挥中心、东部新城客运站、公交首末站、货运综合服务站、邮政快递物流园		烈山区	1.33		5000	
8	淮北客运北站	——	二级	杜集区	2.33	3000	1500	
9	淮北站	——	三级	相山区	——	——	——	
10	濉溪县汽车站	——	二级	濉溪县	——	——	——	
11	双堆集站	——	三级	濉溪县	0.70	2000	5000	

附表9 淮北市“十四五”客运枢纽建设重点项目表

序号	名称	组成部分	等级	位置	占地面积 (公顷)	设计能力 (人次/日)	投资额 (亿元)	实施时间
1	淮北市北部综合客运枢纽	淮北北站	三级	杜集区	0.70	2000	0.5	2021-2025
2	淮北市西部综合客运枢纽	淮北西站	三级	濉溪县	0.70	2000	0.5	2021-2025
3		濉溪县公交客运枢纽站	二级		3.34	5000	0.1	
4		淮北汽车南站	二级		2.60	3000	0.2	
5	淮北市东部综合客运枢纽	淮北市公交客运枢纽站	一级	烈山区	3.00	7000	1.0	2021-2025
6		淮北市长途汽车站	一级		3.00	3000		
7	淮北市东部新城交通枢纽总站	淮北市道路运输信息指挥中心、东部新城客运站、公交首末站、货运综合服务站、邮政快递物流园		烈山区	1.33		0.5	2021-2023
8	淮北客运北站	—	二级	杜集区	2.33	3000	0.2	2021-2023
9	双堆集站	—	三级	濉溪县	0.70	2000	0.5	2021-2025

附表 10 淮北市“十四五”新能源公交购置项目表

序号	时间	计划购置台数（台）	投资额（亿元）
1	2021 年	200	1.8
2	2022 年	110	1.0
3	2023 年	100	0.9
4	2024 年	150	1.4
5	2025 年	150	1.4

附表 11 淮北市“十四五”加氢站建设项目表

序号	名称	位置	设计能力	占地面积 (公顷)	投资额 (亿元)	实施时间
1	综合客运加氢站	烈山区淮北市长途汽车新站	1000 公斤	0.80	0.5	2021-2025
2	高铁西站加氢站	淮北高铁西站	1000 公斤	0.80	0.5	2021-2025
3	百善加氢站	濉溪南部新城	1000 公斤	0.80	0.5	2021-2025
4	高岳加氢站	杜集高岳公交基地	1000 公斤	0.80	0.5	2021-2025
合计		/	/	2.40	2.0	/

附表 12 淮北市“十四五”邮政基础设施建设重点项目表

序号	相关场站	位置	规模(亩)	实施安排	投资额(亿元)
1	淮海经济区快递物流综合分拨中心	高速公路出口	200-300	2021-2025	4.0
2	凤凰山邮政快递物流园	相山区	50	2021-2025	1.0
3	杜集(高铁新区)电商快递物流园	杜集区	30	2021-2025	1.0
4	勿相忘电商快递产业园 (濉芜产业园内)	濉溪县	100	2021-2025	2.0

附表 13 淮北市“十四五”交通信息化重点工程项目表

序号	项目名称	建设内容	实施安排	投资额(亿元)
1	交通运输数据中心	建立淮北市交通运输数据中心运行环境与综合交通数据资源池；2022年，淮北市交通运输数据中心全面建成	2021-2025	
2	交通运输运行监测体系	全面建成淮北市交通运输运行监测网络与展示平台	2021-2025	
3	交通综合监管体系	交通运输行业安全生产云控平台	全面建成具有可复制、可推广、可借鉴的交通运输安全生产云控平台及其附属的信息化管理系统，淮北市全域施行安全管理标准化、实时运行状况可视化、风险隐患预警和整改落实考核自动化、违法违规行为甄别智能化的科技化管理模式。	2021-2025
4		交通运输市场监管协同云平台	建立以大数据、云计算、人工智能、区块链等智慧交通技术为支撑，以跨行业、跨部门、跨区域协同应用监管为基础的现代化治理新模式	2021-2025
5	交通运输信息化服务体系	“淮北行”出行服务平台	提供在线购票、扫码乘车、实时公交、定制班线、机场巴士、电子发票等多样化的综合出行服务。	2021-2025
6		多式联运工程	建设“一个平台、三大通道、多向辐射”开通临涣选煤厂—邹庄货场—海昌港、临涣选煤厂—邹庄货场—泰州港等多式联运通道，以及南坪港水运直达铜陵的精煤直供运输路线。	2021-2025
7	应急指挥体系建设	可实现应急值守，风险源、抢险物资及抢险队伍分布展示，相关图像信息接入及展示，综合通信，视频会议，应急预案管理，应急指挥调度等，通过信息化智能化手段实现对全市交通资源的监控和调配，	2021-2025	
8	电子证照系统建设	根据相关标准规范要求，采用国产密码算法技术，建设电子证照系统，同时推进与运政系统、网上便民运政系统、移动客户端和微信公众号、市级政务服务平台等相关信息系统的对接工作。	2021-2025	

附表 14 淮北市“十四五”治超非现场执法动态检测卡点重点工程项目表

序号	卡点名称	路面宽度	车道数	计划建成时间
1	G311 段园（南）卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 3 车道	2021 年
2	S238 纵楼（东）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2022 年
3	S238 纵楼（西）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2022 年
4	北外环（北）卡点	路幅宽度 10 米	检测车道 3 车道	2023 年
5	北外环（南）卡点	路幅宽度 10 米	检测车道 3 车道	2023 年
6	S101 古毛路马桥南（东）卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 3 车道	2021 年
7	S101 古毛路马桥南（西）卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 3 车道	2021 年
8	G237 淮六路连接线南端（南）卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 3 车道	2022 年
9	G237 淮六路连接线南端（北）卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 3 车道	2022 年
10	G343 五铺西卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2021 年
11	五宋路和村（南）卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 3 车道	2021 年
12	五宋路和村（北）卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 3 车道	2021 年
13	S235 孙疃南（东）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2024 年
14	S235 孙疃南（西）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2024 年
15	S235 陈集南卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 4 车道	2024 年
16	G344 白沙西卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 6 车道	2021 年
17	G344 尤沟东卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 6 车道	2021 年
18	G237 快速通道北（东）卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 3 车道	2021 年
19	S238 临涣西（南）卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 4 车道	2021 年
20	S238 徐楼（东）卡点	路幅宽度 12 米	检测车道 4 车道	2021 年
21	S411 刘桥（西）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2022 年
22	S411 刘桥（东）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2022 年
23	S101 古饶北卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2022 年
24	S101 梧北（东）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 3 车道	2022 年
25	S101 梧北（西）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 3 车道	2022 年
26	X022 白沙南卡点	路幅宽度 9 米	检测车道 4 车道	2024 年
27	S235 四铺（西）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2021 年
28	S235 四铺（东）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2021 年
29	G237 五沟（东）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2021 年
30	G237 五沟（西）卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2021 年
31	S305 韩村西卡点	路幅宽度 15 米	检测车道 4 车道	2022 年
32	县道 X015（宿马路）	路面宽 7.0 米	双向二车道	
33	县道 X014（临杨路西段）	路面宽 7.0 米	双向二车道	
34	县道 X014（临杨路东段）	路面宽 7.0 米	双向二车道	
35	县道芦五路(X017)	路面宽 6.5 米	双向二车道	

序号	卡点名称	路面宽度	车道数	计划建成时间
36	大祁路（Y014）	路面宽 6.5 米	双向二车道	
37	孙任路（Y037）	路面宽 7.0 米	双向二车道	
38	临韩路（Y038）	路面宽 6.5 米	双向二车道	
39	县道张百路（X021）	路面宽 7.0 米	双向二车道	
40	滩刘路（X009）	路面宽 7.0 米	双向二车道	
41	半孙路（Y030）	路面宽 7.0 米	双向二车道	

附表 15 淮北市 2025-2035 年重点建设项目表

序号	项目名称	建设内容	总投资(亿元)	建设年限
1	徐淮阜高速公路淮北段（盐洛高速-涡阳交界处）	境内里程约 14 公里	16	2025-2027
2	永城-淮北高速公路东延至徐州观音机场段	境内里程约 26 公里	30	2030-2034
3	S238-S406 连接线（纵楼-永堌段）	二级公路 12 公里	1.3	2026-2028
4	S101-S401 连接线（榴园-夹沟段）	二级公路 10 公里	2	2025-2027
5	G3 京台高速双堆集出口-S235 段	一级公路 10 公里	4	2028-2030
6	烈山至 S407 快速通道工程	一级公路 6 公里	5	2028-2030
7	S303-S235 连接线（刘桥-双堆段）	二级公路 50 公里	7	2031-2033