

宝丰县“十四五”综合交通运输体系 规划方案

 平顶市公路交通勘察设计院

二〇二〇年六月

目 录

前 言	- 4 -
第一章 综合立体交通发展现状	- 5 -
1. 1 宝丰县总况.....	- 5 -
1. 2 社会经济发展现状	- 6 -
1. 3 综合交通发展现状	- 6 -
1. 3. 1 交通发展现状	- 6 -
1. 3. 2 主要问题	- 9 -
1. 4 “十三五”综合交通发展回顾	- 11 -
1. 4. 1 “十三五”规划与实施情况	- 11 -
1. 4. 2 “十三五”期间发展主要特点、成功经验及存在问题	- 12 -
第二章 发展形势与需求	- 14 -
2. 1 发展形势.....	- 14 -
2. 2 发展需求.....	- 14 -
2. 2. 1 满足经济社会快速发展要求.....	- 14 -
2. 2. 2 满足高速时代发展要求.....	- 14 -
2. 2. 3 满足全域旅游建设要求.....	- 15 -
2. 2. 4 满足全域产业发展要求.....	- 15 -
2. 3 需求预测.....	- 16 -
第三章 “十四五”综合交通发展目标.....	- 19 -
3. 1 指导思想.....	- 19 -

3. 2 规划原则.....	- 19 -
3. 3 规划目标.....	- 20 -
3. 3. 1 综合目标.....	- 20 -
3. 3. 2 具体目标.....	- 20 -
3. 3. 3 目标指标体系的构建.....	- 22 -
第四章 “十四五”综合交通发展重点.....	- 24 -
4. 1 综合交通网规划.....	- 24 -
4. 2 综合运输服务规划	- 33 -
4. 3 运输结构调整规划.....	- 36 -
4. 4 交通运输信息化规划	- 37 -
4. 3. 1“十四五”期间规划打造“四个智慧”	- 38 -
4. 4. 2“十四五”建设重点.....	- 41 -
4. 5 推动交通运输绿色发展.....	- 41 -
4. 6 提升安全应急保障能力.....	- 43 -
4. 7 全面提升行业治理能力.....	- 44 -
第五章 投资估算	- 45 -
5. 1 综合交通网.....	- 45 -
5. 2 综合运输服务	- 45 -
5. 3 交通运输信息化.....	- 47 -
5. 4 估算汇总	- 47 -
第六章 保障措施和建议	- 49 -

附 图

- 一、宝丰县“十四五”综合交通规划总图
- 二、宝丰县“十四五”综合交通高速规划图
- 三、宝丰县“十四五”综合交通普通干线规划图
 - (1) “两环七放射”布局规划图
 - (2) “五纵三横”联络通道布局规划图
 - (3) 服务产业布局规划图
 - (4) 服务旅游布局规划图
- 四、宝丰县“十四五”综合交通农村公路规划图
- 五、宝丰县“十四五”综合交通铁路规划图
- 六、宝丰县“十四五”综合交通内河航运规划图
- 七、宝丰县“十四五”综合交通运输管道规划图
- 八、宝丰县“十四五”综合交通物流规划图
- 九、宝丰县“十四五”综合交通枢纽场站规划图

前 言

交通运输是国民经济中基础性、先导性、战略性产业，是重要的服务性行业。“十四五”综合交通运输发展规划的编制工作是遵循党中央要求、打造交通强国的重要路径，是紧紧围绕建设现代化经济体系的要求，着力构建与交通强国相适应的框架体系的重要战略规划。

“十四五”综合交通运输发展规划是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的五年规划，是全面推进交通强国建设的第一个五年规划，是推动交通运输高质量发展的五年规划，是贯彻落实中央完善规划体系、加强规划衔接要求的五年规划。

《宝丰县“十四五”综合交通运输体系发展规划》是宝丰国民经济和社会发展第十四个五年规划的主要内容之一，是指导“十四五”时期我县交通运输行业发展的纲领性文件，也是行业主管部门行使宏观调控、公共服务、市场监管等职责的重要依据。

本次规划在全面总结“十三五”时期综合交通运输发展经验的基础上，重点是：一要完善基础设施网络，提高综合交通运输网络效率；二要提升运输服务品质，推进出行服务便捷快速；三要深化交通运输供给侧结构性改革，推进物流“降本增效”；四要突出科技创新，提供发展新动能；五要坚持生态优先，持续推进绿色发展。六要坚持安全第一，提高安全发展水平；七要坚持深化改革，提升行业治理水平；八要加强投融资政策研究，防范化解债务风险。



第一章 综合立体交通发展现状

1.1 宝丰县总况

1) 基本情况

宝丰县位于河南省中西部，属平顶山市下辖县，西倚伏牛山脉，东瞰黄淮平原，沙河润其南，汝水藩其北，总面积 722 平方公里，辖 9 镇 3 乡 1 个办事处和 1 个林站，总人口 52 万人。宝丰县属于中原城市群核心发展区，东北距省会郑州 134km，东距平顶山市区 30km，西北距洛阳市 141km，境内有宁洛高速、郑尧高速、郑万高铁、焦柳铁路、孟宝铁路等穿过，是河南省中西部重要的交通枢纽。

宝丰县是典型的资源依赖型城市，因其地质构造复杂，成矿条件优越，全县内探资源探明的矿产资源有 22 种，开发前景广阔。特别是煤炭资源最为丰富，年均产量 300 万吨左右。2010 年之后，煤炭产业遭遇瓶颈，不锈钢产业、交通运输、化工、食品加工等非资源依赖型产业开始兴起，宝丰县正处于由煤炭资源依赖型向多元化经济转型阶段的城市。

2) 自然条件

宝丰县位于河南省中西部外方山东麓，宝丰县地势西高东低。地处暖温带，为半湿润大陆性季风气候区，雨水适中，日照充足，热量丰富，季风气候显著，春、夏、秋、冬四季分明。

宝丰县境区水资源较充足，国家南水北调中线工程自南而北穿过，此外还有北汝河、净肠河、石河、泥河、玉带河等横穿境内，大小型水库有何陈水库、龙兴寺水库、胡沟水库三个。

宝丰县历史悠久，境区内文物古迹颇多，旅游资源丰富。魔术之乡赵庄镇有赵庄魔术、魔术大观园等，红色胜地商酒务镇有中原大学遗址、中原军区旧址、中原局旧址等，汝瓷之都大营镇有汝官窑遗址、清凉寺、赤峰寺等，

观音故里李庄乡有香山寺、白雀寺、妙善塔等，宝酒名城杨庄镇有马街书会、马街书会会址火神庙等，每年都会有大量的游客到宝丰欣赏宝丰的名胜古迹，品读宝丰的历史文化。

1.2 社会经济发展现状

2018年，宝丰县全县地区生产总值完成320.6亿元，按可比价格计算同比增长5.5%，其中，第一产业增加值20.4亿元，同比增长3.1%；第二产业增加值172.1亿元，同比增长3.8%。其中，工业完成增加值163.2亿元，同比增长3.6%；第三产业增加值128.1亿元，同比增长8.5%。

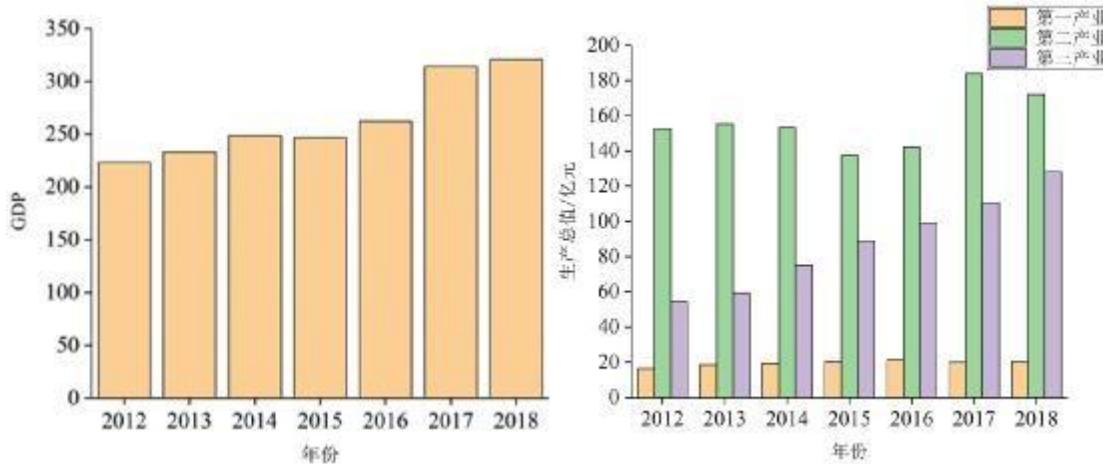


图 1.2-1 宝丰县历年 GDP 发展趋势 图 1.2-2 宝丰县历年三产结构变化趋势

根据统计资料，2018年宝丰县三大产业占GDP比重为6.4:53.7:39.9，第二产业比重较高，表明工业带动比较明显。宝丰县国民生产总值持续稳定增长，平均年增长率为6%左右，从产业结构看，第一产业占比有下降趋势，第三产业比例呈上升趋势，整体上三大产业结构更趋合理。

1.3 综合交通发展现状

1.3.1 交通发展现状

宝丰县交通便利，已形成四通八达的交通网络，交通设施总体较为完善。随着经济的发展，宝丰县综合交通运输呈现增长态势，交通从货畅其流、人

便于行的基本需求向舒适、快速、安全的高层满足迈进。

1) 公路

截至 2020 年，全县有过境**高速公路 2 条** 44 公里，即宁洛高速、郑尧高速，现有高速出入口 2 个。**国道 2 条** 39.213 公里，即 G207 乌海线、G311 连溧线。**省道 6 条** 157.992 公里，即 S232 云叶线、S233 焦桐线、S234 焦新线、S241 洛驻线、S324 郑汝线、S520 郑汝线。**县道 10 条** 159.8 公里，**乡道 32 条** 274.5 公里，村村通涵盖 13 个乡镇共 1200 公里，桥梁 168 座。全县公路密度达到了 250.7 公里/百平方公里，远远高出全市 154 公里 / 百平方公里的平均水平，基本形成了“干支相连、内通外联、通村畅乡”的公路网络。

2) 铁路

县域内已有铁路 3 条，其中高速铁路 1 条--郑万高铁，普通铁路 2 条--孟宝铁路、焦柳铁路，无城市轨道交通。高速铁路方面，郑万高铁是连接郑州和重庆的重要客运通道。普通铁路方面，焦柳铁路是“三西”煤炭南运的主要通道，复线铁路，国铁 I 级，以货运功能为主，兼顾客运功能；孟宝铁路是煤炭对外运输的重要通道，也是京广铁路和焦柳铁路联络线，复线铁路，国铁 I 级，客货混行，设有宝丰站（原平顶山西站），供孟宝铁路和焦柳铁路共同使用。

3) 内河航运

宝丰县域内自然河流较多，但具备通航条件的河道较少，暂无通航航道。汝河是一条具有通航条件的重要内河航道，位于我县与郏县交界线上，目前，复航工程正处于前期准备阶段。

4) 航空运输

我县暂无民用机场和通用机场，但就通用机场建设项目已开展了前期准备工作。



5) 管道运输

现有天然气主管主要为西气东输二线及其支线，总长约 27.174 公里，途径杨庄镇、城区、周庄镇、石桥镇及张八桥镇一少部分，天然气支管未能覆盖至各乡镇，覆盖率低；无成品油运输管道，成品油仍依靠传统的公路运输。

6) 枢纽场站

(1) 客运站

公路客运站方面，现有两个客运站—宝丰县中心汽车站、宝丰县长途汽车站，其中宝丰县中心汽车站位于人民路与新建路交叉口西南角，宝丰县长途汽车站位于迎宾大道与龙兴中路交叉口西南角，且这两个汽车站均位于核心城区。

铁路客运站方面，现有两个—平顶山西站（郑万高铁站）、宝丰站（焦柳铁路与孟宝铁路共用站），其中平顶山西站位于宝丰县杨庄镇，离中心城区三公里，宝丰站位于中心城区。

(2) 货运站

公路货运站方面，目前尚未建成规模化的公路货运站，仅有简易的停车场服务于货运行业。

铁路货运站方面，现有二等站有宝丰站（焦柳铁路与孟宝铁路共用站），位于宝丰县中心城区；现有四等站有商酒务站，位于宝丰县商酒务镇。

(3) 物流产业

目前，全县已有一批货运物流企业，形成了以运输、商贸、园区、快递等类型业务为特征的市场主体。但占地面积在 100 亩以上的物流园仅四个，其中已建成的有两个—河南省宝丰西商农场品（冷链）物流园、豫宝物流园；在建且将要建成的有两个—平顶山西战略支撑点物流园、鹰城万瑞汽车物流园。

表 1.3-1 宝丰县占地面积 100 亩以上物流园区汇总表

序号	园区名称	园区位置	运营管理主体	建设状态	建成时间	占地面积(亩)	园区类型	备注
1	平顶山西战略支撑点物流园	宝丰县杨庄机务段	河南强润物流有限公司	在建	2022.1	650	货运服务型	
2	河南省宝丰西商农场品(冷链)物流园	宝丰县周庄镇	河南省宝丰西商农场品(冷链)物流园有限公司	在建	2020.5	180	综合服务型	
3	鹰城万瑞汽车物流园	宝丰县产业及集聚区	-	在建	2020.9	267	综合服务型	
4	豫宝物流园	宝丰县周庄镇辛庄	平顶山市豫宝物流服务有限公司	在建	2020.5	193	货运服务型	

(4) 枢纽建设

我县场站功能比较单一，规模较小，没有形成综合枢纽场站。

1.3.2 主要问题

1) 公路

①高速公路主要依靠出入口为沿线人民群众出行提供服务。县域内高速基本集中于东部，西部地区观音堂林站、前营乡、大营镇、张八桥镇及东部李庄乡、石桥镇无高速穿过，高速覆盖率低；闹店镇、商酒务镇、赵庄镇虽有高速穿过，但无高速口，存在“近高速无法上高速”现象，如：闹店镇距离郑尧高速路线不足 3 公里，但要上郑尧高速最短路程却需要 15 公里。

随着新型城镇化和乡村振兴战略的实施，县乡经济快速发展，群众对便捷上下高速的需求将更加强烈，出入口通行能力、数量不足问题将更加凸显。

②普通干线公路虽然建设取得了长足的进步，但仍存在部分道路等级较低、道路交通拥堵、枢纽衔接不完善、瓶颈路段不畅通等情况，且“一城一环”尚未形成，与周边市县区之间尚未实现快速连接，尤其是随着郑万高铁的通车、旅游资源的发展等项目的推进，现存干线公路无法满足当前社会发展的需求。

③农村公路中高等级公路占比低，通达度不够深，部分乡村仍存在“断头路”现象，尚未全面实现“联网成串”。

截至 2019 年末，宝丰县存在无硬化路 103 公里；部分村镇主干道存在 3.5 米以下窄路，缺少乡村旅游路、资源路、产业路，低等级道路、断头路较多（截至 2019 年末尚有约 14 公里）等现象；部分村道及个别县乡道存在危桥隐患或有路无桥、宽路窄桥、漫水桥等问题。

2) 铁路

现有铁路专用线未能充分发挥其资源效能，运力不足，急需提升货运能力；部分企业尚未建成铁路专用线，依然以公路运输为主，效率低下且容易造成污染。

3) 内河航运

目前，我县暂无通航航道。

4) 航空运输

目前，我县暂无通用机场。

5) 管道运输

天然气支管覆盖率低；无成品油运输管道，成品油仍依靠传统的公路运输。

6) 枢纽场站

①客运方面：现有客运站规模较小，客运站设于中心城区易造成主干道的交通拥堵，且升级扩建规模受限。高铁站尚未形成集客运站、公交站等于一体的综合枢纽场站。

②货运方面：宝丰火车站位于城区，作为货运为主的场站，在市区内货物运转对当地交通有一定影响，同时影响居民休息。目前，我县货运站均为铁路场站，并且二等货运铁路场站1个、四等站1个，同时我县资源丰富，货运需求量大，现有铁路场站难以满足货物运输周转需求。

③物流方面：我县现代物流业具有坚实的发展基础，且前景广阔。但从整体上判断，仍处在发展的初级阶段。还存在一些突出矛盾和问题，主要表现为：
一是物流基础设施存在薄弱环节。道路网络不健全，“最后一公里”没有根本解决，各类产品的双向流通仍然存在矛盾。多式联运瓶颈逐步显现，公路、铁路不同交通方式之间达不到无缝衔接。**二是物流企业经营粗放。**我县还没有现代化的区域仓储分拨中心，物流仓储经营分散，企业规模普遍较小，服务供给水平偏低，造成效率低、成本高。**三是物流信息化程度低，人才短缺。**我县物流企业信息化建设还处于起步阶段，条码技术、射频技术等现代化信息手段还未有效应用，专业型、管理型的高层次物流人才短缺。现代物流业统计指标体系尚未建立。

1.4 “十三五”综合交通发展回顾

1.4.1 “十三五”规划与实施情况

“十三五”时期（2016—2020年），是宝丰县主动适应新常态，进入经济社会全面转型，推进“四个全面”战略布局和“五位一体”进程、落实“三

个重大”、全面实现小康的关键时期。

“十三五”时期，我县积极构建现代化综合交通运输体系，不断提升服务保障能力，为我县经济社会发展提供了有力支撑和坚强保障。

1. 交通基础设施建设成果显著

目前，高速公路通车里程 44 公里，国省干线公路通车里程 131.732 公里，农村公路通车里程 1634.3 公里，综合交通网络建设逐步推进，交通运输保障和先行引领作用更加明显。

“十三五”期间：高速公路网络不断完善，加强高速县域出口通道建设，焦唐高速平顶山段项目前期工作进展顺利。普通干线公路升级优化，道路通行条件显著改善、服务水平显著提高。农村公路服务能力持续增强，高标准推进“四好农村路”和“美丽乡村公路”建设，加大农村公路安保设施建设力度，农村居民出行条件基本改善，成功创建成为全省“四好农村路”示范县。郑万高铁已建成通车。

2. 运输服务能力持续提升

目前，全县公路客货运输继续保持平稳增长，公路运输在综合运输体系中的基础性作用和主体地位进一步巩固。

宝丰县城乡客运体系已初具规模。现有城乡客运班线主要由 5 家农村客运公司运营，现有运营线路 10 条、68 台车。

1.4.2 “十三五”期间发展主要特点、成功经验及存在问题

“十三五”期间，全市综合交通运输发展成效显著，基本适应经济社会发展和人民群众安全便捷出行需要，但仍然存在一些突出问题和矛盾：

(1) 综合交通运输体系尚未建立。我县水运、航空发展滞后，铁路发

展相对缓慢，综合交通运输结构较为失衡，综合运输枢纽较为缺乏，各种运输方式衔接不畅、效率不高、融合不够的问题突出，推进综合交通运输体系建设迫在眉睫。

(2) 供给侧结构性问题突出。高速公路尚未“成环连网”，乡镇覆盖度有待提高，便捷度较低、部分乡镇存在“近高速无法上高速”的现象；普通干线公路高等级公路占比不高、布局不够合理、枢纽衔接不畅、“一城一环”尚未形成、尚未覆盖全部乡镇，断头路仍然存在，亟需提质增速；农村公路通达度不够深、尚未全面实现“联网成片”；铁路网络密度较低、运力不足、高铁出行不够便捷；市场主体分散，市场竞争力不强，抵御风险能力差，轻质化、高附加、一体化货运供给和个性化、高品质、快捷化客运供给缺口较大。

(3) 运输服务水平仍待提高。城乡客运基本公共服务距离人民群众期盼仍有一定差距；现代物流业发展缓慢，市县乡村四级节点物流体系尚未形成。

(4) 科技支撑能力仍然较弱。我市交通运输信息化基础网络、数据中心、应用平台的等级不高，且分散封闭、系统性不强，科技成果转化率、实际贡献率低，前沿信息技术引领交通运输行业优质高效发展的作用还没有完全形成。

第二章 发展形势与需求

2.1 发展形势

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。

“十四五”综合交通运输发展规划是进入新时代、开启全面建设社会主义现代化国家新征程的五年规划，是全面推进交通强国建设的第一个五年规划，是推动交通运输高质量发展的五年规划。积极谋划好我县“十四五”综合交通运输体系发展规划，努力为全面建设交通强市开好局、起好步，势在必行。

2.2 发展需求

2.2.1 满足经济社会快速发展要求

“十四五”期间，继续坚持走新型工业化道路，强化招商引资，加快产业承接步伐和转型升级，大力发展不锈钢产业、煤炭循环经济、农副产品加工等产业，构建良好产业生态和产业集聚基地；大力推进全域旅游及产业振兴，将旅游业作为宝丰县重要的经济增长点。经济社会快速发展将会带来客货运输量持续增长，需要综合交通体系提供高效、便捷的客货运交通服务。

另外随着居民收入水平的提高，社会公众对运输的时效性、质量性、安全性、便捷性、舒适性乃至个性化需求日益提高。要求在继续加快交通基础设施建设的同时，将发展重心逐步转向管理水平和服务水平的提升，为社会提供更高质量的运输服务。

2.2.2 满足高速时代发展要求

高速铁路和高速公路是高速时代主要标志，宁洛高速、郑尧高速早已经通车，随着郑万高铁建成通车，宝丰县已正式迈入“双高速”高速时代。“十四五”期间，要构建以高速铁路和高速公路为核心的综合交通体系，强化交通基础设施与高速铁路、高速公路之间衔接和无缝换乘，充分发挥高速铁路、高速公路对县城和及周边乡镇的辐射作用，满足高速时代对综合交通体系发展需求，全面提升宝丰县综合交通运营效率。

2.2.3 满足全域旅游建设要求

全域旅游战略是地域全覆盖、产业全覆盖的发展战略，其本质是开放发展。大力发展战略以马街书会、杨家大院、中原解放馆、宝酒文化园等为特色的宝酒名城；以香山寺、白雀寺、妙善塔等为特色的观音故里；以赵庄魔术、魔术大观园、魔术体验馆等为特色的魔术之乡；以中原大学遗址、中原军区旧址、中原局旧址、稷祖庙等为特色的红色胜地；以清凉寺汝官窑遗址、汝瓷博物馆、汝官窑遗址保护展示厅、汝瓷文化产业园、龙兴寺水库等为特色的汝瓷之都，实现地域旅游全覆盖。全域旅游战略要以旅客为核心，以游客消费带动交通运输、住宿餐饮、娱乐购物、旅游商品生产、工艺展示带动产业发展，通过发展农家客栈、农家乐等旅游配套产业，壮大汝瓷、宝酒等特色旅游商品，发展生态农业和观光旅游，让游客在欣赏宝丰的名胜古迹的同时，更能去品读宝丰的历史文化。

宝丰县域丰富的旅游资源，全域旅游战略的实施需要县域综合交通体系支撑，“十四五”期间需要加大旅游景区交通联系通道建设，并加强旅游景区与郑万高铁站之间旅游交通建设。

2.2.4 满足全域旅游产业发展要求

依照宝丰的经济与产业发展特征及资源型城市的经济发展规律判断，宝丰正处于资源枯竭型城市走向衰败或新生的关键分叉路口，在经济下行压力、主要工业品价格大幅下滑、资源环境约束趋紧、各类风险隐患增多等严峻挑战下，坚定不移摆脱资源产业依赖，发挥政府调控职能，立足长远实施传统产业结构调整，不断推进资源型城市转型，形成以现代工业体系构建为发核心，以现代农业、现代服务业和文化旅游为重点，三次产业协调、城乡产业互促的特色产业体系。

以“循环、集约、高效”为发展原则，工业集聚于产业集聚区及不锈钢产业、东部农副产品加工园、北部煤炭经济循环产业园三大平台，现代服务业集中于宝丰县中心城区，高铁商务区，特色商业区，结合地方特色资源优势，实现农业、文化旅游业全域发展。

宝丰县产业发展迅速，“十四五”期间需建设一批大型物流园区及货运交通要道，主要依托公路运输、铁路运输，推动宝丰产业的发展。

2.3 需求预测

1) 运输需求总量将持续增长

客运需求方面，伴随宝丰城镇化稳步推进，城乡区域发展协调性增强，人民生活水平不断提高，私家车保有量持续增长，县域人均出行次数将大幅增加，出行范围继续向外延伸，客运总量将延续较快发展的态势。此外，宝丰县将发挥自身的自然环境优势，建设以山水、文化为特色的国内外知名旅游城市，旅游产业的快速发展将刺激和加快地区客运需求的增长。

在货运需求方面，未来不锈钢、农副产品、新型煤、新能源、新材料等的运输量要求较高。伴随新兴工业化进程全面推进，高新技术产业稳步发展，

产业集群效应和城镇的聚集效应将大幅度增强，带动货运总量继续保持快速增长的发展势头。

2) 公路运输仍将占据主导地位，铁路、水路运输需求显著提升

客运方面，伴随着郑万高铁建成运营，将大幅度引导旅客出行由公路向铁路转换。另一方面，考虑公路运输方式便捷性、运输结构调整的长期性以及宝丰县域通道主流向特征，公路运输方式仍将在较长时间内占据主导地位，但铁路所占比例也将进一步提升。

货运方面，宝丰县工业产销速度加快，城市经济结构升级，区域间物流将急速增长，铁路运输服务范围将继续扩大。北汝河航道复航工程开始兴建，水运将承担一部分的货物运输，缓解铁路运输的压力。目前我县暂无公路运输货运站，只有简易的停车场服务于货运行业，因此公路运输应先面向中短途货物运输，慢慢再转向对多批量、高附加值货物的运输。未来，宝丰将最终打造形成公路、铁路、水运三者相互协调的货物运输体系。

3) 对外客货交流将更加频繁，县域组团间交通需求将快速增长

未来宝丰县作为经济发达地区产业转移的目的地之一，与长三角、成渝等城市群的联系将更加紧密，同时作为豫中地区核心县区地位逐步确立，与郑州、洛阳、南阳、驻马店、许昌和漯河周边六市及郑州、洛阳都市圈的经济交通联系也将日益紧密，对外客货交流也将更加频繁。伴随平宝一体化发展战略的逐步实施，一体化区域的核心作用和辐射能力将全面凸显，与汝州、鲁山和郏县等方向的联系需求也将稳步提升。

4) 多样化、高品质运输服务需求日益凸显

随着消费结构的升级，客运需求呈现多样化发展趋势，安全、高效、便

捷、舒适乃至个性化的运输价值取向不断增强，高品质旅游客运需求越来越强烈。同时，随着综合立体交通网的逐步完善，公路、铁路、水运等各种运输方式将发挥各自的优势，实现功能互补，建设综合客运枢纽实现“零距离换乘”的需求也将日益凸现。

货运需求方面，大运量、低附加值货物运输需求依然旺盛，高新技术产业和现代服务业快速发展产生的小批量、高附加值产品运输需求将更加迫切，为此不断拓展服务功能，发展多式联运、甩挂运输、城市物资配送等运输组织方式，节省物流成本的需求也将逐渐显现。

第三章 “十四五”综合交通发展目标

3.1 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、四中全会精神，紧紧围绕统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，坚持推动高质量发展，坚持以供给侧结构性改革为主线，坚持以人民为中心的发展思想，牢牢把握交通“先行官”定位，适度超前，进一步解放思想、开拓进取，努力实现基础设施网络化、运输服务品质化、运行组织智慧化、发展方式绿色化、行业治理现代化，积极构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系。为我县加快发展提供有力支撑和坚实保障。

3.2 规划原则

引领带动，适度超前。充分发挥交通对经济社会发展的先行引领作用，加强与相关规划衔接，兼顾现实基础和发展需求，适度超前建设交通基础设施，更好地服务我县转型发展。

服务为本，安全高效。强化运营和服务管理，加快多式联运发展，促进客运服务便捷舒适、货运服务集约高效，推动综合交通运输服务提质增效升级发展，实现“人享其行、物优其流”。强化交通运输安全生产监管和应急保障体系建设，全面提升综合交通运输体系的安全性和可靠性。

绿色智慧，共享发展。调整运输结构，推广节能减排，实现综合交通运输发展绿色化。将生态保护红线意识贯穿到交通发展各环节，建立绿色发展长效机制。推动信息技术与交通运输服务深度融合，充分发挥智慧交通对交

通运输现代化发展的核心带动作用。加强区域城乡交通运输一体化发展，推进交通运输公共服务均等化。

深化改革，创新机制。转变政府职能，充分发挥市场在交通资源配置中的主导作用，形成多元化的交通投融资机制。加快构建权责匹配、运转高效的交通运输管理体系。完善现代交通治理体系，推进交通运输治理能力现代化。

3.3 规划目标

3.3.1 综合目标

到 2025 年，形成适度超前于宝丰县经济社会发展、全面支撑城市总体定位要求的安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系，综合交通立体互联、运输服务经济高效、科技创新智慧引领、资源环境低碳绿色、安全应急充分可靠、治理能力全面提升，有效引领我县经济社会发展。

3.3.2 具体目标

1)综合立体交通网络

——高速公路：总里程达到 61.2 公里，出入口达到 6 处，群众出行上高速便捷度大幅提升，全县 85% 乡镇 15 分钟内上高速。

——干线公路：总里程达到 191.915 公里，乡镇覆盖率达到 100%，一级公路占比达到 48.4%，二级及以上公路占比达到 94.6%，所有乡村 5 公里、10 分钟可上干线公路。

——农村公路：基本实现“四好农村路”高质量发展目标，全县农村公路达到 1987.6 公里，具备条件的 5 户以上自然村全部实现通硬化。

——铁路工程：总里程达到 82.65 公里（不含地方铁路），乡镇覆盖率

达到 65%，其中高速铁路里程达到 53.2 公里，基本形成骨干铁路网络；对地方铁路升级改造，建成多条铁路专用线。

——内河航运：推进北汝河复航以及北汝河港前期工作。

——航空工程：宝丰 A2 通用机场完成前期准备工作。

——管道工程：建成成品油高压主管道 26.8 公里、天然气高压主管道 37 公里。

2) 运输服务体系

——汽车客运站：完成长途汽车站和中心汽车站的外迁新建，在高铁站客运枢纽新增一处高铁长途汽车站。以及对各乡镇汽车客运站进行升级改造。

——货运场站：扩建提升宝丰铁路货运站场容量，增加 500 万吨/年的铁路运力。规划平顶山西集装箱办理站、商酒务邓林物资发运站 2 处铁路货运站。加快强润多式联运智慧物流港二期、正通铁路货运中心站（洁石）、宝丰县铁路物流综合发运站（商酒务）等集装箱堆场建设。

——物流园区（中心）：加快推进强润物流多式联运智慧物流港、西商农产品（冷链）物流园、豫宝物流园等现有物流园区建设并投产投用。另规划市级 2 个，县级 9 个。

3) 智慧交通体系

继续发挥政府与市场两个主体的积极性，深入实施“互联网+交通”工程，更好地利用智慧交通服务于群众出行和预测预警、应急指挥、辅助决策等工作，交通运输信息化智能化水平明显提高。二级以上客运站实现全省联网售票，城市公交电子支付达到 100%，高速 ETC 使用率达到 100%，创建物

流公共信息服务平台。

4) 绿色交通体系

加快构建绿色公共交通体系，推进市域绿道系统建设，发展节能减排新技术，节能减排取得明显成效，主要污染物排放强度明显降低，资源集约利用程度有效提升。主城区公交使用新能源、清洁能源车辆达到 100%。

5) 平安交通建设

交通运输安全监管体系基本形成，应急保障能力显著提升。国省干线公路重要路段监测覆盖率达到 100%。

3.3.3 目标指标体系的构建

如下表 3.3-1，构建“十四五”综合交通运输发展目标指标体系。

表 3.3-1 “十四五”综合交通运输发展目标指标体系

指标名称	单位	2020	2025	备注
高速公路总里程	公里	44	61.2	
普通国省干线公路总里程	公里	197.205	191.915	
农村公路总里程	公里	1634.3	1987.6	
普通国道一级公路比重	%	25.9	48.4	
普通国道二级及以上公路比重	%	75.8	94.6	
铁路总里程（不含地方铁路）	公里	51.55	82.65	另外对地方铁路升级改造，规划建成多条铁路专用线
通用机场个数	个	0	1	
油气管道		建成成品油高压主管道 26.8 公里、天然气高压主管道 37 公里		
客运枢纽数量	个	0	3	新长途汽车站、新中心汽车站、高铁枢纽站
铁路货运站数量	个	2	7	
大型物流园数量	个	4	15	
高速口个数	个	2	6	

物流业增加值/GDP(年平均10%的增速)	%	4.55	7.33	某一产业占GDP的比重达到5%以上，即属于支柱产业
物流业总费用/GDP	%	-	11%以下	我国2019年度该指标为14.7%，河南省为13.6%
全县国家A级以上物流企业	家	-	7~10家	
年营业收入亿元以上骨干物流企业	家	-	5~8家	

第四章 “十四五”综合交通发展重点

4.1 综合交通网规划

“十四五”时期，宝丰将加快完善综合交通运输体系，快速推进高速公路、国省干线以及区域干线公路建设步伐，铁路、水运、航空建设齐头并进，搭建“内联外畅”的县域综合交通运输网络大骨架。

1) 高速公路

高速公路是全国性或省级运输通道，主要承担区域间、省际间以及大中城市间的中长距离运输。

按照《河南省高速公路网规划》，河南省高速公路网总体布局采用重要通道和联络线相结合的形式，由9条南北纵向通道、12条东西横向通道、省会郑州放射线6条组成。在河南省高速公路网布局规划的基础上，谋划宝丰县高速公路网布局方案。与现有高速在宝丰县域内形成“一横两纵”的高速公路网新格局。

规划焦唐高速宝丰段：焦作至唐河高速是我省高速公路网规划的9条南北纵线之一，是豫鄂两省对接的重要省际通道。

新增高速口：郑尧高速新增闹店镇与周庄镇两个出入口，焦唐高速预留前营乡与张八桥镇两个出入口。

高速引线：北部工业园区南规划一处高速引线，连通焦唐高速规划高速口，且串联S241洛驻线与G207鸟海线。

表4.1-1 “十四五”宝丰县高速公路网“一横两纵”布局一览表

名称	现有高速口	宝丰境内规划高速口	县域里程 (KM)
现有宁洛高速	宝丰站	-	26.9
现有郑尧高速	平顶山西	闹店镇、周庄镇	16.4
规划焦唐高速宝丰段	-	前营乡、张八桥镇	17.9

合计	2	5	61.2
----	---	---	------

2) 普通干线公路

普通干线公路是解决县域内部节点之间以及宝丰县与周边地区的连通问题，主要承担中短途距离交通出行。

《2019 年国家干线公路交通情况分析报告》和《河南省国省道公路调整方案》指出：干线公路网已实现由“总体缓解”向“基本适应”的转变，由于资金、土地、环境等刚性约束日益收紧和加强，公路的规划建设必须在有限的资源和空间约束下，研究确定合理的规模和合适的结构，发展趋势将从数量上的增长逐步向提质增速上转变。

根据宝丰县普通干线公路的服务功能，本次规划从以下几方面出发：

(1) 县域对内打造“两环七放射”的干线公路网。实现县城-乡镇、乡镇-乡镇的快速衔接，助力城乡一体化发展。

中心城区环：S520 郏汝线、G311 连溧线、S324 郏汝线（宝石线）、S241 洛驻线。

乡镇联系环：S324 郏汝线（宝石线）、G207 乌海线、X007(扶贫一号路)、X011、X004、X005、原 S231 金孟线、S236 花程线、G311 连溧线、S241 洛驻线。

城区七放射：放射一：S324 郏汝线（宝石线）→张八桥、石龙区

放射二：X008→张八桥

放射三：S520 郏汝线→大营镇、观音堂林站

放射四：S241 洛驻线→商酒务

放射五：X004→赵庄镇

放射六：原 S231 金孟线→石桥镇

放射七：G311 连溧线→闹店镇、李庄乡

(2) 县域对外打造“五纵三横”的联络通道。加强对周边各市县的沟通连接，促进区域经济融合发展。

五纵：纵一—G207 乌海线、纵二—S241 洛驻线、纵三—S234 焦新线、纵四—S233 焦桐线、纵五—S236 花程线

三横：横一：S520 郏汝线、横二：S324 郏汝线、横三：G311 连溧线

(3) 助力产业振兴。

煤炭循环经济产业园—S241 洛驻线、焦唐高速

石桥农副产品加工园—原 S231 金孟线、S233 焦桐线

宝丰产业集聚区（东区、西区）—宝石线、焦柳铁路、孟宝铁路、铁路专用线

各乡镇小型产业中心，通过规划的“五纵三横”的对外联络通道以及对内打造的“两环七放射”的干线公路网已经满足产业交通需求。

(4) 促进文旅融合发展。

以整个县域城乡环境作为旅游发展的大格局，“以点带面、以线串点”，优化镇域旅游空间结构，形成“两个中心、五大片区、**八条旅游线路**”的城乡旅游空间布局结构，将宝丰打造成全国特色民间文化旅游城市。

两个中心：高铁站旅游服务中心、大营镇旅游服务节点

五大片区：魔术之乡主题旅游片区、观音故里主题旅游片区、汝瓷之都主题旅游片区、宝酒名城主题旅游片区、红色圣地旅游片区。

八条旅游线路：打造串联五大主体旅游片区的八条即“六射两纵”的旅游线路网。

六射：X004、G311、S324、G311、S324、S241+X007

两纵：G207+S520、S232

表 4.1-2 “十四五”（含远期）宝丰县普通干线公路建设项目一览表

编号	项目名称	过境里程（公里）	等级	功能定位	起止年限	总投（万元）
G207 乌海线	汝宝界至鲁山常庄段改建工程	11.09	一级	乡镇联系环、物流通道	2023-2025	51908
G311 连栾线	襄郑界至宝丰县周庄段改建工程	16.229	一级	乡镇联系环、城区放射	2021-2023	99311
	宝丰周庄至鲁山漫流段改建工程	10.154	一级	中心城区环	2021-2023	63263
原 S231 金孟线	宝丰皮庄至鲁山曹堂段改建工程	12.807	一级	环城路	2019-2022	13731
S232 云叶线	宝丰县李庄至新华区张庄段改建工程	7.755	二级	物流通道	2026-2030	20093
S233 焦桐线	宝丰县周庄镇至鲁山县张良镇段改建工程	5.982	一级	物流通道	2018-2021	21217
	焦桐线郏县渣园至宝丰周庄段改建工程	9.567	一级	物流通道	2021-2025	33929
S234 焦新线	宝丰段改建工程	22.852	一级	物流通道	2026-2030	54592
S241 洛驻线	汝宝界至宝丰七里营段改建工程	14.181	一级	城区放射、物流通道	2026-2030	64745
	宝丰县城区段改建工程	16.537	一级	中心城区环	2031-2035	141001
	宝丰县七里营至湛河区北渡镇段改建工程	12.745	一级	环城路	2019-2021	41432
S520 郑汝线	郑宝界至宝丰大营段改建工程	18.02	二级	中心城区环、物流通道	2023-2025	18020
	宝丰大营至宝汝界段改建工程	18.576	二级	物流通道	2026-2030	30992

3) 农村公路

《全面建成小康社会交通运输发展目标和指标体系》提出：农村公路是致力于农业发展、农村致富、农民增收，是稳增长、惠民生的重要举措。

本次规划把农村公路建设与人居环境改善、美丽乡村建设、全域旅游、产业发展深度融合，积极探索“四好农村路+”模式，为乡村振兴奠定坚实基础。

(1) 自然村通硬化路建设

规划自然村通硬化路，实现5户以上自然村硬化路覆盖率100%，打通群众出行“最后一公里”。

“十四五”对现有道路损坏严重进行改造，同时对满足条件的连通公路进行提档升级，乡村通硬化路建设里程237.38公里，新畅通乡村数187个。

(2) 农村公路提档升级

高标准推进“四好农村路”示范创建和“美丽农村路”建设。规划一批乡村旅游路、资源路、产业路，助力乡村振兴。

1) 目前我县农村公路路网仍中存在一部分3.5米及以下窄路基路面公路，“十四五”期间将针对部分运输量较大的连通公路进行加宽改造，建设里程252.34公里。

2) “十四五”期间规划建设38.478公里乡村旅游路、资源路、产业路，更有效的带动地方经济，助推乡村振兴。我县规划建设扶贫道路4条，其中扶贫2号路将要建成竣工，扶贫1号路（即县道007）、扶贫3号路、扶贫4号路目前处于设计阶段。

3) 随着经济发展以及县区村镇需求，将低等级道路提档升级为高等 级道路，“十四五”期间规划提档升级为二级及以上公路 21.58 公里；提档升级为四级公路 429 公里。目前，我县县道 11 条，乡道 33 条，将需要升级改造的县乡道纳入规划，分阶段、分时期实施。

4) 随着美丽乡村的建设，计划在“十四五”期间规划改造美丽乡村公路 77.4 公里。

(3) 桥梁改造

“十四五”末我市将消除县乡道所有危桥，“十四五”将着力将路网内有路无桥、宽路窄桥、漫水桥及村道上的危桥进行改造，规划建设村道危桥改造 5 座/150 延米。

表 4.1-3 “十四五” 宝丰县农村公路规划表

类别	建设规模	
	建设里程(公里)	新通畅的乡村(个)
乡村通硬化路		
1、自然村通硬化路建设	237.38	187
1.1 50 户及以上自然村通硬化路	192.598	126
1.2 30 户(含)–49 户自然村通硬化路	26.81	35
1.3 20 户(含)–29 户自然村通便化路	7.271	11
1.4.. 20 户以下自然村通硬化路	10.701	15
农村公路提档升级	建设里程(公里)	
1、3.5 米及以下窄路基路面公路拓宽改造	252.34	
2、乡村旅游路、资源路、产业路建设	38.478	
3、其他农村公路提档升级改造	450.68	

3. 1 升级改造为二级及以上公路	21. 68
3. 2 升级改造为三级公路	-
3. 3 升级改造为四级公路	429
4、农村联网公路建设	-
5、美丽农村公路改造建设	77. 4
6、农村公路安保工程	-
农村公路桥梁、隧道建设	建设改造数量(座/延米)
1、危桥改造	5/150
2、危隧改造	-
3、渡口改造/渡改桥	-
4、桥梁新改建	-

4) 铁路工程

国家《中长期铁路网规划》提出：要建设层次分明、布局合理、功能完善、安全快捷、互联互通、绿色低碳、智慧化的铁路网。

客运方面，以高速铁路为主，为广大人民群众提供安全、高效、便捷和舒适的客运服务；货运方面，以国家铁路和铁路专用线为主，为矿物、建材等提供低成本、高效率的货物运输服务，是运输结构调整的关键环节。

根据宝丰产业规划布置，合理对铁路交通进行规划，促进区域经济发展；依据中原城市群发展规划，完善中原城市群综合交通体系规划，提升我县在中原经济区竞争力；积极改善“公转铁”的转换交通运输结构。规划打造“**两高两普多专一轻轨**”的铁路网。

①规划建设**宁洛高铁**（洛平漯周城际铁路），西起洛阳市，东经平顶山市、漯河市、蚌埠市至南京，宝丰境内约31.1公里，与郑万高铁形成“一

东一西”的铁路骨架线路，是我县东西向铁路客运主通道。除此之外还有**焦柳铁路、孟宝铁路**两条普通铁路。

②铁路专用线是解决铁路运输“最后一公里”问题的重要设施，对于减少短驳、发挥综合交通效率、提升经济社会效益具有重要作用。

对宝丰县地方铁路升级改造，积极发挥专用线的资源效能。加快平西铁路支线建设；恢复韩庄煤矿和大地水泥铁路专用线；加快结石焦化铁路专用线建设；对京宝焦化专用线进行货运能力提升，解决运力不足问题；对平煤集团西部矿区铁路进行升级改造，增强对干支线铁路网的支撑作用。

远期规划建设**城市轨道交通 1 号线**，线路起于尼龙产业聚集区，经黄河路、未来路、龙翔大道、长安大道，止于宝丰城区，线路总长约 51km。主要联通尼龙产业园、老城区、湛南新城、示范区和宝丰城区，使人们出行更加方便、快捷。站点所在道路应为站点设置预留空间。

5) 内河航运

我县水资源和矿产资源丰富，境内大宗货物对内河航运需求量大，根据《河南省内河水运建设规划示意图（初步规划）》，将建设辐射周边、干支联网、水陆联运、港航配套、船舶先进、畅通高效、安全环保的航运体系。目

前，我县运输结构问题越来越突出，提高运输能力、加快建设改造煤炭、建材等运输通道和加快内河航道建设已成为我县经济社会持续快速发展的迫切要求。内河航运工程的建设，可减轻铁路和公路的运输压力，便于我县与东部、南部地区的物资交流，形成一条北煤南运、西煤东运、经济合理的水运通道。

水运项目建设的实施，可扩大过水断面，不仅可以解决运输问题，提高通航能力，而且在防洪、排涝、灌溉、生态保护、旅游等方面都能产生明显的社会效益，是实现水资源综合利用的需要。

“十四五”期间，我县积极谋划**北汝河航道**。北汝河利用现有河道，疏

浚通航，规划北汝河IV级航道，增设**北汝河郏县港**（虽为郏县港，但该港位于宝丰与郏县交界处），配套4座船闸。北汝河连接许扶运河、沙颍河，向北可通过贾鲁河连接黄河，最终汇入渤海；向南通过唐白河、汉江连接长江，最终汇入东海，或通过淮河汇入黄海。最终打造内河航运枢纽，形成连通南北、贯穿东西的水运格局，实现“通江达海”。

除此之外，我县还有石河、泥河、净肠河、玉带河、应河等多条河流以及龙兴寺水库、河陈水库、胡沟水库等多个水库，其中应河连接白龟山水库，实现水资源的防洪、灌溉、生态保护、旅游观光等多重功能。

6) 航空工程

《河南省人民政府关于进一步加快民航业发展的意见豫政〔2016〕1号》明确提出：支持旅游景区、农林大县（市）及其他偏远地区规划建设通用机场。

目前宝丰县暂无通用机场，本次规划主要围绕建成类型多样、服务广泛的航空体系，以促进我县旅游业和航空产业链的发展、促进我县基础设施的建设与完善、促进我县产业升级为主体思路。

规划**宝丰 A2 通用机场**，初步选址在石桥镇水泉村至兴隆庄村之间，毗邻原 S231 金孟线，交通便利，规划飞行区等级为 1B，占地约 500 亩，总投资约 2.5 亿元，主要完成救援、勘探、播种、医疗、警用、巡逻、森林防火、农用喷洒、飞机试飞和飞行培训等任务。

7) 管道运输规划

《河南省中长期天然气管网规划纲要（2020—2035 年）》提出：天然气管网是重要的基础设施和民生工程，是现代能源体系和现代综合交通运输体系的重要组成部分。未来要建成布局合理、覆盖广泛、外通内畅、安全高效的省级天然气网络。

本次规划以适应保障、改善服务民生为主体思路，以提高宝丰县综合交

通运输的发展质量和服务水平为目标，实现绿色低碳发展、保障能源安全稳定供应、降低经济运行成本、提高人民生活品质，结合现有管网分布情况，进行布局规划。

宝丰境内现有西气东输二线及平泰支线输气管道，在此基础上规划建设三条运输管道。依托洛阳石化积极构建**洛阳-平顶山-漯河-周口成品油运输管道**，实现连接河南省东南部成品油输送；依托河南省中长期天然气管网规划，规划建设**三门峡-洛阳-平顶山-南阳输气管道**，接入西气东输二线、三线、潜江-中原储气库群等气源，联通平顶山叶县盐穴储气库及洛阳、南阳LNG应急储备中心；规划建设**鲁山-汝州输气管道**，补齐跨市县、跨区域调配短板，提高管道网络化程度。

4.2 综合运输服务规划

以提升运输服务品质和效率、降低物流成本为导向，围绕实现客运“**零距离换乘**”、货运“**无缝化衔接**”的目标，打造便捷舒适的客运出行体系和绿色高效的货运物流体系。

1) 客运运输

“十四五”期间，宝丰县将全面推进城区公路客运站和农村公路客运站建设，至“十四五”期末，基本形成“主次结合、功能完善、布局合理、覆盖全面”的公路客运场站布局结构。

①城区客运站方面，规划在高铁站客运枢纽新增一处二级汽车客运站即**高铁长途汽车站**。将**宝丰长途汽车站**外迁新建，按照一级车站标准结合实际状况规划建设，具体位置为：西临规划应河路，北临平石快速路，东临龙兴南路，南部与大温庄村接壤。将**宝丰中心汽车站**外迁新建，



按照一级车站标准结合实际状况规划建设，具体位置为：北临香山大道，东临东环路，南临人民路。

②各乡镇规划新增张八桥三级客运站，将大营镇、商酒务镇、闹店镇客运站升级为三级客运站。将前营乡、赵庄镇、观音堂林站、石桥镇、杨庄镇、李庄乡、肖旗乡、周庄镇客运站升级为四级客运站。

③大力推进**城乡客运服务一体化**。统筹协调城乡客运票价、税费、补贴、通行等方面政策。推动城乡客运班线公交化改造，加快推进我县全域公交一体化发展。组织开展城乡道路客运一体化示范工程，实现城镇客运班线与城市公交、镇村公交的紧密对接；以农村综合服务站为依托，强化面向村镇的基本公共客运服务能力。

2) 货运运输与物流服务

①货运站：扩建提升宝丰铁路货运站场容量，增加 500 万吨/年的铁路运力；规划平顶山西集装箱办理站、商酒务邓林物资发运站 2 处铁路货运站；加快强润多式联运智慧物流港二期、正通铁路货运中心站（洁石）、宝丰县铁路物流综合发运站（商酒务）等集装箱堆场建设。

②物流系统规划

《河南省物流业转型发展规划》提出：我省将着力于建设现代国际物流中心、构建全产业链现代物流强省的定位，以冷链物流、快递物流、电商物流为突破口，加快现代物流业转型发展。结合国家物流产业规划要求及地方城市周边产业布局，考虑到禁止大货车进入，物流园区建设应选择在市区各个高速下站口及周边位置，且具备两种以上运输方式或毗邻两条以上高速公路、国省道。

本次规划物流园主要分为市级物流园和物流中心、县级物流园和物流中心、乡镇物流中心点和村级网点四类。

(1) 市级物流园和物流中心以全市产业布局为主导，提高物流组织效率和水平，支撑全市产业发展。本次规划市级物流中心两个——**平顶山（闹店）物流分拣中心，规划建设用地 150 亩；平顶山西站（郑万高铁）物流中心，规划建设用地 150 亩。**

(2) 县级物流园和物流中心依托各县（市、区）农产品产销集中区及产业区，建设物流配送中心。本次规划的县级物流园或物流中心有九个——**宝丰多式联运智慧物流港、平顶山（宝丰）内陆物流港、宝丰县铁路物流综合发运站、宝丰县电商快递物流产业园、宝丰宝州国际陆港物流园、宝丰县农副产品加工产业园物流中心、宝丰县大黄小商品与图书交易市场物流中心、宝丰大营镇物流中心、宝丰西部循环经济产业物流园。**

(3) 乡镇物流中心充分利用乡镇邮政所、客运站、村村通客车等现有场地资源规划建设，与乡镇农村电商服务中心共同协作运营，规划一乡镇至少设置一个物流站。

(4) 村级物流网点配送业务整合到村级电商服务站运作（无电商站点的村另选寄递配送点），降低农村物流成本，实现工业品下行的“最后一公里”和农产品上行的“最先一公里”。

3) 枢纽场站的构建



图 4.2-1 平顶山西站综合客运枢纽示意图

根据《平顶山综合交通运输体系发展规划研究（2013—2030）》，‘平顶山西站综合客运枢纽，结合平顶山西站，布局规划平顶山西站综合客运枢纽，为宝丰县、鲁山县、石龙区和郏县居民提供普通铁路和公路等多元化对外客运服务以及铁路、公路和城市交通的一体化换乘服务，总占地面积约250亩，设计发送能力2.4万人/日。’

4.3 运输结构调整规划

完善基础设施，优化运输结构、推进多式联运、无车承运等先进运输组织方式，最终实现物流“降本增效”。

(1) 以公铁联运为重点，提升现有站货运发送能力，加快铁路专用线和集装箱场站建设，促进公路甩挂运输、铁路驮背运输等综合运输体系协调发展，提高不同运输方式间基础设施衔接水平，减少换装环节和成本。

①提升宝丰站货运发送能力，提高货物铁路运输占比，规划扩建提升货运站场容量，增加 500 万吨/年的铁路运力，促进公路货运源头企业积极转向铁路运输。引导吸引宝丰 300 万吨、鲁山 60 万吨、郏县 75 万吨三县运距 500 公里以上的公路货运转向铁路运输。

②加快平西铁路支线建设；恢复韩庄煤矿和大地水泥铁路专用线；加快结石焦化铁路专用线建设；对京宝焦化专用线进行货运能力提升，解决运力不足问题；对平煤集团西部矿区铁路进行升级改造，增强对干支线铁路网的支撑作用。

③规划平顶山西集装箱办理站、商酒务邓林物资发运站 2 处铁路货运站。加快强润多式联运智慧物流港二期、正通铁路货运中心站（洁石）、宝丰县铁路物流综合发运站（商酒务）等集装箱堆场建设。

④重点培育宝丰—乌鲁木齐、宝丰—榆林集装箱班列。

⑤简化运营手续，清理无效环节和收费项目，实行差异化运作。打击欺行霸市行为，优化运输市场环境。

(2) 积极配合推进北汝河航道航运工程的前期工作，以及谋划与北汝河郏县港的公路衔接，促进公水联运。

(3) 借鉴汝州大易物流有限公司发展经验，积极培育我县无车承运人经营企业。

4.4 交通运输信息化规划

围绕构建“数字化、网络化、智慧化”的智慧交通体系，充分利用大数据和“**互联网+交通**”等技术，加快推进交通运输信息化建设，提高信

息化水平，实现智慧交通建设取得全方位突破。

4.3.1 “十四五”期间规划打造“四个智慧”

1) 智慧平台

建设宝丰县交通综合信息服务平台，汇集宝丰县公共交通、长途班线客运、出租、货运、铁路、交通实况、天气等信息，实现宝丰县信息服务全面覆盖。

交通综合信息服务平台包括信息发布格式转换系统、多模式换乘信息服务系统、基于 Internet 的路径规划支持系统、车载导航系统、交通行风监督系统、交通政策及新闻发布系统。可为公众提供公交线路查询、路况查询等服务。其发布终端包括 PC 网络服务终端、手机、PDA 等移动终端、广播等，使得宝丰县市民和外地游客在任何时间任何地点，都能受惠于交通智能化带来的舒适、经济、便捷的信息服务，优化出行线路，提高出行效率，实现信息化、智能化便民服务。

2) 智慧出行

提高综合交通出行信息服务水平。加快推进公路客运班线联程售票和联网售票，实现二级以上公路客运站联网售票。加快推进智慧公交提升工程建设，推进建成集公交车辆的定位、线路跟踪、自动语音报站、路线管理、报表统计、路线统计、实时视频监控、车辆调度管理、调度排班等功能于一体的公共交通综合信息调度指挥中心，建设公交智能电子站廊。鼓励互联网平台等各类市场主体整合多种运输方式信息资源，运用微博、微信、客户端等新兴媒体，建设形式多样的综合交通出行信息服务平台。加

快推进移动支付方式在交通运输领域应用。

3) 智慧物流

①提升仓储物流设施设备智能化水平

鼓励企业建立深度感知的智慧化仓储管理系统，支持企业利用信息化手段，将订单运营、分拣加工、客户服务等功能进行整合，建立智慧化仓储管理信息系统；利用二维码、无线射频识别（RFID）等感知技术，提高货物信息在仓库管理流程中数据录入的效率和准确性；通过商品编码技术，提高各类订单需求的出入库处理能力；利用信息系统的库位管理功能，及时掌握所有库存货物所在位置，提升物品拣选、传送、识别等设备的自动化水平，推广高性能货物搬运设备和快速分拣技术，提高仓库管理工作效率。

②建立智慧化物流分拨调配系统

加强人员、货源、车源和物流服务信息的有效匹配，促进货物信息的精准对接，提高分拨效率。利用大数据技术采集路况信息，优化配送路线。运用信息技术，加强对物流配送车辆、人员、环境及安全、温控等要素的实时监控和反馈。

③搭建智慧物流管理信息平台

鼓励物流园区搭建物流园区管理信息平台，集聚整合物流供需资源，为入园的中小物流企业用户提供采购、交易、运作、跟踪、管理和结算等全流程服务；对大数据进行挖掘分析，为客户提供个性化服务，提升用户管理、运作、决策和竞争能力。鼓励物流龙头企业建立物流企业管理信息平台，并

与公共信息平台进行数据接口对接，畅通物流信息数据，促进物流企业之间、企业与政府部门以及企业与客户之间的信息开放和共享。支持宝丰县**万洋商品博览城信息平台**等项目建设。到规划期末争取实现2~3个物流企业信息化示范项目。探索建立多式联运信息化体系。探索物联网技术在各种运输方式的信息采集体系中的应用。尝试构建整合公路、铁路、水运、航空和邮政等运输方式的多式联运信息服务平台。

4) 智慧治理

①提高综合交通运输决策支持能力

基于大数据、移动互联网、地理信息系统等信息技术，依托行业数据资源交换共享和开放应用工作，构建综合交通运输大数据监测评估系统，实现对各种运输方式总体规划、建设进展、运行状况、发展质量等方面的综合管理，编织公路、铁路、水路和航空四张信息网，形成综合交通运输“一张图”，提升宏观决策、业务管理和社会服务的能力和水平。

②提升交通运输行政执法综合管理水平。

加快推动交通运输行政执法信息化管理，实现行政执法案件信息、超限超载信息的交换共享和联防联控。推进公路非现场执法系统建设，实现综合巡检和自动甄别。利用新媒体、手机应用等渠道，有效调动社会监督力量，构建政府监管和社会监督有机结合的全方位市场监管体系。

③增强安全监管与应急处置能力。

加快推进交通运输安全生产监管信息化建设，提升安全生产基础信息管理、隐患治理、风险管控等能力。

4.4.2“十四五”建设重点

“十四五”重点实施“一个规划，一个中心，一个平台，四大业务应用系统”。

表 4.4-1 “十四五”期间交通信息化重点项目一览表

项目	名称	建设年限	投资估算 (万元)
一个规划	宝丰县交通运输信息化智能化发展规划	2021	50
一个中心	宝丰县综合交通协同指挥中心	2023	400
一个平台	宝丰县交通综合信息服务平台	2022	100
四大业务系统	智能公交系统	2022	200
	出租车综合服务系统	2021	100
	长途客运管理系统	2021	100
	货运物流信息管理系统	2022	200
合计			1150

4.5 推动交通运输绿色发展

1) 实施交通基础设施生态保护工程

(1) 推进绿色基础设施创建。把生态保护理念贯穿到交通基础设施规划、设计、建设、运营和养护全过程，严格执行交通规划和建设项目环境影响评价、环境保护“三同时”制度，开展绿色公路创建等活动。在公路沿线开展路域环境综合整治。积极推行生态环保设计，完善生态保护工程措施，落实生态补偿机制，降低交通建设造成的生态影响。

(2) 实施交通廊道绿化行动。落实国土绿化行动，大力推广公路边坡植被防护，在公路、航道沿线大力开展绿化美化行动，提升生态功能和景观品质，支撑生态廊道构建。联合旅游等部门健全交通服务设施旅游服务功能，打造旅游风景道，促进交通旅游融合发展。

2) 实施交通运输资源集约利用工程

- (1) 提高交通基础设施用地效率。推进交通基础设施科学选线选址，避让基本农田，禁止耕地超占，减少土地分割。
- (2) 促进资源综合循环利用。积极推动废旧路面、沥青等材料再生利用，扩大煤矸石、矿渣、废旧轮胎等工业废料和疏浚土、建筑垃圾等综合利用。推进快递包装绿色化、减量化、可循环。
- (3) 推广应用节能环保先进技术。对货运枢纽（物流园区）装卸机械和运输装备实施“油改电、油改气”工程。交通基础设施中全面推广节能灯具、智能通风控制等新技术与新设备。推广车节能技术改造。

3) 实施高效清洁运输装备升级工程

- (1) 推进运输装备专业化标准化。深化车辆运输车治理，全面推进货运车辆标准化、厢式化、轻量化。加快推进敞顶集装箱、厢式半挂车等标准化运载单元的推广应用。
- (2) 推广应用新能源和清洁能源车辆。在港口、城市公交、出租汽车、城市物流配送、汽车租赁、邮政快递等领域优先使用新能源汽车，加大天然气等清洁燃料车辆推广应用。鼓励支持节能环保车辆优先使用，推动运输装备升级进档。推进高速公路服务区、交通枢纽充电加气设施的规划与建设。

4) 实施绿色出行促进工程

- (1) 全面开展绿色出行行动。积极鼓励公众使用绿色出行方式，进一步提升公交出行方式比重。加强自行车专用道和行人步道等城市慢行系统建设，改善自行车、步行出行条件。引导规范私人小客车合乘、互联网租赁自行车等健康发展。

(2) 深入实施公交优先战略。完善公共交通管理体制机制，加快推动公交专用道、快速公交系统等公共交通基础设施建设，强化智能化手段在城市公共交通管理中的应用。推进城际、城市、城乡、农村客运四级网络有序对接，鼓励城市公交线路向郊区延伸，扩大公共交通覆盖面。

(3) 加强绿色出行宣传和科普教育。启动全市绿色交通宣教行动，深入宣贯相关理念、目标和任务。开展绿色出行宣传月活动及“无车日”活动，制作发布绿色出行公益广告，让绿色交通发展人人有责，让绿色出行成为风尚。

5) 实施交通运输污染防治工程

强化营运货车污染排放的源头管控。强化运输过程的抑尘设施应用。加快推进汽车检测与维护(I/M)制度建设，确保在用车达到能耗和排放标准。采用多种技术手段，推进对营运车辆燃料消耗检测的监督管理。建立全市统一的交通运输行业和重点能耗企业单位能耗核算制度，定期开展节能减排评估工作，研究制定交通运输污染损害赔偿制度；鼓励使用节能环保的新技术、新材料、新产品，完善新能源营运装备补贴机制。

4.6 提升安全应急保障能力

构建完善可靠、反应快速的交通运输安全体系，维护行业运行安全。

- ① 完善交通安全防控体系。完善依法治理体系，形成政府统一领导，各部门协同协作，全社会共同参与的交通安全治理格局。
- ② 提升交通基础设施设备安全保障能力。推进平安工程、品质工程建设研究，切实提高工程质量、耐久性；强化基础设施养护，加强设施运行

监测检测；提升运输装备安全性能和安全水平；加强交通运输领域重要信息网络安全防护。

③ 强化交通应急救援能力。建立健全综合交通应急管理体制机制、法规制度和预案体系；加强应急装备、设施、队伍建设。

④ 推进交通军民融合发展。努力推动交通运输军民融合发展，促进经济建设和国防建设协调发展。

4.7 全面提升行业治理能力

以改革为根本动力，推动治理体系和治理能力现代化。

(1) 加强交通运输法治政府部门建设。推进依法行政，严格规范公正文明执法；深化交通运输综合行政执法改革；广泛开展法治宣传教育，强化行政权力制约与监督，全面提高法治理念和依法行政能力。

(2) 完善行业管理体制机制。深化综合交通运输管理体制改革，完善跨方式、跨部门、跨区域综合交通运输协调机制；推进公路管理体制改革；支持民营企业健康发展。

(3) 健全法律法规标准规范。推动地方综合运输领域法律法规制订，加快完善适应高质量发展要求的标准体系，健全交通运输工程、运输服务等标准，以高标准推动高质量发展。

(4) 加快推进交通运输信用体系建设。建立完善交通运输信用体系，推进信用信息全领域覆盖、规范化归集、系统化共享、规模化应用；聚焦工程建设、道路运输、水路运输、海事执法等领域，加强事前信用监管、事中信用监管、事后信用监管。

第五章 投资估算

结合以上对于宝丰县“十四五”期间交通建设项目情况，分别给出宝丰县“十四五”期间综合交通网建设、场站枢纽、交通信息化等的投资估算情况。

“十四五”期间交通建设项目投资大、任务重，为确保项目顺利实施，建议实行国省干线公路建设资金由中央、省、市、县共同筹集，农村公路建设资金由中央、省、县共同筹集，高速公路建设资金主要由项目法人自筹，县财政配套征地拆迁费用。

5.1 综合交通网

“十四五”期间宝丰县综合交通网建设投资估算情况见表 5.1-1。

表 5.1-1 宝丰县“十四五”综合交通网建设投资估算表

综合交通网		建设规模	“十四五”投资金额 (亿元)
高速公路	高速线路	17.9 公里	57.8
	高速口	1504 亩	6.5
普通干线公路	一级公路	60.8 公里	27.07
	二级公路	45.3 公里	7.26
农村公路	—	1056.3 公里	17.03
铁路	高铁	31 公里	73.78
管道运输	输油/输气	53.7 公里	3.49
总计	—	—	192.93

5.2 综合运输服务

“十四五”期间宝丰县综合运输服务建设投资估算情况见表 5.2-1。

表 5.2-1 宝丰县“十四五”综合运输服务建设投资估算表

综合运输服务		建设规模			“十四五”投资金额(万元)
客运站	公路客运站	宝丰长途汽车站	一级(迁建)	100 亩	42500
		宝丰中心汽车站	一级(迁建)	70 亩	7500
		高铁长途汽车站	二级(新建)	20 亩	400
		张八桥客运站	三级(新建)	10 亩	200
		大营镇客运站	三级(升级)	10 亩	200
		商酒务镇客运站		10 亩	200
		闹店镇客运站		10 亩	200
		前营乡客运站	四级(升级)	5 亩	100
		赵庄镇客运站		5 亩	100
		观音堂林站客运站		5 亩	100
		石桥镇客运站		5 亩	100
		杨庄镇客运站		5 亩	100
		李庄乡客运站		5 亩	100
		肖旗乡客运站		5 亩	100
		周庄镇客运站		5 亩	100
	铁路客运站	—		—	—
货运站	公路货运站	—	—	—	—
	铁路货运站	平顶山西集装箱办理站	100 亩	20000	20000
		商酒务邓林物资发运站	100 亩	20000	20000
物流园区	市级	平顶山(闹店)物流分拣中心	150 亩	18000	18000
		平顶山西站(郑万高铁)物流中心	800 亩	96000	96000
	县级	宝丰多式联运智慧物流港	200 亩	24000	24000
		平顶山(宝丰)内陆物流港	200 亩	24000	24000
		宝丰县铁路物流综合发运站	200 亩	24000	24000
		宝丰县电商快递物流产业园	200 亩	24000	24000
		宝丰宝州国际陆港物流园	200 亩	24000	24000
		宝丰县农副产品加工产业园物流中心	200 亩	24000	24000
		宝丰县大黄小商品与图书交易市场物流中心	200 亩	24000	24000

		宝丰大营镇物流中心	150 亩	18000
		宝丰西部循环经济产业物流园	800 亩	96000
合计	—	—	3720 亩	44.65 亿

5.3 交通运输信息化

“十四五”期间宝丰县交通信息化建设投资估算情况如表 5.3-1 所示。

表 5.3-1 宝丰县“十四五”交通运输信息化建设投资估算表

交通运输信息化	名称	投资估算(万元)
一个规划	宝丰县交通运输信息化智能化发展规划	50
一个中心	宝丰县综合交通协同指挥中心	400
一个平台	宝丰县交通综合信息服务平台	100
四大业务系统	智能公交系统	200
	出租车综合服务系统	100
	长途客运管理系统	100
	货运物流信息管理系统	200
合计		1150

5.4 估算汇总

“十四五”期间宝丰县交通建设项目总投资为 236.945 亿元，各分项投资见表 5.4-1。

表 5.4-1 宝丰县“十四五”综合交通网建设投资估算表

项目	建设规模	“十四五”投资金额(亿元)
公路	高速线路	17.9 公里
	高速口	1504 亩
普通干线公路	国道、省道	86.1 公里
农村公路	县道、乡道、村道	1056.3 公里

铁路	高铁	31 公里	73.78
管道运输	输油、输气	53.7 公里	3.49
客运站	—	100 亩	0.3
货运站	—	200 亩	4
物流园	—	3300 亩	39.6
交通运输信息化	—	—	0.115
总计	—	—	236.945

第六章 保障措施和建议

1) 积极争取规划项目列入省、市层面的上位规划

加强与省交通运输厅、平顶山市的对接，力争把重大建设项目列入上位规划之中。

2) 保障建设用地

(1) 积极采取技术和工程措施，努力减少耕地占用。

(2) 优先实施符合国家审批条件的项目，并按有关规定积极申请使用国家用地指标

(3) 统筹地方用地指标，适度向重点建设项目倾斜。

(4) 加强土地整理和耕地开垦工作，确保建设占用耕地“先补后占”。

3) 拓展融资渠道，强化资金保障

资金短缺是制约交通发展的突出问题，落实建设资金是顺利实施交通发展规划的关键因素之一，必须积极努力拓宽筹资渠道。建立或完善交通建设融资平台，采用多种方式筹措资金，保证建设需求。

(1) 积极争取国家的资金投入

交通运输设施建设项目具有很强的公益性，由于目前河南省经济相对落后，资金困难，所以应主要依靠国家财政资金、国债资金、交通运输专项资金和交通部补贴对交通运输设施建设的大力支持。

(2) 加大地方财政的支持力度

在积极争取国家资金的同时，地方财政要努力增加收入，各级领导要

将投资建设交通基础设施作为政府义不容辞的基本职责之一。政府还可采取财政贴息、参股、担保等方式，鼓励吸引社会投资用于公路建设。

(3) 向国内商业银行贷款并加强与国家开发银行的合作，取得银行金融部门对高速公路建设资金的更大投入。

(4) 进一步完善社会资金特别是民营资本投资交通建设的政策制度。营造良好的投资环境。积极引进和培育国内外、省内外以及企业、民间多层次、多种类的交通建设法人实体，鼓励通过转让、合资、合作、独资或 PPP 等方式投资交通建设。

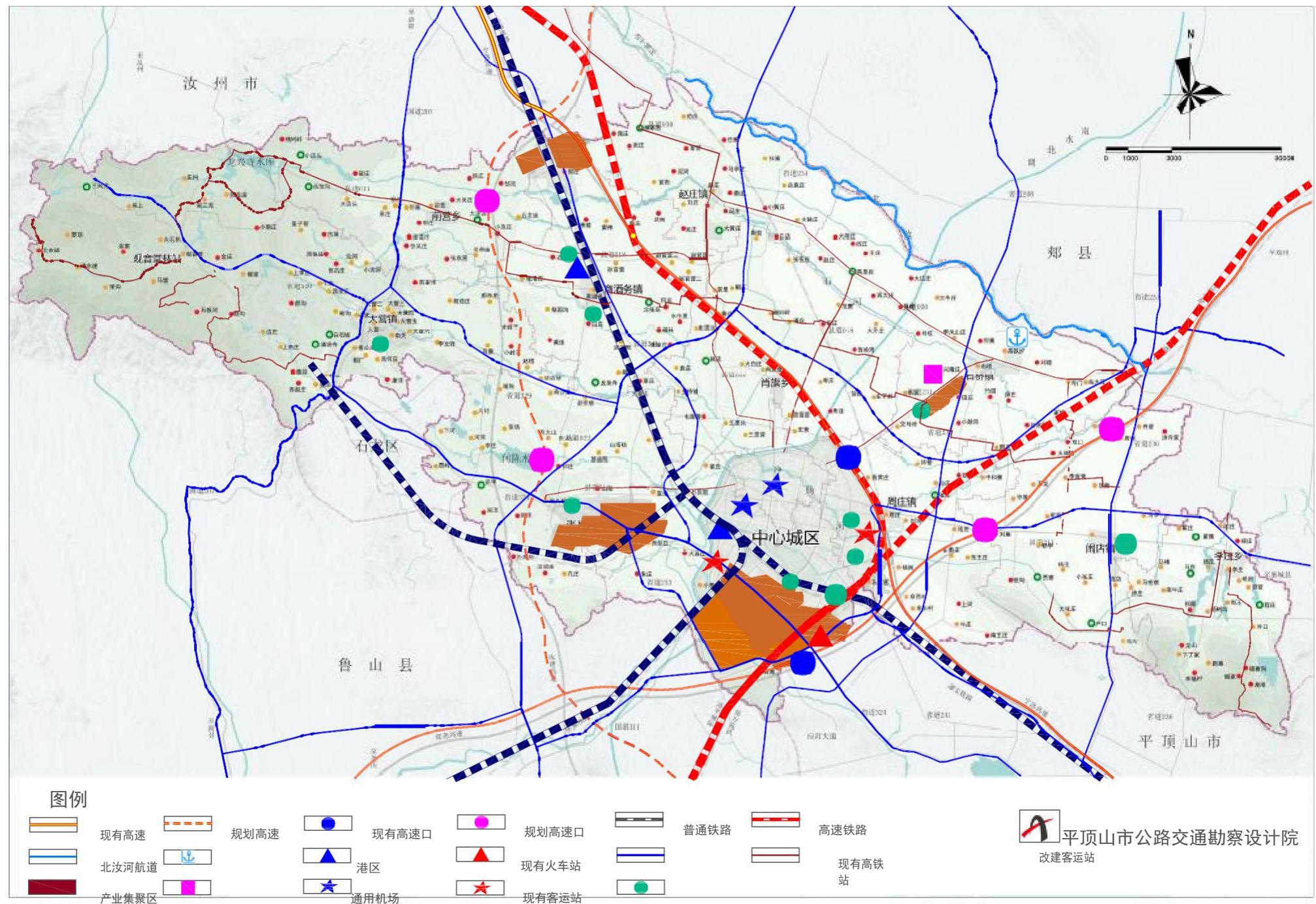
4) 提升创新发展软实力

加强交通科技创新能力建设，建立科技创新平台体系，引导重点研发方向。深入实施“人才强交”战略。加快人才队伍建设，建立健全人才使用与激励机制，促进人才交流合作。鼓励交通运输“走出去”，支持市内企业全方位开展对外交通合作，积极参与省内外交通基础设施建设、运输服务和技术咨询。

5) 加强动态跟踪调整

加强本规划与国土空间总体规划、土地利用规划等相关规划的衔接，留足发展空间，统筹协调发展。加强规划实施的跟踪，及时把握发展中出现的新情况、新问题，适时调整规划和相关政策，增强规划的指导性和操作性。

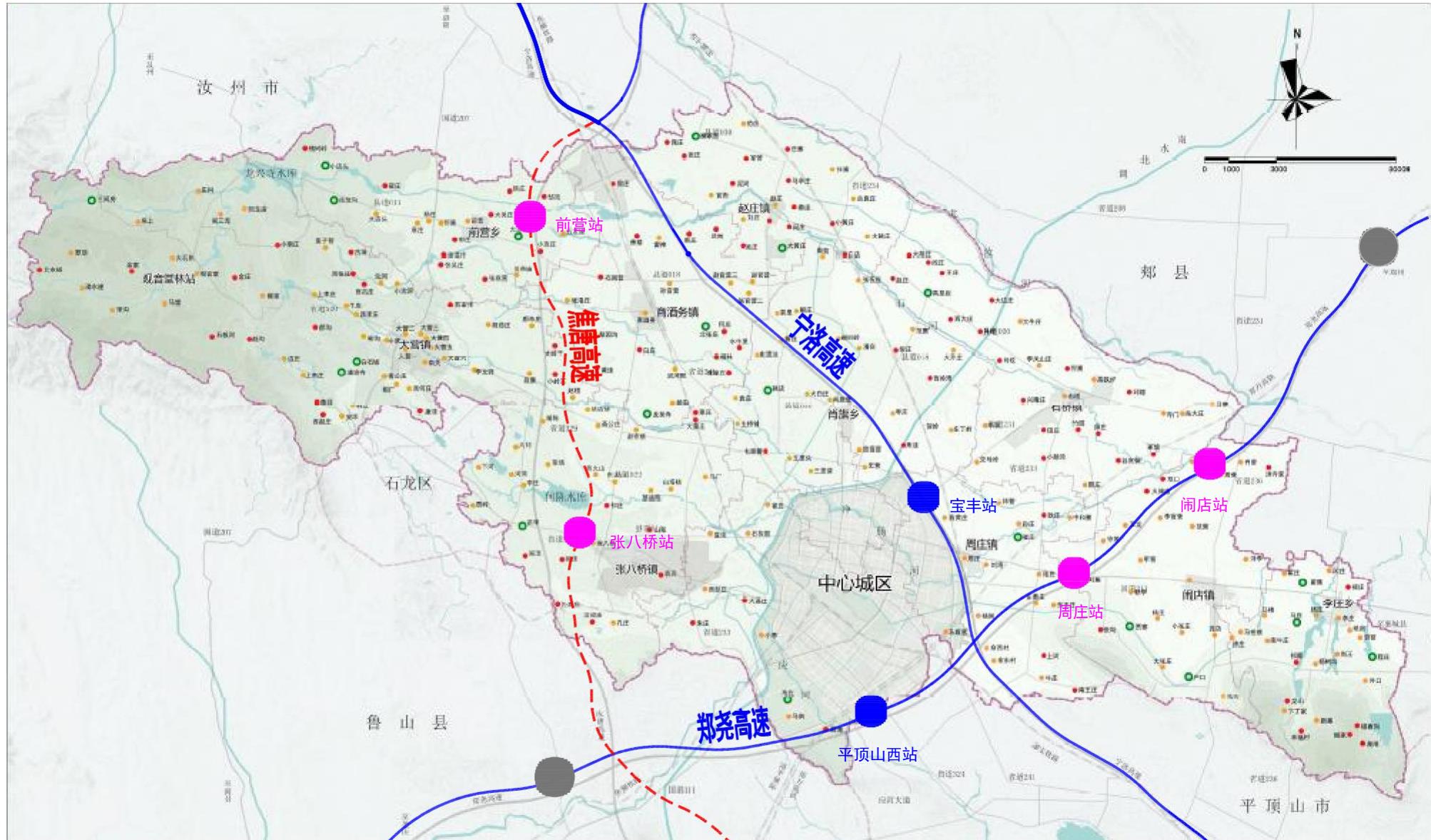
附图一：宝丰综合交通总体布局规划图



普通干线公路物流园/中心

主要农村
公路

附图二：宝丰县“十四五”综合交通高速公路布局规划图



图例

■ 现有高速
— 新建高速

● 现有高速口
● 新建高速口

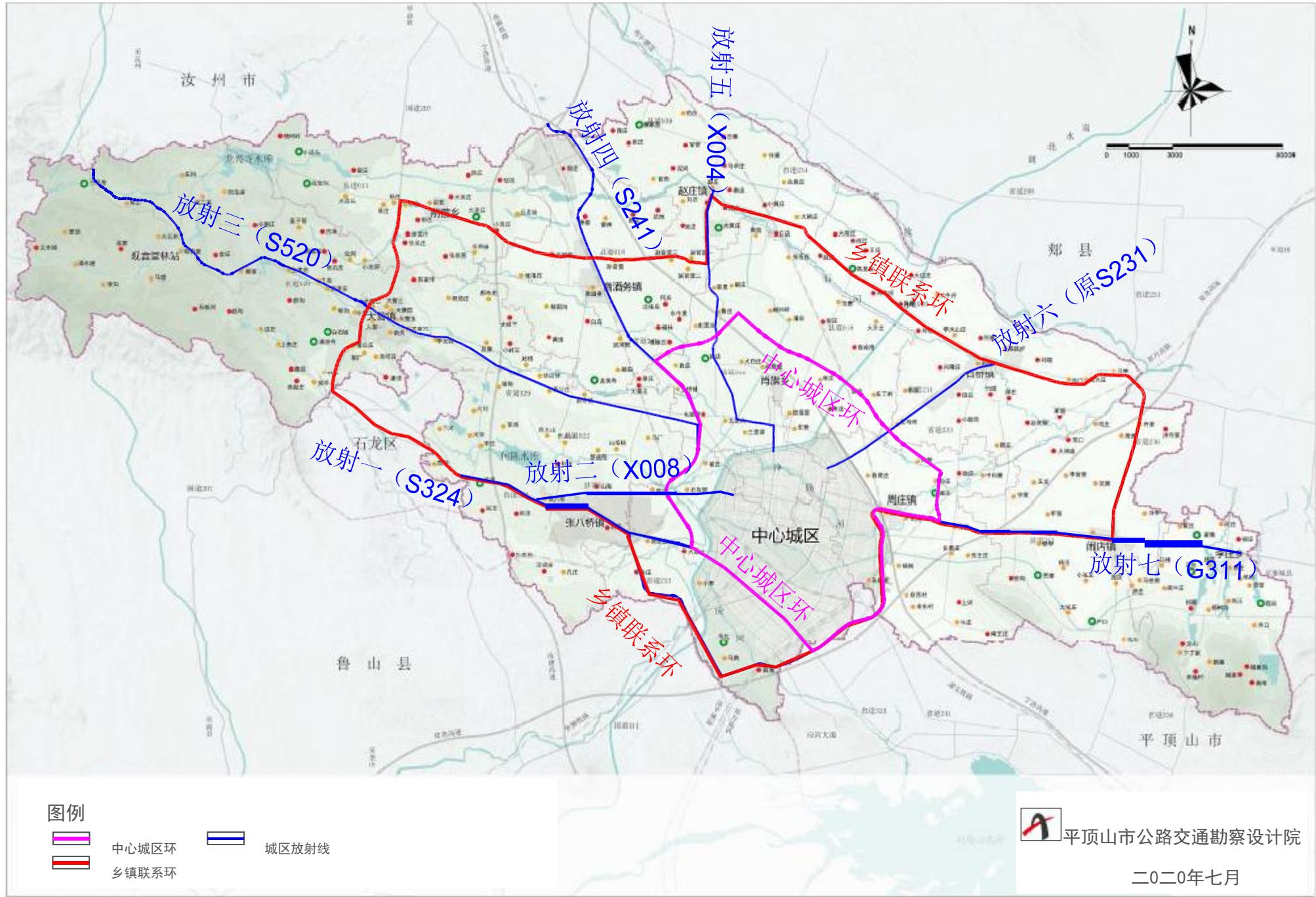
□ 县域外现有高速口



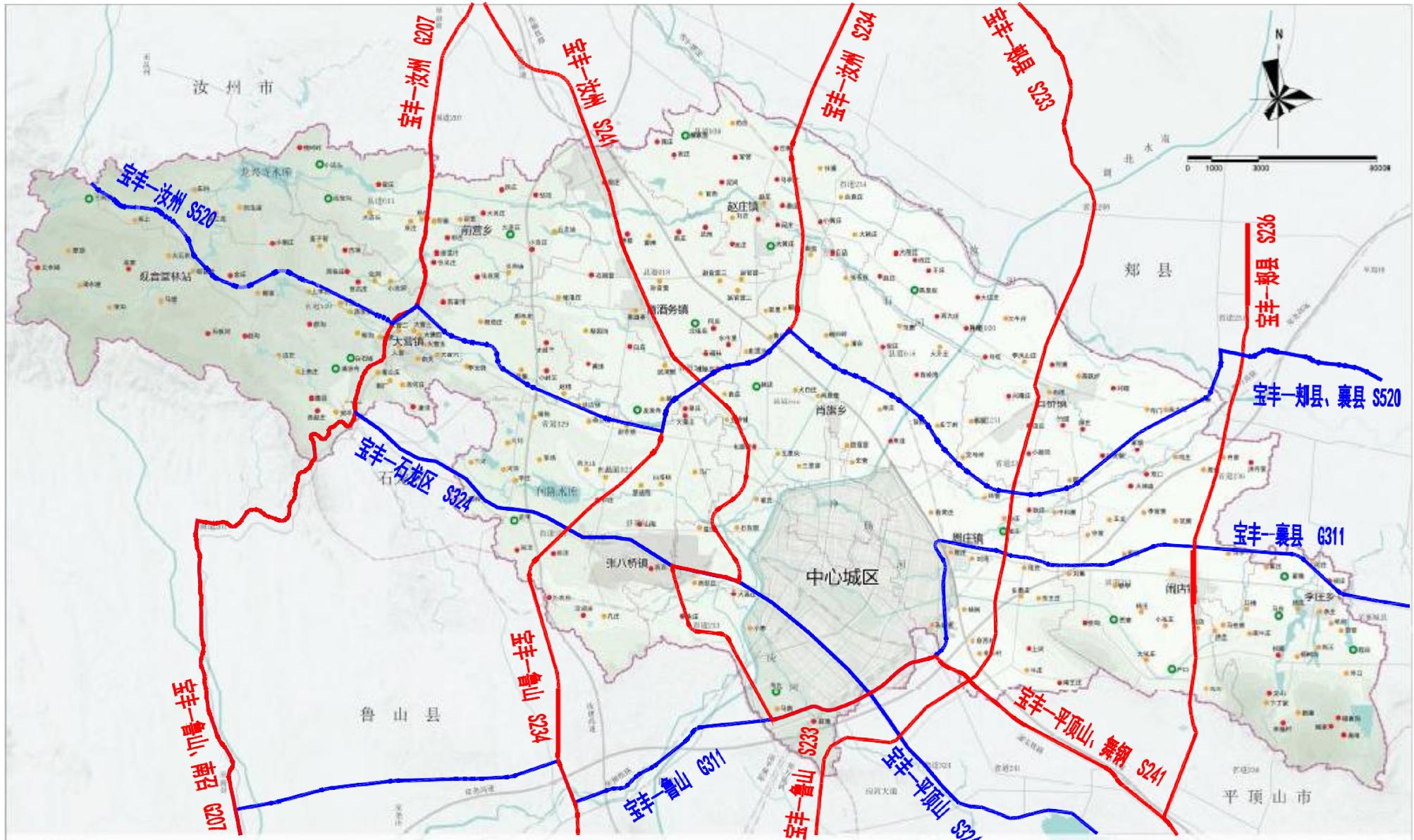
平顶山市公路交通勘察设计院

二〇二〇年七月

附图三（1）：宝丰县综合交通干线公路“两环七放射”布局规划图



附图三（2）：宝丰县综合交通干线公路“五纵三横”的联络通道布局规划图



冬例

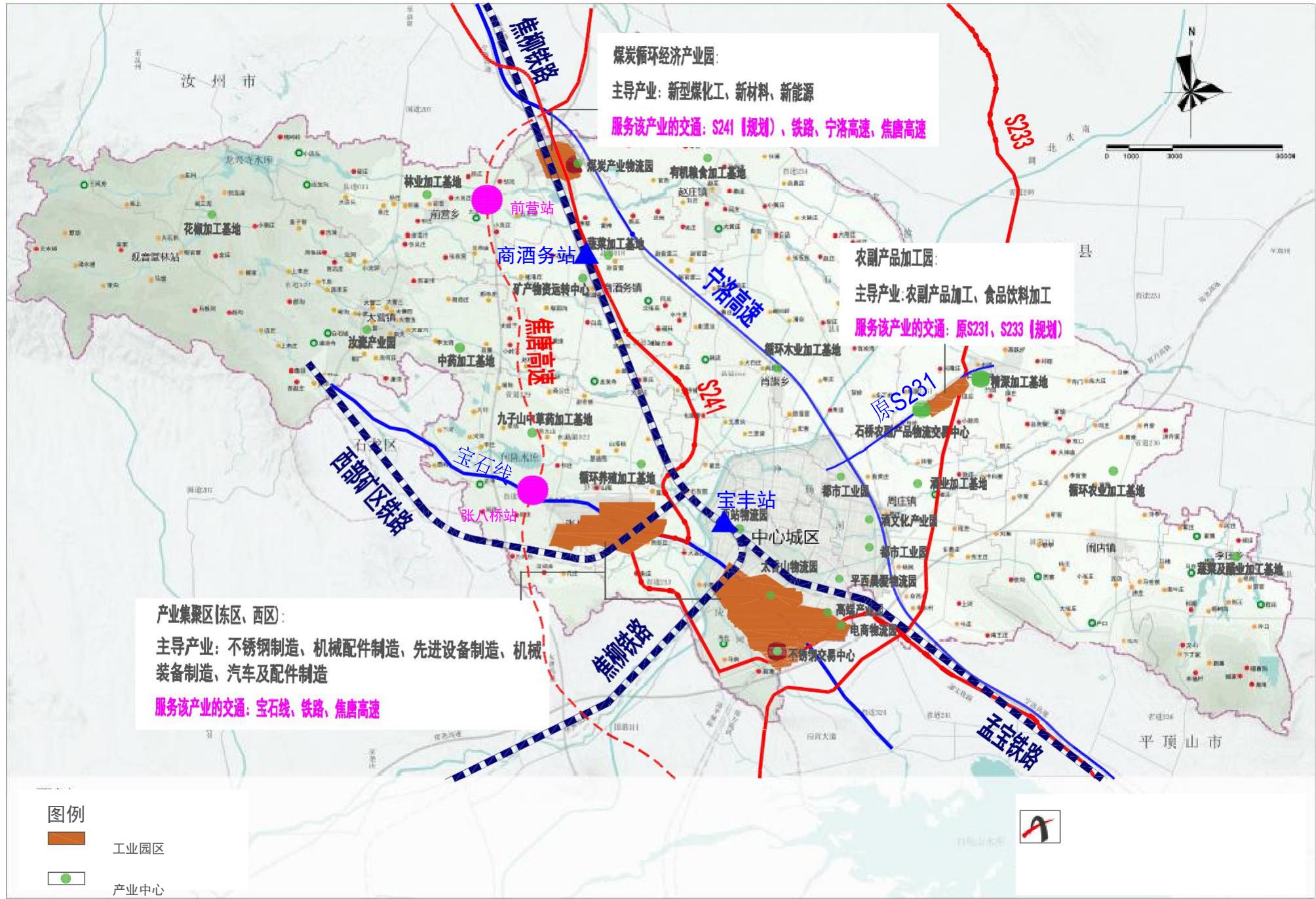
纵向通道
横向通道



平顶山市公路交通勘察设计院

二〇二〇年七月

附图三（3）：宝丰综合交通服务产业布局规划图



平顶

山

市

公

路

交

通

勘

察

设

计

院

二

〇

二

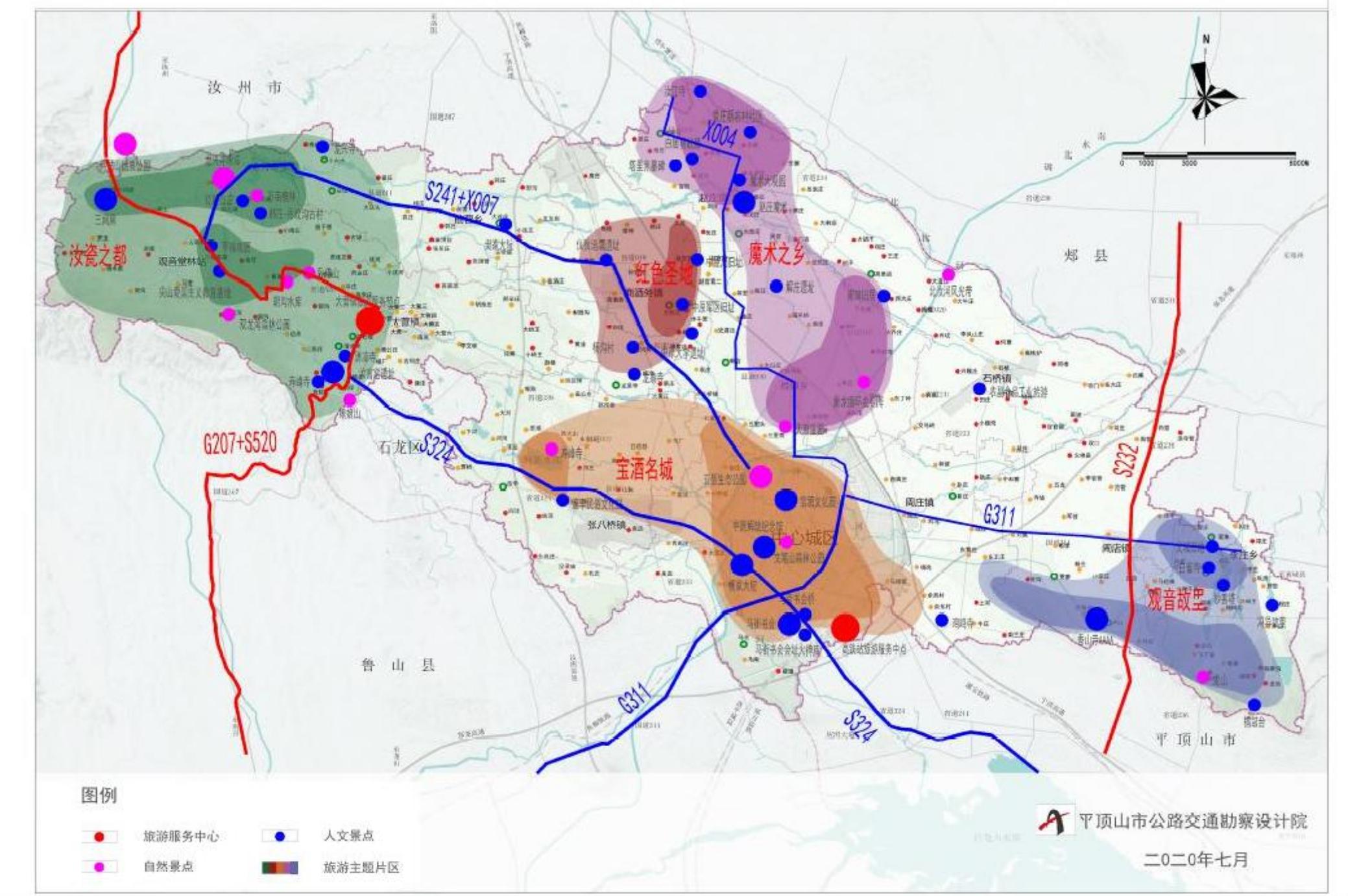
〇

年

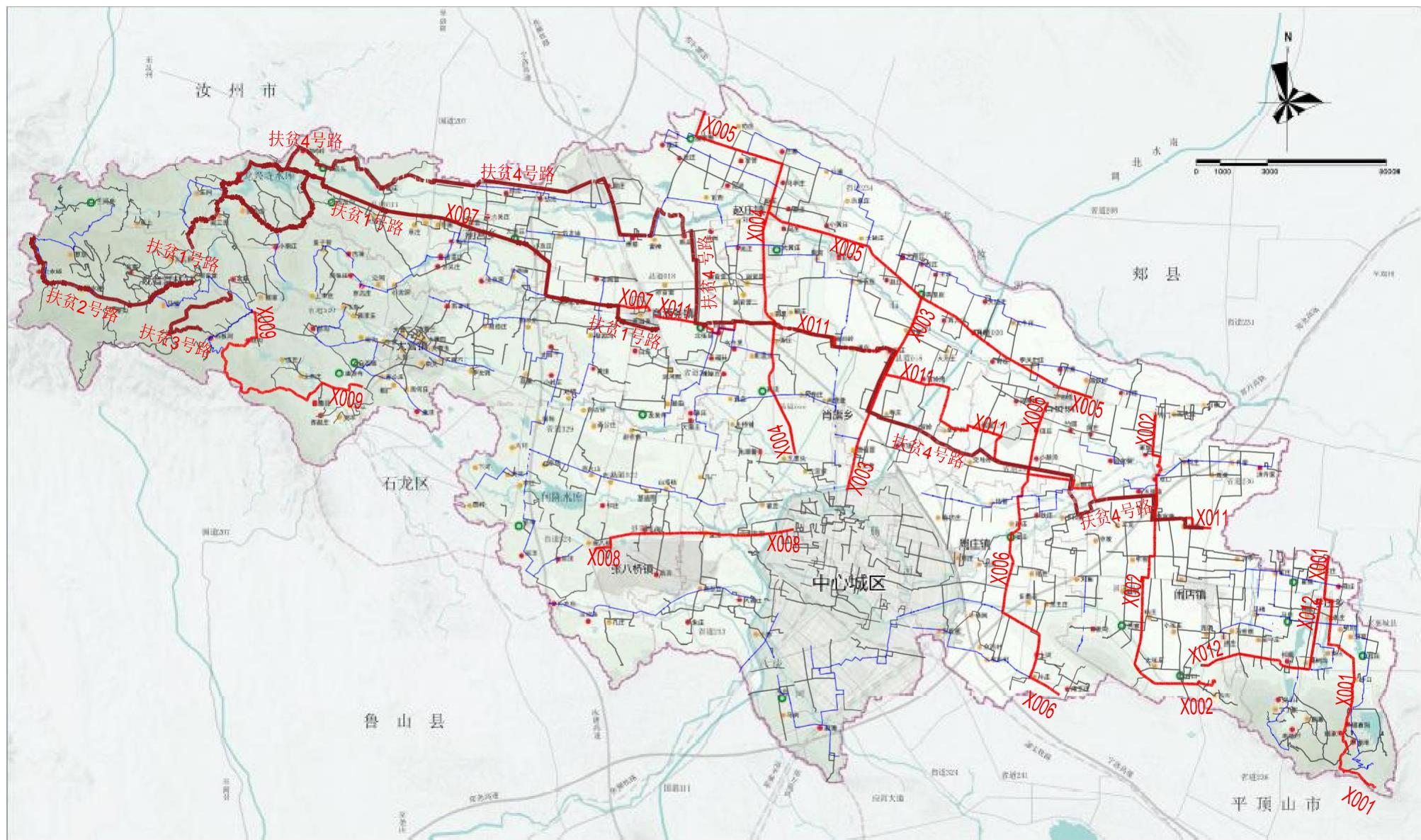
七

月

附图三（4）：宝丰综合交通服务旅游布局规划图



附图四：宝丰县综合交通农村公路布局规划图



图例

扶贫路
乡道

县道
村道



平顶山市公路交通勘察设计院

二〇二〇年七月

附图五：宝丰县综合交通铁路布局规划图



图例:

现有铁路

新建铁路



现有铁路站

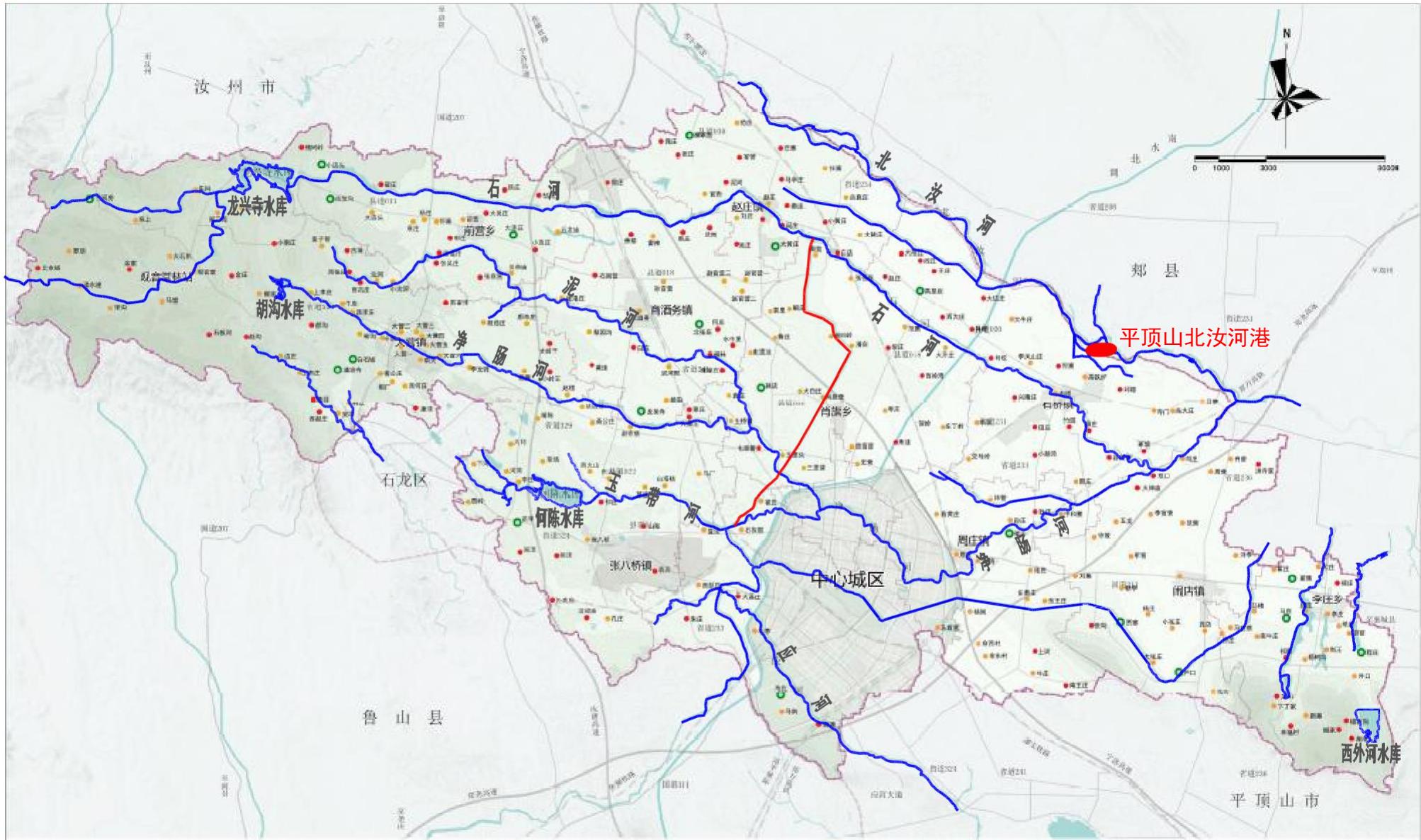
说明: 规划多条铁路专用线未显示。



平顶山市公路交通勘察设计院

二〇二〇年七月

附图六：宝丰综合交通水运规划图



图例

- 现状河流
- 现状河渠

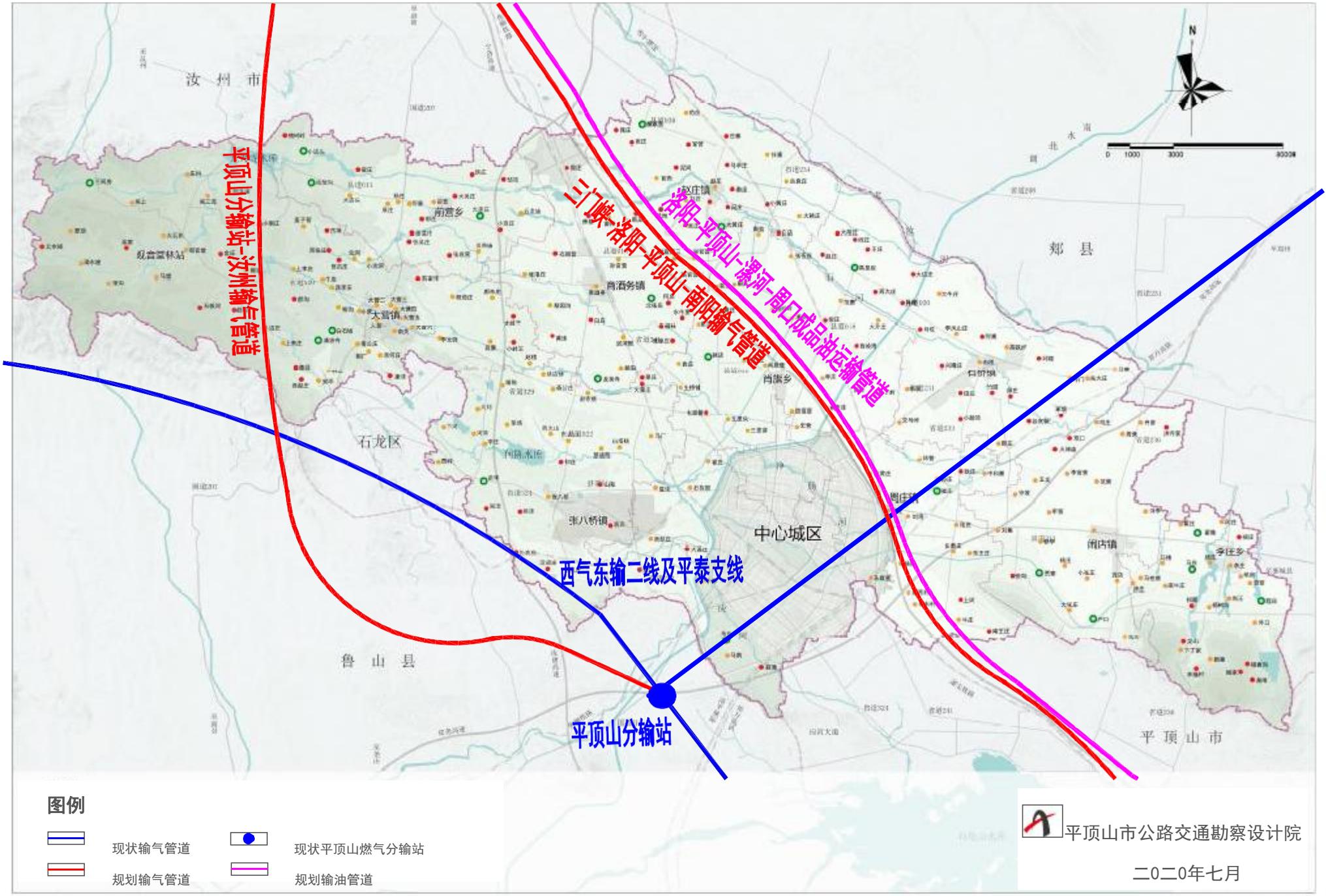
新建港区



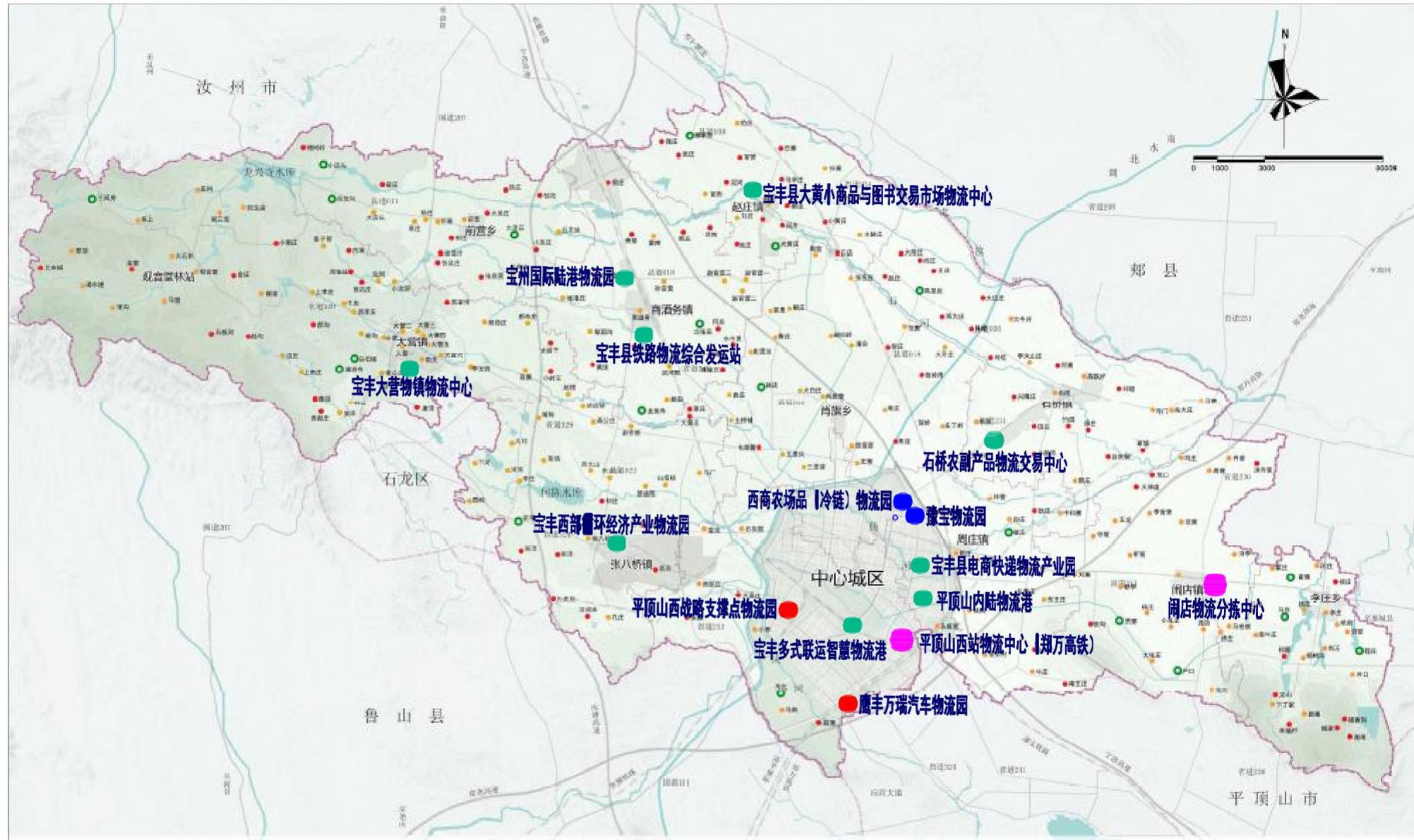
平顶山市公路交通勘察设计院

二〇二〇年七月

附图七：宝丰综合交通管道运输布局规划图



附图八：宝丰综合交物流体系布局规划图



图例

- | | |
|---|---------|
| ■ | 规划市级物流园 |
| ■ | 现有物流园 |
| ■ | 规划县级物流园 |
| ■ | 在建物流园 |



平顶山市公路交通勘察设计院

二〇二〇年七月

附图九：宝丰县综合交通枢纽场站布局规划图



图例

- | | |
|---|--------|
| ● | 新建汽车站 |
| ▲ | 现有火车站 |
| ● | 新建港区 |
| ● | 现有汽车站 |
| ■ | 规划通用机场 |



平顶山市公路交通勘察设计院

二〇二〇年七月