**目 录**

第一章 概述 1

第二章 城市综合交通发展评价 3

第三章 城市交通发展趋势 4

第四章 区域交通一体化 6

第五章 城市交通发展战略 7

第六章 对外交通衔接规划 12

第七章 客运交通枢纽规划 14

第八章 货运交通规划 15

第九章 城市道路网络规划 16

第十章 城市公共交通系统规划 19

第十一章 步行与非机动车交通规划 20

第十二章 停车系统规划 22

第十三章 交通管理与信息化规划 26

第十四章 近期交通建设规划 27

第十五章 规划实施保障措施 30

第十六章 附则 31

# 概述

为落实《偃师市城乡总体规划（2015-2030）》目标，应对城镇化和机动化的快速发展，建立城市整体交通发展框架，特制定本规划。

本规划旨在科学配置交通资源，发展绿色交通，合理安排城市交通各子系统关系，统筹城市内外、客货、近远期交通发展，形成支撑城市可持续发展的综合交通体系。

本规划是指导偃师市城市交通发展的综合性文件，中心城区内编制的交通专项规划、分区规划、控制性详细规划等均应执行本规划的要求，市域范围内编制的交通专项规划应与此规划相协调。

规划范围

**本次项目规划范围为偃师市中心城区**，研究范围扩展至偃师市域。中心城区范围与《偃师市城乡总体规划（2015-2030）》保持一致，含洛北、伊洛、顾县三个片区。至2030年，中心城区建设用地规模为52平方公里，规划人口48万人。**（以省政府最终批准的偃师市城乡总体规划确定的中心城区范围为准）**。市域范围为偃师市现辖4个街道9个镇：商城街道办事处、槐新街道办事处、首阳山街道办事处、伊洛街道办事处、翟镇镇、岳滩镇、顾县镇、缑氏镇府店镇、高龙镇、山化镇、邙岭镇、大口镇。

规划年限

**规划期限为2017-2030年，其中近期:2017－2020年，远期2021－2030年。**

指导思想

* 充分考虑偃师市对外交通的发展趋势和既有区域交通设施规划，研究不同层次范围下的区域交通发展模式，指导城市交通和区域交通的一体化规划和建设。
* 提出分区差别化的规划研究思路，分区制定交通系统供应策略和需求管理策略。
* 统筹考虑不同层次、不同功能的城市交通系统，加强衔接研究，构建一体化的城市交通发展框架。

规划原则

* 服务型原则：综合交通规划应服务于城市总体规划，服务于城市发展需要。
* 综合性原则：以构建现代城市综合交通为目的，对道路系统和交通系统进行综合性、一体化规划。
* 交通与用地相协调原则：道路交通和城市用地方式应相协调，重视并解决道路交通对用地的冲击，以及用地方式对道路交通的不良影响。
* 公共交通优先原则：优先发展公共交通，适度控制小汽车发展，改善提升其他交通方式。
* 交通需求管理原则：在加大交通供给能力建设的同时，重视通过交通需求管理来破解城市交通难题。
* 交通公平原则：重视关系民生的交通建设项目。
* 交通均衡原则：注重用地强度的均衡性，以及道路交通负荷的均衡性。

规划策略

* 提高区域可达性，构建快捷的综合交通网络。
* 优化对外交通衔接系统，并与城市网络合理衔接。
* 构建骨干道路网络，完善路网结构,支撑城市用地发展。
* 优化交通组织和出行环境，以人为本，公交优先，提升城市品质。
* 优化近期建设道路，保障关键截面主要廊道的设施建设，扩大交通投资规模。

规划主要内容

（1）现状分析评价 .

根据偃师市交通现状基础资料和交通调查统计分析，结合城市发展现状，对偃师市交通现状进行分析，总结并归纳出偃师市交通发展存在的主要问题。

（2）交通发展战略研究

根据城市总体规划确定的发展目标，分析未来城市交通的发展趋势以及城市交通面临的挑战。

市域层面，提出偃师市区域一体化交通系统框架和客运交通发展模式，并对交通设施布局进行必要的调整和整合。

在中心城区层面，确定城市交通发展目标，提出交通发展战略和宏观交通发展政策，确定适合偃师实际的交通发展模式。

（3）综合交通系统规划

根据中心城区空间布局规划，结合既有以及在编的规划，提出与城市空间拓展相协调的交通规划方案，主要包括对外交通衔接规划、城市道路网络规划、公共交通系统规划、步行与非机动车交通系统规划、客运交通枢纽规划、货运交通规划和交通管理规划等部分。

（4）停车系统规划

根据城市总体规划所确定的空间结构和用地布局，结合人口和就业岗位分布、土地利用、城市车辆发展情况、交通政策、公共交通和道路交通供应情况，预测城市机动车和非机动车停车需求总量及分布状况，确定规划年停车设施需求量，划定城市停车分区并制定各分区停车需求控制策略，确定路外机动车停车设施、路内机动车停车设施、建筑物配建停车设施三类停车设施的供应量，并进行总量平衡。

（5）交通管理与信息化规划

提出交通管理设施布局原则和要求，交通需求管理系统框架，城市交通信息化发展模式，交通信息化系统框架，交通信息共享机制和共享信息类别等。

（6）近期交通建设规划

从支持城市空间布局的转变、城市多种交通方式的协调、配合城市近期建设规划，重点研究近期交通建设的目标和策略，从而提出城市近期交通建设安排。

# 城市综合交通发展评价

交通供给与需求的矛盾日益突出

（1）跨城区交通供需矛盾突出，制约城市发展

现有道路将难以满足片区之间的交通需求，将限制城市向东西两个方向的联系发展。

（2）有限的道路资源难以满足机动化快速发展

道路交通资源的增长远不能满足机动化发展的需要。

现有交通系统难以支持城市空间的发展

（1）区域及市域交通系统难以满足市域空间的发展需要

目前以公路为主导的客运系统，并不能满足偃师作为郑洛衔接节点、洛阳都市区东部的副中心地位的交通需求，限制了市域空间结构的发展。

偃师市应积极构建由轨道交通（铁路、城际轨道交通）和快速道路系统（高速公路、城市之间的快速通道）构成的双快交通网络。

（2）现有公交系统和道路系统难以支撑城市规模的扩展需要

常规公交现状水平较低，高峰期公交运行速度较低，受道路交通拥堵影响较大，难以支撑城市空间布局的进一步发展。

常规的道路交通系统交通拥堵情况逐步加剧，难以满足未来城市的交通需求。

（3）市区路网布局与城市空间发展不协调

偃师市目前的单中心路网与城市的空间布局的进一步拓展趋势并不协调。

偃师市应积极调整现有的道路系统布局模式，改变单中心的路网形态，构建与城市空间协调发展的路网布局，引导并促进城市空间的带状发展。

多种交通方式衔接不畅，难以发挥交通优势

由于铁路、公路运输所属部门不同，缺乏统筹规划和有效衔接，尚不能实现真正的各交通运输方式的联运。

偃师市原有部分客运路线设置在市区较繁华路段商都路与迎宾路交叉口，频繁初入的大型车辆给城市交通和环境带来巨大压力，也给各方面的管理带来了巨大的难度；现状的G310国道从市区内穿过，过境车辆对市区的影响也将随着城市的发展而表现的越来越明显。

公路、铁路、城市公交系统缺乏统一的规划和管理，导致各种交通方式之间的接驳性差，乘客无法实现轻松换乘。

偃师市应加强各交通管理部门之间的协调，实现交通资源共享，构筑一体化的综合交通体系，各种交通方式之间实现换乘一体化。

# 城市交通发展趋势

城市交通发展机遇与挑战

（1）城乡一体化背景下，促进城市交通与市域交通的充分融合

（2）在机动化迅速提高的情况下，优先发展公交，实现城市交通的可持续化发展

（3）充分整合既有交通资源资源实现交通效益最大化

总体发展要求

**基于“区域一体、域内畅通”的目标，构建一个高效率、低能耗、低污染、安全的与偃师中心城区发展进程相适应的、一体化和人性化的城市综合交通体系。**

区域交通发展要求

积极构筑郑洛一体的综合交通网络格局，为区域重要交通走廊预留通道，做好交通衔接，努力提升区域对外联系的便捷度。

减少区域过境性交通对城区交通的干扰，实现城区内部交通与区域过境交通的分离。

强化偃师在洛阳都市区东部的副中心城市地位，同时谋求与巩义之间的组合发展。区域综合交通规划应做好与洛阳、巩义间的衔接，形成四通八达的综合交通网络。

城市交通发展要求

偃师市正处在机动化快速发展的阶段，为避免出现同类城市的交通拥堵、交通污染等问题，应提供更加多样化的出行选择，满足不同群体的出行需要，**尤其应优先发展城市公共交通，加快区域公共交通基础设施的建设步伐**。

偃师市跨组团通道的建设会成为今后一段时间交通基础设施建设的重点，**应做好组团内部道路、公交场站、停车场等重要交通设施的用地预留**。

**偃师市应合理安排区域货运节点及货运通道，实现客货分离，避免货物运输对城区日常生活交通产生较大干扰**。

**偃师中心城区综合交通发展应注重休闲型慢行系统与通勤型慢行系统的融合，构建区域一体化、衔接高效、独具特色的绿色交通系统**。

交通智慧化发展要求

重点推进智能公交系统和智能停车系统建设。

“智能找车位+自动缴停车费”的智慧停车可以充分挖掘闲置资源，提高车位周转率，优化停车环节，在缓解城市停车难、交通拥堵方面具有重要作用。与智慧停车相关的，主要包括共享汽车、共享车位、共享充电桩等带来的停车新经济。

机动车保有量

偃师市正处在快速发展时期，其机动车拥有量将继续保持快速的发展，预计将呈现以下特点：

（1）在一定时期内机动车年增长率将会持续保持在4%～8%左右，其中小汽车增长仍是机动车增长的主体；

（2）私人小汽车及摩托车仍将保持快速增长，预计年增长率将保持在6%～10%；

（3）电车自行车非机动车也会有小幅的增长。

规划期末2030年偃师市中心城区小汽车拥有量为8.16万辆。

出行生成预测

通过预测，偃师市中心城区全天交通发生量103.4万人次，吸引102.7万人次，全天总交通出行量206万人次，预计2030年偃师市城市常住人口人均出行次数为4.29次/日。偃师市2030年出行生成量主要集中在洛北片区的首阳山组团和老城组团，分别占比约34%和28%，这两个组团的出行总量约为128万人次/日。此外，随着周边地区经济的快速发展，偃师市中心城区还将承担更多的各类过境交通。

出行空间分布预测

通过重力模型的预测，偃师市未来交通出行空间分布将呈现以下趋势：

（1）出行距离增长：交通出行从中心城区将延伸至城区外围伊洛片区、顾县片区等地，出行时间、距离均有所增加；

（2）片区间出行需求增长：片区间交通联系的通道不断得到加强，各片区间交通联系强度不断增加，外围乡镇与城市内部交通联系逐步加强；

（3）交通出行主要集中在洛北片区内部跨越首阳山组团和老城组团的通道上以及跨越伊河、洛河的跨区通道上。

# 区域交通一体化

区域交通设施与城市空间布局

偃师市现状运输通道较多，但部分重大设施未在偃师市设站（郑西高铁）。

偃师市与东侧巩义市的交通联系仅有310国道相连，通道运输能力上不匹配，对于实现总规中提出的与巩义市产业上的对接不利。

市域交通设施与城市空间布局

偃师市中心城区位于偃师市域的北部，市域南北向交通联系需求强烈，应加强以偃师市中心城区为核心的放射状网络建设，有效发挥偃师市中心城区的辐射带动作用。

龙少旅游专线南侧南北向通道辐射较弱，大口、府店的部分村庄，对外联系通道单一，未与偃师市中心城区形成良好的互动；高龙也存在与偃师市中心城区联系不便的问题。

区域东西、南北向的城市发展轴应与周边紧邻城市进行充分衔接，形成区域连续的城市发展轴，提升城市发展轴的影响力，进行推动城市空间的合理布局。

区域交通发展策略

（1）区域发展策略

完善各轴线发展带内的交通基础设施，强化偃师与周边城市的快速道路和快速客运联系。快速道路联系主要依托高速公路和城市快速路以及国、省道公路，快速客运交通联系主要依靠城际铁路和高速公路客运线路。

（2）市域交通发展策略

积极完善市域交通基础设施，加强偃师市中心城区与周边乡镇的交通联系。

区域交通发展模式

（1）区域交通系统构成与功能分析

区域对外交通可依托高速铁路、高速公路、省级公路和航空等方式。其中航空需借助区域高速公路或高速铁路到达新郑机场或洛阳北郊机场，是偃师市与国内各大城市以及国外城市联系的最快捷的交通方式；轨道交通和高速公路虽然在影响区内可提供部分服务，但随着我国区域交通运输需求的增长，该服务将日益受限。还应借助省道及部分县道来满足区域内部的交通联系，因此，区域内部应不断完善自身的交通网络，应以郑州、洛阳为主中心，各主要城市为节点，从而保障偃师市与各主要城市之间快速客运联系。

（2）市域交通系统分析

偃师市域内应以中心城区为核心，各乡镇为节点，建立主要由省级公路组成的快速道路交通网络，同时，依托快速道路网络，充分发挥公路客运的特点，快速联系市域范围内“一市八县”。

通过以上各层次区域交通设施的综合分析，偃师市的区域交通设施主要包括航空、高速铁路、高速公路、国家及省级公路、轨道交通、公路客运、旅游及一般公交系统等。

表4‑1 偃师市区域交通设施组成及功能划分

|  |  |
| --- | --- |
| 交通方式 | 功能划分 |
| 航空 | 承担偃师市与国外以及国内主要城市的长距离快速联系 |
| 高速铁路 | 承担偃师市与国内主要城市的中长距离快速联系 |
| 公路 | 高速公路 | 承担偃师市与国内及区域内高速公路沿线各城市的联系 |
| 国家级、省级公路 | 承担偃师市与影响区内各县市的交通联系 |
| 县级公路 | 承担偃师市与市域内各乡镇的交通联系 |
| 轨道交通 | 承担偃师市与影响区内的客运交通联系 |
| 城际公交系统 | 承担偃师市与其他城市之间的快速客运联系 |
| 一般公交系统 | 承担偃师市内部及城区与市域内各乡镇之间的客运联系 |

# 城市交通发展战略

指导思想

（1）支撑城市空间发展战略，与城市总体规划目标协调一致；

（2）保障城市土地利用与交通模式的协调统一；

（3）构建高效、便捷、可持续发展的综合交通运输体系；

（4）引导城市交通系统的可持续发展。

交通发展目标

1、总目标

在加强与郑州、洛阳联系的同时，强化与巩义、登封、伊川等周边重要城市中心及交通枢纽的联系。使偃师市交通规划同河南省域、郑州市域、洛阳市域的综合性、专业性交通规划相衔接。

市域范围内，加强各镇与中心城区的交通联系，建立与偃师社会经济发展、空间布局调整相协调，运输组织合理、设施网络完善、枢纽衔接顺畅、可持续发展的综合交通运输体系。

中心城区范围内，打造以主干路和国省干线为骨架的复合型交通网络，以公共交通为主导实现多种交通方式多模式一体化联运，实现区域空间结构跨越式发展，吸引周边区域产业转移及人口迁移，积极探索可持续的绿色交通发展模式，打造现代生态智慧型综合交通体系。

2、交通结构发展目标

大力发展公共交通，优化城市客运交通结构，逐步建立以公共交通为主体，融个体交通于一体的多元化客运交通体系，合理调控小汽车的发展与使用。2030年，城市客运交通结构达到下列目标：

表 5‑1偃师市客运交通结构发展目标

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 出行方式 | 出行方式比例（%） | 出行方式 | 出行方式比例（%） |
| 步行 | 24 | 私人小汽车 | 18 |
| 非机动车 | 28 | 其他 | 5 |
| 公共交通 | 25 | —— | —— |

3、交通服务发展目标

（1）中心城区交通服务目标：中心城区内，90%以上的居民单程出行时间不超过45分钟；城市核心区至市区其它功能片区公交平均出行时间在30分钟以内。

（2）城市对外交通服务目标：中心城区与郑州、洛阳及周边县级城市（如巩义、登封等）之间，单程平均出行时间在1小时以内；中心城区与下辖的八个乡镇之间，保障90分钟快速联系。

4、交通基础设施投资目标

(1) 建立稳定、多元化的投资机制，保障城市交通基础设施投资不低于国内生产总值的3%。

(2) 交通基础设施投资应向公共交通建设倾斜，充分体现公共交通优先发展的策略。公共交通建设投资占交通基础设施投资比例一半以上。

交通发展战略

1、区域交通发展战略

（1）分区域、分层次协调发展

（2）组团式片区发展

* 以公交优先支撑老城区发展
* 以通道建设联系老城和新区
* 以机动化交通方式引导新区发展
* 保持土地利用与城市交通协调发展

（3）优化交通环境

控制机动车的总量以及通过技术及法规控制减少机动车的单位排放量，两者相结合，减少机动化带来的污染及对能源的消耗。

（4）可持续发展

建立现代化城市交通发展的良性循环模式，实现交通运行秩序化、安全化、人性化，使其更好地促进整个城市的有序运行。

2、城市交通发展战略

加强中心城区内城市道路与周边公路、铁路系统的衔接，建立健全高效、畅通、便捷、安全的现代化综合运输体系，使之与偃师中心城区城市布局和空间组织协调，对偃师中心城区发展发挥积极的引导和支撑作用，并创造与周边城市更为畅通的交通联系。

重点建设与高等级公路、铁路为骨架的运输体系相衔接，与城镇发展相协调的快速、安全、高效、直达的对外交通运输网络。

道路网络发展战略

1. 因地制宜构筑主城快速通道系统；
2. 进一步完善干路网系统；
3. 高度重视支路网建设，提高路网密度；
4. 理清道路功能分级，发挥路网整体效应；
5. 加强交叉口渠化，提高路网总体容量；
6. 着眼城市远景发展，预留路网扩展空间。

客运交通发展战略

偃师中心城区未来城市客运交通体系要与城市社会空间结构相协调，必须大力发展公共交通，建立公共交通与个体交通（步行、非机动车、小汽车等）一体化、多元化协调发展体系，并具有立体、多样化的换乘系统。

（1）大力发展公共交通

（2）适度发展小汽车交通

（3）高水平规划建设城市客运枢纽

货运交通发展战略

货运交通发展战略必须在城市综合交通运输发展的基础上，引入现代化货物交通运输方式，为未来城市发展提供保障。

（1）形成航空、铁路、公路等多种运输方式的综合运输体系

（2）建立现代化、高水准的物流系统

停车设施发展战略

1、指导思想

（1）保障控制性与实施性的有机结合

（2）服务于公共交通优先的交通发展战略

（2）思考停车设施供应与需求的关系

2、基本战略

（1）编制和落实建筑物停车配建标准，迎接汽车化的逐步到来

（2）拥车者自备车位，配建走向公共化

（3）合理配置不同形式停车设施的建设比例和区位布局

（4）节省土地资源，开发形式灵活多样的停车设施

（5）对城市核心区停车做适当限制，不鼓励在城市中心地区长时间停车

慢行交通发展战略

1、正确对待非机动车交通

（1）第一阶段是顺应机动化需要，非机动车出行向机动车方式出行转移的时期。优先发展公共交通，将长距离的、不得以的非机动车出行转化为以公共交通为主体的机动化方式；加密、整理路网和交通组织，进行机非分流，减少机非干扰，改善交通秩序，提高道路设施使用率。

（2）第二阶段是机动化达到较高阶段，保持非机动车作用的时期。提供良好的非机动车通行条件、公交换乘系统，广泛宣传环保意识，出台鼓励短距离非机动车出行政策等多种措施，保持非机动车在交通方式结构中的合理比例。

2、营造良好的步行交通环境

贯彻就近就业的空间布局原则，在城市新区注意各种公建配套和路网的建设。加大步行设施建设，加强步行空间的改造和管理，塑造一个安全、舒适、宜人的步行环境。

交通管理发展战略

加强现代化交通管理的设施和制度建设，提高交通管理的科学化水平，努力提升交通设施的运行效益，改善交通安全和交通秩序。

（1）建立科学的交通需求管理体系

利用交通需求管理手段，调节交通需求和供给在时间和空间上的平衡，引导机动化的有序发展和交通资源的合理使用，保障城市交通的可持续发展。

（2）重视交通管理，平衡交通需求，提高交通系统的整体运行效率

建立综合性的交通管理权威机构，保证偃师市中心城区交通发展的协调统一和交通政策的贯彻落实；监督交通法律和法规的实施；加强重大交通项目的管理和设施配套，提高道路系统能力；给予公交车辆道路使用优先权；加强中心区的交通组织，积极创造条件进行机动车和非机动车分流，局部地区实行单向交通、货车夜间运输等措施。

（3）实施交通影响分析

对于重要建筑、基础工程乃至一个地块的开发建设，尤其是土地利用非常密集地区，必须系统地进行交通评估，将影响控制在可接受的水平之内。

（4）实施可持续的绿色交通战略

合理调控机动车增长，减缓汽车交通与城市基础设施供应间的需求矛盾，降低机动车增长速度和使用率。积极鼓励步行和非机动车交通的发展，为慢行出行创造良好的交通环境。

（5）加快交通信息系统智能化规划和建设

整合交通、市政、公安和通信等部门的公共信息资源，构建先进的交通管理信息中心，完善交通监控系统和事故救援管理系统，推进智能交通系统建设。

以交通信息平台为依托，向出行者发布综合性的交通信息服务，提供出行最优路线选择，实时调节道路网络流量分布。

公交优先政策

（1）政策导向

加快完善优先发展公共交通的政策环境，明确城市公共交通作为政府公共政策的基本定位，确立公共交通发展作为城市交通发展的主要方向，支持和引导城市交通健康发展。

（2）配套政策措施

制定公共交通发展战略和规划并保障落实和实施；强化公交行业主管部门对公交企业的监管和宏观调控，保障公交企业间的良性竞争；实施城乡公交一体化改革，建立完善城乡公交管理体制和运营机制，避免造成企业间恶性竞争、市场秩序混乱。

（3）加大城市公共交通资金投入

把优先发展公共交通纳入公共财政体系，建立财政对公交补贴的长效机制。

（4）强化公共交通基础设施建设

加快城市公共交通建设进度，提高公共交通竞争力和吸引力；重视公交枢纽和场站设施建设，配建机动车、非机动车停车场等设施，促进不同交通方式的有效衔接；保障公交停车场、保养场用地需要，改善公交首末站车辆停放条件。

（5）加强以公交优先为重点的城市交通管理

充分保障公交优先路权分配，提高公交运行车速和准点率，积极推广多样化的公共交通优先通行措施，如公交专用车道、公交优先信号控制系统等。

交通建设投资政策

（1）政策导向

交通投资取向必须与城市发展战略保持一致，在实施上应有所重点和倾向。

（2）配套政策措施

建立稳定、多元化的投资机制，吸引多方资金投资城市交通建设，促进城市交通的良性发展。

推进交通产业市场化发展进程，制定相关保障政策，促进交通产业的发展。

以大运量客运系统站点和枢纽布局为契机，实施一定影响范围的土地利用优化与调整，市场化运作大运量客运系统建设与土地开发，达到交通设施建设、土地开发、物业经营的综合协调。

交通建设投资应在以下三个方面有所侧重：一是充分体现公共交通优先发展的原则，基础设施建设向落实公交优先倾斜；二是交通基础设施建设重点向外围扩展，以保持与城市建设用地扩展的同步；三是支持关键通道建设，促进城市一体化发展。

交通发展模式

（1）交通一体化

偃师市应构建以各种交通设施为载体，确立公共交通在城市客运体系中的主导地位，强化交通枢纽在不同层次交通方式间的纽带作用，提供私人机动化与公共交通之间的换乘条件，构建一体化的城市交通发展框架。

（2）交通方式发展定位

* 大、中运量公共交通：积极建设，承担长距离出行联系，组织城市重要走廊客运，加强与周边大城市的快速联系；
* 常规公交：加强优化，作为轨道（含铁路）和其它公交方式的接驳，组织片区内的客流集散服务；
* 城乡公交：大力发展，联系市区与周边乡镇之间的联系；
* 私人小汽车：引导发展，允许拥有和合理使用相结合；
* 摩托车：适度控制，引导客流转移至公共交通；
* 慢行交通：保障空间，发挥短距离出行和接驳公交的功能；
* 货运交通：区域限行，同时提供城市外围快速集疏运条件。

（3）分区差别化发展模式

偃师市中心城区划分为两个战略分区：

一类区：现状城市核心区，城市职能密集，交通供需矛盾突出，交通需求强度高、道路设施建设基本完备。其范围为洛北片区（不含陇海铁路以北区域）。

二类区：规划建设用地核心区边缘或外围，或单一的产业或生活片区，交通供需矛盾一般或用地开发强度不大，向心性交通突出。其范围为除一类区外的中心城区的全部规划建设用地区域。

表 5‑2 中心城区分区差别化交通发展模式

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 分区 | 发展模式 | 需求管理策略 | 交通供给策略 |
| 公共交通 | 道路系统 | 停车系统 |
| 一类区 | 以公交为主导 | 公交优先，适度控制机动车停车泊位供给，提倡外围机动车与公共交通之间的换乘 | 围绕公交走廊组织优化线网，创建便捷的换乘条件，提高公交系统的服务范围 | 加强贯通性主干路建设，增加跨城区关键截面通道供给 | 适度控制 |
| 二类区 | 多方式协调 | 容许多方式协调发展，提供多种交通方式出行选择 | 建设向心性客运联系走廊，加强片区公交枢纽建设，提高支线公交的覆盖率 | 发展快速路系统，构建物流货运主通道和区域过境通道 | 适度发展 |

# 对外交通衔接规划

铁路总体布局

偃师市域范围内有两条现状铁路干线：陇海铁路和郑西客运专线。陇海铁路在山化镇设回郭镇站，在中心城区设偃师站和首阳山站，其中偃师站为客运站，无高铁及动车停靠，回郭镇站和首阳山站为货运站。

郑西客运专线经偃师缑氏镇、顾县和高龙镇，在偃师境内无火车站点。

规划郑洛城际轨交偃师段沿伊河南岸选线，基本与洛偃快速通道平行设置，城际轨交站设置于顾县片区中部，迎宾路东侧、洛偃快速通道以北地块内。

高速公路布局

在现有的连霍高速公路基础上，规划新建六县环高速公路和郑洛第三高速公路，形成半环状偃师高速公路体系。

* 六县环高速公路：为洛阳市干线高速公路，主要加强洛阳与孟津、新安、宜阳、伊川等市县的联系；同时加强偃师境内南北方向的联系；
* 郑巩洛高速（郑洛第三高速）：为规划的河南省干线高速公路，主要加强登洛阳、偃师、巩义与郑州的联系，同时也加强偃师中部地区东西向之间的联系。

高速公路出入口及衔接

偃师市域将形成由连霍高速、郑洛第三高速、六县环高速等三条高速公路相互连接形成的“半环状”高速公路网，其中六县环高速将成为连接郑洛第三高速和连霍高速的主要通道。

* 除现有杜甫大道与连霍高速公路互通口外，规划新建东环路连霍大道出入口，连通偃师东部城区；
* 六县环高速公路规划在华夏路、S315、龙少快速通道新建三个高速出入口。
* 规划郑洛第三高速与六县环高速互通，且在偃师东南部两条高速并线形式，所以在郑洛第三高速上暂不设高速出入口。

干线公路网布局

偃师市在规划期限内将形成一横一纵国家级干线公路网：

“横”为G310国道，由现状G310国道和规划的G310国道（改线）组成，“纵”为新规划的国道G207，起于山化镇关窑村北接孟州黄河大桥连接线与S237交叉位置，止于登封境内G207国道。

本次规划对部分县道及乡道的技术等级进行提高，至规划期末，偃师市域内最终将形成“五纵六横”的干线公路网。

“五纵”分别为六县环快速路、夏都大道，杜甫大道、迎宾路-玄奘大道、东环线等五条南北向的主干公路。

“六横”分别为北环路、中州东路、古城快速路、洛偃快速通道、S315（高铁大道）和龙少快速通道。

公路客运场站

偃师市现有客运场站2个，分别为偃师市首阳新区客运站（杜甫大道与商都大道交叉口西北）和老城区客运站（商都路与迎宾大道交叉口西南，后期取消），其中首阳新区客运站刚刚建成尚未投入使用。新规划的客运站有两个，分别设置在伊洛片区（商都南路古城快速通道西北）和老城区（东环路与华夏路交叉口西南角）。

物流园区与公路货运场站

（1）在偃师市中心城区北部、连霍高速杜甫大道收费站东南方向新建一座货运站；

（2）在古城快速路与杜甫大道交叉口东南侧新建一座货运站；

（3）在G310与玄奘大道交叉口南侧新建一座货运站；

（4）在高龙镇现状G207国道旁建设一座货运站；

（5）原路边停车的货运模式应随着货运物流中心的建设而逐步取消；有步骤地引导货运车辆进物流中心停车；

（6）市区次中心设一些小型货运站：偃师高中东边一个、北环与铁路之间一个、东环一个。；

（7）每个乡镇规划布置1处货运站场，共8处，其规模按照每个乡镇的实际需要确定。

# 客运交通枢纽规划

规划目标与策略

1、规划目标

* 构筑布局合理、层次清晰、功能完善、衔接高效的客运枢纽体系，提高交通运行效率，改善交通换乘环境，逐步实现交通发展的一体化目标；
* 规划落实主要客运枢纽内各种交通设施用地，为各种交通方式合理衔接提供保障基础。

2、规划策略

* 建设发展策略。提高枢纽设施建设的标准，加强枢纽的信息化水平，实现枢纽的信息共享、资源共享，提高居民出行的换乘效率；
* 一体化发展策略。加强交通枢纽的建设，提高各种公共交通方式之间以及其它交通方式与公共交通方式间的换乘效率，逐步实现换乘一体化。

客运交通枢纽等级划分

(1) 市级综合交通枢纽**：**迎宾路客运站、首阳新区客运站、东环路客运站、伊洛片区客运站。

(2) 片区级交通枢纽**：**主要服务于偃师市中心城区的各个片区，主要为公交线路的换乘枢纽。

客运交通枢纽布局方案

（1）迎宾路客运站

首阳新区汽车站投入使用后，对该站进行改造并设置公共停车场；东环客运站建成后逐步取消该站的运营。

（2）首阳新区客运站

该站主要用于对洛阳市的客运联系，同时还承担城区与各镇之间的交通客运。

（3）老城区东环路客运站及伊洛片区客运站

东环路客运站可通过华夏路进出六县环高速。

伊洛片区客运站可通过商都路、G310进出六县环高速。

# 货运交通规划

目标与策略

逐步将城区内货运线路外迁，并在偃师市中心城区外围地区设置物流集散货运中心，减少货运交通量进入城区，对城区道路进行适当货运交通控制。

货运枢纽布局

依托陇海铁路在首阳山设货运站；规划公路货运场站3个：分别位于中心城区北部连霍高速杜甫大道收费站东南方向，顾县北部G310与玄奘大道交叉口南侧以及高龙镇现状G207国道旁。

货运通道规划

(1) 货运主通道：陇海铁路、连霍高速、郑洛第三高速和六县环高速公路、北环路、规划G310、中州东路、古城快速路、洛偃快速通道、S315（高铁大道）、龙少快速通道、六县环快速路、夏都大道、杜甫大道、迎宾路-玄奘大道、东环路、G207国道。

(2) 货运禁（限）行：货运禁行区近期G207-洛偃快速路-北环-东环围合区域（不含上述道路），远期增加至G207-洛偃快速路-G310-东环围合区域（不含上述道路），货运禁行区域内禁止过境大货车通行。

入境货车应在偃师相关部门办理入境手续并取得相应证件后、凭证件通过入境货运通道出入偃师中心城区。

#  城市道路网络规划

规划目标与原则

构建与区域道路交通合理衔接、与城市空间布局相适应的骨干路网，优化路网结构及路网级配，建立道路功能齐全、与土地利用相协调、适应机动化发展的城市道路网络。

城市道路网络规划遵循以下几点主要原则：

* 道路网络布局结构与城市空间布局相适应，道路网络的建设保持与城市扩展同步；
* 道路等级和功能应与周边土地利用相协调，完善道路网络级配；
* 协调整合中心城区及周边乡镇的道路建设，建立一体化的道路网络系统；
* 充分考虑地形、地物、河流走向、铁路布局，因地制宜地确定路网形式与布局；
* 合理规划道路交通组织、过境和出入境交通，建立整体协调的道路系统；
* 加强重要节点和关键通道的规划控制和预留，保证道路网络的可扩展弹性。

道路网络发展策略

1、市域交通发展策略：

（1）加强与洛阳中心城市的交通衔接；

（2）市域内部交通枢纽节点的建设；

（3）干线建设与生态绿化网络建设相结合。

2、城市交通发展策略：

（1）优化城市交通结构，有限发展公共交通，完善公共交通系统；

（2）促进交通一体化，形成多层次、多方式交通良好衔接的综合运输体系；

（3）完善道路系统，加强交通设施建设和交通需求管理，应对机动化发展趋势；

（4）改善城市交通环境，创造安全、清洁、舒适、人性化的交通空间。

3、路网布局发展策略

调整现有的单中心路网布局，适应城市轴向发展的要求，向周边乡镇的东西两翼延伸；南北向干道应以中心城区各中心为放射点向南北放射。在各重点片区内部，局部调整干道路网布局模式，提高路网利用效率。

整体路网结构为方格网状的棋盘式，中心区范围内的片区之间宜采用主干路连接，中心区与外围片区可通过快速通道连接。

4、城市内外道路一体化策略

加强城市出入口道路一体化建设，构建以市区为中心向外围片区放射的快速道路网络。在市区与外围之间，市区外部的国省道在渐入市区的过程中，做好公路向城市道路的良好转化，实现对外公路与城市道路的有效衔接。在与城市对外公路联系的道路运行速度、横断面形式等要与连接的公路相匹配。

5、弹性发展策略

预留组团联系通道、骨干道路走廊。同时，还要考虑城市道路与对外公路的衔接点，形成弹性、可扩展的城市骨干道路网络结构。

道路网络规划方案

1、功能等级划分

**偃师市中心城区城市道路等级可分为主干路、次干路和支路**。

主干道红线宽度规划为40—60米，设计车速在40—60千米/小时，间距800—1200米。

次干道红线宽度规划为30-40米，设计车速在30—50千米/小时，间距300—500米。

支路红线宽度为16—25米，设计速度为20—40千米/小时，间距100-300米。

2、骨干路网规划方案

**构建“七纵五横两环”的骨干交通路网：**

**（1）“七纵”即汉魏路、夏都大道、相国大道、杜甫大道、商都南路、迎宾路、东环路。**

**（2）“五横”即北环路、商都大道、华夏路、中州路、古城快速通道。**

**（3）“两环”即商都路、迎宾路、古城快速路与夏都大道构成的内环，以及东环路、207国道、北环路和洛偃快速通道组成的外环。**。

路网指标

至2030年，偃师市中心城区建设用地规模为52平方公里，规划人口48万人，道路总长度约308.68公里，其中主干路104.24公里，次干路104.82公里、支路113.62公里，路网密度6.44公里/平方公里。整体路网密度满足国家规范要求。

洛北片区整体路网达到8.22公里/平方公里，但是受铁路和商城遗址所限，断头路较多，**后期编制控规及现有控规修编中，应进一步研究打通断头路的可能性，加密支路网**。

伊洛片区与顾县片区以工业、物流用地为主，适宜发展快速、大运量交通系统，构建物流货运主通道和区域过境通道。因此区域道路系统以主次干路为主，支路占比较低。**下一步编制控规及现有控规修编中，应考虑增设支路的可能性，并且应设置街坊内部道路**。

对外道路交通组织规划

（1）过境通道：东西方向上的北环路、商都大道、中州路-滨河大道、古城快速通道、洛偃快速通道，南北方向上的有夏都大道、杜甫大道、迎宾路、东环路。

(2) 城市出入口通道：东西向的华夏路，南北向的汉魏路、相国大道、商都南路。

城市道路交叉口与断面规划

1、道路交叉口规划原则

* 满足相交道路的交通需求，同时兼顾相邻道路及交叉口的集散能力；
* 根据路权优先的原则，保障主要流向交通流的畅通；
* 交叉口用地规模的控制应考虑城市现状及未来的发展，在建设形式上可分期实施；
* 立交规划应从综合考虑城市用地状况和对其它交通系统的影响，保证主要方向交通流的快速性和连续性，同时慎重选择立交形式，在城市中心区尽量减少大型立交布局；
* 平面交叉口规划应预留红线拓宽空间，同时充分考虑交通渠化设计，减少车流冲突点，增加单位道路面积通行能力。

 2、城市立交规划

偃师市中心城区共规划分离式立交12处（其中跨铁路10处）。

表9‑1 偃师中心城区立交一览表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 位置 | 形式 | 备注 |
| 东西路 | 南北路 |
| 1 | 汉魏路立交 | 陇海铁路 | 汉魏路 | 汉魏路下穿 | 现状 |
| 2 | 夏都大道立交 | 陇海铁路 | 夏都大道 | 夏都大道下穿 | 规划 |
| 3 | 相国大道立交 | 陇海铁路 | 相国大道 | 相国大道下穿 | 规划 |
| 4 | 夷齐路立交 | 陇海铁路 | 夷齐路 | 夷齐路下穿 | 现状 |
| 5 | 杜甫大道立交 | 陇海铁路 | 杜甫大道 | 杜甫大道上跨 | 现状 |
| 6 | 新新路立交 | 陇海铁路 | 新新路 | 新新路下穿 | 规划 |
| 7 | 槐新路立交 | 陇海铁路 | 槐新路 | 槐新路下穿 | 现状 |
| 8 | 文化路立交 | 陇海铁路 | 文化路 | 文化路下穿 | 规划 |
| 9 | 上海路立交 | 陇海铁路 | 上海路 | 上海路下穿 | 规划 |
| 10 | 东环路立交 | 陇海铁路 | 东环路 | 东环路上跨 | 规划 |
| 11 | 商都大道立交 | 商都大道 | 杜甫大道 | 杜甫大道上跨 | 规划 |
| 12 | 滨河大道立交 | 滨河大道 | 杜甫大道 | 杜甫大道上跨 | 规划 |

3、平面交叉口规划

城市次干路及以上级别的道路相交采用平面拓宽渠化交叉口。

对于新建平面交叉口，应按规划道路等级和交叉口功能确定交叉口类型，**避免出现超过四条进口道的多路交叉口和不规则的错位、畸形交叉口**。同时考虑未来发展的可能，确定交通组织方案，框定交叉口范围红线。

道路横断面规划

1、规划原则

* 横断面形式、布置、各组成部分尺寸及比例应按道路类别、级别、计算行车速度、设计年限的机动车道与非机动车道交通量和人流量、交通特性、交通组织、交通设施、地上杆线、地下管线、绿化、地形等因素统一安排；
* 横断面设计应近远期结合，使近期工程成为远期工程的组成部分，并预留管线位置；
* 有分隔带的道路要尽量将分隔带放在道路的中央，在交叉口段利用分隔带空间增加进口车道和设置行人过街安全岛；
* 对现有道路改建应采取工程措施与交通管理相结合的办法，以提高道路通行能力和保障交通安全。

2、横断面设置原则

主干路以三块板、四块板为主，交通性主干路侧重通过性交通，断面为机动车双向六至八车道，并为公交系统预留通道。一般主干路断面设计时在确保通过性交通的同时，还需考虑通达性交通，保证主干路与周边道路的连通性。

次干路断面机动车道以双向四车道为主，同时考虑非机动车道与人行道等设置，为非机动车提供良好的出行环境。

支路为一块板形式，双向两车道，机非通过划线方式进行隔离。

#  城市公共交通系统规划

规划目标

1、总体目标

积极发展城市公共交通系统和城市轨道交通系统，优化常规公共汽车线网布局，形成以城市常规公交为主体，轨道交通为辅助，城市出租汽车为补充，功能层次完善的城市公共交通系统，为城市居民提供快捷、方便、经济、舒适、安全的出行条件。

2、 客运结构发展目标

2020年城市公共交通承担居民出行比例力争达到10％，2030年城市公共交通承担居民出行比例力争达到25％。

3、公交规划目标

* **中心城区一类区，城市公交站点布局实现500米半径全覆盖；**
* **中心城区二类区，城市公交走廊两侧各500米的覆盖率应达到50％以上，两侧各800米的覆盖率应达到75％以上**。

公交客流走廊布局

1、 东西向客流走廊

沿城市东西发展轴，自现状中心城区向东至城东片区以及南部滨河片区，向西至城西片区汉魏路。客流主要集中在商都大道、华夏路、中州路-滨河大道等几条平行道路上。

2、南北向客流走廊

沿城市南北向主干道，自北向南贯穿老城区的中心区域。客流集中在夏都大道、相国大道、杜甫大道、商都南路、迎宾路、东环路几条平行道路上。

轨道交通线网规划

1、 城际轨道交通

规划郑洛城际轨交偃师段沿伊河南岸选线，基本与洛偃快速通道平行设置，城际轨交站设置于顾县片区中部，迎宾路-玄奘大道东侧、洛偃快速通道以北地块内。

2、 城市轨道交通

规划洛阳轨道交通一号线自中州路向东北延伸至华夏西路，沿华夏路至老城区东环路。共设置6个车站，分别为广阳路站、府佐路站、夷齐路站、牡丹路站、迎宾路站和天津路站。

常规公共汽车系统规划

(1) 2030年偃师市公交配车总量为350标台。

(2)偃师市共需约5.25公顷公交场站设施用地。

(3) 中心城区共规划设置12处公交场站。

表10‑1 偃师中心城区公交站场一览表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 位置 | 功能 | 控制规模（平方米） | 备注 |
| 东西道路 | 南北道路 | 方位 |
| 1 | 汉魏路站 | 永宁路路 | 汉魏路 | 东南 | 首末站 | 2931 | 轨道换乘 |
| 2 | 滨河路站 | 滨河路 | 夏都大道 | 西南 | 停车场 | 5000 |  |
| 3 | 夏都大道站 | 商都大道 | 夏都大道 | 西北 | 首末站 | 4000 |  |
| 4 | 北环路站 | 北环路 | 杜甫大道 | 东南 | 首末站 | 3000 |  |
| 5 | 牡丹路站 | 华夏路 | 牡丹路 | 东北 | 枢纽站 | 8000 | 轨道换乘 |
| 6 | 槐新路站 | 北环路 | 槐新路 | 西南 | 首末站 | 3000 |  |
| 7 | 火车站 | 民主路 | 迎宾路 | 西北 | 枢纽站 | 5000 | 铁路换乘 |
| 8 | 东环路站 | 商都大道 | 东环路 | 西北 | 停车场 | 5000 |  |
| 9 | 南京路站 | 南京路 | 东环路 | 东南 | 停车场 | 8000 |  |
| 10 | 工业北路1站 | 工业北路 | 相国大道 | 西北 | 枢纽站 | 5000 |  |
| 11 | 工业北路2站 | 工业北路 | 杜甫大道 | 西北 | 枢纽站 | 5000 |  |
| 12 | 顾县站 | 南环路 | 迎宾路 | 东北 | 枢纽站 | 8000 |  |
| 总计 | 61930 |  |

#  步行与非机动车交通规划

步行交通系统规划

1、规划目标

构建便捷通畅的步行路径与网络，营造舒适宜人的步行设施与环境，形成以人为本、体现偃师地方特色的步行系统。

2、规划原则

* 紧密结合规划市级商业设施、公共服务设施等用地的分布；
* 充分考虑与主要片区中心公交设施的紧密衔接；
* 积极利用城市丰富的自然人文景观资源；
* 注重无障碍设施建设，做好步行、非机动车、公共交通等各种交通方式的衔接。

2、步行系统结构规划

（1) 城市绿色步行通廊

主要依托城市绿地公园、公共开敞空间与河流水系等天然的绿化条件，进一步强化城---水之间的步行联系，形成城市结构性的绿化步行通廊。

尤其考虑沿华夏路设置步行通廊穿越商城遗址。

（2) 城市道路步行通道

**重要步行通道主要由城市道路两侧的人行道系统构成，以步行交通、交通换乘和向次级通道疏散为基本功能，必须首先保证系统的连续性和畅通性**。

（3)步行街区

在商业中心区、城市公共活动场所及交通枢纽等地区，建设步行街或者设置步行优先区域。

3、步行交通设施规划

（1）人行道断面空间

**主干路横断面行人空间在 4.5 米以上，并且应有2.5 米以上的行道树绿带；**

**次干路横断面行人空间在 4 米以上，并且应有2 米以上的行道树绿带；**

**支路横断面行人空间在 2米以上，并且应有1.5 米以上的行道树绿带**。

（2）人行道无障碍设施

* 按照无障碍设计要求，为提供人行化的道路设计和人行设施；
* 在道路建设中严格要求道路盲道设施的建设；
* 在道路交叉口设置盲人过街指引设施；清理道路沿线人行系统的障碍物，保障人行系统的通行顺畅；
* 严格清理各种占用人行道的行为，对于合法临时占用人行道进行严格限制；
* 严格控制停车设施占用人行道路的路段；
* 严格进行建筑物后退道路红线管理，避免建筑物侵占人行道。

（3）人行过街设施

除布局交叉口行人过街横道外，扩大行人过街信号灯的安装范围和数量，改善交叉口的人行过街设施和信号相位，**当交叉口进、出口车道数达5 条以上时，在行人过街横道中间设置行人安全岛**。

在人流、车流繁忙的路口、路段、商业设施等集中地段规划布设人行天桥或地道。

表11‑1 偃师中心城区公交站场一览表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 道路 | 位置 | 建议形式 | 备注 |
| 东西路 | 南北路 | 方向 |
| 1 | 商都大道 | 杜甫大道 | 西侧 | 天桥 | 商业繁华区 |
| 2 | 商都大道 | 商都南路 | 西侧 | 天桥 | 商城遗址公园 |
| 3 | 商都大道 | 新新路 | 西侧 | 天桥 | 中医院 |
| 4 | 商都大道 | 槐新路 | 东侧 | 天桥 | 西亳市场 |
| 5 | 商都大道 | 迎宾路 | 东侧 | 地道 | 人民医院 |
| 6 | 华夏路 | 相国大道 | 西侧 | 地道 | 医院 |
| 7 | 华夏路 | 槐新路 | 西侧 | 天桥 | 商业、广场 |
| 8 | 华夏路 | 文化路 | 东侧 | 天桥 | 偃师高中 |
| 9 | 中州路 | 府佑路 | 东侧 | 地道 | 行政中心 |
| 10 | 中州路 | 华夏路 | 南侧 | 天桥 | 医院 |
| 11 | 伊洛大道 | 迎宾路 | 北侧 | 天桥 | 商业综合体 |

非机动车交通系统规划

1、规划目标

构建与城市发展相适应、与机动车发展相协调、与公共交通良好衔接、管理有序的安全、便捷、高效、低耗的非机动车系统，引导非机动车+公交的出行方式，营造舒适、宁静、公平的骑行设施与环境，形成富有偃师特色的、以人为本的非机动车系统。

2、发展策略

* 在城市客运走廊上建设完善的非机动车廊道网络系统，廊道网络应覆盖所有的慢行区。
* 在一定时期内对电动自行车的使用采取鼓励的政策，但要同时制定电动车废旧电瓶的回收、无害化处理措施，防止环境污染；
* 完善公共交通系统，吸引中、长途出行的非机动车出行向公交出行转换。
* 引导非机动车骑行者佩戴头盔，保障出行安全；
* 注重非机动车停车场的建设与管理，建立非机动车与公共交通之间良好的换乘系统。
* 改善非机动车系统空间，尽量实现“机非分离”，保障出行安全。
* 建立、完善非机动车管理体制和公共政策。
* 鼓励中小区域非机动车出行。

3、非机动车交通系统规划

（1) 非机动车道路设施规划

**城区外围主干路，非机动车道宽3-4 米；中心地区主干路，非机动车道路宽度为4-6 米。城区外围的次干路非机动车道设为3-4 米；位于城市主要功能区（居住、商业等）内的次干路非机动车道为4.5 米。加强支路系统的分流非机动车交通的作用，支路非机动车车道不小于2.5米**。

（2) 非机动车停车设施规划

在公共服务设施附近设置，应尽量利用人流、车流较少的街巷或附近空地。客流集中分布的公交站点周边布设非机动车停车场，实现非机动车与公共客运交通的联运便捷转换。

**在商业中心、集贸市场、医院、展览馆等人流集中的公共建筑，必须按相应指标配建非机动车停车场。**

**结合公交设施规划和停车场规划，在公交枢纽点、重要站点及重要公园绿地附近的机动车停车场，预留 100-200 辆的非机动车位**。

#  停车系统规划

规划目标与策略

1、城市停车发展目标

**形成“以配建停车场为主、公共停车场为辅、路边停车场为补充”的停车场供应系统，健全管理机制，推动停车发展的社会化、产业化，实现城市停车设施与停车需求的基本平衡**。

2、泊位供应结构目标

配建停车、公共停车以及路边停车的占比分别为75%、20%、5%。

3、城市停车发展策略

（1）停车需求分类供应策略

居住地停车：扩大供应，适度满足；

工作地停车：调整小汽车使用，引导公共交通出行；

公共停车位：多方式、多途径统筹社会公共停车位需求与供给。

（2）停车设施分类供应策略

**停车策略一类区：适度控制停车位的供给，执行停车需求管理，尽可能地减少机动车对区域内部的冲击。**

**停车策略二类区：停车位供给可适度发展，提高停车设施供给。**

（3）停车规划、建设、管理和收费协调化策略

* 停车规划：加大停车位规划供应，弥补多年来停车位供需缺口；
* 停车建设：鼓励多元化投资建设停车场；
* 停车管理：加大停车管理力度；严格执行建设项目停车设施配建标准，完善配建车位的审核评估、使用监督、违章处罚的管理机制；
* 停车收费：推广停车收费制度，优化停车收费结构，完善停车收费方式，调节停车供需。

4、城市停车实施策略

**遵循“总量控制、结构合理、布局优化、规模适度”的基本原则，制定各个时期的的分阶段的停车实施策略。**

（1）近期策略（2017年—2020年）

* 以加大停车设施供应为主，调控需求为辅，逐渐过渡到控制停车需求与适度供应并重；
* 加大现状建成区公共停车设施建设，缓解停车供需矛盾，完善相关配套；
* 实施停车需求管理政策，合理规划停车设施，逐步使停车者接收停车需求管理的理念。

（2）远期策略（2021年—2030年）

* 采取以控制停车需求为主，停车设施供给为辅的策略；
* 城市机动车总量进入较为稳定的时期，停车需求保持在相对较为合理的水平。

4、城市停车建设策略

对于不同地区土地开发的具体情况，可以采用不同的停车场建设型式。

表 12‑1 停车设施建造型式适用范围

|  |  |
| --- | --- |
| 停车设施建造形式 | 适用范围 |
| 自行式 | 地面停车场 | l.地价低廉的地区；2.可建停车场面积足够大；3.停车需求量不高； |
| 地下停车库 | 1.可作为公寓住宅等停车场；2.作为一般大楼附设的停车设施；3.可用于地面空间紧张的地块建设大型公共停车场； |
| 立体停车楼 | 1.市中心地价昂贵地区；2.可用于地形相对狭窄的位置；3.可建造大型公共停车场； |
| 机械式 | 地下停车库 | 1.可作为公寓住宅办公等停车场；2.作为一般大楼附设的停车设施；3.可用于地面空间紧张的地块； |
| 立体停车楼 | 1.市中心地价昂贵地区；2.可用于地形狭窄或者地块不规则的位置；3.对环境要求较高场所； |

停车需求预测

1、停车需求影响因素

土地开发利用强度、机动车拥有量、车辆出行率、交通管理政策。

2、停车需求预测方法

用地生成率方法、相关分析法、动车出行OD预测法、交通量——停车需求模型。

3、停车需求预测

（1）停车分区

规划将中心城区划分为两类停车交通分区，与交通预测模型的交通功能片区的划分一致。

（2）规模控制

偃师市中心城区机动车停车需要泊位约8.2万个。

公共停车场规划

路外社会停车场总数量约为机动车拥有量的0.16，即1.31万个。

在总规及控规控制停车场用的的基础上，结合广场、绿地等设置地下停车场，规划泊位数总计1.50万个（按平面停车计算）。

1、路外停车场规划

表 12‑2 偃师市中心城区公共停车场

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 停车场位置 | 位置 | 面积 | 规划泊位 | 形式 | 备注 |
| 东西路 | 南北路 | 方向 | （平方米） | （个） |
| 军民路 | 聚贤路 | 西北 | ---- | 150  | 地下停车 | 道北，二类分区 |
| 道北路 | 荣泰路 | 东北 | 8182 | 327  | 地面停车 | 道北，二类分区 |
| 道北路 | 槐新路 | 东北 | ---- | 220  | 地下停车 | 道北，二类分区 |
| 道北路 | 文化路 | 东北 | 7008 | 280  | 地面停车 | 道北，二类分区 |
| 商都大道 | 夏都大道 | 西北 | ---- | 280  | 地下停车 | 首阳山，一类分区  |
| 商都大道 | 府佑路 | 东北 | 4643 | 185  | 地面停车 | 首阳山，一类分区 |
| 商都大道 | 蔡侯路 | 西北 | ---- | 600  | 地下停车 | 首阳山，一类分区 |
| 商都大道 | 杜甫大道 | 西北 | 8360 | 334  | 地面停车 | 首阳山，一类分区 |
| 商都大道 | 荣泰路 | 西北 | ---- | 260  | 地下停车 | 首阳山，一类分区 |
| 商都大道 | 荣泰路 | 东南 | ---- | 240  | 地下停车 | 首阳山，一类分区 |
| 商都大道 | 夷齐路 | 西北 | ---- | 220  | 地下停车 | 首阳山，一类分区 |
| 华夏西路 | 津阳路 | 东北 | ---- | 180  | 地下停车 | 首阳山，一类分区 |
| 华夏西路 | 府佐路 | 东南 | ---- | 550  | 地下停车 | 首阳山，一类分区 |
| 华夏西路 | 夷齐路 | 西南 | ---- | 200 | 地下停车 | 首阳山，一类分区 |
| 华夏西路 | 牡丹路 | 东南 | 6787 | 271  | 地面停车 | 首阳山，一类分区 |
| 永宁路 | 府佑路 | 东北 | ---- | 500  | 地下停车 | 首阳山，一类分区 |
| 永宁路 | 相国大道 | 西南 | ---- | 400  | 地下停车 | 首阳山，一类分区 |
| 永宁路 | 蔡侯路 | 西北 | 4800 | 192  | 地面停车 | 首阳山，一类分区 |
| 太和路 | 府佐路 | 西北 | -- | 300  | 地下停车 | 首阳山，一类分区  |
| 太和路 | 广阳路 | 西北 | 5011 | 200  | 地面停车 | 首阳山，一类分区 |
| 太和路 | 津阳路 | 东南 | 7610 | 304  | 地面停车 | 首阳山，一类分区 |
| 太和路 | 夏都大道 | 西北 | ---- | 420  | 地下停车 | 首阳山，一类分区 |
| 民主路 | 商都北路 | 西北 | ---- | 350  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 民主路 | 迎宾大道 | 西北 | 22986 | 200  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 民主路 | 迎宾大道 | 东北 | 4626 | 185  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 商都大道 | 槐新路 | 西北 | 6912 | 276  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 商都大道 | 槐新路 | 西南 | 2777 | 111  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 商都大道 | 槐新路 | 东北 | 1267 | 51  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 商都大道 | 新星路 | 东北 | 2600 | 104  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 商都大道 | 健民巷 | 西北 | ---- | 500  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 商都大道 | 迎宾路 | 西北 | ---- | 240  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 商都大道 | 上海路 | 西南 | ---- | 360  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 华夏路 | 新新路 | 东南 | ---- | 220  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 华夏路 | 新通路 | 西南 | 1900 | 76  | 路内停车 | 老城区，一类分区 |
| 华夏路 | 槐新路 | 西北 | 4186 | 167  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 华夏路 | 槐新路 | 西南 | 1069 | 260  | 地面+地下 | 老城区，一类分区 |
| 华夏路 | 迎宾路 | 西北 | ---- | 150  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 华夏路 | 迎宾路 | 西南 | 2129 | 85  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 华夏路 | 上海路 | 东南 | ---- | 240  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 华夏路 | 天津路 | 西南 | ---- | 240  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 洛神路 | 迎宾路 | 西北 | 2000 | 80  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 首阳路 | 迎宾路 | 东南 | -- | 50  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 东明路 | 槐新路 | 西南 | ---- | 180  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 东明路 | 迎宾路 | 东南 | ---- | 200  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 东明路 | 嵩山路 | 西南 | ---- | 330  | 地下停车 | 老城区，一类分区 |
| 伊洛大道 | 文化路 | 东南 | 16362 | 654  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 滨河路 | 嵩山路 | 东北 | 17085 | 683  | 地面停车 | 老城区，一类分区 |
| 洛河南路 | 夏都大道 | 东南 | ---- | 180  | 地下停车 | 伊洛，二类分区 |
| 洛河南路 | 相国大道 | 西南 | 3581 | 143  | 地面停车 | 伊洛，二类分区 |
| 工业北路 | 相国大道 | 东北 | ---- | 180  | 地下停车 | 伊洛，二类分区 |
| 工业北路 | 杜甫大道 | 西北 | ---- | 210  | 地下停车 | 伊洛，二类分区 |
| 工业北路 | 杜甫大道 | 东北 | ---- | 180  | 地下停车 | 伊洛，二类分区 |
| 工业大道 | 杜甫大道 | 东北 | ---- | 150  | 地下停车 | 伊洛，二类分区 |
| 工业大道 | 商都南路 | 西北 | 6870 | 275  | 地面停车 | 伊洛，二类分区 |
| 古城快速 | 相国大道 | 东南 | 4972 | 199  | 地面停车 | 伊洛，二类分区 |
| 洛偃快速 | 南环路 | 东北 | ---- | 240  | 地下停车 | 顾县，二类分区 |
| 南环路 | 迎宾路 | 西北 | ---- | 150  | 地下停车 | 顾县，二类分区 |
| 南环路 | 迎宾路 | 东南 | ---- | 210  | 地下停车 | 顾县，二类分区 |
| 南环路 | 东环路 | 西北 | ---- | 240  | 地下停车 | 顾县，二类分区 |
| 总计 | 145956 | 14962  | 　 | 　 |

2、路内停车规划

（1）规划原则

* **必须符合城市交通发展战略、城市交通规划及停车管理政策的要求**；
* 城市主干路及交通量较大的次、支路，不宜设置路内停车泊位；
* 路内停车规划避免与公交、非机动车及行人冲突；
* **应与路外停车相协调，对社会开放的大型路外停车场服务半径范围内不得设置**；
* **路内停车泊位的设置不得侵占消防通道，在消防栓、城市燃气和保障城市设施及人民生活安全的市政设施的井口范围不得设置停车泊位**；

表 12‑3 允许路内停车场的道路环境条件

|  |  |
| --- | --- |
| 名称 | 准许路内停车条件 |
| 停车区域限制 | 半径500m范围内无公共停车场，不影响车辆、行人通行，可安全、有序停放机动车辆的区域；三块板道路可利用非机动车道（≥5.5米）设置停车位。 |
| 特殊地带限制 | 非城市干道、交通要道；不影响学校、幼儿园、医院、消防队等重点单位车辆进出的街道；非红绿灯交叉口,街道拐角；坡度小于2%。 |
| 负面效应控制 | 不影响周边居民生活环境；便于防盗防抢;夜间停车有足够的照明条件；停车场(带)的卫生和秩序有人负责。 |

* **路内停车泊位与交叉口的距离以不得妨碍行车视距**。

表 12‑4 设置路内停车场与道路宽度关系表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 道路类别 | 道路宽度B | 停车状况 |
| 街 道 | 双向道路 | B≥15m | 允许双侧停车 |
| 15m＞B≥8m | 允许单侧停车 |
| B＜8m | 禁止停车 |
| 单行道路 | B≥9m | 允许双侧停车 |
| 9m＞B≥6m | 允许单侧停车 |
| B＜6m | 禁止停车 |
| 巷 弄 | B≥9m | 允许双侧停车 |
| 9m＞B≥6m | 允许单侧停车 |
| B＜6m | 禁止停车 |

3、配建停车指标研究

表 12‑5 偃师市机动车建筑物停车配建指标

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 建筑类型 | 计算单位 | 配建指标 |
|
| 住宅建筑 | 每户至少1.0配建，保障房按0.5个/户配建 |
| 宾馆 | 三星级以上宾馆 | 车位/客房 | 0.5—0.8 |
| 经济型宾馆 | 车位/客房 | 0.3—0.5 |
| 办公建筑 | 行政办公 | 车位/百平方米建筑面积 | 1.5 |
| 商务办公 | 1 |
| 商业服务 | 综合商务大楼 | 车位/百平方米建筑面积 | 0.8—1.0 |
| 仓储式购物中心 | 1.5—2.0 |
| 批发交易市场 | 1.0—1.5 |
| 独立农贸市场 | 0.8—1.0 |
| 餐饮 | 1.0—2.0 |
| 居住区配套商业设施 | 1.0 |
| 医院（社区卫生服务中心） | 车位/百平方米建筑面积 | 1.0—1.5 |
| 文体公共设施 | 展览馆 | 车位/百平方米建筑面积 | 1.0—1.2 |
| 博物馆及图书馆 | 0.8—1.0 |
| 影剧院及会议中心 | 车位/百座位 | 3.0—5.0 |
| 体育馆 | 5.0—8.0 |
| 娱乐、健身服务 | 车位/百平方米建筑面积 | 3.0—5.0 |
| 学校 | 幼儿园及小学 | 车位/百师生 | 2.0—3.0 |
| 中学、中专及技校 | 2.0—3.0 |
| 大专院校 | 2.0—4.0 |
| 科研 | 车位/百平方米建筑面积 | 1.0 |
| 社会福利 | 老年公寓 | 车位/百平方米建筑面积 | 0.2—0.4 |
| 社会救济 | 0.1—0.3 |
| 工业 | 厂房 | 车位/百平方米建筑面积 | 0.2—0.4 |
| 仓储区 | 0.1—0.3 |
| 交通枢纽 | 火车站 | 车位/千旅客设计量 | 3.0—5.0 |
| 汽车站 | 2.0—3.0 |
| 机场 | 5.0—8.0 |
| 游览场所 | 风景公园 | 车位/公顷占地面积 | 2.0—3.0 |
| 主题公园 | 10.0—15.0 |

表 12‑6 偃师市非机动车建筑物停车配建指标

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 建筑类型 | 计算单位 | 配建指标 |
|
| 住宅 | 商品房 | 车位/户 | 0.5 |
| 安置房 | 车位/户 | 1 |
| 保障房 | 车位/户 | 1 |
| 宾馆 | 三星级以上宾馆 | 车位/客房 | 0.2 |
| 经济型宾馆 | 车位/客房 | 0.2 |
| 办公建筑 | 行政办公 | 车位/百平方米建筑面积 | 0.5-0.8 |
| 商务办公 | 2 |
| 商业服务 | 综合商务大楼 | 车位/百平方米建筑面积 | 8 |
| 仓储式购物中心 | 10 |
| 批发交易市场 | 12 |
| 独立农贸市场 | 8 |
| 餐饮 | 5 |
| 居住区配套商业设施 | 8 |
| 医院（社区卫生服务中心） | 车位/百平方米建筑面积 | 6 |
| 文体公共设施 | 展览馆 | 车位/百平方米建筑面积 | 2 |
| 博物馆及图书馆 | 2 |
| 影剧院及会议中心 | 车位/百座位 | 20 |
| 体育馆 | 20 |
| 娱乐、健身服务 | 车位/百平方米建筑面积 | 5 |
| 学校 | 幼儿园及小学 | 车位/百师生 | 20 |
| 中学、中专及技校 | 80 |
| 大专院校 | 80 |
| 工业 | 厂房 | 车位/百平方米建筑面积 | 0.3 |
| 仓储区 | 0.3 |
| 交通枢纽 | 火车站 | 车位/千旅客设计量 | 5.0 |
| 汽车站 | 5.0 |
| 机场 |  |
| 游览场所 | 风景公园 | 车位/百平方米 | 0.2 |
| 主题公园 | 0.2 |

#  交通管理与信息化规划

交通管理规划目标

建立完整高效的交通管理体系，提高交通管理水平，以交通系统管理与交通需求管理并重，形成科学高效的城市交通管理机制。充分发挥交通系统管理效能，综合治理交通秩序，提高路网总体通行效率；合理引导交通需求的发展，有效控制城市交通总量和分布，保障城市交通的可持续发展；实现交通系统的安全、通畅、环保、效率和便捷，建立以人为本的良好交通环境。

交通管理规划框架

(1) 交通系统组织：制定科学的交通流组织，努力挖潜道路交通设施的运行效益。

(2) 交通安全管理：完善道路交通安全设施，加强交通事故分析，实施人、车、路及环境交通安全综合管理，预防重、特大交通事故的发生。

(3) 交通管理与控制：完善道路交通管理设施，建立先进的交通指挥控制体系，优化交通信号管理。

(4) 停车管理：加强停车管理，建立统一的停车收费机制，协调动静态交通平衡。

(5) 交通需求管理：建立科学的交通需求管理体系，加强拥挤地区交通需求管理，引导形成合理的交通方式结构；

(6) 交通管理体制：加强政府对城市交通规划、建设、管理的统一领导，建立多部门协作、职能和职责明确的运行机制

(7) 交通管理队伍建设：加强道路交通执法队伍建设，走科技强警之路。

(8) 现代交通意识教育：健全现代交通意识和交通法规宣传教育体系。

智能交通系统规划目标

广泛应用交通新科技，以信息化为依托，交通体系发展的各个环节和服务领域全面实现信息化，交通运输与设施运行管理全面实现智能化，最大限度地发挥道路网络运行效率，提高交通服务水平。

智能交通系统规划框架

以交通信息化为依托，规划逐步建成“交通管理信息中心”、“交通控制与管理系统”、“公交智能调度系统”、“物流运输系统”、“不停车收费系统”、“停车诱导系统”等六大智能化子系统。

(1) **交通管理信息中心**：建立动态交通信息管理平台，实现交管部门与其他管理部门之间的信息共享；建立交通管理信息发布决策支持系统，减少信息发布的盲目性与不准确性。

(2) **交通控制与管理系统**：建立交通控制管理中心，实现智能交通信号控制系统，实行公交车、求援车辆的信号优先，全面提升交通管理和事故处理的效率。

(3) **公交智能调度系统**：建立以GPS为基础的先进公交营运调度系统、乘客服务系统、公交车辆求援调度系统。

(4) **物流运输系统**：建立货运综合管理与信息平台，提供货运供求信息服务；建设智能化货运运力资源调配系统，实施对货运车辆的全程监测和路线引导服务。

(5) **不停车收费系统**：在高速公路等收费系统中逐步采用不停车收费方式，减少行车延误，提高收费口通行效率。

(6) **停车诱导系统**：建设智能停车诱导系统和自动停车计时收费系统，通过多种信息载体发布停车引导信息，实现停车的有效管理，提高停车位的使用效率。

# 近期交通建设规划

近期建设重点

缓解城市交通中存在的最突出的问题；落实城市社会经济发展计划和支持近期城市建设目标。

近期交通建设策略

(1) 以交通引导城市发展为基本原则，促进交通与城市协调发展，合理选择建设项目和建设时机，引导城市可持续交通发展模式的形成。

(2) 完善城市道路网络框架，加强跨铁路道路通道的建设，通过打通和提级改造完善局部地区次干路网系统，重视道路交通管理和步行通道的建设。

(3) 落实中心城区公交优先发展战略，加强枢纽的衔接和换乘组织，基本确立公共交通在城市交通中的主导地位。

(4) 重视交通管理体系的构建，通过交通政策调控、运行管理、需求管理提升设施的利用效率，控制交通运行的有序发展。

近期重点区域改善和整治

中心城区近期重点改善和整治的区域为老城区及首阳山新区。

**整治内容主要包括：**规范交通运行环境；完善非机动车道系统，加强行人过街天桥和地道的建设，保障行人通道的连续性和通行空间的安全舒适；加大公共停车场建设力度，鼓励停车设施的产业化发展；严格管理路内停车，路内车位的设置必须结合道路路幅宽度和交通负荷来确定，取缔摩的、三轮等各类非法营运和揽客行为，重塑中心城区形象。

近期道路系统建设

（1）加强跨城区截面通道的建设

**抓紧落滨河大道的修建及新建、改扩建相国大道、商都大道、迎宾路等跨河桥，缓解现状跨城区通道交通压力，加强老城区与首阳新区的联系**。

（2）加强贯通性干道建设

针对现状“东西不畅”交通问题，加强东西向贯通性干路路段及重要交叉口节点改造，提高贯通性干路的通行能力。

**如商都大道东段急需进行道路断面改造，按规划断面改造为三块板形式。**

表 14‑1 主、次干路近期建设规划项目一览表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 项目名称 | 红线（m） | 项目路段 | 方式 |
| 1 | 广阳路 | 33 | 商都大道-滨河路 | 新建 |
| 2 | 津阳路 | 33 | 商都大道-滨河路 | 新建 |
| 3 | 夏都大道 | 60 | 北环路-永宁路，太和路-古城快速路 | 新建 |
| 4 | 府右路南延 | 36 | 太和路-夏都路 | 新建 |
| 5 | 府左路 | 36 | 商都大道-滨河路 | 新建 |
| 6 | 相国大道 | 50 | 北环路-商都大道，永宁路-古城快速路 | 新建 |
| 7 | 蔡侯路 | 24 | 民主路-永宁路 | 新建 |
| 8 | 聚贤路 | 24 | 槐化路-华夏路 | 新建 |
| 9 | 迎宾路 | 50 | 滨河路-洛偃快速 | 新建 |
| 10 | 文化路 | 40 | 北环路-民主路，伊洛大道-滨河路 | 新建 |
| 11 | 上海路 | 40 | 北环路-滨河路 | 新建 |
| 12 | 天津路 | 40 | 商都路-滨河路 | 新建 |
| 13 | 东环路 | 50 | 民主路-洛偃快速 | 新建 |
| 14 | 顾县次一路 | 40 | 伊河南路-洛偃快速 | 新建 |
| 15 | 顾县次二路 | 33 | 伊河南路-洛偃快速 | 新建 |
| 16 | 顾县次三路 | 33 | 迎宾路-东环路 | 新建 |
| 17 | 民主路西延 | 30 | 商都北路以西 | 新建 |
| 18 | 华夏路东延 | 60 | 汉魏路-府右路重庆路-六县环高速 | 新建 |
| 19 | 槐化路 | 24 | 相国大道-商城路 | 新建 |
| 20 | 兴隆街 | 20 | 迎宾路-文化路 | 新建 |
| 21 | 商都路东延 | 50 | 上海路-东环路 | 新建 |
| 22 | 首阳路 | 20 | 新星路-迎宾路 | 新建 |
| 23 | 太学路 | 40 | 迎宾路-东环路 | 改建 |
| 24 | 东明路 | 33 | 商都路-东环路 | 新建 |
| 25 | 滨河路 | 60 | 相国大道-迎宾路 | 新建 |
| 26 | 南京路 | 60 | 迎宾路-东环路 | 新建 |
| 27 | 太和路 | 33 | 汉魏路-滨河路 | 新建 |
| 28 | 洛河南路 | 50 | 相国大道-商都南路 | 新建 |

（3）加强次、支路网的建设

针对现状主干路网交通拥堵严重问题，加强次干道路建设力度，打通断头路，完善重点片区的次干路网，分流缓解主干路交通压力。

（4）加强外围新区快速路网的建设

引导外围新区的建设，加强首阳山新区与老城区之间的快速交通联系。

（5）加强贯通性干路沿线交叉口改建

改善干路沿线的交叉口，通过交叉口渠化与拓宽等措施，增加交叉口道路通行能力。

表 14‑2 主、次干路交叉口近期建设项目一览表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 交叉口位置 | 形式 | 备注 |
| 　 | 东西路 | 南北路 |
| 1 | 民主路 | 槐新路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 2 | 商都路 | 杜甫大道 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 3 | 商都路 | 新新路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 4 | 商都路 | 槐新路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 5 | 商都路 | 迎宾路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 6 | 商都路 | 文化路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 7 | 华夏路 | 新新路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 8 | 华夏路 | 槐新路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 9 | 华夏路 | 迎宾路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 10 | 华夏路 | 文化路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 11 | 太学路 | 新新路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 12 | 太学路 | 槐新路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 13 | 东明路 | 槐新路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |
| 14 | 东明路 | 迎宾路 | 拓宽、渠化 | 旧路改造 |

近期公交系统建设

（1）加强公交港湾设施建设

在主要公交走廊的道路上选择道路条件较好的路段设置公交港湾式停靠站。

（2）加强线路整合

积极推进公交线路的整合，从而实现省市公交线路与长途公交线路的合理衔接。

（3）加强公交场站建设，落实规划公交场站用地

将规划公交场站落实到各片区控制性详细规划中，老城区与首阳山新区的规划场站列入修建计划。

表14‑3 公交站场近期建设项目一览表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 位置 | 功能 | 规模（平方米） | 备注 |
| 东西道路 | 南北道路 | 方位 |
| 1 | 汉魏路站 | 永宁路路 | 汉魏路 | 东南 | 首末站 | 2931 | 轨道换乘 |
| 2 | 北环路站 | 北环路 | 杜甫大道 | 东南 | 首末站 | 3000 |  |
| 3 | 东环路站 | 商都大道 | 东环路 | 西北 | 停车场 | 5000 |  |
| 4 | 工业北路1站 | 工业北路 | 相国大道 | 西北 | 枢纽站 | 5000 |  |
| 总计 | 15931 |  |

（4）加强车辆更新改造

加强公交车辆的更新改造，提升舒适性，降低能耗与排放。

（5）积极推进城乡一体化线路

逐步打破公共交通和公路客运之间的制度瓶颈，积极推行城乡公交一体化。近期积极促成偃师与巩义、登封等周边城市以及下辖各乡镇的城乡公交运行。

近期停车系统建设

(1) 加强停车场建设和管理，严格执行停车配建制度；

(2) 优化的城市停车设施结构；

(3) 期建设公共停车场20处，共计停车场面积13.9万平方米，泊位共5500个。

(3)**主干路和交通量大的次干路两侧的路内停车场予以取消；在交通量较小的次干路和支路上设置路内停车场，并在停车时间上加以限制**。

(4) 制定优惠政策，促进城市公共停车设施建设发展；

(5) 提高城市停车管理和服务水平。

图 14‑4 近期公共停车场建设一览表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 停车场位置 | 位置方向 | 备注 |
| 1 | 东西路 | 南北路 |
| 2 | 华夏路 | 津阳路 | 东北 | 首阳新区 |
| 3 | 中州路 | 夏都大道 | 西南 | 首阳新区 |
| 4 | 华夏路 | 夏都路 | 东南 | 首阳新区 |
| 5 | 永宁路 | 相国大道 | 西南 | 首阳新区 |
| 6 | 商都大道 | 蔡侯路 | 西北 | 首阳新区 |
| 7 | 槐化路 | 夷齐路 | 西南 | 首阳新区 |
| 8 | 商都大道 | 荣泰路 | 西北 | 首阳新区 |
| 9 | 商都大道 | 荣泰路 | 东南 | 首阳新区 |
| 10 | 民主路 | 商都北路 | 西北 | 老城区 |
| 11 | 华夏路 | 新新路 | 东南 | 老城区 |
| 12 | 东明路 | 新星路 | 东南 | 老城区 |
| 13 | 商都大道 | 迎宾路 | 西北 | 老城区 |
| 14 | 迎宾路 | 太学路 | 东北 | 老城区 |
| 15 | 迎宾路 | 东明路 | 东南 | 老城区 |
| 16 | 东明路 | 嵩山路 | 西南 | 老城区 |
| 17 | 商都大道 | 嵩山路 | 东南 | 老城区 |
| 18 | 华夏路 | 文化路 | 东南 | 老城区 |
| 19 | 工业北路 | 杜甫大道 | 西北 | 伊洛片区 |
| 20 | 洛偃快速 | 迎宾路 | 西北 | 顾县 |

近期交通管理体系建设

**（1）提高一类区路内停车收费标准，特别是老城区范围，以高收费调控机动车出行；**

**（2）开展中心城区（或拥堵区域）管制研究，研究区域交通管控的出台时机和相关政策；**

**（3）研究和制定私人小汽车发展的导向型政策，合理引导机动化的发展**。

交通政策制定

(1) 加强政府对城市交通规划、建设、管理的统一领导，建立多部门协作的运行机制；

(2)加大科技投入力度，建立科学的城市交通信息数据库，引入智能交通管理系统，加强交通监控和实时诱导，提高交通管理效率；

(3)着手制定近期交通发展政策，超前进行城市轨道、交通枢纽等重大项目的前期研究。

#  规划实施保障措施

明确战略

**充分明晰并坚决执行“公交优先”、“畅通、优化、转型”的整体交通战略。**

健全体制

健全以城市内部的都市型交通为主要服务对象的城市交通管理体制，疏通并构造完善的城市交通运输管理机制，以保障整个城市交通的健康运转。

完善政策

以交通发展战略为指导，以公交发展、出租车发展、停车产业化、物流产业发展、长途客运业发展、铁路运输业发展、用地的交通影响评价审批、机动车发展、交通管理地方规定等为主要内容，制定和执行城市交通综合政策。

科学规划

本规划仅是偃师市的综合交通及停车设施专项规划，欲落实该规划，**必须针对各交通专项进行更为详细、深入地研究、规划和详细设计，以做为具体落实城市交通建设的科学依据**。

 保障投入

**政府应充足保障道路交通建设资金投入，鼓励非政府资本的投入，在出租车、停车场、长途客、货运、交通辅助设施等方面，激活市场机制，减轻政府资金压力**。

强调时序

选准不同时期城市交通发展的使力点，重点冲关，则全盘激活，其余问题迎刃而解。

重视执法

**良好的城市交通需要依法而治。对于交通政策和法规，应充分预计到执法的困难性和复杂性，持久坚持，严格执行**。

积极应变

**城市交通建设发展应及时响应城市整体或局部交通环境的变化，制定完备的交通应急预案，形成统一指挥、部门联动、信息共享、响应快速、执行高效的应急反应机制**。

#  附则

《偃师市城市综合交通及停车设施专项规划》的文字成果包括文本、说明书，两者是相互联系的整体，具有同等的效力。

本规划的解释权属于偃师市人民政府城乡规划行政主管部门。

强制性内容

文中**“下划线黑体字”**内容为依据《城市综合交通体系规划编制导则》确定的强制性条文，文中所有强制性条文必须严格执行。

本规划自批准之日起，由偃师市人民政府负责组织实施。