

溧阳市城市综合交通规划

(成果汇报)

溧阳市规划局

深圳市城市交通规划设计研究中心

二〇一九年一月



Contents

一、项目概况

二、现状问题

三、目标策略

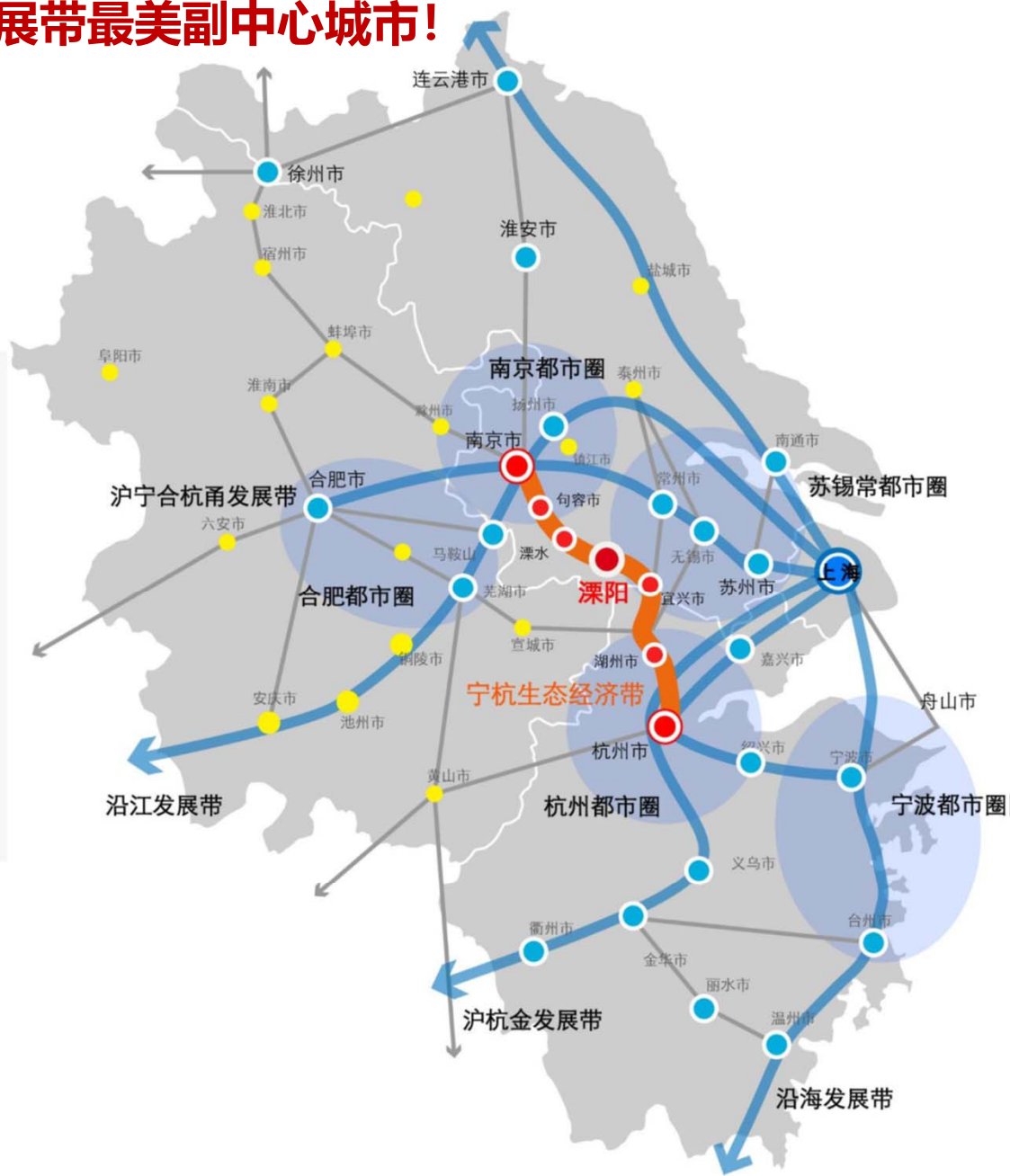
四、规划方案

五、行动计划

溧阳城市发展的纲领：打造宁杭生态经济发展带最美副中心城市！

溧阳总规（2016）提出打造：**宁杭经济带重要副中心城市、长三角生态休闲旅游城市、苏浙皖交界地区交通枢纽城市。**

溧阳市第十六届人民代表大会第一次会议五年工作总体要求：在建设“**宁杭生态经济发展带最美副中心城市**”征程上迈出坚实步伐。



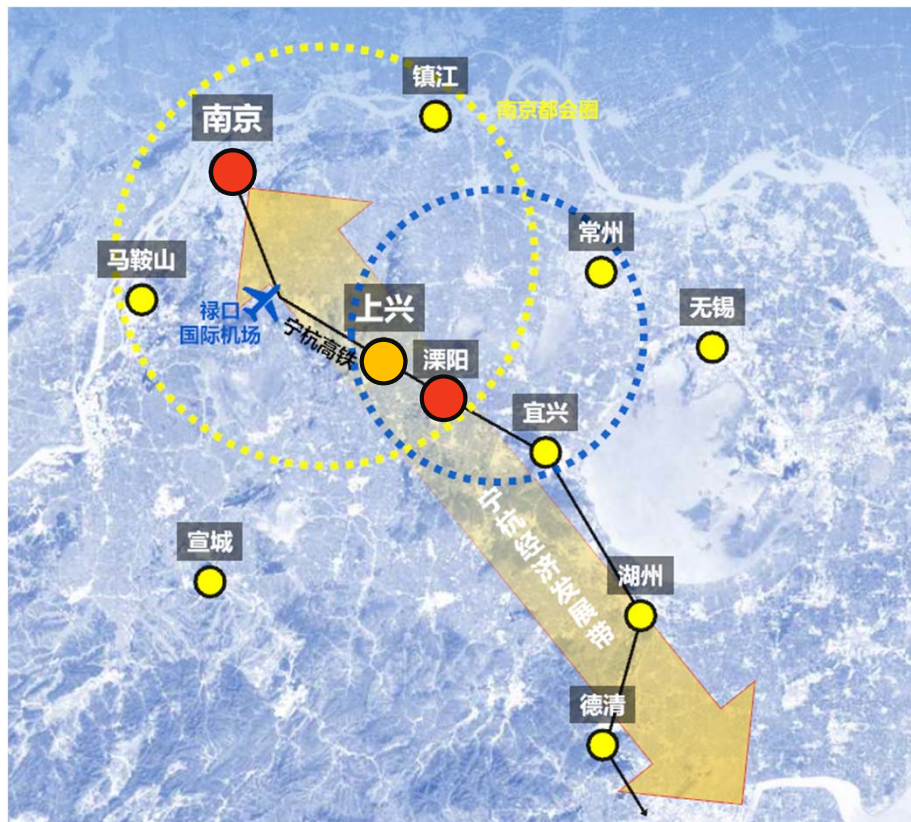
新形势：区域空间格局重构，如何构建区域交通体系，支撑宁杭轴带副中心城市？

长三角发展纳入国家战略，区域一体化进程加速。《长江三角洲城市群发展规划》、《长三角地区一体化发展三年行动计划（2018-2020年）》等相继出台，以上海为龙头的长三角地区一体化进程不断加速，将促使溧阳进一步融入长三角经济圈并与中心城市加强联动发展。

提升南京首位度，打造一体化发展的南京都市圈。江苏省委书记娄勤俭：溧阳要大力推进“接轨南京”战略，提高南京城市首位度。

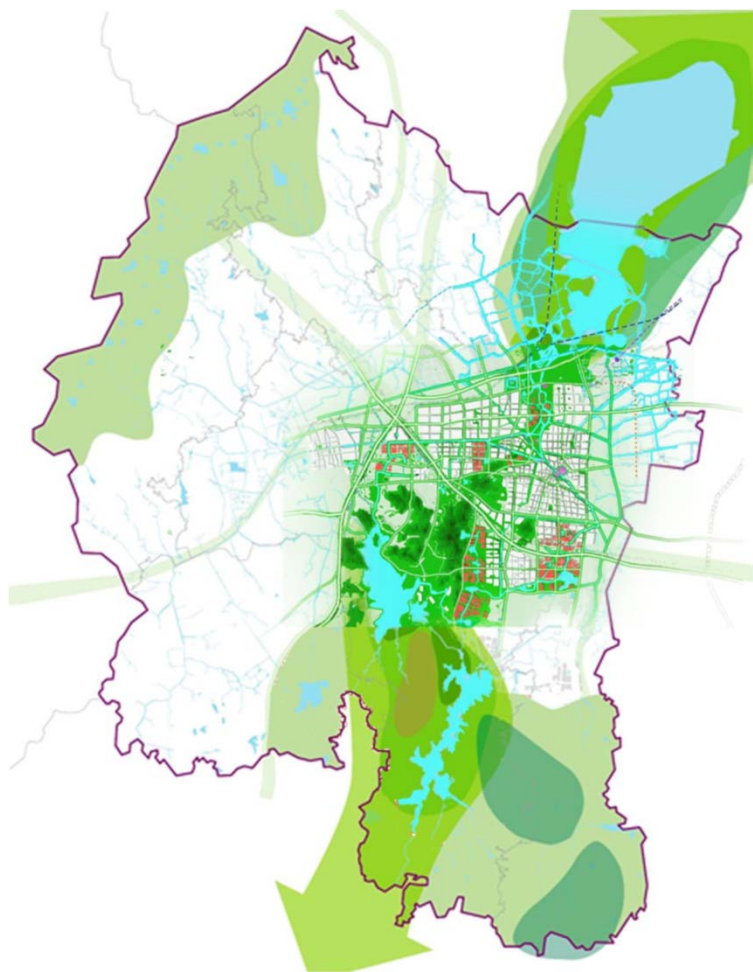
市委十二届六次全会明确提出要把接轨南京作为溧阳今后一个时期解放思想的最大着力点和高质量发展的战略支点，抢抓省委、省政府提升南京城市首位度契机，按照“系统谋划、全面接轨、重点突破、平台先行、做强自身”的思路，**全面实施接轨南京战略。**

徐市长近期在市政府扩大会议上强调，南京作为南京都市圈的核心城市，承担着整个经济区域的辐射带动功能，要实现融入南京都市圈的目标，**务必要把接轨南京作为重要路径加以落实。**



新格局：大溧阳空间格局凸显，如何优化战略性交通网络布局，引导城市空间结构？

《溧阳城市南部区域空间发展规划》《溧阳市总体城市设计》等明确提出构建山水入城的生态格局和多心多片的城市空间结构，支撑溧阳打造最美副中心城市。



山水入城的生态格局

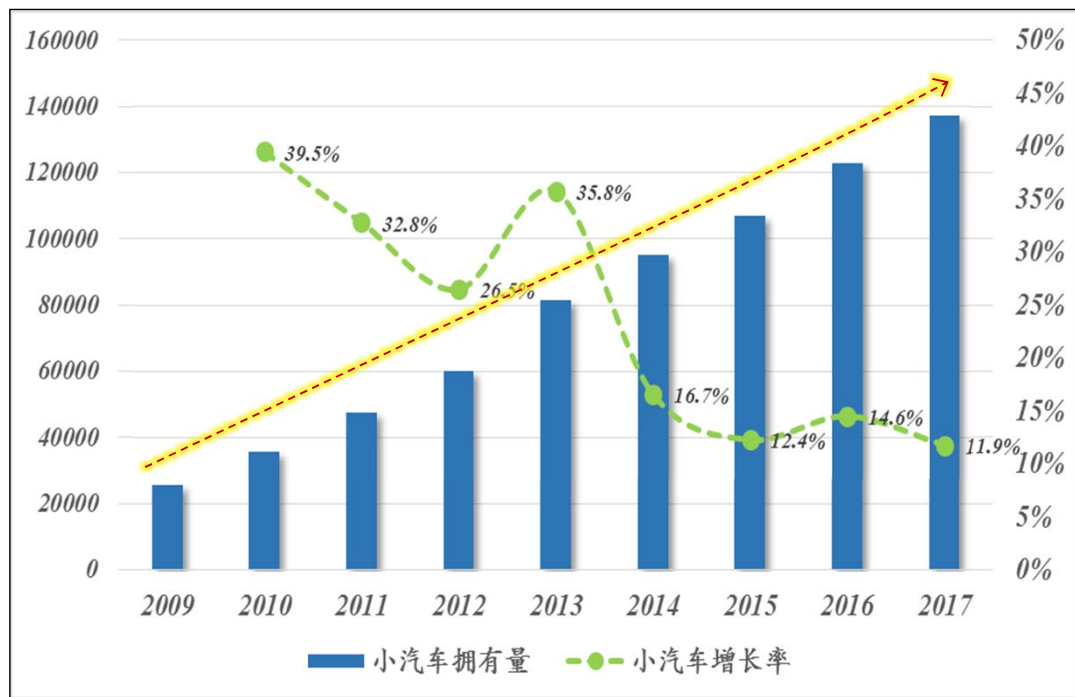


多心多片的大溧阳城市空间结构

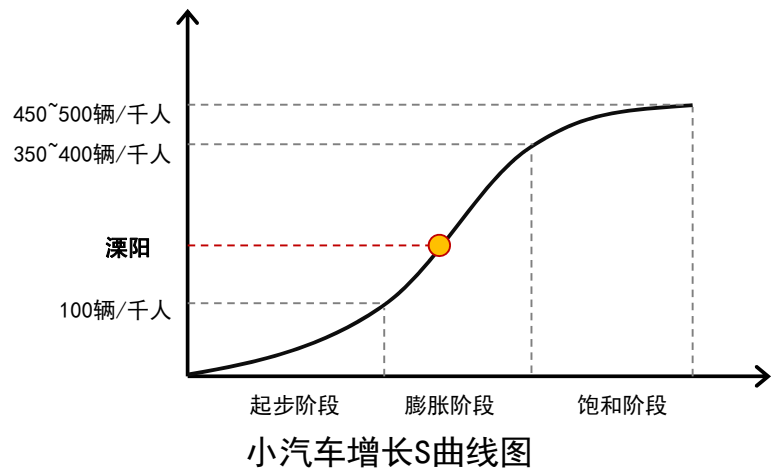
新挑战：机动化快速增长，交通形势愈发严峻，如何缓解交通拥堵，提升城市交通品质？

2017年溧阳小汽车拥有量13.7万辆，千人拥有率180辆，近5年小汽车年均增长率超过**12%**。

预计远期千人拥车率达到350~400辆，较现状还有将近**1倍**的增长空间。



溧阳市小汽车拥有量历年变化情况



苏南主要市（区）小汽车拥有现状及预测

	时间	小汽车拥有量 (辆/千人)
南京市	2016年	243
无锡市	2016年	243
	2035年	340
昆山市	2016年	237
苏州园区	2016年	304
	2030年	300~400

大交通调查：开展**5类**交通调查，全面掌握对外、市域、城区及客货运交通状况；

全过程咨询：进行**15次**项目汇报，孙市长及规划局各领导对各阶段工作给予详细指导；

多部门协调：征求**16个**相关部门意见，协调规划成果。

启动阶段 (2018.03~2018.04)：

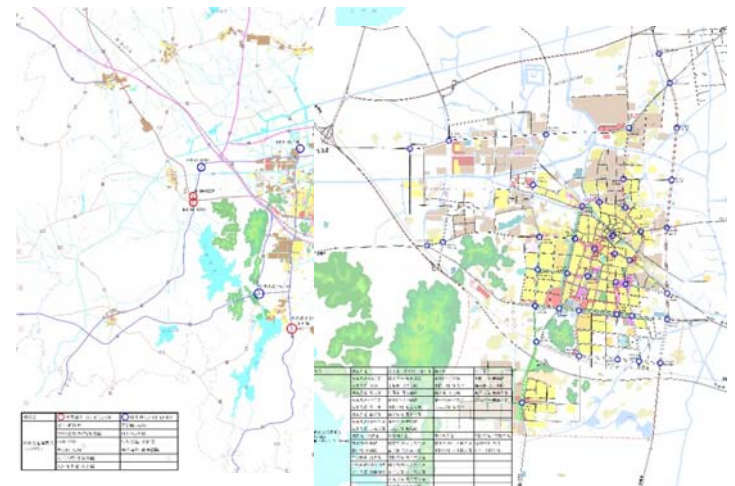
- 3月初，与规划局主管领导沟通工作方案。
- 3月~4月，开展基础资料搜集、调查调研工作。
- 同步开展城东大道北延专题研究，与规划局领导多次对接，稳定通道方案。

初期成果阶段 (2018.05~2018.07)：

- 4月27日，向孙市长汇报项目工作大纲。
- 根据会议意见梳理项目思路，形成初期成果。
- 6月1日、6月21日两次向规划局领导汇报，7月12日向孙市长汇报。

中期成果阶段 (2018.07~2019.01)：

- 7月18日沟通会（上海），与规划局、交通局领导就技术方案进行深入讨论。
- 进一步深化形成中期成果，8月23日向孙市长进行专题汇报。
- 根据意见完善成果，征求16个相关部门意见，并逐一进行研究处理。
- 9月29日，向规划局马局等汇报，并就路网方案进行深入讨论。
- 11月2日、11月29日，先后向孙市长、徐市长汇报中期成果。
- 12月20日，与规划局、交通局领导深入对接分流国省干道等方案。
- 12月26日、1月9日，先后向孙市长、徐市长汇报国省干道改线等专题深化方案。



中心城区内部及对外调查节点分布图



Contents

一、项目概况

二、现状问题

三、目标策略

四、规划方案

五、行动计划

现状发展主要成就

经济快速增长： 2017年全市GDP858亿元，近10年GDP平均增长率12.5%，高于全省平均水平（10.1%）。

产业持续优化： 高新技术产业快速发展，旅游产业蓬勃发展，进入工业化后期调整阶段。

人口稳定增长： 2017年常住人口76.25万人，城镇人口45.9万人，城镇化率60.2%。

支撑保障

- ◆ 宁杭高铁建成通车，溧阳半小时到南京、1小时到杭州，**已融入宁杭“快速交通圈”**。
- ◆ 全市等级公路2526公里，**基本形成高速、国省道为骨架，县乡道为主体的公路网体系**。
- ◆ 一号公路成为溧阳旅游交通名片，**围绕全域旅游初步形成全市一体的旅游交通网络**。
- ◆ 航道建设快速推进，形成“一纵两横”航道主骨架，溧阳水运**迈入千吨级航道时代**。
- ◆ 城区主次干道规模达240公里，围绕主城区**基本形成“三横四纵”的路网骨架**。
- ◆ 公共交通快速发展，初步形成由城乡公交、城市公交、出租车、公共自行车组成的**多方式公共交通客运体系**。

溧阳城市发展的“困境”

1、边缘的区域位置

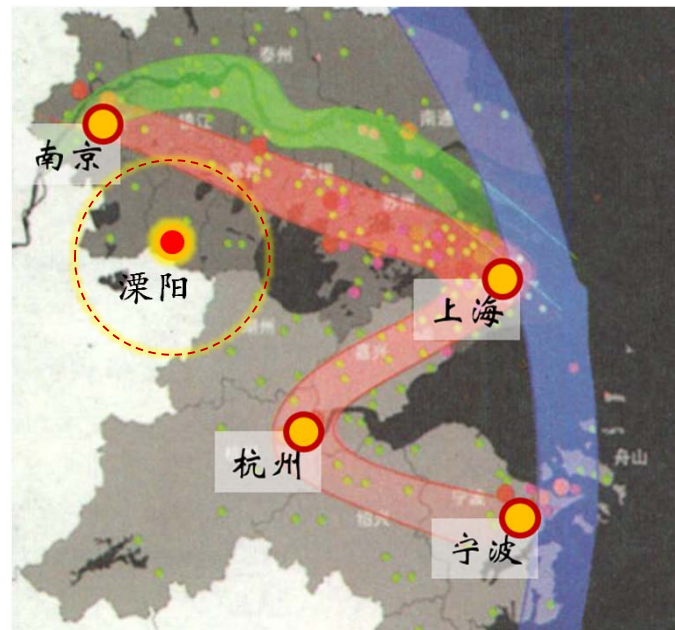
- ◆ 溧阳发展长期偏离长江经济带、江苏沿海开发等区域战略发展核心区；
- ◆ 临近南京高淳、溧水、金坛、宜兴、广德、郎溪，苏浙皖边界地区中心城市地位不突出。

2、松散的市域结构

- ◆ 城区面积仅占市域总面积4%，城区人口占总人口不足40%；
- ◆ 市域高等级公路规模严重偏低，尚未形成快速交通体系，城区与各城镇以及城镇之间联系不便。

3、局促的城市格局

- ◆ 城区面积约60平方公里，建设用地仅40平方公里；
- ◆ 围绕老城区呈现圈层外延发展，但交通基本需要集中到老城进行转换，加重老城压力。



长三角现状“之字形”点轴空间结构图

	城区	戴埠	竹箦	别桥	埭头	天目湖	南渡	社渚	上兴	上黄
城区		21	36	30	19	19	26	40	41	26
戴埠	22		49	42	27	10	37	31	52	35
竹箦	39	48		14	34	43	27	48	11	42
别桥	35	42	16		21	44	35	52	25	28
埭头	19	27	34	20		31	28	46	37	10
天目湖	20	10	41	40	31		30	24	44	39
南渡	26	35	27	34	29	30		24	19	37
社渚	40	28	51	56	50	21	28		44	57
上兴	43	52	10	23	40	47	21	41		47
上黄	27	35	41	27	10	38	36	53	45	

现状市域各乡镇联系时间矩阵（单位：分钟）

溧阳现状综合交通体系面临的关键问题

1、区域联系通道不足

- ◆ 与上海、常州等长三角中心城市联系不便;
- ◆ 与南京交通联系通道偏少,难以支撑全面“接轨南京”战略要求。

2、市域交通网络薄弱

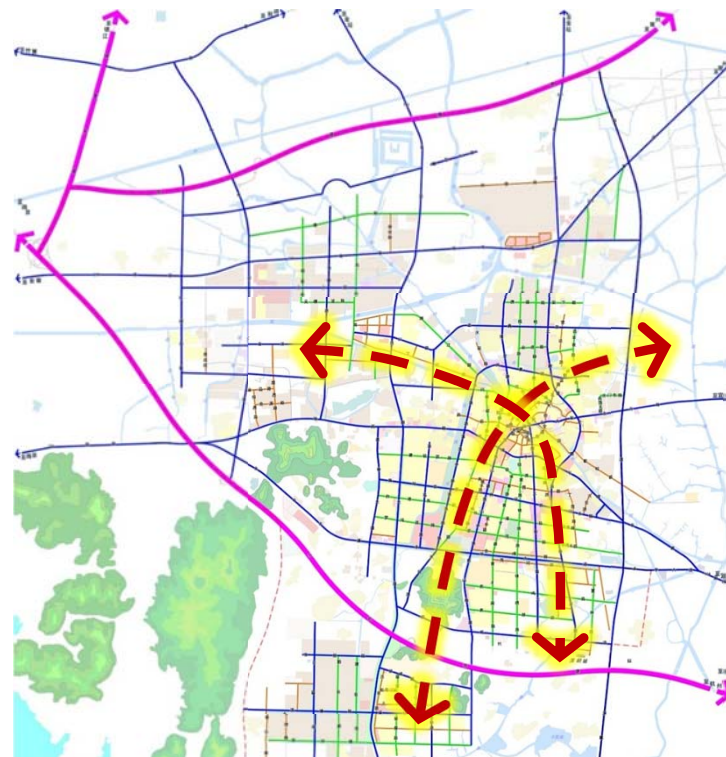
- ◆ 市域高等级公路规模严重偏低;
- ◆ 尚未形成快速交通体系,市域城镇联系效率不高。

3、城区交通缺乏系统组织

- ◆ 国省干道穿城而过,制约城市交通发展;
- ◆ 城区道路总体规模不足,路网结构布局不合理,加重老城交通压力;
- ◆ 交通需求快速增长,交通拥堵逐步凸显;
- ◆ 货运交通未成体系,对城市活动干扰较大。

现状溧阳与长三角主要城市、枢纽的时空联系

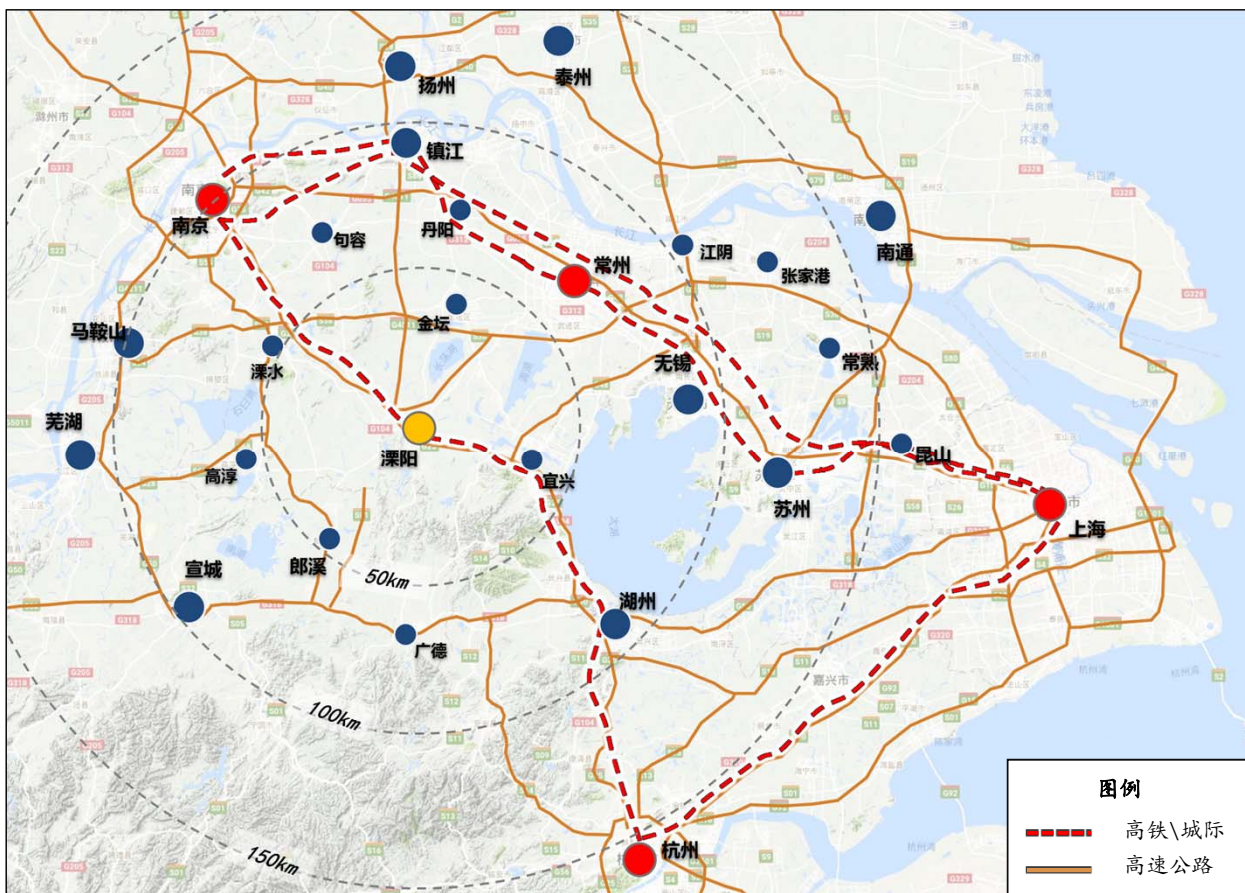
区域枢纽	空间距离 (公里)	铁路时间 (分钟)	公路时间 (分钟)
上海虹桥枢纽	190	171	174
上海浦东机场	220	-	210
南京禄口机场	68	-	60
南京南站	95	26	77
杭州东站	150	53	161
常州市政府	60	-	80
常州奔牛机场	60	-	75
金坛站	30	-	45



城区交通需集中到老城进行转换

1、与上海、常州等长三角中心城市联系不便。

- 溧阳尚未形成与上海之间的直接联系通道，通过现有高铁、高速公路等区域通道联系尚需**3小时**。
- 与常州的联系主要通过常溧高速，但至常州中心联系仍需**80分钟**，与奔牛机场联系也需要**75分钟**。



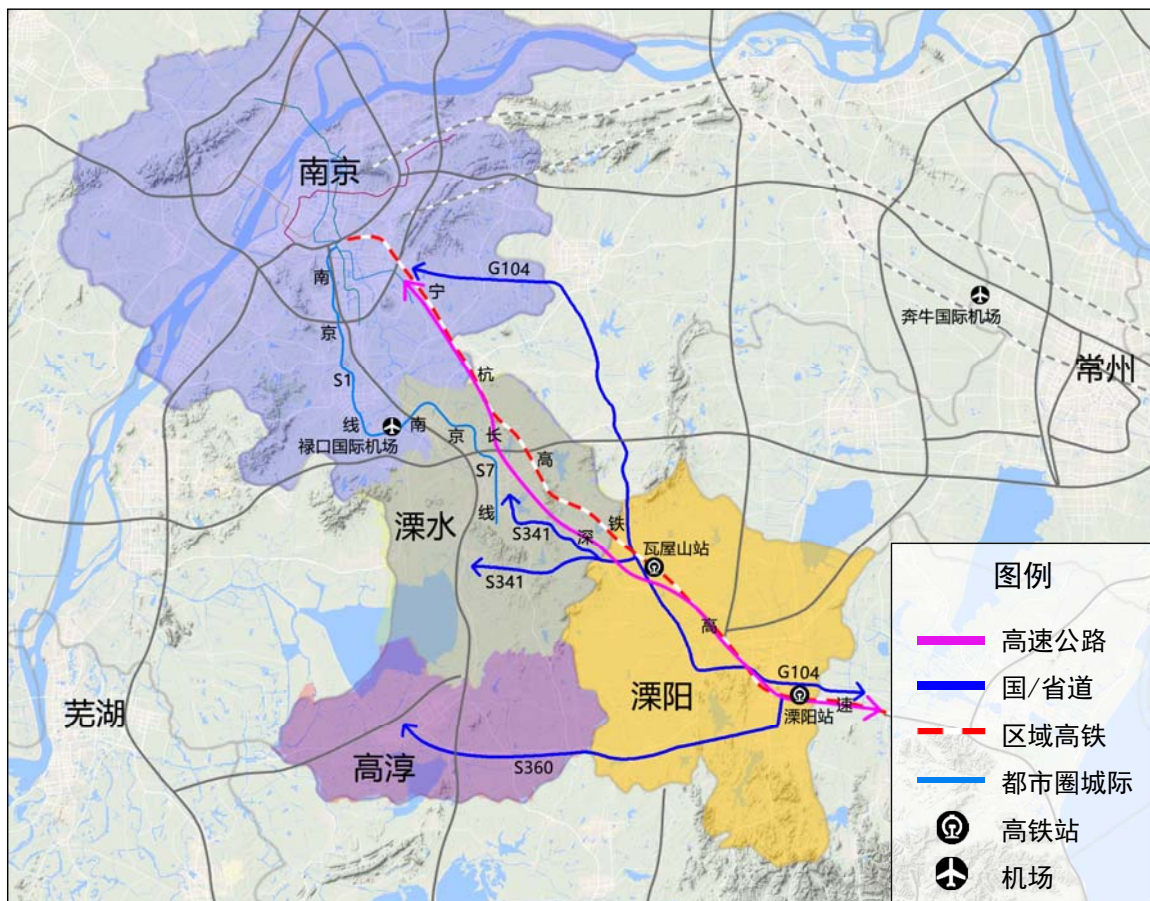
现状区域交通网络布局图

现状溧阳与长三角主要城市、枢纽的时空联系

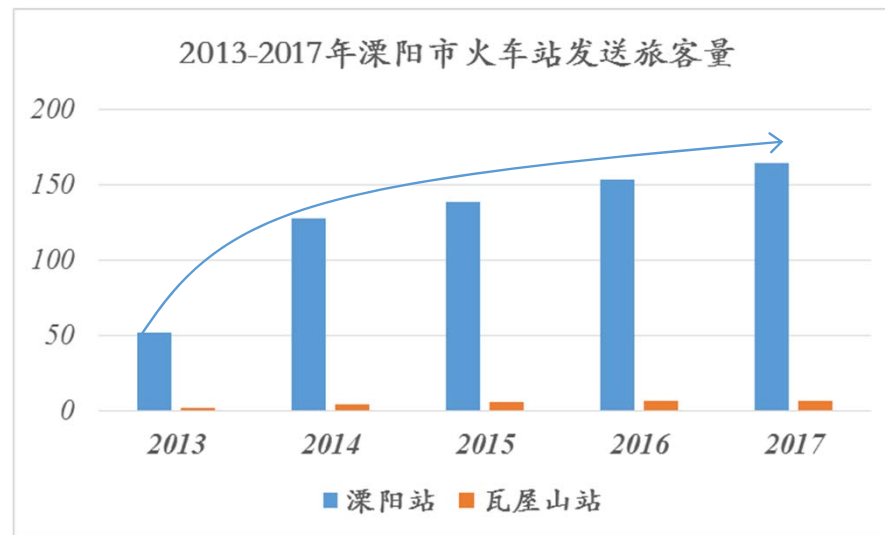
区域枢纽	空间距离 (公里)	铁路时间 (分钟)	公路时间 (分钟)
上海虹桥枢纽	190	171	174
上海浦东机场	220	-	210
南京禄口机场	68	-	60
南京南站	95	26	77
杭州东站	150	53	161
常州市政府	60	-	80
常州奔牛机场	60	-	75
金坛站	30	-	45

2、与南京交通联系通道偏少，难以支撑全面“接轨南京”战略要求。

- 与南京联系主要通过宁杭高铁、宁杭高速与G104；
- 与高淳、溧水等邻接地区均仅有1条联系通道，尚未形成一体化的路网衔接体系；
- 宁杭高铁已用能力接近80%，铁路运能日趋饱和，高峰时期“一票难求”问题逐步凸显。



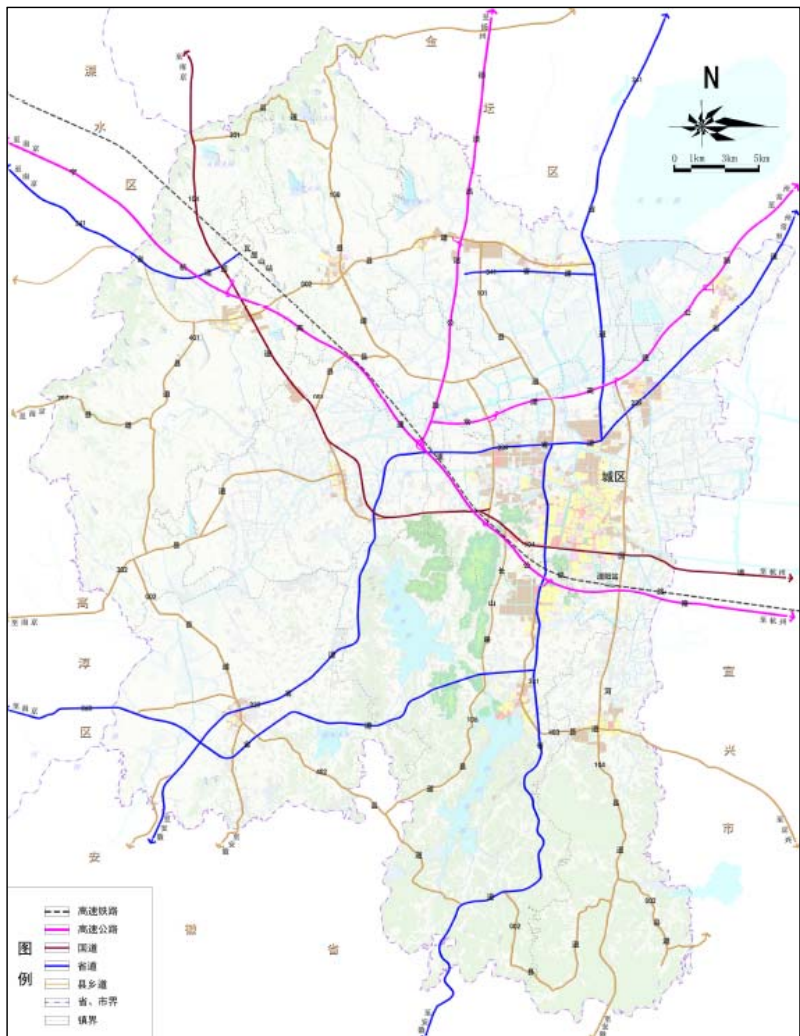
现状与南京交通联系主要通道示意图



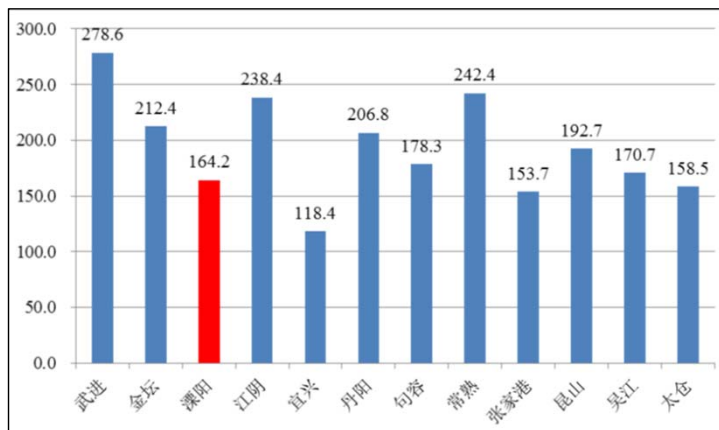
2013-2017年溧阳市火车站旅客发送量发展趋势图

1、市域高等级公路规模严重偏低，尚未形成快速交通体系，市域城镇联系效率不高。

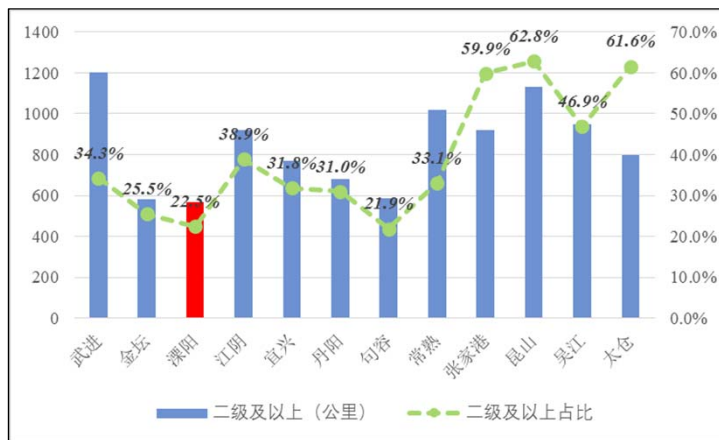
- 现状市域高等级公路主要围绕中心城区向外形成放射状布局。
- 高等级公路占比偏低，二级以上公路占比**仅22.5%**，低于苏南同类县市水平。



现状溧阳市域公路网络结构图



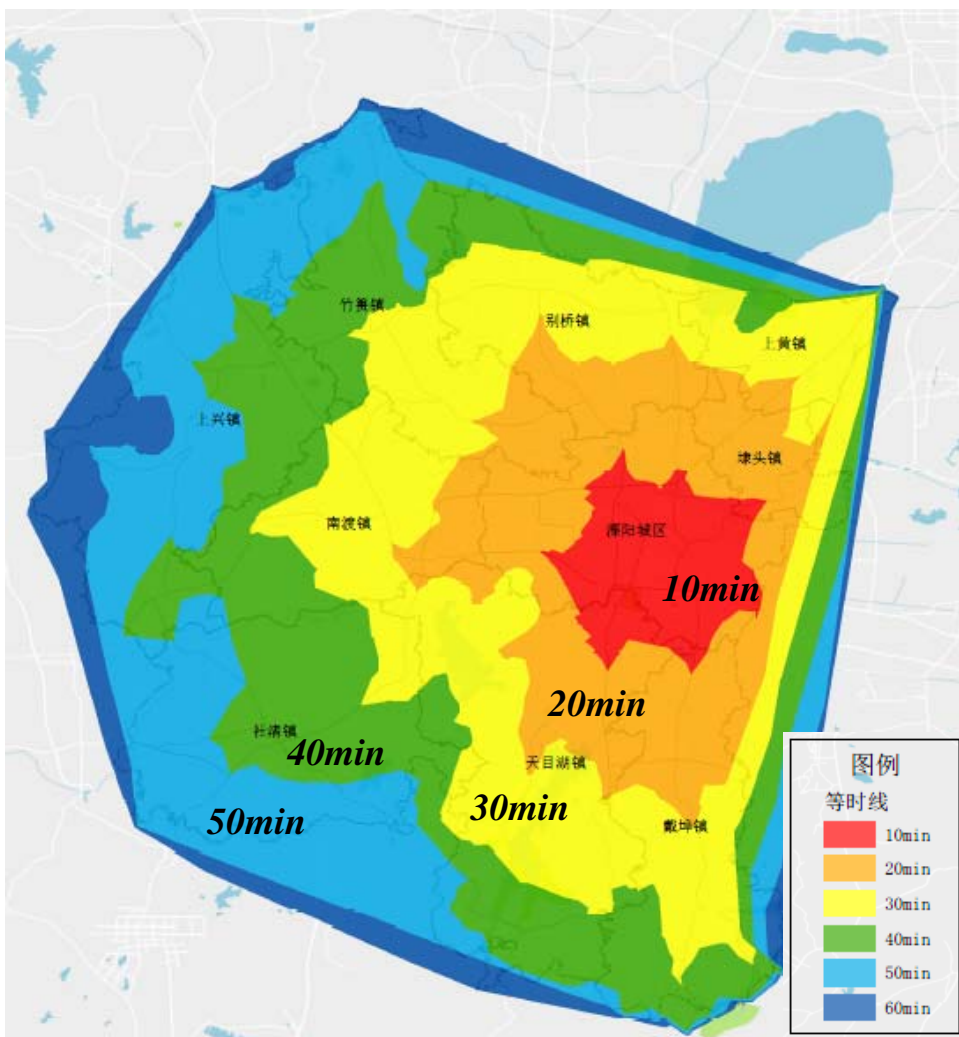
现状苏南地区主要县市公路网密度（公里/百平方公里）



现状苏南各县市二级及以上公路比例

1、市域高等级公路规模严重偏低，尚未形成快速交通体系，市域城镇联系效率不高。

- 中心城区与上兴、社渚等重点城镇联系尚需**40分钟以上**。
- 主要城镇之间的联系也不方便，上兴、社渚等重点镇与其他城镇联系基本需要**45分钟以上**。



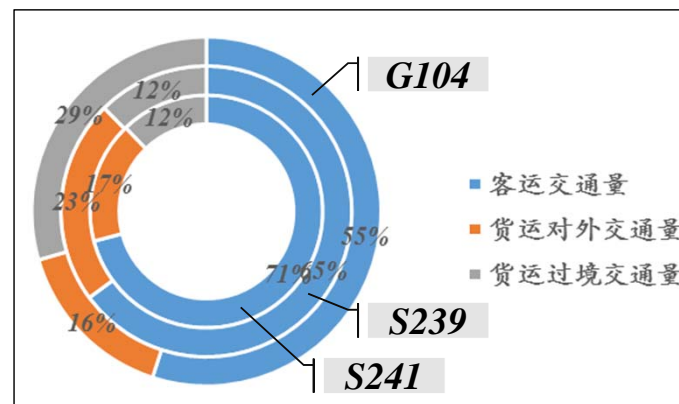
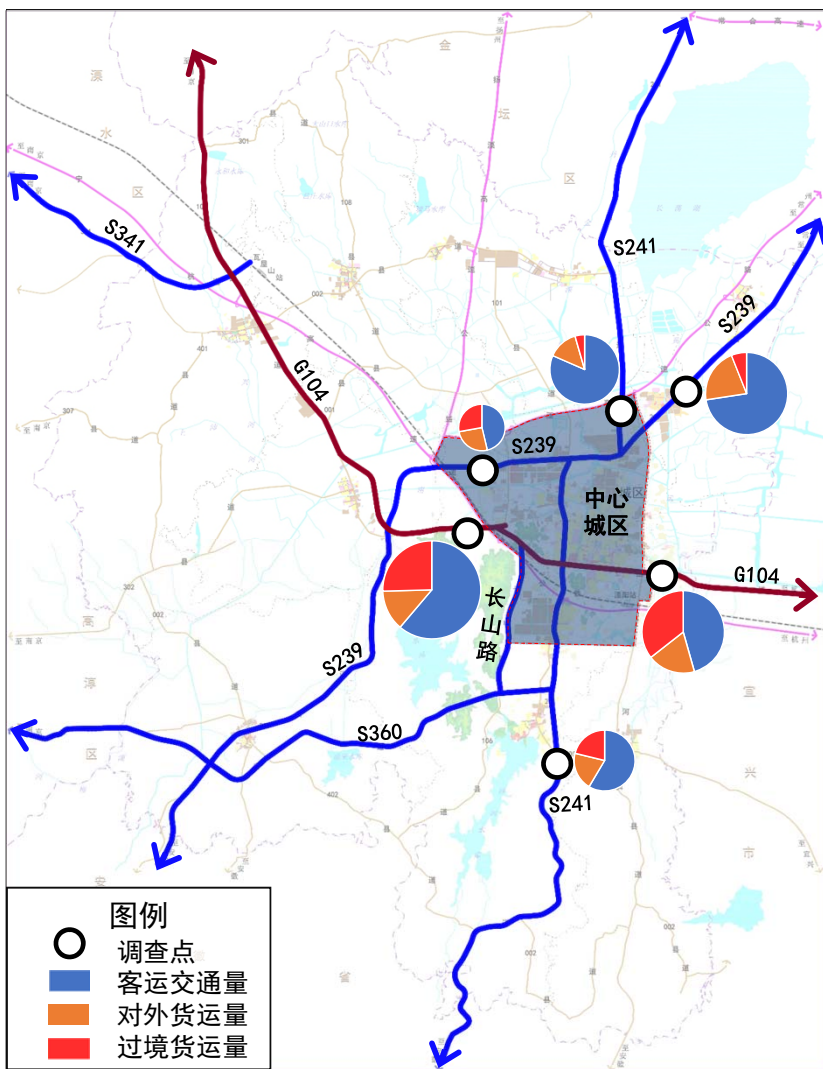
中心城区至各乡镇的时间分布图

	城区	戴埠	竹箐	别桥	埭头	天目湖	南渡	社渚	上兴	上黄
城区		21	36	30	19	19	26	40	41	26
戴埠	22		49	42	27	10	37	31	52	35
竹箐	39	48		14	34	43	27	48	11	42
别桥	35	42	16		21	44	35	52	25	28
埭头	19	27	34	20		31	28	46	37	10
天目湖	20	10	41	40	31		30	24	44	39
南渡	26	35	27	34	29	30		24	19	37
社渚	40	28	51	56	50	21	28		44	57
上兴	43	52	10	23	40	47	21	41		47
上黄	27	35	41	27	10	38	36	53	45	

现状市域各乡镇联系时间矩阵（单位：分钟）

1、国省干道穿城而过，制约城市交通发展。

- 国省干道以快速过境交通为主，货运交通占比接近一半，影响城市功能发挥，加剧城市空间分割；
- 城区段通道交通功能混杂，也限制国省干道的通过性交通功能发挥。

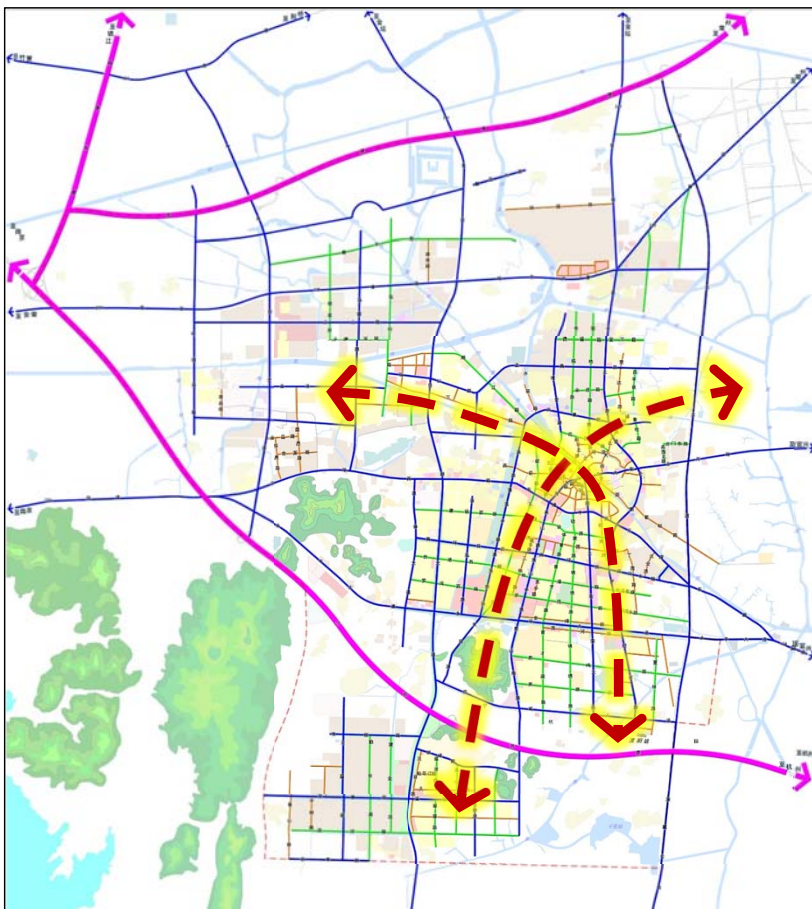


主要国省干道高峰小时交通构成
现状关键通道货车比例以及过境货车比例

关键断面	高峰小时交通量(PCU)	高峰小时货运量(PCU)	货运交通占比	过境货运占货运比例
G104东段	1446	786	54.4%	65.5%
G104西段	2185	848	38.8%	65.5%
S239东段	1276	350	27.4%	22.0%
S239西段	525	282	53.7%	51.9%
S241北段	931	172	18.5%	24.2%
S241南段	801	332	41.5%	51.1%

2、城区道路总体规模不足，路网结构布局不合理，加重老城交通压力。

- 主城区内部路网相对完善，但外围路网密度偏低。城区现状道路300公里，路网密度仅 $2.5\text{km}/\text{km}^2$ 。
- 路网结构倒挂，主干路占比超过一半。主、次、支路道路密度分别为 1.42 、 0.58 、 $0.5\text{km}/\text{km}^2$ 。
- 主要通道贯通性较差，且需集中到老城进行交通转换，加重老城交通压力。



中心城区现状路网结构图

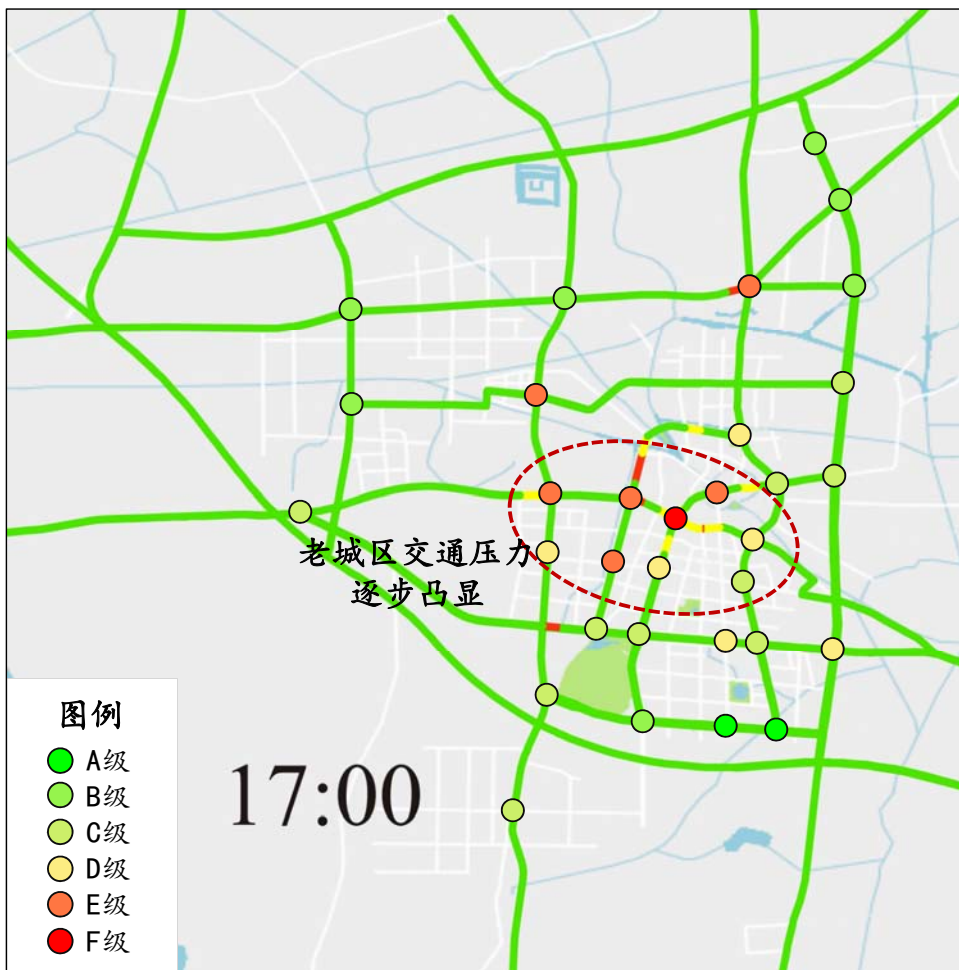
城区各级道路规模及密度统计表

路网规模	长度 (km)	密度 (km/km^2)	规范 (km/km^2)
主干路	170	1.42	1.0-1.2
次干路	70	0.58	1.2-1.4
支路	60	0.50	3.0-4.0
合计	300	2.50	5.4-7.1

3、交通需求快速增长，交通拥堵逐步凸显。

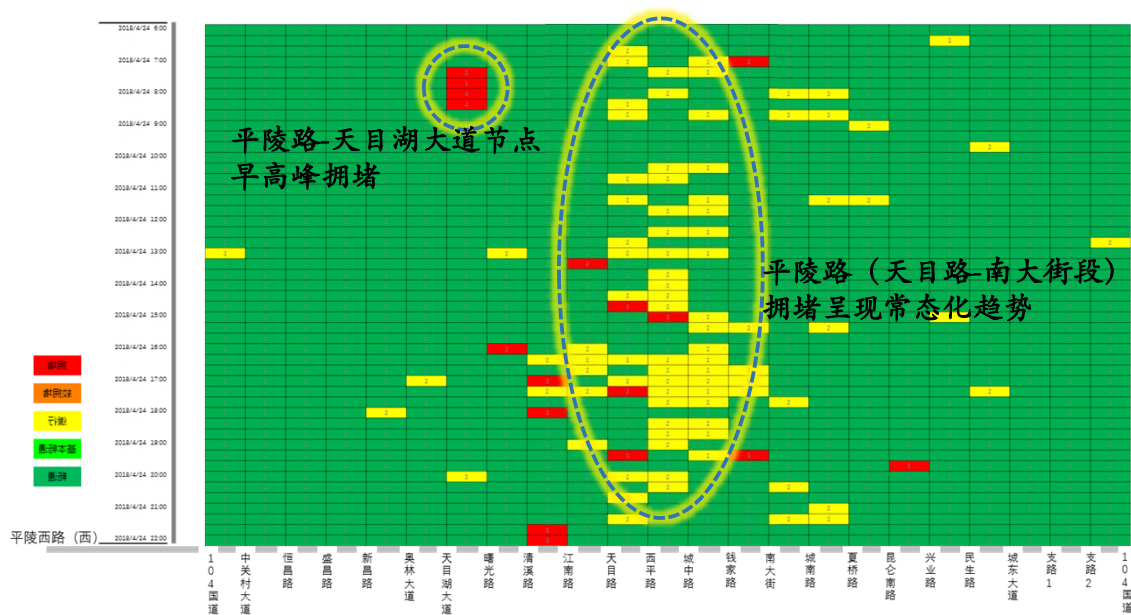
□ 个体机动化快速增长。2017年溧阳小汽车拥有量13.7万辆，千人拥有率180辆，近5年小汽车年均增长率超过12%。

□ 关键路段、节点持续拥堵。平陵东路（天目路-南大街）以及平陵东路-燕山路、平陵东路-清溪路、平陵东路-天目湖大道、天目湖大道-泓口路等高峰时期出现持续拥堵。



中心城区现状晚高峰运行状况图

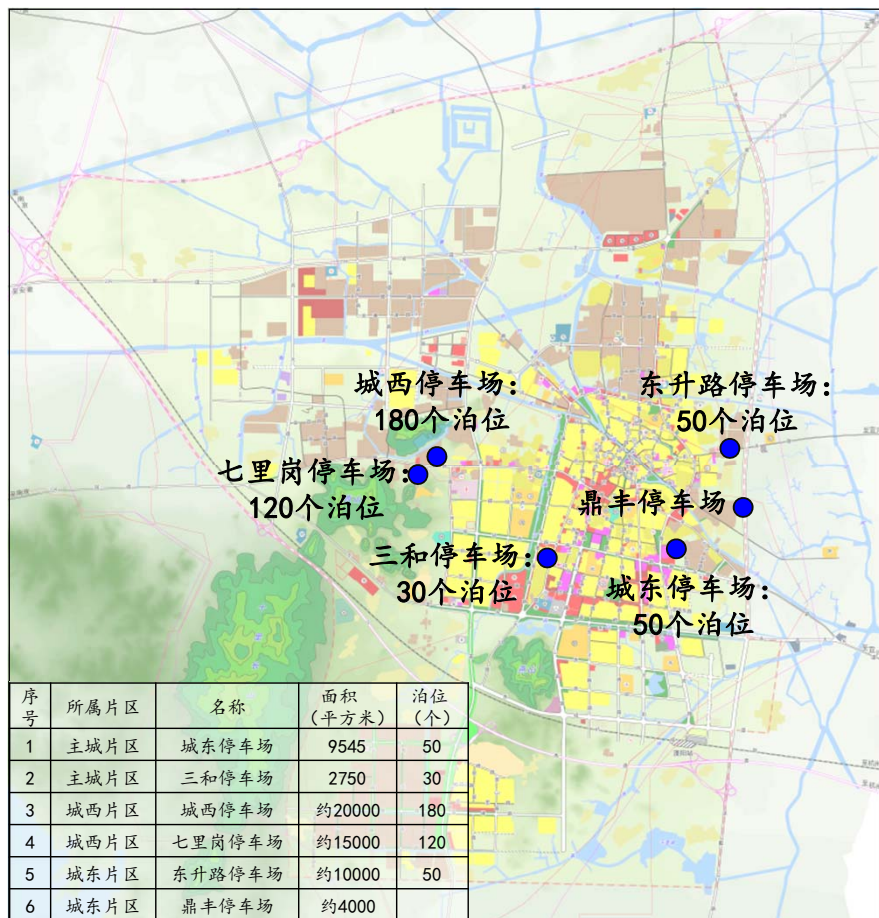
利用交通大数据，实时监测中心城区全部主干道路全时段运行情况，并对关键地区进行拥堵时空特征分析：



平陵西路工作日拥堵时空分布图

4、货运交通未成体系，对城市活动干扰较大。

- **缺乏专业货运场站。** 货运停车以临时占地为主，设施功能简陋且对周边地区影响较大。
- **货运通道尚不完善。** 对外及过境货车集中在城区内少数干道，与客运交通干扰严重，既降低了城区道路通行效率和环境品质，也制约货运交通效率。



现状货运停车场分布图



- [限制区域]**
- 1、昆仑南路、罗庄路、104国道(不含)、罗湾路、台港路、天目湖大道(不含)、平陵西路(不含)、清溪路、凤凰路围成的区域。
 - 2、城东大道、燕城大道、241省道、104国道等道路围成的区域(上述道路均不含)。
- [限制通行时间]**
- 7:00-22:00
核载3吨(含)以下的箱式货车不限行。

现状限行区域分布图



Contents

一、项目概况

二、现状问题

三、目标策略

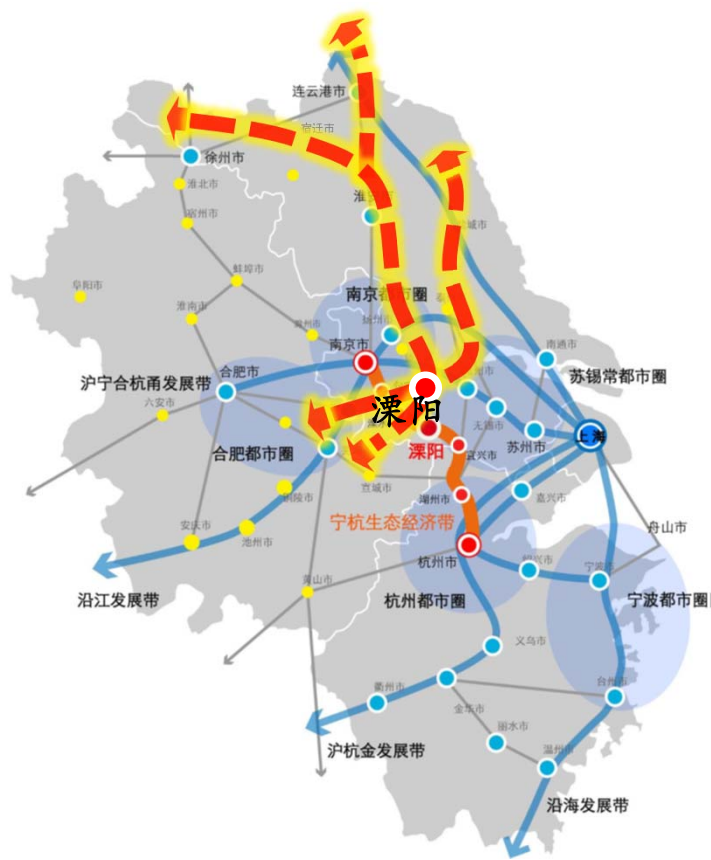
四、规划方案

五、行动计划

总体发展趋势

1、区域视角：运输模式转变，高铁、城际、航空成为溧阳融入区域发展的关键

- 新一轮区域联动更加强调人流的高效流动，区域交通模式由“公路、港口驱动”转向“高铁、航空驱动”。
- 长三角高速公路建成率80%，城际高铁建成率**仅30%**，**新一轮城际网络建设**成为影响城市可达性以及竞争力的关键。
- 区域交通网络化助推区域空间格局重塑，溧阳应紧抓区域交通发展机遇，强化与中心城市可达性。



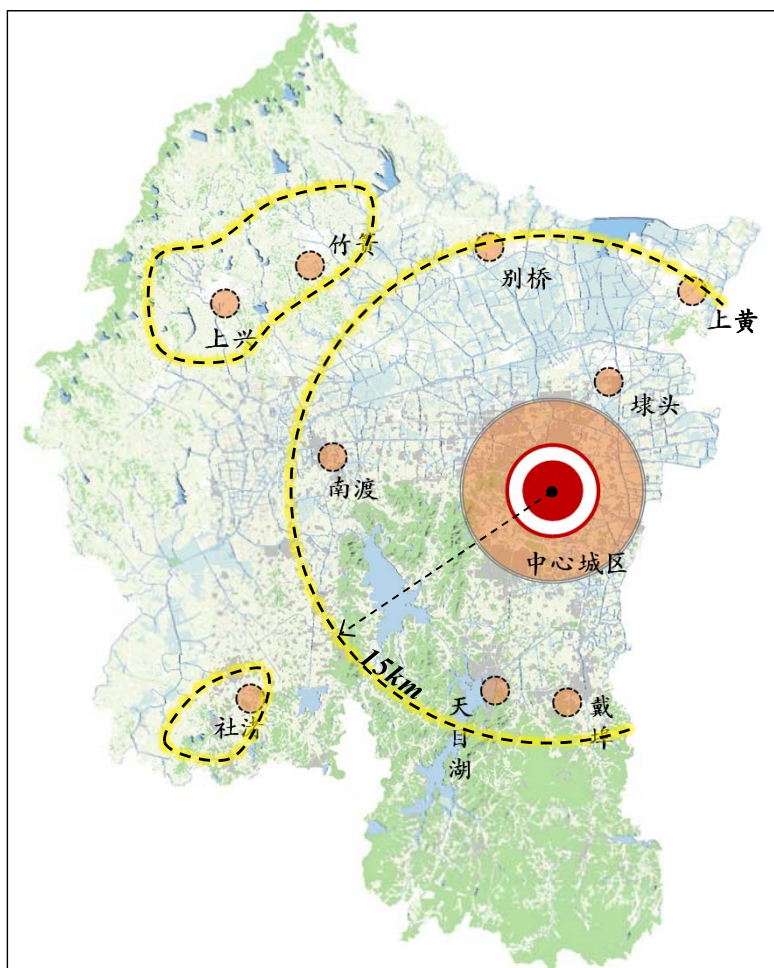
长三角城市群空间格局示意图



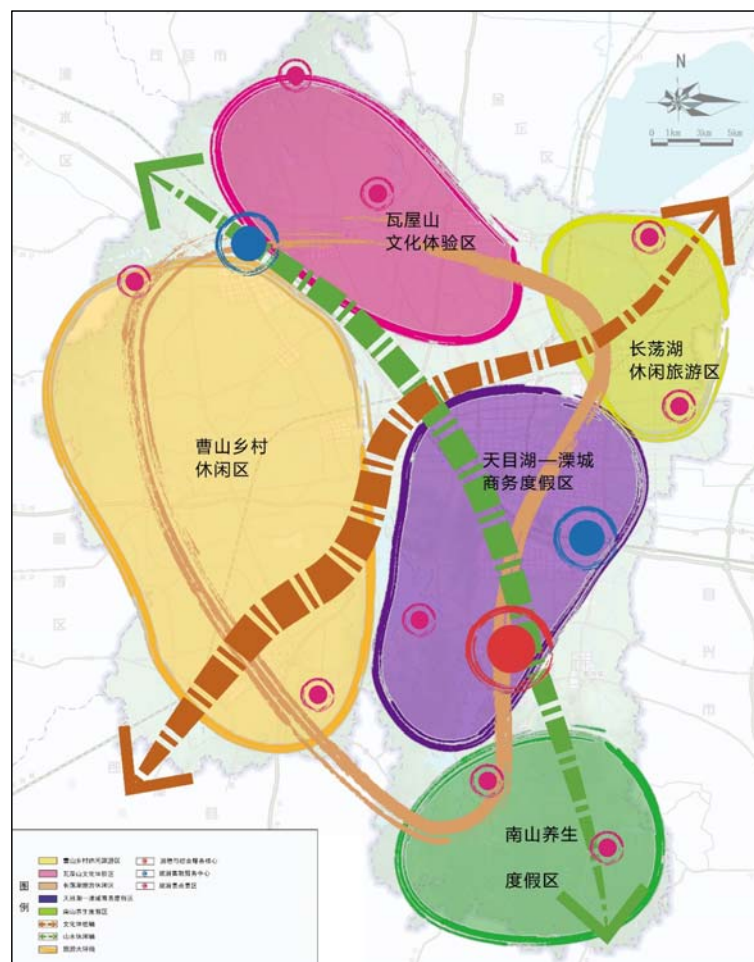
长三角地区新一轮城际网络新增主要通道示意图

2、市域视角：市域一体化由空间向产业深化发展，全域快速交通联系愈发迫切

- 资源要素向中心城区进一步集聚，市域城镇空间将围绕中心城15公里通勤圈连绵融合发展，外围城镇相对独立发展。
- 旅游资源立足南部向**全域发展**，未来打造成为国内知名的旅游目的地，长三角城市群最具吸引力的休闲度假城市。



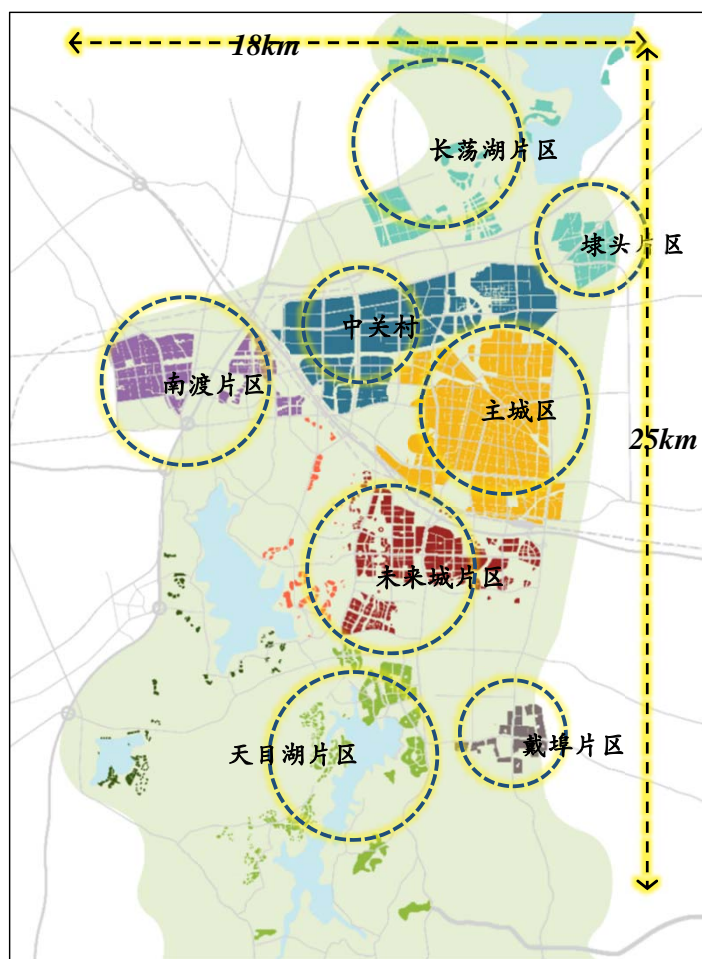
市级城镇圈层发展关系预测图



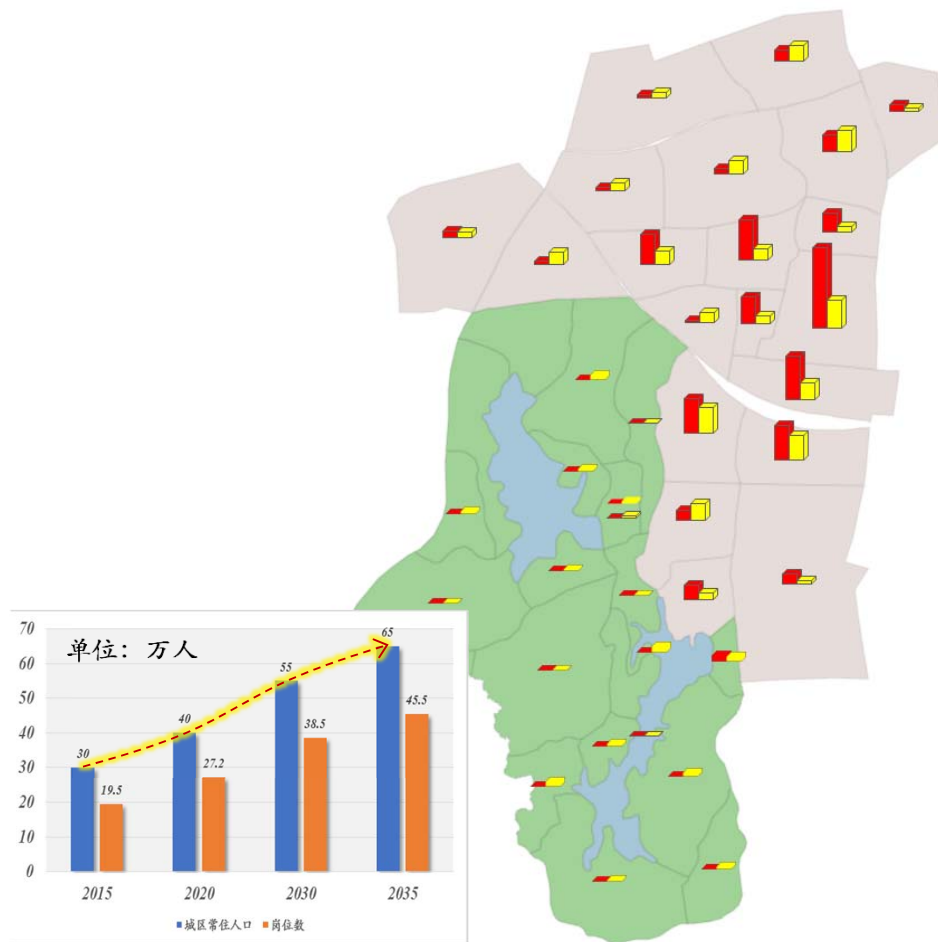
市域旅游规划图

3、城市视角：进入“大溧阳”时代，交通系统承载能力亟需提升

2035年大溧阳常住人口规模**65万**，集聚就业岗位规模46万，大溧阳空间承载能力达到现状**2倍**以上。



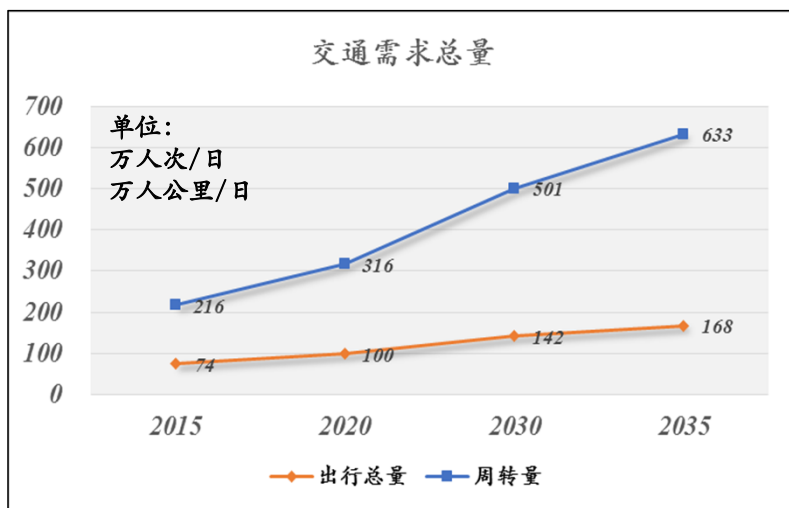
远景规划大溧阳空间范围



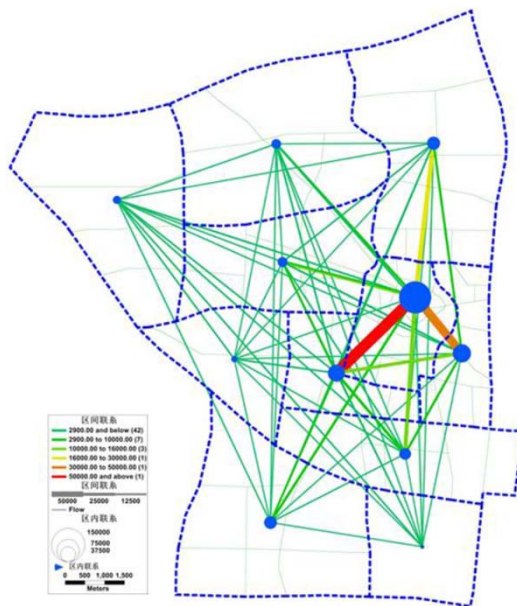
规划年溧阳城区人口\岗位变化趋势及分布图

城市交通出行需求显著增长，交通需求空间结构发生根本性转变。

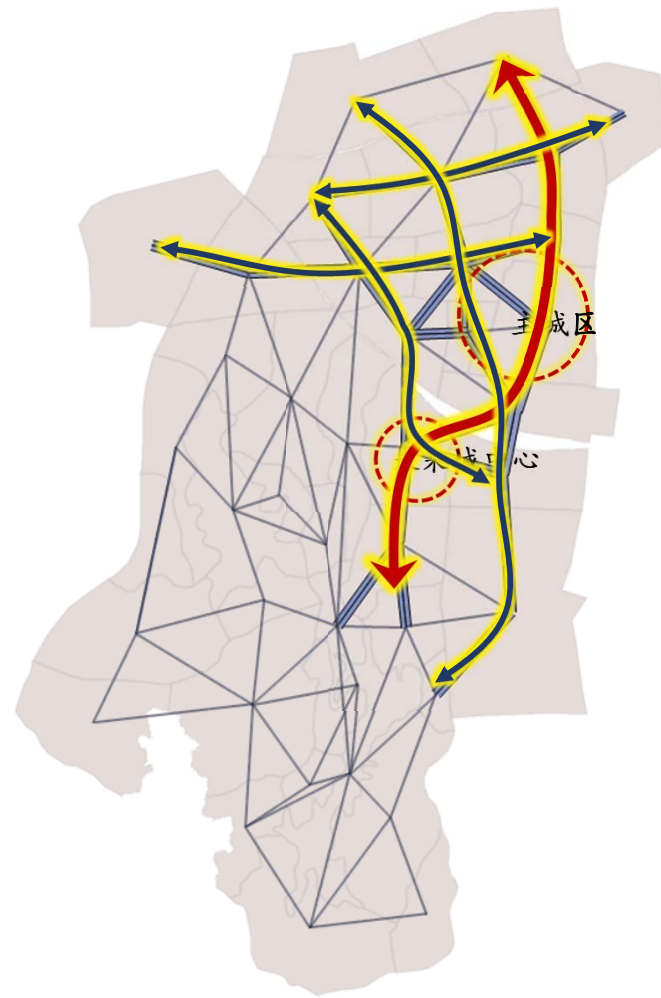
- 规划年溧阳城区居民平均日交通出行**168万**人次（现状2.3倍），周转量**633万**人次/日（现状2.9倍）；
- 预测远期居民平均出行距离将达到4.3公里，机动化出行距离**6.2**公里，较现状增加超过**50%**；
- 形成“**一主四次**”交通需求走廊，要求差异化配置交通设施，实现设施布局与空间结构、交通需求的功能耦合。



规划期内城市交通需求总量预测结果



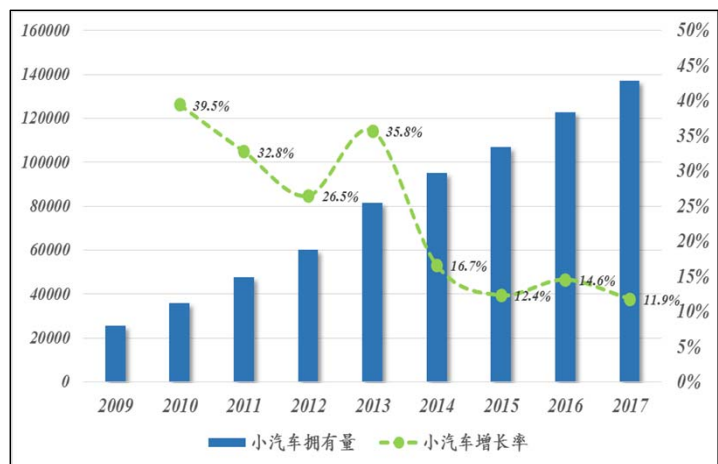
现状居民出行期望线图



规划年溧阳城区蛛网图

前景测试：优化出行结构，建立集约化的出行模式，是溧阳城市扩容发展的必然选择。

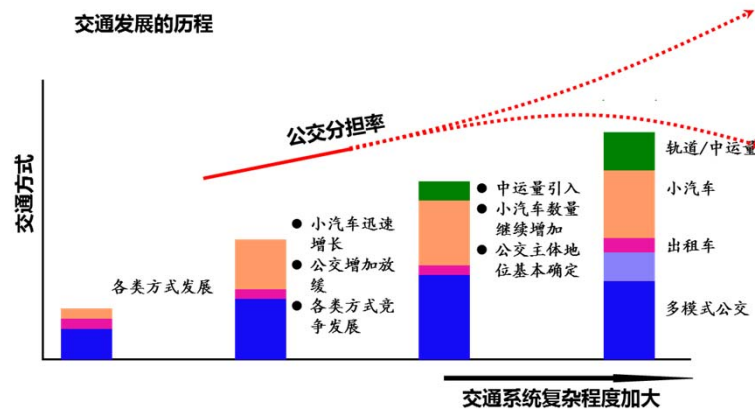
- 城市规模逐步扩大，机动化水平迅速提高，根据同类城市类比，预计规划年千人拥车率达350~400辆/千人。
- 按照现有公交发展路径，目标年道路资源存在**106万车公里/日**的供给缺口。
- 目标年公交至少需承担**22%**以上的出行需求，才能基本实现交通供需总体平衡。



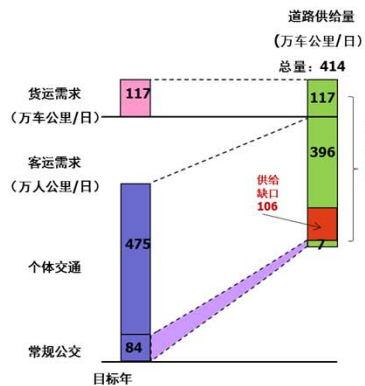
溧阳市小汽车拥有量历年变化情况

苏南主要市（区）小汽车拥有量发展情况

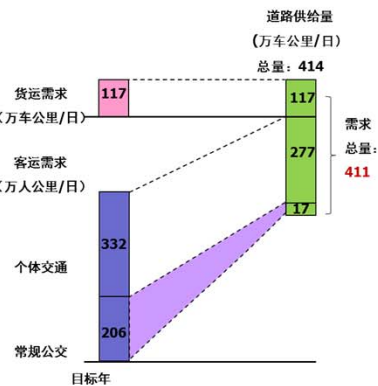
城市/区域	时间	小汽车拥有量 (辆/千人)
南京市	2016年	243
	2035年	340
无锡市	2016年	243
	2035年	340
昆山市	2016年	237
苏州园区	2016年	304
	2030年	300~400



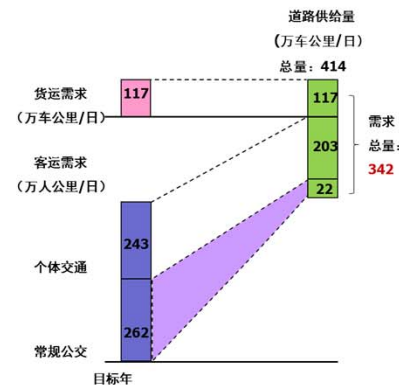
公交发展低方案
(现有常规公交模式)
公交分担率9%，小汽车分担率43%



公交发展中方案
(适度发展中运量公交)
公交分担率22%，小汽车分担率30%



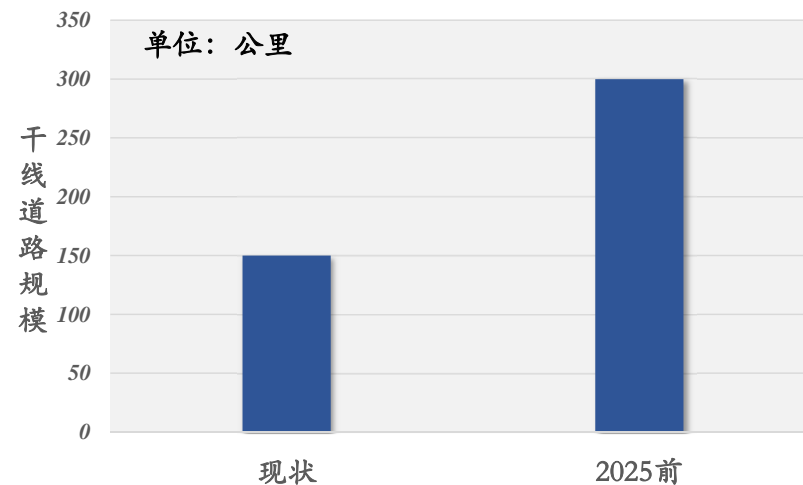
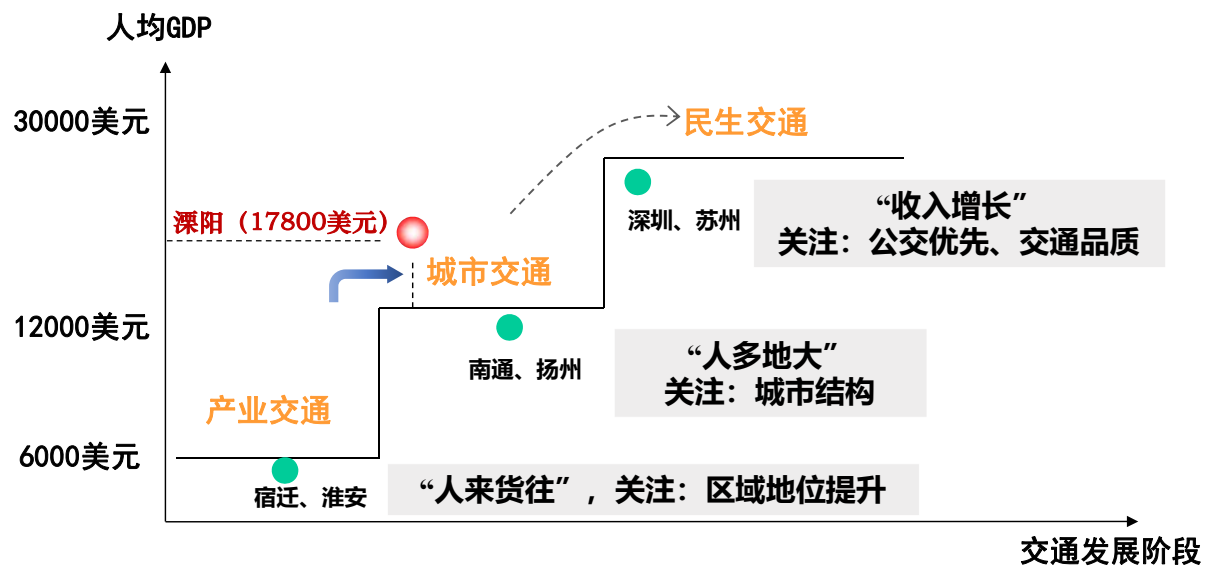
公交发展高方案
(大力发展公交系统, 适度控制小汽车需求)
公交分担率28%，小汽车分担率22%



交通发展前景测试

3、城市视角：交通发展将向民生交通转变，要求围绕全过程的出行体验提升交通品质

- 预计到2025年，城市骨干道路规模将达到现状的2倍，城市交通骨架基本成型。
- 预计到2025年，溧阳全市GDP达到1500亿人民币，人均GDP达到3万美元，交通发展进入民生交通阶段。



城市和经济处于不同发展阶段，对于交通发展诉求和对应策略侧重有所不同，一般可分为产业交通、城市交通和民生交通三个阶段。

围绕最美副中心城市建设，**“转型升级”** 是未来交通发展的核心：

一、**枢纽强市**，实现区域高可达

打造宁杭经济带、苏浙皖三省交界功能耦合的**区域性交通枢纽城市**。

二、**市域一体**，实现市域高效率

打造满足“市域一体、全域旅游”发展要求的**高效畅达的市域交通体系**。

三、**品质发展**，实现体验高品质

打造契合“山水入城、最美溧阳”在地特征的**绿色低碳、品质交通之城**。

基于综合交通总体发展目标，结合交通体系功能组织，形成三大战略十三项重点发展策略：

枢纽强市

重点依托区域轨道、高速公路强化与区域主要城市快速交通联系；
全面加强公路、铁路、水运、航空等区域重大基建布局，形成多层次、多方式协调发展的对外交通体系。

策略1：共建区域轨道网络，构建多向开放格局
策略2：优化枢纽体系布局，引导城市空间发展
策略3：共享区域枢纽机场，发展旅游支线机场
策略4：加强内河港口建设，促进港城协调发展
策略5：完善高速公路网络，强化周边快速联系

市域一体

以重构市域干线公路为抓手，强化中心城区与各乡镇快速交通联系，促进市域城乡一体融合及全域产业发展。

策略6：重构干线公路网络，支撑市域一体发展
策略7：建立货运交通体系，促进产城协调发展
策略8：优化旅游交通组织，提升旅游服务品质

品质发展

完善战略性交通骨架网络，优化公交系统结构，建立集约化的交通出行模式，支撑与引导城区空间拓展与人口导入；
构建特色慢行系统，推进智慧交通管控，营造高水准的生态宜居环境。

策略9：构建骨架道路网络，实现交通塑城
策略10：优化公交系统结构，加强公交服务
策略11：加强停车规划管控，缓解停车矛盾
策略12：打造特色慢行网络，提升交通品质
策略13：推进智慧交通管控，提高系统效率



Contents

一、项目概况

二、现状问题

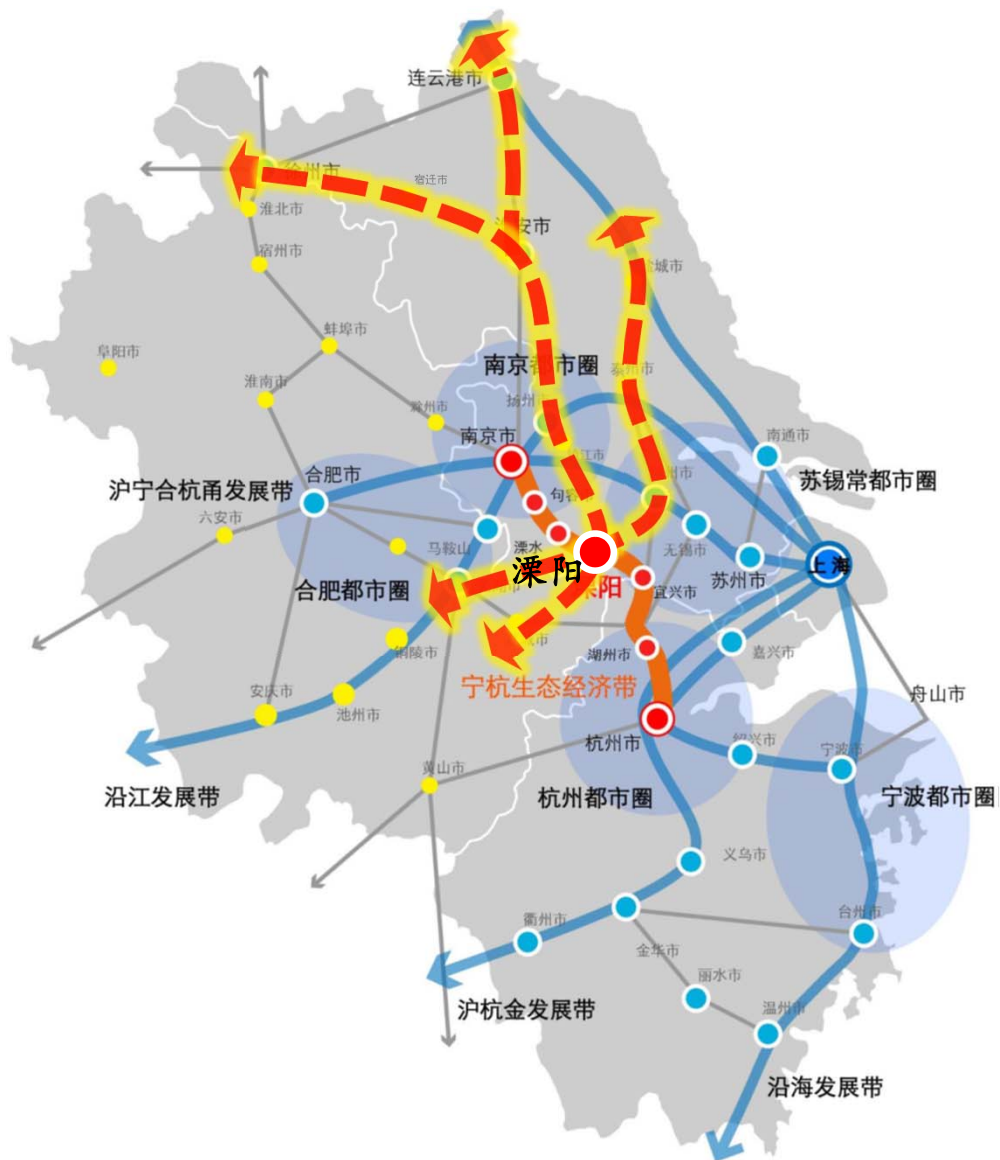
三、目标策略

四、规划方案

五、行动计划

枢纽强市：

打造宁杭经济带、苏浙皖三省交界功能耦合的区域性交通枢纽城市！



重点依托区域轨道、高速公路实现与区域主要城市快速交通联系，提升区域辐射力；

全面加强公路、铁路、水运、航空等区域重大基建建设，形成多层次、多方式协调发展的对外交通体系。

共建区域轨道网络，构建多向开放格局

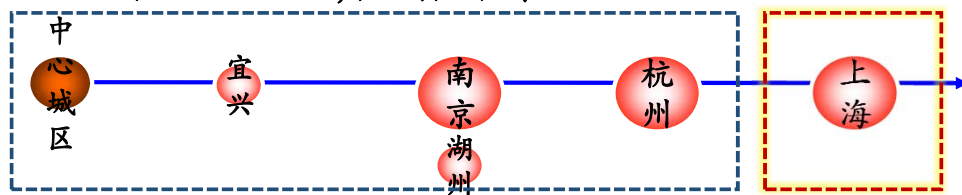
1、完善区域轨道网络层次关系及功能结构

在高速铁路的基础上，补充城际轨道、市郊铁路服务，完善溧阳区域轨道交通联系网络层次结构。

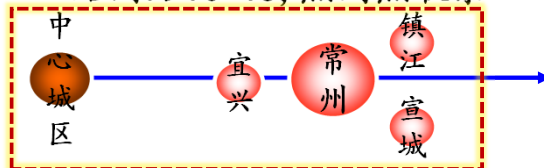
区域轨道交通网络功能层次及技术指标

系统模式	主要功能	最高速度 (km/h)	旅行速度 (km/h)	平均站间距 (km)
高速铁路/客专	通向全国的客运铁路系统，对外交通重要方式，提供城市大点之间高速交通服务。	300及以上	大于200	30以上
城际轨道	布设于主要城市带，连接城市群各中心城市，提供跨市快速交通服务。	200~300	120~200	10~15
市郊铁路	联接城市中心城区与周边城镇组团及其城镇组团，提供通勤化、快速化、大运量客运交通服务。	100~160	60~100	≥3

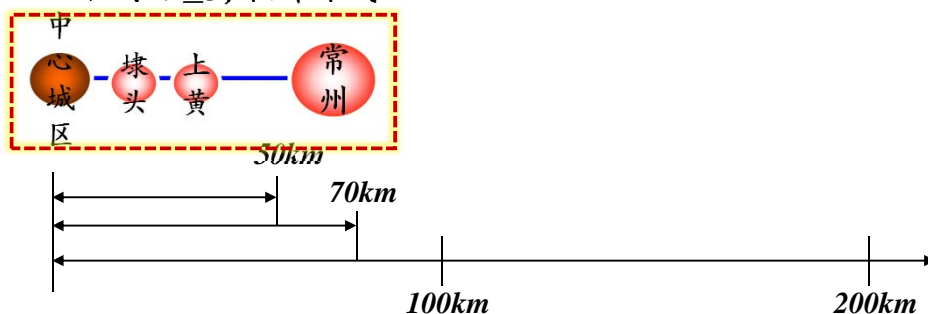
高速铁路：出行距离100km以上
站间距30—50km，点到点联系



城际轨道：出行距离70~100km以上（60分钟）
站间距10~15，点到点联系



市郊铁路：出行距离70km以内（60分钟）
站间距≥3，轴带联系



已有服务 新增服务

共建区域轨道网络，构建多向开放格局

高速铁路：

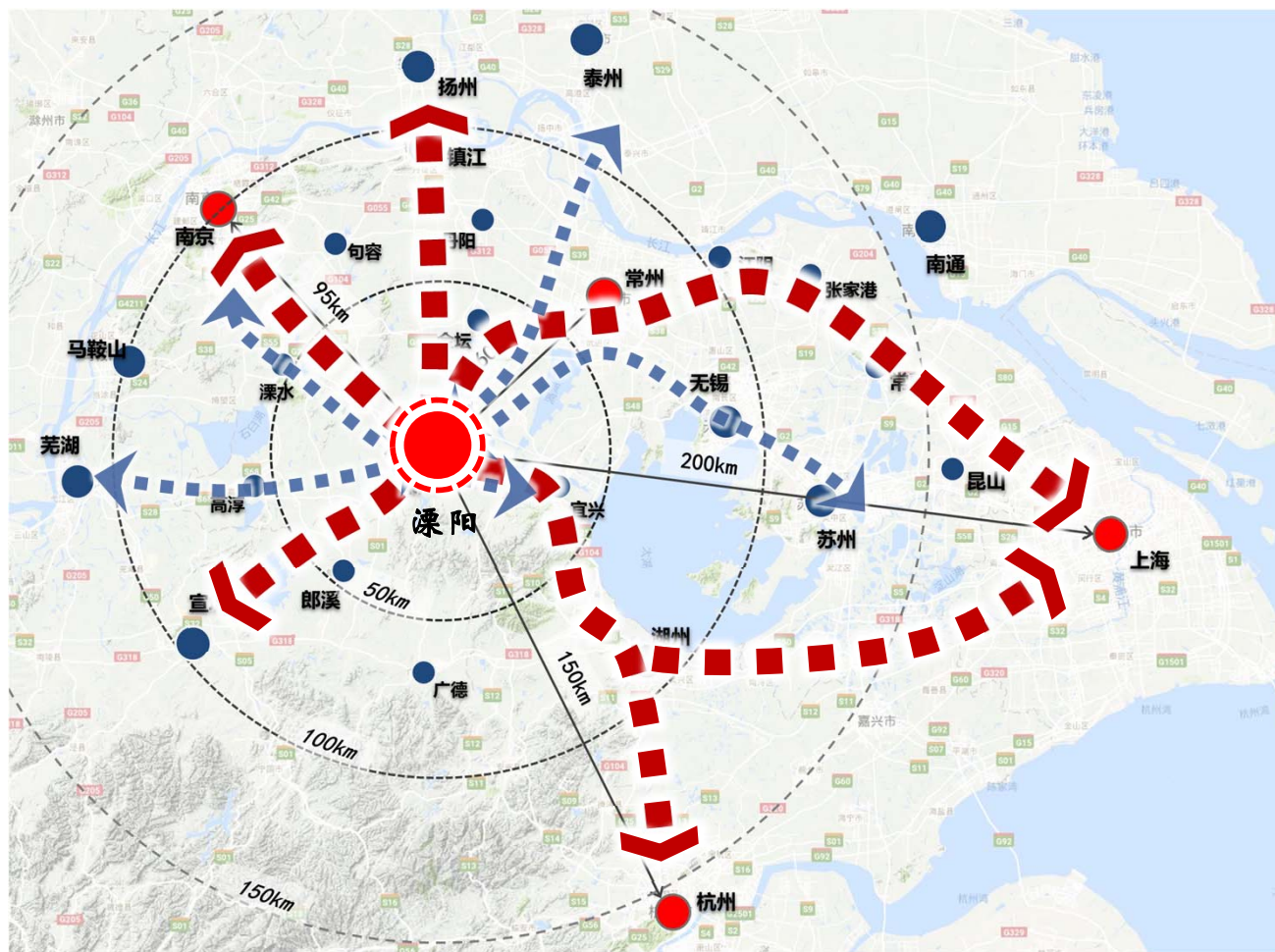
- 承担国家级客运大通道内长距离快速化交通需求
- 覆盖溧阳主要对外客运廊道：宁杭、镇宣、南沿江、沪苏湖

城际铁路：

- 服务于城市群或相邻城市间快速、高密度的城际客运联系
- 促进区域协同、互联互通：宁溧（宜）、苏锡常、常泰、常芜

市郊铁路/都市圈快线：

- 提供市域或都市圈内的通勤、便捷、大运力客运服务
- 强化与南京、常州的同城化交通联系



共建区域轨道网络，构建多向开放格局

2、规划形成“2高铁、4城际、1市郊铁路”的区域轨道网络。

与上海方向联系：▶

- 南沿江、沪苏湖（既有规划）
- 苏锡常城际
- 沪宜城际

与南京方向联系：▶

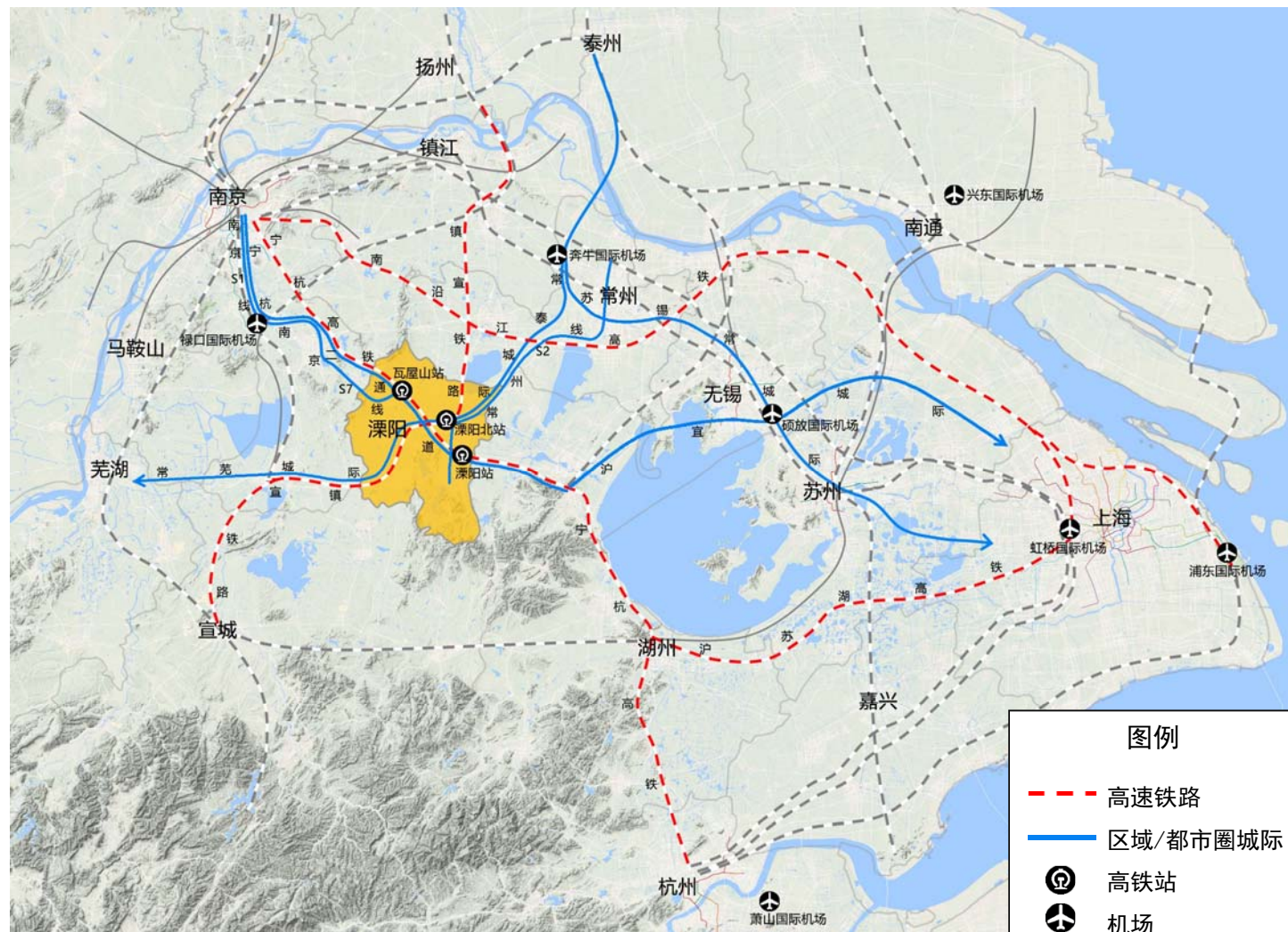
- 宁杭高铁（现状）
- 宁杭二通道
- S7南延至上兴

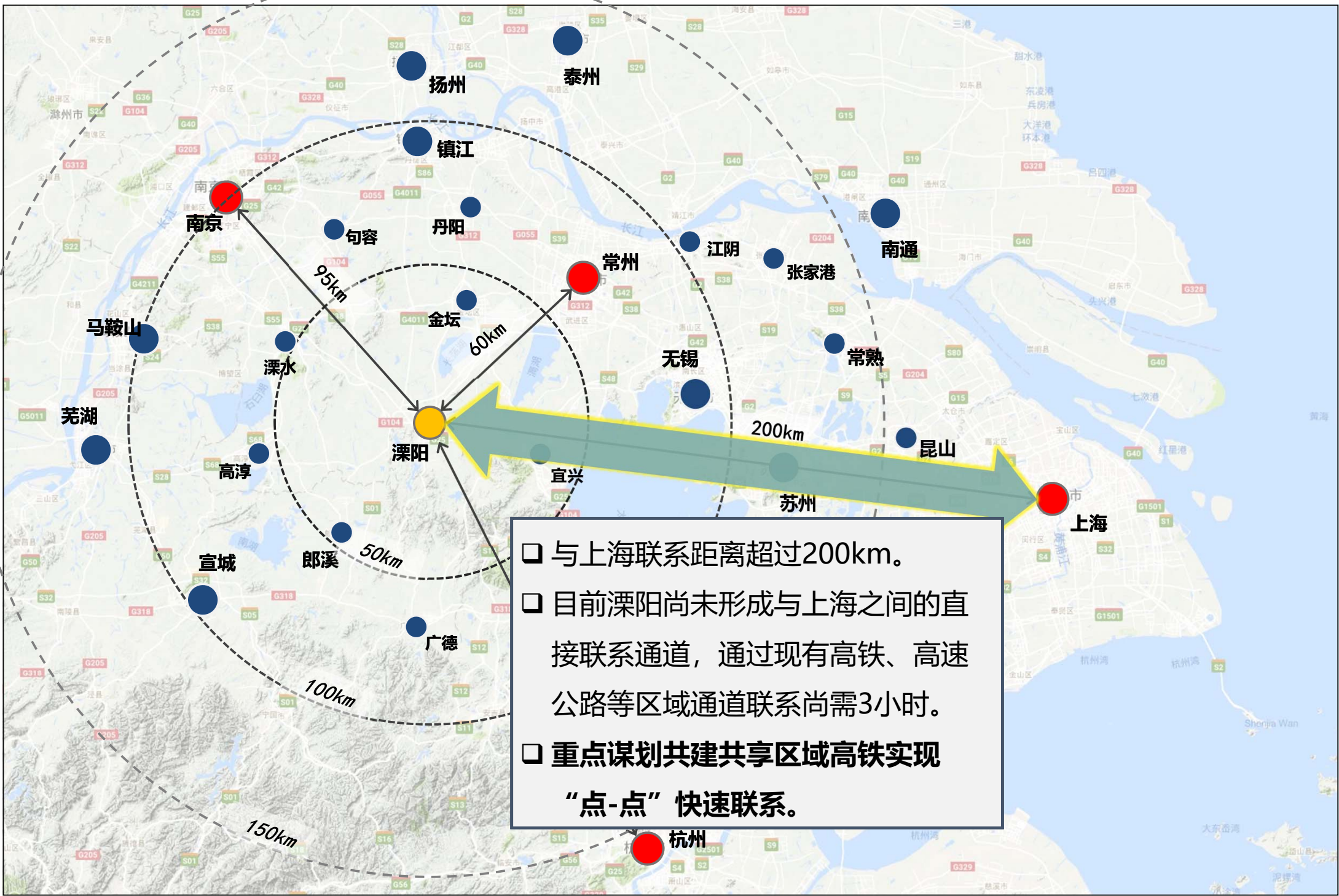
与常锡方向联系：▶

- 常泰城际南延
- 市郊铁路S2

其他通道补充：▶

- 镇宣铁路（既有规划）
- 常芜城际（预留）





1) 共建共享区域交通设施，构建沪、溧快速联系南北双通道。

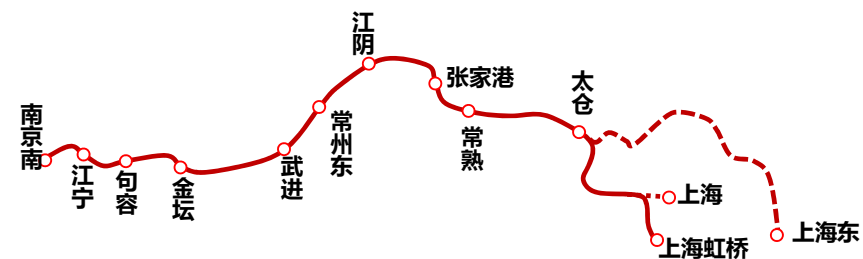
□ 利用南沿江、沪苏湖南北双通道，实现溧阳与上海90分钟快速联系。

□ 南沿江高铁西至南京南，向东近期接入上海虹桥，远期将接入上海站及上海东站，比沪苏湖通道更具服务优势。



规划上海与溧阳联系高铁通道示意图

南沿江高铁线路示意图



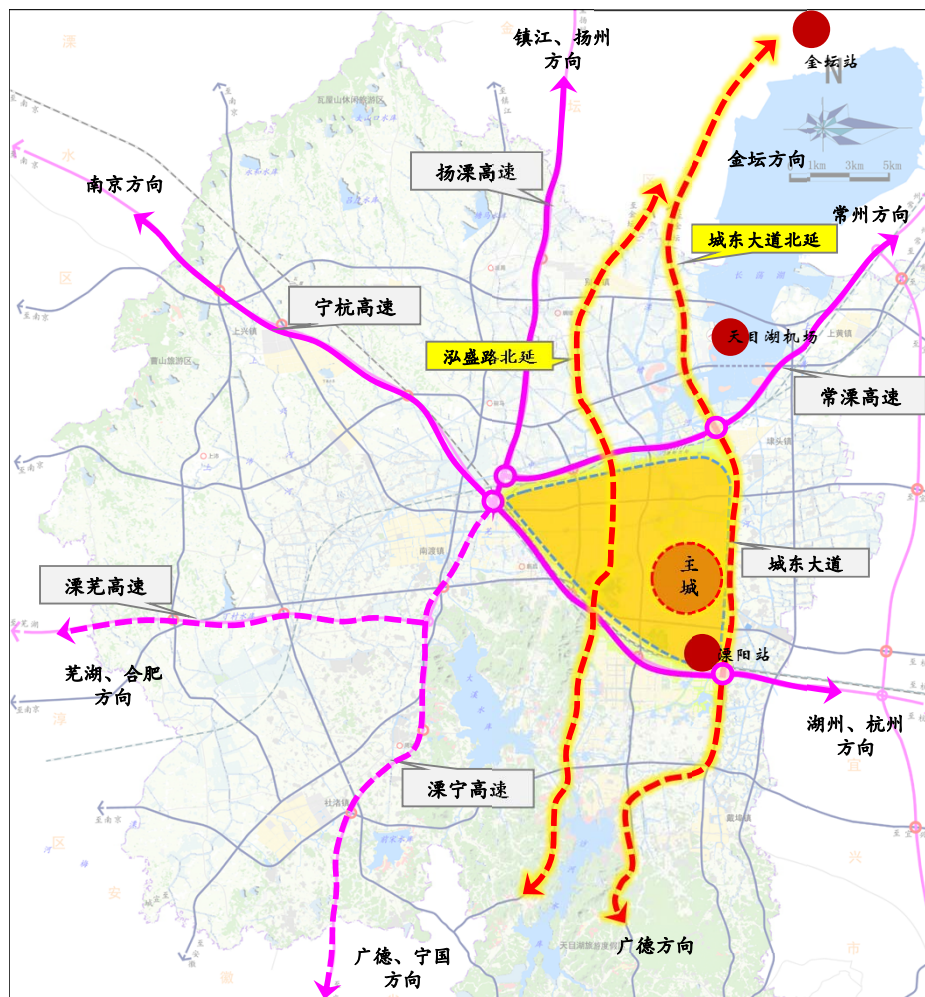
由上海虹桥至南京南站，线路全长约300公里，设计速度350km/h,未来将引入上海站及上海东站（浦东）。



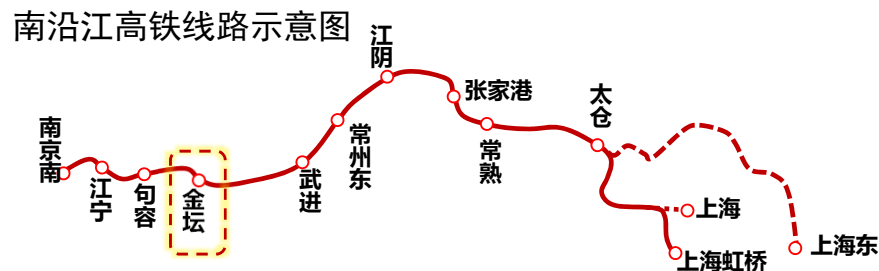
由上海虹桥至湖州站，线路全长163.5公里，设计速度350km/h,全线设上海虹桥、松江南、汾湖、吴江南、南浔、湖州6站。

**南沿江高铁未在溧阳设站，要求强化与南沿江高铁快速联系，近期新建与金坛站双通道快速联系；
远期通过镇宣铁路与南沿江高铁互联互通。**

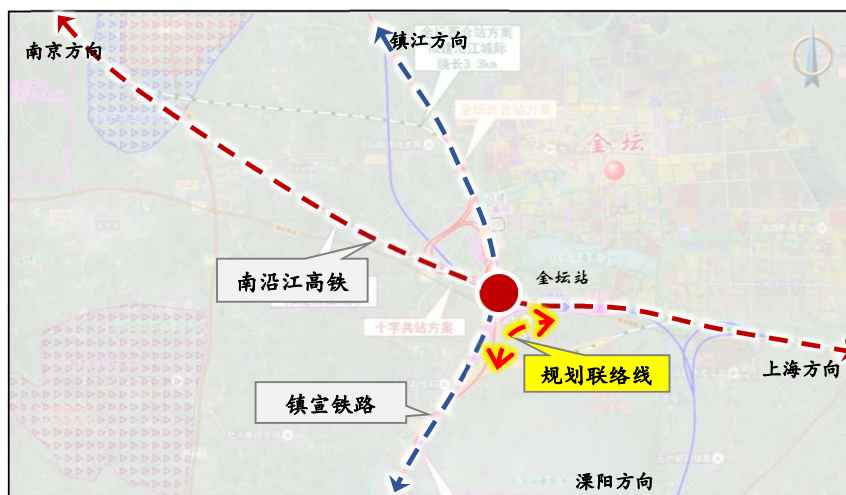
- 近期通过城东大道及泓盛路北延，构建与金坛站联系双通道，将溧阳与金坛集散时间压缩至30分钟；
- 远期通过联络线实现镇宣铁路与南沿江高铁互联互通，满足多样化的路径选择。



规划与金坛站联系快速通道方案图



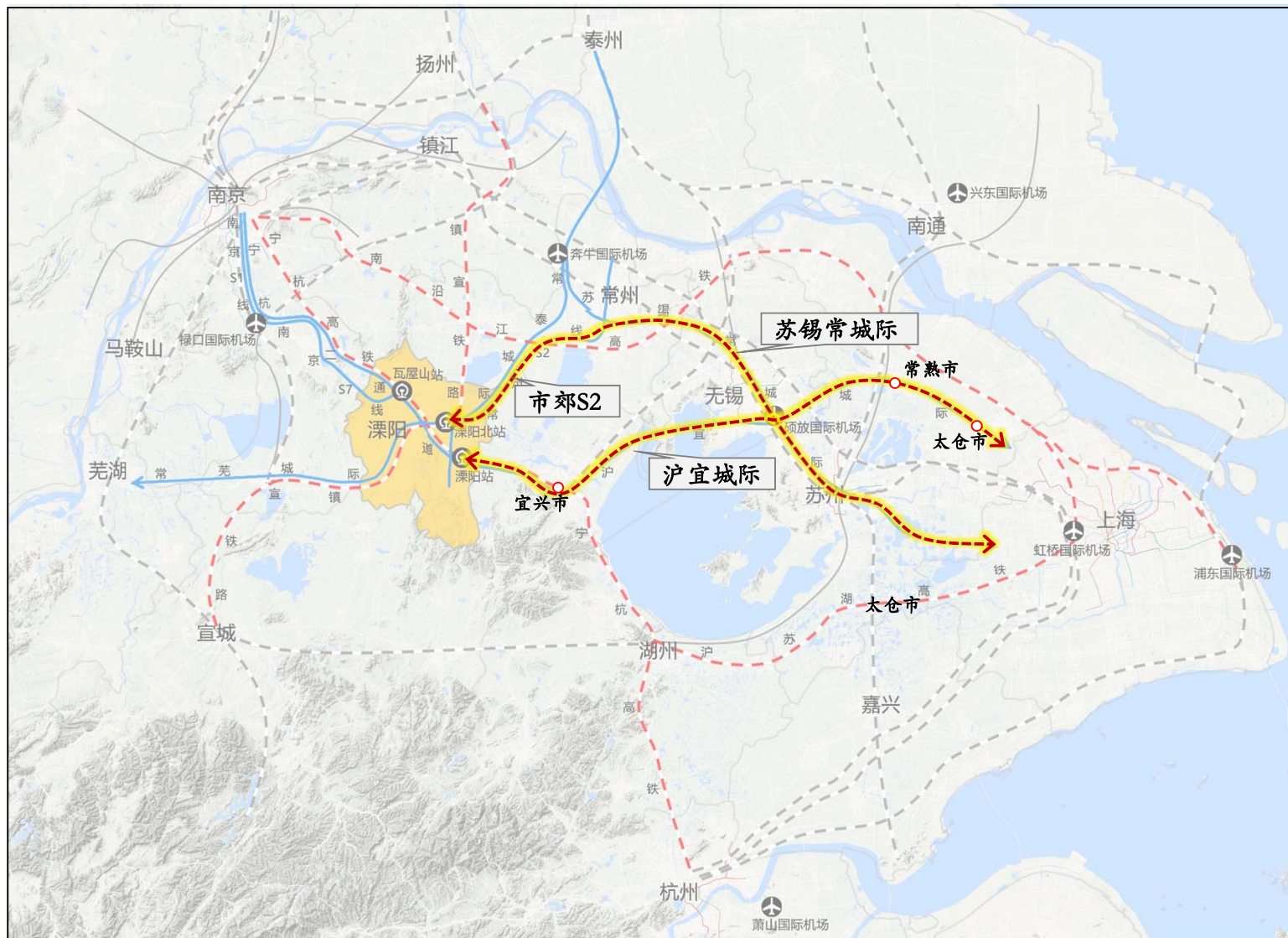
由上海虹桥至南京南站，线路全长约300公里，设计速度350km/h,未来将引入上海站及上海东站（浦东）。南沿江高铁即将开工，预计2022年建成通车。

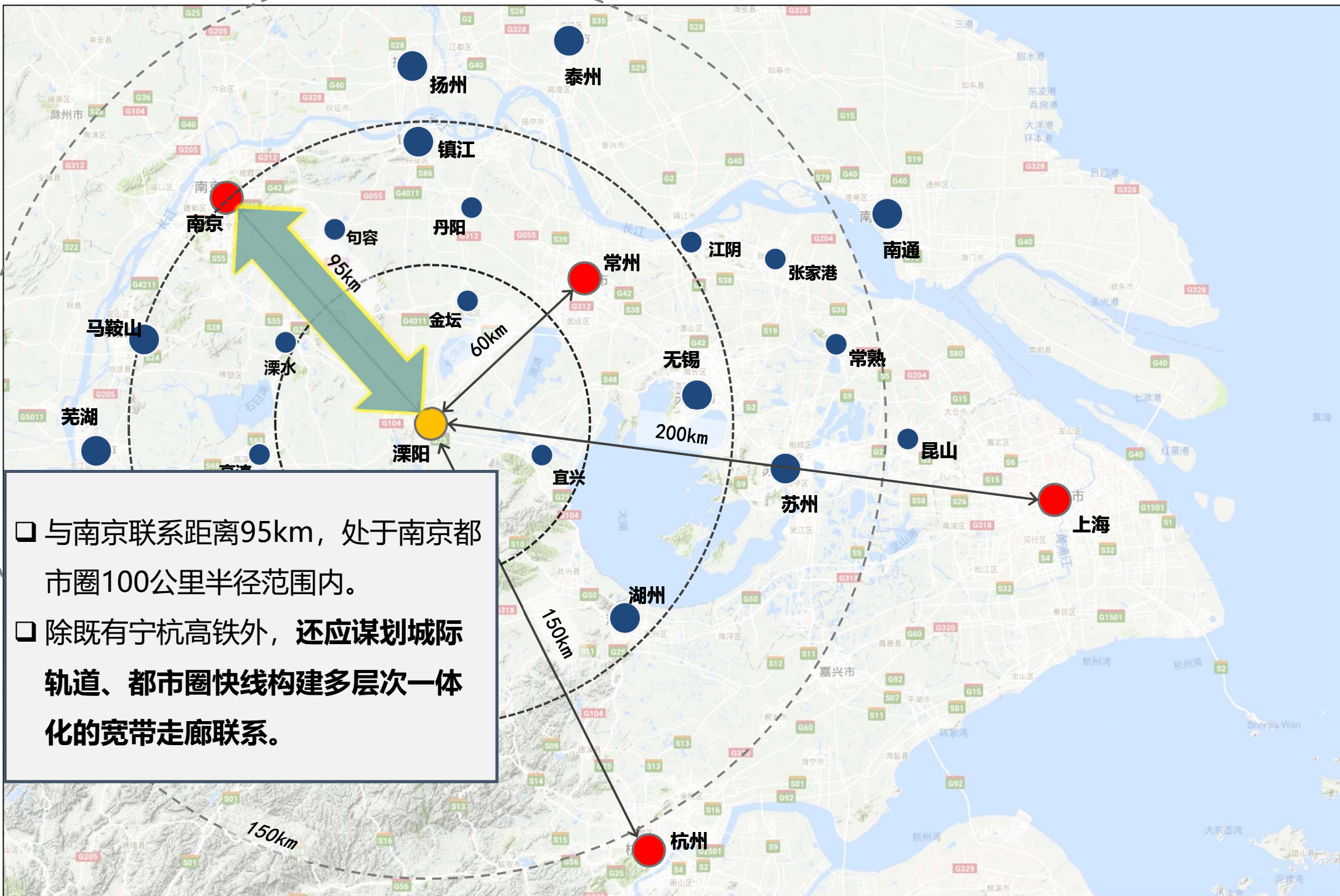


规划镇宣铁路与南沿江互联互通方案图

2) 谋划引入苏锡常城际、沪宜城际，强化与上海及苏锡常都市圈沿线城市的城际联系

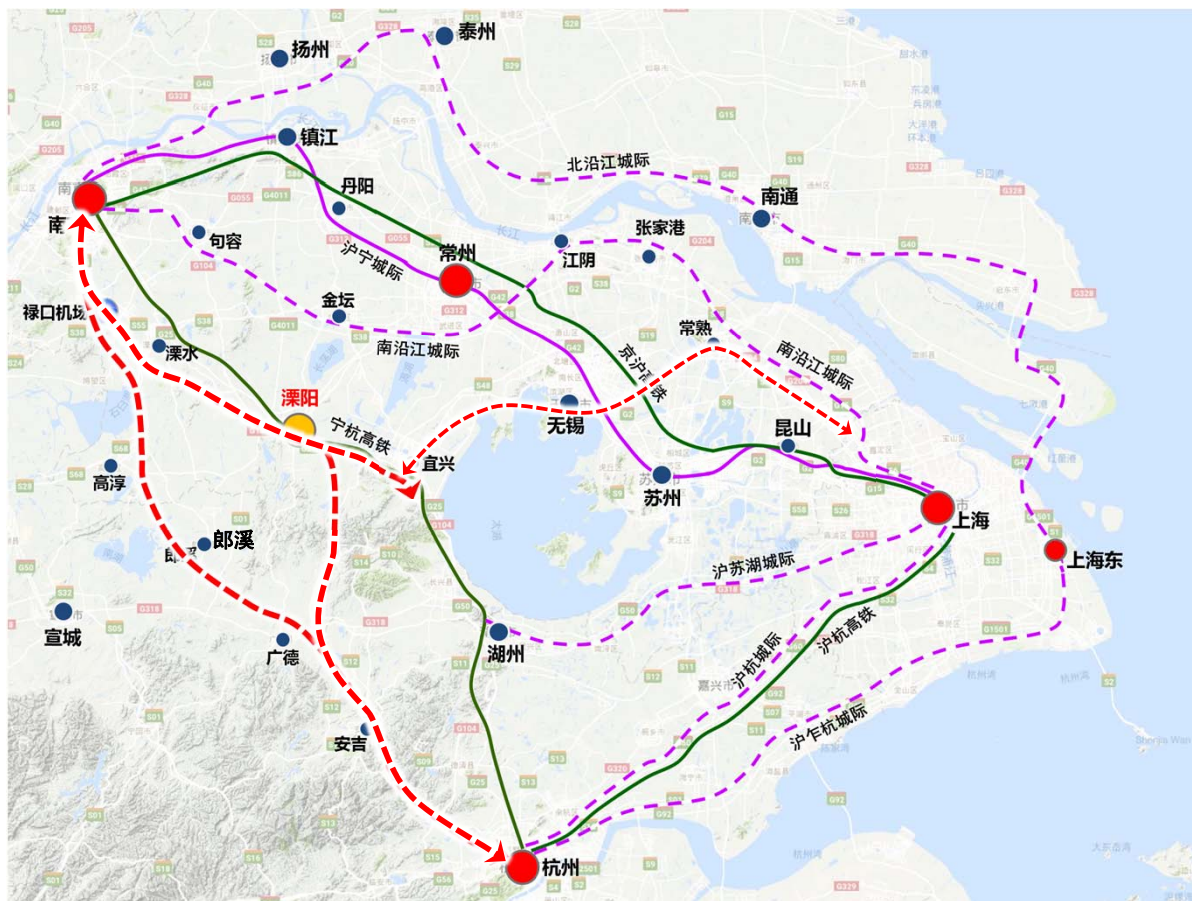
- 苏锡常城际常州段利用市郊铁路S2联系溧阳城区，通过铁路跨线运营，实现与无锡、苏州及上海的区域联系。
- 沪宜城际在宜兴设站后沿宁杭高铁通道设置复线西延接入溧阳站，设计速度按200km/h控制。





3) 谋划新增宁杭二通道，争取在溧阳设站，拓展溧阳区域辐射能力，支撑溧阳宁杭轴带副中心城市发展。

- 在现有宁杭高铁基础上，增加1条城际线路服务，形成“一高+一快”功能互补的通道结构。
- 建议宁杭二通道近期接入宜兴，与沪宜城际互联互通，形成连接沪宁，服务宜兴、溧阳、溧水等的城际新通道。
- 建议引入溧阳站，现状溧阳站仅为2台4线规模，建议开展溧阳站扩容研究，提前预留二通道接入条件。



线位一：

南京南站-禄口机场-溧水-高淳-郎溪-广德-安吉-杭州。

线位二：

南京南站-禄口机场-溧水-溧阳-广德-安吉-杭州。

线位三：

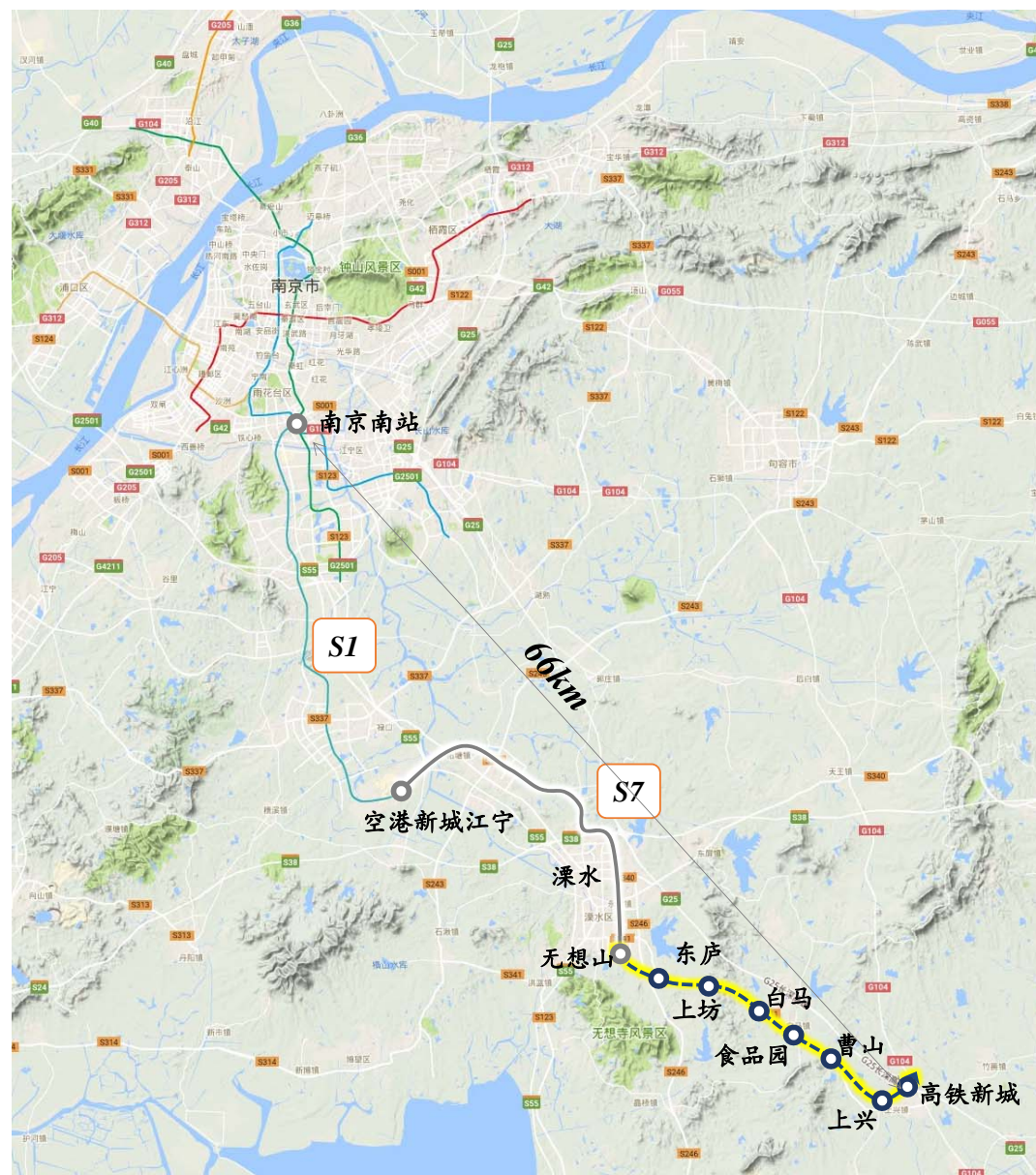
南京南站-禄口机场-溧水东-溧阳-宜兴（保留向长兴、湖州、杭州延伸可能）。

4) 预留南京S7线东延至上兴镇的通道条件，推动上兴成为接轨南京第一城。

- 定位为**主要服务上兴与溧水、南京空港新城、禄口机场，兼顾沿线旅游交通功能的轨道快线**；
- 建议设计速度120km/h，运营速度50~60km/h，实现上兴至溧水不超过30min，上兴至空港新城不超过80min；
- 东延线路沿S341经溧水、白马至上兴，长度约25公里，沿线设站8处，平均站间距3公里。

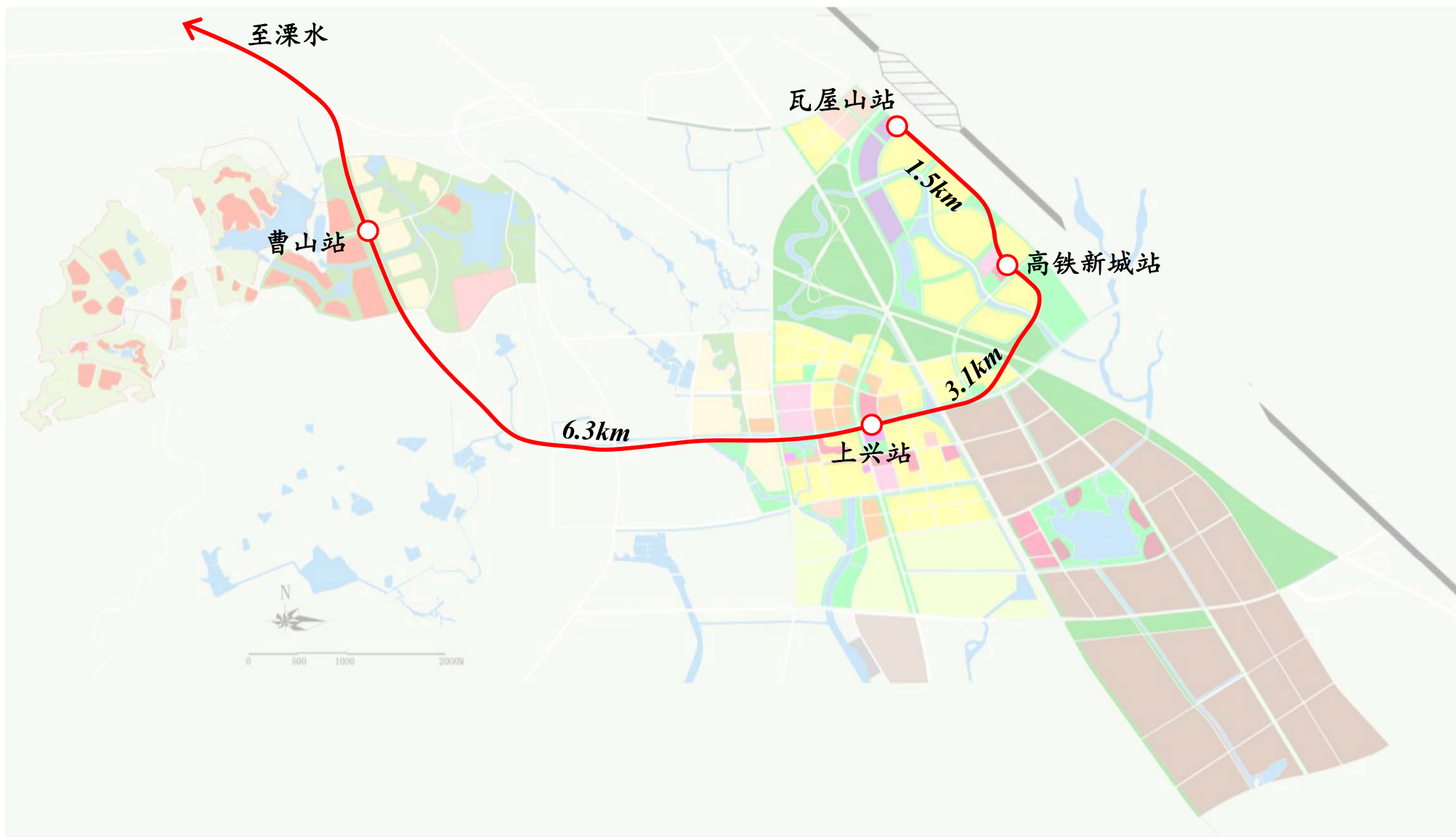
主要区段轨道交通联系一览表

	轨道	长度	时间
花桥-上海徐家汇	上海轨道11号线	44km	80min
南京南站-禄口机场	南京轨道S1	33km	45min
溧水-南京空港	南京轨道S7	30km	47min
溧水-上兴	南京轨道S7东延	25km	30min



轨道快线串联曹山、上兴及高铁新城等关键节点，有效引导上兴新城发展。

□ 沿S341经曹山、上兴后，上跨宁杭高速公路后北延至瓦屋山站。溧阳境内设曹山站、上兴站、高铁新城站、瓦屋山站共4站。



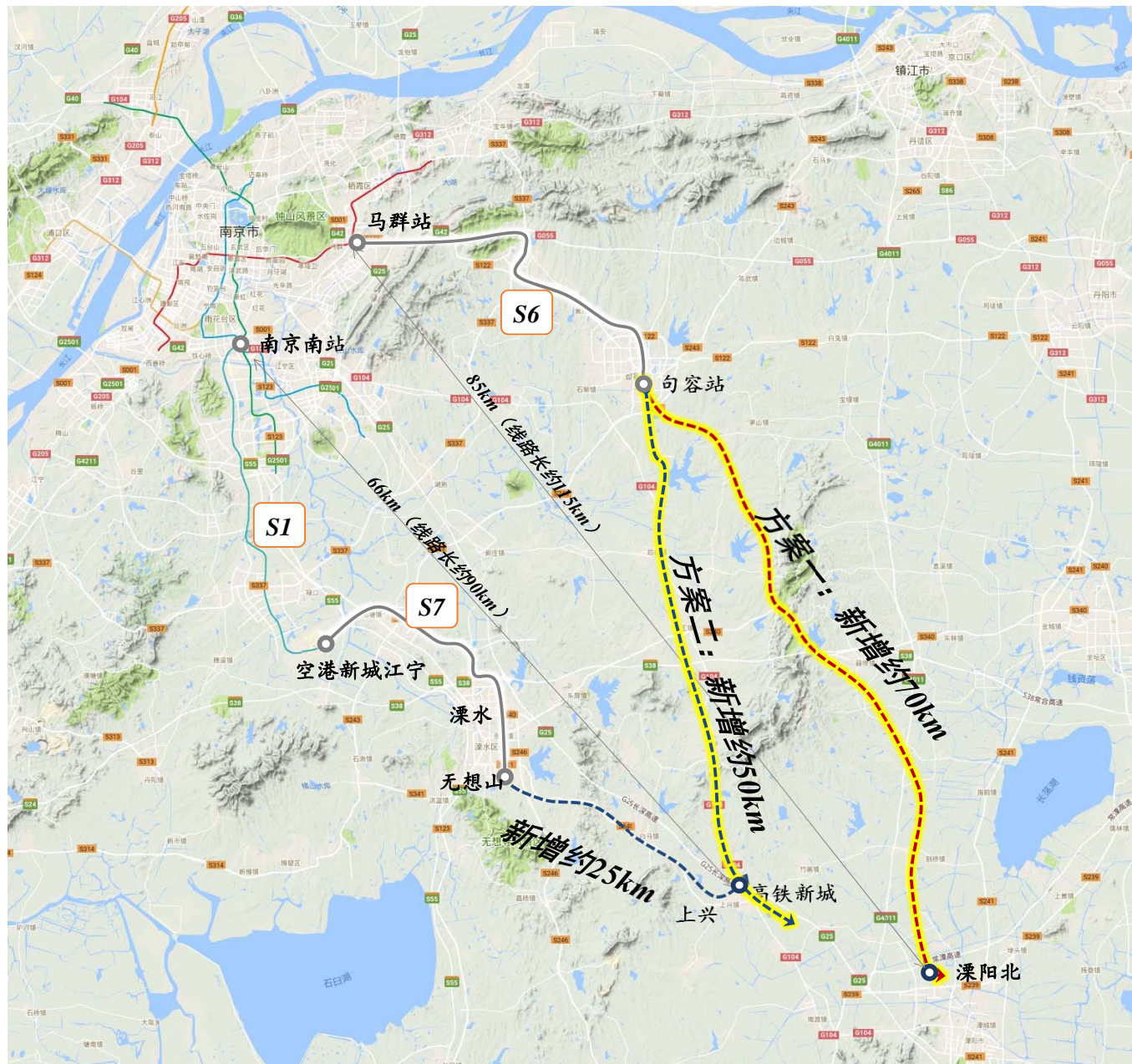
宁句城际南延方案初步分析:

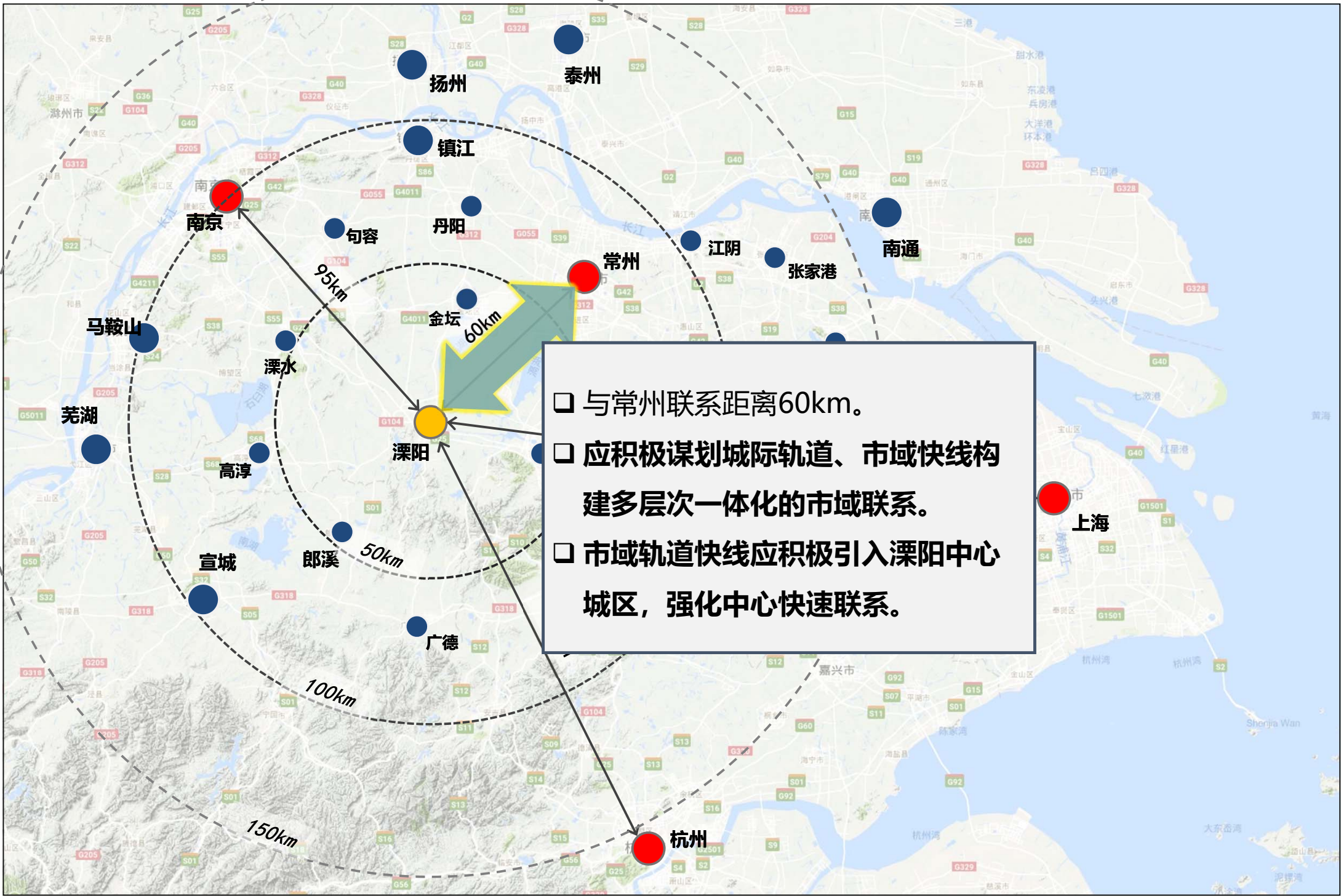
方案一: 由句容站引出, 沿S266 (茅山大道) 经茅山景区、社头镇 (金坛)、别桥镇 (溧阳) 至溧阳北站; (句容至溧阳北70公里, 马群至溧阳北115公里)

方案二: 沿G104至上兴高铁新城, 与宁溧线接轨, 预留远期至溧阳主城条件。(句容至上兴50公里, 马群至上兴95公里)

线路设计速度120km/h, 运营速度为50~60km/h。

线路名称	起讫点	线路长度 (公里)
宁滁城际	林场-滁州	42
宁句城际	马群-句容	44
宁马城际	铜井-马鞍山	10
宁和城际	南京南站-和县	46.5
宁天城际	大桥北路-天长	47.6
宁高城际	南京南站-高淳	92
宁溧城际	禄口机场-溧水	36.4
宁镇杨城际	南京-镇江-扬中	80
宁杨城际	南京-仪征-扬州	60





5) 南延常泰城际，接入溧阳北站

功能定位:

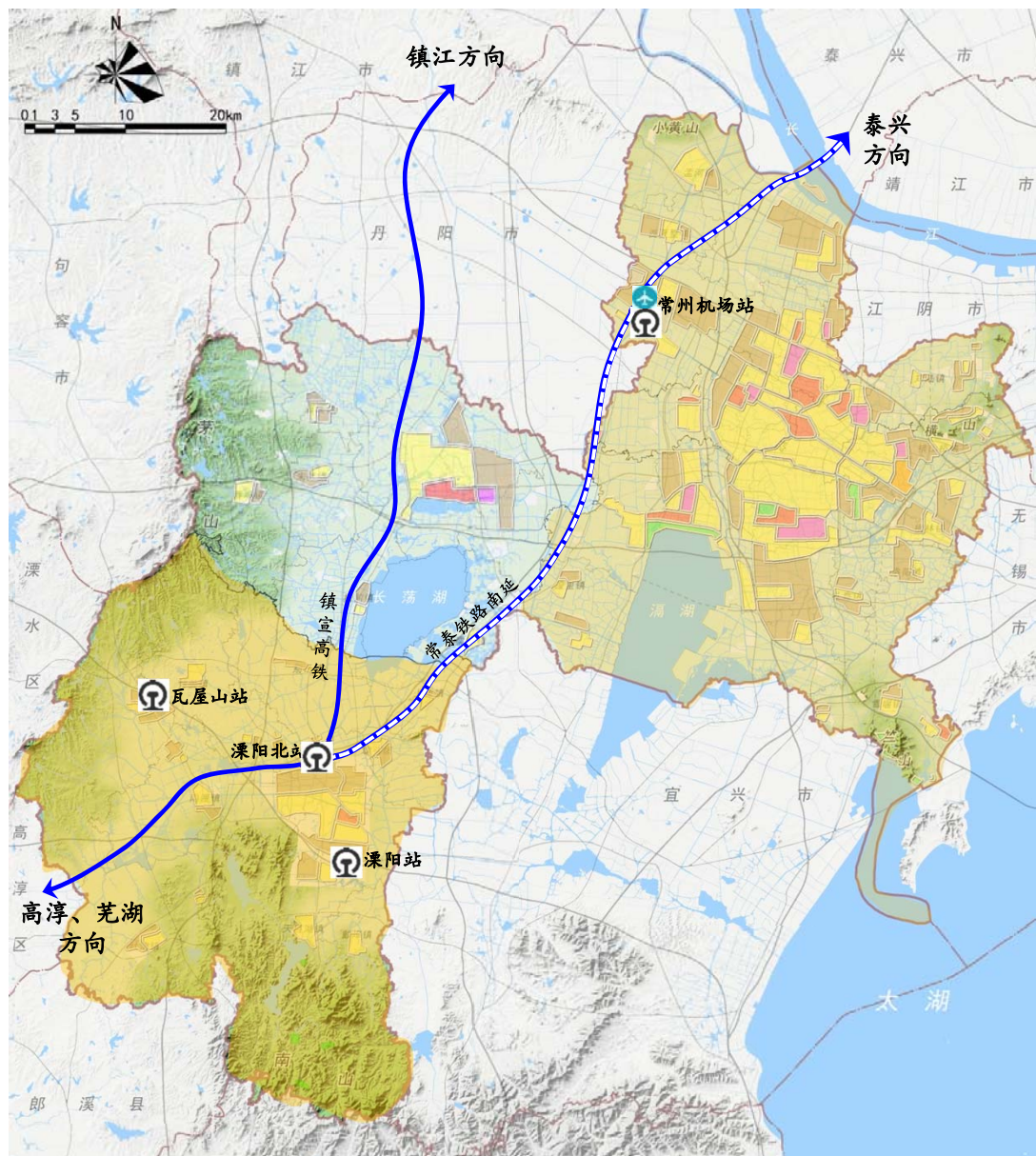
- 1) 强化溧阳与常州、苏中苏北之间的城际联系，助力溧阳融入常州；
- 2) 引入常州机场，实现溧阳与常州机场之间的快速联系；
- 3) 在溧阳北站与镇宣高铁跨线运营，实现常州、溧阳往皖江城市群的快速铁路联系。

设计标准:

按城际铁路设计标准，设计车速200km/h及以上。实现溧阳北至奔牛机场时间约30min，至泰兴不超过1小时。

线站位方案:

溧阳境内沿常溧高速公路南侧走线，接入溧阳北站。



6) 构建市郊铁路联系常州主城

功能定位:

- 1) 主要服务溧阳城区与常州主城快速通勤、商务联系，促进常溧同城化发展；
- 2) 与苏锡常城际互联互通，实现跨线运营，实现溧阳与无锡、苏州及上海的区域联系。

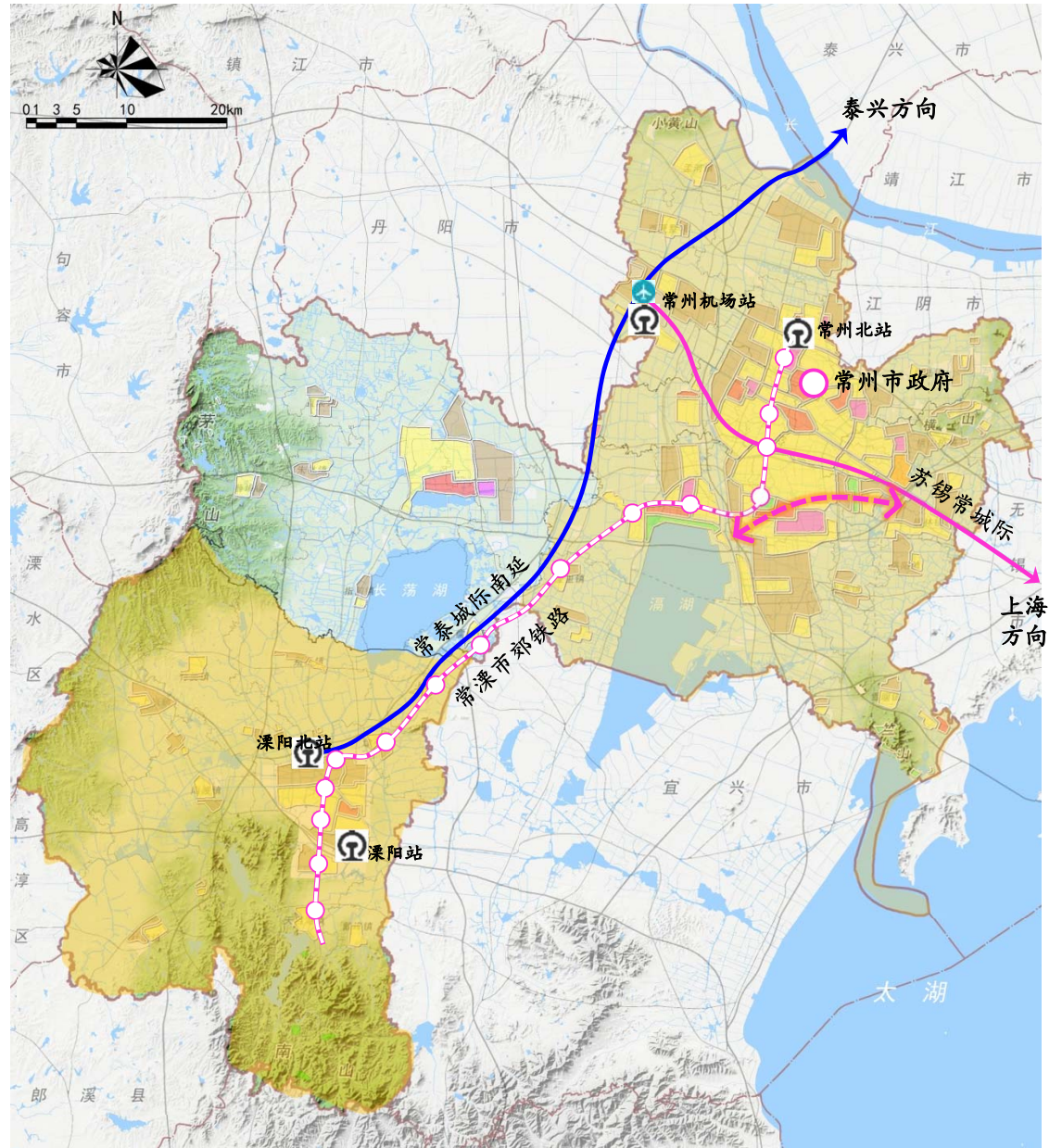
设计标准:

设计速度160km/h，运营速度80~100km/h，实现常、溧城市中心轨道联系时间不超过1小时。

线站位方案:

溧阳境内沿S239经天目湖大道上跨宁杭高速铁路、宁杭高速后，接天目湖，预留进一步南延接南山竹海条件。

设置上黄站、埭头站、繁昌大道站、泓口路站、南环路站、溪缘路站和天目湖共7个站，平均站间距5公里。

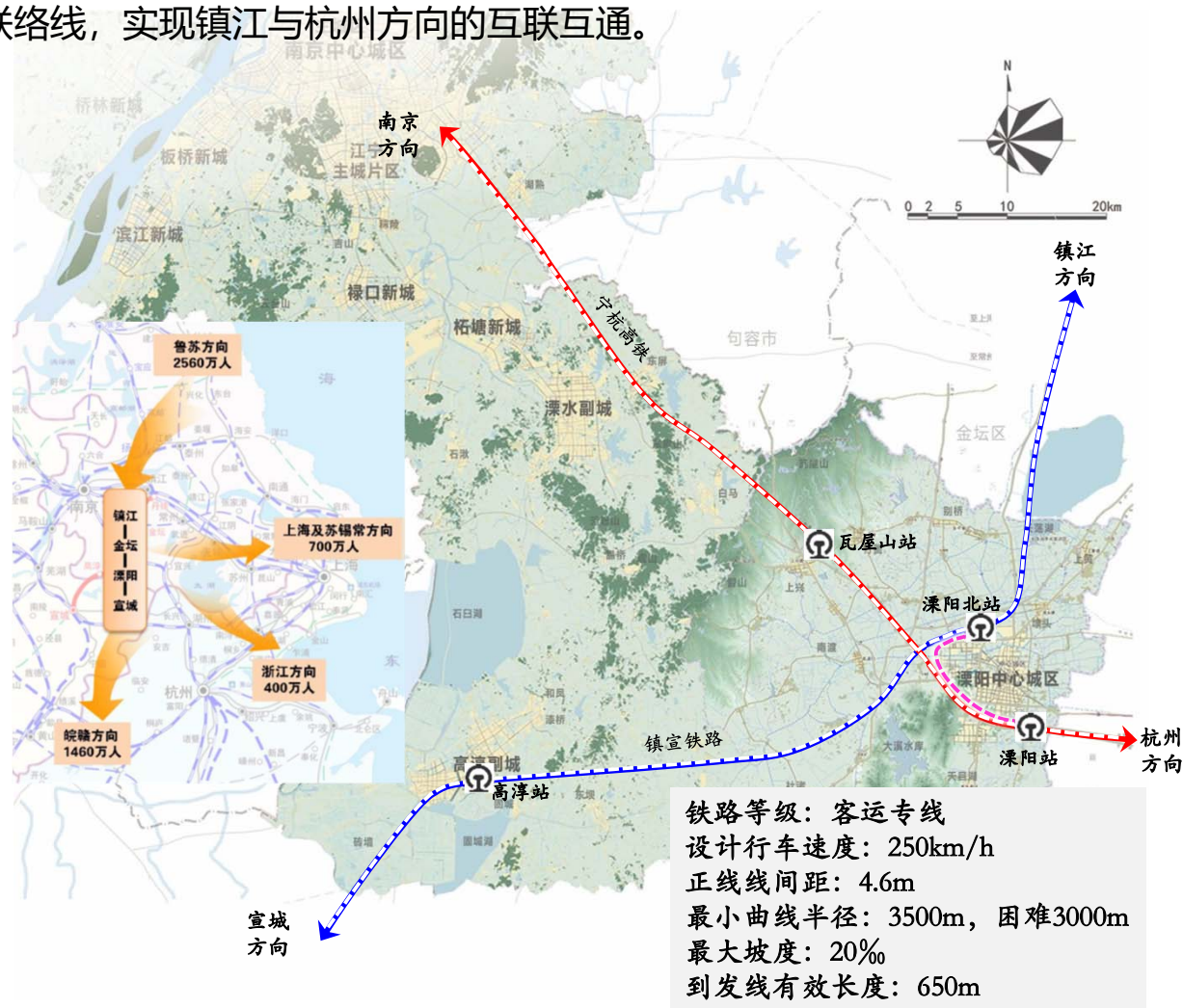


7) 引入镇宣铁路，形成南北轴线区域联系通道

功能定位：北接连镇铁路，南接宣绩铁路，形成纵贯华东地区南北向的快速铁路新通道，重点强化与苏中、皖南快速联系。

设计标准：客运专线，设计速度不小于250km/h。

线站位方案：建议采取长荡湖西侧线位，并接入溧阳北站；与宁杭高铁设置联络线，实现镇江与杭州方向的互联互通。



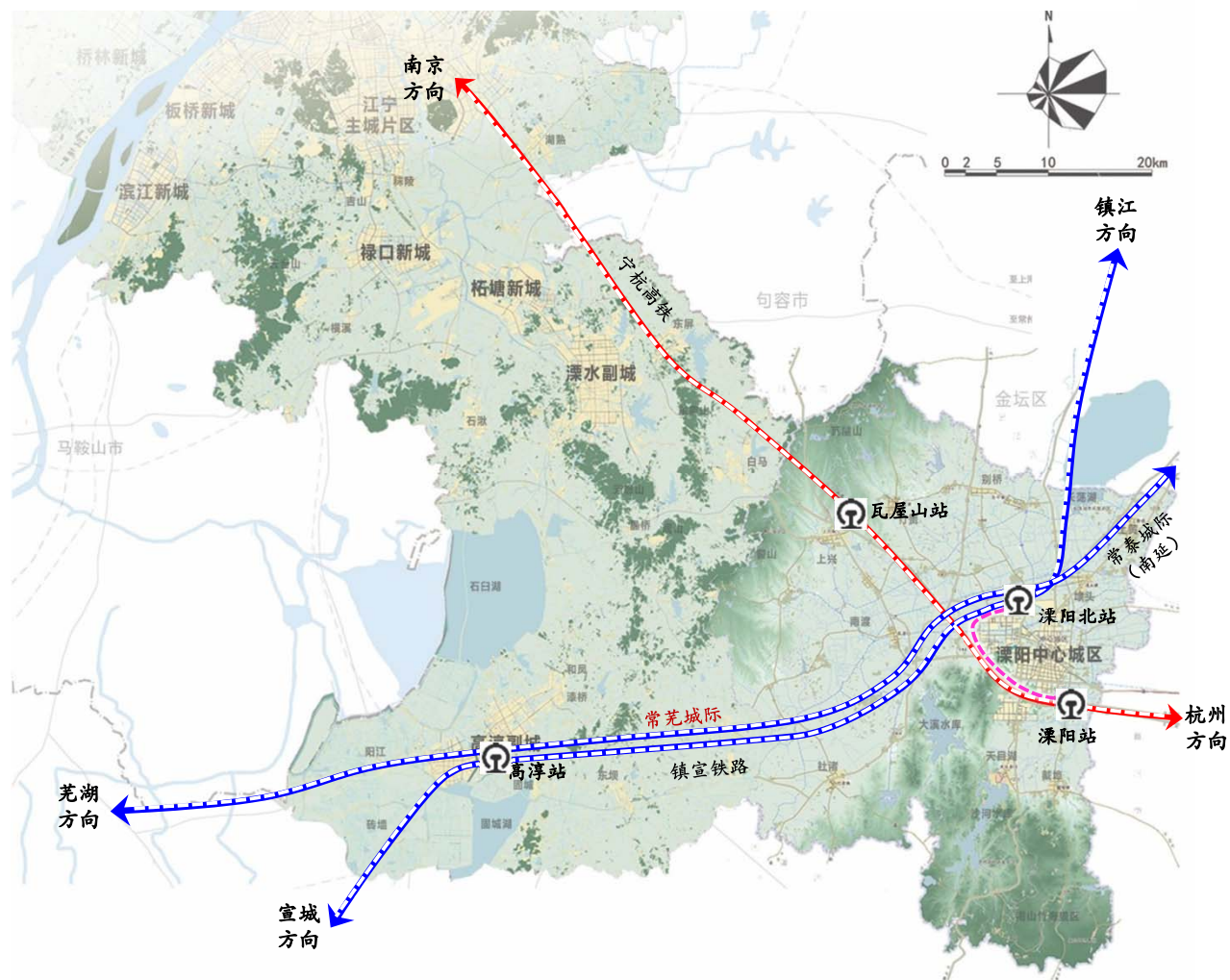
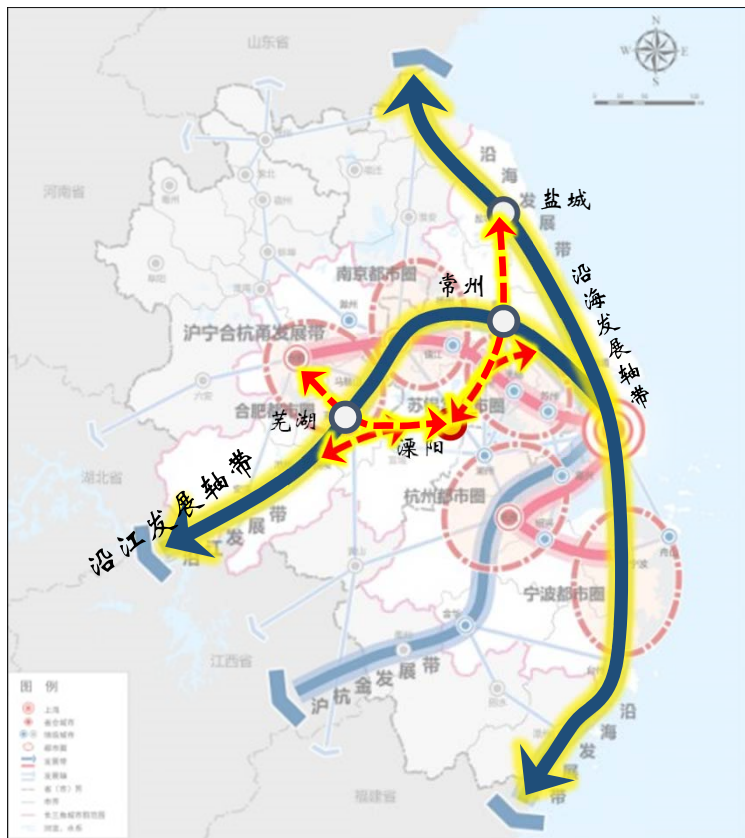
8) 西延常泰城际至芜湖，形成常芜城际



功能定位：1) 重点强化与皖江城市群（芜湖、合肥等）快速联系；2) 联通沿江铁路，实现与沿江发展轴中部城市群的快速联系。

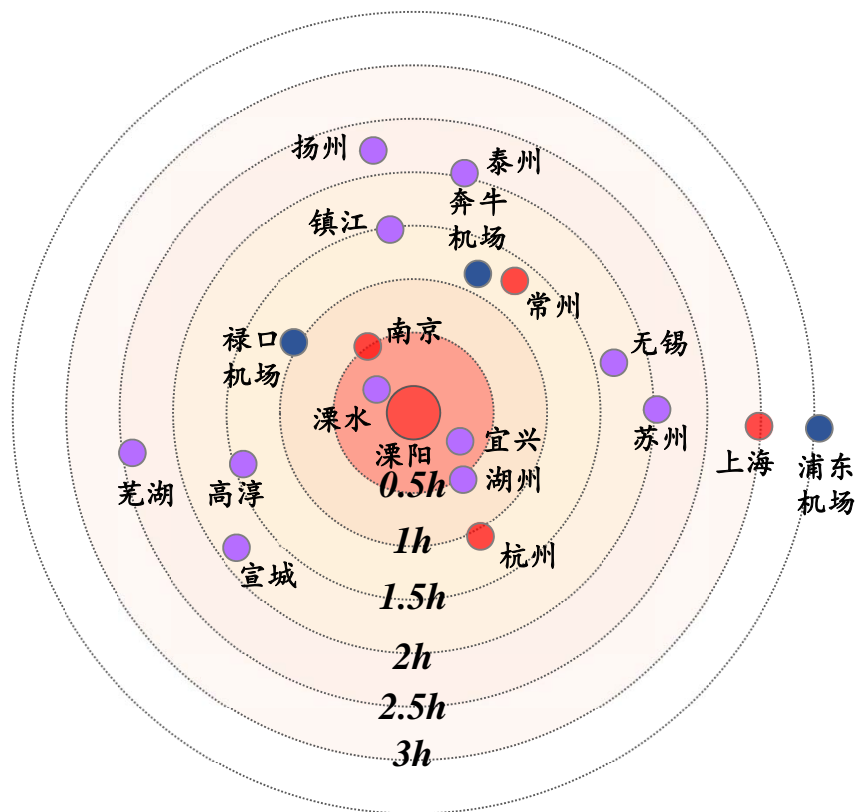
设计标准：按城际铁路设计标准，设计车速200km/h及以上。实现溧阳北至芜湖不超过1小时。

线站位方案：规划引入溧阳北站，与镇宣铁路、常泰铁路共站，并实现跨线运营。

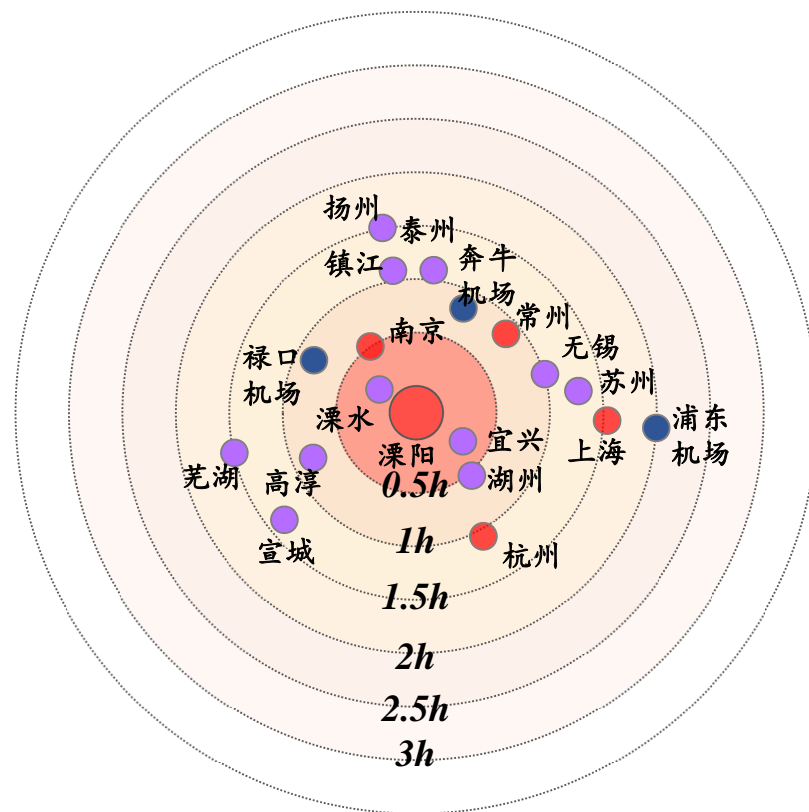


依托新一轮的区域轨道网络布局，溧阳时空可达圈层大大收敛。

- 与南京、常州、杭州等核心城市60分钟可达、与上海基本实现90分钟可达。
- 与苏南、皖南、浙北主要城市基本在100分钟内可达。
- 与禄口机场、奔牛机场联系时间小于60分钟，与浦东机场2小时可达。



现状溧阳区域时空圈层



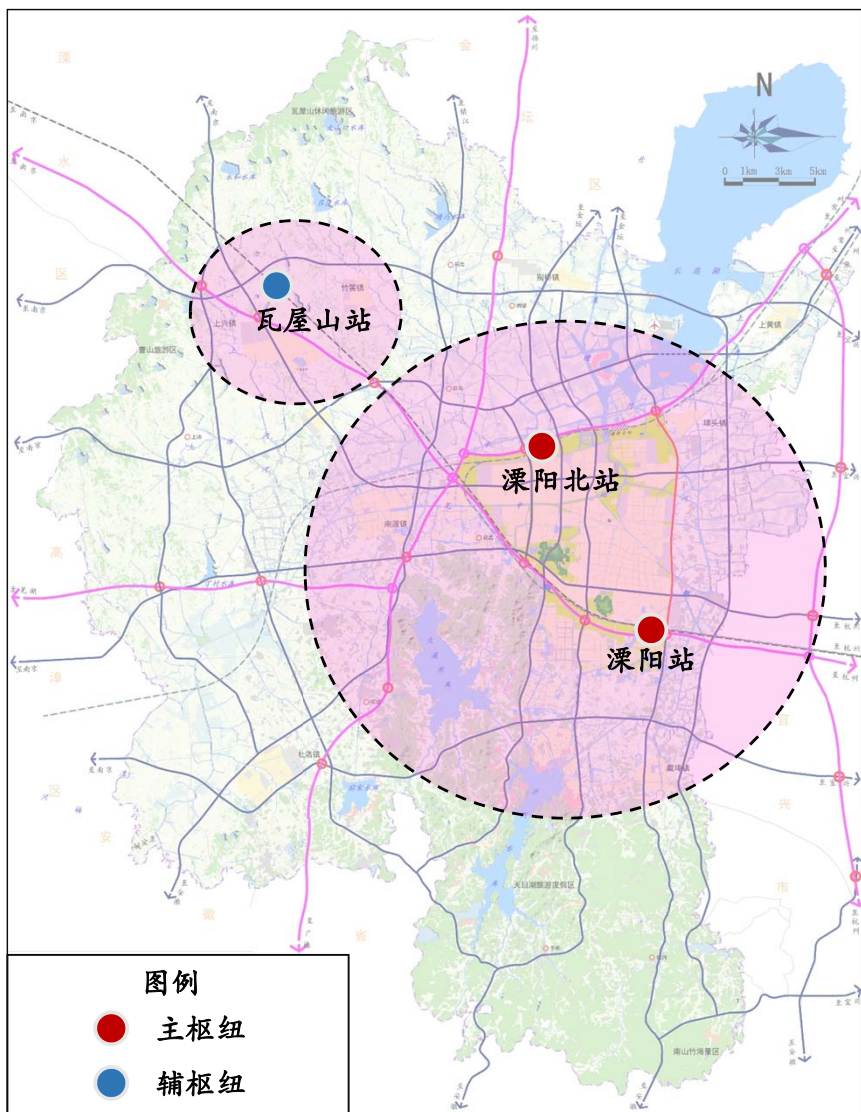
规划溧阳区域时空圈层

优化枢纽体系布局，引导城市空间发展

1、新增溧阳北站铁路主枢纽，形成“两主一辅”铁路客运枢纽体系。

□ 预测远期铁路出行量超过1000万人次-双向，溧阳站仅承担总量约40%~50%。

□ 在既有溧阳站基础上，在中心城区北侧布局溧阳北站，拓展主城南北发展框架。 ▶



溧阳市“两主一辅”铁路客运枢纽功能定位及实施情况

	名称	功能定位	实施情况
主 枢纽	溧阳站	服务于全市联系东西向宁杭轴带城际客流的主枢纽。	现状已建
	溧阳北站	服务于全市联系南北向镇宣、常泰城际客流的主枢纽。	优化布局
辅 枢纽	瓦屋山站	主要服务于上兴、竹箐两镇以及瓦屋山、曹山景区对外旅游交通的客运枢纽。	现状已建

主要城市单个铁路枢纽服务人口对比表

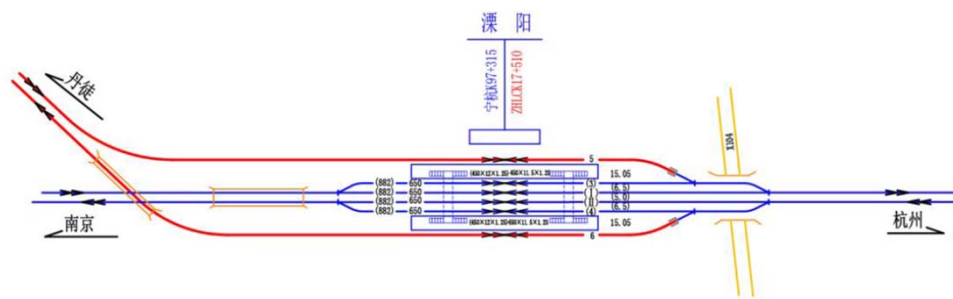
城市	总人口 (万人)	规划铁路 主枢纽数量	单个枢纽服务人口 (万人)
北京	3000	5	600
上海	3400	5	680
广州	1780	4	445
深圳	1820	5	364
武汉	1230	4	308
南京	1000	4	250

溧阳站不具备自东向西接入镇宣铁路及常泰城际的条件：

- 现状溧阳站为2台4线车站，现状站台仅预留镇宣铁路由西侧接入的实施条件。
- 运营组织方面，常州镇江方向与杭州方向的联系需求较大，镇宣铁路及常泰城际均有自西向东接入宁杭高铁的需求，若镇宣铁路及常泰城际自东向西接入溧阳站，则与宁杭高铁的转换功能无法实现。

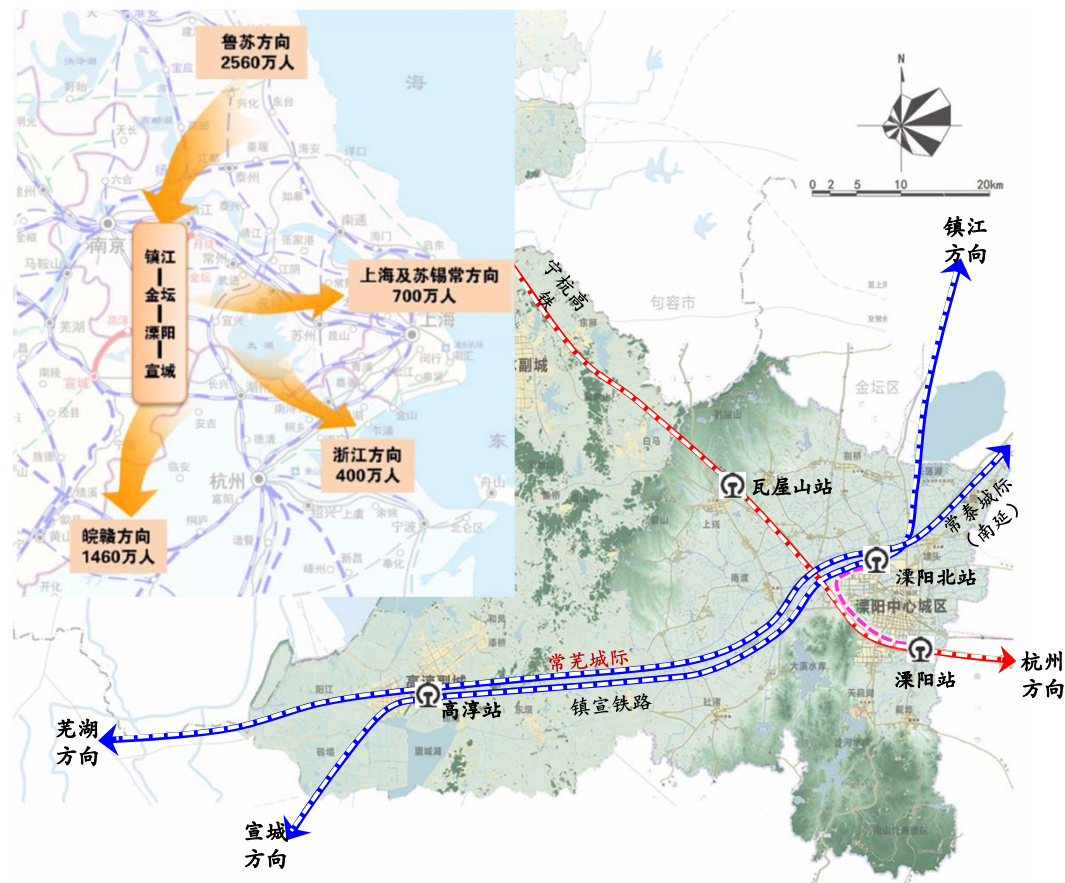


溧阳站卫星影像图



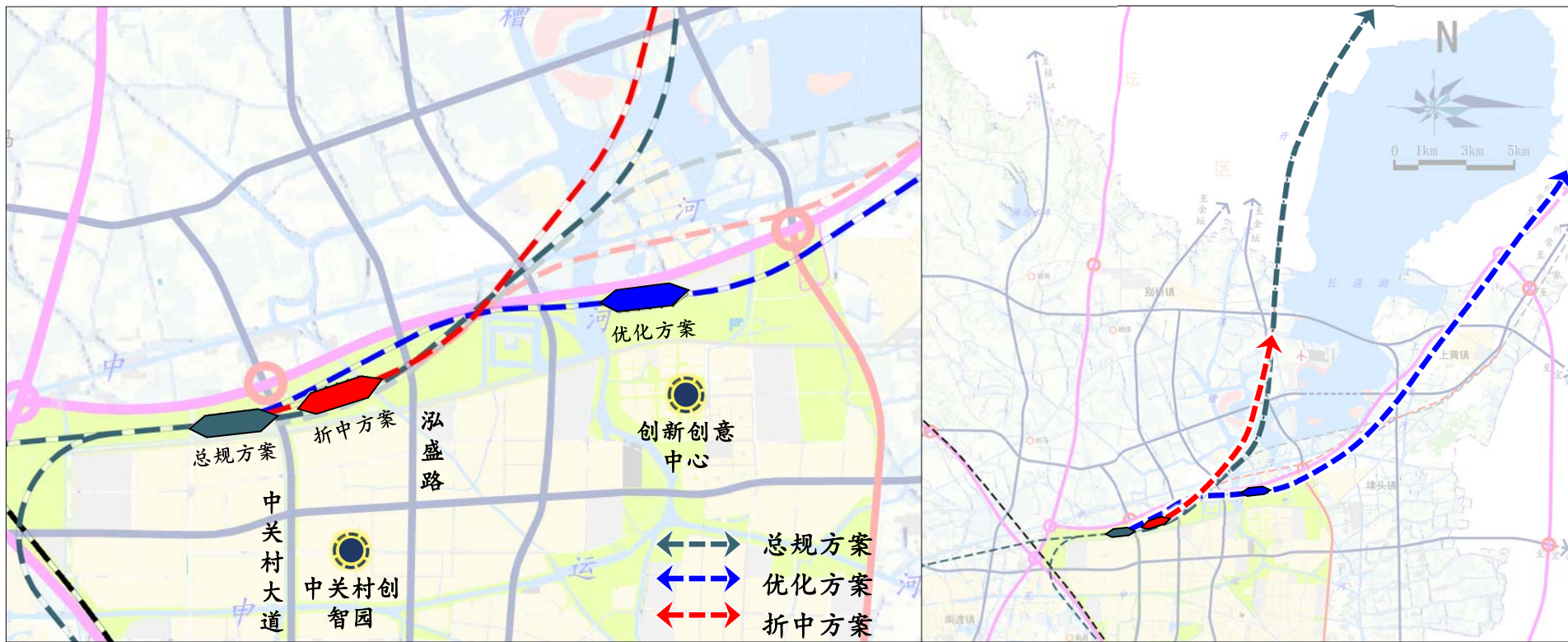
溧阳站平面布置示意图

图例：
— 宁杭客专



优化枢纽体系布局，引导城市空间发展

2、优化溧阳北站布局，引导与带动地区发展。

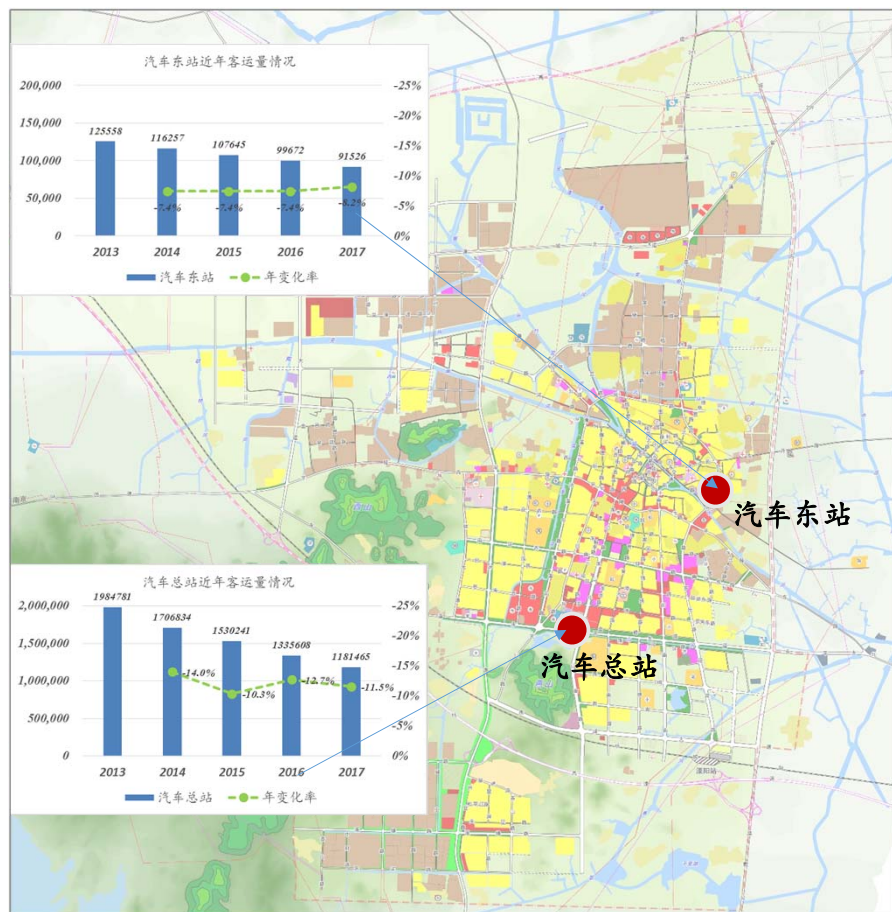


	总规方案	优化方案（丹金溧漕河以东方案）	折中方案（推荐）
优点	选线条件较好，容易避开方里村及机场等敏感地区； 站点靠近中关村大道，交通组织便利。	距离创新创意中心较近，与主次中心耦合度最好； 周边可拓展空间多，对周边用地发展带动力强。	周边可拓展空间较多，南侧联系中关村创智园，枢纽带动作用较强； 铁路线形仍然可以采用长荡湖西侧线位，对既有线位规划影响较小。
缺点	站点与规划主次中心衔接最差，与城市空间功能耦合度不强； 周边用地已基本开发，可拓展空间较少，枢纽TOD开发带动作用有限。	根据设计速度和线形要求，必须采用长荡湖东侧线位，线路绕行过远，存在较大的实施风险。	距离主城中心等仍然较远，与城市空间功能耦合度一般。

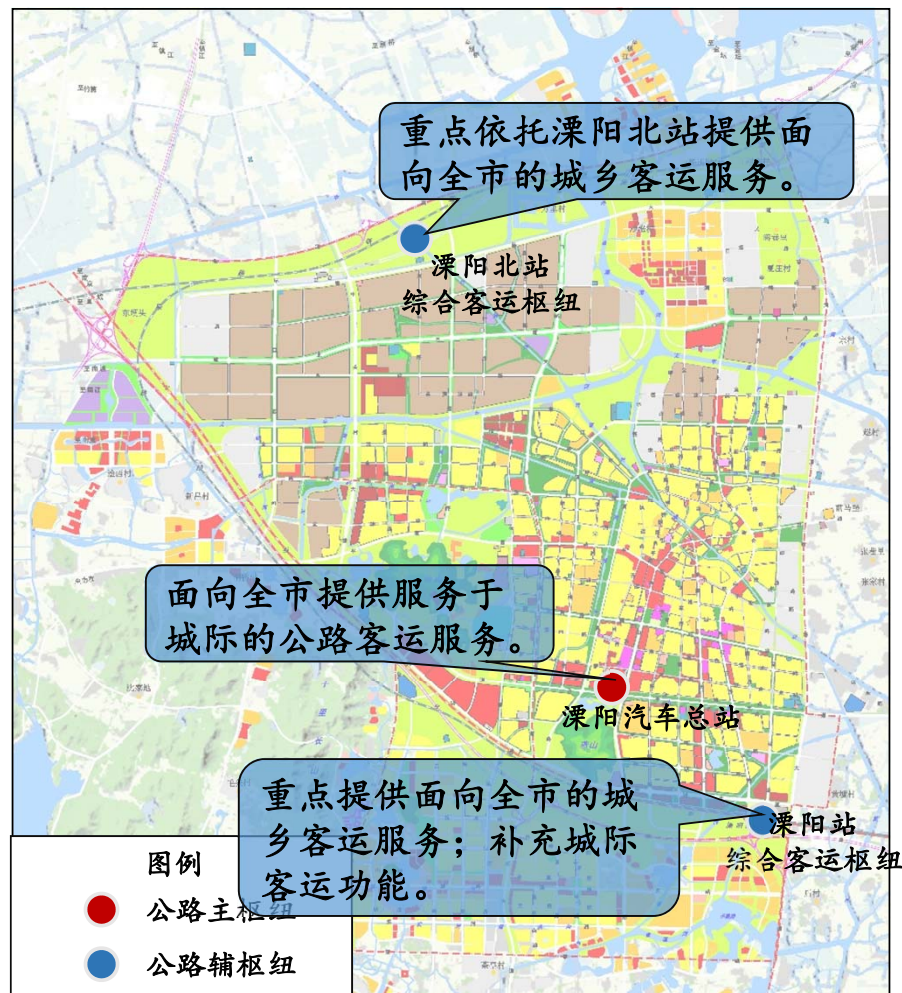
优化枢纽体系布局，引导城市空间发展

3、优化公路客运枢纽布局，形成“一主两辅”的公路客运枢纽布局。

- 现状客运枢纽设置在主城区内部，对城市交通干扰较大，且与铁路等城市对外交通衔接较弱。
- 将溧阳站、溧阳北站打造成公铁衔接的综合客运枢纽，提供面向全市的城乡客运服务功能；补充溧阳站城际客运功能，满足常州、金坛等联系杭州方向的公铁转换需求。



溧阳现状公路客运枢纽分布图



规划客运枢纽分布图

共享区域枢纽机场，发展旅游支线机场

1、强化机场功能，打造旅游支线机场。

- 综合考虑人口、GDP、高铁竞合关系，预测远期溧阳航空旅客吞吐量达到300万人次/年；
- 围绕区域机场群差异化发展，重点提供面向旅游、私人及公务飞行、驾驶培训等服务，完善溧阳综合交通运输体系。

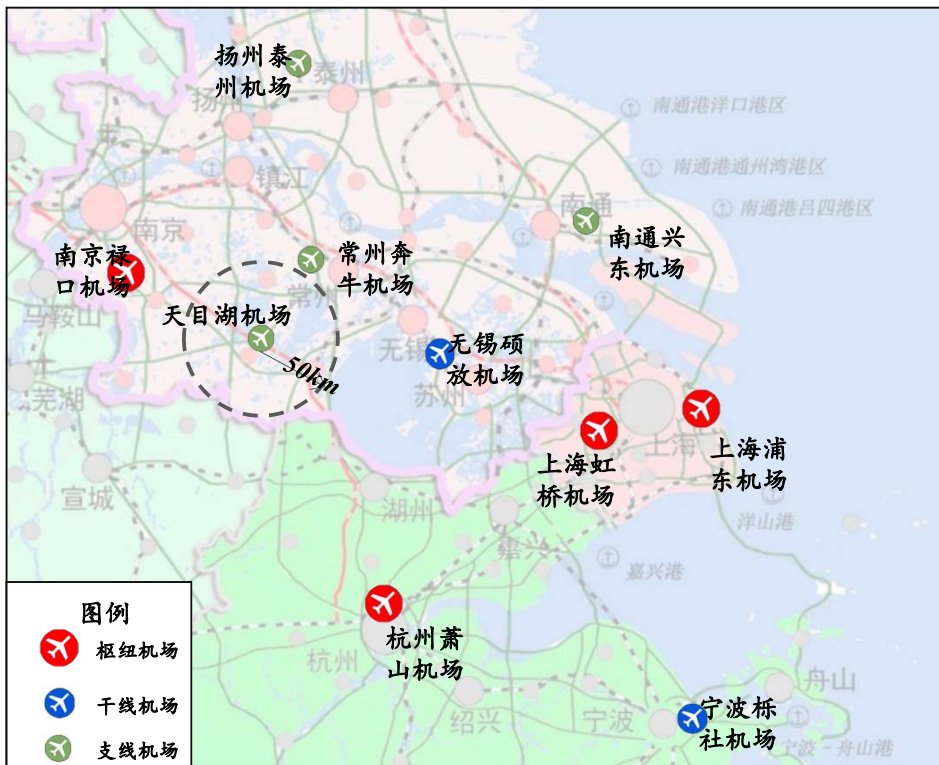
波音公司及空中巴士公司的客货运量预测

		2009年至2028年 复合年增长率	波音公司	空中巴士公司
亚太区	客运		6.3%	6.1%
	货运		6%	6.3%
中国	客运		7.6%	7.3%
	货运		6.6%	7.8%
全球	客运		4.7%	4.5%
	货运		5.2%	5%

全球航空市场预测增长率

《江苏省中长期通用机场布局规划（2018-2035年）》提出的通用机场分类

机场分类		功能定位
综合型		具有综合服务功能，拥有固定运营基地，满足包括公务航空、通勤飞行等在内的通用航空需求，可提供全套通用航空服务。在现阶段不进行具体划分，根据各通用机场在未来的实际发展情况确定。
特色型	公益服务型	以应急救援、消防救灾、城市管理、环境保护等公益性服务为主导功能的通用机场。
	生产服务型	以工、农、林、渔、建筑等生产作业类和商务飞行、旅游飞行、驾照培训等消费服务类为主导功能的通用机场。
	产业支撑型	以支撑带动规模化、特色化通用航空产业集聚区（通航产业园、通用航空小镇等）发展，构建通用航空产业为主导功能的通用机场。

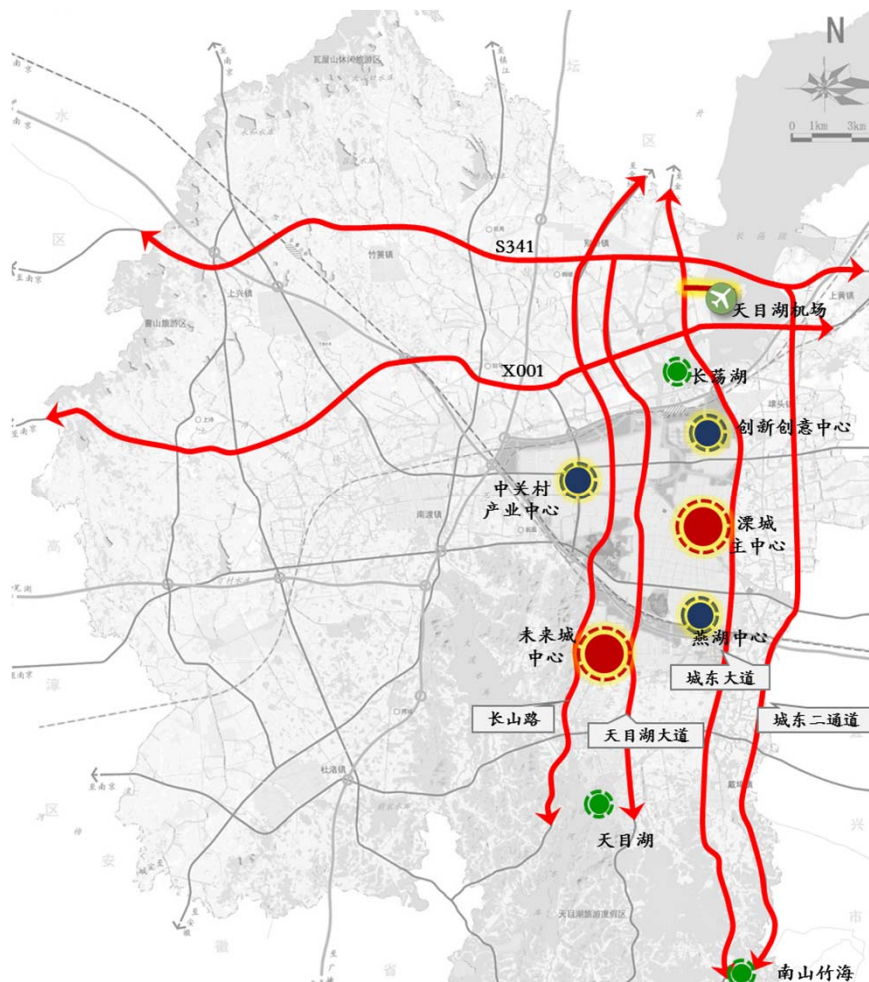


长三角区域机场群竞合关系分析图

共享区域枢纽机场，发展旅游支线机场

2、完善机场集疏运，强化与天目湖机场及区域主要机场快速联系。

- 利用城东大道、天目湖大道、长山路等强化天目湖机场面向全市域的集疏运条件；
- 依托南沿江、宁杭二通道、常泰城际等实现与虹桥、浦东、禄口等机场快速联系，拓展国际、国内联系条件；
- 积极争取在旅游度假区设立机场候机楼，开通旅游度假区直达禄口、奔牛机场的空港快线。



加强内河港口建设，促进港城协调发展

1、优化内河港群体系，形成“3主、7辅”作业区布局

□ 溧阳港区现有货运港口码头170处，其中合法持证26家，仅占15.3%。现有内河港群分布散乱，不能满足产业布局的要求，且对周边环境、交通影响严重。

1. 主作业区

靠近市域内重要的经济中心、重要开发区、规模较大的乡镇，具备良好的水、陆集疏运条件，对区域经济发展至关重要，功能齐全，规模相对较大、辐射较强。

溧城西（中关村）作业区、社渚作业区、上沛作业区。

2. 辅作业区

靠近主要乡镇等一般性经济中心，服务于局部地区的经济发展，以港口装卸功能为主，兼顾其它功能，规模相对较小的作业区。东郊作业区、溧城北作业区、南渡作业区、上兴作业区、竹箐作业区、埭头（上黄）作业区、别桥作业区。

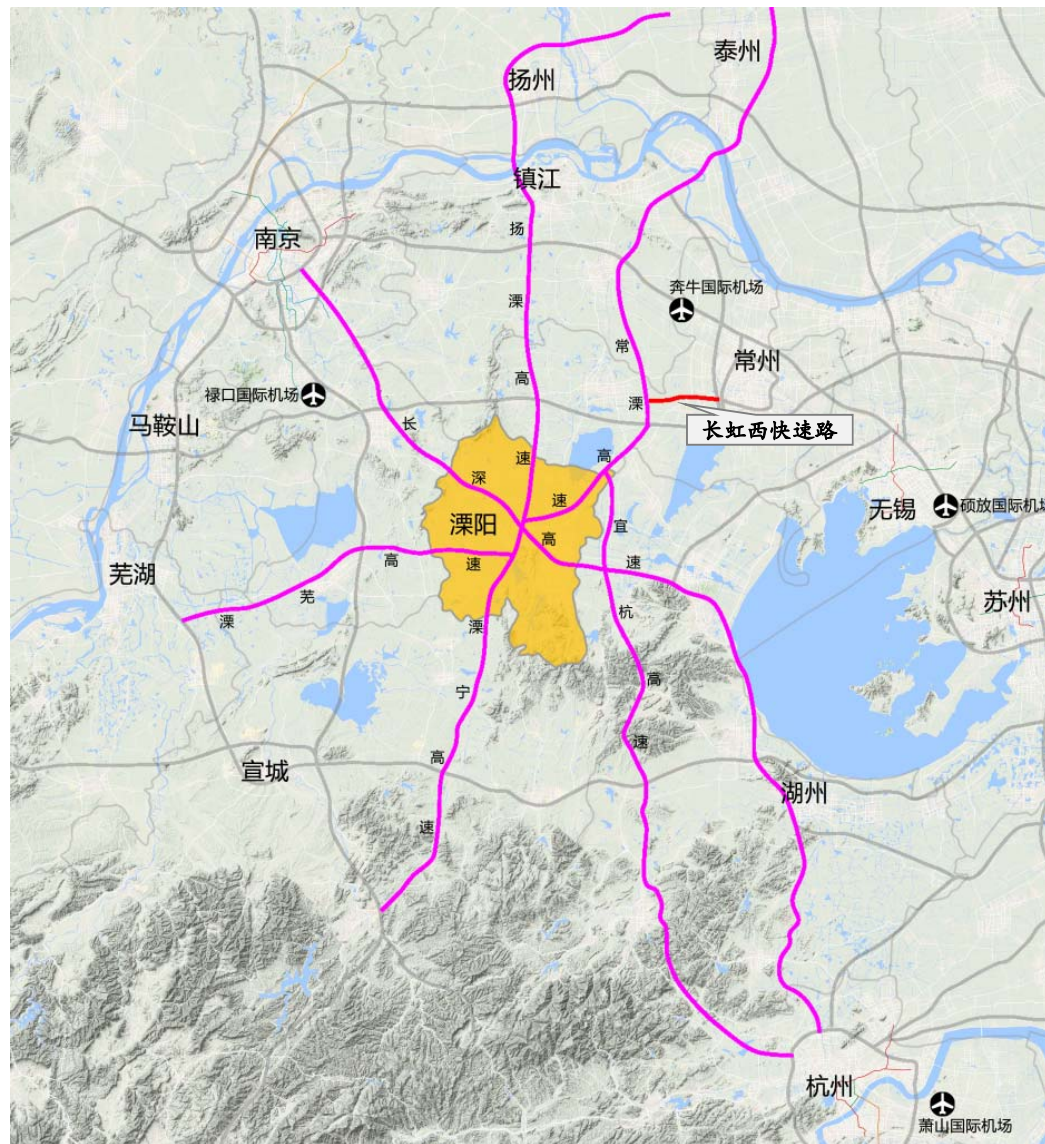


溧阳港口作业区规划布置图

完善高速公路网络，强化周边快速联系

1、构建“一环、七射”的高速公路网络，快速通达周边地区，提升溧阳“苏浙皖边界地区中心城市”地位。

- 推进建设溧芜高速，增加向西与南京、芜湖快速联系通道。
- 推进建设溧宁高速，增加向南与广德、宁国快速联系通道。
- 宜长高速北衔接常溧高速，形成与杭州联系高速二通道。
- 常溧高速北衔接镇泰高速，强化与苏北的联系，同时通过长虹西快速路快速联系常州外环。



完善高速公路网络，强化周边快速联系

2、新增高速公路出入口，加强市域各地区的快速联系。

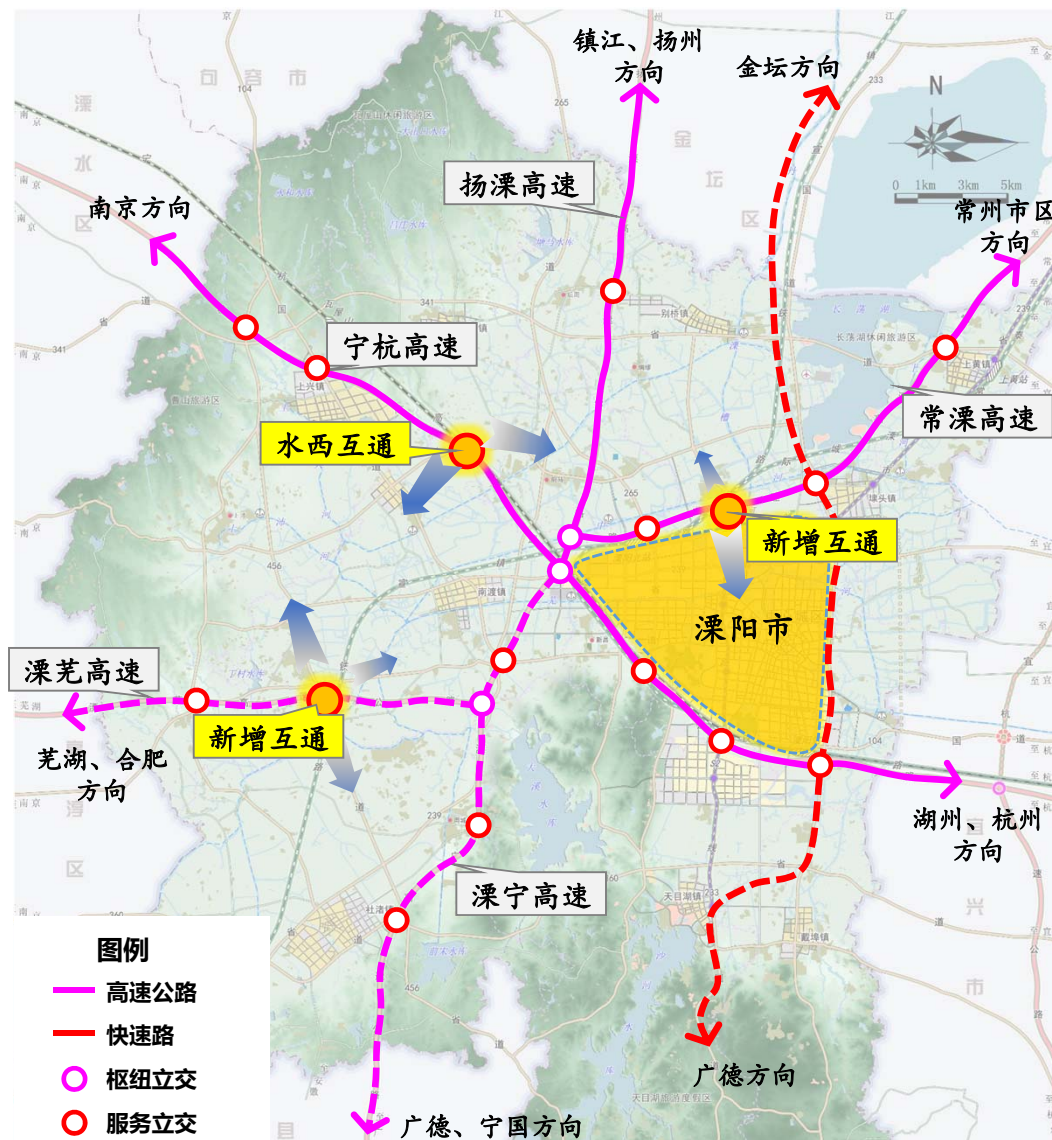
2016年7月国家发改委颁发《关于加强干线公路与城市道路有效衔接的指导意见》：在高速公路临近城市主城区路段和绕城公路上适当增加出入口数量，出入口平均间距可按不超过4公里设置。

优化区域交通节点转换，新增2个出入口：

- 宁杭高速与X001衔接（水西互通）；
- 溧芜高速与S456衔接。

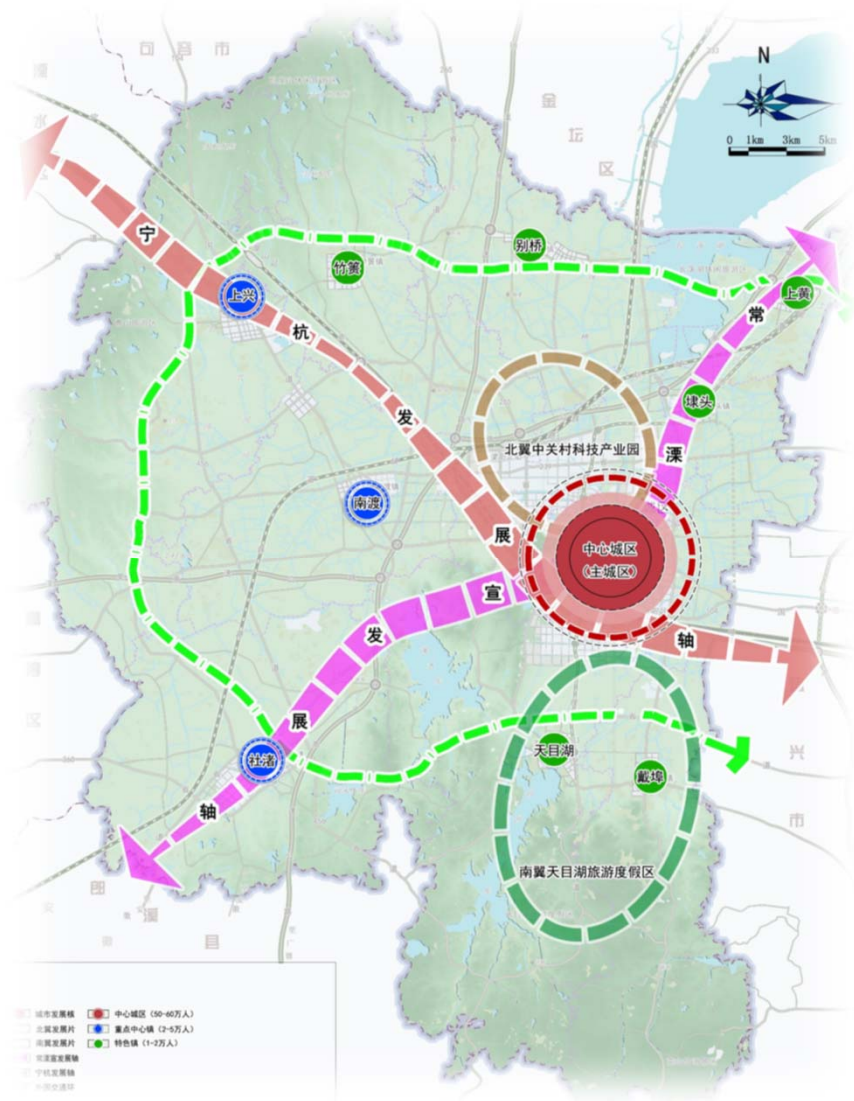
加强对城区交通的服务，新增1个出入口：

- 常溧高速与天目湖大道衔接。



交通一体：

打造满足“市域一体、全域旅游”发展要求的高效畅达的市域交通体系！



以市域干线公路为抓手，强化中心城区与各乡镇快速交通联系，促进市域城乡一体融合；

大力发展城乡客运与旅游交通，建立货运交通体系，促进全域产业发展。

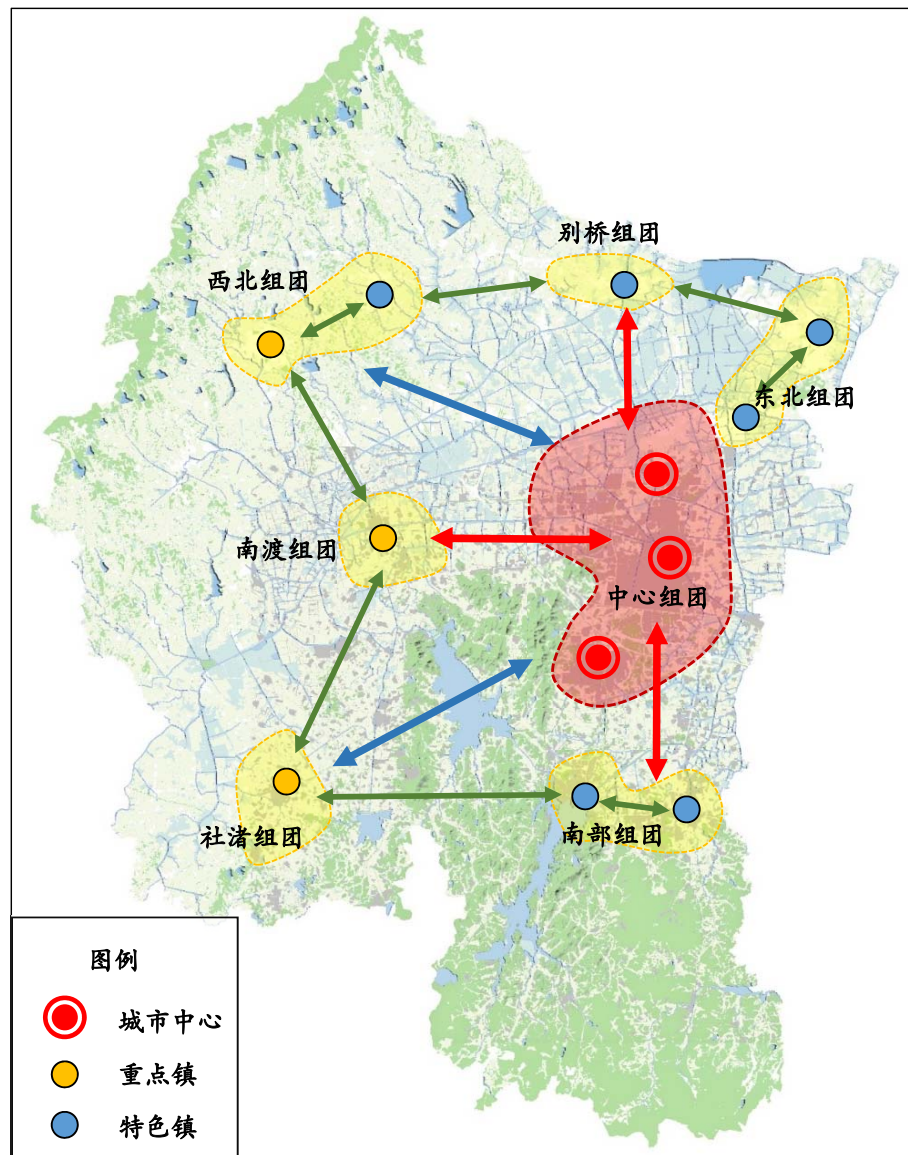
重构干线公路网络，支撑市域一体发展

1、总体思路

功能定位：干线公路主要承担中心城区与外围重点城镇（景区），以及外围重点城镇（景区）之间的交通联系，同时为高速公路集散交通。

结合市域城镇空间结构及市域交通需求，分层次优化市域干线公路网络：

- 1) 中心城区与重点镇应采用干线公路形成直达的交通联系，实现未来中心城区与重点镇“30分钟交通圈”目标；
- 2) 重点镇与特色镇之间互联互通，提高干线公路网络通达性和覆盖度，保障基本交通服务均等化；
- 3) 干线公路线形选择需兼顾与重大基础设施、重点景区、产业集聚区等经济节点的衔接。

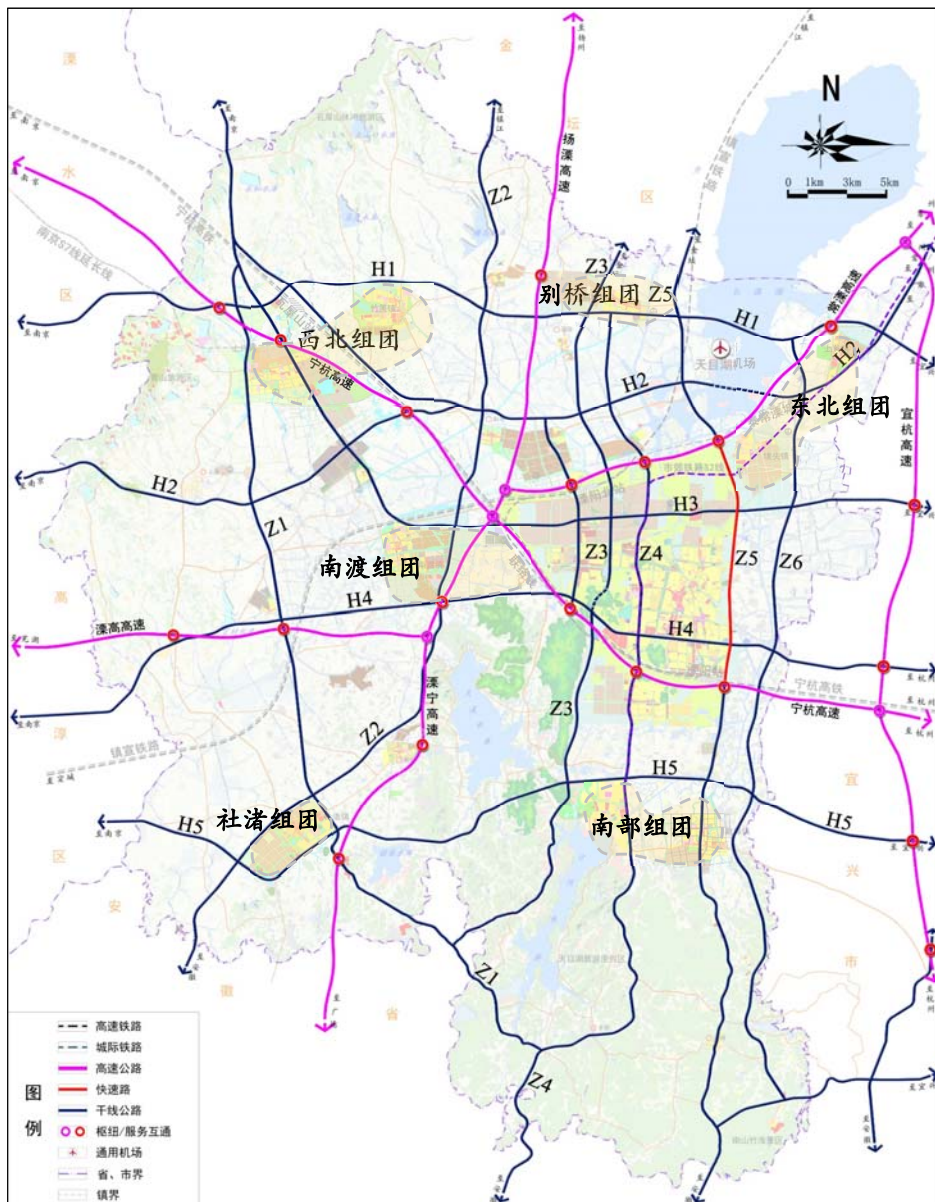


市域城镇交通需求空间结构图

重构干线公路网络，支撑市域一体发展

2、构建“五横六纵”干线公路网络。

规划干线公路网络总里程514公里，市域干线路网密度达到0.33公里/平方公里。

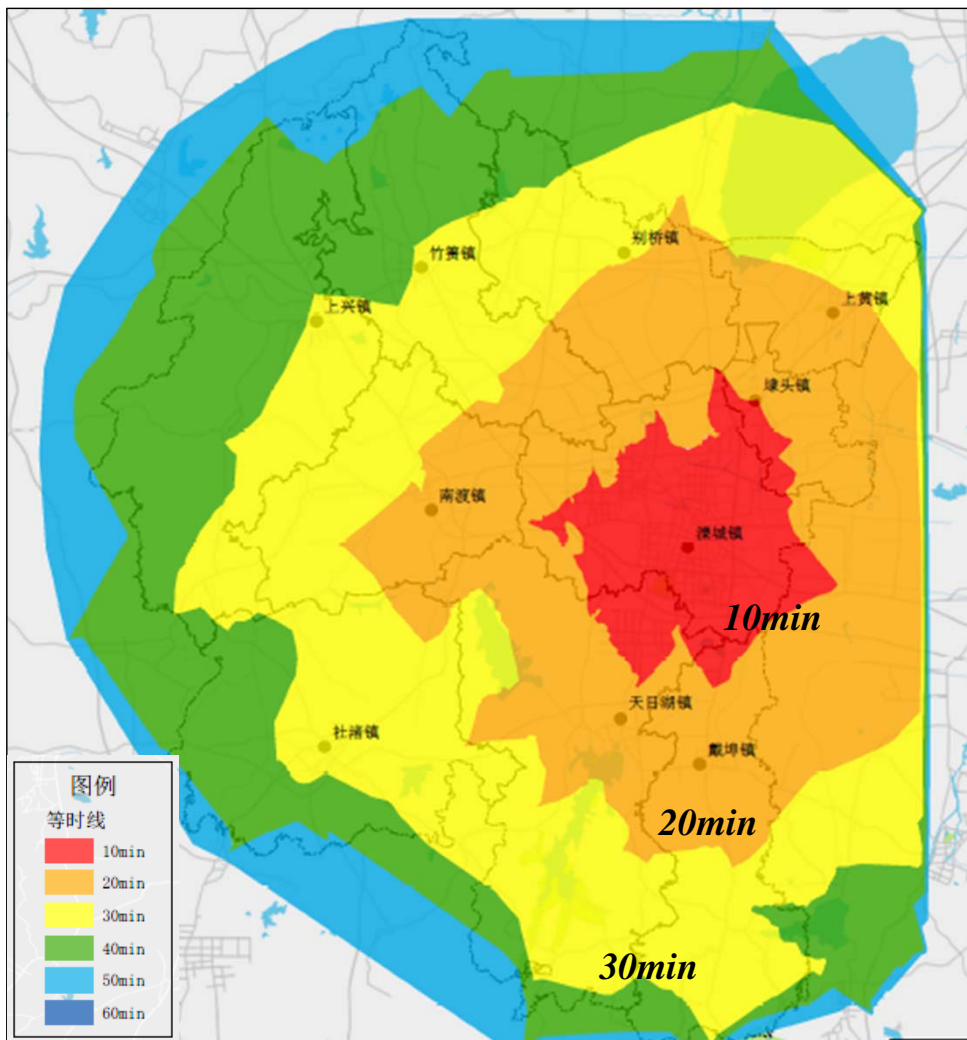


“五横六纵”干线公路的功能及选线

通道类别	交通功能	通道选线
横一	服务于上兴、竹箦、别桥之间的客货运交通；作为溧阳北侧东西向过境交通的重要通道。	S341
横二	溧阳城区北侧东西向过境交通的重要通道。	X001-城北二通道-S239
横三	服务于中心组团与西北、南渡、东北组团之间的客货运交通。	原G104-城北大道
横四	服务于中心组团与南渡组团的客货运交通。	X302-永平大道
横五	服务于社渚、天目湖、戴埠之间的客货运交通；作为溧阳南侧东西向过境交通的重要通道。	S360
纵一	服务于上兴、社渚之间的客货运交通；作为溧阳西侧南北向省道加密线。	S456
纵二	服务于社渚、南渡、别桥之间的客货运交通；作为溧阳城区西侧南北向过境交通的重要通道。	S239-S265
纵三	服务于中心组团与西北、南部组团的客货运交通。	泓盛路-长山路
纵四	服务于中心组团与别桥、南部组团的客货运交通。	天目湖大道
纵五	服务于中心组团与别桥、南部组团的客货运交通；溧阳城区东侧南北向过境交通的重要通道。	城东大道
纵六	服务于中心城区与南山竹海景区联系的第二通道；溧阳城区东侧分流的重要通道。	城东第二通道

经测试，干线路网方案实施后，市域内各镇区联系满足规划目标服务要求。

- 中心城区与镇：30分钟内联系市、镇中心。
- 城镇互联：相邻镇联系时间不超过15分钟，其他镇之间的联系不超过45分钟。



规划年中心城区至各乡镇的时间分布图

	深城	戴埠	竹箐	别桥	埭头	天目湖	南渡	社渚	上兴	上黄
深城	0	12	28	18	8	17	17	27	27	16
戴埠	12	0	36	26	16	17	29	27	38	24
竹箐	28	36	0	13	23	36	19	35	9	25
别桥	18	26	13	0	13	28	21	36	18	14
埭头	8	16	23	13	0	23	20	33	27	8
天目湖	17	17	36	28	23	0	25	21	35	30
南渡	17	29	19	21	20	25	0	22	17	27
社渚	27	27	35	36	33	21	22	0	29	40
上兴	27	38	9	18	27	35	17	29	0	31
上黄	16	24	25	14	8	30	27	40	31	0

规划年市域各乡镇联系时间矩阵（单位：分钟）

建立货运交通体系，促进产城协调发展

1、构建“四主一辅”货运枢纽，完善货运场站布局。

- 结合货运交通需求，预测目标年货运场站用地需求108公顷，其中生产货运场站71公顷，生活货运场站37公顷。
- 货运主枢纽服务于溧阳及其周边地区的区域性货运需求；货运辅枢纽服务于生产、生活货物的对外运输和城市配送。



货运枢纽规划情况表

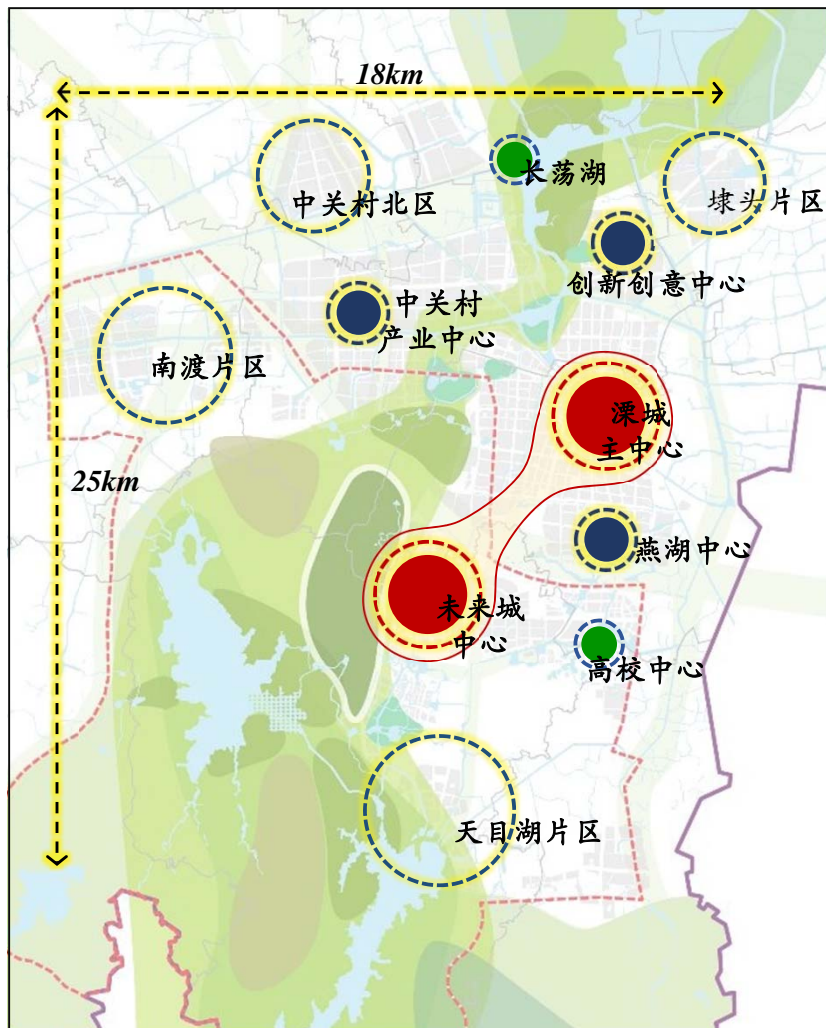
枢纽名称	位置及功能定位	面积 (公顷)
苏浙皖综合物流园区	紧邻104 国道、戴埠河以及芜申运河。服务钢材、废钢材等生产资料，提供交易、仓储、流通加工、配送等物流服务。	50
中关村港口物流园区	位于宁杭高速西侧、芜申运河北侧。为冶金、输变电、机械制造、新能源、新材料、医药等提供原材料、产成品的供应链物流服务。	36
南渡电商物流园区	位于芜申运河以南，239省道以西。重点开展化工新材料、日用消费品等的专业电商物流服务。	36
上兴物流中心	位于宁杭高速与104国道北侧。为工业、农副产品、城乡消费品等提供运输、仓储、交易、销售、配送、配载、信息等物流服务。	12
城北物流中心	位于城北大道与天目湖大道西南侧，为中关村地区提供原材料、产成品、生活资料等仓储及配送服务。	10

规划货运交通体系，促进产城协调发展

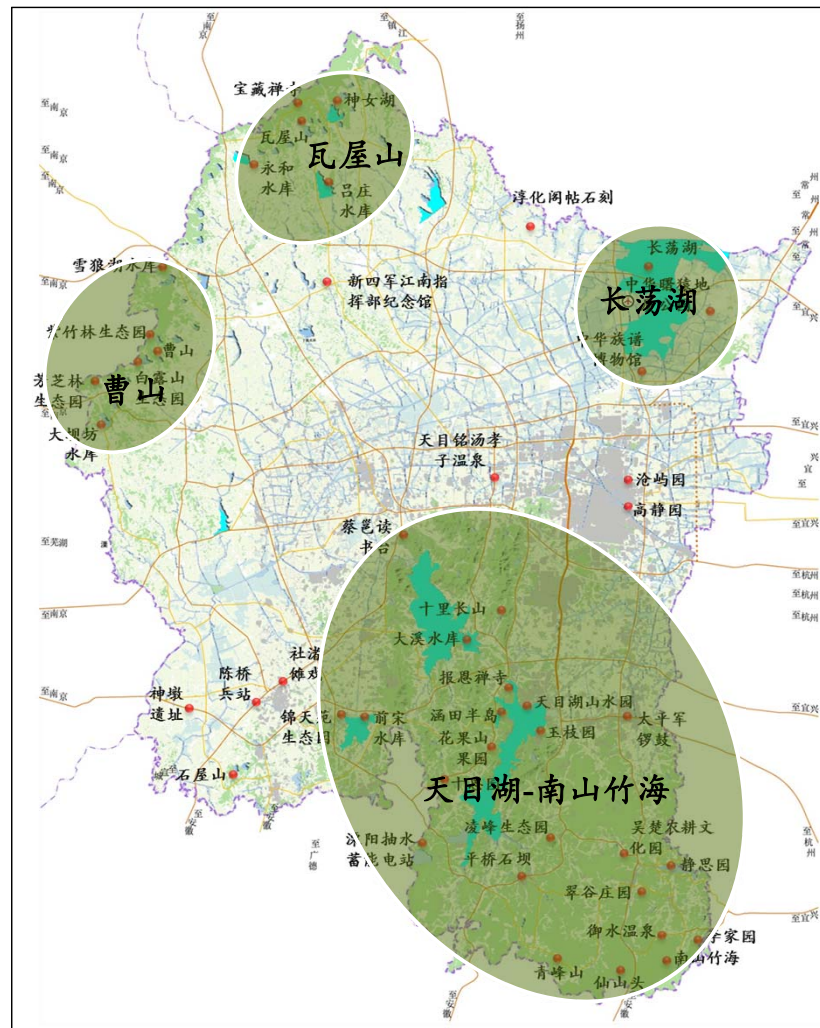
2、优化布局穿城国省干道，协调与城市发展关系

思路一：客货分离，与城市空间格局、生态资源相协调

□ 分流国省干道，**将过境交通从城区（含中关村、天目湖）外围通过**，减少过境货运交通的不利影响。



远期规划大溧阳城区空间范围

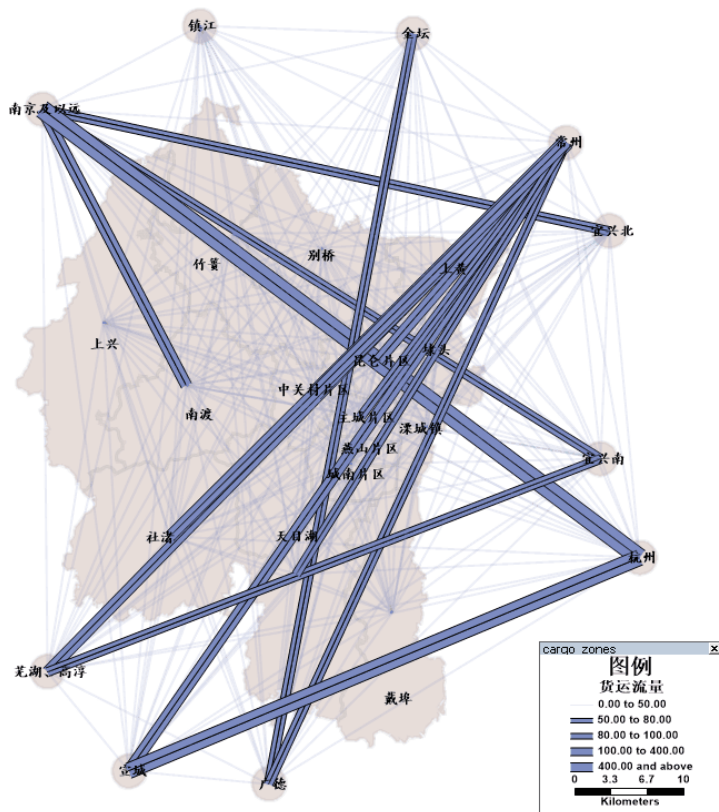


溧阳主要旅游资源分布图

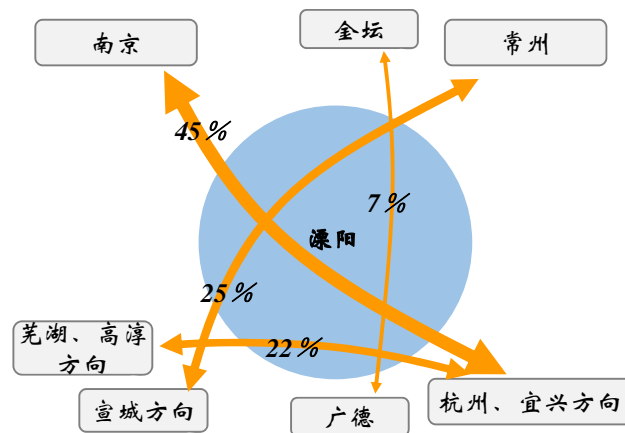
规划货运交通体系，促进产城协调发展

思路二：追本溯源，以分流过境货运需求为核心

- 根据货运需求调查，溧阳的过境需求走廊主要为宁杭、常宣、芜湖（高淳）-宜兴杭州以及金坛至广德4条。
- 预测规划年溧阳过境货运交通需求达到2750Pcu/高峰小时-双向，约为现状1.5倍。



过境及对外货运OD空间分布图



主要过境交通需求走廊示意图

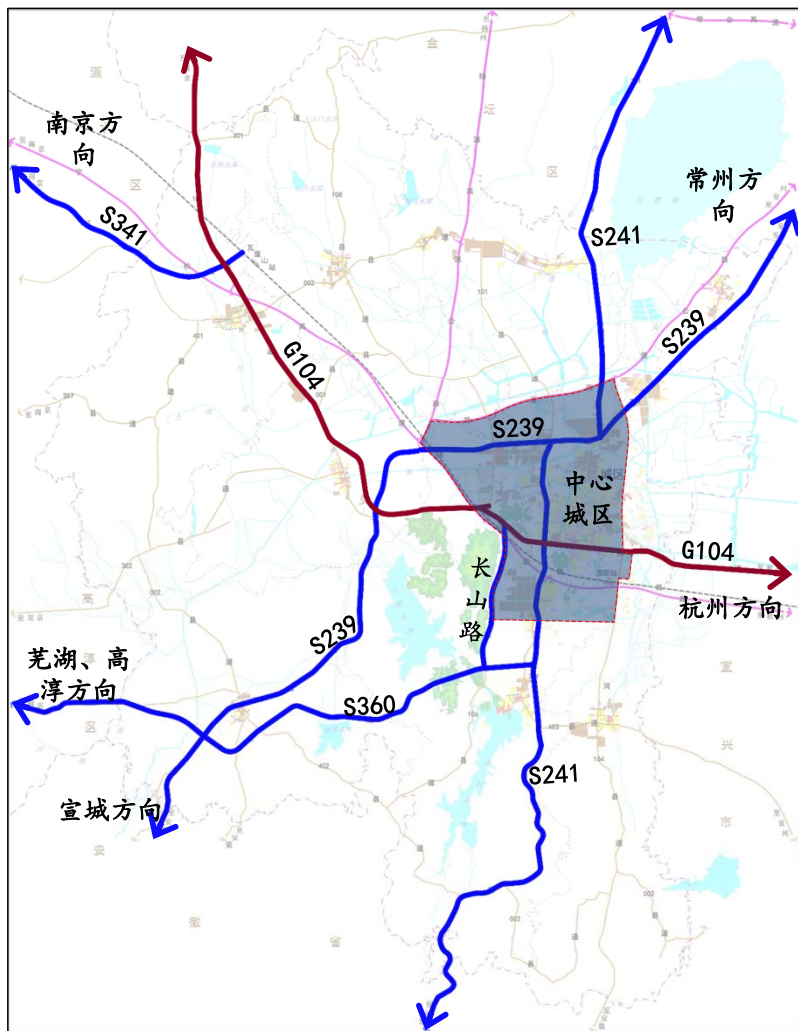
主要轴线过境货运交通需求（单位：pcu/高峰小时-单向）

关键通道货运	2017年	2025年	2035年
宁杭轴线	466	590	685
常宣轴线	221	280	325
芜湖、高淳至宜兴、杭州	188	238	276
金坛至广德	61	77	90

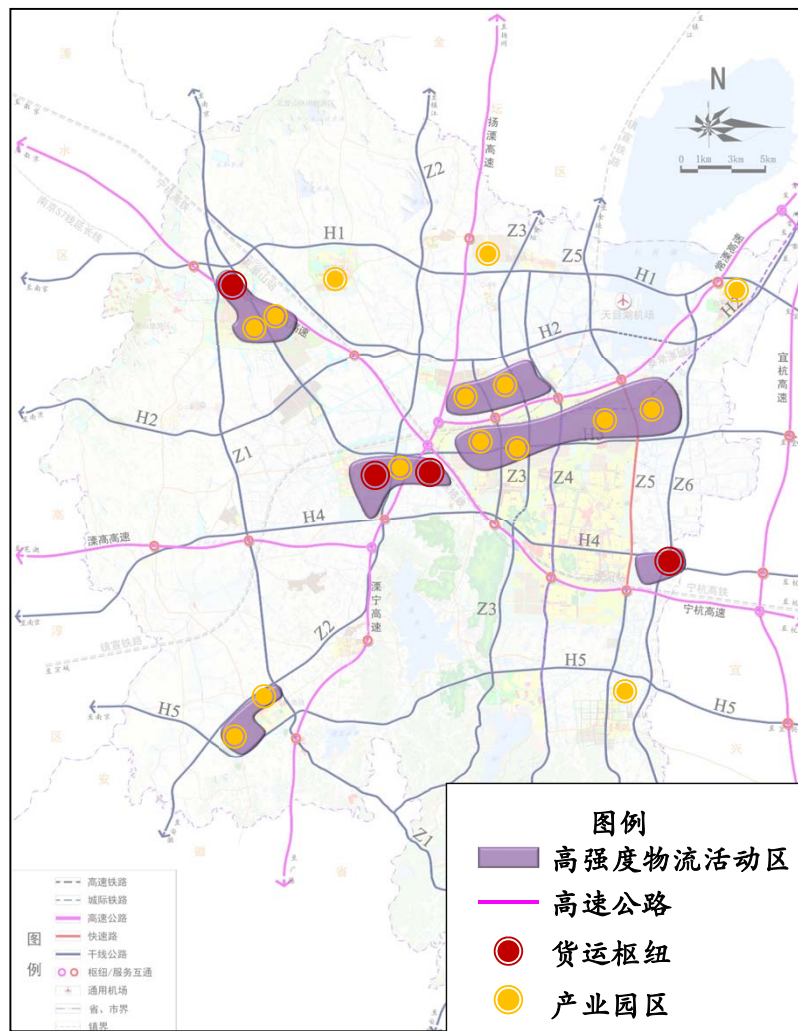
规划货运交通体系，促进产城协调发展

思路三：远近结合，寻找切实可行的分流路径

- 溧阳市内近期可以选用高强度物流活动区内货运通道分流，远期外围路网完善后，进一步向外分流。
- 分流路径与周边城市做好通道衔接，确保过境货运交通进的来，出的去。



现状主要过境通道示意图



溧阳高强度物流活动控制区示意图

规划货运交通体系，促进产城协调发展

1) 优化调整G104线位，分离宁杭轴线货运交通

G104通道过境货运交通主要为宁杭轴线货运交通，预测远期过境货运交通需求达到700pcu/h-单向，约占过境货运总量的45%。

	方案一	方案二	方案三
方案概况	近期改线城北大道（横三）、城东大道；远期进一步改线城东二通道。	近期改线横二通道、城东大道；远期进一步改线城东二通道。	近期利用S341、城东大道分流；远期进一步改线城东二通道。
绕行距离	近期绕行4公里；远期绕行5公里。	近期绕行8公里；远期绕行7公里。	近期绕行8公里；远期绕行6公里。
优点	1) 利用城北大道等现状通道，利于近期实施。	1) 沿城区边缘，对城市干扰小。 2) 不需再对S341进行拓宽改造。	1) 沿城市外围，对城市活动干扰小。 2) 利于近期实施。
缺点	1) 为满足G104分流需求，城北大道需按双向6车道拓宽改造，近期投资匡算约5亿；远期建设城东二通道分流段约6亿。 2) G104沿北侧城区穿过。	1) 新建横二通道，近期投资匡算约9亿；远期建设G104至横二连接线、长荡湖隧道及城东二通道，另需20亿。 2) 近期实施方案受限于X001通道建设进度。	1) G104与S341功能复合，远期需按双向6车道改扩建，涉及多处桥梁，难度较大。 2) G104改线距离城区较远。

综合比选，建议近期选择方案一，并逐步引导至城东二通道分流；预留远期选择方案二、方案三实施条件。



规划货运交通体系，促进产城协调发展

2) 优化调整S239线位，分离常宣轴线货运交通

S239通道过境货运交通主要为常宣轴线货运交通，预测远期过境货运交通需求达到330pcu/h-单向，约占过境货运总量的25%。

	方案一	方案二
方案概况	改线横二通道，分流段长23公里。	改线S265-S341线位。
绕行距离	分流段长23公里，绕行距离仅1.2公里	分流段长33公里，绕行增加距离约8公里。
优点	1) 绕行增加距离短。 2) 基本沿城区边缘通过，对城市活动干扰较小。	1) 利用既有规划通道，实施成本较小。
缺点	1) 近期实施方案受限于横二通道建设进度。	1) 绕行增加距离过长。

综合比选，建议近期不做调整，远期选择横二通道进行分流。



规划货运交通体系，促进产城协调发展

3) 优化S360货运交通组织，分离高淳-杭州（宜兴）轴线货运交通

S360通道过境货运交通主要为芜湖高淳至宜兴、杭州间货运交通，预测远期过境货运交通需求约300pcu/h-单向，约占过境货运总量的22%。

	方案一	方案二
方案概况	双路径分流：高淳至宜兴方向由S239-横二通道-S341分流；高淳至杭州方向由S456-G233-G318分流。	S360天目湖段设置主辅路断面，核心路段主线下穿。
绕行距离	至宜兴绕行约12公里；至湖州东绕行17公里。	--
优点	1) 通过外围路径分流，有效减少天目湖景区货运交通。	1) 保留S360货运功能，且路径与区域交通需求走向基本一致。
缺点	1) 分流路径绕行增加距离较长。 2) 360限货难以实施。	1) 工程投资较大，仅核心段主线下穿需新增约6亿投资。



规划货运交通体系，促进产城协调发展

4) 优化G233 (S241) 货运交通组织，分离金坛-广德轴线货运交通

G233通道过境货运交通主要为金坛-广德间货运交通，预测远期过境货运交通需求约100pcu/h-单向，约占过境货运总量的7%。

	方案一	方案二	方案三
方案概况	利用S341-S265-S239-S456	利用横二-S239-S456	利用S341-S456
绕行距离	分流段长56公里，绕行增加9公里。	分流段长49公里，绕行增加7公里。	分流段长67公里，绕行增加20公里。
优点	1) 绕行距离短。 2) 沿城市边缘通过，对城市活动干扰较小。	1) 绕行距离短。 2) 沿城区边缘通过。	1) S239\S265压力较小。
缺点	1) G233与S341、S239部分路段存在叠加，但影响有限。	1) 横二通道已作为G104、S239分流通道，再引入G233，分流压力过大。	1) 绕行增加距离过长。 2) S456段作为联系瓦屋山、曹山与天目湖的快速旅游通道。

推荐方案一，利用S341-S265-S239-S456分流。



规划货运交通体系，促进产城协调发展

近期方案

G104改线：利用城北大道-城东大道，并逐步引导至城东二通道分流。

G233改线：利用S341-S265-S239-S456。

S239改线：近期不做调整。

S360分流：高淳至宜兴方向由S239-城北大道分流；高淳至杭州方向由S456-G233分流。

近期行动计划：

- 1) 完善G104近期改线通道，建议加快推进城北大道按双向6车道拓宽改造；同步推进城东二通道建设，逐步引导G104向城东二通道分流。
- 2) 完善G233改线通道，推进既有规划S265建设并衔接S239。
- 3) 考虑S360芜湖、高淳至湖州、杭州的货运由S456分流，建议加快建设S456（S239至G233段）。



穿城国省干道近期改线方案

规划货运交通体系，促进产城协调发展

远期方案

G104改线：利用横二通道-城东二通道。

G233改线：利用S341-S265-S239-S456。

S239改线：利用S239-横二通道。

S360分流：高淳至宜兴方向由S239-横二通道-S341分流；高淳至杭州方向由S456-G233-G318分流。预留S360立体分流条件。

远期预留控制：

- 1) 加快推进横二通道建设；同步完善城东大道北延接横二通道。
- 2) 沿宁杭高铁北侧新增G104至横二通道连接线，减少过境交通对上兴新城的直接影响。



穿城国省干道远期改线方案



规划货运交通体系，促进产城协调发展

中心城区货运通道及货运交通组织。

□ 货运限行区：

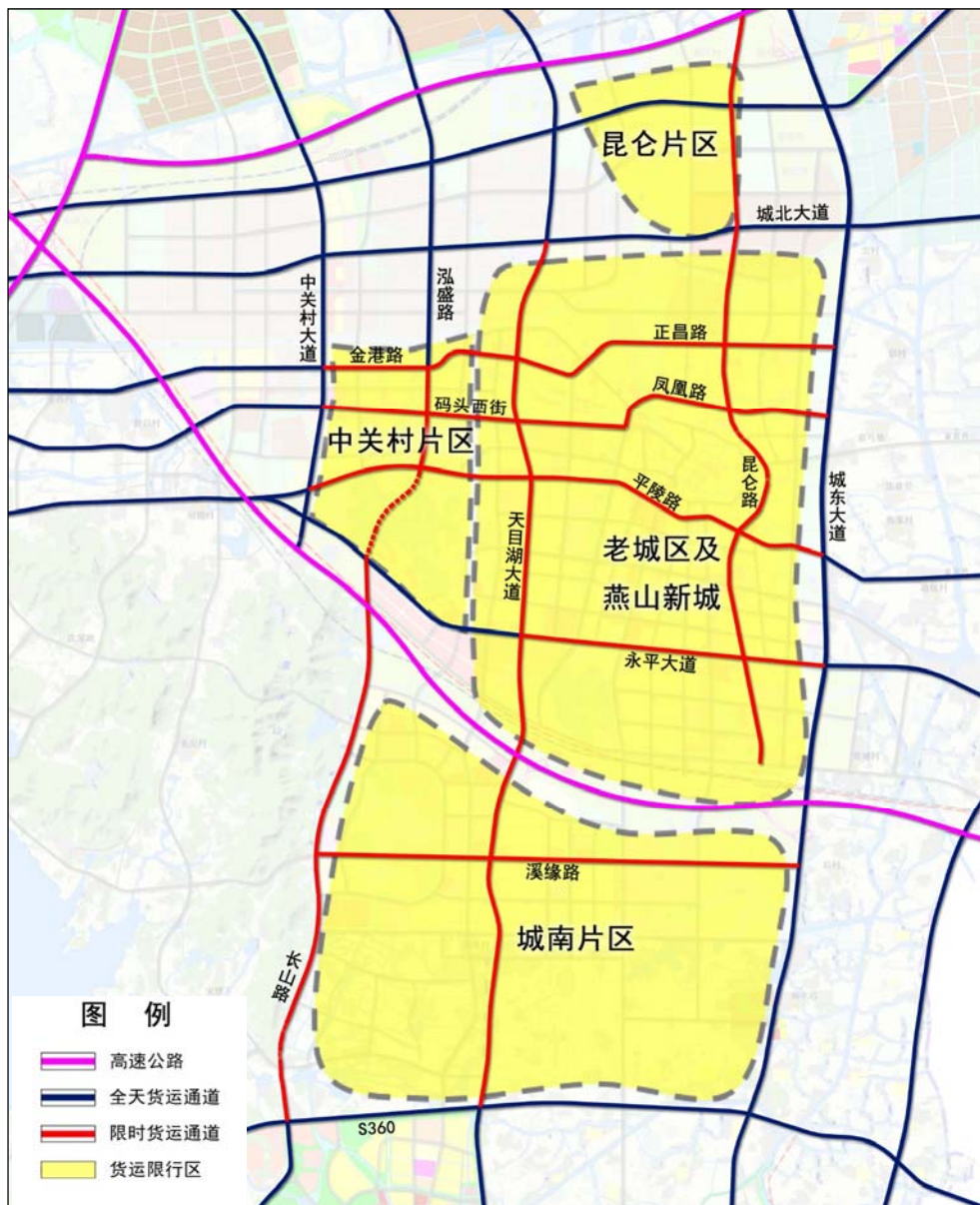
准许吨位在5吨以下的厢式货车在白天非高峰时间通行，其他货车白天（每日7时至21时）禁止通行，主要包括主城区、燕山新城、未来城、创新中心区及长荡湖旅游区。

□ 限时货运通道：

货运限行区内的干线道路，包括天目湖大道（腾飞路至S360段）、永平大道（天目湖大道至城东大道段）、清溪路。

□ 全天货运通道：

高快速路、城区外围干线公路以及服务于中关村产业园区的主要货运干道（中关村大道、腾飞路等）。



城区货运交通组织图

优化旅游交通组织，提升旅游服务品质

以提升旅游交通承载力及服务品质为核心，优化旅游交通组织模式

- 2017年全市接待旅客1760万人次，其中高峰日游客接近20万人次，现状游客大多驱车直达景区，景区道路及停车资源有限，高峰时期交通拥堵十分严峻，旅游交通品质难以得到保障。
- 总规提出目标年全市接待旅游5300万人次，随着旅游人口的进一步增长，旅游交通形势将更加严峻。

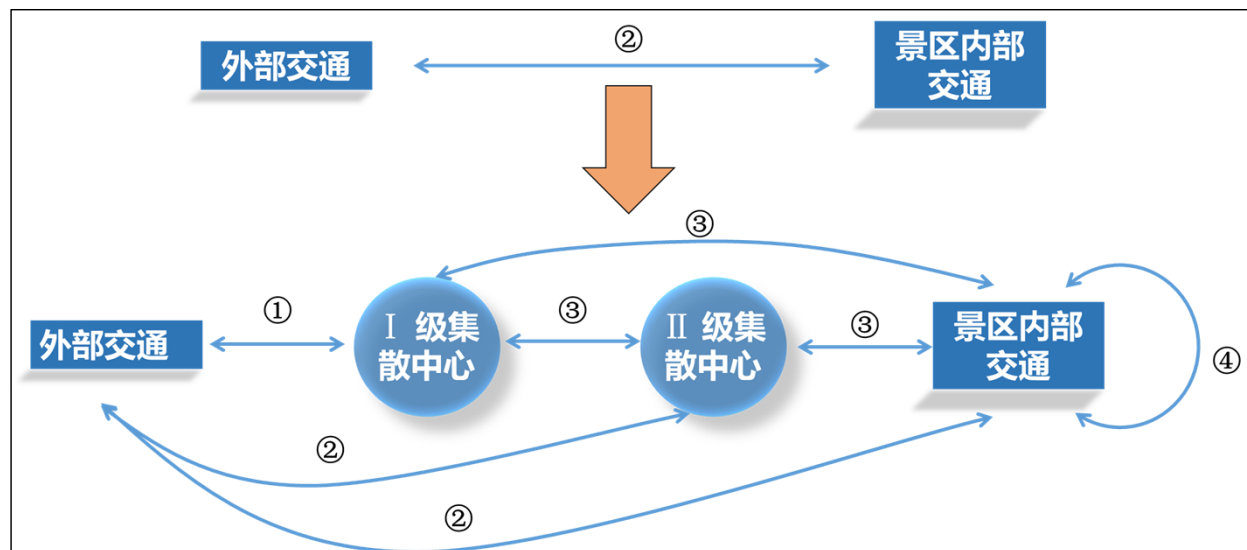


天目湖，2018. 5. 26（周六）. 12:14



南山竹海，2018. 5. 27（周日）. 09:47

引入旅游交通集散中心，优化旅游交通结构，提升旅游交通承载力：▶

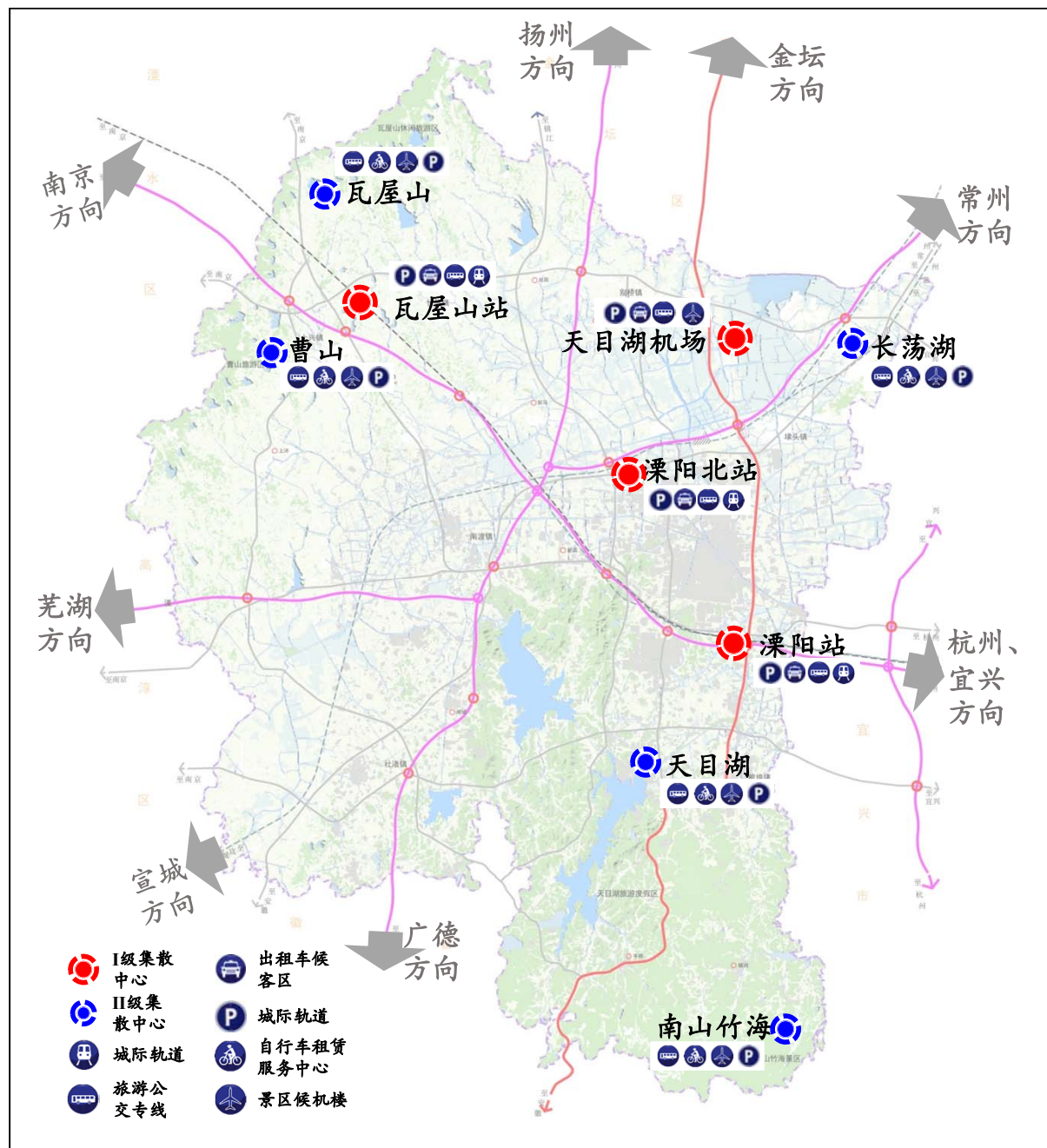


- ① 高速铁路、城际轨道、旅游大巴、航空、自驾等；
- ② 旅游大巴、自驾等；
- ③ 城市公交、旅游公交专线、自驾等；
- ④ 登山步行、观光缆车、环湖自行车、水上巴士、水上游船等。

1) 构建两级集散中心

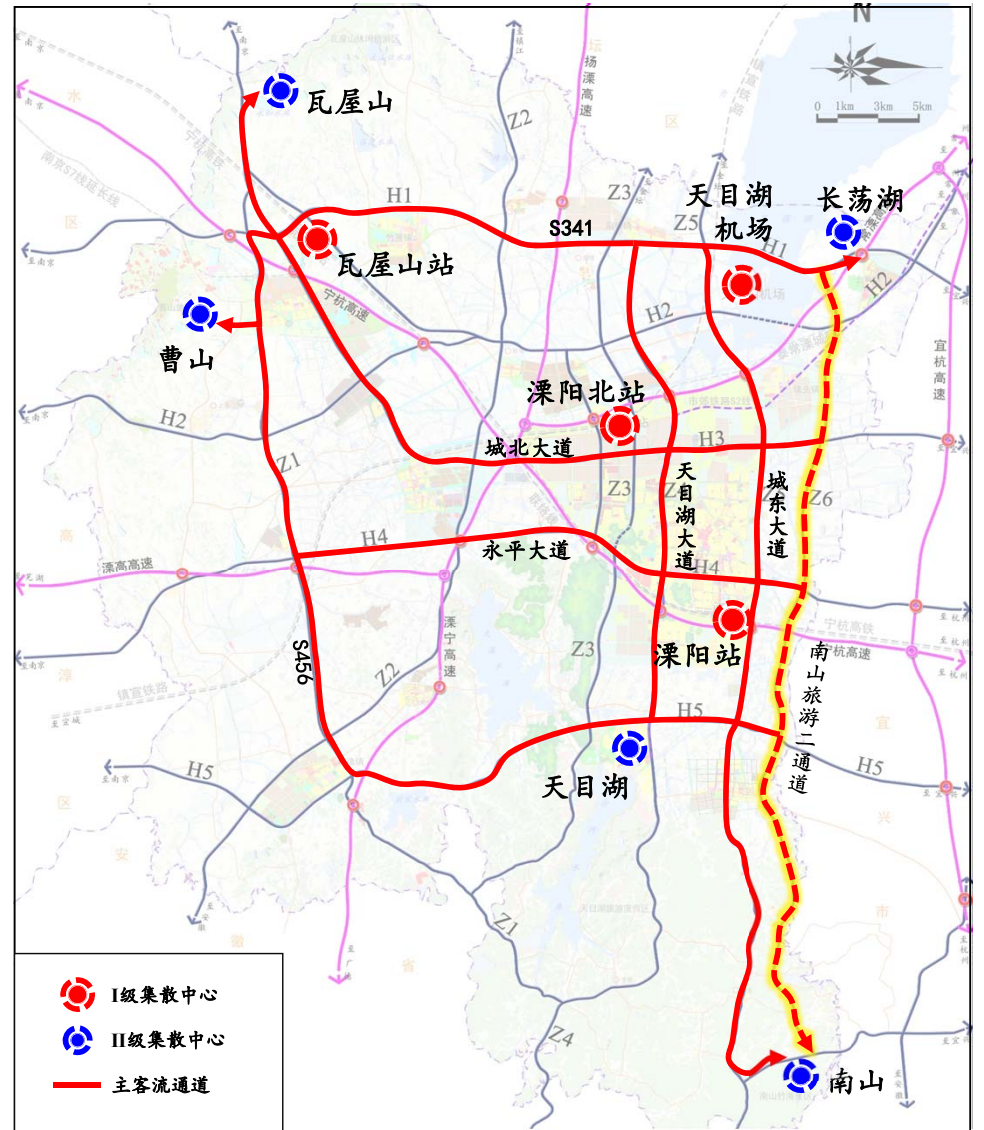
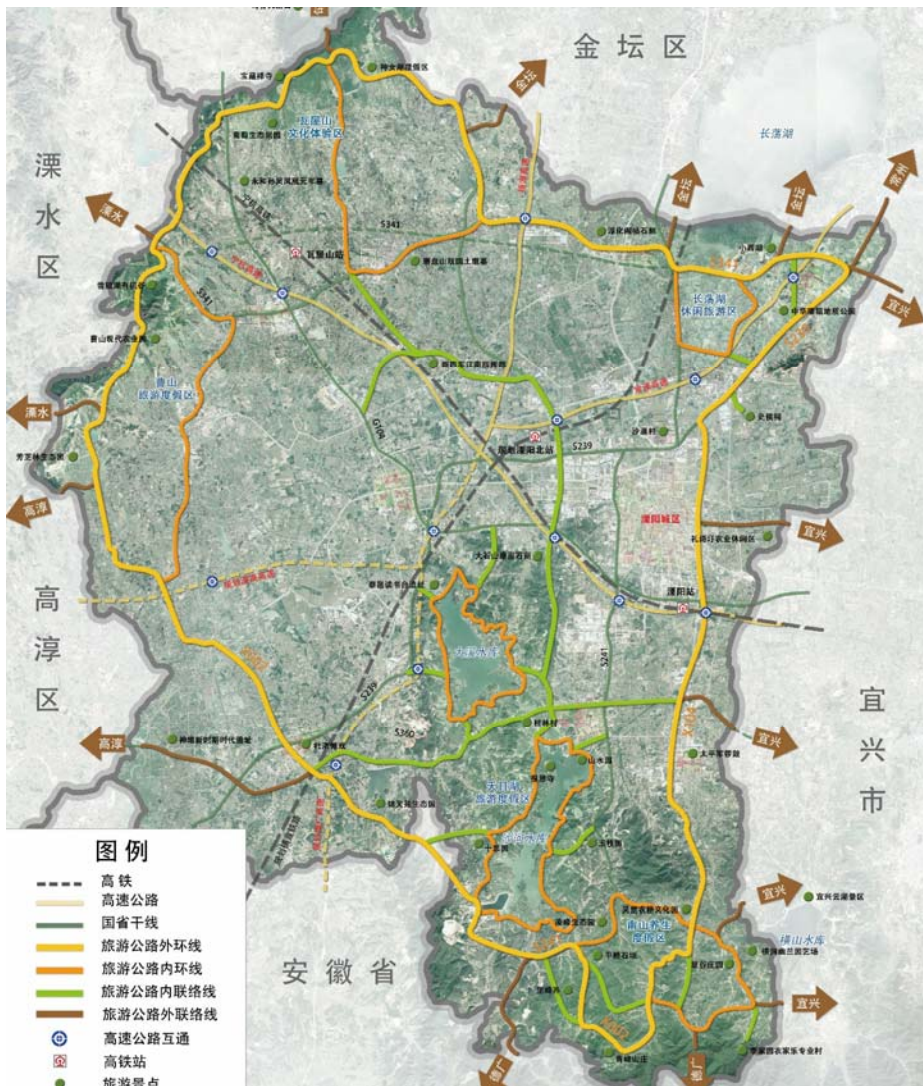
规划4个 I 级集散中心，5个 II 级集散中心，有效接驳对外交通，高效集散各类客流。

	I级集散中心	II级集散中心
位置	对外交通枢纽	主景区外围
规模	3-5公顷	3000-5000平方米
功能	实现对外交通与市域景区交通的衔接换乘	实现景区外部交通与内部交通方式的转换
设施	城际轨道、客运站、大型停车场、旅游专线公交场站、共享汽车租赁点等	自行车租赁服务中心、小型停车场、公交停靠站、景区候机楼
服务	交通集散、旅游服务等综合性服务	游客咨询、自行车租赁维修、适当的餐饮零售和住宿服务



2) 完善旅游交通快速通道

在1号旅游公路基础上，围绕两级集散中心，构建旅游快速通道，实现中心城区、集散中心至组团内部旅游交通30分钟可达，跨组团旅游交通60分钟可达。



3) 构建多层次旅游公交服务体系

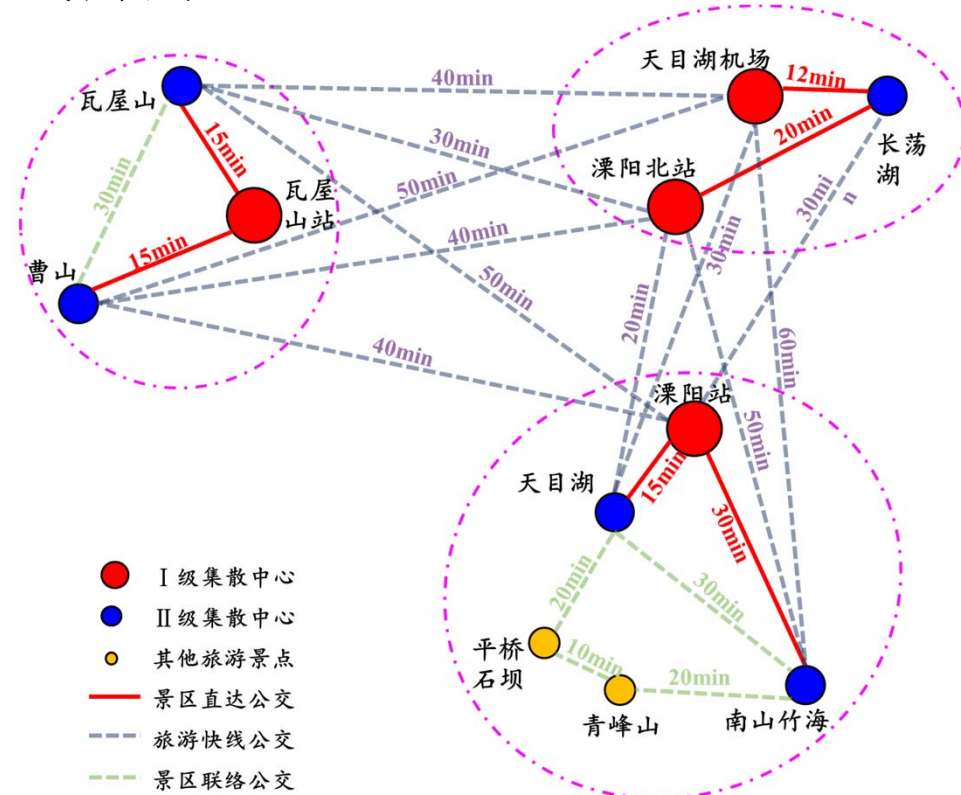
近期重点完善一级集散中心与组团内各主要景区的直达公交服务。

远期结合客流需求进一步研究完善旅游快线及景区联络公交。

景区直达公交：从一级集散中心直接连通组团内主要景区二级集散中心。

旅游快线公交：从一级集散中心连接到跨组团旅游景区二级集散中心。

景区联络公交：以组团内主景区为核心，联络、带动二级景区，打造体验式旅游路线。



景区直达旅游公交线路图

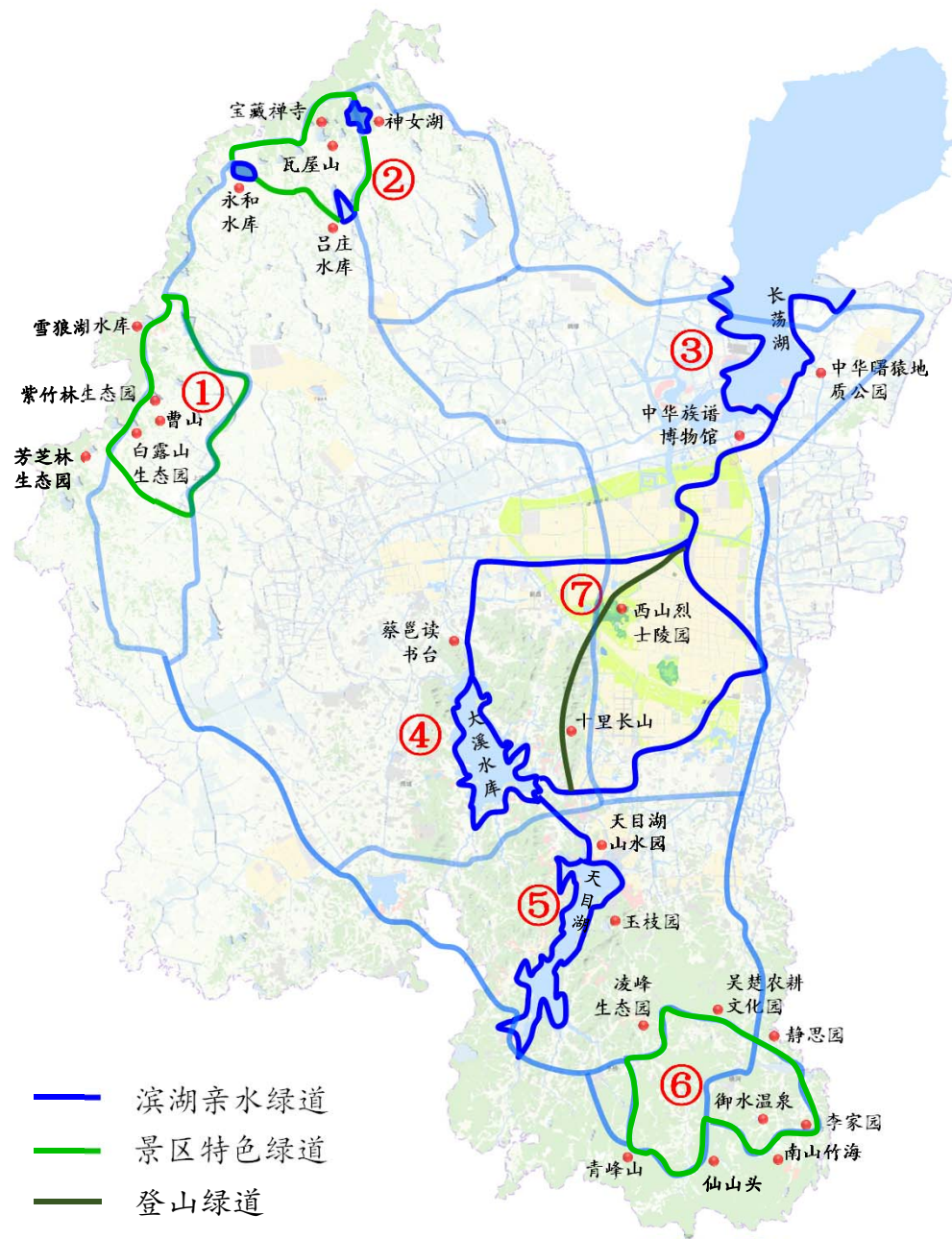
4) 打造湖滨、特色景区以及登山绿道

滨湖亲水绿道：环绕水库、河流及特色湖荡。

景区特色绿道：串联景区特色资源。

登山绿道：连接山林景观。

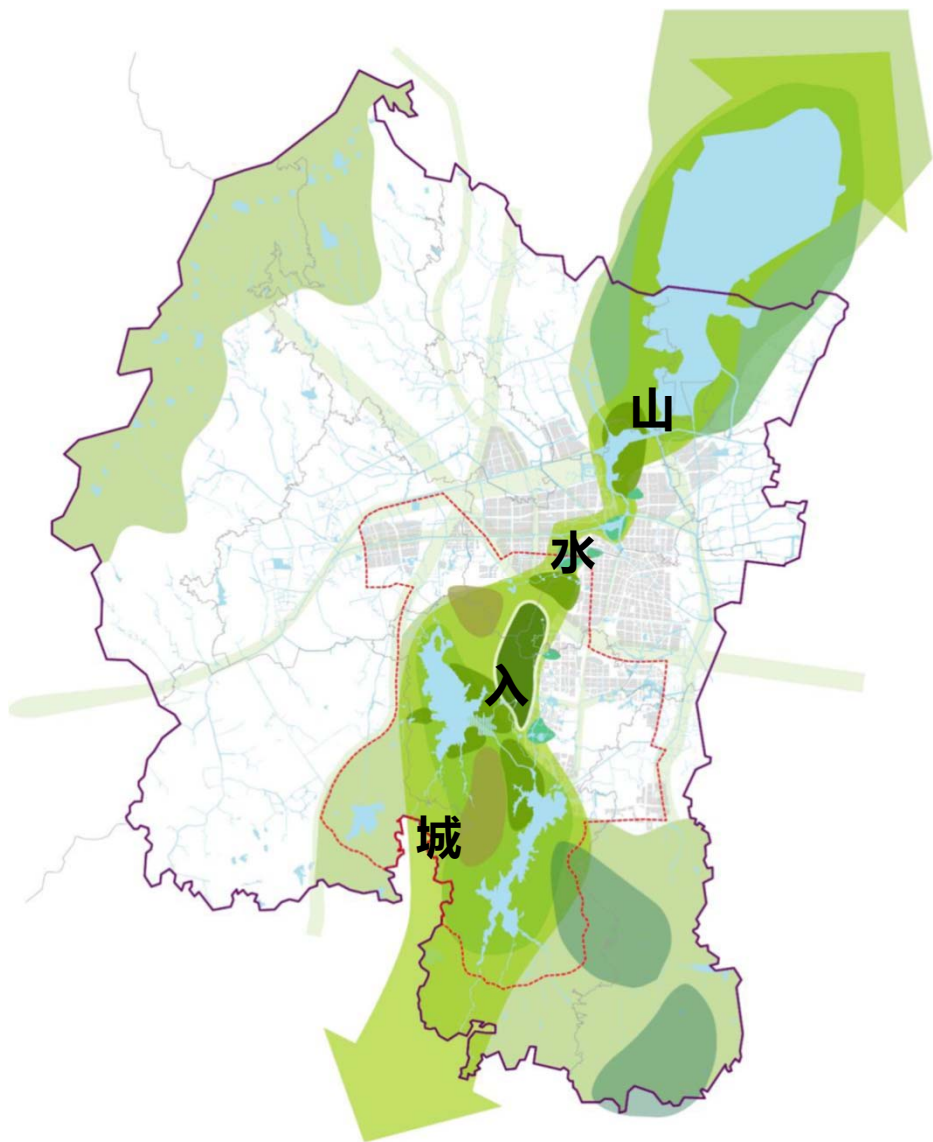
编号	定位	途径景点	长度
1	曹山景区特色绿道	雪狼湖水库、紫竹林生态园、芳芝林生态园、白露山生态园	27km
2	瓦屋山景区特色绿道	吕庄水库、永和水库、神女湖、塘马水库	23km
3	长荡湖滨水绿道	中华曙猿地质公园、中华族谱博物馆、长荡湖	15km
4	大溪水库滨水绿道	前宋水库、蔡邕读书台、大溪水库、十里长山	15km
5	天目湖滨水绿道	凌峰生态园、天目湖山水园、玉枝园	22km
6	南山景区特色绿道	青峰山、仙山头、李家园南山竹海、御水温泉、	25km
7	登山绿道	西山烈士陵园、十里长山	18km



溧阳市域旅游绿道规划图

品质发展：

打造契合“山水入城、最美溧阳”在地特征的低碳绿色、品质交通之城！



结合山水入城生态格局，以及多心多片发展需求：

- 1) 完善战略性交通骨架网络，优化公交系统结构，支撑与引导城区空间拓展与人口导入；
- 2) 构建特色慢行系统，核心地区大力发展绿色、智慧交通，营造高水准的生态宜居环境。

构建骨架道路网络，实现交通塑城

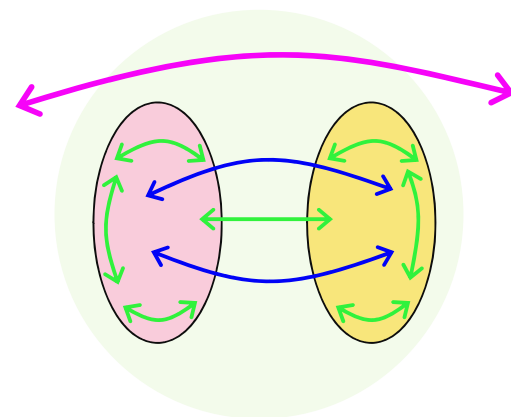
1、完善道路功能分级体系

□ 结合多中心、多组团的城市空间结构，**新增快速路及干线性主干道**，强化组团间快速交通联系。

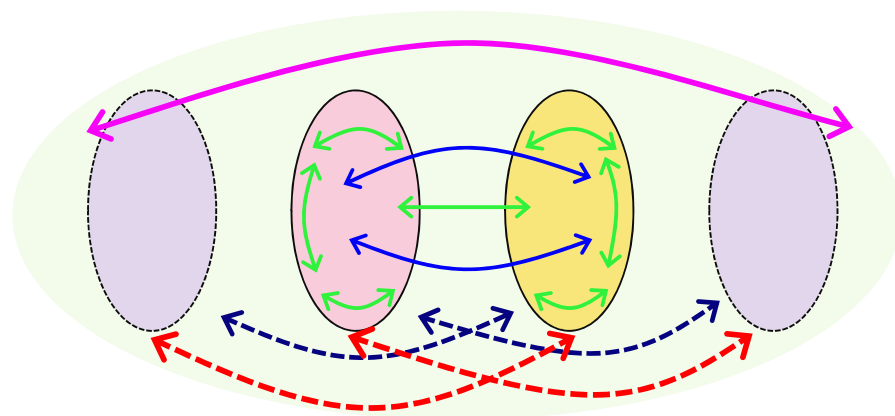
城市化地区一体化的道路功能分级体系

新增等级结构

道路分级	主要功能
高速公路	承担过境交通、疏港交通及对外交通。
快速路	承担城市内部片区之间的长距离交通，以及为高速公路系统集散交通的功能。
干线性主干道	承担城市内部片区之间特别是邻近片区之间的中长距离交通。
普通主干道	承担片区内部各功能片区之间的客货运交通。
次干路	承担片区内部各功能片区之间以及功能片区内部交通，并对城市主干道交通进行集散。
集散性支路	进行城市干道系统与小区道路之间的交通集散。
出入性支路	解决通达各建筑物的交通。



现状道路功能分级体系



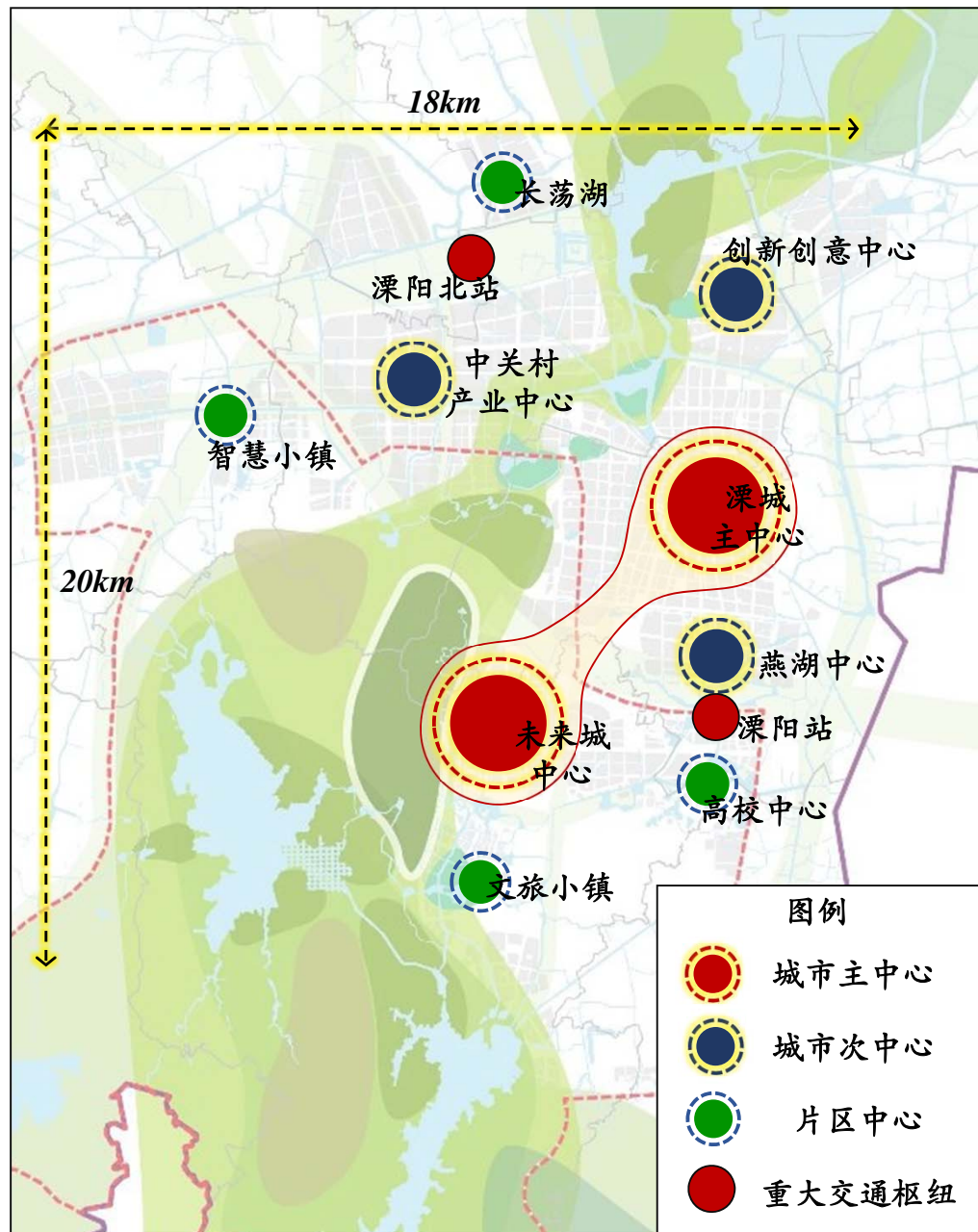
规划道路功能分级体系

构建骨架道路网络，实现交通塑城

2、完善干线性主干路网络方案

功能定位：主要承担城市内跨片区的中长距离快速交通，连接城市中心、次中心、片区中心、交通枢纽和重要的工业区。

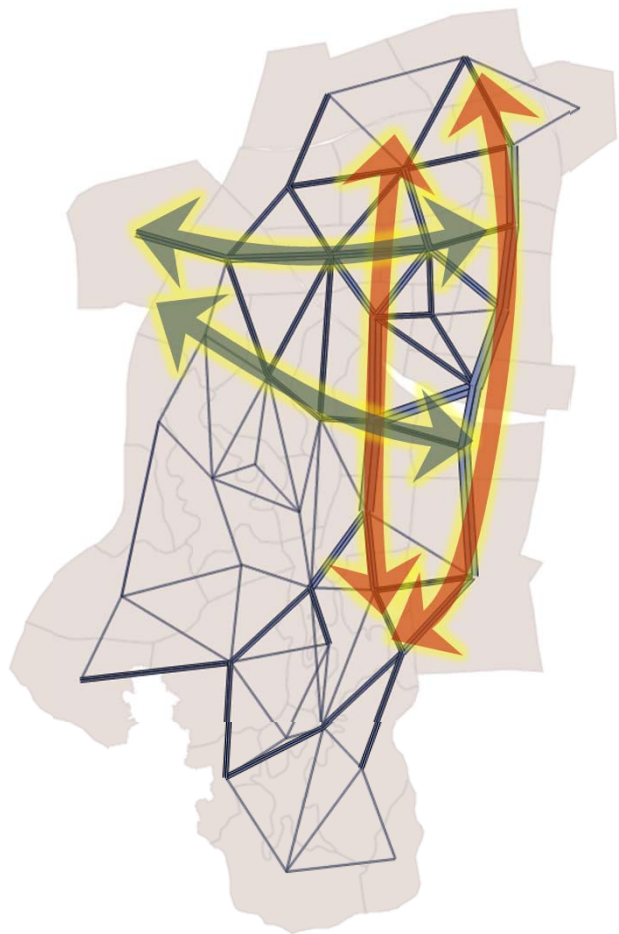
	功能片区
城市主中心	溧城主中心、未来城中心
城市次中心	燕湖中心、创新创业中心、中关村产业中心
片区中心	高校中心、智慧小镇、文旅小镇、长荡湖片区
工业区	中关村片区、昆仑片区、南渡片区
交通枢纽	溧阳站、溧阳北站



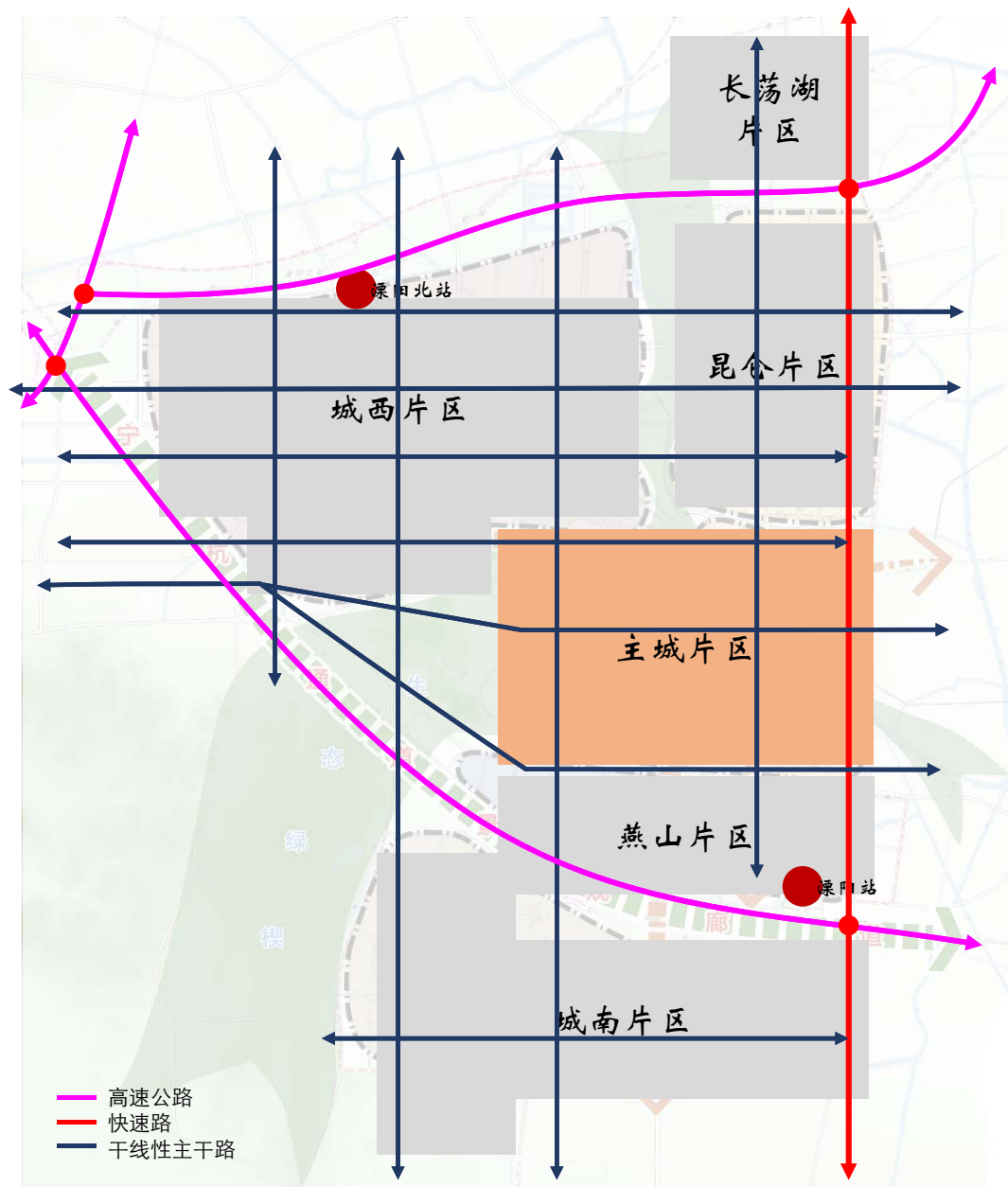
1) 干线路网概念方案

需求预测：城区内部形成“两横两纵”的中长距离机动化需求主走廊。

概念结构：纵横交错的L型干线路网结构。



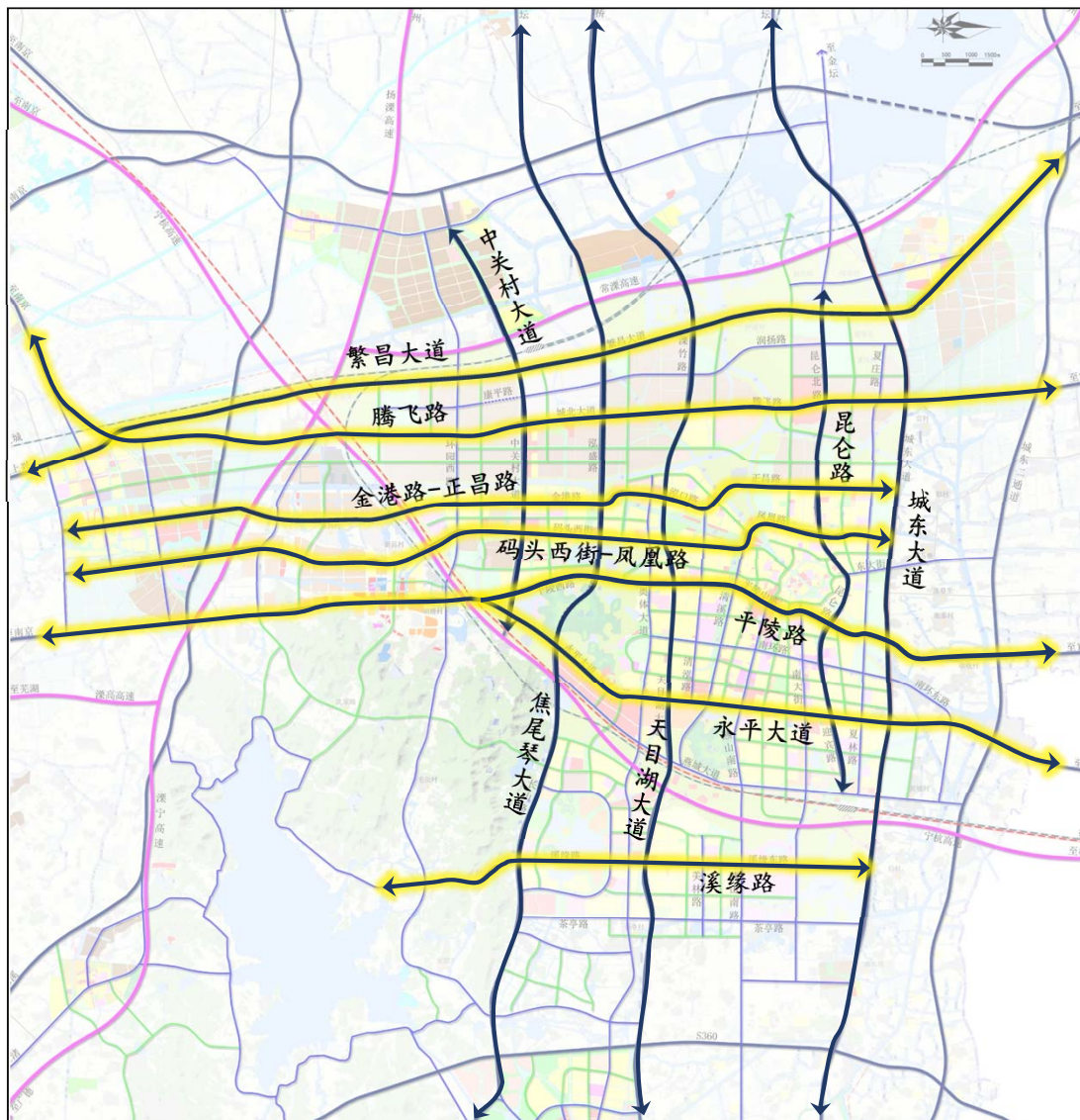
远期中长距离 (>5公里) 机动化出行蛛网图



溧阳城区干线路网规划概念方案图

2) 干线路网规划方案

规划“七横五纵”干线道路网络，总里程129公里。



溧阳城区干线路网规划方案图

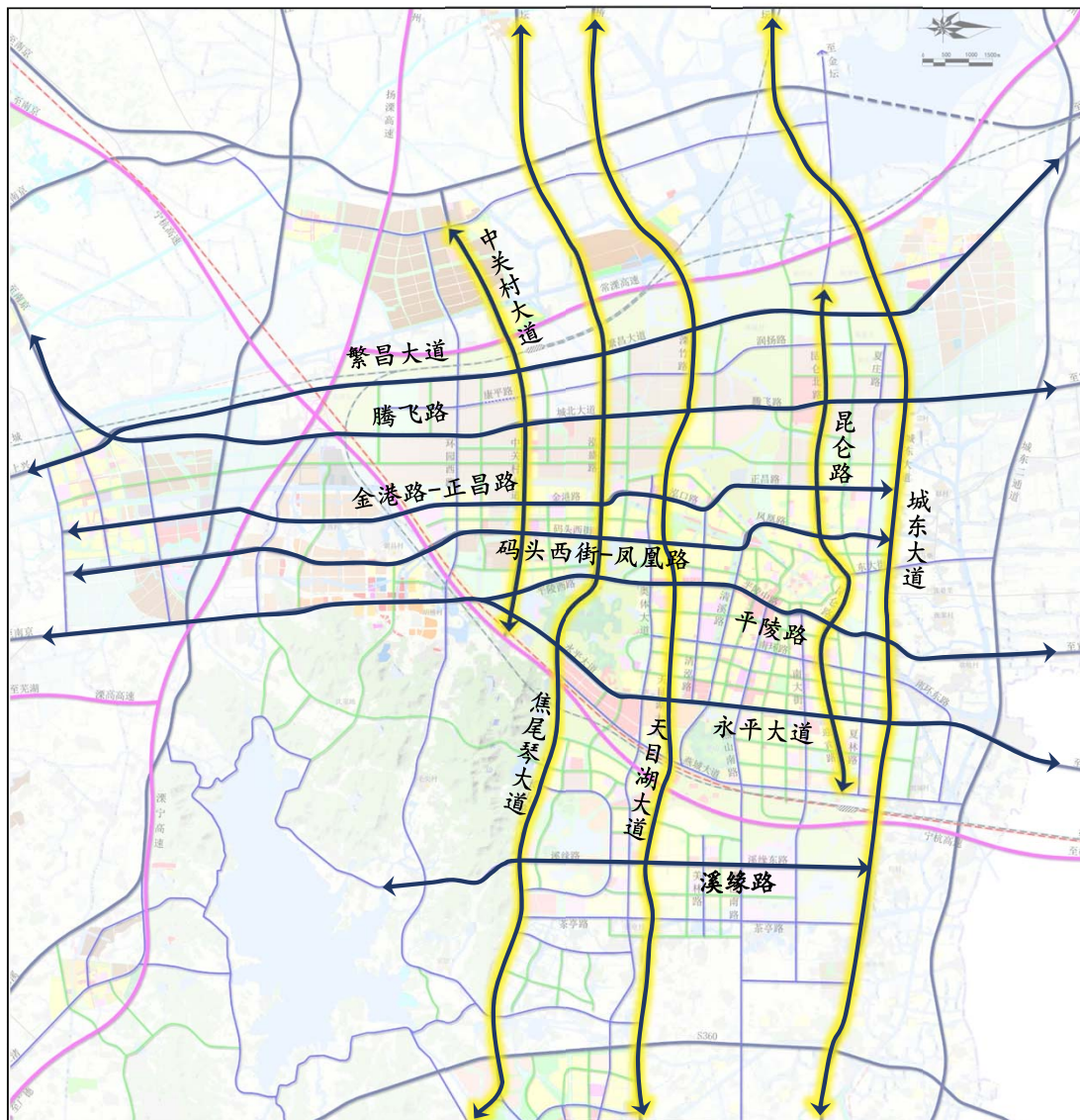
七横：繁昌大道、腾飞路、金港路-正昌路、码头西街-凤凰路、平陵路、永平大道、溪缘东路。

“七横”干线道路方案一览表

道路名称	建设情况	功能分析
繁昌大道	部分已建	主要承担中关村北部与昆仑片区、南渡片区区间中长距离交通需求。
腾飞路	部分已建	主要承担中关村北部与昆仑片区、南渡片区区间中长距离交通需求。
金港路-正昌路	部分已建	主要承担中关村南部与昆仑、南渡片区区间中长距离交通需求。
码头西街-凤凰路	部分已建	主要承担主城区与中关村、南渡片区区间中长距离交通需求。
平陵路	已建	主要承担主城区与中关村的中长距离交通需求，并通过永平大道联系南渡。
永平大道	已建	主要承担主城区、燕山片区、中关村及南渡片区区间中长距离交通需求。
溪缘路	部分已建	主要承担城南片区横向交通联系，并承担片区与纵向交通的主要集散功能。

2) 干线路网规划方案

规划“七横五纵”干线道路网络，总里程129公里。



溧阳城区干线路网规划方案图

五纵：中关村大道、焦尾琴大道（泓盛路-长山路）、天目湖大道、昆仑路、城东大道。

“五纵”干线道路方案一览表

道路名称	建设情况	功能分析
中关村大道	已建	主要承担中关村货运交通快速到发以及中关村与未来北部片区的中长距离交通需求。
焦尾琴大道	部分已建	主要承担中关村、城南等片区的中长距离交通需求。
天目湖大道	已建	主要承担中关村、主城、燕山、城南等片区的中长距离交通需求。
昆仑路	已建	主要承担主城区与昆仑、燕山、长荡湖等片区的中长距离交通需求。
城东大道	已建	主要承担主城区与昆仑、燕山、长荡湖、城南等片区的中长距离交通需求。

横向通道新增方案：

◆ 繁昌大道西延至南渡，强化中关村片区与南渡及上兴等西部乡镇的交通联系。 ▶

◆ 增加金港路-正昌路、码头西街-凤凰路2条横向干道，强化主城、昆仑与中关村南部以及南渡片区的交通联系。 ▶

交通需求：

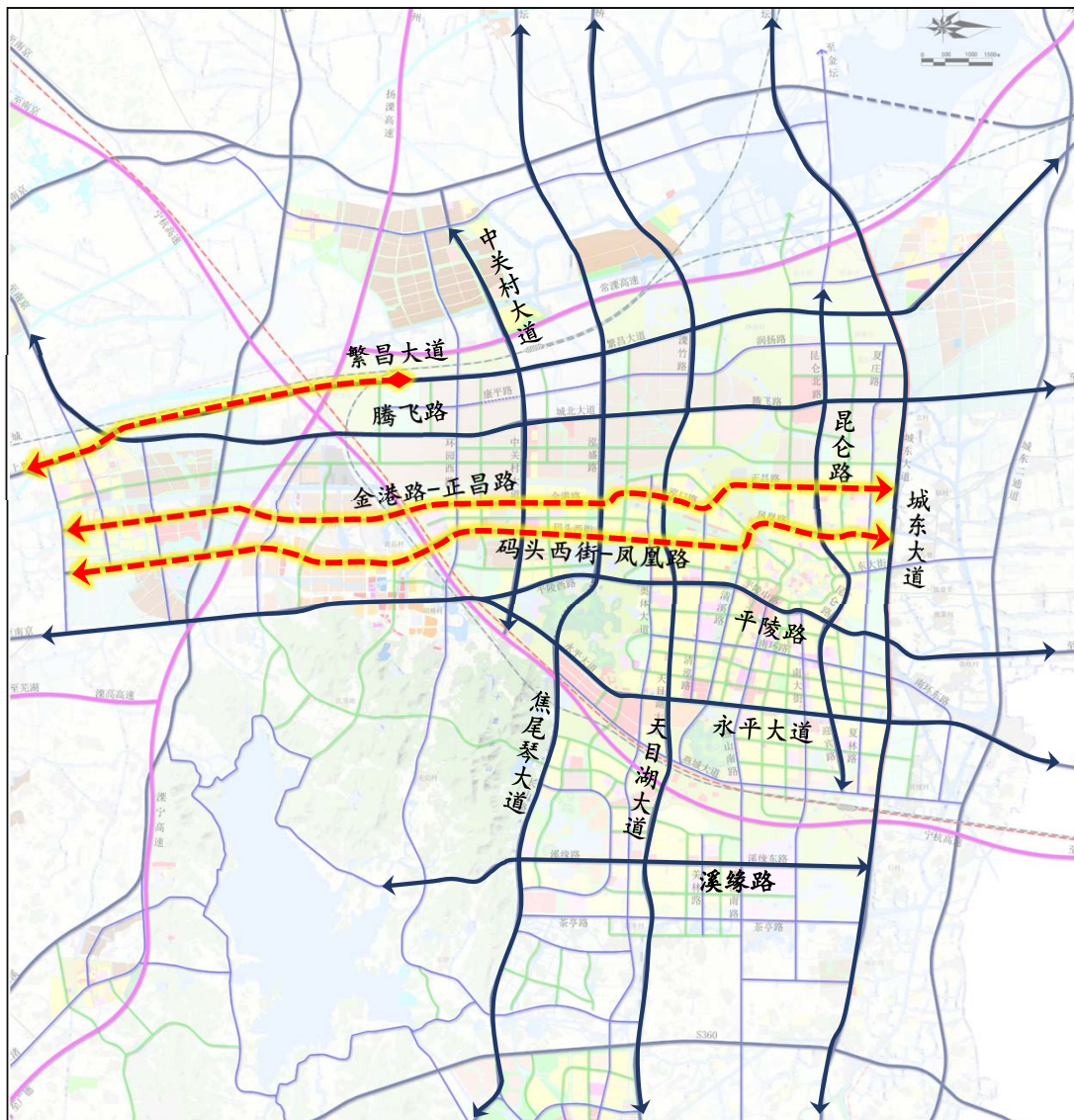
南渡-中关村-主城（昆仑）交通走廊中长距离交通需求超过5000pcu/h，既有横向通道仅能承担约60%，缺口超过2000pcu/h。

原规划情况：

- 1) 繁昌大道止于扬溧高速东侧；
- 2) 金港路与泓口路在泓叶路形成错位交叉；
- 3) 码头西街穿越老城核心衔接南大街。



既有规划路网方案



3) 依托山水生态走廊打造旅游大道

- 促进山水生态资源引入中心城区，打破现有城、旅分离的困局；
- 有利于通过道路改造带动沿线用地及景观资源整体开发。



案例借鉴：深圳坪山——打造山水中轴城市客厅

以坪山大道为主轴，围绕人、车、道路绿化以及两侧山水生态、城市活动空间进行统筹考虑，打造车行交通移步易景、慢行交通舒适宜人的山水中轴城市客厅。



沿河景观路段



交通性路段



城市活动密集路段

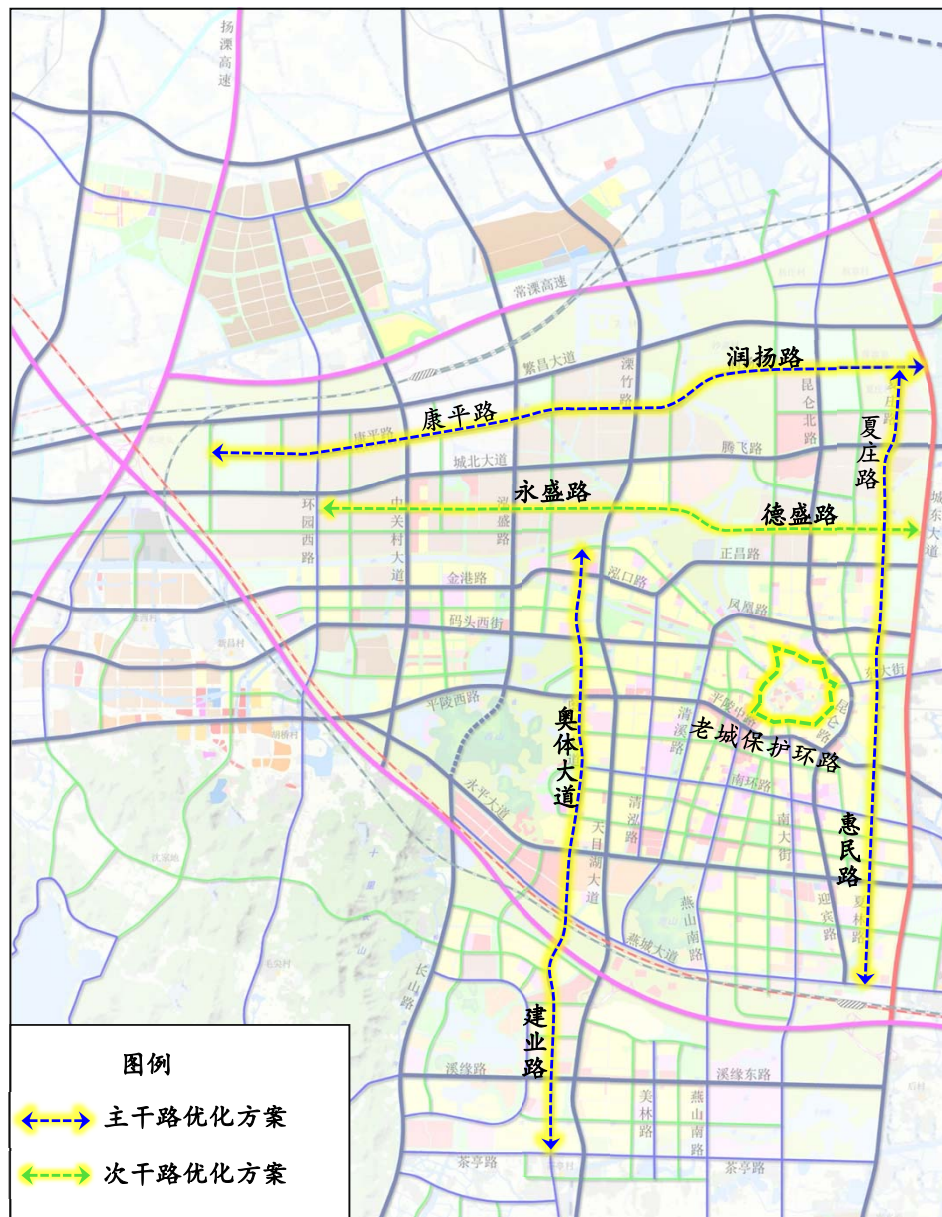
构建骨架道路网络，实现交通塑城

3、完善普通主、次干道布局

- 规划主干路网总规模223km，密度为1.8km/km²，其中干线性主干路129km，普通主干路94km。
- 规划次干路总规模145km，密度为1.2km/km²。

主、次干道优化方案

分类	具体措施
加强片区联系	<ul style="list-style-type: none"> □ 康平路接润扬路并提升至主干路。 □ 永盛路接德盛路强化中关村与昆仑片区联系。 □ 惠民路接夏庄路并提升至主干路。 □ 建业路接奥体大道提升至主干路。
完善片区内部集散	<ul style="list-style-type: none"> □ 老城中心构建环状次干路，环内路网均调整为支路。



围绕老城构建保护环路，内部打造慢行交通主导的活力街区

- 保留老城区既有细密路网肌理，以行人优先的思路组织内部交通，支撑打造最美古韵团城。
- 老城外围构建双层保护环路，内部车行交通限速 (<20km/h) 通行，避免引入通过性交通。
- 建议开展街道精细设计，充分保障步行路权，增加公共活力空间，提升空间环境品质，重塑街道活力。



最美古韵团城效果图



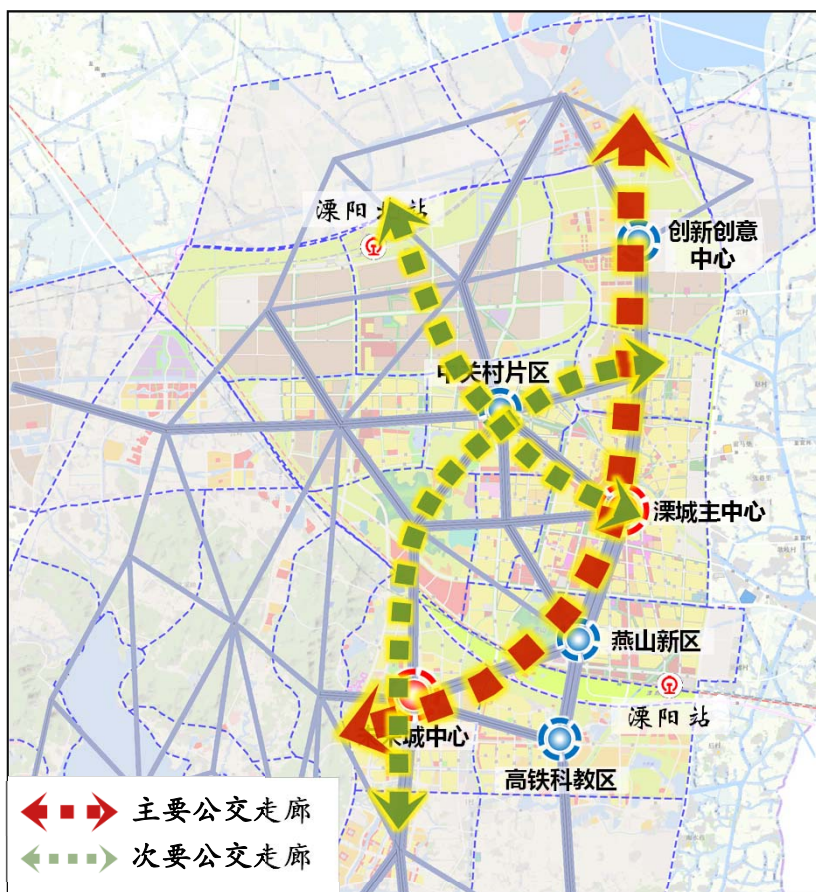
共享街道示意图

优化公交系统结构，加强公交服务

1、完善中运量公交网络，预控中运量发展通道

功能定位：作为公交系统的骨架，服务于主要客流走廊，实现各片区之间大中运量客流的快速联系，引导和支撑“多心多片”城市空间结构形成。

需求预测：预测远期中运量公交出行约15.5万人次/日，确定规划期内溧阳中运量公交线网规模26~39公里。



远期高峰小时公交蛛网图

中运量公交线网规模测算表

指标	2035年
人口数 (万人)	65
人均出行次数 (人次/日)	2.58
出行总量 (万人次)	167.7
公交比例	22%
公交出行量 (万人次/日)	36.9
换乘系数	1.4
客运量 (万人次/日)	51.7
占公交比例	30%
出行量 (万人次)	15.5
客流强度 (万人次/公里)	0.4~0.6
线网规模 (公里)	26~39

规划3条中运量线路，形成“一主两支”网络布局，总长度37km。

布局思路：

Z1线以昆仑北路—繁昌大道交叉口为起点，沿昆仑路、罗庄路、迎宾路、燕城大道、南大街、溪缘路设置，全长17km；

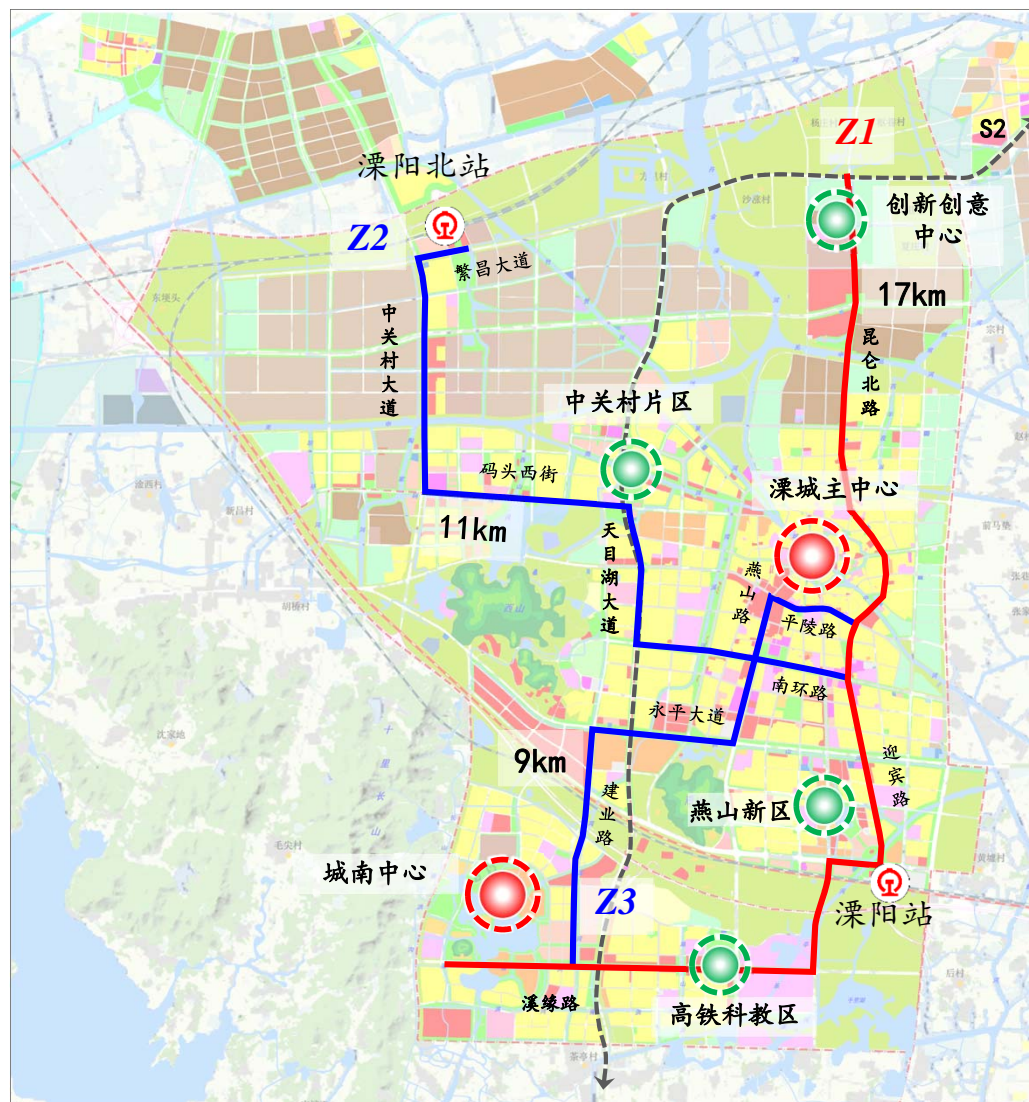
➢ Z1线串联溧城主中心、未来城中心、创新创意中心、溧阳站等，是一条沟通昆仑、主城、燕山和城南四大片区的南北向主通道，与主要公交客流走廊基本吻合。

Z2线以溧阳北站枢纽为起点，沿繁昌大道、中关村大道、码头西街、天目湖大道、南环路设置，全长11km；

➢ Z2线串联溧阳北站、中关村片区、市人民医院、溧阳中学与市政府等，是一条强化中关村片区与溧阳北站、主城区联系的中运量通道。

Z3线以平陵中路—昆仑南路交叉口为起点，沿平陵路、燕山路、永平大道、建业路设置，全长9km；

➢ Z3线串联未来城中心、综合市场、主城核心商业区等，是一条强化城南片区与主城区联系的中运量通道。



中运量通道布局方案（总规模37km）

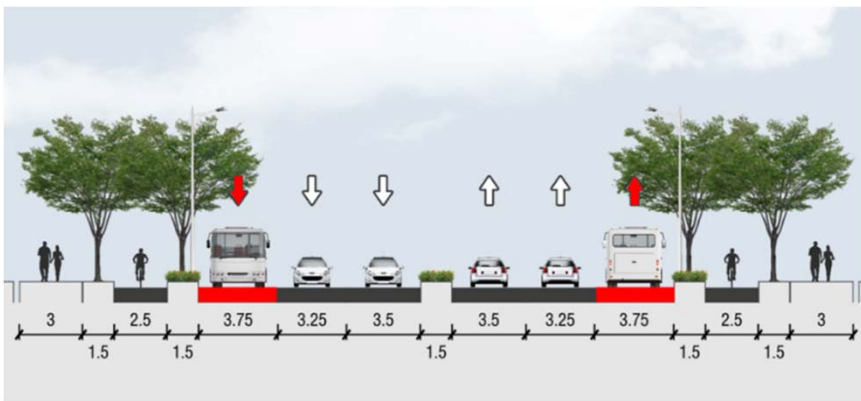
优化公交系统结构，加强公交服务

2、规划公交专用道网络，提升主要客流走廊常规公交服务水平

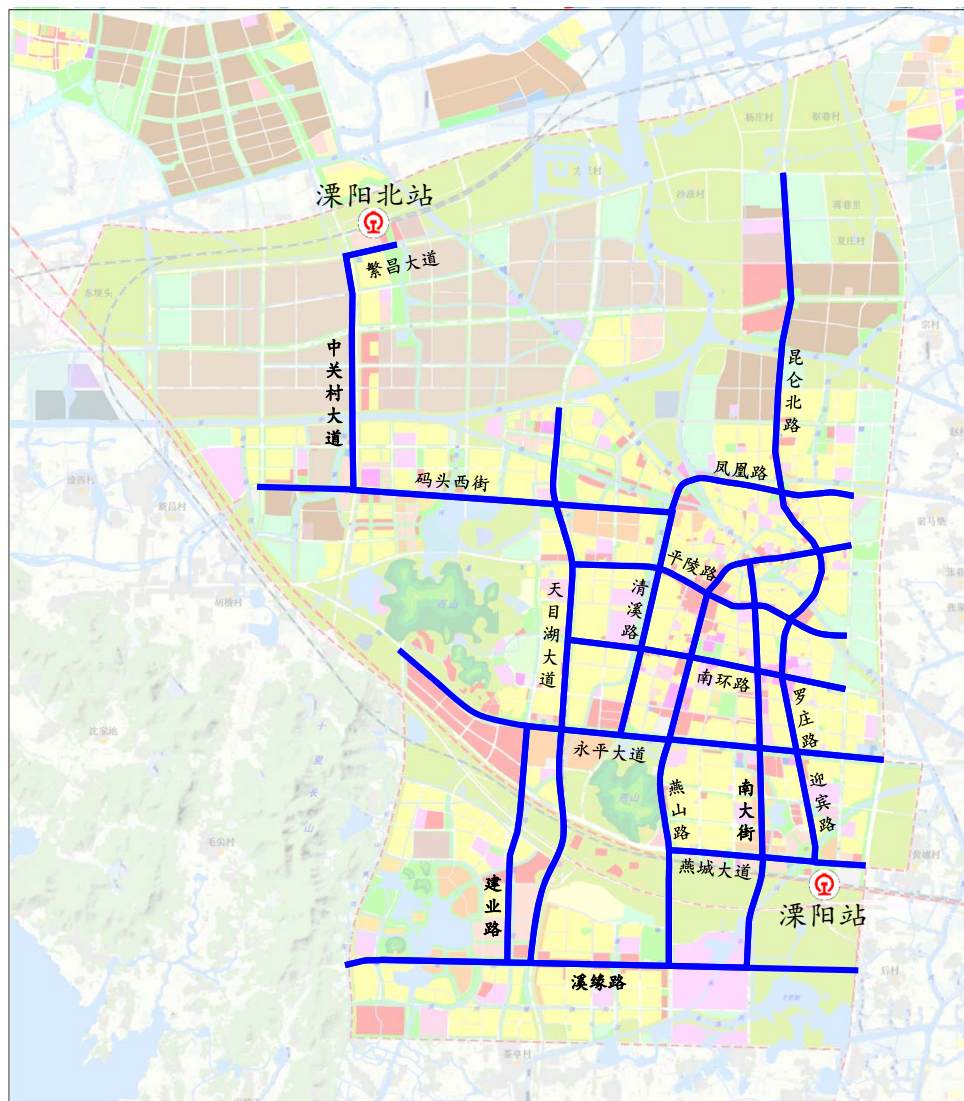
□ 结合中运量系统布局，兼顾片区间快速联系需求，构建“七横七纵”的公交专用道网络，总里程84km。

□ 七横：凤凰路、码头西街、平陵路、南环路、永平大道、燕城大道、溪缘路；

□ 七纵：昆仑路—罗庄路—迎宾路、南大街、燕山路、清溪路、天目湖大道、建业路、中关村大道。



公交专用道断面示意图



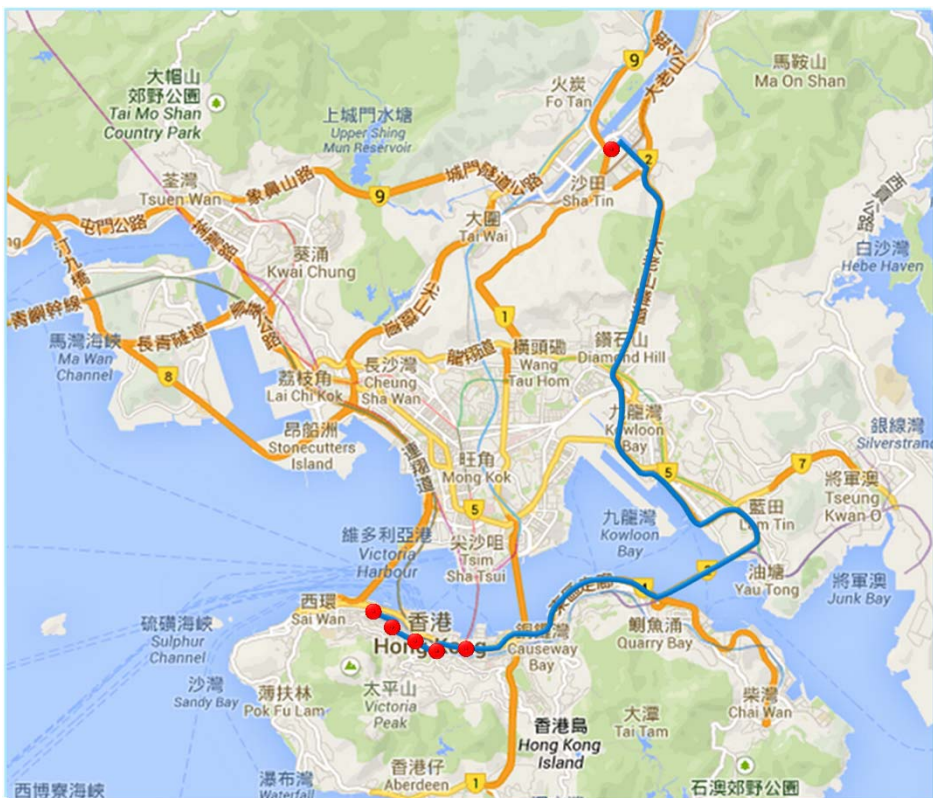
公交专用道方案（总规模84km）

优化公交系统结构，加强公交服务

3、补充公交快线，强化快速公交服务

经验借鉴：香港利用平行快速路开行快线巴士

◆ 选择速度最快的通道，提供外围至中心区快速直达服务



沙田—中环快线走东部通道

以沙田至中环为例，利用大老山隧道+东区海底隧道等快速路通道可实现早高峰公交全程旅行速度33.6km/h，由沙田至中环出行时间控制在45min以内。

沙田至中区码头	中部通道 (狮子山隧道+红磡海底隧道)	东部通道 (大老山隧道+东区海底隧道)
全程长度	19.2 km	24.5 km
早高峰全程旅行速度	22.9 km/h	33.6 km/h
早高峰全程旅行时间	50.2 min	43.7 min



选择快速通道开行公交快线，实现公交系统在城区20分钟通达南北和东西。

功能定位：

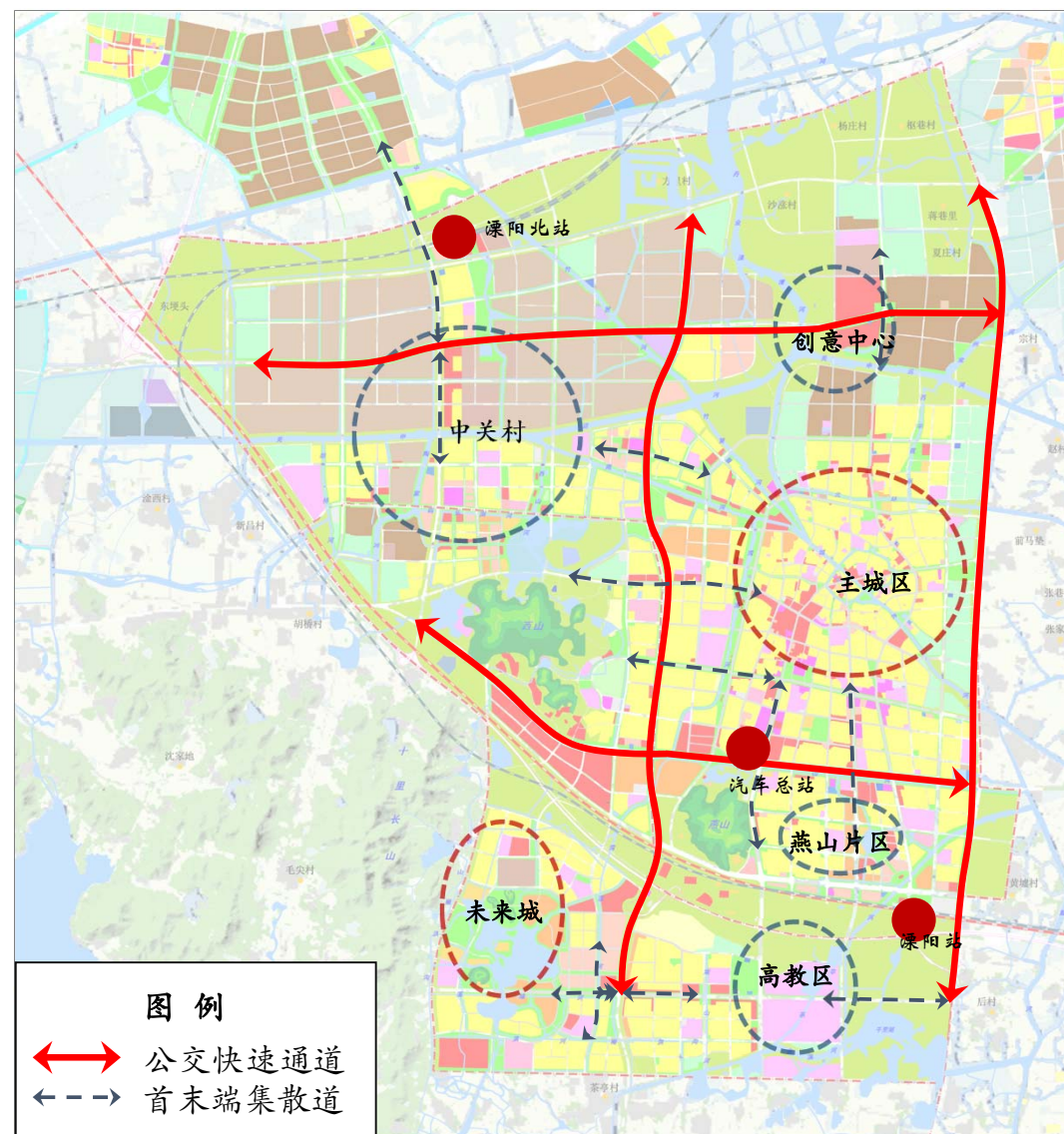
- ◆ 联系对外交通枢纽、城市中心及大型客流集散点（含主要公交枢纽）。
- ◆ 依托交通性主干路强化主要客流走廊平行通道快速公交服务，强化城区快速联系。

南北向快速公交出行时间测算

	长度 (km)	运行速度 (km/h)	旅行时间 (min)
首端	1~2	20~25	2.4~6
中间段	8~10	30~40	16~17
末端	1~2	20~25	2.4~6
合计			20.8~29

东西向快速公交出行时间测算

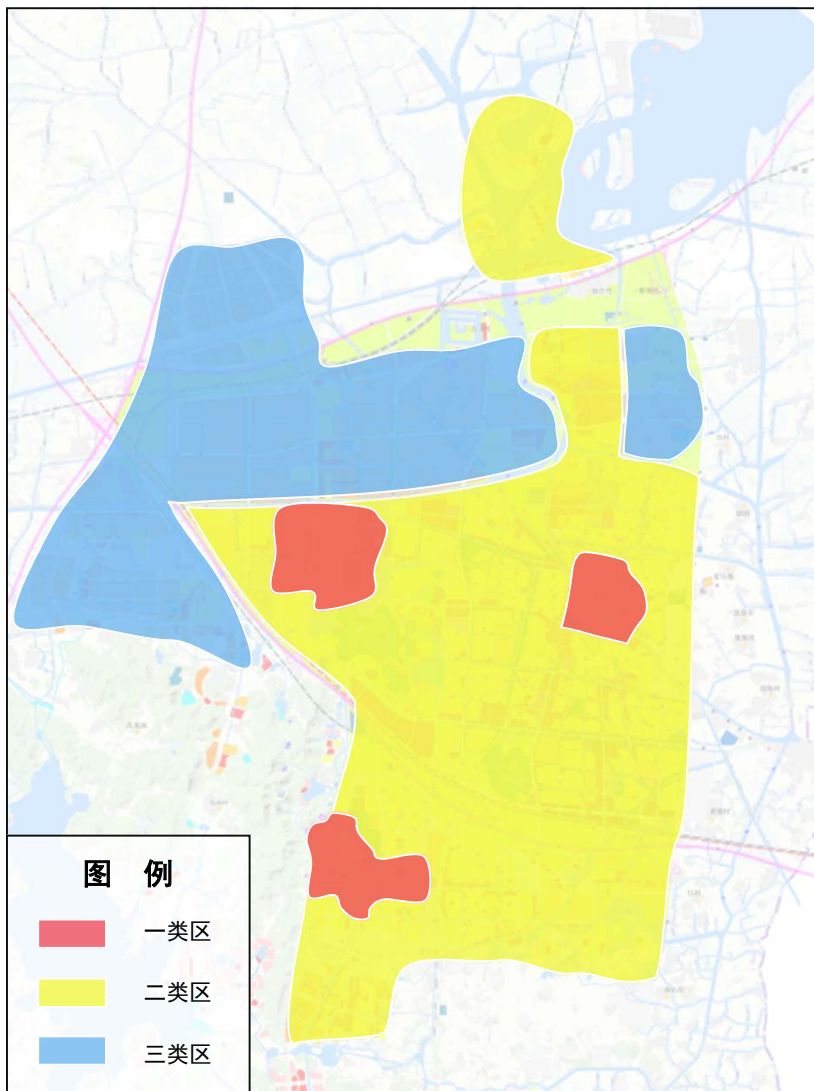
	长度 (km)	运行速度 (km/h)	旅行时间 (min)
首端	1~2	20~25	2.4~6
中间段	6~8	30~40	12~13.7
末端	1~2	20~25	2.4~6
合计			16.8~25.7



加强停车规划管控，缓解停车矛盾

1、强化规划引导，以停车管理分区指导落实停车设施规划及停车管理策略。

□ 采用三级标准划分停车管理分区，基于分区细化分级停车配建指标，指导制定差异化的停车管理、收费措施。



停车管理分区示意图

停车管理分区划分标准

停车分区	一类区：严格限制区	二类区：一般限制区	三类区：适度发展区
土地利用性质与强度	高密度开发的城市主、次中心	非高密度开发的城市次中心、城市集中建设地区内除中心区以外地区	其他区域
交通设施供应水平	公共交通供应充足	公共交通供应一般	公共交通供应较差
交通运行状况	交通运行状况较差	交通运行状况尚可	交通运行状况好
交通出行特征	公交分担率高	公交分担率较高	公交分担率低

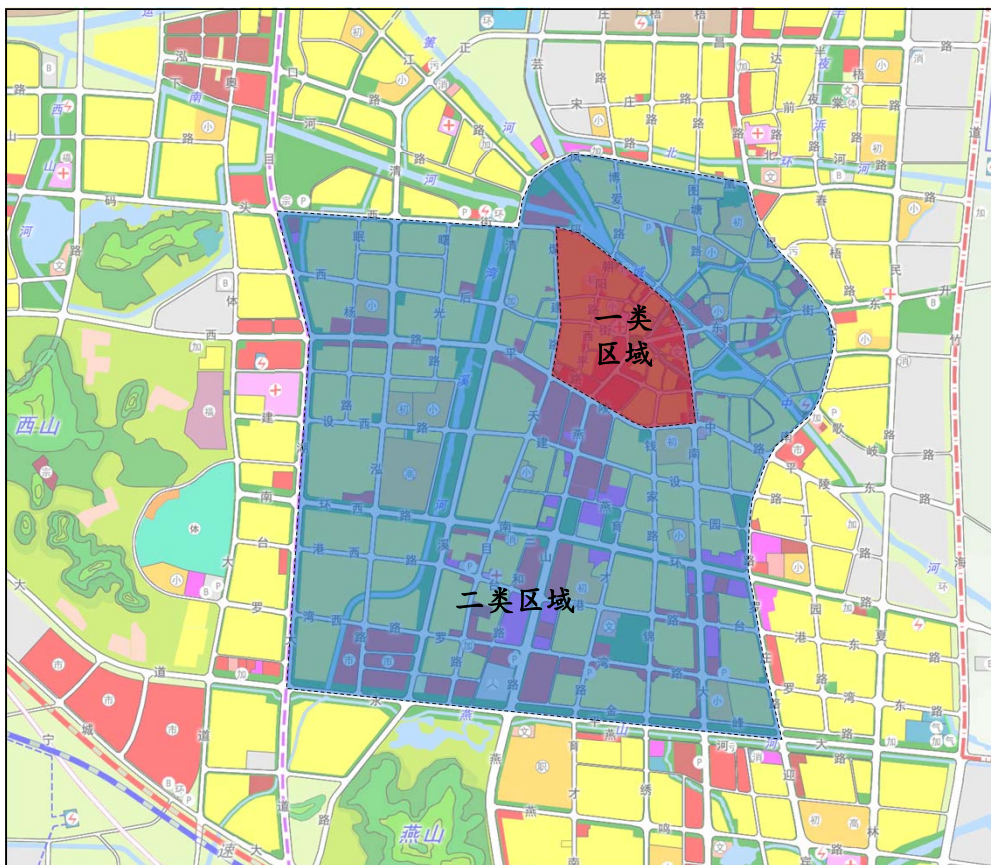
住宅停车配建指标建议

一级分类	二级分类	计算单位	配建指标(车位)			
			一类地区	二类地区	三类地区	非机动车停车泊位
住宅	平均每户建筑面积 $\geq 200\text{m}^2$ 或别墅	车位/户	1.5	2	2	0.5-1.0
	$144\text{m}^2 \leq$ 平均每户建筑面积 $< 200\text{m}^2$		1.2	1.5	2	1.0-1.5
	$90\text{m}^2 \leq$ 平均每户建筑面积 $< 144\text{m}^2$		1	1.2	1.5	1.5-3.0
	平均每户建筑面积 $< 90\text{m}^2$		0.8	1	1	1.5-2.0
	廉租房、公租房		0.3	0.4	0.3	1.5-3.0
	集体宿舍	车位/100 m^2 建筑面积	0.2	0.2	0.2	3.0-4.0

加强停车规划管控，缓解停车矛盾

2、加强停车管控，有效调控交通需求。

- 合理优化路内停车、道板停车，对路内停车进行严格界定，实现统一管理、严格执法；
- 完善收费机制，优化停车收费结构，体现核心区高于外围区，路内高于路外、白天高于夜间的收费原则；
- 充分应用地磁、互联网等新技术，引导通过微信、支付宝、自在溧阳APP等进行停车付费。



城区公共停车收费分区



智能停车支付方式

打造特色慢行网络，提升交通品质

1、打造城市绿道网络，满足城市居民日常休闲健身需求，并促进旅游业发展。

结合山水生态走廊，打造“一环、一廊”城市绿道骨架；补充十八条活力渗透经脉，强化各功能组团与绿道骨架衔接。

完善社区绿道，实现300米见绿、500米见园、1000米亲山近水，强化公园城市体验



2、开展街道精细设计，提供舒适、宜人的空间环境体验，提升街道活力。

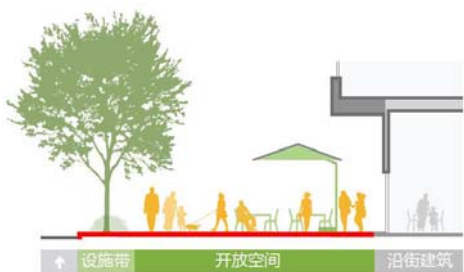
由以往“关注单一交通功能”向“注重街道多样复合功能”转变。建议在老城区平陵路、燕山路（东大街）、南大街以及新城溪缘路、云眉路等公共活动密集的区段开展街道设计试点。

激活退界空间：

统筹商业街道红线内外空间，利用开放式建筑前区设置休憩设施或商业外摆，激发街道活力。

挖潜活动空间：

- ❑ 充分挖掘道路剩余资源，丰富街头小品、公共艺术等，增加驻留空间；
- ❑ 非交通性街道沿街应设置公共座椅及休憩节点，形成交流空间，鼓励行人驻留；
- ❑ 鼓励用可进入绿地取代观赏性绿地，促进街道活动与城市活力。



激活退界空间



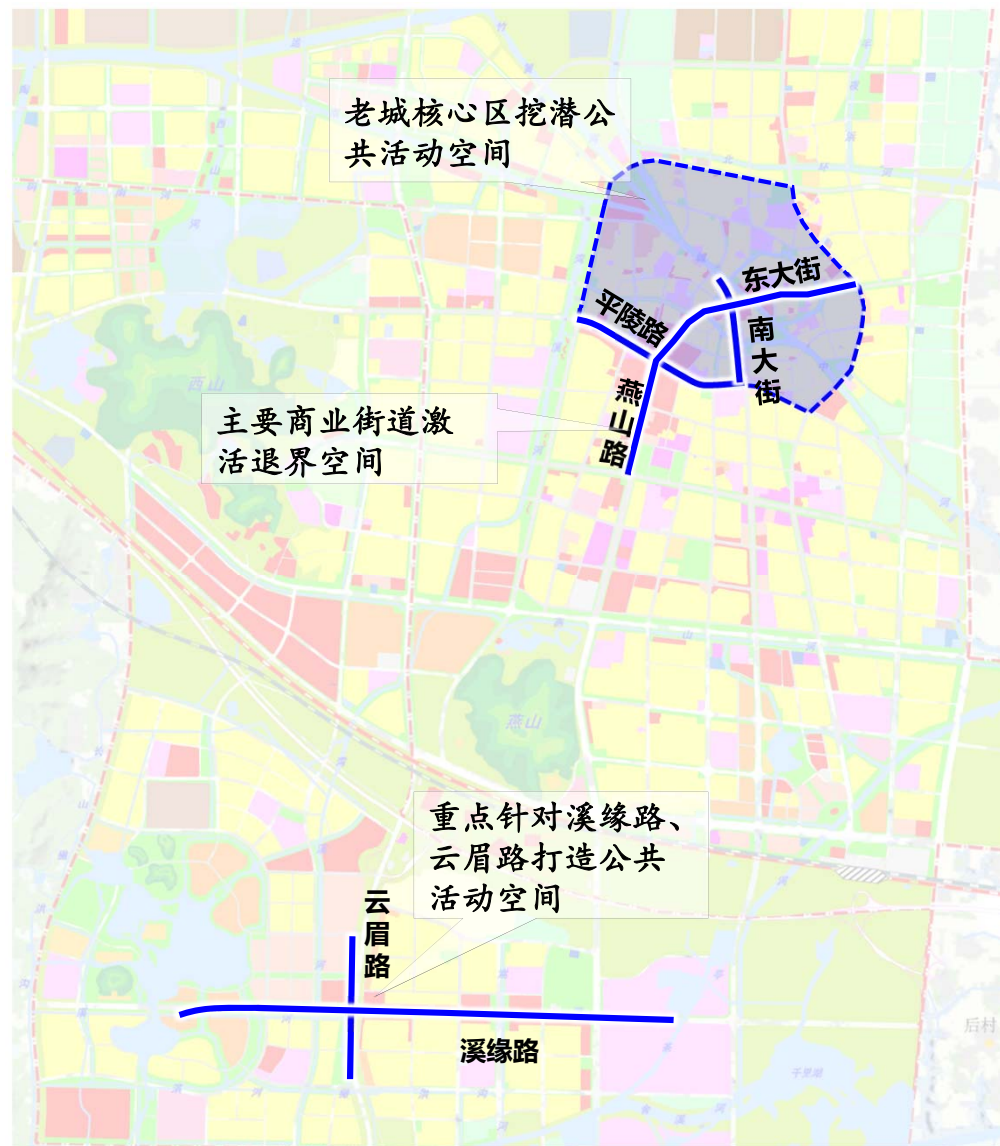
开放沿街绿地



丰富街头小品



增加休憩节点



推进智慧交通管控，提高系统效率

发展目标：利用互联网+、大数据等技术手段，充分挖掘现有数据资源，紧密结合部门行业主管职能，构建智慧交通总体发展框架，系统推进智慧交通管控，深化提升交通设施使用效率与服务品质。

业务
板块

智慧交运板块

智慧道路板块

智慧物流板块

智慧公交板块

智慧出行板块

安全应急板块

支撑
载体

智慧交通决策支持平台

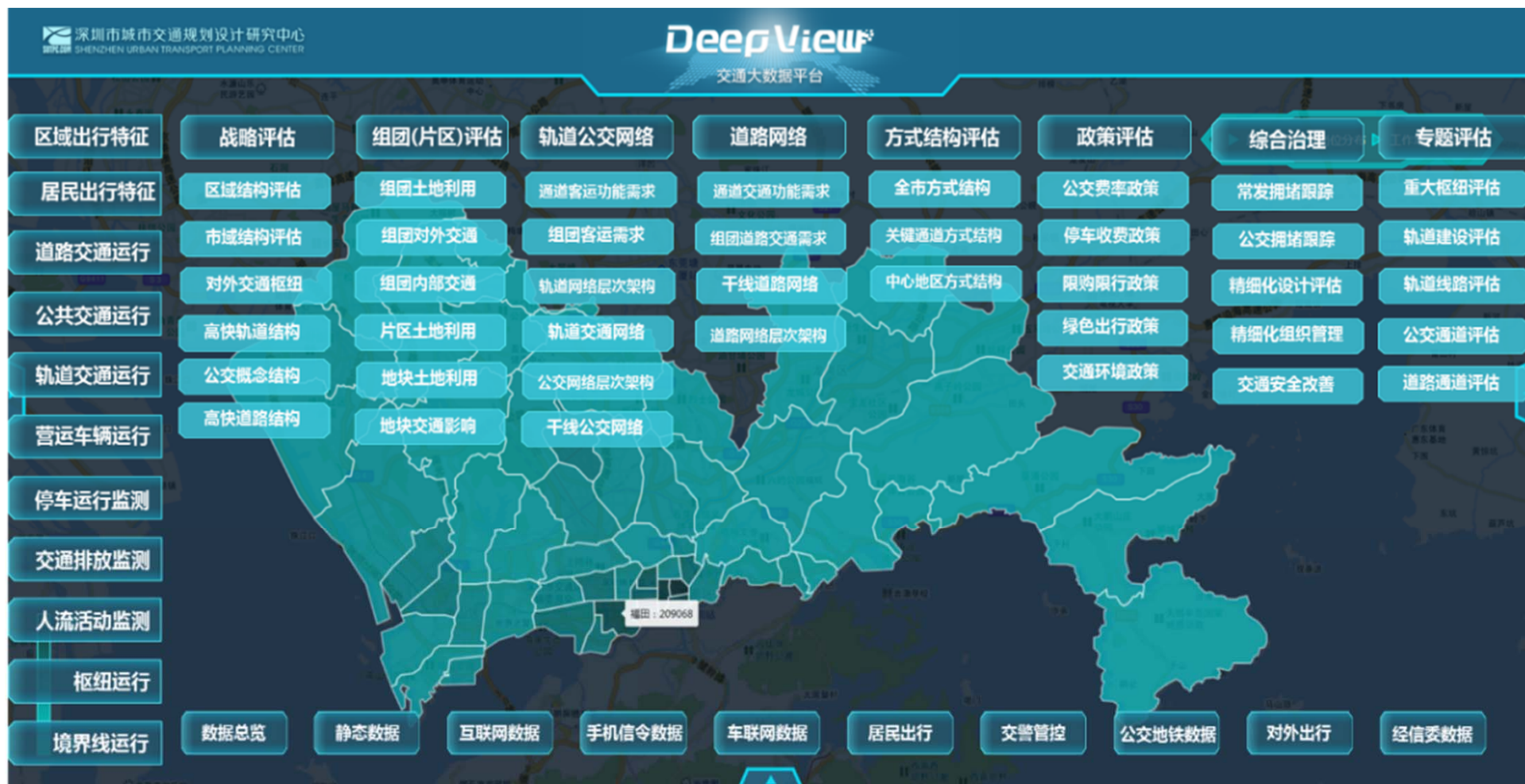
智慧交通大数据云平台

溧阳市智慧交通综合运营中心

1+1+N智慧交通系统总体发展概念框架

(1) 构建交通大数据云平台

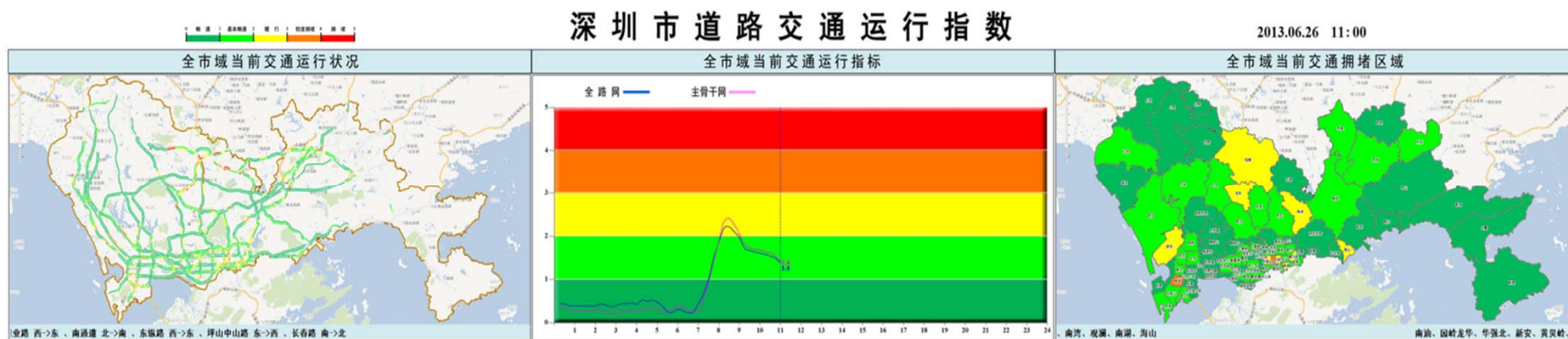
- 采集道路交通、公路运输、公共交通等行业基础、实时数据，整合智慧交通系统信息资源。
- 为实现部门间信息共享、辅助决策和交通综合信息服务**提供基础数据支撑。**



构建交通大数据云平台（示例）

(2) 构建交通决策支持平台，助力城市交通管理

建立交通动态运行分析评价及多层次交通模型系统，为战略政策制定、交通基建决策、交通综合治理、交通安全预警提供多层次的科学决策支撑。



识别拥堵



分析拥堵



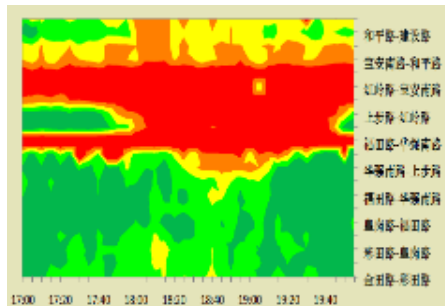
治理对策



效果评估



常发拥堵路段识别

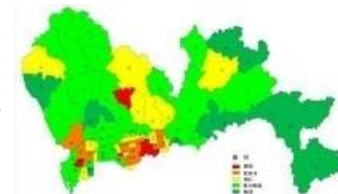


拥堵时空分布

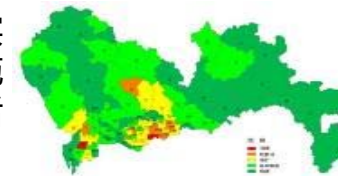


改善计划

实施前



实施后

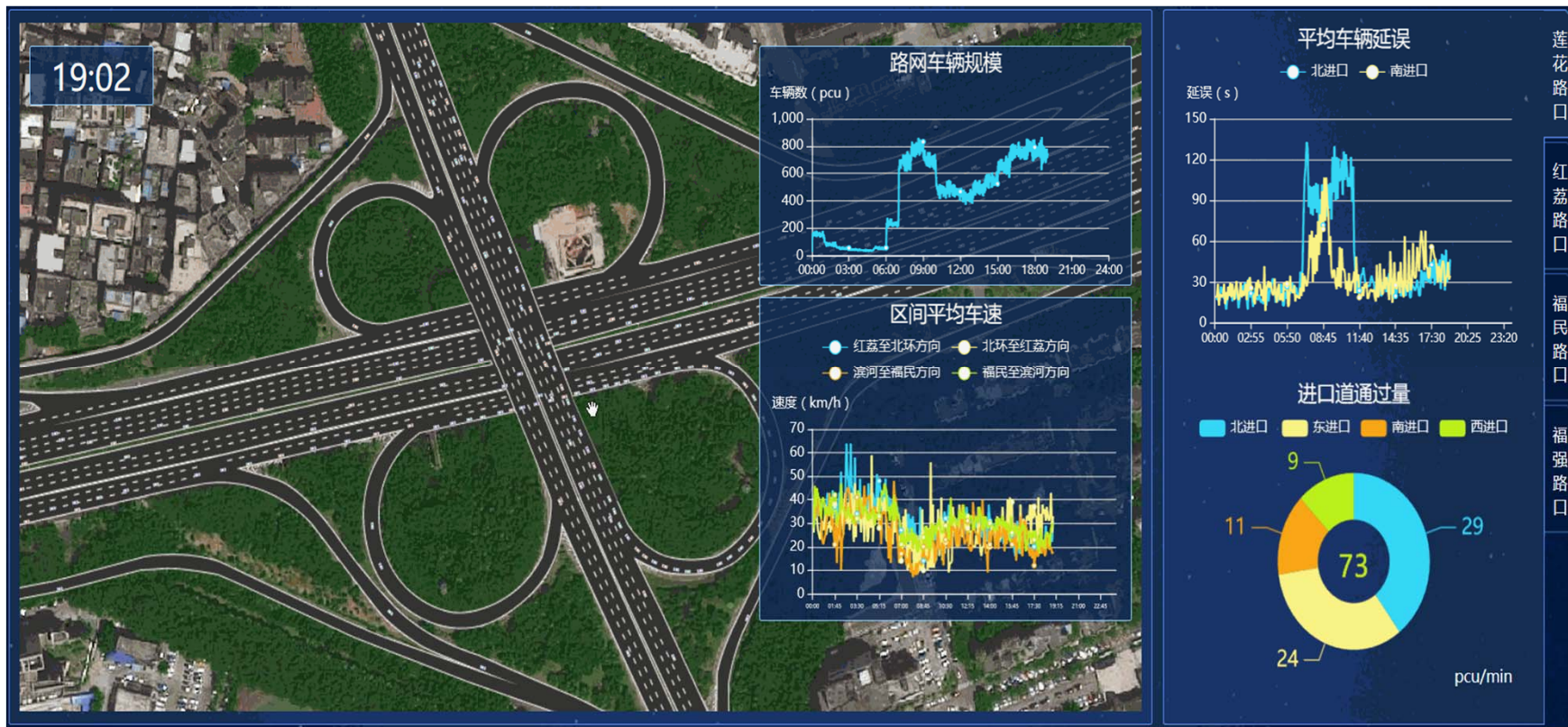


(3) 重点地区建立实时在线交通仿真平台

- 实时采集交通数据，利用动态交通仿真技术，还原整体路网实时交通流运行状况，预测短时交通流变化趋势。
- 支撑信号实时管控与交通事故应急处置，引导用户实时优化出行路径，调控交通流，保障交通流均衡分布。



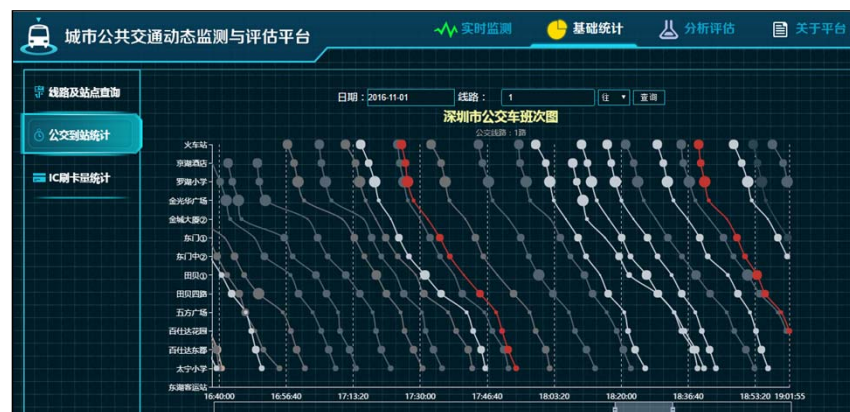
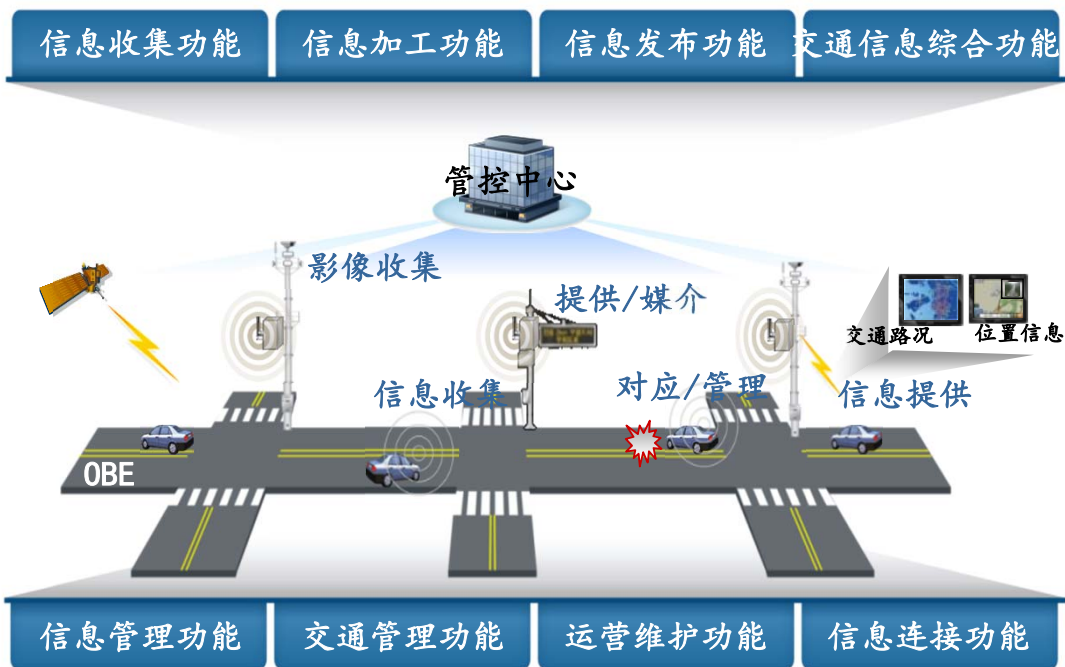
数据采集布设点位图



实时在线仿真平台 (示例)

(4) 打造N大智慧交通功能板块

- 打造“智慧道路”、“智慧公交”、“智慧停车”、“智慧出行”等功能板块。
- 实现出行全过程的管控与服务，提高交通安全、优化资源配置、缓解交通拥堵、提升服务品质。



公交运营全过程动态监测





Contents

一、项目概况

二、现状问题

三、目标策略

四、规划方案

五、行动计划

近期交通工作按照“交通发展满足近期需要并适度超前”的原则：

- 以加强对外交通联系为突破，提升溧阳城市交通区位；**
- 以交通骨架设施建设为核心，引导空间结构逐步形成；**
- 以优化交通组织、强化交通管理为重点，提升城市交通品质。**

(一) 区位提升：加强对外交通联系，提升溧阳交通区位

□ 加快推进溧高、溧宁等高速公路及G233、S341、S265、S360等国省干道建设。

□ 开展镇宣铁路、泰常溧城际、常芜城际以及溧阳北站枢纽地区详细规划研究。

分类	序号	项目名称	投资估算 (亿元)	实施年限	优先级
工程 建设	1	推进溧高、溧宁等高速公路建设	46	2018-2021	☆☆☆☆☆
	2	加快推进水西互通立交建设	1.5	2018-2020	☆☆☆☆☆
	3	推进城东大道北延（G233）、焦尾琴大道北延道路建设，强化与金坛站快速联系	23.4*	2019-2022	☆☆☆☆☆
	4	推进S341、S265、S360等国省干道建设，完善溧阳市域干线公路网络	45.2	2018-2021	☆☆☆☆
	5	推进天目湖通用机场建设	3.7	2017-2019	☆☆☆☆
规划 研究	6	开展镇宣铁路、常泰城际、常芜城际等（溧阳段）详细规划研究	0.05	2018-2020	☆☆☆☆
	7	开展溧阳北站枢纽与周边地区详细规划研究	0.04	2019-2020	☆☆☆

• 城东大道北延接G233重点建设连接路段，造价约3.8亿元；焦尾琴大道北延，造价约19.6亿元。

(二) 骨架提升：构建战略交通骨架，引导大溧阳空间发展

- 加快推进穿城国省干道改线以及焦尾琴大道等七横五纵干线路网工程。
- 推进城西片区、燕山片区、未来城地区路网建设，通过道路建设促进新区开发。
- 昆仑路、燕山路等主要客流通道划设公交专用道，积极培育客流走廊，引导公交优先发展。

分类	序号	项目名称	投资估算 (亿元)	实施年限	优先级
工程 建设	1	推进G104、S239改线工程及城区原线路市政化改造	*	2019-2020	☆☆☆☆☆
	2	加快推进金港路-正昌路、码头西街-凤凰路、焦尾琴大道等七横五纵干线路网建设	16.6	2019-2021	☆☆☆☆☆
	3	推进建设城西片区、燕山片区、未来城地区路网建设	-	2019-2021	☆☆☆☆
	4	对规划中运量通道近期划设公交专用道，积极培育客流	0.2	2022-2025	☆☆
规划 研究	5	开展金港路-正昌路、码头西街-凤凰路、焦尾琴大道等新增干线道路详细规划	0.04	2019	☆☆☆☆
	6	开展城区中运量公交通道详细规划	0.02	2020	☆☆☆

* G104、S239改线近期方案主要利用S341、城东大道及城北大道，投资估算不重复计算。

(三) 品质提升：引导绿色智慧发展，提升交通出行品质

- 完善旅游通道、集散中心体系，补充旅游公交服务，引导旅游交通集约发展；
- 推进城市绿道及重点地区共享街道建设，提升城区慢行交通品质；
- 构建城市交通智慧大脑，推进重点地区智慧交通管控，持续提升交通系统运行效率。

序号	项目名称	投资估算 (亿元)	实施年限	优先级
1	完善旅游快速通道，推进建设南山旅游第二通道	10.5	2019-2021	☆☆☆☆☆
2	推进建设旅游集散中心，优化旅游交通集散模式	2	2019-2021	☆☆☆
3	围绕集散中心，完善多层次旅游公交服务	-	2019-2025	☆☆☆
4	推进景区旅游绿道建设	-	2019-2021	☆☆☆
5	推进“一环、一廊、十八脉”城市绿道建设	2.8	2019-2021	☆☆☆☆
6	开展老城中心（宋团城）及未来城中心精细化街道设计	0.03	2019-2020	☆☆☆☆
7	完善停车收费机制，加强停车收费宣传引导	-	2018-2019	☆☆☆☆☆
8	构建交通大数据中心及交通决策支持平台	0.05	2019-2022	☆☆☆☆
9	未来城地区建立实时在线交通仿真以及智慧交通综合管控平台	0.1	2019-2022	☆☆☆☆

汇报结束， 敬请指正！

www.sutpc.com