

济南新旧动能转换起步区综合交通专项规划 (2021-2035 年)

一、规划目的

综合交通专项规划是起步区“1+4+16+N”规划体系中 16 个专项规划之一。本规划是指导起步区范围内各类交通设施规划建设空间类专项规划。规划以构建“高效、便捷、绿色、智慧、安全”的国际级综合交通体系为引领，明确综合交通发展战略和策略，制定各交通子系统规划方案，合理安排近期建设计划，有序推动起步区综合交通设施建设，助力起步区全面成形起势。

二、规划范围和期限

规划范围与《济南新旧动能转换起步区国土空间分区规划（2021-2035 年）》一致，即西起济南德州界，东至小清河—白云湖湿地，南起黄河—济青高速，北至徒骇河，包括大桥、崔寨、孙耿、太平、桑梓店、遥墙、临港、高官寨 8 个街道及唐王街道中西部区域、冻口街道黄河以北区域，总面积约 798 平方千米。

规划期限为 2021-2035 年。其中，规划近期至 2025 年，远期至 2035 年。

三、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

实党的二十大和二十届二中、三中全会精神，坚定落实习近平总书记视察山东重要讲话精神，坚持适度超前率先发展，坚持城乡统筹和谐发展，以基础设施建设为重点，以促进结构优化为主线，以建设绿色交通为理念，以科技进步和机制创新为保障，全力构建一体化的现代综合交通体系。

四、规划原则

轨道引领，低碳出行。打造以轨道交通为引领、多模式公交方式为补充的起步区全民“乐乘乐享”的公共交通体系。

高快一体，内畅外达。打造高快一体便捷、网络疏密有致、城市空间协同、组团活力畅达的城市道路体系。

跨河联动，新老协同。打造南北城区高效联动、两岸慢行交通互通、携河发展支撑有力的跨河交通体系。

枢纽领航，开放联通。打造畅达一体对外交通体系，构建国家级的“京沪走廊—黄河大通道”交汇的综合交通枢纽。

绿色优先，智慧赋能。打造交通网络更绿色、交通管理更有序、智慧设施更先进、车辆更低碳的绿行智慧示范区域。

五、规划目标

以构建“高效、便捷、绿色、智慧、安全”的国际级综合交通体系为核心目标，着力将济南起步区打造为“开放融合的国际枢纽”、“跨河联动的智慧新城”及“生态活力的低碳绿城”。

六、主要任务

（一）发展战略

1. 开放融合的国际枢纽战略。依托济南作为全国绿色低碳高质量发展先行示范区、黄河流域中心城市、中国北方重要经济中心、国际性综合交通枢纽的区位优势，通过提升航空枢纽能级，构建“京沪复合走廊—黄河大通道”交汇的铁路枢纽，依托高速公路、干线公路扩大区域辐射力，强化河海多式联运，打造具备国际竞争力的门户枢纽。

2. 跨河联动的智慧新城战略。精心构建以轨道交通、快速路为骨架的便捷高效双快交通体系，着力打造“轨道上的起步区”。以多网融合的公交系统及功能结构合理的道路系统为脉络组织起步区城市功能片区。发挥好智慧提效、数据赋能的作用，构建便捷高效的智慧新城。

3. 生态活力的低碳绿城战略。在“碳达峰”、“碳中和”的总体要求下，依托黄河生态走廊，着力打造“以人民为中心”的高品质慢行交通体系。以停车适度控制为抓手，引导绿色出行模式，支撑“绿色智慧宜居的新城区”的发展目标。

（二）区域和对外交通规划

按照打造开放融合的国际级综合交通枢纽的总体目标，构建济南起步区畅达一体的对外交通体系，建成“功能完善、模式多元、衔接顺畅、安全环保”的现代化综合运输体系，实现旅客出行更便捷、物流成本更低廉、资源利用更集约、系统运行更高效，

全面满足济南起步区经济社会现代化发展的需求。**一是提级航空。**提升航空国际竞争力，加强空港全球联结、洲际直达能力，打造具备国际竞争力的门户枢纽；完善机场集疏运体系，将机场建设成为空、铁、轨、陆零距离换乘一体化的航空枢纽。**二是强化铁路。**增强铁路全国影响力，依托京沪走廊、黄河大通道十字交汇，积极对接国家铁路干线，与济南米字型高铁网络融合，争取构筑区域快联、省域辐射的北门户。**三是完善公路。**放大公路区域辐射力，强化公路网建设，融入济南都市圈“二环一联十六射”高速公路网，构建衔接便捷的高快速路网，提升城市交通可达性，放大区域辐射力；推进穿越城区的国省道外绕，锚固高效畅达的公路枢纽。**四是提升水运。**优化多式联运协作力，围绕小清河复航，打造通江达海的黄金水道，推动“四港联动”。

（三）道路交通规划

以引领绿色智慧宜居新城区建设、支撑城市空间结构优化为目标，以提升交通效率、优化交通品质、调控交通需求为核心，优化道路网络布局、深化道路红线控制、细化道路交通组织。以打造与蓝绿空间相适应、与土地利用相协调、有利公共交通发展为导向，打造结构合理、衔接顺畅、路权明晰、安全生态的“畅达、绿色、精细、活力”城市道路网体系。

一是构建高效畅达的快速路网体系。构筑与起步区“一纵一横两核五组团”城市空间格局相协同的“三横六纵”城市快速路

总体格局，实现起步区与老城区之间，起步区内部“两核”、“五组团”之间的高效联通。二是构建南北联动的跨河通道体系。加强黄河两岸互动、畅通南北联系。三是构建城市空间协同、组团活力畅达的城市道路网络。结构性主干路方面，规划“九横十二纵”结构性主干路网，联系跨河通道和多个城市组团；集散干路方面，包括一般性主干路和次干路，主要服务组团内部；支路网方面，依据组团用地性质、功能分区和用地条件，“差别化控制”支路网密度。

（四）公共交通规划

对标雄安等国家级新区，“以绿色为基调，以需求为驱动，以智慧为手段”，构建以发达的交通枢纽为核心、以轨道交通和中运量为骨干、以常规公交为基础、特色公交为补充、以换乘枢纽为锚固的“五位一体”高品质公交体系。通过充分优化公交线网布局，加强场站建设，保障公交路权，大力提升公交服务水平，确立公共交通的优先主导地位。一是打造“轨道上的起步区”。构建干线铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道“四网融合”的轨道交通系统，支撑起步区“一横一纵两核五组团”的城市空间格局，加强黄河两岸互动融合，提升起步区的交通辐射能级，推进“轨道—公交—慢行”高效融合，全面提升轨道交通的服务水平，满足市民多样化的出行需求。二是打造全民“愿乘乐享”的常规公交体系。常规公交网络规划方面，与轨道交通、中

运量公交错位融合发展，形成由快线、干线、支线等组成的多层次普线网络，提供基础性、公益性、普惠性服务；通过定制公交、旅游公交等组成的专线网络，提供多元化、品质化、个性化公交出行服务；场站规划方面，鼓励在有条件的地区公交场站复合利用，保障公共交通发展空间并提升用地集约性。

（五）步行和自行车交通规划

在打造“绿色智慧宜居的新城区”的总体目标下，鼓励步行和自行车交通出行，构建与城市土地利用发展相适应的便捷、安全、舒适慢行交通系统，加强慢行交通与公共交通系统的良好换乘衔接，创造宜人舒适的慢行交通环境。一是围绕**15分钟生活圈**，打造**高连通度、高可达性、高渗透度**的步行网络。结合城市用地布局、步行需求情况、道路功能等因素分层次构建步行交通网络，服务多元步行出行需求，将绿行底色渗入社区、深入人心。二是构建多层次自行车通道体系。按照城市用地布局及功能、非机动车交通出行强度的差异，划分三个自行车通道等级：自行车主要廊道、自行车次要廊道和自行车集散道。自行车主要廊道分布在相邻城市组团之间和组团内部通行条件较好的主要通道上，以生活性主干路和非机动车流量较大的次干路为主。自行车次要廊道分布在城市核心功能区及各类公共设施、交通枢纽、大中型居住区、市民活动聚集区等地区的次干路及支路。自行车集散道主要分布在两侧开发强度不高的城市支路。三是打造易游可达的

绿道交通体系。绿道系统根据其功能分为沿黄绿道、森林绿道、滨水绿道、城市绿道、社区绿道五类。沿黄绿道依托黄河两岸生态廊道规划布局，森林绿道依托园林绿地布设，滨水绿道依托水系布设，城市绿道串联休闲游憩节点融入城市空间，社区绿道链接社区公园、游园和街头绿地。

（六）静态交通规划

按照分区差异化供给和管理的思路，构建规模适度、布局合理的停车设施系统，形成与城市功能、人口、就业发展相适应，与现代化新型综合交通体系相匹配，与动态交通发展相平衡的静态交通发展格局。**一是制定建筑物停车配建标准。**起步区在参照市级停车配建标准基础上，根据不同片区城市定位、出行特征等因素，制定分区指引，规范建筑物配建停车指标，满足市民基本停车需求。**二是规划公共停车场。**起步区以停车供需关系为依据，按照贴近需求、规模适度的原则差异化布局公共停车场，并鼓励通过立体方式集约建设停车设施，满足市民多元停车需求。

（七）近期建设规划

按照“5年成形、10年成势、15年成城”的起步区建设总要求，积极推动跨河通道和城市路网建设，加快发展绿色交通系统，提升公交在城市交通发展中的地位和作用，构建“高速度对外交通网、高品质城区出行网、高活力生态慢行网”的骨架交通体系。通过一系列重大工程建设，近期初步形成高效、便捷、绿

色、智慧、安全的综合交通新格局，满足起步区快速增长的交通需求，大幅提升各片区的交通可达性。

七、保障措施

综合交通规划作为空间类专项规划纳入国土空间规划体系，并将专项规划方案传导至详细规划的成果中。强化综合交通规划对起步区交通建设工程的指导，并建立政府主导、社会参与、市场调节的交通治理新格局。

附件：

