

南通市城市道路网规划

公示稿

二〇二四年十月

目 录

一 概述	1
第一条 规划目的	1
第二条 指导思想	1
第三条 规划范围	1
第四条 规划期限	1
第五条 规划依据	1
二 城市道路网发展现状	2
第六条 道路网布局现状	2
第七条 道路网规模现状	2
第八条 道路网运行现状	2
第九条 道路网现状问题	2
三 规划目标	3
第十条 总体目标	3
第十一条 具体目标	3
四 规划策略	4
第十二条 功能一体策略	4
第十三条 优化骨干策略	4
第十四条 毗邻衔接策略	4
第十五条 片区完善策略	4
第十六条 一网统管策略	4
五 规划方案	5
第十七条 城市道路网功能体系	5
第十八条 城市道路网规模及密度	5
第十九条 快速路网布局方案	5

第二十条 交通性主干路布局方案	5
第二十一条 分区内道路网布局方案	5
六 要素控制	7
第二十二条 道路红线及横断面规划控制	7
第二十三条 道路交叉口系统布局与控制	7
附 表	8
附 图	13

一 概述

第一条 规划目的

近年来,随着海门撤市设区、崇川港闸合并等行政区划的调整,以及通创区、家纺城、苏锡通产业园区等热点片区的兴起,为更好支撑南通城市空间格局,在新一轮国土空间规划背景下构建城市道路一张网,加强片区板块联动、提升空间可达性、强化用地与交通设施耦合、改善老旧城区交通拥堵现状,特编制《南通市城市道路网规划》(以下简称本规划)。

第二条 指导思想

本规划以可持续发展为基本导向,深入贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的五大发展理念,坚持以人为本,充分发挥道路交通的交通运输载体、公共服务空间等作用,着力构建“小街区、密路网”格局,着力促进城市居民高效有序运转,着力形成特色化的道路空间,提升居民出行幸福感。

第三条 规划范围

规划范围为中心城区范围,总面积 667.58 km²。

第四条 规划期限

规划基年为 2021 年,规划期限为 2021-2035 年,近期目标年为 2025 年,远期目标年为 2035 年。

第五条 规划依据

- 1、《南通市国土空间总体规划(2021-2035)》
- 2、《南通市城市综合交通规划(2019-2035)》
- 3、《南通市轨道交通线网规划优化研究》
- 4、《南通市城市快速路规划和重要节点可行性研究》
- 5、《南通市综合交通调查》
- 6、国家、省、市的其他相关规划、法律法规和标准规范

二 城市道路网发展现状

第六条 道路网布局现状

现状城市道路网骨架基本形成，其中快速路形成“一轴一环五射”框架。

第七条 道路网规模现状

现状城市道路网密度为 5.0 km/km^2 。其中崇川区为 5.91 km/km^2 、通州城区为 5.15 km/km^2 、开发区为 4.46 km/km^2 、苏锡通园区为 4.72 km/km^2 、海门城区为 5.79 km/km^2 、通州湾为 3.6 km/km^2 。

第八条 道路网运行现状

现状道路运行整体良好，快速路节点及老城区等局部压力较大。路网平均车速达 38 km/h ，其中快速路早、晚高峰平均车速为 32 km/h 、 39 km/h ，崇川区地面道路早、晚高峰平均车速为 23 km/h 、 26 km/h 。

第九条 道路网现状问题

(1) 中心城区一体化干线道路体系尚未形成，跨区出行时耗长。

现状快速路集中在城市沈海高速以内，中心与外围片区、外围片区之间联系多由公路承担，已建成快速路出现局部拥堵，轴向压力较大。中心与外围片区之间、重大枢纽与功能区之间出行时间超 45 分钟或 1 小时。

(2) 各区道路缺少统筹衔接，道路网连通性不高。

受行政区划，以及高速公路、铁路、航道等物理分隔的影响，现状南通市各行政区（组团）路网布局各自为政、缺乏统筹，毗邻地区存在较多断头路。

(3) 重点片区道路功能级配和密度不足，路网承载力和韧性待提升。

外围家纺城、苏锡通园区等新兴片区仅有干路支撑，快速路和次支路网缺乏，对地区发展支撑不足。

三 规划目标

第十条 总体目标

构建“功能清晰、布局完善、多规协调”的一体化城市道路网，支撑城市空间发展。

第十一条 具体目标

实现“1234”可达幸福指标。“1”是一刻钟，市级中心和功能组团中心到达高快速路不超过 15 分钟；“2”是二刻钟，市级中心和功能组团中心到临近枢纽不超过 30 分钟；“3”是三刻钟，滨江主城范围内主要功能组团中心间出行不超过 45 分钟；“4”是四刻钟，中心城区内主要功能组团中心间出行不超过 60 分钟。

四 规划策略

第十二条 功能一体策略

在城市化地区，协调现状及规范要求道路体系，构建多层次一体化的城市道路网功能体系。

第十三条 优化骨干策略

明确跨区骨干道路的布局架构，在高速公路、快速路基础上，重点完善交通性主干路，并对国省道进行城市化改造，强化道路与公路网衔接。

第十四条 毗邻衔接策略

梳理跨高速、铁路、河流等“阻隔”道路，主干路应通尽通，次支路按需打通，缝合相邻组团。

第十五条 片区完善策略

结合各片区发展需求及特点，重点强化片区主次干路，完善各区道路功能级配和密度，支撑片区发展。

第十六条 一网统管策略

明确道路断面及节点控制要素，协调国土空间总体规划“三区三线”、“用地红线”等空间控制要求，落实道路红线，支撑城市空间和国土空间规划“一张图”发展。

五 规划方案

第十七条 城市道路网功能体系

构建“快速路、交通性主干路、一般性主干路、次干路、支路”多层次的城市道路网体系,其中主干路以上为干线道路,次干路为集散道路、支路为支线道路。交通性主干路为本次规划重点,对应《城市综合交通体系规划标准》中的Ⅰ级主干路,功能为主副城内各分区(组团)间及相邻主副城间中、长距离出行服务,设计速度为 60 km/h,形式为主线连续、局部立交,包括路堑(含短隧道)、上跨(含短桥梁)、右进右出或者绿波交通等。

第十八条 城市道路网规模及密度

中心城区路网密度 6.7km/km²(不含Ⅱ级支路),重点范围(指崇川区、开发区和苏锡通园区) 7.1km/km²(不含Ⅱ级支路),干线道路密度为 1.9 km/km²。

第十九条 快速路网布局方案

规划滨江主城“两环七横七纵”快速路,里程为 438 km,密度为 0.52 km/km²;通州湾副城“四横三纵”快速路,里程为 123 km。中心城区快速路总里程为 577 km,其中骨架型快速路为 368 km,需求旺盛、改造条件较好;控制性快速路 209 km,弹性需求、预控通道空间。

第二十条 交通性主干路布局方案

规划在主要轴向上构建“快速路+交通性主干路”的布局,总体规划“六横八纵”交通性主干路,里程为 300 km,其中通过延伸或打通新增 75 km,通过断面拓宽、节点优化或国省道城市化等改造 225 km;通州湾副城规划“一纵”交通性主干路,里程为 24 km。

第二十一条 分区内道路网布局方案

按照分区发展特点划分中心组团、北部组团、南部组团、通州城区组团、海门城区组团、通州湾组团、家纺城-空港组团等 7 个组团。

中心组团规划“八横七纵”一般性主干路，路网密度为 7.9 km/km^2 。

北部组团规划“八横十一纵”一般性主干路，路网密度为 7.5 km/km^2 。

南部组团规划“八横八纵”一般性主干路，路网密度为 5.7 km/km^2 。

通州组团规划“八横六纵”一般性主干路，路网密度为 7.0 km/km^2 。

海门组团规划“七横六纵”一般性主干路，路网密度为 6.2 km/km^2 。

家纺城-空港组团规划“五横七纵”一般性主干路，路网密度为 7.4 km/km^2 。

通州湾组团规划“九横五纵”一般性主干路，路网密度为 5.6 km/km^2 。

六 要素控制

第二十二条 道路红线及横断面规划控制

按照“以人为本、快慢有序、特色彰显”的原则定红线、定断面空间，城镇、农业及生态等“三生空间”差异化配置，农业空间相较于城镇空间可结合通行需求适当缩窄，生态空间按照国土空间规划管控要求因地制宜布设。

快速路、交通性主干路等骨干道路，保障快速交通功能，小汽车车道不低于 3.5 m，大车车道不低于 3.75 m；保障慢行基本空间，人行道不宜低于 3.0 m，非机动车车道不宜低于 3.5 m。道路红线不应超过 70m，以双 4 或双 6 车道为主，规划快速路（含辅路）红线为 45~70 m，规划交通性主干路红线应为 40~55 m。

一般性主干路、次支路等道路，红线内保障基本交通功能，红线外慢行空间强化。交通基本功能保障基本车道 3.25~3.5 m，最低可缩窄至 3.0 m；引导慢行空间与建筑前区一体化设计，增强慢行空间，形成活力商业、景观休闲、门户客厅、历史风貌、社区生活及一般通行等各类特色街道。结合山水等资源，构建“一路一景”的特色道路。一般主干路以双 4 或双 6 车道为主，规划红线应为 40~45 m；次干路以双 2 或双 4 为主，红线为 20~35 m；支路一般不超过双 2 车道，红线宽度不超过 20 m。

第二十三条 道路交叉口系统布局与控制

规划 75 个枢纽立交、76 个一般立交。枢纽立交按 8~12 公顷控制用地规模，一般立交按 3~8 公顷控制用地规模。

附表

表1 南通市道路功能体系

功能体系		国标对应类别	功能说明	设计速度 (km/h)
干线道路	快速路	I级、II级快速路	为主副城空间的长距离机动车出行服务。	60-80
	交通性主干路	I级主干路	为主副城内各分区（组团）间（崇川区与开发区、通州区与家纺城等）、相邻主副城间（崇川区与家纺城等）中、长距离出行服务。	60
	一般性主干路	II级、III级主干路	为各组团内（通创区-CBD等）、相邻组团间（崇川-开发区等）中等距离提供服务。	50-60 40-50
集散道路	次干路	次干路	上下衔接，为干线道路与支线道路的转换以及城市内中、短距离的地方性活动组织服务。	30-50
支线道路	支路	I级、II级支路	走街串巷，为短距离地方性活动组织服务。	<30

表2 快速路规划布局方案

区域	分类	通道
滨江主城	两环	江海大道-通盛大道-通沪大道-啬园路-长江中路
		长江路-西站大道-平海公路-北海线-瑞江路-沿江公路-东方大道-星湖大道
	七横	城北大道-幸余路
		龙盛大道
		江海大道
		洪江路-中部快速路
		通沪大道-纺都大道
		海门北环
		星湖大道-S336
	七纵	G204-通宁大道
		通京大道-洪江路-通富路
		通盛大道-东方大道
		机场快速路
		金江快速路
		叠港快速路
		富江路
通州湾	四横	疏港二通道
		通海大道
		黄河路
		G328（西段）
	三纵	G328（南段）
		乐海大道
		如港路

表3 交通性主干路规划布局方案

区域	分类	通道
滨江主城	六横	永和大道-金桥路
		人民路
		世纪大道-崇川路-现代大道
		源兴路-纺都大道
		秀山路
		海亚路-苏州路
	八纵	城港路-外环西路
		长泰路
		通富北路
		通盛大道-江港路-东方大道
		G345-玉兰路
		新世纪大道
		江海路
		长江路
通州湾	一纵	临海大道

表4 分区内一般性主干路规划布局方案

区域	分类	通道
中心组团	八横	钟秀东路、人民路、通甲路、青年路、虹桥路、洪江路、世纪大道、朝阳路
	七纵	濠西路、工农路、园林路、太平路-崇州大道、静海大道、金川路、富锋路
北部组团	八横	集贤路、港平路、江北大道、亭平路、城北大道、幸余路、永兴大道、新地路
	十一纵	东沙大道、烟沪线、润通路、海通路、九圩港路、深南路、通刘公路、北大街、工农北路、园林路、太平路
南部组团	八横	宏兴路、枫香大道、振兴路、新兴路、景兴路-北京路、江山路-海维路、海纳路、海澳路-香港路
	八纵	中央路、新开南路、竹林路、张江路、锡通大道、苏通公路-九江路、星河路-扬子江路、滨港大道
通州组团	八横	古潭路、古沙路、新金路、银河路、朝霞路、钟秀东路、通甲路、青年路
	六纵	腾兴路、金凤路、金正路、希望路、金霞路、扬子江路
海门组团	七横	海门北环、丝绸路、秀山路、南海路、北京路、太仓路、香港路
	六纵	滨港大道、岷江路、民主路、乌江路、厂洪路、望江路、

区域	分类	通道
家纺城-空港组团	五横	古潭路、青年路、金川大道-三星大道、三德线、海门北环
	七纵	锡通大道、震蒙大道、星河路、洋海线、机场北路、环场东路、长江路
通州湾组团	九横	东安大道、海宴大道、花园路、观景路、东海大道、漓江路、滨海大道、春江路、西江路-沿海大道
	五纵	S221、冬青路、扶海路-琼海路、港西大道、海港大道

表5 南通市道路网规划密度

道路等级		重点范围			中心城区范围		
		现状密度 (km/km ²)	规划密度 (km/km ²)		现状密度 (km/km ²)	规划密度 (km/km ²)	
干线道路	快速路	0.3	0.5	1.9	0.2	0.5	1.9
	交通性主干路	1.3	0.3		1.4	0.3	
	一般性主干路		1.1			1.1	
集散道路	次干路	1.6	1.8		1.4	1.7	
支线道路	支路	2.3	3.4		2.0	3.1	
合计		5.5	7.1		5.0	6.7	

说明 1：重点范围为崇川区、开发区、通创区、苏锡通园区的建设用地范围。

说明 2：计算规划密度不包括大地块内部、慢行专用等Ⅱ级支路。

表6 中心组团道路网密度

道路等级	现状路网密度(km/km ²)	规划路网密度(km/km ²)
快速路	0.30	0.53
交通性主干路	1.50	1.61
一般性主干路		0.30
次干路	1.74	1.96
支路	2.66	3.80
合计	6.21	7.90

表7 北部组团道路网密度

道路等级	现状路网密度(km/km ²)	规划路网密度(km/km ²)
快速路	0.42	0.64
交通性主干路	1.14	1.38
一般性主干路		0.38
次干路	1.70	2.00
支路	2.36	3.45
合计	5.62	7.48

表8 南部组团道路网规划方案

道路等级	现状路网密度(km/km ²)	规划路网密度(km/km ²)	
快速路	0.12	0.28	
交通性主干路	1.19	1.24	0.29
一般性主干路			0.95
次干路	1.42	1.35	
支路	1.84	2.80	
合计	4.57	5.66	

表9 通州组团道路网规划方案

道路等级	现状路网密度(km/km ²)	规划路网密度(km/km ²)	
快速路	—	0.48	
交通性主干路	1.79	1.93	0.60
一般性主干路			1.33
次干路	1.76	1.77	
支路	1.60	2.79	
合计	5.15	6.96	

表10 海门组团道路网规划方案

道路等级	现状路网密度(km/km ²)	规划路网密度(km/km ²)	
快速路	—	0.41	
交通性主干路	1.75	1.53	0.51
一般性主干路			1.07
次干路	1.23	1.72	
支路	2.81	2.51	
合计	5.79	6.22	

表11 家纺城-机场组团道路网规划方案

道路等级	现状路网密度(km/km ²)	规划路网密度(km/km ²)	
快速路	—	0.74	
交通性主干路	1.30	1.57	0.38
一般性主干路			1.18
次干路	0.19	2.27	
支路	0.96	2.84	
合计	2.44	7.42	

表12 通州湾组团道路网规划方案

道路等级	现状路网密度(km/km ²)	规划路网密度(km/km ²)	
快速路	—	0.34	
交通性主干路	1.11	0.91	0.08
一般性主干路			0.82
次干路	1.18	1.46	
支路	1.34	2.83	
合计	3.63	5.55	

表13 规划道路红线控制及典型断面

国土空间 道路等级		城镇空间(u)	农业空间(a)	生态空间 (e)
(A) 快速路 45-70m	高架	A(u)-1-7001（双 8+双 8） A(u)-1-6001（双 6+双 6） A(u)-1-6002（双 6+双 8） A(u)-1-5001（双 6+双 6） A(u)-1-4501（双 6+双 6）	不推荐	因地制宜
	地面	A(u)-2-7001（双 8+双 4） A(u)-2-6001（双 6+双 4）	A(a)-2-5001 （双 6+双 2）	
	隧道	A(u)-3-6001（双 6+双 6）	不推荐	
(B) 交通性主干路 40-50m	高架	B(u)-1-5001（双 4+双 6） B(u)-1-4501（双 4+双 4）	不推荐	
	地面	B(u)-2-5001（双 6） B(u)-2-5002（双 6+双 2） B(u)-2-5003（双 8） B(u)-2-4501（双 6） B(u)-2-4502（双 4+双 2） B(u)-2-4001（双 6） B(u)-2-4002（双 4+双 2）	B(a)-2-4501 （双 6+双 2） B(a)-2-4001 （双 6）	
	隧道	B(u)-3-5501（双 4+双 4） B(u)-3-5001（双 4+双 4）	不推荐	
(C) 一般性主干路 40-45m		C(u)-4501（双 6） C(u)-4001（双 6） C(u)-4002（双 6）	C(a)-4001 （双 6）	
(D) 次干路 20-35m		D(u)-3501（双 4） D(u)-3502（双 4） D(u)-3001（双 4） D(u)-2801（双 4） D(u)-2401（双 4）	—	
(E) 支路 <20m		E(u)-2001（双 2） E(u)-1801（双 2） E(u)-1501（双 2） E(u)-1201（单行）		

附 图



