嘉善县治理城乡交通拥堵“十四五”规划

嘉善县交通运输局

二〇二二年二月

目　录

第一章 项目概况.....1
第一节 规划背景.....1
第二节 规划范围.....3
第三节 规划期限.....4
第二章 指导思想、编制原则及总体目标.....5
第一节 指导思想.....5
第二节 基本原则.....5
第三节 发展目标.....5
第三章“十四五”交通治堵主要任务.....6
第一节 优化城市空间布局.....6
第二节 加强公路互联互通.....7
第三节 保障城市路网合理.....8
第四节 改善拥堵点段.....10
第五节 加强交通组织管理.....12
第六节 加强停车建设及管理.....13
第七节 优先发展公共交通.....17
第八节 建设慢行交通示范区.....19
第九节 加快智慧交通建设.....19
第四章 规划年度实施计划.....22
第五章 保障措施.....23
第一节 法律保障.....23

第二节 制度保障.....23
第三节 政策保障.....23
第四节 资金保障.....24
第五节 用地保障.....25
第六节 宣传保障.....25

第一章 项目概况

第一节 规划背景

（1）党中央提出交通强国发展战略

党的十九大做出了习近平新时代中国特色社会主义建设两个阶段的战略性安排，实现“两个一百年”宏伟奋斗目标，并提出了建设交通强国，这是以习近平同志为核心的党中央立足国情、着眼全局、面向未来做出的重大战略决策。2019 年 9 月 14 日，党中央、国务院印发《交通强国建设纲要》对新时代交通运输工作提出了新的要求。党的十九届五中全会对交通运输工作作出重大决策部署，提出“加强建设交通强国”，意味着建设交通强国的步伐驶入了快车道。

（2）长三角一体化上升为国家战略

2018 年 11 月 5 日，习近平总书记在首届中国国际进口博览会上宣布，支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略。2019 年，国务院批复，同意实施《长三角生态绿色一体化发展示范区总体方案》，嘉善县成为全国首个县域科学发展示范点。长三角一体化上升为国家战略，建设长三角生态绿色一体化发展示范区是实施长三角一体化发展战略的先手棋和突破口。

（3）推动高质量发展建设共同富裕示范区

实现共同富裕是社会主义的本质要求。2021 年 3 月，全国“两会”明确提出“支持浙江高质量发展建设共同富裕示范区”，赋予了浙江重要的示范改革任务。近年来，嘉善成为浙江省全国城乡差距最小的县

城之一。2021 年 8 月，嘉善县通过了《嘉善深化新发展阶段“双示范”建设 争当共同富裕先行典范行动方案（2021-2025 年）》，指出，到 2025 年，高质量发展、城乡融合、生态绿色、开放发展、公共服务全面提升，率先把共同富裕美好社会形态变成看得见、摸得着、真实可感的示范图景，在全省高质量发展建设共同富裕示范区进程中走在前列，率先形成阶段性标志性成果。

（4）倡导并加快形成绿色出行方式

2019 年 5 月，交通运输部等十二部门和单位印发《绿色出行行动计划（2019-2022 年）》的通知（交运发〔2019〕70 号），要求以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，贯彻落实党中央、国务院决策部署，切实推进绿色出行发展，坚持公共交通优先发展，努力建设绿色出行友好环境、增加绿色出行方式吸引力、增强公众绿色出行意识，进一步提高城市绿色出行水平。2020 年 9 月，浙江省交通运输厅联合浙江省发展和改革委员会印发《绿色出行创建行动实施方案的通知》（浙交发函〔2020〕232 号），提出开展绿色出行创建行动，是贯彻习近平生态文明思想和党的十九大关于绿色发展和绿色生活的主要体现，是落实交通强国建设纲要，进一步提高绿色出行水平的重要举措。各地要提高认识、高度重视，通过创建行动，初步建成“布局合理、生态友好、清洁低碳、集约高效”的绿色出行服务体系，绿色出行环境明显善，公共交通服务品质显著提高、在公众出行中的主体地位基本确立，为全省绿色出行水平提升提供有力支撑，以实际行动促进形成绿色发展方式和生活方式，切实提高人民群众对选择绿色出

行的认同感、获得感和幸福感。

（5）治堵“三个全覆盖”，治堵工作向全域化推进

2017 年 3 月 17 日，浙江省副省长高兴夫于全省治堵工作会议上提出“三个全覆盖”的重要部署，推进城乡交通治堵一体化，实现城乡客运一体化全覆盖、城乡智能交通全覆盖、城乡交通组织管理全覆盖，首先明确“城乡交通治堵一体化”和“三个全覆盖”的基本理论。自此，浙江省各市县将治堵工作范围向全域化推进，即由点拓面，由片托面。近年来，嘉善县采取多样化治堵措施，推进实现县城区拓展至全县域范围进程，包括了县主城区、乡镇街道。

“十三五”治堵以来，嘉善县坚决贯彻落实省委、省政府以及嘉兴市的总体工作部署，深入开展交通拥堵治理工作，道路交通环境得到有效的改善。但随着机动化水平的进一步提高，城乡交通联系日益密切，给治堵工作带来了新的考验。“十四五”期间，在新的起点上有了新的要求和考验，嘉善县提出规划引领，明确发展方向的工作目标，针对县域交通拥堵治理加以研究，编制嘉善县治理城乡交通拥堵“十四五”规划，以期合理、有效地指导嘉善县下一个五年内的交通建设和管理，缓解城市交通拥堵，构建安全、绿色、高效的城市交通环境。

第二节 规划范围

综合考虑嘉善县的实际情况，本次规划的范围分为两个层次：

（1）中心城区：包括魏塘街道、罗星街道所辖区域；惠民街道、大云镇部分所辖区域，具体为东到外环路、南到沪杭高速、西至苏通高速、北至茜泾塘。

（2）县域范围：嘉善县域，约 506.97 平方公里。

第三节 规划期限

本次规划年限为：2021-2025 年，基准年为 2020 年。

第二章 指导思想、编制原则及总体目标

第一节 指导思想

以“满足居民出行需求，实现城市交通拥堵状况明显改观、城市环境和交通秩序明显改善、人民群众满意度明显提高”为总目标，紧紧围绕嘉善县“双示范”建设，坚持“以人为本”理念，以绿色交通为主导，以智慧化的交通管理服务为支撑，优先发展城乡公共交通，完善城乡路网和停车设施，深化文明出行宣传教育，打造全民治堵氛围，进一步缓解城乡交通拥堵现状，促进交通可持续发展。

第二节 基本原则

本规划按照以下原则编制:

- 突出重点，以人为本
- 绿色发展，保护环境
- 智慧引领，科学治堵
- 创新机制，社会参与

第三节 发展目标

结合嘉善县相关规划及交通现状，以绿色交通为主导，以智慧化的交通管理服务为支撑，优先发展城乡公共交通，完善城乡路网和停车设施，深化文明出行宣传教育，实施“1349”的战略框架（即围绕 1 个核心、实现 3 大目标、解决 4 大问题、完成 9 大任务），实现“城市交通拥堵状况明显改观、城市环境和交通秩序明显改善、人民群众满意度明显提高”。

第三章“十四五”交通治堵主要任务

第一节 优化城市空间布局

1、构建北疏南聚、圈层递进的城乡用地形态

在构建“县域双心+水乡小镇+未来社区”三级城镇化载体的基础上，把握一体化机遇，扩大片区开放度，形成南部集约高效、北部特色魅力的城镇化格局。落实示范区城镇体系结构，结合嘉善县实际，形成“三心引领、轴带联动、圈层递进”的城镇空间结构。

2、优化城乡统筹布局，促进建设用地向城镇集中

结合“一城一谷三区、一轴三心三廊”的区域总体空间发展格局，科学配置城镇工矿用地，整合规范农村建设用地，加强城乡建设用地空间管制，严格划定城镇开发边界，控制城市无序扩张，并通过“增减挂钩”政策实施，不断优化城乡建设用地内部结构，引导并逐步实现工业向开发区（园区）集中、人口向城镇集中、住宅向社区集中。积极盘活存量建设用地，推动公共活动中心区、历史风貌区、轨道交通站点区、老旧住区等各类功能区域有机更新。

3、实现县域高快速一体化、蓝绿交通一体化

构建面向区域、高快速路和干线公路一体化网络，实现公路与城市道路一体化、客货交通组织一体化。构建以公共交通为主体、慢行交通为支撑、水上交通为特色的蓝绿交通体系。

4、加强地下空间开发利用，扩大城市空间容量

通过地下空间的开发利用，提高嘉善中心城区土地利用效率，扩大城市空间容量，建立城市安全保障体系；挖掘老城区城市广场和公共绿地开发利用地下空间，提高老城区的空间品质，逐步缓解老城区内的交通、停车、环境等方面的压力；全面实现以地下道路为骨架，以地下综合体开发为节点，以地下系统化构成为目标，形成地面、地上、地下形态完整、功能完善的城市三维空间。嘉善县中心城区地下空间的总体布局表现为：“两核、三轴、多节点”。

第二节 加强公路互联互通

1、优化区域高速公路网布局

结合交通特性和需求，建议在现状高速公路网基础上，将 G60 联络线向北延伸，沿嘉善县域东侧接青浦谢庄快速路至沪常高速，形成区域高速公路网南北向联络线；完善区域高速路网结构，增强青浦与嘉善之间的快速交通联系，提升高快速路对嘉善县域东部的覆盖；同时远期可考虑向南进一步延伸至平湖。形成以申嘉湖高速、沪昆高速构成的两横和以常嘉高速、G60 联络线北延（嘉青昆快速路）构成的两纵的的“井字形”高快速路网，主要服务跨区域长距离出行。

2、加强跨区域交通连接

为减少交通拥堵，提高通行效率，“十四五”期间重点构建“三纵三横”省际高快速路网络，内部串联县域重点片区，外部对接区域重要枢纽。

3、外迁穿城过境公路

为减少 G320 的影响，远期可研究将 G320、平黎公路等穿城过境公路进一步外迁,重构县域干线道路骨架,形成“七横五纵”的路网。

4、打通省际联网路

一是打通联系上海的横向通道，分别是：丁陶公路至四联路、天姚公路至蒸俞公路、世纪大道至朱吕公路。

二是打通示范区启动区块的纵向通道，分别是：兴善公路至沪渝高速、平黎公路-西塘大道至 318 国道、丁新公路至 318 国道。

5、提高公路服务质量

为提高公路服务质量，积极稳妥的推进生命安全防护工程、公路风险评估、事故隐患排查与整治、超载车辆治理，同时根据公众出行需求结合实际情况提升公路服务站、停车区建设。

第三节 保障城市路网合理

1、持续完善县域道路总体路网布局

“十四五”期间，嘉善县将新（改）建主干路 91.5km，新（改）建次干路 74.7km。

2、打造“两环七纵十横”的主干路网

嘉善县中心城区路网打造“两环七纵十横”的主干路网格局，打造互通式、右进左出式、非机动车二次过街通行方式的路网模式，与次支路网互为补充。

3、加密中心核区支路网

通过开放街区加密中心城核心区支路网。打造嘉善中心城窄路密网+生活街巷——开放式街区，满足交通、活力、健康目标下的开放街区特征。老城与新城片区通过开放街区，加密二级支路。

4、提升改造道路网及配套道路

1）提升改造道路网

为解决现状路网密度集配偏低，路网体系不明确和干线路网规模不足及联网路问题，对既有的道路网络进行提升改造的同时加密路网，从而实现路网畅通，逐步消灭联网路。

2）跨线通道布局

➢跨铁路通道布局

针对铁路对嘉善南北向交通的阻碍作用，可对老沪杭铁路进行抬升，同时对相关道路进行改造，通过此工程可使南北更畅通，解决中心城区向北发展的阻碍，主要干线跨铁通道包括兴善公路、体育路、嘉善大道、平黎公路、魏中路、G60 联络线和外环线。

通过对沪昆铁路进行抬升，释放南北交通压力；打造嘉善站枢纽，引入多层次轨铁线网。

➢跨高速通道布局

结合沪昆高速下埋方案，预留红线，加密中心城与高铁新城以南的联系通道，实现大云与中心城的城市化连绵。规划共设置 5 条跨高速通道，其中主次干线跨铁通道 3 条，支路 2 条。

第四节 改善拥堵点段

1、全面梳理常发性拥堵点段

全面、系统梳理嘉善县常发拥堵区域、道路或路段，分析拥堵成因，针对拥堵点段提出有针对性的治堵措施。

2、改善“两路”衔接路段

在早晚高峰期间，公路与城市道路衔接路段（即进出城路段），如炮台口、平黎公路干洪公路交叉口等拥堵较为严重，有条件时可通过平改立、增加进口车道数等措施对交叉口进行改造。另外可通过交通管控平台，根据交通运行情况，合理调控引导车辆走向，均衡路网。

3、疏解过境交通

（1）提升交叉口服务水平

由于穿城或城郊区域的国省道交叉口开口较多，降低了通行效率，建议结合我省“提速、提标、提质”项目，对国省道交叉口进行整治。过境交通量较大或交通拥堵严重时，可采用平改立或者对全线改造为高架道路加辅路的模式，有效减少交通干扰，提高通行效率。开展G320嘉善段整治工程，由四车道改为六车道。

（2）优化交通信息指引

为进一步减少交通需求，尤其是过境交通，建议在公路与城市道路衔接区域，尤其是行政交界区域统筹做好交通信息指引，提前将过境交通分流到城区外围干线公路网，减少城区交通通行压力。

（3）优化高速公路出入口

结合嘉善县域高快干线总体布局，优化高速公路出入口设置。嘉善县域及周边合计规划16个高速出入口,其中10个为既有出入口，6个为规划新建及改建出入口（陶庄出入口、姚庄北出入口、姚庄出入口、临沪大道出入口、G320出入口、台升路出入口）。

（4）客货交通组织

高速公路货运通道形成“两横两纵”的布局，其中两横为申嘉湖高速、沪昆高速；两纵为常嘉高速、G60联络线北延。

干线公路货运通道形成“三横两纵”的布局，其中三横为丁陶公路、姚杨公路、G320外迁；两纵为西部通道（太仓至平湖公路）、丁新公路。

4、缓解学校周边交通

对于新建学校，可利用学校操场的地下空间，设置公共停车场，接送车辆进入地下接送。人行横道结合地下停车场，建设地下人行过街通道。同时在接送高峰在校门口进行交通管制，允许临时路内停车。

对于已建学校，有条件的利用学校操场地下空间完成学生接送，同时可根据学校门口的道路情况，若是单向两车道及以上的道路，可在接送高峰将一条车道作为临时停车用。推出学校共享车、学校专用公交车，及其小区的拼车接送，由学校倡导共享使用接送车，可以开启环校园内家长车辆通行通道。

同时增加学校周边停车场与停车位；建设学校周边智慧交通系统，

以大数据服务校园周边治堵；加强校园周边交通管理与引导。

5、缓解医院周边交通

由于医院交通需求较大且停车困难，在医院所在路段可通过配建地下停车场、建立微循环交通等措施减少交通拥堵。另外对出行相对集中的医院，可试点建立定制公交。对照医疗卫生资源的配置要求，在示范区启动研究新建高等级医院，同时考虑将老城区医院进行外迁。

6、缓解景区节假日交通

针对西塘景区节假日交通拥堵的问题，可在节假日期间将嘉善三中的内部停车位全部对外开放，景区周边空地及长夜场地可作为临时停车场对外开放；交警部门可根据平黎线和西塘景区道路交通流量饱和情况，适时启动管控措施，引导旅游车辆经应急通道进出景区。

第五节 加强交通组织管理

1、保障慢行空间减少机非冲突

划定慢行优先区域，在该区域范围内增设道路过街设施，限制机动车行驶速度；对主要交通性道路，优化路段中的行人过街通道，进行集中过街，非机动车二次过街通行，减少对道路通勤车辆的影响。

2、完善停车收费以静制动

对停车收费体系进行调整和完善，按照“中心区域高于非中心区域，路内高于路外，非居民区高于居住区，白天高于夜间，长时间高于短时间，景区旅游旺季高于平时”的原则实行差别化收费，发挥经济杠杆调节作用，提高用车成本、调控停车需求，减少中心城区车流量

和提高停车资源的有效利用率。

3、完善交通专项精细化管理

开展路口渠化、斑马线（荧光）设置、右转危险区地面警示图示及双向四车道以上的道路设置高峰时段左转车道借用对向可变车道通行等专项研究，以有效进行交通组织，提高道路通行能力，提升交通安全。

4、加大交通违法整治

重点道路和常态严管示范区范围内确保机动车守法率达 98%以上，非机动车和行人守法率达 95%以上。

5、完善交通工程设施

老城区范围内干路交通标志、标线、信号灯、隔离护栏等设施的设置率和规范率分别达到 95%以上。

第六节 加强停车建设及管理

1、理清管理体制

出台《嘉善县停车管理条例》; 成立一个停车综合管理协调机构，全面负责全县的停车管理业务；另外，政府将逐渐转变职能，从直接的投资、经营者过渡到多元化的投资与经营，进行宏观调控和管理; 同时，政府将出台相关优惠政策，鼓励社会资金建设公共停车场，并引入第三方管理公共停车资源。

2、优化停车结构

严格审批建设工程配建停车位，加大路外公共停车场建设力度，同步取消不合理的路内停车位；通过这些措施的实施，在增加停车泊位总量的同时，逐步形成以“配建停车为主、路外公共停车为辅、路内公共停车为补充”的合理停车结构。

（1）严格审批建筑工程配建停车位

新建和改建建筑工程需按照《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）、《嘉善县城乡规划管理技术规范》等配建停车泊位，从严管理，满足停车需求，避免出现新的停车缺口。对于新建建筑，制定配建停车地下化比例指引，实现新建住宅及公共类建筑配建停车100%入地。

（2）路外停车场

结合城区改造、道路或枢纽建设，增加路外公共停车位，适当建设大型车辆停车场。“十四五”期间，规划新建24处路外公共停车场，共计新增6125个泊位。

（3）路内停车位

加强路内停车场管理，以不影响动态交通和用地功能为原则，对影响动态交通与城市功能的路边停车予以取消，路内停车场设置应与近期交通组织相协调，结合单行线设置与支路、街巷改造优化，加大人行道与建筑门前停车的整治力度，取缔影响步行通行的停车位。

3、共享停车泊位

在已有停车共享车位的基础上，进一步扩大停车共享车位的范围，由政府机关开放为主导，逐步过渡到全社会共享停车，同时，对于已开放的停车共享车位，应进一步加大宣传力度，主动对接周边停车需求较高区域，简化申请流程及手续，以鼓励周边居民的停车共享。

4、治理重点区域停车

（1）商圈区域

商圈区域范围内，在购物高峰期间，停车困难，可采用的改善措施包括：对地面和地下停车场进行停车挖潜，优化停车位布置；有条件的地方设置机械式停车位；与周边地块实行停车共享；优化停车管理：加强人员管理、智能停车系统、违停抓拍等。

（2）医院和学校区域

对停车位严重不足的医院或学校，可采取的措施包括：优化医院停车管理、通过定制公交（辅助公交）集中接送学生、利用操场开挖地下停车库、错峰上下学、限制临停时间等。

（3）居民小区

居民小区在规划建设中要充分考虑停车需求，提高机动车位配比。对停车泊位配建指标较低，停车泊位数量严重不足的城市老旧居民小区，可采用的改善措施包括：建设立体停车设施，充分挖潜可用空间，停车位共享等。

（4）其他区域

对于有停车问题的农贸市场、大型商场、综合楼宇、车站等重点场所及周边区域，可采取的措施包括：根据实际情况配建停车场、加强交通组织、通过配建非机动停车位引导市民非机动出行等。

5、完善停车管理

（1）提高收费效率

目前单一的停车收费模式制约了停车系统的完善，建议从现在单一的人工收费逐步过渡到自动收费为主的模式，倡导智慧交通在停车收费中的广泛应用，如无感停车缴费、手机 APP 缴费等方式的应用。

（2）实行差别化停车收费机制

在停车矛盾较为突出的学校及老城区区域，应该实施严格的计时收费，同时，进一步提高老城区的停车收费标准，使老城区与其他区域形成较为明显的收费级差；进一步扩大老城区的停车收费范围，将收费范围进一步扩大至其他车行道及人行道，以有效提高停车位的利用率。

在停车问题不严重区域应该实施较低收费和计次收费，以服务长期停车为主的路外和地下停车场可以采取较低收费和计次收费。

（3）加强停车诱导

依托“互联网+”技术，对现有的停车管理系统进行升级改造，通过将配建停车资源、路外公共停车资源、路内公共停车资源有机整合，利用互联网将手机客户端、广播电台、车载导航设备与停车管

理系统有效连接并进行数据交换，实现智能化停车管理，依托地图软件、路面交通诱导屏、微信公众号等媒介实时发布停车位供应情况，使驾驶员可以及时、方便地了解停车信息，同时也为管理部门提供动态停车管理及运营数据。

第七节 优先发展公共交通

1、大力推进轨道交通建设

县域层面规划 2 条市域轨道，实现嘉善与上海、嘉兴等周边城市的快速连接，共建“轨道上的长三角”。

2、加快公交基础设施建设

（1）建设公交场站

规划建设常规公交停保场 3 处、公交枢纽站 2 处、公交首末站 13 处，总计规模 10.3 公顷，为常规公交运营提供基础设施保障。

公交停保场：结合现状姚庄汽车站，扩建 1 处公交停保场，合计 3.0 公顷；新建城西停保场 1 处，合计 4.0 公顷；保留客运中心停保功能，合计 1.2 公顷。

公交枢纽站：结合嘉善站及嘉善南站枢纽改造优化 2 处公交枢纽站，合计 1.6 公顷。

公交首末站：改建首末站 7 处，合计 1.8 公顷；扩建首末站 1 处，规模合计约 0.1 公顷；新建首末站 5 处，规模合计 1.2 公顷。

（2）设置公交专用道

“十四五”期间中心城区公交专用道新建 26.2 公里，形成“四横三纵”的公交专用道网络。

（3）增加公交车保有量

增加公交车数量，至 2025 年末万人拥有公交车标台不小于 7.5 标台/万人。

（4）优化公交线路

以现有常规公交为基础，未来结合轨道交通站点建设，局部调整部分公交线路，鼓励设置部分社区接驳公交和 5G 公交示范线。

3、发展特色公交

规划预留中运量公交通道；推广陶庄城乡定制快线、天凝城乡定制快线 2 条定制公交线路；推进在祥符荡区域建立响应式公交示范区，在世纪大道（洪三线-平黎公路）段建设长约 7.4km 的车路协同公交示范线；适时推进微循环公交。

4、打造精准公交服务

在既有的公交系统基础上，以大数据和人工智能技术的公交云脑为核心，构建行车安全、智能调度、公交 ERP、大数据分析、线网优化仿真、出行服务六大核心应用的智慧公交云平台，全面提升安全保障能力、运营生产效率、企业管理水平、决策分析能力和乘客出行体验。

5、推进毗邻公交发展

按照“成熟一条，实施一条”的原则，通过简化对接办事程序，探索线路属地管理、属地政府自行建立完善财政补贴等方式，为省际毗邻公交的开通扫清政策壁垒障碍，实现省际公交发展一体化。

6、提升城乡公交服务水平

在现有基础上，增加城乡公交班次，缩短城乡居民的候车间隔；提升城乡公交的智慧化水平，在城乡公交站点实现来车信息预报；改造提升农村道路条件，力争到“十四五”末，实现自然村通硬化路率达到 100%，通公交比例达到 100%，智能化公交站点比例达到 100%。

第八节 建设慢行交通示范区

加大慢行交通设施建设，建立“安全、舒适、便捷、清洁”的慢行交通系统，建成慢行交通示范区，重点推进保障慢行交通路权、改善慢行交通环境、推进绿道系统建设、加快公共自行车和共享单车发展、加强公交与慢行交通衔接等工作。

“十四五”期间，加密老城区施家路、车站路、晋阳路公共自行车租赁点，对大云镇、姚庄镇等应根据需求规划公共自行车布点，中心城区规划设置 111 个公共自行车服务点。同时积极推进公共自行车“无桩化”改造，形成“无桩化+有桩化”结合的管理新模式。

第九节 加快智慧交通建设

1、搭建智能交通系统框架

建立公路网数字化模型、构建公路大数据管理决策平台。

2、打造智慧公路示范区

以未来出行方式典范地区为定位，围绕启动区内长三角客厅文创科创片，以长三角客厅公园、沉香荡郊野公园和祥符荡数字科创园为节点，打造智慧公路示范区。

3、加快基础设施数字化建设

建设交通主体动态感知网、建立基于物联网的全周期基础设施健康状态监控网、推进道路建设信息模型（BIM）技术应用、构建网络化的传输体系。

4、探索数字赋能场景应用

以“云上嘉善”交通板块建设为抓手，建立覆盖全域的智能网络交通体系，探索在科技治堵、决策辅助、动态监测预警、应急指挥、公众出行服务、物流配送等方面建立“智能+”应用场景。利用智能灯杆、龙门架等路测终端感知路网运行状态，通过绿波出行、交通事件实时预警、客货分流、交通出行诱导等手段，引导公众出行选择合理路径，缓解交通拥堵。

5、推行出行即服务

打破传统的独立运营的公共交通方式和静态公共交通服务信息，推行“出行即服务”全新交通模式，将各种运输方式高度整合在一个系统中，充分利用大数据进行决策，提供个性化、全过程、高品质的定制交通服务（客运和货运）。

6、构建智慧交通管控平台

搭建“嘉善交通云”智慧交通管控平台、推进交通运输和执法、治超联网等系统建设，建设交通运行指数系统等。

7、建设智慧公交

在既有的公交系统基础上，以大数据和人工智能的公交云脑为核心，构建智慧公交云平台。

在主城区和启动区建设 3 条 5G 微公交示范线；构建新型公交运营模式，将祥符荡创新中心划定为响应式公交示范区，提供弹性公交服务。

8、优化停车诱导系统

（1）区域诱导

打破既有的单个停车场诱导模式，通过将某个区域范围内的多个停车场形成信息共享的联网模式，在主要干道旁设置多种信息显示终端，为车主提供周边停车场的位置、车位数、空满状态等信息，促进车辆快速选择最优的停车方案的停车诱导系统。

（2）车位诱导

通过智能化的设备对停车场内的车辆停车进行正确的引导，促进车辆方便快速地寻找空车位停车。

第四章 规划年度实施计划

“十四五”期间嘉善县治理城乡交通拥堵治理对策包括管理类措施和工程项目，管理类措施在 2021-2025 年逐步、有序实施;“十四五”期间工程项目投资估算 322.54 亿元，其中公路互联互通工程 136.7 亿元，城市路网工程 52.04 亿元，城市公共交通工程 133.8 亿元。

第五章 保障措施

第一节 法律保障

交通拥堵治理政策的实施需要有法律支持与保护，加强立法建设，特别是突出公交立法优先、完善停车法律、提出慢行路权保障，构建合理维护交通秩序的法律体系，优化公共资源和权力分配，保障治堵行动。

第二节 制度保障

建立科学的交通拥堵治理民主决策机制。成立专家咨询审议委员会和交通决策协调委员会，评估和决策交通拥堵治理规划实施方案，把握各项治堵措施出台的时机、节奏和力度。

建立公开的交通拥堵治理公众参与机制。通过论证、听证、座谈、公示等公众参与方式，拓宽市民参与渠道，建立有效的协商对话沟通机制，广泛听取各方建议，使各项政策在群众中充分酝酿，形成共识。

建立科学的治堵考核评价体系。嘉善县交通拥堵治理工作需县治堵办负责，协调县交通运输局、建设局、行政执法局、交警、自规局、财政局等部门编制交通拥堵治理规划及方案，制定年度考核制度，定期例会，为各部门协调、信息反馈提供便利，对各单位工作责任落实情况检查考核，考核结果与领导干部考核奖惩相挂钩。

第三节 政策保障

加强政策引领。发挥政府主导、协调、监管作用，通过制定完善建设项目在用地、投资、审批等方面的相关政策，加快道路交通设施

建设，促进公共交通行业发展，提升城市交通管理水平。

公交优先长效发展政策。政府应将对城市公共交通的投资，列入每年的政府投资计划。同时积极拓展融资渠道，发展政府和社会资本合作的 PPP 模式，吸引社会资金参与公共交通建设。科学界定公共交通企业的财政补贴范围和规模。规范公交企业成本核算机制，推进以成本规制为核心的城市公共交通补贴补偿机制。引入公交经营绩效考核激励机制，将公共交通财政补贴与公交经营质量、服务质量、管理层职务晋升和薪酬奖惩等相挂钩。

可从快速高效的组织决策机制、建立简易程序、规范有效的建设管理机制等方面建立应急建设项目推进机制，以保障应急建设项目的顺利开展及推进。

第四节 资金保障

政府建立相应的投资、补贴、价格、土地开发等协同机制，建立县级财政专项资金和争取上级部门资金支持，为了保障公共交通财政扶持政策的顺利运行，建议嘉善县设立公共交通优先发展专项资金。合理利用公共交通优先发展资金，加大对公共交通事业的财政扶持力度。

积极探索设立交通产业投资基金、发展基金，拓展社会投资者进入方式，逐步建立稳定的资金保障机制。根据深化财税体制改革和深化预算管理制度改革的新形势，积极争取省级政府债券支持嘉善交通基础设施建设，研究推进政府支持交通基础设施建设发展的政府举债融资机制，加大创新和提高运作能力，增加财政资金投入。积极研究

盘活存量资产和投资经营效益收入的再投资于交通基础设施项目以及“统贷统还”的相关具体措施，拓宽资金来源渠道、增强融资能力。

第五节 用地保障

成立规划落实推进小组，对规划提出的公交场站和停车场用地确保得到落实，如出现部分规划的场站设施挪为他用，应在原规划位置附近重新进行同等规模用地的场站选址，并通过提早征迁等措施做好用地储备，缩短场站建设周期。推进城乡公共交通设施用地综合开发，对新建城市公共交通设施用地的地上、地下空间，按照市场化原则实施土地综合开发。新建、改建的城市道路，须建设港湾式公交停靠站和配套公交候车亭等设施，建成后移交公交集团使用。

第六节 宣传保障

加强宣传引导，通过各级宣传部门、报刊、电视、广播等媒体，鼓励市民更多的选择公共交通和慢行交通等低碳交通出行方式，治堵行动形成全社会广泛认同，全民共同参与理念。

加强宣传教育，引导群众践行绿色出行。加大电视、报刊、网络、大屏等媒体的宣传，潜意识里让市民理解公交优先发展的意义和政策措施，不断强化优先发展城市公交、践行绿色出行的舆论导向。开展“无车日”、“公共交通周”、“公交企业开放日”等活动，促进培养市民低碳出行，公交出行的习惯。