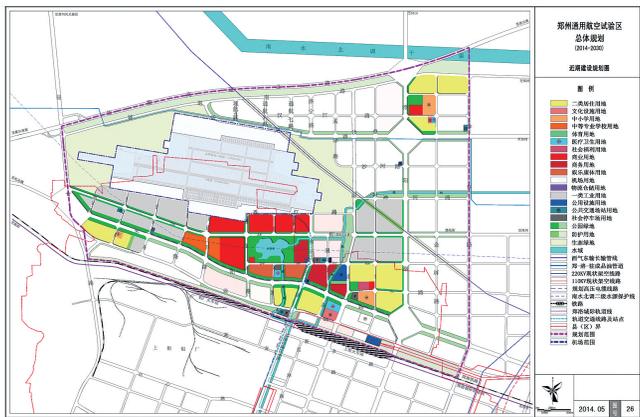


郑州通航试验区整体规划获批

近日,记者从市人民政府获悉,郑州通用航空试验区总体规划(2014-2030年)已获郑州市人民政府批准,从区域不同层面对试验区进行功能定位,明确发展目标,从用地布局、空间、产业交通等方面,整合促进各功能区间相互联系与协作,构建功能布局合理、空间利用高效、产业特色突出的通航试验区。郑州晚报记者 邓红超 通讯员 穆文涛 李显文



近期建设规划图

中国通航产业和试点发展迅速

通航产业属于全球范围内的朝阳产业。2011年末,中国通航飞机仅1154架,占美国的1/194。随着我国经济社会发展和低空空域的逐步放开,通航产

业必将迎来快速发展。

目前,全国约有18个城市的通航发展已经获得国家层面一定的支持。14个省将通航发展列入了“十二五”规划。

郑州航空港经济综合实验区带来通航发展机遇

为落实中原经济区发展战略,抢占全国航空经济发展制高点,省、市政府提出建设郑州航空港经济综合实验区的发展战略,并提出了“建设大枢纽、培育大产业、塑造大都市”的总体发展要求。在省、市两级政府建设航空大都市的战略规划中,上街通用航空基地是重要的组成部分之一,将依托现状上街机场,打造通用航空产业基地。承担公务飞行、航空教育培训、航空旅游、航空气象服务、应急

救援、飞机组装、试飞等相关功能。同时,通航发展必将带动周边高端商务、教育培训、休闲娱乐等产业的发展。2013年3月,《郑州航空港经济综合实验区发展规划》已被国务院批复实施,郑州成为国内第一个获批以航空港经济为主体的国家级实验区。郑州通用航空试验区的建设,顺应了我省大力发展航空经济的战略趋势,必将获得一系列的政策支持和发展机遇。

发展通航事业是上街区实现转型的重要突破口

上街区是国家“二五”时期因建设铝工业基地而设立的工业型城区,素有“铝都”之称,是全国重要的铝产业基地和阀门产业基地。2011年上街区经济总量、经济发展水平居全省前列,但经济发展对传统产业的依赖较为突出,产业类型较为单一,资源消耗型产业比重较大,对上街区未来的持续发展提出挑战。上街未来的发展面临着经济和产业的转型升级,通航试验区的规划建设,为

上街区抓住机遇,发展通航及关联产业,推动产业向高端化发展,提供了重要的选择和突破口。郑州通航试验区建设规划期限为2014-2030年,其中,近期规划期限为2014-2018年;远期规划期限为2019-2030年。本次规划范围为连霍高速以南、陇海铁路以北、昆仑路以东、金华路以西的区域,面积约21.3平方千米。其中,上街区8.4平方千米,荥阳市王村镇12.9平方千米。

通航试验区功能定位明确

试验区功能定位:全国领先的通航经济示范区,中原经济区通航服务中心,通航特色产业基地,郑州航空港经济综合实验区重要组成部分。

全国领先的通航经济示范区:通过打造国际公务机网络在中国的重要服务平台和全国商务人士首选通航服务中心,使郑州成为全国通航经济发展领军城市。

中原经济区通航服务中心:致力于将郑州通用航空试验区打

造为中原经济区首要的通航空中门户、中原经济区公务飞行基地、中原经济区航空应急救援中心、中原经济区通航教育培训基地、中原经济区航空旅游基地、中原经济区航空气象服务基地。

通航特色产业基地:试验区三大主导产业分别为通航运营、通航制造、通航服务。涵盖了产业发展战略规划(德勤)中的10个产业门类。并结合试验区实际情况进行了扩展。

是郑州航空港经济综合实验区重要组成部分

郑州通用航空试验区位于郑上新区西北部,是郑上新区城市副中心。同时,也是郑州航空港经济综合实验区重要组成部分,与郑州航空港经济综合实验区在定位和功能上形成互补。

机场功能定位:为一类通用机场,中原经济区通用航空枢纽,全国重要的通航飞行网络节点。

试验区发展目标:打造集通航制造、通航运营、通航服务于一体的生态宜居的通航示范区

机场发展目标:根据《郑州上街通用机场规划》(未评审),2020年飞机起降架次2638架,其中公务机450架次、其他通航业务2188架次。远期可达到年起降47500架次。

区域统筹规划与郑州航空港经济综合实验区优势互补

按照“功能错位、产业互补、区域联动、管理一体”的思路,实现与郑州航空港经济综合实验区在定位和功能上的互补。

功能协调:郑州通用航空试验区定位为国内领先的通用航空经济示范区、中原经济区通用航空服务中心和通航特色产业基地;郑州航空港经济综合实验区定位为国际航空物流中心、以航空经济为引领的现代产业基地、内陆地区对外开放重要门户、现代航空都市、中原经济区核心增长极。二者的发展定位和各自所承担的城市职能联动

互补,完善并促进郑州航空大都市的建设。

发展特点互补:通用航空具有随叫随到,灵活性特点;主要为有特殊需求的小规模客户提供个性化、特色化服务和设施;以公务机、飞行表演、快速通勤、紧急物品快件等业务为主,按需作业;便利的试飞条件可发展飞机制造、教学飞行。

航空港经济综合实验区以大众民航服务为主,为国家级航空枢纽,大进大出,实现规模化效应、国际化;为有普遍需求的大批量客户提供标准化服务和设施;以大宗商

品、大批游客的干线运输等业务为主,点对点的固定航线;临空聚集高端制造、生物医药、航空物流等高端产业,进行国际贸易。

郑州通用航空试验区与郑州航空港经济综合实验区主要通过四个通道取得快速连接。

通道一:通过上新高速、商登高速快速连接;

通道二:通过连霍高速、京港澳高速快速连接;

通道三:通过连霍高速、绕城高速、机场高速快速连接;

通道四:通过城际铁路快速连接。

通航试验区空间发展方向

规划区位于上街老城区北部,荥阳市区西北部,整个区域作为郑州都市区西部新城(郑上

新区)的有机组成部分,主要向北至连霍高速公路方向拓展,向东至庙王路方向拓展。近期发

展方向主要为临近机场的南部地区,远期发展方向主要为机场东部和北部地区。

全域规划理念空间布局结构呈现

按照全域规划理念,规划区形成“一核两心、一脉三轴、多组团”的空间布局结构。

“一核”:机场功能区,约5.5平方千米。为机场运营区及与机场运营紧密相关的空侧用地。

“两心”:分别为通航服务中心区,以通航服务业高端服务为主;公共服务中心区,以传统服务业为主。

“一脉”:沿桔河及桔河西支形成贯通规划区的绿脉,将生态

空间引入城镇空间内。

“三轴”:沿莲花街、洛宁路形成城镇拓展的主轴线,沿淮阳路形成城镇拓展的次轴线。

“多组团”:以主干路为界,结合区域功能形成的若干组团。

通航试验区交通系统规划作用重大

陇海铁路在规划范围内南侧,两侧各控制50米宽绿化带。规划上街客运站与货运站分离,客运站向东迁移至洛宁路和淮阳路之间。连霍高速公路从项目北侧边界经过,规划在区域内设置昆仑路、淮阳路2处高速公路出入口。向南与新密、嵩山景区等的联系通道有上新高速、昆仑路;向东与郑州市区的联系通道有连霍高速、新龙路、安阳路(科学大道);向北与黄河风景区的联系通道有昆仑路;向西与巩义、洛阳等的联系通道有

连霍高速等。利用上街客运站。结合《上街区总体规划(2004-2020年)》,远期在规划范围以南登封路与万泉河路交叉口东北侧规划一处汽车站。充分利用郑洛城际、连霍高速、上新高速、莲花街、新龙路、昆仑路、安阳路等区域交通设施条件,建立起与郑州市主城区、黄河游览区、登封、洛阳的便捷联系,加强区域交通设施共享。

区域路网形式为结合城市骨干道路布置的方格网结构,由快速路、主干路、次干路、支路构

成,路网密度5.69千米/平方千米。规划形成“一横一纵”的快速通道格局,红线宽60米。其中,“一横”为安阳路,“一纵”为昆仑路。规划形成“两横五纵”主干路网络格局,红线宽45米。其中“两横”分别为新龙路(淮阳路以西为快速路)、蓝天路;“五纵”分别为通航五路、洛宁路、金华路、淮阳路、汝南路。次干路红线宽30米、35米,规划次干路密度达到1.73千米/平方千米。支路红线宽25米,规划支路密度达到1.88千米/平方千米。

新型城镇化建设用地纳入城镇统一规划和建设管理

城镇建设应重视开发利用城镇地下空间,市政公用基础设施和房屋建筑等工程的规划和建设,应与人民防空要求相结合,逐步形成由地下商业娱乐设

施、地下停车场、地下过街道等组成的地下防护空间体系,纳入城镇统一规划和建设管理。规划区内的民用建筑和房地产开发项目建设,应按照国家、主管

大军区和省有关规定,修建平战两用、附建式防空地下室,工矿企业、科研基地、交通枢纽、通信枢纽、仓库、电站等重点防护目标。

通航试验区近期规划年限与规模

近期建设规划年限为:2014-2018年,近期末试验区居住人口约3.0万人。建设用地面积约为6.2平方千米(不含机场用地及跑道近端周边非建设用

地)。

近期建设主要包括以下重点内容:机场核心区一跑道及配套建设;机场南部公共服务管理区、商业商务区、生态景观

建设;机场南侧及东侧部分通航相关制造业园区;合村并城安置区、职工居住区及配套生活设施建设;主要道路、道路绿化及市政设施建设。