

蚌埠市城市综合交通体系规划

(2014-2030 年)

文 本

目录

1.	总则.....	1
2.	交通发展目标与战略.....	1
2.1.	发展目标.....	1
2.2.	发展战略.....	2
3.	综合交通体系组织.....	4
4.	对外交通系统发展规划.....	6
4.1.	总体发展策略和目标.....	6
4.2.	公路系统规划.....	6
4.3.	铁路系统规划.....	9
4.4.	水运系统规划.....	12
4.5.	航空发展规划.....	13
5.	城市道路系统规划.....	13
5.1.	道路网规划布局.....	13
5.2.	道路交通组织.....	15
5.3.	道路设施规划.....	16
6.	公共交通系统规划.....	25
6.1.	公共交通系统构成和功能定位.....	25
6.2.	公共交通发展目标和策略.....	25
6.3.	轨道交通系统规划.....	26
6.4.	地面公交系统规划.....	28
6.5.	其他客运系统规划.....	31
6.6.	公共交通设施规划.....	31
7.	步行和自行车系统规划.....	33
7.1.	功能定位和规划目标.....	33
7.2.	步行和自行车绿道系统规划.....	34
7.3.	步行和自行车交通系统规划.....	34
7.4.	步行和自行车系统空间和设施规划.....	35
8.	综合客运枢纽规划.....	36
9.	货运交通规划.....	37
10.	城市停车系统规划.....	38
10.1.	停车发展策略.....	38
10.2.	停车设施规划.....	39
11.	交通管理与交通信息化.....	42
11.1.	交通管理.....	42
11.2.	智能交通和信息化.....	42
12.	近期建设规划.....	43
12.1.	分期实施安排.....	43
12.2.	近期实施计划.....	44
13.	交通政策和规划实施保障.....	45
13.1.	交通发展政策.....	45
13.2.	规划实施保障.....	47

1. 总则

第1条 为实现蚌埠市综合交通体系的协调发展，支持《蚌埠市城市总体规划（2012-2030年）》目标的落实，应对交通需求的快速增长，更好地指导交通系统的规划、建设与管理，特编制《蚌埠市城市综合交通体系规划（2014-2030年）》。

第2条 按照《城市综合交通体系规划编制办法》（建城[2010]13号）及《城市综合交通体系规划编制导则》（建城[2010]80号）的要求，以《蚌埠市城市总体规划（2012-2030年）》及相关上位规划为依据，在“立足区域、聚焦城市、近远结合、操控并举”的总体原则下，编制《蚌埠市城市综合交通体系规划（2014-2030年）》。

第3条 《蚌埠市城市综合交通体系规划（2014-2030年）》规划范围和年限与《蚌埠市城市总体规划（2012-2030年）》保持一致。

1) 规划范围包括蚌埠中心城区和市域两个层次。

蚌埠中心城区范围总面积 360km²。制定城市综合交通发展的目标与战略，明确综合交通各子系统的布局方案及规划要求。

蚌埠市域行政辖区范围总面积 5952km²。协调重大交通设施的落实和衔接，统筹城乡交通体系的合理组织，一体化规划布局“蚌怀凤”都市区交通设施。

2) 规划年限为 2014-2030 年。规划近期为 2020 年，中期为 2025 年，远景为 2030 年后。

第4条 《蚌埠市城市综合交通体系规划（2014-2030年）》是蚌埠市综合交通体系发展与建设的指导性文件，市域范围内交通系统的规划建设应与本规划相协调，在中心城区范围内编制交通专项规划、分区规划、详细规划时，应遵照本规划的相关要求。

2. 综合交通发展目标与战略

2.1. 发展目标

第5条 围绕蚌埠建设“皖北中心城市”和“华东地区综合交通枢纽”的战略目标，构建与经济社会发展相适应、与城市空间结构和功能布局相协调、高效便捷、可持续发展的综合交通体系。

1) 构筑“系统完备、网络开放、结构合理、组织高效”的对外运输体系，建设“华东地区综合交通枢纽”，打造皖北地区“物流枢纽”、淮河流域“航运中心”；

- 2) 建设市域整体网络化交通体系，提升五河县城、固镇县城、龙亢-鲍集组团等重要节点的交通区位，支撑城镇体系发展和促进城乡统筹；
- 3) 打造“公平、高效、快捷”的骨干交通运输系统，满足城市客货运输需求，引导城市功能布局，推动“蚌怀凤”都市区一体化发展；
- 4) 引导合理的居民出行结构，营造优质的步行和自行车出行环境，实现低碳绿色交通发展。

第6条 发展方向和指标

1) 区域交通开放可达

依托高速铁路、高速公路，2小时通达上海、南京、杭州、合肥等长三角区域核心城市，3小时通达区域其他中心城市及枢纽港口；4小时通达京津冀、海西、武汉、中原等主要城市群。

依托城际铁路、干线公路，1小时通达市域各县、毗邻城镇；城际公交覆盖市域各县，通达凤阳和淮南市区。

2) 客运交通高效便捷

确立公共交通的客运主体地位，占居民出行比例达到32%-35%；高峰时段中心城区公交平均运营速度不低于20km/h，蚌埠至怀远实现公共客运出行30分钟可达。

鼓励绿色交通出行方式，步行和自行车出行占居民全方式出行比例达到50%；小汽车出行比例控制在18%-20%以内。

3) 道路运行快速畅通

中心城区各功能中心、综合客运枢纽实现机动车交通15分钟衔接城市快速路。

道路网的运行整体维持在基本畅通状态，中心城区机动车平均车速不低于30km/h。

2.2. 发展战略

第7条 资源整合战略，建设具有区域竞争力和集聚力的华东综合交通枢纽。

- 1) **提升运输服务水平**。加快构建完备的综合运输体系，强化淮河航运及高铁枢纽优势，推进集装箱和外贸运输系统建设，发挥机场区域服务功能，支撑蚌埠经济产业转型和区域腹地拓展。

- 2) **强化多方式协同发展。**加强铁路、水运等集约化运输方式的发展，促进公路、铁路、水运多式联运，依托铁路集装箱办理站、港口、保税物流中心打造区域性物流节点，推动与沿海、沿江门户枢纽的战略合作。
- 3) **促进区域开放联动。**规划建设与长三角核心区的多方式、多路径的运输通道；完善面向皖北地区的城际网络和客运体系，增强中心城市辐射影响和交通服务水平。促进蚌淮城镇组群联动发展，共同打造面向皖北城镇群的战略支点。

第8条 模式转型战略， 构筑满足大城市发展需求的可持续城市交通系统。

- 1) **公交优先发展。**以“用地优先、投资安排优先、路权分配优先、财税扶持优先”为指导思想，全面落实公共交通优先发展政策，构建具有竞争力和吸引力的公共交通服务体系。
- 2) **个体机动化调控。**通过机动车管理（排放标准、摩托车禁限等）、设施供给调节（差异化停车泊位供给、施划公交专用车道等）、交通需求管理（机动车分时分区禁限行、差别化停车价格机制等），引导私人小汽车的理性使用，倡导绿色交通出行。
- 3) **交通跨越发展。**应对城市规模扩张和交通需求增长，加快骨干道路和骨干客运系统升级。建立以快速路为骨干、多层次配合协同的道路网体系，积极推进大中运量公共交通系统建设。

第9条 交通引导战略， 构建与城市功能布局和土地利用协同发展的交通服务系统。

- 1) **都市区一体发展。**构筑覆盖“蚌怀凤”都市区一体化的骨干交通网络。实现功能中心之间的快速、便捷的交通联系，引导都市区“分区组织、适度集聚”的功能布局。
- 2) **交通与土地利用协调。**加强交通与土地利用的互动协调，发挥交通系统对蚌埠多中心组团式空间结构的支撑和引导作用，促进城市居住、就业及配套设施的合理布局，促进城市分区的综合功能培育和职住平衡发展。
- 3) **枢纽地区综合开发。**强化客运枢纽与城市各层次功能中心耦合布局，积极推进客运枢纽地区综合开发和复合利用，推进各类交通设施用地的节约集约利用。

3. 综合交通体系组织

第10条 区域综合交通组织

1) 运输分层

加强蚌埠与长三角地区主要港口、国际机场等门户枢纽的便捷联系，依托蚌埠铁路无水港、水运集装箱码头、保税物流中心等设施，培育国际运输服务功能，促进蚌埠及皖北地区外向型经济发展。

完善蚌埠面向区域多方向、多路径的对外运输格局，提升蚌埠“承东启西、接南纳北”的枢纽中心性。

加强蚌埠与长三角核心城市之间的快速联系，形成接收长三角核心区功能辐射、承载产业转移、融入长江经济带的重要支撑。

构筑以蚌埠为中心，功能完善、层次合理的区域交通网络，大力提升蚌埠机场、港口、高铁站等区域性交通设施面向近域城市的可达性，增强面向皖北城镇群的辐射带动作用，支撑皖北中心城市建设。

2) 通道布局

推进京台、宁洛区域交通主通道扩容提质，以既有设施改造和线网加密，提升服务水平和运能。

加强淮南-蚌埠-宿迁、蚌埠-淮安等区域交通次通道高速公路、干线铁路的布局，完善交通设施网络，提升蚌埠服务腹地、通达沿海的枢纽区位。

第11条 市域综合交通组织

1) 枢纽组织

以“蚌怀凤”都市区功能提升和市域城镇适当集聚发展为原则，促进交通资源的合理配置。

以“蚌怀凤”都市区为区域性综合交通枢纽，集聚铁路、公路、港口、机场等高等级运输资源，培育面向区域、服务皖北地区的客货运输组织功能，强化中心辐射与带动作用。

以固镇城区、五河城区为市域综合交通枢纽，依托高速公路、干线铁路积极融入区域交通走廊，加强客货运场站建设，构筑新型城镇化的重要载体。

以市域内重点镇区为城乡交通组织枢纽，以市域网络化干线公路系统为依托，组织

城乡交通和城际客运的衔接，服务农村地区对外联系。

2) 通道布局

强化市域交通网络的“开放”和“联网”，提升县级单元面向区域的多向可达；促进主要城镇轴线上道路和客运服务的“规模化、优质化”，强化交通服务对村镇节点的覆盖深度和广度。

以蚌埠-鲍集-龙亢、蚌固、蚌五、蚌淮（南）、蚌凤通道为市域交通主走廊，布局多层次交通系统，形成都市区对外放射通道，支撑“蚌固”、“蚌怀凤”、“沿淮（河）”主要城镇轴带的发展。

以常坟-鲍集-固镇通道、固镇-五河通道、徐明通道为市域交通次走廊，增强与区域交通主通道交汇衔接，提升县城交通区位和枢纽功能，满足沿线城镇间联系需求。

以五河-鲍集、湖沟-鲍集-常坟、刘集-凤阳、凤台-板桥为城乡交通辅助通道，依托高等级公路，衔接区域和市域交通通道，串联重点城镇，形成主次通道的有效补充，促成市域交通网络化布局。

第12条 城市综合交通组织

1) 都市区一体化布局

构筑“蚌怀凤”都市区一体化的城市综合交通体系，重大综合交通枢纽设施区域共享，过境交通整体疏解，快速联系通道贯通都市区，大中运量公共交通系统衔接功能中心。

2) 交通系统分区组织

实施交通分区组织，提高大尺度都市化地区交通运输效率，以差异化交通策略引导资源合理配置。

划定凤阳县、怀远县城区为综合性城市分区，构筑与人口规模相适应的功能完整的城市交通系统，促进分区相对独立发展。

划定马城、沫河口、曹老集-新马桥为专业型组团分区，构筑与用地开发相协调的区内交通网络，引导职住相对平衡，加强与都市区骨干交通系统的对接。

划定北部组团、中部组团、西部组团、东部组团为中心城区组团分区。构筑与土地利用相协调、层级合理的城市综合交通系统，加强高端运输资源的配置和规模化发展，完善组团内配置综合客货运枢纽的配置，降低外围组团对中部组团的过度依赖。

3) 关键截面集约供给

确立“适度供给、集约通行”的策略，以布局大中运量客运体系为骨干、以公交优先为主导，确保关键截面交通的相对供需平衡。

4) 核心走廊复合构建

沿蚌埠中部组团-淮上-怀远、蚌埠中部组团-高铁片区-凤阳两条核心轴线，规划布局复合交通走廊，构筑“快速路、快速轨道”双快系统，提供可靠性和大容量客运服务，支撑和引导都市区一体化发展，促进功能中心联动。

4. 对外交通系统发展规划

4.1. 发展目标和策略

第13条 对外交通设施规划以“适度超前、灵活可控”为原则，承担“引领经济发展、服务保障民生、践行生态文明”的功能和要求。

1) 充分发挥不同交通系统的比较优势，重点加强区域铁路网络建设，继续完善公路系统基础网络功能，发挥淮河水运低成本优势，强化民航机场集聚高端要素功能。

2) 优化对外客货运输结构，提升铁路、内河运输比重。

4.2. 公路系统规划

第14条 逐步完善高速公路和普通国省干线公路布局，构筑面向区域开放可达、服务市域均衡高效、内外道路合理衔接的公路运输服务体系。

第15条 高速公路布局

1) 规划形成“两横、三纵、二联”高速公路网络格局。两横：宁洛高速（G36）、鲍五高速；三纵：京台高速（G3）；徐明高速（S07）、宿六高速；二联：蚌淮（南）高速及凤阳延伸段（S17）、蚌五泗高速。

2) 建议规划新增宿六高速（灵璧-固镇-凤台-金寨），形成华中-皖北-苏北-鲁南直达快速通道，同时增加对固镇县城和鲍集新机场的有效覆盖。

3) 建议规划新增鲍五高速（五河-固镇-鲍集），远景向西延伸至利辛，形成皖北地区高速公路横向加密通道。

4) 规划布局市域内高速公路出入口 21 处。其中现状 6 处，规划新增 15 处。合理改造现状京台高速蚌埠西出入口和宁洛高速沫河口出入口等 2 处；依托既有线路新增宁洛高速大庆北路出入口、京台高速东海大道出入口、宁洛高速

怀远出入口、京台高速鲍集北出入口等 4 处；依托规划线路新增 10 处，预留 1 处。

第16条 国省干线公路布局

- 1) 规划形成由横线 G344、G345、G329，纵线 G104、G206 组成的“三横两纵”国道网布局。在既有规划的基础上，优化调整 G206、G345、G329 都市区范围内线位，实现过境交通在都市区外围疏散，合理组织与都市区道路系统衔接。
- 2) 规划布局 15 条省道,其中现状 6 条，规划新增 9 条。

第17条 实施干线公路提级改造。国道 5 条、省道 S101、省道 S207、省道 S306 及都市区主要进出口道路按一级公路标准建设；其他省道、市域主要城镇走廊的县道按二级标准建设；其他县道及重要乡道达到三级公路标准。

表-1 国道规划一览表

序号	编号	规划建议	线路走向	技术等级
1	G344	依托现状省道 S304 提级	任桥-固镇-刘集-五河	一级
2	G329	依托新装省道 S307 提级	龙亢-怀远-淮上-凤阳	一级
3	G345	新建马城段，依托既有现状省道 S310 提级	常坟-马城-凤阳	一级
4	G104	现状，优化五河城区线位	双忠庙-五河县城-小溪镇	一级
5	G206	现状，优化怀远城区线位	陈集-鲍集-常坟	一级

表-2 省道规划一览表

序号	编号	规划建议	线路走向	技术等级
1	S101	现状，曹老集镇区线位优化；	固镇-蚌埠	一级
2	S101-2	规划新增；	任桥-刘集-王庄	二级
3	S224	规划新增；	灵璧-固镇-怀远	二级
4	S207	现状；远景转换为城市快速路	蚌埠-凤阳西泉街	一级
5	S234	规划新增；	怀远-淮南安成铺	二级
6	S223	规划新增；	灵璧-东刘集-沫河口	二级
7	S236	规划新增；	濉溪-龙亢-唐集-淮南	二级
8	S313	现状（原 S306）；改造提级；	五河-蚌埠	一级
9	S315	现状（原 S310），刘府-凤阳县城段升级为国道 G345；	马城-凤阳-小溪	一级/二级
10	S307	现状（原 S329）；	蒙城-固镇-泗县	二级
11	S312	现状（S342）；	淮南-凤阳	二级
12	S311	规划新增；	鲍集-五河	一级
13	S413	规划新增；	双桥-魏庄南	二级

14	S230	规划新增;	鲍集-任桥-宿州	二级
15	S216	规划新增;	申集-临北-凤阳	二级

第18条 以“服务分层、组织分区、外围布局”为原则，规划布局“二主三辅多点”的公路客运站。

- 1) 中心城区以现状蚌埠综合客运站、蚌埠客运北站为主客站；以现状蚌埠长途客运中心站、规划新增蚌埠汽车客运南站（姜桥）、蚌埠汽车客运西站（高新区）为辅助客站；逐步转移蚌埠长途客运中心站省际长途班线功能；现状光彩客运站功能置换为城市公共交通换乘枢纽。
- 2) 外围产业新城布局马城客运站、沫河口客运站、曹老集客运站，一体化布局地面公交场站，服务区内对外客运交通，实现都市区公交快线、城乡公交与城际公交无缝衔接。
- 3) 县城城区形成长途客运和城际公交双枢纽格局；市域重点镇及鲍集新机场布局三级公路客运场站。

表-3 市域二级及以上公路客运枢纽规划布局表

序号	客运站名称	等级	建设情况	用地规模/ha
1	蚌埠综合客运站	特级	在建	2
2	蚌埠客运中心站	一级	改建	2
3	蚌埠淮上客运北站	一级	现状	2
4	蚌埠姜桥客运南站	二级	新建	1.5
5	蚌埠高新区客运西站	二级	新建	1.5
6	怀远客运中心站	一级	新建	2
7	固镇县长途客运站	一级	新建	2
8	五河县长途客运中心站	一级	新建	3
9	怀远客运汽车站	二级	改扩建	1.1
10	固镇县城区客运中心站	二级	改建	1
11	五河县城区客运中心站	二级	改建	2
12	曹老集客运站	三级	新建	1
13	沫河口客运站	三级	改建	1.5
14	马城客运站	三级	新建	1.5
15	鲍集客运站	三级	新建	0.5

第19条 与产业园区布局相配合，与铁路货场、水运港区相协调，布局公路货运场站。

表-4 市域公路货运场站规划

序号	场站	建设	服务功能
1	蚌埠西部物流园区（高新区）	新建	为蚌埠西部工业区和高新技术开发区提供物流服务
2	蚌埠北部物流中心（义乌商贸城）	新建	服务淮上区商贸物流仓储和配送
3	蚌埠南部物流中心（仁和集）	新建	服务城市仓储配送
4	长淮卫临港综合物流园区	新建	为淮河新港作业区与长淮卫临港经济开发区的货流提供仓储配送、流通加工服务
5	皖北区域综合物流园区（工业园）	在建	为蚌埠工业园区提供仓储配送、加工增值服务
6	沫河口物流园区	新建	服务都市区的综合性物流园区
7	马城物流中心	新建	服务马城工业园产业物流
8	新马桥物流中心	新建	为蚌埠铜陵现代产业园区、台湾工业园提供集散中转、仓储配送服务
9	蚌埠东站物流中心	新建	为蚌埠东站提供集散中转、仓储配送服务
10	皖北保税物流中心（小蚌埠）	在建	服务皖北地区保税物流
11	怀远工业园区物流中心	新建	服务怀远工业园区产业物流
12	五河县皖商物流产业园	新建	服务五河县产业物流
13	五河县大桥物流中心	新建	服务五河城市配送、商贸物流
14	皖商物流集团固镇物流产业园	新建	服务固镇城市配送及商贸物流
15	固镇城东物流中心	新建	服务固镇工业园区产业物流

4.3. 铁路系统规划

第20条 在既有京沪高铁、京沪铁路、合蚌客专、水蚌铁路基础上，蚌埠地区规划引入新建沿淮快速铁路（淮南-蚌埠-淮安）、亳蚌城际高速铁路、徐蚌城际高速铁路、蚌滁宁城高速际铁路、实施水蚌铁路改建，远景规划蚌淮（安）客专、合淮（南）蚌城际快速铁路。依照“内客外货”总体组织，合理布局铁路通道，优化场站功能，提升铁路枢纽地位。

第21条 合理布局铁路通道

- 1) 规划新建沿淮快速铁路（淮南-蚌埠-宿迁-淮安），与京沪铁路、水蚌铁路共同构筑蚌埠五向放射的对外快速铁路通道；西向衔接阜淮（南）铁路、淮南铁路，东向衔接宿淮（南）铁路、京沪铁路，形成皖北地区经淮安和经扬州至江苏沿海的两条出海通道。
- 2) 规划新建蚌淮（安）客专，与京沪高铁、合蚌客专形成蚌埠五向放射的对外高速铁路客运通道。向西经合蚌客专衔接沪汉蓉高速铁路，向东衔接连淮扬镇铁路，强化皖北地区东西向高速铁路客运服务，实现华中-安徽-苏北-鲁东南地区的便捷高速客运铁路通道。
- 3) 规划新建亳蚌城际高速铁路、徐蚌城际高速铁路、蚌滁宁高速城际铁路，远景

规划合（肥）淮（南）蚌城际快速铁路，支撑区域“徐蚌宁”、“徐蚌合”城镇走廊发展，与南京、合肥两大区域中心城市对外放射通道相衔接。

第22条 优化枢纽总图布置

- 1) 结合新建铁路引入，地区总图布局由“人字形”向客货分离、组织高效的“大字型”枢纽格局转变。依托京沪高铁、合蚌客专、蚌淮（安）客专形成十字形高速铁路客运通道；以京沪铁路、水蚌铁路、沿淮快速铁路为主形成老城区外围货运环型通道。
- 2) 加强淮河北岸铁路客运服务。基于京沪铁路既有曹老集客运站，规划改建为客运蚌埠北站，新建铁路引入蚌埠北站，加强铁路客运组织灵活性。
- 3) 支撑蚌埠-淮南城镇组群融合发展。远景规划合淮（南）蚌城际铁路，由蚌埠站引出，经蚌埠南站，设刘府、西泉、马城、上窑等中间站，引入淮南铁路枢纽，促进蚌淮之间城镇节点的联动和对接。

第23条 有序推进铁路专用线整合。

- 1) 近期，拆除东线及西线的粮食二库线、其他厂区废弃线路；远期随丰原生化、方兴科技等企业搬迁，拆除西线。
- 2) 远期南货场功能转移至姜桥、方邱湖货场，南线拆除；军事专用线视协调情况而定。
- 3) 新建马城工业园铁路专用线，衔接蚌淮（南）铁路和水蚌铁路；新建长淮卫临港工业园铁路专用线，衔接蚌埠东站；规划预留沫河口铁路专用线。

第24条 客运系统及运输组织

规划形成以蚌埠站、蚌埠南站为地区主客站，蚌埠北站为地区辅助客站的“二主一辅”客运枢纽组织格局。

- 1) 蚌埠南站服务长距离高速列车为主；组织北京、上海、福州方向高速通过客车及部分始发终到客车，承担部分城际列车始发终到作业。
- 2) 蚌埠站服务中长距离普通旅客列车和城际列车为主；组织北京、上海、淮南方向普通旅客列车始发终到和通过作业，合蚌客专始发终到作业；承担部分城际始发终到作业。
- 3) 蚌埠北站组织城际旅客列车及淮安、淮南方向普通旅客列车通过作业。
- 4) 规划增加固镇、五河、鲍集机场、马城等客运中间站。

第25条 货运系统及运输组织

规划形成以蚌埠站为地区技术作业主站和综合货运站，以曹老集站为地区辅助货站，以姜桥货场、马城货场、方邱湖货场为主要货运办理场的组织格局。

- 1) 蚌埠站结合长淮卫临港经济开发区的建设，发展为办理集装箱及件杂货为主的综合货运站。除办理京沪线、水蚌线、淮蚌宿铁路无解编通过货物列车作业外，主要承担相邻区段车流及本地区车流的解编任务。
- 2) 姜桥站、曹老集货场、马城货场、方邱湖货场以服务地方产业为主。取消既有蚌埠站货运功能；远期搬迁南货场，海铁联运集装箱运输向蚌埠站转移。
- 3) 远景预留曹老集站作为地区主要编组站，适应东西向铁路通道的建设，有效减少蚌埠站解编作业的折角车流。

表-5 蚌埠枢纽铁路线路及场站一览表

类型	名称	定位	功能
干线 铁路	京沪高铁	区域客运主通道	承担京沪通道高速通过旅客运输，蚌埠去往华北、华东方向旅客运输；
	合蚌客专	区域客运主通道	承担京福通道高速通过旅客运输，蚌埠去往合肥、福建方向旅客运输；
	京沪铁路	区域客运次通道	承担去往华北、华东的货物运输和普通旅客运输；
		区域货运通道	
	水蚌线（新 线）	区域货运通道	承担至合肥、阜阳及以远方向的普通客货运输
		区域客运次通道	
	蚌淮(安)客专	区域客运主通道	承担苏北、鲁南方向高速旅客运输
	沿淮快速铁 路	区域货运通道	承担华中、中原经济区、苏北方向的货物运输及普通旅客运输
		区域客运次通道	
	亳蚌城际	高速城际客运通道	承担亳州、南京方向的城际运输
蚌滁宁城际	高速城际客运通道	承担亳州、南京方向的城际运输	
徐蚌城际	高速城际客运通道	承担宿州、徐州方向的城际旅客运输	
合淮蚌城际	快速城际客运通道	承担淮南、合肥方向的城际旅客运输	
支线 铁路	长淮卫专用 线	地区货运线	长淮卫工业园区及临港产业货物集疏运
	马城专用线	地区货运线	高新区产业集疏运
客运 场站	蚌埠南站	地区客运主站	北京、上海方向高速旅客列车作业；城际列车始发终到作业；
	蚌埠站	地区客运辅站	徐州、南京、淮南方向普通旅客列车作业；城际列车始发终到和通过作业；
	蚌埠北站	地区客运辅站	淮安、淮南方向普通旅客通过作业，

			城际列车始发终到；
	机场站	高速城际中间站	服务怀远地区,机场集散及市域西部城镇对外交通
	马城站	快速铁路中间站	服务城镇对外出行
	五河站	高速铁路中间站	服务城镇对外出行
	固镇站	快速铁路中间站	服务城镇对外出行
货 运 场 站	蚌埠东站	技术作业站	办理综合性货运、集装箱及现代物流中心
	方邱湖货场	货运办理站	服务地方产业的货运办理
	马城货场	货运办理站	服务地方产业的货运办理
	姜桥站	货运办理站	服务地方产业的货运办理
	曹老集货场	货运办理站	服务地方产业的货运办理

4.4. 水运系统规划

第26条 蚌埠港是全国 28 个内河主要港口之一。充分发挥蚌埠淮河第一大港的水运优势，优化货运结构，降低物流成本，着力建设淮河流域航运中心，吸引产业转移和集聚，服务地方产业和区域经济。规划 2030 年蚌埠港货物吞吐量突破 4000 万吨，集装箱吞吐量达到 20 万标箱。

第27条 发展策略

- 1) 设施先行，推进航道、码头的合理布局与建设。以沫河口/长淮卫作业区、小蚌埠作业区、孝仪作业区建设为重点，推动中心港区功能向两翼疏解；结合五河城南工业园建设，五河港区建设重点由城关作业区转移至新集作业区和小溪作业区。
- 2) 服务提升，强化江海直达运输功能。增强集装箱运输功能，完善航线网络，促进内支线发展，重点推动与沿海的上海港、宁波-舟山港、大丰港、洋口港及长江中下游扬州港、苏州港等主要港口的合作与联动。
- 3) 区港联动，促进港口与物流、产业协调发展。着力打造长淮卫综合港区，围绕港区布局物流园区、产业园区、航运和船舶交易信息中心等，形成“港产城一体发展的综合性临港经济区。依托马城经济开发区、临港开发区、五河城南工业区的建设，形成港口与后方产业、物流中心协调发展的航运物流枢纽。
- 4) 多式联运，加强多方式的分工和衔接。加强港口集疏运道路、铁路专用线建设；促进水水转运、铁水联运、公水联运发展。

第28条 航道规划

规划形成“一干三支”航道总体格局。规划淮河为 II 级航道，涡河、茨淮新河为 III

级航道，浍河为 IV 级航道，怀洪新河为 V 级航道。加强航道整治，有序推进碍航桥梁、船闸改造工程。

第29条 港区规划布局

规划形成“一港四区四枢纽”港区总体格局。重点建设中心港区、五河港区、怀远港区、固镇港区；契合产业布局，形成沫河口-长淮卫、新港、马城、五河四大航运枢纽。

4.5. 航空发展规划

第30条 规划新建蚌埠鲍集机场，完善蚌埠综合交通运输体系，便捷蚌埠及皖北地区航空运输服务，支撑蚌埠深化对外开放、建设区域中心城市战略目标。

第31条 规划目标

鲍集机场定位为民航支线机场，规划按 4C 级标准建设，按 4D 标准控制。近期建设 2600m 跑道和平行滑行道各一条，远景延伸至 2800m。2030 年旅客吞吐量达到 130 万人次。

第32条 发展策略

优先发展蚌埠至中西部地区、华南、东北地区的航线；积极发展航空快递分拨业务，建设皖北航空快递分拨中心；完善客货集散系统，积极拓展区域腹地；围绕空港地区，加强多种运输方式的联动发展。

第33条 集疏运系统规划

- 1) 面向区域及市域腹地，主要依托鲍五高速、京台高速、国道 G206、省道 S230、省道 S311 集散；适时开通蚌埠市区、固镇、五河、凤台、泗县、泗洪、蒙城、明光等地区通达机场的班线客运。规划亳蚌宁城际铁路增设机场城际站，服务机场客流集散。
- 2) 面向蚌淮凤都市区，主要依托京台高速、国道 G206 集散；远景规划机场与中心城区之间的直达快速道路，形成快速路与现状京台高速的双通道格局。

5. 城市道路系统规划

5.1. 道路网规划布局

第34条 规划蚌埠市城市道路系统由快速路、主干路、次干路及支路构成，构建与用地布局

及交通需求相协调，内外开放、功能分明、等级匹配、密度适宜的城市道路系统，形成“淮河两岸分置、片区方格成网、山水自然协同”的整体网络格局。

第35条 中心城区规划布局快速路 134.8km，主干路 424.3 km，次干路 465.4 规划 km；快速路密度 0.31 km/km²，主干路密度 0.98 km/km²，次干路密度 1.07 km/km²（按规划建成区面积 434.6 km² 测算）。

第36条 快速路规划

- 1) 快速路网整体形成“井字骨架+环形联络”格局。“井字骨架”服务南北交通主走廊和淮河两岸东西向贯通性联系；“环形联络”形成都市核心区过境交通屏蔽环，分流大庆路和解放路交通压力，并向怀远、凤阳两翼延伸。
- 2) 中心城区规划布局“三横四纵一联”快速路网。“三横”即淝河快速路、东海大道、南环快速路；“四纵”即西环快速路、大庆路、解放路和老山快速路；“一联”即长淮卫快速路。远景，升级迎宾大道（中环线至马城段）、解放北路（中环线至曹老集段）、淝河路（中环线至沫河口段）为快速路，结合鲍集机场发展需要，由西环快速路北延新建机场快速路。

第37条 主干路规划

- 1) 加强中心城区各片区间，中心城区与怀远、凤阳之间的干路连通，构建“网络化”的干路系统，规划形成中心城区“八横八纵”的骨架性主干路通道。
- 2) 横向骨架性主干路包括龙华路-乳泉大道、淮上大道、滨河大道-治淮路-长淮卫路、凤阳路-凤阳东路、胜利路、涂山路、燕山路-宏业路、黄山大道。加强老城区跨龙子湖与长淮卫、高铁片区以及凤阳方向的多路径联系，拓展城区东西方向进出口道路。
- 3) 纵向骨架性主干路包括黑虎山路、华光大道、迎宾大道、朝阳路、延安路、曹山路-曹山东路、站东路-司马庄路、长淮经二路。合理布局跨淮河桥梁、隧道，及对外进出口道路组织。

第38条 分区道路布局优化

以快速路、骨架性主干路为依托，优化中心城区各分区道路系统。

- 1) 中部组团，增加跨京沪铁路通道，重点疏通完善次支路网系统。
- 2) 西部组团，强化西向出口道路布局，顺畅高新区与仁和集片区的道路联系。
- 3) 东部组团，重点完善蚌埠南站集散道路系统，加强高铁站-长淮卫-淮上南北向道路衔接，以及与中部组团南部及马城方向联系道路。

- 4) 北部组团，以东西向道路为主，南北联系为辅，组织不同功能片区的差异化路网，实现通过性交通与区内交通的合理分离。

5.2. 道路交通组织

第39条 对外道路交通组织

遵循“环形疏解、多向放射”的组织思想，以快速路为主体、以部分骨架性主干路为补充，衔接高速公路出入口和干线公路，形成“一环、两联、多射”的对外道路网络。

- 1) “一环”：即快速路环。串联都市区主要片区、产业园区、综合客货运枢纽，衔接高速公路出入口和干线公路，组织核心区过境交通，服务内外交通流转换。
- 2) “一联”：即曹山路南延线；兼顾组团联系和对外交通功能。
- 3) “多射”：即中心城区分方向对外联系的多条放射型通道。

表-6 主要联系方向的通道数量及衔接

联系方向	联系通道
西出口	东海大道西延（接 S234、老 S307、G206）；淝河快速路西延（接 G329、G206）
北出口	大庆北路、解放路北延（接 S101）、老山快速路北延（接 S101-2）
东出口	淝河路东延/淮上大道东延（接 S313）、长淮卫快速路（接蚌五高速、沿江公路）、胜利东路、东海大道东延、南环快速路（接蚌五高速）、老山快速路南延（接 G345）
南出口	迎宾大道（接 S315）、解放南路（接蚌淮高速连接线）、县道 X001

第40条 客运通道组织

以跨河、跨湖道路及骨架性主干路为依托组织客运通道系统，承担都市区中长距离快速客运及各片区公交运输走廊功能。

- 1) 客运主通道为“四纵两纵”。“四横”：淮上大道（至站东路）、禹功路-涂山路、东海大道（西起西环路至学翰路）、学翰路-南环快速路-衔接凤阳长安街；“两纵”：朝阳路、延安路（北至曹老集）。
- 2) 客运次通道 12 条。为龙华路、淮上大道东延（接沫河口）、凤阳路-凤阳东路、胜利路、燕山路-宏业南路-宏业路、黄山大道、大庆路（龙华路-东海大道）、迎宾大道、站东路-司马庄路、东海大道西延（延至怀远）、老 G206（联系马城镇）、东海大道东延（接至凤阳）。

第41条 货运通道组织

依托城市快速路、衔接对外道路，组织服务物流园区、港区、铁路货场及重要产业区的货流集散系统。

- 1) 区域货运集散通道：以京台高速、宁洛高速、蚌淮高速凤阳连接线和蚌五高速构成围绕中心城区的区域货运主通道；以国道 G206、G345、G329 的绕行线和省道组成布局于城市外围的区域货运辅助通道。
- 2) 城市货运集散通道：规划组织“一环、一联、多延”的全市性货运通道。“一环”即淝河快速路、西环快速路、南环快速路和老山快速路构成的快速路环线；“一联”为大庆路；“多延”是指与高速公路出口、对外公路顺畅衔接的多条向外延伸的道路，包括：淝河快速路东西延长线、长淮卫路、东海大道西段、胜利东路、解放南路等。

5.3. 道路设施规划

第42条 道路间距及路网密度

- 1) 规划建议蚌埠市主干路间距为 800-1000m 左右、次干路为 400m 左右，支路为 200m 左右。在蚌埠老城区、滨湖新区等土地开发强度较高、交通需求较大地区，适当减小各级道路间距。

表-7 城市各级道路的交叉口间距建议

道路类型	快速路	主干路	次干路	支路
设计车速 (km/h)	≥80	40-60	40	≤30
交叉口间距 (m)	1500-2500	700-1200	350-500	150-250

- 2) 基本保持主、次、支道路级配为 1: 2: 4 的“金字塔”型路网合理结构，并保持次干路与支路的配置比例为 1:2-1:4。根据城市各规划片区土地利用和区位特点，制定差异化的路网控制指标体系，指导各片区的城市道路交通设施建设。

表-8 分片区道路间距及一般道路指标控制建议

	主干路间距 (m)	次干路间距 (m)	支路网密度 (km/km ²)	适用片区	备注
核心片区	500-600	300-400	6-8	老城核心区	
综合片区	600-800	300-500	4-6	禹会片区、高铁站片区、淮上核心区、长淮卫核心区	片区中心地区道路间距可适当缩小，支路网密度进一步提高。
产业片区	800-1200	500-600	3-4	淮上产业区、长淮卫产业区	

第43条 道路红线与断面规划

- 1) 道路红线规划建议

快速路按双向主车道 4-6 条机动车道规划，根据道路两侧用地布局情况考虑辅道的设置，并分段规划快速路红线，红线宽度按 50-60m 控制。

主干路按双向主车道 6 条机动车道规划，红线宽度按 40-60m 控制。客运主次通道适当取高值，考虑公交专用道、公交港湾式停车站点设置，以及 BRT 或轨道交通发展的需要。

次干路双向机动车道不少于 4 条，红线宽度 25-36m。

支路按双向 2 条机动车道规划，红线宽度宜保持在 20m 左右，并不低于 15m。

2) 道路断面形式规划建议

快速路城区段主要采取地面式主辅路断面形式，两侧无用地的组团间路段采取“主路+路肩”形式；

骨架性主干路以三块板、四块板断面为主；一般性主干路根据用地布局可选用两块板、三块板断面形式。在非机动车流量较大地区，可选用三块板；对于景观性要求高的干路，可以局部考虑两块板、四块板；工业区内以货运为主的道路建议采用两块板道路断面形式，并考虑必要的行人自行车一体设置空间。

次干路、支路断面形式以一块板为主。

表-9 道路横断面形式推荐方案

道路等级	红线(m)	断面形式	断面规划/m	适用地区	交通特点
快速路	60	四块板 (10 车道)	$5.5(a+d) + 10c + 2d + 11.5c + 2d + 11.5c + 2d + 10c + 5.5(a+d)$	城市中心地区	客流走廊
	50	四块板 (8 车道)	$4(a+d) + 7c + 2.5d + 10.75c + 1.5d + 10.75c + 2.5d + 7c + 4(a+d)$;	城市中心地区	客流走廊
	40	两块板 (4 车道)	$5d + 13.5c + 3d + 13.5c + 5d$	非城区段	机动车专用路
主干路	60	四块板 (8 车道)	$8a + 7c + 3d + 10.75c + 2.5d + 10.75c + 3d + 7c + 8a$	中心区外围	客流通道
	50	三块板 (6 车道)	$4.5a + 6.5b + 3d + 10.75c + 0.5d + 10.75c + 3d + 6.5b + 4.5a$;	居住及商业集中区	客流通道,可考虑路内停车带
	40	三块板 (4 车道)	$5.5a + 4.5b + 2.5d + 15c + 2.5d + 4.5b + 5.5a$	居住及商业集中区	非机动车流量大
	40	三块板 (6 车道)	$4.5a + 3.5b + 1.5d + 21c + 1.5d + 3.5b + 4.5a$	城市外围及工业园区	非机动车及行人较少
	35	一块板 (6 车道)	$6(a+b) + 23c + 6(a+b)$	城市外围及工业区	非机动车及行人较少
次干路	35	三块板 (4 车道)	$4.0a + 3.5b + 2.5d + 15c + 2.5d + 3.5b + 4.0a$	居住及商业集中区	非机动车流量大
	30	一块板 (4 车道)	$5.0(a+d) + 3.0b + 14c + 3.0b + 5.0(a+d)$	城市中心地区	混合交通
	30	两块板 (4 车道)	$4.0a + 3.0b + 7c + 1d + 7c + 3.0b + 4.0a$	城市外围及工业园区	非机动车及行人较少
	25	一块板 (4 车道)	$5.0(a+d) + 15c + 5.0(a+d)$	工业区	非机动车及行人较少
	25	一块板 (4 车道)	$3.5a + 1.5b + 15c + 1.5b + 3.5a$	生活区受限路段	混合交通
支路	20	一块板 (2 车道)	$3.5a + 13c + 3.5a$	城市外围地区	可适当考虑路内停车
	15	一块板 (2 车道)	$4a + 7c + 4a$	城市中心地区	混合交通

注: a-人行道; b-非机动车道; c-机动车道; d-隔离带

表-10 中心城区主要道路规划一览表

编号	路名	现状	本次规划建议	
		红线宽度 (m)	红线宽度 (m)	断面形式
快速路				
1	淝河路	— (大庆路以东段)	70	四块板
		— (大庆路以西至怀远段)	50	两块板
2	东海大道	65 (怀远界-黑虎山路) 60 (黑虎山-禹功路) 55 (禹功路-朝阳路) 60 (朝阳路以东)	50-65	四块板
3	南环路	45 (禹功路-大庆路) 70 (大庆路-迎宾大道)	40-70	两块板或四块板
4	西环快速路	—	35 (涂山段) -50	两块板或四块板
5	大庆路	45 (淮河南岸)	50	四块板
		70 (淮河北岸)	70	四块板
6	解放路	60 (淮河北岸) 46 (淮河南岸-沿淮路北) 45 (淮河南岸-沿淮路南)	50-60	四块板
7	老山路	70 (在在建段)	70	四块板
8	长淮卫路	—	60	四块板
骨架性主干路				
1	淮上规划主一路	—	40	两块板或三块板
2	龙华路-乳泉大道	40	40	三块板
3	双墩路	35	35	一块板
4	淮上大道	55 (怀远界-解放路) 15 (解放路东 650 米向东)	45-60	三块板或四块板
5	滨河大道-治淮路-长淮卫路	<30	35	一块板或三块板
5	凤阳路-凤阳东路 (西起中山街)	28	35-45	一块板或三块板
6	胜利路	40-45	40-45	三块板
7	涂山路	40	45	三块板
8	长盛路 (朝阳路以东) -货场五路-龙湾路	30	35-40	一块板
9	燕山路-宏业南路-宏业路	45 40 (宏业南路)	35-45	一块板或三块板
10	黄山大道	50 (在在建段)	50	四块板
11	姜桥路	35 (在在建段)	35	一块板
12	黑虎山路	15	40-45	三块板
13	华光大道	50 (燕山路以北) 30	35-50	四块板
14	迎宾大道	110	110	四块板
15	朝阳路	45	45	三块板
16	延安路	25 (胜利路以北) 45 (南段)	35-55	三块板
17	曹山路-曹山东路	35 (现状段)	35-50	三块板
18	站东路-司马庄路	—	45	一块板或三块板
19	龙锦路	—	35	一块板

第44条 道路交叉口规划及用地控制

与城市快速路相交路口，按道路等级、交通特征，确定路口功能、立交形式及用地控制范围。城市主、次干路交叉口一般按平面交叉口控制，根据交叉道路等级，拓宽道路红线，利于平面交叉口渠化。

- 1) 与城市快速路衔接的高速公路出入口用地控制为 10ha 左右；与城市主干路衔接的高速公路出入口用地控制为 6-8ha。
- 2) 规划新增（预留）快速路枢纽立交 13 处，包括淝河快速路与西环快速路交叉、与特步大道交叉、与解放北路交叉、与老山快速路交叉；东海大道与西环快速路交叉、与中粮大道交叉、与解放路交叉、与老山快速路交叉；南环路与中粮大道交叉、与迎宾大道交叉（预留）、与解放南路交叉、与老山快速路交叉；老山快速路与长淮卫快速路交叉；规划快速路沿线一般立交 38 处。

表-11 蚌埠中心城区道路立交形式及用地规模建议

	三路交叉		四路交叉	
	立交形式	用地控制 (ha)	立交形式	用地控制 (ha)
枢纽立交	定向形	5.0-6.0	定向形	8.0-9.0
	半定向形	6.0-7.0	半定向形	9.0-11.0
一般立交	喇叭形	7.0-8.0	苜蓿叶形	11.0-13.0 (长条苜蓿叶形 9.0-11.0)
			组合形	10.0-11.0
	菱形	2.0-3.0	菱形	2.5-3.5
			半苜蓿叶形	6.0-8.0
			环形	4.0-5.0
		简单互通	<3.0	

- 3) 平面交叉口红线拓宽宽度和长度参照《城市道路交叉口规划规范 GB50647-2011》中的相关规定。

第45条 关键截面通道控制规划

- 1) 跨淮河通道——都市区范围（60km 河道）规划跨淮河通道 22 处，其中城市道路通道 16 处，公路/铁路桥梁 6 处。在现状 5 处城市道路通道基础上，规划新增 10 处，规划预留 1 处。

表-12 跨淮河通道一览表

	序号	名称	双向车道 (条)	功能	备注
现状	1	荆涂大桥	4	怀远老城与蚌埠城区联系	
	2	蚌埠闸坝桥	2	蚌埠闸上桥，人车两用，以供行人和非机动车通行为主	小客车通行
	3	大庆路桥	6	主要满足淮上片区西部与禹会片区间联系	
	4	朝阳路桥	4	淮上与核心城区联系	
	5	解放路桥	4	解放路快速路跨河桥，联系淮上与核心城区，并与北向出口通道连接	
	6	涂山淮河公路桥	4	宁洛高速跨河桥	高速公路、铁路专用桥
	7	京沪客线桥	—	京沪铁路客线跨河桥	
	8	京沪货线桥	—	京沪铁路货线	
	9	京沪高铁桥	—	京沪高铁跨河桥	
规划	1	黄瞳大桥	4	G345 国道，过境公路环	
	2	东海大道新桥	6	东海大道跨淮河新桥，打开西出口通道	
	3	禹王东路大桥	4	禹王东路连接胜利西路桥	
	4	怀远三岔路桥	4	怀远与马城、蚌埠城区联系	
	5	西环快速路桥	6	西环路跨河，怀远新城区与蚌埠城区间联系，分解大庆路桥交通压力	
	6	延安路桥	6	淮上区与老城联系，建议采用跨河桥梁形式	
	7	司马庄路隧道	6	淮上与长淮卫、高铁组团联系	
	8	老山快速路桥	8	老山快速路跨河桥	在建
	9	长淮经二路桥	4	联系吴小街与长淮卫片区	
	10	汤家渡桥	4	长淮卫与沫河口组团联系	
	11	蚌五高速公路桥	4		高速公路、铁路专用桥
	12	马城铁路桥	—	铁路桥	
	13	黄咀渡桥	4	沫河口与凤阳城区联系	预留

注：表中为都市区范围内跨跨淮河通道。

- 2) 跨龙子湖通道——中心城区范围规划布局跨龙子湖通道共 8 处，现状 5 处，规划预留 3 处。现状长淮卫路桥调整为行人及非机动车专用桥梁，远景预留

燕山路跨湖隧道。

表-13 跨龙子湖通道一览表

	序号	名称	双向车道 (条)	功能	备注
现状	1	长淮卫路 桥	—	以供行人和非机动车使用	
	2	圈堤路桥	2	次要道路跨河	
	3	京沪铁路 桥	—	京沪客线跨龙子湖通道	
	4	胜利东路 桥	6	核心片区与高铁片区北部联系通道	
	5	龙湖大桥	6	核心片区与高铁片区中部联系通道	
规划	1	长淮卫路 新桥	4	治淮路东延跨湖桥，服务老城区与长淮卫组团联系、东向衔接长淮卫快速路出入口通道	
	2	凤阳东路 桥	4	联系老城与长淮卫片区的通道	
	3	燕山路隧 道	6	核心片区与高铁片区南部联系通道	预留

- 3) 跨高速公路通道——中心城区范围规划控制跨宁洛高速通道 9 处，其中现状 3 处，规划新增 4 处，预留 2 处；规划控制跨京台高速通道 13 处，其中现状 3 处，规划新增 6 处，预留 4 处；规划控制跨蚌五高速通道共计 10 处，其中现状 2 处，规划新增 8 处。

表-14 跨高速公路通道一览表

高速公路名称		序号	名称	双向车道 (条)	推荐形式	备注
宁洛高速	现状	1	淮上-梅桥路（接 X041）	2	下穿	拓宽
		2	朝阳北路（接 X017）	2	下穿	拓宽
		3	解放北路	6	下穿	
	规划	1	特步大道	4	下穿	
		2	延安北路	4	下穿	
		3	老山北路	4	下穿	
		4	淝河东路	4	下穿	
	预留	1	机场路	6	下穿	
		2	司马庄北路	4	下穿	
	京台高速	现状	1	淮上大道	6	下穿
2			东海大道	8	上跨	
3			迎宾大道	4	下穿	

	规 划	1	淮上-怀远规划次干路路	4	下穿	
		2	淝河西路（怀远北环路）	6	下穿	
		3	怀远世纪大道	6	下穿	
		4	龙华路	6	下穿	
		5	胜利西路	4	下穿	
		6	禹会规划路	4	上跨	
	预 留	1	秦集路	4	上跨	
		2	禹功路	6	上跨	
		3	中粮大道	6	上跨	
		4	仁和路	4	下穿	
蚌五高 速	现 状	1	胜利东路	6	下穿	
		2	东海大道	6-8	下穿	
	规 划	1	淮上大道（老 S306）	6	下穿	
		2	长淮卫路	6	下穿	
		3	凤阳东路	6	下穿	
		4	长淮纬三路	4	下穿	
		5	LH3 路	4	下穿	
		6	黄山大道	6	下穿	
7	南环路（至凤阳长安街）	6	下穿			
8	老山路	6	下穿			

- 4) 跨铁路通道——中心城区范围规划跨京沪高铁通道 19 处，其中现状 6 处，新增 13 处；规划跨京沪铁路客线通道 15 处，其中现状 7 处，规划新增 8 处；规划跨京沪铁路货线通道 14 处，其中现状 4 处，新增 10 处；规划跨新水蚌线通道 7 处；规划跨长淮卫铁路专用线通道 3 处。

表-15 跨铁路通道规划一览表

铁路线名		序号	名称	双向车道 (条)	通道形式	备注
京沪铁路 (客线)	现状	1	淮上大道	6	下穿	拓宽
		2	滨河大道	4	下穿	拓宽
		3	凤阳路	2	上跨	
		4	淮河路	4	上跨	
		5	延安路	6	下穿	拓宽
		6	解放路	6	上跨	
		7	环湖东路	2	下穿	滨湖景观路
	规划	1	淮上纬一路	6	下穿	
		2	淝河快速路	8	下穿	
		3	龙华路	4	下穿	
		4	双墩路	4	下穿	
		5	北滨河路	2	下穿	滨河景观路
		6	航华路	4	下穿	
		7	马村路	4	下穿	
京沪铁路 (货线)	现状	1	淮上大道	4	下穿	
		2	仇岗路	4	下穿	拓宽
		3	司马庄路	6	下穿	拓宽
		4	龙锦路	4	下穿	拓宽
	规划	1	淝河快速路	8	下穿	
		2	龙华路	4	下穿	
		3	双墩路	4	下穿	
		4	北滨河路	2	下穿	
		5	长淮卫路	6	下穿	
		6	凤阳东路	6	下穿	
		7	曹山东路	4	下穿	
		8	老山快速路	6	下穿	
		9	长淮经二路	6	下穿	
		10	长淮经八路	4	下穿	
京沪高铁	现状	1	胜利路	6	下穿	
		2	东海大道	8	下穿	
		3	站北	2	下穿	
		4	站南	2	下穿	
		5	学苑路	8	下穿	
		6	黄山大道	6	下穿	
	规划	1	淝河快速路	8	下穿	
		2	龙华路	4	下穿	

		3	双墩路	4	下穿			
		4	新淮上大道（老S306）	4	下穿			
		5	北滨河路	2	下穿			
		6	长淮纬一路	4	下穿			
		7	长淮卫路	6	下穿			
		8	凤阳东路	6	下穿			
		9	曹山东路	4	下穿			
		10	仇长路	4	下穿			
		11	长淮纬三路	4	下穿			
		12	规划支路	2	下穿			
		13	南环快速路	8	下穿			
		新水蚌线	现状	1	胜利东路	6	下穿	
				2	东海大道	8	下穿	
规划	1		LH3 路	4	下穿			
	2		黄山大道	6	下穿			
	3		南环快速路	6	下穿			
	4		老山快速路	6	下穿			
	5		解放南路	4	上跨			
长淮卫铁路专用线	规划	1	长淮纬三路	4	平面			
		2	凤阳东路	6	平面			
		3	长淮卫快速路	6	上跨			
注：表中仅列出中心城区范围内跨铁路通道。								

6. 公共交通系统规划

6.1. 公共交通系统构成和功能定位

第46条 蚌埠城市公共交通系统由城市轨道系统、地面公交系统(包括快速公交、常规公交、城乡公交、城际公交)、出租车等多方式构成。规划形成以轨道交通为骨干、地面公交为主体、出租车及其他方式为补充，功能分担合理、运输网络衔接密切的综合客运体系。

6.2. 公共交通发展目标和策略

第47条 2030 年中心城区全方式公交分担率达到 32%-35%；轨道交通占公交出行比例达到 30%；中心城区范围跨淮河截面及龙子湖截面公交分担率不低于 60%；公交线网密度达到 3-4km/km²；公共交通站点周边 500m 范围覆盖中心城区 95%以上的常住人口和就业岗位。

第48条 全面实施公交优先发展，积极推进快速公交系统建设，提高公共客运系统服务水平和竞争力；中远期适时启动轨道交通建设，引领骨干客运系统升级，支撑都市区空间一体化发展。

第49条 基于蚌埠都市区 *guihua* 布局特征，以鼓励绿色交通出行为导向，以关键截面集约化运输为原则，组织蚌埠都市区“分区+廊道+枢纽+慢行”的公共客运服务。

6.3. 轨道交通系统规划

第50条 轨道交通功能定位

城市轨道交通是城市公共客运系统的骨干运输方式，支撑“蚌怀凤”都市区空间整合与一体化发展，提高客流主走廊和关键截面的客运能力，提升城市公共交通服务水平和城市品质，促进城市交通可持续发展。

第51条 轨道交通发展指标

- 1) 2030年，蚌埠市都市区城市轨道交通线网规模达到100-120km，形成城市轨道交通骨架网；远景年线网规模达到170-190km。
- 2) 2030年中心城区轨道交通在居民出行结构（全方式）中分担率不低于10%，在公共交通出行总量中承担能力不低于30%。

第52条 轨道交通线网布局

规划远期蚌埠都市区轨道交通线网由4条线路组成，总规模116.7km，其中蚌埠市中心城区内总长90.6km；车站总数为73个，其中设线路间换乘车站9座。远景规划预留1号线东延、4号线北延、5号线、6号线。远期线网构成如下：

- 1) 1号线：禹会区徐庄村东——凤阳县城东

线路全长33.2km，共设车站23座，串联蚌埠高新技术创新中心-禹会区政府-淮河文化广场-龙园新村-望湖路-蚌埠南站-李楼-凤阳，服务于中心城区东西向客流主走廊以及中心城与凤阳县城客流联系走廊。

设换乘枢纽4处，在淮河文化广场与2号线换乘，在涂山路-朝阳路交叉口、蚌埠南站与3号线换乘，在宏业村与4号线换乘。

- 2) 2号线：城南客运站——怀远老河湾

线路全长32.7km，共设车站23座，串联城南客运站-奥体中心-淮河文化广场-蚌埠站-义乌商贸城-淮上区政府-怀远县城，服务于中心城区南北向客流主走廊

以及中心城与怀远县城客流联系走廊。

设换乘枢纽 5 处，在淮河文化广场与 1 号线换乘，在淮上大道-朝阳路交叉口、东海大道-延安路交叉口与 3 号线换乘，在义乌商贸城、奥体中心与 4 号线换乘。

3) 3 号线：淮上区吴郢村——老山西

线路全长 21.6km，共设车站 15 座，串联吴郢村-蚌埠国购广场-淮河路-光彩大市场-蚌山区政府-市行政中心-大学城-蚌埠南站-老山，为中部组团与淮上区、高铁片区提供便捷联系，提升淮河与龙子湖截面通行能力，促进中心城区跨河、跨湖发展。

设换乘枢纽 5 处，在朝阳路-涂山路交叉口、蚌埠南站与 1 号线换乘，在蚌埠国购广场、延安路-东海大道交叉口与 2 号线换乘，在市政府东与 4 号线换乘。

4) 4 号线：蚌埠北站——秦集镇

线路全长 29.2km，共设车站 21 座，串联蚌埠北站-吴大台-梨花园-义乌商贸城-龙子湖区政府-安徽财经大学-行政中心-滨湖新区-奥体中心-高新区管委会-秦集镇，服务于中心城区南北向客流走廊，加强中心区对淮上区及禹会片区的辐射，同时提升蚌埠北站的可达性。

设换乘枢纽 4 处，在宏业村与 1 号线换乘，在义乌商贸城、奥体中心与 2 号线换乘，在市政府东与 3 号线换乘。

第53条 轨道交通车辆基地控制

规划 1 个大架修综合基地、3 个车辆段和 5 个停车场，规划控制用地面积总计 185ha。其中李楼综合基地规划控制面积 35ha，姜桥车辆段、秦集车辆段、老山西车辆段各规划控制用地面积 25ha，胜利西路停车场、怀远西停车场、朝阳北路停车场、曹老集停车场和凤阳东停车场各规划控制用地面积 15ha。

第54条 轨道交通建设时序

综合考虑蚌埠经济社会发展、城市规模扩展、机动化进程、居民出行结构等因素，2020 年前后蚌埠具备了建设城市轨道交通的必要条件，应超前启动城市快速轨道交通系统建设程序，2025 年前后城市轨道交通应投入运营。

蚌埠城市轨道交通系统建设可按三个阶段分步实施：

- 1) 起步阶段：中心城区形成“十字”形基本骨架，都市区联系怀远，形成怀远-淮上-中部组团-高铁片区的“Z”字型轨道走廊。第一阶段轨道交通线网规模 54.2km，

其中 1 号线一期长 21.5km，2 号线全长 32.7km。

- 2) 发展阶段：形成以核心区为中心的放射状轨道网络。发展阶段新增线网规模 59.8km，其中 1 号线二期 11.7km，3 号线全长 18.9km，4 号线 29.2km。
- 3) 完善阶段：形成蚌埠都市区网格+放射的完善轨道交通网络。完善阶段新增轨道线网规模 68.6km，新增线为 1 号线三期 4.3km，4 号线二期 8.4km，5 号线全长 33.6km，6 号线全长 22.3km。

6.4. 地面公交系统规划

第55条 地面公交系统构成和功能定位

地面公交系统由快速公交、常规公交、城乡公交及城际公交等系统构成。

- 1) 快速公交：与轨道交通、常规公交协调组织的中运量客运系统，是进出中心城区和组团间通道运输的重要补充系统，依托快速路和骨干道路组织“通道式”线网布局。
- 2) 常规公交：城市公共交通系统主体，按干线网和支线网分层组织。公交干线服务中心城区各组团间及中心城区至都市区外围分区间公交出行；公交支线服务组团内的公交出行，是公交干线的补充和支撑，是轨道交通和快速公交的接驳线路。
- 3) 城乡公交和城际公交：服务市郊和市域公共客运。城乡公交服务城市中心区与周边乡镇间的公交出行，城际公交服务城市中心区与市域城镇及周边城市客运出行。

第56条 公共交通枢纽规划

公共交通枢纽是公共客运服务的重要组织节点。遵循“与多方式交通资源相整合、与城市功能中心相耦合、与城市公交分区相匹配”的原则，依据枢纽对公共交通服务的需求规模、水平的不同，规划布局都市区级、市区级和片区级三级公交枢纽共 37 处。

表-16 公共交通枢纽规划一览表

序号	枢纽名称	枢纽级别	与对外客运枢纽结合	轨道交通站点覆盖	地面公交用地控制/m ²
1	蚌埠南站	都市区级	√	√	36000
2	蚌埠站	都市区级	√		5000
3	义乌商贸城	都市区级		√	20000

4	淮河文化广场	都市区级			3100
5	蚌医一附院	都市区级		√	2850
6	光彩大市场	都市区级		√	8000
7	奥体中心	都市区级		√	15000
8	怀远县政府（涡北新城）	都市区级		√	--*
9	新马桥镇	片区级		√	--
10	蚌埠北站	片区级	√	√	--
11	怀远汽车站	片区级	√	√	--
12	怀远客运中心	片区级	√		--
13	果园新村东	片区级		√	路内港湾 停车
14	小蚌埠	片区级		√	30700
15	客运北站	片区级	√	√	12000
16	梨花园	片区级		√	路内港湾 停车
17	吴小街	片区级			10000
18	信湾	片区级			路内港湾 停车
19	沫河口枢纽	片区级	√		--
20	高新区客运站	片区级	√	√	55000
21	创新中心	市区级		√	10000
22	高新区管委会	片区级		√	30000
23	张公山新村	片区级		√	3500
24	百货大楼（老城商业中心）	市区级		√	路内港湾 停车
25	市政府	市区级			10000
26	滨湖新区	市区级		√	15000
27	长淮卫中心（司马庄）	市区级			40000
28	长淮卫工业区	片区级			18000
29	花鼓灯嘉年华	市区级		√	12000
30	姜桥城南客运站	片区级	√	√	15000
31	新二中	片区级		√	38000
32	仁和集	片区级		√	36000
33	大学城	市区级		√	12000
34	李楼	片区级		√	10000
35	凤阳县城	---	---	---	--
36	马城镇	片区级			--
37	马城客运站	片区级	√		--

*注：都市区外围场站

第57条 快速公交走廊布局

规划形成都市区和中心城区双层次快速公交走廊。

- 1) 规划布局都市区快速公交走廊 7 条，形成以中心城区为中心、覆盖外围都市区分区、以快速道路和骨架性主干路为依托的“指状放射”式布局：高新区客运枢纽-马城镇、高新区客运枢纽-怀远汽车站、义乌商贸城枢纽-新马桥、义乌商贸城枢纽-沫河口、蚌埠站-蚌埠南站枢纽-凤阳县城、蚌埠站-沫河口、新二中公交枢纽-马城工业园。
- 2) 中心城区快速公交走廊 5 条：1 号线走廊经胜利路，连接高新区-老城商业中心-蚌埠站-义乌商贸城；2 号线走廊经淮上大道，连接怀远县城-淮上中心-长淮卫临港经济区；3 号线走廊经朝阳路，连接小蚌埠-光彩大市场-花鼓灯嘉年华-仁和集；4 号线走廊经解放路，连接客运北站-义乌商贸城-滨湖新区-奥体中心-城南客运站；5 号线走廊经东海大道，连接禹会工业园-光彩大市场-行政中心-大学城-蚌埠南站。

第58条 快速公交建设形式

蚌埠快速公交走廊根据通道功能、道路设施条件，灵活选择建设形式。

- 1) 中心城区胜利路、东海大道、朝阳路快速公交走廊建议采用路中式专用车道加专用站台模式，快速公交、常规公交共通道运行，实行完全的专用路权控制。
- 2) 中心城区其他快速公交走廊建议采用路侧式公交专用道模式，设置专用或港湾式站台。
- 3) 都市区快速公交走廊采用公交优先通道加专用站台模式。

第59条 城乡客运一体化规划

以推进城乡客运覆盖服务为主线，以发展快速客运、增强班线运输公交化为方向，以“分板块服务、多层次线网、一体化组织、公交化运营”为原则，构建蚌埠各市(县)辖区完善的城乡客运服务网络，促进城乡统筹发展。

- 1) 以高新区综合客运枢纽、城南客运枢纽、淮上区客运北站枢纽、蚌埠南站枢纽为主要枢纽，蚌埠站、怀远汽车站为辅助枢纽，组织城际公交和城乡公交线路，实现城乡客运一体化衔接。
- 2) 依托市域公路快速通道，分方向组织都市区至淮南市、固镇县城、五河县城的城际公交。
- 3) 依托市域国省干线公路和县道，布局城区与都市区主要乡镇及市域重点镇之间的城乡公交线路，主要覆盖唐集镇、龙亢镇、鲍集镇、常坟镇、魏庄镇、王庄镇、东刘集镇、小圩镇庄、板桥镇、武店镇等。

6.5. 其他客运系统规划

第60条 出租汽车

- 1) 发挥出租汽车的公共交通运输补充功能，体现个性化、多元化客运服务及城市对外交往窗口的功能定位，有序运力投放，提高运营效率，加强服务监管。
- 2) 对出租汽车运力供给实施总量控制和动态调节。基于对出租汽车出行需求的规模、出租车拥有率和服务面积密度综合指标的考虑，建议规划期末出租运营车辆按照 5060 辆的总体规模进行控制。

6.6. 公共交通设施规划

第61条 公共交通优先道路控制

- 1) 以主要客流走廊、组团间关键通道为主，注重网络化和系统化，重点布局中心城区胜利路、涂山路、东海大道、燕山路、朝阳路、延安路、解放路、龙华路、淮上大道等主要客运通道的公交优先系统，公交优先通道总规模 147km。
- 2) 在公交优先通道上设置公交专用道、港湾式停靠站、路口优先等措施保证公交快速通行。在道路条件困难地段，可采用高峰时段公交优先通行措施。

第62条 公共交通运输力规划

中心城区 2020 年公交车辆规模不低于 2600 标台；2030 年公交车规模不低于 3800 标台。

第63条 公共交通场站规划

基于“节约用地、服务便利”的原则，按照公交车辆数 3800 标台、车均用地规模 200m²/车的标准，规划布局中心城区 48 处地面公交场站，用地总规模 76 万 m²。

- 1) 公交保养场遵循“高保集中、低保分散、外围布局”原则，布局朝阳路、装甲兵学院、高铁站东、绿地、裔湾 5 处高级保修场，兼顾停车功能。
- 2) 中大型停车场布局与公交分区、线网布局相匹配，规划 9 处综合停车场，并提供低保和维修服务，兼顾首末站功能。
- 3) 以“土地集约利用、便利运输组织、贴近客流需求”为原则，布局 34 处公交枢纽站和首末站，其中 28 处枢纽站兼顾夜间停车功能。

- 4) 都市区范围规划建议控制怀远汽车站、怀远客运中心、涡北新城、马城镇、马城工业园、沫河口客运站、凤阳县城等公交首末站和枢纽站。

表-17 常规公交场站控制规划一览表

功能定位	分区	序号	名称	位置	用地规模/m ²
综合 保修 场	淮上片区	1	裔湾	淮上区裔湾	32000
	老城片区	2	朝阳路	传染病医院西侧	14000
	姜桥片区	3	装甲兵学院	新二中附近	30000
	禹会片区	4	绿地	燕山路与天河路交叉口西南侧	35000
	李楼片区	5	高铁站东	蚌埠南站东侧	35000
综合 停车 场	淮上片区	6	小蚌埠	淮上大道与朝阳北路交叉口附近	30700
		7	大庆北路	大庆北路 199 号	28000
	禹会片区	8	义乌商贸城	义乌国际商贸城	20000
		9	小黄山	燕山路天河路交叉口西侧	55000
		10	仁和集	迎宾大道南段	36000
	姜桥片区	11	新二中	新二中附近	38000
	长淮卫片区	12	司马庄	司马村西南侧，靠近司马庄路	40000
	李楼片区	13	高铁站	蚌埠学院东侧	36000
14		新车管所	新车管所，东海大道附近	30000	
枢纽 站	淮上片区	15	吴小街	吴小街镇政府	10000
		16	槐花园	双墩路与吴中路交叉口附近	6600
		17	客运北站	长途汽车客运北站	12000
	老城片区	18	沿淮路	沿淮路与解放三路交叉口西侧	6600
		19	龙河路	治淮路与圈堤路交叉口西南侧	5000
		20	新船塘	长途客运西站附近	5000
		21	蚌埠站	淮河路与延安路交叉口西南侧	5000
		22	肉联厂	凤阳东路与龙河路交叉口	3000
		23	珍珠小区	兰凌路与解放路交叉口西南侧	10000
		24	第一人民医院	涂山路与纬四路交叉口	5000
	城南片区	25	滨湖新区	东海大道与解放路交叉口西南侧	15000
		26	光彩大市场	东海大道与朝阳路交叉口西南侧	8000
		27	花鼓灯	昌南路与燕山路交叉口	12000
		28	奥体中心	航华路与燕山路交叉口东侧	15000
		29	大徐村	南中环线以南	13000
30		家博城南	联盟国际家博城	7000	
禹会片区	31	张公山新村	张公山路与长兴路交叉口附近	3500	
	32	大庆路	中粮大道中医院旁	10000	
	33	禹会工业园	禹会工业园区	20000	

		34	高新区	嘉和路与燕山路交叉口	30000	
		35	冠宜箱包厂	黄山大道与黑虎山路交叉口	5000	
	长淮卫片区	36	长淮卫工业园	蚌埠第二十一中学附近	18000	
	李楼片区	37	蚌埠学院	曹山路学苑路交叉口东侧	12000	
		38	星宇文化产业园	东海大道与龙锦路交叉口西侧	8000	
		39	李楼	高铁站东南侧	10000	
		40	锥子山	锥子山以南	7050	
	姜桥片区	41	姜桥城南客运站	解放南路与姜桥路交叉口附近	15000	
		42	新机场	蚌埠新机场附近	5000	
	首末站	老城片区	43	铁路桥东	铁路桥东圈堤南	2600
			44	华海商城	胜利中路与延安路交叉口东侧	2000
			45	蚌医附院	治淮路与交通路交叉口附近	2850
			46	淮河文化广场	涂山路南、铁路西	3100
			47	公交集团	朝阳路与红旗四路交叉口	5000
城南片区		48	文锦路	文锦路与兴中路交叉口	3000	
合计					760000	

7. 步行和自行车系统规划

7.1. 功能定位和规划目标

第64条 坚持“以人为本”，构建结构清晰、系统连贯、特色突出的步行和自行车绿道系统及步行和自行车交通系统，保障步行和自行车交通基本路权和空间资源，鼓励绿色交通出行。

- 1) 步行和自行车绿道系统由市域绿道和中心城区绿道构成，连接城乡特色空间，服务市民郊野度假、休闲游憩出行，彰显蚌埠“山水园林城市”特色。串联市域内风景名胜、水域山体、文化遗址、特色农庄、主要城镇等，促进旅游休闲产业发展。
- 1) 步行和自行车交通系统体现居民出行主体方式和机动化出行接驳方式的功能定位，全方式出行分担率达到50%以上，与机动车发展相协调，与公共交通良好衔接。

7.2. 步行和自行车绿道系统规划

第65条 市域绿道网规划

市域范围构筑“两片一轴一带四廊”的绿道系统。包括规划建设中心城区“珠城漫行片”；五河县“郊野度假片”；怀远-五河“沿淮景观轴”；蚌埠-固镇“都市休闲带”；结合沿线湖泊湿地景区及特色农业村镇，组织实施“芡河、北淝河、怀洪新河、浍河”4条滨水绿廊。

第66条 中心城区绿道网规划

中心城区依托东西向的淮河、南北向的四方湖-荆涂山-天河、三汊河-张公湖-燕山、钓鱼台湖-龙子湖-东西庐山组成的山水生态绿廊，构筑“一横三纵”的步行和自行车休闲系统主骨架；依托城市道路和堤坝路，布局骨架绿廊之间的联络通道，互通成网，并串联传统街市、公园绿地、城市广场、商业广场等重要步行空间。

7.3. 步行和自行车交通系统规划

第67条 实施步行和自行车分区差异化的规划控制要求。中部组团优先发展步行交通，重点完善商业、办公、居住、综合客运枢纽等重要功能节点的步行交通设施；鼓励新城区的自行车出行，优化完善重要休闲走廊的自行车交通环境，并研究推动公共自行车发展。

第68条 步行分区

- 1) 步行Ⅰ类分区，优先发展步行交通。覆盖市级公共中心及综合客运枢纽、大型公共服务设施周边地区，包括老城商业中心、蚌埠站周边地区、淮河文化广场片区、高新技术创新中心、城南商贸中心、滨湖新区、淮上商贸中心、长淮卫金融商贸与物流信息中心、高铁站及周边地区等。
- 2) 步行Ⅱ类分区，加强步行系统与公交站点的衔接。覆盖地区级公共中心及主要居住片区，包括淮上中心及淮上区居住片区、滨河东西居住片区、文化广场居住片区、禹会中心及秦集居住片区、姜桥中心及居住片区、仁和商贸中心和居住片区、城南中心部分区域及陶山居住片区、龙子湖东西两侧居住片区等。
- 3) 步行Ⅲ类分区，保持步行系统连续及必要空间。范围覆盖城市外围地区、主要产业园区，包括蚌埠高新技术产业园区、蚌埠经济开发区、禹会工业区、蚌埠工业园区、长淮卫临港经济开发区、怀远经济开发区、马城经济开发区、沫河口工业园等。
- 4) 步行核。高品质建设步行系统。在步行分区的基础上，结合公共设施布局 and 人流活动规律划分半径为300-500m范围为核步行单元，包括围绕淮河路中心商务区、淮河文化广场、市民广场、高铁东西广场、火车站广场、东海大道-朝

阳路交叉口商贸集聚区等。

第69条 自行车分区

- 1) 自行车 I 类分区。优先考虑自行车出行的地区，自行车需求大，主要覆盖但不限于城市中心区、重要公共服务设施周边、交通枢纽、城市核心商业区、就业集中区、政务区以及滨水、滨河、公园及广场等居民集散地。
- 2) 自行车 II 类分区。兼顾自行车和机动化方式出行的地区，自行车需求较大，主要包括但不限于城市副中心、中等规模公共服务设施周边地区、一般性商业区、大型居住区、就业较集中地区。
- 3) 自行车 III 类分区。除 I 类和 II 类分区以外地区，如人流量较少的城市外围地区、开发强度较低的工业区，分区内自行车出行较少。

7.4. 步行和自行车系统空间和设施规划

第70条 步行和自行车绿道系统设施空间实施分级控制，最小宽度不低于 2.5m。步行和自行车交通系统优先采取机非分离的布局，根据步行和自行车需求强度和城市道路等级体系确定人行道和非机动车道的宽度。

表-18 城市道路人行道和非机动车道推荐宽度

道路等级	人行道宽度 (m)		非机动车宽度 (m)		
	步行主通道	其他	自行车主廊道	自行车次级廊道	其他
快速路辅路	4.0~5.0	2.5~4.0	3.5~4.5	3.0~3.5	2.5~3.5
主干路	4.0~7.0	3.0~5.0	4.0~6.0	3.5~5.0	2.5~3.5
次干路	3.5~6.0	2.5~4.5	4.0~5.5	3.5~4.5	2.5~3.5
支路	3.0~4.5	2.5~4.0	3.0~4.5	3.0~3.5	2.5~3.0

第71条 除数量必要的立体过街外，优先采用平面行人过街方式。当主次干路机动车道达 6 条及以上或人行横道长度大于 30m，应增设行人安全岛，宽度不宜小于 1.5m。

第72条 城市中心区在主次干路路段行人过街间距宜为 250-300m；支路行人过街间距为 100-150m；自行车过街应尽量与行人过街一并设置。

第73条 在城市中心区、公共绿地、旅游景区、公交枢纽、居住社区等步行核新区周边布设自行车租赁点，重点服务于各组团内部的短距离自行车出行及旅游休闲出行，并实现与公共交通的良好衔接。规划建议步行和自行车 I 类、II 类分区布局自行车租赁点，间距宜 200-500m，服务半径为 100-250m，租赁点平均密度达到 10 个/km²以上。

8. 综合客运枢纽规划

第74条 综合客运枢纽布局

整合铁路客运、公路客运、轨道交通、常规公交等功能，构建三级共 12 处综合客运枢纽布局。

- 1) 一级客运枢纽 4 处：蚌埠新机场综合客运枢纽、蚌埠站综合客运枢纽、蚌埠南站综合客运枢纽、蚌埠北站综合客运枢纽。依托区域性对外交通枢纽，布局轨道交通车站、常规公交枢纽、出租车乘降场站、停车设施和集散广场，服务中长距离对外旅客运输和集散。
- 2) 二级客运枢纽 3 处：高新区综合客运枢纽、城南综合客运枢纽、淮上综合客运枢纽。依托公路客运站，布局常规公交首末站、轨道交通车站、出租乘降场站、停车设施和集散广场，服务内外交通衔接。
- 3) 三级客运枢纽 5 处：怀远老城综合客运枢纽、涡北新城综合客运枢纽、凤阳综合客运枢纽、沫河口综合客运枢纽、马城综合客运枢纽。依托公路客运站，布局常规公交首末站，服务内外交通衔接和常规公交换乘。

第75条 客运枢纽集散交通组织

加强多种客运方式无缝衔接，便捷换乘。优先组织面向城区的公共客运集散服务，合理组织枢纽周边道路集散系统，便捷衔接城市快速路及对外道路。

表-19 综合客运枢纽布局及集散交通组织一览表

枢纽等级	序号	枢纽名称	对外运输方式	主要接驳方式
一级综合 客运枢纽	1	蚌埠新机场综合客运 枢纽	航空	公路客运、城际铁路、 机场大巴、出租车
	2	蚌埠站综合客枢纽	铁路客运：合蚌客 专、京沪铁路、城 际铁路	公路客运、城市轨道、常 规公交、出租车
	3	蚌埠南站综合客枢纽	铁路客运：京沪高 铁、合蚌客专、城	公路客运、城市轨道、常 规公交、出租车

			际铁路	
	4	蚌埠北站综合客运枢纽	铁路客运：京沪铁路，城际铁路；	城市轨道交通、常规公交、出租车
二级综合 客运枢纽	5	高新区综合客运枢纽	公路客运	常规公交、城市轨道交通
	6	城南综合客运枢纽	公路客运	城市轨道交通、常规公交
	7	淮上综合客运枢纽	公路客运	常规公交
三级综合 客运枢纽	8	怀远老城综合客运枢纽	城际公交	都市区快速公交、常规公交
	9	涡北新城综合客运枢纽	公路客运、 城际公交	常规公交
	10	凤阳综合客运枢纽	公路客运、 城际公交	城市轨道交通、常规公交
	11	沫河口综合客运枢纽	城际公交	都市区快速公交、常规公交 干线
	12	马城综合客运枢纽	城际公交	都市区快速公交、常规公交 干线

9. 货运交通规划

第76条 货运枢纽布局

规划形成“四基地、三园区、多节点”的货运枢纽布局。

- 1) “四基地”包括：长淮卫临港物流基地、蚌埠东站铁路集装箱物流基地、蚌埠机场航空物流基地、小蚌埠保税物流基地。依托区域性交通设施和物流设施、形成具有区域服务功能、多方式联运的综合货运枢纽。
- 2) “三园区”包括：皖北区域综合物流园区（蚌埠工业园）、蚌埠西部物流园区（高新区）、沫河口物流园区。临近高速公路出入口布局，形成服务工业园区的公路物流集聚枢纽。
- 3) “多节点”包括：蚌埠北部物流中心（义乌商贸城）、蚌埠南部物流中心（仁和集）、马城工业园物流中心、新马桥物流中心、怀远物流中心、孝仪作业区、常坟作业区、怀远作业区、新港作业区、姜桥货场、马城货场、曹老集货场。形成服务组团内工业、城市配送为主的公路物流中心，以及水运、铁路货运办理节点。

第77条 货运交通组织

按照“分级集散、客货分离”的原则，组织区域集散通道、城市集散通道两级货运枢纽交通集散体系。

朝阳路、解放路、延安路过河通道，以及淮河以南、龙子湖以西、迎河以东、黄山大道以北区域实施货车分时段禁限行。

表-20 货运枢纽和集散通道规划一览表

类别	枢纽名称	主要集散通道	
		区域	城市
物流基地	长淮卫临港物流基地	宁洛高速、蚌五高速	老山快速路，区内主干路
	蚌埠东站铁路集装箱物流基地	宁洛高速、蚌五高速	长淮卫老山快速路
	蚌埠机场航空物流基地	京台高速、宿六高速、G206、S413、S311	老 G206、机场快速路（远景）
	小蚌埠保税物流基地	宁洛高速、京台高速	大庆路
物流园区	皖北区域综合物流园区（蚌埠工业园）	宁洛高速	大庆北路、北环快速路
	蚌埠西部物流园区（高新区）	京台高速	大庆路、西环快速路、中环线
	沫河口物流园区	宁洛高速、蚌五高速、S311、S223	长淮卫快速路
物流节点	蚌埠北部物流中心（义乌商贸城）	宁洛高速	城市主干道路
	蚌埠南部物流中心（仁和集）	京台高速	迎宾路
	马城工业园物流中心	G345	园区主干道路
	新马桥物流中心	S101、S311	园区主干道路
	怀远工业园物流中心	宁洛高速、G329	城市主干道路
	孝仪作业区	淮河	天河南快速通道、S207
	常坟作业区	淮河	天河南快速通道、S207
	怀远作业区、	淮河	东海大道西延快速路
	新港作业区	淮河	大庆路
	姜桥货场	水蚌铁路	南环快速路
	马城货场	蚌淮铁路连接线	天河南快速路
	曹老集货场	京沪铁路、淮（安）蚌宿（迁）铁路	延安路北延、站前路

10. 城市停车系统规划

10.1. 停车发展策略

第78条 中心城区范围内实施分区差异化停车发展策略。

- 1) 严格控制区：由朝阳路、胜利路、解放路围合的老城区域。通过停车设施的短缺供应和收费策略，引导私人机动车的合理使用。

- 2) 适度调控区：由淮河、迎河-张公山、燕山路、龙子湖围合的区域。适度控制车位的供应水平和供给结构，引导和鼓励公交及非机动车方式出行，形成与环境，容量相适应的停车发展。
- 3) 协调发展区：指适度调控区以外的中心城区，除对开发强度较高的组团中心区适度调控外，其它地区可基本满足停车需求。

第79条 确立“以配建停车为主，路外公共停车场为辅，路内临时停车为补充”的停车设施供应结构，增加公共建筑配建停车，适度保持路外公共停车，减少路内停车。

第80条 出台《蚌埠市机动车停车管理办法》，明确停车规划、建设、管理机制。制定《蚌埠市机动车停车收费标准》，实行不同分区差别化的收费政策，合理利用停车资源，引导绿色出行，缓解交通拥堵和“停车难”问题。

10.2. 停车设施规划

第81条 停车泊位供给规模和结构

- 1) 建议中心城区停车供应总体泊位率为 1.15 泊位/车，总体停车泊位供应量为 62.4 万个。严格控制区、适度调控区和协调发展区的停车泊位供应总量分别为 1.61 万个、10.92 万个、49.84 万个，配建停车泊位比例分别达到 75%、80%、85%。

表-21 2030 年蚌埠市各停车分区停车设施规划规模

分区策略	分区名称	配建停车/ 万个	公共停车/ 万个	路内停车/ 万个	总计
严格控制区	老城片区	1.21	0.32	0.08	1.61
	结构比例/%	75%	20%	5%	100%
适度调控区	城市中心区	3.28	0.61	0.20	4.09
	龙子湖老城区	1.26	0.24	0.08	1.58
	行政中心片区	1.16	0.22	0.07	1.45
	城南片区	1.88	0.35	0.12	2.35
	滨湖新区	1.16	0.22	0.07	1.45
	结构比例/%	80%	15%	5%	100%
协调发展区	高铁西片区	2.03	0.29	0.07	2.39
	李楼片区	3.55	0.50	0.13	4.18
	龙子湖东片区	2.79	0.39	0.10	3.28
	长淮卫片区	3.30	0.47	0.12	3.88
	蚌埠工业园区	4.92	0.69	0.17	5.79
	淮上片区	9.94	1.40	0.35	11.69
	淮上片区（东）	2.03	0.29	0.07	2.39
	仁和集片区	2.28	0.32	0.08	2.69
	姜桥片区	3.86	0.55	0.14	4.55

	高新片区	5.10	0.72	0.18	6.00
	禹会片区	2.55	0.36	0.09	3.00
	结构比例/%	85%	12%	3%	100%
	合计	52.31	7.94	2.12	62.4

第82条 公共停车场布局

规划中心城公共停车泊位总量为 7.94 万个。近中期，以解决城市停车历史欠账和缓解老城核心区停车供需矛盾为重点，推进老城区、现状主要枢纽点的停车建设；远期，结合城市功能开发建设，合理调控公共停车场的规划布局。

公共停车场布局在城市分区规划和控制性详细规划中进行落实，主要遵循以下几个主要原则：

- 1) 考虑其周围土地利用与道路交通状况和停车设施供需关系，使停车容量与路网交通容量保持平衡；
- 2) 与交通出行协调，应设置在机动车吸引中心（如大型公共建筑和设施）附近；
- 3) 规模适宜、分散布局、服务距离合理；
- 4) 集约利用土地，用地紧张片区以地下停车场和停车楼为主；
- 5) 方便出入和停驻，临近主干道，靠近次干道，并尽量避免穿越道路；
- 6) 货车专用停车场与物流园区、物流中心一体化布局。

规划货运停车场 3 处。布局于城市外环路和城市出入口道路附近，主要满足外来货运车辆集中停放、本地个体货车主的货车夜间停放以及配套简单货代、汽修、补给等。共规划布置停车泊位 800 个，分别位于：胜利路与老山路交叉口附近（200 个）、南环路与秦集路交叉口附近（200 个）、淝河路与至梅桥乡道路交叉附近（300 个）。

第83条 配建停车规划

应对快速机动化进程，适应停车需求的结构变化，依据停车发展策略，对现行机动车停车配建标准进行细化和完善。对不同停车分区配建指标做出差异化设定，并修正自行车停放位配建标准。

表-22 蚌埠市中心城区停车配建指标建议表

建筑类型		计算单位	严格控制区	适度调控区	协调发展区	自行车及摩托车
住宅	别墅	车位/户	1.0	1.2	1.5	0.5
	普通商品房		0.9	1	1.1	0.5
	经济适用房、安置房		0.7	0.8	0.9	1
	廉租房		0.5	0.6	0.7	1
旅馆	四、五星级	车位/间客房	0.5-0.6	0.5-0.6	0.6-0.7	-
	一至三星级		0.4	0.4	0.5	-
	一般旅馆		0.2	0.2-0.3	0.3	-
办公	商业办公（写字楼）	车位/100m ² 建筑面积	0.8	0.9	1	1
	市属行政办公		2.2	2.3	2.5	-
	其它办公		0.4	0.5	0.6	-
金融、贸易设施		车位/100m ² 建筑面积	0.5	0.6	0.6	2
餐饮娱乐		车位/100m ² 建筑面积	1.0	1.5	1.8	5-6
市场	批发市场	车位/100m ² 建筑面积	0.2	0.4	0.6	6-8
	综合超市		0.8	1.0	1.5	6-8
商业场所		车位/100m ² 建筑面积	0.3	0.3	0.4	5-8
大型影、剧院		车位/100座	1.0-2.0	2.0-3.0	3.0-4.0	5-8
体育馆	体育场>15000座或体育馆>4000座	车位/100座	2.0-4.0	3.0-5.0	3.0-6.0	5-8
	体育场<15000座或体育馆<4000座		1.0-1.5	1.5-2.0	2.0-3.0	5-8
会议中心		车位/100座	4-5	5-6	5-6	20
展览馆		车位/100m ² 建筑面积	0.7-0.9	0.9-1.1	1.0-1.5	2
博物馆、图书馆		车位/100m ² 建筑面积	0.8	1.0	1.5	6-8
医院	市级医院	车位/100m ² 建筑面积	0.4	0.5	0.6	4-6
	其它医院		0.2	0.3	0.4	4-6
学校	中小学	车位/100名学生	0.8	0.9	1	20-70
	大专院校、成人学校		1	1.1	1.3	20-70
旅游区		车位/1ha占地面积	3	5	6	2
城市公园		车位/1ha占地面积	2	2	3	4
交通建筑	火车站	车位/1000名旅客（最高聚集人数）	2	2	3	10-15
	长途汽车站		2	2	3	10-15
	码头		2	2	2	10-15
	客运广场		4	4	4	10-15
工业厂房、仓储区		车位/100	0.2	0.3	0.3	职工人数

	m ² 建筑面 积				的 20%- 30%
--	-------------------------	--	--	--	---------------

11. 交通管理与交通信息化

11.1. 交通管理

第84条 交通设施管理

完善交通安全设施。有序推进既有道路路段、交叉口改造，完善道路交通标志标线、护栏及隔离设施、行人驻足区、交通信号灯和智能交通设备等，合理设置路内停车泊位和出租车停靠站，灯控交叉口覆盖率达到 80% 以上。

第85条 交通需求管理

强化分类出行管理，鼓励绿色出行，提高公共交通吸引力，引导个体机动车的出行使用。规范区域货运交通组织，实施客货分流，对中部组团核心区及延安路、朝阳路、解放路、东海大道实行超规大货车限制通行、高峰时段货车禁行措施；远期实施城市中心区货车准入证制度。优化重点路段沿线建筑物进出口设置和交通组织。老城商业中心加强机非分离设施布局，改善步行和自行车出行环境；完善交通安全应急保障机制；建立建设项目交通影响评估制度。

第86条 静态交通管理

合理布局停车设施，加大旧城区停车泊位挖潜力度，加强建筑物配建停车、公共停车设施的共享和高效利用；严格停车泊位管理，规范路内停车泊位划定，加强对路内违法停车的执法力度，加强停车场运营和安全监管。构建分区差别化的停车收费机制，调控小汽车出行使用，引导交通结构优化和交通量空间分布。

11.2. 智能交通和信息化

- 1) 构建交通综合信息平台，涵盖城市路网、国省干线公路、高速公路、地面公交、轨道交通、出租、交通枢纽、民航、铁路客运等多个系统，整合规划、建设、公安、交通等相关交通建设和运行信息。强化基础信息的采集和共享，推进信息服务一体化的开放平台模式。
- 2) 建设城市交通综合管控与集成指挥中心。完善路段和交叉口监控和信息采集系统，扩大城市道路交通视频监控、高清卡口、高清电子警察、交通信号控制等系统的设施。
- 3) 建设公共交通智能化管理和服务系统。建设地面公交智能调度指挥中心，建成乘客信息服务系统、车辆运营调度管理系统、安全监控系统、救援抢险及应

急处置系统；进一步完善“蚌埠市出租车卫星定位监控调度系统”功能；远期随着轨道交通系统建设，同步建设轨道指挥中心。

- 4) 建设智能停车管理和服务系统。建设车位引导、快速出入、城市停车诱导等系统综合服务平台。在城南中心的万达广场地区、城市商业文化中心的淮河文化广场地区、老城中心的蚌医一附院、淮上商贸服务中心等重要商业商务活动地区，合理布设停车诱导显示屏。
- 5) 加强交通出行和物流信息服务。通过互联网、手机移动终端、车载定位导航终端、移动电视终端、道路交通诱导屏、停车诱导屏、信息情报板、电台广播等多种交通信息服务方式，发布实时路况、停车位预定、出租车电召、公交换乘、公交到站、虚拟电子站牌等信息服务内容，提高公众出行效率和便利程度。积极推动各物流园区、中心和物流企业构建物流信息综合采集和发布平台。鼓励物流企业智能化建设，构建客户管理系统、车辆运输管理系统、仓储管理系统、物流联运指挥中心系统、物流信息查询系统等，提高物流组织效率，减少车辆空载。

12. 近期建设规划

12.1. 分期实施安排

第87条 实施策略

与国民经济和社会发展规划、城市总体规划分期目标相适应，统筹考虑城市开发建设的阶段特征及重大设施推进计划，确定城市综合交通体系发展的阶段目标，制定各个阶段的主要任务。

第88条 分期建设目标和重点

- 1) 近期（2015-2020年）：初步实现完备的区域和对外交通体系，奠定区域综合交通枢纽地位的基础。对外联系通道进一步完善，区县对外可达性有效提升，道路和公交系统引导老城区功能疏解和调整，支撑城市跨河、跨湖拓展。
- 2) 中期（2021-2025年）：强化系统衔接和方式整合，城市骨干交通系统基本完善；快速路网骨架基本建设完成，分区主干路成网；轨道交通建设启动，构建“蚌怀凤”都市区发展主轴线的复合交通走廊；依托公交枢纽的分区分级公交组织体系逐步完善，公共交通主体地位确立。
- 3) 远期（2026-2030年）：华东地区综合交通枢纽地位凸显，城市综合交通体系便捷、高效，都市区公交一体化、城乡客运一体化推进，跨界交通设施、管理、服务全面对接，骨干客运系统成网，交通运行品质和管理水平大幅提升。

12.2. 近期实施计划

第89条 骨架路网构建行动

- 1) **建设形成“井字形”快速路网。**东海大道（京台高速至蚌五高速段）、解放路、大庆路升级为快速路，南环路（东海大道至蚌五高速段）贯通。
- 2) **完善骨干道路系统。**老城片区以主干路拓宽改造和打通断头路为重点；禹会区、高铁片区、淮上区结合用地开发，加强完善主干道路网络；加强淮上片区、长淮卫片区与中部组团的骨架性联系通道建设。重点建设淝河路（接怀远世纪大道）、龙华路（接怀远乳泉大道）、双墩路、涂山路东延、南环线东延、老山路、淮上大道改线、治淮路（拓宽），新建延安路跨河通道、打通航华路-解放二路、贯通黑虎山路、华光大道等。
- 3) **优化重要节点交通。**新建蚌五高速东海大道出入口、庙山出入口，并迁建宁洛高速沫河口出入口；改造京台高速蚌埠西出入口，提高城市出入口通行效率；新增京台高速东海大道出入口、宁洛高速大庆北路出入口、淮蚌高速连接线刘府出入口，分散进出交通瓶颈压力。近期共规划建设枢纽立交和一般立交 33 处。其中，枢纽立交 10 处，一般立交 23 处。

第90条 旧城交通改善行动

- 1) **功能调整，优化交通组织。**分流过境交通，推进长淮卫大桥及老山快速路建设；转移对外交通，长途客运中心站省际长途班线向客运北站、综合客运站转移，启动蚌埠站南广场建设前期研究工作；都市区快速公交和公交干线引入光彩大市场公交枢纽、蚌埠南站枢纽。
- 2) **路网完善，提高路网承载。**打通老城区跨京沪铁路通道，建设治淮路西延线（滨河大道）；建设延安路跨淮河通道，拓宽延安路下穿铁路通道；新建航华路与解放二路衔接通道；打通马村路跨京沪铁路通道；加强次、支路网建设，实施交叉口改造和重点路段综合整治。
- 3) **强化管理，改善运行效率。**朝阳路、解放路、延安路跨河通道，以及中部组团黄山大道以北区域实行货车分时段禁限行；规范路内停车泊位设置和停车收费；启动老旧小区停车改善专项行动，加强停车设施社区共享；严格禁止临街建筑侵占道路红线，改善步行和自行车出行环境。

第91条 公交优先落实行动

- 1) **加快公交专用道布局。**延安路、朝阳路、涂山路、淮上大道划定高峰小时公交专用道。

- 2) **骨干公交系统升级。**启动胜利路、东海大道快速公交走廊建设，提升老城区东西向客流走廊公交服务水平。
- 3) **推动常规公交枢纽和场站建设。**规划新建 25 万 m² 的常规公交场站。改造光彩客运站为城市公交枢纽，建设高铁站公交枢纽。
- 4) **优化常规公交线网。**初步构筑枢纽型公交线网组织，优化公交线路，提升公交服务水平，引导都市区公交拓展。

第92条 枢纽跨越发展行动

- 1) **启动蚌埠新机场建设，完善综合交通运输体系。**围绕新机场的建设，推进集疏运道路、以及配套的公路客运站、临空物流中心的建设。
- 2) **以长淮卫作业区建设为核心，促进港区布局优化。**重点推进长淮卫作业区一期工程建设，逐步发展成为综合性港区。有序推进怀远、固镇、五河城区段的码头整合，优化城区岸线利用。推进浍河、茨淮新河、涡河航道整治工程。
- 3) **推进城际铁路建设和铁路专用线整合。**建设衔接蚌埠东站的长淮卫临港产业园的铁路专用线。建设蚌埠-滁州-南京城际铁路，推进亳州-蚌埠城际铁路前期工作；实施水蚌铁路蚌埠东站至西泉街站电气化改造工程及姜桥货场建设。
- 4) **实现县域高速公路全覆盖，加强普通干线公路建设。**建成徐明高速、蚌五高速；积极推进灵璧-固镇-凤台-金寨高速的立项和建设。完善市域干线公路网络，包括：国道 G206、G105 城区外绕线；G329（原 S307）、省道 S313 升级改造；天河南部快速通道；省道 S311、S230、S307、S223、S236、S224、S216 等。
- 5) **推进客货枢纽建设，提升运输服务水平。**重点建设蚌埠南站综合客运枢纽、高新区综合客运枢纽，皖北区域综合物流园区（工业园）、长淮卫临港物流基地、小蚌埠保税物流中心等货运枢纽，推进五河、固镇、马城、沫河口城乡客运一体化的公交枢纽建设。

13. 交通政策和规划实施保障

13.1. 交通发展政策

第93条 民航水运发展政策

- 1) 加快制定和实施蚌埠民航和水运发展专项政策，积极争取国家行业主管部门对支线航空、内河水运等重点项目前期工作、资金和用地等方面的支持。

- 2) 航运功能培育阶段,积极实施运输行业财税扶持政策。建立专项基金,用于蚌埠新机场航线航班补助、市场开拓奖励、机场使用费减免补助以及其他促进民航发展项目的补助。对航运内支线的发展予以一定的补贴;支持蚌埠内河航运企业做大做强,对具有一定规模的内河航运企业实行税收优惠政策,积极协调金融机构给予贷款政策倾斜。

第94条 现代物流发展政策。

- 1) 完善物流体系规划,出台关于蚌埠物流业发展的指导意见,编制《蚌埠市物流业空间发展规划》,为物流园区、物流中心、配送中心等物流设施做好空间预留。
- 2) 提升物流行业服务水平,塑造良好的市场环境,制定企业税费减免和土地使用的优惠政策,促进物流企业区域总部、区域分拨中心落户蚌埠;加强物流信息服务和监管,推动物流业规模化、集约化发展。
- 3) 鼓励多式联运,促进航空货运、内河水运和铁路集装箱运输发展。对港口、铁路集装箱办理站进站重箱集卡实施道桥费用优惠,有效降低公铁、公水联运的运输成本。

第95条 公交优先发展政策

- 1) 制定“十三五”期间公交优先发展的实施意见,进一步明确公共交通作为居民机动化出行主体的功能定位,明确公共交通公益属性。
- 2) 强化公交用地保障。在符合土地利用总体规划、城市总体规划、土地利用年度计划的前提下,对公交枢纽和场站用地优先予以保障。将公交场站作为市政交通基础设施,在城市开发过程中,结合大型公共建设项目、大型居住社区等项目的实施,列入配套设施同步设计、同步建设、同步运行。
- 3) 落实公交路权优先。推进在新建和改造道路上公交专用道的施划,加强社会车辆侵占专用道路权违规行为的监控和处罚。
- 4) 建立长效的公交财税扶持机制和合理的公交补贴补偿机制。公共财政向公共交通优先倾斜,加大对公交基础设施的投入;理顺公交行业营运体制,建立企业成本费用评价制度和政策性亏损评估机制,落实对政策性亏损的补贴补偿。

第96条 枢纽综合开发政策

- 1) 推动铁路枢纽周边综合开发。落实《国务院办公厅关于支持铁路建设实施土地综合开发的意见(国办发〔2014〕37号)》,结合蚌埠站功能调整和南广场的建设,谋划蚌埠站及毗邻区域土地综合利用,打造城市功能中心。
- 2) 推动轨道交通站点与城市功能中心的联动发展。结合轨道交通建设,编制《轨

轨道交通沿线及站点周边用地规划》，研究建立轨道交通车站周边用地开发机制，创新枢纽投融资机制，探索 PPP 投融资模式的应用。

- 3) 灵活公交场站建设模式。推动公交枢纽、场站复合利用；对配套建设公交场站的开发项目予以容积率的奖励和补偿；鼓励公交企业基于场站进行上盖物业的综合开发；政府主导的保障性和公共服务设施建设工程，将公共交通场站纳入同步建设计划。

第97条 绿色安全交通政策

- 1) 加大新能源公交车和出租车推广应用力度。结合公交车辆更新，逐步推广新能源公交车，鼓励新增出租汽车选择新能源车辆。继续推动道路运输行业黄标车辆的淘汰和更新，逐步实现客运车辆的环保全部达标。
- 2) 加强环保不达标车辆的限制和淘汰。研究实行机动车排气污染定期检测与强制维护制度，新车上牌严格执行环保车型目录管理规定。根据空气质量和交通运行情况，逐步扩大黄标车限制通行范围和时间，加强对进入限行区的黄标车的跟踪查处。
- 3) 建立健全交通安全管理长效机制。加大对交通安全违法行为的执法力度。加强交通文明建设。加大宣传引导力度，鼓励提倡有序排队、公交礼让、驾车不鸣笛、行人优先通行等文明交通行为，进一步提升市民交通文明素质。

13.2. 规划实施保障

第98条 建立健全蚌埠综合交通发展的规划体系，逐步推进停车规划、公共交通规划、道路网专项规划、老城交通综合整治规划、局部道路和交叉口改造规划设计、轨道交通建设规划、轨道交通沿线及站点周边用地规划等专项规划，落实综合交通体系战略思想和框架方案，指导城市交通建设。

第99条 完善交通法律法规体系。推动城市公共交通、停车、自行车等系统相关法规、条例的编制和发布，充分利用法制手段规范交通规划、投融资、建设、运营、管理和服务工作。

第100条 按照占 GDP 3-5%的比例，稳定城市综合交通设施的投资建设规模，加大公共财政对公共交通的扶持力度。以公共停车设施、综合客货枢纽、轨道交通等设施建设先行试点，遵循“政府主导、多元化投资、市场化运作”的总体思路，深化投融资体制改革，拓宽融资渠道。

第101条 建立部门和区域协调组织机制。积极推进蚌埠与淮南、蚌埠与凤阳交通协调组织联席会议，促进跨界交通基础设施的规划、建设与管理，实现设施、服务、管理的全方位对接。积极推动道路系统衔接、公交服务互联互通、公交一卡通区域联网，共同研究制定城际公交线路组织和补贴补偿协同机制。