

《郑州航空港经济综合实验区综合交通体系规划（2023-2035年）》规划方案介绍

一、编制目的

为更好支撑郑州航空港经济综合实验区实现“空中丝路”先导区、国家航空港经济实验区、现代化国际化世界级物流枢纽、中原经济区和郑州都市圈核心增长极、中原特区五大战略定位，打造国际先进制造业中心、国际贸易中心、国际交通物流中心、国际创意时尚中心、国际创新人才中心，航空港区组织编制本规划，旨在构建与航空港区未来发展相匹配的综合交通体系，保障航空港区可持续发展。

二、指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大精神，深入领会习近平总书记在河南考察重要讲话精神和中部崛起再上新台阶的要求，贯彻落实河南省委省政府重大战略部署，践行“创新、协调、绿色、开放、共享”五大发展理念，紧密围绕“五位一体”总体布局 and “四个全面”战略部署，牢牢把握“一带一路”、中部地区高质量发展、黄河流域生态保护和高质量发展、中原城市群建设等重大战略机遇，以《郑州航空港经济综合实验区国土空间总体规划（2021—2035年）》为基本依据，以促进空间布局和综合交通协调发展为目标，发挥

航空港区多港聚集优势，推动航空港区交通区位优势向枢纽经济优势、综合竞争优势转变。

三、规划范围

规划范围为郑州航空港经济综合实验区（简称“航空港区”）全域，面积为747平方公里，研究范围拓展至周边联动区、协同区，面积为3264 平方公里。

四、规划年限

规划年限为2023-2035年。其中，近期至2027年，远期至2035年，重大交通基础设施展望至2050年。

五、规划目标

巩固航空港区国土空间总体规划，引导产业发展，服务五大战略定位、五大中心建设，形成以交通为引领的国际物流枢纽和交通强国示范区，为航空港区打造现代化、国际化、世界级物流枢纽，建设以人为本、绿色高效的航空城，提供有力支撑。

六、发展战略

巩固航空港区总体空间格局，支撑航空港区打造世界物流枢纽，引导产业新城建设。适度超前布局航空港区交通设施，进一步强化与主城区的交通衔接，引导交通资源配置逐步向公共交通倾斜。重点提升重大交通设施的综合效益，积极争取国家和省市重大交通政策支持，保障综合交通体系的建设和发展。

七、综合交通体系组织

航空港区综合交通体系分为对外交通和内部交通两大部分。

对外交通包括航空系统、铁路系统、公路系统（含高速公路和普通干线公路）、水运系统。内部交通包括公共交通系统（含轨道交通和常规公交）、道路系统、物流系统、慢行交通、停车系统和智慧交通。

打造以交通枢纽为核心，以航空、铁路、公路、水运、城市道路为脉络，实现多种交通方式无缝衔接、高效运作的综合交通体系。交通系统要与航空港区土地使用、人口规模、经济社会和生态环境等诸多领域紧密结合，既能发挥交通设施的最大效益，又能引导空间格局的形成，提升土地价值。

八、对外交通系统规划

（一）铁路系统

积极谋划落实城际铁路通道，重点完善普速铁路网络及联络线，战略预留超级高铁通道，规划形成“高铁+城际+普铁+专用线”铁路网络总体布局。航空港区规划形成“一主两辅多点”铁路客运枢纽，“一主”为郑州航空港站，“两辅”为新郑机场站、大关庄站，“多点”包括孟庄站、园博园站、双鹤湖站、科创城站。加快建设国际陆港“一港两站”铁路货运枢纽，实现“万列、千万吨”的中欧班列集结中心发展目标。

（二）航空系统

持续完善机场北货运区功能，分阶段实施机场三期建设工程，满足远期机场1亿人次旅客吞吐量和500万吨货邮吞吐量的设施能力。积极拓展客货运航线网络，大力培育运营主体，同步完

善集疏运网络。

（三）公路系统

构建形成“三环”高速网络（“内环”由京港澳高速、郑民高速、商登高速、安罗高速组成，“中环”由郑南高速、郑民高速、南部高速联络线、安罗高速组成，“外环”由兰南高速、商许洛高速、郑尧高速、郑民高速组成）和“十字”准高速（豫州大道和燕都大道）的对外集散道路系统，以及“两横两纵”的普通国道系统（“两横”为 G310、G343，“两纵”为新 G107、G240）和“四横两纵”的普通省道系统（“四横”为 S317、S102、S225、S318，“两纵”为 S225、S224）。

（四）水运系统

推进《河南省内河航道与港口布局规划（2022—2035年）》实施，与贾鲁河、北康沟河航道改造同步启动郑州港建设。郑州港定位为地区性重要港口，服务本地原材料和产成品水路运输，形成水陆物资转运枢纽，支撑产业发展。加强郑州港（中心港区）规划布局与《郑州国际陆港规划》相协调，打造铁水联运枢纽。

九、枢纽体系构建与能级提升

（一）客运枢纽体系

客运枢纽分为综合性枢纽、功能区枢纽、片区组团枢纽三级，综合性枢纽为新郑机场综合枢纽、航空港站综合枢纽，功能区枢纽为大关庄站枢纽、孟庄站枢纽、双鹤湖城际站枢纽，片区组团枢纽包括园博园城际站枢纽、科创城城际站枢纽、东南客运中心

站枢纽、北部交通中心枢纽、八千客运枢纽等。

（二）货运枢纽体系

货运枢纽分为国际性物流枢纽、全国性物流枢纽、区域性物流枢纽、配套服务性物流枢纽四个等级，国际性物流枢纽为新郑国际机场、国际陆港东站，全国性物流枢纽为航空港站、动车所高铁物流集散中心、国际陆港西站，区域性物流枢纽为物流园区、郑州水港。

（三）航空港站效益提升

精细化识别航空港站的客流腹地，开行和加密客运班次，协调推进许昌东至许昌北高铁连接线建设，远期完善腹地城际铁路网络，同步优化调整高铁和城际列车运行组织，支撑航空港站的功能定位。

（四）国际陆港能级提升

提升中欧班列规模和质量，逐步提高东盟班列开行规模。谋划开行国内集结线路，建设中欧班列集结中心。完善普铁线路网络，优化铁路枢纽总图，统筹解决郑州国际陆港的铁路通道能力制约和距离编组站较远的问题。

十、公共交通系统规划

（一）轨道交通线网布局

落实郑州市轨道交通线网规划布局，构建与主城区高效互动、航空港区内部成网、都市圈互联互通的开放式、多层次轨道交通网络，连接功能中心和重要客运枢纽，支持航空港区城市空

间格局的形成和均衡发展。

（二）常规公交干线走廊布局

规划期内形成“一横二纵”的对外公交干线走廊（“一横”为淮海路，“两纵”为机场高速-京港澳高速、豫州大道）、“三横三纵”的航空港区内部公交干线走廊（“三横”为太湖路、迎宾大道、苑林路，“三纵”为华夏大道-梅河路、荊州路-梁州大道、徐州路）。

（三）公交优先系统布局

规划形成“十一横十一纵一半环”的公交优先道路。其中，“十一横”为华夏大道、长安路、梅河路、雍州路（南段）、梁州大道、荊州路、兖州路、徐州路、吴州路、前程东路、新港大道，“一半环”为滨河东路，“十一纵”为太湖路、洞庭湖路、鄱阳湖路、焦城路、思存路、淮海路、东海路、苑林路、晶店路、辛赵路、郟城路、迎宾大道、雍州路（北段）。

十一、城市道路网络规划

（一）道路等级与网络组织

航空港区城市道路网络由快速路、主干路、次干路和支路构成。推动郑州中心城区道路网络从主城区“单心放射式”格局，向“主城区+航空港区”双核网络化格局转变。

（二）快速路网络

规划期内形成“六横六纵”的快速路主骨架。“六横”为洪泽湖大道、燕都大道（S317）、迎宾大道、金陵大道（S102）、

渤海大道、南海大道，“六纵”为华夏大道、滨河西路、梁州大道（渠南路以南段）、豫州大道（新 G107）、青州大道、S224。

（三）主干路网络

主干路分为 I 级主干路、II 级主干路和 III 级主干路。I 级主干路网络形成“四横六纵”格局，“四横”为太湖路、始祖路、亳都路、淮海路，“六纵”为梁州大道、滨河东路、荆州路、兖州路、徐州路、联港大道。II 级主干路网络形成“七横十纵”格局，“七横”为巢湖路、洞庭湖路、苑林路、黄海路、东海路、灵润路、G343（八千大道），“十纵”为新港大道、雍州路、滨河东路、前程东路、荆州路、冀州路、兖州路、徐州路、吴州路、雁鸣大道。结合 I 级和 II 级主干路布局，构建各组团内 III 级主干路网络，主要包括鄱阳湖路、焦城路、苏秦路、辛赵路、梅河路、孔武路、孙武路等。

（四）次干路和支路网络

依托主干路网络布局，在各功能组团建立疏密得当、布局合理的次干路系统，作为组团内部交通的集散通道。根据各组团主导城市功能，建立集散便捷、密度匹配的支路网系统，提高各组团内部地块的可达性。

十二、四港联动物流体系规划

（一）国际空港与高铁港联运组织

航空港站定位为引领性高铁物流示范站，建设高铁物流中心；动车所定位为高铁物流装卸设备实验区，打造高铁物流基地。

近期机场北货运区和航空港站建设货物转运中心，通过卡车短驳实现货物转运；航空港站依托高铁物流中心，承担客车带货模式下零散货物集散功能。远期规划建设航空港站、动车所至机场南货运区的铁路联络线，协同建设机场南货运区空铁联运中心。

（二）国际陆港与高铁港、国际空港联运组织

优化联运流程和设施设计，推广标准化货物装载工具，简化装卸和转运流程。布局国际陆港与动车所（高铁物流基地）、航空港站（高铁物流中心）之间自动化、智慧物流专用走廊，通过无人驾驶、新能源物流车，灵活组织国际陆港与高铁港、国际空港的联运。

（三）铁水—铁海联运组织统筹优化

优先布局郑州国际陆港与周口港的多式联运走廊。规划新增国际陆港至周口港的铁路联络线，发展铁水—铁海联运，并衔接三洋铁路，经三洋铁路连接长三角洋口港、上海港等沿海港口。规划国际陆港至开封的铁路线路，衔接陇海铁路和濮潢铁路，便捷联系连云港、青岛港、黄骅港等港口。

（四）郑州水港铁路联络线预留

规划预留国际陆港与郑州港铁路联络线，根据郑州港建设进程适时启动铁路联络线建设。

（五）货运交通走廊布局

布局“四横四纵”货运主通道，“四横”为燕都大道、金陵大道、灵润路、南海大道，“四纵”为四港联动物流大道、豫州

大道、青州大道、S224。以金陵大道、青州大道构建四港联动主通道，以亳都路、疏港东路、联港大道、苑林路构建四港联动次通道，共同形成四港联动货运通道体系。

十三、绿色智慧交通

（一）新能源货车应用示范

推进新郑国际机场、国际陆港、郑州港内部短驳、转运车辆新能源化，打造空铁联运新能源重卡示范线和水联运新能源重卡示范线，推进航空港区内城市物流配送车辆（车长4.5米及以下）新能源化。

（二）低空经济发展示范

以苑陵故城、园博园、双鹤湖为特色构建低空旅游观光线，以中原医学科学城、北部总部经济及现代服务业发展区内重点商圈为支撑构建无人机外卖配送示范区，以物流园南区为支点开展城市物流配送等货运场景应用示范。

十四、慢行交通系统

（一）慢行交通系统构建策略

围绕“线贯通、点覆盖、增体验”的策略构建慢行交通网络，提升慢行空间品质。推动水、路、绿三网融合，营造贯通“城水园田”的健康休闲慢行道。结合公园、绿道、河道等设置慢行节点。分区施策，满足多样化慢行出行需求，提升出行体验。秉承道路向街道转变理念，构建健康街道体系。多元化构建商业商务区慢行空间，完善“最后一公里”慢行网络，提升生活圈慢行品

质。

（二）慢行交通系统布局

依托洪泽湖大道、燕都大道、迎宾大道、金陵大道、渤海大道、南海大道、华夏大道、豫州大道、青州大道等，形成“六横三纵两半环”的生态廊道。构建“4+18+3”慢行交通体系，其中一级驿站4处，分别为冯庄文化公园、东湖公园、郑州园博园、双鹤湖公园；结合公园绿地设置18处二级驿站；打造3级健康街道，分别为重点健康街道、交通型健康街道、一般健康街道。

十五、停车系统

制定居住地、工作地、公共停车等不同类型的停车泊位供应政策，构建以配建停车为主体、路外公共停车为辅助、路内与绿化带停车为补充的停车设施供给体系，基本满足居民拥有小汽车的停车需求，调控机动车的动态停车需求，引导居民选择合理的交通方式出行，维持城市动静态交通的平衡。