

# 聊城市茌平区综合交通专项规划（2021-2035 年）

## 文本

聊城市茌平区交通运输局

山东省城乡规划设计研究院有限公司

2025 年 4 月

# 目 录

<b>第一章 总则</b> .....	4
第 1 条 规划目的.....	4
第 2 条 规划依据.....	4
第 3 条 规划年限.....	4
第 4 条 规划范围.....	5
第 5 条 指导思想.....	5
<b>第二章 发展战略</b> .....	6
第 6 条 城市发展目标.....	6
第 7 条 城市交通发展目标.....	6
第 8 条 城市交通服务目标.....	6
第 9 条 停车设施发展战略.....	7
第 10 条 城市货运发展战略.....	8
<b>第三章 城市对外交通规划</b> .....	9
第 11 条 铁路规划.....	9
第 12 条 高速公路规划.....	9
第 13 条 国道、省道规划.....	9
第 14 条 农村公路规划.....	10
<b>第三章 城市道路网规划</b> .....	15
第 15 条 规划原则.....	15
第 16 条 技术标准.....	15
第 17 条 网络布局.....	16
第 18 条 交叉口规划.....	16
第 19 条 道路规划管理指引.....	17
<b>第四章 城市慢行系统规划</b> .....	18
第 20 条 规划原则.....	18
第 21 条 非机动车通行系统规划.....	18
第 22 条 步行通行系统规划.....	19
<b>第五章 常规公共交通规划</b> .....	20
第 23 条 发展理念.....	20
第 24 条 发展目标.....	20
第 25 条 发展策略.....	21

第 26 条 城市公交线网规划 .....	22
第 27 条 城市公交站点规划 .....	23
第 28 条 出租车规划 .....	23
<b>第六章 城市物流系统规划 .....</b>	<b>24</b>
第 29 条 发展目标 .....	24
第 30 条 物流中心布局规划 .....	24
第 31 条 物流通道规划 .....	25
<b>第七章 城市停车设施规划 .....</b>	<b>26</b>
第 32 条 公共停车设施布局规划 .....	26
第 33 条 路内停车场规划 .....	26
第 34 条 建筑物配建停车指标 .....	27
<b>第八章 交通管理与交通信息化 .....</b>	<b>29</b>
第 35 条 交通管理规划 .....	29
第 36 条 交通信息化 .....	29
<b>第九章 与国土空间规划衔接 .....</b>	<b>30</b>
第 37 条 规划目标和指标 .....	30
第 38 条 空间布局和管控要求 .....	30
第 39 条 空间利用衔接 .....	31
第 40 条 近期重点项目 .....	31
<b>第十章 规划实施保障措施 .....</b>	<b>34</b>
第 41 条 保障措施 .....	34

## 第一章 总则

### 第 1 条 规划目的

为了充分发挥茌平区各种交通运输优势，编制指导城市综合交通发展的战略性规划，形成支撑城市可持续发展的综合交通体系，建设与城市经济、社会发展相互促进的可持续交通系统。

### 第 2 条 规划依据

- 1、城市综合交通体系规划标准 GB/T51328-2018
- 2、城市综合交通体系规划编制导则 2010
- 3、山东省城市建设项目配建停车位规范（试行）2011
- 4、山东省城市公共停车场(库)设置规定（试行）鲁建规字[2010]
- 5、城市公共汽车和无轨电车工程项目建设标准 JB99-104
- 6、城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范 CJJ 15-2011
- 7、城市步行和自行车交通系统规划设计导则 2013
- 8、道路通行能力手册
- 9、聊城市茌平区国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要
- 10、聊城市国土空间总体规划（2021-2035 年）
- 11、茌平县农村公路网中长期发展规划（2017-2030 年）
- 12、茌平区其它相关专项规划
- 13、其他相关标准规范、统计资料以及有关政府文件
- 14、国家相关技术标准规范和法律法规。

### 第 3 条 规划年限

本次规划年限为 2021 年-2035 年。

近期 2021 年-2025 年。

远期 2026 年-2035 年。

## **第 4 条 规划范围**

本次规划按照地域范围分为茌平区全域和茌平副城区两个层次。

第一层次：茌平区辖区，包括 10 个镇、1 个乡、3 个街道、1 个省级经济开发区、1 个高端产业聚集区的行政辖区范围，总面积 1003.37 平方公里。

第二层次：茌平副城区，包括振兴、信发、温陈 3 个街道，总面积 62.73 平方公里。

与国土空间总体规划中的茌平区全域和茌平副城区范围保持一致。

## **第 5 条 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精神，坚决落实习近平总书记视察山东重要讲话、重要指示批示精神，坚持新发展理念，以提高发展质量和效益为中心，建立一个符合茌平区特色的“现代化”综合交通体系。

树立“交通先行”的观念，坚持城市交通建设作为城市开发的重点，注重交通设施对城市整体发展的引导作用，保持高水平的交通投资，以公共交通和便捷的路网引导城市发展，体现交通对城市发展战略的支撑作用。

## 第二章 发展战略

### 第6条 城市发展目标

《聊城市国土空间总体规划（2021-2035）》根据区域和城市发展条件变化，确立了城市发展目标，即着眼区域，推动产业升级，构建有竞争力的专业型节点城市；培育综合服务职能，努力成为全国百强县；提升城市环境质量，建设宜居生态城市。将在平建设成为具有区域特色、比较竞争优势的“铝城”；以有色金属加工制造业为特色的重要工业基地；聊城市：市域次中心之一。

### 第7条 城市交通发展目标

1、建成一个以高速公路和国道、省道为骨架，各种对外交通方式相互衔接的对外交通系统。

2、建成一个以城市外环路、主干路为骨架，次干路、支路为基础，行车效率高，支撑未来城市发展的道路运行系统。

3、构筑以低公害、低耗能、低占有的慢行交通为主、公共交通与小汽车交通和谐发展、各类交通方式顺畅衔接的高效率、多元化、人性化的客运交通体系。

4、建成一个与动态交通相统一，布局合理、高效的停放车系统。

5、建成一个以物流中心、铁路货运站、公路货运站为主要物流节点，由物流快速集散通道相联结的，高效的物流运输系统。

6、建成现代化、高效率的城市交通管理和控制系统。

7、重视交通管理、平衡交通需求，建成一个易达、安全、环保、高效为目标的交通管理系统。

### 第8条 城市交通服务目标

形成覆盖济南、聊城1小时交通圈；

15分钟内到达对外交通枢纽；

小汽车20分钟到达高速公路；

中心城居民通勤出行时间控制在 30 分钟以内。  
道路面积率达到 12~16%；  
城区干道网高峰时段平均车速不低于 25km/h,组团联系道路达到 30km/h 以；  
城区内 85%居民单程出行时间控制在 30 分钟以内；  
城区内 90%居民 5 分钟内到达公交车站。  
全区每万辆机动车的年交通事故率小于 100 次/万车；  
道路两侧大气 CO/NO<sub>x</sub> 浓度达到国家一级标准，噪声 Leq 低于 60dB。  
2 公里以内的短程出行 80%由非机动车和步行方式承担；  
在平副城区主次干路机动车、非机动车、行人遵章率达到 90%以上。

## 第 9 条 停车设施发展战略

### 1、提高建筑配建停车标准，完善法定批准程序

制定建筑配建停车场标准，并严格按照标准执行。完善停车管理法规，制定停车收费标准，确保停车场的规划、建设、管理做到有法可依、有章可循。将停车设施的建设、经营与土地开发的利益挂钩，调动市场力量主动参与城市停车设施的建设。

### 2、拥车者自备车位，配建走向公共化

拥车者自备车位，是最终向停车产业循环的一条重要举措。如果每辆机动车都有自己的车位的话，那么车辆发生点的泊位问题就将得到极大的缓解。同样停车吸引点的泊车问题，相当一部分也应由建筑物配建停车场来解决。从借鉴国外的先进经验和国内城市土地资源紧张、政府资金短缺的现状出发，转变观念，提倡配建停车场公共化，同时鼓励或者强制部分配建停车场向社会开放。鼓励配建停车场转化为面向社会服务的公共停车场；对投资建设社会停车场者给与政策优惠。

### 3、合理配置不同形式停车设施的建设比例和区位布局

城市的社会公共停车场泊位需求量通常占总泊位供应量的 15%左右。其主要功能是作为配建停车场泊位的补充、调节，便于不同出行目的的车辆使用过程中的停放。城市核心区的停车需求尤其是商业和商贸办公明显高于非核心区，城市中心地区的需求也往往高于非中心地区。从提高土地利用价值、减少中心区的

交通污染、维护城市良好的交通秩序来说，不宜盲目地以满足停车需求作为唯一目标，对城市核心区停车作适当限制，可以通过相应的管理政策，限制在城市中心地区长时间停车。公共停车场又可分为路内和路外停车场两种，其中路内停车泊位比例应控制在公共停车供应的5%~15%，城市中心区取低限，城市边缘区取高限，其它停车需求均由建筑物配建停车场提供。

#### 4、节省土地资源，开发形式灵活多样的停车设施

停车设施是一种重要的土地利用形式，停车所需空间的大小是场地设计的一个关键因素，但是与其它土地开发相比，停车用地几乎不能带来直接的经济效益，因此在规划建设时应鼓励停车设施向占地少、安全性能好、存取方便的立体机械化形式或充分利用地下空间发展，配建设施可以依附于一个建筑物，也可以在其可容忍的步行距离范围以内。因地制宜，不宜追逐规模很大的集中停车设施，可以灵活多样、总量控制、分散布局。公共停车设施的修建要与房地产开发相结合，与大型交通换乘枢纽的建设相结合，与物业经营相结合，实现公共设施停车设施双赢的综合开发。

## 第 10 条 城市货运发展战略

### 1、加强管理，优化车型比例，提高运输效率

调整货运车的结构，逐步减少原先占重要地位的中型货车数量，而向小型货车和大型货车方向发展。在提高货运车辆运输效率的同时逐步在城区发展出租货运车，以满足日常必需的小规模货物运输。

### 2、强化货运物流枢纽布局，完善货运物流通道

为缓解中心区交通紧张局面，市中心区要减少大规模的货物需求和集散，通过设置物流枢纽解决大规模的货物集散。从而可以限制大中型货车白天进入市中心区，并对对城市货运通道做出具体的规划；在中心区内对部分小型货车适量发放通行证，从而满足人民日常生活的需要。

## 第三章 城市对外交通规划

### 第 11 条 铁路规划

济南至郑州高速铁路已于 2023 年 12 月建成通车运营，设计速度目标值 350 公里/小时，在平段总里程 31.041 公里，设在平南站一处，使在平进入高铁时代。

规划鲁中高铁（聊城-泰安段）和聊德城际规划于城区南、西侧。

### 第 12 条 高速公路规划

#### 1、S1 济聊高速公路改扩建

济聊高速改扩建项目建设里程约 93.6 千米，总投资约 132 亿元。预计 2025 年开工，2027 年建成通车。

#### 2、济南至临清高速

济南至临清高速聊城境内 48.1 公里，总投资 69.6 亿元。2023 年 12 月开工建设，计划 2026 年建成通车。

#### 3、规划高唐至台前（鲁豫界）高速

高唐至台前（鲁豫界）高速建设里程约 110.7 公里，采用双向四车道高速公路标准，总投资约 153.3 亿元。

#### 4、规划东阿至聊城高速

东阿至聊城高速全长约 28.16 公里，估算投资 43 亿元，穿过在平区乐平铺镇。

### 第 13 条 国道、省道规划

1、G309 国道向外改线，分离城市道路与公路功能；

2、聊城大北环线、大东环线建设，促进聊在都市区发展；

3、S245 省道东延长线，加强与济南方向客货运通道联系。

## 第 14 条 农村公路规划

### 1、县道网规划方案

根据上述影响因素和调整方案对规划方案进行整合,形成了本次规划的整体方案,规划年辖区内将形成以乡道为重要连接和补充,以 11 条县道形成“三纵三横一连”的县道公路网为骨架的农村公路网布局方案,全长 163.26 公里,实现辖区内县道 100%覆盖所有镇(街道),并衔接对外交通。

**纵一:** 杨清路 X053(大娄庄至南孙庄)为贯穿茌平区南北向县道之一,在茌平区境内起点为杨官屯乡南孙村,终点为茌平高唐界,路线全长 27.044 公里,连接了杨官屯、肖庄、菜屯三个乡镇,是这三个乡镇之间及其进出聊城市城区和高唐县最为便捷的通道。现状为二/三/四级公路,路基宽 8-20 米,路面宽 6-15 米。为了进一步加强县道对外界的联系作用,也为了进一步密切区域之间的联系带动杨官屯、肖庄、菜屯三个乡镇经济社会的发展,本次规划拟对二级以下的路段进行扩建。扩建成二级公路,路面宽 10.5 米,路基宽 12 米,扩建里程 27.044 公里。(升级)

**纵二:** 由茌禹路 X048、茌平北环东段、茌平东环、茌平南环东段、茌大路 X049 及茌东大道 X050 组成。

茌禹路 X048,长 7.720 公里,规划二级公路。起自规划的茌平北环公路,终于高唐界马庄。

茌平北环东段,为国道 G309 茌平北绕城段,也是茌平北环的组成路段,规划一级公路,长 1.707 公里。

茌平东环:规划一级公路,也是现状 G309 茌平绕城路段一段,长 8 公里。

茌平南环东段:长 1.407 公里,规划一级公路,为现状 G309 茌平绕城路段。

茌大路 X049,自 G105 范庄至赵牛河大桥,规划二级公路,长 12.2 公里。

茌东大道 X050:自郝东至双营与东阿县县界处,规划二级公路,长 7.048 公里。

**纵三:** 由规划县道王郝路、G309 普济沟桥段组成。

规划县道王郝路为茌平区最东部的南北向县道公路,加强冯官屯、杜郎口、乐平铺三个乡镇的连接及与国道 G309 的连接。全长 21 公里,规划二级公路标准,南接郝集高端产业园区,北至茌平高唐界,可延伸至高唐县琉璃寺火车站。

**横一：**由胡菜路 X045、临商线 S242、王韩路 X052 韩屯至望鲁店段组成，是在平区北部横向干线县道公路。

**胡菜路 X045：**新增县道周桥至戚庄（接 Y010 温田路），由原韩菜路、胡菜路组成，全长 21.039 公里，本次规划拟对全线升级成三级公路，路面宽 7.0 米，路基宽 9.0 米。

临商线 S242，共线段共 3.012 公里，一级公路。

王韩路 X052（王老-韩屯）为在平区北部重要的东西向县道，路线长 24.587 公里，连接冯官屯、胡屯、韩屯三个镇，是三个镇间相互交流及进出在平区城区较为便捷的通道。现状为三/四级公路，路基宽 8-12 米，路面宽 6-10 米。本次规划拟对该路全线进行改扩建，扩建成二级公路，路面宽 10.5 米，路基宽 12 米。

**横二：**由聊城北环、G309、在平西环南段、南环、东环南段及在杜路 X051 组成。

聊城北环（在平境内博梁路），长 19.138 公里，按照一级公路规划，双向四车道。

G309 杨庄至温陈街办段，一级公路，双向四车道，6.964 公里。

在平西环南段（温陈街办至史东庄段），规划一级公路，2.728 公里。

在平南环（史东至李孝堂段），一级公路，长 8.804 公里。

在平东环南段，长 2.683 公里，规划一级公路。

在杜路 X051，规划二级公路，长 10.37 公里。起自在平东环，经东二十里铺至杜郎口，是杜郎口镇至在平城区的主要联系公路。

**横三：**黑龙江东路 X055，长 11.116 公里，一级公路。是聊城市区黑龙江路东延，也是在平是东南部与聊城市区联系的主要公路。

**一连：**温李路（聊城东环在平境内段）。温李路（聊城东环在平境内段）规划为一级公路，在平境内长 9.326 公里。温李路现状为三级公路，路基宽 9 米，路面宽 7 米。

结合辖区内县道公路网布局，敷设乡道公路网，以乡道公路网来辐射经济、人口相对较薄弱区域，带动村镇经济一体化发展。

规划县道一览表

序号	路线编码	路线名称	长度(km)	规划等级	备注
1	X045 胡菜路	戚庄至周桥公路	21.039	三级	与 S242 线

序号	路线编码	路线名称	长度(km)	规划等级	备注
		(原韩菜路、胡菜路)			0.478 公里
2	X047 王郝路	G309 至茌大路	21	二级	
3	X048 茌禹路	史河至义户庄公路	7.720	二级	
4	X049 茌大路	G105 范庄至赵牛河大桥	12.200	二级	
5	X050 茌东大道	郝集至双营(县界)	7.048	二级	
6	X051 茌杜路	东环至杜郎口公路	10.370	二级	
7	X052 王韩路	王老村至韩屯公路	24.587	二级	
8	X053 杨清路	大娄庄至南孙庄公路	27.044	二级	
9	X055 黑龙江东路	张小庄至黄庄公路	11.116	二级	
10	博梁路(聊城北环)	窦堂至梁水镇公路	19.138	一级	
11	温李路(聊城东环)	温陈街办至李仓村公路	9.326	一级	
合 计			170.088		

## 2、乡道网规划方案

规划乡道共 20 条，194.818 公里。

Y001 丁王路，起自 S105 丁庄，至王少田，与国道 G105 连接，长 7.616 公里，规划三级公路，为乐平铺镇西南部主要乡道，也是 G105 和 S105 的连接道路。现状为四级公路，规划升级为三级公路。

Y002 刘曹路，起自刘望山，西至曹庄，长 10.396 公里，为乐平铺镇南部东西向主要乡道公路；其中刘望山至双营段规划为一级公路，其他段规划三级公路。

Y003 尹北路。起自胡屯镇大尹庄，南至北五里。现状为三/四级公路，路面宽 6.0-7.0 米，路基宽 8.0-9.5 米，路线全长 9.927 公里。本次规划拟对其全线进行升级，升级成三级公路。尹北路是胡屯镇、温陈街办两个乡镇西部南北向主要联系公路。

Y004 高郝路，起自高岭，经何官屯、双庙、南陈、王庄至郝集，长 11.886 公里，规划三级公路。

Y005 官张路，起自官庄，至聊城北环张德一，长 4.890 公里，规划三级公路。

Y006 贾郝路，起自国道 G105 贾庄，经郝东至东阿界，也是规划的 S245 东沿线的一段，近期按照三级公路建设，延期按照一级公路规划，长 7.446 公里。

Y007 刘望路，起自刘集，至望鲁店，长 6.718 公里，规划三级公路，是冯

官屯镇东北部 G309 和 X052 沿线村镇的联系道路。

Y008 刘郝路，起自刘集至郝集，长 15.478 公里，规划三级公路，是冯官屯镇与杜郎口镇东部联系的主要乡道公路，也是 G309 和 X051 的联系公路。在杜郎口镇与规划的 X051 共线 0.405 公里。

Y009 郭冯路，起自郭堤口，至大冯，长 10.517 公里，规划三级公路。是 S245、G240 和 X053 的联系乡道。

Y010 温田路，起于温庄，终于北田庄，温庄至前陈庄段与规划的茌平西环 G309 绕城公路共线。长 21.881 公里，规划为三级公路。

Y013 朱前路（朱庄至前赵庄），长 6.261 公里，规划三级公路。

Y015 梁义路，起自布袋梁村，经前张村、范庄、史庄、西封、双闫庄，至 X038 义户庄，长 9.873 公里，规划三级公路。

Y016 王冯路，冯官屯镇王吉庄至茌禹路 X048，为四级公路，路面宽 5.0 米，路基宽 7.0-8.0 米，路线全长 8.488 公里，规划对其全线进行升级为三级公路，路面宽 7.0 米，路基宽 8.5 米。（升级）

Y017 大丁路，起自 G309 大刁村，至贾仓，原大丁路，长 9.219 公里，规划三级公路，也是规划 S245 东沿线的一段，近期按照三级公路建设，远期按照一级公路升级改造。

Y019 尹陈路，起自尹庄，至陈铺，长 11.710 公里，规划三级公路。

Y021 郭朱路（郭堤口至朱官屯），长 12.264 公里，规划三级公路。

Y022 官梅路，起自官张庄，至梅庄，长 6.776 公里，规划三级公路。为贾寨镇东西向主要乡道公路，连接国道 G240 和临清。

Y023 大乌路，起自大桑村，至乌庄，长 6.825 公里，规划三级公路，为博平镇国道 G309 和聊城北环的联系公路。

Y024 肖郝路，起自肖庄镇政府所在地，经冯营、小高、落角园、赵公宣、郝庄至 S245，长 8.553 公里，规划三级公路，是 S245 和 X053 在肖庄镇的主要联系公路。

Y030 冯许路（冯勺子至许桥），长 10.826 公里，规划三级公路。

调整后乡道一览表

序号	路线编码	路线名称	长度 (km)	规划 等级	备注
----	------	------	------------	----------	----

1	Y001 丁王路	丁庄至王少田公路	7.634	三级	
2	Y002 刘曹路	刘望山至曹庄公路(原刘双路、双韩路)	10.348	三级	刘望山至双营段规划为一级公路
3	Y003 尹北路	大尹庄至北五里公路	9.958	三级	
4	Y004 高郝路	高岭-周韩	11.91	三级	
5	Y005 官张路	官庄至张德一公路	4.886	三级	
6	Y006 贾郝路	G105 贾庄至郝集公路	7.446	三级	荏大道,与规划 S245 延长线共线
7	Y007 刘望路	刘集至望鲁店公路	6.743	三级	
8	Y008 刘郝路	刘集至郝集公路	15.931	三级	与 X051 共线 0.405 公里
9	Y009 郭冯路	郭堤口至大冯公路	10.428	三级	
10	Y010 温田路	温庄至北田庄公路	17.624	三级	
11	Y013 朱前路	朱庄至前赵庄公路	6.266	三级	
12	Y015 梁义路	布袋梁至义户庄公路	9.906	三级	
13	Y016 王冯路	王吉至荏禹路	8.478	三级	
14	Y017 大丁路	大刁村至贾仓	9.228	三级	与规划 S245 延长线共线
15	Y019 尹陈路	尹庄至陈铺公路	11.775	三级	
16	Y021 郭朱路	郭堤口至朱官屯公路	12.297	三级	
17	Y022 官梅路	官张庄至梅庄公路	6.776	三级	
18	Y023 大乌路	大桑至乌庄公路	6.816	三级	
19	Y024 肖郝路	肖庄至郝庄公路	8.559	三级	与 X053 共线 0.986 公里
20	Y030 冯许路	冯勺子至许桥公路	10.807	三级	
		合计	193.816		

### 3、村道

农村公路网中连通路通过技术等级较低的村道将行政村与自然村连接,具有对内连通功能,村道建设根据交通量需求确定技术等级,不得低于四级公路技术标准。

根据我区农村公路建设、利用现状,未来我区农村公路建设将以加大建设投资、扩大建设规模、提高建设标准为主。

### 第三章 城市道路网规划

#### 第 15 条 规划原则

1、满足客、货车流、人流的安全畅通，同时反映城市风貌、历史和文化传统，为地上、地下工程管线及其它设施提供空间，并满足环境要求。

2、不同道路等级相互配合，尽量发挥各种交通工具的特点和功能，满足不同道路使用者的需要。

3、城市道路要成环城网，避免断头路和卡口。

4、城市道路网络系统应能适应城市用地的扩展，交通结构的变化和快速交通的发展要求。

#### 第 16 条 技术标准

根据茌平区实际情况，确定城市各级道路的技术标准。城市主干路机动车车道数规划为 6 条，次干路机动车车道数规划为 4~6 条，支路机动车车道数规划为 2~4 条。

表 6-1 道路网络技术标准规划一览表

道路等级	主干路			次干路	支路		总计
	I	II	III		I	II	
双向车道条数 (条)	6~8	4~6	4~6	2~4	2	1~2	
道路红线宽度 (米)	40~50	40~45	40~45	20~35	14-20	—	
设计速度 (km/h)	60	50~60	40~50	30~50	20~30		
规划道路密度 (公里/平方公里)	1.92			1.56	2.30	>3	>8
规划道路长度 (公里)	120.4			97.8	144.4		>362.6

## 第 17 条 网络布局

在平副城区道路系统规划为主干路、次干路和支路 3 个等级，道路网与在平副城区用地形成南北分区、两中心、九组团布局结构相协调，在尊重现有道路结构的基础上，形成“十八横十六纵”的干路网骨架，形成功能明确、结构合理、与用地布局相互协调的道路网络系统，并适应城市空间远景扩展、公交优先发展、机动化和快速交通建设的要求。

组团联系性主干路，确保相邻城市片区间有两条以上主干路相连。其中 G105 和外环路为过境交通干道，承担过境交通和城市的主要对外交通流量。

城区内主干路公交中途站按港湾式停靠站规划建设。对相交支路、两侧单位开口的位置、条数进行适当限制，街坊内支路不得与主干路相交，突出主干路的交通功能。主干路两侧单位开口尽量按“右进右出”的要求进行交通组织。

东西向（八横）：北环路、信发路、铝城路、新政路、汇鑫路、建设路、南环路、劳模路。

南北向（八纵）：东环路、朝阳街、商业街/迎宾大道、中心街/华鲁街、枣乡街、湖西路、湖东路、G105。

城市次干路配合主干路，形成城市干道网，干路主要承担城市组团间中等距离以及市内各功能区的交通流，兼有交通性和生活性功能，起着交通流量的集散作用。次干路规划在路网的基础上，结合城市发展，重新梳理了兼具交通和生活功能的主要道路形成次干路系统，主要是提高路网连通性，以改善组团之间的交通联系。综合考虑合理的道路间距和对主干路的分流作用，在主干路之间布设 18 条次干路，作为片区内的主要联系通道。

东西向：信源路、永昌路、泰和路、振兴路、隅东路/隅西路、文化路、文化南路、民生路、大邓路、富强路；

南北向：马周街、览胜街、顺河街/文昌街、龙山街、博州街、滨北路、高齐街、梧桐路。

## 第 18 条 交叉口规划

城市道路交叉口规划采取立体交叉、信号交叉口、优先控制交叉口、无控交

叉口等类型，根据相交道路等级，以及未来交通流量情况按照时机选择合适的交叉口控制方式。

对于主干路相交、次干路相交及主次干路相交的交叉口的道路红线转弯半径按 15~25 米控制，支路相交及支路与其它等级道路相交的交叉口道路红线转弯半径均按 5~15 米控制。平面交叉口视距三角形范围内妨碍驾驶员视线的障碍物应清除。

## **第 19 条 道路规划管理指引**

地块的出入口尽量设在交叉口相交道路级别较低的道路上。公共建筑出入口不宜设置在主干路两侧。现状地块不符合上述要求的应结合旧城改造调整地块出入口。角隅地段的出入口，应设在距离主干路交叉口 80 米以外、次干路交叉口 50 米以外、桥隧坡道起止线 30 米以外的位置。

当地块面积小于 1.0 公顷，只允许建一个出入口，当地块面积大于 2 公顷时，可以设置 2 个出入口，若地块面积大于 5 公顷，允许设置 2 个以上的出入口。

出入口的宽度，排屋式厂房不应超过 6 米，其余为 6 至 10 米。特别情况可放宽至 12 米。地块出入口与城市道路相交角度不宜小于 75°，尽量采取正交布置。建筑物沿街部分长度超过 150 或总长度超过 220 米时，应设置净高和净宽不小于 4 米的消防车道。

## 第四章 城市慢行系统规划

### 第 20 条 规划原则

#### 1、安全舒适、提升活力，让慢行洋溢“人文关怀”

突出以人为本，以绿色交通为主，避免与机动车的冲突，同时充分保障人身安全，完善标识系统、应急救助系统，以及与人身安全密切相关的配套设施，让慢行洋溢“人文关怀”。

#### 2、切实可行、丰富多样，让慢行呈现“多样精彩”

结合地方资源环境等基础条件，根据不同文化层次、职业类型、年龄结构和消费层次人群的需求，打造形式多样、功能各异的绿道，展现不同的目标和主题，体现多样化，让绿道呈现“多样精彩”。

### 第 21 条 非机动车通行系统规划

#### 1、自行车专用道系统

选取环境品质较好，服务中长距离休闲娱乐和游憩健身出行为主，依托滨河绿地、环城生态区域水系绿地和城市干道两侧绿带设置。充分衔接区域绿道系统。

规划西环路、东环路、南环路、信发路、铝城路的自行车专用道系统。此类道路均为主干路，机动车流量也较大，均采用绿化带与机动车道进行隔离。

#### 2、自行车主通道系统

以服务区域间中长距离的通勤出行为主,依托区域间连续的主要干道设置。

规划城市主干路、次干路为非机动车片区联系通道，主要联系各城市组团内部。非机动车道宽度在 3 米以上，采用绿化带或隔离栏与机动车道进行隔离路，要求独立路权。

#### 3、自行车一般道系统

以服务于短距离一般生活性出行为主,依托社区内支路和街巷设置，并衔接自行车优先道。

规划其他城区道路均允许通行非机动车，对于其中的主、次干路，若机动车道宽度较小，一般借助人行道布置非机动车线路，对支路则借助机动车道布置非

机动车线路，要求具有明确的道路交通标志标线，自行车道宽度均在 2.5 米以上。

## **第 22 条 步行通行系统规划**

通学优先道：结合学校位置、出入口布局及就学路径分析，规划通学优先道 19.1km。

步行特色道：结合功能分区及慢行需求走廊分布，规划步行特色道 29.5km。

步行专用道：选取购物休闲、文化旅游核心区商业或具备较大步行需求的街道，规划步行专用道 0.5km。

步行一般道：19.1km。

## 第五章 常规公共交通运输规划

### 第 23 条 发展理念

#### 1、可持续发展发展的理念

资源节约、环境友好、可持续发展是我国当前及今后社会经济建设的重要战略思想，交通系统的发展亦应向可持续方向发展。在平要打造经济繁荣、环境优美、特色突出、生态环境良好的城市，舒适便捷、可持续发展的城市交通系统也是重要支撑之一。

#### 2、低碳交通、公交优先的理念

可持续交通系统的特征之一就是低碳交通，随着哥本哈根世界气候大会的召开，低碳交通的发展理念日益成为国际共识。与私人小汽车相比，公交系统在能源消耗和环境保护方面具有明显的优势，建设以公共交通为主体的城市交通系统，优先发展城市公交是建设低碳交通的重要措施，也是我国城市交通建设的重要战略。

#### 3、以人为本的理念

客运系统的根本作用在于安全、快速、便捷地实现人的位移，“人便于行”是以人为本理念在客运系统的重要体现。在平区公交发展规划应通过公交线网的合理布设尽可能多地满足人们的出行需求，通过公交场站的科学设置最大限度的减少乘客的换乘时间和出行时间，方便乘客出行。

#### 4、交通促进发展的理念

交通运输是社会经济发展的命脉，交通运输的最终意义就是促进社会经济的发展。当前，在平区正处社会经济发展的重要时期，迫切需要建立高效、畅达、可持续的交通系统予以支撑。优先发展公共交通、提高公交服务范围、改善在平区民的出行条件，其最终的目的都是要促进在平区城市社会经济的健康、快速发展。

### 第 24 条 发展目标

以建设在平区低碳、可持续交通系统为导向，以在平区城市快速发展为契机，

在综合考虑区域交通、城市路网及土地布局形态的基础上，完善公交基础设施建设，扩大公交服务范围，改善公交服务质量，提高公交出行比例，在在平区范围内构建一个以公共交通为主体的城市客运体系，为实现在平区和谐、健康发展提供机动出行支撑。

提高公交覆盖率。至规划期末，在城市中心区公交线网密度不少于  $3\text{km}/\text{km}^2$ 。在平城区公交站点 300m 覆盖率达 50%，500m 覆盖率达 90%；全域乡镇公交通达率达 100%。

缩短公交出行时间。中心城公交线路平均长度控制在 8-12 公里左右，一次公交出行控制在 35 分钟。

提高公交出行比例。至规划期末，在平公交分担率提高到 20%以上。

## 第 25 条 发展策略

### 1、加快公交基础设施建设，提高公交运行效率

公交基础设施是保障公交系统高效运营的重要因素。根据在平区公交系统现状，遵循效率优先、集约发展原则，把公交线路实施、公交场站建设作为近期公交基础设施建设的重点。具体内容包括：加快公交首末站建设，满足大型居住片区、商贸区等主要客流集散点的公交出行需求，改善出行条件；加快公交枢纽站建设，实现在平区对外交通与城区公交、城乡交通与城区公交间的有效衔接和高效转换，提高在平区交通系统的通外性；加快公交停保场建设，满足在平区公交车辆停放、维修、保养等需要，提高车辆的机械性能和运行效益，使公交资源效益最大化。

### 2、增加公交线网密度，扩大公交覆盖范围

在平区空间拓展时序：时序一：城区工业在原址上控制、提升，重点建设文化南路以南、处在氟化物最大防护距离之外的城市新区。时序二：城区推进产业优化升级，强化环境治理，使工业区环境质量达到国家标准。时序三：北部工业区污染源得到有效治理，城市旧区和工业区的环境质量达到国家标准后，优化提升城市旧区，并建设现代化、无污染的工业园区。以此为导向，以城市道路网规划调整为契机，以现有公交线路为基础，通过积极增开新线、调整老线增加公交线网密度，使公交系统在充分引导在平城区空间发展的同时，凭借其高可达性和

高可及性引导居民的出行习惯，从而构建以公交为主体的城市交通系统，支撑在平区的可持续发展。同时，在国家城乡统筹发展战略的指引下，要积极开辟在平城区至外围乡镇的城乡公交线路，延伸公交服务至乡村，实现公交服务均等化，通过改善乡村居民出行条件，促进城乡人员、经济要素流动，从而推动在平城乡社会经济协调发展。

### 3、扩大公交车辆规模，提高公交车辆质量和层次

公交车辆是公交系统实现运输功能的重要载体，其规模和质量直接影响着公交系统的服务质量和水平。在平区迫切需要增加运力、扩大运能来提高公交服务水平。并且，公交线网密度的提高和对公交服务要求的提高必然需要更大规模、更高质量的公交车辆作为支撑。因此在规划期内，在平区公交车辆规模应有一个快速合理的发展速度，同时在质量方面也要注意提高，通过提高公交车辆的乘车环境、行驶舒适性等增强公交吸引力和竞争力。

### 4、明确公交优先保障措施，确保公交优先战略的落实

优先发展公共交通已成为我国城市交通发展的重要战略。根据在平区现阶段发展的客观条件与面临的城市土地资源、环境容量等多方面的制约条件，从节约能源、实现可持续发展和构建低碳交通的要求出发，在平区应积极构建以公共交通为主体的城市客运结构。然而，优先发展公共交通是一项复杂的系统工程，在平区要实现真正的公交优先，需要政府相关部门及社会各界进行全方位的支持，需要从政策、规划、财政和管理等多方面进行公交优先保障措施的制定。公交优先保障措施是真正实现公交优先的重要保障，必须科学制定、严格实施。

## **第 26 条 城市公交线网规划**

考虑到城市规模、城市布局形态、城市土地利用结构、城市经济、客流需求等多方面因素，进行了在平区城市公交线网规划：规划沿信发路、铝城路、新政路、汇鑫街、建设路、湖东路、枣乡街、朝阳街、迎宾大道形成公交主线。

规划了 4 条公交线路，线路总长度为 49km，平均线路长度为 12km，全部采用标准大巴，配备车辆 60 标台。

## 第 27 条 城市公交站点规划

规划将公交停车场与保养场合并按综合停保场设置，设置三处停保场，总面积 5.1 万平方米，可保养车辆规模达到 270 辆以上。

表 8-3 公交停车保养场规划一览表

序号	公交场站	位置	主要功能	面积 (万平方米)	备注
1	东环路-文化路停保场	东环路-文化路西北角	回车、停车、集中保养作业	2.0	新建
2	茌平南站枢纽站	茌平南站东侧	回车、停车	1.8	新建
3	中心街-信发路停保场	中心街-信发路东北角向北	回车、停车、集中保养作业	1.3	新建
4	东环路-朝阳街停保场	东环路-朝阳街东北角向北	回车、停车、集中保养作业	1.3	新建

## 第 28 条 出租车规划

近期考虑随着城市公交的开通，出租车数量维持不变，远期可取 1.5 辆/千人，远期 2035 年出租车总量约为 620 辆。

## 第六章 城市物流系统规划

### 第 29 条 发展目标

规划高质、高效地建设茌平物流中心以及建设一批对茌平经济发展具有促进性和全局性的物流基础设施，形成技术装备先进、运输网络结构和布局合理、各种运输方式之间协调发展，由物流中心和配送中心组成的二层次现代综合物流体系，构建一个以物流中心、铁路货运站、公路货运站为主要物流节点，由物流快速集散通道相联结的，少环节、快周转、低成本、优服务、覆盖全市、辐射周边省市的物流网络体系，至 2035 年，把茌平建成现代物流业发达的地区。

### 第 30 条 物流中心布局规划

#### 1、茌平物流中心

规划利用济邯铁路的交通优势，依托良好的城市基础设施条件，建设茌平物流中心。规划该物流中心围绕现状铁路货站建设，主要建设物流货场、物流信息配载、分拨中心等设施。近期建设起步区位于茌平区铁路货场北。茌平物流中心内主要以第三方物流企业为主，不仅服务于茌平区内的企业，支持其区域经营战略的实施，同时是全区以及聊城、东阿、临清等茌平物流功能腹地范围内的货运枢纽型物流中心。其依托济邯铁路，建立与邯郸方向的快速货运通道，承担本区域至外围区域的物资交换枢纽的作用，吸引货物在此聚集，降低企业运输成本。

#### 2、聊城舜海物流园

规划的聊城舜海物流园位于茌平区博平镇，建成后可辐射周边约 200 公里的范围，年货物运量可达 3000 万吨。聊城国际物流港是以办理煤炭、集装箱、建材、矿石、散装货物等为主的综合服务型物流项目，规划综合保税区、引入海关进驻，形成外贸仓储全方位服务的区域性龙头物流企业。项目建成后，将重点开展铁路及公路运输、仓储及其他配套服务等国内、国际综合贸易服务。出口货物通过海关直接在园区办理货物检验、检疫和报关手续，实现货物免检，免出口报关。

该项目立足茌平区，辐射聊城市，面向山东半岛城市群，衔接环渤海经济圈，

开展货物装卸、公铁联运、货物中转、综合仓储等业务。项目拟分 3 期进行建设，初期工程预估算总额为 5.16 亿元。物流港开通后，将为聊城当地企业提供新的物流途径，有力助推茌平区成为区域性物流中心，为聊城经济发展注入新的活力。

### 3、煤炭运输管道

规划管道自北向南穿越茌平区，途径冯官屯镇、杜郎口镇。

## 第 31 条 物流通道规划

物流中心必须加强与聊城、德州、济南等大型物流场站的交通联系。物流通道主要以公路和铁路两种通道为主，茌平具有良好的交通条件，与周边的地区均可以通过济邯铁路、济聊高速、德郓高速、G105、G309 等高等级公路实现良好的交通联系。茌平应充分利用以上的物流通道，建立与大型交通设施的快速、高效的联系，通过对通道作用的加强，利用聊城的优势弥补自身的不足，促进物流业的快速、健康发展。

货运线路规划将在平区城区分为三个区域，区域内道路分别对应禁止通行道路、分时段通行线路和全时段通行线路两类。

### 1、禁止通行区域

主要指居住片区内街巷、自行车专用道和慢行核心区等城市道路。

### 2、分时段通行区域

包括所有的生活居住区，白天（早 7 点-晚 9 点）禁止大型货车通行，在居民出行高峰时段禁止所有货车通行，提倡夜间货运，避开城市客运高峰时段，减少客货运输之间相互干扰，如确实需要在白天进行运输的，可以采取发放货运许可证的方式有选择的允许部分货车白天运输。

### 3、全时段通行

主要是指工业园区道路、各物流中心之间的联系道路以及城市的主要对外联系道路，对货车的运行时间不实行限制。

同时根据物流中心的空间布局，规划明确的货运通道，通过物流道路网络的构建，使茌平的各物流中心之间建立迅速便捷的联系，再通过物流中心与配送中心，服务与城市的各个片区，一方面提高物流效率，另一方面使货行其道，减少对城市居民日常生活的干扰。

## 第七章 城市停车设施规划

### 第 32 条 公共停车设施布局规划

停车场刚性布局，对停车场位置、规模与型式提出明确布置，要求严格按照规划进行停车场设置，这类设施一方面根据现状停车设施供需矛盾集中、车辆乱停乱放现象严重的地区进行布设，另一方面根据总体规划的用地性质，在部分公共设施附近对停车场进行了规划。规划布局的停车设施 66 处，泊位总需求约 10971 个，占地 31.17 公顷。任何单位和个人不得擅自改变经批准建成的停车场的功能或者将停车位挪作他用。

### 第 33 条 路内停车场规划

路内停车场占社会停车场的比例不超过 20%，在不影响道路通行的情况下，在部分末端道路和交通量不大且服务水平较高(C 级以上)的道路设置路内停车场。不同的道路宽度路内停车场设置情况如下表所列，实现对路内停车点的有效控制和管理。在老城区不能用于开发建设的边角空地，见缝插针、分散布局，有条件的可以建设成为小型的咪表停车场，供社会车辆停放。建议禁止在主干路行车道、城市级非机动车道内设置路内停车位，在片区级非机动车道大于 5 米的可视情况设置路内停车。

## 第 34 条 建筑物配建停车指标

建筑物 大类	建筑物子类	机动车停车位指标 下限值	非机动车停车位指标 下限值	单位
居住	高档次商品房	1.2	2.0	车位/户
	普通商品房	1.0	2.0	车位/户
	限价商品房	1.0	2.0	车位/户
	经济适用房	0.8	2.0	车位/户
	公共租赁住房	0.6	2.0	车位/户
	廉租住房	0.3	2.0	车位/户
医院	综合医院	1.2	2.5	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
	其他医院（包 括独立门诊、 专科医院等）	1.5	3.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
学校	幼儿园	1.0	10.0	车位/ 100 师生
	小学	1.5	20.0	车位/ 100 师生
	中学	1.5	70.0	车位/ 100 师生
	中等专业学校	2.0	70.0	车位/ 100 师生

建筑物 大类	建筑物子类	机动车停车位指标 下限值	非机动车停车位指标 下限值	单位
	高等院校	3.0	70.0	车位/ 100 师生
办公	行政办公	0.65	2.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
	商务办公	0.65	2.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
	其他办公	0.5	2.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
商业	宾馆、旅馆	0.3	1.0	车位/客房
	餐饮	1.0	4.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
	娱乐	1.0	4.0	车位/ 100m <sup>2</sup> 建筑面积
	商场	0.6	5.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
	配套商业	0.6	6.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
	大型超市、仓 储式超市	0.7	6.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
	批发市场、综 合市场、农贸 市场	0.7	5.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
文化体育 设施	体育场馆	3.0	15.0	车位/ 100 座位
	展览馆	0.7	1.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
	图书馆、博物 馆、科技馆	0.6	5.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
	会议中心	7.0	10.0	车位/ 100 座位
	剧院、音乐厅、	7.0	10.0	车位/ 100 座位
工业和物 流仓储	厂房	0.2	2.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
	仓库	0.2	2.0	车位/ 100 m <sup>2</sup> 建筑面积
交通枢纽	火车站	1.5	-	车位/ 100 高峰乘客
	港口	3.0	-	车位/ 100 高峰乘客
	机场	3.0	-	车位/ 100 高峰乘客
	长途客车站	1.0	-	车位/ 100 高峰乘客
	公交枢纽	0.5	3.0	车位/ 100 高峰乘客
场所	风景公园	2.0	5.0	车位/公顷占地面积
	主题公园	3.5	6.0	车位/公顷占地面积
	其他游览场所	2.0	5.0	车位/公顷占地面积

## 第八章 交通管理与交通信息化

### 第 35 条 交通管理规划

通过制定城市交通管理规划，从行政管理和技术管理的角度着手，紧密依托城市总体规划、城市交通规划，科学、系统、全面地掌握城市交通各项基础信息，找出影响城市交通的各项因素，全面认识城市交通问题演变的内在规律，了解城市基础设施建设的动态，预测和把握未来可能出现的城市交通问题，明确今后交通管理的发展方向，长远规划，决策当前。通过交叉口渠化、交通标志标线优化、系统管理设施的配套实施、制定和执行科学合理的交通管理政策、加强宣传和教育、明确不同交通参与者的管理策略等工作，一方面提高在平区城市交通管理水平，一方面提高全体交通参与者及交通管理者的现代交通意识和遵守交通法规的自觉性。

### 第 36 条 交通信息化

交通信息化的基本含义是指，运用各种现代化得高新技术，将各类交通信息从采集、处理到提供服务加以系统化，共享其资源，为最佳营运和管理交通、发展智能交通系统和新产业，发展经济，推动城市进步奠定基础。

交通信息化的内涵主要包括以下五个领域：一是交通政务信息化；二是交通基础设施建设与管理信息化；三是交通运输生产管理信息化；四是交通产品营销信息化；五是交通科学技术信息化。

发展模式：以交通综合信息平台为基础，以电子政务为龙头，以信息服务为切入点，在政府行政管理和服务、交通产业结构调整、交通运输生产、安全与效益等方面大力推广和应用信息技术，用产业化带动交通行业全面、协调和可持续发展。

## 第九章 与国土空间规划衔接

### 第 37 条 规划目标和指标

1、建成一个以高速公路和国道、省道为骨架，各种对外交通方式相互衔接的对外交通系统。

2、建成一个以城市外环路、主干路为骨架，次干路、支路为基础，行车效率高，支撑未来城市发展的道路运行系统。

3、构筑以低公害、低耗能、低占有的慢行交通为主、公共交通与小汽车交通和谐发展、各类交通方式顺畅衔接的高效率、多元化、人性化的客运交通体系。

4、建成一个与动态交通相统一，布局合理、高效的停放车系统。

5、建成一个以物流中心、铁路货运站、公路货运站为主要物流节点，由物流快速集散通道相联结的，高效的城市物流运输系统。

6、建成现代化、高效率的城市交通管理和控制系统。

7、重视交通管理、平衡交通需求，建成一个易达、安全、环保、高效为目标的交通管理系统。

8、形成覆盖济南、聊城 1 小时交通圈；15 分钟内到达对外交通枢纽；小汽车 20 分钟到达高速公路；中心城居民通勤出行时间控制在 30 分钟以内。

9、道路面积率达到 12~16%；城区干道网高峰时段平均车速不低于 25km/h，组团联系道路达到 30km/h 以；城区内 85%居民单程出行时间控制在 30 分钟以内；城区内 90%居民 5 分钟内到达公交车站。

10、全区每万辆机动车的年交通事故率小于 100 次/万车；道路两侧大气 CO/NO<sub>x</sub> 浓度达到国家一级标准，噪声 Leq 低于 60dB。

11、2 公里以内的短程出行 80%由非机动车和步行方式承担；在平副城区主次干路机动车、非机动车、行人遵章率达到 90%以上。

### 第 38 条 空间布局和管控要求

1、在平区规划布局高速铁路 3 条，普速铁路 1 条，铁路站点 2 处，高速公路 5 条，国道 3 条，省道 3 条，县乡公路 31 条，通航河道 1 条，通用机场 1 处。

国道、省道按照一级公路建设，路基宽度 33.5m；县乡公路按照二级、三级公路建设，路基宽度 12m、8.5m。

2、在平副城区道路系统规划为主干路、次干路和支路 3 个等级，在尊重现有道路结构的基础上，形成“八横八纵”的干路网骨架。规划独立占地的公共停车场 22 处，规划公交首末站 6 处，枢纽站 5 处，停保场 1 处。

规划主干路红线宽度 40-50m，次干路红线宽度 20-45m，支路红线宽度 14-20m。停车场面积不小于 22.4 公顷。

## 第 39 条 空间利用衔接

综合交通规划中所有规划均与国土空间总体规划中土地利用相一致。

## 第 40 条 近期重点项目

项目类型	编号	项目名称	规模	建设时序
高速铁路	1	鲁中高铁（聊城至泰安至莱芜至京沪高铁辅助通道铁路）	28m	十五五
	2	聊德城际	28m	十六五
铁路专用线	1	信发集团物流基地专用铁路改扩建工程	380000m <sup>2</sup>	十四五
	2	聊城国际物流内陆港铁路专用线	24m	十四五
	3	鲁西化工集团股份有限公司铁路专用线	110m	十四五
管道专用线	1	聊城信源集团有限公司煤炭储配物流基地项目	3m	十四五
高速公路	1	济聊高速公路晏城枢纽至聊城西枢纽段改扩建工程	70m	十四五
	2	济南至临清高速公路齐河至临清段	70m	十四五
	3	高唐至台前（鲁豫界）高速公路	90m	十五五
	4	东阿至聊城高速公路	80m	十五五
内河航道	1	徒骇河航道	100m	十六五
	2	京杭运河与小清河联通工程	-	十六五
	3	四新河航道	-	十六五

通用机场	1	茌平通用机场	-	十六五
公共交通	1	东环路-文化路西北首末站、停保场	20000m <sup>2</sup>	十四五
	2	K21、K22、K23、K24 线路	-	十四五
货运物流	1	博平物流园区	-	十五五
国省道	1	G309 青兰线章丘至茌平段改建工程	55m	十四五
	2	聊城大外环	36m	十四五
	3	G105 京澳线高唐前郭庄至茌平寺后王村段、茌平花牛陈至东阿工业园北王集段改建工程	45m	十五五
	4	G240 保台线德州聊城界至茌平东昌府界段改建工程	55m	十五五
	5	G309 青兰线德州聊城界至博平杨庄段改建工程	55m	十五五
	6	S245 临博线临清康庄六村至博平汽车站段改建工程	70m	十五五
	7	S245 茌平段东延工程	50m	十五五
	8	G105 茌平绕城改线工程	50m	十六五
	9	S520 高临线高唐至临清段改线工程（齐河至魏僧）	50m	十六五
	10	S242 与 S245 交叉口扩建改造	-	十五五
次干线路	1	茌平-杜郎口（联二）	20m	十四五
	2	高集-牛角店（联二）	40m	十四五
	3	尹集-高集（纵一）	35m	十四五
	4	东昌府-茌平（联十二）	40m	十五五
	5	三十里铺-东昌府区（射八）	30m	十五五
	6	肖庄-冯官屯（横六）	30m	十五五
	7	赵楼-东阿北环（纵三）	30m	十六五
	8	斗虎屯-贾寨（横六）	30m	十六五
	9	冯官屯-琉璃寺（射十）	40m	十六五
地方道路	1	X045 胡菜路	16m	十四五
	2	X052 王韩路	16m	十四五

3	高东高速黑龙江路连接线	35m	十四五
4	Y003 尹北路	9m	十四五
5	Y010 温田路	36m	十四五
6	Y019 尹陈路	16m	十四五
7	G105 茌平绕城改线西延线	45m	十四五
8	茌平南站站前大道	40m	十四五
9	湖东路南延工程	50m	十四五
10	文昌街南延	40m	十四五
11	枣乡街南延	50m	十四五
12	吴官屯工业园西至城区连接线	11m	十四五
13	Y001 丁王路	11m	十五五
14	Y002 刘曹路	16m	十五五
15	Y005 官张路	9m	十五五
16	Y007 刘望路	16m	十五五
17	Y008 刘郝路	16m	十五五
18	Y009 郭冯路	9m	十五五
19	Y013 朱前路	11m	十五五
20	Y015 梁义路	11m	十五五
21	Y017 大丁路	11m	十五五
22	Y021 郭朱路	11m	十五五
23	Y023 大乌路	11m	十五五
24	Y024 肖郝路	11m	十五五
25	Y004 高郝路	11m	十六五
26	Y006 贾郝路	34m	十六五
27	Y016 王冯路	11m	十六五
28	Y022 官梅路	15m	十六五
29	Y030 冯许路	11m	十六五
30	博贾路	11m	十六五
31	乐东路	11m	十六五

## 第十章 规划实施保障措施

### 第41条 保障措施

#### 1、加强政策法规和管理体制建设，完善行业监管保障体系

根据国家颁布的法律、法规和规章结合在平区实际情况，制定交通建设管理办法，对交通的规划建设、养护、管理及资金来源等以具体规定，制定各个职能部门的具体分工，使整个城市交通系统做到有法可依、有章可循，充分保护政府、群众、投资方的切身利益。

加强政策法规和监督保障体系的建设，进一步完善行业相关的政策法规、标准规范，系统清除新形势下阻碍道路交通发展的法制障碍，规范运输市场行为。同时，积极争取各有关部门的支持。争取重大项目列入省市各级国土空间总体规划；对铁路、公路等通道和枢纽场站的建设，争取省政府、规划、国土、水利、环保等相关部门在资金和政策方面的大力支持。建立健全涵盖在平区城市交通系统主要门类业务的监督考核制度、预报预警制度、信息发布制度、应急预案制度、诚信考核制度等，提高行业监督管理水平。

#### 2、积极转换政府职级，完善决策机制，加强宏观管理

在社会主义市场经济条件下，交通事业的建设也应顺应市场经济的客观规律，这就要求政府的职能进行转换。

在交通建设管理方面，政府工作重点应在宏观战略规划，运输布局、国家投资的重大项目的决策等管理方面，加强政府的监督管理职能。为企业创造公平、公正、公开的竞争环境。应严格建设程序，作好项目前期工作，使建设项目程序化、规范化、制度化、形成科学的管理体制和科学的项目决策机制，克服盲目性和随意性，提高项目的投资效益。

政府的管理职能应定位在制定规划，加强宏观管理，建设市场监督、运输市场协调，国家资金调控，政策法规制度，信息咨询服务、安全质量督察方面。

政府应出台加快交通基础设施建设的政策措施，将交通建设由于过去的职能部门行业逐步转变为政府行为和全社会行为，协调交通部门与其它有关部门的关系，为交通发展创造有利条件。由于交通建设属于社会公益性事业，投资大，回

收期长，在政策上，应给与倾斜。免征耕地占用税，同时在征地拆迁时应给予优惠政策，确保整体规划性能顺利进行，制定相关的优惠政策。

### 3、提高对交通规划重要性和科学性的认识，注重规划的滚动

要保证规划能够实施，必须提高对规划的认识，克服短期行为，认真从规划编制入手。应健全规划工作机构，从规划领导小组，规划办公室、规定工作课题组各司其职，协调一致；确定正确的规划指导思想和指导原则；建立科学、严谨的规划流程。同时，由于交通规划是建立在对未来预测基础上的，由于社会经济和交通要求预测过程中存在不确定的因素，因此，在实际工作中，应当每隔一段时间及时根据社会经济、产业结构、生产力布局，土地利用以及交通系统的建设等方方面面的情况，对原有规划进行适时的调整，应将交通规划视为一个开放的体系，连续的行为。

### 4、建立适合在平实际的综合交通运输资金保障体系

加大政府财政资金投入，主要可通过建立交通补助财政预算机制(明确政府预算的一定比例)，以及城市建设附加费的固定分成，形成稳定的资金来源，同时广开财源，建立长效机制，设立在平区交通发展专项基金(用于公交、农村客运等公益性、鼓励性、推广性交通事业的补助、奖励、贴息等)，切实保障各项交通建设项目的顺利进行。

积极推进交通建设投融资体制改革，实施投资分类管理，培育、完善交通设施建设市场。对于完全经营性的建设项目，可通过进入市场招标择优选择投资者；对于既有公益性、又有经营性的建设项目，政府应给予必要的资助或特许条件，招标选择投资者和经营者；政府投资主要用于完全公益性的建设项目。充分发挥市场机制对投资的调节作用，进一步开放国内民间资金和国外资金投资交通运输领域，不断开拓国内外资本市场。通过推行特许权经营，转让已经经营项目经营权等方式，吸引国内民间投资和外商投资，尤其是外商直接投资，使有限资产转化为现实财力。探索在平交通建设的投融资模式，逐步建立适合在平的交通基础设施建设的良性循环机制。

### 5、完善相关人才引进、培养措施

要完成在平区城市交通规划的各项建设、大型项目的论证等，需要大量的专业人才，目前在平区交通运输行业所拥有的工程技术和管理人员，与在平交通运

运输的快速发展有一定差距，不能很好地满足行业发展的需要，所以必须加强对交通行业相关人才的培养和引入：一是完善荏平交通行业管理人员准入条件、渠道与标准，建立健全考试录用、考核奖惩制度，优化队伍结构与素质。二是建立管理人员经常性定期培训制度，将业务知识、基本技能，作为晋级的必要条件。三是加快队伍的规范化建设，提升行政执法形象。

同时，应强化对交通运输从业人员职业资格的管理。建立健全交通运输从业人员考试、注册管理、继续教育制度，完善从业人员职业资格管理体系，特别是长途客运驾驶员、道路危险货物运输从业人员、特大型货运车辆驾驶员、出租车、驾驶员等关乎重大安全、公众敏感岗位的从业人员职业资格管理体系。切实保障综合交通运输发展的顺利进行。

## 6、重视交通科技发展

加快新设备、新技术、新材料、新工艺的研究和应用，通过交通科技的发展来提升荏平交通行业整体服务水平。同时，注重引进交通科技人才，优化荏平交通科技技术应用环境，加强交通行业专业技术队伍建设，积极推进信息化水平，实施交通项目全面质量管理，全面提高交通基础设施的设计、施工、养护现代化管理水平，为加快荏平交通行业的发展提供有力的支持。