

前 言

交通是国民经济基本产业，同步也是经济增长和社会发展重要推动力量，对社会生产、当代化建设以及提高人民生活水平具备举足轻重作用。“十五”以来，郑州市公路交通事业得到了迅速发展，交通基础设施建设总量迅速增长；公路级别、路网密度和通达深度不断提高；公路运送事业协调发展，服务质量明显改善；行业管理进一步加强，交通运送市场秩序逐渐规范，为省会经济和社会发展做出了积极贡献。

“十一五”规划是全面建设小康社会目的提出后第一种五年规划，也是树立和贯彻科学发展观，实现全面、协调和可持续发展规划，对我市交通运送发展大局意义重大。依照《河南省全面建设小康社会规划纲要》和《可持续发展郑州市公路网规划》，结合郑州市交通行业实际状况，站在长远和全局高度进一步审视和研究我市交通行业将来发展战略思路，用新发展理念编制了郑州市公路交通“十一五”规划，作为指引和组织“十一五”时期郑州市综合交通建设与发展大纲性文献。

第一章 总体规划与战略目的

第一节 指引思想

以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指引，全面贯彻十六大和十六届三中、四中全会以及省、市交通工作会议精神，认真贯彻科学发展观，把“发展、改革、质量、廉政、安全、稳定”作为“十一五”期间交通工作主旋律，紧扣加强交通行政能力，创新发展理念，加快交通发展，深化交通改革，强化行业管理，增进行业文明，努力实现我市交通发展和改革新突破。

第二节 基本原则

依照交通发展预测，立足于郑州市实际状况，充分发挥郑州市在中部崛起龙头作用，为把郑州建成具备强大发展力、辐射力、带动力、创造力、影响力和凝聚力当代化大都市和全国区域性中心城市，郑州市交通发展应遵循如下原则：

一、树立全面、协调和可持续发展科学发展观，对的把握发展与环境、速度与质量、增长与效益关系；

二、因地制宜、发挥区位优势，从实际出发，充分运用郑州市所处区位优势，站在“大郑州”、“大交通”、“全国公路枢纽”地位，对郑州交通进行系统规划，把郑州交通事业提高到一种新水平；

三、坚持适度超前、普及与提高并重原则；

四、一次规划，分布实行；

五、坚持系统规划、持续发展原则；

六、坚持“抓两头、保中间”建设方针，对的解决高速公路、干线公路、农村公路建设关系，建立构造合理，功能完善，互相协调公路网络；

七、坚持实行“科教兴交”战略，建立有助于技术创新体系和机制，加快交通人才培养，依托科技进步，提高工程质量，提高管理水平和服务水平。

第三节 总体规划目的

——继续加快交通基础设施建设，使交通建设适应经济发展需要，公路网由当前弱可持续发展转为基本可持续发展；

——改进公路网既有状况，提高路网密度、技术级别及整体服务水平，提高高级别公路所占比重，级别构造配备趋于合理；

——完善高速公路和农村公路网络，提高干线公路级别。到，郑州市形成高速公路、干线公路“双十字”交通迅速通道网络。加快农村公路建设，实现所有行政村和人口密集自然村通油路或水泥路，完善村村通道路网络；

——调节运送构造，增强道路运送业竞争能力，进一步提高运送科技含量和网络化建设，提高运送客车高档化比例，运送货车专业化、自动化和当代化限度提高，完善市场机制，增进

运送市场体系统一、开放、有序；

——加快郑州公路主枢纽场站建设，力求在“十一五”期间完毕郑州公路主枢纽场站建设，使郑州成为全国公路交通枢纽中心；

——继续深化养护体制和道路运送站场管理体制改革，逐渐建立完善公路“建、管、养”机制和市场投资为主、政府投资为辅多元化站场投资模式。

第二章 公路运送现状及综合评价

第一节 地理位置与自然条件

郑州，位于河南省北部黄河南岸，东临开封，西靠洛阳，北接新乡，南连许昌，东南面向黄淮平原，位于东经 $112^{\circ}42'$ ~ $114^{\circ}14'$ 、北纬 $34^{\circ}16'$ 分 ~ $34^{\circ}58'$ 之间，区域东西宽约 143 公里，南北长约 78 公里。郑州作为中原地区公路网中心，承东接西，连南贯北，区位优势和市场优势得天独厚，

是全国重要交通通信枢纽，物资集散中心和能源、信息等交流和互换重要战略节点。京广与陇海铁路、连霍高速与京珠高速、G107（京深线）与 G310（连天线）交汇于此，加之纵横密布省道、地方道路、都市出口路以及环城迅速道路，构成了郑州四通八达、干支交错环线加放射型公路网合理布局。

郑州市辖五市（荥阳、新密、新郑、巩义、登封）一县（中牟）六区（金水、二七、中原、管城、惠济、上街），总面积 7446.2 平方公里，其中建城区面积 212.4 平方公里，人口 697.7 万。郑州是中原地区最大都市，也是全国非农业人口超过百万特大都市之一。

郑州位于伏牛山脉向黄淮平原过度地带，整个地区东低西高，属暖温带大陆性气候，总体气候特点是春天温暖，夏天炎热，秋季凉快，冬季干冷，四季分明。年平均气温 14.3℃，年降雨量 640 毫米，全年无霜期大体 200 天左右，年平均日照时间 2300 小时左右。

第二节 社会经济概况

一、土地矿产资源

郑州自然资源丰富，已探明矿藏 34 种。其中煤炭储量达 50 亿吨，居全省第一位；耐火粘土储量达 1.08 亿吨，约占全省总储量 50%；铝土储量 1 亿余吨，占全省总储量 30%；天然油石矿质优良，是全国最大油石基地之一。

郑州盛产小麦、玉米、大豆、水稻、花生棉花、经济林果等粮食作物和苹果、梨、红枣、柿饼、葡萄、西瓜、大蒜、金银花、黄河鲤鱼等农副土特产品。中牟、新郑、荥阳是全国重要粮食基地县。

二、旅游资源

郑州名胜山水众多，文物古迹荟萃，是全国历史文化名城和知名风景旅游都市。作为国务院发布国家历史文化名城，这里拥有距今 80 轩辕黄帝故里、裴李岗文化遗迹、距今 50 大河村、秦王寨等各种类型仰韶文化与龙山文化遗迹，夏都阳城遗迹和商城遗迹等。全市有国家重点文物保护单位 14 处，省市重点文物保护单位 123 处。嵩山风景名胜区、黄河历史文化风景名胜区、浮戏山区景区、杜甫故里等名胜古迹，均以其独有神采魅力吸引八方来客。

三、国民经济及产业构造

郑州是一座新兴当代化都市，建国后通过大规模建设，社会经济有了很大发展。国内生产总值达 1375 亿元，占全省经济总量 15.6%，全年财政收入 104 亿元。郑州工业生产已形成了纺织、机械、冶金、食品、煤炭和化工等为主体门类齐全、构造趋向合理生产体系。郑州是全国最大铝工业基地和棉纺工业基地之一。郑州又是一种新兴商贸城，近年来，新建和改建了一大批规模大、原则高、设施齐全大中型商场和粮食、煤炭、纱布、中药材等 22 座全国性和区域性大型批发市场、交易中心。

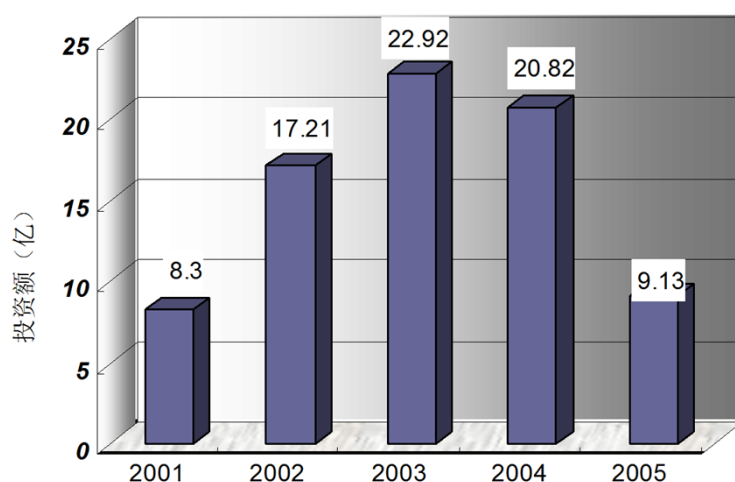
第三节 “十五”期间公路交通事业发展状况

在市委、市政府对的领导下，在省交通厅指引和大力支持下，按照郑州市可持续发展、加快都市化进程战略，“十五”时期全市交通行业紧扣交通经济建设中心工作，抢抓机遇，突出重点，为省会经济和社会发展做出了积极贡献。

一、公路网发展迅速，覆盖范畴、通达深度不断增长，技术级别不断提高

郑州是全国公路交通主枢纽都市之一，是河南省及中原地区公路网中心。当前，我市公路建设状况，与周边省会都市相比，处在领先地位。

“十五”期间，郑州市公路建设合计完毕投资 78.38 亿元。至，分别完毕投资 8.3 亿元、17.21 亿元、22.92 亿元、20.82 亿元和 9.13 亿元。



“十五”期间交通建设投资完成情况

郑州市“十五”期间公路建设投资一览表 单位：亿元

类 别 \ 年 份						共计
高速公路	1.7	7.0	5.05	3.4	1.19	18.34
干线公路	5.6	7.75	13.92	14.52	0.35	42.14
农村公路	1.0	2.46	3.95	2.9	7.59	17.9
共计	8.3	17.21	22.92	20.82	9.13	78.38

，全市公路通车总里程 6338 公里（不含村道 1578 公里），公路网密度达到每百平方公里 85 公里。其中：国省干线 1209 公里，县道 884 公里，乡道 3996 公里，专用公路 248 公里。国省干线和乡道分别比增长了 91 公里和 82 公里，县道和专用公路与持平，一种干支相连,四通八达,布局合理公路网络已基本形成

，公路级别不断提高，路网构造进一步优化和完善。

一郑州市公路通车里程及密度

年份					
通车里程 (公里)	5870	5716	6057	6164	6338
路网密度 (公里/百平方公里)	78.8	76.8	81.3	82.8	85.1

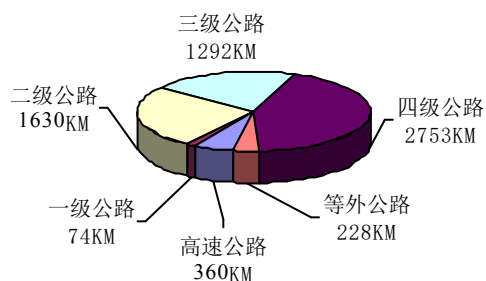
注：由于公路普查，基数进行调节。

“十五”末郑州市境内级别以上公路里程及密度

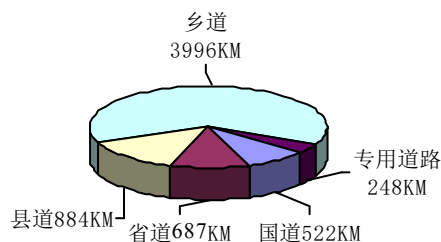
等 级 \ 指 标	通车里程（公里）	密度（公里/百平方公里）
高速公路	360	4.8
一级公路	74	1.0
二级公路	1630	21.9
三级公路	1292	17.3
四级公路	2753	37.0

注：路网密度=通车里程/郑州市市域面积（74.462 百平方公里）

2005年郑州市公路结构图
(按技术等级)



2005年郑州市公路结构图
(按行政等级)



(一) 高速公路建设迅速发展

“十五”期间，郑州市自筹资金修建了我市第一条地方高速公路—郑州至少林寺高速公路，全长 53.619 公里，实现了“十五”提出县县通高速目的，为提高我省及郑州市在国际上知名度，改进投资环境，带动豫西南地区经济发展发挥了重要作用。随着京珠高速公路、洛阳—少林寺高速公路、郑州西南绕城高速公路建成通车，郑石高速公路、许昌禹州—登封高速公路等项目相继开工建设，我市高速公路建设步伐将进一步加快，高速公路所占路网比例进一步提高。

(二) 干线公路服务水平明显提高

“十五”期间，全市完毕新、改建干线公路 533 公里。

G107 辅道建成通车，为郑州市经济发展特别郑东新区开发建设奠定了良好交通基本；国道 G220 东出口、G310 西出口加宽改造，彻底改进了我市出口形象和投资环境；国道 G107 新郑境改建、G207 登封境改建、省道 S316 郑州至登封、S237 登封—巩义、S223 中牟至新郑、S102 郑州至开封尉氏等一批国、省干线公路改建、改进，大大提高了我市干线公路通行能力和服务水平。

（三）农村公路级别不断提高，基本实现“村村通油路”

“十五”时期农村公路建设步伐加快，通达深度、路网级别不断提高。完毕县道升二级 285 公里，二级公路所占比例大幅提高。底，郑州市十二个县（市）区基本实现平原区行政村“村村通油路”。

二、场站建设获得初步成效

按照交通部和省政府批准郑州公路主枢纽站场布局方案，我市将组建两大系统一种中心：客运系统、货运系统、郑州公路主枢纽信息中心。随着郑州市都市和社会经济发展，原规划中某些内容已经不能适应现状和将来发展趋势。我市对主枢纽站场布局方案进行了调节，调节后郑州公路主枢纽站场布局由原先 11 个增长为 18 个，分别为客运系统（10 个站）、货运系统（7 个站）两大系统和一种信息中心（郑州公路主枢纽信息中心）。按照郑州公路主枢纽站场布局 and 统一规划，新旧兼容、分步实行原则，先后建成并投入使用了郑州汽车客运中心站（郑州汽车客运总站）、郑州长途汽车中心站、郑州汽车货运中心站、郑州公路港、郑州公路主枢纽信息中心

等 5 个规划站场。当前，客运东站、客运北站、客运西站、客运南站、客运西南站正在抓紧进行或已完毕前期工作，准备开工建设。

三、运送构造不断改进，运送能力不断增强

郑州市交通运送行业通过“十五”时期迅速发展，已初步形成了集团化、规模化、专业化发展模式，基本形成了较为合理交通运送体系。

郑州市公路客货运送发展状况

年份	客运量（万人）	旅客周转量 （万人公里）	货运量（万吨）	货运周转量 （万吨公里）
1990	6412	232998	4098	146746
1991	5638	249916	4362	171264
1192	6208	269474	9350	289751
1993	6401	241395	9659	588342
1994	6593	268898	8261	269153
1995	7789	320990	8350	308830
1996	8333	402025	9200	405546
1997	9379	452501	10211	529516
1998	9935	479297	12792	563890
1999	10403	522433	12406	609001
	11389	563182	13924	701350
	12129	602041	14829	716078
	13960	677296	18062	777660
	14393	719288	19236	844376

	15870	789130	20736	925605
--	-------	--------	-------	--------

注：数据摘自《郑州市记录年鉴》。

当前，我市客运线路覆盖全省通达全国 28 个省、市、自治区 500 各种市、县、乡，市域内 90% 以上行政村通达客车，一种以市区为中心，县乡运送场站为基本，覆盖全市，设施配套，功能完备运送场站服务网络已基本形成，为郑州市客货运送行业提供了有力保障。

，郑州市共拥有各类营运车辆 37184 台，与“九五”末相比，交通工具拥有量逐年增长，客货运送车辆档次不断提高，更新率加快。某些小型运送车辆和拖拉机等相对落后运送工具已被更多大型化、专业化、当代化客货运送车辆所代替。

“十五”期间各类交通工具拥有量见下表：

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：

<https://d.book118.com/918000076027006060>

