

# 打造全球陆海交汇的重要枢纽

## 《青岛市综合交通体系规划(2021—2035年)》批前公示

11月26日,《青岛市综合交通体系规划(2021—2035年)》(以下简称《规划》)批前公示。《规划》明确发展目标:以国际性综合交通枢纽城市建设为总目标,将青岛打造成为全球陆海交汇的重要枢纽,有力推动和构建东西双向互济、陆海内外联动的开放格局。其中既有“打造一港六区”“强化面向东北亚的门户”等整体性规划,也有“因地制宜规划建设自行车交通设施”等具体措施。面对未来交通发展,提出了“构建人、车、路协同运作的智慧交通管理与服务体系”。

### 明确未来交通发展目标

针对未来15年的交通发展,《规划》中首先强调,要坚持稳中求进工作总基调,以推动高质量发展为主题,以深化供给侧结构性改革为主线,以改革创新为根本动力,以满足人民日益增长的美好生活需要为根本目的,统筹发展和安全,加快建设国际性综合交通枢纽城市,构建互联互通、公平普惠、智慧创新、绿色低碳、治理高效的可持续高质量综合交通系统。

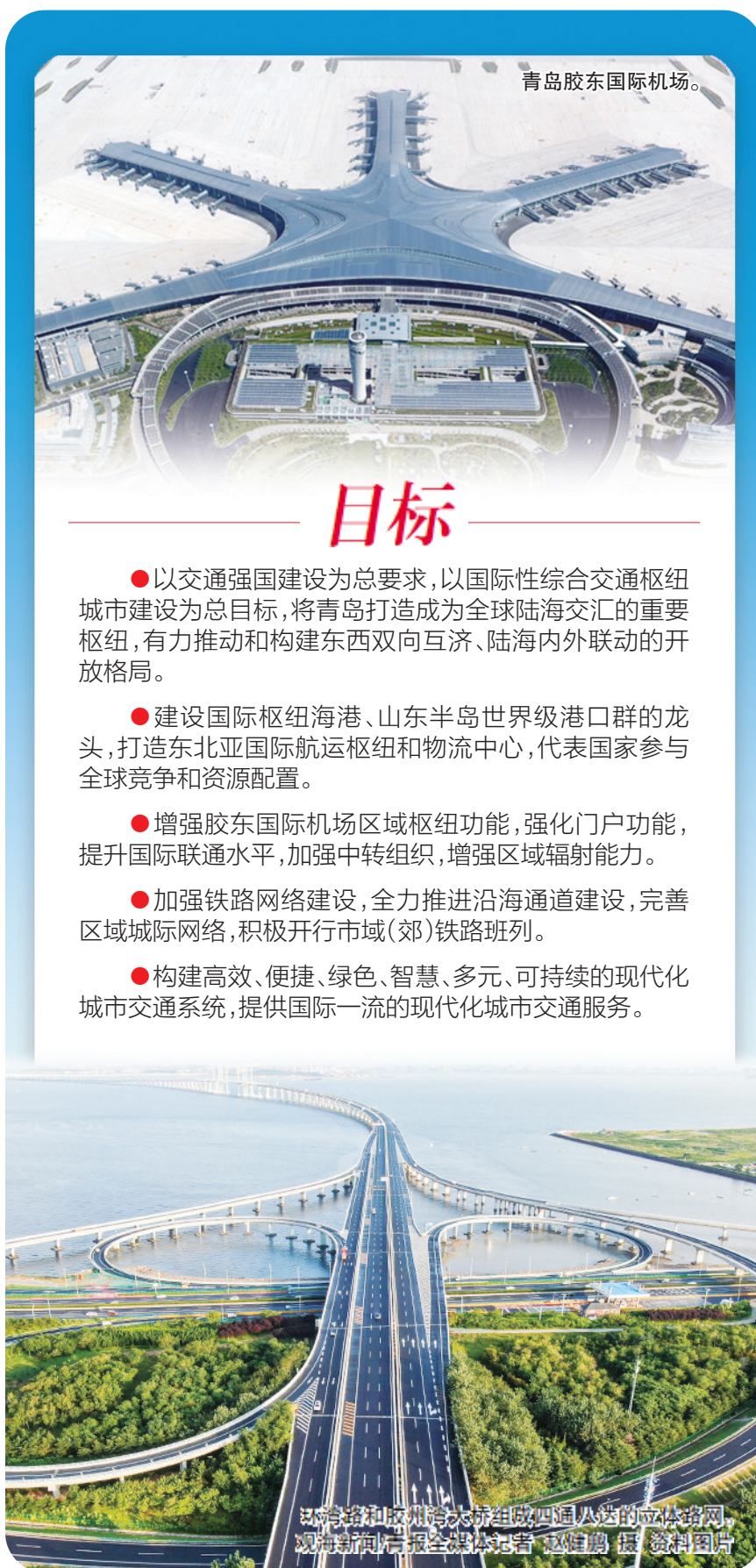
规划体系的发展目标明确,要以交通强国建设为总要求,以国际性综合交通枢纽城市建设为总目标,将青岛打造成为全球陆海交汇的重要枢纽,有力推动和构建东西双向互济、陆海内外联动的开放格局。建设国际枢纽海港、山东半岛世界级港口群的龙头,打造东北亚国际航运枢纽和物流中心,代表国家参与全球竞争和资源配置。增强胶东国际机场区域枢纽功能,强化门户功能,提升国际联通水平,加强中转组织,增强区域辐射能力。加强铁路网络建设,全力推进沿海通道建设,完善区域城际网络,积极开行市域(郊)铁路班列。构建高效、便捷、绿色、智慧、多元、可持续发展的现代化城市交通系统,提供国际一流的现代化城市交通服务。

### 优化城市交通枢纽地位

面对未来城市交通的整体定位,《规划》从港口、空港和铁路及干线公路网四方面进行整体规划。其中在港口方面,提出优化港口“一港六区”功能布局,实现各港区分工协作,统筹临港产业和港口布局,优先为港口码头及配套设施建设预留空间。加快完善港口集疏运体系,完善港区疏港道路网络、铁路通道,强化多式联运枢纽功能,促进海铁联运发展。

航空运输领域,大力发展航空运输,增强胶东国际机场区域枢纽功能,构建以胶东国际机场为中心,通用航空机场为补充的机场服务体系。强化面向东北亚的门户功能,增加国际航线、航点,提升国际服务水平。完善由高速铁路、高速公路、城市快速路、轨道交通、地面道路组成的陆侧衔接网络。保障空港物流中心建设空间,发展航空物流,强化空铁、空海联运,完善多式联运体系。深化开放合作和改革创新,引导和推动临空经济区发展。

铁路方面,持续拓展铁路网络,加强铁路网络建设,提升引入城市中心的铁路通道能力,强化枢纽互联互通预留铁路设施发展空间。与京津冀城市群、长三角城市群、中原城市群、长江中游城市群的中心城市实现3小时互达;与山东半岛城市群全部地市2小时互达;青岛都市圈1小时全覆盖。



青岛胶东国际机场。

## 目标

●以交通强国建设为总要求,以国际性综合交通枢纽城市建设为总目标,将青岛打造成为全球陆海交汇的重要枢纽,有力推动和构建东西双向互济、陆海内外联动的开放格局。

●建设国际枢纽海港、山东半岛世界级港口群的龙头,打造东北亚国际航运枢纽和物流中心,代表国家参与全球竞争和资源配置。

●增强胶东国际机场区域枢纽功能,强化门户功能,提升国际联通水平,加强中转组织,增强区域辐射能力。

●加强铁路网络建设,全力推进沿海通道建设,完善区域城际网络,积极开行市域(郊)铁路班列。

●构建高效、便捷、绿色、智慧、多元、可持续发展的现代化城市交通系统,提供国际一流的现代化城市交通服务。



环湾路和胶州湾大桥组成四通八达的立体路网,观海新闻后报全媒体记者 赵健鹏 摄 资料图片

陆路运输中的公路体系,则要完善干线公路网络,完善以青岛为中心、辐射胶东经济圈的干线公路网络,提高普通国、省道的通行能力,促进公路与城市道路衔接融合,构建一体化道路骨架。

### 完善城市公共交通设施

《规划》中除了明确整个城市的交通布局之外,对于关系民生的公共交通体系,更是给出了更为具体的谋划。其中明确提出要优化交通枢纽体系,构建三级客运枢纽体系,布局6个一级客运枢纽,11个二级客运枢纽和13个三级客运枢纽,全面服务城市客运出行。实现客

运枢纽及周边地区一体化统筹利用和开发,提升交通枢纽对城市的服务功能。

在货运枢纽体系方面,围绕空港、海港、陆港,建设6处物流枢纽、11处物流中心,布局配送中心,全面服务城市生产生活。促进货运枢纽与产业空间协同发展,推进空港型、港口型、生产服务型、商贸服务型国家物流枢纽建设。

打造轨道引领、多元融合的公共交通系统,坚持公共交通优先发展,建设公交都市。构建以城市轨道交通为主体、常规公交为基础、辅助公交为补充的城市公共交通体系,各层次公共交通系统之间互相协调、紧密衔接,共同构成一体化、多层级的公共交通系统。另外,《规划》

还提到全面推进TOD开发模式,积极推进以公共交通为导向的开发模式(TOD),促进轨道线路与城市空间结构相互协调,轨道站点建设与土地使用相互支撑,节约集约土地、优化空间资源要素配置、提升城市品质能级,推进轨道交通可持续高质量发展。

针对青岛城市特点,《规划》着重提出了优化慢行交通系统,建设步行和自行车友好城市,保障步行和自行车路权,提高慢行网络的连续性和功能性。因地制宜规划建设自行车交通设施。营造具备高品质和包容性的步行交通设施,提高步行道密度,提升可达性、舒适性和包容性,打造高品质的滨海步行系统。

针对未来的城市互联,《规划》提出建设便捷高效的道路网络系统。按照“快速路贯通成网”“主干路畅通衔接”“次支路层层加密”的原则,按照包容多元、功能分明、内外衔接的原则,构建“高快一体、环湾辐射、七横九纵多连”的环湾都市区骨架路网格局,强化城市快速路与高速公路一体化衔接,实现中心城区、副中心城市、专业化节点城市及重大交通枢纽之间快速联系。环湾各城区主干路网络既自成系统又互联互通,不断完善干路网络体系。有序推进次干路、支路建设,建立土地利用开发与周边道路同步推进制度。

### 科学管理各个交通要素

不仅仅有畅通的道路,交通各个要素《规划》中都有明确安排。其中,针对停车难的问题,提出了优化停车供给体系,适度提高泊位供给,促进存量泊位共享利用,合理引导停车需求,优化道路交通环境。坚持配建停车位的主导作用,实行配建停车标准的分类型、分区域、差别化、精细化管理。推进公共停车场建设,重点支持老旧小区、医院、旅游景区、大型交通枢纽、外围轨道站点等周边增加公共停车设施。路内停车位设置需与道路容量、道路运行状况和停车需求相适应,并进行动态调整。加强规划引领、用地保障、建设统筹、智慧停车、综合治理、价格引导、执法监督,通过共商、共建、共享、共治的综合治理模式,提升城市停车管理水平。

针对城市道路建设的原则问题,《规划》提出,要健全道路路权体系,建立效率、公平、绿色、集约的路权分配体系,实现城市道路路权逐步向以人为本、协同共治的方向转变。结合道路承担的城市服务功能,对各类道路的人行道、自行车道、公交专用道、机动车道、路内泊位、其他设施、建筑退界空间等空间要素进行协同管控和安排。

结合城镇集中建设区中的居住生活区、综合服务区、商业商务区、工业发展区、物流仓储区、交通枢纽区、历史特色区的主导运输需求,按照稳静舒适、便捷有序、活力多元、智慧畅通、秩序高效、品质形象的目标确定不同分区的道路功能规划指引。

而针对未来城市发展,《规划》提出了相应的发展方向:构建智慧交通体系探索交通技术革新,以科技发展为手段,以信息化建设为平台,以整合集聚和开放共享为重点,面向未来构建“人、车、路”协同运作的智慧交通管理与服务体系。大力发展低空经济,提前谋划低空空域资源使用,研究低空交通工具的空间规划要求,逐步完善低空交通基础设施体系。推动5G、人工智能、大数据、物联网等新兴技术在城市交通各领域的深度融合,积极引导无人驾驶等新型交通模式健康发展。

观海新闻/青岛早报记者 刘鹏