

# 淄博高青县城市道路路网

## 专项规划

山东天为工程技术有限公司

二零二二年五月

# 目录

一、概述.....	1
1.规划背景.....	1
2.规划范围及年限.....	1
2.1 规划范围.....	1
2.2 规划年限.....	2
3.规划依据.....	2
4.规划内容及技术路线.....	3
4.1 规划内容.....	3
4.2 技术路线.....	4
二、城市发展形势分析.....	5
1.区位及自然条件分析.....	5
2.经济与人口.....	8
3.土地利用布局.....	10
三、交通基础设施现状分析.....	12
1.综合交通建设情况.....	12
2.对外交通衔接.....	12
3.城市道路.....	16
4.发展特征总结.....	19
四、上位规划解读.....	20
1.《高青县县城总体规划》（2018-2035年）.....	20
1.1 用地发展方向.....	20
1.2 空间布局结构.....	20
1.3 分区功能布局与重点发展指引.....	21

1.4 中心城区总体设计 .....	22
1.5 综合交通 .....	22
1.6 规划解读 .....	25
2.《淄博市城市综合交通规划》（征求意见稿） .....	27
2.1 民用机场规划 .....	27
2.2 铁路系统规划 .....	28
2.3 公路网规划 .....	30
2.4 港口水运规划 .....	37
2.5 城市道路网络规划 .....	38
2.6 客运交通枢纽 .....	43
2.7 货运交通组织 .....	44
2.8 综合分析 .....	46
六、城市道路发展战略规划 .....	47
1.指导思想 .....	47
2.发展原则 .....	47
3.发展方向 .....	48
4.发展目标 .....	49
七、路网规划方案 .....	50
1.对外交通系统规划 .....	50
1.1 高速及出入口布局规划 .....	50
1.2 一级公路网优化建议 .....	52
1.3 对外交通衔接规划 .....	54
2.城市道路系统规划 .....	55
2.1 主干路布局规划 .....	55

2.2 次干路布局规划 .....	58
2.3 支路规划 .....	61
2.4 道路红线及断面 .....	62
2.5 交叉规划 .....	68
2.6 滨水绿道布局规划 .....	69
八、方案评价 .....	70
1.路网布局 .....	70
2.路网规模 .....	71
九、建设方案与保障措施 .....	72
1.建设方案 .....	72
1.1 建设策略 .....	72
1.2 近期建设方案 .....	72
2.保障措施 .....	74
2.1 政策保障 .....	74
2.2 资金保障 .....	74
2.3 组织保障 .....	75
2.4 相关规划编制 .....	75

# 一、概述

## 1.规划背景

2018年11月，山东省人民政府批复并原则同意《高青县县城总体规划（2018-2035年）》，《高青县县城总体规划（2018-2035年）》对高青县产业空间布局、城镇规模等级、空间结构、城区用地、综合交通等提出了新的发展要求、发展战略，为适应新的发展要求、发展战略，需对高青县城市道路系统进行重新规划布局，以满足高青县的发展需要。

2021年9月，淄博市人民政府印发《淄博市“十四五”综合交通运输发展规划》，2021年11月，淄博市人民政府印发《淄博市城市综合交通规划》征求意见稿，以上各项规划均与高青县密切相关，需高青县对城市道路系统进行重新梳理研究，做好与各项规划的交通衔接。

## 2.规划范围及年限

### 2.1 规划范围

根据《高青县县城总体规划（2018-2035年）》关于规划范围和空间结构的要求，结合高青县道路的现状情况及发展趋势，确定本次城市道路规划的重点研究范围为南环路、西环路、北环路及刘春路合围的中心城区范围，协调研究范围为李中路、纵五路、刘杨路及赵猛路合围的城市规划区范围，详见下图 1-1。

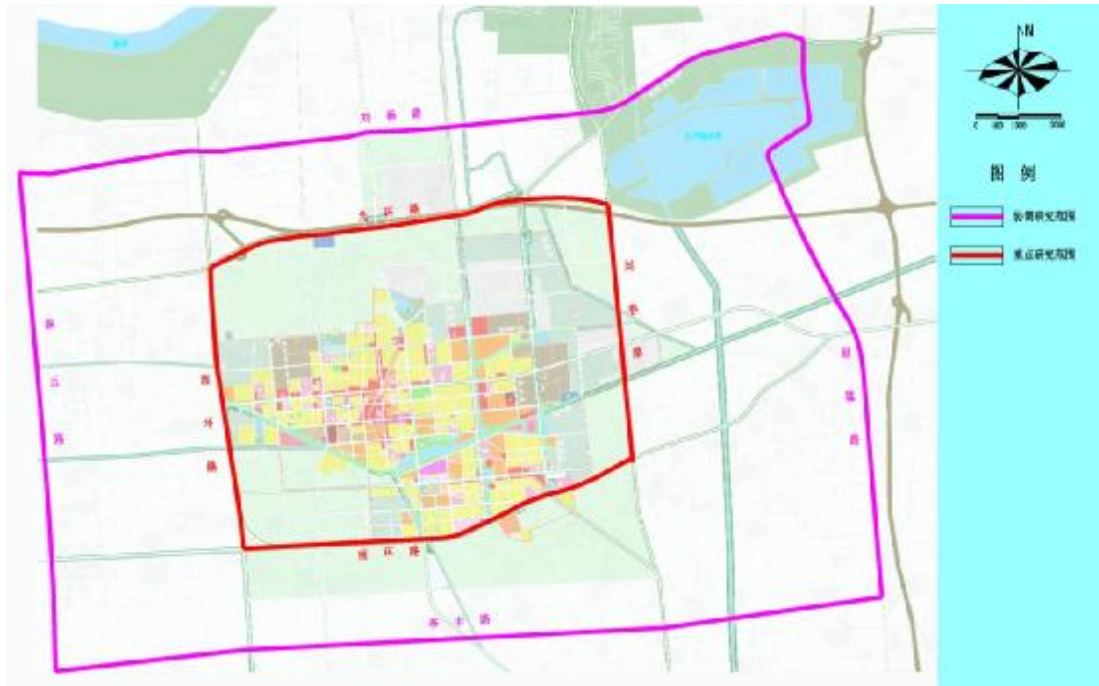


图 1-1 规划范围图

## 2.2 规划年限

根据《高青县县城总体规划（2018-2035 年）》规划年限的要求，本次规划基准年为 2022 年，本次总体规划期限为 2022—2035 年。其中，近期年为 2022—2026 年；原期年为 2027—2035 年，远景年至 2050 年。

## 3. 规划依据

本次规划以《高青县县城总体规划》（2018-2035 年）为主要依据，结合《淄博市“十四五”综合交通运输发展规划》、《淄博市城市综合交通规划》及高青县各乡镇总体规划等，参照国家标准、行业规范、相关文件与会议精神，借鉴其他地市的先进经验编制而成。主要参考资料如下。

- (1) 《中华人民共和国城乡规划法》（2019 最新修订版）；
- (2) 《城市规划编制办法》（2006）；
- (3) 《城市综合交通体系规划标准》（GB/T551328-2018）；
- (4) 《城市居住区规划设计标准》（GB50180-2018）；
- (5) 《城市综合交通体系规划编制导则》（2010）；
- (6) 《城市对外交通规划规范》（2007）

- (7) 《城市道路交通工程项目规范》（GB55011-2021）；
- (8) 《城市道路工程设计规范》（CJJ37-2012）；
- (9) 《城市道路交叉口设计规程》（CJJ 152-2010）；
- (9) 《交通强国建设纲要》（CJJ 152-2010）
- (10) 《山东省国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》；
- (11) 《山东省综合交通中长期发展规划》
- (12) 《淄博市“十四五”综合交通运输发展规划》；
- (13) 《淄博市城市综合交通规划》；
- (14) 《高青县县城总体规划》（2018-2035 年）；
- (15) 相关各乡镇总体规划；
- (16) 其他相关法律、法规、条例、规范和标准；
- (17) 相关调研资料。

## 4.规划内容及技术路线

### 4.1 规划内容

本次规划旨在通过对高青县的城市及交通基础设施现状及发展趋势调查与分析基础上，结合交通需求分析和预测，提出能够与高青县新的城市发展定位相适应的城市道路发展战略，可以助推高青县新一轮城市建设和发展的路网规划方案，本次规划的主要内容主要如下。

- (1) 城市道路发展战略规划；
- (2) 城市对外交通系统规划；
- (4) 城市主干路布局规划；
- (5) 城市次干路布局规划；
- (6) 城市支路建设规划；
- (7) 城市道路交叉规划；
- (8) 城市道路红线与断面规划；
- (9) 城市道路建设方案。

## 4.2 技术路线

规划从宏观到微观、从区域到局部展开，注重定性与定量的结合。首先明确交通规划的目标，对高青县交通情况进行实地调研，根据已有资料进行分析和相关预测，综合预测内容和多方分析制定规划方案并选出推荐方案，综合专家意见不断改进，在城市交通共性问题的基础上，突出高青县的特殊性。详见下图 1-2。

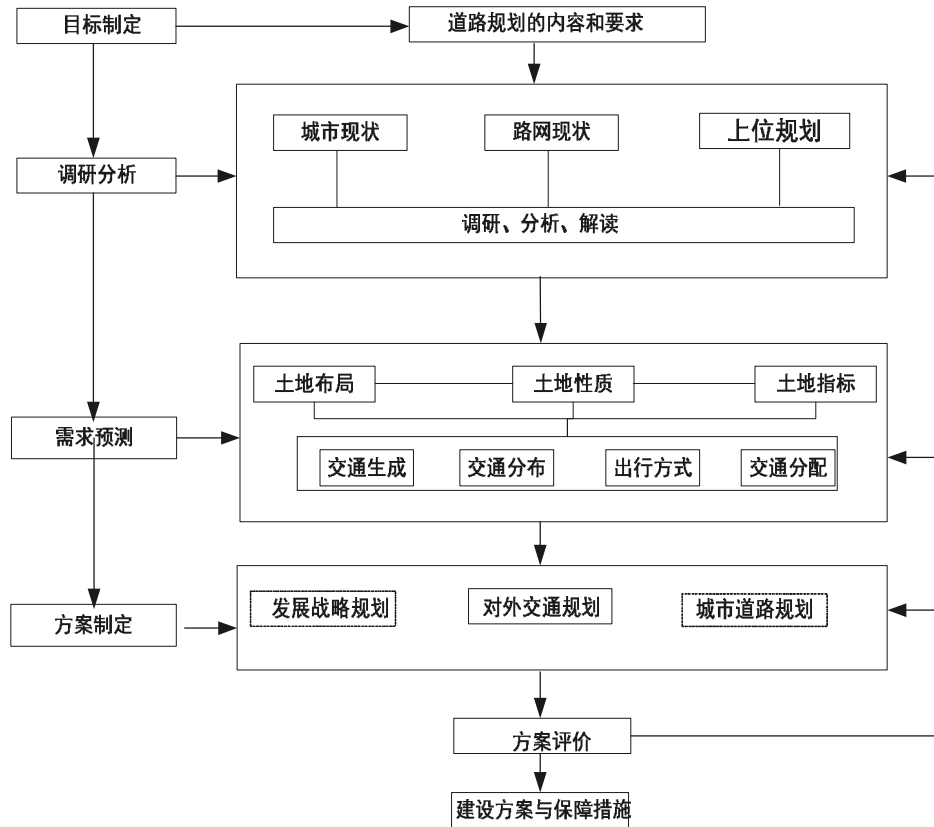


图 1-2 技术路线图



## 二、城市发展形势分析

### 1. 区位及自然条件分析

#### 1.1 区位分析

##### (1) 地理区位

高青县位于鲁北平原，淄博市最北部，向南与淄博市桓台县交界，与淄博市主城区张店区隔桓台相望，东西北方向与滨州市交界。详见下图 2-1。



图 2-1 高青县地理区位图

(2) 交通区位

高青县位于滨莱高速与济高高速枢纽立交的西南侧，黄河与小清河之间。滨莱高速北接滨州，南连淄博；济高高速向西连接济南，向东可达青岛；小清河于高青县花沟镇设立港口。详见下图 2-2。



图 2-2 高青县交通区位图

(3) 经济区位

高青县位于黄河三角洲高效生态经济区，与黄河三角洲高效生态经济区中的重要城市滨州市紧邻。详见下图 2-3。

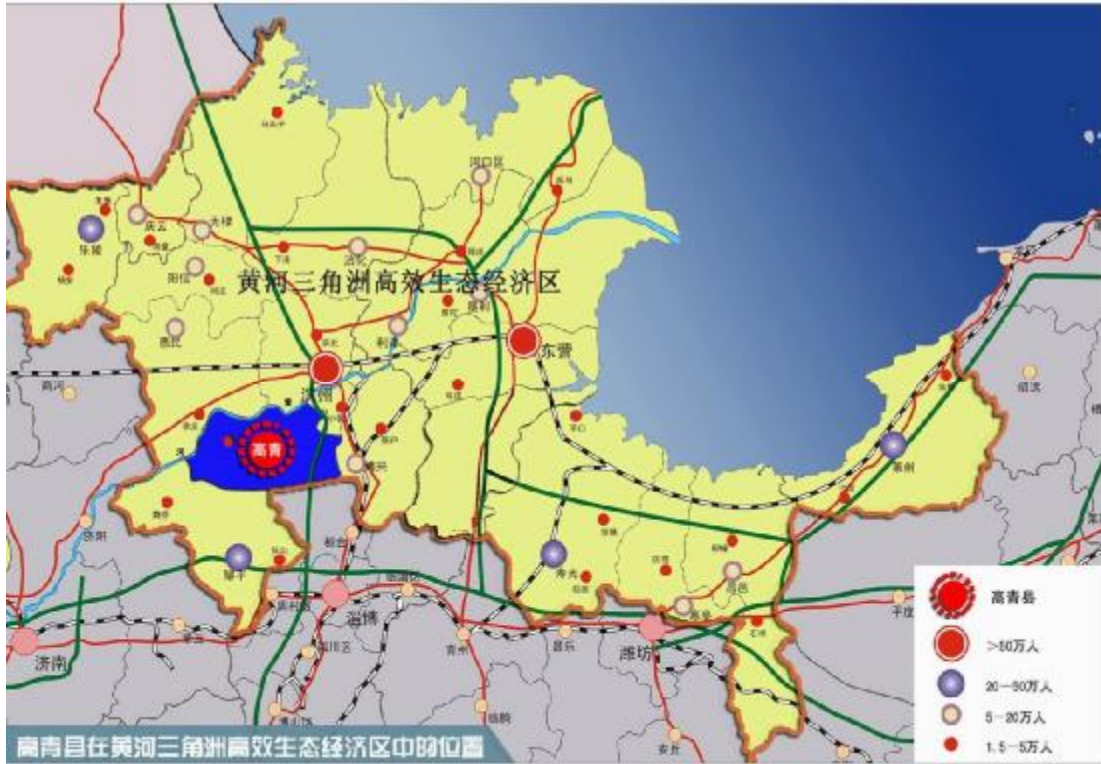


图 2-3 高青县经济区位图

综合高青县地理区位、交通区位及经济区位分析，高青县城市道路路网规划应注重高青县与淄博市、滨州市的连接，保证高青政治经济活动的便利性，加强城市道路与济高高速、滨莱高速高速公路及花沟镇港口衔接，充分借助大交通保证高青县交通运输便利性。

## 1.2 自然条件分析

高青县河流水系较为丰富，城区范围内基本形成了“三横三纵三连”水系网。详见下图 2-4。



图 2-4 高青县河流水系布局图

由上述可知，高青县城市道路路网规划应考虑滨水绿道的布局建设，充分利用河流水系资源，打造宜居宜游的滨河休闲带，提高高青县居民的绿色出行水平。

## 2.经济与人口

2021 年，高青县地区生产总值 206.3 亿元，增长 8.4%。其中，第一产业增加值 41.8 亿元，第二产业增加值 81.7 亿元；第三产业增加值 82.7 亿元，三次产业比例为 20.3:39.6:40.1。近五年地区生产总值如下表 2-1,图 2-5。

表 2-1 高青县近五年 GDP 统计表

年份	2017	2018	2019	2020	2021
GDP (亿元)	220	252	175	182	206

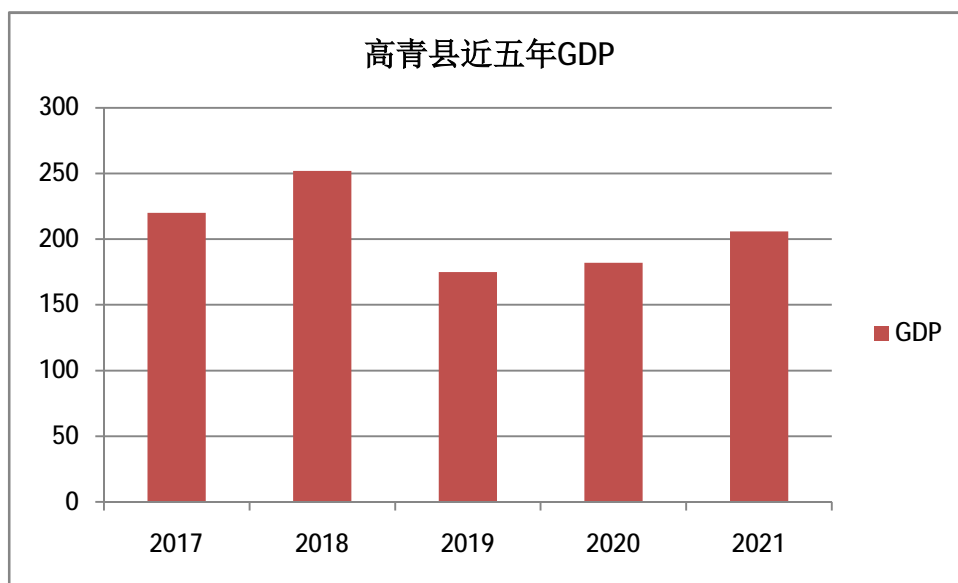


图 2-5 高青县近五年 GDP

2017 至 2021 年，高青县常住人口数分别为 35.84、35.91、35.89、36.87、36.74 万人。近五年常住人口如下表 2-2,图 2-6。

表 2-2 高青县近五年人口统计表

年份	2017	2018	2019	2020	2021
人口（万人）	35.84	35.91	35.89	36.87	36.74

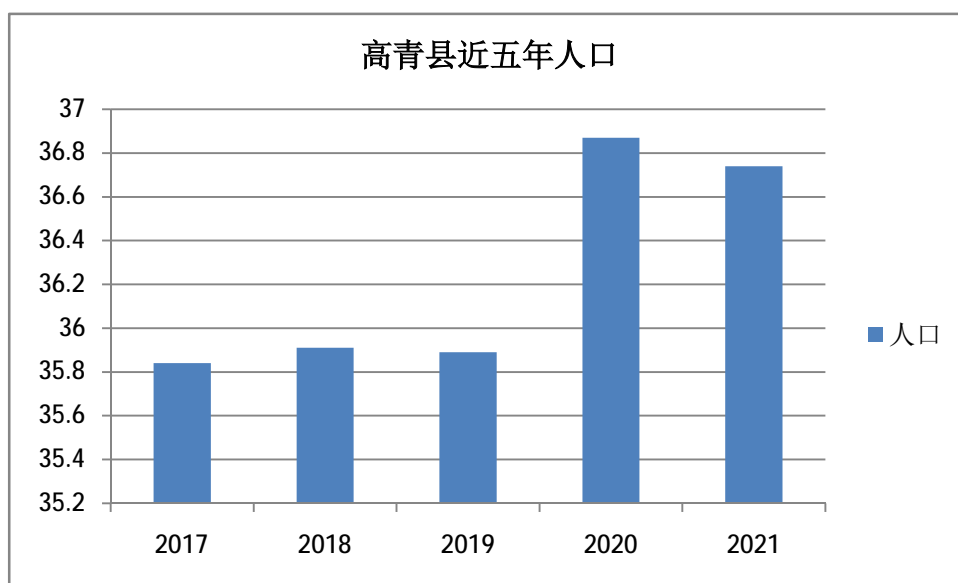


图 2-6 高青县近五年人口

由上述分析可知，高青县 GDP 总体呈现回暖趋势，人口整体呈现增长趋势，本次路网规划应注重考虑交通对经济人口发展的支撑，以通达可靠的路网支撑高青的发展建设。

### 3.土地利用布局

高青县主要城区范围包括老城片区、南部新城片区、经济开发区。

老城片区位于北支新河以北、国井大道以西、西外环路以东、田横路以南区域，以黄河路为轴线，以商贸服务、文化娱乐、生活居住为主的城市功能片区。

南部新城片区位于北支新河以南、南环路以北，旧镇路以西，干二排以东区域。该片区为城市空间重点拓展区域，是体现高青水环绿网、城景相融的现代化城市新区，彰显城市特色的主要承接地，是以行政文化、商业金融、生活居住、温泉旅游服务为主的城市功能片区。

经济开发区位于北支新河以北、国井大道以东、杜姚沟以西区域，以产业发展为主、生活居住为辅的功能片区。如下图 2-7。

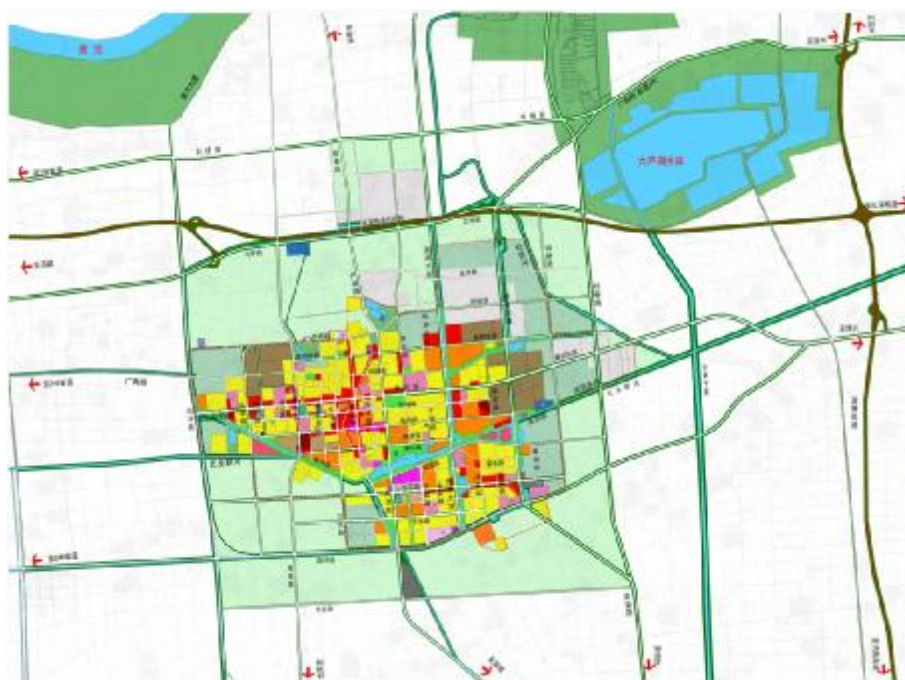


图 2-7 高青县土地利用布局图

根据高青县的土地利用布局特性，路网规划应注重考虑老城区、新城区及经开区之间的路网连通性，另外，老城区路网规划应适当提高路网密度，新城区

路网规划应注重道路品质，经开区路网规划应以服务产业布局为主，以保证路网水平与各片区发展相适应。

### 三、交通基础设施现状分析

#### 1.综合交通建设情况

高青县尚无铁路、航空及水运的交通基础设施建设，主要依靠道路承担区域的交通运输，高青县城市道路路网规划应更加注重道路对外连通可靠性、便利性与服务水平，弥补单一运输方式的不足。

#### 2.对外交通衔接

##### 2.1 高速及出入口布局

高青县现有高速公路 2 条，分别为现状省道滨莱高速（S29）、在建省道济高高速（暂无编号），两条高速采用交叉采用互通式枢纽立交，其中滨莱高速（S29）于高青城区附近设高速出入口 2 个，分别为高青出入口及高清北出入口，济高高速（暂无编号）于高青城区附近设高速出入口 1 个，为高青西高速出入口。详情见下表 3-1、表 3-2、图 3-1。

表 3-1 高速公路详情统计表

道路名称	道路编号	技术等级	车道数
滨莱高速	S29	高速	4
济高高速	暂无	高速	6

表 3-2 高速出入口详情统计表

名称	位置	交叉道路
高青出入口	高青县东部	滨莱高速-寿高线（S316）
高青北出入口	高青县东北部	滨莱高速-田高线（S309）
高青西出入口	高青县西北部	济高高速-废止省道（S319）





图 3-1 现状高速及出入口布局图

通过以上分析及调研发现，高青县高速公路骨干作用明显，承担高青县中远距离交通运输功能，但在城区附近的快速连接功能未得到充分发挥，出入口布局略显不足。其中济高高速缺少位于城区东部的高速出入口，使驶向经开区的西向来车不能通过高速直达目的地，且易使驶向老城区的东向来车出现折返，滨莱高速缺少位于城区南部的高速出入口，使驶向新城区的南向来车出现折返，以上均会增加出行成本，同时对城市道路造成不必要交通压力；高青县城市道路路网规划应充分发挥高速公路对区域的交通骨架功能，保证出行便利。

## 2.2 普通国省干线

高青县现有普通国道 3 条，分别为克黄线（G233）、寿高线（S316）及田高线（S309），废止省道 2 条，分别为废止省道（S319）及废止省道（S323）。其中田高线（S309）与在建省道济高高速（暂无编号）相交时采用下穿式分离立交，其他道路相交时均为平面交叉。详情见下表 3-3、图 3-2。

表 3-3 普通国省干线详情统计表

道路名称	道路编号	技术等级	车道数
克黄线	G233	一级	4
寿高线	S316	一级	4
田高线	S309	一级	4
废止省道	S319	一级	4
废止省道	S323	一级	4



图 3-2 现状普通国省干线布局图

通过以上分析及调研发现，高青县国省道骨干作用明显，承担了高青县大部分物流和客流的运输，但现有普通国省干线经过城区范围时，紧邻中心城区，将会降低城市发展潜力，限制城市规模的壮大，不利于未来城市的发展建设，高青县城市道路路网规划应考虑普通国省干线的在未来年的改线设计。

### 2.3 对外交通衔接

高青县城区对外交通衔接基本形成了“半包围型”高速公路网路网及“一环六放射型”普通国道网。其中“一环”由西环路、南环路、开泰大道及北环路构成城市内环，承担屏蔽过境交通及出入境的功能，滨莱高速（S29）、济高高速（暂无编号）、克黄线（G233）、寿高线（S316）、田高线（S309）、废止省道（S319）及废止省道（S323）承担对外连接的功能。详见下图 3-3。



图 3-3 现状对外交通衔接图

由上述可知，高青县中心城区仅靠由西环路、南环路、开泰大道及北环路构成城市内环承担屏蔽过境交通及出入境的交通功能，形式相对单薄，交通环境相对较差，可靠性较低，高青县城市道路路网规划应考虑构建更为健康可靠的城市交通保护环。

### 3.城市道路

#### 3.1 道路布局

高青县现有城市道路 49 条，总长度约 106.3km，其中机动车道双六车道道路 5 条，共计 11.7km，双向四车道道路 9 条，共计 24.5km，双向两车道道路 35 条，共计 70.1km。城市道路间均为平面交叉。详见下表 3-3、图 3-3。

表 3-3 现状主要道路统计表

现状路网信息统计表					
序号	道路名称	起终点	长度(Km)	机动车道	其他
1	倪宽路	芦湖路-国井大道	1.9	双六	慢行一体
2	倪宽路	国井大道-开泰大道	1.5	双二	机非混行
3	田横路	东邹路-芦湖路	3.4	双二	机非混行
4	田横路	芦湖路-北环路	4	双四	机非混行
5	田横路	国井大道-开泰大道	5	双二	机非混行
6	扳倒井路	芦湖路-国井大道	1.5	双四	慢行一体
7	扳倒井路	国井大道-开泰大道东	1.5	双四	机非混行
8	未名路一	青苑路-中心路	1.4	双二	机非混行
9	田镇街	利居路-芦湖路	2.8	双二	机非混行
10	田镇街	芦湖路-国井大道	1.5	双二	机非混行
11	利民路	胜利街-中心路	0.5	双二	机非混行
12	如意路	利居路-青苑路东	1.1	双二	机非混行
13	未名路一	黄河路-齐东路东	1.3	双二	机非混行
14	广青路	西外环-东邹路	1.3	双四	机非混行
15	黄河路	西外环-开泰大道	7.4	双四	慢行一体
16	青城路	东邹路-国井大道	4.7	双二	机非混行
17	高苑路	东邹路-芦湖路	3.2	双二	机非混行
18	高苑路	芦湖路-开泰大道	3	双四	机非混行
19	希望路	芦湖路-千乘路	1	双二	机非混行
20	清河路	青苑路-中心路	1.4	双二	机非混行
21	清河路	中心路-国井大道	2.2	双四	机非混行
22	滨河路	芦湖路西-开泰大道	3.6	双二	机非混行
23	长江路	芦湖路西-开泰大道	3.4	双二	机非混行
24	济水路	芦湖路-国井大道	1.5	双六	慢行一体
25	东邹路	高苑路-黄河路	0.5	双四	慢行一体
26	东邹路	黄河路-田横路	1.5	双二	机非混行
27	利居路	高苑路-黄河路	0.7	双二	机非混行
28	利居路	黄河路-田横路	1.5	双二	机非混行
29	唐北路	高苑路-如意街	1.1	双二	机非混行

30	青苑路	南环路-田横路	5	双二	机非混行
31	齐东路	清河路-田镇街北	2.1	双二	机非混行
32	胜利街	利民路-田镇街北	0.8	双二	机非混行
33	文化路	清河路-黄河路	1.2	双二	机非混行
34	文化路	黄河路-田镇街南	1.4	双二	机非混行
35	中心路	清河路南-田横路	3.1	双四	慢行一体
36	旧镇路	清河路-黄河路	1.3	双二	商城
37	旧镇路	中心路-芦湖路	1.3	双二	机非混行
38	蒲台路	清河路南-高苑路	0.8	双二	机非混行
39	蒲台路	高苑路-田镇街南	1.2	双二	机非混行
40	芦湖路	南环路-田横路	5.1	双六	机非混行
41	田翟路	田横路-北环路	2.4	双二	机非混行
42	学府路	高苑路-扳倒井路	1.7	双二	机非混行
43	学府路	倪宽路-北环路	1	双六	慢行一体
44	千乘路	清河路-青城路	0.9	双二	机非混行
45	杨超英路	黄河路-扳倒井路	1	双二	机非混行
46	国井大道	南外环-清河路	2.2	双六	慢行一体
47	国井大道	清河路-田横路	4	双二	机非混行
48	御泉路	高苑路南-扳倒井路	2.1	双二	机非混行
49	老张田路	南环路-清河路	2.3	双二	机非混行

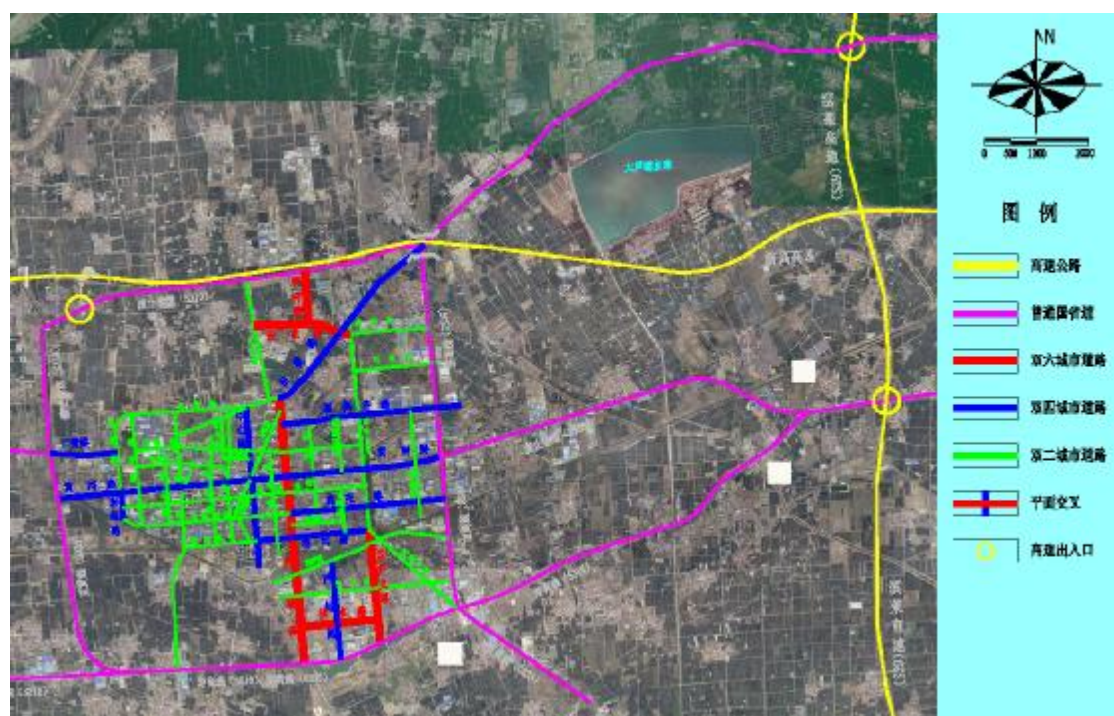


图 3-3 现状城市道路布局图

由上述可知，高青县城市道路缺乏系统规划，道路功能定位及等级尚不明确，城市道路网络布局尚不形成体系。

### 3.2 道路规模

现状城市道路总里程为 106.3km，国省道以内城市面积约 53.3km<sup>2</sup>，道路路网密度约为 2.0km/km<sup>2</sup>，远低于城市道路路网密度 8km/km<sup>2</sup> 的要求；机动车道双向六车道及双向四车道道路暂按干线道路计，干线道路总里程为 36.2km，干线道路网密度为 0.67km/km<sup>2</sup>，不满足规范 1.5-2.2km/km<sup>2</sup> 的要求。详见下表 3-4。

表 3-4 路网规模

路网规模	干线道路总里程 (km)	国省道以内城市面积 (km <sup>2</sup> )	道路路网密度 (km/km <sup>2</sup> )	规范要求 (km/km <sup>2</sup> )	评价
		106.3	53.3	2	8
路网规模	干线道路总里程 (km)	国省道以内城市面积 (km <sup>2</sup> )	干线道路密度 (km/km <sup>2</sup> )	规范要求 (km/km <sup>2</sup> )	评价
		36.2	53.3	0.67	1.5-2.2

### 3.3 道路断面

现状城市道路服务水平普遍偏低，其中双向六车道道路占比约为 11%，双向四车道道路占比约为 23%，双向两车道道路占比约为 66%，窄断面道路占比过高，影响城市道路整体运行水平。具体如下表 3-5、图 3-4。

表 3-5 不同断面道路占比一览表

机动车道	双六	双四	双二
长度	11.7	24.5	70.1
比例	0.11	0.23	0.66

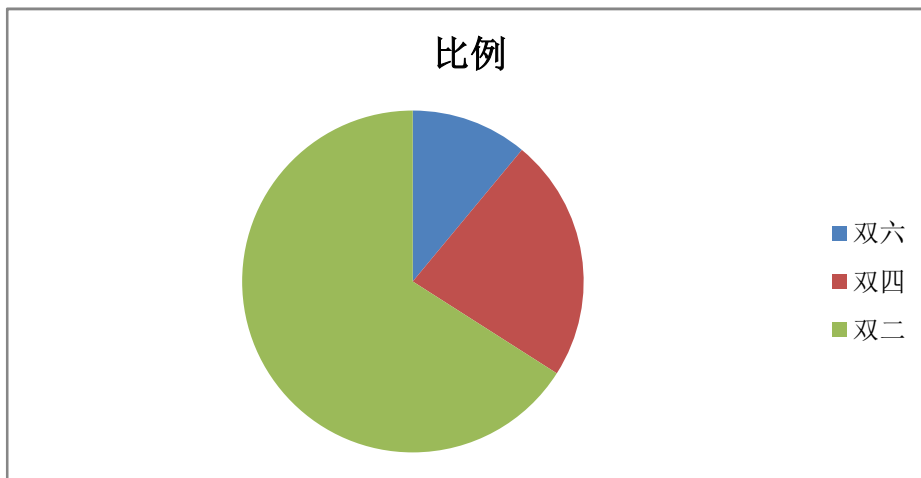


图 3-4 不同断面道路占比图

#### 4.发展特征总结

(1) 高速出入口布局不足 高速公路利用不充分

济高高速及滨莱高速在城区附近的出入口布局略显不足，高速公路的快速连接功能未得到充分发挥，增加出行成本，同时对城市道路造成不必要交通压力。

(2) 普通国省干线紧邻中心城区 不利于未来年城市的发展建设

普通国省干线克黄线（G233）、寿高线（S316）、田高线（S309）、废止省道（S319）及废止省道（S323）紧邻由老城区、新城区及经开区构成的中心城区区域，将会降低城市发展潜力，限制城市规模的壮大，不利于未来年城市的发展建设。

(3) 对外交通衔接较为脆弱 出入境可靠性较低

高青县中心城区仅靠由西环路、南环路、开泰大道及北环路构成城市内环承担屏蔽过境交通及出入境的交通功能，交通环境相对较差，可靠性较低。

(4) 城市道路缺乏系统规划 尚不形成体系

高青县城市道路缺乏系统规划，道路功能定位及等级尚不明确，城市道路网络布局尚不形成体系，道路规模不符合规范要求，道路断面普遍偏低。

## 四、上位规划解读

### 1. 《高青县县城总体规划》（2018-2035 年）

#### 1.1 用地发展方向

高青县用地发展方向规划确定“北接、南进、西优、东延”的空间发展策略，中心城区用地发展方向以向东向南发展为主。

北接：常家镇驻地生活服务等功能南移，进一步与中心城区衔接。

南进：向南跨过北支新河发展，壮大城市规模，为城市远景发展储备空间。

西优：西部老城区通过城中村改造、工业用地置换进行优化提升。

东延：向东在现状建设基础上进一步延展，作为城市建设的又一重点区域，但是基于大芦湖水库的生态环境保护，控制城市增长边界，主要发展杜姚沟以西区域。

#### 1.2 空间布局结构

规划形成“两心两轴三片区”的布局结构。“两心”为老城商业中心和新区行政文化中心；“两轴”为沿黄河路和芦湖路的城市发展轴线；“三片区”为老城片区、南部新城片区、经济开发区。如下图 4-1。

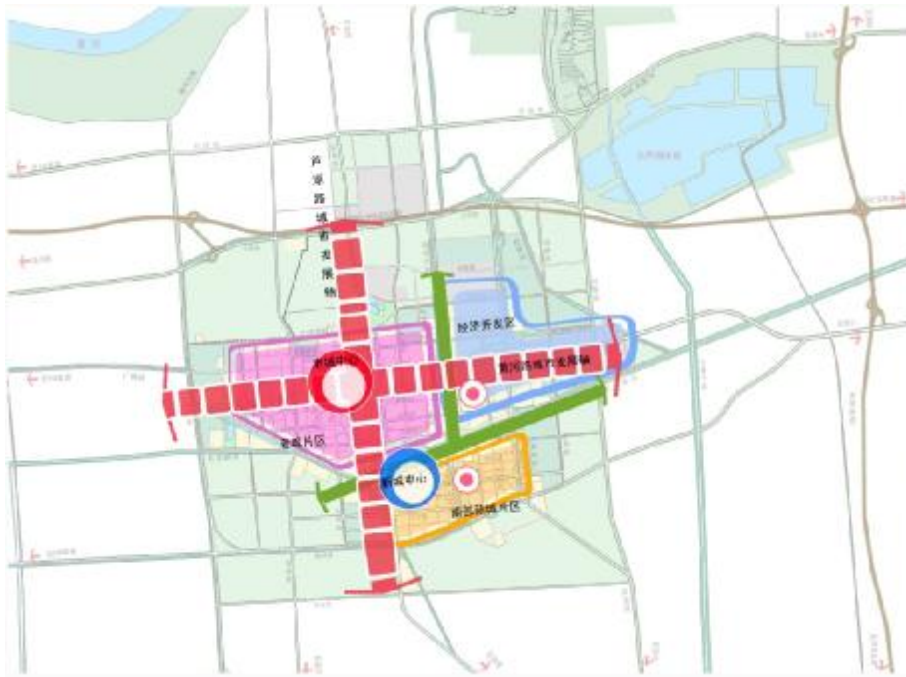




图 4-1 高青县中心城区空间结构

### 1.3 分区功能布局与重点发展指引

#### (1) 老城片区

老城片区位于北支新河以北、国井大道以西、西外环路以东、田横路以南区域，以黄河路为轴线，以商贸服务、文化娱乐、生活居住为主的城市功能片区。

老城区应实施有机更新，优化用地布局，改善人居环境，提升城市形象。疏解老城工业企业向经济开发区转移，推动商业业态多元化，重点发展商贸零售、餐饮住宿、教育文化等服务业；加强沿文化路、青城路等商业街的道路景观改造，突出特色商贸步行街和集中商贸中心的建设。推进黄河路以北、芦湖路以西等重点区域棚户区改造和老旧街区整治，着力优化老城居住环境，提升老城生活环境品质，体现田镇老镇区结构形态和风貌。加强公共交通、市政公用设施等基础设施的优化提升；加大老城区路网密度，完善道路系统内的断头路，形成完整城市道路系统。重点开发一中周边地区，完善芦湖路以东城市功能，形成环境优美、生活便利、功能完善的居住片区。挖掘城市历史文化特色，增加公园绿地、广场和公共服务设施，构建魅力老城区。

#### (2) 南部新城片区

南部新城片区位于北支新河以南、南环路以北，旧镇路以西，干二排以东区域。该片区为城市空间重点拓展区域，是体现高青水环绿网、城景相融的现代化城市新区，彰显城市特色的主要承接地，是以行政文化、商业金融、生活居住、温泉旅游服务为主的城市功能片区。

按照“系统完整、设施完善、配套齐全、打造亮点”的原则，完善新城区的综合服务功能，增强新城区人口吸纳能力。突出新区特色，通过大绿化、大空间及水系景观组织，构筑现代化滨水城市新区。突出沿北支新河景观带及南北向行政文化公共轴线建设，形成南部新城区标志性地段。突出干二排、南环路、国井大道、开泰大道等沿路水网的建设，结合商业娱乐、文化休闲、温泉旅游等功能，形成南部新城区特色性地段。居住用地住宅开发与景观建设相结合，建设居住景观优美、设施配套完善风貌特色突出的高端居住片区。

#### (3) 经济开发区

经济开发区位于北支新河以北、国井大道以东、杜姚沟以西区域，以产业发展为主、生活居住为辅的功能片区。

完善经济开发区的产业布局，以传统产业为基础，促进食品加工、高新技术等产业链条发展，建设低碳环保及循环经济示范园。完善基础设施及产业服务设施，黄河路以南、颍泉路以西进行工业用地的置换，打造现代化产城融合示范区。加强沿国井大道、开泰大道、扳倒井路河道水网的建设和绿化景观的塑造，提升园区环境品质。

#### 1.4 中心城区总体设计

中心城区总体设计如下图 4-2。



图 4-2 高青县中心城区总体设计图

#### 1.5 综合交通

##### (1) 交通枢纽

在中心城区南部天坛路以北、芦湖路以东布局一处通用机场。

在省道 323 以北、唐坊镇以西布局滨淄莱临高铁高青站。

在北唐路以东、小清河以北设置小清河淄博港。

中心城区客运中心迁至南部新城区长江路以南、开泰大道以东，各乡镇设置小型客运站。

## (2) 公路

1) 高速公路：规划沿北外环路北侧布置济南至高青高速公路通廊，在西外环路、刘春路交叉口预留两处高速公路出入口，方便城区对外交通联系。

2) 干线公路：规划形成“八横九纵”的干线公路网结构。

八横：黄河大堤、田青线、北外环、青马路、田兴路-南环路、南外环路、李中路、小清河大堤；

九纵：刘杨路、克黄线、纵五路、西外环路、北唐路、翟田路、青田线、赵孟路、赵班路。

3) 镇村之间的乡村地区公路规划

提高县、乡、村路等级标准，规划通达农村社区中心道路等级不低于4级标准。

详见下图 4-3。



图 4-3 高青县综合交通规划图

## (3) 城市道路交通

规划道路等级分为主干路、次干路和支路三级。

规划城市主干路网形成“一环三横五纵”的布局结构。

一环：由北外环路、刘春路、南环路、西环路组成的城市外环路；

三横：田横路、黄河路、长江路三条东西向城市主干路；

五纵：青苑路、中心路、芦湖路、国井大道、开泰大道五条南北向城市主干路。详见下表 4-1，图 4-4。

表 4-1 中心城区主要道路一览表

序号	道路名称	类别	起讫点	道路红线宽度（米）
1	北环路	主干路	西环路—刘春路	35
2	长江路	主干路	西环路—旧镇路	40
3	南环路	主干路	西环路—刘春路	35
4	南外环路	主干路	西环路—刘春路	35
5	田横路	主干路	西环路—刘春路	28
6	黄河路	主干路	西环路—刘春路	50
7	芦湖路	主干路	刘杨路—天坛路	40
8	青苑路	主干路	刘杨路—天坛路	35
9	中心路	主干路	田横路—清河路	35
10	西环路	主干路	刘杨路—天坛路	35
11	国井大道	主干路	刘杨路—南环路	35
12	开泰大道	主干路	刘杨路—高淄路	35
13	刘春路	主干路	刘杨路—天坛路	35
14	东邹路	次干路	田横路—南环路	30
15	学府路	次干路	刘杨路—清河路	25
16	旧镇路	次干路	北外环路—南环路	30
17	芦姑路	次干路	滨河路—南环路	40
18	文化路	次干路	田横路—南环路	22
19	扳倒井路	次干路	青苑路—刘春路	30
20	田镇街	次干路	西外环路—国井大道	25
21	高苑路	次干路	东邹路—开泰大道	35
22	青城路	次干路	东邹路—锶泉路	35
23	滨河路	次干路	中心路—刘春路	25
24	济水路	次干路	青苑路—汤泉路	46
25	清河路	次干路	青苑路—国井大道	35
26	天坛路	次干路	西环路—刘春路	30



图 4-4 高青县中心城区综合交通规划图

### 1.6 规划解读

高青县城市道路路网规划应与“北接、南进、西优、东延”空间发展策略相适应，北向以路网连通为主，南向及东向为路网建设的重点，西向以现有路网结构优化为主。高青县城市道路路网规划应与“两心两轴三片区”空间布局结构相适应，提高黄河路与芦湖路的快速连接功能，加强老城区、新城区及经开区三大片区之间的交通连接。高青县城市道路路网规划应与中心城区总体设计相适应，注重滨水绿道的布局建设，打造宜居宜游的滨河休闲带。

高青县城市道路路网规划应注重与滨淄莱临高铁高青站、小清河淄博港、“八横九纵”的干线公路网的衔接，保证城区交通运输的便利性。

规划主干路中心路调整为次干路。中心路现状为双四道路且已无拓宽空间，道路自老城区中心穿过，道路两侧土地开发强度大，交通生发能力强，道路为两侧用地服务非常多，很难具备主干路的交通连接功能，故建议调整为次干路。

规划次干路高苑路建议调整为主干路。规划路网中，老城区与经开区仅靠黄河路连通，影响连通可靠性，且易造成黄河路交通压力较大的情况，难以实现其快速连接老城区与经开区的功能，高苑路作为老城区与经开区的南部连接线，调

整为主干路后,能够有效对黄河路进行分流,保证黄河路快速连接功能的前提下,增加了老城区与经开区连接的可靠性。

对于规划城市道路红线宽度,应根据规范要求进行适当调整。

## 2. 《淄博市城市综合交通规划》（征求意见稿）

### 2.1 民用机场规划

#### 推荐“初选”方案（1）——凤凰镇方案

主要优势：距离市中心距离比较适宜（25km），对城市中心区建设的干扰较少，同时周边交通条件较好，便于带动高青县发展。

主要不足：周边有齐鲁石化等重点化工产业园区，对安全要求更严格，净空范围与周边（军用）机场有重叠，需加强协调；同时“截断”张皇路等重要交通干线，并有“压矿”风险。

#### 推荐“初选”方案（2）——新城镇方案

主要优势：距离城市中心 20km 以内，交通联系方便、地形条件较好，建设成本较；与城市重点打造中央活力区、预留 CBD、淄博经开区、济淄同城先行区等重点发展片区距离适宜，并基本不存在对城市建设的干扰和限制。

主要不足：距离济南机场相比其他选址更近，被济南机场“吸引”和“干扰”的风险也更大。

#### 推荐“初选”方案（3）——荆山镇方案

主要优势：地形条件好，建设成本低，与周边机场、城市建设没有明显干扰；

主要不足：距离城市略远，需着力改善交通衔接条件。

#### 推荐“初选”方案（4）——金山镇方案

主要优势：占用农田较少、距离市中心距离比较适宜，对周边城市建设干扰较少。

主要不足：地形地质条件复杂、建设成本高，起降方向受限（受地形限制起降方向接近东西向），与周边机场空域、航路（均为南北向）存在明显冲突，其未来组织、协调难度均较大。

民用机场的选址详见下图 4-5。



图 4-5 民用机场规划选址必选示意

## 2.2 铁路系统规划

市域铁路网规划构建“六横四纵四预留”铁路线网。

现状横线：①瓦日铁路；②胶济铁路（货）；③胶济客专；④济青高铁。

规划新增横线：⑤鲁中高铁；⑥寿平铁路（货）。

现状纵线：①张东铁路；②张博铁路（改造、延伸）；③辛泰铁路。

规划新增纵线：④滨淄莱临高快速铁路。

规划预留线路：①预留淄博—东营城际铁路；②预留淄博—济南城际铁路通道；③预留高青—济南城际铁路通道；④开展张博铁路延伸至沂源前期工作。



### 主要铁路客运站点布局

规划结合淄博组群城市特征，打造“两主一辅多点”的客运站场布局。

两主站：淄博北站（济青高铁）、淄博站（胶济客专）；

一辅站：淄川西站（滨淄莱临高快速铁路）；

多点：各组群结合线路经过条件，规划（预留）多处客运站点；

规划市域内主要铁路货运站点沿胶济铁路、辛泰铁路、规划济南-淄博-寿平铁路通道、张东铁路等线路分布，主要货运站将随重点工业产业聚集区的布局发展，向城市东部、北部布局。

详见下图 4-6。

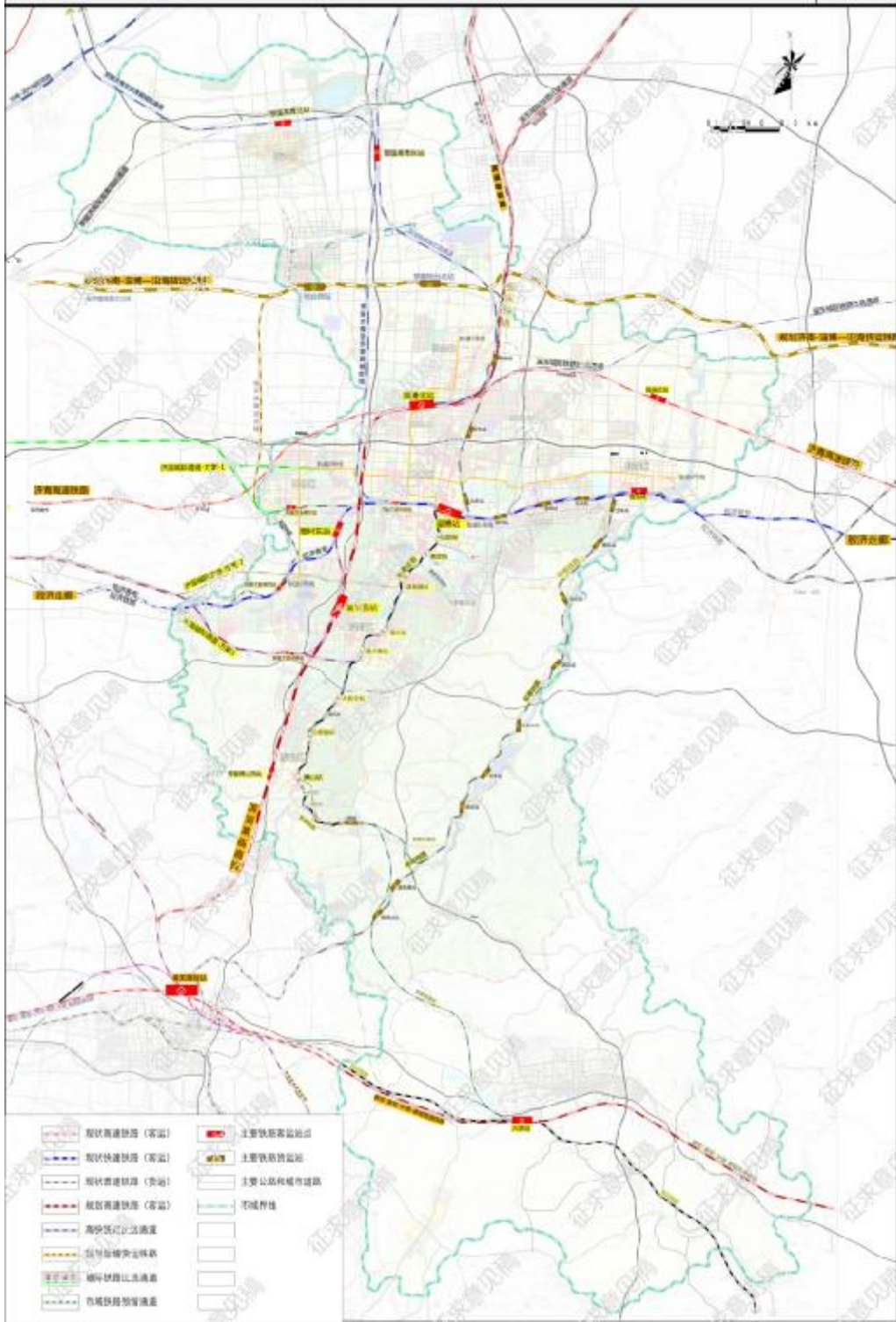


图 4-6 市域主要铁路网规划

## 2.3 公路网规划

### (1) 高速公路

规划“两纵、四横、一联”，六条高速公路作为全市公路体系主骨架。

两纵：①现状滨莱高速公路、②规划沾淄临高速公路（在建），属于省域高速公路，分别联系滨州、东营、淄博、济南莱芜、临沂等地区，是山东省鲁中南北综合运输通道的主要组成部分，对实现淄博对省域南北两大经济圈区域（省会经济圈、鲁南经济圈）联系具有重要意义。

四横：①长深高速公路延伸线（高青）、②济青高速公路（现状）、③规划济潍高速公路（济南-章丘-淄博-潍坊）、④京沪高速公路（沂源）。

一联：规划济南至高青高速公路联络线。利用高青县北部空间，建设济南至高青高速公路，与长深高速公路高青至广饶段在高青县城西北部实现衔接，打通高青县与济南方向的直接高速联系通道。

规划结合城市国土空间规划用地布局方案和淄博发展要求，对现状和规划高速公路出入口布局提出优化建议，以期进一步提升高速公路网络对城市用地与功能发展的带动作用。规划保留现状出入口 18 处、结合新建高速公路新增出入口 20 处，建议结合用地发展远景预留出入口 7 处，共计规划高速公路出入口 45 处。

详见下图 4-7。

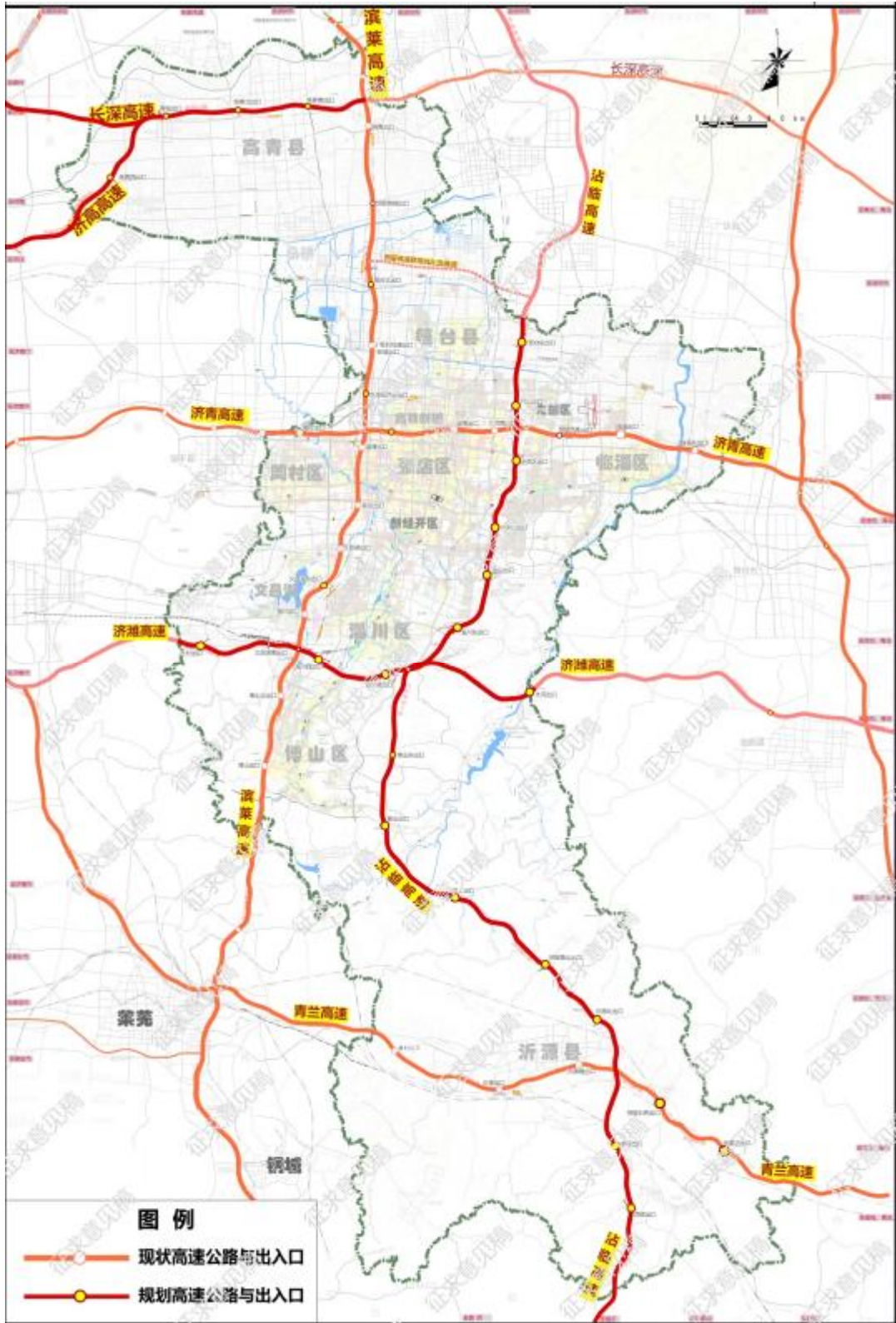


图 4-7 市域高速公路规划

(2) 国省干线公路

1) 国道公路——两纵四横

综合省域中长期交通网规划、淄博市十四五综合交通运输规划等最新发展要求，规划构建“两纵三横”国道公路主骨架。

两纵线：①国道 G233、②国道 G205；

三横线：①国道 G308（原 S321）、②国道 G309、③国道 G341；

规划建设等级以一级公路为基础，在途经淄博主要城市建设地区时根据实际需要开展城市化改造。

#### 2) 省道公路——八纵六横三联

八纵线：S235（原 S246）、S227、S228、S231、S232（原 S294）、S232（原 S907）、S229（原 S236）、S234（原 S332）；

六横线：S309（原 S319）、S316、S102、S509（原 S325）、S510（原 S326）、S317（原 S327）；

三联线：规划 3 条省道公路联络线，利用既有县乡公路通道实施改造升级，包括：S509 淄川支线。

#### 3) 其他新增公路

高青县：①规划预留高青刘春路北延跨黄河通道；②规划高青西外环北延接惠民县 S247；③规划高青北外环路，联系青城镇、县城、东环（刘春路）；④规划刘杨路西延线跨黄河衔接惠民县 S246；⑤规划新增高博路通道联系滨州市博兴县；⑥规划赵班路改造联系博兴县；⑦规划新增唐坊东路向北延伸联系滨州市开发区。

桓台县：①规划起马路西延衔接邹平 X037 通道，东延衔接博兴县沾临高速公路；②规划宫荆路路北延预留衔接博兴县通道；③规划耿焦路西延，衔接邹平月河六路；④规划寿济路西延衔接邹平 Y265 通道；④预留黄河大道西延通道，衔接邹平北外环。

临淄区：①规划凤凰山路（东外环）北延接博兴县兴边路通道；②规划预留一诺路北延通道，衔接博兴县；③升级 S227 衔接广饶；④规划打通 X042 北延，接东营广饶县 S323 通道；⑤规划打通皇城路通道衔接广饶县 S323 通道；⑥规划预留高铁临淄北站站前路东延接潍坊 G516 通道；⑦规划南丰路（马南路）东延，衔接青州东京路；⑧预留雪宫路南延接青州齐王路通道；⑨协调青州，预留 S102 通道东延衔接青州通道。

淄川区：①预留双罗路东延衔接青州临朐通道；②预留淄川幸淄路东延通道，接临朐山区景区；③预留 X049 东延升级通道；

博山区：①升级博山 X002、X051 通道，衔接莱芜；②升级 S317 联系莱芜方向。

周村区：①淄河大道、昌国路预留西延通道衔接章丘；②推进规划商中路打通衔接济南经十路走廊；③研究 S102 西延接章丘外环路通道；④规划鲁泰大道西延接邹平鹤伴二路；⑤新建西路、机场路西延改造，与邹平邹周路、邹平南环衔接。

张店区：规划高铁站前齐新大道西延衔接邹平耀南路；

详见下图 4-8。

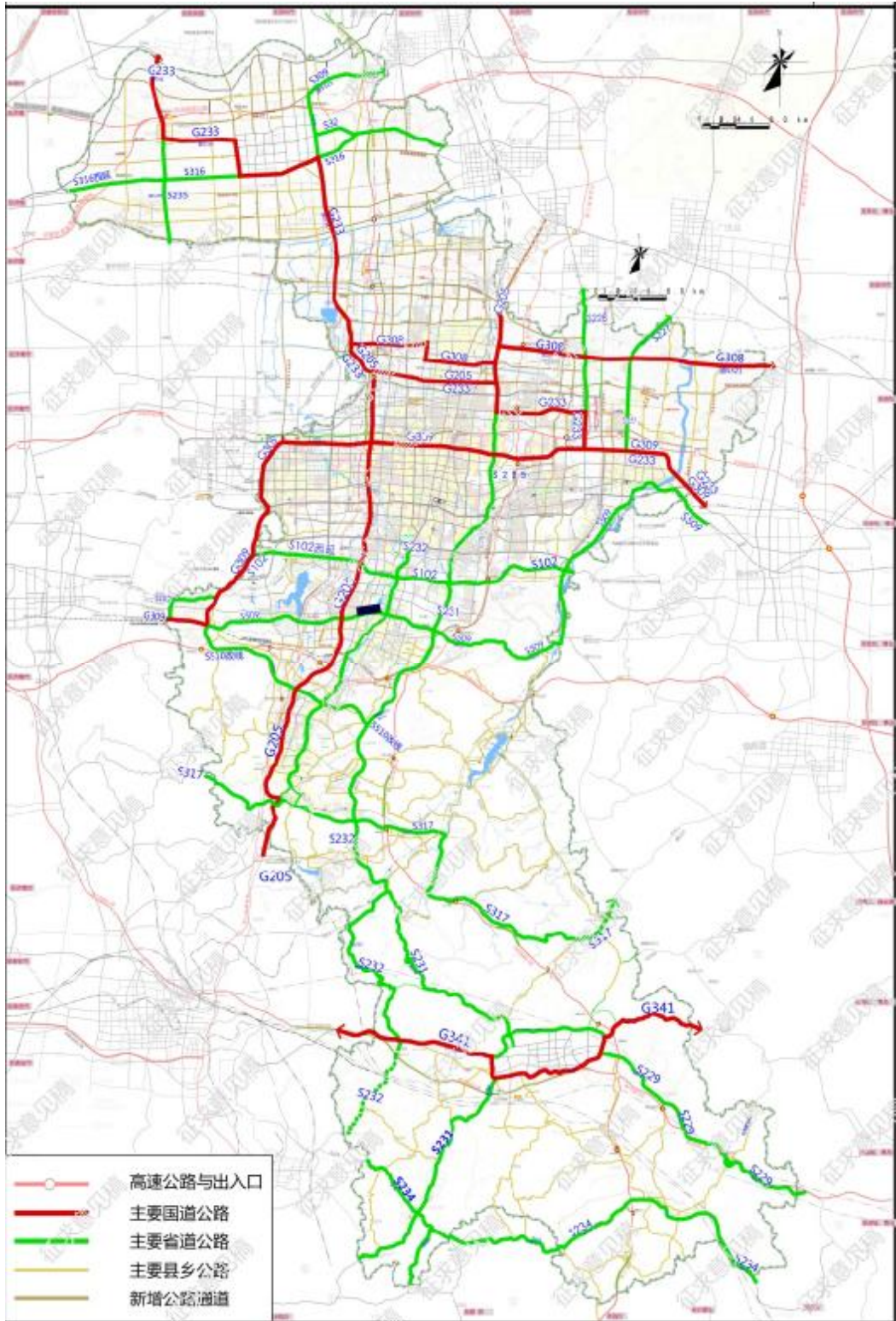


图 4-8 市域骨干公路网规划

4) 规划新增公路外绕通道（大外环）

规划“新外环线”围绕主城区外围和组团间绿化隔离地区走行，由 4 条主要通道围合而成，线路总长约 160km。

北环线——选取桓台县高速北连接线及延伸线；起于马桥工业园区，向东延伸分别与滨莱高速公路、南京路北延、柳泉路北延、规划沾淄临高速公路等通道衔接，至规划凤凰山路北延；全长约 35km。

西环线——以 G309 通道为基础，起于王村镇宝山路通道，沿现有 G309 通道向北延伸至周村西外环；协调邹平县货运公路继续向北延伸至马桥工业园区西南侧，与规划桓台北连接线衔接，全长约 45km。鉴于北段需协调邹平，规划一条新增通道于淄博境内绕行至高淄路通道作为近期组织通道。

南环线——规划新增南部过境通道，借助济潍高速公路走廊，在其北侧规划新建南部过境通道；起于王村镇南部衔接济潍高速公路王村出入口，沿现状胶王路通道以北、冲山山体南侧新开辟一条公路通道，向东延伸经过淄川区南部至规划新湖罗路通道，形成公路南环线；线路全长约 23km。

东环线——规划在四位一体主城区东部，北段以规划凤凰山路通道为基础，南段沿规划沾淄临高速公路走廊西侧，新增一条货运公路通道，分流湖罗路-湖南路通道压力。东环线，北起于临淄区朱台镇凤凰山路通道，向南延伸至鲁泰大道（G309）后并入新建东外环通道向淄川区、博山区交界延伸至规划南外环通道。东环线，线路全长 58km，其中利用凤凰山路段 15km，借用湖罗路改线段长度 14km，完全新建路段约 29km。

详见下图 4-9。





图 4-9 市域骨干公路网规划

## 2.4 港口水运规划

### (1) 港口布局

规划桓台港区——荆家作业区、马桥作业区；

规划高青港区——花沟作业区；

### (2) 交通集疏运

规划通过寿平铁路、桓台北高速联络线、滨莱高速公路、原山大道北沿线等设施，形成公路—铁路—水路，三栖综合运输体系，打造公铁水联运模式，优化淄博对外货运结构。

详见下图 4-10。



图 4-10 主要港口规划布局

## 2.5 城市道路网络规划

(1) 在原有总体规划、交通规划方案基础上，结合四位一体最新发展要求，规划“五纵六横三预留”骨架快速路（快速通道）体系，支撑淄博打造组团特色城市。

### 1) 五纵线（西至东）

- ① 正阳路通道—升级为快速路，向南延伸至文昌湖、博山北部；
- ② 原山大道——北接 G205 衔接高青，南连高铁新城、张店、淄川、博山；
- ③ 南京路—世纪路—山泉路通道——串联淄博高铁新城—淄博北站—张店淄博新区—淄川—博山；

④ 湖罗路通道——桓台—张店—规划机场—淄川—博山；

⑤ 临淄辛化路通道——临淄城区西部，北接济青高速，南接 S102；

## 2) 六横线（北至南）

① 规划桓台北环路——东西两端，连接滨莱高速公路、沾沂高速公路；

② 果里大道——桓台县南部；西接滨州邹平县北外环，东连湖罗路快速路，并向东接临淄高铁北站；

③ 鲁泰大道——张店区北部，济青高铁南侧；西接周村、经张店区、临淄区北部；西延接邹平县鹤伴二路、东延接潍坊、青州方向；

④ 昌国路通道——张店区中南部，胶济铁路以南；西接周村区西外环路并预留延伸通道与邹平县醴泉五路衔接；向东经周村、张店、临淄接入青州方向 G309 通道；

⑤ S102 通道（贝丘路）——位于张店区南侧的东西向快速路，起于西外环路，向东经淄川北部、生态新城、规划罗村机场、临淄南部，最终与青州市尧王山西路通道衔接；

⑥ 胶王路通道——淄川城区北部主要东西向通道，兼有对外交通组织功能；西向连接济南章丘方向，东向联系青州、临朐方向；

## 3) 三条预留连接线

① 规划川博中路通道——位于博山区北部，起与正阳南路衔接滨莱高速公路出入口，向东延伸至昆王路（S236）通道，与规划湖罗路快速路通道衔接；

② 预留文昌湖西路连接线——位于文昌湖组团西侧，衔接 G309 和正阳南路通道，为组织济南、章丘方向交通快速进入淄博快速路网预留通道。

③ 预留 S102 快速路西延通道——西延衔接西侧远期过境通道 G309 通道。

### （2）优化高速公路出入口

优化骨架道路与主要高速公路衔接体系，优化出入口布局和组织，确保 15 分钟衔接高速公路的可达性目标实现。

随济潍、沾沂高速引入，强化高速公路与城市交通衔接、优化出入口布局；

结合规划“东货西客”组织格局，沾沂高速公路、济潍高速公路组织货运功能将相对突出，适当拉开出入口间距至 8km-15 km；

滨莱高速公路、济青高速公路客运功能相对突出，适度加密出入口间距至4km-6km；

规划市域高速公路出入口共计24处——现状8处；规划新增8处、建议预留8处；

### （3）优化主要立交布局

道路立交的布局原则——①快速路—快速路相交，以互通立交为主要形式；②快速路—主干路相交，以保证快速通道主要流向为主，设置简易立交。据此，在原有规划基础上，结合最新快速通道骨架网络方案，优化调整了市区主要道路立交布局方案——

保持现状主要互通立交4处；

规划新增互通立交（快速路-快速路）22处；

预留互通立交6处；预留简易立交（快速路-主干路）47处；

### （4）组群间联系通道网

根据用地发展要求，完善淄博市近年来开展的道路“互联互通”工程。协调用地发展—交通组织—道路功能等级之间的发展关系。

#### 主要跨组群间联系通道规划

规划以张店区为核心，向各组群延伸骨干通道，保证2条快速路、3条以上主干路通道。

张店—桓台：原山大道（快速路）、上海路北延、北京路北延、南京路、世纪路（快速路）、西五路、柳泉路、金晶大道、规划东四路北延线、打通吴官西路、升级湖罗路为快速通道；

张店—周村：鲁泰大道（快速路）、联通路、中润大道、人民路、新村路、和平路、昌国路（快速路）、马南路。

张店—淄川：原山大道（快速路）、上海路、北京路、南京路、世纪路接山泉路（快速路）、张南路、东四路；

张店—临淄：鲁泰大道（快速路）、联通路、新村路衔接改造老济青路、洪沟路东延、昌国路（快速路）、海岱大道（马南路）。

淄川—博山：规划“川博新城”联系干道包括张博复线（快速路）、张博路、五岭路北延、聊斋路、湖罗路（快速路），并预留主干路通道2条。

#### （5）组群内部道路网

规划通过打开封闭小区、打通断头路、优化内部路网组织等手段，重点在于提高各主要组群内部次支路网密度，充分衔接主要对外联系通道。

##### 建成区路网加密要求——

在现状路网基础上适当增加次干路和支路，保证两条主干路之间，至少有一条次干路，两条次干路之间，至少有一条支路。支路间距控制在 200-250m。商业用地周边的道路间距标准可适当放松，支路间距可达 350-400m。新发展地区次支路网要求在新区绿色交通出行，道路规划以支持慢行和公共交通为主。路网密度达到  $8\text{km} / \text{km}^2$ ，道路面积率达到 15%-20%，支路间距控制在 150m。规划小尺度的商业用地，商业用地周边的道路间距控制在 250m。

详见下图 4-11、图 4-12。

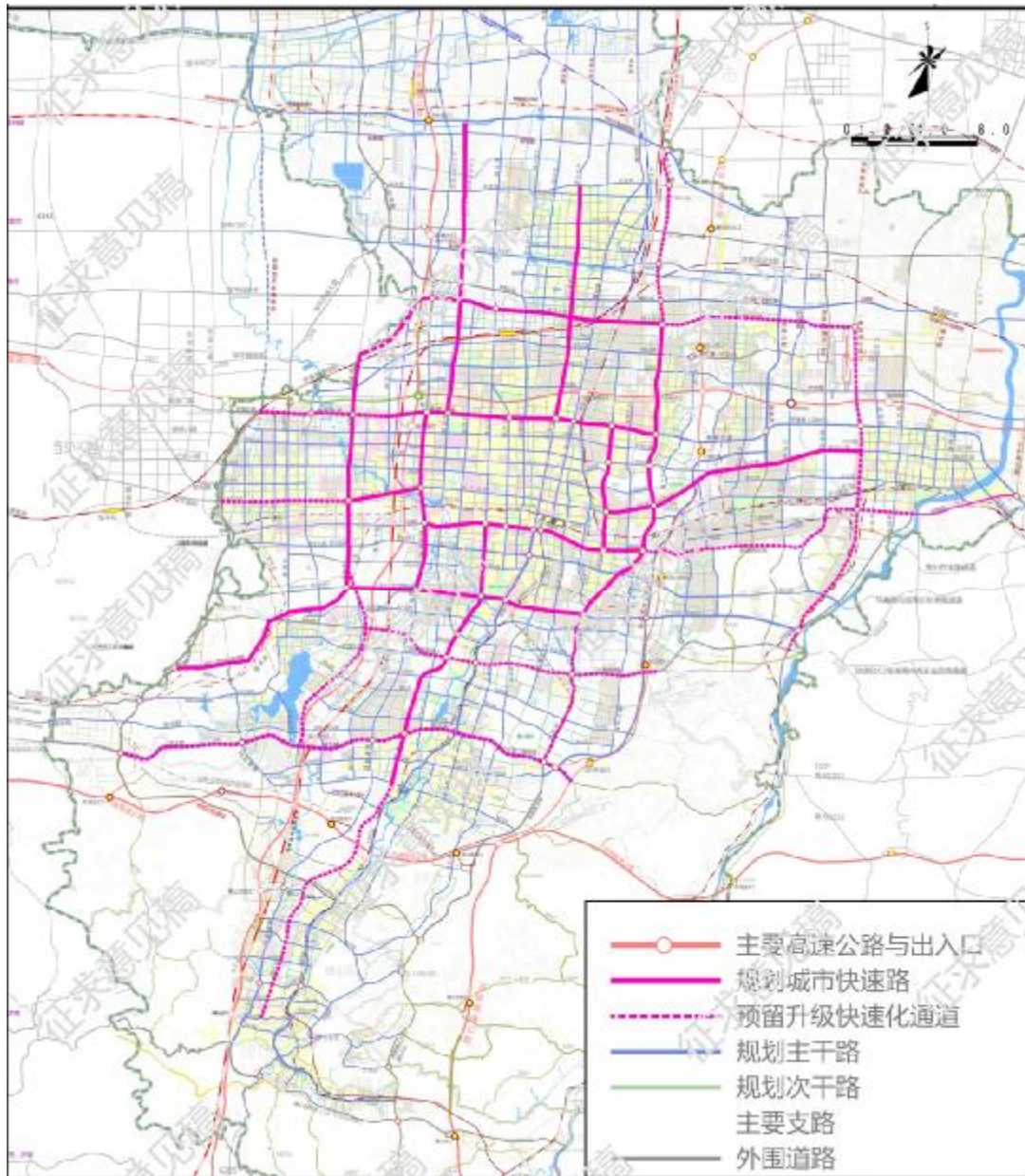


图 4-11 城市中心城区道路规划

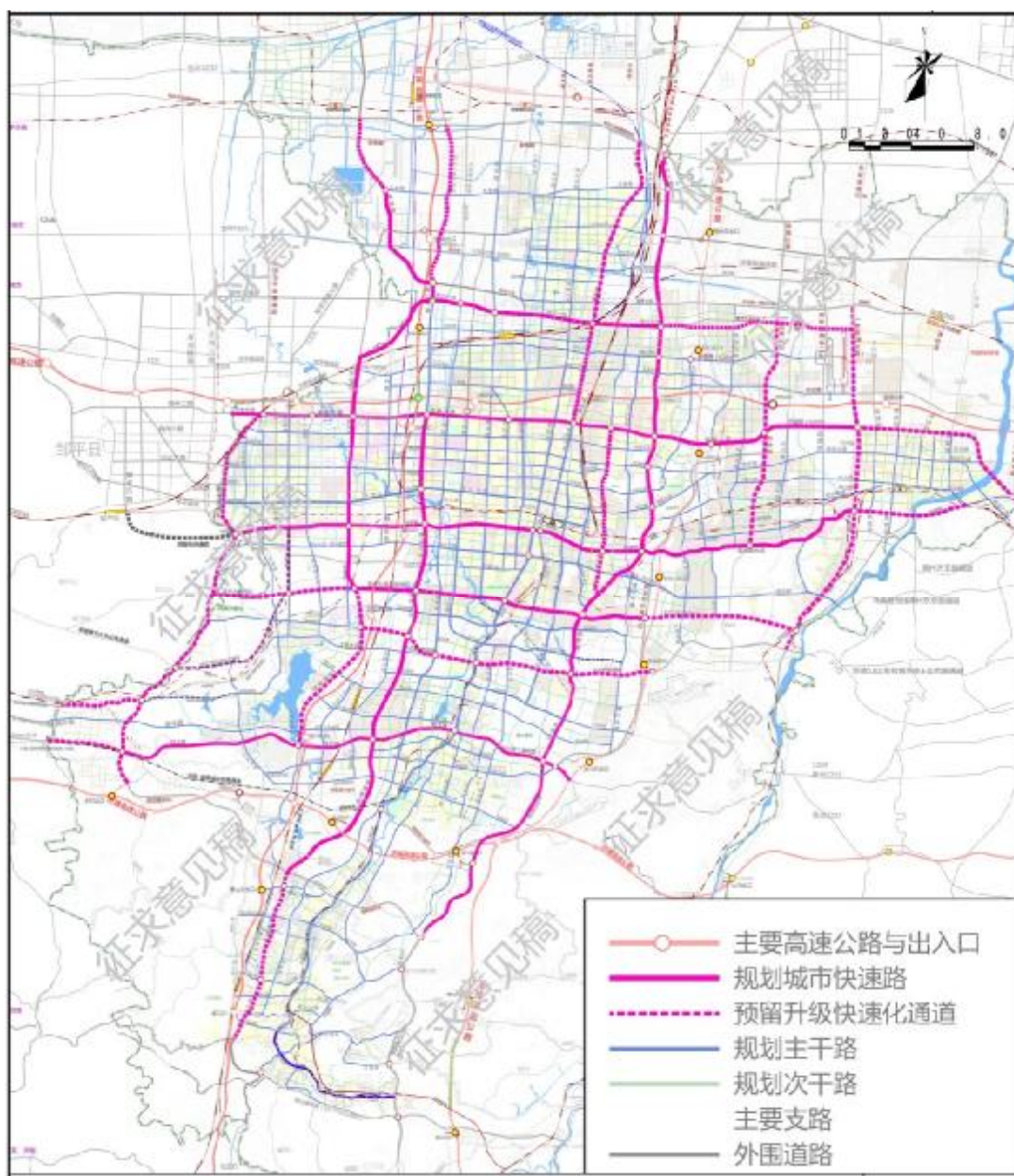


图 4-12 城市中心城区道路规划局部调整比选方案

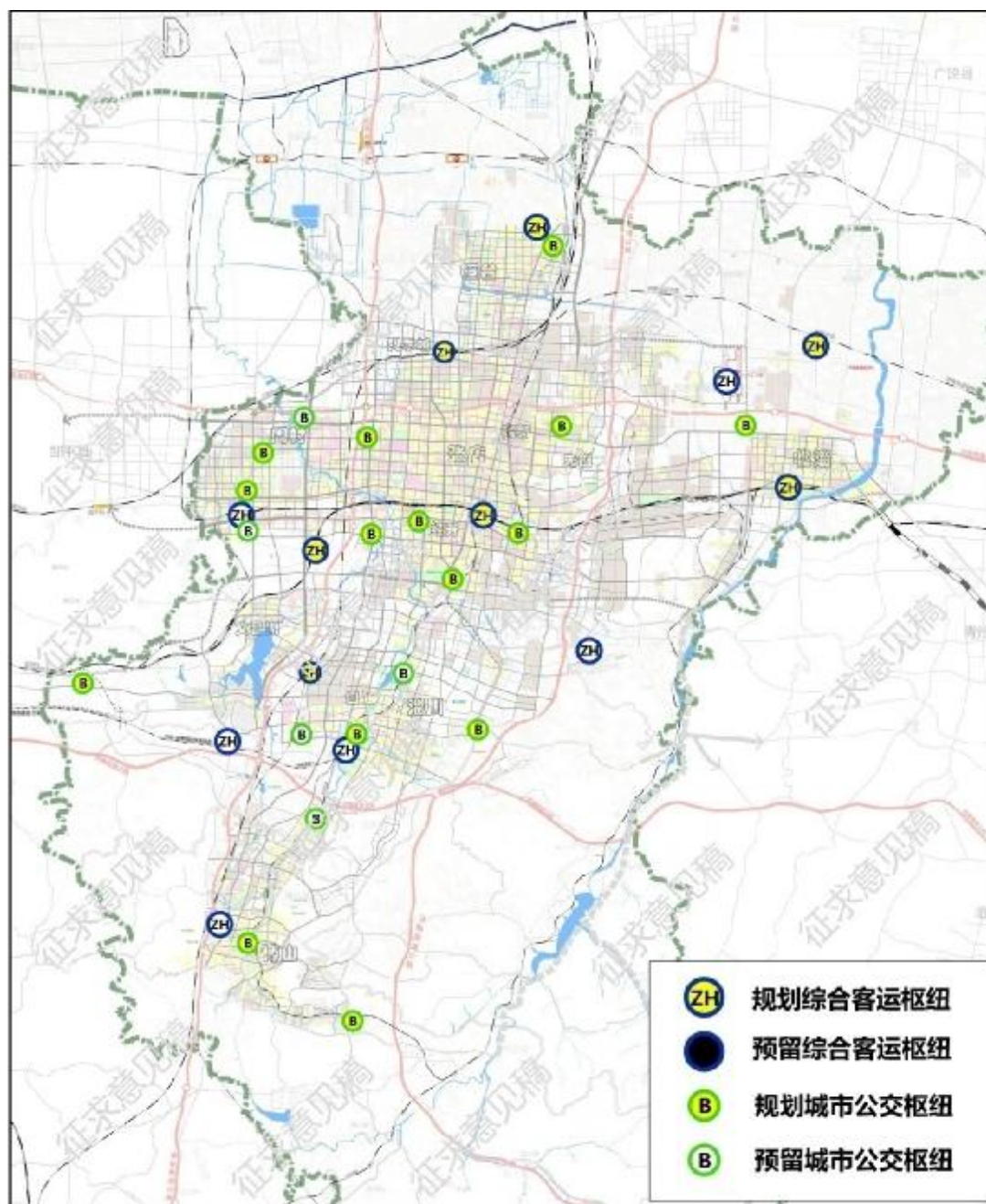
## 2.6 客运交通枢纽

规划建设综合客运枢纽：淄博铁路站综合枢纽、淄博北站综合枢纽、淄博客运中心站综合枢纽、淄川西站综合枢纽、周村东站综合枢纽、临淄站综合枢纽、桓台客运站综合枢纽、博山客运中心综合枢纽、高青县客运站综合枢纽、沂源客运站综合枢纽，共 10 处。

规划预留综合客运枢纽：临淄高铁北站枢纽、周村火车站综合枢纽、张博铁路淄川南站综合枢纽、文昌湖综合客运枢纽、张博铁路新博山站枢纽、沂源火车站综合枢纽，共计 6 处。

共规划预留 39 处主要城市公交枢纽站。

详见下图 4-13。



## 2.7 货运交通组织





图 4-14 货运枢纽方案

## 2.8 综合分析

通过对《淄博市城市综合交通规划》的分析，高青县城区道路路网规划应预留连接高青北站及高青东站的交通通道，注重与淄博市“两纵、四横、一联”高速公路网中济高高速及滨莱高速的连接，尽快建设规划预留的高清南及高清东高速出入口，加强与南部小清河各港口作业区以及中心城区东部与北部位于高青站附近的主要物流枢纽的连接。

## 六、城市道路发展战略规划

### 1.指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的十九大和十九届历次全会精神，立足新发展阶段，完整、准确、全面贯彻新发展理念，构建新发展格局，坚持以人民为中心的发展思想，以中心城区“北接、南进、西优、东延”的空间发展策略为主线，以中心城区“两心两轴三片区”的空间布局结构为主题，构建“北连、南强、西优、东达”城市道路发展格局，形成“结构完善、区域融合、内通外达、生态宜居”的城市道路系统，为城市发展建设提供支撑。

### 2.发展原则

（1）服务大局，当好先锋。坚持人民交通为人民，充分发挥城市道路作为城市现代化开路先锋的作用，不断增强对城市经济社会发展全局和重大战略的保障能力，有效支撑引领区域协调发展，提供能够更好满足人民群众需要的城市道路交通服务。

（2）系统推进，衔接融合。坚持系统观念，合理确定城市道路设施网络规模、技术标准、建设时序，补齐路网空白，优化网络结构功能，科学合理挖掘既有设施潜力，精准补齐联通衔接短板，提升运输资源配置效率，促进跨领域、跨区域、跨行业协调融合发展。

（3）创新驱动，深化改革。注重新科技深度赋能应用，提升城市道路系统数字化智能化发展水平，破除制约城市道路系统高质量发展的体制机制障碍，促进城市道路提效能、扩功能、增动能。

（4）绿色转型，安全发展。落实碳达峰、碳中和目标要求，贯彻总体国家安全观，强化资源要素节约集约利用，推动城市道路绿色低碳转型，加强运行安全和应急处置能力建设。

### 3.发展方向

根据高青县城市与道路发展现状，结合淄博市及高青县城市与道路发展要求，提出高青县城市道路发展方向包括充分利用高速公路，便利居民出行；优化国省干线布局，提升城市发展潜力；强化对外交通衔接，改善城市交通环境；构建层次分明的城市道路网络，支撑城市发展；建设滨水绿道休闲带，提升城市品质。

#### （1）充分利用高速公路，便利居民出行

充分利用中心城区范围内在建济高高速及现状滨莱高速，加快济高高速的建设，尽快形成“半包围型”的高速公网，打造与中心城区衔接顺畅的高速出入口布局模式，进一步提升中心城区各区域出行的便利性。

#### （2）优化一级公路网布局，提升城市发展潜力

优化由克黄线（G233）、寿高线（S316）、田高线（S309）、废止省道（S319）及废止省道（S323）构成的“一环六放射型”普通国省干线网布局，提升与城区主次干路及国省干线公路衔接的农村公路技术等级，强化或预留中心城区与淄博、滨州、内部各乡镇、规划小清河各港口作业区、规划高青东站、规划高青北站等区域或枢纽的交通连接通道，构建中心城区外围“一环多放射型”的高等级公路网，提升城市发展潜力，满足未来年城市的发展需要。

#### （3）强化对外交通衔接，改善城市交通环境

打造“两环多放射型”对外交通衔接网，承担近远期中心城区屏蔽过境交通、快速出入境交通及对外连接的功能，其中“两环”作为近远期年的城市交通保护壳，改善城区交通环境，“多放射”作为对外连接通道，促进城市融合发展。

#### （4）构建层次分明的城市道路网络，支撑城市发展

构建与城市发展相适应的城市道路网络，形成以“双田字型”II、III级主干路网为骨架，以“八横六纵型”次干路网为补充的主次干路网，支路网随地块开发需要而修建，以满足城市发展需要。

#### （5）建设滨水绿道休闲带，提升城市品质

充分中心城区利用河流水系资源，建设“三纵三横三连”的滨水绿道，打造宜居宜游的滨河休闲带，提升城市品质。

## 4.发展目标

### 4.1 总体目标

规划年内，“半包围型”的高速公网及与中心城区衔接顺畅的高速出入口布局建设完成，“一环多放射型”的高等级公路网基本建成，“两环多放射型”对外交通衔接网基本建成，“双田字型”Ⅱ、Ⅲ级主干路网以及“八横六纵型”次干路网建设完成，支路网能够满足各地块开发需要，“三纵三横三连”的滨水绿道建设完成。

### 4.2 具体目标

#### （1）规模目标

规划年内，城市主次干路道路总里程达 232.1 公里，其中Ⅱ级主干路 59.9 公里，Ⅲ级主干路 60.2 公里，次干路 82.0 公里，支路网长度满足各地块开发需要。

#### （2）通达目标

规划年内，中心城区与淄博、滨州、内部各乡镇、规划小清河各港口作业区、规划高青东站、规划高青北站等区域或枢纽间均已形成可靠的交通连接通道，老城区、新城区及经开区间实现互通互联，形成稳定可靠的连通路网。

#### （3）时效目标

规划年内，建立 10 分钟跨越中心城区道路网，机动车能够十分钟跨越老城区与新城区、老城区与经开区、新城区与经开区。

## 七、路网规划方案

### 1.对外交通系统规划

#### 1.1 高速及出入口布局规划

规划高青中心城区范围形成由济高高速及滨莱高速组成的“半包围型”的高速公网及与中心城区衔接顺畅的高速出入口布局模式。

规划年,现状滨莱高速保留,并在现状高青出入口、高清北出入口的基础上,规划新增高青南高速出入口;规划年,加快建成在建济高高速及在建高青西高速出入口,规划新增高青东高速出入口。各高速出入口规划信息如下。

##### (1) 高清南高速出入口

该高速出入口为规划新增高速出入口,出入口为滨莱高速与李中路交叉,主要承担新城区对外连接的功能。

##### (2) 高青高速出入口

该高速出入口为现有高速出入口,出入口为滨莱高速与寿高线(S316)交叉,主要承担老城区、新城区及经开区的对外连接功能。

##### (3) 高青北高速出入口

该高速出入口为现有高速出入口,出入口为滨莱高速与田高线(S309)交叉,主要承担老城区及经开区的对外连接功能,同时服务于大芦湖水库的开发建设。

##### (4) 高青西高速出入口

该高速出入口为在建高速出入口,出入口为济高高速与北环路交叉,主要承担老城区及新城区的对外连接功能。

##### (5) 高青东高速出入口

该高速出入口为在建高速出入口,出入口为济高高速与刘春路交叉,主要承担经开区及新城区的对外连接功能。

各高速及出入口具体信息统计如下表 7-1、表 7-2、图 7-1。

表 7-1 高速公路信息统计表

道路名称	道路编号	技术等级	车道数	高速出入口	性质
滨莱高速	S29	高速	4	高青南、高青、高青北	现状
济高高速	暂无	高速	6	高青东、高青西	在建

表 7-2 高速出入口信息统计表

名称	位置	交叉道路	性质
高青南高速出入口	高青县东南部	滨莱高速-李中路	规划
高青高速出入口	高青县东部	滨莱高速-寿高线 (S316)	现状
高青北高速出入口	高青县东北部	滨莱高速-田高线 (S309)	现状
高青东高速出入口	高青县西北部	济高高速-北环路	在建
高青西高速出入口	高青县东北部	济高高速-刘春路	规划



图 7-1 高速公路及其出入口布局规划图

## 1.2 一级公路网优化建议

规划年建议克黄线（G233）、寿高线（S316）及田高线（S309）改线，废止省道（S319）及废止省道（S323）道路性质调整为城市主干路，与城市主干路及国省干线衔接的农村公路技术等级建议调整为一级公路，城区范围形成“一环多放射型”高等级公路网。具体如下。

### （1）克黄线（G233）

克黄线（G233）原走向由淄博市经高淄路、南环路、西环路、广青路向西，建议调整为由淄博市经高淄路、李中路、纵五路、刘杨路向西，缓解南环路及西环路交通压力，改善南环路及西环路交通环境，提升城市南向及西向规模潜力。

### （2）寿高线（S316）

寿高线（S316）原走向由高淄线（S325）经南环路向东，建议调整为由高淄线（S325）经李中路、赵猛路、南环路向东，缓解南环路交通压力，改善南环路交通环境，提升城市南向规模潜力。

### （3）田高线（S309）

田高线（S309）原走向由南环路经开泰大道、广青路向东北，建议调整为由李中路经赵猛路、广青路向东北，缓解开泰大道交通压力，改善开泰大道交通环境，提升城市东向规模潜力。

### （4）废止省道（S319）及废止省道（S323）

废止省道（S319）及废止省道（S323）建议调整为城市主干路，作为城市西环路及北环路，承担屏蔽过境交通及出入境交通的功能，改善城区西向及北向交通环境。

规划年国省干线信息见下表 7-3、图 7-2。

表 7-3 国省干线信息统计表

道路名称	道路编号	原走向	改线	技术等级
克黄线	G233	高淄路、南环路、西环路、广青路	高淄路、李中路、纵五路、刘杨路	一级
寿高线	S316	南环路	李中路、赵猛路、南环路	一级
田高线	S309	开泰大道、广青路	赵猛路、广青路	一级





### 1.3 对外交通衔接规划

规划高青县形成“两环多放射型”对外交通衔接网，承担近远期年中心城区屏蔽过境交通、快速出入境交通及对外连接的功能，其中“两环”作为近远期年的城市交通保护壳，改善城区交通环境，“多放射”作为对外连接通道，促进城市融合发展。具体如下。

#### (1) 两环

分别构造由西环路、南环路、刘春路、北环路组成“城市外环”以及纵五路、李中路、赵猛路、刘杨路组成的“城市大外环”，其中近期或远期年由“城市外环”承担中心城区屏蔽过境交通的功能，远期或远景年由“城市大外环”承担中心城区屏蔽过境交通的功能，“城市外环”承担中心城区快速出入境交通功能。

#### (2) 多放射

构建由南北向道路纵五路、西环路、青苑路、芦湖路、国井大道、开泰大道、刘春路、赵猛路、滨莱高速及东西向道路李中路、南环路、黄河路、田镇街、北环路、济高高速、刘杨路构成的多放射型对外连接道路网，承担高青中心城区与济南、青岛、淄博、滨州、内部各乡镇、规划小清河各港口作业区、规划高青东站、规划高青北站等区域或枢纽的交通连接功能。

详见下图 7-3。



图 7-3 城市对外交通衔接图

## 2.城市道路系统规划

### 2.1 主干路布局规划

规划高青县形成以“双田字型”Ⅱ、Ⅲ级主干路网，其中“田字型”Ⅱ级主干路网由“十字轴心型”道路黄河路、芦湖路及“口字型”城市外环道路西环路、南环路、刘春路、北环路构成，“田字型”Ⅲ级主干路网由东西向道路长江路、高苑路、田横路及南北向道路青苑路、国井大道、开泰大道构成。具体如下。

#### (1) “田字型”Ⅱ级主干路网

##### 1) “十字轴心型”道路黄河路、芦湖路

黄河路西起西环路，东至赵猛路，道路全长 15.3 公里，承担老城区与经开区的快速连接功能，同时与滨莱高速及规划高青东站相连接，承担中心城区重要的对外连接功能，规划为Ⅱ级主干路网。

芦湖路南起南起李中路，北至刘杨路，全长 12.4 公里，承担新老城区的快速连接功能，同时与规划高青北站及小清河港口作业区相连接，承担中心城区重要的对外连接功能，规划为Ⅱ级主干路网。

由黄河路及芦湖路构成“十字轴心型”Ⅱ级主干路网，承担中心城区各片区间的快速连接功能，与中心城区“两心两轴三片区”的空间布局结构相适应。

##### 2) “口字型”城市外环道路西环路、南环路、刘春路、北环路

西环路南起李中路，北至刘杨路，道路全长 11.8 公里；南环路西起纵五路，东至赵猛路，道路全长 19.8 公里；刘春路南起李中路，北至刘杨路，道路全长 12.4 公里；北环路西起纵五路，东至赵猛路，道路全长 18.2 公里；西环路、南环路、刘春路、北环路共同构成中心城区外环，承担中心城区屏蔽过境交通及出入境交通的功能，规划为Ⅱ级主干路网。

#### (2) “田字型”Ⅲ级主干路网

长江路西起西环路，东至文昌路，道路全长 8.3 公里，长江路作为新城区的中轴道路，承担新城内部各区域重要的交通连结功能，同时承担新城对外连接转换的功能，规划为Ⅲ级主干路网。

高苑路西起东邹路路，东至开泰大道，道路全长 7.4 公里，承担老城区与经开区南部交通连结功能，同时承担老城区与经开区南部各区域对外连接转换的功

能，另外，作为黄河路的并行道路，能够有效对黄河路进行分流，保证黄河路快速连接功能的实现，增加老城区与经开区连接的可靠性，规划为Ⅲ级主干路网。

田横路西起西环路，东至刘春路，道路全长 9.7 公里，承担老城区与经开区北部交通连结功能，同时承担老城区与经开区南部各区域对外连接转换的功能，另外，作为黄河路的并行道路，能够有效对黄河路进行分流，保证黄河路快速连接功能的实现，增加老城区与经开区连接的可靠性，规划为Ⅲ级主干路网。

青苑路南起李中路，北至刘杨路，道路全长 12.0 公里，承担老城区与新城区交通连结功能，同时承担对外交通连接的功能，规划为Ⅲ级主干路网。

国井大道南起南环路，北至刘杨路，道路全长 9.4 公里，承担老城区与新城区、经开区与新城区交通连结功能，同时承担对外交通连接的功能，规划为Ⅲ级主干路网。

开泰大道南起刘春路，北至刘杨路，道路全长 13.4 公里，承担经开区与新城区交通连结功能，同时承担对外交通连接的功能，规划为Ⅲ级主干路网。

详见下表 7-4、图 7-4。

**表 7-4 规划主干路信息统计表**

序号	道路名称	道路等级	起终点	长度 (km)
1	北环路	Ⅱ级主干路	纵五路-赵猛路	18.2
2	西环路	Ⅱ级主干路	刘杨路-李中路	11.8
3	南环路	Ⅱ级主干路	纵五路-黄河路	19.8
4	刘春路	Ⅱ级主干路	刘杨路-李中路	12.4
5	黄河路	Ⅱ级主干路	西环路-赵猛路	15.3
6	芦湖路	Ⅱ级主干路	刘杨路-李中路	12.4
7	田横路	Ⅲ级主干路	西环路-刘春路	9.7
8	高苑路	Ⅲ级主干路	东邹路-开泰大道	7.4
9	长江路	Ⅲ级主干路	西环路-文昌路	8.3
10	青苑路	Ⅲ级主干路	刘杨路-李中路	12
11	国井大道	Ⅲ级主干路	刘杨路-南环路	9.4
12	开泰大道	Ⅲ级主干路	刘杨路-刘春路	13.4



图 7-4 主干路规划布局图

## 2.2 次干路布局规划

规划高青县形成由东西向道路天坛路、济水路、滨河路、清河路、青城路、田镇街、扳倒井路、倪宽路及南北向道路东邹路、文化路、中心路、学府路、芦姑路、文昌路“八横六纵型”次干路网，主要承担高青县内部各地块间的交通连通功能及主干路与各区域间交通集散功能。

### (1) 八横次干路

天坛路西起西环路、东至刘春路，道路全长 9.7 公里，承担各南北向主干路在城市外环以外的连接功能，便于交通流转换，同时近期年承担南环路的分流功能，规划为次干路。

济水路西起青苑路、东至汤泉路，道路全长 4.5 公里，承担新城区南部各区域的交通连接功能以及各南北向主干路与新城区南部各区域的交通集散功能，规划为次干路。

滨河路西起文化路、东至刘春路，道路全长 6.5 公里，承担新城区北部各区域的交通连接功能以及各南北向主干路与新城区北部各区域的交通集散功能，规划为次干路。

清河路西起青苑路、东至国井大道，道路全长 3.6 公里，承担老城区南部各区域的交通连接功能以及各南北向主干路与老城区南部各区域的交通集散功能，规划为次干路。

青城路西起东邹路、东至国井大道，道路全长 4.7 公里，承担老城区中南部各区域的交通连接功能以及各南北向主干路与老城区中部各区域的交通集散功能，规划为次干路。

田镇街西起纵五路、东至国井大道，道路全长 10.2 公里，承担老城区中北部各区域的交通连接功能以及各南北向主干路与老城区中部各区域的交通集散功能，同时承担老城区中北部的对外交通连结功能，规划为次干路。

扳倒井路西起青苑路、东至刘春路，道路全长 7.1 公里，承担老城区与经开区北部的交通连接功能，同时承担各南北向主干路与老城区、经开区北部各区域的交通集散功能，规划为次干路。

倪宽路西起芦湖路、东至刘春路，道路全长 5.5 公里，承担各南北向主干路在城市外围连接功能，便于交通流转换，规划为次干路。

## (2) 六纵次干路

东邹路南起南环路、北至田横路，道路全长 4.9 公里，承担东西向主干路在城市外围的连接功能，便于交通流转换，同时承担老城区西部各区域的交通连接功能以及各东西向主干路与老城区西部各区域的交通集散功能，规划为次干路。

文化路南起文化路、北至田横路，道路全长 5.0 公里，承担老城区中部与新城边缘区域的交通连结功能，同时承担各东西向主干路与老城区中部、新城边缘各区域的交通集散功能，规划为次干路。

中心路南起济水路、北至田横路，道路全长 4.5 公里，承担老城区中部与新城西部区域的交通连结功能，同时承担各东西向主干路与老城区中部、新城西部各区域的交通集散功能，规划为次干路。

学府路南起清河路、北至刘杨路，道路全长 7.2 公里，承担老城区东部各区域间的交通连接功能以及各东西向主干路与老城区东部各区域的交通集散功能，规划为次干路。

芦姑路南起南环路、北至滨河路，道路全长 1.9 公里，承担新城东部各区域间的交通连接功能以及各东西向主干路与新城东部各区域的交通集散功能，规划为次干路。

文昌路南起南环路、北至北环路，道路全长 6.7 公里，承担东西向主干路在城市外围的连接功能，便于交通流转换，规划为次干路。

详见下表 7-5、图 7-5。

表 7-5 规划次干路信息统计表

序号	道路名称	道路等级	起终点	长度
1	倪宽路	次干路	芦湖路-刘春路	5.5
2	扳倒井路	次干路	青苑路-刘春路	7.1
3	田镇街	次干路	纵五路-国井大道	10.2
4	青城路	次干路	东邹路-国井大道	4.7
5	清河路	次干路	青苑路-国井大道	3.6
6	滨河路	次干路	文化路-刘春路	6.5
7	济水路	次干路	青苑路-汤泉路	4.5
8	天坛路	次干路	西环路-刘春路	9.7
9	东邹路	次干路	田横路-南环路	4.9
10	文化路	次干路	田横路-南环路	5
11	中心路	次干路	田横路-济水路	4.5

12	学府路	次干路	刘杨路-清河路	7.2
13	芦姑路	次干路	滨河路-南环路	1.9
14	文昌路	次干路	北环路-南环路	6.7

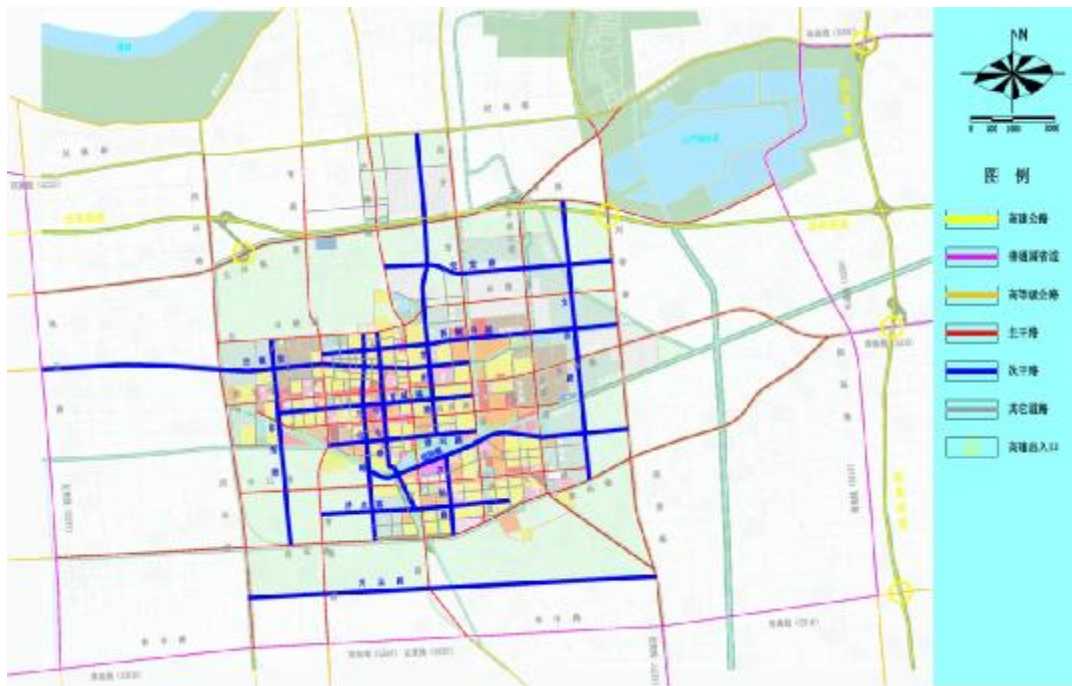


图 7-5 次干路规划布局图



### 2.3 支路规划

根据《城市综合交通规划体系标准》要求，居住区道路密度应达到  $8\text{km}/\text{km}^2$  要求，商业区与就业集中的中心区路密度应达到  $10\text{-}20\text{km}/\text{km}^2$ ，工业园区路网密度应达到  $4\text{km}/\text{km}^2$  要求，规划高青县支路网里程与主次干路里程之和路网密度达到  $8\text{km}/\text{km}^2$ 。提出主要支路规划布局建议如下图 7-6。

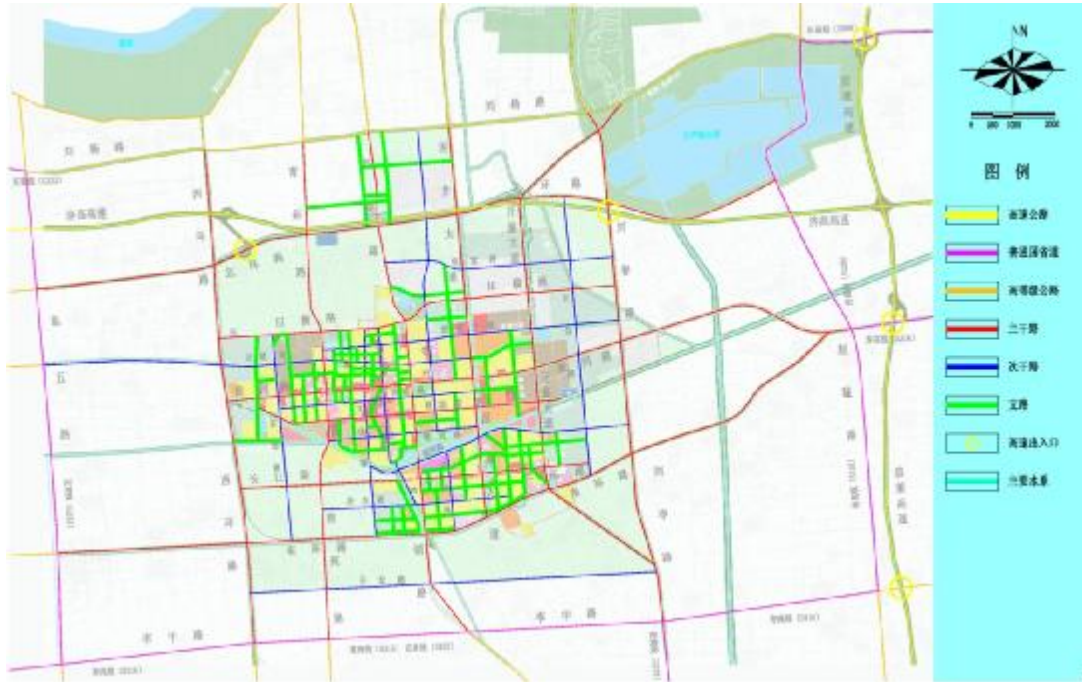


图 7-6 主要支路布局建议图

## 2.4 道路红线及断面

### (1) 道路红线

根据高青县各城市道路承担的交通功能和城市用地开发状况,结合慢行交通通行空间、工程管线及景观风貌等布设要求,确定高青县各等级道路红线如下表 7-6。

图 7-6 主要道路红线一览表

序号	道路名称	道路等级	起终点	规划红线(米)
1	北环路	II级主干路	纵五路-赵猛路	40
2	西环路	II级主干路	刘杨路-李中路	40
3	南环路	II级主干路	纵五路-黄河路	40
4	刘春路	II级主干路	刘杨路-李中路	40
5	黄河路	II级主干路	西环路-赵猛路	50
6	芦湖路	II级主干路	刘杨路-李中路	50
7	田横路	III级主干路	西环路-刘春路	40
8	高苑路	III级主干路	东邹路-开泰大道	40
9	长江路	III级主干路	西环路-文昌路	50
10	青苑路	III级主干路	刘杨路-李中路	40
11	国井大道	III级主干路	刘杨路-南环路	40
12	开泰大道	III级主干路	刘杨路-刘春路	40
13	倪宽路	次干路	芦湖路-刘春路	35
14	扳倒井路	次干路	青苑路-刘春路	30
15	田镇街	次干路	纵五路-国井大道	25
16	青城路	次干路	东邹路-国井大道	35
17	清河路	次干路	青苑路-国井大道	35
18	滨河路	次干路	文化路-刘春路	25
19	济水路	次干路	青苑路-汤泉路	46
20	天坛路	次干路	西环路-刘春路	30
21	东邹路	次干路	田横路-南环路	30
22	文化路	次干路	田横路-南环路	22
23	中心路	次干路	田横路-济水路	35
24	学府路	次干路	刘杨路-清河路	25
25	芦姑路	次干路	滨河路-南环路	40
26	文昌路	次干路	北环路-南环路	30

对于城市支路,规划红线宽度不应大于 20 米,可根据实际情况进行调整。

## (2) 道路横断

道路横断面布置应符合不同运行速度交通的安全行驶要求，应与道路承担的交通功能及交通方式构成相一致，规划各类城市道路横断面如下。

### 1) 主干路

规划道路红线宽度为 50m 的主干路横断面形式分别为主路双向 6 车道+中央绿化带+两侧分隔带+两侧慢行一体，主路双向 6 车道+中央护栏+两侧分隔带+两侧慢行一体+路外绿化带；规划道路红线宽度为 40m 的主干路横断面形式分别为主路双向 6 车道+中央护栏+两侧分隔带+两侧慢行一体，主路双向 4 车道+中央护栏+两侧分隔带+两侧慢行一体+路外绿化带。详见下图 7-7、图 7-8、图 7-9、图 7-10。



图 7-7 主干路横断规划图一



图 7-8 主干路横断规划图二

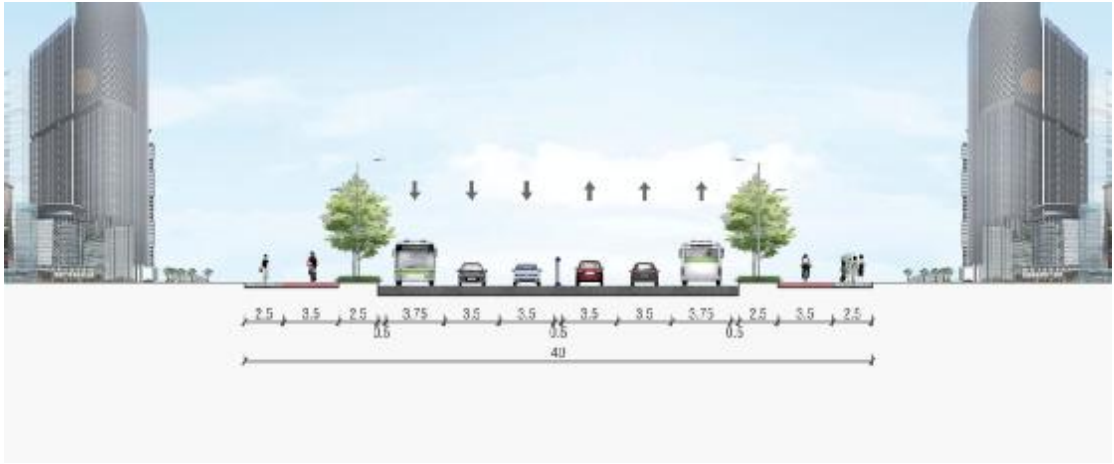


图 7-9 主干路横断规划图三

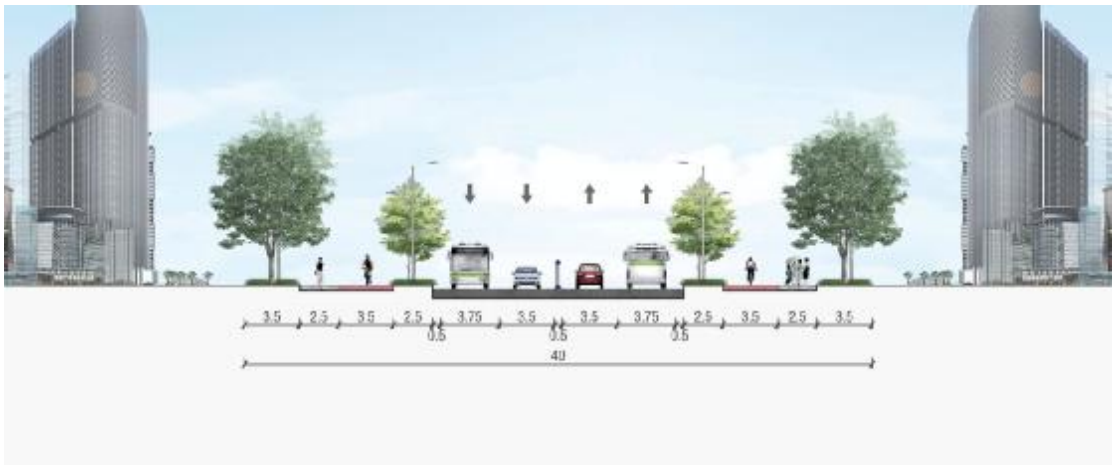


图 7-10 主干路横断规划图四

### 3) 次干路

规划次干路横断面形式分别为主路双向 4 车道+中央隔离护栏+两侧绿化带+慢行一体+路外绿化带,主路双向 4 车道+中央隔离护栏+两侧设施带+慢行一体,主路双向 4 车道+中央隔离护栏+慢行一体。详见下图 7-11、图 7-12、图 7-13、



图 7-11 次干路横断规划图一



图 7-12 次干路横断规划图二

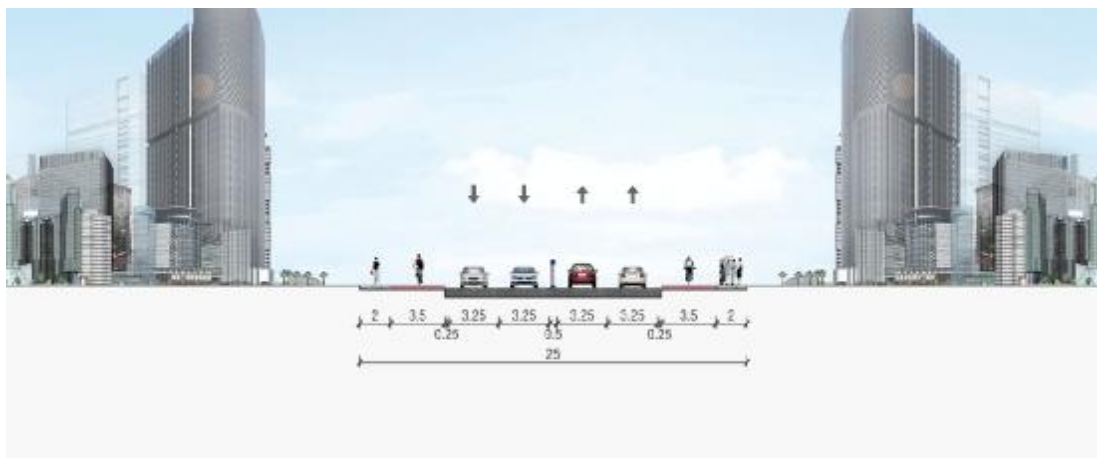


图 7-13 次干路横断规划图三



#### 4) 支路

推荐支路主路双向 2 车道+非机动车道+人行道，详见下图 7-14。



图 7-14 支路横断推荐图

## 2.5 交叉规划

除高速出入口外，规划西环路、青苑路、芦湖路、学府路、国井大道、开泰大道、文昌路与济高高速交叉式均采用下穿式分离立交；道路与道路交叉均采用平面交叉。详见下图 7-15。

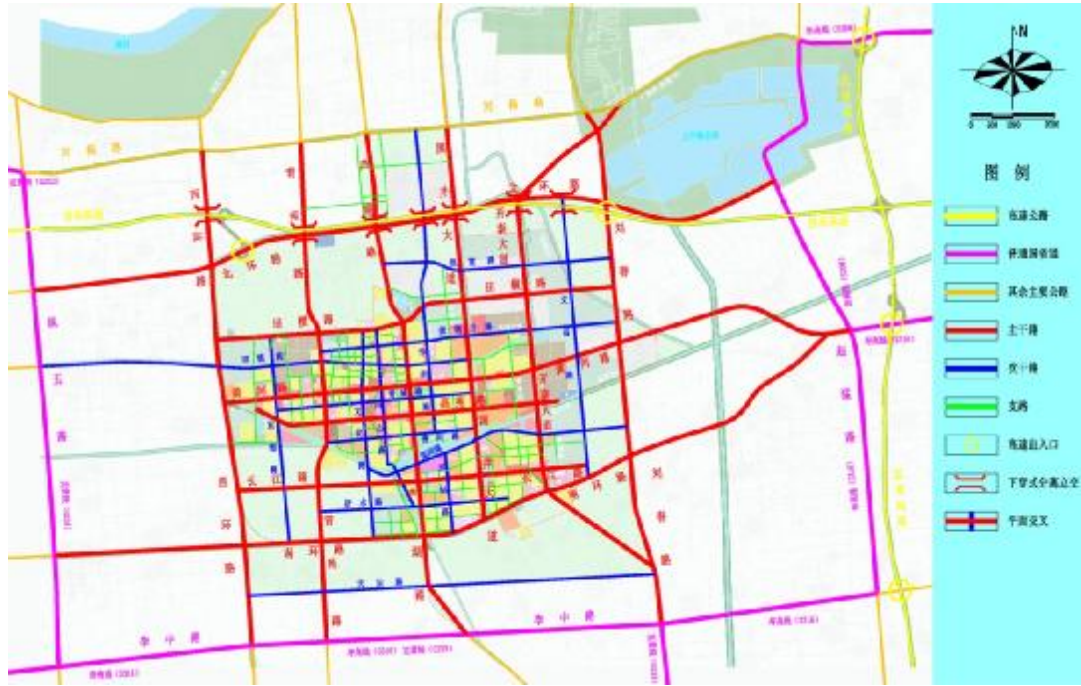


图 7-15 道路交叉形式规划图



## 2.6 滨水绿道布局规划

规划中心城区形成“三纵三横三连”的滨水绿道，打造宜居宜游的滨河休闲带，提升城市品质。详见下图 7-15。

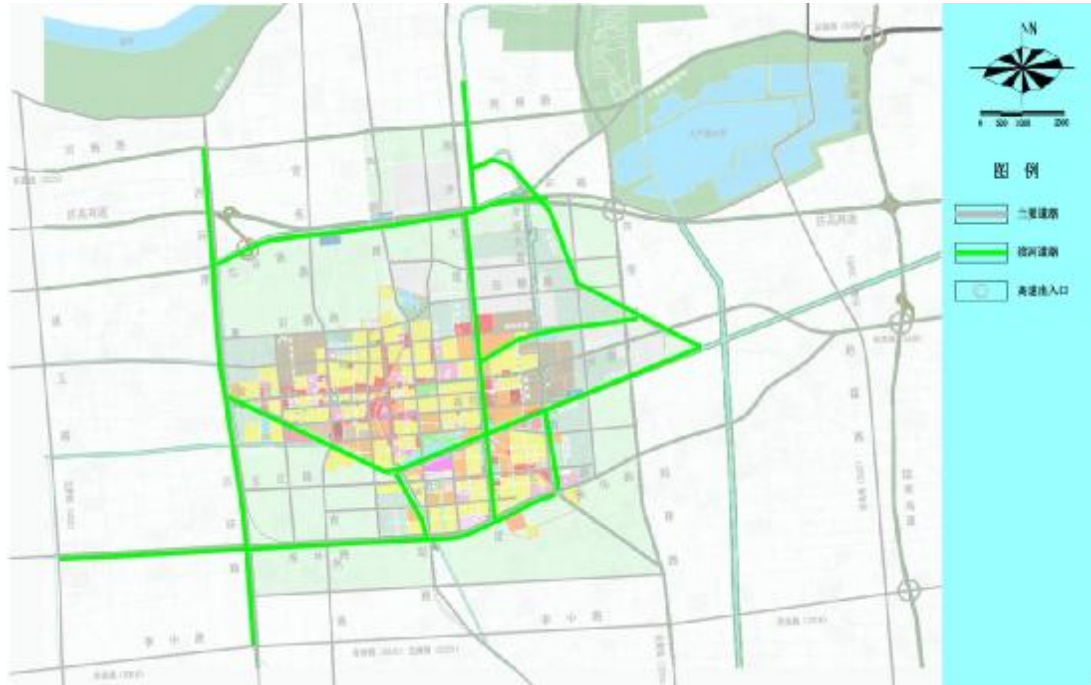


图 7-15 道路交叉形式规划图

## 八、方案评价

### 1.路网布局

根据规划方案，高青县基本形成以主干路为骨架、次干路为补充“棋盘型”城市道路网络布局，路网整体格局“北连、南强、西优、东达”，具体如下图8-1。



8-1 高青县城市道路规划布局图

## 2.路网规模

根据规划方案，高青县主干路总里程达 150.1km，外环以内城市面积约 82.2km<sup>2</sup>，干线道路网密度为 1.82km/km<sup>2</sup>，满足规范 1.5-2.2km/km<sup>2</sup>的要求；次干路总里程达 82.0km，按照规划城市道路路网密度 8km/km<sup>2</sup>的要求，次干路里程占城市总道路里程的比例为 12.5%，满足规范 5%-15%的要求。

详见下表 8-1。

表 8-1 路网规模

路网 规模	干线道路总里 程 (km)	外环内面积 (km <sup>2</sup> )	干线道路密度 (km/km <sup>2</sup> )	规范要求 (km/km <sup>2</sup> )	评价
	150.1	82.2	1.82	1.5-2.2	符合 要求
	次干路里程 (km)	规划城市路网密度 (km/km <sup>2</sup> )	次干路比例	规范要求	评价
	82.0	8	12.5%	5%-15%	符合 要求

## 九、建设方案与保障措施

### 1.建设方案

#### 1.1 建设策略

根据高青县路网布局以及高青县发展需要,高青县城市道路建设以城市开发建设为导向,以老城区、新城区及经开区连通为突破,尽快形成“结构完善、区域融合、内通外达、生态宜居”的城市道路系统。

#### 1.2 近期建设方案

高青县近期建设计划主要为优化老城区路网,强化新城区路网,促进区域融合,支路网建设随地块的开发需求而修建,可灵活安排。近期建设方案如下表9-1、图9-1。

表 9-1 近期建设方案

近期建设计划							
序号	道路名称	道路等级	起终点	长度	建设标准	建设性质	备注
1	黄河路	II级主干路	西环路-赵猛路	15.3	双六+慢行一体	改建	尽快形成“十字轴心型”快速连接线
2	芦湖路	II级主干路	刘杨路-李中路	12.4	双六+慢行一体	基本建成	
4	长江路	III级主干路	西环路-文昌路	8.3	双六+慢行一体	改建	新城区轴心主干路
6	国井大道	III级主干路	刘杨路-南环路	9.4	双六+慢行一体	改建	南北向重要连接线
7	扳倒井路	次干路	青苑路-刘春路	7.1	双四+慢行一体	改建	老城区与经开区北部连接线
8	清河路	次干路	青苑路-国井大道	3.6	双四+慢行一体	改建	老城区南部各区域重要集散道路
9	滨河路	次干路	文化路-刘春路	6.5	双四+慢行一体	改建	新城区北部各区域重要集散道路
10	济水路	次干路	青苑路-汤泉路	4.5	双四+慢行一体	改建	新城区南部各区域重要集散道路
11	中心路	次干路	田横路-济水路	4.5	双四+慢行一体	基本建成	新老城区交通连接线
12	学府路	次干路	刘杨路-清河路	7.2	双四+慢行一体	改建	老城区东部各区域重要集散道路

13	芦姑路	次干路	滨河路-南环路	1.9	双四+慢行一体	基本建成	新城区中部各区域重要集散道路
----	-----	-----	---------	-----	---------	------	----------------



图 9-1 近期建设方案

## 2.保障措施

### 2.1 政策保障

在国家有关道路交通建设法律法规的基础上，针对城市道路交通基础设施，特别是重大基础设施如主干路的规划、建设、运营管理以及在此过程中的投融资、征地拆迁、建设监督等问题，制定符合高青县实际情况的法律法规，以确保交通建设项目的顺利实施及其功能的正常发挥。另外，建议在有关文件制定过程中，加强与建设主体之间的沟通，以保证文件内容的可行性及适用性。

### 2.2 资金保障

在确保政府一定投资力度的基础上，重新理顺道路交通投资的新思路，运用市场经济的杠杆作用，来解决道路交通建设资金的短缺问题。

#### (1) 投资主体多元化，筹资渠道多样化

合理界定政府与市场的交通投资领域，调动各级政府和相关企业的投资积极性，探索产业资本与金融资本的相互融合，开拓社会化、市场化和国际化的筹融资渠道，鼓励多元化交通投资。同时要统筹经营性和非经营性道路基础设施的投资来源，建立以营利性项目反哺公益性交通项目的有效机制。

要改革道路基础设施投融资模式，按照集约利用土地、合理分担分配公共设施成本和收益的原则，积极吸引社会资本参与城市道路基础设施建设，积极推进交通与用地捆绑开发模式，统筹和强化城市建设发展基金，加快城市道路的建设。

#### (2) 强化投资风险约束机制，规范交通设施投资建设管理行为

①建立科学的投资决策机制，以有限的资金获取最大的投资效益；

②实行建设项目法人责任制，确保法制化的监督与约束；

③进一步完善工程招投标制度；

④逐步理顺价格体系，制定积极有效的调控政策，分类指导、区别对待、逐步到位，政府加强政策扶持，部分项目实行减免税待遇；

⑤逐步完善投资活动的外部环境，包括建立健全工程咨询服务体系；引进竞争机制，健全服务市场；建立健全基建方面的法律法规体系。

### 2.3 组织保障

城市交通建设与管理是一个牵涉到交通、城建、工商、企业等多部门或单位的复杂系统工程，需要联合上述相关部门或单位，共同参与城市道路系统的规划建设和管理，协调好各部门或单位之间存在的分歧，共同解决道路建设与管理过程中存在的问题。因此，建议成立以县政府为领导，各相关部门为成员的组织架构，强化各部门在交通规划、建设、管理之间的协调，实施重点项目责任人制，为道路近期建设与管理提供组织上的保障。

### 2.4 相关规划编制

(1) 及时根据高青县交通发展环境的变化，修编和调整县城总体规划、片区总体规划等整体性规划，来指导城市发展的全局。

(2) 在本次道路规划基础上，近期重点抓好公交、停车、慢行等专项交通规划以及重点地区的交通影响分析、交通设计等分层次的交通规划与研究。加强城市用地相关规划中，特别是控制性详细规划中的交通研究，并严格按照规划层次之间的关系，先全局后局部的组织相关规划研究。

(3) 推广建设项目交通影响评价，对于大中型建设项目，尤其是位于中心城区的，应在项目审批之前，进行交通影响分析评价，作为项目选址、建设方案审批的重要依据。对项目建设后可能对周边道路网和交通设施带来的负面影响进行预测分析，根据影响程度，对项目建设的规模进行调控，从而在宏观上把握建设开发的规模和速度。

(4) 滚动编制年度道路交通设施建设计划，以实现城市道路交通发展的动态引导与管理。建设计划的实施是一个动态过程，每年应根据城市道路交通的发展情况和城市建设的需要，滚动制定建设计划，适时地调整和补充。