《泰州市城市综合交通规划（2021-2035年）》

（公开征求意见稿）

# 总则

## 规划范围

本规划分为市域、市辖区、中心城区三个空间层次。市域层次包括泰州市行政区域范围，总面积5787.99平方公里。市辖区层次包括海陵区、医药高新区（高港区）、姜堰区行政区域范围，总面积1567.75平方公里。中心城区层次包括海陵区、医药高新区（高港区）、姜堰区所属全部街道以及野徐镇、白马镇、苏陈镇、永安洲镇的行政区域范围，总面积700.92平方公里。

## 规划年限

规划期限为2021年至2035年。规划基期年为2020年，近期目标年为2025年，规划目标年为2035年，远景展望至2050年。

#  区域和市域综合交通规划

## 铁路设施规划

围绕“面向长三角、接轨沪宁杭”的长三角区域性交通枢纽城市建设目标，优先推进上海至南京至合肥高速铁路（泰州段）、盐城经泰州无锡常州至宜兴铁路、常州至泰州铁路建设，有序推进扬州经扬泰机场至泰州城际铁路、宁镇（扬中）泰城际铁路等铁路规划建设，加快形成以高快铁路为骨干、城际铁路为补充的多层次铁路交通网。

**1、加密高速铁路网络**

规划上海至南京至合肥高速铁路（泰州段）、盐城经泰州无锡常州至宜兴铁路、淮泰常铁路、常州至泰州铁路，预留扬州经扬泰机场至泰州城际铁路、宁镇（扬中）泰城际铁路、泰州经海安至如东城际铁路、靖江至南通城际铁路、江阴至靖江线廊道空间，促进南北跨江联系、东西联动协同发展。

**2、完善普铁基础支撑**

推进宁启铁路泰州西货站改（扩）建，保障宁启铁路站后工程建设，远景预留宁启铁路开行市域（郊）铁路的可能性，支持新长铁路扩能改造，规划泰州港高港港区铁路支线、泰州港泰兴港区铁路支线、泰州靖江港区专用线、戴南不锈钢物流园专用线、沿江货运铁路等相关普速铁路。

## 公路设施规划

**1、高速公路网布局规划**

至2035年规划形成“两纵五横”高速公路网，两纵为阜阳至溧阳高速公路、盐城至靖江高速公路；五横为南京至盐城高速公路泰州段+东台至兴化高速公路泰州段、启扬高速公路、京沪高速公路+沪陕高速公路、如皋至常州高速公路、泰州至常州高速公路。规划预留泰州沿江高速公路、泰州西部高速公路廊道，进一步完善高速公路网络布局。

**2、干线公路网布局规划**

以“骨架提升、强化辐射、客货分离”为原则规划构建“三纵十四横八联”国省干道网。

**3、过江通道布局规划**

加快过江通道建设，共计规划9条过江通道，其中包括现状2处、在建3处、规划建设2处、预留2处，平均间距约10公里。具体而言，在现有泰州大桥、江阴长江大桥、常泰长江大桥（在建）、江阴靖江长江隧道（在建）、张靖皋长江大桥（在建）等5条过江通道基础上，规划江阴第三过江通道、靖澄过江通道，预留张靖过江通道、润泰过江通道，促进泰州与苏锡常都市圈跨江融合发展。

**4、公路枢纽布局规划**

公路枢纽方面，加快医药高新（高港）区汽车客运北站建设，泰州汽车客运站改（扩）建，完善公路客运枢纽布局。

## 航空设施规划

**1、扬泰机场枢纽**

协作推进扬州泰州国际机场二期扩建工程，远期规划将空港等级从4C级提升为4E级，打造国际级旅游航空枢纽和集散中心，构建多模式集疏运系统，实现与市区半小时通达、市域1小时覆盖。注重利用上海至南京至合肥高速铁路及宁镇（扬中）泰城际铁路-宁马城际实现泰州中心城区与上海第三机场、南京禄口机场的1小时快速联系。

**2、通用机场**

规划形成2个A型通用机场和4个B型通用航空机场格局，其中A型通用机场包括兴化及泰兴通用机场，B型通用机场包括靖江、姜堰、海陵及医药高新区（高港区）通用机场，实现全域覆盖，支持通用机场发展观光旅游、应急救援、商务飞行和业务培训。

## 水运设施规划

**1、沿江港口**

充分发挥12.5米深水航道作用，推进沿江港口码头建设。推进泰州港高港港区码头工程杨湾作业区一期、泰州港高港港区码头工程高港作业区扩容、泰州港高港港区码头工程永安作业区四期、泰州港高港港区码头工程作业区五期码头工程、泰州港高港港区码头工程北夹江码头工程、泰州港泰兴港区过船作业区码头扩容工程、泰州港泰兴港区七圩作业区码头扩容工程、夹港作业区码头项目、泰州港靖江港区八圩作业区码头扩容工程、泰州港靖江港区新港作业区码头扩容工程，规划新建古马干河作业区码头项目、泰州港泰兴港区LNG码头工程。支持整合提升效益低下的港口岸线，新建或改（扩）建万吨级以上码头，提高靠泊能力、提升装卸效率。

**2、内河港口**

新建城南作业区码头工程、渭水河米业码头工程、金桥焊材码头工程、泰州港泰兴港区船舶洗舱站码头工程等项目，根据城市物流发展需求，支撑保障内河港口布局进一步优化。

**3、内河航道**

在泰东线、盐邵线、通扬线等3条三级航道基础上，按照三级航道标准实施兴东线航道整治工程、盐邵线航道整治工程、泰东线戴南连接线，以及支线航道建设，促进形成由三级省干线、五级及以上货运支线组成的“三纵五横”航道体系，支持加快建设干支相连、通江达海的便捷水运网。其中，“纵一”为盐邵线、下官河，“纵二”为泰东线（含引江河）-南官河-泰东线戴南连接线，“纵三”为高东线-兴姜线-姜十线-焦港河；“横一”为通扬线-新通扬运河，“横二”为兴东线，“横三”为古马干河，“横四”为如泰运河，“横五”为兴白线。

# 城市道路网规划

## 城市道路网体系分级

泰州市中心城区道路网络分为快速路、主干路、次干路和支路四个层级，其中主干路包括交通性主干路和生活性主干路。

（1）快速路：构筑与泰州市“一轴一核三极三城”城市空间格局相协同，承担对外畅达、各片区快联、中心保护、路网减负、枢纽集散功能的快速联通路网体系。

（2）主干路：包括交通性主干路和生活性主干路。其中交通性主干路主要承担城市组团间的较长距离交通需求，并兼顾高快速路交通流量的集散功能；生活性主干路主要承担组团内部各功能片区之间的交通需求。

（3）次干路：以服务组团内部为主，强化道路的贯通性，分担主干路交通流量，与主干路共同构建互联互通的干路网体系。

（4）支路：组团内部集散道路，以服务沿线用地出入为主，结合用地性质进行路网密度的“差别化控制”。

## 快速路系统规划

构建与城市空间相匹配、与交通网络系统相协同、高快衔接、枢纽快联、中心保护、跨区快达的“六横五纵、井字放射”快速路网体系，规划总长度228公里，路网密度0.45km/km2。

* 六横：站前路、永定路、姜高路、创新大道、通港路、沿江高等级公路（高港大道）；
* 五纵：祥泰路-泰镇路、东风路、兴泰公路、溱湖大道、S229；
* 井字放射路网：形成服务海陵、高铁枢纽片区、医药高新区(高港区)、姜堰区的快速路环放路网。

## 主干路、次干路和支路布局规划

主干路方面，在六横五纵快速网基础上，重点打造海姜一体化横向贯通主干路及港城一体化纵向贯通主干路，构建“十九横十六纵”主干路网，总长约488km，密度1.69km/km2。

次干路方面，结合用地开发，优化、加密次干路网络布局，提升片区道路网络通达性，总长407km，密度1.41km/km2。

支路方面，依据组团和片区的用地性质、功能分区和用地条件，支路网密度“差别化控制”，至2035年，道路网总密度达到8km/km2以上。

道路与高铁协调规划方面，协调道路与上海至南京至合肥高速铁路（泰州段）、盐城经泰州无锡常州至宜兴铁路线位位置关系，统筹铁路桥墩与道路断面，合理预留道路空间，减弱铁路对道路网的阻隔效用。

第四章 步行和自行车交通规划

## 丰富慢行生活圈规划

倡导慢行与公共交通无缝衔接，推进道路网、绿道网、社区公共通道三网融合，构建公共交通+高连通度、高可达性、高渗透性的慢行网络，打造慢行主导的15分钟生活圈，提升街道活力，将绿行底色渗入社区、深入人心。

## 步行单元分区

根据泰州实际情况及不同地块内主导的土地利用性质、步行人流的主要性质，面向15分钟生活圈划分商业办公单元、居住区单元、公园景点单元、科教文化单元、交通枢纽单元、工业仓储单元六个类型的步行单元，构建步行单元慢行生活圈，减少长距离的机动化出行。

## 日常性慢行交通网规划

**1、步行交通网络**

日常性步行道网主要是服务于通勤通学等出行需求，由依托城市道路的人行道系统、街巷、地块开放的公共路径组成。要求人行道连续、完整，确保足够的有效宽度以保障行人通行权。同时应根据分区要求，提升步行网络密度。

**2、自行车交通网络**

（1）自行车重要主通道网络规划

基于泰州中心城区自行车出行分布，规划泰州城区“八横六纵”重要主通道，姜堰区“三横四纵”重要主通道，主城区通道总长度234.2km，密度0.85km/km2。

（2）自行车一般主通道网络规划

一般主通道是自行车网络骨架的主要构成，泰州城区共规划一般主通道总长度为323.9km，密度1.15km/km2。

**3、老城区慢行交通网规划**

发挥水绿生态优势，挖掘历史文化脉络，老城区更新提升慢行交通品质，构筑四级高品质慢行网络，包括20.0km交通性街道、26.5km生活性街道、6.0km休闲性街道、8.3km特色性街道，全长60.8km，密度达10.2km/km2。

## 休闲性慢行网络规划

泰州中心城区层面，依托江淮交汇、双水绕城的独特生态格局，规划构建“三环、五点、七廊、多联”的320km绿道网，形成串联各公园、景点、历史街区的文化脉络。一轴一核三极层面，以绿为基、以蓝为脉、以文为媒、以人为本，深入生活区打造绿道微循环体系，提升绿道5分钟步行覆盖。结合天德湖公园、金融广场、人民广场、老街、梅园、凤城河等城市地标及人文景观打造泰州特色Citywalk（城市漫步）线路。

## 立体过街节点规划

结合城市地下空间开发、轨道交通及快速路等重大工程建设，同步推动立体过街设施建设，提升慢行交通的安全性。

## 特色示范

“一轴一核三极”范围内，通过完善风雨步道、设置乐龄通道、设计儿童出行路径、推行无障碍设施，营造“一轴一核三极”全龄友好慢行示范区。

# 第五章 停车规划

## 公共停车设施布局规划

**1、路外公共停车设施布局规划**

遵循用地协调、节约用地、规模适宜的布局原则，泰州中心城区规划建设公共停车场171处，提供小汽车泊位约3.8万个。

**2、路内公共停车场规划**

建议结合道路宽度、道路功能、交通运行状况等因素合理布设路内停车泊位。

## 充电设施布局规划指引

充电设施布局要以用户居住地停车位、单位停车场、公交及出租车场站等配建的专用充电设施为主体，以公共建筑物停车场、社会公共停车场、临时停车位等配建的公共充电设施为辅助，以独立占地的城市快充站、换电站和高速公路服务区配建的城际快充站为补充，形成电动汽车充电基础设施体系。原则上，新建住宅配建停车位应100%建设充电设施或预留建设安装条件，大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设充电设施或预留建设安装条件的车位比例不低于10%，每2000辆电动汽车至少配套建设一座公共充电站。鼓励建设占地少、成本低、见效快的机械式与立体式停车充电一体化设施。

# 第六章 物流货运规划

## 物流节点布局

结合泰州市特色产业布局，泰州构建七大重点物流园及四大特色物流集聚区的物流枢纽体系，以建设长江经济带粮食供应链组织枢纽、长三角煤炭保供和铁矿石中转基地、江苏中轴现代流通重要支点为总体发展目标，支撑打造现代流通战略支点城市。其中七大重点物流园包括靖江粮食产业园、江苏三江现代物流园、泰兴虹桥物流园、高港综合物流园、泰州市城北物流园、姜堰三水物流港和江苏（戴南）不锈钢综合物流园；四大特色物流集聚区包括泰兴市苏中沿江物流园、兴化粮食物流产业园、泰州医药物流集聚区和泰州保税物流集聚区。

## 货运通道布局

（1）过境货运通道：在高速公路网络的基础上，东西向货运主要依托S353、G328改线、G345等货运通道，南北向货运主要依托S506、S232等货运通道。

（2）城区货运通道：结合城市产业布局，规划S354、S411、S356、S506、S231、S232、S229等三横四纵城市集散货运通道，重点服务泰州城区产业集散。

图纸：

1.市域综合交通规划图

2.中心城区道路网规划图



