

# 海门市城市综合交通规划（2015-2030）

（文本·图件）



江苏省城市交通规划研究中心  
江苏省城市规划设计研究院

2015.10

江苏省城市交通规划研究中心  
(江苏省城市规划设计研究院)

技术文件

# 海门市城市综合交通规划 (2015-2030)

## 文本·图件

院 长：邹 军

总工程师：黄富民

证书号：[建]城规编第 (141094) 号

项目编号：2012P1003

完成时间：2015 年 10 月

# 《海门市城市综合交通规划（2015-2030）》 成果论证意见

2015年4月17日，海门市住房和城乡建设局在海门主持召开了《海门市城市综合交通规划（2015-2030）》（以下简称“规划”）成果论证会。来自上海、南通的特邀专家（名单附后）和相关部门代表参加了会议。会议听取了编制单位江苏省城市规划设计研究院关于《规划》主要内容的汇报，审阅了规划文件，经讨论形成如下论证意见：

一、海门市正处于经济社会转型、提升城市功能、优化城乡空间的关键时期，为适应区域一体化及城乡统筹发展的要求，改善城区交通状况，提高交通系统运行效率，开展城市综合交通规划编制工作十分必要。

二、《规划》资料翔实、理念先进、技术路线正确，内容全面，符合《江苏省城市综合交通规划导则》的编制要求。

三、《规划》根据海门现状交通系统需求、供给与运行调查分析，对海门市交通现状问题诊断及发展趋势判断正确，提出的规划目标、交通发展战略和发展模式符合海门发展要求，提出的路网、公交、慢行、停车等规划方案总体合理，具有较强的可操作性。

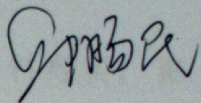
四、为完善规划，专家组提出以下建议：

1. 加强与崇海大桥、北沿江城际铁路、市域轨道交通等区域交通协调研究，优化内外交通衔接。



2. 深化城区重点区域停车场规模和落地研究。
3. 深化完善公共交通体系布局，提出政策措施引导。

《规划》按上述意见修改完善后，可按规定程序上报审批。

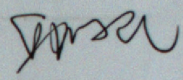
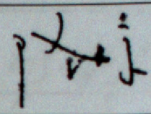
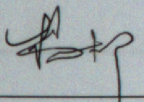
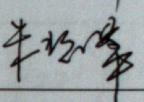
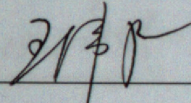
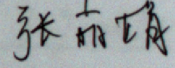
专家组组长： 

2015年4月17日



综合交通、给水、排水、电力等四个专项规划  
论证会专家组名单

2015年04月17日

姓名	单位	职务 (职称)	签名
邱昉民	南通市规划设计研究院	总规划师	
骆惊	上海市城市规划设计研究院	副总工程师	
杨柳	上海市城市规划设计研究院	工程师	
朱慧峰	海门市交通局	站长	
王伟平	海门市住建局	科长	
张丽娟	海门市供电公司	主任	

# 海门市城市综合交通规划（2015-2030）

## 成果论证意见答复

### 1、加强与崇海大桥、北沿江城际铁路、市域轨道交通等区域交通协调研究，优化内外交通衔接

答复：崇海大桥从城中组团和三厂组团中间穿越，两侧预控宽度约1公里，规划结合城市快速路建设新增两处服务互通，分别与北环路、上海路相交，便于高速交通与城市交通便捷转换；规划进行北沿江城际线路海门境内走向及站点设置的四种方案比选，推荐北沿江城际铁路沿叠港公路西侧走向，与沿海高速铁路共用通道、共建海门西站，打造综合交通枢纽；规划进行市域轨道交通方案比选，推荐南通市域轨道交通S3线沿336省道、人民路、解放路、青海路、中华路走向至临江新区，并提出线路建设形式和两侧控制保护要求，结合城区中心体系和用地功能布局，提出站点位置、形式和用地控制要求。

### 2、深化城区重点区域停车场规模和落地研究

答复：重点深化旧城区公共停车设施布局研究。结合旧城区用地改造、学校操场、广场绿地等用地建设地下停车设施以及设置立体停车设施，节约用地，主要目的是缓解旧城区老旧小区基本车位不足以及公建配建车位不足问题，同时置换不合理路内停车位。规划在旧城区布局13处路外社会公共停车场，总占地面积约11.3公顷，提供泊位数2870个，同时对公共停车设施用地边界、建设形式、用地性质进行了明确，便于操作实施。

### 3、深化完善公共交通体系布局，提出政策措施引导

答复：规划海门城区将形成由一条市域轨道交通线路、一条中运量公共交通线路构成的快速公共交通线网格局，城市中心、组团中心之间的联系主要由大中运量交通来承担，干线的比例将下降，主要承担补充作用，支线成为中心城区公交线网的主体，并形成组团之间联系以大中运量公交为主，公交干线为补充，组团内部以“大中运量公交+支线接驳”为主的公交线网模式，并从七个方面提出公交发展政策引导措施，包括制定海门市落实国务院促进公交优先实施办法、建立公交和土地利用一体化发展策略、落实公交路权优先、保障公交设施建设用地、实施公交较低票价和换乘优惠、落实公交政策性补贴、严格监管促进公交服务水平提升等，为提高海门市整体公交服务水平提供有益参考。

## 文本目录

第一章 总 论 .....	1
第二章 规划目标 .....	3
第三章 交通发展战略 .....	7
第四章 综合交通体系组织 .....	10
第五章 市域交通系统规划 .....	13
第六章 中心城区交通系统规划 .....	27
第七章 近期建设规划 .....	48
第八章 规划实施保障措施 .....	54

## 图件目录

- 01 区位图
- 02 市域综合交通现状图
- 03 中心城区综合交通现状图
- 04 市域土地利用规划图
- 05 市域道路系统规划图
- 06 区域轨道交通规划图
- 07 市域公共交通规划图
- 08 岸线利用与港口规划图
- 09 物流与货运交通规划图
- 10 中心城区土地利用规划图
- 11 中心城区交通分区图
- 12 中心城区道路网络规划图
- 13 中心城区道路横断面规划图
- 14 中心城区公交快线及公交专用道规划图
- 15 中心城区公共交通场站规划图
- 16 中心城区公共停车场规划图
- 17 中心城区慢行交通规划图
- 18 中心城区近期建设规划图



## 第一章 总 论

### 第1条 规划目的

为全面落实科学发展观，适应海门市经济社会快速发展的需要，协调城市重大交通设施布局，强化城市交通区位，促进海门市全面、协调、可持续发展，依照《中华人民共和国城乡规划法》，编制《海门市城市综合交通规划（2015-2030）》（以下简称本规划）。

### 第2条 规划依据

1. 《中华人民共和国城乡规划法》，2008
2. 《城市道路交通规划设计规范 GB 50220-95》，1995
3. 关于印发《城市综合交通体系规划编制办法》的通知（建城[2010]13号）
4. 《关于加强城市综合交通规划编制工作的通知》（苏建规[2005]193号），2005
5. 《长江三角洲地区城际轨道交通线网规划（2012年调整）》
6. 《江苏省城市综合交通规划导则（2011年修订）》
7. 《江苏省城镇体系规划（2011-2030）》
8. 《江苏省国民经济和社会发展第十二个五年规划》
9. 《南通市城市总体规划（2011-2020）》
10. 《海门市国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》
11. 《海门市城市总体规划（2013-2030）》
12. 其他规范和相关上位规划

### 第3条 指导思想

主动立足区域联动发展、城乡统筹发展的需要，积极应对城市化和机动化带来机遇和挑战，坚持“交通引导、公交优先、慢行友好、设施调控”的规划理

念，建设外畅内达、便捷快速、安全高效、多样化选择的综合交通系统。

#### **第4条 规划范围**

##### **（一）市域**

面积为 1148.77 平方公里，结合区域重大交通基础设施建设以及市域城乡空间结构特征，构建市域综合交通体系，协调区域交通，明确交通发展策略，促进城乡空间与综合交通互动发展。

##### **（二）中心城区**

东至大洪河以东约 2 公里、南至长江、西至海门市界、北至宁启铁路，总面积约 206 平方公里，包括海门街道、滨江街道和三厂街道的用地范围，重点整合交通设施，提升交通体系，制定交通发展战略，落实各类交通设施布局。

#### **第5条 规划年限**

规划期限为 2015 年—2030 年，其中：

基年：2014 年

近期：2015 年—2020 年；

远期：2021—2030 年。



## 第二章 规划目标

### 第6条 交通发展愿景

构建一个集约生态、外畅内达、多样选择的现代化综合交通体系。

集约生态：以交通发展来引导城乡空间优化，促进用地紧凑；以交通建设来塑造城乡景观，促进资源整合。

外畅内达：以区域交通协调来提升市域对外交通，促进外部畅通；以城乡交通统筹来改善城乡联系，促进内部可达。

多样选择：以公交与慢行优先发展来推动综合交通和谐发展，保障出行方式多样选择。

### 第7条 总体目标

#### 1、市域

积极融入长三角地区一体化的综合交通运输网络，呼应沿海与沿江开发战略，打造市域快速干道和快速公共交通系统，强化与上海、南通等周边核心城市的快速交通联系，增强市域对外交通疏解能力、城乡交通联系能力，将海门建成沟通苏南、苏北的区域性交通门户。

建设“便捷化、快速化、舒适化”的客运系统以及“专业化、网络化、多式联运”的货运系统，构筑功能完备、集约高效、安全经济、环境友好的一体化综合交通体系。

#### 2、中心城区

加强交通与土地利用相互协调、不同交通方式有机衔接，充分体现“以人为本、发展经济、节能减排”的发展要求，构建资源节约、环境友好、可持续发展的综合交通系统。

### 第8条 具体指标

## 1、效率目标

本次规划分别从区域、市域、城区层面上提出交通联系效率指标，具体规划指标如下表。

表 2-1 区域及市域交通联系效率目标一览表

目标	要求	交通方式	效率目标
可达性目标	区域性交通设施共享	铁路	海门南站 20 分钟到达上海虹桥枢纽、30 分钟到达浦东机场、10 分钟到达南通高铁站、30 分钟到达苏州高铁站；40 分钟到达上海港、15 分钟到达南通综合物流园区、30 分钟到达太仓港。
		公路	海门中心城区 50 分钟到达上海虹桥枢纽、60 分钟到达浦东机场、20 分钟到达南通高铁站、50 分钟到达苏州高铁站；70 分钟到达上海港、30 分钟到达南通综合物流园区、50 分钟到达通州湾、35 分钟到达南通兴东机场、60 分钟到达太仓港。
便捷性目标	快速接入区域交通网	铁路	中心城区 10 分钟到达南通市核心区。
		公路	市域任意一点 15min 上高速公路；中心城区 45 分钟到达南通市核心区。
城乡统筹目标	交通服务均等化	公路	市域五大片区之间的出行单程时间公交≤50 分钟，小汽车≤40 分钟；中心城区到达各镇镇区的出行单程时间耗费在 30 分钟以内；市域任意一点自驾车 20min 内进入绿道网；交通枢纽内区域交通方式 5min 内换乘城市公交。

注：城际铁路设计时速 250~300km/h，干线铁路设计时速 200~250km/h，支线铁路设计时速 120~160km/h，市域轨道设计时速 80~100km/h；高速公路设计时速 120km/h，市域快速干道设计时速 80~100km/h，市域城乡公交快线设计时速 60~80km/h。

表 2-2 城区交通联系效率目标一览表

要求	指标	目标
结构低碳	公共交通出行分担率（%）	>25
	慢行交通出行比例（%）	>45
	小汽车交通出行比例（%）	<20
运行高效	公共交通运营速度（km/h）	>15
	小汽车平均速度（km/h）	>25
	公共停车设施平均周转率	>4
服务优质	公共交通站点 300 米半径覆盖率（%）	>90
	公共交通高峰时段发车间隔（分钟）	<5
	公共交通高峰时段车辆满载率（%）	<90
	90%以上公交出行时间（分钟）	<40
	主干路、次干路慢行路权比重（%）	>35



## 2、结构目标

### (1) 客运

以满足不同层次的合理交通需求为前提，确保公共交通、慢行交通、个体交通等各类交通方式协调发展，形成节地节能、舒适便捷、生态友好的综合交通体系。

表 2-3 海门市客运出行方式结构一览表

范围	公共交通		个体机动		步行	非机动车
	常规公交	出租车	小客车	摩托车/ 助力车		
市域	30%	10%	40%	10%	—	10%
中心城区	25%	3%	17%	5%	20%	30%

### (2) 货运

根据海门市货运运输发展趋势、货运体系变化趋势，考虑本地运输资源的利用和合理配置，预计远期货物运输结构如下表。

表 2-4 海门市货物运输结构一览表

运输结构	公路	水路	铁路	合计
结构比例 (%)	85	10	5	100
运输量 (万吨)	4263	502	250	5015

## 3、设施目标

### (1) 道路网络

规划 2030 年海门中心城区人均道路面积不低于 15 平方米，道路网密度达到 8 公里/平方公里，干路网密度控制在 4 公里/平方公里以下。快速路间距控制在 4-7 公里，主干路间距控制在 1000~1800 米，次干路间距控制在 400~900 米，支路控制在 200~400 米。

### (2) 公共交通

规划 2030 年城区公交线网密度不低于 2.5 公里/平方公里，公交站点 300 米覆盖率不低于 70%，万人公交车辆拥有率不低于 15 标台。

### (3) 停车设施

建议 2030 年海门市小汽车发展水平控制在 220-250 辆/千人左右,其中路内公共停车泊位、路外公共停车泊位、建筑配建停车泊位各占 4~5%、9~12%、84~86%左右。



## 第三章 交通发展战略

### 第9条 总体战略

#### 1、区域层面：加强区域交通衔接

(1) 提升枢纽能级，强化区域交通对接，构建高效畅达综合交通体系。

(2) 积极预控区域性交通走廊，引导城市空间有序拓展。

#### 2、市域层面：统筹市域交通发展

(1) 构建市域快速干道和快速公共交通系统，引导市域空间利用，促进交通与用地协调发展，满足新型城镇化发展要求。

(2) 轨道交通实现货运重载化、客运高速化，打造多层次客货运枢纽体系。

(3) 与市域城镇空间布局和产业片区相协调，梳理干线公路功能，优化内外交通衔接；加快港口建设，完善港口集疏运系统。

#### 3、城市层面：交通引导发展

(1) 构建与城市空间布局相协调的道路网络系统，支撑城市跨越式发展。

(2) 发挥干线公交的骨干作用，以公交优先引导城市发展。

(3) 以供定需，建立区域差别化的停车供应体系。

(4) 提供高品质的慢行设施与环境，打造花园城市。

### 第10条 对外交通

1、融入长三角经济圈，建立和沿海走廊便捷的交通联系，构筑区域一体化的交通网络；

2、建设发达的县域公路网络，提高城乡公交服务水平，增强城区的辐射带动作用，促进城乡一体化发展；

3、整合公路、铁路、航道等各交通方式，建设区域性物流中心，促进城市

产业和商贸物流业发展；

4、合理规划过境通道，整合对外交通枢纽，分流对外交通和过境交通，促进城市内外交通运行顺畅。

### **第11条 道路网络**

- 1、明确道路功能，发挥路网整体效应。
- 2、完善骨架道路网络，拉开城市发展框架。
- 3、高度重视支路系统规划与建设，大幅度提高路网密度。
- 4、加强交叉口改造，提高路网整体容量。
- 5、重视城市防灾减灾和应急救援运输通道布局

### **第12条 公共交通**

- 1、以公交走廊引导城市用地开发和有序发展。
- 2、以公交枢纽引导城市中心体系形成和发展。
- 3、加密公交线网，形成等级明确、功能完善、换乘便捷的公交线网系统。
- 4、突出公交场站建设，落实公交发展用地。

### **第13条 慢行交通**

- 1、划定慢行分区，制定区域差别化的发展策略。
- 2、注重慢行交通的设计建设，实施有效的慢行交通管理。
- 3、结合城市休闲资源分布构建特色慢行交通体系。

### **第14条 停车设施**

- 1、以供定需，建立区域差别化的停车供应体系。
- 2、制定科学的停车配建标准并严格执行，逐步实现“一车一位”。
- 3、建立高效的停车管理机制，加大行业管理力度，规范停车行为。



- 4、完善停车政策与实施措施，促进停车发展走向规范化道路。

### **第15条 货运交通**

- 1、依托城区产业布局和交通网络，加快物流节点建设。
- 2、依托过境公路和城市骨干路网系统合理组织货运网络。

### **第16条 交通管理与信息化**

- 1、建立良好的交通发展决策体制与机制。
- 2、建立合理的交通组织体系和精细化交通设计。
- 3、建立科学的交通指挥控制体系。
- 4、建立完善的交通管理保障体系与交通安全体系。

## 第四章 综合交通体系组织

### 第17条 交通发展模式

#### 1、区域交通衔接模式

##### (1) 与主要城市的衔接

与上海：主要通过高速铁路、城际铁路、高速公路等多方式衔接，实现 60 分钟与上海城市中心的联系；

与南通：主要通过城际铁路、市域轨道、高速公路、快速干道等多方式衔接，实现 30 分钟与南通城市中心的联系；

与苏州：主要通过快速干线铁路、城际铁路、高速公路等多方式衔接，实现 60 分钟与苏州城市中心的联系。

##### (2) 与周边城市的衔接

与启东市、通州区等周边地区主要通过轨道交通和干线公路加强衔接，加强海门与周边城市的交通一体化规划，特别是轨道交通和干线公路网络的整合。

##### (3) 与主要枢纽的衔接

与周边主要枢纽包括上海虹桥枢纽、南通兴东机场、苏南国际机场、苏州高铁站、南通洋口港、通州湾等，通过高速铁路、城际轨道、快速干线铁路、高速公路、干线公路等多种交通方式实现客货运便捷联系。

#### 2、县域交通发展模式

规划市域形成“一主四片”的空间结构，为支持和引导市域城镇空间结构转变，构建网络加放射状的公共交通和道路交通系统。中心城区内部形成完善的城市公共交通和道路网络，主体片区、北部片区、滨海片区、临江片区四大片区间交通联系配置快速干道网络，同时根据四大片区间客流量等级配置相应的公共交通系统；规划一条特色交通线路串联中部片区与市域其他旅游景点，彰显海门城市特色。

### 3、城市交通发展模式

城市与公交互适应发展模式更有利节约土地资源、美化生活环境、降低交通噪音，提高出行便捷性，推荐城区的交通结构如下表所示。

表4-1 海门市城区交通方式结构优化目标推荐值

出行方式 所占比例 (%)	绿色交通方式 (步行+自行车+公交+电动自行车) ≥75	其中公交 ≥15	摩托车 /助力车 ≤4	私人小汽车 ≤18	出租车 3左右
------------------	------------------------------------	-------------	-------------------	--------------	------------

## 第18条 交通走廊分析

### 1、市域交通走廊

根据市域交通需求分析，海门市域未来形成“四横三纵”交通走廊，四横由北向南为沿海走廊、通吕走廊、通启走廊、沿江走廊，三纵由西向东为叠港走廊、崇海走廊、包临走廊。

### 2、城市交通走廊

#### (1) 车流走廊

据方案测试，城区规划形成“三横三纵”的车流走廊。

“三横”从北向南分别为：北环路走廊、秀山路走廊、上海路走廊。

“三纵”从西向东分别为：叠港路走廊、富江路走廊、嫩江路走廊。

主要车流走廊应布设快速路，通过快速路系统构建，满足组团间长距离交通联系，疏解过境交通和货运交通，形成旧城区及各个功能片区的保护壳。

#### (2) 客流走廊

根据客流分布及走向测试，城区规划形成“两横两纵”的客流走廊。

“两横”从北向南分别为：解放路-中华路走廊、香港路走廊。“两纵”从西向东分别为：张謇大道走廊、长江路走廊。

主要客流走廊应布局大容量快速公共交通，走廊两侧宜布局商业居住用



地，采用高强度开发，形成依赖客流走廊的居住与就业关系，为公交系统提供充足客流保障。

### 第19条 客运枢纽与城市中心体系

将海门市客运枢纽分为两级，以不同等级枢纽点布局确定城市中心体系的总体结构与布局。其中一级枢纽是区域性内外交通转换枢纽，二级枢纽是城市各组团及片区间的交通转换枢纽。

### 第20条 交通分区和引导策略

表 4-2 中心城区交通分区划分表

交通分区	子分区	区域范围及交通发展策略	道路网	公共交通		停车设施
			道路网密度指标 (km/km <sup>2</sup> )	地面公共交通线路网密度 (km/km <sup>2</sup> )	300米公共交通站点覆盖范围比例 (%)	停车设施调控系数，停车设施供应/停车设施需求。
公共交通优先发展区 (A)	公交走廊区 (A1)	主要是城区内以市域轨道及中运量公共交通走廊 800 米覆盖范围。在用地开发上应采用高强度开发的策略，引导居民利用公共交通出行，适当限制停车设施的供给以促进公共交通优先发展。	4~6	2~4	90	停车设施严格限制供给，调控系数取 0.85~0.9。
	交通枢纽地区 (A2)	主要是海门南站客运枢纽及其周边区域，该范围内应采用高强度开发，同时建设高密度路网体系，扩大停车设施供给，鼓励停车换乘，同时该范围内公共交通发展也最为完备。	6~8	4~6	100	停车设施适度供给，调控系数取 0.9~0.95。
	城中片区 (A3)	城中片区主要生活区，该范围内应采用中等强度的开发，同时适度控制路网密度和停车设施供给，引导居民利用公共交通出行。	5~7	2~3	80	停车设施适度供给，调控系数取 0.9-0.95。
公交与小汽车平衡发展区 (B)	城区其他生活集中区 (B1)	城北片区、城南片区、开发区片区和三厂片区生活区，应适当提高路网密度，适当发展小汽车交通，同时加强公交接驳线的设置，同主要枢纽点做好衔接，适当扩大停车设施供给。	5~7	1.5~2	70	停车设施平衡供给，调控系数取 0.95-1.0。
	工业集中区 (B2)	城北片区、开发区片区、三厂片区工业区，由于距离城市主要客运走廊有一定的距离，因此该范围需要提高路网密度，同时可以适当发展小汽车交通，同时加强公交接驳线的设置，同城区的主要枢纽做好衔接，适当扩大停车设施供给。	4~6	1~2	60	停车设施平衡供给，调控系数取 1.0。
机动车限制发展区 (C)	生态敏感区 (C1)	为城区水体、绿化等生态敏感区，应限制交通发展。	3~5	0.5~1	30	停车设施严格供给，调控系数取 0.6-0.8。

## 第五章 市域交通系统规划

### 第21条 市域道路系统

#### 1、层次划分

表 5-1 市域道路网系统构成

系统层次	道路功能	建设要求
高速公路	承担区域长距离交通出行	封闭
市域快速干道	承担过境交通、港口集疏运功能； 片区之间交通联系的主要车流通道； 承担中心城区长距离交通	中心城区范围内以高架、隧道为主， 预留立交用地； 中心城区范围外以地面主次辅路形式 为主；控制沿线道路交叉口数量
市域普通干线 公路	片区之间交通联系的次要客货运通道	道路形式以地面为主
城市快速路	中心城区内组团之间快速联系通道	以立体交叉形式为主

#### 2、规划目标

表 5-2 市域道路网规划指标

等级	主要指标
高速公路	时间指标：与南通市区 30 分钟内通达，与启东、如皋等周边城市在 50 分钟内通达，与上海 60 分钟内通达，与南京、扬州、苏州、无锡等主要城市在 90 分钟内通达。
市域快速干道	间距指标：市域范围 6-10 公里；中心城区 4-7 公里 密度指标：0.25-0.45 公里/平方公里； 时间指标：15 分钟进入高速公路网；片区之间 30 分钟互通；市域任意两点 45 分钟抵达
市域普通干线公路	间距指标：片区主要联系方向上 3-4 公里 密度指标：0.3-0.5 公里/平方公里； 时间指标：相邻片区间主要客流出行 30 分钟抵达，市域任意两点主要客流出行 60 分钟抵达。

#### 3、布局模式

市域道路总体布局采用分层级的布局模式。市域片区之间以及片区对外联系通道包括高速公路、市域快速干道以及市域普通干线公路。高速公路承担区域通道性过境交通以及城市与区域重要结点的联系。市域快速干道是市域各片区之间客货运联系的主要通道，同时承担过境交通功能。市域普通干线公路是片区间客货运通行的次要廊道。

## 4、布局方案

### (1) 高速公路

规划形成“两横一纵”的高速公路网络，“两横”为通启高速公路、启扬高速公路，“一纵”为崇海高速公路。规划高速公路总里程约 80.1 公里，市域高速公路网密度 7.14 公里/百平方公里。

规划设置高速公路互通 9 个，通启高速公路互通 4 个，其中枢纽互通 1 个，服务互通 3 个；启扬高速公路服务互通 1 个，崇海高速公路互通 5 个，其中枢纽互通 1 个，服务互通 4 个。

表 5-3 公路互通布局规划一览表

高速公路名称	相交道路名称	互通名称	备注
通启高速	228 国道	叠石桥互通	现有
通启高速	德海公路	海门互通	现有
通启高速	崇海高速	崇海互通	规划
通启高速	434 省道	悦来互通	现有
启扬高速	港西路	海门港互通	规划
崇海高速	335 省道	货隆互通	规划
崇海高速	王川公路	三星互通	规划
崇海高速	345 国道	海门北互通	规划
崇海高速	356 省道	海门互通	规划

### (2) 市域快速干道

规划海门市域形成“六横六纵”的市域快速干道网结构。

表 5-4 市域快速干道规划一览表

序号	名称	等级	起点	终点	经过海门里程(km)
1	228 国道	一级	通州	开发区片区	24.0
2	洋海公路	一级	通州	海门城区	9.5
3	德海公路	一级	通州	海门城区	8.9
4	222 省道	一级	如东	常乐	21.8
5	汤正公路	一级	正余	三厂	22.8
6	434 省道—启海公路	一级	海门港新区	临江新区	39.0
7	三兴公路	一级	通州	包场	14.2
8	328 国道	一级	通州	启东	14.2
9	335 省道	一级	通州	启东	28.5
10	335 省道复线	一级	通州	启东	29
11	王川公路	一级	通州	启东	43.7
12	345 国道	一级	通州	临江	39.7
13	356 省道	一级	通州	启东	43.5

根据快速干道布局方案以及道路建设现状,规划建议海门市域快速干道建设形式为主辅路形式为主,356省道、228国道、345国道等经过城区段采用高架+上下匝道形式;其中主路达到双向六车道,设计车速100km/h,沿线次要道路仅与辅路相交,采用右进右出组织模式,保障主路车辆快速连续通行,其余快速干道均采用地面形式。

市域快速干道与高速公路相交采用全互通形式,市域快速干道与快速干道、城市快速路交叉预留全互通立交,市域快速干道与市域普通干线公路相交、城市快速路与主干路相交预留简易互通立交。

### (3) 其它干线公路

中心城区与各镇、各镇之间主要联系公路达到二级及以上公路标准,设计时速60~80km/h,主要有港西路、东临公路、刘普公路、常四公路、瑞江路、新常九公路、通海路、滨江路等。

表 5-5 其他干线公路规划一览表

序号	名称	等级	起点	终点	经过海门里程(km)
1	港西路	一级	滨海新区	滨海新区	3.4
2	东临公路	一级	滨海新区	临江新区	21.4
3	刘普公路	二级	滨海新区	临江新区	24.9
4	常四公路	二级	四甲	三厂	14.9
5	瑞江路	一级	海门城区	通州	10.8
6	新常九公路	一级	常乐	启东	32.5
7	通海路	二级	通州	天补	3
8	滨江路	二级	海门城区	临江新区	10.4

## 第22条 区域轨道交通

据上位规划,远期海门市规划有1条高速铁路—沿海高速铁路,1条城际铁路—北沿江城际铁路,4条普通铁路—宁启铁路、洋启铁路、东灶港区与通海港区铁路专用线。

### 1、高速铁路

海门境内预控沿海高速铁路过江通道位于苏通大桥下游九公里处、叠港公路与海太汽渡西侧,海门城区预控海门西站位于北京路以北、叠港公路以西。

### 2、城际铁路



北沿江城际铁路沿叠港公路西侧走向，与沿海高速铁路共用通道、共建海门西站，打造综合交通枢纽。

### 3、普通铁路

#### (1) 干线铁路

规划于“十二五”期间建设宁启铁路南通至启东段，海门市境内里 39.4 公里，设站两处，海门客货站和临江货站。

#### (2) 支线铁路

洋启铁路是东灶港区的重要货运集疏运通道，于海洋铁路北渔站引出，途径如东、通州、海门、启东，与宁启铁路吕四站接轨，海门境内全长 13 公里。

结合东灶港区、通海港区开发，利用洋启铁路与宁启铁路建设疏港铁路专用线。通海港区疏港铁路沿叠港公路、广州路布设，与沿海高速铁路共用通道；东灶港区疏港铁路沿海门港新区东侧布设，并分别布设港区货运场站，满足港区集疏运需求。

## 第23条 市域公交系统

### 1、线网层次

海门市域公交系统由大中运量公交、城乡公交、辅助公交 3 部分构成。

表 5-6 海门市域公交线网层次表

线网结构	组成	功能	平均站点距离 (m)	服务要求 (运营车速)	运能 (乘次/日)
大中运量公交	市域轨道	承担大中运量的公交客流，为各客运走廊提供快速、准时、可靠的公交服务，提升公交服务水平；服务市域主要客运走廊，支撑城市空间拓展。	1500-3000	80-120km/h	>10 万
	中运量公共交通		1200-1500	>50km/h	3.0~10.0 万
城乡公交	干线（快线）	承担主城区与各片区、各镇之间的公交出行	800-1000	20~30km/h	1.5~3.0 万
	支线	承担镇村之间的公交出行	依居民集聚点布设	—	—
辅助公交	旅游巴士	串联市域主要旅游景点	800-1000	—	—

## 2、发展目标

2030 年，海门市域公交的发展目标分为公交网络目标、公交配套设施目标、公交分担率目标和出行时间目标 4 个方面，具体如下：

### (1) 公交线网

- 各片区建成区范围线路网密度大于 2 公里/平方公里；
- 各片区建成区范围公交站点 300 米覆盖半径大于 70%；
- 市域内公交出行平均换乘次数小于 1.1。

### (2) 公交配套设施

- 各片区建设至少 1 处公交枢纽站；
- 单位公交车辆场站设施面积不小于 200 平方米；
- 中心城区公交车万人拥有率不小于 15 标台，其他片区公交车万人拥有率不小于 12 标台。

### (3) 公交分担率

- 片区间公交出行分担率大于 50%；
- 中心城区内公交出行分担率不小于 25%；
- 片区内部建成区内公交出行分担率不小于 15%。

### (4) 公交出行时间

- 中心城区与各片区之间公交出行时间小于 50 分钟；
- 市域各片区之间公交出行时间小于 60 分钟。

## 3、客流走廊

客流走廊主要承担城市客运主流向的客流交通。按照高峰小时单向客流量划分为一级走廊和二级走廊。

表 5-7 海门市域客流走廊

	高峰小时单向客流量（万人次）	走廊列表	支撑系统
一级走廊	>0.8	中心城区-三厂-临江片区 中心城区-北部片区-滨海片区	快速公共交通、城乡公交快线
二级走廊	0.6-0.8	中心城区-北部片区 中心城区-中部片区 中心城区-三星镇	城乡公交干线

#### 4、市域快速公共交通

##### (1) 南通市域轨道交通 S3 线

南通市域轨道 S3 线从城市轨道交通 3 号线终点站锡通南区站引出，在海门境内沿 336 省道、人民路、解放路、青海路、中华路、336 省道走向，沟通南通主城区、海门主城区与临江片区，沿线在海门主城区设站 5 处，临江设站 2 处，建议市域轨道 S3 线与南通城市轨道交通 3 号线实行跨线贯通运营，强化海门与南通中心城区的快速交通联系。

建议城区外围沿 336 省道段采取高架形式，城区内部沿富江路、解放路、人民路、青海路、中华路走向段采取地下形式，减少对城区交通运行及景观环境影响，线路两侧控制保护地界各 30 米。

结合城区中心体系和用地功能布局，城区段沿线设站五处，站点间距按 2~5 公里控制，站点用地规模控制在 0.8~2 公顷，建议提前做好用地预控。

表 5-8 市域轨道交通 S3 线城区站点用地规模控制一览表

序号	站名	位置	形式	用地规模 (ha)	功能
S1	叠港路站	叠港路与 336 省道交叉口	高架岛式	2	枢纽站
S2	通江路站	通江路与解放路交叉口	地下二层岛式	0.8	一般站
S3	长江路站	长江路与解放路交叉口	地下二层岛式	1.5	枢纽站
S4	民生路站	民生路与青海路交叉口	地下二层岛式	0.8	一般站
S5	望江路站	望江路与中华路交叉口	地下二层岛式	0.8	一般站

##### (2) 中运量公共交通

线路起自南通城市轨道交通 1 号线终点站江海村站，沿香港路、张謇大道、北京路、长江路走向至海门北站，在中心城区范围设站 6 处，沟通苏通科技产业园与主体片区。市域中运量公共交通可以根据客流需求灵活采用快速公交、现代有轨电车、铰接轻轨、胶轮系统等形式。

#### 5、市域城乡公交

规划市域城乡公交分为三个层次：第一层次为城市公交，第二层次为城乡客运班线，第三层次为镇村公交。

规划市域城乡公交快线始于海门北站，与中运量公共交通衔接，沿北环路、

222 省道、335 省道复线、汤正公路、335 省道、港西路走向至滨海新区，沟通主体片区、中部片区、北部片区、滨海片区至南通滨海园区，在常乐镇、四甲镇、余东镇、正余镇分别设站 1 处，在包场镇设站 2 处。

## 6、市域辅助公交系统

根据海门市旅游景点分布及道路网布局，规划两条特色旅游公交线路，分别为市域中北部旅游线路与沿江旅游线路。

市域中北部旅游线路由海门南站公路客运站引出，沿瑞江路、新常久线、汤正公路、临海高等级公路走向，经常乐、麒麟、余东至海门港新区，串联状元博物馆、张騫纪念馆、红木家具城、余东古镇、蚬蚶山等旅游景区，线路全长约 52 公里。沿江旅游线路沿滨江生态休闲带布设，沿香港路、上海路、沿江公路走向，串联滨江新区生态休闲区、临江生态休闲区等，线路全长约 47.8 公里。

建议近期采用清洁能源公交，远期采用现代有轨电车、跨座式单轨系统等特色交通形式。线路运营视旅游季节、游客数量采取长短线相结合的运营模式。

## 第24条 内河航道

### 1、内河航道

规划形成“两横三纵”的市域干线航道网络。“两横”为通吕运河、通启运河；“三纵”为新江海河、东灶新河与三余竖河。

表 5-9 海门市干线航道网规划一览表

结构	名称	等级	里程(km)	走向
两横	通吕运河	三级	28.6	西起南通崇川区，经海门市域北部，东至吕四港
	通启运河	五级	42.1	西起通州，经三星镇横穿市域中部，东至启东
三纵	新江海河	三级	4.1	北起南通通州区，经海门市域西部汇入长江
	东灶新河	三级	7.7	北起东灶港作业区，向南接通吕运河
	三余竖河	五级	6.5	北起通州通同线，向南接通启运河

### 2、内河码头

为服务海门市域物流园区和工业企业集疏运需要，为产业发展提供更低成本的运输服务，规划三个内河港口作业区，即：四甲作业区、正余作业区、三星作业区。



### 3、旅游景观航道规划

根据中心城区水系整治与用地布局，同时协调与内河货运航道的关系，建议取消部分穿越中心城区航道的货运功能，包括海门河、浒通河、圩角河，通过旅游景观航道建设，加强沿线城市建设、功能定位和景观塑造的协调性，促进水城交融、城旅互动，凸显海门中心城区特色。

## 第25条 沿江沿海岸线利用与港口规划

### 1、沿江沿海岸线利用

根据海门沿江沿海岸线资源条件、现状开发利用状况以及经济发展对岸线的要求，同时充分考虑与相关规划的协调，对沿江沿海岸线进行合理集约化利用。规划岸线总长 75.2 公里，包括沿海岸线 19.6 公里、沿江岸线 55.6 公里。其中，规划港口岸线 32.1 公里、生活旅游岸线 22 公里、过江通道岸线 2.5 公里、生态保护及其他岸线 18.6 公里。

表 5-10 海门市沿江沿海岸线利用详表（单位：km）

序号	岸线位置	规划岸线长度	已利用岸线长度	未利用岸线长度	利用现状	规划用途
1	通海界~新江海河口上	1.6	—	2.8	部分圈围，未利用	港口岸线
2	新江海河港池	3.0	—	3.0	未利用	港口岸线
3	新江海河口下~立新河口上	3.1	0.5	2.6	已圈围，在建舢装码头	港口岸线
4	立新河港池	2.0	2.0	—	岸线已全部占用	港口岸线，服务于临港工业
5	立新河口下~海门港闸上	2.9	0.5	2.4	汽渡码头、海螺水泥码头、海隆重机码头等	港口岸线，服务于临港工业
6	海门港闸~青龙港段	13.5	—	13.5	未利用	生态保护、水源保护、过江通道岸线
7	青龙港~大洪河口上游 1.9km	2.6	—	—	未利用	生活旅游岸线

8	大洪河口上游 1.9km~大新河口下 游 750m	9.75	0.36	9.39	少部分占用	生态保护岸线
9	大新河口下游 750m~灵甸港上游 1.3km	6.15	—	6.15	未利用	生活旅游岸线
10	灵甸港上游 2.1km~ 启海界	5.5	—	5	部分圈围，未 利用	预留港口岸线
11	海永乡岸段（南岸）	5.6	—	5.6	未利用	生态农业
12	东灶港东泊位区	2.3	—	2.3	未利用	港口建设
13	东灶港一突堤	3.3	—	3.3	未利用	港口建设
14	东灶港二突堤	6.0	—	6.0	未利用	港口建设
15	东灶港西泊位区	5.8	—	5.8	未利用	港口建设
16	启海界~东泊位区	2.1	—	2.1	未利用	生活岸线

表 5-11 海门市岸线利用规划一览表

	岸线利用性质	岸线长度 (km)	所占比例 (%)
沿海岸线	港口岸线	17.5	23.3
	生活旅游岸线	2.1	2.8
沿江岸线	港口岸线	14.6	19.4
	生活旅游岸线	19.9	26.5
	过江通道岸线	2.5	3.3
	生态保护岸线	15	19.9
	取水口岸线	3.6	4.8
合计		75.2	100

## 2、港口布局

海门沿江沿海地区规划布局两个港口作业区，分别为吕四港区东灶港作业区、南通港通海港区。

表 5-12 沿江沿海港口布局规划一览表

总体定位	港区名称	建港条件	功能定位
上海国际航运 中心北翼组合 港	东灶港作业 区	可建 2-5 万吨泊 位 65 个	南通港吕四港区的重要组成部分，以发 展装备制造业为主，服务于海门临港产 业和现代物流业发展
	南通港通海 港区	可建 3-10 万吨 泊位 12 个	南通港集装箱发展的主要港口，辅以散 货运输，服务于南通沿江产业开发

表 5-13 沿江沿海港口集疏运通道一览表

名称	公路	内河航道	铁路
东灶港作业区	启扬高速、328 国道、335 省道、434	通吕运河、东灶新河	洋启铁路及

	省道、王兴公路等		疏港铁路
通海港区	沈海高速、崇海高速、356省道、345国道等	新江海河	宁启铁路及疏港铁路

## 第26条 客运枢纽布局

按照功能构成、服务范围、主导交通方式的差异将客运枢纽分为三级：

一级枢纽：多种交通方式汇集，是区域联系的主要枢纽，包括海门南站、海门北站。

二级枢纽：是区域联系的次要枢纽，同时是市域交通转换的重要节点，包括开发区公路客运站、三星公路客运站、滨海新区公路客运站、临江新区公路客运站。

三级枢纽：以公共交通为主导方式，是市域交通联系的次要枢纽，包括其他各乡镇客运站、市域轨道站点、中运量公共交通站点。

表 5-14 海门市域客运枢纽布局一览表

等级	名称	功能定位	交通方式
一级枢纽	海门南站	综合场站 衔接对外客运交通与城市公共交通，是海门市内外转换的交通枢纽，结合设置旅游集散中心	城际铁路 市域轨道 中长途公路客运 中运量公交 常规公交 市域城乡公交 出租车及社会车辆
	海门北站	综合场站 衔接对外客运交通与城市公共交通，是海门市内外转换的交通枢纽	普通铁路 长途公路客运 中运量公交 常规公交 市域城乡公交 出租车及社会车辆
二级枢纽	开发区公路客运站	开发区对外交通公路枢纽	中短途公路客运 中运量公交 常规公交 出租车及社会车辆
	三星公路客运站	三星对外交通公路枢纽、城乡客运换乘枢纽	中短途公路客运 市域城乡公交 出租车及社会车辆
	滨海新区公路客运站	滨海新区对外交通公路、城乡客运换乘枢纽	中短途公路客运 中运量公交 市域城乡公交

			出租车及社会车辆
	临江新区公路客运站	临江新区城乡客运换乘枢纽	市域轨道 短途公路客运 市域城乡公交 出租车及社会车辆
三级枢纽	其他各镇客运站或市域轨道站点	城乡公交客流集散点、镇村公交首末站汇集点	市域轨道 市域城乡公交

## 第27条 物流和货运交通

### 1、物流系统

规划物流系统由三个层次组成，第一层次为大型的物流园区，包括通海港区物流园区、滨海新区物流园区；第二层次为物流中心，包括城北物流中心、叠石桥物流中心、三厂物流中心和临江物流中心；第三层次为货运站，包括悦来货运站、四甲货运站、正余货运站。

表 5-15 市域物流系统规划一览表

分类	名称	功能	主要集疏运通道	占地面积 (公顷)
物流园区	通海港物流园区	依托港区功能布局综合物流园区，服务南通市、苏中、苏北和长江中上游地区，以集装箱、通用散货物运输为主，集仓储、加工、信息等综合物流服务	长江、345 国道、356 省道、沈海高速、通启高速、崇海高速、新江海河、宁启铁路	150
	滨海新区物流园区	服务南通市、苏中、苏北，以原材料、煤炭、石油、液体化工等散货运输为主，兼顾杂货和集装箱运输，形成重要货流集散中心，服务腹地对外贸易与临港产业发展。	洋启铁路疏港铁路、启扬高速公路、328 国道、335 省道、434 省道、通吕运河、东灶新河河	250
物流中心	城北物流中心	依托宁启铁路货运站，主要为城北工业区提供物流服务	宁启铁路、345 国道、德海公路、通启高速、崇海高速	60
	叠石桥物流中心	以家纺产业基地发展为依托，主要为海门市及工业园区提供物流服务	宁启铁路及疏港铁路、沈海高速、通启高速、崇海高速、王川公路、228 国道、洋海公路	55
	三厂物流中心	服务海门市及周边地区，提供生产资料、生活资料的中转、运输、配送、信息等现代物流服务	崇海高速、通启高速、356 省道、345 国道	60
	临江物流中心	服务临江新区及周边地区工业企业发展	长江、宁启铁路、通启高速公路、356 省道、345 国道、434 省道	40

货运站	悦来货运站	分流物流网络，以节点带动各镇经济发展，并为海门生态农业提供农产品运输、配送服务等	宁启铁路、通启高速、434省道	10
	四甲货运站		通启高速、222省道、335省道复线	10
	正余货运站		启扬高速、335省道、汤正公路	10

## 2、货运通道布局

规划海门城市货运通道以公路、铁路为主，水运为辅。公路运输主要依靠沈海高速公路、通启高速公路、崇海高速公路、228国道、356省道、434省道等快速干道，到达上海、南通、苏州、南京等长三角重要枢纽城市；铁路主要依托宁启铁路联系南京，向北接新长铁路联系苏南苏北城市，通过洋启铁路实现与海安铁路货运枢纽的快速联系；水运通过通吕运河、新江海河与江苏省内干线航道网络相沟通。

## 3、货运交通组织

结合海门市城市特点，划分货运禁行区，禁行区域位于中心城区及其他片区的主要生活区，提倡夜间送货，保障重点路段的交通通畅、安全与优良环境。其他区域为货运正常通行区域，保障产业交通的快速发展要求。

## 第28条 区域交通协调

### 1、交通通道衔接

#### (1) 沿海通道

沿海通道是海门与长三角核心城市联系的主要运输通道；规划提升沿海运输通道，新建疏港铁路与洋启铁路，加强与通州湾、洋口港及海安铁路货运枢纽的快速联系，预控沿海高速铁路，促进客货分流；新建崇海高速、启扬高速、临海高等级公路，提升新江海河航道等级。

#### (2) 北沿江通道

北沿江通道是海门与南京、扬州、泰州、南通及长江中上游地区联系的运输通道；规划对北沿江运输通道予以优化，新建北沿江城际铁路，实现与上海、江北沿江城市的快速客运联系，推进宁启铁路复线电气化改造，新建335省道



复线，提升通吕运河航道等级。

表 5-16 区域主要通道交通方式一览表

	铁路	公路	航道
沿海通道	沿海高铁、洋启铁路	沈海高速、崇海高速、临海高等级公路	新江海河
北沿江通道	北沿江城际、宁启铁路	通启高速、345 国道、335 省道、335 省道复线	通吕运河

## 2、交通枢纽衔接

表 5-17 海门与周边重要客运枢纽衔接方式一览表

周边主要客运枢纽	方式	路线	行程时间 (分钟)
上海虹桥枢纽	轨道	宁启铁路—沿海高铁	20
	公路	崇海高速—上海外环高速	50
浦东机场	轨道	北沿江城际—沪通铁路	30
	公路	崇海高速—上海绕城高速	60
南通兴东机场	轨道	南通市域轨道 S3 线—南通城市轨道交通 4 号线	70
	公路	通启高速—沈海高速	20
南通高铁站	轨道	北沿江城际	10
	公路	通启高速—通沪大道	20
苏州高铁站	轨道	北沿江城际—通苏嘉城际	30
	公路	通启高速—沈海高速	50

表 5-18 海门与周边重要货运枢纽衔接方式一览表

周边主要货运枢纽	方式	路线	行程时间 (分钟)
上海虹桥枢纽	轨道	宁启铁路—沪通铁路	40
	公路	崇海高速—上海外环高速	80
上海港	轨道	宁启铁路—沪崇启过江通道	40
	公路	崇海高速—上海绕城高速	70
南通综合物流园区	轨道	宁启铁路	15
	公路	通启高速—通沪大道	30
海安铁路货运枢纽	轨道	洋启铁路—海洋铁路	90
	公路	启扬高速	60
太仓港	轨道	宁启铁路—沪通铁路	30
	公路	通启高速—沈海高速—沿江高速	60

## 3、与周边地区衔接

### (1) 与上海

海门市通过公路、铁路、水路交通设施布局主动融入上海一小时都市圈，客运主要利用崇海高速公路、北沿江城际铁路等，货运主要通过崇海高速公

路、宁启铁路-沪崇启过江通道-沪通铁路等全面接轨上海。

表 5-19 海门与上海综合交通衔接方式一览表

	铁路		公路		水路	
	客运	货运	客运	货运	客运	货运
至上海	北沿江城际	——	崇海高速公路、宁启铁路-沪崇启过江通道-沪通铁路		——	长江、黄海

### (2) 与南通

海门市主要通过轨道交通与公路交通与南通都市区进行联系，包括包括宁启铁路、北沿江城际铁路、南通市域轨道 S3 线等快速轨道交通以及通启高速公路、336 省道、沿江公路等快速干道，二者共同构成联系海门与南通都市区的双快系统，实现与南通交通一体化发展。

表 5-20 海门与南通综合交通衔接方式一览表

	铁路		公路		水路	
	客运	货运	客运	货运	客运	货运
至南通	宁启铁路、北沿江城际、南通市域轨道 S3 线	宁启铁路	通启高速公路、345 国道、336 省道、356 省道		——	长江、通吕运河、通启运河、新江海河

### (3) 与苏南

通过通启高速公路—沈海高速公路，宁启铁路—沪通铁路等方式与苏南建立快速交通联系，强化与苏南各港口的江海联运，与苏南港口建立组合港口，实现港口资源集约化配置与错位发展。

### (4) 与周边县市

通过通启高速、启扬高速、228 国道、328 国道、222 省道、335 省道、335 省道复线、356 省道等干线公路，宁启铁路、洋启铁路等轨道交通，通吕运河、通启运河、新江海河等航道，与启东、如东、通州等周边城市交通设施对接，促进与周边县市在竞争与合作中协同发展。

## 第六章 中心城区交通系统规划

### 第29条 城市道路网络

#### 1、规划目标

构建与城区用地布局和功能结构相协调的道路网络，在城区形成以快速路、主干路为骨架路网，等级系统匹配、结构合理的道路网系统。

#### 2、规划原则

- (1) 与城市空间结构和用地布局相协调
- (2) 完善骨架道路网络
- (3) 完善道路空间功能
- (4) 采取区域差别化的道路网发展策略

#### 3、等级结构

规划中心城区路网呈方格网状分布，包括快速路、主干路、次干路和支路四个等级层次。

表 6-1 中心城区道路功能分级及技术要求

名称	快速路	主干路	次干路	支路
红线宽度 (m)	60	40-60	26-50	12-36
路段双向机动车道条数(条)	6、8	4、6、8	4、6	2、4
断面形式	双幅路、四幅路	三幅路、四幅路	双幅路、三幅路	单幅路
交叉口要求	互通或分离立交	交叉口渠化	交叉口渠化	有条件时渠化
主要服务对象	长距离机动车交通	机动车交通，公交干线	机动车交通为主，非机动车交通为辅	公交、非机动车为主，机动车为辅
两侧用地开口	严禁建筑物和路侧缘石开口	严格控制建筑物和路侧缘石开口	可为道路两侧用地提供直接服务功能	
分隔设施	连续中央分隔带，侧分带开口间距应≥400米	侧分带少量开口间距不小于200-300米	侧分带开口间距不小于150-200米	机非分隔栏分隔或不分隔
公交服务	公交专用道、港湾式公交站	公交专用道、港湾式公交站	港湾式公交站及出租车停靠站	能够布设公交支线
路内停车	严禁路内停车	严禁路内停车	不影响道路交通的前提下，可适当布置	在满足一定的服务水平下，道路宽度满足要求即可布置

#### 4、网络布局

### (1) 快速路

城区快速路规划呈“环形+两联”布局，环形快速路分别为北环路、上海路-上海路和叠港路，主要承担城区过境交通和出入境交通的快速集散；两联为富江路和嫩江路，主要承担中心城区南北向各片区之间的快速交通联系，快速路规划红线宽度 60 米，总长度约 53.8 公里。

表 6-2 海门市快速路规划一览表

路名	等级	红线宽度 (m)	长度 (km)	功能
北环路	快速路	60	13.5	作为快速路外环的北环，主要承担东西向区域交通衔接、疏解过境交通的功能
上海路	快速路	60	18.3	作为快速路外环的南环，主要承担东西向区域交通衔接、疏解过境交通的功能
叠港路	快速路	60	6.5	作为快速路外环的西环，主要承担南北向区域交通衔接、疏解过境交通、联系三星镇与开发区组团的功能
富江路	快速路	60	8.5	主要承担疏解城区南北向出入交通、联系南北城市组团的功能
嫩江路	快速路	60	7	主要承担疏解城区南北向出入交通、联系南北城市组团的功能

北环路、上海路、叠港路构成海门城区大外环，建设形式采取全线高架+上下匝道形式，快速疏解过境交通与出入境交通；富江路和嫩江路位于城区组团边缘，两侧联系较少，建议采用主次路建设形式。

### (2) 主干路

中心城区规划形成“五横七纵”的主干路网结构，红线宽度 40~60 米，总长度约 126.6 公里，路网密度 1.4 公里/平方公里。“五横”由北向南依次为：丝绸路、秀山路、北京路、香港路和广州路；“七纵”由西向东依次为：汉江路、川江路、滨港大道、江海路、长江路、瑞江路和望江路。

### (3) 次干路

本次规划重点对城中片区进行次干路网络连通和加密，同时结合开发区片区用地开发，完善次干路网络布局。次干路规划红线宽度 24-55 米，间距控制在 400-900 米左右；规划次干路总长度 177 公里，路网密度 1.9 公里/平方公里。

### (4) 支路

本次规划考虑主要支路，重点对旧城区、开发区片区进行支路网加密。在下

一层次相关规划中，可结合具体的用地开发和交通组织需求，对局部支路系统进行加密和优化完善，尽量使城区各片区的支路网密度达到规划指引要求。

表 6-3 中心城区主要道路规划一览表

序号	路名	起点	讫点	等级	长度 (km)	宽度 (m)	断面形式
1	北环路	叠港路	上海路	快速路	18.2	60	6001
2	嫩江路	北环路	海口路	快速路	8	60	6002
3	上海路	叠港路	北环路	快速路	20.3	60	6001
4	叠港路	北环路	海口路	快速路	12.2	60	6001
5	富江路	北环路	上海路	快速路	9.6	60	6002
6	丝绸路	叠港路	上海路	主干路	17.4	40	4004
7	秀山路	滨港大道	上海路	主干路	14.9	40	4003
8	北京路	叠港路	嫩江路	主干路	13.2	60	6003
9	香港路	市界	江海路	主干路	14.2	40	4002
10	广州路	江海路	望江路	主干路	7.6	40	4002
11	汉江路	市界	海口路	主干路	4.9	40	4001
12	川江路	市界	海口路	主干路	4.5	40	4001
13	滨港大道	通启高速公路	广州路	主干路	15.2	40	4002
14	江海路	通启高速公路	人民路	主干路	3.5	40	4002
15	江海路	人民路	海口路	主干路	7.4	50	5001
16	长江路	北环路	北海路	主干路	1.5	55.5	5501
17	长江路	北海路	北京路	主干路	3.8	42.5	4201
18	长江路	北京路	海口路	主干路	3.8	50	5001
19	瑞江路	通启高速公路	海口路	主干路	9.3	40	4005
20	望江路	通启高速公路	广州路	主干路	5.4	40	4002
21	红海路	滨港大道	嫩江路	次干路	9.7	40	4002
22	青海路	富江路	崇海高速公路	次干路	7.6	32	3201
23	中华路	崇海高速公路	北环路	次干路	4.8	32	3201
24	解放路	富江路	海兴路	次干路	1.1	40	4002
25	解放路	海兴路	日新路	次干路	2.1	31	3101
26	解放路	日新路	嫩江路	次干路	3.9	40	4002
27	人民中路	叠港路	宏伟路	次干路	7.6	34	3401
28	人民东路	宏伟路	瑞江路	次干路	2.8	34	3401
29	南海路	长通路	嫩江路	次干路	9.3	38	3801
30	南京路	富江路	张謇大道	次干路	1.2	40	4005
31	南京路	张謇大道	瑞江路	次干路	3.7	55	5502
32	南京路	瑞江路	浦江路	次干路	0.4	40	4005
33	聚贤路	富江路	嘉陵江路	次干路	4.3	40	4005
34	香港路	江海路	瑞江路	次干路	2.9	40	4002
35	苏州路	市界	香港路	次干路	10.5	40	4002
36	苏州路	香港路	广州路	次干路	0.8	50	5001



37	杭州路	赣江路	滨港大道	次干路	5.2	34	3401
38	珠海路	通南路	滨港大道	次干路	8.2	40	4002
39	海口路	通南路	广州路	次干路	9.3	30	3001
40	富春江路	市界	海口路	次干路	4.7	40	4002
41	新安江路	苏州路	海口路	次干路	6.2	40	4002
42	扬子江路	上海路	广州路	次干路	5.6	40	4002
43	龙江路	广州路	海口路	次干路	0.8	40	4002
44	东江路	上海路	海口路	次干路	4.3	40	4002
45	岷江路	北环路	海口路	次干路	10.5	40	4005
46	宏伟路	中海路	南海路	次干路	3.8	36	3602
47	张謇大道	南海路	堤坝公路	次干路	4.9	40	4002
48	珠江路	丝绸路	南京路	次干路	3.6	36	3602
49	民生路	北环路	海口路	次干路	7.7	40	4005
50	浦江路	丝绸路	南京路	次干路	3.5	36	3602
51	瓯江路	丝绸路	北京路	次干路	3.3	36	3601
52	厂洪路	丝绸路	上海路	次干路	2.5	36	3601
53	镇东路	丝绸路	上海路	次干路	2.7	36	3601
54	洪利路	丝绸路	秀山路	次干路	1.9	24	2401
55	广州路	市界	江海路	次干路	15.6	40	4002
56	中海路	富江路	长江路	支路	4	36	3601
57	河海西路	富江路	海兴路	支路	1.1	16	1601
58	河海东路	江海路	民生路	支路	4.2	16	1601
59	北海西路	富江路	海兴路	支路	1.1	35	3501
60	北海东路	江海路	长江路	支路	4.2	35	3501
61	健康路	江海路	宏伟路	支路	0.6	16	1601
62	洱海路	日新路	长江路	支路	0.4	18	1801
63	东洲路	宏伟路	育才路	支路	0.5	12	1201
64	锦绣路	富江路	海兴路	支路	1.1	12	1201
65	锦绣路	光明路	宏伟路	支路	0.5	12	1201
66	渤海路	嘉陵江路	民生路	支路	1.9	18	1801
67	定海路	嘉陵江路	民生路	支路	1.8	20	2001
68	黄海中路	富江路	江海路	支路	1.8	30	3002
69	黄海东路	张謇大道	民生路	支路	3.4	30	3002
70	黄海东路	花园路	望江路	支路	0.7	30	3002
71	政法北路	长江路	嘉陵江路	支路	0.5	18	1801
72	黄海南路	瑞江路	浦江路	支路	0.4	16	1601
73	政法南路	长江路	嘉陵江路	支路	0.5	18	1801
74	威海路	民生河	嫩江路	支路	1	12	1201
75	珠海北路	威海路	湛江路	支路	0.7	12	1201
76	湛江路	威海路	东海路	支路	0.7	12	1201
77	东海路	富江路	嫩江路	支路	7.1	36	3602
78	东海南路	浦江路	民生路	支路	0.5	18	1801
79	东海南路	长江路	张謇大道	支路	0.8	18	1801

80	闻海路	通江路	圩角河	支路	1.8	36	3602
81	闻海路	张謇大道	圩角河	支路	0.4	18	1801
82	汇智路	岷江路	民生路	支路	4.3	36	3602
83	育英路	岷江路	长江路	支路	2.3	36	3602
84	大为路	牡丹江路	黄浦江路	支路	1.6	40	4002
85	青岛路	牡丹江路	黄浦江路	支路	1.6	30	3001
86	福州路	赣江路	长阳路	支路	2.5	24	2401
87	大贺路	赣江路	扬子江路	支路	3.6	24	2401
88	大昌路	福州路	长阳路	支路	2	24	2401
89	厦门路	长运路	滨港大道	支路	1.8	24	2401
90	深圳路	通南路	广州路	支路	6.1	24	2401
91	大祥西路	通南路	新江海河	支路	2.6	24	2401
92	大祥东路	新江海河	长阳路	支路	2.7	24	2401
93	海口路	通南路	广州路	支路	14.3	30	3002
94	厂北路	厂西路	洪利路	支路	3.1	26	2601
95	通楼路	望江路	洪利路	支路	1.8	20	2001
96	城河路	厂西路	洪利路	支路	3.8	26	2601
97	长苏路	珠海路	海口路	支路	1.4	30	3002
98	赣江路	苏州路	海口路	支路	3.8	30	3002
99	九江路	苏州路	海口路	支路	4.1	26	2601
100	长安路	苏州路	海口路	支路	4.3	26	2601
101	长阳路	杭州路	广州路	支路	4.3	24	2401
102	长运路	苏州路	广州路	支路	3.9	60	6003
103	湘江路	香港路	海口路	支路	2.6	40	4002
104	牡丹江路	上海路	海口路	支路	5.4	30	3001
105	黄浦江路	上海路	广州路	支路	3.3	40	4002
106	通江路	丝绸路	南京路	支路	4.2	36	3602
107	通江南路	香港路	海口路	支路	1.4	36	3602
108	海兴路	中海路	育英路	支路	7.2	36	3602
109	镇中路	张北路	人民中路	支路	1.4	20	2001
110	狮山路	北环路	北海路	支路	1.6	26	2601
111	狮山路	北海路	解放路	支路	1.4	20	2001
112	狮山路	解放路	东洲路	支路	0.3	12	1201
113	日新路	中海路	解放路	支路	2	30	3002
114	越秀路	人民东路	东海南路	支路	1.8	16	1601
115	通源路	丝绸路	解放路	支路	0.7	18	1801
116	通源路	解放路	秀山路	支路	0.6	12	1201
117	嘉陵江路	丝绸路	解放路	支路	0.7	16	1601
118	嘉陵江路	人民东路	上海路	支路	4.4	36	3602
119	钱塘江路	青海路	黄海东路	支路	1.4	12	1201
120	厂西路	丝绸路	秀山路	支路	1.5	26	2601
121	文苑路	厂北路	秀山路	支路	1.3	20	2001
122	花园路	丝绸路	上海路	支路	2.6	20	2001

123	为民路	丝绸路	上海路	支路	2.7	26	2601
124	孝威路	丝绸路	秀山路	支路	1.8	24	2401

## 5、道路交叉口

### (1) 交叉口型式

表 6-4 中心城区道路交叉口形式规划一览表

等级	快速路	主干路	次干路	支路
快速路	全互通或部分互通	部分互通或分离	分离或右进右出	分离或右进右出
主干路	部分互通或分离	部分互通或渠化信号平面交叉口	渠化信号平面交叉口	渠化信号平面交叉口/限制出入口交叉口
次干路	分离或右进右出	渠化信号平面交叉口	渠化信号平面交叉口	渠化交叉口
支路	分离或右进右出	渠化信号平面交叉口/限制出入口交叉口	渠化交叉口	无需展宽渠化交叉口

### (2) 城市立交规划

根据道路的等级及功能，对主要干路的交叉口进行立体控制，具体如下：

表 6-5 中心城区主要道路立体交叉口规划

类别	序号	交叉口位置	交叉口形式
高速公路互通	1	崇海高速公路-沿江公路	全互通立交
	2	通启高速公路-叠港路	全互通立交
	3	通启高速公路-江海路	全互通立交
	4	通启高速公路-崇海高速公路	全互通立交
快速路与快速路相交	1	北环路-叠港路	全互通立交
	2	北环路-富江路	全互通立交
	3	北环路-嫩江路	简易互通立交
	4	北环路-336省道	全互通立交
	5	336省道-叠港路	全互通立交
	6	上海路-叠港路	全互通立交
	7	上海路-富江路	简易互通立交
	8	上海路-嫩江路	简易互通立交
快速路与其他道路相交	1	快速路-主干路	简易互通立交或分离
	2	快速路-次干路或支路	分离式立交或右进右出

根据上述立交规划，海门应积极做好互通立交的用地预控。一般而言，高速公路出入口处互通用地可按 10-20 公顷进行控制，城市快速路与快速路相交的全互通立交用地可按 8-12 公顷控制，快速路与主干路相交的简易互通立交按 4-6 公顷控制。

## 6、道路横断面规划

快速路首要满足车辆快速连续安全通行，横断面优先选择四块板型式，达到双向六车道以上的通行要求，在车道划分上考虑到货运车辆通行要求，有一条车道需达到 3.5-3.75 米。

主干路横断面以四块板、三块板型式为主，机动车道原则上不少于双向 4 车道，单条车道平均宽度控制在 3.5-3.75 米，同时要求每个方向至少一条车道宽度为 3.75 米，供公交车辆和大型客车使用。设置常规公交专用道的道路，车道数单向应不少于 3 车道，公交专用道宽度不小于 3.75 米。

次干路横断面以三块板、两块板型式为主，机动车道为双向四车道，单向车道以 3.5 米为宜，同时作为主干路的集散道路，应适当加大慢行车道宽度，并部分考虑路内停车位设置要求。

支路以生活性功能为主，应慢行交通优先，横断面均为一块板型式，双向两车道，单向车行道宽度可降至 3 米，建议旧城区 10 米以下支路组织单向交通。

表 6-6 道路断面形式一览表（单位：米）

序号	路幅形式	横断面	道路红线	人行道	非机动车道	机非分隔带	机动车道	中央分隔带
1	四块板	6001	60	2*3	2*5	2*4	2*14	8
2	四块板	6002	60	2*4	2*7.5	2*3.25	2*12.25	6
3	四块板	6003	60	2*4	2*7.5	2*3	2*11.5	8
4	四块板	5501	55.5	2*4.5	2*5	2*3	2*12.25	6
5	四块板	5502	55	2*3.75	2*5	2*3	2*11.75	8
6	四块板	5401	54	2*3	2*5	2*4	2*11	8
7	四块板	5001	50	2*3	2*4.5	2*3	2*11.5	6
8	三块板	4201	42.5	2*2.5	2*4.5	2*2.5	2*11.75	/
9	两块板	4001	40	2*6		/	2*12	4
10	三块板	4002	40	2*3	2*3.5	2*2.5	2*11	/
11	三块板	4003	40	2*5	2*5	2*2.5	2*7.5	/
12	两块板	4004	40	2*5.25		/	2*12.25	5
13	三块板	4005	40	2*4.5	2*5	2*3	2*7.5	/
14	三块板	3801	38	2*5		2*3	2*11	/
15	两块板	3601	36	2*5	2*11			4
16	三块板	3602	36	2*3.5	2*4.5	2*2.5	2*7.5	/
17	一块板	3501	35	2*6.5	2*11			/
18	三块板	3401	34	2*4	2*3	2*2.5	2*7.5	/
19	三块板	3201	32	2*3	2*4.5	2*1.5	2*7	/

20	三块板	3101	32	2*3.5	2*3	2*2	2*7	/
21	三块板	3001	30	2*3	2*3	2*2	2*7	/
22	一块板	3002	30	2*7	2*8			/
23	一块板	2601	26	2*4	2*9			/
24	一块板	2401	24	2*4	2*8			/
25	一块板	2001	20	2*4	2*6			/
26	一块板	1801	18	2*3	2*6			/
27	一块板	1601	16	2*3	2*5			/
28	一块板	1201	12	2*2	2*4			/

### 第30条 公共交通

#### 1、发展目标

中心城区规划建立以快速公共交通为骨干、优质的常规公交为主体，出租车为补充的便捷、发达的一体化公交体系。

具体发展目标为：

- (1) 2030 年中心城区居民公交出行比例争取达到 25%，公交设施超前预控；
- (2) 2030 年中心城区公交车万人拥有率不小于 15 标台；
- (3) 公交线网密度与交通政策分区对应，达到 2-3 公里/平方公里；
- (4) 中心城区规划建成区 300 米半径覆盖率与交通政策分区对应，达到 70% 以上，500 米半径覆盖率达到 90% 以上。

#### 2、线网布局

##### (1) 快速公共交通

快速公共交通在整体公交网络布局中起骨架作用，连接城区内主要客流集散点，满足中长距离的出行需求；沿一级客流走廊布置，平均站距 800-1200 米。

沿中心城区主要客流走廊规划两条快速公共交通线路，分别为南通市域轨道 S3 线和中运量公共交通线路，主要服务于海门城区大中运量、快速、准时的客流交通需求。

南通市域轨道 S3 线由南通城市轨道交通 3 号线终点站锡通南区站引入，沿 336 省道、人民路、解放路、青海路、中华路走向至临江新区，串联城中片区以

及三厂片区；中运量公共交通起自海门北站，沿长江路、张骞大道、香港路走向，至南通城市轨道交通 1 号线终点站江海村站，串联开发区片区、城南片区、城中片区和城北片区。快速公共交通沿线用地遵循 TOD 开发模式，提倡适度混合用地与高强度开发，充分发挥轨道交通周边土地价值潜力。

### （2）常规公交干线

常规公交干线是海门市公交线网的主体组成部分，以满足城区内部居民中短距离的出行需求，并承担与轨道交通、公路及铁路等枢纽点的衔接换乘；沿二级客流走廊布置，设置公交专用道，平均站距 400-600 米，远期设置条数约 10 条。

### （3）常规公交支线

常规公交支线，围绕客运换乘枢纽布局，作为轨道交通及干线的辅助，承担接驳作用，有效集散快线及干线的客流，一般沿次干路和支路布设，平均站距 300-500 米，远期设置条数约 20 条。

## 3、公交车辆

根据公交发展目标，2030 年城区万人公交车辆拥有量将达到 15 标台，则城区公交车辆拥有量达到 1020 标台。

中运量公共交通：根据客流需求灵活采用快速公交、现代有轨电车、铰接轻轨、胶轮系统等形式。

常规公交干线：车型与 650 型单节公共汽车相当的公交大客车，单车的额定载客数为 72 人左右，要求运营车速达到 20~25km/h，建议采用空调车。

常规公交支线：车型与 640 型单节公共汽车相当的公交大客车，单车的额定载客数为 47 人左右，要求运营车速达到 15~20km/h 以上。

## 4、公交场站规划

规划设置 19 处公交场站，总占地面积 21.8 公顷。其中 16 处公交首末站，占地面积为 8.8 公顷；3 处公交停保场，占地面积为 13 公顷。

表 6-7 公交场站规划一览表

序号	位置	性质	面积 (ha)
1	扬子江路与福州路交叉口东北侧	公交停保场	4



2	民生路与黄海东路交叉口东南侧	公交停保场	4
3	长江路与广州路交叉口东南侧	公交停保场	5
4	香港路与九江路交叉口西北侧	公交首末站	0.6
5	深圳路与长安路交叉口西南侧	公交首末站	0.5
6	东江路与广州路交叉口东北侧	公交首末站	0.5
7	上海路与黄浦江路交叉口西南侧	公交首末站	0.4
8	解放路与通江路交叉口西南侧	公交首末站	0.6
9	通江路与东海路交叉口西北侧	公交首末站	0.4
10	岷江路与汇智路交叉口东南侧	公交首末站	0.5
11	江海路与中海路交叉口东南侧	公交首末站	0.5
12	长江路与北环路交叉口东北侧	公交首末站	0.8
13	长江路与中海路交叉口东南侧	公交首末站	0.5
14	丝绸路与民生路交叉口西北侧	公交首末站	0.5
15	民生路与青海路交叉口西南侧	公交首末站	0.5
16	北京路与长江路交叉口西南侧	公交首末站	1
17	民生路与广州路交叉口西北侧	公交首末站	0.5
18	中华路北侧	公交首末站	0.6
19	望江路与黄海路交叉口西北侧	公交首末站	0.4

## 5、公交专用道

中心城区规划两类公交专用道，全时段和高峰时段公交专用道，总长度 69.6 公里。

表 6-8 中心城区公交专用道规划一览表

道路名称	起点	讫点	公交专用道类型	红线宽度	长度 (km)
长江路	海门火车站	南京路	全时段专用道	40	6.3
南京路	张謇大道	长江路	全时段专用道	54	0.7
张謇大道	南京路	香港路	全时段专用道	40	2.4
香港路	九江路	张謇大道	全时段专用道	40-49	10.9
北环路	长江路	望江路	全时段专用道	60	6.1
丝绸路	富江路	镇东路	全时段专用道	40	10.8
南海路	富江路	嫩江路	高峰时段专用道	38	7.1
北京路	富江路	民生路	高峰时段专用道	60	5.8
南京路	富江路	张謇大道	高峰时段专用道	40-54	2.9
南京路	长江路	浦江路	高峰时段专用道	40-54	1.6
江海路	中海路	香港路	高峰时段专用道	40-50	8
张謇大道	南海路	南京路	高峰时段专用道	40	1.6
民生路	丝绸路	北京路	高峰时段专用道	40	3.3
望江路	丝绸路	黄海路	高峰时段专用道	40	2.1

## 6、出租车

权衡使用效率和服务水平提升关系，合理控制出租车发展，确定出租车远期规模指标为 2.5 辆/千人左右，出租车发展规模宜控制在 1700 辆以内。

在商业繁华地区、对外交通枢纽和人流活动频繁的集散地附近，可采用营业站点定点服务。出租车营业站面积考虑停放 20~50 辆出租车，其用地面积为 250~500 平方米，其服务半径不大于 1000 米；在其他地区采取路抛式服务。在道路上按配置标准建设出租车停靠点，供上下乘客和车辆周转停放用；合理增加出租车临时停靠点，避免出租车无序停靠。临时停靠点应划定出租车停车道，并设置相应的站台设施、交通标志、标线。港湾式停靠点可与公共交通的港湾式停靠站结合布置。

## 7、公交优先发展政策引导

### (1) 制定海门市落实国务院促进公交优先实施办法

由海门市政府办牵头，制定落实《国务院关于城市优先发展公共交通的指导意见（国发(2012)64 号）》实施办法，从明确公交发展目标、加快公交发展政策、建立持续发展机制三个方面制定具体措施。

### (2) 建立公交和土地利用一体化发展策略

由海门市规划管理部门负责制定将公交优先落实到各层次城市规划的编制要点。城市总体规划主要确定公交优先的发展目标、公交和土地利用一体化规划策略；控制性详细规划中应落实用地与交通互适应分析专题、轨道交通线路和附属设施的用地控制、公交枢纽场站设施黄线控制、公交港湾式站点的设置形式、公交专用道设置和道路断面要求等，进行用地开发和公交支撑的分析研究。

### (3) 落实公交路权优先

由海门市规划建设部门牵头，联合交通管理部门，研究扩大专用道设置范围，形成完整公交专用道网络，保障规划确定的公交专用路权落实。设置公交优先信号，完善监控设施，严禁社会车辆占用。

### (4) 保障公交设施建设用地

由海门市规划建设部门牵头，联合国土部门，对于规划确定的独立占地公交

场站应落实用地控制，综合开发公交场站应和建设主体工程实行三同步（同步规划、同步建设、同步使用）。落实公交场站用地行政划拨政策，优先安排公共交通设施建设用地，不得随意挤占公共交通设施用地或改变土地用途。加强公交枢纽设施建设，重要枢纽应和用地开发实现一体化设计，满足枢纽功能用地需求，提高换乘衔接便捷性。

#### （5）实施公交较低票价和换乘优惠

海门市内常规公交采用较低的票价，对海门市内常规公交之间的换乘采用换乘优惠，并对相关公交企业按乘次进行补贴。推进“时段票制”、“换乘票制”等灵活票制，鼓励换乘、方便乘客，降低公交出行成本。

#### （6）落实公交政策性补贴

通过场站使用费用调节、财政补贴等方式，对园区内低票价、换乘优惠、开行微公交、从事公益服务的公交运营等进行政策性补贴。建立健全补贴补偿机制，对公共交通实行经济补贴、补偿的政策，拿出一定比例的土地出让金用于补贴公共交通、建设公交场站。

#### （7）严格监管促进公交服务水平提升

由海门市公交主管部门制定海门市运行公交线路服务水平的考核标准，公交企业应在线路设计、行车时刻表、行车班次、服务质量、营运方案、票价等方面符合标准规定的相关要求，监督考核应同海门对公交的财政补贴挂钩。

## 第31条 慢行交通

### 1、规划目标

以人为本，环境友好，改善慢行交通设施，优化道路横断面划分，打造宜居城市特色的“园林化、人性化”的慢行交通环境，在城区构建与城市土地利用规划相适应的连续、安全、便捷的慢行交通系统。

### 2、慢行单元划分

以城市总体规划中城市功能分区为基础，根据各区域内步行活动的不同特征划分慢行单元，并提出规划指引。

表 6-9 慢行单元划分表

慢行分区	分区名称	慢行特征	主要范围	发展策略
慢行主导发展区	旧城区	慢行出行量大，过街需求强，对慢行环境要求高。	包括海门河以南、浒通河以东、秀山路以北、长江路以西地区。	以慢行为主导，处理好核心区小汽车停车与慢行空间的矛盾；注重商业慢行环境品质的提升以及慢行交通和公共交通地有序衔接。
	沿河湖地区	节假日人流活动频繁，以休闲活动为主，对慢行环境、品质要求高。	滨江地区、濠公湖、主要水系等周边地区。	以慢行为主导，强调快慢分离；注重慢行环境品质的提升以及慢行交通和公共交通地有序衔接。
	交通枢纽地区	全天机动车交通量很大，慢行交通瞬间流量较大，以疏散人流为主，人行过街需求较大。	包括海门南站铁路客运枢纽区域。	强调快慢分离，减少慢行与机动车的冲突为主，注重立体化慢行设施的规划建设；做好慢行与公共交通、小汽车交通以及公路客运交通的接驳。
慢行优先发展区	居住区	通勤及休闲慢行需求较大，安全与交通稳静化要求较高。	主要是城中片区、城南片区生活区。	强调快慢分离，保障慢行空间，处理好小汽车停车与慢行空间的矛盾
平衡发展发展区	工业区	以通勤慢行需求为主，慢行流量分布不均，峰谷流量明显	主要包括开发区片区及城北片区工业区。	机动车与慢行交通协调发展，减少慢行网络与货运线路的冲突，保障交通安全；慢行网络与公交站点衔接便利。

### 3、步行系统规划

#### (1) 城市公园及休憩广场、交通集散广场

规划结合城市绿廊建设 24 处城市公园，结合商业服务中心、住宅小区分散均匀布置 3 处休憩广场，结合海门南站、海门北站建设站前广场。

#### (2) 商业街区步行设施

规划对现状珠江路商业步行街区进行交通整治,加强标志标线及交通警示牌的建设,形成一个功能完备、商业气氛浓郁的商业步行街区,同时结合城南片区商业中心设置商业步行街。

远景结合城市建设可以考虑设置地下商业步行街,适宜设置的商业地段包括珠江路与人民路交叉口附近、狮山路与友谊路交叉口附近和长江路与政法北路交叉口附近;同时考虑地面人流集散组织,合理设置出入口通道。

### (3) 步行廊道

规划沿长江浒通河至崇海高速段打造滨水特色慢行廊道,凸显花园城市特色;其他亲水休闲廊道主要沿海门河、通沙河、十三号横河、青西河、育英河、顺江河、新开河、圩角河、宏伟河、日新河、民生河等主要景观水系,同时结合寥公湖等城区内的人工湖布设。滨水特色慢行廊道主要结合滨河绿带布设,优先考虑步行休闲道设置,滨河绿带宽度大于8米时建议步行与自行车滨水休闲道合并设置。

公共商业生活步行廊道串联城市主要公共服务设施以及商业设施,是居民享受公共服务、参加商业活动重要场所。规划城区形成“四横四纵”的公共商业生活步行廊道,其中“四横”为青海路廊道、解放路廊道、人民路廊道、北京路廊道;“四纵”为江海路廊道、宏伟路-张謇大道廊道、长江路廊道、珠江路廊道。

### (4) 人行道与行人过街设施

对平面过街设施的设置间距进行控制指引如下表所示:

表 6-10 平面过街设施设置间距控制指引表

道路类型 \ 用地(强度)	居住	商业、办公	对外交通	绿地
次干路	150	150	250	300
主干路	200	200	300	350
快速路	300	350	400	500

规划结合人流量大、人车混合严重的旧城区、开发区片区以及城南片区设置立体人行过街设施7处,如下表所示,具体实施中建议与轨道交通站点附近交叉口建筑统筹考虑设置。

表 7-17 立体过街设施一览表

编号	位置	说明
1	长安路与香港路交叉口	开发区片区核心区，人流量较大
2	上海路与张骞大道交叉口	城南片区商业设施集中区，人流量较大
3	北京路与长江路交叉口	城际轨道与中运量公共交通换乘点，商业、交通设施集中，轨道站点出入人流量大，人车干扰严重
4	解放路与江海路交叉口	城中片区商业设施集中区，人流量大
5	解放路与长江路交叉口	旧城区核心区，市域轨道与中运量公共交通换乘点，商业设施集中，轨道站点出入人流量大，人车干扰严重
6	长江路与秀山路交叉口	长江路沿线商业设施集中区，人流量较大
7	长安路与香港路交叉口	开发区片区核心区，人流量较大

#### 4、非机动车系统

##### (1) 非机动车网络

根据客流需求、功能定位、设施配置等不同将非机动车网络划分为五级，包括廊道、通道、连接道、休闲道与共享路径。

##### (2) 非机动车租赁点

遵循“密集、分类”的布点原则，规划建议旧城区内公共自行车租赁点的服务半径不超过 300 米；其它外围地区控制在 300~500 米。

##### (3) 非机动车停车系统

在新建建筑规划审批过程中，应按照相应的配建指标严格规范设置配建非机动车停车设施；在学校、商场、展览馆等公共建筑及交通枢纽点附近规划非机动车停车设施，加强管理，杜绝非机动车辆乱停乱放。

### 第32条 停车设施

#### 1、规划目标

(1) 停车设施的总体供应水平应能够促进城市社会经济的发展，满足小汽车适度进入家庭的停车需求；

(2) 建立差别化的区域停车供应策略，同时大力发展公共交通，减轻核心区的交通压力；

(3) 逐步完善停车运行管理系统的信息化与智能化建设；

(4) 建立一体化的工作机制，体现停车规划、建设、管理三位一体的原则。

## 2、规划策略

(1) 针对基本车位严重缺乏的现状情况，制定购车者自备车位的停车发展政策，最终实现“一车一位”的基本车位发展策略；

(2) 针对公共车位供应不足、分布不均的现状情况，应高起点修订停车配建标准，坚持以配建为主，公共为辅和路边为补充的停车供应结构，最终实现停车供需的平衡；

(3) 积极贯彻差别化的停车供应及收费管理策略，充分发挥停车对车辆使用、交通组织、用地功能区形成以及土地价格的调控作用。

## 3、停车分区

在交通分区划分基础上进行停车供给差别化分析，分为三类地区。

表 6-12 停车设施分区分类供应表

停车分区类别	停车设施供应
严格供应区	总停车供给小于总停车需求，调控系数取 0.85-0.9。 配建泊位、路外公共泊位、路内停车泊位分别占总泊位数的 72-80%、16-20%、4-8%。
适度供应区	总停车供给小于总停车需求，调控系数取 0.9-0.95。 配建泊位、路外公共泊位、路内停车泊位分别占总泊位数的 75-85%、10-15%、5-10%。
平衡供应区	总停车供给等于总停车需求，调控系数取 0.95-1.0。 配建泊位、路外公共泊位、路内停车泊位分别占总泊位数的 76-84%、8-12%、8-12%。

## 4、公共停车设施规划

### (1) 旧城区路外公共停车设施布局

对于旧城区，以挖掘潜力为主，结合旧城区改造通过置换土地建设公共停车设施，同时可以结合学校操场、广场绿地等用地建设地下停车设施以及设置立体停车设施，节约用地。

本次规划在旧城区布局 13 处路外社会公共停车场，总占地面积约 11.3 公顷，提供泊位数 2870 个。



表 6-13 旧城区路外社会公共停车场规划一览表

序号	位置	建设形式	用地性质	面积 (ha)	泊位数 (个)
1	丝绸路与镇中路交叉口西北侧	地面停车场	独立占地	1	300
2	人民东路与育才路交叉口东北侧	地下停车场	结合绿地	1	250
3	长江路与海门河交汇处东南侧	地下停车场	结合绿地	1	250
4	青海路与圩角河交汇处东南侧	地下停车场	结合绿地	1	250
5	青海路与宏伟路交叉口东南侧	地下停车场	结合绿地	1	250
6	青海路南侧海门中学	地下停车场	结合操场	1	250
7	青海路与通源路交叉口西南侧	地下停车场	结合操场	1	250
8	解放路与镇中路交叉口东南侧	地下停车场	结合绿地	1	250
9	秀山路与长江路交叉口西北侧	地下停车场	结合操场	1	250
10	青海路与镇中路交叉口东北侧	地下停车场	结合操场	0.5	120
11	青海路北侧能仁中学	地下停车场	结合操场	0.3	80
12	圩角河与江海路交汇处	地下停车场	结合绿地	1	250
13	解放路与通源路交叉口东北侧	地下停车场	结合绿地	0.5	120

## (2) 其他区域路外公共停车设施布局

本次规划在中心城区其他区域布局 30 处路外社会公共停车场，总占地面积 16.6 公顷，提供泊位数 6202 个。

表 6-14 其他区域路外社会公共停车场规划一览表

序号	位置	建设形式	层数	面积 (ha)	泊位数 (个)
1	香港路与九江路交叉口西北侧	机械式立体停车楼	2	0.6	300
2	大贺路与新安江路交叉口东南侧	地面停车场	1	0.4	133
3	大贺路与长安路交叉口东北侧	地面停车场	1	0.5	167
4	香港路与长运路交叉口西北侧	地面停车场	1	0.5	167
5	香港路与苏州路交叉口东南侧	地面停车场	1	0.5	167
6	解放路与通江路交叉口西北侧	地面停车场	1	0.6	200
7	江海路与黄海中路交叉口西南侧	地面停车场	1	0.5	167
8	东海路与通江路交叉口西北侧	地面停车场	1	0.6	200
9	岷江路与香港路交叉口东南侧	自走式立体停车楼	2	0.8	300
10	北海东路南侧	地面停车场	1	0.3	100
11	江海路与南京路交叉口东南侧	机械式立体停车楼	2	0.5	300
12	张謇大道西侧	地面停车场	1	0.3	100
13	张謇大道东侧	机械式立体停车楼	3	0.4	300
14	北环路与长江路交叉口东北侧	自走式立体停车楼	2	0.8	300
15	长江路与南海路交叉口东南侧	地面停车场	1	0.4	133
16	浦江路与东海路交叉口西北侧	地面停车场	1	0.4	133
17	北京路与长江路交叉口东北侧	自走式立体停车楼	2	1	300
18	南京路与瑞江路交叉口西北侧	地面停车场	1	0.4	133
19	厂洪路与厂北路交叉口东南侧	地面停车场	1	0.4	133

20	望江路与中华路交叉口西北侧	地面停车场	1	0.6	200
21	镇东路与秀山路交叉口西南侧	地面停车场	1	0.5	167
22	珠江路与解放路交叉口东北侧	地下停车场	1	0.8	267
23	丝绸路与瑞江路交叉口西南侧	机械式立体停车楼	2	0.5	300
24	苏州路北侧	地下停车场	1	0.8	267
25	杭州路南侧	机械式立体停车楼	2	0.6	300
26	瑞江路与汇智路交叉口西南侧	地下停车场	1	0.8	267
27	瑞江路与秀山路交叉口西北侧	地下停车场	1	0.6	200
28	黄海中路与江海路交叉口西南侧	地面停车场	1	0.5	167
29	黄海东路与越秀路交叉口东南侧	地面停车场	1	0.5	167
30	长江路与北京路交叉口西南侧	地面停车场	1	0.5	167

### 5、路内公共停车设施规划指引

**主干路：**主干路以交通功能为主，应禁止设置路内停车位，保证道路上无障碍，实现交通的快速运行。

**次干路：**条件较好的次干路根据道路的非机动车道流量确定是否设置以及设置的机动车车位数，停车位规划设置在非机动车道以及人行道上。条件较差的次干路不宜设置机动车路内停车位。

**支路、街坊路：**低等级道路可以根据情况设置适当的路内停车位。路内停车位主要满足临时短期的停车需求，因此一个路段上设置的车位数不宜过多，且应距交叉口一定距离。

表 6-14 路内停车道路最小宽度条件

道路类别		道路宽度（不包括人行道）	路内停车设置
道路	双向通行	12m 以上	容许双侧停车
		8-12m	容许单侧停车
		不足 8m	禁止停车
	单向通行	9m 以上	容许双侧停车
		6-9m	容许单侧停车
		不足 6m	禁止停车
巷弄		9m 以上	容许双侧停车
		6-9m	容许单侧停车
		不足 6m	禁止停车

## 6、建筑物停车配建标准

表 6-15 中心城区建筑物配建停车设施标准一览表

建筑物分类		计算单位	配建指标	调控系数		
				严格供应区	适度供应区	平衡供应区
住宅	未划分户面积	每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	0.8	0.85	0.95	1.0
	<120m <sup>2</sup>	车位/户	1.0	0.85	0.95	1.0
	≥120m <sup>2</sup>	车位/户	1.5	0.9	0.95	1.0
	经济适用房	每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	0.5	0.85	0.95	1.0
	廉租房、公租房	每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	0.4	0.85	0.95	1.0
办公	行政办公	每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	1.8	0.9	0.95	1.0
	其它办公	每 100 m <sup>2</sup> 建筑面积	1.2	0.9	0.95	1.0
医疗卫生	综合医院	每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	1.8	0.9	0.95	1.0
	社区医院	每 100 m <sup>2</sup> 建筑面积	1.2	0.9	0.95	1.0
	专科医院	每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	1.0	0.9	0.95	1.0
	独立门诊	每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	1.0	0.9	0.95	1.0
教育科研	大中专院校	每 100 师生	5.0	0.9	0.95	1.0
	中学	每 100 师生	3.0	0.85	0.95	1.0
	小学、幼儿园	每 100 师生	2.0	0.85	0.95	1.0
商业金融		每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	1.2	0.85	0.95	1.0
公园		每 1000m <sup>2</sup> 占地面积	0.6	0.85	0.95	1.0
农贸市场		每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	0.5	0.9	0.95	1.0
工业仓储		每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	0.4	0.85	0.95	1.0
文体	博物馆、图书馆、展览馆	每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	0.6	0.85	0.95	1.0
	体育场馆、影剧院、会议中心	每 100 座位	5.0	0.85	0.95	1.0
饭店、宾馆、培训中心等	未划分功能面积	每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	0.8	0.85	0.95	1.0
	宾馆客房	客房	0.6	0.85	0.95	1.0
	饭店、宾馆配套餐饮、娱乐	每 100m <sup>2</sup> 建筑面积	1.0	0.85	0.95	1.0
其他建筑	大型交通建筑或交通枢纽、综合市场、批发交易市场、仓储式超市(大卖场)、展览馆、体育场馆、歌剧院、游览场所(场馆)、公园和市民广场		由建设项目的交通影响分析进行确定			

## 第33条 交通管理与信息化

## 1、规划目标

通过对道路交通基础设施进行管理及对交通流进行管制与合理引导,明显改善现有路网运行状况,减轻道路交通拥挤程度,降低交通事故发生频率,减少因交通拥挤、事故等造成的出行时间延长,降低油耗,减少机动车尾气排放和噪声

污染，实现交通管理的智能化和高效率。

## 2、交通系统管理

交通系统管理措施具体包括网络层面和节点层面。

### (1) 网络层面

- ① 合理组织单向交通，优化干线交通组织；
- ② 机非分隔，改善行驶条件，加强对非机动车管理；
- ③ 以人为本，完善行人过街设施，提高交通安全。

### (2) 节点层面

- ① 合理设计交叉口形式；
- ② 优化路口信号控制；

## 3、交通需求管理

- (1) 优化城市用地布局，减少低效交通出行；
- (2) 加强交通政策引导，建立合理交通结构；
- (3) 合理采用经济技术手段，促进车辆科学使用。

## 4、交通信息化建设

(1) 基本建成具有强大交通信息采集和分析能力的交通信息采集和共用平台、交通信息服务中心；

(2) 建成具有交通控制、交通诱导、信息提供和事件快速响应及救援等功能的城市交通综合管理系统；

(3) 实现交通运输系统从规划、设计到管理各环节的智能化、信息化，明显改善公交服务水平，大大加强管理执法手段的科技含量；

(4) 建成达到国内先进水平的城市交通系统，有效缓解因机动车数量高速增长带来的各类交通问题，营造舒适、安全、高效的交通环境；

(5) 海门市交通信息化系统框架由“一个平台，五个系统”组成，一个平台为交通信息采集与共用平台，五个系统为智能交通控制系统、干线交通诱导系统、

停车诱导和管理系统、应急交通指挥和救援支持系统、智能公交系统。

## 第七章 近期建设规划

### 第34条 近期交通发展目标

#### 1、总体目标

初步建成功能结构完善的交通设施体系和运营管理体系，基本适应日益增长的交通需求，初步形成区域、市域、城市交通一体化的新格局；城市道路交通管理水平明显提高，城区道路交通基本畅通，市民出行条件得到明显改善，公共交通得到显著发展，旧城区交通运行和停车矛盾有较大程度缓解。

#### 2、具体目标

- (1) 建成较为完善的市域骨架公路网络，铁路建设步伐加快；
- (2) 城市骨架道路基本成网，支路网络明显加密；
- (3) 路面公交设施和服务水平有较大提高；
- (4) 旧城区交通运行效率明显提高，停车矛盾得到一定缓解，新建区基本满足。

表 7-1 综合交通体系近期建设目标体系表

准则层	指标层		目标值
设施水平 现代化	道路网络	路网密度	>7 公里/平方公里
		线路网密度	>2 公里/平方公里
	公共交通	万人拥有公共交通工具	9 标台/万人
		公交专用道占主干路比例	20%
	慢行交通	慢行路网密度	>6 公里/平方公里
		人均人行道面积	>2 平米/人
服务水平 现代化	公共交通	公共交通换乘平均步行时间	2 分钟
		公交车高峰小时满载率	<0.7
		高峰小时公交行程车速	15 公里/小时
		公交站点 300 米覆盖人口和岗位	45%
	慢行交通	道路慢行空间绿荫覆盖率	>50%
	道路交通	城市骨架路网高峰小时平均饱和度	<0.8
		高峰期间骨架路网交通拥堵路段比例	<30%
管理水平 现代化	道路管控率		100%
	路口灯控率		100%

### 第35条 近期交通发展策略

近期交通建设总体发展策略为“近远结合，标本兼治，面向近期，积极推进”。具体为：

- 1、以远期规划方案为指导提出近期建设项目；
- 2、结合区域交通建设项目，完善对外交通网络；
- 3、加强城市交通设施建设，完善路网骨架，扩大供给；
- 4、优先发展公共交通，提高公交竞争力；
- 5、突出静态交通规划建设，缓解旧城区的停车压力；
- 6、注重交通管理，提升交通管理水平。

### 第36条 市域交通

#### 1、公路

市域干线公路建设初步形成由高速公路、市域快速干道构成的市域骨架路网。完善市域路网与高速公路的连接，强化片区之间的联系，使片区之间至少拥有一条市域快速干道；结合片区开发，完成市域部分道路的断面改造以及功能升级。

近期争取开工建设崇海大桥及崇海高速公路，实现海门与上海的快速交通联系；完成启扬高速公路、临海高等级公路、336省道海门绕城段、叠港公路、王川公路、336省道海门东段、沿江公路改线段、港西路南延段、港东路、三兴公路以及常久线东段的建设。此外，完善农村交通网络，继续提高密度，以适应农村经济快速发展需要。

#### 2、铁路

建设宁启铁路及海门北站和临江货运站。结合宁启铁路实施，推进海门综合交通枢纽建设，并同步启动海门北站公路客运站、公交首末站的建设。

#### 3、水运

沿海岸线：做好东灶港（大唐电厂至东灶中心渔港）2万（乘潮3.5万）吨级进港航道设计建设工作。积极做好5万吨级进港航道工程可行性研究，在科学论证的基础上，力争完成5万吨级进港航道的建设。同时，配合做好冷家沙深水码头30万吨级进港航道前期规划和研究工作。

通海港区：整合现有岸线开发利用情况，建设区域性物流基地，提高通海港区综合服务能力。

内河航道：按三级航道标准整治通吕运河，全面完成境内28.2公里省干线航道建设，实现通航千吨级船舶高等级航道网的贯通。完成滨海新区的东灶新河航道工程，航道等级标准为三级，南至通吕运河北至东灶港作业区。逐步弱化中心城区内海门河、三余竖河、青西河等的航运功能，加强河道休闲旅游功能打造。

#### 4、城乡公交

近期重点完善线网布局规划，形成层次分明、功能明确的城—镇—村三级公交网络体系；通过适当新增或调整公交线路走向，引导和适应滨江新区、滨海新区、临江新区等外围城区的土地开发；重点加密一级公交线网，加强城区内部的快速化公交联系，建设快速、大容量公交；重点培育市域轨道交通S3与市域中运量公共交通线路客流，加强中心城区与北部片区、中部片区、滨海片区以及临江新区之间的公交联系，加强片区内部公交联系，方便市民出行和换乘；重点完善公交三级线网布局，延伸农村公交服务深度；结合场站规划，加强二、三级公交线路与换乘枢纽站之间的有机衔接。

### 第37条 道路网络

近期完善城市骨架路网，加强次干路与支路建设，初步拉开城市框架，形成功能合理、结构清晰的道路系统。建成富江路、叠港路，形成城区过境交通通道，延伸长江路、秀山路等主干路，完善城南片区、三厂片区、开发区片区次干路与支路系统建设，形成疏散网络。

表 7-2 中心城区近期建设道路一览表

序号	路名	起点	讫点	等级	长度(km)	宽度(m)	备注
1	富江路	丝绸路	北环路	快速路	2.2	60	新建
2	上海路	长江路	北京路	快速路	4.6	60	新建
3	叠港路	336省道	海口路	快速路	11.4	60	新建



4	秀山路	富三中路	镇东路	主干路	4.1	40	新建
5	长江路	北环路	河海路	主干路	2.5	40	新建
6	长江路	上海路	广州路	主干路	1.2	40	新建
7	瑞江路	南京路	汇智路	主干路	0.3	40	新建
8	岷江路	张北路	南京路	次干路	4.5	30	新建
9	红海路	富江路	圩角河	次干路	1.5	30	新建
10	民生路	东海东路	汇智路	次干路	0.9	30	新建
11	聚贤路	江海路	长江路	次干路	1.5	40	新建
12	东江路	上海路	苏州路	次干路	1.7	40	新建
13	苏州路	黄浦江路	香港路	次干路	1	40	改造
14	苏州路	香港路	海港路	次干路	0.8	50	新建
15	厂洪路	丝绸路	上海路	次干路	2.5	36	改造
16	镇东路	丝绸路	上海路	次干路	2.7	36	新建
17	洪利路	通楼路	337 省道	次干路	0.8	24	新建
18	汇智路	张謇大道	长江路	支路	0.7	36	新建
19	海兴路	丝绸路	红海路	支路	1.1	36	新建
20	大为路	牡丹江路	黄浦江路	支路	1.6	36	新建
21	青岛路	牡丹江路	黄浦江路	支路	1.6	30	新建
22	通楼路	望江路	洪利路	支路	1.8	20	新建
23	厂北路	望江路	洪利路	支路	1.8	26	新建
24	城河路	望江路	镇东路	支路	0.8	26	新建
25	牡丹江路	上海路	苏州路	支路	1.7	36	新建
26	通江路	香港路	海港路	支路	0.8	36	新建
27	花园路	河界	秀山路	支路	1.3	20	改建
28	为民路	通楼路	秀山路	支路	1.5	26	新建
29	孝威路	通楼路	336 省道	支路	0.8	24	新建

## 第38条 公共交通

### 1、公交车辆

近期规划海门市城区万人公交车保有量达到 9 标台左右，即公交车保有量增加到 396 标台左右。

公交车辆的配置也应逐步向高档化、新技术化、低公害化的方向发展，引进高档的空调车，在城区主要线路上配置，并逐步向其它线路发展。

### 2、公交线网

#### (1) 公交干线

通过调整现有线路、新增公交线路等措施，形成沿城区客流走廊的公交干线。

规划沿解放路、中华路布设公交干线；同时结合铁路客运站的建设，在沿长江路、香港路的客流走廊上布设公交干线，为后期快速公共交通线路培育客流。

## (2) 公交支线

在公交干线的基础上，从降低道路重复系数和减少公交服务空白区出发，对现有公交线路进行一定保留和改造。根据城区用地发展，适时开辟至城南组团、三厂组团和开发区组团的公交线路。

## (3) 城乡公交

推进城乡公交改革，城乡线路在城区的始发点应进行合理规划。

## 3、公交场站

近期公交车保有量达到 396 标台左右，需公交场站面积约 7.5 公顷。根据近期公交线网规划和城市用地布局，近期建设场站见下表。

表 7-3 近期建设公交场站一览表

序号	位置	性质	面积 (ha)
1	民生路与黄海东路交叉口西南侧	公交停保场	4
2	深圳路与长安路交叉口西南侧	公交首末站	0.5
3	海门大道与黄浦江路交叉口西南侧	公交首末站	0.4
4	解放路与通江路交叉口西南侧	公交首末站	0.6
5	长江路与北环路交叉口东北侧	公交首末站	0.8
6	丝绸路与民生路交叉口西北侧	公交首末站	0.6
7	中华路北侧	公交首末站	0.6

## 4、公交优先措施

近期结合中心城市用地布局及主要客流走廊设置 7 条公交专用道，总长度 28.6 公里。

表 7-4 公交专用道近期建设表

道路名称	起点	讫点	公交专用道类型	长度 (km)
长江路	海门火车站	南京路	全时段专用道	6.3
南京路	张謇大道	长江路	全时段专用道	0.7
张謇大道	南京路	香港路	全时段专用道	2.4
香港路	东江路	张謇大道	全时段专用道	5.3
丝绸路	富江路	民生路	高峰时段专用道	5.9
南海路	海兴路	民生路	高峰时段专用道	4.4
北京路	海兴路	浦江路	高峰时段专用道	3.6

## 第39条 停车设施

### 1、路外公共停车设施

近期建设公共停车场 22 处，提供泊位 4735 个。

表 7-5 近期建设公共停车场一览表

序号	位置	建设形式	层数	面积 (ha)	泊位数 (个)
1	大贺路与长安路交叉口东北侧	地面停车场	1	0.5	167
2	香港路与长运路交叉口西北侧	地面停车场	1	0.5	167
3	香港路与苏州路交叉口东南侧	地面停车场	1	0.5	167
4	江海路与黄海中路交叉口西南侧	地面停车场	1	0.5	167
5	北海东路南侧	地面停车场	1	0.5	167
6	人民东路与育才路交叉口东北侧	地下停车场	1	1	250
7	青海路南侧海门中学	地下停车场	1	1	250
8	青海路与通源路交叉口西南侧	地下停车场	1	1	250
9	圩角河与江海路交汇处	地下停车场	1	1	250
10	长江路与南海路交叉口东南侧	地面停车场	1	0.5	167
11	浦江路与东海路交叉口西北侧	地面停车场	1	0.5	167
12	南京路与瑞江路交叉口西北侧	地面停车场	1	0.4	133
13	厂洪路与厂北路交叉口东南侧	地面停车场	1	0.4	133
14	丝绸路与镇中路交叉口西北侧	地面停车场	1	1	300
15	人民东路与育才路交叉口东北侧	地下停车场	1	1	250
16	长江路与海门河交汇处东南侧	地下停车场	1	1	250
17	青海路与圩角河交汇处东南侧	地下停车场	1	1	250
18	青海路与宏伟路交叉口东南侧	地下停车场	1	1	250
19	青海路南侧海门中学	地下停车场	1	1	250
20	青海路与通源路交叉口西南侧	地下停车场	1	1	250
21	秀山路与长江路交叉口西北侧	地下停车场	1	1	250
22	圩角河与江海路交汇处	地下停车场	1	1	250

### 2、近期路内停车治理

随着路外公共停车场的兴建，近期逐步取缔交通影响较大的干路停车泊位，根据路段交通量及停车需求的大小，合理确定停车泊位规模，尽量减少路内停车对道路交通的干扰，提高路外公共停车场的利用率。

## 第八章 规划实施保障措施

### 第40条 政策保障

- 1、公交优先发展、慢行友好发展政策
- 2、合理控制交通基础设施附近城市用地的开发模式和强度

### 第41条 资金保障

- 1、投资主体多元化，筹资渠道多样化
- 2、提升交通管理科技水平，增加交通管理投入
- 3、强化投资风险约束机制，规范交通设施投资建设管理行为

### 第42条 组织保障

强化各部门在交通规划、建设、管理之间的协调，为交通建设与管理提供组织上的保障。

### 第43条 规划建议

为了更好地促进海门市交通良性发展，在综合交通规划的基础上，建议开展城市慢行交通系统规划、交通管理规划、城市停车设施规划等专项规划。

近期应主要对旧城区旧城改造、城市大型公共设施、对外交通场站等建设项目开展交通影响评价工作。